

fiato ^{polska}

Numer 128, 20 lutego 2019



Lepiej się człowiek czuje, kiedy słoneczko od rana się uśmiecha, błękit nieba nastraja optymizmem, na gałązkach pojawiają się zaczątki listków, trawa zielenieje. Robi się tak jakoś radośniej, chce się chcieć. Tak, to wiosna. I chociaż to jeszcze luty, to śniegu już ani, ani, i o mrozie można (chyba) zapomnieć.

Skoro zima poszła precz, to i o smogu będzie ciszej. Powietrze w polskich miastach generalnie jest marne. Głównym trucicielem według jednych są samochody, według innych spalany w domowych piecach miał węglowy i różne dające się spalić odpady. Rzeczywistość jest taka, że wraz z poprawą pogody i wzrostem temperatury powietrze w miastach, miasteczkach i wioskach staje się coraz lepsze. Czyli samochody nie są głównym sprawcą, chociaż do psucia powietrza się przyczyniają. Według różnych źródeł spaliny stanowią od 6 do 17% wszystkich zanieczyszczeń. Zależy to od pory dnia, organizacji ruchu, sprawności komunikacji zbiorowej, miejsca pomiarów i pogody.

Tak, silniki spalinowe trują. Starsze wysokoprężne bardzo, nowe, spełniające coraz surowsze normy znacznie mniej. Ale i benzynowe nie dmuchają świeżą bryzą i swoje tlenki, siarczki czy azotany pozostawiają. Niewiele lepsze są auta z napędem hybrydowym,

jedyna korzyść wynika z tego, że zużywają mniej paliwa. A skoro mniej spalają, to i mniej różnych substancji trafia do atmosfery. Jedynie samochody z elektrycznymi silnikami nie pozostawiają spalin. Co prawda rury wydechowe takich aut, to kominy elektrowni, ale są zazwyczaj daleko i zawsze można dowodzić, że opatrzone są superfiltrami.

Samochody elektryczne są fajne, przyjemnie się jeździ, gorzej z zasięgiem, ale ich produkcja, a zwłaszcza pozyskiwanie komponentów do produkcji akumulatorów, już ani fajne, ani przyjemne nie są. Tyle że nie bardzo widać wyjście. Wszyscy producenci aut inwestują w tę technologię, potężne środki idą też na propagowanie "elektromobilności". Przekonanie o tym, że samochody z napędem elektrycznym są ekologiczne i niezbędne staje się coraz powszechniejsze.

Ja takiego auta nie kupię. Gdybym miał niemal 200 tysięcy, to planowana dopłata trzydziestu paru tysięcy z budżetu państwa może i byłaby kusząca. Ale nie dam się skusić. Podobnie jak większość rodaków stać mnie co najwyżej na niewielkie auto miejskie lub... dziesięcioletnie (i starsze) sprowadzone. No cóż, lepiej być pięknym i bogatym.. i jeździć elektrykiem

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Wrażenia z jazdy

Ale to już było... - str. 4



Kalejdoskop

Motoryzacyjne to i owo - str. 8



Eksploatacja

Aby widzieć lepiej nocą - str. 10

Historia

Janusz Kulig - wspominaemy mistrza - str. 12



Sport

Monte Carlo Historique - str. 22

Kalendarium

40 lat Klasy G - str. 30



Ale to już było...



Peugeot 208

TEKST I ZDJĘCIA: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC

Peugeot to dla mnie – od zawsze – design, dbałość o detale, Francja, moda, wyczucie stylu i szyk. To także takie nowatorskie i wyjątkowe projekty, jak kilka lat temu Peugeot 1007 lub RCZ, to również ekstrawaganckie i szokująco piękne concept cary jak np. Onyx, które wygrywały wszelkie „konkursy piękności” na salonach samochodowych.

Dlatego moje rozczarowanie było spore, gdy przyszło mi spędzić tydzień z małym Peugeotem 208. Małe może być piękne, ale niestety, to powiedzenie w tym przypadku się nie sprawdziło. Rozczarowuje design, wnętrze i podróżowanie tym autem. Być może to kwestia upływu czasu – bądź co bądź ten model jest na

rynku od 2012 roku. A w projektowaniu i technologii samochodów 7 lat to przepaść. Zdecydowanie, ten samochód mnie nie uwiódł, nawet go nie polubiłam.

Z zewnątrz poprawny aż do bólu, trochę zachowawczy, bez wdzięku i polotu. I nie pomoga



tu nawet chromowane detale i atrakcyjne felgi. Żadna część nadwozia nie zachwyca, żadna się nie wyróżnia. Wewnątrz też widać upływ czasu – wstawki z czarnego połyskliwego two-

rzywa nazywanego „lakierem fortepianowym” w tym kokpicie nie sprawiają dobrego wrażenia, a na tle młodszych konstrukcyjnie konkurentów siermiężnie prezentuje się zestaw multime-



dialny z centralnym wyświetlaczem. Trzeba przyznać, że jak na auto segmentu B wewnątrz jest przestronne i wygodne. Przemysłanych i funkcjonalnych rozwiązań brak, ale przecież to miejskie auto. W ofercie, poza odmianą GTI, jest już tylko wersja 5-drzwiowa. Czy to dobra, czy zła oferta (mały samochód miejski pięciodrzwiowy) – nie wiem, ale jako auta rodzinnego Peugeota 208 nie polecam. Dla singla lub dwojga do codziennego poruszania się po mieście – będzie ok. Bagażnik mieści 285 litrów – na zakupy i podręczne bagaże w sam raz.





Pod maską testowej wersji pracował wolnossący, trzycylindrowy silnik o pojemności 1,2 litra i mocy 82 KM. Jest to najłabsza jednostka napędowa, z jaką w Polsce oferowany jest Peugeot 208. Jak się podróżowało 208? Trasa, autostradowe prędkości, dynamiczne manewry – to na pewno nie jest żywioł miejskiego Peugeota. Przyspieszenie do „setki” to 13,5 sekundy – to czuć i widać, Pod górkę samochód też nie spisuje najlepiej, choć pięciobiegowa, manualna skrzynia jakoś się z tym silnikiem dogaduje. Co więcej? Mogłoby się wydawać, że mały Peugeot wynagrodzi te niedogodności w ekonomice jazdy. Nic podobnego. Na trasie, przy szybkiej jeździe i obciążeniu 3 pasażerami pali sporo – nawet 9,8 l/100 km (producent podaje średnie zużycie paliwa 4,8l na 100km). Zresztą szybkie i dalekie podróżowanie Peugeotem 208 nie należy do przyjemności również z powodu dość głośnego i mało komfortowego zawieszenia.

W mieście te bolączki nie są aż tak uciążliwe – samochód pali znacznie mniej (około 7

l/100km), dynamika jest wystarczająca, a manewrowanie i parkowanie nie nastrecza żadnych trudności dzięki precyzyjnie i lekko działającemu układowi kierowniczemu. Jedyne układowe start&stop jest trochę denerwujący; czasem po prostu jest zbyt nadgorliwy.

Z podstawowym wyposażeniem (wersja Active, zawierająca m.in. klimatyzację manualną, tempomat, elektrycznie sterowane szyby z przodu i radio) i najłabszym silnikiem pięciodrzwiowy Peugeot 208 kosztuje 55 tys. zł, wersja Signature to wydatek co najmniej 57 500 zł. Jeśli auto ma służyć nie tylko na krótkich, miejskich trasach, warto pomyśleć o mocniejszej wersji (110 KM), której ceny zaczynają się od 62 200 zł.

Komu można polecić Peugeota 208? Młodemu, początkującemu kierowcy, lub takiemu, któremu nigdy i nigdzie się nie spieszy i ogólnie jest typem niezwykle spokojnym. Innym polecamy wersję z mocniejszym silnikiem, a estetom i tym, którzy lubią się wyróżniać – inny model Peugeota. W ofercie tej firmy jest w czym wybierać. ■

www.lakiernik.com.pl



Teraz także na smartfony i tablety

Motoryzacyjne to i owo

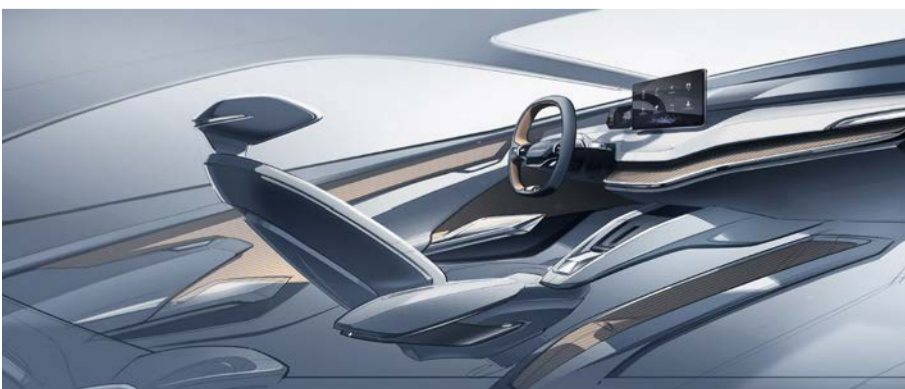
Audi na stoku



Trzy silniki elektryczne, dwa na tylnej osi, jeden na przedniej, specjalne, kolcowane 19 calowe koła, zmodyfikowane oprogramowanie napędu Audi quattro, klatka bezpieczeństwa, sportowy fotel, 6-punktowe pasy i, na wszelki wypadek, asekuracja linowa. W tak skonfigurowanym Audi e-tron 19 lutego mistrz świata w rallycrossie, Mattias Ekström pokonał 85% stok „Mausefalle”. Ten marketingowy zamysł zrealizowany został wspólnie z Red Bullem.

