

iauto ^{polska}

Numer 111, 5 czerwca 2018



Mądrzy ludzie mówią, że bez reklamy nie ma biznesu, ba, bez reklamy nie ma niczego. I gdyby dopiero teraz ktoś wymyślił koło, to bez potężnej kampanii promocyjnej samochody jeździłyby na płozach. Trudno w tej kwestii mieć pewność, ale kto wie...

Tak czy owak tę prawdę objawioną wzięli sobie do serca fachmani od społecznej świadomości i wyłażą ze skóry, aby sprostać wyzwaniu. Efekty znacie - spokojnie ogląda sobie człek reklamy i a tu nagle serial... I nie wiadomo czy "podejmij wyzwanie", "wyraź siebie", "sięgnij po więcej", "nowe potrzeby, nowe możliwości" i tym podobne, to namawianie do kupna nowego auta czy może kwestie wygłaszane przez Isaurę albo wyznania Brajana w Klanie. Zdjęcia znakomite, pejzaże, że palce lizać, kolorki mocno podkreślone, dźwięk agresywny, ale po obejrzeniu kolejnej reklamy trudno się zorientować czym promowane samochody się różnią. A po samochodach w blokach reklamowych przychodzi czas na najróżniejsze mikstury do poprawiania urody, odczynniki na grzyby, pleśnie i upławy, potem coś dla dzieciaków i w końcu przyprawione smrodkiem patriotycznym lubo też ekologicznym - piwa. Nie ma lepszego sposobu na obrzydzenie produktu, niż wyprodukowanie kolejnej,

banalnej reklamy. Skutek odwrotny do zamierzonego. Nikt lepiej nie obrzydzi piwa, niż autorzy kreacji opartej na pokazywaniu wrzasków awatarów albo trenera reprezentacji piłki kopanej przyglądającego się owijaniu miasta w biało czerwone kolory. I kiedy już właściwie nie bardzo wiadomo o co chodzi, szczęśliwie zaczyna się przerwa, a niej przygody królów życia.

Pal licha piwo, wszak ten powszechnie używany niekoniecznie do gaszenia pragnienia napój, nijak z samochodami się nie łączy. Ale reklamy samochodów? To duży kłopot. Mało, że pełno ich w telewizjach, to jeszcze zamulają internet. Zamulają, bo wyskakują wtedy, gdy wcale zakupem samochodu czytelnik się nie interesuje. Ale są.

Zapewne ktoś starannie liczy ile pieniędzy przyniosły inwestycje w reklamowe spoty. Zapewne w excelu wyszło, że się opłaca. Tylko dlaczego bliżsi i dalsi znajomi dzwonią do mnie i kolegów z redakcji z prośbą o rozwiązanie dylematu z wyborem auta?

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski

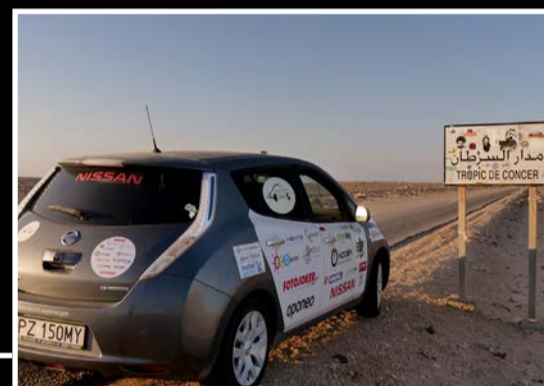


Technologie

Naprzód! Z prądem! - str. 4

Wydarzenia

Afryka zdobyta - str. 8



Sport

Kajto w WRC - str. 12

Lider powiększa przewagę - str. 14

Przygoński liderem- str. 18

Patronat iAuto - Puchar Classicauto - str. 22



Kalejdoskop Automobilklubów

Rajd Przedwiośnia - str. 25

Rajd Ziemi Bocheńskiej - str. 26

Rajd Śląski - str. 27

Babskie Gadanie

Uprzejma czy przezorna? - str. 30

Kalendarium

Kalendarium M. Rzońcy - str. 32



Naprzód! Z prądem!

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Z punktu widzenia właściciela, dla którego samochód jest jedynie narzędziem służącym do transportu, nie ma większego znaczenia czy napędza go silnik spalinowy, czy elektryczny.



Samochody z napędem elektrycznym, dla przeciętnego użytkownika, nie różnią się od tych z klasycznym napędem spalinowym z automatyczną przekładnią. Jest kierownica, są pedały,

dźwignia przekładni, drzwi, fotele, bagażnik, koła, kierownica i hamulce. Jest klimatyzacja, radio, nawigacja i systemy wspomagania. W zasadzie wszystko jest tak samo, a przecież samochody elektryczne

nie wytrzymują konkurencji z autami o klasycznym napędzie. Skoro jest tak dobrze, to dlaczego dobrze nie jest?

Jazda samochodem elektrycznym może dawać sporo satysfak-

cji; moment obrotowy dostępny w całym zakresie obrotów, niezła dynamika, nisko położony środek ciężkości... Pierwszą barierą są ceny – elektryki są znacznie droższe od aut klasycznych. Głównym powodem jest niewielka skala produkcji oraz bardzo drogie akumulatory. Drugą – ograniczenia w codziennej eksploatacji, które powodują, że samochód z napędem elektrycznym w miarę niezłe sprawdza się w mieście, kiedy dziennie pokonuje się do 200 km. W dłuższych trasach trzeba uzupełniać zapas energii. Zamiast sprawnego i szybkiego tankowania paliwa płynnego, trzeba podłączyć samochód do instalacji elektrycznej na dłużej. Aby doładować akumulatory trzeba znaleźć stację ładowania, a nie ma ich zbyt wiele. A jeśli już jest, to albo miejsce jest zajęte przez parkujący lub właśnie ładujący swe baterie samochód, albo dostępne. Los szczęścia. Przy głównych drogach i autostradach o doładowaniu samochodu na razie można jedynie pomarzyć. Ale to się zmienia, ambitne plany przedstawiły oba koncerny petrochemiczne. Gdański LOTOS elektryfikuje trasę Gdańsk-Warszawa. W pierwszym etapie przy autostradach A1 i A2 powstanie 12 stacji szybkiego ładowania EV. Plan przewiduje wyposażenie w kolejne punkty ładowania wytypowanych 50 stacji paliw. Z kolei Orlen w ramach programu budowy punktów ładowania samochodów elektrycznych wytypował 150 stacji paliw, położonych zarówno w miastach jak i przy trasach tranzytowych. Do końca przy-



szłego roku ma działać 50 szybkich punktów ładowania rozmieszczonych tak, aby kierowcy samochodów elektrycznych mogli przejechać kraj wzdłuż i wszerz głównymi szlakami komunikacyjnymi.

Największą w Polsce sieć ładowarek zbudowała firma GreenWay Polska. Od maja ładowanie w szybkich i półszybkich stacjach tej firmy jest płatne i koszt ładowania prądem stałym 50 kW wynosi 2,29 zł z 1 kWh, natomiast prądem zmiennym o mocy 20 kWh – 1,49 zł za 1 kWh. Dla stałych, zarejestrowanych klientów opłaty są niższe i wynoszą odpowiednio 1,89 i 1,19 zł za 1 kWh. Szacunkowy koszt przejechania 100 kilometrów oscyluje w granicach 20 do 30 zł zależnie od rodzaju ładowarki, samochodu i stylu jazdy – mniej niż autem z silnikiem benzynowym lub wysokoprężnym, drożej od zasilania gazem.

Optymalne jest nocne ładowanie niewielkim prądem z domowej instalacji. Koszt zależny jest

od pojemności akumulatorów, oscyluje w granicach 10 – 30 złotych, co wystarcza na przejechanie 200 do 300 kilometrów (zależnie od taryfy, pojemności baterii i stylu jazdy). Ładowanie baterii do 100% pojemności trwa długo, co najmniej kilka godzin. Im większy prąd ładowania, tym bardziej rośnie temperatura akumulatorów. Zapłonowi mają zapobiegać systemy kontroli wbudowane zarówno w stacje ładowania, jak i w elektronice samochodu. Jak przyspieszone ładowanie wpływa na trwałość baterii, nie bardzo wiadomo. Aby dziś kupno samochodu elektrycznego miało sens ekonomiczny, trzeba przejechać ponad 100 tysięcy kilometrów. Dopiero wtedy koszt zakupu samochodu i koszty eksploatacji się wyrównują (pod warunkiem taniego, domowego ładowania). To też się zmienia, ceny aut z takim napędem spadają, a ich zasięg rośnie wraz z pojemnością baterii i doskonaleniem układów odzyskiwania i zarządzania energią.

Użytkownik takiego auta jest przekonywany, że przyczynia się do poprawy stanu środowiska. To nie do końca uzasadnione. Co prawda nie dmucha spalinami z rury wydechowej, bo tej rury nie ma. Ale końcówki rur wydechowych samochodów elektrycznych odnaleźć można gdzie indziej. Prąd elektryczny w Polsce w 80% wytwarzany jest w procesach spalania węgla kamiennego i brunatnego nie należy więc się dziwić, że głównym sprawcą zanieczyszczeń – pyłów i gazów – jest przemysł paliwowo-energetyczny. →→

I właśnie z kominów elektrowni węglowych do atmosfery trafiają spaliny wytwarzane przy okazji produkcji energii elektrycznej wykorzystywanej również do napędu samochodów elektrycznych. O energetyce w Polsce można pisać długo. Z danych dotyczących wielkości produkcji i zużycia prądu elektrycznego wynika, iż prądu brakuje. W ubiegłym roku import pokrył deficyt 2287 GWh. Nie bez powodu w letnim szczycie apeluje się o ograniczenie zużycia prądu. Bezpieczne dla środowiska naturalnego wytwarzanie energii elektrycznej w farmach wiatrowych od dwóch lat jest deficytowe, niewiele energii dostarczają elektrownie wodne, niezbyt imponująco wygląda również liczba instalacji fotowoltanicznych. Na domiar złego stare i wyeksploatowane linie przesyłowe powodują – według różnych danych – straty od 10% do nawet 30%. No i ten węgiel. Jego wydobycie jest coraz trudniejsze, coraz kosztowniejsze i niebezpieczne. Logika wskazuje na wygaszanie wydobycia węgla i szybkie przedstawianie energetyki na inne źródła energii, ale na to raczej się nie zanoszą.

Poważne szkody środowiskowe powoduje produkcja i utylizacja akumulatorów, tyle że te, dotyczą nas w znacznie mniejszym stopniu, bowiem w Polsce nie ma ani surowców, ani produkcji, ani utylizacji tychże. Stosunkowo niewielkie emisje pyłów z okładzin hamulców i ścierających się opon pojedynczego samochodu stają się pewnym problemem dopiero

gdy zwielokrotni się je przez kilkaset tysięcy samochodów. Dobrostan posiadaczy samochodów elektrycznych znacznie poprawia możliwość jazdy buspasami, bezpłatnego parkowania czy wjazdu do stref zakazanych posiadaczom aut spalinowych – o ile władze samorządowe takie ułatwienia wprowadziły.

Kiedy zsumuje się wszystkie koszty środowiskowe wynikające z produkcji energii elektrycznej niezbędnej do zasilania auta, wydobycia surowców i produkcji baterii, to okazuje się, że ekologiczna przewaga samochodów elektrycznych wcale nie jest tak duża, jak się powszechnie sądzi. Niemniej ta technologia napędu rozwija się bardzo dynamicznie, do gry przystąpili wszyscy wielcy gracze rynku motoryzacyjnego i każdy miesiąc przynosi informacje o kolejnych ulepszeniach. O ile konstrukcje układów napędowych opartych na silnikach spalinowych osiągnęły, jak się zdaje, graniczną sprawność około 40%, to producenci samocho-

dów elektrycznych nie powiedzieli jeszcze ostatniego słowa. W naszych realiach sprawność napędu elektrycznego (biorąc pod uwagę sprawność elektrowni, linii przesyłowych, ładowania akumulatorów i silnika elektrycznego) to – optymistycznie – około 20%.

Coraz więcej samochodów elektrycznych jeździ po polskich drogach, choć liczby nie są imponujące. W ubiegłym roku sprzedano nieco ponad 400, a w pierwszym kwartale tego roku zarejestrowano 340 takich aut, o ponad 110% więcej niż rok wcześniej. Do miliona troszkę jeszcze brakuje, ale jak tylko rozpocznie się masowa produkcja rodzimego auta na prąd, to na drogach zaroi się od cichych i niskoemisyjnych samochodów. Ekologiczna wizja polskiej motoryzacji stanie się faktem pod warunkiem, że sprawnie realizowana będzie spójna strategia elektromobilności, energetyki, infrastruktury i regulacji prawnych. Wiele wskazuje jednak na to, że wizja pozostanie w sferze pobożnych życzeń. ■



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



AutoRok

1900-2000



Ford Model T

CAR OF THE CENTURY

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



REALIZACJA PRZYSZŁOŚĆ

Unikatowe wydanie limitowane
dostępne na
www.autorok.pl

Afryka zdobyta

OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Olbrzymie wyzwanie i jeszcze większy sukces! Electric Explorer African Challenge, pierwsza w historii wyprawa samochodem elektrycznym przez Czarny Ląd, której podjął się polski podróżnik, Arkady Paweł Fiedler, dotarła do afrykańskiej mety w Maroku. Łamiąca stereotypy historia nie zostawi po sobie śladów w przyrodzie, ale w świadomości ludzi na pewno.



Tysiące kilometrów, kilkadziesiąt pełnych cykli ładowania, kilkanaście afrykańskich państw – trasa ekologiczno-motoryzacyjnej wyprawy przez Czarny Ląd była różnorodna i wymagająca. Droga od RPA do Maroka, pełna

ciekawych miejsc i pasjonujących historii, wiodła zachodnią częścią kontynentu. Podróżnik Arkady Paweł Fiedler, wraz z towarzyszącym mu fotografem Albertem Wójtowiczem, musieli zmagać się z gęstą roślinnością dżungli, ale także



z wszechobecnym pyłem i podzwrotnikowym upałem. Te warunki znosił dzielnie także elektryczny towarzysz, Nissan LEAF pierwszej generacji, który na sam koniec wyprawy zmierzył się z najtrudniejszym przeciwnikiem – gorącą Saharą. Nie obyło się bez wyzwań.

– *Mauretania nie była łatwa do pokonania elektrykiem. Pustynia, ogromne przestrzenie, spore dystanse, brak opcji na ładowanie, a do tego potężny czołowy wiatr. Aby przejechać ten kraj, wszystko musiało zagrać jak w zegarku, zgodnie z planem, co do kilometra. Na początku był ostatni na naszej trasie →→*





szutrowy odcinek, po którym rozpoczęliśmy podróż najgorszym asfaltem, jakim jechałem. Jednak zdobyte przez całą podróż doświadczenia zaprocentowały i udało nam przejechać Saharę, stawiając w ten sposób kropkę nad i – opisuje Arkady Paweł Fiedler.

Pokonanie Afryki było dla Nissana LEAF wymagające jednak przede wszystkim ze względu na brak łatwego dostępu do elektryczności. Mimo tego, że liczbę stacji szybkiego ładowania można policzyć na palcach jednej ręki, dzięki precyzyjnemu planowaniu kontynent udało się pokonać bez znaczących przestojów. Było to możliwe dzięki umiejętnej jeździe samego podróżnika. Średnie zużycie energii wyniosło niewiele ponad 9 kWh na 100 km, co w praktyce pozwalało na regularne pokonywanie na pojedynczym ładowaniu dystansu przekraczającego 300 kilometrów, mimo że sugerowany zasięg pierwszej generacji Nissana LEAF to 250 kilometrów.

– Wyprawa Arkadego Pawła Fiedlera pozwoliła nam z jednej strony obalić wiele stereotypów związanych z samochodami elektrycznymi, a z drugiej potwierdzić ich największe zalety, takie jak na przykład niezawodność. Przejazd przez Afrykę to chyba najlepszy dowód, że możliwości pojazdów zeroemisyjnych sięgają poza obrzeża aglomeracji. Ten, kto wcześniej mówił, że elektryk to auto wyłącznie do

jazdy po mieście, musiał być zaskoczony, gdy usłyszał o ładowaniu Nissana LEAF na Saharze – powiedziała Dorota Pajączkowska, PR Manager marki Nissan w Polsce.

Warto pamiętać, że African Explorer African Challenge nie kończy się, trochę wbrew nazwie, na samej Afryce. Po przeprawie promem z Czarnego Łądu na Stary Kontynent, Nissan LEAF pokona jeszcze kilka tysięcy kilometrów z krańców Europy do Polski. Wówczas cała misja, polegająca m.in. na promowaniu ekologicznego transportu, dobiegnie końca. Już teraz można jednak stwierdzić, że Arkady Paweł Fiedler dokonał wyjątkowego wyczynu - jako pierwszy człowiek w historii pokonał Afrykę samochodem elektrycznym. ■



www.lakiernik.com.pl



Teraz także na smartfony i tablety

Kajto w WRC

TEKST: TOMASZ CIECIERZYŃSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Kajetan Kajetanowicz z Piotrem Szczepaniakiem pojadą w rajdach z cyklu mistrzostw świata. Zaczynają od Sardynii



Spełniają się oczekiwania polskich kibiców rajdowych i do walki w silnie obsadzonej klasyfikacji WRC2 dołącza Kajetan Kajetanowicz.

Pierwszy start załogi Kajetan Kajetanowicz - Piotr Szczepaniak w Rajdowych Mistrzostwach Świata będzie miał miejsce w najbliższy weekend

(7-10 czerwca) w Rajdzie Sardynii. Zawodnicy Lotos Rally Team wystartują w klasie WRC 2 samochodem Ford Fiesta R5 przygotowanym przez M-Sport.

Przewidywany jest udział w minimum czterech z trzynastu rund Mistrzostw Świata. W swojej rajdowej karierze Kajetan Kajetanowicz wygrał w Polsce i Europie wszystko co było do wygrania. Zdobył 4 tytuły Mistrza Polski i 3 tytuły Mistrza Europy. Brakowało jedynie startów i sukcesów w imprezach WRC. Z kolei Maciej Szczepaniak swoje doświadczenie w WRC zbierał siedząc na prawym fotelu takich kierowców jak Tomasz Kuchar, Robert Kubica i Michał Kościuszko. Sezon rajdowych mistrzostw świata jest już na półmetku, więc start naszej załogi w czterech czy pięciu eliminacjach potraktować należy jako rekonesans przed walką o mistrzowski tytuł w sezonie 2019. Przyzwyczajeni jesteśmy do wygrywania rajdów i do zdobywania tytułów mistrzowskich przez kierowcę z Ustronia. Takie były zawsze oczekiwania kibiców. Przypominamy także, że mieliśmy już mistrza świata w WRC2-Roberta Kubicę, więc tym bardziej apetyty na sukcesy są już rozbudzone.

Dla Kajetanowicza będzie to pierwszy sezon startów na trasach Mistrzostw Świata. Trzykrotnego Rajdowego Mistrza Europy czeka w tym roku wiele wyzwań, wśród których będzie między innymi poznawanie nowych odcinków specjalnych. Pomóc w tym może doświadczenie Szczepaniaka, który na trasach WRC zaliczył ponad 100 występów.

- Cieszę się, że mogę ogłosić coś, na co czekało bardzo wielu kibiców.



Po prawej stronie mojego Forda Fiesta R5 usiądzie Maciej Szczepaniak, którego wieloletnia kariera to w znacznej mierze właśnie Rajdowe Mistrzostwa Świata. Rywalizował już na trasach prawie wszystkich rajdów tego cyklu rozgrywanych w ostatnich latach, przez co jego doświadczenie jest naprawdę imponujące. Rozpoczynamy od Rajdu Sardynii, blisko 320 kilometrów odcinków specjalnych. Już teraz intensywnie pracujemy nad tym startem. Wierzę, że ta rywalizacja przyniesie Wam i nam dużo radości – mówi aktualny Rajdowy Mistrz Europy, Kajetan Kajetanowicz.



- Od wielu lat mam przyjemność uczestniczyć w Rajdowych Mistrzostwach Świata. Każdy udział w rajdzie tej rangi to ekstremalne wyzwanie, niezależnie od tego, czy siedzisz na pokładzie samochodu klasy WRC, R5 czy Junior WRC. To najdłuższe, najtrudniejsze i najbardziej wymagające zawody. Kajetan jest kierowcą o bardzo renomowanym nazwisku, z wielkimi osiągnięciami w mistrzostwach Europy. Stanie do rywalizacji z najszybszymi kierowcami świata, co stanowi duży sprawdzian. Dla mnie wyzwaniem jest podzielenie się doświadczeniem i dostarczenie

mu komfortu pracy, jakiego oczekuje. Mój cel jest zawsze taki sam: być najbardziej użytecznym narzędziem w rękach kierowcy, co od wielu lat podkreślam. Jestem po to, aby pomóc Kajetanowi, tak samo, jak każdy inny członek zespołu – dodaje Maciej Szczepaniak.

Lider powiększa przewagę

OPR: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Druga runda KIA PLATINUM CUP rozegrana została na austriackim obiekcie Red Bull Ring.



Podobnie jak z poprzedniej, najwięcej punktów (140) wywiózł Konrad Wróbel, który umocnił się na pozycji lidera. Ale rywale mocno naciśkają – systematycznie wysokie lokaty odnotowuje Kamil Serafin i Filip Tokar. Pierwsze w karierze zwycięstwo odniósł Dawid Borek.

Treningi oraz sobotnia część kwalifikacji stały pod znakiem dominacji Konrada Wróbla, który był najszybszy w każdej z sesji. Q3 zaplanowano jednak dopiero na niedzielny poranek i kierowcy KIA PLATINUM CUP musieli walczyć o pole position w deszczowych warunkach. W 10-minutowej

sesji najlepszy był Nikodem Wierzbicki, który wywalczył pierwsze pole startowe z przewagą 0,073 sekundy nad drugim Filipem Tokarem. W drugiej linii na starcie pierwszego wyścigu ustawili się Dawid Borek i Aleksander Olejniczak, a trzecią stworzyli liderzy klasyfikacji sezonu po pierwszej



rundzie: Kamil Serafin i Konrad Wróbel.

Dwie godziny, które dzieliły koniec kwalifikacji i początek

wyścigu przyniosły poprawę pogody i tor zaczął przesychać. W takich warunkach bezbłędny i najszybszy był Dawid Borek, który przewodził stawce od

pierwszego okrążenia rywalizacji. Kierowca ze Świebodzic szybko zdołał wypracować sobie przewagę około półtororej sekundy i nie wdając się →→





w zbędną walkę, mógł kontrolować sytuację. O drugie miejsce zacięty bój toczyło siedmiu kierowców i po każdym okrążeniu, kto inny znajdował się na wirtualnym podium. Ostatecznie zwycięsko z tej batalii wyszedł Filip Tokar, który w pokonanym polu zostawił Konrada Wróbla. Czwartą pozycję wywalczył Kamil Serafin, piątą Adrienn Vogel, a szósty był Lukas Keil. Nikodem Wierzbicki, który startował do wyścigu z pole position, nie wykorzystał swojej pozycji startowej i został sklasyfikowany na siódmym miejscu. Czołową dziesiątkę zamknęli Aleksander Olejniczak, Jakub Dwernicki i Petra Krajnyak.

– Do wyścigu ruszałem z dobrego pola startowego – powiedział po tym wyścigu Dawid Borek. – Awansowałem na pierwsze miejsce już na pierwszym okrążeniu

i byłem w stanie obronić się przed pozostałymi kierowcami. Zrealizowałem swój plan w 110 procentach i nie mogło być lepiej. Jadąc z bezpieczną przewagą, czułem się pewnie i spokojnie, ale 2-3 razy Filip Tokar był już blisko mnie. Wówczas ciśnienie skoczyło do góry.

Drugi wyścig kierowcy rozpoczęli przy słonecznej pogodzie. W pierwszym rzędzie ustawili się Lukas Keil oraz Adrienn Vogel, za ich plecami do ataku gotowi byli Kamil Serafin i Konrad Wróbel. Trzeci rząd utworzyli Filip Tokar i Dawid Borek. W pierwszym zakręcie Węgierka straciła swoją dobrą pozycję. Zbyt ambitny atak na krawężnik zakończył się postawieniem Picanto na dwa koła, co wiązało się z utratą prędkości i spadkiem na siódmą pozycję. Po pierwszym okrążeniu liderem był Lukas Keil,

który musiał liczyć się z atakami Filipa Tokara, Dawida Borka, Konrada Wróbla, Kamila Serafina, Nikodema Wierzbickiego i wspomnianej już Adrienn Vogel. Siódemka zaciekle rywalizowała na dystansie całego wyścigu, a kibice mogli oglądać wiele manewrów wyprzedzania. Nikt, nawet przed ostatnim okrążeniem, nie był w stanie przewidzieć, kto pojawi się na podium, ponieważ stawka tasowała się na prawie każdym zakręcie. Linie mety jako pierwszy przekroczył Konrad Wróbel, który za swoimi plecami zostawił Filipa Tokara i Lukasa Keila. Niemiec próbował wywalczyć drugie miejsce szaleńczym atakiem na ostatnim zakręcie, ale na linii mety zabrakło mu 0,06 sekundy do Tokara.

– Drugi wyścig był bardzo ciężki – skomentował Konrad Wróbel.



– Podobnie jak w pierwszym dużo się działo. Na każdym okrążeniu zmieniała się klasyfikacja. Ja jechałem dobrym tempem, co przerodziło się w najlepszy czas pojedynczego okrążenia. Umocniłem się na pozycji lidera w klasyfikacji generalnej

i ten weekend trzeba zaliczyć do bardzo udanych.

Po dwóch rundach liderem jest Konrad Wróbel (282 pkt) przed Kamilem Serafinem (257 pkt), Filipem Tokarem (246 pkt),

Dawidem Borkiem (233) oraz Lukaszem Keilem (228). Kolejna runda cyklu odbędzie w połowie czerwca w Poznaniu i będą to jedyne zawody tego cyklu rozegrane na polskim torze w tym sezonie. ■



Przygoński liderem

OPR: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

ORLEN Team drugi na mecie rajdu Kazachstan – polska załoga umocniła się na pozycji lidera w klasyfikacji Pucharu Świata.



Kuba Przygoński i Tom Colsoul zajęli drugie miejsce w klasyfikacji końcowej Rally Kazachstan. Załoga ORLEN Team potwierdziła swoją wysoką formę

i powiększyła przewagę nad rywalami w Pucharze Świata FIA w rajdach terenowych.

Ostatni etap rajdu Kazachstan był jednocześnie najkrót-

szym w rywalizacji – OE-s miał zaledwie 150 kilometrów i nadrobienie różnic w klasyfikacji generalnej było praktycznie niemożliwe. Jako pierwsza wystartowała załoga ORLEN



Team w Mini John Cooper Works Rally.

– Musieliśmy dużo ryzykować i atakować, bo otwierając trasę

zawsze się traci, nie ma śladu, który pozwala jechać pewniej. Walka trwała do samego końca, dlatego bardzo się cieszymy z drugiego miejsca – mówił po zakoń-

czeniu rajdu Kuba Przygoński, zawodnik ORLEN Team.

Szósty etap Rally Kazachstan był niezwykle wyrównany. →→





Najlepszy czas osiągnął Yazeed Al Rajhi (Mini John Cooper Works Rally), który wygrał cały rajd. Drugi czas dnia uzyskał Harry Hunt (Peugeot 3008 DKR), tracąc do Saudyjczyka 7 sekund. Podium etapu uzupełnił Vla-

dimir Vasilyev (Mini Cooper Countryman), który zajął trzecie miejsce w całej rywalizacji i wskoczył na pozycję wice lidera Pucharu Świata. Kuba Przygoński był piąty i stracił do lidera tylko 1:55 minuty.

- Do ostatniej chwili jechaliśmy bardzo blisko siebie, nie wiadomo było, jak ułoży się podium. Po przejechaniu ponad 2000 kilometrów mamy między sobą kilka minut różnicy, a to tyle, co nic. To był trzeci duży rajd pustynny, na którym można było zdobyć dużo punktów. Wykonaliśmy plan, co cieszy, bo umocniliśmy się na pozycji lidera Pucharu Świata. Przed nami rajd Baja Italia, gdzie będziemy musieli pojechać równie dobrze, by to prowadzenie utrzymać – podsumował start w Kazachstanie Kuba Przygoński.

W klasyfikacji generalnej Pucharu Świata FIA w rajdach terenowych Kuba Przygoński wyprzedza Vladimira Vasilyeva i Martina Prokopa. Kolejna, 6. runda rywalizacji, już 21-24 czerwca we Włoszech. ■





*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/POWERFACTRY/**



Puchar Classicauto

W sobotę 2 czerwca odbyła się II runda Liqui Moly Classicauto Cup w Bednarach pod Poznaniem.

Tor Bednary to jeden z największych i najnowocześniejszych ośrodków szkoleniowych w Polsce. Po Track Day w Modlinie to kolejny obiekt, na którym po raz pierwszy ścigali się uczestnicy Classicauto Cup.

Pierwszy weekend czerwca okazał się upalny i burzowy. W trakcie piątkowych treningów przeszła ulewa nad Torem Bednary i jazdy w dużym

stopniu odbywały się po mokrej nawierzchni. Była to jednak doskonała okazja, aby potrenować technikę jazdy w tych warunkach na szybkiej i zabezpieczonej trasie.

W sobotę rano piękna i słoneczna pogoda przywitała blisko sześćdziesięciu uczestników. Przygotowana przez organizatora trasa



liczyła niemalże 4 km i była konfiguracyjnie podzielona na dwie części. Pierwsza bardziej techniczna, z ciasnymi zakrętami i nawrotami przypominająca odcinek rajdowy oraz druga część trasy zdecydowanie szybsza niczym tor wyścigowy.

Po przejazdach zapoznawczych rozegrano sześć prób z pomiarem czasu. Dodatkowym utrudnieniem był deszcz, który przez chwilę delikatnie padał podczas czwartego przejazdu i wpłynął na klasyfikację wyników wśród kierowców, którzy nie zdążyli zmienić swoich →→





opon i wystartowali na slickach. Przed ogłoszeniem wyników, w trakcie godzinnej przerwy, odbyły się wolne przejazdy.

Po raz drugi w tym roku podczas Liqui Moly Classicauto Cup rozegrano dodatkowe puchary klasyfikacyjne, w których toczyła się zacięta walka: Puchar Pań, Puchar Legend Kronika-Rajdow.pl, Puchar Krajów Demokracji Ludowej 125pe.pl, Puchar Mazda Rotary Classic Club Polska, Puchar BMW e30 Auto Fus Group, Puchar Forzaitalia.pl oraz Puchar Porsche Polska.



Puchar Magazynu Classicauto dla właściciela najbardziej charyzmatycznego auta w kategorii Classic zdobył Adam Piotrowski i jego Fiat Abarth 595 SS z 1970 roku, a w kategorii Sport - Marcin Ptak z BMW 2002 z 1968 roku.

Wyniki II rundy Liqui Moly Classicauto Cup na Torze Bednary znajdują się na stronie: <http://classicautocup.pl/wyniki>

Zapraszamy na kolejną, III rundę Classicauto Cup, która odbędzie się w dniach 21-22 lipca w Moto Park Ułęż. Zapisy ruszają 15 czerwca.



KALEJDOSKOP AUTOMOBILKLUBÓW

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



AUTOMOBILKLUB MORSKI

KJS Rajd Przedwiośnia powraca w nietypowym terminie, ale w tradycyjnej formie i ponownie w Pruszczu Gdańskim. Automobilklub Morski zaprasza na rajd, który odbędzie się w ostatni weekend kalendarzowej wiosny, czyli w terminie 16-17 czerwca 2018 roku. Dla uczestników przygotowano próby sportowe na placach i parkingach, tak jak to było dobre kilka(naście) lat temu.

16 czerwca w siedzibie Automobilklubu Morskiego w Gdyni zaplanowano odbiór administracyjny oraz badanie kontrolne. 17 czerwca – prawdziwa nauka techniki prowadzenia pojazdu i przy okazji świetna zabawa

Zapisy trwają do 13.06 i prowadzone są przez formularz internetowy dostępny na stronie www.masatech.pl w zakładce „Rajd Przedwiośnia”. Dostępny jest tam również regulamin. Wpisowe wynosi 150 złotych dla osób zrzeszonych lub 200 złotych dla osób niezrzeszonych w klubach Polskiego Związku Motorowego.

Zapraszamy do dołączenia do oficjalnego wydarzenia: <https://www.facebook.com/events/404613026671691/>



16-17 CZERWCA 2018
3. RAJD PRZEDWIOŚNIA

Zapisy oraz szczegółowe i aktualne informacje:
masatech.pl [/ssAKmorski](https://www.facebook.com/ssAKmorski)

SPONSORZY:

RAGNARSIMULATOR WYSTĘP W GOSPODARSTWIE I SZKOLENIU **CAR STUFF** IT'S NEVER ENOUGH **AUTOCONSULT** Truck & Bus Center

pates www.pateshocz.com.pl **KINNEJ** SPORT

PARTNERZY:

PZM **MASATECH** SYSTEMY POMIARU CO2 **BRICO MARCHE** IT'S NEVER ENOUGH **USLUGI KRAWIECKIE** Usługi Krawieckie

BAR WZACISZE **Alexax** Towar & Usługi



AUTOMOBILKLUB ŚLĄSKI

6. Rajd Ziemi Bocheńskiej:

Trudne trasy zlokalizowane niedaleko stolicy Małopolski sprawiają, że Rajd Ziemi Bocheńskiej należy do jednych z najbardziej wymagających w sezonie Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Śląska. Podczas tegorocznej edycji dodatkowym wyzwaniem dla zawodników była także pogoda. Nagła ulewa w drugiej połowie dnia sprawiła, że dobór opon stał się ruletką, jednak nawet to nie było w stanie powstrzymać Szymona Żarłoka i Krzysztofa Pietruszki. Załoga Hondy Civic była dziś na fali i sięgnęła po swoje pierwsze zwycięstwo w karierze z przewagą ponad 25 sekund nad kolejną załogą!

Żarłok nadawał ton od początku rajdowej rywalizacji. Jego łupem padł pierwszy, jak i drugi przejazd próby KRIS-BUD, co przy odwołaniu porannych zmaganiach na odcinku Kamionna oznaczało, że na półmetku zmaganiach kierowca z Ustroń miał na swoim koncie komplet oesowych

zwycięstw. Później do głosu doszedł urzędujący mistrz Śląska, Gracjan Grela, który wygrał drugie starcie na oesie Kamionna. Końcówkę rajdu reżyserowała już pogoda. Nad Bochnią przetończyła się krótkotrwała ulewa – jednym udało się przejechać trasę jeszcze przed nią, inni mieli w swoich samochodach opony niedopasowane do takiej nawierzchni, a kolejni zawodnicy wymieniali koła w strugach deszczu. W efekcie wyniki finałowej pętli mocno namieszały w klasyfikacji zawodów. Jednak przewaga Żarłoka i Greli okazała się więcej niż wystarczająca do utrzymania się na podium, zwłaszcza że w deszczu „pogubili się” ich główni rywale – Maciej Sordyl i Mateusz Bojanowski.

Błędów na mokrym asfalcie nie popełnili natomiast Łukasz Godula i Daniel Nowak, którzy przezornie zabrali do swojego auta dwie deszczowe opony i zmieniali je w trakcie największej ulewy. Trud okazał się jak najbardziej zasadny,





gdyż na odpowiednich gumach załoga Peugeota 106 nie tylko objęła prowadzenie w klasie PPC (Puchar Peugeota i Citroena), ale także wygrała dwa odcinki w klasyfikacji generalnej i zdołała przeskoczyć na czwarte miejsce w 6. Rajdu Ziemi Bocheńskiej tuż za Krzysztofa Stańdo i Krzysztofa Grzesika w Renault Clio. Warto również dodać, że walka o czwarte pozycję w drugiej rundzie RSMŚI rozstrzygnęła się na ostatnich metrach miejskiego odcinka. Piąta na mecie załoga Łukasz Czubaj/Dominik Bubula (Citroen Saxo) ustąpiła rywalom o zaledwie 0,1 sekundy.

W klasie RO Open 2WD triumfował Marcin Babraj pilotowany przez Michała Majewskiego (Citroen C2). Kategoria Open N padła natomiast łupem Rafała Gałki i Michała Kłosa (Mitsubishi Lancer). W RO R najszybszymi byli Błażej Gazda i Maciej Mikuliszyn (Citroen C2 R2), a w klasie PCR (Puchar Cento Rally) na pierwszym miejscu sklasyfikowano Grzegorza i Annę Nosal-skich. W klasie Gość 2WD najszybsi byli Sławo-

mir Strychalski i Paweł Pochroń (Nissan 350Z), którzy tempem ustąpili jedynie zawodnikowi z klasy Gość 4WD – Tomaszowi Kasperczykowi i Damianowi Sytemu (Ford Fiesta R5), którzy na bocheńskich trasach przygotowywali się do kolejnego startu w Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Polski.

Oficjalna klasyfikacja końcowa Rajdu Ziemi Bocheńskiej 2018 - 2. rundy RSMŚI 2018:

1. Żarłok/Pietruszka (Honda Civic) 30:38,4 s
 2. Grela/Momot (Honda Civic) +25,6 s
 3. Stańdo/Grzesik (Renault Clio) +54,4 s
 4. Godula/Nowak (Peugeot 106) +1:02,5 s
 5. Czubaj/Bubula (Citroen Saxo) +1:02,6 s
 6. Wrocławski/Dobrowolski (Renault Clio) +1:19,8 s
 7. Matysiak/Baćkowska (Renault Clio) +1:24,6 s
 8. Lisowski/Czerkaski (Citroen Saxo) +1:25,5 s
 9. Adrian Jurasz/Tomasz Tkacz (Renault Clio) +1:36,7 s
 10. Wilk/Kozakiewicz (Renault Clio) +1:45,1 s
- Klasyfikacja Rajdowych Mistrzostw Śląska po Rajdzie Ziemi Bocheńskiej:

1. Grela/Momot 40 pkt.
2. Kostka/Martynek 30 pkt.
3. Żarłok/Pietruszka 27 pkt.
4. Bojanowski/Ksynt 17 pkt.
5. Godula/Nowak 17 pkt.
6. Strzeżysz/Goźlińska 15 pkt.
7. Stańdo/Grzesik 15 pkt.
8. Czubaj/Bubula 14 pkt.
9. Wrocławski/Dobrowolski 14 pkt.
10. Kwieciński/Dwornik 10 pkt.

Zdjęcia: Janusz Boruta



AUTOMOBILKLUB ZIEMI TYSKIEJ

Rajd Śląska 2018: sportowe i motoryzacyjne święto

W weekend 29-30 czerwca Śląsk zamieni się w polską stolicę sportu motorowego za sprawą

Rajdu Śląska. Po udanym debiucie w ubiegłym sezonie, również w tym roku kibice, którzy przyjdą na wydarzenie organizowane przez Automobilkлуб Ziemi Tyskiej, będą mogli liczyć na wyjątkowo liczną obsadę, ciekawe rajdówki, emocjonujące widowisko, a także wiele atrak- →→



cji.

W ramach Rajdu Śląska zostaną rozegrane rundy trzech cykli – Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski, MOTUL Historycznych Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski oraz Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Śląska. Dzięki temu można spodziewać się nie tylko najmocniejszej obsady w całym tegorocznym rajdowym sezonie w polskich rajdach, lecz także poprawienia ubiegłorocznego wyniku, kiedy to do Rajdu Śląska zgłosiły się 102 załogi. Oprócz współczesnych samochodów rajdowych, w parku serwisowym i na odcinkach specjalnych rajdu, będzie można podziwiać piękne rajdówki sprzed lat – konstrukcje, które rządziły na rajdowych trasach dwie, trzy i więcej dekad temu.

Baza rajdu zostanie ulokowana w sportowym sercu regionu, czyli na Stadionie Śląskim w Chorzowie, który w tym roku jest także współorganizatorem imprezy. To w legendarnym „Kotle Czarownic” odbędzie się ceremonia startu, a będzie ją można oglądać z trybun stadionu. Stadion Śląski będzie gościł także park serwisowy oraz wiele dodatkowych atrakcji, dzięki czemu impreza jest

świetnym pomysłem na spędzenie weekendu – w piątek można obejrzyć uroczysty start, rajdową rywalizację, a w sobotę skorzystać z atrakcji na Stadionie i zobaczyć jakie cuda rajdowi mechanicy potrafią zrobić z samochodami w ciągu zaledwie 30 minut.

Po piątkowym starcie zawodnicy będą mieli do pokonania dziewięć odcinków specjalnych, które utworzą trasę o łącznej długości blisko 113,5 kilometra. W piątek zostaną rozegrane dwa z nich – prolog w Mikołowie oraz widowiskowy wieczorny oes tuż przy pięknie oświetlonym Stadionie Śląskim. Kolejne siedem odcinków specjalnych, które zostały wytyczone na wymagających trasach jakie ma do zaoferowania województwo śląskie, zostanie rozegranych w sobotę. Co ciekawe dwie z prób będą zapętlone, więc każdą rajdówkę będzie można dwukrotnie zobaczyć z jednego miejsca. Zwieńczenie rywalizacji nastąpi na rynku w Żorach, gdzie zaplanowano ceremonię mety, w trakcie której poznamy zwycięzców tegorocznego Rajdu Śląska.

Patronat honorowy nad Rajdem Śląska 2018

objął Marszałek Województwa Śląskiego. Zawody są współfinansowane z budżetu Województwa Śląskiego.

Partnerami imprezy są: miasto Mikołów, Stadion Śląski, miasto Chorzów, miasto Żory, AVIA Silesia Oil, Auto Zięba, ibudhaus, AZT Events oraz Time4. Organizatorem imprezy jest Automobilklub Ziemi Tyskiej.

Patronat medialny nad zawodami objęli partnerzy Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski: radio RMF FM, radio RMF Maxx, telewizja Superstacja oraz portale Wirtualna Polska i Autoklub. Patronatem Rajd Śląska objęły także Dziennik Zachodni, naszemiasto.pl, Rajdy24.pl, Classicauto, Rally and Race i Kronika Rajdów.

Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Śląska – informacje:

Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Śląska to cykl rajdów okręgowych, organizowanych przez automobilkluby zrzeszone w Polskim Związku Motorowym (ZO Katowice). Rundy zaliczane do

RSMŚl to jednodniowe rajdy, o łącznej długości odcinków specjalnych od 25 do 50 km. Mogą brać w nich udział kierowcy posiadający licencję RN (licencja rajdowa I stopnia), oraz piloci posiadający licencję R, RN, lub R-codriver. Kierowcy z licencją R (licencja rajdowa II stopnia) mogą startować tylko w klasie Gość. Do zawodów dopuszczone są samochody posiadające aktualną lub wygasłą licencję FIA/PZM oraz samochody klasy Open. Wszystkie pojazdy muszą posiadać wyposażenie bezpieczeństwa zgodne z regulaminem mistrzostw.

W sezonie 2018 kalendarz mistrzostw tworzy sześć rund, w których zawodnicy ścigają się po asfaltowych odcinkach specjalnych:

Rajd Baborowa – 13-14 Kwietnia, Baborów;
Rajd Ziemi Bocheńskiej – 1-2 czerwca, Bochnia;
Rajd Śląska – 29-30 czerwca, Chorzów;
Rajd Wisły – 14-15 września, Wisła;
Rajd Grodzki – 6-7 października, Biecz/Jasło;
Rajd Barbórka Cieszyńska – 16-17 listopada, Cieszyn. ■

Zdjęcia: Marcin Hennek



Oby chłodem nie wiało, i dobrze się jechało

TEKST: MARZENA PIÓRO
ILUSTRACJA: WIKTORIA PISARSKA

Niby to maj, a upał jak w sierpniu. Do tego długi weekend. Mój ukochany samochodzik już po wymianie opon, auto spa i nawet oponki specjalnym czarnidłem upiększyłam. Gdyby był kobieta, na pewno czułby się pięknie i luksusowo. Jest samochodem, ale i tak ma swój styl i charakter. Na przykład nie lubi upałów. Zwyczajnie. Po prostu męczy się. Jest ociężały i co poradzić! Tak po prostu ma i głośności to komunikuje. Zawsze pierwszy na światłach, a w upał przy włączonej na full klimie, jakiś wolniejszy, bardziej ospały, już tak nie pędzi. No i ok. Ja to szanuję. Dlatego w upał, tak jak należy, zawsze gdy wsiadłam do niego, otwieram okna i wietrze auto. Z racji temperatury 30+, zanim włączę klimatyzację pozwalałam złapać nam troszkę świeżego oddechu. To robi dobrze na moją cerę, zaś jemu na system klimatyzacyjny. Po prostu dbamy o siebie. Dopiero potem, zamykam wszystkie okna i włączam klimatyzację. Cudowny jest taki delikatny chłodek. Mogę wtedy jechać długo przed siebie, korki mi nie



straszne i mogę śpiewać na cały głos, bez ryzyka że ktoś pomyli mój śpiew z dźwiękiem piły motorowej. Tylko koniecznie trzeba uważać, aby po krótkiej wycieczce nie wysiaść ze sztywnym karkiem i ciężką anginą. Raczej nie powinna być to różnica większa niż 10 stopni. Ani przegrzanie, ani nadmierny chłód nie są korzystne dla zdrowia. Najlepszy jest jak zawsze, umiar we wszystkim; stosowna prędkość, mądre decyzje, stosowny strój i... właściwa temperatura.

PS.

Zalecenia od Marzeny:

Dziewczyny, warto dbać o klimatyzację. Po pierwsze unikniemy nieprzyjemnego zapachu, po drugie dbamy w ten sposób o nasze zdrowie, a po trzecie łatwiej się myśli i prowadzi auto w normalnych temperaturach. Skwar saharyjski niech zostanie daleko w Afryce. Komfortu w każdej sytuacji życzy

Marzena Pióro ■

BRAYT®

NOWOŚĆ!



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 Mezyk +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



TROTON®

TROTON Sp. z o.o. Ząbrowo 14 A, 78-120 Gościno
tel./fax +48 94 35 126 22 www.troton.com.pl e-mail:troton@troton.com.pl

Wydarzenia i rocznice: czerwiec 2018

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

W niezwykłym stylu

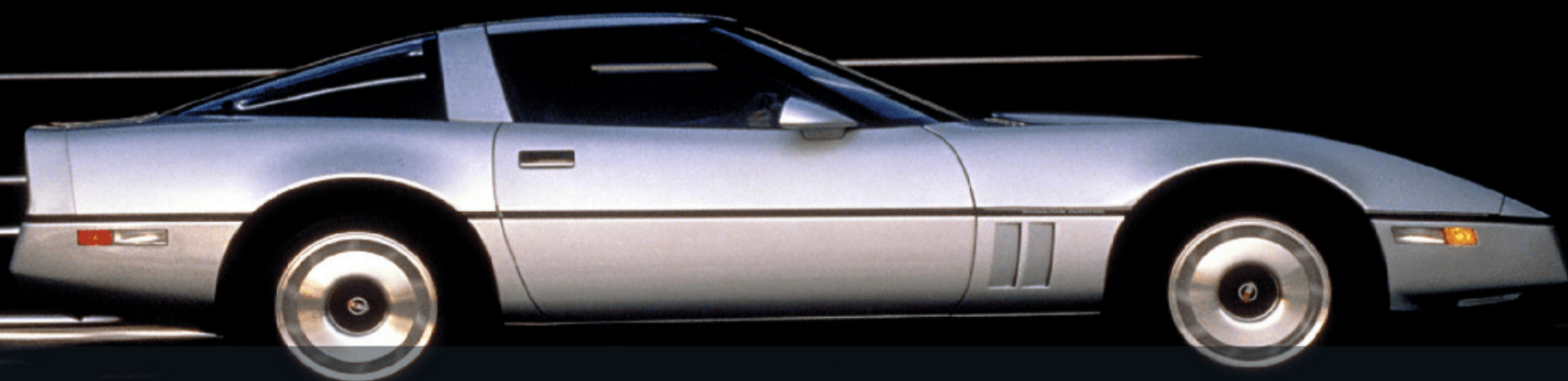
31 marca 1994 roku zmarł w wieku 71 lat George Swanson – weteran II wojny światowej w stopniu sierżanta, w cywilu hurtownik piwa z Pensylwanii. Jego związek z motoryzacją był podobny do związku dziesiątków milionów przeciętnych Amerykanów – ot, po prostu jeździł samochodem. A jednak znalazł się powód, dla którego prawnicy znaleźli zajęcie, a on sam trafił do naszego Kalendarium.

Otóż, George Swanson był posiadaczem białego Chevroleta Corvette z 1984 roku. Był zakochany w tym samochodzie, czemu zresztą trudno się dziwić. Zaplanował, być może przewidując nadchodzącą śmierć, że chce być pogrzebany... razem ze swoim samochodem. W tym celu zakupił na cmentarzu Brush Creek w hrabstwie Hempfield

w pobliżu Pitsburga 12 działek, które wystarczyłyby na zrealizowanie tego celu. Zarząd cmentarza nie miał pojęcia o tym pomysle, więc gdy zmarło się Swansonowi stanowczo sprzeciwił się temu niezwykłemu pochówkowi. Uznano, że źle wpłynie to na reputację nekropolii i wielu „klientów” znajdzie swe miejsce wiecznego spoczynku gdzie indziej.

Do akcji włączyła się żona oraz prawnicy zmarłego, którym po kilku tygodniach udało się przekonać zarząd cmentarza do zmiany decyzji. Jak powiedział prawnik agencji Associated Press tak naprawdę nie ma różnicy czy Swanson będzie pochowany w samochodzie czy w wysadzonej diamentami lub złotej trumnie. George chciał odejść z tego świata w wiel-

CORVETTE SPORT
ULTIMATE CORVETTE



1984 CORVETTE



kim stylu, i tak się stanie. Żałobnikom postawiono jedynie dwa warunki – ceremonia będzie miała charakter prywatny (a więc bez zbytniego medialnego „show”), a samochód zostanie

opróżniony z wszelkich płynów eksploatacyjnych (ochrona środowiska).

Ceremonia pogrzebowa odbyła się ostatecznie 25 maja. Skremowane prochy zmarłego przewiozła na cmentarz wdowa, oczywiście w (także białej) Corvette. Następnie urna umieszczona została w samochodzie Swansona wraz z listem miłosnym od żony Caroline oraz narzutą na łóżko (patchworkiem) uszytym przez grupę kobiet z kościoła, do którego należał zmarły. W radiomagnetofonie auta umieszczono także kasetę z nagraniami Engelberta Humperdincka z ustawionym do odtworzenia utworem „Release Me” (Uwolnij mnie). Ponadto na tablicy rejestracyjnej umieszczono napis „HI-PAL”. W ten sposób Swanson witał się za życia z osobami, których nazwisk czy imion zapomniał. W końcu sprowadzony na cmentarz dźwig uniósł Corvette wraz z urną i opuścił ją do grobu o wymiarach mniej więcej 2 x 5 metrów.

George zawsze mówił, że wie dzie wspaniałe życie i chce w równie wspaniały sposób odejść – powiedziała Caroline. Wiele osób mówi, że chciałoby odejść w wielkim stylu. On to zrobił. ■



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