

iauto ^{polska}

Numer 112, 26 czerwca 2018



Czy na podstawie samochodu, jakim ktoś jeździ można określić z kim mamy do czynienia? Jedna z przypadkowo poznanych osób przekonywała mnie, że tak. Dżentelmen ów twierdził, że z tego właśnie powodu, na prestiżową markę i bogato wyposażony model auta wydał więcej, niż go stać. Przekonany jest, że podjeżdżając do klientów, współpracowników, znajomych swoim drogim samochodem, taktownie i dyskretnie informuje o sprawnie prowadzonym biznesie i statusie posiadacza. Przekonywał i przekonywał, a jak wiadomo, enuncjacja powtarzana wielokrotnie staje się najprawdziwszą prawdą. Nie należy się więc dziwić, że prawie uwierzyłem. Prawie. Bo pan mówił tylko o swoim samochodzie i znakomicie idących, bliżej niesprecyzowanych, interesach.

Traf chciał, że znów się spotkaliśmy, tyle że nie w hotelowym barze, a na drodze. Przypadkiem znaleźliśmy się pod światłami, pan stał na sąsiednim pasie. Dzień dobry, dzień dobry, jak tam, a dziękuję, stara bieda... Zapaliło się zielone, ruszamy. Pan wydarł co koń (a miał ich chyba ze czterysta) wyskoczy, i ja bez zbędnej zwłoki, ale znacznie wolniej. Na kolejnych światłach podziwiałem tylny zderzak i gustownie wyprofilo-

wane tylne lampy skądinąd fajnego auta. Fajnego do momentu, gdy na jezdnię z tegoż auta wyleciał niedopałek. Zgłupiałem. Wszak pan właściciel-biznesmen posługiwał się wcale nieplugawą polszczyzną opowiadając o tym, jak bardzo wrodzoną kulturę, mądrość i klasę podkreśla dobry (drogi!) samochód. A tu klops - pet za okno. Skoro tak, to może śmieci wywozi do lasu, albo wrzuca sąsiadowi do ogródka? Do tego to ruszanie z piskiem opon... Bo historia miała ciąg dalszy. Z bardzo nienowej Astry wysiadł gość, podniósł niedopałek i chciał go oddać właścicielowi. Ten jednak, nie zważając na czerwone światło ruszył ostro wystawiając przez okno palec. Środkowy.

Mówi się, że nie należy oceniać książki po okładce. I słusznie, warto najpierw przeczytać. Podobnie z samochodami. Nie w każdym aucie "premium" jeździ człowiek z klasą, nie w każdym dwudziestoletnim cebulak. No i warto rozważnie nawiązywać rozmowy w hotelowych barach...

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Wrażenia z jazdy

Duża Skoda - str. 4



Wydarzenia

13 lat z Picanto - str. 8

Sport

Zwycięstwo w Italii - str. 14

Historyki - str. 16

Rajd Polski Historyczny- str. 20

Rallycross 3 runda - str. 22



Kalejdoskop Automobilklubów

Rajd Śląski - str. 26

Babskie Gadanie

Niech lśni - str. 28



Kalendarium

Kalendarium M. Rzońcy - str. 29



Skoda Kodiaq 2.0 180 KM 4x4

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Lubimy duże SUV-y. Taki samochód zadba odpowiednio o kierowcę, jest dobrze wyposażony, gwarantuje odpowiednią przestrzeń i komfort podróżowania. Czesi dość długo zwlekali z zaprezentowaniem swojego topowego SUV-a, ale wreszcie jest.

Skoda Kodiaq należy do grupy modnych obecnie SUV-ów. W modzie liczy się wygląd i pierwsze wrażenie. Pierwsze wrażenie? Bez szafu, ale dla Skody design nigdy nie był priorytetem. Przy projektowaniu nowych modeli czeskiej firmie bardziej chodzi o to, by auto nie budziło kontrowersji, podobało się wszystkim tym, którzy preferują dużo i tanio. I wszystko się zgadza, auto jest wielofunkcyjne, praktyczne, nie brakuje mu nowoczesności i za to co oferuje, nie żąda zbyt wiele. Ma interesująco zaprojektowane światła, zwłaszcza przednie i trochę ciekawych

przetłoczeń karoserii. Jeżeli jeszcze dobierzemy ciekawe dodatki jak np. nietypowy kolor, aluminiowe felgi, trochę chromowanych elementów to jest naprawdę ok. Poza tym, SUV-em Skody można przewieźć nawet 7 osób, auto posiada przestronne wnętrza oraz obszerny bagażnik, a dzięki napędowi na cztery koła sprawdzi się w terenie.

Kokpit Kodiaqa niczym nie zaskakuje, ale też nie rozczarowuje. Wnętrze stwarza wrażenie solidnego i dopracowanego. Drewniane



elementy pokrywające deskę rozdzielczą sprawiają, że Kodiaq prezentuje się bardzo elegancko. Jakość materiałów nie budzi zastrzeżeń, a konsola środkowa jest przemyślana i dopracowana. Centralnym punktem w wyższych wersjach wyposażenia jest nowy, 8-calowy ekran dotykowy. System multimedialny Kodiaqa został zapożyczony z najnowszych modeli VW. Jest przemyślany i intuicyjny, z wyraźnie oznaczonymi przyciskami i funkcjami ekranu dotykowego. Jest praktycznie, przyjaźnie i czytelnie,

choć nieco banalnie i przewidywalnie. Ale dla wielu użytkowników samochodu to plus. Jednak czymś wewnątrz Kodiaqa zaskakuje – w przednich drzwiach znajduje się sprytnie ukryty schowek na parasol z parasolem na wyposażeniu. To gadżet wykorzystywany w Superbie, widocznie producent uznał, że przyda się i w tym aucie.

Tylne siedzenia w Skodzie są wygodne, mają regulowany kąt nachylenia oparcia oraz są przesuwane wzdłużnie. Miejsca jest dużo, a sie- →→





wygodnie będzie głównie dzieciom. Ale przy 7 osobach pozbywamy się właściwie bagażnika – mamy do dyspozycji jedynie przestrzeń o pojemności 270 l. Natomiast w konfiguracji 5-osobowej bagażnik Kodiaqa jest ogromny, ma pojemność aż 720 litrów.

Opcjonalne zawieszenie adaptacyjne (Dynamic Chassis Control), w które został wyposażony nasz egzemplarz testowy, pozwala regulować sztywność zawieszenia. W Kodiaqu mamy do czynienia ze sprawdzonym i powie-

dzący na niej pasażerowie mają dostęp do portu USB, gniazdka 12V, gniazdka 230V oraz nawiewów z regulacją temperatury. Kodiaq to, w razie potrzeby, auto 7-miejscowe (dopłata do ostatniego rzędu siedzeń wynosi 4000 zł). Jak we wszystkich tego typu autach w ostatnim rzędzie siedzeń

lanym rozwiązaniem opartym o system Haldex najnowszej generacji. W warunkach dobrej przyczepności napędzane są koła przedniej osi. Gdy ta zaczyna się uślizgiwać dołączona jest automatycznie oś tylna. Układ 4x4 w każdych warunkach sprawdza się doskonale.





Oferta silników dostępnych do Kodiaqa jest wystarczająca. Możemy wybierać pomiędzy dwoma silnikami benzynowymi: 1.4 TSI 150 KM i 2.0 TSI 180 KM oraz dwoma dieslami o mocy 150 lub 190 KM. Topowy silnik benzynowy oraz wysokopreżny łącznie są standardowo z automatyczną skrzynią DSG oraz napędem 4x4. Testowany Kodiaq to samochód z silnikiem benzynowym 2.0 TSI, który współpracuje z siedmiobiegową skrzynią DSG i napędem na 4 koła. Spora moc oraz 320 Nm sprawiają, że osiągi Kodiaqa są bardzo dobre. Na rozpędzenie się do pierwszych 100 km/h samochód potrzebuje 8.0 sekund, a prędkość maksymalna wynosi 205 km/h. Podróż Kodiaqiem jest komfortowa. Zawieszenie pewnie niweluje nierówności dbając o maksymalny spokój i komfort osób siedzących we wnętrzu.

Kodiaq w trudnym terenie nieźle daje sobie radę dzięki kątowi natarcia, który wynosi 19,1 stopnia, ale zarówno kąt zejścia – 15,7, jak i przeswit – 187 mm sprawiają, że jest w stanie pokonać trudniejsze przeszkody. Kodiaq oferowany

jest w 3 wersjach wyposażenia Active, Ambition i Style. W najbogatszej wersji mamy do dyspozycji między innymi: bezkluczykowy dostęp do samochodu, trójstrefową klimatyzację automatyczną, dodatkowe czujniki parkowania z przodu, 19" obręcze kół, reflektory przednie w technologii LED oraz aktywny tempomat do 160 km/h.

Cena wersji podstawowej to 93 750 zł, zaś wersji testowanej 191 850 zł.

Skoda Kodiaq spełnia wszelkie oczekiwania użytkownika. Mimo, że konstrukcja dużych SUV-ów to dla Skody nowość, udało się stworzyć samochód, który posiada wszelkie potrzebne cechy tego typu aut. Jest przestronny, dobrze wyposażony i posiada dobry stosunek jakości do ceny. Konkurencja jest co prawda duża – czeski SUV, konkuruje z takimi samochodami jak Peugeot 5008, Nissan X-Trail, Hyundai Santa Fe, ale od momentu, gdy tylko pojawił się na rynku zbiera pochwały, nagrody i wyrazy uznania, co przekłada się na zainteresowanie potencjalnych nabywców. ■

13 lat z Picanto



TESTY I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Wyścigi markowe Kia Picanto, to w realiach polskiego sportu motorowego, fenomen. Ten serial trwa nieprzerwanie od 2006 roku i jego formuła wcale się nie wyczerpała.

Wcześniej organizowane markowe puchary wyścigowe kończyły się po dwóch, trzech sezonach, kiedy cel marketingowy został zrealizowany. Tak było z wyścigowymi pucharami Alfa Romeo 156, Renault

Megane czy VW Golfa. Puchar Kia Picanto jedzie już dwunasty sezon, po drodze była roczna przerwa-nieprzerwa, kiedy zamiast samochodami młodzież ścigała się gokartami. Jedynie w pierwszym sezonie wyścigi Kia Picanto odbywały się



2018

na dwóch polskich torach, jednak szybko wyścigi przeniosły się na obiekty zagraniczne. Obecnie rywalizacja w tym cyklu odbywa się na torach europejskich z jedną tylko rundą w Poznaniu.

Przez kilkanaście lat samochód przeszedł wiele zmian, cykl zaczynał się od pierwszej generacji

Picanto, przez kolejne modernizacje, aż do trzeciej, jaka wykorzystywana jest dziś. Samochód do sportu od pierwszej edycji przygotowuje warsztat Krzysztofa Tobiasza, Tobiasz Racing, który przez lata stał się nieformalnym polskim działem sportu firmy Kia. Przygotowanie seryjnego auta do wyścigów obejmuje wyposażenie →→



2006



bezpieczeństwa (m. in. klatka przeciwkapotażowa, system gaśniczy) modyfikację zawieszenia i hamulców, dostrojenie silnika, zmniejszenie masy. Identycznie przygotowane samochody oferowane są zawodnikom w atrakcyjnych cenach, do tego organizator przewiduje nagrody finansowe za zajęte miejsca w poszczególnych rundach

oraz na koniec sezonu. Udział w profesjonalnie prowadzonym cyklu wyścigowym jest relatywnie tani, tym bardziej, że zawodnicy mogą, poza obowiązkowymi reklamami partnerów pucharu, umieścić znaki graficzne swoich sponsorów. Dla młodych, rozpoczynających przygodę ze sportem samochodowym nie ma obecnie w Polsce →→



www.lakiernik.com.pl



Teraz także na smartfony i tablety



Monika Krzesak i Wojciech Szyszko od 13 lat czuwają nad organizacją, logistyką i przebiegiem kolejnych zawodów. Ich zasługi dla rodzimych wyścigów trudno przecenić.

korzystniejszej możliwości startów w profesjonalnym cyklu sportu samochodowego. Tak było w 2006 roku i tak jest obecnie.

Budowa wizerunku marki przez sport samochodowy nie jest niczym nowym, od lat z powodzeniem wykorzystywana jest przez producentów we Francji, Niemczech, Wielkiej Brytanii czy w Czechach. W Polsce jest to nieco trudniejsze. Jeden tor wyścigowy, niechęć mediów do relacjonowania wyścigów, słabe zainteresowanie tą dyscypliną i, łagodnie rzecz ujmując, niewielki entuzjazm Polskiego Związku Motorowego w promowaniu sportów samochodowych stawiają przed organizatorami wyścigów znacznie większe wyzwania. Tym większe uznanie należy się ludziom z Kia Motors Polski. Umiejętnie i z entuzjazmem poskładali wyścigowego puzzla; tani samochód, wsparcie sponsorskie pucharu, umowa z PZM, logistyka i organizacja i jasne, konsekwentnie egzekwowane zasady.

Po pierwszym sezonie wyścigów, pomysłodawcą wyścigowego pucharu KIA Picanto, dyrektor zarządzający, Wojciech Szyszko komentował: - *Pomysł stworzenia markowego pucharu wyścigowego z niemałym trudem i na własną odpowiedzialność przeforsowałem w centrali. Po pierwszym sezonie mam ogromną satysfakcję, że idea sprawdziła się w znacznie większym stopniu, niż oczekiwałem. Wiedziałem o tym, że Picanto jest konstrukcją nowoczesną i wytrzymałą, jednak co innego wiedzieć, a co innego zobaczyć to na torze, kiedy trzydzieści samochodów musi zmieścić się w jednym zakręcie. Z dużymi obawami zaprosiliśmy do wyścigówek młodych, niedoświadczonych zawodników. Okazało się, że szybko się uczą i w ostatnich wyścigach cała trzydziestka pokazywała, że potrafi się ścigać. Wolą walki, ambicją, zaciętością sprawili, że cały sezon był pełnym emocji serialem wyścigowym. Również z wielką satysfakcją obserwowałem pracowników naszej spółki, których sprawność i zaangażowanie sprawiły, że Puchar stał się tak wspaniałym, nie tylko sportowym wydarze-*

niem. Krótko mówiąc, KIA Picanto Cup udał się znakomicie i wszyscy: sponsorzy, zawodnicy, obserwatorzy i nasz zespół możemy mieć wielką satysfakcję.

Podsumowanie sprzed kilkunastu lat nic nie straciło na aktualności. Gdzie indziej mieści się siedziba Kia Motors Polska, inne są samochody, zmienili się główni sponsorzy, a wyścigi wciąż są wielką atrakcją i szansą na rozpoczęcie kariery sportowej dla młodych kierowców. Organizator, a precyzyjnie pracownicy Kia Motor Polska wciąż cieszą się wyścigami, z entuzjazmem przyglądają się sportowym poczynaniom młodzieży, dbając jednocześnie o dobrą atmosferę, ale i odpowiednią oprawę wizerunkową własną i sponsorów. I tu chyba jest tajemnica powodzenia pucharu, który w tym roku oficjalnie odbywa się jako Kia Platinum Cup – najważniejszy jest sport, czysta rywalizacja, a cele marketingowe są realizowane niejako przy okazji. ■



KIA Picanto Cup

Wymiary:

- długość: 3595 mm
- szerokość: 1595 mm
- rozstaw osi: 2400 mm
- min. masa: 850 kg

Silnik:

- benzynowy, czterocylindrowy z czterema zaworami na cylinder, DOHC, CVVT
- pojemność: 1248 cm³
- moc: 73 kW (100 KM) przy 6350 obr/min
- maksymalny moment obrotowy: 122 Nm przy 4000 obr/min
- zmodyfikowany sterownik silnika
- paliwo: benzyna bezołowiowa, min. 98 oktanów
- zoptymalizowany układ wydechowy (El-Tec system) oraz dolotowy (K&M)

Skrzynia biegów:

- manualna, 5-biegowa

Koła:

- felgi: 6Jx16H2
- opony: 195/45 R16 Hankook

Hamulce:

- sportowe hamulce tarczowe

Osiągi

- prędkość maksymalna ok. 190 km/h
- przyśpieszenie 0-100 km/h ok. 8 s
- zużycie paliwa (wyścig) ok. 25l/100km



Zwycięstwo w Italii

TEKST : MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: GRZEGORZ RYBARSKI

Załoga ORLEN Team zaliczyła kolejny sukces – oba dni rajdu Italian Baja należały do Kuby Przygońskiego i Toma Colsona. Zarówno w sobotnich, jak i w niedzielnych odcinkach byli najszybsi. Tym samym są liderami w klasyfikacji generalnej

Po udanym piątkowym prologu, polska załoga w MINI John Cooper Works Rally rozpoczęła z przytupem drugi dzień zmagania. Mimo że Kuba Przygoński i Tom Colson musieli otwierać trasę, świetnie poradzi sobie na trudnej, śliskiej nawierzchni. W niedzielę sytuacja powtórzyła się

i polska ekipa zaliczyła najlepszy czas.

- Ten rajd pokazał, że jesteśmy w świetnej formie. Wygraliśmy zaplanowane trzy odcinki specjalne w sobotę i dwa w niedzielę. W sobotę było trudniej, gdyż było mokro po nocnych opadach, ciężko było znaleźć dobrą drogę. Jednak jechaliśmy dobrym rytmem i udało nam

się wyprzedzić rywali. Niedzielne odcinki to pięć okrążeń na tej samej trasie – trzy okrążenia w pierwszej turze, dwa w kolejnej i chociaż pod prąd, to znajomość trasy ułatwiła zadanie. W tej sytuacji mogliśmy maksymalnie wykorzystać możliwości naszego MINI John Cooper Works Rally – podsumował Italian Baja Kuba Przygoński. ▣

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



NAMNIAŻC PRZESZŁOŚĆ

Unikatowe wydanie limitowane
dostępne na
www.autorok.pl

Historyki

OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Rajd Nadwiślański był jedyną tegoroczną rundą Motul Historycznych Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski zlokalizowaną na Lubelszczyźnie.



Rajd okazał się kolejnym ciężkim sprawdzianem zarówno dla zawodników, jak i ich maszyn. Upalna pogoda oraz nawierzchnia o zmiennej przyczepności

pozwały się wykazać bezbłędną i czystą jazdą, jak również umiejętnością utrzymania samochodu w pełnej sprawności. Końcówka rajdu była istnym dreszczowcem – dwie

prowadzące załogi musiały się wycofać.

Po spędzeniu dwóch ostatnich rajdowych weekendów w górzystych rejonach kraju,

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



czwarta runda Motul HRSMP „uciekła” do Puław. Organizatorzy Rajdu Nadwiślańskiego poprowadzili jego trasę na południe od miasta po asfaltowych próbach biegnących przez sady i pola. Pozornie proste odcinki specjalne okazały się niezwykle podstępne. Zawodników zaskakiwała zmienna przyczepność, a samochody musiały być traktowane delikatnie, by mogły znieść trudy upalnej aury. W niedzielę dodatkowym utrudnieniem był brak powrotu do Puław na duży, 30-minutowy serwis. Załogi musiały radzić sobie z wykorzystaniem wyłącznie tych części, jakie rano zostały zabrane na pokłady rajdówek. Pomocy mechanicy mogli udzielać jedynie przez kwadrans podczas oddalonego od bazy serwisu w Kraśniku.

W klasyfikacji międzynarodowych kategorii historycznych (FIA 1 – 4) od początku

prym wiodli Piotr Zaleski i Jacek Gruszczyński. Zawodnicy Automobilklubów Orskiego i Krakowskiego nadawali tempo, jednak po pierwszym etapie musieli uznać wyższość załóg Luty/Celiński i Głowala/Głowala. Wśród wszystkich załóg zajmowali oni z kolei piątą lokatę. Gdy na ostatniej pętli wydawało się, że klasyfikacja jest poukładana doszło do „trzę-

sienia ziemi” i to na finałowym odcinku rajdu. Problemy techniczne rywali i bojowe nastawienie załogi Porsche 911 przyniosły awans i zwycięstwo wyrwane w ostatniej chwili. W historycznej klasyfikacji generalnej drugie miejsce zajęli Marcin Grzelewski i Krzysztof Niedbała (Ford Escort mk2), którzy również przypuścili atak na ostatniej próbie i wyprze-





dzili załogę Mercedesa W123 - Piotra Gadomskiego i Tomasza Widerę. Niejako przy okazji, Grzelewski i Niedbała zwyciężyli w kategorii FIA 3. Z kolei w FIA 4 najszybsi byli Jerzy Skrzypek i Dariusz Pyda (Fiat Ritmo Abarth), walka w klasie FIA 2 zakończyła się triumfem Piotra Kiepury i Mateusza Galle (Fiat 128 Rally). W FIA 1 – kategorii przeznaczonej dla załóg w najstarszych rajdówkach zwyciężyli Andrzej Wodziński i Marek Kaczmarek (Lancia Fulvia).

Aż do ostatniej próby w narodowej kategorii PZM 5 przewodził Dawid Smółka i Mateusz Radecki (BMW 318 iS), ale zmuszeni byli się wycofać po awarii samochodu. Tym sposobem wygrana wpadła w ręce Filipa Stopy i Rafała Ślęczki (również BMW 318 iS). Podium uzupełnili Grzegorz Olchawski z Szymonem Marciniakiem (Audi Quat-

tro) oraz Mariusz Polak z Kazimierzem Gargasem (również Audi Quattro).

Bardzo boleśnie zakończył się rajd dla typowanych do zwycięstwa w kategorii Youngtimerów (PZM 6) Michała i Jacka Pryczków. Najszybsi w Motul HRSMP aż do ostatniej próby, zawodnicy startujący Subaru Imprezą 555 z powodu awarii nie ukończyli ostatniego, dziesiątego odcinka specjalnego. Gdy wszystko szło po ich myśli, notowali czasy, które wśród załóg we współczesnych rajdówkach (w ramach RSMP) dawałyby im pewnie miejsce w pierwszej dziesiątce. Triumf w PZM 6 odnieśli więc Michał Horodeński i Arkadiusz Sałaciński (Toyota Celica GT-Four) dla których był to dopiero drugi start z pomiarem czasu. Na podium PZM 6 znaleźli się również Arkadiusz Kula z Jarosławem Janaszem (Renault Megane Maxi) oraz Wojciech

Bazarnik i Patryk Rybarczyk (Toyota Celica GT-Four).

Kolejną okazją do tego, by podziwiać w akcji piękne rajdówki z duszą będzie Rajd Śląska. Impreza z bazą w Chorzowie odbędzie się w ostatni weekend czerwca (29-30 czerwca).

W poszczególnych klasach zwyciężyli:

Kategoria FIA 1: Andrzej Wodziński/Marek Kaczmarek (Lancia Fulvia Coupe)

Kategoria FIA 2: Piotr Kiepura/Mateusz Galle (Fiat 128)

Kategoria FIA 3: Piotr Zaleski/Jacek Gruszczyński (Porsche 911 SC)

Kategoria FIA 4: Jerzy Skrzypek/Dariusz Pyda (Fiat Ritmo Abarth)

Kategoria PZM 5: Filip Stopa/Rafał Ślęczka (BMW 318 iS)

Kategoria PZM 6: Michał Horodeński/Arkadiusz Sałaciński (Toyota Celica GT-4)

Rajd Polski Historyczny

TEKST : GRZEGORZ CHMIELEWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS RPH/ŁUKASZ KUTYBA

Przygotowania do 7. Rajdu Polski Historycznego weszły w decydującą fazę. Zawody odbędą się od 29 sierpnia do 1 września, impreza wyrosła z tradycji Rajdów Polski, organizowanych ongiś przez nasz klub – przypomina Paweł Owczyński, prezes Automobklubu Krakowskiego.

Trasa zawodów została już ostatecznie skonfigurowana, gotowy jest harmonogram czasowy zawodów. Ta impreza to „dwa w jednym”. Po pierwsze jest Rajd Polski Historyczny, rozgrywany przez załogi w samochodach klasycznych w formule rajdów na regularność. I po drugie jest Rajd Nowych Energii, a od uczestników tej imprezy nie jest wymagana licencja sportu samochodowego, RNE jest zatem imprezą dostępną dla amatorów. Będą w niej klasyfikowane załogi w samochodach napędzanych silnikami elektrycznymi, różnego rodzaju jednostkami hybrydowymi, lub też klasycznymi silnikami spalinowymi, ale zasilanymi paliwem LPG

– Niestety, nie uda się w tym roku rozegrać kategorii dla pojazdów zasilanych CNG, bo sieć tankowania sprężonego gazu ziemnego jest w naszym regionie zbyt rzadka – wyjaśnia Erwin Meisel, dyrektor zawodów.



– Tegoroczna edycja Rajdu Polski Historycznego (wraz z Rajdem Nowych Energii) będzie mieć trasę, liczącą niemal 1 361 km i prowadzącą po najpiękniejszych widokowo górskich i podgórskich drogach na południu Małopolski. 56,78 procent dystansu (772,71 km) będą stanowiły próby klasyfikacyjne w formie testów regularności jazdy. Najbardziej intensywny będzie II etap, którego trasa wyniesie ponad 578 km, w tym blisko 380 km testów

regularności – wylicza Bogusław Sajdak, wicedyrektor 7. RPH.

Dyr. Meisel uzupełnia zarazem, że trasy poszczególnych etapów dla pojazdów zasilanych elektrycznością będą znacznie krótsze i nie przekroczą 120 km; jest to uwarunkowane rozmieszczeniem punktów ładowania dla „elektryków”. ■

Więcej informacji:
www.rajdpolskihistoryczny.pl



*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/**

Rallycross - 3 runda



OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY/M. NIECHWIATOWICZ

Kuchar, Raczkowski, Grzybowski i reszta świata - podsumowanie 3. rundy OPONEO MPRC 2018

Trzecia tegoroczna runda rallycrossu przebiegała poddyktando i kapryśnej aury. W zmiennych warunkach w poszczególnych klasach triumfowali: Jacek Górniak, Łukasz Grzybowski, Łukasz Światowski, Radosław Raczkowski i Tomasz Kuchar.

Klasa 126p Cup

Rywalizacja wśród „Maluchów” rozpoczęła się od kuriozalnej sytuacji w pierwszej części

kwalifikacji. Na jej starcie stanął wyłącznie jeden zawodnik – Marcin Bruś, gdyż reszta kierowców była przekonana, iż ich bieg startuje ponad pół godziny później. „Samotny jeździec” Bruś utrzymał w kolejnych kwalifikacjach wywalczoną w ten sposób przewagę i bez problemów odniósł zwycięstwo w tym etapie rywalizacji. W finale lepszy był jednak Jacek Górniak i to on wywiózł ze Słomczyna największą liczbę punktów. Drugi był Mariusz Szczepański, a trzeci wspomniany



wcześniej Marcin Bruś. Jerzy Szynekiewicz widowiskowo kręcił się na torze.

Klasa Seicento Cup

Trzy weekendy wyścigowe, 12 biegów kwalifikacyjnych, trzy półfinały i tyle samo finałów

– od początku sezonu w klasie Fiata Seicento jest tylko jeden zwycięzca. Łukasz Grzybowski był najszybszy zarówno na suchym torze, jak i na zalanej wodą – w każdej sesji kolorowy Fiat Seicento z numerem 301 był niemal nietykalny. Za jego plecami działo się jednak sporo, →→



a walka toczyła się o każdy skrawek toru. Jednym z bardziej widowiskowych pojedynków półfinału był kontakt między Adamem Szpakowskim i Piotrem Piętakiem, po którym ten drugi wykręcił bączka. Niestety Pięta nie ukończył pierwszego okrążenia po uderzeniu w bandę. Walki nie żalowali sobie również Marcin Lisicki i Łukasz Żakowski, jednak żaden z nich nie awansował do finału klasy. W nim liczyło się z kolei opanowanie i niepopętnianie błędów, gdyż poza jednym kontaktem, wyścig należał do spokojnych. Wygrał Łukasz Grzybowski przed Szymonem Jabłońskim i tegorocznym debiutantem, Mariuszem Nowocieniem.

Klasa RWD Cup

To był kolejny intensywny weekend w stawce BMW E36. Po ciekawych, odbywających się naraz suchym, innym razem mokrym torze, równie emocjonujące okazały się półfinały. Wynik w finale zależał w dużej mierze od formy z półfinału, a co za tym idzie, wywalczonej w nim pozycji startowej. Rozgrywany na suchym torze wyścig nie pozwalał na częste wyprzedzanie, stąd na jego mecie wynik był podobny jak i na



starcie. Obok zwycięzcy, Łukasza Światowskiego, na podium stanęli Przemysław Wójcicki i Wiktor Mączkowski.

Grupa Super National

Gdyby szukać rallycrossowej definicji sformułowania „gra do jednej bramki”, to absolutna dominacja Radosława Raczkowskiego w grupie Super National byłaby jej najlepszym przykładem. Kierowca białego Volkswagena Polo był zdecydowanie najszybszy w każdej sesji – od kwalifikacji, po finał; w zawodach zdobył komplet punktów. Stawić mu czoła próbowało wielu zawodników, w tym m.in. urzędujący mistrz grupy Super National – Łukasz Zoll. Jego

pogoń zakończyła się jednak podczas drugiej kwalifikacji, gdy wybuchł silnik w jego BMW E30. Błyskawicznie podjęta decyzja o ściągnięciu drugiego silnika i nieprzespana noc mechaników, którzy go montowali sprawiły jednak, że samochód pieczołowicie zwany „Frankensteinem” wrócił na tor w niedzielę rano. Dzięki temu Łukasz Zoll awansował do półfinału, a następnie finału, w którym zajął czwarte miejsce. Zdobyte w ten sposób punkty pozwoliły mu na pozostaniu w walce o mistrzow-





ski tytuł w grupie. Półfinały Super National były niezwykle widowiskowe i pełne bezparadonowej walki między przednio i tylnonapędowymi autami. „Atomowymi” startami pozwalającymi na zyskanie wielu pozycji popisywali się kierowcy BMW – Zoll i Melon, ale w zakrętach, szczególnie, gdy nawierzchnia była mokra i brudna, kierowcy aut przednionapędowych (Raczkowski, Wiśniewski, Iwanek czy Berdys), odzyskiwali stracone metry. Finał również był pełen akcji – Łukasz Zoll wykręcił bączka walcząc o pozycję z Alanem Wiśniewskim, a nie ukończyli go Halk oraz Jakub Iwanek. W pierwszej trójce oprócz absolutnie dominującego Radosława Raczkowskiego znaleźli się Paweł Melon oraz Alan Wiśniewski.

Grupa Super Cars

Ten weekend, podobnie jak i poprzednie w tym sezonie, należał do Tomasza Kuchara. Kierowca Peugeota 208 grupy Super Cars nie był pewny, czy zawody upływające pod znakiem zmiennej pogody będą dla niego udane, ale był gotowy na sprawdzenie swojej nowej rallycrossowej broni

na mokrej nawierzchni. Wynik rywalizacji urzędującego mistrza z pozostałymi zawodnikami był jednak dosyć jednoznaczny – popularny QHR wygrał wszystkie biegi kwalifikacyjne i triumfował również w finale. Próbował zagrozić Kucharowi Gagacki, ale w trudnych warunkach wrocławianin odniósł pewne zwycięstwo. Na podium znalazł się również Mikołaj Otto. ■



KALEJDOSKOP AUTOMOBILKLUBÓW

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



AUTOMOBILKLUB ZIEMI TYSKIEJ

125 załóg w Rajdzie Śląska!

Sportowe i motoryzacyjne święto w województwie śląskim zbliża się wielkimi krokami. Do 2. Rajdu Śląska – imprezy organizowanej przez Automobilklub Ziemi Tyskiej – zgłosiło się łącznie aż 125 załóg, które będą się ścigać w ramach trzech cykli – mistrzostw Polski, mistrzostw Śląska, a także mistrzostw dla samochodów historycznych, czyli Motul HRSMP. Kibice zgromadzeni przy odcinkach będą mieli okazję śledzić najliczniej obsadzony rajd w sezonie.

W tym roku zostanie rozegrana druga edycja Rajdu Śląska, który wywodzi się z Rajdu Mikołowsko-Żorskiego, organizowanego w poprzednich latach przez tyski automobilklub. Rozszerzenie zmagania na więcej gmin i miejscowości, a także podniesienie rangi zawodów zostało dobrze odebrane, czego potwierdzeniem jest fakt, że to właśnie impreza

z bazą na Stadionie Śląskim jest najliczniej obsadzoną w tym sezonie.

W 2. Rajdzie Śląska zobaczymy całą czołówkę tegorocznej odsłony Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski, w tym liderów punktacji - Jakuba Brzezińskiego i Kamila Kozdronia (Skoda Fabia R5). Załogi zajmujące kolejne miejsca - Mikołaj Marczyk i Szymon Gospodarczyk (Skoda Fabia R5), czy też Tomasz Kasperczyk



i Damian Syty (Ford Fiesta R5), na pewno jednak nie pozwolą Brzezińskiemu i Kozdroniowi na łatwe sięgnięcie po trzecie zwycięstwo z rzędu. Ogółem w stawce RSMP zobaczymy aż siedem najmocniejszych samochodów klasy R5, a w sumie w czwartej rundzie krajowego czempionatu zmierzy się 40. załóg. Kibice ze Śląska będą mogli dopingować także lokalne załogi. Jedną z nich jest duet Kacper Wróblewski / Jacek Spentany – prowadzący w tabeli klasy 4.

W Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Śląska również nie zabraknie zaciętej walki, gdyż na liście zgłoszeń widnieje Gracjan Grela, czyli urzędujący mistrz, a zarazem lider tegorocznego czempionatu. Co ciekawe kierowca Hondy Civic nie podał jeszcze nazwiska pilota, więc jak na razie nie wiadomo, czy ktoś zastąpi Martę Momot na prawym fotelu rajdówki kierowcy z Opolszczyzny. O zmianę na czele klasyfikacji będą starać się zwycięzcy dwóch rozegranych w tym sezonie rund mistrzostw Śląska. Na starcie na Stadionie Śląskim, a także na odcinkach specjalnych zobaczymy najlepszych w Rajdzie Baborowa - Damiana Kostkę i Mateusza Martynka oraz Szymona Żarłoka i Krzysztofa Pietruszkę, którzy triumfowali w Rajdzie Ziemi Bocheńskiej. Oczywiście nie zabraknie także liderów pozostałych klas, a lista zgłoszeń do trzeciej rundy mistrzostw Śląska liczy aż 52 załogi.

Motul HRSMP, czyli mistrzostwa dla załóg w rajdówkach sprzed wielu lat to kolejna gratka dla fanów motoryzacji. O utrzymanie pozycji liderów historycznej klasyfikacji generalnej postarają się Piotr Zaleski z Jackiem Gruszczyń-



skim w swoim Porsche 911 SC RS. Spojrzenia kibiców będą przyciągać także Subaru Legacy Roberta Lutego, legendarne Audi Quattro Grzegorza Olchawskiego, czy aż trzy egzemplarze Toyoty Celiki GT4. Nie zabraknie też ikon polskiej motoryzacji, takich jak rajdowy Polonez 2000 Mariusza Ziółkowskiego, czy też Syreny 104, która odzyskała sportowe życie za sprawą Tomasza Curyły. W sumie na Śląsku zobaczymy 33 historyczne rajdówki.

Areną zmagania w Rajdzie Śląska będzie dziewięć odcinków specjalnych o łącznej długości ponad 112 kilometrów. Dwa z nich zostaną rozegrane w piątek, 29 czerwca. Będą to próby sportowe „Mikołów” oraz „Stadion Śląski” – pierwsza z nich w samym centrum miasta, zaś druga tuż obok legendarnego, spektakularnie oświetlonego Kotła Czarownic. W sobotę, 30 czerwca zawodnicy zmierzą się z kolejnymi siedmioma oesami, odwiedzając takie miejscowości, jak Bzie, Chybie oraz Suszec. Warto dodać, że oesy w Chybiu i Suszcu będą zapętlone, co oznacza, że w jednym punkcie rajdówki będzie można zobaczyć aż dwa razy! Zmagania zakończy ceremonia mety na rynku w Żorach, która rozpocznie się o godzinie 17:45. W jej trakcie której poznamy zwycięzców 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, 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. ■

Zdjęcia: Marcin Hennek

Niech lśni...

TEKST: MARZENA PIÓRO
ILUSTRACJA: WIKTORIA PISARSKA

Wielkie wiosenne porządki przed nami. I to nie tylko w domu ale to doskonały czas wysprzątać wnętrze mojego autka. Temat ten w mojej głowie istniał już od dłuższego czasu, a powracał powracał za każdym razem jak bumerang, szczególnie w momencie kiedy otwierałam drzwi. Cóż, zamiar wprowadzenia w czyn realizacji generalnych porządków nosiłam w głowie już od jesieni. Wtedy to moja cudowna latorośl pędząc z mamusią z jednych zajęć na kolejne, popijała różne słodkie i kolorowe napoje, co skończyło się rozlaniem i piękną plamą w kształcie tulipana na jasnoszarej tapicerce. Ale nawet to nie było najgorsze. Najgorsza plama była z wylanego kefiru. Ale co tam plama, zapach jaki pozostał cały czas przypominał o tym zdarzeniu. Raz miała miejsce taka sytuacja, że podczas wyprawy do Gdańska, uprzejmy Pan policjant podczas rutynowej kontroli mocno zainteresował się unoszącym zapaszkiem wewnątrz autka. Mam tylko nadzieję, że nie podejrzewał mnie o jakieś nieczne czyny. Ale chcąc uniknąć dalszych pytań, czy to ze strony przyjaciółek, czy też mojego osobistego kierowcy, postanowiłam zabrać się do dzieła.

Celem było wypucowanie całego autka. Ale jak to bywa w życiu, mój osobisty kierowca uznał, że w pierwszej kolejności konieczne jest mycie podwozia po zimie, aby wypłukać resztki soli, którą (podobno) serwują nam przez cały sezon drogowcy. Podwozie zostawiam na jego głowie, niech też zajmie się lakierem, żeby lśnił niczym... no, wiecie, jak ma lśnić. Sama zabrałam się za sprzątanie wnętrza. Czego ja tam nie miałam... Dosłownie szafa, walizka i kuchnia w jednym!

Zakupiłam stosowne buteleczki z detergentami: do kokpitu, do tapicerki, do szyb, do plastików, do moich felg aluminiowych oraz, oczywiście, neutralizator zapachów w aucie.

Ssprzątanie plastikowych elementów nie jest trudne, mycie szyb poszło też bardzo sprawnie. Dla umilenia pracy włączyłam sobie energetyzującą muzyczkę. A co To idealny czas i miejsce na słuchanie muzyki, przemyślenia oraz wyciąganie wniosków. Wracając do mojej pracy, największym problemem było pranie tapicerki. Długo nie mogłam pozbyć się tej dużej plamy i zapachu, który pozostał po kefiru. Oczywiście podchodzę ambitnie do każdego zadania. Dzięki mojej ciężkiej pracy, piance do prania i neutralizatorowi, odniosłam sukces! Temat wylanego kefiru zniknął i na zawsze zamknięty. Żeby było odłotowo, wypucowałam także dywaniki i błyszcząły się tak, że ich blask widoczny był z satelity. Pozostały mi do wypucowania alufelgi oraz opony. I wtedy mogę wreszcie, w pełnej krasie ruszać na podbój szos! Ja i moje czyściutkie i pachnące autko!

PS.

Zalecenia od Marzeny:

Dziewczyny sprzątanie i mycie samochodu jest bardzo ważne zarówno ze względów estetycznych jak i również praktycznych. Mycie podwozia pozwoli zmyć sól jaka pozostała po sezonie zimowym. To taka swoista konserwacja i zabezpieczenie. Sprzątanie wnętrza samochodu podnosi nie tylko estetykę auta ale dba o nasze bezpieczeństwo. Nie ma wtedy ryzyka, że zapomniana butelka po napoju zapłącze nam się w trakcie jazdy i może wywołać niebezpieczne sytuacje. ■



Wydarzenia i rocznice: czerwiec 2018

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Od tkackiego krosna do motoryzacyjnego giganta

W 2008 roku japoński koncern Toyota wyprzedził amerykańskiego rywala – firmę General Motors - pod względem ilości wyprodukowanych samochodów, stając się największym na świecie producentem w tej branży. Fundamentem potęgi Toyoty stał się jej założyciel, Kiichiro Toyoda, ale też jego ojciec Sakichi.

Sakichi Toyoda był przemysłowcem działającym w przemyśle tkackim. Wygląda na to, że nie był jakimś, bo niezależnie od podobnych rozwiązań na świecie, wynalazł krosno automatyczne, zyskując przydomek „japońskiego Edisona”. Firma Toyoda Loom Works rozwijała się świetnie, a tymczasem w domu pana Sakichi dorastał syn Kiichiro (ur. 11.06.1894 r.). Po ukończeniu w 1917 roku szkoły średniej, która specjalizowała się w inżynierii, Kiichiro studiował na Uniwersytecie Tokijskim. Później rozpoczął pracę w przedsiębiorstwie ojca, ale interesowały go przede wszystkim samochody. W 1929 roku wyjechał z misją handlową do USA, jednak jego głównym celem stało się „podpatrzenie” funkcjonowania amerykańskich fabryk samochodowych. Rok później w wieku 63 lat zmarł Sakichi Toyoda. Kiichiro nie zamknął przedsiębiorstwa ojca, ale teraz już zdecydowanie zajął się motoryzacją. W 1931 roku opracował prototyp własnego silnika spalinyowego o pojemności 3.4 l, a dwa lata później w strukturze Toyoda Loom Works pojawił się dział zajmujący się wyłącznie samochodami.

W 1935 roku światło dzienne ujrzał pierwszy pojazd, prototyp oznaczony symbolem A1. Gdy rozpoczęto jego produkcję otrzymał symbol AA (wersja kabrio AB). W każdym razie samochód był ludzko podobny do produkowanego w USA sedana Chevroleta...



Ważną decyzją Kiichiro Toyody w tym czasie (1936) była zmiana nazwy firmy na Toyota. Wynikać miała ona z faktu, że (przyjmując to na słowo) łatwiej było ją zapisać przy użyciu japońskiego „alfabetu”. Natomiast w 1937 roku definitywnie oddzielono od macierzystej firmy część samochodową i pojawiła się Toyota Motor Company.

Mało znane są losy fabryki podczas II wojny światowej. Należy przyjąć, że – niezależnie od woli założyciela - włączone zostały do produkcji uzbrojenia i/lub sprzętu wojskowego dla cesarskiej armii.

Kiichiro Toyoda zmarł 27 marca 1952 roku w wieku zaledwie 57 lat. Trudno powiedzieć, co jeszcze mógłby zdziałać, gdyby los podarował mu jeszcze 15-20 lat życia. Niewątpliwą jego zasługą było zbudowanie solidnych podstaw przedsiębiorstwa oraz opracowanie zasad produkcji, które rozwijane w kolej- →→

1936-1947



1958-1969

TOYOTA

1969-1978

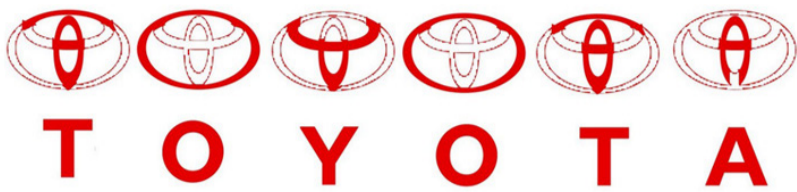


1978-NOW

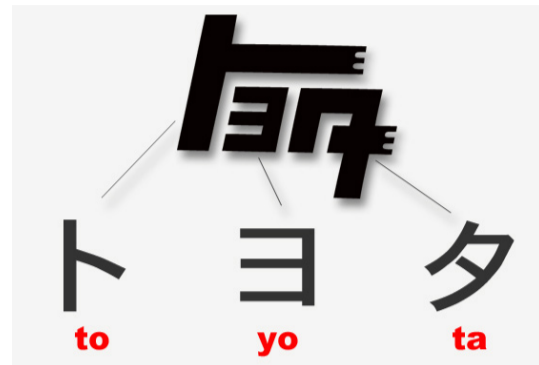
TOYOTA

1989-NOW





nych latach stały się wzorem do naśladowania dla całej branży motoryzacyjnej (Toyota Production System). Porównać to można do rewolucyjnej innowacji Henry Forda, który wprowadził taśmę produkcyjną do montażu swoich samochodów.



Założyciel Toyoty zmarł, ale świetnie zarządzana firma, produkująca coraz lepsze i oszczędne pojazdy szybko się rozwijała. W 1966 roku na rynku pojawiła się Corolla – model, który sprawił, że Toyota stała się światową marką. Teraz koncern Toyota jest największym na świecie producentem samochodów...

Powab w kombinezon odziany

Dużą rzadkością – niestety – na torach wyścigowych czy rajdowych oesach są panie. Jeszcze większą są te, które osiągnęły w sportach samochodowych godne odnotowania sukcesy. Do tych nielicznych należy urodzona 25 marca 1982 roku Amerykanka Danica Patrick. Ma ona jeszcze jeden, niezaprzeczalnie mocny medialnie atut, ponadprzeciętną urodę...

Swoją przygodę z czterema kółkami rozpoczęła będąc jeszcze dziewczynką. Mając 10 lat zaczęła ścigać się na gokartach i szybko osiągnęła pierwsze sukcesy zdobywając w latach 1994, 1996-97 mistrzostwo World Karting Association Grand National Championship. Chcąc nadal rozwijać swoją karierę opuściła w 1998 roku rodzinne Roscoe w stanie Illinois (5 mil na południe od granicy z Wisconsin) i przeniosła się do Wlk. Brytanii. Tam przez cztery sezony zdobywała



doświadczenie w serii British Formula Vauxhall oraz British Zetec Formula Ford. Duże uznanie zdobyła za zajęcie drugiego miejsca w 2000 roku podczas Formula Ford Festival, wyścigu rozegranym na słynnym torze Brands Hatch.

Po powrocie do USA po sezonie 2001 Danica Patrick natychmiast otrzymała propozycje od zespołów wyścigowych. Przyjęła propozycje byłego kierowcy wyścigowego Bobby'ego Rahala i dołączyła do ekipy Rahal Letterman Racing (David Letterman, to amerykański gospodarz niezwykle popularnego talk-show oraz producent telewizyjny). W 2002 roku startowała w Barber Dodge Pro Series, rok później w serii Toyota Atlantic Championship niemal zawsze plasując się w czołowej trójce, by w 2004 roku zająć w tych mistrzostwach trzecią lokatę.

Sezon 2005 okazał się dla niej przełomowy. Szefostwo zespołu dało jej szansę na debiut w niezwykle prestiżowych zawodach serii Indy Car. Stało się to 29 maja podczas słynnego Indianapolis 500. Danica stała się czwartą kobietą w historii, która stanęła na starcie tego wyścigu, ale pierwszą, która przewodziła całej stawce. Co więcej, robiła to przez 19 okrążeń. Ostatecznie jej team zajął czwarte miejsce, a ona na koniec sezonu sklasyfikowana została na 12 miejscu i otrzymała tytuł Debiutanta Roku.

W sezonie 2006 kontynuowała starty w Indy Car. Nie odnotowała szczególnych osiągnięć, ale na koniec sezonu awansowała na dziewiątą lokatę. Niewykluczone, że na całoroczne wyniki Danicy oraz zespołu odbił się tragiczny wypadek, który miał miejsce w lutym, podczas treningu przed wyścigiem na torze Homestead. Zginął w nim Paul Dana, partner Patrick oraz Buddy Rice'a z zespołu Rahal Letterman...

Od sezonu 2007 Danica rozpoczęła starty w barwach zespołu Andretti Green Racing. Nadal rywalizowała w wyścigach Indy Car, w których ponownie awansowała – tym razem na siódme



miejsce. W kolejnym, 20 kwietnia 2008 roku, stała się bohaterką historycznego wydarzenia. Mając 26 lat, w swoim 50 starcie serii Indy Car, stała się pierwszą kobietą, która stanęła na najwyższym stopniu podium. Miało to miejsce podczas Indy Japan 300 na torze Twin Ring Motegi. Po przejechaniu 200 okrążeń toru wjechała na metę z przewagą 5,859 sek nad Helio Castronevesem, dwukrotnym zwycięzcą mistrzostw Indy 500. Sezon ukończyła na szóstym miejscu.

W 2009 roku zajęła trzecie miejsce w wyścigu Indy 500, najwyższe zdobyte przez kobietę w tym wyścigu. Po całym sezonie Indy Car została sklasyfikowana na piątym, najlepszym w swej karierze miejscu...

Danica do dzisiaj aktywnie bierze udział w różnego rodzaju, chociaż może już nie tak prestiżowych, zawodach. W tym roku wystartowała już w siedmiu (m. in. The Clash of Daytona (4 miejsce) czy Can-Am Duel (6 m.)). Najbliższy, w którym weźmie udział jest wyścig STP 500 na torze Martinsville Speedway, a plany na ten rok obejmują jeszcze kilkadziesiąt(!) zawodów.

Ponadto, będąc dodatkowo obdarowaną przez naturę i geny pięknym ciałem Danica stała się także modelką oraz celebrytką. Serca mężczyzn podbiła odważnymi zdjęciami w kostiumie bikini m.in. dla magazynów Maxim, FHM czy Shape. Tym bardziej nie mogło zabraknąć jej sesji fotograficznej w Sports Illustrated, które to czasopismo – oprócz zwykłych wiadomości, wywiadów, artykułów o sporcie - systematycznie publikuje zdjęcia najbardziej seksownych sportsmenek świata.

I jeszcze drobna informacja na koniec – Danica Patrick jest stanu wolnego. Obecnie mieszka w Phoenix w Arizonie. ■



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