

# iauto <sup>polska</sup>

Numer 47, 5 października 2016





Sejm pracuje nadzwyczaj intensywnie. Coraz to media donoszą o kolejnych projektach ustaw, w komisjach trwają spory i udowadnianie słuszności, lub nie, tworzonego czy zmienianego właśnie prawa. To trudna i mozolna praca. Wszak prawo reguluje zachowania i relacje społeczne. Ostatnimi czasy próby zmian w prawie budziły wielkie emocje. Dużo o tym było i w mediach, i na ulicach, i w Sejmie. A wielkie emocje dotyczyły przecież jednego tylko obszaru życia. Bardzo ważnego obszaru. O tej sferze życia mężczyźni powinni raczej milczeć, zatem nie będę kontynuował tego wątku.



Są natomiast projekty zmian w prawie, o których cicho. Nad zmianą prawa w zaciszu gabinetów pracują urzędnicy resortów, eksperci organizacji rządowych i pozarządowych. Z jednymi projektami się zgadzamy, z innymi nie - pod warunkiem, że wiemy co, jak i dlaczego w prawie się zmienia. Ot, na przykład, jest projekt zmiany przepisów prawa o ruchu drogowym. Jedną ze zmian ma być zmniejszenie dopuszczalnej prędkości w miastach w nocy. Dotychczas wolno było jeździć z prędkością 60 km/h (jeśli znaki nie określają innej prędkości), po zmianie ma to być 50 km/h. Zwolennicy zmiany argumentują, że jadąc wolniej kierowca ma szansę zareagować odpowiednio wcześniej w razie wtargnięcia pieszego. Jeśli już dojdzie do nieszczęścia, obrażenia ofiar i szkody materialne będą mniejsze. Czy ta zmiana poprawi bezpieczeństwo? Czy jest konieczna? A jak wpłynie na komfort życia obywateli? Tych w samochodach i tych na chodnikach? To przykład tylko jednej zmiany przepisów. Zapewne będą jakieś dyskusje, konsultacje... A przecież to tylko jeden drobny wycinek życia społecznego.

Nieszczęściem jest to, że często ledwie napisana ustawa natychmiast musi być poprawiana. Bo czegoś tam nie uwzględniono, nie policzono kosztów, nie przewidziano reakcji społeczeństwa lub sprzeczności z innymi przepisami. No, cóż. Praca posłów jest nie tylko trudna, ale i odpowiedzialna...

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



*Prezentacje*

**Porsche odjeżdża... konkurencji - str. 8**

---



*Wydarzenia*

**Ekologiczny super - str. 12**

**Quo vadis Muzeum? - str. 15**

**11. Bizony i okrągłe 40 - str. 24**

*Sport*

**Finał w Poznaniu - str. 16**

**Wielki finał na torze Monza - str. 21**

**Komplet Broniszewskiego - str. 26**



*Relax*

**Na wesoło, nie znaczy niepoważnie - str. 31**

---

*Kalendarium*

**Kalendarium - str. 32**



# Porsche odjeżdża... konkurencji



Porsche Macan S Diesel

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ\_SZTORC  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Dzisiaj o aucie wyjątkowym. Porsche Macan S Diesel. Silnik 3.0 l o mocy 258 KM. Już przy 1000 obr./min ma ogromną siłę (ponad 270 Nm). Prędkość maksymalna to 230 km/h, przyspieszenie 6,3 s. „Nasza” wersja Macana ma lakier nadwozia w kolorze Night Blue i tapicerkę z naturalnej skóry w kolorze Espresso. Całość uzupełniały koła o rozmiarze 295/40 R20 (z przodu 265/45 R20).

**P**odaję te dane na początku (choć zazwyczaj znajdują się pod koniec tekstu), ponieważ jazda Porsche zobowiązuje do zwracania uwagi na takie „detale”, nawet jeżeli takim samochodem jeździ kobieta i pisze o nim kobieta.

Skąd takie refleksje? Bo Porsche to legenda, synonim sportowego samochodu, ideał któremu reszta motoryzacyjnego świata chce dorównywać. Bo Porsche, w mojej świadomości, to przede wszystkim model 911, zawsze w czarnym kolorze, naj-

lepiej z czerwonym, skórzanym wnętrzem – takie zestawienie budzi największe emocje. Konieczne są sportowe detale, bo marka zobowiązuje. Ale ważny jest również design, wyjątkowy dla rodziny z Zuffenhausen, minimalizm, oraz dyskretne





i wyrafinowane akcenty np. herb marki na zagłówkach czy brzmienie silnika świadczące, że to Porsche właśnie. I żadnych kompromisów. Czyżby Porsche nie zatrudniało księgowych?

Tyle skojarzeń. Teraz o małym SUV-ie Porsche. Macan przodu

wydaje się mało nowatorski, trochę podobny jest do starszego brata, modelu Cayenne. Z tyłu zwracają uwagę odważnie, nawet agresywnie wyrzeźbione lampy. Sylwetka ma modny, sportowy wygląd, choć jest nieco przysadzista i trochę nienaturalnie

poszerzona, ma to sugerować moc i siłę. W sumie jest to kreacja, w której czujemy się dobrze w każdej sytuacji i wśród różnego towarzystwa. Z przyjemnością zaprosimy do wnętrza nawet największych maruderów. Nie będą mieli na co narzekać. Po SUV-ach spodziewamy się raczej surowego wykończenia, a tu wyrafinowana elegancja. Dominuje doskonałej jakości naturalna skóra w pięknym kolorze espresso i z gustem dobrane dodatki; z przyjemnością dotyka się każdego detalu. Fotele z wszelkimi udogodnieniami, z regulacją w aż 18 pozycjach, są wygodne, nawet bardzo wygodne, a kierownica z żebrowanymi ramionami o niedużym wieńcu doskonale dopasowuje się do naszych dłoni. Przycisków we wnętrzu Macana sporo, robią wrażenie, ale nie sprawiają →→







trudności w rozeznaniu się, co do czego służy. A poza tym – niczego nie brakuje – wyposażenie seryjne jest kompletne.

Auto kusi wyglądem i wyposażeniem, by jak najszybciej wyruszyć nim gdzieś daleko. Wiele obiecuje, a my wiele się spodziewamy. To przecież Porsche. Poza tym Macan w języku indonezyjskim znaczy tygrys...

Trzy, dwa, jeden – start. Moment ruszania, jeżeli zrobimy to zdecydowanie, robi wrażenie. Nawet Macanem z silnikiem wysoko-  
prężnym. Już po pierwszym skrucie kierownicą i po pokonaniu pierwszych zakrętów czujemy, że Macan to przede wszystkim Porsche, a dopiero potem SUV. Przyczepność, precyzja prowadzenia, stabilność nadwozia to zupełnie inna bajka, niż ta, do jakiej przyzwyczyli nas inne tego typu auta. Dzięki osob-







nym przyciskom do zmiany trybów jazdy oraz nastaw samego podwozia, możemy dobrać niektóre parametry jazdy zgodnie z upodobaniami. Jeżeli mamy ochotę na prawie sportowe szaleństwa, ustawiamy tryb Sport i wybieramy zawieszenie Sport Plus. Natomiast w komfortowym trybie jazda nie budzi już takich emocji, ale jest bardzo przyjemna. Układ kierow-

niczy Macana jest niezwykle precyzyjny w każdej sytuacji, a pneumatyczne zawieszenie skutecznie rozprawia się z niedoskonałościami nawierzchni.

Dwusprzęgłowa, siedmiostopniowa skrzynia PDK działa perfekcyjnie - odczytuje intencje kierowcy, zmieniając biegi prędzej, niż zdążymy pomyśleć i dostosowuje się do stylu jazdy kierowcy. Jeśli jednak chcemy

pobawić się sami, to do dyspozycji jest w pełni ręczny tryb pracy przekładni. Można też zmieniać biegi łopatkami przy kierownicy.

