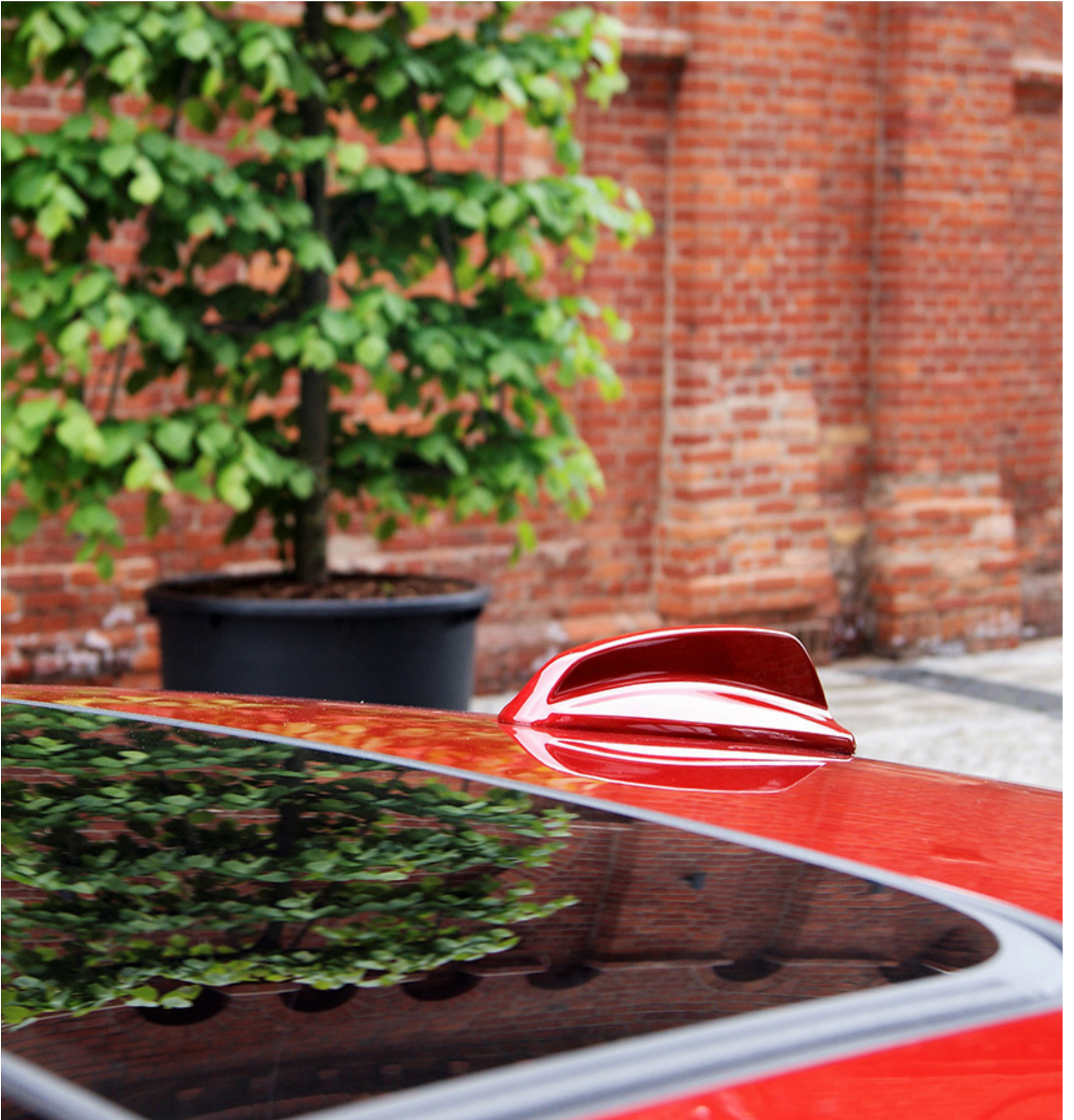


iauto ^{polska}

Numer 132, 15 maja 2019



Rajdy samochodowe fascynują. To szczególna dyscyplina sportu, wymagająca współpracy kierowcy z pilotem, sprawności fizycznej i umysłowej, talentu, doświadczenia, nieprzeciętnych umiejętności prowadzenia i rozumienia samochodu, wyobraźni i determinacji. Trzeba mieć odpowiednio przygotowany, zgodnie z homologacją i z systemami bezpieczeństwa, samochód. Trzeba mieć niepalną odzież, kombinezon, rękawiczki, buty i kask. I trzeba mieć licencję, odpowiednik prawa jazdy kierowcy wyczynowego.

Aby uzyskać licencję trzeba wykazać się znajomością praw i zasad, jakimi rządzą się sporty samochodowe oraz wykazać się osiągnięciami sportowymi w zawodach dla amatorów - Konkursowych Jazdach Samochodowych. To imprezy, które z rajdami mają wspólną jedynie nazwę, organizatorzy KJS zobligowani są do przestrzegania zasad i organizacji zawodów wedle ściśle określanych w regulaminach wymogów. Długość prób sportowych i maksymalne prędkości przejazdów nie mogą przekraczać narzuconych przez Polski Związek Motorowy wartości. Muszą być służby ratunkowe i plan zabezpieczenia. Chodzi o bezpieczeństwo uczestników.

W czasie takiej imprezy, rozgrywanego na Pomorzu 5. Rajdu Żuławskiego, Honda Civic załogi Łukasz Semkiw/Tomasz Czepukojć wyleciała z drogi i wpadła do ciągnącego się obok kanału wodnego.

Zawodnicy nie przeżyli wypadku, ustaloną przez prokuratora przyczyną śmierci było utonięcie.

Składając kondolencje i wyrażając współczucie rodzinie i przyjaciołom trudno pozbyć się drażącego pytania - dlaczego. W toczącym się postępowaniu prokurator będzie ustalał wszelkie okoliczności wypadku. Rzecznawcy ocenią stan techniczny samochodu, biegli sprawdzą stan zabezpieczenia, dobór trasy i prędkości, jakie mogli uzyskiwać zawodnicy. Być może prokurator postawi komuś zarzuty, zapewne sprawa znajdzie swój finał w sądzie. Wszystko to nie zmieni faktu, że dwóch pasjonatów sportu samochodowego zapłaciło cenę najwyższą.

Uprawianie sportu samochodowego, a rajdów w szczególności, to zajęcie podwyższonego ryzyka. Uczestnicy stają na starcie po to, aby wygrać, a wygrywa ten, kto najszybciej pokona wyznaczony dystans. Wypadki są niejako wpisane istotą tej dyscypliny. Dlatego też stworzono rygorystyczne przepisy, których celem jest minimalizacja skutków błędów załogi lub awarii samochodu. Zwłaszcza w KJS, gdzie do rywalizacji przystępują entuzjaści szybkiej jazdy, stawiający swoje pierwsze kroki w tym sporcie.

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Wrażenia z jazdy

Göteborg, South Carolina - str. 4

Dobrze być oryginałem - str. 8



Motoryzacja

Jesteśmy wkurzeni - str. 14

Wydarzenia

Oldtimer (?) Show - str. 16

Parada polonijna - str. 22



Sport

Źle się dzieje w F1 - str. 24

76. Rajd Polski - str. 28

Trzecia zmiana adresu - str. 30



Kalendarium

Golf - godny następcy Garbusa - str. 33





TEKST: BARTOSZ ŁAWSKI
ZDJĘCIA: AUTOR, SERWIS PRASOWY

Nie, spokojnie, to nadal Charleston. Miasto całkiem amerykańskie, choć od pewnego czasu jednak trochę szwedzkie. To tutaj właśnie Volvo wybudowało fabrykę, w której produkowane jest nowe S60. Po prostu rynek amerykański będzie dla tego modelu najważniejszy, opłaca się więc produkować go na miejscu, a na inne kontynenty eksportować. No i uda się uniknąć wojny celnej prezydenta Trumpa.

Szwedzi zresztą o usadzeniu się w Stanach myśleli już od ponad 30 lat. Volvo jest tam cenione od dawna, a przy rocznej sprzedaży oscylującej w okolicach stu tysięcy egzemplarzy inwestycja powinna być opłacalna. A nowe S60 wybrano nieprzypadkowo – to model od pierwszej generacji cieszący się olbrzymim powodzeniem, nie tylko w Ameryce zresztą.

Od paru lat Volvo zmienia całą grę modelową. Z dawnych czasów współpracy z Fordem

nie został już żaden samochód – S60 II, spokrewnione z Mondeo, otrzymało właśnie następcę, a V40, oparte na poprzednim Focusie, nie będzie rozwijane i jego dni są policzone. Mamy więc już komplet nowych modeli i w statystykach sprzedaży widać, że spodobały się klientom. Ponad 640 tysięcy samochodów sprzedanych w zeszłym roku to może nie jest masówka, ale też Volvo nie jest produktem masowym. Po pierwsze, to już absolutnie segment premium (cenowo także), po drugie – to marka skierowana do określonego



klienta. A tych jest coraz więcej także w Polsce – 10500 samochodów sprzedanych w roku 2018 to naprawdę niezły wynik.

Pojawienie się nowego S60 może go tylko poprawić. Moim zdaniem to znowu najładniej-

sze Volvo w całej gamie – sportowe, bardziej zwarte i proporcjonalne niż S90, a przy tym zupełnie niepodobne do S60 II. Za to, paradoksalnie, odnajduje się w nim podobieństwo do S60 I – modelu, który był pierwszym prawdziwie sportowym sedanem Volvo. →→



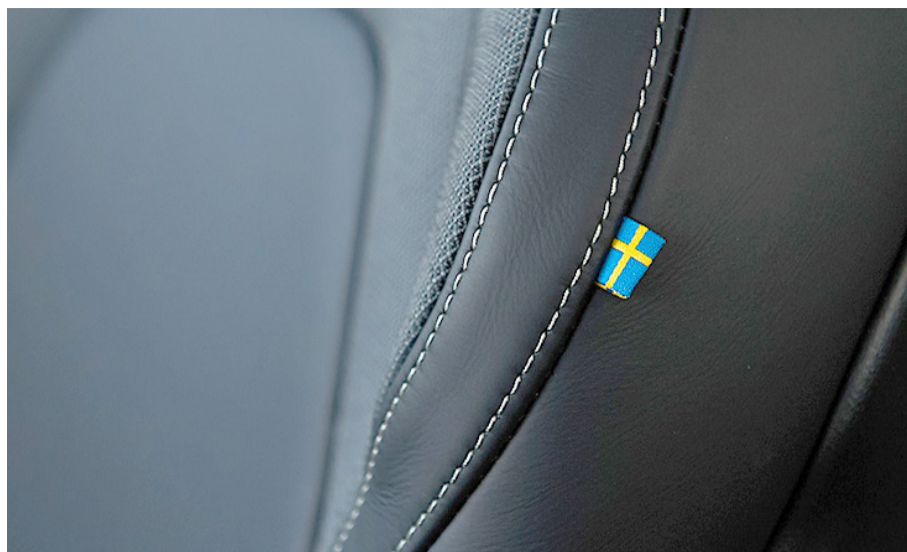


Jako samochód „amerykański” S60 nie jest oferowane z silnikami Diesla. Przecież w Stanach sportowego sedana z silnikiem od ciężarówki pod maską nikt by nie kupił. Wybór silników benzynowych nie jest zbyt duży – wszystko to dwulitrowe czterocylindrowki, tylko o różnej mocy. Na początek dostępne będą wersje T4 o mocy 190 KM i T5 o mocy 250 KM. Słabszy tylko z napędem na przód, mocniejszy także jako AWD. Pod koniec roku pojawi się coś dla fanów większych mocy, czyli T6 o mocy 310 KM i hybryda T8, z elektrycznym napędem tylnych kół, dysponująca łączną mocą 390 KM z obu napędów.

Podczas pierwszych jazd testowych otrzymałem egzemplarz w wersji

T5 z napędem przednim. Powiedzieć, że 250 KM wystarczy do sprawnego napędzenia samochodu, to jak nic nie powiedzieć. Samochód jest odczuwalnie lżejszy od odmiany kombi, czyli





szutrówki komputer pokazał średnie zużycie w wysokości równych ośmiu litrów na każde 100 kilometrów. Bardzo przyzwoicie jak na tę wielkość i moc. Naprawdę, ten samochód może być hitem sprzedaży. Wyposażenie jest niemal kompletne, niewiele już da się dołożyć, a cena? 165 tysięcy za otwierającą cennik wersję T4. Porównywalny Mercedes czy Audi, o BMW nie wspominając, będzie o kilkadziesiąt tysięcy droższy. Ale prawdziwym konkurentem tego samochodu jest

V60 i w prowadzeniu łatwo to zauważyć. Po przejechaniu ponad 400 km po naprawdę bardzo różnych drogach, od autostrady po wąskie

– według mnie – Alfa Romeo Giulia. Też sportowy sedan, zbudowany według podobnej filozofii. I naprawdę, jest się czego bać. ■



Dobrze być oryginałem



TEKST I ZDJĘCIA: BARTOSZ ŁAWSKI

Pick-up trucks, zwane niegdyś półciężarówkami, to specjalność amerykańska. W naszych warunkach to prawdziwe, a nie pół, ciężarówki – w zasadzie trudno je gdziekolwiek zmieścić.

W Europie tego typu samochody opierano głównie na pojazdach osobowych. Wszyscy pamiętamy Warszawy, Polskie Fiaty 125, czy też w końcu Polonezy ze skrzynią ładunkową. Natomiast w Azji, Australii czy Ameryce Południowej rynek pick-upów zdominowali producenci japońscy samochodami o ładowności mniej więcej jednej tony. Toyota Hilux, Mitsubishi L-200 czy Nissan Navara oferowane są od lat także w Europie, głównie w wersji z podwójną kabiną – czyli czterodrzwiową, pięcioosobową. Europejscy producenci nigdy szczególnie się nie interesowali konstruowaniem takich pick-upów. Wyjątkiem jest tu Volkswagen, który od dziesięciu lat produkuje samodzielnie opracowanego Amaroka. Ale głównym rynkiem

dla niego jest Ameryka Południowa, początkowo Amarok produkowany był tylko w Argentynie.

Poza tym własne pick-upy mają też Renault i Mercedes. Przy czym słowo „własne” jest tu raczej nadużyciem, bo tak Renault Alaskan, jak i Mercedes klasy X to po prostu mniej lub bardziej zakamuflowany Nissan Navara. Sprzedający się zdecydowanie lepiej od klonów, trzeba dodać (choć Alaskan nie jest w Polsce oferowany).

Navara obecnej, czwartej już generacji, nie ma nic wspólnego z samochodem do pracy. Owszem, mocna ramowa konstrukcja i napęd na obie osie z blokadą tylnego mostu pozwalają zjechać dość daleko poza utwardzony szlak



(choć szosowe opony w tym nie pomagają), ale raczej po to, żeby pociągnąć ważącą nawet trzy i pół tony przyczepę z łodzią albo na przykład crossowymi motocyklami. No, można też przywieźć drewno do kominka. Ale ubrudzić się nie wypada – choćby dlatego, że trudno wycierać

gumiaki w welurowe dywaniki. Jest to więc pojazd z założenia przewidziany dla bardzo nielicznej grupy klientów.

Przy tym Navara to jeden z najładniejszych pick-upów. Jeśli tak można powiedzieć, bo →→





w sumie wszystkie są do siebie dość podobne. Navarę jednak wyróżnia brak ociężałości, a w limitowanej wersji N-Guard także pewna skromność. To, co w innych wersjach pokryto grubą warstwą chromu, tutaj jest czarne. Grill, lusterka,

klamki, a nawet felgi. W połączeniu z szarozielonkawym lakierem wygląda to naprawdę elegancko.

Wewnątrz natomiast umieszczono wszystko,



raz na dzień
wejdź na
www.autorok.pl

Autorok

DESIGN

MITCHELL ZAGATO VOIS MICHELOTTI GHIA
TOURING SUPERLEGGERA VAN DIJCK FISSORE VIOTTI KINSFELD
BERTONE FIGONI&FALASHI CASTAGNA
PININFARINA JAMES YOUNG
FIORAVANTI POURTOU FRU
CORSI EXNE
PAUL



ElectroMobility
Poland

Wyrafinowane trendy
Ekscentryczne style

Designer of the Century



Cena 100 zł (w tym 8% VAT)

116 stron

raz w życiu kup
wydanie
specjalne



HISTORIA
DESIGN
MECHANIK



raz do roku zamów kronikę
Autorok

w Empikach
redakcja@autorok.pl
22 675 12 95



360°, bardzo ułatwiający manewrowanie.

Mechanicznie najważniejszym elementem, który w stosunku do poprzedniego modelu poprawiono, są – moim zdaniem – hamulce.

czego można oczekiwać od nieźłej klasy samochodu osobowego. Skórzane siedzenia z charakterystycznym żółtym przeszyciem, dwustrefowa klimatyzacja, nawigacja, nawet system kamer





Navarę można teraz równie łatwo rozpędzić, jak zatrzymać. Komfort jazdy nie jest oczywiście porównywalny z samochodem o nadwoziu samonośnym na niezależnym zawieszeniu, ale Navara i tak nie skacze na nierównościach tak bardzo, jak niektóre samochody konkurencji. Pewność prowadzenia jest tu duża, wspomagana przez różne systemy, włącznie z moim ulubionym, czyli hakiem holowniczym przykręconym do potężnej belki. To najlepszy z dotychczas wymyślonych systemów zapobiegających najechaniu na tył. Nie zdarzyło mi się widzieć w lusterku samochodu „przyklejonego” do zde-

rzaka Navary.

Jedynym słusznym wyborem napędu jest dla takiego samochodu silnik wysokoprężny. Tutaj zastosowany dwulitrowy, o mocy 190 KM, sprzężony z siedmiobiegowym automatem. Można z nim jechać dość dynamicznie, co jednak do przyjemności nie należy ze względu na niezbyt wysoki komfort jazdy – no i raczej duże zapotrzebowanie na paliwo. Ale przy jeździe spokojnej i tak Navara przyspiesza lepiej, niż można by się spodziewać. A łagodnie traktowany pedał gazu pozwala zejść ze zużyciem poniżej 10 litrów. W trasie, przy prędkościach oscylujących wokół 100 km/h, na wyświetlaczu potrafi pojawić się siódemka. Kluczem – jak zawsze – jest tu płynność.



W wersji N-Guard za Nissana Navarę trzeba zapłacić 180 tysięcy złotych. Nie mało, ale... porównywalnie wyposażony Mercedes klasy X z tym samym silnikiem, nie da się ukryć, że klon Navary, kosztuje 250 tysięcy. Można więc spokojnie wybrać oryginał, a za oszczędzone 70 tysięcy dokupić Micrę. W końcu jeśli konstrukcja, napęd i wyposażenie są takie same, to znaczek nie stanowi o wartości samochodu. ■

Jesteśmy wkurzeni



OPR. I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Duży ruch, korki, nadmierna liczba znaków, brak miejsc parkingowych, niefrasobliwość, brak umiejętności lub błędy innych kierowców przyczyniają się do niebezpiecznych sytuacji. Rodzą agresję także u ludzi, których o takie zachowania nie podejrzewaliśmy. Bywa, że kierowcy wysiadają z samochodów i okładają się obelgami, pięściami i kopniakami.

Agresywnych zachowań na drogach jest coraz więcej. Powodów tego zjawiska jest dużo, nie pomagają różne akcje, kampanie imprezy promujące bezpieczne zachowania. Sprzyja drogowej agresji styl dyskursu politycz-

nego, polegający na obrażaniu interlokutorów, zamiast logicznego przedstawiania argumentów, sprzyja też plemienny podział na „my” i „oni”. Dzień Grzeczności za Kierownicą (5 kwietnia) to kampania o wieloletniej tradycji, zainicjo-

wana we Francji, której celem jest zwrócenie uwagi na deficyt kulturalnych zachowań wśród wielu kierujących pojazdami. Czy tego rodzaju inicjatywa wpływa na zachowania kierowców?

Ponad 80 proc. kierowców deklaruje, że przynajmniej raz w tygodniu zdarza im się obserwować agresywne zachowania na drogach, a ponad 30 proc. przyznaje, że im samym zdarzają się takie reakcje. Niepokojące wyniki badań psychologicznych z 2016 roku, przeprowadzone przez Instytut Transportu Samochodowego, znajdują odzwierciedlenie również w najnowszej analizie ITS.

- Z badań przeprowadzonych przed trzema laty przez Instytut Transportu Samochodowego wynika, że ponad 80 proc. kierowców deklaruje, że przynajmniej raz w tygodniu zdarza im się obserwować agresywne zachowania na drogach tj. oślepianie światłami, niebezpieczne zmiany pasa ruchu lub wyprzedzanie, zajeżdżanie drogi, jazdę na zderzaku, nadużywanie klaksonu, ruszanie z piskiem opon, krzyki, obelgi itp. Jednocześnie tylko niewiele ponad 30 proc. badanych przyznaje, że im samym zdarzają się takie reakcje – podkreśla dr Ewa Odachowska, psycholog z ITS.

Te negatywne zjawiska potwierdzają wstępne wyniki nowych badań Instytutu. Niestety wskazują one, że polscy kierowcy nadal mają dużą skłonność do podejmowania ryzykownych i agresywnych postaw. Wg analiz blisko 90 proc. badanych kierowców uważa krzyczenie na innych uczestników ruchu za wyraz agresji drogowej, ale tylko 40 proc. spośród nich wiąże takie postępowanie z ryzykiem. Pozostałe 50 proc. nie kalkuluje prawdopodobieństwa wystąpienia potencjalnego zagrożenia na skutek takiego zachowania.

Psychologowie potwierdzili także występowanie luki świadomości - kierowcy dostrzegają agresję u innych uczestników ruchu drogowego, ale własnej już niekoniecznie. Co ciekawe rezultaty badań ITS są także zbieżne z obserwacjami psychologów w innych krajach. Stopień agresji oraz występowanie luki świadomości, wpływa-



jące na sposób prowadzenia pojazdów wiążą się m.in. ze stylem życia w danym kraju.

Badacze zwracają również uwagę, że niezależnie od szerokości geograficznej agresja wywołana zachowaniem innych użytkowników dróg, będąca nierzadko wynikiem własnego zachowania, ma ten sam mianownik - może prowadzić do sytuacji bezpośrednio zagrażających życiu.

- Agresja na drodze może mieć wiele źródeł, począwszy od typu temperamentu predysponującego do takich zachowań, poprzez brak umiejętności radzenia sobie ze stresem i emocjami, a skończywszy na przeżywaniu osobistych napięć, dlatego nie tylko w Dniu Grzeczności za Kierownicą starajmy się okazywać życzliwość wobec innych użytkowników ruchu drogowego. Ustępujmy pierwszeństwa uprzywilejowanym, studźmy negatywne emocje uśmiechem, żartem i przyjacielskim gestem. Inni kierowcy odwdzięczą się nam tym samym – radzi dr Ewa Odachowska.

Oldtimer (?) Show

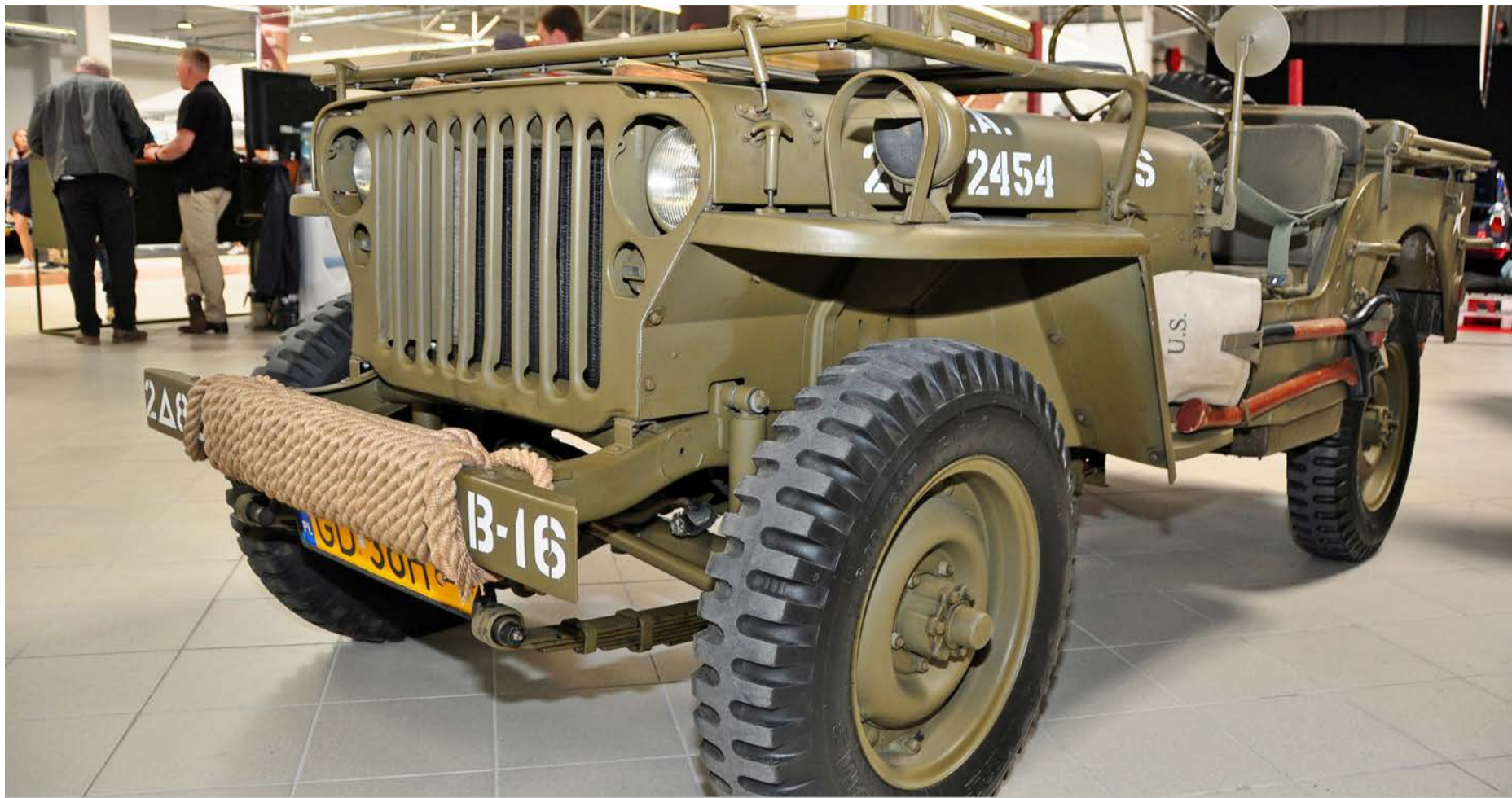
TEKST: BARTOSZ ŁAWSKI
ZDJĘCIA: PAWEŁ BIELAK



Po niezbyt udanej (znowu) tegorocznej Auto Nostalgii, nie miałem szczególnej ochoty jechać na Oldtimer Show do Nadarzyna. Naturalnie, można było oczekiwać znacznie większej oferty, ale – ilekroć tam jestem – mam wrażenie potężnego, wszechogarniającego chaosu. Ogromna powierzchnia do dyspozycji nie wystarczy, na imprezę trzeba mieć jeszcze pomysł. Tutaj zaś pomysł wyraźnie sprowadza się do idei sprzedania powierzchni wystawowej firmom bardziej lub mniej powiązanym z zabytkową motoryzacją. A co klient u siebie postawi, to już nikogo nie obchodzi. Przecież zapłacił za stoisko. Stąd obecność bardzo różnych pojazdów, od absolutnych perełek po takie, które na wystawie ze słowem „oldtimer” w nazwie

nigdy nie powinny się znaleźć. Do tego nielogiczny, chaotyczny układ, problemy organizacyjne w obsłudze mediów – czyli zwykły zestaw tego, czego po Ptak Warsaw Expo można się →→











spodziewać. Mimo wszystko jednak, jak za każdym razem, warto było przyjechać.

Chociaż nie ukrywam, że czekam na poświęconą starej motoryzacji imprezę, która będzie zorganizowana według jakiegoś spójnego zamysłu. Która nie będzie przyjmować samochodów „jak leci”, a według klucza – w tym przypadku wiekowego. Na której samochody starsze będą w jednej hali, a młodsze, nawet youngtimery – w innej. I którą da się w takiej, logicznej historycznie – kolejności. Rozumiem, że to są targi, i znam zasadę „wszystko na sprzedaż”. Ale targi tego typu muszą przy okazji pełnić rolę edukacyjną, a po wizycie na Oldtimer Show – niczego nauczyć się nie da. ■

www.lakiernik.com.pl



Teraz także na smartfony i tablety

PARADA POLONIJNA

TEKST: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Kilkanaście dni temu, 4 maja, w Chicago odbyła się doroczna Parada Konstytucji 3 Maja. W ten sposób – po raz 127 (!) amerykańska Polonia świętowała pierwszą w Europie i drugą na świecie (po USA) prawdziwie demokratyczną konstytucję.



Także tym razem w tej paradzie wzięło udział tysiące „polonusów”, którzy mogli pokazać licznym innym nacjom tego miasta polskie wartości, historię, tradycję i kulturę.

Jak co roku, w paradzie biorą udział polonijne organizacje, stowarzyszenia, kluby, szkoły, różnorodne biznesy oraz wszystkie inne podmioty, które w jakikolwiek sposób chcą poka-

zać w USA, że pracując tutaj i mieszkając są Amerykanami, ale także Polakami. Tegoroczna przeszła w centrum Chicago ulicą Columbus Drive od Balbo do Monroe Street.



Do takich osób należy Piotr Fetela, od lat mieszkający w USA i – co nas szczególnie interesuje – z powodzeniem rywalizuje w rajdowych samochodowych mistrzostwach tego kraju. W tym sezonie (ograniczając się jedynie do tegorocznych sukcesów) Fetela, po trzech rundach mistrzostw jest liderem klasyfikacji. Z Dominikiem Józwiakiem w roli pilota (z Nowego Jorku) wygrali Snow'n'Drift Rally, zajęli czwarte miejsce (za samochodami klasy WRC) w 100 Acre Wood Rally oraz trzecie miejsce w Olympus Rally (także za WRC), Startowali Fordem Fiesta Proto przygotowanym przez znanego i cenionego od lat tunera.... Wiesława Steca, spod Lublina.

Tak więc, widzowie parady mogli zobaczyć m.in. rajdówkę Feteli oraz samochody wspomagające jego team, liczne grono polonijnych kibiców tego zespołu, ale też Toyotę Scion Bartka Stypy z Palatine, również z gronem przyjaciół.

Filmowe relacje z 3-Majowej Polonijnej parady bez problemu można znaleźć w internecie. Naprawdę warto poszukać, by przekonać się, że Polska jest czymś niezwykle ważnym dla Polonii (w samym Chicagoland szacuje się ilość „polonusów” na 1,5 miliona! osób), z czego są dumni i nie wstydzą się (bo nie mają czego) tego pokazać. ■

Źle się dzieje w F1

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Po pięciu wyścigach Grand Prix widać jasno, że określenie Formuły 1 jako królowej sportów samochodowych jest już nieaktualne. No bo cóż to za królowa, skoro jeszcze przed wyścigiem wiadomo, kto wygra i kto będzie ostatni. No, prawie wiadomo...



Kosmiczne technologie, odpowiednie do nich pieniądze i elita światowych kierowców na legendarnych torach, a trochę prawdziwej rywalizacji toczy się jedynie

w połowie stawki. Pomimo obiecujących wyników testów i treningów, a nawet po bardzo udanych kwalifikacjach, kierowcy Ferrari nie są w stanie podważyć dominacji ekipy

Mercedesa. Czy po pięciu dubletach Srebrnych Strzał są jeszcze inni kandydaci do tytułu mistrzowskiego producentów? Toto Wolf ma sytuację na tyle komfortową, że pozwala swoim



kierowcom rywalizować między sobą. Dzięki temu kibice F1 mają trochę sportowych emocji – Bottas czy Hamilton?

Optymiści liczą na to, że team z Maranello odnajdzie właściwy rytm i ani defekty, ani dziwne decyzje strategiczne nie przeszkodzą w kolejnych wyścigach w dobieraniu się do skóry liderowi. Na razie jednak w Ferrari jest chaos. Podobnie optymiści liczą na Red Bulla. Czy ten optymizm jest uzasadniony, trudno powiedzieć, osiągi samochodu pozostawiają jeszcze trochę do życzenia, Max Verstappen jest w stanie powalczyć z kierowcami Ferrari i to na dziś tyle. Zespół jest trzecią siłą w stawce i można się spodziewać, że tak zostanie do końca sezonu. Chyba



że w Ferrari zarządzanie chaosem będzie trwało nadal. Więcej dzieje się w środku stawki, kierowcy zespołów Haas, Racing Point, McLaren, Toro Rosso, Renault i Alfa Romeo ze zmiennym szczęściem rywalizują o punkty. Na obecnym etapie trudno wskazać zdecydowanych faworytów do czwartego, piątego miejsca.

Najstabilniej w tej grupie wypada Alfa Romeo, punktuje jedynie Raikkonen.

Pisanie o Williamsie to, jeszcze bardziej niż rok temu, kopanie leżącego. Od pierwszych tegorocznych testów, po kolejnych kwalifikacjach, z wyścigu na wyścig, oczy robią mi się coraz bardziej okrągłe ze zdu- →→

mienia. Zespół, który zapisał się wspaniale w historii, ma piękne tradycje, dysponuje zespołem napędowym Mercedesa, ma znakomitych kierowców, stał się pośmiewiskiem milionów kibiców. Jedyńm osiągnięciem obu kierowców jest dowiezenie samochodów do mety w każdym z wyścigów. O miejscach innych niż ostatnie nie ma co

marzyć. Chyba że jakieś nieszcście dotknie inne ekipy... Williams ma poważny problem, odeszło od zespołu kilka kluczowych dla projektowania i rozwoju samochodu osób, osiągnięta są, jakie są i na niwelowanie dystansu do konkurencji szans nie ma. To tym bardziej przykre, że heroiczna walka Roberta Kubicy o powrót do ścigania

doprowadziła go do kokpitu najłabszego samochodu i do zespołu w rozkładzie. Polskim kibicom pozostaje wspieranie Kubicy tak, jak wspierali go wcześniej w trudnym dla niego czasie.

Kolejne wyścigi Formuły 1 polscy kibice oglądają na kodowanych kanałach należących do Eleven Sports i od tego roku, w okrojonej wersji od 45 minut, w TVP. Liczba widzów nie powala, Eleven gromadzi przed telewizorami do 250 tys. widzów, TVP – niespełna 190 tys., a obserwując studia i wyścig łatwo zauważyć, jak znający się na rzeczy komentator może ratować nudnawe zawody. I odwrotnie, jak łatwo zniechęcić do oglądania mało sensownym słowotokiem. ■



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

76. Rajd Polski

OPR.: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Za niewiele ponad miesiąc (28-30 czerwca) odbędzie się PZM 76 Rajd Polski, który w tym roku będzie (czwartą) rundą rajdowych Mistrzostw Europy, mistrzostw Polski oraz Litwy, a także rundą HRSMP.

Zawodnicy będą mieli do pokonania 15 odcinków specjalnych o łącznej długości nieco ponad 200 kilometrów. Znacznie skrócone trasy dojazdowe sprawiają jednak, że polski klasyk będzie miał bardzo kompaktowy, przyjazny dla zawodni-

ków i kibiców charakter. Cała trasa liczyć będzie 654 kilometry i będzie jedną z najkrótszych w historii rajdu).

Po ubiegłorocznej edycji rajdu rozmawiałem z zawodnikami, którzy chwalili trasy,

ale zwracali uwagę na zbyt długie dojazdy do odcinków specjalnych – powiedział Krzysztof Maciejewski, dyrektor PZM 76 Rajdu Polski. – Rajd jest zdecydowanie bardziej kompaktowy, wracamy na tereny bliżej Mikołajek, ale nie rezy-



gnujemy z najbardziej popularnych odcinków, które były wykorzystywane w ostatnich latach. Zmiany będą szczególnie widoczne w ostatni dzień zawodów, w niedzielę, kiedy prawie połowę trasy będą stanowiły odcinki specjalne. Nie mam wątpliwości, że zmiana terminu rajdu oraz fakt, że jest to w tym roku runda mistrzostw Europy, mistrzostw Polski i Litwy oraz HRSMP korzystnie wpłyną na atrakcyjność naszego narodowego klasyka i będą jeszcze większą zachętą do przyjazdu na zawody dla miłośników tej dyscypliny sportu.

Start rajdu nastąpi w piątek 28 czerwca o godz. 16.00 w centrum Mikołajek. Dwie godziny później rozpocznie się sportowa rywalizacja na torze Mikołajki Arena.

W sobotę, 29 czerwca, odbędzie się osiem prób sportowych o długości ponad 115 kilometrów. Będą to dwukrotnie przejeżdżane oesy Paprotki, Stare Juchy, Olecko oraz widowiskowy oes Mikołajki Arena.

W niedzielę, 30 czerwca, zawodników czekać będzie kolejnych 6 odcinków specjalnych o łącznej długości blisko 88 kilometrów - dwukrotnie rozgrywane oesy to Gmina Mrągowo, Uźranki oraz Mikołajki Max, który tym razem na torze będzie miał swój start, a nie – jak rok temu – metę. Wjazd pierwszej załogi na metę zlokalizowaną w centrum Mikołajek nastąpi o godz. 15.30.

Polski Związek Motorowy wraz z firmą Top Racing, part-

nerem komercyjnym PZM 76. Rajdu Polski, uruchomił już sprzedaż karnetów uprawniających do wstępu na tegoroczną edycję zawodów. Podstawowy Rally Pass kosztuje 89 zł, a uprawniający do wstępu na wszystkie odcinki specjalne karnet Rally Pass Silver (włącznie z Super OS Mikołajki Arena) to koszt 119 zł. Najbardziej prestiżowy zestaw Rally Pass Platinum VIP kosztuje 399 zł i uprawnia do wielokrotnego wstępu do strefy VIP zlokalizowanej na terenie Mikołajki Arena, na której zawodnicy pojawią się w tym roku aż pięciokrotnie. W strefie VIP znajdować się będzie trybuna z miejscami siedzącymi oraz namiot z bezpłatnym cateringiem. Rally Pass Platinum VIP uprawnia także do korzystania z parkingów VIP na całej trasie rajdu i dojazdu bezpośrednio do odcinków specjalnych. Dla bardziej wymagających kibiców tradycyjnie już przygotowana została oferta lotów widokowych na pokładzie helikoptera (399 zł). Przelot będzie trwał 10 minut a lądow-

wisko znajdować się będzie na terenie toru Mikołajki Arena. Dla dzieci do lat 12 wstęp na wszystkie odcinki specjalne jest bezpłatny.

Tegoroczną nowością i ułatwieniem dla kibiców jest darmowa nalepka parkingowa na cały rajd w przypadku zakupu jakiegokolwiek karnetu przez internet (w trakcie imprezy kosztująca 20 zł). Kibice z naklejonymi nalepkami parkingowymi na szybach będą mieli priorytetowy wjazd na parkingi, które zlokalizowane będą w tym roku możliwie jak najbliżej Punktów Widokowych. Kolejnym ułatwieniem dla kibiców jest Rally Camping, czyli sieć bezpłatnych miejsc do rozstawienia namiotów lub zaparkowania kampera. Miejsca te zlokalizowane będą przy samej trasie rajdu, a główny punkt kempingowy znajdować się będzie w tym roku na terenie toru Mikołajki Arena. Wjazd na Rally Camping jest bezpłatny, pod warunkiem posiadania jakichkolwiek karnetu kibica. ■



Trzecia zmiana adresu

OPR: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

W 1977 roku 28-letni francuski motocyklista Thierry Sabine (podobno) zgubił drogę podczas Rajdu Abidżan-Nicea. Według obowiązującej legendy błąkał się kilka dni po afrykańskiej pustyni i wpadł wówczas na pomysł, iż warto zorganizować wielodniowy rajd, podczas którego uczestnicy mogliby zmierzyć się z piaskami pustyni i własnymi słabościami.



Niezależnie od legendy, tak narodził się najslawniejszy na świecie rajd terenowy Paryż – Dakar (po latach w nazwie pozostanie jedynie Dakar).

Pierwsza edycja rajdu miała miejsce w 1979 roku. Trasa zawodów liczyła 10 tysięcy kilometrów, w tym 3168 km odcinków specjalnych. Na

starcie stanęły 182 pojazdy, z których do mety dotarło jedynie 74. Kolejne edycje przyciągały coraz więcej chętnych, do rekordowego pod tym względem 2005 roku, kiedy to na starcie stanęły załogi 688 pojazdów, z których do mety dotarło jedynie 1/4, czyli 215. (Natomiast w 1988 roku podczas jednego z etapów wycofała się rekordowa ilość około 100 ekip).



Dwa lata wcześniej (1986) w katastrofie helikoptera zginął pomysłodawca tego rajdu Thierry Sabine. Rok później, po raz pierwszy w tych zawodach wystartowali polscy zawodnicy w zespołach dwóch ciężarowych Jelczy.

Do 2008 roku rajd generalnie rozgrywał się w Afryce, a jego trasę wielokrotnie modyfikowano. Początkowo zawody rozpoczynały się w Paryżu, by po transferze przez Morze Śródziemne, kończyć w Dakarze, czyli stolicy Senegalu. Rajd rozpoczynano także w Marsylii, Arras, hiszpańskiej Grenadzie i Barcelonie oraz Lizbonie, kończono w Kapsztadzie, Kairze i Szarm el-Szejk. Poważne problemy organizatorów zaczęły się w 2000 roku, kiedy to po sześciu etapach wstrzymano na terenie Nigru zawody na pięć

dni w powodu zagrożenia terrorystycznego. Przewieziono wówczas samolotami wszystkie ekipy wraz ze sprzętem w bardziej bezpieczny rejon i dokończono zawody. Jednak w kolejnych latach nie było lepiej – w 2003 roku na granicy libijsko-egipskiej pod ciężarówką serwisową zespołu KTM wybuchła mina. Na szczęście nikt nie ucierpiał, ale saperzy musieli sprawdzić trasę tego odcinka. W 2008 roku rajd – po raz pierwszy – nie odbył się. Powodem było poważne zagrożenie terrorystyczne (zamachy, porwania). Zapadła wówczas decyzja o przeniesieniu zawodów na zupełnie inny kontynent

– europejsko-afrykańskie etapy zamieniono na południowoamerykańskie...

Tak więc od 2009 roku Rajd Dakar (któremu na szczęście pozostawiono historyczną nazwę) jest organizowany na bezdrożach i pustyniach Argentyny, Chile, Boliwii i Paragwaju (co roku w innej konfiguracji trasy). →→





pewno tego typowego piasku pustyni będzie więcej, niż w Peru. Mam nadzieję, że trasa będzie na tyle zróżnicowana, na ile pozwala na to topografia Arabii Saudyjskiej. Myślę też, że lokalizacja jest dobra pod względem logistyki – transport sprzętu do Ameryki Południowej był bardzo dużym przedsięwzięciem – oraz przekazu medialnego dla Europy, ponieważ różnica czasowa waha się w granicach tylko 2-3 godzin.

Ale chętnych do wzięcia udziału w Rajdzie Dakar 2020 czeka kolejna „przeprowadzka”. Otóż, najbliższa edycja tych zawodów odbędzie się na Półwyspie Arabskim, a konkretnie w Arabii Saudyjskiej...

To na pewno jest nowy rozdział w historii rajdu – powiedział motocyklista ORLEN Team Adam Tomiczek. Zmiana lokalizacji niesie za sobą wiele niewiadomych, co wyrówna szanse zawodników. Podoba mi się to, że będziemy ścigać się w zupełnie nowych warunkach. Rajd z pewnością będzie bardzo wymagający fizycznie i myślę, że wróci do czteronastodniowej formuły.

Arabia Saudyjska nie jest zaskakującym kierunkiem dla tego rajdu – dodał Maciej Giemza, także zawodnik ORLEN Team. Do tej pory był on rozgrywany w Afryce i Ameryce Południowej, więc mogliśmy się spodziewać, że organizator będzie szukał alternatywy na kolejnym kontynencie. Na

Podobną opinię o nowej lokalizacji Rajdu Dakar wyraził Kuba Przygoński. – Przez 11 lat wszyscy zawodnicy i kibice zdążyli poznać Amerykę Południową i wiedzieli, czego można się spodziewać - powiedział. Przez te lata przemierzaliśmy m.in. Argentynę, Chile, Boliwię czy Peru. Ścigaliśmy się na pustyni Atakama i w wysokich górach. Zapowiedziana zmiana jest bardzo fajna, bo znajdziemy się na nowej ziemi, gdzie nikt nie będzie wiedział dokładnie, czego może się spodziewać. Na pewno będzie to ciekawe przeżycie dla zawodników i kibiców... ■



Wydarzenia i rocznice: kwiecień 2019

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Golf – godny następcy Garbusa

Volkswagen Typ 1, znany także jako Beetle lub Garbus stał się najdłużej i najliczniej produkowanym samochodem w historii motoryzacji. W latach 1938-2003 (choćbyśmy datowali rozpoczęcie produkcji na wczesne lata powojenne) linie montażowe opuściło łącznie ponad 21 milionów sztuk tych aut. Dla szefostwa koncernu już w latach 70-tych było jasne, że Beetle pod praktycznie każdym względem jest nieco przestarzałą konstrukcją i trzeba myśleć o godnym jego następcy (choćby nie sądził, by koncernowi decydenci w najbardziej optymistycznych wizjach zakładali, że Beetle będzie produkowany jeszcze przez trzy dekady!). Tak pojawił się model o nazwie Golf.



Pierwsze egzemplarze Golfa wyjechały z fabryki w Wolfsburgu 29 marca 1974 roku. Tamtego dnia nikt w Volkswagencie nie przypuszczał, że →→





następca legendarnego Garbusa znajdzie na świecie ponad 35 milionów nabywców (a na tym nie koniec, bo przecież ósma generacja tego auta wchodzi do sprzedaży w ty roku). Od rozpoczęcia produkcji minęło więc już 45 lat. Oznacza to, że - bawiąc się w statystykę - co 41 sekund gdzieś na świecie składano zamówienie na nowego Golfa, co daje średnio około 780 tysięcy aut rocznie.

Golf jest sercem naszej marki – stwierdził krótko Ralf Brandstätter, Chief Operating Officer marki Volkswagen. To symbol postępu i technologii. Dzięki temu modelowi miliony ludzi mogły po raz pierwszy skorzystać np. z nowych rozwiązań z dziedziny bezpieczeństwa, ponieważ stały się one dla nich cenowo dostępne. Golf wywarł w ten sposób wpływ na całe pokolenia kierowców. Od siedmiu pokoleń Golf przyczynia się także do tego, że Volkswagen jako marka i jako koncern stał się jednym z najważniejszych producentów samochodów na świecie.

W 1974 roku nasi pracownicy stanęli przed wyzwaniem, jakim było zastąpienie Garbusa Golfem – dodał dr Stefan Loth, dyrektor zakładów VW w Wolfsburgu. Od tego czasu rozwijaliśmy konsekwentnie nasz główny zakład i oprócz nowego Golfa produkujemy dzisiaj w Wolfsburgu także e-Golfa, Golfa GTE oraz Golfa Sportsvana, a także inne modele. Golf należy do nielicznych modeli na światowym rynku, których kierowcy nie są kojarzeni z żadną konkretną klasą społeczną i także w przyszłości będzie jednym z wiodących produktów marki Volkswagen. Wyposażony w najnowocześniejsze rodzaje napędu, systemy asystujące i multimedialne, a także w najnowocześniejsze systemy obsługi model ten będzie dostarczał ważnych impulsów dla rozwoju przyszłej motoryzacji – podkreślił Loth.

Golf (I) trafił do salonów Volkswagena w lipcu 1974 roku, a w połowie sierpnia pierwsi klienci otrzymali kluczyki do swoich samochodów.

W ofercie producenta były dwa rodzaje nadwozia (trzy lub pięciodrzwiowe typu hatchback) oraz dwa benzynowe, czterocylindrowe silniki 1.1 o mocy 50 KM oraz 1.5 70 KM. Samochód wg dzisiejszych standardów nie oferował znakomych parametrów drogowych, gdyż - w zależności od silnika - rozwijał 140 lub 160 km/godz. Mogło w nim jednak podróżować pięć osób, bagażnik miał pojemność 300 litrów, który można było powiększyć składając tylną kanapę.

Trzeba przyznać władzom niemieckiego koncernu, że świetnie zareagowały na popularność Golfa. Błyskawicznie do oferty „jedyńki” wprowadzono kolejne silniki benzynowe i wysokoprężne, a już w 1976 roku pojawiła się usportowiona wersja GTI ze 110-konnym silnikiem 1.6 GTI. Ponadto – oprócz Wolsburga – uruchomiono produkcję Golfa m.in. w Meksyku, USA, Australii czy Jugosławii.

Tak czy inaczej, Golf okazał się z perspektywy lat niesamowicie udanym „strzałem w dziesiątkę” dokonany przez Volkswagena. Potwierdzały to przez następne dekady kolejne generacje tego modelu. W przypadku Beetla samochód niewiele się zmienił, porównując początek i koniec jego produkcji. Inaczej stało się z Golfem – poza nazwą niewiele wspólnego mają ze sobą samochody mające premierę w 1974 roku i obecne, które oferują współczesne salony samochodowe VW. Ale też trudno spodziewać się, by było inaczej. Rozwój motoryzacji, który w ostatnich 2-3 dekadach dokonuje się wręcz w geometrycznym postępie, wymusił bardzo szybką ewolucję współczesnych samochodów. Jednak trzeba przyznać, że producentowi udało się zachować tzw. DNA pierwszego Golfa sprzed 45 lat do dzisiaj. I może to DNA było (i jest) na tyle udane i silne, że samochód ten cieszy się ogromną popularnością do dzisiaj. ■



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, Bartosz Ławski, 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: Bartosz Ławski, Mirosław Rutkowski



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl