

iaauto magazyn

• Wydanie 9 • 12 stycznia 2016 •



Moto GP

Kicks

Safari

Nie ma odpowiedzi na pytanie, który samochód jest najlepszy. Dla jednych będzie liczyła się uroda i kolor nadwozia, ktoś inny przywiązuje ogromną wagę do wnętrza, które ma być funkcjonalne, innych drażnią plastikowe wykończenia, albo za mały bagażnik. Panowie, ale i coraz częściej panie, uważnie wczytują się w szczegółowe dane dotyczące konstrukcji i osprzętu silnika, rozwiązań zastosowanych w zawieszeniu czy przenoszeniu mocy na koła. Coraz częściej skrzynia automatyczna nie jest wadą, zwłaszcza że współczesne takie przekładnie działają nierzadko lepiej niż kierowca potrafi obsłużyć skrzynię manualną. Taki naprawdę idealny samochód nie istnieje.

Przy wyborze samochodu ważna jest moda, powszechna w danym czasie stereotypy i opinie, często plotki nie poparte żadnymi racjonalnymi argumentami. Rzeczywiste potrzeby użytkownika ograniczają jego możliwości finansowe, stymuluje perswazja marketingu czy przekonujące reklamy. Kibice siatkówki zapewne docenią fakt, że jakaś marka wspiera ich zespół, ale czy to przełoży się na zakup tego właśnie samochodu, nie wiadomo. Znacznie bardziej liczą się osiągnięcia sportowe danej marki czy modelu, start w rajdach czy wyścigach, zwłaszcza w cyklach światowych (ale niekoniecznie) i zwycięstwa w tychże, mogą przynieść wieloletni prestiż i splendor. A prestiż ewidentnie przekłada się na wielkość sprzedaży.

Jak nie stracić dotychczasowych klientów i zyskać nowych? Rozważania nad powodami, które sprawiają, że klienci wybierają taki a nie inny samochód spędzają sen z powiek badaczom takich zachowań. Konkurencja jest ogromna, a każdy producent chce w miarę precyzyjnie zaplanować produkcję i sprzedaż. Jeśli przepowiadacze przyszłości rąbną się co do preferencji klientów, to firmie może grozić wielka klapa. Podobnie może się zdarzyć, gdy samochód okaże się zbyt dobry, zbyt trwały, zbyt piękny. Bo jak potem przekonać klienta, żeby się go pozbył, bo właśnie jest jeszcze lepszy, jeszcze trwalszy, jeszcze piękniejszy?

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Prezentacje

W nowym wymiarze - str. 4



Do zakochania jeden krok - str. 8

Kicks - str. 10

Wydarzenia

Wielka Orkiestra Świątecznej Pomocy - str. 12



Sport

Gdzie dwóch się bije... - str. 16

Powalczyc z najlepszymi - str. 18

W cieniu Kilimandżaro - str. 24



Rozmowa i auto

Obieżyświat - str. 20

Technika jazdy

Podstawy 4x4 - str. 27

Relaks

Odchodzą Królowie - str. 28

Felieton

Kierowcy i Trybunał - str. 51

W nowym wymiarze



TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: AUTOR, AUDI

Firmy samochodowe mają swoje ambicje i swoje przyzwyczajenia. Prezentując nowy samochód dbają, by pokazać go w wyjątkowej scenerii, w jakimś niezwykłym miejscu. Bardzo to lubimy i pochwalamy taką dbałość o odpowiedni image auta.

Firma Audi zawsze bardzo starannie wybiera miejsce wydarzenia, musi być takie, w którym jeszcze nigdy nie było konkurencyjnej prezentacji, a hotel stylistyką i charakterem ma odpowiadać prezentowanej limuzynie. Tym razem w ślad za nowym Audi A4 pojechaliśmy do luksusowego, butikowego hotelu Masuria Arte, przepięknie położonego w Krajinie Wielkich Jezior Mazurskich, w okolicach Ełku i Augustowa. Posiadłość usytuowana jest nad samym brzegiem kompleksu jezior Stackiego, Białego, Przepiórki i Rajgrodzkiego. To 100 hektarów idyllicznie zagospodarowanej przestrzeni i kilkanaście luksusowych apartamentów zaaranżowanych z wyjątkowym gustem i smakiem. Dwór jakby stworzony po to, by podjeżdżać pod niego takim autem jak nowe Audi A4 lub ten samochód jest po to, by jeździć nim do takich właśnie miejsc. Połączenie idealne.

W tych to pięknych okolicznościach przyrody, przemierzając mazurskie malownicze drogi zaprzy-



jaźnialiśmy się z nową generacją A4. Są dwie wersje: Limousine i Avant. Gdybym miała wybierać między tymi dwoma rodzajami nadwozia miałabym problem, na którą wersję się zdecydować. Avant to funkcjonalność i ogromna przestrzeń bagażowa. Limuzyna to estetyka i przemyślane rozwiązania. Obie wersje mają sportowy charakter i to nam się

podoba. Poza tym linia nadwozia to klasyka bez kontrowersji. Zwolennicy i krytykanci tej marki twierdzą, że jedną z niewielu rzeczy, których możemy być pewni na tym świecie, to to, że każde kolejne Audi które pojawi się na rynku będzie takie samo, jak poprzednie. Dla pierwszych to zaleta, dla drugich wada. Rzeczywiście, z zewnątrz zmiany są niewielkie: nieco inne przetłoczenia na linii nadwozia pozwoliły - jak zawsze - zachować idealne proporcje.

Ale we wnętrzu zmiany, zmiany, zmiany. Dominuje technika, funkcjonalność i design. Nic dziwnego, bo

to właśnie dopracowane detale liczą się w samochodach prestiżowych marek. Konsola centrala została przeprojektowana, pojawiły się elementy stylistyki jachtowej. To co oglądamy w kokpicie A4, to nowa linia stylistyczna wnętrza w marce Audi i nowe rozwiązania - komfortowe nie tylko dla kierowcy, ale również funkcjonalne i przydatne pasażerom. Każdy z uczestników podróży, nie tylko kierowca, może komunikować się z autem używając swojego smartfona czy laptopa.

Po wejściu do samochodu zwraca uwagę wirtualny kokpit Audi, który prezentuje w czytelny i atrakcyjny wizualnie sposób wszystkie najważniejsze informacje i którym możemy dowolnie zarządzać. Mamy np. do wyboru klasyczny wygląd z dużymi zegarami lub widok progresywny, w którym zegary zostały pomniejszone, a kierowca ma do dyspozycji ogromną przestrzeń do wykorzystania na potrzebne mu informacje np. mapy, informacje. Poza tym wyzwaniem dla konstruktorów i projektantów podczas pracy



nad nową generacją A4 było choćby minimalne zwiększenie wnętrza. Udało się.

Gama silników - jak zawsze w Audi - dopracowana i dająca możliwość wyboru. W autach montowane są trzy jednostki TFSI i trzy jednostki TDI. Wszystkie hołdują zasadzie: większa moc, mniejsze zużycie paliwa. Współpracuje

z nimi sześciobiegowa, manualna skrzynia biegów lub siedmiostopniowy automat S tronic. W A4 jest oczywiście symbol Audi, czyli stały napęd na cztery koła quattro. Podróż ułatwiają i kierowcę wspomagają liczni „asystenci”, znani i lubiani, których Audi „wykorzystuje” od lat w samochodach swojej marki.

Trudno na coś w aucie narzekać, zwłaszcza, że samochód należy do segmentu B. Walka w tym segmencie jest ogromna i na błędy nie ma już miejsca. I trudno takowe wytknąć firmie z Ingolstadt.

Podczas dwóch dni prezentacji miałam spory dylemat: spędzać czas w apartamencie lub klimatycznym SPA czy w Audi A4. Jedno i drugie warte grzechu. ■



babskie gadanie



TEKST I ZDJĘCIA: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC

Fiat 500X Cross Plus w matowym, szaro-brązowym kolorze to będzie ukochane auto dla wszystkich pięknych, młodych i bogatych. Trzeba go tylko poznać.

Przede wszystkim niech nikogo nie zwiedzie oznaczenie samochodu, gdyż poza nazwą oraz stylistyką ten uterenowiony model niewiele ma wspólnego z miejską wersją. To taki mini SUV, modny crossover, niezwykle udany projekt wykorzystujący dziedzictwo pięćsetki. Gdy po raz pierwszy Fiat 500 został napompowany do rozmiarów L nie spodobał mi się zbytnio. Nie chodziło nawet o wygląd, ale o sposób prowadzenia i estetykę wnętrza. Dlatego kolejna wariacja „na temat” czyli

500X początkowo nie wzbudził we mnie specjalnego zainteresowania - na zdjęciach nie wyglądał zbyt atrakcyjnie. Natomiast jak zobaczyłam auto na parkingu, gotowe do jazdy, zakochałam się od pierwszego wejrzenia. Doskonałe proporcje, styl, nowoczesność, klasa - 500 X robi naprawdę doskonałe wrażenie. A mnie udało się testować auto w szaro-brązowym matowym kolorze - Magnetico. Zapamiętajcie, bo wyjątkowo mu w tym kolorze do twarzy. Nomen omen magnetycznie przyciągał

spojrzenia innych użytkowników dróg, na parkingach i wszędzie gdzie się pojawił, a mnie z każdą chwilą podobał się coraz bardziej. Wybrałam się więc w długą podróż - sporo ponad 1000 km, by sprawdzić, czy to tylko chwilowe zauroczenie, czy mogę liczyć na bardziej poważny związek.

We wnętrzu jest bardzo stylowo i wyrafinowanie - każdy detal dopracowany, odpowiednio zakomponowany, tworzący idealną całość z pozostałymi elemen-



tami. A kształt zagłówek? No nie, nie wypada aż tak się zachwycać. Ale do estetyki we włoskich autach jesteśmy przyzwyczajeni. W 500X Cross Plus odpowiednią atmosferę tworzyły doskonałej jakości materiały, skórzane wstawki, szczotkowane aluminium, ale także wysmakowane detale w interesujących kształtach. Nie tylko linia nadwozia ale i styl wnętrza - pod tym względem konstruktorzy i designerzy nie zawiedli i wykonali zadanie na szóstkę. Czułam się jak w dobrym salonie z modnymi, hipsterskimi ciuchami, z którego zawsze wychodzę z pełnymi torbami i tylko brak gotówki nie pozwala mi kupić wszystkiego. Poza tym zaskoczyła mnie ilość miejsca we wnętrzu samochodu - czułam się komfortowo, a przecież nie znoszę małych i ciasnych pomieszczeń. Duże, przeszklone powierzchnie idealnie doświetlały estetyczne wnętrza. Zresztą pasażerowie z tyłu również nie narzekali, a wszyscy podróżu-

jący zwrócili uwagę na bardzo wygodne fotele - takie w sam raz, z doskonałym podparciem z boku i odpowiednią długością siedziska. Zegary, konsola centralna i wiele innych elementów - wszystko sensownie i logicznie rozplanowano. Jak się podróżowało? Jeździliśmy najmocniejszą wersją Cross Plus z silnikiem 1,4 MultiAir o mocy 170 KM, z napędem 4X4. Czegoż chcieć więcej? Nie jest to może najbardziej dynamiczne auto, którym jeździłam, ale czy zawsze i wszędzie musimy pędzić i być pierwszymi? Ja i „mój” Fiat celebrowaliśmy każdą chwilę. Automatyczna, dziewięciobiegowa skrzynia automatyczna działała poprawnie, choć... - przyzwoitość nakazuje, aby coś jednak skrytykować - czasem miewała momenty zawahania jakiego użyć przełożenia. Mnie to specjalnie nie przeszkadzało, ale młodociany rajdowiec zapewne by marudził. Wtedy wybiera się tryb sport i podczas jazdy w tym trybie ani do dyna-

miki, ani do działania skrzyni nikt nie będzie miał zastrzeżeń. Doskonale natomiast spisuje się napęd, który w normalnych warunkach działa na przednią oś, ale gdy wymaga tego sytuacja dołączane są automatycznie tylne koła. Bardzo wygodnie obsługuje się pokrętło do sterowania napędem - do wyboru mamy kilka trybów czyli oprócz automatycznego sportowy i terenowy. A wybór mieć lubimy. 500 X prowadzi się znakomicie, zawieszenie - dla mnie - jest komfortowe, idealnie zestrojone; ani za twarde, ani za miękkie. Jak przystało na współczesnego crossovera Fiat 500X doskonale czuje się na asfalcie, ale i leśna czy szutrowa droga nie sprawia mu problemów.

Reasumując, podróż była super, kobieca intuicja mnie nie zawiodła, zauroczenie przerodziło się w zakochanie, a przecież wiadomo, że czasem zakochani noszą różowe okulary... No cóż...



Kicks

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: NISSAN

Pokazany w São Paulo w 2014 roku koncepcyjny samochód Nissana pod nazwą Kicks, był sporym wydarzeniem targów. Teraz wchodzi do produkcji.

Warto odnotować ten fakt, gdyż samochody koncepcyjne to częściej sposób na pokazanie świata jak wielki potencjał mają twórcy danej firmy, niż jako konkretna propozycja na nieodległą przyszłość. Dlatego też „koncepty” to zazwyczaj kompletnie odjechane pomysły. Tym razem jest inaczej.

Samochód otrzyma oficjalną nazwę Nissan Kicks. Nissan planuje sprzedaż najpierw w Ameryce Łacińskiej, niewykluczone iż z czasem trafi też na inne rynki. Nie spodziewajmy się jednak tego samochodu w Europie, wszak w ofercie firmy jest Juke w kilku

odmianach, Murano, X-Trail czy Qashqai. Do tego bliźniaki produkowane jako Renault. Zresztą i sam producent uprzedza, iż nie ma (na razie) planów sprzedaży tego auta na Starym Kontynencie. W Polsce „kiks” nie kojarzyłby się najlepiej, dlatego jeśli w ogóle trafi do sprzedaży, to pod inną nazwą.

Samochód Kicks nie jest tym samym Kicks-em, który pokazywano na kolejnych salonach Ameryki Łacińskiej, i który miejscowe media określały mianem wielkiej sensacji. Prototyp był ewolucyjnym rozwinięciem koncepcyjnego modelu Extrem pokazanego w São Paulo w 2012 roku. Projektując kolejne

wersje specjaliści starali się w stylu, kolorystyce i designie auta zmieścić pierwiastki brazylijskiej i latynoamerykańskiej kultury. Sądząc po zachwytach południowoamerykańskich mediów wszystko udało się znakomicie. Kicks Concept powstał jako efekt współpracy Nissan Design America (NDA) w San Diego oraz NDA w Rio pod kierunkiem Globalnego Centrum Projektowego Nissana w Japonii. Obecnie trwają końcowe prace nad produkcyjną wersją modelu. Samochód będzie produkowany w fabryce Resende w stanie Rio de Janeiro po doinwestowaniu zakładu kwotą niemal 200 mln dolarów. Sprzedaż ruszy już w tym roku.

Nissan chwali się – nie bez powodu – dominacją w segmencie crossoverów, Kicks wzmocni pozycję firmy na rynku latynoamerykańskim. Natomiast w Europie firma przedstawiła swoją wizję crossovera pod nazwą Resonance. Francois Bancon, dyrektor generalny Nissan Division ds. strategii i planowania produktów, tak zachwala pomysł: „Resonance ma prowokować, być pełen energii i absorbować, a nawet wzbudzać kontrowersje. Jego kanciasta, lecz wyszukana stylistyka, ekologiczny napęd oraz przemyślane funkcje dają jasny i ekscytujący obraz przyszłych innowacji w sektorze crossoverów.”



Nie mamy nic przeciwko prowokacji, czerpaniu energii i zachwycającemu się jasną i ekscytującą wizją przyszłych crossoverów. Zawsze jednak gdzieś w tyle głowy pojawia się pytanie – czy te zapewnienia o wspaniałości pod każdym względem sprawią, że za ćwierć wieku będzie ten model pożądanym klasykiem? W czasach, gdy co trzy lata każde auto poddawane jest modernizacji, a co sześć zastępowane przez kolejną odmianę, bardzo o to trudno. A na koniec zabawa dla Czytelników – który z samochodów

na zdjęciach najbardziej przypomina produkcyjną wersję Kicksa? Kto zgadnie? ■





5 toruńska moto orkiestra



12 warszawska moto orkiestra

Również i Automobilklub Polski włączył się w zbieranie pieniędzy na ratowanie zdrowia dzieciaków i poprawę warunków leczenia na oddziałach geriatrycznych. W niedzielę na autodromu Automobilklubu Polski na Bemowie zjechało kilkadziesiąt samochodów przygotowanych do rajdów, wyścigów, rallycrossu, driftu czy rywalizacji w terenie. Kierowcy mają za sobą cały dzień intensywnej pracy. Może lepiej jed-

nak powiedzieć – zabawy. Bo kilkudziesięciu kierowców jeździli sprawiając frajdę dzieciakom, ale i sobie. Wśród nich rajdowy mistrz Polski z roku 2014 roku, Wojciech Chuchąła. Warszawska Motoorkiestra zebrała ponad 45 tysięcy złotych, trzecia część wpłynęła za pomocą terminala do płatności kartami kredytowymi. Wielkim darem uczestników imprezy jest ponad 18 litrów krwi, jaką oddali honorowi krwiodawcy.



SPORT

SPORT

Gdzie dwóch się bije ... trzeci zostaje mistrzem

TEKST: RAJMUND G. BINISZEWSKI
ZDJĘCIA: MOTO GP



Koncówka ubiegłego sezonu Moto GP obfitowała w wydarzenia, które na pewno przejdą do historii i to niekoniecznie tej chlubnej. Zaczęło się zgodnie z planem Doktora. Valentino Rossi wygrał pierwszą rundę komunikując tym samym, że jedzie po 10. tytuł mistrza świata. Wszyscy raczej spodziewali się zacieklej rywalizacji między kierowcami Yamahy. Tymczasem słaby początek sezonu w wykonaniu Lorenzo pozwolił Doktorowi zdobyć przewagę punktową, którą udało mu się utrzymać do przedostatniej rundy. Podczas Grand Prix Malezji Rossi wdał się w awanturę z Marquezem. W efekcie tego starcia obrońca tytułu Marquez wyładował w zielonym tym samym kończąc wyścig, a Rossi decyzją sędziów ostatni wyścig rozpoczynał z ostatniej pozycji. Na torze Rossi wiele już zwojować nie mógł, Lorenzo dojechał na pierwszej pozycji i tym samym, to właśnie on został mistrzem świata. Sporo wątpliwości i kontrowersji szeroko komentowanych na różnych forach internetowych i w mediach budziło zarówno samo starcie w Malezji jak i kara nałożona na Rossiego.

Sezon 2016 rozpoczyna się 20 marca. Rossi mówi, że ubiegły sezon to nie był ostatni moment na zdobycie tytułu, co prawda będzie o rok starszy, ale nie ma różnicy między 36 a 37 latkiem.

Przed zawodnikami 18 wyścigów, wygra ten, który do maksimum wykorzysta sprzęt i popełni najmniej błędów. Ale o tym dowiemy się w listopadzie.





Powalczyć z najlepszymi

ZDJĘCIA: TEAM LRP POLAND

Choć jeszcze nie ma oficjalnie zatwierdzonego kalendarza FIM Endurance World Championship na rok 2016, to już wiadomo że Team LRP Poland wystartuje w pełnym cyklu tych zawodów. Cieszy fakt, że tak utytułowany zespół będzie miał możliwość konfrontacji ze światową czołówką. Nie znamy jeszcze składu zespołów, ale wiadomo jest że pojedą na dwóch fabrycznych motocyklach BMW S1000RR.

Mam nadzieję, że Polski zespół na stałe zagości na międzynarodowych arenach, a my będziemy mieli przyjemność nie tylko śledzić poczynania naszych zawodników, ale też będzie okazja przyjrzeć się bliżej specyfice wyścigów długodystansowych. ■

W cyklu FIM EWC na rok 2016 planowane są wyścigi:

- 08 - 10. 04 Le Mans 24h Francja
- 24 - 25. 06 Portimao 12h Portugalia
- 29 - 31. 07 Suzuka 8h Japonia
- 26 - 27. 08 Oschersleben 8h Niemcy



www.mvagusta-polska.pl

DRAGSTER 800RR

The ultimate.

JUŻ OD
(Dragster 800ABS)
588 zł
netto
MIESIĘCZNIE

DRAGSTER 800 RR: 3 cylindry, 140 KM – MV EAS 2.0 (Electronically Assisted Shift: quick – i down-shifter)
– 4 mapy zapłonu (w tym jedyna na rynku typu Custom*) – 8-stopniowa kontrola trakcji
– ABS z RLM (Rear wheel Lift-up Mitigation: kontrola stoppie) – amortyzator skrętu w standardzie.
*Mapa Custom: ustawiana przez użytkownika – 5 parametrów pracy silnika.

Wejź do świata MV Agusta

ADRESY DILERÓW:	EURORIDER Bielsko-Biała, ul. Żywiecka 191	tel.: 604 098 912
	EURORIDER Kraków, ul. Kłuszyńska 48	tel.: 604 099 297
	MOTO44 Poznań, ul. Dąbrowskiego 181	tel.: 601 415 195
	ARIES Szczecin, ul. Gdańska 22a	tel.: 603 077 416
	MOTO-ITALIA Warszawa, ul. Puławska 579	tel.: 696 490 501
	WROBUD Wrocław, ul. Szczecińska 7	tel.: 601 962 089



Kalkulację sporządzono dla motocykla MV Agusta Dragster 800 ABS na kwotę netto 53 495,93 PLN w oparciu o zmienną stopę procentową WIBOR 3M w wysokości 1,64% z dnia 13.05.2015r. Opłata wstępna 35%, okres leasingu 60 miesięcy, wykup 1%. Propozycja adresowana wyłącznie do przedsiębiorców. Niniejsza propozycja nie stanowi oferty w rozumieniu przepisów Kodeksu Cywilnego. Przyznanie finansowania jest uzależnione od wyniku badania zdolności kredytowej ubiegającego się o finansowanie. Szczegóły u sprzedawcy.

Podmiotem finansującym jest Bank BGZ BNP Paribas Spółka Akcyjna z siedzibą w Warszawie przy ul. Kasprzaka 10/16, 01-211 Warszawa, zarejestrowany w rejestrze przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie, XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod nr KRS 0000011571, posiadający NIP 526-10-08-546 oraz kapitał zakładowy w wysokości 84 238 318 zł w całości wpłacony.

Obieżyświat



MIROŚLAW RUTKOWSKI

Sławomir Makaruk, rocznik 1963. Mieszka w Warszawie. Ekspert od wszelkiego rodzaju wypraw, przygód, odkrywania świata. Łatwiej wymienić miejsca na świecie, w których nie był, niż te, które poznał.

Mirosław Rutkowski: Z zawodu jesteś...

Sławomir Makaruk: Mam dyplom fotografa, mam też papiery nurka, w żadnym z tych zawodów nie pracowałem. Co prawda nurkowaniem zarabiałem w Meksyku polując na ryby, strzelałem je z kuszy i potem na targu w Vera Cruz sprzedawałem. Ale jako nurek w chęlnie nie pracowałem. Robiłem sporo różnych rzeczy, jednak jakiegoś jednego, konkretnego zawodu to raczej nie mam.

Jednak pracowałeś w różnych, często mocno egzotycznych zawodach?

Na Islandii pracowałem w przetwórni ryb, potem na trawlerze łowiłem dorsze i śledzie, byłem pomocnikiem drwala w Oregonie, pracowałem jako nurek i instruktor nurkowania w różnych miejscach na świecie, budowałem domy w Ameryce i w Norwegii, nurkowałem po czarny koral na Karaibach – wtedy było to legalne, o rybach w Meksyku wspominałem.

Przez sześć lat byłem „specialist event” w Reynolds Tobacco robiąc Camel Trophy, potem organizowałem imprezy integracyjne, ale było jeszcze na to za wcześnie i głównie miałem klientów zagranicznych, więc kupiliśmy statek wielorybiczny i szukaliśmy skarbów od Sudanu do Indonezji. Skarbów nie znaleźliśmy, firma padła, statek sprzedaliśmy. Od 2005 do 2007 organizowałem safari off-roadowe w Namibii. Przestałem tam jeździć, kiedy na biwaku spotkałem jakichś pijanych Polaków, którzy na mój widok zaczęli wrzeszczeć „O! Qrva! Makaron!”. To było ponad moje siły.



Jesteś instruktorem jazdy samochodem terenowym, szkoliłeś m. in. żołnierzy sił specjalnych.

Pierwsze szkolenia prowadziłem na południu Egiptu, wtedy jeszcze mało znanym. Ale nie uczyłem jazdy terenówką, lecz nurkowania. Nie miałem z tego większej frajdy, wolałem sam nurkować i szkolenia się skończyły. A z siłami specjalnymi ćwiczyliśmy jazdy samochodem terenowym. Trzydzieści lat jeżdżę takimi autami po świecie, sześciokrotnie miałem okazję odbyć najlepsze na świecie przygotowania w Land Roverze do Camel Trophy, to trochę umiem i warto się tą wiedzą podzielić.

Sztukę pokonywania bezdroży w terenówce opowiadałeś za sprawą Camel Trophy?

Uczestnicy tego rajdu przechodzili specjalistyczny, bardzo intensywny kurs w ośrodku Land Rovera. Ja

miałem to szczęście, że byłem tam z każdą polską załogą, a było ich sześć. Instruktorzy najwyższej, światowej klasy musieli nauczyć delikwentów jeździć tak, aby w ekstremalnie trudnym terenie dawali sobie radę i nie psuli samochodów. Trzeba pamiętać, że dla Land Rovera liczył się efekt marketingowy rajdu Camel Trophy i popsuty samochód ten efekt mógł popsuć. Te kursy dały mi bardzo dużo, ale ja już wcześniej miałem jakieś takie pojęcie. Początków off-roadu nauczyło mnie nurkowanie, bo zaczynało się od tego, aby wjechać na plażę jak najbliżej morza, a nie były to plaże łatwo dostępne. W samochodzie były butle, sprzętarki, agregat, pianki, mnóstwo sprzętu. Chodziło o to, aby nie taszczyć tego całego majdanu na plecach, tylko dowieźć samochodem na brzeg.

Jesteś też wydawcą.

Jeszcze jestem, ale głównie się użeram o pieniądze za dawno sprzedane książki. W tej branży w Polsce zarabiają jedynie ci, którzy książkami handlują. Autorzy i wydawcy mają słabo.

Z tego wynika, że jako autor książek i filmów też fortuny się nie dorobiłeś?

Jakoś niespecjalnie.

Poznaliśmy się w 1991 roku w czasie eliminacji do Camel Trophy. Pamiętam, że bez większych problemów zakwalifikowałeś się do pierwszej polskiej załogi w tej imprezie.

Eliminacje były bardzo wymagające, ale ja rzeczywiście przeszedłem przez nie dość łatwo. Ale też miałem lepiej niż inni, fizycznie byłem bardzo sprawny, chwilę wcześniej przejechałem całe Stany od Nowego Jorku do Seattle w stanie Waszyng- ➔





ton, bocznymi drogami szutrowymi, miałem jakieś doświadczenia wspinaczkowe, ratownicze - kilka lat w TOPR, w ratownictwie morskim, wcześniej wyprawiliśmy się do Meksyku Tarpanem, Nysą jechałem do Sudanu. Wycieczki Maluchem do Bułgarii czy Roburem do Turcji to nie jest coś, czym warto się chwalić, chociaż w latach 80-tych uważano je za spore wyzwanie. Większość ludzi przystępujących do eliminacji Camel Trophy nastawiała się na umiejętności jazdy samochodem, a organizatorzy nie tego szukali. Wiedzieli, że dziesięciodniowy kurs w Land Roverze każdego nauczy skutecznego pokonywania przeszkód terenowych. W eliminacjach bardziej liczyły się sprawność fizyczna, kompas, mapa, rozbijanie obozu, takie bardziej traperskie umiejętności. Byłem wtedy studentem geografii i wiedziałem więcej niż ci, którzy mnie pytali.

Rajd Camel Trophy to ważny rozdział w Twoim życiu?

Ważne i duże doświadczenie. Kilka ciekawych miejsc na świecie odwiedziłem właśnie dzięki Camel Trophy. Po rajdzie zaproponowano mi pracę w Camel Trophy i dzięki temu poznałem mnóstwo wspania-

łych ludzi, uczestników rajdu i pracowników korporacji. Tak naprawdę to właśnie te kontakty i przyjaźnie są najważniejsze. No i wspaniała przygoda.

Tyle, że Camel Trophy to już dość zamierzchła historia.

Legenda wciąż jest żywa, kontakty i przyjaźnie trwają. I przy kolejnych wyjazdach spotykamy się, współpracujemy, coś razem robimy. W Anglii wciąż organizują spotkania, przychodzą tysiące ludzi, kupują gadżety, zbierają pamiątki, wspomnienia, opowieści. Mało kto wie, że część obsługi organizacyjnej i logistycznej programu Top Gear robiona jest właśnie przez ludzi z Camel Trophy. Po prostu wiedzą, o co chodzi.

Bywałeś w wielu miejscach, w dżungli i na sawannie, pływałeś w oceanach... Nie bałeś się jadowitych węży, dzikich drapieżników?

Bać się trzeba, ale bez przesady. Trzeba myśleć i zachowywać się rozsądnie. Dla drapieżników nie jesteśmy przysmakiem, a jadowitych stworzeń najlepiej unikać, zresztą wcześniej uciekają. Chyba, że



taki wąż nie ma wyjścia i człowiek na niego wlezie... Ja tylko dwa razy się wystraszyłem, i wtedy faktycznie się bałem. Raz, kiedy słoń się zezłościł, a słonie biegają szybko i złością się konkretnie. Drugi raz, kiedy spotkałem, a właściwie wleźłem na grzechotnika.

Od czego należy zacząć podróże po świecie?

Język, podstawą jest język. W szkole uczyłem się obowiązkowego języka obcego i nie był to język angielski, chociaż też się przydał na Uralu. Szczęśliwie mama przywiązywała dużą wagę do mojej nauki angielskiego i okazało się, że jest to największy kapitał, z jakim ruszyłem w świat. Przekonałem się



o tym dość szybko, kiedy pojechałem do Szwecji na truskawki. Miałem wtedy 15 czy 16 lat i mieszkałem w Helsingborgu z grupą około 40 rodaków. Byłem jedynym znającym język angielski. Wyobrażasz to sobie? Nikt nie mógł się dogadać. Po kilku dniach uciekłem, bo okazało się, że wszystkim robię za tłumacza, a sam nie zarabiam. A przecież pojechałem, żeby mieć na miesięczne wakacje w Grecji i dokładanie przez cały rok do codziennych wydatków. Od tego czasu, kiedy pytają mnie, jak zacząć podróżować po świecie, odpowiadam – ucz się języka. Jak znasz angielski, to się dogadasz prawie wszędzie.

Angielski wystarczy?

Na początek tak. Zależy, gdzie się jedzie, na przykład w Ameryce Południowej ważniejszy jest hisz-



pański, portugalski. Teraz uczę się indonezyjskiego - bahasa, na tysiącach tamtejszych wysp jest sporo do odkrycia, ale angielskiego nie znają. Więc się uczę, bo bez porozumienia na miejscu nie ma czego szukać.

Czyli najbliższą gonitwę za przygodą planujesz w Malezji?

Nie od razu. Wcześniej w Ameryce Południowej mam do załatwienia kilka spraw.

A coś bliżej?

Nie da się bliżej, Boliwia, Peru, Chile są dość daleko.

Chodziło mi o cel wyprawy.

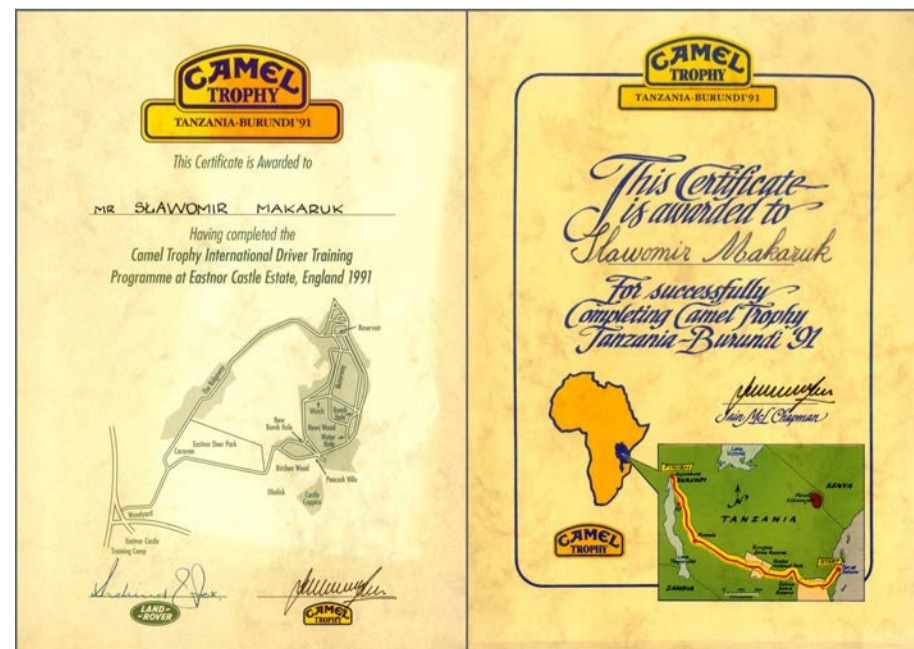
Mam pomysł na program telewizyjny, film i jeszcze może książkę.

Czy to ma być kontynuacja „Boso przez świat”?

Przy tamtym programie w 112 odcinkach byłem przewodnikiem, organizatorem, logistyką, kierowcą... To będzie moja autorska opowieść i raczej nie dla TVP. Nie chcę jeszcze zbyt dużo o tym mówić, bo do końca nie wiem, kiedy, co i jak. Zaczynam „Polowania z Makaronem”, polowanie na przygodę...

Zatem udanych łowów.

Dzięki, będą udane.



W cieniu Kilimandżaro

TEKST: PAWEŁ MOLGO
ZDJĘCIA: MARIUSZ BODNAR

W listopadzie ubiegłego roku Paweł Molgo za kierownicą i Piotr Domownik na prawym fotelu pilota zapisali kolejny rozdział polskich startów w legendarnych imprezach pokonując nadzwyczaj trudną trasę East African Safari Classic Rally. Tę historię czyta się z zapartym tchem.

Gdy w latach 70. z zapartym tchem śledziłem relacje ze startów Sobiesława Zasady w Rajdzie Safari, marzyłem - pewnie jak wielu chłopaków w moim wieku - o pójściu w jego ślady. Sportowa kariera zaprowadziła mnie (w sensie całkiem dosłownym) na... bezdroża, a ściślej mówiąc na trasy zawodów cross-country, co nie przeszkodziło mi jednak w pielęgnowaniu uczuć do klasycznych aut rajdowych. Dlatego dziś w moim dorobku sportowym obok dwóch tytułów mistrza Polski w rajdach terenowych i wygranego Africa Eco Race w klasie aut seryjnych znajdują się również występy w Historycznym Rajdzie Monte Carlo i Historycznym Rajdzie Polski. W listopadzie 2015 spełniłem wreszcie swoje marzenie z czasów młodości - stanąłem na starcie East African Safari Classic Rally.

Na trasach organizowanego przez ponad pół wieku Rajdu Safari ścigali się niegdyś tacy mistrzowie jak Ari Vatanen, Carlos Sainz czy Colin McRae. W 2003 roku zawody straciły status rundy mistrzostw świata, zamieniając się w imprezę lokalną, zdominowaną przez

Kenijczyków. Ale międzynarodowe grono kierowców wciąż gromadzi historyczny rajd East African Safari Classic Rally, rozgrywany w cyklu dwuletnim, który w tym roku odbył się po raz siódmy. Gdy



tylko usłyszałem, że takie zawody są organizowane, wiedziałem, że muszę wciąć w nich udział! Rajd o specyfice cross-country, w którym startują samochody klasyczne z napędem na jedną oś, to suma wszystkich moich motoryzacyjnych pasji. Nie mogło mnie na nim zabraknąć!

Dwa lata temu, nie pewni, czy dostaniemy zgodę

na start, skierowaliśmy oficjalne zapytanie do dyrektora zawodów. Klasyczny Rajd Safari jest bardzo elitarny, a zawodnicy z reguły otrzymują zaproszenia. Bardzo się ucieszyliśmy, gdy otrzymaliśmy pozytywną odpowiedź, która dała nam zielone światło do rozpoczęcia przygotowań. A pracy czekało nas niemało.

Pierwszorzędną sprawą był wybór auta - w „klasycznym” Safari do startu dopuszczone są samochody wyprodukowane przed 1978 rokiem lub nieco młodsze, ale których konstrukcja nie zmieniła się od daty granicznej. Dominują więc Porsche 911, Datsuny 260 i Fordy Escorty, my jednak - idąc nieco prąd - postawiliśmy na Mercedesa 450 SLC 5.0



z roku 1979, który swego czasu również odnosił spore sukcesy w zawodach - wygrywał choćby w rajdzie dookoła Ameryki Południowej (nota bene za jego kierownicą 2. miejsce w 1978 roku wywalczył... Sobiesław Zasada) czy w Rajdzie Wybrzeża Kości Słoniowej.

Blisko pół roku, na marginesie codziennych startów w Rajdowych Mistrzostwach Polski Samochodów Terenowych, w serwisie mojego zespołu NAC Rally Team trwała przebudowa auta, który



z wersji cywilnej przeobraził się w rajdową. W Mercedesie podnieśliśmy zawieszenie, wymieniliśmy tylny most, aby uzyskać krótsze przełożenia, i założyliśmy sportowe amortyzatory Öhlins. W Afryce startowałem niejednokrotnie w rajdach terenowych, więc rzeczami oczywistymi były dla nas klatka bezpieczeństwa, fotele kubelkowe i system gaśniczy. Pojawiły się dodatkowa chłodnica, 150-litrowy zbiornik paliwa, osłony podwozia oraz grill, a z tyłu kabiny wygospodarowaliśmy miejsce na pojemniki do przewozu narzędzi i podstawowych części zamiennych. Zmiany pociągnęły za sobą wiele modyfikacji w układach elektrycznym, paliwowym czy hamulcowym. Przed wakacjami auto wyjechało na pierwsze testy.

Wrażenia były zupełnie inne niż te, które budzi we mnie sportowa jazda Toyotą Hilux. Konstrukcja auta (tylny napęd, trzybiegowy automat, duży rozstaw osi) wymuszała odmienną filozofię jego prowadzenia, do której musiałem się dopiero przyzwyczaić. Ale mimo to byłem bardzo pozytywnie zaskoczony. Mercedes zachowywał się stabilnie nawet przy dużych prędkościach (na asfalcie bez kłopotu rozpędził się do 180 km/h). Nie brakowało mu mocy (300 KM),

świetnie się trzymał drogi, a dzięki amortyzatorom Öhlins nie wiedzieliśmy, co to dziury. Dobrym wyborem okazały się również szutrowe opony Dmack wykonane ze średniej mieszanki. Do poprawy pozostały już tylko detale, a na mnie czekało jeszcze



wiele godzin jazd testowych.

Gotowe do startu auto oraz serwisowe Iveco wraz z bagażami i górą części zamiennych wyprawiliśmy drogą morską do Kenii już we wrześniu. Maszyny i ekwipunek cze-

kały już na nas w Mombasie, gdy w listopadzie kilka dni przed startem przylecieliśmy na miejsce samolotem.

Widok rywali mocno ostudził zapał moji Piotra Domownika, który na co dzień jest szefem serwisu NAC Rally Team, ale tym razem miał również pełnić rolę mojego pilota. Porsche, Fordy i Datsuny zbudowane praktycznie od zera w najlepszych stajniach Europy sprawiały dość deprymujące wrażenie. Szybko wyszło na jaw, że regulamin rajdu, którego zapisów ściśle przestrzegaliśmy, modyfikując nasze auto, z rzeczywistością miał raczej... niewiele wspólnego. U naszych rywali trwał regularny „wyścig zbrojeń” - ich maszyny może wyglądały na pojazdy klasyczne, ale pod karoserią skrywały profesjonalne rozwiązania. Używając nomenklatury off-roadowej, były niczym rajdówki prototypowe (T1), podczas gdy my przygotowaliśmy do startu auto seryjne (T2). Nie przejmowaliśmy się tym jednak, ponieważ naszym najważniejszym celem, który przyjęliśmy przed występowaniem w East African Safari Classic Rally, było dotarcie do mety. Trudno liczyć na więcej, gdy debiutuje się nowym autem w zawodach, o których w gruncie rzeczy niewiele wiedzieliśmy.

Już pierwsze dni rajdu pokazały, że choć startujemy w rajdzie histo- →→



rycznym, o „emeryckiej” jeździe nie ma mowy. Napięty do granic możliwości harmonogram wymuszał nieustającą gonitwę - dosłownie od wyjścia z hotelu do momentu powrotu na nocleg. Wyśrubowane limity czasowe sprawiały, że wyścig toczył się nie tylko na odcinkach specjalnych, ale również trasach dojazdowych. Na dodatek przy otwartym ruchu drogowym, który na szczęście w Kenii i Tanzanii nie jest duży. Tempo było wręcz nieprawdopodobne! Nie było czasu na odpoczynek czy pobieżne naprawy. Wystarczyło zagotować silnik czy złapać gumę, aby spóźnić się na Punkt Kontroli Czasu. A sędziowie nie czekali na maruderów...

Jacek Czachor, który odwiedził nasz obóz podczas rajdu, widząc, z czym się zmagamy, z niedowierzaniem kręcił głową, mówiąc, że startujemy w... „małym Dakarze”. Miał stuprocentową rację - na tej samej trasie z powodzeniem mogłyby rywalizować auta terenowe! Naszą osobówką na pełnym ogniu pokonywaliśmy rzeki, przelatywaliśmy po wertepach, mierzyliśmy się ze stromymi zjazdami i podjazdami.

Nawierzchnia drogi zmieniała się nieustannie: jechaliśmy po piachu, kamieniach i fesz-feszu, w błocie i po dziurach. Bywało, że stosunkowo nisko zawieszonym, długim autem z napędem na tylną oś manewrowałem w wymitych przez wodę miejscach, które byłyby prawdziwym wyzwaniem dla mojej Toyoty Hilux. Nigdy w życiu nie spodziewałem się tak ogromnych trudności na rajdzie dla samochodów klasycznych!

Oczywiście tak nielitościwe traktowanie nie mogło być bez wpływu na kondycję Mercedesa. Awa-

ria wycieraczek, zalepiony błotem rozrusznik, który zaczynał działać dopiero po uderzeniu go młotkiem, i gotujący się płyn w układzie chłodzącym nie były w stanie zatrzymać naszej biało-czerwonej „strzały”.

Dopiero poważna awaria silnika w drugiej połowie rajdu wykluczyła nas z dalszej walki na oesach, ale nie stała nam na drodze powrotnej do Mombasy. Ponieważ zaliczyliśmy większość odcinków specjalnych i pokonaliśmy pełny dystans 3300



kilometrów, zostaliśmy oficjalnie sklasyfikowani na mecie rajdu - jako pierwsi Polacy w jego historii.

Do Polski wróciłem już jakiś czas temu, ale wciąż pozostają pod urokiem tej fenomenalnej imprezy,



zorganizowanej na najwyższym poziomie, w kraju, który urzeka swoimi krajobrazami, przyrodą i gościnnością mieszkańców. Jeśli tam wrócimy, a uważam to za niemal pewne, postaramy się dysponować o wiele mocniejszym autem, by móc nawiązać walkę z najlepszymi - prawdopodobnie będzie to nasz „dopracowany” Mercedes 450 SLC. Wszyscy twierdzą, że kolejna edycja rajdu będzie jeszcze „ciekawsza”, ponieważ jej trasa będzie wiodła aż do Ugandy. Trudno mi to sobie nawet wyobrazić, ponieważ uważam East African Safari Classic Rally 2015 za najwspanialsze i zarazem najtrudniejsze zawody,

w jakich kiedykolwiek NAC Rally Team brał udział. Ów historyczny rajd swoimi trudnościami przewyższa znane mi z autopsji terenowe supermaratony: Africa Eco Race (rozgrywany na klasycznej trasie Dakaru) czy Silk Way Rally (którego trasa wiodzie po bezdrożach Rosji i Kazachstanu). Jednocześnie panuje na nim przyjacielska atmosfera, a w obozach nie czuć „napinki” wywoływanej przez media i wyśrubowane oczekiwania sponsorów. Spełniłem swoje marzenie z czasów młodości i chętnie spełniłbym je po raz kolejny! ■

Podstawy off-roadu



Ugrzęźnięcie w błocie gdzieś na odludziu to niezbyt miła sprawa. Auto nie chce pojechać ani do przodu, ani do tyłu, wszystkie próby tylko pogarszają sprawę. Jeśli mamy wyciągarke - możemy podjąć próbę wydostania się z opresji. Równie dobrze, a może nawet lepiej skorzystać z pomocy kolegi w drugiej terenówce. W kolejnym odcinku „Podstaw jazdy terenowej” Sławomir Makaruk pokazuje, jak korzystać z liny holowniczej kinetycznej i jak z taśmy holowniczej. Chodzi o to, aby wszystkie działania były skuteczne i bezpieczne. Wszystko w kolejnym odcinku do zobaczenia na kanale You Yube.



<https://www.youtube.com/watch?v=RSvylmOBiTc>

Odchodzą Królowie

KATARZYNA ANDRZEJEWSKA

W tym wydaniu miałam pisać o płytach Ramonesów. Przecież każdy słyszał o Ramones, każdy zna choć jeden kawałek. Ja należę do osób, które mają w samochodzie kilka płyt tej formacji. W ostatniej chwili zmieniłam jednak zdanie – Ramonesów od lat już nie ma, a napisać można o nich zawsze. Dzisiaj chciałam napisać o Davidzie Bowie i chyba nie muszę tłumaczyć dlaczego.

Kilka tygodni temu zmarł Lemmy Kilmister – wokalista Motörhead. 24 grudnia świętował 70 urodziny, dwa dni później dowiedział się, że ma raka, a 28 grudnia zmarł. Szybko i na temat – tak jak całe jego życie i twórczość. Ta śmierć poruszyła cały świat. 9 stycznia transmitowany był jego pogrzeb. Oglądałam – chyba wszyscy fani oglądali. Nagle wzrosła sprzedaż płyt, wszyscy zaczęli słuchać Motörhead – taka kolej rzeczy.

W poniedziałek świat obiegła informacja o śmierci kolejnego króla muzyki – Davida Bowie. Dwa dni wcześniej obchodził 69 urodziny i tego samego dnia ukazała się jego nowa płyta „Black Star”. Ostatnia.

Ogromnie polecam zapoznać się z całą, niezwykle imponującą dyskografią Bowiego (25 albumów), ale tę ostatnią polecam wyjątkowo. Piękna i delikatna podróż muzyczna. Płytę słyszałam raz i nie miałam do

niej przekonania. To nie „stary” Bowie – myślałam. Wydawało mi się to trochę naciągane, trochę odgrzewane, a może i za delikatne jak na Davida, którego znałam od dzieciństwa. Teraz wiem, że to jego osobista, ostatnia podróż. Teraz odbieram tę płytę zupełnie inaczej. Prasa podaje, że muzyk od 18 miesięcy walczył z rakiem. Wiedząc to, można podejrzewać, że właśnie tymi dźwiękami rozliczał się ze światem, radził sobie z bólem i zamykał ostatni okres w swoim życiu. Nie chcę recenzować tej płyty, pisać o tym co mi się podoba, a co nie. Zachęcam, żeby Państwo sięgnęli po tę płytę i odczuli ją po swojemu – każdy tak jak chce.



Kierowcy i Trybunał Konstytucyjny

MIROSLAW RUTKOWSKI

Nadrzędną wartością, o którą każdy kierowca ma obowiązek dbać jest bezpieczeństwo ludzi. Osoby wewnątrz samochodu są chronione konstrukcją nadwozia, elementami szkieletu o różnej wytrzymałości, pasami bezpieczeństwa czy systemem poduszek powietrznych. Pieszy czy rowerzysta nie ma ochrony, która dawałaby szansę uniknięcia obrażeń w czasie wypadku. Dlatego od lat w miastach, gdzie ruch pieszych jest duży obowiązują ograniczenia prędkości jazdy. A ci kierowcy, którzy do tych ograniczeń się nie stosują są karani. Tworząc prawo, ustawodawca musi brać pod uwagę interes i dobro wszystkich, nie tylko tych, których dana regulacja dotyczy. Jednocześnie trzeba uwzględnić wartości nadrzędne zapisane w konstytucji.

W ubiegłym roku, w maju w Polsce zaczęło obowiązywać nowe prawo ułatwiające eliminowanie z ruchu drogowego kierowców, którzy zagrażają bezpieczeństwu w miastach. A precyzyjniej w terenie zabudowanym. Policjanci stwierdzający przekroczenie prędkości o 50 km/h w terenie zabudowanym mają obowiązek odebrać prawo jazdy i przesłać je do właściwego starosty. Ten, obligatoryjnie zatrzymuje prawo jazdy na trzy miesiące. Zatrzymanie prawa jazdy następuje również w razie stwierdzenia przewożenia w pojeździe zbyt dużej liczby osób. To pierwsze rozwiązanie zostało wprowadzone po filmie rozpowszechnianym w internecie i przez niemal wszystkie krajowe telewizje, w którym kierowca popisywał się bardzo szybką jazdą po

ulicach Stolicy. Kpiny z policji, która nie była w stanie ukarać sprawcy szeregu wykroczeń spowodowały, że władza zareagowała szybko. Ten drugi zapis jest reakcją na koszmarny wypadek busa przewożącego zbyt wiele osób.

Rzecznik Praw Obywatelskich, Adam Bodnar oraz Prokurator Generalny, Andrzej Seremet skierowali do Trybunału Konstytucyjnego wnioski o uznanie za niezgodny z konstytucją przepis o zatrzymywaniu prawa jazdy po przekroczeniu prędkości o 50 km/h w terenie zabudowanym.

Rzecznik Praw Obywatelskich nie kwestionował zabierania prawa jazdy, lecz fakt podwójnego karania mandatem karnym oraz zabranieniem prawa jazdy. Ponadto zwrócił uwagę, że droga odwoławcza nie spełnia niezbędnych gwarancji procesowych. We wniosku Prokuratora Generalnego znalazły się dodatkowo argumenty dotyczące braku rzetelności pomiarów, wadliwych lub niedokładnych urządzeń, możliwość błędnego dokonywania pomiarów przez niektóre osoby uprawnione oraz na uchybianie standardom konstytucyjnym w celu deklarowanej poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jak dotychczas Trybunał Konstytucyjny nie rozpatrzył wniosków, zgodnie z decyzją Prezesa TK zostały one połączone i będą badana wspólnie. Ostatnie wydarzenia związane z tym Sądem nie wróżą dobrze – rozpatrzenie sprawy o sygnaturze K 24/15 kiedyś pewnie nastąpi. Ale kiedy?

iauto magazyn

WYDAWCA

Motopress Sp. z o.o.
ul. Żelazna 67 lok. 13, 00-871 Warszawa

REDAKTOR NACZELNY

Mirosław Rutkowski

DTP

Rajmind G. Biniszewski

ZESPÓŁ i WSPÓŁPRACOWNICY

Rajmund G. Biniszewski, Marcin Buczkowski, Tomasz Ciecierzyński, Andrzej Dąbrowski, Jerzy Dyszy, Henryk Gawuć, Andrzej Glajzer, Joanna Kalinowska, Mariusz Leśniewski, Anna Lubertowicz-Sztorc, Maria Modzelan, Andrzej Penkalla, Kacper Rutkowski, Barbara Stępkowska, Marcin Suszczewski, Jakub Żołędowski

KONTAKT Z REDAKCJĄ

redakcja@motopress-media.pl

DYSTRYBUCJA ANDROID/iOS

MOTOPRESS Sp. z o.o.
ul. Żelazna 67 lok. 13, 00-871 Warszawa

Zdjęcia na okładce: Mirosław Rutkowski, Shutterstock



NAPISZ DO NAS: iauto.polska@gmail.com