Podczas jazdy, nawet w trybie sportowym, we wnętrzu możemy rozkoszować się ciszą, która pozwala na swobodną, cichą rozmowę. Wokół sporo ciekawie zaprojektowanych, funkcjonalnych schowków. Cieszy możliwość sprawnego, skutecznego przyspieszenia i wyprzedzania innych użytkowników dróg, jeżeli tylko mamy na to ochotę. Od 0 do 100 km/h Macan S Diesel przyspiesza w 6,3 sekundy. Prędkość maksymalna - 230 km/h.

Macan jest SUV-em, ale ma wyraźne geny Porsche. To widać i czuć. Przestrzenią - jak na SUV-a - nie rozpieszcza, ale sprawia ogromną frajdę z jazdy, dbając jednocześnie o nasze kieszenie. Rozpieszcza za to dyskretną elegancją i wysmakowanymi detalami. Dbą o nasz komfort podróżowania, ale gdy tego chcemy, cieszy sportowymi nastawami. Ma napęd na wszystkie koła. Macan S diesel jest - jak na Porsche - tani. Kosztuje około 265 000 zł. Ale przecież nie kupujemy „golasa”, a dodatki bogato skompletowane, potrafią kosztować drugie tyle. Ale to standard w markach Premium. ■







# Ekologiczny super

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Jak wynika z konferencji prasowej, organizatorem biznesowych „Targów EkoFlota” jest wydawca czasopisma Menadżer Floty. To budzi spore zastrzeżenia co do wiarygodności branżowego miesięcznika. Ale to nie najważniejsze wątpliwości, jakie w czasie i po konferencji powinny nurtować dziennikarza.

**W**ymuszenie na producentach samochodów budowy aut, które trują mniej, jeszcze mniej a w przyszłości wcale, wynika z oczywistej potrzeby ratowania Ziemi. Zmiany klimatu nietrudno zauważyć, o innych skutkach niszczenia naszego globu wiemy znacznie mniej. Nie ulega jednak kwestii, że demołowanie naturalnego środowiska należy zakończyć. Naj-

łatwiej wskazać jako winowajcę samochód. Tym bardziej, że trudno zaprzeczyć, iż dwa miliardy samochodów nie tylko wydychają z rury dwutlenek węgla, ale też mnóstwo innych toksycznych związków. Czyli samochody trują. Truje też przemysł ciężki, transport morski i lotniczy, truje rolnictwo i hodowla zwierząt rzeźnych, energetyka i domowe kotłownie... Ale my zajmujemy się



samochodami. Tym razem z punktu widzenia ochrony naszej ziemi, powietrza i wody.

### Samochody elektryczne

Trudno zgodzić się z tezą, że masowe wprowadzenie na polskie drogi samochodów elektrycznych załatwi sprawę na przykład smogu w Krakowie albo sprawi, że emisja szkodliwych substancji w Polsce się zmniejszy. Superminister ogłosił pomysł miliona takich aut za dziesięć lat. Nawet jeśli nie jest to mrzonka, to przecież ponad 80% energii elektrycznej w Polsce wytwarza się z węgla. W efekcie tak zasilane samochody wcale nie będą mniej uciążliwe dla środowiska. A przecież to nie wszystkie problemy. Od lat branża energetyczna wskazuje na niedostatek energii elektrycznej, linie przesyłowe mało, że są w marnym stanie, to jeszcze przynoszą straty energii na poziomie 15-20%. Jeśli nie będzie nowych, poważnych wytwórni energii elektrycznej, to włączenie miliona samochodów do gniazdek spowoduje ogólnopolski blackout. Na razie nie ma samochodów elektrycznych, nie ma też „gniazdek” do ich podłączenia, więc problemu nie ma. Zwolennicy takich aut przywołują

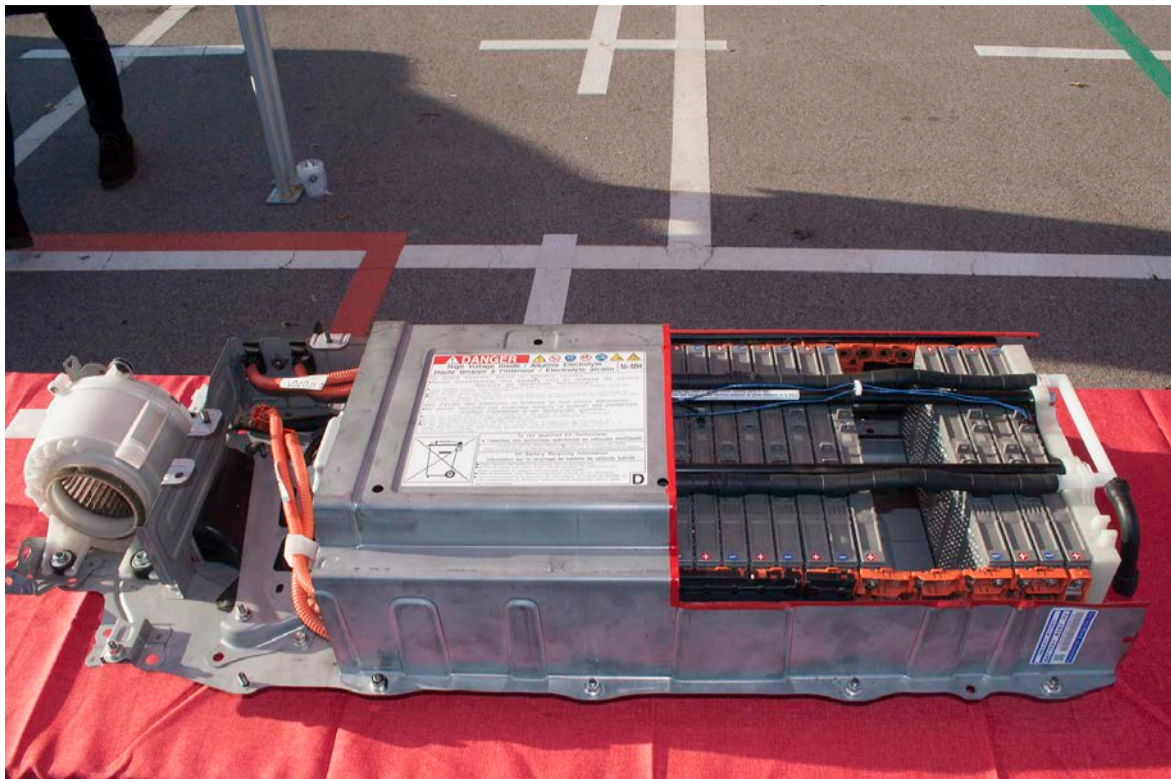
przykłady krajów Skandynawskich. Tyle, że tam bardzo dużo energii elektrycznej wytwarza się w elektrowniach wodnych.

### Technologie

Samochody elektryczne są niewspółmiernie drogie. Na cenę składają się duże koszty projektowania, niewielkiej skali produkcji, a przede wszystkim akumulatorów. Nabycie takiego auta opłaca się jedynie wtedy, gdy społeczeństwo danego kraju zdecyduje się jego zakup dofinansować (z podatków). Zasięg na poziomie nawet 400 kilometrów i długi czas ładowania sprawiają, że takie auto nieźle sprawdza się w krótkich, miejskich jazdach, z Warszawy do Poznania może udałoby się dojechać, z powrotem trzeba poczekać do następnego dnia. Pod warunkiem, że podłączenie samochodu w hotelu nie spowoduje wyłączenia instalacji (bezpieczniki). Rzeczywiście, takie auto jest ciche i tanie w eksploatacji. I tyle. Bo włączenie dodatkowych odbiorników energii (klimatyzacja, wentylacja), dynamiczna jazda czy też gwałtowny spadek temperatury znacznie zmniejszają czas jazdy, czyli zasięg samochodu. No i akumulatory. Podobno wytrzymają nawet →→







pięć lat. Nawet jeśli tak, to ich produkcja i utylizacja jest bardzo kosztowna i jeszcze bardziej niszcząca środowisko.

Półśrodkiem są samochody z napędem hybrydowym. Pierwsze skrzypce gra Toyota, w ciągu dwudziestu lat sprzedali już 2 miliony Priusów, obecnie każdy model Toyoty czy Lexusa można kupić z napędem hybrydowym. Inni producenci również montują takie agregaty w swoich autach. Sukces tego rodzaju napędu, to efekt bardzo skutecznie prowadzonych kampanii reklamowych. Toyota w materiałach marketingowych podkreśla większą niż w samochodach z silnikami spalinowymi niezawodność i trwałość hybryd, niższe koszty serwisów, mniejsze zużycie paliwa i mniejszą emisję trucizn. O środowiskowych kosztach produkcji aut hybrydowych jest cicho. A są ogromne.. W rzeczywistości napęd hybrydowy to rozwiązanie ani ekologiczne, ani ekonomiczne. Toyocie się jednak opłaca. Innym producentom też.

Rozwiązaniem mają być samochody napędzane ogniwami wodorowymi. Dziś jest to pieśń przyszłości. Skomplikowany układ pozwalający wytworzyć w samochodzie energię elektryczną z wodoru zastosowano w projekcie Toyoty Mirai. To kolejny eksperyment, podobnie jak pokazana w Paryżu koncepcyjna Toyota FCV PLU. Ta ostatnia ma nie tylko czerpać energię z wodoru do napędu, ale również może służyć jako mobilne

źródło energii elektrycznej. Samochody takie są bez wątpienia bezemisyjne, jednak wcale nie są obojętne dla środowiska.

### Środowisko i samochód

Co z tego, że z rury wydechowej kapie czysta woda, skoro proces produkcji takiego samochodu niszczy Ziemię znacznie bardziej, niż produkcja i eksploatacja samochodu z silnikiem spalinowym. Jeśli policzyć wszystkie szkody, jakie powstają od chwili wydobycia pierwszej porcji rudy żelaza, przez jej przetworzenie w stal, jeśli policzymy koszt środowiskowy wydo-

bycia niklu i innych metali (katastrofalne skutki działalności kopalni niklu w Kanadzie czy Finlandii), transport morski surowców, produkcji i recyklingu akumulatorów, do tego skutki działalności fabryk, znów transport gotowych samochodów, to okazuje się, że ekologiczne samochody elektryczne, hybrydowe czy wodorowe, to po prostu fikcja.

W przyszłości zapewne koszty środowiskowe na każdym etapie produkcji samochodu uda się zmniejszyć, ale według dzisiejszej wiedzy i możliwości ta przyszłość jest bardzo odległa. Oby tylko ta przyszłość nadeszła zanim Ziemia ulegnie kompletnej destrukcji i dla ludzi już na niej miejsca nie będzie. Spodziewam się, że w czasie I Międzynarodowych Targów EkoFlota 2016 o tych wszystkich problemach, wątpliwościach i niebezpieczeństwach będzie można porozmawiać... ■





# Quo vadis Muzeum?

TEKST I ZDJĘCIA: KLAUDIUSZ MADEJA

Pisaliśmy o kłopotach Muzeum Techniki, które dostało wypowiedzenie umowy najmu pomieszczeń w Pałacu Kultury i Nauki w Warszawie. Od 1 października miały być puste.

**N**a razie działamy normalnie, była komisja, spisano protokół, ale pozwolono nam dalej działać. Nie wiemy, jak długo. Nadal też nie mamy żadnej, konkretnej wizji przyszłości naszego muzeum – mówi nam zatroskany Kazimierz Zieliński, Zastępca Dyrektora Muzeum Techniki i Przemysłu, bo tak brzmi pełna nazwa.

29 września komisja PKiN przyszła do Muzeum Techniki i spisała odpowiedni protokół. Wypowiedzenie najmu z powodu nieregulowania przez najemcę czynszu od początku 2016 r. nabrało mocy prawnej. Formalnie Muzeum jest „dzikim lokatorem” PKiN. Wszystko odbyło się w miłej, spokojnej atmosferze, a członkowie komisji zapewnili nas, że nie będą utrudniać naszej bieżącej działalności – podkreśla Dyrektor Zieliński. Pytanie, jak długo będzie tak miło?

Mogło być przecież gorzej, czyli np. wyłączenie prądu albo nasłanie komornika, co w świetle ostatnich wydarzeń w tej grupie zawodowej brzmi, jak totalny kataklizm. Jednak to nas nie uspokaja, ponieważ liczy się przyszłość tej ważnej i zasłużonej instytucji, jaką niewątpliwie jest Muzeum Techniki. Tuż przed końcem września Ministerstwo Kultury wzięło chęć wzięcia pod swoje skrzydła placówki. Wystosowało w tej sprawie list do Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy, który przypomnijmy, jest właścicielem PKiN. Faktycznie więc, Muzeum ma dług wobec mia-



sta. Niestety, na razie nie ma żadnego odzewu ze Stołecznego Ratusza. Choć wydawałoby się, że temu akurat poprawa wizerunku jest bardzo potrzebna. Inicjatywa resortu kultury jest oczywiście cenna, ale pytanie, dlaczego tak późno? Na moment przed terminem... O kłopotach Muzeum Techniki wiadomo było od stycznia.

Miasto z kilkunastomiliardowym budżetem nie potrafi lub nie chce pomóc zasłużonej instytucji, która na dodatek jest jedną z jego atrakcji turystycznych i daje pracę określonej grupie osób. Trudno w to uwierzyć. W obronie Muzeum Techniki nie będzie „czarnego marszu” czy „parasolkowego protestu” itp. Ale czy to znaczy, że nikogo z decydentów, na jakimkolwiek szczeblu, ten problem nie powinien poważnie zainteresować? ■



# Finał w Poznaniu



---

TEKST I ZDJĘCIA: GRZEGORZ CHYŁA

Na Torze Poznań odbyła się ostatnia odsłona wyścigowych mistrzostw Polski, tym razem wzbogacona o garstkę uczestników mistrzostw Europy Centralnej (CEZ) oraz pokaźną grupę uczestników niemieckiej serii wyścigów samochodów historycznych – Haigo.

---

**M**istrzostwa CEZ nie mają zbyt bogatej obsady. Do Poznania przyjechało raptem siedmiu uczestników w pięciu klasach. Jedyne pocieszenie, że były wśród nich dwa najszybsze pojazdy na torze – Słowak Miroslav Konopka w Lamborghini Huracan walczył z Czechem Jakubem Knollem w BMW Z4. Oprócz nich granicę 1:30 pokonał tylko startujący w wyścigu godzinnym Radical, za kierownicą którego zmieniali się Maciej Marcinkiewicz i Mariusz Miszta.

Haigo to niemiecka seria wyścigów, podtrzymujących tradycje Pucharu Pokoju i Przyjaźni – czyli lat 70-tych i 80-tych. W klasie Formuł przyjechało kilkunastu Niemców, Estończyk i Litwin, do tego czterech Polaków. Zaprezentowali pojazdy wywodzące się z drezdeńskiej wytwórni rodziny Melkusów, Estonie z tallińskiej fabryki TARK i trzy polskie Promoty. 23 auta na starcie robiły ogromne wrażenie. W końcowej klasyfikacji klasy do 1300 drugie miejsce zajął Polak – Andrzej Fontański.





W wyścigach samochodów turystycznych Haigo startują głównie Łady i Zastawy. Do Poznania przyjechało ich tylko 10, ale bardzo wyrównany poziom jaki sobą przedstawiają zapewnił nadzwyczaj emocjonujące wyścigi. Dwa razy zwyciężył Michael Weisenborn, ale w drugim wyścigu przewaga nad Rocco Bergerem wyniosła zaledwie 0.028 s – czyli kilkadziesiąt centymetrów.

Wiele emocji dostarczyli też uczestnicy Mistrzostw Polski.

W najliczniej obsadzonej klasie DN-5 (Puchar BMW IS) w pierwszym wyścigu zwyciężył Konrad Tadla, dzięki czemu zapewnił sobie mistrzow-

ski tytuł. W drugim wyścigu czołówka startuje w odwróconej kolejności na czym skorzystał Mikołaj Józwiak.

Motocity Cup to odłam Pucharu BMW, wyraźnie tracący ostatnio na popularności – w Poznaniu na starcie stawało tylko 10 aut (u 'konkurencji' dwa razy więcej). Dwa zwycięstwa odniósł Mateusz Tokarski, dwa drugie miejsca pozwoliły Wojciechowi Smorawińskiemu Juniorowi wygrać końcową klasyfikację sezonu.

W Maluch Trophy sytuacja wydawała się jasna. W dywizji pierwszej (samochody seryjne) Michał Ghany miał już zapewniony prymat na koniec →→











sezonu, potwierdził to wygrywając jeden wyścig. Drugiego nie ukończył, pierwsze zwycięstwo odniósł Mirosław Jandula. W drugiej dywizji (Fiaty 126p z przeróbkami) tytuł dla Bartosza Idzkowskiego wydawał się oczywisty, okazało się jednak, że nie będzie łatwo. Wysilony silnik nie wytrzymał pierwszego wyścigu, zwyciężył Damian Stachowiak. Idzkowski miał drugi silnik, ale w tej sytuacji potrzebował solidnego wyniku. Również ten drugi silnik od połowy drugiego wyścigu zaczął kaprysić, w końcu jednak dojechał do mety na pierwszej pozycji i po raz drugi został Mistrzem Polski. ■







W grupie D4 powyżej 3500 startowało tylko dwóch gości z CEZ i Radosław Kordecki. Porsche 911 tego ostatniego nie nadawało się do jazdy po wypadku w pierwszym wyścigu, ale Kordecki i tak został Mistrzem Polski. W klasie do 3500 konkurencja była większa, dwa zwycięstwa dały tytuł wicemistrza Jakubowi Glasse, mistrzem został Artur Obuchowski.

W klasie DN-1 (Fiat Seicento) kolejne dwa zwycięstwa dały tytuł Bartoszowi Kubickiemu. Klasa DN-2 to dominacja Wojciecha Klimeckiego w bardzo szybkiej Hondzie Civic – w 2016 roku zaliczył komplet ośmiu zwycięstw. W klasie DN-2 Picanto po jednym zwycięstwie odnotowali Tomasz Magdziarz i Jan Antoszewski, mistrzem został Damian Litwinowicz.

W klasie DN-3 dwa zwycięstwa zapewniły tytuł Karo-

lowi Jodko-Kamińskiemu. W klasie DN-6 liderem przed poznańskimi zawodami był Łukasz Rawecki, jednak pierwszego wyścigu nie ukończył. Zwyciężył jego największy rywal, Dawid Abramczyk. O tytule miał zdecydować ostatni wyścig. Rawecki miał znowu awarię na treningu i musiał startować ostatni. Rezerwowy silnik nie pozwolił mu nawiązać walki z czołówką. W tej sytuacji Abramczyk nie ścigał prowadzącego Mariusza Pricopa, zadowolony się drugim miejscem zapewniającym po raz drugi z rzędu tytuł.

Wreszcie wyścig godzinny – komplet zwycięstw w klasyfikacji generalnej zdobyli Marcinkiewicz z Misztą, według nieoficjalnych wyników w klasach Mistrzami Polski zostali Maciej Garstecki z Piotrem Kownerem w D4 do 1600, Bartosz Krysmian w D4 do 2000, Kamil Kowalski z Dariuszem Gałęzkiem w D4 do 3500, Mariusz Urbański w D4 powyżej 3500 i Robert Hudziak w DN-5. ■







OPRACOWAŁ: MACIEJ RZOŃCA  
ZDJĘCIA: KLR

# Wielki finał na torze Monza

**N**a słynnym włoskim torze wyścigowym Monza rozegrano finałowe dwa wyścigi jedenastego sezonu KIA LOTOS RACE - jedynej polskiej serii wyścigowej, której zawody już od dwóch lat odbywają się pod patronatem FIA. Niespodzianki poniekąd nie było, chociaż walka toczyła się do ostatniej rundy. Karol Urbaniak - ubiegłoroczny zdobywca tytułu Mistrza Polski, a także tegoroczny lider klasyfikacji od pierwszego do ostatniego wyścigu - sięgnął po drugi

z rzędu tytuł Mistrza Polski Kia Picanto.

Urbaniak, który wygrał kwalifikacje przed najszybszymi wyścigami w historii KIA LOTOS RACE i do pierwszego wyścigu ruszał z pole position, ukończył go na drugim miejscu ze stratą zaledwie 0,199 s za Albertem Legutką. Legutko – jedyny poważny konkurent Urbaniaka w walce o tytuł Mistrza Polski – do wyścigu ruszał z 3. miejsca startowego. 16-latek na stałe mieszkający w Berlinie

tuż po starcie wyprzedził Pawła Wysmyka (pole startowe nr 2), a na początku okrążenia poradził sobie również z Urbaniakiem. Legutko i Urbaniak, koleźcy z jednego zespołu, dystans całego wyścigu przejechali jak w tandemie. Największa różnica między nimi na koniec jednego z okrążeń wynosiła 0,343 s, a najmniejsza – zaledwie 0,031 s. Na 9. okrążeniu Urbaniak wyprzedził Legutkę, ale ten odpowiedział momentalną kontrą. Za plecami tej dwójki samotny wyścig, →→





na niezagrożonej trzeciej pozycji, przejechał Paweł Wysmyk, który linię mety minął niecałe 9. sekund za zwycięzcą wyścigu.

Drugi wyścig na Autodromo di Monza przejdzie do historii KIA LOTOS RACE jako jeden z najbardziej pasjonujących i zaciętych w historii, o czym świadczył

pełen ekspresji komentarz włoskiego spikera, który przyznał, że na włoskim torze dawno nie było wyścigu o tak emocjonującym przebiegu. O ile w pierwszym, o zwycięstwo walczyło 2 zawodników, o tyle w drugim – aż sześciu. Choć różnica między pierwszym a drugim kie-

rowcą na mecie była większa, bo wyniosła „aż” 0,229 s, do ostatnich metrów nie było wiadomo, które Picanto pierwsze minie linię mety. Ogromną niespodziankę sobie, kibicom i rodzicom, którzy cały wyścig oglądali na żywo i na nogach jak z waty sprawił 14-letni Bartosz Paziew-







ski. Do wyścigu ruszał z 9. pola startowego, w połowie pierwszego okrążenia był już piąty, po kolejnych dwóch – trzeci, a od połowy wyścigu przewodził stawce po drodze wyprzedzając między innymi (już dwukrotnego) Mistrza Polski Kia Picanto – Karola Urbaniaka.

Po wyścigu sympatyczny Bartosz Paziewski powiedział, że „w przeciwieństwie do rodziców nie miałem nóg jak z waty. Cały czas kontrolowałem sytuację na torze, mimo że przez 4 okrążenia napierał na mnie Albert Legutko. Wiedziałem co robię i co muszę robić, aby utrzymać prowadzenie do końca wyścigu. Wytrzymałem presję, nie popełniłem błędu, odczuwam teraz ogromną, sportową satysfakcję.

Świeżo upieczony mistrz cieszył się z kolejnego tytułu Mistrza Polski Kia Picanto równie mocno, jak z pierwszego.

Pierwsza połowa sezonu wyszła mi idealnie – powiedział Urbaniak, o drugiej nie mogę tego powiedzieć. Chociaż – z punktu widzenia końcowego wyniku – wszystko ułożyło się po mojej myśli. Jestem dwukrotnym Mistrzem Polski i...

muszę iść dalej. Jeśli chodzi o naukę jazdy z poszanowaniem wypracowanej wcześniej przewagi, egzamin zdałem. Miło jest wygrywać wyścigi, ale kontrolowanie sytuacji przez cały sezon i utrzymywanie przewagi nad rywalami – to też jest bardzo ważna lekcja na przyszłość.

W przyszłym roku w wyścigowych Picanto nie zobaczymy już Karola Urbaniaka, gdyż wyczerpał on regulaminowe prawo dwukrotnego zdobycia tytułu Mistrza Polski. Z tym markowym Pucharem chce pożegnać się też Paweł Wysmyk, II wice-

mistrz Polski 2016, który planuje czasową przeprowadzkę do USA.

Wyścigi to moja pasja - powiedział. Ciężko będzie bez nich żyć, dlatego myślałem nawet o tym, aby wystartować chociaż w drugiej połowie przyszłorocznego sezonu, albo przylatywać na wyścigi ze Stanów Zjednoczonych. Odległość i czas podróży oraz ten potrzebny na aklimatyzację po zmianie strefy czasowej sprawiają, że nie będę mógł sobie pozwolić na tygodniowe wakacje raz w miesiącu. Ja tam jadę do pracy i zdobywać doświadczenie, a nie na wczasy. Na 100 procent wybiorę się zobaczyć na żywo wyścigi serii Nascar lub IndyCar. I na pewno wrócę do ścigania w 2018 roku.

Klasyfikacja sezonu 2016 KIA LOTOS RACE:

1) Karol Urbaniak 771 pkt., 2) Albert Legutko 731 pkt., 3) Paweł Wysmyk 660 pkt., 4) Tomasz Magdziarz 611 pkt., 5) Kamil Serafin 572 pkt., 6) Max Zschuppe 562 pkt., 7) Bartosz Paziewski 544 pkt., 8) Max Gunther 540 pkt., 9) Damian Litwinowicz 539 pkt., 10) Jan Antoszewski 518 pkt. Sklasyfikowano 16 zawodników. ■







# 11. Bizony i okrągłe 40

---

TEKST: ALEKSANDER ŻYZNY  
ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Na terenie Autodromu Bemowo i w gościnnych progach Automobilklubu Polski odbyły się dwie imprezy. Po raz 11. rozegrano rajd Bizony oraz rywalizację o puchar dla dziennikarzy z okazji 40-lecia Auto Klubu Dziennikarzy Polskich.

---





Andrzej Dąbrowski z Jackiem Pieśniewskim jako pilotem odebrali Puchar 40-lecia AKDP podczas XI Warszawskiego Kryterium Bizonów. Miejsca drugie i trzecie zajęli Tomasz Popielewicz i Tadeusz Późniak. Andrzej Dąbrowski zwyciężył także w klasyfikacji generalnej XI Warszawskiego Kryterium Bizonów. Po rywalizacji sportowej na autodromie Bemowo, w siedzibie Automobilklubu Polski odbyło się Uroczyste Spotkanie Jubileuszowe z udziałem członków, sympatyków, przyjaciół i sponsorów AKDP. Była jubileuszowa wystawa fotograficzna, promocja książki „Uśmiechnięte rajdy. Anegdoty z oesów”, życzenia kolejnych lat owocnej działalności oraz sukcesów. Były też oczywiście wspomnienia i przyjacielskie pogawędki. Dziękujemy wszystkim, którzy stawili się by uczcić nasz jubileusz. ■





# KOMPLET



# Broniszewskiego

OPRACOWAŁ: MACIEJ RZOŃCA  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

To był bardzo pracowity i niezwykle udany sezon dla Michała Broniszewskiego, który w 2016 roku rywalizował w czterech klasyfikacjach serii Blancpain.

**P** przed ostatnim wyścigiem w Barcelonie (w ub. weekend) warszawski kierowca miał już na koncie aż trzy mistrzowskie tytuły. Do wywalczenia pozostał jeden – w klasyfikacji Pro-Am Blancpain GT Sprint Series. Zmiennikiem Broniszewskiego był Włoch Giacomo Piccini, a na Circuit de

Catalunya pojawili się Ferrari 488 GT3 w barwach zespołu Kessel Racing.

Polsko-włoskie Ferrari minęło linię mety na drugim miejscu, ale to wystarczyło, by kierowcy zapewnili sobie upragniony kolejny mistrzowski tytuł. Ale trofeum nie wpadło łatwo w ich ręce. Przed ostatnią rundą mieli

26 punktów przewagi nad jedy-nymi rywalami, którzy mogli im jeszcze zagrozić – francuską załogą Morgan Moullin-Traffort / Jean-Luc Beaubelique w Mercedesie AMG. Wyścig kwalifikacyjny w niedzielę rano zakończył się pechowo dla polsko-włoskiej załogi, która po „wycieczce” na zwirowe pobocze zdobyła tylko





dwa punkty za piąte miejsce, podczas gdy rywale odnieśli zwycięstwo i wywalczyli osiem punktów. Przewaga w punktacji stopniała do 21 oczek. O tytule miał przesądzić główny wyścig weekendu. Jadący na pierwszej zmianie Michał Broniszewski pewnie utrzymywał czwarte

miejsce, które zapewniało tytuł. Jednak prowadzenie francuskich rywali oznaczało, że polsko-włoska załoga musiała dojechać do mety. Po blisko 30 minutach wyścigu Polak oddał samochód Giacomo Picciniemu. Włoch awansował wkrótce na trzecie miejsce, a w końcówce wyścigu wyprzedził Beaublique'a, rozstrzygając ostatecznie losy walki o tytuł.

Podobnie jak przed dwoma tygodniami w finale serii Endurance, znów przyjechaliśmy na finał sezonu jako faworyci i znów przeżyliśmy horror! – powiedział Broniszewski. Na szczęście podobnie jak wtedy, zakończony happy endem. W końcówce przeżyliśmy wraz z zespołem niesamowity dramat. Wszystko mogło się zdarzyć, ale Giacomo przyjechał na metę na drugim

miejscu. Plan na sezon został zrealizowany w 100 procentach. Trudno określić ten rok innym słowem, niż „perfekcyjny”. Bardzo dziękuję firmie Ferrari i wspaniałemu zespołowi Kessel Racing, z którym jestem od początku mojej kariery. Przez cały sezon samochody, którymi startowałem były przygotowane znakomicie i spisywały się niezawodnie. W żadnym razie nie był to łatwy sezon. Szczególnie w punktacjach Sprint i Endurance losy tytułów ważyły się do ostatniej chwili. To naprawdę piękny dzień, wieńczący najbardziej pracowity sezon w mojej ponad 10-letniej karierze. Trudno byłoby zliczyć czas spędzony za kierownicą, podczas wyścigowych weekendów czy testów. W serii Sprint wygraliśmy łącznie sześć z dziesięciu wyścigów, w Endurance – dwa spośród pię-





ciu. W serii Sports Club byłem najszybszy w czterech z ośmiu wyścigów, w których startowałem. Warto było czekać na taki

sezon i taki dzień, jak dzisiejszy! Michał Broniszewski zdobył w sezonie 2016 tytuły mistrzowskie w klasie Pro Am klasyfika-

cji łącznej Blancpain GT Series oraz w punktacji Endurance i Sprint, a także w serii Blancpain GT Sports Club (wyniki wszystkich serii nie są jeszcze oficjalnie potwierdzone).



Klasyfikacja końcowa kierowców serii Blancpain GT Sprint w klasie Pro Am:

- 1) Michał Broniszewski/Giacomo Puccini 143 pkt,
- 2) Morgan Moullin Traffort/Jean-Luc Beaubelique 119 pkt
- 3) Christophe Pourret/Jean-Philippe Belloc 78 pkt. ■





# CZASEM WARTO COŚ PRZEMYŚLEĆ

ANDRZEJ DĄBROWSKI



Zadałem sobie trochę trudu i sprawdziłem, jak to jest z przejeżdżaniem skrzyżowań na żółtym świetle? Pojeździłem po Warszawie ze stoperem i stwierdzam, że przy dojeździe do światel sygnalizacyjnych, światło żółte zapala się na 2,08 sekundy, po czym jest już czerwone. Na 15 sprawdzonych skrzyżowań, tylko cztery sygnalizatory dały wynik 3,04 sekundy czasu do zapalenia się światła czerwonego. Moim zdaniem to za krótki czas. Trzy sekundy dla kierowcy jadącego z prędkością 50km/h i znajdującego się na 20 m przed sygnalizatorem, nie wystarcza, by nie złamać przepisu i nie przejechać na czerwonym. Sama reakcja kierującego na zmianę światła zabiera przeciętnie sekundę. Jeśli wcześniej nie obserwowaliśmy lusterka wstecznego i nie odnotowaliśmy jadącego za nami za blisko (nagminne zjawisko) innego samochodu, to możemy być pewni, że w razie ostrego użycia hamulca na żółtym świetle, mamy rozbity tył auta. Poza tym, tak krótko świecące żółte światło, daje pole do nakładania mandatów policji drogowej za wjazd na skrzyżowanie „na czerwonym”. Proponuję wydłużenie czasu świecenia żółtych światel do 5 sekund. Myślę, że poprawiłoby to komfort kierujących i zmniejszyło liczbę wypadków na skrzyżowaniach polskich miast. Może warto to przemyśleć?

Szkoda, że nasi posłowie nie poświęcają więcej czasu na przemyślenia, zanim zaproponują zmiany w przepisach ruchu drogowego. Pieszcy, który zbliżał się do oznakowanego przejścia miał mieć pierwszeństwo przed jadącymi pojazdami. Właśnie, wyobrażałem sobie te komiczne sytuacje, kiedy samochody zatrzymują się przed przejściem, bo zbliżają się do niego dwie, rozmawiające ze sobą panie. Na chwilę przystanąły, pojazdy czekają. Panie wchodzi na przejście. Idą wolno z zakupów z ciężkimi torbami. Samochody powinny już ruszyć, ale z przeciwnej strony ulicy na przejściu idzie facet rozmawiający przez komórkę. Wszyscy kierujący nadal stoją. I tak sytuację można powtarzać. Tworzy się korek. Kierowcy zdenerwowani. I tak to wygląda.

Znam dobrze zwyczaj uprzedniego zatrzymywania się przed przejściem, gdy widać zbliżającą się osobę pewnym krokiem do „zebry”. Tak jest w Niemczech, Belgii, Austrii. Szanowanie przepisów, zachowanie kultury wśród kierujących pojazdami jest znane i utrwalone tam od wielu lat. Tam to się sprawdza. Tam nie jeżdżą po ulicach miast 120 km/h. W Polsce, przez wiele lat od zakończenia wojny, w świadomości ludzi była zakorzeniona ogólna niechęć do przestrzegania jakichkolwiek prze-

pisów, nakazów i zakazów, które należało jak najczęściej omijać. Niechęć ta widoczna jest do dziś.

Wystarczy pojechać do centrum miasta. Od razu widać jak wielu użytkowników ruchu drogowego ma gdzieś kodeks drogowy i przepisy. Dziesiątki rowerzystów przejeżdża po przejściach dla pieszych, do tego ze słuchawkami na uszach. Kierowcy nadal rozmawiają podczas jazdy przez komórki. Nie używają kierunkowskazów. Zmieniają niespodziewanie pas ruchu. Jadą 3 metry za tyłem mojego samochodu... Lekceważące poczucie bezkarności. Obserwując to, cieszy mnie, że kontrowersyjny przepis o pierwszeństwie dla pieszych nie wszedł w życie. Martwi tylko dalszy brak reakcji urzędników na taki stan rzeczy. Przypomnę tylko, że za rozmawianie przez komórkę podczas prowadzenia samochodu w wielu krajach grozi mandat przekraczający często 300 Euro. Nie ukrywam, że jestem zwolennikiem wysokich kar i skutecznego ich egzekwowania. Podoba mi się wiadomość, że szef Teamu Ferrari Maurizio Arrivabene, wyrzucił na ulicy w Singapurze niedopałek papierosa, spędził kilka godzin w areszcie i zapłacił grzywnę (w przeliczeniu) około 2800 złotych. Takie są tam przepisy dotyczące czystości ulic. Prawda jest też taka, że Singapur uchodzi za najczystsze miasto świata. Byłem, widziałem, potwierdzam moje wrażenia... ■





# **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](http://powerfactory.waw.pl)**

**[facebook.com/POWERFACTORY/](https://facebook.com/POWERFACTORY/)**

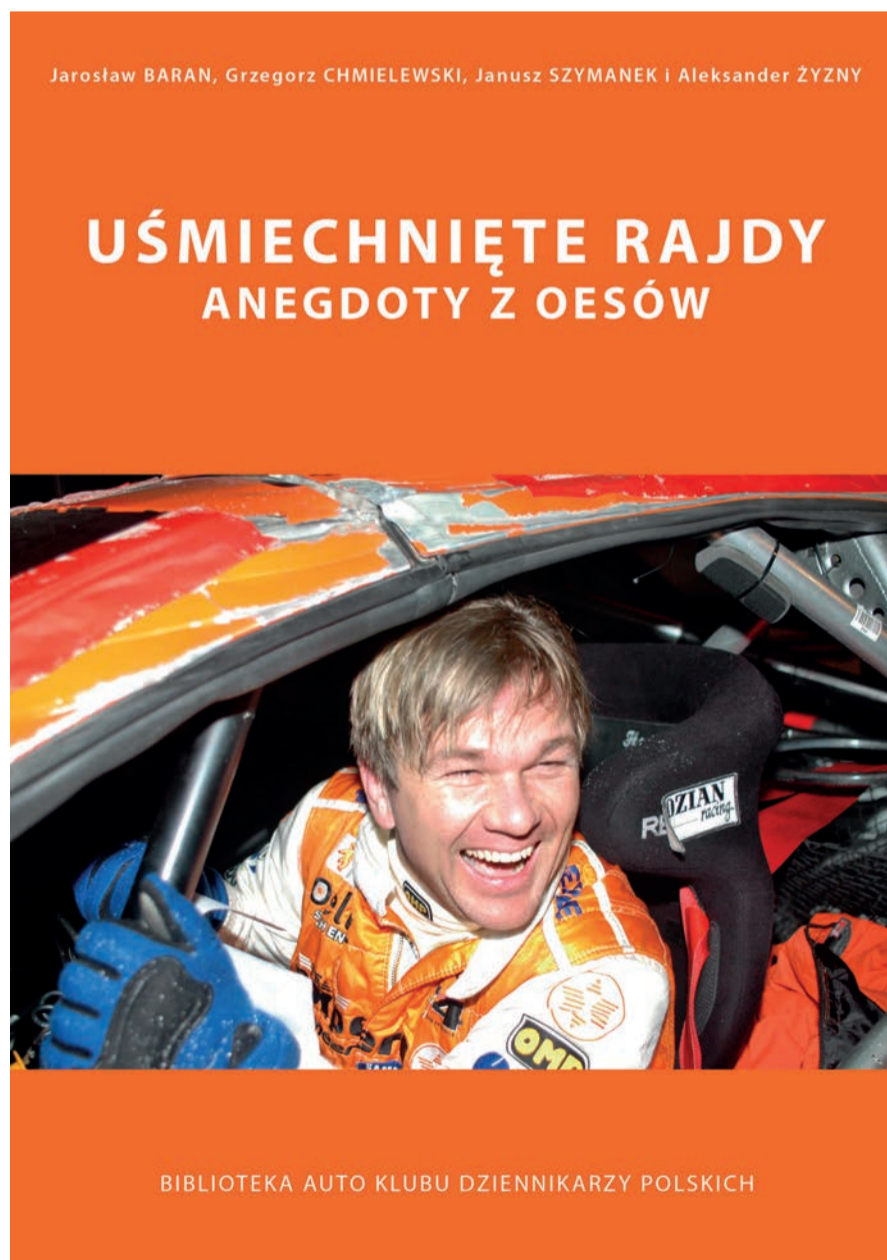


# Na wesoło, nie znaczy niepoważnie

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Rozładowanie śmiechem napięcia, niezręcznej sytuacji, niemądrego zachowania czy obrócenie w żart wcale nieśmiesznego wydarzenia to sztuka, która sprawia, że świat jest piękniejszy, a ludzie zdrowsi. Anegdota towarzyszy rajdom i wyścigom od zawsze, dzięki niej wiele wydarzeń nie zniknęło w mrokach zapomnienia.

Opowieści o niezwykłych przygodach, jakie zdarzały się na trasach odcinków specjalnych czy torach wyścigowych złożyły się na książkę „Uśmiechnięte rajdy – anegdoty z oesów”. Książka wydana nakładem Auto Klubu Dziennikarzy Polskich napisana została przez autorów uczestniczących w sporcie samochodowym i komentujących zawody od lat. Nad całością czuwał Aleksander Żyzny, który nie tylko spisał garść własnych anegdot, ale jeszcze spisał radiowe gawędy Witolda Rychtera. Wspomnienia Jarka Barana, Grzegorza Chmielewskiego, Janusza Szymanka niczym kolorowe kamyczki tworzą barwną mozaikę opowieści o zdarzeniach, które były, mogły być i takich, które nigdy się nie zdarzyły. Całość czyta się znakomicie; niektóre opowieści są niczym dobry dowcip, inne nastro-



jowe i nostalgiczne przywołują wspomnienia kolegów, których już z nami nie ma. W lekkiej formie otrzymujemy poważne, chwilami wręcz dramatyczne treści. Książkę wydał Auto Klub Dziennikarzy Polskich, który właśnie obchodził swoje 40-lecie. Nie przypadkiem więc znalazło się miejsce na zabawne historyjki z organizowanych przez AKDP dziennikarskich rajdów. I spotkań po rajdach... Przeczytałem „Uśmiechnięte rajdy” jednym tchem z nieschodzącym z oblicza bananem – wszak niemal wszystkie anegdoty dotyczą bliższych i dalszych kolegów, znajomych i przyjaciół. Niektóre pamiętam nieco inaczej, co tylko potwierdza fakt, iż książka tak

była bardzo potrzebna. Polecam wszystkim. ■

Książkę można zamówić: [autoklub01@gmail.com](mailto:autoklub01@gmail.com) lub telefonicznie 602 372 926



# Wydarzenia i rocznice: wrzesień 2016

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

## Rajd Dolnośląski 1996

Być może już w najbliższy weekend, po zakończeniu 50 Rajdu Dolnośląskiego, poznamy zdobywców tytułu Rajdowego Mistrza Polski 2016 w klasyfikacji generalnej oraz kilku klasach. W „generalce” szanse na najwyższe trofeum ma teoretycznie pięciu kierowców. Faworytem jest Grzegorz Grzyb, któremu wystarczy wygrana lub niewielka strata do Jakuba Brzezińskiego oraz Filipa Nivette. Nieco bardziej zagmatwana, ale tym bardziej wymagająca walki na oesach tego rajdu, jest sytuacja w klasach. W każdym razie zapowiada się naprawdę ostrą, ale ciekawą rywalizacją...

Tymczasem 20 lat temu (1996) Rajd Dolnośląski miał numer 10 (nie mam pojęcia skąd po 20 latach numeracja podskoczyła o 40?) oraz dodatkowo w oficjalnej nazwie przymiotnik „Zimowy”. Rajd ten odbył się w dniach 23-24 lutego i rozpoczął RSMP 1996.

To był Zimowy Rajd Dolnośląski z prawdziwego zdarzenia – mam tu na myśli zasypane śniegiem drogi oraz zwały białego puchu na poboczach. Rywalizacja w klasyfikacji generalnej zakończyła się trzema Toyotami Celica 4WD (w klasie A-8) na podium z załogami w składach: Krzysztof Hołowczyc/Maciej Wisławski (w barwach zespołu STOMIL-Olsztyn – MOBIL), Robert Herba/Artur Skorupa (ARAL – BPH – AMX Rally



Team) oraz Robert Gryczyński/Tomasz Ryborz (TOYOTA – CASTROL Rally Team).

W klasie N-4 (i grupie N) zwyciężył Michał Rej z Andrzejem Górskim (Mitsubishi Lancer Evo III), w N-3 Jerzy Dyszy i Krzysztof Ruciński (Renault Clio). W klasyfikacji F-2 oraz klasie A-7 najszybszy był Waldemar Doskocz z Aleksandrem Dragonem (Renault Clio Williams), natomiast w Rajdowym Pucharze Cinquecento triumfował Jacek Sikora z Markiem Kaczmarkiem.





## Narodziny legendy

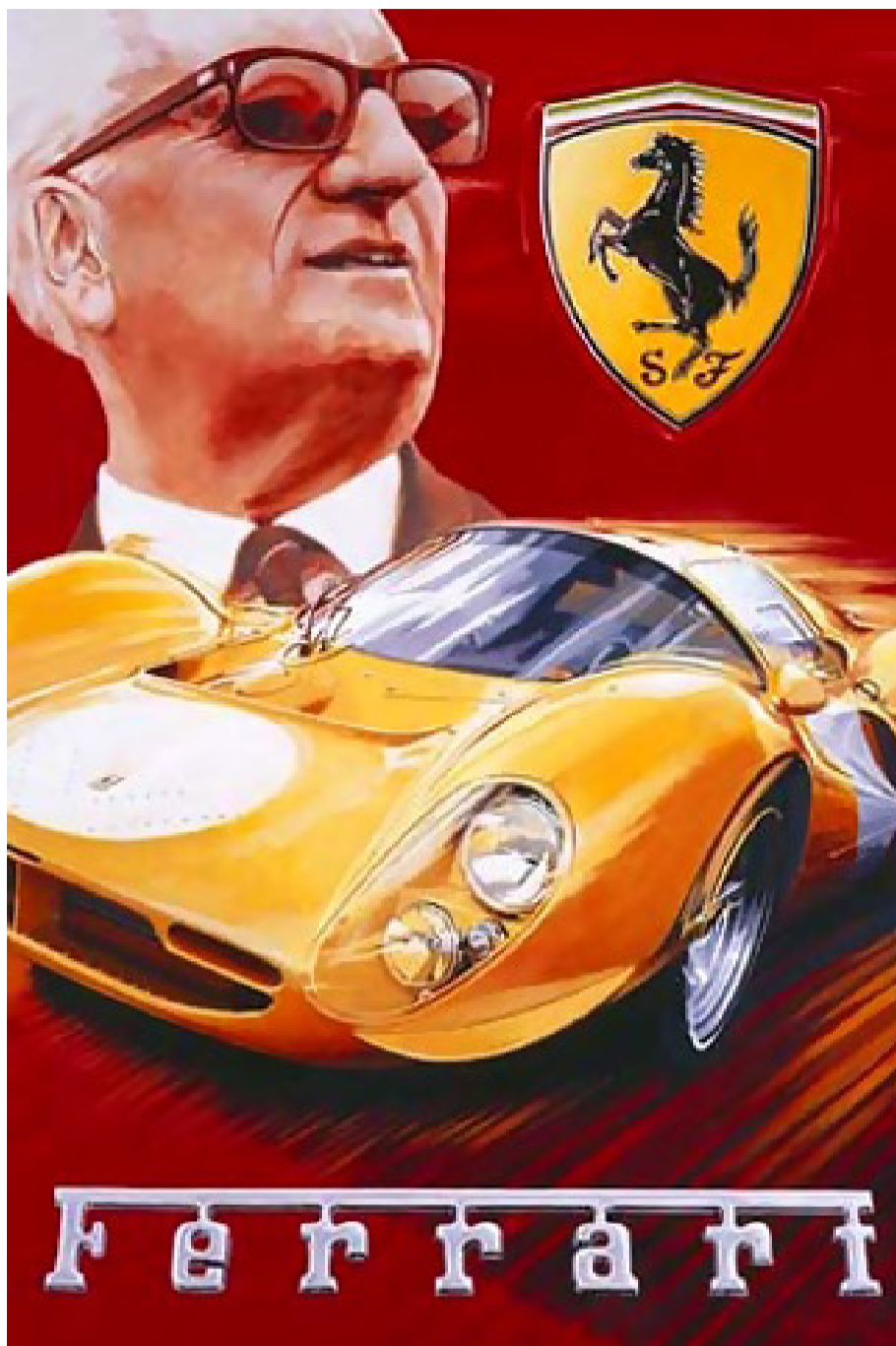
Nikt przed prawie stu laty zapewne nie przypuszczał, że dzień 5 października 1919 roku stanie się tak niezwykle istotny w historii sportów samochodowych oraz ogólnie w motoryzacji. Tego dnia młodziutki 21-letni włoski mechanik samochodowy i inżynier, Enzo Ferrari, wziął po raz pierwszy udział w wyścigu samochodowym (by rozwiązać wątpliwości, jako kierowca). Był to wyścig górski we włoskiej Parmie, gdzie zajął czwarte miejsce.

Enzo Ferrari (chyba na szczęście) nie był genialnym kierowcą wyścigowym. Wycofał się z jazdy na torze w połowie lat 20-tych XX wieku, mając na koncie 13 zwycięstw spośród 47 wyścigów, w których wziął udział. Ówczesni krytycy zarzucali mu, że jeździ zbyt zachowawczo, za ostrożnie, że

nigdy nawet nie "zarzynał" silnika w walce o zwycięstwo. Nie ma się co spierać, czy te krytyczne opinie były sprawiedliwe. Nie zmienia to faktu, że słynny później konstruktor i założyciel jednej z najsłynniejszych na świecie marek samo- →→







chodowych, a także założyciel najbardziej utytułowanego zespołu wyścigowego F1, miał pojęcie o sportowej jeździe. Przez kilka lat zdobywał w tej dziedzinie własne, osobiste doświadczenia, które potrafił zamienić na wspaniałe, sportowe samochody.

Początkowo Ferrari współpracował z Alfa Romeo. Zaczynał z tą firmą, jako kierownik testowy i wyścigowy oraz konstruktor. W 1929 roku założył własny zespół wyścigowy (Scuderia Ferrari), ale jego kierowcy nadal korzystali z pojazdów Alfa Romeo. Ostatecznie drogi Alfya i Ferrari rozeszły się w 1939 roku. Przez wojenne lata Enzo zajmował się budową maszyn przemysłowych i narzędzi. Do projektowania samochodów powrócił w 1947 roku i niemal natychmiast jego auto wygrało rzymskie Grand Prix. Dwa lata później odniósł pierwszy sukces w wyścigu Le Mans. Obecnie trudno byłoby wymienić wszystkie zwycięstwa, w 69-letniej historii firmy, które odnieśli kierowcy jadący samochodami z czarnym koniem na masce. Do tego należy doliczyć wspaniały sukces handlowy pojazdów tej marki. Ferrari są po prostu samochodami budzącymi pożądanie setek tysięcy kierowców na całym świecie.

Enzo Ferrari kierował swoją firmą do swojej śmierci w wieku 90 lat (1988). Szacuje się, że do tego momentu samochody tej marki zwyciężyły w ponad 4000 wyścigów.

## Fortuna kołem (nomen omen) się kręci

Stany Zjednoczone wniosły ogromny, niewyobrażalnie istotny wkład w pokonanie państw "Osi", czyli III Rzeszy, Japonii i Włoch podczas II wojny światowej. Terytorium USA – miasta z całą infrastrukturą, zakłady przemysłowe, linie kolejowe, itp. - w żaden sposób nie ucierpiało, a jedną z niewielu niedogodności dla mieszkańców było reglamentowanie paliwa. To jednak musiał być ogromny wysiłek dla gospodarki tego kraju, gdyż dopiero w 1948 roku – w końcu już bardzo zmotoryzowanym jak na tamte lata kraju - odbył się w USA pierwszy (powojenny) wyścig samochodowy. Inicjatorem był niejaki Cameron Argetsinger, młody student prawa, który miał domek letniskowy

w pobliżu niewielkiej miejscinki Watkins Glen. Był on fanatykiem wyścigów samochodowych w europejskim stylu, czyli organizowanych na ulicach miast. I właśnie na ulicach Watkins Glen 2 października 1948 takowy zorganizował. Przy







okazji zapisał się w historii miasteczka jako osoba, która zrobiła w nim "dzień bez kolei", gdyż wyścig wymagał m. in. zamknięcia linii kolejowej... W tych zawodach wzięło udział 23 kierowców, a Argetsinger zajął dziewiątą lokatę. W każdym razie pomysł się spodobał i wyścig organizowano w kolejnych latach gromadząc nawet 100 tysięcy widzów! Jednak w 1952 roku zginął jeden z nich, a kilku zostało rannych. Trasę wyścigu przeniesiono więc w okolice pobliskiego wzniesienia, już poza miasteczkiem, ale nadal korzystając z dróg publicznych. Mniej więcej w tym czasie pojawił się pomysł, by wybudować zamknięty, profesjonalny tor wyścigowy. W tym celu założono firmę Glen Watkins Grand Prix Corporation, która doprowadziła w 1956 roku do



wybudowania i otworzenia takiego toru o długości 3,78 km. Jego autorem był Bill Milliken.

Rok później rozegrano na nim pierwsze prestiżowe wyścigi serii Nascar. W latach 1958-60 tor był miejscem międzynarodowych wyścigów Formuły Libre z udziałem m. in. Stirlina Mossa, Jacka Brabhama i Phila Hilla.

Stany Zjednoczone były niemal od początku bardzo ważnym "terytorium marketingowym" dla promotora Formuły 1. W kalendarzu tej serii już w 1959 roku znalazł się wyścig na torze Sebring oraz rok później na torze Riverside. Organizacja zawodów nie była jednak idealna i w 1961 roku Formuła 1 pojawiła się w Watkins Glen. Tym razem było tak dobrze, że GP USA Formuły 1 gościło na tym torze przez 20 lat! W latach 1965, 1970 oraz 1972 związek zawodowy kierowców GP uznało zawody na Watkins Glen za najlepiej zorganizowane zawody w sezonie.

W 1971 roku tor został przebudowany i miał teraz 5,435 km długości. Zmieniały się jednak bolidy F1 oraz wymagania promotora wobec torów, których Watkins Glen przestał spełniać. Ostatecznie w 1980 roku odbył się tam ostatni wyścig GP Formuły 1, a rok później tor został zamknięty.

Reaktywacja toru Watkins Glen nastąpiła w 1984 roku, a od 1986 roku tor gości wyścigi serii NASCAR. ■



# **iauto**<sup>polska</sup>

## **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](mailto:iauto.polska@gmail.com)

## **KONTAKT Z REDAKCJĄ**

[redakcja@motopress-media.pl](mailto: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](mailto:redakcja@motopress-media.pl)**