

iauto polska

Numer 133, 5 czerwca 2019



Kiedy na drogi wyjechały samochody z silnikami Diesla z systemem zasilania wykorzystującym listwę common rail, zachwytom końca nie było. Jakie sprawne, jakie ekologiczne, jakie ekonomiczne. Rozwiązanie to sprawdza się do dziś, w szeregu modeli tak zasilane silniki osiągają żywotność pół miliona kilometrów i więcej. Oczywiście zużywają się kosztowne części, które trzeba wymieniać (lub regenerować); wtryskiwacze, turbosprężarka, świece żarowe, rozrząd, nie wspominając o wymianie oleju (którą warto wykonywać częściej, niż zaleca producent).

Z czasem okazało się, że co prawda Diesle palą mniej (a więc generują mniej CO₂), ale za to sieją związkami azotu, cząsteczkami stałymi, które są bardzo, ale to bardzo szkodliwe dla organizmów żywych. Wprowadzono więc kolejne normy, producenci wyposażyli samochody w stosowne filtry, i Diesle te normy spełniały. Potem Amerykanie przyłapali niemiecką markę na oszustwie, i okazało się, że silniki wysokoprężne albo muszą być bardzo kosztowne w produkcji, albo być sterowane oprogramowaniem, które w cza-

sie badań pokazuje spełnianie norm, natomiast w codziennej eksploatacji niekoniecznie.

Nie wszystkim udało się z silnikami wysokoprężnymi, jedni zaczęli robić napędy hybrydowe (benzyno-elektryczne), inni zmniejszyli pojemność i liczbę cylindrów, jeszcze inni nastawili się na napęd wyłącznie elektryczny. Wszystko po to, aby spełnić coraz to ostrzejsze normy emisji trucizn, a klientów przekonywać o tym, że właśnie wprowadzony do sprzedaży model, co prawda droższy od poprzedniego, ale za to szkodzi nam i naszej planecie znacznie mniej. Co, oczywiście, było prawdą, bo droższy rzeczywiście był.

Na horyzoncie są nowe normy składu spalin dla samochodów, inżynierowie rwą włosy z głów, bo spełnienie wyśrubowanych wymagań jest ekstremalnie trudne. Nie wykluczałbym jednak, że niektóre firmy mają odpowiednie rozwiązania i wiedzą jak nadchodzące ograniczenia spełnić lub... je ominąć.

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Prezentacje

Land Cruiser - str. 4



Wrażenia z jazdy

Spełniona obietnica - str. 10

Motoryzacja

Najlepsze w klasie - str. 16



Sport

Oby do mety - str. 34

Dwa weekendy w Poznaniu - str. 38

Pikantnie na torze - str. 45



Kalendarium

126p, czyli Maluch - str. 50



Land Cruiser 1982



Toyota Land Cruiser

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Toyota Land Cruiser od dziesięcioleci uznawana jest za jeden z najlepszych – jeśli nie najlepszy – samochód terenowy. Jego powstanie związane jest z konfliktem wojennym na Półwyspie Koreańskim, w którym Chiny i Związek Radziecki wsparły Północ przeciwko Stanom Zjednoczonym, które wspierały Południe.

Zapleczem logistycznym wojska amerykańskiego była wciąż jeszcze okupowana Japonia, a bliska wówczas bankructwa Toyota otrzymała kroplówkę w postaci zlecenia produkcji samochodów ciężarowych dla armii amerykańskiej. W 1950 roku japońska policja złożyła zamówienie na lekki samochód terenowy i inżynierowie Toyoty w ekspresowym tempie opracowali własną konstrukcję,

która jednak nie znalazła uznania zamawiających. Samochód zaprojektowano wzorując się na najpopularniejszym wówczas Willysie. Firma dysponowała jedynie silnikiem montowanym w ciężarówkach, i ten właśnie, Typ B został wykorzystany w prototypie. Z bardzo, na ówczesne czasy, mocnym silnikiem i przy podobnej charakterystyce konstrukcji nadwozia, samochód w terenie był nadzwyczaj



skuteczny.. Auto nazwano Toyota Jeep BJ i, po spektakularnych prezentacjach polegających na wjazdach m.in. trasą pielgrzymów na zbo-

cze góry Fuji, firma otrzymała zamówienia od policji, straży pożarnej, służb leśnych i podobnych instytucji państwowych. →→

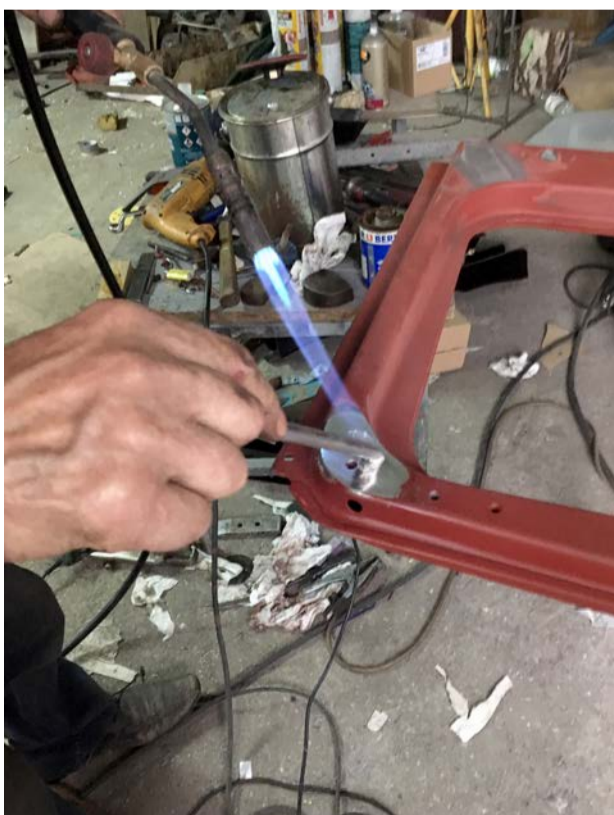


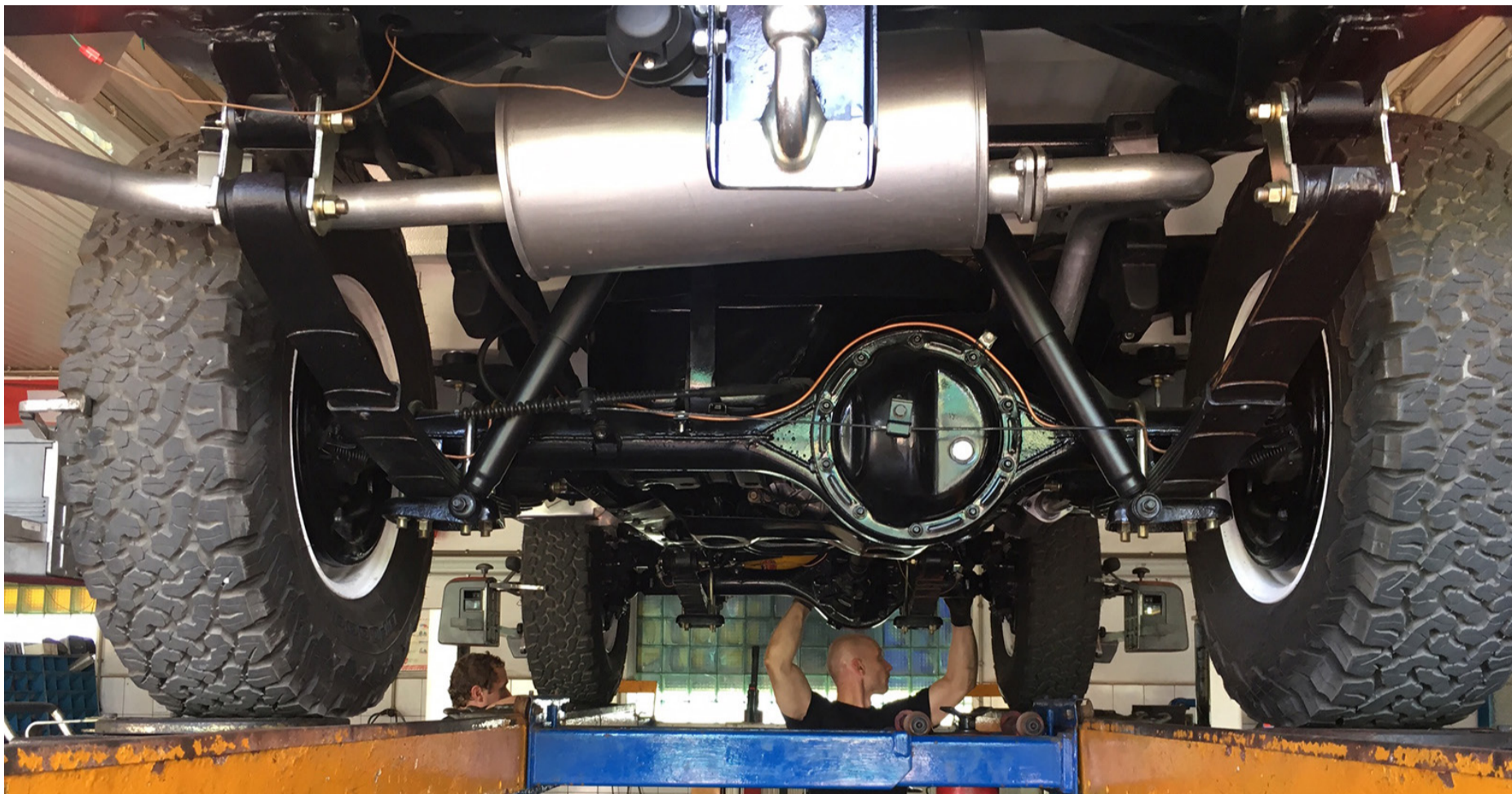


W 1954 roku auto zyskało nazwę Land Cruiser, w oznaczeniu poszczególnych modeli pozostał kod, na przykład BJ42, gdzie B oznacza silnik z typu B, J – model Land Cruiser, 4 – seria 4, 2 – wersja modelu w serii.

Prezentowany, uratowany przed złomowiskiem egzemplarz legendarnej Toyoty Land Cruiser BJ42 pochodzi z 1982 roku. Legendarnej,

bo stworzony w latach 50. ub. wieku samochód był nie tylko nadzwyczaj dzielny w terenie, ale również, dzięki swej prostocie konstrukcji oraz jakości produkcji, był niezawodny. Prezentowany samochód jest tak zwanym hardtopem, można go rozebrać, zdjąć dach, drzwi, klapy, przednia szyba się kładzie na masce, do jej unieruchomienia służą specjalne zamocowania. Jednostkę napędową stanowi trwały (rozrząd na kołach





zębatych) silnik Diesla o pojemności 3431 cm³, mocy 90 KM (przy 3500 obr./min) i momencie obrotowym 216 Nm (2200 obr./min). Instalacja elektryczna o napięciu 24 V, dwa akumulatory.

Samochód był bardzo mocno zniszczony. Karoseria, pierwotnie w kolorze czerwonym, była mocno zjedzona przez rdzę, fragmentami wręcz jej nie było. Stan tego auta był opła-

kany, dziury, brak fragmentów oblachowania... Samochód wymagał dogłębnego, prawdziwego remontu blacharsko-lakierniczego. Mechanicznie niby był w porządku; jeździł, skręcał, hamował... Po wyjęciu silnika okazało się, że jest wzdłużny luz wału korbowego. Panewki oporowe były już zużyte, a po rozebraniu silnika również panewki wału korbowego były pomarańczowe, co mogło oznaczać, że wymianą

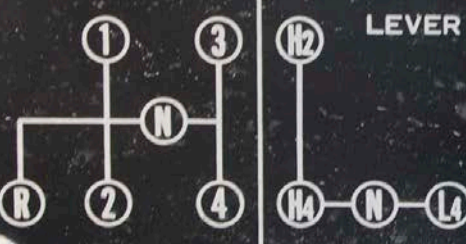
oleju poprzedni użytkownicy specjalnie się nie przejmowali. Remont jednostki napędowej okazał się niezbędny. Zawieszenie było w zasadzie sprawne, w zasadzie, czyli założone zostały nowe amortyzatory, jedno pióro w resorze było pęknięte więc zostało wymienione, resory otrzymały nowe szpic- →→

GEAR SHIFTING INSTRUCTIONS

TRANSMISSION

TRANSFER

H₂ (HIGH RANGE AND 4x2) : FOR ON-THE-ROAD.
H₄ (HIGH RANGE AND 4x4) : FOR OFF-THE-ROAD.
; SANDY, SNOWY OR SLIPPERY ROAD.
(FRONT DRIVE WILL BE ENGAGED.)
L₄ (LOW RANGE AND 4x4) : FOR THE MAXIMUM
TRACTION. (FRONT DRIVE WILL BE
ENGAGED AUTOMATICALLY.)





kopy. Oczywiście wszystkie elementy były odrdzewione i zabezpieczone antykorozyjnie.

Naprawa tego samochodu zaczęła się od rozebrania i rozkręcenia wszystkiego, co rozkręcić się dało. Wszystkie elementy, profile zamknięte, połączenia nitowane i skęcane, również fragmenty w większym lub mniejszym stopniu zniszczone przez rdzę, poddane zostały piaskowaniu i czyszczeniu. Nigdzie nie pozostał nawet ślad rdzy. Naprawa i weryfikacja przestrzeni zamkniętych polegała na mechanicznym dotarciu do wnętrza, przed składaniem wszędzie był czysty metal. Sporo pracy wymagały naprawy przerdzewiałych ramek, szprosów w masce, wzmocnień w karoserii. Było sporo spawania i dorabiania zniszczonych fragmentów blachy. W dążeniu do doskonałości, po piaskowaniu i spawaniu, niektóre części były cynkowane, niektóre galwanizowane. Odbudowując jedną z najlepszych terenówek świata,

właściciel chciał mieć pewność, iż samochód będzie przygotowany na każde warunki, jakie można spotkać w terenie i zniesie kilkadziesiąt lat eksploatacji w doskonałej kondycji. Przykładem zakresu prac i staranności przy renowacji Toyoty, może być dach. Plastikowy płat laminatu ma krawędzie usztywnione przynitowaną stalową ramką, która miejscami była kompletnie skorodowana. Po usunięciu nitów i odrdzewieniu, trzeba było odtworzyć brakujące fragmenty, następnie – po zabezpieczeniu i polakierowaniu – ponownie ramka została przynitowana do (polakierowanego i odświeżonego) dachu. Wydaje się ten element bardzo prosty, natomiast naprawa była bardzo skomplikowana i czasochłonna. Doprowadzenie samochodu do stanu obecnego trwało dwa lata. Prace blacharskie, spawanie, cynowanie zlecił sprawdzonemu rzemieślnikowi. Współcześnie wykonywane naprawy blacharskie ograniczają się raczej do wymiany całych elementów,



drzwi, błotników, nadkoli i ewentualnie wspawania „reperaturek”. Fachowców, którzy potrafią wyklepać element, odtworzyć kształty na podstawie pozostałych fragmentów i osiągnąć kształt, jaki przed laty nadano w fabryce, jest niewielu. Koszty restauracji samochodów zabytkowych rosną nie tylko z powodu trudno dostępnych części zamiennych, ale także z powodu rosnących kosztów pracy.

Na etapie prac blacharskich stosowany był podkład epoksydowy Master Epoxy Primer 4:1, z serii produktów stworzonych w firmie Troton do stosowania przy naprawach i zabezpieczeniu łodzi i jednostek pływających poniżej linii wody. Doskonale zabezpiecza powierzchnie stalowe i aluminiowe, w przypadku samochodu terenowego taki produkt wydaje się idealnym wyborem. Ten podkład zapewnił Toyocie na wiele lat szczelną antykorozyjną powłokę.

Po przeprowadzeniu wszystkich prac blacharskich, starannym zabezpieczeniu podkładem epoksydowym i wyrównaniu szpachlą z włóknem węglowym carbon, a następnie multifunkcyjną, lekką szpachlówką wykańczającą Amber przed malowaniem aplikowany był podkład Intertroton, akrylowy przegrodowy 3:1. Samochód polakierowany został lakierem białym bazowym, pierwotnie był czerwony. Na koniec położono lakier bezbarwny. Dzięki dużej odporności na zarysowania i dużej twardości ten produkt daje gwarancje trwałości, a jednocześnie estetycznej powłoki.

Właściciel auta podkreślił, że chociaż budżet wymknął się spod kontroli, to satysfakcja z perfekcyjnie naprawionego samochodu nie da się przeliczyć na żadne pieniądze. Dziś Toyota BJ42 z roku 1982 prezentuje się tak, jakby właśnie wyjechała z taśmy produkcyjnej. A może i lepiej... ■



TEKST: ANNA LUBARTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Volkswagen T-Cross to kolejny SUV w ofercie Volkswagena i bardzo ciekawa propozycja wśród kompaktowych crossoverów. Ten samochód spełnia wszelkie obietnice, których oczekuje użytkownik modnego crossovera.

T-Cross, T-Roc, Tiguan, Tiguan Allspace i Touareg – to SUV-y Volkswagena, które różnią się przede wszystkim wielkością i przeznaczeniem. T-Cross pojawił się nie tylko w Europie, ale również w Chinach i Ameryce Południowej. Ma podbić tamtejsze rynki.

Z pewnością jego atutami są niepowtarzalna stylistyka i funkcjonalność. Co warto wiedzieć o T-Crossie? Przede wszystkim to, że fajnie się podróżuje takim samochodem, który zwraca uwagę i przyciąga spojrzenia, co istotne, zwłaszcza... z kobiecego punktu siedzenia. Według mnie to wzorzec nowoczesnego crossovera. Ten

model VW pojawił się na rynku dość późno, konkurencja była szybsza, ale za to skorzystał z doświadczeń konkurencji, wyeliminował jej błędy i jest! Nowy, nieco awangardowy T-Cross. Dzięki konstrukcji wykorzystującej modułową platformę MQB, T-Cross ma zaskakująco przestronne wnętrze przy niewielkich rozmiarach zewnętrznych. Jest więc idealny do poruszania się po mieście, a jednocześnie dynamiczny i komforty podczas dalszych wypraw. Spokojnie można zjechać w leśną drogę – ma podwyższony prześwit, a jego terenowe aspiracje podkreślają także zagłębienia w masce silnika, nakładki na nadkolach i progach z czarnego tworzywa i koła



w rozmiarze 205/55R17. Reasumując jest modny, wygodny w mieście, komfortowy poza nim.

Wsiadam do T-Crossa i już po kilkunastu sekundach, wiem, że chcę zostać tu na dłużej. Jest przestronnie, widoczność jest doskonała. Siedzę wyżej i jednocześnie mam sporo przestrzeni nad głową. Zakres regulacji bardzo wygodnych foteli szeroki. Materiały są estetyczne i dobrej jakości, a wielofunkcyjna, skórzana kierownica,

regulowana w wielu płaszczyznach, doskonale układała się w dłoniach. Wydaje się, że pasażerowie na tylnych siedzeniach mogą podróżować komfortowo i wygodnie. Ale nie sprawdzałam. Bagażnik ma pojemność 385 l, ale po przesunięciu kanapy tylnej maksymalnie do przodu powiększa się do 455 litrów. Po złożeniu oparcie tylnej kanapy mam 1 290 litrów i płaską, dobrze ustawioną, ogromną przestrzeń. Wsiada się i wysiada z T-Crossa super wygodnie, dzięki →→





wysoko umieszczonym fotelom.

T-Cross adresowany jest do bardzo szerokiego grona klientów, tak więc estetyka wnętrza powinna być uniwersalna i podobać się

i młodemu, starszemu, a także statecznym rodzinom i zwirowanym singlom. Pomyślano o tym i estetyczne wnętrze T-Crossa można również personalizować. Do wyboru mamy trzy pakiety aplikacji dekoracyjnych, które nadają wnętrzu →→



raz na dzień
wejdź na
www.autorok.pl

Autorok

DESIGN

MITCHELL ZAGATO VOIS MICHELOTTI GHIA
TOURING SUPERLEGGERA VAN DIJCK
COGGIOLA BERTONE FISSORE VIOTTI KINSFELD
TICKFORD FIGONI&FALASHI CASTAGNA
WORBLAUFEN GANDINI VANVOOREN JAMES YOUNG
SCAGLIETTI BERTONI PININFARINA
FRU
CORSA
EXNE
PAUL



ElectroMobility
Poland

Wyrafinowane trendy
Ekscentryczne style
Designer of the Century

ISSN 2234-5532 95
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



najbardziej odpowiadającą kolorystykę i ożywiają wnętrza. Są trzy linie wyposażenia tego modelu: T-Cross, T-Cross Life i T-Cross Style. Te dwie ostatnie wersje wyposażone są w komfortowe przednie siedzenia sportowe, reflektory LED, czujniki parkowania z przodu i z tyłu, srebrne relingi dachowe, kierownicę multifunkcyjną czy wyświetlacz wielofunkcyjny. T-Cross można również zamówić z opcjonalnym pakietem R-Line, który podkreśla sportowe cechy T-Crossa. Jest to np. specyficzny zderzak R-Line w kolorze nadwozia, czarne listwy na

nadkolach oraz czarna osłona chłodnicy z logo R-Line, specjalne listwy w kolorze nadwozia na drzwiach oraz listwy ozdobne z logo R-Line na błotnikach i przednich drzwiach. We wnętrzu T-Crossa w stylistyce „R” znajdziemy np. listwy progowe w przednich drzwiach z logo R-Line, seryjne aplikacje dekoracyjne Race oraz pedały i podparcie lewej stopy ze stali nierdzewnej.

Priorytetem dla Volkswagena jest bezpieczeństwo: testowana przeze mnie wersja miała nie tylko system Front Assist, lecz także system moni-





torowania martwego pola i system utrzymania pasa ruchu. Zintegrowany system wzywania pomocy eCall w razie wypadku automatycznie połączy się z centralą alarmową Volkswagena, aby przekazać służbom ratowniczym najważniejsze informacje. System infotainment i nawigacja – tu nowemu modelowi VW także trudno coś zarzucić, można tylko chwalić. T-Roc jest naszpikowany systemami nie tylko w zakresie bezpieczeństwa, ale także rozrywki i użyteczności. System infotainment, który przetestowałam dokładnie, jest – według mnie – zdecydowanie najlepszy w tej klasie aut. Zresztą od wielu lat grupa VAG pod tym względem góruje nad konkurencją.

Jaki silnik wybrać do T-Roca? Wybór jest spory. Każdemu według potrzeb. Ja testowałam auto z 3-cylindrowym silnikiem o pojemności 1l i mocy 115 KM. Turbodoładowanie pozwala uzyskiwać wysoki moment obrotowy na stałym poziomie, przez co jazda na trasie jest przyjemnością. Przyspieszenie wynosi 10,2 sek, prędkość maks. to 192 km/h.

T-Cross to nowoczesny crossover, który doskonale wygląda, budzi emocje i zapewnia frajdę z jazdy. Spory wybór silników, możliwość personalizacji wnętrza – to powinno się podobać. Estetyczne, przestronne wnętrze i pojemny bagażnik dopełnia reszty. Ten samochód sprawi radość młodym i modnym, rodzinom, a nawet tym, którzy zechcą trochę poszpanować. Spełni oczekiwania tych, którzy będą użytkować go w mieście, ale także i tych, którzy lubią aktywny styl życia, bycia i podróże. ■

Euro NCAP



OPR.: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Każdego roku Euro NCAP publikuje listę samochodów, które są najbezpieczniejsze w swoich kategoriach. Oceny tych najlepszych nie można jednak porównywać bezpośrednio między różnymi kategoriami pojazdów, dlatego ta renomowana organizacja publikuje wyniki w postaci raportu „Najlepszy w klasie” pokazującym, które pojazdy radziły sobie najlepiej.

Ponadto, wymagania dla każdej kategorii gwiazdek są z roku na rok coraz wyższe. Rozwiązaniem stało się porównanie „Best in Class” dokonywane tylko w ciągu każdego roku kalendarzowego, tak aby wszystkie pojazdy były oceniane według tych samych standardów.

Aby zdefiniować najlepszą w klasie, oblicza się ważoną sumę wyników w każdym z czterech obszarów oceny: ochrona kierowcy, dziecka, pieszego oraz wyposażenie dodatkowe wpływające na podwyższenie poziomu bezpieczeństwa. Suma tych wyników służy jako podstawa do porów-

niania pojazdów. Samochody kwalifikują się do kategorii „Best in Class” tylko w oparciu o ich ocenę ze standardowym wyposażeniem bezpieczeństwa. Dodatkowe oceny oparte na wyposażeniu opcjonalnym są wykluczone.

Raport za 2018 rok zawiera tylko niektóre klasy samochodów, ponieważ – jak przyznało Euro NCAP – przetestowano zbyt mało samochodów w danej kategorii. Euro NCAP zajęło się także samochodami elektrycznymi i hybrydowymi. Choć samochody te mogą być w różnych kategoriach wielkości, organizacja ma nadzieję, że wyróżnienia pomogą potencjalnym nabywcom samochodów, którzy szukają maksymalnego bezpieczeństwa w tego typu pojazdach.

W opublikowanym przez Euro NCAP raporcie „Best in Class” za 2018 rok wyróżniono cztery modele.

Pierwszy z nich (kolejność dowolna) jest Hyundai Nexu, który uzyskał 94-procentową ocenę za ochronę kierowcy, 87% za ochronę dziecka, 67% za ochronę pieszego oraz 80% za pakiety ochronne.

Lexus ES uzyskał odpowiednio: 91, 87, 90 oraz 77 procent.

Mercedes Benz A-Class: 96, 91,92 oraz 75 procent.



Oby do mety

OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Rajd Nadwiślański z metą w Puławach był drugą odsłoną rywalizacji załóg w klasycznych samochodach. Pierwsza runda Motul Historycznych Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski odbywała się w Świdnicy na trasach dawnego Rajdu Elmot..

Rajd Nadwiślański przypominał starą rajdową prawdę, mówiącą o tym, że zwycięzcy są na mecie. Tym razem najszybszymi, w stawce tych, którzy na metę dotarli, była załoga Stopa/Ślęczka w BMW 318is. Wysokie tempe-

ratury, sporo kurzu, zabrudzone i śliskie asfaltowe drogi pełne piachu i szutru naniesionego z poboczy oraz wysokie prędkości i liczne mocne hamowania – to zdecydowanie nie są idealne warunki do ścigania się samochodami, które mają kilkadzie-

siąt lat. Nie dziwi więc fakt, że nie wszystkim załogom w historycznych rajdówkach dane było dotrzeć do mety w Puławach. Okazało się, że kluczowe było unikanie problemów, zarówno tych sprzętowych, jak i sportowych.



www.lakiernik.com.pl



Teraz także na smartfony i tablety



Żniwo Nadwiślańskiego

Ostatecznie drugą rundę Motul HRSMP ukończyło 13 z 17 załóg, a także cztery jadące bez pomiaru czasu. Jeszcze na drugim odcinku specjalnym Artur Rowiński i Magdalena Tokarska w Audi Quattro byli najszybszą załogą rajdu, ale już na kolejnej próbie wypadli z trasy i zakończyli udział w zawodach. W Alfie Romeo 1750 GTAm Andrzeja Wodzińskiego i Marka Kaczmarka zastrajkował układ smarowania silnika i załoga wycofała się z rywalizacji, by nie uszkodzić motoru. Problemy z jednostką napędową zatrzymały też Fiata 131 Abarth, którym jechali Mirek Miernik z Piotrem Mitręgą. Z kolei Paweł Hoffman i Marcin Barłoga niegroźnie wypadli swoim Saabem 96 V4 poza drogę. Co prawda samo-

chód nie był uszkodzony, ale posłuszeństwa odmówił układ elektryczny, więc nie było już mowy o dalszej jeździe.

Bohaterowie są zmęczeni

Droga pozostałych załóg do mety Rajdu Nadwiślańskiego

wcale nie była prosta i bezproblemowa. Najszybsza załoga zawodów – Filip Stopa i Grzegorz Ślęczka w BMW 318is po pierwszej pętli miała kłopoty z zawieszeniem w swoim samochodzie. Udało się jednak z nimi uporać i sięgnąć także po →→



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



przeznaczonej dla zawodników w samochodach z lat 1970-1975 (FIA 2) walkę z szwankującą techniką toczyli Piotr Kiepusa i Mateusz Galle. W ich Fiacie 125p Monte Carlo problemy sprawiał pasek napędu alternatora i pompy wody. Doświadczona załoga obchodziła się jednak ze swoim sprzętem na tyle delikatnie, że ten dojechał do serwisu, a potem do mety w Puławach i to na pierwszym miejscu w klasie.



Zwycięzcy rywalizacji w FIA 1 (roczniki 1931-1969) – Tomasz Curyło i Jarek Skwarek niektóre odcinki kończyli „bez hamulców”. – *W naszej Syrenie 104 mamy hamulce bębnowe przy wszystkich kołach, które nie wytrzymują długich odcinków z licznymi hamowaniami z wysokich prędkości. Na próbie Wilków przez ostatnie 4-5 kilometrów hamowało nam chyba tylko jedno koło – komentował Curyło.*

zwycięstwo w kategorii FIA 4/J2 (auta z lat 1986-1990). – *Żar lejący się z nieba nie ułatwiał jazdy, gdyż sprzęt dostawał mocno w kość, a same odcinki były wymagające. Nie brakowało dziur, nierówno ułożonych płyt i innych zdradliwych miejsc, w których można było uszkodzić samochód. Mamy jednak za sobą ciekawy i bardzo udany weekend, który zakończyliśmy na pierwszym miejscu w Motul HRSMP – podsumował Grzegorz Ślęczka, pilot zwycięskiej załogi.*

ski (Porsche 911 SC) od wywalczenia kompletu punktów za pierwsze miejsce. W kategorii

Bodaj jedyną załogą, która nie miała powodów do narzekania na sprzęt, byli Jerzy Skrzypek



Z kolei w klasie FIA 3 (roczniki 1976-1981) problemy z linką gazu nie powstrzymały załogi Piotr Zaleski/Piotr Szadkow-



i Krzysztof Marczewski. Ten duet, powracający do rywalizacji po krótkiej przerwie, doprowadził swojego Fiata Ritmo Abarth na pierwsze miejsce w klasyfikacji FIA 4/J1 (1982-1985).

Na trasie Rajdu Nadwiślańskiego pojawił się też samochód w barwach kampanii „Wyprzedzamy nowotwór”, której celem jest zwrócenie uwagi rodziców i lekarzy podstawowej opieki zdrowotnej na fakt, że dzieci również mogą chorować na nowotwór. Załogę fundacyjnego Opla Astry GSi tworzą niezmiennie Wojtek Sroczyński – dziennikarz motoryzacyjny oraz Emilia Kotarska – członek zarządu Fundacji Pomocy Dzieciom z Chorobą Nowotworową. Kampanię wspiera Polski Związek Motorowy, automobilkłuby i wszyscy zawodnicy Motul HRSMP.

Szuter po raz pierwszy

Po dwóch asfaltowych rundach, pod koniec czerwca uczestnicy Motul HRSMP po raz pierwszy będą mieli okazję do rywalizacji na luźnej

nawierzchni. Kolejną rundą mistrzostw historycznych będzie drugi najstarszy rajd na świecie, czyli PZM 76. Rajd Polski rozgrywany na spektakularnie szybkich i malowniczych odcinkach specjalnych wokół Mikołajek.

Informacje o cyklu

MOTUL Historyczne Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Polski (HRSMP), to cykl rozgrywany pod egidą Polskiego Związku Motorowego w którym kierowcy i piloci rywalizują samochodami, które swoje naj-

większe triumfy święciły przed paroma dekadami. Są one historią rajdów, która od 2016 roku ożywa na polskich odcinkach specjalnych. W sezonie 2017 cykl ten uzyskał prestiżowe miano Mistrzostw Polski będące efektem profesjonalnej organizacji i nieustannie rosnącego zainteresowania ze strony zawodników. Rok 2018 przyniósł kolejne nowości – pięć z siedmiu rund było przeprowadzonych wraz z zawodami zaliczanymi do kalendarza Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski. Tym samym zawodnicy w rajdówkach sprzed lat pokonali te same odcinki specjalne, o takiej samej długości, co ich koledzy we współczesnych konstrukcjach. Dzięki temu zgromadzeni przy trasie kibice będą mogli poczuć atmosferę rajdów z lat 60., 70., 80. czy 90. W sezonie 2019 zaplanowano sześć rund, w tym po raz pierwszy – historyczne ściganie na szutrze podczas Rajdu Polski, czyli drugiego najstarszego rajdu samochodowego na świecie. ■

Więcej informacji: www.h-rsmp.pl



Dwa weekendy w Poznaniu

TEKST I ZDJĘCIA: GRZEGORZ CHYŁA

Otwarcie tegorocznych wyścigów na torze Poznań odbywało się w trudnych warunkach atmosferycznych. Było zimno, a w niedzielę jeszcze padało. Prognozy pogody przed drugą odsłoną WSMP były znacznie lepsze.



W czasie pierwszej rundy pogoda nie rozpieszczała zawodników, na dodatek (a może z powodu pogody) z frekwencją nie było najlepiej. Zawody uratowały serie gościnne – niemieckie Haigo i europejski Puchar Suzuki Swift, bez nich na torze byłoby pustawo. Drugi weekend Wyścigowych Samochodowych Mistrzostw Polski był bardziej atrakcyjny. Było sporo ciekawych wyścigów, dopisała też pogoda; sobota ciepła, z zachmurzeniem, ale bez deszczu, niedziela słoneczna i upalna. Organizatorzy starają się uatrakcyjnić wyścigi, jednak kibicom (nielicznym) wcale łatwo nie jest. Nie bardzo jest gdzie usiąść, nie bardzo jest gdzie zjeść, szczęśliwie są czyste toalety. W latach 70. zapowiadana

była budowa trybuny na 50 tys. osób, na zapowiedziach się skończyło. Nawet powstała stalowa konstrukcja, które przez długie lata straszyla postępująca korozją. Dziś już rozebrana. Najpoważniejszym jednak problemem są kadry na punktach obserwacyjnych. Pracujący tam sędziowie powinni reagować na wszelkie wydarzenia na torze, informować sędziego wyścigu o kolizjach, faulach czy opuszczeniu toru jazdy. Kuleje znajomość przepisów, nie dostrzegają nieprawidłowych manewrów, zapominają o sygnalizacji flagami, zajmują się czym innym... A przecież sędziowie faktów i ich decyzje mają znaczenie dla przebiegu i wyników rywalizacji, o bezpieczeństwie zawodów nie wspominając.

Puchary

Od lat najważniejszymi mistrzostwami Polski w samochodach jednej marki jest puchar Kia Picanto. O tegorocznych wyścigach w Poznaniu opowiemy oddzielnie.

W pucharze 318 IS, w ubiegłym sezonie bezdyskusyjnie najliczniejszej klasie, liczba zawodników spadła z dwudziestu kilku do piętnastu... Tu najlepiej sezon rozpoczął Marcin Lempert, w pierwszym wyścigu uległ tylko Karolowi Wyce, podium uzupełnił Wojciech Smorawiński. W drugim biegu Lempert zwyciężył, pokonując swojego najgroźniejszego rywala Wojciecha Smorawińskiego i Michała Całka. W sobotnim wyścigu II rundy podium 318IS Cup PL zmieściło się w niecałych sześciu sekundach, wygrał Marcin Lempert, za nim dojechał Łukasz Rawecki, a trzeci był Michał Całek. Niedzielne podium było identyczne.

Rozwija się za to puchar dla Mini Cooperów – OMM Super S, w tym roku z patronem w postaci Fastline. Doszło czterech zawodników, dzięki czemu ich liczba doszła do piętnastu. W pierwszym wyścigu zwyciężył pewnie Bartosz Alejski. O drugie miejsce walczyli Jacek Cichopek i Łukasz Kaźmierczak, co skończyło się drugim miejscem dla Cichopka, a Kaźmierczak spadł na koniec stawki, trzeci był obrońca tytułu Jacek Łukaszyk. W drugim wyścigu stawka startuje w odwróconej kolejności pierwszego, z czego skorzystał Jakub Kojder – nie ukończył pierwszego wyścigu, w drugim



startował z pierwszej pozycji i utrzymał ją do mety. Za nim finiszowali Alejski i Łukaszyk i to ta dwójka znajduje się na pierwszych miejscach w klasyfikacji po pierwszym wyścigowym weekendzie. Miesiąc później w sobotnim wyścigu pierwszy przeciął linię mety Bartosz Alejski, ale po karze 25 sekund za wyprzedzanie podczas żółtej flagi, spadł na ósme miejsce. Wyścig wygrał Jacek Cichopek, a na podium stanęli jeszcze Jan Antoszewski oraz Jacek Łukaszyk. Niedzielną rywalizację wygrał Łukasz Kaźmierczak. Metę minął z przewagą blisko 12 sekund nad następnym zawodnikiem. O dalsze miejsca →→



toczyła się zacięta walka. Drugiego Jacka Cichopka od piątego Bartosza Alejskiego dzieliło ledwie 3,5 sekundy. Na najniższym stopniu podium stanął Marcin Olejniczak.

W wyścigu Toyota Racing Cup zwyciężyło doświadczenie, dwa zwycięstwa odnotował Mateusz Bartkowiak, na drugim i trzecim miejscu zamieniali się Jacek Jurecki i Tomasz Tomczak. W drugiej rundzie sobotni wyścig po raz trzeci wygrał Mateusz Bartkowiak, a obok niego na podium stanęli Tomasz Tomczak i Jacek Jurecki. Czwarte miejsce zajął Aleksander Szandrowski, który tuż po starcie wypadł w zakręcie Baba Jaga z toru, spadł na ostatnią pozycję, ale ambitnie walczył nawet o podium. Ciekawy pojedynek stoczyli też Rafał Płuciennik z Dawidem Czarnikiem. Górą był ten drugi. Niedzielny wyścig był jeszcze bardziej emocjonujący. Wygrał po raz czwarty w sezonie Mateusz Bartkowiak, ale tym razem nie przyszło mu to łatwo. Startował z ostatniej pozycji, bo nie wziął udziału w kwa-

lifikacjach. Na prostej startowej wyprzedził dwa auta, ale potem długo jechał na czwartej pozycji, a przed nim zacięcie walczyli Tomasz Tomczak, Jacek Jurecki i Aleksander Szandrowski, którzy zmieniali się na prowadzeniu. Rywale zaczęli popełniać błędy, Bartkowiak to wykorzystał i znów ukończył wyścig na najwyższym stopniu podium. Drugi był Szandrowski, trzeci Jurecki. Awaria Tomczaka sprawiła, że na czwartym miejscu finiszował Rafał Płuciennik, a piąty był Dawid Czarnik.



Małe Fiaty

Nieco słabiej niż rok temu wyglądają Maluchy – po zmianach regulaminowych w najmocniejszej dywizji 2 nie zjawili się nikt, piątka zawodników rywalizowała w Dywizji 1, zwycięstwami podzielili się Qba Sykucki i Maciej Wielgosz. Nowość – cztery samochody utworzyły dywizję 0, z najmniejszymi przeróbkami. Tu w pierwszym wyścigu triumfował weteran Jacek Chojnacki, w drugim Grzegorz Ostrowski. Samochodów jest może niewiele, ale reprezentują wyrównany poziom i dostarczają widzom wielu emocji przez cały czas wyścigu. Czerwcowe wyścigi Maluchów, oficjalnie Maluch Trophy dostarczyły całkiem sporo emocji. Wystartowało 12 zawodników, po sześciu w każdej dywizji. W DN7-0 dwukrotnie podium zajmowali Jacek Chojnacki, Marek Kurzętowski i Grzegorz Ostrowski, a w DN7-1 w obu wyścigach najszybszy był Maciej Wielgosz. W sobotę podium uzupełnili Mirosław



Janducha i Paweł Żeromiński, w niedzielę Kuba Sykucki i Tomasz Koza.

Powrót Endurance

Lepiej niż w ubiegłym sezonie wyglądał też wyścig długodystansowy, teraz dwugodzinny co pozwoliło na przywrócenie nazwy Endurance. Nowością jest podział tylko w oparciu o pojemność silnika, bez wnikania w regulaminowe szczegóły tak jak w reszcie MP. Najszybsza jest klasa powyżej 3500 cm³, tu walczyły dwa Por- →→





sche 911 GT3, wyraźnie zwyciężył duet Janusz Szymański – Radosław Kordecki, pomógł bardzo długi postój w boksie i tankowanie gdy Artur Janosz zmieniał Mariusza Miękosia. W klasie do 3500 podium zajęły trzy Renault Clio, zwyciężył duet Jakub Dwernicki – Tomasz Magdziarz przed parami Rafał Rulski – Patryk Krupiński oraz Marcin Ganowski – Nikodem Wierzbicki. W klasie do 2000 w czołówce różne modele BMW, zwyciężyli Bartłomiej Madziara z Bartoszem Grzeleckim przed duetami Bartosz Koziół – Karol Wyka oraz Michałem Matuszykiem z synem Miłozsem.

DN4 i Toyoty.

Oczekiwania przed czerwcowym wyścigiem Endurance były duże. Połączenie rywalizacji

z FIA CEZ dodało pikanterii rywalizacji z dwóch powodów. Zawodnicy przywieźli bardzo szybkie auta klasy GT3, spodziewano się więc dużych szybkości i sporych emocji. Kierowcy rywalizujący w mistrzostwach Strefy Europy Centralnej ścigali się przez godzinę natomiast w krajowym championacie jazda trwała dwie godziny.

Rywalizację w WSMP wygrał duet Mariusz Miękoś - Artur Janosz w Porsche 911, rywalizację w D4 2000 rozstrzygnął na swoją korzyść duet Madziara-Grzelecki (BMW E90), a w D4 3500 Bougusiaa-Puciata (Seat Leon Supercopa)

W FIA CEZ nie miał sobie równych Marcin Jedliński w Audi R8 LMS GT3, który pokonał 39 okrążeń. Z kółkiem straty rywalizację ukończyli Stanisław Jedliński i Mateusz Lisowski, którzy



dzielili się Mercedesem AMG GT3, a trzeci był duet Skalicky-Chład w Audi R8 LMS GT3

Dobra sytuacja jest też w klasie DN4 (open do 2000 cm³) – ubiegłorocznych uczestników wzmocnili uczestnicy Pucharu Toyoty – to kolejna prywatna inicjatywa, sześć Toyot Celic GT zostało identycznie przygotowanych przez jedną firmę i wynajętych kierowcom, oprócz udziału w klasie DN4 są klasyfikowani osobno we własnym pucharze. Daleko przed nimi rozgrywała się właściwa rywalizacja w klasie, w pierwszym wyścigu zwyciężył Bartłomiej Madziara przed Piotrem Stróziakiem i Mikołajem Józwiakiem, w drugim wygrał Józwiak przed Madziarą i Maciejem Łaszkiwiczem. W drugiej rundzie WSMP zwycięzca piątkowych kwalifikacji, Piotr Struzik, tuż po starcie miał awarię w swojej Hondzie S2000 i przez cały dystans wyścigu walczył tylko o to, by go ukończyć. Pech rywala wykorzystał Bartłomiej Madziara (BMW E90), który triumfował z przewagą ponad minuty i 20 sekund nad Maciejem Łaszkiwiczem i Piotrem Jankowskim, którzy do ostatnich metrów walczyli o drugie miejsce. W niedzielę drugie zwycięstwo w ten weekend odniósł Bartłomiej Madziara (BMW E90), który długo walczył o prowadzenie z Piotrem Struzikiem (Honda S2000). Trzecie miejsce zajął Maciej Łaszkiwicz (BMW E30)



Małe pojemności

Trzy najniższe klasy samochodów startują w jednym wyścigu, w DN 1 dwa razy zwyciężył Jakub Szablewski w Kia Picanto, w DN 2 w pierwszym wyścigu Piotr Kowner w Hondzie Civic pokonał Macieja Dreszera w Toyocie GT86, w drugim wyścigu sytuacja się odwróciła. Podobnie w DN 3 – w sobotę Suzuki Swift Łukasza Janiaka pokonało Fiata Cinquecento Krzysztofa Mencela, w niedzielę zwyciężył Mencil przed Janiakiem.

W czerwcowych wyścigach po raz kolejny zawodnicy pokazali, że ściganie się w małych samochodach może być i ciekawe i emocjonujące. Rywalizację w DN1, gdzie ścigały się trzy Kie Picanto, wygrał Jakub Szablewski przed Maksem Sówką i Alekssem Sówką. W DN2 najszybszy był Maciej Banaś w Suzuki Swiftcie, a w DN3 Łukasz Janiak, też korzystający z Suzuki Swifta. Zwycięzca DN1 w niedzielnym wyścigu Kia Platinum Cup potwierdził znakomitą dyspozycję po raz wtóry jednego dnia stając na najwyższym stopniu podium.

Najmocniejsze3

Wreszcie najszybsze klasy – w D 4 powyżej 3500 dwa razy wygrał Mariusz Miękoś w Lamborghini Huracan, D4 do 3500 to dwie wygrane Gosi Rdest, DN 5 dwa zwycięstwa Bartłomieja Mireckiego. Pozostała →→





911. Ponownie najlepszy okazał się Mariusz Miękoś, a za nim finiszowali Radosław Kordecki i Maciej Kępka. Klasę DN5 wygrał Bartłomiej Mirecki (VW Golf) przed Łukaszem Stolarczykiem (Mitsubishi Lancer) i Marcinem Ganowskim (Renault Clio), a pełną pulę punktów w D4 3500 zgarnął Krzysztof Zagórski (VW Golf), a w DN9 Marcin Fedder (Porsche 911).

klasa DN 9 w której startował jeden samochód – piękne 40-letnie Porsche 911 – w sobotę jechał nim Marcin Fedder, w niedzielę Dariusz Krupa.

W sobotnich wyścigach drugiej rundy podium w D4+3500 zdominowały samochody marki Porsche. Na najwyższym stopniu stanął Mariusz Miękoś, drugi był Janusz Szymański, a trzeci Radosław Kordecki. W klasie DN5 najszybszy był Bartłomiej Mirecki w VW Golfie. Krzysztof Zagórski odniósł zwycięstwo w D4 3500, a Marcin Fedder w DN9.

W sprincie ścigały się też auta z FIA CEZ i to one zdominowały rywalizację, nadając nieprawdopodobne tempo. Ciekawe pojedynki w obu wyścigach toczyli Marcin Jedliński z Richardem Chładem (obaj Audi R8 LMS GT3). Trzeci na mecie był Stanisław Jedliński w Mercedesie AMG GT3.

W rywalizacji w WSMP na podium klasy D4 +3500, podobnie jak dzień wcześniej, trzy Porsche

na tor Poznań zawitała niemiecka historyczna seria Haigo. Wśród formuł w klasie do 1300 dwa razy wygrał Lech Wojciechowski. W klasie do 1600 dwa zwycięstwa odniósł Toni Koitsch, a Andrzej Fontański był raz szósty, raz piąty. W klasie samochodów osobowych dwa razy zwyciężył Dieter Hoffmann. Wreszcie gościnna wizyta Swift Cup Europe. Obrońca tytułu – Jan Antoszewski dwa razy był drugi, oba razy uległ Bendeguzowi Molnarowi. ■



Picantnie na torze

OPR. I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Nikodem Wierzbicki, który dwukrotnie pojawiał się na drugim stopniu podium, okazał się najlepszym kierowcą trzeciej rundy KIA PLATINUM CUP w Poznaniu. W wyścigach domowej rundy triumf odnosili Kamil Serafin i Jakub Szablewski.



Zanim zawodnicy rozpoczęli walkę o punkty do klasyfikacji sezonu, mieli oni okazję do przypomnienia sobie Toru Poznań podczas treningu. Najszybszy był w nim Dawid Borek, który o 0,172 sekundy pokonał Jakuba Szablewskiego. Trzeci ze stratą 0,212 sekundy był Nikodem Wierzbicki. Piątek stał pod znakiem kwalifikacji. O wynikach 20-minutowego Q1 rozstrzygnęło już pierwsze pomiarowe okrąże-

nie. Na czele tabeli z czasami znaleźli się Jakub Szablewski, Dawid Borek (+0,019) i Filip Zagórski (0,115). W 15-minutowym Q2 najlepszy był Dawid Borek, a z walki o pole position odpadli Aleksander Olejniczak, VIP-owie: Michał Sztorc i Jacek Jurecki oraz Mateusz Żuchowski. W 10-minutowym Q3 najlepszy był Nikodem Wierzbicki, który wywalczył pole position do pierwszego wyścigu. →→



Sobota rozpoczęła się od spotkania z gościem specjalnym rundy w Poznaniu: Jakubem Przygońskim. Czwarty kierowca Rajdu Dakar 2019 na spotkaniu z zawodnikami i kibicami dzielił się swoim bogatym doświadczeniem. Po obiadowej przerwie pokazał umiejętności jazdy driftowozem, którym zwinnie przemieszczał się między wyścigowymi Picanto.

Wydarzeniem dnia był jednak pierwszy wyścig KIA PLATINUM CUP, który po fantastycznej walce stoczonej z rywalami wygrał Kamil Serafin.

Rywalizacja rozpoczęła się przy pochmurnej pogodzie i temperaturze nieprzekraczającej 20 stopni Celsjusza. Po starcie nie doszło do znaczących zmian w czołówce i po pierwszym okrążeniu na czele znajdował się startujący z pole position Nikodem Wierzbicki. Tuż za plecami nastolatka jechali Kamil Serafin i Jakub Szablewski. Z czwartej na szóstą pozycję spadł Konrad Wróbel, który musiał uznać wyższość Filipa Zagórskiego i Dawida Borka.

Do kolejnych zmian doszło na trzecim okrążeniu, gdy Dawid Borek zdołał wyprzedzić Filipa Zagórskiego. Na czele stawki Nikodem Wierz-





bicki dzielnie bronił się przed atakami Kamila Serafina i Jakuba Szablewskiego. Defensywna jazda nie pozwalała jednak na uzyskanie dobrych czasów okrążeń i wkrótce o pierwsze miejsce walczyło pięciu kierowców.

Kamil Serafin udanie zaatakował pozycję lidera na szóstym okrążeniu rywalizacji. W tym samym momencie nad torem pojawiły się

był spokojny i dopiero po kilku okrążeniach podjąłem próbę ataku. Gdy wyszedłem na czoło stawki, byłem w stanie powiększać przewagę i pewnie zmierzałem po zwycięstwo - mówił Kamil Serafin.

W drugiej części wyścigu bój o drugie miejsce stoczyło czterech kierowców, ale mimo wielu →→

ciemne chmury, z których spadło kilka kropli deszczu. Zawodnicy zdołali jednak dokończyć rywalizację w suchych warunkach. Były mistrz Polski po objęciu pozycji lidera zaczął oddalać się od stawki i pewnie wygrał pierwszy wyścig na Torze Poznań.

- To wymarzona sobota dla mnie. Nie udało mi się objąć prowadzenia od startu, ale taki jest ten sport i nie zawsze da się zrealizować założone plany. Początek wyścigu





prób ataków, drugi stopień podium wywalczył Nikodem Wierzbicki, a trzeci był Jakub Szablewski. Czwarte miejsce zdobył Dawid Borek, który uzyskał najlepszy czas pojedynczego okrążenia. Czołową piątkę zamknął Filip Zagórski.

- Jestem bardzo zadowolony z drugiego miejsca. Na czwartym okrążeniu uszkodziłem felgę i bałem się, że nie dojadę do mety rywalizacji. Traciłem bardzo dużo czasu na prostych, ale obroniłem się przed atakami i dojechałem do mety na drugiej pozycji. Zdobyłem dużo punktów do klasyfikacji sezonu, a w walce o mistrzowski tytuł to jest najważniejsze - informował Nikodem Wierzbicki.

Szóste miejsce, które oznacza pole position w drugim wyścigu, zdobyła Adrienn Vogel. Węgierka startująca z dziewiątego pola startowego po drugim okrążeniu znajdowała się na ósmej pozycji. Na kolejnym zdołała wyprzedzić Patryka Borka, a na piątym pokonała Konrada Wróbla i samotnie dotarła do mety rywalizacji. Za plecami Wróbla zażarty bój o ósme miejsce zwyciężył Aleks Sówka, który o 0,071 sekundy pokonał Patryka Borka. Dziesiątkę zamknął

Istvan Bernula, a jedenasty był Aleksander Olejniczak. Po walce z VIP-ami dwunaste miejsce zdobył Mateusz Żuchowski, a w rywalizacji zaproszonych gości Michał Sztorc pokonał Jacka Jureckiego.

Na niedzielę zaplanowano drugi wyścig, który wygrał najmłodszy w stawce KIA PLATINUM CUP: Jakub Szablewski. W gorące popołudnie na pierwszym polu startowym pojawiła się Adrienn Vogel, ale Węgierka nie wykorzystała tego i już po pierwszym zakręcie musiała uznać wyższość innych kierowców. Najlepiej do rywalizacji ruszył Filip Zagórski, który po pierwszym okrążeniu miał za sobą Kamila Serafina i Dawida Borka. Bój o zwycięstwo toczyli również wspomniana Vogel, Konrad Wróbel i Nikodem Wierzbicki. Czołowa dwójka chciała jednak zbyt ambitnie walczyć o triumf na Torze Poznań i na trzecim okrążeniu doszło do kontaktu pomiędzy Zagórskim i Serafinem, który dla tego pierwszego skończył się mocnym uszkodzeniem samochodu. Zdołał on jednak dojechać do boksów, gdzie wymieniono jedno

z kół i jadąc wolnym tempem, ujrzał flagę w szachownicy. Regulamin nakazuje jednak przejazd minimum 90% dystansu wyścigowego i młodemu kierowcy zabrakło jednego okrążenia, by zostać sklasyfikowanym. Serafin przekroczył linię mety jako jedenasty. Całą sytuację najlepiej wykorzystał Jakub Szablewski, który wysunął się na prowadzenie i nie oddał go do końca rywalizacji. Najmłodszy w stawce kierowca nie mógł jednak mówić o spokojnym wyścigu, ponieważ tuż za nim znajdowali się Konrad Wróbel i Nikodem Wierzbicki. Ostatecznie na drugim stopniu podium po ataku na ostatnim okrążeniu znalazł się Wierzbicki, który uzyskał najlepszy czas pojedynczego okrążenia, a trzeci był Wróbel.

- To był bardzo udany wyścig. Doszło do kontaktu zawodników jadących przede mną, co udało się wykorzystać i wyjść na prowadzenie. Po tym musiałem tylko narzucić mocne tempo i odjeżdżać stawce, by odnieść pewne zwycięstwo - mówił Szablewski.

- Na początku drugiego wyścigu było sporo chaosu, ale później odjechaliśmy wraz z Jakubem i Konradem od reszty stawki. Później walczyliśmy i wykorzystałem

błąd, który popełnił Konrad na jednym z hamowań. Gratuluję chłopakom, ponieważ to był naprawdę dobry wyścig. Zdobyłem dużo punktów, które przybliżają mnie do mojego celu: mistrzostwa Polski. Przed nami jednak trzy rundy i jest dużo punktów do zdobycia lub stracenia - podsumował Wierzbicki.

Za czołową trójką w pierwszej części wyścigu dzielnie broniła się Adrienn Vogel, ale na dziewiątym okrążeniu musiała uznać wyższość Dawida Borka, a na ostatnim została jeszcze wyprzedzona przez Aleksandra Olejniczaka. Niecałe 0,2 sekundy dzieliły na mecie siódmego Istvana Bernulę i ósmego Aleksa Sówkę. Dziesiątkę zamknęli Patryk Borek i VIP: Michał Sztorc.

W klasyfikacji sezonu nowym liderem został Nikodem Wierzbicki, który ma jedenaście punktów przewagi nad Dawidem Borkiem. Trzeci ze stratą punktu do wicelidera jest Kamil Serafin. W klasyfikacji rundy Wierzbicki (140) był lepszy od Szablewskiego (133) i Dawida Borka (122). Kolejna runda KIA PLATINUM CUP odbędzie się na początku lipca na Slovakiaringu. ■



Wydarzenia i rocznice: kwiecień 2019

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

126p, czyli Maluch

4 czerwca 1989 roku odbyły się pierwsze w powojennej Polsce (częściowo wolne) wybory parlamentarne, których wyniki nieco naiwnie skomentowała pani Szczepkowska oznajmiając, że w naszym kraju „skończył się komunizm”. Jakby nie oceniać tamtych wyborów, na pewno ta data weszła na trwałe do historii naszego kraju.

Jeśli jednak skupimy się na polskiej motoryzacji, to nie mniej ważną datą jest 6 czerwca 1973 roku. Tego dnia bowiem zmontowano - w wybudowanej rok wcześniej Fabryce Samochodów Małolitrażowych w Bielsku-Białej - (z włoskich części) pierwsze egzemplarze Fiata 126, a oficjalne rozpoczęcie produkcji rozpoczęto



22 lipca. Dla ówczesnego pokolenia dorosłych osób złaknionych własnych „czterech kółek” miało to szczególne znaczenie, gdyż ten niewielki

samochód był pierwszym w PRL-u autem, które stało się w miarę dostępne dla przeciętnego Kowalskiego.

Napisałem „w miarę dostępny”, gdyż popyt na fiacika był ogromny i przez całe lata obowiązywały zapisy, kolejki i przydziały (talony). Poza tym, pierwotną cenę auta ustalono na 69 tysięcy złotych przy średnich wówczas zarobkach na poziomie 3,5 tysiąca. Jak więc łatwo policzyć na fabrycznie nowy samochód trzeba było odłożyć zarobki z 20 miesięcy pracy...





Fiat 126p produkowany był w Polsce do 22 września 2000 roku. Od 1975 roku produkcję Malucha - bo taką popularną, a później oficjalną nazwę otrzymało to auto – uruchomiono także w nowej i nowoczesnej fabryce w Tychach. Łącznie z obu polskich fabryk wyjechały 3 318 674 egzemplarze modelu 126, a kolejnych 1,3 mln opuściło włoskie fabryki Fiata.

Pierwsze Fiaty 126 wyposażono w 2-cylindrowe silniki benzynowe o pojemności 594 ccm i mocy 23 KM. Z czasem pojawiły się silniki o pojemności 652 ccm i mocy 24 KM oraz (w modelu 126 BIS) 703 ccm i mocy 25,2 KM przy masie własnej 480-600 kg. Dla wielu współczesnych, młodych kierowców szalejącymi sprzedawanymi z Zachodu nastoletnimi BMW za kilka tysięcy złotych, takie parametry mogą wydawać się niewiarygodne i być obiektem kpin. Starsze pokolenia jednak bardzo szanowały Fiacika, o którym pojawiło się setki dowcipów. Były to jednak żarty wynikające z dużej sympatii do tego auta, które zaska-

kiwało swoją „dzielnością” na drodze. Do legend przeszły historie o Maluchach wypchanych bagażami „pod dach” (albo i wyżej), wiozących całe rodziny nad ciepłe wody Adriatyku czy Morza Śródziemnego. Maluchy były (i są) przerabiane na wszelkie możliwe sposoby nie wyłączając wersji sportowych – rajdowych i wyścigowych. Wystarczy zresztą prześledzić portale społecznościowe miłośników tych aut skupionych w licznych fan klubach. O wielu samochodach mówi się, że są kultowe. I w wielu przypadkach takie określenie jest pewnym nadużyciem. Na pewno jednak na miano kultowego zasługuje Fiat 126p alias Maluch. ■



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