

SYRENA SPORT W OGNIU PYTAŃ >
MITY KONTRA PRAWDZIWA HISTORIA



CENA 11,99 zł (W TYM 8% VAT)
NUMER 72 WRZESIEŃ 2012

Classicauto

MAGAZYN PRAWDZIWYCH SAMOCHODÓW

AUDI 100, OPEL CORSA

Premiery roku 1982

OLDTIMERY

i odszkodowania

NOWE
MIASTO
NOVOL
CLASSICAUTO
CUP



RYNEK
Standard
Jaguar XJ40

MERCEDES 300SL

72

POLSKI FIAT 508
i kobieta za kierownicą

DUMA HISZPANII
Seat I 430 Sport

LE MANS CLASSIC
Największy show świata

9-771895-297110 0 9
ISSN 1895-2976 | NR INDEKSU 20949X



Włoski trójkąt

TEKST I ZDJĘCIA: WOJCIECH JURECKI



Pięknymi drogami Karkonoszy za kierownicami włoskich klasyków, w świetnej atmosferze i towarzystwie. Tak wyglądał unikalny zlot miłośników motoryzacji rodem z Italii, który odwiedziliśmy pod koniec lipca.

Znany w środowisku miłośników dawnych Fiatów i Abarthów Paweł Sokolowski zorganizował zlot klasycznej włoszczyzny połączony z rajdem turystycznym. Ogromnym walorem spotkania była lokalizacja: liczący 250 km przejazd trójkąta drogowego prowadził przez cudowne drogi Karkonoszy, m.in. zbudowaną chyba specjalnie z myślą o właścicielach aut ze znaczkami Abarth, trasy na Przełęcz Jakuszycką i umożliwiając odwiezienie w ciągu czterech godzin... 3 krajów! Doskonała atmosfera panowała podczas części zlotowej na początku



▲ Guy Moerenhout

Przy Fiacie 124 Spider Abarth. Dzięki niemu największa kolekcja dotycząca polskiego sportu rodem z FSO znajduje się w... Belgii.

i na końcu dnia: gościnny Lubań zamienił się we włoskie miasteczko. Zabytkowy rynek zastawily auta, a na scenie przeboje z Italii śpiewał zamieszkały w Polsce Matteo Mazzucca, który specjalnie na tę okazję przyjechał z Wrocławia.

Imprezę ożywił udział, obok kolegów ze Słowacji, Czech i Niemiec, grupy rozkochanych w Fiatach Belgów. Guy Moerenhout przywiózł oryginalnego Fiata 124 Spider Abarth – fabryczną rajdówkę po Andrzeju Jaroszewiczu (dawniej z nr rejestr. WX-8500). Pięknie odrestaurowany z poszanowaniem oryginalności,

samochód znalazł się w Polsce po raz pierwszy od lat 90. i nie wiadomo, czy pojawi się tu jeszcze kiedyś... To jeden z nielicznych zachowanych do dziś, historycznych aut rajdowych z epoki PRL. Innym sensacyjnym samochodem był dziwny i nieznan u nas Seat 1430 Sport, zwany Bocanegra. Opisujemy go bliżej w tym numerze.

Należy na koniec wyrazić uznanie dla sponsora zlotu, firmy Valvoline za wsparcie dla imprezy. Rally of Giants powinien się stać mocną pozycją w kalendarzu miłośników włoskich aut. Polecamy! ■

W SKRÓCIE

Impreza: Zlot i turystyczny rajd dla Abarthów i innych włoskich aut, Rally of Giants, 21.07.2012

Baza: Ośrodek Złoty Sen k. Zamku Czocha

Trasa: najpiękniejsze drogi Karkonoszy, w tym Szklarska Poręba, Zakręt Śmierci, Przełęcz Jakuszycka, Harrachov, Lubań

Obsada: 30 załóg

Ciekawe auta: Fiaty 600 ze Słowacji i Fiaty XI/9 z Czech, Seat 1430 Sport, Fiat 124 Spider Abarth po Jaroszewiczu (!), Fiat 125 Special, Fiaty 500, Alfy Romeo

Info: Abarthweek.com

▼ **Bez kompleksów** najnowszy Fiat 500 Abarth Esse Esse wraz z klasycznym wydaniem usportowionej 500-ki.





< **Gościny Lubań**

zamienił się we włoskie miasteczko. Porządku strzegli Carabinieri a koncentracja włoskiej czerwieni niemal piekła w oczy. Po prawej: gwiazda złotu: Fiat 124 Spider Abarth Grupy 4, po Jaroszewiczu.



> **FIAT 500 ABARTH ESSE ESSE: TAM GDZIE SPRAWDZA SIĘ NAJLEPIEJ**



Mocne, sportowe wersje małych samochodów to w Polsce wciąż egzotyka. Dopóki samemu się nie wypróbuje, trudno wyobrazić sobie i docenić poziom emocji i dzikości, jaki daje szybka jazda takim autem. Na złoty mieliśmy okazję udać się jedną z ciekawszych propozycji na polskim rynku: najmocniejszą obok serii limitowanych wersją produkcyjną Fiata 500 Abarth, na cześć historycznego modelu 695 SS, zwaną fonetycznie Esse Esse.

Utwardzone i obniżone w stosunku do 500 Abarth zawieszenie to tylko uzupełnienie świetnego silnika 1.4 turbo MultiAir, tutaj podrasowanego do 160 KM (z potencjałem dalszego tuningu do ok 200 KM). O ile np. zwykła 500-ka z nowym motorem Twin Air robi wrażenie dynamiką i charakterem pracy, to tutaj mamy prawdziwą rakietę. Początkowy zawód sprawiła jazda po mieście: auto wpadając w dziury wyraźnie walczy o stateczność, układ kontroli trakcji często interweniuje. Jednak poza Warszawą nigdzie nie spotkałem

więcej tak kiepskich dróg, więc auto zachowywało się zdecydowanie lepiej. Żywiłem Esse Esse nie jest również autostrada, ale już na pierwszych zakrętach dolnośląskich dróg staje się jasne, po co powstał ten samochód. Mieszkańcy tamtych stron powinni je masowo kupować. Potężny motor świetnie spasowano z idealnie układającym się w zakrętach zawieszeniem, mając jednak w pamięci fakt, że jest to auto o bardzo krótkim rozstawie osi – czasem nerwowo reagujące, lecz w sytuacjach podbramkowych przechodzące co najwyżej w lekką podsterowność. Świetne są też hamulce. Do wad zaliczyć można wynikającą z elektrycznego wspomagania „martwość” układu kierowniczego. Na koniec warto dodać, że częścią charakteru Esse Esse jest też krzykliwy, prawdziwie włoski entourage w postaci pasów na karoserii, dywaników i sportowych dodatków. Na szczęście nie jest on w tym modelu obowiązkowy.

