

iauto ^{polska}

Numer 88, 31 sierpnia 2017



ostatni dzień sierpnia, to ważna data w naszej najnowszej historii. To rocznica podpisania porozumienia pomiędzy strajkującymi ludźmi pracy z przedstawicielami jedynej, rządzącej partii. Generalnie chodziło o to, aby przestrzegać zapisów ówczesnej Konstytucji, aby media nie były cenzurowane, aby społeczeństwo miało własną reprezentację w państwie. Socjalizm, owszem, miał zostać, ale poprawiony. Nic o nas bez nas oznaczało, iż my, Polacy potrzebujemy demokratycznego państwa. Że chcemy być solidarni. Warto pamiętać, że lista 21 postulatów ogłoszonych w czasie strajku w Stoczni Gdańskiej wpisano na listę najważniejszych dokumentów świata UNESCO.

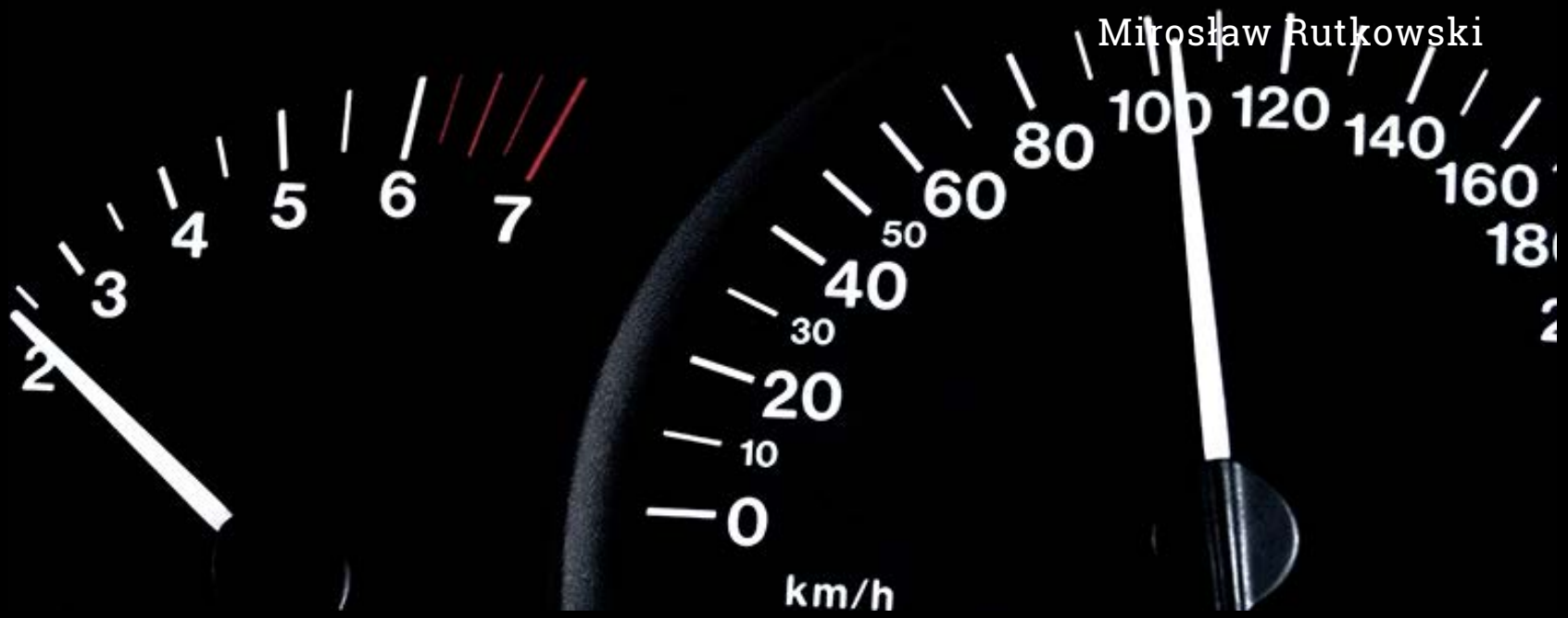


Dziesięć lat później, kiedy zakończyły się obrady Okrągłego Stołu, socjalizmu już nie chcieliśmy. Wciąż rządząca Polska Zjednoczona Partia Robotnicza i niezależna, wolna Solidarność odesłali socjalizm do lamusa. Postanowiono budować prawdziwą demokrację i kapitalizm. Znow Polacy zdumiali cały świat - bez wojny, bez czołgów na ulicach, w atmosferze sporów, ale nie kłótni, w interesie dobra wspólnego rozpoczęła się przebudowa kraju.

Dziś, po niemal czterdziestu latach od podpisania porozumień, mamy demokrację, mamy kapitalizm. Wspólnie, w referendum zgodziliśmy się na Konstytucję, co cztery lata wybieramy naszych przedstawicieli do Sejmu, w mediach swoboda, mamy wolność, która niektórym myli się z anarchią. Socjalizm nam nie odpowiadał, kapitalizm nam nie wyszedł, z demokracją nie potrafimy sobie poradzić. Znow mamy jedną partię, partię jedynej prawdy objawionej, znow przedstawiciele jednej partii decydują o kształcie Polski wedle własnej wizji. W wolnych wyborach tak zdecydowaliśmy. Okazuje się, że coś nam z tą naszą Polską nie wyszło.

Może czas odkurzyć sierpniowe postulaty? Tylko nie ma już stoczni, nie ma Ursusa, nie ma FSO i wielu innych, wielkich zakładów pracy, których wielotysięczne załogi solidarnie zażądają, aby nic o nas, nie było bez nas. Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Eksploatacja

Jaki silnik? - str. 4



Klejdoskop

Obrazki z USA (7) - str. 10

Zapachy Polski - str. 14

Fotozagadka - str. 23

Klejdoskop Automobilklubów - str. 24



Sport

Kuchar znów zwycięża - str. 18

Babskie gadanie

Ach, damą być... - str. 28

Kalendarium

Kalendarium M. Rzońcy - str. 29



Jaki silnik?

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Takie dyżurne spory (bo przecież o coś trzeba się kłócić) jak zwolenników PC-tów z użytkownikami Maców, fotografujących Nikonem z tymi od Canona, albo odwrotnie, miłośników Gwiazdki z Wielkanocy, nie mają większego sensu i zazwyczaj kończą się niczym. A spór o to, czy wybrać auto z silnikiem Diesla czy benzynowym? Ten akurat jest bardzo na czasie.

Kiedy zapada decyzja o zakupie samochodu, zaczyna się rozważanie, jaki model, jaka marka, nowy czy używany, duży, czy z tych mniejszych i, oczywiście, jaki ma mieć silnik. Jak powszechnie wiadomo, nowy samochód można kupić z silnikiem spalinowym wysokopiętnym lub benzynowym, z napędem hybrydowym, czyli spalinowym i elektrycznym oraz z napędem jedynie elektrycznym. Samochody z napędem elektrycznym są niesprawiedliwie drogie, do tego mają dość ograniczoną funkcjonalność. Samochody z napędem hybrydowym również są wyraźnie droższe, od tych z napędem konwencjonalnym. Najczęściej więc stajemy przed wyborem: Diesel czy benzyna?

Mniej więcej ćwierć wieku temu, wydawało się, że silniki Diesla zdominują rynek samochodów osobowych. Wprowadzane właśnie technologie wyeliminowały największe wady – głośną pracę, wibracje, problemy z uruchamianiem zimą a optymalizacje procesów spalania znacznie poprawiły osiągi. Po raz pierwszy silnik Diesla do seryjnie produkowanego Mercedesa 260D trafił w 1936 roku, pół wieku później silnik z wtryskiem bezpośrednim napędzał Fiata Cromę. Przełomem okazała się technologia common rail, opatentowana przez Fiata w 1993 roku. Dekadę później ponad połowę samochodów sprzedawanych w Europie napędzały silniki wysokopiętne. Zalety takich silników – wysoki moment →→





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/



obrotowy i niższe spalanie tańszego paliwa najlepiej sprawdzały się użytkownikom, którzy dużo jeździli, głównie w trasach. Z czasem restrykcyjne przepisy wymuszające ograniczenie szkodliwych związków i cząstek stałych w spalinach spowodowały, że silniki wysokoprężne otrzymały dodatkowe filtry i układy recykulacji spalin. Rozbudowany i bardzo zaawansowany technologicznie osprzęt, turbosprężarka, dostosowane do dużego momentu obrotowego koło dwumasowe i sprzęgło wymagają starannego serwisu, a gdy przychodzi czas wymiany lub regeneracji, generują spore koszty. Pojawiły się problemy z filtrami DPF i zaworami EGR, ich naprawa jest kosztowna. Takich problemów nie ma z silnikami benzynowymi.

Producenci zmuszeni do spełniania coraz bardziej restrykcyjnych norm czystości spalin muszą godzić niezbędne, ale kosztowne, rozwiązania technologiczne i informatyczne z wymaganiami

księgowych – kosztami produkcji i konieczności utrzymania konkurencyjnej ceny samochodu. Oprogramowanie stosowane w silnikach Diesla w grupie Volkswagena, które przestawiało pracę silnika w czasie badania toksyczności spalin tak, aby badania wyszły jak trzeba, to taka próba pogodzenia ognia z wodą. Czyli utrzymania w ryzach kosztów produkcji z wymogami norm ekologicznych. Nie bardzo to się udaje, spaliny silników wysokoprężnych są nie tylko toksyczne, ale i rakotwórcze. Ograniczanie ich szkodliwości jest trudne i kosztowne. Z tego powodu silniki wysokoprężne nie mają ostatnio dobrej prasy.

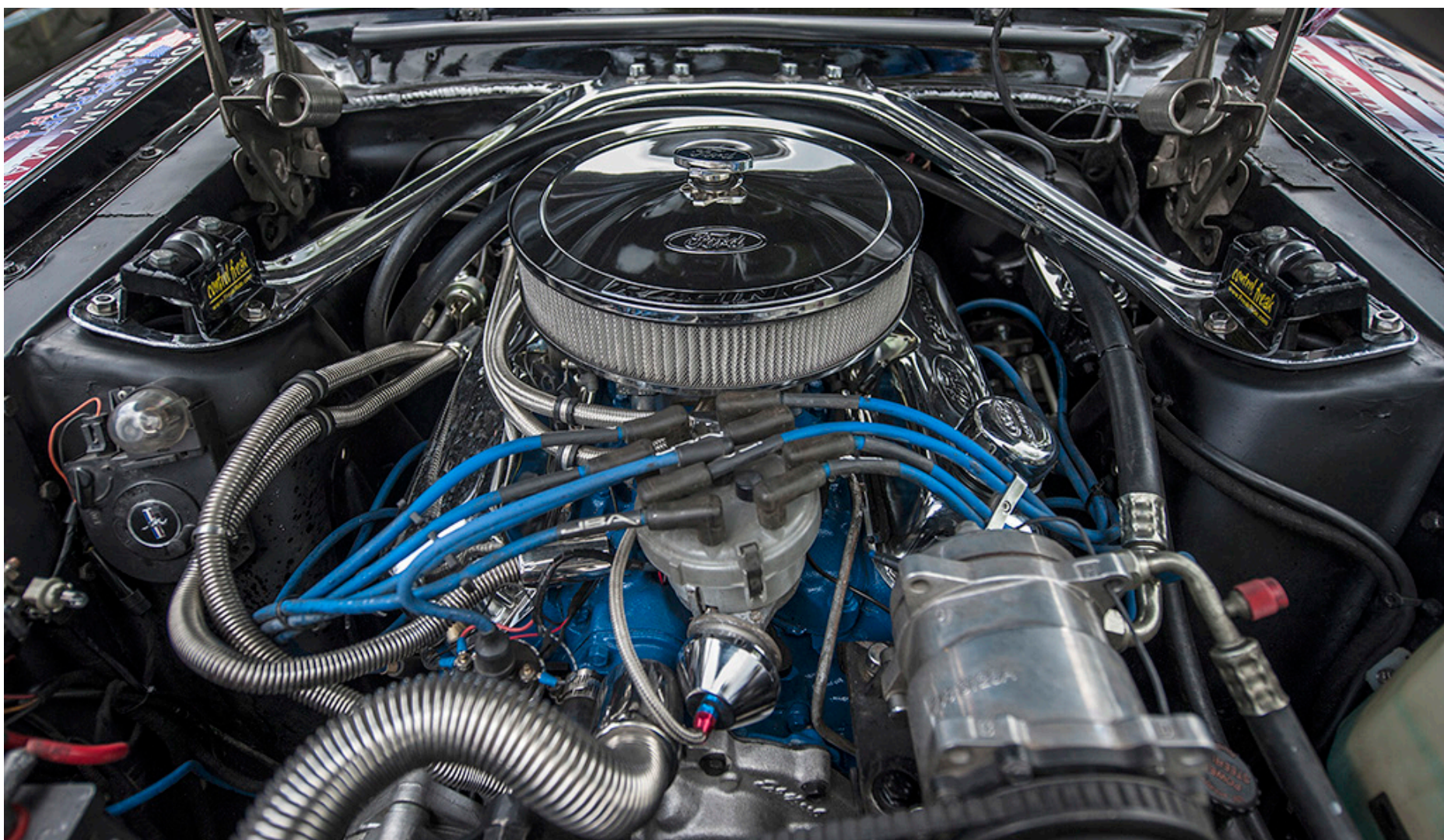
Co z tego wynika dla osób kupujących samochód? Wszak mało kto zastanawia się nad tym, czy jego auto będzie ekologiczne, czy nie. Argumentem przesądającym wybór napędu jest cena samochodu i koszty jego eksploatacji. Jeśli kupowany jest samochód nowy i ma być eksploatowany głównie w mieście, to lepszym wyborem



wydaje się samochód z silnikiem benzynowym. Popularny sedan z silnikiem benzynowym jest o 3,5 tys. złotych tańszy od takiego samego z silnikiem wysokoprężnym. Oba spełniają normy emisji spalin Euro 6, realne zużycie paliwa w mieście jest o niespełna 2 litry mniejsze w silniku Diesla (6,7 l Pb95 i 4,9 l ON). Przyjmijmy, że w ciągu roku samochód przejedzie 20 tysięcy kilometrów; co oznacza zużycie 1340 l Pb lub 980 l ON. Koszt paliwa, według obecnych, średnich cen, to odpowiednio około 6000 złotych na benzynę lub ok. 4200 zł na olej napędowy. Po trzech latach wydatki na benzynę przekroczą różnicę

w cenie zakupu samochodu, koszty obsługi serwisowej będą zbliżone, podobnie jak utrata wartości. Nowy samochód nie powinien sprawiać żadnych kłopotów technicznych, a koszty ewentualnych napraw pokryje producent w ramach gwarancji. Po zakończeniu okresu gwarancyjnego samochód z silnikiem Diesla użytkowany głównie w mieście może zacząć sprawiać kłopoty. Prawdopodobieństwo zatkania filtra DPF czy defekt zaworu EGR w przypadku najczęściej niedogrzanego silnika, bardzo wzrasta. Częste ruszanie spod świateł oznacza skrócenie żywota dwumasowego koła i sprzęgła. Takiej eksploatacji nie lubi również turbosprężarka. Naprawa tych elementów jest kosztowna, dlatego kupując samochód głównie do jazdy w mieście, korzystniejszy jest wybór silnika benzynowego.

W samochodzie przeznaczonym do bardziej intensywnej eksploatacji i pokonywania dłuższych, pozamiejskich tras, silnik wysokoprężny wydaje się rozwiązaniem korzystniejszym. Zakładając przebieg co najmniej 30 tys. km rocznie, przy prędkościach autostradowych, różnica w zużyciu paliwa będzie większa, na korzyść ON. Osprzęt silnika Diesla pracującego w optymalnej temperaturze, zapewni wypalanie →→





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



filtra cząstek stałych, płynna jazda nie powoduje nadmiernego zużycia kosztownych części i bez większego ryzyka można oczekiwać bezawaryjnego przebiegu 200 – 300 tysięcy kilometrów. Oczywiście nie zaniehbując rzetelnego serwisowania, terminowej wymiany oleju czy zespołu rozrządu. Wraz z rosnącymi wartościami na liczniku kilometrów, wzrasta naturalne zużycie poszczególnych podzespołów, trzeba się więc liczyć z tym, że będzie potrzeba regeneracja lub wymiana turbosprężarki, koła dwumasowego, wspomnianego filtra DPF czy końcówek wtryskiwaczy. A to są spore koszty.

W przypadku kupna samochodu używanego rachunki wyglądają nieco inaczej. Kupując trzyletni lub starszy samochód z silnikiem wysokopreżnym, należy założyć, iż pierwszy właściciel kierował się dobrze pojętym interesem i pokonywał długie dystanse. Dlatego trzyletni samochód może mieć w kołach nawet trzysta tysięcy kilometrów, a to oznacza odpowiednie zużycie wszystkich elementów i podzespołów samochodu. Należy więc liczyć się z konieczno-

ścią kosztownych napraw. Warto policzyć czy to się opłaca. W samochodzie z silnikiem benzynowym przebieg będzie najczęściej znacznie mniejszy, zatem i zużycie układu zawieszenia, hamulców, układu napędowego i silnika będą odpowiednio mniejsze. Ewentualne naprawy będą więc kosztowały znacznie mniej. Za to tankować będzie trzeba częściej i nieco drożej.

Poza wymienionymi powodami skłaniającymi do wyboru rodzaju silnika, warto zwrócić uwagę na wspomniany fakt, iż silniki spalinowe, a w szczególności wysokopreżne nie mają dobrej prasy. Należy się spodziewać, iż zakazy wjazdu do określonych stref miast będą coraz powszechniejsze i będą dotyczyły coraz nowszych silników. Pomimo faktu, że Diesle statków wypływają do atmosfery znacznie więcej trucizn i zanieczyszczeń, to właśnie na rurach wydechowych samochodów skupia się uwaga twórców norm emisji spalin i... producentów samochodów. Bo przecież na kolejnym samochodzie emitującym nieco mniej szkodliwych spalin, można zarobić więcej. ■

Obrazki z USA (7)

TEKST: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: KATARZYNA RZOŃCA

Kończy się sierpień, a więc tradycyjny czas kojarzony z wakacjami (choć niekoniecznie z urlopami). Będzie to więc ostatni odcinek moich wrażeń i spostrzeżeń dotyczących generalnie motoryzacji, a związanych z moim (wraz z żoną i młodszym, ale dorosłym synem) 5-tygodniowym pobycie w Stanach Zjednoczonych.



Do bardzo miłych naszych wspomnień należy przystanek przy plaży w okolicy Panama City Beach nad Zatoką Meksykańską. Było bardzo późne popołudnie, prawie zachód słońca. Okazało się, że trafiliśmy na autentyczną ceremonię ślubną z morzem w tle... Impreza była bardzo skromna, ale przyłączyli-

śmy się do kilkunastu przypadkowych osób, by oklaskiwać złożoną przysięgę.

W muzeum sztuki Art Institute of Chicago zwróciłem m. in. uwagę na meble zaprojektowane w stylu Art Nouveau przez Carlo Bugatti'ego. Wśród nich słynne "Cobra chair". Po sprawdze-



niu w internetowych odchłaniach wiedzy okazało się, że zbieżność nazwisk nie jest przypadkowa. Carlo (urodzony w 1856 roku) był ojcem projektanta i producenta samochodów Ettore Bugatti. Jego brat Rembrandt był rzeźbiarzem.

Podobnie jak w Polsce, praktycznie wszystkie "sieciowe" stacje benzynowe, a także sklepy oferują karty lojalnościowe, na których zbiera się punkty lub od razu – mając taką kartę – zyskując jakiś rabat. Co jednak zrobić, jeśli nie ma się przy sobie odpowiedniej karty? W USA to nie problem. Wystarczy podać numer telefonu, niekoniecznie swój. Odpowiednia ilość punktów zostanie dopisana pod właściwym adresem...

W USA nie ma jednego, federalnego, czyli obowiązującego na całym terytorium kraju terminu ferii i wakacji szkolnych. Co więcej, nie ma takich terminów obowiązujących w danym stanie. Generalnie są one w jakiś sposób podobne, ale różnice w rozpoczęciu np. roku szkolnego mogą być duże (ja wiem o dwóch tygodniach) i uzależnione są od decyzji władz powiatów. I teraz jest problem, bo przed wszystkimi →→



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

szkołami są znaki znacząco ograniczające prędkość. Natomiast przez wiele tygodni i w różnym terminie dzieci i młodzież do tych szkół nie uczęszczają. I praktyczni Amerykanie wymyślili prosty sposób, jak rozwiązać ten problem. Otóż, przy znaku ograniczającym prędkość są zamontowane żółte światła oraz napis "when flashing", co oznacza, że ograniczenie prędkości obowiązuje tylko(!) wówczas, gdy są one włączone. Proste? Jak najbardziej. Tym samym nie ogranicza mnie postawiony znak np. w czasie wakacji, ale także wieczorem czy w nocy, gdy szkoła zamknięta jest na cztery spusty.



Dokładnie ten sam sposób stosuje się podczas robót drogowych. Odpowiednie znaki informują, że takie są przed nami. Kolejne ograniczają prędkość, ale "when flashing", czyli dodatkowe światła zapalone są wówczas, gdy rzeczywiście trwają prace. Jak znikają pracownicy drogowi, migające światło gaśnie... W Polsce, może jakiś litościwy pracownik zarzuci kamizelkę odblaskową zakrywając znak ograniczenia prędkości do następnej dniówki...



Niezależnie od tego praktycznie we wszystkich stanach, przez które przejeżdżałem są bardzo zdecydowane i jednoznaczne informacje dotyczące potrącenia czy zabicia pracownika drogowego. I tu nie ma żartów. Wersje kłopotów są różne, ale generalnie oscylują wokół miksu wieloletniego więzienia, wysokiej grzywny oraz pozbawienia prawa jazdy na wiele lat.

Nie chcę kończyć moich wspomnień nieco pesymistycznymi uwagami, więc na koniec napiszę o zupełnie kosmicznych wyprzedających samochodów z okazji narodowego święta USA, czyli 4 lipca. To nie są jakieś 3-4-5 procent, ale upusty sięgające kilkudziesięciu procent! Roman, mój przyjaciel, który status rezydenta tego kraju zdobył w loterii wizowej trzy lata temu, nie zarabia świetnie. Powiedziałbym bardzo przeciętnie. Nie zmienia to faktu, że korzystając z tej promocji mógł, gdyby chciał - już za jego obecną 5-6 miesięczną pensję - wyjechać z salonu zupełnie nowym samochodem. I nie byłby to jakiś beznadziejny i nijaki "maluch", ale przyzwoicie wyposażony samochód rodzinny. Taki kraj... Mnie się on podoba, bardzo, bardzo, jeszcze bardziej... ■

Zapachy Polski

TEKST I ZDJĘCIA: ANNA PISARSKA

Czy kiedykolwiek, jadąc autostradą, ktoś się zastanawiał jak pachnie Polska? Jadąc samochodem z kolumną Tour de Pologne miałam sposobność poznać jej wszystkie zapachy.



Tak właśnie, każde miasto, każdy region ma swój zapach. Inny, swoisty, niepowtarzalny a przez to jednocześnie bardzo charakterystyczny. I tak zaczyna się moja przygoda z fascynującym światem kolarstwa. Właśnie zapachy towarzyszyły mi przez całą drogę. Przez siedem kolejnych dni i tras. Były to zapachy; miast, pól, słońca oraz wysiłku i ogromnego kultu dla rywalizacji i sportu.

13 lipiec. Decyzja na tak.

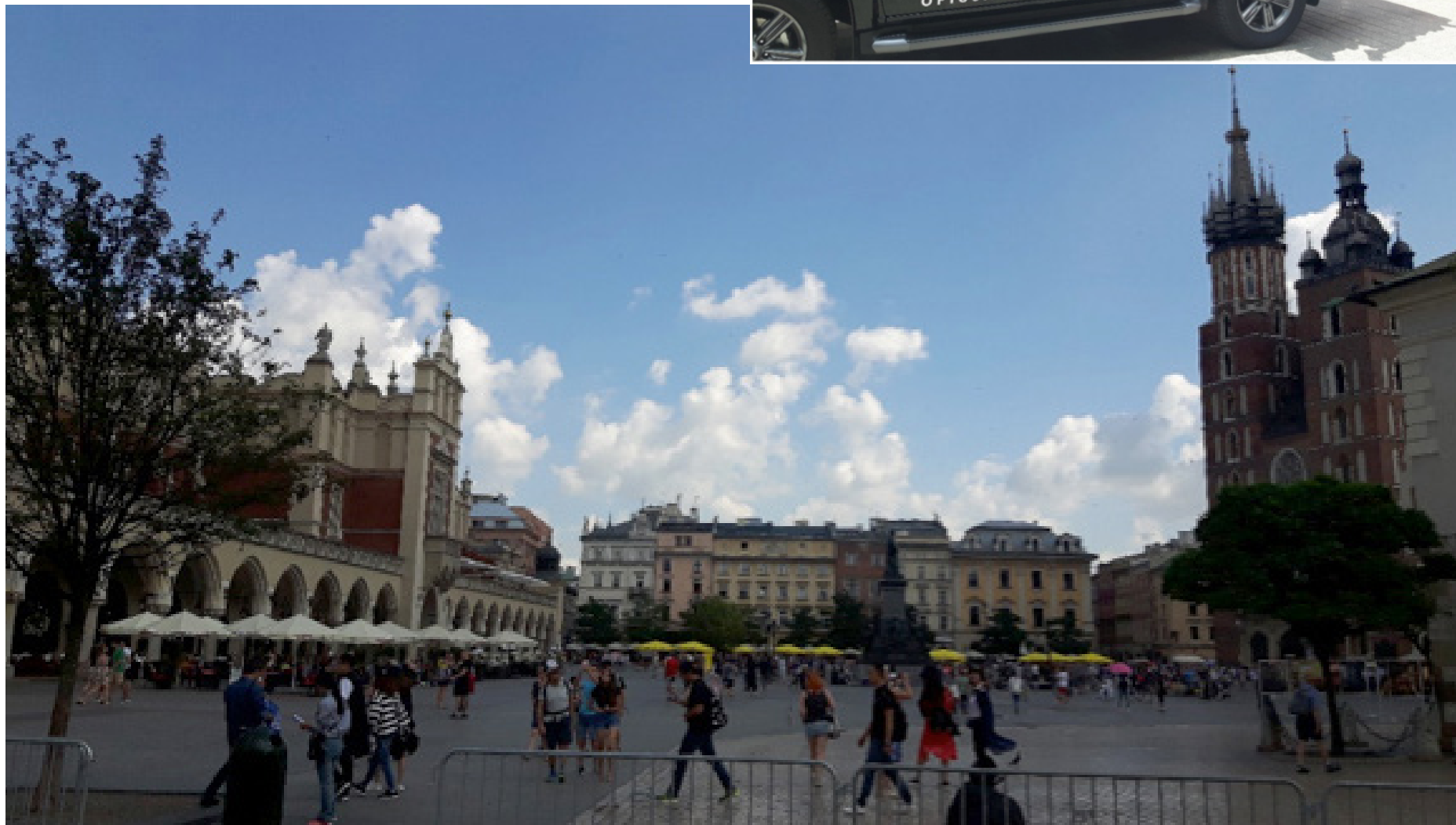
Tour ten to połączenie kilku moich miłości do; do podróży, do kolarstwa, do przygody i do samochodów. Taki pakiet. Zatem niech się dzieje.

29 lipiec. Inspiracja.

KRAKÓW – KRAKÓW – 130 km

Rynek w Krakowie. Emocje są ogromne, gdyż to wielki początek. Pogoda piękna, unosi się zapach

kawy, do tego po raz pierwszy w moim życiu mam jedyną w swoim rodzaju możliwość zaparkować swoje auto praktycznie na samym środku Rynku Głównego. Napięcie można wyczuć na każdym kroku. Służby wydelegowane przez miasto nie mają łatwego zadania. Słońce oślepia. Starujemy. Trasa biegnie przez pagórkowate tereny, na każdym kroku mnóstwo kibiców.



Teraz dopiero zaczynam czuć ducha sportu, zaś wjazd do Krakowa to jedna z bardziej emocjonujących chwil. Dla każdego. Dla kolarzy najbardziej, ale dla mnie to także niesamowite emocje. Tego dnia poznałam jak smakuje jazda w kolumnie uprzywilejowanej. Gdy zamknięty jest ruch, a my wjeżdżamy na skrzyżowanie na czerwonym świetle. Oczywiście tylko pod ścisłym nadzorem policji, straży i innych służb.

30 lipiec – Śląsk. Piękny. Zielony. Gorący.
TARNOWSKIE GÓRY – KATOWICE – 142 km

To miejsce gdzie czuć historię, tym bardziej że przywitała mnie tak świta w tarnowskich Górach. Zresztą takż miłych i przyjaznych ludzi tu spotkałam. A trasa wspaniała. Piękna i cudnie zielona. Odkry-

łam Śląsk na nowo. Infrastruktura całkiem na poziomie a historia miesza się z nowoczesnością ale pięknie połączonym wydaniu. Śląsko godka, fascynująca ciekawy a i jedzenie pachnące ciepłą domową kuchnią, którą można skosztować tylko u mamy przy ciepłym piecu.





31 lipiec – Szczyrk. Na zakręcie.

JAWORZNO - SZCZYRK – 161 km

W trzecim dniu, poczułam że mogę wszystko. Teraz już wiem jak to smakuje, wiem jakie są trasy i wiem jakich niespodzianek mogę się spodziewać. Teoretycznie. To są góry i w zasa-

dzie wszystko zaskakuje. I ja także dostaję małą lekcję. Góry. Piękne, monumentalne ale trudne i nieprzewidywalne. Dla mnie osoby nizinnej to jakby nowe rozdanie. Inna jakość trasy. Trudna, kręta i wysoka. Muszę mocniej się „zaprzyjaźnić” z moim autem. Jesteśmy bardzo blisko.



Muszę mu ufać a szczególnie na ostrych górskich zakrętach. Ale za to widoki pozostaną ze mną na zawsze.

1 sierpień. Zabrze. Najdłuższa trasa ZAWIERCIE - ZABRZE – 238 km

Ten dzień każdy będzie na pewno będzie pamiętał. Trasa bardzo długa. Upał ogromny ale i determinacja wielka. Jest moc w tej trasie, w tym wydarzeniu. Tego docinka też się obawiałam, ale skupienie i ciągła obserwacja drogi i innych uczestników powoduje, że czas leci bardzo szybko. Gdyby nie tempo oraz tłumy kibiców pewnie nie raz zatrzymałaby się aby podziwiać i zapamiętać zapach tych letnich łąk i pól.

Fotka na stronie miasta Zawiercie, foto Sławomir Smoleń

2 sierpień. Rzeszów. Będzie deszcz.

OLIMP NAGAWCZYNA - RZESZÓW / 130 km

Najbardziej utkwily mi w pamięci chwile tuż przed startem, atmosfera skupienia i oczekiwania jakby za chwilę miało się coś wydarzyć. I tak było. Z każdy miastem i każdą wioską fascynowały mnie tłumy kibiców czujnych i oczekujących na kolarzy. Tego dnia patrzyłam niespokojnie w niebo. Zapowiadał się deszcz. A taka pogoda

byłaby dla kolarzy oraz dla mnie zdecydowanie mocno przerażająca.

3 sierpień – Wieliczka. Co z legendą?

„WIELICZKA” - ZAKOPANE - 189 km

Wieliczka i jej okolice, to jedno z najpiękniejszych miejsc jakie widziałam. Zapach łąk i pól w rozgrzanym słońcu są idealnym dopełnieniem tej przygody

4 sierpień. Bukowina. To chyba już meta.

BUKOVINA RESORT - BUKOWINA TATRZAŃSKA – 132,5 km

Tego dnia nie byłam w stanie uwierzyć, że to już koniec. Ostatni etap. Ale tak jest. Szczerze mówiąc, nie chcę kończyć tego etapu. Na pewno dla kolarzy to najtrudniejsze próby. Bo decydujące. A mi żal się rozstać z tym światem.

Wracamy. Już? Bo to już...

Moja wyprawa to podróż przez najpiękniejsze tereny Polski. Zobaczyłam jak wygląda jazda w kolumnie, jaka jest siła teamu. Jaka moc jest w autach, w nas i sporcie. Tej wyprawy nie można nazwać tylko pracą i przygodą. To była lekcja pokory i ukłonu dla przyrody, emocji i pasji sportowej. Przed nami kolejne auta i nowe trasy. ■



Kuchar znów zwycięża

OPR: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS OPONEO

Po wizycie na Litwie, OPONEO Mistrzostwa Polski Rallycross powróciły na krajowe tory, by po raz drugi w tym sezonie odwiedzić Autodrom Słomczyn.

Wyścigowy weekend obfitował w wiele spektakularnych wypadków, w których - na szczęście - ucierpiały tylko samochody. Najbardziej wyczekiwane przez kibiców wyścigi finałowe rozegrały się pod dyktando: Łukasza Grzybowskiego w klasie

Seicento, Łukasza Zolla w grupie SuperNationals i Tomasza Kuchara w SuperCars.

Fiat 126p

Kwalifikacje, w których uczestniczyły popularne „Małuchy”, nie należały do najbardziej pasjonujących, ale wynagro-

dził je absolutnie fantastyczny wyścig finałowy. Ruszający z pierwszego pola Marcin Bruś był liderem na początku rywalizacji, ale na ostatnim zakręcie otwierającego okrążenia stracił swoją pozycję na rzecz Mariusza Szczepańskiego. Ten przeprowadził stawce aż do zjazdu na





Joker Lap na ostatnim okrążeniu i po nim spadł za Brusia. Kierowca błękitnego Fiata 126p jednak po raz kolejny w ostatnim zakręcie popełnił błąd co wykorzystał Szczepański wyrывая zwycięstwo o zaledwie 0,159 s. Na podium znalazł się również Jacek Górniak.

Seicento Cup

Jedna z najbardziej „kontaktowych” i obfitujących w bezpośrednie pojedynki klas, po raz kolejny nie zawiodła. Stawce niezmiennie przewodził Łukasz Grzybowski, który był najszybszy podczas kwalifikacji, wygrał półfinał, a w finale pokonał

najbliższego rywala, Damiana Litwinowicza. Jednak rywalizacja była daleka od spokojnej. „Ofiarami” byli m.in. Maciej Starski, który po kontakcie znalazł się w żwirze na pierwszym zakręcie. W półfinale po przecięciu opon na wewnętrznej pierwszej zakręcie w powietrze katapultował się Dariusz Sobecki. Na szczęście nikomu nic się nie stało.

BMW E36

To był kolejny weekend pełen walki pomiędzy tylnopędowymi BMW. W kwalifikacjach przygody spotykały m.in. „Dzordża”, czyli Adriana Urbaczewskiego, czy też Kamila Wysockiego, którego poobrać tuż po starcie jednego z biegów w trzeciej części czasówki, a potem otrzymał karę 5 sekund za niesportową →→



walkę z Wojciechem Topolewskim. W finale dużo działa się już od pierwszego zakrętu, gdy wypchnięty w żwir został Igor Sokulski i zjechał do serwisu. Przez spory dystans wyścigu Dawid Struensee gonił Piotra Olszewskiego, ale sukces odniósł dopiero po standardowym, rallycrossowym rozwiązaniu strategicznym, a więc wcześniejszym zjeździe na Joker Lap. Wizyta na szutrowej nitce toru na piątym okrążeniu okazała się znakomitym rozwiązaniem – wykonujący swojego Jokera kółko później Olszew-

ski zrównał się ze Struensee na wyjściu, ale został zablokowany od wewnętrznej i stracił zwycięstwo w klasie. Podium uzupełnił Łukasz Sawicki.

SuperNationals

Rywalizacja w najbardziej zróżnicowanej grupie OPO-NEO Mistrzostw Polski Rallycross w ten weekend rozgrywała się pod dyktando dwóch BMW. Jednym z nich było BMW e30 Łukasza Zolla, a drugim BMW M3 Pawła Melona. Ci dwaj zawodnicy toczyli w ten weekend zacięty i wyrównany bój, a przednionapędowi rywale w tym m.in. Konrad Kacprzak czy Jakub Wyszyński nie mogli znaleźć na nich sposobu. O ile

kwalifikacje padały łupem po kolei: Alana Wiśniewskiego (VW Polo), Łukasza Zolla (BMW E30) oraz dwukrotnie Roberta Mazurkiewicza (Honda Civic), tak w półfinałach prym wiodli już kierowcy BMW. Nie oznacza to jednak, że za ich plecami nie działa się nic godnego uwagi. Czarną flagę otrzymał Michał Kruszyński za niesportowe zachowanie względem Michała Genstwy, a w półfinale B, drugiego Jakuba Iwanka (Opel Astra) i trzeciego Jakuba Wyszyńskiego (Citroen C2) dzieliło mniej niż 0,2 s. W finale strategia późnego zjazdu na Joker Lapa nie opłaciła się Pawłowi Melonowi, który wracając z niego ledwo zdołał się wpasować pomiędzy Mazurkiewicza i Wyszyńskiego, ostatecznie



broniąc się zaciekle, by nie stracić podium na rzecz kierowcy Citroena. Zwycięzcą został Zoll przed Mazurkiewiczem.

SuperCars

Takiego rollercoastera pozycji, emocji, nadziei i zmian liderów jeszcze w tym sezonie nie widzieliśmy. Wyścigi kwalifikacyjne i finał klasy SuperCars były prawdziwą ozdobą zawodów potwierdzającą wysoki poziom kierowców i ich ogromną determinację. Już w drugich, sobotnich kwalifikacjach doszło do solidnego kontaktu Mikołaja Otto z Darkiem Topolewskim, a po pierwszym, prawym nawrocie efektem walki Tomka Kuchara z Marcinem Gagackim był obrót tego drugiego. Kierowca OPONEO Motorsport nie

stracił jednak dużo dystansu, bo dosłownie sekundę później, starając się dohamować do lewego nawrotu, hamulce „stracił” Tomasz Kuchar i obrócił się ratując przed uderzeniem w barierę. Ostatecznie najszybszy był, zaliczający Jokera na pierwszym okrążeniu, Mikołaj Otto, a w trójce znaleźli się Gagacki i Kuchar. W niedzielny poranek tuż przed finałem klasy SuperCars padał ulewny deszcz i choć w momencie startu nad Autodromem Słomczyn świeciło już słońce, to trasa pozostała bardzo mokra. Czwarty w pierwszym zakręcie Marcin Gagacki zdecydował się na Jokera już na otwierającym okrążeniu i na śliskim błocie wpadł prosto w okalającą trasę hałdę ziemi, zaliczył „rolkę”, ale szczę-

śliwie spadł na koła. Kierowca Mitsubishi Lancera kontynuował jazdę i choć musiał jeszcze cofać na torze, to ukończył ten bieg na 4. miejscu. Najszybszy był Tomasz Kuchar, który wyprzedził Dariusza Topolewskiego. Niezrażony dalekim miejscem w trzeciej kwalifikacji Gagacki zwyciężył w czwartej odsłonie i korzystając z wyjątkowo obfitej w wydarzenia jeździe Tomka Kuchara triumfował w całych kwalifikacjach. Finał był grą jednego aktora, urzędującego mistrza Polski – Kuchara. Tuż po starcie objął prowadzenie i nie oddał go aż do mety. Wrocławianin znakomicie wykorzystywał walory swojego Citroena C4 trzymając Gagackiego na dystans. Trzeci był Mikołaj Otto. ■



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

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

Decydujące starcie w Samochodowych Mistrzostwach Tychów

Baza na nowoczesnym Stadionie Miejskim, dwie próby sportowe, każda z nich przejeżdżana trzykrotnie, łącznie niemal 12,5 km rywalizacji i o 50 proc. więcej punktów w puli – tak będzie wyglądała finałowa runda Samochodowych Mistrzostw Tychów 2017. Ostatnią rundę popularnego cyklu organizowanego przez Automobilklub Ziemi Tyskiej zaplanowano na 10 września. Zgłoszenia do zawodów skierowanych do kierowców-amatorów już trwają, więc chętni muszą się spieszyć, bowiem limit załóg mogących wziąć udział w imprezie wyczerpuje się bardzo szybko.

W pięciu pierwszych rundach tegorocznej odsłony zmagania o tytuł Samochodowego Mistrza Tychów zawodnicy rywalizowali na próbach sportowych przygotowanych na torze testowym Fiat Chrysler Automobiles w Bieruniu. Podczas ostatniego w tym sezonie starcia także będą się ścigać na tym obiekcie, a drugi z odcinków przejeżdżanych na czas będzie wytyczony w Tychach. Precyzję i szybkość jazdy załogi zaprezentują na profesjonalnie zabezpieczonej i zamkniętej dla ruchu trasie wytyczonej na placu przed tyskimi



Halami Targowymi przy ulicy Piłsudskiego. Każda z dwóch prób będzie przejeżdżana trzykrotnie, a o zwycięstwie zdecyduje suma czasów z wszystkich przejazdów. Łączny dystans rywalizacji sportowej wyniesie 12,45 km. 6. runda będzie rozgrywana jako KJS, czyli Konkursowa Jazda Samochodem. To zawody, podczas których zawodnicy mogą zdobywać punkty niezbędne



do uzyskania licencji pozwalającej na starty w rajdach samochodowych.

Podczas finałowej rundy uczestnicy z pewnością będą wyjątkowo zmotywowani, a batalia – jeszcze bardziej zacięta. Wszystko za sprawą większej liczby punktów, która będzie do zdobycia w tych zawodach. Punkty wywalczone w finałowej rundzie SMT 2017 będą mnożone razy 1,5, co oznacza, że za zwycięstwo w klasie będzie można dopisać do swojego dorobku nawet 45 punktów. Po rozegraniu pięciu rund różnice w czołówce punktacji poszczególnych klas nie są zbyt duże i kwestia tytułów nadal jest otwarta. O tym, kto je zdobędzie decyduje suma zdobytych punktów, przy czym naj słabszy wynik w sezonie jest odliczany. Najbliżej triumfu są oczywiście liderzy poszczególnych kategorii. W klasie 1 prowadzenia broni Łukasz Semik, w klasie 2 liderem jest Daniel Dembinny, Łukasz Kępa przewodzi zmaganiom w klasie 3, Florian Wójcik Mirski zdobył najwięcej oczek w najmocniejszej klasie 4, w klasie samochodów tylnonapędowych na pierwszym miejscu jest obecnie Tomasz Mizera, a w klasie Cento na czele tabeli widnieje nazwisko Marka Mendeli.

Przypominamy, że Samochodowe Mistrzostwa Tychów to zawody dla amatorów, czyli zawodników, którzy nie posiadają licencji sportu samochodowego. W rundach cyklu można wystartować seryjnym samochodem, który ma ważne badanie techniczne i ubezpieczenie OC. Załoga musi być wyposażona w kaski. Formularz zgłoszeniowy dostępny jest pod adresem: <http://raj-dform.pl>, a więcej informacji na stronie Automobilkлубu Ziemi Tyskiej: www.azt.tychy.pl.

Wszystkich kibiców chętnych do obejrzenia rywalizacji zapraszamy w niedzielę, 10 czerwca na tor testowy Fiat Chrysler Automobiles w Bieruniu i na plac przed tyskimi Halami Targowymi. Wstęp na imprezę jest wolny.

Podobnie jak w poprzednich sezonach, także i w tym roku Samochodowe Mistrzostwa Tychów mogą się odbyć dzięki wsparciu sponsorów i partnerów Automobilkлубu Ziemi Tyskiej: Fiat Chrysler Automobiles Polska, Silesia Oil – AVIA, Inter Cars, S-Kart Bytom, dystrybutor żywic poliestrowych www.zywica.eu, Miasto Tychy, Info Graf, Time4, Super-Nowa.pl oraz serwisowi Rajdy24.pl.

Klasyki deszczu się nie boją

W deszczową niedzielę 20 sierpnia, tor testowy Fiat Chrysler Automobiles w Bieruniu opanowały auta sprzed lat. Podczas Klasyycznego Sprintu ich kierowcy mogli nie tylko sprawdzić osiągi samochodów w bezpiecznych warunkach, lecz przede wszystkim swoje umiejętności. Wszystko za sprawą deszczu, który po raz pierwszy w tym roku towarzyszył zawodom organizowanym przez Automobilkлуб Ziemi Tyskiej. W klasyfikacji Open najlepszy okazał się Piotr Baran - aktualny lider klasyfikacji Rajdowych Mistrzostw Śląska. W klasyfikacji generalnej imprezy zwyciężyli Sławomir Forma i jego pilot – Krzysztof Rzecznik.

Fiat 125p pick-up, Ford Sierra, Audi 80 coupe, Fiaty 126p, FSO Polonez, Mini Morris, Toyota



Celica GT4, a także... pocziwy Żuk – to tylko niektóre z samochodów, jakie można było zobaczyć dziś w akcji na Torze Fiata. Kierowcy nie oszczędzali swoich aut, co najlepiej było widać na znanej kibicom hopie, na której wiele samochodów zaliczało nawet kilkunastometrowe loty. Niedzielny sprint był częścią zlotu samo-



chodów sprzed lat przygotowanego przez sekcję pojazdów zabytkowych Automobilklubu Ziemi Tyskiej. Choć pogoda nie dopisała, to posiadacze starych samochodów, którzy przyjechali na tor i tak dobrze się bawili.

Zawody przyciągnęły nie tylko kierowców amatorów, lecz także zawodników znanych z rajdowych tras. Dla nich przeznaczona była klasa Open, którą zdominował Piotr Baran pilotowany przez Jerzego Barana. Dla aktualnego lidera klasyfikacji Rajdowych Mistrzostw Śląska zawody

w Bieruniu były formą przygotowań do zbliżającego się Rajdu Wisły, czyli trzeciej rundy popularnego cyklu. Na drugim miejscu uplasowali się Tomasz Mrzygłód i Dawid Sołtysek (Toyota Celica GT4). Trzecie miejsce przypadło Jerzemu Smagale i Konradowi Giergielowi, których kibice także znają z odcinków specjalnych Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Śląska.

Dawid Tomala i Tomasz Marczewski (Audi 80 Coupe) zajęli pierwsze miejsce w klasie 4. Co ciekawe na podium tej kategorii wjechali



także zawodnicy, którym może brakowało nieco mocy, ale na pewno nie fantazji, czyli załoga Dawid Boroń/Marcin Pondel w... dostawczym Żuku. W klasie 3 najlepsi byli Sławomir Forma z Krzysztofem Rzecznikiem w Oplu Astra. Ta załoga zwyciężyła jednocześnie także w klasyfikacji generalnej całych zawodów. Z kolei w klasie 2 triumfatorami rywalizacji zostali Kaje-



tan Świder i Mateusz Solarczyk w Hondzie CRX. Klasa 1 padła łupem Adama Chowaniaka i Piotra Kustry (Fiat 126p).

Kolejnym spotkaniem miłośników motoryzacji i szybkiej jazdy w bezpiecznych warunkach będzie finałowa runda Samochodowych Mistrzostw Tychów 2017, którą zaplanowano na 10 września.

Podobnie jak w poprzednich sezonach, także i w tym roku imprezy sportowe organizowane przez Automobilklub Ziemi Tyskiej mogą się odbyć dzięki wsparciu sponsorów i partnerów: Fiat Chrysler Automobiles Polska, Castrol, Inter Cars, dystrybutor żywic poliestrowych www.zywica.eu, Miasto Tychy, Info Graf, Time4, Super-Nowa.pl oraz serwisowi Rajdy24.pl.

Klasyfikacja generalna Klasyfikacyjnego Sprintu (20-08-2017, Tor Fiata, Bieruń):

1. Sławomir Forma/Krzysztof Rzecznik (Opel Astra)

2. Kajetan Świder/Mateusz Solarczyk (Honda CRX)

3. Robert Polański/Łukasz Skrzypczak (Honda Civic)

4. Jacek Cheba/Marek Nawrocki (Audi 80 quattro)

5. Leszek Gluza/Seweryn Gluza (Honda Civic) 6:05,78 s.

6. Piotr Topór/Piotr Grochal (Mini Morris)

7. Dawid Tomala/Tomasz Malczewski (Audi 80 Coupe)

8. Adam Chowaniak/Piotr Kustra (Fiat 126p) ■



Ach, damą być...

TEKST: MARZENA PIÓRO
ILUSTRACJA: WIKTORIA PISARSKA

Ciocia to ma klasę. To taka prawdziwa dama. Jeszcze przedwojenna. Na tle dzisiejszych pań zdecydowanie się wyróżnia, i dystynkcją i strojem i zachowaniem. I nawet czasami nosi kapelusze. Ma też swoje hobby: kocha kolarzy i zdarza jej się czynnie kibicować na mecie. I tym razem też postanowiła tak uczynić na mecie jednego z odcinków słynnego wyścigu kolarskiego. Ale wpierw poprosiła mnie, abym zawiozła ją właśnie w to miejsce. Trochę spięta zaprosiłam ciocię do mojego autka. Przed nami wspólne trzy godziny jazdy. Będzie okazja do rozmowy, posłucham jej opowieści. A ma co wspominać. Wojna, trzech mężów, w tym jeden z nich to angielski hrabia. Sama też się wystroiłam z śliczną, letnią sukienką. No, w końcu ja też damą chcę być! Jedziemy piękną, prostą autostradą, w tle muzyczka oraz cicho włączone CB radio. Co jakiś czas słycać jakieś krótkie wymiany zdań. Słyszymy podpowiedzi, gdzie jechać, jak najlepiej ominąć korek i gdzie najbliższe roboty na drodze. Ciocia zachwycona podróżą i chwali „,jak to dobrze teraz młodzie macie. Nawet jadąc w nieznaną, głosy Cię prowadzą” i wszystko byłoby wspaniale, gdyby nagle w naszym aucie nie roz-

legł się stek niepohamowanych inwektyw kierowców korzystających z CB radio. Ciocia mam wrażenie, że przeżyła szok. Jestem wręcz pewna, że takiego doboru słownictwa w życiu nie słyszała, a jej mina zdawała się potwierdzać moje przypuszczenia. Było mi wstyd. Za sytuację, za tych panów wymieniających się siarczystymi przekleństwami. Wyciszyłam głośnik. No

cóż, to nie na moje nerwy. Po przejechaniu kolejnych kilku kilometrów, przed kolejnym zjazdem włączyłam znowu moje radyjko, bo jednak bardzo się przydaje w długiej trasie...

PS.

Zalecenia od Marzeny:

Dziewczyny, CB radio jest mega pomocne. Na bieżąco możemy śledzić sytuację na drodze, którą możemy spotkać. Inni kierowcy podpowiedzą, jak najlepiej pojechać, albo gdzie warto się zatrzymać. Ale też czyhają zagrożenia. Jadąc z dziećmi musimy zareagować, na przykład wyciszyć głośnik w chwili gdy pojawiają się niecenzuralne słowa. Życzę wszystkim, aby na drodze, w każdej sytuacji, spotykali tylko kulturalne osoby. Czy to możliwe? Szerokości dla wszystkich mobilków! ■



Wydarzenia i rocznice: sierpień 2017

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Słoneczny pierwszy promień

Chyba nikt już nie ma wątpliwości, że to tylko kwestia stosunkowo niewielu lat, gdy silniki benzynowe i wysokoprężne stosowane w motoryzacji zastąpione zostaną przez alternatywne, "zielone" napędy. Na razie na prowadzeniu w tym "wyścigu" są silniki hybrydowe, ale wyparte zostaną zapewne przez silniki elektryczne, o ile uda się rozwiązać problemy ze stosunkowo niewielkim zasięgiem, ale może przede wszystkim długim czasem ładowania baterii. Może będzie to napęd wodorowy, może jeszcze inny? Interesującym kierunkiem badań jest wykorzystanie w motoryzacji energii... słonecznej.



Taki samochód zbudowano i zaprezentowano już ponad 60 lat temu! Stało się to 31 sierpnia 1955 roku podczas zorganizowanej w Chicago przez General Motors wystawie motoryzacyjnej Powerama. Pierwszy na świecie samochód solarny, który otrzymał prostą i jednoznaczną nazwę Sunmobile, zaprezentował jego konstruktor i pracownik tego koncernu

William G. Cobb. 12 ogniw fotoelektrycznych, zbudowanych na bazie selenu, umieszczono na wszystkich powierzchniach pojazdu skierowanych ku górze. Auto wykonano z drewna balsa, a więc najlżejszego znanego drewna,

powszechnie stosowanego w modelarstwie. (Jest ono cięższe od styropianu zaledwie 2-3 razy). Samochód jeździł, ale miał jedną wadę... Jego długość wynosiła zaledwie 15 cali, czyli 38,1 centymetrów.

Do dzisiaj nie udało się skonstruować w pełni użytecznego, klasycznego samochodu rodzinnego napędzanego wyłącznie energią słoneczną i zapewne szybko taki nie powstanie ze



www.lakiernik.com.pl



Teraz także na smartfony i tablety



względu na (nadal) zbyt małą wydajność ogniw fotowoltaicznych. Nawet, jeśli całą powierzchnię ważącego 1,5 tony auta pokryć takimi ogniwami, to nie dadzą one takiej ilości energii, by ruszyć pojazd z miejsca. Ale można - a to już się robi, vide Toyota Prius najnowszej generacji - umieścić ogniwa fotowoltaiczne na dachu samochodu, a uzyskaną energią elektryczną odciążyc instalację napędzaną tradycyjnym alternatorem, a więc zmniejszyć zużycie paliwa...

Niewielkie, lekkie samochody solarne budowane są w wielu wysoko rozwiniętych technologicznie krajach, także w Polsce. Zajmują się tym najczęściej zespoły naukowców i studentów

skupionych wokół ośrodków uniwersyteckich. Systematycznie odbywają się zawody takich pojazdów, do których można zaliczyć World Solar Challenge czy American Solar Challenge. Aktualny rekord prędkości pojazdu solarnego odnotowany w Księdze Guinnessa wynosi 91,332 km/godz. Auto nazwane Sky Ace TIGA zbudowane zostało w prywatnym Ashiya University w japońskim mieście Hyogo. Rekord ustanowiony został 20 sierpnia 2014 roku na pasie lotniska Shimojishima na wyspie Okinawa.

Może się wydawać, że premiera solarnej napędu w 1955 roku była trochę niepoważna. Ot, zabawka. Niby tak... (takie samochody-zabawki

napędzane słonecznymi promieniami można bez trudu kupić przez internet), ale taką prezentację nowej technologii ponad 60 lat temu trzeba docenić. To był pokaz innowacyjności, szukania - już wówczas - alternatywnych źródeł energii dla samochodowych kół. Jak pokazał czas, pomysł nie został porzucony, ale bardzo poważnie traktowany. Nie tylko w motoryzacji, ale także w lotnictwie oraz żegludze morskiej. ■



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, Tomasz Ciecierzyński, Grzegorz Chmielewski, Andrzej Dąbrowski, Jerzy Dyszy, Andrzej Glajzer, 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: Renault, Mirosław Rutkowski



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl