

magazyn

# iauto

Numer 07 (15) 24 lutego 2016





**K**iedy mój przyjaciel, Bogusław Koperski, po dłuższej podróży, już w Jankach przebudziwszy się spytał, czy lubię jeździć, dumny z pokonanych kilometrów (które to kilometry Boguś smacznie przespał) odpowiedziałem, że lubię. Jak lubisz, to może byś się nauczył!



Zapamiętałem sobie to drobne wydarzenie na długie lata, pewnie dlatego, że wielokrotnie ten dialog, przy kolejnych powrotach z rajdów, wyścigów czy samochodowych salonów, sobie powtarzaliśmy. Ot, tak, dla poprawienia humoru.

Przypomniałem sobie tę frazę - lubisz jeździć? to weź się naucz! - kiedy mozołnie posuwałem się w kilkukilometrowym korku Trasą Siekierkowską. Większość kierowców jako tako panuje nad emocjami, niektórzy nie wytrzymują ciśnienia. Kombinują więc, jak by tu przeskoczyć na inny pas, jak by tu zyskać kilka, kilkanaście pozycji. Niewiele to daje, ale próbują. To zapewne ci, którzy bardzo nie lubią korków, a lubią jeździć. Bardziej lubią.

A po chwili, po kilkunastu minutach albo po godzinie korek się kończy i towarzystwo rusza żwawo naprzód. Korek się skończył, ale aut wokół jest sporo i zaczyna się polka-rokendrolka. Najbardziej żwawo ruszają ci, którzy najbardziej lubią jeździć. Po chwili krótszej lub dłuższej energicznie hamują. Aby za moment ponownie energicznie przyspieszyć. Efekt tych manewrów utrudnia płynną jazdę tym, którzy mniej dynamicznie ruszają, zmniejszając prędkość ujmując gaz, po chwili znów przyspieszają. Średnia prędkość jednych i drugich jest bardzo podobna, kilka kilometrów dalej na tych samych światła stoją i czekają na zielone. Konia z rzedem temu, kto zgadnie, który typ kierowcy bardziej lubi jeździć. A może to jest tak, że jak już się człowiek jako tako nauczy, to przestaje lubić?

Szerokiej drogi



## Wydarzenia

**Moto Expo Polska 2016 - str. 4**

**Sztuka prowadzenia - str. 20**



## Prezentacje

**Jedzie prezes do prezesa - str. 12**



## Technologie

**Od świecek do lasera - str. 16**

**Pół wieku zegarów - str. 18**



## Eksploatacja

**Całoroczne zimówki? - str. 22**

## Szalone lata 90.

**Rallycross: początek - str. 26**



## Turystyka

**Pierścienie z bliska - str. 36**



## Muzyka

**Wanilia, marcepan, chilli i rum - str. 40**



## Kalendarium

**Wydarzenia i rocznice - str. 42**

## Felieton

**Śmieszne rekordy i głupie reklamy - str. 44**



# Moto Expo Polska 2016

Choć za oknem pogoda raczej przypominająca ponurą jesień to przygotowania do nowego sezonu motocyklowego nabierają tempa. W miniony weekend w Warszawie odbyła się wystawa motocykli i skuterów Moto Expo 2016.

Importerzy i dystrybutorzy zaprezentowali to co będzie, lub już można kupić w salonach i chodzi tu nie tylko o pojazdy, ale też ubrania, kaski, czy wszelakiej maści akcesoria. Najwięcej emocji wzbudzały oczywiście nowości. W stosunku do zeszłego roku znacznie zwiększyła się oferta na motocykle klasy 125. Co jakby nie dziwi. Dystrybutorzy liczą na powtórzenie zeszłorocznego sukcesu. Trzeba przyznać że liderzy tego segmentu, czyli Junak i Romet motor zaprezentowali ciekawe nowości na nadchodzący sezon. Ku zadowoleniu młodych motocyklistów rozwija się też oferta na motocykle skierowane dla posiadaczy prawa jazdy kategorii A2. Najwięcej emocji oczywiście wzbudzają te największe i najmocniejsze pojazdy. Zaskoczeniem było, a raczej brak obecności na Expo Harleya i KTM.







Stoisko Handy zdominowała Africa Twin. Dowiedzieliśmy się, że jeszcze przed polską premierą sprzedano 150 egzemplarzy tego modelu. Oprócz nowej odsłony legendy Dakaru pojawił się też odświeżony NC750X.



Yamaha zaprezentowała całą gamę dobrze znanej serii MT. Ale największym wydarzeniem była prezentacja flagowca z serii Sport Heritage XSR 900. Muszę jeszcze wspomnieć o FJR 130, która doczekała się kolejnej odsłony.







Wśród prezentowanych pojazdów nie mogło zabraknąć trójkołowców. Zarówno tych wielkich i sńiących, przeznaczonych do podróżowania po gładkich jak stół autostradach jak i tych miejskich. Chociaż nie wiadomo dlaczego tych drugich jest zdecydowanie mniej. Przedstawicielem miejskiego trójkołowca jest Peugeot Metropolis. Takie konstrukcje prowadzi się jak klasyczny motocykl, jednocześnie zachowując stabilność przy pokonywaniu nierówności, a co najważniejsze nie są szersze niż klasyczne motocykle.



Bardzo ciekawie przedstawiała się propozycja Junaka i Romera. Junak pokazał stylowego Coffe racera, u Romera pojawił się motocykl o klasycznym wyglądem i to na dodatek z koszem. Natomiast firma AJP przedstawiła ciekawą propozycję dla miłośników enduro.







Scrambler Iron Lungs to najładniejszy w Europie Scrambler Ducati biorący udział w ogólnoświatowym konkursie Custom Rumbler.

Ten fantastyczny projekt i jego wykonanie spowodowało, że właściwie przestałem się interesować ofertą Ducati.



# POWER FACTORY.



- Eventy motoryzacyjne
- Szkola jazdy
- Budowa i serwis aut sportowych
- Tuning, oklejanie



## -Serwis samochodowy

- przeglądy, naprawy
- diagnostyka komputerowa
- klimatyzacja, wulkanizacja



**ul. Jagielska 42E Warszawa**  
**tel 885 90 70 70**  
**powerfactory.waw.pl**  
**facebook.com/POWERFACTORY/**



# Jedzie prezes do prezesa

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI  
ZDJĘCIA: MERCEDES-BENZ



Mercedes E należy do tej klasy samochodów, które poza tym wszystkim, co sprawia, że auto jest niezawodne, trwałe i eleganckie, mają jeszcze pewną magiczną cechę. Jego właściciel postrzegany jest jako osoba, której dobrze się wiedzie i jest poważnym partnerem biznesowym.

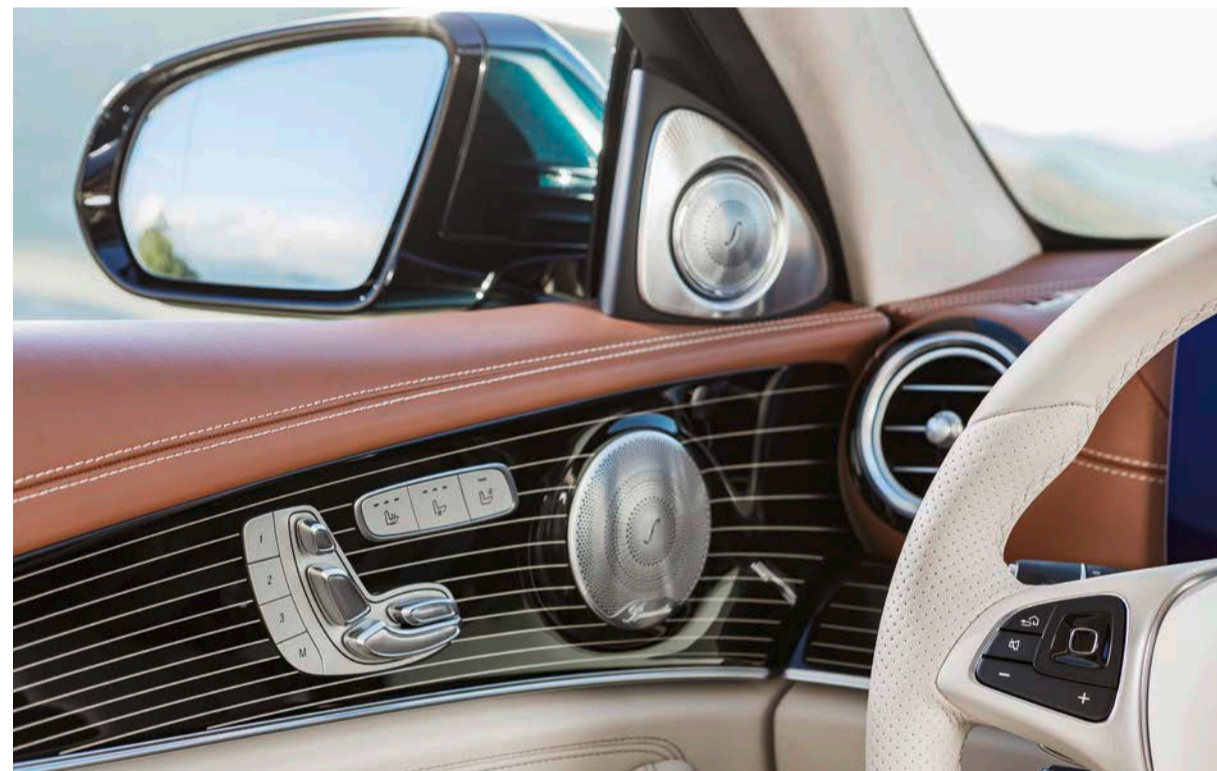


Mercedes zaprezentował właśnie nową odmianę samochodu dla szefów dobrze prosperujących firm. W komunikatach prasowych wysyłanych przez firmę czytamy, że Mercedes-Benz prezentując nową Klasę E dokonuje wielkiego kroku w przyszłość. W komunikatach prasowych przygotowywanych przez komórki PR rzetelne informacje oblane są,

niczym paczek lukrem, mnóstwem emocjonalnych określeń, które powodują, że przekaz staje się mało zrozumiały, wręcz niestranny. W przypadku Mercedesa klasy E jest podobnie, jednak po odrzuceniu figur językowych w rodzaju „emocjonujący design karoserii ze stylową, szlachetnie wykończoną kabiną” czy „szereg innowacji technicznych, które zapew- ➔➔



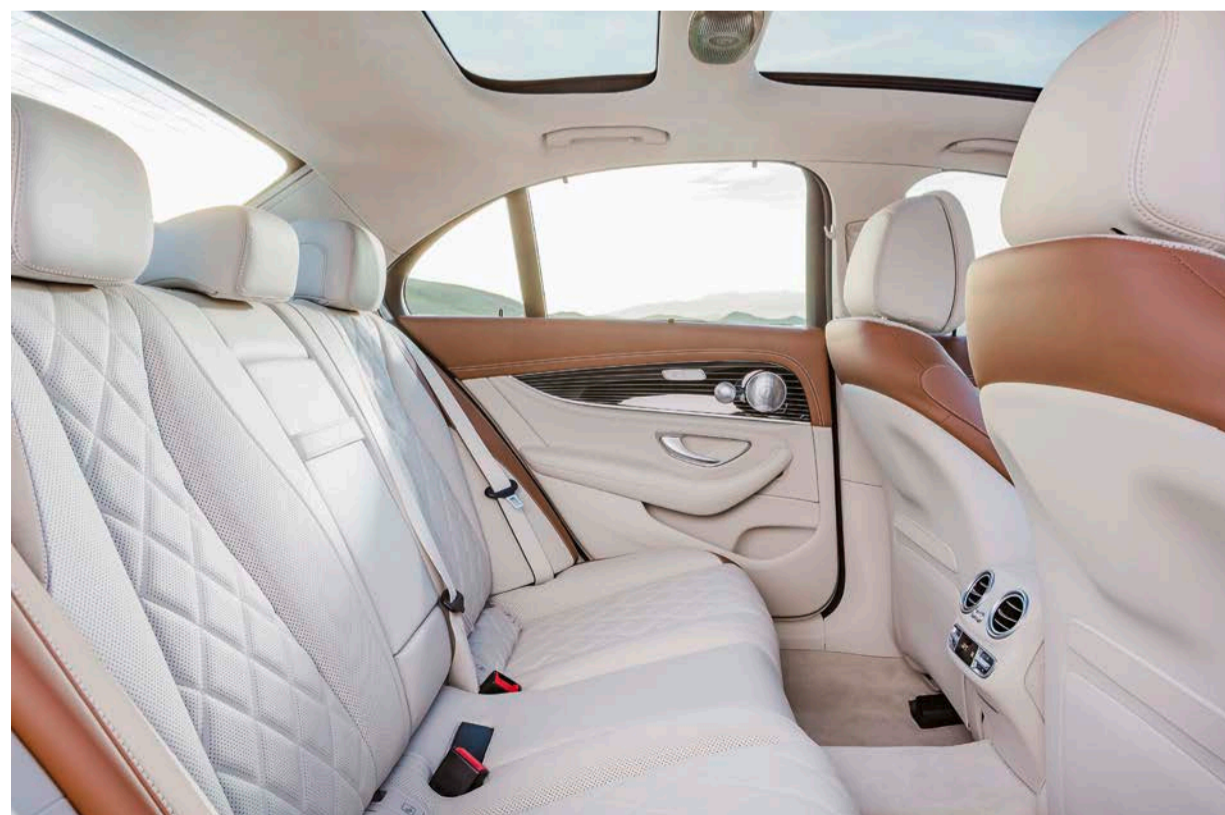
niają jeszcze większy niż dotąd poziom komfortu i bezpieczeństwa” otrzymujemy opis wielu zmian, jakie producent wprowadził w nowym samochodzie. Jest więc nowy silnik wysoko- i poprawiona aerodynamika karoserii; obie te zmiany wpływają zarówno na osiągi, jak i skutki środowiskowe (m. in. zużycie paliwa) wynikające z eksploatacji auta. Dostępne na życzenie wielokomorowe zawieszenie pneumatyczne daje jeszcze wyższy komfort podróży i własności trakcyjne pojazdu. Samochód wyposażono



głosowej "linguatrtonic". Regulacji temperatury nadmuchu dokonuje się tradycyjnymi klawiszami. Osobnymi przyciskami można też włączać lub wyłączać wybrane systemy wspomagające.

Wnętrze robi wrażenie perfekcyjnie dopiętego pod każdym względem. Dobór materiałów, kolorystyka, zestawienie poszczególnych elementów i znakomite materiały sprawiają, że zasiadając w dowolnym fotelu auta pasażer (kierowca też) docenia jego dyskretny i sty-

w bardzo rozbudowany system elektroniki sterującej multimediami. Komputery pozwalają na regulację wszelkich parametrów dotyczących wnętrza kabiny, w tym dobór jednego z 64 kolorów podświetlenia elementów i wskaźników oraz oświetlenia wnętrza diodami LED. Przyciski na kierownicy reagują na dotyk i pozwalają sterować wszystkimi funkcjami systemu multimedialnego. Poza przyciskami dotykowymi jest też panel dotykowy z funkcją rozpoznawania pisma odręcznego, kontroler „comand” i funkcja obsługi



lowy luksus. Po wielu kilometrach podróży prezes, nawet jeśli sam prowadzi samochód – bo lubi – nie może być zmęczony. Wszak właśnie przyjechał na ważne spotkanie. Podjeżdżając na miejsce tym właśnie samochodem nadał pierwszy sygnał – jestem poważnym prezesem i chcę załatwić poważne sprawy. Prestiż samochodu to nie tylko jego komfortowe i eleganckie wnętrze, ale rów-

nież, a może przede wszystkim, wygląd zewnętrzny. Tu też konstruktorzy i projektanci chwalą się dobrze wykonaną robotą.

O tym, czy auto będzie się podobało, czy nie decydują indywidualne upodobania, ale z Mercedesem jest trochę inaczej. Nawet jeśli jakaś linia, fragment czy całość nie powala, to fakt, iż jest to Mercedes powoduje (zazwyczaj) akceptację rozwiązań estetycznych. Ciekawe jak

ta zasada sprawdzi się w przypadku nowej Klasy E, zwłaszcza jeśli idzie o rozwiązania oświetlenia z tylnymi diodami pod nazwą Droga Mleczna. Samochód będzie dostępny w czterech różnych liniach wyposażenia i designu. Poza podstawową producent przewidział linię Exclusive z zewnątrz wyróżniającą się nieco innym wlotem powietrza, droższą Avantgarde oraz najdroższą, usportowioną AMG, obie z wielkim logo na wlocie powietrza.

Wypada tylko życzyć, aby Mercedes Klasy E sprzedawał się niczym ciepłe bułeczki, a producent nie nadszedł z dostawami. Chciałbym, aby jak najwięcej szefów polskich firm mogło i chciało tym (lub podobnie prestiżowym autem) manifestować, że dobrze im się wiedzie i skutecznie prowadzą swoje biznesy. Wszak duże dochody spółek i wysokie uposażenia prezesów oznaczają dobrą koniunkturę, a to wcześniej czy później oznacza wzrost dobrobytu dla wszystkich obywateli. ■





# Od świecezki do lasera

część I

TEKST I ILUSTRACJE: MARIUSZ LEŚNIEWSKI

Ewolucja oświetlenia samochodowego to już ponad 100 lat historii i przełomowych zmian, bez których nie sposób wyobrazić sobie jazdy po zmroku.

## Gazowe perypetie

Na samym początku automobyle posiadały oświetlenie zaporzyczne z końskich zaprzęgów bazujące na lampkach olejowych bądź lampkach z miejscem na świeczkę. Dopiero od 1906 roku pojazdy wyposażano w lampy karbidowe (lampy gazowe), które weszły w miejsce okazałych lamp miedzianych, ale nie do końca chodziło o gabaryty lecz o zapewnienie lepszej jakości źródła światła. Przygotowanie pojazdu do jazdy nocnej zajmowało kierowcy kilka minut co

pozwalalo na zapalenie lamp i osiągnięcie przez nie odpowiedniej wydajności. Rozwiązanie tego typu niosło ze sobą wiele problemów, lampy należało zapalać i po skończonej podróży zgasić a to mogło być przyczyną pożaru (wiadomo zabawa z gazem bywa ryzykowna). Sytuację odmieniło jednak nadejście nowej ery.

## Pierwsza żarówka

Rok 1910 i kolejne lata, to okres pionierskich zastosowań oświetlenia elektrycznego. Pojawiły

się żarówka, początkowo zasilane odrębnym akumulatorem, z czasem zintegrowane z instalacją elektryczną, gdzie źródłem prądu była prądnica. Modyfikowano kształt reflektora, dzięki czemu wiązka światła posiadała lepsze skupienie i zasięg. Wreszcie, w połowie lat dwudziestych ubiegłego wieku, wprowadzono pierwszą dwuwłóknową żarówkę reflektorową. Jej prosta konstrukcja i szybka adaptacja do reflektora zagwarantowała ogólnoświatowy sukces. Sama żarówka składała się z bańki szklanej opróżnionej z powietrza, wewnątrz której umieszczono żarnik świecący w momencie zasilania prądem elektrycznym. Jak na tamte lata rozwiązanie to w znaczący sposób podniosło jakość oświetlenia samochodowego, imponując zasięgiem. Kolejnym krokiem było wprowadzenie asymetrycznego reflektora, co pozwalało na znaczące wyeliminowanie oślepienia innych kierujących bądź pieszych. Istotną wadą żarówki próżniowej była mała żywotność, barwa światła (odbiegająca znacznie od ideału) i duża podatność na uszkodzenia mechaniczne (drgania, czynniki zewnętrzne). Wahania napięcia w instalacji elektrycznej, spo-



Reflektor asymetryczny stosowany w latach 50. ubiegłego wieku, żarówka próżniowa dwuwłóknowa.

wodowane charakterem pracy prądnicy wpływały bezpośrednio na „życie” żarówki jak i efektywną moc świetlną. Dopiero zastosowanie alternatora i elektronicznego regulatora napięcia ładowania pozwoliły na poprawę jakości i trwałości oświetlenia

## Halogenowy przełom

Prawdziwą rewolucję zapoczątkowało wprowadzenie w latach 60. ubiegłego wieku żarówki halogenowej stosowanej do dziś powszechnie w większości samochodów. Tym razem wolframowy żarnik świeci w bańce ze szkła kwarcowego, która napełniona jest pod ciśnieniem gazem szlachetnym z niewielkimi ilościami halogenu (stąd nazwa „halogenowa”). Dzięki takiej budowie żarówki i reakcji w niej zachodzącej, podczas dostarczenia prądu, czyli świecenia udało się osiągnąć strumień światła zbliżony barwą do białego, jak i wydłużyć jej trwałość. Największą popularność zdobyła żarówka halogenowa typu H4, dwuzarni-



Reflektor halogenowy współczesny, żarówka halogenowa H7

kowa, pozwalająca na jednoczesną obsługę światła mijania, jak i drogowych. Następne generacje żarówek halogenowych o oznaczeniach H1, H2, H3, H7 różniły się od siebie technologią wykonania i montażu. Dla przykładu generacja H7 to jednożarnikowa żarówka stosowana zarówno do światła mijania jak i drogowych.

Trwałość „halogenów” bezpośrednio wiąże się z ciśnieniem

i rodzajem gazu, jaki wypełnia żarówkę. Niezmiernie ważne jest stabilne napięcie zasilania które powinno wynosić 13,5 V – 14,2V. I właśnie od pomiaru napięcia ładowania należy zacząć diagnostykę instalacji elektrycznej samochodu w przypadku, gdy żarówki często się przepalają. Kolejną rzeczą, na którą należy zwrócić uwagę, to stan styków bezpośrednio przy samej żarówce, gdyż już w kilkuletnim samochodzie mogą one nosić objawy wypalenia. Na rynku żarówek halogenowych pojawiają się też odmiany o znacznie lepszych parametrach: większy zasięg, doskonała barwa światła itp. jednak te wszystkie udogodnienia znacznie zmniejszają ich trwałość. Pamiętajmy, że nawet najdoskonalszą żarówkę „przyćmi” zły stan reflektora z którym współpracuje. Nie bez znaczenia pozostaje stan układu wentylacji (brak możliwości odparowania wilgoci z wnętrza reflektora ogranicza skutecznie strumień światła) jak i starzenie się jego lustra.



Reflektor halogenowy stosowany w latach 70-tych ubiegłego wieku, żarówka halogenowa H4.



# Pół wieku zegarów

OPRACOWANIE: MARIUSZ LEŚNIEWSKI



1960

1970

1980/90

2000

2015

400

300

200

100

0

Na przestrzeni ponad pół wieku ilość informacji, jakie otrzymuje kierowca znacznie się zwiększyła. Zmieniły się również same zegary, które obecnie są już raczej panelami informacyjnymi.

Na niebiesko oznaczona jest ilość elementów elektrycznych i elektronicznych warunkujących prawidłowe działanie wskaźników.

Ciekawe czy nasi Czytelnicy będą umieli określić z jakich pojazdów pochodzą pokazane na fotografiach zegary/panele?



# Sztuka prowadzenia



TEKST I ZDJĘCIA: RAFAŁ BINISZEWSKI

Współczesne samochody posiadają nie tylko automatyczne skrzynie biegów, ABS, kontrolę trakcji ale też czujniki pasa ruchu, rozpoznawanie znaków drogowych, a niektóre nawet same parkują. Czy te udogodnienia rzeczywiście mają wpływ na nasze umiejętności?

Otóż mają i to na dodatek negatywny. Co gorsza kierowca nie zauważa procesu „rozleniwiania się” i po kilku latach mimo że ciągle jeździ jego umiejętności może nie są coraz słabsze, ale odruchy zanikają. A zatem co robić aby nie zapomnieć jak się jeździ? Najlepiej co jakiś czas np. raz w roku udać się na kurs doszkalający. Najatrakcyjniejsze są te ze szczyptą adrenaliny. Gdzie nie tylko przypomnimy sobie podstawy teoretyczne, ale też poznamy technikę jazdy kierowców wyścigowych i na dodatek będziemy mieli okazję to przećwiczyć. Warto w tym miejscu wspomnieć, że jazda sportowa, to niekoniecznie musi być jazdą z zawrotną prędkością na krawędzi ryzyka. Odwiedziliśmy jeden z takich kursów organizowany przez Power Factory. Firma oprócz szkoleń buduje i serwisuje samochody przeznaczone do sportu. Na razie skupmy się na szkoleniach. Szkoła dysponuje samochodami przygotowanymi do sportu, czyli znacznie różniące się od tych, którymi poruszamy się na co dzień. Głównie brak elektroniki powoduje, że musimy nauczyć się „czuć” samochód

i na dodatek umieć prawidłowo odczytywać sygnały, które pojazd do nas wysyła i na koniec jaka powinna być nasza reakcja. W zależności od potrzeb możemy wybrać odpowiedni dla siebie profil szkolenia. Pod czujnym okiem doświadczonych instruktorów szkolą się nie tylko amatorzy, których celem jest podnoszenie swoich umiejętności prowadzenia samochodu, ale też kierowcy, którzy planują rozpocząć przygodę ze sportem samochodowym. Można zadać pytanie, po co się w ogóle doszkalać? Odpowiedź jest prosta. Z kursu na prawo jazdy wynosimy pakiet wiedzy i umiejętności niezbędnej jedynie do zdania egzaminu państwowego. Dopiero potem, już w normalnym ruchu, zdobywamy doświadczenie, nabieramy nawyków i pewności siebie. No i w serwisach informacyjnych podawany jest komunikat, że na drodze jakiejś tam, kierowca stracił panowanie nad samochodem w wyniku czego ktoś został ranny albo zginął. Za każdym razem nasuwa mi się pytanie: stracił panowanie, czy nie wiedział co robić, albo co gorsza, czego nie robił w sytuacji, w której się znalazł? ■





# Całoroczne zimówki?

TEKST I ZDJĘCIA: MACIEJ RZOŃCA

Każdy z nas posiada kilka par obuwia (kolekcja pań w tym zakresie, to już zupełnie inna historia): są buty „do garnituru”, na letnie spacer, takie na „co dzień”, zimowe, domowe kapcie... pewnie można by jeszcze długo wymieniać. Generalnie, zakładamy je stosownie do potrzeb i okoliczności. Całkiem podobnie ma się sprawa z samochodowym ogumieniem z tą różnicą, że tutaj podstawową sprawą są kwestie bezpieczeństwa, a nie estetyki.

**P**roducenti opon praktycznie nie oferują już uniwersalnego ogumienia (tzw. opon całorocznych), przynajmniej w naszej strefie klimatycznej, gdyż nigdy nie będzie ono idealne w pełnym zakresie temperatur (czyli ok. 60-70 stopni, od siarczystych mrozów po letnie upały) oraz warunków drogowych (suchy i mokry asfalt, śnieg, lód, błoto, drogi szutrowe, itd.). Różnych kombinacji tych

dwóch głównych czynników dałoby się wyróżnić co najmniej kilkadziesiąt. Nieprzypadkowo kierowcy rajdowi i wyścigowi pracujący w profesjonalnych teamach mają do swej dyspozycji wiele rodzajów opon, które - właśnie w zależności od temperatury i rodzaju nawierzchni - zapewniają im maksymalną przyczepność. Świetna przyczepność z kolei, to większe bezpieczeństwo jazdy, ale też możliwość osiągnięcia większych



prędkości i krótszej drogi hamowania, co przekłada się na sportowy wynik.

Przeciętny kierowca na szczęście nie ma takiej potrzeby, by posiadać i używać wielu rodzajów opon. Wystarczą dwa – letnie i zimowe, zamieniane dwukrotnie w ciągu roku. I dwukrotnie w ciągu roku kierowcy przystępują do swoistej ruletki: kiedy zamieniać? Są kraje w Europie, które pozbawiają kierowców takich dylematów, ustawowo określając konieczność jazdy na ogumieniu zimowym (np. w Austrii od 1 listopada do 15 kwietnia). W Polsce rozważano tego typu projekt powiązany z kalendarzem, ale na szczęście jeszcze takiego nie ma. Moim bowiem zdaniem decydować o tym powinien rozsądek kierowcy. (Rozsądek można wzmocnić świadomością praktyk towarzystw ubezpieczeniowych, które nieraz odmawiają wypłacenia odszkodowania, gdy w warunkach zimowych auto poruszało się na letnich oponach). Dużo osób uważa, że z zakładaniem zimówek można poczekać do mrozów i opadów śniegu, a przez to zaoszczędzi się nieco bieżnik i opony wystarczą na dłużej... Niestety, to podstawowy i największy błąd, który można popełnić. Wbrew pozorom ogumienie zimowe wcale nie jest takie delikatne, że używanie go na suchym asfalcie przy plusowej temperaturze błyskawicznie je zniszczy. Bzdura! Jest odwrotnie – z całą stanowczością uważam, że z dwójga złego lepiej jest jeździć cały rok na zimówkach, niż w okresie zimowym na oponach letnich.

Opony zimowe radzą sobie lepiej w niskich temperaturach od letnich przede wszystkim z powodu użycia do produkcji innej mieszanki gumy. W rezultacie bieżnik „zimówki” zachowuje na mrozie elastyczność i zapewnia lepszą przyczepność. Natomiast bieżnik opony letniej nadmiernie twardnieje i zaczyna zachowywać się jak łyżwa. W wysokich temperaturach natomiast oba bieżniki dobrze spełniają swoją rolę.

Zdarzyło mi się już kilka sezonów wiosenno-letnich, że – z różnych powodów – pozostawiłem w mojej Lagunie opony zimowe. Nie zauważyłem jakiegoś nadszpejdzianego szybkiego zużycia bieżnika czy pogorszenia przyczepności. Kilka razy natomiast okazało się, że na tym wygrałem. Było tak np. podczas urlopowej eskapady do Włoch. W środku lata, pokonując drogi w wysokich Alpach, gwałtownie spadła temperatura oraz... śnieg. Jako jeden z naprawdę niewielu kierowców nie miałem problemów, by



sprawnie kontynuować dalszą jazdę. Identyczna przygoda spotkała mnie, innego lata, w wysokich partiach gór środkowej Norwegii. To tylko utwierdzało mnie w przekonaniu, że używanie zimowych opon przez cały rok nie musi być jakąś ekstrawagancją.

Ideałem jest mieć dwa komplety opon wraz z obręczami. Wymiana kół jest wówczas błyskawiczna, a opony nie muszą być dwukrotnie w ciągu roku ściągane z felg. Zamianę kompletnych kół można bez większych problemów wykonać we własnym zakresie. Jednak, dajmy zarobić kilka złotych serwisowi, w którym operacja ta zajmie kilka minut. Przy okazji jednak - i to jest bardzo ważne – w dobrym warsztacie mechanik „gratisowo” oceni stan techniczny podwozia po zimowej eksploatacji. Zwróci więc uwagę na jakieś wycieki, uszkodzenia mechaniczne, itp. Oczywiście, może ktoś powiedzieć, że szuka dla siebie zarobku. Niby tak, ale też nie zmusi nas byśmy naprawę zlecieli właśnie jemu..



**Autotrade Sp. z o.o.**

dealer Mercedes-Benz

<http://www.autotrade.mercedes-benz.pl>

ul. Mrówcza 218, Warszawa-Anin



**AMG**

DRIVING PERFORMANCE



# RALLYCROSS: POCZĄTEK



TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

W czasach, kiedy za nowy samochód można było otrzymać dwa razy więcej pieniędzy, niż kosztował w Polmozbycie, na warszawskim Bemowie działała bardzo znana giełda samochodowa. Centralne zarządzanie odeszło wraz z PRL-em w niebyt, a teren giełdy zmienił się w plac budowy centrum handlowego. Handel samochodami przeniesiony został gdzieś pod Grójec. Dzięki giełdzie mogła w Polsce powstać nowa dyscyplina sportu samochodowego.





Co ma giełda samochodowa do sportu samochodowego? Pozornie nic, ale to właśnie gwałtowny wzrost importu samochodów używanych spowodował, że na początku transformacji giełdy rozkwitły. Największą ze wszystkich szybko stała się ta w Słomczynie. Nie było jeszcze Internetu i kojarzenie klientów odbywało się albo poprzez ogłoszenia w gazetach lub na giełdach właśnie. Giełdą zarządzał Automobilklub Rzemieślnik i klub zarabiał na tym całkiem duże pieniądze.

### Marzenia

Rok 1993, Karpacz, bar w hotelu Skalnym. Właśnie skończył się Rajd Karkonoski. Siedzę przy szklaneczce z Ryszardem Granicą, który z wielkim entuzjazmem opowiada mi o nieznanym w Polsce dyscyplinie sportu samochodowego. Brzmiało to trochę jak bajka o żelaznym wilku; super zawody, mnóstwo ludzi ogląda znakomitych kierowców w różnych samochodach, widzowie obserwują rywalizację na całym torze. Wszystko odbywa się w dużym tempie, nie ma czasu na nudę. Tor jest w części asfaltowy, w części szutrowy, dystans około kilometra. Taki tor wybudujemy w Polsce i będą zawody, że ha! W miarę upływu czasu Rysiek rozpałał się coraz bardziej, z coraz →→





większym entuzjazmem mówił o regulaminie, o tym, że Maluchy wcale nie muszą iść na złom, że to świetny trening dla zawodników startujących w rajdach, że koszty startów w tej dyscyplinie są niewspółmiernie mniejsze niż w rajdach. Tak dowiedziałem się, że w Europie jest sport samochodowy pod nazwą rallycross. Rok później okazało się, że Ryszard Granica umiał zarażać swoim entuzjazmem kolegów z Automobilklubu Rzemieślnik i na terenach przyległych do Giełdy Samochodowej w Słomczynie rozpoczęła się budowa toru.

### Początek

Zaczynali od sporów, czasem kłótni. O kształt toru, o nawierzchnię o regulamin zawodów, o regulamin techniczny, o procedury startu, jak i gdzie będą widzowie, a gdzie park maszyn. W ekspresowym tempie powstał projekt i ruszyły prace budowlane. Nie obyło się bez wpadek, poprawek, sporo wysiłku i eksperymentów wymagało znalezienie sposobów takiego utwardzenia fragmentu szutrowego, żeby po kilkudziesięciu przejazdach nie uległ destrukcji, zarazem zachowując cechy luźnej nawierzchni. Pojechali raz, drugi, trzeci na

zawody w różnych krajach Europy, podpatrzyli co jest fajne, co nie bardzo, znów się pospierali i jakoś w drugiej połowie 1994 roku odbyły się pierwsze zawody. Zawody były o czapkę śliwek, czyli takie, które zawodnicy lubią najbardziej. Żadne splendory, żadne tytuły, tylko czysta rywalizacja. Organizatorom chodziło o sprawdzenie wszystkich elementów układanki, jaką jest przeprowadzenie dowolnej imprezy sportowej. Trudność była tym większa, że nigdy wcześniej w Polsce takich zawodów nie było. Udało się wszystko znakomicie. Tor uzyskał homologację, Zarząd Główny



PZM zatwierdził też regulamin mistrzostw Polski w rallycrossie i kalendarz imprez w 1995 roku. W pierwszy weekend kwietnia odbyła się pierwsza runda mistrzostw Polski w rallycrossie.

### Sezon

Pierwsze zawody nie przyniosły nadmiernej satysfakcji, ani Rzemieślnikowi, ani widzom, ani zawodnikom. Do tego niesprzyjająca pogoda sprawiła wielkie trudności, zwłaszcza kierowcom w słabszych autach, które wręcz grzęzły w błocie. Pomimo licznych deklaracji do rywalizacji

o punkty w mistrzostwach Polski w rallycrossie przystąpiło zaledwie 17. kierowców w czterech klasach. Trzeba było połączyć klasę 1 (Maluchy) z klasą 2 (Cinquecento), natomiast tylko czterech kierowców ścigających się w klasie 5, zgodnie z regulaminem, nie mieli zaliczonych punktów w klasyfikacji mistrzostw Polski. W kolejnej rundzie na tor wyjechało 19. Kierowców; w najmocniejszych samochodach zabrakło Krzysztofa Hołowczyca, tym razem jedną z głównych atrakcji był występ Pawła Przybylskiego w świetnie przygotowanym Fordzie Escorcie. Ponownie →→







klasy 1 i 2 połączono, a najbardziej atrakcyjne starcia miały miejsce w klasie 3. Od trzeciej rundy wprowadzono innowację, która miała uatrakcyjnić zawody. Był to wyścig handicapowy, który polegał na tym, że na tor do jednego wyścigu wypuszczano wszystkie samochody, najwolniejsze ruszały Maluchy i Cinquecento, później klasa 3, i na koniec najmocniejsze samochody. Klucz do sukcesu wyścigów handicapowych polegał na takim obliczeniu czasów startu poszczególnych klas, aby – teoretycznie - na linię mety wszyscy wjechali jednocześnie. Udało się tak bardzo, że te wyścigi w kolejnym sezonie miały być punkto-

wane do mistrzostw Polski jako odpowiednik klasyfikacji generalnej w rajdach samochodowych.

#### Sukces

Pierwszy sezon okazał się sukcesem, chociaż w poszczególnych rundach brakowało kierowców. Pozornie najbardziej atrakcyjna klasa samochodów z napędem na obie osie i z silnikami powyżej 2 l. okazała się największym zawodem. Paweł Przybylski, Krzysztof Hołowczy czy Robert Herba zaliczyli pojedyncze występy, najwięcej punktów w sezonie w klasie 5 zdobył Jerzy Dyszy w rajdowym Renault Clio, co dało temu kierowcy →



kolejny w karierze tytuł mistrza Polski. Najwięcej emocji przynosiły wyścigi klasy 3, gdzie karty rozdawali kierowcy ścigający się w Fordach Fiesta, a do walki stawali mistrzowie znani z tras rajdowych i torów wyścigowych. Widowskich starć nie brakowało w stawce Maluchów. Rallycross sprawił, że wciąż jeszcze sprawne, ale już bez szans na sukcesy w rajdach czy wyścigach samochody mogły być nadal wykorzystywane w kwalifikowanym sporcie.

### Co dalej?

Kolejne sezony przyniosły dynamiczny rozwój tej dyscypliny. W Toruniu powstał drugi tor i mistrzostwa krajowe nie musiały odbywać się wciąż w tym samym miejscu. Z roku na rok było coraz ciekawiej, startowało wielu znakomitych kierowców, a zawody oglądało bardzo wielu kibiców. Osobną opowieść szykujemy też o cyklu mistrzostw Europy, dzięki którym na torze w Słomczynie można było zobaczyć najmocniejsze samochody i największe sławy tego sportu. Cóż takiego się stało, że skoro było tak pięknie, to dziś jest tak marnie? Również i ten temat podejmiemy. ■





# Pierścienie z bliska



TEKST I ZDJĘCIA: ANDRZEJ GLAJZER

Są miejsca w których się bywa, takie, które warto odwiedzić i takie, gdzie się powinno być choć raz. Takim miejscem jest Muzeum Audi w Ingolstadt.

Każdy zna tę nadinterpretację własnych potrzeb, i realizuje ją w zależności od możliwości czasowych, ekonomicznych i emocjonalnych. Czasem drzemiąca spokojnie w głębi duszy pasja zbudzi się nagle i to jej głos zdecyduje, że przytoczone wcześniej warunki nie mają znaczenia.

Będąc już na autostradzie A9 wiodącej z Monachium do Norymbergi wbijam miłej „navi” adres: Ingolstadt, następnie Ettinger Strasse i jakiś dowolny numer. Potwierdzam przyciśnięciem ikony „jedź” i czekam na znalezienie się w miejscu, które wymarzyłem sobie już dawno, ale nigdy wcześniej nie udało mi się tam być.

Wykonuję kolejne mechanicznie brzmiące polecenia, i niebawem dostrzegam stalowo szare, perfekcyjne w proporcjach, ogromne i futurystyczne bryły budynków. Kiedy jest się bliżej, wrażenie jest jeszcze większe. Widać szczegóły konstrukcji, belki, wiązania, a dzięki przejrzystości szkła, ludzi pracujących przy biurkach na piętrach. Widać wizję architektów i perfekcję każdego z będących w polu widzenia detalu. Mamy zobaczyć potęgę ogromnego koncernu.

Parkujemy tuż nieopodal wjazdu do fabryki Audi, skąd do centrum informacji mam zaledwie kilkadziesiąt metrów. Miła pani z obsługi wska-

zuje drogę: Do rampy i schodkami w dół. Zanim tam dojdę widzę jeszcze cylindryczny kształt kilkukondygnacyjnego, szklanego budynku. Imponująca ekspozycja ustawionych na ruchomej windzie znanych mi z widzenia samochodów i ogromny napis „Museummobile”. Nieskazitelnie sterylne, mogący być wzorcem minimalizmu, ale trochę przez to „zimny” hall, winda, przycisk wciśnięty na „3” i po 100 sekundach (100 lat istnienia marki Audi - nic nie jest tu przypadkowe) miejsce gdzie marzenia stają się faktem. Poziom trzeci nie oznacza, że jest ich trzy. Logo Audi to przecież 4 pierścienie i rzeczywiście muzeum stanowią 4 poziomy, z czego ostatni znajduje się poniżej poziomu gruntu.

Szklano-szarobetonowa rotunda z ustawionymi w niemieckim porządku pojazdami. Mimo wczesnej pory i dnia powszedniego sporo zwiedzających wyrażających swoje opinie nie tylko w języku Goethego. Oczywiście chronologia. Zwiedzanie zaczynamy więc „ad ovo”, czyli ekspozycji „A” dotyczącej historii z lat 1899-1919. Na pionowych ekspozycjach ogromna ilość fotografii i dokumentów dotyczących założyciela marki Audi-Augusta Horcha. W szklanej gablocie jeden z pierwszych sportowych Horchów serii Alpensieger oczywiście w cesarskim złotym kolorze, przynależnym Habsburgom. Potem kolejne Horchy, aż do najsłynniejszych i najpiękniejszych modeli, jak choćby słynny 780 z roku 1933. Dalej kolejne grupy tematyczne z historii marki, zilustrowane pojazdami podzielonymi na grupy do roku 1925, 1931, 1935, 1938 i do 1948. Mamy przed sobą udokumentowany



konkretnymi pojazdami czas prosperity i doskonałych pod względem techniki i wykonania, aczkolwiek drogich aut dla najbogatszych klientów, historię niezależnych marek. Do czasu wielkiego kryzysu w roku 1929 produkowały znane i cenione modele motocykli, samochodów popularnych i średniej klasy (Wanderer, DKW) oraz moment

połączenia niezależnych marek (Horch, Audi, Wanderer i DKW) w jedno silne przedsiębiorstwo AutoUnion AG. Nowoczesne, wyprzedzające epokę i konkurencję rozwiązania techniczne, masowość produkcji i znane wszystkim entuzjastom historii motoryzacji słynne „srebrne strzały” to najkrótsza charakterystyka tego okresu. →→





Najwyżej położony pierścień zamyka ekspozycja pojazdów militarnych, które są również częścią historii koncernu z Zwickau. Pełni wrażenia schodzimy na niższy poziom, poświęcony historii Audi, która tworzyła się już w tym miejscu - w Ingolstadt.

W roku 1949 ruszyła tu pierwsza powojenna produkcja motocykli 125 cm<sup>3</sup> i półciężarówek opartych na przedwojennych modelach DKW. Potem były modele Auto Union z lat 1953-58, krótkotrwały romans z Daimlerem-Benzem i trwający do dziś związek z VW, zawarty w roku 1964. Kolejne wydarzenia, o których dowiadujemy się na tym poziomie, to przejęcie w roku 1969 NSU Motorenwerke AG i narodziny AUDI-NSU Auto Union AG. Przedsiębiorstwo utworzone w celu produkowania średniej klasy samochodów osobowych, od roku 1980 tworzyło nowy wizerunek marki. Ekspozycje tematyczne na poziomie drugim doskonale ilustrują ten postęp. Na podstawie zgromadzonych tu eksponatów wyraźnie widać, jak Audi zaczęło odchodzić od aut klasy średniej i wkraczało w nowy, zarezerwowany dotychczas przez Mercedesa i BMW segment klasy premium.

Każdy z poziomów ma swój dział „M” jak Motorsport. Na wyższym były „srebrne strzały” z lat 30., na drugim królują auta z napisem „quattro”. Tej ekspozycji nie wolno pominąć i przyznam, że w spędziłem tam znacznie więcej czasu, niż zamierzałem. Dotknąć tej historii, samochodu Michelle Mouton czy Waltera Rohla dla kogoś wychowanego na Warszawach, Syrenach, Fiatach i Polonezach, to takie samo uczucie jak zapamiętany smak gumy balonowej i model Matchboxa z Pewexu.

Pierwszy poziom Museummobile już w założeniach architektów przeznaczony był jako miejsce organizowania wystaw okolicznościowych. Kiedy miałem okazję tam być „dolny ring” zajmowały samochody wchodzącej do koncernu Audi marki Lamborghini.

Niesamowita, pełna ekspresji ekspozycja „samochodów marzeń” wynurzających się z czerni po to, aby w pełnym świetle olśnić formą, kształtem nadwozi i drzemiącą w nich mocą. Kultowe, w większości znane jedynie z plakatów modele: Espada, Miura, Countach teraz na wyciągnięcie ręki. Jakże inne, kiedy widzi się je w rzeczy-



wistości. Potem szereg studiów form nadwozi prezentowanych przez najbardziej znane firmy stylistyczne. Zaskakujące, dyskusyjne i bezkompromisowe, jak dawny ich kreator – Ferruccio Elio Arturo Lamborghini.

Wystawa poświęcona „Lambo” była oddechem od odbywanej dotąd historycznej podróży, ale również do niej nawiązującej. Te supersamochody przecież już dziś są historią i tylko moment kiedy symboliczną windą-platformą wjadą na wyższe kondygnacje tego niesamowitego budynku.

Czwarty krąg - łagodne zejście do hallu i pomieszczenia wypełnionego setkami modeli Audi w różnych skalach, książkami, plakatami i gadżetami dotyczącymi marki, a właściwie wszystkich eksponowanych w muzeum marek. Ktoś mniej odporny dostaje w takich miejscach przysłowiowego zawrotu głowy i ja również byłem temu bliski. Typowy sklep z pamiątkami, ale ze specjalnie wyznaczonym miejscem, gdzie każdy kto interesuje się historią motoryzacji może sięgnąć na półkę i w wygodnym fotelu studiować dowolne wybrane wydawnictwo. Nie trzeba kupować, można po prostu przeczytać, porozmawiać z innymi i cieszyć się z bycia w tym miejscu. Audi Tradition jak widać zobowiązuje.

Widok z fotela to szkło, stal i aluminium po przeciwnej stronie dziedzińca. Centrum obsługi klienta, czyli miejsce pierwszego kontaktu z własnym samochodem i porażający formą architektury Showroom, gdzie eksponowane są najnowsze modele koncernu.

Jeszcze tylko wjazd ruchomymi schodami na ogromną antresolę i wizyta w Audi Shop będącego współczesnym odpowiednikiem „ogrodu próżności”. Kurtki, odzież sportowa, kufry, walizy, porcelana i na wszystkim dyskretnie umieszczone logo czterech pierścieni. Zauważyłem,

że te cztery pierścienie to również ilość zer po cyfrze będącej ceną danego produktu. Najbardziej podobała mi się dziecięca, wyposażona w mały silnik spalinowy wersja „srebrnej strzały” (wersja D), która kosztowała mniej więcej tyle ile u nas zapłacić trzeba za 5 letnie A8. No cóż, w latach 30. Bugatti sprzedał więcej takich samochodzików niż modelu Type 35 w skali 1:1.

Jeszcze wizyta w mieszczącej się w sąsiednim budynku restauracji. To ważna informacja zwłaszcza dla tych, którzy planują dalszą podróż. Wyjazd z parkingu (uwaga - jeśli zwiedzamy muzeum bilet parkingowy jest kasowany w recepcji muzeum) i kierunek Norymberga. Droga do autostrady A9 prowadzi wokół fabryki Audi. Jest więc jeszcze możliwość zobaczenia jej wielkości. Kolejne spore wrażenie.

Na fotograficzną podróż po zbiorach tego wspólnego muzeum zapraszamy w następnym numerze magazynu iAuto. ■



### Museummobile

Ettinger Strasse 34 AudiForum, Ingolstadt  
Muzeum czynne jest codziennie z wyjątkiem poniedziałków w godzinach od 9.00 do 18.00  
Ceny biletów: dorośli 4 Euro, emeryci, studenci i młodzież do lat 18 - 2 Euro, dzieci do lat 3 - wstęp wolny.  
Grupy do 20 osób - 60 Euro.



# Wanilia, marcepan, chilli i rum...

TEKST: KATARZYNA ANDRZEJEWSKA-SZUBA  
ZDJĘCIA: DOMINIKA ANDRZEJEWSKA

Co powstaje, gdy na swojej drodze spotykają się poeta, ex gitarzysta Closterkeller, miłośnik industrialu oraz muzycy, dla których „gatunek” jest pojęciem abstrakcyjnym?

„Trzyście Stanów Świadomości”, to nowy album Szeptów i Krzyków, który pokazuje, że muzyką można się bawić.

Płyty nie da się zaszufłakować - to połączenie wielu odmiennych gatunków. Kolaż wokali, elektroniki i gitar. Znajdziemy na niej utwory o mocnym „metalowym” brzmieniu, spokojne ballady, czy dupstepowe i taneczne klimaty. „Trzyście Stanów Świadomości” to nie tylko muzyka, ale także teksty. Album dopełnia tomik poezji autorstwa Artura Szuby pt. „Konfesował”. Twórczość intrygująca, o egzystencjalnej tematyce, często kontrowersyjna.

Zespół Szepty i Krzyki powstał w niecodzienny sposób i zdawało się, że przypadnie szybciej niż się



narodził. Stało się inaczej, choć mieliśmy problem ze stabilnym składem, nagle okazało się, że nagrywamy płytę, a wokół nas pojawiło się wiele życzliwych osób. Sądzę, że całkiem zgrabnie udało nam się połączyć nasze temperamenty i muzyczne inspiracje, a to naprawdę nie było proste. Ostatecznie każdy z nas potrafił pójść na kompromis i oto trzymamy w rękach „Trzyście Stanów Świadomości”. – opowiada Artur Szuba

Szepty i Krzyki proponują słuchaczom to energetyczną, to nastrojową mieszankę rocka i elektroniki. Teksty zaś, a właściwie wiersze Artura,

to bardzo osobiste opowieści o wzrastaniu, przemijaniu, wyobcowaniu, uczuciach, przeplatających się światach snu i jawy, potyczkach z abstrakcyjnym absolutem lub przeciwnie, z własną, realną słabością.

„Trzyście Stanów Świadomości” to podróż po krainie dźwięków. Zawartość tego swoistego pudełka czekoladek oferuje odbiorcy nadzienie od wanilii i marcepanu, przez miążgę kakaową i miętę, po chilli i rum... Kolaż wokali, elektroniki i gitar, gdzie klimat zmienia się z każdym utworem. I ja tę właśnie płytę polecam do auta bez zastanowienia. I to na każdą podróż i każdą pogodę. ■





# Wydarzenia i rocznice

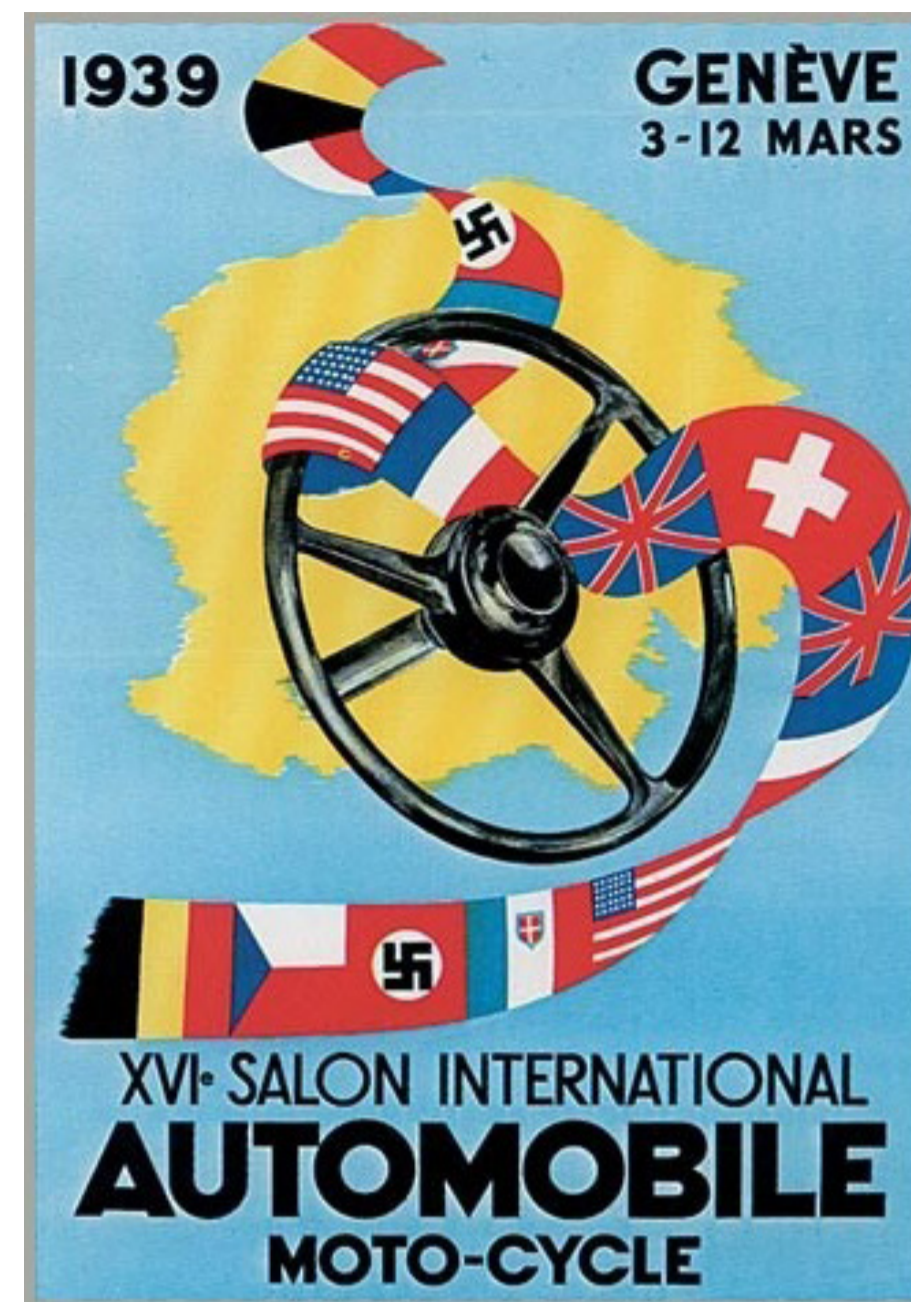
Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy



17 lutego 1960 roku w Sztokholmie miał swoją premierę Saab 93. Model ten, produkowany do 1980 roku stał się najdłużej produkowanym w historii tej marki. Łącznie przez 20 lat produkcji zjechało z linii niemal 550 tys egzemplarzy tych pojazdów. Początkowo auto wyposażone było w dwusuwowy, trzy-cylindrowy silnik o poj. 841 cm<sup>3</sup> oraz mocy 38 KM. Nowością była 4-biegowa, manualna skrzynia biegów.

68 lat temu narodziła się amerykańska seria wyścigów NASCAR (National Association for Stock Car Auto Racing), czyli Narodowej Organizacji Wyścigów Samochodów Seryjnych należą – po futbolu amerykańskim – do najbardziej popularnych sportów w USA. Obecnie NASCAR patronuje 1200 wyścigom na 100 torach w 38 stanach USA oraz Meksyku i Kanadzie. Transmisje telewizyjne trafiają natomiast do 150 państw. Stolicą NASCAR jest Daytona Beach na Florydzie,

gdzie w pierwszych dekadach XX wieku urządzano wyścigi na szerokich plażach. Początkowo „zawodnikami” byli... przemytnicy alkoholu, którzy część zysków inwestowali w tuning swych samochodów, by skuteczniej uciekać przed policją. Podczas wyścigów mogli przetestować wprowadzone innowacje oraz pochwalić się przed konkurencją. Po zniesieniu prohibicji chęć rywalizacji nie zniknęła. Ostatecznie, 21 lutego 1948 roku powołano do życia NASCAR...



Ponad 120 światowych oraz europejskich premier motoryzacyjnych oraz 200 wystawców z 30 krajów prezentujących się na ponad 77 tysiącach metrów kwadratowych hal kompleksu Palexpo – tak w najważniejszych liczbach przedstawia się najbliższa, 86 edycja Geneva Motor Show (3-13 marca). Impreza należy do dwóch najważniejszych tego typu w Europie w ciągu roku;

Pięć lat temu, 23 lutego 2011 roku (choć źródła podają bardziej ogólną datę, jako marzec), z FSO wyjechał ostatni zmontowany tam egzem-



plarz auta. Nie ma natomiast sporu, co do tego, iż produkcja samochodów na Żeraniu zakończyła się na modelu Chevrolet Aveo. Jej rozpoczęcie natomiast rozpoczęło się niemal 60 pełnych lat wcześniej, kiedy to 6 listopada 1951 roku fabrykę opuściła pierwsza Warszawa M-20. Niestety, prawda historyczna jest również taka, że początkowo auta te produkowane były w ZSRR, a na Żeraniu jedynie montowane. Krąży również plotka, że pierwsze Warszawy praktycznie w całości przyjeżdżały w skrzyniach, a polskiej załodze pozostawało by jedynie zamontowanie logo FSO, gdyby już było zaprojektowane...



# ŚMIESZNE REKORDY

ANDRZEJ DĄBROWSKI



Różne są na świecie rekordy. Jedni potrafią w kilka chwil zjeść bez popijania 30 pączków. Ktoś zjada w minutę kilkadziesiąt parówek. Niektórzy potrafią bez oddechu wytrzymać kilka minut i zejść w morską głębię na niemal 100 metrów. Są też rekordy typu „ile osób może się zmieścić w Maluchu”. Nie wiem, czy ja, wraz z Wojciechem Karolakiem mogę ubiegać się o zaliczenie naszego wyczynu jako rekord, ale myślę, że nasza przygoda zasługuje na uwagę.

Nasz jazzowy koncert w Olsztynie, wypadł akurat podczas moich jazd testowych Seata Cordoby. Zaproponowałem więc Karolakowi wspólną jazdę, o ile nasze instrumenty, wzmacniacze i dodatkowy bagaż zmieszczą się do Seata. Prawdę mówiąc nie miałem nadziei. Kiedy Wojtek zobaczył wymiary Cordoby powiedział, że jego fortepian elektryczny nie wejdzie do środka na

# i GŁUPIE REKLAMY

szerokość. A moje bębny? Pełny komplet. Duży wzmacniacz, kilka toreb podróżnych, walizka z okablowaniem, ubrania... Trzeba będzie pojechać jego dużym kombi.

Nie dałem za wygraną. Najpierw spróbowałem zmieścić fortepian. Okazało się, że tylne drzwi domykają się co do centymetra. Bębny do bagażnika. I tak, ku naszemu zdziwieniu udało się cały, widoczny na zdjęciu ekwipunek umieścić w Seacie. Może to nawet jest mały, śmieszny rekord samochodowo-muzyczny. Kiedy dziś oglądam oba pamiątkowe zdjęcia z naszej wyprawy, mogę śmiało powiedzieć, że zewnętrzne wymiary samochodu, często są mylące. Trzeba dopiero w praktyce sprawdzić zalety lub wady konstrukcji nadwozia, pod jakim kątem otwierają się tylne drzwi, jak po złożeniu oparć tylnej kanapy wygląda przestrzeń między bagażnikiem. Czy po

otwarcu klapy bagażnika będzie można włożyć przedmiot o dużych gabarytach?

Kiedy kupujemy nowy samochód, warto dobrze sprawdzić jego wewnętrzne gabaryty. Wiadomo, że reklama jest dźwignią handlu, ale jakże często jest myląca. To, co reklamowane jako duże, może w praktyce okazać się małe i na odwrót. Nie lubię reklam. Większość z nich mija się z prawdą. Przecież żadna pasta do zębów nie wybieli ich w kilka dni. Żaden cudowny krem nie usunie zmarszczek w 24 godziny. Żadna pastylka nie odchudzi o 5 kg. w tydzień. Te przykłady przynajmniej nie są groźne dla życia. Znalazłem jednak reklamę, która moim zdaniem nigdy nie powinna ujrzeć światła dziennego. Załączam zdjęcie. Niestety wiem, że głupota ludzka nie zna granic i mogą znaleźć się osoby, które w tę reklamę uwierzą. A to już nie jest śmieszne.





**WYDAWCA**

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

**REDAKTOR NACZELNY**

Mirosław Rutkowski

**DTP**

Rajmund 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, Maciej Rzońca, Marcin Suszczewski, Jakub Żołędowski

**DZIAŁ REKLAMY I PATRONATÓW**

Katarzyna Andrzejewska  
kas.szuba@gmail.com

**KONTAKT Z REDAKCJĄ**

redakcja@motopress-media.pl

**DYSTRYBUCJA ANDROID/iOS/WINDOWS**

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

Zdjęcia na okładce: Mirosław Rutkowski



**NAPISZ DO NAS: [redakcja@motopress-media.pl](mailto:redakcja@motopress-media.pl)**