

iauto *polska*

Numer 40, 17 sierpnia 2016



Każdego dnia zdarzają się wypadki. Ogólnopolskie media informują o tych najbardziej dramatycznych. Zawsze sprawca wypadku określany jest jako nieodpowiedzialny wariat, szalejący po drodze bandyta i, generalnie, margines i patologia. Nierzadko przy opisie padają określenie typu "szaleńczy rajd". W gonitwie za oglądalnością relacje z tragicznych wydarzeń są ubarwiane możliwie dramatycznymi określeniami, im mocniejszy opis, tym większe emocje wzbudzi u odbiorców, tym większa sensacja.



Taki styl informowania o nieszczęściach drogowych, poza tym, że jest, łagodnie ujmując, nieelegancki, to przede wszystkim szkodzi. Utrwala bowiem fałszywe stereotypy, jakoby sprawcy wypadków drogowych byli zdeklarowanymi przestępcami, a w najlepszym razie - pozbawionymi ludzkich uczuć umysłowymi inwalidami. A przecież wypadki zdarzają się nam, Pani Esmeraldzie, Panu Zbyszkowi, mogą się zdarzyć każdemu z naszych Czytelników. Wystarczy chwila dekoncentracji, błąd w ocenie sytuacji drogowej, gorsze samopoczucie czy nagła awaria samochodu. Wypadek zawsze jest zdarzeniem niespodziewanym. Oczywiście, kiedy ktoś jeździ zbyt szybko, łamie nie tylko przepisy, ale i zasady fizyki, to do wypadku wcześniej (raczej wcześniej) czy później dojdzie. I wtedy, tylko wtedy, można mówić o braku odpowiedzialności. Ale przecież wśród polskich kierowców osoby niezrównoważone, nieodpowiedzialne nie stanowią większości, prawda?

Oburzające jest też określanie niebezpiecznej jazdy ulicami miast jako „rajd”. Przecież powszechnie wiadomo, a przynajmniej powinno być wiadomo, że rajd to rowerowa, motocyklowa lub samochodowa podróż od startu do mety, zgodnie z regulaminem turystycznym lub sportowym. I nie ma tu prowokowania nieszczęścia czy narażania na niebezpieczeństwo innych. I chociaż rajdy samochodowe do bezpiecznych nie należą, to przecież zawodnicy mają odpowiednie zabezpieczenia, a ich celem jest osiągnięcie mety, a nie spotkanie z przydrożną przyrodą.

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Wydarzenia

Kłopoty Muzeum Techniki - str. 4



Prezentacje

Infiniti Q30 - str. 11

Wynalazek z żaglem - str. 14



Eksploatacja

Szpeje iprzydasie - str. 18

Sport

To jest Team! - str. 20

Rallycross - str. 24



Kalendarium

Kalendarium - str. 25





Nie jesteśmy w stanie

się wyprowadzić...

TEKST I ZDJĘCIA: KLAUDIUSZ MATEJA

Muzeum Techniki i Przemysłu NOT dostało wypowiedzenie umowy najmu skrzydła Pałacu Kultury i Nauki w Warszawie, które zajmuje od samego początku.

Już w 1953 r., na etapie projektowania, jedno skrzydło PKiN było przeznaczone na Muzeum Techniki. Przypomnijmy, oficjalnego otwarcia tej budowli, będącej nadal jedną z wizytówek Warszawy, choć wielu się to nie podoba, dokonano 22 lipca 1955 r. W jednym ze skrzydeł swoje miejsce znalazła ekspozycja Muzeum Techniki i Przemysłu, założone przez Naczelną Organizację Techniczną (NOT). Przez wiele lat bardzo silną organizację, która także

obecnie, choć w zmienionych okolicznościach, działa w swoim środowisku.

Sama NOT ma swoje korzenie w Towarzystwie Politechnicznym Polskim, założonym w 1835 r. w Paryżu. Zaś aktualna siedziba główna w Warszawie na ul. Czackiego istnieje od 1905 r. Z kolei jako początek dzisiejszego Muzeum Techniki i Przemysłu NOT, bo tak brzmi pełna nazwa, przyjmuje się powstałe w 1875 r. w Warszawie

Muzeum Przemysłu i Rolnictwa. Wśród założycieli byli wówczas m.in. Książę Jan Tadeusz Lubomirski i Hrabia Józef Zamoyski.

Oczywiście historia muzeum jest bardzo bogata i pełna ciekawych zdarzeń. Ale to zostawmy sobie na inną okazję. Obecnie grozi mu najczarniejszy z możliwych scenariuszy, czyli opuszczenie swojej głównej siedziby w PKiN.

Skala wartości

Właścicielem muzeum jest NOT, organizacja społeczna, którą zawsze dotowano z budżetu. Tą drogą pieniądze trafiały także na utrzymanie Muzeum Techniki (pozostańmy przy tej skróconej nazwie). Sytuacja zmieniła się od 2008 r., gdy muzeum wypadło z listy stałego finansowania. Odtąd corocznie musi się starać o grant z budżetu państwa, składając wniosek celowy. Zmieniło się też bezpośrednio źródło finansowania. Wcześniej było to Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego, które traktowało wspieranie muzeum, jako środki na upowszechnienie nauki. W ostatnich latach było jednak coraz trudniej uzyskać pieniądze. Dlatego od 2014 r. NOT prowadziła negocjacje z Ministerstwem Gospodarki. Ten resort



Stratopolonez.

miał przejąć finansowanie Muzeum Techniki. Niestety, rozmowy nie znalazły ostatecznego finału w postaci podpisania umowy. Jesienią 2015 r. nastąpiła zmiana władzy, a Ministerstwo Gospodarki już nie istnieje. Co prawda 40–50% zwiedzających, to dzieci i młodzież, ale do finansowania z resortu oświaty raczej nie ma szans powrotu.

Już w 2015 roku mieliśmy sygnały, że ten rok będzie trudny i możemy nie dostać pieniędzy – mówi nam Zastępca Dyrektora Muzeum →→



Fiat 126p przed wyjazdem na wakacje.



Cudell z 1899 r.



Do niedawna powszechny na polskich drogach.

najstarsza pamięta pewnie Sklep Wokulskiego, a najnowsza ma już wszystkie funkcje fiskalne. Można by długo wymieniać... Jakież 80, 90 procent eksponatów dostajemy od społeczeństwa, które przekazuje nam nieodpłatnie swoje cuda. Jednak nie jesteśmy graciarnią, czy rupieciarnią. Staranie dobieramy kolejne eksponaty – mówi Kazimierz Zieliński. I te wszystkie przedmioty muszą być gdzieś przechowywane, od czasu do czasu konserwowane. Niektóre ekspozycje mają po 40 lat. Do tego dochodzą bieżące koszty, jak

np. środki czystości, konieczność malowania pomieszczeń itd. Muzeum organizuje corocznie około 20 wystaw. Niskobudżetowych, ale ciekawych, jak podkreślają jego pracownicy.

Co dalej...

Do 30 września pozostało jeszcze trochę czasu. Zresztą mamy sezon urlopowy. Prezes Wierzbicki zapewnia, że: Nie mamy obecnie żadnego planu awaryjnego. Jak już mówiłem, musieliśmy to wypowiedzenie wystawić. Ale ono może →→



Polonez Analog 4x4.



Polonez w wersji kombi.

zostać cofnięte, gdy tylko zaległości zostaną wyrównane. Czekamy i liczymy, że tak się stanie. Spokój zachowuje także Urząd Miasta Stołecznego Warszawy, przypomnijmy, właściciel PKiN. Przyglądamy się sytuacji. Kluczem jest spłata zaległości. Mamy nadzieję, że Muzeum Techniki zyska finansowanie. Bardzo chcemy, aby pozostało na swoim miejscu – przekonuje nas Rzecznik Urzędu Bartosz Milczarczyk. Zapytany, czy istnieje możliwość umorzenia tych zaległości Muzeum Techniki wobec PKiN odpowiada: Na razie jest za wcześnie, aby o tym mówić. Mamy dużo czasu do końca września. Powtarzam, zależy nam, aby muzeum pozostało na swoim miejscu. O ewentualnym darowaniu zaległości może zdecydować Rada Miasta, ponieważ chodzi o zbyt wysoką kwotę, aby taką decyzję podjęto jednoosobowo.

Trzeba też pamiętać, że Muzeum Techniki ma też zaległości wobec pracowników i ZUS. Rozmawiamy z wieloma osobami, politykami, decydentami. Wszyscy wykazują zrozumienie i okazują nam sympatię. Ale na razie nie mamy żadnych konkretów w postaci zapewnienia finansowa-

nia działalności naszej placówki – kończy spotkanie z nami Dyrektor Zieliński. Jak podkreśla, ewentualna wyprowadzka muzeum nie jest możliwa w tak krótkim czasie. Większość eksponatów wymaga specjalnej troski w transporcie, co zresztą też kosztuje. Z reguły zawsze przy takich operacjach są jakieś straty. Widać to było chociażby przy likwidacji Muzeum Motoryzacji. A gdyby tak podczas transportu uszkodzeniu uległ któryś z najważniejszych eksponatów? Pytań jest wiele, a czasu, wbrew pozorom mało. Ewentualny wywóz eksponatów potrwa jakieś pół roku, szacują pracownicy muzeum. Jednak placówka nie ma żadnych pomieszczeń lub magazynów, gdzie można by to bezpiecznie składować. W PKiN zajmują ponad 8 tys. m².

Zapytajmy jeszcze raz: Czy kilka milionów złotych w skali kraju jest tak wielką kwotą dla ratowania naszej, pięknej historii? Przecież większość zasobów Muzeum Techniki stanowią krajowe eksponaty. I w czasie, gdy tyle się mówi o repolonizacji, wartościach narodowych, naszej historii i dumie, nikt z decydentów nie potrafi pomóc tak zasłużonej instytucji?



Motocykl Gazela.



Motocykl Sokół 200 z 1939 r.



Szybowiec Lillenthala z 1894 r.



DZIARSKI SEDAN

TEKST I ZDJĘCIA: MIROŚLAW RUTKOWSKI

W latach 80. ubiegłego wieku japońscy producenci tworzyli marki samochodów, które miały być konkurencyjne na amerykańskim rynku. W Toyocie powstał Lexus, w Hondzie Acura, a Nissan powołał do życia Infiniti. Ta ostatnia jest obecnie partnerem zespołu Red Bull Racing, a czterokrotny mistrz świata Formuły 1, Sebastian Vettel uczestniczył w dopracowywaniu osiągnięć samochodów Infiniti.

Producent starannie utrwała wizerunek Infiniti, jako marki, w której wszystkie modele mają znakomite osiągi, znakomite właściwości trakcyjne, znakomite mate-

riały, znakomite rozwiązania stylistyczne. Infiniti to luksusowe samochody o ponadprzeciętnych osiągnięciach. Luksusowa i prestiżowa marka japońska w najmniejszym modelu Q30

wykorzystuje szereg rozwiązań równie prestiżowego Mercedesa klasy A. To jeden z efektów skomplikowanych powiązań kapitałowych światowych koncernów. Dość bliskie pokrewieństwo →→

Q30 z europejskim kuzynem nie zmienia faktu, że mamy do czynienia z całkiem innym samochodem. Niewielki, jak na standardy ekskluzywnych marek, sedan ma wszystko to, czym marka przekonuje klientów od lat. Najwięcej charakteru marki odnajdujemy w wersji Sport, wyposażonej w dwulitrowy silnik benzynowy i napęd na obie osie przekazywany przez dwusprzęgłową, siedmiobiegową, automatyczną skrzynię biegów. Jazda tą wersją to czysta przyjemność. Można szybko, można wolno, na zakrętach pewnie i bezpiecznie. Pełnię możliwości samochodu rzadko da

się wykorzystać w normalnym ruchu, cieszy możliwość dynamicznego wyprzedzania, a jazda po ciasnych, górskich serpentynach, to czysta przyjemność. Oczywiście na pokładzie jest wszystko, co we współczesnych samochodach być powinno. Q30 w najlepszej konfiguracji kosztuje ponad 170 tysięcy, można jednak kupić ten samochód znacznie taniej. W samochodach z napędem na przednią oś do wyboru są silniki Diesla 1,5 i 2,2 litra oraz benzynowy z turbosprężarką 1,6 litra o mocy 110 KM lub 156 KM. Mniejszy

Diesel wydaje się być odpowiedzią firmy na wymogi międzynarodowych regulacji wymuszających ograniczenie zużycia paliwa i emisji spalin, jednak w takim samochodzie jest nie na miejscu. Większy, 170-konny silnik wysokoprężny, podobnie jak mocniejszy benzynowy, jest pewnym kompromisem między osiąganymi, a zużyciem paliwa i kosztami eksploatacji. Najtańsza odmiana Q30 kosztuje niemal 100 tysięcy złotych. Za te



pieniądze klient otrzymuje komfort i prestiż i świetne właściwości trakcyjne przy niedostatku mocy i momentu obrotowego. Najbardziej optymalną wersją jest premium z benzynowym 1,6T silnikiem 156 KM i siedmio-biegowym automatem. Takie auto wymaga pozbycia się około 130 tysięcy złotych. ■





Wynalazek z ż

TEKST I ZDJĘCIA: DOMINIK KOTOWSKI

W ramach programu 500+ Honda dostarczyła do redakcji trojaczki.

Zbudowane według nowej filozofii motocykle przeznaczone są dla kierowców dopiero zaczynających zabawę z dwoma kołami. Kategoria prawa jazdy – A2. Trzy modele wyposażone w dopuszczalne 35 kW: typowy mieszczuch CB500F, rasowa CBR 500R i model dla miłośników turystyki i przygody 500X (dlaczego przygód oszukają za miastem? nie wiem).



Żagle

Ale nie o nich dziś mam zamiar opowiedzieć. Niejako z rozpędu dostałem też kolejną 125-kę. Skuter SH125. Z kompletem standardowych obecnie dodatków. Pierwsze to ogromne i bardzo skuteczne osłony dłoni. Chronią faktycznie przed każdą ulewą, wiatrem czy większymi obiektami latającymi, typu trzmiel. Rękawice motocyklowe śmiało można zostawić w domu. Kolejny to kuferek, wygodny, dość duży, otwierany tym samym kluczem co motorek. Ot świetny dodatek dla wędrujących po mieście. Wraz z tradycyjnym schowkiem na kask umieszczonym pod siedzeniem doskonale sprawdzał się w pracy i na zakupach. No i "grot", inaczej mówiąc



owiewka. A raczej OWIEWKA, bo jako żywo, Dar Młodzieży ma niewiele mniejszą powierzchnię swoich żagli, niż ta olbrzymia tafla pleksi umieszczona z przodu skutera. Bez obaw można jeździć na oparach paliwa. Jakby co to halsując na zefirkowych podmuchach dotrzemy do najbliższego portu, ups ...do stacji paliw dotrzemy.

Nie wiem kto wpadł na pomysł zamieszczenia tej ściany z miękkiego, trzeba przyznać bardzo elastycznego, tworzywa na przodzie naszego okrętu. Mam nadzieję, że został już wywalony z roboty i w ramach odpłaty otrzymał SH wyposażony właśnie w tę osłonę.

Nie da się ukryć, faktycznie osłania jeźdźcę przed wiatrem, deszczem, robakami, tsunami i falą uderzeniową po wybuchu bomby atomowej też zapewne by powstrzymała. Kłopot w tym że skutecznie ogranicza widoczność. Miałem szczęście w deszczu kilkakrotnie żeglować po warszawskich ulicach. Nie pierwszy i nie ostatni raz. I wiedziałem, że nic nie widziałem. Owiewka i owszem, odcinała od deszczu bardzo skutecznie. Niemniej aby autentycznie spełniała swoje przeznaczenie, należałoby wycieraczkę zamontować, a owiewę uodpornić na zarysowania. →→



Każdy robaczek popełniający samobójstwo na tej szybie zostawiał rysę. Rozumiałbym, gdyby to były chrabąszcze czy, wspomniany wcześniej, trzmiel. Ale miałem wrażenie, że każda uderzona muszka roztrzaska ten plastik w drobny mak. Przesadzam? Owszem, nieco. Niemniej zirytowany tym dodatkiem zacząłem się czeplić. O dziwo nie skutera. Tylko motocyklistów. Zapewne z zazdrości, iż gnają sobie swobodnie, nie bojąc się iż podmucha wyprzedzającego autobusu zepchnie nasz pojazd w zgoła nieoczekiwanym kierunku.

Pomykając dzień po dniu tym wąskim i bardzo zwrotnym skuterem, miałem sporo czasu na podziwianie wyczynów kolegów motocyklistów. Benzyny palił tyle co nic, niecałe 2 litry na 100 kilometrów, duże koła skutecznie tłumiły wyboje, mogłem więc sobie jeździć i spokojnie oddawać się rozmyślanom. Na szczęście co i raz waliłem kaskiem w "żagiel", więc do wypadku nie doszło. Niemniej kilka myśli, i to raczej tych niezbyt pochlebnych, pozostało. Zacząłem nieco drażnić, popytałem tu i ówdzie co nas, kierowców czterech i więcej kółek, drażni w motocyklistach? Bo że to anioły bez skazy i zmały pilnie przestrzegający przepisów kodeksu zarówno drogowego, jak i dobrego wychowania, to wierzą chyba tylko ... nawet motocykliści w to mocno wątpią. Kilka punktów było najczęściej powtarzanych:

Nagminne, i to mocno, naginanie granicy dopuszczalnej prędkości, nieco ostatnimi czasy w nieco mniejszym stopniu. W końcu kto chce stracić prawko za "dubla" przy zakazie poruszania się powyżej 50? Znajomy kierowca Tira (też, jak sam to przyznał, bez aureoli chadza) opowiadał, iż wielokrotnie zdarza mu się, że gdy wreszcie

uda mu się znaleźć lukę i powoli (jak to zazwyczaj robi "zestaw") zjeżdża na lewy pas by wyprzedzić marudera ... krew odpływa mu z twarzy gdy o tzw. włos przelatuje obok wyprzedzający na trzeciego biker.

Przelatywanie poboczami. Tu sam mam mieszane uczucia. Co lepsze. Przebijać się przez korek lawirując między autami? Czy ominąć pustym poboczem? Na dwoje babka wróżyła, na tym pustym poboczu za chwilę może znaleźć się "zagotowane" auto. Kierowca jak i nikt z pasażerów przecież nikogo z prawej strony się nie spodziewa. Dzieci zawołają "siku" i też się zwyczajnie zjeżdża. Albo zupełnie trywialnie, po truskawki czy maliny kierowca zjedzie, by witaminy uzupełnić podczas przymusowego postoju w korku.

Kolejne, które mnie samego też kilkakrotnie zirytowało. Stoi sobie człek grzecznie w koreczku, spogląda w lusterko... o moto leci środkiem, puszcza gościa. I w tym momencie drugim tunelem z prawej znowu o włos mija mnie inny biker, najczęściej skuter. Jest taki zwyczaj: latamy lewym. Nie dwoma, zmienianymi raz po raz.

Wkurza okrutnie chmara gości na moto, nagle otaczająca auto ze wszystkich stron. Sytuacja bardzo drażniąca i niebezpieczna dla wszystkich. No i cream de la cream... dotyczy skuterów i słabszych moto. Zajmowanie, bez względu na moc i przyspieszenie dwuśladu tzw. poolposition. Nie wiem o czym myśli "koleś" z nastoma czy nawet 20-30 KM omijający Cayenne i dumnie stojący porszawce przed maską. Kask zbyt ciasny? Czy wyobraźni brak? A może jedno i drugie?

Mocne przegazowanie silnika za zderzakiem auta. Teoretycznie "sygnał" by puszka ustąpiła. Tyle że czasem po takim "grzecznym" zwróceniu uwagi, kawa wylewa się z termo kubka, dzieciak który wreszcie padł i śpi zrywa się z płaczem, pies z tylnej kanapy skacze z dzikim wyciem na kierowcę (niby powinien być w pasach ... kto zapina pupila ten niech pierwszy rzuci kamieniem).

I tak by można jeszcze długo wymieniać zarzuty. Oczywiście gdy patrzę na to z drugiej strony, zza kierownicy motocykla, to równie długą listę pretensji można utworzyć. Tylko po co? Może już czas by zacząć szanować się nawzajem? Dużo nas, i będzie coraz więcej. Miejsca na drogach musi starczyć dla wszystkich. Z wyjątkiem oczywiście rowerzystów z masy kretyńskiej! Ale to już zupełnie inna historia. ■



POWER FACTORY.



- Eventy motoryzacyjne
- Szkola jazdy
- Budowa i serwis aut sportowych
- Tuning, oklejanie



-Serwis samochodowy

- przeglady, naprawy
- diagnostyka komputerowa
- klimatyzacja, wulkanizacja



ul. Jagielska 42E Warszawa
tel 885 90 70 70
powerfactory.waw.pl
facebook.com/POWERFACTORY/

Szpeje i przydasie

TEKST I ZDJĘCIE: RAJMUND BINISZEWSKI

O tym co chcemy lub powinniśmy zabrać na weekendowy wyjazd, lub kilkudniową wycieczkę decydują indywidualne preferencje.

Wśród wielu zalet jakie niesie ze sobą podróżowanie motocyklem jest jego ograniczona ładowność. Chyba że masz Hondę Gold Wing z przyczepą to wtedy zabranie ze sobą np. konsoli do grania z 40 calowym

zabierać ze sobą żadnych narzędzi, ani żadnych części zamiennych i to nie za sprawą ich niezwykłej niezawodności, bo z tym to akurat bywa różnie, ale za sprawą polityki serwisowej. Mówiąc krótko jak się coś zepsuje to i tak nie będziemy



telewizorem, czteropalnikowej kuchenki gazowej i fortepianu nie stanowi problemu. Znacznie trudniej spakować się w motocykl który akurat nie został wyposażony w kufry o przyczepce już nie wspominając. Współczesne pojazdy pozwalają zaoszczędzić nie małą przestrzeń przeznaczoną na bagaż, a mianowicie nie potrzebujemy

wstanie tego naprawić. Wciąż rozbudowująca się sieć stacji benzynowych, gastronomi, MOP-ów powoduje, że wystarczy jak zabierzemy ze sobą tylko dobrze wyposażony portfel i smartfona. Co bardziej przezorni zabiorą jeszcze ze sobą ładowarkę do tegoż smartfona. Wszystko to jesteśmy w stanie zapakować do kieszeni spodni lub



kurtki. Przemierzamy się autostradami od 5 gwiazdkowego hotelu do następnego 5 gwiazdkowego hotelu, robiąc selfi na każdym postoju i publikując je na portalu społecznościowym.

No dobra ale jeśli chcemy zabrać ze sobą rzeczy które nie mieszczą się w kieszeniach, albo nie lubimy mieć wypchanych kieszeni. Jest sporo możliwości na przewiezienie nawet dużej ilości bagażu. Przeciętny komplet kufrów, czyli dwa boczne i centralny daje nam przestrzeń o pojemności ponad 100 litrów, a do tego można jeszcze zamontować nawet 30-litrową torbę na zbiornik paliwa. Daje to bardzo konkretną przestrzeń. Największe plecaki turystyczne mają pojemność 60-70 litrów. A zatem taki zestaw powinien zaspokoić potrzeby nawet dwóch osób. Z mojego doświadczenia torba na zbiornik znana też jako tankbag, jest jak bagaż podręczny w samolocie. Przy wyborze takiej torby konieczne jest jej przymierzenie do motocykla i sprawdzenie czy

możemy skrócić kierownicę do skrajnych jej położenia. Niektóre modele tankbagów mają możliwość montażu na siedzeniu pasażera. Jeżeli chodzi o tył motocykla to do wyboru mamy kufry lub sakwy. Kufry mogą być plastikowe albo aluminiowe. Bez względu na rodzaj materiału, z jakiego zostały wykonane do zamocowania ich na motocyklu potrzebny jest odpowiedni stelaż. Zaletą kufrów jest lepsze zabezpieczenie bagażu w stosunku do toreb tekstylnych. Wadą stelaży, który albo wozimy ze sobą przez cały czas, albo dokręcamy i przechowujemy np. w piwnicy. Rolbaga albo sakwy tekstylne nie wymagają specjalnego stelaża, a puste nie zajmują miejsca, co znacznie ułatwia ich przechowywanie. Kufer centralny, w przypadku podróżowania z pasażerem, oprócz przestrzeni ładunkowej, spełnia jeszcze jedną dość istotną rolę. Otóż daje dość solidne oparcie dla naszego pasażera, a co za tym idzie pewne poczucie bezpieczeństwa, że nie spadnie. Dobór odpowiedniego zestawu toreb, czy kufrów uzależnione jest w dużej mierze od charakteru motocykla i osobistych preferencji. Ja korzystam w zależności od sytuacji z rolbaga lub/i kufra centralnego oraz z torby na zbiornik, co daje mi przestrzeń zależną od konfiguracji od 45 do 75 litrów.

Pozostawienie bagażu na motocyklu bez opieki zawsze naraża nas na jego utratę. Staram się mieć tyle bagażu, ile jestem w stanie unieść, to po pierwsze. Po drugie w torbie na zbiorniku mam najcenniejsze rzeczy i jeżeli muszę zostawić motocykl bez opieki i idę np. coś zwiedzać, to torbę tą zawsze zabieram ze sobą, bo ze stratą kombinezonu przeciwdeszczowego, albo skarpetek łatwiej będzie mi się pogodzić, niż z utratą aparatu z fotami z podróży. ■





TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Po Rajdzie Rzeszowskim Kajetan Kajetanowicz i Jarosław Baran powiększyli przewagę na rywalami w Mistrzostwach Europy i obecnie musiałyby zdarzyć się jakiś kataklizm, żeby Polacy nie obronili tytułu.

Po zakończeniu ubiegłorocznego sezonu naturalne wydawało się, że w kolejnym mistrzowie Europy przymierzą się do rywalizacji o tytuł w mistrzostwach świata. Jednak w rajdach nie jest tak prosto. Co do tego, że załoga umiałaby nawiązać rywalizację w cyklu WRC (World Rally Championship) nie ma wątpliwości.

Nie ma też wątpliwości, że szans na zwycięstwo w dowolnym rajdzie WRC nie mieliby żadnych. Mowa oczywiście o klasyfikacji generalnej, w stawce słabszych samochodów WRC-2, mogliby powtórzyć sukces Roberta Kubicy i Macieja Barana z 2013 roku. Dywagacje co by było, gdyby było niewiele wnoszą, warto jednak się zastano-

wić, dlaczego najlepsza obecnie polska załoga ponownie rywalizuje w mistrzostwach kontynentalnych, zamiast w mistrzostwach świata? Odpowiedź mamy powyżej – bo szans na zwycięstwo nie ma. Kluczowy jest tu samochód. Kosztuje krocie, a jeśli nawet uda się kupić rajdówkę wprost od producenta, to i tak będzie odrobinę wol-

niejsza od tej, w jakiej startują kierowcy zespołu fabrycznego. Drugą przeszkodą są pieniądze. Poza samochodem, odpowiednim zapasem części zamiennych, remontami i przeglądami oraz zestawami opon ogromne koszty związane są z przemieszczaniem kontynerów, logistyką i testami. Zawodnicy, którzy nie mają kontraktu z zespołem fabrycznym muszą mieć sponsorów, którzy chcą wyasygnować kwoty idące w dziesiątki milionów, godząc się przy tym na brak zwycięstw. Sponsorzy Polaków mogą europejskie starty marketingowo zdyskontować, z cyklem światowym (wielokrotnie droższym) już by się to udać nie mogło. Gdybyż jeszcze była szansa na zwycięstwa... ale z powodów wyżej wyłuszczonej, takiej szansy brak. I to są powody, dla których Kajetan Kajetanowicz z Jarosławem Baranem kolejny sezon spędzają na trasach rajdów europejskich. Dlatego nieprzeciętny talent, umiejętności, doświadczenie i wolę walki Kajetana Kajetanowicza i Jarosława Barana można było podziwiać na Rajdzie Rzeszowskim, a nie w Monte Carlo,



Argentynie czy Finlandii. W Rajdzie Polski jechali jedynie dla frajdy własnej i kibiców oraz w interesie sponsora.

W czasie Rajdu Rzeszowskiego nasza eksportowa załoga pokazała kunszt nadzwyczajny wygrywając wszystko, co było do wygrania; klasyfikację generalną zawodów, triumfowali w obu etapach rajdu. Aktualni Mistrzowie Europy wywieźli z Rzeszowa maksymalną możliwą do zdobycia liczbę punktów: 25. za zwycięstwo w rajdzie oraz 14. za oba etapy rywalizacji.

Ogromna przewaga Polaków w klasyfikacji sezonu może sugerować, że cykl mistrzostw Starego Kontynentu jest niezbyt wymagający. Nic bardziej błędnego. W każdej z dziesięciu rund startują rywale z cyklu ERC (European Rally Championship) oraz najlepsze załogi kraju, w którym odbywa się rajd. Rywale są więc mocni. Do tego każdy rajd ma swoją specyfikę. Inne są zakręty na Wyspach Kanaryjskich, inne w Czechach, inna przyczepność nawierzchni w Rajdzie Akropolu, inna na Cyprze. To wszystko trzeba poznać, zrozumieć i wykorzystać. Nie ma mowy o tym, aby zawiódł sprzęt, serwis przed i na każdym rajdzie ma co robić. A ponieważ cały zespół pracuje perfekcyjnie, to rezultaty są znakomite. A że nie walczą i nie zwyciężają w mistrzostwach świata? To tylko potwierdza tezę, że FIA doprowadziła rajdy do ściany i nie bardzo widać sensowne od tej ściany odejście. Kolejny start Kajetana Kajetanowicza z Jarosławem Baranem w Czechach na Rajdzie Barum w ostatni weekend sierpnia. ■





ONIA



Rallycross



TEKST I SDIĘCIE: **WIBOSŁAW BUŁKOWSKI**

Dobre wiadomości dla rallycrossu: kończy się wielka przebudowa toru w Słomczynie i powstaje nowy tor w Bednarach. Warto też pamiętać, że tor w Toruniu był niedawno przebudowany i odbywają się tam zawody zarówno z cyklu mistrzostw Polski, jak i Pucharu Polski.

Trzy obiekty dobrze przystosowane do rozgrywania mogą bardzo pomóc w odbudowie tej arcywideo-wiskowej dyscypliny sportów samochodowych.

W pierwszy weekend września odbędą się inauguracyjne zawody w Bednarach. Zjadą się kierowcy rywalizujący w Pucharze Polski, w Mistrzostwach Polski oraz Pucharze Strefy Europy Centralnej. Organiza-

torem rundy w Bednarach ma być Automobilklub Małopolski Krosno, natomiast w połowie października sezon zakończy się w Słomczynie, gdzie dysponentem toru jest Automobilklub Rzemieślnik. Nad odbudową rallycrossu pracują równolegle RC Promotor, zarządzający Mistrzostwami Polski Rallycrossu (MPRC) i Pucharem Polski Rallycross Cup (RCC) oraz Stowarzyszenie Oponeo Motor-

sport, które zarządza Pucharem Polski Oponeo (ORX). Dość niezrozumiała sytuacja jest skutkiem zbyt dużych ambicji i zbyt małej skłonności do kompromisów osób reprezentujących obie firmy. Oby tylko ten brak zgody i różne koncepcje odbudowy rallycrossu nie przyniosły poważniejszych konfliktów, które zamiast rozwoju, znów pogrążą tę dyscyplinę w marazmie. Na dziś wygląda to nieźle. ■

Wydarzenia i rocznice: sierpień 2016

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Wyprzedził go tylko Schumacher

W wieku 11 lat porzucił szkołę i rozpoczął pracę jako mechanik samochodowy w rodzinnej miejscowości San Jose de Balcarce w Argentynie... Tak niepozornie rozpoczyna się biografia Juana Manuela Fangio, pięciokrotnego mistrza i dwukrotnego wicemistrza świata Formuły



1. Kierowcy, którego sukcesy w F1 „pobił” dopiero Michael Schumacher, pół wieku później...

Fangio urodził się 24 czerwca 1911 roku. Warto o tym pamiętać uwzględniając fakt, że pierwszy poważny sukces sportowy odniósł dopiero w 1940 roku wygrywając wyścig (raid?) Gran Premio Internacional del Norte z argentyńskiego Buenos Aires do Limy w Peru. W tym też roku oraz następnym zdobył mistrzowski tytuł w swej ojczyźnie.

Do Europy Fangio zawitał po wojnie, w 1947 roku. W Alfie Romeo dostrzeżono jego potencjał, gdzie dostał angaż, a w 1950 roku zadebiutował w barwach tego zespołu w Formule 1 zdobywając wicemistrzowski tytuł. Rok później był już mistrzem. W 1952 roku pauzował, a potem powrócił na sześć lat, by kolekcjonować kolejne tytuły. Fangio dosyć niespodziewanie zakończył swoją karierę 6 lipca 1958 roku, a więc w środku sezonu, po starcie w GP Francji. A więc, Fangio zaliczywszy osiem sezonów w Formule 1 (w tym ostatni niepełny), reprezentując barwy Alfego Romeo, Mercedesa oraz Maserati, aż siedem razy sięgnął po mistrzowski lub wicemistrzowski tytuł. Łącznie w 58 wyścigach odniósł 24 zwycięstwa. Do dzisiaj istnieje niepokonany rekord F1 ustanowiony przez Fangio. Argentyńczyk swój ostatni, piąty mistrzowski tytuł zdobył w wieku... 46 lat i 41 dni.

Człowiek renesansu

Jednym z najwybitniejszych architektów XX wieku był (ur. 12 lipca 1895 r. w Milton w stanie Massachusetts) Amerykanin Buckminster Fuller. Obok architektury zdobył także uznanie jako inżynier, konstruktor, kartograf oraz filozof, w swoim dorobku literackim pozostawił 48 pozycji książkowych oraz uzyskał 25 patentów. Sławę w architekturze przyniosło mu skonstruowanie



(wynalezienie) tzw. kopuły geodezyjnej, czyli budynku o półsferycznym szkieletcie, który - przy niskich kosztach - oferował zaskakująco dobre rezultaty pod względem stabilności, wytrzymałości i prostoty budowy. Co więcej, okazało się, że cząsteczka odkrytej później jednej z alotropowych odmian węgla (C60) swą budową bardzo przypomina kopułę geodezyjną Fullera. Nic więc dziwnego, że nazwane zostały one przez chemików ogólną nazwą fulerenów.

Fuller, jak przystało na wszechstronnego człowieka renesansu, zaznaczył także swoją obecność w motoryzacji. W latach Wielkiego Kryzysu, wspólnie z architektem Starlingiem Burgessem, zaprojektował na potrzeby wystawy światowej w Chicago w 1933 roku, futurystyczny pojazd nazwany Dymaxion. Do ostatecznego

wyglądu pojazdu swoją rękę przyłożył także Isamu Noguchi. Nazwa wzięła się z połączenia trzech słów: dynamic, maximum oraz tension (dynamika, maksimum oraz napięcie). Pojęcia dymaxion Fuller używał także przy projektowaniu domów (Dymaxion House). Pierwszy z trzech wyprodukowanych samochodów koncepcyjnych Dymaxion wyjechał z fabryki Locomobile 12 lipca 1933 roku w Bridgeport w stanie Connecticut, w 38 rocznicę urodzin architekta.

Był to pojazd niezwykle pod każdym względem. Miał prawie 610 cm długości, aluminiową karoserię, dwa koła z przodu oraz jedno z tyłu. Potrafił zawrócić na odcinku krótszym niż własna długość. Wyposażono go w (umieszczony z tyłu) silnik V8 Forda, który pozwalał rozpędzić się do prawie 200 km/godz., ale spalający niecałe 8 l/100 km. Napęd przenoszony był na przednie koła. Dymaxion zabierał na pokład 11 osób, a więc można go uznać za pierwowzór busa. Ale przede wszystkim pojazd urzekał swym niezwykle futurystycznym wyglądem – to był 1933 rok!

Pierwotnie Fuller nazywał swój samochód 4D Transport. Czwartym wymiarem (obok długości, szerokości i wysokości) był czas.

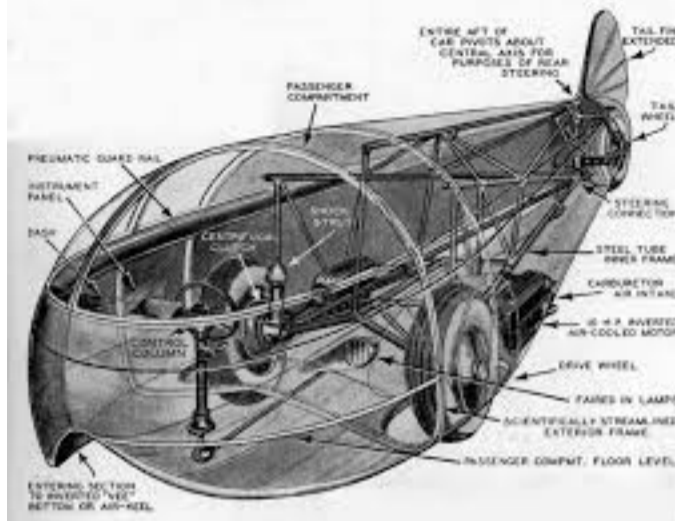
Kres obiecującego projektu Dymaxion położył zawodowy kierowca wyścigowy Francis T. Turner, który 27 listopada 1933 roku, podczas jazdy pokazo-

wej doprowadził do dachowania samochodu. W jej wyniku kierowca poniósł śmierć, a poważne obrażenia odniósł amerykański pionier awiacji William Sempill oraz minister lotnictwa Francji Charles Dolfuss. Śledztwo wykazało, że przyczyną wypadku nie była konstrukcja pojazdu. Jednak niekorzystną opinię lansowała swymi tytułami i tekstami amerykańska prasa, która wg własnych sensacyj-

nych ambicji w negatywnym świetle przedstawiała projekt Dymaxion. Swoje dołożyli także

ówcześni celebryci w osobach m.in. pisarza Herberta Wellsa czy malarza Diego Rivery. W rezultacie wycofali się potencjalni inwestorzy i Dymaxion pozostał tylko na nielicznych zdjęciach. Chociaż nie, nieprawda... Samochód Fullera stał się po II wojnie światowej inspiracją podczas projektowania

pierwszego Volkswagena Transportera, zwanego pieszczotliwie „ogórkiem”. Proszę zwrócić uwagę, czy rzeczywiście nie ma podobieństw...



Powrót do prz(-)szłości

3 lipca 1985 roku na kinowe ekrany trafiła sympatyczna komedia w reżyserii Roberta Zemeckisa „Powrót do przyszłości”. Fabuła filmu nie jest specjalnie skomplikowana – nastolatek Marty McFly (Michael J. Fox) zaprzyjaźnia się z nieco szalonym naukowcem Doc Brownem (Christopher Lloyd), który skonstruował wehikuł umożliwiający podróżowanie w czasie. Marty przenosi się do lat 50-tych i przeżywa tam wiele zabawnych perypetii. Zgrabny scenariusz, dobra obsada i świetna realizacja sprawiły, że film zyskał dużą popularność i doczekał się dwóch kolejnych części. Nieoczekiwanym, ubocznym efektem produkcji stało się „unieśmiertelnienie” samochodu DeLorean DMC-12, który Doc Brown zamienił na „wehikuł czasu”.



Amerykanin John Zachary DeLorean (zmarł 19 marca 2005 roku w wieku 80 lat) był potomkiem bałkańskich imigrantów. Od wczesnych lat życia miał styczność z motoryzacją – mieszkał w Detroit (a więc przedwojennej stolicy amerykańskiej motoryzacji), a jego ojciec pracował w zakładach Forda. DeLorean ukończył Lawrence Institute of Technology i w 1956 roku rozpoczął pracę w General Motors.

W 1975 roku będąc wiceprezesem(!) GM postanowił samodzielnie realizować swoje motoryzacyjne pomysły zakładając w Detroit własną firmę DeLorean Motor Company. Efektem był niezwykle futurystyczny, zwłaszcza jak na tamte lata, sportowy model DMC-12. Cechą charakterystyczną dwumiejscowego samo-

chodu były drzwi unoszące się jak skrzydła ptaka (tak unoszone drzwi są także w Mercedesie 300 SL). Samochód wyposażono w silnik V6 o pojemności 2849 cm³ i mocy 130 KM będący wspólną konstrukcją... Peugeota, Renault i Volvo. Silnik pozwalał osiągnąć „setkę” w 8 sekund i rozwinąć maksymalną prędkość 225 km/godz.

Co ciekawe, produkcję DMC-12 DeLorean umieścił w miejscowości Dunmurry niedaleko Belfastu w Północnej Irlandii, co okazało się jednak błędem. Samochód nie zrobił furory. Przyczyniła się do tego silna konkurencja w segmencie aut sportowych, kryzys gospodarczy oraz załamanie się kursu funta brytyjskiego w stosunku do dolara. W rezultacie DMC-12 zamiast planowanych 12 tysięcy oferowany był za kwotę aż 28 tysięcy dolarów. Seryjną produkcję auta rozpoczęto w 1981 roku i zakończono po dwóch latach po zmontowaniu ok. 8600 sztuk. Szacuje się, że obecnie jest ich ok. 6500 egzemplarzy.

DMC-12 zapewne popadłby w zapomnienie jak setki innych modeli w historii motoryzacji. Nie wiem, kto wpadł na pomysł, by właśnie DMC-12 stał się „wehikułem czasu”, ale była to świetna decyzja, gdyż samochód rzeczywiście zasługiwał na uwiecznienie. Teraz, za sprawą „główniej” roli w „Back to the Future” stał się ozdobą samochodowych kolekcji muzealnych.

Niestety, wraz z plajtą handlową DMC-12 kariera zawodowa Johna DeLoreana także się posypała. Pozostał z dużymi długami wobec brytyjskiego fiskusa. W 1982 roku został aresztowany przez FBI pod zarzutem handlu narkotykami (ostatecznie uwolniony od zarzutów), w 1999 roku ogłosił bankructwo jako osoba fizyczna. ■





ubezpieczenia.pl

Jedynie ubezpieczenia w .pl!



U nas znajdziesz obszerną wiedzę z zakresu **ubezpieczeń komunikacyjnych**.
Oprócz tego, możesz przeczytać na temat:



Ubezpieczenia
Finansowe



Ubezpieczenia
Nieruchomości



Ubezpieczenia
Zdrowotne



Ubezpieczenia
Oszczędnościowo -
- Inwestycyjne



Ubezpieczenia
Emerytalno-Rentowe



Ubezpieczenia
Turystyczne



WYDAWCA

Motopress Sp. z o.o.
ul. Żelazna 67 lok. 13, 00-871 Warszawa

REDAKTOR NACZELNY

Mirosław Rutkowski

DTP

Rajmund G. Biniszewski

ZESPÓŁ I WSPÓŁPRACOWNICY

Rajmund G. Biniszewski, Marcin Buczkowski, Tomasz Ciecierzyński, Grzegorz Chmielewski, Andrzej Dąbrowski, Anna Dziedzic, Jerzy Dyszy, Henryk Gawuć, Andrzej Glajzer, Joanna Kalinowska, Mariusz Leśniewski, Anna Lubertowicz-Sztorc, Klaudiusz Madeja, Maria Modzelan, Andrzej Penkalla, Kacper Rutkowski, Maciej Rzońca, Marcin Suszczewski, Daria Tworek, Jakub Żołądowski

DZIAŁ REKLAMY I PATRONATÓW

iauto.polska@gmail.com

KONTAKT Z REDAKCJĄ

redakcja@motopress-media.pl

DYSTRYBUCJA ANDROID/iOS/WINDOWS

Motopress Sp. z o.o.
ul. Żelazna 67 lok. 13, 00-871 Warszawa

Zdjęcia na okładce: Mirosław Rutkowski, Klaudiusz Mateja



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl