MAGAZYN
OFF-ROAD PL
4x4
samochody terenowe i quady

9 (133) 2011 Cena **9,90 zł** (w tym 8% VAT) ISSN 1508-8324 Nr indeksu 328685

Używane Suzuki Grand Vitara

70 lat Jeep®

Nowa Mazda CX-5

Porównanie

Dacia Duster 1.5 dCi
Subaru Forester 2.0D
Land Rover Freelander Td4

W NUMERZE: VW Tiguan 2.0 TDI 4 Motion • Bagażnik dachowy dla HMMWV • Opony typu MT

Quady

Przygoda

Fokus

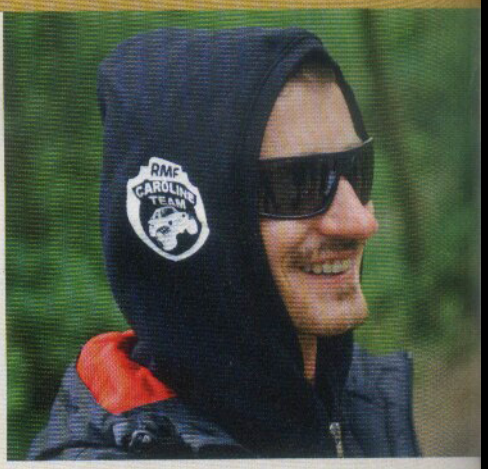
Terenowe meleksy
Yamaha Rhino 700 4x4 – Honda Big Red 4x4

Angola 2011
Wyprawa przez mokrą Afrykę

Toyota Hilux 2012
Ulepszanie dobrego

OFF-ROAD PL
www.off-road.pl
09
ISSN 1508-8324
9 771508 832004

Rajd Drezno-Wrocław 2011



Udany występ Polaków

AUTOR: *Aleksander Goliat*, **ZDJĘCIA:** *Adam Żyworonek*

Rajd Drezno – Wrocław, którego początki sięgają połowy lat 90., jest doskonałym sprawdzianem dla kierowców i zarazem pasjonującym widowiskiem dla publiczności. To jedna z najbardziej prestiżowych imprez cross-country. Po tegorocznym występie, polskie załogi nie mają powodów do narzekania – pojechały dobrze, a nawet bardzo dobrze.

Początek rajdu miał miejsce we Wrocławiu. W latach 90. miastem startowym było Monachium, następnie Berlin. W tamtym okresie nawet nazwa imprezy różniła się od obecnej. Najpierw był to Rajd Przyjaźni Polsko-Niemieckiej, zaś trochę później – Rajd Breslau.

W ostatnich latach, w każdych zawodach uczestniczy kilkaset załóg, część z nich pochodzi spoza Europy.

2011

Całej tegorocznej imprezie towarzyszył rajdowy debiut Adama Małysza. Dotychczasowy skoczek nie był klasyfikowany w wyścigu, ale była to dobra „rozgrzewka" przed kolejnymi występami. Pierwszego dnia, mimo stresu, udało mu się równo i bez większych problemów przejechać premierowy odcinek. Drugiego dnia było tylko lepiej. Po tym etapie rywalizację zakończyła klasa Cross-Country.

Przygód dzisiaj nie było. Wszystko OK. Myślę, że pojechaliśmy optymalnie – dzięki mojemu pilotowi. Emocje były, ale już zupełnie inne niż wczoraj. Na pewno jechałem bardziej na luzie i bardziej spokojnie. Nie jechaliśmy po to, żeby się ścigać. Celem było to, by dojechać do mety, by nabyć doświadczenie. Ja cały czas się uczę, śmialiśmy się nawet, że powinniśmy założyć L-kę na dachu – komentował Adam po drugim dniu zmagań rajdu Drezno-Wrocław 2011.

W momencie, w którym piszę ten artykuł wiadomo już, że Adam Małysz zdał teoretyczny egzamin, dzięki któremu uzyskał licencję kierowcy cross-country.

Trasa ostatniej edycji rajdu Drezno-Wrocław liczyła ok. 1 500 km. Zawodnicy ścigali się w 10% na

DREZNO-WROCŁAW 2011 – WYNIKI

Poz.	Załoga	Pojazd
SAMOCHODY		
1.	Marcin Łukaszewski / Magda Duhanik PL	SAM EVO3
2.	Maurice Ubachs / Maurice Van Weersch NL	Toyota Hilux
3.	Martin Hähle / Wolfgang Braun D	V8 Prototyp Toyota
4.	Jürgen Meier / Frank Eysselein D	Jeep Grand Cherokee
5.	Jim Marsden / Wayne Smith UK/AUS	Land Rover Defender
AUTA CIĘŻAROWE DO 7,5 TONY		
1.	Winebound De Lille / Karel Vereecke B	Mercedes Unimog
2.	Sebastian Reichenbach / Ralf Friske D	Mercedes Unimog
3.	Daniel Günther / Philipp Hönisch D	Mercedes Unimog
4.	Felix Müllenheim / Michael Müllenheim D	Mercedes Unimog
5.	Sebastien Poncet / Yann Chaille F	Mercedes Unimog
AUTA CIĘŻAROWE POWYŻEJ 7,5 TONY		
1.	Harald Chemnitz / Phillip Beier D	IFA W50
2.	Leon De Wit / André Breed, NL	Mercedes SK
3.	Mirco Andreä / Christian Offen D	Mercedes Unimog S
4.	Robert Striebe / Michael Bräunlich D	MAN Kat 4x4
5.	Thomas Pohle / Maik Hanuschkäwitz D	IFA L60
QUADY		
Poz.	**Kierowca**	
1.	Krzysztof Kretkiewicz PL	
2.	Alain Koos F	
3.	Piotr Zeszuta PL	
4.	Guillaume Thumerelle F	
5.	Yan Muller F	
MOTOCYKLE		
1.	Felix Kirmeier D	
2.	Robert Leischner D	
3.	Alex Van Ginkel NL	
4.	Herwin De Roo NL	
5.	Rico Van der Sanden NL	

terenie Niemiec i w 90% na terenie Polski. Część prologowa nie sprawiła zawodnikom zbyt wielu problemów. Startujący mieli do pokonania krótki odcinek z ciekawymi podjazdami i szybkimi fragmentami. Spora część załóg miała problemy nawigacyjne.

My też borykaliśmy się z odnalezieniem trasy. Rzeczywiście kratka numer 3 była pechowa również dla nas. Okazało się, że większość załóg błądziła w tym miejscu, więc domyślam się, że nie będzie to miało znaczącego wpływu na klasyfikację – komentowała Magdalena Duhanik z Marcinem Łukaszewskim.

Po pierwszym etapie prowadziła holenderska załoga z numerem 202. Robertowi Kuflowi zabrakło jedynie jednej sekundy do objęcia pierwszego miejsca.

Przebijaliśmy się z tyłu. Jednak po przygodach na prologu trzeba było jechać z 96. pozycji, więc pełno wyprzedzania i walka z ciężarówkami, w otoczeniu których trzeba było jechać. Ale jakoś puszczali, dawało się przepychać – podsumował Robert Kufel.

W klasie motocykli najlepsi byli Holendrzy – Nijen Twilhaar i Jan Bastian, zaś w klasyfikacji quadów – Krzysztof Kretkiewicz.

Drugi etap zakończył się poinformowaniem zawodników o skróceniu odcinka. Powodem tego było oburzenie uczestników związane z błędami w roadbooku. Głównymi „sprawcami" reklamacji byli Krzysiek Kretkiewicz i Magda Duhanik, którzy najgłośniej protestowali w sprawie problemów nawigacyjnych.

GRZĄSKI TEREN

Trzeci etap był sporym wyzwaniem dla załóg. Jadący na quadzie Krzysztof Kretkiewicz komentuje – *Etap był fajny. Motocykliści się topili, ginęli w bagnach, pod torfem. W sumie przejechaliśmy 190 km z planowanych 160. Wydaje mi się, że delikatnie rzecz ujmując, roadbook był nieoszacowany. Dobrze, że po drodze było tankowanie. Trasa trudna nawigacyjnie i w paru miejscach trzeba było jechać na czuja.*

Robert Kufel z Dominikiem Samosiukiem musieli udać się do warsztatu w Zielonej Górze. Powodem była konieczność wymiany mostów – stare zostały „zajechane". Szczęścia brakowało również Pawłowi Kado, który zerwał pasek klinowy od wspomagania.

Czwarty i piąty etap dał zawodnikom w kość. Część uczestników oceniała te etapy, jako jedne z najciekawszych i najcięższych.

Jadący Patrolem Paweł Oleszczak – *Jechało się bardzo fajnie i myślę że szybko, choć był to krótki odcinek. Wszystkie CP zostały znalezione, mimo pewnych problemów nawigacyjnych na końcu odcinka. Jednak dzięki Maćkowi i szczęściu, udało nam się je znaleźć. Wody pokonywaliśmy bez problemów, na kołach, więc z tego też musimy być zadowoleni.*

Na królewskim etapie – Hannibal – dobry czas osiągnął Piotr Zeszuta. Cały odcinek wymagał od zawodników osiągania sporych prędkości. Dopiero w okolicy mety czekały na nich trudniejsze przeszkody.

FINISZ

Niewątpliwie, w klasie samochodów najlepiej jechali Polacy, a ściślej – Magdalena Duhanik i Marcin Łukaszewski. Tuż za nimi uplasowali się Holendrzy: Maurice Ubachs i MauriceVan Weersch. W kategorii quadów również wiedliśmy prym – bezkonkurencyjny był Krzysztof Kretkiewicz. Już w poprzednich latach kilka razy udało mu się wygrać w tych zawodach. Na kolejnym miejscu znalazł się Francuz – Alain Koos, który dał radę „uciec" Piotrowi Zeszucie. Oby w następnym roku występ naszych rodaków był równie udany. Gratulacje!

Ładoga Trophy 2011

Wielka przygoda

Ładoga Trophy – hasło to w świecie off-roadu zawsze otoczone było mgłą tajemnicy. Rajd ten zyskał przez lata miano legendy. Szczątkowe informacje i pojedyncze relacje tym bardziej wzbudzały ciekawość i chęć zbadania tego największego jeziora Europy z perspektywy czterech kółek.

AUTOR: *Wojciech Antoniuk scorpionteam.pl*, **ZDJĘCIA:** *autor*

Dwa lata testów Scorpiona na polach bitew rajdów Polskiej Ligi Przeprawowej, zostało zakończone sukcesem. Zatem jedziemy na Ładogę. Mieliśmy wystartować, jako pierwsza polska załoga, w najtrudniejszej klasie Proto. Celem było dojechanie do mety i przetrwanie ośmiu dni.

Kolejna rodzima załoga, która miała już raz okazję odwiedzać tamte tereny, to ekipa Defekta, na czele której stał Adam Bomba i Arek Najder w klasie TR3. Nasza narodowa reprezentacja została powiększona również o mocny zespół M&M, czyli Magdę Duhanik i Marcina Łukaszewskiego, którym udało się przepisać z klasy TR3 do Proto, i tym samym podjąć walkę z najlepszymi. Cel – robić swoje i walczyć o podium. Poza nami na starcie stanęło 275 załóg w 12 klasach.

PRZYGOTOWANIA

Sam rajd był tylko jednym z wielu elementów tej układanki. Ogrom czasu zajęły wszelkie przygotowania logistyczne. Wizy, dokumenty przewozowe, zaproszenia, nawigacja, ekwipunek biwakowy, jedzenie, części zapasowe, narzędzia, transport – to obszary które udało nam się ogarnąć przy ścisłej współpracy z Adamem. Cała wyprawa to prawie 5 000 km, z czego 1 200 km to teren rajdu, któremu sprostać muszą – zarówno sprzęt, jak i ludzie. Białe noce i brak snu po kilku dniach dawały się we znaki. Obóz nigdy nie spał. Ciągle działały agregaty, flexy, a noc nie następowała.

PIERWSZE WRAŻENIA

Odprawa odbyła się w centrum Sankt Petersburga. Wszystko było perfekcyjnie zorganizowane, a atmosfera bardzo przyjazna. Podziw budził roadbook, który był kompletnym kompendium wiedzy dla uczestnika. Zawierał wszystkie niezbędne informacje, takie jak czasy startów, limity, wszystkie współrzędne waypointów i obozów. Ostatnim etapem była kontrola techniczna. Tu naprawdę sprawdzano zgodność stanu faktycznego auta z rozległym i bardzo precyzyjnym regulaminem. Wielkość kół, zabezpieczenia akumulatorów, nadkola, czy dolot powietrza, to tylko jedne z kilkudziesięciu elementów, jakie były weryfikowane.

Podczas odprawy mieliśmy okazję popatrzeć na całą śmietankę off-roadową. Niewiarygodne rozwiązania techniczne w wykonaniu załóg z różnych części świata. Ciekawszym pojazdem, który przykuł naszą uwagę, był Honduras, nazwany przez nas U-BOT-em. Auto (to określenie w tym przypadku jest nadużyciem) wykonane z cienkiej konstrukcji z włókien węglowych, pokryte prasowanymi panelami kewlarowymi, wyposażone w śrubę napędową i płetwę dziobową. Jednostka pływająca, gdzie pilot wychodzi przez dach, a koła napędzane są systemem łańcuchów.

Finowie przyjechali swoim potężnym Laplanderem, który przez nasze ekipy został określony mianem

kiosku. Ten lekceważący epitet, po obejrzeniu jak pojazd na pierwszym odcinku z łatwością i gracją (czołgu) przemierzał teren, szybko uleciał z naszych skojarzeń.

JAK TO NAPRAWDĘ WYGLĄDA?

Ta edycja rajdu trwała osiem dni. Na każdy z nich przypadało po jeden lub dwa odcinki specjalne. Po każdym odcinku należało dotrzeć do obozu w określonym czasie. Obozy były cztery, a każdy z nich zlokalizowany w różnych punktach jeziora Ładoga. Przemieszczaliśmy się zgodnie ze wskazówkami zegara. Odcinki miały różne odległości, ale średnio było to około 20 km i limit czasu pięć godzin, plus około 200 km dojazdu do obozu. W przypadku awarii i konieczności naprawy, nie miało się szans na ukończenie OS-u w czasie, co wiązało się z otrzymaniem taryfy. W przeciwieństwie do polskich edycji rajdów przeprawowych, gdzie zazwyczaj podbija się pieczątki i grzęźnie w głębokich łagrach, tutaj cały czas trzeba starać się, by jechać na trakcji. Załoga przemieszcza się od jednego punktu GPS, do drugiego, a droga jest dowolna, co nie znaczy, że łatwa. Jeżeli trasa się kończy, do

dyspozycji pozostaje piła spalinowa i przednie orurowanie.

Inne odcinki to wspinaczka po olbrzymich głazach, pochodzących z jeziora polodowcowego. Po takich samych głazach należy przemieszczać się, walcząc z nurtem rzeki, w której czają się głębokie, podwodne jamy. W świetle fleszy, kamer i dopingu publiczności, należy przedostać się z jednego brzegu, na wyspę, a następnie wyjechać na przeciwległy ląd. Tam, mimo dużych wykrzyży i 42-calowych kół, kilka razy, na wielkich, podwodnych głazach, udało nam się zrobić figury, które mogły skończyć się zwrotem przez TOP (tzw. rolka).

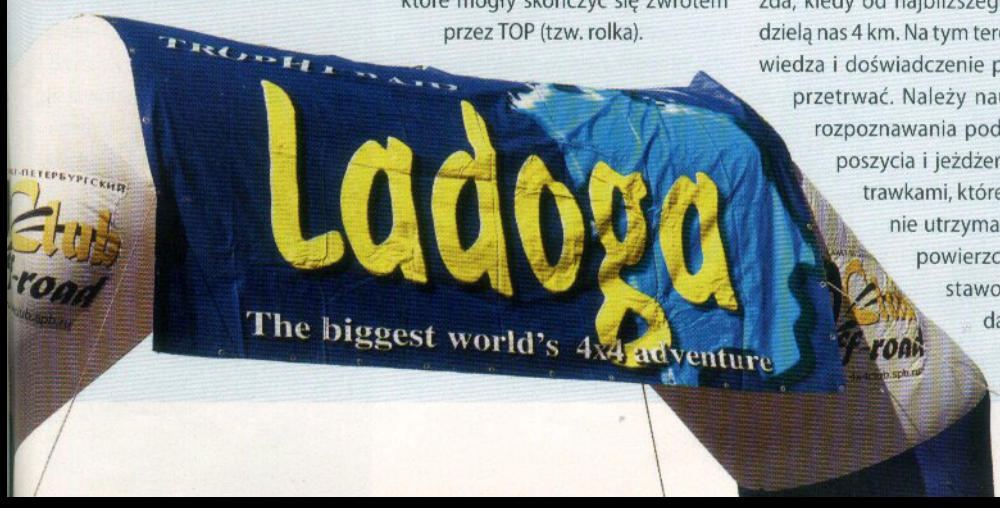
Kolejny egzotyczny krajobraz, to moczary rozciągające się po horyzont. Tutaj zrozumieliśmy, dlaczego wyciągarka nie ma w tym miejscu znaczenia, i czemu najlepsze załogi jadą na elektrykach lub hydraulikach. Nasz Escape 20 000 lbs z 80. metrami liny Dragonwinch, sprawdził się idealnie, ale jeżeli wjedziesz na pływający dywan, to choćbyś miał nawet 500 m liny, na niewiele się ona zda, kiedy od najbliższego drzewa dzielą nas 4 km. Na tym terenie tylko wiedza i doświadczenie pozwalają przetrwać. Należy nauczyć się rozpoznawania podmokłego poszycia i jeżdżenia takimi trawkami, które są w stanie utrzymać auto na powierzchni. Podstawowa zasada – nigdy, pod żadnym pozorem nie zatrzymywać się. Aby rajd był bardziej pikantny, organizator właśnie pierwszego dnia zaserwował uczestnikom takie bagna. Każdy debiutant nabrał pokory.

RYWALIZACJA SPORTOWA

Najlepsze, nastawione na walkę o wynik załogi, dawały z siebie wszystko. Nie było tam miejsca na błędy. Teren i duże przeszkody nie wybaczają. Zwycięzcą trzynastej edycji Ładoga Trophy został Kiri Shivonen, drugi był Pylko Pykka, a trzeci Sergiej Halzew. Polska załoga M&M robiła wszystko, co w jej mocy. Brak doświadczenia w takim terenie i niedostosowanie auta, zabierały im niestety cenne sekundy. Mimo to ukończyli rajd na czwartym miejscu w klasie Proto. Nasza załoga – Scorpionteam – zajęła szóstą pozycję w klasie Proto. Sebastian Klonowski, jako pilot, i Kamil Szczesio, w roli mechanika, stanęli na wysokości zadnia. Tomek Kos ogarniał logistykę. Załoga Defekta, połowę rajdu jechała z uszkodzonym wspomaganiem, co graniczyło z niemożliwym. Pozwoliło im to ukończyć rajd na szóstym miejscu w klasie TR3.

PODSUMOWANIE

Rajd Ładoga Trophy to przede wszystkim wielka przygoda, dostarczająca widoków i terenów, które w żadnej innej części Europy nie są osiągalne. Warto choć raz to przeżyć!



Podziękowania dla dla Łucji, bez której nigdy nie udałoby nam się odpowiednio przygotować oraz dla sponsorów.