

# iauto <sup>polska</sup>

Numer 135, 10 sierpnia 2019



To jest nieustanna walka. A może nawet wojna? Trwa już od dłuższego czasu, ale, jak w każdej wojnie, nie ma wygranych. Przegrywają wszyscy, sprawcy i ofiary, ranni i zabici.

To nie jest wojna pozycyjna. Nie ma frontu, stojących naprzeciw siebie armii, stanowisk artyleryjskich, nie ma zwartych oddziałów, wojna odbywa się w setkach walk, pojedynków, starć, rzadziej potyczek, w których uczestników jest więcej. Nie jest to także wojna partyzancka, nie ma ani partyzantów, ani wrogiego wojska, a nade wszystko, nie ma leśniczego, który całe to towarzystwo mógłby pogonić w jasną cholerę.

To swoista odmiana chaotycznych walk wszystkich ze wszystkimi, w której pojedynczy bojownicy starają się zaskoczyć lub sterroryzować dowolnie wybranego wroga. Ten z kolei, jeśli nie polegnie, odgrywa się przy najbliższej nadarzającej się okazji na dowolnie wybranym osobniku.

I tak się wyżywamy na sobie wzajemnie, piesi na kierowcach samochodów, rowerzyści na jeżdżących na hulajnogach, ci na pieszych, pies na rowerzystach (albo odwrotnie), kierowcy ciężarówek na kierowcach osobówek, motocykliści na "puszkach". Czasem na odreagowanie wystarczy kilka wymamrotanych pod nosem słów gru-

bych, ale to rzadko. Częściej kloaczynym słowem obrzuca się przeciwnika, ten odpowiada jeszcze mocniej, szybują między rywalami części ciała, coś o możliwościach seksualnych lub najstarszym zawodzie świata uprawianym przez mamusię, tatusia czy wręcz całą rodzinę. Dodam, że nie chodzi o zawód bankiera.

Agresja słowna zmienia się w agresywne reakcje za kierownicą, te zmieniają się w jeszcze bardziej ryszotkowe wyzwiska, od słów do czynów przeciwnicy przechodzą do wymiany ciosów nie tylko werbalnych.

Ten absurdalny stan wzajemnych relacji na drogach i chodnikach badają mądre, naukowe głowy. Wskazują na mechanizm "kuli śniegowej", jak niezamierzony błąd jednej osoby powoduje coraz bardziej emocjonalne reakcje kolejnych, coraz ostrzej, coraz agresywniej reagujących kierowców. Aż dochodzi do bezpośredniego zagrożenia kolizją, wypadkiem lub... okładaniem się pięściami.

A może po prostu jesteśmy skrajnymi egoistami i dalej niż czubek własnego nosa dostrzec nie umiemy?

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



**Wrażenia z jazdy**

Obywatel Civic - str. 4

My Way - str. 10

---



**Wydarzenia**

Czas konesera w Koneserze - str. 16

---



**Sport**

Wakacyjny reset F1 - str. 20

Polak na podium! - str. 24

Szybciej pod górę - str. 26

Emocje na Podkarpaciu - str. 33

---



**Relax**

Pędem przez sawannę - str. 36

---

**Kalendarium**

Powiew Zachodu w PRL - str. 37

---



# Obywatel Civic



TEKST: BARTOSZ ŁAWSKI  
ZDJĘCIA: PAWEŁ BIELAK

Niewiele samochodów może pochwalić się trwaniem na rynku od prawie półwiecza. Niewiele też dożywa aż dziesiątej generacji pod tą samą nazwą. I niewiele cieszy się przez cały ten czas popularnością.

Honda Civic jest w pewnym sensie rekordzistą wśród rekordzistów. Gdyby policzyć wszystkie wersje nadwoziowe – europejskie, japońskie, amerykańskie, hatchbacki, sedany, coupé, kombi (które czasem było, a czasem nie) – okazałoby się, że pod tą nazwą występowało co najmniej 50 różnych samochodów. Nigdy jednak w żadnym

Civicu nie było innego silnika niż czterocylindrowy. Długo, bardzo długo, Honda opierała się też turbinom. Do czasu jednak...

Civic o numerze dziesięć poddał się koszmarowi motoryzacji, czyli downsizingowi. Mamy więc po raz pierwszy Hondę z silnikiem trzy-

lindrowym o pojemności jednego litra. Dzięki turbinie wyciąga to 130 KM i akceptowalny moment obrotowy 200 Nm. Do tego sześciobiegowa, manualna skrzynia biegów – jedyny element, który nie budzi obaw, bo skrzynie Hondy nigdy nie zawodziły. Natomiast do silnika trzycylindrowego, jak zawsze, podchodzę z niechęcią. Podczas jazdy po mieście ta niechęć trochę ustępuje. Hondzie udało się jakoś to wyważyć i samochód nie trzęsie się jak w febrze przy jałowych obrotach. Są dosyć wysokie, około tysiąca, jest to więc trochę oszukane, ale jak na możliwości innych trzycylindrówek, nie jest źle. Skrzynia, zgodnie z przewidywaniami, pracuje tak jak powinna: sprzęgło bierze „od podłogi”, lewarek chodzi lekko i bardzo precyzyjnie, a jego skok jest minimalny. Litrowy Civic absolutnie nie jest też zawałdą, owszem, Type-R to to nie jest, ale dynamika jest absolutnie wystarczająca.

Zupełnie co innego w trasie – tutaj owszem, przy prędkościach 90-100 km/h jedzie się bar-



dzo oszczędnie i wydaje się, że nawet jest jeszcze zapas mocy do wyprzedzania. Tyle tylko, że przyspieszenie możliwe jest dopiero po redukcji z szóstki na... trójkę. I, co akurat nie dziwi, wdepnięciu gazu w podłogę. Cudów nie ma, żadna turbina nie zastąpi pojemności. Jak takie wyprzedzanie wyglądałoby z opcjonalną skrzynią CVT woleć nawet nie myśleć.

Na szczęście układ kierowniczy jest bardzo precyzyjny, a zawieszenie sztywne jakby to rzeczywiście był Type-R. Civic prowadzi się więc dokładnie tak jak powinien, a jak na auto z tak małym silnikiem – chyba wręcz aż za dobrze. Silnik półtoralitrowy o mocy 185 KM, dostępny od wersji Sport, będzie tutaj jedynym słusznym wyborem.

