

iauto *polska*

Numer 134, 5 lipca 2019



Jak wiadomo każdy łańcuch jest tak mocny, jak jego najsłabsze ogniwo. Podobnie jest w ruchu drogowym. Stan bezpieczeństwa na drogach nie zależy od tych, którzy dysponują najlepszymi samochodami, doskonale opanowali technikę prowadzenia auta, znają przepisy prawa i ich przestrzegają, jeżdżą skupieni nie tylko na prowadzeniu własnego samochodu, ale reagują na poczynania innych. Nie, tacy kierowcy zagrożenia nie stwarzają. Chyba że zdarzy się nagła awaria samochodu lub jeszcze bardziej nagły kryzys zdrowia. Ale to hipotetycznie możliwe, jeśli takie sytuacje się zdarzają, to sporadycznie.

Problemem mogą być świetni kierowcy w równie świetnych samochodach, kiedy przekonani o własnych umiejętnościach nie respektują ograniczeń, zaleceń, nakazów czy zakazów i z wyższością traktują wszystkich innych. Najczęściej są to adepci "pierwszego kroku rajdowego", którzy po ukończeniu kilku raczej mniej niż bardziej wymagających wyścigów, jazd sprawnościowych lub KJS (Konkursowa Jazda Samochodem), sądzą, że mogą więcej. Najczęściej z kłopotów wychodzą obronną ręką. Problemy zaczynają się wtedy, gdy na drodze spotykają się tacy właśnie, pewni siebie, najczęściej młodzi kierowcy z takimi, którzy spor-

towych doświadczeń nie mają i z dużym respektem traktują samochód, drogę i ludzi. Czasem dochodzi jeszcze niepewność w manewrowaniu, nieznamość dróg, słaba orientacja przestrzenna. Spotkanie z jadącym zdecydowanie i dynamicznie kierowcą może być przyczyną lęku, niekontrolowanej reakcji, gwałtownego hamowania lub skrętu. Paniczne zachowanie za kierownicą może być przyczyną nieszczęścia, któremu winien będzie ten, kto tej panice uległ. No bo przecież ten, który wystraszył już dawno odjechał.

Najgorsi jednak są ci, którzy nie tylko "umią więcej" ale też i (tak im się wydaje) wiedzą więcej. Tacy właśnie specjaliści na przykład potrafią na autostradzie jechać kilka metrów za wyprzedzającym ciężarówkę z legalną prędkością 140. Kilka metrów, trąba, światła... Że jest to prowokowanie wypadku? Że objaw prostactwa i głupoty? Że niebezpieczne?

Ciekawe, że kiedy już zdarzy się najgorsze, przytomnieją, rozpaczają i dziwią się własnej głupocie.

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Wrażenia zjazd

White rhino - str. 4

Przyjaciele przedsiębiorcy - str. 10

Combo, czyli kombi(van) - str. 16



Rozmowa iAuto

Przyszłość jest niepewna... - str. 20



Wydarzenia

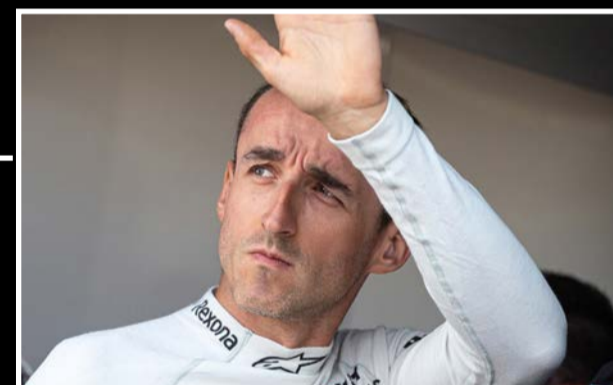
Pohulanka - str. 24

Sport

Bez entuzjazmu o F1 - str. 26

Polski dla Łukjaniuka - str. 30

Siedmiu wspaniałych - str. 34



Kalendarium

Federal Highway Act - str. 37



WHITE RHINO



SsangYong Musso

TEKST: **BARTOSZ ŁAWSKI**
ZDJĘCIA: **PAWEŁ BIELAK**

Białe nosorożce to dziwne stworzenia. Po pierwsze, wcale nie są białe. Nazwa wzięła się z nieporozumienia – Afrykanerzy słowo „wide”, czyli szeroki, wymawiali w sposób, który Anglicy słyszeli jako „white”, czyli biały. Po drugie, mimo imponujących wymiarów i groźnego wyglądu są łagodnymi wegetarianami skubiącymi trawkę na sawannie. Gatunek ten kiedyś już niemal wymarł, ale dzięki wysiłkom przyrodników udało się do odtworzyć.

Musso, czyli nosorożec, też już raz zniknął w odmetach historii motoryzacji. Był to duży samochód terenowy, zaopatrzone w napędy z Mercedesa i swego czasu dość popularny także w Polsce. Przez kilka lat montowany był w lubelskiej fabryce

Daewoo, głównie na zamówienia straży granicznej, leśników i różnych innych służb. Potem Daewoo upadło, licencję na Musso sprzedano do bodajże Kazachstanu i w Europie słuch o nim zaginął. Musso Sports, czyli wersja pick-up, to już w ogóle widok rzadszy od białego nosorożca.



Jednak Musso wróciło, tym razem już tylko jako pick-up. Nowy model oparto na dużym SUV-ie, czyli Rextonie. To samochód zbudowany na ramie, z napędem na cztery koła i reduktorem – idealna baza dla pick-upa. A że to jednak SUV, mimo konstrukcji ramowej z tyłu ma normalne zawieszenie niezależne, zatem do umiejętności

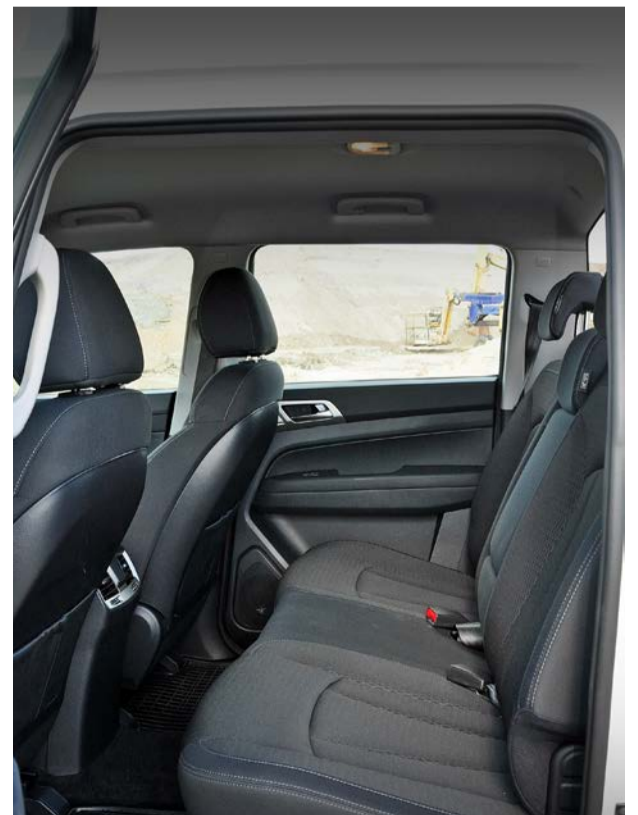
w terenie dołożono komfort na asfalcie. Musso jest jednak tylko trochę podobny do Rextona, nie można go nazywać „Rextonem pick-up”. Zawdzięcza mu obszerną, pięcioosobową kabinę, doskonale wyciszenie i duży komfort w porównaniu ze „zwykłymi” półciężarówkami. W motoryzacji jednak zawsze jest „coś za coś”. To, co →→





udało się zyskać na komforcie jazdy, utracono na ładowności. Zwykle Musso ma też krótką skrzynię ładunkową i tutaj z każdą konkurencją przegrywa. Skonstruowano więc wersję Grand, pozostawiając dużą kabinę, za to wydłużając skrzynię. Normalnie długość skrzyni zależy od typu kabiny, najdłuższa jest oczywiście przy kabinie krótkiej, dwuosobowej. W Musso nie

ma nawet takiej wersji, kabina jest zawsze ta sama, można za to wybrać dłuższą lub krótszą skrzynię. A żeby rozwiązać problem z ładownością, opracowano też wersję z typowym dla pick-upów zawieszeniem na resorach piórowych. Można więc jeszcze lepiej dostosować samochód do swoich potrzeb, wybierając nie tylko długość „paki”, ale też typ zawieszenia.





Wydłużenie skrzyni spowodowało wzrost długości całego samochodu do pokaźnych 5 metrów i 40 centymetrów. Parkowanie w mieście będzie więc wyzwaniem, uważać trzeba też na duży „zwis tylny” – skrzynia wystaje o dobre pół metra

za tylną oś. Kamera cofania naprawdę bardzo się tu przydaje. Ktoś też pomyślał i umieścił ją wysoko, w obudowie klamki otwierającej klapę. Widać więc naprawdę sporo, trudno też obiektyw zabrudzić. Sama skrzynia jest wyłożona grubą plastikową warstwą ochronną, w lewej burcie ma nawet gniazdko 12V, starannie zabezpieczone klapką i dodatkowo gumowym korkiem. Są oczka do mocowania pasów, zabrakło natomiast listwy pod górną krawędzią burt.



Egzemplarz testowy to wersja stworzona raczej do pracy niż zabawy – długa skrzynia (czyli →→



Musso Grand), zawieszenie na resorach i nie najwyższa wersja wyposażenia. Chociaż narzekać nie ma na co – automatyczna klimatyzacja, podgrzewana kierownica i liczne systemy bezpieczeństwa to nadal nie jest standard w samochodzie roboczym. Materiałowe fotele są wygodne, kabina bardzo przestronna i nawet z tyłu nie ma na co narzekać. Musso jest jednak samochodem totalnie pozbawionym bagażnika. Jedyne miejsce na drobniejsze przedmioty znajduje się pod siedziskiem tylnej kanapy. Za jej oparciem miejsca już nie ma, umieszczono tam zresztą lewerek i narzędzia. Jeśli przyjmiemy, że jest to samochód do pracy, trudno mieć zastrzeżenia. Z jednym wyjątkiem...

Musso napędzane jest potężnym turbodieslem o pojemności 2,2 litra, maksymalnym momencie obrotowym 400 Nm i mocy 180 KM. Silnik idealny do takiego samochodu, niestety ktoś wpadł na pomysł, że z komfortem w samochodzie do pracy nie należy przesadzać i dołożył do niego manualną skrzynię biegów. No i tu kończą się pochwały, bo ta skrzynia po prostu do silnika nie pasuje. Sześciobiegowy automat

(dostępny, a jakże, w opcji) sprawdza się dużo lepiej. Manual niby chodzi przyzwoicie, jest dość krótko zestopniowany i zapewnia przyzwoite przyspieszenia, ale lewerek jest umieszczony w średnio wygodnym miejscu, ma dość długie skoki, w związku z czym włączając piątkę lub szóstkę trzeba naprawdę wyprostować rękę. A jeżdżąc w mieście trzeba, mimo elastycznego silnika, mocno się namachać. Oczywiście, niektórzy to lubią, ja jednak z montowanych na siłę manuali po prostu wyrosłem. Jeździć z tym się da, ale po co, skoro dostępne jest rozwiązanie wygodniejsze. W Rextonie zresztą automat montowany jest standardowo.

Musso ma więc kilka przewag nad konkurencją: duży komfort jazdy – nawet z zawieszeniem na resorach jest odczuwalnie wyższy niż w innych pick-upach, doskonałe wyciszenie kabiny, możliwość wyboru pomiędzy dwoma rodzajami zawieszenia i dwiema długościami skrzyni. Czas pokaże, czy klientom wystarczy to do wybrania marki nadal, mimo wszystko, uważanej za niszową. ■



raz na dzień
wejdź na
www.autorok.pl

Autorok

DESIGN

MITCHELL ZAGATO VOIS MICHELOTTI GHIA
TOURING SUPERLEGGERA VAN DUNEN FISSORE VIOTTI KINSPEED
BERTONE FIGONI&FALASHI CASTAGNA
PININFARINA JAMES YOUNG
FIORAVANTI POURTOUT FRU
CORSE
EXNE
PAUL



ElectroMobility
Poland

Wyróżnione trendy
Ekscentryczne style
Designer of the Century



Cena 100 zł (w tym 8% VAT)

raz w życiu kup
wydanie
specjalne



DESIGN

MECHANIK

HISTORIA



raz do roku zamów kronikę
Autorok

w Empikach
redakcja@autorok.pl
22 675 12 95



Przyjaciele przedsiębiorcy

TEKST I ZDJĘCIA: BARTOSZ ŁAWSKI

Powszechnie wiadomo, że najlepszym przyjacielem przedsiębiorcy jest urząd skarbowy – nigdy o nim nie zapomina. Podobną wiernością i chęcią podtrzymania kontaktu wykazuje się bank. Mądry przedsiębiorca wie jednak, że tych przyjaciół należy trzymać na dystans, a jedynym sposobem jest po prostu spłacanie należności.



Mądry przedsiębiorca wie jednak także, że jego najcenniejszym kapitałem są ludzie. Bez nich daleko by nie zajechał. Jeśli o nich nie dba, nie płaci, nie wspiera, oszukuje – może szybciotko zyskać dozgonną przyjaźń inspekcji pracy. No i najczęściej przestaje

być przedsiębiorcą... Doskonałym sposobem zadbania o pracowników jest zapewnienie im dobrych warunków pracy. Pod tym kątem dokonuje się inwestycji na przykład we flotę samochodów. Pracownik zadowolony to pracownik wydajny – to hasło powinno być podstawą →→

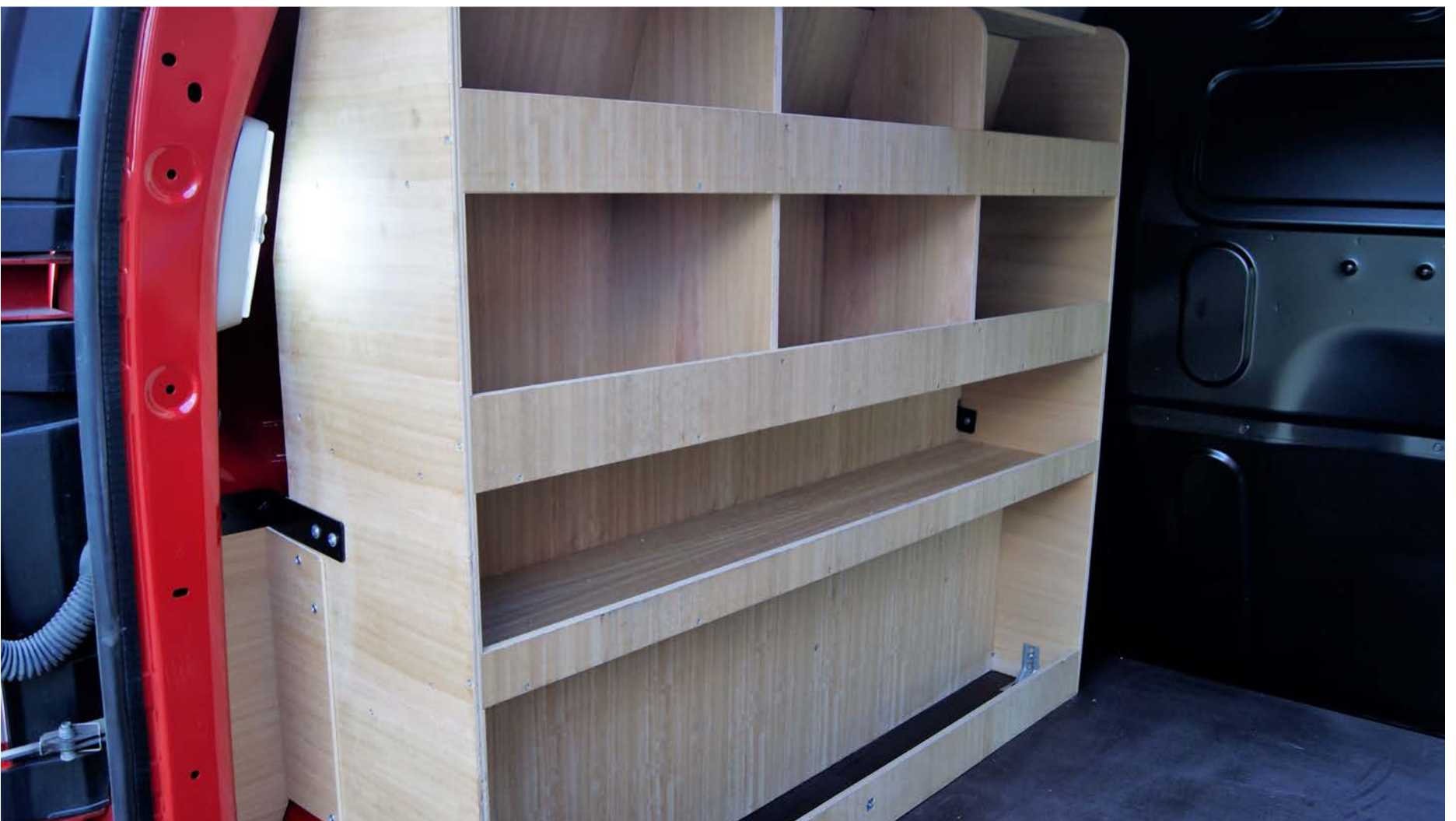




filozofii kapitalizmu. Poszukując zatem idealnego dla firmy samochodu, warto zainteresować się komfortem użytkowania i łatwością posługiwania się przy wykonywaniu zadań. I tak na przykład dla wszystkich firm zajmujących się naprawami, serwisowaniem różnych urządzeń

z dojazdem do klienta najlepszą ofertą będą małe samochody dostawcze. Najlepiej w wersji od razu choć trochę przystosowanej do działalności.

Do wyboru mamy wiele samochodów, ja zdecydowałem się porównać ofertę Renault.





O moje względy zabiegać więc będą Dacia Dokker i Renault Kangoo. Oba z identycznym zespołem napędowym – świetnie znany silnik 1,5 dCi o mocy 90 KM i pięciobiegową skrzynią manualną. To nie ułatwia decyzji, szczególnie że oba samochody uzyskały identyczne spalanie

– 5,9 litra na 100 km. Tak Dacia, jak i Renault są też już wyposażone w podstawową zabudowę warsztatową. Dacie doposażono już po opuszczeniu fabryki, Renault ma natomiast zabudowę fabryczną sygnowaną Renault Tech. Skupmy się więc na różnicach, skoro parametry eksplo- →→



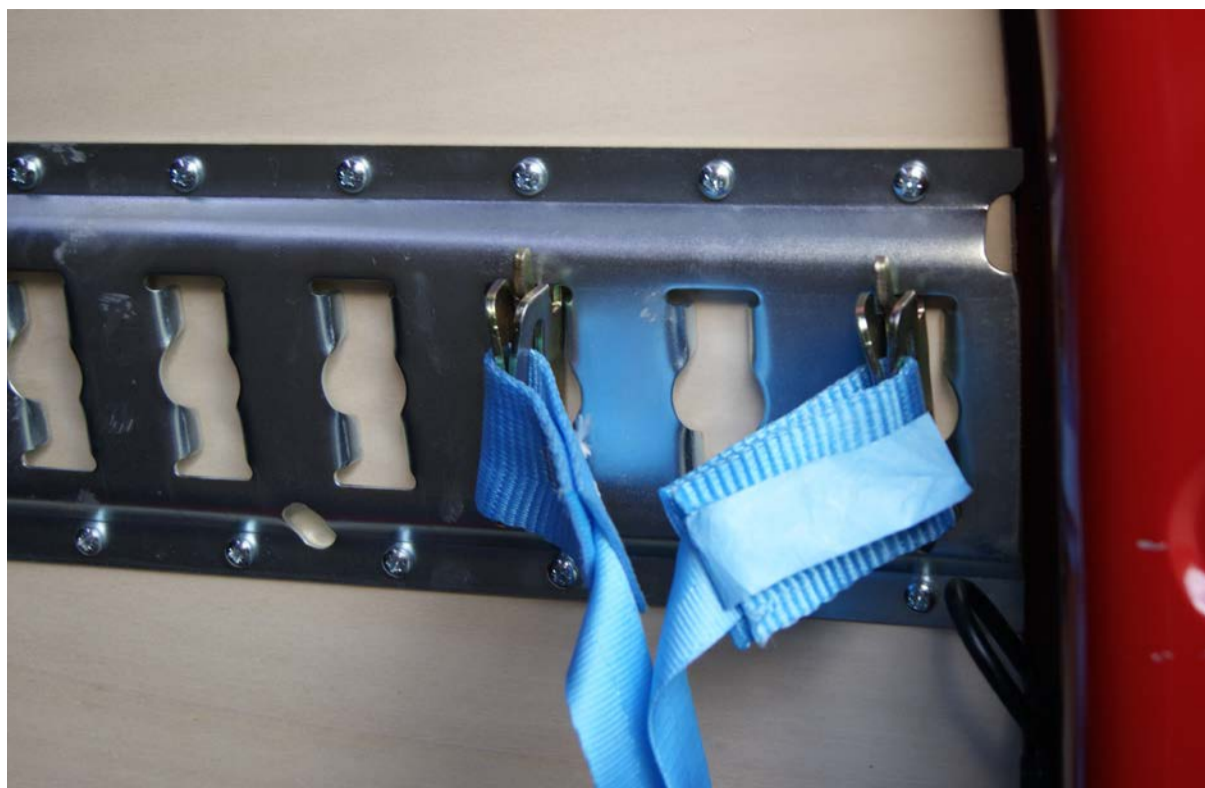


atacyjne są jednakowe, to wyposażenie będzie czynnikiem decydującym o zakupie.

Oba samochody to furgony z jednymi drzwiami odsuwanymi z prawej strony i dwuskrzydłowymi drzwiami tylnymi. Brak drzwi na lewej

burcie wykorzystano zabudowując ją półką do przewozu narzędzi czy części. To zresztą jedyna zmiana wprowadzona w Dokkerze, w Kangoo jest ich trochę więcej. W Dacii zastosowano aluminiową półkę wyposażoną na jednym poziomie w plastikowe pojemniki na drobiazgi, w bar-





dzo cwany sposób zamocowane na czas jazdy. Łatwość utrzymania porządku jest zaletą tego rozwiązania, jego wadą zaś hałas podskakujących na nierównościach pojemników. Podłoga wyłożona jest antypoślizgową wykładziną, ale ściany to głównie goła blacha, tyle, że pokryta czarną, może nieco bardziej odporną na zarysowania farbą. Większe przedmioty można zamocować wykorzystując uchwyty w podłodze. Całość jednak sprawia bardzo porządne wrażenie, a aluminiowa półka na pewno okaże się wytrzymała. Podobna półka w Kangoo wykonana jest dużo gorzej, z niezbyt starannie obrobionej sklejki. Nie ma też pojemników na drobne przedmioty, trzeba je organizować i mocować we własnym zakresie. Jest dzięki temu ciszej, bo nic się nie tłucze. Za to ściany obite są sklejką, a z prawej strony za drzwiami mamy listwę mocującą z fabrycznym pasem. Czyli na przykład serwisant pralek, jeśli nie da rady naprawić sprzętu na miejscu, może go spokojnie i bezpiecznie zabrać do warsztatu. Tylne drzwi Kangoo są przeszklone, a szyby zabezpieczone stalową kratą. Słusznie – problem polega jednak na tym, że okna są w ogóle niepotrzebne, bo przegroda za kabiną kierowcy nie ma okienka. Przeszklone drzwi mogą więc służyć jedynie ciekawskim, którzy do wnętrza chcą zajrzeć. A to nie jest nam przecież potrzebne, wewnątrz mogą być różne cenne narzędzia czy części.

Gdy zabraknie miejsca w środku, można dołożyć poprzeczki do relingów Dokkera i sporo na

nie załadować. Kangoo relingów nie ma, ma za to już poprzeczki. Niestety, wykonane z dość grubych profili i potwornie hałasujące przy wyższych prędkościach.

Kierowcom oba samochody oferują bardzo podobne warunki pracy. Jest to, co najważniejsze, czyli manualna klimatyzacja, centralny zamek oraz elektrycznie sterowane i ogrzewane lusterka. Oba samochody mają tylko poduszkę powietrzną kierowcy. Dlaczego – nie wiem, tym bardziej, że Kangoo ma trzyoso-

bową kabinę. Nie jest zbyt wygodne to środkowe miejsce, ale usiąść się na nim da. Przy dwóch osobach jego oparcie można złożyć i traktować jako dodatkową półkę na dokumenty lub telefon. Przydaje się też jako podłokietnik. Prawe siedzisko można też podnieść uzyskując dostęp do sporego pojemnika. Siedzenie nie jest jednak w żaden sposób regulowane a więc nie każdemu będzie na nim wygodnie. W Kangoo mamy też zestaw multimedialny R-Link z nawigacją. Dacia jest tego udogodnienia pozbawiona, do dyspozycji jest tylko proste radio, za to z zestawem głośnomówiącym Bluetooth. Dużą przewagą Kangoo są też czujniki cofania, rzecz w „blaszaku” pozbawionym widoczności do tyłu niezwykle przydatna.

Który zatem wybrałbym jako odpowiedzialny i dbający o pracowników przedsiębiorca? Szczerze powiedziawszy, nie wiem. Za Kangoo przemawia lepsze wyposażenie, ale z kolei część warsztatowa (czyli w sumie półka na narzędzia) w Dokkerze jest dużo lepiej wykonana. Oba samochody trzeba natomiast traktować jako bazę do dalszych modyfikacji, pozwalających jak najlepiej dostosować je do rodzaju naszej działalności. I to właśnie ogólny koszt zakupu i przeróbek powinien stać się czynnikiem decydującym o wyborze. Bo to jasne, że Dacia jest tańsza, ale czy będzie taka po ostatecznym doposażeniu? Czy dodatki obecne już w Kangoo są warte wyższej ceny? To już pytania, na które przedsiębiorca musi sam sobie odpowiedzieć. ■



Combo czyli kombi(van)

TEKST I ZDJĘCIA: **BARTOSZ ŁAWSKI**

Niewielkie, miejskie samochody dostawcze znane są już od czasów przedwojennych. Nie były to jakieś specjalnie skomplikowane projekty, generalnie przeróbka samochodu osobowego na dostawczy polegała na zastąpieniu w kombi tylnych okien blachami. Po wyrzuceniu tylnego siedzenia uzyskiwało się całkiem sporą przestrzeń ładunkową, a wygodna kabina samochodu osobowego pozostawała nienaruszona. Amerykanie nazywali te auta „panel van”, a praktyczni Niemcy jednym, za to długim, bo złożonym z trzech, słowem „Schnelllieferwagen” – czyli po prostu szybki samochód dostawczy. Dla przedsiębiorców działających w centrach miast było to rozwiązanie idealne i przez długie lata sprawdzało się świetnie.

Jednakże ładownia takiego „lieferwagena” miała swoje ograniczenia – mimo, że długa, była dość wąska i niska, co utrudniało załadunek większych przedmiotów. Wymyślono więc nową koncepcję, polegającą na zaprojektowaniu wyższego i szerszego tyłu, jako tako spasowa-

nego z pozostawionym z osobówki przodem. Tak powstały na przykład Fiat Fiorino, Renault Express czy pierwszy Opel Combo, konstrukcyjnie oparty na modelu Corsa B. Ale i to przestało wystarczać i tak powstała zupełnie nowa generacja małych samochodów dostawczych,

nie będących już wariantami modeli osobowych. Czyli mówimy tu o Renault Kangoo i Peugeot Partner/Citroen Berlingo. Zastosowano też zabieg odwrotny, czyli z pojazdów dostawczych zrobiono osobowe. Okazało się, że duża przestrzeń nad głową i spory bagażnik czyni z nich doskonałe samochody rodzinne. W drugim rzędzie siedzeń można przy odrobinie samozaparcia zamontować nawet trzy foteliki dla dzieci, a do bagażnika upchać dwa wózki.

Dostęp do wnętrza ułatwiały odsuwane tylne drzwi, a tylną klapę można było zastąpić dwuskrzydłowymi drzwiami z dostawczaka. Powstał więc całkiem nowy segment samochodów, nazwanych kombivanami. Pasowała do niego idealnie druga generacja Opla Combo, choć przód nadal pochodził z Corsy. Ale potem do głosu doszli księżowi i w ramach optymalizacji kosztów postanowili zrezygnować z opracowania kolejnego nowego modelu. Po co wydawać pieniądze, skoro można kupić gotowy produkt i zmienić znaczek. I tak trzecia generacja Opla Combo to był po prostu Fiat Doblo ze zmienionym logo. A potem przyszli Francuzi i uznali, że tak dalej być nie może. Porządna niemiecka





marka (no, niekoniecznie niemiecka, ale...) nie będzie sprzedawać jakiegoś włoskiego złomu. Czas na nowy model. No i jak bardzo bym chciał przestać już powtarzać kasernenwitze o Citroplu, tak nie mogę. Bo nowy Opel Combo to – nikt by nie zgadł – Citroen Berlingo. Z innym przodem, to fakt. Ale to też i tyle.

Żeby było jasne: w tym segmencie „badge engineering” zupełnie mi nie przeszkadza. Samochody dostawcze, od małych po duże, to ape-

tyczny kawałek rynkowego tortu i nie ma nic dziwnego w tym, że firmy dogadują się ograniczając koszty. A zyski w tej sytuacji są po prostu dzielone i wszyscy są zadowoleni.

Mamy zatem Combo, czyli Berlingo. Samochód znany od dawna i zawsze bardzo wysoko oceniany. Produkowana dla Opla wersja osobowa nazywa się Combo Life i niestety ma w sobie za dużo Citroena, a za mało Opla. Zaczniemy od foteli. Chwalę je w każdym Oplu, bo dzięki współpracy z organizacją AGR są naprawdę wygodne i nie niszczą kręgosłupa. Tutaj – nic z tych rzeczy. Francuskie siedzonka są słabo wyprofilowane, mają niezbyt duży zakres regulacji i na domiar złego pokryte są tapicerką mocno średniej jakości. Nie przeszkadza to aż tak w drugim rzędzie siedzeń, w którym, zgodnie z filozofią kombivana, znajdują się trzy osobne i tej samej szerokości fotele, dowolnie składane i wyjmowane oraz wyposażone w system mocowania ISOFIX. Ale kierowcy znacznie lepsze warunki zapewniłby każdy fotel pochodzący z Opla. Cóż, optymalizacja kosztów...

Samochód testowy ewidentnie nie jest jakąś wyższą wersją wyposażenia. Manualna klimatyzacja, czarne plastiki takie same jak w dostawczym blaszaku i brak konsoli środkowej trochę rażą. Jest za to elektryczny hamulec postojowy i dość dużo wygodnych schowków. Bardzo mądrze pomyślany jest też bagażnik. Szyba tylnej klapy otwiera się osobno, co po ustawieniu półki w niższym położeniu pozwala wygodnie sięgać po umieszczone na niej przedmioty bez konieczności otwierania całej klapy. Pod sufitem znajduje się uchylna szafeczka, do której można dostać się też od środka samochodu.

Combo Life fabrycznie wyposażane jest w szklany dach. Przysłania go siatkowa roleta, a pośrodku, przez całą długość samochodu, biegnie coś, czego przeznaczenie trudno mi zgadnąć. Jest to otóż przezroczysta od spodu półka?



most? tunel do zabawy dla świnki morskiej? Właściwie to niczego nie powinno się tam na czas jazdy umieszczać, żeby nie wyleciało na głowy pasażerów. A i świnkę można wpuścić tylko na postoju... Ale gadżet jest i może ktoś kiedyś go do czegoś wykorzysta.

Rozczarowuje też napęd Combo. Silnik wysokoprężny o pojemności półtora litra może mieć moc nawet 130 KM i może być sprzężony nawet ze skrzynią automatyczną EAT8, znakomitym wynalazkiem. W tym egzemplarzu jednak mamy do czynienia z najslabszym stukonnym wariantem i pięciobiegową skrzynią manualną. Niby daje radę i pali też niewiele, bo zmieściłem się w przedziale między sześcioma a siedmioma litrami po mieście. Skrzynia nie jest jednak przy-

jemna w obsłudze, dźwignę umieszczony dość daleko i w efekcie włożenie „piątki” powoduje konieczność wyciągnięcia ręki aż do całkowitego wyprostowania.

Oczywiście, można dopłacić do mocniejszego silnika z automatem i bardzo to polecam. Można zamówić automatyczną klimatyzację w miejsce manualnej i oczekiwać, że w lepszej wersji wyposażenia dostaniemy wyższej jakości materiały wykończeniowe. Za żadne pieniądze natomiast nie dostaniemy tego Opla z fotelami z Opla i to – moim zdaniem – poważna wada. Bo tak poza tym Combo, czyli Berlingo, nadal jest jednym z najbardziej udanych kombivanów na rynku. Szkoda jednak, że zmiany poszły w nie do końca właściwym kierunku. ■





Przyszłość jest niepewna...

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Wyścigowa runda Kia Platinum Cup na torze w Poznaniu była okazją do porozmawiania o markowych wyścigach, o motoryzacji, technologiach i przyszłości z jednym z najlepszych menadżerów branży motoryzacyjnej, Dyrektorem Zarządzającym Kia Motors Polska. Z Wojciechem Szyszko rozmawia Mirosław Rutkowski.

Mirosław Rutkowski: Skoro młodzi ludzie w Picanto ścigają się od czternastu lat, to zapewne markowy puchar Kii przynosi konkretne korzyści. Jak sport samochodowy zmienił wizerunek marki i czy, a jeśli tak, to jaki ma wpływ na sprzedaż samochodów?

Wojciech Szyszko: Ciężko jest wyliczyć o ile wzrosła sprzedaż, natomiast kiedy badaliśmy świadomość klientów, to były takie lata, kiedy

znajomość pucharu była większa od znajomości naszej marki. W tym sensie to się znakomicie opłaca. Niemierzalny jest też efekt tego, że przez ten puchar z zawodnikami, mechanikami przewinęła się masa osób, więc to są też sympatycy i ambasadorzy,

Czyli taka szeptana reklama?

Wojciech Szyszko: Dokładnie tak. Strony



internetowe pucharu też funkcjonują bardzo dobrze, do tego nasze działania, dobry kontakt z mediami, obecność dziennikarzy na każdym wyścigu i ich relacje też powodują, że impreza jest znana. Sam puchar jest pewnym fenomenem, nie tylko jest relatywnie tani i dla młodych adeptów jest szansą na rozpoczęcie kariery w profesjonalnym sporcie, ale też trwa nieprzerwanie od czternastu lat. No i jesteśmy jedyni.

Potraficie stworzyć bardzo dobrą atmosferę...

Wojciech Szyszko: Myślę, że jakąś zasługę w tym mam... Ale rzeczywiście zespół jest fenomenalny, zaangażowany... To jest zawsze wielkie wyzwanie dla każdego menadżera

A jak przez te czternaście lat zmieniły się samochody?

Wojciech Szyszko: Jeśli chodzi o naszą markę, to postęp dokonał się we wszystkich obszarach; design, silniki, jakość też znakomicie poprawiliśmy. Zatrudniliśmy europejskich specjalistów i Kia szła do przodu szybciej niż rynek. Niemniej

w całym przemyśle dokonał się skok, zwłaszcza w „connectivity”, czyli funkcje internetowe, komunikacja auta z otoczeniem, no i systemy bezpieczeństwa. Ale myślę, że główny trend wyznaczają ciągle zmiany norm emisji w Europie, które rzeczywiście kosztują firmy samochodowe ogromne pieniądze. Zmieniają się w związku z tym silniki, moce i, niestety, auta też są mniejsze... Przyszły rok będzie kluczowy. Myślę, że przyszłość idzie w kierunku autonomicznej jazdy, ale to z kolei rodzi ogromne problemy.

O jakich problemach Pan mówi?

Wojciech Szyszko: Prawnych, społecznych, bo technologiczne są już rozwiązane. Ważne też jest to, ile jest i ile będzie samochodów bez systemów autonomicznych. Te autonomiczne będą się musiały jakoś wpasować w istniejący park samochodowy.

Tempo zmian technologicznych jest ogromne, kilkanaście lat temu Kia nie mogła być postrzegana jako lider nowoczesności. Czy dziś firma jest producentem koreańskim, europejskim czy globalnym?

Wojciech Szyszko: Myślę, że to jest firma światowa, prawie w dwustu krajach sprzedaje samochody, fabryki mamy na czterech kontynentach, doszła fabryka w Meksyku, teraz się buduje fabryka w Indiach, w Chinach jest parę fabryk, Korea to ze względów oczywistych, Stany Zjednoczone, no i Słowacja.

Ale samochody europejskie różnią się od na przykład amerykańskich, każdy rynek ma swoją specyfikę.

Wojciech Szyszko: No tak, ale na przykład Optima jest produkowana również w Stanach Zjednoczonych na rynek amerykański. Ale z powodów przepisów dotyczących emisji tlenków azotu i CO2 samochody, aby spełniać te normy, na rynek europejski są zupełnie inaczej wykonywane.

Z restrykcyjnymi normami i szkodami ekologicznymi wszyscy mają problem. Pytanie jak będzie wyglądała motoryzacja za lat dziesięć, czy piętnaście...

Wojciech Szyszko: Producenci, którzy myślą →→

szerzej inwestują we wszystkie możliwe i znane technologie, czyli samochody elektryczne, hybrydy plug-in, hybrydy bez ładowania. Silnik Diesla, moim zdaniem, się utrzyma, mimo że stracił bardzo wiele w Europie. Jednak nowe technologie powodują, że te silniki są czyste i myślę, że powrócą. Nie sądzę, żeby problemu przechowywania energii elektrycznej czy czasu ładowania baterii udało się rozwiązać, dlatego perspektywy aut napędzanych elektrycznie są wątpliwe. Ja osobiście przewiduję, że wcześniej czy później ogniwa wodorowe będą tym napędem, który zwycięży. Za dziesięć, czy piętnaście lat najprawdopodobniej będzie miks różnych napędów samochodów. Będą silniki spalinowe, będą Diesle tam, gdzie trzeba jeździć w długich trasach, będą elektryczne, raczej jako drugie auto do ruchu miejskiego, no i wodorowe. Te ostatnie jako jedyne mają szansę wyparcia silników spalinowych.

Wodoru wielu ludzi się obawia z uwagi na aktywność tego pierwiastka, no i skojarzenia z bombą wodorową.

Wojciech Szyszko: Nie, to troszkę inaczej działa... skojarzenia z bombami są kompletnie bez sensu. Technologie wykorzystujące ogniwa paliwowe są dostępne, również nasza firma je ma, są teraz w fazie doskonalenia i testów drogowych.

Produkuje się coraz więcej i więcej, obecnie samochodów rocznie już około stu milionów, podobnie coraz więcej elektroniki, tekstyliów, żywności. Pytanie o przyszłość motoryzacji w tym kontekście oznacza raczej pytanie o przyszłość Ziemi?

Wojciech Szyszko: To podąża ewidentnie w złym kierunku, zmiany klimatyczne, podnoszenie się średniej temperatury spowoduje ogromne problemy, już powoduje. Świat musi coś zrobić. Na szczęście ten problem zaczyna być uświadamiany, dostrzegają go i politycy, i szerokie rzesze ludności, stąd ruchy proekologiczne. Chiny już zaczęły ograniczać szkody środowiskowe, choć ciężki przemysł czy rolnictwo nie specjalnie się zmienia, w Indiach największym producentem CO₂ jest hodowla zwierząt i nie bardzo da się z tym coś zrobić...

Może trzeba mniej konsumować, dłużej używać, mniej wyrzucać... I korzystać z ponownie przetworzonych odpadów?

Wojciech Szyszko: Wcześniej czy później tak to się skończy...

Jakie to wszystko przyniesie konsekwencje? Czy zjawiska klimatyczne i stan środowiska przyniesie zmiany społeczne?

Wojciech Szyszko: Migracja. Niektórzy twierdzą, że Afryka się wyludni, ludność z tego kontynentu będzie się przemieszczać do krajów bogatszych, czyli na północ, co zresztą już się w pewnym stopniu dzieje. Hindusów jest ponad miliard, też emigrują, Chińczycy jakoś ograniczają przyrost ludności, ale to też jest grubo ponad miliard ludzi. To są ogromne wyzwania dla wszystkich ludzi, dla całej planety...

Czy wobec tego należy oczekiwać ograniczeń dotyczących mobilności, przemieszczania się ludzi, podróży?

Wojciech Szyszko: Może się tak skończyć, że pojawią się różne ograniczenia, zakazy, w końcu zaczniemy stawiać granice. To może prowadzić do protestów społecznych, rozwiązań siłowych, a wtedy jeszcze mogą się zacząć wojny. Niestety, tak to wygląda

I wtedy produkcję samochodów zastąpi produkcja militarna?

Wojciech Szyszko: Od samochodów do urządzeń militarnych nie jest daleko, Amerykanie to w czasie drugiej wojny pokazali...

Jest szansa na to, aby nie spełniły się pesymistyczne wizje?

Wojciech Szyszko: Zawsze jest, pytanie tylko czy ludzkość podejmie wyzwanie i będziemy umieli szkodzić coraz mniej, a z czasem nie szkodzić planecie w ogóle.

Rozwój technologiczny, korzystanie z energii odnawialnej i proekologiczny styl życia mogą pomóc?

Wojciech Szyszko: Na pewno nie zaszkodzą.

Zatem tego się trzymajmy. Dziękuję za rozmowę. ■

www.lakiernik.com.pl



Teraz także na smartfony i tablety

Pohulanka

TEKST: TOMASZ CIECIERZYŃSKI
ZDJĘCIA: ANDRZEJ ORZECZOWSKI

W sobotę 29 czerwca odbył się tradycyjny już VIII Złot Pojazdów Zabytkowych Pohulanka Weteranów Szos. Uczestnicy imprezy spotkali się przed urzędem Miasta w Białobrzegach nad Pilicą.



Parada samochodów ruszyła ulicami miasta o 10.45, a jego mieszkańcy mogli podziwiać 20 zabytkowych pojazdów takich jak amerykańskie: Buick Riviera, skrzydlaty Chrysler Windsor brany często za Cadilaca, czy pick up Chevrolet Apache z 1955 roku. Był VW „Garbus” i VW Golf, były i Mercedesy. Były rodzime Polonezy, Fiat 125p i Fiat 126p czyli „Maluch”, była i rosyjska Łada Samara. Było kilka kabrioletów: VW Golf i przepiękna Alfa Romeo... Była także Mazda RX7 i czteronapędowy Rosomak. Były to tzw.

youngtimery. W tym roku liczba uczestników jak i widzów była mniejsza niż zawsze, a było to spowodowane panującym upałem. O godzinie 11.30 pierwsze samochody ruszyły na trasę zlotu i okolice Obszaru Natura 2000 Doliny nad Pilicą stały się ucztą dla oczu biorących udział w zlocie. Oprócz spokojnego przejazdu przez piękne okolice i podziwiania pięknych widoków organizator przygotował dla uczestników wiele konkursów. Były pytania dotyczące mijanych miejscowości, na przykład jakie nazwisko



nosili właściciele siedemnastowiecznego dworku i parku w miejscowości Breżce? Ilu mieszkańców liczy wieś Biejków? W którym roku wybudowano pałac w miejscowości Promna? W jakiej postaci daniny oddawali mieszkańcy Pacewa oprócz czynszu pieniężnego? Były także próby zręcznościowe, chociażby rzucanie oponą rowerową do celu. Był konkurs piękności... samochodów, a mógłby być i inny bo i piękne panie też były. Były lody. Był grill. A na zakończenie była Pohulanka w Pohulance (nazwa miejscowości). Tam też niezwykle gościnni komandorostwo Danusia i Waldek Daszkowscy przygotowali kolejną niespodziankę. Każdy z uczestników mógł przejechać próbę slalomową samochodem specjalnie do tego przygotowanym z odwrotnie działającym układem kierowniczym. Samochód

skręcał w prawo jeżeli kręciliśmy kierownicą w lewo, a jeżeli kręciło się w lewo to samochód skręcał w prawo. Musiało się to pokręcić! I brawo, brawo organizatorzy! Żeby tylko w przyszłym roku chciało im się chcieć! Czekamy na następną taką imprezę. ■



Bez entuzjazmu o F1

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Niecierpliwie czekałem na rozpoczęcie wyścigów o kolejne Grand Prix w Formule 1. A potem sezon się rozpoczął. Dziś tylko niereformowalny optymista, albo bezkrytyczny pasjonat może oczekiwać, że Formuła 1 dostarczy jeszcze emocji sportowych. Gran Prix Austrii tylko to potwierdziło.





Już w czasie jazd testowych w Barcelonie wiadomo było, że jest bardzo źle. Po pierwszej odsłonie w Australii tlił się jeszcze cień nadziei, ale ta gasła z wyścigu, na wyścig. Nieprawdopodobny powrót Roberta Kubicy do ścigania na najwyższym poziomie stał się porażką, jaką stworzył zespół Williamsa. Nie potrafią (niektórzy twierdzą, że samochodu Polaka nie tylko nie potrafią, ale i nie chcą) przygotować konkurencyjnego bolidu. Skutek jest taki, że w połowie sezonu Williams, jako jedyny team, ma zerowy dorobek punktowy i, bez ryzyka pomyłki, można przewidywać, że tak będzie do ostatniego wyścigu. Przykro patrzeć, jak Robert Kubica zbiera niezasłużone ciężki od wszystkich, jak walczy z samochodem o utrzymanie go na torze, jak w każdym wyścigu jest dublowany niemal

przez wszystkich kierowców. Oczywiście przed sezonem znał sytuację Williamsa, wiedział w co się pakuje. Mógł zrezygnować? Mógł, tylko że do ścigania w F1 już nigdy by nie wrócił. Podjął bardzo trudną decyzję, wiedział, że będzie trudno, ale takiej katastrofy chyba się nie spodziewał. Do końca sezonu będzie jeździł na końcu, chociaż sensu w tym większego trudno się dopatrzeć. Pytanie, co dalej?

O ile sytuację Williamsa można traktować jako głęboki kryzys jednego zespołu – szczególnie przykry dla polskich kibiców – to kolejne wyścigi świadczą o wędrówce Królowej Sportu po równi pochyłej. Coraz mniej sportowej rywalizacji, coraz mniej ścigania, za to coraz większy show. Problem nie tyle w tym, że jakiś team ma najszybsze samochody, to

już się w przeszłości zdarzało. Od zawsze w tej dyscyplinie był wyścig zbrojeń, jednak dopiero w ostatnich latach kierowca zamiast jechać najszybciej, jak się da, musi oszczędzać opony, oszczędzać paliwo, korzystać z ograniczeń dotyczących mocy hybrydowej jednostki napędowej. Konstrukcja i limit liczby opon oraz wymóg stosowania minimum ich dwóch rodzajów powoduje, że dobór i wykorzystywanie ogumienia jest jednym z kluczowych elementów strategii wyścigowej. Ważne jest tempo wymiany kół

w pit-line, najlepsi potrafią to zrobić w niespełna 2 sekundy.

W Kanadzie właśnie opony były pośrednią przyczyną straty zwycięstwa przez Ferrari. Prowadzący Vettel atakowany przez Hamiltona nie utrzymał się w linii toru i, po ścięciu zakrętu z trawiastego pobocza wrócił na tor, tuż przed rywalem. Ten musiał lekko ująć, aby nie doszło do kolizji. Jeszcze w czasie wyścigu sędziowie nałożyli na Vettela karę czasową. W efekcie Hamilton nie musiał już walczyć o zwycięstwo, wystarczyło, aby minął metę nie później niż 5 sekund po kierowcy Ferrari. Ta decyzja – moim zdaniem – wypaczyła rywalizację sportową. Vettel i tak by zapewne poległ po kolejnych atakach Hamiltona, jego opony były w gorszym stanie. Ale poległby w walce. A stało →→



się tak, że metę osiągnął jako pierwszy, ale zgodnie z decyzją sędziów, przegrał wyścig.

Nieco zbliżona sytuacja miała miejsce w Austrii. Tu pod koniec wyścigu prowadził Leclerc, którego atakował Verstappen. Na lewym zakręcie prowadzący pojechał nieco zbyt szeroko, atakujący zaatakował od wewnętrznej i, po kolizji koło w koło, wypchnął atakowanego poza tor. Leclerc jechał na znacznie bardziej zużytych oponach, zmiana lidera wyścigu była kwestią kilku minut. Tempo Verstappena było dużo, dużo lepsze. W tym przypadku sędziowie deliberowali długo, ale zdarzenie uznali za incydent wyścigowy bez kary dla faulującego. W obu przypadkach sędziowie mieli powody,

dla których podejmowali takie, a nie inne decyzje, jednak dla obserwatorów bez dostępu do wielu danych (np. telemetrii) były one nie do końca zrozumiałe. A stąd już blisko do pytania o równe traktowanie wszystkich zespołów i wszystkich kierowców.

O tym, że na rywalizację wpływa konfiguracja i charakterystyka toru, wiadomo od dawna. Jak bardzo? Porównanie weekendów we Francji i w Austrii daje odpowiedź. Francuski obiekt Paul Ricard ma opinię najbezpieczniejszego spośród wszystkich, błędy kierowców kończą się na gładkich kolorowych poboczach, bez uszkodzeń samochodu. Z kolei na austriackim Red Bull Ringu zbyt szeroki wyjazd poza linie

toru, może spowodować uszkodzenie elementów aerodynamicznych, przedniego skrzydła czy podłogi. Skutek jest taki, że we Francji opuszczenie toru powodowało co najwyżej nadmierne zużycie opon i anulowanie czasu okrążenia, natomiast w Austrii zespoły wymieniły kilkanaście uszkodzonych przednich spoilerów. O tym, kto, czy i jak uszkodził podłogę samochodu zespoły nie informowały. Czy właśnie charakterystyka toru w Austrii sprawiła, że był to – jak dotąd – jedyny interesujący wyścig w sezonie? Na pewno tam właśnie obok potencjału i ustawienia samochodu oraz strategii bardzo liczą się umiejętności i talent kierowcy. Te ostatnie jednak nie mają żadnego znaczenia, kiedy auto zawodzi. ■

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

Polski dla Łukjaniuka

OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: WWW.RAJDPOLSKI.PL,
MACIEJ NIECHWIADOWICZ

Po wygraniu 11 z 15 odcinków specjalnych Aleksiej Łukjaniuk i Aleksiej Arnautow (Citroen C3 R5) sięgnęli po pewne zwycięstwo w PZM 76. Rajdzie Polski. Urzędujący mistrzowie Europy jechali nie tylko bardzo szybko, ale też równo, w czym nie przeszkodziły im liczne problemy techniczne.



Drugi raz z rzędu na drugiej pozycji Rajd Polski kończy Fin Jari Huttunen (Hyundai i20 R5) pilotowany przez swojego rodaka Mikkę Lukkę. Trzecie podium w tym sezonie FIA ERC wywalczyli aktualni liderzy tych

mistrzostw, czyli Łukasz Habaj i Daniel Dymurski (Skoda Fabia R5), którzy zwyciężyli także w klasyfikacji trzeciej rundy RSMP.

PZM 76. Rajd Polski zaczął się od małej niespodzianki. Jej

autorem był Filip Mares (Skoda Fabia R5). 27-letni Czech, pilotowany przez Jana Hlouska, był najszybszy na odcinku kwalifikacyjnym polskiej rundy FIA ERC. Łukjaniuk był drugi, a tempo pozwalające walczyć o czołowe lokaty zasygnalizo-



wali także autorzy trzeciego czasu i liderzy punktacji RSMP, czyli Mikołaj Marczyk i Szymon Gospodarczyk (Skoda Fabia R5). Do grona faworytów zaliczał się także Fin Jari Huttunen, który w poprzedniej edycji Rajdu Polski do samego końca bił się o zwycięstwo z Nikołajem Griazinem. Kierowca Hyundai i20 R5, któremu tym razem notatki dyktował Mikka Lukka, był czwarty w kwalifikacjach. Drobnym błędem popełnił Łukasz Habaj. 12. czas oznaczał, że lider punktacji mistrzostw nie mógł wybrać optymalnej pozycji startowej i podczas pierwszego etapu zawodów był skazany na straty czasowe wynikające z „odkurzania” dróg z zalegającego na nich luźnego szutru.

Z 15 oesów, aż trzy stanowiły przejazdy widowiskowej próby Mikołajki Arena. Pierw-

szy z nich, rozegrany jeszcze w piątkowy wieczór, zapisał na swoje konto Jari Huttunen. Fin nie cieszył się jednak z prowadzenia zbyt długo. W sobotni poranek odebrał mu je Łukjanuk. Rosjanin wygrał siedem, z dziewięciu prób składających

się na pierwszy etap zawodów. Jechał przy tym nie tylko wyjątkowo szybko, lecz także bardzo równo. Z rytmu nie wytrąciły go problemy z samochodem – szwankujące sprzęgło, uszkodzony amortyzator, kapcie czy też konieczność naprawienia →→



jednego z przewodów hamulcowych. Sobotni etap Łukjaniuk i Arnautow zakończyli z 40-sekundową przewagą. Drudzy byli Huttunen z Lukką, a trzecią lokatę zajmowali Mares i Hlousek.

Pasjonującą walkę o czwarte miejsce toczyli Marczyk i Habaj. Ostatecznie 23-letni łodzianin obronił się przed atakami Habaja i zachował 2-sekundową przewagę nad rywalem. Trzecim z polskich kierowców w pierwszej dziesiątce zawodów był Aron Domżała (Skoda Fabia R5). Zawodnik pilotowany przez trzykrotnego mistrza Europy Jarka Barana zajmował 7. miejsce.

Podczas niedzielnego etapu tempo rywalizacji na mazurskich szutrach nadal nadawali Łukjaniuk z Arnautowem.

Rosyjska załoga ani na moment nie oddała prowadzenia – nawet po tym, gdy na OS 11 uszkodzili oponę w swoim Citroenie C3 R5 i wywalczyli dopiero 10. czas. Swój marsz po zwycięstwo mistrzowie Europy zakończyli w dobrym stylu – wygrywając cztery ostatnie oesy. Łącznie byli najszybsi na 11 z 15 prób. Po jednej wygrali Marczyk i Habaj, a dwie na swoje konto zapisał Huttunen. Sporo działało się za plecami Łukjaniuka i Arnautowa. Najważniejsze zmiany w klasyfikacji przyniósł pierwszy przejazd oesu Użranki.

Na 22,5-kilometrowej trasie z okolic Muntowa do miejscowości Cudnochy dachowała załoga nr 8, czyli Hiroki Arai z Ilką Minor (Citroen C3 R5). Sporego pecha mieli Marczyk i Mares, którzy przez kapcie

stracili wypracowane wcześniej pozycje. Przebita opona miała mniej dotkliwe konsekwencje dla Czecha, który spadł „tylko” za Habaja – z 3. na 4. miejsce. Z kolei Marczyk z piątej pozycji zsunął się aż na sam koniec pierwszej dziesiątki i musiał pożegnać się z marzeniami o pierwszym w karierze podium w rundzie FIA ERC.

Finałowa pętla Rajdu Polski nie przyniosła już zmian w czołówce klasyfikacji. Podium utworzyły załogi Łukjaniuk/Arnautow, Huttunen/Lukka oraz Habaj/Dymurski, dla których było to trzecie podium w czterech startach w tegorocznych mistrzostwach Europy.

- Nareszcie się udało. To fantastyczne uczucie. Walczyliśmy dziś do samego końca – komentował Łukjaniuk. – Mamy się





z czego cieszyć. Razem z całym zespołem wykonaliśmy kawał dobrej roboty. Ukończyliśmy na podium, więc jestem przeszczęśliwy – mówił Habaj.

Polacy zdobyli w Mikołajkach 23 punkty i zachowali w ten sposób prowadzenie w punktacji europejskiego czempionatu. Łącznie na koncie Habaja i Dymurskiego widnieją 94 punkty. Kolejne miejsca w tabeli zajmują Łukjaniuk i Arnautow (83 pkt.) oraz Ingram i Whittock (70 pkt.).

Rajd Polski stanowił także trzecią i zarazem podwójnie punktowaną rundę krajowego czempionatu. W tej klasyfikacji pierwsze miejsce padło łupem mistrzów Polski z sezonu 2015 – Habaja i Dymurskiego. Kolejne lokaty zajęli Domżała z Baranem oraz Kasperczyk i Syty (Ford Fiesta R5). Najlepsi wśród zawodników w samochodach z napędem na jedną oś

byli Tomasz Zbroja i Jakub Wróbel (Citroen DS3 R3T). Trzecie miejsce zbliżyło Kasperczyka i Sytego (77 punktów) do liderów RSMP, którymi pozostali Marczyk i Gospodarczyk (80 punktów). Na trzecią lokatę w klasyfikacji RSMP wskoczyli Habaj z Dymurskim, którzy zdobyli dziś komplet, czyli 55 „oczek”. Miejsce w pierwszej dziesiątce

Punktacja Rajdowych Mistrzostw Europy po PZM 76. Rajdzie Polski:

1. Habaj/Dymurski 94 pkt
2. Łukjaniuk/Arnautow 83 pkt
3. Ingram/Whittock 70 pkt
4. Solberg/Johnston 39 pkt
5. Lopez/Rozada 35 pkt
6. Mares/Hlousek 31 pkt
7. Huttunen/Lukka 30 pkt
8. Moura/Costa 28 pkt
9. Griebel/Kopczyk 26 pkt
10. Sesks/Caune 25 pkt

wywalczył także reprezentant ORLEN Team Kacper Wróblewski (Hyundai i20 R5) w swoim zaledwie drugim starcie samochodem tej najwyższej w ERC i RSMP klasy, a pierwszym na szutrach.

Czołową trójkę klasyfikacji 2WD, będącej jednocześnie podium młodzieżowej kategorii ERC 3 Junior, utworzyły załogi Ken Torn/Kauri Pannas (EST/EST, Ford Fiesta R2T), Sindre Furuseth/Jim Hjerpe (NOR/SWE, Peugeot 208 R2, +37,8 s) oraz Adam Westlund/Joakim Sjöberg (LVA/SWE, Peugeot 208 R2, +1:47,3 s).

Następne rundą europejskiego czempionatu będzie asfaltowy Rally Roma di Capitale (19-21 lipca). Z kolei stawka RSMP o kolejne punkty powalczy na Litwie, podczas szutrowego Rajdu Elektrenów (12-13 lipca). ▣

Siedmiu wspaniałych

OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Podczas PZM 76. Rajdu Polski klasyczne rajdówki zaliczyły nostalgiczny powrót do czasów swojej świetności. Załogi Motul HRSMP cieszyły kibiców jazdą w jednym z najstarszych rajdów świata i w zdecydowanej większości przetrwały próby wymagającej, szutrowej imprezy z bazą w Mikołajkach.



Najlepsze wyniki na odcinkach specjalnych notowali Robert Luty i Marcin Celiński. Tempo załogi Subaru Legacy nie powinno dziwić, ponieważ dla Lutego był to już szósty start w Rajdzie Polski. Co więcej, sam zawodnik jeszcze przed pierwszym oesem przyznał, że luźne nawierzchnie po prostu lubi. Luty dyktował tempo na więk-

szości prób, nawet pomimo problemów z półosią podczas niedzielного etapu.

Mówiąc o najszybszych zawodnikach PZM 76. Rajdu Polski nie można zapominać o debiutującym w Motul HRSMP Łukaszu Grzywnie. Kierowca pilotowany przez Andrzeja Ponie-

wierkę jechał popisowo, choć awaria aparatu zapłonowego przeszkodziła mu w przejechaniu wszystkich oesów. Załoga Opla Corsy A zameldowała się jednak na mecie, ponieważ po sobocie skorzystała z systemu Rally2. Co prawda różnica w możliwościach sprzętu nie pozwoliła Grzywnie na walkę z Lutym o prymat w klasie FIA 4/J2, jednak w bardziej zbliżonych samochodach mogłoby to wyglądać zupełnie inaczej. W końcu Grzywna jest zdobywcą Szuter Cup w klasie K2, więc dobrze wie, jak jeździć po takiej nawierzchni.

Na malowniczych mazurskich trasach ważne było nie tylko tempo, ale również pieczołowite przygotowanie maszyn. Piotr Gadomski i Tomasz Widera znaleźli się na drugim miejscu w tabeli z czasami (i przy okazji pierwszym w kategorii PZM 5) nie tylko dzięki swojej dobrej jeździe, ale także możliwościom Mercedesa W123, który został zbudowany pod kątem długodystansowych, szutrowych imprez. Można więc zaryzykować stwierdzeniem, że „zaledwie” 104 kilome-

try PZM 76. Rajdu Polski nie mogły wyrządzić mu żadnej krzywdy.

Świetnie swój samochód do szutrowego egzaminu przygotował również Andrzej Wodziński. W Alfie Romeo 1750 GTAm znalazło się wszystko co potrzeba, aby włoska maszyna mogła dać z siebie wszystko na mazurskich trasach, wliczając w to oczywiście zmienione zawieszenie, płytę pod silnikiem oraz co ciekawe, słabszy motor, który pozwolił na lepsze kontrolowanie auta w zakrętach - Na szutrze dobrze jest mieć spokojniejszy silnik, z większą ilością momentu obrotowego w dolnym zakresie obrotów. Dzięki temu łatwiej jeździ się w poślizgu, a dużą moc i tak ciężko w całości przenieść na szutrową nawierzchnię – mówił przed rajdem Wodziński, który wygrał w kategorii FIA 1 (samochody z lat 1931-1969).

Piotr Zaleski, który przed rozpoczęciem rywalizacji kompletnie zmodernizował swojego od dawna nieużywanego Poloneza 2000, też był →→





gotowy do mazurskiej próby. Co prawda trudne trasy i spore koleiny mocno przetestowały wytrzymałość polskiego auta, jednak mimo kilku problemów Zaleski wraz z Piotrem Szadkowskim na mecie zameldowali się jako zwycięzcy kategorii FIA 3 (roczniki 1976-1981).

Reszta zawodników podeszła do rajdu, mając na uwadze swoje umiejętności jazdy po szutrowych trasach. Odpowiednie dozowanie tempa oraz oszczędzanie samochodu pozwoliło Jerzemu Skrzypkowi i Krzysztofowi Marczewskiego (Fiat Ritmo Abarth) na znalezienie się na piątym miejscu w tabeli z czasami oraz na drugim w FIA 4/J2. Podobnie jak zwycięzcy kategorii FIA 2 (roczniki 1970-1975) Piotr Kiepura i Mateusz Galle, którzy w Fiacie 125p dojechali do mety mimo problemów z elektryką w sobotę oraz z urwanym mocowaniem amortyzatora w niedzielę. Na mecie pojawili się również Andrzej Woźniak i Paweł Latos w Fiacie 125p, którzy pokonywali trasę PZM 76. Rajdu Polski bez pomiaru czasu.

Niestety na Rynek w Mikołajkach nie zdołali dotrzeć Witoldowie Moliccy w Ładzie 2107, ponieważ w sobotę wypadli z trasy, Tomasz Szostak i Maria Zaborska (Volkswagen Golf), którzy po problemach z elektryką nie pojawili się na niedzielnych odcinkach, a także Mirosław Miernik i Piotr Mitrega (Fiat 131 Abarth Rally).

Po jedynym szutrowym rajdzie w kalendarzu kierowcy i piloci Motul HRSMP wracają na asfalty. W dniach 8-10 sierpnia pojedą w Rajdzie Rzeszowskim. ■

Wydarzenia i rocznice: lipiec 2019

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Federal Highway Act – przełomowa ustawa

USA jest sporym krajem, nawet całkiem dużym. Ma blisko 10 mln km kw i tylko nieznacznie ustępuje powierzchni całej Europy(!) wliczając w to azjatycką część sięgającą po Ural i Kaukaz. Dużym więc osiągnięciem amerykańskiego rządu w XIX wieku było spięcie liniami kolejowymi obu oceanicznych wybrzeży. Pojawienie się na przełomie XIX i XX wieku pierwszych samochodów nie spowodowało rewolucji w rozwoju sieci dróg. Miasta gwałtownie się rozwijały, ale komunikacja pomiędzy nimi nadal odbywała

się przede wszystkim za pomocą kolei żelaznej.

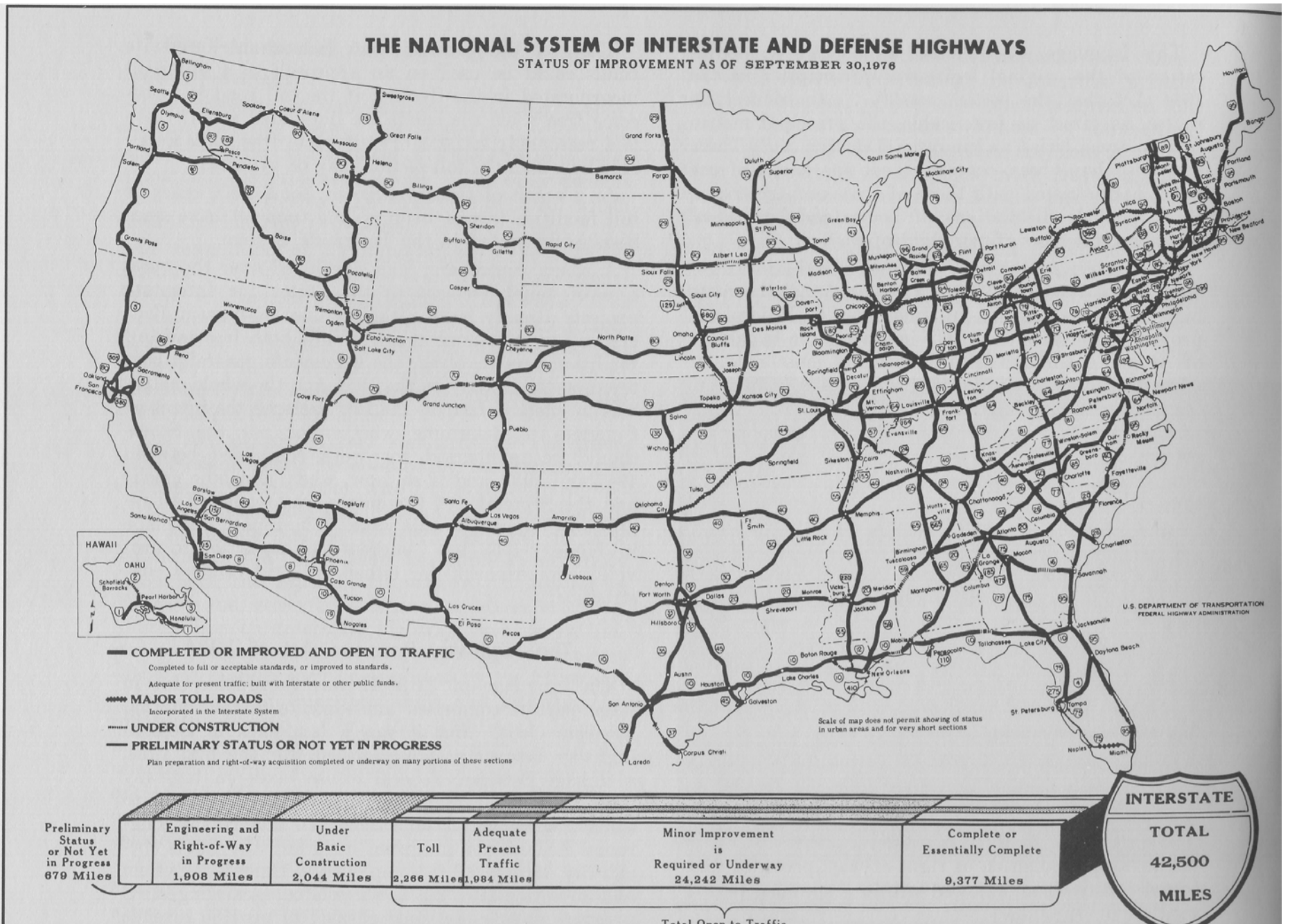
Sytuacja zmieniła się nieco po I wojnie światowej, kiedy to armia amerykańska – po własnych doświadczeniach frontowych w Europie – dostrzegła przydatność sieci drogowej w obronności kraju. Jednak w skali tego (prawie) kontynentu utwardzonych dróg było nadal niewiele.

Prawdziwy przełom nastąpił 26 czerwca 1956 roku, kiedy to amerykański Kongres zatwierdził „Federal Highway Act”, czyli rządowy program budowy autostrad (do dzisiaj będący naj-

większym programem robót publicznych w historii USA). Jego koszt oszacowano na 30 mld ówczesnych dolarów, z których 90 proc miał pokryć budżet federalny. Efektem stało się wybudowanie w ciągu 13 lat ok. 65 tysięcy(!) kilometrów międzystanowych autostrad. Aby zrealizować ten projekt Kongres zaaprobował (stosunkiem głosów 89:1) m. in. wprowadzenie specjalnego podatku wynoszącego 2-3 centy od każdego galonu sprzedanej benzyny.

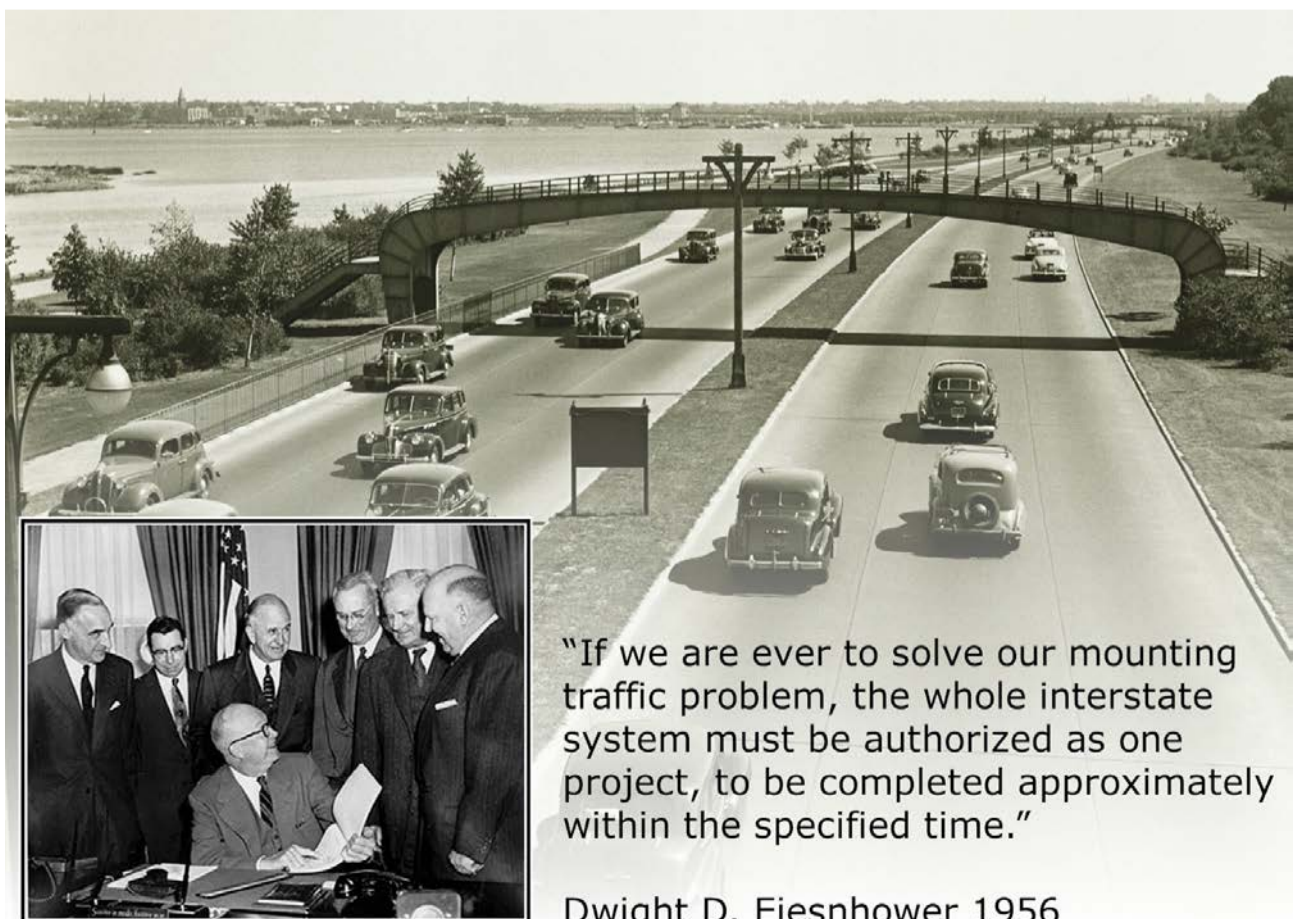
Przy budowie tych autostrad znalazło długotrwałe zatrudnienie dziesiątki tysięcy ludzi, a przy już gotowych (i w bezpośrednim pobliżu) lokowały się tysiące stacji →→





benzynowych, barów i moteli, powstawały wręcz nowe miasteczka, a już istniejące zamieniały się w duże ośrodki przemysłowe. Na pustkowiach w pobliżu nowych autostrad przenosiły się firmy i zakłady produkcyjne kuszone niskimi podatkami. Farmerzy zyskali możliwość szybkiego transportu swych towarów do dużych aglomeracji. Powstawały nowe miasta oraz osiedla mieszkaniowe z dala od zatłoczonych centrów. Lokalne atrakcje turystyczne zaczęły przyciągać tłumy turystów i generować gigantyczne zyski dla lokalnych społeczności (oraz dla federalnego budżetu). Generalnie, koniunktura gospodarcza rozkręciła się na całego. Ponadto, praw-

dziwe tysiące Amerykanów migrowało po kraju w poszukiwaniu lepszej pracy. Generalnie, to wówczas narodził się „naród kierowców”, jak



“If we are ever to solve our mounting traffic problem, the whole interstate system must be authorized as one project, to be completed approximately within the specified time.”

Dwight D. Eisenhower 1956

zaczęto ich nazywać. Jedno na pewno nie ulega dyskusji - Federal Highway Act jest jedną z najważniejszych ustaw w historii USA, która w niewyobrażalny sposób wpłynęła na gospodarczy boom tego kraju. (W latach 60-tych oszacowano, że jeden na siedmiu Amerykanów bezpośrednio lub pośrednio związanych jest z szeroko rozumianą infrastrukturą motoryzacyjną).

Ustawa z lat 50-tych miała też pewien uboczny skutek doprowadzając do upadku słynnej „Route 66”. Wybudowana w latach 20-tych droga licząca 2200 mil połączyła wówczas Chicago z Santa Monica w Kalifornii. Przez kolejne dziesięciolecia stała się jedną z najważniejszych dróg między wschodem i zachodem kraju umożliwiając masową migrację i przewóz towarów. Stała się jedną z amerykańskich „ikon”, na trwałe zapisując się w historii USA, także na stronach powieści „Grona gniewu” Johna Steinbecka. Program budowy autostrad z lat

50-tych doprowadził do budowy Interstate-40, czyli nowoczesnej autostrady poprowadzonej równoległe do Route 66, która 27 czerwca 1985 roku oficjalnie straciła status i oznaczenia autostrady. Ale Amerykanie wykorzystali i ten fakt. Po wielu latach zaniedbań tej trasy potrafili oni nadać jej blask legendy, przez co nie umarła, a wręcz zyskała na żywotności, będąc obecnie jedną z największych turystycznych atrakcji USA dla zmotoryzowanych. ■



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: Paweł Bielak, Mirosław Rutkowski



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl