

iauto ^{polska}

Numer 85, 26 lipca 2017



Czy da się żyć bez samochodu? Oczywiście, da się, ale co to za życie... Wielu kierowców, gdy przychodzi konieczność dojechania do pracy komunikacją publiczną, wpada w panikę. Pół biedy, gdy wystarczy jednym kursem pociągu, autobusu czy tramwaju. Ale kiedy nie da się inaczej, niż wszystkimi? Kłopot. Trzeba znaleźć linie, zgłębić tajniki rozkładów jazdy, przypomnieć sobie, co to punktualność.



Po kilku dniach okazuje się jednak, że nie taki diabeł straszny. Co prawda dojazd do i z pracy trwa dłużej, ale za to jest czas na kilka rozmów telefonicznych, przejrzanie wiadomości w sieci, można poczytać, posłuchać muzyki, pomyśleć o ty i owym. No i po pracy można wpaść ze znajomymi na kawę czy na piwo bez szukania parkingu.

Przyzwyczailiśmy się do swobodnego przemieszczania się w dowolnym (niemal) czasie w dowolne (niemal) miejsca. Wsiadamy w samochód i jedziemy. Do Biedry, do filharmonii, na grzyby albo na ryby. I tu bez samochodu jest większy kłopot. Nie da się raz w tygodniu przytargać wszystkich zakupów, jakie zwykle pakujemy do bagażnika (pudła z proszkiem do prania, ziemniaków, marchewki, soli, zgrzewki wody i zapasu ryżu). Do filharmonii jakoś da się dojechać, ale to "jakoś" takie bardziej marne. O grzybach... No cóż, o grzyby należy pytać na bazarze. A ciotkę w podlaskiem to jak odwiedzimy?

Nie da się żyć bez samochodu. Po pierwsze - człowiek tęskni. To jakiś fenomen, ale bardzo wielu ludzi darzy swoje samochody uczuciami. Można się zakochać w kupie żelastwa? No pewnie! Po drugie - kiedy człowiek już jako-tako opanuje sztukę prowadzenia, to po prostu lubi jeździć. Ale najpierw musi się nauczyć.

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Wrażenia z jazdy

Zamiast SUV-a - str. 4

Mini John Cooper Works F56 - str. 9



Kalejdoskop

Obrazki z USA (4)- str. 14

Wieści z automobilklubów - str. 33



Wydarzenia

Elektryfikacja dyplomacji - str. 18



Technologie

Z prądem na torze - str. 20

Sport

Nie samym sportem - str. 24

Przygoński szósty... - str. 30



Fotozagadka

Autodetailing - str. 32

Babskie gadanie

Na rowery, na rowery... - str. 37

Citigo po zmianach



Skoda Citigo

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Po 6 latach ten miejski maluch Skody doczekał się face liftingu. I chociaż zmiany są niewielkie, to odmłodzona Citigo wygląda atrakcyjniej (jak to po liftingu bywa) i bardziej nowocześnie.

Odmłodzoną Citigo jeździliśmy po czeskiej Pradze – w miejskim gwarze i ciasnych uliczkami. Było miło, a autko doskonale radziło sobie w ruchliwym mieście. Z przeprojektowanym wlotem powietrza, maską, przednimi światłami, które zyskały LED-y do jazdy w dzień i przyciemnionymi kloszami lamp tylnych Citigo wygląda atrakcyjnie, zwłaszcza w nowych kolorach nadwozia, jak najbardziej

odpowiednich dla tego modelu. Miłej dla oka całości dopełniają nowe wzory aluminiowych felg. Teraz auto wygląda bardziej nowocześnie.

Citigo po faceliftingu zyskało 34 mm długości, rosnąc do 3597 mm. Szerokość i wysokość pięciodrzwiowej wersji pozostają na niezmiennym poziomie (odpowiednio 1645 i 1478 mm). Bagażnik spory jak na tak niewielkie auto – 251l.



Ale to nie wszystkie atuty tego miejskiego malucha po zmianach. W palecie lakierów pojawiła się nowość w postaci bardzo jaskrawej zieleni "Kiwi-Green", która zastępuje metalizowany, zielony lakier "Spring-Green", a także mamy możliwość wyboru koloru dachu w kolorze białym lub czarnym. Nowością są także opcjonalnie dostępne dla wersji wyposażenia Ambition i Style, polerowane, czarne, 16-calowe koła ze stopu metali lekkich "Scorpius".

We delikatnie przeprojektowanej kabinie pasażerskiej nowością jest wielofunkcyjna kierownica i nowy komputer pokładowy z wyświetlaczem monochromatycznym. Główny system inforozrywki posiada obecnie zaawansowaną integrację ze smartfonem przy komunikacji bluetooth, a poniżej znajduje się nowy panel klimatyzacji.

Wśród asystentów kierowcy w małej Skodzie jest obecny m.in. system City Safe Drive, który pomaga obserwować otoczenie wokół samochodu podczas jazdy w mieście oraz czujnik deszczu i asystent świateł. Udogodnienia z serii Simply Clever zostały teraz wzbogacone o parasolkę chowaną pod siedzeniem pasażera. Poza tym, jak →→

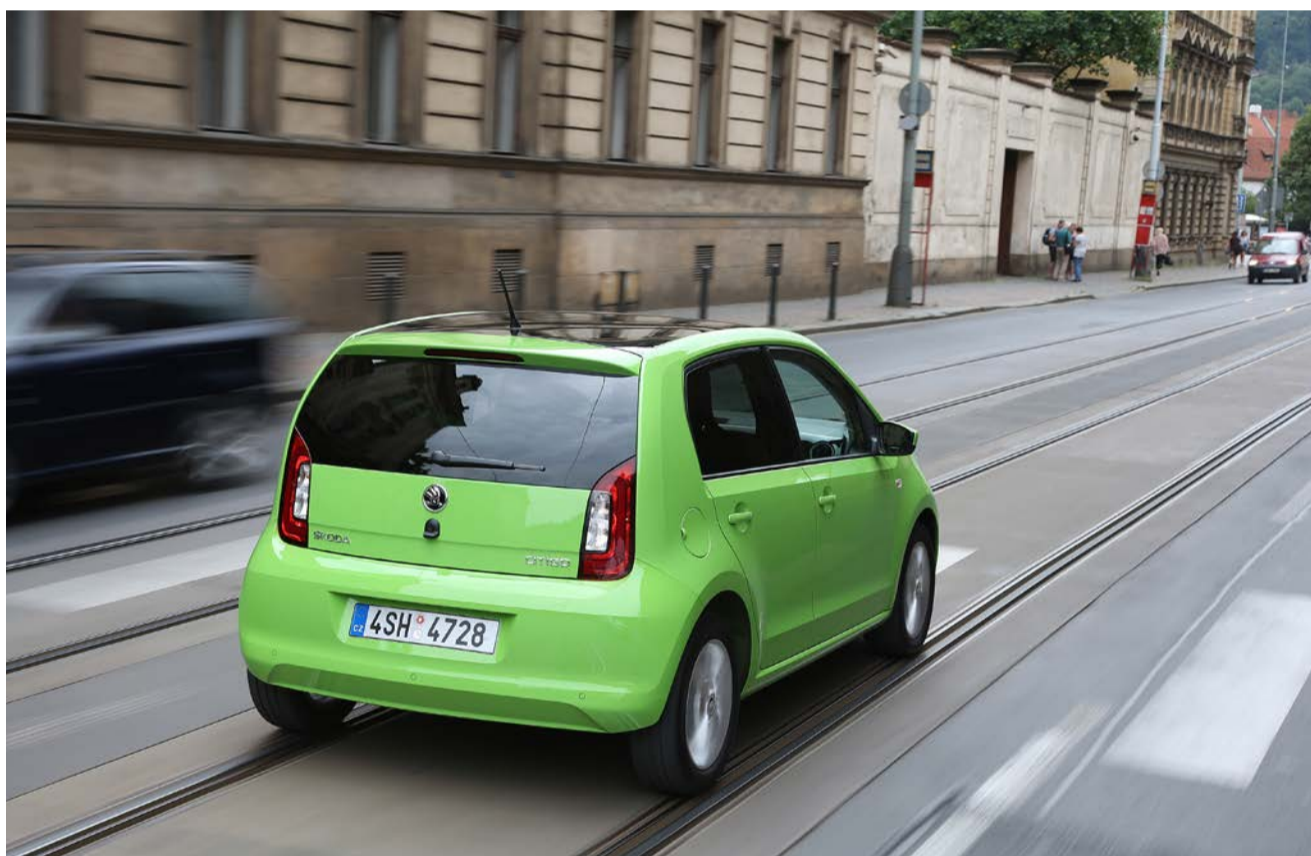




zawsze w Skodzie, znajdziemy mnóstwo prostych i przemysłanych rozwiązań: małe pudełeczka na śmieci, pojemnik na telefon, siatki mocujące w bagażniku czy łapka na bilety parkingowe. Pod maską czeskiego malucha ten sam co dotychczas silnik: trzycylindrowy jednostka napędowa MPI o pojemności 1,0 l i mocy 60 lub 75 KM.

Usportowione Monte Carlo i luzacki Fun

Wersja Citigo – Monte Carlo



startuje w rajdowej stylizacji. Najważniejsze cechy to zawieszenie sportowe obniżone o 15 milimetrów, przedni i tylny spoiler oraz stylizacja pochodząca ze sportu motoryzacyjnego. Z przodu Citigo w tej wersji ma zmodyfikowany spoiler. Ramka atrapy chłodnicy i obudowy lusterek zewnętrznych są utrzymane w sportowej czerni. Szyby w tylnych drzwiach i tylna szyba są przyciemnione. We wnętrzu jest specjalna dla tej wersji tapicerka Monte-Carlo-Red. Citigo Monte Carlo dostępne jest w wersji trzy- i pięciodrzwiowej. Model jest wyposażony w czarne 15-calowe koła ze stopu metali lekkich o wzorze „CruX” z oponami o rozmiarze 185/55 R15.

Natomiast model akcyjny Citigo Fun jest wyposażane w koła ze stopu metali lekkich i urządzenie infotainment Swing z kolorowym ekranem i sześcioma głośnikami. Swing ma interfejs Bluetooth do telefonu i gniazdo na kartę SD. Gdy z urządzeniem infotainment zostanie połączony smartfon (Android lub iOS) osadzony w uchwycie Move&Fun (uchwyt na desce rozdzielczej – dostępny jako opcja w wersji wyposażenia Ambition i Style), to za jego pośrednictwem można sterować radiem oraz odtwarzaniem muzyki. Deska rozdzielcza na całej szerokości jest pomalowana białym lakierem fortepianowym, wykończenia tapicerki drzwi są czarne. ■

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

REALIZACJA PRZYSZŁOŚĆ



NAMNIAŻAĆ PRZESZŁOŚĆ

Unikatowe wydanie limitowane
dostępne na
www.autorok.pl



Mini John Cooper Works F56

TEKST: KLAUDIUSZ MADEJA
ZDJĘCIA: AUTOR, MIROSŁAW RUTKOWSKI

Kiedyś marzyłem o Mini, gdy było jeszcze naprawdę Mini. Ale było to w latach 70. i 80. Nie ukrywam, że obecny wygląd Mini mnie nie przekonuje i z dużym dystansem odebrałem, o zgrozo, żółtego Coopera...

Krótko mówiąc, na początek wszystko na „nie”. To okrągłe koło na środku deski rozdzielczej także wywołuje u mnie negatywne wrażenia... Na dodatek dookoła było jeszcze jakieś „odpustowe” oświetlenie „ambiente”, czy coś takiego... To ostatecznie na szczęście udało mi się w miarę szybko wyłączyć. I nie był to pierwszy „sukces”. Zacząłem bowiem wyko-

nywać normalne czynności po zajęciu miejsca kierowcy w nowym samochodzie. Poczułem wygodne, dobrze trzymające po bokach, bo regulowane i tym zakresie, skórzane fotele sportowe, oraz przyjemną w dotyku, nie za dużą, nie za małą, a w sam raz, również skórzaną kierownicę. Elegancko wykończoną czerwoną nitką. A jedyne, co bym tej, tej kierownicy, →→



zarzucił, to zbyt duża ilość przycisków. Owszem, ma być wielofunkcyjna, ale w sportowym aucie można było trochę ograniczyć tę wielofunkcyjność. Wiem, przeciwnicy powiedzą: a wiesz, ile jest różnych przycisków w kierownicy F1! Ale to nie F1, a F56... Oczywiście mały żart. Ale zupełnie poważnie, tych przycisków, na naprawdę znakomitej kierownicy, mogłoby być mniej. Jeszcze jedno wrażenie na początek, to nieco mała powierzchnia szyb, czołowej i bocznych, do której trzeba się przyzwyczaić. Niektóre marki robią teraz przeszklone dachy i możliwość podniesienia kurtyny szyby czołowej do góry, aby jeszcze bardziej ją powiększyć. Mini pozostało wierne klasycznym, małym szybom. I dobrze.

Pod nie lubianym przeze mnie „kołem” na środku deski rozdzielczej jest klimatyzacja (bez zarzutu), a niżej zmyślne, ładnie wyglądające, klawisze, wśród których czerwony start / stop, do uruchamiania i wyłączenia silnika. Jak w wielu urządzeniach elektrycznych. Przy automatycznej skrzyni biegów, z opcją manual i łopatkami przy kierownicy, jest duże pokrętko wyboru trybu jazdy. Green / Normal / Sport – co wybrać? Odpowiedź oczywista wydaje się, że ten ostatni. Jeżeli ma się zasobny portfel i dużo stacji po drodze, zdecydowanie tak. Sportowy start i taka sama jazda daje dużo przyjemności. Ale sporo kosztuje. Średnie zużycie nie spadnie poniżej 10 l Pb95, a momentami będzie to 12, w porywach do 15 l. Ale to już ekstremum na suchej nawierzchni, autostradzie lub torze. Oczywiście mówimy o normalnym sposobie użytkowania pojazdu, bo przecież są tacy, co i 50 l na 100 km potrafią zużyć... Tryb normal polecam na co dzień, np. w drodze do pracy, korku, miejskiej, powolnej jeździe. Green też się przydaje. Jedziemy w trasę, ale nie mamy ochoty na dyna-



miczny styl jazdy, wyprzedzanie itd. Korzystamy z tempomatu i spokojnie sobie jedziemy. Wówczas zużycie może wynieść 6 – 8 l na 100 km. Jest jeszcze jeden przypadek, gdy tryb green się przydaje. Zapomnieliśmy zatankować, a do najbliższej stacji jeszcze kawałek. Tak bywa np. na niektórych polskich autostradach, choć obiecują te „dziury” załatać. Testowany Mini miał zbiornik paliwa o pojemności 44 l. Łatwo policzyć, że jego zasięg nie jest powalający. Na większy zbiornik zapewne nie było miejsca, no i waga auta by wzrosła.

Moc 231 KM i moment obrotowy 320 Nm robią swoje. Samochód znakomicie jeździ, skrzynia biegów działa bez zarzutu. A do tego znakomite, sportowe zawieszenie i równie dobra trakcja. To mnie bardzo w tym samochodzie pozytywnie zaskoczyło. Jak napisałem na początku, widziałem w nim „bajer” dla dobrze zarabiających „yuppies”, a poczułem znakomite osiągi, połączone ze sportowym brzmieniem silnika. Pokonywanie zakrętów, nawet tych ostrych, było przyjemnością. Pomagają w tym opisane wyżej sportowe fotele. Dopasowane trzymanie boczne spr- ➔➔



wia, że mamy wrażenie jeszcze lepszego czucia samochodu, panowania nad nim. „Szeroko rozstawione” 18-calowe koła (205/40/R18) znakomicie trzymają się nawierzchni. Czterocylindrowy silnik TwinPower Turbo o pojemności 2 litrów potrzebuje do „setki” niewiele ponad 6 sekund. Sportowego charakteru dodają również aerodynamiczny przedni zderzak i tylny spojler. Wygodna kierownica, którą się już zachwycam, dodaje radości z jazdy. Na korzystanie z jej „multifunkcyjności” w ogóle nie było czasu, gdy ruszyłem ostro na krętą trasę.

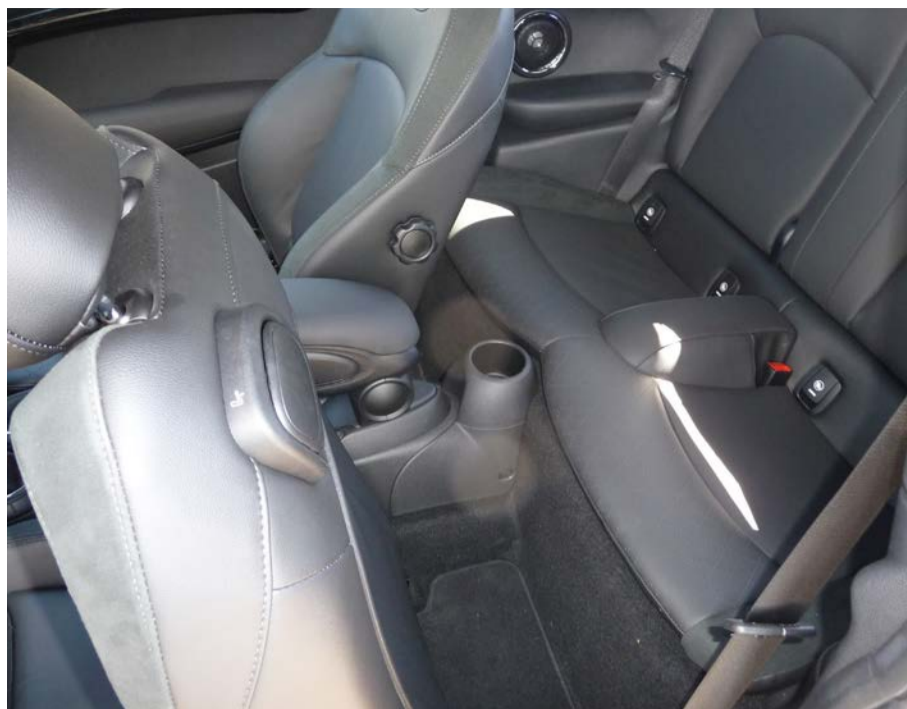
Bagażnik nie jest duży, ale spokojnie wystarczy na codzienne zakupy, torbę z dokumentami i komputerem. Pojedziemy też na golfa, tenis lub

basen czy fitness. Po złożeniu oprócz tylnej kanapy, choć tu raczej to określenie „kanapa” nie bardzo pasuje, dostajemy trochę więcej miejsca. Ale też nie jest to ogromna przestrzeń, raczej miejsce na większą torbę. Zajmowanie tylnych siedzeń, a są tylko dwa, nie należy do najłatwiejszych. Zresztą najbardziej nadają się dla maluszków, o czym świadczą nie tylko mocowania fotelików isofix. Tył raczej zostawmy im lub jakiemuś czworonogowi. Ale bliżej kota czy jamnika, niż wyżła lub wilczura. Te ostatnie mogą się czuć nieco „uciśnięte”. Pamiętajmy o bezpiecznym przewożeniu zwierząt w aucie, przy okazji...

Przyznaję, że Mini John Cooper Works mnie miło zaskoczył. Ten Cooper rzeczywiście pracuje i to na wysokich obrotach, dających przyjemność



z jazdy. Do tego wyraźne i przydatne informacje płynące ze środkowego wyświetlacza, którego okrągły kształt nadal mnie odstrasza. Dobrze, że chociaż regulacja jest dość mało skomplikowana... Nie sposób nie wspomnieć o nagłośnieniu Harman Kardon, które znakomicie umila jazdę. Zaliczam je do „zestawu obowiązkowego”. Cena tego samochodu jest wysoka i oscyluje w pobliżu 180 tys. zł. Jednak nie zapominajmy, że właścicielem Mini jest koncern BMW, zaliczany do klasy premium. I testowany model także do tej klasy w swojej kategorii się zalicza. Na pewno dla nabywców, porównujących ten samochód z innymi hot hatchami, ważnym argumentem będzie charakterystyczna stylistyka Mini. Także stosunkowo wysokie zużycie paliwa musimy



przypisać zarówno sportowemu charakterowi tej, konkretnej odmiany, jak i klasie premium, w której koszt paliwa nie jest na pewno decydującym czynnikiem.

Egzemplarze Mini w wersji JCW nie są już co prawda tak numerowane, jak to było, gdy po zmianach właścicielskich, znów trafiły na rynek. Ale każdy kolejny sportowy samochód spod tego znaku na pewno ma swoją wartość, której tak szybko nie straci. Gdy dziś czytamy, jak to kolejne kraje planują od np. 2040 r. zakazać sprzedaży nowych samochodów z silnikami spalinowymi, pomyślmy, że wówczas Mini JCW będzie stylowym yougtimerem...

Osobiście, od teraz już inaczej spoglądam na sportowego Mini, gdy takowego na ulicy widzę. Oczywiście pod warunkiem, że nie jest w kolorze żółtym. ■



Obrazki z USA (4)

TEKST I ZDJĘCIA: MACIEJ RZOŃCA

Podczas ponad miesięcznej wyprawy do (i po) USA spotkały nas tak naprawdę tylko (aż) dwie niemiłe przygody. I obie nie dotyczyły bezpośrednio tego kraju czy jego mieszkańców.



Pierwsza wydarzyła się w dniu wylotu, na lotnisku w Pyrzowicach (Katowice). Otóż, dzień wcześniej dokonywaliśmy odprawy online na lot z Katowic przez Warszawę, Toronto do Chicago. Dopiero wówczas pokazała się informacja, że w Kanadzie może być wymagana "wiza" eTA, czyli Elektroniczna Autoryzacja Podróży. Nie zwróciliśmy wówczas na to większej uwagi, gdyż lecieliśmy przez Kanadę tranzytem, bez opuszczania strefy bezcłowej, czyli

tak rzeczywiście nie przekraczając kanadyjskiej granicy, chociaż formalnie będziemy znajdować się na lotnisku w Toronto. Było dla nas dużym zaskoczeniem, gdy odprawiający nas pracownik linii lotniczej w Pyrzowicach zapytał o "eTA". Na odpowiedź, że takowego nie mamy, bo nie dostaliśmy informacji, że jest to konieczność, pan stwierdził, że nie może nas odprawić... czyli nie lecimy, o ile nie załatwimy tych nieszczęsnych zezwoleń?, wiz?.

Na szczęście na lotnisku był dostęp do internetu oraz laptop. Okazało się, że wypełnienie wniosku o eTA jest niewiele krótsze od wniosku wizowego do USA i zawierał mnóstwo szczegółowych pytań dotyczących osoby wnioskującej (imię, nazwisko, data i miejsce urodzenia, adres zamieszkania, itp.) a także ukończonych szkół, miejsca pracy i jej charakteru oraz wielu innych nie mniej irytujących. Dla każdej osoby trzeba wypełnić osobny wniosek i za każdą osobno zapłacić 7 kanadyjskich dolarów. Nasze wyjątkowe szczęście polegało na tym, że po wysłaniu każdego wniosku oraz stosownej opłaty potwierdzenie otrzymania eTA przesyłane było w ciągu kilku minut (ale na oficjalnej stronie tejże "instytucji" zastrzeżony jest czas odpowiedzi nawet do kilku dni!). W rezultacie odprawieni zostaliśmy na 10 minut przed ostatecznym zamknięciem "gejtu", wcześniej wyblągając, że gdybyśmy nie dostali potwierdzeń wsiadziemy do samolotu do Warszawy i tam – mając ok. 2 godziny czasu do lotu do Toronto – będziemy (nadal) walczyli... Udało się dostać stosowne maile zwrotne jeszcze w Pyrzowicach. Ale na pytanie, co by było, gdyby się nie udało dostać tych cholernych aTA, pan odparł spokojnie, że nie polecilibyśmy za ocean i bilety by po prostu przepadły...



Drugi poważny zgrzyt pojawił się, gdy dostałem mailem kolejny rachunek z mojej sieci komórkowej, którą jest Play. I mimo nieodbieranych telefonów z Polski i dzwonienia do kraju z innych (amerykańskich) numerów rachunek okazał się całkiem słony. O tym jednak następnym razem...

Przejdę od innych bardziej motoryzacyjnych migawek z USA. Nie wiem, jak jest w innych stanach USA, ale w Illinois (Chicago) obowiązkowe badanie techniczne ogranicza się tylko do badania czystości spalin! Nie ma znaczenia stan karoserii, hamulców, zawieszenia, itp. Jeśli zdarzy się wypadek i udowodniony zostanie związek ze złym stanem hamulców, to po prostu następna składka ubezpieczenia będzie dużo, dużo wyższa. Natomiast władze stanu interesuje wyłącznie emisja spalin. Żeby było ciekawiej, nabywca auta (nawet kilkunastoletniego) jest zwolniony z najbliższego badania. Teoretycznie, można w ten sposób unikać badania spalin przez wiele lat. Co więcej, pracownicy stacji diagnostycznych wywalczyli to, iż nie muszą bezpośrednio badać spalin (bo to szkodliwe dla zdrowia), czyli analizować ich zawartości przy włączonym silniku. Wystarczy

szczytanie danych z samochodowego komputera...



Ludność USA zbliża się do 400 mln ludzi. Statystycznie powinno wśród nich być co najmniej kilkunastu, którzy odnieśliby sukcesy w rajdach czy wyścigach samochodowych (w naszym europejskim rozumieniu). Tak jednak nie jest. Wydaje mi się, iż bierze się to stąd, że generalnie amerykańscy kierowcy są na drogach "pasywni". Oczywiście, zdarzają się "piraci", którzy →→

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



znacznie przekraczają prędkość oraz "myszkują" z pasa na pas. Zasadniczo jednak trzymają się ograniczeń prędkości (w Illinois i większości stanów na południe) mając nie więcej niż 5-7 mil/godz więcej i jest to tolerowane przez policję. Poza tym większość dróg (poza rejonami górskimi) to długie, szerokie proste. Generalnie nie ma tam potrzeby mieć wyrafinowanych umiejętności prowadzenia samochodu, parkowania, itp. Tam jest wszystko większe, szersze, bardziej proste. Amerykanie lubią "wypasione" samochody z dużymi silnikami. Zupełnie naturalne są pojemności silnika od 2,5 do nawet 5 litrów. To jednak nie przekłada się na swego rodzaju "agresywność" na drodze. Pokazanie, że mój samochód jest lepszy. Tam tak samo jadą prowadzący zwykłą Hondę czy Toyotę, jak i potężnego Forda F250 z 5-litrowym silnikiem albo Ferrari.

Czy należy obawiać się policji? Zdecydowanie nie, o ile nie popełnia się wykroczenia drogowego.

W znanym mi USA nie ma spotykanych w Polsce kontroli drogowych – zatrzymań ot, tak dla sprawdzenia dokumentów, trzeźwości czy pod jakimkolwiek innym pretekstem. Amerykański policjant zatrzyma wyłącznie za wyraźne przekroczenie prędkości lub podejrzanie wolną jazdę na autostradzie oraz – oczywiście – za jazdę "wężykiem". Limit w Illinois wynosi 0,8



promila, więc trzeba wyjątkowo sobie zasłużyć na zainteresowanie policji. Ale nawet czasowe zabranie prawa jazdy za prowadzenie auta pod wpływem alkoholu niekoniecznie będzie życiowym dramatem. Życie i przeżycie w USA bez samochodu może być naprawdę poważnym problemem o ile nie mieszka się w mieście, gdzie funkcjonuje komunikacja miejska. W rezultacie, skazany za DUI (driving under influence), czyli jazdę "na bani" lub pod wpływem narkotyków, może mieć prawo przejeżdżania w określonych godzinach z miejsca zamieszkania do pracy (i z powrotem) po ściśle wyznaczonej trasie. Ponadto może mieć zamontowany w aucie "balonik", który w każdej chwili może zażądać nadmuchania w celu zbadania trzeźwości. (Napiszę tutaj teraz bardzo niepoprawną rzecz – żaden problem w tym kraju wypić piwo i wsiąść za kierownicą. Ale... podczas jazdy nie powinien pić alkoholu ani kierowca, ani żaden współpasażer - nawet bez prawa jazdy). ■

Elektryfikacja dyplomacji

TEKST I ZDJĘCIA: KLAUDIUSZ MADEJA

Ambasada Republiki Federalnej Niemiec, jako pierwsza w Warszawie, włączyła do swojej floty samochód elektryczny. Na oficjalnej prezentacji był również przedstawiciel stołecznego ratusza.



Placówka dyplomatyczna, nomen omen położona w pobliżu siedziby polskiego parlamentu, wybrała całkowicie elektryczne BMW i3 w błękitnym kolorze. Nic nie jest tu przypadkowe. Ambasada Niemiec w Warszawie angażuje się na rzecz ochrony środowiska pod hasłem „Dbamy o dobry klimat”. Dlatego pozyskuje prąd z odnawialnych źródeł energii. Nieprzypadkowo też wybór padł na ten model. Jest on bowiem wytwarzany w procesie zrównoważonej produkcji. Samochód w 95 procentach

podlega recyklingowi. Do jego produkcji użyto jedynie energii wiatrowej i wodnej. To również odgrywa ważną rolę przy zakupie samochodów elektrycznych przez Federalne Ministerstwo Spraw Zagranicznych. Już 20 przedstawicielstw Niemiec na całym świecie dysponuje samochodami elektrycznymi. Jednym z nich jest Konsulat Generalny RFN w Krakowie.

Tuż po oficjalnej przejażdżce Ambasador Rolf Nickel był zauroczony walorami miejskiego auta:



Fantastyczne uczucie i czysta przyjemność jazdy. Podejmując decyzję o zakupie nowego pojazdu, kluczowy był dla nas dobry bilans ekologiczny, zarówno w zakresie produkcji, jak i eksploatacji. Zasięg rzędu 200 kilometrów jest zupełnie wystarczający na potrzeby przejazdów służbowych w obrębie Warszawy. Dyplomata zapowiedział jednocześnie budowę własnej stacji zasilania na terenie ambasady. Jak wiemy, liczba punktów ładowania pojazdów elektrycznych jest jeszcze w Polsce niewielka, także w stolicy. Ale w Niemczech też jeszcze nie jest ich dostatecznie dużo. Jednak to jest przyszłość. Chcemy, aby od 2020 roku 20 procent floty samochodowej wszystkich ministerstw w naszym kraju stanowiły samochody elektryczne – powiedział nam Pan Nickel. Na pytanie, czy będą kolejne auta elektryczne we flocie ambasady odparł: Na razie będziemy eksploatować ten egzemplarz i zbierać doświadczenia. Jeśli to rozwiązanie się sprawdzi, nie wykluczamy powiększenia naszej floty o kolejne samochody elektryczne.

Dyrektor Biura Infrastruktury w Urzędzie m.st. Warszawy Leszek Drogosz powiedział podczas oficjalnej prezentacji: Ten zakup jest pozytywnym sygnałem dla Warszawy. Pojazdy elektryczne, takie jak 20 miejskich autobusów elektrycznych, kursujących w Warszawie czy też BMW i3 Ambasady Niemiec, stanowią zarazem ważne impulsy dla rozwoju niezbędnej infrastruktury. Do 2020 roku planujemy powiększyć flotę autobusów elektrycznych do ponad 100

pojazdów, budując równoległe sieć stacji ładujących, także dla pojazdów indywidualnych.

Przy okazji zagadaliśmy ambasadora o jego podróże samochodem po Polsce: Oczywiście nie pokonuję na razie tych tras autem elektrycznym, ale pewnie i na to przyjdzie kiedyś czas. Infrastruktura drogowa poprawiła się w Polsce bardzo wyraźnie w ostatnich latach, w czym duży udział ma również Unia Europejska. Podróże samochodem między dużymi miastami bardzo się poprawiły. Lubię też boczne drogi. Tegoroczny urlop planuję przeznaczyć na poznanie Polski Południowo – Wschodniej, którą do tej pory znam w małym stopniu. Może wystarczy czasu, aby zajrzeć też na Ukrainę – zdradził nam Rolf Nickel.

Początek zrobiony. I to przez kraj, którego samochody cieszą się w Polsce ogromnym powodzeniem. Czekamy na kolejne ambasady i nie tylko. Dajcie przykład. Bowiem BMW i3 z niebieskimi tablicami dyplomatycznymi to dowód, że można w praktyce realizować te dumne hasła o ekologii. Zapowiedź własnej stacji ładowania, zasilanej z paneli słonecznych, jakich używa budynek ambasady, też jest godna podziwu. Oczywiście ze względów bezpieczeństwa, nie będzie ona dostępna dla osób z zewnątrz. Jeśli jednak inne urzędy, instytucje czy duże firmy pójną tym tropem, wkrótce liczba stacji ładowania może szybko wzrosnąć. I w większości przypadków, mogą to być punkty ogólnodostępne... ■



Z prądem na torach

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Jaka jest przyszłość motoryzacji? Wiele wskazuje na to, że elektryczna. Na razie królują silniki spalinowe, jednak po rozwiązaniu problemów z magazynowaniem energii elektrycznej to się zmieni. Co to oznacza dla rajdów, wyścigów i innych dyscyplin?



Elektryczne napędy już wkroczyły do sportu samochodowego. Powstała seria wyścigów pod nazwą FIA Formula E Championship, właśnie trwa jej czwarty sezon. Kibice królowej sportów samo-

chodowych, Formuły 1, patrzą na całe przedsięwzięcie z rozważeniem pomieszanych z zażenowaniem. Na ulicznych torach ścigają się zawodnicy (w większości byli kierowcy teamów F1) w jednomiejscowe konstruk-

cjach, na pierwszy rzut oka bardzo podobnych do pojazdów Formuły 1. Ale tylko na pierwszy rzut oka. W połowie wyścigu wszyscy muszą zjechać do garażu, bo w samochodzie ... skończyła się energia!



W czasie nie krótszym niż 50 sekund kierowcy przesiadają się do drugiego auta i ruszają na tor. Im bliżej mety, tym bardziej nerwowo spoglądają na wyświetlacz pokazujący 10, 5, 2% energii w akumulatorach.

Zdarza się, że samochód po prostu staje. Zamiast charakterystycznego (i kochanego przez kibiców) brzmienia silników spalinowych, wyścigowi towarzyszy niezbyt miły świst elektrycznych napędów

i szeleszczący odgłos opon. Na starcie dwudziestu kierowców z dziesięciu różnych zespołów. Wszystkie samochody są takie same i pochodzą od jednego producenta. Zbudowała je francuska firma Spark Racing Technology na podwoziu Dallary McLaren, przygotował silniki i cały układ przeniesienia napędu, natomiast baterie dostarcza Williams. Partnerem technologicznym jest Renault SAS (samochody elektryczne) i Renault Sport Technologies (samochody sportowe).

Zawodnicy i teamy rzeczywiście walczą o zwycięstwo, jednak cały cykl FIA Formula E Championship wydaje się być bardziej serią wydarzeń marketingowych pod pretekstem mistrzowskiej serii wyścigowej. Można przyjąć, że →→





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

przede wszystkim jest to promocja napędów bezemisyjnych. Wielkość inwestycji mogłaby być szokująca, oczywiście jeśli byłaby znana. Można się jedynie domyślać, że są to kwoty naprawdę gigantyczne. Składają się na nie m. in. koszty projektowania, budowy i serwisowania kilkudziesięciu samochodów wyścigowych, budowy i rozbioru torów ulicznych (tylko na takich odbywają się wyścigi Formuły E), zatrudnienia ekip technicznych, kierowców, transportu sprzętu i ludzi, realizacji i dystrybucji transmisji TV, promocji itd. W przedsięwzięcie zaangażowały się rządy państw, w których odbywają się wyścigi: Argentyna, Chiny, Monaco, Malezja, Niemcy, Rosja, Urugwaj, USA i Wielka Brytania. W poszukiwaniu atrakcji i przyciągnięciu fanów wymyślono atrakcję polegającą na tym internetowym głosowaniu na wybranego zawodnika, który po przekroczeniu określonej liczby ma prawo włączenia na 5 s zwiększonej mocy. Aplikacja nazywa się FunBost. Jedy-



nie trzech kierowców w czasie wyścigu ma prawo skorzystać z takiego wsparcia kibiców.

Zespoły FIA Formuła E

Amlin Aguri Formula E Team
 Andretti Formula E
 Audi Sport ABT Formula E Team
 NEXTEV TCR Formula E Team
 Dragon Racing Formula E Team
 e.dams-Renault Formula E Team
 Mahindra Racing Formula E Team
 Trulli Formula E Team
 Venturi Formula E Team
 Virgin Racing Formula E Team

Do dziesięciu aktualnie rywalizujących zespołów w przy-

szłym roku dołączy BMW, zapowiadając wykorzystanie pierwszego własnego elektrycznego układu napędowego. Nasze tajne wiewiórki donoszą, że również i Mercedes rozważa wycofanie się z DTM i skupienie środków na wyścigach elektrycznych bolidów. I chociaż fani sportu samochodowego na hasło Formuła E mocno kręcą nosem, to już za kilkanaście lat może się okazać, że rywalizacja w samochodach z silnikami spalinowymi przeszła do historii. Dziś trudno to sobie wyobrazić, ale świat tak szybko się zmienia... ■



Nie samym sportem

INFORMACJA PRASOWA
ZDJĘCIA: GRZEGORZ CARZASTY

Czwarta runda OPONEO Mistrzostw Polski Rallycross była jedyną rozgrywaną poza granicami kraju. W tym czasie w Polsce trwał wielki, społeczny protest przeciwko upolitycznieniu sądów.



Polskich zawodników występujących w klasach SuperNationals oraz SuperCars gościł litewski tor w Vilkyciai. Na starcie oprócz krajowej czołówki dwóch najwyższych klas, znalazła się również spora grupa lokalnych kierowców. To właśnie jeden z nich, Paulius Pleskovas

zwyycięzył w najmocniejszej kategorii SuperCars. Podium uzupełnili Mikołaj Otto i Tomasz Kuchar.

SuperNationals

Triumfotorem składającej się wyjątkowo z trzech sesji kwalifikacji, był Paweł Hankie-

wicz, który zwyciężył w drugim biegu. Drugi najlepszy łączny czas należał do Łukasza Zolla, a trzeci do Pawła Melona.

Pierwszy półfinał klasy rozpoczął się fenomenalnie właśnie dla Melona. Po znakomitym starcie zyskiwał coraz większą przewagę, ale na czwartym okrążeniu, tuż po lewym zakręcie kończącym długą prostą startową zgasł mu silnik w samochodzie. Kierowca BMW długo borykał się z jego ponownym uruchomieniem, więc strata czasowa była ogromna. Znakomicie

wykorzystał to Paweł Hankiewicz, który osiągnął metę jako pierwszy. Drugi był Daniel Krzysiak, a trzeci Kamil Urbaczewski, który z gazem wciśniętym do oporu przeciął linię mety tuż przed Konradem Kacprzakiem. W drugim półfinale walory swojego BMW E30 wykorzystał na starcie Łukasz Zoll odjeżdżając Robertowi Mazurkiewiczowi. W tej kolejności minęli linię mety. Pierwszą trójkę uzupełnił Jakub Wyszyński.

W finale SuperNationals pierwsze sekundy nie zaskoczyły. Start Łukasza Zolla z pierwszej →→





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/



linii oznacza odjechanie rywalom na długość samochodu i tak było i tym razem. Tuż za nim w pierwszym zakręcie znalazł się Paweł Hankiewicz i trzymał się go aż do trzeciego okrążenia, na którym zjechał na Joker Lapa. Po swoim powrocie był on przytrzymywany przez Daniela Krzysiaka, ale nie na tyle, by powracający dwa kółka później ze swojego obowiązkowego przejazdu przez dłuższą nitkę okrążenia Zoll, mógł go wyprzedzić. Po swoim zwycięstwie Paweł Hankiewicz stanął przed pełną kibiców trybuną i wszedł na dach swojego Renault Clio. Chwilę później zwycięstwa pogratulował mu Łukasz Zoll. Miejsce na podium wywalczył także Robert Mazurkiewicz.

SuperCars

Półfinały w klasie SuperCars miały dwa, zupełnie odmienne oblicza. W pierwszym z nich rewelacyjnie z pierwszego rzędu wystrzelił Pleskovas, który jako lider wszedł w lewy zakręt na końcu prostej. Tymczasem Tomasz Kuchar spadł na trzecie miejsce, drugi był Mikołaj Otto. Kierowca Lancera spisywał się świetnie i kręcił

czasy okrążeń szybsze nawet od prowadzącego Litwina. Ostatecznie jednak Pleskovas obronił pierwszą pozycję, za nim byli Otto i Kuchar. Drugi półfinał odbył się bez wielkich emocji. Duet Oponeo Motorsport - Marcin Gagacki i Dariusz Topolewski - ruszał z pierwszej linii i zdominował rywalizację.

Przed wielkim finałem na torze w Vilkyčiai emocje sięgały zenitu. Z pierwszej linii fantastycznie ruszył Paulius Pleskovas. Za jego plecami Mikołaj Otto wypchnął Marcina Gagackiego na prawą stronę toru. Ruszający z ostatniej linii Tomasz Kuchar miał trudne zadanie, by dołączyć do czołówki. Marcin Gagacki po kolizji uszkodził zawieszenie i zatrzymał samochód. Swój wyścig rozgrywali Paulius Pleskovas i Mikołaj Otto, w tej kolejności przekroczyli linię mety. Trzeci był Tomasz Kuchar. Liderem klasyfikacji pozostaje Tomasz Kuchar przed Marcinem Gagackim i Dariuszem Topolewskim.

Kolejna, 5. runda Oponeo MPRC odbędzie się 27 sierpnia na torze w Słomczynie. ■

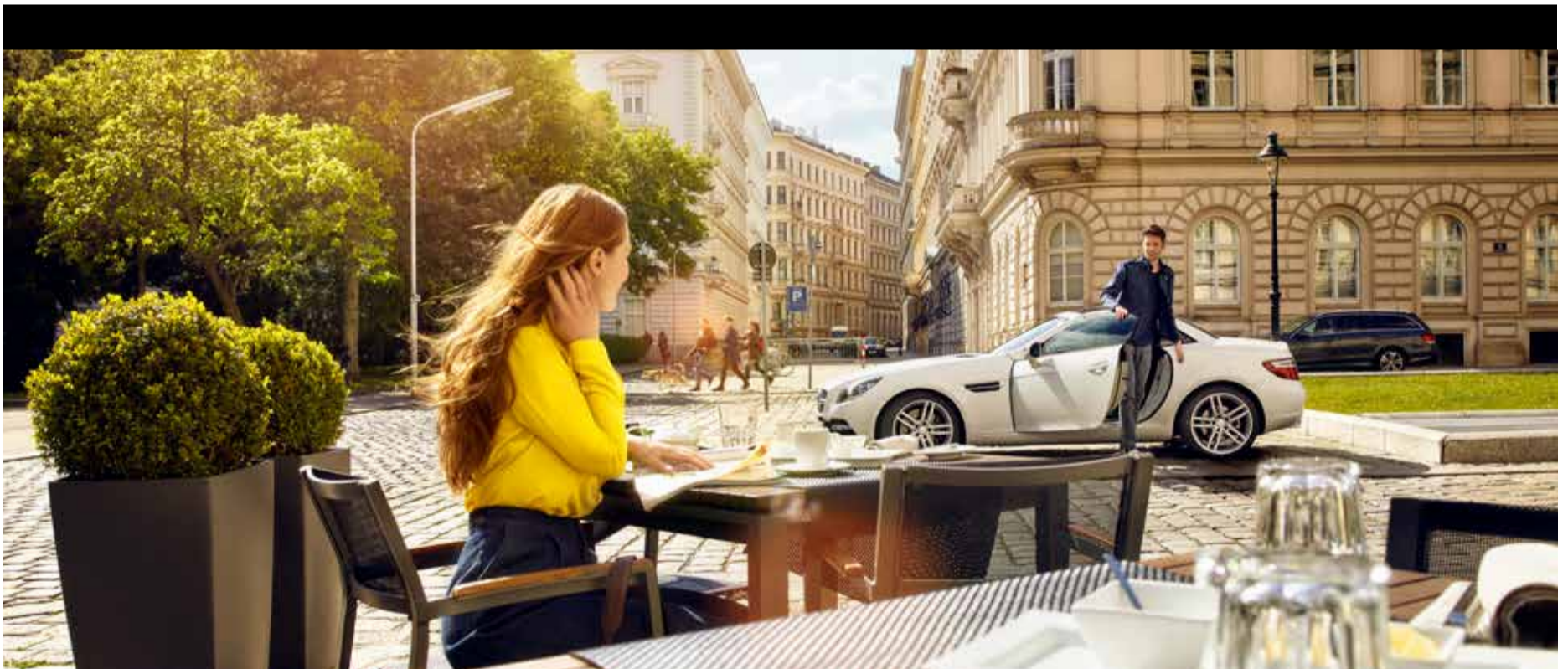
Zaproszenie do serwisu

[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.



Przygoński szósty...

TEKST I ZDJĘCIA: ORLEN TEAM



Kuba Przygoński i Xaviere Panseri w Baja Aragón, siódmej rundzie Pucharu Świata FIA w rajdach terenowych, dojechali do mety na szóstej pozycji. Po problemach technicznych ze skrzynią biegów i dwóch przebitych oponach ostatni odcinek przejechała z ósmym czasem. Rajd w Hiszpanii, po świetnej końcówce, wygrał Katarczyk Nasser Al Attiyah.



Ostatniego dnia rajdu zawodnicy mieli do pokonania odcinek specjalny Barachina-Caude o długości 184 km. Najszybciej trudną technicznie, szutrową próbę pokonał Katarczyk Nasser Al Attiyah (Toyota Hilux Overdrive), wyprzedzając o prawie dwie i pół minuty drugiego Hiszpana Orlando Terranovę (Mini All4 Racing) oraz trzeciego Leeroya Poultera z RPA (Toyota Hilux). Rewelacyjny przejazd Al Attiyaha ostatniego dnia zapewnił

mu zwycięstwo w całym rajdzie i umocnienie prowadzenia w Pucharze Świata. Drugie miejsce na podium dla Terranovy. Dotychczasowy lider rajdu Fin Mikko Hirvonenem (Mini All4 Racing) uzyskał na ostatnim OS-ie dopiero piąty czas (ponad 3 minuty straty do Katarczyka) i spadł w kwalifikacji generalnej na trzecie miejsce.

Załoga ORLEN Team w nowym samochodzie Mini John Cooper Works R, pomimo problemów ze skrzynią biegów i dwóch złapanych gum, uzyskała przyzwoity ósmy czas przejazdu. Ostatecznie rywalizację po hiszpańskich bezdrożach zakończyła na szóstym miejscu, utrzymując drugą pozycję w klasyfikacji Pucharu Świata rajdów terenowych.



– Ostatniego dnia Baja Hiszpania dużo się działo. Niestety mieliśmy dwa kapcie, przez co sporo straciliśmy. Oprócz tego przestał nam działać czwarty bieg skrzyni biegów i samochód nie prowadził się tak płynnie, jak trzeba. Pomimo problemów ostatniego dnia, zawody tak się ułożyły, że skończyliśmy na szóstym miejscu, a pozycja w Pucharze Świata jest nadal dobra. Nowy samochód jest bardzo szybki i dobrze się prowadzi. Współpraca z Xavierem była bardzo dobra i na pewno dołożył coś nowego, co zaowocuje w przyszłości. Baja Aragón to bardzo fajny rajd i nowe doświadczenie. Na pewno tu wrócimy, ale z lepszą taktyką, której teraz nam trochę zabrakło – powiedział Kuba Przygoński na mecie.

Kolejna runda Pucharu Świata Cross Country odbędzie się na Węgrzech (Hungarian Baja, 10-13 sierpnia). Następnie na przełomie sierpnia i września najlepsi zawodnicy terenowi zawitają do Szczecina, który będzie bazą Baja Poland. ■

FOTOZAGADKA



W dzisiejszej fotozagadce należy odpowiedzieć na pytanie:

Co to jest AUTODETAILING?

Pytanie pomocnicze: Czy powyższa fotografia jest związana z autodetailingiem?

Dla autorów prawidłowych odpowiedzi mamy nagrody - zestaw firmy Brayt oraz książki "Ekojazda"

Odpowiedzi prosimy nadsyłać mailem na adres redakcja@motopress-media.pl



KALEJDOSKOP AUTOMOBILKLUBÓW

W Kalejdoskopie Automobilklubów publikujemy nadesłane informacje o lokalnych imprezach, akcjach i wydarzeniach.



Automobilklub Ziemi Tyskiej

Samochodowe Mistrzostwa Tychów

W obecnym sezonie pogoda jest wyjątkowo łaskawa dla pretendentów do tytułu Samochodowego Mistrza Tychów. Podobnie jak cztery poprzednie, także i piąta runda cyklu została rozegrana przy bezdeszczowej pogodzie.

W niedzielę 16 lipca rywalizacja na torze Fiata toczyła się w wysokim tempie nie tylko za sprawą szybko jeżdżących kierowców. Podczas piątej odsłony tegorocznej rywalizacji w SMT, zawodnicy startowali do prób równoległe – obok siebie i przejeżdżali dwa warianty trasy. Dzięki temu zmagania 81 załóg przebiegały wyjątkowo





sprawnie, a kibice niemal co chwile mogli obserwować samochody przejeżdżające w różnych miejscach obiektu w Bieruniu. Tradycyjnie już, najbardziej obleganym punktem widokowym był szczyt stromego podjazdu, po którym wiele samochodów efektownie wzbijało się w powietrze, by chwilę później zaliczyć mniej lub bardziej miękkie lądowanie.

Od początku tego sezonu Samochodowych Mistrzostw Tychów Łukasz Kobiela i Tobiasz Spratek ocierali się o zwycięstwo. Jeździli szybko i regularnie plasowali się na podium kolejnych rund cyklu, ale do najwyższego stopnia podium zawsze brakowało kilku sekund. Aż do dziś. W słoneczną niedzielę załoga czarnego Mitsubishi Lancer Evo IX nie miała sobie równych w próbach sportowych wytyczonych na torze testowym Fiat Chrysler Automobiles w Bieruniu. Drugim miejscem musiał zadowolić się Florian Wójcik-Mirski, który w tym roku zwyciężał już trzy razy. Po raz pierwszy w tym sezonie na podium wbiła się załoga samochodu z napędem na jedną oś. Dokonali tego Maciej Watras

z Kamilem Kluczewskim, jadący Renault Clio.

W klasie Cento, przeznaczony dla załóg w samochodach, które przed laty były produkowane w tyskiej fabryce Fiata, po raz drugi z rzędu triumfowali Marek Mendela i Robert Krzyża (Fiat Seicento). Drugie miejsce zajął Wojciech de Weyher pilotowany przez Michała Sołtysiaka. De Weyher i Sołtysiak startowali także w odwróconych rolach – pierwszy pilotował, a drugi prowadził. Fiat Seicento z Sołtysiakiem za kierownicą był jednak odrobinę wolniejszy od tego, którym jechali Wojciech Najgrodzki z Jakubem Najgrodzkim – zdobywcy trzeciego miejsca (Fiat Cinquecento).

W klasie 1 całe podium również przypadło załogom w Fiatach Seicento, choć w tej kategorii rywalizowali także zawodnicy w takich samochodach, jak Suzuki Swift, Honda Civic czy... FSO Polonez. Zwyciężyli Paweł Oślak i Patrycja Wendzel. Ten duet zajmował już w tym sezonie miejsca drugie i trzecie, a dziś przyszedł czas na pożądaną przez wszystkich sportowców najwyż-



szy stopień podium. Nieco ponad 4 sekundy do triumfatorów stracili Michał Kociołek z Arletą Walaszek. Trzecie miejsce wywalczyli Łukasz Semik i Katarzyna Gunia (8,07 s straty).

Daniel Dembinny i Damian Włodarczyk (Honda CRX) to zwycięzcy rywalizacji w klasie 2. To już ich drugie zwycięstwo i czwarte podium w obecnym sezonie SMT. Wyższość Dembinnego

i Włodarczyka musiały uznać załogi Ciombor/Pater (Honda Civic) oraz Stasik/Pękala (Citroen C2) – zdobywcy odpowiednio drugiego i trzeciego miejsca.



Na wyróżnienie zasłużyła cała czołówka klasy trzeciej. W tej kategorii podium utworzyły załogi: Watras/Kluczewski (Renault Clio), Gruca/Okrutniak (Renault Clio) oraz Kępa/Bywalec (Honda Civic). Warta odnotowania jest nie tylko bardzo zacięta i wyrównana rywalizacja, jaka



z 5-sekundową karą, która kosztowała go zwycięstwo. Z kolei Łukasz Kobiela i jego pilot Tobiasz Spratek (Mitsubishi Lancer Evo IX) zaliczyli bezbłędną rundę. Równo przejechali wszystkie próby i odnieśli pierwsze w tym sezonie zwycięstwo. Trzecia lokata przypadła załodze Marcin Ogrodniczak/Adam Knopisz w Subaru Impreza.

toczono w tej klasie – Michał Gruca stracił do zwycięzcy niecałe 2 sekundy, a Łukasz Kępa – 4,5 s. W nieoficjalnej klasyfikacji generalnej całych zawodów wspomniane trzy załogi wyprzedziły tylko dwa duety w mocniejszych samochodach z napędem na wszystkie koła. Zwycięzcy klasy trzeciej są jednocześnie trzecią najszybszą załogą 5. rundy cyklu organizowanego przez Automobilklub Ziemi Tyskiej.

W klasie 4 – przeznaczonej dla załóg dysponujących najmocniejszymi i napędzanymi na 4 koła samochodami Łukasz Kobiela wziął rewanż za pierwszą rundę SMT 2017. 5 marca najszybszy był właśnie Kobiela, ale za trącenie jednej z szykan otrzymał 10 sekund kary i ostatecznie zwycięstwo odniósł Florian Wójcik-Mirski. Dziś karty się odwróciły i to Wójcik-Mirski musiał pogodzić się

350Z). Drugie miejsce w klasie RWD wywalczyli Tomasz Mizera z Sławomirem Wajsmannem (BMW e36). Na mecie zawodów te dwie załogi dzieliła mniej niż sekunda. Niecałe 6 sekund straty do zwycięzców zanotowali Paweł Rączka i Michał Kołotyło (BMW e36), którzy zajęli 3. miejsce.

Rywalizacja w klasie gość tym razem toczyła się w raczej skromnym gronie czterech załóg. Wygrał Tomasz Mrzygłód pilotowany przez Krzysztofa Janika (Honda Civic) przed Łukaszem Ulmanem i Piotrem Czerkaskim (Honda Civic) i Marcinem Gaciarzem i Sylwią Korytkowską (Nissan Sunny).

Finałowa runda Samochodowych Mistrzostw Tychów 2017 jest zaplanowana na 10 września.

Zdjęcia wykonał Jakub Rozmus



Na rowery, na rowery...

TEKST: MARZENA PIÓRO
ILUSTRACJA: WIKTORIA PISARSKA

Sezon letni w pełni. Kocham rowery prawie tak samo, jak moje ukochane autko. Zatem korzystając z pogody zapakowałam rower na dach. A co, zdolna jestem. Będę szaleć. Rower gwarantuje silne nogi, spryt i najlepszą z możliwych terapię na odstresowanie. Oczami wyobraźni pędzę przez bezdroża na dwóch kółkach. Telefon wyrwał mnie z tych wizji. Oczywiście wiadomo „przyjedziesz po mnie” słyszę pytanie w słuchawce. No cóż czasu mało ale cóż, osobistemu kierowcy się nie odmawia. Wsiadam do auta i pędzę do pobliskiego hipermarketu, gdzie na mnie czeka. CB na dachu, rowery idealnie przypięte także. Gotowość sto procent. Wszystko wskazuje, że za kilka minut będę w plenerze! Podjeżdżam powoli i dumnie pod wielopiętrowy parking w galerii. I nagle...rrrrrrrrrr i trzask. Matko jedyna co się dzieje? Za mną powoli ustawiają się kolejne auta. Wsiadam. Nie komentuję, bo wiem co robiłam. Rower zaczepił się o dach parkingu. Huk tragiczny, a obciach jeszcze większy! Ilu mam widzów, jak na dobrym reality show! Nawet nie słucham komentarzy. Znak, że wysokość wjazdu ograniczona jest do 2m, oczywiście, był. Nawet widziałam, tylko czy go „słuchałam”, ehh... W końcu wysiada z auta przemiły człowiek:



„proszę się nie martwić, tak samo zrobiłem, jadąc wysokim samochodem” Trzeba po prostu czytać znaki ze zrozumieniem”. Przemiły człowiek i chciał mi pomóc. Plus też jest taki, że przynajmniej nie stałam sama z miną wskazującą na kompletną bezsilność. A gdzie osobisty kierowca? Wtedy słyszę z tyłu śmiejący się jego głos; „czułem że tu jesteś” Uff, wiem już że sytuacja zostanie opanowana. Wniosek na przyszłość: będę uważniej czytała znaki drogowe. I będę się do nich stosowała. A szczególnie, gdy zaaferowana, beztrudnie będę wjeżdżała w miejsca, które znam „na pamięć. Do podziemnego garażu hipermar-

ketu przyjeżdżam regularnie, ale nie z bagażnikiem dachowym, dodatkowymi rowerami czy większym od mojego ukochanego, autem. W tym przypadku rozmiar ma znaczenie!

PS.

Zalecenia od Marzeny:

Dziewczyny, patrzmy na znaki i wszelkie oznaczenia. Dzięki temu unikniemy zupełnie zbędnych problemów oraz nie będziemy wzbudzały uśmiechu na twarzach obcych nam osób. Dodatkowo możemy pomyśleć o zakupie bagażnika lub wieszaka przeznaczonego specjalnie do przewozu rowerów. Szerokości! ▣

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