

iauto ^{polska}

Numer 84, 19 lipca 2017



M

iałem nadzieję, że ciekawe czasy z chińskiego przekleństwa mam już za sobą. Minęły niemal trzydzieści lat temu, i dobrze, bo wszyscy mieliśmy już tych "ciekawych czasów" po kokardę. Spodziewałem się, że aby było ciekawie, to w zupełności wystarczy mi fascynacja samochodami, rajdami, pomysłowością konstruktorów i urodą przekładni hydrokinetycznych.



Niestety. Od niemal dwóch lat czasy robią się coraz "ciekawsze", coraz to więcej, i więcej nieciekawych zdarzeń. A to w wojsku polskim, w oświacie, awantury o kulturę, o muzea, służbę zdrowia... Wszystko to doprawione zgoła nieparlamentarnymi obelgami i oskarżeniami wobec wszystkich, którzy wyrażają zdanie odmienne, niż większość parlamentarna.

Nie ulega kwestii, że wiele dziedzin naszego życia powinno być poprawionych, że błędów i zaniechań w minionym ćwierćwieczu było mnóstwo. Kulawo, bo kulawo, ale jakoś jednak radziły sobie z patologiami życia społecznego i służby specjalne, i policja, i wymiar sprawiedliwości. Politycy zajmowali się polityką, my przyglądaliśmy się tym zajęciom z rosnącym niesmakiem. Pomimo wszystko kraj się rozwijał. Jedni się dorabiali, inni nie, niestety rosła też grupa ludzi uważających, iż podły los ich skrzywdził. I mieli rację. Sami nie umieli sobie poradzić, bywało, że oszukani przez cwaniaków nie mogli się doprosić sprawiedliwości. I uwierzyli, że kraj jest w ruinie, że trzeba radykalnymi działaniami uzdrowić, naprawić zreformować. Uwierzyli, że wszyscy, którym się wiedzie lepiej to złodzieje i oszuści, a PIS zrobi z tym porządek.

No i mamy ten porządek. Jego kulminacją jest zniszczenie podstaw istnienia państwa, w którym wszyscy wobec prawa są równi. W latach 30. ub. w. podobnie, jeden wódz i jedna partia miała zawsze rację i prawo po swojej stronie. Skończyło się bezprzykładnym okrucieństwem, 50 milionów ludzi straciło życie, pół kontynentu zostało zdemolowane i dopiero w Norymberdze okazało się, że to była zbrodnicza partia.

Zaiste, znów przyszło żyć w ciekawych czasach.

Szerokiej drogi



Wrażenia z jazdy

Zamiast SUV-a - str. 4



Kalejdoskop

Obrazki z USA (3)- str. 10

Sport

Lato na torze - str. 16

37. Rajd Safari Polskie - str. 23



Eksploatacja

Mycie bez wody - str. 28

Żelazny deszcz - str. 30

Babskie gadanie

Spotkanie po latach... - str. 33



Z gracją i wdziękiem



Alfa Romeo GIULIA

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Co prawda Stelvia jest bardziej eksponowana, jednak to właśnie Giulia ma w sobie najbardziej charakterystyczne cechy Alfey Romeo. Połączenie legendarnego włoskiego wzornictwa, najnowocześniejszych technologii i sportowego ducha.

Cechy charakterystyczne samochodów spod znaku Alfey Romeo to „cuore sportivo”, witalność, dźwięk silnika, elegancja kształtów i włoski design. Alfa z wdziękiem prezentowała się na torach wyścigowych, w książkach i filmach, przez dziesiątki lat

stała się przedmiotem pożądania, symbolem, wzorcem samochodowej urody i włoską dumą. Zgodnie z tradycją marki nowa Giulia również oferuje wyjątkowe rozwiązania techniczne. Wśród wyszukanych elementów wyposażenia, na szczególną uwagę zasługuje Integrated Brake



System (IBS), znacznie skracający drogę hamowania – z prędkości 100 km/h Giulia zatrzyma się na 38,5 m, a wersja Quadrifoglio na 32 m

dla – oraz aktywne zawieszenia, zapewniające znakomite własności trakcyjne przy nieprzeciętnym komforcie podróżowania. →→





Twórcy Giulii dla obniżenia masy i optymalnego jej rozłożenia zastosowali m. in. wał napędowy z włókna węglowego, wykonane z aluminium pokrywa silnika, drzwi, jednostki napędowe, zawieszenia i zaciski hamulców.

Wersja Quadrifoglio wyposażona jest technologię Torque Vectoring, która idealnie reguluje rozkład momentu obrotowego na koła osi tylnej. Z kolei system Alfa Active Aero Splitter, aktywnie zarządza dociskiem aerodynamicznym, co stabilizuje auto w szybko pokonywanych zakrętach.

Gama nowej Giulii oferuje trzy wersje wypo-

sażenia (Giulia, Super i Quadrifoglio) oraz pięć nowych jednostek napędowych. Zwraca uwagę wysokoprężny silnik 2,2 o mocy 150 KM lub 180 KM. Jest pierwszym silnikiem Diesla w historii Alfę Romeo, który wykonano w całości z aluminium. Czterocylindrowy silnik ma układ wtryskowy MultiJet II z Injection Rate Shaping (IRS) o ciśnieniu roboczym 2000 bar. Turbosprężarka ze zmienną geometrią sterowana jest elektrycznie i minimalizuje czas reakcji, zapewniając jednocześnie korzyści pod względem wydajności. Przeciwbieżny wałek wyrównowazający niweluje drgania do tego stopnia, że czasem trudno



się zorientować, iż pod maską coś się dzieje. Silniki mogą współpracować z sześciobiegową manualną lub ośmiobiegową, automatyczną skrzynią biegów.

Topowa wersja Quadrifoglio, wyposażona jest w inspirowany technologią i umiejętnościami technicznymi Ferrari, benzynowy silnik V6 BiTurbo. Stosunkowo lekka (w całości aluminiowa) jednostka wytwarza moc 510 KM oraz moment obrotowy powyżej 600 Nm, i zapewnia maksymalną prędkość 307 km/h, przyspieszenie od 0 do 100 km/h w 3,9 sekundy i maksymalny

moment 600 Nm. Deklarowana emisja spalin (198 gr/km CO₂ z manualną, sześciostopniową skrzynią biegów) i umiarkowane zużycie paliwa osiągnięto dzięki sterowanemu elektronicznie systemowi dezaktywacji cylindrów.

Wygląd Giulii to włoski styl, smak i wyrafinowanie, które przejawia się w wyczuciu proporcji, elegancji i dbałości o detale. Światła przednie i tylne, wyprodukowane przez Magneti Marelli we współpracy z Alfą Romeo, podkreślają elegancję, linię i charakter samochodu. Wnętrze samochodu, jest czyste i proste, o czym →→

Jak zwykle
co roku, od
20 grudnia w Empikach
lub redakcja@autorok.pl

REALIZACJA PRZYSZŁOŚĆ



NAMNIAŻENIE PRZESZŁOŚĆ

Unikatowe wydanie limitowane
dostępne na
www.autorok.pl



świadczy chociażby efektownie ułożony tunel środkowy, delikatnie wygięta deska rozdzielcza i mała kierownica, na której zmieszczono przyciski sterowania. Wszystko to zostało wykonane z wyjątkową starannością i z użyciem doskonałej jakości materiałów; miłych dla oka i przyjemnych w dotyku. Choć w nowej Giulii wykorzystano najnowocześniejsze rozwiązania technologiczne zwiększające bezpieczeństwo i ułatwiające korzystanie z systemów informacyjno rozrywkowych, zrezygnowano ze zbędnych dodatków.

Giulia, w latach 60. ubiegłego wieku była przedmiotem pożądania. Współczesna Giulia jest jednym z wielu samochodów klasy premium, ze wszystkim, co w takich samochodach należy oferować. Doskonałe osiągi, komfort, nowoczesne technologie nie są niczym lepsze i niczym gorsze od konkurentów. Ale to jest Alfa Romeo, do tego Giulia. Czyli pasja, piękno, emocje i radość prowadzenia. Ceny Giulii zaczynają się od 140 tysięcy złotych, wersja Super z mocniejszym Dieslem kosztuje 164 tysiące, natomiast Quadrifoglio... no, cóż, dużo, dużo więcej. ■



Obrazki z USA (3)

TEKST I ZDJĘCIA: MACIEJ RZOŃCA

Zakończył się nasz tygodniowy wyjazd na Florydę (Port St. Lucie) i powróciliśmy do Chicago (Willowbrook). Tym razem jednak wybraliśmy nieco okrężną i dużo dłuższą drogę powrotną.



O ile na Florydę pojechaliśmy najkrótszą trasą (1300 mil) i wyłącznie autostradami, to powrotna droga była o 900 mil dłuższa, czyli 2200 mil (ok. 3500 km). Wiodła przez stolicę stanu Floryda Tallahassee, wybrzeże Zatoki Meksykańskiej (m. in. Panama City, Pensacola i Mobile) do Nowego Orleanu i potem na północ – wzdłuż

rzeki Mississippi – do St. Louis i na wschód do Chicago. W miarę możliwości (i czasu) unikałmy tym razem autostrad, by poznać kolejne stany (Floryda, Alabama, Luizjana, Mississippi, Arkansas, Tennessee, Missouri i Illinois) „od podszewki”. Zajęło nam to sześć dni, co i tak dało średni dystans ponad 500 kilometrów dziennie...



Obrazek, którego nie będzie na zdjęciu, to zaskakujący widok (w północnej Florydzie) kilkusobowej grupki więźniów w pasiastych strojach sprzątających pobocze drogi. Byli oni pilnowani przez uzbrojonego strażnika siedzącego w samochodzie. W każdym razie przez myśl mi nie przeszło, by zwolnić i próbować zrobić fotkę... W tym rejonie było też sporo firm (np. warsztaty samochodowe), które ogrodzone były wysoką siatką zakończoną drutem kolczastym. Jak się okazało, zatrudniają one więźniów z okolicznego dużego zakładu karnego...

Napisałem poprzednio, że większość autostrad ma trzy pasy... Niekoniecznie, bo Interstate 55 z Nowego Orleanu na północ ma tradycyjnie na europejskie standardy dwa pasy. Inna sprawa, że jest ona dosyć pusta i w zupełności wystarcza. Również w tych stanach, które wymieniałem wyżej obowiązuje limit prędkości 70 mil/godz i kierowcy zgodnie przekraczają go o 5-7 mil bez interwencji policji.

Ale inaczej było np. na drodze stanowej w Arkansas, która wieloma milami (naprawdę) ciągnęła się wzdłuż pól bawełny (ew. ryżu lub kukurydzy). Bez żadnych miejscowości, ze skrzyżowaniem co 3-4 kilometry i ograniczeniem prędkości do 55 mil. W pewnym momencie wyprzedził nas samochód jadący ok. 62-65 mil/godz. Kierowca

miał pecha, bo z naprzeciwka, na tym zupełnym pustkowiu i odludziu jechał (a może stał) radiowóz. W każdym razie kilkaset metrów przed nami zapaliły się w nim wszelkie możliwe światła, radiowóz wykonał zwrot o 180 stopni i po kilku sekundach dogonił pechowca. Gdy dojeżdżaliśmy do nich policjant szedł już do zatrzymanego z lewą ręką na kaburze pistoletu...

Duże wrażenie robi Nowy Orlean – miasto do którego można dostać się jadąc od wschodu wielokilometrowymi mostami tuż nad wodą. Aż dziw

bierze, że na tym nieprzystępnym terenie wśród bagnisk, w delcie Mississippi, wiele kilometrów od otwartych wód Zatoki Meksykańskiej →→



www.lakiernik.com.pl



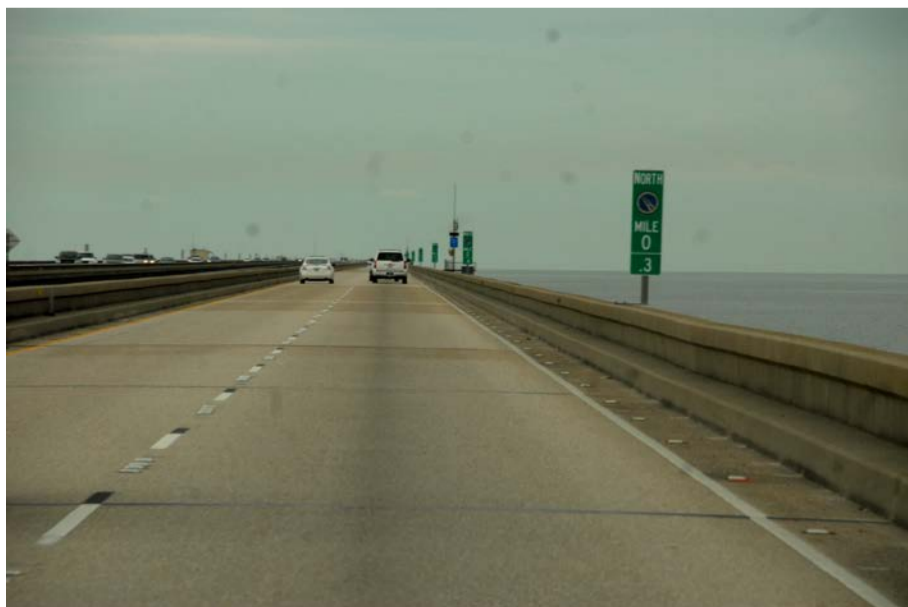
Teraz także na smartfony i tablety



założono to miasto, które należy obecnie do największych w USA. Każdemu, kto odwiedzi to miasto polecam wyjazd z niego drogą na północ przez Lake Pontchartrain (w drugą stronę jest płatna). To nieprawdopodobna trasa licząca 23 mile, czyli nieco ponad 35 kilometrów. To jest

most (!)..., na którego wjeżdżając, nie widzi się drugiego brzegu łądu... Jeśli jest świetna pogoda nie ma problemu, ale przy dużym wietrze czy/i deszczu może taki półgodzinny przejazd być całkiem „hardcorowym” przeżyciem.

Wyjeżdżając z Chicago płaciłem za benzynę ok. 2,10-2,15 USD za galon. Po drodze tankowaliśmy płacąc nie więcej niż 2,05 – 1,99 USD, a rekordem była stacja z ceną 1,85 USD za galon. Po powrocie okazało się, że cena skoczyła do 2,30, a nawet do 2,60 USD. Nie zmienia to jednak faktu, że cena benzyny i tak jest mniej więcej dwa razy niższa niż w Polsce. A to dla mnie oznaczało, że nie bardzo przejmowałem się ile mój 7-osobowy Dodge Caravan (choć jechałmy we troje) pali, a za 35 dolarów lałem praktycznie „pod korek”.



Zaproszenie do serwisu

[Vademecum kierowcy wiosna-lato 2017](#)

Chociaż wiosenna aura nie rozpieszcza, to przecież czas weekendowych wyjazdów już się rozpoczął, a i wakacyjne wojaże coraz bliżej. Aby bez stresów podróżować i dojechać tam gdzie chcemy, musimy mieć pewność, iż samochód, niezależnie od kaprysów pogody, zapewni komfortowy i bezpieczny dojazd do celu. Czas więc odwiedzić serwis. Posiadacze Mercedesów są w szczególnie uprzywilejowanej sytuacji, bowiem teraz mogą skorzystać z promocyjnego pakietu usług.

W czasie podróży zdarzyć się może mnóstwo niespodziewanych rzeczy; może zabraknąć paliwa, wyładuje się akumulator, uszkodzeniu ulegnie opona czy cokolwiek innego uniemoż-

liwi dalszą jazdę. W takich kłopotach, dzięki systemowi Mercedes-Benz Mobilo, pomoc (w całej Europie) zapewni autoryzowany serwis. Przyjedziemy na pomoc.



Sezon pełny małych i dużych radości

Wiosna-lato 2017

Mercedes-Benz
The best or nothing.





Myśl o lecie. O wszystkim innym myślimy za Ciebie.

Wiosna i lato są stworzone do podróżowania, aktywności na świeżym powietrzu, turystyki i kempingu. W autoryzowanym serwisie Mercedes-Benz znajdziesz wszystko, co rozpieści nie tylko Twój samochód, ale przede wszystkim Ciebie.

Sezonowa wymiana opon

Wiosną i latem też chcesz jeździć komfortowo oraz bezpiecznie. W naszym serwisie znajdziesz bogatą ofertę opon klasy premium z homologacją Mercedes Original.

Olśnij wnętrzem

Oferujemy szeroki wybór ekologicznych środków do czyszczenia i nabłyszczania. Nic nie zostawiamy przypadkowi, dlatego w swoim samochodzie zawsze będziesz się czuć świeżo.

Widzieć i być widzianym

Ze względów bezpieczeństwa, przednią szybę zawsze trzeba utrzymywać w czystości. Letni płyn do spryskiwaczy, płyn do usuwania owadów i specjalne produkty do pielęgnacji szyb są naszym standardem. Poradzimy sobie nawet z asfaltem na lakierze Twojego samochodu, warstwa brudu na felgach i impregnacją dachu Twojego kabrioletu.

Myślimy o wszystkich

Wszystkie nasze akcesoria nawiązują do wieletoletniej tradycji Mercedes-Benz i spełniają najwyższe standardy jakości i bezpieczeństwa. Wybieraj z oryginalnych produktów, które uprzyjemnią letnie podróżowanie nie tylko Tobie, ale i Twoim bliskim.

Zawsze i wszędzie w kontakcie

Mercedes me connect połączy Cię z samochodem i samochód ze wszystkim co dla Ciebie ważne. Począwszy od diagnostyki pojazdu oraz inicjowania niezbędnej pomocy w razie awarii lub wypadku, poprzez zdalne kontrolowanie niektórych funkcji pojazdu, a skończywszy na usługach concierge. Jeżeli Twój Mercedes nie jest wyposażony fabrycznie w moduł me Connect możesz wyposażyć go w Mercedes me Adapter. Urządzenie to połączy samochód z Twoim smartfonem i pozwoli Ci korzystać z wielu przydatnych funkcji.



Bez troski z Mercedes-Benz Mobilo

Kiedy podczas podróży przebijesz oponę, wyładuje się akumulator, zabraknie paliwa lub wydarzy się cokolwiek innego - przyjedziemy na pomoc. Gwarantujemy Ci mobilność w całej Europie, dzięki systemowi Mercedes-Benz Mobilo.

Zeskanuj kod i dowiedz się więcej.



Lato na torze

TEKST I ZDJĘCIA: GRZEGORZ CHYŁA

Setka kierowców wyścigowych rywalizowała na torze Poznań w kolejnej odsłonie wyścigowych Mistrzostw Polski.



Bezsprzecznie najważniejszy akcent weekendu to puchar 318 IS CUP. To najliczniej obsadzona klasa – aż 25 bardzo zbliżonych osiągnięci BMW, tu walka jest najbardziej zacięta. W pierwszym wyścigu po starcie zwy-

cięzca kwalifikacji Karol Wyka pewnie objął prowadzenie i spokojnie utrzymał je do mety. Za jego plecami usiłował utrzymać się Wojciech Smorawiński junior ale na pierwszym okrążeniu odwiedził pobocze i stracił

kilka pozycji. Mozolnie odrobił straty, stoczył zaciętą walkę z dotychczasowym liderem mistrzostw, Pawłem Malczakiem oraz Mikołajem Józwiakiem. Ostatecznie Smorawiński był trzeci przed Malczakiem



i Józwiakiem, a wygrał Wyka przed Mateuszem Tokarskim.

Do drugiego wyścigu pierwsza dziesiątka startuje w odwróconej kolejności, co ma w zamyśle generować dodatkowe emocje. W tym przypadku było ich chyba aż za wiele. Wyka już na pierwszym zakręcie otrzymał potężne uderzenie z tyłu od Józwiaka i spadł na ostatnią pozycję. Józwiak na tym wyszedł jeszcze gorzej bo mocno uszkodził przód samochodu i musiał się wycofać. W zamieszaniu po raz kolejny na pobocze wypadł Smorawiński, stracił kilka pozycji, uszkodził miskę olejową i ostatecznie też musiał się wycofać. Na torze pojawił się samochód bezpieczeństwa, co trochę ostudziło emocje. Prowadził Przemysław Wójcicki, który aż do mety odpierał ataki Adriana Wielowiejskiego, trzeci jechał Mateusz Tokarski ale na ostatnim okrążeniu zawiódł go samochód i na najniższym stopniu podium stanął Bartosz Palusko. Wyka jechał samochodem z mocno wgniecionym bagażnikiem ale udało mu →→



się z ostatniego miejsca przebić na szóste. Gra warta świeczki, bo zdobyte punkty, przy pechu głównych rywali, awansowały go na prowadzenie w klasyfikacji sezonu.

Maluchy, czyli klasa 8, wreszcie doczekały się osobnego

wyścigu, w dywizji 1 (mniej przerobione) startuje ich 12 i jest to druga pod względem liczebności siła w polskich wyścigach. Mniej w tym roku się szczęści obrońcy tytułu Michałowi Ghany. Sobotni wyścig jeszcze wygrał, ale w niedzielę uszkodził oponę i musiał zjechać

do boksów, tracąc okrążenie. Dzięki temu drugie zwycięstwo w sezonie odniósł Mirosław Jandula wyprzedzając Michała Szlachtę. Cała trójka liczy się jeszcze w walce o tytuł. W dywizji drugiej (samochody bardzo przerobione) dwa kolejne zwycięstwa odniósł Bartosz Idźkow-





ski, już tylko 1.242 sekundy dzieli go od pokonania granicy dwóch minut czasu okrążenia.

Dziewiętnastu zawodników startowało w połączonym biegu klas DN-2, 3, 5, 6 i 7. Siedmiu z nich to klasa 2, szóstka to klasa DN-5, czyli grupa BMW która

zdecydowała się nie startować w Pucharze 318 IS. W obu tych klasach stawka jest wyrównana, a walka zacięta. W DN-2 w pierwszym wyścigu zwyciężył Wojciech Klimecki, w drugim po wizycie na poboczu musiał uznać wyższość Macieja Szkudlarka. W DN-5 triumfo-

wali odpowiednio Przemysław Wójcicki i Robert Boruszak. W DN-3 dwa razy Aleksander Robak pokonał Krzesimira Kwasiborskiego, w DN-6 zaciekle rywalizują Bartłomiej Madziara i Łukasz Rawecki. Rawecki prowadził w pierwszym wyścigu ale naciskany →→





przez Madziarę popełnił błąd i wyjechał na pobocze, w drugim obaj tasowali się przez cały wyścig, aż w końcu doszło do kontaktu, Madziara wyleciał na pobocze i Raweckiemu udało się go wyprzedzić. Na mecie okazało się jednak, że za ten manewr otrzymał karę czasową i weekend skończył się dwoma zwycięstwami Madziary.

W DN-1N dwa razy wygrał Marcin Fedder, podobnie w DN2-Picanto Krzysztof Bielecki oraz w DN-9 Krzysztof Mencil.





W wyścigu klas najszybszych – D4 powyżej 3500 dwa razy Jędrzej Szczęśniak wygrał z Radosławem Kordeckim (oba Porsche), w D4 do 3500 zwycięstwami podzielili się Aleksander Wojciechowski i Jakub Glasse. Tutaj przeciwko koalicji BMW wystąpił rodzynek – Seat Leon Gosi Rdest, która znalazła wolny weekend między startami zagranicznymi. Jej Seat był jednak wolniejszy i tylko przygody rywali (zawlecza skrzyni biegów u Glassego i przebita opona u Dawida Bokieja) pozwoliły

jej dwa razy stanąć na podium. Lepiej Gosi poszło w wyścigu godzinny. Zwyciężyła w klasie do 3500, za głównych rywali miała dwa ex-pucharowe VW Golfy Kamila Kowalskiego z Dariuszem Gałęzkiem i jadącego solo Krzysztofa Zagórskiego.

W najszybszej klasie wyścig godzinny wygrali Mariusz Urbański z Mariuszem Miękosiem w Lamborghini, w klasie do 1600 triumfowali Maciej Garstecki z Piotrem Kownerem na Fiacie Panda, klasę do 2000

wygrali Dawid Bokiej z Aleksandrem Robakiem w BMW, wreszcie w IS Cup wygrał Robert Hudziak.

W dwóch biegach pokazowych Formuły Historycznej dwa razy linię mety jako pierwszy przejechał Lech Wojciechowski na polskim samochodzie – Promocie z 1983 roku. Tu nowością był czarny Lotus-Vauxhall Karola Ślisińskiego.

Kolejna runda wyścigowych MP 9-10 września na torze w Brnie, finał dwa tygodnie później w Poznaniu. ■





Mercedes-AMG GT S – zużycie paliwa (średnio) – 9,5 l/100 km, emisja CO₂ (średnio) – 222 g/km.

50 YEARS AMG

Legenda, która budzi respekt.

AMG
DRIVING PERFORMANCE



Mercedes-Benz Autotrade Sp. z o.o., ul. Mrówcza 218, 04-697 Warszawa
tel.: +48 22 660 33 00, www.autotrade.mercedes-benz.pl

37. Rajd Polskie Safari

OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: GRZEGORZ KOZERA, RMF4RT

Trwają intensywne przygotowania do 37. Rajdu Polskie Safari 4. rundy Rajdowych Mistrzostw Polski Samochodów Terenowych, 4. rundy Pucharu Polski Samochodów Terenowych oraz 4. rundy Pucharu Polski w Rajdach Baja 2017. Zawody odbędą się w dniach 29-30 lipca br., a ich bazą będzie Przasnysz.



Zainteresowanie imprezą jest duże – dotychczas akredytowało się już kilkudziesięciu dziennikarzy ze wszystkich stron Polski. Spodziewany jest także przyjazd wielu kibiców, którzy podążają po kraju, aby dopingować swoich ulubieńców.

Rajd rozpocznie się uroczystą ceremonią Startu Honorowego w sobotę, 29 lipca o godzinie 18.00 na Rynku w Przasnyszu. Tam zaprezentują się startujący w rajdzie zawodnicy i ich maszyny: motocykle, quady i samochody. Będzie możliwość spotkania i porozmawia- ➔➔



nia z kierowcami i pilotami, zdobycia autografów, obejrzenia pojazdów z bliska.

- Przygotowania do rajdu Polskie Safari są w toku i odbywają się zgodnie z planem. Mamy zatwierdzone regulaminy, mamy odebrane trasy przez członka Głównej Komisji Sportu Motocyklowego oraz obserwatora PZM ds. samochodów tereno-

wych, złożyliśmy wszystkie wymagane dokumenty dotyczące rajdu. Pierwszy termin zgłoszeń minął 11 lipca, drugi mija w piątek, 14 lipca. Lista zgłoszeń zostanie opublikowana zgodnie z harmonogramem. Trasa rajdu jest zupełnie inna niż w większości pozostałych rund RMPST. Nie wiedzie bowiem po poligonach wojskowych, ale w terenie. Dla wielu zawodników będzie to pewna →→



BRAYT®



Warszawa: Marek Muchowski +48 692 427 491; m.muchowski@troton.com.pl
Poznań: Grzegorz Szewczuk +48 602 712 435; g.szewczuk@troton.com.pl
Gliwice: Tomasz Meżyk +48 664 434 885; t.mezyk@troton.com.pl
Gdańsk: Tomasz Grzendzicki +48 664 434 988; t.grzendzicki@troton.com.pl
Kraków: Grzegorz Bieniek +48 664 435 877; g.bieniek@troton.com.pl
Kraśnik: Krzysztof Smoliński +48 668 811 122; k.smolinski@troton.com.pl



nowość i niespodzianka. Jestem jednak przekonany, że będą oni zadowoleni. Chciałbym podkreślić ogromną przychylność i zaangażowanie miejscowych władz samorządowych. W tym regionie tego rodzaju impreza odbywać się będzie po raz pierwszy, wszystkim zależy, aby się udała i wypadła jak najlepiej. Podejmujemy też oczywiście działania ukierunkowane na bezpieczeństwo, staramy się w różny sposób, przez kościelne Parafie, wytłumaczyć mieszkańcom jak oglądać zawody, aby nie stanowić zagrożenia dla siebie i zawodników. Po raz kolejny zapraszam wszystkich na rajd: emocji bez wątpienia nie zabraknie! – mówi Marek Jaczewski, Dyrektor 37. Rajdu Polskie Safari.

Po trzech rundach RMPST w klasyfikacji generalnej prowadzi Włodzimierz Grajek, który ma na koncie zdobytych 66 punktów. Kolejne miejsca zajmują:

Michał Małuszyński – 64 pkt.,
Paweł Molgo – 61 pkt.,
Zdeněk Porizek – 60 pkt.,
Marcin Łukaszewski – 58 pkt.,
Miroslav Zapletal – 49 pkt.,

Jes Munk – 48 pkt.,
Grzegorz Marciniak – 32 pkt.,
Krzysztof Antończak – 32 pkt.,
Dariusz Jedliński – 30 pkt.

Dwunaste miejsce zajmuje Klaudia Podkaliczka – 18 pkt.

W klasyfikacji generalnej pilotów lideruje Rafał Marton – 125 pkt. przed Piotrem Brakowieckim – 66 pkt. i Julią Małuszyńską – 64 pkt.

Przodownikami w gronie kierowców w poszczególnych klasach są: Włodzimierz Grajek (T1), Grzegorz Szwagrzyk (T2), Aleksander Szandrowski (TH) oraz Jacek Kozakiewicz (Open). W klasyfikacji sponsorskiej przewodzi BEWA/M-For Sport.

W Pucharze Polski lideruje Łukasz Bzdyl (111 pkt.) przed Jakiem Soboniem i Waldemarem Niezabitowskim (110 pkt. oraz) oraz duetem Tomasz i Filip Gołka (107 pkt.).

Różnice w czołówce są minimalne, stąd rywalizacja na drogach regionu przasnyskiego zapowiada się bardzo atrakcyjnie! ■

Mycie bez wody

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

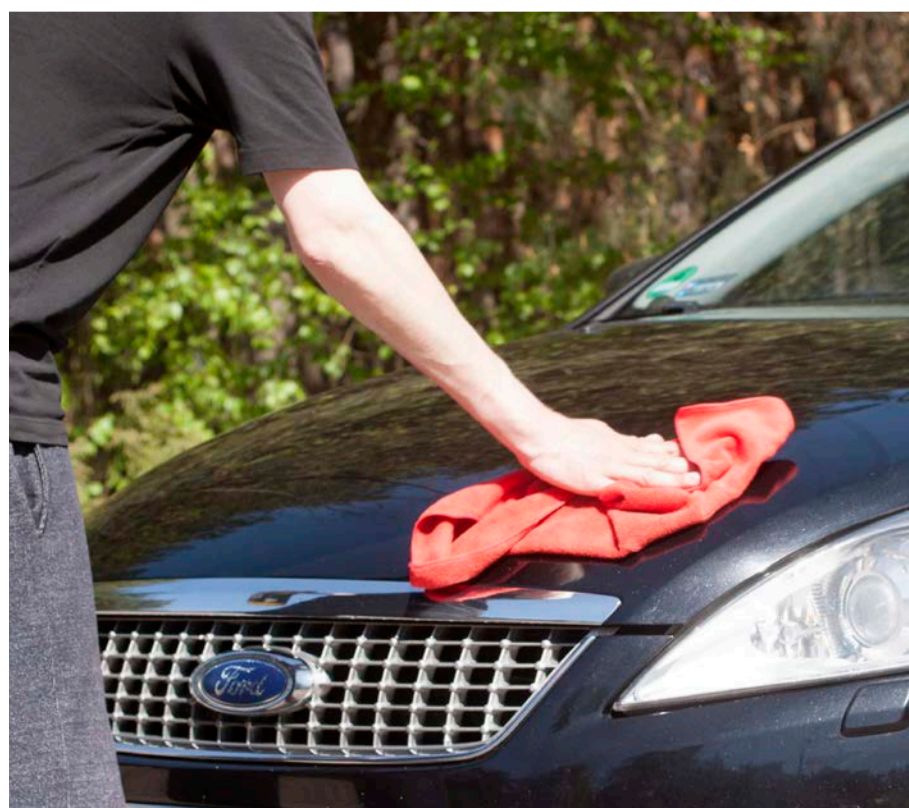
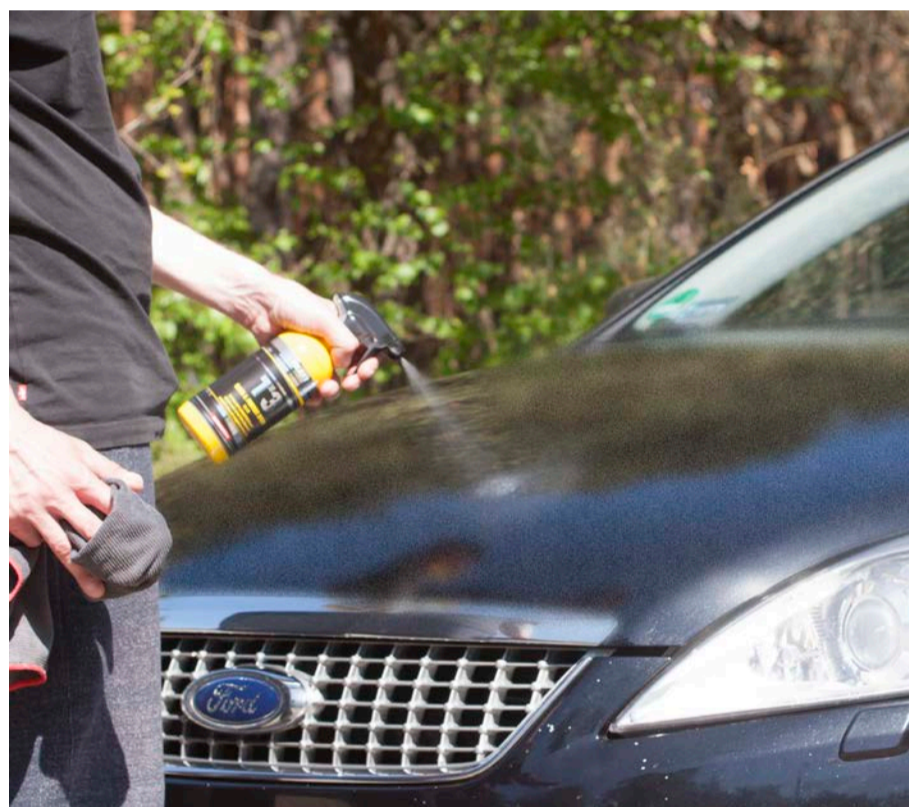
Od pewnego czasu w iAuto znajdują się reklamy produktów firmy Brayt. Postanowiliśmy przetestować preparat do mycia samochodu bez użycia wody. Efekty są zaskakujące.

Samochodu nie wolno myć ani na ulicy, ani na terenie własnej posesji, ani w ogóle nigdzie – poza obiektami do mycia przygotowanymi. Można skorzystać z myjni samoobsługowej, automatycznej lub ręcznej. Ponieważ w automatach stosowane są agresywne środki chemiczne, które muszą skutecznie rozpuszczać zanieczyszczenia, należy z nich korzystać z głową. Częste i intensywne używanie agresywnej chemii nie wpływa korzystnie na lakier samochodu. Również i mechaniczne szczoty nie są piśszczotą dla karoserii. Samochodu samodzielnie wodą i szamponem myć nie można, ale można to zrobić za pomocą stworzonego i produkowanego w Polsce preparatu Brayt T3.

Do mycia samochodu nie będzie potrzebna ani jedna kropla wody, a po wszystkim lakier auta nie tylko będzie lśnił, ale też pokryty będzie antystatyczną warstewką ochronną.

Do testów wybraliśmy samochód dziesięcioletni, w miarę mocno zabrudzony po kilku dłuższych trasach poza miastem i kilku tygodniach eksploatacji w mieście. Potrzebne są dwie szmatki, preparat T3 firmy Brayt, pół godziny i samochód, który chcemy, aby był czysty.

Czyszczenie samochodu nie wymaga jakiejś tajemnej wiedzy ani szczególnych umiejętności, chociaż trzeba przestrzegać kilku prostych zasad. Szmatki z mikrofibry musimy mieć dwie, najlepiej w dwóch kolorach, bo ważne jest, aby jedna



była odpowiednikiem „myjki”, druga „suszki” i w czasie mycia-czyszczenia samochodu ściereczek nie zamienić. Po spryskaniu preparatem T3 czyszczonego fragmentu karoserii zbieramy zanieczyszczenia szmatką z mikrofibry, tą która ma pełnić funkcję „myjki”. Nie należy tego robić w palącym słońcu – rozgrzana blacha powoduje błyskawiczne odparowanie preparatu i trzeba go użyć znacznie więcej. Po zebraniu zanieczyszczeń – drobin piasku nie porysują lakieru, gdyż substancje zawarte w Brayt T3 tworzą śliską powłokę na drobinach pyłu. Należy tylko niezbyt mocno naciskając, delikatnie zbierać zanieczyszczenia. W razie potrzeby ponownie spryskujemy powierzchnię i „myjką” usuwamy brud. Na koniec dokładnie polerujemy wyczyszczony fragment przy pomocy czystej szmatki - „suszki”. Ważne jest, aby pozostała warstwa preparatu równomiernie rozprowadzić na powierzchni lakieru, nie tylko dla uzyskania właściwego połysku; stanowi ona bowiem także zabezpieczenie lakieru.

Trwalsze zabezpieczenie karoserii samochodu zapewnia inny preparat firmy Brayt, ale więcej o jego właściwościach będziemy mogli powiedzieć po jego przetestowaniu. Producent zapewnia, iż jest skuteczny i co najmniej konkurencyjny wobec najlepszych oferowanych na rynku. Podobne deklaracje dotyczące testowanego T3 w pełni się potwierdziły.

Mycie samochodu, a raczej czyszczenie bez wody, szamponu, gąbki, szczotki i wiader wody, przyniosło efekty powyżej oczekiwań. Cała praca zajęła około pół godziny i nie była zbyt męcząca. Usuwanie zanieczyszczeń nie nastęczało trudności, jedynie ptasie ślady trzeba wymagały trzykrotnego spryskiwania i wycierania. Po końcowym przetarciu samochód był nie do poznania, lakier lśnił i nabrał głębi.

Następnego dnia okazało się, że właściwości antystatyczne powodują po ponownym zabrudzeniu i spłukaniu wodą, lakier samochodu odzyskuje blask. Dzień po zabiegach pielęgnacyjnych cały samochód był pokryty żółtym pyłem - w tym roku

wyjątkowo obficie pyłą sosny. Wystarczyło spłukać auto wodą, aby ponownie było czyste. W czasie spłukiwania można zauważyć znaczne zmniejszenie napięcia powierzchniowego, dzięki czemu niewielkie krople wody spływają bez śladu.

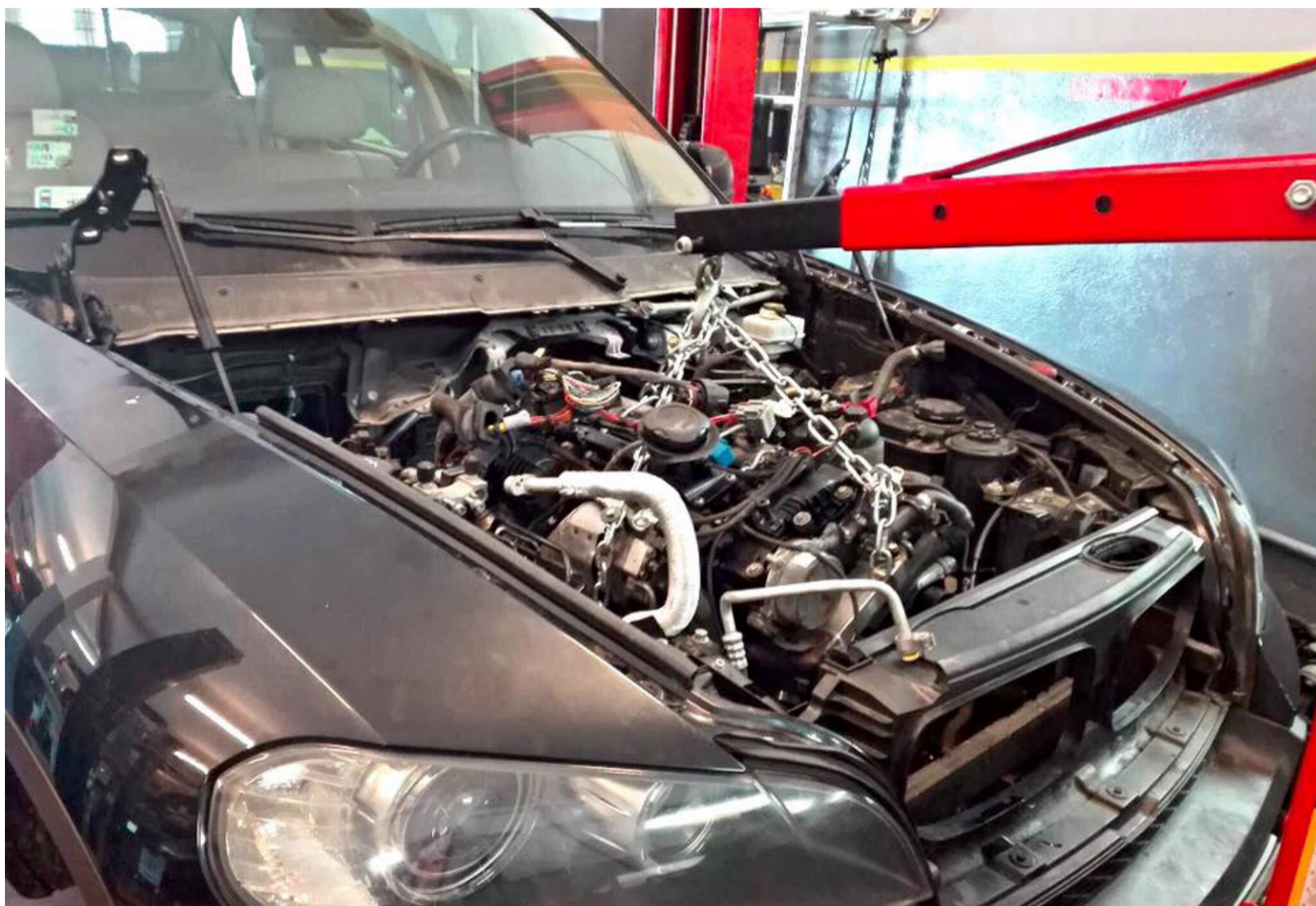
Półlitrowy pojemnik w cenie ok. 40 zł wystarczył na doprowadzenie do ładu dwóch samochodów kombi, oba po powrocie z dłuższych tras, mocno zakurzone. Szmatki można użyć wielokrotnie, wystarczy je uprać w temperaturze do 40°C. Można pracować z szarym mydłem, nam wystarczyło dokładne płukanie. Trzeba pamiętać, aby nie używać środków zmięszających czy zapachowych. Producent dołącza dedykowane ściereczki z mikrofibry, ale można użyć dowolnych kupionych w działach gospodarstwa domowego – muszą być z mikrofibry. ■



Żelazny deszcz

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: GRZEGORZ CARZASTY

Huknęło, łupnęło i auto przestało jechać. Na asfalt posypały się kawałki silnika, przypominające żelazny deszcz. Najgorsze jest to, że nie bardzo wiadomo jak zapobiegać takiemu nieszczęściu.



Pewne niedostatki, wręcz wady silników Diesla montowanych w BMW były wielkim zaskoczeniem. Sześciocylindrową jednostkę o mocy niepełna 190 KM montowano w samochodach od 1998 roku. Przez cztery lata zdobywała tytuł silnika roku. Z czasem silnik modyfikowano, dzięki czemu znacznie wzrosły jego osiągi. Wzrosły też

obciążenia poszczególnych elementów. W efekcie znacznie wzrosła awaryjność. Szybko zużywają się wtryskiwacze, co prowadzi do zatykania filtra DPF (diesel particulate filter). Często daje się go uratować (czyszczenie), bywa jednak, że kończy się wymianą. Nowy kosztuje 7 tysięcy. Uszkodzenie wtryskiwaczy może też doprowadzić do



nadmiernego wzrostu temperatury w komorze spalania i nadtopienia tłoka.

Słabym punktem jest też łańcuch rozrządu. Nadmiernie rozciągnięty może powodować "przeskok o jeden ząbek" co z kolei powoduje zderzenie zaworów z tłokiem, czyli poważne uszkodzenie silnika. W ekstremalnym przypadku może zdarzyć się złamanie korbowodu i przebicie bloku silnika. Jedynym wyjściem jest wówczas kupno tzw. słupka (używany za około 2 - 3 tysiące) i przełożenie wszystkich sprawnych elementów. Całość naprawy powinna zmieścić się w kwocie 10 tysięcy złotych. Oczywiście można kupić nowy silnik u producenta. Właśnie trwa promocja, zamiast 42 tysięcy wystarczy mieć 32 tysiące.

W zaprzyjaźnionym z redakcją warsztacie Power Factory ratowali silnik w BMW X5. Szef warsztatu wyjaśnia: – Zakres zniszczeń był na tyle duży, że wspólnie z klientem podjęliśmy

decyzje o zakupie nowej jednostki. Naprawa starego silnika nie miała żadnego uzasadnienia ekonomicznego. Wydawać by się mogło, że w aucie tej klasy i to w relatywnie nowym, tego typu awaria nie powinna mieć miejsca. Niestety, z doświadczenia wiemy, że nie jest ona niespotykana. BMW z silnikiem diesla, zarówno te 3.0 jak i 3.5 litra są obarczone paroma wadami, które prowadzą do mniej lub bardziej spektakularnych usterek. W tym przypadku urwany korbowód spowodował bardzo widowiskowe uszkodzenia, włącznie z dziurą w bloku silnika.





POWER FACTORY.

SERWIS SAMOCHODOWY

- przeglądy, naprawy
- diagnostyka komputerowa
- klimatyzacja, wulkanizacja

MOTORSPORT

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

ul. Jagielska 42E Warszawa

tel 885 90 70 70

powerfactory.waw.pl

facebook.com/POWERFACTORY/

Spotkanie po latach...

TEKST: MARZENA PIÓRO
ILUSTRACJA: WIKTORIA PISARSKA

Zadzwoniła do mnie Kaśka. Rany, nie widziałam jej chyba ze sto lat! Zapowiedziała się z wizytą, dawno się nie widziałyśmy, a u niej zaszły duże zmiany w życiu. Obiecałam pojechać po nią na dworzec PKP. Naj-

pierw z godzinę szukałam miejsca, aby zaparkować. Wiadomo, centrum miasta. W końcu widzę jej długie czarne włosy, nic się nie zmieniła. No, prawie nic. Brzuch ma tak wielki, że chyba nie wcisnę jej do mojego ukochanego autka.

No dobrze, żartowałam. Zmieściła się! Do tego poinformowała mnie, że będą bliźniaki. No bosko! I że będzie mój (kolejny) chrześniak. Zatem jako uczynna osóbka, wyskoczyłam, aby zapiąć jej pasy. Kaśka to też energiczna osóbka i z całą stanowczością mówi: „Nie zapinaj mi pasów, nie lubię i jest mi niewygodnie”. Hmm, no ale ja się z tym nie zgadzam. Tłumaczę, że ustawię jej wygodnie fotel, że dołożę poduszczkę, którą zawsze mam przy sobie. Ona z uporem maniaka, że nie, bo blisko. O matko, uparta była zawsze. I co mam teraz zrobić, bo moja pogadanka o bezpieczeństwie nic nie da. Wiem to na pewno. I wtedy idealna myśl: „Kasia, chcesz prowadzić?” Uśmiech na jej ustach i szelmowskie spojrzenie od razu się pojawił. Wiedziałam. Nic się nie zmieniła. Zawsze kręciły

ją małe, sportowe autka. Zatem ustawiłam fotel kierowcy, dopasowałam wysokość kierownicy i wyregulowałam dla niej pasy. Trudno, niech będzie, ja też zapinam pasy i jedziemy. Nawiewy,

klimatyzację, temperaturę, lusterka ustawiła już sama. Ech, no cóż. Najważniejsze bezpieczeństwo, bo jutro będę ustawiła znowu moje kochane auto pod siebie. No chyba, że osobisty kierowca postanowi porwać moje auto i wtedy, to

na pewno już go nie poznam. Ale to już zupełnie inna historia. Oby tylko chociaż kolor pozostał bez zmian...

PS.

Zalecenia od Marzeny:

Kochane, pamiętajmy. Pasy w ciąży są bezpieczne, bo są najlepszym gwarantem zarówno dla matki jak i dla dziecka. I nie ulegajcie przyjaciółce, że blisko. Pamiętajcie o wodzie do picia, wygodnej pozycji podczas prowadzenia, odpowiednim ustawieniu nawiewów i klimatyzacji. A w prezencie zakupcie przyszłej mamie specjalne adaptory na pasy. Bo dzięki nim wszyscy będą spokojniejsi i bezpieczniejsi. Szerokiej drogi!



WYDAWCA

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

REDAKTOR NACZELNY

Mirosław Rutkowski

DTP

Motopress Sp. z o.o.

ZESPÓŁ I WSPÓŁPRACOWNICY

Rajmund G. Biniszewski, Marcin Buczkowski, Tomasz Ciecierzyński, Grzegorz Chmielewski, Andrzej Dąbrowski, Jerzy Dyszy, Andrzej Glajzer, Joanna Kalinowska, Mariusz Leśniewski, Anna Lubertowicz-Sztorc, Klaudiusz Madeja, Andrzej Penkalla, Kacper Rutkowski, Maciej Rzońca.

DZIAŁ REKLAMY I PATRONATÓW

Anna Pisarska, 502 627 674, anna.pisarska@bruxmedia.pl

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