

iauto ^{polska}

Numer 131, 04 maja 2019



Na drogach i chodnikach, pojedynczo i grupami, snują się młodzi i starsi, panie i panowie, najczęściej całkiem trzeźwi, choć niekoniecznie przytomni. Wpatrzeni w smartfony, kontemplują marność tego świata lub rozwiązują dylematy egzystencjalne. Częściej wcale się nie snują, ale dziarsko maszerują lub jadą na rowerach, hulajnogach, deskorolkach i co tam kto jeszcze ma. A ulicą sznur samochodów. Pomykają wszyscy do Biedry lubo też innej świątyni konsumpcji, niespecjalnie zwracając uwagę na to, co się dookoła dzieje. A dzieje się dużo. Tam pani na rowerze na przejściu dla pieszych, ówdzie pan z bródką obrzuca obelgami młodziana na rolkach, a kawałek dalej mama z wózkiem usiłuje przejść przez jezdnię. Jakoś nikt na nikogo nie wpadł, znowu obyło się bez kolizji.

Konfliktów między nami coraz więcej. A to jako kierowca zżymam się na leniwie przemierzających przejście dla pieszych - a ja czekam, a mnie się śpieszy. Kilka minut później, już na chodniku, szczęśliwie unikam rozjechania przez rowerzystę, a na przejście na drugą stronę jezdni czekam chwilę tylko. Ów rowerzysta wpadł na to samo przejście niemal pod koła skręcającego samochodu. Po raz kolejny się udało...

Rowerzyści mają kłopot z kierowcami samochodów, ci z kolei mają kłopot

z innymi kierowcami, rowerzystami, pieszymi, piesi nie ogarniają pędzących po chodnikach deskorolkowców i cyklistów, jedni na drugich się wściekają, czemu niespecjalnie można się dziwić. Ale jakoś trzeba sobie radzić.

Oczywiście trzeba mieć otwarte oczy, słuchać tego, co się wokół dzieje, być czujnym i zorientowanym. Trzeba też znać elementarne zasady obowiązujące w ruchu drogowym. A z tym jest nieklawo. Dopiero kiedy przychodzi czas zdawania egzaminu na prawo jazdy, ludzie wkuwają przepisy i reguły prowadzenia samochodu czy motocykla. Po zdaniu egzaminu szybko większość z nich się zapomina.

Szczęśliwe dzieciaki, których w szkole lub w domu nauczono bezpiecznego poruszania się po chodnikach, ścieżkach i drogach, szczęśliwa młodzież, która interesuje się motoryzacją i rozumnym jeżdżeniem rowerami, motorynkami czy autami. Obserwując jednak to, co się dzieje, trudno oprzeć się wrażeniu, że albo ta wiedza ulatuje w kosmos, albo tych szczęściarzy jest po prostu niewiele.

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Wrażenia z jazdy

Siła przyciągania - str. 4



Prezentacje

Twardziel Raptor- str. 8



Motoryzacja

Nie takie czyste - str. 12

Patrionat iAuto

Atrakcje Classicauto Cuo - str. 14



Sport

Awarie, pogoda i napięcie - str. 18

Pierwsze punktu na Hungaroringu - str. 22

47. Rajd Świdnicki-Krause - str. 26

Dawniej Elmot, dziś HRSMP - str. 29



Kalendarium

Mustang - amerykańska ikona - str. 32

Siła przyciągania

TEKST I ZDJĘCIA: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC

Mini Countryman John Cooper Works to wyjątkowy samochód. Trochę niesforny, z charakterkiem, uroczy.



Nie musiałam nawet wsiadać do Mini Coopera S, a już podbił moje serce, zwłaszcza ten z pakietem stylistycznym John Cooper Works. Wygląda rewelacyjnie: ciemnoszary lakier, biały dach i elementy czerwonej okleiny, oraz pakiet aerodynamiczno-stylistyczny na zderzakach ciągnący się przez dynamicznie wyprofilowane listwy progowe i liczne wstawki z logo JCW. Te detale sprawiają, że nie sposób pomylić tej wersji z żadną inną. Okrągłe oczy, zdominowały „twarz” auta, choć inne charakterystyczne elementy również

zwróciły naszą uwagę. Całość zdobią sportowe detale, takie jak wlot powietrza z przodu, sportowe felgi, tylny spojler oraz wyrazista „metka” zdobiąca nadwozie – stylizowane S.

Mini Coopera Countrymana znam od lat, pisałam o nim wielokrotnie, jaki jest każdy wie, teraz więc skupimy się na wyjątkowej konfiguracji i akcesoriach tego modelu. Konkretnie: miejsce nad głową, zawieszenie, układ kierowniczy, moment obrotowy itp. nie będzie, ale nie to jest w tym aucie najciekawsze.



Wsiadam do wnętrza samochodu i podziwiam. Pakiet John Cooper Works robi wrażenie. Skórzana multifunkcyjna kierownica, nakładki na pedały ze stali szlachetnej oraz listwy progowe, to tylko detale. Największe wrażenie robią sportowe, kubełkowe fotele obite tapicerką Dinamica John Cooper Works w czerwone paski z podłokietnikiem Carbon Black. Po zajęciu w nich miejsca jesteśmy gotowi do wyścigu. Trzeba tylko wcisnąć „samolotowy” przycisk start. Na stylizowany obrotomierz i prędkościomierz patrzę z przyjemnością. Wszystkie elementy w kokpicie - zegary, lusterka, nawet nity - są okrągłe lub owalne. Za taką konsekwencją w projektowaniu i takim dopracowaniem detali przepadam i doceniam wysiłek projektantów.

Materiały użyte do wykończenia wnętrza są ciekawe kolorystycznie, dobrane do koloru nadwozia i miłe w dotyku (połączenie skóry, alcantary i materiału).

Mini Cooper S zwłaszcza w „mojej” testowanej wersji to niezły gadżet, którym można się chwalić i pokazywać podczas designerskich wystaw, bo nad konfiguracją tego auta popracowano szczególnie – jest bardzo wyrafinowana i finezyjna. Tu wszystko się zgadza i wszystko idealnie współgra. Felgi genialne, szaro-czarne, podobne do sportowych rozetów, a motyw graficzny i kolorystyczny z kluczyka konsekwentnie kontynuowany jest w dodatkach zewnętrznych i wewnętrznych. Tylne lampy mają teraz →→





motyw brytyjskiej flagi (tzw. Union Jack) wkomponowany w krój kloszy. Z przodu zaś, zastosowano charakterystyczne świetliste kręgi biegnące wzdłuż obramowań reflektorów. Lampy to nie jedyne miejsce, w którym znajdziemy motyw „Union Jacka”. Pojawia się on także na kole kierownicy, zagłówkach foteli, obręczach kół i jako podświetlenie na czarnym panelu deski rozdzielczej – od strony pasażera. Ten motyw jest wyjątkowo efektowny, co kilka sekund zmienia się samoczynnie kolor grafiki, podobnie zresztą jak kolor diodowych listew wokół wyświetlacza nawigacji. Najnowsza wersja Mini Coopera

S ma długą listę detali i dodatków, dzięki którym można zindywidualizować nie tylko wnętrze. To duży luksus móc spersonalizować swój samochód. Każdy użytkownik Mini Coopera S ma możliwość dobrania detali i gadżetów wedle własnych upodobań i potrzeb. Można na przykład zażyczyć sobie, aby projektory zamontowane pod lusterkami wyświetlały na ziemi nasze imię. Można też zamówić napisy własnego autorstwa wygrawerowane na obudowach kierunkowskóz. Poza tym na pokładzie jest wiele gadżetów, np. ładowanie bezprzewodowe smartfona, czy nowe funkcje online systemu multimedialnego





Mini Connected. Po połączeniu telefonu z systemem Mini można zainstalować na smartfonie specjalną aplikację, na której zapisywane są dane z podróży: przebieg trasy, średnia prędkość itd. Przez aplikację można także zarządzać np. swoim kalendarzem.

Jeszcze tylko słowo o radości z jazdy tym samochodem. Co było najbardziej urzekające? Tryby jazdy również dostosowujemy do nastroju lub własnych potrzeb - możemy je ustawiać pokrętle przy gałce zmiany biegów. Mamy do dyspozycji kilka, ale zawsze wybieraliśmy Sport, który daje największą frajdę i radość z jazdy. W tym trybie reakcja na gaz wyostrza się, skrzynia działa perfekcyjnie, a układ kierowniczy precyzyjnie. I jeszcze jedno: w Mini John Cooper Works 2018 jest nowa automatyczna skrzynia biegów. Jeżeli przełączymy ją w tryb ręczny mamy niezłą zabawę, prawie jak na torze gokartowym (prawie w tym przypadku wcale nie robi dużej różnicy).

Countryman to obecnie największy model Mini. Najmocniejsza wersja silnikowa sygnowana nazwiskiem brytyjskiego konstruktora

i ojca usportowionych Mini — Johna Coopera — oraz najbogatsze wyposażenie, czyni z tego auta perłę w koronie tej marki.

Miłość jest ślepa i Mini Cooper S wydał mi się idealny, nie zauważyłam żadnych wad. Pewnie po kilkudniowym zauroczeniu przyjdzie czas na opamiętanie, ale na razie pozostaję pod dużym wrażeniem. Ktoś bardzo praktycznie usposobiony do życia pewnie znajdzie kilka powodów, aby pomarudzić, ale prawdziwy miłośnik Mini na takie „drobiazgi” jak np. niewielkich rozmiarów bagażnik, nie zwróci uwagi. Mini Cooper S stworzony jest do wyższych celów. A poza tym takie samochody kupuje się sercem i oczyma, a nie kalkuluje, przelicza i rozważa. A więc kupujemy! Za ile? Cena Countrymana to 130 tys. Po dołożeniu dodatków i akcesoriów za 81 tys. otrzymujemy jedyne

w swoim rodzaju auto. Naprawdę, bardzo miło jest podróżować samochodem, za którym wszyscy się oglądają. Zwłaszcza, gdy przyciśnięcie pedału gazu wywołuje wspaniały, rasowy dźwięk. Mini pozostawia konkurentów daleko w tyle – dosłownie i w przenośni.

Post scriptum

Nic dziwnego, że tak oryginalne auto w świecie mody również wywołuje poruszenie i wielkie emocje. Kilkakrotnie na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat dyktatorzy mody prześcigali się w pomysłach jak ubrać tę legendę motoryzacji. Mini Cooper zainspirował kilkanaście lat temu światowej sławy projektantkę, Donatelli Versace, która podążając tropem swych twórczych koncepcji, zaprojektowała czarny kabriolet mini cooper. Samochód ten prezentował się również w unikalnej kolekcji włoskiej marki Bisazza. Mozaikowe powierzchnie, stworzone z tysięcy kolorowych szkiełek, zmieniły cztery Mini w wyjątkowe egzemplarze projektanckie. Aby stworzyć „Zebrę”, „Szachownicę”, „Kwiaty polne” i „Szkołę kratę” duet projektantów Carlo Blanco i Marco Braga, użył 142700 szklanych kamieni...

Twardziel Raptor

OPR: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

W połowie tego roku, a więc jest to kwestia tylko kilku tygodni, do Europy trafi nowy Ford Ranger Raptor, czyli najbardziej wytrzymała i najmocniejsza wersja najlepiej sprzedającego się w Europie pickupa tej marki. Prasowa prezentacja tego auta odbyła się na marokańskich bezdrożach i pustyniach...



Opracowany przez Ford Performance dla entuzjastów samochodów terenowych, pierwszy w historii Ranger Raptor, napędzany jest wersją Bi-turbo 2-litrowego

silnika wysokoprężnego EcoBlue, dysponującego mocą 213 KM i momentem obrotowym 500 Nm. Pojazd otrzymał także nową, 10-stopniową automatyczną skrzynię biegów.



Naprawdę ciekawemu wyglądowi auta towarzyszy unikalne podwozie Ford Performance, zoptymalizowane pod kątem wysokiej prędkości jazdy po bezdrożach i zdolności do jazdy w dowolnym terenie. Sprzyja temu mocna rama wykonana z wytrzymałej stali niskostopowej oraz amortyzatory Fox.

Terenowe opony BF Goodrich 285/70 R17 zostały opracowane specjalnie dla tego modelu. Mają one 838 mm średnicy i 285 mm szerokości i posiadają wytrzymałe ścianki boczne, które pozwalają na pewne poruszanie się na najbardziej nieprzyjaznym bezdrożu, a „agresywny” terenowy wzór bieżnika zapewnia świetną przyczepność na nawierzchniach mokrych, błotnych, piaskowych i śniegowych.

Wyjątkowa konstrukcja podwozia idzie w parze z off-roadową geometrią i zestrojeniem zawieszania, które zapewnia prześwit do 283 mm i głę-

bokość brodzenia aż 850 mm. Kąt najazdu 32,5 stopnia oraz kąty rampowy i zejścia 24 stopnie zapewniają imponujące możliwości w najtrudniejszym terenie.

Ranger Raptor otrzymał ponadto bardzo solidną ochronę podwozia, która pozwala mu nie bać się przeszkód terenowych. Nowa płyta osłonowa wykonana jest z wysokowytrzymałej stali o grubości 2,3 mm – o 60 procent grubszej niż tego rodzaju płyty – i jest dodatkiem do standardowej osłony silnika Rangera i osłon dolnych reduktora.

– Zapomnij o wszystkim, co wydaje ci się, że wiesz o pickupach – powiedział Leo Roeks, dyrektor europejskiego oddziału Ford Performance. – Nasz nowy Ranger Raptor to inny gatunek, rasowy, pustynny rajdowiec, przygotowany na ekstremalny styl życia swojego właściciela. Może pracować godzinami w najtrudniejszych warunkach. →→



– Wyjątkowe wrażenia z jazdy Rangerem Rapto-rem trudno z czymkolwiek porównać, kiedy „cisnąć” gaz na bezdrożach czujesz się w nim, jak milioner na drodze – stwierdził Damien Ross, główny inżynier programu Ranger Raptor w Ford Motor Company. – Wszystko, co określa ten model opiera się na wyrafinowanych wrażeniach z jazdy i funkcjonalności Rangera, ale w przypadku Raptora wszystko to idzie znacznie dalej. Z punktu widzenia miłośnika bardzo dynamicznej jazdy, jest to szczególny pojazd.

Ranger Raptor umożliwia kierowcy wybór spośród sześciu trybów pracy systemu Terrain Management, by umożliwić optymalne radzenie sobie z różnymi scenariuszami jazdy i rodzajami warunków terenowych:

- Normal – zorientowany na komfort, oszczędność paliwa i drogowe właściwości jezdne,
- Sport - dostosowany do dynamicznej jazdy w terenie,
- Grass/Gravel/Snow – przewidziany do bezpiecznej i pewnej jazdy po śliskich i nierównych nawierzchniach,
- Mud/Sand - dostrajanie reakcji pojazdu w celu uzyskania optymalnej przyczepno-

ści i momentu napędowego w głębokich, miękkich nawierzchniach, takich jak luźny piasek i błoto,

- Rock - specjalnie dostosowany do skalistego terenu pokonywanego przy niskiej prędkości, gdzie kluczową rolę odgrywa precyzyjna kontrola sytuacji,
- Baja - dostrajanie reakcji do szybkiej sportowej jazdy w terenie, ten tryb wybrałby kierowca startujący w słynnym Baja Desert Rally.

Ranger Raptor ma ogromną rozpiętość cenową – od 97 do 199 tysięcy i więcej... (w zależności od mnóstwa dostępnych opcji). Miłym zaskoczeniem jest – niezależnie od silnika – deklarowane przez producenta średnie zużycie paliwa zawierające się w przedziale 8,0 – 8,8 l/100 km. Niewątpliwie jednak, jeśli ktoś jest miłośnikiem tego typu samochodu (lub po prostu takiego potrzebuje) będzie to mocny typ przy potencjalnym wyborze. Po prostu Raptor należy do klasycznej amerykańskiej („teksańskiej”) oferty samochodowej, którą Ford z powodzeniem zaszczepia w Europie. ■

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



gii. Z czasem przemysł petrochemiczny urósł do gigantycznych rozmiarów, odpowiednio też wzrastało poszukiwanie i wydobywanie ropy. Trudno przecenić wpływ branży na geopolitykę, jednak jeszcze większe znaczenie ma cena, jaką zapłaciła planeta za ludzką motoryzację. Trudno za wszystkie nieszczęścia planety winić wyłącznie samochody, jednak nie można lekceważyć ich udziału w degradacji Ziemi. Sytuacja jest katastrofalna, trzeba oszczędzać i dbać o środowisko naturalne. Nie ma co do tego żadnych wątpliwości.

Kiedy w latach siedemdziesiątych ubiegłego wieku pojawiły się raporty o kończących się zasobach ropy naftowej, producenci zaczęli sprzedawać mniej paliwożerne samochody, a dla kierowców stworzono modę na jazdę oszczędnościową. Raporty okazały się nazbyt pesymistyczne, ropy nie zabrakło, za to przy okazji na spekulacji cenami ropy zbudowano ileś fortun, a o dostęp do pól naftowych stoczono ileś krwawych wojen. Kryzys, jak się wydawało minął, ale zaawansowane prace nad doskonaleniem silników spalinowych i alternatywnymi źródłami napędu prowadzono dalej. Kiedy wiedza o katastrofalnym stanie Ziemi zaczęła być coraz bardziej powszechna, pomysł powrotu do napędu elektrycznego powrócił. Ekolodzy protestowali coraz intensywniej, władze starały się pogodzić interesy producentów, oczekiwania kierowców i ograniczenie dewastacji naturalnego środowiska. Samochody musiały stać się mniej uciążliwe, nie tylko miały być mniej paliwożerne, a spaliny nie mogły być tak trujące, jak dotychczas. Od 1993 roku obowiązują w Europie

dopuszczalne normy EURO zawartości tlenków azotu, tlenków węgla, węglowodorów i cząstek stałych w spalinach aut dopuszczonych do sprzedaży. Producenci dostosowywali się do kolejnych ograniczeń konstruując coraz sprawniejsze silniki, coraz bardziej wyrafinowany osprzęt i układy filtrujące spaliny. Zanim nowe modele mogły być dopuszczone do sprzedaży, musiały przejść badania i testy homologacyjne. Do testów samochody były pozbawiane lusterek, optymalizowane pod kątem oporów powietrza, czasem w specjalnym trybie sterowania elektroniką silnika. Z realnymi warunkami eksploatacyjnymi wyniki testów nie miały zbyt wiele wspólnego, jednak kolejne normy EURO auta spełniały. Dopiero od 2017 roku kontrola tych norm odbywa się w warunkach zbliżonych do realiów drogowych.

Coraz bardziej restrykcyjne, wręcz nierealne normy preferują samochody z napędem elektrycznym, które na drodze nie emitują żadnych spalin, chociaż dla środowiska wcale nie są mniej uciążliwe. Zwłaszcza produkcja akumulatorów i pozyskiwanie niklu, kadmu, litu, kobaltu czy manganu powodują, że bilans „ślądu węglowego” samochodów elektrycznych jest mniej korzystny, niż współczesnych aut napędzanych silnikami Diesla. Pomimo pozornych, bardzo wątpliwych, przewag napędów elektrycznych nad współczesnymi silnikami spalinowymi, desperacja w potrzebie ochrony środowiska powoduje, że pomimo fatalnych skutków produkcji akumulatorów i „brudnej” energii elektrycznej samochody elektryczne są preferowane. Argumentem jest to, że w czasie jazdy nie emitują szkodliwych spalin. Ale bilans „ślądu węglowego” tych samochodów nie jest tak korzystny, jak się wydaje. Według wszelkich znaków na niebie i ziemi, współczesnej wiedzy, możliwości technologicznych i umiejętności inżynierów to się nie zmieni. Trzeba ratować Ziemię. Nie ma co do tego żadnych wątpliwości. Ale nawet radykalne ograniczenie emisji szkodliwych substancji przez samochody nie zmieni sytuacji. Jeszcze większe szkody przynosi produkcja żywności, energii, przemysł ciężki... Jeśli do tego dodać brak współdziałania i sprzeczne cele krajów na całym świecie, to przyszłość rysuje się nieciekawa. ■

Atrakcje Classicauto Cup



CLASSIC auto CUP | **LIQUI MOLY** | NAJWIĘKSZY W POLSCE PUCHAR
DLA SAMOCHODÓW KLASYCZNYCH

Sezon 2019

Tor Modlin 14.04
Tor Jastrząb 25.05
Biała Podlaska 07.07
Moto Park Ułęż 25.08
Tor Kielce 19.10

Treningi

Tor Modlin 13.04
Biała Podlaska 06.07
Moto Park Ułęż 24.08
Tor Kielce 18.10

SPONSOR TYTUŁARNY: LIQUI MOLY
PARTNERZY: MAZDA MOTOR CLASSIC CUP POLSKA, GOLDENBIEWSOPL, DM, KROWN, Shiny Garage, NOKIAN, 125^{le}, OAZA ITALIA PL, V-DYNAMIC, AUTOGALERIA, PHOTO, RALLY RACE, i**auto**

FOTORELACJA: JAKUB ŻOŁĘDOWSKI

14 kwietnia przy pięknej pogodzie na torze w Modlinie odbyła się pierwsza runda tegorocznego cyklu Classicauto Cup. Samochody klasyczne mają szczególny wdzięk i urodę, a w warunkach torowej rywalizacji prezentują się ekscytująco. Szkoleniowy tor w Modlinie gościł uczestników Classicauto Cup po raz kolejny, co nie oznacza, iż nie było spektakularnych wycieczek w zielone czy wręcz stawiania auta kołami do góry. Podobnie jak w ubiegłym roku uczestnicy mieli do pokonania próbę o długości 4 km i pokonywali ją sześciokrotnie. Liczył się czas każdego przejazdu. Wyniki i klasyfikacje publikowane są tu: <https://rajd.internetowy.pl/results/3>

Kolejna runda tegorocznego cyklu odbędzie się na torze Jastrząb w ostatni weekend maja.









Awarie, pogoda i napięcie

OPR: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Druga runda tegorocznych mistrzostw Polski w rallycrossie odbywała się na torze w Toruniu. Zmienna pogoda, kolizje i awarie sprawiały, że atmosfera na torze było dość nerwowa.



Wnajmocniejszej klasie SuperCars napięcie było jeszcze większe. Po wydarzeniach na torze w Słomczynie można było się spodziewać ostrej walki zwłaszcza w stawce najmocniejszych samochodów. I rzeczywiście, było widowiskowo... Po kolizji w półfinale Marcin Gagacki nie awansował do finału, a w finale kontakt między

Dariuszem Topolewskim, a Tomaszem Kucharem ułatwił powtórny triumf Macieja Cywińskiego.

Klasa Seicento Cup

W klasie SC Cup rywalizację zdominowali Piotr Budzyński i Łukasz Grzybowski. Dzięki zwycięstwom w dwóch biegach Budzyński okazał się górą w kwalifikacjach. Dla Grzybowskiego



weekend zaczął się natomiast od problemów z silnikiem i odległej, 16. lokaty na otwarcie weekendu. Przed drugim biegiem problemy w samochodzie urzędującego mistrza zostały jednak rozwiązane, a Grzybowski dostał do dyspozycji w pełni sprawne auto, co pozwoliło mu ukończyć kwalifikacje na drugiej pozycji. Jednym z faworytów tej klasy jest Szymon Jabłoński, który zaczął od szóstej lokaty w kwalifikacjach, a następnie nie ukończył półfinału na skutek kolejnej awarii samochodu.

Zarówno Budzyński jak i Grzybowski wygrali swoje półfinały, a pozostałe premiowane awansem do finału miejsca zajęli Łukasz Żakowski, Krzysztof Mencil, Michał Wrzosek i Przemysław Janik. W finale początkowo wydawało się, że Grzybowski ma sytuację pod kontrolą. Zwycięzca ze Słomczyna prowadził po starcie i jako pierwszy zdecydował się na skorzystanie z Joker Lap, po zjeździe Budzyńskiego okazało się jednak, że liderzy zamienili się miejscami. Budzyński finiszował przed Grzybowskim, a czołową trójkę uzupełnił Mencil. Kolejne lokaty zajęli Wrzosek, Janik i Żakowski.

Klasa RWD Cup

Najbardziej wyrównana rywalizacja już od pierwszego biegu kwalifikacyjnego toczyła się w klasie RWD Cup. Wiktor Mączkowski, Łukasz Światowski, Igor Sokulski i Paweł Konecki podzielili się zwycięstwami w poszczególnych segmentach kwalifikacji. Mączkowski również pewnie wygrał pierwszy z półfinałów, kontrolując sytuację od startu do mety. Za jego plecami znaleźli się Konecki i Jerzy Bieńkowski. Wojciech Topolewski stracił szansę na walkę o finał, kiedy jego BMW obróciło się na pierwszym okrążeniu. W drugim z półfinałów po starcie liderował „Gigi”, a Sokulski wyprzedził Światowskiego i awansował na drugie miejsce. Decydujące okazały się jednak zjazdy na Joker Lap i gdy każdy z zawodników zaliczył swój przejazd to jako pierwszy na mecie zameldował się Światowski przed Sokulskim i „Gigim”.

W finałowym biegu Mączkowski tuż po starcie przypuścił atak na Światowskiego i dzięki manewrowi wyprzedzania po wewnętrznej wyszedł z pierwszego zakrętu jako lider. Mączkowski zjechał na Joker Lap przy pierwszej nadarzającej się okazji, natomiast Światowski czekał z tym do samego końca. Ostatecznie jednak klasyfikacja nie uległa zmianie – wygrał Mączkowski przed Światowskim oraz zwycięzcą ze Słomczyna – Sokulskim. →→





Grupa SuperNational

W grupie SuperNational od początku nie miał sobie równych gość z za południowej granicy, Roman Castoral. Czech wygrał wszystkie cztery biegi kwalifikacyjne, podczas gdy za jego plecami toczyła się zacięta walka pomiędzy triumfatorrem ze Słomczyna Damianem Litwinowiczem, a Dawidem Struensee. Ostatecznie to jednak kierowca żółto-czarnej Hondy zajął drugie miejsce w kwalifikacjach.

W pierwszym biegu półfinałowym tuż po starcie prowadzenie objął Struensee, jednak Castoral szybko odzyskał pozycję lidera. W tej sytuacji kierowca w BMW, podobnie jak Michał Kuna, zdecydował się przejechać przez Joker Lap. Obaj zawodnicy na tym stracili, przez co na miejscach w czołowej trójce znaleźli się Rafał Berdys i Janis Ikers. Z drugiego półfinału awansowali natomiast Daniel Krzysiak, „Halk” i Damian Litwinowicz.



W finale również triumfował Castoral, a drugie miejsce zajął Berdys. Trójkę uzupełnił tym razem Ellers Viktors. W grze o podium liczył się także „Halk”, jednak jego BMW zapaliło się podczas przejazdu przez Joker Lap na ostatnim okrążeniu i ostatecznie kierowca tylnonapędowego samochodu w ogóle nie dojechał do mety.

SuperCars

Choć w kwalifikacjach grupy SuperCars pierwsza czwórka wyglądała tak samo podczas każdego biegu: Kuchar, Topolewski, Gagacki i Cywiński, to jedna napięcie i emocje było czuć już od pierwszych metrów. Kontakty zdarzały się w każdym biegu, jak się jednak okazało, w niedzielę przebieg rywalizacji wszedł na jeszcze wyższy poziom.

W pierwszym z półfinałów Gagacki zdołał się wysforować przed Kuchara na pierwszym okrążeniu, jednak ten manewr skończył się przebicią oponę i kierowca ekipy Opono praktycznie przestał się liczyć w walce o czołowe lokaty. W międzyczasie Nowocien stracił pozycję na rzecz Macieja Manejkowskiego. Marcin Gagacki próbował kontynuować rywalizację i zjechał na Joker Lap, z którego powrócił na czwartej pozycji, walcząc drzwi w drzwi najpierw z Nowocieniem, a następnie Mariuszem Szczepańskim. W rezultacie kontaktu z tym drugim bydgoszczanin obrócił się, grzebiąc ostatecznie szanse na dobry wynik. Do finału awansowali Kuchar, Manejkowski i Nowocien. W drugim półfinale prowadzenie tuż po starcie objął Maciej Cywiński, który kontrolował sytuację aż do flagi w szachownicy. Dariusz Topolewski, pomimo wycieczki

na pobocze w pierwszym zakręcie, zameldował się na mecie jako drugi, a trójkę uzupełnił Paweł Żeromiński.

W biegu finałowym doskonałym startem popisał się Topolewski, jednak w pierwszym zakręcie doszło do kontaktu pomiędzy nim, a Kucharem. W wyniku tego w Peugeocie wrocławianina odpadł przedni zderzak, a Topolewski znalazł się na moment poza torem. Cywiński wykorzystał zaistniałe zamieszanie, obejmując prowadzenie i kontrolując sytuację aż do samej mety. Po przetasowaniach w pierwszym wirażu Kuchar chwilowo znalazł się na piątej pozycji, jednak szybko odrobił straty, zwłaszcza że pomogły mu w tym problemy Topolewskiego. Pod koniec pierwszego okrążenia kierowca Fiesty został uderzony w tył przez Żeromińskiego i kręcił się na torze.

Cywiński odniósł drugie zwycięstwo w tym sezonie, utrzymując się na czele klasyfikacji generalnej. Drugie miejsce zajął Kuchar, który finiszował przed Manejkowskim, Nowocieniem i Topolewskim. Żeromiński otrzymał czarną flagę.

W finale klasy SuperCars Light triumfował Bartosz Idzikowski przed Nowocieniem i Żeromińskim. ■



Pierwsze punkty na Hungaroringu KIA PLATINUM CUP 2019

OPR: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Pierwszy w tym sezonie wyścig odbył się na suchym torze Hungaroringu.



Kierowcy rozpoczęli tegoroczną rywalizację od 30-minutowego treningu, na którym czołową piątkę utworzyli Dawid Borek, Nikodem Wierzbicki, Kamil Serafin, Jakub Szablewski i Adrienn Vogel. Ważniejsze jednak były kwalifikacje, po których świet-

nym czasem – oraz wywalczonym pole position - popisał się najmłodszy w stawce 15-letni Jakub Szablewski. Tuż za nim, do pierwszego wyścigu sezonu, startował Nikodem Wierzbicki oraz Kamil Serafin, Aleksander Olejniczak, Dawid Borek i Filip Zagórski.

Postarcie pierwszego wyścigu, na czele utrzymał się startujący z pierwszego pola Szablewski, za którym znalazł się Serafin, który z kolei wykorzystał słabszy start Wierzbickiego i wyprzedził go w pierwszym zakręcie. Po pierwszym okrążeniu od stawki odjechała piątka



że popełni błąd, który przydarzył mu się na piątym okrążeniu. Wskoczyłem wówczas na prowadzenie i rozpoczął się dla mnie wyścig, w którym niezwykle ważne było unikanie problemów i utrzymanie pozycji. Jechałem swoim tempem i broniłem przed atakami rywali. Popełniłem jeden błąd, za który dostałem ostrzeżenie, ale rywale tego nie wykorzy-

zawodników: Szablewski, Serafin, Wierzbicki, Borek i Olejniczak, którzy toczyli zacięty bój do końca rywalizacji.

Na piątym okrążeniu najmłodszy w stawce kierowca popełnił błąd, co szybko wykorzystał jadący tuż za nim Serafin. Mistrz Polski z sezonu 2017 wskoczył na pierwsze miejsce, którego nie oddał aż do mety. Nie oznacza to jednak, że spokojnie dotarł do mety, ponieważ za nim zacięcie atakowało czterech kierowców. Na szóstym okrążeniu błąd popełnił Mateusz Żuchowski, który spadł na koniec stawki po tym, jak wypadł z zakrętu.

Na ostatnim okrążeniu ataki znajdujących się za plecami Serafina kierowców nasiliły się jeszcze bardziej. Na drugim zakręcie Wierzbicki awansował na drugie miejsce, by na piątym oddać je Borkowi, który wyprzedził 16-latkę oraz Szablewskiego, który przestrzelił szykanę i tym sposobem wrócił na drugie miejsce, na którym przekroczył linię mety. Jako trzeci flagę w szachownicy ujrzał Dawid Borek. Za czołową trójką do mety dotarli Wierzbicki i Olejniczak. Szablewski po zakończeniu rywa-



lizacji otrzymał 25 sekund kary, co ostatecznie zepchnęło go na dziewiąte miejsce.

W pierwszym wyścigu kluczowy był start, dzięki któremu awansowałem na drugie miejsce – powiedział Serafin. Będąc na nim postanowiłem jechać za liderem rywalizacji i liczyłem,

stali i pewnie dowiozłem zwycięstwo.

– Zasnęłem na starcie i straciłem przez to pozycję – stwierdził Wierzbicki. – Przez cały wyścig walczyłem i szukałem miejsca, by wyprzedzić czołową dwójkę. Najwięcej działo się jednak na ostatnim okrążeniu. Na ostatniej prostej →→





jechałem z Dawidem bardzo blisko siebie, ale pokonał mnie o pół centymetra. Walka była bardzo zacięta. Linie mety przekroczyłem jako czwarty, ale po karze dla jednego z zawodników wskoczyłem na podium. Popętniam jeszcze sporo błędów i wiem, co muszę poprawić, by odnosić zwycięstwa – podsumował.

Nikodem Wierzbicki, który rozpoczął drugi wyścig KIA PLATINUM CUP z drugiego rzędu pewnie wygrał drugi wyścig tej pierwszej rundy. Po starcie cała stawka bardzo mocno przemieszała się i liderką po pierwszym okrążeniu była Adrienn Vogel, za której plecami znajdowali się Nikodem Wierzbicki, Aleksander Olejniczak, Kamil Serafin, Dawid Borek i Filip Zagórski, który nie wykorzystał pole position i zasnął na starcie. Na początku trzeciego okrążenia na czoło stawki wyszedł Wierzbicki, który zaczął odjeżdżać rywalom. Za nim utworzyła się trójka: Vogel, Olejniczak, Dawid Borek, którą gonili Jakub Szablewski i Kamil Serafin. Po czterech okrążeniach cała piątka zaczęła bój o dwa miejsca na podium i w połowie wyścigu pewnie prowadzący Wierzbicki miał za sobą Adrienn Vogel, Dawida Borka, Kamila Serafina, Aleksandra Olejniczaka i Jakuba Szablewskiego.

Na siódmym okrążeniu Serafin postanowił zaatakować Borka na pierwszych zakrętach i po pokonaniu trzeciego z nich znalazł się przed kierowcą ze Świebodzic. Były mistrz Polski nie zamierzał odpuszczać ■



i powtarzając manewr ze wcześniejszego okrążenia, awansował na drugie miejsce. Na trzecie wskoczył Dawid Borek, który zdołał wyprzedzić Adrienn Vogel. Za Węgierką Jakub Szablewski wyprzedził Aleksandra Olejniczaka, a okrążenie później awansował o kolejną pozycję i znalazł się za Dawidem Borkiem.

Jedenaste okrążenie wyścigu jako pewny lider rozpoczął Nikodem Wierzbicki, który miał blisko dziesięć sekund przewagi nad walczącą piątką, której przewodził Dawid Borek. Trzeci był Kamil Serafin, czwarty Jakub Szablewski, a szóstkę zamykali Adrienn Vogel i Aleksander Olejniczak. Ostatecznie dwa ostatnie okrążenia, pomimo zaciętej walki, nie przyniosły zmian w klasyfikacji, co oznaczało, że wyścig pewnie wygrał Wierzbicki. Jako drugi linię mety przekroczył Dawid Borek, za którym rywalizację zakończył Kamil Serafin. Jako czwarty flagę w szachownicy

ujrzał Jakub Szablewski. Piąta była Adrienn Vogel, a szósty Aleksander Olejniczak. Zacięty bój o siódme miejsce wygrał Filip Zagórski lepszy od Istvana Bernuli o 0,529 sekundy. Dziewiąty był Aleks Sówka szybszy od Patryka Borka o 0,822 sekundy. Stawkę zamknęli Mateusz Żuchowski, Marek Wicher oraz Maciej Ziemek.

- Nie miałem najlepszej pozycji na starcie, ale mozolnie przebijalem się do przodu i jeszcze przed połową rywalizacji znalazłem się na czele stawki. Postanowiłem trzymać swoje tempo, co pozwoliło mi odjechać walczącym za mną zawodnikom. Jechałem swój wyścig i odniosłem pierwszy triumf w KIA PLATINUM CUP, z czego jestem bardzo szczęśliwy, zwłaszcza że sprawiłem mojemu tacie wspaniały prezent urodzinowy – powiedział Wierzbicki.

- To był naprawdę udany weekend dla nas. Zebraliśmy sporo niezbędnych danych oraz punktów,

które pozwolą nam walczyć o jak najlepsze pozycje podczas kolejnych rund. Walka w drugim wyścigu była niezwykle zacięta, ale wszyscy wytrzymali presję i tak czysta walka daje naprawdę dużo radości z jazdy – podsumował Dawid Borek.

- Nie mam powodów, by wyjeżdżać z Węgier niezadowolonym. Wygrałem rundę i wracam do Polski jako lider klasyfikacji sezonu. Szkoda, że w drugim wyścigu nie udało się wywalczyć drugiego miejsca, ponieważ było bardzo blisko, ale Dawid Borek to bardzo twardy zawodnik i nie znalazłem dzisiaj sposobu, by pokonać go w drugim wyścigu – stwierdził Serafin.

Kolejna runda KIA PLATINUM CUP odbędzie się w dniach 18-19 maja na austriackim Red Bull Ringu.

Wyniki i klasyfikacje KIA PLATINUM CUP znajdują się na stronie: <https://kiaplatinumcup.pl/#/scores>

47. Rajd Świdnicki-Krause

OPR: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Polski rozpoczęły się na dobrze znanych trasach Gór Sowich. W rajdzie z bazą w Świdnicy i kultowymi nawrotami w Walimiu wystartowało jedenaście załóg w najmocniejszych obecnie samochodach specyfikacji R5. Sportowej rywalizacji nie brakowało także w pozostałych klasach.



Mikołaj „Miko” Marczyk i Szymon Gospodarczyk (Skoda Fabia R5) wygrali 47. Rajd Świdnic-

ki-Krause, pierwszą rundę Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski 2019. Reprezentanci Skoda Polska Motor-

sport o 11,6 sek. wyprzedzili Marcina Słobodziana i Kamila Kozdronia (Ford Fiesta R5). Trzecie miejsce na podium



wywalczyli Tomasz Kasperczyk i Damian Syty (Ford Fiesta R5) którzy stracili do zwycięzców 37,5 sek.

To trzecie w karierze zwycięstwo 23-letniego łodzianina

w rundzie RSMP, ale pierwsze na asfaltowej nawierzchni. Spośród 9. oesów Marczyk wygrał 7. Wicemistrz Polski rajd rozpoczął od trzech odcinkowych zwycięstw w sobotę, ale podczas pierwszej niedzielnej

próby przestrzelił zakręt, stracił sporo cennych sekund oraz pozycję lidera na rzecz Słobodziana. Jednak już na następnym odcinku odzyskał prowadzenie i nie oddał go do mety.



Dwie próby sportowe, oesy 4. i 9. padły łupem Słobodziana, który popisał się wyjątkowo skuteczną jazdą w rajdzie. Krakowianin zdobył również dodatkowe 5. punktów oraz RMF Maxxx Trophy za najlepszy czas na ostatniej próbie sportowej (Power Stage). Dla Słobodziana, mistrza Polski w klasie Open N, był to debiut w rajdzie za kierownicą samochodu R5. Po raz drugi w swojej karierze podium w Świdnicy wywalczył Kasperczyk, który ukończył ten rajd na trzecim miejscu także przed dwoma laty. →→



Klasa Open N padła łupem Jakuba Brzezińskiego (Ford Fiesta Proto), pilotowanego przez bardzo doświadczonego Dariusza Burkata, mający na swoim koncie starty z Januszem Kuli-giem. Drugie miejsce w tej kla-sie i dziesiąte w „generalce” wywalczył startujący po raz pierwszy w rajdzie Piotr Parys. Dziewiętnastolatek z Lublina pojechał w poprzednim sezo-nie w kilku rajdach jako tzw. zerówka, a w debiucie zdobył swój pierwszy punkt w mistrzo-stwach Polski.

Wśród samochodów nape-dzanych na jedną oś zwycię-stwo zapisali na swoim koncie Tomasz Zbroja i Jakub Wróbel (Citroen DS3).

Z 70. zgłoszonych samocho-dów wystartowało 65., a metę osiągnęło 58. W klasyfikacji kie-rowców RSMP lideruje Mar-czyk (29 pkt.), przed Słobodia-nem (23 pkt.) i Kasperczykiem (16 pkt.)

Druga runda RSMP 2019, Rajd Nadwiślański w Puławach od 31 maja do 2 czerwca. ■

Dawniej Elmot, dziś HRSMP

OPR: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Dla załóg uczestniczących w Motul Historycznych Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Polski inauguracyjna runda wiązała się z oczekiwaniami i nadziejami. W zakończonym w niedzielę Rajdzie Świdnickim Krause wielu uczestników musiało jednak przełknąć gorzką pigułkę. Do mety klasyka dotarła nieco ponad połowa wszystkich historycznych samochodów.



47. edycja Rajdu Świdnickiego Krause – jednego z najbardziej znanych polskich rajdów, rozpoczęła rywalizację w kolej-

nym już sezonie Motul HRSMP. Szybkie i podbijające oesy wytyczone na śliskich asfaltowych drogach w Górach Sowich to wymagające sprawdziany dla

załóg we współczesnych rajdówkach, a co dopiero dla zawodników w samochodach sprzed kilku i więcej dekad. Wyjątkowo, pewnym uła- ➔➔



twieniem była pogoda, która w tym roku była wyjątkowo stabilna, a co za tym idzie łaskawa dla rajdowców.

Stawka zawodników w zjawiskowych, historycznych rajdówkach rozpoczęła ściganie sobotę, od przejazdu widowiskowego, obleganego przez kibiców odcinka miejskiego w Świdnicy. Następnie uczestnicy Motul HRSMP udali się na klasyczną próbę „Świdnickiego” wiodącą z Rościszowa do Walimia, by po jej zakończeniu ponownie zaprezentować się widzom na ulicach Świdnicy. Po pierwszym etapie najszybszą z załóg był duet Arkadiusz Kula/Małgorzata Opałka w mocnym BMW M3. Już na samym początku problemów nie ustrzegli się faworycy. Posłuszeństwa odmówiły

m.in. Subaru Legacy załogi Luty/Celiński, Audi Quattro Rowińskiego i Tokarskiej czy zupełnie nowa rajdówka Kiepurzy i Gallego, czyli Fiat 125 Monte Carlo oraz Polonez 2000 Ziółkowskiego i Boska.

Niedzielny etap ponownie przetrzebił grono kierowców

i pilotów pokonujących odcinki Świdnickiego. Na metę nie dotarła rajdówka w legendarnym malowaniu zespołu niezapomnianego Mariana Bublewicza. W prowadzonym przez Marka Sudera Fordzie Sierra Cosworth 4x4 doszło do poważnej awarii silnika. Skapitulować musieli także Paweł Hoffman



i Marcin Barłoga w Saabie 96 V4, wspomnieni wcześniej Kiepusa i Galle oraz Andrzej Wodziński i Marek Kaczmarek jadący Lancia Fulvia.

W ten sposób, nieco okrutny charakter tegorocznego Rajdu Świdnickiego Krause nawiązał do rajdowania sprzed kilku dekad i zawodów, w których czyste, oesowe tempo było równie ważne jak umiejętność szanowania chimerycznego sprzętu.

Ostatecznie do mety w Świdnicy dotarło 57 procent załóg zgłoszonych do rajdu. Wśród nich triumfatorzy poszczególnych kategorii wiekowych. I tak w kategorii samochodów z lat 1976-81 najszybsi byli Piotr Zaleski i Piotr Szadkowski w Porsche 911 SC. – *Plan został wykonany, pomimo tego, że większość rajdu przejechaliśmy bez trzeciego biegu, który na tych trasach jest najbardziej potrzebny. Nawiązaliśmy walkę z zawodnikami, z którymi mogliśmy nawiązać walkę i to jest ważne* – komentował Zaleski.

W klasie FIA 4/J1 (samochody z lat 1982-85) triumf odnieśli



debiutanci – Tymoteusz i Domośław Rogowscy w Ładzie 2107. Z kolei w kategorii FIA 4/J2 (1986-90) najszybszym samochodem było BMW 318is prowadzone przez Filipa Stopę, którego pilotował Grzegorz Ślęczka.

Arkadiusz Kula z Małgorzatą Opałką (BMW M3) zapisali na swoje konto zwycięstwo w klasie PZM 5, a Mariusz Polak i Tadeusz Gargas (Audi Quattro) zwyciężyli w PZM 6. Kula i Opałka byli jednocześnie naj-

szybszą z wszystkich załóg biorących udział w pierwszej rundzie Motul HRSMP 2019. – *Nie ukrywam, że przyjechałem tutaj wygrać i to się udało. Jednocześnie żałuję, że nie pościgaliśmy się bardzo szybkim z Arturem Rowińskim, którego pokonała awaria* – mówił Kula.

Rajd Świdnicki-Krause był także debiutem oficjalnej „zerówki” Motul HRSMP, czyli samochodu przecierającego trasę przed legendarnymi rajdówkami. Załogę samochodu „0” tworzą Wojciech Sroczyński z Emilią Kotarską jadący Oplem Astrą w barwach Fundacji Pomocy Dzieciom z Chorobą Nowotworową. Ideą udziału samochodu fundacji w rajdach jest podkreślanie znaczenia profilaktyki chorób nowotworowych u najmłodszych.

Kolejną rundą Motul HRSMP będzie Rajd Nadwiślański. Impreza z bazą w Puławach odbędzie się w dniach 31 maja – 1 czerwca. ■



Wydarzenia i rocznice: kwiecień 2019

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Mustang – amerykańska ikona

Z tym pomysłem marketingowym wiązało się pewne ryzyko, może nawet ogromne. Tego się jednak nigdy nie dowiemy, gdyż pomysł ten okazał się jednak znakomity... 9 marca 1964 roku fabrykę Forda w Dearborn opuścił pierwszy egzemplarz Mustanga. Przez następne tygodnie produkcja tego modelu szła pełną parą, ale niewiele osób spoza koncernu wiedziało o istnieniu tego samochodu. Oficjalna prezentacja nastąpiła dopiero 17 kwietnia (1964) podczas Światowych Targów Flushing Meadows w Nowym Jorku, a telewizyjna (ogólnokrajowa) kampania reklamowa rozpoczęła się dwa dni później. W tym czasie w salonach Forda czekało na klientów już 22 tysiące gotowych Mustangów, które



błyskawicznie znalazły nabywców, a kolejne tysiące wpisało się na listę oczekujących...

W pierwszej połowie lat 60-tych XX wieku jedynym samochodem sportowym na amery-





kańskim rynku był Chevrolet Corvette. Był on jednak zbyt drogi nawet dla osób o średnich dochodach, a produkowany wcześniej Ford Thunderbird nie znalazł uznania jako samochód sportowy. Import takich samochodów

z Europy wskazywał natomiast, że w USA istnieje zapotrzebowanie na tego typu pojazd. Istniał jeszcze jeden czynnik, który zwiększał szansę na sukces Mustanga. Otóż, w tych latach osiągnęli dorosłość ludzie, którzy urodzili →→





się tuż po wojnie (pokolenie „baby-boomers”), wychowali w dobrobycie i pragnęli skosztować owoców prężnie rozwijającej się amerykańskiej gospodarki. Poniekąd stąd można wywodzić nazwę samochodu; mustang, czyli dziki koń amerykańskiej prairii kojarzący się z wolnością, swobodą, nieokiełznaniem. Ale faktem jest też, że jeden z głównych projektantów wozu – John Najjar – był wielkim fanem znakomitego samolotu myśliwskiego (szturmowego) P-51 Mustang,

który pojawił się w służbie w trakcie II wojny światowej, ale z powodzeniem używany był jeszcze przez kolejnych kilka dekad!

Sprzedaż Mustangów błyskawicznie osiągnęła setki tysięcy sztuk i nadal rośnie. Samochód pojawił się na okładkach magazynów Newsweek oraz Time, „zagrał” w filmie o Jamesie Bondzie „Goldfinger” oraz „Bullit” ze Stevem McQueenem, a do dzisiaj filmów z Fordem Mustangiem na planie będą już setki.

Już w pierwszym roku produkcji zakłady Forda opuściło 400 tysięcy Mustangów. Tylko w ciągu pierwszych trzech lat od premiery powstało w USA 500 fanclubów tego auta. W marcu 1966 roku, a więc dwa lata od rozpoczęcia produkcji, z taśm montażowych zjechał milionowy samochód. W 1999 roku, z okazji 35-lecia Mustanga, amerykańska poczta (US Postal Service) uczciła ten fakt okolicznościowym znaczkiem. W 2004 roku Ford wyprodukował swój 300-milionowy samochód – postanowiono, że będzie nim właśnie kabriolet Mustang GT (mający wówczas swoje 40 urodziny).



W ciągu minionych ponad 5 dekad produkcji Mustang przeszedł liczne zmiany, ale nadal pozostaje w produkcji osiągając sprzedaż ponad 10 milionów sztuk. Co więcej, już czwarty rok z rzędu jest najlepiej sprzedającym się sportowym coupé na świecie (według danych IHS Markit). Tylko w 2018 roku 113 066 egzemplarzy trafiło do klientów od Australii aż po Peru... Według danych sprzedaży Forda, w 2018 roku Mustang był dostępny w sprzedaży w 146 krajach na całym świecie. Od 2015 roku na świecie sprzedano ponad pół miliona Mustangów szóstej generacji, w tym ponad 45 tysięcy w Europie.

55 lat temu „rozbiliśmy bank”, wprowadzając do sprzedaży Forda Mustanga – powiedział Jim

Farley, prezes Forda ds. sprzedaży na rynkach światowych. Mustang stał się symbolem wolności, wiatru we włosach i czystej radości z jazdy. Nie ma nic wspanialszego niż ryk V8 w wiosenny poranek. Tego nie da żaden inny samochód sportowy na świecie. Nic dziwnego, że Mustang to najbardziej kultowe sportowe coupé... ■



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