

AUTO

warszawskie

Pismo bezpłatne

Nr 12 (65)
16 lipca 2010
ISSN 1897-9459
Nakład 10 500 egz.

Średnie ceny paliw
(6. 07 - 14. 07):

E 95 - 4,72 ↑

E 98 - 4,98 ↑

ON - 4,44 ↑

www.autowarszawskie.pl

GAZETA WARSZAWSKICH KIEROWCÓW

www.autowarszawskie.pl

Formuła 1

Defekt na Silverstone

Mirosław Rutkowski



Oczekiwania przed Grand Prix Wielkiej Brytanii były spore. Po nieudanych wyścigach w poprzednich latach i przebudowie fragmentu toru w Silverstone kolejne modyfikacje R30 miały sprawić, że satysfakcja Roberta Kubicy z tego startu nie ograniczy się jedynie do jazdy po torze.

Jednak już w czasie treningów okazało się, że modyfikacje bolidu Renault nie bardzo się udały. Nowy pakiet zamontowany w piątek został zdemontowany - nie sprawdzał się.

Czasy uzyskiwane w kwalifikacjach świadczyły o tym, że może nie udać się awans Polaka do dziesiątki. Ostatecznie udało się, z kłopotami, ale jednak, wywalczyć szóste pole startowe. Wiadomo było, że wyścig rozegra się na starcie w pierwszym okrążeniu i w alei serwisowej przy okazji zmian opon. Wyprzedzanie w F1 rzadko kiedy jest łatwe, na przebudowanym torze w Silverstone też nie można było liczyć na wyprzedzania. Nie wszystkie przewidywania się sprawdziły. →→→str 8



Samochody

Bez fanfar i pożegnań odeszło do historii auto, które wniosło wiele do polskiej motoryzacji w ostatnich dwudziestu latach. W lakonicznym komunikacie Fiat Auto Poland poinformował, że kończy produkcję modelu „600”.

A Fiata żal...

Produkowany od 1998 roku samochód Seicento był niewielką modyfikacją obecnego na rynku od 1991 roku modelu Cinquecento. W sumie polską fabrykę opuściło ponad 2 mln 400 tys. egzemplarzy obu modeli. Od początku autko cieszyło się olbrzymią popularnością. Stosunkowo tani, w miarę nowoczesny i funkcjonalny samochód nie tylko zajął polskie ulice, ale odegrał wielką rolę w sporcie samochodowym. W pierwszej połowie lat dziewięćdziesiątych na torach w Kielcach, →→→str 6



Fot.: FIAT

Eksploracja

Sztuka hamowania

Prezentując samochody sprzedawcy podkreślają osiągi auta, wyposażenie czy jego niezawodność. Użytkownicy dbają o silnik, wymieniają olej, akumulator, kontrolują zużycie paliwa, rzadziej opony, często zapominając o hamulcach.

Rzadko kiedy dochodzi do defektu tego podzespołu, konstruktorzy samochodów szczególnie starannie projektują układy hamulcowe. Defekt, nawet poważny, nie powinien uniemożliwić zatrzymania samochodu, niewesoło może być, jeśli uszkodzenie hamulców zdarzy się w chwili, gdy trzeba awaryjnie, czyli →→→str 3



Poślizg niekontrolowany

Paliwa nie stanieją

Z perspektywy naszego kraju wyciek ropy po wybuchu platformy wiertniczej BP w Zatoce Meksykańskiej wygląda jak ponury żart. W ciągu trzech miesięcy fachowcy jednego z największych koncernów petrochemicznych na świecie nie są w stanie zatrzymać wycieku ropy. Na ogromnym obszarze oceanu ginie wszelkie życie, czarna maź zniszczyła wybrzeże na Florydzie, w Luizjanie, Alabamie, Teksasie i Missisipi. Jak na ironię zielone słoneczko logo sprawcy nieszczęścia ma symbolizować wielką dbałość o naturalne środowisko Ziemi. A z informacji przekazywanych przez amerykańską prasę wynika, że katastrofa jest skutkiem niedbalstwa, zlekceważenia zagrożenia i oszczędności. W efekcie jedenaście osób straciło życie, największa katastrofa ekologiczna zniszczyła ekosystem na wielkim obszarze. Gwoli sprawiedliwości należy przyznać, że BP nie jest niczym specjalnie gorszym niż inne wielkie koncerny z branży, akurat to właśnie BP przytrafiła się awaria z tak poważnymi konsekwencjami. Ten ogromny wyciek ropy do oceanu raczej nie sprawi, że BP zbankrutuje. Na razie o ponad połowę spadła wartość akcji firmy na giełdach, na usuwanie skutków i zatamowanie wycieku surowca firma wydała już ponad trzy miliardy dolarów, a przecież to nie koniec wydatków. Strata wpływów z tytułu sprzedaży tego, co zamiast do petrochemii trafiło do morza to pikuś w porównaniu z tym, co przyjdzie zapłacić po serii procesów o odszkodowania. Do tego jeszcze nie tylko w Stanach Zjednoczonych, ale i na całym świecie wyraźnie

spadła sprzedaż na stacjach benzynowych z logo BP. To skutek bojkotu – odwetu, jaki biorą na BP kierowcy, którym leży na sercu stan naturalnego środowiska. BP będzie się ratowało zwiększaniem rentowności. Wzrost cen będzie na rękę pozostałym koncernom – zarobią więcej.

Niedawno do redakcji dotarł e-mail z propozycją bojkotu stacji BP i Statoil. Jednak nie miałby ten bojkot mieć żadnego związku z katastrofą w Zatoce Meksykańskiej, choć akurat jest to niezły pretekst. Chodziło o sprawienie, aby w polskich stacjach benzynowych powstrzymać postępujący wzrost cen. Pomysł jest taki, aby za pomocą poczty elektronicznej i portali społecznościowych umówić się, że przez miesiąc czy dwa nie tankujemy w sieciach BP i Statoil. BP, bo zapaskudził kawał morza i jest chciwym koncernem, a Statoil, bo jest chciwym koncernem. Spadek obrotów ma sprawić, że dla przyciągnięcia klientów firmy zdecydują się na obniżenie cen paliw. W tym rozumowaniu tkwi błąd; marże na paliwach są niewielkie, stacje paliw najwięcej zarabiają na innych produktach i usługach. I rzecz ważniejsza – polski rynek paliw nie jest na tyle duży, aby ewentualny bojkot i spadek sprzedaży o połowę (to raczej nieprawdopodobne) przyniósł inny skutek niż spadek premii dla kierownictwa polskich oddziałów firm. Wychodzi z tego mętne wywodu smutna konstatacja – na stacjach będzie drożej.

Szerokiej drogi.

Mirosław Rutkowski

AUTO w OBIEKTYWIE



Fot.: Mirosław Rutkowski

Auto Mix Auto Mix Auto Mix Auto Mix Auto Mix Auto Mix Auto Mix Auto Mix

Nissan na zielono

Nissan Motor Co., Ltd. poinformowała, że jeszcze w tym roku wprowadzi nowe modele samochodów wyposażonych w szereg zaawansowanych technologii oszczędzających paliwo.

Już w lipcu na rynek zostanie wprowadzony pierwszy pojazd z serii PURE DRIVE - nowy March (Micra w Europie) -. Samochód wyposażony w system wyłączenia silnika na biegu jałowym będzie zużywał 3,9 litra paliwa na 100 kilometrów. Kolejnymi pojazdami będą X-TRAIL z ekologicznym Dieslem i automatyczną przekładnią oraz luksusowy sedan Fuga Hybrid (Infiniti M hybrid w USA i Europie).

Nowe silniki i skrzynie biegów, układy hybrydowe i inne rozwiązania to efekt prac badawczo-rozwojowych prowadzonych przez firmę w ramach „Zielonego Programu Nissan 2010”.

Jaguar i Land Rover

Jaguar i Land Rover kolejny miesiąc z rzędu ogłosili bardzo dobre wyniki sprzedaży. Sprzedaż w Polsce dynamicznie rośnie z miesiąca na miesiąc. Sprzedaż globalna również odnotowuje ciągły wzrost.

W przypadku Jaguara sprzedaż w drugim kwartale wzrosła o 97% rok do roku. Jest to spowodowane między innymi wprowadzeniem nowego modelu Jaguara XJ, który jest nowatorskim i nowoczesnym projektem w segmencie aut luksusowych. XJ okazał się hitem sprzedaży także w Wielkiej Brytanii, gdzie zdeklasował niemieckich konkurentów.

W analogicznym okresie Land Rover zanotował

jeszcze większy wzrost sprzedaży, wynoszący aż 138% w ujęciu rocznym. Klienci szczególnie docenili model Discovery 4.

Niedawno prowadzony model XJ jeszcze przez długi czas będzie miał istotny wpływ na poziom sprzedaży Jaguara. Land Rover w drugiej połowie 2011 roku wprowadzi do sprzedaży Range Rovera Evoque. Pierwsze reakcje po nieoficjalnej premierze pozwalają przypuszczać, że model ten odniesie ogromny sukces rynkowy.

Nagrody i rekordy Mazdy

Od roku 1955 Mazda zdobyła łącznie 1131 nagród, przy czym ponad połowę (655) w ostatnich ośmiu latach – czyli od czasu wprowadzenia w roku 2002 aktualnej gamy modeli Zoom-Zoom. Najbardziej znanym i niespotykanym w żadnym seryjnym samochodzie innej marki jest silnik z wirującym tłokiem. Napędzający model RX-2 w roku 1972 zwyciężył w konkursie na samochód roku zarówno w Japonii, jak i w USA. Ten silnik był też zdobywcą kilku prestiżowych nagród technologicznych, w tym nagrody Mainichi w kategorii „przemysłowy rozwój technologii” za karbonowe uszczelnienie. Ten sukces kontynuował model RX-7, który zdobył

Grand Prix w konkursie na Samochód Roku w roku 1978, uzyskał tytuł najlepszego samochodu sportowego w USA w roku 1979 i wygrał konkurs na Samochód Dekady w Japonii w roku 1980. Kontynuacją tego sukcesu były trzy popularne generacje sportowego modelu RX-7, w których wprowadzano kolejne zmiany i udoskonalenia koncepcji. W roku 2003 model RX-8 z silnikiem RENESIS zwyciężył w konkursie na międzynarodowy silnik roku w 3 kategoriach: „najlepszy nowy silnik”,



Fot.: Mazda

w najważniejszej kategorii „silnik roku” i w kategorii „najlepszy silnik o pojemności skokowej 2,5 - 3,0 litra”. Pomimo rzeczywistej pojemności zaledwie 1,3 litra (2 x 654 cm³) - brytyjskie prawo klasyfikuje wielkość tego silnika jako dwukrotność jego rzeczywistej pojemności skokowej - 2,6 litra. Jednostka RENESIS tak spodobała się dziennikarzom, że zwyciężyła w swojej kategorii również w roku 2004.

Fot.: Mazda



Sztuka hamowania

→→→str 1

gwałtownie zatrzymać auto. O hamulcach nie wolno zapominać, w czasie okresowego przeglądu w serwisie warto poprosić o staranne skontrolowanie układu hamulcowego. W myśl zasady,

każdej obsłudze serwisowej. Zlecając przegląd warto jednak uczulić mechaników na rzetelne sprawdzenie całego układu hamulcowego. Nie tylko chodzi o zużycie klocków i tarcz w każdym z



W czasie hamowania ogromne ilości ciepła wytwarzane są przy tarceniu klocków o tarcze. W uproszczeniu hamowanie polega na zamianie energii kinetycznej poruszającego się auta na ciepłą rozpraszaną w czasie chłodzenia tarcz hamulcowych.

że lepiej dmuchać na zimne, niż się poparzyć. W każdym dobrym warsztacie samochodowym, kontrola hamulców jest czynnością oczywistą przy

kół, ale również zweryfikowanie tłoczków, szczelności układu, stanu płynu hamulcowego. Szczególnie w bardzo wysokich temperaturach płyn, który

R e k l a m a

Książki z serii
WIELKIE ŚCIGANIE

Dostępne są pozycje z lat 1997 do 2006

Zamówienia:
22 872 96 68, redakcja@autowarszawskie.pl
książki w cenie 55 zł (koszty wysyłki wliczone)

Potwory pod koni
Potyczki z czasem
Sezon 2006

wchłonął zbyt wiele wody łatwo może się zagotować. Wówczas skuteczność hamowania gwałtownie maleje; w sytuacji awaryjnej lub w górach, w czasie zjazdów po krętych drogach możemy mieć poważny kłopot. W samochodach wyposażonych w układy ABS lub systemy wspomagania hamowania należy sprawdzić wszystkie czujniki i funkcjonowanie całej elektroniki. Oczywiście wszystkie czynności diagnostyczne i ewentualne usunięcie usterek powinny być wykonywane przez mechaników; samodzielne grzebanie w skomplikowanych układach hamulcowych współczesnych samochodów może skończyć się bardzo niedobrze. Lepiej powierzyć sprawę fachowcom.

Sprawny i niezawodny układ hamulcowy wcale nie gwarantuje skutecznej hamowania. Wiele zależy od całego układu jezdnego. Nadmiernie zużyte amortyzatory mogą wprowadzić zakłócenia do systemu ABS; w samochodach bez tego systemu koła mogą chwilami tracić kontakt z jezdnią. Hamowanie, to oczywiście, staje się znacznie mniej skuteczne. Podobnie mogą utrudniać wytracanie prędkości luzy w zawieszaniu. Ciśnienie w oponach, stan bieżnika i wyważone koła to kolejne elementy, których nie powinno się zaniedbywać.

Największy wpływ na skuteczność hamowania ma jednak kierowca. Jeśli jest zmęczony, niedobrze znosi upały, a samochód nie ma klimatyzacji, to reaguje zbyt późno na dynamicznie zmieniającą się sytuację drogową. W efekcie manewry mogą być opóźnione, gwałtowne i w najgorszym razie, nieskuteczne.

Obecnie produkowane samochody wyposażone są w coraz bardziej skomplikowane systemy wspomagające hamowanie, utrzymanie pożądanego kierunku jazdy czy niedopuszczanie do poślizgu kół. Wszystkie te „asystenty” pomagają bezpiecznie poruszać się po drogach w zmiennych warunkach drogowych, sprawiają jednak, że sztuka prowadzenia samochodu staje się według wielu zbędna. W przekonaniu, że system ABS został wymyślony po to, aby skracać drogę hamowania, niektórzy kierowcy zapominają o pra-



Odrywające się od nawierzchni koło skutecznie „oszukuje” czujniki ABS.



W takiej sytuacji kontrolowana jest przyczepność do... liści (lub innej substancji pokrywającej jezdnię).



Na lodzie (lub innej bardzo śliskiej nawierzchni) system ABS zmniejsza siłę hamowania tak, aby nie doszło do zablokowania koła.

wach fizyki. Nic nie zastąpi wyobraźni, umiejętności prowadzenia samochodu i zdrowego rozsądku. Wielokrotnie powtarzane doświadczenia wskazują, że samochód z systemem ABS w niektórych sytuacjach, na suchych, a zwłaszcza nierównych nawierzchniach, zatrzyma się później niż auto w taki system niewyposażone. Na śliskich nawierzchniach ABS zawsze pozwala skuteczniej hamować. Istota działania tego systemu polega na tym, że w czasie mocnego lub gwałtownego hamowania kierowca ma możliwość zmiany kierunku jazdy, a samochód nie wpada w poślizg. Oczywiście wszystko ma swoje granice. Kolejne generacje działają coraz sprawniej, sprawiając wrażenie, że auto w każdych warunkach zachowuje stabilność jazdy. Żłudne poczucie bezpieczeństwa, zwłaszcza w drogach i bardzo bogato wyposażonych samochodach o wysokich osiągnięciach, sprawia, że zbyt często kierowcy takich aut przekraczają granice zdrowego rozsądku i możliwości samochodu. Najczęściej kończy się na strachu, ale bywa, że nie tylko. Szczególnie jeśli obsługa serwisowa była niestaranna, wystarczy przecież, aby zawiódł jeden czujnik...



Po zdjęciu koła można wizualnie ocenić stan klocków hamulcowych, tarcz i zacisku. Pełna weryfikacja tłoczków i uszczelniaczy wymaga rozebrania hamulca.

Bezpiecznie na giełdzie

Zachowując spokój i nieco ograniczone zaufanie można bez poważniejszego ryzyka kupować samochód na giełdzie.

Co tydzień na placu słomczyńskiej giełdy znajduje się co najmniej dwa tysiące samochodów. Znalezienie odpowiadającej marki, modelu czy rocznika nie stanowi problemu. Trzeba tylko się trochę nachodzić. Wśród sprzedających są osoby zaj-

mujące się handlem samochodami zawodowo, ale również i posiadacze aut, którzy chcą sprzedać swój samochód bez pośredników. Bez nadmiernego ryzyka można kupić samochód i od handlarza, i od właściciela. Trzeba jednak przestrzegać kilku zasad. Po pierwsze dokładnie, najlepiej z kimś znającym się na rzeczy, należy obejrzeć samochód. Im bardziej nienagannie

wygląda, tym staranniej trzeba szukać wszelkich śladów remontu czy naprawy powypadkowej. Dobrym przyrządem jest czujnik pozwalający określić grubość lakieru, łatwo dzięki niemu znaleźć można te fragmenty karoserii, które były

ślugi danej marki. Szczegółowy przegląd samochodu kosztuje od 200 złotych. Nawet w przypadku samochodów tanich ten wydatek się opłaci. Jeśli sprzedający nie godzi się na sprawdzenie auta w serwisie, to z transakcji należy bezwzględnie zrezygnować. Dopiero po dokładnym zapoznaniu się z opinią mechaników serwisu podejmujemy decyzję o finalizowaniu transakcji i podpisujemy umowę kupna-sprzedaży. Tu znowu uwaga - umowę zawieramy z właścicielem auta, a nie ze znajomym, cicią lub bratem sprzedającego. Umowę podpisujemy ze sprzedającym po sprawdzeniu zgodności danych osobowych w dokumencie tożsamości i na umowie. Nie należy podpisywać umowy o kupnie-sprzedaży samochodu, który zarejestrowany jest na osobę inną, niż sprzedający. W razie jakichkolwiek kłopotów nie będzie można dochodzić swoich racji, bo nie będzie od kogo. A już w żadnym wypadku nie kupujemy samochodu zarejestrowanego na osobę, która mieszka gdzieś w Europie. Zdarzyć się może, że sprzedający zniknie po zainkasowaniu gotówki, a wpisany w dokumentach auta właściciel nie istnieje. Warto też zapłacić należność przelewem bankowym, który w razie kłopotów może stanowić dowód zakupu. Nie

warto też zaniżać ceny samochodu, bo jeśli po zawarciu transakcji okaże się, że nasz nabytek ma ukryte wady i unieważniony zakup - otrzymamy zwrot sumy, którą jesteśmy w stanie udokumentować.

Powszechną praktyką wśród właścicieli komisów samochodowych i osób zawodowo zajmujących się handlem samochodami sprowadzonymi, jest cofanie licznika przebiegu kilometrów. Niektórzy potrafią nawet zmienić dane o przebiegu w komputerze auta, tak aby odczyt w autoryzowanym serwisie zgadzał się z licznikiem. Oczywiście nie wszyscy oszukują, większość tych ludzi prowadzi

uczciwy biznes, jednak trzeba być bardzo ostrożnym. Większość zapewnia, że sprzedaje samochód o idealnie czystej przeszłości, bez wypadków, kolizji i z niewielkim przebiegiem. Kłopot jednak w tym, że nie bardzo jest jak sprawdzić, z kim mamy do czynienia. Oczywiście, zachowując rozsądek i uważnie sprawdzając samochód, można uniknąć niemiłego rozczarowania. Wybieramy samochód bez pośpiechu, zachowujemy spokój i z rezerwą przyjmujemy informacje o dotychczasowej eksploatacji - to najlepsza metoda na uniknięcie niemiłego i kosztownego rozczarowania.



lakerowane. Uważnie oglądamy wnętrze skupiając uwagę na pedałach, kierownicy, dźwigni zmiany biegów i siedzeniu kierowcy. Jeśli nic nie budzi zastrzeżeń i wszystko zgadza się z tym, co mówi nam osoba sprzedająca, można przyrzeć się dokumentom samochodu. Jeśli wszystko jest w porządku, umawiamy się na kontrolę samochodu w autoryzowanej stacji ob-

lakerowane. Uważnie oglądamy wnętrze skupiając uwagę na pedałach, kierownicy, dźwigni zmiany biegów i siedzeniu kierowcy. Jeśli nic nie budzi zastrzeżeń i wszystko zgadza się z tym, co mówi nam osoba sprzedająca, można przyrzeć się dokumentom samochodu. Jeśli wszystko jest w porządku, umawiamy się na kontrolę samochodu w autoryzowanej stacji ob-

Autobusem na giełdę

Komunikacja autobusowa do i ze Słomczyna

Z dworca Warszawa Zachodnia do Słomczyna przez Grójec
6:15 i 7:15 (kursują w niedziele giełdowe)
Z dworca Warszawa Zachodnia do Grójca przez Tarczyn
5:30, 7:45, 8:30, 9:00, 9:45, 10:00, 10:30, 11:00, 11:30, 12:00
5:45 (Opoczno przez Grójec),
6:00 (Radom przez Grójec),
6:15 (Końskie przez Grójec),
6:45 (Przysucha przez Grójec),
8:15 (Radom przez Grójec),
8:30 (Tomaszów M. przez Grójec)
9:30 (Opoczno przez Grójec),
9:45 (Muszyna przez Grójec),
10:45 (Przysucha przez Grójec),

Z Grójca do Słomczyna:
6:20, 7:00, 7:30, 8:00, 8:30, 9:00, 10:00, 10:30, 11:15, 12:00

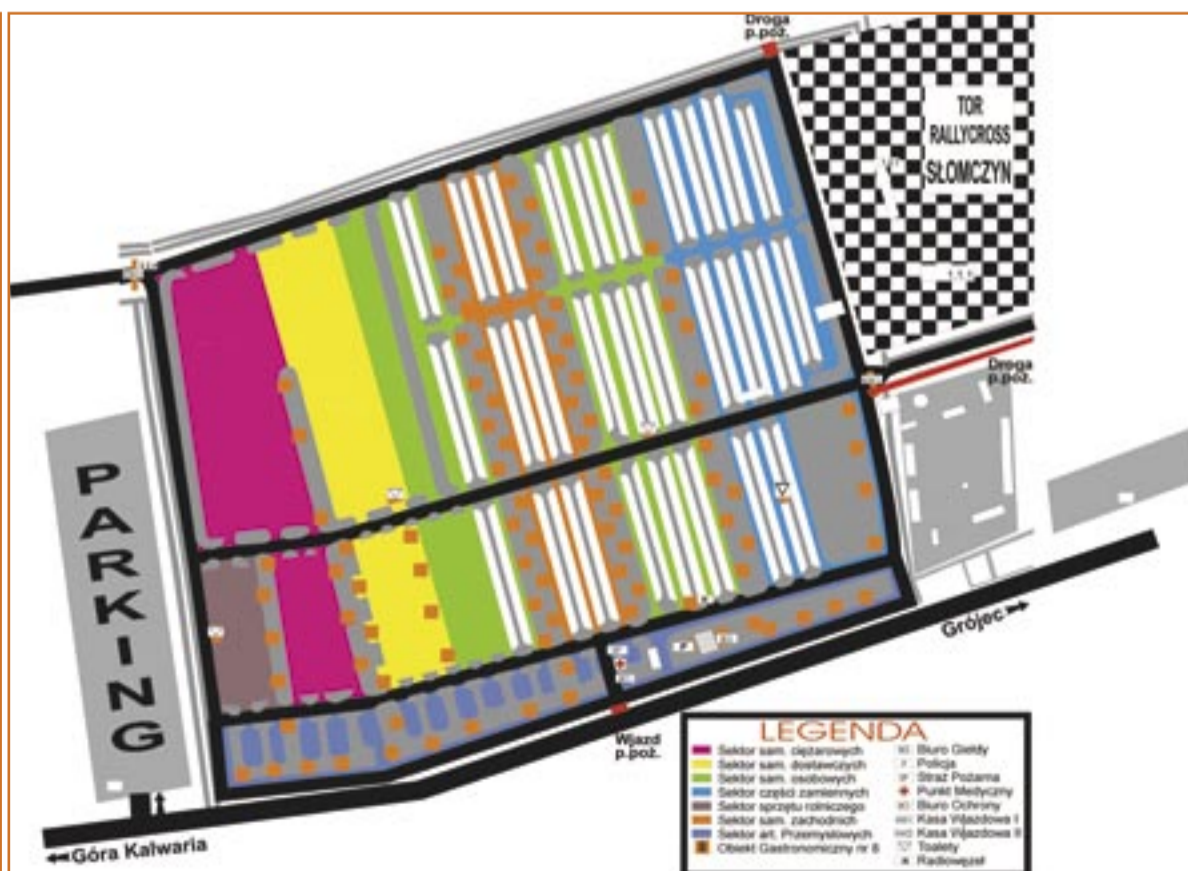
Ze Słomczyna do Warszawy Zachodniej przez Grójec
12:00

Ze Słomczyna do Grójca -
6:40, 7:20, 8:20, 8:40, 9:00, 9:45, 10:20, 11:30, 13:00

CENNIK OPŁAT GIEŁDA SAMOCHODOWA SŁOMCZYN Przedmiot opłaty

60 zł	Samochody osobowe, samochody dostawcze, samochody typu „BUS” (do 3,5 tony), przyczepy wieloosiowe, naczepy, ciągniki rolnicze
90 zł	Samochody ciężarowe, ciągniki siodłowe, samobieżne maszyny rolnicze
40 zł	Prowadzenie sprzedaży ze stoiska o wymiarze 1,5 m - 3 m, przyczepy jednoosiowe, jednoślady
20 zł	Prowadzenie sprzedaży ze stoiska o wymiarze do 1,5 m
30 zł	Wwożenie towaru przyczepą jednoosiową
40 zł	Wwożenie towaru samochodem osobowym, dostawczym, przyczepą wieloosiową, naczepą
70 zł	Wwożenie towaru samochodem ciężarowym, ciągnikiem siodłowym, ciągnikiem rolniczym
10 zł	Parking

**BILET NALEŻY UMEŚCIĆ
W WIDOCZNYM MIEJSCU ZA SZYBĄ POJAZDU
- ZACHOWAĆ DO KONTROLI**



Rallycross

Automobilklub Rzemieślnik w bieżącym sezonie organizuje przeznaczony dla amatorów, tani cykl KJS-Rallycross, czyli popularny Szayocross.

KJS-Rallycross na półmetku

Tekst i zdjęcia: Michał Kondrowski



Nie bez przyczyny w popularnej nazwie tej dyscypliny znalazło się nazwisko Krzysztofa „Szayi” Szaykowskiego, bowiem to on jest założycielem i opiekunem całego ruchu związanego z tym cyklem rozgrywek. Pomysł narodził się spontanicznie i od samego początku udział w nim biorą członkowie Sekcji Młodych Automobilklubu Rzemieślnik. Minimalny próg wieku dla zawodników to ukończone 16 lat, i co za tym idzie brak wymogu posiadania Prawa Jazdy, tym bardziej, że wszystkie rundy odbywają się na torze w Słomczynie. Aby dołączyć do grona uczest-

ników, wystarczy przyjechać do warszawskiego Automobilklubu i zapisać się do Sekcji Młodych.

Wychowankowie pierwszych zawodów szayowozów zasilają dzisiaj szeregi zawodników w rajdach, wyścigach i rallycrossie. Część poświęciła się budowie samochodów do sportu, jednak wszyscy nadal są obecni w sporcie motorowym. Obecnie doskonalili się kolejne pokolenie zawodników, których miejmy nadzieję, zobaczymy w walce na torach i OS-ach.

Od kilku lat zawody KJS-Rallycross regularnie odbywają się na torze wyścigowym w Słomczynie.

Uzyskiwane czasy okrążenia najszybszych są porównywalne ze średnimi czasami klasy narodowej (Fiaty CC i SC w cyklu Mistrzostw Polski). Warto zauważyć, że pojazdy startujące w KJS-Rallycross są zbudowane w formie otwartej konstrukcji rurowej na podstawie podzespołów Fiata 126p.

Na półmetku rozgrywek obecnego cyklu KJS-RC mamy dwóch liderów. Są nimi Jacek Chojnacki Junior oraz Piotr Gajkoś, pomiędzy którymi na ostatnich zawodach, różnica na mecie wyniosła zaledwie 20 centymetrów. W klasyfikacji sezonu, po odliczeniu najsłabszej rundy, mają oni po tyle samo punktów. Tuż za nimi uplasował się Michał Gadomski.

Celem tych rozgrywek jest, poza nauką jazdy po torze w warunkach bezpośredniej rywalizacji, także poznawanie sprzętu, jego konstrukcji oraz budowy poszczególnych podzespołów. Zasady i wymogi są zbliżone do Rallycrossu, więc zdobyte tutaj doświadczenie i znajomość regulaminów niewątpliwie zapoczątkuje w dalszych startach niezależnie od wybranej dyscypliny.

Szayowozy powrócą na tor w Słomczynie 29 sierpnia (niedziela) i wtedy poznamy już lidera cyklu. Ale na ostateczne rozstrzygnięcie przyjdzie nam poczekać do ostatniej rundy.

Więcej o cyklu KJS-Rallycross na stronie: www.szayowozy.com.pl

Sekcja Młodych Automobilklubu Rzemieślnik spotyka się w każdy poniedziałek w siedzibie Automobilklubu przy ulicy Żytniej 46 w Warszawie od godziny 16.00. Na okres wakacyjny spotkania zostały zawieszane. Terminy można sprawdzić w internecie na stronie: www.ak-rzemieslnik.pl



Wyścigi

Udany powrót Mopa



Marcin Przybyszewski swój ostatni start w Kia Lotos Cup zaliczył w finałowej rundzie sezonu 2009. W dwóch pierwszych eliminacjach tegorocznego Kia cee'd Cup reprezentant Automobilklubu Rzemieślnik nie brał udziału i do rywalizacji w tym pucharze powrócił w trzeciej rundzie – rozegranej w ubiegły weekend na torze Motopark Oschersleben.

zycji, ale strata do zawodników legitymujących się lepszym czasem była stosunkowo niewielka.

W pierwszym niedzielnym wyścigu Przybyszewski przesunął się z 9. na 6. miejsce. Szósta lokata w pierwszym biegu oznaczała start z pole position w drugim. Defekt spowodował konieczność startu Przybyszewskiego z ostatniego pola. Kierowca zdołał wyprzedzić kilku rywali, ponownie kończąc wyścig na 6. pozycji.

Na torze Oschersleben kolejny tegoroczny zwycięski dublet ustrzelił lider punktacji – Kamil Raczkowski. Z kompletem zwycięstw w tegorocznej serii jest faworytem

do końcowego zwycięstwa, trudno oczekiwać, aby nagle stracił umiejętności i chęć wygrywania. Drugie miejsce zajmuje Maciej Ostoja-Chyżyński, trzeci jest Michał Kijanka. W tegorocznych rozgrywkach pucharowych startują dwie panie; Monika Luberadzka po trzech rundach zajmuje siódme, a Aleksandra Furgał ósme miejsce. Sklasyfikowanych jest szesnastu kierowców.



Występ na jednym z ważniejszych niemieckich torów wypadł dla tego kierowcy bardzo pozytywnie. Mop ukończył rundę na dobrym, piątym miejscu, choć gdyby nie problemy techniczne w drugim biegu, to wynik mógł być lepszy.

Słoneczne kwalifikacje, podczas których temperatura asfaltu wynosiła aż 60 stopni Celsjusza Przybyszewski ukończył na 9. po-



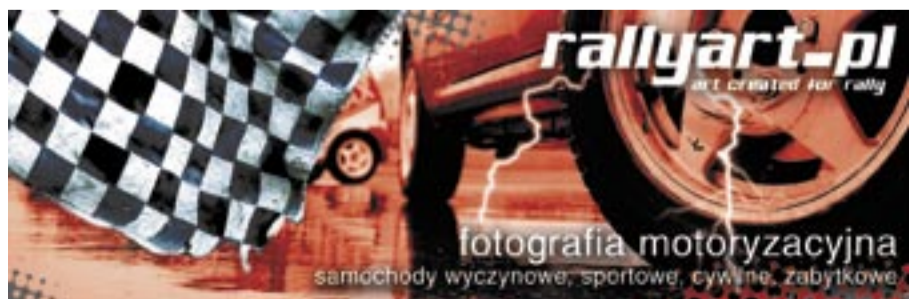
R e k l a m a

PROJEKTOWANIE I GRAFIKA DTP

KSIĄŻKI, CZASOPISMA, KATALOGI, ULOTKI.

SKŁAD, REDAKCJA TEKSTÓW, PRZYGOTOWANIE DO DRUKU.

TEL.: 693 129 040



PERFECT SERVICE **MAGIC MECHANIK**

**Serwis, przeglądy okresowe i naprawa:
zawieszenia, opony, amortyzatory
skrzynie biegów, układy elektryczne,
hamulce, klimatyzacja**

Magic Mechanik
ul. Przewodowa 134 b
tel.: 22 872 00 65, 601 204 262

A Fiata żal...

Miroslaw Rutkowski

→→→str 1 Poznaniu, Kamieniu Śląskim i Modlinie ponad setka zawodników rywalizowała o zwycięstwo w wyścigowych pucharach. Puchary Seicento i Seicento Sporting gromadziły na starcie ponad setkę kierowców. Szybko autka zostały przystosowane do

legendarnym Rajdzie Monte Carlo. Oczywiście wygrywać tam nie mogli, wszak były to czasy Toyoty Celicy 4WD i innych czteronapędowych potworów, ale do ostatniego etapu zwanego „Nocą długich noży” udawało się im kwalifikować. W ostatnim występie w Mo-



rajdów i rywalizacja na odcinkach specjalnych sprawiała wiele frajdy zawodnikom i dostarczała

naco szczęście nie towarzyszyło polskiej załodze – rozbili autko na pierwszej próbie. Na torach rally-



niemałych emocji kibicom. Warto przy okazji wspomnieć o tym, że trzykrotnie mistrzowie Polski startowali w tych samochodach w

crossowych i w wyścigach o Puchar Polski można te samochody obserwować również w tym roku.

Jeśli idzie o relacje ceny do



wieku auta, to Seicento nie ma sobie równych. Trzyletni egzemplarz można kupić za 10 tys. złotych, trzy tysiące wystarczą na zakup Seicento z początku produkcji, niewiele mniej trzeba będzie zapłacić za utrzymanie w nienagannym stanie Cinquecento. Za relatywnie niewielkie pieniądze otrzymujemy samochód, którym bardzo sprawnie można poruszać się po mieście, jednak na komfort i wygodę w dłuższych podróżach liczyć nie można. Niezbyt imponujące osiągi, zwłaszcza Cinquecento z silnikami 700 cm³ rekompensują nadzwyczaj niskie koszty wszelkich napraw i dostępność wszystkich części zamiennych. Praktycznie samochód należy traktować jako auto dla dwóch osób, jazda z kompletem pasażerów jest męcząca i dla kierowcy (silnik wyraźnie traci ducha), jak i pasażerów niewygodnej, tylnej kanapy. Niewielki bagażnik bez problemów zmieści zakupy, bagaż wakacyjny trzeba mocno ograniczyć. Seryjnie wyposażone Seicento zazwyczaj nie obejmowało ani klimatyzacji, ani wspomagania kierownicy, ani ABS, ani poduszki powietrznej. Jeśli nabywcy tego autka zależy na bogatszym wyposażeniu, to powinien szukać jednej z wersji specjalnych (Suite czy Schumacher) lub Sportinga z dokupionymi opcjami. Najbardziej godnym polecenia silnikiem jest 1,1, który wedle mechaników uznawany jest za mniej awaryjny, zużywa tyle samo benzyny co 0,9, a gwarantuje satysfakcjonującą dynamikę. Generalnie (pominąwszy silniki 0,7) jednostki napędowe nie powinny sprawiać większych problemów,

o ile nie zostały wyposażone w instalację gazową. Takie samochody zazwyczaj nie są warte zainteresowania, gdyż instalacja zasilania gazowego oznacza, iż właściciel musiał oszczędzać. Można wnosić, że ta filozofia oszczędzania

konstrukcja i skromne wyposażenie sprawia, że w samochodzie praktycznie nie ma się co psuć. Jeśli wszelkie zalecane przez producenta czynności serwisowe wykonywane były w odpowiedni sposób i w właściwym czasie,



dotyczy także wszelkich czynności serwisowych wykonywanych najtaniej, jak się da i tylko wtedy, kiedy już jest to niezbędne. Prosta

to awarie i defekty nie powinny się zdarzać. Zwłaszcza, że jakość produkcji Cinquecento, a później Seicento była wzorowa.



R e k l a m a

TEDEX WRC
oleje sportowe
www.wrc.tedex.pl



A Fiata żal...





Defekt na Silverstone

Po świetnym starcie Robert Kubica awansował na czwarte miejsce; chwilę później po przebiciu opony Vettel musiał zjechać na zmianę opon i Polak znalazł się na trzecim miejscu. Wielkie tempo narzucił Mark Webber, niemal równie szybko podróżował Lewis Hamilton.

Na 12. okrążeniu Webber bije kolejny rekord okrążenia w tym wyścigu i nadal prowadzi, Hamilton traci trzy sekundy, Robert Kubica już 17. Tuż za nim Rosberg i Alonso. Na 13. okrążeniu Alonso wymienia opony, na 14. zjeżdża Kubica, po sprawnej wymianie powraca na tor na 10. miejscu około 2 sekundy przed Alonso.

Szybko Alonso zaczyna atakować Polaka, jest nieco szybszy, ale jest nadzieja, że Kubica nie da się. Kolejny atak skończył się powodzeniem tylko dzięki temu, że Alonso ściął zakręt. Zgodnie z dobrym obyczajem i regulaminem powinien oddać miejsce, ale z jakiegoś sobie tylko znanego powodu tego nie zrobił. W dalszej części wyścigu kosztowało to Hiszpana utratę szans na punktowane miejsce – sędziowie ukarali go przejazdem przez aleję serwisową. W tym momencie rekord wyścigu uzyskał Rosberg i po wymianie opon na 16. okrążeniu wyjechał przed Polakiem. Sześć minut później wyścig

dla wielu polskich kibiców się skończył - bolid prowadzony przez Roberta Kubicę wolniutko zjechał do garażu. Po wyścigu ogłoszono, że zdefektowała półoś.

Miłośnicy Formuły 1 mogli delektować się nadzwyczajną jazdą Vettela - z ostatniego miejsca awansował do dziesiątki już w 40. okrążeniu. Pomógł oczywiście safety car, który pozwolił zniwelować różnice czasowe między kierowcami. Po wyprzedzeniu Pietrowa, Schumachera zatrzymał się na Sutilu. Okazuje się, że auta Force India są bardzo szybkie na prostych, a na zakrętach kierowcy sprytnie jadą nie dając szansy. Na dwa okrążenia przed metą Alonso uporał się z Liuzzim, ale przebił oponę i musiał zjechać. Od komentatorów dowiedzieliśmy się, że w tylnej prawej oponie Ferrari było chyba zbyt mało paliwa.

KLASYFIKACJE F1

Kierowców:

1. Lewis Hamilton, McLaren	145
2. Jenson Button, McLaren	133
3. Mark Webber, RBR	128
4. Sebastian Vettel, RBR	121
5. Fernando Alonso, Ferrari	98
6. Nico Rosberg, Mercedes	90
7. Robert Kubica, Renault	83
8. Felipe Massa, Ferrari	67
9. M.Schumacher, Mercedes	36
10. Adrian Sutil, Force India	35
11. Rubens Barrichello, Williams	29
12. Kamui Kobayashi, BMW Sauber	15
13. Vitantonio Liuzzi, Force India	12
14. Sebastien Buemi, Toro Rosso	7
15. Witalij Pietrow, Renault	6
16. Jaime Alguersuari, Toro Rosso	3
17. Nico Hulkenberg, Williams	2

Zespołów:

1. McLaren - Mercedes	278
2. RBR - Renault	249
3. Ferrari	165
4. Mercedes GP	126
5. Renault	89
6. Force India - Mercedes	47
7. Williams - Cosworth	31
8. BMW Sauber - Ferrari	15
9. Toro Rosso - Ferrari	10

Bez problemów zwyciężył Mark Webber, na drugim miejscu finiszował Lewis Hamilton. Świetna jazda Vettela przyniosła mu siódme miejsce, na ostatnim okrążeniu Sutil poległ w walce z Vettelem. Wyprzedzanie było dość ryzykowne, z kontaktem, ale skuteczne.



Świetny wynik osiągnął zespół McLarena, na czwartym miejscu finiszował Jenson Button awansując z 14. miejsca na starcie. Na trzeciej pozycji minął metę Nico Rosberg, Michael Schumacher zdobył dwa punkty za dziewiąte miejsce i Mercedes powiększył przewagę nad Renault kończące po raz drugi w sezonie wyścig bez punktów; Witalij Pietrow był na mecie na trzy nastym miejscu. Najbliższy wyścig odbędzie się w Niemczech 25 lipca, tydzień później czeka nas Grand Prix Węgier, po czym zespoły będą miały niemal miesiąc przerwy.

AUTO
WARSZAWSKIE

CZASOPISMO BEZPŁATNE
www.auto-warszawskie.pl
nakład: 10 500 egz.

REDAKCJA
ul. Dusznicka 89
04-904 WARSZAWA
tel.: 22 872 96 68
fax: 22 872 00 73
e-mail: redakcja@autowarszawskie.pl

Dział Marketingu i Reklamy
tel.: 22 872 96 68
redakcja@autowarszawskie.pl
reklama@autowarszawskie.pl

REDAGUJE ZESPÓŁ
Miroslaw Rutkowski (redaktor naczelny)

WYDAWCA - FOTPRESS M.R.
DRUK - Polskapresse
DYSTRYBUCJA - Szeptolete

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść ogłoszeń i reklam.
Redakcja nie zwraca tekstów i zdjęć niezamówionych oraz zastrzega sobie prawo ich redagowania, skracania i opracowania.

Archiwalne numery do pobrania:
www.autowarszawskie.pl