

## ! W SKRÓCIE



## Naczelnny przesuw

W niniejszym numerze nie znajdziecie zapowiadane podsumowanie sezonu CA Cup. Za sprawą arcyciekawych materiałów, które niewątpliwie wzbudzą Wasze zainteresowanie, podsumowanie po prostu się nie zmieściło. Opublikujemy je w grudniowym numerze, razem z zapowiedzią programową CA Cup 2010. (Red nacz.)



## RM do Londynu

Jedną z dwóch największych, obok majowej w Maranello, europejskich aukcji firmy RM Auctions odbyła się 28-go października w Londynie. O wynikach poinformujemy za miesiąc, a najciekawsze auta do sprzedania to: ATS 2500 GTS (foto), Shelby 427 Competition Cobra, Alfa Romeo 6C 1750, Aston Martin DB2 z fabrycznego zespołu Le Mans 1950 czy Bugatti T57C Gangloff.



## Patriotyzm uzasadniony

Angielski „Daily Telegraph” opublikował wyniki plebiscytu na najpiękniejsze auta wszechczasów. A oto pierwsza, jednak mocno narodowa (lecz czemu się dziwić?), dziesiątka: 1. Jaguar E-Type, 2. Citroen DS, 3. Jaguar XK, 4. Ferrari Dino, 5. Lamborghini Miura, 6. Aston Martin DB5, 7. Aston Martin DB4 GT Zagato, 8. Aston Martin DB9, 9. Lotus Esprit, 10. Ferrari 250 GTO.



tekst: Karol Wiechczyński  
foto: autor

## Silverstone Classic

około 100 tysięcy widzów odwiedziło tor Silverstone, na którym w dniach 24-26 lipca zorganizowano coroczne spotkanie miłośników zabytkowych samochodów sportowych. Podczas tegorocznej edycji Silverstone Classic rozegrano 21 wyścigów, w których wystąpiło ponad 600 wyścigówek i około 900 kierowców z całego świata, celebując w ten sposób ponad 100 letnią historię rozwoju motorsportu. Piątek zarezerwowano dla kwalifikacji, natomiast w sobotę i niedzielę rozegrano po jednym wyścigu dla każdej klasy. Wśród startujących aut można było znaleźć cały przegląd wybitnych konstrukcji. Od Aston Martinów DB1 poprzez Cooper Climaxy, McLareny Formuły 1 pamiętające najlepsze lata Jamesa Hunta i Danny'ego Hume'a, aż po prototypy Grupy C w postaci piekielnie szybkich Jaguarów XJR9 i XJR11. Startujące samochody zgrupowano w 10 klasach. Atrakcyjność imprezy, oprócz wyjątkowych samochodów, podnoszą nazwiska z list startowych takie jak: Stirling Moss, Bobby Rahal, Mark Knopfler, Chris Rea, Jackie Oliver, Arturo Merzario Nick Mason czy też Neil Primose i Ian Ashley. Jeżeli dołożymy do tego koncerty – sobotni Pussycat Dolls i niedzielny Carlosa Santany oraz liczne ekspozycje statyczne związane zarówno z historią motorsportu jak i klasyczną motoryzacją, to otrzymamy receptę na jedną z najlepszych imprez tego typu na świecie. Prowizoryczny termin następnych zawodów z cyklu Silverstone Classic to 23-25 Lipiec 2010.



Spotkanie z człowiekiem, który zrewolucjonizował branżę olejów silnikowych, to dla dziennikarza motoryzacyjnego niezałatka. Na początku października w Warszawie pojawił się Bill Maxwell twórca jednego z najbardziej znanych olejów syntetycznych, Mobila 1. Zespół pod jego kierownictwem rozpoczął prace w 1972 roku. Zadanie polegało na stworzeniu nowego produktu o unikalnych właściwościach, nadającego się do jak najszerszych zastosowań. Ówczesne oleje syntetyczne były mało uniwersalne, niszowe. Nie promowano ich wśród masowego klienta, nie starano się przekonywać ludzi do zmiany przyzwyczajeń. Zespół Maxwella dostał trudne zadanie, a końcowy sukces był mocno niepewny. Jednak już w 1974 roku na rynku pojawił się pierwszy Mobil 1 o parametrach 5W-20. Stosując wyłącznie komponenty najwyższej jakości, Maxwell ze swoimi ludźmi stworzył produkt o zakładanych właściwościach. Od tego momentu stale go unowocześniano, zyskiwał też na popularności, choć początki były trudne. To, że warto do silnika wlać lepszy, ale droższy olej, nie trafiało do przekonania zwykłych kierowców w latach 70.



tekst: Igor Jurecki  
foto: ExxonMobil

## „Ojciec” Mobila 1 w Polsce

Zwłaszcza, że na wstępie Mobil 1 kosztował... 10-krotnie więcej niż zwykły olej! Na szczęście te czasy mamy już za sobą i w pełni możemy korzystać ze zdobyczy najnowocześniejszej technologii pracujących dla dobra naszych silników. Rozmowa z dziennikarzem z Billem Maxwellem dotyczyła nie tylko historii Mobila 1, ale także mitów, jakie pokutują wśród kierowców w temacie olejów syntetycznych. Z takimi poglądami jak to, że nie można wymieniać oleju syntetycznego na mineralny i odwrotnie, stosować syntetyków

w starszych silnikach o wysokich przebiegach, czy tym o złym wpływie oleju na uszczelki silnika, Maxwell rozprawił się w kilka minut. Zastrzegł jedynie, że wszystkie argumenty, jakie przytacza, dotyczą współpracy oleju syntetycznego z silnikiem w przyzwoitym stanie technicznym, a nie z jednostką już dogorywającą. Przy okazji spotkania z Billem Maxwellem polski oddział ExxonMobil zaprezentował także najnowszy produkt rodziny Mobil 1, olej o szczególnie wysokich parametrach, New Life 0W-40.

## 100 lat Ferry'ego Porsche

tekst: Wojciech Jurecki foto: Porsche

Setna rocznica urodzin Ferry'ego Porsche, syna Ferdinanda, faktycznego twórcy 356 i współtwórcy 911, przypadła 19 września. Muzeum Porsche w Zuffenhausen uczciło jubileusz wystawą czasową (niestety trwała tylko do

1 listopada) ku czci wielkiego konstruktora. Na wystawie oprócz pamiątek osobistych i samochodowych po Ferry'm, można było oglądać siedem jego prywatnych Porsche, w tym trzy „samochody urodzinowe” – specjalnie zbudowane auta, które dostawał w prezencie od pracowników firmy. Jeden z nich to ekscytujące Porsche 914 z 8-cylindrowym silnikiem od wyścigowego 908. Premierowy pokaz miało Porsche 356/2 Keibler, pierwszy z przeznaczonych na sprzedaż egzemplarzy 356 z 1948 roku. Z okazji jubileuszu Muzeum Porsche wydało serię gadżetów okolicznościowych, jak metalowy znaczek „100 lat Ferry Porsche” do przyklepania na samochodzie (najlepiej tej właśnie marki) oraz książkę o nim i jego dokonaniach.



## ! W SKRÓCIE



## Genewa się rozkręca

W dniach 25-27 września w Genewie odbyła się czwarta edycja wystawy i targów Geneva Classics. Zanotowano wzrost liczby i jakości wystawców, targi odwiedziło ponad 20 tys. gości, samochodom towarzyszyły motocykle i zabytkowe łodzie, gwoździem programu był pokaz 22 historycznych samolotów wojskowych. Info: geneva-classics.ch



## Classic Parts na zimę

Firma Classic Parts M.Staniszewski rozszerza działalność i otwiera przechowalnię i komis zabytkowych aut i motocykli. Oprócz garażowania w ocieplonym i monitorowanym pomieszczeniu, firma oferuje szeroki zakres usług związanych z przechowaniem auta. Można wybrać jeden z pakietów w zależności od potrzeb. Kontakt: (22)7518191, info@classicparts.pl



## Więcej światła!

Philips Automotive zaprezentował żarówkę X-treme Power. Pobierają standardową moc prądu (60/55W) a dają większą o 80% moc światła i tym samym lepiej oświetlają drogę. Dzięki geometrycznie wyliczonym skrętkom nie oślepią jadących z naprzeciwka. Pasują do lamp H7 i H4, więc nadają się do youngtimerów i tych oldtimerów, które dysponują instalacją 12V.

## ! W SKRÓCIE



## Upomnienie dla Polski

Komisja Europejska upomniała Polskę za odmowę rejestracji aut z kierownicą po prawej stronie twierdząc, że jest to łamanie unijnego prawodawstwa i żądając zmiany przepisów. Zobaczymy, jak Polska wywiąże się z tego nakazu. Warto wspomnieć, że w Wielkiej Brytanii bez problemu można zarejestrować auto z kierownicą z lewej.



## Citroëny w Le Mans

W dniach 14-16 sierpnia odbyła się czwarta edycja EuroCitro, zlotu Citroënow na torze Le Mans. W tym roku zgromadziła rekordową liczbę 2646 Citroënow z całej Europy! Jako jedyny z Polski przyjechał Citroën SM z Tadeuszem i Adamem Vorbrodt na pokładzie, całą drogę pokonując na kalach. Więcej o ciekawostkach EuroCitro napiszemy wkrótce.



## Koniec sezonu

Na sam koniec jesieni, 28 listopada, będzie możliwość rajdowo zakończyć sezon. Stołeczny klub Garbiarnia organizuje II Rajd Strucla. Trasa, podobnie jak w zeszłym roku, będzie wiodła przez południowe okolice Warszawy, moc atrakcji i pięknych widoków zapewniona. Zapisy na stronie: <http://www.garbiarnia.com/strucla.php>

W nostalgiczną podróż do lat 20. i 30. XX wieku już po raz drugi zabrał nas Ośrodek Kultury i Sztuki Reursa Obywatelska, organizator imprezy Uliczka Tradycji. Przez dwa jesienne dni: 12 i 13 września w Radomiu można było wręcz dotknąć tamtych lat za sprawą wystylizowanej ulicy, kramarzy, pucybuta, dawnych melodii. Jednak to, co budziło największe emocje u miłośników zabytkowej motoryzacji, to Drugi Rajd Dawnych Automobili. Na zaproszenie komandora rajdu, Łukasza Wykroty z klubu CAAR, przyjechały załogi w pojazdach wyprodukowanych przed 1940 rokiem. Rajd nawiązywał do motywu przewodniego Uliczki Tradycji, czyli „Policjanci i złodzieje”. W jego pierwszej części uczestnicy mieli za zadanie odnaleźć zakłady jubilerskie i banki na podstawie czarno-białych fotografii kamienic i reprintu mapy Radomia z 1937 roku. Następnie na uczestników czekała próba sprawnościowa i oczywiście konkurs elegancji. Załogi w strojach z epoki wraz z pojazdami zaprezentowały się przed licznie zgromadzoną publicznością, która uznała za najbardziej stylowo



Korespondencja własna  
foto: Łukasz Wykrota

## Uliczka tradycji



przebraną załogę Mercedesa 170V z 1938 roku, państwa Renatę i Krzysztofa Kosobudzich. Zwycięzcami rajdu, którzy perfekcyjnie wykonali wszystkie rajdowe zadania i w otrzymali puchar od Prezydenta Miasta okazali się pan Dariusz Pięćciński z pilotem Romanem Gawędą

wraz z załogą na Fiacie 1100B z 1940 roku. Uliczka Tradycji i Rajd Dawnych Automobili wpisali się już na stałe w kalendarz radomskich imprez, dlatego już dziś możemy zaprosić na przyszłoroczną edycję w drugi weekend września.

## Kto za wami stoi?

tekst: Paweł Rozeń

W Sejmie trwają prace nad projektem ustawy o odpadach oraz recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, który budził tak wiele kontrowersji, a którego autorem jest FORS (Stowarzyszenie Forum Recyklingu Pojazdów). Wprowadzenie proponowanych zmian nie zagrażają bezpośrednio pojazdom zabytkowym, ale zawierają tyle kontrowersyjnych zapisów, że redakcja Classicauto zdecydowała się czynnie uczestniczyć w pracach podkomisji ochrony środowiska, która zajmowała się projektami, by przedstawić swoje stanowisko i wnieść ewentualne poprawki. Oprócz reprezentacji Classicauto

to w składzie Wojciech Jurecki i Paweł Rozeń, w pracach komisji uczestniczyli również: Grzegorz Cichocki z Komisji Pojazdów Zabytkowych Automobilklubu Polski, Bartosz Idzikowski i Gabriela Marecka z MB/8 Club Poland (prawnicy), Mirosław Staniszewski z firmy Classic Parts, będący głosem środowiska sprzedawców części do klasycznych pojazdów, Piotr Pszczółkowski – Muzeum Techniki NOT. Prace w komisji były burzliwe, bo dotyczyły z jednej strony wpływu odpadów na środowisko naturalne (spalarnie itp.), a z drugiej chodziło o bardzo duże pieniądze, co przekładało się na silną reprezentację lobbystów i „śmieciowego” biznesu. Zabawnym ale i dającym do myślenia akcentem na tle prac komisji były kierowane do nas pytania niektórych uczestników posiedzeń, kto tak naprawdę za nami

stoi, iż tak usilnie bronimy swoich racji, nie mając w tym wymiernych i rzeczywistych korzyści? Łącznie na pracach spędziliśmy kilkadziesiąt godzin. W końcu wiele potrzebnych zmian wprowadzono do omawianych projektów, często z przychylnością ministerstwa, by dnia 8 października 2009 roku po zdaniu sprawozdania przez przewodniczącego podkomisji ochrony środowiska posła Krzysztofa Tyszkiewicza przed właściwą komisją ochrony środowiska, Ministerstwo Ochrony Środowiska przedstawiło projekty ustaw w postaci sprzed konsultacji. W ten sposób cała praca masy ludzi poszła na marne. Jak wyglądała nasza walka, z kim i dlaczego walczyliśmy oraz kogo czytelnicy Classicauto powinni bardzo nie lubić, dowiecie się z następnego numeru, w którym przedstawię wszystkie ciekawe szczegóły sprawy.

Diennikarze motoryzacyjni z całej Polski już po raz 16-ty spotkali się na Grand Prix Fiat Auto Poland. 16. i 17. października na torze Kielce stawilo się ponad 70 zawodników, a zawody ukończyły 55. Rywalizacja odbywała się za kierownicami identycznych aut, Alf Romeo Mito ze 155-konnymi silnikami 1,4 turbo. Tor był mokry i nie wybaczał błędów. Kluczem do sukcesu okazała się w miarę spokojna i płynna jazda. Wszyscy, którzy zbyt ostro podeszli do tematu lądowali poza torem, nierzadko w śnieżnych zaspach lub obracali się. Sporo było też przypadków pomylenia trasy. Najlepiej w zawodach wypadli: Marek Sworowski (1. miejsce), Jerzy Dyszy (2. miejsce) i Marcin Łaska (3. miejsce). Wśród pań najszybsza była Karolina Pilarczyk (29. w „generalce”). Przedstawiciel Classicauto, piszący te słowa, po potrąceniu słupka i jednym dynamicznym obrocie zajął niestety dopiero 21 miejsce. Podczas imprezy Fiat zaprezentował najnowsze wcielenie modelu segmentu B, nazwane efektownie Grande Punto Evo. W aucie zmienił przód, tylne lampy, które teraz świecą na sposób imitujący diody oraz wnętrze. Środek to zupełnie nowa jakość, miękkie



materiały, inne kształty i sporo z charakteru większego brata, Fiata Bravo. Wkrótce pod maski Punto Evo trafią najnowsze fiatowskie silniki benzynowe MultiAir wyposażone w rewolucyjny, elektrohydrauliczny system sterowania zaworami ssącymi. Są mocniejsze, znacznie oszczędniejsze i emitują mniej zanieczyszczeń. Będą to dwie jednostki 1,4-litra o mocach 105 oraz 135 KM (turbodładowana). Poza nimi w ofercie pozostaną silniki znane już z poprzednika oraz diesle Multijet (75 i 90 KM). Co ciekawie Fiat będzie nadal sprzedawał

zarówno małe Punto jak i Grande Punto sprzed liftingu, ale tylko z 2-3 starszymi silnikami. Ceny Grande Punto Evo zaczynają się będą od ok. 42 tys. zł. Abarth Grande Punto zmienił swą twarz za kilka miesięcy. Napędzał go będzie zapewne silnik MultiAir o mocy aż 170 KM. Podczas prezentacji kierownictwo Fiat Auto Poland pochwaliło się także sukcesami sprzedażowymi. Fabryka w Tychach była w 2009 roku jedyną w Europie zwiększającą produkcję. Sprzedaż osobowych Fiatów w Polsce wzrosła o 13%, Alf Romeo o 50%, a Lancii o 80%.



## 60 lat pracy prof. Würtha

tekst: Igor Jurecki foto: Würth

Profesor Reinhold Würth to syn założyciela znanej z doskonałych narzędzi, środków chemicznych i innych produktów dla przemysłu firmy Würth. 60 lat temu rozpoczął pracę w małej firmie ojca, zajmu-

jącej się hurtową sprzedażą śrub i po latach (firmę przejął po śmierci ojca w wieku 19 lat) stworzył jedną z silniejszych grup przemysłowych. Uznawany jest za geniusza biznesu. Obecnie, wciąż rodzinna firma, ma ponad 400 spółek na całym świecie, zatrudnia 59 tys. pracowników i osiąga sprzedaż na poziomie 8,8 mld euro rocznie. Profesor jest aktywnym mecenasem sztuki, działa na rzecz rozwoju nauki i kultury. Zarządza też fundacją charytatywną.

TRZYSTA SŁÓW  
Igor Jurecki

## Technika kontra historia

Temat niniejszej formy literackiej nasunął mi się podczas niedawnej podróży przez Niemcy, dokąd lubię jeździć, bo drogi dobre, kierowcy douczni i szybcy, tory wyścigowe liczne, a i samochody, zarówno te nowe, jak i zabytkowe przeważnie doskonale. Niemcy mieli jednak kiedyś pecha, że siłami własnych elit politycznych wyrosłych na społecznej frustracji wywołali drugą wojnę światową, podczas której nieźle nabroili. Problem w tym, że w tym samym okresie tworzyli wspaniałe technologie, zwłaszcza na potrzeby wojska. Dość wspomnieć o świetnych silnikach Maybacha do czołgów Tygrys, czy tych z bezpośrednim wtryskiem benzyny produkcyj Mercedes-Benz napędzających Messerschmitta BF 109. Normalnie takie osiągnięcia byłyby powodem do dumy przez kolejne dziesięciolecie. W Niemczech jednak tak nigdy nie będzie. Technika wojskowa przełomu lat 30. i 40. to temat tabu. Dostrzega się to na każdym kroku. Na oldtimerowych bazarach, w sklepach, w księgarniach. Ekspozyty będące nieraz owocem prawdziwego geniuszu albo kurzą się w magazynach, albo stoją wstydliwie w najciemniejszym kącie muzeum, podpisane w możliwie najbardziej ogólnikowy sposób. Wielka szkoda, że tak zaawansowana myśl inżynierska musi zderzać się z nieodwracalną traumą historyczną, zapewne nie tylko niemiecką. Tak się to niestety ułożyło i w Niemczech nic się w tej materii nie zmieni. Jeśli kogoś interesują te tematy, to dużo więcej dowie się w innych krajach, nawet w Polsce. A wracając do niemieckich bazarów oldtimerowych, to na jednym z nich spotkałem i owszem motocykle wojskowe marek na Z. i na B. z okresu wojny pomalowane w barwy jednostek frontowych, ale jakoś tak za każdym razem sprzedający mówili w dziwnie znajomym języku...