

iauto ^{polska}

Numer 108, 1 kwietnia 2018





Czekaliśmy na tą wiosnę z utęsknieniem, a zamiast słoneczka i ciepła wciąż tylko mgły, deszcz, czasem śnieg i zimno, ciągle zimno. W końcu przyszła, a raczej wpadła, z włossem rozwianym, pełna wigoru i radości. I jak Polska długa i szeroka, do warsztatów ustawiały się kolejki w sprawie oczywistej - wymieniamy opony na letnie. A także tysiące pasjonatów ruszyło na tory i trasy samochodowych rywalizacji w sporcie kwalifikowanym i amatorskim. Zawody, imprezy, spotkania, w Poznaniu tradycyjnie targi i show, w Słomczynie asfaltowo-szutrowe mistrzostwa Polski, w Wieliczce ruszyła rajdowa rywalizacja o mistrzostwo Polski, tam też rywalizacja w samochodach historycznych, w różnych regionach szereg zawodów niższej rangi, o czym donoszą nam Automobilkluby z Gdyni, Opola, Tychów... A jeszcze spotkania klasycznej motoryzacji, zarówno takie bardziej statyczne, jak w Warszawie, czy dynamiczne, jak w Modlinie. Dzieje się.

Te wszystkie spotkania pokazują, jak bardzo zainteresowanie i pasja samochodowa, czasem połączona z potrzebą rywalizacji, czasem z podziwem dla pomysłowości inżynierów i talentu pro-

jektantów, łączy ludzi różnych tak bardzo, jak tylko ludzie mogą się różnić. Chciałoby się krzyknąć głośno: "Kierowcy wszystkich marek, łączcie się", ale przecież jednoznaczne skojarzenie z podobnie wyrażoną zachętą współdziałania, może sprawić, że apel ów odebrany będzie w sposób odległy od intencji. A przecież samochód może łączyć. Świetnie pokazują to spotkania na imprezach, w czasie których kierowcy-amatorzy mogą sprawdzić swoje umiejętności, możliwości samochodu i skonfrontować je w sportowej rywalizacji. Ponieważ rywalizacja toczy się jedynie o mołojęcką sławę i czapkę gruszek, to znaczy, że czynią to jedynie z potrzeby sprawdzenia się.

Pożytkiem dodatkowym takich prób, jest rozładowanie naturalnej potrzeby rywalizacji, poznanie samochodu i własnych ograniczeń. Mam nadzieję, że startując w "track-day" kierowcy, na drogach i ulicach już nie będą odczuwali potrzeby udowadniania czegokolwiek, co oznacza, że może będzie bezpieczniej...

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Wrażenia z jazdy

Nie tylko dla biznesu - str. 4

Hybrydowa alternatywa - str. 8



Wydarzenia

Bliżej Europy - str. 12

Królowa rusza po koronę - str. 16

Puchar Classicauto - str. 18



Sport

Okolice rallycrossu - str. 20

1. runda Oponeo MPRC - str. 26

Historyki na starcie - str. 30



Kalejdoskop Automobilklubów

3. Rajd Kwidzyński - str. 36

1. Rajd Baborowa - str. 37

Samochodowe Mistrzostwa Tychów - str. 39

Babskie Gadanie

Uprzejma czy przezorna? - str. 42

Kalendarium

Kalendarium M. Rzońcy - str. 43





Nie tylko dla biznesu

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Combo piątej generacji dostępne jest w wersji krótkiej lub długiej – obie w konfiguracji z pięcioma lub siedmioma fotelami. Auto może pochwalić się licznymi systemami wspomagającymi prowadzenie samochodu i zaawansowanym systemem multimedialnym.

Co jeszcze spodobało mi się w nowym Combo? Przede wszystkim to, że obecna generacja tego modelu może być również lubianym samochodem rodzinnym. Jest prze-

stronny, praktyczny i uniwersalny, wyposażony w pojedyncze lub podwójne drzwi przesuwne. Pojemność bagażnika wynosi 597 litrów (można ją zwiększyć do 2693 litrów).



Opel Combo Life może się podobać. Dzięki wyrazistym liniom nadwozia prezentuje się zupełnie nieźle i bojowo. Zwracają uwagę również jego proporcje. Ma krótszy zwis przedni i wyższą, niż inne samochody z tego segmentu, maskę. Typowy dla Opla przód o precyzyjnie poprowadzonych liniach i masywnych nadkolech wzmacnia wrażenie solidności. Charakterystyczna jest osłona chłodnicy, przez którą przebiega linia łącząca reflektory i światła LED do jazdy dziennej. W tylnej części nadwozia dominują linie proste. Pionowo ścięty tył zwiększa praktyczność samochodu, zapewniając bardzo wygodny dostęp do przedziału bagażowego.

Projektanci wnętrza zadbali o ergonomię i wygodę kierowcy. Konsola środkowa jest w czytelny sposób podzielona na trzy obszary. W górnej części znajduje się system multimedialny. Poniżej znajdziemy przełączniki sterowania ogrzewaniem i wentylacją. W dolnej części znajduje się schowek na napoje. Wnętrze ma elegancki charakter dzięki chromowanym akcentom na skórzanej kierownicy, klamkach drzwi i oprawach nawiewów. Najmłodszy członek rodziny mogą podróżować wygodnie na trzech

pojedynczych tylnych fotelach wyposażonych w punkty mocowania Isofix i obserwować niebo przez panoramiczny dach. Samochód z panoramicznym dachem (dostępnym jako opcja) wyposażony jest dodatkowo w biegnący przez środek samochodu podwieszany schowek ze standardowym podświetleniem LED. W tej konfiguracji nowy model Opla jest również wyposażony w montowany nad tylną półką w bagażniku duży schowek o pojemności 36 litrów. W schowku bez trudu zmieszczą się ubrania, książki lub mniejsze zabawki.

Nowe Combo Life zapewnia doskonałą widoczność dzięki dużym szklanym powierzchniom. Przestronność i funkcjonalność nowego Opla Combo docenią znajomi, którzy będą chcieli pożyczyć go przed wakacyjną wyprawą lub... przeprowadzką.

Poza tym auto jest wyposażone w technologie i systemy wspomagające kierowcę dobrze znane z segmentu samochodów kompaktowych i SUV-ów, takie jak system wykrywający objawy senności kierowcy, kamera cofania obejmująca kąt 180 stopni, wyświetlacz projekcyjny (head →→



up), IntelliGrip oraz rozwiązania podnoszące komfort jazdy, takie jak podgrzewane fotele i podgrzewana kierownica pokryta skórą. Jednym z systemów debiutujących w Oplu Combo jest funkcja Flank Guard, która wspomaga prowadzącego podczas skręcania przy małych prędkościach. Zapewnia pomoc w manewrowaniu przy niskiej prędkości, gdy istnieje ryzyko, że bok samochodu uderzy w przeszkodę (słupek, barierkę, mur lub inny pojazd). System Flank Guard wykorzystuje dwanaście czujników rozmieszczonych w różnych miejscach nadwozia. Analizują one otoczenie samochodu i ostrzegają kierowcę o zagrożeniu kolizją, wykorzystując system multimedialny. W takim przypadku na ekranie wyświetla się odpowiedni komunikat i rozlega się sygnał dźwiękowy.

Innowacyjne rozwiązania podnoszące bezpieczeństwo to także między innymi: system ostrzegania przed kolizją z funkcją wykrywania pieszych i systemem automatycznego hamowania awaryjnego, przednia kamera Opel Eye, znana z Astry, Corsy i Mokki X, czy automatyczny tempomat.

Jeżeli nowe Combo służy nam jako auto rodzinne o komfort jazdy po bezdrożach zatroszczy się układ kontroli trakcji IntelliGrip, (znany już z Opla Grandlanda X), czyli opcjonalny elek-

troniczny mechanizm różnicowy przedniej osi, który dostosowuje rozkład momentu obrotowego na przednie koła. Zapewnia on optymalną przyczepność i stabilność, niezależnie od tego czy auto porusza się po zaśnieżonej, błotnistej, piaszczystej, czy mokrej nawierzchni.

Combo Life sprawdzi się również jako samochód dostawczy – po złożeniu tylnych siedzeń





można dostosować do indywidualnych preferencji.

Nowy Combo Life wyróżnia się innowacyjnymi rozwiązaniami technicznymi, wyjątkową przestronnością i wszechstronnością, co sprawia, że ma spore szanse na sukces. Sprzedaż ruszy w pierwszej, a dostawy rozpoczną się w drugiej połowie 2018 roku. ■

pojemność bagażnika wersji standardowej wzrasta ponad trzykrotnie, co oznacza, że przewożenie sprzętu kempingowego, rowerów czy dużych przedmiotów przestaje być problemem. Dłuższa wersja Combo Life po złożeniu tylnych siedzeń oferuje jeszcze większą przestrzeń bagażową. W obu wariantach konfigurację siedzeń w drugim rzędzie



Hybrydowa alternatywa



Hyundai Ioniq Hybrid

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Auta hybrydowe są coraz bardziej popularne ponieważ są ekonomiczne i ekologiczne. W zgodzie z naturą postanawia współistnieć coraz więcej firm. Ofensywę napędów hybrydowych rozpoczęła Toyota, a obecnie każda z firm motoryzacyjnych stara się mieć w swojej ofercie hybrydę. Dzisiaj o ciekawej propozycji Hyundai.



Co oferuje Hyundai Ioniq Hybrid?

Auto hybrydowe powinno spalać niewielkie ilości paliwa. Wiąże się to z zaprojektowaniem aerodynamicznego nadwozia. Ioniq ma smukłą, sportową sylwetkę, dzięki czemu może pochwalic się niskim współczynnikiem oporu, który wynosi 0.24. To dobry wynik, który gwarantuje niskie spalanie. Światła do jazdy dziennej umieszczono w dolnej części zderzaka, tuż przy wlotach powietrza. Reflektory bixenonowe nie tylko dobrze wyglądają, ale sprawdzają się podczas jazdy po zmroku. Reflektor posiada światło pozycyjne typu LED. Bardzo ciekawie i nowocześnie narysowany jest tył auta. Ioniq posiada zintegrowany z szybką niewielki spojler, tylne lampy wykonane są w technologii LED. Na dolnej części zderzaka zarówno z przodu, jak i z tyłu, możemy zobaczyć niebieską listwę. Oznacza ona, że mamy do czynienia z modelem hybrydowym. Hyundai IONIQ wygląda nowocześnie i bardzo ładnie, ma delikatnie opadającą linię dachu, opływowe lusterka, liczne przetłoczenia, masywne błotniki. Projektanci i konstruktorzy auta wykazali się sporym rozsądkiem i rozważą przy projektowaniu tego samochodu.

Wnętrze Ioniq jest przestronne i estetyczne – przynajmniej w naszej, testowej wersji – a także ergonomiczne. Podłokietniki są miękkie i wygodne. Fotele wentylowane i podgrzewane,

bardzo wygodne. Jako opcję możemy zamówić auto ze skórzaną, wentylowaną tapicerką w bardzo gustownym jasno-szarym kolorze. Podobało mi się także wyciszenie kabiny oraz wielofunk-



cyjna kierownica, doskonale wyprofilowana, ze spłaszczonym dołem. Przyciski na kierownicy rozmieszczone są intuicyjnie, koło nie jest za duże, grubość kierownicy jest odpowiednia. Poza tym wskaźniki cyfrowe (bardzo czytelne) informują o tym, czy jedziemy „eko” czy np. sportowo. Kolor i styl podświetlenia wskaźników w aucie można dostosować do stylu jazdy i nastroju.

Bardzo pomocny podczas podróżowania jest 8-calowy ekran nawigacji, który zapewnia szybki i wygodny dostęp do wszystkich niezbędnych funkcji. Poniżej, pod panelem klimatyzacji, znajdziemy gniazdko 12V, USB oraz AUX. Jest →→



tam także miejsce, które pozwala na bezprzewodowe ładowanie smartfonów. To jeszcze usługa premium, ale Hyundai już ją ma. Do naszej dyspozycji mamy bagażnik o pojemności 443 litry, a po złożeniu tylnych foteli uzyskamy jeszcze większą część ładunkową. Wynosi ona wtedy 1505 litrów.

Jak podróżuje się tym autem? O nasze bezpieczeństwo dba wiele systemów. Mamy do dyspozycji, między innymi, utrzymywanie pasa ruchu, monitorowanie „martwego pola”, autonomiczne hamowanie czy aktywny tempomat. Dużym plusem jest lekki, dość precyzyjny układ kierowniczy – jest naprawdę niezły. Dobrze współgra z dość miękkim, ale sprężystym zawieszeniem, które skutecznie tłumi nierówności. Szesnastocalowe felgi z oponami o wyższym profilu poprawiają komfort.

Silnik o pojemności 1.6 GDI z bezpośrednim wtryskiem benzyny oferuje 105 KM. Wspierany jest silnikiem elektrycznym o mocy 43,5 KM. Razem do dyspozycji kierowca ma 141 KM i 265 Nm momentu obrotowego na 1 biegu oraz 234 Nm

na biegach 2-6. Przyspieszenie do setki wynosi 10,8 sekundy. Silnik współpracuje z 6-biegową skrzynią automatyczną. W sumie doskonała efektywność i elastyczność. Producent deklaruje spalanie około 3,4 do 3,6 l/100km. Mnie udało się osiągnąć około 5,0 litrów w mieście i mniej więcej tyle samo w trasie. Ale to właśnie w mieście hybrydowy samochód czuje się najlepiej, a zatłoczone ulice to żywioł Ioniq.

IONIQ wygląda super i jest samochodem nowoczesnym, nie tylko z wyglądu. Jest dobrze wyposażony, świetnie wyposażony, a jazda nim daje sporo satysfakcji. Jest dopracowany w najmniejszych detalach technicznie i technologicznie. To propozycja, która warto się zainteresować. Ioniq z pakietem Business kosztuje 105 900 zł. Najdroższa jest wersja Platinum – 129 900 zł, ale Hyundai oferuje sporo upustów, a także wiele różnych form finansowania. Firma proponuje nabywcom 8 lat lub 200 000 km gwarancji na akumulator, standardowo Ioniq Hybrid objęty jest 5-letnią gwarancją bez limitu kilometrów, która dotyczy układu napędowego, kierowniczego, hamulcowego i zawieszenia. ■

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

REALIZACJA PRZYSZŁOŚĆ



AutoRok

2017/2018



Migawka z Dakaru
Citroën C5 Aircross
Polski samochód elektryczny

www.autorok.pl



392 stron

AutoRok

1900-2000



Ford Model T

CAR OF THE CENTURY

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



www.autorok.pl

REALIZACJA PRZYSZŁOŚĆ

Unikatowe wydanie limitowane
dostępne na
www.autorok.pl

Bliżej Europy

TEKST I ZDJĘCIA: GRZEGORZ TRACZEWSKI
I ZESPÓŁ REDAKCYJNY AUTO PLUS RADIO I TV,

Za nami jeden z najbardziej pracowitych dni w roku. Ten dzień, to Dzień Prasowy tegorocznego Poznań Motor Show.



B było co obejrzeć, było z kim rozmawiać, było gdzie chodzić, było się czym zachwycić. Dla zwiedzających, a przewinęło się ich w ciągu czterech targowych dni prawie 152 tys., 170 wystawców przygotowało w 15 pawilonach multum atrakcji, w tym 60 motoryzacyjnych premier.

Poznańskie Targi Motoryzacyjne to jedno z niewielu okazji, by zapoznać się z najnowszymi trendami w motoryzacyjnym świecie. Tu właśnie, po kilku tygodniach trafiają premiery z największego chyba europejskiego motoryzacyjnego salonu, z Genewy. Nie inaczej było i w tym roku. Przykładem mogą być premiery na

stoisku Grupy Volkswagena, koncernu PSA, czy takich firm jak Mercedes, Maserati, Volvo. Tak więc, poznański Salon, to ewidentnie wydarzenie na skalę europejską. Zadbano bowiem o oprawę każdej motoryzacyjnej premiery. Nie tylko pod względem merytorycznym, ale także artystycznym. Najdociekliwsi fani wszelakich pojazdów mogli liczyć na odpowiedzi na najtrudniejsze nawet pytania. Wystrój stoisk też był na dobrym poziomie. Prezentowane motocykle i samochody, oczekiwały na zwiedzających, a każdy z nich mógł zasiąść za kierownicami i choć na chwilę poczuć się użytkownikiem. Europejski trend dotknął także hostess. Skoda, bo wzorem salonów w Paryżu w Genewie czy w Frankfurcie, były one tylko dodatkiem do pojazdów. Gdzie te czasy, gdy Piękne Panie, bardzo elegancko ubrane (lub rozebrane) przyciągały wzrok zwiedzających i, co ważne, były ważnym tematem dla fotoreporterów. No dobrze, jeden wyjątek był...

Poznański Motor Show to nie tylko prezentacja motocykli, samochodów osobowych, dostawczych i ciężarowych. Swoją strefę mieli miłośnicy turystyki caravaningowej. Również i fani tuningu znaleźli coś dla siebie. Jako że Internet zdecydowanie nabiera znaczenia w naszym życiu, zorganizowano Arenę Motoryzacyjnych Videoblogerów. Były też zawody, czyli Ogólnopolskie Mistrzostwa Mechaników. Oczywiście nie możemy zapomnieć o konferencjach z Bardzo Ważnymi Osobami. →→





Kolejnym przejawem zbliżenia poznańskiej imprezy do standardów europejskich jest przykry dla nas dziennikarzy fakt, że nijak nie da się w jeden dzień obejść wszystkich stoisk. Zawsze coś umknie i zostaje poczucie niedosytu znane nam przecież ze wspomnianych salonów w Genewie, Paryżu czy Frankfurtcie.

Jaki więc był tegoroczny poznański Salon? Naszym zdaniem przede wszystkim to kontynuacja poprzednich salonów, chociażby ze względu na rozlokowanie ekspozycji często w tych samych, co w ubiegłych latach miejscach. To możliwość rozmów z przedstawicielami większości producentów i importerów na polskim motoryzacyjnym rynku. Gdzież bowiem jak nie w Poznaniu można poznać najnowsze mototrendy, dotknąć najnowszych modeli i ponarzekać na wkraczające w świat motoryzacji nowe rodzaje napędów. Tak tak, nie tylko pojazdy elektryczne, ale i napędzane wodorem są niewątpliwie przyszłością na drogach całej Europy. Już niedługo (naszym zdaniem szkoda) kierowca stanie się tylko pasażerem w samochodzie, co jasno wynikało na przykład z prezentowanego przez Volkswagena nowego „Ogórka”.

Poziom europejski osiągnęło także zainteresowanie targową ofertą wśród zwykłych użytkowników pojazdów. Korki w centrum Poznania, kolejki do kas to także cecha tegorocznego poznańskiego święta motoryzacji. Tylko czy owe korki i kolejki są europejskie? – no, wschodnioeuropejskie może tak.



Co zapamiętaliśmy? Przede wszystkim kilka moto premier, wśród których wyróżniamy Cuprę Atece, Peugeota 508, Volvo V60. Najbardziej podobał nam się samochód, który skromnie parkował pod jednym z pawilonów; to Alpine, które jest kontynuacją kultowego Alpine Renault A110. Największym zaskoczeniem była też grupa pojazdów ustawionych poza pawilonami. To oferta firmy Tarmot, czyli nowe Łady Nivy i nowe Uaz-y. Największym chyba zainteresowaniem w Dniu Prasowym cieszyła się Tesla. Nietypowo otwierane drzwi i cena, to dwie z wielu cech wyróżniających ten pojazd wśród innych.

Co nam się nie podobało? Inny niż zazwyczaj system akredytacji i tradycyjne dla Poznańskich Targów kłopoty parkingowe.



Na koniec wniossek.

Poznań Motor Show, to jedno z najważniejszych wydarzeń motoryzacyjnych w Polsce. Po krótkiej zapaści wróciło na właściwe sobie miejsce, przyciągając rzesze miłośników dwóch, czterech i więcej kółek. Dla nas, których zadaniem jest informowanie Czytelników, Widzów i Słuchaczy, to niepowtarzalna okazja, by pozyskać potrzebną wiedzę i przygotować dziennikarskie materiały. Warto było przejechać drogę Warszawa – Poznań – Warszawa, przejść kilka kilometrów po terenie targów i zmęczyć się. Zbieramy siły na przyszły rok. ■



Królowa rusza po koronę

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Drift, to słowo z języka angielskiego oznaczające dryf. W motoryzacji przyjęło się jako nazwa dyscypliny sportowej, polegającej na szybkim i precyzyjnym prowadzeniu samochodu w poślizgu kontrolowanym. W warszawskim klubie kręglarskim odbyła się prezentacja nowego samochodu polskiej królowej tego sportu.



Karolina Pilarczyk dwukrotnie w cyklu Queen of Europe wywalczyła mistrzostwo. Nowym samochodem będzie broniła tytułu, to najważniejszy cel na rozpoczynający się sezon. W opinii Kajetana Kajetanowicza,

który z Jarosławem Baranem trzykrotnie zdobywali mistrzostwo Europy w rajdach, ten trzeci raz był najtrudniejszy. Z mistrzem każdy chce wygrać, Karolinę czeka więc trudny sezon. Tym bardziej, że nie jest to jedyna seria, w której będzie



startowała. Kilka dni po prezentacji poleciała do Abu Dhabi, gdzie dopina jakiś wielce tajny, ale spektakularny projekt. Po powrocie – pierwszy start w obronie tytułu w serii Queen of Europe. Tegoroczny kalendarz zawodów otwiera Austria (28-29 kwietnia), potem są Włochy (5-6 maja), dwukrotnie Francja (9-10 czerwca i 29 czerwca – 1 lipca), Szwajcaria (18-19 sierpnia), Niemcy (31 sierpnia – 1 września) z finałem w Austrii (29-30 września). Rywalizacja pań odbywała się będzie równocześnie z seriami King of Europe Pro i King of Europe Pro2. Tegoroczną bronią Karoliny jest ubiegłoroczny, ale mocno zmodyfikowany samochód Predator YT 615k z widlastym, ośmiocylindrowym silnikiem v8 o pojemności 6.2l i mocy około 800 KM. Napęd przenosi kłowa skrzynia biegów G-force GSR. Na sezon potrzebnych będzie zapewne nie mniej niż 800 opon. Przygotowanie samochodu odbywało się w tajemnicy i mistrzyni zobaczyła go dopiero w czasie prezentacji. Była zachwycona. Parametry techniczne podobały się Karolinie w równym stopniu, co malowanie auta. Na karoserii motyw różu z czernią uzupełniają wizerunki czworonożnych przyjaciół Karoliny – amstafów.

Karolina Pilarczyk jest profesjonalnym kierowcą wyczynowym. Pasja, determinacja, praca

i talent kierowcy, to zbyt mało na to, aby odnosić sukcesy w sporcie samochodowym, o czym przekonuje mistrzyni prezentując swój zespół; współpracowników, sponsorów, partnerów. Na sukcesy krajowe i międzynarodowe Karoliny Pilarczyk pracuje ona sama, ale to dzięki profesjonalnej pracy osób odpowiedzialnych za najróżniejsze tematy skomplikowana układanka sportowego zespołu działa sprawnie. Ktoś zajmuje się technicznym przygotowaniem samochodu, ktoś inny przygotowuje materiały prasowe dla mediów, ktoś dba o kondycję,

dietę i samopoczucie kierowcy, ktoś zajmuje się współpracą sponsorską, ktoś zajmuje się administracją i logistyką, ktoś dba o wygląd, fryzurę czy makijaż... Są to profesjonaliści w swoich specjalnościach. Gratulując Karolinie Pilarczyk dwukrotnego zwycięstwa w serii Queen of Europe i pozycji w światowym drifcie, gratulacje należą się również całemu zespołowi. Podobnie życząc sukcesów w rozpoczynającym się sezonie trzymamy kciuki także za cały zespół. Warto przy tym zauważyć, że Karolina Pilarczyk znajduje jeszcze czas (i środki) na wspieranie fundacji (Szlachetna Paczka, Fundacja Spełnionych Marzeń, AST Fundacja na rzecz Zwierząt Niechcianych, Fundacja Towarzystwo Weterynaryjne). ■





Puchar Classicauto

W niedzielę 15 kwietnia odbyła się 1 runda Liqui Moly Classicauto Cup na Torze Modlin pod Warszawą. Piękna, słoneczna pogoda i zupełnie nowy obiekt Tor Modlin przywitał ponad 100 zgłoszonych zawodników. Idealna nawierzchnia i rozległość toru składającego się z dwóch części

sprawiły, że impreza była wielkim świętem dla kochających klasyki i motorsport jednocześnie. Lokalizacja Toru Modlin, oddalonego zaledwie o 36 km od centrum Warszawy, sprawiła, że nie zabrakło kibiców tłumnie oglądających zmagania historycznych wozów.

SPONSOR TYTULARNY



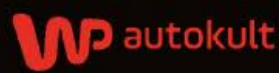
PARTNERZY



PATRONI MEDIALNI



Dealer BMW
Auto Fus Group



motocaina.pl



TYTULARNY PATRON MEDIALNY





W depo i na dwupoziomowej trybunie panowała piknikowa atmosfera. Dodatkowo organizator zapewnił jeszcze jedną atrakcję dla kibiców. Wszyscy chętni mogli skorzystać z bezpłatnego transportu z centrum Warszawy i przejechać

się do Modlina zabytkowym Ikarusem. Niepowtarzalną dla wielu okazją była możliwość zobaczenia topowych, zabytkowych rajdówek, które jeżdżą w Historycznych Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Polski.



Nowością tegorocznych zawodów Liqui Moly Classicauto Cup są klasyfikacje pucharowe: Puchar Pań Motocaina.pl, Puchar Legend KronikaRajdow.pl, Puchar KDL 125pe, Puchar Mazda Classic Rotary Club Polska, Puchar BMW e30 Auto Fus Group, Puchar Forzaitalia.pl. Zapraszamy na kolejne rundy Classicauto Cup.

Wyniki: <http://classicautocup.pl/wyniki>.
Galeria zdjęć: https://www.facebook.com/pg/ClassicautoCup/photos/?tab=album&album_id=2114481035296590



OKOLICE RALLYCROSSU

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

W drugi weekend kwietnia, miała miejsce inauguracja rywalizacji o tytuły mistrzowskie 2018 w rallycrossie. To dobra okazja do bliższego przyjrzenia się tej dyscyplinie sportu samochodowego.

Można w niej dostrzec zarówno sportową rywalizację, jak i patologie jej towarzyszące.



Bez obaw można zaryzykować twierdzenie, że rallycross jest najbardziej perspektywiczną dyscypliną sportu samochodowego. Stworzona w Polsce w 1994 roku przez Automobilklub Rzemieślnik ma za sobą

dynamiczny wzrost i znacznie szybszy upadek. Kilka lat temu zawodnicy warszawscy podjęli reaktywację rallycrossu, w ubiegłym roku organizację cyklu mistrzowskiego przejęli zawodnicy bydgoscy związani z torem w Toruniu.

Specyfika zawodów sprawia, że nietrudno namówić kibiców do przyjazdu na tor, a ponieważ jest to dyscyplina kontaktowa i kolejne wyścigi następują po sobie bez zbędnej zwłoki, to nie ma czasu na nudę. Fenomen rallycrossu polega też na tym, iż



na stosunkowo krótkim torze można obserwować rywalizację od startu do mety.

Z punktu widzenia

zawodników zalety rallycrossu wynikają z relatywnie niskich kosztów startów, zmiennej nawierzchni, sporych prędkości i bliskich spotkań samochodów bok w bok. Fruwające lusterka to na torach rallycrossowych standard, jednocześnie jednak sędziowie czuwają, aby kontaktowa jazda była zgodna z zasadami fair play i nie powodowała wyrzucania rywala poza tor. Jak w każdej dyscyplinie sportów samochodowych, także i tu pojawiają się na zawodach kierowcy przekonani o tym, że wystarczy kupić najdroższy samochód, aby zostać mistrzem. Większość jednak stara się przygotować auto, ale też nieustan-

nie doskonalili umiejętności, aby nad tym autem panować i cieszyć się ze zwycięstw (i porażek) odniesionych w sportowej rywalizacji.

Dla wielu firm

ta właśnie dyscyplina może być znakomitym kanałem komunikacji marketingowej zarówno na samym torze, jak i w mediach. Pod warunkiem, że na torze jest liczna publiczność, a media, docierają do odpowiednio dużej liczby odbiorców, zaś publikowany przekaz ktoś chce przeczytać (zobaczyć).

Dla mediów

zawody to okazja do stworzenia atrakcyjnego materiału dziennikarskiego przy stosunkowo niewielkich kosztach. Ważna jest jakość i poziom relacji, a te zależą przede wszystkim od wiedzy, umiejętności

i doświadczenia autorów tekstów, fotografii czy filmów. Media nie garną się do relacjonowania imprez sportu samochodowego, bowiem zainteresowanie tą dziedziną od wielu lat jest niewielkie. Tym bardziej trzeba dbać o poziom i atrakcyjny przekaz. O ile media o dużym zasięgu rallycrossem się nie interesują, to na zawodach akredytowanych jest całkiem pokaźna liczba dziennikarzy mediów branżowych, fotografów obsługujących wykonujących zlecenia zawodników i zespołów sportowych i pasjonatów publikujących w mediach społecznościowych. Wszyscy uważają się za żurnalistów.

Dla organizatora

zawody są przede wszystkim realizacją celów statutowych, ale również możliwością zarobienia na inne obszary →→



działalności. Warunkiem jest odpowiednio duża liczba startujących oraz usługi reklamowe i wpływy od sponsorów. Każdy organizator (czyli Automobilklub upoważniony przez PZM) przede wszystkim martwi się o budżet; trzeba utrzymać obiekt w takim stanie, aby spełniał wymogi homologacji, zawody muszą być odpowiednio zabezpieczone (straż pożarna, lekarz i karetka „R”, obsługa toru, służby porządkowe), trzeba zatrudnić sędziów, zapewnić obsługę administracyjną i techniczną, łączność, energię, odbiór odpadów, itd. Wszystko to kosztuje. Aby się udało Automobilklub musi spiąć wszystkie elementy wymienione wyżej, zarazem omijając niebezpieczeństwa wynikające z ułomności ludzkiej natury.

Ludzie

Społeczeństwo trapi brak zaufania i wzajemnego szacunku, zrozumienia, empa-

tii. Do tego trzeba dodać, nierzadkie przecież, nadmiernie wybujałe ambicje, przerośnięte ego i niekompetencje oraz chciwość. W sporcie samochodowym spotykają się najróżniejsi ludzie, skażeni wymienionymi cechami z tymi, którzy są od nich wolni. W każdych zawodach nietrudno spotkać osoby, którym ambicja utrudnia racjonalne myślenie, nieufność powoduje, że każdy błąd czy niedociągnięcie innych odbie-

rają jako celowe działanie, niekompetencja sprawia, że starają się dowartościować. Dotyczy to w równej mierze zawodników, działaczy, osoby z obsługi czy dziennikarzy (prawdziwych lub chcących za dziennikarzy uchodzić). Nieznajomość reguł, arogancja czy inne z wymienionych wyżej cech prowadzą do niepotrzebnych konfliktów. Czasem skutek jest taki, że emocje, które w sporcie samochodowym są duże, wymykają się





spod kontroli. Przykłady mógłbym mnożyć.

Pieniądze

Sport samochodowy nie może istnieć bez pieniędzy. O kosztach organizacyjnych wspominałem, natomiast nie można zapominać, iż samochody wyczynowe, ich serwis i eksploatacja kosztują bardzo dużo. Aby być dopuszczonym do startu, zawodnik musi wpłacić wpisowe i przejść badanie techniczne. Spraw-

dzany jest samochód, ale trzeba też posiadać kombinezon, buty, rękawiczki, bieliznę, kask wraz z systemem HANS – wszystko z aktualną homologacją, czyli odpowiednio drogie. Start bez ekipy serwisantów jest praktycznie niemożliwy, trzeba więc zatrudniać mechaników. Do kosztów startu należy doliczyć dojazdy, wyżywienie, noclegi... Tak, jak organizatorów nie stać na przeprowadzenie zawodów bez wpływów od reklamodaw-

ców i sponsorów, tak i mało kogo stać, aby samodzielnie finansować starty w mistrzostwach Polski. Zatem trwają nieustanne zabiegi o łaskawość sponsorów, których nie należy mylić z filantropami. Sponsor, jeśli widzi w dofinansowaniu zawodnika lub imprezy interes marketingowy, to chętnie wyasygnuje spore nawet pieniądze. Kolejka jest długa, więc wybierane są takie oferty, które zapewniają najlepszy stosunek zwrotu do nakładów. Sponsorzy, jeśli już sami zabiegają o możliwość zaistnienia w sporcie, to jedynie u utytułowanych mistrzów, albo w imprezach cieszących się masowym zainteresowaniem (publiczności lub mediów, a najlepiej obu).

Rallycross dziś

W krajowym rallycrossie trwa wielka odbudowa. Dysponentem wszystkich dyscyplin sportu samochodowego jest Polski Związek Motorowy. →→





Gdy Automobilklub Rzemieślnik przestał dawać sobie radę z prowadzeniem i organizacją mistrzostw stworzonej przez siebie dyscypliny, rallycross, wydawało się definitywnie, poszedł w zapomnienie. W PZM nie było pomysłu co dalej, i kiedy zawodnicy warszawscy postanowili dyscyplinę reaktywować, narodowa federacja pozbyła się kłopotu. PZM powierzył ich firmie, Promotor SC, organizację cyklu Mistrzostw Polski w Rallycrossie, jednak niezbyt liczna stawka startujących i koszty wynajmowania torów wraz z obsługą i przeprowadzeniem zawodów, przerosły możliwości pasjonatów. Równolegle na toruńskim torze powstał Puchar Polski w Rallycrossie z dużym wsparciem bydgoskiej firmy oponiarskiej. Jej nazwa znalazła się w nazwie cyklu, a kiedy udało się przejąć z PZM umowę o realizacji mistrzostw, od ubiegłego roku odbywają się Opono Mistrzo-

stwa Polski w Rallycrossie. Organizacją zajmują się zrzeszone w PZM Stowarzyszenie Opono Motorsport (Bydgoszcz) i Automobilklub Rzemieślnik (Warszawa), sponsorem tytularnym jest Opono pl SA. Współpracują Automobilklub Kujawsko-Pomorski i LKT Wyczół. Jak z powyższego widać karty rozdaje Opono – firma oraz stowarzyszony w PZM automobilklub z Opono w nazwie.

Zapał i pieniądze przynoszą skutek. W ubiegłym sezonie sklasyfikowano 83. kierowców, a 62. nie klasyfikowano. Rallycrossowe tory znowu ożyły, o zawodach zaczęły informować media branżowe i bardzo wielu internautów na stronach internetowych czy w mediach społecznościowych. W pierwszej odsłonie tegorocznych mistrzostw wystartowało 81. zawodników w pięciu klasach, a zawody w Słomczynie obserwowała pokaźna liczba kibiców.

Sukces?

Jak najbardziej. Chociaż pewnym zgrzytem w tej krainie powszechnej szczęśliwości jest to, iż dyscypliną sportową rządzą startujący w niej zawodnicy. Na tym tle istnieje pole do podejrzeń o manipulacje, nawet jeśli nie ma żadnych ku temu dowodów. No i pytanie – co będzie, kiedy włodarzom rallycrossu zabraknie sukcesów sportowych? I jak to będzie wyglądało po tym, jak sponsor tytularny zrealizuje już swoje cele marketingowe i postanowi zmienić strategię? ■





*Naprawisz samochód bez wychodzenia z domu lub biura.
Odbierzemy go i dostarczymy po wykonanym serwisie.
Szybko i profesjonalnie!*



*ul. Jagielska 42e, Warszawa
tel. recepcja: 885 90 70 70
www.powerfactory.waw.pl*

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/**

1. runda Oponeo MPRC 2018

INF.: OPONEO MOTORSPORT
ZDJĘCIA: MACIEJ NIECHWIATOWICZ

Wiosenna pogoda i mocna obsada zwiastująca świetne widowisko przyciągnęły w ten weekend mnóstwo kibiców na Autodrom Słomczyn, gdzie rozegrano 1. rundę tegorocznych OPONEO Mistrzostw Polski Rallycross.



Inauguracja rallycrossowego sezonu dostarczyła wielu emocji, za sprawą licznych pojedynków między zaskakującymi debutantami i rutynowanymi mistrzami. Listę triumfatorów zawodów w Słomczynie utworzyli Górniak, Grzybowski, Świątowski, Berdys i Kuchar,

którzy zwyciężyli w finałach poszczególnych kategorii.

Klasa 126p Cup

Do rywalizacji w pierwszych zawodach sezonu przystąpiło siedmiu kierowców w Maluchach. To oznaczało, że była to jedyna klasa, w której nie roze-

grano biegów półfinałowych. Do finału dostali się zwycięzca kwalifikacji, czyli Jacek Górniak, a także Mariusz Szczepański, Marcin Bruś, Damian Stachowiak, Paweł Żeromski i Jakub Sykucki. Ostatni z biegów w tej klasie, podobnie jak kwalifikacje, był popisem



Jacka Górniaka, który świetnie wystartował, mądrze kontrolował tempo, dzięki czemu jego zwycięstwo było praktycznie niezagrożone. Za tylnym zderzakiem Fiata 126p z numerem 401 zawodnicy byli bardziej zajęci walką między sobą. Ostatecznie z peletonu wysforował się Mariusz Szczepański, który szanse na dogonienie Górniaka pogrzebał na joker lapie, gdzie popełnił niewielki błąd. Z kolei urzędujący mistrz Polski w klasie 126p swojego jokera przejechał perfekcyjnie i w pełni zasłużenie minął linię mety przed rywalami. W ten sposób Górniak zakończył perfekcyjny weekend, podczas którego zdobył komplet punktów. Drugie i trzecie miejsce w finale zajęli odpowiednio Mariusz Szczepański i Damian Stachowiak.

Klasa SC Cup

W klasie przeznaczanej dla kierowców Fiatów Seicento droga do finału była kręta i trudna, a to dzięki świetnej obsadzie tej kategorii. Do imprezy w Słomczynie zgłosiło

się aż 24 zawodników dysponujących samochodami, jakie produkowano w Tychach. Także

zbierał także Mariusz Nowocień. Kierowca znany ze startów w rajdach samochodowych



i w tej klasie złudzeń rywalom nie pozostawił kierowca, który rok temu zdobył miano mistrza Polski w swojej klasie. Łukasz Grzybowski, bo o nim mowa, wygrał wszystkie cztery serie kwalifikacyjne, półfinał i finał, co oczywiście oznaczało, że do swojego konta dopisał maksymalną możliwą do zdobycia liczbę punktów. Pochwały

zaliczył świetny debiut w rallycrossie. Nie tylko dostał się do samego finału, ale także wywalczył w nim trzecie miejsce. Na podium klasy SC Cup, Grzybowski i Nowocieńia przedzielił Łukasz Żakowski.

RWD Cup

Od tego sezonu OPONEO Mistrzostw Polski Rallycross →→



klasa dla kierowców w BMW e36 nosi nazwę RWD Cup. Po dwóch biegach kwalifikacyjnych tej klasy, w najlepszym nastroju mógł być Łukasz Sawicki, który sobotnie zmagania zakończył w roli lidera rundy. Dziś rano do głosu doszedł już Łukasz Światowski, który był najszybszy w dwóch niedzielnych biegach kwalifikacyjnych i do półfinału zakwalifikował się z największą liczbą punktów. Także i w tej klasie do finału dostał się debiutant, czyli Mariusz Preś, który do niedawna ścigał się w rajdach samochodowych. W finale walczyli również Łukasz Światowski, Igor Sokulski, Przemysław Wójcicki, Łukasz Sawicki i Paweł Konecki. W ostatniej odsłonie rywalizacji w RWD Cup kluczowy okazał się pierwszy zakręt. Najszybciej wszedł w niego Światowski. Kierowca białego BMW obronił prowadzenie mimo tego, że w pierwszym łuku został wypchnięty daleko na zewnętrzną. Mniej szczęścia miał Wójcicki, który praktycznie nie miał wyjścia i musiał ratować się ucieczką

na jokera. Na kolejnych kółkach Łukasz Światowski kontrolował sytuację, obronił prowadzenie i jako pierwszy ujrzał flagę z białą-czarną szachownicą. Miejsca na podium wywalczyli także Wójcicki (2. miejsce) i Sawicki (3. pozycja).

Grupa SuperNational

Także i w tej kategorii obserwowaliśmy rewelacyjnego debiutanta – Radka Raczkowskiego, czyli kolejnego kierowcę, który „wymigrował” do rallycrossu z rajdów samo-

chodowych. W kwalifikacjach Raczkowski ustąpił tylko Litwinowiczowi, Łozie i Wiśniewskiemu. W półfinale B, jadący Volkswagenem Polo Radek popisał się fenomenalnym startem i już po pierwszym łuku miał kilkadziesiąt metrów przewagi nad rywalami. Linie mety minął jako pierwszy. Z kolei na starcie do półfinału A Łukasz Zoll znakomicie wykorzystał moc swojego BMW. Drugi do pierwszego zakrętu dotarł Alan Wiśniewski i długo trzymał się za tylnym zderzakiem auta Zolla. Widząc, że Zolla nie uda się wyprzedzić, kierowca Citroena C2 zjechał na jokera i zdołał wrócić na główną nitkę toru na centymetry przed Litwinowiczem. Ten nie dał jednak za wygraną i naciskał Wiśniewskiego jak mógł. Na ostatnim okrążeniu do tego duetu dołączył Dawid Struensee, który o mały włos nie wyprzedził jadącego Hondą Litwinowicza. W finale atomowy start powtórzył Łukasz Zoll, ale na krętej części toru jego przewagę szybko zniwelował Raczkowski. Jadący za tą dwójką Litwinowicz nie chciał



tracić czasu i ruszył na jokera już na drugim kółku. Raczkowski pokazywał się w lusterkach BMW Zolla, to z lewej, to z prawej, ale doświadczony Zoll nie zostawił mu miejsca na wyprzedzenie. Na półmetku wyścigu Litwinowicz zbyt mocno przyciął jeden z nawrotów i wpadł w opony, a na kolejnym okrążeniu dachowanie w tym miejscu zaliczył Wiśniewski. Zamieszanie wykorzystał Berdys, mający już za sobą jokera, na którego zdecydował się od razu po starcie. Kierowca biało-czerwonego Citroena Saxo objął i utrzymał prowadzenie po tym, jak na obowiązkowego jokera pojechał Zoll, który następnie ponownie musiał bronić się przed Raczkowskim. Taka kolejność utrzymała się już do mety, po której wielkiej radości nie krył zwycięski Berdys.

Grupa SuperCars

Kwalifikacje na swoje konto zapisał Kuchar, który z biegu na bieg, coraz lepiej rozumiał się ze swoim nowym samochodem. Spora liczba SuperCarsów w stawce sprawiła, że także w królewskiej kategorii kibice doczekali się półfinałów. W pierwszym świetny start zaliczył Tomek Kuchar. Słabiej tym razem ruszył Gagacki, przed którego po wewnętrznej skutecznie wpełchnął się Cywiński. Ta sytuacja nie trwała jednak zbyt długo, bowiem kierowca Lancera w barwach OPONEO odzyskał drugie miejsce wyprzedzając Cywińskiego na szutrowej części toru – jeszcze w trakcie pierwszego kółka. Wymieniona trójka kierowców w komplecie awansowała

do finału. W drugim półfinale jeszcze przed startem szansę na dobry wynik przekreślił Darek Topolewski. Falstart oznaczał, że kierowca Volkswagena musiał dwukrotnie zameldować się na joker lapie. Najlepiej ruszył Jacek Ptaszek – startujący z drugiej linii. To nie był koniec kłopotów Dariusza Topolewskiego. Wypchnięty na zewnętrzną pierwszego zakrętu miał sporo problemów z powrotem na tor, a potem po drobnym kontakcie z samochodem Mateusza Ludwiczaka obrócił się i gonił konkurentów z ostatniego miejsca. Cztery biegi kwalifikacyjne pozwoliły Ptaszkowi wjeżdzieć się w Fiestę, co potwierdzało prowadzenie w wyścigu. Bliżko za Ptaszkiem jechał Mikołaj Otto, który co prawda delikatnie zasnął na starcie, ale później jechał na tyle szybko i skutecznie, że utrzymywał niewielki dystans do Ptaszka nawet po swoim joker lapie. Wkrótce Otto dopadł Ptaszka, po tym jak kierowca z Torunia utknął za dublowanym Andrzejem Kleiną. Gdy Ptaszek zjechał na jokera, przed Otto otworzyła się prosta droga

do zwycięstwa. Finałowy bieg również rozpoczął się idealnym startem Kuchara i Ptaszka. Ten drugi z pozycji wicelidera wyścigu cieszył się tylko do momentu wjazdu na szutrową część toru, gdzie zbyt szerokie wyjście z zakrętu wykorzystał Gagacki i wyprzedził czterokrotnego mistrza Polski. Problemy z samochodem miał Mikołaj Otto, którego dogonił Maciej Cywiński. Na drugim miejscu Gagacki jechał agresywnie, by dogonić Kuchara, ale trudno mu było zbliżyć się do mistrza Polski. Na swoim jokerze reprezentant OPONEO Motorsport mógł nawet stracić drugie miejsce na rzecz Ptaszka. Gagacki popełnił błąd, pojechał za szeroko, co skończyło się niemal wjazdem na skarpe otaczającą tor. Po tym wydarzeniu Ptaszek otrzymał szansę ataku na Gagackiego, jednak obecny wicemistrz Polski skutecznie obronił swoją pozycję. Ostatecznie jako pierwszy linię mety minął Kuchar, a za nim na podium wjechali Gagacki i Ptaszek.



Historyki na starcie

INF: RAFAŁ REZLER - MOTUL HRSMP

Pryczkowie najszybsi na otwarciu sezonu Motul Historycznych Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski



2. Rajd Memoriał Janusza Kuliga i Mariana Bublewicza zainaugurował sezon 2018 MOTUL Historycznych Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski. Pierwszej rundzie cyklu towarzyszyła przepiękna wiosenna pogoda, co sprawiło, że zmagania załóg w rajdówkach sprzed lat obserwowało wielu kibiców. Najszybciej trasę zawodów pokonał duet Michał Pryczek/Jacek Pryczek, jadący Subaru Imprezą 555.

Rozpoczęcie tegorocznego Motul HRSMP nie mogło odbyć się przy lepszej aurze. Na 32 zgromadzone na starcie Memoriału załogi czekało 9. odcinków specjalnych o łącznej długości 40 kilometrów. Otwarcie sezonu rajdowego w Polsce przyciągnęło ogromną liczbę kibiców, którzy mogli podziwiać historyczne samochody zarówno w dzień, jak i po zapadnięciu zmroku. Dwa przejazdy krótkiej pokazowej próby w cen-

trum Wieliczki odbywały się bowiem już po zachodzie słońca i kończyły sobotni etap rywalizacji. W niedzielę przeprowadzono cztery odcinki specjalne, z czego dwa również w Wieliczce, ale po inaczej skonfigurowanej trasie.

Pierwszy tegoroczny weekend z Motul HRSMP doskonale pokazał, dlaczego cykl ten cieszy się w naszym kraju coraz większą popularnością. Ogromna różnorodność startujących w nim samochodów, od dominujących w latach 90. Subaru, Fordów i Mazd, przez Audi, Lancie, Fiaty, aż po polskie FSO Poloneza i Syrenę – z czego większość w oryginalnych barwach, to mocna strona tych mistrzostw.

Trasę Memoriału w najkrótszym czasie pokonała załoga Michał Pryczek/Jacek Pryczek jadąca Subaru Imprezą 555. Była ona zdecydowanie

najszybsza i swoich najbliższych rywali wyprzedziła o 1:13,0 s. Rozczarowaniem zakończył się niestety start Krzysztofa Głowali i Mateusza Głowali (Mazda 323 GTX), którzy przez większość dystansu prowadzili w swojej klasie. Tuż przed metą rajdu uszkodzeniu uległ mechanizm różnicowy. W klasie FIA 4/E4 zwycięstwo odnieśli więc Marek Suder i Jakub Matyjewicz (Ford Sierra 4x4), którzy do ostatnich metrów bronili się przed atakami Roberta Lutego jadącego z Marcinem Celińskim (Subaru Legacy). Rywalizacja w mocno obsadzonej klasie FIA 4/E3 zakończyła się triumfem załogi Grzegorz Zych/Paweł Duniewicz (BMW 318 iS), która przez cały etap krok po kroku, sekunda po sekundzie odrabiała dystans do duetu Elefant/Kornobis (również BMW 318 iS), który na ostatnim odcinku specjalnym spadł na drugie miejsce.

Druga runda MOTUL Historycznych Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski odbędzie się już za dwa tygodnie - w weekend 20-22 kwietnia, podczas Rajdu Świdnickiego-Krause. Po raz pierwszy w tym sezonie zmagania kierowców i pilotów w historycznych rajdówkach będą towarzyszyć Rajdowym Samochodowym Mistrzostwom Polski (RSMP) i przebiegną po tych samych trasach.

Michał Pryczek (zwycięzca klasy PZM 6/I1): – Trudno nie być zadowolonym z tak dobrej pozycji. Wszystko poszło po naszej myśli. Nie uniknęliśmy kilku drobnych błędów, ale na szczęście nie wpłynęły one na wynik. Jest to bardzo dobry zwiastun na nadchodzący sezon, samochód działa super, a z pilotem dogadujemy się doskonale. Przy samochodzie zawsze jest coś do zrobienia i ulepszenia, a takie projekty nigdy nie są w stu procentach skończone. Zawsze pojawia się nowy koncept, wdramy więc nowe rozwiązania, testujemy je po to, żeby samochód był jeszcze szybszy i można było osiągać jeszcze lepsze rezultaty.

Marek Suder (1. miejsce w klasie FIA 4/E4): – Weekend był bardziej udany niż się spodziewaliśmy. Dzisiejsze wyniki są dla nas bardzo dużym zaskoczeniem i jednocześnie podsumowaniem i docenieniem naszej ciężkiej pracy



w ubiegłym roku. W aucie nie ma raczej czego poprawiać przed kolejną rundą w Świdnicy. Zrobimy przegląd i wystartujemy tam rajdówką w takiej samej konfiguracji.

Robert Luty (2. miejsce w klasie FIA 4/E4): – Zgodnie z filozofią „Never give up” goniłem rywali do samego końca. Nasi koledzy mieli awarię na ostatnim odcinku, co pokazuje jak nieprzewidywalne są rajdy i że trzeba do końca robić swoje. Zaryzykowałem, ale trochę za późno. Na ostatnim odcinku powiedziałem: „Opóźnimy te hamowania” i odrobiliśmy od razu 5 sekund. Jest to więc progres i sposób na przyszłość. Dobrze, że tu przyjechaliśmy, bo parę rzeczy [z samochodem] powychodziło, między innymi troszkę grzał się nam silnik.

Mirosław Miernik, koordynator Motul HRSMP: – W tym sezonie po raz pierwszy w trzyletniej historii cyklu jadę go w całości. Mam dzięki temu pełen ogląd tego jak odbierają go zawodnicy. Jestem tym zbudowany, bo zarówno ci, którzy jeździli z nami od samego początku, jak i nowi zawodnicy, którzy do nas dołączyli i jeżdżą bez pomiaru czasu zdobywając licencje, są zachwyceni. To był wspaniały rajd i czekamy już na kolejny.

W sezonie 2018 sponsorem tytularnym Historycznych Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski jest firma MOTUL. Partnerami medialnymi cyklu są telewizja Motowizja, portale Autoklub.pl i Rajdy24.pl oraz Kronika-Rajdów.pl, a także magazyny Classicauto i Rally and Race. ■

Czyste auto

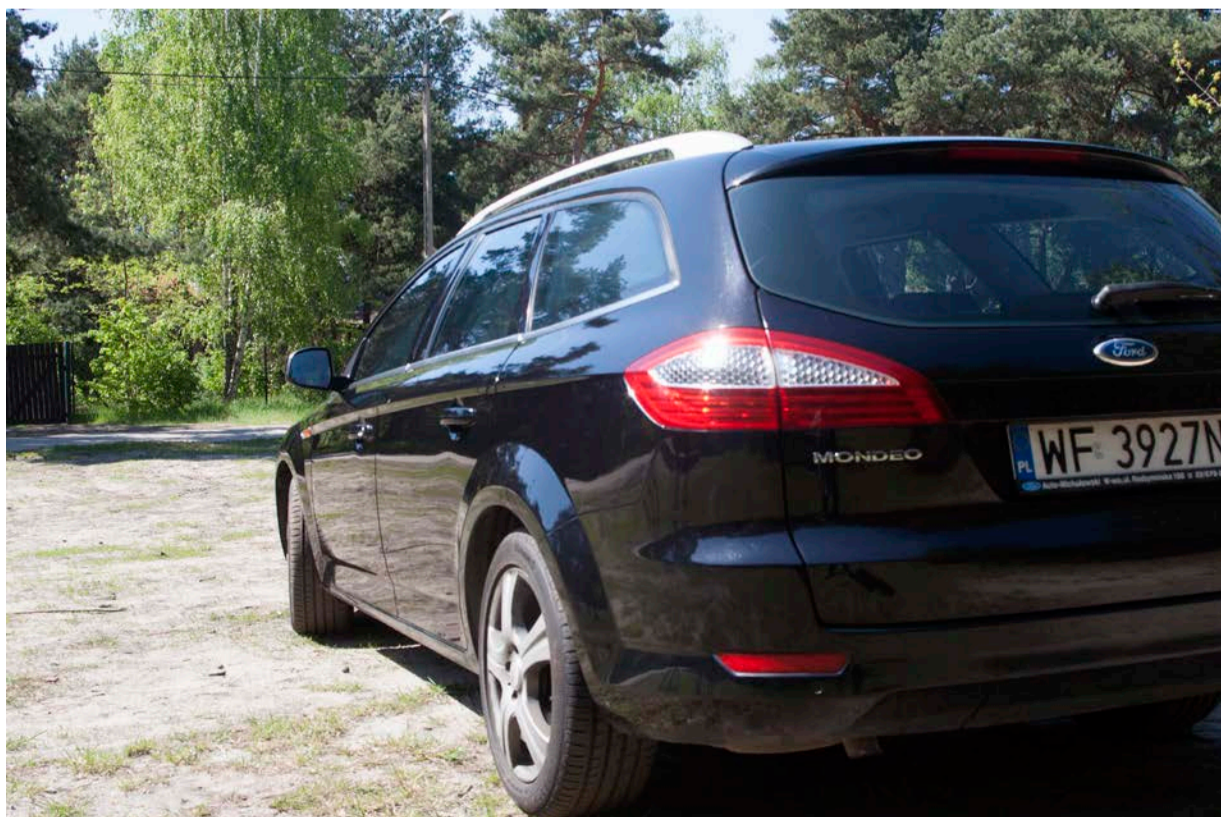
TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Od pewnego czasu w iAuto znajdują się reklamy produktów firmy Brayt. Postanowiliśmy przetestować preparat do mycia samochodu bez użycia wody. Efekty są zaskakujące.

Samochodu nie wolno myć ani na ulicy, ani na terenie własnej posesji, ani w ogóle nigdzie – poza obiektami do mycia przygotowanymi. Można skorzystać z myjni samoobsługowej, automatycznej lub ręcznej. Ponieważ w automatach stosowane są agresywne środki chemiczne, które muszą skutecznie rozpuszczać zanieczyszczenia, należy z nich korzystać z głową. Częste i intensywne używanie agresywnej chemii nie wpływa korzystnie na lakier samochodu. Również i mechaniczne szczoty nie są pieszczotą dla karoserii. Samochodu samodzielnie wodą i szamponem myć nie można, ale można to zrobić za pomocą stworzonego i produkowanego w Polsce preparatu Brayt T3.

Do mycia samochodu nie będzie potrzebna ani jedna kropla wody, a po wszystkim lakier auta nie tylko będzie lśnił, ale też pokryty będzie antystatyczną warstwą ochronną.

Do testów wybraliśmy samochód dziesięcioletni, w miarę mocno zabrudzony po →→



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



kilku dłuższych trasach poza miastem i kilku tygodniach eksploatacji w mieście. Potrzebne są dwie szmatki, preparat T3 firmy Brayt, pół godziny i samochód, który chcemy, aby był czysty.

Czyszczenie samochodu nie wymaga jakiejś tajemnej wiedzy ani szczególnych umiejętności, chociaż trzeba przestrzegać kilku prostych zasad. Szmatki z mikrofibry musimy mieć dwie, najlepiej w dwóch kolorach, bo ważne jest, aby jedna była odpowiednikiem „myjki”, druga „suszki” i w czasie mycia-czyszczenia samochodu ściereczek nie zamienić. Po spryskaniu preparatem T3 czyszczonego fragmentu karoserii zbieramy zanieczyszczenia szmatką z mikrofibry, tą która ma pełnić funkcję „myjki”. Nie należy tego robić w palącym słońcu – rozgrzana blacha powoduje błyskawiczne odparowanie preparatu i trzeba go użyć znacznie więcej. Po zebraniu zanieczyszczeń – drobiny piasku nie porysują lakieru, gdyż substancje zawarte w Brayt T3 tworzą śliską powłokę na drobinach pyłu. Należy tylko niezbyt mocno naciskając, delikatnie zbierać zanieczyszczenia. W razie potrzeby ponownie spryskujemy powierzchnię i „myjką” usuwamy brud. Na koniec dokładnie polewujemy wyczyszczony fragment przy pomocy czystej szmatki - „suszki”. Ważne jest, aby pozostała warstwa preparatu równomiernie rozprowadzić na powierzchni lakieru, nie tylko dla uzyskania właściwego połysku; stanowi ona bowiem także zabezpieczenie lakieru.

Trwalsze zabezpieczenie karoserii samochodu zapewnia inny

preparat firmy Brayt, ale więcej o jego właściwościach będziemy mogli powiedzieć po jego przetestowaniu. Producent zapewnia, iż jest skuteczny i co najmniej konkurencyjny wobec najlepszych oferowanych na rynku. Podobne deklaracje dotyczące testowanego T3 w pełni się potwierdziły.

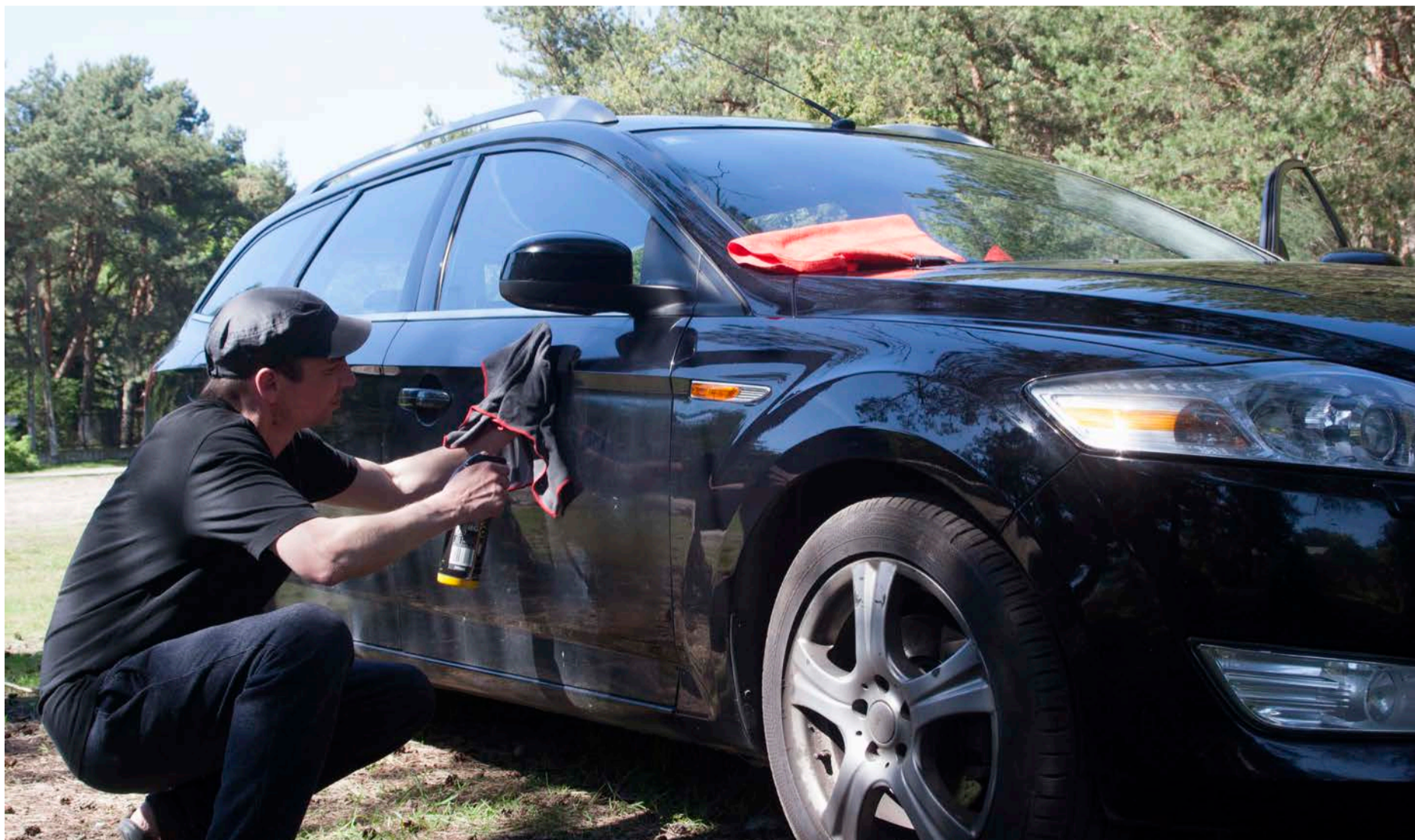
Mycie samochodu, a raczej czyszczenie bez wody, szamponu, gąbki, szczotki i wiader wody, przyniosło efekty powyżej oczekiwań. Cała praca zajęła około pół godziny i nie była zbyt męcząca. Usuwanie zanieczyszczeń nie nastęczało trudności, jedynie ptasie ślady trzeba wymagały trzykrotnego spryskiwania i wycierania. Po końcowym przetarciu samochód był nie do poznania, lakier lśnił i nabrał głębi.

Następnego dnia okazało się, że właściwości antystatyczne powodują po ponownym zabrudzeniu i spłukaniu wodą, lakier samochodu odzyskuje blask.



Dzień po zabiegach pielęgnacyjnych cały samochód był pokryty żółtym pyłem - w tym roku wyjątkowo obficie pyła sosny. Wystarczyło spłukać auto wodą, aby ponownie było czyste. W czasie spłukiwania można zauważyć znaczne zmniejszenie napięcia powierzchniowego, dzięki czemu niewielkie krople wody spływają bez śladu.

Półlitrowy pojemnik w cenie ok. 40 zł wystarczył na doprowadzenie do ładunku dwóch samochodów kombi, oba po powrocie z dłuższych tras, mocno zakurzone. Szmataki można użyć wielokrotnie, wystarczy je uprać w temperaturze do 40°C. Można pracować z szarym mydłem, nam wystarczyło dokładne płukanie. Trzeba pamiętać, aby nie używać środków zmiększających czy zapachowych. Producent dołącza dedykowane ściereczki z mikrofibry, ale można użyć dowolnych kupionych w działach gospodarstwa domowego - muszą być z mikrofibry. ■



KALEJDOSKOP AUTOMOBILKLUBÓW

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



AUTOMOBILKLUB MORSKI

3. Rajd Kwidzyński

53. załogi stanęły na starcie najszybszego rajdu w regionie.

Zmagania w drugiej rundzie Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Pomorza rozpoczęły się tradycyjnie od prologu na rynku w Kwidzynie. Zmieniona względem zeszłego roku trasa pozwalała na jeszcze lepszą obserwację załóg. Najszybszym zawodnikiem pierwszego oesu został Sebastian Matuszewski pilotowany przez Darię Raczkowską na pokładzie Mitsubishi Lancera. Wyprzedzili oni duet Arkadiusz Tyc/Tomasz Andrzejewski w Subaru Imprezie, którzy stracili do zwycięzców niecałe pół sekundy. Podium uzupełniła, wyprzedzając zdecydowaną większość mocniejszych samochodów, załoga Clipper Motorsport – Bartosz Teter/Damian Pawlik na pokładzie Citroena Saxo.

Oprócz prologu, dla zawodników przygotowano dwa oesy: OS Krzykosy i OS Tychnowy. Oba o długości 4 kilometrów i niezwykle szybkiej charakterystyce. Wielu zawodników potwierdziło fakt, że to najszybszy rajd, w których kiedykolwiek uczestniczyli.

Klasyfikację generalną, ostatecznie ze znaczną przewagą, systematycznie wypracowaną na każ-





dym kolejnym odcinku, wygrała załoga Mariusz Rybiński / Piotr Jamroziak z Sukurs Rally Team. W pozostałych klasach triumfowali: Maciej Górecki/Jacek Kondratowicz, Tomasz Laskowski/Dariusz Piotrowski, Bartosz Teter/Damian Pawlik, Aleksander Ilczuk/Filip Kamieński i Agata Moenert/Remigiusz Moenert. Ceremonia wrę-

czenia nagród odbyła się na deptaku kwidzyńskim. Dzięki przychylności władz i doskonałej współpracy między wszystkimi podmiotami zaangażowanymi w organizację wydarzenia; już dzisiaj możemy zaprosić wszystkich na kolejną edycję, która odbędzie się za rok.

Dominik Zięba



AUTOMOBILKLUB OPOLSKI

Rajd Baborowa

Damian Kostka i Mateusz Martynek zwyciężają w pierwszej rundzie Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Śląska 2018. Liderujący przez większość rajdu Baran z Paciejem wycofują się na dwa odcinki przed końcem zmagania z powodu awarii silnika. Hondy Civic dominują w klasyfikacji generalnej – załogi w tych samochodach zajmują sześć pierwszych pozycji. Nazwisko zobowiązuje – młody Bartłomiej Bębenek triumfator klasyfikacji Pucharu Peugeota i Citroena. Dodatkowe punkty dla Kostki - pierwszy Power Stage w historii RSMŚI rozegrany.

Otwarcie sezonu i rajd na nowych trasach zawsze są zwiastunem sporych emocji. 1. Rajd Baborowa zdecydowanie nie zawiódł oczekiwania – ściganie na bardzo szybkich odcinkach pośród pól i łąk województwa opolskiego obfi-

towała w niespodziewane zwroty akcji, dramaty i walkę do samego końca. Ostatecznie pierwszymi zwycięzcami rundy Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Śląska w sezonie 2018 zostali Damian Kostka i Mateusz Martynek. →→





Załoga w niebiesko-żółtej Hondzie Civic wygrała piątkowy prolog rozgrywany wokół rynku w Baborowie, ale następnego dnia dopisała na swoje konto zaledwie jedno oesowe zwycięstwo. Nie od dziś wiadomo jednak, że po najwyższe laury nie koniecznie sięga ten, kto jeździ najszybciej, tylko Ci którzy jedzą najrówniej, zwłaszcza kiedy najgroźniejszych rywali trapią problemy. Kostka wygrał zresztą najważniejszy sobotni odcinek – ostatni, czyli Power Stage, na którym zwycięstwo premiowane jest dodatkowymi pięcioma punktami do klasyfikacji generalnej mistrzostw.

Początkowo wszystko wskazywało na to, że wygrana przypadnie Piotrowi Baranowi i Michałowi Paciejowi (Honda Civic) – trzecia załoga sezonu 2017 już podczas pierwszej pętli odrobiła straty poniesione na prologu, a na kolejnych odcinkach specjalnych jeszcze bardziej oddaliła się od Kostki. Na dwa oesy przed metą załogi dzieliło 5,5 sekundy, jednak zarówno im samym jak i kibicom nie było dane zobaczyć rozstrzygnięcia tego pojedynku w czystej walce – pod koniec szóstej próby w samochodzie Barana doszło do awarii silnika, która oznaczała koniec marzeń o zwycięstwie.

To sprawiło, że Kostka z Martynkiem znaleźli się na czele i ostatecznie udało im się odnieść swoje pierwsze zwycięstwo w RSMŚl. Druga załoga Rajdu Baborowa – Gracjan Grela i Marta Momot (Honda Civic) przez cały rajd zmagająca się z wieloma problemami, w tym trudnościami z... dyktowaniem opisu spowodowanymi chorobą pilotki. Mimo tego aktualni mistrzowie Śląska zdołali wygrać jeden oes i do samej mety liczyli

się w walce o końcowy triumf. Trzecie miejsce wywalczyli Mateusz Bojanowski i Andrzej Ksył (Honda Civic), którzy byli także najlepszą załogą w klasie RO1. Warto nadmienić, że Rajd Baborowa został wręcz zdominowany przez zawodników korzystających z rajdówek marki Honda, które zajęły pięć pierwszych pozycji klasyfikacji generalnej. Dopiero szóste i siódme miejsce, kolejno Dominika Cholewy i Adama Wrocławskiego, to lokaty zdobyte za kierownicą Renault Clio.

W Pucharze Peugeota i Citroena najszybszym okazał się Bartłomiej Bębenek pilotowany przez swojego ojca, Grzegorza Bębenka (Citroen Saxo). Dla syna trzykrotnego wicemistrza Polski w rajdach samochodowych jest to pierwsze zwycięstwo w klasie osiągnięte w zaledwie czwartym starcie. Druga lokata przypadła Łukaszowi Goduli i Danielowi Nowakowi (Peugeot 106 S16), zaś czołową trójkę uzupełnili Marek Hawro i Patryk Kielar (Peugeot 106), którzy odnieśli oesowe zwycięstwo w klasie na Power Stage.

W klasie RO Open 2WD triumfował Marcin Babraj pilotowany przez Michała Majewskiego (Citroen C2), Open N podło natomiast łupem Marcina Kowala i Sebastiana Lenkowskiego (Mitsubishi Lancer). W klasie Gość 2WD, jak i wśród wszystkich zawodników startujących poza klasyfikacją, najszybsi byli Sławomir Strychalski i Paweł Pochroń (Nissan 350Z), gdyż Dariusz Poloński (Ford Fiesta R5) wycofał się przed samą metą z powodu usterki samochodu

Zdjęcia: Janusz Boruta





AUTOMOBILKLUB ZIEMI TYSKIEJ

Kobiela drugi raz z rzędu

Tak jak Florian Wójcik-Mirski w sezonie 2017, tak w tym roku Artur Kobiela wyrasta na zdecydowanego faworyta rywalizacji w Samochodowych Mistrzostwach Tychów. 15 kwietnia, na torze prób Fiat Chrysler Automobiles kierowca niebieskiego Subaru Impreza ponownie był najszybszy. Triumf w dzisiejszej rundzie SMT 2018



to już drugie z rzędu zwycięstwo Kobieli, choć tym razem nie przyszło tak łatwo jak miesiąc temu. Rywale w najmocniejszych samochodach dotrzymywali kroku zwycięzcy, więc jego przewaga na mecie zawodów była już mniejsza niż podczas poprzedniej rundy.

Artur Kobiela nie był jedynym kierowcą, który dziś odniósł drugie zwycięstwo z rzędu. Ta



sztuka udało się także Krzysztofowi Wadasowi, jadącemu z Damianem Goniewiczem, którzy triumfowali w klasie Cento z blisko 10-sekundowym zapasem nad duetami Najgrodzki/Matusik oraz Pisarek/Mierzwa. Ci ostatni przegrali drugą lokatę zaledwie o 0,3 sekundy.

W klasie 1 mety nie osiągnął Łukasz Semik (Fiat Seicento). Jego pecha wykorzystała załoga



Marcin Gluza/Kamila Klaczańska w Hondzie Civic. Za duetem zwycięzców finiszowali Walszek i Adamczyk (Fiat Seicento, 5 sekund straty) oraz rodzinna załoga Gluza/Gluza (Honda Civic, 5,2 sekundy do pierwszego miejsca).

Tym razem dopisała obsada w klasie 2., w której rywalizowało łącznie 9. załóg. Zwycięzca poprzednich zawodów – Daniel Dembinny musiał uznać wyższość Kajetana Świdra. Trzecie miejsce zajęli Tomala z Malczewskim.

Ozdobą rundy, podobnie jak miesiąc temu, była batalia w klasie 3. Tu o zwycięstwie zde-



cydowała mniej niż sekunda, a konkretnie 0,62 sekundy. O tyle szybciej wszystkie przejazdy próby sportowej ukończyli Grzegorz Ira i Damian Drob. Drugie miejsce należało do duetu Grzebinoga/Balcarek, a trzecia lokata padła łupem Mendreka z Sikorą. W tej klasie także byliśmy świadkami dominacji japońskiej myśli technicznej – trzy czołowe miejsca zajęły załogi w Hondach, a konkretnie w modelach Civic.

W klasie czwartej – zarezerwowanej dla załóg w najmocniejszych i najszybszych samochodach pewnie zwyciężył wspomniany już Artur Kobiela, którego pilotował Kamil Wala (Subaru Impreza). Drugą lokatę wywalczyli Ferenczak i Parządka (również Subaru Impreza), a trzecią – Koźdoń i Golec (Mitsubishi Lancer).

Podczas drugich w tym roku zawodów z cyklu SMT, rywalizowano także w klasie PPC (Puchar Peugeota i Citroena). W tej kategorii obserwowaliśmy drugie zwycięstwo Mariusza Grudki



i Marcina Guta (Citroen C2). O niecałe 5 sekund ustąpili im Kamiński ze Skorupą dysponujący Citroenem Saxo. Lokatę trzecią zdobyła załoga



Wojciechowski/Franiszyn w Peugeocie 106.

Ostatnią z kategorii, w których toczyła się rywalizacja na torze Fiata, była klasa RWD przeznaczona dla załóg w autach z napędem na tylne koła, choć w dzisiejszych zawodach w zasadzie była to klasa BMW. Na siedem duetów kierowca/pilot tylko jeden nie startował samochodem z Bawarii, lecz... Żerania. Chodzi oczywiście o FSO Poloneza. Rączka i Kołotyło – to nazwiska zwycięzców w klasie RWD. Po drugie miejsce sięgnęli Strojek i Oraczewski, a najniższy sto-



pień podium wywalczyli Piórkowski i Sikorski (wszystkie trzy załogi w BMW e36).

Wśród Gości pierwsze miejsce padło łupem Arkadiusza Pałosza z Łukaszem Biernotem w mocnym, napędzanym na wszystkie koła Mitsubishi Lancerze. Nieco ponad 40 sekund do zwycięzców stracili Ulman i Przybyło (Honda Civic), którzy nieznacznie pokonali Najgrodzkiego z Szybajem w Fiacie Seicento.

Następne spotkanie kierowców i pilotów na torze Fiata w Bieruniu już 20 maja – podczas III rundy SMT 2018.

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

Zdjęcia: Jakub Rozmus

www.lakiernik.com.pl



Teraz także na smartfony i tablety

Uprzejma, czy przezorna?

TEKST: MARZENA PIÓRO
ILUSTRACJA: WIKTORIA PISARSKA

No i słyszę huk. A z tyłu lekkie uderzenie. No masz babo placek. Zaczęłam zatem na spokojnie, od początku. Zaczęła się wiosna i wszystko jakby przyspieszyło. I mam wrażenie że moje życie także. Wracam z redakcji, jadę na kolejne spotkanie. Ale, że chcę być też miła dla mojego osobistego kierowcy, który czeka już od półgodziny na mój powrót, postanowiłam odwiedzić popularną sieć fast-foodową. Zaopatrzona w przysmaki, w dobrym nastroju, z poczuciem misji, jadę. Szczerze mówiąc trudno mi się skupić, ten zapach, piękne słończko, muzyka w tle... I wokół mnóstwo pieszych, jeszcze więcej rowerzystów. Włączam się do ruchu, zatrzymałam jak należy przed przejściem dla pieszych. Ale żeby być jeszcze miłszą postanowiłam odrobinę cofnąć. No bo może rowerzystom będzie wygodniej..., no albo tak, po prostu aby być superuprzejmą. I stało się. Okazało się, że za mną jest już kilka innych aut. Nie pozostało nic innego jak skruszona podejść do kierowcy z auta stojącego za mną. Prze-



prosić, zapytać czy wszystko ok i przeprowadzić oględziny aut. Nie było rady. Pachnące kanapki muszą zacheć zarówno moje, jaki i Pana z auta, które było za mną. Obejrzelismy stan aut i oboje byliśmy zdumieni, bo na szczęście nie było śladu na żadnym. Chwilę jeszcze porozmawialiśmy. Nie pozostało mi nic innego jak przeprosić za zamieszanie i zimne kanapki. Zresztą osobisty kierowca też takie musiał zjeść. Jadąc już bardzo spokojnie zauważyłam, że słońce nastraja nas do uśmiechu, ale i szybkiej jazdy. Zatem nie dajmy się ponosić emocjom.

PS.

Zalecenia od Marzeny:

Dziewczyny, uprzejmość jest bardzo ważna. Dzięki niej łatwiej nam komunikować się z innymi. Świat jest przyjemniejszy i czujemy się dobrze. Równie ważna jest przezorność. Czasami lepiej z rozwagą popatrzeć, poczekać i dopiero wykonać manewr. Nie kierować się emocjami. One są chwilowe, konsekwencje impulsywnych zachowań mogą być długotrwałe i nie zawsze miłe. I jeszcze jedno - patrzcie w lusterka, oczywiście, odpowiednio ustawione... ■

Wydarzenia i rocznice: marzec 2018

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Bracia Chevrolet – złamane kariery

Na przełomie XIX i XX wieku tysiące osób z Europy docierało statkami do USA w poszukiwaniu pracy i lepszych warunków do życia. Wśród nich znalazło się trzech Szwajcarów, bracia: Louis (ur. 25 grudnia 1878), Arthur (ur. 25 kwietnia 1884) oraz Gaston (ur. 26 października 1892) Chevrolet. Trudno jednoznacznie stwierdzić, czy udali się za ocean „za chlebem”. Niewątpliwie byli bardzo utalentowani i łączyła ich pasja do samochodów oraz wyścigów.

Praktycznie od pierwszych wyścigów samochodowych organizowanych w USA na listach startowych pojawiali się bracia Chevrolet. Były to mistrzostwa AAA Championship Car oraz

wyścigi Indianapolis 500. Najwcześniej rozpoczął swą sportową karierę Louis. Wiadomo, że w 1905 roku pokonał ówczesną legendę wyścigów Barneya Oldfielda, ale był to jego największy sportowy sukces w karierze. Arthur debiutował na torze prawdopodobnie w 1910 roku, plasując się na 22. miejscu w klasyfikacji końcowej sezonu. W 1916 roku debiutował Gaston.

Motoryzacyjną pasję Louisa dostrzegł William C. Durant, który w 1908 roku założył General Motors. Zaprosił do współpracy Szwajcara, by ten pomógł projektować samochody dla zespołu wyścigowego Buicka (marki należącej do GM). Trzy lata później Chevrolet postanowił pro-





dukować samochody osobowe pod własnym nazwiskiem i marką. Doszło jednak do dużych rozbieżności pomiędzy nim, a Durantem. Pierwszy w nich chciał projektować i produkować zaawansowane technicznie auta, drugi z kolei nalegał na prosty, tani pojazd, który mógłby konkurować z Fordem T. Niestety, panowie do doszli do porozumienia i w 1915 roku Louis – nie mający za bardzo głowy do interesów – sprzedał swoje przedsiębiorstwo Durantowi, a w następnym roku Chevrolet Motor Company stał się częścią General Motors. (Obecnie Chevrolet jest w ścisłej czołówce najpopularniejszych marek na świecie).

Wyścigowy sezon 1917 Gaston zakończył na 13. miejscu. W kolejnym roku pauzował, ale 1919 był dla niego wspaniały. Został liderem zespołu Frontenac. Trzykrotnie wygrał wyścigi AAA Championship Car oraz zajął 10 miejsce w Indianapolis 500. Rok później wygrał Indianapo-

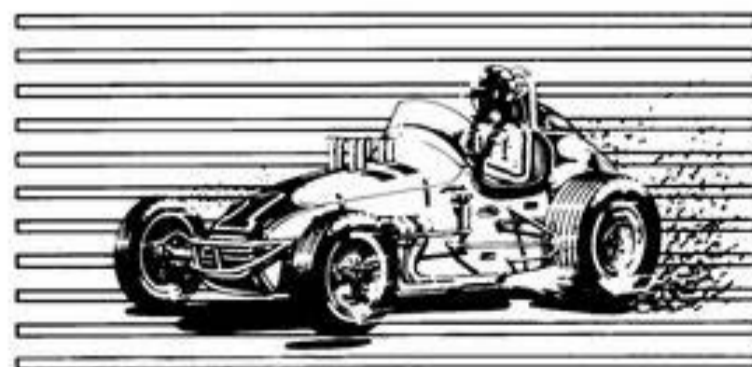
lis 500 stając się pierwszym kierowcą w historii, który nie zmienił opon w trakcie wyścigu (Samochód Monroe zaprojektowali jego bracia). Niestety, 25 listopada 1920 roku Gaston zmarł w wyniku obrażeń po wypadku podczas 200-milowego wyścigu w Beverly Hills...

W 1929 roku Arthur i Louis założyli przedsiębiorstwo produkujące silniki lotnicze, ale nie odnieśli sukcesu. Można powiedzieć, że mieli oni jakiegoś życiowego pecha. Mając niezwykle talenty konstruktorskie,

nie potrafili jednak tego „przekuć” na pieniądze, nie mieli głowy do interesów. W rezultacie z owoców ich pracy korzystali i bogacili się inni. W latach 30-tych obaj byli praktycznie bankrutami. Aż trudno wyobrazić sobie, co musiał czuć Louis, gdy w ostatnich latach życia podjął pracę w... dziale Chevroleta koncernu GM. Zmarł 6 czerwca 1941 roku w Detroit. Pięć lat później – 16 kwietnia 1946 roku – Arthur dołączył do zmarłych braci popełniając samobójstwo.

W 1990 roku pionierskie prace obu braci w zakresie budowy samochodów wyścigowych zostały docenione poprzez umieszczenie ich imion w galerii sław National Sprint Car Hall of Fame & Museum w Knoxville w stanie Iowa.

NATIONAL SPRINT CAR

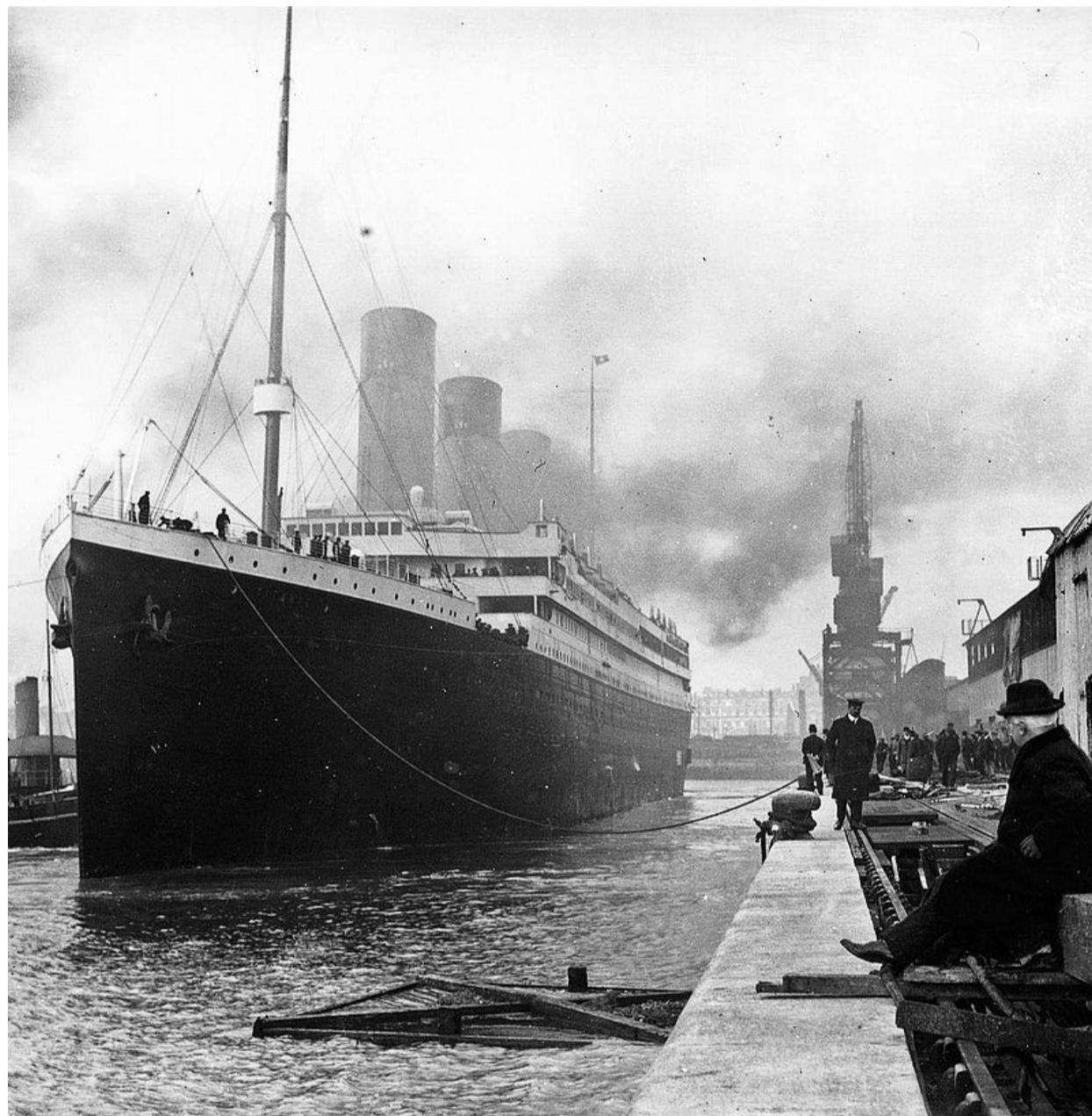


HALL of FAME & MUSEUM

KNOXVILLE, IOWA

Washington Roebling II – prze- rwana kariera

Kto wie, jak potoczyłaby się kariera zawodowa 31-letniego inżyniera i konstruktora samochodów Washingtona Augustusa Roeblinga II, gdyby



coś pokrzyżowało jego plany i 12 kwietnia 1912 roku nie pojawił się w porcie w Southampton...

Amerykanin otrzymał swe imiona oraz „II” przy nazwisku na cześć swojego wuja – inżyniera i pułkownika wojsk Unii podczas wojny secesyjnej, który wraz ze swym ojcem Johnem Augustusem wslawił się zaprojektowaniem i wybudowaniem słynnego nowojorskiego Mostu Brooklińskiego. Roebling numer II urodził się 25 marca 1881 roku w Trenton w stanie New Jersey. Mając tak znakomite inżynierskie „geny” w rodzinie on także ukończył z wyróżnieniem uczelnię w tym kierunku. Po studiach początkowo pracował w firmie swojego ojca (Roebling

Wire Co.), potem zajął się projektowaniem pojazdów dla firmy Walter Automobile, która potem przejęta została przez Mercer Automobile Company. Jego dziełem stał się samochód Roebling-Planche, którym w 1910 roku zajął drugie miejsce podczas wyścigu Vanderbilt Cup Race w Savannah w Georgii.

W 1912 roku Roebling wraz ze swym przyjacielem Stephenem Weartem Blackwellem udali się statkiem do Europy na kilkutygodniowy objazd m.in. Włoch i Francji. Roebling zabrał na tą wyprawę swojego Fiata oraz osobistego kierowcę Franka Stanleya.

Tydzień przed planowanym powrotem do USA rozchorował się kierowca i został odesłany wraz z samochodem do domu. Natomiast Roebling wraz z Blackwellem wsiedli 12 kwietnia w porcie Southampton na pokład... Titanica, gdzie panowie mieli wykupioną luksusową kajutę.

W encyclopedia-titanica.org znalazłem informację, że przynajmniej trzy uratowane z katastrofy osoby (Caroline Bonell oraz Edith Graham i jej córka

Margaret) zeznały, iż życie zawdzięczają Roeblingowi, który pomógł im dojść do łodzi ratunkowych i zająć w nich miejsce.

Washington Augustus Roebling II oraz Stephen Weart Blackwell znaleźli się liście ofiar katastrofy – wśród ponad 1500 innych osób. ■



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

Zdjęcie na okładce: Mirosław Rutkowski



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl