

iauto *polska*

Numer 116, 22 sierpnia 2018



Arogancja, egoizm, ordynarne panoszenie się, agresja, to dość powszechne cechy części kierowców. Powszechne wcale nie dlatego, że cechują większość, ale dlatego, że ordynarne zachowania powszechnie budzą oburzenie i obawę o własne (i nie tylko) bezpieczeństwo. W braku kultury na drogach jesteśmy podobni w czółowce Europy, a może nawet i świata. Podobno... ale kiedy obserwuję kierowców w miastach i na autostradach, to ta niemila opinia wydaje się prawdziwa. Niestety, drogowe chamy to wcale nie taka mała grupa kierowców - zarówno pań, jak i panów. Jeżdżą mocnymi (często drogimi) samochodami prestiżowych marek. Ale żeby nie było - nie tylko autami "premium", nie tylko niemieckimi.

Chama za kierownicą rozpoznać można stosunkowo łatwo; samochodem posługuje się dość sprawnie, jedzie szybciej niż większość, bez wahania wjeżdża na żółtym, czasem też na czerwonym świetle, za kierownicą jest nonszalancki, wciska się w każdą lukę, nikomu nie ułatwi wjazdu, nie sygnalizuje zmian pasa ruchu, zajeżdża drogę innym, coś tam gada, przeklina i obrzuca obelgami. No i wie, co oznacza pokazanie środkowego palca. Z tej wiedzy korzysta chętnie. Na autostradzie pomyka zwawo, 140 to zbyt wolne tempo. Wścieka się, gdy ciężarówki blokują oba pasy. Wkurzony nie żałuje klaksonu, pogania światłami.

Ale z mobilkami nie ma to, tamto. Mają swoją ciężką i odpowiedzialną robotę (kompletnie niezrozumiałą dla kierowców osobówek); wiozą dziesiątki ton pod presją czasu. Niewybredne gesty, popędzanie i lekceważenie znoszą spokojnie. Do czasu. Kiedy cierpliwość się wyczerpie, odgrywają się i kolejne wyprzedzanie nieco wolniejszego TIR-a trwa, trwa, i trwa... wciąż trwa. Nie trzy, cztery minuty, a dziesięć, dwanaście. Obrywają wszyscy, i ci zbyt dynamiczni, i ci, którzy utrzymują autostradowe 120-140. Skutek jest taki, że policja zapowiada przeciwdziałanie zbyt długim manewrom wyprzedzania aut ciężarowych. Będą zatrzymywać i karać.

No to kierowcy TIR-ów skrzyknęli się (mobilki, mobilki, protest jest, zablokujemy, a przynajmniej spowolnimy ruch osobówkom) i ogłosili akcję 69.

Przyznam szczerze, że jak przeczytałem nazwę akcji "69", to ucieszyłem się ogromnie. Okazało się niepotrzebnie. Miłe skojarzenia trzeba sobie sotawić na całkiem inna okazję, akcję 69 przeprowadzić całkiem prywatnie i w stosownej atmosferze, która z autostradami, ciężkim i lekkim transportem oraz ruchem drogowym nie ma nic wspólnego.

Szerokiej drogi



Mirosław Rutkowski



Wrażenia z jazdy

SUV do zadań specjalnych- str. 4

As w rękawie- str. 10



Wydarzenia

Święto w Topaczu - str. 21

Podróże

Dusterem do Capo da Roca - str. 28



Sport

Mistrzostwa klasyków - str. 34

Tänak pnie się w górę - str. 36

Podium w Rally Atacama - str. 38

7. Rajd Polski Historyczny - str. 40



Babskie Gadanie

Gdzie parkować?- str. 41

SUV do zadań specjalnych



SsangYong Rexton G4 2.2 Diesel

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: AUTOR, SERIWS PRASOWY

Rexton G4 to duży SUV. Nietypowy. Naprawdę duuuuży, masywny, oparty na ramie, wyposażony w reduktor.

Współczesne SUV-y, to na ogół takie bulwarowe tygryski, a tu mamy do czynienia z potężnym terenowym samochodem. Takie auta są na naszym rynku w zdecydowanej mniejszości.



Rexton jest ogromnym autem – ma prawie 5 metrów długości (4865 mm), 1960 mm szerokości i aż 1825 mm wysokości. Waży ponad dwie tony. Jest większy od swojego poprzednika. Linia nadwozia jest masywna,

z napompowanymi nadkolami, bez zbędnych „ozdobników” i detali. Generalnie nie wyróżnia się urodą i nie budzi kontrowersji. Przód i tył auta to spokojne kształty bez tej charakterystycznej dla współczesnych SUV-ów agresywności →→





i nowoczesności. Wsiadamy i ...od razu planujemy podróż Rextonem 4 G dookoła świata, bo wewnątrz jest więcej niż przestronne, czujemy się w nim, jak w dobrze zaprojektowanym kamperze (stąd skojarzenie z daleką podróżą). W pierwszym rzędzie mamy do dyspozycji dwa obszerne i bardzo wygodne fotele (fotel kierowcy jest regulowany w ośmiu płaszczyznach), a do dyspozycji wiele różnorodnych, praktycznych większych i mniejszych schowków. Ergonomiczne fotele dostosowują się do kształtu ciała, a atmosferę wewnątrz uzupełniają nastrojowe podświetlenia. Podgrzewana kierownica, elektryczna regulacja ustawień foteli wraz z podgrzewaniem to miłe dodatki, podobnie jak ułatwiający parkowanie obraz z kamer, obejmujący pełne 360 stopni wokół samochodu. Płaska podłoga i brak wystającego tunelu sprawiają, że tylna kanapa jest również bardzo duża i wygodna dla trzech osób - możemy regulować jej kąt nachylenia oparcia. Deska rozdzielcza wygląda nowocześnie i wygląda jak w samochodach klasy premium. Duży dotykowy wyświetlacz HD (wielkość 8" lub 9,2") działa z płynnością najnowszych smartfonów. Bogaty w funkcje system multimedialny umożliwia korzystanie z Apple CarPlay i Google

Android Auto. Jest też radio, odtwarzacz plików MP3, możliwość oglądania wideo w jakości HD, nawigacja GPS, porty USB i 12V, a nawet gniazdo zasilania 230V. Bogato wyposażone wersje tego modelu mają tapicerkę w kolorze kości słoniowej, łącznie z fragmentami poszyć drzwi, konsoli środkowej i deski rozdzielczej. Wygląda to super. W testowanej wersji Sapphire mamy skórzaną, pikowaną tapicerkę, aluminium i wstawki z plastiku w kolorze fortepianowej czerni. SsangYong występuje w wersji 7-osobowej (dopłata za dwa dodatkowe fotele to 4 tys. zł). Fotele w trzecim rzędzie mogą zajmować również dorośli - jest tam wystarczająco dużo miejsca. No i kolejny atut Rextona - ogromny bagażnik (784 l). Nieco mniej przestrzeni robi się, gdy rozłożymy trzeci rząd siedzeń (tylko 236l).

Pod maską testowanego Rextona pracuje 2.2-litrowy diesel o mocy 181 KM i maksymalnym momencie obrotowym wynoszącym 420 Nm. Silnik w tej wersji współpracuje z 7-biegową automatyczną skrzynią biegów, choć czasem ta współpraca nie jest w pełni idealna. Rexton G4 świetnie czuje się w terenie i doskonale sobie w nim radzi. Nic dziwnego - ma ramę, napęd →→

www.lakiernik.com.pl



Teraz także na smartfony i tablety



na cztery koła i reduktor. Rexton jest jednym z wielu modeli na rynku zbudowanym w oparciu o ramę z zamontowanym na niej układem napędowym i nadwoziem. Nadwozie jest przymocowane do ramy w ośmiu punktach. Rexton G4 ma napęd na tylną oś. Taki system przekazywania mocy do tylnych kół jest standardem, ale w naszej testowej wersji była dołączana oś przednia. Auto z napędem 4WD ma reduktor z trzema trybami jazdy: 2H, 4H lub 4L oraz asystenta zjazdu ze wzniesienia. Jeżeli mamy pałac lub domek w lesie i dojeżdżamy do niego leśną, wyboistą drogą, to Rexton będzie wyborem doskonałym. Pod blokiem, na zatłoczonym parkingu trudno będzie znaleźć mu odpowiednie miejsce, lekko nie będzie również w galerii handlowej w sobotnie przedpołudnie. Jednak trzeba przyznać, że wszelkie manewry wykonuje się tym autem dość łatwo, a kamery 360 stopni i liczne czujniki cofania bardzo pomagają. Duży prześwit (22,4 cm) i miękko zestrojone zawieszenie sprawiają, że możemy nim wjechać wszędzie nie przejmując się nierównościami i wysokimi krawężnikami.

Rexton to auto nowoczesne, a nowoczesność przejawia się też m.in. w licznych asystentach jazdy podnoszących poziom bezpieczeństwa i komfortu podróżowania. Jest system aktywnego awaryjnego hamowania, czujniki ostrzegające o niezamierzonej zmianie pasa ruchu i obiektach w martwym polu, jest też układ ostrzegający o pojazdach poruszających się z kierunku poprzecznego z tyłu, czy system rozpoznawania znaków drogowych. Krótko mówiąc, jesteście wszystko, co we współczesnych samochodach powinno być.

Najtańsza wersja Rextona Crystal z silnikiem benzynowym 2.0 225 KM 2WD kosztuje 109 900 zł a topowa, testowa wersja Sapphire kosztuje 187 900 zł. Jeżeli ktoś potrzebuje solidnego i wygodnego auta, to SsangYong Rexton G4 jest dobrym wyborem. Warto przy tym zauważyć, że producent oferuje 5-letnią gwarancję. Samochód oferuje ogromną przestrzeń we wnętrzu, jest doskonale wyposażony, ma wiele nowoczesnych rozwiązań, a konstrukcja oparta na ramie, to rzadkość wśród współczesnych SUV-ów. ■

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

As w rękawie



Mitsubishi Eclipse Cross 1.5

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: AUTOR, SERIWS PRASOWY

Temu autu wróżę sukces – kompaktowy SUV Mitsubishi Eclipse Cross. Taki samochód zadba odpowiednio o kierowcę i pasażerów, jest doskonale wyposażony, gwarantuje odpowiednią przestrzeń i komfort podróżowania.

Na początek kilka zdań o historii modelu spod znaku trzech diamentów. Znamy i pamiętamy doskonale Mitsubishi Eclipse – sportowe coupè, które produkowane było przez 22 lata (1989 do 2011 roku). Ten model był bardzo popularny również w Polsce. Teraz też pojawiła się nowość – Eclipse Cross, ale tym

razem jest to kompaktowy SUV. Producent tłumaczy, że ta sama nazwa to wyznacznik stylu, które prezentowało sportowe coupè, a poza tym nazwa Eclipse pochodzi od najszybszego w historii konia wyścigowego, który narodził się w XVIII wieku podczas zaćmienia słońca i wygrywał wszystkie gonitwy z kilkunastometrową prze-



waga. Czyli Eclipse Cross to SUV ze sportowymi ambicjami.

Wygląd w dzisiejszych czasach to bardzo ważna sprawa. Eclipse Cross pod tym względem nie zawodzi – Japończycy czerpali pełnymi garściami z doświadczeń innych przy konstruowaniu nowego SUV-a i udało się. Za design – piątka z plusem.



Przód nowego modelu jest bardzo charakterystyczny, typowy dla marki. W przedniej części nadwozia dominuje chromowana atrapa silnika oraz pas kierunkowskazów i świateł przeciwmgielnych. Linia boczna ukazuje dwubryłowe nadwozie, charakteryzujące się długą maską silnika oraz częścią pasażerską, z opadającą ku tyłowi linią dachu. Auto ma też eleganckie „obuwie” 18-calowe alufelgi o ciekawym wzorze. Z tyłu zwraca uwagę poziomy pas świateł, przedzielający na

dwie części klapę bagażnika. Ostre linie, ciekawie zaprojektowane detale, agresywny przód, reflektory LED o interesującym rysunku, lekko opadający dach z niewielkim spojlerem – to wszystko tworzy bardzo nowoczesną całość o sportowym charakterze. Zdecydowano się na sporo chromowanych dodatków, które mają podkreślać prestiżowy charakter auta.

Wnętrze robi bardzo dobre wrażenie – jest przemyślane, funkcjonalne, praktyczne, eleganckie i nowoczesne. To zasługa dobrej jakości materiałów i estetycznych detali. Deska rozdzielcza to ład i porządek oraz intuicyjna obsługa. Analogowe zegary są czytelne, pomiędzy nimi znajduje się wyświetlacz komputera pokładowego. Centralnie umieszczono 7-calowy ekran dotykowy lekko przechylony w stronę kierowcy, który wyświetla wszelkie potrzebne we współczesnym aucie informacje. Obsługiwany jest on za pomocą touchpada zamontowanego obok lewarka skrzyni biegów. W „mojej” bogato wyposażonej wersji była kamera cofania, podgrzewana kierownica, lusterka i fotele, ekran HUD, a także czujniki parkowania z przodu i tyłu. Fotele są wygodne z szerokim zakresem regulacji, podgrzewane, podobnie jak skrajne fotele na tylnej kanapie. Mitsubishi Eclipse Cross podróżuje się naprawdę bardzo komfortowo, w kabinie panuje cisza, również przy autostradowych prędkościach. Drobny minusik za bagażnik – nie należy do największych, mieści on 341 litrów, ale ma →→



zupełnie płaską podłogę, a dzięki niskiemu progowi łatwo się do niego spakować.



Pod maską Eclipse Cross znalazła się całkowicie nowa konstrukcja. Jest to turbodoładowana, benzynowa jednostka o pojemności 1,5 litra i mocy 163 KM. Silnik ten oferuje dobre osiągi i odpowiednią dynamikę. Moc przenoszona jest na przednie koła (producent przewidział wersję z napędem wszystkich kół) za pomocą bezstopniowej, automatycznej skrzyni biegów CVT, której działanie również zasługuje na pochwały. W każdej sytuacji i przy wykonywaniu manewrów czułam się w tym aucie pewnie i bezpiecznie. Mimo sporych gabarytów i wagi auta (1509 kg), zużycie paliwa jest rozsądne. Średnio podczas tygodniowych jazd samochód zużywał około 7,2 - 8,2 litra benzyny na 100 kilometrów.

Mitsubishi Eclipse Cross bardzo mi się spodobał i miło zaskoczył: wyglądem, komfortem podróżowania, właściwościami jezdnyimi, nowoczesnymi technologiami i bogatym wyposażeniem. No i ceną. Producent oferuje aż pięć wersji wyposażenia. Najtańsza kosztuje 93 990 zł. Najbogatsza ze skrzynią CVT i napędem 4x4 to wydatek około 147 990 zł. ■

Święto



TEKST I ZDJĘCIA: GRZEGORZ CHYŁA

Już ósmy raz wokół podwrocławskiego zamku Topacz zgromadzili się miłośnicy klasycznej motoryzacji. Na co dzień warte odwiedzenia muzeum motoryzacji i luksusowy hotel, raz do roku – latem – staje się miejscem wyjątkowym.

Ponad 400 aut, od najstarszych, z przełomu XIX i XX wieku, przez późniejsze – z 20-lecia międzywojennego – aż po te z końca lat 80-tych. Nie zabrakło nawet pojazdów zupełnie najnowszych, bo swoje ekspozycje miało tu kilku samochodowych dealerów. →→





Impreza oszałamia rozmachem. Największy plac, na co dzień używany jako driving range przez golfistów – to domena młodszych pojazdów. Z boku swój posterunek rozłożyli miłośnicy motoryzacji militarnej, w centralnym placu scena z muzyką na żywo, obok rząd foodtrucków, dalej placzyk zabaw dla dzieci.

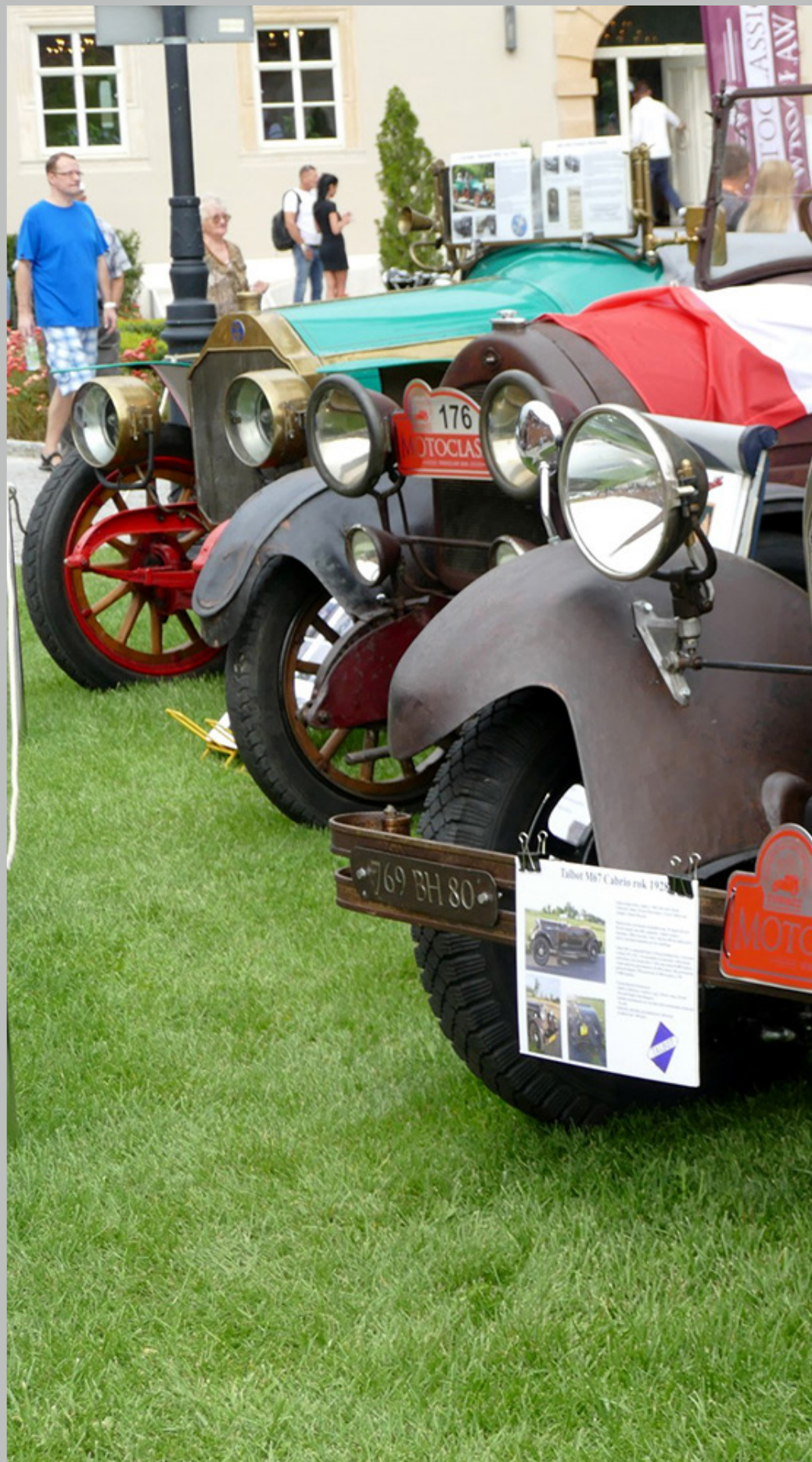
Sercem imprezy jest jednak plac przy samym zamku, otoczony dworskimi zabudowaniami. Tu jest główna scena, gdzie konferansjerzy →→



opisują najciekawsze pojazdy – załogi obowiązkowo w strojach z epoki. Każda historia jest wyjątkowa – losy przedmiotów i ludzi splatają się, każdy opisuje co to za pojazd, opisuje jego losy i pracę, którą w niego włożył. Na tym placu szyku zadają pojazdy najstarsze, chociażby kilka Fordów T, Lorraine-Dietrich rocznik 1913, długo by wymieniać... Wyjątkową okazją była wizyta aż trzech nieomal stuletnich Bugatti: T40 Macieja Pedy i dwa zaproszone przez niego – z Czech T13 z 1921 roku i z Niemiec T43. Obok – zlot klubu Mercedesu W113 „Pagoda” świętuje 55-lecie modelu.









Wreszcie – prezentacja Alpine. Owszem – było kilka egzemplarzy najnowszej wersji A110, ale tłumy odwiedzających zwracały uwagę głównie na auta starsze – kilka A310 i klasyków klasyków – A110. I to A110 nie były takie, bo egzemplarze z rajdową przeszłością. Belg Jürgen Clauss przywiózł dwa auta – model 1300S, którym Jean Vinatier zwyciężył Rajd Wełtawy w 1968 roku oraz 1800 grupy IV którym Jean-Pierre Nicolas wygrał Rajd

Maroka w roku 1974. Obok – niepozorna „piątka” ale to Renault 5 Alpine Turbo przywiezione przez znanego rajdowca – Błażeja Krupe.

Impreza to pełne trzy dni wrażeń – tradycyjnie rozpoczyna się w piątek paradnym przejazdem uczestników na wrocławski Rynek, potem Bal Komandorski, rusza Rajd na orientację, trwają próby sportowe na półtorakilometrowej trasie slalomu. Kulminacją imprezy jest rozstrzygnięcie Konkursu Elegancji. ■

Dusterem do Cabo da Roca (3)

TEKST I ZDJĘCIA: MACIEJ RZOŃCA

Wspomniałem w poprzednim odcinku, że zrezygnowaliśmy z jazdy hiszpańskimi autostradami ze względu na dosyć wysokie i zmienne opłaty (w zależności m.in. od natężenia ruchu, pory dnia czy roku). Przede wszystkim jednak dlatego, że jadąc od francuskiego Biarritz do Santiago de Compostela (kolejnego celu naszej podróży) Hiszpanie oferują fantastyczne, nowoczesne i stosunkowo puste – i bezpłatne – drogi ekspresowe...



Pokonując kolejne setki kilometrów, podobnie jak we Francji, nie podnoszą mi ciśnienia patrole policji z radarami. Zdarzały się fotoradary, ale były wcześniej zapowiedziane i ulokowane rzeczywiście w newralgicznych punktach. Przede wszystkim trzeba jednak pamiętać, że sieć stacji benzynowych przy tych „ekspresówkach” jest dosyć rzadka (mniej więcej co 50-60 kilometrów), a zwykłych parkingów (z toaletą i ławeczkami) nie ma wcale. Musiałem więc pamiętać, by nie zostać na rezerwie paliwa.

Nie wiem czy jest to przypadek wszystkich nowych Dacii Duster, czy tylko naszego egzemplarza. W każdym razie po zatankowaniu „pod korek” przez dobrych kilkaset kilometrów wskazówka paliwomierza twardo pokazywała maksimum. Potem zaczynała dosyć szybko opadać, a im jest niżej, tym robiła to szybciej. W rezultacie, w kolejnych dniach podróży, starałem się nie dopuścić do tego, by zapaliła się lampka rezerwy, a jeśli już, to natychmiast rozglądałem się za stacją benzynową.

Okolo 100 kilometrów przed Santiago de Compostela wjechaliśmy na oznakowaną „Drogę św. Jakuba”, czyli na jedną z wielu odnóg najświętszego w Europie szlaku pielgrzymkowego wiodącego do grobu św. Jakuba Większego Apostoła w katedrze w tymże Santiago. Szlakiem tym od ponad tysiąca lat(!) wędrują pielgrzymi. Niegdyś te wędrowki miały ewidentnie religijny charakter – dziesiątki i setki tysięcy pątników rocznie szło dla odbycia pokuty, dla wzmocnienia wiary, z prośbą o uzdrowienie czy w podziękowaniu za otrzymane łaski. Szacuje się, że w szczytowym okresie (XIV wiek) „Camino de Santiago” pokonywało rocznie ponad milion osób, w tym królów, władców, rycerzy, jak i ludzi z najniższych stanów.

W XX wieku ruch na tym szlaku praktycznie zamarł. W latach 70-tych oficjalnie rejestrowano zaledwie kilkudziesięciu pielgrzymów rocznie. Sytuacja zaczęła się gwałtownie zmieniać po wizycie w Santiago de Compostela papieża Jana



Pawła II, co miało miejsce w 1982 roku. Rada Europy uznała ten szlak za drogę o wybitnym znaczeniu kulturowym dla całego kontynentu i zaapelowała o odtwarzanie i utrzymywanie tych szlaków. Ponownie zaczęły powstawać noclegownie, trasę oznakowano i modyfiko-

wano z uwzględnieniem ruchu samochodowego. W 1987 roku Drogę św. Jakuba ogłoszono (jako pierwszą) Europejskim Szlakiem Kulturowym, a w 1993 roku wpisano ją na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO. W ciągu ostatnich 10 lat liczba pielgrzymów wzrosła do ok. 230-270 tysięcy rocznie... (tylko z Polski od 1820 osób w 2011 roku do blisko 4 tysięcy w 2016).

Trzeba tutaj dodać, że pielgrzymki do Santiago de Compostela nie przypominają tych na Jasną Górę w Częstochowie.

Tu nie idą grupy liczące setki osób śpiewające nabożne pieśni i modlące się pod przewodnictwem osób duchownych. Na Drodze św. Jakuba widzi się pojedyncze osoby lub idące (ale też jadące rowerami) w niewielkich, 2-3-4 osobowych grupkach. I mijaliśmy dziesiątki takich →→





pielgrzymów zmagających się z trasą w palącym hiszpańskim słońcu...

Tego dnia pokonaliśmy 750 kilometrów ze średnią prędkością 88,9 km/godz. Nasz Duster zadowolili się średnim spalaniem (oleju napędowego)



na poziomie 6,2 l na każdą setkę kilometrów. W nagrodę auto (po raz pierwszy) odpoczywało w garażu, my w dwupoziomowym apartamencie, który moja żona (Kasia) wyszukała w internecie jako „last minute” za naprawdę niewielką kwotę (ok. 250-270 złotych).

Kolejnego (piątego) dnia naszej wyprawy ruszyliśmy do centrum Santiago de Compostela, by zwiedzić zabytkowe centrum oraz, oczywiście, katedrę z grobem św. Jakuba. Tak się złożyło, że była to niedziela i prawdopodobnie szczególnie duża ilość pielgrzymów zawitała tego dnia do miasta, by wziąć udział w uroczystej, koncelebrowanej mszy. Było także mnóstwo zmotoryzowanych turystów – jak my – i trzeba było długo krążyć na obrzeżach Starówki, by znaleźć miejsce do zaparkowania. Bardzo, ale to bardzo przydały się kamery zamontowane w Dusterze, dające widok na wszystkie cztery strony (wrzucenie wstecznego biegu automatycznie uruchamiało kamerę cofania, ale przełączając ręcznie można było też podejrzeć widok z boków). Wyjątkowo często aktywowały się czujniki w lusterkach sygnalizujące zbliżające się z prawej lub lewej strony pojazdy. To też pomagało podczas jazdy na bardzo wąskich, krętych i zatłoczonych uliczkach.

Po zakończeniu mszy w katedrze trafiliśmy – jak się okazało zupełnie przypadkowo – na cieszące się dużą popularnością wśród pielgrzymów i turystów widowisko o nazwie „botafumeiro”.

Otóż, pod sufitem katedry, na grubym sznurze, podwieszona jest największa na świecie kadzielnica. Ma ona 150 cm wysokości, pusta waży 53 kg, a wraz z ładunkiem kadzideł 10 kg więcej. Widowisko polega na tym, że 8 krzepkich mężczyzn (zwanych tiraboleiros) rozhuśtuje kadzielnicę jak wahadło – w poprzecznych nawach (transeptach) katedry. Co kilka sekund, stosunkowo nisko nad głowami zgromadzonych, pędzi z prędkością 68 km/godz kilkadziesiąt kilogramów metalu wyrzu- ➔➔

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



cając kłęby wonnego dymu. Jak wspomniałem mieliśmy szczęście, gdyż botafumeiro urządzone jest wyłącznie w piątki oraz z okazji dosłownie kilku świąt w ciągu roku. Obecnie okadzanie ma znaczenie rytualne i jest po prostu swego rodzaju atrakcją turystyczną. W średniowieczu miało jeszcze jedną, ważną funkcję – pomagało tłumić niezbyt miłe zapachy wydzielane przez tysiące pielgrzymów po wielotygodniowej wędrówce... Nie zmieniło się jedno, każdy kto odbył pielgrzymkę do katedry w Santiago de Compostela miał i ma prawo nosić z dumą muszlę św. Jakuba na pamiątkę przebytej drogi.

Tego dnia przejechaliśmy niewiele – jedynie 154 kilometry (średnia prędkość 45,5 km/godz, średnie spalanie 4,9 l/100 km – ale spaliliśmy już w Portugalii. Urocze, niewielkie miasteczko Caminha leży u ujścia granicznej (z Hiszpanią) rzeki Mino do Atlantyku. Już wieczorem przekonaliśmy się, że Portugalia ze względu na przystępne ceny jest świetnym celem turystycznym dla Polaków. Za kolację w bardzo przyzwoitej restauracji hotelowej, zapłaciliśmy ok. 11-12

euro od osoby, a więc znacznie korzystniej niż we Francji czy nawet Hiszpanii (o Niemczech nie wspominając, gdzie za 8 euro oferowano na stacji benzynowej zapiekankę z butelką napoju). Dodatkowo otrzymaliśmy gratisową butelkę wina (kolor do wyboru)... Następnego dnia odszukałem taką samą butelkę w winotece, gdzie kosztowała wcale niemało, bo 13 euro.

Kolejny dzień podróży to niespieszne włóczenie się po okolicy, by po południu dojechać do Porto. Zawsze, rezerwując kolejny nocleg, w wyszukiwarce internetowej wpisywaliśmy, że kwatera musi mieć internet oraz parking, ale nie taki miejski, ogólnodostępny, bez gwarancji wolnego miejsca. W Porto oraz – kilka dni później w Lizbonie – bardzo się to przydało.

W Porto zarezerwowaliśmy dwa noclegi. Było to niewielkie mieszkanie na pierwszym piętrze. Bardzo ciekawy okazał się natomiast parking odległy o ok. 500 metrów. Była to duża hala, gdzie mieściła się myjnia samochodowa i niewielki warsztat. Ale było przede wszystkim kilkadzie-



siat miejsc postojowych płatnych ok. 20 euro za dobę. Natomiast mając od właściciela mieszkania specjalną wizytówkę opłata za dobę wynosiła tylko 10 euro i miało się gwarancję, że miejsce się znajdzie. Ponadto mogłem dowolną liczbę razy zabierać samochód i odstawić go z powrotem, ale naprawdę w Porto nie miało to sensu. Zdecydowanie najlepiej wykupić całodobowy bilet na całą komunikację miejską i sprawnie przemieszczać się po mieście nie zawracając sobie głowy szukaniem wolnego miejsca postojowego i parkomatami.

Tego dnia przejechaliśmy zaledwie 111 km ze średnią prędkością 30,4 km/godz przy średnim spalaniu 5,2 l/100km. Bardzo doceniłem funkcję Stop&Go (nieobecnej w mojej prawie „pełnoletniej” Lagunie II), która wyłączała silnik podczas postoju na światłach lub w korkach. Uważam, że ma ona bardzo duży wpływ na zużycie paliwa w zatłoczonych miastach. W zatłoczonych miastach warto jednak korzystać z komunikacji publicznej... Zatem samochód do garażu, bilet kupiony, można wsiąść w metro i udać się na zwiedzanie Porto... ■



Mistrzostwa klasyków

Mistrzostwa Motul HRSMP 2018

OPR.: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Na jedną rundę przed zakończeniem Motul Historycznych Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski 2018 poznaliśmy tegorocznych mistrzów tego cyklu. Stało się to na oesach 27. Rajdu Rzeszowskiego, którego długa i wymagająca trudna trasa sprawiły, że był podwójnie punktowany, a więc i podwójnie istotny dla załóg walczących o tytuły.



Niemal do samego końca rajdu wydawało się, że zwycięstwo wpadnie w ręce załogi Subaru Legacy – Roberta Lutego i Marcina

Celińskiego. Jednak awaria skrzyni biegów spowodowała, że odpadli z rajdu na ostatnim odcinku specjalnym. Tym sposobem zwycięstwo w rajdzie

(oraz kategorii PZM 5) przypadło załodze Grzegorz Olchawski/Łukasz Wroński (Audi Quattro), która cały czas deptała im po piętach i wygrała 4.

z 7. odcinków specjalnych. Kategoria Youngtimerów PZM 6, to triumf Arkadiusza Kuli i Jarosława Janasza (Renault Megane Maxi), a wśród załóg rywalizujących w kat. 4 najlepsi okazali się Krzysztof Głowala i Alicja Gnatowska (Mazda 323 GTX).

Jednak największy sukces na zalanych deszczem podkarpackich odcinkach specjalnych odnieśli Piotr Zaleski i Jacek Gruszczyński w swoim budzącym zachwyt Porsche 911 RS SC. Załoga, która zdominowała tegoroczną rywalizację w kategorii FIA 3 oraz w klasyfikacji generalnej przyjechała do Rzeszowa z jedną misją – zdobycia punktów gwarantujących im zdobycie tytułów już tutaj. Ze swojego zadania wywiązali się znakomicie. Mimo przeciwności losu, konieczności wymiany koła i trudnych dla ich Porsche warunków, zwyciężyli w swojej kategorii i przypieczętowali mistrzowskie tytuły. Mistrzami zostali również Piotr Kiepusa i Mateusz Galle (Fiat 128), którzy okazali się bezkonkurencyjni w kategorii FIA 2 również podczas Rajdu Rzeszowskiego. W FIA 1 brak jeszcze ostatecznych rozstrzygnięć, ale walka o mistrzostwo rozegra się pomiędzy duetami Wodziński/Kaczmarek oraz Curyło/Skwarek.



Dla uczestników mistrzostw historycznych Rajd Rzeszowski oznaczał nie tylko zaciętą sportową rywalizację, lecz także szansę zwrócenia uwagi na bardzo ważny problem wykrywalności nowotworów u dzieci. Przed legendarnymi rajdówkami sprzed lat na trasę podkarpackich zawodów ruszył także samochód „0” oklejony

w barwy Fundacji Pomocy Dzieciom z Chorobą Nowotworową. Również na samochodach rajdowych można było dostrzec naklejki symbolizujące walkę z nowotworami u dzieci.

Kolejna runda Motul HRSMP, która zwieńczy tegoroczny sezon historycznych mistrzostw Polski odbędzie się w Wiśle w dniach 14-15 września. ■



Tänak pnie się w górę

OPR.: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY



30-letni Estończyk Ott Tänak (Toyota Yaris WRC) w obecności 226 tysięcy kibiców po raz drugi zwyciężył w Rajdzie Niemiec, dziewiątej z trzynastu rund tegorocznych zmagania WRC. Jednocześnie była to pierwsza wygrana w tych zawodach dla zespołu Toyota Gazoo Racing WRT. Drugą lokatę w klasyfikacji generalnej wywalczył - ze stratą 39,2 sek - Belg Thierry Neuville (Hyundai i20 Coupe WRC), trzecią Fin Esapekka Lappi (Toyota Yaris WRC).

W WRC2 zwycięzcą rajdu - po szalonym odrabianiu straty po „kapciu” - został Jan Kopecky (Skoda Fabia R5). Piąte miejsce zajęła polska załoga Kajetan Kajetanowicz/Maciej Szczepaniak (Ford Fiesta R5), kolejne Łukasz Pieniążek/Przemysław Mazur (Skoda Fabia R5).

Po Rajdzie Niemiec liderem klasyfikacji generalnej jest Neuville (172 pkt). Kolejne miejsca zajmują Ogier (149), Tänak (136), Lappi (88), Mikkelsen (65) i Sordo (60 pkt).





Podium w Rally Atacama

OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Maciej Giemza zajął drugie, a Adam Tomiczek trzecie miejsce wśród juniorów podczas 8. edycji rajdu Rally Atacama. Motocykliści ORLEN Team musieli uznać wyższość jedynie Chilijczyka Ignacio Cornejo. Wśród seniorów triumfował Kevin Benavides.



Ostatni odcinek Rally Atacama był dla motocyklistów ORLEN Team wręcz formalnością. Przewodzący w klasyfikacji juniorów Ignacio Cornejo wypracował przewagę, którą mógł

roztrwonić praktycznie tylko nie docierając do mety. Na sobotnim odcinku specjalnym Chilijczyk uzyskał szósty czas, Maciej Giemza był 12., a Adam Tomiczek 13. Polacy dotarli do mety bez przygód i utrzymali

odpowiednio drugą i trzecią pozycję w klasyfikacji końcowej.

— *Ostatni etap miał tylko 150 kilometrów, więc można było pozwolić sobie na podkręcenie tempa. Rajd na plus, nie miałem*



żadnej wywrotki, żadnych problemów nawigacyjnych, trzymałem równe tempo. Zebrałem cenne doświadczenie, co na pewno pozytywnie wpłynie na formę na kolejnych rajdach. Przed nami Baja Poland, gdzie będę dawać z siebie wszystko – mówił Maciej Giemza.

Wracający po kontuzji do długodystansowych rajdów Adam Tomiczek nie krył satysfakcji z udanego startu.

— *Chilijska pustynia była niebezpieczna i wymagająca, dlatego cieszę się, że po tak długiej przerwie udało się dotrzeć do mety bez przygód. Czas wrócić do Polski i kontynuować rehabilitację, jest jeszcze dużo do zrobienia. Motywacja przed kolejnymi zawodami jest ogromna, mam nadzieję, że zamelduję się na starcie w jeszcze lepszej dyspozycji – podsumował start w rajdzie Adam Tomiczek.*

Wśród motocyklistów najlepszy na Rally Atacama okazał się Kevin Benavides – Argentyńczyk przypieczętował zwycięstwo wygrywając również ostatni OS. Drugie miejsce w klasyfikacji generalnej zajął Toby Price, na podium rajdu zmieścił się również Pablo Quintanilla. Kolejny ważny sprawdzian przed motocyklistami ORLEN Team już na przełomie sierpnia i września – wówczas Maciej Giemza i Adam Tomiczek wystąpią na Baja Poland 2018. ■

7. Rajd Polski Historyczny

OPR.: GRZEGORZ CHMIELEWSKI
ZDJĘCIE: SERWIS PRASOWY – Ł. KUTYBA

Już tylko kilka dni pozostało do rozpoczęcia 7. Rajdu Polski Historycznego i do rozgrywanego jednocześnie z nim 1. Rajdu Polski Nowych Energii (29 sierpnia-1 września 2018), ważnej międzynarodowej imprezy, organizowanej przez Automobilklub Krakowski.



Rajd Polski Historyczny jest przeznaczony dla pojazdów, które zostały wyprodukowane nie później, niż do końca roku 1990; najstarszy zgłoszony samochód Austin Healey Sprite liczy 60 lat. Załogi w takich autach rywalizują ze sobą w bardzo trudnej konkurencji na regularność Jazdy. W ramach tych samych zawodów odbędzie się Rajd Polski Nowych Energii z udziałem najbardziej zaawansowanych technologicznie samochodów elektrycznych.

Zarząd Automobilklubu Krakowskiego i kierownictwo imprezy zapraszają do obserwowania tych zawodów w różnych punktach trasy, wiodącej przez najpiękniejsze zakątki Małopolski (więcej na stronie internetowej rajdu).

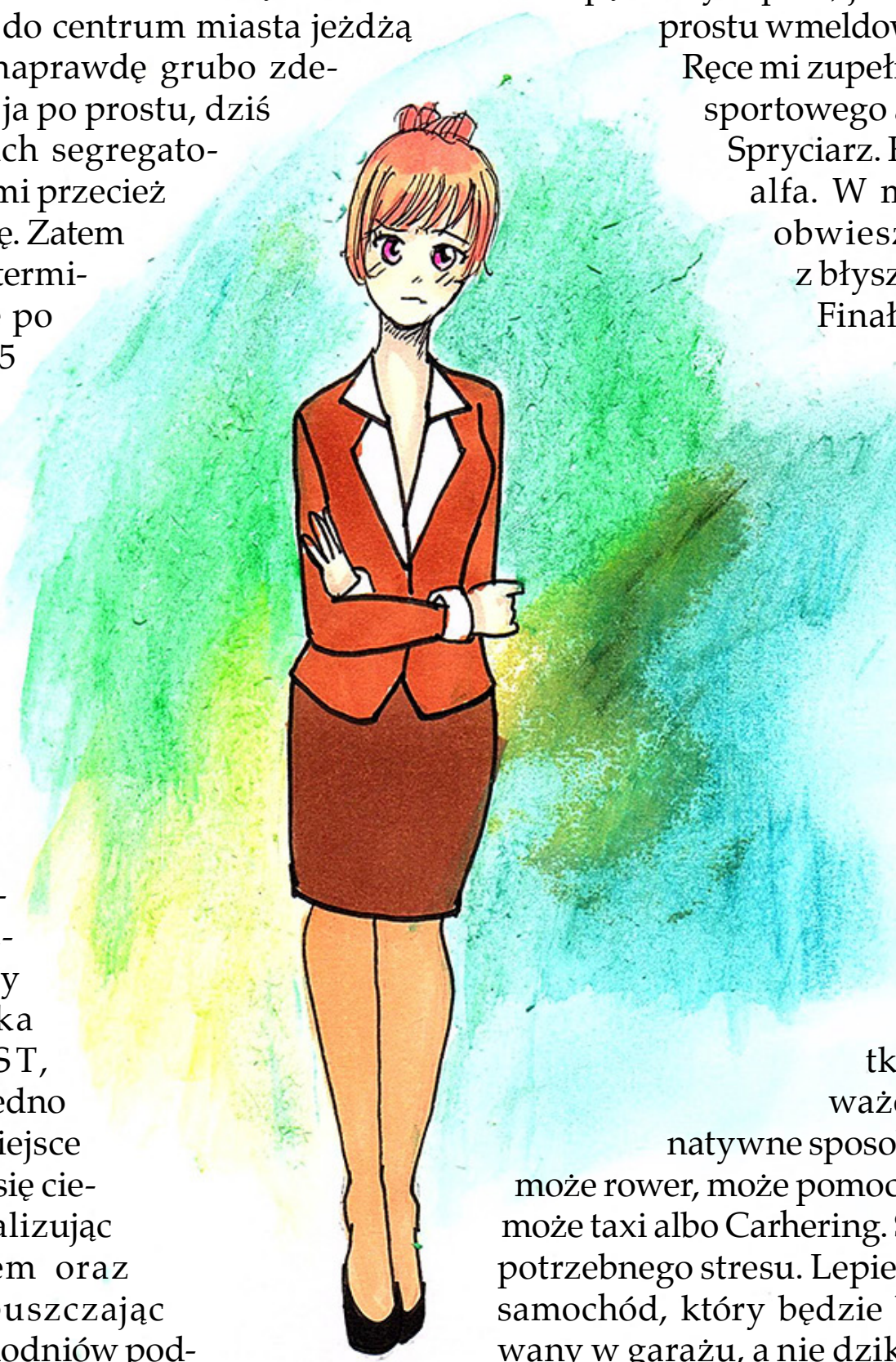
W szczególności warto wybrać się na krakowski Rynek Główny, skąd w środę 29 sierpnia od godz. 18 sprzed Bazyliki Mariackiej będą startować kolejne załogi. Już wcześniej wzdłuż linii A-B będą wystawione wyjątkowo cenne samochody zabytkowe, należące do krakowskich (i nie tylko) kolekcjonerów. Organizatorzy również serdecznie zapraszają na ceremonię mety, która rozpocznie się w sobotę 1 września o godz. 14:30 w krakowskim Muzeum Lotnictwa Polskiego na dawnym lotnisku Rakowice-Czyżyny. Również tam będzie można podziwiać wystawę wyjątkowo wartościowych pojazdów zabytkowych. ■

Więcej szczegółowych informacji:
www.rajdpolskihistoryczny.pl

Gdzie parkować?

TEKST: MARZENA PIÓRO
ILUSTRACJA: WIKTORIA PISARSKA

Dzisiejszy dzień, to już naprawdę gruba przesada! Ale od początku. Umówiłam się w Centrum. Tak wiem, autem do centrum miasta jeżdżą tylko odważni i naprawdę grubo zde-terminowani. Ale ja po prostu, dziś musiałam. Ciężkich segregato-
rów z dokumentami przecież w siatkę nie zabiorę. Zatem zapakowana i zdetermi-
nowana, kręcę się po uliczkach już z 15 minut. Szukam wolnego miej-
sca. Ze trzy razy już objechałam pobliskie miej-
sca postojowe. No cóż, nic nie ma, czekam. Może ktoś się w końcu zdecyduje i odjedzie. I tak, po kolejnych 10 minutach straci-
łam już praktycz-
nie nadzieję. Gdy w końcu z daleka widzę ... JEST, cudowne, wolne, jedno – jedyne wolne miejsce parkingowe. I już się cie-
szę. Powoli, sygnalizując kierunkowskazem oraz grzecznie przepuszczając wszystkich przechodniów pod-



jeżdżam. I co??? W tym czasie jakiś dziko roz-
pędzony raptus, jadący z naprzeciwka po prostu wmeldował się w moje miejsce! Ręce mi zupełnie opadły. Z czarnego sportowego auta, wytoczył się Pan Spryciarz. Klasyczny typ pseudo-
alfa. W modnych rureczkach, obwieszony złotą biżuterią z błyszczącymi kamieniami. Finał był taki, że zaparko-
wałam daleko, a na spotkanie dojecha-
łam cudem, spóź-
niając się prawie godzinę. Następ-
nym razem, wybiorę taxi albo rower. A może w końcu zdecyduje się na car shering?

PS.

Zalecenia od Marzeny:

Dziewczyno, w przypadku gdy spieszycie się na spotkanie w Centrum rozważcie, proszę inne alternatywne sposoby dotarcia na miejsce; może rower, może pomoc Osobistego Kierowcy, może taxi albo Carhering. Szkoda czasu oraz niepotrzebnego stresu. Lepiej zadbać o siebie i swój samochód, który będzie bezpiecznie zaparkowany w garażu, a nie dziko porzucony na ulicy.

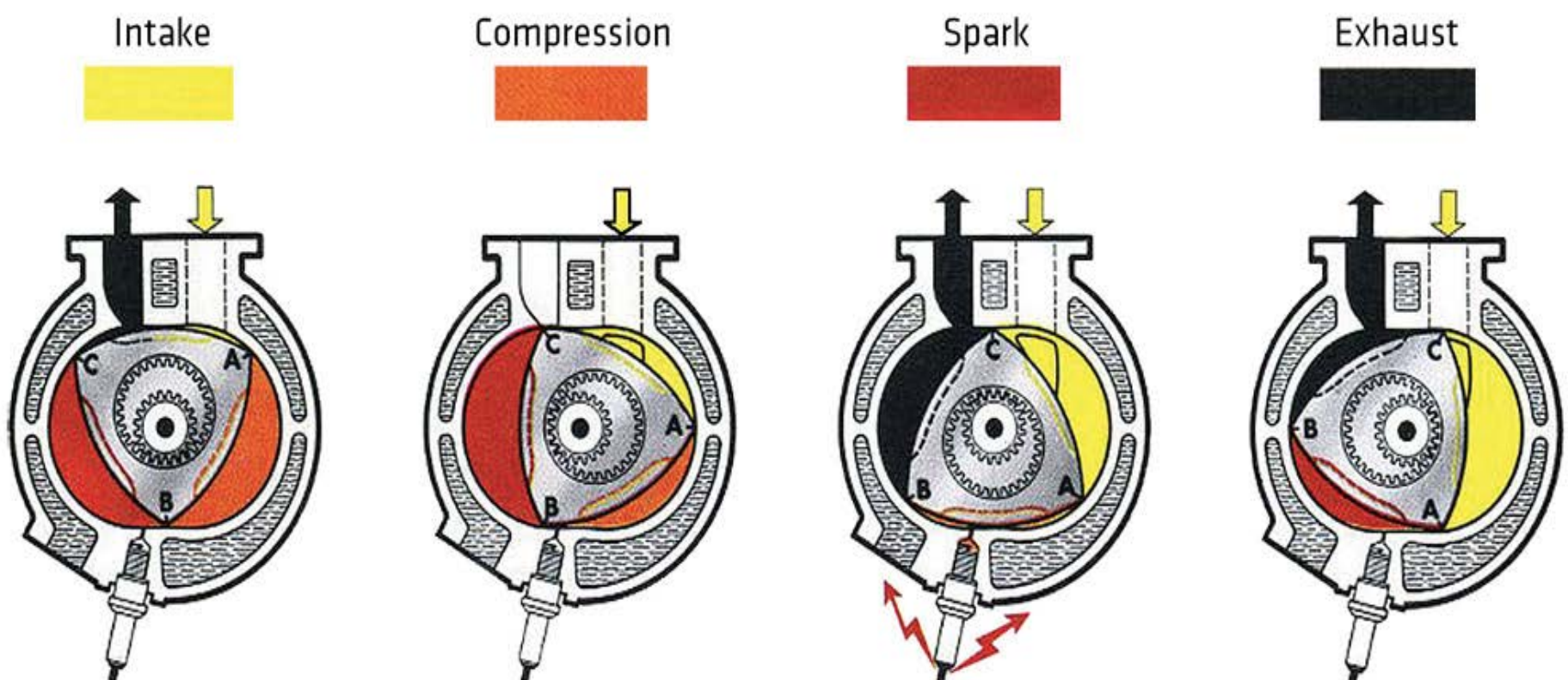
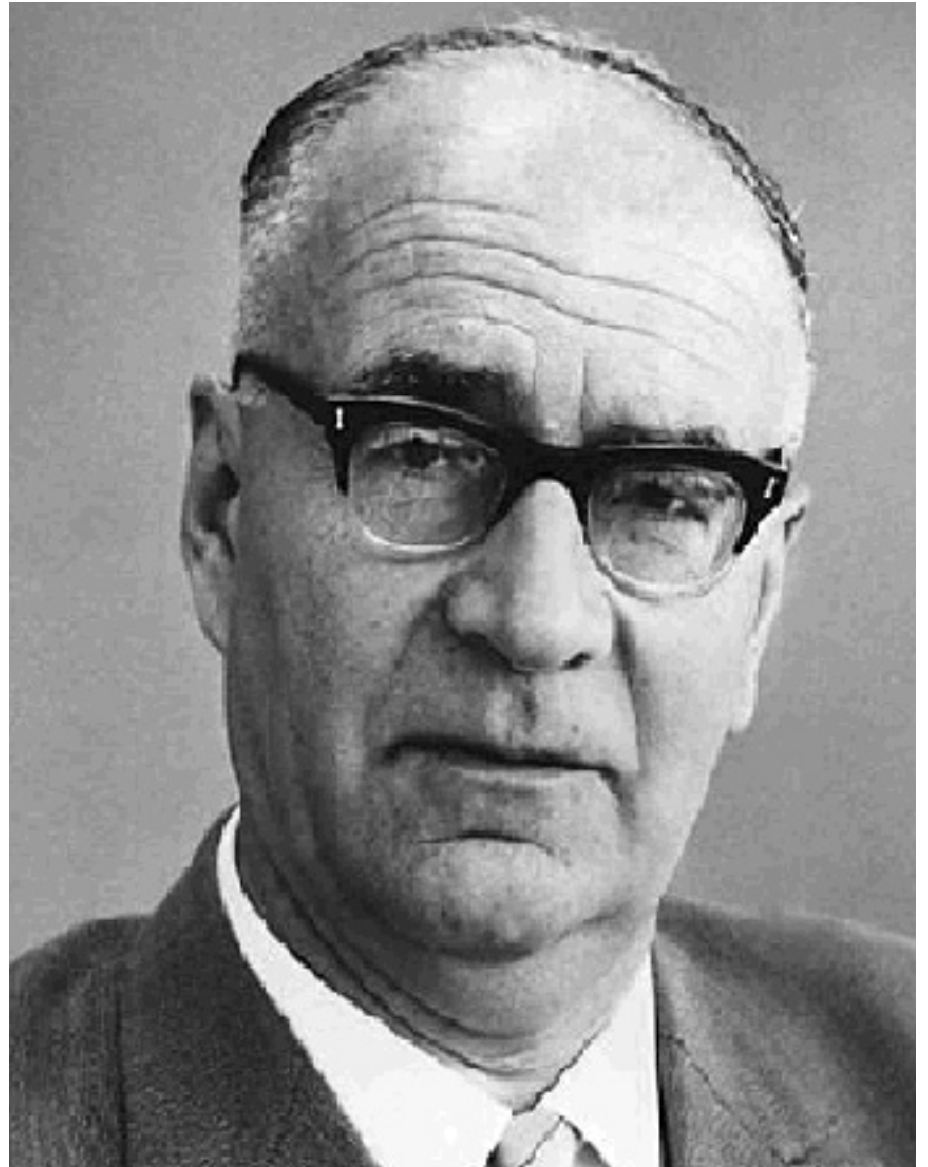
Wydarzenia i rocznice: sierpień 2018

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Czy zyska drugą szansę?

Każdy, nawet średnio interesujący się motoryzacją, zna dwa rodzaje silników spalinowych – benzynowe oraz wysokoprężne (zwane też dieslami). Mają one jednak bardzo podobną konstrukcję – okrągłe tłoki sprężają w cylindrach paliwo poruszając się ruchem posuwistym. W pierwszym przypadku do zapłonu potrzebna jest iskra, w drugim do zapłonu wystarczy sprężenie do odpowiednio wysokiego ciśnienia. Natomiast nieco w zapomnienie popadł silnik spalinowy o zupełnie odmiennej konstrukcji. W tym przypadku tłok mający kształt zbliżony do trójkąta (trójkąt Reuleaux) wiruje wewnątrz cylindra. Taki silnik opracował i opatentował Felix Wankel.

Niemiecki mechanik, konstruktor i wynalazca urodził się 13 sierpnia 1902 roku w Lahr (zmarł 9 października 1988 r.). Swój silnik opracowywał w latach 20-tych XX wieku, ostatecznie ukończył go w 1933, po czym opatentował. Trudno ocenić, jak potoczyłaby się jego kariera, gdyby nie II wojna światowa. Jakiś zatarg z Hitlerem



zakończył się kilkumiesięcznym uwięzieniem. W czasie wojny silniki jego konstrukcji używane były przez Luftwaffe i Kriegsmarine, a po jej zakończeniu Wankel został aresztowany przez aliantów, a wszystkie jego prace skonfiskowane.

Silnik Wankla ma duże zalety w porównaniu do konwencjonalnych jednostek spalinowych. Do najważniejszych zalicza się niewielką masę i rozmiary, małe wibracje oraz cichą pracę. Niestety, są także wady, które sprawiły, że silniki te nie zrobiły światowej kariery. Kłopoty sprawiało uszczelnienie cylindra i jego smarowanie, a w rezultacie stosunkowo niska żywotność. Jedyne dwaj producenci, niemiecki NSU oraz japońska Mazda, podjęły się produkcji samochodów z tymi silnikami. Co więcej, Mazda do dzisiaj nie



zarzuciła koncepcji silnika Wankla – po modelu RX-7 z końca lat 70-tych, silnik ten trafił do RX-8, ponadto trwają prace nad przystosowaniem tej jednostki napędowej do spalania wodoru.

Pani Loteczkowa na trasie

Samochodowe wyścigi górskie są bardzo popularne w naszym kraju. Niewątpliwie sprzyja im ranga Mistrzostw Polski. Warto wiedzieć, że pierwsze tego typu zawody w Polsce rozegrano już w 1927 roku (14 sierpnia). Nosiły oficjalną nazwę Automobilowy Rajd Tatrzański (popularnie Wyścig Tatrzański) i zorganizowane zostały przez Krakowski Klub Automobilowy.

Trasa pierwszego wyścigu wiodła z Łysej Polany do Morskiego Oka. Wzięło w nim udział 18 kierowców samochodów (m. in. Jan Ripper w Lancii oraz hr. Adam Potocki w Grofri, austriackim samochodzie z lat 1921-31). W zawodach wzięło także udział 18 motocyklistów (m. in. panowie Knappik, Janik i Kremin oraz panie Wrońska i Loteczkowa). II Wyścig Tatrzański odbył się w 1929 roku. ■



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