

iauto ^{polska}

Numer 118, 22 września 2018



Ludzie kochają samochody. Oczywiście nie wszyscy i nie wszystkie auta. Większość posiadaczy traktuje swoje samochody jako środek transportu, swoiste narzędzie, służące jedynie do przemieszczania się z miejsca na miejsce. Ale nietrudno spotkać osoby, które otwarcie mówią, że kochają swój samochód. Albo taki wymarzony, którego nie mają i raczej mieć nie będą. Najczęściej gorącymi uczuciami darzą auta ci, którzy lubią jeździć. I to jeździć w pełni kontrolując zachowanie auta na drodze. To często zawodnicy uprawiający sport samochodowy, zarówno na poziomie amatorskim, jak i profesjonalnym. Ale nie tylko. Wielu zakochanych w konkretnych modelach spotkać można na pokazach, targach, wystawach i innych tego rodzaju imprezach. Nietrudno zrozumieć miłośników aut, sam do nich należę.

Skoro człowiek może być zauroczony, wręcz zakochany w samochodzie, to pytanie, czy samochód może kochać człowieka? Głupie pytanie? Wcale nie.

Nie trzeba szkiełka i oka mędrca, żeby wykazać, iż kółka i kółeczka, płyty blachy i kształtki plastikowe, rurki, pompki, wały i wałki złożone w całość, która jeździ nie potrafią myśleć, nie mają "motylków w brzuchu", czyli o żadnych uczuciach mowy być nie może. Czyli samochód kochać nie może. To jasne. I chociaż cał-

kiem spora grupa osób twierdzi, że są przedmioty i urządzenia, które mają duszę, to przecież jest to jedynie rodzaj figury stylistycznej. Oczywiście zadbane samochód odwdzięczy się właścicielowi tym, że nie odmówi współpracy w drodze na wakacje, albo w zimny deszczowy wieczór na odludziu. Zadbane, czyli zgodnie ze sztuką serwisowany, z właściwymi oponami, sprawnym silnikiem i w odpowiednim czasie wymienionym olejem, o układzie rozrzędu nie wspominając. Tak jest, ale czy tak będzie?

To wcale nie jest pewne. Zaawansowane prace projektantów i programistów tworzącym samochody autonomiczne wskazuje, że kwestią kilku lat jest upowszechnienie aut obdarzonych sztuczną inteligencją. Czy owa samoucząca się maszyna będzie rozróżniała piękno od brzydoty? Czy reagując na rozpoznawanie zmierzchu, pewnego dnia nie zachwyci się wschodem słońca? Autonomiczna jazda po drogach, to coś całkiem innego niż sztuczna inteligencja. Tak mówią programiści. Ale ja im nie do końca wierzę.

Dlatego, na wszelki wypadek, zmienię opony na zimowe i olej w silniku, bo już czas.

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Wrażenia z jazdy

Stylowa kreacja - str. 14



Wydarzenia

ZD - nowa marka w Polsce- str. 18



Kalejdoskop

BMW samo jedzie - str. 21

Porsche z lansem w tle - str. 24

Podróże

Dusterem do Capo da Roca - str. 26



Sport

Rajd Polski - str. 32

Rozstrzygnięcia w rallycrossie - str. 36

64. Rajd Wisły = runda Motul HRSMP- str. 40

64. Rajd Wisły – mistrzostwa Śląska - str. 43

Przed wyścigowym finałem - str. 45



Patronat iAuto

IV runda Classicauto Cup - str. 48

Kalendarium

Pustynna fortuna- str. 50

Stylowa kreacja



DS 7 Crossback 2.0 Blue HDI

TEKST I ZDJĘCIA: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC

DS 7 Crossback to ważny model młodej marki, bo obecnej na rynku od 3 lat. Bardzo, ale to bardzo spodobał mi się ten SUV, być może dlatego, że Francja zawsze dobrze mi się kojarzy: to wielka moda, Chanel i torebki Louis Vuitton. DS 7 też pod tym względem nie zawodzi.



DS 7 to pierwszy model PSA stworzony od podstaw jako DS. Nie ma swojego odpowiednika w gamie Citroëna czy Peugeota. To całkowicie nowy pomysł i nowy samochód. Powiew świeżości, a także początek całej linii modeli. Samochód wygląda jak z żurnala. Zwraca uwagę, jest awangardowy, nowoczesny, zadziwia i zaciekawia. Linia nadwozia dyskretnie elegancka, nie budzi specjalnych kontrowersji, jest narysowana spokojnie i bez zbytnich szaleństw. Ale, jeżeli jest w ciekawym kolorze, to nie ma nikogo, kto by się za tym samochodem nie obejrzał.

Wnętrze samochodu to jest dopiero TO. Zaskakuje – niewiele osób spodziewa się aż takiej awangardy i tylu ciekawych detali. Mnóstwo skóry, stylizacyjna konsekwencja, wysoka jakość wykonania i dbałość o detale, sprawiają, że we wnętrzu DS 7 Crossback (w bogatej wersji wyposażenia) czuć klimat luksusu i wyrafinowania. Testowana wersja Performance Line wykończona była skórą oraz alcantarą. Obu tych materiałów jest w kabinie naprawdę dużo. Nieszablonowo wyglądają przyciski do obsługi przednich szyb, wyboru trybu jazdy czy lewarek skrzyni bie-

gów. Wygodne fotele mogą być wentylowane i podgrzewane. Do tego mogą posiadać 5 rodzajów – skutecznych – masaży, każdy o trzech stopniach intensywności. Co prawda obecnie masaż mamy nawet w hatchbackach marek popularnych, ale luksus tkwi w szczegółach, a do nich można zaliczyć sposób, w jaki działa masaż w DS 7. Fotel ma kilkanaście stref, które odpowiednio „wypychane” w różny sposób uciśkają różne części pleców z różnym natężeniem. DS nie poszedł na łatwiznę. Poza tym projektanci tego auta naprawdę zaszaleli w kwestii materiałów, faktur, stylizacyjnej konsekwencji i dbałości o detale. Zwraca uwagę np. analogowy zegarek, który wysuwa się z czeluści deski rozdzielczej po włączeniu zapłonu. Wykonany jest przez francuską firmę B.R.M, a jego jakość, jak na standardy zegarków w kabinach samochodów, jest wyjątkowa. Efektowne jest podświetlenie ambientowe, które jest wbudowane w plastiki uchwytów drzwi. Dominującym elementem deski rozdzielczej jest duży wyświetlacz dotykowy. System multimedialny z 12-calowym ekranem dotykowym to najlepszy system od koncernu PSA, szybki dostęp do większości funkcji zapewniają osobne przy- →→



ciski skrótów. Natomiast system Night Vision, to możliwość wyświetlenia obrazu z kamery termowizyjnej na cyfrowej tablicy wskaźników. Działa i pomaga. W dodatku tego rozwiązania nie ma żaden z konkurentów. Nie dość, że wne-



trze auta jest wyrafinowane i eleganckie, to jest także praktycznie. W podłokietniku zmieścimy butelkę wody mineralnej, a kieszenie w drzwiach są ogromne i do tego wyłożone miękkim materiałem, więc nic nie stuka i puka, gdy wrzucimy tam jakieś drobiazgi. Mamy też wygodny uchwyt na smartfona. W sumie – super. We wnętrzu DS 7 jest mnóstwo przestrzeni. Oparcia tylnej kanapy (podgrzewanej) mogą posiadać szeroki zakres (elektrycznej!) regulacji (o 10 stopni). Miejsca na kolana nie brakuje, no i nie ma tunelu środkowego, co poprawia komfort podróżowania na tylnej kanapie. Całość uzupełnia olbrzymie okno dachowe. Niestety coś za coś -- francuska awangarda nie zawsze idzie w parze z intuicyjnością obsługi. Trochę zaskakującym rozwiązaniem jest umieszczenie przycisków do opuszczania i podnoszenia szyb na tunelu środkowym. Trzeba się przyzwyczaić. Znalazienie przycisków do pod-



grzewania przednich foteli w... schowku na konsoli środkowej – to rozwiązanie tylko dla poszukiwaczy przygód. Pewnie nie przez wszystkich będzie pozytywnie odbierane. Bagażnik – duży i praktyczny. Dostępu do niego strzeże masywna, elektrycznie unoszona kłapa, otwierana ruchem stopy pod zderzakiem.



Ruszamy w drogę i kolejne miłe zaskoczenie. DS 7 nie próbuje udawać samochodu sportowego, ale bardzo, ale to bardzo stara się być komfortowy i wychodzi mu to bardzo dobrze. Przynajmniej z opcjonalnym zawieszeniem DS Active Scan Suspension. To rozwiązanie oparte jest na kamerze skanującej powierzchnię drogi i przygotowujące amortyzatory na większe nierówności. Przy agresywniejszej jeździe DS 7 nie pływa i nie przechyla się na zakrętach – pozostaje przyjemnie stabilny i precyzyjny. Generalnie jazda DS 7 to duża przyjemność.



Mój testowy egzemplarz był napędzany przez najmocniejszą, czyli 177-konną jednostkę wysokoprężną. To właśnie 2-litrowe BlueHDI wydaje się najbardziej odpowiednim silnikiem dla DS 7. Ma 400 Nm, rozpędza DS 7 do 100 km/h w 9,4 s, nie ma wyczuwalnej turbodziury i zużywa bardzo rozsądne ilości paliwa. W jeździe po mieście – Warszawa, korki, – DS 7 potrzebował niecałe 8 l/100 km. W trasie, przy średniej prędkości około 100 km/h bez problemu osiągał wyniki poniżej 6 l/100 km. Na pozytywną ocenę zasługuje też 8-biegowy automat – świetnie dobiera biegi, szybko je zmienia, w trybie sportowym momentalnie reaguje na dodanie gazu.



DS 7 Crossback to coś dla osób, które doceniają luksus i marki premium. Francuzi postanowili oczarować także ekstrawagancją. W DS 7 jest mnóstwo nieszablonowych detali, a także wszystko to, co współczesna technika i technologia oferuje. To kreacja w najlepszym stylu. ■

ZD - nowa marka w Polsce



TEKST: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: AUTOR, SERWIS PRASOWY

Podczas niedawno zakończonego w Katowicach kongresu poświęconego szeroko rozumianej elektromobilności („Impact mobility rEvolution’18”) miała miejsce ciekawa premiera, absolutny debiut w Polsce. Dotyczyła ona elektromobilności w wersji mikro, czyli niewielkiego, dwumiejscowego, elektrycznego, miejskiego pojazdu marki ZD.

Pełne oznaczenie premierowego modelu, to ZD D2S. Jego producentem jest chińska firma ZHIDOU Electric Vehicle, należąca do znanego już koncernu Geely Holding Group (właściciela m.in. marki Volvo). Natomiast importerskim i dystrybutorem tego auta w Polsce stała się spółka Electric Vehicles Poland

(EVP) wchodząca w skład Holdingu 1 (do którego należy między innymi duża polska grupa dealerska PGD).

– *Wszyscy jesteśmy świadomi, że motoryzacyjny świat idzie w kierunku elektryfikacji i zmniejszania wymiarów* – stwierdził prezes Holdingu 1 Adam



Pietkiewicz. – Spółka EVP rusza w tę samą stronę i – zapewne wytyczając nowe szlaki w organizacji sprzedaży – w specjalistyczny sposób odpowie na szybko budzący się popyt w zakresie mikromobilności.

Prezes Pietkiewicz wyraził też przekonanie,

że tak jak utworzona niemal trzydzieści lat temu Grupa PGD stała się potentatem polskiego rynku dealerskiego, tak spółka Electric Vehicles Poland zostanie liderem w segmencie elektrycznej mikromobilności.





ZD D2S jest naprawdę niewielkim autem, rozmiarami bardzo zbliżonym do znanego z naszych ulic Smarta For Two. Długość pojazdu wynosi 2811 mm, szerokość 1499 mm, wysokość 1555 mm oraz rozstaw osi 1765 mm. Samochód napędzany jest elektrycznym silnikiem, który pozwala rozpędzić auto do maksymalnie 90 km/godz. Deklarowany przez producenta zasięg wynosi 150 km, a czas ładowania z gniazdka 230 V wynosi 8 godzin. Samochód pozytywnie zaskakuje swoim wyposażeniem – posiada m.in. czujnik i kamerę cofania, system „bezkluczykowy” czy światła LED. Oferuje także radio, nawigację, bluetooth, hotpot Wi-Fi oraz gniazdo USB. Również wykończenie wnętrza i ogólne wrażenie jest dobre. ZD na pewno nie należy do tej grupy takich sobie samochodów, którymi kilka lat temu chińscy producenci próbowali podbić europejskie rynki. W tym przypadku widać, że „odrobili oni lekcję” i oferują naprawdę obiecująco prezentujący się pojazd, który łączy w sobie dwa bardzo modne ostatnio trendy w motoryzacji: elektro oraz mikro mobilność...

– Naszym ogólnym celem jest wypromowanie mikromobilności, jako zupełnie odrębnego segmentu rynku motoryzacyjnego – powiedział Mateusz Wiślański, dyrektor EVP. – Jesteśmy pierwszą spółką w Polsce zajmującą się elektro-mikromobilnością, to znaczy będziemy sprzedawali samochody z homologacją L7e, o masie 550 kg. Samochody w pełni elektryczne z baterią 17,5 kWh. Z naszym produktem chcemy dotrzeć przede wszystkim do małych i średnich przedsiębiorstw, które prowadzą działalność w obrębie jednego miasta lub większej aglomeracji (np. Śląsk). Przede wszystkim dlatego, że autem można poruszać się buspasami, można nim wjeżdżać do stref czystego transportu czy bezpłatnie parkować w samym centrum. Tu widzimy duży benefit dla tych firm.

ZD D2S ma wszelkie wymagane prawem unijnym homologacje i od wielu miesięcy z dużym powodzeniem sprzedawany jest w kilku krajach UE, zwłaszcza we Włoszech, Niemczech, Słowacji i Węgrzech. W Polsce mają trafić do sprzedaży w listopadzie/grudniu. Będą oferowane (przynajmniej na początku) w sześciu największych aglomeracjach. ■

BMW samo jedzie

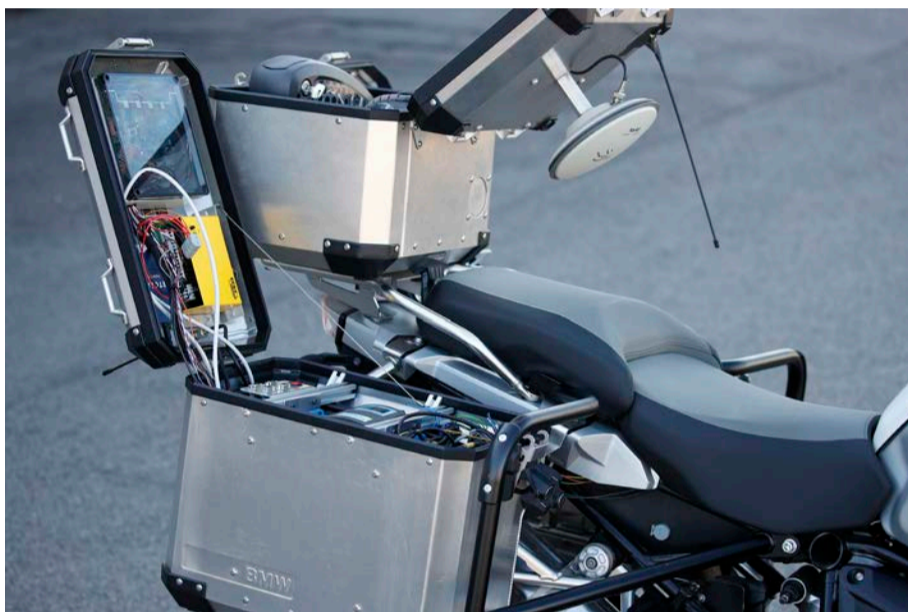
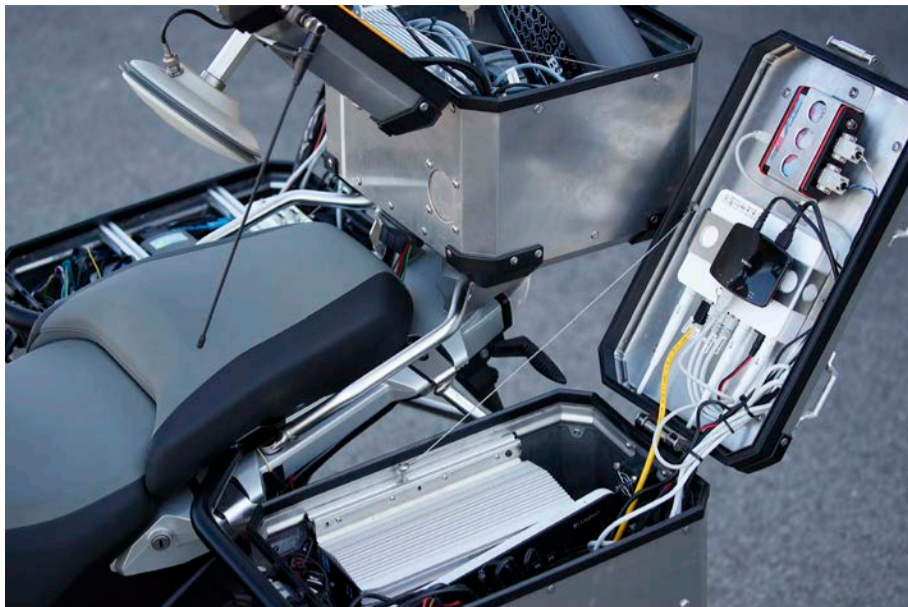
OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Imponujące są osiągnięcia inżynierów, techników i projektantów branży motoryzacyjnej. Samochody są coraz lepsze, bardziej niezawodne i wybaczące błędy kierowców. Niebawem codziennością będą auta w pełni autonomiczne. Niedawno BMW Motorrad pokazało autonomiczny motocykl. Mnie jednak nurtuje pytanie – po co?



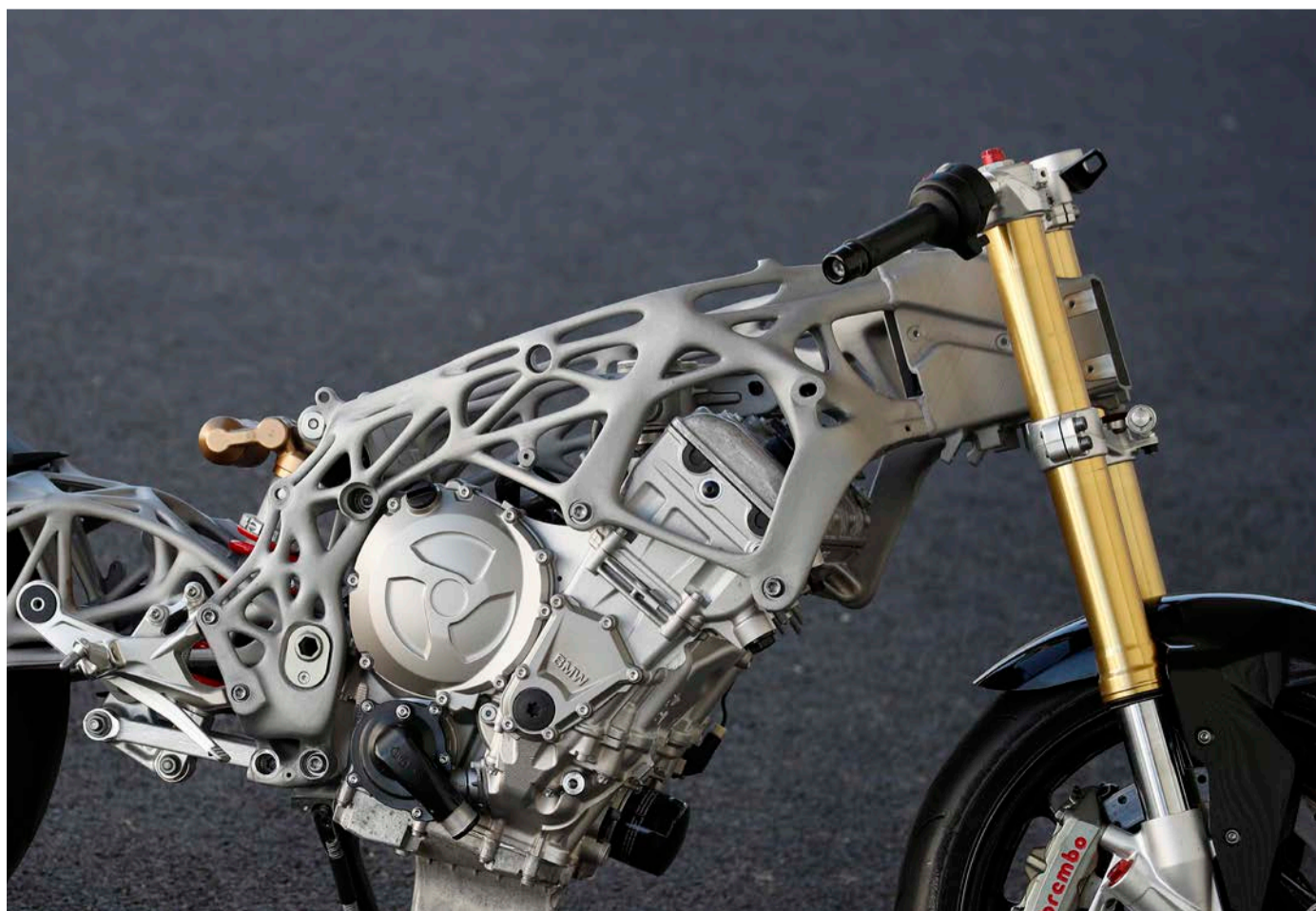
Na torze testowym w Miramas motocykl samodzielnie pokonał kręty odcinek toru, ruszając, przyspieszając, skręcając i hamując, aby na koniec się zatrzymać. Wszystko bez ingerencji człowieka. Twórcy tego urządzenia – zespół pod kierownictwem Stefana Hansa – zapewniają, iż celem ćwiczenia jest wykorzystanie rozwiązań zastosowanych w autonomicz-

nym pojeździe do tego, aby motocykle przyszłości były bardziej bezpieczne, a jazda nimi wygodniejsza. Podobnie jak we współczesnych samochodach, również i motocykle mają wspierać, czasem wręcz zastępować kierowcę w sytuacjach krytycznych. Przy tworzeniu prototypu i w czasie jego testów chodziło przede wszystkim o analizę dynamiki jazdy jednoślada po →→



to, aby podczas manewrów na drodze systemy odpowiednio wcześniej wykrywały zagrożenia i im zapobiegały. Twórcy motocykla pracują też nad cyfrową łącznością między pojazdami; sieciowa komunikacja ma być kolejnym elementem poprawiającym bezpieczeństwo jazdy.

Przy okazji prezentacji autonomicznego motocykla BMW Motorrad pochwalili się szeregiem nowatorskich rozwiązań technologicznych. Doświetlanie zakrętów, reflektory laserowe czy wykorzystanie druku 3D w produkcji ramy oraz tylnego wahacza motocykla. Podkreślano, iż BMW Motorrad wykorzystuje rozwiązania



stosowane przez producenta samochodów BMW; na przykład w modelu HP4 Race rama, wahacz i koła wykonane są z karbonu.

Informacje o kolejnych, często niesamowitych osiągnięciach twórców współczesnej techniki, budzą niekłamany podziw. Pojazdy stają się coraz bezpieczniejsze, rola człowieka w prowadzeniu samochodu, a teraz już i motocykla, jest coraz mniejsza. Pytanie tylko, czy nieustanny postęp nie sprawi, że rozum, który przez dziesiątki tysięcy gatunek homo sapiens lat wykształcił, w najbliższych dziesięcioleciach stanie się zbędny? I chociaż to pytanie daleko wykracza poza tematykę technologii motoryzacyjnej, trzeba je zadać. I, co znacznie trudniejsze, na nie odpowiedzieć. ■

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 Meżyk +48 664 434 885; t.mezyk@troton.com.pl
Gdańsk: Tomasz Grzendzicki +48 664 434 988; t.grzendzicki@troton.com.pl
Kraków: Grzegorz Bieniek +48 664 435 877; g.bieniek@troton.com.pl
Kraśnik: Krzysztof Smoliński + 48 668 811 122; k.smolinski@troton.com.pl



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

Porsche z lanssem w tle

TEKST I ZDJĘCIA: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC

Dziewczyny (też) lubią Porsche. Porsche 718 Cayman. Tym razem nie będziemy ekscytować się mocą silnika, przyspieszeniem (oczywiście takim poniżej 5 sek. do setki), sportowym układem wydechowym i odgłosami jakie wydaje, a także tym jakie drifty da się takim autem zrobić. To męskie sprawy. Oczywiście doceniamy i podziwiamy te samochody i mężczyzn którzy zasiadają za ich sterami. Ale my nieco inaczej podejmiemy do tematu – tym razem tylko taki lekki lansik. Z takim słynnym, kultowym sportowym autem warto zrobić sobie zdjęcia. A poczytać sobie o nim można wszędzie.



Tak, zdecydowanie Porsche 718 to wyższa liga sportowych doznań. Sugeruje rywalizację i niesamowite wrażenia.





Porsche 718 Cayman. „Nasze” jest cudownie pomarańczowe, ten kolor budzi emocje i rozpala zmysły. I ta niesamowite kształty, każdy szczegół przemyślany i dopracowany. Warto przez chwilę przyrzeć się detalom



Takie samochody wciągają (dosłownie) i uzależniają. A swoją drogą bagażnik z przodu jest całkiem spory – bardzo głęboki. W sam raz na dwie duże torby pełne odpowiednich kreacji do tego auta. A i z tyłu, w dodatkowym schowku, ze dwie torebki spokojnie się zmieszczą.



Poza tym adrenalina, sława i splendor. I niezapomniane wrażenia z przejażdżki i z sesji. Czy jakiś facet wpadłby na pomysł by zrobić taki test Porsche?



Dusterem do Cabo da Roca (5)



TEKST I ZDJĘCIA: MACIEJ RZOŃCA

Podróżując po Portugalii warto pamiętać, że są to odległe peryferia Europy. Atrakcyjne turystycznie, ale jednak peryferia. Kraj ten graniczy jedynie z Hiszpanią i na drogach – jeśli trafimy na samochód z obcą rejestracją – to będzie to właśnie z tego kraju.

Turystów z zagranicy jest w sezonie oczywiście mnóstwo, ale docierają do tego kraju przede wszystkim samolotami, po czym wsiadają do samochodów z wypożyczalni. Pojazdy te nie są jakoś szczególnie oznakowane, więc nie różnią się od tych, którymi właścicielami są Portugalczycy. Dostyc często zaskakiwani

byliśmy tym, że na parkingach podchodziły do nas osoby – turyści z Polski - które widząc polskie tablice rejestracyjne naszego Dastera wypytywali nas o podróż (ile nam zajęła czasu, a ile noclegów, a czy nie za bardzo męcząca trasa, itp.) oraz o sam samochód (a ile pali na trasie, a czy wygodny w tak długiej podróży, a czy były



awarie, a w ogóle przebijało się pewne niedowierzanie, że Dacia Duster jest tak dobrym i niezawodnym samochodem, którym bez problemów - a wręcz z przyjemnością - da się dojechać do najdalszych zakątków Europy).

Ale nie tylko Polacy byli zaskoczeni obecnością „polskiego” Duster w tym kraju. Również Portugalczycy – gospodarze naszych noclegów – wyrażali się z podziwem dla naszej samochodowej wyprawy. I oni dopytywali się o Duster. (Portugalczycy nie są zamożnym narodem (sporo z nich szuka pracy za granicą – głównie w Hiszpanii i Francji) i Dacia ze względu na swoją atrakcyjną cenę, także dla nich stała się atrakcyjną alternatywą dla – póki co – powszechnie spotykanych Seatów z sąsiedniej Hiszpanii).

Wyjechaliśmy z Lizbony kierując się na zachód. Jest niedziela, wczesne przedpołudnie, więc ruch samochodowy jest jeszcze niewielki. Po zaledwie kilkudziesięciu minutach docieramy więc do jednego z ostatnich celów naszej wyprawy, →→



którą „wpisaliśmy” przed wyjazdem z Polski na naszą listę – Cabo da Roca! To najbardziej na zachód wysunięty skrawek kontynentalnej Europy. Przed wiekami był to prawdziwy koniec świata. Na skalistym, smaganym silnymi wiatrami cyplu już w 1772 roku postawiono pierwszą w Portugalii latarnię morską. Obecnie, znajduje się tam jeszcze niewielki sklep z pamiątkami, gdzie za kilka euro można kupić imienny certyfikat potwierdzający pobyt na przylądku, bar oraz obelisk w wyrytych słowami żyjącego w XVI wieku portugalskiego poety Luisa Camoesa - „gdzie ląd się kończy, a morze zaczyna”.

Pobyt na Cabo da Roca robi niesamowite wrażenie, mimo licznych – jak my – turystów. Warto zrobić spacer ścieżką wzdłuż klifu - o ile nie ma się lęku wysokości - gdyż osiąga on nawet 144 metry wysokości (to tego dochodzą gwałtowne porywy wiatru przy każdej pogodzie). Cabo da Roca zdecydowanie pomaga pojąć potęgę natury oraz nikłość i kruchość naszego życia...

Opuszczając leżący na terenie Parku Narodowego Sintra-Cascaí przylądek Cabo da Roca warto „zaliczyć” przynajmniej jedną z dwóch pobliskich turystycznych atrakcji. Są to dwa

położone w pobliskiej miejscowości Sintra pałace – Pałac Narodowy Sintra oraz Pałac Pena. My wybraliśmy ten drugi, mniejszy i bardziej kameralny, pierwszy pozostawiając na kolejną wizytę w Portugalii.



Położony w rozległym, pięknym parku Palacio Nacional da Pena zaskakuje swymi kolorami oraz niezwykłą, nieco baśniową architekturą. Nie powinien więc dziwić fakt, że znalazł się on na liście Światowego Dziedzictwa UNESCO,



ponadto uznawany za jeden z siedmiu cudów Portugalii. Co prawda jest on okazjonalnie wykorzystywany przez prezydenta tego kraju, ale obiekt nie ma charakteru zamkowej, napuszonej przepychem rezydencji, jak to ma miejsce – sądząc ze zdjęć i opisów – w Pałacu Sintra.

To nie koniec naszej portugalskiej wyprawy. Teraz kierujemy się na południe, ale w tym celu musimy wrócić do Lizbony, by przedostać się na drugi brzeg mającego tutaj ujście do oceanu, rozległego Tagu. Robimy to, przejeżdżając przez, liczący prawie 2300 metrów, Most 25 Kwietnia. Jest on łudząco podobny – ze względu na swoją konstrukcję i malowanie – do słynnego mostu Golden Gate w San Francisco. (Przejazd mostem na południe jest bezpłatny, w drugą stronę trzeba zapłacić kilka euro, ale przy okazji – jak zauważyłem – stoi się w gigantycznych korkach do punktów poboru opłat).

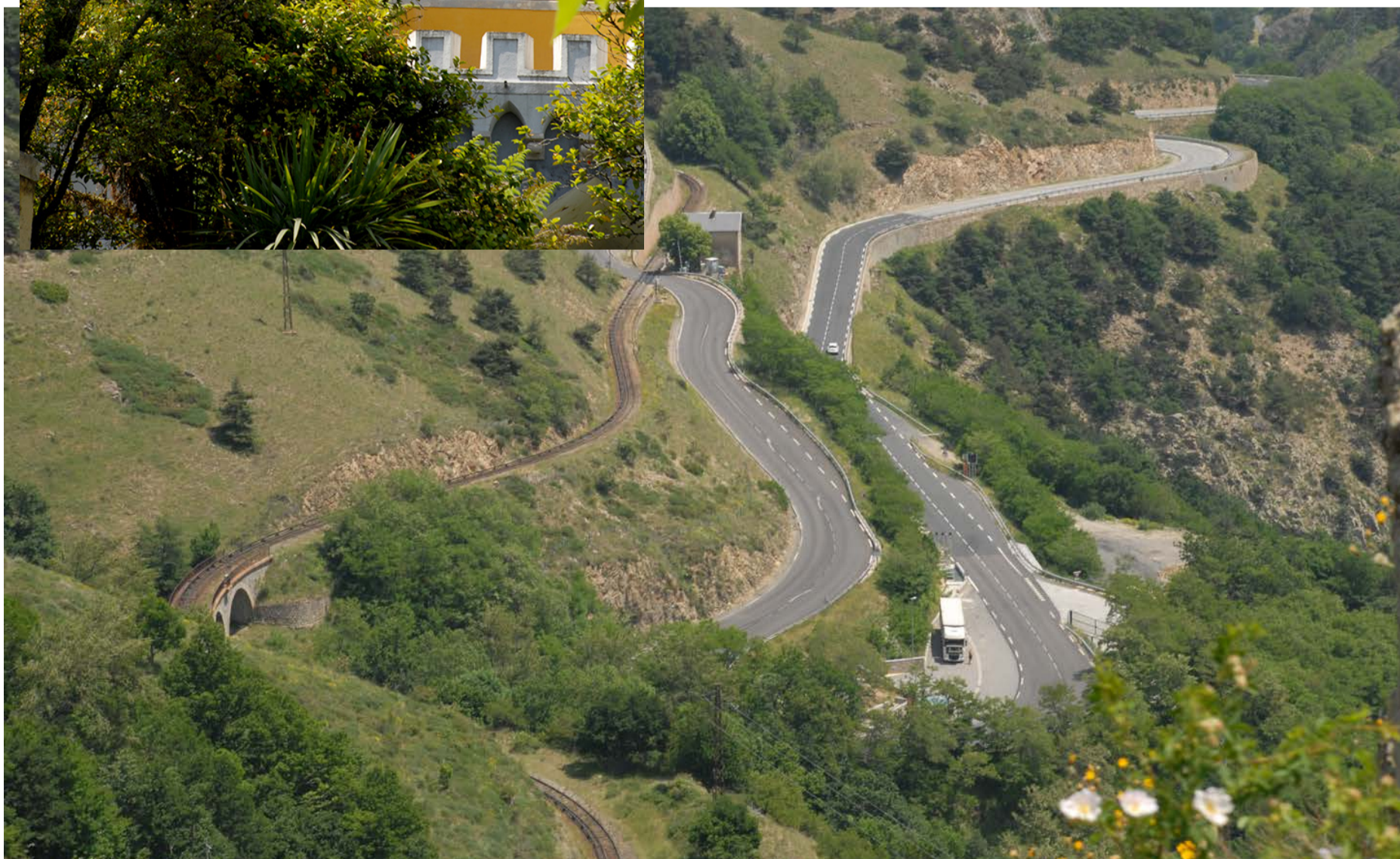
Pod wieczór dojeżdżamy do niewielkiej miejscowości Adeia do Meco, gdzie w małym gospodarstwie gospodarstwie agroturystycznym spędzimy dwie noce, w ciągu dnia wygrzewając się na pobliskich plażach. Na Półwyspie Setubal jest zdecydowanie mniej turystów niż na plażach →→



na północ od Lizbony. Tutaj swoje na weekendowy wypoczynek przyjeżdżają mieszkańcy pobliskiej stolicy, a cudzoziemców nie ma prawie wcale. Liczne plaże są więc prawie całkowicie puste, a my - za sprawą Dustera z polskimi tablicami rejestracyjnymi - jesteśmy jeszcze większymi obiektami zaciekawienia niż kilka dni wcześniej i bardziej na północ kraju.

W naszej „włóczędzie” trafiliśmy m.in. na Farol do Cabo Espichel. To przykład nie tak słynny jak Cabo da Roca, ale dla nas zdecydowanie ciekawszy. Ma dwa wcinające się w ocean cyple, a więc z jednego można podziwiać drugi, potem odwrotnie. Poza tym było zupełnie pusto, oprócz nas spacerowało po rozległym, kompletnie dzikim terenie zaledwie kilka osób...

Od wyjazdu z Polski minęły już dwa pełne tygodnie. Pora niespiesznie ruszyć w kierunku domu, a więc kierujemy się na wschód. Odwiedzamy kurort w Setubal, mijamy rozległe winnice oraz ciągnące się kilometrami gaje oliwne oraz uprawy dębów korkowych (największy na świecie producent korka). Jeszcze ostatnie zakupy po portugalskiej stronie (odpowiednikiem Biedronki jest „Pingo Doce”, gdzie można zaopatrzyć się w miejscową oliwę). Zajrzeliśmy jeszcze do zbudowanego chyba w całości z marmuru miasteczka Estremoz (z górującym nad nim zamkiem) oraz pobliskiego kamieniołomu, gdzie wydobywa się marmur. Wjeżdżamy do hiszpańskiego Badajoz. Tego dnia pokonaliśmy z licznymi postojami 318 km ze średnią prędkością 64 km/godz, spalając przeciętnie 5,5 l/100 km.



Kolejny dzień, to mały maraton (bezpłatnymi ekspresówkami) przez Hiszpanię – z Badajoz, przez Meridę, Madryt, Guadalajare do miejscowości Utebo koło Saragossy. Łącznie 650 kilometrów ze średnią prędkością 99,3 km/godz i średnim spalaniem oleju napędowego 5,7 l/100 km. (Warto zajrzeć na stacjach benzynowych na stoiska z lokalnymi produktami, które – wbrew pozorom – bardzo trudno kupić w klasycznych sklepach. Mam tu na myśli np. mieloną, wędzoną paprykę (słodką i ostrą), wyśmienite oliwy czy wędliny).

Wjeżdżamy do Saragossy. Potworny tłok w zabytkowym centrum i polowanie na miejsce parkingowe. 2-3 godziny pobieżnego zwiedzania Starówki, w tym słynnej bazyliki Nuestra Señora del Pilar utwierdza nas w przekonaniu, że warto powrócić w przyszłości do tego miasta, chociażby na weekend z wykorzystaniem tanich linii lotniczych... Teraz nie możemy tutaj dłużej zostać, gdyż przed wieczorem chcemy dojechać do... Andorry. (Łącznie 315 km, średnia prędkość 62,8 km/godz, średnie spalanie 5,5 l/100 km).

Andorra skusiła nas tanim paliwem w porównaniu do Hiszpanii i będącej przed nami Francji. Poza

tym, niewielkie, „bezcłowe” państwo kusi obywateli krajów UE stosunkowo tanimi kosmetykami, alkoholem czy wyrobami tytoniowymi. Totalnym zaskoczeniem w bardzo bogato zaopatrzonej markecie były stopy różnokolorowych pudełeczek w różnego rodzaju robalami w środku. Okazało się, że nie był to bynajmniej dział wędkarski. Różnego rodzaju larwy, a nawet pasikoniki przyrządzono na wiele sposobów (na ostro, słodko, itp.) oferując je jako swego rodzaju przekąskę. Aby nikt nie miał wątpliwości, że nie chodzi tutaj o przynętę do ryb, obok pudełek (wielkości kostki Rubika) leżał stosik ulotek zatytułowanych „Why Eat Insects?” (Dlaczego powinniśmy zjadać robale?). Z wrażenia zupełnie zapomniałem, by sprawdzić cenę tych „przysnacków”... Poza tym, w Andorze warto pamiętać, że obowiązują tam zupełnie „nieunijne” stawki za połączenia telefoniczne oraz internet!

Ostatnie dwa dni wyprawy do „Cabo da Roca”, to solidne odcinki przez Francję i Niemcy – 738 kilometrów (śr. prędkość 88,4 km/h, śr. spalanie 6,1 l/100 km) oraz 971 kilometrów (śr. prędkość 108,1 (!) km/h, śr. spalanie 6,8 l/100 km. ■

2 BILLION+ people already eat insects **ON EARTH**

Insects are rich in **PROTEINS**

25g	55g	83g
chicken*	beef*	cricket*

* for 100g of dry material

VITAMINS 81, 82, 812 containing similar amounts to beef

OMEGAS 3 & 6 containing similar amounts to fish

OK! Insects contain all the essential amino acids

THERE IS 2 X THE AMOUNT OF IRON IN CRICKETS THAN IN SPINACH (And other essential minerals)

80% OF THE INSECT IS EDIBLE VS 55% of the chicken 40% of cow and pig

THEY GROW QUICKLY AND BREED VERY FAST

INSECTS REQUIRE LESS SPACE AND WATER

10 HECTARES	3 HECTARES	2,5 HECTARES	1 HECTARE
22000 L/kg	3500 L/kg	2000 L/kg	+10 L/kg

AND LESS FOOD!

INSECTS RELEASE 99% fewer greenhouse gases (compared to cows).

WORM-DERFUL!

Discover more on WWW.JIMINIS.CO.UK



Rajd Polski

Griazin ze zwycięstwem, a Grzyb z tytułem

OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: WWW.RAJDPOLSKI.PL

Tegoroczny, 75. Rajd Polski po utracie statusu rundy mistrzostw świata był rundą mistrzostwa Europy i jednocześnie zakończył sezon rajdowych mistrzostw Polski.



W klasyfikacji generalnej FIA ERC Jari Huttunen i Antti Linnaketo (Hyundai i20 R5) wytrwale próbowali dopaść Nikołaja Gria-

zina z Jarosławem Fedorowem (Skoda Fabia R5), jednak Rosjanie perfekcyjnie kontrolowali sytuację i po raz trzeci z rzędu wygrali rajd zaliczany do kalen-

darza polskich mistrzostw, a po raz drugi w karierze rundę europejskiego czempionatu. Także po raz drugi w karierze Grzegorz Grzyb (Skoda Fabia



R5) sięgnął po tytuł rajdowego mistrza Polski. Losy mistrzowskiej korony w RSMP rozstrzygnęły się dopiero ostatnim oesie sezonu – drugim przejeździe próby Baranowo.

Poprzedzające zmagania odcinki testowy i kwalifikacyjny, a także pierwsza próba sportowa PZM 75. Rajdu Polski wyłoniły czterech głównych faworytów do zwycięstwa w przedostatniej rundzie tego-rocznych mistrzostw Europy: Griazina, Huttunena, Pieniążka i Łukjaniuka. Z tej grupy szybko jednak wykruszyli się Aleksiej Łukjaniuk (Ford Fiesta R5) i Łukasz Pieniążek (Skoda Fabia R5). Zarówno świeżo upieczony mistrz Europy, jak i Pieniążek odpadli na tym samym odcinku specjalnym. Rosjanin przy dużej prędkości wypadł z drogi i kompletnie zdemolował prawy tył swojego samochodu, a częstochowianin uderzył w drzewo. W efekcie obaj zawodnicy musieli się wycofać.

Griazin z Huttunenem szybko zaczęli rozgrywać rajd na swoich warunkach. Z dziewięciu odcinków pierwszego etapu jedynie otwierającą zmagania próbę Mikołajki Arena na swoje konto zapisał Łukjaniuk. Wszystkie pozostałe, w stosunku 6:2, podzielili między sobą Griazin i Huttunen. W efekcie po sobotnich oesach trzeci w klasyfikacji Chris Ingram z Rossem Whittocem do drugiego miejsca tracili już ponad minutę i 20 sekund. Prowadziła załoga Griazin/Fedorow, ale ich 11-sekundowa przewaga nad Huttunen i Linaketo daleka była od kom- →→



fortowej. 1,7 sekundy za podium plasowali się Niemcy – Fabian Kreim i Frank Christian w Skodzie Fabii R5. Czeską rajdówką jechali także najwyżej sklasyfikowani Polacy po pierwszym etapie PZM 75. Rajdu Polski, 22-letni Mikołaj Marczyk i Szymon Gospodarczyk, którzy zajmowali piątą lokatę.

Reprezentanci Skoda Polska Motorsport prowadzili jednocześnie w klasyfikacji krajowego czempionatu, zmierzając po swoje drugie z rzędu zwycięstwo w rundzie RSMP. Drugie miejsce gwarantujące tytuł mistrza Polski 2018, zajmował Grzegorz Grzyb. Trzeci, oprócz Marczyka i Grzyba, pretendent do mistrzowskiej korony, Jakub Brzeziński uszkodził koło na szóstym oesie i musiał wycofać się z rywalizacji. Mimo tego Brzeziński zachował szanse

na tytuł, który mógł mu dać dobry wynik na kończącym rajd, dodatkowo punktowanym odcinku. Zespół naprawił więc jego Forda Fiestę R5 i w niedzielę Brzeziński kontynuował jazdę wyłącznie z myślą o punktach za Power Stage.

Drugi etap PZM 75. Rajdu Polski także przebiegał pod znakiem dominacji Griazina i Huttunena. 24-letni Fin był jedynym zawodnikiem, który w ten weekend był w stanie dotrzymać tempa 20-letniemu Rosjaninowi. Po porannej pętli Griazin utrzymywał 13-sekundową przewagę nad Huttunem, która wzrosła po tym, jak kierowca Hyundai otrzymał 10-sekundową karę za spóźnienie na wyjeździe z serwisu. Świadomi tego Griazin z Fedorowem skupili się na kontrolowaniu swojej przewagi, szcze-

gólnie że opony jakie zostały im na ostatnią część rajdu były już mocno zniszczone. Co prawda Huttunen i Linnaketo zwyciężyli na trzech ostatnich oesach, jednak nie wystarczyło to do pokonania Rosjan, którzy na metę wjechali z przewagą 8,3 sekundy. Kolejna trójka klasyfikacji rajdu wyglądała identycznie jak po pierwszym etapie: Ingram, Kreim i Marczyk.

Thriller trwał za to w klasyfikacji mistrzostw Polski. Na mecie w Mikołajkach wszyscy czekali na wynik Brzezińskiego z Power Stage. Kierowca Forda Fiesty R5, aby zdobyć tytuł musiał zająć na finałowym oesie co najmniej drugie miejsce. Brzeziński postawił wszystko na jedną kartę. Na wcześniejszych próbach oszczędzał samochód i opony, by maksymalny atak przypuścić wła-



śnie na Power Stage. Do połowy dystansu oesu Baranowo jego plan mógł się powieść. Brzeziński jechał tempem, które mogło mu dać drugie miejsce na Power Stage. Niestety w jego samochodzie doszło do awarii wspomagania i ostatecznie na metę Brzeziński z Kozdroniem

wpadli z siódmym czasem. Tym samym mistrzem Polski po raz drugi w karierze został Grzyb, tytuł wicemistrzów przypadł Marczykowi z Gospodarczykiem, a Brzeziński i Kozdron muszą zadowolić się najniższym stopniem podium. Marcin Słobodzian i Grzegorz Dachowski

z Subaru Poland Rally Team nie mieli rywali w klasyfikacji ERC 2 i do triumfu w tej kategorii dołożyli także zwycięstwo w klasie Open N Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski.

Czołową trójkę klasyfikacji FIA ERC Junior U27, a także ERC 3 utworzyły trzy załogi w Peugeotach 208 R2: Tom Kristensson/Henrik Appelskog, Efrén Llarena/ Sara Fernandez oraz Miika Hokkanen/Reeta Hämäläinen. Mimo dwóch wypadków w Rajdzie Polski mistrzostwo Europy w juniorskiej kategorii zgarnął łotewski kierowca Martin Sesks (Opel Adam R2). Krajową klasyfikację dla zawodników w samochodach z napędem na jedną oś wygrali Jacek Jurecki i Michał Trela również jadący Peugeotem 208 R2.



Rozstrzygnięcia w rallycrossie

OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS - M. NIECHWIADOWICZ

Sezon rallycrossu zbliża się do końca, do rozegrania została ostatnia runda w Toruniu. Jednak tytuły mistrzowskie w czterech z pięciu klas rozstrzygnęły się w Słomczynie.

Klasa 126p Cup

Pierwsza część kwalifikacji w schodzącej z rallycrossowej sceny kategorii wpadła w ręce Mariusza Szczepańskiego, ale wszystkie pozostałe zakończyły się wygranymi Jacka Górniaka. Kierowca Fiata 126p z numerem 401 krok po kroku zmierzał do zdobycia tegorocznego mistrzostwa w klasie. A klasą samą w sobie był również jego występ w finale. Do biegu ruszył z najlepszego pola i zdominował kolejnych sześć okrążeń. Jego przewaga na mecie wyniosła prawie 4,5 sekundy nad Mariuszem Szczepańskim i Damianem Stachowiakiem. Górniak tym samym został ostatnim mistrzem Polski w klasie 126p Cup.



minował jednak niedzielne Q3 i Q4, jak również wygrał półfinał A. W finale bardzo blisko Grzybowskiego był Szymon Jabłoński i nawet doszło mię-

dzy nimi do lekkiego kontaktu w pierwszym zakręcie. Nie zmienili jednak pozycji, więc Jabłoński zjechał na Jokera. Za ich plecami toczyły się zacięte

Klasa Seicento Cup

Lider klasyfikacji, Łukasz Grzybowski wrócił do formy i po raz piąty w sezonie zdobył komplet punktów. Kwalifikacje jednak nie rozpoczęły się po jego myśli. W pierwszej z nich zajął piąte miejsce, a najszybszy w tej czasówce był Mariusz Nowocien. Grzybowski zdo-





pojedyunki pomiędzy Piotrem Piętakiem, który bardzo agresywnie, ale zgodnie z wyścigową sztuką wyprzedził Piotra Ostrowskiego. Kolejne zwycięstwo oznaczało mistrzowski tytuł dla Łukasza Grzybowski. Po zakończeniu biegu cała czołówka pogratulowała sobie sportowej walki.

Klasa RWD Cup

Podobnie jak w dwóch słabszych klasach, również i w RWD Cup weekend w Słomczynie mógł rozstrzygnąć losy mistrzowskiego tytułu. I tak też się stało. Łukasz Światowski wziął wszystko co było do wzięcia – cztery najlepsze czasy w kwalifikacjach, wygraną w półfinale A oraz w samym finale. Kilkanaście BMW jednak jak zawsze zapewniało sporo rozrywki. Nieco zbyt ambitnie do rywalizacji na torze podszedł Gigi, który w półfinale A walcząc o pozycję z Wikto-rem Mączkowskim pchał go przed nawrotem za co otrzymał czarną flagę. Z kolei w półfinale B Igor Sokulski znakomicie

wyliczył zjazd na Jokera i wrócił z niego tak, by wygrać swój bieg. W finale widowiskowym przewróceniem się na dach uraczył widzów Cezary Chmal. Tuż po starcie był on ostatni i w pierwszy zakręt wszedł „na ślepo”, trafił w bandę z opon i zakończył wyścig na dachu. Wywieszono czerwoną flagę, a wyścig powtórzono. W pierwszym zakręcie ostro walczyli ze sobą Łukasz Światowski i Igor Sokulski, ale strategicznie najlepiej rozegrał bieg Andrzej

Skrzek. Po wczesnym Jokerze kierowca BMW z numerem 209 prowadził „grupe pościgową” i gdy pierwsza trójka gremialnie zjechała na Jokera na ostatnim okrążeniu wbił się on między Światowskiego i Sokulskiego zdobywając drugie miejsce w finale.

Grupa SuperNational

Rywalizacja w tej kategorii to niekończąca się walka zwolenników tylnego i przedniego napędu. Jej ozdobą były pojedynki zawodników w BMW: Pawła Melona, Dawida Struensee i Łukasza Zolla oraz Radka Raczkowskiego w Volkswagencie Polo i Rafała Berdysa w Citroenie Saxo. Pierwsze starcie w kwalifikacjach padły łupem Raczkowskiego, ale we wszystkich pozostałych najszybszy był Paweł Melon. W półfinale A niemal tradycyjnie atomowym startem popisali się startujący BMW Melon i Zoll, ale na ogonie tego drugiego siedział Berdys, który szybko zdecydował się na zjazd na Jokera. Po wyjeździe z niego utknął →→



za BMW Michała Kuny, nadal utrzymując dobre tempo. Z kolei walka Łukasza Tyszkiewicza i Bartosza Krysmanna tuż po zjeździe z Jokera była jednym z najbardziej emocjonujących momentów tego półfinału. Jakub Iwanek kończył półfinał B w kłębach dymu, który na dohamowaniach wydobywał się spod jego Opla. Po krótkiej walce z samochodem postanowił jednak zrezygnować z dalszej jazdy. W finale bez niespodzianek – jak z procy wystrzelił „Frankenstein” Łukasza Zolla, ale nie wystarczyło to, by objechać Melona, więc Zoll szybko uciekł na Jokera. Tuż za tylnym zderzakiem Melona wisiał przez kilka okrążeń Radosław Raczkowski. Był on tak zdeteminowany, by wyprzedzić lidera, że na ostatnim zakręcie aż musnął barierę z opon. Finał

SuperNational naznaczony był plagą awarii. Kłęby dymu najpierw zaczęły się wydobywać spod auta Rafała Berdysa, a potem dołączyły do nich również płomienie. Konieczne było użycie gaśnicy, której pył na chwilę przesłonił Tomaszowi Łozie widok na sekcję szutrową. W pewnym momencie spod jego Hondy również zaczął wydobywać się dym, a do „kopcałego towarzystwa” dołączyło również BMW E30 Łukasza Zolla. Tymczasem walka o prowadzenie przyjęła niespodziewany obrót, gdy na Jokera postanowił zjechać Paweł Melon i przez ułamek sekundy wydawało się, że czysty tor wykorzysta Raczkowski, ale w ostatniej chwili machnął kierownicą w lewo i również pojechał dłuższą nitką toru. Ostatecznie najszybszy był Melon przed Raczkowskim

i Dawidem Struensee, który doskonale wykorzystał pecha rywali.

Grupa Super Cars

Największą niespodzianką weekendu w Słomczynie była zmiana samochodu przez Marcina Gagackiego, który przywiózł Forda Fiestę RX. Z kolei Tomasz Kuchar do Słomczyna przyjechał, by przypieczętować swój trzeci z rzędu tytuł mistrzowski. Zagrozić mógł mu tylko Mikołaj Otto, ale jego szanse drastycznie stopniały, gdy podczas drugiej kwalifikacji w jego Lancerze uszkodzeniu uległ silnik. Mechanicy przepracowali całą noc, by Otto mógł w niedzielę zjawić się na starcie kolejnych biegów, ale auto nie dysponowało jednak pełną mocą. Marcin Gagacki był najszybszy w pierwszej kwali-





fikacji zostawiając w pokonanym polu m.in. Kuchara, czy Dariusza Topolewskiego (VW Polo RX). Drugie kwalifikacje padły już łupem Kuchara i po sobocie to on był liderem. W niedzielę był najszybszy również podczas dwóch pozostałych

kwalifikacji, wydarzeniem była awaria auta Gagackiego - uszkodzeniu uległ jeden ze sworzni i po kilku okrążeniach przednie prawe koło po prostu odpadło. Po kwalifikacjach Tomasz Kuchar już przed finałem mógł cieszyć się z trzeciego z rzędu

mistrzostwa Polski w rallycrossie. W finale SuperCarsów w pierwszy zakręt Gagacki wszedł na równi z Kucharem, więc zdecydował się na natychmiastowego Jokera. Po powrocie na tor dogonił Darka Topolewskiego w którego Polo rozpięła się lewa zapinka maski i pęd powietrza podrywał ją do góry. Gagacki jednak szybko uporał się z zespołowym kolegą, co pozwoliło mu na ściganie Kuchara. Kierowca Forda coraz szybciej zbliżał się do świeżo upieczonego mistrza Polski. Gdy przychodziła Tomka pora na Jokera, było już wiadomo, że wróci z niego za Gagackim. Jak się później okazało, jego słabsze tempo było spowodowane przebicciem lewej tylnej opony, ale i tak pogoń Gagackiego była wisienką na torcie weekendu w Słomczynie. Trzecie miejsce zajął Mikołaj Otto. ■



64. Rajd Wisły

runda Motul HRSMP

OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Sezon 2018 Motul Historycznych Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski dobiegł końca. W ostatniej rundzie cyklu na podium znalazły się trzy różne marki samochodów, napędzane na trzy różne sposoby – na przód, tył i cztery koła. Świadczy to o różnorodności sprzętu i ciekawej rywalizacji, którymi Motul HRSMP mogły się w tym roku szczyścić.



Rajd Wisły zakończył iście imponujący sezon Motul HRSMP. Nieustająco rozrastający się cykl wszedł w tym roku na jeszcze wyższy poziom, gdyż aż 5 z 7 imprez było roze-

granych wspólnie z rundami Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski. To był znaczący krok podnoszący rangę czempionatu, dzięki któremu rajdy były dłuższe, a ich dystans

często przekraczał nawet 100 kilometrów oesowych. Ogromne wyzwanie stanowił również bardzo napięty, jak na standardy rajdów historycznych, kalendarz. Pięć pierwszych rund odbyło się



przeciągu zaledwie 2,5 miesiąca, co stanowiło nie lada tempo dla załóg, które często same przygotowywały swoje auta zmagając się zwykle z niedoborem części zamiennych. Ten sezon naznaczony był również przez niezwykle trudne warunki pogodowe – upały katujące silniki, czy niespodziewane ulewy, które wymagały od załóg pełnej koncentracji w walce o utrzymanie ich nieco nadgryzionych zębem czasu rajdówek na drodze. Nie mniejsze wyzwania czekały na zawodników podczas 64. Rajdu Wisły. Nieprzewidywalna pogoda i wąskie, techniczne próby nie ułatwiały załogom wykonania ostatniego kroku w kierunku upragnionych tytułów.

Sobotni poranek przywitał zawodników lekkim deszczem, który jednak słabł i z biegiem rajdu odcinki coraz bardziej przesychały. Pięciokilome-

trowy „Koniaków” padł łupem Michała i Jacka Pryczków (Subaru Impreza 555), ale były to niestety „miłe złego początki”. Już na drugim oesie uszkodzeniu uległa ich skrzynia biegów, samochód gubił olej i kolejne cztery odcinki przejechali oni wyłącznie z napędem na tylną oś. Pomimo półgodzinnej walki mechaników, Impreza niestety została na serwisie. Tymczasem rozkręcał się Robert Luty. Jeden z czołowych perkusistów w kraju nadał sam sobie znakomity rytm, wygrał trzy próby i na serwis w Wiśle zjeżdżał z dużą przewagą. Za jego plecami trwał pojedynek „osiek”, czyli aut z napędem na dwa koła. Przedni napęd reprezentowała załoga Tomaszczyk/Dąbrowski, a tylny Smółka i Radecki. Po OS 5 te dwie załogi dzieliło zaledwie 2,1 s. Gdyby nie zdjęcie opony z felgi już na drugim zakręcie skróconej „Kubalonki”, to solidną przewagą nad

Tomaszczykiem legitymowałby się Smółka, ale tak pozostawało mu gonić rywala. Trzy ostatnie oesy były próbą nerwów dla Lutego i Celińskiego, którzy właśnie w samej końcówce stracili pewnie zwycięstwo w Rajdzie Rzeszowskim. „Kłątwa ostatniego oesu” dotknęła ich po raz kolejny, ale tym razem napędziła tylko strachu. Urwał się jeden z przegubów, a samochód stracił ładowanie i wśród tańczących kontrolek załoga przekroczyła linię mety – i to na pierwszym miejscu. Tym sposobem Luty z Celińskim powetowali sobie stracone tuż przed metą zwycięstwo z Rzeszowa. Tymczasem w pojedynku „przodu” z „tyłem” ciosy wymieniali Smółka i Tomaszczyk. Jednak ostatecznie, to debiutujący w cyklu Tomaszczyk wytrzymał presję i nie dość, że wyrwał drugie miejsce, to jeszcze był najszybszy na ostatniej próbie. →→



W kategorii FIA 1 zwyciężając na wszystkich odcinkach specjalnych pewny triumf odniósł Andrzej Wodziński jadący z Jackiem Rathe (Lancia Fulvia Coupe) wyprzedzając swoich jedynych rywali – Tomasza Curyłę i Jarosława Skwarka (FSO Syrena 104). W FIA 2 uczestnikami była wyłącznie załoga Saaba 96 V4 – Paweł Hoffman/Jakub Kaszuba. Niemal tradycyjne zwycięstwo w FIA 3 odnieśli, jadący zupełnie nowym Porsche 911 RS SC, Piotr Zaleski i Jacek Gruszczyński. Urzędujący mistrzowie Polski „przecierali” swój egzemplarz auta, dla którego był to sportowy debiut. Na podium kategorii znaleźli się również Piotr Gadomski z Tomaszem Widerą (Mercedes W123) oraz Mirosław Miernik z Marcinem Leśnikiem (Fiat

131 Abarth). FIA 4, to wygrana duetu Luty/Celiński, przed Jerzym Skrzypkiem i Dariuszem Pydą (Fiat Ritmo Abarth) oraz Tomaszem Grychtołem z Szymonem Grochowskim (Fiat 126p). Rywalizacja w narodowej kategorii PZM 5 zakończyła się triumfem Smółki i Radeckiego w BMW 318iS przed Jakubem Wolskim pilotowanym przez Bartosza Krawca (BMW E30). Trzecie miejsce zajęli zwycięzcy Rajdu Rzeszowskiego – Grzegorz Olchawski i Łukasz Wroński (Audi Quattro). Debiutujący w Motul HRSM Jerzy Tomaszczyk i Kamil Dąbrowski Nissanem Sunny dojechali na pierwsze miejsce w kategorii Youngtimerów – PZM 6. Podium uzupełnili Marciny – Gaciarz i Kowalik również w Nissanie Sunny oraz Paweł

Grzywacz z Bartłomiejem Czekanem w Subaru Imprezie GC8.

W poszczególnych kategoriach zwyciężyli:

FIA 1:

Andrzej Wodziński/Marek Kaczmarek (Lancia Fulvia Coupe)

FIA 2:

Paweł Hoffman/Jakub Kaszuba (SAAB 96 V4)

FIA 3:

Piotr Zaleski/Jacek Gruszczyński (Porsche 911 RS SC)

FIA 4:

Robert Luty/Marcin Celiński (Subaru Legacy)

PZM 5:

Dawid Smółka/Mateusz Radecki (BMW 318iS)

PZM 6:

Jerzy Tomaszczyk/Kamil Dąbrowski (Nissan Sunny) ■

64. Rajd Wisły

mistrzostwa Śląska

OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Na cztery rozegrane w tym sezonie rundy Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Śląska, trzy na swoje konto zapisał Damian Kostka (Honda Civic). Pilotowany przez Mateusza Martynka kierowca do zwycięstw w Rajdzie Baborowa i Śląska dołożył triumf w 64. Rajdzie Wisły.



Ton rywalizacji w ramach mistrzostw Śląska od początku nadawali zawodnicy stanowiący ścisłą czołówkę tegorocznej batalii w tym cyklu, czyli wspomniany Kostka oraz ustronianin Szymon Żarłok. Początkowo, gdy odcinki specjalne były jeszcze mokre, w klasyfikacji prowa-

dził Żarłok, pilotowany przez Krzysztofa Pietruszkę. Z czasem jednak nad okolice Wisły wróciło słońce, asfaltowe drogi przeschły, a w tych warunkach tempo podkreślił Kostka, stopniowo oddalając się od Żarłoka, który nie ustrzegł się błędów. Trzecie miejsce zajmowała załoga, którą śmiało możemy

określić rewelacją Rajdu Wisły, czyli Łukasz Goduła z Danielem Nowakiem. Zawodnicy jadący Peugeotem 106 – samochodem znacznie słabszym niż czołowe konstrukcje w mistrzostwach – wytrzymali presję i obronili życiowy wynik. Rozczarowany może być za to Szymon Żarłok, który na finałowym oesie →→



rajdu popełnił błąd, dachował i nie dotarł do mety. Na drugie miejsce rzutem na taśmę wskoczyli Dominik Cholewa i Marcin Roik, którzy wyprzedzili Godulę i Nowaka o zaledwie 0,3 sekundy. Załoga w Peugeocie zrealizowała jednak swój

cel, którym było zwycięstwo w Pucharze Peugeota i Citroena.

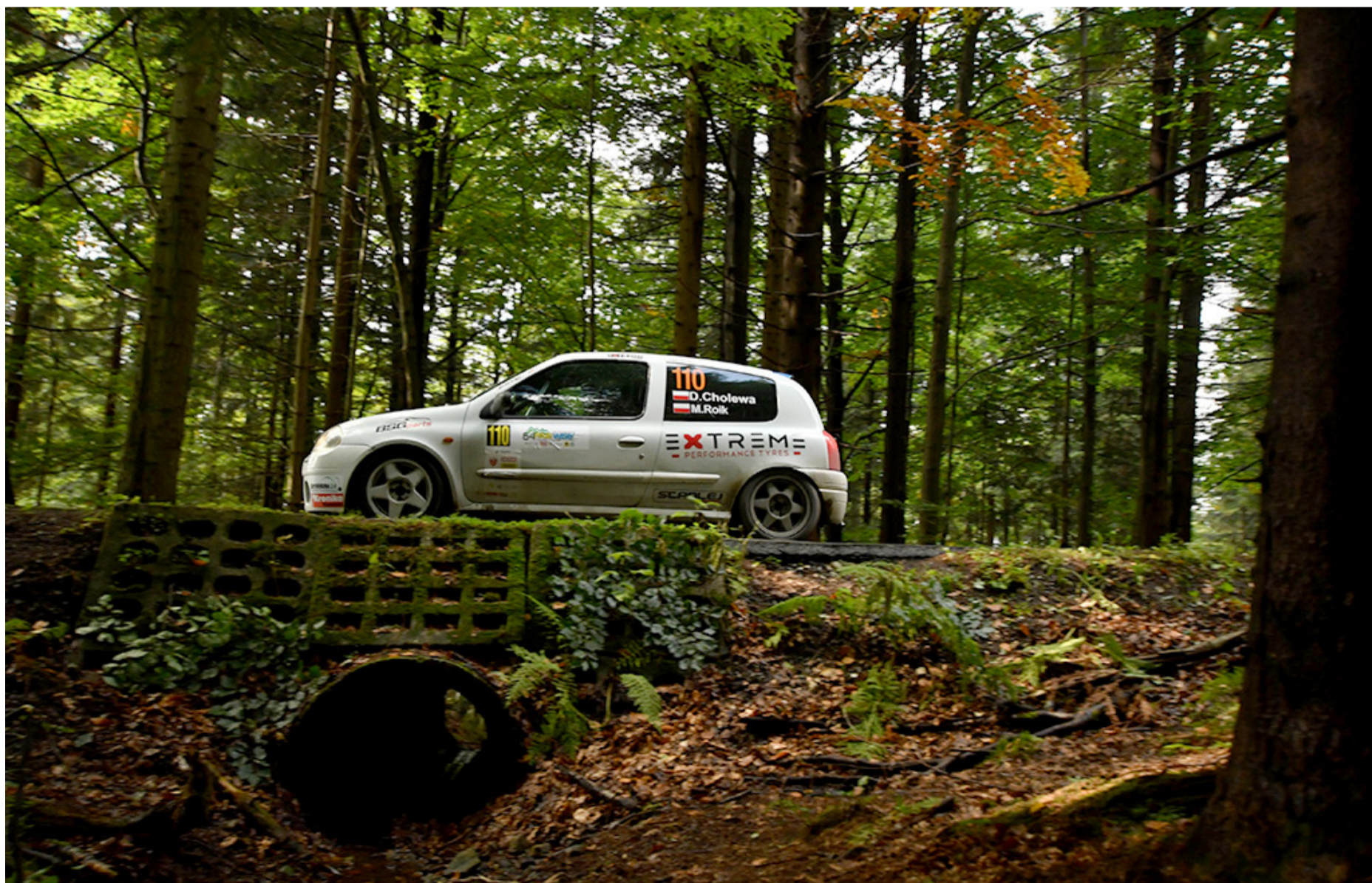
Po Rajdzie Wisły Kostka i Martynek umocnili się na prowadzeniu w mistrzostwach Śląska. Ich przewaga nad drugimi Żarłokiem i Pietruszką wzrosła

do 37 punktów. Na dwie rundy przed zakończeniem sezonu czyni to z nich zdecydowanych faworytów do tytułu.

Kolejną rundą Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Śląska będzie Rajd Grodzki, zaplanowany na weekend 6-7 października.

Klasyfikacja Rajdowych Mistrzostw Śląska po 64. Rajdzie Wisły:

1. Kostka/Martynek 85 pkt.
2. Żarłok/Pietruszka 48 pkt.
3. Grela/Momot 40 pkt.
4. Godula/Nowak 33 pkt.
5. Bojanowski/Ksyt 31 pkt.
6. Cholewa/Roik 29 pkt.
7. Wrocławski/Dobrowolski 28 pkt.
8. Sordyl/Korzeniowski 23 pkt.
9. Stańdo/Grzesik 16 pkt.
10. Osiak/Kordeusz 16 pkt. ■



Przed wyścigowym finałem

TEKST I ZDJĘCIA: GRZEGORZ CHYŁA

Uczestnikom wyścigowych mistrzostw Polski pozostał już tylko jeden wyścigowy weekend.

Ostatnio ścigali się na torze Poznań w lipcu, wkrótce – w ostatni weekend września spotkają się tam znowu.

Już od kilku lat największych emocji dostarczają zawodnicy Pucharu 318 IS. Dwudziestka bardzo wyrównanych BMW, zazwyczaj walka trwa

od pierwszego do ostatniego okrążenia. Zawodnicy tej klasy zaliczyli w sierpniu dodatkowy występ na torze Slovakia Ring. Czwórka zawodników ma jesz-

cze szansę na zwycięstwo, niewielką przewagę nad pozostałymi uzyskał Bartosz Palusko – w Poznaniu drugi i pierwszy, w Słowacji w pierwszym →→



wyścigu zwyciężył, w drugim – po starcie z dziesiątego pola przebił się na czwartą pozycję.

Paweł Malczak po słabszym występie w Poznaniu – dwa razy poza podium – odrobił straty na Slovakiaringu: był trzeci a w drugim wyścigu zwyciężył. Czwórkę pretendentów do tytułu uzupełniają Szymon Rajczak (w lipcowych wyścigach trzeci i drugi) oraz Karol Wyka (w Poznaniu pierwszy i trzeci, w Słowacji raz drugi).

Drugi z „prywatnych” pucharów to debiutujący w tym roku Puchar Super S, gdzie ściga się 11 Mini Cooperów. W punktacji dość wyraźnie prowadzi Jacek Łukaszyk, w Poznaniu raz pierwszy, raz drugi. Zamieniał się miejscami z wiceliderem – Bartoszem Alejskim, trzeci z minimalną stratą jest

Paweł Lepert – ostatnio dwa razy trzeci.

Z dwóch klas Małych Fiatów liczniej obsadzona jest ta dla mniej przerobionych, czyli DN8-1. Tutaj w ostatnich czterech wyścigach na pierwszych dwóch miejscach zamieniali się Mirosław Janducha i Michał Szlachta, minimalną przewagę ma ten pierwszy. Michał Żeromiński po połowie sezonu wyraźnie prowadzi, jednak w ostatnich czterech startach dwa razy nie ukończył wyścigu a dwa razy był piąty i spadł na trzecie miejsce. W klasie DN8-2 czyli Fiaty 126p bardzo przerobiona obsada jest już dużo mniejsza, tu zniechęcająco działa kolosalna przewaga sprzętowa Bartosza Idźkowskiego, ten w ośmiu startach wygrał siedem razy i raz nie ukończył. Tylko pięć punktów straty ma Oskar Klimek, który

jako jedyny z tej klasy wybrał się do Oschersleben i zainkasował tam komplet punktów, w Poznaniu jednak musi liczyć na niepowodzenie Idźkowskiego.

W mniej licznie obsadzonych klasach emocji jednak nie brakuje. W DN-9 na początku sezonu Krzysztof Mencil dla urozmaicenia nie brał udziału w kwalifikacjach, startował z ostatniego rzędu a mimo to wygrywał. W drugiej części sezonu ma już godnego przeciwnika w osobie Łukasza Janiaka, zachował jednak nad nim sporą przewagę punktową. W DN-2 Picanto Szymon Jabłoński regularnie pokonuje Jakuba Szablewskiego, podobnie Bartłomiej Madziara wygrywa z Aleksandrem Robakiem w DN-3.

Damian Litwinowicz ma już bezpieczną przewagę nad Bar-





tłomiejem Mireckim w DN-4, jednak aby zdobył tytuł Mistrza Polski, oba ostatnie wyścigi w tej klasie musi ukończyć co najmniej po trzech zawodników... Wreszcie DN-5, czyli odłam od pucharu 318 IS, tutaj Przemysław Wójcicki ma sporą przewagę nad Daria Dziwisz.

Na koniec teoretycznie najmocniejsze klasy – Dywizja 4. Powyżej 3500 prowadzi Jędrzej Szcześniak (Porsche) przed Mariuszem Miękosiem (Porsche lub Lamborghini), ale wszystko zależy od frekwencji w ostatnich dwóch wyścigach. Do 3500 Przemysław Milewski (BMW) remisuje z Gosią Rdest (Seat), ale tutaj o ewentualnym przyznaniu tytułu będzie musiał zdecydować PZM...

Wyścig godzinny – tu w klasyfikacji generalnej i w klasie powyżej 3500 zdobycie tytułu świętuje już Mariusz Miękoś. W klasie do 3500 Krzysztof Zagórski, który rozpoczął sezon od dwóch zwycięstw. Potem do

rywalizacji dołączył Bartłomiej Mirecki i z kolei to on dwa razy zwyciężył. Zagórski jednak był dwa razy na podium i zapewnił sobie już tytuł. W klasie do 2000 Bartłomiej Madziara musi tylko ukończyć wyścig bo uzyskał sporą przewagę nad Aleksandrem Robakiem.

Obok uczestników Mistrzostw Polski w Poznaniu zobaczymy ponownie niemiecki puchar Haigo dla samochodów historycznych z lat 80-tych: klasa samochodów turystycznych

(Łada, Skoda) oraz klasa Formuł (Mondial i Easter), w tej drugiej na pewno zobaczymy regularnie tam startującego Andrzeja Fontańskiego i zapewne gościnnie kilku polskich zawodników.

Druga ciekawostka – już po raz trzeci na Tor Poznań zawiatają samochody elektryczne – krajowy finał Greenpower Polska, zawodów przeznaczonych głównie dla uczniów szkół średnich i kół naukowych wyższych uczelni – pisaliśmy o nich w iAuto numer 43. ■



Klasyki jak marzenie

TEKST I ZDJĘCIA: JAKUB ŻOŁĘDOWSKI

W cyklu Classicauto Cup zabawa polega na tym, aby w serii przejazdów uzyskać jak najlepszą sumę czasów. Kto krócej pokonuje trasę, ten jest wyżej w klasyfikacji. To istota rywalizacji w każdym zawodach. Nas jednak w imprezach organizowanych przez redakcję Classicauto interesuje coś zgoła innego.



IV runda Liqui Moly Classicauto Cup odbyła się na terenie Toru FCA w Tychach. Dawny tor testowy Fabryki Samochodów Małolitrażowych, to historyczne miejsce. Tutaj w latach osiemdziesiątych rozgrywano odcinki specjalne Rajdu Wisły - imprezy zaliczanej do Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski.

Organizator przygotował zdecydowanie najbardziej rajdową eliminację w kalendarzu. Niepowtarzalny obiekt z rajdową historią pozwolił na wytyczenie bardzo ciekawej i technicznej trasy o zmiennej konfiguracji. Niewątpliwie największą atrakcją był podjazd pod górkę, z której część zawodników oddawała efektowne skoki.



Po raz czwarty w tym roku podczas Liqui Moly Classicauto Cup rozegrano dodatkowe puchary klasyfikacyjne, w których toczyła się zacięta walka, w tym m.in.: Puchar Pań, Puchar Krajów Demokracji Ludowej 125pe.pl, Puchar BMW e30 Auto Fus Group, Puchar Forzaitalia.pl oraz Puchar Porsche Polska.

Szczegółowe wyniki IV rundy Liqui Moly Classicauto Cup - Track Day Tor FCA Tychy znajdują się na stronie: <http://classicautocup.pl/wyniki>

Kolejna, już ostatnia w tym sezonie, V runda Classicauto Cup odbędzie się 7 października na Torze Modlin. ■



Charakterystyczny dla fabrycznych torów testowych łuk o dużym nachyleniu dawał uczestnikom również wiele sportowych emocji.

Puchar Magazynu Classicauto dla właściciela najbardziej charyzmatycznego auta w kategorii Sport zdobyła replika B-Grupowego Audi Quattro w legendarnych barwach HB. Auto Grzegorza Olchawskiego znane z rajdowych Mistrzostw Polski osiągnęło także najlepszy wynik w imprezie. Po raz pierwszy wystartowało w zawodach Track Day Classicauto Cup i dla wielu było największą atrakcją czwartej rajdowej rundy.



Wydarzenia i rocznice: wrzesień 2018

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Pustynna fortuna

23 września 1933 roku ze statku w porcie Jubail w Zatoce Perskiej w Arabii Saudyjskiej wypakowali na wybrzeże swój ekwipunek amerykańscy geolodzy. Ich celem była eksploracja pustynnych bezkresów, które – jak obiecywały wyniki wstępnych wierceń kilka miesięcy wcze-



śniej – kryły bogate złoża ropy naftowej. Było to możliwe dzięki decyzji ówczesnego saudyjskiego króla Abdel Aziza, który udzielił amerykańskiej firmie Standard Oil of California (obecnie Chevron) koncesji we wschodnich prowincjach królestwa na „poszukiwanie oraz wiercenie, a także wydobywanie, przetwarzanie i transport ropy naftowej oraz wszelkich pochodnych produktów”.

Amerykanie znaleźli ropę, niewiarygodnie dużo ropy. (Odkryte w tamtych latach pole naftowe Ghawar do dzisiaj jest największym i najbardziej wydajnym ze znanych – ma wymiar ok. 280 km x 30 km i zaspokaja nawet ok. 10 procent dziennego, światowego zapotrzebowania na ten surowiec!). Porozumienie pomiędzy rządem Arabii Saudyjskiej, a Standard Oil przybrało postać spółki o nazwie Aramco (Arabian American Oil Company). Gwarantowało ono arabskiej stronie stałe, stabilne dochody, a Amerykanom wyłączność na wydobycie ropy ze wschodnich terenach kraju. Pierwszy ładunek ropy wypłynął z arabskiego portu w 1939 roku.

W 1960 roku Arabia Saudyjska stała się – wraz Irakiem, Iranem i Kuwejtem - członkiem założycielem OPEC (Organization of the Petroleum Exporting Countries), czyli stowarzyszenia państw-eksporterów ropy naftowej. Podstawowym celem powstania OPEC była (i jest) kontrola wydobycia ropy, a zwłaszcza poziomu jej cen i opłat eksploatacyjnych. I to właśnie OPEC odpowiada za największy w historii kryzys naftowy przypadający na lata 1973-74. To ta organizacja „uśmierciła” klasyczne dziś amerykańskie samochody, czyli palące dowolne ilości benzyny „krażowniki szos” Cadillaca, Buicka i kilku innych marek.

Umożliwiła z drugiej strony światową ekspansję japońskich producentów, którzy oferowali stosunkowo niewielkie, oszczędne samochody. I być może właśnie ten kryzys uzmysłowił zachodnim koncernom, że trzeba zacząć szukać innych źródeł napędu pojazdów niż ropa naftowa, czego efektem jest obecna „moda” na elektromobilność.

Spółka Aramco obecnie jest w całości w rękach Saudyjczyków (Saudi Aramco) i jest największą na świecie firmą zajmującą się wydobywaniem, przerobem i eksportem ropy naftowej. Konkurencja nie dorasta jej do pięt – Aramco może wydobywać każdego dnia nawet 12 mln baryłek ropy, natomiast (dla porównania) rosyjski Rosneft 4,1 mln, PetroChina 2,7 mln, Exxon Mobil 2,1 mln.

Potwierdzone zasoby ropy naftowej będące w dyspozycji Saudi Aramco wynoszą ok. 260 mld baryłek, co przy maksymalnym wydobywaniu



(12 mln baryłek dziennie) wystarczy jeszcze na ponad 60 lat!

Warto dodać, że w 2016 roku po raz pierwszy w historii została podpisana została długoterminowa umowa na dostawę saudyjskiej ropy naftowej dla polskiego Orlenu. To efekt działania naszego rządu w celu dywersyfikacji źródeł zaopatrzenia tego surowca. ■



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: Maciej Rzońca, Mirosław Rutkowski



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl