

iauto ^{polska}

Numer 45, 21 września 2016



S trach się bać. Siedzą mądre głowy i deliberują, jak by tu polepszyć byt obywateli. Z wielkim zapalem i w pocie czoła posłowie najjaśniejszej tworzą rozdziały, paragrafy, punkty i uchwalają ustawy. Co uchwalą, to zaraz poprawiają, uzupełniają, skreślają i dopisują. A kłótni przy tym, sporów, czasem awantur tyle, że w najgrubszych księgach opisać trudno. Ale przynajmniej dzieje się dużo i na nudę nie można narzekać.



Gdyby nie było to tak kosztowne, to można by się nieźle ubawić. Prawo regulujące, a może bardziej odpowiednie określenie, utrudniające rozliczanie kosztów zakupu i eksploatacji samochodów w firmach. Przez lata zmieniane i poprawiane przepisy wymuszają zatrudnienie fachowca, który pomoże rozliczać kilometry, naprawy wyjazdu bliskie i dalekie. I jeśli samochód jest firmowy, to pod rygorem srogich min urzędników skarbowych (a ci, jak powszechnie wiadomo, szczególną sympatią petentów nie darzą i za niesympatycznym spojrzeniem bez obrzydzenia wymierzają grzywnę), nie wolno - wracając ze służbowej podróży wpaść do Biedry, bo to już jest użytkowanie prywatne samochodu służbowego. A na takie ekstrawagancje posłowie w swojej niezmierzonej mądrości, za pomocą stosownych przepisów prawa, zgodny nie wyrażają.

Nie jest łatwo, ale w mediach pojawiło się rozwiązanie wszelkich kłopotów. Bardzo opłaca się, zwłaszcza drogie i bardzo drogie samochody, zarejestrować w Czechach. A nawet firmę przenieść do sąsiadów z południowej granicy, bo formalności mniej, koszty wszelakie mniejsze, biurokracja nie tak upierdliwa, a rozliczanie samochodów - bajka. Ponoć przedsiębiorcy, którzy tak właśnie zrobili, chwalą sobie bardzo. Podobno większość luksusowych samochodów na ulicach Krakowa, Łodzi czy Warszawy z czeskimi numerami rejestracyjnymi należą do rodaków prowadzących biznes tu, a nie tam. Ale czy można wierzyć mediom? Przecież wiadomo, że telewizja kłamie, a telewizja kolorowa kłamie najbarwniej.

Szerokiej drogi



Prezentacje

Klejnot w koronie - str. 4

Taka pchła - str. 12

Miłe zaskoczenie - str. 15



Wydarzenia

W Genewie już się szykują - str. 14

Śląska premiera Lexusa - str. 18

Nowe otwarcie - str. 19



Sport

Mistrzowie - str. 22

Eksploatacja

Jesienne dylematy - str. 24



Kalendarium

Kalendarium - str. 26

Klejnot w koronie



Audi A4 allroad quattro

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ_SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Polska premiera Audi A4 allroad quattro odbyła się w cudownym miejscu, na Mazurach. Na rzadko uczęszczanych, o tej porze pustych drogach, można było sprawdzić jak zachowuje się na drodze, a dzięki zwiększonemu prześwitowi, mogliśmy dotrzeć także tam, gdzie kończą się utwardzone drogi.

Ten model Audi wyróżniają wysunięte, wyraziście zarysowane nadkola. Masywna osłona podwozia i sportowy, agresywny przód z reflektorami zaprojektowanymi specjalnie z myślą o tym modelu, to charakterystyczne cechy tego samochodu. W sumie sylwetka A 4 ma sugerować moc

i siłę. Emblematy „allroad” dekorują przednie błotniki i pokrywę bagażnika. Podwyższone relingi dachowe dopełniają typowego wyglądu. Audi A4 allroad quattro jest wyposażone standardowo w 17-calowe, wieloramienne felgi aluminiowe o lekkiej konstrukcji (można zamawiać również

19-calowe). Do wyboru mamy 14 kolorów karoserii- niektóre niezwykle ciekawe - to sporo, jak na tak „poważny” samochód.

Wnętrze – jak to w Audi – starannie wykończone. Jest estetycznie, luksusowo, elegancko. Charakter wnętrza podkreślają liczne opcje z obszaru „infotain-



ment". W centrum uwagi znajduje się opcjonalny Audi virtual cockpit i system MMI o nowej koncepcji obsługi. Wachlarz różnorodnych usług Audi connect, daje możliwości pobierania online najnowszych propozycji infotainment oraz integracji własnego smartfona z całym syste-

mem. Słuchanie muzyki w Audi A4, to prawdziwa przyjemność. Luksusowy sprzęt muzyczny Bang&Olufsen Sound ma aż 19 głośników. Dzięki niemu, Audi jest pierwszym w swoim segmencie producentem, oferującym nagłośnienie emitujące dźwięk 3D. Bagażnik duży, ma

pojemność 505 litrów. Przy złożonym oparciu tylnego siedzenia oraz przy załadunku przestrzeni po sam dach, zwiększa się ona trzykrotnie. Elektrycznie przesuwana roleta przestrzeni bagażowej i elektryczny napęd pokrywy bagażnika, to elementy wyposażenia seryjnego. Opcjonalnie Audi oferuje dla tych elementów sterowanie czujnikami. Co istotne, możemy dodatkowo zamówić przegubowy hak do podłączenia przyczepy, wysuwający się po naciśnięciu odpowiedniego przycisku.

Nie ma złych warunków do jazdy tym samochodem. Zwłaszcza gdy na pokładzie jest napęd quattro. Zawieszenie podwyższone w porównaniu do Audi A4 Avant o 23 mm, a także większa średnica kół, sprawiają, że prześwit jest o 34 mm większy. Jako alternatywę dla podwozia standardowego, Audi oferuje →→





podwozie z układem regulacji tłumienia amortyzatorów. Kierowca może zmieniać jego ustawienia za pomocą systemu regulacji dynamiki jazdy Audi driver select. System wyboru dynamiki jazdy Audi driver select

w tym modelu nieco większy zakres. Obok znanych już trybów comfort, auto, dynamic, efficiency oraz individual do jazdy po nieutwardzonych drogach służy tryb offroad.

I wreszcie silniki. Pod maską

nowego Audi montowane są tylko dwa silniki TFSI lub TDI. Zakres mocy silnika TFSI i jednostki TDI rozpoczyna się od 190 KM, a kończy na 252 KM. Moc jednostek napędowych jest tu większa o około 27 KM





w porównaniu z poprzednim modelem. Te silniki imponują dużą mocą, dynamicznym przyspieszeniem, spokojną pracą i niskim zużyciem paliwa. Za przeniesienie mocy silnika na koła odpowiada siedmiostop-

niowa automatyczna skrzynia biegów S-tronic. Napęd na cztery koła quattro to element wyposażenia seryjnego.

W wersji allroad quattro dostępne są wszystkie oferowane w modelach rodziny A4

systemy wsparcia kierowcy i systemy bezpieczeństwa. Najbardziej zaawansowane rozwiązania to: adaptacyjny tempomat z automatyczną regulacją odległości między poruszającymi się pojazdami adaptive cruise →→





control (ACC) z funkcją Stop&Go i z asystentem jazdy w korkach. Przy prędkości poniżej 65 km/h, podczas jazdy w wyraźnie spowolnionym ruchu, system ten odciąża kierowcę, nie tylko hamując i przyspieszając, ale także (na drogach dobrej jakości) przejmując czasowo kontrolę nad kierownicą.

Asystent wydajności, w połączeniu z nawigacją MMI Navigation pomaga obniżyć zużycie paliwa nawet o dziesięć procent. Ponadto Audi oferuje całą gamę innowacji zwiększających bezpieczeństwo. Asystent parko-

wania, wykorzystując sygnały z dwunastu czujników radarowych, pomaga zaparkować pojazd zarówno na prostopadłych, jak i na równoległych miejscach parkingowych. Asystent ruchu poprzecznego z tyłu, pomaga podczas wyjeżdżania tyłem z miejsc parkingowych o złej widoczności i ostrzega przed nadjeżdżającymi pojazdami – optycznie, akustycznie oraz odpowiednio przyhamowując. Ostrzeżenie przed wysiadaniami uaktywnia się po zatrzymaniu – jeśli z tyłu nadjeżdżają inne pojazdy, przy otwieraniu

drzwi zapalają w ich wewnętrznej obudowie diodowe pasma świetlne. Asystent unikania kolizji ingeruje, gdy nasze Audi musi objechać przeszkodę, aby uniknąć wypadku. Jego pierwszą reakcją jest ostrzegawcze szarpnięcie, które wskazuje kierowcy na niebezpieczeństwo. Nowością w ofercie jest asystent parkowania dla samochodów z przyczepą. Odpowiednia funkcja systemu MMI ułatwia manewrowanie takim zestawem.

Gdy spróbujemy jazdy tym autem, to na pewno nie będzie wątpliwości, że warto... ■



Taka pchła



Honda CBR 125R

TEKST I ZDJĘCIA: DOMINIK KOTOWSKI

Jedna z "prawd objawionych" różnej maści for motocyklowych głosi: Facet z brodą (czytaj stary dziad) nigdy nie pokocha "sporta". Hm...ten tego...

Prawie dwa lata minęły odkąd uzmysłowiłem sobie, że czas leci (rycząca czterdziestka wdrapała się kark), więc czas zapaść na jakiś mały Kryzys Wieku Średniego. Po długich, mozolnych poszukiwaniach i kosztownych konsultacjach społecznych stwierdziłem, że lekiem na całe zło związane

ze starzeniem się (dodam, że nieuzasadnionym i zupełnie niespodziewanym!), będą motocykle. Od tamtej pory wiem, że Bóg mnie nie kocha. To miał być żart, ot chwilowa zabawa, kaprys taki. A stało się zadra, kolcem tkwiącym jeśli nie w sercu, to w jakimś równie trudno dostępnym miejscu. Zemsta złośliwego

losu za naigrywanie się z poważnej, bądź co bądź, choroby.

Dla każdego ze znanych mi, i poznawanych ciągle, motocyklistów latanie na dwuśladzie, to co innego. Są tacy, którzy, znając ryzyko, zwyczajnie kochają zapier....., inni twierdzą, że to stosunkowo tania (!) forma transportu, jeszcze inni chcą podbijać



w 2007, podczas której uzyskał obecną formę, kształt i silnik zaś zyskał wtrysk (nieszczęsne normy EURO – pozwolę sobie mieć nieco inne zdanie na temat konieczności ich wprowadzania w motocyklach, zaś mówiąc wprost to idiotyzm ekooszołomów z Brukseli). Kanapa – płaski i twardy kawałek gąbki obszyty skórą, lub jej podobną materia, to według mojej mamy, nie jest kanapa →→

serca niewieście. Zawsze w tych motoopowieściach, prędzej czy później, pojawiało się słowo wolność.

No i coś w tym jest. Choć każdy na nieco inny sposób ją pojmuje i dla każdego ma inny smak i wymiar. Pytałem z ciekawości i szukałem odpowiedzi sam nie wiedząc dokładnie dlaczego mnie tak ciągnie do dwu kółek.

Nie ukrywam. Do tej Hondy skradałem się długo. Z różnych, różnorodnych powodów (aczkolwiek mi nie znanych) jakoś mijaliśmy się. Wreszcie udało się i dostałem "demówkę" na długie dwa tygodnie. W dodatku, ku mej radości, w jedynie słusznym malowaniu, czyli pomarańczowo-czerwonych barwach Repsolu. (Swoją szosą razem z "trojczkami 500+" czyli CB500F, CBR500R i CB500X - ale to już nieco inna historia).

Motorek jest mały. Niecałe dwumetrowe ciało rozpięte na lekkiej stalowej, dwubelkowej ramie. Niewysokie, bo ledwie metr. I lekkie, 130 kg. Konstrukcja tej Hondy sięga 2004 roku, czyli co najmniej epoka, jak nie dwie, w tej branży. Modernizację przeszedł





- dość duża, osadzona nisko 79 cm nad ziemią. O dziwo jest całkiem wygodnie. Jednej osobie. Nogi, elegancko wsparte o 13-litrowy zbiornik, przejmują cały ciężar. Zadek i kręgosłup nie dostają zwyczajowego wycisku podczas podróży, do tego motocykl jest doskonale wyważony. Reagował na każde najmniejsze poruszenie nóg, śmiało można nim stero-



wać niczym koniem. Oczywiście nie w pajęczynie miejskich uliczek, tylko w tzw trasie. I, co mnie zupełnie zaskoczyło, wyjątkowo, jak na mini ale jednak "sporta", zwinny. W połączeniu z 13-konnym, dwuzaworowym, jednocylindrowym silnikiem, daje to doskonały motocykl miejski. Wcale nie żartuję. Jasne, nie jest to naked czy skuter. Niemniej mając do dyspozycji w tym samym czasie większe modele, często sięgałem po "pomarańczkę" Repsola li tylko dla przyjemności, jaką dawało przemieszczanie się nią po mieście. W korkach sprawdzał się znakomicie, jako że silnik zestrojony z 6 biegową skrzynią w obroty wkręcał się błyskawicznie. Motocykl początkowo ma lekkiego "doła" i lubi by wskazówka oscylowała niedaleko 10 tys. obrotów. Od 7-8k zaczyna się zabawa. Malec przy spalaniu w ok 1.6-1,8/100 km osiąga prędkość 120 km/h. co daje nam... rybę z frytkami na Mazurach za niecałe 30 złotych. Tyle wydamy na benzynę, gdy z nagła najdzie nas ochota by na węgorzyka się wybrać. Plus frajdę nie do oszacowania. ■

W Genewie już się szykują



Chociaż do Salonu Samochodowego w Genewie jest jeszcze ponad 5 miesięcy, to organizatorzy już ostro pracują nad jego 87 edycją, która odbędzie się w halach Palexpo w dniach 9-19 marca. Tradycyjnie we wrześniu zbiera się komitet organizacyjny, by podsumować dotychczasowe działania i doprecyzować plany na najbliższą przyszłość. (Przykładowo, zatwierdzony został już rozkład poszczególnych ekspozycji). Przy okazji zaprezentowano oficjalny poster wystawy na rok 2017 oraz uruchomiono nową, oficjalną stronę internetową: www.gims.swiss. Rozszyfrowanie adresu jest proste: GIMS, to skrót od słów Geneva

International Motor Show. Natomiast domena .swiss - wprowadzona przez szwajcarski rząd pod koniec ub. roku - ma kojarzyć się z tradycyjnymi wartościami z jakimi kojarzy się ten kraj, czyli neutralnością, bezpieczeństwem, czy przejrzystością.

Genewa International Motor Show należy do pięciu największych tego typu imprez na świecie, aprobowanych ponadto przez OICA, czyli międzynarodową organizację skupiającą producentów samochodów. Ponadto genewski Salon jest wśród tej piątki jedynym w Europie, który organizowany jest każdego roku. (MRz) ■

Miłe zaskoczenie

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ_SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Generalnie nie przepadamy za małymi autami, lubimy duże samochody dające poczucie pewności i bezpieczeństwa. Ale od czasu do czasu zdarza się nam jednak jeździć małym autem. Tym razem padło na Seata Ibizę. I miłe zaskoczenie. Wraz z upływem czasu i kilometrów podobała nam się coraz bardziej.

Podróż Ibizą w wersji 1,0 Eco TSI DSG była pełna zaskoczeń. To, co znajduje się pod maską samochodu, właściwie nie powinno kobiet interesować, ale w tym wypadku jest to sprawa kluczowa. Nasza Ibiza ma pod maską silnik trzycylindrowy z turbodoładowaniem 1,0 TSI. To jedna z najnowszych konstrukcji Grupy VW. (Występuje w wersjach 95-, 110- i 115-konnej). I właśnie ten silnik i kultura jego pracy zaskoczyła nas przede wszystkim. Auto z tym silnikiem zadziwiło dynamiką jazdy, miło było wyprzedzać prestiżowe limuzyny z silnikami co najmniej dwa razy mocniejszymi.

Drugie miłe zaskoczenie, to zautomatyzowana przekładnia dwusprzęgłowa DSG. W tak małym aucie takiej przekładni się nie spodziewałam, myślałam że będę się mocować z jakimś mało elastycznym „manuałem”.



Ruszyłam i mogę kontemlować wnętrze auta. I kolejne zaskoczenie. Od pierwszego wejrzenia polubiłam minimalistyczne wnętrze, wyjątkowo czytelne, stylowe zegary oraz prosty w obsłudze system multimedialny i panel automatycznej klimatyzacji. W funkcjonalnym kokpicie konstruktorzy zadbali o detale, oraz o staranne i solidne wykończenie. Wygodne fotele i wielofunkcyjna kierownica z grubym wieńcem sprawiają, że czujemy się i podróżujemy naprawdę komfortowo, czyli estetycznie, wygodnie, z klasą. Komfort użytkowania podwyższają: pełna elektryka, automatyczna klimatyzacja, podgrzewane fotele, czujniki parkowania i system multimedialny z dotykowym ekranem.

Szeroko otwierające się drzwi ułatwiają wsiadanie i wysiadanie. Bagażnik o pojemności →→



292 litrów jest może mało satysfakcjonujący, ale wystarczy na wszelkie okazje: krótki wyjazd za miasto, jako siatka na zakupy, a wózek dla dziecka także się zmieści.

Jedziemy. Auto poprawnie pokonuje wyrwy, wyrzucenia i inne niedoskonałości nawierzchni i w każdym momencie daje kierowcy miłe poczucie panowania nad sytuacją. Praca silnika jest we wnętrzu samochodu mało dokuczliwa, a oddziaływanie napędu na układ kierowniczy prawie nieodczuwalne. Dzięki wspomaganie układu kierowniczego i niewielkiemu promieniowi skrętu, na wąskich i zatłoczonych ulicach bez trudu

wykonujemy najbardziej karkołomne manewry. Miło jest podróżować ze świadomością, że konstruktorzy Ibizy szczególnie zadbali o bezpieczeństwo. Struktura nadwozia, strefy kontrolowanego zgniotu, sztywna kabina pasażerska skutecznie chronią w razie wypadku.

Reasumując. Nasza Ibiza wzbudzała zainteresowanie stylistyką, nowatorską z odrobiną ekstrawagancji i sportowym charakterem. To stylowe, 110-konne auto z automatyczną skrzynią biegów i niemal pełnym wyposażeniem. W takim samochodzie nikt nam nie zarzuci, że jesteśmy nudni i tuzinkowi. ■



Śląska premiera Lexusa

TEKST: MARIUSZ LEŚNIEWSKI
ZDJĘCIA: AUTOR I LUDOMIR RZEPA



WKatowickim salonie Lexusa odbyła się prezentacja nowego sportowego coupé LC 500. Model nie tylko stylistycznie nawiązuje do kultowego Lexusa LF-LC podkreślając sportowy rodowód silnikiem V8 o mocy prawie 500 KM. Ciekawość rozbudza też nowy hybrydowy napęd Multi-Stage, który łączy 3.5 litrowy motor V6 z silnikiem elektrycznym, odda-

jąc moc poprzez 10-stopniową przekładnię automatyczną. Nowa skrzynia biegów, to konstrukcja, w której połączono przekładnię CVT z dodatkową, czterobiegową automatyczną. Mamy nadzieję, że już w przyszłym roku będziemy mogli przekonać się o praktycznych możliwościach nowego Lexusa LC500. Przedsprzedażowe zapisy na nowy model ruszyły...





Nowe otwarcie

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Centrum rallycrossu w Słomczynie kilka lat temu popadło w wielkie kłopoty. W piątek, 15 września, uroczyście otwarto tam nowy ośrodek sportów motorowych. Na początek na Autodromie Słomczyn odbyły się zawody kartingowe.

Tor Słomczyn powstał w 1994 roku po to, aby było gdzie organizować zawody w nowej wówczas dyscyplinie – rallycrossie. Na przełomie wieków i dyscyplina, i obiekt tak się rozwinęły, że trudno było sobie wyobrazić to, co stało się pod koniec pierwszego dziesięciolecia XXI wieku. Najpierw zniknęła runda prestiżowych Mistrzostw Europy w Rallycrossie, a potem na torze działało coraz mniej. Ostatnie lata nie napawały optymizmem. Nie bardzo wierzyłem w odrodzenie obiektu,

zwłaszcza, że docierały coraz to nowe informacje o pozbywaniu się przez właściciela – Automobilklub Rzemieślnik – kolejnych, prowadzonych przez klub, przedsiębiorstw. Okazało się jednak, że podobnie jak dwadzieścia lat temu pomysł, entuzjazm i praca sprawiają, że niemożliwe staje się realne. Po latach znów na terenie rozległego parkingu nie było miejsca nie zajętego przez stanowiska serwisowe. Na nowowzbudowanym torze ścigali starsi, młodszy i niemal przedszkolaki. →→



Ta najmłodsza grupa cieszy (chyba) najbardziej. W większości dzieci byłych zawodników znanych z torów wyścigowych czy tras rajdowych. Entuzjazm i ambicja dzieciaków – imponujące. Rodzice i opiekunowie też na miękkich nogach, przejści chyba nawet bardziej niż dzieciaki.

Najważniejsze jednak jest to, że w Słomczynie duże zamieszanie, znowu uszy pięści brzmienie silników, a w powietrzu szczególny zapach dobrze spalonego paliwa. No i szefostwo Rzemieślnika z entuzjazmem opowiada o planach rozwoju. Mają pomysł na to co i kiedy rozbudować. Kolejnym etapem będzie stworzenie ośrodka doskonalenia techniki jazdy, w którym będzie można szkolić kierowców, organizować imprezy, prezentacje itd. Taki ośrodek ma utrzymać cały obiekt i zagwarantować środki na dalszą rozbudowę. A w planach jest pełnowymiarowy tor wyścigowy z odpowiednim zapleczem. Oczywiście, nikt nie mówi o wyścigach Formuły 1, i dobrze, bo ta seria wyścigowa w Polsce się nie pojawi, ale przyszły tor w Słomczynie ma spełniać wszelkie wymogi,



również i F1. Na terenach przyległych jest jeszcze miejsce na przygotowanie trasy off-roadowej i odcinków szutrowych. Na razie najbardziej nas interesuje karting, rallycross i supermoto – w tych dyscyplinach już można w Słomczynie organizować zawody. A kiedy już wszystkie plany zostaną zrealizowane, to na Autodromie Słomczyn wciąż będzie coś się działo. Oby tylko się wszystko udało. Na razie – jest czego gratulować, co niniejszym czynię. ■





TEKST: MACIEJ BARAN
ZDJĘCIA: SERWIS KAJTO.PL

Polskie załogi odniosły kolejny, wspaniały sukces sportowy. Poniżej komentarz Macieja Barana, zawodnika, który na prawym fotelu rajdówki przejechał setki kilometrów odcinków specjalnych w rajdach krajowych, europejskich i światowych. Gratulując zwycięzcom zachęcamy do przeczytania tego fachowego komentarza. (Redakcja)

Pierwszym podwójnym Mistrzem Europy został Walter Schock (1956, 1960). Następnie ta sztuka udała się Gunarowi Anderssonowi (1959, 1963). Kolejny dubel, pierwszy raz rok po roku, ustrzelony zostaje przez Sobiesława Zasady (1966, 1967) by, jako jeden z dwóch kierowców w historii ERC, zdobyć trzeci tytuł w 1971 roku. Na kolejny dubel trzeba czekać do

lat 1976-77, kiedy to Bernard Darniche zostaje podwójnym czempionem. Trzeba czekać kolejne 10 lat, by najpierw Dario Cerrato (1985, 1987), a następnie Fabrizio Tabaton (1986, 1988) założyli podwójne korony. Kolejnym podwójnym mistrzem zostaje Enrico Bertone (1995 – po walce z Krzysztofem Hołowczycem, 1999). W tak zwanym “między czasie” wspomniany Krzysztof

wraz z Maciejem Wisłwskim ustawia kolejny kamień milowy polskiego motorsportu – tytuł Mistrza Europy 1997. Najważniejsze wydarzenie od czasu sukcesów Sobka Zasady. Na początku XXI wieku podwójne sukcesy świętują Renato Traviglia (2002, 2005), Simon Jean-Joseph (2004, 2007), Giandomenico Basso (2006, 2009) oraz Luca Rossetti, który po 44 latach powtórzył

wyczyn Zasady (2008, 2010, 2011). W tym roku mamy kolejnych podwójnych czempionów. Kajetan Kajetanowicz i Jarek Baran po raz kolejny zdobyli najwyższe laury ERC dołączając do grona wyjątkowych załóg które rok po roku stawały na najwyższym podium (2015, 2016).

Ten przydługawy wstęp jest po to, żeby uświadomić sobie i wam, jak wyjątkowe i równocześnie nic nieznaczące jest to wydarzenie. Okupione wyrzeczeniami, ryzykiem, ciężką pracą. Ilu z Was pamięta nazwiska Munari, Zanini, Loubet, Baroni? No dobra, może pamiętacie. A kto bez szukania w Wikipedii wie, kiedy tytuł zdobył Capone?

Uczciwie przyznaję, że nawet ja nie mam pojęcia. Przy okazji, pisząc ten post, starałem się również przypomnieć sobie nazwiska pilotów. I dopiero z tym mam kłopot; poza Mackiem Wisławskim i paroma kumplami z ostatnich lat nic nie pamiętam, ba, nawet nie potrafię łatwo znaleźć.

No i wreszcie na koniec wyjaśnienie, dlaczego o tym wszyst-

kim piszę. W ostatnich latach mieliśmy niesamowitą okazję na rozwój polskich rajdów. Powrót Roberta Kubicy, program ERC Kajtka, pieniądze z Orlenu, Lotosu, zainteresowanie mediów – wszystko przemawiało za tym, że nadchodzi nowa Złota Era. Niestety, nic się nie stało. Informacje na temat sukcesów, nie mogą przebić się przez nawał innych informacji, przegrywają rywalizację o czas antenowy, kibica, zainteresowanie. Jedynym pozytywnym efektem jest udział nowych zawodników w ERC i WRC, co równocześnie oznacza odpływ zawodników z RSMP i ich dalszą marginalizację. Boję się że ten wyjątkowy wynik – zwycięstwo w ERC i dodatkowo sukces Wojtka „Siemanko” Chuchały i Daniela Dymurskiego w ERC2 (przy okazji gratulacje dla chłopaków, dobra robota!) przejdzie bez echa, nie zostanie wykorzystany w żaden sposób służący rajdom jako takim. Bo tego, że każdy z zawodników znajdzie sposób na zdyskonto-

wanie swoich sukcesów, jestem pewien. Ja wiem, że jest niedziela ale to, że na stronie oficjalnego związku nie ma słowa o takim wydarzeniu, to najlepiej oddaje to, o co mi chodzi. I nie chodzi mi o dyskusje o „leśnych dziadkach” itp bzdury. To chyba chodzi o to, że my systemowo nie potrafimy wykorzystywać takich okazji. Że boimy się promować sukces innych, żeby im czasem nie pomóc. Bo wtedy dla nas może nie być miejsca. Że w sumie to nie chodzi nam o tą nową mleczną krowę, tylko o to aby ona sąsiadowi zdechła. Ja życzylbym sobie, aby sukcesy naszych kolegów spowodowały, żeby na kolejnych rundach RSMP pojawiło się więcej załóg, tak aby rajdy samochodowe zamiast przypominać lokalne wydarzenia sportowe, stały się na powrót sportem herosów, przystojnych mężczyzn w ryczących maszynach. A może to tylko ja się starzeję i, jak nasz Tato, zaczynam mówić: „Kiedyś to były rajdy, nie to co teraz... wiesz jak się szło Syreną na Spalonej?”



Jesiennie dylematy

TEKST I ZDJĘCIA: MARIUSZ LEŚNIEWSKI

Jesienna aura to preludium problemów związanych z eksploatacją naszych samochodów. Gwałtowny spadek temperatury otoczenia to doskonały test dla układów ładowania, chłodzenia i smarowania silnika. Przypadek, który przedstawiam, wiąże dwa z wyżej wymienionych: układ smarowania oraz ładowania.

Telefon od przerażonego posiadacza leciwego już Opla uświadomił mnie w przekonaniu, iż problem, który dotyczy jego auta, może zrujnować każdy domowy budżet. Samochód miał trudności z porannym uruchomieniem, a gdy silnik zaczął już pracować, to wciąż jeszcze przez kilka sekund świeciła się kontrolka ciśnienia oleju. Po chwili gaśła. Posiadacz Opla zdążył obdzwonić kilka warsztatów, by zasięgnąć języka. Niestety, telediagnozy jeszcze bardziej uświadomiły go, w jakiej znajduje się sytuacji. W większości opinii silnik nadaje się do remontu, co zwiastują proble-

my z uruchomieniem i paleniem się kontrolki ciśnienia oleju. Samochód podstawiony do warsztatu wieczorem, po nocnym przestoju przy porannym rozruchu zdał się potwierdzić relację swego posiadacza. Dodatkowo zauważyłem, iż po trudnym starcie (rozrusznik ledwo



2. Ślady zużycie wałka rozrządu wynika z przebiegu ponad 250 000 km.



co obracał silnikiem) przez pierwsze kilka sekund motor pracuje głośno, by uciszyć się właśnie w momencie zgaśnięcia kontrolki ciśnienia oleju. Wnikliwa diagnoza zweryfikowała stan silnika, a przede wszystkim relacje jakimi darzył go właściciel. Niestety, to zaniedbania posiadacza Opla były powodem opisanych problemów. Akumulator miał ponad osiem lat i nie posiadał już wymaganego potencjału rozruchowego, co więcej był dobrany niewłaściwie do wielkości silnika i zapożyczony z innego, mniejszego auta na początku tego lata. Olej silnikowy wymieniany prawie dwa lata temu był przyczyną hałaśliwej pracy silnika w pierwszych sekundach tuż po uruchomieniu, jak i świecącej się zbyt długo lampki ciśnienia oleju. Po wymianie akumulatora, oleju silnikowego z filtrami, sprawdzeniu ciśnienia smarowania oraz napięcia ładowania, można było z czystym sumieniem zakończyć zlecenie naprawy. Dodatkowo zdemontowana

została pokrywa zaworowa w celu weryfikacji stanu wałków rozrządu, gdyż mogło dojść do zużycia ich powierzchni na skutek zbyt wydłużonej eksploatacji olej silnikowego. Na szczęście ślady zużycia były związane bezpośrednio z przebiegiem pojazdu. Kolejny poranny rozruch zakończył się pełnym sukcesem, niepokojące objawy zniknęły. Właściciel Opla nie krył zdumienia z faktu, iż jego samochód nie będzie musiał przejść remontu silnika, a koszty naprawy nie przekroczyły pułapu 500 zł. Niestety, nie zawsze zaniedbania posiadacza czterech kółek udaje się w pełni naprawić. W opisywanym przypadku kluczową rolę odgrywała wiekowa konstrukcja silnika, która wybaczyła błędy związane z eksploatacją, jak i w miarę szybka reakcja klienta. Nowoczesne silniki są bardzo wrażliwe na nieterminowe serwisowanie i jakość materiałów eksploatacyjnych – warto więc o tym pamiętać, by uniknąć kosztownych napraw. ■



1. Oplowski silnik serii Ecotech szczęśliwie zniósł warunki pracy, które zafundował mu właściciel.

Wydarzenia i rocznice: wrzesień 2016

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Matka tańca

Przez wiele pokoleń strój tancerek scenicznych był ściśle określony: obcisły gorset, paczka lub tutu (rodzaje spódnic) oraz baletki (pantofle). W klasycznym balecie obowiązuje on do dzisiaj. Pradziwy przełom w tej materii dokonał się sto lat temu, za sprawą amerykańskiej tancerki Isadory Duncan.

Urodziła się w San Francisco w 1877 lub 1878 roku. Od najmłodszych lat fascynował ją taniec. Co więcej, robiła to tak świetnie, że już jako kilkunastolatka udzielała korepetycji dzieciom sąsiadów (przy okazji dorabiając do bardzo skromnego domowego budżetu). W 1898 roku wyjechała do Europy, gdzie w pełni rozwinął się jej talent, przy okazji prowadząc bardzo rozległe i burzliwe życie towarzyskie.

Duncan stworzyła własny, unikalny styl tańca odrzucając zupełnie kanony tańca klasycznego. Tradycyjny strój zamieniła na zwiewną, mocno prześwitującą tunikę (lub obcisły trykot), rozpuściła włosy i tańczyła boso. Generalnie to, co pokazywała na scenie było w tamtych latach absolutnie nowatorskie, ale też szokujące. Amerykanka zdobyła sławę i uznanie w całej Europie. Założyła własne szkoły tańca, m. in. w Berlinie i Paryżu. Przyjaźniła się z artystyczną bohema (przez dwa

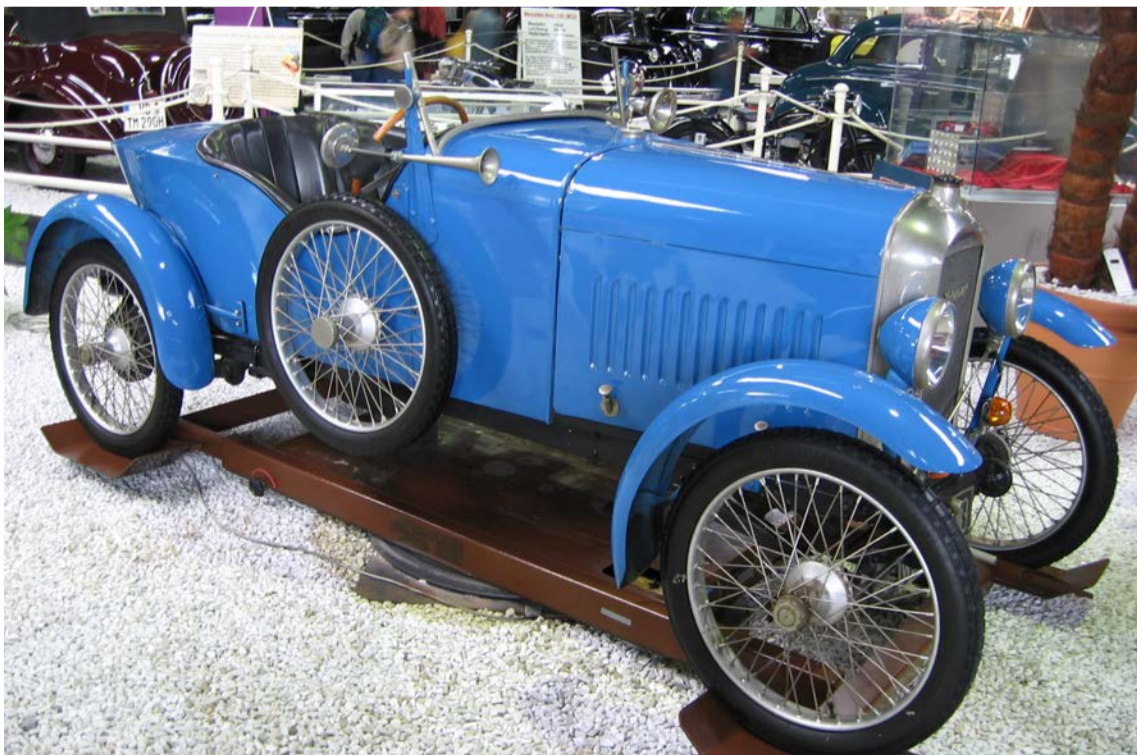


lata była żoną rosyjskiego poety Siergieja Jesienina, ale później była także w związku z kobietą). Słowem, była niezwykle barwną postacią w artystycznym środowisku pierwszych dwóch dekad XX wieku.

Śmierć dopadła ją 14 września 1927 roku w nie spodziewany i okrutny sposób. Isadora Duncan - ubrana w elegancką suknię, z szyją owinięta długim, jedwabnym szalem – wybrała się ze swoim przyjacielem na przejażdżkę sportowym Amilcarem. Zrządzenie losu sprawiło, że koniec (lub końce) szala wkręciły się w szprychy nieosłoniętego koła samochodu, a jedwab okazał się bardzo

wytrzymałym materiałem... Duncan pochowana została na słynnym paryskim cmentarzu Pere-Lachaise.

Sława Isadory Duncan, ale przede wszystkim jej filozofia i wynikający z niej styl tańca przetrwał kolejne dziesięciolecia, istotnie wpływając na współczesny taniec. Do dzisiaj określa się ją mianem "Matki tańca". W 1968 roku kinowej publiczności zaprezentowano film fabularny oparty na życiorysie Duncan pod tytułem "Isadora". W jej postać wcieliła się Vanessa Redgrave, która za tę rolę otrzymała nominację do Oscara, a film nominowano do Złotej Palmy w Cannes.



Parking decyduje

Księga Guinnessa, jak wiadomo, jest zbiorem bardziej i mniej dziwacznych rekordów. Jest tam np. zapisana osoba, która w ciągu minuty rzuciła (na określoną minimalną odległość) jakąś konkretną ilość pralek, a także posiadacze najdłuższych paznokci, wąsów czy włosów. W latach 80-tych minionego wieku, do Księgi tej trafił... samochodowy parking.

Stało się to dokładnie 18 września 1981 roku, a wspomniany parking zapisał się w rekordowych annałach za sprawą swej pojemności wynoszącej 20 tysięcy miejsc! Wybudowany został jako "naturalne" zaplecze największego wówczas na świecie Canada's West Edmonton Mall, czyli noszącego tę nazwę gigantycznego centrum handlowego w kanadyjskiej prowincji Alberta. Powierzchnia centrum wynosi(ła) 570 tys. metrów kwadratowych, na której znalazło swe miejsce ponad 800 sklepów i punktów usłu-



gowych, 100 restauracji, 19 sal kinowych, największy (wówczas) na świecie zadaszony park wodny oraz dwa hotele. Jest tam także pełnowymiarowe lodowisko, na którym – okazjonalnie – trenują hokeiści znanego klubu Edmonton Oilers.

Obecnie West Edmonton Mall pozostaje największym centrum handlowym Ameryki Północnej, ale gigantyczny parking samochodowy nie →→



budzi już takich emocji. Studio filmowe Uniwersal posiada dwa parkingi na 10 tysięcy samochodów każdy, lotnisko w Denver dwa parkingi po 7 tysięcy miejsc, podobnej wielkości są parkingi na lotnisku w Baltimore...

Parking West Edmonton Mall nie jest już największym centrum handlowym na świecie, nawet nie drugim i trzecim... (piątym). Obecnie o światowy prymat wiodą między sobą rywalizację Zjednoczone Emiraty Arabskie oraz Chiny. Liderem

jest aktualnie The Dubai Mall – otwarty w listopadzie 2008 roku - mający powierzchnię 1 124 000 metrów kwadratowych(!) oraz przylegający parking na 40 tysięcy pojazdów. Oznacza to, iż jednocześnie w centrum może przebywać co najmniej 100 tysięcy osób, czyli ludność całkiem dużego (przynajmniej w polskich kategoriach) miasta. Jednak absolutnym "parkingowym" rekordzistą są hektary dla 100 tysięcy samochodów przy lotnisku Al-Maktoum w tymże Dubaju...

Tychy filarem Fiata

18 września 1975 rozpoczął produkcję nowowytbudowany w Tychach Zakład nr 2, czyli przedsiębiorstwo wchodzące w skład – działającej w latach 1971-92 - Fabryki Samochodów Małolitrażowych w Bielsku-Białej. Bielskie FSM powstało na bazie Wytwórni Sprzętu Mechanicznego "Polmo", produkującej wcześniej m. in. silniki i skrzynie biegów do Syreny 104. W skład "socjalistycznego koncernu" włączono dziesięć kolejnych zakładów



(m. in. kuźnie w Skoczowie i Ustroniu, odlewnię aluminium i zakłady mechaniczne w Bielsku oraz zakłady "Romet" w Czechowicach-Dziedzicach). Łącznie, po włączeniu do FSM tyskiej fabryki – zbudowanej specjalnie do potrzeb produkcji licencyjnego Fiata 126 – w ramach tego "koncernu" funkcjonowało 12 zakładów. Maksymalna produkcja FSM

przekraczała 200 tysięcy sztuk Fiata 126p rocznie.

Tyska fabryka po "przemianach ustrojowych" trafiła w ręce włoskiego Fiata, stając się jednym z produkcyjnych filarów aktualnej potęgi tej marki... rękami polskich pracowników. Większość pozostałych zakładów "koncernu" FSM także trafiły do zagranicznych inwestorów, tworzących spółki, jak Teksid Poland czy Magneti Marelli Poland. ■





POWER FACTORY.



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



-Serwis samochodowy

- przeglądy, naprawy
- diagnostyka komputerowa
- klimatyzacja, wulkanizacja



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

**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



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl