

iauto ^{polska}

Numer 92, 4 października 2017



Gdzie nie spojrzeć - warsztat samochodowy, tylko nie bardzo wiadomo, gdzie naprawiać i serwisować samochód. Bo to w jednym oszwabiają na częściach, wymontują dobre, włożą złe, w innym zamiast naprawić, popsują, bo nie wiedzą jak, a jeszcze gdzie indziej wystawią taki rachunek, że buty klientowi spadną. To obraz, który skutecznie utrwalają najróżniejsze media z programem "Będzie pan zadowolony" na czele.

Ale czy to obraz prawdziwy? Przecież gdzieś są warsztaty, w których fachowo, sprawnie i bez demolki portfela zajmują się samochodami. Jak by nie patrzeć, po ulicach jeżdżą setki tysięcy samochodów; przyspieszają, hamują, wyglądają całkiem nieźle i przytłaczająca większość ma udokumentowany stan techniczny - co najmniej akceptowalny, najczęściej - dobry. Ktoś tymi samochodami się zajmuje, ktoś je naprawia i utrzymuje w dobrym stanie.

Powszechna opinia o warsztatowych przekrętach, nieustannym chlaniu, plugawym języku, chamstwie i lekceważeniu wszystkiego, a pracy przede wszystkim to po pierwsze, opinia wcale nie powszechna, po wtóre fałszywa. Prawdą jest, że wielu mecha-

ników ma braki wiedzy, prawdą jest te, że wielu z nich świetnie potrafi tę wiedzę uzupełnić. Jeśli mechanik przyznaje się, że czegoś nie wie, to dobrze. Dobrze, bo potrafi się do tego przyznać, a jeszcze lepiej, jeśli wie, jak i gdzie się dowiedzieć co i jak.

Oczywiście są warsztaty, do których nie należy nie tylko oddawać samochodu do naprawy, ale nawet zaglądać. Łatwo je poznać - umorusani pracownicy, bałagan, brud, obskurne wnętrza, brak strony internetowej, szyldu, reklam...

A jak poznać, że warsztat jest właśnie dla nas? Najczęściej kierujemy się opinią znajomych, którzy mają samochód. Albo w wyszukiwarce wpisujemy hasło "warsztat samochodowy" i już mamy... 13 900 000 wyników. Jedne bliżej, inne dalej. Sprawdzamy opinie... te dobre mogli wpisać kumple szefa, te złe - robota konkurencji. A potem jedziemy do najbliższego warsztatu... I często okazuje się, że był to bardzo dobry wybór.

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Eksploatacja

Jak zmniejszać koszty? - str. 4

Wydarzenia

Kolejne testy NCAP - str. 8

Laboratorium w PIMOT - str. 10



Sport

Finał na Monza - str. 12

Rajdowe mistrzostwa Polski - str. 16

Koniec sezonu na torze Poznań - str. 18

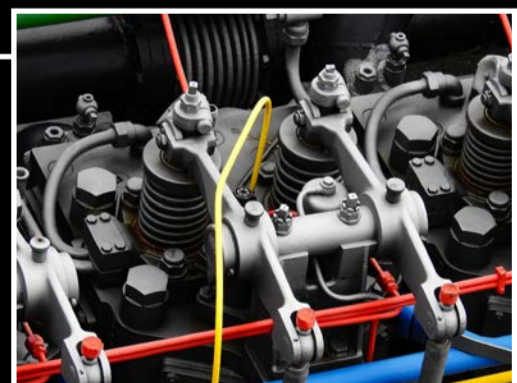


Babskie gadanie

Cztery łapy, Księżę i ja - str. 26

Kalendarium

Kalendarium M. Rzońcy - str. 28



Jak zmniejszać koszty

TEKST: ALEKSANDER ŻYZNY
ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Patrząc na wyniki z dotychczasowych Supertestów można dojść do wniosku, że w zasadzie wszystkie samochody spalały w tych imprezach mniej, niż producenci podawali w danych technicznych.



Można nawet zaryzykować twierdzenie, że umiejętnie prowadzone pojazdy oszczędzały do 25-30 procent paliwa, w porównaniu z danymi fabrycznymi. A to już jest konkretna oszczędność. Jak więc powinniśmy jeździć, by oszczędzać paliwo?

Specjaliści radzą uruchamiać silnik bez gazu i ruszać od razu, bez rozgrzewania go na postoju. Należy włączać wyższy bieg najpóźniej po osiągnięciu 2500 obr./min w silniku benzynowym lub 2000 w silniku Diesla i starać się jeździć na najwyższym możliwym biegu oraz na naj-



niższych możliwych obrotach. Przyspieszać należy dynamicznie, wciskając pedał gazu do $\frac{3}{4}$ głębokości. Nie powinno się jeździć na luzie, lepiej toczyć się na biegu, bez naciskania pedału gazu. Należy przewidywać rozwój sytuacji na drodze i unikać zbędnych przyspieszeń i hamowań. Jeśli spodziewamy się, że zatrzymanie potrwa dłużej niż pół minuty, gaśmy silnik, choć w coraz liczniejszych samochodach zrobi to za nas system stop&start. Taki sposób jazdy to także oszczędność podzespołów i elementów eksploatacyjnych pojazdu, zmniejszenie emisji szkodliwych produktów spalania, ograniczenie hałasu, zmniejszenie stresu związanego z jazdą i redukcja ryzyka wypadków drogo-



wych. W sumie więc jazda oszczędna jest zarazem jazdą ekologiczną i bezpieczną.

Wyniki uzyskiwane podczas Supertestów Ekonomii spotykają się ze skrajnie różnym odbiorem. Wielu komentujących, zwłaszcza na forach internetowych, wręcz je podważa, zarzucając, że są uzyskiwane podczas jazdy w „żółtym tempie”, w specjalnie przygotowanych samochodach. Uczestnicy ostatniego, XIV Supertestu, mieli 3,5 godziny na pokonanie 240 km w okolicach Warszawy, z możliwością spóźnienia do 30 minut. Limit czasu wynikał z obowiązujących na trasie ograniczeń prędkości. Oto ich wrażenia z jazdy po osiągnięciu mety.

Daniel Zawadzki/ Skoda Octavia 1.0 TSi – 3,41 l/100 km



Jechałem Skodą Octavią 1.0 TSI z napędem na przednią oś, auto nie było specjalnie przygotowane do startu w ekoteście. Ciśnienie w oponach takie, jak zalecane przez producenta – 2,4 atmosfery. Bardzo duże znaczenie mają technika i taktyka jazdy, czyli

obserwowanie i reagowanie na przykład na ukształtowanie terenu, przewidywanie tego co się stanie za chwilę, rozpędzanie pojazdu i utrzymywanie stałej, równej prędkości na wysokim biegu. Sama trasa była wymagająca, zróżnicowana jeśli chodzi o rodzaj dróg, tak że niezbędne było pełne skupienie.

Maciej Czowgan/Alfa Romeo Giulia Super 2.2 - 3,95 l/100 km



Jechałem nowym modelem Alfego Romeo, bardzo zaawansowanym technologicznie, napędzanym 180 konnym dieslem. W jeździe ekonomicznej ważny jest styl jazdy, ważne jest przewidywanie, obserwowanie drogi,

tutaj rola kierowcy jest nieoceniona. Natomiast sam samochód bardzo nam pomaga, chociażby selektorem DNA z trybem All Efficiency, który odpowiednią pracą systemu napędowego, silnika i skrzyni biegów pozwala na osiągnięcie dobrych wyników. Korzystałem w trasie z tego trybu. Poza tym na wielkość zużycia paliwa miała na pewno wpływ doskonała aerodynamika, opony Pirelli Cinturato i konstrukcja silnika, który również jest technologicznie bardzo zaawansowany.

Paweł Murszewski/Volkswagen e-Golf – 11,1 kWh/100 km



Auto elektryczne, to z silnikiem o mocy 100 kW i zasięgiem do 300 km, dysponuje wysokim i pełnym momentem obrotowym od samego startu i wrażenie tego przyspieszenia do 60/80 czy 100 km/h jest naprawdę bardzo duże. Ostatnie 60 km dostarczyło sporo emocji, jechaliśmy praktycznie autostradą i drogą S, a wiadomo, by uzyskać niskie

spalanie jazda z prędkością 140 km/h nie jest wskazana, trzeba jechać trochę wolniej. Ale w sumie cała trasa sprzyjała temu żeby budować zasięg, były miejsca gdzie można było użyć trybu rekuperacji, który pozwala na doładowanie baterii i wydłużenie tego zasięgu.

Leszek Podgórski/Iveco Stralis NP400 – 17,08 kg/100 km (LNG)



To jest samochód wyprodukowany przez Iveco, Stralis LNG – Natural Power, czyli na gaz ziemny skroplony. Prawie 9-litrowy silnik ma 400 koni a gazu wystarcza na przejechanie 1500 km pod załadunkiem.

Ale to jest uzależnione oczywiście od tego, jaka jest pogoda, ciśnienie, jaki ciężar wieziemy. Ci co jeżdżą na dieslu mają stacje benzynowe co parę metrów, a my mamy zaledwie parę stacji LNG. Dlatego zawsze, już przed wyjazdem, cała trasa musi być szczegółowo rozpisana, żeby nam po prostu kilometrów nie zabrakło do następnego tankowania.

Codziennie jeździmy w stylu eko. ■





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

Kolejne testy NCAP

OPR.: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS NCAP

W 66 numerze iAuto opublikowaliśmy wyniki pierwszych tegorocznych testów zderzeniowych przeprowadzonych przez EuroNCAP. W ostatnim czasie kontrolowanej demolce uległo kolejnych kilka modeli.

Wśród nich – z bardziej w Polsce popularnych – znalazł się Kia Picanto, Ford Fiesta oraz Renault Koleos. Ideał w ocenie EuroNCAP otrzymuje w ocenie pięć gwiazdek. Picanto zabrakło jednej, ale i tak – uwzględniając chociażby wielkość auta – spełnia wyśrubowane współczesne standardy bezpieczeństwa.

Testowanym Picanto był 5-drzwiowy hatchback 1.0 GLS, LHD z tzw. pakietem bezpieczeństwa. Samochód zaliczany jest w klasie supermini. W kategorii bezpieczeństwa dorosłych pojazd uzyskał 87 proc, bezpieczeństwa dzieci 64 proc, ochrony pieszych 54 proc oraz dodatkowego wyposażenia służącemu bezpieczeństwu na poziomie 47 proc.

Wyższą ocenę zdobył 5-drzwiowy hatchback Ford Fiesta, klasyfikowany także wśród aut supermini. Tym razem procenty (wg kolejności przedstawionej wyżej) przedstawiały się następująco: 87, 84, 64 oraz 60 proc.

Zdecydowanie najwyższą punktację otrzymał Renault Koleos. Trzeba jednak pamiętać, że zaliczony został do kategorii dużych off-road'ów (pomijając rozmiary, Koleos ma ok. 500 kg masy własnej więcej od Fiesty i jeszcze więcej od Picanto). Procenty wygenerowane przez EuroNCAP w tym przypadku przedstawiają się następująco: 90, 79, 62 oraz 75 proc.

Myślę, że warto zwrócić uwagę na fakt, że wszystkie trzy modele mają bardzo podobną ocenę, jeśli chodzi o ochronę podróżujących osób dorosłych. ■



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

Laboratorium w PIMOT



OPR. I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Mikrosamochody często kupowane dla szesnastolatków, aby dojeżdżali do szkoły, są niebezpieczne. W razie wypadku gwarantują co najmniej trwałe kalectwo!

Testem zderzeniowym według standardów Euro NCAP Przemysłowy Instytut Motoryzacji zainaugurował działalność nowej infrastruktury badawczej – Centrum Bezpieczeństwa Transportu i Diagnostyki Pojazdów. W strukturze centrum znajdują się m.in. nowoczesna hala crash-testowa i 200-metrowy tor do badania infrastruktury drogowej.

We wtorek, 3 października br. o godzinie 11.00 w siedzibie Przemysłowego Instytutu Motoryzacji w Warszawie przy ul. Jagiellońskiej 55 odbyło się uroczyste otwarcie Centrum Bezpieczeństwa

Transportu i Diagnostyki Pojazdów. CBTiDP to przestrzeń spotkań polskiej nauki z przemysłem wokół takich zagadnień jak BRD, Wizja Zero, pojazdy elektryczne czy pojazdy autonomiczne.

Jednym z głównych wydarzeń uroczystego otwarcia Centrum Bezpieczeństwa i Diagnostyki Pojazdów była zaprezentowana w nowej hali BLB Przemysłowego Instytutu Motoryzacji próba zderzeniowa pojazdu kategorii L7e – „ciężkiego czterokołowca drogowego” (masa pojazdu bez wyposażenia to 450 kg). Dlaczego to tak istotna informacja? Bo takimi samocho-



dami mogą jeździć osoby 16-letnie w ramach kategorii B1. Obecnie obowiązujące przepisy nie wymagają od producentów tego typu pojazdów przeprowadzenia badań dynamicznych – crash testów. Wagę problemu dostrzegła niezależna organizacja Euro NCAP, zajmująca się oceną bezpieczeństwa samochodów osobowych i opracowuje obecnie procedury badawcze dla tego typu pojazdów.

unikatowa infrastruktura badawcza ukierunkowana na badania związane z bezpieczeństwem czynnym i biernym środków transportu, badania symulacyjne, kompatybilności elektromagnetycznej oraz oddziaływania motoryzacji na środowisko. Jest ono wspólnym przedsięwzięciem członków powiązania kooperacyjnego skupionych wokół Przemysłowego Instytutu Motoryzacji. ■

Test, który zaprezentowano podczas otwarcia Centrum Bezpieczeństwa Transportu i Diagnostyki Pojazdów został przygotowany zgodnie ze standardami Euro NCAP. Na betonowym bloku umieszczono barierę energochłonną typu „plaster miodu”, przed zderzeniem pojazd osiągnął prędkość 40 km/h. Warunki te odpowiadają przeciętnemu zdarzeniu drogowemu z innym pojazdem w terenie zabudowanym.

– Przeprowadzony test zderzeniowy jednoznacznie wykazał, że czterokołowce nie zapewniają tego samego poziomu bezpieczeństwa, co samochody osobowe – powiedział **Paweł Posuniak**, Kierownik Laboratorium Bezpieczeństwa Pojazdów Przemysłowego Instytutu Motoryzacji. – Z uwagi na brak wymagań homologacyjnych w zakresie bezpieczeństwa biernego konstrukcji pojazdu oraz niewielkie wymiary, auta te nie chronią użytkowników nawet podczas zderzenia z prędkością poniżej dopuszczalnej w terenie zabudowanym. Szanse na przeżycie pasażerów podczas zaprezentowanego zderzenia są znikome. Samochody te często używane są przez nieletnich, niedoświadczonych kierowców, co niesie za sobą dodatkowe zagrożenie wypadkowe – dodał Posuniak.

Centrum Bezpieczeństwa i Diagnostyki Pojazdów (CBTiDP) to

Final na Monza

OPR.: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: KLR-DOMINIK KALAMUS

W ostatniej odsłonie tegorocznych zmaganiań w markowym pucharze Kia Picanto nie brakowało walki, emocji i sportowych ambicji.



Wminiony weekend na słynnym włoskim torze Monza odbyła się szósta (podwójna) i ostatnia runda tegorocznych Mistrzostw Polski KIA LOTOS RACE. Zwycięstwami (pierwszymi w swoich karierach) podzielili się Damian Litwinowicz oraz Lukas Keil. Natomiast mistrzowski tytuł przywiózł z Italii Kamil

Serafin.

Obie wyścigowe rundy KIA LOTOS RACE na Autodromo Nazionale di Monza przejdą do historii Mistrzostw Polski KIA Picanto ze względu na wyjątkowo wyrównaną rywalizację.

W pierwszym wyścigu – tuż po starcie – pierwsza czwórka w składzie Tomasz Magdziarz, Damian Litwinowicz, Lukas

Keil oraz Jan Antoszewski utrzymała swoje pozycje startowe i szybko oderwała się od reszty stawki. Jadąc praktycznie zderzak w zderzak, z prędkością dochodzącą do 180 km/godz(!), przejechali 11. okrążeń. Podczas ostatniego przejazdu Litwinowicz udanie zaatakował lidera wyścigu, Magdziarza i minął linię mety z przewagą



zaledwie 0,153 sek. Magdziarza zaatakował także Keil, ale do drugiego stopnia podium zabrakło mu 0,009 sek, co przy tych prędkościach oznacza centymetry.

Jako czwarty, zupełnie niezagrożony, dotarł do mety Antoszewski, który stracił do Keila „aż” 0,7 sek, ale kolejna grupa trzech Picanto, kończąca wyścig niemal jednocześnie, była za jego tylnym zderzakiem w odległości nieco ponad 5 sekund. Były to auta prowadzone przez Maxa Günthera, Szymona Jabłońskiego i Kamila Serafina. W pierwszej dziesiątce znalazł się ponadto Szymon Ładniak, Dawid Borek oraz Adrienn Vogel.

Podczas drugiego wyścigu sytuacja, nie tylko w czołówce, zmieniała się jak w kalejdoskopie. Istne szaleństwo spowodowane chyba świadomością zawodników, że to już ostatni wyścig sezonu. Pierwsze okrążenie to pokaz talentu Maxa Günthera, który awansował z 7. na 1. miejsce. Na tym samym etapie z rywalizacją pożegnał się Szymon Ładniak, którego Picanto

wypadło poza tor i zatrzymało się na dachu. Konieczny był wyjazd Safety Car, ale służby porządkowe szybko uporały się z problemem. I znowu zaczęły się rozszady – Keil wyprzedził Jabłońskiego, Serafin poradził sobie z Antoszewskim, Borek z Vogel, a Ganowski z Krajnyák. I to wszystko na tylko jednym okrążeniu!

W drugiej połowie wyścigu bynajmniej nie było spokojniej. Günther spadł na trzecią pozycję, odzyskał prowadzenie, by ostatecznie zakończyć wyścig na najniższym stopniu podium. →→





Na drugim miejscu wyścig skończył Szymon Jabłoński, który na dwa okrążenia przed końcem był liderem wyścigu. Na ostatnim, wyjątkowo 11. a nie 12. okrążeniu, wyprzedził go Lukas Keil. Po prostu, w regulaminowym czasie, ze względu na długi tor i obecność Safety Car, nie udało się kierowcom przejechać pełnego dystansu wyścigu. Kolejne miejsca zajęli Damian Litwinowicz i Kamil Serafin, którzy walczyli o miejsce czwarte. W „dziesiątce” ostatniego wyścigu KLR 2017 znalazł się także Filip Kaminiarz, Tomasz Magdziarz, Adrienn Vogel, Marek Begier i Dawid Borek.

Po tym wyścigu do komisji sędziowskiej wpłynął protest techniczny, po rozpatrzeniu którego Antoszewski został zdyskwalifikowany z tego właśnie ostatniego wyścigu.

Po zliczeniu wszystkich przysługujących punktów zdobytych na torze Monza oraz odliczeniu najslabszego wyniku w sezonie okazało się, że mistrzem Polski KIA LOTOS RACE 2017 został Kamil Serafin, który zgromadził łącznie 656 punktów. Wicemistrzem Polski został Jan Antoszewski ze stratą 10 punktów, a II wicemistrzem Polski został Damian Litwinowicz z dorobkiem 630 punktów. Zapewne największym tegorocznym przegranym został Max Günther, któremu do tytułu drugiego wicemistrza zabrakło 1 (jednego!) punktu. W pierwszej dziesiątce Mistrzostw Polski KLR 2017 znaleźli się ponadto – Szymon Jabłoński (606 pkt),

Tomasz Magdziarz (597), Nikodem Wierzbicki (574), Lukas Keil (557), Adrienn Vogel (534) oraz Dawid Borek (509).

– Zakończyłem bardzo ciężki sezon – powiedział Kamil Serafin – Sezon, w którym wywalczyłem tytuł Mistrza Polski. Jestem zatem najszczęśliwszym człowiekiem dzisiaj na Monzy i nie tylko. Nie przyszło mi to zwycięstwo łatwo i nie dokonałem tego samemu. To jest zwycię-

stwo całego mojego zespołu. Chciałbym podziękować w tym miejscu także organizatorom KIA LOTOS RACE, parterom KLR, no i oczywiście wszystkim moim sponsorom, bez których nie mógłbym tu dzisiaj być i cieszyć się z tytułu Mistrza Polski KIA LOTOS RACE 2017!”

– Bardzo się cieszę z pierwszej wygranej po 3 latach udziału w KIA LOTOS RACE – stwierdził Damian Litwinowicz – W tym sezonie byłem trzy razy drugi i do szczęścia brakowało mi tej wygranej. Cieszę się, że na najwyższym stopniu podium stanąłem podczas wyścigów na Monzy.

Nie wiem, co powiedzieć? – komentował Lukas Keil. – Dziękuję Szymkowi za świetny wyścig oraz Krzyškowi Tobiaszowi i mechanikom za znakomite przygotowanie samochodu. Pierwsza połowa sezonu nie była najlepsza, ale po tym weekendzie wracam do domu bardzo uśmiechnięty.

– Lubię szybkie tory, nie boję się prędkości – zaśmiała się Adrienn Vogel. – Na Slovakia Ringu byłem piąty w kwalifikacjach, na Monzy wykreciłam najlepszy czas okrążenia w drugim wyścigu. Dużo się przez ten rok nauczyłam. Także tego, że mały samochód wyścigowy, jak KIA Picanto, może być bardzo bezpieczny i wytrzymały.

Partnerem strategicznym Kia Motors Polska przy organizacji Mistrzostw Polski Kia Picanto jest firma LOTOS Oil. KLR wspomagają także Bank BGŻ BNP Paribas oraz Hankook. ■

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

REALIZACJA PRZYSZŁOŚĆ



Lynk&Co
Z wizytą u Zagato
Swinicar Spider



Bliskie spotkania - rok po roku
Jeżdżące legendy
Twórcy motoryzacji
Flash: 15 lat XXI wieku

REALIZACJA PRZYSZŁOŚĆ

Unikatowe wydanie limitowane
dostępne na
www.autorok.pl

Rajdowe mistrzostwa Polski

OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWISY PRASOWE

Rajdy samochodowe straciły wiele ze swej magii i blasku. Na trasach nie gromadzą się tłumy kibiców, do rywalizacji staje coraz mniej załóg. Zainteresowanie mediów też niewielkie. A przecież jest to fascynująca dyscyplina sportu samochodowego, widowiskowa, wymagająca nieprzeciętnych umiejętności od zawodników i wielkiej sprawności od organizatorów. I bardzo, ale to bardzo kosztowna.



Na starcie przedostatniej odsłony tegorocznych Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski stanęło 36 załóg, sklasyfikowano 25, w ośmiu klasach. Kolejnym zwycięstwem Filip Nivette z Kamilem Hellerem zapewnili sobie tytuł mistrzów Polski 2017. Wygrali cztery z pięciu

rozegranych dotychczas rund. Komfortowa sytuacja punktowa sugerowała powolną jazdę i kontrolowanie sytuacji, jednak warszawski kierowca Skody Fabii R5 dominował na odcinkach specjalnych Rajdu Nadwiślańskiego i udowodnił, że to w pełni zasłużony tytuł w tym sezonie. Na drugim miejscu w Rajdzie

Nadwiślańskim uplasował się Zbigniew Gabryś z Arturem Natkańcem – Ford Fiesta R5. Do zwycięzców stracili prawie półtorej minuty. Na najniższym stopniu podium Tomasz Kasperczyk i Damian Syty, również Ford Fiesta R5. Do drugiego miejsca zabrakło im 21 sekund. Bryan Bouffier, który jechał



wie siedemnaście sekund za Jureckim uplasował się Tomasz Gryc z Michałem Kuśnierzem w kolejnej 208-ce. Podium klasy czwartej zamknęli Byśkiniewicz i Borko w Oplu Adamie. Najszybsze auto klasy historycznej to Honda Civic duetu Szupryczyński/Szupryczyński.

Ostatnia runda Inter Cars Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski 2017 odbędzie się w połowie października – Rajd Śląska. Wciąż otwarta pozostaje kwestia tytułów wicemistrzowskich. ■

w rajdzie Fiesta Proto nie ukończył musiał wycofać się z rywalizacji. Na czwartym miejscu zameldował się Jakub Brzeziński z Łukaszem Wrońskim. Najszybsze auto z napędem na jedną oś to BMW peowadzone przez Jana Chmielewskiego i Michała Majewskiego. W klasyfikacji generalnej zajęli 8. miejsce. Zwycięzcy klasy 4. Jacek Jurecki i Michał Trela w samochodzie Peugeot 208 zajęli 10 miejsce w klasyfikacji rajdu. W tej klasie (auta przednionapędowe) trwała ciekawa walka. Zaled-



Koniec sezonu na torze Poznań

TEKST I ZDJĘCIA: GRZEGORZ CHYŁA

Aż trzy dni trwał ostatni weekend wyścigowych mistrzostw Polski. Standardowy program uzupełnili goście z niemieckiej serii Haigo oraz, podobnie jak przed rokiem, samochody elektryczne Greenpower.



Największych emocji dostarczył już tradycyjnie puchar 318 IS. To jedyne wyścigi, w których startuje tylko jedna klasa – i to aż prawie trzydziestka bardzo zbliżonych osiągamy BMW, nawet pod koniec wyścigu nie

ma zawodników zdublowanych. Po czterech wyścigowych weekendach Karol Wyka przewodził w punktacji z niewielką przewagą nad Pawłem Malczakiem. Po zacieklej walce w Poznaniu dwa razy triumfował Malczak przed Wyką. Ten drugi jednak

zgarzył 20 bonusowych punktów za wygrane kwalifikacje i najszybsze okrążenia w obu biegach, co pozwoliło mu w końcowej punktacji sezonu pokonać rywala o 14 punktów. Na najniższym stopniu podium stanął w piątek Mateusz Tokarski, a w



niedziele Wojciech Smorawiński junior. Ten ostatni zajął trzecie miejsce w klasyfikacji sezonu, a czołowa trójka – Wyka, Malczak i Smorawiński spotkali się w niedzielę na podium ostatniego wyścigu.



Drugie pod względem frekwencji są wyścigi Maluchów. Dwie klasy, z mniejszymi i większymi przeróbkami. Po dwa zwycięstwa odnieśli Michał Ghany i Bartosz Idźkowski, obaj obronili tytuły z poprzedniego sezonu. Ghany miał dużo trudniej, Mirosław Jandula i Michał Szlachta nawiązują z nim walkę, za to Idźkowski ma nad resztą olbrzymią przewagę sprzętową. Jego Maluch jest przygotowany na przez znanego włoskiego tunera Pezzolę i po starcie po prostu ucieka konkurentom. Idźkowski walczy tylko z czasem, w piątek na treningu udało mu się po kilku latach starań złamać magiczną granicę dwóch minut, okrążenie poznańskiego toru pokonał w 1:59.991 s. W piątkowym wyścigu silnik jego samo- ➔➔





chodu trochę niedomagał, udało się wygrać ale oficjalnie rekordu nie poprawił, w niedzielę na wilgotnym torze tym bardziej nie było mowy o rekordach.

Pozostałe auta w stawce, to aż 11. klas pogrupowanych po kilka o zbliżonych osiąгах. W umownej najmniejszej są trzy klasy: w N-1 dwa razy triumfował Marcin Fedder, ale mistrzem został Tomasz Biernat (obaj Fiat Seicento), w DN-2 Picanto zwycięstwami podzielili się Piotr Litwinowicz i Krzysztof Bielecki, mistrzem został Litwinowicz, w DN-9 wyścigi wygrywały Fiaty Cinquecento (Grzegorz Jakubiak i Krzysztof Mencil) ale mistrzem okazał się kierowca Mini – Tomasz Augustyniak.

W wyścigu aut średnich zgromadzono aż 5 klas. Najliczniejsza to DN-5, czyli grupa dziewię-

ciu BMW, prawie takich samych jak startujące w Pucharze 318 IS. Zwyciężyli tu Jacek Sokółski i Jacek Cichopek, a mistrzowski tytuł wywalczył Przemysław Wójcicki (który startował w obu klasach BMW i drugim samochodem zajął 11. miejsce w konkurencyjnej serii). W DN-2 dwa razy wygrał Bartosz Kry-

smann w Hondzie Civic, ale mistrzem został Maciej Szkułdarek w Renault Clio. W DN-3 zwyciężali Aleksander Robak (BMW E30) i Piotr Strózik (Honda S2000) – mistrzem został Robak. Zostały dwie najslabiej obsadzone klasy – w DN-6 zwyciężali Michał Woroch i mistrz Polski – Bartłomiej Madziara,





w DN-7 od początku sezonu w jednym samochodzie zmieniali się Dariusz Krupa i Marcin Fedder. Teraz zamiast Feddera pierwszy wyścig pięknym Porsche 911 Carrera pojechał Sebastian Mielcarek, dzięki temu w sezonie sklasyfikowano trzech zawodników, ten manewr dał Krupie tytuł mistrza Polski.

Wreszcie grupa najmocniejszych samochodów, tu w trzech klasach w Poznaniu pojawiło się zaledwie dziewięciu zawodników, większość stanowili startujący treningowo uczestnicy pucharu Europy Centralnej Porsche: w najszybszej klasie D4 powyżej 3500 cm³ dwa razy zwyciężył Jędrzej Szczęśniak i to on został Mistrzem Polski, w D4 do 3500 w piątek nikt nie ukończył, w niedzielę wygrał Dawid Bokiej, a mistrzem został Aleksander Wojciechowski,

w DN4 mistrzem został Krzysztof Zagórski, a jedyny wyścig wygrał Dariusz Gałęzki.

Po suchym piątku sobota stała pod znakiem deszczu. Na mokrym torze rozegrano wyścig godzinny i okazało się, że w tych warunkach Lamborghini Huracan Mariusza Urbańskiego

i Mariusza Miękosia nie radzi sobie tak dobrze, jak od początku sezonu. Wyścig w generalce i w klasie powyżej 3500 cm³ wygrał Adam Rzepecki w Porsche, mistrzem zostali jednak Urbański z Miękosiem. W dwóch klasach zwyciężali mistrzowie Polski: Krzysztof Zagórski w klasie do 3500 oraz Bartłomiej →→





Madziara w D4 2000. W D4 do 1600 zwyciężyli ojciec i syn: Piotr i Damian Litwinowiczowie, ale mistrzami zostali Karol Laskowski z Piotrem Strózikiem, w klasie 318 IS Cup wygrał Bartosz Palusko a mistrzem został Robert Hudziak.

Ozdobą weekendu były wyścigi międzynarodowe historycznej serii Haigo. W wyścigach samochodów turystycznych dwa razy zwyciężali kierowcy Łady Samary: Christian Stoppel i Dieter Hoffman. W Formule Easter (do 1300) mieliśmy polski akcent – pierwszy wyścig wygrał Christian Stoppel (Estonia 21) ale po drugim, deszczowym, Mazurka Dąbrowskiego wysłuchał Lech Wojciechowski, startujący polskim Prometem. W Formule Mondial (do 1600) triumfowali Toni Koitsch (Estonia 25) i Nils-Holger Wilms (Melkus MB 90).

Podobnie jak rok temu na torze gościły samochody elektryczne. Tym razem było ich już 10, reprezentowały Politechnikę Ślą-



ską, gimnazja, głównie z południa Polski i angielską firmę Renishaw. Mokry tor okazał się wyzwaniem dla pojazdów mknących nawet do 60 km/h na wąziutkich rowerowych kółkach, kilkoro zawodników zaliczyło spektakularne obroty i wycieczki na pobocze. W klasie F24+ wyścig na 9. okrążeń wygrał Bullet (Silesian Greenpower), w wyścigu godzinnym REC339 z Renishaw, w klasie F24 (do 16 lat) dwa razy wygrywała Złota Trójka z gliwickiego Gimnazjum numer 3. ■



Dostałem mandat

MACIEJ RZOŃCA

To był najgłupiej „zarobiony” mandat w mojej 37-letniej karierze kierowcy... Wyjeżdżałem z osiedlowego parkingu mając zapięte pasy bezpieczeństwa. (Krótka osiedlowa droga wiedzie dosyć stromo pod górkę do głównej, wylotowej ulicy (Mikołowskiej) z Katowic. Trzeba w nią ostro skręcić w prawo (nadal pod górkę), jednocześnie próbując włączyć się do ruchu. Ze 30 metrów dalej zaczyna się skrzyżowanie. Wyjeżdżając i skręcając w główną ulicę stwierdziłem, że mam nieco ograniczoną swobodę ruchu, gdyż wpinając klamrę pasa do zapięcia wplątał się róg kurtki. Błyskawiczna myśl: muszę wypiąć na moment klamrę w trakcie jazdy, ale zrobię to już za skrzyżowaniem. Tak będzie bezpieczniej, a i tak jechałem w kolumnie nie szybciej niż 20-30 km/godz. Tak zrobiłem, ale okazało się, że tuż za skrzyżowaniem stał pan policjant z drogówki, który zauważył mnie w momencie wpinania klamry pasa, czyli „z ręką w nocniku”...

Potem nastąpiła standardowa procedura: zostałem poproszony o prawo jazdy, dowód rejestracyjny oraz osobisty, a także polisę OC. Po sprawdzeniu dokumentów zostałem poinformowany, że jechałem bez zapiętych pasów i należy mi się mandat w wysokości 100 złotych

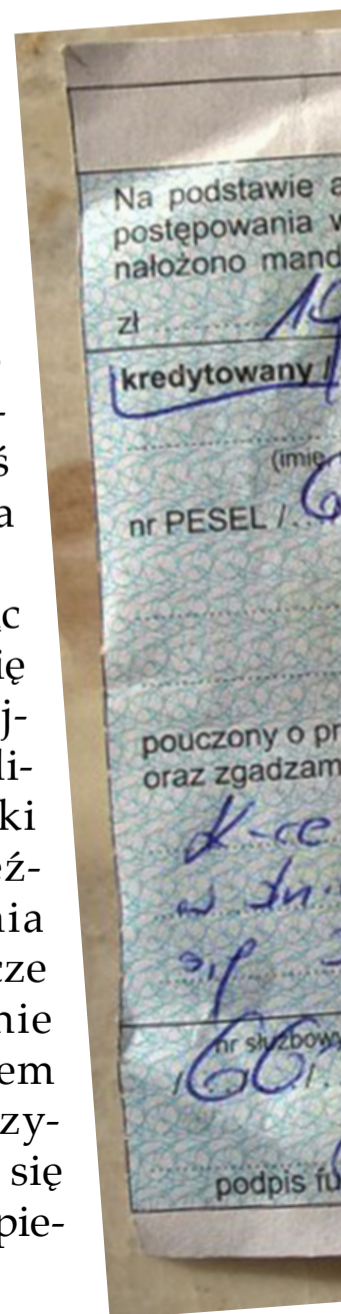
oraz 2 punkty karne do rejestru. Na nic zdały się moje tłumaczenia, że cała operacja uwolnienia kawałka kurtki i przywrócenia swobody ruchu, czyli wypięcia klamry bez wypuszczania jej z dłoni i ponownego wpięcia nie trwała dłużej niż 2-3 sekundy, a ponadto prawa dłoń trzymająca klamrę nie oddaliła się od zapięcia na nie więcej niż kilkanaście centymetrów. Dwaj panowie policjanci byli niewzruszeni informując, że właśnie dzisiaj ślaska, czy też katowicka policja ma „akcję” polegającą na ściganiu piratów drogowych z niezapiętymi pasami. (To nie były dokładnie jego słowa, ale ściśle oddają ich sens). Nic to, że stojąc kilka minut z policjantami tuż przy ruchliwej ulicy minęło nas dwóch kierowców z telefonem komórkowym przy uchu. Nawet jednemu z nich pan policjant pogroził palcem! Jakoś się jednak nie kwapił do interwencji... Widocznie „akcja komórka” była zaplanowana na inny dzień. Zostałem też poinformowany, że mogę odmówić przyjęcia mandatu, co skutkować będzie wnioskiem do sądu czy innego kolegium. Przyznam, przyszło mi przez myśl, by odmówić przyjęcia tego mandatu (teraz tego żałuję). Burza myśli w mojej głowie macona moją złością i irytacją wygenerowała wnioski, że nie warto dla 100 złotych być ciąganym po sądach. Tym bardziej, że

ja jechałem sam i nie miałem potencjalnych świadków świadczących na moją korzyść, a policjantów było dwóch.

Czy miałem zapięte pasy? W momencie ujrzenia mnie przez policjantów nie, i tylko to się dla nich liczyło. Jak w programach komputerowych – zero albo jedynka.

Miałem niezapięty pas, jednak nie mogę tak do końca pogodzić się z koniecznością wypisania mandatu. Zapewne każdy kierowca zatrzymany za jakieś wykroczenie drogowe ma całą stertę usprawiedliwień swojego zachowania. Jedne bardziej wiarygodne, inne mniej. Jedni odjeżdżają z mandatem, inni bez. Zapewne każdy z kierowców miałby coś do powiedzenia w tym temacie...

Szczerze mówiąc (pisząc) nie potrafię zrozumieć „akcyjności” polskiej policji. W poniedziałki rano badają trzeźwość, innego dnia zapięte pasy, jeszcze innego oświetlenie pojazdu. Nie jestem pewien, czy rzeczywiście przekłada się to na poprawę bezpie-



czeństwa ruchu drogowego, czy raczej chodzi bardziej o statystyki. To trochę tak, jakby funkcjonariusze wydziału kryminalnego jednego dnia łapali jedynie włamywaczy, a innego sprawców rozbojów...

Nie potrzeba mnie przekonywać mandatem, że dla mojego dobra powinno się jeździć z zapiętymi pasami. Kilkanaście lat temu, podczas Deutschland Rally miałem okazję usiąść w symulatorze zderzeń. Była to niewielka pochylnia z szynami, do których przymocowany był samochodowy fotel. Urządzenie było tak skalibrowane, że niezależnie od masy ciała fotel uderzał w sztywną przeszkodę ze stałą prędkością do 10 km/godz. Wydawało mi się to bardzo niewiele i z

pewnym lekceważeniem podpisałem wymagany papier, że siadam w tym fotelu na własną odpowiedzialność. Po zapięciu pasów fotel ruszył i po chwili... łup. Szkoda, że nikt nie uprzedził, bym zacisnął szczęki, które w momencie zderzenia zadzwoniły o siebie. Wstałem z fotela z bólem brzucha, który utrzymywał się jeszcze dobrych kilkadziesiąt minut. Cóż, wszystkie organy wewnętrzne doznały solidnego przeciążenia, objając się dodatkowo o siebie. I tak sobie wówczas pomyślałem i zastanawiam się tak do dzisiaj, dlaczego taki prosty i na pewno niezbyt drogi symulator nie stoi w każdym(!) ośrodku ruchu drogowego szkolącym kierowców? Dlaczego wraz

ze szkoleniem teoretycznym nie wprowadzić wręcz obowiązku – jeśli nie ma wyraźnych przeciwwskazań medycznych – zaliczenia przez przyszłego kierowcę takiej symulacji zderzenia? Taki symulator mógłby stać także na policyjnej komendzie. Delikwent zatrzymany na drodze miałby wówczas wybór – mandat albo symulator. Podejrzewam, że złapany za drugim czy trzecim razem mógłby wybrać... mandat. Nie mam żadnych wątpliwości, że policyjne statystyki w zakresie zatrzymań kierowców za „niezapięte pasy”, przy tego typu prewencji, gwałtownie poleciałyby w dół. Tylko czy rzeczywiście komuś na tym zależy?

Zakończę ten tekst nieco nietypowo, dowcipem...

Pewien kierowca przekroczył dozwoloną prędkość i był ścigany przez policyjny radiowóz. Po zatrzymaniu policjant zwraca się do kierowcy:

- Wie Pan, kończę służbę, jestem zmęczony, jak poda mi Pan jakiś dobry powód przekroczenia prędkości, to puszczę Pana wolno.

Na co kierowca odpowiedział:

- w zeszłym tygodniu moja żona porzuciła mnie dla policjanta. Myślałem, że to dla Pana, i że chce mi ją Pan oddać...

MANDAT KARNY		SERIA Da	NUMER
art. 95 § 1 i art. 96 § 1 ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2013 r. poz. 395, z późn. zm.)		1404589	
mandat karny w wysokości:			
słownie: <i>staciolyt</i>			
gotówkowy / zaoczny – zaznaczyć właściwy			
nazwisko, imię ojca) lub (dane wskazujące sprawcę wykroczenia – osobę ukaraną mandatem karnym zaocznym)		<i>MACIEJ RZONICA s. Stanisław</i>	
numer dokumentu, na podstawie którego ustalono tożsamość)		<i>DD CDR MR 121</i>	
adres miejsca zamieszkania, w tym gmina i powiat			
<i>ul. Północna 10 w Katowicach</i>			
w razie odmowy przyjęcia mandatu karnego przyjmuję mandat i potwierdzam jego odbiór			
się uiszczyć grzywnę w wyznaczonym terminie za popełnienie wykroczenia:			
opis i kwalifikacja prawna wykroczenia)		liczba punktów: <i>2</i>	
<i>13 SP 12 - ul. 14 SM 0101 nie ustalono</i>		<i>12 SP 13</i>	
identyfikacja funkcjonariusza		czytelny podpis osoby ukaranej	
<i>[Signature]</i>		<i>Maciej Rzonica</i>	
data: <i>20 12 2013</i>		stempel dzienny	
		opłata	
		podpis	

Cztery łapy, Księżę i ja

TEKST: MARZENA PIÓRO
ILUSTRACJA: WIKTORIA PISARSKA

No i jak nie wierzyć w bajki? Mój puchaty królewicz mieszka w dużym domu z ogrodem. Nie powiem, odwiedzam go ostatnio coraz rzadziej. Zajęta jestem bardzo, bo w pracy terminy gonia, bo telefon ciągle dzwoni, bo szefowa dorzuca kolejne obowiązki. Ba, nawet osobisty kierowca ciągle czegoś chce. No i jak tu spokojnie żyć? I tak uroczo mijają dni. Nawet nie zauważyłam, że Księżę czeka na mnie już 3. tydzień. A jak przystało na Księcia, cierpliwy to on nie jest! Tu zaczyna się historia jego niezwyklej podróży. Jako że z Księciem wspólnie nie mieszkamy, dostałam informację, że zniknął. Ale jak to kot, wiadomo, chodzi własnymi ścieżkami i zawsze wraca do domu. Jednak jego nieobecność dziwnie się przedłuża, co mnie nieco niepokoi. Szukamy go zatem wszyscy i, ku memu zdziwieniu, pewnego wieczoru dostaję telefon z pytaniem: „Czy nie poszukuje Pani dużego, puchatego kota?” Zdziwiłam się mocno, bo niby skąd to wie moja sąsiadka z piętra? Fakt, szukam ja oraz połowa moich znajomych, tych z Warszawy i nie tylko. A moja sąsiadka kontuuje „Byłam na stacji, jadę do domu



i słyszę cichutkie „miau”. Pod siedzeniem siedzi puchaty, czarno-biały wielko-kot. No i zabrałam go, sprawdziłam do kogo należy i oto jesteśmy”. Mój puchaty Księżę zamruczał jedynie i przytulił się do mnie. On po prostu przyjechał na stopa! Ja cała szczęśliwa, księżę tym bardziej, bo wreszcie razem. Nie mam wyboru, muszę odstawić Księcia do domu. Wsiadamy zatem do mojego autka i przed nami wspólna podróż. Jest tylko mały problem. Jak jechał na stopa, to siedział podobno cichutko, a teraz już nie chce i kręci się i wierci. Przystanki robimy prawie jak warszawska linia 180. No, ale Księciu się nie odmawia. Bo taki sprytny i uroczy ten mój czworonożny, puchaty autostopowicz

PS.

Zalecenia od Marzeny:

Dziewczyny, podróżując w towarzystwie naszych pupilków pamiętajmy, żeby zapewnić im komfort i bezpieczeństwo. Dla naszych czworonożnych przyjaciół to stresująca przygoda, a do tego dłuuuuga i mega niewygodna. Zatem starajmy się przewozić je w przystosowanych do tego kontenerkach, zadbajmy o możliwość spaceru oraz zawsze kierujmy zdrowym rozsądkiem, bo dzięki temu podróż będzie przyjemna dla nas jak i naszych milusińskich. ▣

www.lakiernik.com.pl



Teraz także na smartfony i tablety

Wydarzenia i rocznice: październik 2017

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Skromne początki motoryzacyjnej potęgi

Początki grupy spółek Mitsubishi są odległe w czasie i sięgają nawet 1870 roku. Natomiast historia Mitsubishi jako producenta samochodów liczy równe 100 lat. W sierpniu 1917 roku rozpoczęto produkcję Modelu A – pierwszego seryjnie wytwarzanego japońskiego samochodu osobowego (choć słowo seryjnie jest nieco na wyrost, zwłaszcza w porównaniu z amerykańskimi gigantami motoryzacyjnymi w tamtych latach, ale o tym później). Projekt opracowano i wdrożono do produkcji przez Mitsubishi Shipbuilding Co., Ltd. (a więc stocznię), prekursora dzisiejszego Mitsubishi Heavy Industries, Ltd.

Pan Nakagawa, który był w tamtych czasach odpowiedzialny za budowę silników, wspominał –



Podczas projektowania silników, skrzyni biegów i układu chłodzenia przeprowadzono wiele eksperymentów i testów. Używaliśmy osetek do szlifowania i regulacji kół zębatach w przekładni. Potem przez całą dzień jeździliśmy po terenach lokalnej szkoły, aby dopasować te elementy. Trudno w dzisiejszych czasach wyobrazić sobie rzeczy, jakie musieliśmy robić przy konstruowaniu Modelu-A.

Z kolei pan Ushida, który zajmował się projektowaniem silników, dodał – Samochód miał dużą drewnianą kabinę pasażerską i silnik o mocy 35 KM. Nie zakładaliśmy tolerancji błędów, zatem wszystko zależało od umiejętności i instynktu mechaników. Zużyliśmy kilka



silników, zanim udało się wprowadzić odpowiednie zmiany. Koła zębate w skrzyni biegów nie były centralnie spasowane, mocno tarty o siebie, co w czasie jazdy powodowało wiele hałasu. Kabina pasażerska została przerobiona z konnego powozu - była zdecydowanie za duża i za ciężka. Prędkość maksymalna wynosiła 30 km/godz. Musieliśmy trąbić za każdym razem, gdy pojawialiśmy się na drodze...

Jak wspomniałem, seryjna produkcja rozpoczęła się w sierpniu 1917 r. w fabryce silników spalinowych Mitsubishi Shipbuilding Co. w stoczni Mitsubishi w Kobe. Następnie została przeniesiona do Nagoi, gdzie w maju 1920 roku powstała fabryka silników spalinowych Mitsubishi Internal Combustion Manufacturing. Mit-

subishi Model-A był sprzedawany przez spółkę Ohte-Shokai K.K., założoną wspólnie przez Mitsubishi Shipbuilding i Mitsubishi Corporation w 1918 roku, która importowała samochody i opony ze Stanów Zjednoczonych.

W ciągu czterech lat z fabryki wyjechało zaledwie 20 egzemplarzy Modelu-A (plus 2 prototypy), a produkcja została zakończona w 1921 roku, kiedy to w Mitsubishi zmieniły się priorytety i ważniejsza od samochodów osobowych stała się produkcja... samolotów (niekoniecznie pasażerskich) oraz ciężarówek.

Oddając hołd pierwszemu samochodowi spod znaku Trzech Diamentów w 1972 roku zbudowano jego replikę z użyciem oryginalnych materiałów i części. Obecnie znajduje się ona w muzeum „Mitsubishi Auto Gallery”. Otwarto je w 1989 roku w Centrum Badań i Rozwoju MMC w japońskim Okazaki.

Podstawowe dane techniczne Modelu-A: długość 3830 cm, szerokość 1620 cm, wysokość 2070 cm, rozstaw osi 2727 cm, rozstaw kół 1400 cm, waga 1300 kg. Silnik chłodzony cieczą, 4-cylindrowy, benzynowy o pojemności 2765 cm³ i mocy 35 KM

Rewolucjonista z prawdziwego zdarzenia

Jeśli było to morderstwo, to stało się ono morderstwem doskonałym. Oznacza to, że nigdy nie ustalono sprawcy (sprawców), który pozostał bezkarny za swój czyn do końca swych dni.... Co więcej, do dzisiaj – tak naprawdę – nie zdołano definitywnie ustalić okoliczności śmierci denata, który bynajmniej nie był anonimowym człowiekiem.

10 października 1913 roku belgijscy marynarze zauważyli w wodach Morza Północnego w pobliżu Norwegii pływające zwłoki. Wyłowiono je, z ubrania wyciągnięto wszystkie osobiste przedmioty, a ciało zaszyto w worek i zgodnie z marynarskim zwyczajem oddano morzu.

Znalezione przedmioty (m. in. portfel, scyzoryk czy etui na okulary) rozpoznał później Eugen Diesel, jako należące do jego ojca Rudolfa.

Kilkanaście dni wcześniej, 29 września, Rudolf Diesel w porcie w Antwerpii wszedł na pokład pocztowego parowca „Dresden” płynącego do Harwick w Wlk. Brytanii. Konstruktor i słynny wynalazca wybrał się do Londynu na umówione spotkanie biznesowe w firmie Consolidated Diesel Manufacturing. Przedmiotem rozmów miały być podobno plany budowy fabryki silników wysokoprężnych Diesla do łodzi podwodnych. Wieczorem, na pokładzie statku zjadł kolację i przed 22.00 udał się do kajuty prosząc o obu- →→



dzenie go kwadrans po szóstej rano. Niestety, nazajutrz okazało się, że kajuta jest pusta. Nie przyniosło też rezultatu dokładne przeszukanie statku.

Śmierć Rudolfa Diesla wywołała mnóstwo spekulacji. Oficjalne śledztwo zakończyło się wnioskiem, iż było to samobójstwo lub nieszczęśliwy wypadek. Jednak do dzisiaj wiele osób jest przekonanych, że jednak było to zabójstwo... Bez trudu można było wskazać co najmniej dwie strony zainteresowane nagłym zgonem Diesla. Wskazuje się tutaj niemiecki wywiad, który chciał zablokować sprzedaż patentu na silnik wysokoprężny Brytyjczykom. Taki napęd zagrażał także gwałtownie rosnącym zyskom z produkcji benzyny...

Rudolf Diesel urodził się 18 marca 1858 roku w Paryżu w rodzinie bawarskich emigrantów. Po wojnie prusko-francuskiej (1870-71) rodzinę Diesla – jako Niemców – zmuszono do opuszczenia Francji. Nastoletni Rudolf został wysłany do ciotki mieszkającej w Augsburgu, a jego rodzice wyjechali do Londynu. Już w tym czasie marzył, by zostać w przyszłości inżynierem. Dopiął swego kończąc w 1880 roku studia na Uniwersytecie Technicznym w Monachium. Co więcej, ukończył je z najlepszym wynikiem w dotychczasowej historii tej uczelni. Diesel był studentem profesora Carla Gottfrieda von Lindego, który kilka lat wcześniej (1876) zasłynął jako konstruktor pierwszej na świecie chłodziarki sprężarkowej oraz twórcy metody skraplania

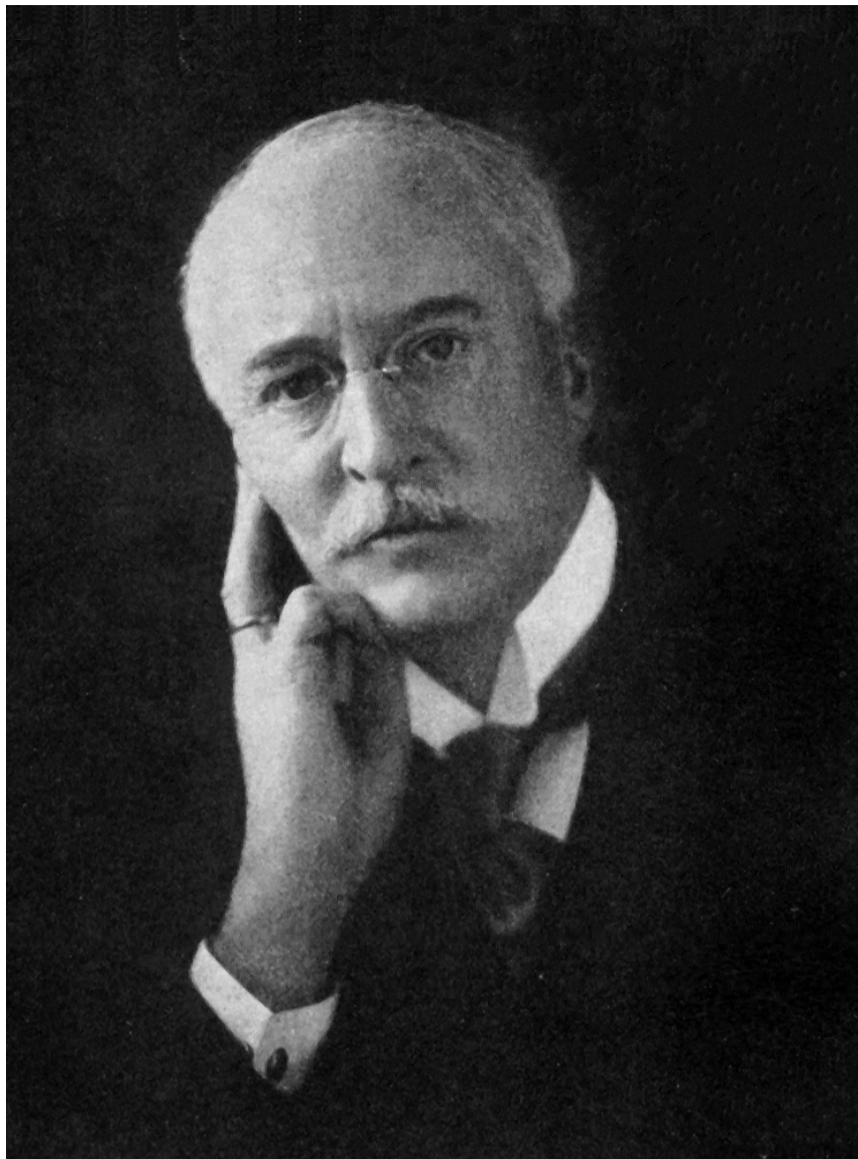
gazów (1895) i wytwarzania ciekłego tlenu (1902). Linde oczywiście zatrudnił u siebie uzdolnionego absolwenta. Diesel pracował przy konstruowaniu chłodziarek (lodówek) oraz wytwornic lodu, a po roku został dyrektorem fabryki lodu. W trakcie tej pracy zetknął się z problematyką związaną ze sprężaniem gazów i płynów,



a stąd był już tylko krok do prób przeniesienia tych zainteresowań do motoryzacji. Prowadził także badania nad silnikami parowymi (przy jednym z eksperymentów silnik eksplodował, w wyniku czego Diesel spędził kilka miesięcy w szpitalu mając potem – już do końca życia problemy ze zdrowiem, a zwłaszcza wzrokiem). Stwierdził w ich wyniku, że silnik parowy marnuje aż 90 procent energii.

Ostatecznie Diesel skonstruował silnik bazujący na cyklu Carnota (szczególnie zainteresowanych odsyłam do podręczników fizyki). Paliwem, z którym eksperymentował był olej arachidowy (z orzeszków ziemnych) oraz w ogóle oleje roślinne (może to nie podobało się eksploratorom pól naftowych?). Swoją jednostkę napędową zgłosił do opatentowania 28 lutego 1892 roku, a niemal rok później takowy patent otrzymał.

Jedynie do 1912 roku na świecie pracowało już ponad 70 tysięcy silników Diesla, głównie w fabrykach i jako generatory. Bardzo szybko taki napęd wyparł parę wodną z kolei żelaznych oraz żeglugi morskiej. To była prawdziwa rewolucja

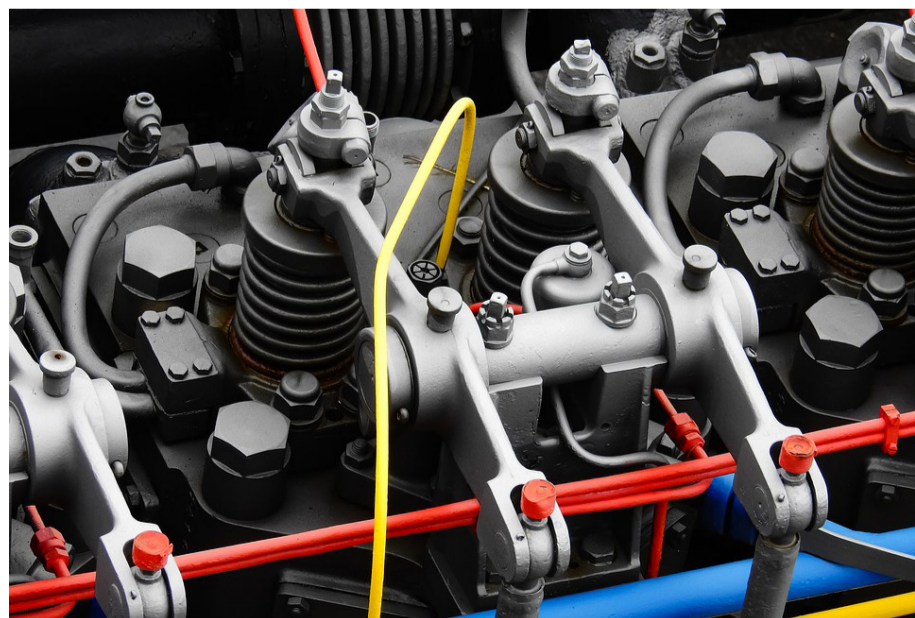


w przemyśle i transporcie. Do dzisiaj, handel morski oraz rybołówstwo opiera się na kutrach i statkach napędzanych Dieslem. Także flota wojenna, może z wyjątkiem niewielkiej części lotniskowców oraz łodzi podwodnych (już) z napędem jądrowym. (Tylko w niewielkiej części czołgów używanych II wojny światowej stosowano silniki benzynowe. Później, i do dzisiaj, całkowicie z nich zrezygnowano na korzyść diesla ze względu na jego uniwersalność w zastosowaniu rodzaju oraz jakości paliwa, wytrzymałość oraz zdecydo-

wanie mniejszą łatwopalność).

O silnikach Diesla w klasycznej motoryzacji nie będę się już rozpisywał. Każdy, średnio nawet zainteresowany tematem, dołoży swoją opinię. Jedni wolą benzynę, inni olej napędowy.

Niewątpliwie era silników Diesla w światowej gospodarce – chociaż mają one już ponad 100 lat – zdecydowanie jeszcze nie minęła. I świata w zupełności wystarczą tylko takie rewolucje, jakiej autorem był Rudolf Diesel. ■





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: Grzegorz Chyła, Mirosław Rutkowski.



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl