

iauto ^{polska}

Numer 87, 23 sierpnia 2017



Lubię odwiedzić w zaprzyjaźnionym warsztacie samochodowym. Z umiarkowanym zainteresowaniem przyglądam się pracy mechaników pracujących przy zawieszaniach, hamulcach czy układach wydechowych. Nic nadzwyczaj interesującego nie ma również, gdy grzebią w komorze silnika. Ale kiedy już ten silnik, po wyjęciu z samochodu, w pomieszczeniu na zapleczu, rozbiorą na najdrobniejsze kawałeczki, i te kawałeczki posegregują na dobre i niedobre, kiedy to wszystko, po weryfikacji i dokładnym czyszczeniu, poukładają w rzędki, to naprawdę jest się czym zachwycać. Te wszystkie części, korbowody, panewki, śruby, pierścienie, tłoki, uszczelniacze, wałki i wałeczki, zębatki, łańcuchy, czyściutki i lśniące metalicznym blaskiem, są niczym dzieła sztuki. I rzeczywiście nimi są. Kształt denka tłoka czy wał korbowy, to efekt pomysowości, talentu i rzemieślniczej pracy pokoleń inżynierów i techników. Wszystkie części idealnie do siebie pasują, tam gdzie trzeba bardzo ciasno, tam gdzie trzeba mają precyzyjnie obliczony luz. Głowica silnika przygotowana do montażu poza doskonałością skomplikowanej konstrukcji, jest również piękna. Zarówno jako całość, jak formą komór spalania czy rozmieszczeniem zaworów



Nad każdym detalem, nad każdą, najdrobniejszą częścią silnika pracowali ludzie, którzy wiedzieli, jak ujarzmić najróżniejsze zjawiska termodynamiczne, chemiczne i fizyczne po to, aby przekształcić paliwo w obroty kół samochodu. Jest jakaś magia w silnikach spalinowych. Jednego dnia oglądam przygotowane do montażu kawałeczki metalu, następnego złożony silnik znajduje się w samochodzie. Odpalamy i jedziemy. No przecież czar jakieś. Was to nie zachwyca?

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski





Wrażenia z jazdy

Taki duży, taki szybki - str. 4

Prezentacje

Przedpremierowy start - str. 9



Eksploatacja

Dlaczego musi być drożej? - str. 13

Kłopotliwa ekologia Diesla - str. 15

Kalejdoskop

Obrazki z USA (6)- str. 17

Kalejdoskop Automobilklubów - str. 33



Historia

Rajd Polski (1) - str. 24

Felieton

Porajdowe refleksje - str. 29

Fotozagadka

Autodetailing - str. 30

Babskie gadanie

Wszystko się klei - str. 31

Kalendarium

Kalendarium M. Rzońcy - str. 34



Taki duży, taki szybki



Skoda Superb 2,0 TSI L&K

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Superb ten najbardziej luksusowy model Skody, a w wersji Laurin & Klement zyskuje prestiżowy, wyjątkowy styl.

Ta wersja - co warto wiedzieć - nawiązuje do historii marki Skoda, kiedy to w roku 1895 nieopodal miejscowości Mlada Boleslav powstało przedsiębiorstwo założone przez mechanika Vaclava Laurina i przemysłowca Vaclava Klementa. W ten sposób marka L&K rozpoczęła swą piękną przygodę z motoryzacją. Początkowo produkowała rowery i motocykle,

a w 1905 zostały wyprodukowane pierwsze dwumiejscowe samochody. W 1925 przedsiębiorstwo przejął koncern Skoda.

Superb w wersji L@K ma wyjątkowy charakter – to wersja zarezerwowana dla koneserów marki. Wyróżnia się stworzonymi specjalnie dla tej wersji wzorami obręczy kół ze stopów lekkich,



bardzo elegancką (połączenie skóry i Alcantry) tapicerką w kolorze brązowym oraz listwami dekoracyjnymi pokrytymi czarnym lakierem fortepianowym. Na wyjątkowość Superba w tej wersji wskazują także oznaczenia Laurin&Kle-

ment, pojawiające się na nadwoziu, progach drzwi i w kabinie. Superb, zwłaszcza w kolorze białym, metalizowanym (Moon - dopłata 2500 zł) przekonuje wyrazistym wyglądem. W tym kolorze Superb wygląda bardzo korzystnie. Design

auta to wiele elementów typowych dla stylu czeskiej marki: wyraźne zarysowane linie, precyzyjne i wyważone proporcje. Reflektory nadają „twarzy” auta wyrazisty wygląd. Z tyłu charakterystyczne światła w kształcie litery C, wykonane w technologii LED. Superb w wersji kombi ma duży, elektrycznie sterowany, uchylny i przesuwany dach panoramiczny z roleta.



Wewnątrz – co nie jest zaskoczeniem – jest ogromnie dużo miejsca, nowoczesne, dobrze dobrane detale, innowa- ➔➔



cyjne funkcje. Kokpit testowanego Superba L&K wygląda prestiżowo - listwy dekoracyjne pokryte czarnym lakierem fortepianowym i dyskretny napis „Laurin & Klement” podkreślają przynależność do segmentu premium. Znak wersji wyposażenia znajduje się także na aluminiowych listwach progowych oraz na oparciach foteli i kanapy. Są także skórzane obicia foteli i kanapy i trzyramienna kierownica wielofunkcyjna, która umożliwia obsługę radia, telefonu i komputera pokładowego, obciążona czarną skórą, podobnie jak i gałka dźwigni zmiany biegów. Oświetlenie wnętrza jest wykonane w technice LED (lampka dachowa z lampkami do czytania z przodu i lampki do czytania z tyłu, podświetlenie klamek drzwi, lampki przestrzeni na nogi, lusterko do makijażu). Przestrzeń wokół kierowcy i pasażera z przodu jest imponująca, również z tyłu zaskakuje. Tylna kanapa oferuje ogromną przestrzeń, poza tym mamy do dyspozycji wyjątkowych rozmiarów bagażnik o pojemności 660 l i trzy razy tyle przestrzeni bagażowej po złożeniu tylnych siedzeń.

Za kierownicą Superba czujemy się komfortowo. Fotele są duże i wygodne. Fotel kierowcy i fotel pasażera można regulować elektrycznie wraz z elektryczną regulacją podparcia lędźwiowego. Zintegrowana funkcja pamięci zapamiętuje nastawioną pozycję fotela kierowcy. Miłośników nowoczesnych rozwiązań multimedialnych ucieszy fakt, że deska rozdzielcza skrywa konsolę z zaawansowanym systemem nawigacji wyposażonym w kolorowy wyświetlacz dotykowy oraz dysk o pojemności 30 GB. Zapewnia on wygodną kontrolę nad wszelkimi funkcjami związanymi z komunikacją, nawigacją oraz multimediami.

Skoda Superb wyposażono w wiele nowoczesnych rozwiązań technicznych. Komfortowi podróżowania sprzyja adaptacyjnie zawieszenie Dynamic Chassis Control (DCC) wraz w wyborze profilu jazdy Driving Mode Select. Ta funkcja umożliwia indywidualną zmianę charakterystyki zawieszenia, a tym samym właściwości jezdnych na normalne, sportowe lub komfortowe. Ponadto, za pomocą wyboru profilu jazdy,



i jego masę. Silnik „pracuje bardzo kulturalnie” i jest dobrze wyciszony.

Superb nie jest może motoryzacyjnym marzeniem młodych, pięknych i bogatych, ale flagowy model Skody to solidny, przestronny, funkcjonalny i nowoczesny samochód. Spełni wszelkie oczekiwania tych wszystkich, którzy właśnie takiego auta poszukują.

W wersji wyposażenia Laurin&Klement Superb

można wybrać tryb Eco lub nastawy indywidualne. Czujniki parkowania z przodu i z tyłu pomagają kierowcy zaparkować oraz wyjechać z miejsca parkowania. Ta wersja wyposażona jest także w czujnik deszczu i światła. W czasie deszczu automatycznie włączają się wycieraczki, a w zależności od natężenia oświetlenia otoczeni, a samoczynnie zmieniają się światła dzienne na mijania lub mijania na dzień. Jest również system Twindoor, pozwalający na dwa sposoby otwierać pokrywę bagażnika. W zależności od potrzeb może ona zostać otwarta jak w samochodach typu sedan lub uniesiona wraz z tylnym oknem, jak w nadwoziu typu liftback.

ma bardzo bogate wyposażenie i prestiżowe dodatki. Wyposażenie dodatkowe to między innymi: bezkluczykowy system obsługi samochodu z alarmem i funkcją SAFE, bezdotykowe otwieranie i zamykanie elektrycznie sterowanej pokrywy bagażnika, Pakiet Simply Clever, elektrycznie ogrzewaną przednią szybę, aktywny tempomat, system wspomagania parkowania, kamerę cofania, funkcję rozpoznawania znaków drogowych, wentylowane przednie fotele. Koszt wyposażenia opcjonalnego tej wersji to 31 350 zł. Ale więcej już mieć nie można, więc nic dziwnego, że auto kosztuje 189 100 PLN (za wersję bazową zapłacimy 155 250 zł). ■

Superb prowadzi się pewnie. Zawieszenie jest zestrojone dosyć sztywno, a podczas jazdy po krętych czy wyboistych drogach mamy poczucie pewności i bezpieczeństwa. Superb w wersji kombi z silnikiem 2,0 TSI i mocy 220 KM z 6-biegową przekładnią automatyczną DSG osiąga prędkość maksymalną 240 km/h, od 0 do 100 km/h przyspiesza w 7 sekund. To świetny wynik biorąc pod uwagę spore gabaryty Superba



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

Przedpremierowy start

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Grandland X to trzeci model marki oznaczony symbolem „X” w nazwie. Dołączy do nieco mniejszych – Opla Crosslanda X i Opla Mokki X.

Oficjalna prezentacja Grandlanda X będzie miała miejsce w czasie najbliższego Salonu Samochodowym we Frankfurcie. My widzieliśmy to auto nieco wcześniej.

Mocną stroną Grandlanda X z pewnością jest stylistyka – to nowoczesny pojazd sportowo-użytkowy. Śmiało łączy sportowy charakter z elegancją. Auto zwraca uwagę wyrazistymi proporcjami i krótkimi zwisami

oraz atletyczną sylwetką. Charakterystyczne elementy przodu wydatna osłona chłodnicy ze znakiem blitz (tak nazywa to Opel). Jest to kolejny detal rozpoznawczy najmłodszych członków rodziny X. Chromowane



Opel Grandland X

Reklama w iAuto

- **iAuto** – cyfrowy tygodnik o zasięgu ogólnopolskim
- Średni "nakład" – 12 000 odbiorców
- Magazyn kierowany do entuzjastów motoryzacji, podróży, gadżetów, ciekawostek technicznych oraz wymagających miłośników technologii. Zamieszczamy opinie, wywiady, testy porównania i felietony lifestylowe.
- Nasi Czytelnicy to osoby o poszukujący wiedzy, entuzjaści motoryzacji i wszelkich nowinek.
- Przedział wiekowy Czytelników: 25 – 65 lat

Korzyści z reklamy w iAuto

- Ogromny zasięg
- Bardzo duża liczba wejść na stronę iAuto
- Możliwość dotarcia do ściśle określonej grupy Klientów
- Możliwość idealnie dopasowanej promocji
- Atrakcyjna cena dotarcia do Klienta od 0,1 pln/netto do 0,8 pln/netto. To poniżej 1 PLN!
- W Internecie Klienci szukają opinii o produktach, decydują gdzie wydać pieniądze!

Wyprzedź konkurencję – reklamuj się w iAuto

Ceny reklam w iAuto

- Okładka – strona 4 – 2.000 pln/netto
- Okładka – strony 2, 3 – 1.500 pln/netto
- 1 strona – 900 pln/netto
- 1/2 strony – 750 pln/netto
- Artykuł sponsorowany – 1.800 pln/netto

Przy powtórzeniach reklam, możliwość rabatów do 30%

Sposób przygotowania:

- Wymiary: 768x1024 piks, 72 dpi
- Preferowane formaty .PDF .EPS, .TIFF (RGB).
- Fonty zamienione na krzywe.
- W zamówieniu należy podać datę emisji i wszelkie dodatkowe informacje o sposobie zamieszczenia reklamy.

Kontakt w sprawie reklam w iAuto

Anna Pisarska

t.: +48 502 627 674

e.: anna.pisarska@bruxmedia.pl

Mirosław Rutkowski

t.: +48 693 129 040

e.: m.rutkowski@motopress-media.pl



listwy biegnące od logo marki w kierunku wąskich reflektorów LED optycznie poszerzają przód. Dodatkowym elementem personalizującym konkretny egzemplarz może być dwukolorowe nadwozie z kontrastującym czarnym dachem.

Nowy SUV Opla mierzy 4 447 mm długości, 1 844 mm szerokości i 1 636 mm wysokości, a w bagażniku pomieści 514 l (po złożeniu kanapy 1 652 l). Rozstaw osi to rozsądne 2 675 mm.

Grandland X jest wyposażony w nowoczesne systemy wspomagające kierowcę, systemy multimedialne i rozwiązania podnoszące komfort. Adaptacyjny tempomat z funkcją wykrywania pieszych, system automatycznego hamowania

awaryjnego, system wykrywania senności kierowcy, zaawansowany asystent parkowania, to tylko niektóre elementy bogatego wyposażenia auta.

Wyposażenie standardowe obejmuje działający w oparciu o kamerę system ostrzegania przed niezamierzonym opuszczeniem pasa ruchu, rozpoznawanie znaków drogowych, system wspomagający ruszanie pod górę, radioodtwarzacz z modułem Bluetooth umożliwiającym korzystanie z telefonu w trybie głośnomówiącym, komfortowe fotele z szerokim zakresem regulacji. System Opel OnStar także jest oferowany standardowo we wszystkich wersjach wyposażenia tego modelu. Grandland X nie ma napędu na cztery koła, a jedynie

skuteczny system kontroli trakcji o nazwie Grip Control, znany z samochodów marki Peugeot. Pokrętło umieszczone w kabinie pozwala wybrać jeden z czterech trybów jazdy, w zależności od nawierzchni, po jakiej ma się poruszać auto.

Opel Grandland X to już drugi, obok mniejszego Crosslanda X, przykład współpracy między niemiecką marką, a jej francuskim właścicielem, koncernem PSA. Do polskich salonów Opel Grandland X przyjedzie z dwoma silnikami. Bazową propozycją będzie benzynowe 1.2 Turbo o mocy 130 KM. Dla zwolenników jednostek wysokoprężnych przewidziano 1.6 CDTi o mocy 120 KM. Swojego kompaktowego SUV-a Opel wycenił na 94 900zł. ■



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/

Dlaczego musi być drożej?



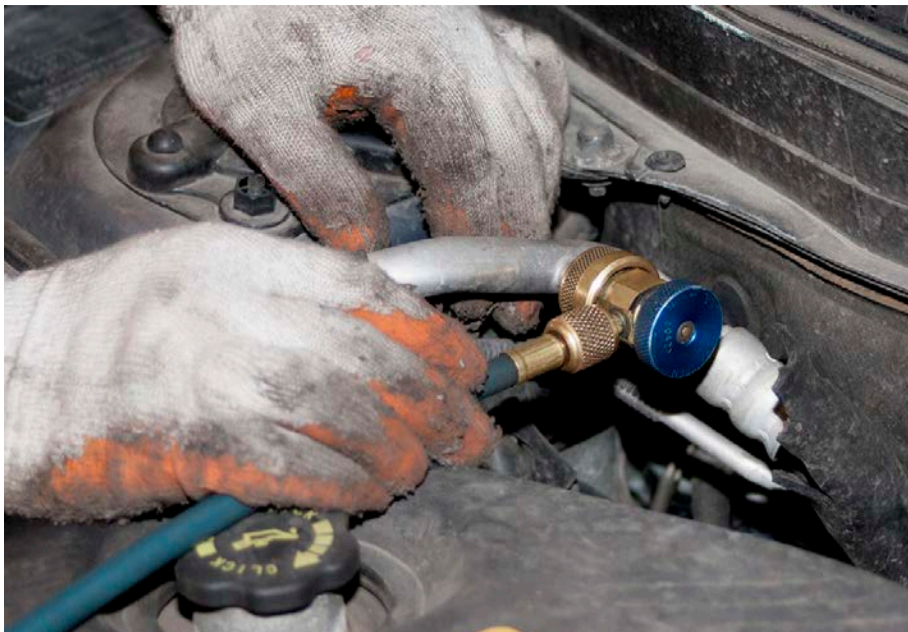
TEKSTY ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Dzięki klimatyzacji w aucie jest miło i chłodno. Pewnego upalnego dnia okazuje się, że miło i chłodno wcale nie jest. Póki działa, nie zwracamy na nią uwagi, kiedy szwankuje, jedziemy do warsztatu. A tam okazuje się, że usprawnienie klimatyzacji kosztuje znacznie drożej, niż poprzednio. Dlaczego?

Najczęściej wystarczy uzupełnienie ubytku czynnika chłodzącego, czasem potrzebna jest poważniejsza ingerencja. Od pewnego czasu naprawy klimatyzacji i uzupełnianie czynnika chłodzącego wykonywać mogą jedynie specjaliści, którzy odbyli odpowiednie szkolenie. Warsztaty muszą się rozliczać z ilości czynnika, nie wolno uzupełniać układu, który ma niewielkie nawet nieszczelności. Obsługę układów klimatyzacji w samochodach przez warsztatu regulują przepisy, które w Polsce obowiązują od 2015 roku.

Ponad dziesięć lat temu Rada Unii Europejskiej postanowiła ograniczyć wpływ ułatwiających się czynników z klimatyzacji na dziurę ozonową. Wprowadzono m. in. zakaz uzupełniania nieszczelnych układów. Trzeba je najpierw naprawić.

Warsztat musi wykazać, że uzupełnienie czynnika nastąpiło po sprawdzeniu szczelności układu. Przepisy przewidują ubytek „normatywny” (ok. 50 g w skali roku), który w nienaganie pracującej klimatyzacji wynika z przenikania cząsteczek czynnika przez przewody układu →→



pracującego pod dużym ciśnieniem. Obsługujący klimatyzację pracownik musi posiadać certyfikat; niedopuszczalne jest, aby przy obsłudze klimatyzacji pracowała osoba bez uprawnień, nawet jeśli świetnie się na tym zna. W warsztacie, który obsługuje klimatyzację muszą być odpowiednie urządzenia i ewidencja czynnika chłodzącego oraz utylizacji oleju smarującego układy klimatyzacji.

Procedura obsługi klimatyzacji polega na odessaniu z układu czynnika chłodzącego, sprawdzeniu jego szczelności w podciśnieniu (po odessaniu czynnika) i w nadciśnieniu (po wtłoczeniu do układu obojętnego gazu). W razie stwierdzenia spadku ciśnienia należy do układu wprowadzić specjalny barwnik i po podświetleniu specjalną lampą (z wykorzystaniem okularów) określić miejsce nieszczelności i dokonać naprawy. Dopiero wtedy można napełnić układ.

Od 2006 roku producenci napełniają klimatyzację stosunkowo bezpiecznym dla środowiska czynnikiem HFO-1234YF, wcześniej stosowano R-134A. Nowy czynnik jest około 10 razy droższy. Konstrukcyjnie układy specjalnie się nie różnią, teoretycznie w nowszych samochodach można stosować starszy czynnik, ale tylko teoretycznie. Przede wszystkim nie wolno mieszać czynników, więc w warsztacie powinny być dwa urządzenia (lub jedno, dwufunkcyjne, kosztujące dwa razy drożej).

Po drugie należy wymienić zawory na przewodach samochodu, po trzecie trzeba się zgodzić na to, że jest to niezgodne z prawem, po czwarte – nieekologicznie i po piąte, może się okazać, że starszy czynnik działa destrukcyjnie na układ przewodów, uszczelek i złączy.

Kolejnym elementem całej układanki jest olej zapobiegający zatarciu sprężarki, a dodawany do czynnika chłodzącego. W samochodach elektrycznych trzeba stosować taki, który musi mieć cechy dielektryka. W przeciwnym razie może dojść do potężnego zwarcia, co zresztą się zdarzało. Warto zauważyć, że hybrydy, to też samochody elektryczne... Obu rodzajów oleju nie wolno mieszać, zatem zakład obsługujący różne samochody powinien dysponować różnymi urządzeniami do obsługi klimatyzacji w samochodach elektrycznych, hybrydach oraz z napędem konwencjonalnym.

Za nieprzestrzeganie zapisanych w ustawie zasad serwisowania i naprawy układów klimatyzacji warsztatom grożą srogie kary finansowe, na tyle duże, że mogą doprowadzić do bankructwa.

Wszystko to razem sprawia, że usługi w warsztacie, który serwisuje układy klimatyzacji (i robi to zgodnie z obowiązującym prawem) są droższe niż dwa, trzy lata temu. A opinie jakoby właściciele warsztatów chcieli przy okazji obsługi klimatyzacji oszwabić klienta i dorobić się fortuny, należy między bajki włożyć.



Kłopotliwa ekologia Diesla



Silniki wysokoprężne montowane w samochodach osobowych od około dwudziestu lat są równie popularne, jak benzynowe. Rozwiązania technologiczne poprawiły kulturę pracy, osiągi oraz zapotrzebowanie na paliwo. Problemem były spaliny, ale i z tym sobie poradzono. W układzie wydechowym znalazły się dodatkowe fil-

try, których zadaniem jest zatrzymywanie cząstek stałych, w układzie dolotowym znalazły się zawory kierujące część spalin do komór spalania. Okazało się, że urządzenia poprawiające skład spalin wiążą się z kłopotliwymi i kosztownymi konsekwencjami. Pogarszające się dynamika auta, a w ekstremalnym wypadku zatrzymanie samochodu to spory kłopot. Wymiana zaworu EGR czy filtra DPF jest kosztowna, jest też możliwe doprowadzenie układów dolotowego i wydechowego przez doświadczonych mechaników. Na zdjęciach układ dolotowy wraz z EGR w 4 letnim Mercedesie. Naprawa i czyszczenie całego układu i jego poszczególnych podzespołów wymaga pewnego doświadczenia i odpowiednich środków. Po rewitalizacji układu zaleca się wymianę oleju. ■





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

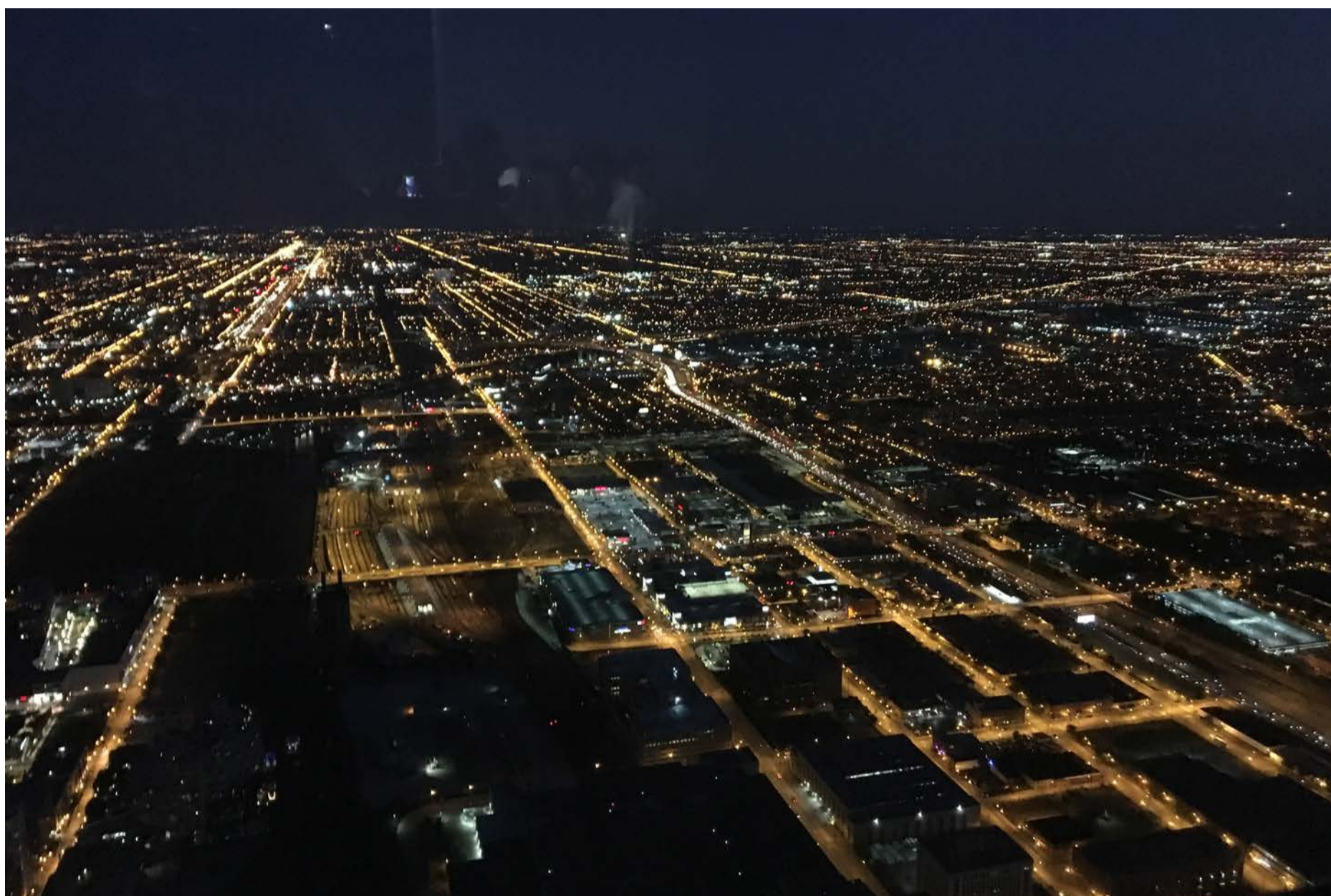


Mercedes-Benz Autotrade Sp. z o.o., ul. Mrówcza 218, 04-697 Warszawa
tel.: +48 22 660 33 00, www.autotrade.mercedes-benz.pl

Obrazki z USA (6)

TEKST I ZDJĘCIA: MACIEJ RZOŃCA

Powróciłem z 5-tygodniowego pobytu w USA już pod koniec lipca, jednak wrażeń z tej podróży mam tak wiele, że pozwolę sobie nadal kontynuować ten temat..



W „obrazkach nr 4” pisałem o swoich największych kłopotach związanych w moim (naszym, rodzinnym) wyjeździe. Wspomniałem wówczas – i obiecałem wrócić do sprawy – o nadspodziewanie dużym rachunku za usługi telefoniczne wystawionym przez sieć Play (także dla mojej żony, Kasi). Po przylocie do USA otrzymaliśmy od tej firmy stosowne sms-y o wysokości opłat za połączenia wychodzące, przychodzące, sms-y

oraz pobieranie danych internetowych. Nie było jednak żadnej informacji o tym, że włączona poczta głosowa (nawet nie używana!) także generuje koszty. Nie wyłączałem w USA mojego telefonu komórkowego. Chciałem mieć łączność z krajem. Jeśli ktoś dzwonił, wiedziałem kto, i oddzwaniałem z „amerykańskiego” telefonu za drobne grosze. Okazało się jednak, że próba połączenia się ze mną kończyła się połącze- ➔➔

niem z (płatną dla mnie) moją pocztą głosową, a po chwili „poczta Play” starała się mnie poinformować o nieudanym połączeniu, za co naliczała kolejną opłatę... W rezultacie taka jednorazowa próba połączenia się ze mną kogoś-tam kosztowała mnie ok. 6 zł. Wiedziałem-widziałem, że ktoś do mnie dzwoni. Połączenia jednak nie odbierałem i oddzwaniałem z innego telefonu nie mając pojęcia, że i tak – jeśli tylko mojemu rozmówcy odezwie się poczta głosowa – to ja będę za to płacił i dodatkowo za próbę poinformowania mnie przez operatora Play o tym, że ktoś do mnie dzwonił...

W każdym razie „popłynąłem” na kwotę ok. 130 złotych. Złożona reklamacja, w której sednem pisma była skarga na nieinformowanie (np. w sms-ach) o kosztach potencjalnych połączeń z pocztą głosową była odpowiedź, że wszystkie połączenia zostały naliczone zgodnie z regulaminem oraz cennikiem i nie ma powodów do uznania reklamacji. Niestety, nie było ze strony operatora Play ani jednego zdania co do „meritum”, czyli zarzutu o ukryciu kosztów obsługi poczty głosowej.

Kończąc ten nieco prywatny wątek. Moja umowa z Play kończy się w styczniu... Wcześniej, przez kilkanaście lat korzystałem z usług Plus-a i nigdy nie miałem tego typu problemów przy wyjazdach za granicę (także do USA). Niewątpliwie, przy wyjeździe poza kraje Unii Europejskiej, warto bardzo dobrze sprawdzić, czy posiadanie w kieszeni włączonego, chociaż nieużywanego telefonu komórkowego nie przysporzy nam nieoczekiwanych kosztów...



Ale powrócę do „amerykańskich obrazków”, spostrzeżeń - przynajmniej dla mnie – nowych i ciekawych.

I taką ciekawostką była tabliczka, przy wjeździe na parking przy osiedlu mieszkaniowym, ostrzegająca potencjalnych złodziei, że osiedle objęte jest

„sąsiedzki monitoringiem”. Problem w tym, że tenże złodziej nie dowie się o tym, jeśli przyjdzie piechotą z dowolnej innej strony niż od parkingu...

Śmieci... Tu nie ma reguły. W jednych powiatach są one segregowane poprzez wystawienie odpowiednich pojemników na szkło czy plastik. W większości przypadków jednak – jak



w „moim” Willowbrook – coś takiego nie istnieje. W efekcie do potężnych kontenerów trafia tam dosłownie wszystko: zarówno kuchenne odpadki, setki butelek po napojach (nie ma tam kaucjonowania opakowań szklanych), jak i meble z opróżnianego mieszkania. Podobno te śmieci są później segregowane w firmie, która się w tym specjalizuje. Wyjątkiem jest złom. Tutaj wąską „specjalizację” mają głównie Latynosi, którzy zdezelowanymi pick-upami objeżdżają śmietniki i skrzętnie zbierają wystawione lodówki, pralki czy inne duże metalowe przedmioty. (Ale aluminiowe puszki po napojach już ich nie interesują). Może zdarzyć się jednak, że np. na przykościelnym parkingu postawiony zostanie kontener na makulaturę z informacją, że dochód z jej sprzedaży przekazany będzie na jakiś konkretny charytatywny cel.

Autostrady... To temat prawie tak szeroki jak rzeka Missisipi w St. Louis (a to wiele kilometrów od jej ujścia w Zatoce Meksykańskiej). Zasadniczo mają one trzy pasy (ale nie jest to ścisła reguła - np. w Arkansas czy Missouri autostrady mają z reguły dwa pasy, ale tam ruch jest niewielki). Zwróciłem natomiast uwagę, że praktycznie wszędzie (poza miastami) pomiędzy przeciwle-

głymi pasami ruchu są niewiarygodnie szerokie – szacuję, że mają one co najmniej 50-60 metrów - pasy zieleni. Co więcej, są one pochylone tworząc w swoim przekroju coś w rodzaju litery V z bardzo szeroko rozłożonymi ramionami. Wyjaśniono mi, że przy takim ukształtowaniu terenu kierowca, który zaśnie za kierownicą, po prostu zjedzie łagodnie na pobocze, ale praktycznie nie ma szans, by dojechał bez wybudzenia się na przeciwległe pasy autostradowe. Inną zaletą takich



rych skrajnie lewym, najszybszym pasem można jechać jeśli w pojeździe znajdują się co najmniej dwie osoby.

W południowych stanach USA (Florydzie, Alabamie, Missisipi, Luizjanie, a zapewne także w Teksasie) na wszystkich głównych drogach od wybrzeża Zatoki Meksykańskiej ustawione są specjalne znaki drogowe wytyczające drogi ewakuacyjne. To efekt huraganu Katrina, który w 2005 roku zdemolował tamten rejon →→

bardzo szerokich pasów zieleni może być to, że jeśli zajdzie konieczność dobudowania kolejnych pasów ruchu, można to szybko i bezproblemowo zrobić kładąc kolejne wstęgi betonu czy asfaltu „wewnątrz” istniejącej autostrady. Odpadają więc kłopoty z wykupywaniem ziemi, wywłaszczeniem, itp.

Przy trzech pasach w jednym kierunku, na ogół jest zakaz poruszania się samochodom ciężarowym skrajnie lewym pasem. W rezultacie potężne ciężarówki mogą wyprzedzać się nawet po kilka minut, ale i tak nie zablokują one przejazdu szybszym samochodom osobowym. Są miasta (np. obwodnica Nashville) w któ-



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



przyczyniając się do śmierci ok. 2500 osób (w tym ok. 700 osób uznanych za zaginione).

Jeremy Clarkson w jednym z odcinków „Top Gear” w lekko prześmiewczym tonie stwierdził, że skręt w prawo na skrzyżowaniu (przy czerwonym świetle) to jedyny sensowny wkład Amerykanów w światową motoryzację. Oczywiście, nie ma on racji, bo ich wkład jest ogromny i nieoceniony, ale możliwość takiego skrętu (o ile nie jest to wyraźnie zakazane stosownym komunikatem na tymże skrzyżowaniu) jest naprawdę świetną sprawą.

Po amerykańskich ulicach jeździ sporo samochodów elektrycznych. Nie jest to jakaś ogromna ilość, ale da się je zauważyć. Stacje ładowania baterii są na klasycznych sta-

acjach benzynowych, ale coraz częściej budowane są na ogromnych parkingach przy... centrach handlowych. Co prawda limitowany jest czas ładowania (np. 2 godziny), ale usługa jest... bezpłatna. Jaki to piękny sposób, by kierowca (wraz z rodziną) poszedł w tym czasie na zakupy i zostawił w kasach parę dolarów... ■



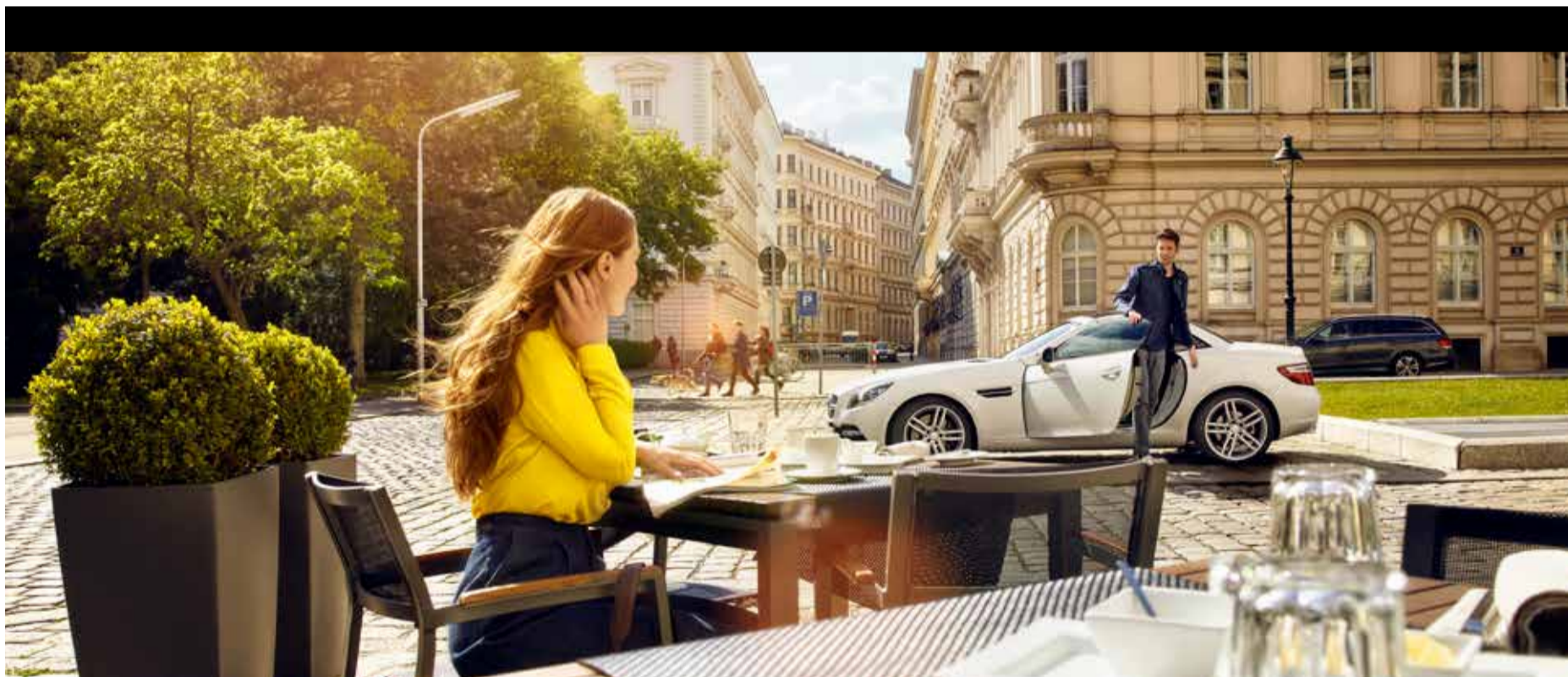
Zaproszenie do serwisu

[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 trosko 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.



RAJD POLSKI (1)

TEKST: GRZEGORZ CHMIELEWSKI
ZDJĘCIA: ARCHIWUM

Rajdu Polski nie ma w kalendarzu WRC na sezon 2018. To było, niestety, do przewidzenia. W komentarzach wielu obserwujących rajd nie brakowało zastrzeżeń do organizatorów, a szczytem był rozpowszechniany w mediach społecznościowych film, na którym wóz straży pożarnej wjeżdża na odcinek specjalny „pod prąd”. Perła w koronie polskich sportów samochodowych wypadła z elitarnego grona. A jest to jeden z najstarszych rajdów świata.

Chyba każdy entuzjasta sportu samochodowego wie, że Rajd Polski jest drugą co do historii imprezą w swojej kategorii. Dłuższe dzieje ma tylko Rajd Monte Carlo.

W 2021 Rajd Polski będzie obchodzić swe stulecie. Czytelnikom magazynu „iAuto” należy się większa porcja wiedzy o najważniejszych w naszym kraju zawodach automobilowych. W tym wydaniu proponujemy pierwszą część przeglądu dziejów Rajdu Polski.

Tło epoki

Odrodzona 11 listopada 1918 Rzeczpospolita była państwem znękanym trwającymi od 1772 wyniszczającymi rozbiorami, jak i rujną I wojną światową. Przed władzami państwowymi piętrzyły się ogromne wyzwania polityczne, militarne, gospodarcze, społeczne. W tych warunkach dość energiczną działalność podjęły najstarsze na polskich ziemiach organizacje samochodowe – Krakowski Klub Automobilowy i Automobilklub Polski, powstały na fundamencie powołanego w 1909 Towarzystwa Automobilistów Królestwa Pol-

Pierwsza edycja w 1921 nazywała się Raid Samochodowy. Rok później było Rejd Samochodowy, zaś w 1923 Międzynarodowy Rejd Samochodowy. Impreza z roku 1924 była Jazdą Konkursową Automobilklubu Polski, a w 1925 – Polskim Raidem Samochodowym. Potem – aż do 1930 – nazwa ustaliła się jako Międzynarodowy Raid Automobilklubu Polski. W latach 1937-1938 rozegrano imprezy pod nazwą Międzynarodowy Raid Automobilklubu Polski o Grand Prix Polski, ale w roku 1939 pojawiła się modyfikacja – Grand Prix – Międzynarodowy Raid Automobilklubu Polski.

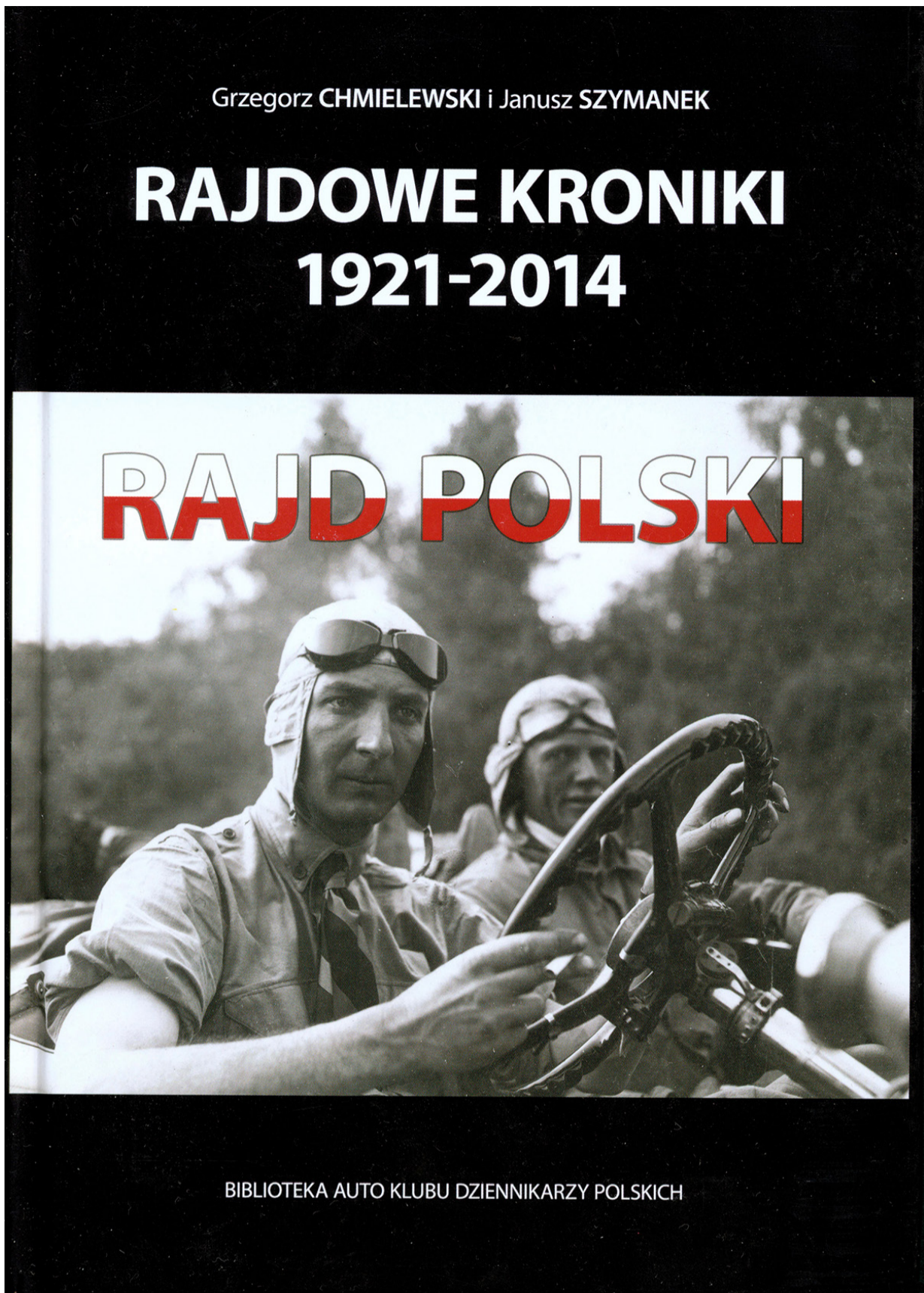
Rok 1947 to Międzynarodowy Raid Automobilklubu Polski, rok później – Międzynarodowy Raid Automobilklubu Polski o Wielką Nagrodę Polski. Po wznowieniu w 1954 aż do 1957 obowiązywała nazwa Ogólnopolski Raid Samochodowy. Gdy w 1959 organizację imprezy przejął Automobilklub Krakowski, pojawiła się nazwa Międzynarodowy Raid Samochodowy. Skrót MRS był potocznie używany także w następnych latach, choć już w 1960 dla 20. edycji wprowadzono nazwę Raid Polski. Pisownia „raid” była stosowana również rok później. Dopiero w 1962 wprowadzono obowiązującą do dziś oficjalną nazwę Rajd Polski.

skiego. Działania organizacyjne AP zaczęły się w 1920 i doprowadziły do formalnego zarejestrowania na początku 1921. Parę miesięcy przed rejestracją Automobilklub Polski został oficjalnie afiliowany przez powołany w 1904 w Paryżu związek AIACR (Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus – Międzynarodowe Stowarzyszenie Automobilklubów Uznanych), protoplastę obecnej Międzynarodowej Federacji Samochodowej FIA.

Pionierskie czasy

W chwili założenia klub liczył 50 członków rzeczywistych. Statystyka z 1924 podaje liczbę 250 członków, a z 1928 ponad pół tysiąca. W AP działała Komisja Sportowa, najwyższa w Polsce instancją w sprawach wyczynowego automobilizmu. Ważnym kierunkiem stało się organizowanie imprez samochodowych. Początkowo dominowały w nich elementy, z dzisiejszego punktu widzenia, turystyczne. Należało przejechać wyznaczoną trasę i po drodze zaliczyć nieskomplikowane próby, np. przyspieszenia czy zmiany kierunku. To niby proste, ale w ówczesnych realiach (stan dróg, poziom techniki samochodowej) „wycieczki automobilowe” z początku XX w. miały zupełnie inny wymiar – były uważane za wyczyn, a kierowców (szoferów) traktowano jak sportsmenów.

Pierwszym tego wyrazem stał się rajd na trasie ze stolicy do Białowieży i z powrotem, zorganizowany w 1921 przez Automobilklub Polski. Nazwa brzmiała po prostu: Raid samo-



Grzegorz Chmielewski jest współautorem albumu wydanego przy okazji 75. edycji Rajdu Polski.

Książkę można kupić w Auto Klubie Dziennikarzy Polskich: tel. 602 372 926, mail: autoklub01@gmail.com

chodowy. Wtedy samo tylko kierowanie pojazdem mechanicznym wymagało odwagi, niemal zuchwałości. To było sportowe zajęcie dla prawdziwych twardzieli. I oto sześciu takich twardzieli rzuciło sobie wyzwanie: 23 czerwca 1921 wyruszymy w rajd ze stolicy do Białowieży

i z powrotem.

Czekało na nich około 500 km dróg. Przeważały polne gościńce, a im dalej od Warszawy, tym bardziej dramatyczny był ich stan. Należało pokonać ten dystans pojazdami ciężkimi, rachitycznymi, zero komfortu. Dwie trze- ➔➔

cie startujących ekip pokonało trasę i 25 czerwca 1921 cztery auta osiągnęły metę. Zwyciężył Tadeusz Heyne (Dodge), na kolejnych miejscach Lucjan Myciński (Steyr), Włodzimierz Zagórski (Hudson) i Wacław Słupski (Oldsmobile). Zawodnicy kończący rajd otrzymali żetony (medale): w kolejności złoty, srebrny, brązowy i brązowy mały.

W 1922 impreza otrzymała nazwę Reidu (!) Samochodowego i została rozegrana w terminie 20-23 lipca na trzyetapowej trasie z Warszawy przez Kielce, Kraków, Zakopane i Morskie Oko z powrotem do stolicy (870 km). Wśród dziewięciu załóg znalazły się dwie austriackie w samochodach Steyr i one właśnie zdobyły pierwsze miejsca – wygrał Albert Lorenz, drugi był Robert Siercke. Na trzecim miejscu zameldował się Józef Grabowski (Fiat), na czwartym Henryk Liefeldt (Opel).

Pierwszy rozdział Rajdów Polski trwał do roku 1930, a jedyna przerwa zaistniała w 1926. Miesięcznik „Auto” w numerze 5 z datą wydawniczą 20 maja 1926 zapowiedział, że „szósty z rzędu konkurs turystyczny A.P.” będzie mieć trasę krótszą od poprzedniego i poprowadzoną w większości po dobrze utrzymanych trasach. „Niemniej raid polsko-czeski zapowiada się interesująco ze względu na możliwą bardzo liczną konkurencję i (...) ambitną i zaciętą walkę o nagrody między naszymi a czeskimi kierowcami”. Tak więc zawody w 1926 miały być międzynarodowe nie tylko

z uwagi na startujące załogi, ale i z powodu wytyczenia części trasy przez Czechosłowację. Ale w wyniku krytycznej sytuacji politycznej i gospodarczej (w maju 1926 doszło do przewrotu majowego, skutkującego dłuższymi niepokojami) VI Raid AP został odwołany, ale w 1927 klub powrócił do tradycji.

W okresie do roku 1930 zawody rozwijały się w niekwestionowany sposób. Rósł dystans rajdu – w 1925 trasa liczyła 3678,7 km! Przybywało startujących (28 załóg w 1928), umacniał się międzynarodowy status (zgłaszali się zawodnicy z Austrii, Czechosłowacji, Niemiec, Węgier), rozrastał się program prób sportowych, podnosił się prestiż imprezy i doskonaliła jej organizacja.

Niestety, nadszedł światowy kryzys ekonomiczny, który na kilka lat odebrał zawodom automobilowym rację bytu.

Nowe otwarcie

Po siedmiu latach stabilizacja gospodarcza umożliwiła wznowienie koronnych zawodów samochodowych w 1937. Nowością stał się pętlicowy układ trasy. Każdy z trzech dwudniowych etapów składał się z dwóch podetapów i rozpoczynał się i kończył w Warszawie. Przewidziano próbę zrywu i hamowania, próby szybkości płaskiej (na 1 km ze startu zatrzymanego i ze startu lotnego), próbę ruszenia z zimnym silnikiem i próbę szybkości górskiej na wznoszącą się nad Ustroniem Równicę. Zgłosiło się 17 załóg krajowych i siedem zagranicznych, w tym fabryczne

zespoły Adler i Mercedes-Benz.

Dystans następnego XI Międzynarodowego Raidu Automobilklubu Polski o Grand Prix Polski wyniósł 3815 km. Jak przed rokiem, trasę ułożono w trzy dwudniowe pętle, które zaczynały się i kończyły w Warszawie. Startowały 63 załogi (28 zagranicznych), zespoły fabryczne wystawił Mercedes-Benz, BMW, Adler, DKW, Hanomag, Fiat i Lancia. Trzy zespoły Wojska Polskiego jechały terenowymi łazikami Fiat 508. Metę osiągnęło 49 załóg. Wśród tych, które zostały na trasie, było sześć doskonale przygotowanych załóg niemieckich. Wróble na dachu ćwierkały, że ci zawodnicy mieli do wypełnienia zupełnie inną misję...

XII Międzynarodowy Raid Automobilklubu Polski o Grand Prix Polski odbywał się od 10 do 18 lipca 1939 w bardzo napiętej sytuacji, wojna wisiała na włosku. Przypomniła o tej groźbie przekazana organizatorom w ostatniej chwili rezygnacja zgłoszonych wcześniej załóg niemieckich. Władze hitlerowskie motywowały wycofanie rzekomymi polskimi szykanami w uzyskaniu wiz wjazdowych dla niemieckich sportowców, czemu nasze władze stanowczo przeczyły. Jednocześnie Niemcy utrudniali (za sprawą Anschlussu) start w Polsce kierowcom z Czechosłowacji i Austrii. W efekcie spośród zgłoszonych 68 załóg, na starcie stanęło 35 kierowców polskich, dwóch włoskich (Renato Ghisalba i Luigi Vestidello w Fiat 1100), jeden francuski (René Quatresous w Renault Primaqu-

atre), mieszkający w Łodzi Jugosłowianin Emeryk Bellen (Škoda 1100) i jeden z Czechosłowacji – Vladimir Formanek (Aero 30), który dotarł do Polski wbrew zakazom niemieckich władz okupacyjnych.

Absolutnie rekordowa pod względem długości trasa (około 4500 km) ponownie miała układ trzech pętli. Sportowe akcenty to próby szybkości górskiej na Równicę i szybkości płaskiej na 1 km bez rozbiegu (między Jastrzębią Górą a Wielką Wsią, obecnym Władysławowem), próba zręczności oraz zrywu i hamowania (w Warszawie na al. Niepodległości) oraz próba terenowa (20 km przez Puszcze Kampinoską) i próba na drogach terenowych (180 km między Kobryniem a Skidlem).

Powojenne początki

Zdruzgotany II wojną światową kraj odczekał, acz z ogromnymi przeszkodami budził się do nowego życia, a Polacy nie przestawali tęsknić za motoryzacją.

Pierwszy po wojnie XIII Międzynarodowy Raid Samochodowy Automobilklubu Polski w wysokiej randze Grand Prix Polski odbył się 15-22 czerwca 1947. Sześć etapów, blisko 2600 km niemal dookoła Polski. Wystartowało 51 załóg; jako zagraniczny rodzynek jechał dr Horvatek (Horvath?) z ambasady Czechosłowacji. Następny, XIV Międzynarodowy Raid Samochodowy Automobilklubu Polski o Wielką Nagrodę Polski rozegrano w 1948. Pośród 80 załóg było aż

26 czechosłowackich, rajd ukończyło 58 załóg. Mimo sprawnego przebiegu imprezy i wielkiego zainteresowania publiczności, rajd uznano za zabawę burżujów, sprzeczną z proletariackimi wartościami socjalizmu. Międzynarodowe Rajdy Samochodowe na kilka lat zniknęły z programu polskich imprez automobilowych.

Zawody w 1954 nosiły nazwę XV Ogólnopolski Raid Samochodowy. Odrodzenie Rajdu Polski wynikało z politycznej „odwilży” po śmierci Stalina. Na trasie była m.in. próba wyścigowa na autostradzie nieopodal Gliwic i próba terenowa w okolicach Piły. Startowało ponad 50 aut.

XVI Ogólnopolski Raid Samochodowy miał trasę 2800 km, dopełnieniem były dwie próby zrywu i hamowania, dwie próby zmiany kierunku oraz po dwie próby jazdy terenowej i szybkości górskiej.

XVII Ogólnopolski Raid Samochodowy w 1956 odbiegał od stołecznego schematu – miał

start w Łodzi. Trasa 1850 km. Wystartowało 99 załóg (w tym cztery panie!), końcową klasyfikacją objęto 78.

XVIII Ogólnopolski Raid Samochodowy z bazą w Olsztynie oznaczał przełom. Po latach jedynie w krajowej obsadzie, PZM dzięki kontaktom z jugosłowiańską federacją AMS i enerdowską ADMC doprowadził do startu sześciu zagranicznych załóg. Reprezentanci NRD jechali Wartburgami, Jugosłowianie pokazali auta wtedy dla Polaków imponujące – m.in. Porsche 356 i DKW 3-6. Ważnym akcentem imprezy był start czterech Syren, których rękodzielnicze wytwarzanie ruszyło w FSO parę miesięcy wcześniej.

Zaplanowany na 1958 XIX Międzynarodowy Raid Samochodowy został wpisany do międzynarodowego kalendarza FIA. Nie doszedł do skutku z powodu zbyt małej liczby zagranicznych zgłoszeń.

Era krakowska

W 1959 funkcję organizatora przejął Automobilklub Kra- ➔➔





kowski, co oznaczało zmianę formuły rozgrywania zawodów – decydującą rolę zaczęły odgrywać stosunkowo wysrubowane czasy na jeździe określonej. Oprócz rozgrywanych wcześniej prób szybkości górskiej wprowadzono odcinki specjalne, które mogły przebiegać po drogach krętych, ale płaskich – a niekoniecznie na odcinkach podjazdowych (jak próby górskie). Na próbach sportowych obowiązywały wyznaczone przez organizatora limity (czasem trudne do spełnienia), a punkty karne były dopisywane za przekroczenie tych limitów. Nazwę Międzynarodowy Raid Samochodowy usprawiedliwił start fabrycznych załóg z AWE Eisenach w Wartburgach 311.

Rychło nastąpił radykalny przełom. XX Rajd Polski w 1960 był 10. rundą Mistrzostw Europy w gronie najbardziej prestiżowych ówczesnie imprez na świecie, więc i obsada była doborowa. Oprócz 11. odcinków

specjalnych, próby górskiej, wyścigu na dawnym lotnisku Rakowice w Krakowie, przeprowadzono próbę regularności. Porywający rajd, dobre widowisko, wspaniałe załogi, doskonała poziom organizacji, ziemia gościnna i przychylna rajdom – tak cudzoziemcy komentowali pierwszy polski rajd w randze Mistrzostw Europy. Rozpoczęła się piękna karta zawodów, trwająca do lat 70. XX w.

33. Rajd Polski, rozgrywany w 1973, został wliczony do przeprowadzanych po raz pierwszy Mistrzostw Świata Marek. Awans do elitarnego grona sprawił, że przygotowano morderczą trasę. Dobrano drogi kiepskie, na porę nocną wyznaczano szybkości powyżej 100 km/h, w dzień i w obszarach gęsto zaludnionych obniżano prędkość do około 75 km/h i w ten sposób stworzono coś na miarę szaleńczego, drogowo-terenowego wyścigu Baja California w Meksyku. Na starcie stanęły 62. załogi, ale tylko trzy liczyły

się w rozgrywce. Jean-Luc Thierier i Alain Mahé w Alpine-Renault A110 1800, Włosi Alcide Paganelli i Nini Russo oraz Niemiec Achim Warmbold z Francuzem Jeanem Todtem w Fiatkach 124 Abarth Rally. Rajd według recepty „żeby cały świat nas podziwiał”, miał dramatyczny przebieg. Załogi wycofywały się całymi stadami, milicja za drogowe szaleństwa załóg nakładała tuziny mandatów, dochodziło do groźnych wypadków. Metę osiągnęło siedem załóg, nie sklasyfikowano czterech, które przekroczyły pułap spóźnień. Lista wyników liczyła więc zaledwie trzy pozycje. Zwyciężyli Warmbold z Todtem.

Po niefortunnym przebiegu 33. Rajdu Polski, kolejna edycja straciła rangę rundy Mistrzostw Świata Marek. Kiepska opinia po edycji 1973 sprawiła, że w Krakowie było niewiele znaczących nazwisk. Rajd przyniósł zwycięstwo Russlingowi, tylko 22 sekundy stracił do niego Krupa, na trzecim miejscu znalazł się Czubrikow. Zanim ogłoszono wyniki, zdarzył się skandal. Źle zorganizowano spływ danych z trasy do rajdowej bazy, wyniki były podawane nieterminowo i z licznymi pomyłkami, błędne dane były przeliczane komputerowo przez niedoświadczoną ekipę, arkusze wyników miały tyle nedorzecznosci, że mimo wielokrotnych poprawek musiały być odrzucane i w końcu trzeba było wszystko liczyć „na piechotę”. Publikacja wyników opóźniła się o półtora doby. To była klęska organizatorów, po której Rajd Polski rozstał się z Krakowem. ■

ANDRZEJ DĄBROWSKI

Porajdowe refleksje

Trochę zniechęcały mnie prognozy pogody. Jednak okazja zobaczenia w akcji światowej czołówki kierowców i specyficznej atmosfery otaczającej hotel Gołębiewski podczas Rajdu Polski wzięły górę. Musiałem tam być. Byłem w parku serwisowym. Byłem na odcinku testowym. Widziałem OS Baranowo. Podziwiałem nie tylko rajdówki czołowych teamów, wspaniałych kierowców, ich niemal kaskaderski kunszt opanowania samochodu i prędkości jakie uzyskiwali w trudnych warunkach, które dodatkowo pogorszyła fatalna pogoda. Podziwiałem też organizatorów rajdu o randze mistrzostw świata za przygotowanie imprezy. Byłem w Mikołajkach kilka dni przed rajdem. Trasa przygotowana, zabezpieczona, oznakowana. Dużo plakatów w wioskach, gdzie przebiegała trasa. Informacje na temat bezpieczeństwa, gdzie można bezpiecznie stać, gdzie nie wolno. Rajdowe radio Olsztyn także zasługiwało na medal. Stałe prośby o rozsądek i dyscyplinę kibiców. Na bieżąco podawane wyniki z odcinków specjalnych. Ale najlepszy



organizator nie jest w stanie zaprowadzić i przemówić do tej mniejszej części kibicujących, którzy rajd traktują jako towarzyskie spotkanie w oparach dymu grillowanych kiełbasek i setek litrów wypitych piw. Tak, piwo pije się na OS-ach już od piątej rano. Cóż się dziwić, że o dziesiątej trudno służbom porządkowym przemówić do rozumu takim kibicom. Właśnie na odcinku testowym, kamień wyrzucony spod koła pędzącego samochodu trafił w głowę jednego ze stojących w niedozwolonym miejscu widza. Odcinek przerwano. Sanitarka i problemy dla wszystkich. Dużą grupę niesfornych kibiców stanowili Estończycy, Czesi i Słowacy. Kamperami i innymi pojazdami wjeżdżali na okoliczne łąki i pola uprawne. Przykro było po zakończonym odcinku oglądać setki puszek po piwie i wiele plastikowych flaszek i śmieci pozostawionych w trawie. Jeden wielki śmietnik. Jeden wielki brak kultury. ■

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



Wszystko się klei!

TEKST: MARZENA PIÓRO
ILUSTRACJA: WIKTORIA PISARSKA

Zaplanowałam szybki wypad za miasto z kocym, w plener na słońce. Cisza, spokój i relaks po całym tygodniu ciężkiej pracy. To jest to, o czym marzy każdy zabiegany człowiek. I do tego jeszcze są wakacje. Patrząc na słońce pogoda zapowiada się „brzytwa” jak to mawia moja kumpela z dawnych lat. Miejsce wybrane. Do towarzystwa zabrałam przesympatyczną 14-latkę, która ze wzrokiem przykutym do smartfona, milczy jak grób. Będzie udana podróż! Bo w plener, bo w ciszy, bo przed siebie! Jako smakołyki zapakowałam cały pojemnik soczystych pysznych owoców, które pokroiłam na idealne kawałeczki. I tym sposobem życie staje się prostsze. Zatem jedziemy. Przed nami przyjemny odcinek prostej drogi, gdzieś na jednej z polskich autostrad. W trakcie jazdy postanowiłam orzeźwić się ulubionym napojem gazowanym. No właśnie – gazowanym. Po odkręceniu nakrętki nastąpiła mała eksplozja. Wszystko mokre, brązowe, słodkie i ogromnie lepkie.

Mam wrażenie, że od mojego fotela się już nigdy się nie odkleję. Ale to nic. Ręce przykleiły się do kierownicy zupełnie. Dyskomfort w prowadzeniu mam ogromny. Co robić? Rozglądam się po moim autku, szukając jakiegoś ratunku. Milcząca, dotychczas współtowarzyszka dzielnie walczy z napojem, który pływa na podłodze, chusteczkami zbiera

rozlany napój. Sytuacja wydaje się prawie opamowana gdyby nie te lepkie ręce. Najbliższa stacja, jak podpowiada nawigacja będzie za 25 km. Eeeh... Muszę szukać ratunku w najbliższej okolicy. Zerkamy, zarówno ja, jak i moja dzielna nastolatka do wszystkich możliwych schowków, szukając czegoś co mnie „odklei” od kierownicy. I tym sposobem, lepka dłoń wsunęłam do kieszeni przy moim fotelu, a tam ukryty żel do rąk. Idealnie. I mogę umyć ręce i odkleję, i odkleję się kierownicy, i będę mogła swobodnie prowadzić. Pamiętam, jak osobisty wrzucił mi coś do kieszeni auta, komentując pod nosem „to Ci się przyda”. Niech żyją „przydasie”. One zawsze sprawdzą się w podróży.

PS.

Zalecenia od Marzeny:

Kochane jadąc w podróż zabierzmy ze sobą nie tylko chusteczki higieniczne ale na pewno

przyda się jakiś krem do rąk, okulary przeciwsłoneczne, pomadka do ust, a także koniecznie żel antybakteryjny. Rozwiąże problem w upalne dni, kiedy jesteśmy w drodze i nie mamy możliwości umycia rąk. Zaleta jest ogromna. Nie kleimy się ani my do naszego auta, a ono do nas. Możemy jechać w każdą trasę. Przyjemnej podróży!



ODSZEDŁ MIECZYSŁAW BANAŚ



16 sierpnia 2017 w wieku 74 lat zmarł Mieczysław Banaś – były zawodnik i wieloletni działacz Automobilklubu Krakowskiego.

Pierwsze starty rajdowe zaliczył u schyłku lat sześćdziesiątych – pilotował m.in. Ryszarda Piechotę, Edmunda Oprochę, Andrzeja Włocha, Wiesława Nicieję. W Rajdzie Polski 1970 był pilotem niemieckiego kierowcy Bernda Bergmanna (Volvo 142 S). Jako działacz był m.in. członkiem zarządu Automobilklubu Krakowskiego (1987-1991) oraz dyrektorem 14. Rajdu Krakowskiego. W latach 1986 i 1987 wygrywał klasyfikację generalną Rajdu Żubrów.

Mieczysław Banaś był także pierwszym prezesem, a potem honorowym prezesem Krakowskiej Kongregacji Kupieckiej, która z jego inicjatywy została reaktywowana w roku 1989.

Uroczystości żałobne odbyły się 22 sierpnia w Krakowie. Po mszy św. w Bazylice Mariackiej, kondukt pogrzebowy wyruszył od bramy Cmentarza Rakowickiego do rodzinnego grobowca.

KALEJDOSKOP AUTOMOBILKLUBÓW

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



Automobilklub Rallyland

Po raz czwarty w historii Chojnic zostanie zorganizowany rajd samochodowy - IV Rajd Chojnicki- na ulicach miasta, a dokładnie w jego ścisłym centrum. „MOTOMI PROLOG CHOJNICE” to nazwa własna tego wydarzenia i powinna być używana w całości w takiej formie.

PROLOG to początek i zapowiedź czegoś ważnego, ciekawego. MOTOMI PROLOG CHOJNICE - to wstęp do właściwego rajdu, przedsmak tego, co będzie się odbywać następnego dnia na trasach Lotniska Pieniężnica - gmina Rzeczenica i odcinkach drogowych gminy Koczała. Już 9 września, Chojnice na kilka godzin staną się mekką motoryzacji. Ulice w samym centrum miasta na chwilę zostaną zamknięte po to, aby o 19:00 z piskiem opon wystartowała pierwsza załoga!

W ścisłym Centrum Chojnic zostanie rozegrany Prolog do IV Rajdu Chojnickiego. W tym roku Rajd jest organizowany jako III Runda Rallyland Cup 2017, VI Runda Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Pomorza i IV Runda Rajdowych Mistrzostw Polski Zachodniej. Zawodnicy

wystartują z Placu Emsdetten, a na metę dotrą na Starym Rynku. Cały przebieg trasy będzie można oglądać na żywo ze specjalnie przygotowanych stref kibica – największa z nich będzie zlokalizowana na ulicy Nowe Miasto, gdzie na telebimie będziemy pokazywać na bieżąco relacje z najciekawszych miejsc odcinka. Na starcie przewidujemy 100 załóg, w tym wielu doświadczonych i szybkich kierowców. Nasz odcinek to taka „Chojnicka Karowa” z beczką do objeżdżania i wąskimi uliczkami o zmiennej nawierzchni, czyli coś co nasi zawodnicy i kibice lubią najbardziej.

Następnego dnia, 10 września serdecznie zapraszamy do gminy Rzeczenica i Koczała. Przygotowujemy odcinek na Lotnisku Pieniężnica oraz odcinek drogowy w gminie Koczała. Tym razem organizujemy nie tylko Konkursową Jazdę Samochodem (KJS), ale również Rajd Okręgowy (RO), czyli drugą ligę rajdową.

Oczywiście zapraszamy wszystkie media do współpracy. Ze względu na niecodzienny charakter imprezy i jej specyfikę prosimy o ubieganie się o akredytację w biurze prasowym rajdu.

KONTAKT:

Kierownik Biura Prasowego:

Izabela Czułowska

email: biuro@ak-rallyland.pl

tel. 602 265 183

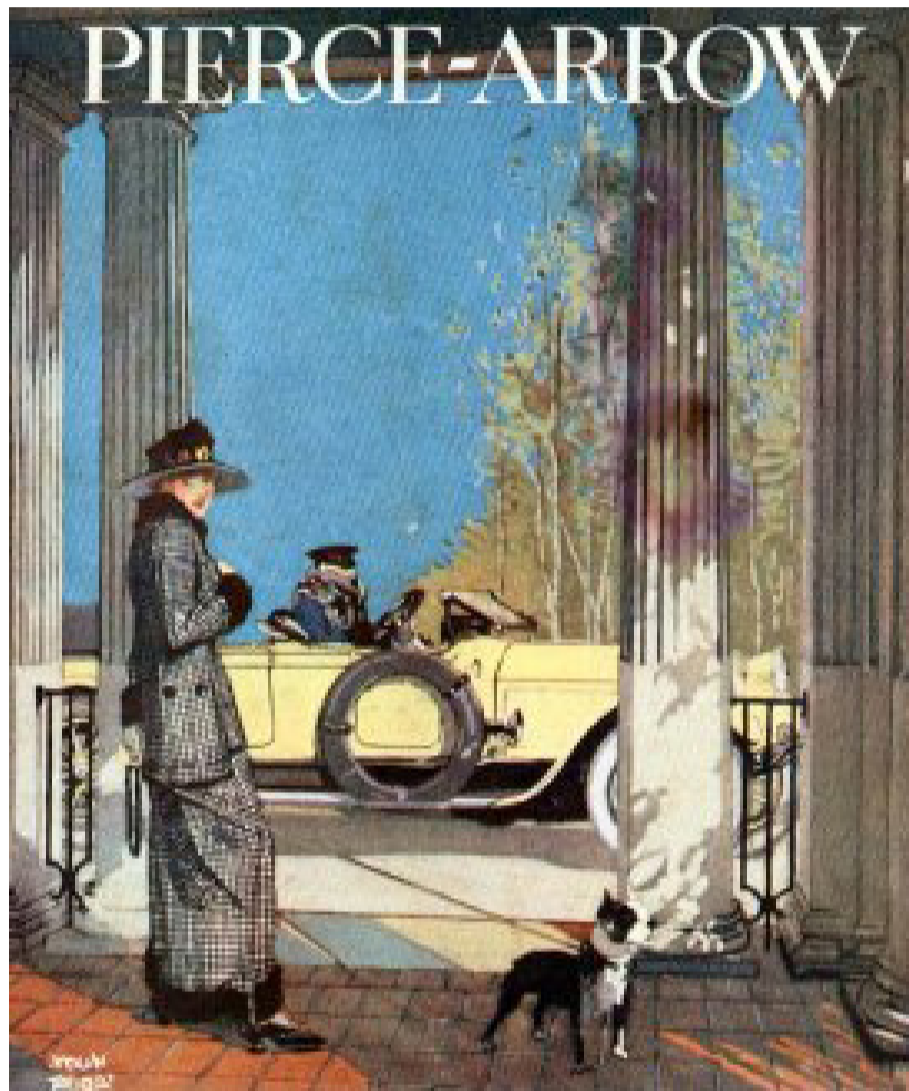
Wydarzenia i rocznice: sierpień 2017

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Spełnił swój „american dream”

19 sierpnia 1909 roku odbył się inauguracyjny wyścig na torze Indianapolis Motor Speedway. Zawodnicy ścigali się na dystansie dwóch okrążeń o łącznej długości 5 mil. Zawody oglądało ok. 12 tysięcy widzów, a pierwszym zwycięzcą na tym obiekcie został inżynier motoryzacyjny Louis Schwitzer.

Pomysł utworzenia toru zrodził się w głowach lokalnych biznesmenów ze stanu Indiana, którzy zajmowali się rodzającą się w tym stanie motoryzacją. Miał on być po prostu terenem, na którym testowano by nowe samochody czy innowacyjne rozwiązania w tych pojazdach.



Z czasem tor stał się jednym z najslawniejszych obiektów tego typu na świecie ze sztandarowym, nie mniej słynnym wyścigiem Indianapolis 500.

Podczas inauguracyjnego wyścigu Schwitzer pełnił funkcję zespołu Stoddard-Dayton i prowadził 4-cylindrowy samochód o tej samej nazwie. Kierowca uzyskał średnią prędkość 57,4 mil/godz (nieco powyżej 92 km/godz). Tor wyłożony był wówczas drobnym kamieniem, który później zamieniono na 3,2 mln cegieł...

Louis H. Schwitzer urodził się 29 lutego 1880 roku (podawany jest także rok 1881) w miejscowości Bielitz w Cesarstwie Austro-Węgierskim (a Bielitz, to od 1951 roku dzisiejsze Bielsko-Biała). Nie ma dokładnych danych kiedy wyemigrował on do USA. W każdym razie zdobył staranne wykształcenie inżynierskie w zakresie mechaniki i elektryczności. Jego pierwszym praco-

SCHWITZER-CUMMINS
and its Products

Cool Sockets . . .
STOKOL-HYDRAULIC AND STOKOL-MERCURY
FOR ROOMS AND ATTICWAYS
EASILY . . . MOST EFFICIENT HEATS FOR
HIGH ROOMS EASILY

Stoker Feed Water Heaters . . .
FOR ROOMS AND ATTICWAYS

Blowers . . . MULTIPLE TYPE FOR
GENERAL VENTILATION

Attic and General Ventilators . . .
PROFILER FAN TYPE

Our plants in Indianapolis are fully equipped for the building of fine Sockets, Stoker-fired Water Heaters, Blowers, and Ventilators in the manner required today for products that must be built in large volume to precise standards of quality, workmanship and material. Important parts are completely fabricated in our own factories. Much specially built equipment is employed and we have many departments for the building of Sockets and Blowers by mass production methods which insure high quality at low cost. Sales and servicing are carried on by a nation-wide organization of distributors and dealers. There are over 2,500 equipped to give engineering service for the selection, installation and servicing of our products. The trade-name STOKOL-Best. There are over 125,000 units in satisfactory use in apartments, schools, churches, hospitals, buildings, greenhouses, dairies, factories and industries generally, in the military establishments and in thousands of homes. Such a background supports the STOKOL TWO-YEAR GUARANTEE and insures that nothing manufactured by SCHWITZER-CUMMINS will ever become an "orphan" product.

SCHWITZER-CUMMINS COMPANY
INDIANAPOLIS, U. S. A.

"HOLSET" announce
the **SCHWITZER**
TURBOCHARGER

RANGE COVERING - FROM 16 TO 1400 HORSEPOWER

These HOLSET adjustable series of TURBOCHARGER design tested by road and featured within miles of proven international operation in the U.S.A., are now available for the first time in regular quantities to the United Kingdom and on the Continent of Europe.

- LOW COST
- EXCELLENT BOOST FEATURES
- QUICK RESPONSE
- LIGHT WEIGHT
- EASY OF INSTALLATION
- PROLONGED SERVICE UP TO 50

★ Unrivalled automotive turbo experience in PETROL and DIESEL installations.

The **HOLSET**
ENGINEERING CO. LTD. - TURBODIESEL - HUNDRIFIELD
Telephone: 01454 61111



dawcą w branży motoryzacyjnej była firma Perce Arrow. Zajmował się tam konstruowaniem prototypu 6-cylindrowego silnika spalinowego. Pracował także dla Canada Cycle and Motor Company współpracując przy samochodzie Russel. Los zetknął go także z Howardem Marmonem, założycielem Marmon Motor Car Company. To wówczas Schwitzer zyskał w branży zasłużoną sławę, gdy skonstruował silnik nazwany później „Marmon Yellow Jacket”. Silnik ten posłużył do napędu samochodu Raya Harrouna, który dał kierowcy zwycięstwo w pierwszym w historii wyścigu Indianapolis 500.

Kariera Schwitzera, jako kierowcy wyścigowego nie trwała długo. W 1912 roku został „działaczem” stając się członkiem Indianapolis Motor Speedway Technical Committee, a w latach 1919-1945 pełniąc funkcję przewodniczącego. W trakcie I wojny światowej służył w korpusie transportowym armii USA. Po powrocie z wojny założył własną firmę – Schwitzer-Cummins – która przyniosła mu fortunę. Motoryzacja przeżywała gwałtowny rozwój. Schwitzer należał do pionierów w pracach nad pompami paliwa, pompami wodnymi czy klimatyzacją. Wszystkie te urządzenia potrzebowały energii do pracy, a zwiększanie mocy silników przychodziło

z trudem. Schwitzer opracował więc... turbosprężarkę, która działała zarówno w silnikach benzynowych jak i wysokopięnych. Swym majątkiem chętnie się jednak dzielił i zyskał także szacunek jako filantrop.

W 1965 roku podczas jazdy konnej na swej farmie Schwitzer doznał udaru mózgu, w wyniku którego został sparaliżowany oraz... zapomniał języka angielskiego. Z otoczeniem zaczął

się natomiast porozumiewać po... węgiersku. Zmarł dwa lata później. W 1970 roku został zaliczony w poczet wybitnych postaci z branży motoryzacyjnej Automotive Hall of Fame. ■



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: Maciej Rzońca, Mirosław Rutkowski



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl