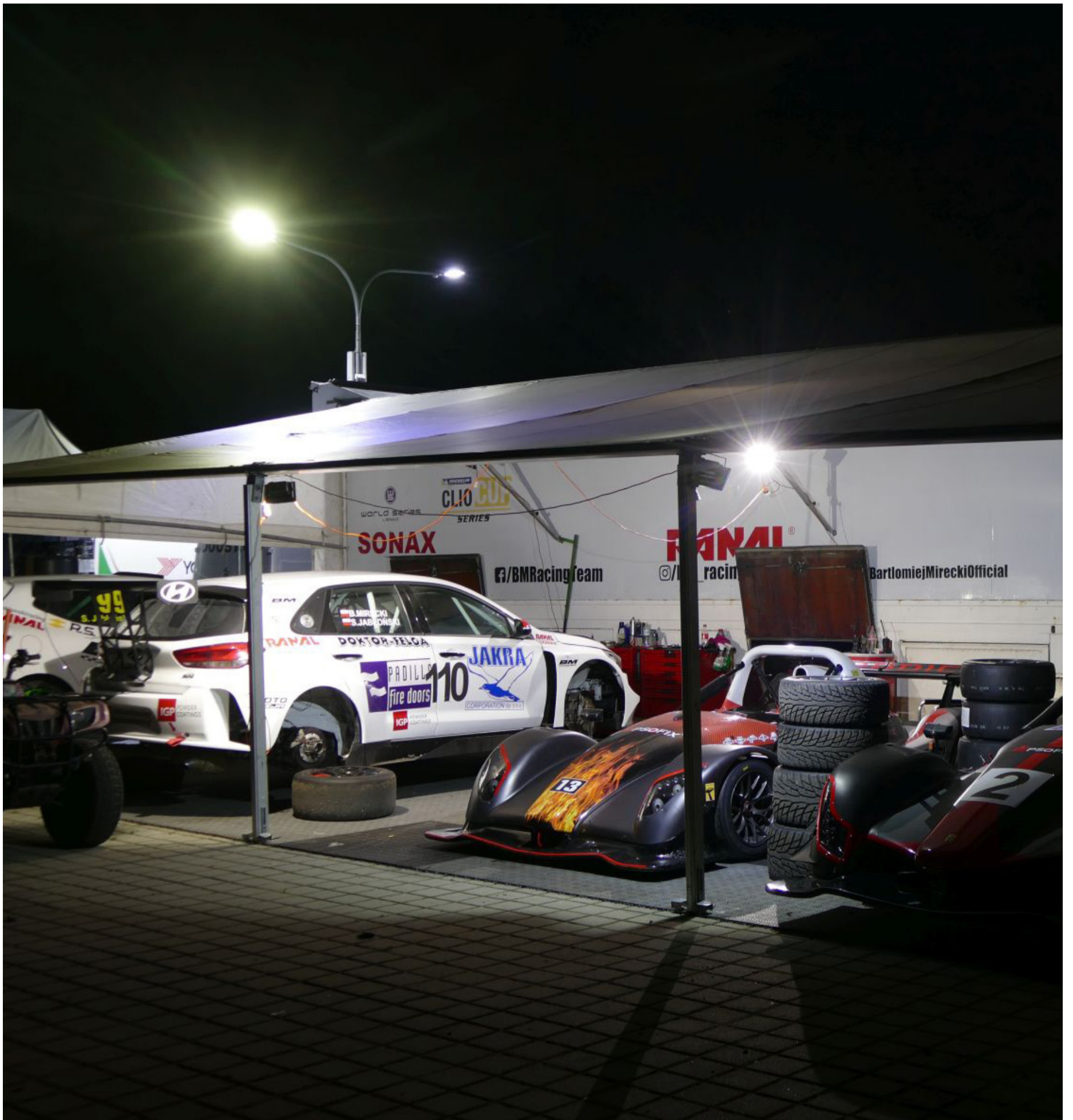


iauto *polska*

Numer 145, 15 lipca 2020



Samochód i rower na tej samej drodze to nienajlepsze połączenie. To proszenie się o kłopoty. Albo trafi się kierowca samochodu, któremu rowerzysta przeszkadza, i za karę, że jedzie zbyt wolno, lekko, leciutko puknie cyklistę zderzakiem, albo rowerzysta wkurzony zbyt bliskim wyprzedzeniem, przy najbliższym skrzyżowaniu pokaże kierowcy "fucka" albo ukręci lusterko. To musi się zdarzyć, gdy w jednym miejscu i jednym czasie spotka się dwóch zbyt krewkich dżentelmenów.

Ale najczęściej nie ma złej woli, do nieszczęścia wystarczy tylko chwila nieuwagi. Zwłaszcza gdy kierowca skręca w prawo, a rowerzysta przy krawędzi jezdni jedzie prosto. Cyklista czasem tylko wychodzi z takiej opresji cało, kierowca ma tylko lekko uszkodzone auto.

Wymyślono ścieżki rowerowe, gdzie cykliści mogą sobie pomykać żwawo i bez lęku. Stosowne przepisy prawa dość jasno i precyzyjnie wskazują obowiązek korzystania z takiej ścieżki, jeśli jest. Specjalnie oznaczone pasy drogi i ścieżki rowerowe przeznaczone są wyłącznie dla cyklistów.

Niebezpiecznie może być, gdy taka ścieżka krzyżuje się z jezdnią, torowiskiem lub... przejściem dla pieszych.

Kierowca samochodu ma obowiązek umożliwić rowerzyście przejazd ścieżką rowerową, podobnie jak musi ustąpić pierwszeństwa pieszym na przejściu. Często jednak jest to bardzo trudne, rowerzyści w ciągu sekundy przejeżdżają przeciętnie od pięciu do dziesięciu metrów. To wystarczy, aby kierowca nie dostrzegając rowerzysty z prawej strony po spojrzeniu w lewo gdzie też nikogo nie widział, wjechał na ścieżkę... I bum, w prawe drzwi wali rower.

Wyjaśnienie kto w takiej sytuacji zawinił, kierowca czy cyklista, jest bardzo trudne. Pierwszy spoglądał i był pewny, że wjechać może, drugi, na ścieżce rowerowej też jechał pewny swego, obaj pewni są swoich racji.

Jako że rowerów mnóstwo, a samochodów też nie brakuje, to uprzejmie proszę wszystkich, aby zachowali szczególną ostrożność, rowerzyści dbali o swe bezpieczeństwo, kierowcy starannie obserwowali co dzieje się na ścieżkach rowerowych. Bo czasem na rowerze, czasem za kierownicą auta podążamy z punktu A do punktu B.

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Wrażenia z jazd

W dobrym stylu - str. 4

Siła przyciągania - str. 9



Prezentacje

Elektryczny "Chińczyk" - str. 19



Wydarzenia

Testowanie przez rozbijanie - str. 21

Kalejdoskop

Więści z firm- str. 25

Sport

Testy wodnej Formuły 1 - str. 27

F1 - poślizg (nie)kontrolowany - str. 28

Mistrzostwa na torze - str. 34



Kalendarium

Całkiem unikalny (dzisiaj) Spider - str. 42



W dobrym stylu

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: AUTOR, SERWIS PRASOWY

Miejski crossover Nissana Juke po 10 latach obecności na rynku i wielu sukcesach, również sprzedażowych, doczekał się następcy. I nadal budzi wielkie emocje



Nissan Juke 1,0 DIG-T

Nissan Juke ma wszystko to, co powinien mieć samochód, który chce się wyróżniać: futurystyczną, nietypową stylistykę i ciekawy charakter – połączenie sportowca i żadnego przygód terenowca. Młodzi i bogaci będą taką „mieszanką” zachwyceni, choć znajdują się i tacy, którzy go nie polubią. Jedno jest pewne

- ten samochód na pewno zawsze i wszędzie zostanie zauważony.

Juke drugiej generacji wyraźnie urósł: jest dłuższy, szerszy i wyższy od poprzednika (mierzy odpowiednio 421 cm x 180 cm x 159 cm), ma znacznie powiększony rozstaw osi (z 253 cm do



263,6,) co oznacza bardziej przestronną kabinę dla 4 osób i spory bagażnik (422 l), choć rodzina z dzieckiem trochę będzie narzekać na brak miejsca w przestrzeni bagażowej.

Ale po kolei. Patrząc na nowego crossovera Nissana podobać się (lub nie) będzie wszystko, przede wszystkim jednak sympatyczna, trochę szelmowsko uśmiechnięta twarz auta z oryginalnymi światłami oraz designerski duży grill z chromowanym logo marki i ciekawe okrągłe reflektory. Muskularną sylwetkę terenówki Juke zawdzięcza masywnym nadkolem i dużemu prześwitowi, a sportowy charakter nisko opadającej linii dachu i potężnym 19-calowym kołom z szerokimi oponami. Wygląda super. Nasze testowe auto to wersja N-Design z dwukolorowym nadwoziem (do wyboru jest kilkanaście odmian kolorystycznych).

Wewnątrz Juke wygląda równie interesująco. Ma wiele bardzo fajnych

detali np. stylowe tuby zegarów, jajowate boczne kanały powietrzne, obłe klamki drzwi, designerski tunel środkowy. Cieszą oko chromowane akcenty, małe koło kierownicy w sportowym stylu, ciekawie zaprojektowana, dwukolorowa tapicerka i czytelne zegary. Fotele dla kierowcy i pasażera są wygodne, z dobrym, bocznym trzymaniem i trzystopniową regulacją oraz z zintegrowanymi zagłówkami i doskonałymi głośnikami zestawu audio Bose. Z tyłu również jest wygodnie. We wnętrzu nowego modelu oprócz odważnej stylistyki deski rozdzielczej uwagę zwracają dwa nowoczesne ekrany - komputera pokładowego i multimedialnych oraz dobrej jakości, eleganckie materiały wykończeniowe.

Użytkownikom Juka spodoba się multimedialny system – ma wygodną obsługę, w tym możliwość szybkiego i wygodnego podłączenie smartfona (interfejsy Android Auto i Apple CarPlay), zdalne sterowanie wybranymi funkcjami i monitorowanie samochodu przez aplikację oraz udostępnianie pasażerom łączności Wi-Fi. Użytkownicy →→







Nissana Juke mogą korzystać zarówno z nawigacji w telefonie, jak i z map TomToma, usługi informacji o ruchu drogowym Live Traffic oraz asystenta Google'a.

Konstruktorzy Nissana zadbali o bezpieczeństwo. W podstawowej wersji Juke posiada 6 poduszek powietrznych: przednie dla kierowcy i pasażera, boczne oraz kurtyny powietrzne. Z przodu zamontowano trzypunktowe pasy bezpieczeństwa z pirotechnicznymi napinaczami i ogranicz-

nikami siły napięcia oraz regulatorami wysokości położenia. Na tylnych siedzeniach znajdują się mocowania ISOFIX dla fotelików dziecięcych, jest też zabezpieczenie przed otwarciem drzwi. Poczucie bezpieczeństwa zwiększa wysoka pozycja za kierownicą oraz duże, reflektory doskonale oświetlające drogę. Kierowcę wspomaga wiele zaawansowanych systemów. Niektóre działają nieco... kontrowersyjnie. Są takie systemy, których interwencja jest zbyt wczesna lub w danym momencie niepotrzebna. Na przykład alarm →→

przy przekraczaniu pasa ruchu należy natychmiast wyłączyć, bo jest nieco przeczulony. Ale jest także inteligentny tempomat, który reaguje zaskakująco subtelnie nie powodując u kierowcy i pasażerów dyskomfortu. Do dyspozycji jest także system rozpoznawania znaków drogowych, ostrzeżenie o niezamierzonej zmianie pasa ruchu, ostrzeżenie o ruchu poprzecznym z tyłu, układ wykrywania pojazdu w martwym polu, a także system hamowania awaryjnego z rozpoznawaniem pieszych i rowerzystów.

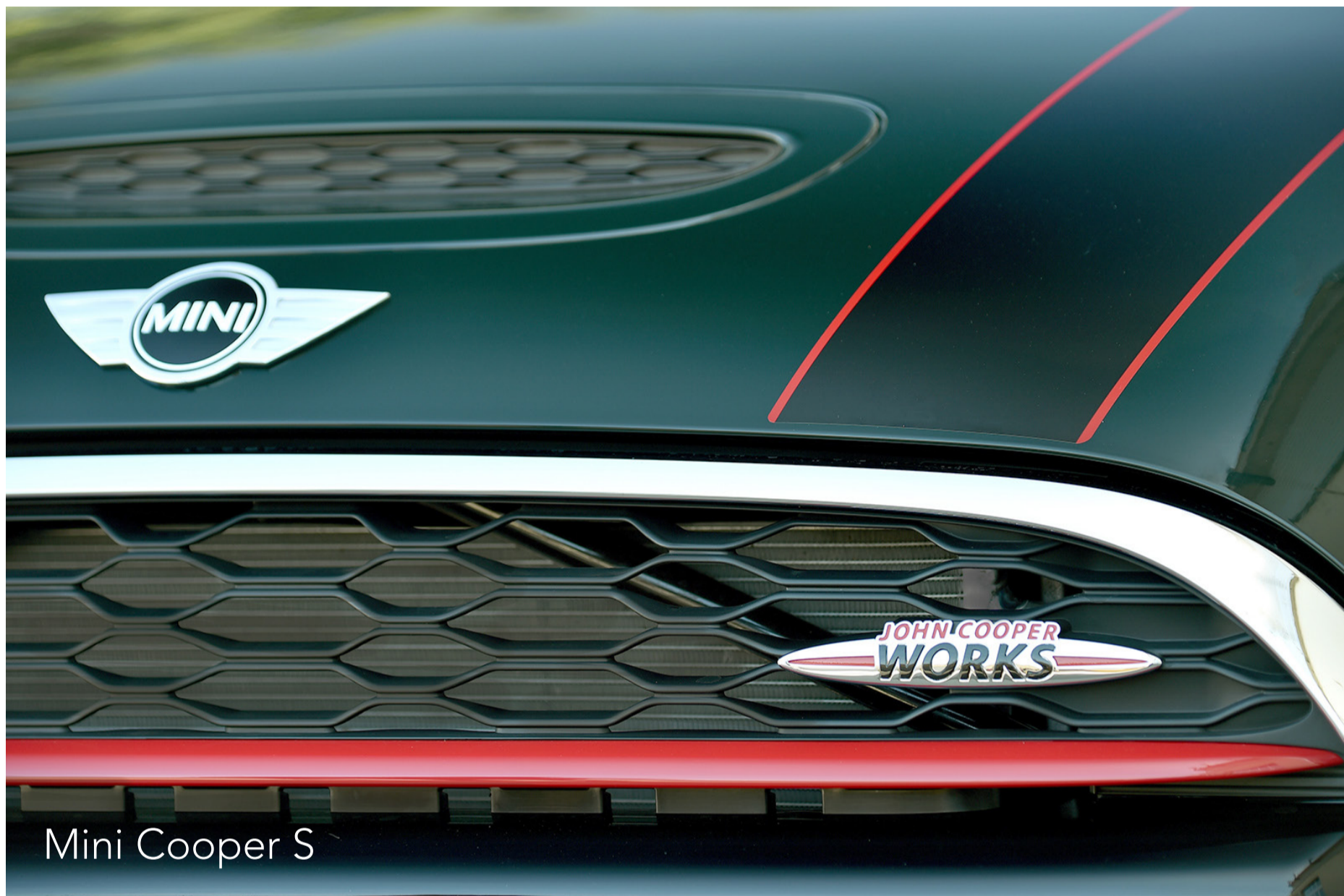
W testowanym modelu pod maską pracował trzycylindrowy, turbodoładowany silnik o pojemności 1,0 l i 117 KM mocy. Przyspieszenie w 10,8 sekundy do „setki” nie powoduje szybszego bicia serca, ale spod świateł jesteśmy w stanie ruszać dynamicznie. Kierowcy – sportowcy mogą poczuć się nieco zawiedzeni, zwłaszcza jeżeli korzystają z trybu Eco. Oj, słabiotko wtedy i niemrawo się poruszamy, zwłaszcza na trasie i z kompletem pasażerów. Jeżeli lubimy bardziej dynamiczną jazdę do wyboru jest jeszcze tryb Standard i Sport. Różnica między jazdą w trybie Eco, a Sport jest kolosalna. Silnik, który pracował pod maską testowego Juke to na razie jedyny oferowany do tego modelu silnik. Ale za to jest dopracowany – wyróżnia się kulturą pracy i poziomem wyciszenia. To jednak miejski crossover i do miasta taka jednostka jest zupełnie wystarczająca. Juke doskonale radzi sobie w miejskiej dżungli, zresztą reklamowany był kiedyś hasłem „miastoodporny”. Rzeczywiście, dzięki podwyższonemu zawieszeniu żadne dziury i poszarpane krawężniki nie stanowią dla niego problemu. Wszędzie wjedzie, wszędzie zaparkuje. Spalanie w mieście to około (7,5 l/100 km), na trasie też wypada nieźle – około 6,6 l/100 km. Z silnikiem współpracuje dwusprzę-



głowa skrzynia DCT7 (dopłata 5500 zł). Podczas zmiany biegów działa bardzo sprawnie, choć do ideału może nieco jej brakuje.

Cenisz indywidualność? Daje ją Nissan Juke, a poza tym jeszcze emocje i przyjemność z jazdy. Przez te 10 lat crossover Nissana wydołał, dojrzał, wyzbył się błędów młodości. To obecnie dopracowane auto, z charakterem i tak ważnym w dzisiejszych czasach ciekawym designem. Odpowiednie dla młodych, pięknych i bogatych, a także dla niewielkiej rodziny. Jest bogato i nowocześnie wyposażone, dopracowane w detalach, tak z zewnątrz, jak i wewnątrz. Minusem może być - jedyny dostępny - litrowy silnik, ale jest rekompensata w postaci 5-letniej gwarancji, rozsądnego spalania i komfortu jazdy. W gratisie ciekawskie?/zazdrosne? spojrzenia innych użytkowników dróg.

Siła przyciągania



TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: AUTOR, SERWIS PRASOWY

Mini Countryman John Cooper Works to wyjątkowy samochód. Trochę niesforny, z charakterkiem, uroczy.

Nie musiałam nawet wsiadać do Mini Coopera S, a już podbił moje serce, zwłaszcza ten z pakietem stylistycznym John Cooper Works. Wygląda rewelacyjnie: ciemnoszary lakier, biały dach i elementy czerwonej okleiny, oraz pakiet aerodynamiczno-

-stylistyczny na zderzakach ciągnący się przez dynamicznie wyprofilowane listwy progowe i liczne wstawki z logo JCW. Te detale sprawiają, że nie sposób pomylić tej wersji z żadną inną. Okrągłe oczy, zdominowały „twarz” auta, choć inne charakterystyczne elementy również →→

zwróciły naszą uwagę. Całość zdobią sportowe detale, takie jak wlot powietrza z przodu, sportowe felgi, tylny spojler oraz wyrazista "metka" zdobiąca nadwozie – stylizowane S.

Mini Coopera Countrymana znamy od lat, pisaliśmy o nim wielokrotnie, jaki jest każdy wie, teraz więc skupimy się na wyjątkowej konfiguracji i akcesoriach tego modelu. Konkretnie: miejsce nad głową, zawieszenie, układ

kierowniczy, moment obrotowy itp. nie będzie, ale nie to jest w tym aucie najciekawsze.

Wsiadamy do wnętrza samochodu i podziwiamy. Pakiet John Cooper Works robi wrażenie. Skórzana multifunkcyjna kierownica, nakładki na pedały ze stali szlachetnej oraz listwy progowe to tylko detale. Największe wrażenie robią sportowe, kubełkowe fotele obite tapicerką Dinamica John Cooper Works w czerwone paski



z podłokietnikiem Carbon Black. Po zajęciu w nich miejsca jesteśmy gotowi do wyścigu. Trzeba tylko wcisnąć „samolotowy” przycisk start. Na stylizowany obrotomierz i prędkościomierz patrzymy z przyjemnością. Wszystkie elementy w kokpicie - zegary, lusterka, nawet nity - są okrągłe lub owalne. Za taką konsekwencją w projektowaniu i takim dopracowaniem detali przepadamy i doceniamy wysiłek projektantów. Materiały użyte do wykończenia wnętrza

są ciekawe kolorystycznie, dobrane do koloru nadwozia i miłe w dotyku (połączenie skóry, alcantry i materiału).

Mini Cooper S zwłaszcza w „naszej” testowanej wersji to niezły gadżet, którym można się chwalić i pokazywać podczas designerskich wystaw, bo nad konfiguracją tego auta popracowano szczególnie – jest bardzo wyrafinowana i finezyjna. Tu wszystko się zgadza →→





i wszystko idealnie współgra. Felgi genialne, szaro-czarne, podobne do sportowych rozetów, a motyw graficzny i kolorystyczny z kluczyka konsekwentnie kontynuowany jest w dodatkach zewnętrznych i wewnętrznych. Tylne lampy mają teraz motyw brytyjskiej flagi (tzw. Union Jack) wkomponowany w krój kloszy. Z przodu zaś, zastosowano charakterystyczne świetliste kręgi biegnące wzdłuż obramowań reflektorów. Lampy to nie jedyne miejsce, w którym znajdziemy motyw „Union Jacka”. Pojawia się on także na kole kierownicy, zagłówkach foteli,





obraczach kół i jako podświetlenie na czarnym panelu deski rozdzielczej – od strony pasażera. Ten motyw jest wyjątkowo efektowny, co kilka sekund zmienia się samoczynnie kolor grafiki, podobnie zresztą jak kolor diodowych listew wokół wyświetlacza nawigacji. Najnowsza wersja Mini Coopera S ma długą listę detali i dodatków, dzięki którym można zindywidualizować nie tylko wnętrze. To duży luksus móc spersonalizo-

wać swój samochód. Każdy użytkownik Mini Coopera S ma możliwość dobrania detali i gadżetów wedle własnych upodobań i potrzeb. Można na przykład zażyczyć sobie, aby projektory zamontowane pod lusterkami wyświetlały na ziemi nasze imię. Można też zamówić napisy własnego autorstwa wygrawerowane na obudowach kierunkowskazów. Poza tym na pokładzie jest wiele gadżetów, np. ładowanie bezprzewodowe smartfona, czy nowe funkcje online systemu multimedialnego Mini Connected. Po połączeniu telefonu z systemem Mini można zainstalować na smartfonie spe-

cialną aplikację, na której zapisywane są dane z podróży: przebieg trasy, średnia prędkość itd. Przez aplikację można także zarządzać np. swoim kalendarzem.

Jeszcze tylko słowo o radości z jazdy tym samochodem. Co było najbardziej urzekające? Tryby jazdy również dostosowujemy do nastroju lub własnych potrzeb - możemy je ustawiać →→



pokrętem przy gałce zmiany biegów. Mamy do dyspozycji kilka, ale zawsze wybieraliśmy Sport, który daje największą frajdę i radość z jazdy. W tym trybie reakcja na gaz wyostrza się, skrzynia działa perfekcyjnie, a układ kierowniczy precyzyjnie. I jeszcze jedno: w Mini John Cooper Works 2018 jest nowa automatyczna skrzynia biegów. Jeżeli przełączymy ją w tryb ręczny mamy niezłą zabawę, prawie jak na torze gokartowym (prawie w tym przypadku wcale nie robi dużej różnicy).

Countryman to obecnie największy model Mini. Najmocniejsza wersja silnikowa sygnowana nazwiskiem brytyjskiego konstruktora i ojca usportowionych Mini Johna Coopera oraz najbogatsze wyposażenie, czyni z tego auta perłę w koronie tej marki.

Miłość jest ślepa i Mini Cooper S wydał mi się idealny, nie zauważyłam żadnych wad. Pewnie po kilkudniowym zauroczeniu przyjdzie czas na opamiętanie, ale na razie pozostaję pod dużym wrażeniem. Ktoś bardzo praktycznie usposobiony do życia pewnie znajdzie kilka powodów, aby pomarudzić, ale prawdziwy miłośnik Mini na takie „drobiazgi” jak np. niewielkich rozmiarów bagażnik, nie zwróci uwagi. Mini Cooper S stworzony jest do wyższych celów. A poza tym takie samochody kupuje się sercem i oczyma, a nie kalkuluje, przelicza i rozważa. A więc kupujemy! Za ile? Cena Countrymana to 130 tys. Po dołożeniu dodatków i akcesoriów za 81 tys. otrzymujemy auto jedyne w swoim rodzaju. Naprawdę, bardzo miło jest podróżować samochodem, za którym wszyscy się oglądają. Zwłaszcza, gdy przyciśnięcie pedału gazu wywołuje wspaniały, rasowy dźwięk. Mini pozostawia konkurentów daleko w tyle – dosłownie i w przenośni.



Post scriptum

Nic dziwnego, że tak oryginalne auto także w świecie mody wywołuje poruszenie i wielkie emocje. Kilkakrotnie na przestrzeni ostatnich lat dyktatorzy mody prześcigali się w pomysłach jak ubrać tę legendę motoryzacji. Mini Cooper zain-



spiował kilkanaście lat temu światowej sławy projektantkę Donatelli Versace, która, podążając tropem swych twórczych koncepcji, zaprojektowała czarny kabriolet mini cooper. Samochód ten prezentował się również w unikalnej kolekcji włoskiej marki Bisazza. Mozaikowe powierzch-

nie, stworzone z tysięcy kolorowych szkiełek, zmieniły cztery Mini w wyjątkowe egzemplarze projektanckie. Aby stworzyć „Zebrę”, „Szachownicę”, „Kwiaty polne” i „Szkocką kratę” duet projektantów Carlo Blanco i Marco Braga, użył 142 700 szklanych kamieni. ■

Zrób to sam - lśniące auto

Potrzebne są dwie szmatki, preparat T3 Quick Wax firmy Brayt, pół godziny i samochód, który ma być czysty. Do mycia samochodu nie będzie potrzebna ani jedna kropla wody, a po wszystkim lakier auta nie tylko będzie lśnił, ale też pokryty będzie warstwą ochronną.

Zgodnie z obowiązującym prawem samochodu nie wolno myć ani na ulicy, ani na terenie własnej posesji, ani w ogóle nigdzie – poza obiektami do mycia przygotowanymi. Samochodu „na podwórku” wodą i szamponem myć nie można, ale można to zrobić za pomocą wymienionego na wstępie zestawu.

Czyszczenie samochodu preparatem marki Brayt T3 Quick Wax nie wymaga jakiejś tajemnej wiedzy ani szczególnych umiejętności, chociaż trzeba przestrzegać kilku prostych zasad. Szmatki z mikrofibry musimy mieć dwie, najlepiej w dwóch kolorach, bo ważne jest, aby jedna była odpowiednikiem „myjki”, druga →→



BRAYT®

more than polishing ...

T3

QUICK WAX



- PRODUKT NA BAZIE WOSKÓW, PRZEZNACZONY DO ZASTOSOWANIA NA WSZELKIE GŁADKIE I BŁYSZCZĄCE POWIERZCHNIE LAKIEROWANE, SZKLANE I TWORZYWA SZTUCZNE
 - POZWALA UZYSKAĆ ŚWIETNĄ GŁĘBIĘ KOLORU I POŁYSK, A POKRYTA PREPARATEM POWIERZCHNIA STAJE SIĘ ŚLISKA.
 - POSIADA DOSKONAŁE WŁAŚCIWOŚCI HYDROFOBOWE, PIELĘGNUJĄCE I KONSERWUJĄCE.
 - NIE POZOSTAWIA ŚLADÓW NA TWORZYWACH SZTUCZNYCH I GUMIE.
 - NADAJE SIĘ DO PRACY RĘCZNEJ I MASZYNOWEJ
- AKCESORIA: GĄBKA POLERSKA CZERWONA, GŁOWICA Z MIKROFIBRY DO POLEROWANIA, GŁOWICA Z MIKROFIBRY DO WYKOŃCZENIA



„suszki-polerki” i w czasie mycia-czyszczenia samochodu ściereczek nie należy zamienić. Po spryskaniu preparatem T3 Quick Wax czyszczonego fragmentu karoserii zbieramy zanieczyszczenia szmatką z mikrofibry, tą która ma pełnić funkcję „myjki” oczywiście pracujemy bez docisku. Następnie drugą szmatką dopolerujemy element. Możemy to robić nawet w pełnym słońcu. Opryskujemy karoserię nie zwracając uwagi ani na elementy plastikowe ani na szyby. Spryskujemy czyszczony fragment ruchem podobnym do tego, jakim lakiernicy posługują się pistoletem – płynnie przesuwając dyszę pompki tak, aby każdorazowo pokryć preparatem maksymalnie jeden element, w przypadku maski lub dachu dzielimy sobie je na kilka części. Dzięki temu zużyjemy mniej preparatu. Drobiny piasku nie porysują lakieru, gdyż substancje zawarte w Brayt T3 Quick Wax tworzą śliską powłokę na drobinach pyłu nie pozwalając na uszkodzenia powierzchni. Jeszcze raz przypomnijmy, że nie używamy doci-

sku. Po usunięciu brudu powierzchnię poleerujemy przy pomocy czystej szmatki, jeżeli będzie potrzeba możemy użyć dodatkowej ilości preparatu. Ważne jest, aby równomierne rozprowadzić T3 na powierzchni, nie tylko dla uzyskania właściwego połysku. Warstwa preparatu stanowi bowiem zabezpieczenie lakieru, a właściwości hydrofobowe powodują, iż samochód dłużej będzie lśnił.

Półlitrowy pojemnik w cenie ok. 30 zł wystarczy na doprowadzenie do ładunku dwóch samochodów kombi, oba po powrocie z dłuższych tras, mocno zakurzone. Szmatki można użyć wielokrotnie, wystarczy je uprać w temperaturze do 40 stopni. Można też użyć dowolnych oferowanych w działach gospodarstwa domowego, ale muszą być z mikrofibry.

Po takim zabiegu samochód przez dłuższy czas pozostaje czysty, a pył czy kurz, można spłukać wodą lub... poczekać na pierwszy deszcz. ■



Elektryczny „Chińczyk”

TEKST: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

W najnowszych testach zderzeniowych Euro NCAP pojawił się samochód o mało znanej marce Aiways – tak mało znanej, że wyszukiwarka Google z uporem poprawiała mi hasło na „airways” i za nic, sama z siebie, nie chciała przyjąć mojego „aiways”.

Cóż więc znajdziemy na oficjalnej stronie tego producenta? Otóż, jest to założony w 2017 roku start-up dwóch chińskich przedsiębiorców (Samuela Fu oraz Gary Gu), którzy - „podażając za celem zbudowania podstaw do zmiany świata motoryzacyjnego” - postanowili uruchomić produkcję samochodów elektrycznych.

Te samochody są już produkowane. W ofercie firmy Aiways są dwa SUV-y z niewyszukanymi nazwami U5 (testowany przez Euro NCAP) oraz crossover U6 (zbudowany na tej samej płycie podłogowej co U5). Niestety, próżno doszukać się chociażby podstawowych informacji technicznych o tych pojazdach – wymiarów czy osiągow. Producent zapewnia jednak, że to na wskroś →→



nowoczesne samochody informując, że założył już europejskie biuro sprzedaży w Monachium. Fabryka Aiways znajduje się w chińskim Shangrao i ma mieć wydajność 300 tysięcy pojazdów rocznie. Centra badawczo-naukowe znajdują się z Szanghaju oraz niemieckim Ingolstadt oraz laboratorium w amerykańskim Detroit. U5 ma mieć silnik o mocy 197 KM oraz 315 Nm maksymalnego momentu obrotowego. Przyspieszenie 0-100 km/godz ma wynosić poniżej 10 sekund, a naładowanie akumulatora do 80 procent pojemności ma trwać nie więcej niż 40 minut. Przy pełnym „baku” auto ma mieć zasięg 560 km.

Premiera prototypu miała miejsce w 2018 roku, a podczas tegorocznego Geneva Motor Show chiński producent miał oficjalnie zaprezentować U5 w wersji produkcyjnej. Genewski salon, jak wiemy, został odwołany, ale tego lata pierwsza partia (500 sztuk) tych aut ma trafić do Europy,

a konkretnie do wypożyczalni samochodów Hertz na Korsyce. Zgodnie z planem samochody będą systematycznie transportowane koleją z pominięciem drogi morskiej, co ma skrócić podróż z Shangrao z 6 do 2,5 tygodnia.

U5 ma kosztować w Niemczech około 35 tys euro, a więc połowę tego, co np. Jaguar I-Pace. Cena jest rzeczywiście atrakcyjna, ale też pamiętam sprzed kilku lat – chociażby z genewskiego salonu – że chińscy producenci już kilkakrotnie próbowali zawojować Europę swoimi samochodami. Klęski przychodziły błyskawicznie – głównie z powodu fatalnej jakości wykonania oraz kiepskich wyników testów zderzeniowych. Jak będzie tym razem? Zobaczmy. Jak na razie organizacja Euro NCAP, która wykazała w swoich testach, że U5 dużo brakuje do przeciętnego europejskiego auta, nie została zapewne przyjaciółką firmy Aiways... ■





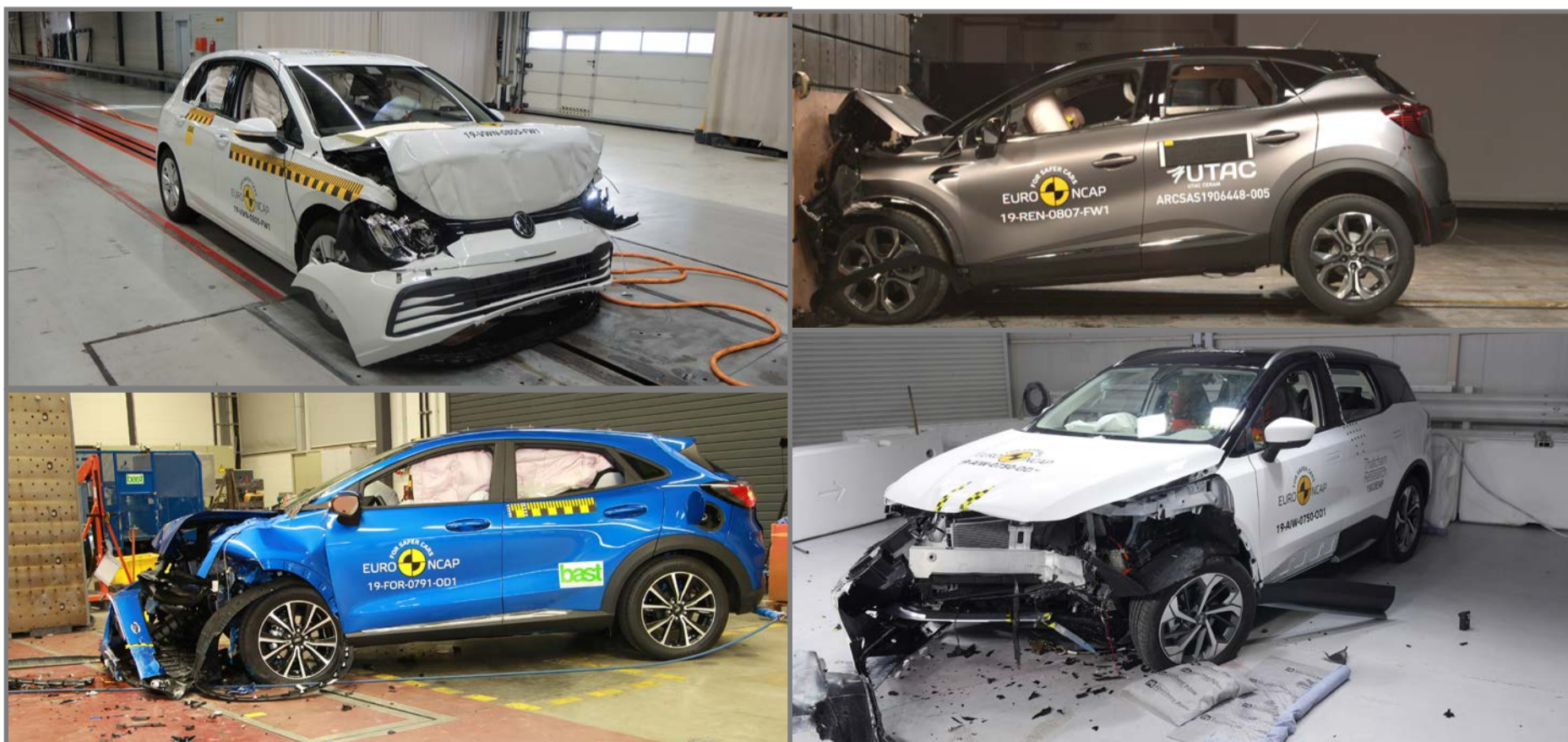
Testowanie przez rozbijanie

TEKST: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Użytkownicy samochodów, ale też (a może przede wszystkim) producenci pojazdów przyzwyczaili się już do tego, że najnowsze modele poddawane są surowym testom bezpieczeństwa w ściśle kontrolowanych i określonych warunkach. Od lat zajmuje się tym niezależna organizacja Euro NCAP (The European New Car Assessment Programme).

Każdego roku publikowane są raporty dotyczące co najmniej kilkunastu nowych modeli oddanych testom zderzeniowym. Niestety, tegoroczna pandemia COVID-19 mocno

spowolniła pracę tych fachowców od niszczenia samochodów i do tej pory na oficjalnej stronie Euro NCAP nie ma wyników ani jednego testu z 2020 roku. Spośród najnowszych raportów →→



(grudzień 2019) wybrałem cztery modele – trzy popularne w Polsce i Europie (WV Golf, Ford Puma i Renault Captur) oraz jeden aspirujący do unijnego rynku (pochodzący z Chin mały,

elektryczny off-road Aiways U5). Przypomnę, że testom poddawane są egzemplarze w podstawowej wersji wyposażenia, także dotyczącym bezpieczeństwa.

Volkswagen Golf wypadł bardzo przyzwoicie zdobywając ogólnie 36,3 punktów, czyli 95% możliwych do zdobycia. W szczegółach wygląda to następująco: kierowca i pasażer 95 %, ochrona dziecka (pasażera) 89%, ochrona pieszo- szego 76% oraz wyposażenie dotyczące bezpieczeń- stwa 78%.



Bardzo podobnie wypadł Ford Puma z procentowymi wynikami (odpowiednio): 94, 84, 77 oraz 74.

Od tej wysokiej oceny poprzednich modeli nie odstaje Renault Captur, który otrzymał odpowiednio 96, 83, 75 oraz 74 procent i – tak jak poprzednicy – otrzymał maksymalną ocenę pięciu gwiazdek. Różnice są więc minimalne, a to oznacza, że oczywiście w przypadku kolizji nadal jej uczestnicy będą odnosili lżejsze lub cięższe obrażenia, ale wiodący producenci rzeczywiście robią dużo, by minimalizować szkody na ludzkim zdrowiu.



O tym, że jest coś na rzeczy świadczą wyniki chińskiego modelu Aiyways U5. Znalazł się on w polu zainteresowania Euro NCAP, gdyż producent próbuje wkroczyć ze swoimi elektrycznymi autami na europejski rynek. Oto

wyniki: 73 % ochrona kierowcy i (dorosłego) pasażera, 70% ochrona dziecka, (zaledwie) 45% ochrona pieszego i 55% wyposażenie dotyczące bezpieczeństwa. Szczególnie źle wypadły testy, w którym poszkodowanym jest pieszy lub rowerzysta. O ile nie powinni oni odnieść uszkodzeń głowy zagrażających życiu, o tym obrażenia od biodra w dół będą olbrzymie...



POŻEGNANIE

TEKST I ZDJĘCIE: GRZEGORZ CHMIELEWSKI

Właśnie otrzymaliśmy kolejną smutną wiadomość o śmierci człowieka ważnego dla środowiska związanego ze sportem samochodowym. Leszek Biegus zmarł we wtorek, 14 lipca w wieku 64 lat.

We wtorek nad ranem zmarł Leszek Biegus – wieloletni zasłużony działacz Automobilklubu Ziemi Kłodzkiej. Z tym klubem był związany od roku 1984, gdy wstąpił do ówczesnej Delegatury w Kłodzku Automobilklubu Dolnośląskiego we Wrocławiu. W tej delegaturze pełnił m.in. funkcję wiceprezesa. Zasiadał też przez jedną kadencję w zarządzie Automobilklubu Dolnośląskiego.

W 1998 roku był członkiem-założycielem nowo powstałego Automobilklubu Ziemi Kłodzkiej w Kłodzku. Do końca życia pozostał jego członkiem. Zasiadał w zarządzie AZK przez kolejne kadencje i do 2014 roku pełnił w nim funkcję wiceprezesa do spraw sportu.

W latach dziewięćdziesiątych wielokrotnie był dyrektorem Zimowych Rajdów Dolnośląskich, a potem Rajdów Dolnośląskich w randze RSMP; kierował także wyścigami górskimi w randze GSMP. W latach 2000–2004 był członkiem komitetu organizacyjnego Rajdów Polski, jak również jednym z wicedyrektorów 61. Rajdu Polski, organizowanego przez AZK.

W 2015 roku został wybrany w skład Zarządu Okręgowego PZM we Wrocławiu, w którym pełnił funkcję wiceprezesa do spraw sportu samochodowego oraz przewodniczącego Okręgowej Komisji Sportu Samochodowego. W 2019 roku ponownie został wybrany do władz Z.O. PZM we Wrocławiu i aż do śmierci był jego wiceprezesa. Przed rokiem podczas Walnego Zgromadzenia Delegatów PZM został członkiem Zarządu Głównego na kadencję 2019–2023.



Jako doświadczony sędzia sportu samochodowego przez wiele lat był wyznaczany przez Główną Komisję Sportu Samochodowego na członka i przewodniczącego Zespołów Sędziów Sportowych w zawodach RSMP i GSMP. Był też współtwórcą licznych regulaminów sportu samochodowego, jak również współorganizatorem wielu krajowych imprez sportu samochodowego.

Za swą działalność był wielokrotnie wyróżniony honorowymi odznakami PZM, nadano mu także Srebrną Odznaką za Zasługi dla Sportu. Środowisko automobilowe wysoko ceniło Leszka Biegusa za jego kompetencję, ofiarność, talenty organizacyjne, koleżeńską i uczynną postawę. ■

Kalejdoskop firmowy

Seat o kierunkowskazach



Wielu kierowcom zdarza się zapomnieć o sygnalizowaniu zmiany kierunku jazdy, szczególnie podczas parkowania, opuszczania ronda i wyprzedzania. Według badań Abertis Global Observatory, przeprowadzonych w wielu krajach, około 44% prowadzących nie włącza kierunkowskazu przy wyprzedzaniu i zmienianiu pasa. Oto 5 zasad korzystania z migaczy, które warto zapamiętać.

1. Lusterko-Sygnal-Manewr

Spojrzenie w lusterka, sygnalizacja zamiaru, zmiana pasa lub kierunku jazdy.

2. Kierunkowskaz nie oznacza pierwszeństwa

Włączenie sygnalizacji kierunkowskazem nie oznacza, że można rozpocząć manewr. Należy



przepuścić pojazdy, które mają pierwszeństwo przejazdu.

3. Sygnalizuj każdy etap manewru

Należy sygnalizować wszystkie zmiany pasa ruchu i każdy etap manewru. Podczas wyprzedzania należy mieć włączony migacz do zakończenia manewru zmiany pasa ruchu, wyłączyć go podczas wyprzedzania auta, a następnie ponownie włączyć sygnał podczas powrotu na wcześniejszy pas.

4. Opuszczanie ronda

Nie należy sygnalizować kierunku zjazdu



przed wjazdem na rondo, natomiast bezwzględnie włączmy prawy migacz dostatecznie wcześnie przed swoim zjazdem, ale dopiero po minięciu poprzedniego. Na rondach z kilkoma pasami ruchów, np. rondach turbiniowych, musimy także pamiętać o sygnalizacji zamiaru zmiany pasa.

5. Hamowanie to nie zawsze powód

W wielu współczesnych samochodach podczas gwałtownego hamowania światła STOP pulsują. Można włączyć światła awaryjne, aby uprzedzić innych kierowców o konieczności ograniczenia prędkości, ostrzeżenia o zatorze, niebezpieczeństwie czy gęstej mgły na drodze. →→

Volvo się chwali

Ostatnie półrocze było najtrudniejszym okresem dla branży motoryzacyjnej w Polsce od lat. Tymczasem Volvo zamyka pierwsze półrocze bieżącego roku wynikiem 5533 zarejestrowanych aut. Spadek wobec rekordowego 2019 roku wyniósł jedynie -6,84%. W tym czasie cały



rynek aut osobowych skurczył się o -33,3%. Tylko jedna spośród 30 największych marek w Polsce, może pochwalić się tak niewielkim spadkiem jak Volvo. 28 firm straciło więcej, niektórzy nawet po 50-70%! Czerwiec zakończył się w Polsce wynikiem 1111 zarejestrowanych aut. To oznacza 109% wzrost w porównaniu do maja 2020 (530 rejestracji). Wzrost względem czerwca 2019 wyniósł 60% (z 693 rejestracji). Dzięki tym wynikom marka wspięła się w rankingu sprzedaży na 13. lokatę, a udział rynkowy przekroczył 3%.

Coraz większy kawałek sprzedażowego tortu zgarniają SUV-y. Trzy modele XC60, XC40 i XC90 stanowiły 71,2% sprzedaży. Rok temu ich udział wynosił 60%. Bestsellerem pozostaje XC60, a XC40 pozostaje na drugim miejscu.

Udział hybryd plug-in, czyli modeli Volvo Recharge, był dwukrotnie wyższy niż w pierwszym półroczu ubiegłego roku. Jest to zgodne ze strategią elektryfikacji marki i wpisuje się też w nowe limity CO₂, które od tego roku obowiązują na terenie Unii Europejskiej.

Zaliczenie ze koncepcji

Studenci Akademii ŠKODY zakończyli prace nad koncepcyjnym modelem SLAVIA. Tym razem będzie to kompaktowy model SCALA, który studenci zademonstrują w wersji Spider. Pomimo współczesnej linii nadwozia i zastosowaniu nowoczesnych rozwiązań pojazd nawiązuje także do historii ŠKODY, czasów, kiedy Václav Laurin oraz Václav Klement tworzyli rowery marki SLAVIA. Najnowszy koncepcyjny samochód jest siódmym modelem stworzonym przez



studentów Akademii ŠKODY i niebawem zostanie zaprezentowany publiczności. ■



Testy wodnej Formuły

OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Bartłomiej Marszałek, zawodnik ORLEN Team, rozpoczął na Zalewie Zegrzyńskim treningi do rywalizacji w wodnej Formule 1.

Testy, które z brzegu mogli obserwować kibice, połączono z oficjalną inauguracją sezonu wakacyjnego nad wodą. Wszystkie nawodne stacje paliw PKN ORLEN są już gotowe na przyjęcie fanów sportów wodnych, a wspierani przez koncern ratownicy WOPR dbają o bezpieczeństwo wypoczywających. Dla zawodnika ORLEN Team seria treningów jest okazją do przetestowania sprzętu i ponownego przyzwyczajenia się przed rozpoczynającym się we wrześniu br. sezonem do prowadzenia wodnego bolidu, rozwijającego prędkość nawet 250 km/h. Wsparcie PKN ORLEN jest szansą dla zawodnika Emirates Racing na rozpoczęcie treningów, ale również okazją do popularyzacji F1H2O wśród Polaków.

Bartłomiej Marszałek jest jedynym Polakiem startującym w serii F1H2O. Z początkiem roku dołączył do grona sportowców ORLEN Team. Wcześniej, w minionym sezonie, podczas wyścigów w Szardży wywalczył miejsce na podium



i ostatecznie zajął piąte miejsce w klasyfikacji generalnej.

– Pokazanie łodzi na wodzie, a przede wszystkim rozpoczęcie treningów, które już w lipcu intensywnie będę przeprowadzał na wodach Zalewu Zegrzyńskiego, to wspaniała sprawa. Dzięki wsparciu PKN ORLEN pierwszy raz otwiera się dla mnie możliwość profesjonalnych testów i treningów. Tego mi zawsze brakowało i wierzę, że będę mógł dzięki temu jeszcze bardziej się rozwinąć sportowo. Pierwszy start przewidziany jest w Portugalii pod koniec września. Do końca skróconego sezonu w planach jest rozegranie 6 rund Grand Prix. Trzymam kciuki, aby to się powiodło, intensywnie szykuję się do tego przedsięwzięcia technicznie i logistycznie. Wymaga to dużego zaangażowania, bo w porównaniu do konkurentów, nie mam dużej ekipy. Tym bardziej jestem wdzięczny za wsparcie PKN ORLEN, zwłaszcza w tym trudnym dla nas sportowców czasie, i wierzę, że powrócimy na nasze sportowe areny jeszcze silniejsi – powiedział Bartłomiej Marszałek. ■

F1 - poślizg (nie)kontrolowany

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Sezon Formuły 1 zaczął się od falstartu. Kierowcy zamiast wyjechać na tor, wyjechali na lotnisko, a za nimi dziennikarze, inżynierowie, mechanicy i kibice. Pozostali tylko pracownicy niezbędni do zwinięcia całego wyścigowego majdanu. Opuszczali Melbourne niepewni czy dojadą do celu i co zastaną na miejscu.

Plaga pod nazwą coronawirus spadła na świat paraliżując lękiem, tym większym, że nikt nie wiedział nic więcej, niż to, że jest śmiertelnie niebezpieczny. Po pierwszym okresie zamknięcia ludzi w domach, przepełnionych szpitalach, setkach ofiar śmiertelnych, zatrzymaniu produkcji, usług i – praktycznie

– wszelkiej aktywności, atak pandemii został jako tako opanowany. Świat nauki, epidemiolodzy, wirusolodzy, farmaceutyci, biotechnolodzy, specjaliści i badacze zajęli się poszukiwaniem szczepionki i lekarstwa, ekonomiści zaczęli liczyć straty, a politycy szukali kompromisu między restrykcjami, a ich znoszeniem. Świat





stanął przed wyzwaniem jak ratować zdrowie i życie, jak uchronić gospodarki przed krachem, a ludzi przed utratą środków do życia. Gdy gospodarka została sparaliżowana, motoryzacja ucierpiała szczególnie mocno. A sport samochodowy jeszcze bardziej, zwłaszcza że postrzegany bywa jako kosztowna fanaberia. Takim opiniom

sprzyjają absurdalne ceny samochodów wycynowych, stosowanie rozwiązań technicznych, które z realiami aut w salonach niewiele mają wspólnego, wysokie koszty infrastruktury oraz organizacji zawodów i na dodatek presja ekologów. Zapomina się o tym, że rajdy i wyścigi na poziomie mistrzostw świata, to poza spor- →→

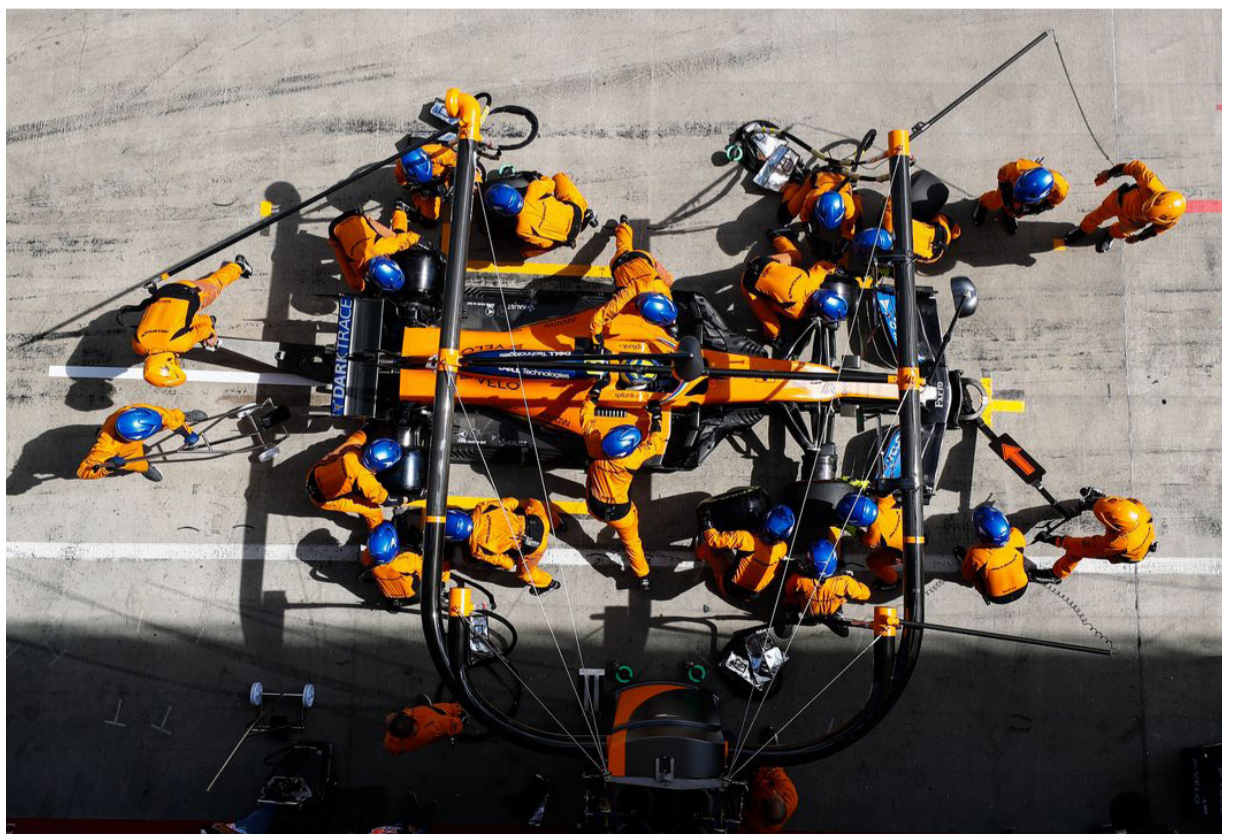




tem również show w gęstym sosie marketingowym i wielki biznes operujący ogromnym kapitałem i potężnym zapleczem produkcyjnym. Na samym szczycie jest Formuła 1 z kosmicznymi technologiami, gigantycznymi pieniędzmi, globalnym przekazem TV każdej z rund. Od lat w tym cyklu wyścigowym coraz więcej jest biznesu i show niż sportu, ale magia Formuły 1 wciąż działa. Kiedy w świat uderzył wirus w tym światku po pierwszym szoku zapanaowała niepewność, chwilę potem zaczęło się liczenie strat. Niemal natychmiast szefowie przedsiębiorstw należących do Formula One Group, a której to właścicielem jest Liberty Media Corporation, rozpoczęli poszukiwanie sposobów na ratowanie serialu wyścigowego. Zespoły toczyły odrębną walkę o przetrwanie tnąc koszty, zaciągając wielomi-

lionowe kredyty i negocjując umowy z zawieszonymi sponsorami. Udało się uniknąć katastrofy, w niektórych przypadkach trochę łapiąc się lewą ręką za prawe ucho, w końcu na starcie pojawiły się ekipy w komplecie. Po miesiącach deliberacji, wyborze terminów, torów i po ustaleniu zasad reżimów sanitarnych, ogłoszono wstępny kalendarz ośmiu weekendów wyścigowych. Już w trakcie pierwszego w tym sezonie Grand Prix Austrii poinformowano o kolejnych terminach wyścigów w Mugello i w Soczi.

Kiedy już cykl Grand Prix Formuły 1 ruszył, to bez kibiców, tłumu dziennikarzy, VIP-ów, z personelem w maseczkach i utrzymywaniem dystansu. Cały szereg elementów show, blichtru i celebry zniknął, w efekcie uwaga widzów w większym stopniu skupiła się na samej rywalizacji. I to chyba jedyny pozytyw wirusowego





zamieszania. Bez milionów euro inwestowanych w każdy wyścig i milionów na każdym wyścigu zarabianych, Formuła 1 w formie jaką znamy nie

przetrwa. A puste trybuny oznaczają dużo mniej pieniędzy do zarobienia, wpływy z reklam i praw telewizyjnych muszą wystarczyć. Oczywiście



rzządzający w Liberty Media, podobnie jak szefowie teamów, liczą na to, iż ten stan jest przejściowy i najdalej za rok wszystko wróci do normy. Otóż nie wróci. Przed pandemią wiadomo było, że w tej serii obraca się gigantycznymi pieniędzmi, czasem tylko wyciekały informacje o wielomilionowych kontraktach reklamowych, opłatach za prawa przekazu TV, wpłatach wnoszonych przez właścicieli torów, dochodach teamów w zależności od liczby zdobytych punktów →→



czy gażach kierowców. Większość spraw finansowych załatwia się w zaciszu gabinetów, wielki biznes nie lubi rozgłosu. Ale sytuacja się zmieniła, pieniędzy jest znacznie mniej, za to walka o te, które są jest jeszcze bardziej bezwzględna. Będzie więcej protestów o nielegalne rozwiązania techniczne, o kopiowanie podzespołów, o jazdę faul, bo każdy punkt zdobyty na torze, to konkretne pieniądze w kasie zespołu. A przecież każdy,

począwszy od właścicieli całej F1 i poszczególnych teamów, kierowców, inżynierów czy pracowników obsługi chce wyczesać jak najwięcej. Trzeba więc na wszelkie możliwe sposoby zdobyć więcej pieniędzy. Oczywiście najlepszym sposobem jest perfekcyjna jazda genialnego kierowcy w doskonałej maszynie. A tylko jedna ekipa nie popełnia błędów na torze, ma doskonały samochód i dwóch znakomitych kierowców, pozostali

muszą szukać szczęścia w talencie kierowców, pomysłach strategicznych, błędach rywali czy... protestach.



Atmosfera na torach jest dziwna, maski na twarzach przypominają o niewidocznym zagrożeniu, puste trybuny podkreślają ponurą rzeczywistość. Nie ma całego anturazu, prezentacji kierowców, podkreślenia emocji przed startem, celebracji podium. Do tego w Eleven11

w przerwie reklamowej grobowym głosem pani snuje opowieść o Golfie. Brrrr...

A same wyścigi? Gdyby nie dominacja Mercedes, byłyby super ciekawe, a tak są tylko ciekawe. Emocji dostarczają zespoły i kierowcy walczący o dalsze pozycje, nie brakuje fascynujących starć w stawce walczących o punkty, ale także i o miejsca niepunktowane. Zaskakująco słabe osiągi Ferrari (to skutek właśnie zakulisowych rozgrywek o rozwiązania techniczne) i jeszcze bardziej zaskakujące podium Leclerca w Grand Prix Austrii, słabe wyniki Vetela (odchodzi z zespołu, co dalej?), nadzwyczaj szybkie samochody Power Point (zaczęła się kolejna gra o zgodność tych aut z regulaminem), skuteczna gra McLarena (Sainz idzie do Ferrari), zawirowania w Renault



(Ricardo przenosi się do McLarena), kłopoty Alfy Romeo i Haasa, postęp Williamsa – to tylko kilka przypraw dodających rywalizacji ostrości i smaku. Dwa wyścigi na Red Bull Ringu dały jako taki obraz układu sił, „kolejność dziobania” się zmienia. Na ile i jak, okaże się, kiedy Formuła 1 wróci do normalnego trybu. Pytanie tylko, jak bardzo inny będzie ten „normalny tryb”. ■



Mistrzostwa na torze

TEKST I ZDJĘCIA: GRZEGORZ CHYŁA

Epidemia Covid-19 sprawiła, że aż do pierwszego weekendu lipca czekaliśmy na inaugurację wyścigowych Mistrzostw Polski.

Dziwne to były zawody, w tym dziwnym czasie. Bardzo skrupulatna kontrola przy wjeździe, z pomiarem temperatury i wymaganym kwestionariuszem Covid, maseczki, dozowniki płynu do dezynfekcji, ograniczenia w poruszaniu. Wyścigi na torze Poznań nigdy nie przyciągały tłumów kibiców ale teraz nie wpuszczono ich w ogóle... Nieliczni tylko zapaleńcy skorzystali ze znajomości w zespołach, którym ograniczono do czterech liczbę przypadających przepustek dla osób

towarzyszących. Zresztą liczbę zawodników też ograniczono do 150, przez co organizator musiał odmówić chcącym tu startować zawodnikom z niemieckiej serii Haigo. Znana z wizyt w Poznaniu w poprzednich latach seria wyścigów samochodów historycznych też jeszcze nie zdołała rozpocząć sezonu, a zazwyczaj startuje tam kilku Polaków.

Sam wirus to nie jedyny problem. Towarzyszące mu zawirowania gospodarcze spowo-



dowały, że jeszcze trudniej było zawodnikom zdobyć pieniądze, konieczne do startu. Wielu zawodników jest swoimi własnymi sponсорami, zwłaszcza oni przez pół roku żyli niejako w zawieszeniu, trudno inwestować w zabawę, kiedy przyszłość nie jest pewna.

W tej sytuacji należy się cieszyć, że w Poznaniu pojawiło się mniej-więcej tyle samo zawodników, co rok temu. Polskiemu Związkowi Motorowemu udało się nieco uprościć podział na klasy, zmniejszając ich liczbę – dzięki czemu klasy stały się

liczniejsze, a wyścigi bardziej emocjonujące.

Wyścigi ratują klasy markowe, niestety jest to prywatna inicjatywa zawodników, bez wsparcia producentów samochodów. Dwie z nich: OMM Super S Cup i Toyota Racing Cup to przedsięwzięcia komercyjne – w każdej z nich samochody są przygotowane i obsługiwane przez jedną firmę, która zapewnia, że samochody są porównywalne i nie ma wyścigu zbrojeń. Dzięki temu →→

wyścigi są wyrównane, wynik zależy bardziej od umiejętności zawodnika, a nie od stopnia przygotowania samochodu. Taka formuła się sprawdza, bo pozwala zacząć się ścigać nowym zawodnikom, bez konieczności nabywania rozbudowanej infrastruktury. Zawodnik przyjeżdża na tor z kombinezonem i kaskiem, reszta na niego czeka.

OMM Super S Cup, w którym zawodnicy ścigają się kilkuletnimi Mini Cooperami był pierwszą taką klasą i obecnie jest to klasa najliczniejsza – w Poznaniu zjawilo się 16 zawodników.



W pierwszym wyścigu po starcie na prowadzenie wyszedł ubiegłoroczny mistrz – Jacek Cichopek, tuż za nim był Bartosz Alejski. Po kilku okrążeniach Cichopek bardzo zwolnił – silnik jego samochodu zaczął się przegrzewać i co chwilę przechodził w tryb awaryjny. Alejski pewnie wygrał, wyprzedzając Adama Dębickiego i Tomasza Pawlaczka, za ich plecami zaciętą walkę czterech zawodników o czwartą lokatę wygrał Tomasz Augustyniak.

Przez noc mechanicy usiłowali doprowadzić do stanu używalności samochód Cichopka, nie udało się to i obrońca tytułu nie wystartował w drugim wyścigu. Czołówka startuje według odwróconej kolejności wyścigu pierwszego, skorzystał na tym Adrian Lewandowski, który szybko zaczął budować przewagę nad resztą stawki. Za nim do przodu przebijali się Alejski i Robert Boruszak, który tuż przed pierwszym wyścigiem z przyczyn zdrowotnych musiał się wycofać, a na treningu był najszybszy. Po kilku okrążeniach Alejski był już drugi i zaczął gonić Lewandowskiego. Boruszak w tym czasie był już trzeci, ostatecznie na metę jako pierwszy wjechał Alejski przed Boruszakiem i Lewandowskim.





Druga co do liczności jest klasa 318 IS Cup PL – tu zawodnicy ścigają się BMW 318, które sami przygotowują. W pierwszym wyścigu zaciekle walczyli bracia Artur i Marcin Lempertowie oraz Karol Wyka. Cały dystans przejechali w minimalnych odstępach, na mecie pierwszego – Artura Lemperta od Wyki dzieliło raptem 0.7 sekundy. W drugim wyścigu po starcie na prowadzenie wyszedł Rafał Kazana przed Karolami – Mirowskim i Wyką. Po trzech okrążeniach pierwsza szóstka mieściła się w sekundzie (!), ostatecznie Wyka wyszedł na prowadzenie i utrzymał je do końca, mimo wysiłków jadących niedaleko za nim braci Lempertów, na mecie drugi był Artur a trzeci Marcin.

Wiele emocji zapewniły też oba wyścigi Fiatów 126p – czyli klasa DN-3, podzielona na dwie dywizje – DN3-0 dla samochodów seryjnych i DN3-1 dla samochodów z przeróbkami. Oczywiście te drugie są wyraźnie szybsze, w pierwszym biegu od startu do mety prowadził Mirosław Jandulewski, z początku nadążali za

nim tylko Maciej Wielgosz i Michał Szlachta. Wielgosz wyścigu nie ukończył, a Szlachta wdał się w pojedynek czterech zawodników o drugą lokatę. Ostatecznie za Jandulewskim finiszował Jakub Sykucki, a w sekundzie za nim zmieścili się Szlachta, Robert Zalewski i Daniel Bachleda. W drugim wyścigu po starcie znowu prowadził Jandulewski, tym razem dotrzymywali mu kroku Szlachta i Sykucki. Walka tej trójki trwała prawie cały dystans wyścigu, ostatecznie zwyciężył Sykucki przed Jandulewskim i Grzegorzem Sochą, Szlachta pod koniec zwolnił i spadł na szóste miejsce. W dywizji pierwszej w pierwszym wyścigu Jacek Chojnacki wygrał z Markiem Kurzętkowskim, w drugim kolejność się odwróciła. →→





Drugi sezon rozpoczął Toyota Racing Cup, w którym zawodnicy ścigają się Toyotami Celi GT, przygotowanymi przez firmę Complex Motorsport. W obu wyścigach zwyciężył Bartłomiej Czwartosz przed Aleksandrem Szandrowskim i Dawidem Czarnikiem.

Bardzo zacięte są wspólne biegi bardzo zbliżonych osiągnięciami klas DN1 i DN2. W DN1 starują samochody pozostałe po zakończonym niedawno pucharze Kia Picanto, w DN2 samo-

chody o pojemności do 1300 cm³, a konkretnie Fiaty Cinquecento i Seicento oraz Suzuki Swift.auta klasy DN2 są jednak szybsze, dwa razy wygrał Przemysław Kaźmierczak w Suzuki Swift, dwa razy drugi był Mateusz Ciesiołka w Fiacie Seicento. Trzecimi lokatami podzielili się dwaj kierowcy Seicento – Maciej Szkudlarek i Michał Ghany. W DN1 w pierwszym wyścigu wygrał Nikodem Wierzbicki przed Filipem Zagórskim i Alekssem Sówką, w drugim Wierzbicki przez Piotrem Ławskim i Zagórskim.





Na koniec samochody D4 i D5, czyli klasy międzynarodowe, zgodne z aktualnymi przepisami FIA (pozostałe to tzw. Dywizje Narodowe, czyli dopuszczające pewne ustępstwa tylko dla Mistrzostw Polski). Szybsza DN5 ostatnio nie była rozgrywana, teraz pojawiły się dwa bardzo szybkie Radicale SR8, obecnie najszybsze auta na torze – w obu wyścigach Przemysław Pieniążek był szybszy od Jacka Zielonki. W klasie D4 powyżej 3500 cm³, najszybszej w ubiegłym roku, dwa razy zwyciężył obrońca mistrzowskiego tytułu Mariusz Miękoś w Lamborghini Huracan przez Maciejem Błażkiem w Porsche 911 GT3. W D4 do 3500 cm³ w sobotę Gosia Rdest wygrała przed Jackiem Wiśniowskim i Łukaszem Stolarczykiem, w niedzielę Stolarczyk po starcie objął prowadzenie i nie oddał go do mety, poko-

nując Rdest i Wiśniowskiego. W D4 do 2000 cm³ zgłosiło się tylko sześcioro zawodników, w tym trzy panie powożące bardzo szybkimi Hondami Civic TypeR. Niestety Hondy Marceliny Czepiel i Katarzyny Sakowskiej zepsuły się po treningu i obie panie nie zdołały wystartować. W pierwszym wyścigu najszybszy okazał się Bartosz Walkowiak w BMW M3, jego samochód był wyraźnie szybszy od Hondy Katarzyny Terlikowskiej. Podobnie było w drugim wyścigu, Walkowiak uzyskał wyraźną przewagę, ale po połowie dystansu z silnika jego samochodu zaczęły wydobywać się kłęby czarnego dymu i zawodnik ten musiał zwolnić i ostatecznie nie ukończył wyścigu. W ten sposób Katarzyna Terlikowska odniosła w swoim drugim starcie pierwsze zwycięstwo. →→





Gościnnie na torze Poznań pojawili się uczestnicy Pucharu Renault Clio Europy Centralnej, w tym kilku Polaków. Dwa razy triumfował Czech – Tomáš Pekař. W pierwszym wyścigu Szymon Jabłoński finiszował na trzeciej pozycji, ale po doliczeniu 10 sekund kary za falstart był szósty, w drugim wyścigu szósty był Jakub Dwernicki, siódmy Tomasz Magdziarz.

Ogromnych emocji dostarczył też dwugodzinny wyścig będący pierwszą rundą Mistrzostw Polski Endurance. Radical Jacka Zielonki i Jakuba Litwina był najszybszy na treningu, jednak na starcie Litwina wyprzedziło Porsche prowadzone przez Mateusza Lisowskiego. Całą godzinę trwały desperackie próby Litwina aby wyprzedzić Lisowskiego, bez skutku. Po godzinie przyszedł czas na pit-stopy i zmianę kierowców. Litwin i Lisowski zjechali razem, pojedynek

zakończyły problemy z podnośnikiem w czasie wymiany opon w Radicalu. Zielonka wyjechał z dużą stratą i po kilkunastu minutach zjechał do boksów z uszkodzonym sprzęgiem. Maciej Błażek, który zamienił w Porsche Lisowskiego, też miał swoje problemy. Za wyprzedzanie w czasie jazdy za samochodem bezpieczeństwa otrzymał karę przejazdu przez depot. W tej sytuacji na prowadzeniu znalazło się kolejne Porsche 911 GT3, w którym zmieniali się Janusz Szymański i Gosia Rdest. To oni zwyciężyli w całym wyścigu i w klasie D4 powyżej 3500 cm³, drugie miejsce zdobyli Błażek z Lisowskim, trzecie Radosław Kordecki z Sebastianem Mielcarkiem. Czwarte miejsce w nieoficjalnej generalce a pierwsze w klasie D4 do 3500 cm³ zdobyli Bartłomiej Mirecki z Szymonem Jabłońskim w Hyundai i30 TCR. Tylko te cztery załogi pokonały pełny dystans wyścigu, pozostali zostali co najmniej raz zdublowani. W D4 do 2000 cm³ wygrali Tomasz Tomczak z Piotrem Kownerem w BMW E30, a w D4 do 1400 cm³ Jakub Szablewski z Julią Schayer w Kia Picanto.

Kolejna runda WSMP na torze Poznań ma się odbyć w ostatni weekend sierpnia, dwa tygodnie wcześniej puchar 318 IS zawita na Lausitzring, gdzie będzie biegiem dodatkowym do wyścigu DTM, kilku Polaków zobaczymy zapewne także w zaplanowanym wtedy wyścigu serii Haigo. ■



www.lakiernik.com.pl



Teraz także na smartfony i tablety

Wydarzenia i rocznice: czerwiec 2020

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Całkiem unikalny (dzisiaj) Spider

Na początku lat 90-tych w Renault pojawiła się koncepcja, by „przypomnieć światu”, iż są także producentami świetnych samochodów sportowych. Tradycja ta zaczęła się od francuskiej firmy Gordini produkującej z sukcesem wyścigowe pojazdy. Z czasem weszła ona w skład koncernu Renault i – podobnie jak Abarth dla Fiata – szykowała sportowe wersje niektórych

modeli firmy „matki”. Dużym sukcesem okazał się model Renault 5 Turbo, ale do lat 90-tych pozostała już tylko jego legenda. Przyszedł czas na coś nowego. Swoją premierę miał w 1995 roku podczas Salonu Samochodowego w Genewie i otrzymał nazwę Spider...

Wysmukła, lecz muskularna sylwetka nadwozia oraz płynne i mocno zarysowane linie





świadczyły o mocy, a jednocześnie elegancji auta. Umieszczony centralnie z tyłu silnik oraz lekki, aluminiowy szkielet podwozia gwarantowały przyjemność jazdy na drodze, a na torze zapewniała ją wersja Spider Trophy. Zgodnie z tradycją roadsterów Spider stawiał na proste i niezbędne wyposażenie: kubełkowe fotele, klatka bezpieczeństwa, brak wspomagania kierownicy, ABS-u czy ogrzewania nawiązywały do świata sportów samochodowych. Samochód zapewniał silne wrażenia podczas przyspieszania, hamowania i wyjątkowe poczucie trzyma-

nia się drogi bez konieczności dysponowania budżetem na auto wyczynowe.

Pełna nazwa tego modelu, to Renault Spider „Saute-vent”, czyli „bez przedniej szyby”. Rzeczywiście, zamiast niej zastosowano niewielką owiewkę, która chroniła przed strumieniem powietrza czy drobnym deszczem przy stosunkowo niewielkiej prędkości. Przy większej, niezbędnym okazywał się kask, a przynajmniej solidne gogle. Już to dawało kierowcy niezwykle wrażenia z jazdy. Natomiast po zatrzymaniu drzwi 2-osobowego roadstera unosiły się do góry jak skrzydła...

Auto wyposażono w 2-litrowy, 4-cylindrowy, rzędowy silnik o mocy 150 KM przy 6 000 obr./min. Pozwalał on na rozwinięcie prędkości maksymalnej 210 km/godz. Masa własna pojazdu wynosiła 930 kg. Napęd na tylne koła.

Rok później Renault zaproponował bardziej ucywilizowaną wersję Spidera dodając przednią szybę oraz możliwość zamontowania miękkiego dachu. Poza tym nic więcej się nie zmie- →→





niło - jedna wersja wyposażenia, aluminiowy szkielet podwozia, drzwi otwierane do góry, klatka bezpieczeństwa. Centralnie umieszczony z tyłu silnik nadal pochodził z Clio Williams. Zapewniał niezwykle korzystny dla Spidera

stosunek masy do mocy. Ekstremalny samochód dostarczał surowej przyjemności sportowej jazdy, którą wysoko cenili jego amatorzy. Wprowadzenie przedniej szyby nie spowodowało, że stracił na charakterze. Warto dodać,





że te samochody produkowane były w fabryce Alpine we francuskim Dieppe. (Obecnie Alpine stała się odrębną marką super-samochodów spod znaku Renault).

Do 1999 roku, kiedy zaprzestano produkcji Spidera powstało 1800 egzemplarzy tego auta, w tym setka z kierownicą po prawej stronie i tylko z szybą. Spider stał się pierwszym samochodem drogowym oznaczonym jako Renault Sport, którą to nazwę – do dzisiaj – otrzymują auta o wysokich osiągnięciach opracowanych przez dział Renault Sport.

Nieco starsi kibice polskich wyścigów samochodowych pamiętają Puchar Renault Megane. We Francji na mając w ofercie Spidera zorganizowano Spider Trophy. W tej wersji wprowadzono istotne modyfikacje silnika. Jego moc wzrosła do 180 KM dzięki zastosowaniu specjalnie opracowanego układu wtrysku oraz układu przeniesienia napędu z 6-biegową skrzynią kłową. Hamulce

z dwiema niezależnymi pompami regulowanymi z kabiny pozwalały kierowcy na zmianę ustawień Spidera Trophy i pełne wykorzystanie sztywnego szkieletu podwozia. Model, wyprodukowany w limitowanej serii 90 egzemplarzy, uświetnił otwarcie europejskich wyścigów cyklu Mistrzostw Świata Formuły 1. Serial był też wsparciem serii dla większych mistrzostw, np. British Touring Car Championships.

Może na koniec ceny... W 2018 roku wystawiony został w Polsce egzemplarz Spidera z 1998 roku z przebiegiem (przyjmuję za pewnik, że prawdziwym) 17 200 km za kwotę 49 900 euro. Na współczesnych europejskich portalach internetowych niewielka ilość tych samochodów ma cenę w przedziale 45 – 57 tysięcy euro. Z jednej strony samochody są stosunkowo młode i wyprodukowano je w dosyć niewielkiej ilości. Ale wysoka cena (już dzisiaj) pozwala domniemywać, że ze kilka dekad za Spidera trzeba będzie zapłacić wielokrotnie więcej... ■

WYDAWCA

Motopress Sp. z o.o.
ul. Wronia 45 lok. U2, 00-870 Warszawa

REDAKTOR NACZELNY

Mirosław Rutkowski

DTP

Motopress Sp. z o.o.

ZESPÓŁ I WSPÓŁPRACOWNICY

Rajmund G. Biniszewski, Tomasz Ciecierzyński, Grzegorz Chmielewski, Andrzej Dąbrowski, Jerzy Dyszy, Andrzej Glajzer, Mariusz Leśniewski, Anna Lubertowicz-Sztorc, 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: Grzegorz Chyła, Mirosław Rutkowski