

iauto ^{polska}

Numer 136, 04 września 2019



Trochę tych autostrad i dróg szybkiego ruchu w Polsce mamy. W sumie to z górą 3700 km, w tym ponad 1600 km szlaków, po których można jeździć z prędkością 140 km/h. Co prawda wiele jest jeszcze do zrobienia, trochę do poprawienia, ale jest znacznie lepiej, niż było, na przykład 30, czy 20 lat temu. Co wcale nie oznacza, że jest tak, jakbyśmy (my, kierowcy) sobie życzyli.

Autostrady budowane są po to, aby szybko i bezpiecznie przejechać kilkadziesiąt, kilkaset czy kilka tysięcy kilometrów. Po to, aby było szybko i bezpiecznie, obowiązują na tych drogach precyzyjnie określone reguły, zapisane w przepisach prawa, ale i ogólnie przyjętych zasadach wynikających z poczucia przyzwoitości, instynktu samozachowawczego czy kultury współżycia społecznego.

Okazuje się, że niektórzy kierowcy nie przejmują się ani prawem, ani dobrym obyczajem. Efekt jest taki, że na polskich autostradach nie zawsze można podróżować szybko, bezpiecznie i bez poczucia zagrożenia. Wyczyny autostradowych mistrzów kierownicy można oglądać w mediach społecznościowych, co bardziej drastyczne sytuacje pokazują telewizje, opisuje prasa, nie tylko specjalistyczna. Sceny z ciężarówkami jeżdżącymi pod prąd na węzłach autostradowych (bo zjazd przegapili, może był słabo oznakowany?), osobówki

pomykające w przeciwnym kierunku czy przeczekujących deszcz pod wiaduktem na autostradach ogląda się, niczym fragmenty filmów akcji. Fajnie się ogląda, fajnie się komentuje siedząc przed monitorem. Mniej fajnie jest, kiedy w realu, w czasie wyprzedzania ciężarówki, przy prędkości autostradowej, kilka metrów za tylnym zderzakiem pojawia się samochód, którego kierowca nerwowo mruga światłami, bo dla niego jest zbyt wolno. A kiedy już pomknie przed siebie i po jakimś czasie trafi na blokującą drogę rozbite samochody, to usiłuje wrócić do zjazdu, bo nawigacja mu pokazuje objazd. Zawraca, blokuje tzw. korytarz życia - bo on musi, bo tylko frajerstwo stoi.

Szczęśliwie bardzo wielu kierowców ma w samochodach kamerki i nie wahają się użyć nagrań jako załączników w informacjach dla policji. A odpowiedni ministrowie planują szereg zmian legislacyjnych i wprowadzenie srogich kar, słusznie mniemając, że na kulturę, odpowiedzialność i nawet na instynkt samozachowawczy polskich kierowców liczyć nie można.

Szerokiej drogi

Mirosław Rułkowski



Wrażenia z jazdy

Trochę usportowione - str. 4



Wydarzenia

STAR. Duma Miasta - str. 10

Piękno i styl - str. 14

KJS world level - str. 24

Show ORLENU. Verva street racing - str. 30



Patronat iAuto

Klasycznie w Ułężu - str. 20



Sport

Sukces w Turcji - str. - 34

Rallycross na finiszu - str. 36

Kalendarium

Ferdynand, wnuk Ferdynanda - str. 41



Trochę usportowione



Renault Megane GT Line

TEKST ZDJĘCIA: KLAUDIUSZ MADEJA

Moda na sportowe auta sprawia, że nawet niekoniecznie pasujące do sportu modele mają swoje wersje, nawiązujące do rywalizacji i ścigania się. I taka stylizacja wychodzi im na dobre.

Niektóre samochody, zwłaszcza w swych standardowych odmianach wyposażenia, bywają nudne. Dodanie im kilku atrakcyjniejszych detali powoduje, że zyskują na efekcie wizualnym. Wersja GT Line w Renault jest bardzo zbliżona do znanej już od dawna „GT”. Różnice, dostrzegalne z zewnątrz, to tylko jedna rura wydechowa i standardowa atrapa

chłodnicy. Za to mamy kilka znaczków „GT Line”, informujących otoczenie, że wybraliśmy atrakcyjniejszą i przyjemniejszą dla oka wersję wykonania.

Wersja GT Line wygląda bardzo atrakcyjnie i Megane staje się bardziej „pociągający”, niż tylko rodzinny samochód. Brak listew na



drzwiach z zewnątrz, a jedynie przetłoczenia w tym miejscu, wychodzą na dobre. Dawanie tu czegokolwiek osłabiłoby wrażenie. A tak, mamy ładną linię boczną, z jedną tylko cienką, chromową listwą, biegnącą pod szybami. Niebieski lakier połączony z czarnymi fotelami i tapicerką, oraz błękitnymi wstawkami od wewnątrz w drzwiach dodają atrakcyjności. Do tego felgi z lekkiego metalu o rozmiarze 225/40/R18. Jeszcze niedawno był to rozmiar wyłącznie dla sportowych samochodów, dzisiaj zdobi wersję GT Line. Efekt wizualny dopełniają światła przednie Full LED „Pure Vision”. Z tyłu mamy, znane w Megane już od dawna, czerwone światła przechodzące prawie przez całą szerokość samochodu. Najlepiej wygląda to po zmierzchu i jest charakterystyczną cechą Renault.

W środku od razu rzucają się w oczy kubełkowe fotele sportowe. W przypadku testowa-

nego egzemplarza, była to wersja z alcantara, do której trzeba dopłacić. Standardowo mamy tapicerkę z materiału. Niebieski wstawki znajdziemy też w obiciach foteli i zagłówków, a do tego efektowne przeszycia w kilku miejscach, oczywiście tą samą, niebieską, grubą nicią. Widać, że efekt wizerunkowy został tu dopracowany w szczegółach. Nie chodzi jednak tylko o wygląd, bowiem sportowa, skórzana, wielofunkcyjna kierownica została znakomicie dobrana. Nie dość, że świetnie się ją

trzyma, to jej wielkość, czyli promień okręgu został idealnie dobrany. To oczywiście nieco psychologiczne podejście do tematu. Ale w dużym samochodzie, zbyt mały promień kierownicy wydaje się nienaturalny. Zaś odwrotna sytuacja sprawia, że nie tylko mamy nieco dziwne wrażenie, ale jeszcze zbyt duże koło kierownicy ogranicza nam ilość miejsca w małym aucie. Znam takie modele...





Przed sobą, na tablicy, kierowca widzi znany już zestaw wskaźników. Po bokach temperatura płynu chłodniczego i stan paliwa w zbiorniku, a w środku wyświetlacz, na którym mamy do wyboru cztery typy wyświetlania podstawowych informacji. Jest to powiązane z dużym wyświetlaczem na panelu środkowym auta. A wszystko zależy od tego, jaki tryb pracy silnika, układu kierowniczego i zawieszenia wybieremy. To wpływa na kolory i sposób wyświe-



tlania informacji. Standardowo mamy tryb Neutral, czyli normalny. Eco, jak sama nazwa wskazuje, nastawia pojazd na jak najmniejsze zużycie paliwa. Stąd wolne rozpędzanie, aby uniknąć wchodzenia silnika na wysokie obroty, organicznie siły działania klimatyzacji, a także płynne funkcjonowanie układu kierowniczego. Comfort wprowadza nas w łagodną, płynną jazdę, przyjemne kierowanie i w miarę delikatne pokonywanie nierówności drogi. Sport też chyba nie wymaga większego opisu. Silnik pracuje na wyższych obrotach, co jest zasługą automatycznej skrzyni EDC

z podwójnym sprzęgłem. Jeśli w „eco” szybko zmieniała przełożenie na wyższe, tu „ciągnie” na niższym biegu silnik do wyższych obrotów i tym samym większej prędkości. Zawieszenie jest twardsze, a układ kierowniczy wydaje się być bardziej bezpośredni, choć wielkiej różnicy nie zauważyłem. Najbardziej chyba to czuć w „comfortie”, gdzie kierownica jakby miała większy luz, co wydaje się, jest jedynie psychologicznym zabiegiem. W testowanym Megane jest jeszcze coś takiego, jak „Modelowanie dźwięku silnika”.

Przy „sporcie” zaprogramowano oczywiście „ryk”. Nieprzypadkowo używam cudzysłowu, bo do prawdziwie wyścigowych odgłosów daleko. Nie ukrywam, że jestem przeciwnikiem tego typu gadżetu, serwowanego ostatnio przez wielu producentów. Uważam, że powinniśmy słuchać naturalnego brzmienia silnika, jakiegokolwiek ono jest. Renault wyszedł mi tu naprzeciw, ponieważ do wyboru jest również tryb Perso, gdzie sami ustawiamy: układy kierowniczy i napędowy, komfort termiczny, wyświetlacz, oświetlenie wewnętrzne i wspomniany wyżej dźwięk silnika.

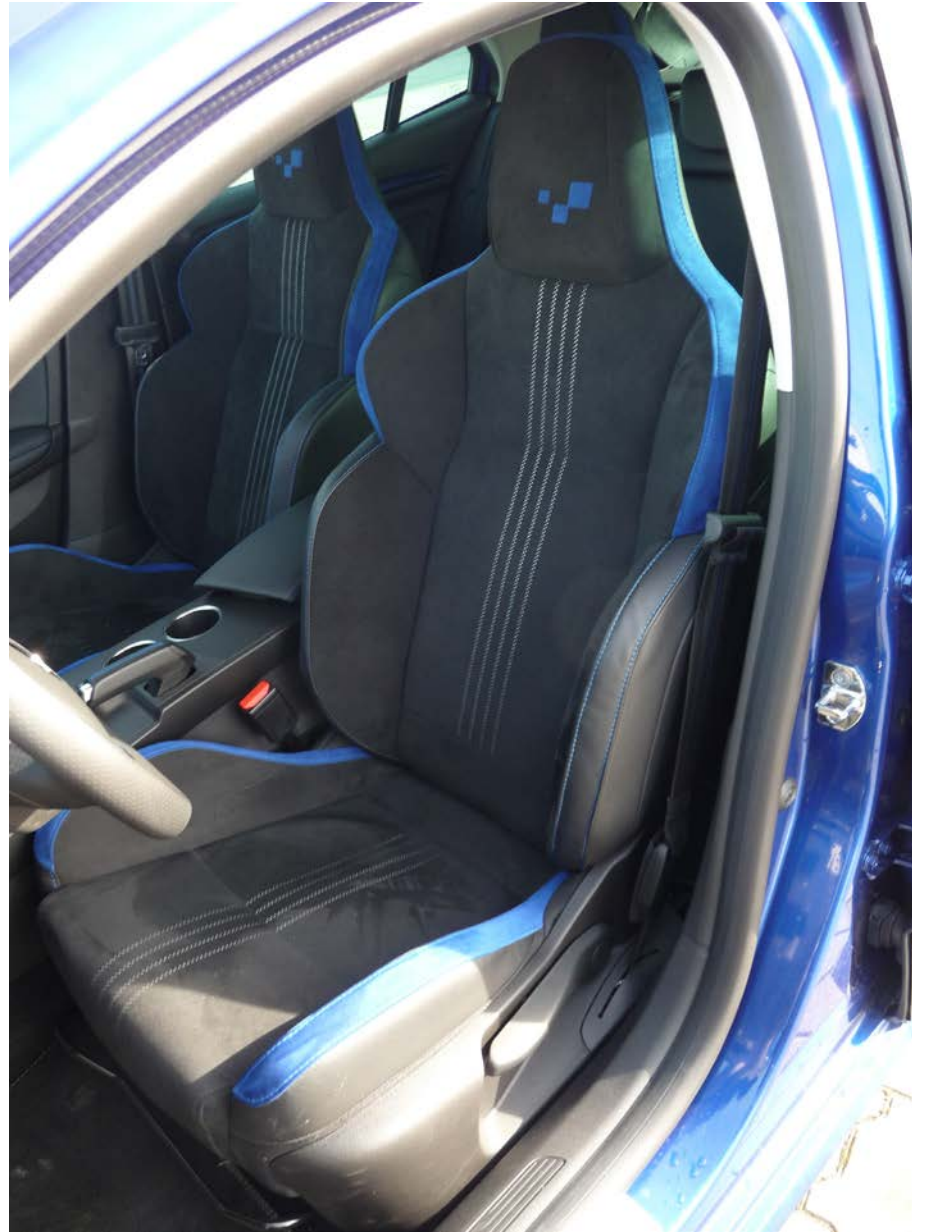


Ustawiając silnik na eco, kierownicę na sportowo, a klimatyzację i brzmienie silnika na neutral, przebyliśmy w 4 osoby prawie 2,4 tys. km. Każdy miał ze sobą jedną, niedużą torbę podróżną. Po drodze udało się jeszcze zrobić niewielkie zakupy i wszystko pomieścić, choć kurtki musiały już spocząć na tylnej półce. Nawet bez tego widok do tyłu przez szybę nie jest wystarczający. Ale wyręcza nas kamera cofania. Na →→



dużym, środkowym wyświetlaczu sprawdza się znakomicie, podobnie jak nawigacja. Cały system R-Link 2 z ekranem dotykowym 8,7" daje szerokie możliwości regulacji, opisane wyżej. Co jest nieco uciążliwe, to zmiana niektórych ustawień. Nie do wszystkich bowiem dostęp jest prosty i bezpośredni. Czasami musimy się przedostać przez kolejne poziomy menu. Tak jest np. gdy chcemy przyciemnić ekran po zmroku. Zaletą na pewno jest wielkość wyświetlacza i możliwość skonfigurowania kilku wersji pulpitu, co przypomina niektóre tablety i smartfony. Moim zdaniem jednak najlepiej sprawdza się opcja nawigacji na całym ekranie, gdy jedziemy w nieznanym nam obszarze. Jak przystało na współczesne auta, Megane GT Line jest wyposażony w szereg systemów poprawiających bezpieczeństwo jazdy, elektryczne sterowanie szyb i lusterek, wspomniany tempomat i kartę Renault Hands Free.

W składzie czteroosobowym kubełkowe siedzenia okazały się być nieco mniej praktyczne, bowiem pasażerowie z tyłu narzekali na małe możliwości zmiany położenia stóp. Siedzenia są nisko zamontowane, choć regulowane także na wysokość, i dla siedzących na tylnej kanapie mogą być uciążliwe na dłuższej trasie, zwłaszcza jeśli mierzą 180 i więcej centymetrów wzrostu. Z przodu nie odczuwałem żadnego dyskomfortu, sportowe fotele sprawdziły się znakomicie. Najbardziej podobało mi się trzymanie boczne na zakrętach. A te Megane pokonywał



bez problemu, choć testowany egzemplarz nie miał systemu 4 kół skrętnych 4Control. Liczba 160 w nazwie auta nawiązuje do mocy 159 KM przy 5500 obr./min, a nie do pojemności skokowej silnika, która wynosi 1 330 cm³. Daje to maks. moment obrotowy 270 Nm przy 1800 obr./min., 8,2 s na rozpędzenie do 100 km/h i później najwyżej 205 km/h, co w Polsce się przydaje tylko teoretycznie. A tak poważnie, osiągi są dobre, a samochodem można jeździć zarówno aktywnie, albo agresywnie, jak wolą niektórzy, jak i ekonomicznie. Napęd jest na przednie koła. Na wspomnianej już trasie uzyskaliśmy śr. zużycie paliwa 6,7 l Pb95/100 km, przy przeciętnej prędkości 90 km/h. Większość trasy była przejechana autostradą, ale z jazdą po mieście. Biorąc pod uwagę właściwie pełne obciążenie, bo trudno nam było sobie wyobrazić, aby do czterech dorosłych osób dołączyła piąta, to bardzo dobry rezultat. Uzyskany zresztą także dzięki korzystaniu z tempomatu, dość łatwego w obsłudze. Jest jeszcze



ocena 81/100, czyli ilość punktów, jaką kierowcy uzyskali w kategorii efektywnego, a co za tym idzie ekonomicznego stylu jazdy. Zielony liść, albo kropla jak kto woli wskazuje, że dobrze jeździliśmy. Nie sprawdzaliśmy, co komputer pokładowy pokazuje np. przy 20, albo 30 punktach. Czy jest to jedynie czerwony kolor, lub być może jakiś jęzor, albo wykrzyknik... To oczywiście żart. Natomiast samą ideę pokazywania oceny stylu jazdy i kierowcy i „dystans przejechany bez zuży-

cia paliwa” oceniamy bardzo pozytywnie. Każdy może się sprawdzić i próbować doskonalić swój styl jazdy. Samochód daje mu czytelną informację, czy idzie, a ściślej jedzie w dobrym kierunku, czy potrafi efektywnie wykorzystać jego możliwości, a jednocześnie nie płacić za to niepotrzebnie dużo.

Jak napisaliśmy na początku, GT Line daje Megane atrakcyjny wygląd i całą oprawę. Bowiem nie jest typowo „twardym” i mało pojemnym autem sportowym, a samochodem praktycznym i do codziennego użytku, i na trasę. Choć bardziej dla dwóch, niż czterech osób. Chyba, że z tyłu umieścimy młodych lub niskich pasażerów.

Mimo niewielkiej pojemności 1,4 l, silnik dobrze się sprawuje. Zarówno przy ruszaniu i wyprzedzaniu, jak i na trasie. Zaś zużycie paliwa jest na bardzo dobrym poziomie. Znamy przecież małe auta z „downsizingiem”, palące 8 – 9 l/100 km. Szeroki zakres regulacji i ustawień na pewno pozwala właścicielowi znaleźć najlepsze dla siebie rozwiązania. A to wszystko przy bardzo atrakcyjnym wyglądzie Megane w wersji GT Line. ■





STAR Duma Miasta

TEKST ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Starachowice, niewielkie miasto w województwie świętokrzyskim, w Polsce znane przede wszystkim z produkcji ciężarówek Star. I chociaż dziś fabryka stała się Specjalną Strefą Ekonomiczną, to polska ciężarówka wciąż budzi wielkie emocje. W ostatni weekend sierpnia odbywał się w Starachowicach piąty zlot Stara.

To już była piąta edycja LEGENDY STAR-a, najbardziej okazała i, moim zdaniem, udana. Do starachowickiego Muzeum Przyrody i Techniki przybyło ponad stu posiadaczy zabytkowych samochodów i motocykli. Kawalkada pojazdów przejechała do pobliskiego Wąchocka, gdzie na placu przy zalewie wybrano i nagrodzono najstarsze pojazdy Zlotu. Oczywi-

ście głównym bohaterem dwudniowej imprezy był Star w każdej odmianie, ale tytuł najstarszej ciężarówki przyznano pojazdowi szwajcarskiej armii, Mowag z 1957 roku. Auto przyjechało z zaprzyjaźnioną ekipą miłośników wojskowych pojazdów Grupy Militarnej Pilica. W kategorii jednośladów nagrodę otrzymał Paweł Jantos, posiadacz motocykla WFM z 1956 roku. →→





W czasie konkursów przed siedzibą starostwa w Starachowicach można było przyjrzeć się poszczególnym pojazdom, poznając przy okazji szczegóły dotyczące historii i doprowadzania do prezentowanego stanu poszczególnych pojazdów. Szczególną uwagę zwracał jedyny istniejący egzemplarz Tarpana, przerobionego na wóz kolejowego ratownictwa technicznego. Auto może jeździć po drogach i po torach kolejowych. Szczególną atrakcją było spotkanie z Dobiesławem Walknowskim, który opowiadał o Starach i podróżach nimi praktycznie po całym świecie. Jego samochód, Star 266C przygotowany był do startu w rajdzie Paryż-Dakar w 1989. Do startu nie doszło, ale po drogach i bezdrożach Europy czy Azji właściciel przejechał samochodem tysiące kilometrów.

Drugiego dnia uczestnicy Złotu przejechali ze Starachowic do Mirca, gdzie odbywały się przejazdy na czas. Po powrocie pojazdy zaparkowały pod miejscowym centrum handlowym na kolejną porcję konkursów i prezentację motocykli, samochodów osobowych i, oczywiście, Starów. ▣



BRAYT®



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



TEKST I ZDJĘCIA: GRZEGORZ CHYŁA

Dziewiąty już raz przez kilka sierpniowych dni podwrocławski zamek Topacz stał się letnią stolicą miłośników zabytkowej i klasycznej motoryzacji za sprawą imprezy o nazwie Motoclassic Wrocław.

Impreza z roku na rok rośnie w siłę, coraz więcej coraz wspanialszych samochodów, tłumy oglądających. Z roku na rok wygląda to podobnie – dziedziniec 'majątku' w sąsiedztwie głównej sceny opanowały pojazdy najdostojniejsze. Stoją tu piękne Rolls Royce, piękne przedwo-

jenne Bugatti, Mercedesy, długo by wymieniać. Na drugim placu pojazdy nowsze, pogrupowane według rodzajów – przy wejściu grupka Karman Ghia, dalej pojazdy rodem z PRL – Mikrus, Maluch, Nysa Milicyjny Fiat 125p, dalej grupa rajdowych Renault 5 i 11, kilka Mini Morrisów.



Każdy znajdzie coś dla siebie. Tu rozłożyli obóz militaryści z wszelkiego rodzaju pojazdami wojskowy obok wóz strażacki OSP Topacz wozi dzieciaki, dalej grupa pojazdów najnowszych kilku znanych dealerów.

Przez cały czas na dwóch scenach szanowne jury przepytuje kolejnych uczestników najważniejszego akcentu imprezy, czyli konkursu elegancji. Piękne samochody, kierowcy i pasażerowie obowiązkowo w strojach dostosowanych do epoki. Wybór jest bardzo trudny, ale przekonałem się, że moje opinie są podobne do opinii jury.

Zaszczytny tytuł Grand Prix powędrował aż na Łotwę – Ryskie Muzeum Motoryzacji reprezentował majestatyczny roadster Steyr 220. Samochód zbudowano w roku 1939 w Austrii, karoseria pochodzi z firmy Glaser z Drezna. Piękne opływowe linie, wiśniowo – kremowe malowanie. Majestat.



Druga nagroda powędrowała do Czech, zdobyła ją ciemno-zielona Lagonda M45 z 1934 roku. Kierowca z żoną i dwoma synami – wszyscy w perfekcyjnie dobranych strojach sportowych na modłę dwudziestolecia międzywojennego. Stroje dopracowane do najdrobniejszego szczegółu, od zegarków z dewizką u panów (wszystkich trzech!) przez kapelusik i wyemancypowane spodnium pani, aż po kraciaste stroje z kamizelkami i czapkami chłopców.

Zachwyty wzbudzała też prezentacja gospodarki. Lepsze połowy dzielnych strażaków z OSP Topacz zaprezentowały urodzinowy prezent jednej z nich – pięknie odrestaurowanego Fiata 500. Kupiony w Ferrarze, 10 miesięcy trwała renowacja. Piękny jasnoniebieski kolor nawiązuje do palety fabrycznej, gdzie nosi włoską nazwę azzurro aquamarina. W konkursie elegancji prezentowało go aż pięć pań ubranych w pastelowe stroje nawiązujące do lat 50-tych. Dwie z nich – te





dorośle – siedziały z przodu, pozostała trójka dziewczynek zmieściła się z tyłu.

Tak co roku wygląda Motoclassic, nie da się zobaczyć i opisać wszystkiego. Co roku pojawia się coś nowego, co roku odkrywamy coś, co przeoczyliśmy rok wcześniej. Do Topacza wrócimy za rok. ■



Klasycznie w Ułężu

CLASSIC
AUTO CUPLIQUI
MOLY

 TEKST I ZDJĘCIA: JAKUB ŻOŁĘDOWSKI

W dniach 24-25 sierpnia odbyła się IV runda Liqui Moly Classicauto Cup 2019 na terenie Moto Park Ułęż. To znany i lubiany obiekt, który na dobre wpisał się do kalendarza zawodów i wielokrotnie gościł uczestników Classicauto Cup.

W zeszłym roku zaproponowaliśmy nowy układ próby sportowej, który zdecydowanie przypadł wszystkim do gustu. Niemal jednogłośnie został uznany za najciekawszą trasę wytyczoną na terenie dawnego lotniska wojskowego. W tym roku wprowadziliśmy kosmetyczne zmiany, aby jeszcze bardziej uatrakcyjnić sprawdzoną trasę. Dodatkową zmianą na plus w stosunku do ubiegłego roku były nama-

lowane przez właściciela Moto Park Ułęż, białe linie wzdłuż głównej trasy przejazdów oraz charakterystyczne, biało-niebieskie tarki po obu stronach zakrętów, dzięki czemu obiekt coraz bardziej przypomina tor wyścigowy.

Druga wakacyjna runda w tym sezonie odbyła się w piękną i słoneczną pogodę. Absolutny brak deszczu powodował, że uczestnicy po →→



gorącym i przyczepnym asfalcie mogli jechać na limicie testując możliwości oraz granicę przyczepności swoich opon.

Po raz kolejny nie zawiedli kierowcy wyczynowych samochodów rajdowych, które zawsze są wielką atrakcją naszych zawodów. Tym razem japońskie rajdówki z lat ,90 z napędem na cztery koła okazały się najszybsze. Krzysztof Głowala w oryginalnej Maździe 323 GT-R i jedynej w Polsce profesjonalnie przygotowanej do rajdów rangi Mistrzostw Polski wygrał Puchar Legend KronikaRajdow.pl.

Coraz bardziej rozwija się Puchar Krajów DL 125pe®. Pięć aut w tym cztery Polskie samochody przygotowane do sportu, dzielnie walczyły na tra-



się w tych upalnych warunkach. Rywalizację w Pucharze KDL 125pe® wygrał Paweł Bochenkiewicz w Fiacie 125p. Polonez z fiатовskim silnikiem 2000 cm3 Roberta Klemby, z wcześniejszych lat produkcji w kolorze groszkowym otrzymał od Magazynu Classicauto nagrodę

najbardziej charyzmatycznego auta w kategorii Classic.

Najszybszą kobietą w Pucharze Pań Shiny Garage była Julia Jaworska w Roverze 200, która po raz pierwszy wystartowała w naszych zawodach. W Pucharze BMW Classic →→





POWER FACTORY.

SERWIS SAMOCHODOWY

- przeglądy, naprawy
- diagnostyka komputerowa
- klimatyzacja, wulkanizacja

MOTORSPORT

- Eventy motoryzacyjne
- Szkoła jazdy
- Budowa i serwis aut sportowych
- Tuning, oklejanie

ul. Jagielska 42E Warszawa

tel 885 90 70 70

powerfactory.waw.pl

facebook.com/POWERFACTORY/



rywalizowało pięć aut wyprodukowanych w Bawarii, z których najszybsze było BMW Compact Marcina Wróblewskiego. W Pucharze Volvo Car Poland wystartował jedynie Michał Marczak na Volvo 850 T-5R, a Herbie w czarnej Alfie Romeo 155 wygrał z młodszą Alfa Romeo 156 w Pucharze Forzaltalia.pl. Wśród Mazd RX8, które zgłosiły się do Pucharu Rotary Mazda Gołembiewscy, najszybszy okazał się Kornel Górniak.

Serdecznie gratulujemy i zapraszamy na finałową V rundę Liqui Moly Classicauto Cup, która odbędzie się w dniach 18-19 października na kultowym Torze Kielce. Szczegółowe wyniki IV rundy Liqui Moly Classicauto Cup - Moto Park Ułęż znajdują się na stronie: <http://classicauto.pl> ■

www.lakiernik.com.pl



Teraz także na smartfony i tablety

KJS world level

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Bywalcy międzynarodowych salonów samochodowych narzekają na ludyczny charakter motoryzacyjnych spotkań w halach Ptak Warsaw Expo. Nieśluszenie. Kolejne imprezy nie są adresowane do koneserów technologii czy smakoszy samochodowego designu, lecz do pasjonatów mocy, przyspieszenia i prędkości. I blichtru.



Ktoś trafnie porównał kolejne odsłony wystaw i pokazów w podwarszawskich halach Ptaka do disco-polo. I rzeczywiście spotkania motoryzacyjne, Warsaw Motor Show, Warsaw Oldtimer

Show czy Warsaw Motorcycle Show Motor, mają się podobać możliwie dużej liczbie odwiedzających, a że disco-polo podoba się większości rodaków, to odpowiedź na pytanie, jak organizować show, nasuwa się

sama. Dla lwiej części odwiedzających, zwłaszcza młodych ludzi, wspaniałe samochody i motocykle są wtedy wspaniałe. gdy mają potężne silniki, głośne wydechy, agresywny wygląd i... są zbyt drogie dla



zwiedzających. Ma być głośno, jaskrawo i z rozmachem. Bardziej w stylu amerykańskich „show” niż europejskich „salonów”. Ta koncepcja prowadzenia biznesu wystawienniczego sprawdza się bardzo dobrze, kolejne imprezy przyciągają



wielu, wielu widzów, którzy płacą za bilety, parkingi czy fast-foody.

Do takiej koncepcji działania Warsaw Ptak Expo znakomicie pasuje odbywająca się w pierwszy weekend września X Gymkhana GRiD. Zasadniczo to tym pojęciem określane były organizowane na torze ze sztucznymi przeszkodami →→



zawody konne, kolarskie lub motocyklowe, a także samochodowe. Po zorganizowanej z amerykańskim rozmachem i w takim też stylu samochodowej imprezie w Nadarzynie, gymkhana raczej kojarzyć się

będzie ze szczególnym rodzajem zawodów samochodowych. Poza elementem rywalizacji były emocje, jakie budzą pracujące na najwyższych obrotach wielkie i głośne silniki, był ogień z rury, było zrywa-

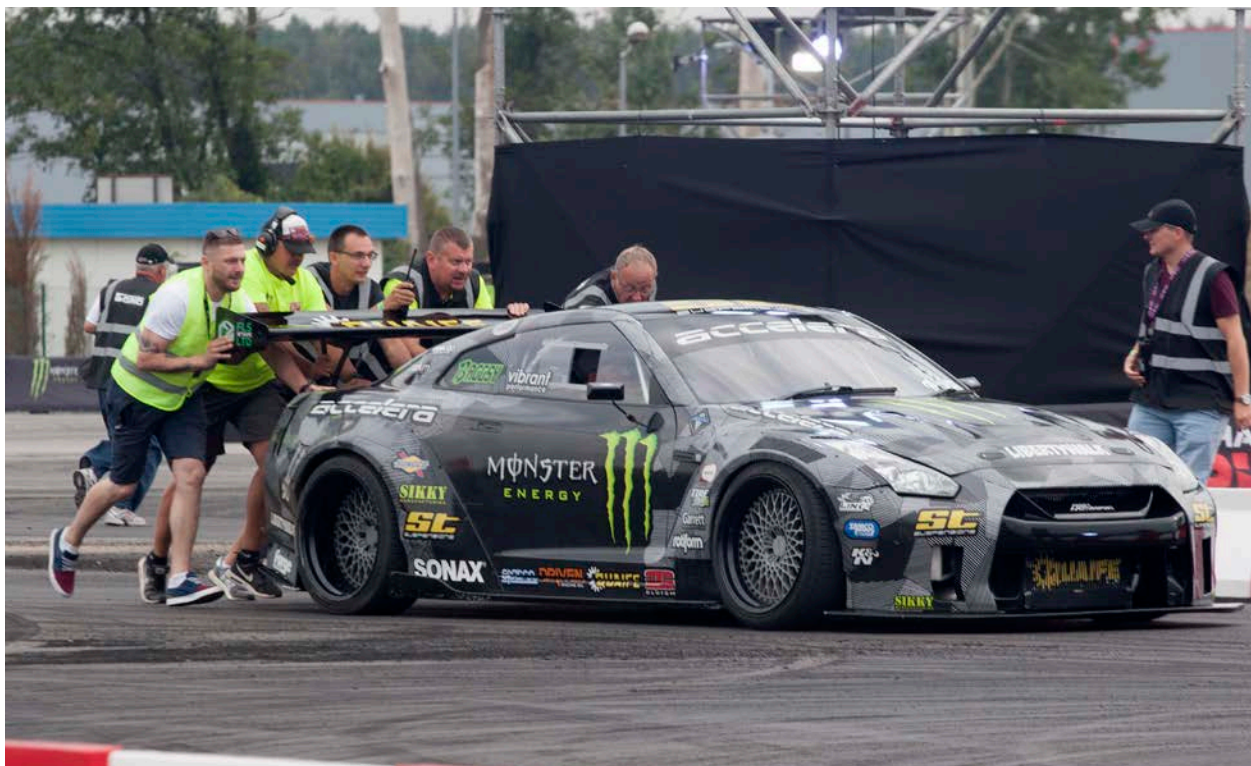
nie przyczepności i dym z opon, były efektowne przyspieszenia i hamowania, nawroty, ciasne zakręty i kręcenie kółek wokół przeszkód. Był twórcą cyklu imprez pod nazwą Gymkhana Grid, Ken Block, który w swoim





Fordzie dał popis widowiskowego „palenia gumi”, były partnerskie firmy Monster Energy, Hooligan, było głośno i trochę cyrkowo. Był podkład dźwiękowy z podkreśnionym do oporu basami, był język angielski komentatorów (a to, jak wiadomo, bardzo podnosi prestiż każdej imprezy), były gwiazdy sportu samochodowego, były autografy, czapeczki, t-shirty, plakaty. Ci, którzy zdecydowali się kupić bilety (drogie, droższe i bardzo drogie) robili wrażenie zadowolonych, kierowcy, którzy wzięli udział w eliminacjach i finałach też nie narzekali.

Dla porządku trzeba podać, że kwalifikacje do warszawskiego finału odbywały się w 13. miastach dziewięciu krajów. W stawce znaleźli się również i polscy kierowcy wyczynowi, trzeba jednak pamiętać, iż w tym samym terminie odbywały się rundy krajowych mistrzostw w rajdach →→





samochodowych i rallycrossie, więc najlepsi nie mogli przystąpić do eliminacji. Spośród kilku rodaków duży sukces w kategorii RWD zanotował Paweł Korpuliński, który dopiero w finale przegrał z Mantasem Sliogerisem. Pozostali nasi kie-





rowcy (Kuba Przygoński, Paweł Trela, Grzegorz Hypki, Paweł Borkowski w RWD i Marcin Wicik w AWD) polegli na etapie 1/16. Ken Block, pomysłodawca Gymkhany, swój udział ograni-

czył do wywiadów, rozdawania autografów oraz pokazowego „palenia gumi”, które publiczność przyjęła entuzjastycznie. Popis kunsztu i skuteczności dał trzykrotny rajdowy mistrz

świata, Peter Solberg, wygrywając w kategorii aut czteronapędowych. W finale pokonał... Oliviera Solberga, który już odnosi konkretne sukcesy w rajdach samochodowych. ■





OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Ponad 250 tys. osób wzięło udział w organizowanej przez PKN ORLEN imprezie, VERVA Street Racing. W ciągu dwóch dni w Gdyni, gwiazdy motorsportu dały popis swoich umiejętności. Szybkie samochody, wielka moc i ryk silników, akrobacje na lądzie i powietrzu, a także pokazy na wodzie dostarczyły kibicom wielu emocji.

Jedną z największych atrakcji imprezy był udział gościa specjalnego, Roberta Kubicy z zespołu ROKiT Williams Racing. Polski kierowca Formuły 1 zaprezentował swoje umiejętności i moc bolidu na ulicznym torze F1. Było przyspieszenie, wchodzenie w cia-

sne zakręty i pokazowe kręcenie tzw. „bączków”. A wszystko to przy wielkim aplauzie licznie zgromadzonej publiczności.

Równie spektakularne pokazy przygotowali także pozostali zawodnicy ORLEN Team. Kuba Przygoński driftował Toyotą

GT86 na torze F1 i rozwijał wielkie prędkości swoim Mini JCW Rally na torze dakarowym. Plaża miejska w Gdyni była również areną dla Maćka Giemzy i Adama Tomiczka, którzy dali fanom namiastkę tego, z czym zmagają się podczas rajdów terenowych. Wyżłobione motocyklami

koleiny pokazały, jak trudna i wymagająca jest to dyscyplina. Pokazy uświetnił również Stéphane Peterhansel, trzynastokrotny zwycięzca Rajdu Dakar, startujący zarówno w kategorii motocykli, jak i samochodów. Tym razem polskiej publiczności zaprezentował się w Mini JCW Buggy.

Maciej Giemza zachwycał swoich fanów występując w piaszczystej scenerii na swoim ulubionym motocyklu enduro. Z okazji VERVA Street Racing usiadł także za kierownicą samochodu, by wziąć udział w rywalizacji WRC na Torze Action, ścigając się ze swoim

kolegą z ORLEN Team – Kacprem Wróblewskim. Niesamowity pokaz akrobacji motocyklowych FMX zaprezentowała ekipa Freestyle Family. Maszyny kręciły salta 30 metrów nad ziemią, stunterzy zdzierali opony swoich motocykli, a ciężarówki spektakularnie driftowały.

Warto było także spoglądać w niebo nad Gdynią, na którym niezwykle spektakl stworzył mistrz świata w motoparalotniarstwie – Wojtek Bógdał,

a także Grupa Żelazny w swoich biało-czerwonych maszynach i Artur Kielak na samolocie XA 41.

Oprócz pokazów dynamicznych na gości czekała bardzo bogata strefa Pit Party, czyli imponująca wystawa pojazdów. Youngtimery, samochody rajdowe, wyścigowe, tuningowe, elektryczne, supercars, amerykańskie muscle cars i dziesiątki motocykli cieszyły oko wszystkich fanów motory- →→





zacji. Wśród ponad 550 pojazdów można było zobaczyć m.in. Novitec Ferrari 812 N-Largo, Nissana GT-R Nismo, czy Rolls Royce'a Wraith Prior Design.

Sobotni i niedzielny wieczór uświetniły gwiazdy polskiej sceny muzycznej. Publiczność doskonale bawiła się przy hitach takich artystów, jak Syl-

wia Grzeszczak, Daria Zawiałów i C-BooL.

Tegoroczna impreza zorganizowana została na terenie





o powierzchni aż 40 hektarów. Przy trwającej 10 dni budowie infrastruktury pracowało blisko 500 osób.

– Dziękujemy wszystkim, którzy wzięli udział w VERVA Street Racing. Rekordowa frekwencja to dowód na to, że wybór Gdyni był strzałem w 10. Cieszy nas, że uczestnikom podobała się różnorodność motoryzacyjnych propozycji. Idea sportu, zwłaszcza motorowego, jest nam bardzo bliska, ale i uzasadniona biznesowo, dlatego angażujemy się w jego promocję. Sukces naszej flagowej imprezy jest też dużą zasługą naszych wspaniałych sportowców, w tym Roberta Kubicy, do którego sympatię deklaruje ponad 70% Polaków. Z badań wynika również, że dzięki objęciu go przez ORLEN sponsoringiem, przeszło 40% klientów konkurencyjnych stacji będzie korzystało także z ORLENU - podsumował imprezę Daniel Obajtek, Prezes Zarządu PKN ORLEN. ■

Fotografie serwisu prasowego Orlen wykonali: Wojciech Figurski i Tomasz Mateusiak.

Sukces w Turcji

OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY (MARCIN SNOBKOWSKI)

Kajetan Kajetanowicz i Maciej Szczepaniak wygrali Rajd Turcji i zostali liderami w tegorocznej klasyfikacji WRC2.



Kajetan Kajetanowicz i Maciej Szczepaniak wygrali Rajd Turcji i zostali liderami w tegorocznej klasyfikacji WRC2.

Rajd Turcji, zgodnie z prze-

widywaniami, okazał się niezwykle trudny i wymagający szczególnej koncentracji. Na agresywnym szutrze mocno zużywały się opony, a głązy wystające z kolein tylko czekały na to, by uszkodzić samochód.

W swoim dopiero drugim starcie Skodą Fabią R5 Kajetanowicz i Szczepaniak jechali jednak bardzo pewnie, wystrzegając się większych błędów. Pomimo przytrafiających się trudności, dotarli do mety z przewagą



ponad minuty, osiągając swój życiowy wynik.

Dzięki zwycięstwu Polacy powiększyli o 25 punktów swój dorobek i zostali liderami sezonowej klasyfikacji WRC 2. Do końca sezonu Rajdowych Mistrzostw Świata pozostały trzy rundy: Rajd

Walii (3-6.10.2019), Katalonii (24-27.10.2019) oraz Australii (14-17.11.2019).

– To największy sukces w mojej karierze. Nigdy wcześniej nie wygrałem rundy Mistrzostw Świata. To fantastyczne uczucie! Myślę, że zasłużyliśmy na zwycięstwo. Musimy nadal tak ciężko

pracować, żeby sukcesy się powtórzały. Było bardzo trudno. To nie był łatwy rajd także dla naszych rodzin. Dziękuję za wsparcie moim dziewczynom, ponieważ rajdy są wymagające. Nie mówię tylko o budżecie domowym, ale również o zaangażowaniu, wyrozumiałości i tolerancji. Rajdy są mało przewidywalne, a zwłaszcza takie jak ten. Rajd Turcji był niewdzięczny dla wielu załóg, z nami również się łatwo nie „obchodził”. Ostatnie dwa odcinki przejechaliśmy tylko z tylnym napędem. Bardzo się cieszę, że wypracowaliśmy znaczną przewagę przed ostatnim dniem. Wystarczyła! Udało się wygrać. Wygrywamy rundę Mistrzostw Świata! – powiedział na mecie Kajetan Kajetanowicz.



Kajetana Kajetanowicza wspierają: strategiczny partner LOTOS Rally Team – Grupa LOTOS, a także Delphi Technologies, Driving Experience oraz Pirelli. ■

RALLYCROSS na finiszu

OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Na torze w Słomczynie rozegrano kolejną rundę MPRC. Zmienna pogoda sprawiła, że zawody były dla zawodników bardzo trudnym wyzwaniem. Wiadomo już, że mistrzem Polski w najsilniejszej klasie został Tomasz Kuchar.



Wniedzielę, drugim dniu zawodów, praktycznie każdy bieg w grupie SuperCars miał podwyższony poziom dramatur-

gii. Wszystko za sprawą deszczu, który od rana pojawiał się i znikał. Najwięcej zamieszania wprowadzał właśnie w grupie, w której zawodnicy dyspo-

nują samochodami o mocy 600 KM. Na mokrym i zabłoconym torze utrzymanie kontroli nad tymi potworami często graniczyło z cudem – wystarczył



drobny kontakt między rywalami, by spowodować kolizję. I właśnie dwa zderzenia wyeliminowały z dalszej rywalizacji lidera punktacji – Tomasza Kuchara. Jego Peugeot 208 RX był dosłownie zdemolowany po ostatniej części walki o miejsca w półfinałach. W efekcie Kuchar był wielkim nieobecnym półfinałowym i finałowym rundy. Wrocławianin w sobotę zdobył jednak wystarczająco dużo punktów, aby bez względu na kolejne rozstrzygnięcia przypieczętować czwarty tytuł mistrza Polski w rallycrossie.

Finał SuperCars

Po starcie finału klasy SuperCars na czoło stawki wystrzelili Marcin Gagacki (Volkswagen Polo GTi RX) i ruszający z trzeciej linii Dariusz Topolewski (Ford Fiesta RX), który awansował do decydującego biegu mimo opuszczenia pierwszej kwalifikacji po kolizji z Kucharem

podczas sobotniego treningu. Słabo z pierwszej linii ruszył z kolei Zbigniew Staniszewski (Ford Fiesta), który chwilę później w pierwszym zakręcie razem z Maciejem Cywińskim został zepchnięty na bandę przez Mikołaja Otto (Mitsubishi Lancer). Choć Otto zakończył finał na drugiej pozycji, to jednak otrzymał od sędziów

karę jedenastu sekund i spadł na piąte miejsce. Tym sposobem na podium do Gagackiego dołączyli Topolewski i Cywiński, który po zaciętej walce obronił pozycję przez atakami Staniszewskiego.

Klasa SuperCars Light

We wcześniejszym finale klasy Light od startu do mety →→





prowadził Maciej Manejkowski (Mitsubishi Lancer Evo X). Zwycięzca wytrzymał ataki lidera klasyfikacji sezonu Bartosza Idźkowskiego (również Mitsu-

bishi Lancer), który na finiszu sam spadł na trzecie miejsce, finiszując za plecami Mariusza Szczepańskiego w Subaru Imprezie.

SuperNational

W emocjonującym finale SuperNational Damian Litwinowicz utrzymał za sobą Roberta Mazurkiewicza (Renault Clio),



wygrywając z przewagą zaledwie sześciu dziesiątych sekundy, podczas gdy podium uzupełnił zawodnik o pseudonimie Halk (BMW e36).

Seicento Cup

W pełnym kontaktów finale klasy Seicento Cup prowadzenie mimo nacisków rywali obronił Konrad Wróbel, triumfując przed Maciejem Starskim i ukaranym pięcioma sekundami Szymonem Jabłońskim. Podobną karę otrzymał także



lider tabeli Łukasz Grzybowski, który prowadził po starcie, ale najpierw stracił czas po uderzeniu przez Jabłońskiego, a następnie sam uderzył w ostatecznie czwartego Łukasza Żakowskiego.

Siódma i ostatnia tegoroczna runda Oponeo Mistrzostw Polski Rallycross odbędzie się w Toruniu w pierwszy weekend października. ■



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-

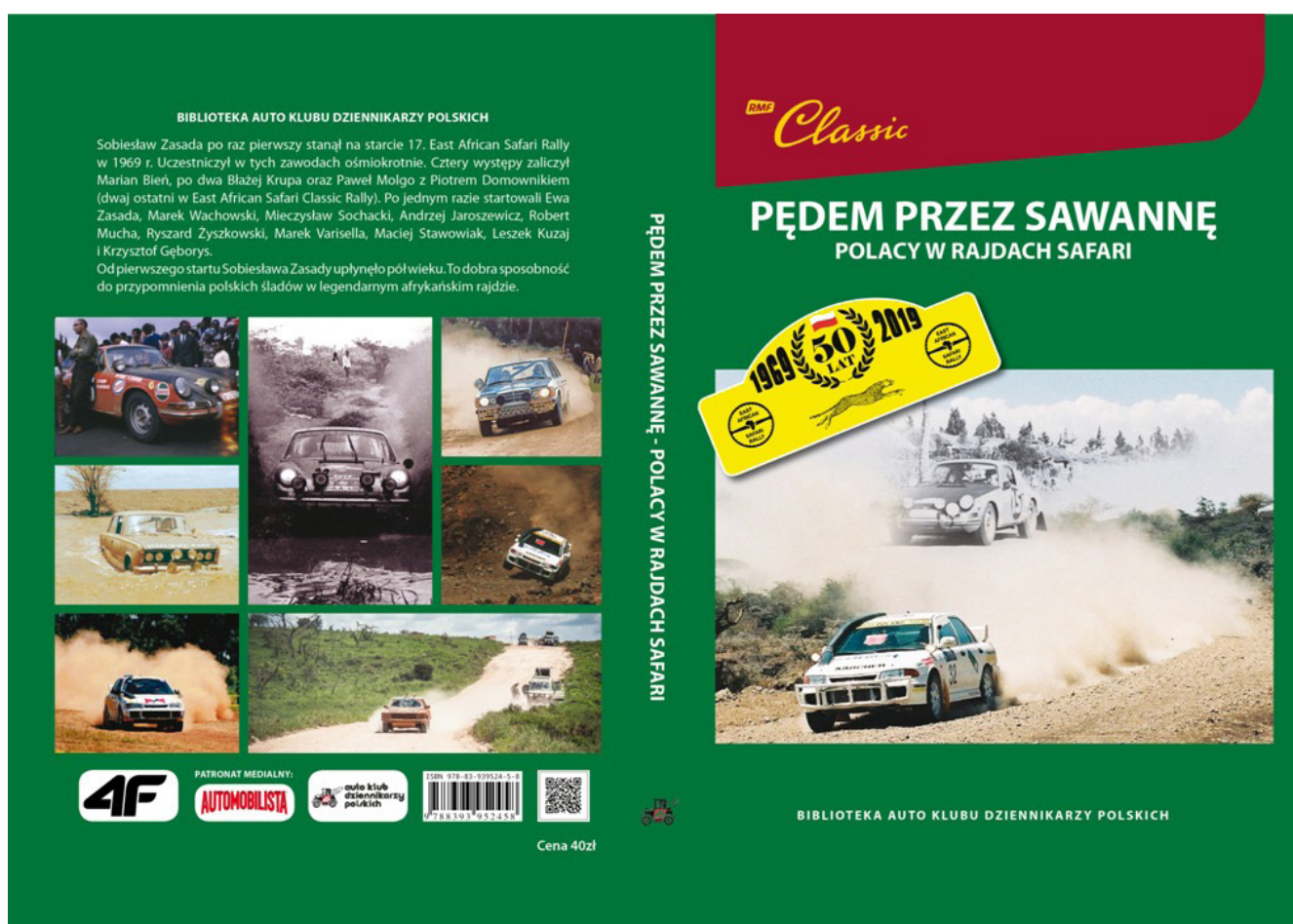
szewicz, Robert Mucha, Ryszard Żyszkowski, Marek Varisella, Maciej Stawowiak, Leszek Kuzaj i Krzysztof Gęborys. Książka przypomina także o startach Zbigniewa Nowickiego, dwukrotnego triumfatora Safari (1963, 1968) – Polaka z obywatelstwem Kenii i licencją Kenijskiej Federacji Automobilowej.

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.



Wydarzenia i rocznice: wrzesień 2019

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Ferdynand, wnuk Ferdynanda

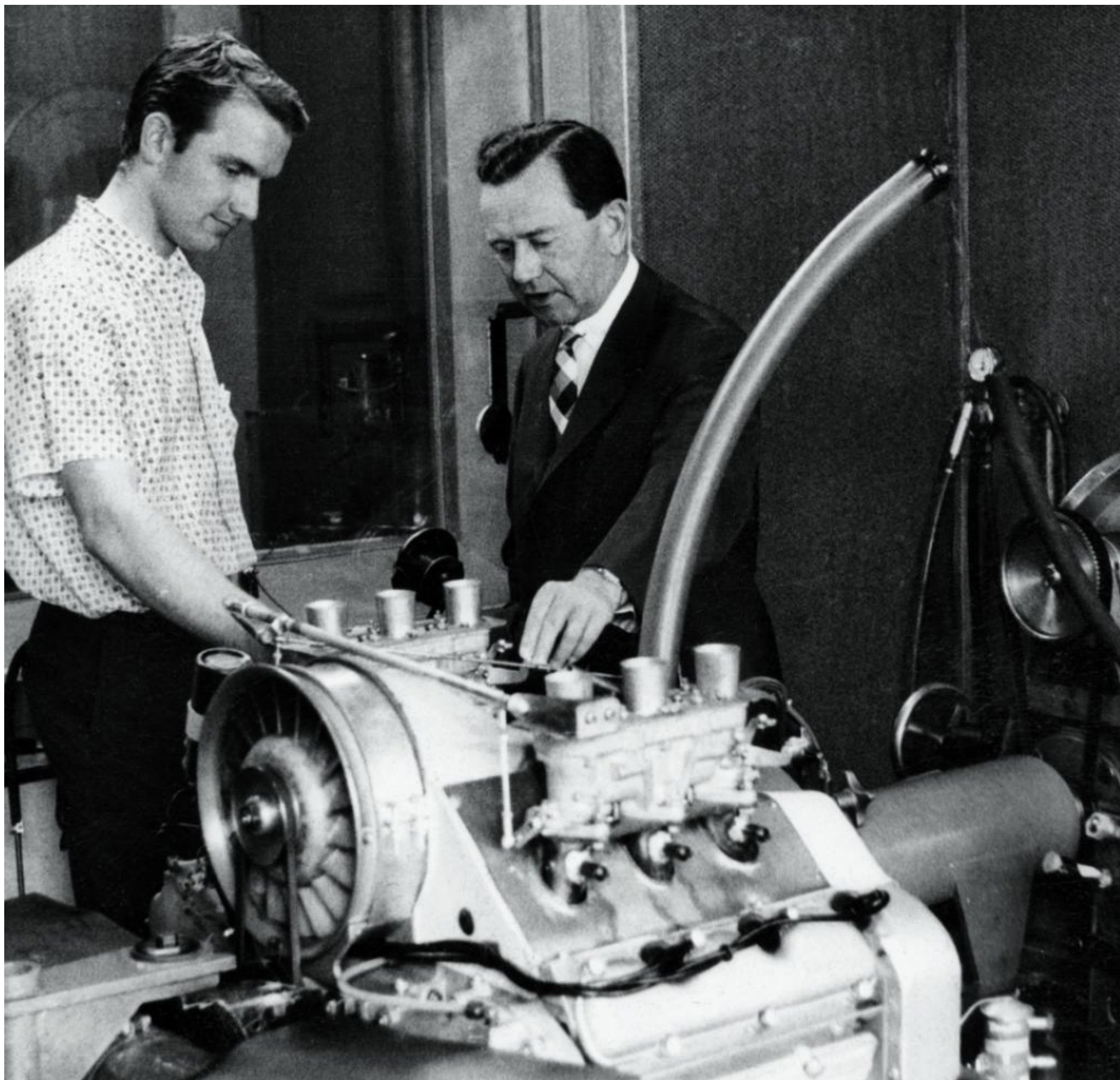
W nieco ponad 100-letniej historii motoryzacji stało się niemal normą, iż samochodowe marki przyjmowały (i pozostawiały) swe nazwy od nazwisk swych założycieli. Przykładów można podać sporo – np. (Henry) FORD, Adam (OPEL), Michio (SUZUKI), Shozo (KAWASAKI), Ransom

(OLDSmobil), Ferruccio (LAMBORGHINI), Enzo (FERRARI), francuska trójca: (bracia) RENAULT, (rodzina) PEUGEOT, Andre (CITROEN) oraz Charles&Henry (ROLLS-ROYCE) czy w końcu Ferdynand (PORSCHE).



Są (i niewątpliwie będą) takie osoby, które trwale zapisały (i zapiszą) się w historii motoryzacji, którym jednak historia przypisała trochę rolę „aktorów drugiego planu”. Nie oznacza to jednak, że takie osoby nie zdobywały (i nie zdobędą w przyszłości) statuetek Oskara w tej branży (przynajmniej w symboliczny sposób). Takim – niewątpliwym dla mnie – laureatem (drugoplanowego) Oskara za wybitną rolę w motoryzacji powinien być, zmarły 25 sierpnia 2019 roku, Ferdynand Piech, wnuk słynnego Ferdynanda Porsche.

Saga rodu Porsche jest dosyć skomplikowana i wiele wątków z życiorysu Ferdynanda Porsche może nie napawać dumą. Dostyc stwierdzić, że był on uwielbianym przez Hitlera konstruktorem samochodów – to właśnie Porsche zaprojektował słynnego „Garbusa”, który w hitlerowskich Niemczech miał stać się „volkswagenem”, czyli „samochodem dla ludu”, „ludowym samochodem”. Z tego projektu niewiele wyszło, bo pierwszoplanowymi odbiorcami pierwszych egzemplarzy tego samochodu stali się dygnitarze NDSAP, a niewiele później rozpoczęła się wojna. Zmieniły się więc priorytety i dla III Rzeszy konstruował czołgi, a projekt „volkswagena” przerabiał na pojazdy na użytek wojska. Po wojnie trafił na jakiś czas do →→



więzienia, ale jakoś się z tego wszystkiego wykarskał... (Obszernie na ten temat można przeczytać w wydanej niedawno w języku polskim książce Karla Ludvigsen'a „Ferdinand Porsche. Ulubiony inżynier Hitlera”).

W tym miejscu trzeba koniecznie wspomnieć o majorze brytyjskiej armii Iwanie Hirst'cie, który tuż po wojnie zarządzał majątkiem po zbombardowanej fabryce Volkswagena. (Trzeba pamiętać, że III Rzesza podpisała w maju 1945 roku akt bezwarunkowej kapitulacji, co oznaczało, że przedstawiciele aliantów mieli praktycznie nieogra-

niczone prawa w podejmowaniu decyzji). Otóż, major Hirst powierzył załodze tych zakładów remonty i naprawy samochodów wojskowych, ale po pewnym czasie pozwolił na uruchomienie produkcji „przedwojennego” Volkswagena...

17 kwietnia 1937 roku urodził się Ferdinand Karl Piech. Jego ojciec był wiedeńskim prawnikiem, a przez matkę Louise był wnukiem słynnego już w tych latach Ferdynanda Porsche. Genetycy mieliby tutaj wiele zagadek, ale faktem się stało, że Ferdynand, wnuk Ferdynanda posiadał wybitne talenty, którymi szczylił się jego



dziadek. Piech studiował inżynierię na Politechnice w Zurichu, a jego praca dyplomowa dotyczyła rozwoju silników bolidów Formuły 1.

Nie mam wątpliwości, iż nie były to wyłącznie rodzinne koneksje, gdy niedługo po studiach (w 1963 roku) rozpoczął pracę w rodzinnej firmie Porsche. Szybko dał się poznać jako świetny, a nawet genialny inżynier i konstruktor. W ciągu trzech lat awansował na stanowisko szefa motorsportu oraz dyrektorem działu ds. testowania silników. Do najważniejszych jego osiągnięć, jako konstruktora, zalicza się zaprojektowanie dwóch modeli Porsche – 906 oraz 917.

W 1968 roku był jednym z głównych kandydatów do objęcia fotela prezesa firmy Porsche, po swoim wuju Ferry'm. Jednak w tym czasie rodziny Porsche oraz Piech podjęły decyzję, by nie pełnić w swych zakładach funkcji kierowniczych, a ograniczyć się jedynie do zasiadania w radzie nadzorczej. Piech w tej sytuacji założył własne biuro konstruktorskie, projektując m.in. silnik dla Mercedesa. W 1973 roku zaczął pracować dla Audi, by w 1988 roku kierować tym przedsiębiorstwem. Jego niewątpliwym sukcesem stało się przeniesienie takiej sobie, prze-

ciętej ówczasie marki do grona „premium”, porównywalnej do prestiżu marek Mercedesa czy BMW. Ale największy (życiowy) sukces był jeszcze przed nim. Będąc nadal powiązany rodzinie i biznesowo z markami Porsche oraz Volkswagen objął w 1993 roku funkcję prezesa zarządu w koncernie Volkswagena, a w tym czasie VW był prawie na skraju bankructwa. Ferdynand Piech w ciągu kilku(nastu) lat diametralnie odmienił firmę, którą mu powierzono. Dostyc stwierdzić, że za jego rządów Volkswagen stał się światową marką i największym producentem samochodów na świecie oferując samochody także pod (własnymi już) markami Porsche, SEAT, Skoda, Lamborghini, Bentley czy Bugatti.

Podobno, będąc bardzo despotyczną osobą, nie był łatwym szefem. Niezwykle dbał o detale. Prawdopodobnie tak było, ale też bez takiej osobowości nie odniósłby takich sukcesów w motoryzacyjnej branży – sukcesów, które brytyjski dziennik *The Guardian* ocenił słowami (Piech) „przejdzie do historii jako legenda motoryzacji tej samej klasy co Henry Ford.

Ferdynand Piech zmarł nagle w restauracji w Rosenheim 25 sierpnia 2019 roku. ■



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, 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: Mirosław Rutkowski



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl