

iauto ^{polska}

Numer 138, 6 grudnia 2019



czy przyszłość motoryzacji jest elektryczna? Wygląda na to, że tak. Można wysnuć wniosek, że powszechna mobilność rozpoczęła się od nieudanego eksperymentu z napędami elektrycznymi, które zostały ograne przez silniki spalinowe, a obecnie nadeszły czasy, gdy silniki spalinowe są wypierane przez te na prąd. Co prawda samochody bez rury wydechowej, generujące świszczący wizg zamiast tłumionych detonacji w każdym z cylindrów, są niesprawiedliwie drogie, dość uciążliwe w eksploatacji gdy ktoś chce pokonywać dłuższe dystanse, ale za to bardzo przyjemne w prowadzeniu, za sprawą charakterystyki silników elektrycznych.

Elektryczna rewolucja niespecjalnie zmieni sposób wykorzystywania auta przez statystycznych użytkowników, zasięg 200, 300 kilometrów w zupełności wystarcza większości kierowców, którzy dojeżdżają do szkół, firm, sklepów. Naładowany z gniazdka zestaw akumulatorów wystarcza na pokonywanie codziennych dystansów. W większości przypadków zasięg wystarcza także dla pracowników firm kurierskich, pocztowych czy zaopatrzeniowych. Oczywiście wciąż z pewnymi ograniczeniami, nad którymi inżynierowie producentów samochodów intensywnie pracują.

Ważniejsze jednak wydaje się to, że napęd elektryczny spowoduje poważne przemeblowanie wśród producentów

samochodów, a także - co może ważniejsze - przyniesie szereg konsekwencji w geopolityce. Wszyscy producenci samochodów mają dziś w ofercie modele spalinowe, hybrydowe i elektryczne. Srogie opłaty związane z niedotrzymywaniem coraz to bardziej restrykcyjnych norm emisji, bezpośrednio wpływają na ceny samochodów z napędem spalinowym. Są coraz droższe. Samochody elektryczne troszkę tanieją, efektem jest zmniejszenie różnicy w cenach elektryków i aut z napędem klasycznym. Mordercza walka producentów prowadzi do przejść i fuzji, aby otworzyć nowe rynki czy przejąć technologie.

Jakie zmiany nastąpią w geopolityce? Na pewno w perspektywie kilkudziesięciu lat ropa naftowa i inne paliwa kopalne stracą swe strategiczne znaczenie. Jak to spowoduje konsekwencje gospodarcze (i polityczne też) dla Bliskiego Wschodu, Rosji czy USA? Znaczenia natomiast nabierają metale ziem rzadkich, warunki na świecie będą dyktowały te kraje, które utrzymają dostęp do nowych strategicznych zasobów. Ich kontrola w połączeniu z opanowaniem i tworzeniem nowych technologii oraz wysokokwalifikowaną kadrą pozwoli dyktować warunki całemu światu. Czy to będą Chiny?

Szerokiej drogi

Mikołaj Rutkowski



Wrażenia z jazdy

Trochę usportowione - str. 4



Relax

Le Mans '66 - str. 10



Wydarzenia

Auta dla Muzeum - str. 18

Eksploatacja

Ile kosztuje samochód? - str. 20

Klasyki i oldtimery

Żak z Dziadowej Kłody - str. 24



Sport

Show na 21 odsłon - str. - 28

Arabski Dakar- str. 34

Dacia Duster Elf Cup - finał - str. 37



Kalendarium

Nieudany żywot "rajdówki" X1/9 - str. 39

Modny i praktyczny



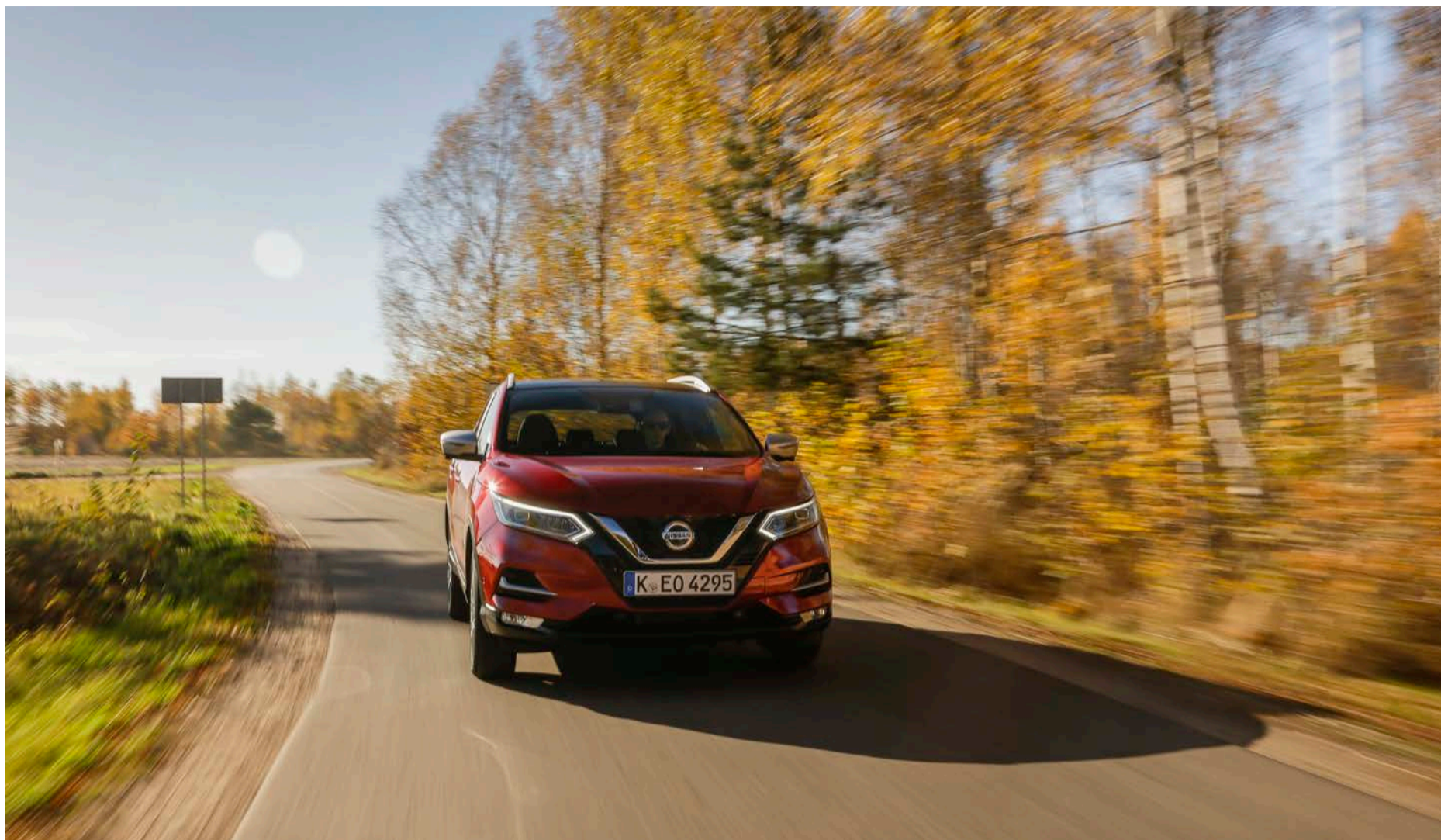
Nissan Qashqai

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Minęło ponad 10 lat od momentu gdy Nissan zadebiutował na polskim rynku modelem Qashqai. (premiera pierwszej generacji tego samochodu miała miejsce w 2007). Niewielu wówczas wróżyło mu aż taki sukces.

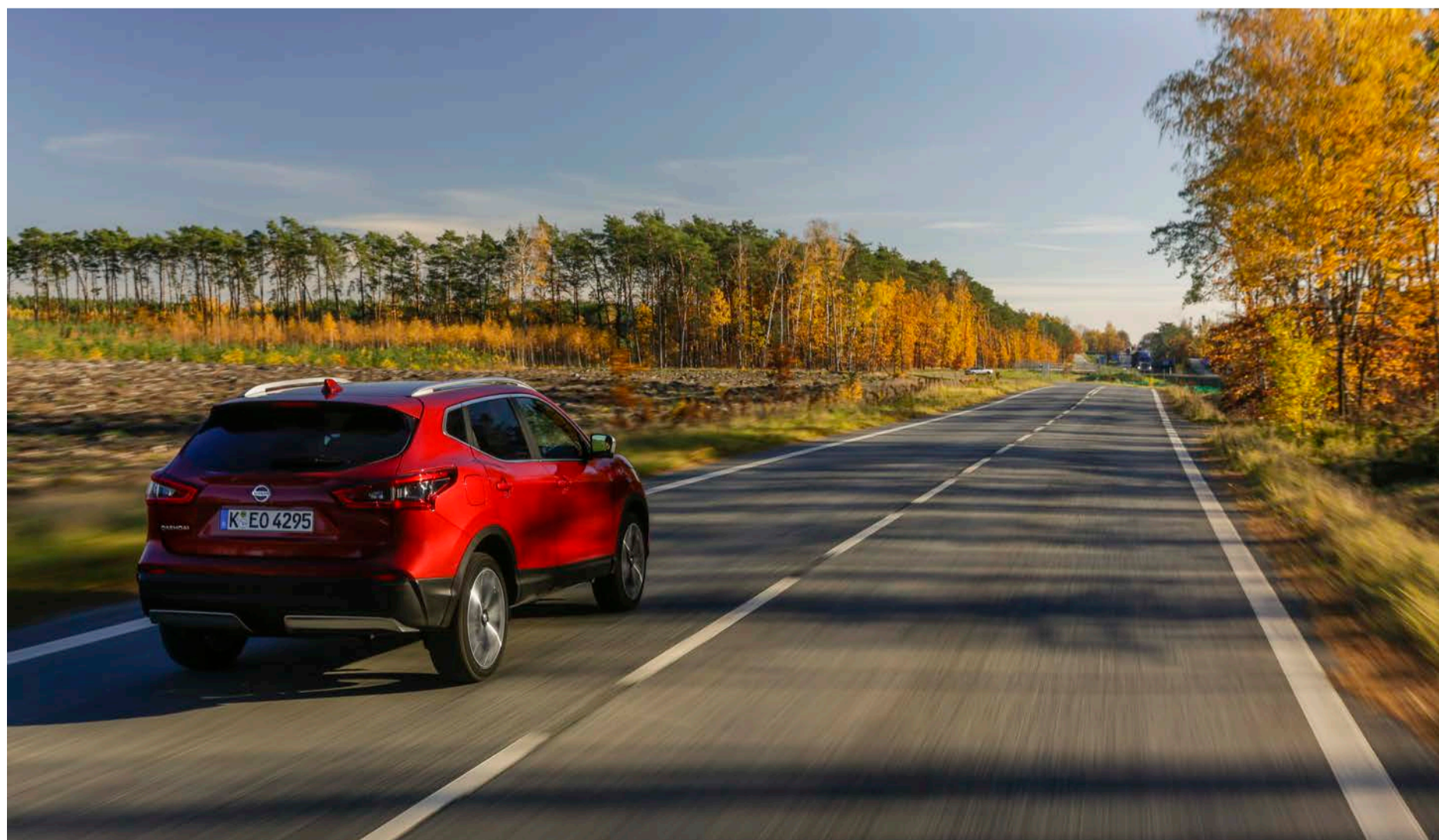
Qashqai należy do grupy modnych obecnie crossoverów. A w modzie liczy się wygląd i pierwsze wrażenie. W przypadku tego samochodu ochów i achów nie będzie, bo i dla Japończyków design nie był priorytetem. Bardziej chodziło o to, by auto nie budziło kontrowersji, podobało się młodym rodzinom, singielkom i wszystkim tym, którzy preferują wygodny, podwyższony punkt siedzenia i widzenia. I wszystko

się zgadza, auto jest funkcjonalne, ale nie brakuje mu nowoczesności: ma interesująco zaprojektowane światła, zwłaszcza przednie i trochę ciekawych przetłoczeń karoserii, które mają podobać się wszystkim. Jeżeli jeszcze dobierzemy ciekawe dodatki jak np. przeszklony dach, aluminiowe felgi, trochę chromowanych elementów to jest naprawdę ok. Nissan Qashqai na przestrzeni lat. Najwięcej zmian możemy zaobserwować w linii



nadwozia. Qashqai po zmianach wydłużył się o 17 mm i ma obecnie 4394 mm, szerokość to 1806 mm, a wysokość 1595 mm. W chromowanej obwódce kraty wlotu powietrza osadzono przednią kamerę, która dostarcza część obrazu

dla ułatwiającego parkowanie inteligentnego systemu kamer 360 stopni. Nowe oprawy reflektorów różnią się w zależności od wersji: w Visia, Acenta występują halogeny, a w pełni diodowe reflektory w odmianach Tekna i Tekna+. →→

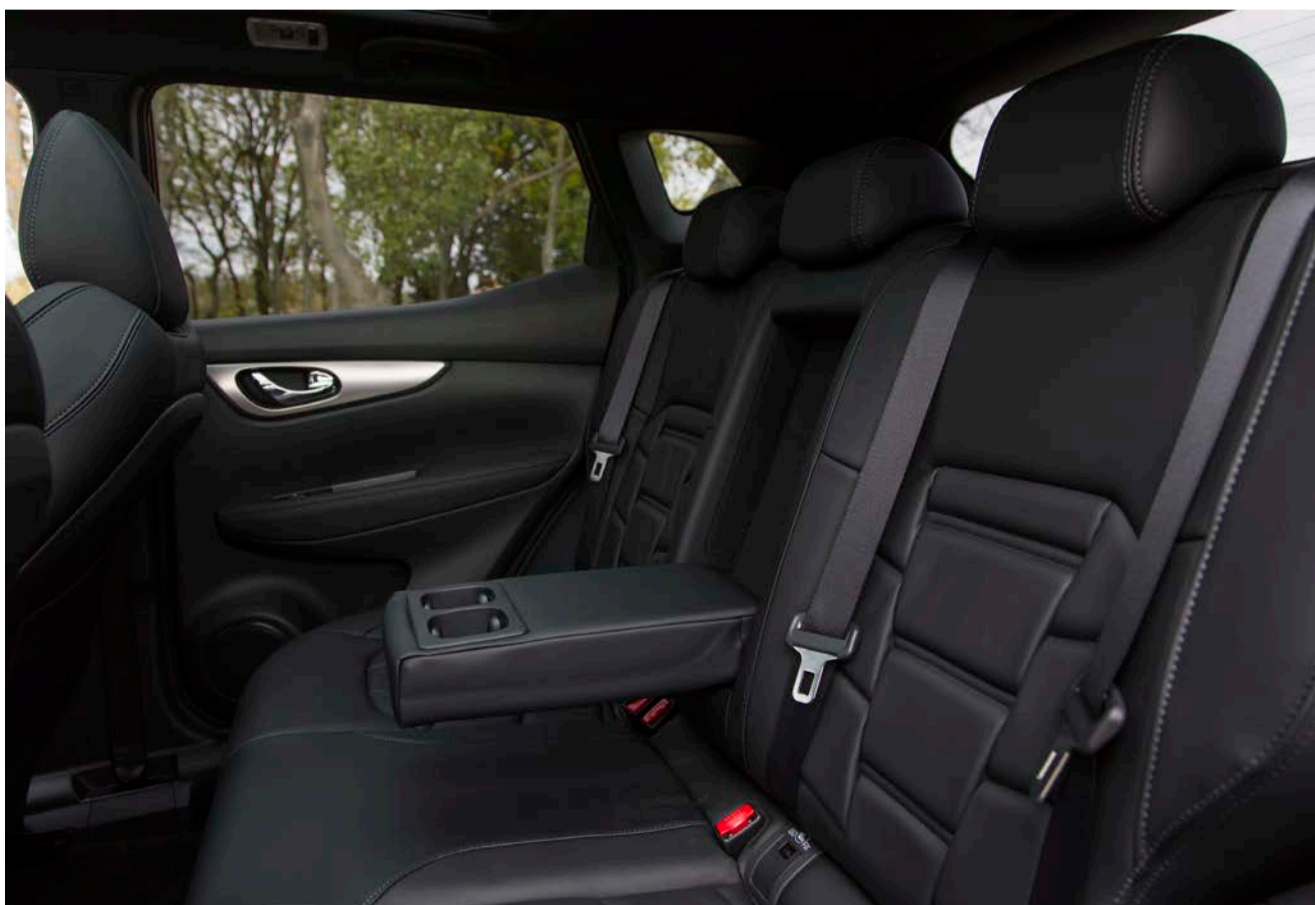


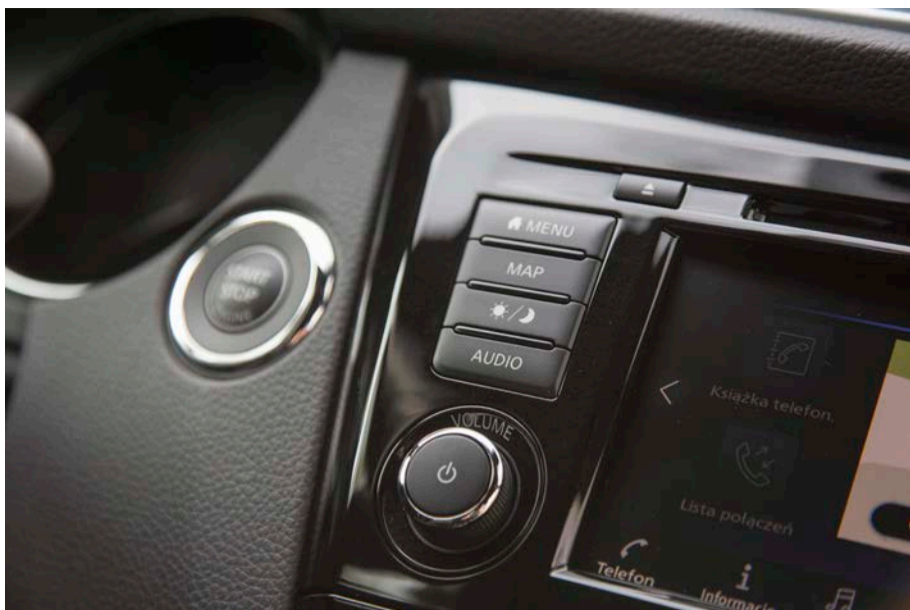


Wnętrze.

Do czego się tu przyczepić? Po kilku dniach użytkowania Qashaia doszłam do wniosku, że nie mam na co narzekać, kokpit jest dopracowany i przemyślany w najdrobniejszych szczegółach. Prostota obsługi, intuicyjne działania, wygoda i funkcjonalność, to ogromne zalety wnętrza. Aby nie być gołosłownym: fotele są wygodne, regulowane w kilku pozycjach, podobnie jak wielofunkcyjna kierownica. Jej pogrubiony wieniec zapewnia wygodny i pewny chwyt, a spłaszczenie wieńca w dolnej części ułatwia wsiadanie i wysiadanie, a także dodaje wnętrzu sportowego charakteru. Kierowca może swoje miejsce dopasować do upodobań i potrzeb. Deska rozdzielcza i wszelkie detale są ładne (choć nie porywa-

jące), wykonane z dobrych jakościowo materiałów. Na konsoli centralnej znajduje się 5-calowy, dotykowy ekran systemu multimedialnego. Auto może zadziwić przestronnością wnętrza, dużymi przeszklonymi powierzchniami i doskonałym doświetleniem, zwłaszcza w wersji ze szklanym





dachem. A, wiem! Mogę narzekać na mało zróżnicowaną, nieco zbyt smutną i szarawą kolorystykę wnętrza. Za to w kolorach nadwozia spory wybór; najładniejsze to magnetyczna czerwień i nowość, atramentowy granat. Bagażnik auta jest duży, ustawny, ma pojemność 430 litrów. Praktyczna i funkcjonalna jest podwójna, dzielona podłoga, dzięki której można np. dzielić bagażnik na części. Podczas rodzinnego wyjazdu na wakacje przyda się schowek pod podłogą na niewielkie przedmioty.

Napęd

Qashqai z turbodoładowanym silnikiem benzynowym o pojemności 1,3 l i mocy 160 KM wyróżnia się wysoką kulturą pracy i łatwo „wkreca się” na obroty (ta jednostka zastąpiła silnik 1,6 o mocy 163KM). Jedziemy więc wygodnie i dość komfortowo, do bólu poprawnie, ale bez dodatkowych emocji, których czasem oczekujemy od samochodu. Ale – jak tylko będziemy chcieli – możemy podróżować Qashqaiem bardzo szybko, bo ma naprawdę niezłe przyspieszenie. Pierwsza →→



„setka” pojawia się już po 8,9 sekundach, co na tak ciężki i duży samochód jest wynikiem więcej niż dobrym, a prędkość maksymalna to 200 km/h, to też nie byle co. Nie tylko na autostradach, ale i na szutrowych, nieutwardzonych drogach, dzięki podwyższonemu zawieszeniu i doskonałemu amortyzowaniu wszelkich nierówności, auto spisuje się bardzo dobrze. Wjechania w trudniejszy teren jednak nie ryzykowałam. Szkoda, że z tym silnikiem, nie jest dostępny napęd na cztery koła (model Qashqai oferowany jest z napędem 4WD z silnikiem 1,5 diesel). O spalaniu się nie wypowiadam, bo mistrzynią eco-drivingu nie jestem i każdy samochód, który użytkuję spala znacznie więcej niż deklaruje producent. Za to bardzo mi się spodobał duży zbiornik paliwa (65 litrów), bo nie lubię zbyt często tankować! Podróżowało się Qashaiem komfortowo, a w kabinie panowała cisza dzięki zastosowaniu w przednich drzwiach oraz we wnękach tylnych kół materiału dźwiękochłonnego wysokiej jakości.



Asystenci kierowcy

Qashqai stawia na bezpieczeństwo. Standardem są ESP, Isofix na tylnych siedzeniach, przednie, boczne oraz kurtynowe poduszki powietrzne, a kierowcę wspomagają takie systemy jak: toru jazdy, kontroli ciśnienia w oponach, wspomaganie ruszania pod górę oraz zabezpieczenie drzwi przed otwarciem przez dzieci. Natomiast Tekna, najbogaciej wyposażona wersja Qashqai, oferuje jeszcze więcej – pakiet bezpieczeństwa Safety Shield. To osiem współpracujących ze sobą systemów takich jak: adaptacyjne światła drogowe,

rozpoznawanie znaków drogowych, ostrzeżenie o niezamierzonej zmianie pasa ruchu, ostrzeżenie o poruszających się obiektach dookoła pojazdu, asystent martwego pola, ostrzeżenie o zmęczeniu kierowcy i elektryczny hamulec awaryjny.

Obecna generacja Nissana to auto przyjazne dla użytkowników, ma przestronne, dobrze zaprojektowane wnętrze, dobrze zestrojone zawieszenie. Spodoba się młodym i aktywnym, rodzinie i wszystkim tym, którzy kochają przygodę bez zbędnego ryzyka. ■



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

Le Mans '66

vintage w najlepszym wydaniu



TEKST: KLAUDIUSZ MADEJA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Przy 7 000 obrotów na minutę przekracza się granicę, za którą wszystko się zaciera. Maszyna staje się lekka jak piórko. Znika. Pozostaje tylko ciało, mknące w przestrzeni i czasie. I właśnie przy 7 000 obrotów spotykasz to coś. Coś, co tam na ciebie czeka.

To myśli brytyjskiego kierowcy, mechanika, pasjonata aut i wyścigów Kena Milesa (gra go Christian Bale) – jednego z dwóch głównych bohaterów filmu „Le Mans „66”. Tym drugim jest Carroll Shelby (Matt Damon) – amerykański kierowca, projektant i oczywiście pasjonat samochodów. W 1959 r. wygrał najtrudniejszy wyścig samochodowy, 24 Hours of Le Mans. To

szczyt jego kariery, którą niestety w tym momencie musiał przerwać z powodu stanu zdrowia. Zaczyna projektować i sprzedawać samochody... Największy rywal Shelby'ego to włoskie Ferrari. Porsche jest wówczas w cieniu. Film opowiada historię pionierskich wynalazców, którzy pokonują wiele przeciwności, by osiągnąć coś niezwykłego swoją pomysłowością, determinacją

i siłą woli. Pcha ich do tego pasja, zamiłowanie do samochodów, do wyścigów.

Produkcja filmu

Dla reżysera Jamesa Mangolda priorytetem był stworzenie naturalistycznego obrazu, nieporządkowanego błyskotliwym efektem specjalnym. Nawet odtwórcy głównych ról zostali dobrani pod kątem ich pierwowzorów. Producent nie oszczędzał na wiernym odwzorowaniu epoki i kaskaderach. Efekty nie są ani nachalne, ani banalne. Są po prostu bardzo dobre. Słyszymy ryk silników, żyjemy wyścigiem, jaki się toczy na ekranie. Dbałość o detale jest wręcz zadziwiająca. Chwilami czujemy, jakbyśmy sami siedzieli za kierownicą i gnali po torze. Twórcom zależało, aby jak najwięcej scen nagrywano prowadząc samochody na prawdziwych torach wyścigowych. – *Idea polegała na tym, żeby w jak największym stopniu wykorzystać samochody. Chciałem, żeby widz poczuł realia jazdy. Słyszymy i widzimy drganie śrub w kadłubie samochodu. Czujemy wibracje silnika. Rozumiemy, jak ciężko jest pchać ten samochód i jak niewiele potrzeba, żeby wybuchł* – mówi reży-

ser James Mangold. Przed rozpoczęciem zdjęć aktor Christian Bale (odtwórca Milesa) przygotowywał się z doświadczonym koordynatorem kaskaderskich scen samochodowych Robertem Nagle. Kaskader spędził z aktorem tydzień w Bob Bondurant School of High Performance Driving w Phoenix w stanie Arizona - specjalizującej się w wyścigach samochodowych. Aktor bardzo zaangażował się w praktyczne przygotowanie do zagrania wyścigowego mistrza. Na ekranie Bale prowadzi zarówno Shelby Cobrę jak i szereg wariacji Forda GT40.

Film powstał latem i wczesną jesienią 2018 r. w Południowej Kalifornii, Georgii oraz w Le Mans we Francji. Reżyser James Mangold zebrał zespół stałych współpracowników, aby pomogli mu zrealizować jego wizję epickiej rywalizacji między Henrym Fordem II i Enzo Ferrarim. Do produkcji zatrudniono także kilku konsultantów, którzy brali udział w wydarzeniach przedstawionych w filmie, aby dodać im autentyczności. Znaleźli się wśród nich Charlie Agapiou, były szef załogi i główny mechanik Shelby Ameri- →→





can, oraz Peter Miles. François Audouy - główny scenograf produkcji, miał za zadanie odtworzyć na potrzeby filmu wiele rzeczywistych lokalizacji, począwszy od siedziby głównej Ford Motor w Dearborn (stan Michigan), po warsztaty Shelby American w Wenecji w Kalifornii, a następnie ich rozbudowaną fabrykę przy międzynarodowym porcie lotniczym w Los Angeles.

Praktycznie każda sekwencja filmu została nakręcona w wybranej lokalizacji, a nie w studiu. W przypadku wczesnych scen osadzonych w legendarnej fabryce Forda, znanej jako Ford River Rouge Complex lub po prostu The Rouge w Dearborn w stanie Michigan, zostały one nakręcone w 100-letniej dawnej fabryce stali w centrum Los Angeles. Magazyn o powierzchni 15 tys. stóp kwadratowych został wyposażony w linię montażową i system przenośników taśmowych, aby przeobrazić się w ogromną fabrykę samochodów, w której montowany był Ford Falcon z 1963 r. Sceny fabryczne wymagały przygotowania 20 Fordów Falcon w różnych stadiach produkcji. W tym celu kupiono te auta poprzez

serwisy internetowe z używanymi pojazdami. Kolejnym etapem było ich przygotowanie do filmu. Jedne rozbierano do potrzebnego stanu, inne odnawiano. Wszystko po to, aby linia montażowa z prawdziwymi samochodami na różnym etapie montażu wyglądała jak najbardziej realistycznie! Nawet farba jest tą, którą wykorzystał Ford z dostępnej palety kolorów w 1963 r.

Zewnętrzne elewacje fabryki Ferrari oraz wnętrza biura Enzo Ferrari'ego zostały sfilmowane w Lanterman Development Facility w Pomona w Kalifornii. Jego zewnętrzne ściany i wewnętrzny dziedziniec idealnie pasowały do fasady we włoskim Maranello. Dział artystyczny ekipy filmowej zbudował dokładną replikę biura Enzo Ferrari'ego z oknami wychodzącymi na dziedziniec, na którym zaparkowane są dwa auta Ferrari: replika California Modena Spider z 1961 r., oraz prawdziwe srebrne 275 GTB z 1966 r., wypożyczone od lokalnego kolekcjonera. Także kultowe bramy fabryki zostały wiernie odwzorowane. Fakt zatrudnienia włoskiego aktora Remo Girone do roli sławnego Enzo, jest

przy tym wszystkim wręcz oczywisty. Zaś aby odtworzyć oryginalną lokalizację Shelby American Inc. przy Princeton Avenue w nadmorskiej Wenecji w stanie Kalifornia, producent wyszukał dwupiętrowy magazyn z cegły z dziedzińcem w dzielnicy Chesterfield Square w południowym Los Angeles. Scenografowie wykorzystali m.in. różne elementy wyposażenia sklepów samochodowych i trofea, deski surfingowe oraz rowery. Aby dopełnić wystrój, wynajęto kilkanaście replik Shelby Cobra sprzed 1966 r., w tym MKI, MKII i osobistego roadstera Shelby Cobra, należącego do Carrolla Shelby.

Po dodaniu modelu Shelby Mustang do swojej linii produkcyjnej i otrzymaniu środków finansowych z Ford Motor Co., Carroll Shelby szybko zaczął rozrastać się w ramach oryginalnej fabryki w Wenecji, a w 1965 r. przeniósł swoją firmę i linię montażową do hangaru na międzynarodowym lotnisku w Los Angeles (LAX), gdzie produkował jedne z najbardziej znanych samochodów sportowych i masowych w historii motoryzacji. W ciągu prawie dwóch tygodni sceny rozgrywane się w warsztacie Shelby LAX nakręcone zostały w hangarze Gwardii Narodowej Kalifornii, który znajduje się na międzynarodowym lotnisku Ontario, około 40 mil na wschód od centrum Los Angeles. – *W przerwach między startami i lądowaniami filmowano sceny testów na pasie startowym. Należą one do najpiękniejszych w całym filmie. Nie tylko znaleźliśmy niesamowity gigantyczny hangar, który przekształciliśmy w dokładną replikę hangaru Shelby LAX, ale mieliśmy również dostęp do pasa startowego, na którym mogliśmy umieścić samochody wyścigowe i uchwycić to, co naprawdę wydarzyło się w samych początkach fabryki Shelby, kiedy opracowywano GT40* – mówi scenarzysta Francois Audouy.

W modnej dzielnicy Highland Park nakręcone zostały sceny z domu Kena Milesa, jego garażu oraz najbliższej okolicy. W ciągu dwóch tygodni kręcenia przytulny dwupokojowy bungalow z 1909 r. rozrósł się dwukrotnie, służąc za dom Kena Milesa, dzielony z jego żoną Mollie i ich synem Peterem. Zagraniczny warsztat samochodowy Milesa - Ken Miles Limited, znajdował się po drugiej stronie ulicy przy Avenue 64, na tere-

nie istniejącego warsztatu samochodowego, który scenografowie jedynie przenieśli wstecz w czasie. Dawny garaż Milesa pierwotnie znajdował się przy bulwarze Lankershim we wschodniej dolinie San Fernando.

Wszystkie modele, które zostały zbudowane, pożyczone lub wynajęte dla potrzeb filmu, były dokładnie tymi, które wykorzystywano w tamtym czasie. Ściśle nadzorowali to spece w tym zakresie. Wśród zabytkowych samochodów, które pojawiły się na ekranie, było także jedyne w swoim rodzaju Daytona Coupe, wykonane z polerowanego aluminium, którego wynajęcie kosztowało 30 tys. \$. Widzimy ten samochód w scenach Shelby American LAX. Do sceny przybycia Kena Milesa do Le Mans we Francji Automobile Club de l'Ouest wypożyczył kilka historycznych samochodów ze swojego muzeum, w tym Forda GT40 MKI i niezwykle rzadkiego Peugeota CD SP66 – jednego z trzech, jakie pozostały na naszym globie. Wiele samochodów wyścigowych wykorzystanych na planie zostało wyprodukowanych przez Superformance - wysokiej klasy producenta samochodów kolekcjonerskich w Irvine w Kalifornii, który specjalizuje się w replikach i samochodach z lat 60. XX wieku. JPS Motorsports w północnym Hollywood zbudowało kilka replik Porsche Speedster, które pojawiły się na ekranie w scenach z początku 1963 r., podczas wyścigu na Willow Springs International Raceway w Willow Springs Motorsports Park w Rosamond w Kalifornii – 600-akrowym kompleksie pod Los Angeles, w którym Carroll Shelby i jego zespół wyścigowy wystawił swoją wczesną AC Shelby Cobrę przeciwko największemu wówczas konkurentowi Chevy Corvette. Wieloletni zespół Collinsa zajmujący się pojazdami zdjęciowymi w sklepie samochodowym filmu w Sylmar, zbudował Corvetty do tych scen. W sumie do filmu zrobiono 34 niestandardowe samochody wyścigowe.

To nie koniec dbałości o detale. Także kostiumy były ważne, nawet ich kolory. – *Obejrzelismy nagrania z Le Mans z 1959 i 1966 roku, oraz nagranie z Willow Springs. Przeczytałem także wszystkie książki o Carrollu Shelbym i Kenie Milesie. Gdy opowiadasz o prawdziwych ludziach, nie możesz zrobić →→*

nic bez wcześniejszego przeprowadzenia wielu badań. Chcesz być jak najbliżej prawdy historycznej, biorąc pod uwagę parametry pomagające w opowiadaniu historii – deklaruje projektant kostiumów Daniel Orlandi. Nawet stroje amerykańskiej ekipy są wyraźnie inne od włoskiego zespołu Ferrari. Widać to szczególnie podczas scen z wyścigu Le Mans. Nie zapomniano o fryzurach, aktorzy musieli na czas kręcenia filmu zmienić swój codzienny wizerunek.

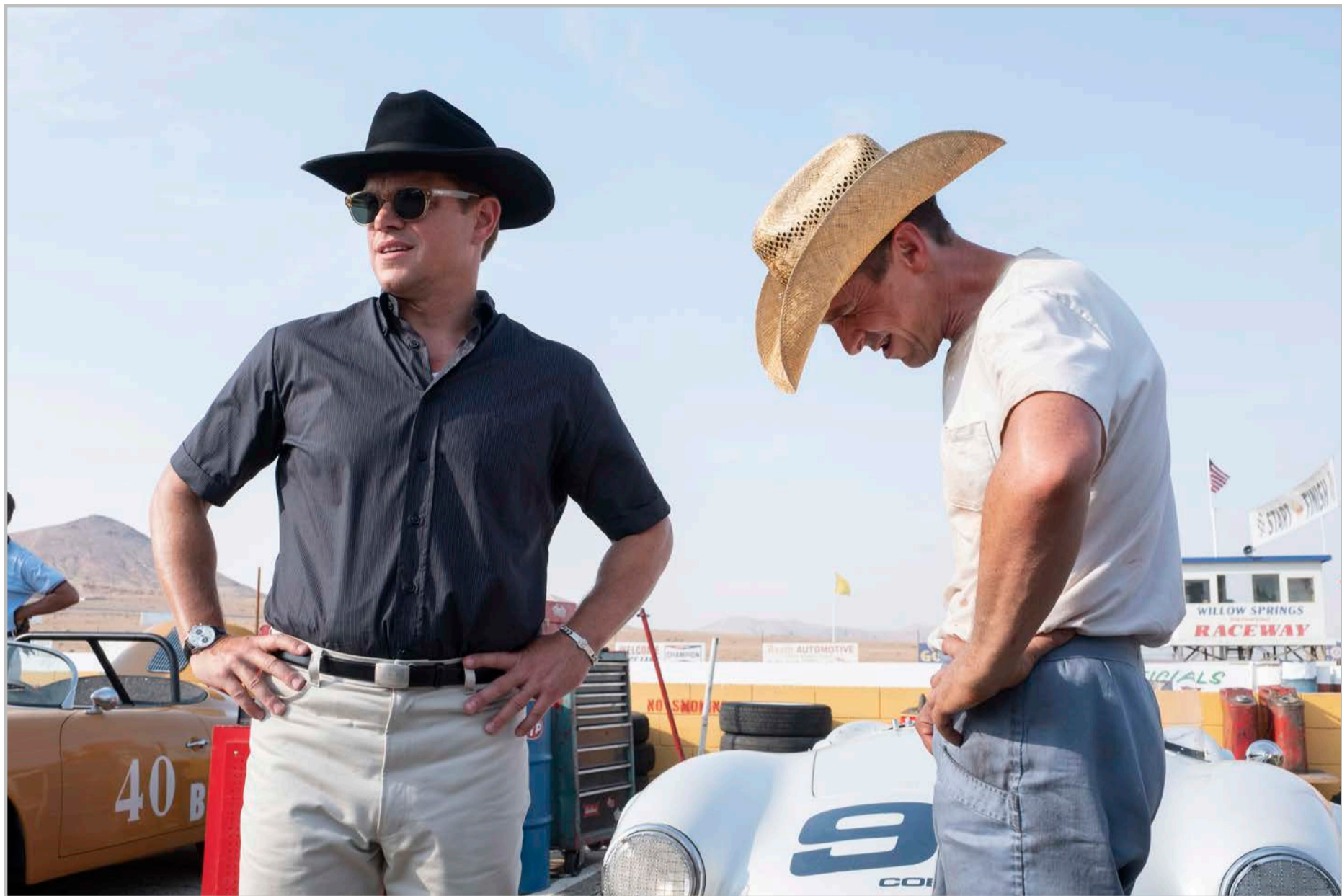
Miejszem, w którym zderzają się oba światy, jest tor wyścigowy. Jednym z głównych wyzwań produkcji było opracowanie właściwego sposobu filmowania różnych sekwencji wyścigowych, które doprowadziły do kulminacyjnego odtworzenia wyścigu w Le Mans w 1966 r. Za punkt odniesienia służyły zarówno klasyczny „Grand Prix” z 1966 r., jak i film „Le Mans” z 1971 r., z udziałem Steve’a McQueena. – Naszą główną inspiracją były bardziej filmy z lat 60. i 70., niż współczesne filmy o samochodach wyścigowych – bez przesadnego ruchu, utrzymywanie intymności za pomocą zbliżeń i zachowanie punktu widzenia bohatera. Staraliśmy się stosować techniki z tego okresu – opowiada autor zdjęć Phedon Papamichael.

Aby zapewnić wyjątkowe ujęcia z bliska podczas licznych sekwencji wyścigowych, Papamichael skorzystał ze specjalistycznych platform i pojazdów z kamerą: – Bardzo trudno było sfilmować aktorów jadących z rzeczywistą prędkością wyścigu. Nie zawsze mogliśmy jechać z taką szybkością, a nie chcieliśmy stosować zbyt dużej ingerencji cyfrowej. Staraliśmy się robić jak najwięcej samą kamerą, używając sztywnych statywów w prawdziwych samochodach wyścigowych. To po prostu gwarantuje znacznie bardziej realistyczne wrażenia, a także jest pomocne dla aktorów, na których oddziałują wszystkie przeciążenia i związane z nimi wibracje, co znacznie ułatwia pracę – wspomina. Realizm do bólu, co widać na filmie.

Najtrudniejszą do sfilmowania sekwencją było odtworzenie 24-godzinnego wyścigu

w Le Mans z 1966 r., który był ogromnym przedsięwzięciem zarówno do zagrania, jak i uwiecznienia na taśmie. Ostatnie 40 minut filmu to przede wszystkim ten wyścig. – Naprawdę chciałem, żeby widz poczuł się tak, jakby sam brał w nim udział. Chciałem, aby sam pomysł wyścigu przez 24 godziny jak najlepiej przemówił do oglądającego – czym tak naprawdę była próba jazdy szybciej niż jakikolwiek inny człowiek i znacznie dłużej niż kiedykolwiek wcześniej, walcząc z sennością – mówi reżyser James Mangold. – Do odtworzenia 24-godzinnego wyścigu po wiejskich drogach zespół musiał znaleźć wieś, która wyglądałaby jak region Doliny Loary we Francji, a także miejsce do odtworzenia gigantycznych trybun i doków w Le Mans.. Poszukiwania zaprowadziły ostatecznie ekipę do wiejskich rejonów w Georgii. To wymagało wielu miesięcy pracy. Musieliśmy wykorzystać samochody przygotowane na potrzeby filmu, trzeba było zaangażować kaskaderów, przygotować efekty wizualne, wszystko dokładnie zaplanować – to była naprawdę gigantyczna praca. Nie mogę sobie przypomnieć innego filmu, w którym można zobaczyć takie spektakularne wyścigi samochodowe – mówi trochę nieskromnie scenograf Francois Audoy.

– Chociaż 24-godzinny wyścig w Le Mans jest nadal corocznym wydarzeniem w Le Mans we Francji, obecny obiekt nie przypomina już tego z 1966 r., więc cały tor i trybuny musiały zostać odtworzone od zera. Dziesiątki samochodów wyścigowych, które rywalizowały w Le Mans, są teraz bezcennymi eksponatami muzealnymi lub elementami prywatnych kolekcji i regularnie osiągają ceny dziesiątków milionów dolarów na aukcjach, więc trzeba było zbudować wierne repliki. Tor Le Mans we Francji nadal istnieje, ale nie jest już taki jak kiedyś. Teraz jest to tor wyścigowy, ale wygląda bardziej jak lotnisko Charlesa de Gaulle’a niż to, co kiedyś było bardzo prostą konstrukcją. Była to tak naprawdę sieć dróg wiejskich połączonych w pętlę, z szeregiem dość osobliwych trybun. I to była magia tego miejsca: jazda z prędkością 200 mil na godzinę w najnowocześniejszych prototypach samochodów wyścigowych po francuskich wiejskich drogach przez dzień i noc, w deszczu i śniegu, o świcie i o zmierzchu – uchwycenie tych 24 godzin w jednym pojeździe wydawało się najżywiej przemawiającą do wyobraźni rzeczą, jaką mogliśmy spróbować pokazać – opisuje Mangold..



W sekwencji francuskiego wyścigu została wykorzystana największa, skonstruowana dla filmu scenografia - pełna historyczna rekonstrukcja trybun startowych i mety w Le Mans, a także trzy duże segmenty dodatkowych trybun, trybuny VIP, boksy Forda i Ferrari oraz budka dla przedstawicieli międzynarodowej prasy, z których wszystkie zostały zbudowane w parku lotniczym Agua Dulce, prywatnym lotnisku w Santa Clarita w Kalifornii. Projekt powstał na podstawie ponad 300 archiwalnych zdjęć z epoki, pozyskanych z różnych źródeł, w tym z Automobile Club of the West we Francji - organizatorów 24-godzinnego wyścigu w Le Mans. Żaden szczegół nie był zbyt mały dla Audouya i jego zespołu scenografów i dekoratorów, którzy odtworzyli setki elementów reklam z epoki, banerów, programów wyścigowych, stoperów, kasków kierowców, flag dla widzów, a nawet narzędzi do kopania. – *Opowiadając taką historię, masz możliwość odtworzenia świata dokładnie takim, jakim był, aby pokazać wydarzenia historyczne oglądane w danym czasie. Musimy być wierni historii, odtwarzając oznakowanie i detale w tej samej skali,*

w tych samych kolorach, niczego nie zmieniając – uzasadnia swoją pedanterię Audouy.

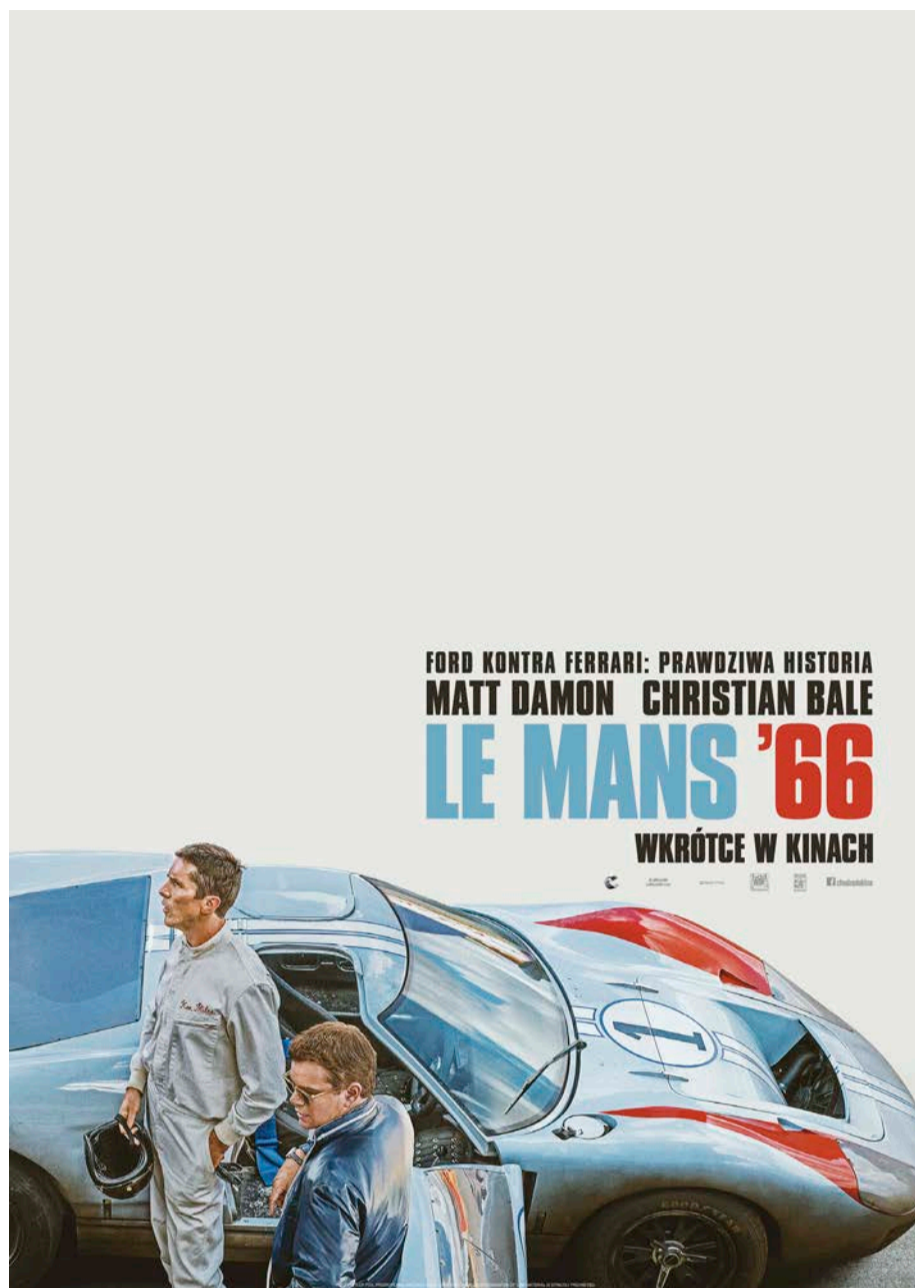
W czasie, gdy pierwsza ekipa filmowa pracowała w Południowej Kalifornii, druga kręciła w Georgii. Kierowany przez Darrina Prescottta, reżysera drugiej ekipy filmowej, który wcielił się także w postać legendy wyścigów Boba Bonduranta, koordynator kaskaderów Nagle oraz cała ich grupa, pilotująca 30 samochodów wyścigowych Ford, Ferrari i Porsche, nakręciła wiele scen wyścigowych wzdłuż odcinków Circuit de la Sarthe, takich jak Mulsanne Straight, Mulsanne Hairpin, Tertre Rouge, Esses, White House, Arnage Corner i Dunlop Bridge. Do zobrażenia wyścigu z 1966 r. wykorzystano trzy lokalizacje w Georgii, w tym odcinek Route 46 w Statesboro, Grand Prize America Race Track na wyspie Hutchinson Island i Road Atlanta w Braselton. Ponad 5 mil dróg w tych trzech miastach Georgii zostało właściwie zaaranżowanych, aby wiarygodnie oddać Circuit de la Sarthe, z setkami sztandarów, charakterystycznych dla torów wyścigowych. Każda chwila →→

wyścigu ma swój sens, więc jest tam wyczuwalna duża presja. Jim nie chciał, aby była to tylko duża reklama samochodów. Nie chciał pięknych ujęć. Chciał naprawdę wejść w klimat tamtych czasów i poczuć się tak, jakbyśmy kręcili coś w rodzaju vintage. Wiedzieliśmy, że będziemy musieli zatrudnić najlepszych kierowców na świecie i pozwolić im jechać z prędkością 140 mil na godzinę - mówi II reżyser Darrin Prescott o filmie i Jamesie Mangoldzie. Zaś Christian Bale (odtwórca Kena Milesa) dodaje: Powodem, dla którego ta historia stała się legendarna, jest to, że ci odmieńcy rzucili wtedy wyzwanie Bogu i wygrali, czyż nie? Ferrari był Bogiem, był potworem – Goliatem, słynącym ze swojego stylu, legendarnym w społeczności wyścigowej. I ta mała grupa odmieńców, przy wsparciu Forda, który im nie przeszkadzał, zrobiła to.

Kanon klasyki

Zamiast facetów w białych kitlach, siedzących przed nowoczesnymi komputerami, widzimy koleśków w jeansach lub roboczych kombinezonach, umorusanych smarem i olejem. Kombinuja i „organoleptycznie” sprawdzają, jak jeździ prototyp z wprowadzonymi zmianami. To były piękne czasy, mimo wszystko. Współczesne komputery same przewidują, co może się wydarzyć. Wówczas kierowcy wsiadali do prototypów, nie wiedząc, co będzie na torze, czy aby samochód nie rozleci się na kawałki. Oni swoje obliczenia wykonywali w głowie, a wspomagali się m.in. ołówkami i liczydłami. To jeden z głównych składników tamtego romantyzmu budowania nowych konstrukcji, rywalizowania i odnoszenia sukcesów. Sukcesów, które z pewnością inaczej smakowały. A przecież nie przynosiły tak wielkich pieniędzy, jak dzisiaj, kiedy gwiazdy za jeden sezon dostają czasem więcej, niż kierowcy z tamtych lat zarabiali przez całe życie.

Nie szukajcie w sieci informacji, życiorysów, wyników. Te braki w „przygotowaniu do zajęć” nadrobicie po wyjściu z seansu. Pójdźcie po prostu na film i nie psujcie sobie przyjemności jego oglądania. Gdy dowiadujemy się o kolejnych obostrzeniach i wymysłach organizatorów różnych wyścigów, jak np. Formuły 1, jeszcze bardziej tęsknimy za tamtymi, pionierskimi



czasami. Owszem, technika, bezpieczeństwo, dbałość o otoczenie (ekologia) stały na dużo niższym poziomie. Ale był duch walki, konkurencji, chęci zrobienia czegoś najlepszego, niekoniecznie najmniejszym kosztem.

Moim zdaniem, dla miłośników samochodów w ogóle, a motorsportu w szczególności, to „lektura obowiązkowa”. Film, który trafi do kanonu tego gatunku. Przez 2,5 godziny zapomnicie o hybrydach, elektrykach, pojazdach autonomicznych, konwojach ciężarówek i innych hasłach, jakimi nas poją spece od marketingu. Zobaczycie prawdziwą motoryzację. Przeżyjecie wraz z bohaterami piękną przygodę. I tylko szkoda, że tak szybko się skończy, wraz z napisami końcowymi. Najsmutniejsze w tym wszystkim jest, że to już nigdy nie wróci. Czasy prawdziwej motoryzacji odeszły już niemal w niebyt, dlatego warto sobie je albo przypomnieć, albo dla młodszych widzów, pooglądać i podziwiać... ■

W artykule wykorzystano materiały promocyjne polskiego dystrybutora filmu.

raz na dzień
wejdź na
www.autorok.pl

Autorok

2019/2020
www.autorok.pl

CAR
OF THE
YEAR

POLSKA

Kia XCeed



Car of the Year Polska 2020

Totalna elektryfikacja
e-pody i drony
Wyścigowe hyperauta

Cena 38 zł (w tym 8% vat)
ISSN 1643-4582 95



364 strony

raz w życiu kup
specjalne wydanie



MADE IN MECUM
DESIGNU
SEZON
EKSCYTUJĄCY



raz do roku zamów kronikę
Autorok
w Empikach
redakcja@autorok.pl
22 675 12 95



TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Nowy Ford Transit oraz Tourneo Custom zaczynają służbę w ochronie i transporcie zbiorów oraz pracowników Muzeum Narodowego w Warszawie. Od egipskiej mumii przez słynne obrazy po fragmenty starożytnych budowli – nowy Ford Transit oraz Tourneo Custom w służbie Muzeum Narodowego będą podróżować po całej Europie z nietypowymi ładunkami o najwyższej wartości historycznej i materialnej dla Polski.

Ford Polska jako partner logistyczny rozpoczął współpracę z Muzeum Narodowym w Warszawie. W jej ramach do floty Muzeum Narodowego trafiły dwa modele samochodów użytkowych Forda – nowy Ford Transit oraz Tourneo Custom.

Nowy Transit oraz Tourneo Custom nie będą mieć łatwego zadania. Ponad 90 procent wszystkich przewozów dzieł sztuki ze zbiorów Muzeum Narodowego w Warszawie odbywa się samochodami, co oznacza od kilku do kilkunastu transportów w tygodniu. W zbiorach znajduje

się blisko milion obiektów. Obok obrazów są to także rzeźby i instalacje, grafiki, rysunki czy fragmenty starożytnych budowli z różnych kręgów kulturowych oraz epok historycznych. Dzieła sztuki podróżują między gmachem głównym a oddziałami muzeum do pracowni konserwatorskich oraz na wystawy w muzeach w Polsce i Europie, czasami również do krajów pozaeuropejskich. Muzeum Narodowe w Warszawie co chwilę staje przed nowymi wyzwaniami transportowymi. Wystarczy wspomnieć przewóz egipskiej mumii czy niedawną operację spro-

wadzenia do Polski z klasztoru we francuskich Pirenejach ponad 90 rzeźb Augusta Zamoyskiego. Niektóre z tych obiektów ważyły ponad 600 kg, a wszystkie musiały dotrzeć do naszego kraju „na kołach”.

W najnowszej odsłonie Forda Transita zmodernizowano aż 4600 podzespołów. Z zewnątrz najłatwiej poznamy ją po wyrazistym projekcie osłony chłodnicy w kształcie sześciokąta z trzema poprzecznymi żebrami oraz po światłach do jazdy dziennej w technologii LED. Wszechstronność to również zaleta Tourneo Custom – drugiego z przekazanych samochodów. We flocie muzeum będzie on odpowiedzialny przede wszystkim za transport pracowników i gości, ale ze względu na szerokie możliwości adaptacji przestrzeni – tj. złożenie bądź wyjęcie każdego z sześciu foteli – będzie mógł także przewozić dzieła sztuki.

Do służby w Muzeum Narodowym Ford Polska przekazał największy wariant Transita (L4) z najmocniejszym, 185-konnym dieslem. Ta wysokopreżna jednostka z rodziny EcoBlue o pojemności 2 litrów jest dostępna w nowym Fordzie Transicie również w wersjach 105-, 130- oraz 170-konnej. 2-litrowy silnik EcoBlue został udoskonalony, by – przede wszystkim - obniżyć zużycie paliwa. Ekologiczną jazdę wspierają: automatyczna, 10-biegowa skrzynia, elektryczne wspomaganie kierownicy, poprawiona aerodynamika oraz wydajne zmniejszanie masy. Oszczędnościom sprzyja również system Ford Eco-Guide. (Wykorzystuje on pozycjonowanie GPS, aby wskazać kierowcy, kiedy należy zwolnić i zmienić bieg przed wzniesieniami, skrzyżowaniami czy ograniczeniami prędkości). Ekonomiczny potencjał nowego Forda Transita można zwiększyć, decydując się na odmianę hybrydową. Ford jako pierwszy oferuje w tym segmencie innowacyjne rozwiązanie EcoBlue Hybrid, a więc wersję z miękkim układem hybrydowym (mHEV), łączącą silnik diesla i 48-woltową instalację elektryczną.

Kierowcy przewożący dzieła sztuki to przeszkoleni profesjonaliści, a przy-

jać im będą zaawansowane systemy asystujące. Oprócz dobrze znanych, jak ten monitorujący martwe pole, utrzymujący samochód na pasie ruchu czy aktywnie wspomagający hamowanie z funkcją wykrywania pieszych (również w ciemności), jest dostępnych kilka nowych. To m.in. inteligentny tempomat z funkcją dostosowywania prędkości do ograniczeń odczytanych ze znaków drogowych, system automatycznego parkowania i wyjeżdżania z miejsca parkingowego czy ostrzeżenie o ruchu poprzecznym przy wyjeżdżaniu tyłem z miejsca parkingowego. W manewrach parkingowych nieocenioną pomocą będą dodatkowo kamery szerokokątne z przodu i z tyłu.

O komfort kierowcy nowego Forda Transita dbają nie tylko asystenci. Znacznie udoskonalono samo miejsce pracy, czyli kabinę, która pozwala kierowcy poczuć się, jak w mobilnym biurze. Funkcje mobilnego biura wspomagają system multimedialny SYNC3 z 8-calowym ekranem dotykowym oraz modem pokładowy FordPass Connect, otwierający nowe możliwości nadzoru nad flotą pojazdów, dzięki zaawansowanym funkcjom telematyki (Ford Telematics) oraz zarządzania samochodem z poziomu aplikacji mobilnej FordPass Pro.

Te wszystkie innowacje i rozwiązania sprawiają, że nowy Ford Transit bez problemu sprosta oczekiwaniom nie tylko Muzeum Narodowego, ale także wielu innym instytucjom i firmom. ■



Ile kosztuje samochód?



TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Nie trzeba mieć fortuny, aby kupić samochód, wystarczy 1500 złotych. Takie auto może nawet ma aktualne obowiązkowe badanie techniczne i ubezpieczenie. Ale przecież koszt zakupu, to nie wszystko. Ile trzeba mieć, aby bezpiecznie jeździć?

Poszukiwanie używanego samochodu i jego zakup, to temat sam w sobie. Internetowe oferty czasem tylko odpowiadają rzeczywistości, w komisach pod lśniącą od wosku powierzchnią mogą się kryć różne niespodzianki. Zazwyczaj mało radosne. Dlatego auto przed jego kupnem warto dokładnie sprawdzić. Można poprosić znajomego, który bez emocji obejrzy samochód i wstępnie oceni jego stan, jednak nawet jazda próbna nie zawsze wykaże stopień zużycia lub niewidoczne wady poszczególnych

podzespołów. Auto może być w pełni sprawne, zwłaszcza jeśli do sprzedaży trafił samochód, który dotychczasowy użytkownik serwisował na bieżąco. Oczywiście jednak jest to, że właściciel planując sprzedaż, nie inwestuje w nowe opony, wymianę płynów ustrojowych lub kończących żywot, ale wciąż poprawnie działających części mechanicznych. Kupujący powinien więc do ceny samochodu doliczyć niezbędne koszty serwisowe, ale skąd ma wiedzieć co trzeba zrobić i ile to będzie kosztowało? Może się okazać,



że za dwudziestoletni samochód trzeba zapłacić, powiedzmy, trzy tysiące złotych, ale koszty serwisu wyniosą dwa razy więcej. Czy będzie to transakcja opłacalna? Zapytajmy eksperta.

Naszym zaprzyjaźnionym ekspertem jest Grzegorz Carzasty, szef warsztatu Power Factory.

– *Przed finalizowaniem transakcji zakupu używanego samochodu, polecam wizytę w serwisie, gdzie powinien być przeprowadzony pełny przegląd stanu technicznego. W Power Factory robimy takie przeglądy, można to zrobić w każdym, dobrze wyposażonym warsztacie. To jest stosunkowo niewielki koszt stu osiemdziesięciu złotych, który pozwala dość precyzyjnie określić, co musi być naprawione natychmiast, co w nieodległej przyszłości, a co można odłożyć na później. Po przeprowadzeniu kompleksowej diagnostyki samochodu klient otrzymuje dokładną informację dotyczącą wszystkich podzespołów, układów wraz z sugestią co do terminu, sposobów i wartości niezbędnych napraw. O tym czy zakup diagnozowanego przez nas samochodu jest opłacalny, czy nie klient musi zdecydować sam. My przedstawimy jedynie raport o stanie technicznym, terminach i kosztach czynności serwisowych niezbędnych dla bezpiecznej i w miarę komfortowej eksploatacji kupowanego samochodu.*

Samochód kupuje się po to, aby nim jeździć, to oczywiste. Jeździć bezpiecznie, czyli bez stwarzania zagrożenia na drodze, ale również bez ryzyka, że auto w najmniej stosownym miejscu i czasie odmówi współpracy. Jeśli ktoś może

sobie kupić samochód w salonie, to tylko pogratulować. Co prawda wyjeżdżając od dealera wartość auta znacznie spada, ale jest nowe, na gwarancji nie wymaga żadnych zabiegów serwisowych. Koszt ewentualnych napraw w zasadzie właściciela nie interesuje, nowy samochód raczej się nie psuje. Z samochodami używanymi jest tak, jak z tymi po gwarancji, trzeba się liczyć z naprawami defektów na własny koszt. Poza normalnymi kosztami eksploatacji, jak paliwo, płyn do spryskiwacza, opłaty parkingowe i, jeśli kogoś poniesie fantazja lub lekceważenie przepisów, mandaty. Jeśli samochód jest bardzo intensywnie eksploatowany to dochodzi konieczność częstszej wymiany oleju, opon, klocków hamulcowych, rozrządu, sprzęgła, płynów hydraulicznych, filtrów. To są normalne koszty eksploatacyjne, wprost zależne od sposobu jazdy, warunków drogowych i pokonanego dystansu.

Ile więc trzeba mieć, aby kupić samochód? Na koszt zakupu składa się wynegocjowana ze sprzedającym cena, należność za przegląd i określone przez warsztat koszty serwisu i napraw. I jeszcze należy doliczyć podatek od czynności cywilno-prawnych, ubezpieczenie, przerejestrowanie i ewentualnie jakieś akcesoria (na przykład nawigacja, dywaniki, kamizelki odblaskowe, pokrowce czy kto tam coś potrzebuje). Krótko mówiąc trzeba wydać znacznie więcej, niż to, co otrzyma sprzedający.

Dwa przykłady. Pierwszy to Ford Focus z 1999 roku kupiony za 1300 złotych. Trzeba było w miarę szybko wymienić rozrząd (nie był wymieniany w ostatnich pięciu latach), olej, płyn hamulcowy, klocki i tarcze, sprzęgło, akumulator, wycieraczki, żarówki oświetlenia wskaźników, świateł stopu oraz mijania i opony oraz naprawić klimatyzację oraz przeszlifować reflektor. Wymienione naprawy kosztowały w sumie 4450 złotych. Została jeszcze do wymiany przednia →→



szyba porysowana przez wycieraczkę i z niewielkim odpryskiem po uderzeniu kamienia oraz poprawki powłoki lakierniczej. Te prace, szacowane w warsztacie na około 1500 złotych, zostały odłożone na później. Można więc stwierdzić, że dwudziestoletnie auto kompaktowe kupione tanio, po doprowadzeniu go do należytego stanu, w rzeczywistości kosztowały nowego właściciela 7300 złotych. Trzeba jeszcze doliczyć podatek (2% ceny zakupu), natomiast obowiązkowe ubezpieczenie oraz przerejestrowanie samochodu będą zbliżone dla każdego auta.

Drugi przykład: Opel Astra z 2005 roku kupiony za 8000 złotych. Przedstawiciele firmy sprzedającej pojazd zapewniali, że auto jest w pełni sprawne i gotowe do eksploatacji bez żadnych czynności serwisowych. I rzeczywiście, wszystko było zgodne z deklaracjami, tyle że dwa dni po zakupie pod autem pojawiła się wielka kałuża. Pękła 14-letnia chłodnica. Naprawa została wykonana przez sprzedawcę. Czternastoletnie auto kosztowało 8000 złotych, podatku nie trzeba płacić (zakup w firmie na fakturę), przerejestrowanie i ubezpieczenie analogiczne jak poprzednim przykładzie.

Oczywiście można mnożyć różne przykłady bardziej czy mniej korzystnie kupionych samochodów. Tyle, że nie zawsze taki zakup jest rze-

czywiście korzystny. Poszczególne części i podzespoły w czasie wieloletniej eksploatacji zużywają się czasem bardziej, czasem mniej. Zależnie od sposobu eksploatacji, warunków drogowych, przebiegu czy rodzaju używanych wcześniej części. Dlatego też samochody w podobnym wieku mogą wymagać różnych nakładów na serwis, naprawy czy wymianę zużytych części. Dokładny przegląd w specjalistycznym warsztacie pomoże określić skalę wydatków. Warto wiedzieć ile czasu wytrzyma wydech, kiedy padnie sprzęgło, albo czy akumulator przetrzyma najbliższą zimę... Diagnostyka komputerowa, pomiar ciśnienia w cylindrach i wygląd świec pomoże określić stan silnika, a różne dźwięki pomogą przewidzieć problemy zawieszenia, skrzyni biegów czy alternatora. Jeszcze jazda próbna... Zdarzyć się jednak może, że rzetelnie przeprowadzony przegląd nie wykazuje żadnych defektów, a „chwile” później chłodnica do wymiany, alternator, albo coś innego. No cóż, nic nie jest wieczne. Samochód też. Może nie sprawiać problemów przez długie miesiące, może też odmówić współpracy w najmniej spodziewanym momencie. Wsparcie dobrych mechaników jest nieodzowne, dzięki starannemu serwisowi dwudziestoletni samochód może być niezawodny. Warunkiem jest jednak przewidywanie co i kiedy może zawieść. A to jest trudne. ■



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/

Żak z Dziadowej Kłody

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: JAROSŁAW ŚWIĄTEK

Nad rzeką Widawą leży niewielka miejscowość Dziadowa Kłoda. Krótki tam pobyt pozostanie mi w pamięci na długo. I to wcale nie z powodu barwnej opowieści o powstaniu nazwy miejscowości.



Dziadową Kłoda nazwano wieś, w której pewien miejscowy gość chciał przedostać się na drugi brzeg. Mostu nie było, brodu również, mało-wiele myśląc przerzucił więc przez rzekę bal i przeszedł na drugą stronę. Lokalna legenda nie precyzuje, co spotkało wędrowca, natomiast nie ulega kwestii, że miał pomysły i potrafił sobie poradzić. Dziś Dziadowa Kłoda jest siedzibą gminy w powiecie oleśnickim. Przy głównej drodze wsi, w niepozornej, typowo wiejskiej stodole Jarosław Świątek ma swój warsztat pracy. W ubiegłym roku, właśnie po pobycie w Dziadowej Kłodzie, prezentowałem doprowadzone do stanu świetności motocykle: WFM oraz Junak. Kiedy tam byłem, Jarosław Świątek pokazał jakieś zardzewiałe coś i oznajmił, że z tego cosia zrobi cacko z dawnych lat. To były resztki motoroweru Żak, resztki, chociaż w zasadzie kompletne. To znaczy części były, tyle że zeżarte przez rdzę.

Dziś dość rzadki motorowerek odzyskał blask i sprawność techniczną. Trzeba przy tym zauważyć, że podobnie, jak w przypadku poprzednio prezentowanych pojazdów, również i Żak zyskał wygląd zdecydowanie lepszy, niż oryginał. To, oczywiście, rodzi pytanie o zgodność z oryginałem, czy tak pięknie odrestaurowany jednosład jest stuprocentowym zabytkiem? Nie nam rozstrzygać, niech tym zajmują się sędziowie



w czasie zlotów pojazdów zabytkowych, pokazów i konkursów klasyków. Doskonale wiedzą, że taki Żak (MR2), to uproszczony Ryś (MR1), produkowany we Wrocławiu, w Zakładach Metalowych „Zakrzów” w latach 1960 – 1963. Silniczek 50 cm³ (S38 z Nowej Dęby), dwubiegowa skrzynia biegów (zmiana biegów lewą manetką), napęd przekazywany łańcuchem, dodatkowo pedały, siedzenie rowerowe... Stosunkowo prosta konstrukcja, w swoich czasach całkiem poważny prawie-motocykl. Dziś zarówno Ryś, jak i Żak to spora rzadkość, szacuje się, że na drogi wyjechało około 90 tysięcy sztuk. Znacznie popularniejsze są różne wersje motorowerów Komarów, ale „owady” produkowano znacznie dłużej i nie we Wrocławiu, a w Bydgoszczy. →→





Żak doprowadzony do stanu świetności przez Jarosława Świątka wyprodukowano w 1961 roku i chociaż ma numer seryjny 22775, to dziś zapewne jest numerem 1 wśród wszystkich Żaków, jakie przetrwały niemal 60 lat.

Jarosław Świątek lakiernictwem zawodowo zajmuje się od ćwierć wieku. Od najmłodszych lat było to jego hobby, i chociaż zdobył zawód w zakresie obróbki skrawaniem, to nigdy w wyuczonym zawodzie nie pracował. Oficjalnie wykonuje usługi lakiernicze od 1994 roku. Jak mówi, w mechanice coś się odkręca, coś przykręca, ale niewiele widać, w blacharstwie widać, jak coś było krzywe i uda się wyprostować, ale nie ma efektu, a prawdziwa frajda jest wtedy, gdy widać końcowy efekt, kiedy lakier znowu lśni. Zawsze fascynowało go odbudowanie samochodu czy motocykla zdezelowanego, nadgryzionego zębem czasu lub po kolizji. i przywrócenie go do stanu lepszego niż poprzednio.

Woli naprawiać motocykle, pewnie dlatego, że kontakt z motoryzacją zaczynał od Rometa.

Lakierowanie również zaczynał od motorynek i motorowerów, początkowo robił to hobbystycznie bo „koledzy chcieli pomalować Komarka”. Z czasem lakierowanie stało się zawodem. Determinacja i upór w odkrywaniu tajemnic lakierniczego rzemiosła pozwoliły osiągnąć pełen profesjonalizm. O pasji i zamiłowaniu do wykonywanego zawodu najlepiej świadczy stwierdzenie Jarosława Świątka, że nie ma takich pieniędzy, jakie równałyby się uznaniu i zadowoleniu klienta. To jest dla niego największa satysfakcja, oczywiście nie zapomina, że świadczy usługi komercyjne, bo przecież rachunki trzeba płacić, ale nie potrafi opisać swoich emocji, kiedy wykona pracę tak, jak zaplanował.

Jarosław Świątek w restaurację motocykli wkłada cały swój potencjał twórczy, pracę i talent, jak we wspomnianej legendzie przesuwa kłody przez kolejne przeszkody i przywraca do życia motocykle, które po naprawie budzą zachwyt i podziw. Należy do tych ludzi, których można nazwać artystami w swojej profesji, imponują dorobkiem, a spotkanie z nimi pozostaje w pamięci na długo. ■



www.lakiernik.com.pl



Teraz także na smartfony i tablety

Show na 21 odstępów

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

W Abu Zabi zakończył się kolejny cykl Grand Prix Formuły 1. Czymś nieprawdopodobnym, nadzwyczajnym i ekscytującym był powrót Roberta Kubicy za kierownicę samochodu wyścigowego F1.



Niestety, Polak trafił do najslabszego zespołu. O ile obserwatorzy liczyli na to, że Williams odbije się od dna, na jakim był w sezonie 2018 i wróci do gry, to Robert Kubica chyba wie-

dział co się kroi. Okazało się, że nawet jego pesymistyczne przeczenia były lepsze od realiów na torach. Auta były czerwoną latarnią każdego z 21 wyścigów. Pomimo to sezon był pasjonujący. Kubek zimnej wody mocno

ochłodził entuzjazm polskich kibiców już w czasie przedsezonowych testów, kiedy Williams nie zdążył przygotować samochodów. Do ostatniej chwili nie było pewności, czy dwa samochody wystartują w Melbourne.

A potem w tej ekipie wcale nie było lepiej. Jedyne punkty udało się zdobyć w szalonym wyścigu o Grand Prix Niemiec, a i to po karach nałożonych na kierowców Alfy Romeo. Podsumowując występy utytułowanego ongiś zespołu staczającego

się po równi pochyłej, nie daje się znaleźć czegokolwiek pozytywnego. Dlatego tak trudno komentować fenomen powrotu do ścigania Roberta Kubicy. Bo wyników sportowych brak, a zarazem Polak wielokrotnie pokazał, że jest kierowcą zna-

komitym. Udowodnił całemu światu, a sobie przede wszystkim, że nie stracił wyścigowego instynktu, wyczucia samochodu i umiejętności mistrzowskiego prowadzenia auta w wyścigach. Ten powrót, to jest coś niesamowitego; po wypadku w samo- →→





chodzie rajdowym, cudem i nieprawdopodobnym wysiłkiem lekarzy, a także własną determinacją wrócił do... rajdówki. Zdobył tytuł mistrza świata WRC2, traktując to jako specyficzny rodzaj rehabilitacji. Celem, na zdrowy rozum niemożliwym, był powrót za kierownicę bolidu F1. Niemożliwe okazało się możliwe. Szkoda tylko, że w tak bardzo niekonkurencyjnym samochodzie i w tak bardzo źle prowadzonym zespole. Oczywiście dywagacje w rodzaju „co by było, gdyby...” można snuć





w nieskończoność. Tyle, że to nie ma sensu. Abu Zabi było ostatnim aktem niezwykłego spektaklu z Robertem Kubicą w roli głównej. Jaka będzie przyszłość tego kierowcy? Testy w wyścigowym samochodzie BMW serii DTM oraz dyskretne prowadzone rozmowy z teamami F1 mają przynieść odpowiedź na to pytanie.

Świat niespecjalnie ekscytował się polskim kierowcą, kibice i media obserwowali rywalizację, a w tej Williams nie istniał. Na pytanie kto ogra Mercedesa odpowiedź przyszła dość szybko – nikt. Zespół dysponuje najlepszą konstrukcją w stawce, praktycznie nie popełnia błędów ani w zarządzaniu zespołem, ani w strategii wyścigu, znakomicie też radzą sobie →→



z delikatną sferą mentalną kierowców. Ich najpoważniejszy

rywal dysponował konkurencyjną konstrukcją, jednak raz

po raz udowadniał, że nikt tak nie potrafi zaskoczyć, jak wła-



śnie ekipa z Maranello. Jak nie błąd strategiczny, to kaprys kierowcy, jak nie pomyłka w pit stopie, to bliskie spotkanie czerwonych bolidów na torze, nigdy nie wiadomo czego się spodziewać. Stary mistrz, Sebastian Vettel jakoś nie bardzo się odnajduje w klimacie włoskiej stajni, na lidera zespołu wyrasta Charles Leclerc. To sprawia, że między kierowcami iskrzy, a to z kolei oznacza kolejne kłopoty w przyszłym sezonie. I jak tu nie kochać Ferrari?

W rywalizację skutecznie włączył się Max Verstappen zajmując na koniec sezonu 3. miejsce w klasyfikacji kierowców. Konstrukcja Red Bulla wyraźnie mu odpowiada, a talent i dojrzałość wyścigowa dwudziestodwulatka sprawia, że wielu obserwatorów upatruje w Holendrze kandydata do zdetronizowania Lewisa Hamiltona. Partnerem Maxa w przyszłym roku pozostanie Aleksander Albon, którego w połowie sezonu przeniesiono z Toro Rosso. na miejsce, które stracił Pierre Gasly.

Bezpośrednim zapleczem Ferrari miał być zespół Alfy Romeo, z Kimim Raikkonenem i Antonio Giovinazzim, jednak wyniki nie do końca satysfakcjonują. Zespół co prawda wyraźnie ograł jeżdżących również z silnikami Ferrari kierowców Haasa, ale ci zdecydowanie nie błyszczeli. Poza błędami popełnianymi przez kierowców, ekipa miała kłopot z konstrukcją samochodu, do tego jeszcze doszła draka z jednym ze sponsorów i zastrzeżenia dotyczące logotypu; wszystko

to nie sprzyjało uzyskiwaniu dobrych rezultatów.

W środku stawki najlepiej radził sobie McLaren, zajmując czwarte miejsce w klasyfikacji konstruktorów. Zespół, jak się wydaje, kryzys ma już za sobą i w nadchodzącym sezonie może wtrącić się do rywalizacji z najlepszymi. Natomiast jeżdżący z tymi samymi jednostkami napędowymi kierowcy Renault nie spełnili oczekiwań i nie tylko nie włączyli się do rywalizacji z czołowymi ekipami, bronili się przed naciskającymi zawodnikami Toro Rosso i Racing Point.

Miejsca, miejscami, punkty, punktami, one liczą się na mecie lub na koniec sezonu, jednak

ważniejsze jest to, co dzieje się na torach; obserwacja poczynań kierowców, rozwiązania strategiczne i rywalizacja koło wkoło. Jeśli opatrzone jest sensownym komentarzem może sprawić kibicom przed telewizorami sporo radości. Wszystko było na przyzwoitym poziomie, tylko czasem komentatorzy w Eleven 1 nie dawali rady. Ale zawsze można wyłączyć dźwięk...

W nadchodzącym sezonie wpisano do kalendarza 22 weekendy wyścigowe, kalendarz poniżej. Oznaczone gwiazdką terminy Grand Prix wpisane są warunkowo do czasu uzyskania homologacji torów przez FIA. Problemów nie należy się spodziewać. ■

Kalendarz wyścigów Formuły 1 - 2020

GP Australii	15 marca
GP Bahrajnu	22 marca
GP Wietnamu	5 kwietnia *
GP Chin	19 kwietnia
GP Holandii	3 maja *
GP Hiszpanii	10 maja
GP Monako	24 maja
GP Azerbejdżanu	7 czerwca
GP Kanady	14 czerwca
GP Francji	28 czerwca
GP Austrii	5 lipca
GP Wielkiej Brytanii	19 lipca
GP Węgier	2 sierpnia
GP Belgii	30 sierpnia
GP Włoch	6 września
GP Singapuru	20 września
GP Rosji	27 września
GP Japonii	11 października
GP USA	25 października
GP Meksyku	1 listopada
GP Brazylii	15 listopada
GP Abu Zabi	29 listopada



OPR.: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

5 stycznia rozpocznie się 42 edycja Rajdu Dakar – legendarnych zawodów, których już tylko ukończenie jest zasłużonym powodem dumy jej uczestników. Tym razem organizator przygotował liczącą prawie 7900 kilometrów trasę (w tym ponad 5 tys km odcinków specjalnych) na bezdrożach Półwyspu Arabskiego.

Na liście zgłoszeń znalazło się 351 pojazdów (334 w 2019 roku) – 170 motocykli i quadów, 134 samochody i pojazdy UTV oraz 47 ciężarówek. Łącznie będzie to 557 zawodników (w tym 13 pań) reprezentujących 53 kraje. Prawie połowę będą stanowili Fran-

cuzi (258 osób), liczną reprezentację wystawią Hiszpanie (77) oraz Holendrzy (53).

Jak co roku, na starcie nie zabraknie także Polaków. Jednym z faworytów w kategorii samochodów będzie reprezentant Orlen Teamu Kuba Przy-

goński, który otrzymał bardzo wysoki numer startowy 303 przed takimi gwiazdami, jak Carlos Sainz czy Giniel de Villiers. Olsztyński pilot Sebastian Rozwadowski pojedzie jak zwykle u boku Litwina Benediktasa Vanagasa, a mieszkający od lat w Warszawie były raj-

dowy mistrz Polski Xavier Panseri będzie pilotował Khalida Al Qassimi ze Zjednoczonych Emiratów Arabskich. W bardzo licznie i mocno obsadzonej kategorii UTV pojedą pojazdami Can-Am dwie rodzinne załogi Aron Domżała / Maciej Marton oraz ich ojcowie Maciej Domżała / Rafał Marton.

Wśród motocyklistów zobaczymy zawodników Orlen Team - Adam Tomiczek i Maciej Giemza mają już spore doświadczenie dakarowe i powinni liczyć się w walce o czołowe

pozycje. Ponadto na starcie stanie powracający po 9-letniej przerwie Krzysztof Jarmuż oraz debiutant, Jacek Bartoszek.

Liczną reprezentację będziemy mieli także w kategorii quadów. Rafał Sonik będzie bez wątpienia jednym z faworytów. Polską stawkę uzupełnią Kamil Wiśniewski (czwarty raz na starcie Dakaru) oraz debiutanci Arkadiusz Lindner i Paweł Otwinowski. Warto odnotować powrót załogi Robert Szustkowski / Jarek Kazberuk w kategorii ciężarówek, a Szymon

Gospodarczyk będzie pilotem Francuza Patrice Garrouste w tej samej klasie.

Arabia Saudyjska nie jest zaskakującym kierunkiem dla tego rajdu – powiedział Maciej Giemza. Do tej pory był on rozgrywany w Afryce i Ameryce Południowej, więc mogliśmy się spodziewać, że organizator będzie szukał alternatywy na kolejnym kontynencie. Na pewno tego typowego piasku pustyni będzie więcej, niż w Peru. Mam nadzieję, że trasa będzie na tyle zróżnicowana, →→





na ile pozwala na to topografia Arabii Saudyjskiej. Myślę też, że lokalizacja jest dobra pod względem logistyki – transport sprzętu do Ameryki Południowej był bardzo dużym przedsięwzięciem – oraz przekazu medialnego dla Europy, ponieważ różnica czasowa waha się w granicach tylko 2-3 godzin.

Podobną opinię o nowej lokalizacji Rajdu Dakar wyraził Kuba Przygoński. – Przez 11 lat wszyscy zawodnicy i kibice

zdażyli poznać Amerykę Południową i wiedzieli, czego można się spodziewać - powiedział. Przez te lata przemierzaliśmy m.in. Argentynę, Chile, Boliwię czy Peru. Ścigaliśmy się na pustyni Atakama i w wysokich górach. Zapowiedziana zmiana jest bardzo fajna, bo znajdziemy się na nowej ziemi, gdzie nikt nie będzie wiedział dokładnie, czego może się spodziewać. Na pewno będzie to ciekawe przeżycie dla zawodników i kibiców...

W nieznanym dla większości uczestników regionie świata organizatorzy 42. edycji Dakaru chcą maksymalnie wyrównać szanse amatorów i zawodowców. Na niektórych odcinkach specjalnych książki drogowe z kolorowymi oznaczeniami będą wręczane zawodnikom na kilka minut przed startem, aby pozbawić przewagi zawodników największych zespołów. Temu samemu celowi służy wprowadzenie odcinka supermaratońskiego dla motocykli i quadów, gdzie dozwolone będzie tylko 10 minut pracy przy maszynach. Oznacza to, że trzeba będzie oszczędzać pojazdy i umiejętnie zarządzać ich wytrzymałością. Dzień przed metą wszyscy uczestnicy pokonają odcinek maratoński na dotychczasowych zasadach. Dla mniej doświadczonych uczestników (we wszystkich kategoriach) wprowadzono "jokera", czyli możliwość powrotu do rywalizacji w klasie "Dakar Experience" dla tych, którzy musieli się z niej wycofać. ■



Dacia Duster Elf Cup - finał

OPR.: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIE: MIROSŁAW RUTKOWSKI



W rywalizacji pucharu Dacia Duster Elf Cup 2019 wystartowało 10 załóg, biorących udział w cyklu Dacia Duster Elf Cup oraz Rajdowym Pucharze Polski Samochodów Terenowych. Zwycięzcami Dacia Duster Elf Cup 2019 zostali Pascal Brodnicki oraz Ernest Górecki, dla których największą nagrodą będzie wyjazd do Arabii Saudyjskiej, by obserwować Rajd Dakar 2020.

Oprócz startów w rundach w ramach Rajdowych Mistrzostw Polski Samochodów Terenowych, zawodnicy Dacia Duster Elf Cup brali także udział w cyklach międzynarodowych: FIA Central European Zone Cross Country i FIA World Cup for Cross Country Bajas.

Spośród sześciu rund w klasyfikacji pucharu 2019 Dacia Duster Elf Cup pięć rozegrano w Polsce, a ostatnią na Węgrzech. Tegoroczna rywalizacja była bardzo zacięta, a tytuł - nierozstrzygnięty - był do ostatniej rundy. Dopiero na Węgrzech okazało się, kto zdobędzie puchar i nagrodę główną. Zdobył go Pascal Brodnicki wraz z Ernestem Góreckim. Na drugim miejscu w Dacia Duster Elf Cup uplasowali się Bartłomiej Grabowski i Adam Binięda. Ta załoga zaliczyła dwie wygrane rundy, w tym najtrudniejszą - Baja Poland. Po zaciętej walce wypadli z rywalizacji na ostatnich zawodach w Nyirád. Ekipa Grabowski/ Binięda zajęła także 3 miejsce w grupie S2 Rajdowego Pucharu Polski Samochodów Terenowych.

Podium Dacia Duster Elf Cup 2019 uzupełnili Tadeusz Rzeżuchowski i Wojciech Jermakow, zwycięzcy pierwszej tegorocznej rundy w Kłodzku. Oprócz sukcesów na rodzimym podwórku załoga rywalizowała podczas FIA World Cup for Cross Country Bajas w Rosji, Hiszpanii i Portugalii - gdzie wygrała w grupie T2/ National. ■

Wyniki Dacia Duster Elf Cup 2019:

1. Brodnicki/Górecki 91
2. Grabowski/Binięda 67
3. Rzeżuchowski/Jermakow 63
4. Cebula 51
5. Zając 46
6. Musiał 41
7. Brzeziński/Sobkiewicz 14
8. Perzanowski/Pinkowski 12
9. Soroczyńska 10
10. Sznajder/Mroczek 1

Kalendarz RMPST 2020

01-03 maja	Baja Europe
05-06 czerwca	Baja Szczecinek
25-26 lipca	Rajd Polskie Safari
03-06 września	Baja Poland
25-27 września	Nyireghaza (Węgry)
09-10 października	Baja Drawsko Pomorskie

Pędem przez sawannę

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

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

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

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

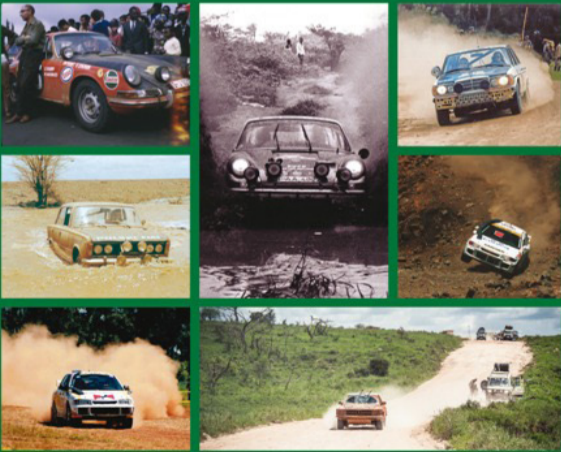
Książka „Pędem przez sawannę. Polacy w Rajdach

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

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



BIBLIOTEKA AUTO KLUBU DZIENNIKARZY POLSKICH

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



PĘDEM PRZEZ SAWANNĘ

POLACY W RAJDACH SAFARI

4F

PATRONAT MEDIALNY:

AUTOMOBILISTA

auto klub dziennikarzy polskich

1200 926 372 926 9 1

9 786393 942458

QR

Cena 40zł

BIBLIOTEKA AUTO KLUBU DZIENNIKARZY POLSKICH

Wydarzenia i rocznice: grudzień 2019

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Nieudany żywot „rajdówki” X1/9

Na początku lat 70-tych XX wieku włoski Fiat podjął decyzję o rozpoczęciu produkcji nowego sportowego auta, które będzie dostępne cenowo dla szerszego grona potencjalnych – nie tylko zamożnych – użytkowników. Przy okazji zamiarem producenta było wycofanie z produkcji popularnego, ale nieco już przestarzałego modelu 850 Spider. Do współpracy przy projektowaniu nadwozia zaproszono znaną (i uznaną już wówczas) firmę Bertone. Efekt bardzo pozytywnie zaskoczył motoryzacyjny świat – 26 listopada 1972 roku po raz pierwszy zaprezentowany został Fiat X1/9.

Dużym zaskoczeniem była niezwykle oryginalna, wręcz szokująca, sylwetka nowego Fiata. Trzeba mieć na uwadze, że premiera auta miała miejsce już prawie 50 lat temu, a cała historii motoryzacji liczy niewiele ponad dwa razy tyle. Nowa konstrukcja Fiata była wówczas postrzegana jako bardzo nowatorska. Otrzymała ona kształt klina, a efekt wizualny podkreślony został przez nadwozie zwane w motoryzacji jako „targa”, a więc z częściowo zdejmowanym, sztywnym dachem oraz chowanymi przednimi reflektorami. X1/9 był także pierwszym Fiatem z silnikiem umieszczonym centralnie, przed tylną osią. →→





Pewną ciekawostką jest fakt, że w tym modelu – po raz pierwszy i jedyny – zachowano w nazwie modelu jego oznaczenie kodowe. Gdy rozpoczynają się prace nad nowym modelem producenci jakoś tam oznaczają swoje projekty. Dopiero przed prezentacją modelu produkcyjnego (lub koncepcyjnego) nadaje się pojazdowi nazwę handlową. W przypadku Fiata – przykładowo – kodowe oznaczenie X1/1 zmieniło się w model 128, a X1/30 w model 138. Potem nastąpiła era Cinquecento, Pandi czy Tipa, ale X1/9 pozostał X1/9...

Dwumiejscowe nadwozie wykonane zostało w dużej mierze z tworzyw sztucznych. Między innymi dzięki temu, masa własna pojazdu wynosiła maksymalnie 962 kg. To był doskonały punkt wyjściowy do tego, by X1/9 stał się znakomitym samochodem rajdowym. Taki zresztą był pierwotny zamysł we Fiacie. Podobnie jak dzisiaj, by samochód mógł uzyskać rajdową licencję musiał być wcześniej wyprodukowany w określonej przepisami FIA ilości w „cywilnej” wersji. Produkcja X1/9 ruszyła, ale do koncernu Fiata należała także marka Lancia. I podjęto wówczas decyzję, by firmową „rajdówką” stała

się Lancia Stratos (nie przejmując się za bardzo tym, że „cywilna” wersja tego modelu nie była zbyt popularna). Natomiast pod marką Fiat do sportów samochodowych przystosowano model 131 Abarth. I to była, jak się okazało, doskonała decyzja ówczesnego szefa koncernu Fiata Umberto Agnelli. Uznał on bowiem, że dwumiejscowy X1/9 – nawet jeśli odniesie sportowe sukcesy – nie będzie marketingowym sukcesem. A takim stał się właśnie model 131...

I być może dlatego w ofercie silnikowej X1/9 znalazł się stosunkowo słaby silnik (przejęty z Fiata 128 Coupe) o pojemności 1290 cm³ i mocy 75 KM, który oferował prędkość maksymalną 170 km/godz oraz przyśpieszenie do 100 km/godz w ok. 12 sekund. Nie były to więc rewelacyjne sportowe osiągi, ale jeszcze raz przypomnę – ten samochód wszedł na rynek prawie pół wieku temu i jak na tamte





czasy można było przyjąć, że jest to auto sportowe. (Oczywiście, Ferrari czy Porsche oferowały samochody o lepszej dynamice, ale też za cenę – także dzisiaj – nieosiągalną dla większości potencjalnych chętnych). W późniejszym czasie X1/9 zyskał silnik o pojemności 1499 cm³ i mocniejszy o 10 KM od dotychczasowego. Z tyłu auta – oprócz silnika – wygospodarowano ponadto miejsce dla zbiornika paliwa i koła zapasowego.

X1/9 miał częściowo demontowalny dach, który można było ukryć w przednim bagażniku. Przed skutkami ewentualnego dachowania chronił jednak solidny pałak będący jednocześnie ramą tylnych szyb. Silnik

z tyłu, napęd na tylną oś, ale niewielka chłodnica... z przodu. Okazało się, że to w zupełności wystarczało, gdyż w długich przewodach mie-

ściło się tak dużo płynu chłodniczego, że silnik się nie przegrzewał. Na amerykański rynek samochód otrzymał masywniejszy przedni zderzak, bo takie były tamtejsze przepisy...

W 1974 roku Fiat X1/9 w plebiscycie Car of the Year zajął drugą lokatę. Wyżej znalazł się jedynie luksusowy Mercedes 450 S.

Na początku lat 80-tych Fiat zarzucił produkcję X1/9, ale samochody nadal były wytwarzane przez firmę Bertone, produkujące do tej pory m. in. nadwozia tego auta. Od 1982 roku samochody te sygnowane były już wyłącznie jako Bertone, a auta miały teraz nowe logo, skórzaną tapicerkę foteli oraz dwukolorową karoserię.

X1/9 został wyprodukowany w budzącej szacunek liczbie 200 tysięcy egzemplarzy (w tym 50 tys. z logo Bertone). Ostatnia seria tych samochodów została wyprodukowana w latach 1989-90 pod nazwą Gran Finale... Wygląda na to, że Fiat X1/9 znalazł się w gronie klasyków motoryzacji. Wskazują na to giełdowe ceny tego auta, które zaczynają się od porządnych kilku tysięcy euro... I jakoś się nie dziwię... ■



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