



Nagroda Automobilklubu Dziennikarzy Polskich dla najstarszego auta: Marek Półtorak na Porsche 356 C z 1963 roku.

Track day

tekst: Wojciech Jurecki
zdjęcia: Michał Leśniewski, autor,
Michał Szewczyk



I-sza Eliminacja Pucharu Classicauto 2007 już za nami! W imprezie udział wzięło 50 maszyn. Załogi wszystkich prawdziwych samochodów połączyło jedno: świetna zabawa i porządna dawka sportu. Niniejsza relacja stanowi rozwinięcie artykułu z „Classicauto” nr 13.

Organizacją pierwszej w sezonie imprezy z cyklu Classicauto Track Day miałem niewiele wspólnego. Informacje o postępach i nowościach „z frontu” dochodziły do mnie piąte przez dziesiąte. Gdy przyjechaliśmy na lotnisko w sobotni poranek, zaskoczenie było pełne: około 70 samochodów (z czego 50 startujących) i zdumiewająco zróżnicowany wiek aut, rodzaje i marki. Od pięknie odrestaurowanego Porsche 356 C, po fachowo poobijane Subaru Legacy Turbo z klątką bezpieczeństwa (na takim swoją wielką karierę zaczynał Colin McRae!).

PARKING I TRENING

Precyzyjnie wyznaczono parkingi dla poszczególnych grup i klas, panował wzorowy porządek. Z namiotu organizatora nawoływano ludzi do odbioru numerów startowych, potem na odprawę, na której dusza imprezy, czyli nasz redakcyjny kolega Piotrek Życzyński wraz z przedstawicielem organizatora, firmy Rally Events, powitali przybyłych i wyjaśnili porządek zawodów. W namiocie redakcyjnym, można było pogadać z redaktorami Waszego ulubionego pisma i zaopatrzyć się w numery archiwalne oraz bieżący.

Po tym luźnym początku, było już coraz szybciej: auta ruszyły sznureczkiem na zapoznanie z trasą. Zgodnie z dobrym rajdowym obyczajem były aż trzy przejazdy zapoznawcze. Podczas pierwszego mogliśmy opisać trasę, zaś podczas kolejnych pojechać nieco szybciej i zaznaczyć w notatkach najtrudniejsze partie próby. Także zgodnie z rajdowym obyczajem, jak również z powodu wymagającej próby sportowej, obowiązkowa była obecność pilota w samochodzie. Miało to też tę zaletę, że w jednym aucie dobrą zabawę mogły mieć dwie osoby, a nie tylko kierowca.



▲ Odprawa przed jazdą. ▼ Załogi na pikniku, w tle walka z przegrzewającym się Ferrari 308 GTBi.



▼ Wiele zakrętów można było ścinać poboczem, co powodowało nanoszenie piasku na jezdnię.



PRÓBA

Trzykilometrowa próba sportowa była, jak już wspominałem, wymagająca. Proste odcinki, na których można było rozwinąć słuszne prędkości, przedzielały wyjątkowo sprytne szykany oraz zróżnicowane zakręty. Widać było, że organizatorzy są z rajdowym rzemiosłem za pan brat. Były zarówno zakręty, szykany, nawroty, jak i zadziwiająco szybkie łuki. Ogólnie można ją zakwalifikować jako szybką, do tego stopnia, że mniejsze auta nadrabiające mniejszą moc zwinnością, nie mogły nawiązywać równorzędnej walki z takimi autami, jak Porsche 911, Ford Capri 2.3, czy Mazda RX-7. W tej sytuacji jasny stał się sens nowo wprowadzonego podziału na klasy pojemnościowe w „zabytkowej” Grupie 2 („Old&Youngtimer”). Mimo, że nieco komplikuje on klasyfikację końcową,

GRUPA, 2 KLASA DO 1300 CC

1



2



3



4



sprawiedliwie traktuje auta słabsze i silniejsze. Dodatkowym czynnikiem wyrównującym szanse aut starszych i młodszych, były współczynniki wiekowe, przez które mnożono czas przejazdu próby. Ostatecznie wynik końcowy każdego zawodnika z Grupy 2 stanowiła suma dwóch najlepszych czasów spośród 4 przejazdów, przemnożona przez wspomniany współczynnik wiekowy.

PORZĄDEK

Niemal natychmiast po zapoznaniu z trasą, pierwsze auta zostały przywołane na start. Jako pierwsi ruszyli „Goście”. W tej grupie znaleźli się specjalnie zaproszeni goście, przedstawiciele redakcji (nie wypada rywalizować we „własnej” imprezie) oraz sa-

mochody z różnych względów nie w pełni kwalifikujące się do pozostałych grup. Za grupą gości jechała Grupa 2, 3 a następnie jedyny i przez to pewny zdobywca pucharu w Grupie 4 (kit-cary). Startowanie do próby szło bardzo sprawnie. Między przejazdami mieliśmy zaledwie po około pół godziny, w sam raz na ostudzenie wozu, uzupełnienie płynu ustrojowego i chłodniczego (niektóre auta z powodu upału rzeczywiście tego potrzebowały) oraz posilenie się. Na parkingu dominował strój plażowy. Wiele osób przyjechało swoimi klasykami aby pokibicować lub odbyć miły piknik. Częstym widokiem były profesjonalne zestawy piknikowe z leżakami i parasolami.

Po czterech przejazdach na czas, z których dwa najlepsze zaliczano do klasyfikacji końcowej, można było trenować na trasie próby w ramach wolnych przejazdów. Śmiało można powiedzieć, że zawodnicy wyjeżdżali się za wszystkie czasy! Oto omówienie rywalizacji w grupach i klasach pojemnościowych.

GRUPA 2, KLASA 1300, 4 SAMOCHODY

Grupa 2 była podzielona na 3 klasy pojemnościowe (do 1300 cc, do 2000 cc i powyżej 2000 cc). W klasie do 1300 cc wystartowały 4 samochody, zbliżone wiekiem, a z których trzy były produktami włoskiej motoryzacji oraz trzy miały przedni napęd.



Ton rywalizacji nadawał niesamowicie szybki Grzegorz Mysza na Fiacie 127 I Serii (1972). Próbę sportową pokonywał średnio 10 sekund szybciej, niż Marek Biłyk na dopiero co odrestaurowanej, krwistoczerwonej Alfie Romeo 1300 GT Junior. O dalsze 10 sekund wolniejszy był wielki entuzjasta sportu klasykami i uczestnik wielu imprez, Artur Burtan na Fiacie 128 Coupé. Malowniczym dodatkiem był nierestaurowany, niebieski Citroën GS z 1975 roku. W środku, właściwym sobie dostojnym tempem podróżowali nasi redakcyjni koledzy Kamil Pawłowski i Wiktor Paul. Jako jedyni w stawce pokonywali wszystkie zakręty na luzie lub na sprzęgle, a to z powodu dogorywających przegubów napędowych. Mimo że Citroën GS jechał próbę niemal 2 minuty dłużej niż zwycięzca klasy, Kamil z Wiktoorem zajęli pewnie 4. miejsce w klasie.

▲ Był straszliwy upał... ▼ ...toteż dominował strój skąpy i plażowy.



◀ Wystartowały aż 4 Lancie Delty HF Integrale. ▼ Najszybsza Delta (na pierwszym planie).



GRUPA 2, KLASA DO 2000 CC

1



2



3

GRUPA 2, KLASA 2000,
12 SAMOCHODÓW

W klasie do 2 litrów panowała spora rozmaitość aut. Najstarszy liczył sobie 44 lata (Porsche 356 C) a najmłodszy 25 lat (Fiat Ritmo). Wystartowały 3 Porsche, 3 Fiaty, 2 Volkswageny, 2 Toyoty, Mazda i Honda. Niemal równe czasy osiągnęli Jerzy Skrzypek na przygotowanym do sportu Fiacie Rit-

mo Abarth i Rafał Piasecki na seryjnym, dwulitrowym Porsche 911 z pierwszej serii produkcyjnej (1964). Mimo minimalnie lepszego wyniku czasowego, z powodu współczynnika wiekowego Skrzypek uplasował się na drugim miejscu w klasie, za Piaseckim. Kroku tej parze dotrzymywał miłośnik Porsche Waldemar Śliwka na modelu 924 z 1978 roku. Jak zwykle szybki był

Kuba Kalinowski na Fiacie 124 Coupé. Ten sam samochód startował również w klasie „Goście”. Wtedy za kierownicą zasiadał minimalnie szybszy od ojca Marcin Kalinowski. 9. miejsce w klasie (na 12 startujących) zajął Marek Półtorak na czarnym Porsche 356 C. Zarówno za wynik jak i sam fakt uczestnictwa, panu Markowi należą się gratulacje: rzadko kiedy pieczołowicie od-

Czas na ostatnie sprawdzenie wozu, regulacje oraz usunięcie z auta wszelkich luźnych przedmiotów. Andrzej Kosim i jego VW Karmann-Ghia Typ 34. ▼

Classicauto track day, info:

16 czerwca, Motopark Ułęż
Sponsor: Link 4
Organizatorzy: Rally Events Sp. z o.o.,
redakcja Classicauto
Partner internetowy: Youngtimer.pl

Atrakcje

Próba sportowa: 3 km, 4 przejazdy na czas i wolne przejazdy w dowolnej liczbie. Dodatkowo: Szkoła Jazdy na trasie 2 km, możliwość co-drive'u N-grupowym Citroenem Saxo VTS, Citroenem C2 VTS. Obie atrakcje wliczone we wpisywe.

Wpisowe: 200 zł
Regulamin i dopuszczone samochody:
www.classicauto.pl

▼ Zarówno w klasie nowszych klasyków (Gr. 3), jak i pośród samochodów zabytkowych (Gr. 2, na zdjęciach) startuje coraz więcej „Japończyków”.



GRUPA 2, KLASA POWYŻEJ 2000 CC



▼ Spokojna jazda załogi Pawłowski/Paul (Citroen GS) zaowocowała 4. miejscem w klasie do 1300 cc.



restaurowane i tak wartościowe auta zabytkowe, biorą udział w tego typu imprezach. A przecież Porsche 911. Walkę stoczyli doskonale znany Piotr Dąbrowski na srebrnym 911 SC z 1981 roku i niesamowicie szybki Piotr Szafranski, na również srebrnym 911 S z 1976 roku. Dąbrowski na młodszym samochodzie, o mniej korzystnym współczynniku (czas przejazdu próby mnożony przez 0,99) musiał jechać sporo szybciej niż Szafranski na starszym Porsche (czas przejazdu próby mnożony przez 0,97). Piotr Dąbrowski to dusza towarzystwa, ale za kierownicą ostry

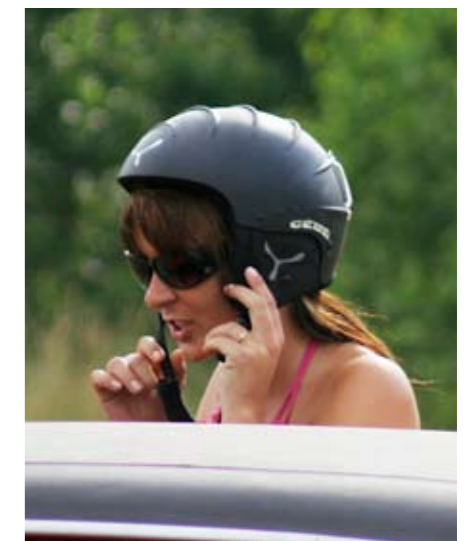
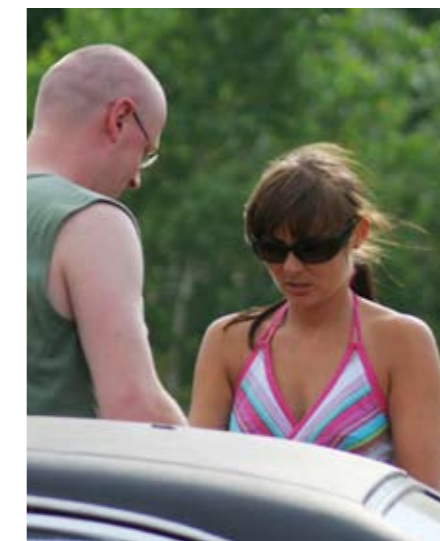
GRUPA 2, KLASA 2000+, 6 SAMOCHODÓW

Klasę powyżej 2 litrów zdominowały Porsche 911. Piękną jazdą i profesjonalnym przygotowaniem wozu imponował Kuba Wójcicki na Fordzie Capri 2.3 z 1973 roku, który zajął 3. miejsce w klasie. Za Kubą Wójcickim uplasował się Stanisław Plakwicz na rzadko oglądanym u nas Datsunie 280 ZX. Patryk Mikiciuk (5-ty w klasie) zrobił tylko dwa przejazdy, później jego Porsche 911 Targa z 1971 roku odmówiło posłuszeństwa. Jeszcze mniej pojeździł Stanisław Jagiełło (6-ty w klasie) na przegrzewającym się Ferrari 308 GTBi.

GRUPA 3



▼ Coraz więcej pięknych pań zaczyna swoją przygodę ze sportem samochodowym.



GRUPA 3

1



GOŚCIE

1

GRUPA 2,
22 SAMOCHODY

Klasyfikację Grupy 2 wygrał Piotr Dąbrowski, zgarniając komplet punktów do Pucharu Classicauto. Drugi był Rafał Piasecki, a trzeci Piotr Szafranski. a zatem dominacja Porsche! Godne podziwu 4. miejsce zajął Grzegorz Mysza na Fiacie 127, zaś zaszczytne ostatnie, 22-ie miejsce – sympatyczny Citroen GS ze stratą niemal 4 minut do zwycięzcy (!). Jego załoga nie uległa presji szybszych konkurentów i z niezmiąconym spokojem oszczędzała przeguby napędowe, jadąc dostojnie, a co przecież najważniejsze, zachowując niskie zużycie paliwa!

JAPONCZYKI

Godną odnotowania nową tendencją w „zabytkowej” Grupie 2 są liczne „Japoń-

czyki”. Nic dziwnego. Auta japońskie z lat 70. i początku 80. są niezawodne, lekkie i szybkie, a dzięki temu świetnie nadają się do imprez takich, jak Track Day. W Grupie 2 w Ulężu były 4 „Japończyki”. Najwyżej, bo na 11. miejscu w Grupie i 6. w klasie, uplasował się Marcin Grzelewski na Toyocie Corolli 1.6 GT z 1980 roku. Wystartowała też znana z Classicauto zielona Mazda RX-7, zaś bez kompleksów do rywalizacji przystąpiła nieco sfatygowana, ale urokliwa Honda Accord z 1980 roku.

GRUPA 3,
19 SAMOCHODÓW

W Grupie 3 dominował świst turbin i samochody znane z rajdowych os-ów z lat 80. i początku 90. Wygrał jednak wóz bez turbodoladowania, znanej niemieckiej marki,



▲ Tajemniczy obserwator zawodów.

zgadnijcie jakiej. Oczywiście Porsche! W najliczniejszej Grupie 3 nie było współczynników wiekowych, do klasyfikacji liczył się tylko czas przejazdu. Zwyciężył Marcin Filipowicz na niesamowicie brzmiącym Porsche 911 z 1994 roku. Niecałe 4 sekundy za nim uplasował się świetnie jadący Krzysztof Szymański na Subaru Legacy Turbo, zaś ponad 7 sekund do Szymańskiego stracił zdobywca 3. miejsca, Aleksander Gołąb na klimatycznym Fordzie Sierra Cosworth z 1988 roku.

Startowało 7 Porsche (typy 911, 968, 924S i 944), zaś najliczniejszym wozem jednego typu była Lancia Delta HF Integrale. W nieoficjalnej klasyfikacji Delt, szans konkurentom nie dał Michał Sołowicko. Wydarzeniem i osobowością Grupy 3 był sympatyczny Belg Antoine Geens. Jego BMW, którym zwykle startuje w klasie zabytków, w ostatniej chwili przed imprezą odmówiło posłuszeństwa. Niezrażony awarią przyjechał innym samochodem, który z uwagi na szczególne okoliczności został zaklasyfikowany w Grupie 3. Ten wóz to ostatni klasyczny Mercedes klasy S, istny czołg na kołach, czyli typ W140. Ogromny Mercedes S 500 widowiskowo pokonywał zakręty. Wnosząc z zachowania auta i walki jaką prowadził z nim kierowca, ganianie po torze nie jest żywiołem W140-ki. Układ stabilizacji jazdy zamontowany w Mercedesie doszczętnie z tego wszystkiego zgłupiał i co chwilę przepalał się bezpiecznik komputera, unieruchamiając samochód. Antoine zajął ostatnie miejsce w Grupie 3 i zebrał gratulacje za odważną jazdę.



▲ Najbardziej zaskakujący samochód na imprezie: mercedes S 500. ▼ Idealny lady 2103. ► Piękny egzemplarz Porsche 911 Targa.

GRUPA 4,
1 SAMOCHÓD

Do rywalizacji w Grupie 4 pasuje zdanie ze sceny zebrania w „Rejsie”: zawsze jest tak, że ktoś musi zacząć pierwszy.

W nowo utworzonej Grupie 4, przeznaczonej dla kit-carów i replik znanych aut sportowych (Lotus 7, Cobra), wystartował jeden zawodnik, Krzysztof Walenda na replice Lotusa Super 7 z dwulitrowym silnikiem Forda Sierry. Ten prosty i tani samochód osiągał czasy na poziomie Porsche 911 z Grupy 2, zaś pan Krzysztof okazał się zawodnikiem o niespożytych siłach: po zakończeniu przejazdów liczonych do klasyfikacji, jeździł niezmordowanie do wieczora, niemal do zderzenia opon.

GOŚCIE,
8 SAMOCHODÓW

Od Celiki GT4 po Fiata 126p, oto nieoficjalna rywalizacja w grupie Gości. Wiktor Kozłowski na Subaru Legacy Turbo z 1994 roku z klatką, używanym w rajdach amatorskich, nie dał szans konkurentom w nieoficjalnej klasyfikacji Grupy Gość. Aż o 27 sekund pokonał on Tomasza Poźniaka na Toyocie Celice GT4 (1999). Trzy sekundy za nim uplasował się imponujący wspaniałym opanowaniem wozu Kacper Tyburski na BMW E30 325i Cabrio. W ramach przerwy w organizacyjnej bieganinie, zamaszystymi poślizgami pokonywał próbę Piotrek Życzński na BMW E12 528i z 1980 roku (4 miejsce). Był on jednym z najbardziej widowiskowo jadących zawodników i najszybszym przedstawicielem naszej redakcji. Ale już 6 tysięcznych sekund za Piotrkim, na 5. miejscu znalazł się redakcyjny Fiat X1/9 z piszącym te słowa za



kierownicą. Wobec zaledwie 75-konnego i szwankującej skrzyni biegów, jedyną bronią „Iksa” przeciwko świetnie jadącym konkurentom były opony typu slick oraz szaleńczy styl jazdy. Zaraz za „Iksem”, 6. miejsce zajął trzeci reprezentant redakcji, Marcin Kalinowski na niezawodnym Fiacie 124 Coupé. 7. miejsce zajął reprezentant Automobilklubu Dziennikarzy Polskich Tomasz Popielewicz na VW Golfie II. Mimo, że ostatni, zaskakująco szybki był Janek Niemcewicz na pochodzącym z końcówki produkcji, ale pięknie przygotowanym, czerwonym Fiacie 126p z 2000 roku.

NAGRODY SPECJALNE

Oprócz pucharów i nagród za czołowe miejsca w grupach i klasach, były też nagrody dodatkowe. Tomasz Popielewicz z AKDP (Automobilklub Dziennikarzy Polskich) zaprosił uczestników na zaliczany do Mistrzostw Polski Dziennikarzy wrześniowy rajd do Dębicy (28-29.09), który będzie również III eliminacją Pucharu Classicauto i uhonorował właściciela najstarszego wozu, Marka Półtoraka (Porsche 356 C) i właściciela najładniejszego wozu, Mirosława Miernika (Fiat 131 Abarth Replika). Red. naczelny „Classicauto” wręczył nagrody specjalne o dużej wartości symbolicznej. Certyfikowany kamyczek z historycznej części 100-letniego toru Brooklands, za niezłomną walkę z przegrzewającym się Ferrari 308 GTBi otrzymał Stanisław Jagiełło. Certyfikowany kamyczek z północnej pętli toru Nürburgring, za równą walkę z mocnymi Porsche 911 i sportowego ducha, otrzymał Kuba Wójcicki (Ford Capri 2.3 1973). Gratulujemy zwycięzcom i zapraszamy na sierpniowy track day do Kielc! Serdeczne

podziękowania dedykujemy firmie Link4, która wprowadziła na rynek ubezpieczenie OC dla samochodów zabytkowych „Oldtimer 24” (www.link4.pl, tel. (0-22) 444-44-44), sponsorowi naszej imprezy oraz organizatorom – firmie Rally Events Sp. z o.o. (www.rallyevents.pl). Relację z imprezy w Ulężu znajdziecie też na stronach serwisu www.youngtimer.pl, naszego partnera internetowego, zaś filmy uczestników w serwisie www.youtube.com (do wyszukiwarki wystarczy wpisać „Classicauto”).

NAGRODY SPECJALNE
OD REDAKCJI

Certyfikowany kamyczek z Nürburgringu otrzymał Kuba Wójcicki (powyżej), kamyczek z Brooklands – Stanisław Jagiełło (poniżej).

