polska
iauto

Numer 137, 18 października 2019

No to pozamiatane. Wszędzie tylko elektryki, w najlepszym razie hybrydy, niektóre nawet z "normalnymi" przekładniami automatycznymi. Ale ogólnie rzecz biorąc, klawo nie jest. Spaliny są "be", elektryki "cacy". Dużo w tym marketingowego bełkotu i technicznych przekłamań, ale ofensywa napędów elektrycznych jest nie do zatrzymania.

Motoryzacja w kształcie, jaki znamy, się kończy. Zaczęła się od napędów elektrycznych (no, prawie) i na takich też się skończy. Znakiem czasu są wyścigi. Podczas gdy Formuła 1 w paroksyzmie zmian i poszukiwaniu nowej, nomen omen, formuły zawodów jakby więdnie, to nadzwyczajnie rozkwita Formuła E, której zawody odbywają się w centrach miast. Bo nie emitują spalin, bo hałas znacznie mniejszy, bo "ekologiczne". W rallycrossie też od przyszłego sezonu będą jeździły samochody na baterie... Elektryczność tu, elektryczność tam, żeby zdrowiej się żyło nam. I całej planecie. No, nie wiem...

W ofercie każdego producenta są samochody z napędem elektrycznym. Drogie są, jak nieszczęście, chociaż konstrukcyjnie są mniej skomplikowane i w produkcji wcale nie kosztują drożej. Dla równowagi auta z tradycyjnym napędem stają się coraz droższe (pomińmy promocje, których pod koniec roku wysyp ogromy). Dlaczego tak jest? To proste, różnica między cenami samochodów elektrycznych i spalinowych staje się coraz mniejsza, więc można podkreślać, że samochody elektryczne są coraz tańsze. A jeszcze jeśli da się przekonać rządy poszczególnych krajów, żeby do każdego samochodu dopłacały, to będą jeszcze tańsze. Oczywiście mowa o dopłatach do aut elektrycznych, można argumentować, że nie mają rur wydechowych, zatem nie smrodzą. A że zamiast wydechów, są kominy elektrowni węglowych...

Z punktu widzenia użytkownika nie ma znaczenia rodzaj napędu. Samochód ma jechać, ma być łatwy w obsłudze, niezbyt kosztowny w eksploatacji i niezawodny. Jeździ się elektrycznym autem całkiem dobrze... do chwili, kiedy przyjdzie czas "tankowania". Trwa to dość długo, wystarczy na niewielki dystans i kosztuje (w sieci GreenWay Polska) tyle, co konwencjonalne paliwo na dwukrotnie dłuższy dystans.

A jakim wyzwaniem są samochody elektryczne dla warsztatów samochodowych? To temat na całkiem inną opowieść.

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski

W WYDANIU

Wrażenia z jazd

Auto z charakterem - str. 4

Prezentacje

Hi. Five! - str. 10

Według potrzeb - str. 16

Miejski crossover - str. 20

Technologie

Złodziej prądu - str. 22

Wydarzenia

Polski Fiat w galerii - str. 26

Rozmowa iAuto

Od sportu do serwisu - str. 28

Sport

Finał w rallycrossie - str. - 32

Oesami do mety - str. 36

Kalendarium

Kocie życie marki Bugatti - str. 41

Auto z charakterem

Suzuki SX4 S-Cross

TEKST ZDJĘCIA: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC

Suzuki S-Cross to samochód, który bardzo mi się spodobał. Urzekł swoją… naturalnością. Nie puszy się, nie pręży, niczego nie udaje i nie chce udowadniać, że jest najlepszy.

Marka Suzuki znana jest przede wszystkim z modeli miejskich i terenowych. Ponad 10 lat temu (w 2006 roku) Suzuki zaprezentowało model SX4 z rozwiązaniami stosowanymi w samochodach terenowych. Jego następcą jest właśnie SX4 S-Cross, który jest znacznie większy i bardziej komfortowy. Na rynku ten samochód jest od kilku lat. W 2016 roku przeszedł drobny lifting. Na pewno zwraca uwagę pas przedni, z potężnym chromowanym grillem, (może nieco zbyt potężnym), nisko opadająca maska oraz LED-owe reflektory (w niektórych wersjach). Jest trochę elementów chromowanych, które poprawiają wygląd nadwozia, klosze reflektorów mają ciekawy kształt. Wygląd nadwozia crossovera Suzuki jest poza tym spo-

kojny, nikogo nie kłuje w oczy, nie denerwuje agresywną stylistyką. Taki w sam raz, przyjazny dla wszystkich i da się lubić.

SX4 S-Cross to typowy crossover z napędem 4X4. Posiada wszystkie cechy tego gatunku, a więc jest funkcjonalny, przestronny, ma wyższe miejsce za kierownicą, podwyższone zawieszenie. I nie udaje SUV-a, czasem porażająco dużego, z mocnym silnikiem i nietypowymi oponami.

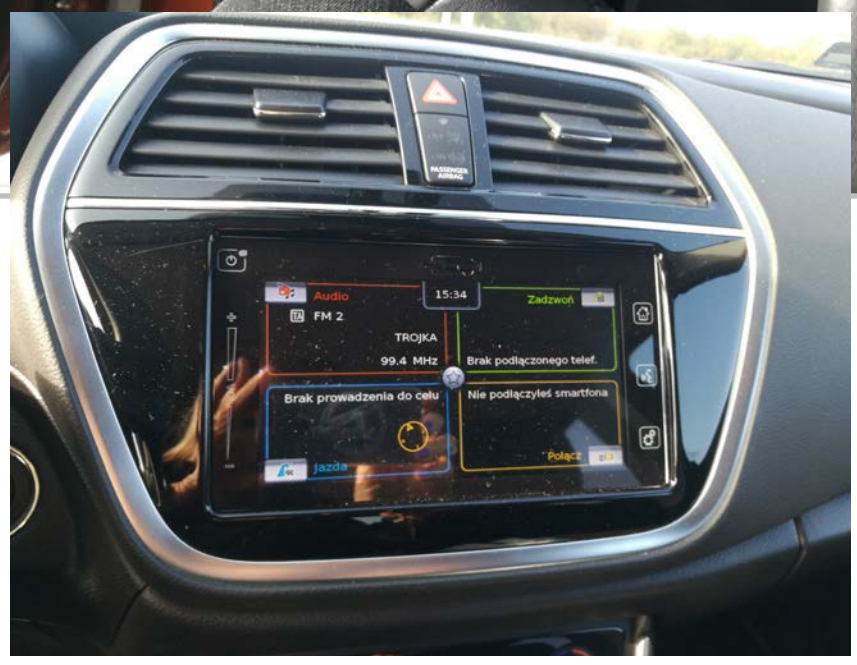
We wnętrzu przede wszystkim jest nadspodziewanie przestronnie, czego nie sugeruje wygląd zewnętrzny samochodu. Model ma wymiary 4300 mm długości, 1785 mm szerokości, 1580 mm wysokości. Wnętrze zaskakuje ergonomią i funkcjonalnością rozwiązań zarówno w rozplanowaniu schowków, w wyciszeniu kabiny, jak i w rozplanowaniu zegarów czy stylu deski rozdzielczej. Poza tym kokpit to bardzo poprawne i przyzwoitej jakości materiały, intuicyjny i funkcjonalny zestaw multimedialny z dotykowym ekranem i estetyczną grafiką; bardzo prosty w obsłudze i zawiera sporo przydatnych dla kierowcy informacji. Czarną kolorystykę kokpitu starano się urozmaicić szarymi detalami. Fotele są wygodne, wysoko umieszczone i zapewniają dobrą widoczność, a wielofunkcyjna ➔➔

kierownica sprzyja komfortowi jazdy. Wszystko w dobrym stylu – taka niewymuszona, sportowa elegancja. W sumie wewnątrz S-Crossa kierowca i pasażerowie czują się bardzo dobrze. Ten model Suzuki należy do praktycznych aut – przydaje się płaska przestrzeń pod podłogą bagażnika, a sam kufer ma aż 430 litrów pojemności.

Testowany egzemplarz w najbogatszej wersji wyposażenia – Elegance, był wyposażony we wszystko, czego potrzebuje kierowca by komfortowo podróżować. Jest więc m.in.: nawigacja, system multimedialny z kamerą cofania, tempomat adaptacyjny, dwustrefowa klimatyzacja automatyczna, reflektory LED, zintegrowane czujniki cofania z sygnalizacją dźwiękową i wizualną, a także 17-calowe felgi aluminiowe i relingi dachowe.

S-Cross może być wyposażany w jedną z dwóch jednostek z nowej rodziny Boosterjet o pojemności 1 lub 1,4 litra. Mniejsza z nich ma 3 cylindry oraz moc 110 KM, natomiast większa to typowe R4 o mocy 140 KM. Ja testowałam Suzuki S-Cross z mocniejszym silnikiem. Jest to jednostka turbo najnowszej generacji. Podczas jazdy okazało się, że niewielki silnik doskonale daje sobie radę z tym nieco przyciężkim samochodem, chętnie wkręca się na obroty, pracuje z dużą kulturą, wdziękiem i bez oporów. Bardzo mi się podobała jazda tym autem i mocy było aż nadto. Skrzynia manualna, sześciobiegowa precyzyjnie współdziałała z silnikiem. Według danych katalogowych maksymalna prędkość S-Cross z silnikiem 1,4 i manualną skrzynią biegów wynosi 200 km/h, a przyspieszenie do 100 km/h trwa 9,5 s.

Prześwit wynosi 18 centymetrów, a to w połączeniu z układem All Grip sprawia, że S-Cross sprawdzi



się zarówno w mieście jak i na drogach nieutwardzonych. System oferuje cztery tryby pracy. Wybór napędu odbywa się poprzez przekręcenie pokrętła, lub naciśnięcie przycisku, które umieszczono na konsoli między fotelami. Oferuje możliwość wyboru jednego z czterech dostępnych trybów pracy w zależności od warunków jezdnych: Auto, Sport, Snow i Lock. Tryb Auto – napęd przekazywany jest głównie na przednie koła i zapewnia ekonomiczną jazdę. Tryb Sport – idealnie nadaje się do dynamicznej jazdy np. na krętych drogach. Zmieniająca się charakterystyka przebiegu momentu obrotowego silnika powoduje, że pojazd bardziej dynamicznie reaguje na wciśnięcie pedału przyspieszenia. W trybie Snow intensywniej wykorzystywany jest napęd 4WD. Na ośnieżonych i śliskich nawierzchniach tryb Snow odpowiednio rozdziela moment obrotowy na koła przedniej i tylnej osi stabilizując tor jazdy. Gdy koła tracą przyczepność działanie układu ESP ogranicza ich poślizg. Jest jeszcze do dyspozycji tryb Lock, który pozwala wydostać samochód z głębo- ➔➔

kiego śniegu, błota lub piasku. Dobrze ustawiona siła wspomagania układu kierowniczego ułatwia manewrowanie autem i sprawia, że wszelkie manewry również w miejskim ruchu nie nastręczają trudności.

Ceny SX4 S-Cross zaczynają się od kwoty 67 900 zł za wersję 1.0 Bosterjet z napędem 2WD oraz standardem wyposażenia Comfort. Najtańsza odmiana z napędem AWD kosztuje 81 900 zł (1.0 Bosterjet, 2WD, Premium) natomiast najtańsza wersja z mocniejszym silnikiem doładowanym co najmniej 84 900 zł. Najdroższa wersja, 1.4 BOOSTERJET 4WD 6AT Elegance Sun, wyceniona jest na 107 900 zł

SX4 S-Cross pozytywnie nas zaskoczył. To funkcjonalny samochód, który spełni wymagania wszystkich poszukujących miejskiego crossovera. Silnik jest nadspodziewanie żwawy i zapewnia komfort podróżowania. Wszelkie manewry wykonuje się S-Crossem lekko, łatwo i przyjemnie. Doskonale sprawdza się w mieście, na trasie i w niezbyt trudnym terenie. Wydawać by się mogło, że S-Cross nie będzie interesującym modelem dla kobiet, tymczasem podczas tygodnia użytkowania przeze mnie tego samochodu, wiele pań dopytywało się o detale tego auta. Był w ich opinii nie tak groźny jak SUV ale „poważny, wzbudzający zaufanie, jakiś". A poza tym jest fan i sporo frajdy i radości z jazdy.

BRAYT®

TROTON®

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 Mężyk +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

Hi, Five!

Renault Clio

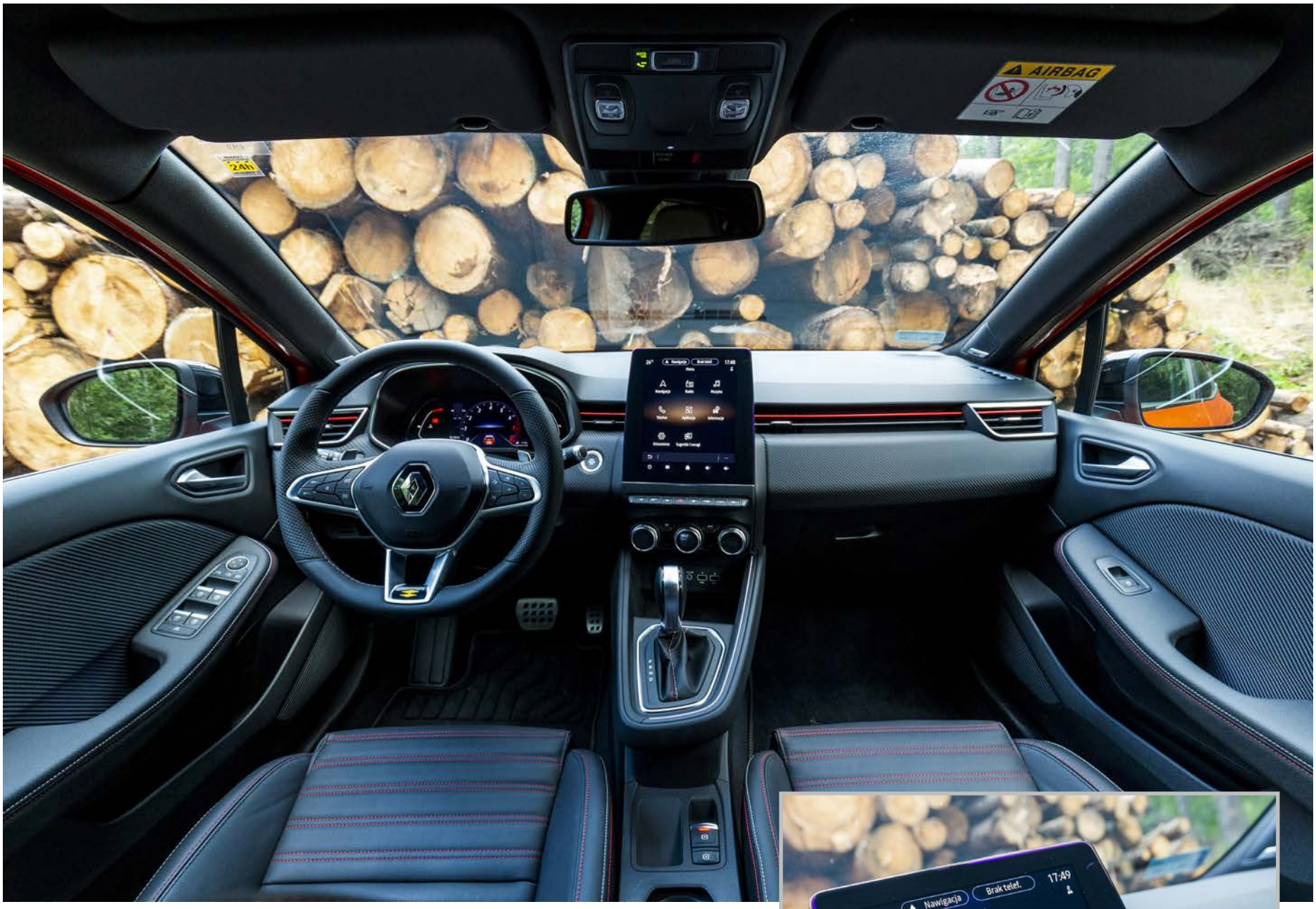
TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

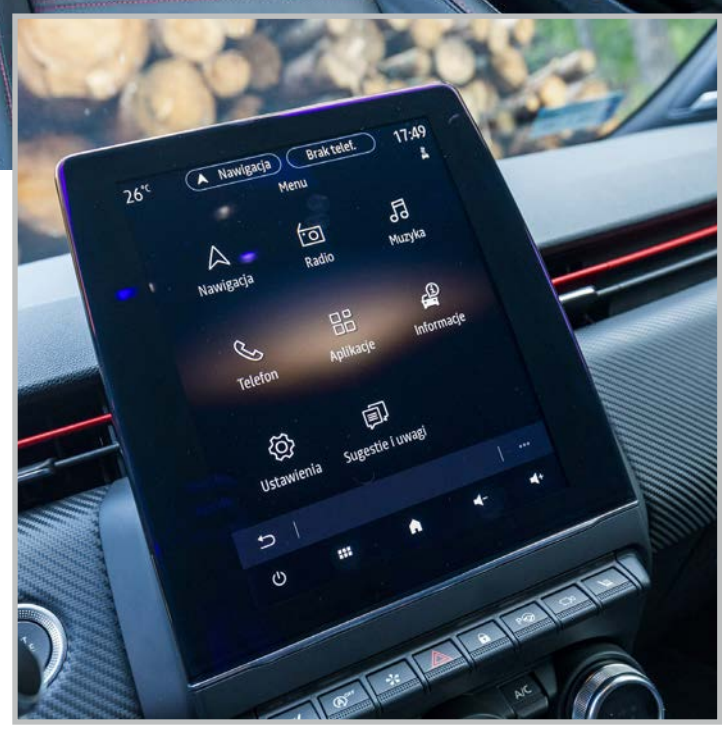
Atrakcyjne wyposażenie, bogata gama silników oraz rozsądne ceny to przepis na sukces nowego Clio. Czy ten miejski samochód utrzyma pozycje lidera w segmencie B? Wszystko wskazuje na to, że tak, bo to bardzo ciekawa propozycja na samochodowym rynku miejskich nowości.

Im dany model jest dłużej na rynku i powstają jego kolejne generacje, tym auto staje się bardziej dojrzałe i dopracowane. Nowe Clio jest tego dowodem. Francuski producent uczy się na błędach, wsłuchuje się w głosy użytkowników i tworzy doskonały miejski samochód. Wygląd nowego Clio niewiele się zmienił choć pojawiło się wiele nowych detali – w sumie bardzo udany lifting. Clio wygląda super. Przemodelowano m.in. przednie reflektory, upodabniając je do tych, które znajdziemy chociażby w Renault Megane. Co ważne, pełne LED-y będą wyposażeniem standardowym we wszystkich wersjach wyposażenia. Zrezygnowano też z mocnego podkreślania przetłoczeń w dolnej części drzwi. Zamiast →→

HI FIVE!
Renault CLIO
RENAULT
CLIO

PL
WE 337WR





tego dodano po bokach trochę chromowanych elementów, a słupki drzwi wykończono połyskliwą czernią. Pojawiły się także wloty powietrza na nadkolach, które w połączeniu z nowymi, 17-calowymi felgami aluminiowymi tworzą atrakcyjną całość. Na uwagę zasługuje klapa bagażnika która jest niemal równo spasowana ze zderzakiem. Całość wygląda na nieco szerszą, bardziej sportową. Zauroczyły nas nowe, wyjątkowe kolory auta bardzo odpowiednie dla miejskiego samochodu takie jak m.in. Orange Valencia, brązowy Vison i niebieski Celadon. Zwłaszcza ten pomarańczowy odcień doskonale podkreśla dynamiczny charakter nowego Clio. Głębia i połysk koloru to efekt zastosowania specjalnej, zabarwionej pomarańczowym pigmentem powłoki zewnętrznej. Nowe Clio będzie dostępne w 11 kolorach i z trzema pakietami stylizacji nadwozia (czerwonym, pomarańczowym i czarnym).

Co istotne, istnieje możliwość personalizacji samochodu – można stworzyć auto odpowiadające naszym potrzebom i gustom. Decydujemy o wyglądzie konsoli środkowej, deski rozdzielczej, paneli drzwiowych, kierownicy i podłokietników, a także wybieramy z co najmniej ośmiu wersji wystroju wnętrza, a także korzystamy z innowacyjnej możliwości per-

sonalizacji koloru listwy na linii nawiewów powietrza. Nowe Clio jest dostępne z oświetleniem ambientowym w ośmiu różnych kolorach. Choć samochód jest mniejszy od swego poprzednika (krótszy o 14 mm) - ma 4048 mm długości i niższy (o 30 mm) - 1440 mm, to wnętrze jest bardziej przestronne, praktyczne i bardziej nowoczesne. Większy jest m.in. bagażnik. Ma teraz 390 litrów. Dla porównania nowy Peugeot 208 ma bagażnik o pojemności 311 a nowy Opel Corsa 309 litrów. Jest różnica.

Spore zmiany możemy obserwować we wnętrzu - Clio jest w środku zaprojektowane z gustem, smakiem i finezją. Przemodelowano cały kokpit- jest nowocześniejszy, a poza bardziej funkcjonalny i komfortowy dla kierowcy i pasażerów dzięki nowej kierownicy, a także nowym fotelom z dłuższym siedziskiem i lepszym wyprofilowaniem oraz licznym, praktycznym schowkom. Wnętrze to także nowa jakość dzięki zastosowaniu wysokiej klasy materiałów, miękkiemu obiciu deski rozdzielczej, paneli drzwiowych i obramowaniu konsoli środkowej, a także dbałości o każdy szczegół wykończenia. Nowoczesne auto to multimedia i ekrany. Mnie bardzo spodobał się duży ekran dotykowy o przekątnej 9,3 cala, który odpowiada za sterowanie multimediami oraz nawigacją. W tańszych wersjach dostaniemy nieco mniejszy ekran (7 cali). Świetny jest system audio Bose (dostępny jako opcja). Jeśli natomiast chodzi o przestrzeń pasażerską – która w poprzedniku budziła sporo zastrzeżeń–w nowym Clio pod tym względem jest znacznie lepiej.

Podczas prezentacji nowego Renault Clio producent podkreślał, że zastosowano zupełnie nową platformę o nazwie CMF-B. Ponadto przeprojektowano zawieszenie i zoptymalizowano jego pracę pod kątem stabilności, pewności jazdy, jak również kultury pracy. Jazda po bardzo różnych, często dziurawych i wymagających drogach w okolicy Karpacza potwierdziła te zapewnienia – podczas jazdy jest cicho i komfortowo, a kręte drogi pokonuje się pewnie i precyzyjnie.

Będzie trochę o wyposażeniu, bo w przypadku aut miejskich to dosyć istotna sprawa, konkurencja jest spora i jest w czym wybierać. W ofercie pojawią ➔➔

się cztery wersje wyposażenia: Life, Zen, Intens oraz R.S. Line. W podstawowej Life, która oferowana jest tylko z silnikiem SCe o mocy 65 KM, dostaniemy m.in. światła Full LED, czujnik zmierzchu, system kontroli bezpiecznej odległości, system kontroli i utrzymywania pasa ruchu itp. Brak w tej wersji klimatyzacji i radia. W wersji Zen dostaniemy dodatkowo manualną klimatyzację, system Easy Link z 7-calowym ekranem dotykowym, 16-calowe felgi aluminiowe, chromowane elementy zewnętrzne i elektrycznie sterowane wszystkie szyby. Ta wersja ma 100-konną, doładowaną jednostkę 1.0 TCe i 5-biegową przekładnie manualną. W odmianie Intens wyposażenie jest bardzo bogate: otrzymamy nawigację, bezkluczykowy dostęp, system wspomagania parkowania tyłem, światła przeciwmgielne oraz światła LED w kształcie litery C, skórzaną kierownicę, 16-calowe felgi i elektrycznie składane lusterka. Dla tęsknią-

cych za sportowymi doznaniami przygotowano odmianę R.S. Line wyposażoną w bardziej sportowe fotele, skórzaną kierownicę, czerwone elementy wnętrza oraz elementy dekoracyjne ze wzorem włókna węglowego, kilka plakietek i sportowych wstawek. Ta wersja ma również zmienione zderzaki. Odmiany Intens i RS-Line wyposażane są dynamiczny silnik 1.3 TCe o mocy 130 KM. Standardowo sparowano go zdwusprzęgłową, automatyczną przekładnią EDC.

Nowe Clio stanowi atrakcyjną propozycję na motoryzacyjnym rynku. Zwłaszcza dla tych, którzy poszukują miejskiego auta z dynamicznym silnikiem i bogatym wyposażeniem. Nowe Clio to przykład, że w segmencie B można zaoferować ciekawy design, praktyczne i funkcjonalne rozwiązania i wszystko to, co niezbędne jest w miejskim aucie. Właśnie ruszyła sprzedaż tego modelu.

Według potrzeb

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

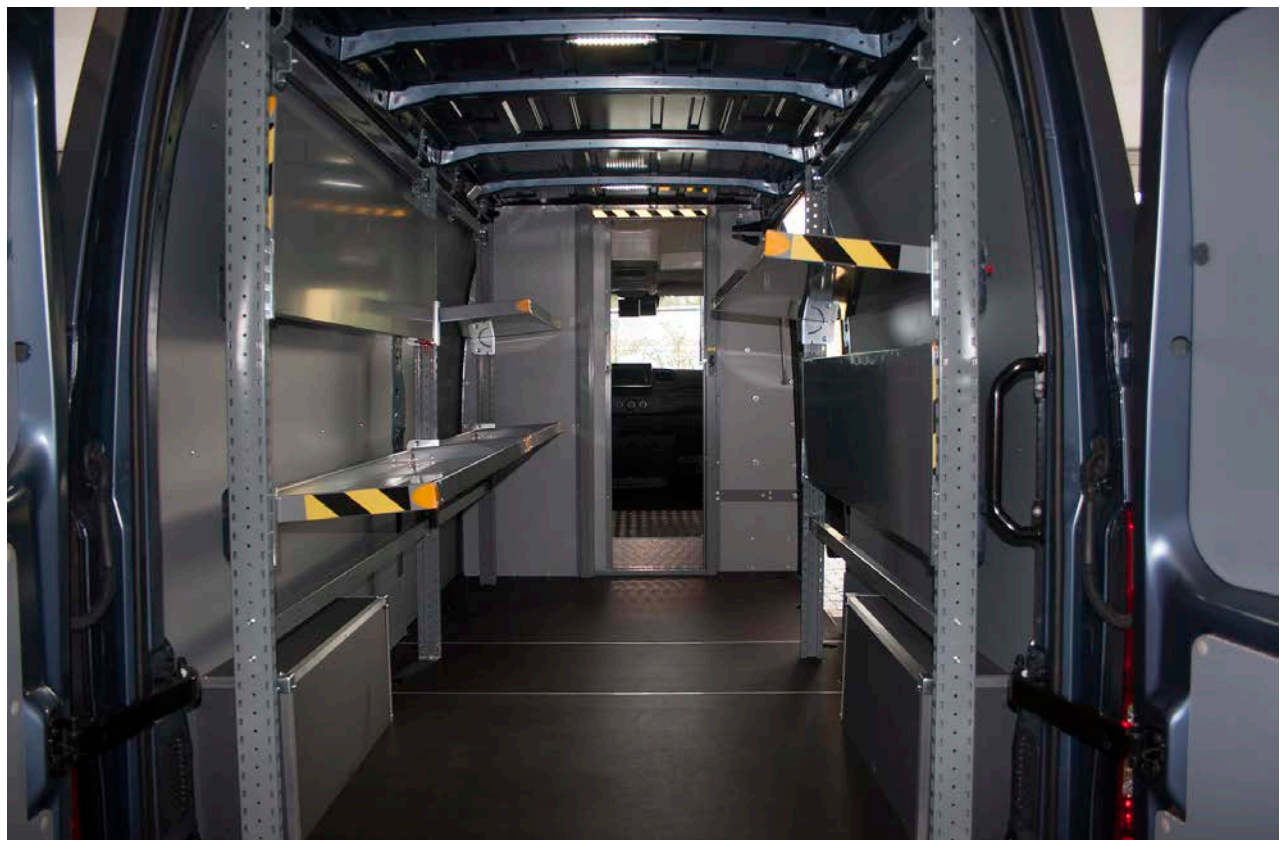
Prezentacja samochodów specjalnie przygotowanych dla profesjonalistów marki Renault Pro+ obejmowała najróżniejsze wersje zabudowy Traffica i Mastera, między innymi samochód warsztatowy, laweta, wywrotka, samochód brygadowy, wystawienniczy.

Busy i furgony są podstawą działania wielu firm różnych branż. Umożliwiają dowóz przesyłek zakupionych przez internet, sprzętu filmowego, warsztatowego czy budowlanego, różnych materiałów, ale także transport VIP-ów, gości hotelowych czy pracowników. Producenci takich samochodów oferują najróżniejsze wersje samochodów zabudowanych w sposób najbardziej odpowiadający klientom. Jedni potrzebują przewozić konie, inni ważne persony, ktoś prowadzi serwis linii produkcyjnych, ktoś dowozi produkty w chłodni, a jeszcze komuś niezbędna jest laweta, wywrotka czy niewielki samochód pożarniczy, a na wakacje czy krótki wypad kamper. Chodzi o to, aby przewieźć tonę czy dwie, ale z prawem jazdy kategorii B.

Do końca sierpnia takich samochodów w różnych wersjach zabudowy sprzedano ponad 47 tysięcy, to 8,3% więcej niż rok wcześniej. Na terenie kraju działa kilkadziesiąt firm specjalizujących się w przystosowywaniu i specjali-

stycznych zabudowach nowych samochodów bazowych. Furgony, których konstrukcja oparta jest na ramie, z odpowiednią dla potrzeb klienta zabudową muszą spełniać narzucone przez producenta aut wymogi jakości i trwałości. Trudno bowiem dopuścić do sytuacji, kiedy auto przeznaczone do pracy prześladują awarie wynikające z nieodpowiedniego wykonania potrzebnego osprzętu. Janusz Chodyła z Renault, w czasie prezentacji nowych Masterów i Trafficów, podkreślał, iż polskie firmy specjalizujące się w zabudowach tych samochodów nie tylko bez problemów spełniają wymogi francuskiego producenta, ale również cieszą się znakomitą opinią najlepszych w Europie. Obsługa gwarancyjna, serwisowa oraz zapewnienie samochodu zastępczego jest jednym z ważniejszych elementów programu Renault Pro+. W ramach tego programu przygotowane są też oferty finansowania samochodów wraz z zabudową.

Najpopularniejszą formą zabudowy samochodów typu podwozie/platforma jest skrzynia z plandeką oraz kabiną sypialną. Wyraźnie ➔➔



mniejsze zapotrzebowanie jest na inne typy modyfikacji: Kontenery transportowe, kontenery izolowane, izotermy, warsztaty, samochody brygadowe. Pojedyncze zamówienia dotyczą wywrotek, lawet, ambulansów, samochodów pożarniczych, minibusów czy koniowozów. Dane te dotyczą pojazdów marki Renault, która od dekady jest liderem pojazdów ze specjalistycznymi zabudowami. Samochody bazowe przygotowane do zabudowy są optymalnie wyposażone w rozwiązania, mające ułatwić pracę kierowcy, który przede wszystkim wykonuje swoje zadania zawodowe. Stąd poza opcjami wyposażenia typowego obecnie w motoryzacji (asystenci kierowcy, nawigacja, klimatyzacja, audio, etc.) w kabinach znajdują się pojemne schowki, wysuwane pulpity pod laptopa, kamera/monitor zamiast wewnętrznego lusterka wstecznego i cały szereg rozwiązań ułatwiających prowadzenie specyficznych usług przez osoby korzystające z modyfikowanych samochodów.

Wszystkie samochody modyfikowane Renault zabudowywane są w sieci firm nadwoziowych autoryzowanych przez koncern. Przedstawiciele producenta zapewniają, że dzięki umowom autoryzacyjnym z firmami zwnętrznymi są w stanie spełnić oczekiwania klientów wszystkich branż.

www.lakiernik.com.pl

Teraz także na smartfony i tablety

Miejski crossover

OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Odświeżony, a raczej generalnie przekonstruowany Nissan JUKE będzie produkowany w Sunderland w Wielkiej Brytanii. Zamieszanie związane z brexitem może bardzo zakłócić transport podzespołów do, i gotowych samochodów z Wielkiej Brytanii. Na razie nikt nic pewnego nie wie, ale producenci aut mogą mieć spore problemy.

Producent spodziewa się, że przekonstruowany model, podobnie jak jego pierwsza wersja, wprowadzona do oferty dziewięć lat temu, będzie się bardzo dobrze sprzedawał. Po premierze, którą zorganizowano w pięciu europejskich miastach, ruszy promocja i sprzedaż samochodu. Do auta mają przekonywać zarówno zmiany wyglądu, powiększenie wnętrza i odświeżona stylistyka. Producent zwraca uwagę na rozbudowany system multimedialny NissanConnect z pokładową siecią Wi-Fi, funkcją integracji ze smartfonem oraz bezprzewodową aktualizacją oprogramowania. Z kolei Nissan ProPilot, czyli elektroniczny asystent kierowania, przyspieszania i hamowania, ma uczynić życie kierowcy łatwiejsze, a jazdę bezpieczniejszą. ProPILOT wspomaga prowadzenie pojazdu jednym pasem autostrady, przyspieszając i zwalniając tak, aby utrzymać właściwą prędkość i odległość od poprzedzającego pojazdu, a także utrzymując samochód pośrodku pasa ruchu.

Trzycylindrowy silnik o pojemności 1 litra z turbiną ma zapewnić wystarczające osiągi (117 KM) przy umiarkowanym apetycie na paliwo, a przede wszystkim ma spełniać coraz bardziej restrykcyjne normy emisji. Kultura

pracy trzycylindrowych jednostek napędowych nie urzeka, ta uciążliwość ma być poprawiona. Swoją drogą ciekawe, jak producent poradził sobie z charakterystycznym terkotaniem i drżeniem motoru... Silnik może być zestrojony z przekładnią manualną, 6-biegową lub dwusprzęgłowym automatem DCT o 7 przełożeniach i możliwością wyboru jednego z trzech trybów jazdy: Eco, Standard i Sport.

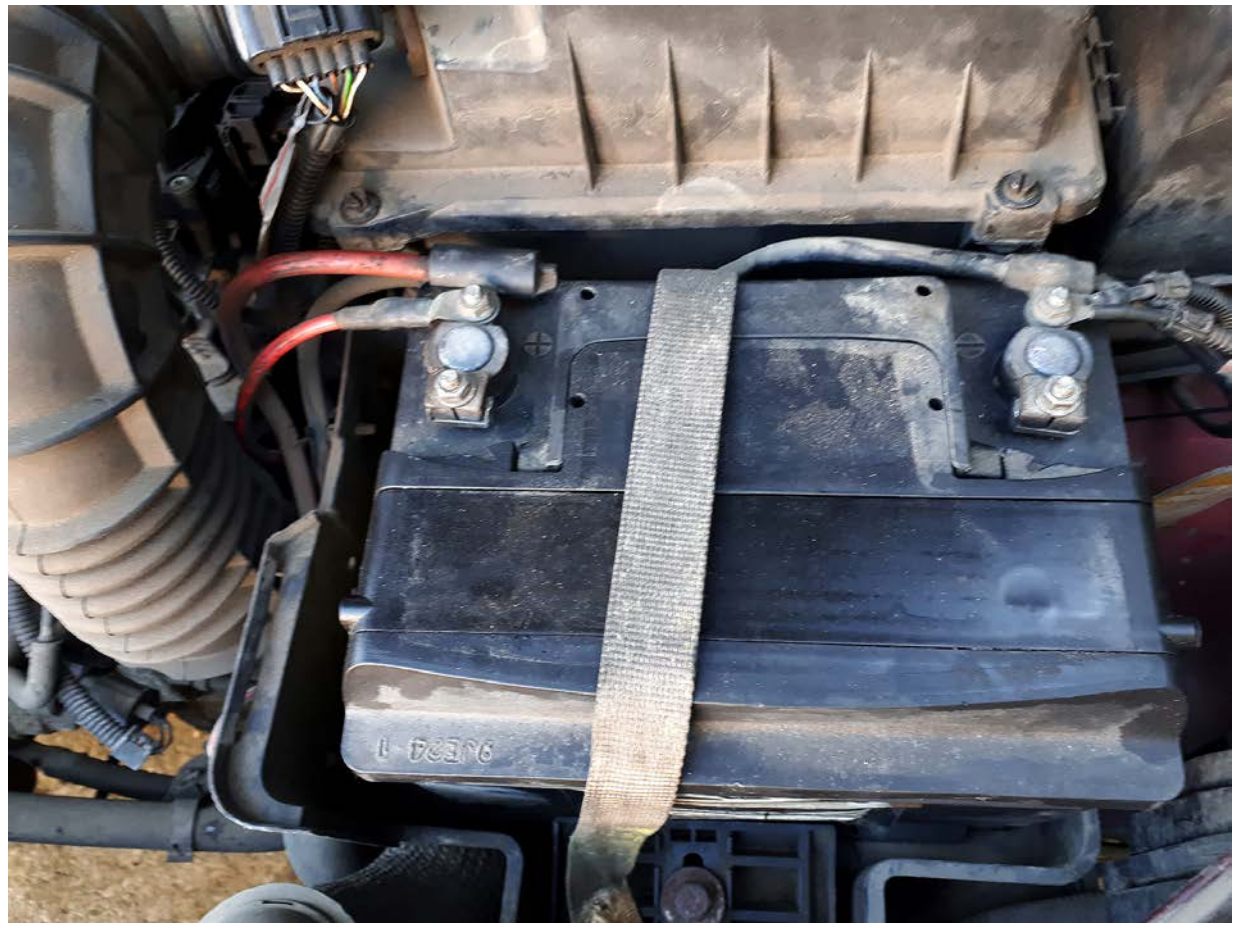
Auto jest trochę większe od poprzednika, ma 4,2 m długości, 1,59 wysokości i 1,8 szerokości, czyli nadal ma wymiary kompaktowego crossovera. Konstrukcja jest nieco lżejsza, ale dzięki zastosowaniu wysokowytrzymałej stali ma być sztywniejsza. Ma to wyczuwalnie poprawić stabilność, wyczucie samochodu i własności trakcyjne w zakrętach. Pierwsze egzemplarze owego Juke mają trafić do klientów pod koniec listopada.

Złodziej prądu

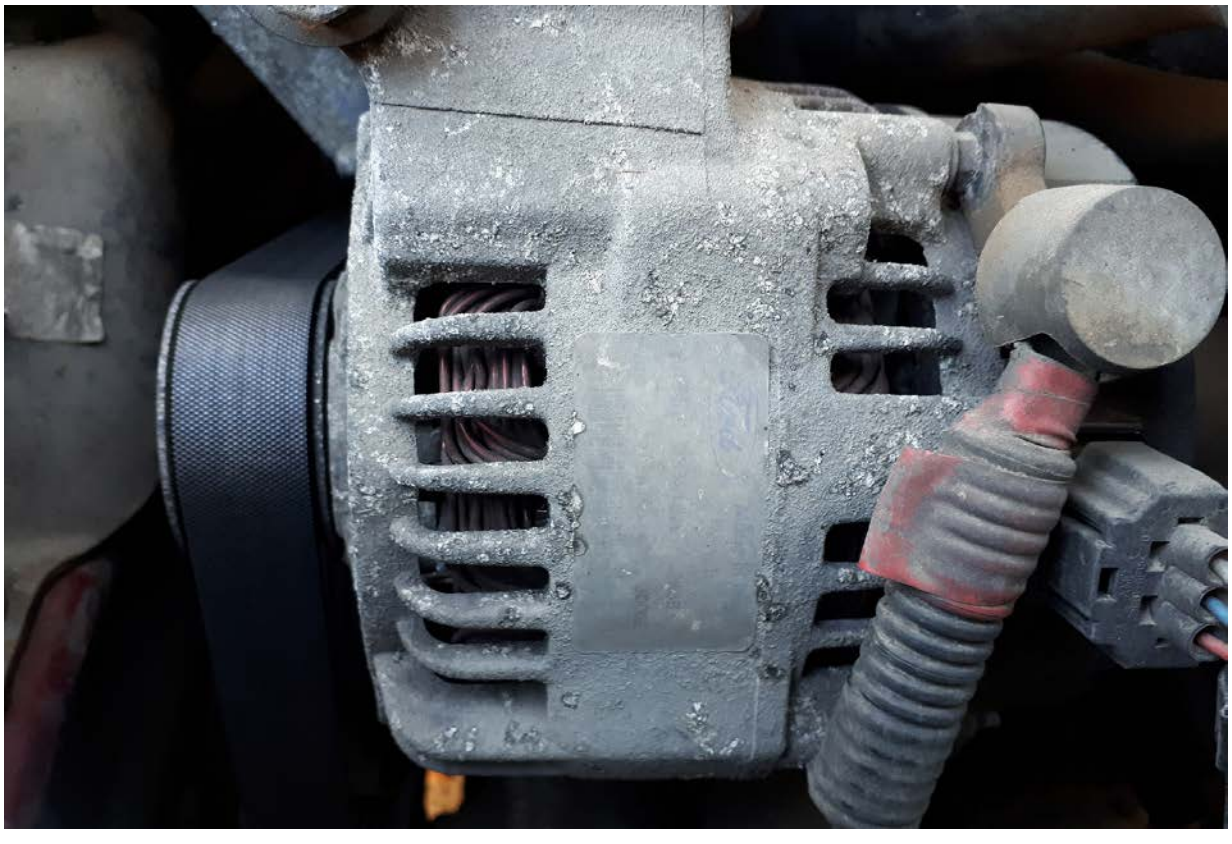
TEKST: MARIUSZ LEŚNIEWSKI
ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Wraz z nastaniem jesiennej aury, gdy niższe temperatury powietrza zmuszają nas do założenia kurtek, instalacja elektryczna w naszych samochodach zostaje wystawiona na poważną próbę. I choć tak naprawdę nic nie wskazuje na zapowiedź większych problemów z samochodem – złodziej prądu już działa.

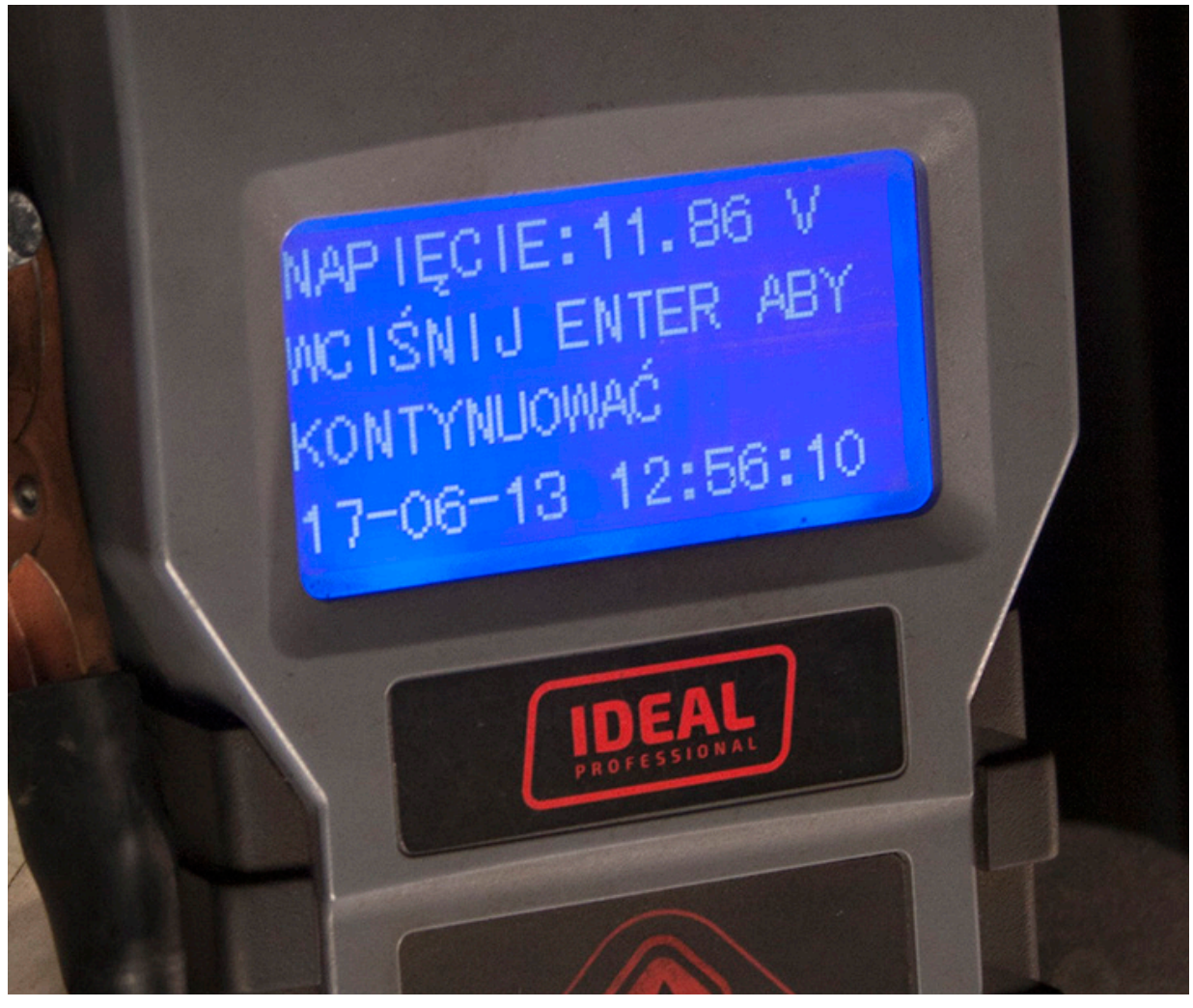
Ale zacznijmy od początku. Źródłem prądu w naszych samochodach jest akumulator, czasami nawet dwa akumulatory, których energię uzupełnia alternator. Akumulator musi zagwarantować rozruch silnika latem czy też zimą, zaś alternator ładuje akumulator i dostarcza prąd ładowania podczas pracy silnika.

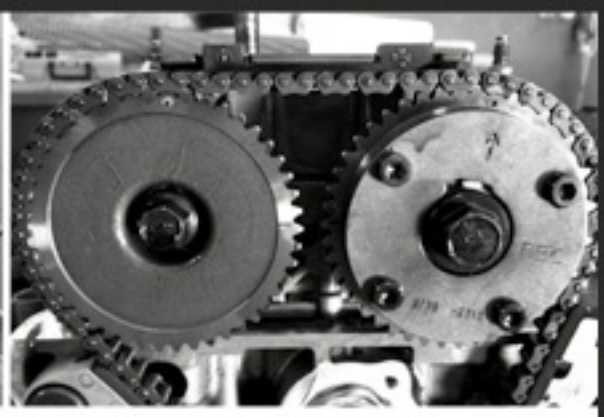


Oba te elementy to zespół naczyń połączonych, bardzo od siebie zależnych. Dla przykładu jeżeli akumulator będzie w złej kondycji, to nadmiernie obciąży alternator. I odwrotnie: niesprawny alternator, nie będzie w stanie odpowiednio naładować akumulatora. Teraz spójrzmy na wyposażenie naszego pojazdu – wszystkie elektroniczne systemy z których korzystamy podczas jazdy, układy bardziej lub mniej dla nas ważne, te które aktywujemy codziennie, lub tylko na wakacje – wszystko to potrzebuje stabilnego źródła zasilania. Jednak sezonowy spadek temperatury powietrza skutecznie obniża sprawność samego akumulatora zmniejszając jego pojemność. I to właśnie jesienno-zimowa aura wzmaga zapotrzebowanie na energię elektryczną, które musi uzupełnić alternator. W bardzo wielu przypadkach kierujący samochodem nie jest świadomy, iż bilans energii elektrycznej w jego pojeździe osiąga niewłaściwy poziom. Proszę zwrócić uwagę na to, iż proces rozładowywania się akumulatora lub spadek wydajności samego alternatora mogą przebiegać w długim okresie czasu i być praktycznie niewidoczne dla kierowcy. Co stanie się później? W znakomi- ➔➔



tej większości przypadków to sterownik akumulatora zadecyduje, który z odbiorników odłączyć i zrobi to dyskretnie, bo priorytetem dla niego będzie rozruch silnika i działanie systemów bezpieczeństwa jazdy. W nieco starszych pojazdach zauważalny będzie wydłużony czas uruchomienia jednostki napędowej. Dlatego już już teraz powinniśmy pomyśleć o przeglądzie jesiennym samochodu i zlecenie mechanikowi zweryfikowanie stanu układu ładowania i rozruchu. Test akumulatora oraz pomiar napięcia ładowania są czynnościami które można zrealizować w niespełna pół godzinny, co pozwoli nam później oszczędzić problemów z „prądem". Oczywiście zapobiegawczo warto mieć w samochodzie kable rozruchowe i wiedzieć jak z nich korzystać (instrukcja obsługi samochodu) aby pomóc innym kierującym, a w najgorszym wypadku skorzystać z takiej pomocy.





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/POWERFCTRY/

Polski Fiat w galerii

TEKST: TOMASZ CIECIERZYŃSKI
ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Na parterze budynku Automobilklubu Polski w Warszawie otwarto Muzeum Polskiego Fiata.

Trzydzieści jeden różnych wersji Polskiego Fiata 125p i 126p zostało zgromadzonych w jednej z sal Automobilklubu, a dwa rajdowe 125p przed wejściem na wystawę. Wśród zaproszonych gości było wielu, którzy pamiętali początki powojennej produkcji tych samochodów w Fabryce Samochodów Osobowych na Zeraniu. Byli pracownicy fabryki włącznie z jej ostatnim dyrektorem Pietrzakiem, byli dziennikarze motoryzacyjni piszący o Polskich Fiatach i ich sportowych sukcesach. Byli zawodnicy rajdowi, którzy tworzyli historię polskiego motosportu startując Polskimi Fiatami, wśród nich szef działu sportu FSO Andrzej Jaroszewicz i jego samochód Fiat 124 Abarth w którym wywalczył podium w Mistrzostwach Europy. Był piszący ten artykuł, który przez 10 lat startował w rajdach Polskim Fiatem 125p. Dla wszystkich zaproszonych gości Polski Fiat był olbrzymią częścią ich życia i ogląda-

jąc wystawione samochody niejednemu z nich zakręciła się przysłowiowa łza w oku. Wystawa powstała z inicjatywy wielkiego miłośnika polskiej powojennej motoryzacji, Andrzeja Woźniaka, który jest jej dyrektorem.

Wystawa jest już ogólnodostępna dla publiczności na terenie Automobilklubu Polski. A jest co oglądać bo są tam liczne modele Fiata 126p włącznie z kabrioletem i prototypem z przednim napędem,

są samochody w wersji angielskiej z prawostronną kierownicą. Mamy też podgląd jak w miarę upływu lat zmieniał się Fiat 125p, oprócz wersji rajdowych możemy obejrzeć także sanitarkę czy radiowóz milicyjny. Na wystawie nie mogło zabraknąć także Polonezów. Wszystkie samochody są w doskonałej kondycji i oglądanie ich jest ucztą dla oczu wszystkich tych, którzy kochają motoryzację. Szczerze polecam!

Od sportu do serwisu

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Z Grzegorzem Carzastym o drodze od sportu samochodowego do usług warsztatowych, pokonywaniu przeszkód i przełamywaniu stereotypów rozmawiał Mirosław Rutkowski.

Mirosław Rutkowski: Czy wszyscy zaczynają od kartingu?

Grzegorz Carzasty: Kiedyś tak było, w tej chwili to bywa różnie. Są jakby dwie grupy, pierwsza to zawodnicy, którzy budują swoją karierę według starego modelu, czyli zaczynają od kartingu, potem przechodzą przez kolejne serie, i to jest najczęściej droga zaplanowana przez rodziców. Przykładem jest Robert Kubica. Druga grupa to młodzież ale i ludzie dorośli, którzy kupują samochód i chcą się pościgać.

Ty również przeszedłeś tę tradycyjną drogę...

G. C.: Ja nie miałem wyjścia, mój dziadek się ścigał, tata się ścigał, brat taty ścigał, więc i ja też, z definicji, byłem skazany na sport motorowy. Jeździłem na zawody dużo wcześniej, niż sam zostałem zawodnikiem. Miałem pięć lat gdy wsiadłem do gokarta, ale był dla mnie za duży. Wtedy nie było kartów dla takich małych dzieci, wypadłem z toru i na jakiś czas skutecznie się zniechęciłem. Ale jak miałem dziesięć lat zrobiłem licencję i od tego czasu, już ponad trzydzieści lat, jestem związany z motorsportem.

Po kartingu przyszedł czas samochodów, startowałeś w rallycrossie, wyścigach... Więcej było sukcesów, czy porażek?

G. C.: Myślę, że zdecydowanie więcej było sukcesów, natomiast porażki też były. One wynikały z różnych rzeczy, czasem z braku doświadczenia, czasem ze zbyt dużych ambicji, a także zbyt dużego przyspieszenia w stosunku do umiejęt-

ności. Przykładem porażki w rallycrossie, jest przesiadka – po zdobyciu tytułu wicemistrza Polski w Maluchu – do Toyoty, którą Krzysztof Szeszko wyjeździł mistrzostwo. Byłem przekonany, że już wszystko potrafię, a okazało się, że to nieprawda; przez cały sezon uczyłem się samochodu i na koniec byłem dziesiąty czy jedenasty.

Czego uczy sport samochodowy?

G. C.: Ja myślę, że wielu rzeczy. Każdy sport uczy wytrwałości, uczy godzenia się z porażkami i wyciągania z nich prawidłowych wniosków, uczy też przeżywania radości. Jeżeli wygrywam zawody, to satysfakcja jest ogromna i daje motywację do kolejnych działań. Teraz, patrząc z perspektywy na to, co dał mi sport, to myślę, że nauczył mnie wytrwałości i umiejętności niepoddawania się, konsekwentnej pracy nad tym, aby osiągnąć wytyczone cele. Czasem obraca się to przeciwko mnie, bo tej wytrwałości mam za wiele i sprawy, które powinny być dawno odpuszczone, ja jeszcze chcę kontynuować. ➔➔

Jak duże znaczenie dla sukcesu w motorsporcie ma współpraca kierowcy i mechanika?

G. C.: To jest sport zespołowy, nie da się wygrywać samodzielnie. To są skomplikowane dyscypliny, i nie chodzi tylko o serwisowanie samochodów, strojenie silników, dobór opon, ciśnienia, napraw w czasie zawodów, przed i po nich. Na przykład w rallycrossie jest potrzeby spotter, który zarządza strategią wyścigu, w wyścigach torowych podobną rolę pełni inżynier zespołu, w rajdach oczywista jest współpraca z pilotem. Im wyższej rangi zawody, tym większa grupa osób pracuje na sukces, inżynierowie, mechanicy, dietetycy, psychologowie, cały sztab. Ale też i na poziomie amatorskim nikt nie osiąga wyniku sam, to zawsze jest albo praca osób zajmujących się tym zawodowo, albo grupy przyjaciół, które wspomagają startującego kierowcę.

Bez zespołu kierowca wiele nie zwojuje, ale i odwrotnie, bez kierowcy zespół nie istnieje?

G. C.: To się na pewno musi uzupełniać. Nie da się osiągnąć wyników, jeśli się nie ma tego czegoś, tej iskry bożej, która pozwala być najlepszym. Niektórzy tę iskrę mają i przychodzi im to łatwiej, inni są coraz lepsi, ale potrzebują ciężkiej pracy, są, powiedzmy, rzemieślnikami i dopiero z czasem osiągają sukcesy. I właśnie połączenie kogoś, kto ma tę iskrę z dobrym zespołem może dać rewelacyjne wyniki i ogromną satysfakcję.

Czy można się utrzymać ze sportu samochodowego?

G. C.: Tego nie wiem, bo nigdy nie próbowałem. Na świecie na pewno, w Polsce są pojedyncze osoby, które z tego żyją. Ja nie potrafię odpowiedzieć dlatego, że w najlepszych czasach jako zespół wychodziliśmy na zero. Mieliśmy fajnych sponsorów, którzy chcieli z nami pracować, rozumieli czym jest motorsport, jakie to są wydatki, a są one absurdalnie wysokie. Można było jeździć z czystą głową, można się było skupić na ściganiu, a nie na załatwianiu tańszego sprzęgła czy opon.

Skoro tylko nielicznym dane jest utrzymać się z motorsportu, to z czasem trzeba sobie odpowiedzieć na pytanie co dalej?

G. C.: To dylemat, który dotyczy bardzo wielu osób, które zajmowały się sportem wyczynowym. Dotyczył również i mnie, motorosport przestał być w pewnym momencie rozrywką, a stał się trochę pracą. Zaczęliśmy zajmować się przygotowywaniem zawodników do startów, przygotowywaniem ich samochodów, a potem prowadzeniem w trakcie sezonu, budową i serwisowaniem samochodów. A z uwagi na to, ze grupa zajmujących się motorsportem jest dość wąska, to w naturalny sposób ta pasja przeniosła się również na serwisowanie samochodów cywilnych, codziennego użytku, takich, które jeżdżą po ulicach.

Czy wystarcza doświadczenie sportowe, umiejętność rozwiązywania problemów, czy potrzebna jest jeszcze dodatkowa wiedza techniczna?

G. C.: Sport na pewno bardzo pomaga, ilość różnych dziwnych sytuacji, jakie zdarzają się podczas wyścigów, liczba awarii, które dotykają nas i inne teamy powoduje, że potem znacznie łatwiej jest się odnaleźć w tym świecie napraw. Najczęściej na zawody jeżdżą bardzo dobrzy fachowcy, w związku z czym jest to ogromna skarbnica wiedzy. Po każdych zawodach jest wymiana informacji, i to jest bardzo istotne. Poza tym bardzo dobrze jest, kiedy pasja jest obecna w sferze zawodowej i z serwisowania samochodów, które nie budzą większych emocji, samochodów ulicznych, można mieć wielką przyjemność.

Motorsport dał również pewne doświadczenie w szeroko rozumianym marketingu, to też się przydaje?

G. C.: Tak, i to ogromnie pomogło w zarządzaniu serwisem, ponieważ głównie na mojej głowie są wszystkie sprawy związane z promocją i budowaniem wizerunku Power Factory. Sam, ale również z pomocą osób zajmujących się tym zawodowo, pokazuję Power Factory, jako miejsce, w którym dzieje się bardzo wiele ciekawych rzeczy.

A co takiego magicznego jest w Power Factory?

G. C.: Ja się tu świetnie odnajduję, mamy znakomity zespół z ogromną wiedza, dzielimy

podobną pasję do samochodów, mamy bardzo dobre relacje w warsztacie i, mam nadzieję, odczuwają to również nasi klienci.

Jak się tworzy tak zgraną ekipę?

G. C.: Trudno mi odpowiedzieć, jak się tworzy, ponieważ nasza droga jest dość nietypowa, wiedzie z sportowej pasji. Nasze znajomości i relacje zaczęliśmy od motorsportu, to się przerodziło w serwis cywilny. Z czasem dołączały do nas kolejne osoby, osoby, które wiedziały dokąd przychodzą, czym się zajmujemy, jaka jest atmosfera, chciały tu przyjść i w naturalny sposób dołączały do zespołu.

Powszechny jest stereotyp warsztatu, w którym klienci są oszukiwani. Jak przekonujecie klientów, że u was tak nie jest?

G. C.: Na pewno nie jest to opinia, w której nie ma prawdy, tak bywa. Naszą ambicją od początku było to, żeby właśnie zmienić takie opinie o serwisach. Zawsze staraliśmy się stworzyć proces naprawy w stu procentach transparentny, żeby klient na każdym etapie naprawy wiedział co się dzieje z jego samochodem, dlaczego tak się dzieje, i jakie czynności należy wykonać. Oczywiście to on podejmuje decyzje, ale my sugerujemy najbardziej optymalne rozwiązania. Widać, że ten sposób działania przynosi efekty, ponieważ mamy grono wiernych klientów, którzy rzucają nam kluczyki i mówią róbcie, co trzeba, bo wiem, ze mnie nie oszukacie.

Czy taka rzetelna diagnostyka, dobór odpowiednich, dobrych części, zgodna ze sztuką naprawa wymaga wiedzy, czasu i narzędzi. A to sporo kosztuje. Czy prowadzenie warsztatu w tak przejrzysty sposób Wam się opłaca?

G. C.: My nie mamy wysokich cen, ale też nie jesteśmy najtańsi, bo to nie ma większego sensu. Cena naprawy powinna być adekwatna do jej jakości. Mamy bardzo dobrych mechaników, naprawdę prawidłowe i dobre wyposażenie, którego żaden warsztat by się nie powstydził, potrafimy z niego korzystać... Natomiast to, co jest najistotniejsze, to komunikacja z klientem. On wie dlaczego tyle płaci, za co płaci, ma również przedstawioną alternatywę na tańsze części i dopóki to się będzie mieściło w granicach bezpieczeństwa, to nie ma problemu. Wskazujemy też jakie czynności można odłożyć w czasie, jakie należy bezwzględnie, właśnie z powodu bezpieczeństwa jazdy, wykonać natychmiast. To procentuje, Power Factory jest w ocenie klientów marką rzetelną. Dowodem są zajęte wszystkie stanowiska serwisowe.

Jest więc sukces zawodowy. Tylko pogratulować...

G. C.: Dziękuję, ale przed nami wciąż nowe wyzwania, samochody stają się coraz bardziej skomplikowane, trzeba się wciąż uczyć nowych technologii, oprogramowania, rozwiązań. Samochody hybrydowe już naprawiamy, ale do szklanego sufitu jeszcze daleko. Na horyzoncie są napędy elektryczne, również w sporcie... Mamy co robić.

Finał w rallycrossie

OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY (KAJA WRÓBLEWSKA)

Dobiegł końca sezon rozgrywany na trzech torach. Po trzy rundy rozegrano w Słomczynie i Toruniu, a raz stawka mistrzostw Polski rywalizowała na litewskim torze Vilkyčiai. Byliśmy świadkami wielu niezwykłych pojedynków, a rekordowa obsada zawodów stała się przyjemną codziennością.

Przy zmiennej pogodzie rozegrana została ostatnia runda Oponeo Mistrzostw Polski Rallycross. Po sobotnich opadach, niedziela upłynęła w słonecznej aurze rozgrzewającej kibiców, jak zwykle tłumnie zgromadzonych na torze w Toruniu. Temperaturę podkręcało jednak nie tylko słońce. Najważniejszą rolę odegrali zawodnicy, którzy w widowiskowych i pojedynkach rozstrzygnęli losy pozostałych tytułów.

Grupa SuperCars

Choć aż trzy z czterech biegów kwalifikacyjnych zapisał na swoje konto Zbigniew Staniszewski, w ostatecznym rozrachunku najwięcej punktów zebrał Marcin Gagacki,

który wywalczył odpowiednio drugi, czwarty, drugi i pierwszy wynik. W pierwszym półfinale zmierzyli się Gagacki, Dariusz Topolewski i Marcin Wicik – w takiej też kolejności dotarli na metę. W drugim od startu do mety prym wiódł Staniszewski, za którym uplasował się Maciej Cywiński, a na trzecim miejscu ukończył Łotysz Janis Vegeris. W finale najlepiej wystartował Gagacki, który od razu objął prowadzenie. Kierowca VW Polo GTI RX utrzymał tempo do mety i zwyciężył w rywalizacji. Do końca o drugie miejsce walczyli za to Cywiński i Staniszewski, w takiej kolejności pokonując linię mety. Zacięty pojedynek rozegrał się także pomiędzy Topolewskim i Wicikiem. Ten pierwszy pojechał szeroko na drugim zakręcie i wylądował na ostatniej pozycji, ale waleczna postawa pozwoliła na awans do czołowej czwórki. Tuż za nim uplasował się Wicik. Finałową szóstkę uzupełnił Litwin Arvydas Galinis. Tytuł w grupie SuperCars padł już łupem Tomasza Kuchara (125 punktów), który nie wziął udziału w finałowych zmaganiach. Drugie miejsce wywalczył Cywiński (110 pkt.), a trzecie Marcin Gagacki (104). Za podium sklasyfikowano Dariusza Topolewski (101) oraz Zbigniewa Staniszewskiego (69).

SuperCars Light

Finał w tej klasie wygrał Bartosz Idźkowski, tegoroczny mistrz Polski. Drugie miejsce zajął Robert Czarnecki (wicemistrz Polski), a trzecie Michał Peterlejtner. Drugim wicemistrzem Polski został Maciej Manejkowski.

→→

Grupa SuperNational

Kwalifikacje w grupie SuperNational najlepiej poszły Damianowi Litwinowiczowi, który po trzech zwycięstwach i jednym drugim miejscu awansował do półfinałów z pierwszej pozycji. Za nim sklasyfikowany został Rafał Berdys, na którego lokatę złożyły się jedno zwycięstwo, dwa drugie i jedno trzecie miejsce. To właśnie między nimi, w finale, miała rozegrać się główna walka o mistrzostwo, przed którą zacierali ręce obserwatorzy. Rozegrała się, ale nie trwała długo – po mocnym kontakcie już na pierwszym zakręcie Litwinowicz zaparkował uszkodzony samochód przy barierze, a Berdys z przebitą oponą zjechał z toru po wykluczeniu z rywalizacji. To oznaczało, że dwa punkty otrzyma ten pierwszy i może cieszyć się z mistrzowskiej korony. Pierwszą trójkę finału utworzyli goście z zagranicy: triumfował Łotysz Juris Spikis po bardzo zaciętej walce ze swoim krajanem, Arnisem Odinsem. Trzeci uplasował się Rosjanin Rais Minnikhanov. Za podium sklasyfikowany został Jakub Kowalczyk.

Po całym sezonie zaciętej walki mistrzostwo pada łupem Litwinowicza (103 punkty). Jeden punkt za nim uplasował się Berdys. Drugim wicemistrzem Polski w SuperNational został Łukasz Tyszkiewicz (74), a jeden punkt mniej zdobył HALK. Piątkę uzupełnił Robert Mazurkiewicz (64).

Klasa RWD Cup

Igor Sokulski nie dał szans rywalom w kwalifikacjach RWD Cup, wygrywając wszystkie cztery biegi. Podobnie było w półfinale A, ale nie przyszło mu to łatwo. Bardzo dobrze jechał również Wiktor Mączkowski, który szybko zjechał na jokera i pod koniec biegu, gdy lider wracał z dłuższej nitki toru, powalczył z nim „drzwi w drzwi". Trójkę po pojedynku Borowicz-Kula-Skrzek uzupełnił trzeci z nich, ale dostał 5 sekund kary, zwalniając miejsce w finale Kuli. W półfinale B bezkonkurencyjny okazał się Łukasz Światowski. Drugie miejsce wywalczył Paweł Konecki, a o trzecie do samego końca pojedynek toczyli Jerzy Bieńkowski i Gracjan Predko. Ten drugi po złapaniu kapcia musiał uznać wyższość rywala.

Finał przyniósł bardzo dużo emocji. Sokulski wygrał start, ale już na pierwszym zakręcie znalazł się poza torem i wracając uderzył w Mączkowskiego. Gdzie dwóch się bije, tam trzeci korzysta – Światowski wyszedł na prowadzenie i nie oddał go już do końca. Nawet mimo 5 sekund kary zwyciężył w finale, pokonując

Kulę i Koneckiego. Na czwartej pozycji uplasował się Bieńkowski, piąty sklasyfikowany został Sokulski a szósty Mączkowski. Po zawodach wykluczony został jednak Światowski, przez co finał padł łupem Kuli. To jego pierwsza wygrana w sezonie.

Światowski zgromadził na swoim koncie sezonowym łącznie 120 punktów i to on może cieszyć się z mistrzostwa Polski, choć zdecydował o tym zaledwie jeden punkt! Drugie miejsce padło łupem Sokulskiego (119 pkt.), trzecie Mączkowskiego (104). Na czwartej pozycji sklasyfikowany został Konecki (98), a na piątej Skrzek (81).

Seicento Cup

Krzysztof Mencel po problemach w ostatniej kwalifikacji nie dał szans rywalom w półfinale A. Co zaskakujące, do finału nie wszedł zwycięzca kwalifikacji, Szymon Jabłoński. Długo „na zderzaku" siedział mu Konrad Wróbel, w końcu – po fantastycznej walce – wyprzedzając go. Z ich walki bok w bok skorzystał Robert Kabat, również znalazł się przed Jabłońskim i wszedł do finału jako trzeci. Michał Wrzosek świetnie poradził sobie w półfinale B, prowadząc od początku. Walka o kolejne pozycje przyniosła wiele spektakularnych pojedynków: najpierw zacięcie walczyli Budzyński z Żakowskim, do których zjeżdżając z jokera chciał dołączyć Gryz. Po kontakcie uderzył jednak w barierę, łapiąc kapcia. Awarii uległ samochód Budzyńskiego, a pojedynek o drugie miejsce wywiązał się pomiędzy Guranowskim i Żakowskim – ten drugi na ostatnim kółku skutecznie zaatakował i zajął drugą pozycję.

W finale na prowadzenie po starcie wyszedł Wrzosek, ale popełnił błąd na drugim zakręcie i spadł na ostatnią pozycję. Na czoło wyszedł Mencel, który jokera zostawił sobie na sam koniec. Trójka innych zawodników wybrała go jednak na samym początku i tę grupę poprowadził Konrad Wróbel, jak się okazało bardzo skutecznie. Wypracował sobie przewagę na tyle dużą, że nie mógł mu już nikt zaszkodzić. Mencel po skorzystaniu z jokera w końcówce, tuż po powrocie, zatrzymał się uszkodzonym samochodem i nie ukończył biegu. Ostatecznie wygrał Wróbel, a na drugiej pozycji sklasyfikowano Guranowskiego, a na trzeciej Żakowskiego. Za podium uplasował się Wrzosek i Kabat.

W Seicento Cup tytuł już wcześniej zapewnił sobie Łukasz Grzybowski, który w sześciu rundach wywalczył 117 punktów. Wicemistrzem został Piotr Budzyński (101 pkt), a trzecie miejsce wywalczył Krzysztof Mencel (100).

Oesami do mety

OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY RSMP

W 53.Rajdzie Dolnośląskim - Hotel Zieleniec triumfowali Bryan Bouffier i Xavier Panseri w Hyundai i20 R5. Zwycięstwo w ostatniej odsłonie Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski 2019 dało załodze tytuły drugich wicemistrzów Polski.

Rozgrywany w bardzo trudnych warunkach rajd miał do ostatnich metrów niesamowitą dramaturgię. Spośród piętnastu odcinków specjalnych dwóch pierwszych etapów aż siedem zostało rozegranych już w ciemnościach i bardzo często przy padającym deszczu lub we mgle. Ostatnie, niedzielne cztery odcinki specjalne przebiegały już po suchej nawierzchni.

Doświadczony Bryan Bouffier, który ma na swoim koncie trzy tytuły mistrza Polski i Francji oraz zwycięstwo w legendarnym Rajdzie Monte Carlo objął prowadzenie po ósmej próbie sportowej i nie oddał go już do mety. Jednak dopiero ostatnie kilometry finałowego odcinka Power Stage zadecydowały

o jego tytule drugiego wicemistrza Polski w tym sezonie. Po 1/3 dystansu Słobodzian o 2 sekundy wyprzedzał Bouffiera i w takiej konfiguracji trzeci czas Płachytki dawał mu trzecie miejsce w klasyfikacji końcowej RSMP. W końcówce Bouffier był jednak znacznie szybszy od Słobodziana i dzięki wygraniu oesu różnicą zaledwie 0,2 sekundy zdobył 5 punktów, Słobodzian 4, a Płachytka 3. Taka klasyfikacja na Power Stage'u dała tytuł drugich wicemistrzów Polski Bouffierowi i Pansieriemu.

Na drugim miejscu uplasowali się Sylwester Płachytka i Jacek Nowaczewski (Skoda Fabia R5), którzy mają na swoim koncie 90 punktów, podobnie jak Francuzi, ale nie wygrali żadnego rajdu w sezonie. Trzecie miejsce przypadło Marcinowi Słobodzianowi i Kamilowi Kozdroniowi (Skoda Fabia R5), którzy wygrali w rajdzie 9. spośród 19. odcinków specjalnych. Mistrzowskie tytuły zapewnili sobie już wcześniej Miko Marczyk i Szymon Gospodarczyk (Skoda Fabia R5), a wicemistrzowskie Tomasz Kasperczyk i Damian Syty (Ford Fiesta R5).

Przed rajdem wydawało się, że największe szanse na trzeci stopień podium mają Łukasz Kotarba i Kacper Wróblewski, ale ostatecznie kończą sezon na 5. i 6. miejscu w klasyfikacji mistrzostw Polski.

Mistrzowskie tytuły wywalczyli natomiast Jakub Brzeziński w klasie Open 4WD oraz Łukasz Lewandowski w prestiżowej „ośce" (2WD) - wśród samochodów napędzanych tylko na jedną oś.

Michał i Jacek Pryczek sięgnęli z kolei po mistrzowskie tytuły w klasie HR2 startując uwielbianym przez kibiców Subaru Imprezą 555.

Najwięcej odcinków w rajdzie wygrał Marcin Słobodzian, który odnotował najlepsze czasy na 9 oesach, Bryan Bouffier był najszybszy na 7 próbach, a Sylwester Płachytka na 3.

53. Rajd Dolnośląski – Hotel Zieleniec był ostatnią runda RSMP 2019 i jedną z trzech kategorii pierwszej, co oznaczało dla zawodników podwójne punkty na mecie. Oesy finałowej rundy liczyły 216,25 km – najwięcej spośród wszystkich rajdów krajowego czempionatu.

KLASYKI TEŻ NA MECIE

OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY HRSMP

Blisko 220 km zaciętego ścigania, siedem z 18 odcinków przejeżdżanych po zmroku, a do tego zmienne warunki pogodowe... Rajd Dolnośląski jak mało który sprawdził formę zawodników Motul HRSMP. Tym bardziej podziw powinno budzić to, że na mecie zameldował się komplet załóg, które w piątek wystartowały do rywalizacji.

Marcin Grzelewski i Krzysztof Niedbała (Ford Sierra Cosworth 4x4) zwycięzcami 53. Rajdu Dolnośląskiego, ostatniej rundy sezonu Motul HRSMP. Robert Luty i Marcin Celiński (Subaru Legacy) zajęli drugie miejsce, ale to im wystarczyło, by cieszyć się z mistrzostwa Polski w swojej kategorii i wśród wszystkich załóg w historycznych rajdówkach.

Najszybciej odcinki specjalne Rajdu Dolnośląskiego

pokonywali Marcin Grzelewski i Krzysztof Niedbała. Załoga Forda Sierry Cosworth 4x4 stoczyła pasjonujący bój z Robertem Lutym i Marcinem Celińskim. Duet w Subaru Legacy prowadził do sobotniego popołudnia, ale potem musiał uznać wyższość Grzelewskiego i Niedbały, którzy wygrali 10 z 18 rozegranych odcinków specjalnych.

Luty, po trzech zwycięstwach z rzędu, tym razem był drugi. Ale to wystarczyło, by wraz Celińskim triumfowali w kategorii FIA 4/J2 (samochody z lat 1986-90) oraz w Historycznej Klasyfikacji Generalnej. Dla Lutego to drugi taki tytuł w Motul HRSMP - poprzednio zwyciężył w 2017 roku.

Pełna zwrotów akcji była rywalizacja o laur w kategorii FIA 3 (auta z lat 1976-1981). Zdecydowanymi faworytami byli Piotr Zaleski i Piotr Szadkowski, którzy prowadzili do sobotniego poranka, kiedy to zatrzymały ich problemy z silnikiem w Porsche 911 SC. Mechanikom udało się jednak naprawić samochód i zwycięzcy Historycznej Klasyfikacji Generalnej z sezonu 2018 mogli wrócić na trasę i zdobyć punkty potrzebne, by przypieczętować tytuł. Rajd Dolnośląski w kategorii FIA 3 wygrali tegoroczni debiutanci - Andrzej Banaś i Rafał Chronowski w Lancii Beta Monte Carlo. Było to ich drugie zwycięstwo w sezonie. Pierwsze odnieśli w Rajdzie Rzeszowskim.

Sezon 2019 w wykonaniu Jerzego Skrzypka i Krzysztofa

Marczewskiego (Fiat Ritmo Abarth) był popisem skutecznej jazdy. Ta załoga zdobyła komplet punktów we wszystkich pięciu rundach, w których wzięli udział. Dzięki temu nie tylko sięgnęli po tytuł w kategorii FIA 4/J1 (1982-85), ale także wywalczyli drugą lokatę w Historycznej Klasyfikacji Generalnej.

Z kolei w PZM 5 (samochody 2WD bez historycznych homologacji) tytuł był kwestią rozgrywki między dwoma załogami w BMW 318is, czyli Jakubem Wolskim/Bartoszem Krawcem i Wojciechem Goździewiczem/Joanną Madej. W Dusznikach-Zdroju puchar za zwycięstwo w tej kategorii odebrał ten drugi duet, ale Wolski z Krawcem uplasowali się na drugiej pozycji, co wystarczyło im, by obronić pierwsze miejsce i zdobyć mistrzostwo.

Jeszcze przed Rajdem Dolnośląskim wyjaśniła się kwestia mistrzostwa w kategoriach FIA 1 (samochody z lat 1931-1969) i FIA 2 (roczniki 1970-1975). W pierwszej po tytuł sięgnęli

Tomasz Curyło i Jarosław Skwarek (Syrena 104), a Piotr Kiepura i Mateusz Galle (Fiat 125p Monte Carlo) zdobyli mistrzostwo w FIA 2. Z kolei w PZM 6 (samochody 4x4 bez historycznej homologacji) tytuł zapewniony mieli Mariusz Polak i Tadeusz Gargas (Audi Quattro).

Z trasą Rajdu Dolnośląskiego mierzyły się też dwie czeskie załogi w Skodach 130 RS. Duety Carbol/Smrčková oraz Hock/Novák były doskonałym punktem odniesienia dla zawodników z Motul HRSMP. Goście komplementowali organizację cyklu, jak i niesamowite trasy, z którymi mierzyli się przez trzy dni. - Pogoda była niezwykle wymagająca, ale cieszymy się, że wystartowaliśmy. Odcinki Dolnośląskiego są bardzo trudne i zróżnicowane, a sam cykl - bardzo dobrze zorganizowany - oceniał Tomas Carbol, zwycięzca Rajdu Dolnośląskiego w kategorii FIA 2.

Sześć rajdów rangi mistrzostw Polski to też sześć okazji, by dotrzeć z przekazem wyjątkowej akcji "Wyprzedzamy Nowotwór", której celem jest poprawa wczesnej wykrywalności chorób nowotworowych u dzieci. Kampania społeczna organizowana przez Fundację Pomocy Dzieciom z Chorobą Nowotworową obecna była na wszystkich rundach sezonu. Działania wsparły załogi Motul HRSMP, gwiazdy polskiego motorsportu z Krzysztofem Hołowczycem i Grzegorzem Grzybem na czele, Polski Związek Motorowy i wszystkie automobilkluby.

Wydarzenia i rocznice: październik 2019

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

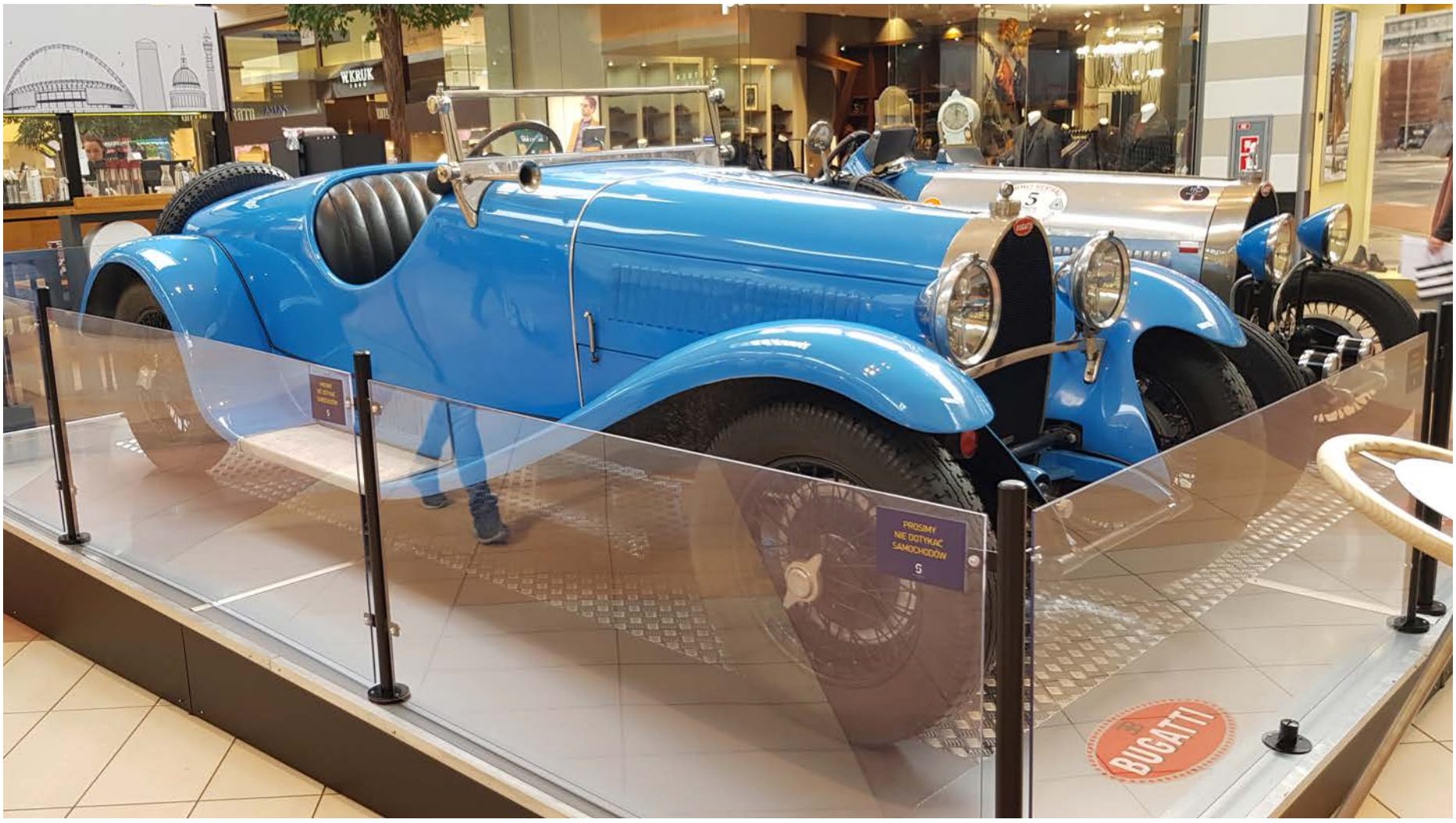
Kocie życia marki Bugatti

Często spotykamy się z tym, że dzieci artystów, aktorów, prawników czy lekarzy idą w ślady swych protoplastów. Nierzadko w takich przypadkach w karierze pomaga odziedziczone „nazwisko", ale już niekoniecznie w parze idzie talent i wybitne umiejętności nabyte wraz z genami. Są jednak chlubne wyjątki, to których – bez wątpienia – należy Ettore Bugatti, noszący również imiona Arco Isidoro...

Ettore urodził się 15 września 1881 roku w Mediolanie. Był starszym synem Carlo Bugattiego, cenionego włoskiego projektanta mebli (są obecnie wystawiane np. w Art Institute of Chicago) i biżuterii w stylu secesyjnym. Z kolei dziadek – Giovanni Luigi Bugatti – był architektem i rzeźbiarzem. Ciocia Ettore poślubiła znanego i cenionego w XIX wieku malarza Giovanniego Segantini, a jego młodszy brat Rembrandt z powodzeniem rzeźbił postacie zwierząt. Nic więc dziwnego, że ojciec kształcił Ettore z dziedzinie sztuk pięknych. Szybko jednak zorientował się, że starszego syna bardzo pociąga motoryzacja i wykazuje w tej rodzącej się dziedzinie talent. Wypada więc w tym miejscu docenić Carlo, który nie tylko pogodził się z pasją Ettore, ale wspierał go finansowo w pierwszych latach działalności.

Podobno już w wielu 16 lat Ettore zamontował dwa silniki w trzykołowym rowerze, by startować w automobilowych wyścigach (i wiele z nich wygrać). W każdym razie, za pierwszy samochód skonstruowany przez Bugattiego przy współpracy z Giulio Prinetti i Augusto Stucchi uznaje się model Bugatti Typ 1 z 1898 roku. Trzy lata później opracował kolejny prototyp, który wywołał spore zainteresowanie na targach w Mediolanie. W efekcie Ettore dostał propozycję współpracy od barona de Dietricha, który w Niederbronn posiadał fabrykę samochodów Lorraine-Dietrich. Współpraca ta nie układała się jednak zbyt dobrze i zakończyła się w 1904 roku.

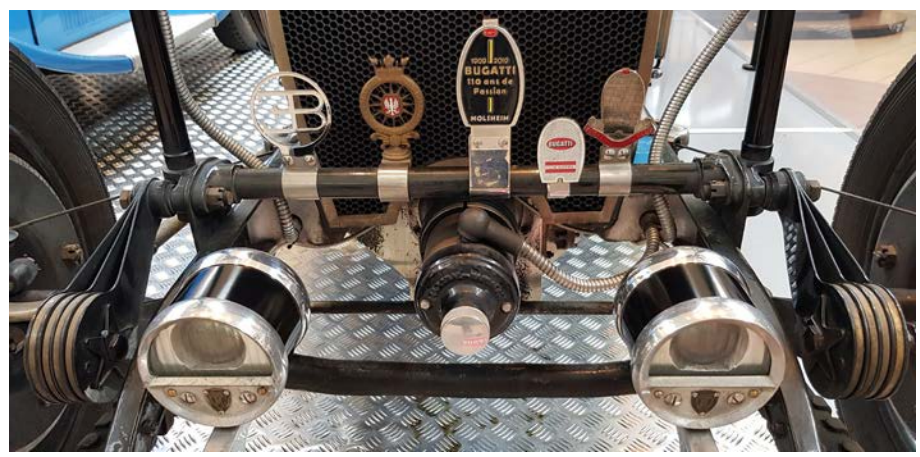
Bugatti projektował kolejne modele, tym razem współpracując z Emilem Mathisem. Sygno- ➔➔

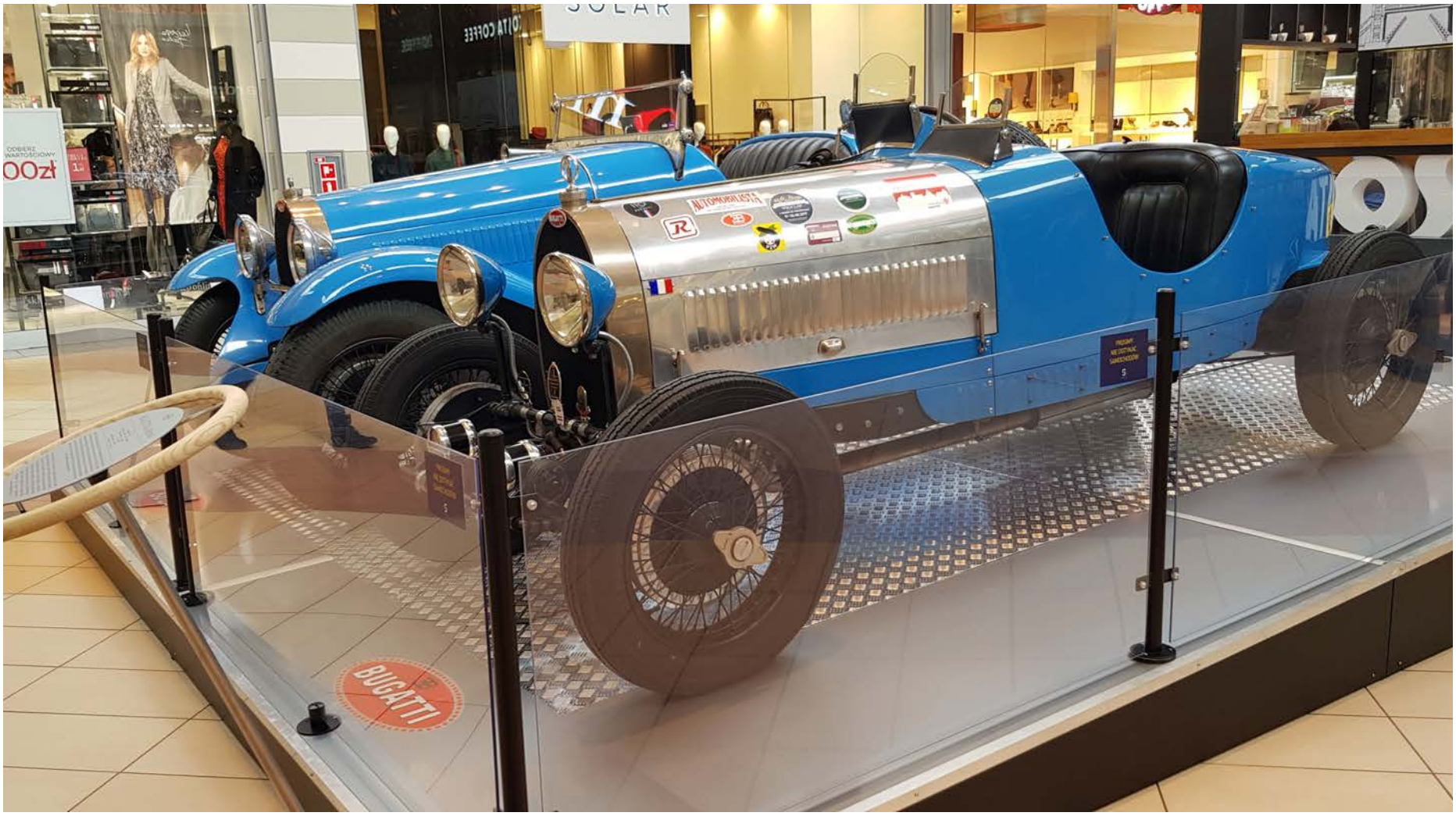


wane były nazwą „Mathis-Hermes (licencja Bugatti)". Ale i ten układ biznesowy szybko się zakończył (1906). Kolejnym etapem z życiu Ettore była współpraca z producentem silników, firmą Deutz, w której został nawet dyrektorem produkcji. W tym czasie opracował Typ 8/9 oraz (w piwnicy swojego domu) Typ 10.

Przełomowy w karierze Bugattiego okazał się rok 1909, w którym postanowił projektować i produkować samochody pod własną marką. Chociaż był z pochodzenia Włochem, to jednak siedzibę swej firmy Automobiles E. Bugatti ulokował w miejscowości Molsheim. (W tamtych latach leżała w granicach Cesarstwa Niemiec, po I wojnie znalazła się po francuskiej stronie). Bardzo szybko pojazdy opuszczające jego zakłady zyskały niezwykle wysoką renomę – uznawano je za najszybsze, najbardziej luksusowe i zaawansowane technologicznie.

Typ 13 był pierwszym „prawdziwym" Bugatti wyposażonym w silnik o pojemności 1368 ccm i mocy 30 KM przy 4500 obr/min. Masa pojazdu wynosiła przy tym zaledwie 300 kg. I chociaż samochód podczas wyścigów wyglądał bardzo

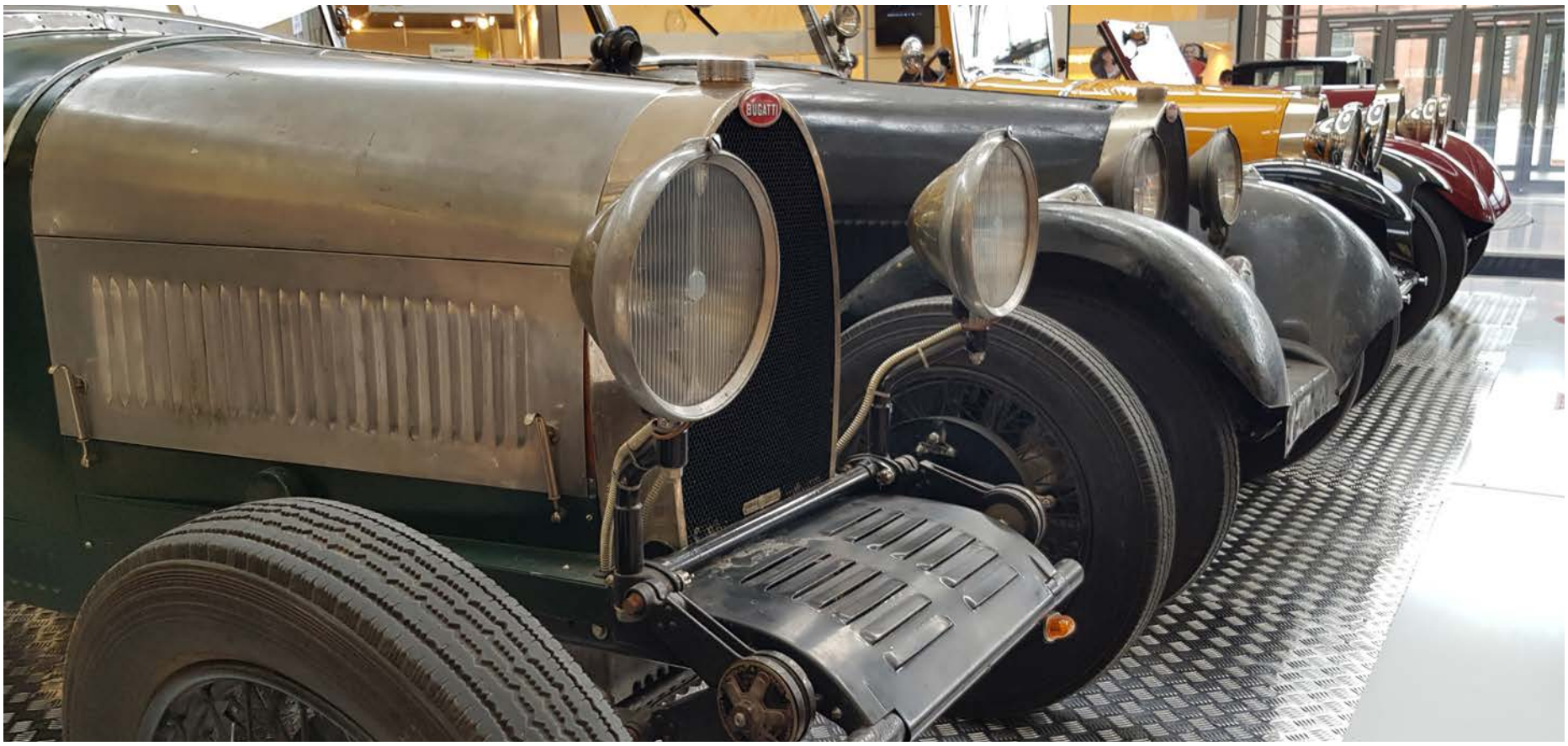




niepozornie przy konkurencji, to doskonały stosunek mocy do masy pozwalał systematycznie wygrywać kolejne Grand Prix (a przynajmniej był w ścisłej czołówce na mecie).

Kolejne modele – Typ 15, 17, 22 oraz 23 – były swego rodzaju kolejnymi wcieleniami (ewolucjami) Typu 13. W każdym coś zmieniano, udoskonalano, ale bazą była 13-ka. Warto tutaj wspomnieć o modelu Typ 18 produkowanego w latach 1912-14. No właśnie… Brzmi dumnie – produkowanego. W rzeczywistości, samochody z fabryki Bugatti były produkowane pod każdym względem ręcznie i trudno tu pisać o produkcji (zwłaszcza seryjnej). W rezultacie w ciągu tych 2-3 lat „produkcji" fabrykę opuściło zaledwie 6 lub 7 egzemplarzy Typu 18. Ale, a właściwie ALE! Jeden z tych egzemplarzy został zakupiony na aukcji w 2009 roku za kwotę prawie 2,5 mln euro… Ale i tak są to drobne kwoty przy tych, za które trzeba ewentualnie zapłacić (gdyby ktoś chciał sprzedać) za Bugatti Typ 41 zwany także Royale, którego kilka egzemplarzy Ettore wyprodukował i zamierzał sprzedać na przykład brytyjskiej rodzinie królewskiej. Ich potencjalna cena oscyluje obecnie w granicach np. 20 mln dolarów...

Nie wiem, czy Ettore za swojego życia był zamożnym człowiekiem. Zapewne tak. Samochody Bugatti były produkowane w bardzo małych ilościach, ale zawsze były bardzo drogie. Do legendy przeszły opowieści, gdy jeden z klientów poskarżył się Bugattiemu (reklamacja!), że samochód źle odpala w niskiej tempe- ➔➔



raturze. Bugatti miał mu odpowiedzieć (odrzucając „reklamację"), że kogoś kogo stać na ten samochód (Typ 35), powinno też być stać na ogrzewany garaż. Warto też przy okazji wspomnieć, że Bugatti (już w 1927 roku) zaproponował klientom Typ 52, będący mini-autem elektrycznym dla… dzieci.

Dramat Ettore (osobisty i zawodowy), bo inaczej tego się da nazwać – rozpoczął się 11 sierpnia 1939 roku. Tego dnia, podczas testowania modelu Typ 57 w pobliżu fabryki w Molsheim zginął jego syn Jean – najstarszy i bardzo utalentowany konstruktor samochodowy. (Wcześniej, podczas I wojny światowej Bugatti został wysiedlony ze swego domu w Alzacji). Niedługo później rozpoczęła się II wojna światowa i „francuski" producent popadł w niełaskę. Bombardowania fabryki dopełniły reszty… Po wojnie Francuzi w swego rodzaju szaleństwie znacjonalizowały fabrykę „włoskiego faszysty" Bugattiego, przywracając mu kilkanaście miesięcy później cześć. Było jednak za późno, powalony od wielu miesięcy udarem mózgu Ettore nawet nie miał świadomości, że ktoś mu coś oddaje…

Firmę Bugatti prowadził po śmierci ojca Roland, jeden z trzech synów. Niestety, nie miał chyba talentów w tym kierunku i w 1963 roku marka została sprzedana firmie lotniczej Hispano-Suiza, a z rynku motoryzacyjnego po prostu zniknęła.

I na tym koniec marki? Przeszła do historii? Nie. Koty mają wiele żywotów. W tym przypadku pojawił się Romano Arioli (ur. 1932 roku), włoski przedsiębiorca, który w latach 80-tych XX wieku był jednym z największych dealerów samochodów Ferrari na świecie(!). Był bardzo zamożny i stał kolekcjonerem samochodów Bugatti. Zapewne dlatego dał się namówić (m. in. przez Ferruccio Lamborghini) do założenia Bugatti International, firmy holdingowej, która wykupiła markę Bugatti. Jako producent nowy właściciel nie wpisał się jakoś do historii motoryzacji, może poza wprowadzeniem na rynek w latach 90-tych modelu EB110, który jednak nie odniósł szczególnego sukcesu. Spowodował jednak zapewne jedno – wzrost zainteresowaniem samej marki, marki samochodów bardzo, bardzo wyjątkowych: luksusowych o wybitnych cechach sportowych…

Tak rozpoczął się kolejny koci żywot marki Bugatti. W 1998 roku prawa do marki (znaku handlowego) wykupił koncern Volkswagena. Mogło to nieco dziwić, bo „samochód dla ludu", czyli tani, prosty, powszechny. Nijak się to miało do luksusowej (w przeszłości) marki Bugatti. I nie wiem, jak tam w księgowości koncernu wygląda pozycja Bugatti, czy są na plusie czy minusie, dla mnie nieważne. Ważne jest, że firma nie zepsuła reputacji tej – obecnie 110-letniej – marki. Istotne, że w historii motoryzacji znajdą się tak ważne modele, jak (już słynny) Veyron, Chiron czy Divo. ■

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, redakcaj@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**