

iauto ^{polska}

Numer 50, 27 października 2016



Wesoło jest i radośnie. Bo oto znany celebryta i dziennikarz (piszący w prestiżowej Polityce) został zatrzymany przez policję za przekroczenie prędkości. Pomykał zwawo autostradą o 66 km/h szybciej, niż zapisano to w przepisach. Jechał Lamborghini. Gdyby ktoś nie wiedział, to jest to samochód skonstruowany do szybkiej jazdy, co oznacza, że nie tylko można go rozpędzić, ale też i z hamowaniem nie ma większych kłopotów. Jak powszechnie wiadomo, autostrada jest taką drogą, po której należy przemieszczać się szybko. Po to została zbudowana. Nie ma skrzyżowań, świateł, wszyscy mają obowiązek jechać prawym pasem, więc ten lewy, służący do wyprzedzania, powinien być pusty.



Na autostradach w Polsce, podobnie jak i w innych krajach obowiązuje ograniczenie prędkości, u nas jest to 140 km/h. Przepis w tym samym stopniu obowiązuje kierowców Maluchów, jak i współczesnych aut sportowych. Dlatego policjanci, gdy stwierdzili przekroczenie prędkości zatrzymali kierowcę. Zgodnie z prawem, ale też i ze zdrowym rozsądkiem, po rozważeniu sytuacji drogowej, intensywności ruchu, warunków atmosferycznych i możliwości technicznych samochodu, poprzestali na pouczeniu.

Na koniec panowie porozmawiali o tym i owym, zrobili sobie wspólne zdjęcie i policjanci wrócili do pracy, a kierowca pojechał dalej. Zdjęcie znalazło się w którymś z mediów społecznościowych i... zaczął się dym.

Policjantów ukarano (za zdroworozsądkowo wykonywaną pracę?), a wykroczeniem drogowym zajął się minister osobiście (jak wiadomo jest to podstawowy obowiązek ministra). I oto sąd Rzeczypospolitej w trybie nakazowym wymierza kierowcy grzywnę (mandat?) w wysokości 3 tysiące złotych.

Opisałem tą historię, bo skoro ja miałem powody do śmiechu, to pomyślałem sobie, że i Czytelnikom też trochę radości dostarczę. Przestaje być zabawnie, kiedy okazuje się, że ta historia nie jest wymyślona, i tak naprawdę, to nie bardzo jest z czego się śmiać.

Szerokiej drogi

Mirosław Rulfowski



Prezentacje

Renault Scenic – str. 4



Eksploatacja

Jakie części? – str. 9

Na swoje – str. 11



Wydarzenia

Czy ruszy lawina? – str. 14



Wywiad

Trudna droga śladami Kubicy – str. 16

Sport

Puchar Dacii Duster – str. 21

Finałowy Żagań – str. 24

Kalendarium

Kalendarium - str. 29



20 lat minęło...



Renault Scenic

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

...i jest. nowy Scenic. To czwarta generacja tego modelu. Posiada wszystkie cechy poprzednika: liczne możliwości aranżacji wnętrza, przestronność, ergonomię, przyjemność podróżowania. Tym jednak razem postawiono na design i nic w tym dziwnego - obecnie samochody kupujemy raczej sercem niż rozumem.

Nowa sylwetka Scenica zwraca uwagę i cieszy oczy atrakcyjnym wyglądem, ma smukłą sylwetkę, a ta jest obecnie godna pożądaniam. Poza tym nadwozie jest dwukolorowe, zgodnie z najnowszymi tendencjami w samochodowej modzie.

20-calowe opony dostępne we wszystkich wersjach Scenica, to ewenement na skalę światową (w tym segmencie). Duże koła nadają temu modelowi oryginalną linię i dodają dynamiki poprzez optyczne obniżenie dachu. Unikalne proporcje między rozmiarem kół, a wyso-

kością bocznego pasa nadwozia nadają autu dynamiczny i spójny wygląd. Ponieważ 20-calowe koła są jedynym rozmiarem stosowanym dla całej gamy tego modelu, wypełniają one całe wnęki kół, podobnie jak w autach sportowych. Zarówno w wersji krótkiej, jak i przedłu-

żonej, najnowsza wersja Scenica ma nieco większą jednobryłową sylwetką o zwiększonej szerokości (+20 mm w porównaniu do modelu trzeciej generacji), większym prześwicie (+40 mm), większym rozstawie osi i większym rozstawie kół przednich i tylnych.

Panoramyczna przednia szyba, sięgająca daleko do przodu, zapewnia doskonałą widoczność, poprawia przy tym również widoczność na boki. Robi wrażenie szklany panoramiczny dach (dostępny w opcji). Wdzięku i urody „twarzy” auta nadaje charakterystyczny układ świateł z reflektorami w kształcie litery „C” z przodu i tylnymi światłami wykonanymi w technologii EdgeLight z efektem 3D. Tyłne światła są ustawione poziomo, a w wersji przedłużonej – pionowo. Sportowy charakter przedłużonej wersji



nowego Scenica podkreślają aluminiowe relingi dachowe.

To, za co użytkownicy pokochali ten model Renault, to możliwość zmiany aranżacji wnętrza, praktyczne schowki i funkcjonalność (bardzo przydatna rodzinom). Funkcja One Touch Folding (przejęta z nowego Espace) umożliwia złożenie jednym ruchem tylnych siedzeń - uzyskujemy

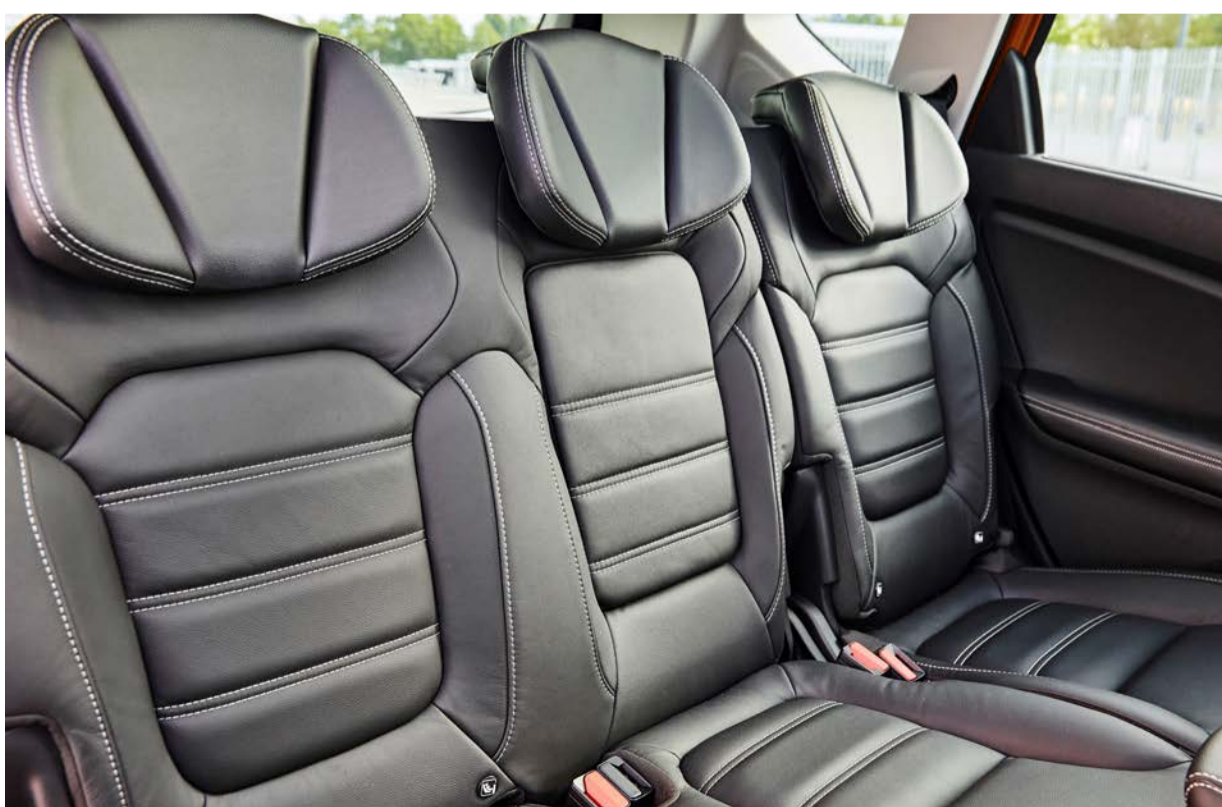
wówczas płaską podłogę. Obsługa tej funkcji jest możliwa z dwóch różnych miejsc – z bagażnika, bądź też za pośrednictwem systemu R-LINK2.

Objętość bagażnika w tym aucie wynosi 572 litry. Jest to największa objętość w tym segmencie, średnia konkurencji jest znacznie mniejsza. Przedłużony Scenic – w konfigu- ➔➔





racji 5-miejscowej – dysponuje 596 litrami przestrzeni ładunkowej, co daje mu drugie miejsce wśród aut z tego segmentu. Poza tym samochód zachwyca praktycznością i funkcjonalnością czyli ilością i wielkością licznych schowków. Dysponuje np. podświetlaną i chłodzoną szufladą o objętości 11,5 litra, która jest otwierana elektrycznie za pomocą czujnika dotykowego i automatycznie ryglowana z chwilą zatrzymania auta. Inne pomysłowe schowki to skrytki w podłodze przed siedzeniami. →→





Ponieważ Scnica upodobały sobie rodziny, bezpieczeństwo to niezwykle istotny element decydujący o zakupie samochodu. W aucie nie brakuje więc licznych elementów wyposażenia zwiększające poziom bezpieczeństwa i systemów wspomagających kierowcę. Jest więc aktywny regulator prędkości: automatycznie dostosowuje prędkość w celu zachowania wstępnie ustawionej odległości między pojazdami. System działa w przedziale prędkości od 50 do 160 km/h. Kierowcę wspomaga i ostrzega system kontroli pasa ruchu z funkcją ostrzegania prowadzącego wibracjami kierownicy. Kierowcy polubią zapewne kolorowy wyświetlacz Head-Up, a także technologię Multi-Sense, umożliwiającą dostęp do pięciu stylów jazdy: neutral, sport, comfort, perso i eco. Dostępny jest również system wspomagający

parkowanie i R-LINK2 z pionowym ekranem o przekątnej 8,7 cala. Aktywny system wspomagania nagłego hamowania z funkcją wykrywania pieszych jest dostępny w standardzie, co rzadko się zdarza w tym segmencie aut.

Renault w modelu Scenic oferuje szeroką gamę silników, do wyboru do koloru. Sześć silników wysokoprężnych i dwa silniki benzynowe. Silniki wysokoprężne współpracują z mechaniczną, 6-stopniową skrzynią biegów, bądź też z 6- lub 7-stopniową automatyczną dwusprzęgłową skrzynią EDC. Silniki benzynowe sprzężone są z mechaniczną 6-stopniową skrzynią biegów.

Niebawem, na wiosnę zapowiadana jest innowacja - HybridAssist, czyli silnik diesla (dCi 110) wspomagany silnikiem elektrycznym. Silnik elektryczny doładowuje akumula-

tor trakcyjny o napięciu 48 V, który odciąża silnik spalinowy w celu ograniczenia zużycia paliwa i emisji CO₂. W fazach zwalniania i hamowania silnik elektryczny pełni rolę generatora prądu, odzyskującego energię wykorzystywaną następnie do zasilania instalacji elektrycznej pojazdu i akumulatora. W fazie przyspieszania zmienia się w silnik elektryczny o mocy 10 kW wspomagający jednostkę spalinową. HybridAssist jest systemem autonomicznym: nie wymaga gniazda do doładowywania akumulatora ani jakiegokolwiek obsługi.

Nowy Scenic to interesująca propozycja na motoryzacyjnym rynku.

W tym samym miejscu i czasie polską premierę miał model Megane GrandCoupé. Ten samochód przedstawimy w kolejnym numerze iAuto



Jakie części?

TEKST I ZDJĘCIA: MARIUSZ LEŚNIEWSKI

Wybór części zamiennych pozostawia czasami przed właścicielem nie lada problem.

Dawniej rynek nie był zalewany chińskimi podróbkami wątpliwej jakości, a sam samochód czy też motocykl pozostawał konstrukcją niezbyt skomplikowaną. Dziś motoryzacyjny rynek części zamiennych może przyprawić o swoisty zawrót głowy...

Odwieczny dylemat: z logo czy też bez?

Każdy doskonale wie, iż części sygnowane logo producenta samochodu to najdroższa opcja serwisowania pojazdu - przynajmniej w teorii. Poza wysoką ceną podzespołu w parze ma też iść jakość, z którą czasami różnie bywa. No bo trudno wmówić sobie optymistyczną filozofię w sytuacji gdy minęły 3 lata eksploatacji nowego zakupionego auta, a uszkodzeniu uległa powiedzmy cewka zapłonowa, po kolejnych miesiącach następna awaria - znowu cewka tym razem kolejnego cylindra. Właściciel takiego samochodu dochodzi do wniosku, iż wspomniane cewki to chyba jakiś bubel być musi, skoro w poprzednim 15 letni pojeździe do tego typu awarii nie dochodziło. Zakup oryginalnej cewki wydaje się bezsensownym rozwiązaniem, skoro na rynku dostępny jest zamiennik za połowę ceny. I właśnie wtedy - dochodzimy do decydującego momentu - wyboru producenta części - wspomnianej cewki. Najlepszym rozwiązaniem pozostaje ulokowanie naszych pieniędzy w podzespołe renomowanego wytwórcy, co więcej specjalizującego się w danej kategorii. Jeśli już piszemy na temat części układu zapłonowego to gama firm z wieloletnią tradycją mile nas zaskoczy: Beru, Bosch, NGK, Hitachi, Denso, można by rzec: do wyboru, do koloru. Przestrzegam przed zbytnią chęcią zaoszczędzenia paru złotych na

zakupie - bo okazji ku temu nie brakuje. Przez ostatnie kilka lat, jak grzyby po deszczu pojawiły się firmy o dziwnej brzmiącej bliźniaczej wręcz nazwie reprezentujące znacznie przystępniejszy segment cenowy. Niestety, tani podzespół o kiepskiej jakości nie będzie współpracował tak, jak byśmy chcieli, więc oszczędności są pozorne. Jeśli zdecydujemy się na montaż kiepskiej podróbki, to po skomplikowanej naprawie, gdzie nakład pracy mechanika, jak i koszt dodatków (np. uszczelnień



Chińskie podróbki nie ominęły segmentu najpopularniejszych części eksploatacyjnych pomimo niewielkiej wartości podzespołów. Na zdjęciu chiński filtr oleju za 6 zł rzekomo firmowany przez GM...

silnika) jest duży, musimy liczyć się z ponowną, kosztowną naprawą - tym razem na nasz koszt. Oczywiście awarii mogą ulec części, które →→



Utrzymanie w należytym stanie takiego motocykla to finansowe wyzwanie dla właściciela. O oryginalne części jest już bardzo trudno, a fachowców którzy naprawiają i potrafią odróżnić oryginalny podzespół od podróbki ze świecą szukać.

dostępne będą tylko w magazynie serwisowym danej marki. W takiej sytuacji alternatywą pozostanie wciąż rynek części używanych - jednak zakupy tego typu obarczone są sporym ryzykiem i powinny być konsultowane z mechanikiem. Weryfikacja części powinna uwzględniać też ich numer seryjny, który może uchronić nas przed zakupem z kolejnej felernej partii.

Jak widać zakup części samochodowych, to nie tylko decyzja podyktowana naszym „widzi mi się „ - pod uwagę należy wziąć nie tylko cenę - lecz przede wszystkim kompatybilność z samochodem, jakość i warunki gwarancji.

Stare ale jare.

Znacznie gorzej przedstawia się sprawa części do pojazdów z grupy young jak i oldtimerów. Niestety i tu rynek podrabianych podzespołów kwitnie, więc co bardziej wyrafinowani internetowi sprzedawcy usiłują wmówić nam, iż części z ich oferty są lepsze od oryginału sprzed 30 – 50 lat. Sprawa się komplikuje, gdyż naprawa uwzględniająca montaż oparty o podrabiane części najprawdopodobniej szybko spowoduje kolejne, nieprzewidziane koszty. Przyczyna takiego stanu rzeczy jest prosta - żadnemu producentowi nie opłaca się produkcja części zgodna z technologią sprzed półwiecza, a jeśli już produkcja zostanie wznowiona, to jest kolosalnie droga. Aby nie być gołosłownym, posłużę się przypadkiem z lata tego roku, kiedy to na warsztat trafiła MZ Trophy Anno Domini 1970. Właściciel tego prawie 50-letniego egzem-

plarza uskarżał się na problemy z silnikiem. Przyznał, iż poprzedni remont dokonywany był na częściach o szemranej historii. Weryfikacja potwierdziła obawy posiadacza Mz-ki, tłoki jak i głowice silnika okazały się być kiepskiej jakości podróbkami. Dopiero montaż oryginalnych części oraz naprawa motocykla zgodna z technologią sprzed laty przyniosła oczekiwany rezultat.

Jak wymieniać - to z głową.

Przykłady przytoczone powyżej to tylko czubek góry lodowej. Rzeczywistość wymaga od nas dokonywania wyborów niemalże każdego dnia. Decydując się na dany rodzaj części pamiętajmy, iż większość z tych podzespołów, które zakupimy mają gwarantować nam bezpieczną i komfor-



Dawniej części takie, jak tłoki dobierane były na odpowiedni szlif. Silnik podczas eksploatacji przechodził kapitalne remonty.

tową podróż. Powiedzenie iż „jakość kosztuje” nabiera konkretnego wymiaru w motoryzacyjnym świecie. ■

Na swoje

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Najlepiej gdy uda się powiązać pracę zawodową z pasją. Nie zawsze się to udaje, ale dla tych, którym od najmłodszych lat w głowie tylko samochody, praca z samochodami właśnie, wydaje się oczywista. Bardzo wdzięczną i z niezłymi perspektywami jest praca mechanika samochodowego.

Celem jest prowadzenie własnego warsztatu samochodowego, w którym pasjonat motoryzacji może robić to, co najbardziej lubi i w taki sposób, który daje najwięcej satysfakcji. Jak w każdej dziedzinie, tak i w tej branży, są blaski i cienie. Czasem poza ulubionym remontowaniem i strojeniem silników, trzeba też zajmować się zawieszaciami, hamulcami czy elektroniką. Z jednej strony jest to fajne, bo wymaga wszechstronności i doświadczenia, z drugiej nie bardzo, bo brakuje tej finezji wałka rozrządu, zaworów, kształtnych tłoków czy korbowodów.

Chwila zastanowienia

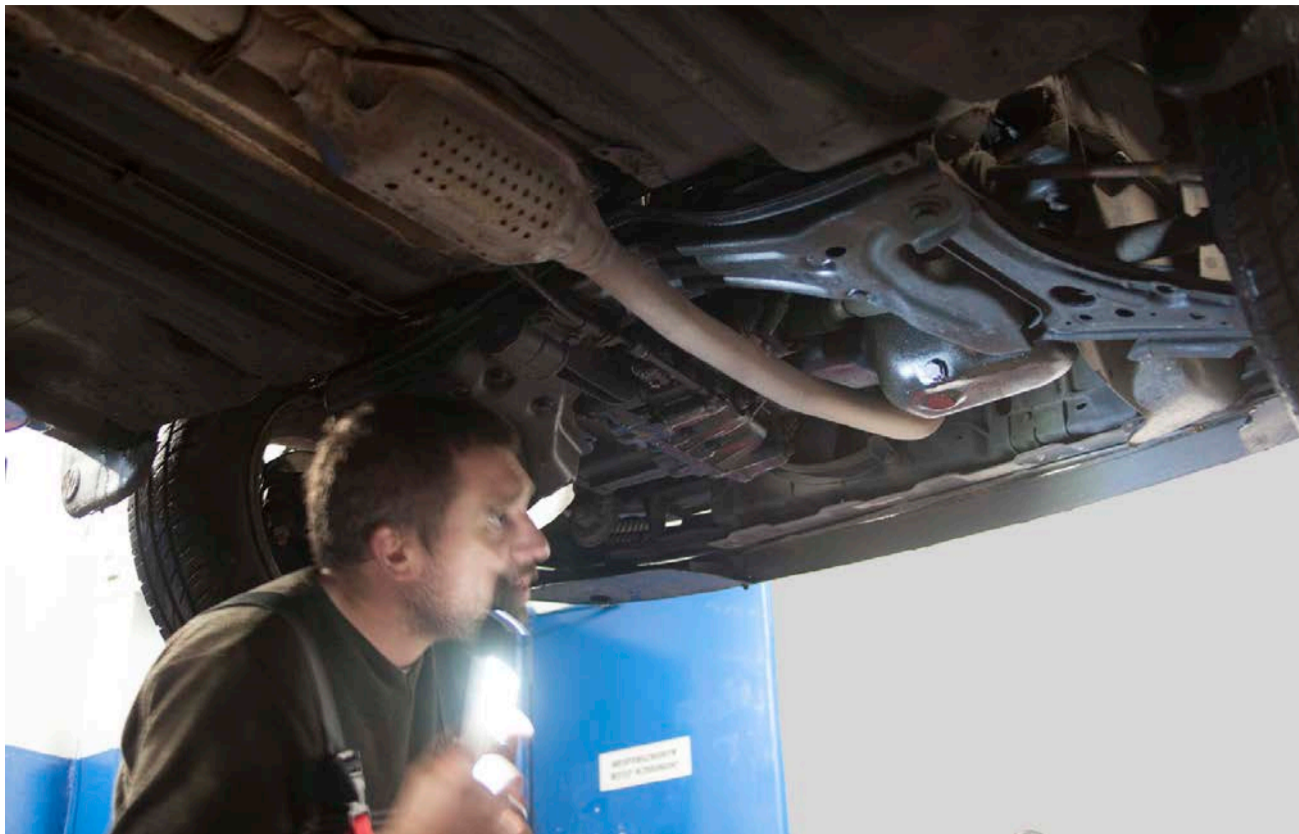
Od czego zacząć? Od samochodówki, oczywiście. A potem może być jakaś Politechnika, ale czy musi? Rzecz jasna wiedza zdobyta na studiach nie przeszkadza w warsztacie, ale czy studia, z natury swej teoretyczne, są najlepszym przygotowaniem do prowadzenia własnego warsztatu? Może lepiej na kilka lat zatrudnić się w funkcjonującym od lat warsztacie? A może połączyć pracę zarobkową i praktykę z nauką? Każdy, oczywiście, ma swój sposób na życie. Pewne jest to, że w rzetelnie prowadzonym warsztacie niezbędna jest wie-

dza teoretyczna i gromadzone przez lata doświadczenie. Nie ma takiej książki, w której opisane są wszystkie stany do jakich kierowcy potrafią doprowadzić samochody. Posłuchajcie kiedyś opowieści ludzi, którzy prowadzą swoje warsztaty od lat. W niektóre po prostu nie można uwierzyć. A jednak... Pokazane na zdjęciu klocki, to Pikuś.

Fajnie jest, kiedy historie o silnikach bez oleju, czy klockach startych do zera lub silikonie zamiast uszczelki ktoś opowiada przy piwie. Gorzej, gdy samodzielnie trzeba się zmierzyć nie z opowieścią, ale z rzeczywistością. A wbrew pozorom „trytytki” w zawieszaniu i inne „MacGywery” wcale nie są rzadkie. →→



Wierzyć się nie chce, że można do takiego stanu doprowadzić hamulce...



Zanim rozpoczniemy

Praktyka wskazuje, że większość warsztatów powstaje spontanicznie. Przychodzi taki dzień, kiedy człowiek mówi sobie – idę na swoje. I idzie. Zbiera do kupy wszystkie narzędzia i w garażu naprawia samochody. Z czasem, poza kolegami i rodziną, zaczynają się pojawiać klienci, pomysł należy jakoś sformalizować. Warto już na początku stworzyć plan działania, i przewidując kolejne etapy rozwoju, opracować jego harmonogram. Naprawdę bardzo przydatne będzie staranne opracowanie biznesplanu. Wzory znaleźć można w internecie. Wszelkie plany mają sens tylko wtedy, kiedy są realizowane. Oczywiście zmieniające się warunki często wymuszają modyfikację harmonogramu działań, jednak bez planu szybko do firmy wkrada się chaos, który bardzo trudno opanować.

Współpraca

Zarówno warsztat o bardzo wąskiej specjalizacji, jak i serwis ogólny obsługujący samochody dowolnych

marek, musi zagwarantować sobie dostęp do narzędzi diagnostycznych oraz do części zamiennych. Przyzwoity komputer diagnostyczny i odpowiednie oprogramowanie, to spore koszty, jednak użyteczność tego narzędzia bez naprawdę dużej wiedzy będzie ograniczona. Do tego zagadnienia będziemy wracali, bo temat jest nie tylko złożony, ale też i naprawdę ciekawy. Podobnie teraz jedynie sygnalizuję problem wyboru dostawcy części zamiennych. W Polsce działa szereg hurtowni, które dostarczają do warsz-

tatów bardzo szeroki asortyment. Można (czasem nie ma innego wyjścia) zamawiać części oryginalne z logo marki, do której są przeznaczone. Wyraźnie tańsze są zamienniki w kilku poziomach jakości i ceny, jeszcze tańsze są części używane ze stacji demontażu samochodów, a najtańsze – kupowane na aukcjach internetowych. To ostatnie źródło może przynieść nie tylko kłopoty wynikające z otrzymania nie tego, co się zamawiało, ale również zarzuty karne, gdy okaże się, że zamówione części pochodzą z nielegalnego



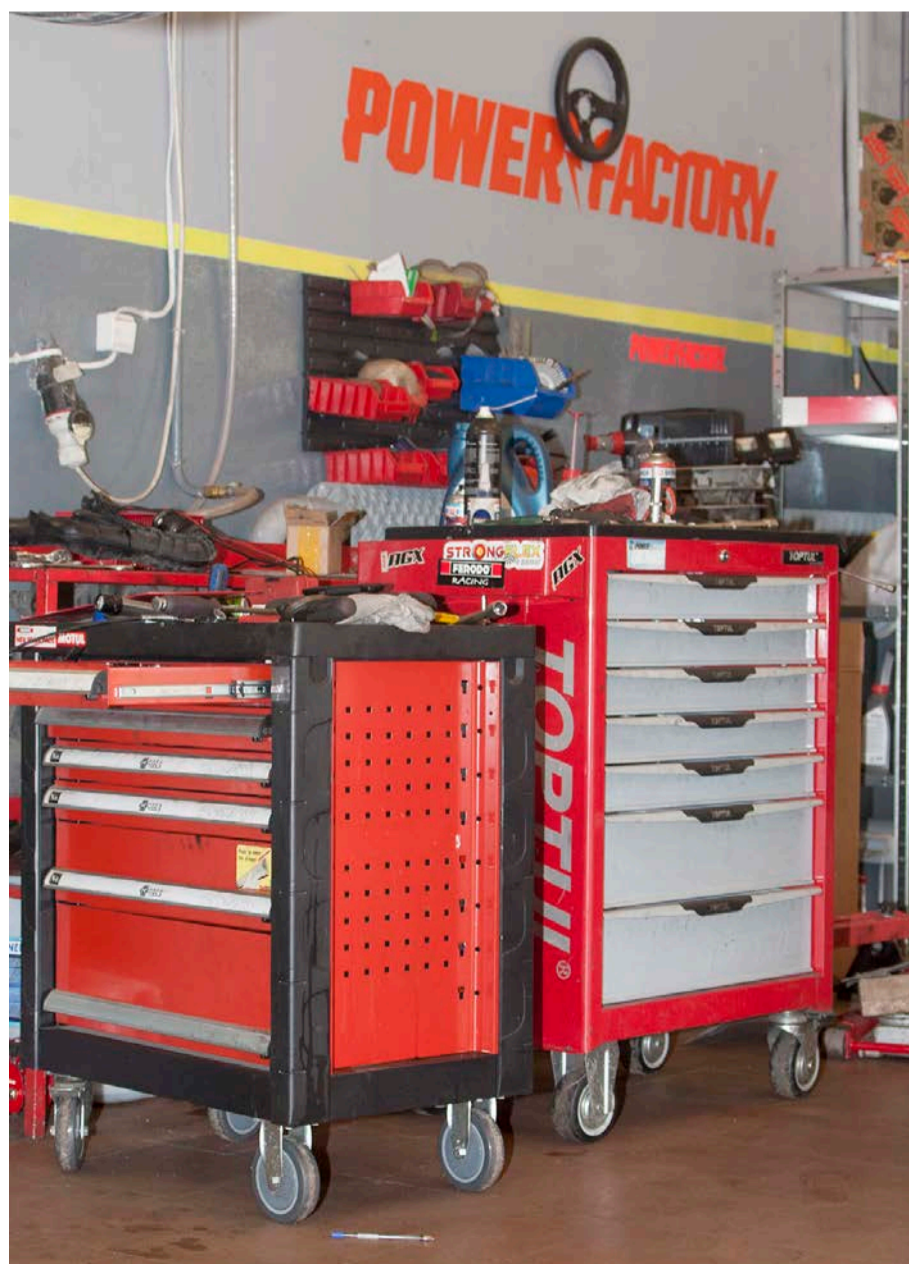


źródła. Temat części zamiennych znacznie szerzej porusza red. Mariusz Leśniewski w artykule "Jakie części" na stronie 9..

na doświadczeniu i wiedzy, oba oparte są na motoryzacyjnej pasji, oba skazane są na sukces. Takich warsztatów w Polsce jest coraz więcej. ■

Specjalizacja

Warsztat samochodowy jest pojęciem dość obszernym. Może nim być zakład, który zajmuje się kosmetyką pojazdów, wymianą opon i geometrią zawieszenia, podstawowym serwisowaniem jak wymianą oleju czy naprawą hamulców, albo też wszelkimi naprawami jednej lub wielu marek samochodów. Wszystkich napraw w jednym warsztacie raczej się nie da wykonywać, dlatego główne silniki, silniki elektryczne czy prądnice, i inne podzespoły wiezie się do wyspecjalizowanych tylko w takich pracach zakładów. Najpopularniejszym warsztatem samochodowym jest taki, który naprawi każdy samochód, praktycznie w każdym zakresie. Część prac, których nie można wykonać na miejscu, zleca się współpracującym zakładom blacharko-lakierniczym czy tym, które naprawiają lub regenerują określone podzespoły. Optymalnym rozwiązaniem wydaje się jednak dodatkowe proflowanie wielomarkowego serwisu samochodowego. Zaprzyjaźnione z naszą redakcją warsztaty są tego dobrym przykładem: Power Factory dodatkowo obsługuje samochody sportowe, Mariusz Palusiński z kolei dodatkowo zajmuje się klasykami. Obie firmy powstały stosunkowo niedawno, obie oparte są



Czy ruszy lawina?

TEKST: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Minął już ponad rok od wybuchu afery wokół samochodów koncernu Volkswagena, w których zastosowano oprogramowanie fałszujące podczas badań wartości emisji spalin. Jerzy Dyszy opisał w 7. numerze iAuto istotę problemu, gigantyczny skandal opisany też został szczegółowo przez media, a nawet przez polską Wikipedię, nie ma więc sensu w tym miejscu ponownie ją opisywać.

Powodem do kilku niniejszych zdań stało się kilka informacji prasowych, które pojawiły się w ciągu jednej doby.

Wiadomo było, że Volkswagen trafił na poważnego przeciwnika w postaci amerykańskich prawników (wspartych przez rząd USA), którzy znakomicie spisują się w takich sprawach. Nie było więc wątpliwości, trzeba będzie płacić odszkodowania i już od miesięcy Volkswagen gromadził fundusze na ich wypłatę za Atlantykiem. Jednocześnie Niemcy oświadczyli, że na podobne względy nie mają co liczyć posiadacze takich wadliwych samochodów chociażby z krajów unijnych... Cóż...

W każdym razie zaczęło się. Właśnie ogłoszono, że Volkswagen zawarł ze stroną amerykańską ugodę, która pochłonie ok. 14,5 miliardów(!) dolarów. (Informację podał portal csmonitor.com informując, że sędzia okręgowego sądu federalnego w San Francisco Charles Breyer zatwierdził definitywnie ugodę). Niemal natychmiast pojawiła się informacja Audi, że wraz z końcem tego sezonu firmowy zespół wycofuje się ze startów w serii WEC (World Endurance Championship), czyli mistrzostw wyścigów długodystansowych,

w których Audi od kilku lat odnosi wspaniałe sukcesy. Decyzję uzasadniono przygotowaniami do wejścia do... Formuły E, czyli wyścigów samochodów elektrycznych. I na koniec, w niemieckich mediach, przytaczanych przez portal autoklub.pl pojawiły się pogłoski, że niewykluczone jest zamknięcie przez VW programu WRC po sezonie 2017.

Nie mam większych wątpliwości, że te decyzje dotyczące udziału w sportach samochodowych mają związek z ogłoszoną właśnie ugodą, która jest pierwszym konkretem finansowym dotyczącym w/w afery. Trzeba pamiętać, że chociaż polscy użytkownicy tych felernych samochodów mają – jak się na razie wydaje – niewielkie szanse w (czołowym) zderzeniu z niemieckim koncernem, to jednak skrzyknęli się, wynajęli prawników i walczą o swoje (o bieżącej działalności i jej efektach informują na stronie stopvw.pl).

Również w innych krajach oszukani klienci nie zamierzają – i słusznie – poddać się i odpuścić Volkswagenowi. Fakty są takie, że „dieselgate” dotyczy około 11 milionów(!) samochodów koncernu (Audi, Seat, Skoda, VW) wyprodukowanych w latach 2009-2015.



Producent zadeklarował „naprawę” samochodów, co i tak może potrwać kilka lat. „Naprawa” polega na wgraniu takiego oprogramowania, które zapewni rzeczywistą pracę silnika zgodnie z aktualnymi normami emisji spalin. To jednak oznacza, że te auta będą teraz miały gorsze parametry techniczne (np. zużycie paliwa, przyspieszenie, prędkość maksymalna) od deklarowanych wcześniej przez producenta, a te właśnie parametry (między innymi, oczywiście) są bardzo istotne dla osób odwiedzających salony sprzedaży.

Nie wierzę, po prostu nie wierzę, że za całą aferę odpowiada jedynie kilka osób (których głowy „poleciały”) i to niekoniecznie ze szczytów korporacyjnej władzy (jedynym wyjątkiem był prezes AG Volkswagen Martin Winterkorn, który i tak nie chciał samodzielnie podać się do dymisji, ale został do tego nakłoniony). Proceder trwał latami, dotyczy milionów samochodów i co najmniej takich

marek, jak Volkswagen, Audi, Skoda oraz Seat (nic mi nie wiadomo o kłopotach Porsche czy Bugatti).

„Afera Volkswagena” bynajmniej się nie zakończyła, mimo usilnych zabiegów szefstwa koncernu. Ocenia się, że „firmowy” kryzys może wpłynąć negatywnie na niemiecką gospodarkę bardzo mocno, bardziej niż stało się to kilka lat temu w Grecji. Powszechna opinia o Niemcach jest m.in. taka, że to ludzie karni, uwielbiający porządek i aż do przesady przestrzegający prawa i różnego rodzaju przepisów, no po prostu „ordnung must sein”. A ja zawsze pytam osoby, która wyraża taki pogląd – czy w Niemczech są więzienia? (tak), czy są puste? (zapewne nie), czy uważasz, że siedzą w nich jedynie cudzoziemcy i są tam większością? (...).

Czy ruszy lawina? Czy Volkswagen ostatecznie się wybroni, czy polegnie. Jeśli to drugie, kogo pociągnie i jak to się skończy? ■



Trudna droga śladami Kubicy

Z Igorem Walińko rozmawia Jacek Pieśniewski

TEKST: JACEK PIEŚNIEWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Igor Walińko to młody kierowca wyścigowy, którego nazwisko powinniśmy zapamiętać. Już jako chłopak dał się poznać jako utalentowany zawodnik w gokartach. W ubiegłym roku zadebiutował w Euroformule, jednej z wyścigowych serii na bazie Formuły 3. Ten sezon, choć początek był obiecujący, przyniósł znaczący zwrot. Czy przeszkodzi mu to w drodze śladami Roberta Kubicy do F1?

Igor jest synem Rafała Walińko, który startował w krajowych wyścigach motocyklowych 10 lat temu i marzył o tym, by syn poszedł jego śladami, tylko znacznie dalej. Igor wsiadł na mały motocykl Malaguti w wieku pięciu lat. Niestety, choć było widać, że ma talent, z czasem okazało się, że w Polsce dzieciaki nie mają jak i gdzie rozwijać się w wyścigach motocyklowych, więc Igor - by nie tracić czasu - zaczął startować w gokartach. Tu jego kariera nabrała tempa, choć nie w sporcie motocyklowym.

W pewnym sensie już wtedy Igor zetknął się ze światem F1. Gdy startował w gokartach, był członkiem zespołu, któremu patronował Louis Hamilton. Rywalizował z Maksem Verstappenem, obecnie najmłodszym w stawce kierowców F1. Czy i on nie mógłby się w niej znaleźć? Wszystko wskazuje, że zasługuje na tę szansę. Niestety, nie ma pewności, czy ona się pojawi.

W 2015 roku Walińko zadebiutował w Euroformule. Trzy razy zwyciężył w klasyfikacji debiutantów, w dwu eliminacjach stanął na podium, na

koniec sezonu zajął 10. miejsce w stawce 23 zawodników. W tym roku, jeżdżąc bardzo równo, w czterech pierwszych eliminacjach zebrał dość punktów, by pomimo przerwania startów po dwóch kolejnych zawodach nadal zajmować 9. miejsce. Czy stracimy szansę, by znów kibicować komuś w stawce najszybszych kierowców świata? Z młodym zawodnikiem, który wiosną zdawał maturę, rozmawialiśmy podczas wyścigu Porsche Platinum GT3 Cup Challenge Central Europe* na torze Hungaroring, serii, w której Igor postanowił zbierać nowe doświadczenia.

Jacek Pieśniewski: Przerwałes starty w Euroformule. Czy to zwrotny moment Twojej kariery?

Igor Waliłko: Trudno to stwierdzić teraz, w punkcie, w którym



się znaleźliśmy. Czy będę kontynuował starty w samochodach jednomiejscowych? Jeżeli tak, to od przyszłego sezonu. Ten jest już stracony, dlatego z menedżerem, moim Tatą, podjęliśmy decyzję, że przejdę do Porsche Supercup. To program awaryjny. W wyścigach Porsche Orlen Oil startuję, żeby się wjeździć

w samochód, poczuć go, bo to zupełnie inna bajka, niż jednomiejscowe wyścigówki. Utańczyło się, że wejście do samochodów GT jest łatwiejsze, ale wcale tak nie jest. Tak samo trzeba się wjeździć. W Porsche Supercup startują zawodnicy na bardzo wysokim poziomie, mają wyjeżdżonych mnóstwo kilome- ➔➔





trów. Żaden zawodnik, nawet gdyby przyszedł ktoś z F1, po pięciu okrążeniach nie będzie od razu wygrywał.

Na razie mam plan, żeby przygotować się do startów w Supercup w przyszłym roku, ale nie ukrywam, że toczą się rozmowy, by wrócić do formuł, lecz nie do F3 tylko wyżej. F3 już mnie nie bardzo pociąga. W tym roku, moim drugim sezonie w tej serii, czułem, że jeśli chodzi o sprzęt, nie wszystko było fair. Różnice między zawodnikami nie były aż takie, jak to potem wychodziło w wynikach. W wyścigach wszystko bardzo się profesjonalizowało. Różnice między kierowcami są bardzo małe. Różnicę na torze robi przede wszystkim sprzęt. W pucharze Porsche fajne jest to, że nie ma możliwości zrobienia czegoś niezgodnego z regulaminami. Z kolei w wyższych formułach – Renault 3.5 V8, GP 3, GP 2 - są już takie budżety, że szefowie teamów nie mogą sobie pozwolić na nieczyste zagrana. Pracujemy nad tym. Na razie jesteśmy tu, przygotowujemy się do przyszłego sezonu.

J.P.: Co było najtrudniejsze przy przejściu z jednomiejscowej wyścigówki do samochodu turystycznego?

I. W.: Brak docisku – to jest kolosalna różnica! Bolid F3 jest na okrążeniu 10 sekund szybszy niż pucharowe Porsche. Ta różnica powstaje tylko na zakrętach. To się nie bierze z prędkości na prostych, która w F3 jest nawet 10 kilometrów na godzinę niższa, niż w Porsche. To docisk pozwala nam osiągać o wiele większą prędkość w zakręcie.

Co było najtrudniejsze? Hamuję dość wcześnie, wcześniej niż np. Robert Lucas, lecz z kolei w zakręcie mam wyższą prędkość, mam problem z efektywnym wyjściem z zakrętu, bo już nie mogę w nim nacisnąć pedału gazu. To stwarza mi największy problem w przejściu z F3 do pucharu.

Poza tym wolę walkę na torze niż doskonale nie przejazdu każdego okrążenia. Kwalifikacje nie wychodzą mi najlepiej. A dodatkowo na tym torze jestem pierwszy raz, dopiero go poznaję. Jeździłem na nim tylko tyle, ile w czasie treningów i kwalifikacji. Nie jestem zadowolony. Wiem, że były błędy. Porównuję się do Roberta Lukasa, bo w tym sezonie jest w optymalnej formie. Teraz mam do niego na okrążeniu pół sekundy i tak na pewno będzie przez jakiś czas. Może gdyby on wsiadł do formuły, byłoby odwrotnie...

Ale są też dobre strony, bo ten samochód powo-

duże fajne emocje. W jeździe nim jest więcej frajdy niż formułą. W formule nie odczuwa się aż tak mocno prędkości i przeciążeń. Nie ma kabiny, więc nie ma punktu odniesienia. W Porsche czuję się trochę jak w samochodzie cywilnym. Te wrażenia są naprawdę niesamowite. Poza tym jest to sprzęt mocniejszy, bo ma ponad 400 koni, a w Euroformule mieliśmy po 250 koni. Wprawdzie waga samochodu była też niższa i w efekcie przyspieszenia podobne, ale tu, kiedy się startuje, słychać gwizd, hałas... To inny świat, ale bardzo ciekawy...



J.P.: Czy starty w samochodach turystycznych nie będą trochę przeszkodą w ewentualnym powrocie do jednomiejscówek? Czy nabytych tu nawyków nie będzie trzeba odkręcać?

I.W.: W formule jeździłem trzy lata i zdobyte tam doświadczenie sprawi, że ewentualny powrót do bolidów będzie łatwiejszy niż przesiadka do samochodów GT. Dobrym przykładem jest Robert Kubica. Ściagał się w F1 a jednocześnie w rajdach po to, żeby osiągnąć inne umiejętności i przekładać je na F1. Chcę robić to samo. Są mocne strony samochodu turystycznego, są mocne strony formuły. Gdy to się połączy – efekt może być niesamowity. Na pewno, jeśli pojeżdżę w Porsche, a nie

będę jeździł przez pewien czas w formule, to ten powrót nie będzie łatwy. Nie wystarczy wsiąść, by od razu było bardzo dobrze. Będę musiał zrobić trochę okrążeń, ale wydaje mi się, że to nie jakiś wielki problem. A gdybym miał wsiąść nie do F3 lecz klasy wyższej, to tak czy inaczej będzie nauka od początku. Owszem, podstawowe umiejętności jazdy formułą mam, ale gdy wsiada się do wyższej kategorii, trzeba poznać jej specyficzne cechy. Np. w Formule 3.5 jest tak ogromny docisk, że zawodnicy, którzy przechodzą z F3, mają z tym problem, bo prędkość w zakrętach znów jest o tyle wyższa, że trzeba trochę pojeździć, żeby się do tego przyzwyczaić. →→





J.P.: A jeśli chodzi o przygotowanie fizyczne: czy start w samochodach turystycznych trochę nie „rozleniwia”?

I.W.: Trenuję stale. W domu mam codzienny trening. Nic się nie zmienia. Do tego sezonu przygotowałem się tak dobrze, jak tylko mogłem. Przed sezonem osiągnąłem chyba szczytową formę fizyczną. Przepracowałem całą zimę, uczestniczyłem w obozach kondycyjnych... Ale faktycznie, jeśli chodzi o wymagania fizyczne, to w Porsche nie ma porównania – jest łatwiej. W formule przeciążenia są większe i trzeba większej siły całego ciała, żeby utrzymać się w miejscu mimo tego, że jesteśmy przypięci pasami. Po przejściu do Porsche nie przestałem trenować. Utrzymuję formę na takim samym poziomie.

J.P.: Teraz prywatne pytanie: jak poszła matura?

I.W.: Dobrze, zdana. Nie powiem, w tym roku ze szkołą było ciężko, ale miałem wsparcie nauczycieli i rodziny. Wyuczyłem się i dobrze poszło. Może jestem trochę zawiedziony z polskiego, bo myślałem, że będzie lepiej, ale – jest do przodu! Dostałem się na uniwersytet w Warszawie.

J.P.: Gratuluję. Trzymam kciuki za sukcesy, a najlepiej – wkrótce w F1.

Co staje dziś na drodze młodym zawodnikom, takim jak Igor Waliłko, w wykorzystaniu swojego talentu w sporcie samochodowym na najwyższym poziomie? Z tej i z innych rozmów łatwo się zorientować, że podstawowym problemem są fundusze. Bez wsparcia sponsorów, którzy sfinansują starty w wybranym zespole, nie ma mowy, by się rozwijać. Fundusze zapewniane zazwyczaj przez rodzinne i zaprzyjaźnione firmy wystarczą tylko do pewnego pułapu, nie na poziomie światowej elity. Tu potrzebne są wielkie koncerny. Niestety, dla kierowców z krajów takich jak nasz, o nie aż tak mocnej pozycji gospodarczej w świecie, w których światowe koncerny nie mają aż tak znaczących interesów, to może być bariera nie do pokonania. A gdzie w tym wszystkim jest sport?

*Porsche Platinum GT3 Cup Challenge Central Europe - seria wyścigów samochodowych w krajach Europy Środkowej. ▣

Puchar Dacii Duster



TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Kiedy ponad dekadę temu, w czasie targów poznańskich na stoisku Renault pojawił się samochód rumuńskiej marki Dacia, to dołączyłem do chóru wieszczących piękną klapę.

Szybko się okazało, że „projekt Dacia” z modelem Logan był idealnie dopasowany do potrzeb i możliwości naszego regionu. W 2009 roku w czasie salonu genewskiego prezentowano koncepcję kolejnego budżetowego modelu – Dastera. Rok później samochód trafił do sprzedaży.

Dacia Duster jest SUV-em o niezłej dzielności terenowej. Wykorzystane w budowie sprawdzone podzespoły Renault i Nissana i bardzo konkurencyjna cena sprawiły, że jest najpopularniejszym w tej kategorii

samochodem w Polsce. Popularność auta oraz pierwsze sukcesy w tegorocznych eliminacjach Pucharu Polski przekonały polską centralę Dacii do stworzenia Rajdowego Pucharu Polski Samochodów Terenowych pod nazwą Dacia Duster Cup.

Sportowe puchary markowe są zazwyczaj bardzo emocjonujące, identyczne samochody sprawiają, że rywalizacja jest wyrównana, a więc interesująca dla zawodników, kibiców i mediów. To ważne, bo przecież celem przedsięwzięcia jest promocja marki i tworzenie wize-

runku firmy, która jest w stanie zbudować samochód wytrzymujący trudy wyczynowej eksploatacji. Rajdy terenowe weryfikują nie tylko sprawność napędów i jednostek napędowych, ale też wytrzymałość całej konstrukcji na ogromne przeciążenia.

Pucharowy Duster został starannie przygotowany do rajdów terenowych. Wzmocnione nadwozie dodatkowo usztywniona rozbudowana klatka bezpieczeństwa. Samochód ma zmodyfikowane i specjalnie dostosowane zawieszenie →→

z dedykowanymi amortyzatorami wyczynowymi Reiger. Nieco powiększono rozstaw kół i wyraźnie podniesiono nadwozie. Podwozie zostało zabezpieczone płytami aluminiowymi przed uszkodzeniami, zastosowano większe koła i dobrano odpowiednie ogumienie, gumowe chlapacze i sportowy układ sterowania załączania tylnego napędu. W tylnej części auta wygospodarowano miejsce na 2 koła zapasowe. Nowy program sterowania wtryskiem i wydajniejszy filtr powietrza wraz z całym układem dolotowym dał w efekcie zwiększenie mocy i momentu obrotowego seryjnej jednostki wysokoprężnej. W czasie testów niebagatelne znaczenie miało zbierane przez lata startów w Dakarze i Pucharze Świata doświadczenie Krzysztofa Hołowczycy. Jego firma Hołowczyc Racing wspólnie z Over Limit Motors opracowała pakiet zmian przekształcających seryjnego Duster w wyczynową rajdówkę. W czasie całego cyklu Krzysztof



Hołowczyc będzie służył radą i pomocą wszystkim zawodnikom startującym w rajdach. Przed rozpoczęciem sezonu przewidziane są spotkania, które zawodnikom mają pomóc w opanowaniu podstaw terenowej jazdy wyczynowej. Zawodnicy, poza profesjonalnie przygotowanym samochodem, będą mieli zapewnioną specjalną strefę serwisową, magazyn części zamiennych i doradz-

two techniczne. Dacia Duster w wersji gotowej do startu kosztuje 99 000 zł netto.

W Dacie Duster Cup mogą wziąć udział kierowcy, którzy chcą rozpocząć swoją sportową karierę, nie muszą posiadać licencji sportowej. Warunkiem udziału jest podpisanie umowy z organizatorem i zakup samochodu Dacia Duster 4x4 w wersji określonej w regulaminie. Organizatorzy przewidują minimum pięć rund i co najmniej sześć załóg. Kalendarz i szczegółowy regulamin jest obecnie opracowywany wspólnie z Polskim Związkiem Motorowym. Załogi będą klasyfikowane w Dacia Duster Cup, w klasyfikacji Rajdowego Pucharu Polski Samochodów Terenowych w klasie S2 oraz w klasyfikacji generalnej RPPST. Zwycięzca klasyfikacji końcowej odbierze nagrodę – samochód Dacia Duster 4x4, a w każdej z rund nagradzana będzie pierwsza trójka, odpowiednio 3, 2 i 1 tys. złotych. Warunki zakupu i udziału w Dacia Duster Cup na stronie internetowej daciadustercup.pl. Rejestracja zawodników będzie trwała do kwietnia 2017 roku. ■

Dacia Duster

	RAJDOWA	ORYGINALNA
SILNIK	1461 cm ³	1461 cm ³
Moc	130 KM przy 4200 obr./min	109 KM przy 4000 obr./min
Maksymalny moment obrotowy	287 Nm przy 1903 obr./min	240 Nm przy 1750 obr./min
Prędkość maksymalna	170 km/h	168 km/h
Przyspieszenie	11 s	12,9 s
Emisja CO ₂	137 g/km	126 g/km
Średnie spalanie mieszane	12-20 l/100 KM	4,8 l/100 km
ZAWIESZENIE		
Przód	amortyzator Reiger dedykowany	MacPherson
Tył	amortyzator Reiger dedykowany	wielowahacz
Opony	BF Goodridge 215/70R16	rozmiar 215/65R16
Obręcze	Braid	fabryczne
Amortyzatory	Reiger dedykowane	fabryczne
WYMIARY		
Długość (mm)	4315	4315
Szerokość (mm)	2000	2000
Wysokość (mm)	1625	1625
Rozstaw kół przód (mm)	1620	1590
Rozstaw kół tył (mm)	1580	1560
Waga (kg)	1428	1340
Prześwit (mm)	280 mm	210 mm



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/

Finałowy Żagań

TEKST I ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY - GRUPA 4X4

Kiedy w deszczowej aurze w Warszawie odbywała się konferencja prasowa Dacii Duster Cup, w Żaganiu rozpoczynał się prolog ostatniej w sezonie odsłony terenowej rywalizacji. Na trasy finałowej rundy mistrzostw Polski i pucharu Polski w rajdach cross country ruszało 87 ekip.



Zawodników rywalizujących w cyklu RMPST czekało ponad 300 km odcinków specjalnych, pucharowicze mieli krótszą, liczącą nieco ponad 200 km, trasę. Organizatorzy zadbali o nowe odcinki.

Rywalizację rozpoczęli w piątek od odcinka super specjalnego. Następnego dnia przygotowano jeden, 85-kilometrowy odcinek, który zawodnicy startujący w mistrzostwach Polski pokonywali 3-krotnie (pozostali 2x).

Tasa na poligonie w Żaganiu była bardzo zdradliwa i trudna, padające deszcze wyraźnie utrudniały rywalizację. Niedzielny etap był znacznie łatwiejszy, do pokonania była próba w Świątoszowie (24 km) i dwukrotny



przejazd odcinka Szprotawa Lotnisko (2x20,57 km, zawodnicy z RPPST pojedą tam tylko raz).

Niedzielny etap kończący rajd Baja Inter Cars, choć krótki, okazał się trudny i wprowadził sporo zamieszania do klasyfikacji.

Zwycięzcy fetowali sukcesy na rynku w Szprotawie.

Na czele klasyfikacji generalnej mistrzostw Polski zameldowała się ekipa Włodzimierz Grajek/Piotr Brakowiecki: Kierowca nie krył entuzjazmu: „udało się wygrać! Miałem naprawdę dużo

szczęścia, choć pojawiały się wątpliwości, bo nie uniknęliśmy awarii i leżeliśmy na boku. Trochę gubiliśmy się na trasie, ale nie tylko my mieliśmy z tym problem”. Pozostałe stopnie podium uzupełniły załogi z grupy TH: Aleksander Szandrowski/Rafał Płuciennik oraz Krzysztof Antończak i Andrzej Mańkowski. Na mecie zameldowała się też ekipa Offroadsport, ale Marcin nie był zachwycony z wyniku: „Awaria samochodu na piątym kilometrze pierwszego odcinka zniweczyła nasze szanse. Koniec próby to stukająca panewka, która mogła całkowicie wyeliminować nas z rywalizacji. Powoli dojechaliliśmy do mety”.

Zacięta rywalizacja toczyła się w stawce aut seryjnych (T2). Ostatecznie zwycięsko wyszedł z niej Grzegorz Szwagrzyk: „Było bardzo trudno. Sobotnie →→





odcinki – choć dłuższe – były przyjazne dla zawodników, niedzielne już mniej”. Robert Kufel, choć zajął trzecie miejsce, nie krył zadowolenia: „Cieszymy się, że jesteśmy na mecie. Mimo, że nic nie poszło według pierwotnych planów, jestem z rajdu zadowolony. Niestety, nie spełniliśmy naszego celu na ten sezon,

nie zdobyliśmy mistrzostwa Polski w grupie T2”.

W klasyfikacji Rajdowego Pucharu Polski Samochodów Terenowych pierwszą próbę wygrali Maciej Łągiewicz z Dominikiem Bugajskim, drugą zaś – Jacek Soboń i Kacper Jeneralski. W klasyfikacji

całego rajdu tryumfował, mimo nieco gorszych wyników w niedzielę, duet Jakub Jęch i Łukasz Kujbida, na drugim miejscu znaleźli się Soboń i Jeneralski. Podium uzupełnił Adam Bomba, który powiedział: „Bardzo fajnie, szybko. Tylko pierwszy niedzielny odcinek okazał się przygotowany bardziej pod auta →→





przeprawowe niż cross country”.

Dacia Duster Cup 2017 na gorąco komentował jadący w Dusterze pilot, Maciej Marton: „Praktycznie cały rajd przejechaliśmy bez żadnych problemów, tylko w niedzielę mieliśmy małą awarię. Auto daje sobie radę w dosyć wymagającym terenie. Puchar Dacii to super pomysł na przyszły rok dla tych, którzy chcą spróbować sił w cross country, a nie mają dużych budżetów. Można się fajnie bawić za rozsądne pieniądze. Projekt może się przyczynić do rozwoju tego sportu”.

W kategorii Moto Pucharu Polski w Rajdach Baja cały rajd świetnie pojechał Krzysztof Jarmuż. Quadem napędzanym na jedną oś najszybciej trasę pokonał Adrian Janik, zaś wśród cięższych maszyn, z napędem 4x4, tryumfował Arkadiusz Lindner. Zawodnik chwalił imprezę: „Rajd fajny, dobrze przygotowany, trasy wymagające. Wszystko było super poza końcówką rajdu, kiedy nasz

dobry kolega uległ wypadkowi. W sezonie zachowałem drugie miejsce, bardzo chciałem awansować, ale nie udało się. Na szczęście podium uzupełnił w tym roku mój brat Radosław”.

O kulisy sukcesu zapytaliśmy też zwycięzcę kategorii UTV Mateusza Budziło (startował z Tomaszem Walochem w roli pilota): „Na przygotowanie sprzętu przed rajdem poświęciliśmy tyle czasu, ile trzeba. To ostatnia, bardzo wymagająca runda, gdzie nie ma miejsca na błędy. Udało nam się uzyskać i utrzymać pozycję lidera, dzięki czemu w klasyfikacji sezonu również mamy pierwsze miejsce”.



Wydarzenia i rocznice: październik 2016

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Artmobile, czyli jak sztuka trafiła "pod strzechy"

Rozpowszechnienie druku sprawiło, że dzieła piszących artystów (poetów, pisarzy) mogły poznawać miliony osób, a przynajmniej te, które potrafiły czytać). Przez setki lat takich udogodnień nie mieli aktorzy, malarze, rzeźbiarze czy muzycy. To już trzeba było podjąć wysiłek, by udać się do odległego nieraz o setki kilometrów teatru, filharmonii czy muzeum. Kolejne przełomy w powszechnym dostępie do sztuki następowały wraz z wynalazkiem radia, potem patefonów, fotografii, a w końcu telewizji (obecnie, od kilkunastu lat dołączył internet). Jednak w latach 50-tych ub. wieku nadal obrazy czy rzeźby dało się obejrzeć jedynie w muzeach (oczywiście, nie licząc drukowanych w formie albumowej reprodukcji, ale czy to rzeczywiście to samo, co obejrzenie oryginału?).

Ciekawy pomysł zrealizowany został w październiku 1953 roku w amerykańskim stanie Virginia. Sfinansowany został przez stowarzyszenie

kobiecych klubów z tego stanu (11 tysięcy dolarów rocznie) oraz centrum handlowe w Richmond, które wyasygnowało jednorazowo 20 tysięcy na zbudowanie Artmobila. Był to długi na ok. 10 metrów, klimatyzowany samochód ciężarowy, we wnętrza którego (w pierwszym roku) umieszczono 16 (oryginalnych) dzieł tzw. "małych mistrzów", czyli XV i XVI-wiecznych flamandzkich i holenderskich – Boscha, Brueghela, Cuypa, Jordaensa, van Rhysdaela i Terborscha.

Artmobil wyruszył w objazd miast i miasteczek całej Virginii (powierzchnia prawie 110 tys km kwadratowych) z Fredericksburga 13 października 1953 roku. W ciągu 53 tygodni przejechał 20 tysięcy mil, a obwoźną wystawę malarstwa obejrzało około 60 tysięcy osób, głównie uczniów i studentów, którzy nigdy nie mieli okazji być w Muzeum Sztuki w Richmond. (Tak na marginesie, Muzeum na potrzeby Artmobila wypożyczyło warte pół miliona dolarów obrazy z kolekcji →→





Waltera P. Chryslera, m. in. producenta teatralnego, którego ojciec założył (w 1925) Chrysler Corporation).

Podczas inauguracji tournée gubernator Virginii podkreślił, że jest to pierwszy na świecie

Artmobil, ale przede wszystkim zaakcentował "powstanie czegoś zupełnie nowego w kulturalnym i duchowym życiu mieszkańców".

Wstęp do Artmobila był bezpłatny dla młodzieży szkolnej oraz członkiń lokalnych klubów kobiecych. Pozostałe osoby płaciły po 25 centów, co jednak już wówczas nie było jakąś poważną kwotą. Zwiedzający mogli jednocześnie wysłuchać 15-minutowych prelekcji o obrazach.

Artmobil okazał się świetnym pomysłem, który zaczęto kopiować także w innych stanach. Co więcej, nawet dzisiaj – w dobie internetu - krążą po USA tego typu objazdowe wystawy, chociaż oczywiście jest mała szansa, by spotkać tam warte miliony dzieła.

Nasza chata z kraja...

Nie trzeba być wybitnym znawcą historii XX wieku, by wiedzieć, że Szwecji – jako jednemu z niewielu europejskich krajów – udało się zachować neutralność (potrafię zrozumieć niezaangażowanie Szwajcarii, która m. in. ze swoimi tajnymi kontami bankowymi była absolutnie wygodna dla wszystkich wojujących stron, podziwiam generała Franco, za sposób "wykiwania" Hitlera i nie przyłączenie się do Państw Osi, a Portugalia była kompletnie izolowana i bez większego znaczenia strategicznego). Może dzięki temu, że handlowali z III Rzeszą rudą żelaza, a Alianci z jakiś względów to tolerowali. W każdym razie Szwedom żyło się w tych latach w miarę bezpiecznie i dostatnio. Tak bardzo, że w 1943 roku podjęto tam decyzję o rozpoczęciu prac nad konstrukcją własnego "volkswagena", czyli taniego, a więc niedużego i ekonomicznego samochodu osobowego. Prototyp modelu o niewymyślnej nazwie PV (person vagnar, czyli... samochód osobowy) zaprezentowany został 1 września 1944 roku w Sztokholmie. Okazało się jednak, że seryjna produkcja wymaga tak wielu deficytowych komponentów, których ten kraj mimo wszystko w dostatecznych ilościach nie posiadał, iż wstrzymano się z jej rozpoczęciem do nastania "lepszyc czasów", które nastąpiły w 1947 roku.

Volvo PV otrzymało dodatkowe cyfrowe ozna-

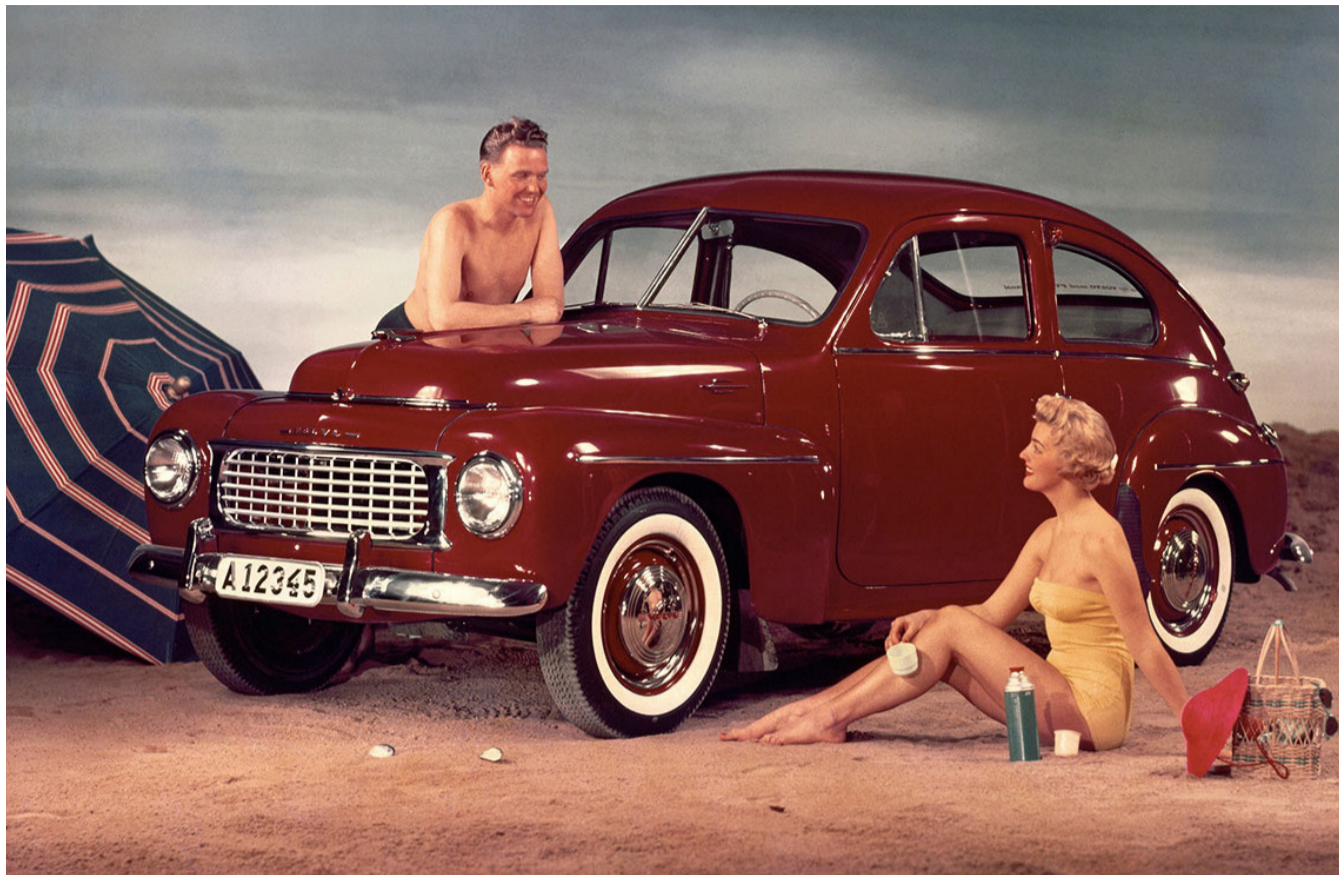


czenie 444, w którym zakodowano podstawowe parametry, czyli 4 cylindry, 4 dziesiątki mocy silnika (o pojemności 1414 ccm) oraz miejsce dla 4 osób. Samochód miał jedną parę drzwi, masę niecałe 1100 kg, 3-biegową skrzynię i rozwijał prędkość maksymalną 126 km/godz. PV zyskało dużą popularność, zwłaszcza, że Volvo jako producent bardzo szybko "uczył się" zasad motoryzacyjnego rynku i nie bał się wprowadzać innowacji, jak klejona przednia szyba.

W 1958 roku Volvo zaprezentowało nieco zmodyfikowaną wersję swego samochodu, który otrzymał oznaczenie 544, ale nadal nawiązywał linią karoserii do samochodów sprzed 20-30 lat. To właśnie w tym modelu – w jako pierwszym na świe-

cie – zamontowano wynalazione przez pracownika Volvo Nilsa Bohlina trzy-punktowe pasy bezpieczeństwa. Produkcję tego modelu zakończono 20 października 1965 roku o godz. 15.00, gdy z taśmy produkcyjnej w Lundby zjechał czarny Sport PV 544, by trafić wprost do Volvo Muzeum w Goteborgu.

Łączna produkcja PV 444 oraz 544 zakończyła się liczbą około 440 tysięcy, z których 280 tysięcy posiadało szwedzkie tablice rejestracyjne. Samochody, chociaż miały nieco „staromodną” linię miały świetną opinię dobrych, solidnych i (już wówczas) bezpiecznych samochodów. Popularna opinia użytkowników poparta została wyczynem kenijskich braci Jogindera i Jaswanta Singha, którzy prowadząc PV 544 wygrali w 1965 roku liczący 3 tysiące mil długości East African Safari Rally.



Wraz z zakończeniem produkcji PV w Volvo zakończyła się pewna epoka. Zastąpił go model 144, który z kolei stał się pierwowzorem stylistyki Volvo na kolejne dziesięciolecia, czyli nieco „pudełkowatych”, kanciastych projektów, które pozwalały rozpoznać pojazdy tej marki z kilkuset metrów. →→



Wy – Ranchero, My – El Camino

Takie samochody mogły (i nadal mogą) powstać jedynie w USA. Mam to na myśli kompletnie odjazdowe kompilacje nadwoziowe, które rodziły się jedynie w głowach projektantów prawdopodobnie przypieczonych słonecznymi promieniami stanu Teksas. Chociaż z drugiej strony okazały się sukcesem handlowym i początkiem nowego segmentu.

W każdym razie Ford (mając zapewne za podstawę jakieś badania marketingowe) zaproponował model Ranchero. Nazwa jednoznacznie sugerowała, że "targetem" mają być multihektarowi farmerzy, dla których idealnym modelem będzie dwuosobowa kabina + otwarta "paka" ładunkowa z tyłu. Pomysł był (i jest nadal) – jak na amerykańskie warunki znakomity. To nic innego, jak pierwowzór pojazdów typu "pick-up". Legenda głosi, że inspiracją do zaprojektowania takiego nadwozia był list żony australijskiego farmera do przedstawicielstwa Forda w tym kraju. Zapy-



tała ona o samochód, którym mogłaby pojechać w niedzielę do kościoła, a jej mąż mógłby zawieźć w poniedziałek świnie na targ... Ranchero powstał na bazie zwykłego Forda kombi, ale okazał się bardzo przydatny dla – uwielbiających praktyczność - tysięcy Amerykanów zajmujących się rolnictwem. Nic więc dziwnego, że kapitalistyczna konkurencja nie oddała pola Fordowi, ale postanowiła odkroić dla siebie kawałek tego "tortu".

18 października 1958 roku – dwa lata po debiucie Ranchero, który ostatecznie osiągnął sprzedaż 0,5 mln egzemplarzy - Chevrolet wprowadził do sprzedaży El Camino. W pierwszym roku sprzedaży El Camino stało się bardziej popularne od Ranchero, ale potem było nieco gorzej. Błędem Chevroleta było zapewne to, że swój model zbudowano na bazie bardzo popularnego modelu Impala, ale nie wzmocniono zawieszenia. W rezultacie, mimo ogromnych rozmiarów (536 cm długości) i potężnego silnika (V8 o pojemności 4,6 l i więcej) miał on ładowność zaledwie 300 kg. Produkcję El Camino wstrzymano po dwóch latach, ale powrócono do niej w 1964 roku oferując zupełnie nową konstrukcję, opartą tym razem na bazie modelu Chevelle. Ostatecznie El Camino doczekał się pięciu generacji, a produkcję kontynuowano do 1987 roku.

El Camino przeszedł jednak do legendy motoryzacji, a przynajmniej tej amerykańskiej. Stał się inspiracją do powstania tzw. muscle cars, a oryginalne modele zalicza się tam do kultowych. Kilka lat temu Pontiac planował nawet wprowadzenie do sprzedaży modelu o tej nazwie, ale kryzys ekonomiczny pokrzyżował te zamierzenia.



80 lat Skody Popular

Ta historia zaczęła się w styczniu 1936 roku, kiedy to nikomu nieznanemu team Zdeněk Pohl / Jaroslav Hausman, jadący zmodyfikowaną na potrzeby rajdu Skodą Popular Roadster, wywalczył w Rajdzie Monte Carlo sensacyjne drugie miejsce w klasie do 1500 ccm. Producent postanowił wykorzystać ten sukces przygotowując do sprzedaży limitowaną serię tego auta pod nazwą Skoda Popular Sport Monte Carlo. Premiera tego samochodu odbyła się 1 października 1936 roku podczas 20. Międzynarodowych Targach Samochodowych w Paryżu.

Podobnie jak w wersji na rajd Monte Carlo, "cywilna" wersja posiadała mocniejszy, pochodzący z modelu Rapid czterocylindrowy silnik o pojemności 1,4 litra oraz mocy 31 KM. Trzybiegowa skrzynia biegów została przeniesiona na tylną oś tworząc układ typu transaxle, a zastosowane rozwiązania pozwoliły osiągnąć prędkość maksymalną 110 km/godz. Może inaczej... Różnice między modelem Monte Carlo, a standardowym Popularem były takie, że ten pierwszy oferowano w 1936 roku za 28500 koron, drugi za 18700 koron.

Do aneksji Czech przez III Rzeszę wyprodukowano 70 egzemplarzy Popular Sport Monte Carlo, w tym 24 roadstery w lżejszej wersji z prostszym wyposażeniem, 17 roadsterów w bogatszej specyfikacji z szybami zsuwanymi na korbkę, 23 coupé, dwa kabriolety i dwa podwozia do indywidualnej zabudowy. Modele były oferowane z szeroką paletą wersji napędowych oraz dwoma wariantami zawieszenia.

Z całej serii na szczególną uwagę zasługują dwa roadstery. Były to wyjątkowo luksusowe egzemplarze, które rząd

Salon de l'Automobile

PARIS 1936



Czechosłowacji wysłał w 1938 roku do władcy Jugosławii – czternastoletniego wówczas Króla Petara II Karađorđevića. Najbardziej wymagający z Klientów mogli wybrać wersję z dwuosobowym nadwoziem typu coupé, które kosztowało 35 000 koron czeskich. Eleganckie nadwozie mierzyło 4,2 metra długości, 1,5 metra szerokości i 1,37 metra wysokości. Cały samochód ważył 960 kg.

Do dzisiaj przetrwało około tuzina egzemplarzy z tej wyjątkowej serii Popular i są one jednymi z najbardziej poszukiwanych klasycznych modeli Skody. W 1968 roku nowopowstałe Muzeum Skody zakupiło czarne coupé z roku 1937 i odrestaurowało je na przełomie wieków.

Dziś egzemplarz ten jest jednym z najcenniejszych okazów motoryzacyjnej historii Młodej Boleslavi i jest często prezentowany na wielu wydarzeniach. Obecnie w warsztatach Muzeum jest odrestaurowywany kolejny egzemplarz z tej limitowanej edycji. ■



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 Dzedzic, 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