MAGAZYN
OFF-ROAD PL
4x4
samochody terenowe i quady

2 (114) 2010 Cena **9,50 zł** (w tym 7% VAT) ISSN 1508-8324 Nr indeksu 328685

Używane **Hyundai Santa Fe**

Nissan X-Trail

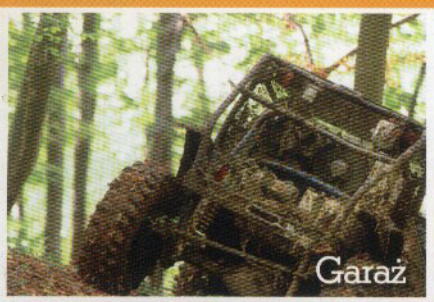
Jeep Wrangler J8 O.CT

Męska przygoda

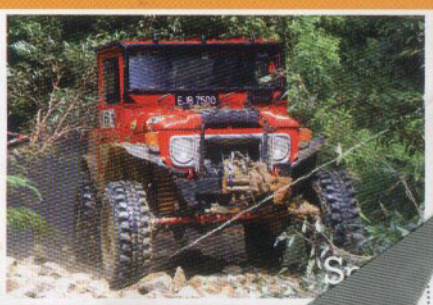
BMW X5 35d BMW X6 50i

Różne koncepcje

W NUMERZE: • Arfica Eco Race • Motocross quadów • Kawasaki Mule • Nissan Murano • Suzuki SX4 – Dacia Sandero Stepway


Garaż

Przygoda



Suzuki Jimny Złamany przegub

Kazachstan 2009 Nie po drodze

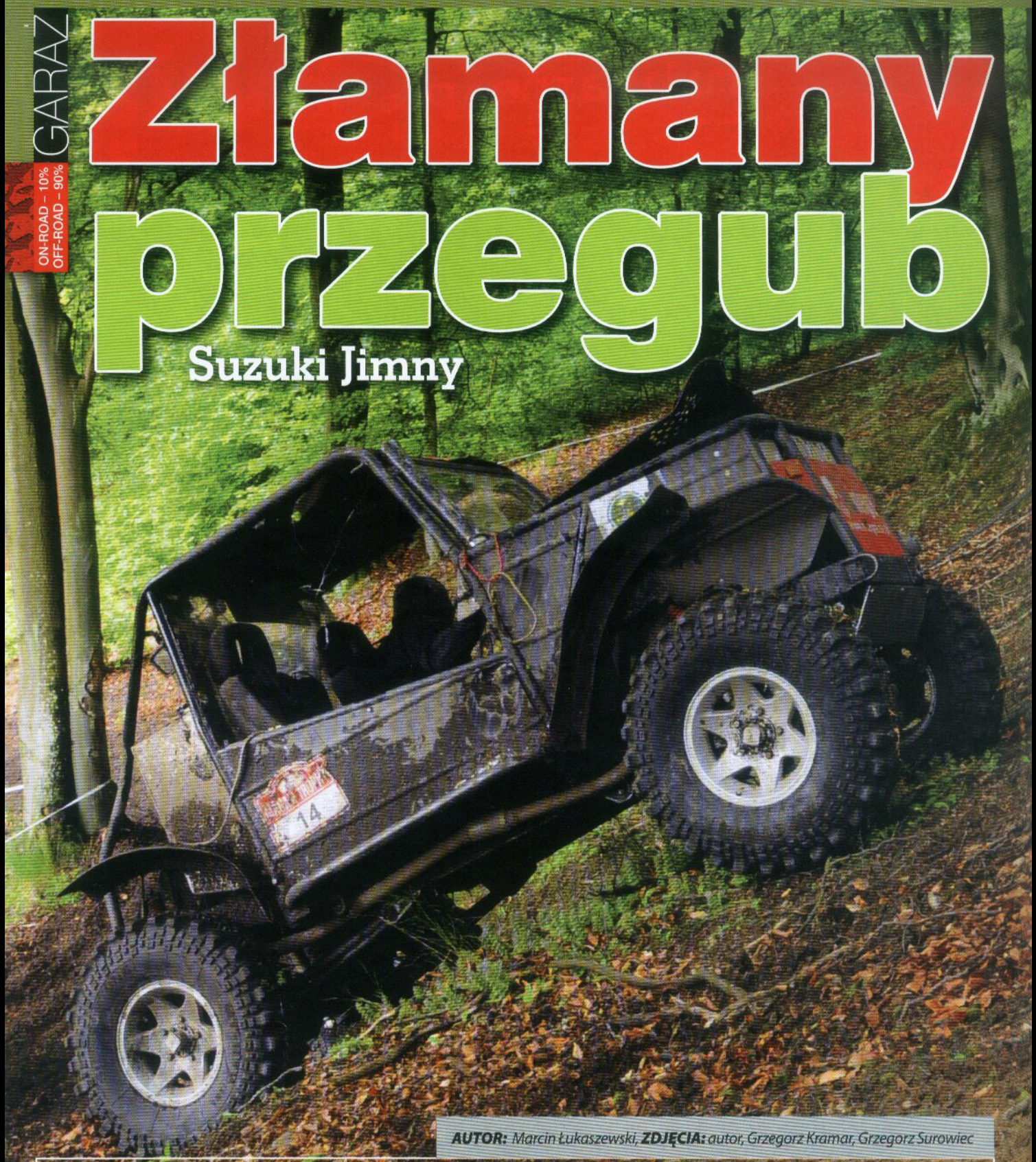
Rainforest C Natura

OFF-ROAD PL www.off-road.pl
ISSN 1508-8324 02
9 771508 832004

ON-ROAD – 10%
OFF-ROAD – 90%

Złamany przegub

Suzuki Jimny



AUTOR: *Marcin Łukaszewski*, **ZDJĘCIA:** *autor, Grzegorz Kramar, Grzegorz Surowiec*

Laik oglądający rajd przeprawowy po paru efektownych akcjach z niedowierzaniem kręci głową mrucząc pod nosem: „patrz, i jak to jest, że te samochody się nie psują". Muszę rozczarować laika – psują się i to nad wyraz często. Po prostu za każdym razem się je naprawia. Jedną z notorycznych „kontuzji" wielu przeprawówek jest złamanie półośki, przegubu czy dyfra i większość załóg cierpliwie wykonuje kolejne naprawy tych części. Poniżej przedstawiamy zmagania jednej z załóg Pucharu Polski OFF-ROAD PL, która miała dość kolejnych serwisów i postanowiła rozwiązać ten problem raz na zawsze.

Załoga Marcin Łukaszewski/ Magdalena Duhanik

Marcin Łukszewski – pierwsze kroki w terenie stawiał w 2000 roku, zarażony przez kolegę. Pierwszym samochodem był – jak u większości „terenowców" tamtego czasu – stary UAZ. Wtedy off-road oznaczał dla niego weekendowe wypady z kolegami do lasu. Do 2008 roku wystartował w trzech rajdach przeprawowych, pierwszym zbudowanym samodzielnie samochodem. Budowa auta trwała rok i odbywała się w wiejskim garażu. Pojazd na ramie i mostach Aro Muscel z silnikiem Isuzu Midi 2.0 TD i wyciągarką mechaniczną Star otworzył mu oczy na perspektywy prawdziwego, przeprawowego off-roadu.

Magdalena Duhanik – jazdę w terenie rozpoczęła w 2008 roku, od razu tworząc załogę z Marcinem Łukaszewskim. Pierwsze starty w rajdach zaliczała w fotelu kierowcy. W połowie sezonu 2008 przesiadła się na fotel pilota, gdzie z sukcesami pozostaje.

Starty z Magdą rozpoczęliśmy w 2008 roku. Wczesną wiosną ruszyliśmy na rajd Zimowa Ukręcona Półośka w klasie Ekstrem Elektryk. Potem nadeszły Wałeckie Błota, Bobek Trophy, itd. W sumie uzbierało się około sześć rajdów. Każdy z nich kończyliśmy z dwoma osiągnięciami – minumum trzecim miejscem i... uszkodzonym samochodem. Wtedy ścigaliśmy się Suzuki Samuraiem z silnikiem benzynowym. 32-calowe opony, standardowe mosty Suzuki z blokadami ARB, wyciągarka elektryczna z przodu i z tyłu – to był nasz oręż w walce z terenem. I trzeba przyznać – oręż wielce kłopotliwy. Mimo wzmacnianych półosi i przegubów, ani razu nie udało nam się ukończyć rajdu ze sprawnym napędem. Łamaliśmy na zmianę – półośki, przeguby i dyfry.

Ten sezon przejeździliśmy pod hasłem: „nie dotykaj ARB-a" – już na samą myśl o załączeniu blokad pękał przegub. W końcu doszliśmy do oczywistego wniosku – bazowanie na tak skonstruowanych mostach nie było właściwe. Zaczęło się przygotowanie do podjęcia ważnej decyzji o zmianie samochodu, obejmujące głównie – słuchanie innych, oglądanie rozmaitych rozwiązań i intensywne analizowanie tego, co można i co trzeba. Okazało się, że bardzo wielu kierowców bazowało na tych samych mostach co my. Dowiedziawszy się tego zachodziłem w głowę – co oni robią, że nie psują im się auta? Odpowiedź była tak prosta, że aż śmieszna – po prostu – psują im się. A oni cierpliwie zmieniają po trzy półosie/przeguby na jednym rajdzie. Dla mnie już wtedy było jasne – następny samochód na pewno będzie wagi lekkiej i na pewno nie będzie na obecnych mostach. Może coś z Toyoty...

Zaczęło się szukanie za granicą świeżego Jimniego, jednak to też wymagało rozważenia dylematu – diesel czy benzyna? Osobiście całym sercem byłem za dieslem – prawie dwukrotnie wyższy moment obrotowy, większe możliwości tuningowe i małe spalanie zdecydowanie przemawiały za taką opcją. Byłem święcie przekonany o słuszności swojej decyzji, aż wreszcie...uległem namowom innych i postanowiłem szukać benzyny. Wszyscy wokół mówili, że przecież wszyscy jeżdżą na benzynie, że łańcuch, że cewki i tym podobne mitomaństwo. Szukałem więc samochodu z silnikiem benzynowym, po wypadku, o możliwie małym przebiegu.

Suzuki Jimny – dane techniczno-eksploatacyjne

SILNIK

1.5 DDiS: wysokoprężny, turbodoładowany, R4, 4 zawory na cylinder, pojemność – 1 461 cm^3, wydajniejszy intercooler i przeprogramowany komputer, moc maksymalna ok. 120 KM

SKRZYNIA BIEGÓW

Suzuki Jimny – manualna 5-biegowa

SKRZYNIA ROZDZIELCZA

zmodyfikowana skrzynia Suzuki Samurai – dwubiegowa, stały napęd tylnej osi z dołączaniem przedniej oraz przystawka odbioru mocy Trasek

MOSTY NAPĘDOWE

Spidertrax z blokadami ARB i wałami Spidertrax

ZAWIESZENIE

zależne: sztywne mosty, zmodyfikowane wahacze podłużne i drążki Panharda, sprężyny śrubowe, amortyzatory regulowane Rancho

UKŁAD KIEROWNICZY

zmodyfikowany: przekładnia kierownicza Nissan

UKŁAD HAMULCOWY

zmodyfikowany, hamulce tarczowe wszystkich kół, zawory umożliwiające indywidualne hamowanie wybranych kół

KOŁA

opony 35" Silverstone, felgi aluminiowe, beadlock Staun

WYPOSAŻENIE

klatka bezpieczeństwa wg załącznika J, fotele kubełkowe, pasy wielopunktowe, metromierz, interkom, wyciągarka mechaniczna Star z liną syntetyczną, wyciągarka elektryczna Warn M8274 z liną syntetyczną

WYMIARY I MASY

rozstaw osi – 2 250 mm, długość x szerokość x wysokość – 3 200 x 1 760 x 1 700 mm, masa własna – 1 300 kg

OSIĄGI

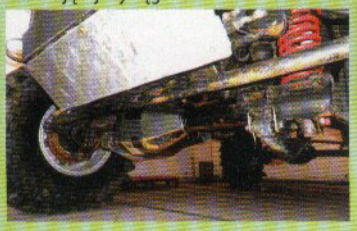
prędkość maksymalna – 125 km/h

▲ Fotele kubełkowe z trzypunktowymi pasami, za nimi ściana grodziowa z poliwęglanu, odgradzająca załogę od chłodnicy

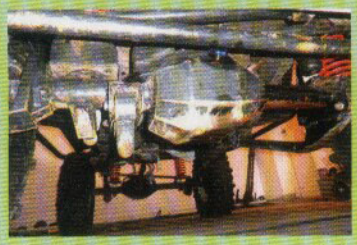
▲ Kokpit: po lewej włączniki ARB. Po prawej: licznik, włączniki oświetlenia, lampka, metromierz

▲ Otwarty tył zawiera elektryczną wyciągarkę z liną syntetyczną, chłodnicę i zbiornik paliwa, a na górze - dachowy ślizg do liny asekurującej wyciągarki

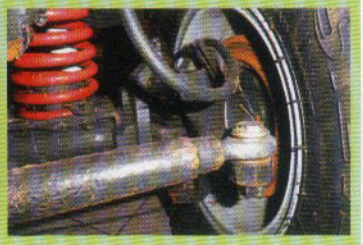
▲ Silnik - wydajniejszy intercooler i większy zbiornik układu wspomagania



▲ Przednia płyta osłaniająca drążki kierownicze i przednie zawieszenie



▲ Charakterystyczna kanciasta „grucha" przedniego mostu mieści 3,5 l oleju



▲ Krzyżaki i końcówka drążka w amerykańskim wydaniu

▲ Skrzynia biegów, przedni most, odpowietrzenia i instalacja ARB

▲ Tylny most, odpowietrzenia, wyciągarka mechaniczna Star

Znaleziony został w Belgii – skąd został sprowadzony do kraju, a dokładnie do garażu, gdzie rozpoczął się demontaż. Gdy z nowej Suzuki pozostała rama i poszczególne podzespoły, rozpoczęło się rozmyślanie – co, gdzie, z czego i za ile. Wstępny kosztorys modyfikacji – nie licząc własnej pracy – opiewał na niebagatelną kwotę około 100 000 zł.

I właśnie wtedy dała o sobie znać opatrzność. Przeglądając giełdę samochodów terenowych znalazłem ogłoszenie o sprzedaży samochodu Suzuki Jimny 1.5 DiD. Wyciągarka mechaniczna Star, elektryk, itd. Ale najbardziej z całego wyposażenia auta zaciekawiły mnie mosty napędowe, użyte do jego budowy – były to części firmy Spidertrax. Szybko umówiłem się z konstruktorem samochodu – Adamem Brzostkiem, w Myszyńcu na rozmowy o kwestiach technicznych, a dokładnie o mostach właśnie. To, co zobaczyłem na żywo, wzbudziło uśmiech na mojej twarzy – krzyżaki solidnej grubości na tujekach zamiast przegubów. Wszystko wygląda dość ciężko, czyli...zaczynało się nieźle. Amerykanie, zamożny naród, na pewno użyli dobrego gatunku stali do produkcji półosi – pomyślałem. Tym bardziej, że ten rodzaj mostów jest u nich używany do jazdy po skałach, a jak wiadomo – amerykański rockcrawling to domena potworów z wielkimi silnikami benzynowymi.

Cały samochód wyglądał na przyzwoicie zrobiony, zaś jego konstruktor wiedział, o czym

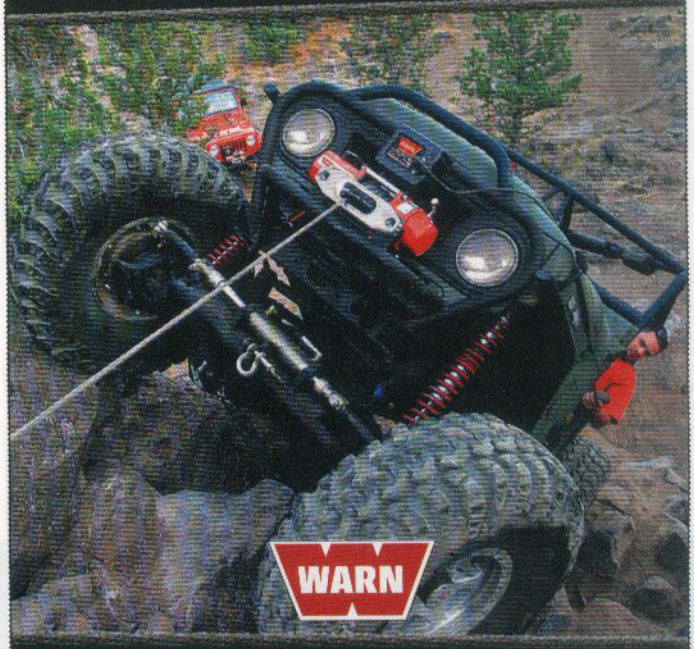
– samochód w większości spełniał założenia pojazdu, który chciałem budować, do tego gwarantował mniejszy nakład pracy i – nie oszukujmy się – środków. Tym samochodem start na wiosnę był całkowicie realny. Dobiliśmy targu.

Nie było jednak całkiem różowo. Pierwsze jazdy testowe zweryfikowały reduktor, który się rozłamał. Potem to już poszło. Sezon 2009 sprawił, że musieliśmy wymienić – łamiące się drążki Panharda, za delikatną kolumnę kierownicy, niedomagającego starowskiego „mechanika", źle wklejoną przednią szybę (która wylądowała nam na twarzach razem z uszczelną podczas I rundy Pucharu Polski OFF-ROAD PL w Bojanowie przy prędkości 80 km/h), filtr powietrza, tylną wyciągarkę (na „terakota"), rozstaw kół (musiał zostać zmniejszony poprzez zmianę felg), przełożenia w reduktorze. I to wszystko w pierwszej połowie sezonu. Trzeba jednak przyznać, że wszystkie te modyfikacje sprawiły, że drugą część sezonu auto przejechało bezawaryjnie. Udało się zlikwidować choroby wieku dziecięcego. No i nieszczęsnego ARB-a można już dotykać. Do woli. ◀

mówi. Mosty wydawały się być bardzo ciekawą propozycją dla mojego samochodu – możliwym rozwiązaniem mojego problemu. I wtedy padła propozycja ze strony konstruktora: – Sprzedam panu ten samochód i przyjmę pociętego Jimnika z Belgii w rozliczeniu. Nie namyślałem się szczególnie długo

Myślę, że off-road przeprawowy, mimo dużych oporów środowiska, zaczyna być dyscypliną sportu, a przestaje być bezciśnieniowym spotkaniem towarzystkim w pobliskim lesie. Patrząc na samochody, zespoły, poziom modyfikacji i nakłady finansowe związane z rozwojem tej dyscypliny, mam nadzieję, że już wkrótce będzie ona coraz szerzej znana i coraz popularniejsza. Czasy ścigania się UAZ-ami czy GAZ-ami na imprezach najwyższej rangi w Polsce już dawno minęły. Oglądając jednak sprzęt widać dwie zasadnicze szkoły – pierwsza bazuje na dużych samochodach z dużymi silnikami o większych kołach, rozmiarach i – w efekcie – większej masie. Druga szkoła to coś przeciwnego – mniejsze koła, mniejsze silniki i masy. Prawda pewnie leży gdzieś pośrodku tych rozwiązań – każdy musi wybrać swój kierunek. Należy jednak pamiętać, że samochody – nawet te najlepsze, nie jeżdżą same.

Kto wyciągnie cię z kłopotów?



Wyłączny importer i dystrybutor:
POLMOT HOLDING S.A.
01-909 Warszawa, ul. Sokratesa 17b,
tel.: (0 prefix 22) 569 91 04
fax: (0 prefix 22) 569 91 03,
www.polmottrading.pl,
e-mail: info@polmottrading.pl

✓ Pełna gama wyciągarek
✓ Akcesoria do samochodów terenowych
✓ Akcesoria do quadów
✓ Pełny asortyment części zamiennych do wyciągarek