Škoda z prądem

Škoda również planuje produkcję samochodów elektrycznych i w Genewie pokaże koncepcyjny model Vision iV. Model jest zapowiedzią pierwszego z dziesięciu modeli, które mają schodzić z linii produkcyjnych do 2-22 roku. Firma ogłosiła, że w program elektromobilności w ciągu najbliższych czterech lata zainwestuje dwa miliardy dolarów.



Korando w Genewie

Ssang Yong informuje, że podczas Salonu Samochodowego w Genewie przedstawi nowy model Korando przygotowany na rynek europejski. To już czwarta generacja SUV-a w linii Korando, który opracowany został na podstawie samochodu koncepcyjnego SIV-2, po raz pierwszy zaprezentowanego w Genewie w 2016 r.



Odświeżony Korando ma nowy design, nowoczesne i przestronne wnętrze, jeszcze bardziej rozbudowane systemy wspierania kierowcy, bezpieczeństwa oraz system łączności najwyższej klasy.

Przestronne i nowoczesne wnętrze pojazdu zapewnia więcej przestrzeni nad głową oraz w tylnym rzędzie niż samochody konkurencji. Duży nacisk położono na komfort kierowcy, zapewniając mu takie funkcje, jak inteligentny system audio z 8-calowym wyświetlaczem i 9-calowy kolorowy wyświetlacz LCD z syste-



mem podwójnej nawigacji zapewniający pełnię niezbędnych informacji, jak również regulowany w czterech kierunkach fotel kierowcy ze wsparciem odcinka lędźwiowego.

Potężny SUV Volkswagena

Podczas Salonu Samochodowego w Genewie światową premierę będzie miał nowy Touareg V8 TDI. Moc jego jednostki napędowej wynosi 310 kW/421 KM, nowy model jest więc najmocniejszym SUV-em z silnikiem Diesla oferowanym przez Volkswagena. Maksymalny moment obrotowy tej nowoczesnej jednostki wyposażonej w turbosprężarkę osiąga poziom znany z samochodów sportowych: 900 niutonometrów. Najmocniejszy model marki pojawi się w sprzedaży pod koniec maja.



Touareg V8 TDI przyspiesza do prędkości 100 km/h w 4,9 sekundy, prędkość maksymalna ograniczona jest do 250 km/h. Silnik V8 spełnia normę emisji spalin Euro 6d-TEMP. Samochód oferowany będzie w dwóch pakietach stylistycznych: „Elegance” (we wnętrzu auta dominują metal i chłodna kolorystyka) lub „Atmosphere” (ciepła stylistyka, do wykończenia kabiny wykorzystano drewno i naturalne barwy).

Wyczynowa Škoda R5

Od połowy roku, po uzyskaniu homologacji FIA, Škoda wprowadzi do oferty odświeżoną rajdówkę, Fabię R5. Samochód, ma być jeszcze skuteczniejszym narzędziem do walki o rajdowe laury. Producent zapowiada wyposażenie samochodu w przekonstruowany silnik (1,6 turbo), szereg poprawek w konstrukcję przeniesienia napędu i zawieszenie. W nowej rajdówce mają



się znaleźć charakterystyczne elementy designu Fabii, chodzi zapewne o to, aby wyczynowe auto jeszcze bardziej kojarzyło się z wersją rynkową. W ubiegłym roku Mikołaj Marczyk i Szymon Gospodarczyk w fabrycznej Fabii R5 wywalczyli w RSMP tytuł wicemistrzowski.

Nowości Nissana

Również i Nissan na Salonie Samochodowym w Genewie, przedstawi koncepcyjne samochody crossover IMQ oraz kampera xOPUS. Ten pierwszy to całkowicie nowa konstrukcja, która ma być realizacją wizji Nissan Intelligent Mobility i wyobrażenia przyszłości motoryzacji. Z kolei kamper jest wyposażony w nowy moduł zasilania Nissan Energy ROAM, wykorzystuje akumulatory wycofane z eksploatacji w samochodach elektrycznych jako źródło zasilania w czasie wypraw do miejsc bez dostępu do sieci elektroenergetycznej.

Jednocześnie Nissan prezentuje nowe zespoły napędowe w crossoverze X-Trail; silniki, 1,7 wysokoprężny i 1,3 benzynowy oraz skrzynie biegów: sześciobiegowa, manualna Xtronic i dwusprzęgłowy automat. W opcji znajdzie się napęd na jedną lub dwie osie oraz szereg ułatwień dla kierujących, m. in. asystent pasa ruchu czy inteligentny tempomat. ■



Aby lepiej widzieć nocą

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Jazda wieczorem lub nocą po polskich drogach nie jest ani miła, ani bezpieczna. Mało, że trudno dostrzec pieszych czy rowerzystów, to na dodatek większość aut ma tak ustawione światła, że oślepiają i chwilami nie widać nic.



Z badań Instytutu Transportu Samochodowego wynika, że prawie połowa kierowców uważa, że w ich samochodach światła są zbyt słabe. W tych samych badaniach 98% kierowców twierdzi, że doświadczają ośle-

piania. Ale tylko połowa deklaruje weryfikację świateł przy okazji corocznego przeglądu technicznego, jedna trzecia twierdzi, że robi to co trzy miesiące. Kierowcy źle widzą drogę, światła często są niewłaściwie ustawione, klosze



matowe i zanieczyszczone. Rzecznik ITS, inżynier Tomasz Targosiński potwierdza – *Przeciętne światła pojazdów świecą bardzo słabo, a zbyt mały zasięg oświetlenia drogi jest powszechnym problemem. Z tego powodu dbałość o ich stan oraz dostosowywanie prędkości pojazdu do możliwości światła jest kluczowe dla bezpieczeństwa.*

Ponad 40 % kierowców uważa, że ma zbyt słabe światła, by dobrze widzieć. O ile źle ustawione światła można skorygować w większości warsztatów, to zniszczone odbłyśniki lub popękane obudowy wymagają wymiany całego reflektora. Często jednak problemem jest jedynie zmatowiała i nieprzejrzysta plastikowa obudowa zewnętrzna. Doraźnie można to napra-

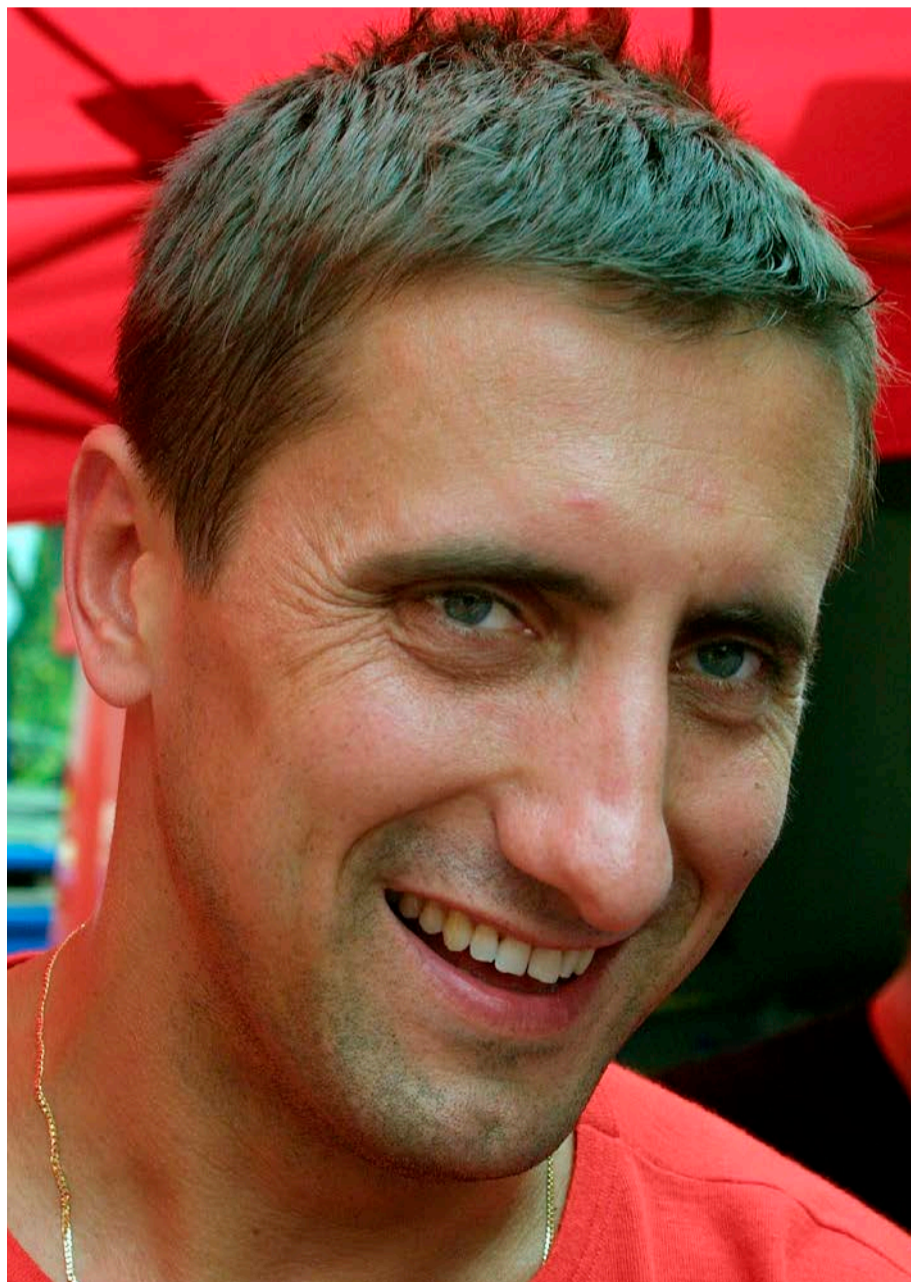
wić... pastą do zębów. Znacznie skuteczniejszy jest dedykowany do regeneracji plastikowych reflektorów zestaw polskiego producenta: Brayt Headlight Restoration Kit. W opakowaniu znajdziemy dwa preparaty: T11 i T4 oraz instrukcję. Przyda się jeszcze woda, jakiś preparat odtłuszczający i ściereczka z mikrofibry. Zależnie od stopnia zmatowienia reflektora naprawa potrwa nie dłużej niż godzinę. Wykorzystanie wiertarki lub polerki z nasadką z filcu bardzo przyspieszy polerowanie zmatowiałej i uszkodzonej mechanicznie powierzchni reflektora. Należy jedynie uważać, aby nie przegrzać powierzchni reflektora. Wykonana z poliwęglanu "szyba" może się nieodwracalnie uszkodzić. ■

Janusz Kulig - wspomnimy mistrza

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Minęła piętnasta rocznica tragicznego wypadku, w którym stracił życie Janusz Kulig. W dwóch kolejnych wydaniach przypomnieliśmy karierę sportową tego wybitnego kierowcy rajdowego.

Przez kolejne pięć lat Janusz Kulig startował wyłącznie w samochodach z napędem na obie osie. Od początku 1999 roku wraz z Jarosławem Baranem stanowili załogę nowego zespołu Marlboro-Mobil 1, a ich rajdowym orężem był Ford Escort WRC. To był przełomowy i, po raz kolejny, pełen wyzwań, przygód i niespodzianek sezon dla obu zawodników, stanowił też istotny przełom w ich karierze. O tym, że nie zdobyli tytułu mistrzów Polski zdecydował przede wszystkim awaryjny, niedobrze przystosowany do specyfiki polskich rajdów samochód. W pierwszej eliminacji, 13. Zimowym Rajdzie Dolnośląskim zajęli drugie miejsce. Zwyciężyli Krzysztof Hołowczyc i Jean-Marc Fortin, trzecie miejsce przypadło Leszkowi Kuzajowi z Arturem Skorupą, czwarte Robertowi Gryczyńskiemu i Tadeuszowi Burkackiemu. Po rozegraniu siedmiu eliminacji okazało się, że był to najciekawszy sezon w historii polskich rajdów. Kolejność w końcowej klasyfikacji generalnej była taka sama, jak na mecie pierwszego rajdu, jednak kolejność pretendentów do tytułu mistrzowskiego zmieniała się po każdej eliminacji. Janusz Kulig z Jarosławem Baranem wycofali się po piątym odcinku specjalnym z Rajdu Elmot, bez szwanku i w dobrych nastrojach wyszli z poważnego wypadku na trasie odcinka specjalnego Łapanów - Czasław w 56. Rajdzie Polski. Samochód wyleciał z drogi, dachował, i kiedy zawodnicy wydostali się z Forda, ten doszczętnie spłonął. Załoga żartowała, że jak jechał Kulig, to w planie było też pieczenie



Barana. Obaj byli przekonani, że na odcinkach specjalnych nic złego przytrafić się im nie może. W kolejnej rundzie mistrzostw Polski, 25. Rajdzie Kormoran znowu dachowali. Z wypadku wyszli bez najmniejszych obrażeń, mocno uszkodzony samochód z ogromnym trudem doprowa-



Janusz Kulig, Jarosław Baran, Ford Escort, Zimowy Rajd Dolnośląski 1999.

dzili do serwisu, gdzie odzyskał rajdowy wigor. Metę osiągnęli jako druga załoga w stawce. 47. Rajd Wisły - na odcinkach specjalnych wygrywali, jednak ich wysiłek i wyraźną przewagę nad rywalami zniweczyła seria awarii półosi, które serwis wymieniał aż osiem razy. Na mecie stracili do Krzysztofa Hołowczyca nieco ponad 12 sekund, jednak sekundy te miały wagę tytułu mistrzowskiego. W ostatniej odsłonie rajdowego sezonu pozostała Januszowi Kuligowi z Jarosławem Baranem walka o tytuł wicemistrzowski i wyszli z niej zwycięsko dając na trasie prawdziwy koncert jazdy. Auto po raz pierwszy w sezonie spisywało się bez zarzutu, załoga wspierała się na szczycie umiejętności, nieco zawiedli rywale (Krzysztof Hołowczyca nie startował, Robert Gryczyń-

ski odpadł już pierwszego dnia, Leszek Kuzaj jechał z kontuzją ręki).

Podobnie jak rok wcześniej zwycięstwo w Rajdzie Barum, gdzie po raz kolejny startował z Emilem Horniaczkiem w Toyocie Celice GT-Four i punkty zebrane w krajowych rajdach o randze międzynarodowej dały Januszowi Kuligowi sukces w klasyfikacji mistrzostw Strefy Europy Centralnej. Dzięki wsparciu i kontaktom głównego sponsora (Marlboro) załoga brała udział w przygotowaniach Tommi Mäkinena do Rajdu Akropol. Jazdy na prawym fotelu „latającego Fina” były dla polskiego mistrza istotnym doświadczeniem. Praktyczne nauki załoga pobierała startując w Rajdzie Semperit i w kończącym mistrzostwa świata,

Rajdzie Wielkiej Brytanii. W tej ostatniej imprezie na 13. odcinku specjalnym wylecieli z trasy. Chwilę po tym, jak wydostali się z uszkodzonego Escorta, na ich auto wpadł samochód Colina McRae, zmieniając obie rajdówki w kupę żelastwa. Przekonanie o niebywałym szczęściu Janusza Kuliga stało się powszechne. Starty zagraniczne miały być jednym z etapów przygotowania załogi do udziału w cyklu mistrzostw świata dla załóg niefabrycznych.

Następne sezony w rajdach samochodowych w Polsce przynoszą dwa tytuły mistrzowskie i szereg występów poza granicami. Do zespołu dołączył kolejny sponsor - Ford, a załoga przesiadła się do Focusa w najlepszej dostępnej dla niefabrycznego zespołu specyfikacji →→



**Janusz Kulig, Jarosław Baran, Ford Escort WRC,
Rajd Kormoran 1999.**

WRC. Sezon 2000 rozpoczął się awarią skrzyni biegów na Zimowym Rajdzie Dolnośląskim, a zakończył oglądaniem ostatniej eliminacji, 48. Rajdu Wisły okiem kibica po wcześniejszym rozstrzygnięciu na swoją korzyść krajowego championatu. Po drodze było bardzo ważne zwycięstwo w 26. Rajdzie Kormoran nad niepokonanym na własnym terenie Krzysztofem Hołowczyem; miało ono symboliczny wymiar zajęcia najważniejszego miejsca wśród mistrzów polskich tras rajdowych. W walce o tytuł mistrza Polski w siedmiu eliminacjach Janusz Kulig z Jarosławem Baranem pięciokrotnie wygrywali, raz ulegli Leszkowi Kuzajowi i raz technice (awaria skrzyni biegów). Załoga zaczęła intensywnie zbierać doświadczenia w rajdach o randze mistrzostw świata. Po nieukończonym 33. Rajdzie Portugalii pojechali do Katalonii, gdzie zostali włączeni do zespołu logistycznego zespołu fabrycznego Mitsubishi. Podobnie, w ramach przygotowań do

rywalizacji o Puchar FIA 2001, odbyli pełny rekonesans w Rajdzie Akropol. We Włoszech, podczas oficjalnego treningu odbyła się część nieoficjalna; zespoły Marlboro - Mitsubishi - Ralliart i Marlboro - Ford - Mobil 1 wspólnie obchodziły 31. urodziny Janusza Kuliga. Kilka dni później zarówno Tommi Mäkinen, jak i Janusz Kulig osiągnęli metę Rajdu Sanremo. Tradycyjnie wraz z Emilem Horniackiem Janusz Kulig wystartował w czeskiej run-

dzie mistrzostw Europy, Rajdzie Barum. Na 13. kilometrze 13. odcinka specjalnego zabrało szczęście - w Toyocie Corolli zdefektowały drążki kierownicze i załoga do mety nie dojechała. Na pocieszenie wygrali jedną z eliminacji mistrzostw Słowacji - Rajd Mikona.

Rok 2001 był najbardziej pracowitym sezonem w karierze Janusza Kuliga. Startował w ośmiu eliminacjach mistrzostw Polski, pięciu mistrzostw Słowacji i dwóch mistrzostw świata. Nie ukończył trzech rajdów, w dwunastu stawał na podium, w siedmiu na najwyższym stopniu. Sześciokrotnie jechał Toyotą Corollą WRC, dziesięć razy Focusem WRC, przejechał ponad 3 tysiące kilometrów odcinków specjalnych, zdobył tytuł mistrza Polski i mistrza Słowacji (wspólnie z Emilem Horniackiem). Na koniec wziął udział w warszawskiej Barbórcie, którą wygrał.

Do rywalizacji w mistrzostwach Polski 2001 przystąpiło pięć załóg w samochodach klasy



**Janusz Kulig, Emil Horniack, Toyota Corolla WRC,
Rajd Barum 2001.**



Janusz Kulig, Jarosław Baran, Ford Focus WRC, Rajd Kormoran 2001.

WRC, co zapowiadało interesującą i wyrównaną walkę we wszystkich eliminacjach. Tak też i było. Mocne zespoły dokładały wszelkich starań, aby odebrać tytuł mistrzowski załodze jeżdżącej tak jak w ubiegłym sezonie Focusem i z

tymi samymi sponsorami. Najbardziej dramatycznym wydarzeniem sezonu był wypadek na Rajdzie Polski. Na cztery odcinki przed metą rajdu załoga Marlboro - Ford - Mobil 1 przebiła oponę i zamiast wypracowanej wcześniej niemal minuty

przewagi nad najgroźniejszymi rywalami, Leszkiem Kuzajem z Andrzejem Górskim, miała 12 sekund straty. Na piętnastu kilometrach Janusz Kulig odrobił 4,3 sekundy, do mety rajdu pozostało ok. 30 kilometrów i 7,2 sekundy do lidera. Kierowca →→



Janusz Kulig, Jarosław Baran, Ford Focus WRC, Rajd Elmot 2001.

podjął ryzyko jazdy bez żadnego marginesu bezpieczeństwa i na jednym z mostków, przy bardzo dużej prędkości, tego marginesu zabrakło. Samochód wyleciał w powietrze, spadł nieco za daleko na pobocze i wpadł w nieprzewidziany poślizg. Po przebrnięciu przez rowy, obijaniu się o drzewa spadł około 25 metrów w dół. Z kompletnie zgniecionego Focusa załoga wydostała się samodzielnie. Lekko poobijani, bez poważniejszych obrażeń wyszli z kolejnego wypadku. Pozostał jednak u Janusza pewien psychiczny uraz, który powodował, że na bardzo szybkich partiach kierowca jechał wolniej niż mógł. W przełamaniu tego lęku pomagał psycholog, jednak odbudowywanie psychiki trwało długo. W ostatnich rundach sezonu w stylu jazdy kierowcy obserwatorzy rywalizacji o mistrzostwo Polski nie byli w stanie dostrzec jakichkolwiek śladów tego groźnego wypadku, jednak sam kierowca mówił o zdarzeniu jeszcze dwa lata później. Wyrównana rywalizacja sezonu 2001 zakończyła się dopiero na ostatnim odcinku specjalnym ostatniego rajdu. O trzecim w karierze tytule mistrza Polski Janusza Kuliga i Jarosława Barana przesądził 28. Rajd Warszawski rozpoczynający się w dniu urodzin kierowcy.

Nowe regulacje prawne (zakaz reklamy używek) spowodowały rozpad zespołu, w którym główną rolę grała firma tytoniowa. Janusz Kulig z Jarosławem Baranem ponownie znaleźli się na rozdrożu,

poszukiwania nowych sponsorów były tym trudniejsze, że gospodarka kraju mocno przyhamowała i w wielkich korporacjach zredukowano wydatki na promocję i reklamę. Na domiar złego wciąż obowiązywała umowa zawarta przez Polski Związek Motorowy z Telewizją Polską o wyłączności relacjonowania zawodów o mistrzostwo Polski w sportach motorowych. TVP sportów samochodowych nie pokazywała, stacje komercyjne nie miały do tego prawa. A sponsorom zależało głównie na telewizji. W tej sytuacji Janusz Kulig i Jarosław Baran postanowili powalczyć o mistrzostwo Europy. Ciekawsze ze względów sportowych, jak i korzystniejsze dla promocji sponsora wyzwanie leżało w zasięgu możliwości załogi. Jedynym problemem był budżet. Jednocześnie, trochę na zasadzie planu awaryjnego, a trochę jako rozpoznanie i określenie swojego miejsca w stawce wystartowali w Mitsubishi grupy N w Rajdzie Szwecji. Doświadczenia bardzo się przydały, kiedy rok później jechali

w tej imprezie już jako załoga zgłoszona do mistrzostw świata w Production Car. Kolejny start w seryjnym Mitsubishi miał miejsce w Stanach Zjednoczonych w Rajdzie Cherokee Trails. Pojechali na zaproszenie i dzięki wysiłkom Marka Pilcha prowadzącego Autoklub Polski - Chicago. Załoga znad Wisły na trasach parku narodowego Cherokee Polakom mieszkającym za Wielką Wodą, jak i kibicom w kraju sprawiła ogromną satysfakcję. Jadąc w nieznanym rajdzie, o organizacji kompletnie odmiennej od imprez europejskich, w konkurencji z autami bez restrykcyjnych ograniczeń technicznych określonych przepisami FIA i walcząc jedynie o sławę, pokazali najwyższych lotów technikę jazdy, waleczność i ogromną skuteczność. Na mecie zajęli drugie miejsce ze stratą zaledwie 1 sekundy do zwycięzcy.

Wobec przedłużającego się procesu budowy nowego zespołu Janusz Kulig z Jarosławem Baranem skorzystali z pro-



Janusz Kulig, Jarosław Baran, Seat Cordoba WRC, Zimowy Rajd Dolnośląski 2002 r.



Janusz Kulig, Jarosław Baran, Seat Cordoba WRC, Rajd Elmot 2002 r.

pozycji szefów zespołu Shell Helix-PTF-Seat i w pierwszej eliminacji sezonu rozgrywek krajowych wystartowali w Seacie Cordobie WRC. Pomimo proble-

mów technicznych wygrali 16. Zimowy Rajd Dolnośląski. Na trasach 25. Rajdu Krakowskiego ulegli Leszkowi Kuzajowi, który jechał wówczas po raz pierwszy

w znakomitym Peugeocie 206 WRC. Stając na rampie startowej trzeciej eliminacji mistrzostw Polski załoga wiedziała, że jest to ich ostatni rajd w Seacie. W kwietniu udało się podpisać wszystkie umowy dotyczące startów w mistrzostwach Europy i tydzień po wygraniu (po raz piąty w historii imprezy) 30. Rajdu Elmot, Janusz Kulig z Jarosławem Baranem ruszali do rywalizacji o championat kontynentu. Z nowymi sponsorami w Fordzie Focusie WRC wystartowali w Rally of Turkey, stanowiącym trzecią eliminację serialu ze współczynnikiem 20. Samochód do mistrzostw Europy przygotowała zaprzyjaźniona z Januszem Kuligiem czeska firma Jolly Club, rezydująca w Žlinie. Sponso- ➔➔



Janusz Kulig, Jarosław Baran, Seat Cordoba WRC, Rajd Krakowski 2002 r.



Janusz Kulig, Jarosław Baran, Ford Focus WRC, Rajd Polski 2002 r.

rami zespołu, którego oficjalna nazwa brzmiała: Mobil 1 Brok Goodyear Team Poland były firmy Mobil, Brok, Goodyear, Action, Ferro przy wsparciu Ford Distribution. Zwycięstwo w Izmirze samochodem w specyfikacji z roku 1999, w silnej konkurencji, na nieznanymi trasach i w trudnych warunkach dawało zespołowi uzasadnione powody do radości. W odbywającym się dwa tygodnie później w Bułgarii Rallye Albena ulegli jedynie Leszkowi Kuzajowi i przed polską eliminacją objęli prowadzenie w klasyfikacji mistrzostw Starego Kontynentu. Kolejne zwycięstwo w Rajdzie Polski powiększyło przewagę w mistrzostwach Europy, niestety, później zaczęły się kłopoty. Ypres Westhock Rally rozpoczął się problemami z układem hamulcowym, potem silnik nie uzyskiwał właściwych obrotów i na koniec przestało

działać wspomaganie układu kierowniczego. Na 10. odcinku załoga musiała zrezygnować z rywalizacji. W kolejnej eliminacji, Rally Vinho de Madeira, planowany był start w samochodzie specyfikacji 2001, lecz skończyło się na planach. Ponownie awarie uniemożliwiały utrzymanie właściwego rytmu jazdy i osiągnięcie mety okazało się nadzwyczaj trudne. Szóste miejsce nie było sukcesem na miarę ambicji, ale i tak ponad możliwości samochodu. W greckiej eliminacji, Elpa Rally, Janusz Kulig i Jarosław Baran stoczyli wspaniałą walkę z Renato Travaglią i Flavio Zanellą w Peugeocie 206 WRC i miejscowymi zawodnikami Leonidasem Kyrkosem i George Polyzoisem w Fordzie Escorcie WRC. Zajęli trzecie miejsce po ryzykownym zabiegu założenia opon typu „slick” na ostatnie odcinki specjalne. Niestety, spadł deszcz.

Pomimo to Polacy prowadzili w klasyfikacji ME.

Po raz kolejny awaria układu wspomagania już w pierwszej fazie rywalizacji przesądziła o zajęciu trzeciego miejsca na znanym i lubianym przez Janusza Kuliga Rajdzie Barum. Imprezę wygrał Włoch, drugie miejsce zajął Leszek Kuzaj. Po zanalizowaniu rezultatów wyszło, że sprawa tytułu rozstrzygnie się w ostatnim rajdzie serii „dwudziestek”, z tym że Janusz Kulig miał możliwość doliczenia punktów zdobytych w którymś z rajdów o niższym współczynniku. Decyzja została podjęta szybko i załoga wzięła udział w szwajcarskim Rallye International du Valais ze współczynnikiem 10. Celem było zwycięstwo i doliczenie 10 punktów pomnożonych przez współczynnik. Zdefektowaną w pierwszej fazie zawodów

skrzynię biegów naprawiono, i później, bez dramatycznych wysiłków, założenia zostały zrealizowane. W dniu swoich urodzin ponownie Janusz Kulig został liderem klasyfikacji mistrzostw Europy, jednak tytuł mistrzowski miał przypaść zwycięskiej załodze na Rallye d'Antibes na Lazurowym Wybrzeżu. W ostatnim, decydującym starciu Janusz Kulig i Jarosław Baran wystartowali po raz pierwszy w Peugeocie 206 WRC. Zgodnie z przewidywaniami pierwsi na metę wjechali Włosi, Renato Travaglia i Flavio Zanella i oni też wygrali rywalizację. Wicemistrzami Europy zostali Janusz Kulig i Jarosław Baran, tracąc do zwycięzców zaledwie 60 punktów. Po raz ostatni polscy kibice mogli podziwiać kunszt Janusza Kuliga na trasie, tym razem niefortunnej, Barbórki warszawskiej.

W dwunastym sezonie startów Janusz Kulig postanowił zmierzyć się z czołówką kierowców światowych rywalizujących w mistrzostwach Production Car. Zespół Mobil 1 Team Poland wspierany był przez Mobil, Trade System, Ferro, Action oraz Oknoplast Kraków. Zaczęło się wspaniałym zwycięstwem - trzy sekundy nad Stigiem Blomqvistem - w pierwszym spotkaniu na śnieżnych trasach Rajdu Szwecji. Po badaniu technicznym okazało się jednak, że koło zamachowe w samochodzie Janusza Kuliga było niezgodne z regulaminem i zamiast 10 punktów i prowadzenia w stawce, komisja techniczna FIA podjęła decyzję

o wykluczeniu polskiej załogi. Złą passę niefortunnie rozpoczętego sezonu miał przełamać Rajd Corona; rozgrywana w Meksyku impreza szutrowa kandydowała do włączenia jej w 2004 roku do cyklu eliminacji mistrzostw świata. Janusz Kulig z Jarosławem Baranem pojechali po ostry trening przed szutrowymi eliminacjami FIA Production Car. Dojechali na trzecim miejscu, jednak po badaniu technicznym awansowali na drugą pozycję. Dzień po zawodach, wspólnie ze zwycięzcą, Marcosem Ligato testowali nastawy zawiesznień i elektroniki pod kątem zawodów w Nowej Zelandii i na Cyprze. W kolejnych eliminacjach cyklu FIA Production Car Janusz Kulig z Jarosławem Baranem zapowiadali starty w nowym, zbudowanym i obsługiwanym przez nowego partnera egzemplarzu; umowa została podpisana z uważaną za jedną z najlepszych na świecie włoską firmą Top Run Racing. Przygotowywany Lancer Evo VII wykonany został według najnowszej specyfikacji 2003 roku. Silnik o 2 litrach pojemności z turbosprężarką osiągał moc 300 KM przy 4700 obrotów na minutę, zaś maksymalny moment obrotowy 580 Nm przy 3800. Takim samym samochodem, przygotowanym zresztą również przez Top Run Racing startował jeden z faworytów FIA Production Car, Marcos Ligato. Optymistyczne nastroje rozwiały się na szutrach w Nowej Zelandii, kiedy defekt pompy paliwa wykluczył możliwość dojechania do mety. Do ósmego odcinka specjalnego walczyli znakomicie; zajmowali czwarte

miejsce w stawce ze stratą 45 sekund do lidera. Niedługo później przyszła zaskakująca wiadomość o rozstaniu Janusza Kuliga z Jarosławem Baranem. Obiektywnie rzecz ujmując zaskoczenie może budzić fakt, że przez siedem lat współpraca trwała bez większych zgrzytów. Zazwyczaj wzajemne zmęczenie sobą w załogach rajdowych następuje znacznie szybciej. Jarosław Baran i Janusz Kulig zakończyli współpracę po dżentelmeńsku, nie kryjąc, że mieli siebie już dość, ale też zachowując wzajemnie dla siebie szacunek. W kolejnej imprezie, Rajdzie Cypru, na prawym fotelu auta Janusza Kuliga zasiadł Dariusz Burkat. Mitsubishi Lancer Evo VII przygotowany został w nowo powstałej firmie zajmującej się budową i wynajmowaniem samochodów rajdowych, Kulig Preparation. Przez pierwsze dwa etapy, w bardzo trudnych warunkach Polacy jechali bardzo dobrze. Zajmowali czwartą pozycję w stawce FIA Production Car i dwunastą w klasyfikacji generalnej zawodów. Na trzynastym kilometrze trzynastego odcinka specjalnego kierowca nieco spóźnił hamowanie i samochód wypadł z drogi. Załodze nic się nie stało, samochód również w wypadku niewiele ucierpiał, jednak nie było sposobu, aby powrócić na trasę. Po czterech rajdach z serii mistrzostw świata grupy N Janusz Kulig miał na koncie zero punktów.

W następnym starciu z prawego fotela wspierał Janusza Kuliga doświadczony na światowych imprezach Maciej →→



Janusz Kulig, Maciej Szczepaniak, Fiat Punto Super 1600, Turyn 2004 r.

Szczepaniak. W Rajdzie Niemiec załoga wystartowała w Lancerze Evo VI, przygotowanym przez Kulig Preparation, którym po polskich trasach ścigali się Michał i Grzegorz Bębenkowie. Dobry wynik i punkty za trzecie miejsce nie zmieniały faktu, że pierwszy sezon rywalizacji o czołowe lokaty w mistrzostwach świata nie skończy się sukcesem. Zamiast więc do Australii załoga wybrała się do Czech, gdzie wystartowali Toyotą Corollą WRC. Po pierwszym dniu rywalizacji byli sklasyfikowani na czwartym miejscu, o wycofaniu przesądziła infekcja oka Janusza Kuliga. Ostatnim rajdem sezonu dla kierowców rywalizujących w FIA Production Car i ostatnim w karierze Janusza Kuliga był Rajd Korsyki. W naprawionym Lancerze Evo VII w drugim etapie zawodów pojawiły się problemy z tylnym dyferencjałem, kierowca stracił właściwy rytm jazdy i na 12. odcinku na kilkanaście sekund wypadł z drogi.

W efekcie, po dwóch etapach kierowca wraz z pilotującym go Maciejem Szczepaniakiem sklasyfikowani byli na ósmej pozycji. Trzeciego dnia, już bez kłopotów technicznych jechali doskonale i zawodnikom udało się awansować w stawce Production Car na czwarte miejsce. Do trzeciej lokaty zabrakło zaledwie 5 sekund. W klasyfikacji końcowej FIA Production Car Janusz Kulig znalazł się na ósmym miejscu.

Niemal natychmiast w firmie Kulig Promotion rozpoczęły się przygotowania do kolejnego, trzynastego w karierze Janusza Kuliga sezonu. W Kulig Preparation trwała budowa Mitsubishi Lancera w wersji Evo VII, którym Janusz Kulig i Maciej Szczepaniak mieli ponownie ruszyć do rywalizacji w mistrzostwach świata Production Car. Dość niespodziewanie na początku listopada Janusz Kulig otrzymał od Fiata Auto Poland propozycję wzięcia udziału w testach

Fiata Punto Super 1600 w Toscanii. Decyzje zapadły bardzo szybko. Już 3 grudnia na Targach Motor Show w Bolonii, w czasie prezentacji zespołu rajdowego Fiata, oficjalnie poinformowano, że w sezonie 2004 w całym cyklu mistrzostw Polski w samochodzie Fiat Punto Rally Super 1600 pojedzie Janusz Kulig z Maciejem Szczepaniakiem. Plany startów zagranicznych uległy modyfikacji, początkowo kierowca chciał jeździć Punto w Polsce i Lancerem na świecie, jednak ostatecznie postanowił przymierzyć się do walki o tytuł mistrza Europy, zwłaszcza że zgromadzenie niezbędnego budżetu wydawało się nieco łatwiejsze niż na cykl mistrzostw świata. Pierwszy start w Rajdzie Mille Miglia i kolejne, w Bułgarii, w Polsce i w Czechach były wstępnie przygotowane już na początku stycznia. Wszystkie plany zawaliły się 13 lutego, kiedy przyszła ta tragiczna wiadomość: Janusz Kulig nie żyje. ■

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

Monte Carlo Historique

TEKSTY: ZAWODNICY
ZDJĘCIA: ARCHIWUM ZAWODNIKÓW

Sam udział w Rajdzie Monte Carlo to wielka sprawa, a jeśli uda się go nie tylko osiągnąć metę, ale rzeczywiście rywalizować, to satysfakcja (i splendor) jest wielka. W tym roku polskie załogi nie osiągnęły spektakularnych sukcesów, chociaż... O tegorocznym starcie w RMCH opowiadają polskie załogi.



Stanisław Postawka, Andrzej Postawka,
Zastava 101 Special
Ewa Galińska-Postawka, Anna Postawka,
Polski Fiat 125p

Czekaliśmy od lat na zimę na Monte. I zdawało się, że znowu nic z tego, ale dzień przed startem do rajdu zaczął się na nizinach ulewny deszcz. W Ardeche zrobił się z tego śnieg w ilościach

rzadko spotykanych nawet tam. I okazało się, że problemem nie jest sam opad śniegu, ale wichura. Tutaj nawet specjalistyczny sprzęt był bezradny, bo zaraz za pługiem wiatr w kilka minut robił metrowej wysokości zasy. Odwołano łącznie cztery odcinki. Nic podobnego wcześniej się nie zdarzyło. Ominął nas przez to ulubiony ZR6 z przejazdem przez Commune de Pailhares, nie było też okazji zmierzyć się z Col de Menee na ZR9.

O poziomie trudności tej edycji niech świadczy fakt, że po pierwszych trzech odcinkach 120 załóg zgromadziło ponad 10000 punktów karnych. To był nokaut.

Najlepsza załoga kobieca (Edelhoff/Binder) nie zmieściła się w pierwszej setce na mecie. Nasze Panie walczyły naprawdę dzielnie, a pokonała je tylko awaria sprzętu. Fiat niektóre nawroty poko-

nywał na trzy razy, bo dwiema rękami nie dawało się pokonać oporu kierownicy. Samo dojechanie do mety to już był wyczyn szalony, a warto zobaczyć, ile załóg zostało przez Ewę i Anie pokonanych. Brawo!

A my mamy gigantyczną satysfakcję z tego, jak rajd się dla nas rozpoczął. Po raz pierwszy skończyliśmy odcinek z drugim czasem w klasyfikacji generalnej, i to ze sporą przewagą nad następnymi załogami. To wystarczyło, żeby do połowy rajdu utrzymać się na drugim miejscu! W parku maszyn w Monte Carlo nasza Zastava stała obok zwycięskiej R8 na ekspozycji przy samej rampie.

Zeszły rok pokazał, że jeśli takim mało poważnym samochodem szturmuje się klasyfikację generalną, to wszystko musi zadziałać idealnie. W tym roku mieliśmy kumulację problemów, które nie ominęły nawet auta serwisowego. A od ZR7 zaczęły się przygody. Najwięcej kosztowało zgaśnięcie auta pod koniec stromego podjazdu po lodzie. Wina zaworków w pompie mechanicznej? Prawdopodobnie.



Na starcie do ostatniego odcinka skończył się nawet rozrusznik. Ale na mecie byliśmy, z zupełnie przyzwoitym wynikiem. Tym razem nie na podium, ale to tylko z zewnątrz wydaje się takie proste do powtórzenia. Zamierzamy jeszcze spróbować... w końcu lepszego pilota nie ma żadna załoga!

Polska ekipa w tym roku miała tylko cztery załogi, ale w czasie rajdu trzy z nich odwiedzały pierwszą dziesiątkę klasyfikacji generalnej. To robi wrażenie. Widać z tego, że zimowe, ciężkie warunki są dla nas ogromną szansą. Jest z czego być dumnym.





**Piotr Cisowski, Natalia Cisowska,
Polski Fiat 125p**

Doświadczenia z zeszłorocznego startu poskutkowały. Po ZR 1 zajęliśmy miejsce w pierwszej trzydziestce. Potem było już tylko lepiej. Zimowa aura zdecydowanie nam sprzyjała. Skutecznie niwelowała różnice między

naszym Fiaciorem, a rajdowymi potworami o kilkukrotnie większej mocy. Śnieżny ZR 3 umożliwił nam na awansowanie na 12. miejsce w klasyfikacji generalnej oraz 5. wśród załóg jadących ze średnią prędkością. Na tym samym odcinku Bruno Saby, jadący Renault 8 Gordini, uzyskał czas lepszy od naszego zaledwie o jedną sekundę. Niestety trzy kolejne

odcinki zostały odwołane z powodu śnieżycy, co uniemożliwiło nam budowanie dalszej przewagi nad mocniejszymi samochodami. Kolejny dzień również okazał się dla nas szczęśliwy, pomimo blokowania nas na ZR 7 przez Porsche 911. Ten dzień zakończyliśmy na 6. pozycji w klasyfikacji generalnej. Niestety, następnego dnia nastąpiło gwałtowne załamanie pogody.



Ustały opady śniegu, a dodatkowo temperatury i pełne słońce doprowadziły do szybkiego zniknięcia lodu i śniegu z tras rajdu. Z taką samą prędkością jak topnienie śniegu, topniała nasza przewaga nad konkurentami. Po ZR 13 spadliśmy na 11. pozycję. Potem było już tylko gorzej. Na ZR 14 musieliśmy wyprzedzić ponad tuzin wolniej jadących załóg, co znacząco spowolniło nasz przejazd. Na ZR 15 mieliśmy jeszcze nadzieję na zminimalizowanie strat i jadąc cały

czas w „zerach”, niespodziewanie zostaliśmy zaatakowani przez samuraja. Finalnie zakończyliśmy nasze zmagania na 45. pozycji ex aequo z Golfem GTI, czyli o 95 miejsc wyżej niż w zeszłym roku. Było wspaniale! Nie możemy już się doczekać przyszłorocznej edycji, która, jak zapowiedział organizator, ma się odbyć bez użycia urządzeń elektronicznych. Niezmiernie nas to cieszy, ponieważ wracamy do tradycji - tylko halda i stoper.



Jacek Miller, Maciej Orzechowski
Fiat X1/9

Tegoroczny Rajd Monte Carlo Historique był inny, niż to, do czego przywykliśmy podczas ostatnich dwóch edycji. Zmienne warunki atmosferyczne były tym, na co wszyscy czekaliśmy.

W tym roku wszystkie polskie załogi startowały z Monaco. Już podczas Badania Technicznego wszyscy zmokliśmy, ale prawdziwy deszcz miał dopiero nadejść. Wieczorny start do zlotu gwiazdzistego odbywał się w strugach ulew-

nego deszczu, którzy zalewał drogi, przeciekał przez uszczelki i powodował osunięcia skał. Już po kilkunastu kilometrach pierwsze ofiary pogody stanęły na poboczu – załoga Golfa uderzyła w skały wielkości skrzynki oranżady, które osunęły się na jezdnię pod wpływem opadów. Nas także nie ominęły skutki ulew – straciliśmy zalany wodą alternator, który na domiar złego uszkodził główny system pomiarowy (niezbędny do regularności). Alternator udało się wymienić (dzięki ogromnemu poświęceniu naszego serwisu), ale elektronika już do końca rajdu była →→



unieruchomiona. Straciliśmy też cały czas na przejazd pomiędzy PKC-ami, ten zaplanowany na krótki sen spożytkowaliśmy na próby napraw, i teraz jedziemy non-stop. Załoga Postawka/Postawka także walczyła z przyrządami, zalany wodą czujnik nie pracował poprawnie. A przecież prawdziwe zmagania nawet się jeszcze nie rozpoczęły!

Załogi w strugach deszczu dotarły do Buis-les-Baronnies, gdzie zainstalowano nam GPS-y i wszyscy wyruszyliśmy wreszcie na odcinki prób regularnościowych. Ktoś rzucił zdanie: Jeżeli tu pada, to w górach będzie śnieg. I choć brzmiało to nieprawdopodobnie (od kilku tygodni w górach panowała pełna wiosna), to już wkrótce przekonaliśmy się, że słowa te były prorocze.

Pierwszy ZR to dla nas „poligon”. Jedziemy bez naszego głównego systemu pomiarowego,

musimy więc wypracować nową metodę, która pozwoli nam wykorzystać to, co nam zostało. Od razu odbija się to na naszym wyniku. Jesteśmy trochę przybici, nie tak to sobie planowaliśmy. Ale „dopóki piłka w grze...” Łatwo się mówi, ciężiej faktycznie nadal walczyć. Na ZR2 jest już lepiej. Docieramy do Valence, gdzie przeniesiono nas ze zwyczajowego Parc Ferme na Polach Maroswych, na miejski stadion. Protesty wstrząsają całą Francją i organizatorzy obawiali się o nasze bezpieczeństwo. Rano ruszamy na ZR3, a tam... śnieg! Coraz więcej śniegu! Nasze okoliczne opony (wszystkie Polskie załogi na szczęście dysponowały odpowiednimi oponami z kolcami) pozwalają nam na uzyskiwanie przyzwoitych rezultatów. Zaczynamy wierzyć, że „dopóki piłka w grze...”, wszak dla nas im gorzej, tym lepiej – nasz samochód jest stosunkowo słaby, a jedziemy w najwyższej prędkości, gdzie konkurujemy z samochodami 2-3 razy mocniejszymi. Na śniegu ta dysproporcja zanika,

liczy się dobry kierowca i właściwie przygotowany opis trasy. I wtedy jak grom spada na nas informacja – ZR4 odwołany... Spadło tyle śniegu, że nawet pługi nie były w stanie dojechać do odcinka. „Kiblujemy” przed PKC-em, robimy drobne poprawki w samochodzie, przygotowujemy opony na popołudniowe odcinki. Na PKC-u bałagan, niektóre załogi nie są w stanie odjechać od stolika – nie mają odpowiednich opon – ale kibice pomagają, pchając ślizgające się samochody aż do głównej drogi. Dowiadujemy się, że pozostałe odcinki tego dnia także anulowano. Dla nas to wielka strata – jadąc po śniegu zdobywaliśmy przewagę, którą potem traciliśmy na suchym. Korzystając z zapasu czasu do kolejnego PKC-u jedziemy bez pośpiechu, bawiąc się na ośnieżonej trasie. Nagle samochód przestaje jechać... Stajemy, szybka diagnoza – urwana dźwignia linki gazu przy gaźnikach. Jakoś składamy to do kupy i dojeżdżamy do najbliższego miasteczka. Nasz serwis już tam jest i czeka gotowy. Burza mózgów, narzędzia w ruch – fabrykujemy nową dźwigienkę. Pomagamy Niemieckiej ekipie. Niestety, stal ukryta pod

plastikiem prowadzącym linkę gaźnika jest tak twarda, że najlepsze wiertła nie dają jej rady. Zaczynamy od nowa, wymyślamy inny sposób. Udaje się! Montujemy gaźniki i pełnym ogniem lecimy do kolejnego PKC-u. Gdyby to się stało na odcinku ZR... lepiej nie myśleć. Tym razem się nam upiekło. W Valence na przegrupowaniu dostajemy numer 18 – co z oznacza, że od kolejnego dnia jedziemy jako 18 samochód rajdu.

Wstajemy o świcie i ruszamy dalej. Wiemy, że czeka nas śnieg. Nie wiemy tylko, jak dużo. Po drodze dostajemy wiadomość, która rozwiewa nasze wątpliwości – brak dojazdu do ZR7, droga zablokowana 30 km od odcinka! Ale ponieważ to wiadomość nieoficjalna, to kontynuujemy jazdę po trasie wyznaczonej przez organizatora. Potem okazało się, że niektóre załogi otrzymały tę samą informację, postanowiły ominąć zator, który jednak w międzyczasie udrożniono! Tym samym zostały ukarane 10.000 punktów karnych za jazdę niezgodnie z itinererem. My zaś, w pięknym rajdowym kuligu, pokonaliśmy zasypaną śniegiem przełęcz z wysokimi na 2 →→



metry zaspami i dotarliśmy na ZR7. Pokonaliśmy go zgodnie z oczekiwaniami, po drodze walcząc z „cywilem” blokującym przejazd, i podążyliśmy na ZR8. Śniegu było coraz mniej, dojazdówka długa, czasu dużo, więc zmieniliśmy opony ze śniegowych na asfaltowe (te zmiany robiliśmy kilkukrotnie). Nagle poczuliśmy, że samochód nie jedzie tak, jak powinien. Zablokowały się hamulce. Trzykrotnie zatrzymywaliśmy się, próbując usunąć usterkę. Gdy w końcu udało się nam ją usunąć, czasu mieliśmy już bardzo mało. Mogliśmy albo pojechać odcinek bez zmiany kół na adekwatne do ciężkich warunków zimowych, albo ryzykować spóźnienie na PKC. Niby po słabym ZR1 nie mieliśmy większych szans, ale „dopóki piłka w grze...” – zdecydowaliśmy się zaryzykować odcinek, ale nie poddawać rajdu olbrzymim spóźnieniem na PKC. Decyzja okazała się słuszna, nie straciliśmy wiele na wyborze opon, ale na PKC i tak spóźniliśmy się 10 minut... A tam dowiedzieliśmy się, że ZR9 odwołany. Ruszyliśmy w kierunku ZR10, po drodze obliczając karę, jaką otrzymamy za spóźnienie. Ale w miarę upływu czasu kara nie pojawiała się w wynikach. Ostatecznie okazało się, że kary za ten jeden PKC w Gare de Clelles zostały anulowane! Organizator uznał, że ponieważ wcześniejsze odcinki miały „Conditions exceptionnel” i ich prędkość była obniżona, to załogi mogły nie zdążyć na PKC – upiekło się nam tym razem.

Kolejnego dnia wyruszamy w stronę Monaco. Wstajemy o 4 rano, bo 5:15 musimy być przy samochodzie w Parc Ferme. Pierwszy odcinek tego dnia przebiega bez większych przygód. Na drugim, 2 kilometry przed metą, zrywa się pasek klinowy. Tracimy ładowanie, ale, co gorsza, ten pasek napędza także pompę wody. W kilka sekund wskazówka temperatury wyskakuje na czerwone pole, a Jacek jest zmuszony zgasić silnik. Na szczęście jest cały czas z górki, metę przekraczamy siłą rozpędu, resztkami inercji podjeżdżamy do góry pod „point-stop” (miejsce, w którym po każdym odcinku ZR odczytywany jest zapis naszego GPS-a) i już tam zostajemy. Spychamy samochód na bok i czekamy na nasz serwis. Chłopaki wkrótce nas dopadają i zmieniamy pasek. Trwa to „wieki”,

ale w końcu ruszamy dalej. Pokonujemy ZR13 (jeden z naszych ulubionych, i bardzo szybkich odcinków) i podążamy do Monaco. Czasu nie mamy w nadmiarze, zużyliśmy go na naprawę alternatora. Dlatego przed PKC w La Turbie nie mamy czasu na solidny przegląd wozu, choć dopominają się go nasze gaźniki. Czyścimy filtry, jest lepiej, ale jak się później okaże nie całkiem dobrze. Podsumowanie wyników w tym momencie jest bardzo pokrzepiające. Po ZR 13 jesteśmy na 7. miejscu w klasyfikacji generalnej a pośród aut jadących z wysoką prędkością średnią jest przed nami jedynie załoga startująca Porsche 911 S.C. W naszej klasie, do 1300 cm³, nikt z wysoką prędkością nie zmieścił się w pierwszej trzydziestce.

Fantastyczna jazda naszych koleżanek i kolegów (11. miejsce teamu Cisowskich i 25. odrabiających straty, zablokowanych na Col d'Eacharasson, Staszka i Andrzeja Postawków) napawa dumą z postawy Polskich załóg. Na słowa uznania zasługują też Ewa i Ania dla których był to chyba najcięższy rajd Monte Carlo w dosłownym znaczeniu, gdyż jazda Fiatem 125p bez wspomaganie po alpejskich serpentynach jest niesamowitym wyzwaniem.

Docieramy szczęśliwie do portu w Monte Carlo, oddajemy kartę i przygotowujemy się do „nocy długich noży”.

Po krótkiej drzemce stawiamy się na starcie do odcinków finałowych. Co 30 sekund startuje kolejna załoga (w pozostałe dni startujemy co minutę). Długo zastanawiamy się nad wyborem opon. Decydujemy się zostać na świeżo założonym kolcu, mimo, że cała czołówka założyła slicki. Ale im bliżej odcinka, tym więcej ekip zmieniających slicki na kolce. Na starcie do ZR wiemy już, że trafiliśmy w dziesiątkę, kto nie ma kolca, albo ma zużyte kolce po całym rajdzie, dużo straci. Ruszamy i agresywnie atakujemy podjazdy i nawroty. Tu zawsze jest ciężko nadażyć, nawet na suchym, a na śniegu i lodzie to już bardziej walka o to, by jak najmniej stracić. I nagle, na jednym z podjazdów, gaźniki mówią „nie”... Auto niemal staje, ledwo pniemy się na jedyńce. Tak mija kilkadziesiąt sekund, widzimy

już światła rywała za nami, w końcu coś pomaga i samochód odzyskuje wigor. Ruszamy pełnym ogniem, ale mamy około 500m straty. To dystans nie do nadrobienia w warunkach zimowych. Dopadamy metę, wiemy, że dużo straciliśmy, powoli żegnamy się z marzeniami o TOP-10, choć nadal „piłka w grze”. Przed ZR15 zmieniamy opony na pełne lato. Decyzja znowu ze wszechmiar trafiona. Jest praktycznie sucho, udaje się nam w miarę utrzymać nasz czas, dopóki na 3 kilometry przed metą nie łapiemy kapcia na lewym przodzie. To nas spowalnia, ale nie zatrzymujemy się, opona Dmack jest „pancerna” zmieniamy koło dopiero po mecie. Definitywnie żegnamy się z TOP-10, choć do końca mieliśmy nadzieję na dobry wynik. Wiemy jednak, że w tych warunkach (suchy asfalt) Porsche, Startosy, czy Ascony zleją nas, jak chcą... Wracamy do Monaco, kończymy rajd i czekamy na pozostałe załogi. Wkrótce dołączają do nas rodziny

Postawków i Cisowskich. Jesteśmy w komplecie, ale te ostatnie dwa ZR dały nam wszystkim w kość, wszyscy wypadliśmy poza TOP-10.

Jak zwykle na drugi dzień trwa lizanie ran i pakowanie samochodów. Wiele załóg rozbitych, wozy poobijane. 80 załóg nie ukończyło rajdu (awarie i wypadki), na szczęście nikomu nic się nie stało, ucierpiało tylko żelazo i duma załogi. My mieliśmy sporo awarii (poza wymienionymi jeszcze problemy ze skrzynią biegów, 5 innych „kaptów”, ciekący dach, niedziałające ogrzewanie itp...), dużą uwagę poświęciliśmy też oponom – z 26 sztuk, jakie mieliśmy ze sobą, użyliśmy wszystkich!

A wieczorem na gali potwierdza się wiadomość powtarzana w kuluarach – w przyszłym roku powrót do tradycji, nie będzie można używać elektroniki do pomiarów! ■



Wydarzenia i rocznice: marzec 2019

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

40 lat Klasy G

W dniach 4-9 lutego 1979 r. w Tulon we Francji odbyła się światowa premiera Mercedesa serii 460, oznaczonej literą G. W ówczesnej informacji prasowej producent podkreślał „bezkompromisowe właściwości jezdne w terenie i na drodze”, a także „maksymalną różnorodność zastosowań”. Jak pokazały cztery dekady, które upłynęły od tej premiery, Klasa G ma się nadal świetnie.

Historia tego całkowicie nowego modelu Mercedesa zaczęła się 10 lat wcześniej, bo w lecie 1969 roku, kiedy to Daimler-Benz AG rozpoczął z austriacką firmą Steyr-Daimler-Puch AG rozmowy na temat możliwej współpracy. Obaj producenci mieli w swojej ofercie pojazdy o doskonałych własnościach terenowych – były

to Mercedes-Benz Unimog oraz Puch Haflinger, a także Puch Pinzgauer. W 1971 r. po raz pierwszy sformułowano koncepcję wspólnego zbudowania samochodu terenowego, który miał połączyć ekstremalne zdolności w terenie z dobrym prowadzeniem na utwardzonych drogach. Dyrektorzy generalni, dr Joachim Zahn za strony Daimler-Benz AG oraz dr Karl Rabus ze strony Steyr-Daimler-Puch AG, doszli do porozumienia w zakresie wspólnego opracowania lekkiego pojazdu terenowego jesienią 1972 roku. Szefem zespołu konstrukcyjnego został Erich Ledwinka, główny inżynier Steyr-Daimler-Puch.

W kwietniu 1973 r. powstał pierwszy drewniany model, a w 1974 r. przystąpiono do testów





pierwszego zdolnego do jazdy po drogach prototypu. W 1975 r. w wewnętrznej dokumentacji pojawiły się zdjęcia, które dowodzą, jak szybko projektanci i inżynierowie doszli do fazy projektu zbliżonego do finalnego modelu G. Ostateczna stylizacja z wyraźnie nakreślonym profilem powstała w dziale designu Mercedes-Benz, kierowanym przez Bruno Sacco. Projektanci po mistrzowsku połączyli rozległe, gładkie powierzchnie nadwozia z określonymi parametrami technicznymi, takimi jak znaczne kąty natarcia i zjazdu, a także stosunkowo duża wysokość pojazdu przy raczej niewielkiej szerokości.

Model G debiutował na rynku w 1979 roku jako seria 460. Był to uniwersalny pojazd terenowy o względnie prostym wnętrzu, ale z dopracowanym układem przeniesienia napędu. Optymalną charakterystykę jazdy w terenie zapewniał dołączany, standardowy napęd na wszystkie koła ze stuprocentową blokadą międzyosiowego mechanizmu różnicowego oraz opcjonalnymi blokadami dyferencjałów przedniej i tylnej osi (wyposażenie seryjne od 1985 r.). Z kolei ramowa

konstrukcja i sztywne osie ze sprężynami śrubowymi oferowały wszechstronność i wytrzymałość poza utwardzonymi drogami. Początkowo zaoferowano wysokopreżne warianty 240 GD i 300 GD oraz benzynowe odmiany 230 G i 280 GE, dwie wersje rozstawu osi (2400 i 2850 milimetrów), a także różne rodzaje nadwozia (otwarte, zamknięte kombi i furgon). Oprócz serii 460 z 12-woltową instalacją elektryczną, klientom wojskowym Mercedes-Benz oferował typoszereg 461 z instalacją 24 V. Jego wersja CKD (budowa od podstaw) została oznaczona jako seria 462.

Wkrótce po premierze rozpoczął się nieprzerwany proces rozwoju modelu G – co okazało się kluczowe dla jego trwałego sukcesu. Istotnymi krokami były tu np. wprowadzenie standardowego wspomaganie układu kierowniczego (od 1987 r. we wszystkich wersjach), standardowych blokad dyferencjałów (rok 1985) czy trójdrożnego katalizatora pracującego w układzie zamkniętym (od 1986 r.). Ważnym krokiem w rozwoju techniki modelu G były kluczowe modernizacje. W 1990 r. na rynek trafił typoszereg 463, →→



wyposażony w stały napęd zamiast montowanego wcześniej dołączanego. Później w potężnej, luksusowej Klasie G zastosowano silniki o 8, a nawet o 12 cylindrach. Ale Mercedes-Benz kultywował również tradycję modelu G jako uniwersalnego pojazdu użytkowego. Najpierw

rolę tę pełniła seria 460, a w 1992 r. zastąpił ją typoszereg 461. Dziś ich możliwości reprezentują profesjonalne warianty Klasy G.

Tradycja oferowania w Klasie G ekskluzywnego wyposażenia rozpoczęła się od wyrafino-



wanych dodatków, takich jak fotele Recaro dla kierowcy i pasażera z przodu, dostępne jako wyposażenie specjalne już od 1981 r. W 1982 r. zmodernizowano standardowe wnętrze pojazdu, a w 1990 r., wraz z debiutem serii 463, w kabinie „Gelendy” pojawiły się drewniane aplikacje. Ta nieustanna ewolucja pozwoliła Klasie G pozyskiwać nowych prywatnych klientów. Szczególnie doceniali oni mocne warianty modelu. Pierwszym z nich był Mercedes-Benz 500 GE V8, który trafił na rynek w ramach niewielkiej serii pojazdów, począwszy od 1993 r. W tym samym roku oficjalnie narodziła się Klasa G – zgodnie z nową nomenklaturą osobowych Mercedesów, wedle której litera poprzedzająca trzycyfrową liczbę lub kombinację liter oznacza klasę, do której należy pojazd. Od 1998 r. rolę standardowego topowego wydania modelu pełnił wariant G 500. Szczególnie udany rozdział w historii

Klasy G rozpoczął się w 1999 r., wraz z debiutem nowego okrętu flagowego serii 463 – odmiany G 55 AMG. Dał on podstawę dla osiągnięcia trwałego sukcesu wariantów Klasy G o wysokich osiągnięciach, sygnowanych przez Mercedes-AMG. Dalsze standardy w tym zakresie ustanawiały wersje: G 55 AMG Kompressor (2004 r.), G 63 AMG i G 65 AMG (oba z 2012 r.), G 63 AMG 6x6 (2013 r.) i wreszcie Mercedes-AMG G 63 na bazie nowej Klasy G, zaprezentowany w lutym 2018 roku.

Od samego początku model G był produkowany w fabryce firmy Puch w Graz-Thondorf – tej samej, gdzie od maja 2018 r. powstaje nowa Klasa G serii 463. Od 1979 r. Mercedes-Benz dostarcza do Graz liczne komponenty z różnych zakładów w Niemczech, w tym: silniki, osie, układy kierownicze oraz duże elementy tłoczone. ■





WYDAWCA

Motopress Sp. z o.o.
ul. Wronia 45 lok. U2, 00-870 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. Wronia 45 lok. U2, 00-870 Warszawa

Zdjęcie na okładce: Mirosław Rutkowski



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl