

iauto ^{polska}

Numer 91, 27 września 2017



Wielkimi krokami nadchodzą samochody, które nie będą potrzebowały kierowcy. Instytut Transportu Samochodowego zorganizował konferencję (str. 20), w czasie której eksperci omawiali różne zagadnienia związane z samochodami autonomicznymi. A tych zagadnień i problemów jest mnóstwo. Jednym z wyzwań jest bardzo skomplikowana konstrukcja samochodu wyposażonego w sztuczną inteligencję. Liczba czujników, sensorów, detektorów, kamer czy radarów w połączeniu z mechanizmami odpowiedzialnymi za ruch, powoduje nieproporcjonalnie duży wzrost awaryjności. A przecież w samochodzie, który sam decyduje o dynamice i kierunku ruchu, drobny defekt może oznaczać poważną katastrofę. Czy samochody autonomiczne będą umiały samodzielnie diagnozować wszystkie układy? W jakimś stopniu pewnie tak, a to oznacza kolejny stopień skomplikowania pojazdu. Co oznacza, iż nie ma szans na stuprocentową niezawodność.



Jeśli samochód będzie mógł jechać kierowcy, no to kto będzie miał prawo jazdy? Swoją drogą ciekawe, jak będzie wyglądał egzamin; auto nie może się "zagapić", ale kamera, czy czujnik może szwankować. Czy w razie "obłania egzaminu" wszystkie egzemplarze danego modelu nie będą dopuszczone do ruchu, czy może tylko ten jeden, który "nie zdał"... Żart? Nie do końca.

Kwestie odpowiedzialności za najróżniejsze zdarzenia drogowe dziś rozstrzygają sądy. Kierowca ma prawo jazdy, co oznacza, iż potrafi jeździć samochodem i zna przepisy kodeksu drogowego. Jeśli popełni błąd - ponosi odpowiedzialność. A kto będzie odpowiadał za, nieuniknione przecież, zdarzenia, kolizje, awarie i inne zakłócenia w ruchu drogowym? O wypadkach nawet nie wspominam.

Wcześniej lub później inżynierowie, programiści, prawnicy i politycy znajdą sposób na wpuszczenie na drogi samodzielnie jeżdżących aut. Chwilę potem zostanie wprowadzony zakaz prowadzenia samochodu przez ludzi. Dlatego warto już teraz spisać sobie wszystkie autodromy, bo będą to jedyne miejsca, gdzie będzie można pojeździć samochodem.

Szerokiej drogi



Wydarzenia

IAA Frankfurt - Donner Wetter - str. 4

A gdzie kierowca? Śpi. - str. 18

Coraz lepsze auta - Supertest Ekonomii - str. 26



Klejdoskop

Kalejdoskop automobilklubów - str. 34

Sport

Przed finałem na torze Monza - str. 24

6. runda OPONEO RMPC - str. 28



Babskie gadanie

Proszę Pani, bo ja do apteki muszę! - str. 32

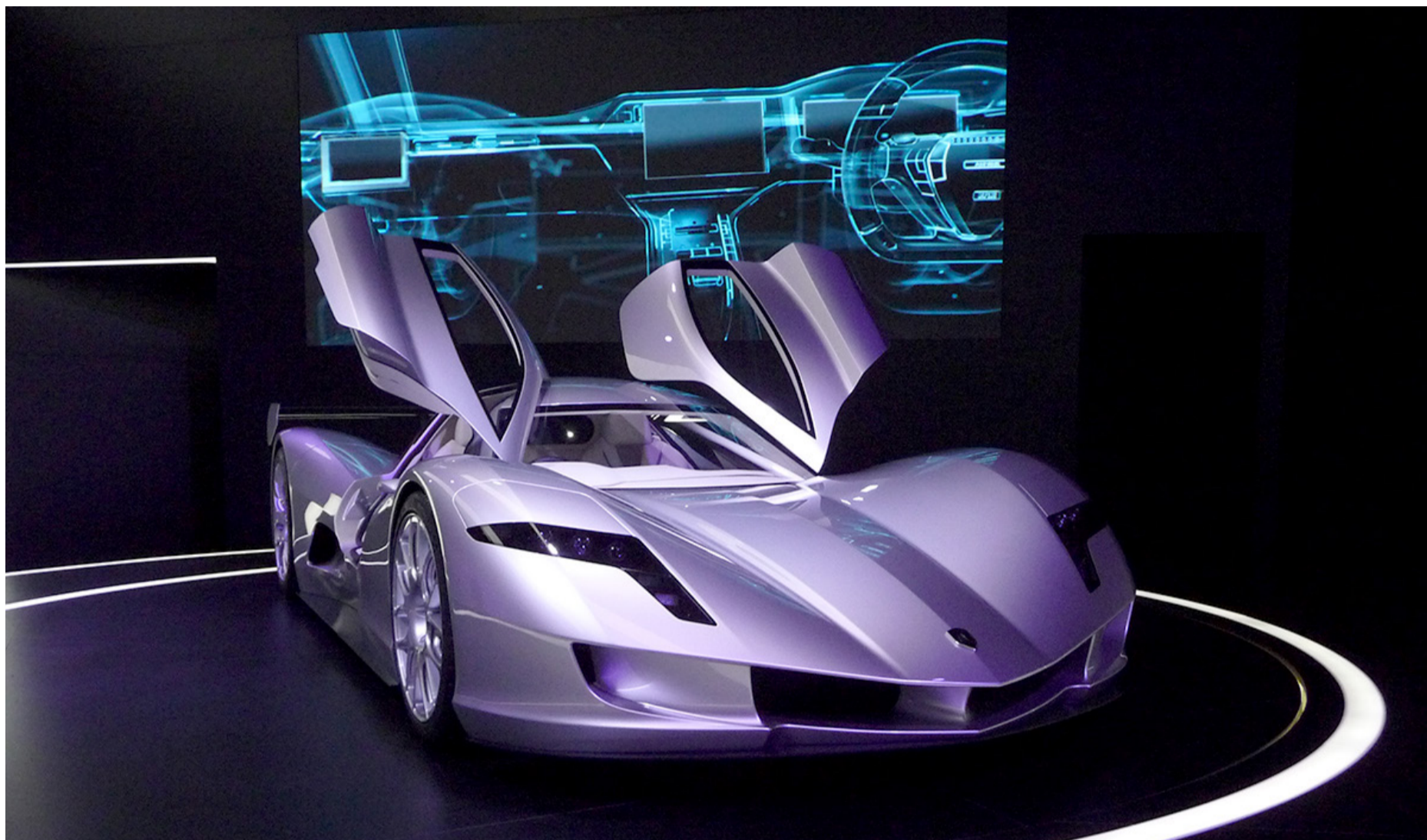
Kalendarium

Kalendarium M. Rzońcy - str. 37



Donner Wetter...

IAA 2017 Frankfurt



TEKST I ZDJĘCIA: KLAUDIUSZ MADEJA

Tak, pogoda w tym roku we Frankfurcie nie dopisała. Zwłaszcza drugiego dnia prasowego, gdy rano wiało, padało, a ci, którzy nie zabrali cieplejszej odzieży mieli nietęgę miny.

Burzowa, pogoda (Donner Wetter), ale nie tylko o warunki atmosferyczne chodzi. Niemiecki przemysł motoryzacyjny nie ma ostatnio dobrej passy. Problemy z silnikami wysokoprężnymi,

podejrzenia o zмовę największych producentów, tego sobie jeszcze do niedawna nikt nie był w stanie nawet wyobrazić. Przecież „Ordnung muss sein” – porządek musi być – brzmi najbardziej chyba znane z nie-

mieckich powiedzeń. A tu coś takiego...

Niemieckie targi

Tak określił tegoroczny salon we Frankfurcie jeden z branżowych kolegów, spotkany na

którymś ze stoisk. Rzeczywiście niemieccy producenci pokazali się szeroką ławą. Choć tak przecież było zawsze. W końcu to ich impreza, ich ojczyzna, i to głównie ich obywatele mają rozległe tereny targowe we Frankfurcie odwiedzać. Odnotujmy przy okazji, że w trakcie budowy jest nowa hala nr 12. Biznes kwitnie. Ale dlaczego ekspozycja gospodarzy tak bardzo rzucała się w oczy? Ponieważ nie było kilku dużych koncernów z innych krajów. M.in. Volvo, Fiata czy Peugeota. Choć przecież ten drugi wystawił Opla, już tak możemy powiedzieć. Ciekawe, co będzie za 2 lata. Brak tych dużych koncernów, i paru mniejszych, jesz-

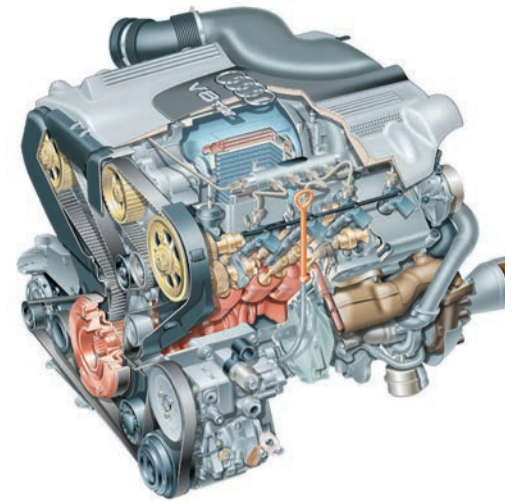
cze bardziej uwypuklił ofertę gospodarzy imprezy. Oprócz normalnych działań marketingowych, niemieckie koncerny robią co mogą, aby poprawić swój wizerunek po wspomnianych wyżej wpadkach, które zresztą nie zostały jeszcze zakończone i mogą się długo odbijać czkawką.

Bogato, kolorowo

Zostawmy sprawy „okołomotoryzacyjne”, choć oczywiście nie możemy ich nie zauważać i udawać, że nic się nie stało. Oto krótki z konieczności i oczywiście subiektywny przegląd frankfurckiej ekspozycji AD 2017. Ci, którzy choć raz byli na terenie

Targów Frankfurckich wiedzą, jak wielka to jest powierzchnia, jak trzeba się nachodzić, albo najeździć, aby wszystko lub prawie wszystko zobaczyć. Oczywiście miejscowi, jeśli mają takie możliwości, mają na to dużo czasu. Dziennikarze tylko 2 dni. A jeśli do tego dodać spotkania ze znajomymi i rodzimymi przedstawicielami producentów, to wychodzą bardzo intensywne dni pracy. Nie zawsze rzetelnie opłacone. Ale przynajmniej część dziennikarzy robi to z pasji. Cieszy się kolejnymi targami, a wjeżdżając z Frankfurtu, myśli już, czy przyjedzie tu za 2 lata na kolejną imprezę, i co na niej zobaczymy. →→





Audi...

...pokazało czwartą generację swojego flagowego modelu A8. Przy okazji pojawiło się nowe oznaczenie silników, z którego jak na razie niezbyt wiele rozumiem. W każdym razie wszystkie modele będą otrzymywały nowe, dodatkowe oznaczenia powiązane z mocą silnika. Samo A8, to oczywiście pokaz luk-

susu i tego, co jeszcze można do auta włożyć (aby było jeszcze cięższe). Ten nawias jest naturalnie żartem, ale nowe rozwiązania powodują, że samochody stają się jeszcze bardziej skomplikowanymi maszynami. Były oczywiście modele e-tron, e-gas, elektryczne i benzynowe. Wszystko, jak na klasę premium przystało, lśniące i kuszące,

choć może niekoniecznie ceną. W każdym razie popularne silniki wysokoprężne też pozostają w ofercie, i to dla niektórych jest dobra informacja.

Ekskluzywnie u Bentley'a

Tu dopiero widać ten luksus, czasem chyba ocierający się o blichtr. W każdym razie, gdy zająłem wygodne miejsce z tyłu modelu Mulsane, poza ochotą na małą drzemkę (to zmęczenie wędrowaniem po targach), naszła mnie inna myśl: przecież za te około 400 tys. €, które prezentowany egzemplarz kosztował, można sobie kupić ładny dom i do tego jeszcze jakiś dobry samochód... Ale nabywcy tych samochodów mają z reguły tyle pieniędzy, żeby kupić wszystko, a nawet jeszcze więcej. Fanów motoryzacji bardziej jednak interesowała druga generacja modelu Continental GT. 200 kg lżejszy, z silnikiem W12, 635 KM 900 Nm momentu obrotowego osiąga „setkę” w niecałe





4 sekundy. O cenę już nie pytałem. Na pewno starczyłoby na jakiś sportowy wóz i przyjemne mieszkanie lub domek.

BMW...

...jako jeden z gospodarzy, również wykorzystano okazję, by zaprezentować szeroką gamę swoich modeli. Oficjalną premierę miała trzecia generacja X3. Dotychczasowy, moim zdaniem niezbyt udany model serii 5 GT, został zastąpiony samochodem serii 6 Gran Turismo z 4 drzwiami. Czyli kolejna „rewolucja” w palecie modeli tej marki. „Szóstki” zawsze były 2-drzwiowe i sportowe. Ale „czwórki” też miały być początkowo jedynie dwudrzwiowe. Zupełne pomieszanie, ale czego się nie robi dla klientów. Dla mnie jednak najprzyjemniejszym „kąciem” na stoisku bawarskiej firmy był ten, z dużą literą M. Sportowe serie, z „piątką” na czele, od zawsze wzbudzały najwięcej emocji. Kiedyś specjalne wyposażenie i oznaczenie miały tylko sportowe odmiany. Obecnie wykoń-

czenie spod znaku M można zamówić do niemal każdego modelu. Ale przecież tu liczy się silnik, zawieszenie i osiągi. To już inna sprawa.

PSA

Pod nieobecność swojego rodzimego konkurenta, **Citroen** pokazał się we Frankfurcie. Stoisko nie było nadzwyczaj duże, ale nie to gra rolę. Nowością na IAA był C3 Aircross, którym koncern chce podbić segment mini-SUV. Francuzi

zapowiedzieli też, że nie rezygnują z diesla, dzięki katalizatorowi SCR. Brawo, niech żyje oszczędny diesel HDi!

Dacia...

...przedstawiła nowe wcielenie jednego ze swoich hitów – nowego Dastera. Samochód cieszył się dużym zainteresowaniem dziennikarzy, głównie z powodu swojego sukcesu rynkowego. Nie jest to rewolucja, lecz raczej kontynuacja budżetowej marki. Wnętrze jest →→





wciąż proste, choć zmieniło się położenie środkowego wyświetlacza i pojawiła się opcjonalna, automatyczna skrzynia biegów. Co tu dużo mówić, jeśli cena tego modelu pozostanie na tak atrakcyjnym poziomie, sprzedaż w ciągu kolejnych kilku lat jest chyba gwarantowana.

Ferrari

Jak już wspomniałem, jednym z wielkich nieobecnych był połączony koncern FCA (Fiat Chrysler Automobiles). Ale „nie zawiodło” nas **Ferrari**. Moge chyba tak napisać, przecież każdego miłośnika motoryzacji cieszy widok tych aut. Są to swego rodzaju dzieła sztuki. Tym, najbardziej eksponowanym w tym roku był nowy model Portofino. Następca Californii T ma 600 KM, osiągame z silnika V8, do „setki” pędzi zaledwie w 3,5 sek., a w sprzyjających warun-

kach rozpędzi się ponoć do 320 km/h. Kogoś te parametry zaskakują?

Ford...

...wytoczył najcięższą armatę, czyli nowego Mustanga. Tu nie trzeba wiele pisać, kolejna legenda motoryzacji, która na szczęście ma swoją kontynuację. I to w klasycznej postaci, z silnikiem V8 o pojemności 5 litrów o mocy 450 KM. Nie jakąś hybrydą, czy czymś tam jeszcze. Ciekawostką jest nowa, 10-biegowa przekładnia automatyczna. Dla bardziej przeciętnych i „przyziemnych” odbiorców, firma przygotowała mikrobus Tourneo. Jak to w przypadku takich aut bywa, ma ono wszechstronne zastosowanie. A po pracy nowa Fiesta, jako jeden z rynkowych przebojów marki ostatnich kilkunastu lat (40-lecie wypadło rok

temu). Na deser potężny Ranger Black Edition, jeden z 2,5 tys. egzemplarzy, jakie zostaną w tej wersji wypuszczone na rynek.

Hyundai...

...mocno promował swoje dwa modele: Kona oraz i30. Ten pierwszy ma zdobyć zwolenników w segmencie SUV. Z kolei znany już i30, zobaczyliśmy w nowych wersjach: Fastback, czyli 5-drzwiowe coupe, oraz odmianę N. Jest to sportowa wersja popularnej „trzydziestki”. Turbodoładowany silnik 2 l jest dostępny w dwóch wariantach mocy: 250 i 275 KM. Ten mocniejszy potrzebuje 6,1 sek. do 100 km/h, m.in. za sprawą 353 Nm momentu obrotowego. Prędkość maks. 250 km/h jest w tej marce rzadkością.

Jaguar chwalił się SUV-em E-Pace. Skoro sprzedaż w tym



segmencie idzie tak dobrze, zasłużona marka zapragnęła mieć tam swojego kolejnego przedstawiciela. Czy się podoba, każdy sam oceni, a rynek zweryfikuje. Być może i my, jeśli polskie przedstawicielstwo udostępni nam ten model do testów. Póki co, dla mnie najpiękniejszym egzemplarzem we Frankfurcie był oczywiście F-Type. Choć to nie nowość, czaruje wciąż i tak pewno pozostanie.

KIA pokazała swój odpowiednik modelu Kona, czyli Stonic. SUV ładnie się prezentuje i ma

potencjał, o ile oczywiście cena będzie konkurencyjna. Widać bowiem, że tego segmentu już nikt nie odpuszcza i wybór jest ogromny. A w Polsce dla wielu nabywców właśnie cena jest jednym z głównych wyznaczników. Nie decyduje to z pewnością w przypadku Stingera, który do tanich nie należy. Ale prezentuje się znakomicie, oferuje sporo opcji, w tym m.in. 6-cylindrowy silnik pojemności 3,3 l i mocy 370 KM. Największy problem tego ładnego samochodu leży chyba w tym, że marka nie jest kojarzona

z luksusowymi limuzynami. Podobny problem ma Phaeton.

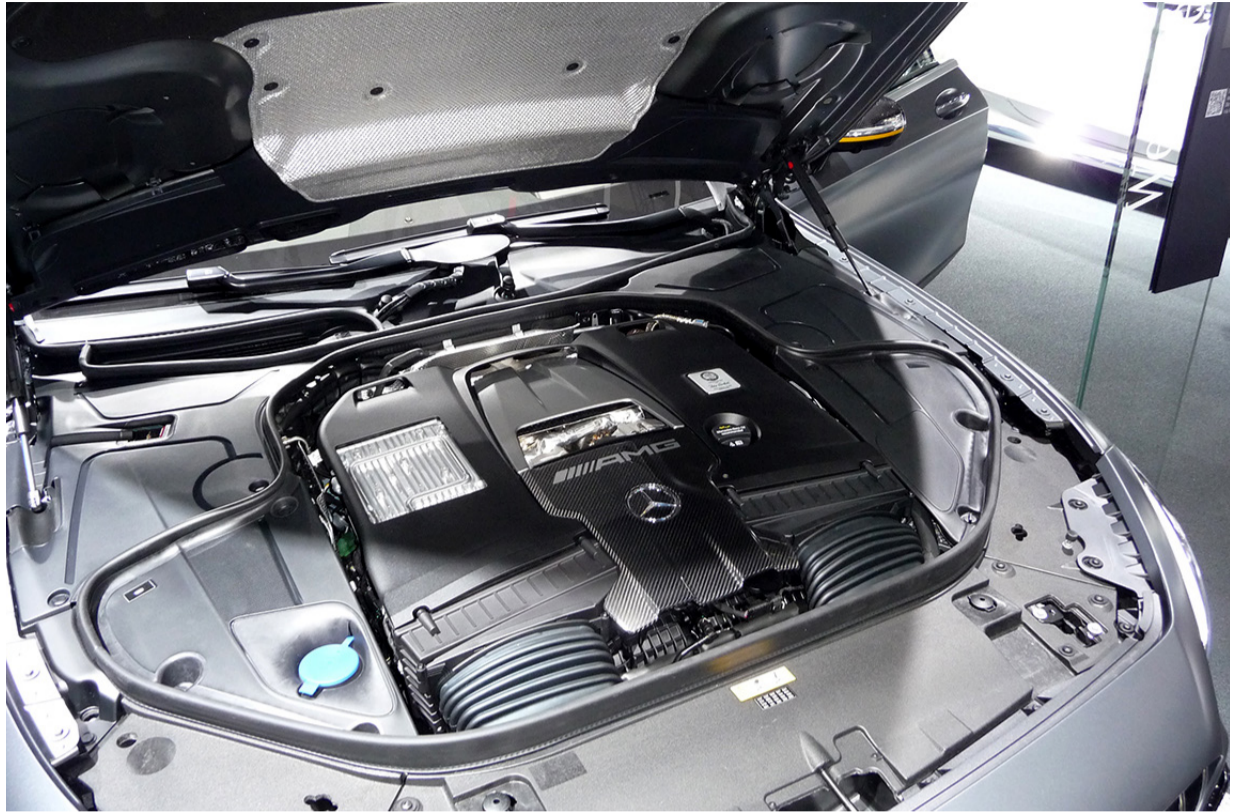
Do miejsc, gdzie zawsze są jacyś zwiedzający, na pewno należy, niewielki co prawda „ogródek” Lamborghini. Czasem nawet pozwalają doń wejść, choć do samochodów już wsiąść, niestety, nie. O jakiejś jeździe próbnej nie ma co marzyć. Ale przynajmniej pokazali do sfotografowania piękny, 12-cylindrowy silnik Aventadora w wersji Roadster. Pokazanego zresztą tu po raz pierwszy. 6,5 l pojemności, 740 KM i 690 Nm maksymalnego momentu obrotowego musiało wystarczyć, zamiast chociażby przymiarki na siedzeniu kierowcy. Teoretycznej oczywiście przymiarki. Obok stał równie piękny, a może piękniejszy Huracan Performante. Parametry miał nieco słabsze, choć i tak oszałamiające. Ale trudno się dziwić, bo ma „tylko” dziesięć cylindrów w układzie V. Oba bolidy z napędem na wszystkie koła. Kosztują jakieś kosmiczne pieniądze i moim zdaniem są doskonałą ozdobą takich imprez, ale już do normalnego użytku kompletnie się nie nadają. Nie będę pisał, →→



kto moim zdaniem kupuje takie auta, bo naraziłbym się kilku grupom zawodowym i nie tylko. Bezpiecznie będzie wspomnieć, że policje w niektórych krajach mają samochody tej marki, służące głównie, albo może wyłącznie (jak to sprawdzić?) do patrolowania autostrad.

Na stoisku **Lexusa** w oczy rzucał się również sportowy model - LC. Zobaczyliśmy też nieco zmienione, na lepsze oczywiście, samochody NC i CT200h. U **Mazdy** dominował jej sprzedażowy hit CX5. Firma konsekwentnie idzie swoją drogą, nie tylko dlatego, że od dawna zawsze widzimy jej modele wystawowe w pięknym, czerwonym kolorze. Jak widać, własna filozofia się sprawdza. Co prawda marka nie jest w czołówce sprzedaży na naszym rynku, ale znajduje na nim regularnie nabywców.

Na trypoziomowej ekspozycji **Mercedesa** było tyle pięknych aut, że można by o nich napisać osobny artykuł. Do tych ciekawych i pięknych modeli chyba jednak nie zaliczyłbym nowego pick-upa klasy X. To nowość u producenta ze Stuttgartu. Jego gama jest już tak duża, że jeden więcej nie zrobi wielkiej różnicy. Na tego typu samochody jest oczywiście zapotrzebowanie, chociażby ze względów podatkowych, ale czy rzeczywiście aż tak wielu zdecyduje się na model z trójramienną gwiazdą z przodu? Tym bardziej, że jest to efekt aliansu z aliansem Renault/Nissan, ponieważ X-Klasa bazuje na Nissanie Navara. Do dyspozy- ➔➔





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

cji stało kilka modeli ze stajni AMG. Polegało to jedynie na tym, że można sobie było usiąść w środku. Jazdy takimi samochodami są zarezerwowane dla najważniejszych, zdaniem koncernu, dziennikarzy i vip-ów, którzy są potencjalnymi klientami. A ponieważ rzeczony AMG obchodzi 50-lecie, przygotowano specjalny model na tę okazję: Project One. Jak podkreśla producent, Formuła 1 z homologacją na publiczne drogi. Pojemność 1,6 l z turbospreżarką i czterema silnikami elektrycznymi, ponad 1 000 KM, 350 km/h i 6 sek. do 200 km/h. Ma powstać maks. 300 egzemplarzy, każdy po 2,5 – 3 mln €. Nieoficjalnie podawane są różne ceny. To z pewnością konkurencja dla pokazanego również nowego modelu **Bugatti Chiron**. Trudno stwierdzić, czy bardziej należy się fascynować techniką i technologią, czy po prostu zaliczyć te samochody do kategorii „zobaczcie, na jakie auto mnie stać”. Pewnie za 2 lata pokażą coś, czego cena będzie zbliżona do 5 mln €. Ale taki CR7 (czyli portugalski piłkarz Cristiano Ronaldo) prawdopodobnie zamówi... Odnótujmy jeszcze Maybacha Vision 6, który sylwetką, zwłaszcza z tyłu, w wersji cabrio przypomina trochę dawne Cadillacy. Czyżby powrót do krążowników szos?

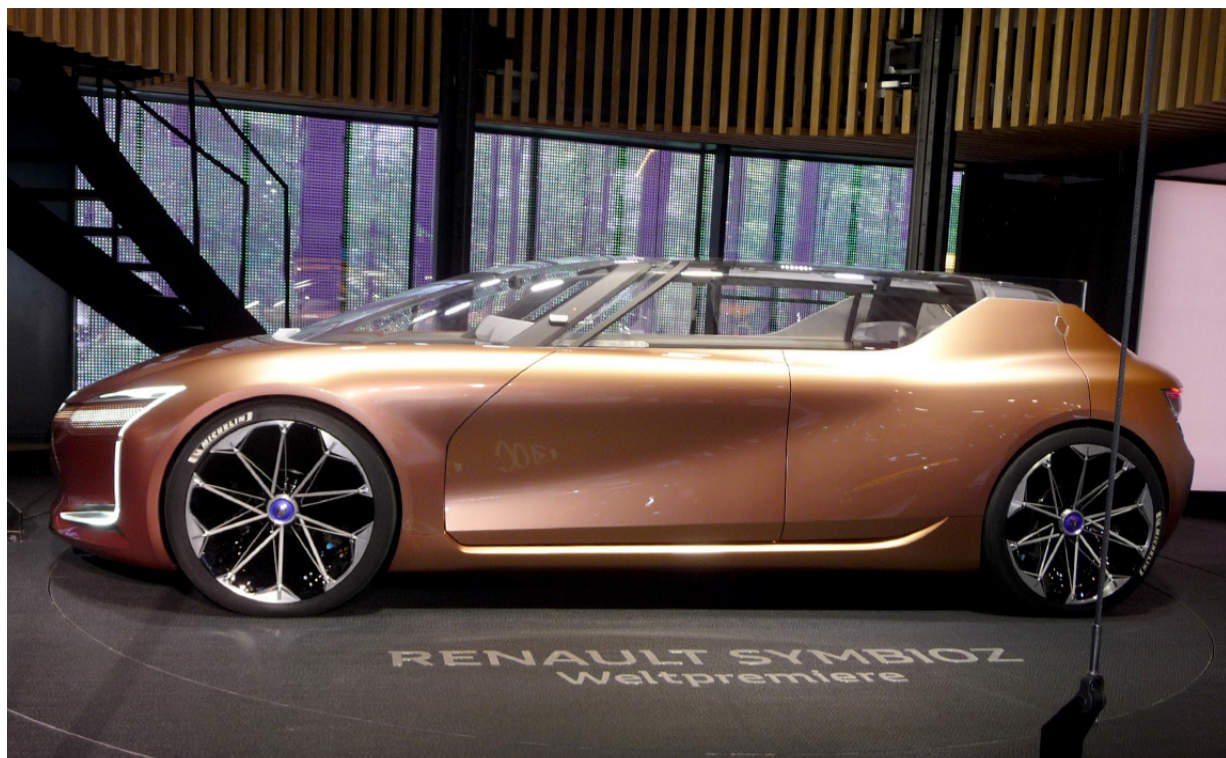
Jakże bliski naszemu sercu **Opel**, pod nieobecność swojego nowego właściciela, pokazał się z bardzo dobrej strony. Nic nie wskazuje, aby marka miała zniknąć itp. Francuzi chyba doceniają jej siłę, i bar-

dziej będą się koncentrowali na zmianach organizacyjnych, przynajmniej na początku. W każdym razie we Frankfurcie debiutuje „starszy brat” Mokki, model Grandland X. Zaprojektowany od początku wspólnie z PSA, co też potwierdza, że na kolejnych targach, nie tylko w Niemczech, będziemy odwiedzali także stoisko Opla. Druga, może mniej spektakularna premiera, to Insignia GSi. A jakże, w najmodniejszym chyba obecnie kolorze ciemnoszarym, niemetalizowanym. Ta barwa w kilku odcieniach została użyta na wielu stoiskach. Insignię pokazano również w nowej wersji Country Tourer. Była oczywiście też „nasza, gliwicka” Astra, tym razem po raz pierwszy z napędem CNG (gaz ziemny). Zbiornik na benzynę ma tylko 13,7 l i pełni rolę zapasu potrzebnego do dojazdu do stacji z CNG.

Nie ukrywam, że zawsze najwięcej czasu spędzam na stoisku **Porsche**, choć nowe Cayenne mnie nie zachwyca. Zresztą ten model nigdy nie był dla mnie „prawdziwym” Porsche, a raczej odpowiedzią na zachcianki

klientów. Ale Macan już zmienił moje podejście do innych, niż sportowe, dwudrzwiowe samochody tej marki. Pierwsze kombi, albo quasikombi na bazie Panamery też nie wywołuje u mnie miłych doznań. Ale tu jestem w przeciwieństwie do gości targów, którzy nieustannie skwapliwie oglądali ten samochód. Ja skorzystałem z okazji, aby usiąść w GT2 i GT3. Te samochody, podobnie jak modele ze stajni AMG, są zarezerwowane dla „klasy najwyższej”, o której już wspominałem. Nie będę się „rozpływał” na opisywaniu swoich wrażeń itd. Wspomnę tylko dobrą wiadomość dla miłośników tej marki i motoryzacji w ogóle: do GT3 znów można zamawiać manualną skrzynię biegów, czego pozbawiono nas w poprzedniej generacji. Oczywiście karbon, tytan, magnez i inne sztuczki sprawiły, że auto jest jakieś 200 kg lżejsze i ma jeszcze lepszy stosunek mocy do wagi. Ale czy to jest takie istotne? Wsiadasz i już w wyobraźni jedziesz takim cackiem. Na targach czasem człowiek zapomina o cenie zakupu, kosztach eksploatacji, wysokości ubezpieczenia...





W przypadku **Renault** spotkało mnie coś dziwnego, czego jeszcze na takich imprezach nie widziałem. Mianowicie pierwszego dnia prasowego byłem zdziwiony, że na dość obszernej powierzchni stoją głównie Megane, z debiutującą odmianą R.S. na czele. Coś gdzieś dobrze nie zadziało, bowiem gdy drugiego dnia przechodziłem przez halę nr 8, sam oczom nie wierzyłem. Pojawiła się cała gama pojazdów tej marki. Stoisko od razu nabrało rumieńców, choć dla mnie, Megane, nie tylko w wersji R.S., jest liderem u Francuzów. Ale odnotujmy

też drugą generację Koleosa, kolejnego SUV-a do wyścigu o klienta.



Seat stoi trochę jakby w cieniu swoich „braci” z Grupy VW. Jednak konsekwentnie wypuszcza kolejne modele, które znajdują zwolenników. Kompaktowy SUV Ateca, niewielka Arona, bazująca na Ibizie i pozostałe odmiany przyciągały wielu zainteresowanych. Na połowę 2018 r. Hiszpanie (albo Niemcy, jak kto woli) zapowiadają trzycylindrowy silnik zasilany CNG. Ten napęd może się wkrótce stać jedną z alternatyw dla diesla, na którego teraz prawie wszyscy tak psioczą. Wszak silniki benzynowe, nawet małe, zużywają sporo paliwa, szczególnie w warunkach miejskich.

W ofensywie pozostaje inna z bardzo popularnych u nas marek – **Skoda**. Na okazałym stoisku widzieliśmy m.in. następcę Yeti, czyli nowy model Karoq. Nazwa może nie jest porywająca i łatwa do wymowy, ale wóz może przypaść do gustu także polskim klientom. Wciąż nowinka – Kodiaq, również cieszył się sporym zainteresowaniem. Miłośnicy czeskiej marki i aut typu SUV, mają do wyboru „dwa rozmiary”. Robi się →→



ciekawa konkurencja w segmencie mniejszych SUV-ów. Cena czyni cuda, ale nie tylko. Nowe i zmodernizowane modele, jakie pokazano we Frankfurcie będą kuszy naszym nabywców, a dobra koniunktura gospodarcza sprzyjała zakupom. Stał też studyjny Vision E, bo od 2020 r. marka chce również proponować nam elektryczne pojazdy. Ale powiedzmy sobie szczerze, w Polsce bardziej przyglądamy się popularnym już modelom, które zajmują wysokie (niektóre nawet najwyższe) miejsca w zestawieniach sprzedaży, a z elektromobilnością tej marki (Skody) nie kojarzymy i chyba na razie kojarzyć nie chcemy...

Japoński **Suzuki** przyciągał sportową wersją modelu Swift. 230 Nm z benzynowego silnika 1,4 Turbo ma dawać dużo radości z jazdy niespełna 1-tonowym autem. **Toyota** konsekwentnie i nie tylko w reklamach, zdo-

bywa rynek swoimi hybrydowymi samochodami. Dlatego prawie się zdziwiłem, że kolejna generacja Land Cruisera może mieć wysokopreżny silnik 2,8 l o mocy 177 KM. Dla tego auta, to chyba najlepsze rozwiązanie. Nie wiem, czy Japończycy się umówili, ale tu też pokazano sportowego „malucha” - Yaris GRMN.

Trudno rozstrzygnąć, od czego zacząć opisywać swoje wrażenia ze stoiska, a może raczej całej strefy **Volkswagena**. Dla tych, którzy nie byli nigdy na frankfurckiej imprezie takie krótkie wyjaśnienie, że marki z Grupy VW zajmowały parter potężnej hali nr 3. A „szefowej” przypadła największa powierzchnia. Ale też ona pro-



ponuje najszerszą paletę modeli i ich odmian. Zaczęę więc od końca, czyli białego Golfa GTI pierwszej generacji, do którego nawet pozwalali wsiąść! Z reguły te historyczne auta są zamknięte, a nawet ogrodzone, aby ich nie dotykać. Wszak to są często muzealne eksponaty. A tu prawdziwy, dwudrzwiowy, bo tylko taki moim zdaniem powinien być, Golf GTI. Drobny, smukły, skromny, ubogi, prosty i nie wiem, jakie jeszcze przymiotniki mogą opisać porównanie tego samochodu sprzed jakichś 40 lat z dzisiejszymi, napakowanymi elektryką (np. podnoszone szyby czy centralny zamek) i elektroniką samochodu. Jakie proste i piękne było opuszczanie lub podnoszenie bocznych szyb korbką w drzwiach. A pamiętacie zamykanie kluczykiem, a wcześniej wciskanie od środka tych cypełek przy pozostałych drzwiach. W wersjach 4-drzwiowych tył tylko tak się dał zamknąć, a przednie drzwi pasażera można było zamknąć, pociągając najpierw za klamkę, a potem dopiero wciskając cypelek... Chyba tęsknota za młodością mnie naszła... Na wszelki wypadek dodam, że mieliśmy Golfa Diesla 1,6, 4-drzwiowego. Po zrobieniu prawa jazdy tato pozwalał mi nim jeździć. Stąd też ten sentyment do tego modelu. Ale wracając do ekspozycji, zauważyłem kolejnego, małego SUV-a, albo raczej Crossovera – T-Roc. Ma być w cenie Golfa, czyli poniżej udanego, ale nietaniego Tiguanu drugiej generacji. Wróżę sukces rynkowy, choć deska rozdzielcza w stylu Up-a mnie nie zachwyca. Szósta genera-



cja Polo jest większa, przynajmniej optycznie, od pierwszego Golfa, nad którym tak się wyżej rozczulałem. Jak napisały niektóre niemieckie gazety, dołączył do grona „czterometrowców”. Ale to jeden z samochodów, który również powinien być widoczny na naszych drogach. I jeszcze jedna perełka z tej wielkiej połaci „ludowych samochodów” (dosłowne tłumaczenie wyrazu Volkswagen),

California XXL, bazująca na Crafterze, a nie Transporterze, jak to od zawsze było. To jeżdżący, średniej wielkości apartament z kuchnią i łazienką. Nie podano ceny tego prototypu, ale należy się spodziewać, że trafi do sprzedaży. Zainteresowanie było ogromne, nie było mowy, aby spokojnie zrobić zdjęcia. Szkoda tylko, że model California, nawet po latach, jako używany, jest bardzo drogi... →→



Ostatni akapit jest dla **Brabusa**, który oprócz swoich tuningowanych i pancernych przeróbek, pokazał kilka pięknych, kompletnie odrestaurowanych, wyglądających, jakby zjechały dopiero co z taśmy produkcyjnej Mercedesów sprzed kilkudziesięciu lat. Ceny zaczynały się od 150 tys. po 1,5 mln € za model 600 Pullman. Ktoś to jednak kupuje, skoro firma zajmuje się tym od lat...

I tak dobiegła końca długa wędrówka po Targach IAA Frankfurt 2017. Było jeszcze dużo innych eksponatów, pro-

totypów, akcesoriów, dodatków, atrakcji itd. Jak zaznaczyłem na początku, wszystkiego się nie dało... Pozostał smaczny currywurst na jednym ze stoisk i w drogę do domu. Przy okazji, polecam nie sypać za dużo tego carry, bo później chce się okropnie pić, choć wcześniej smakuje przednio. Ponad 1 000 km do stolicy, to także dużo czasu na refleksję. Ekspozowano głównie drogie, efektowne, czasem ocierające się o tani blichtr samochody. Mało było takich „dla Kowalskiego”, na nasze drogi, na już, na dziś, na jutro, a nie za 10 lat „z odzysku” po

wypadku, pożarze, czy innym zalaniu. Oczywiście przesadzam, ale takie były moje wrażenia w kontekście przyszłości na naszych drogach. Importujemy używane auta w dobrym stanie, gdy sami kupujemy dla siebie. Handlarze mają zupełnie inne priorytety. Oczywiście, jako miłośnik motoryzacji podziwiałem te, wspomniane wyżej cacka. Jednak wieloma z tych na nasze drogi aut raczej, z różnych powodów, wyjechać się nie da. Bulwar zachodzącego słońca w Kalifornii czy „Aleja bogatych szejków” na pewno chętnie przyjmą te „wypasione”, także cenowo, bolidy. Drugie wrażenie, dużo tzw. elektromobilności na targach, której na drogach i to nie tylko polskich, wcale tak dużo nie ma. Zobaczmy, co będzie za 2 lata. Czy dalej będą tak psioczyć „programowo” na diesla? Wodór, prąd, a może jeszcze coś nowego? A tak w ogóle, to nie zauważyłem żadnej znaczącej nowinki z zakresu bezpieczeństwa. Właściwie wszystkie systemy już widzieliśmy. A może coś przeoczyłem... ■





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/

A gdzie kierowca? Śpi.



OPR. I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

W pełni autonomiczne pojazdy na polskich drogach mają się pojawić już za kilka lat.

Podczas międzynarodowej konferencji „Autonomiczna przyszłość transportu drogowego”, zorganizowanej przez Instytut Transportu Samochodowego, zaprezentowano – po raz pierwszy nad Wisłą – pojazdy autonomiczne oraz określono wstępną datę ich dopuszczenia na polskich drogach.

Energooszczędne, elektryczne i przyjazne użytkownikom – takie mają być pojazdy przyszłości. Będą miały jeszcze jedną, ważną cechę – będą autonomiczne, bo trendy w branży motoryzacyjnej wskazują, że w najbliższych latach naj-

ważniejszym kierunkiem rozwoju transportu drogowego, obok napędów alternatywnych, będzie tworzenie pojazdów autonomicznych, czyli poruszających się bez udziału kierowcy.

- Obecnie dostępne pojazdy z tak zwanym pierwszym i drugim poziomem automatyzacji potrafią samodzielnie zaparkować, utrzymywać stałą prędkość w ruchu drogowym, a te „inteligentniejsze” nawet wspomagać kierowcę w wyprzedzaniu innych pojazdów – tłumaczy dr Michał Niezgoda z ITS.

Kamieniem milowym będą pojazdy trzeciego i czwartego poziomu, które wyręczą kierowcę



podczas prowadzenia, przy czym nie zastąpią go w pełni. Wraz z nadejściem piątej ewolucji z pojazdów znikną: kierownica oraz pedały.

Dynamiczny postęp technologiczny stanowi poważne wyzwanie zarówno dla samych konstruktorów, jak i instytucji odpowiedzialnych za infrastrukturę drogową oraz sferę prawną, umożliwiającą dopuszczenie do ruchu „inteligentnych” pojazdów. Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom zainteresowanych stron, Instytut Transportu Samochodowego, lider w dziedzinie badań nad szerokorozumianym transportem drogowym, zorganizował – wraz z partnerami – międzynarodową konferencję, na której prezentowano najnowocześniejsze pojazdy oraz systemy autonomizujące prowadzenie.

– Konferencja stała się także platformą wymiany najnowszych informacji pomiędzy przedstawicielami administracji rządowej i publicznej, branży motoryzacyjnej, świata biznesu oraz nauki – podkreśla wagę wydarzenia prof. nzw. dr hab. inż. Marcin Ślęzak, dyrektor ITS.

– Ponieważ wdrażanie nowych technologii w zakresie automatyzacji transportu drogowego jest zagad-



nieniem horyzontalnym, dotyczącym wielu dziedzin, konieczne staje się stworzenie katalogu warunków (technologicznych, prawnych i organizacyjnych), niezbędnych do dopuszczenia do ruchu drogowego pojazdów samosterujących również w polskich miastach – wskazuje prof. Ślęzak.

Pokonując istniejące bariery, w tym prawne związane np. z Konwencją wiedeńską o ruchu drogowym, czy krajowym Prawem o ruchu drogowym, można oczekiwać urynkowania samochodów autonomicznych 4. generacji w 2025 roku, przy czym ich udział w skali globu nie przekroczy 1 procenta wszystkich pojazdów, ale już dekadę później osiągnie wartość kilkadziesiąt milionów sztuk.

Autonomiczna przyszłość transportu drogowego to tytuł pierwszej w Polsce, międzynarodowej konferencji, zorganizowanej w Warszawie przez Instytut Transportu Samochodowego. Wydarzenie zostało objęte patronatem ministerstw: Infrastruktury i Budownictwa, Energii, Cyfryzacji i Rozwoju oraz Sejmowej Komisji Infrastruktury. Konferencję odbywała się w ramach Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu.

Coraz lepsze auta

OPR. I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Prawdziwą sensacją Supertestu Ekonomii, który po raz 14 zorganizował Auto Klub Dziennikarzy Polakich była samochód elektryczny, który pokonał 240 kilometrów w czasie nieco ponad 4 godzin. I jeszcze mógł jechać.



Alfa Romeo Giulia 2.2, Iveco Stralis NP400, Skoda Octavia 1.0 TSI oraz Volkswagen e-Golf – to odtwórcy głównych ról na 240 kilometrowej trasie XIV Supertestu Ekonomii. Początek i koniec trasy uczestnicy pokonywali w kilkukilometrowych korkach, wyjazdowym na wylocie z Warszawy w kierunku Białegostoku i wjazdowym po kolizjach na S8, od Powązek do

Wisły. Reszta trasy przy umiarkowanym ruchu i na ogół pochmurnej, jesiennej aurze.

Na mecie najmniej paliwa - 8,20 l - weszło do baku najlżejszej w stawce i wyposażonej w najmniejszy, litrowy, benzynowy silnik Skody Octavii (średnie spalanie 3,41 l/100km). Alfa Giulia napędzana Dieslem dwukrotnie większej →→

NOWY FORD FIESTA



Go Further

JUŻ OD

374 PLN/MIES.*

W FORD MULTIOPCJE

Poczuj każdy moment. Fiesta.



 DOWIEDZ SIĘ WIĘCEJ

* Rata miesięczna dla Forda Fiesta Trend, 3 dr. z pakietem Cool & Sound 1.1, 70 KM, w promocyjnej cenie 44 900 zł brutto, wkład własny 20%, okres finansowania 36 miesięcy, przebieg roczny 20 000 km. Przykład reprezentatywny na dzień 6.07.2017. Rzeczywista Roczna Stopa Oprocentowania (RRSO) wynosi 8,58%, całkowita kwota kredytu (bez kredytowanych kosztów) 57 948,67 zł, całkowita kwota do zapłaty 72 909,40 zł, oprocentowanie zmienne 6,49%, całkowity koszt kredytu 14 960,73 zł, w tym opłata przygotowawcza 2 897,43 zł, odsetki 12 063,20 zł, 47 miesięcznych równych rat w wysokości 762,31 zł i ostatnia rata – 34 183,57 zł. Wymóg zawarcia umowy ubezpieczenia AC samochodu – koszt nie jest wliczony do RRSO. Na zdjęciu nowy Ford Fiesta ST-Line.



4 godzin i 4 minut z przeciętną prędkością 59 km/h. Pokazywał zarazem, że zapas energii w akumulatorach pozwoli przejechać jeszcze kolejne 40 km.

Aby porównać nieporównywalne organizatorzy Supertestu Ekonomii do klasyfikacji generalnej stosują kryterium kosztu paliwa na 100 km. Bezkonkurencyjny pod tym względem okazał się Volkswagen e-Golf. Gdyby uzupełniać zapas energii w ogólnodostępnym, darmowym punkcie ładowania, a takie

pojemności zużyła 9,51 l ON (3.95 l/100km). Ciągnik siodłowy Iveco Stralis NP400 z silnikiem o pojemności 8,7l i mocy 400 KM przyjechał na start z pełnym zbiornikiem skroplonego gazu ziemnego – LNG. Z odczytu pokładowego komputera wynikało, że ciągnik zużył na całej trasie 41 kg tego paliwa (17,08 kg/100km). W podobny sposób dowiedzieliśmy się o apetycie na prąd w e-Golfie, którego komputer wyliczył zużycie energii elektrycznej na 26,64 kWh (śr.11.1 kWh/100 km) po przejechaniu 240 km w ciągu



są, okazałoby się, że tę i każdą inną trasę możemy przejechać za darmo. Gdyby natomiast naładować baterię o pojemności 35,8 kWh z gniazdka w sieci operatora Innogy (jak w Warszawie), to za 1 kWh należałoby policzyć 0,4312 zł (energia czynna, opłata jakościowa, opłata przesyłowa i opłata OZE), bez stałych, comiesięcznych opłat abonamentowych doliczanych do rachunku niezależnie od ilości zużytej energii. Oznacza to koszt przejechania 100 km w wysokości 4,79 zł. W przy-

padku oszczędnej Skody przejazd 100 km podczas Supertestu kosztował 18,48 zł (benzyna Shell V-Power Sport – 5,42 zł/l), a równie oszczędnej Giulii – 18,88 (Diesel Shell V-Power – 4,78 zł/l). Z kolei ciekły gaz ziemny (4,20 zł /kg) do ciężarowego Iveco Stralis kosztował 71,74 zł /100 km. Niestety w Polsce na razie są 3 stacje, w których można tym ekologicznym paliwem napełnić zbiorniki pojazdu. Na szczęście zasięg tego ciągnika siodłowego wynosi 1500 km.

Reasumując, spokojna, równa jazda z prędkością w granicach dopuszczalnej przez kodeks drogowy zmniejsza apetyt na paliwo. Wszystkie samochody uczestniczące w XIV Superteście Ekonomii uzyskały spalanie niższe od katalogowego podawanego przez producentów. ■



Przed finałem na torze Monza

OPR.: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: KLR-DOMINIK KALAMUS



W najbliższy weekend (29-30 września) na słynnym włoskim torze wyścigowym, po raz drugi z rzędu, odbędzie się ostatnia runda sezonu i wielki finał rywalizacji o tytuł Mistrza Polski w serialu KIA Lotos Race. Pisząc te słowa w poniedziałek wieczorem, 25 września, a więc praktycznie 3-4 dni przed wielkim finałem nadal nie wiem, kto będzie liczył się w ostatnich dwóch decydujących

wyścigach. Wszystko za sprawą zawodów na torze w czeskim Moście, po których (na szczęście czescy) sędziowie zakwestionowali zgodność niektórych samochodów z regulaminem. Zawody odbyły się w dniach 2-3 września, decyzję w tej sprawie GKSS PZM miała podjąć – zgodnie z komunikatem - w ciągu kilku(!) dni. Niestety, minęły praktycznie 3 tygodnie i na oficjalnej stronie internetowej KIA Lotos Race (kialotosrace.pl) oraz

PZM (pzm.pl) – trzy dni przed kolejną podwójną rundą - nadal nie ma informacji co z wynikami z zawodów w Moście... (co osobiście uważam za skandal...).

W każdym razie, niezależnie od ostatecznej decyzji ostatecznej instancji w postaci „wyroku” GKSS szansę na mistrzowski tytuł ma kilku zawodników – Jan Antoszewski, Kamil Serafin, Nikodem Wierzbicki, Max Günther oraz Damian Litwinowicz. →→

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



Autodromo Nazionale di Monza, to tor o długości 5793 metrów należący od lat do najszybszych na świecie (bolidy Formuły 1 osiągają tam prędkość nawet 360 km/godz(!), a przez około 76 proc czasu okrążenia jadą one z maksymalnie

otwartą przepustnicą). Składa się on z czterech długich prostych, z których najdłuższa liczy blisko 1200 m długości, przedzielonych 3 szykanami i tylko 4 szybkimi zakrętami.

W ubiegłym roku, gdy wyścigi KIA Lotos





Race gościły na tym torze po raz pierwszy, kierowcy licytowali się o to, jaką średnią prędkość na okrążeniu uda im się osiągnąć. Najodważniejsi zakładali, że będzie to ok. 125 km/godz. W praktyce, Kia Picanto zwycięzcy Q1 pokonało okrążenie toru w czasie 2 minut i 38,700 s, czyli ze średnią prędkością 131,410 km/godz.

W czwartek, 28 września, uczestnicy KIA Lotos Race odbędą cztery 30-minutowe treningi. Dzień później wezmą udział w trzech kwalifikacjach, a punktowane (ostatnie dwie) rundy tegorocznego serialu zaplanowane zostały na sobotę. Tego też dnia, wieczorem, odbędzie się gala zakończenia sezonu KIA Lotos Race 2017. ■

6. runda OPONEO MPRC

OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY



Czwartym tegorocznym zwycięstwem Tomasz Kuchar pożegnał Toruń, gdzie po raz ostatni w tym sezonie kierowcy rywalizowali w OPONEO Mistrzostwach Polski Rallycross. Podium w najwyższej klasie SuperCars uzupełnili Marcin Gagacki i Dariusz Topolewski.

Fiat 126p

Lider klasyfikacji generalnej klasy 126p był w kwalifikacjach niepokonany. Jacek Górniak był najszybszy w dwóch

z nich, w pozostałych zajmował 3. miejsca. Pomimo nieukończenia jednej kwalifikacji, drugi był Mariusz Szczepański, a niezwykle równo jadący Marcin Bruś zdobył dość punktów, by zapewnić sobie trzecią lokatę. W trzeciej kwalifikacji, rewelacyjne tempo złapał Cezary Dybich i na Joker Lapa zjechał dopiero na ostatnim okrążeniu. Tuż po hopie otworzyła mu się jednak przednia maska i kompletnie zasłoniła przednią szybę. Próbujący dojrzeć trasę Dybich bardzo szybko był dogoniony

przez Marcina Brusia i gdy ten się do niego zbliżył, to po lekkim kontakcie wypadł z trasy. Dybich ostatecznie wygrał bieg, a Bruś przepchnął swojego 126p przez linię mety, a tuż za nią szybko naprawił usterkę zapinając z powrotem klemy, które spadły z akumulatora. Finał znakomicie rozegrał pod względem strategicznym Marcin Bruś. Kierowca niebieskiego Fiata zjechał wcześniej na Joker Lapa chcąc „podciąć” Mariusza Szczepańskiego i ta sztuka udała mu się doskonale. Pokonał on swo-



Cup była nudna. W półfinale A tuż po starcie doszło do kontaktu Litwinowicza, Lisickiego i Sobieckiego, a dwaj pierwsi walczyli ze sobą przez cały wyścig. Ostatecznie wygrał Lisicki, ale przez pewien czas wisiało nad nim widmo kary za ścięcie toru. Z kolei w półfinale B, Cywiński i Budzyński toczyli wyrównany pojedynek do samej mety. W finale wystąpiło tylko 5 aut, bo Dariusz Sobiecki zgasił swoje Seicento na starcie i nie mógł go już odpalić. W wyścigu prowadził tercet Grzybowski-Cywiński-Lisicki, ale po tasowaniu na Jokerze, na podium zamiast Lisickiego znalazł się Budzyński.



BMW e36

Wyniki i emocje w klasie BMW e36 bardzo często zależą od panującej pogody i nie inaczej było tym razem. O ile pierwsza kwalifikacja przebiegła względnie bez dramatów, tak w drugiej padała lekka mżawka, która zaskoczyła kierowców i spowodowała wiele incydentów na torze. Ślizgali →→

jego rywala o niewiele ponad sekundę, a na podium znalazł się też Jacek Górniak.

Seicento Cup

Dominator tego sezonu, Łukasz Grzybowski, zdołał podczas weekendu w Toruniu minimalnie zwiększyć przewagę nad swoim jedynym realnym rywalem w walce o mistrzostwo – Maciejem Cywińskim. Najpierw pokonał go w kwalifikacjach, a potem również w finale. Nie oznacza to jednak, że rywalizacja w Seicento



się m.in. Wojciech Topolewski, Łukasz Światowski, a „bączka” wykreślił Maciej Kula. Dla Kuli były to kwalifikacje obfitujące w wydarzenia, bo po kontakcie z Andrzejem Skrzekiem w 3. sesji obaj musieli się wycofać. Najlepszy w kwalifikacjach okazał się Łukasz Sawicki. Z półfinału A do ostatniego biegu awansowali Łukasz Sawicki, Kamil Wysocki i Przemysław Wójcicki. W półfinale B kapcia złapał „Dzordż”, czyli Adrian Urbaczewski, a blisko triumfu był Łukasz Światowski, ale ze swojego Jokera niemal na styk na prowadzenie powrócił Piotr Olszewski. W finale tuż po starcie Łukasz Sawicki wypchnął na zewnętrzną prawego łuku Piotra Olszewskiego, ale sam stracił na tym najwięcej, bo wykreślił „bączka”. Z okrążenia na okrążenie delikatnie rozpadał się tył samochodu Igora

Sokulskiego, który najpierw stracił tylny zderzak, a później mocowanie wydechu, trąc nim po nawierzchni. Tymczasem liderzy – Łukasz Światowski i Przemysław Wójcicki razem zjechali na Joker Lapa na ostatnim okrążeniu i w tej kolejności minęli linię mety. Najniższy stopień podium wywalczył Piotr Olszewski.

SuperNationals

Klasa SuperNationals stoi pod znakiem walki przedniego i tylnego napędu. O ile w suchych warunkach bardzo mocne BMW zwykle wiodą prym, tak najłżejsza mżawka zmienia kompletnie układ sił i do głosu dochodzą auta przednionapędowe. Różni zawodnicy prezentują też różne techniki pokonywania toru. W kwalifikacjach najszybszy był Robert Mazurkiewicz, ale najwięcej emocji dostarczyło dwóch

Jakubów: Wyszyński i Iwanek, którzy swoimi przednionapędowymi autami niemal wyrwali sobie z rąk każdy zakręt i walczyli do ostatniego okrążenia. W pierwszym półfinale zdecydowanie najlepiej wystartowali kierowcy BMW: Łukasz Zoll i Paweł Melon, ale Zoll już na pierwszym okrążeniu zjechał na Joker Lapa. Ta strategia mu się opłaciła i zwyciężył w klasie przed Mazurkiewiczem i Melonem. W półfinale B zwyciężył Wyszyński przed Iwankiem i Michałem Kruszyńskim. Finał rozpoczął się od fenomenalnego startu Pawła Melona z końca stawki, który tuż po starcie wbił się do pierwszej trójki. Łukasz Zoll zdecydował się na zjazd na Jokera na trzecim kółku, co okazało się błędem, gdyż utknął za spowalniającym go Mitsubishi Michała Kruszyńskiego. Zwyciężył Robert Mazurkie-





wicz w Hondzie Civic przed Zollem oraz Jakubem Wyszyńskim w Citroenie C2.

SuperCars

Na starcie zjawilo się 9. zawodników, bo oprócz „klatki gatunku” pojawili się tacy zawodnicy jak Andrzej Kleina (Lancia Delta), Robert Czarnecki (Mitsubishi Lancer), czy Michał Czerwiński (Subaru Impreza). W kwalifikacjach kłopoty techniczne nie ominęły niestety Dariusza Topolewskiego (Mitsubishi Lancer), który stracił wspomaganie kierownicy. Z kolei Tomasz Kuchar doskonale bronił pozycji; w deszczowej pogodzie sposobu na wyprzedzenie go znaleźć nie mógł doskonale radzący sobie na mokrej nawierzchni Marcin Gagacki. Sporych emocji dostarczyła kontaktowa jazda głównych aktorów tej klasy. Po

atrakcjach biegów kwalifikacyjnych i półfinałów, finałowy wyścig nie należał do najbardziej emocjonujących. Tuż po starcie Marcin Gagacki chciał się wcisnąć od wewnętrznej, ale Kuchar „zamknął mu drzwi”, więc „Gacek” zjechał na Jokera, z którego wyjechał za Mikołajem Otto. Kierowca OPO-NEO Motorsport tracił ułamki

sekund, a gdy w końcu zdołał wyprzedzić rywala w ciasnej sekcji, było już za późno. Kuchar zjechał na Joker Lap i powrócił na tor z bezpieczną przewagą. Podium uzupełnił Dariusz Topolewski.

Finałowa runda odbędzie się w dniach 7-9 października na Autodromie Słomczyn. ■



Proszę Pani, bo ja do apteki muszę!

TEKST: MARZENA PIÓRO
ILUSTRACJA: WIKTORIA PISARSKA

Tym razem historyjka prosto z trasy. Kocham podróże, i te małe, i te duże. A czasami może to być taka podróż przed siebie, aby pomyśleć w spokoju, aby usłyszeć własne myśli. No i pogoda sprzyja, aby zbierać grzyby. Ale że na grzybach nie znam się wcale, zatem przynajmniej pojedę w kierunku pięknego lasu. Jadąc poprzez mazowieckie drogi, zza zakrętu wyłania się postać starszego pana. Macha ręką, i uśmiecha się z daleka. Jako że dobry człowiek jestem, zatrzymuję się i pytam: „w czym pomóc, co się stało?” Przemięły Pan mi odpowiada dziarsko „bo ja proszę Pani do apteki, do apteki muszę” Mam dobre serce i od razu odezwał się mój wewnętrzny altruista, krzyżąc - „trzeba pomóc” i tym sposobem jadę już w towarzystwie miłego, acz gadatliwego Pana. Pytam zatem, co się dzieje, czy potrzebny lekarz, i gdzie jest ta najbliższa apteka? Jestem przecież w miejscu którego nie znam, jestem dziś, zapewne ten jeden jedyny raz w życiu. Starszy Pan uprzejmie się uśmiecha, kiwa głową i z rozbawieniem wskazując na najbliższy sklep mówi: bo to miejsce dla mnie jest jak apteka! No nie wierzę, co za przygoda. Jedno jest pewne sytuacja była komiczna, Pan zadowolony bo błyskawicznie dotarł co celu, a ja mocno



zdziwiona, że dałam się tak „zbajerować”. Plus jest taki, że starszy Pan to przemięły człowiek, który w ciągu zaledwie kilku minut zdołał opowiedzieć całą swoją historię, oraz losy jego najbliższych. Po całej przygodzie z apteką nawet nie wiedziałam kiedy wróciłam do domu uśmiechając się pod nosem. Jaki trafił mi się sprytny i uroczy autostopowicz...

PS.

Zalecenia od Marzeny:

Moi drodzy, zawsze zastanawiałam się, czy zabierać autostopowiczów. Wrodzony altruizm, mówi że tak, ale zdrowy rozsądek zawsze

należy zachować. Mój pasażer okazał się mega miłym towarzyszem, zaś na pożegnanie machał mi on oraz wszyscy jego kumple od ową „apteka”. Jednak zawsze pamiętajmy, aby kierować się rozsądkiem, bo dzięki temu gwarantujemy sobie bezpieczeństwo. Zastosujmy prostą zasadę „otwarłości pomieszanej z ograniczonym zaufaniem” czyli złotego środka. ▣

www.lakiernik.com.pl



Teraz także na smartfony i tablety

KALEJDOSKOP AUTOMOBILKLUBÓW

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



AUTOMOBILKLUB ŚLĄSKI

Mokra Wisła

Wygrana w ekstremalnych warunkach – Różycki i Słaboń zwyciężają w Rajdzie Wisły

Rywalizacja w 63. edycji Rajdu Wisły upłynęła pod znakiem deszczu. Praktycznie przez cały dzień zmaganiom rajdowców w Beskidach towarzyszyły opady. Zmieniała się tylko ich intensywność – od delikatnej mżawki po mocny deszcz. Kręte górskie trasy, w połączeniu z pogodą, spowodowały, że zawody były bardzo trudną przeprawą nawet dla bardzo doświadczonych załóg. Najlepszym dowodem na poziom trudności tegorocznej Wisły jest liczba zawodników z RSMŚI, którzy ukończyli zawody. Z 74 załóg, jakie ruszyły rano do rywalizacji, metę w Wiśle osiągnęło zaledwie 31. Dla wielu kierowców startujących w RSMŚI była to jedna z najtrudniejszych prób w karierze.

Po rozpoczęciu rywalizacji jako pierwsi zaatakowali wiceliderzy mistrzostw Śląska – Tomasz Zbroja i Piotr Kokoszka. Załoga Renault Clio pokonała nie tylko rywali z cyklu, ale także okazała się szybsza od znacznie bardziej doświadczonych zawodników startujących w klasie Gość. Niestety, problemy zeskrzynią biegów



na początku drugiego oesu kosztowały młodego zawodnika prowadzenie. Kłopoty rywala najlepiej wykorzystali Gracjan Grela i Marta Momot, którzy zostali liderami po pierwszej pętli Rajdu Wisły. Jednak także oni nie cieszyli się zbyt długo z prowadzenia. Błąd na jednym z zakrętów spowodował wizytę poza drogą i kilkadziesiąt sekund straty. Na mokrych, zabłoczonych oesach świetne tempo prezentował Damian Kostka pilotowany przez Pawła Pochronia, nawet kiedy jechał z uszkodzonym zawieszeniem prawego tylnego koła w swojej Hondzie Civic. Niestety, naprawa samochodu trwała za długo i do czasu załogi z numerem 138 dopisano minutę za zbyt późny wyjazd z serwisu. Gdyby nie kara, to Kostka z Pochroniem prawdopodobnie odbieraliby w Wiśle puchary za zwycięstwo w zawodach.

Po drugiej pętli okazało się, że najlepsze rezultaty w tych ekstremalnych warunkach daje



szybka, ale równa i pewna jazda załogi Michał Różycki/Paweł Słaboń. Ten duet wysunął się na prowadzenie po drugim przejeździe odcinka Koniaków. Na kolejnych oesach załoga Hondy Civic systematycznie powiększała przewagę nad wiceliderami punktacji RSMŚl, czyli Tomkiem Zbroją i Piotrem Kokoszką. Ostatecznie Różycki i Słaboń, z blisko 10-sekundową przewagą, sięgnęli po swoje pierwsze w karierze zwycięstwo w rundzie Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Śląska. Pierwsze punkty w sezonie wywindowały tę załogę na 5. miejsce w klasyfikacji cyklu. 18 „oczek” za drugie miejsce wywalczyli Zbroja z Kokoszką. Trzecie miejsce zdobyli Gracjan Grela i jego pilotka Marta Momot. Co ciekawe, zarówno dla Zbroi, jak i Grela, wynik z Wisły to drugie podium w tym sezonie RSMŚl. Pierwsze zdobyli na Rajdzie Zamkowym, który Zbroja ukończył na pierwszym miejscu, a Grela na trzecim.

O niezwykłym pechu mógł mówić Piotr Baran, który przez cały rajd walczył z przeziębieniem i przerywającym silnikiem swojej Hondy. Na przedostatniej próbie zwycięzca Rajdu Ziemi

Bocheńskiej stracił szanse na pozycję w pierwszej trójce. Siódme miejsce wystarczyło jednak do utrzymania pozycji lidera mistrzostw Śląska.

Ogromne emocje towarzyszyły również rywalizacji w klasie Gość 2WD. O miano najszybszego kierowcy Rajdu Wisły dosłownie do ostatnich metrów walczyli Rafał Kręcioch i Marcin Szeja (Peugeot 208 R2) z Jackiem Jureckim i Michałem Trelą (Peugeot 208 R2). Pomimo, że druga z tych załóg wygrała większość odcinków specjalnych, to Kręcioch i Szeja otwierali w Wiśle szampana jako zwycięzcy. Szanse Jureckiego i Treli na zwycięstwo pogrzebała kara za spóźnienie na jeden z punktów kontroli czasu. Na mecie czołową dwójkę dzieliła zaledwie jedna sekunda, a na podium znaleźli się także Marcin Górny i jego pilot – Kamil Kozdroń (Ford Fiesta R2).

Sporo działało się również w klasie Gość 4WD, początkowo zdominowanej przez Macieja Lubiaka i Grzegorza Dachowskiego (Subaru Impreza). Niestety, przed jedną z pętli do Subaru doświadczony kierowca nalano zbyt mało... paliwa. W efekcie załoga spóźniła się na kolejny

PKC, za co otrzymała karę i o walce o zwycięstwo nie było już mowy. Prowadzenie przejęli Wiesław Ingram z Magdą Lukas-Jurkowską (Subaru Impreza). Za nimi sklasyfikowani zostali Marek Dudziński z Danielem Dymurskim (Subaru Impreza) oraz Tomasz Kuciński i Adam Mendon (Mitsubishi Lancer). Wspomnianemu duetowi Lubiak/Dachowski na ośłode przypadł komplet wygranych odcinków specjalnych w tej kategorii.

O pechu może mówić również Mateusz Karzyński, który wraz z Grzegorzem Mortkiem do przedostatniego odcinka specjalnego prowadził w Pucharze Peugeota i Citroena. W ich Peugeocie awarii uległa skrzynia biegów. Niepowodzenie rywali wykorzystali Przemysław Bronicz i Katarzyna Wojtiuk (Peugeot 106). Drugie miejsce zdobyli Maciej Hawro i Sławomir Leja (Peugeot 106), a trzecie padło łupem Łukasza Goduli z Danielem Nowakiem (Peugeot 106).

Kazimierz Karolczak (Fiat Seicento) zdeklasował rywali z Pucharu Cento Rally mijając metę z przewagą ponad trzech minut nad załogami Grzywacz/Gargas oraz Górniok/Grochowski.

Klasę RO Open N wygrali Marek Nowak i Adam Grzelka w Mitsubishi Lancerze. Natomiast w RO R triumfował Marcin Wrona z Łukaszem Włochem (Opel Adam). Jedyńka w RO Open 2WD przypadła osamotnionemu Jackowi Majewskiemu z Piotrem Mitręgą (Fiat 126p).

Na malowniczych, choć osnutych mgłą, oesach Rajdu Wisły rywalizowano nie tylko o punkty do klasyfikacji mistrzostw Śląska, lecz także w dwóch cyklach o randze mistrzostw Polski.



W 7. rundzie Mistrzostw Polski w Historycznych Rajdach na Regularność najlepsi okazali się Stanisław i Andrzej Postawka. Syn i ojciec jadący Fiatem 125p zebrali najmniej karnych punktów, co pozwoliło im sięgnąć po zwycięstwo. Drugie miejsce należy do Roberta Burcharda, którego pilotował Karol Jaskłowski (Fiat 124 Spider), a trzecią lokatę zajęli Piotr i Natalia Cisowscy (Fiat 125p).

Załogi w rajdówkach sprzed lat toczyły także rywalizację na czas w ramach 5. rundy MOTUL Historycznych Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski. Najszybciej trasę zawodów pokonali Robert Luty i Dariusz Grudziółek (Subaru Legacy 4WD Turbo), którzy triumfowali w klasie FIA 4(K-4). Paweł Hoffman i Marcin Barłoga w przepięknym Saabie 96 V4 Rally wygrali kategorię FIA 2(K-2). Triumfem polskiej motoryzacji można określić wynik Mariusza Ziółkowskiego i Michała Jurgały, którzy w Poloniezie 2000 zdominowali klasę D-4 w kategorii FIA 3 (K-3). Emocje wśród kibiców wzbudzało z pewnością Audi Quattro zwycięzców klasy PZM 5(K-5), czyli Artura Rowińskiego i Magdaleny Tokarskiej. Wśród najmłodszych rajdówek z pierwszego miejsca w klasie PZM HR+ cieszyli się Grzegorz Zych i Paweł Duniewicz w Oplu Astrze GSI. Pełne wyniki 5. rundy HRSMP dostępne są pod [tym linkiem](#).

Kolejną rundą RSMŚl będzie Rajd Śląska (13-15 października). Zawody z bazą na Stadionie Śląskim w Chorzowie będą stanowiły także finałową odsłonę zmagania w Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Polski.

Wydarzenia i rocznice: wrzesień 2017

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Four-level

Nieuniknionym następstwem szybko rozwijającej się motoryzacji stała się pilna potrzeba rozbudowy infrastruktury drogowej. Już w latach 30-tych XX wieku w III Rzeszy powstała idea budowania sieci autostrad. Za oceanem miliony samochodów produkowanych przez Forda, GM i innych producentów szybko "zakorkowały" duże miasta i prowadzące do nich (i z nich) drogi dojazdowe. Jednym z rozwiązań tego problemu było budowanie gigantycznych, bezkolizyjnych skrzyżowań autostradowych.



Pierwsza w światowej historii motoryzacji realizacja "snu szalonego kierowcy", jak nazwano

w czasopiśmie The Saturday Evening Post skrzyżowanie - o którym piszę - oddana została do



użytku 22 września 1953 roku. Było to (bezkolizyjne) połączenie dróg w Los Angeles wiodących do Hollywood, Pasadena, Harbor oraz Santa Ana. Łącznie 32 pasy ruchu, w ośmiu kierunkach i – co najważniejsze – na czterech poziomach! Dzisiaj tego typu autostradowe skrzyżowania nie są czymś wyjątkowym, ale nadal niezbyt często spotykane. I niewątpliwie, nadal podnoszą ciśnienie kierowcom, zwłaszcza pierwszy raz na nie wjeżdżających. I nie →→



pomaga w tym przypadku nawigacja satelitarna, która niekoniecznie rozróżnia zjazdy na różnych

poziomach lub w bardzo niewielkich od siebie odległościach...

Gdy w LA zbudowano "four-level" była to najdroższa inwestycja tego typu na świecie kosztująca wówczas 5,5 mln dolarów (wg obecnych cen ok. 56 mln dolarów). Wiązało się to m. in. z koniecznością wysiedlenia kilku tysięcy osób i wyburzenia ich domów. Lata minęły, ale nadal to właśnie skrzyżowanie należy do niezwykle ważnych węzłów komunikacyjnych w tym mieście. Szacuje się, że w ciągu doby wjeżdża na nie ok. 500 tysięcy samochodów!

Rajd Wisły 1997

Tegoroczną, 63 edycję Rajdu Wisły wygrała załoga Michał Różycki / Paweł Słaboń (Honda Civic VTI) odnosząc największy sukces w swojej sportowej karierze. Tymczasem, 20 lat wcześniej... (Jednak, przede wszystkim należy pamiętać, że tegoroczny rajd miał rangę Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Śląska, natomiast

w 1997 roku na wiślańskich oesach ścigano się o punkty w (przedostatniej rundzie tego sezonu) Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Polski oraz Euro Rally Trophy).

W 1997 roku załogi rywalizowały w ramach 45. Rajdu Wisły na tradycyjnych wówczas odcinkach specjalnych w Beskidzie Żywieckim – np. Kubalonka, przełęcz Salmopol, Straconka, Porąb-





ka-Kociererz, Góra Żar oraz Beskidu Śląskiego w okolicach Ustronia i Cieszyna. Do rajdu wystartowało ostatecznie 69 załóg, w tym aż 30 w walczących w Rajdowym Pucharze Fiata Cinqueto Sporting.

Najszybszą załogą w klasyfikacji generalnej okazała się (ślaska) załoga Robert Gryczyński/

Tadeusz Burkacki (Toyota Celica GT-four ST 205 w klasie A-8). Na podium znalazł się także Janusz Kulig z Jarosławem Baranem (Renault Megane Maxi A-8) oraz Leszek Kuzaj z Arturem Skorupą (Mitsubishi Lancer Evo III w klasie N-4).

W grupie N oraz (najmocniejszej w niej) klasie N-4 triumfatorami byli wspomniany wyżej



Kuzaj ze Skorupą oraz Robert Herba i Dariusz Burkat oraz Jarosław Pineles i Maciej Wodniak (wszystkie załogi Mitsubishi Lancer Evo III).

W klasie N-3 wygrał Wojciech Zaborowski z Janem Szymczakiem (Opel Astra GSi), który i tak – już na starcie - miał zapewniony mistrzow-



ski tytuł. (Niestety, poważny wypadek na Rajdzie Karkonoskim w 1998 roku przerwał karierę tego niezwykle utalentowanego i obiecującego



olsztyńskiego kierowcy). Drugą lokatę wywalczyli Łukasz Sztuka i Zbigniew Cieślak (Nissan Sunny GTi), trzecią Tomasz Ratajczyk i Mariusz Sobczak (VW Golf Gti).

W klasie Pucharowych Cinquecento zwyciężyła para Jacek Sikora/Marek Kaczmarek przed Marcinem Turskim z Jackiem Ścicińskim oraz Aleksandrem Bublek i Grzegorzem Osińskim.



Od tego się zaczęło...

23 września 1933 roku ze statku w porcie Jubail w Zatoce Perskiej w Arabii Saudyjskiej wypakowali na wybrzeże swój ekwipunek amerykańscy geologowie. Ich celem była eksploracja pustynnych bezkresów, na których w lipcu odkryto obiecujące złoża ropy naftowej w Ghawar. (Pole naftowe Ghawar jest obecnie największym na

świecie. Ma wymiar ok. 280 km x 30 km i zaspokaja ok. 10 procent(!) dziennego, światowego zapotrzebowania na ten surowiec). Saudyjski król Abdel Aziz udzielił wówczas amerykańskiej firmie Standard Oil of California (obecnie Chevron) koncesji we wschodnich prowincjach królestwa na "poszukiwanie oraz wiercenie, a także wydobywanie, przetwarzanie i trans-



port ropy naftowej oraz wszelkich pochodnych produktów”.



To już były lata, w których gwałtownie rosło światowe zapotrzebowanie na ropę. Potrzebował jej przemysł oraz transport morski, lądowy i lotniczy. Priorytetem stało się więc znalezienie nowych jej źródeł oraz ich eksploatacja. A kilka lat później rozgorzała II wojna światowa, podczas której ropa naftowa była na szczycie listy surowców strategicznych.

Porozumienie pomiędzy rządem Arabii Saudyjskiej, a Standard Oil przybrało postać spółki o nazwie Aramco (Arabian American Oil Company). Gwarantowało ono arabskiej stronie stałe, stabilne dochody, a Amerykanom wyłączność na wydobycie ropy ze wschodnich terenów kraju. Cenny surowiec oczywiście odnaleziono. Pierwszy ładunek ropy wypłynął z portu w 1939 roku. Jednak dopiero w latach 50-tych udało się geologom oszacować wielkość roponośnych złóż w Arabii Saudyjskiej. W 1960 roku Arabia Saudyjska stała się – wraz Irakiem, Iranem i Kuwejtem - członkiem założycielem OPEC (Organization of the Petroleum Exporting Countries), czyli stowarzyszenia państw-eksporterów ropy naftowej. Podstawowym celem powstania OPEC była (i jest) kontrola wydobycia ropy, a zwłaszcza poziomu jej cen i opłat eksploatacyjnych. I to właśnie OPEC odpowiada za największy w historii kryzys naftowy przypadający na lata 1973-74. “Uśmiercił” on klasyczne amerykańskie samochody, czyli pałace dowolne ilości benzyny “krążownicy szos” Cadillaca, Buicka i kilku innych marek. Umożliwił z kolei światową ekspansję japońskich producentów, którzy oferowali stosunkowo niewielkie, oszczędne samochody. I być może właśnie ten kryzys uzmysłowił zachodnim koncernom, że trzeba zacząć szukać innych źródeł napędu pojazdów niż ropa naftowa.

Spółka Aramco... została całkowicie zdominowana przez saudyjską stronę, nosi obecnie nazwę Saudi Aramco i jest największą na świecie firmą zajmującą się wydobyciem, przerobem i eksportem ropy naftowej. ■





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: Mirosław Rutkowski.



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl