iauto polska

Numer 48, 12 października 2016

Szaleństwo jakieś ogarnęło świat cały. Samochodów jest już jakieś dwa miliardy, wciąż budowane są nowe i nowe, a jednocześnie płacz powszechny i zgrzytanie zębami, jakie to straszne dla świata, klimatu i zdrowia ludzi. Może z tym zgrzytaniem trochę przesadziłem, bo równie powszechne są zachwyty nad nowymi, jeszcze lepszymi samochodami. I rzeczywiście, niemal każdy nowy samochód jest lepszy, od swojego poprzednika. Szybciej się rozpędza, zużywa mniej paliwa, ma mnóstwo różnych różności: radio, nawigacja, asystenty jazdy, hamowania i ruszania to mają wszystkie auta, a jeszcze zmienne kolory zegarów, brzmienie silnika według upodobania dobierane, masaże i wentylacja w fotelach, więcej tego, niż można sobie przypomnieć. Większość, to gadżety mało przydatne. W jeżdżących powszechnie po naszych drogach samochodach większości zbędnych dodatków nie ma. Ale samochody jeżdżą całkiem dobrze, pod warunkiem oczywiście, że są należycie serwisowane. Ale jak żyć bez dotykowego wyświetlacza w samochodzie? Albo bez (wymuszonego prawem unijnym) kontrolera ciśnienia powietrza w kołach?

A tu co trzy lata "face lifting", a co lat sześć - nowy, całkiem odświeżony, albo przekonstruowany model. Dziesięcioletnie samochody już są "be", niemodne, i użytkowników prawdopodobnie będzie się karać. Bo czy nie jest karaniem zakaz wjazdu do niektórych obszarów miast? Nie będzie karaniem planowana opłata za posiadanie auta, którego silnik nie spełnia normy Euro 4?

To jest sytuacja absurdalna. Powstają wciąż nowe samochody, a przecież te kilkuletnie wciąż są w pełni sprawne. I co, odstawić je na złom? I brać kredyt na kolejne auto. Po co? Ani to ekonomiczne, ani ekologiczne.

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski

W WYDANIU

Prezentacje

Rolls-Royce Ghost - str. 4

Yamaha YBR125 Custom - str. 10

Eksploatacja

Chłodzi i grzeje - str. 12

Sport

Rallycross - str. 14

Finał sezonu - str. 24

Kalendarium

Kalendarium - str. 29

Najbardziej Ekskluzywny Samochód Świata

TEKST: TOMASZ CIECIERZYŃSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Już jako dziecko wiedziałem, że RR jest synonimem ekskluzywności, bogactwa i elitarności. Osobiste spotkanie z samochodami tej marki, tylko to potwierdziło.

Rolls-Royce – samochód królów, carów, maharadżów, dyktatorów, gangsterów, gwiazd filmowych i polityków. Lenin zamówił 9 szt. Jeździł nim Breżniew i wielu innych VIPów. Samochód wystąpił w wielu filmach, także polskich. Śpiewano o nim piosenki, pisano w licznych artykułach, wydawano książki. W Polsce „Opowieści Silver Lady" M. Foxa i S. Smitha tłumaczona przez Dobiesława Wielińskiego, późniejszego autora publikacji „RR moja miłość". O książce tej pisał tygodnik Motor w 1992 roku. „To książka dla marzycieli, czyli dla każdego. Kopalnia anegdot i legend, mitów i prawd, plotek i faktów o tym legendarnym samochodzie, a zarazem wizerunek jego twórców, tytanów pracy.

Jedyny salon w Polsce

Obecnie jest produkowanych kilka ekskluzywnych limuzyn w świecie ale Rolls-Royce wciąż jest niekwestionowanym królem. Miałem okazję wyjechać ekskluzywnym samochodem prosto z salonu Rolls-Royce Motor Cars Warszawa, przy ul. Ostrobramskiej, rodzinnej firmy Auto Fus. Założyciel firmy, senior rodziny Tadeusz

Fus wraz z synami prowadzą tu przedstawicielstwo, które sprzedaje najwięcej luksusowych samochodów marki BMW w Polsce. Sprzedają także śmigłowce. I właśnie tu powstał jedyny w Polsce salon luksusowej marki Rolls-Royce.

W salonie ekspozycja sześciu samochodów Rolls-Royce:

Phantom EWB (od 2015), Phantom Drophed Coupe (od 2008) i Phantom Coupe (od 2008), Ghost (od 2010), Wraight Coupe (od 2013), Down czyli cabrio (od 2015)

Sylwetka każdego Rolls Royce'a robi niezapomniane wrażenie, długo delektowałem się subtelną linią nadwozi, gdy nagle zauważam coś niezwykłego, czego nie zobaczymy w żadnym innym samochodowym salonie. W Rolls-Royce nawet ➔➔

dym kierunku, puszyste dywany z owczej wełny, tylna kanapa z regulacją na wszystkie możliwe sposoby z masażem, podgrzewaniem i wentylacją. Na życzenie klienta barek w podłokietniku, może być też i telewizor. Cieszy oko wszystko, a wszystko jest idealne i perfekcyjne. Każdy element drewna w takim samym odcieniu i fakturze pochodzi z jednego drzewa. Podobnie i obicia skórzane, na które użyto najwyższej jakości wyselekcjonowaną skórę z dziewięciu byków z jednej hodowli. Oj nie chce się opuszczać tego miejsca.

Miejsce kierowcy

Właściciel Rolls-Royce'a Ghost nie musi być pasażerem samochodu, może go sam prowadzić. Z lekko podwyższonym tętnem zagłębiam się w super wygodnym fotelu z tymi samymi funkcjami co tylna kanapa. Czuję się przytulnie i nobliwie, kojąco działa przyjemny zapach skóry. Wreszcie mogę się delektować dosłownie wszystkim. Oko cieszy perfekcyjne wykończenie każdego detalu. Piękna i trady-

cyjna deska rozdzielcza z trzema eleganckimi wskaźnikami z białymi cyferblatami otoczonymi srebrnymi ramkami. Zaskakuje mnie brak obrotomierza na desce rozdzielczej, ale po co obrotomierz w tak ekskluzywnym samochodzie? Za to jest wskaźnik rezerwy mocy, jaką możemy w każdej chwili wykorzystać. Czuje się duszę samochodu, wspaniale jest zgrane połączenie tradycji i nowoczesności. Między fotelami system iDrive z dużym ekranem i od razu miła niespodzianka; menu w języku polskim, kolejny przykład na to, że jesteśmy w Europie. Wspaniałe wrażenie robi skóra, drewno i całe wykończenie wnętrza. Duża, odpowiedniej grubości kierownica pewnie leży w dłoni. W przeciwieństwie do innych współczesnych samochodów widać tu maskę samochodu, nasza na życzenie jest w kontrastowym srebrnym kolorze, jej początek wyznacza statuetka Spirit of Ecstasy – najbardziej rozpoznawany symbol Rolls Rocye'a

Jadę

Uruchamiam samochód i… cisza. Nic się nie dzieje, żadnych drgań, żadnego dźwięku. Dwunastocylindrowy silnik pracuje prawie bezszelestnie, jest tylko ledwo wyczuwalny bar- ➔➔

dekle kół „trzymają poziom" bo są samopoziomujące. Dzięki ułożyskowaniu i odpowiedniemu wyważeniu logo firmy z literkami RR w czasie jazdy jest nieruchome.

Rolls-Royce Ghost – mało jest ludzi w Polsce, którzy ten samochód widzieli, jeszcze mniej tych, którzy w nim siedzieli, a tylko nieliczni nim jeździli. Ja do tych szczęśliwców należę. Już sam widok tego samochodu jest fantastycznym doznaniem bo jest to motoryzacyjne dzieło sztuki. Jeżeli zajmiemy miejsce z tyłu to nie chciało by się stamtąd wychodzić. A jazda tym samochodem to poezja...

Wnętrze

Tylne drzwi otwierają się pod kątem 83 stopni i „pod wiatr". We wnętrzu szokuje wszystko. Olbrzymia przestrzeń w każdzo cichy szum. Wyjeżdżamy, a raczej należałoby powiedzieć wypływamy z salonu, Ghost dosłownie płynnie. Cisza i komfort niespotykany i nieporównywalny z najlepszymi samochodami najważniejszych firm. W dużej mierze jest to zasługa pneumatycznego zawieszenia wszystkich kół, a także 20 calowych obręczy z oponami firmy Goodyear (pozwalającymi jechać kilkadziesiąt kilometrów bez powietrza). Od pierwszej chwili samochód daje poczucie przyjemności z jazdy. Mimo dużych gabarytów RR jazda w mieście nie jest żadnym problemem. Ułatwia to doskonała widoczność z fotelu kierowcy, do przodu i na boki. Kilka razy ruszam spod świateł mocniej naciskając pedał gazu i potężny moment obrotowy 780 Nm powoduje, że przyspieszenia są niemalże na poziomie Porsche i Ferrari. W miarę jazdy znika napięcie i zostaje czysta przyjemność prowadzenia. Jadąc sprawdzam prawie wszystko i nawet gdybym chciał znaleźć jakiś słaby punkt, to go nie znajdę, bo takiego tu nie ma. Wspomaganie kierownicy oczywiście działa idealnie i opory są zależne od szybkości z jaką się poruszamy. Przychodzi czas sprawdzenia jak się RR trzyma na zakrętach. Dosyć żwawo zjeżdżam ślimakiem z Mostu Poniatowskiego, Ghost nie przechyla się na zakrętach, nie pochyla się na hamowaniu ani na przyspieszeniach. To zasługa aktywnego, hydraulicznego zawieszenia, które działa perfekcyjnie, dając jednocześnie poczucie komfortu i bezpieczeństwa. A mam w pamięci negatywne doznania z jazdy po tej samej trasie limuzyną Cadillaca.

Zaczyna padać, Ghost na mokrym także prowadzi się bardzo pewnie i cały czas daje wielką przyjemność z jazdy. Uśmiecham się sam do siebie, bo wiem, że mimo deszczu nie zmoczę garnituru. W drzwiach znajduje się parasol. To specjalne miejsce może być podgrzewane, żeby parasol mógł wyschnąć. RR zaskakiwał mnie pozytywnie aż do końca podróży.

Trochę historii

Rolls-Royce Ghost zadebiutował podczas targów motoryzacyjnych we Frankfurcie we wrześniu 2009 roku, nad wspaniałą, powściągliwą i spokojną stylistyką pracował Andreas Thurner. Samochód jest nowoczesny, a jednocześnie nawiązuje do tradycyjnych brytyjskich karoserii z lat 30 tych. W marcu 2014 roku na salonie motoryzacyjnym w Genewie zaprezentowano zmodernizowaną wersję auta o nazwie Rolls-Royce Ghost Series II. Karoseria Ghosta została ledwo dotknięta ręką stylisty. Przemodelowana linia zderzaków i błotników, powstały przetłoczenia na masce, które nawiązują do smug kondensacyjnych z silników odrzutowca. Ale pierwsze co się rzuca w oczy to inny kształt przednich świateł, które zostały wyposażone w światła LED. Tych zmian jest więcej.

Rolls-Royce Ghost, najmniejszy z Rollsów jest ekskluzywnym, luksusowym samochodem zaliczanym do segmentu F. Konstrukcja tego 4-drzwiowego sedana/limuzyny oparta jest na najnowszym modelu BMW serii 7, F02, z którego RR czerpie około 20 % elementów. Turbodoładowany silnik V 12 o pojemności 6,6 litra jest konstrukcji RR. Generuje około 570 KM, a moc ta przenoszona jest na tylne koła przez 8-biegową, automatyczną skrzynię biegów. Samochód przyspiesza do 100 km na godz. w niecałe 5 sekund i osiąga szybkość maksymalną 250 km/godz. (elektronicznie ograniczoną). Kiedyś firma nie podawała danych silnika, na pytanie o moc odpowiedz brzmiała: „moc jest wystarczająca". Czasy się zmieniają, inna jest strategia firmy, inne oczekiwania klientów i dane fabryczne są już podawane oficjalnie, tym bardziej, że jest się czym chwalić. Ghost ma fantastyczne osiągi na poziomie najszybszych samochodów sportowych świata, a przecież waży prawie 2500 kg. Ale jadąc tym samochodem mamy świadomość, że sportowy styl jazdy byłby nietaktem. Firma RR nigdy nie szczyciła się sportowymi osiągami, a jednak nazwa modelu odnosi się do historycznego Rolls-Royce Silver Ghost, którym James Radley z zespołu Rols Royce Team wygrał w 1913 roku mierzący prawie 3000 km wyścig Austrian Alpine Trials. ■

Miejski diabełek

Yamaha YBR125 Custom

TEKST I ZDJĘCIA: DOMINIK KOTOWSKI

Gdyby ktoś mnie kiedyś poprosił bym krótko zdefiniował termin zwrotność, nie myślałbym długo nad odpowiedzią: Yamaha YBR125 Custom.

Niepozorny i wydaje się na pierwszy rzut oka mało atrakcyjny. Ot klasyczny osiołek. Ładny ale o arytmię i drżenie łydek nie przyprawia. Ale to nastawienia radykalnie się zmieniło gdy włączyłem się do ruchu stołecznymi arteriami. A raczej poprzez zatory i zakrzepy... "Wersja Custom łączy technologię YBR125 i amerykański „wyluzowany" styl." Tak twierdzi Yamaha. Powiedzmy sobie otwarcie, przyjęcie w szeregi Hells Angels raczej nam nie grozi. Kontroli policyjnych nasilonych w związku ze zlotem w/w klubu też nie musimy się obawiać, "Amerykańskość" jest li tylko na papierze i w wyobraźni speca od marketingu Yamahy. I całe szczęście! Ten mały "osiołek" jest, moim zdaniem, nowym synonimem słowa zwrotność, co w połączeniu z kulturalną i o dziwo (to tylko 10 KM), dość żwawą jednostką napędową powoduje, iż jest doskonałym, wręcz rewelacyjnym motocyklem miejskim. Na tyle żwawą,

że w ruchu miejskim bez specjalnego stresu możemy przepchnąć się na poolposition i odjechać bez denerwowania "puszkarzy". Z rozbujaniem do "setki" też problemem nie ma. Silnik pracuje cicho i bez drażniących wibracji. Zaś paliwa zużywa tyle, że... warto się zastanowić nad zmianą środka komunikacji. Na równowartości jednego biletu ZTM-u, można przejechać ok. 70 km. Zadziwiająco mocne hamulce (tarcza z przodu, bęben z tyłu).

Do tego megawygodna kanapa, na której wożenie pasażera jest autentycznie możliwe. Dość szeroka kierownica ułatwiająca manewrowanie (choć ja wolałbym węższą, by się nie zbliżać krawędziami manetek do aut). Nic tylko siadać i jeździć nim do pracy, na zakupy, z dziewczyną (lub chłopakiem) na przejażdżkę. No i do znudzenia będę się zachwycał zwinnością tego malucha.

Moim zdaniem idealną alternatywą dla skutera jest Custom. Hough! No i doskonały jako pierwsze moto.

Motocykl udostępnił salon Yamaha POLandPosition,

Chłodzi i grzeje

TEKST I ZDJĘCIA: MARIUSZ LEŚNIEWSKI

Niekorzystny biomet, wilgotny klimat oraz niskie temperatury, to czynniki, które bezpośrednio wpływają na nasze reakcje za kierownicą. Dlatego dziś zachęcam do zwrócenia uwagi na układ chłodzenia.

Paradoksalnie, to właśnie jesienią każdy kierowca powinien doceniać działanie układu chłodzenia w samochodzie. Właśnie teraz, gdy podczas porannych jazd temperatury na zewnątrz oscylują w granicach kilku stopni Celsjusza, systemy chłodzenia wystawione są na swoistą próbę generalną. Układ musi utrzymać optymalną temperaturę pracy silnika, ale również zapewnić ogrzewanie kabiny i umożliwiać wysuszenie zaszronionych szyb. Latem awarię termostatu, który nie otwiera się całkowicie, trudno zweryfikować, lecz jesienią i zimą skutki takiej usterki będą widoczne i bardzo kłopotliwe. Samochód z trudem będzie osiągał optymalną temperaturę pracy, czyli wartość około 90-100 stopni Celsjusza. W skrajnym przypadku wskaźnik temperatury silnika sygnalizuje znacznie niższą temperaturę silnika (patrz zdjęcie). Niesprawny układ chłodzenia, to także realne zagrożenie dla samego silnika. Zbyt niska temperatura

Problemy z odparowanie szyb mogą być spowodowanie brakiem termicznej wydajności układu chłodzenia.

gwałtownie przyspiesza jego zużycie, gdyż elementy trące smarowane są olejem o nieoptymalnych parametrach. Zimno w kabinie również obniża komfort termiczny kierującego i pasażerów.Natomiast zaparowane szyby, to realne zagrożenie – ograniczona widoczność może być przyczyną kolizji lub „parkingowego" uszkodzenia samochodu. O wypadku nie wspominając. Kolejna strona medalu, to zwiększone zużycie paliwa, ponieważ sterownik silnika, współpracując z uszkodzonym termostatem, dostanie informacje o niskiej temperaturze jednostki napędowej, dawkując znacznie więcej paliwa. Awaria termostatu (lub inny defekt układu) ma niebagatelny wpływ na bezpieczeństwo za kółkiem. Wielokrotnie mam do czynienia z właścicielami aut eksploatujących swoje samochody z uszkodzonym układem chłodzenia – to specyficzna grupa. Gdy sprawa dotyczy awarii termostatu, to problemem jest również kontrola nad zaparowanymi bądź oszronionymi szybami. Silnik, który nie jest w stanie osiągnąć właściwej temperatury pracy, nie może sobie poradzić z wytworzeniem ciepłego strumienia powietrza niezbędnego do ogrzania przestrzeni wewnątrz auta, jak i odparowania szyb. Często użytkownicy takich samochodów znajdują rozwiązanie polegające na ciepłym ubieraniu się, no bo nawet w dłuższej trasie w kabinie będzie zimno. Oczywiście, o tym, że właśnie ograniczyli i skrępowali swoje ruchy za kierownicą, nie pomyślą. A przecież najrozsądniej jest znaleźć usterkę, której przyczyną będzie najprawdopodobniej termostat warty kilkadziesiąt złotych. Sama naprawa nie zajmuje zbyt wiele czasu, zatem koszty pracy mechanika również nie są rujnujące.

Termostat - czyli zawór sterowany temperaturą. Ten niedrogi element układu chłodzenia może być powodem całkiem dużych kłopotów.

Właśnie takie wskazanie temperatury silnika może świadczyć o uszkodzonym termostacie, gdy odczyt będzie się utrzymywał na dystansie powyżej 10 kilometrów. Wizyta w warsztacie pozwoli rozwiać watpliwości.

Ale o co chodzi?

TEKST: JOANNA KALINOWSKA, MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

W najbliższy weekend odbędą się w Słomczynie ostatnie odsłony rallycrossowych zmagań. Kończący się sezon nie daje powodów do satysfakcji. Nietrudno dostrzec analogie do tego, co działo się w rallycrossie dziesięć lat temu.

Odbywają się dwa niezależne i mocno rywalizujące cykle rozgrywek. Zawodnicy rywalizowali w mistrzostwach Polski o tytułu mistrzowskie oraz w cyklu zawodów o Puchar Polski Oponeo Rallycross. Tajemnica poliszynela jest ostry spór między promotorami obu cykli. W efekcie idea sportowej rywalizacji ustępuje w cień rozgrywkom całkiem innego rodzaju. Reaktywacja rallycrossu rozpoczęła się w 2013 roku cyklem Rallycross Cup. Powołana przez zawodników firma RC Promotor podpisała umowę z Polskim Związkiem Motorowym i przez trzy lata odtwarzała tę dyscyplinę sporto samochodowego. Przed obecnym sezonem RC Promotor stał się organizatorem mistrzostw Polski pod nazwą PRX, Polish Rallycross. Zgodnie z umową z PZM rywalizacja pucharowa miała być integralną częścią PRX. W kalendarzy znalazło się dziesięć rund, udało się zorganizować pięć, ostat-

nie dwie odbędą się na nowym Autodromie w Słomczynie.

Na początku maja Polski Związek Motorowy opublikował zmiany w regulaminie rallycrossu, w efekcie powstał konkurencyjny cykl Puchar Polski Oponeo Rallycross z nieco innym regulaminem technicznym. 7. i 8. rundy tego cyklu również odbędą się w najbliższy weekend w Słomczynie.

Degrengolada rallycrossu rozpoczęła się w drugiej połowie pierwszego dziesięciolecia tego wieku. Po dziesięciu latach rozwoju, coś się zacięło i na torach pojawiało się coraz mniej kierowców. Wyraźne sygnały można było zauważyć w sezonie 2006. Nadzwyczaj celnie sytuacje w ówczesnym rallycrossie opisała Joanna Kalinowska, relacjonując piątą rundę sezonu. Tekst opublikowany był na cieszącym się dużym zainteresowaniem portalu rallycross-sport.com oraz w „Wielkim Ściganiu – Sezon 2006"

Drugi raz w tym roku na Litwie, chyba trzeci raz generalnie na torze w Vilkyciai koło portu wojennego Kłajpeda została rozegrana piąta runda Mistrzostw Polski Rallycross. Ciągłość tradycji infrastrukturalnej została zachowana, czyli syf i mogiła, tor pokryty większymi i mniejszymi kamieniami, w kiblu sztynk i robale, departament sanitarny na wieży sędziowskiej nie upgradejdowany od zeszłego roku, ➔➔

zawodnicy niemile widziani. Wszystko jasne, właściciel toru i zawodnik klasy 4 Kazimieras Gudziunas wie, że jego ziomy Polacy i tak przyjadą poupalać na jego śmietniku, więc wali go to, czy są robale, czy ich nie ma. Celem jest kasa, odrobina survivalu nikomu nie zaszkodziła, z polskimi działaczami można się poalkoholizować (gwoli sprawiedliwości, nie ze wszystkimi, bo niektórzy są takimi cierpiętnikami, że nawet kooperacyjnie najebać się nie potrafią, ale Grabarz podobno znowu stracił grunt pod nogami) i zawsze to jakaś rozrywka w tej szarej litewskiej rzeczywistości. Aha, koniecznie trzeba wspomnieć o podium, wygląda ono mniej więcej jak podłoga w rzeźni w dziale szlachtowania byków. Trzeci rok współpracy z Litwinami nic im nie dał, przyjeżdżali do Polski i nadal nie czują potrzeby transferu na swój grunt polskich idei, przecież kurna jego Olek, zrobienie fajnego podium nie wymaga tyle kasy, co zbudowanie ołtarza na przyjazd B-16! Obecność polskich zawodników była zaznaczona średnio, widać, że po pierwsze są wakacje, po drugie coraz więcej chłopaków ma to po prostu w dupie.

Ponad dwa lata temu pisaliśmy, że polski RC chyli się ku upadkowi, wymienialiśmy powody, dla których tak się dzieje. Zamiast trzeźwej oceny

sytuacji i próby zastanowienia się nad zagadnieniem, dostawaliśmy zjeby jak stąd w Kosmos, a teraz jak tak sobie przeglądamy niektóre fora, okazuje się, że ponownie ujrzały światło dzienne NASZE argumenty. To przejaja!

Ale, nadal twierdzimy - jest dno, ale do szlamu jeszcze kawałek, jeszcze nie wszyscy obłowili się jak trzeba, więc podrzynanie gardła rallycrossowi jeszcze potrwa. Zło ma rację bytu tylko przy bezczynności przyzwoitych ludzi, taka jest prawda. Spójrzmy na sztandarową polską federację sportową Ė PZPN. Stan polskiej piłki jaki jest, wiemy wszyscy, panom działaczom wydawało się przez lata, że są niezatapialni. Skutkiem inicjatyw przyzwoitych ludzi okazało się, że dało się urwaś łeb ośmiornicy, ➔➔

pan Listkiewicz tylko chwila jak z hukiem zostanie wypierdolony razem z cała siedzibą nawet. Następna w kolejce jest federacja narciarska, następną rezerwacją w CBA proponujemy objąś PZM. Ćmiaś się nam z tego chce, jak kilkunastu dorosłym mężczyznom wydaje się, że są KIMĆ, bo mają na pieczątkach wyrzeübione jakieś tam wirtualne stanowiska.

Wracając do meritum, w klasie 1 zgłosiło się na Litwę 5 zawodników, co jak mówi tegoroczny regulamin MPRC, nie stanowi klasy (1.2. Klasę stanowi minimum 6 samochodów, które znalazły się na liście po Treningu Oficjalnym). Wyniki uzyskane na Litwie jednak uznano do punktacji, tylko jeśli tak, to dlaczego zawodnicy nie dostali pucharów? Fakt wpłaty wpisowego chyba przewiduje takie ekstrema, jak zajęcie miejsca 1-3? Sposób załatwienia tego był regularnie buraczany, zawodnicy w osobach Zolla, Chodorskiego i Żugaja stali już na podium, siłując się z butelkami litewskiego moczu z pobliskiego laboratorium analitycznego, gdy wystąpił Kuba Mroczkowski w randze Vice Big Preza i oświadczył, że nie ma pucharów, bo klasy i tak nie było. Aż dziw, że w tym momencie nikt mu nie zdefasonował jego szczurzej facjaty, albo co najmniej nie założył mu jego szortów typu płucówki przez głowę, niczym na filmie Maska. To jest najzwyczajniejsze wycieranie sobie dupy szkłem, bo gdyby to było wiadome a prori, zawodnicy polecieliby do sklepu i za zrzutkową stówkę kupiliby wiązkę pucharów. W końcu taki Chodorski nie wie, czy kiedykolwiek jeszcze będzie na podium i dla niego taki puchar ma wielkie znaczenie, ale jak widać panowie działacze już całkiem zapomnieli co jest prawdziwym duchem rywalizacji, no a przede wszystkim nie mogą sobie pozwolić, aby zawodnicy pomyśleli, że generalicja z góry jest dla nich Ė no way!

Na torze w klasie 1. były próby

sił typu kto kogo, raz Żugaj Wałęzę (Michał razem z Chodorskim chyba polują na młodego, zobaczymy, jak się akcja rozwinie), raz. Podobno, Zoll Żugaja. Tak nam doniesiono, ale nie dajemy za to głowy. Ogólnie Zoll po nienajlepszych notowaniach w czasówce i kwalifikacjach wygrał finał, cieszymy się razem z nim, nareszcie cos mu zażarło po tych worach kasy wydanej na starty.

Klasa 2. Olo i wszystko jasne. No comments, nie zagrożony poważnie od startu do mety, co prawda próbował go z tyłu atakować przepisowo, ale z desperacją (stracił zderzak) Ryziński, ale Olo bez wdawania się w kołowe pyskówki, trzymając ciśnienie po prostu odgwintował i Ryży się poddał. Trzeci na mecie stawił się Marcin Lisek i dobrze, bo to mu bardzo pomogło przełamać motywację do dalszych startów, Uwierzył, że może i bardzo okej. Tym bardziej było cool, bo na czasówce Lisek był ostatni i już był gotów zacząś samobiczowanie, ale to niegłupi chłopak, testosteron wziął górę nad estrogenem i Lisek stanął do walki jak samuraj, a nie mazgaj. Kombinował, dobierał oponki, mierzył i ważył Ė aż mu w końcu zatrybiło. Coś dobrego zaczęło się dziać u Godziejewskiego, w czasówce miał 1 wynik, 4 w finale, to rysuje świetlaną przyszłość. Osobiście żal nam Brusia, który w finale jechał na 3. miejscu, czyli rewela i nagle na ostatnim okrążeniu złapał gumę. To jest najgorsze, co może się w takiej sytuacji zdarzyć, po prostu kicha niezależna od zawodnika, a w tym przypadku raczej od bajzlu na torze. Godziunas powinien zamiatać tor Nimbusem 2000, bo te maszyny, które tam były, to może i były dobre do czesania fal na Pomorzu.

W klasie 2. gołym okiem widać walkę o dominację między Niedziołko, a pierwszorocznym Figlem. Dziwności sytuacji dodaje fakt, że obaj są z grupy Skinder, ale z grubsza jakby widać, że to Grzegorz pastwi się nad Łukaszem, czyżby leczenie frustracji? Dobrze przynaj- ➔➔

mniej, że Figiel nie pęka, będą z niego ludzie. Ciekawe o co tam tak naprawdę chodzi, ale generalnie pewnie o to, że rzecz dzieje się w Polsce.

W klasie 3. raczej wieje nudą. Wygrał Grigorjew (mało nowatorskie, raczej do bólu przewidywalne, a więc nieciekawe), drugi był Guranosio, co świadczy o stałej wysokiej formie jego i samochodu w tym roku. Trzeci był Maciek Nasiłowski, nie jest to niespodzianka. Wychowanek Sinego, na ostatnim Toruniu pokazał, że też potrafi walczyć o swoje. Swoją smutną godzinę miał w drugiej kwalifikacji członek Grupy Ptaszek, Andrzej Szyszkowski, który startuje Peugeotem po Lasku. W poprzedniej relacji z Torunia napisaliśmy delikatnie, że gość nie ma talentu. Teraz piszemy to otwartym tekstem, dać się zmasakrować z przodu i z tyły to każdy looser potrafi, niestety, kasa sama nie pojedzie, niektórym nie da się tego wytłumaczyć. Naszym zdaniem możliwości Pedzia przerosły wydolność jego kierowcy i w tym cała rzecz. Takie jest nasze zdanie, co wcale nie oznacza, że inni mogą myśleć, że robimy zawodnikowi koło dupy. Jest demokracja i każdy może mieś swoje zdanie. Nasze jest takie, przy założeniu o wolności ekspresji przekonań. A kto miał ostatnie miejsce w klasie 3? Tadam! niespodzianka! Nasz ulubiony czerwono-niebieski Ford Puma! Który to już rok prezentacji nieograniczonych możliwości tego samochodu i jego kierowcy? Czwarty? Ma zadęcie.

W klasie 4. totalny rozpiździaj naszych, a klasyfikację MP wygrał Pszech na muzealnym Audi.

Ale po kolei. Królik nie naprawił skrzyni. W czasówce zapalił

się Gagacki, pękł mu przewód paliwowy, stracił też ciśnienie oleju, kto wie, czy nie wytłukło mu panewek przy okazji. Szkoda – Gagacki jeździ bardzo ładnie i pewnie niejednemu Litwinowi opadłaby mało inteligentna pokomunistyczna twarz na widok ewolucji Marcina. W drugiej kwalifikacji poległ w boju sam Ptaszek, również z przyczyn technicznych. Szlag trafił przełożenie główne, a jego naprawy nie da się zrobić u pana Józia w garażu przy pomocy ➔➔

mesla i młotka. Jednak brak Toyot w Mistrzostwach Europy o czymś świadczy, a przeważnie o tym, że te furki nie nadają się do rallycrossu. Ptaszek nie słuchał tych prawd apokryficznych, teraz ma wydatki. Tylko Królika żal, że się nie odstresował przed jakimiś tam arbitrażami.

Masakry w kl. 4. ciąg dalszy – młody Ludwiczak skończył Focusa na wodę w silniku, ale Boguś na Słomkę szykuje już następną ewolucję i Mateo pewnie sobie pojeździ dłużej niż na Litwie. Mirek Witkowski, jak wiadomo, pozbył się bólu dupy w przedmiocie Focusa, podobno całkiem poważne plany co do tego auta ma jego nowy właściciel, najlepszy kolega Mirka. Focus ma byś poddany liftingowi i renowacji, po tym procesie będzie nim startował sam Wielki Międzynarodowy Tuner Fordów, a jego nowa Foka ma pójść w czarter. Spalamy się wewnętrznie na ciekawość, jak długa jest kolejka chętnych. Grunt to mieś dobre samopoczucie własne. No i w takiej sytuacji nie wypadało być niewdzięcznym gościem – wygrał Kazimieras Gudziunas, zapewniając sobie puchar Polish-Lihtuanian, a ze strony polskiej – wspomniany Pszech swoją latającą trumną.

W tym roku było to ostatnie polsko-litewskie męczenie buły, nie mamy absolutnie nic przeciwko rozszerzeniu oferty tery-

torialnej dla zawodników rc, tylko cały czas zadajemy sobie pytanie – dlaczego to poszło w takim obszczymurskim kierunku, a nie w bardziej cywilizowanym zachodnim? Rozumiemy, że są zawodnicy, którym zależy tylko na tym, aby sobie ponaginać, obojętnie gdzie, może być i wysypisko śmieci lub podwórko proboszcza lokalnej parafii, może być też i Vilkyciai, a równie dobrze może byś też i Czeska Lipa. Ale są zawodnicy, którzy udział w tym sporcie traktują jako swego rodzaju misję, poświęcają temu wiele czasu, pieniędzy i zmóżdżania. Próbują zainteresować tym sportem wpływowych ludzi, ale w tej sytuacji jaka jest, zapraszanie wpływowych ludzi przyniesie więcej przypału niż korzyści. A już nie daj Boże jakby wpływowi mieli iść za potrzebą do litewskiego kibla, niektórzy to nawet życiem mogliby przypłacić, jak nie ze strachu, to z epidemii litewskiego syfa roznoszonego przez mieszkające tamże robale.

Dziesięć lat temu sezon zakończył się w Słomczynie. Trzy lata później po rallycrossie zostały zgliszcza. Od czterech lat grupa pasjonatów próbuje wyprowadzić tę dyscyplinę na prostą, w sezonie 2016 rywalizacja odbywała się pod znakiem kompletnie niepotrzebnego konfliktu. Oby tylko historia się nie powtórzyła...

Finał sezonu

TEKST: ZUZANNA GAWOR-KOTKOWSKA
ZDJĘCIA: SYLWIA ŁECHTAŃSKA I KONRAD JASKULSKI

Ostatnia runda Pucharu Toru Słomczyn była dla Mad Cat's Garage zarówno ciężka, jak i łatwa. Niby miesiąc mieli od poprzednich zawodów i to powinno spokojnie wystarczyć na porządne przygotowanie aut i wystarczyło, ale gdyby impreza odbywała się dzień wcześniej - nie zdążyliby.

Dlaczego? Po 4. rundzie Pucharu Toru Słomczyn w zasadzie wszystkie auta wymagały mniejszego lub większego remontu. Zespół nie oszczędzał pojazdów w ciągu sezonu, bo przecież nie o oszczędzanie w motorsporcie chodzi. Ciśnienie było ogromne, bo mistrzostwo sezonu w klasie 2 (do 1400ccm) było już prawie w rękach Adama, a 3-cie miejsce w klasie 4 (do 2000 cm3) w rękach Kota. Cały czas też toczyła się walka o Mistrzowstwo Okręgu Warszawskiego w rallysprintach, którego koty jeszcze na talerzu nie miały. Pech chciał, że po ostatnim PTS auto Adama już kompletnie nie nadawało się do jazdy, silnik nie trzymał kompresji więc samochód już nie chciał jechać i wymagał gruntownego remontu motoru. Jednostka została rozebrana na części pierwsze, pierścienie, panewki i inne niezbędne bibeloty dostarczył sponsor, samochód trzeba było poskładać jak należy. Remont silnika nie jest taki prosty, bo wszystko trzeba pomierzyć bardzo dokładnie, wyszlifować jeśli zajdzie taka konieczność i złożyć tak, aby zgadzało się co do 0.0001 mm. W zespole wrzało i do ostatniej chwili samochód strzelał fochy. A to nie chciał odpalić, a to gasł na wolnych obrotach, a to jechać nie chciał i się dławił. Wynikało to z wymiany kilku elementów mających poprawić osiągi rajdówki Adama, wszystko jednak wskazywało, że coś zostało zrobione bardzo, bardzo źle. Było ryzyko, że to auto nie wystartuje w zawodach ale Koty nie dopuszczały w ogóle możliwości, aby Adam nie pojechał ostatniej rundy PTS. Dzięki temu, że zespół jest tak duży, istniała możliwość "zamieniania" się samochodami na zawodach (byle tylko auto mieściło się w tej samej klasie pojemnościowej, w której do tej pory jechał Adam) i ta opcja była najbardziej prawdopodobna. Na szczęście usterki były zbiegami okoliczności – część elementów trzeba było zakupić używanych, a jak to z używanymi bywa, nigdy nie wiadomo czy to nie jest kot w worku. Okazało się, że nabyte wtryski były zepsute, komputer również. Dojście do tego, co jest nie

tak zajęło trochę czasu i finalnie nowa mapa paliwowa wgrywana była o godzinie 23:30 w przeddzień zawodów. Auto "stanęło na nogi" a zespół zyskał nadzieje, że Adam ukończy tą imprezę swoim samochodem. Jak się później okazało, rajdówka strzeliła kilka fochów ale generalnie spisała się dzielnie i wygląda na to, że została złożona lepiej, niż się Koty spodziewały. Adam nie zostawił tym razem konkurencji żadnych złudzeń i wygrał ze sporą przewagą mimo jednego odcinka spisanego na straty przez drobną awarię. Cykl PTS ukończył na 1. miejscu w klasie 2.

To jednak nie koniec przygód. Na tej rundzie do gry musiał wrócić Łukasz, aby zakwalifikować się w ogóle do Mistrzostw Okręgu a jego auto było najtrudniejsze do ogarnięcia. Po obróceniu panewki w kolejnym silniku 1.3 zespół uznał, że trzeba mu przeszczepić niezawodny silnik 1.4 od nowszego modelu. Zakupili autko "dawcę", wyciągnęli z niego co się dało a resztę pocięli "na żyletki". Przed nimi stanęło trudne zadanie, bo wstecznej kompatybilności nie było i samochód wymagał nie tylko przeszczepu silnika, ale również całej wiązki elektrycznej, pompy paliwa, zegarów i wielu innych drobnostek. Elektryka to niełatwy temat, więc z tym tez była kupa problemów, mnóstwo nauki, szperania w internecie i studiowania schematów. Auto zostało finalnie odpalone również na 1 dzień przed zawodami, na szczęście zdążyli je przetestowac i spisało się fantastycznie, zapewniając Łukaszowi 6. miejsce w klasie 2 mimo kapcia na 3-cim odcinku. Żadnych awarii, żadnych niespodzianek, wszystko działało jak trzeba.

W międzyczasie tych przygotowań trzeba było jeszcze wymienić pół zawieszenia oraz hamulce u Zuzki. To również nie odbyło się bez problemów, bo po nabyciu hamulców okazało się, że jedna strona zawieszenia wraz z piastą... pochodzi z innego samochodu! Koty ➔➔

kłęły na "Januszy" mechaniki, którzy robili ten samochód przed jego pojawieniem się w zespole, trzeba było kupić kompletny zestaw wahaczy na jedną stronę, a potem to wymienić. Wszystko było zapieczone a śruby chciały się ukręcać jedna po drugiej. Finalnie auto również zjechało z podnośnika całkowicie sprawne z nowymi, tym razem już poliuretanowymi gumami łączników zawieszenia.

To nie koniec historii. Na poprzednich zawodach Agnieszka całkowicie straciła wydech i trzeba było pospawać go od nowa. Udało się ulepszyć jego konstrukcję i auto jakby lepiej się zbierało. Na skutek tej poprawki wydech u Zuzki również został wymieniony. U Agi dodatkowo spawania wymagał pas przedni, bo po lataniu na hopach już nie trzymał się kupy.

Całe szczęście, że auta Kota i Janka są jak czołgi i po miesiącu stania nic im nie było. Odpaliły, pojechały. Podczas ukropu, który towarzyszył tym wszystkim naprawom zjawił się Hubert ze "zdobycznymi", profesjonalnymi oponami szutrowymi w rozmiarze idealnym na BMW Kota. Szybko zostały nałożone na felgi, a Kot był ciekaw jak poradzi sobie na tym ogumieniu. Opona była dość wąska i to wielkie auto wyglądało na niej zabawnie, jednak ten wygląd nie spowodował uśmiechów na twarzach konkurencji. Kot szedł jak opętany i okazał się być najszybszym kierowcą samochodu RWD na imprezie zostawiając sobie spory zapas sekund, udało się też zająć 3. miejsce w klasie 4. Tym sposobem ukończył cały cykl PTS na 3. pozycji w swojej klasie pojemnościowej.

W sumie z imprezy koty przywiozły pięć dzbanków, bo dziewczyny również zostały uhonorowane za start na szutrach i otrzymały puchary dla Pań. Tyle pucharów na 6. startujących samochodów to nie tak źle!

Morał tej historii jest taki, że nie wolno się poddawać, walczyć trzeba do samego końca i to jest właśnie sportowy duch. Auta były składane do ostatniej chwili, a miesiąc był wyjątkowo ciężki pod względem mechaniki, bo każdy z Kotów ma swoją pracę na pełen etat, a mechanika i sport to hobby po godzinach. Przez cały miesiąc niemal każdy z nich pracował od rana do późnej nocy, zmęczenie sięgnęło zenitu i poja-

wiło się wiele wątpliwości, były też załamania i chęci, aby rzucić to wszystko ale te chęci... nie były szczere! Efekt, który został osiągnięty w zupełności wynagrodził miesiąc ciężkiej pracy i pokaleczone dłonie. Walka odbywała się tym razem nie tylko na torze, ale była to również walka ze złośliwością rzeczy martwych, zmęczeniem i z samym sobą. Dzięki temu, że team jest tak duży i że wszyscy się ze sobą przyjaźnią, wszelkie "operacje" się udały i do tego pacjenci żyją. Zachęcamy do łączenia się w takie teamy, bo sukces smakuje wtedy lepiej i jest z kim się nim dzielić, a i wsparcie zawsze się przyda. Ten sport to nie tylko umiejętność szybkiej, technicznej jazdy, ale także odpowiednie "przygotowanie" narzędzia do wygrywania i praca również między zawodami.

To jeszcze nie koniec sezonu dla kotów. Przed nimi ostatnie starcie, czyli rallysprint odbywający się w listopadzie, na którym wszystko się wyjaśni. Po tym wydarzeniu będziemy wiedzieli, czy Koty w Mistrzostwach Okręgu zakończą na tarczy, czy z tarczą w ręku. Trzymajcie kciuki!

POWER FACTORY.

-Eventy motoryzacyjne

-Szkoła 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/POWERFCTRY/

Wydarzenia i rocznice: październik 2016

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Jubileusz Unimog-a

Jesienią 1944 roku Albert Friedrich, niemiecki inżynier pracujący w firmie Daimler, rozpoczął wstępne prace koncepcyjne nad uniwersalnym pojazdem do ciężkich prac polowych - w rolnictwie czy leśnictwie. I nie chodziło tutaj o traktor, ale bardziej niewielką ciężarówkę o dobrych właściwościach terenowych. Wojna jeszcze trwała, ale ktoś chyba po ciuchu doszedł do wniosku, że koniec III Rzeszy jest bliski i trzeba będzie zająć się odbudową zrujnowanego kraju.

Prototyp takiego pojazdu został jednak zdudowany i po raz pierwszy przetestowany rok później, w październiku 1945 roku. Nazwano go Unimog, co było skrótem od słów Universal Motor Gerät, czyli "pojazd uniwersalny". Nie była to skomplikowana konstrukcja – prosta, dwuosobowa kabina bez żadnych wygód oraz otwarta skrzynia ładunkowa o nośności ok. 1 tony.

W ciągu minionych 70 lat istnienia marki, Unomog stał się rzeczywiście bardzo uniwersalnym pojazdem. Służy jako baza, na której montuje się dziesiątki specjalistycznych urządzeń, a Unimogi stały się bardzo cennymi pomocnikami w wielu pracach wykonywanych w każdych warunkach pogodowych i terenowych. Unimogi wykorzystywane są powszechnie przez m. in. straż pożarną, leśników, energetyków, służby komunalne oraz (oczywiście) wojsko. ➔➔

Rekordy warte Nagrody Darwina

Zapewne każdy słyszał o przyznawanych symbolicznie co roku (poprzez głosowanie internetowe) Nagrodach Darwina. Generalnie otrzymują je osoby, które – poprzez swoją śmierć – przyczyniły się do przetrwania naszego (ludzkiego) gatunku w długiej skali czasowej, eliminując swoje geny z ludzkiej puli genowej w nadzwyczaj idiotyczny sposób".

Przykładem takiego "laureata" może być pewien Amerykanin, którego pick-up wydawał niepokojące dźwięki dobiegające z podwozia. Poprosił więc kolegę, by prowadził samochód, a sam w tym czasie "zwisał" pod podłogą, by zlokalizować źródło nietypowego hałasu. Cóż... prawdopodobnie jakaś część ubrania została wciągnięta w wał napędowy...

Jest pewna kategoria rekordów samochodowych, których bicie – moim zdaniem – absolutnie i w każdym przypadku zasługuje przynajmniej na nominację do Nagrody Darwina. Chodzi tutaj o bicie rekordów prędkości przez kierowców... pozbawionych wzroku. Wybaczcie, jest mi naprawdę żal osób niewidomych, jak wszystkich innych w jakikolwiek sposób fizycznie lub psychicznie ułomnych. Nie potrafię jednak zrozumieć chęci "bycia najlepszym" w tej właśnie kategorii.

Oto przykład, 11 października 2008 roku niewidomy Luc Costermans z Belgii ustanowił nowy rekord świata, jadąc Lamborghini Gallardo po pasie lotniska w Marsylii z prędkścią 309 km/godz! Kierowca korzystał z pomocy siedzącego na prawym fotelu pilota. Belg pobił wówczas trzyletni rekord (287 km/godz) należący do Mike Newmana, jadącego BMW M5. Brytyjczyk miał nawet nieco trudniej, gdyż w aucie znajdował się sam, a korekty toru jazdy podpowiadał mu przez radio jadący innym autem ojczym. Mike Newman był jeszcze bardziej szalony niż się wydaje, gdyż wcześniej - w 2001 roku – po kilkudniowej(!) nauce jazdy na motocyklu ustanowił rekord szybkości na tym pojeździe wynoszący 143 km/godz.

40 lat minęło...

Rzymianie przed wiekami wybudowali Via Appia, słynną francuską drogą jest Autostrada Słońca wiodąca z Paryża na Lazurowe Wybrzeże, Amerykańską kultową trasą jest Route 66. Zapewne w każdym kraju jest tego typu droga, także w Polsce. Myślę, że do takich należy "gierkówka", czyli – oddana do użytku 8 października 1976 roku – trasa wiodąca z Warszawy na Śląsk (lub, jak ktoś woli, odwrotnie – ze Śląska do stolicy).

Decyzję o budowie dwupasmowej drogi szybkiego ruchu podjęło PRL-owskie Prezydium Rządu w 1972 roku, ale dla wszyskich było jasne, że była to decyzja polityczna podjęta przez władze PZPR. Niewiele ponad rok wcześniej I sekretarzem tej partii został urodzony w Sosnowcu i mieszkający w Katowicach Edward Gierek. Ponadto w Beskidach miał swoją daczę, a w Wiśle był jeszcze uroczy zameczek, wybudowany przed II wojną światową, jako wypoczynkowa rezydencja prezydentów RP (a który upodobali sobie partyjni bonzowie już od czasów Bieruta). Politycznych powodów do wybudowania szybkiej trasy samochodowej było więc aż nadto, a były jeszcze gospodarcze... W latach 70-tych za sprawą produkcji Fiatów 125 oraz 126 gwałtownie rosła też ilość samochodów w Polsce.

Tak czy inaczej, 40 lat temu z "wielką pompą" - i udziałem wspomnianego Gierka oraz Premiera Piotra Jaroszewicza i ministra obrony narodowej Wojciecha Jarozelskiego - dokonano otwarcia tej trasy. W dniu otwarcia kończyła się ona w Bedzinie, a dopiero w pierwszej połowie lat 80-tych dobudowano kilkunastokilometrowy odcinek do samych Katowic. W przebiegu trasy byli zadowoleni mieszkańcy m. in. Piotrkowa Trybunalskiego, gdyż zaplanowano (i wykonano) obwodnicę tego miasta. Niestety, tego szczęścia

nie mieli już mieszkańcy Częstochowy, która do dzisiaj boryka się z gigantycznymi korkami spowodowanymi "gierkówką" poprowadzoną przez samo centrum.

Trasa pierwotnie miała być autostradą i swoistym poligonem doświadczalnym dla drogowców, którzy mieli wówczas nikłe umiejętności w budowie nowoczesnych dróg, a długoterminowe plany zakładały budowę w Polsce aż 3 tysięcy(!) kilometrów autostrad. Szybko jednak obniżono parametry techniczne "gierkówki" i stała się drogą szybkiego ruchu z licznymi skrzyżowaniami (niekoniecznie z sygnalizacją świetlną) oraz ograniczeniami prędkości. Warto zwrócić uwagę, że ok. 250-kilometrową drogę wybudowano w nieco ponad 3 lata, a więc tempo – nawet jak na dzisiejsze warunki – było imponujące. Imponujące było też marnotrawstwo oraz cóż... złodziejstwo. Ostatecznie sięgnięto po tanią i zdyscyplinowaną siłę roboczą, czyli żołnierzy. Stąd otwarcie nastąpiło w przedzień (ówczesnego) święta Ludowego Wojska Polskiego, a "gierkówka" otrzymała oficjalną nazwę Trasa Czynu Żołnierskiego.

Droga ta należy do dzisiaj do najbardziej ruchliwych w Polsce. Na szczęście doczekała się, już w III RP, niezbędnych remontów, gdyż bardzo szybko po oddaniu do użytku pojawiało się mnóstwo dziur, wybojów i kolein.

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 Żołędowski

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