Żadnych zastrzeżeń natomiast nie można mieć do wnętrza Civica. Fotele są dobrze wyprofilowane i wygodne, zakres regulacji duży i znalezienie odpowiedniej pozycji za kierownicą →→



którym znajduje się dodatkowa półka z wejściem USB i gniazdkiem 12V. Jest też gniazdo HDMI. Na „górnym poziomie” natomiast mamy otwór, przez który kable podłączonych urządzeń można poprowadzić, zachowując jako-taki porządek.

Honda odpuściła sobie „piętrowe” zegary z poprzednich generacji. Tutaj znowu mamy normalny wyświetlacz, z obrotowym i cyfrowym prędkościomierzem. Po bokach towarzyszą mu wskaźniki

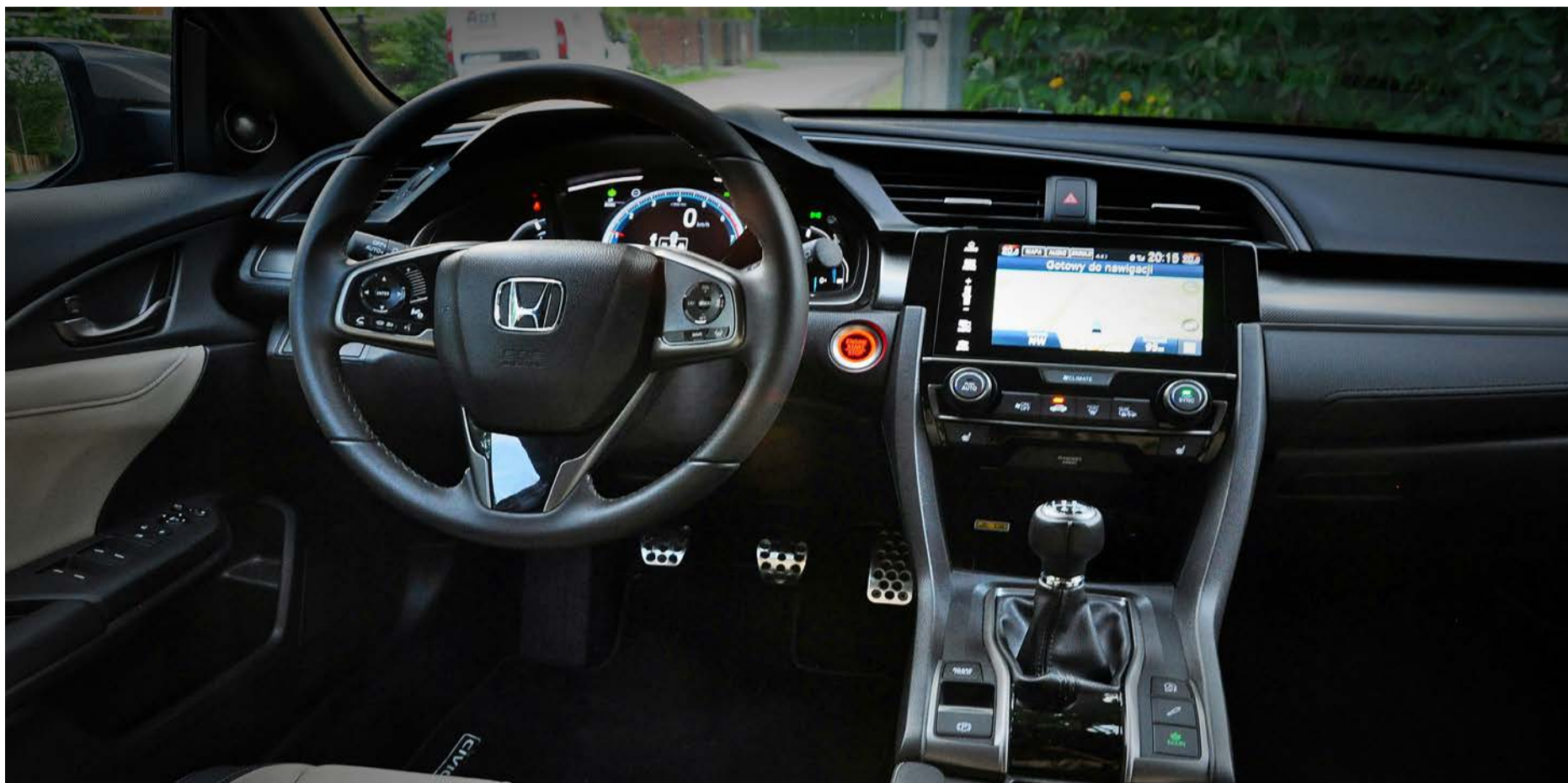
trwa chwilę. Siedzi się zresztą bardzo sportowo, nisko i dość daleko od kierownicy. Dla mnie to plus. Wygodny jest też schowek w podłokietniku, zawierający dwa cupholdery. Dość dużo miejsca jest też z tyłu, choć wyżsi pasażerowie będą narzekać na małą ilość miejsca nad głową.

Bardzo mądrze rozwiązano kwestię ładowania telefonu (jest bezprzewodowe) i podłączania urządzeń USB. Otóż środkowa konsola z dźwignią zmiany biegów tworzy jakby „most”, pod



temperatury płynu i poziomu paliwa. Natomiast u dołu centralnego wyświetlacza możemy ustawić informacje o zużyciu paliwa, wskazówki nawigacji, stacji radiowej lub odtwarzanym utworze.

Więcej informacji można też wrzucić na centralny ekran dotykowy, nie jest on jednak przesadnie intuicyjny w obsłudze. Na szczęście większość potrzebnych funkcji dostępna jest pod zwykłymi przyciskami. Bagażnik, z pomysłowo zwijaną na



bok roleta, nie powala wielkością, jest na szczęście dość głęboki i ustawny.

Mam mieszane uczucia wobec tego samochodu. Tak, to jeden z lepszych trzycylindrowych sil- →→





ników, z jakimi miałem do czynienia. Do miasta nadaje się bez problemu. Ale w trasie czuć jego słabość. Tak szczerze, to do Civic, samochodu od zawsze uznawanego za lekko usportowiony nawet w najprostszej wersji, zupełnie nie pasuje. Czemu go wprowadzono, nie wiem, pewnie chodziło o wypełnienie norm emisji i całą resztę biurokracji. Jeżeli Civic, to z mocniejszym, czterocylindrowym silnikiem półtoralitrowym. I nikt mnie nie przekona, że mniejszy też jest dobry. ■





# 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



---

TEKST: BARTOSZ ŁAWSKI  
ZDJĘCIA: PAWEŁ BIELAK

Amerykanie uwielbiają francuskie piosenki. To znaczy, uwielbiają głównie przerabianie ich na swingowe standardy, co większości utworów wychodzi na dobre. Oczywiście, zwolennicy lirycznych ballad Charlesa Treneta zawsze chętniej posłuchają „La Mer” niż „Beyond the Sea”. Ale ja wolę bigbandową aranżację Nelsona Riddle. Dlatego też chętniej słucham „My Way” niż francuskiego oryginału. Tak, wielki przebój Franka Sinatry to też francuska piosenka. Jej autor, Claude François, miał wiele innych, jego zdaniem lepszych, utworów, i gdyby „Comme d’habitude” nie wpadła w ucho Paula Anki, który napisał angielskie słowa, światowej kariery pewnie by nie zrobiła. Wersja angielska ze słowami francuskiego oryginału nie ma zresztą nic wspólnego, Anka napisał coś w rodzaju wyznania nonkonformisty, który przez całe życie uparcie podążał swoją drogą, niekoniecznie zgodnie z panującymi trendami. I wcale tego nie żałuje.

---



**W** świecie motoryzacji takim nonkonformistą jest zdecydowanie Mazda. Gdy wszyscy wokół poddają się szaleństwu downsizingu, montując coraz mniejsze silniki do coraz większych samochodów, Mazda idzie swoją drogą, udowadniając, że duże silniki

też mogą być nowoczesne i ekologiczne. Trzeba tylko znaleźć na nie pomysł. Ten pomysł to technologia Skyactiv, łącząca najlepsze cechy silników z zapłonem iskrowym i wysokoprężnym. Mamy więc silnik benzynowy z bardzo wysokim stopniem sprężania, w którym dochodzi →→





do samoczynnego zapłonu mieszanki, a świeca zapłonowa pełni jedynie rolę sterownika, aby „dopalić” całe paliwo, które znajduje się w cylin-

drze. Dzięki temu sprawność silnika jest większa, jest on też „czystszy”, emitując znacznie mniej szkodliwych substancji. Oczywiście, nie





ma mowy o żadnej turbinie, to klasyczne, wolnossące jednostki. W Maździe 6 mamy zatem czterocylindrową jednostkę o pojemności 2,5 litra (aż przyjemnie to słyszeć) generującą 195 KM. Do tego sześciobiegowy automat opracowany specjalnie dla silników Skyactiv.

Choć samochód jest naprawdę dużym sedanem, niecałe dwieście koni absolutnie wystarcza do całkiem dynamicznego napędu. Po silniku z wysokim stopniem sprężania można by spo-

dziewać nieco „dieslowskiej” pracy, Skyactiv jednak zachowuje się jak typowy silnik benzynowy, chętnie wkręcając się na wyższe obroty. Można jednak jechać płynnie także „dołem”, dzięki dość wysokiemu momentowi obrotowemu. No i mocy płynącej z pojemności, a nie z turbiny. No replacement for displacement – oklepane, ale prawdziwe.

„Szóstka” to zatem prawdziwy „driver’s car” – samochód dla kierowcy. Inaczej można go →→





nazwać klasycznym sportowym sedanem. Wnętrze wykończone jest jak najprawdziwsze premium, z dbałością o najdrobniejsze szczegóły. Czytelne zegary to połączenie cyfrowego prędkościomierza i otaczających go analogowych: obrotomierza z lewej i wskaźnika poziomu paliwa oraz temperatury z prawej. Do tego wyświetlany wprost na szybie head-up display, bardzo czytelny i pokazujący, poza podstawowymi informacjami, jak prędkość czy znaki drogowe, także ostrzeżenia o pojazdach na sąsiednich pasach. Ekran centralny jest, oczywiście, dotykowy, można jednak sterować nim poprzez bardzo wygodne pokrętło pod dźwignią zmiany biegów. Obok mamy małe pokrętło regulacji głośności, i choć sterowanie to jest też w kierownicy, czasami łatwiej jest po prostu do niego sięgnąć zupełnie „na ślepo”. Przycisków nie ma więc, jak na japoński samochód, zbyt wiele. Kilka odnajdziemy jeszcze pod kierownicą z lewej strony – między innymi wyłącznik systemu start-stop, tutaj nazwanego i-stop. Skoro „My Way”, to już nawet w nazwach...

Na brak komfortu nie będą też narzekać pasażerowie podróżujący z tyłu. Siedzenia są podgrzewane, a w podłokietniku znajdują gniazda USB. Fotele przednie są – poza podgrzewaniem – także wentylowane, co okazało się genialnym wynalazkiem w czasie łańcucha saharijskich upałów.



Mimo sporej mocy „szóstka” zachęca do jazdy spokojnej i płynnej, która okazuje się być całkiem dynamiczna. To zasługa automatu, zmieniającego przełożenia bez ułamka sekundy zawahania i zawsze trafiającego na to właściwe. Można, oczywiście, przestawić się w tryb „sport” i ciągnąć do odcięcia. Cudów jednak nie ma i taki styl jazdy powoduje natychmiastowy wzrost zużycia paliwa. W położeniu normalnym, nazwijmy je „komfortowym”, i przy jeździe bez szaleństw, „szóstka” pochłonięła jakieś 10 litrów na 100 kilometrów. Dużo, ale przy eksploatacji głównie w mieście, czyli w korkach, przy pracującej non-stop na pełnych obrotach klimatyzacji, dla samochodu tej wielkości jest to wartość absolutnie do zaakceptowania. Podejrzewam, że w trasie zużycie nie miałyby prawa przekroczyć siedmiu litrów.

Mazda 6 to doskonała oferta dla wszystkich, którzy lubią motoryzację i nie traktują samochodu wyłącznie jako urządzenia do przemieszczania się. Ludzie, którym jest wszystko jedno, nawet nie zapytają, czy pod maską znajdują się trzy cylindry o pojemności litra, czy ucziwa dwulitrowka, a może nawet coś więcej. Pojechać i tak pojedą. Ale ci, którym jeszcze zależy na odrobinie motoryzacyjnej normalności, którzy wybierają „My Way”, w „szóstce” poczują się rewelacyjnie. Czyli – jak u siebie. ■

# Czas konesera w Koneserze...



ZDJĘCIA: PAWEŁ BIELAK

Dojrzałe i pełnoletnie samochody budzą duże zainteresowanie, nie tylko w środowiskach związanych z motoryzacją. Samochody klasyczne. U jednych budzą wspomnienia, innych zachwyca niedzisiejsza – na pewno? – technika, a jeszcze inni podziwiają dawną sztukę projektowania.

**W**praskim Koneserze, gdzie mieści się m.in. Muzeum Wódki odbyło się spotkanie z klasyczną motoryzacją. Organizatorem przedsięwzięcia pod nazwą „Klasyczny Koneser” była Interia Drive Cup i Pojazdy

Zabytkowe PZM. Odbyły się konkurs elegancji, rajd po okolicznych ulicach, ale najważniejsze było spotkanie i ekspozycja pięknie odrestaurowanych, klasycznych samochodów. Klasyczne samochody fotografował **Paweł Bielak**.









# Wakacyjny reset F1



TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Wydawało mi się, że większych emocji niż na Red Bull Ring kierowcy Formuły 1 w tym sezonie nie dostarczą. Nie miałem racji. Kolejne wyścigi były bardzo ekscytujące. A potem wszyscy pojechali na wakacje.

**J**ak co rok w czasie obowiązkowej przerwy nasilają się spekulacje dotyczące personalistów. U kilku kierowców fotele stały się cokolwiek za gorące, komentatorzy tej dyscypliny szukają odpowiedzi na pytanie kto zostanie, kto zmieni zespół, a dla kogo w przyszłym roku miejsca zabraknie. Na pewno nie będzie zmian

w Ferrari, pomimo wyników znacznie poniżej oczekiwań, kierowcy mają miejsca pewne. Team z Maranello ma co prawda poważny problem z samochodem, ale nie z kierowcami. Najbardziej gorący fotel ma Pierre Gasly, jeszcze w tym sezonie można oczekiwać roszad w ekipie Red Bull. Otwarte pozostaje pytanie kto będzie partnerem

Maxa Verstappena. Jeśli zmiana nastąpi jeszcze w tym roku, to do bolidu Red Bulla może wrócić Danił Kwiat. Ostatnie wyścigi nie były udane dla drugiego kierowcy Mercedesu, Toto Wolf najprawdopodobniej podejmie decyzję o rozstaniu z Valtterim Bottasem, krążą pogłoski o tym, że zastąpi go Esteban Ocon. Jakież decyzje personalne



zapaść powinny także w ekipie Haas, zagrożeni są i Kevin Magnussen i Romain Grosjean. W kontekście tej ekipy od czasu do czasu ktoś bąknie o ewentualnym miejscu w zespole dla Roberta Kubicy. Jego miejsce w Williamsie na przyszły sezon nie jest pewne i najprawdopodobniej zajmie je Nicholas Latifi. Przez media, głównie brytyjskie, ale nie tylko, polski kie-

rowca oceniany jest nisko lub bardzo nisko, znacznie lepsze opinie zbiera George Russell. To, oczywiście, nie może się podobać polskim kibicom, którzy takie oceny uważają za niesprawiedliwe. I mają rację. Mało tego, że

Williams ma najgorszy samochód w stawce, to jeszcze wiele znaków na niebie i ziemi (oraz

informacje od dociekliwych wiewiórek) wskazują na to, że korzystne poprawki trafiają do samochodu Russella. Problemy z szybkością, przyczepnością i stabilnością samochodu w różnym stopniu dotyczą bolidów Russella i Kubicy. To jakoś tam może być zrozumiałe, wszak brytyjski zespół bardziej dba o brytyjskiego kierowcę, który zresztą jest nadzieją na przy- →→

słego mistrza świata. Oba bolidy Williamsa są kiepskie, a Polak dysponuje tym gorszym. Tej tezie stanowczo zaprzecza Claire Williams, która twierdzi, że auta są takie same. Ale nawet słabo zorientowani w temacie wiedzą, że tak nie jest. Świadczą o tym osiągi kierowców, świadczą o tym zdjęcia porównawcze, świadczą analizy komunikacji inżynierów z kierowcami podczas kolejnych wyścigów. Poza innymi częściami, w samochodzie Polaka mapowanie i obroty silnika są inne. Ale to Kubica w zwiariowanym wyścigu na torze Hockenheimring był przed Russellem i, po karze dla obu kierowców Alfy Romeo, znalazł się na dziesiątym miejscu. Radość z pierwszego i jedyne punktu została jednak mocno zgaszona tydzień później, po kwalifikacjach i wyścigu na Węgrzech.



Przed bardzo liczną grupą polskich kibiców na Hungaroringu Kubica został trzykrotnie zdublowany. Polak nie miał szybkości, nie miał przyczepności, samochód prowadził się źle. Russel zaliczył dobre kwalifikacje, znacznie też lepiej przejechał wyścig. W efekcie na temat

Russella pojawiły się entuzjastyczne opinie w brytyjskich mediach. Wszystko to razem nie napawa optymizmem, trudno oczekiwać znaczącej poprawy osiągnięć Williamsa, a jeśli już to czy w obu samochodach? No i pytanie o przyszły sezon jest coraz bardziej frapujące. ■



raz na dzień  
wejdź na  
www.autorok.pl

# Autorok

## DESIGN

www.autorok.pl MITCHELL ZAGATO VOIS  
TOURING SUPERLEGGERA VAN DUNHOFF  
COGGIOLA BERTONE MICHELOTTI GHIA  
TICKFORD FISSORE VIOTTI KINSPEED  
WORBLAUFEN GANDINI FIGONI&FALASHI CASTAGNA  
SCAGLIETTI BERTONI VANVOOREN JAMES YOUNG  
PININFARINA  
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



HISTORIA  
MECHANIKI  
DESIGNU



raz do roku zamów kronikę  
Autorok

w Empikach  
redakcja@autorok.pl  
22 675 12 95

# Polak na podium!



OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Grzegorz "Gregory" Ostaszewski, pierwszy i jak dotąd jedyny Polak startujący w wyścigach ciężarówek, po dwóch udanych startach letnich szykuje się na jesień. Podczas pierwszej rundy na torze w Le Castellet, zdobył 2. miejsce w kategorii młodzików i dwa razy stanął na podium na 3. pozycji w klasyfikacji wszystkich kierowców. W weekend 22-23 czerwca br. rywalizował na torze wyścigowym Circuit Paul Armagnac w Nogaro. Polak znowu osiągnął świetny rezultat – w ciągu weekendu czterokrotnie stawał na podium

Nie obyło się bez problemów. W piątek po serii treningów na torze, awarii uległa skrzynia biegów w ciężarówce zawodnika. „Najpierw do późna próbowaliśmy ją naprawić, jednak osta-

tecznie okazało się, że konieczna jest wymiana skrzyni. Noc była krótka, bo wymiana trwała do 5 rano. Był to wyścig z czasem, gdyż o 8:30 w sobotę zaczynały się już pierwsze treningi

na torze” – wspomina Grzegorz Ostaszewski i dodaje: „To chyba przez ten stres i towarzyszącą mu adrenalinę, po prawie bezsennej nocy, nie odczuwałem zmęczenia. W nagrodę dla





całego zespołu, wywalczyłem w sobotę dwa puchary”.

### Czterokrotne podium

Były to puchary za drugie miejsce w wyścigu standardowym i drugie miejsce w kategorii młodzików. Następnego dnia, w niedzielę ten sukces powtórzył i znów dwukrotnie stawał na drugim stopniu podium. Polak zajmuje aktualnie 5. miejsce w klasyfikacji generalnej i ma ambicje na wyższą pozycję, szczególnie, że do kierowcy z czwartego miej-

stwa dzieli go jedynie 4 punkty. „Jesteśmy pod ogromnym wrażeniem tego, jak Grzegorz poradził sobie w tak trudnych dla siebie warunkach. Dwa drugie miejsca po całonocnych problemach ze skrzynią biegów tylko utwierdziły nas w przekonaniu, że postawiliśmy na właściwego konia.”- mówi Anna Biekionis, Team Manager w firmie DKV Euro Service Polska, sponsorującej polskiego zawodnika. Kolejne eliminacje odbędą się 6-7 września na francuskim torze w Charade.

### Kierowca

Grzegorz "Gregory" Ostaszewski trzeci rok ściga się w zespole Team14, w lidze francuskiej wyścigów ciężarówek, w serii która jest rozgrywana pod egidą Francuskiej Federacji Sportów Motorowych (FFSA). Zasiada za kółkiem 5,5-tonowego pojazdu Renault Premium Racing w specyfikacji wyścigowej, napędzanego przez podrasowany silnik Renault Dxi13 Racing o pojemności 12,8 l, produkcji Renault Trucks o max mocy 1200 KM. Ma 27 lat, a swoją przygodę rozpoczął od startów na motocrossowym motocyklu KTM, gdy miał siedem lat. Następnym dużym krokiem na drodze do kariery sportowej okazały się quady. Starty Grzegorza sponsorują w tym roku m.in. Renault Trucks Polska oraz DKV Euro Service Polska.

Kolejne zawody odbędą się 07 i 08 września: Grand Prix Camions de Charade

28 i 29 września: 24 Heures Camions Le Mans

12 i 13 października: Grand Prix Camions d'Albi



# Szybciej pod górę

OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

W Limanowej, na górskiej trasie, odbyły się kolejne rundy europejskiego championatu oraz krajowych mistrzostw w wyścigach górskich.



**S**obotnie wyścigi w Limanowej były 5. rundą Górskich Samochodowych Mistrzostw Polski, dla kierowców klasyfikowanych w Mistrzostwach Europy FIA

w Wyścigach Górskich (FIA EHC) był to dzień podjazdów treningowych. Na starcie pojawiło się stu siedmiu zawodników. Wielką atrakcją dla rzeszy kibiców, którzy od rana zapeł-

niali punkty widokowe, był start 16 wyścigowych bolidów, w jednym z nich Polak – Paweł Rządkosz, który na ten wyścig wsiadł do Loli B02/50 ze słowackiej stajni Vaclawa Janika.



W przedpołudniowych treningach najszybszym kierowcą był Simone Faggioli (ITA, Norma M 20 FC, Best Lap SSD), jego główny rywal nie ukończył, z powodów technicznych obu podjazdów. Na miejscu dru-

gim dojeżdżał Christoph Lampert (AUT, Osella FA 30, Rauch Power Sports). Najszybszym z polskich kierowców okazał się jadący Mitsubishi Lancerem Andrzej Szepieniec. Podczas pierwszego podjazdu trenin-

gowego na trasie pojawiła się czerwona flaga po niegroźnej kolizji Lancii Delta Integrale Felixa Pailera (AUT). W drugim podjeździe treningowym kontakt z barierą zaliczył Sebastian Malessa (POL, Honda Civic)



Pierwszy podjazd wyścigowy GSMP rozpoczął się dość nerwowo. Bariere uszkodził Kamil Strama (POL, Mitsubishi Lancer), powodując pierwszą przerwę w podjeździe. Następna kolizja i kolejna przerwa – swojego Opla Tigre uszkodził Michał Jasłowski. W klasyfikacji GSMP najszybciej pojechał Christoph Lampert, wyprzedzając Szymona Łukaszczyka (POL, Mitsubishi Lancer EVO V AMS), Andrzeja Szepieńca (POL, Mitsubishi Lancer), Sebastiena Petit (FRA, Norma M →→

20 FC), Michała Ratajczyka (POL, Mitsubishi Lancer EVO X RS), Dubaia (POL, Mitsubishi Lancer Berg Monster, Berg Monster Team) i Pawła Rządkosza. Jednak najszybszym zawodnikiem podjazdu był jadący treningowo Christian Merli, który był szybszy od Christopha Lamperta i Simone Faggioli.

Po drugim podejździe wyścigowym, który przebiegał bez żadnych problemów, na czele tabeli pojawił się Szymon Łukaszczyk, który o 0,832 s wyprzedził Andrzeja Szepieńca i o 7,293 s ubiegłorocznego mistrza kraju Michała Ratajczyka i odebrał nagrody za pierwsze miejsce w generalce aut z nadwoziem zamkniętym umacniając się na prowadzeniu



w klasyfikacji sezonu. W podejździe najszybszy, jadąc treningowo przed jutrzejszą rundą FIA EHC, znów okazał się Christian Merli, zbliżając się powoli do swojego ubiegłorocznego rekordu trasy (1:51,398).

Samochody z nadwoziem zamkniętym, cat. 1,2 GSMP

1. Szymon Łukaszczyk
2. Andrzej Szepieniec
3. Dubai
4. Waldemar Kluza
5. Daniel Stawiarski



[www.lakiernik.com.pl](http://www.lakiernik.com.pl)



Teraz także na smartfony i tablety



## Wyścigowa niedziela

Wyścigowa niedziela w Limanowie, gdzie rozgrywana jest 9 Runda Mistrzostw Europy FIA w wyścigach górskich (FIA EHC) oraz 6 Runda Górskich Samochodowych Mistrzostw Polski. Wzdłuż trasy zgromadziły się rekordowe tłumy kibiców. Rekordowa była także temperatura, przekraczająca w słońcu 30 stopni. Przebiegający rano podjazd treningowy odbył się bez większych problemów, niegroźną awarię zaliczył Dubai (POL, Mitsubishi Lancer).

Najszybszym Polakiem, jadącym samochodem z nadwoziem otwartym był Paweł Rządkosz. Wśród kierowców aut napędzanych na jedną oś tradycyjnie dominował Gabriel Kubit (Honda Integra), który pojechał szybciej od zawodników dysponujących niektórymi znacznie mocniejszymi samochodami. W Grupie N na pierwszym miejscu sklasyfikowano Konrada Biele (Mitsubishi Lancer EVO X). Wyrównana walka toczyła się w Grupie A, w rywalizacji 5 Rundy GSMP najszybszy okazał się Szymon Piękoś, który wsiadł do Mitsubishi Lancera, używanego w zeszłym sezonie. Za nim uplasowali się Robert Sługocki (Mitsubishi Lancer EVO X R 4) i Roman Baran (Mitsubishi Lancer). W grupach narodowych (samochody z utraconą homologacją FIA) triumfowali: Jacek Madziara (Subaru Impreza) w A/PL i Janusz Grzyb (Honda Civic Type R) w E 0. 5 Runda GSMP w kategorii aut historycznych padła łupem lidera klasyfikacji sezonu, Marcina Kacperka (BMW 318 IS).





W pierwszym podjeździe wyścigowym w klasyfikacji Cat 2 Najszybciej pojechał Simone Faggioli (ITA, Norma M 20 FC), zbliżając się z czasem 1:51,693 do ubiegłorocznego rekordu trasy. Urzędujący Mistrz Europy

i rekordzista trasy, Chrstian Merli (ITA, Osella FA 30) stracił do Faggiolego 0,543 s). Na miejscu trzecim zameldował się Christoph Lampert (AUT.Osella FA 30). Wśród aut produkcyjnych (cat. 1) najszybszy był Jan

Miloň (SVK, McLaren 650 S).

W GSMP w podjeździe kolejność wyglądała następująco: Andrzej Szepieniec, Dubai i Michał Ratajczyk. Samochód uszkodził Szymon Łukaszczyk, Paweł Rządkosz na rozgrzanym, śliskim asfalcie obrócił swoją Lolę o 360 stopni.

W drugim podjeździe wyścigowym FIA EHC Merli nie zdołał odrobić straty, i ostatecznie zajął w cat. 2 drugie miejsce, tracąc do Faggiolego 0,577 sekundy. Trzecie miejsce na podium zajął Christoph Lampert.

Wśród aut produkcyjnych ponownie najszybszy był Jan Miloň, znakomicie pojechał w tym podjeździe dysponujący N – grupowym Mitsubishi Lancerem Konrad Biela, wyprzedzając Antonino Migliuoli (ITA Mitsubishi Lancer EVO X). →→





Ostatecznie kolejność w 9 Rundzie FIA EHC w cat 2 przedstawia się następująco:

1. Jan Miloń
2. Konrad Biela
3. Antonino Migliuolo.

6. Runda Górskich Samochodowych Mistrzostw Polski zakończyła się ostatecznie zwycięstwem Dubaia (4:28,633) który wyprzedził Michała Ratajczyka (+1,691) i trzeciego w generalce Andrzeja Szepeńca o 0,014 sekundy! ■





# Emocje na Podkarpaciu

OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Na podkarpackich drogach odbyła się kolejna, piąta runda Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski. Pewną sensacją był powrót na polskie trasy czterokrotnych mistrzów Polski, Brayana Bouffier i Xaviera Panseri.



**G**rzegorz Grzyb i Robert Hundla (Skoda Fabia R5) triumfowali w 28. Rajdzie Rzeszowskim, piątej rundzie Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski. Pocho- dzący z Rzeszowa mistrz Polski

(w latach 2016 i 2018), zwycię- żył w stolicy Podkarpacia po raz czwarty. Na drugim miej- scu uplasowali się Miko Mar- czyk i Szymon Gospodarczyk (Skoda Fabia R5), którzy stracili do zwycięzców 20,6 sek. Najniż-

szy stopień podium przypadł Bryanowi Bouffier i Xavierowi Panseri (Hyundai i20 R5).

Losy walki o zwycięstwo w rajdzie rozstrzygnęły się w sobotnie przedpołudnie,



Grzegorz Grzyb nie popełnił żadnego większego błędu i w swoim jedynym w tym roku starcie w Polsce odniósł zwycięstwo w rajdzie, w którym startował 21 razy!

Miko Marczyk, dla którego był to z kolei zaledwie drugi start w tej rundzie RSMP stanął na drugim stopniu podium i znacznie powiększył swoją przewagę nad rywalami w klasyfikacji sezonu.

Bardzo skutecznie pojechali Łukasz i Tomasz Kotarbowie (Citroen C3 R5) zajmując czwarte miejsce w swoim czwartym starcie w samochodzie klasy R5.

Pierwszą piątkę na mecie rajdu uzupełnili Kacper Wróblewski i Jacek Spentany (Hyundai i20 R5), mistrzowie Polski wśród samochodów napędzanych na jedną oś. Reprezentanci Orlen Team jechali szybciej z oesu na oes demonstrując coraz lepsze wyczucie nowego dla nich samochodu, „er piątki”.

podczas pierwszego przejazdu odcinka Zagorzyce. Bouffier wygrał co prawda poranny oes Pstrągowa i objął prowadzenie, ale już na drugiej próbie popełnił błąd i dachował. Kibice pomogli szybko postawić rajdówkę Francuza na koła, ale strata ponad jednej minuty okazała się już nie do odrobienia. Pięciokrotny triumfator Rajdu Rzeszowskiego wygrał co prawda dwa ostatnie oesy, lecz wystarczyło to „tylko” do zajęcia trzeciego miejsca w klasyfikacji końcowej.



Rajd Rzeszowski nie był nigdy szczęśliwy dla Tomasa Kasperczyka i tym razem też nie zapisze się z najlepszej strony w pamięci mieszkańca Myślenic. Już podczas trzeciego odcinka specjalnego doszło do awarii w samochodzie wicelidera RSMP i dużych strat nie udało się już odrobić.

Rajdu nie ukończyli z kolei Marcin Słobodzian (Skoda Fabia R5), a także Jarosław Kołtun (Ford Fiesta R5). Pierwszy z nich jeszcze na dwa odcinki przed metą zajmował trzecie miejsce za Grzybem i Marczykiem.

Po pięciu rundach RSMP na pozycji lidera umocnił się Miko Marczyk (148 pkt), który o 34 punkty wyprzedza Tomasa Kasperczyka. 55 „oczek” ma na swoim koncie Łukasz Habaj, a o jeden punkt mniej Łukasz Kotarba i Grzegorz Grzyb.

Kolejną rundą Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski będzie Rajd Śląska, od 5 do 7 września.



### Wyniki:

1. Grzegorz Grzyb/Robert Hundla Skoda Fabia R5 01:39:18,3
2. Miko Marczyk/Szymon Gospodarczyk Skoda Fabia R5 +20,6
3. Bryan Bouffier/Xavier Panseri Hyundai i20 R5 +58,5
4. Łukasz Kotarba/Tomasz Kotarba Citroen C3 R5 +2:13,9
5. Kacper Wróblewski/Jacek Spentany Hyundai i20 R5 +2:32,8
6. Sylwester Płachytko/Jacek Nowaczewski Ford Fiesta R5 +2:49,3
7. Tomasz Kasperczyk/Damian

Syty Ford Fiesta R5 +3:57,5

8. Jakub Brzeziński/Dariusz Burkat Ford Fiesta Proto +5:05,2
9. Szymon Cieślak/Bartosz Sajdak Peugeot 208 +12:28,0
10. Michał Pryczek/Jacek Pryczek Subaru Impreza GC8 +12:54,3

### Klasyfikacja RSMP 2019:

1. Mikołaj Marczyk 148 pkt
2. Tomasz Kasperczyk 114 pkt
3. Łukasz Habaj 55 pkt
4. Łukasz Kotarba 54 pkt
4. Grzegorz Grzyb 54 pkt
6. Kacper Wróblewski 44 pkt
7. Marcin Słobodzian 41 pkt
8. Łukasz Byśkiniewicz 40 pkt
9. Aron Domżała 39 pkt
10. Jarosław Kołtun 36 pkt

### RMF Maxxx Trophy:

1. Mikołaj Marczyk 20 pkt
2. Tomasz Kasperczyk 14 pkt
3. Marcin Słobodzian 8 pkt
4. Łukasz Byśkiniewicz 6 pkt
5. Łukasz Habaj 5 pkt
5. Bryan Bouffier 5 pkt
7. Grzegorz Grzyb 4 pkt
8. Jakub Brzeziński 3 pkt
8. Aron Domżała 3 pkt
8. Jarosław Kołtun 3 pkt



# Pędem przez sawannę

Polacy w afrykańskim klasyku  
Kolejna, już .7 pozycja w Bibliotece Auto Klubu  
Dziennikarzy Polskich

Już jest, nosi tytuł „Pędem przez sawannę. Polacy w Rajdach Safari”. W afrykańskim klasyku w sumie wzięło udział piętnaście polskich załóg. Sobiesław Zasada po raz pierwszy stanął na starcie 17. East African Safari Rally w 1969 r. Uczestniczył w tych zawodach ośmiokrotnie. Cztery występy zaliczył Marian Bień, po dwa Błażej Krupa oraz Paweł Molgo z Piotrem Domownikiem (dwaj ostatni w East African Safari Classic Rally). Po jednym razie startowali Ewa Zasada, Marek Wachowski, Mieczysław Sochacki, Andrzej Jaro-

szewicz, Robert Mucha, Ryszard Żyszkowski, Marek Varisella, Maciej Stawowiak, Leszek Kuzaj i Krzysztof Gęborys. Książka przypomina także o startach Zbigniewa Nowickiego, dwukrotnego triumfatora Safari (1963, 1968) – Polaka z obywatelstwem Kenii i licencją Kenijskiej Federacji Automobilowej.

Od pierwszego startu Sobiesława Zasady upłynęło w tym roku pół wieku. To dobra sposobność do przypomnienia polskich śladów w legendarnym afrykańskim rajdzie.

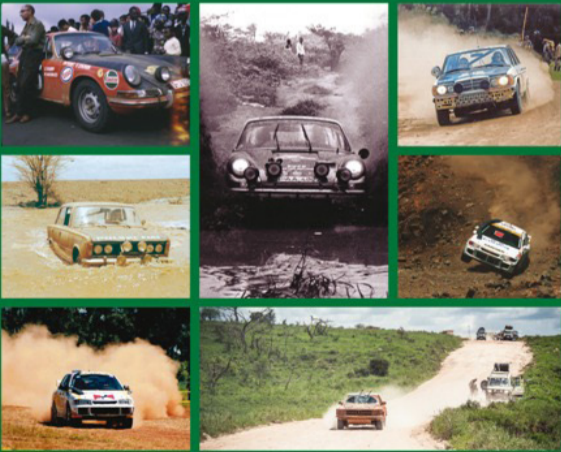
Książka „Pędem przez sawannę. Polacy w Rajdach

Safari” liczy 200 stron, ma twardą i lakierowaną okładkę, a jej cena wynosi 40 zł. Patronami medialnymi są RMF Classic oraz miesięcznik „Automobilista”.

Szczegółowe informacje i zamówienia: Auto Klub Dziennikarzy Polskich, Warszawa, Foksal 3/5, tel. 602 372 926, autoklub01@gmail.com. Nasze książki znajdują się również w ofercie kilku sklepów internetowych, między innymi : topracingshop.pl i sendsport.pl. Można ponadto znaleźć je w księgarni „Historyczna” na warszawskim Powiślu.




BIBLIOTEKA AUTO KLUBU DZIENNIKARZY POLSKICH






Sobiesław Zasada po raz pierwszy stanął na starcie 17. East African Safari Rally w 1969 r. Uczestniczył w tych zawodach ośmiokrotnie. Cztery występy zaliczył Marian Bień, po dwa Błażej Krupa oraz Paweł Molgo z Piotrem Domownikiem (dwaj ostatni w East African Safari Classic Rally). Po jednym razie startowali Ewa Zasada, Marek Wachowski, Mieczysław Sochacki, Andrzej Jaroszewicz, Robert Mucha, Ryszard Żyszkowski, Marek Varisella, Maciej Stawowiak, Leszek Kuzaj i Krzysztof Gęborys.  
Od pierwszego startu Sobiesława Zasady upłynęło pół wieku. To dobra sposobność do przypomnienia polskich śladów w legendarnym afrykańskim rajdzie.



PĘDEM PRZEZ SAWANNĘ

POLACY W RAJDACH SAFARI

Cena 40zł

BIBLIOTEKA AUTO KLUBU DZIENNIKARZY POLSKICH

# Wydarzenia i rocznice: sierpień 2019

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

## Powiew Zachodu w PRL

1 sierpnia 1972 roku, Przedsiębiorstwo Handlu Zagranicznego zakupiło w imieniu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej licencję na produkcję francuskiego autobusu miejskiego Beliet PR100. Państwowe przedsiębiorstwo tak naprawdę zrealizowało jedynie polityczną wolę Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, której (ówczesny) I sekretarz Edward Gierek złożył w tym czasie oficjalną wizytę we Francji.

Gierek, pracując w młodości we francuskich kopalniach zetknął się z ruchem komunistycznym, do którego się dołączył. I za tą działalność przyszły I sekretarz został w 1936 roku karnie wydalony do Polski, ale sentyment do Francji

oraz sympatia do komunizmu pozostała w nim już na zawsze. I zapewne to legło u podstaw partyjnej decyzji, by wesprzeć mające ogromne problemy finansowe przedsiębiorstwo Berliet.

Licencja została zakupiona, a na miejsce produkcji wyznaczono podwrocławską miejscowość Jelcz, od której nazwano nowe autobusy. Formalnie nosiły nazwę Jelcz PR100, ale powszechnie nazywano je po prostu Berlietami. Był to nowoczesny, klasyczny autobus miejski, z szerokimi drzwiami oraz bardzo niską podłogą ułatwiającą wsiadanie. Strona polska zażyczyła sobie ponadto, by Francuzi na bazie tego modelu opracowali wersję dalekobieźną, mogącą obsługiwać

na przykład linie PKS-u. (W 1975 roku taka średniopodłogowa, 3 -drzwiowa wersja została opracowana i otrzymała oznaczenie Jelcz PR110). Miejskie Berliety – jak wspominałem – miały nowoczesny, „zachodni” design. Wyróżniały się na ulicach dużych ośrodków miejskich, ale tak naprawdę nie cieszyły się wysoką renomą, zwłaszcza w obsługujących i naprawiających je zakładach komunikacji miejskiej. Autobusy te nie były bowiem przystosowane do kiepskich dróg, które były powszechne w tamtych latach w Pol- →→





sce. Poza tym, w związku z tym, iż w prywatnych rękach było bardzo niewiele samochodów osobowych, zdecydowana większość osób była zmuszona do korzystania z tzw. transportu zbiorowego – to oznaczało, że Berliety były notorycz-

nie przeładowywane, przewożąc jednorazowo zdecydowanie więcej osób, niż było to w planach konstruktorów. W rezultacie, Berliety okazały się zbyt „delikatne” do pracy w PRL-owskiej rzeczywistości. Trzeba też przyznać, że autobusy te można było spotkać jeszcze pod koniec ub. wieku.

Marka francuskich autobusów wzięła się od nazwiska Mariusa Berlieta, który swą przygodę z motoryzacją zaczął (oczywiście) od samochodów osobowych, jeszcze pod koniec XIX wieku. W 1906 roku sprzedał licencję na swój samochód osobowy firmie American Locomotive Company, ale nadal pracował nad rozwojem silników spalinowych. Pod koniec I wojny światowej



Berliet skoncentrował się na produkcji samochodów ciężarowych. Z produkcji pojazdów osobowych firma zrezygnowała ostatecznie w 1939 roku, kiedy firma Berlieta produkowała już samochody ciężarowe dla wojska. Po zakończeniu II wojny światowej Berliet – oprócz ciężarówek – zaczął wytwarzać także autobusy.

W 1967 roku Berliet został przejęty przez Citroena, który z kolei należał do koncernu oponiarskiego Michelin. Po poważnym, światowym kryzysie naftowym w początkach lat 70-tych XX wieku, zarząd Michelina postanowił skoncentrować się produkcji opon. W rezultacie

Berliet trafił do Renault, a Citroena zakupił Peugeot. W latach 80-tych ub. wieku marka Berliet definitywnie zniknęła z motoryzacyjnego rynku. ■



ze zbiorów Pawła Zadroży



---

**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, Paweł Bielak, 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**

693 129 040, redakcja@motopress-media.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](mailto:redakcja@motopress-media.pl)