KMH CLASSIC

WIECZNIE MŁODE SAMOCHODY

02
2016

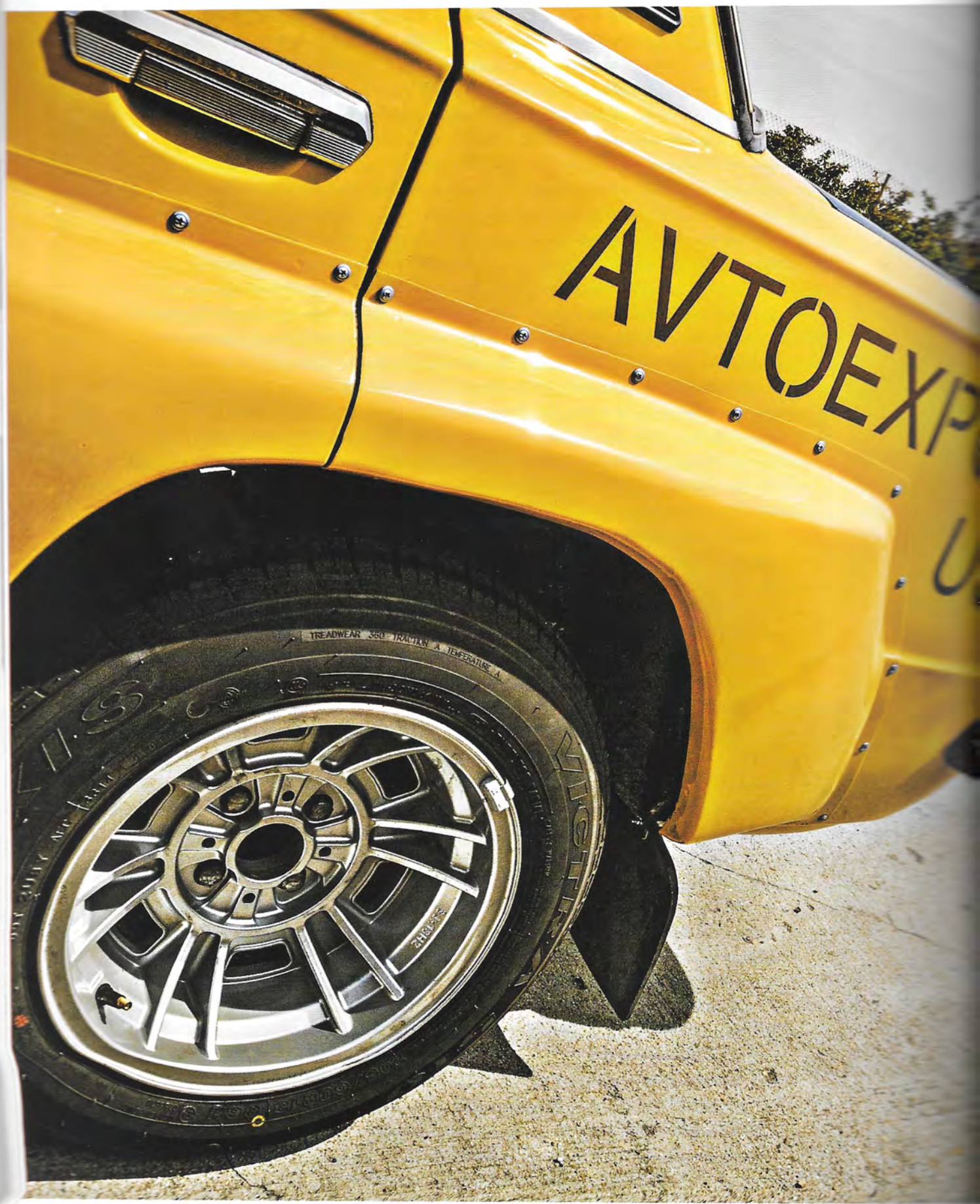
Cena: **19,90 ZŁ** (w tym 8% VAT)

ISSN 2392-1447

9 772392 144501 02

POLSKIE MOTOCYKLE: Junak, Sokół
FORD Shelby Mustang GT350-H
FIAT 900T
SEDANY I KOMBI Ferrari
RESTOMODY
ŁADY na start
PIERWSZA POŁOWA sezonu aukcyjne
CONCORSO D'ELEGANZA Villa d'Este
ERNESTO Colnago
MIREK Staniszewski

Autor/Zdjęcia:
Piotr Ciechomski



ZDZIEŁANO W CCCP

TRUDNE POCZĄTKI

Po drugiej wojnie światowej glob podzielił się na wolny Zachód i na kraje znajdujące się za tak zwaną Żelazną Kurtyną, w których wiodącą rolę odgrywał Związek Radziecki. Panujące w nich trudne warunki nie powstrzymywały ludzi przed realizacją swoich marzeń, wśród których pojawiała się też rywalizacja wyścigowa. Mogłoby się wydawać, że w tych państwach, gdzie przemysł motoryzacyjny był na bakier z nowoczesnością i większość pojazdów produkowano na zasadzie licencji na przestarzałe modele, nie było na coś takiego miejsca. Gdy do tego dodamy brak infrastruktury drogowej, nie mówiąc już o torach wyścigowych, to jawi się nam obraz motoryzacyjnej pustyni. Potrzeba ścigania się dla niektórych była jednak silniejsza niż takie ograniczenia.

Produkcja samochodów w ZSRR była sterowana centralnie i fabryki nie mogły sobie pozwolić na opracowanie aut wyścigowych, gdyż żywotne potrzeby ludu miast i wsi zawsze były większe niż możliwości produkcyjne przemysłu, mimo że ten spełniał przecież stachanowskie plany produkcji. Tam gdzie nie można było liczyć na technologię, ogromną rolę odgrywała ludzka pomysłowość. Wystarczyło zwykłe dostrojenie auta, dodanie prostego gadżetu, by zyskać kilka koni mechanicznych i przechylić szalę zwycięstwa na swoją korzyść. To właśnie kunszt dopasowywania elementów auta i wyszkolenie kierowców cechowało rajdy rozgrywane w Związku Radzieckim. W ZSRR nikt nie wydawał na rajdy fortuny, a mimo to widowisko było nie mniej ekscytujące niż w bogatych krajach zachodnich.

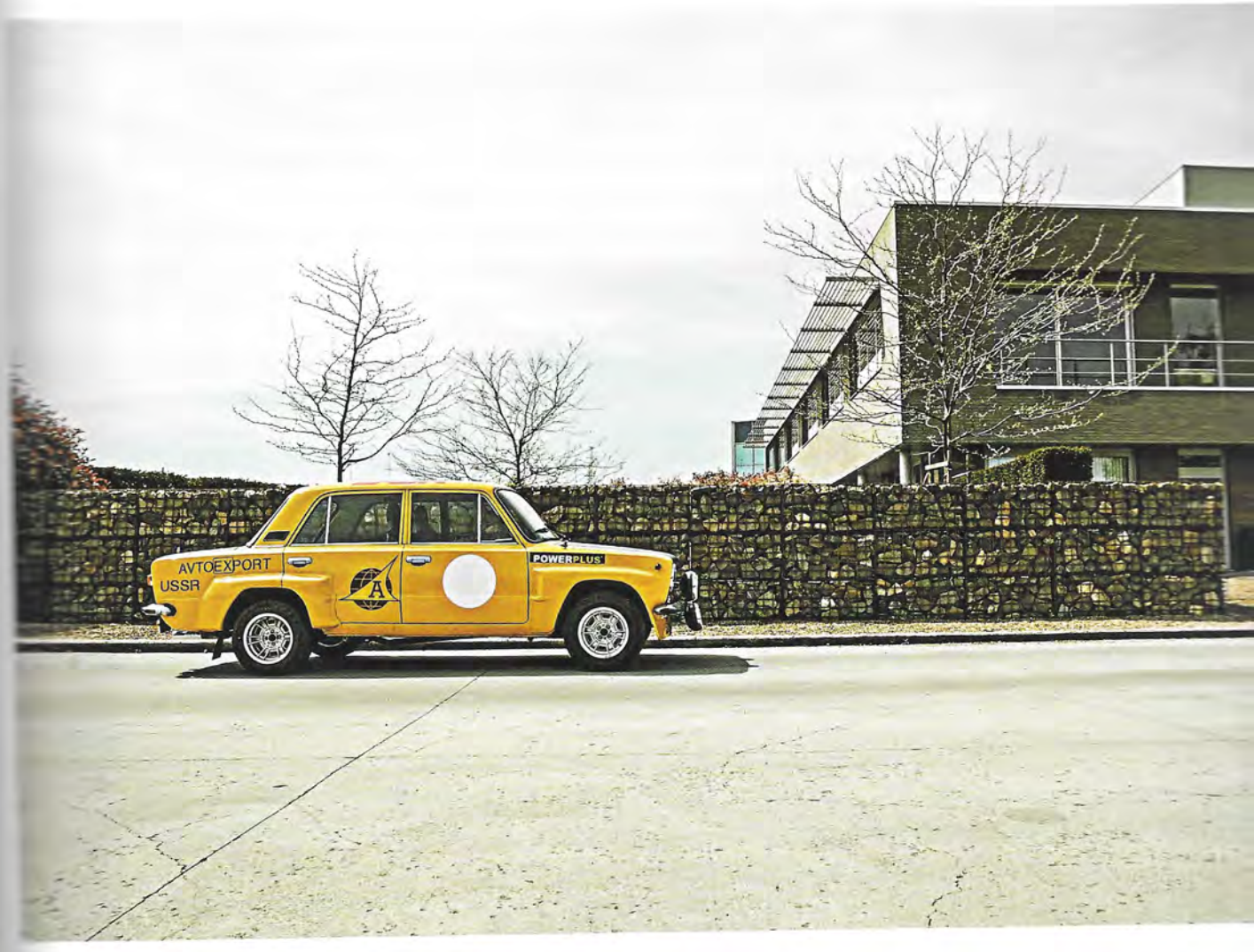
CZARODZIEJ Z WILNA

Wśród nielicznych kierowców rajdowych z ZSRR, którzy osiągnęli sukces na arenie międzynarodowej, był Stasys Brundza, zwany Czarodziejem z Wilna. Był on kierowcą rajdowym z prawdziwego zdarzenia, który z samochodu o ograniczonych możliwościach potrafił wycisnąć rewelacyjne wyniki. Z wykształcenia był inżynierem mechanikiem i rajdową przygodę rozpoczynał na Moskwiczu 412. Na samodzielnie przygotowanym przez siebie aucie był

BYĆ JAK BRUNDZA

Korzystając z rzadko dostępnej wiernej repliki wozu Sta
wiłem choć przez chwilę poczuć się jak on, pokonać
zakrętów, może nawet wprowadzić poczciwą Ładę w
lowany poślizg? Wnętrze, tak jak przystało na wóz rajd
lat, jest surowe, bez grama wygłuszeń ani izolacji. Szyby
zamontowane są na stałe, nie pozwalają złapać świeże
okna. 1600-R prowadzi się trochę niestabilnie; lekki
zrywny silnik i tylny napęd robią swoje: auto staje bokiem,
niesamowitych emocji. Doświadczenie wzbogaca jeszcze
benzyny, którą powinien lubić każdy miłośnik motoryzacji
daje do myślenia: wiadomo, że kierowcy w tamtych
ważni, perfekcyjnie prowadzili auto, ale jakim cudem
w upale, jaki panuje w tej szczelnie zamkniętej wyczynowej
w kasku i bawełnianym rajdowym kombinezonie?

Bazą do zbudowania 1600-R była Łada 21011 produkowana licencyjnie na bazie Fiata 124.



w stanie w Tour d'Europe w 1974 r. objechać najlepszych zachodnich rywali (w tym startującym Porsche), zajmując pierwsze miejsce. Po tym sukcesie Stasys postanowił przesiąść się na nowocześniejszą maszynę, Ładę 2103 z silnikiem o pojemności 1500 cm3. Największy sukces odniósł w 23. rajdzie Akropolu, kiedy wraz z pilotem Girdauskasem Arvydasem zajął rewelacyjne szóste miejsce, pozostawiając daleko w tyle takie marki jak słynne pogromczynie rajdów Lancie Delty Integrale. Sukces ten spowodował wzrost obrotów w lokalnych punktach sprzedaży Łady o połowę, a Stasys otrzymał błogosławieństwo Ministerstwa Transportu i rozpoczął budowę własnego samochodu rajdowego. Przeniósł się do Wilna, gdzie otrzymał do dyspozycji bardzo skromnie urządzony warsztat wielkości dwóch miejsc postojowych oraz niewielki zespół inżynierów pracujących nad nową konstrukcją. Tu należy obalić mit, który można gdzieniegdzie usłyszeć, że warsztat znajdował się w tajnej bazie marynarki podwodnej.

„KOPIEJKĄ" PO ZWYCIĘSTWO

Przygotowanie samochodu rajdowego wyzwanie wymagające wielkich nakładó i całego sztabu ludzi zajmujących się każdy detalem konstrukcji. Ze Stasysem było jedn inaczej. Mimo ograniczonych środków pos dał to, czego inni nie mieli. Miał wizję; w dział dokładnie, co chce uzyskać i jak dostr auto, żeby ubiegać się o zwycięstwo. Wyb padł na Ładę 21011 produkowaną w fabry w Togliatti. Było to auto na licencji włoski skromniejszy bliźniak Fiata 124. Seryjna ła miała 64 KM i przydomek „Kopiejka" ze wzg du na oszczędności czynione na wyposażen pojazdu. Zespół często pracował ponad siły późnych godzin wieczornych. Wszystkie czę musiały być kupione za gotówkę, do tego c chodziło wynagrodzenie dla tokarzy, spawac i innych zatrudnionych dorywczo fachowcó Wzór na masce Łady Rally-1600 został prz Stasysa osobiście wycięty nożyczkami i nak jony. Końcowy efekt budził uznanie. Masa ko

W czasach ZSRR zorganizowanie oryginalnych "fiatovskich chromodor", na których startował Stasys, graniczyło z cudem.

Słynny rajd Akropolu w którym Łada 1600-R zdeklasowała o wiele groźniejszych rywali.

Lada 1600-R

LATA PRODUKCJI	1976
WIELKOŚĆ PRODUKCJI	1
SILNIK	benzynowy, 1500 cm3, czterocylindrowy, z przodu, chłodzony cieczą
MOC MAKS	151 KM@6700 obr./min.
PRĘDKOŚĆ MAKS	187 km/h
0-100 KM/H	8,7 s
NAPĘD	na koła tylne
SPALANIE	15,4l/100 km
PODWOZIE	samonośne
BAK	39 litrów
WAGA	920 kg
SKRZYNIA BIEGÓW	ręczna, pięciobiegowa
HAMULCE	tarczowe wentylowane przednie / tylne bębnowe
WYMIARY (MM)	4043 mm/ 1611 mm / 1382 mm
ROZSTAW OSI (MM)	2424

strukcji została zmniejszona z 950 do 920 kg przy jej jednoczesnym usztywnieniu. Usunięto elementy akustyczne i izolacyjne, wstawiono klatkę bezpieczeństwa. Samochód został wyposażony w przedni spojler, a sportowy charakter nadawały mu poszerzone nadkola. W jednostce napędowej pochodzącej z Łady 2103 wymieniono wszystkie istotne elementy, takie jak tłoki i korbowody. Całość wzbogacono o dwa poziome gaźniki Weber 45 DCOE. Z silnika o objętości 1500 cm3 uzyskano aż 151 KM przy 6700 obr., a prędkość maksymalna wynosiła 187 km/h. Zastosowano nową, pięciobiegową skrzynię biegów CAM zamkniętą w standardowej obudowie, co pozwoliło na uzyskanie przyspieszenia od 0 do 100 km/h na poziomie 8,7 s. Zespół Brundzy zajął się również hamulcami, stosując na obu osiach tarcze. Można sobie wyobrazić, ile czasu i wysiłku kosztowało go zdobycie podzespołów z Zachodu, takich jak profesjonalne rajdowe felgi, oryginalne „fijatovskije chromodory", najprostsze świece Bosch czy też produkty Castrola. Socjalistyczna gospodarka nie uwzględniała takich zachcianek w swoim planie importowym, a jednak Stasys pokonał również te trudności.

Auto odstawało parametrami od ówcze
snych rajdówek, jednak dzięki perfekcyjnemu
zestrojeniu podzespołów oraz świetnemu kie
rowcy Łada często zostawiała rywali w tyle
Jako przykład może służyć 25. rajd Akropolu
gdzie zawodnicy Stasys Brundza/ Arvydas Gir
dauskas w barwach Avtoexportu uplasował
się na wysokiej, 10. pozycji, ponownie objeż
dżając wiele fabrycznych ekip.

W 1981 r. Łada 1600-Rally Grupy A była ju
wysłużona, coraz gorzej radziła sobie na rajdo
wych trasach i odeszła na rajdową emeryture
Stasys Brundza, bogaty w doświadczenie ni
tylko jako kierowca, ale także jako projektan
samochodów sportowych, zaczął budowę so
wieckiej legendy Grupy B: Łady VFTS.

Autor/Zdjęcia:
Piotr Ciechomski

CZERWONY KSIĄŻĘ OESÓW

Dobre przyjęcie Łady 1600-R zmotywowało decydentów do rozwoju jej programu na bazie kolejnego wozu. Jak się miało okazać, ze względu na nadchodzącą zmianę ustrojową – ostatniego

Rok 1982 to rok szczególny w historii ZSRR. 10 listopada zmarł Leonid Breżniew, długoletni pierwszy sekretarz Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego. Był to także symboliczny rok dla przemysłu motoryzacyjnego, ponieważ w tym czasie powstał pierwszy radziecki samochód rajdowy z prawdziwego zdarzenia, który znalazł uznanie również za granicą. Dokładnie w październiku tego roku uzyskał homologację FIA grupy B. Był to VAZ-2105 VFTS, którego projektantem i konstruktorem był opisywany na poprzednich stronach Stasys Brundza.

NOWE ROZDANIE

Wcześniejsze sukcesy Brundzy z Ładą 1600-Rally spowodowały, że jego skromny warsztat mieszczący się w Wilnie przy Ministerstwie Transportu rozrósł się z kilkudziesięciu do niemal 1500 m2. Dzięki licznym dotacjom państwowym wybudowano zakład doświadczalny, biuro projektowe oraz laboratoria do testowania silników i elektroniki. Dodatkowo zatrudniono także 50 osób, w tym inżynierów, konstruktorów i kierowców doświadczalnych. Dzięki osiągnięciom jednego człowieka, który odnotował sukces swojej konstrukcji w konfrontacji z renomowanymi rajdówkami zachodnich firm, niemal z nicze-

go powstała Vilniusskaja fabrika transportnyh sredstv – VFTS. Jej zadaniem było zbudowanie 200 egzemplarzy rajdowego pojazdu, wymaganych do uzyskania międzynarodowej homologacji grupy B. Należało tylko znaleźć odpowiedni seryjnie produkowany samochód, który zostałby przygotowany do tego przedsięwzięcia. Wybór padł na najnowocześniejsze auto produkowane w ZSRR – Łada 2105, na niektórych rynkach znane jako Nova.

Było to auto tylnonapędowe, będące licencyjną wersją Fiata 124, po dokonaniu niewielkich korekt detali nadwozia, bez zmiany samej konstrukcji. Polakom kojarzyło się z PF 125p. Seryjnie samochód ważył 955 kg, dysponował mocą 60 KM, prędkość maksymalna wynosiła 145 km/h, a setkę osiągał w „zawrotne" 20 s. Mając doświadczenie z poprzedniej konstrukcji – Łady 1600-Rally – Stasys i jego ekipa przystąpili do wykonania nałożonego na nich przez partię zadania. W pierwszej kolejności zmieniono budowę nadwozia. Przepisy grupy B dopuszczały auto szersze niż seryjne. Stasys

Dzieło fabryki z Wilna mimo swoich niepozornych osiągów gromiło na trasach o wiele mocniejsze rajdówki.

...madkola i zmienił rozstaw osi, dzięki czemu jego rajdówka wyglądała bardziej ...ie i lepiej trzymała się drogi. Sa... radykalnie odchudzono, demontując ... wiązki elektrycznej, tylną kanapę oraz ...wygłuszenia, co dało spadek masy ... 980 kg. Wszystkie drzwi zastąpiono ...owymi oraz zastosowano klatkę bez... chroniącą kierowcę i pilota.

...większe zmiany dotyczyły jednostki na... Silnik był nowatorską konstrukcją ...ną przez inżynierów VFTS. Zastoso... aluminiową głowicę i lekki wał korbowy, ... stopień sprężania wzrósł z 8,5 do 11 ... Standardowo pod maską zamonto... dwa gaźniki Webera 45 DCOE. Zmienił ... cały układ wydechowy od kolek... ostatniego tłumika. Te zmiany, zgod... ...esnymi przepisami FIA, pozwoliły ... moc 160 KM przy 7000 obr/min. Auto ... prędkość maksymalną 192 km/h i był ...szy rajdowy samochód produkcji ra..., który pokonał barierę 190 km/h.

EPIZOD MTX

Równolegle do produkcji Ład VFTS powstawały w zakładach Metalexu u naszych południowych sąsiadów, w byłej Czechosłowacji, Łady MTX. Zakład ten założyli w roku 1969 Karel Jílek i Václav Bervid. Firma od początku koncentrowała się na budowie formuł, modyfikacji samochodów osobowych, ciężarowych i motocykli sportowych do specjalnych celów. Do zakładów Metalexu przyjeżdżały seryjne Łady o pojemności 1600 cm3 z dotartymi już wcześniej silnikami, z przebiegiem 2000 km. Następnie pod czujnym okiem mechanika i kierowcy rajdowego Vaclava Blahna były one kompleksowo modyfikowane do rajdów. Opracowywane przez niego silniki przygotowywano częściowo we współpracy z Brundzą. Tak samo jak litewska „zero-piątka", rajdówka z Czechosłowacji robiła dużo zamieszania nie tylko na lokalnych rajdach. Dzieło Metalexu, choć miało specyfikację bardzo zbliżoną do tej z Wilna, otrzymało osobną

Zgodnie z przepisami grupy B nadkola zostały poszerzone. Dzięki temu osiągnięto lepszą przyczepność i bardziej muskularny wygląd auta.

amochód radykalnie odchudzono pozostawiając tylko
ajważniejsze elementy. Usunięto część wiązki elektrycznej,
tylną kanapę oraz wszystkie wygłuszenia.

…logację i w dokumentach FIA widniało …ada 2105 MTX.

…ach 2105 startowali Węgrzy, Bułga… …zanie, Francuzi, a nawet zawodnicy …my. Ci ostatni na tamtejszych rajdowych …zajęli trzecie miejsce w generalce. Do …ych sukcesów „zero-piątki" zalicza się …dy jak Akropolis, Paryż–Tunis, Złote …czy nawet nasz rodzimy Tysiąca Jezior. …VFTS skończyła się, kiedy FIA oficjalnie …owała z grupy B. W późniejszych okre… …ada występowała tylko w klasie pojaz… …silnikiem do 1600 cm3. Wraz z rozpa… …rozwiązany został narodowy zespół …VFTS stał się prywatnym przedsię… …nazwie EVA (Experimental Vil… …Auto-plant). Próbowano podbić rynek …adą 2108 EVA na bazie Samary, ale …dległej Litwie nikomu na tym nie za… …Fabryka została zamknięta, następnie …ona w sieć dealerską i serwisową …aut importowanych.

…Brundza zakończył budowanie sa… …rajdowych w roku 1991, lecz na …zakończyła się jego miłość do samo… …Po uwolnieniu rynku „Czarodziej z Wilna" otworzył sieć dealerską grupy Audi i Volkswagen i skupił się na sprzedaży aut zachodnich. Zaczął działać także na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym jako doradca premiera. Dodatkowo otworzył w Wilnie największe w kraju muzeum samochodowe, które istnieje do dziś. W jego zbiorach można podziwiać ponad 110 samochodów z całego świata. Na szczególną uwagę zasługuje Porsche 911. Brundzy w latach 80. wymienił je na dwa VFTS-y z narodową drużyną Bułgarii

Łada VFTS od początku nie była zaawansowanym technicznie pojazdem, który mógł się liczyć na międzynarodowych arenach z takimi samochodami jak choćby Lancia 037, ale nie taki był jej cel. Była świetnym samochodem treningowym, który trzymał pozycję na socjalistycznych trasach rajdowych. Deklasowała podobne samochody, takie jak Skoda 130LRs czy FSO Polonez 2000C, a jej cywilna odmiana stała się pożądana na rynkach innych państw.

Lada VFTS

LATA PRODUKCJI	1982-1990
WIELKOŚĆ PRODUKCJI	oficjalnie 30 sztuk
GRUPA	B (numer homologacji B-222)
SILNIK	benzynowy, I-4, SOHC 1588 cm³, czterocylindrowy, z przodu, chłodzony cieczą, stopień sprężania 11.5:1
MOC MAKS	160 KM@7000 obr./min.
MAKSYMALNY MOMENT OBROTOWY	165 Nm @ 5500 obr./min
PRĘDKOŚĆ MAKS	192 km/h
0-100 KM/H	8,4 s
NAPĘD	na koła tylne
ZUŻYCIE PALIWA	15,4l/100 km
PODWOZIE	samonośne
BAK	39 litrów
ZAWIESZENIE	sprężyny, amortyzatory teleskopowe
WAGA	920 kg
SKRZYNIA BIEGÓW	ręczna, pięciobiegowa
HAMULCE	tarczowe przednie / tylne bębnowe
ROZMIAR KÓŁ	15"
WYMIARY (MM)	4090 mm/ 1725 mm / 1400 mm
ROZSTAW OSI (MM)	1365 (A), 1321 (B)

Na Ładach 2105 VFTS startowali Węgrzy, Bułgarzy, Hiszpanie, Francuzi, a nawet zawodnicy z Panamy. Tu węgierski Budai Team