

iauto magazyn

Numer 21, 6 kwietnia 2016



Sukcesem był tegoroczny Motor Show w Poznaniu. Wielu wystawców, samochody, motocykle, ciężarówki, przyczepy kempingowe, akcesoria i narzędzia, okolicznościowa wystawa Automobilklubu Wielkopolskiego, a przede wszystkim tłumy zwiedzających. Nas, co oczywiste, najbardziej interesowały samochody, chociaż motocyklom, urządzeniom serwisowym i narzędziom też przyglądaliśmy się z pewnym zaciekawieniem. Jednak to samochody były najważniejsze. Świetne są współczesne samochody, ale...



Gdyby tak z tych wszystkich aut zdjęć znaczki firmowe i oznaczenia modeli, to czy dałoby się rozpoznać kto wyprodukował dane auto? Charakterystyczne wloty powietrza kilku marek nie pozostawiłyby wątpliwości, ale patrząc na samochód z boku, lub z tyłu pewnie nie jeden z nas miałby kłopot z określeniem co to za auto. Technologie mocno zbliżone, żeby nie powiedzieć, takie same. Systemy elektronicznego wspomagania, ustawianie trybów pracy samochodu za pomocą panelu dotykowego, rozbudowane systemy audio, klimatyzacja, Bluetooth, kamery, lasery i dziesiątki innych gadżetów, to dziś standard, nie tylko w autach najdroższych, ale też i w tych najpopularniejszych. Oczywiście jest różnica między jakością podróżowania samochodem za 60 tys. zł, a tym za 160 tys. Czy ta różnica ma wartość 100 tysięcy? Nie dla wszystkich odpowiedź jest oczywista.

Podobnie przewrotne pytanie dotyczy wartości marki, czy prestiż (za który trzeba sporo zapłacić) oznacza, że dwa podobnej wielkości i podobne technologicznie samochody jeżdżą tak bardzo inaczej, że warto płacić za ten „prestiżowy” sporo więcej? I tu odpowiedź nie dla wszystkich jest oczywista...

Szerokiej drogi



Wydarzenia

Motor Show: Polki są najpiękniejsze - str. 4

Motor Show Poznań 2016 - str. 12

Nieśmiertelny Ford T - str. 26

Części, akcesoria i cała reszta - str. 30



Babskie gadanie

Twarze aut - str. 15



Prezentacje

Honda Jazz - str. 18

Ponad 200 KM na dwa sposoby - str. 22



Warsztat

Vanos - str. 25

Sport

Ruszył rallycross - str. 34

Memoriał Kuliga i Bublewicza - str. 37



Szalone lata 90.

Sensacja 1997 - str. 42

Kalendarium

Srebrne wesele - str. 52

Motor Show

Polki są najpiękniejsze



TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Tegoroczne poznańskie spotkanie z motoryzacją było jeszcze ciekawsze, niż rok temu. Na rozległych powierzchniach hal Międzynarodowych Targów Poznańskich i przestrzeniach między nimi było naprawdę dużo ciekawych prezentacji.

Organizator podał, iż tegoroczną wystawę motoryzacji obejrzało nieco ponad 133 tysiące widzów. Rzesze ludzi przyciągnęły informacje o nowościach i premierach samochodowych, ale również prezentacje modeli znanych. Nie tylko samochodami żył Motor Show. Były wystawiane kampery, wielkie ciężarówki,

małe skutery i ciężkie motocykle. Oczywiście, największym zainteresowaniem cieszyły się hale, w których można było oglądać samochody. O prezentacjach jednoślądów opowiemy w kolejnym numerze magazynu iAuto, dziś zajmiemy się samochodami. Jako najważniejsze wydarzenie Motor Show awizowano europejską premierę



Hyundaia Elantry. Samochód całkiem zacny, ale trudno uznać, że ta premiera była jakimś nadzwyczajnym wydarzeniem. Dla organizatorów Motor Show 2016 jest to powód do uzasadnionej

satisfakcji. Kiedy jednak w czasie prezentacji dowiedzieliśmy się, że dla tego samochodu za najważniejszy uznano rynek Polski i krajów Europy Wschodniej, to nie bardzo było wiadomo; pękać

z dumy, czy może raczej martwić się tym, że znaleźliśmy się na marginesie ważnych rynków. Dlaczego Hyundai w czasie najważniejszej imprezy w Genewie nie pokazywał Elantry? Albo „nowość” nie jest taka nowa, albo mieli dużo bardziej atrakcyjnych rzeczy do pokazania. Ale nie czepiajmy się, europejska premiera w Poznaniu była, i bardzo dobrze. Pamiętać jednak warto, że Hyundai ma w ofercie kilka ciekawszych samochodów. Chociażby, prezentowany też w Poznaniu, IONIQ, który może być wyposażony napęd elektryczny, hybrydowy typu plug-in albo klasyczny hybrydowy.

Nieopodal rozstawiła swoje samochody druga koreańska marka – Kia. Naszym zdaniem co najmniej równie, a może nawet i bardziej atrakcyjna ekspozycja. Po raz pierwszy w Polsce pokazano Optimę Sportswagon oraz hybrydowego cros- ➔➔

KIA OPTIMA KOMBI





Fabię Rapidą i Octavię oraz linię Monte Carlo (Citigo, Fabia, Rapid i Yeti). Szczególnymi atrakcjami był koncepcyjny Rapid Sport oraz egzemplarz Superba z wnętrzem autorstwa Tomasza Ossolińskiego. Sam Volkswagen również pokazał dość świeże auto; prezentowanego już we Frankfurcie, Tiguan. To była krajowa premiera tego SUV-a w trzech wersjach: standardowej ulicznej, w odmianie off-roadowej oraz w wersji usportowionej jako R-line.

sovera pod nazwą Niro. Ekspozycję uzupełniały modele znane już z dróg (m. in. Sportage) oraz sportowe Picanto – samochód przygotowany do markowych wyścigów, które Kia organizuje już od dziesięciu lat.

Z dużym rozmachem prezentowały swoje auta firmy z grupy Volkswagena. Największa marka koncernu ma, jak wiadomo, srogie terminy za sprawą niecznych praktyk, jakie wyczyniają komputery sterujące silnikami. Może dlatego uwagę odwiedzających przyciągać miały atrakcje innych marek grupy. Audi obok Q2 pokazało koncepcyjnego SUV-a z napędem elektrycznym. O zasięgu auta nie wiadomo wiele, ale nawet w najlepszej opcji na dłuższe rodzinne wyjazdy takim autem trzeba jeszcze poczekać. Najlepiej sprzedającą się marką koncernu jest Skoda, nie ma się więc co dziwić, że dla tej marki stoisko przygotowano z wielkim rozmachem. Pokazano Superba SportLine i kombi, Octavię RS 4x4, trzy modele w stylistyce Joy:

BMW prezentowało swoje samochody pod hasłem „Driving luxury”. Wystawiono więc samochody z wyższej półki: serii 6, serii 7, BMW i8 oraz luksusową linię BMW Individual. Polską premierą było BMW M760Li xDrive, topowa wersja limuzyny serii 7, napędzana 12-cylindrowym silnikiem (600 KM, 3,9 sekundy do 100km/h). BMW w tym roku świętuje stulecie. Należąca do BMW dawna brytyjska marka Mini chwaliła się przede wszystkim kabrioletem.



Skoro o BMW mowa, to wypada też o Mercedesie. Też było bogato. Pokazali nową Klasę E i nowego SL-a podkreślając przy okazji ich elektroniczną inteligencję, roadstera SLC (również w odmianie AMG) no i kabriolet klasy S, którego premiera miała miejsce na wrześniowym salo-

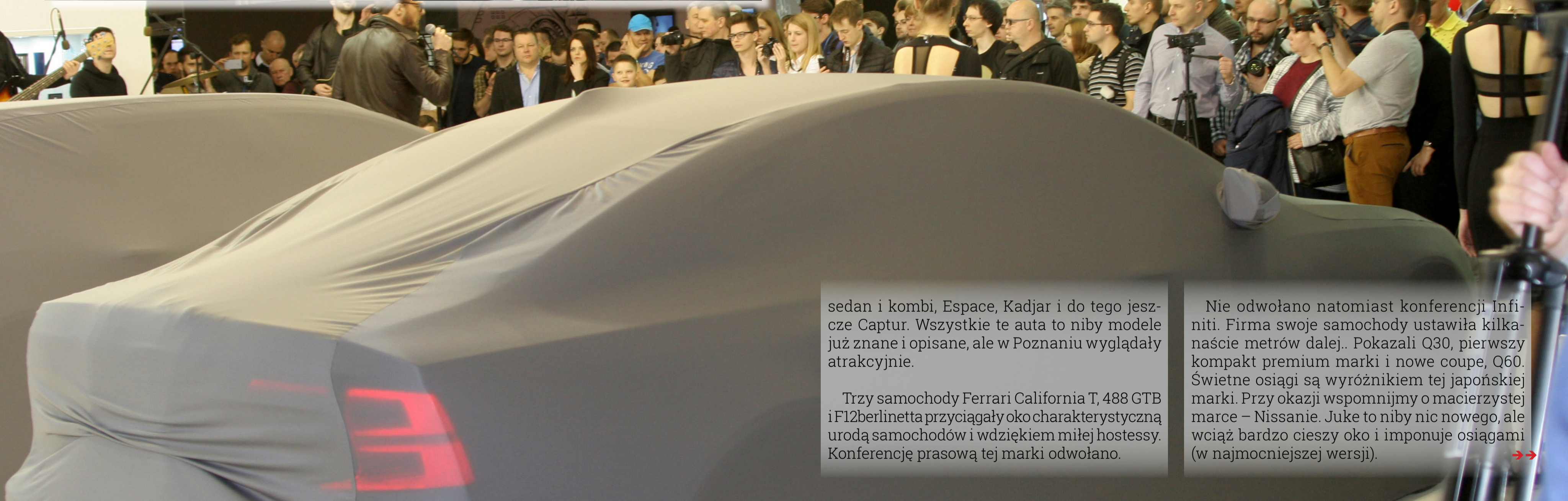
nie we Frankfurcie. Wszystkie samochody, jak to u Mercedesa, bardzo dobrze wyposażone, starannie przemyślane i nienachalnie urodziwe.

Nie dało się odwiedzić stoiska Opla, bo tej firmy nie było. Zabrakło również Forda, stojący w jednej z hal Mustang był jedynie reklamą lokalnego dealera marki. Również Lexus w tym roku nie chwalił się swoimi hybrydami.

Na stoisku Citroëna uwagę przyciągał VAN pod nazwą SpaceTourer. Tuż obok wyodrębniona marka DS, z odświeżonym modelem DS 3. Ogromne zainteresowanie wzbudzał dziwoląg Divine DS, który jeśli trafi do salonów to raczej jako eksponat. Bez brawy prezentował się Peugeot, ograniczając się w zasadzie jedynie do SUV-a 2008.

A w Renault przeciwnie, uznali, że mają się czym chwalić, i to czynili. Megane GT, Talisman →





sedan i kombi, Espace, Kadjar i do tego jeszcze Captur. Wszystkie te auta to niby modele już znane i opisane, ale w Poznaniu wyglądały atrakcyjnie.

Trzy samochody Ferrari California T, 488 GTB i F12berlinetta przyciągały oko charakterystyczną urodą samochodów i wdziękiem miłej hostessy. Konferencję prasową tej marki odwołano.

Nie odwołano natomiast konferencji Infiniti. Firma swoje samochody ustawiła kilkanaście metrów dalej. Pokazali Q30, pierwszy kompakt premium marki i nowe coupe, Q60. Świetne osiągi są wyróżnikiem tej japońskiej marki. Przy okazji wspomnijmy o macierzystej marce – Nissanie. Juke to niby nic nowego, ale wciąż bardzo cieszy oko i imponuje osiąganymi (w najmocniejszej wersji).



Mazda pokazała odnowioną gamę modeli: Mazda 2, Mazda 3, Mazda 6. SUV-y CX-3 i CX-5, i legendarnego roadstera MX-5. Mazdy trudno nie lubić, chociaż są tacy. Są też i tacy, którym estetyka tej marki nie odpowiada, ale jest ich naprawdę niewiele.

Bardzo serio poznański Motor Show potraktowało Mitsubishi Motors prezentując koncepcyjne Mitsubishi Ex Concept – elektryczny, kompaktowego SUV. Obok piąta już odmiana L200. Pokazano też wersję specjalną tego pick-upa o nazwie Monster. Ma to być auto bardzo sprawne w terenie. Pokazano znane już ASX i Outlandera 2016. Gośćmi specjalnymi byli Anna Cieślak - „twarz” modelu Mitsubishi ASX i Maciej Stuhr opowiadający o Outlanderze PHEV.

Suzuki pokazało swojego najnowszego hatchbacka, Baleno. Model ten dołączy do oferty już wiosną.

Toyota RAV4, najpopularniejszy średni SUV w Polsce, pokazano w wersji z napędem hybrydowym. Z kolei GT86 stworzone wspólnie z Subaru, jest tylnonapędowym autem sportowym nawiązującym do 2000 Gt czy Levin AE86. Auto piękne.

Niejako na drugim biegunie jest Aygo. Obok Yaris z opcją wyboru rodzaju napędu: silnik benzyna-



nowy (opcjonalnie ze skrzynią biegów CVT), Diesla oraz stukonna hybryda. Auris przed laty zastąpił Corollę, jednak z czasem Toyota wróciła do legendarnej nazwy i w Poznaniu można było oglądać oba auta. I jeszcze Avensis, którego kolejna odmiana debiutowała w ubiegłym roku.

Specjalna wersja dla naprawdę niebiednych biznesmenów Volvo XC90 Excellence z lodówką, sejfem na gotówkę, oddzielnymi fotelami z tyłu, dodatkowym wyciszeniem to jedna z głównych atrakcji stoiska Volvo. Były też inne S 90 i V 90, które przywiezione wprost z Genewy uroczyście odsłaniano w Poznaniu. No i jeszcze S 60 Polestar, którego osiągi czynią z auta niemal wyczynową wyścigówkę.

To tyle o samochodach. A wniosek z całodniowego łażenia po terenach wystawienniczych jest taki, że Polki są najpiękniejsze. Były prawdziwą ozdobą niemal każdego stoiska, niektóre miały tyle cierpliwości, że obdarzały uśmiechem snujących się w tę i z powrotem zmęczonych żurnalistów. To również dzięki hostessom tegoroczny Motor Show był tak udany. ■



Motor Show

Poznań 2016

TEKST: TOMASZ CIECIERZYŃSKI
ZDJĘCIA: MIROŚLAW RUTKOWSKI

Jeszcze nie przebrzmiały echa targów motoryzacyjnych w Genewie, a już odbyły się następne. Motor Show Poznań. Czwarte na liście największych w Europie, największe na wschód od Frankfurtu, największe w Polsce. Impreza z roku na rok coraz większa.

Ponad 140 wystawców, prawie 1000 samochodów, 60 polskich premier i jedna europejska. Na targach tłumy zwiedzających, ubiegłoroczna rekord frekwencji został pobity, przez targi przewinęło się w tym roku przeszło 130 tys. osób. Każdy entuzjasta motoryzacji mógł znaleźć tu coś interesującego i to zarówno miłośnicy 2 jak i 4 kółek. Przede wszystkim były to prezentacje i premiery samochodów ale i jednoślady były reprezentowane przez czołowe firmy zachodnie. Z polskich wyróżniały się stoiska firm Romet i Junak. Były także przyczepy i samochody i kempingowe. Automobilklub Wielkopolski pod

hasłem „Z ziemi włoskiej do Polski” zaprezentował 19 zabytkowych Fiatów, także przedwojennych. Ale przede wszystkim królowały tu samochody. Współczesne samochody stają się podobne do siebie zwłaszcza, gdy patrzymy na nie z boku. Kilka samochodów wyróżniało się „innością” i do takich zaliczyłbym ekskluzywne sportowe Ferrari, Lamborghini, Porsche 911 R, Rolls – Royce’a i niewiele innych. Samochody te znakomicie czują się w konwencji karoserii sprzed lat, a jednocześnie są szalenie nowoczesne. Natomiast czasem udaje się powrót do przeszłości i wskreszenie już dawno nieprodukowanego modelu. Dobrze na tym wyszedł nowy Morris Cooper i nowy Fiat 500 i obie marki odniosły sukces w sprzedaży swoich samochodów. Dlatego zainteresowaniem czekałem na polską premierę nowego modelu Fiata 124 Spider, bo jest to nawiązanie do kultowego kabrioletu z przed czterdziestu kilku lat.

Fiat 124 Spider. Jest oczywiście wizualnie podobny do pierwowzoru z tak samo wzdłużnie umieszczonym silnikiem z przodu i tylnym napędem. Jest to większy,



nowoczesny, sportowy samochód we włoskim stylu i o dobrej aerodynamicie. Czterocyldrowy silnik turbo o pojemności 1,4 l. rozwija moc 140 KM, połączony jest z 6 stopniową skrzynią biegów. Fiat 124 Sport przyspiesza do 100 km/godz. w 7,5 sekundy i osiąga prędkość 215 km/godz. Czy powrót z przeszłości Fiata 124 Spider będzie podobnie udany, jak Fiata 500?

Niejako znakiem czasu jest to, że firmy dotychczas specjalizujące się w produkcji wyłącznie luksusowych samochodów zaczęły produkować SUV-y. Niedawno szokiem w świadku motoryzacyjnym było wyprodukowanie przez Bentleya modelu Bentayga, okrzykniętego najszybszym luksusowym SUVem świata. Jednym z ważniejszych wydarzeń marcowego salonu w Genewie stał się od dawna zapowiadany SUV Maserati Levante.

Polska premiera tego modelu reklamowanego przez producenta jako Maserati wśród SUV-ów miała miejsce w Poznaniu. Ten pierwszy SUV w historii przeszło stuletniej firmy został zaprojektowany od początku do końca przez Maserati. Nazwa modelu Levante zainspirowana ciepłym, śródziemnomorskim wiatrem, który z delikatnych powiewów w krótkiej chwili staje się potężnym

żywiołem, odzwierciedla charakter tego samochodu i jego osiągi. Levante zbudowany został na płycie podłogowej wykorzystanej wcześniej w modelach Quattroporte i Ghibli. W zawieszeniu zastosowano dwuwahaczowy układ z przodu i wieowahaczowy z tyłu. Silniki twinturbo V6 i V12 także pochodzą z tych modeli i są to silniki konstrukcji... Ferrari. 3-litrowy, sześciocyldrowy, twinturbo generuje 430 KM i 580 Nm momentu obrotowego. SUV rozpędza się w 5,2 sekundy do 100 km/godz. i osiąga prędkość maksymalną 264 km/godz. Mocniejsza wersja silnikowa Lavante oferuje aż 430 KM i odpowiednio lepsze osiągi. 3-litrowy, sześciocyldrowy silnik wysoko- →





kładnie ZF. Ten piękny i pięknie wykończony SUV posiada wiele zaawansowanych układów wspomagania kierowcy, w tym adaptacyjny tempomat z funkcją Start&Stop, system ostrzegania przed kolizją, system wspomagania hamowania, alert obecności innego pojazdu w martwym polu, kamerę 360 st. i wiele innych. Levante został wyposażony w hamulce firmy Brembo, które zatrzymują auto z prędkości 100 km/godz. na dystansie 34,5 metra i jest to najlepszy wynik wśród SUV-ów. Maserati liczy na zwiększenie sprzedaży swoich samochodów do 75 000

prężny osiąga moc 275 KM i 600 Nm. momentu obrotowego, a do 100 km/godz. przyspiesza już w 6,9 sek. Osiąga prędkość maksymalną 230 km/godz. Producent podaje zużycie paliwa w cyklu łączonym 7,2 l/100 km/godz. Samochód wyposażony jest w 8-biegową automatyczną prze-

sztek rocznie w 2018 roku i podstawą ma tu być SUV Levante. Na targi motoryzacyjne przychodzimy obejrzeć przede wszystkim piękne samochody, ale targi nie mogłyby istnieć bez pięknych hostess. Nie tylko samochody ale i one przyciągały wzrok, zwłaszcza męskiej części publiczności. ■



Twarze aut

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWISY PRASOWE



Lubiany aktor, wybitny sportowiec czy znany polityk – tacy ludzie cieszą się szacunkiem, prestiżem, są lubiani i podziwiani. Mają swoją markę. Firmy motoryzacyjne wierzą, że osobowość gwiazdy w pozytywny sposób wpłynie na postrzeganie firmy i jej samochodów. Fakt, że dane auto zostało wybrane przez osobę wyjątkową umacnia jego pozytywny wizerunek oraz podkreśla jego szczególny charakter i przeznaczenie. A na tym zależy każdej firmie. Takie są też wymogi współczesnego marketingu, bo to przekłada się na sprzedaż i sukces finansowy.

Współpraca z gwiazdą na ogół układa się dobrze, obie strony prawią sobie komplementy i starają się wypełniać warunki umowy. Choć nie zawsze wygląda to tak różowo. Historia zna takie przy-

padki, że ambasador marki jest bohaterem skandalu lub nie jest wobec firmy lojalny i w krótkim okresie czasu zostaje twarzą kolejnej marki. Ale o złych stronach takiej umowy słyszymy rzadko i raczej w kulisach - natomiast na galach, prezentacjach, przy okazji motoryzacyjnych świąt wszyscy są uśmiechnięci i zadowoleni.

Kiedyś najbardziej znane pary: motoryzacyjna marka i gwiazda- celebryta, to Małgorzata Kożuchowska i Volvo, Mateusz Kusznierewicz - najbardziej utytułowany polski żeglarz i Mercedes, Robert Kubica i BMW.

Obecnie najbardziej spektakularne twarze aut to Katarzyna Glinka i Bogusław Linda, którzy →→



co można uznać za sukces, bo aktorka uważnie dobiera propozycje współpracy. Po kilku tygodniach użytkowania auta powiedziała nam, że czuje się w swoim aucie bezpiecznie, również dzięki napędowi 4X4. - W tym roku czeka mnie dużo pracy i wiem, że w natłoku obowiązków pomoże mi dobry samochód. Zakochałam się w tym modelu od pierwszego wejrzenia. Bardzo podoba mi się dynamiczna sylwetka, a napęd na 4x4 to dla mnie nie tylko poczucie bezpieczeństwa, ale też wspomnienie wakacji i zapowiedź przygody." – powiedziała aktorka

współpracują z Renault oraz – wydarzenie ostatnich tygodni: Anna Cieślak i Maciej Stuhr, którzy związani są umową z Mitsubishi.

Nowy ambasador Renault, aktor, reżyser, Bogusław Linda wspiera wprowadzanie nowych modeli na polski rynek. Z ambasadorką tej marki, aktorką Katarzyną Glinką, firma współpracuje od 2012 roku.

Zresztą Renault ma szczęście do gwiazd – podczas wielu znaczących dla firmy wydarzeń pojawiają się nie tylko ambasadorki marki, ale także wiele innych znakomitości. Na wielkiej gali, podczas której zaprezentowano trzy nowe modele Renault – Talisman, Talisman Grandtour i Megane obecni byli Katarzyna Glinka i Bogusław Linda, a także Joanna Krupa, Aleksandra Niespielak, Roman Paszke, Lidia Popiel.

Na Poznań Motor Show tłum dziennikarzy otaczał gwiazdy współpracujące od niedawna z Mitsubishi - Annę Cieślak i Macieja Stuhra.

Ceniona aktorka i zdobywczyni licznych prestiżowych nagród, Anna Cieślak, została ambasadorką najpopularniejszego w Polsce modelu Mitsubishi ASX,



zapytana o pierwsze wrażenia. – Cieszę się ze współpracy z Mitsubishi i z radością czekam na realizację naszych wspólnych planów" – dodała Anna Cieślak.

W lutym Maciej Stuhr po raz pierwszy zasiadł za kierownicą Mitsubishi Outlandera PHEV - hybrydowego SUV-a z elektrycznym napędem na cztery koła. Co o nim sądzi?

- Jestem „gadzieciarzem” i nic na to nie poradzę, lubię nowinki, nowe technologie, które poprawiają jakość mojego życia, a do tego są efektowne. O Mitsubishi wiedziałem dotąd tyle, że odnosi sukcesy w sportach motorowych - to jednak było dla mnie odległe i abstrakcyjne. Zainteresowały mnie jednak działania firmy, kiedy

dowiedziałem się o jej poczynaniach na rzecz ekologii. Od paru lat staram się prowadzić ekologiczny tryb życia i dbam o to, jaką planetę pozostawimy po sobie naszym dzieciom. Ekologiczny profil Outlandera PHEV jest powalający. Zaskoczeniem dla mnie przy pierwszej jeździe była dynamika elektrycznych silników. Przyspieszają wspaniale, a do tego w niesamowitej ciszy. Samochód ma ładną linię nadwozia i estetyczne wnętrze. No i napęd 4X4 - czego chcieć więcej. I na koniec prawdziwa rewelacja - to, że Outlander bierze zakręt - wiesz tylko dlatego, że widzisz, że droga skręca. W środku praktycznie tego nie czujesz! Niesamowita rzecz – opowiadał Maciej Stuhr zapytany o współpracę z marką.

Ze współpracy cieszy się również prezes polskiej filii MMC pan Yasuyuki Oyama. - Bardzo zależało mi, by to właśnie Anna Cieślak i Maciej Stuhr reprezentowali markę. Mamy nadzieję, że pozostaną z nami na dłużej. Życzę obydwójgu wiele wspaniałych i niezapomnianych podróży za kierownicą Mitsubishi – dodał prezes.

Zarówno Maciej Stuhr, jak i Anna Cieślak deklarują, że w przyszłości chętnie będą dzielić się bardziej szczegółowymi wrażeniami z jazdy. Ponadto aktorzy pojawili się na ważnych imprezach organizowanych przez firmę, jak na przykład podczas premierowych prezentacji aut marki na Geneva Motor Show i, oczywiście, Poznań Motor Show 2016. I tak fortuna – dla gwiazd i firm – kołem się toczy. ■





TEKST I ZDJĘCIA: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC

Honda może być z siebie dumna. Przejechaliśmy tym samochodem prawie 3 tysiące km w ciągu tygodnia i auto zrobiło na nas duże wrażenie. To co spodobało się nam najbardziej to sporo przestrzeni, estetyka ciekawie zaprojektowanego kokpitu i wiele nowoczesnych systemów dbających o bezpieczeństwo i komfort podróżowania.

To już trzecie wcielenie tego hatchbacka, pierwszy Jazz pojawił się 15 lat temu i zrobił furorę. Obecny model wypiękniał i został udoskonalony zgodnie z życzeniem jego potencjalnych użytkowników, czyli młodych rodzin i osób po 35 roku życia. Takie są założenia speców od marketingu.

Linia nadwozia Hondy Jazz to sporo krągłości, przetłoczeń, dopracowane detale i „pogodna” twarz, które sprawiają, że na

auto patrzy się z przyjemnością. Nowy model urósł o 10 cm, ma większy rozstaw osi i jest zgrabniejszy. Niewielkie wymiary zewnętrzne (długość to niecałe 4 m) nie sugerują aż tyle przestrzeni wewnątrz. To pierwsze zaskoczenie. Cztery dorosłe osoby mają naprawdę sporo miejsca, a te na tylnej kanapie są zaskoczone wygodą i komfortem podróżowania, nawet przez długie godziny. Duże powierzchnie przeszklone zapewniają świetną widocz-

ność. Honda nie zapomniała, że takie autko powinno sprawiać przyjemność kierowcy podczas jazdy. Estetyczne i dobrej jakości materiały, starannie wykończone powierzchnie, nowa, ładnie ukształtowana deska rozdzielcza, przemyślane detale, pozwalają docenić dbałość Hondy o kierowcę i pasażerów. Sportowy styl wnętrza Hondy Jazz naprawdę może się podobać. Sportowo ukształtowane oparcia foteli odpowiednio podpierają plecy, a subtelne

aluminiowe elementy ozdabiają szarość kokpitu. Nie brakuje schowków i uchwytów, co sprawia, że wnętrze jest również funkcjonalne.

Jeżeli podróżujemy w cztery osoby nie ma potrzeby, by rezygnować z dużego bagażu. Przy standardowym położeniu siedzeń pojemność bagażnika Hondy Jazz jest wystarczająca; mieszczą się trzy bardzo duże torby z ekwipunkiem narciarskim, buty i wiele innych mniej-

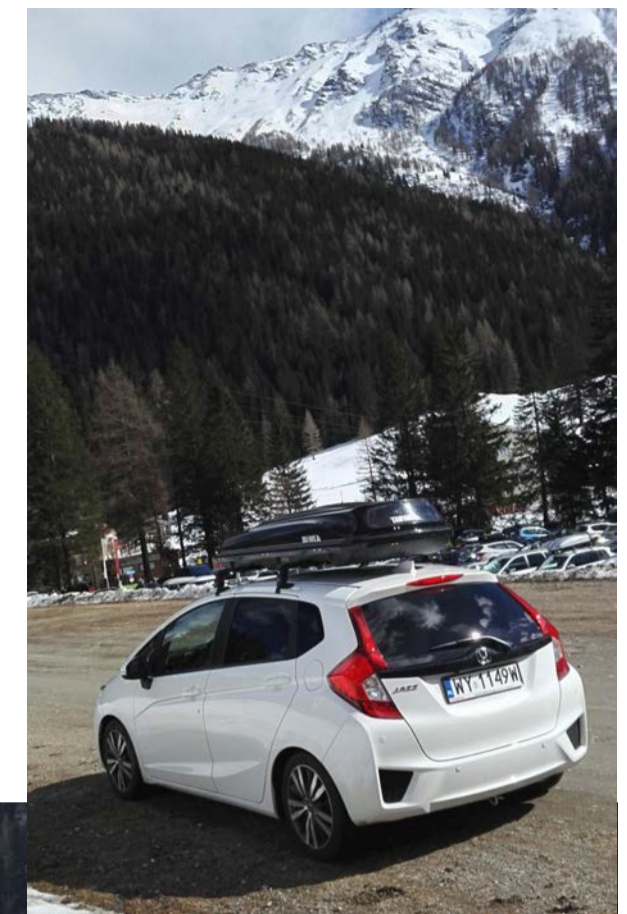
szych bagaży. To sporo jak na samochód tej klasy.

Ciekawym wariantem urządzenia wnętrza jest możliwość automatycznego złożenia nie tylko oparć, ale i siedzisk tylnej kanapy i odsłonięcia niskiej podłogi. Uzyskujemy wówczas kufer o pojemności 1314 l. Co najważniejsze, wszelkie manewry fotelami są nieskomplikowane, nie wymagają zdejmowania zagłówków ani wymontowania czegokolwiek. Aż dziwne,



dłaczego inni do tej pory na to nie wpadli?

„Nasze” auto testowaliśmy w nietypowych dla miejskiego samochodu warunkach, bo na setkach kilometrów autostrad i w alpejskim krajobrazie, z kompletem pasażerów, boksem na dachu i sporym bagażem. Maksymalnie dociążone doskonale dawało sobie radę. Silnik, o pojemności 1,3 l i mocy 100 KM naprawdę imponował i nie dawał powodów do narze-



kań. Podróżowaliśmy spokojnie, ale nie flegmatycznie. Bezstopniowa przekładnia CVT działa w typowy dla tego rodzaju skrzyń sposób. Można ją polubić i się do niej przyzwyczaić, lub zostać wrogiem takiego rozwiązania do końca życia, bo jest trochę „leniwa” i „wyje”. Dopłata za skrzynię CVT wynosi 4 tys. zł. Poza tym zaskoczyła nas cisza we wnętrzu nawet podczas większych prędkości - to zasługa doskonałych materiałów izolacyjnych dźwiękoszczelnych →→



i tłumiących drgania. Poza tym cieszyły rzadkie wizyty na stacji benzynowej. Przy spokojnej jeździe na trasie z dużym obciążeniem samochód spalał około 5,5 l na 100 km.

Na największą pochwałę zasługuje fakt, że w samochodzie tej klasy znalazło się tak wiele systemów, które na ogół stosowane są w autach klasy wyższej. W standardowym wyposażeniu do dyspozycji mamy system aktywnego hamowania w ruchu miejskim (CTBA), który działa do 32 km/h i w razie wykrycia możliwości zaistnienia kolizji ostrzega kierowcę przed niebezpieczną sytuacją, a w sytuacji awaryjnej wyhamowuje auto. Jako opcja dostępny jest m.in.: system ostrzegania przed kolizją (FCW), działający od 15 km/h i informujący o zbyt bliskiej odległości od poprzedzającego pojazdu, system rozpoznawania znaków drogo-

wych (TSR), inteligentny ogranicznik prędkości (ISL), system ostrzegania o niezamierzonej zmianie pasa ruchu (LDW) oraz system automatycznych świateł drogowych (HBS). Wszystkie systemy sprawdziliśmy - sprawdzają się podczas podróży autostradowych i w ruchu miejskim.

Honda Jazz to auto przyjazne - oferuje dużo miejsca, jest komfortowe i doskonale wyposażone, zachowując wszystkie zalety małego samochodu czyli małą średnicę zawracania, niewielki i oszczędny silnik, łatwość manewrowania. Jeśli tego właśnie potrzeba Wam do szczęścia, to na wersję Comfort ze skrzynią CVT i metalizowanym lakierem przygotujcie około 68 tys. zł.

O wspaniałej zimie wiosną w Austrii napiszemy w kolejnym numerze. ■

Ponad 200 KM na dwa sposoby

TEKST I ZDJĘCIA: MARIUSZ LEŚNIEWSKI

230 KM mocy w sportowym coupe czy 223 KM w hybrydowym sedanie? Turbodoładowany 2 litrowy silnik benzynowy czy 2,5 litrowy wolnossący wspomagany jednostką elektryczną? Dwa zupełnie inne światy, dwie odrębne filozofie – Audi TT i Lexus IS 300h.

Już na wstępie chciałbym zaznaczyć, iż nie będzie to artykuł porównujący te dwa samochody, gdyż konfrontacja tego typu byłaby chyba bezsensowna, dodatkowo budząc falę niepotrzebnej polemiki. Dlatego proszę potraktować ten tekst, jako materiał opisujący wrażenia z jazdy i spojrzenie na nowoczesne technologie które pozwalają wykorzystać ponad 200 KM mocy silnika by

cieszyć się każdym pokonanym kilometrem.

Jak cie widzą tak cię piszą.

Wpatrując się w sylwetki tych samochodów już po kilkunastu sekundach odnosi się wrażenie iż przeznaczeniem obu modeli jest sportowa jazda, Audi kontynuuje agresywną linię nadwozia charakterystyczną dla rodziny TT – przez co nie sposób pomylić go z innym autem.

Lexus zaskoczył mnie atletycznym designem i kontrowersyjną linią - ale w końcu to rasowy Japończyk. W środku nowoczesnie i luksusowo, choć na pierwszy rzut oka atrybuty nowoczesności przypisałem dla Audi, zaś bardziej luksusowo poczułem się w Lexusie. Pozycje za kierownicą wygodne, siedzi się dosyć nisko co jeszcze bardziej potęguje sportowe aspiracje tych samochodów.



Audi – znikający punkt.

Audi doskonale wiedziało co stanie się jeśli połączy się dwulitrowy, turbodoładowany silnik o bezpośrednim wtrysku benzyny z szybką dwusprzęgłową skrzynią S-tronic. Jakby tego było mało, wersja którą miałem okazję jeździć posiadała napęd na cztery koła quattro, przez co auto prowadziło się jak po sznurku. Reakcja na agresywne naciśnięcie prawego pedału jest natychmiastowa (pierwsza setka po upływie 5,4 s, prędkość maksymalna 250km/h ograniczona elektronicznie), więc sportowe coupe nie miało problemu z przyspieszaniem na każdym biegu. W pełni uzależnić można

się od dźwięku silnika, i choć nie jest to V6 czy V8, to każde mocniejsze przyspieszenie wywołuje uśmiech na twarzy i zwraca uwagę innych. Ukłony należą się więc niemieckim inżynierom, którzy zaprojektowali układ wydechowy zdolny wygenerować takie tony. Zawieszenie zestrojone na sportowo często nie dawało sobie rady z nierównościami na miejskich drogach i dopiero jazda na autostradzie lub drodze o nieskazitelnej nawierzchni pozwalała TT-ce rozwinąć skrzydła. Każdy pokonany zakręt za kierownicą Audi, to zastrzyk pozytywnej energii, szkoda tylko że ilość miejsca w środku nie pozwala

na wygodną podróż więcej niż dwóch osób. Ale przecież nie jest to auto do rodzinnych wypraw, lecz dwumiejscowe coupe. Współpraca 6-biegowego automatu z turbodoładowanym silnikiem przebiegała znakomicie, co więcej skrzynia nie gubiła się przy nagłych redukcjach i świetnie realizowała intencje kierowcy. Jako że to już trzecia generacja TT-ki, Audi zdecydowało się na kilka innowacji i zastąpienie tradycyjnych analogowych zegarów zestawem virtualnych, ciekłokrystalicznych. W praktyce rozwiązanie bardzo wygodne, wyświetlacz o przekątnej ponad 12 cali dawał kontrastową grafikę w wyso- ➔➔



kiej rozdzielczości i możliwość szerokiej konfiguracji jego przestrojenia. Gdybym miał się doszukiwać jakiś minusów w Audi, to mógłbym przyczepić się do twardości zawieszenia zestrojonego bardziej sportowo. Aby czerpać przyjemność z jazdy, należy poszukać naprawdę dobrej drogi. Audi zapewnia, że nowy silnik 2.0 TFSI użyty w modelu TT, to konstrukcja bardziej wytrzymała niż poprzednia generacja i nie będą zdarzać się problemy z nadmiernym zużyciem oleju. Mam nadzieję że nie jest to czcze gadanie...

Lexus - na eko-sterydach

Lexus to sedan o sportowych aspiracjach szczególnie widocznych w rysach jego sylwetki. Dla czego napisałem o sportowych aspiracjach? Ponieważ osiągi, które nam oferuje to przedsmak sportowych doznań. Prędkość maksymalna 200 km/h, przyspieszenie do 100 km/h w 8,3 s zapewniają, iż nie będziemy ostatni w starcie spod świateł. Jednak aby zrozumieć przesłanie japońskich konstruktorów modelu IS 300h, trzeba przejechać nim kilkaset kilometrów. Dopiero po pokonaniu tego dystansu zdałem sobie sprawę z idealnej „symbiozy” 2,5 litrowego silnika z elektryczną jed-

nostką. Lexus posiada dwa oblicza, jedno dostojne w trybie ECO, gdzie napęd hybrydowy wyręcza silnik spalinowy tak często, jak tylko to możliwe. W trybie EV samochód bezszelestnie napędza tylko silnik elektryczny do prędkości ok 50 km/h. W środku jest naprawdę cicho i czasami miałem trudności w rozpoznaniu trybu jazdy. Wątpliwości rozwiewają grafiki monitorów przesyłu energii. Drugie oblicze japońskiego sedana budzi się, gdy pokręć trybu jazdy obrócimy w położenie sport. Wtedy dwa źródła napędu (silnik spalinowy i elektryczny) próbują wydobyć z siebie wszelkie możliwe rezerwy mocy, by zapewnić dynamiczne przyspieszenie. Samo prowadzenie Lexusa, to czysta przyjemność. Japończykom udało się opracować zawieszenie, które nie tylko dobrze radzi sobie z kiepską nawierzchnią, ale utrzymuje samochód w zadanym torze jazdy. Kolejnym plusem jest możliwość komfortowego podróżowania IS-em w czteroosobowym składzie, więc rodzina nie powinna być zawiedziona. Pewne rozczarowanie może przynieść praca automatycznej skrzyni biegów E-CTV, odniosłem wrażenie, że potrafi się ona zagnieść przy szybkiej redukcji biegu.

Wynika to bardziej z charakteru i konstrukcji przekładni. Kolejnym smaczkiem, który mnie zaskoczył był cyfrowy wskaźnik zespólny, czyli prędkościomierz z obrotomierzem umieszczony na dużej tarczy inspirowany przyrządami z sportowego Lexusa LFA. Sekwencja startowa wyświetlana po uruchomieniu silnika robi naprawdę świetne wrażenie, a sam zegar za pomocą silniczków jest płynnie przesuwany w bok, by zwolnić miejsce dla menu ustawień samochodu. Lexus przekonuje, iż w jego samochodzie brak jest turbosprężarki, filtra dpf, koła dwumasowego, co ma wpłynąć na wysoki stopień bezawaryjności auta. Aby zweryfikować te zapewnienia, potrzeba czasu.

Jak widać filozofie wykorzystania ponad 200 KM mocy silnika w samochodzie mogą się od siebie diametralnie różnić, a to przecież głównie od nas samych zależy, na co się zdecydujemy. Budującym jest fakt, iż producenci potrafią zapewnić różnorodność na rynku motoryzacyjnym, ale w niedalekiej przyszłości, którą wypełnią samochody autonomiczne, zróżnicowanie to może ograniczyć się jedynie do koloru auta. Niestety. ■

03/14



CZYTENICY PYTAJĄ - EXPERT ODPOWIADA

Na nasz redakcyjny mail od czasu do czasu przychodzą najróżniejsze pytania od naszych Czytelników. Każdemu staramy się odpowiadać indywidualnie, niektóre wyjaśnienia naszego eksperta, inż. Mariusza Leśniewskiego, będziemy przedstawiać wszystkim Czytelnikom. Pytania dotyczące eksploatacji prosimy kierować na mail: iauto.polska@gmail.com

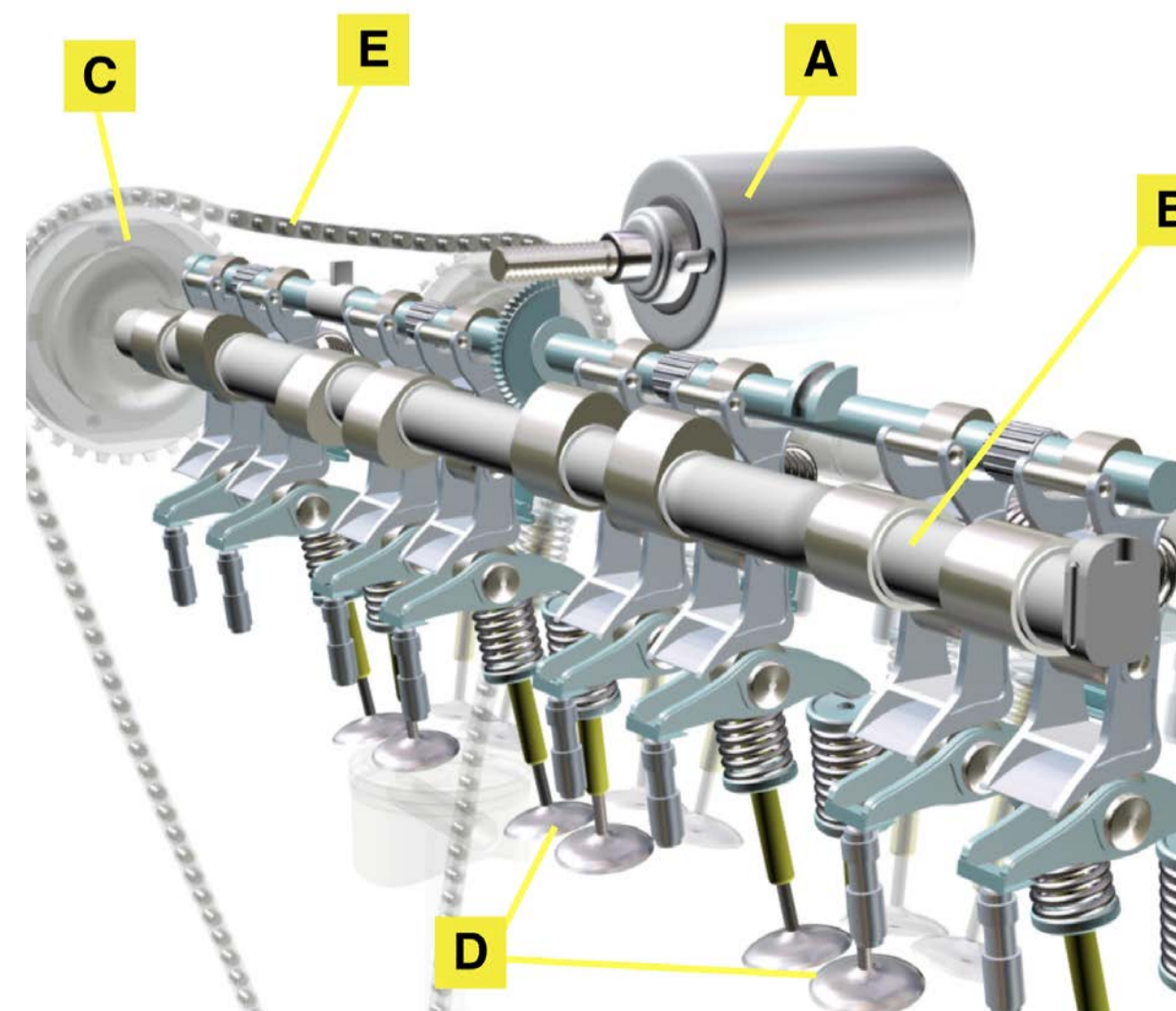
W moim BMW 320i z 2005 r od kilku tygodni silnik zaczął pracować głośniejsze, szczególnie w zakresie obrotów 1800 - 2800, powoli spada też moc. Byłem już u mechanika i dowiedziałem się że może to być uszkodzenie systemu Vanos. Czy to coś poważnego?

odpowiedź eksperta:

Vanos

BMW w swoich silnikach stosuje układ Vanos z Valvetronic, który umożliwia uzyskanie lepszych parametrów pracy silnika, jak i zwiększenie momentu obrotowego w różnych zakresach prędkości obrotowej jednostki. Układ taki, to dosyć skomplikowany system mający wpływ na czas otwarcia zaworów ssących, jak i wydechowych. Z opisu wynika, że mogło dojść do uszkodzenia

Vanosa, jednak musi to być potwierdzone rzetelną diagnozą oraz pomiarem ciśnienia oleju w silniku. Do uszkodzenia systemu Vanos dochodzi często w wyniku zaniedbania terminowych wymian oleju, a także stosowania oleju o niewłaściwej specyfikacji. Z dostępem do części nie powinno być problemów, gdyż BMW sprzedaje zestawy naprawcze systemu Vanos.



Schemat budowy systemu Vanos z Valvetronic w BMW: A - silnik sterujący wzniosem zaworów, B - wałek rozrządu, C - koło zębate wałka rozrządu, D - zawory, E - łańcuch rozrządu.

Nieśmiertelny Model T

TEKST: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Pierwszym, seryjnie i masowo produkowanym samochodem w historii motoryzacji był Ford T.



Ideę taśmy produkcyjnej wprowadził na dobre w życie Henry Ford rewolucjonizując nie tylko przemysł samochodowy, ale wszelkie branże zajmujące się masowym wytwarzaniem dóbr materialnych. W rezultacie, Ford T może nie stał się amerykańskim „volkswagenem” początkowych dziesięcioleci XX wieku, ale na pewno przestał być ekskluzywnym środkiem transportu

dostępnym jedynie dla najbogatszych ówczesnego świata. Takie też było założenie przedsiębiorcy, który uparł się, by samochód był maksymalnie prosty w konstrukcji, a także użytkowaniu. Natomiast systematyczne usprawnianie pracy przy linii montażowej sprawiło, że pierwsze egzemplarze Forda T montowane były w ciągu 12 godzin, by pod koniec czas ten wynosił zaledwie ok. 90



minut. To pozwoliło systematycznie obniżyć cenę auta z 1000 do 300 dolarów, przy zarobkach ok. 5-6 dolarów dziennie. W efekcie lawinowo rósł popyt i do 1927 roku wyprodukowano łącznie ponad 15 milionów egzemplarzy tego auta! (Rekord ten pobity został dopiero wiele dekad później przez Volkswagena „Garbusa”).

Wydawałoby się, że 100-letnie Fordy T, wykonane z użyciem dużej ilości drewna w konstrukcji, można dzisiaj spotkać jedynie w muzeach motoryzacji, ewentualnie na złotach baaardzo starych pojazdów. Pewien psikus sprawiło holenderskie małżeństwo emerytów Dirka i Trudy Regterów. Dirk był (i jest) pasjonatem Fordów T - miał Model T z 1923 roku oraz Model A z 1928 roku. Udało mu się skutecznie zarazić tą pasją całą rodzinę, m.in. ojca, dziadka, a przede wszystkim żonę, co już można uznać za niezwykle wyczyn (choć nie wykluczone, że to pani Trudy miała tutaj więcej do powiedzenia). W każdym razie, w 1997 roku

nabyli kolejnego Forda T rocznik 1915, którym kilka lat temu postanowili dokonać niezwykłego wyczynu – objechać dookoła świata.

Swoją przygodę rozpoczęli latem 2012 roku. W ciągu 180 dni przejechali 22 tysiące kilometrów z ich rodzinnego miasta Edam do Kapsztadu w Republice Południowej Afryki. To nie była (i nie jest do dzisiaj) wyprawa ot, tak.

Kolejne 180 dni 2013 roku, to objazd Stanów Zjednoczonych oraz Kanady (łącznie 28 tys kilometrów). Rok później, 180 dni w podróży i następne 26 tys km w Ameryce Południowej. Wszystkie te podróże wiązały się z akcją charytatywną SOS Wioski Dziecięce.

W ubiegłym roku państwo Regterowie nieco pauzowali, a w listopadzie ich dalsze plany podróży po świecie stanęły pod dużym znakiem zapytania... Otóż, ich Ford T został zdemolo- ➔➔

wany podczas wypadku na belgijskiej autostradzie. Auto uległo solidnym uszkodzeniom zawieszenia, ale właściciele – korzystając ze wsparcia wielu także prywatnych donatorów – doprowadzają ponownie samochód do pierwotnego stanu.

Plan holenderskich emerytów jest taki, by jeszcze w tym

oraz przyszłym roku przejechać przez Nową Zelandię, Australię, Indonezję i Indie, aby pokonując Himalaje dojechać do Chin, a następnie udać się przez Mongolię i Europę Środkową z powrotem do Holandii.

Dziesiątki tysięcy dotychczas pokonanych przez Holendrów kilometrów potwierdza fakt, że

100-letni, wręcz prymitywny na dzisiejsze rozumienie, samochód nadal świetnie potrafi spełnić swoje zadanie. Nie obyło się oczywiście bez problemów, bo na przykład: „w Afryce musieliśmy zespawać pęknięte przednie koło u lokalnego kowala” - powiedział Dirk. „Sam potrafię naprawić wiele rzeczy, a z pomocą wkrętaka, taśmy kleją-

cej, opasek zaciskowych i taśmy napinającej można zdziałać cuda.” I takie to były (niestety były) auta.

Najsłabszym punktem Forda T podczas dotychczasowych podróży okazały się... opony. Egzemplarz należący do państwa Regter jest napędzany 3-litrowym silnikiem benzynowym i znajduje



się obecnie w takiej samej specyfikacji, w jakiej opuścił fabrykę w 1915 roku. Jedynym wyjątkiem są większe opony założone na koła z drewnianymi ramionami, które zwiększają nieco komfort podróżowania na długich trasach. Komplet opon wytrzymało około 15 tys użytkowania na normalnych drogach, przy czym na wyboistych drogach w regionie Afryki i Ameryki Południowej trzeba było je wymieniać dużo częściej.

Na granicy Afryki Południowej i Botswany spotkaliśmy farmera, który trzymał w szopie starego Forda Model T. Miły pan dał nam opony ze swojego auta w prezencie, pomagając nam

w ten sposób podczas wyprawy - opowiadał Dirk. Obecnie nadal trwają prace nad przywróceniem Forda T do stanu umożliwiającym pokonanie kolejnych tysięcy kilometrów, tym razem w Nowej Zelandii i Australii. Prace nad reaktywacją (reanimacją) auta można śledzić na internetowej stronie <http://www.tfordworldtour.org>.

I można tam zauważyć m.in. to, że praktycznie całą naprawę auta z początku ubiegłego wieku można (w dalszym ciągu) wykonać w średnio wyposażonych warsztatach stolarskich i mechanicznych... Jak mawiają (podobno) nasi bracia Czesi - „to se ne vrati”... A ja dodam, niestety... ■

Części, akcesoria i cała reszta

TEKST I ZDJĘCIA: RAJMUND BINISZEWSKI

Warszawski Moto Targ jest sygnałem, że okres przygotowań do sezonu motocyklowego, jeżeli już się nie zakończył, to na pewno wszedł w fazę końcową. Słoneczna aura sprzyjała nie tylko zakupom, ale też licznym spotkaniom towarzyskim.



Co roku na teren Państwowych Wyścigów Konnych na Służewcu, ściągają rzesze zarówno sprzedających jak i kupujących nie tylko z Warszawy i okolic. To na pewno doskonała okazja dla tych wszystkich którzy

chcą kupić kask, buty, rękawiczki, czy kombinezon. Najwięcej stoisk było z odzieżą. Właściwie wszystko co jest dostępne na rynku w tym dziale zostało zebrane w jednym miejscu i do tego w pełnej rozmiarówce. W tym roku w stosunku do lat ubiegłych oferta motocykli używanych i sprowadzanych była uboga. Oczywiście nie zabrakło stoisk z przydasiami maści wszelakiej, do pojazdów z różnego okresu historii motoryzacji. Była muzyka na żywo, dymiące grile i co nie jest bez znaczenia świetna pogoda. ■




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/

BOKIEM JEST FAJNIE



9 kwietnia rusza Drift Masters GP 2016. Zaplanowanych jest na ten sezon 14 rund. W tym roku do walki o tytuł najlepszego driftera dołączy m.in. Marcin Steve Carzasty z Zala Drift Team, który będzie jeździł Toyotą Suprą MK4. Podczas zawodów oprócz sportowej rywalizacji, będzie można zobaczyć też jazdy pokazowe nietypowych pojazdów.

Ruszył rallycross

TEKST I ZDJĘCIA: GRZEGORZ CARZASTY

W sobotę na torze w Toruniu została rozegrana 1. runda Pucharu Polski Oponeo Rallycross. Arcyciekawa, z racji bezpośredniego kontaktu ogromnie widowiskowa i emocjonująca dyscyplina. Dodatkowym atutem jest to, że z trybun widać cały tor, można obserwować przebieg rywalizacji z jednego miejsca.

Wydawało się, że dyscyplina ta lata świetności ma już za sobą. Szczęśliwie są ludzie, którzy postanowili odbudować tę dyscyplinę. Pierwsza runda Pucharu Polski Oponeo Rallycross odbyła się w Toruniu. W najbliższy weekend na Euro-Speedway Lausitz odbędzie się pierwsza runda mistrzostw Polski w Rallycrossie.

Na starcie stawiło się 36. zawodników, podzielonych na 5. klas. Trzy z nich to tzw. klasy markowe. Pierwsze dwie to przedstawiciele Fiata, czyli popularne maluchy, oraz Seicento lub Cinquecento. Trzecia to Bmw E36. Są to samochody o bardzo precyzyjnie ustalonym przez regulamin zakresie przeróbek. Celem tego jest wyrównanie



szans zawodników i ograniczenie rywalizacji technologicznej na rzecz tej na torze. Kolejna klasa, to Supernational gromadząca auta z napędem na jedną oś, różnych marek, o bardzo szerokim zakresie możliwych modyfikacji a co za tym idzie znacznie większych mocach. Najsilniejszą klasą jest Supercar. W Toruniu samochodami czteronapędowymi, z silnikami turbodoładowanymi wystartowało zaledwie 3. zawodników.

Bardzo cieszy ponowny rozwój Rallycrossu, z każdym sezonem przybywa zawodników, poziom rywalizacji staje się coraz wyższy i bardziej profesjonalny. Osoby pamiętające mistrzostwa z końca lat 90-tych wiedzą, że jest jeszcze potencjał i cel do którego należy dążyć, ale starania zarówno organizatorów jak i uczestników zmierzają we właściwą stronę.

Pojawiają się nowe twarze wśród zawodników, podobnie sytuacja wygląda na wieży sędziowskiej. W Toruniu głównym sędzią został Radek Chrzanowski, który godnie zastąpił swojego kolegę, byłego zawodnika Krzysztofa Szeszko. Całość bardzo dobrze komentował i czuwał nad sprawnością przebiegu imprezy inny były zawodnik Krzysztof Studziński. Jak widać trudno rozstać się z tym sportem, co było widać również w Parku Maszyn. Część osób koordynujących pracę w poszczególnych zespołach jeszcze niedawno siedziało za kierownicą auta rallycrossowego.

Rywalizacja na torze pokazywała wyraźne różnice zarówno w umiejętnościach zawodników



jak i przygotowaniu sprzętu. Rozpiętość była bardzo duża, niektórzy precyzyjnie pokonywali kolejne okrążenia, bawiąc

się jazdą, niewielka część miała problemy z opanowaniem samochodu, nie mówiąc o rywalizacji z innymi. →→



Uczestnikom nie brakowało woli walki, niektórzy w emocjach popełniali błędy wynikające z braku doświadczenia, kończące się opuszczeniem toru lub utratą wypracowanych pozycji. Czasem kończyło się to zbyt bliskim kontaktem pomiędzy samochodami. Nieregulaminowe zachowania sędziowie

kwitowali pokazaniem czarnej flagi, co oznacza wykluczenie z rywalizacji.

Na pewno na uwagę zasługuje debiut Tomka Kuchara, znanego z rajdowych tras, dla którego był to pierwszy start w tej dyscyplinie. Umiejętności zdobyte rajdach pozwoliły na swobodną

jazdę i zabawę na torze, daleką od tremy debutanta. Partnerem do wspólnych popisów był inny kierowca znany zarówno z RC jak i rajdów czyli Marcin Gagacki. Sprawili publiczności dużo frajdy, prowadząc swoje Lancery w bardzo efektowny sposób, jadąc prawie cały czas w poślizgu.

Na uznanie zasłużył Dawid Struensee, który ładną, precyzyjną i poprawną jazdą bez problemu wygrał klasę Bmw E36, podobnie jechał doświadczony zwycięzca Supernational czyli Grzegorz Łazarewicz. 24 kwietnia na tym samym torze zawodnicy ruszą do walki o punkty w drugiej rundzie Pucharu Polski Oponeo, natomiast w najbliższy weekend na EuroSpeedway Lausitz odbędzie się pierwsza runda mistrzostw Polski w Ralycrossie. ■

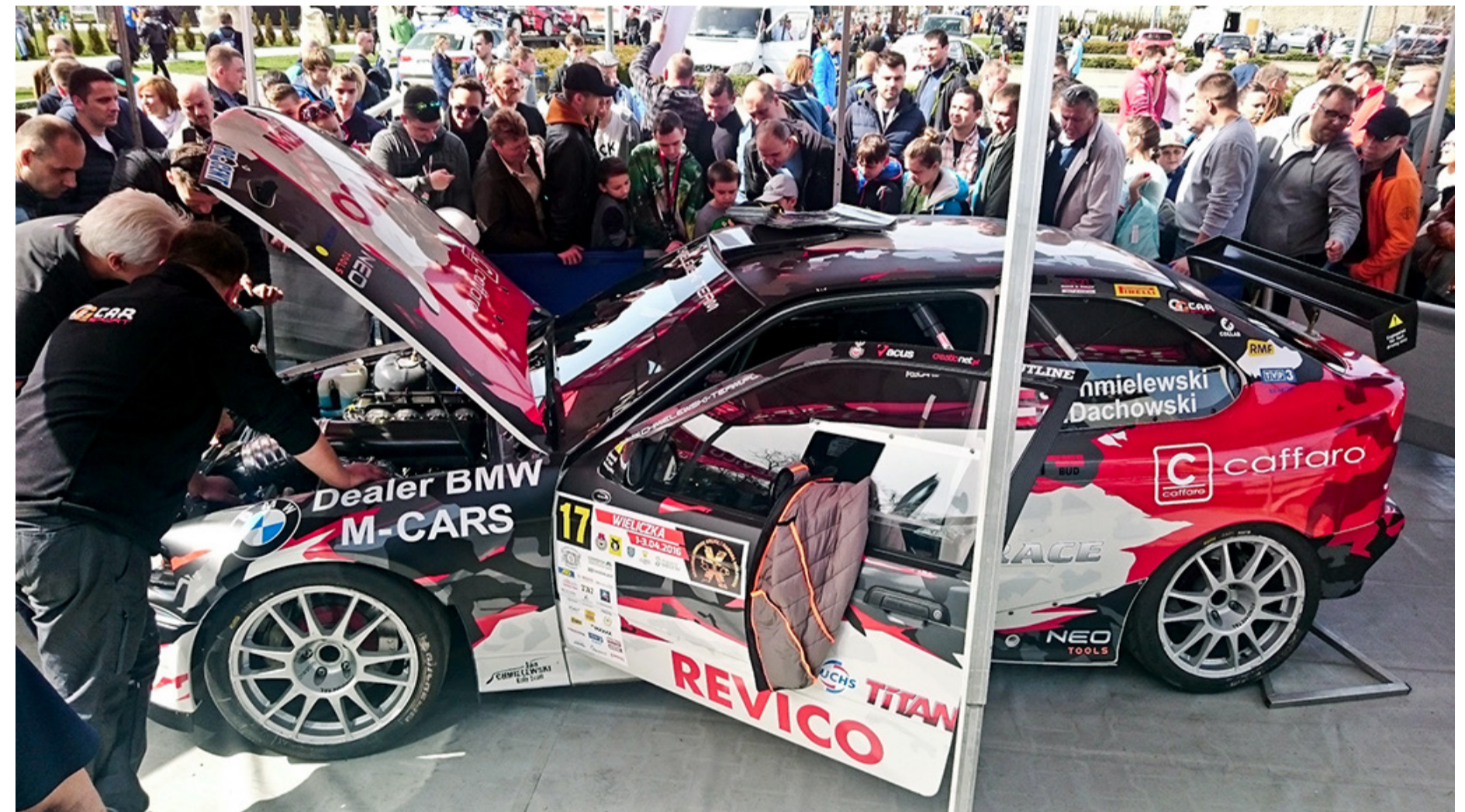


Pamięci Kuliga i Bublewicza

TEKST: GRZEGORZ CHMIELEWSKI
ZDJĘCIA: ŁUKSZ MIKLASIŃSKI, CHMIELEWSKI TEAM

W jubileuszowym, 10. Memoriale Janusza Kuliga i Mariana Bublewicza w Wieliczce, wystartowały 34 załogi.

W tej liczbie 11, zgłoszonych w pierwszej rundzie rozgrywanego w tym roku po raz pierwszy Historycznego Rajdowego Pucharu Polski dla youngtimerów.



W Wieliczce od 2007 roku Automobilklub Krakowski wspólnie z władzami miasta organizuje zawody, stanowiące hołd dla tragicznie zmarłych mistrzów polskich rajdów. 20 lutego 1993 Marian Bublewicz zmarł w Łądku Zdroju w wyniku wypadku, jakiemu uległ w Orłowcu na trasie odcinka specjalnego Zimo-

wego Rajdu Dolnośląskiego. Janusz Kulig zginął 13 lutego 2004 na niezamkniętym przejeździe kolejowym w Rzezawie koło Bochni. Tegoroczna jubileuszowa edycja Memoriału miała formułę rozszerzoną w stosunku do poprzednich – dodano w sobotnie po południu trzy przejazdy odcinka spe-

cialnego na nowozbudowanym układzie drogowym w Brzegach koło Wieliczki, gdzie mają odbyć się centralne uroczystości lipcowych Świątowych Dni Młodzieży. W sobotę wieczorem załogi dwukrotnie przejeżdżały próbę Wieliczka Rynek, biegnącą wśród malowniczych, staromiejskich zaułków. Niedzielnym →



punktem programu były dwa przejazdy Kryterium Wieliczka – ulicznej próby, urozmaiconej objazdami wysepek i beczek. Nie zabrakło dodatkowych emocji – pokazowe jazdy nowym rallycrossowym Fordem Fiesta (ponoć 600 KM!) przeprowa-

dzał Krzysztof Hołowczyc. Była też wystawa aut związanych z Bublewiczem i Kuligiem, a w jej ramach prezentacja oryginalnego Forda Sierra Cosworth „Bubla” oraz replik rajdówek Kuliga (Renault Clio Maxi, Ford Escort WRC i Ford Focus WRC).



W słoneczny, wręcz upalny weekend w Wieliczce triumfował 26-letni wieliczczanin Mateusz Lisowski, pilotowany przez Dariusza Burkata (nota bene Mateusz zapowiedział rezygnację z udziału w wyścigach i przenosiny od połowy sezonu do RSMP). Podium uzupełnili Piotr Ostrowski i Grzegorz Waszkowski oraz Damian Łata i Michał Grudziński. Dwie pierwsze załogi jechały Lancerami, trzecia – Fordem Fiesta R5. Taka sama była kolejność w klasie 3. W klasie 2 zwyciężyli Marcin Kozłowski i Magdalena Kusiak (Ford Sierra Cosworth Mk 1), a w klasie 1 Marek Bugajski i Robert Drożdż (Citroen C2-R2 MAX). Specjalne puchary za wierność idei Memoriału otrzymali Jan Chmielewski i Mariusz Stec – każdy z nich uczestniczył w dziewięciu z dotychczasowych edycji. →→



1. runda Historycznego Rajdowego Pucharu Polski zakończyła się wygraną Artura Rowińskiego i Magdaleny Tokarskiej (Audi Quattro).

Gośćmi honorowymi imprezy były m.in. panie Agnieszka Kulig i Beata Bublewicz oraz państwo Helena i Jan Kuligowie. W ceremonii wręczenia nagród uczestniczyli także wielicka posłanka Urszula Rusecka oraz rzecznik rządu Rafał Bochenek.

Z okazji tegorocznego Memoriału ukazał się album „Kroniki Wielickiego Memoriału Janusza Kuliga i Mariana Bublewicza 2007-2016”, wydany przez Urząd Miasta i Gminy Wieliczka, a przeznaczony na charytatywny cel operacyjnego leczenia 2-letniej Poli Zabierzowskiej. Liczący 200 stron album ma ponad 400 fotografii (w tym cennych zdjęć archiwalnych). ■



2 kwietnia w Krakowie zmarł nagle Andrzej Lubertowicz – w pierwszej połowie lat osiemdziesiątych jeden z filarów sekcji rajdowej Automobilklubu Krakowskiego. To były czasy bardzo trudne dla polskiego sportu samochodowego, ale zarazem okres rozkwitu krakowskich rajdów. Barwy Automobilklubu Krakowskiego z sukcesami reprezentowali wtedy m.in. Ryszard Adamek, Piotr Banachowicz, Bogdan Herink, Waldemar Kramarz, Piotr Kufrej, Jacek Lis, Krzysztof Łudzeń, Janusz Makówka, Marek Oziębło, Wiktor Polak, Stanisław Pawełczak, Tomasz Stawowczyk, Janusz Szerła, Andrzej Witkowicz.

W tym doborowym towarzystwie Andrzej Lubertowicz bez kompleksów sięgał po sukcesy w Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Polski, startując Polskim Fiatem 126p. Jego pilotami byli m.in. Jan Chudzikiewicz i Mieczysław Bonior. W bardzo licznej i ostrej konkurencji załóg w „maluchach” Lubertowicz zajął w sezonie 1983 6. miejsce w klasie FSM grupy I, rok później był 4. w klasie N-FSM, a w roku 1985 był również 4. w klasie N-01. Na początku lat dziewięćdziesią-

tych brał udział w krakowskim Pucharze Prince – lidze stadionowych wyścigów dla Polskich Fiatów 126p. W roku 1992 jadąc VW Golfem został zwycięzcą klasy w Rajdzie Żubrów. Pół-żartem, pół-serio mawiał, że spod jego ręki wyszło trzech rajdowych Mistrzów Polski: Jan Chudzikiewicz, Artur Skorupa i Bartłomiej Baniowski.

Po zakończeniu rajdowych startów Lubertowicz zajął się biznesem. Od wielu lat z sukcesami promował bezpieczeństwo ruchu drogowego m.in. poprzez szkolenia z zakresu jazdy defensywnej, ekojazdy i przepisów. Był w tych dziedzinach ekspertem i cenionym trenerem. Miał 61 lat. Był absolwentem Wydz. Mechanicznego Politechniki Krakowskiej na kierunku Samochody i Ciągniki, specjalności Eksploatacja Pojazdów Samochodowych.

Andrzej Lubertowicz spoczął na krakowskim cmentarzu w Batowicach.

Grzegorz Chmielewski

Redakcja składa wyrazy współczucia, siostrze zmarłego, Annie Lubertowicz-Sztorc

Sensacja 1997

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Najważniejszym wydarzeniem sezonu rajdowego 1997 było zdobycie tytułu mistrzów Europy przez Krzysztofa Hołowczyca i Macieja Wisławskiego, natomiast największą niespodzianką tytuł mistrza Polski zdobyty przez Janusza Kuliga i Jarosława Barana.





Od początku sezonu jasne było, że załoga w żółtym Megane Maxi odegra istotną rolę w mistrzostwach Polski, jednak na zwycięstwo w tej rywalizacji nie mogło być mowy. W klasyfikacji „ośki” oraz w klasie – tytuły były niemal przesądzone, ale w generalce? Jak będą w trójce, to będzie sukces. Konkurenci dysponowali teoretycznie lepszym sprzętem, no i było ich wielu. Tytuł mistrzowski na początku roku zarezerwowany był dla Krzysztofa Hołowczyca

jeżdżącego z Maciejem Wisławskim w A-grupowym Subaru Impreza 555. Okazało się jednak, że trzy starty w Polsce to zbyt mało, aby zgromadzić punkty dające tytuł, a na więcej załodze walczącej o championat kontynentu nie starczyło czasu. Już przed Rajdem Krakowskim wiadomo było, że faworyci z mistrzostw kraju raczej zrezygnują. Walka o tytuł miała rozegrać się między Robertem Gryczyńskim i Tadeuszem Burkackim w Toyocie Celica GT-Four a Robertem



Herbą i Andrzejem Terejem (którego zmienił przed Rajdem Krakowskim na prawym fotelu Dariusz Burkat) w Toyocie 4WD (w ubiegłym roku Gryczyńskiego właśnie). Janusz Kulig i Jarosław Baran liczyli się w tych igrzyskach, jednak dla nich przewidywano walkę jedynie o wicemistrzostwo. I to niełatwa walkę, bowiem w konkurencyjnych samochodach, poza wymienionymi jeździli też Adam Magaczewski, Jan Kościuszko, Jerzy Wierzbołowski, Krzysztof Tercjak.

Układ sił ujawnił się już w czasie Zimowego Rajdu Dolnośląskiego. „Pudło” zajęli faworyci, kolejne cztery miejsca załogi aut czteronapędowych, na ósmej pozycji metę osiągnął J. Kulig z J. Baranem. Był to jeden z dwóch rajdów rozgrywanych w Polsce, które szczególnie preferowały auta czteronapędowe. Nie bez znaczenia był też fakt, iż przed startem do pierwszej rundy mistrzostw Polski, kierowca i pilot kontakt z Megane mieli raczej wzrokowy. To znaczy przyglądali się samochodowi, który, jak się mówiło (i jak wynikało z udostępnianych danych), był jeszcze szybszy niż Clio Maxi. A pod koniec ubiegłego sezonu załoga dwukrotnie miała okazję przekonać się, że przesiadka z A-grupowej Astry

do kit-car Clio dostarcza niebywałych wrażeń. Co tu dużo gadać, strach zajrzał im w oczy. Tylko z grubsza wiedzieli, że utrzymanie potwora na drodze jest sztuką graniczącą z ekwilibrystyką, sztukę tę mieli dopiero osiągnąć. Na Rajdzie Zimowym to się potwierdziło. To, że dotarli do mety całym autem i nie próbowali nawiązywać walki z odjeżdżającymi im czteronapędówkami, oznaczało, iż załoga mierzy bardziej zamiary na siły niż odwrotnie. →



Po Rajdzie Zimowym Janusz Kulig z Jarosławem Baranem pojechali do Belgii, aby wystartować w Rallye des Hautes Fagnes. Rok wcześniej w tej samej imprezie bardzo udanie startowali Bogdan Herink z Barbarą Stępkowską (ukończyli na 6. miejscu w klasyfikacji generalnej) i Waldemar Dosek z Aleksandrem Dragonem (po wypadnięciu z drogi ukończyli rajd na dalekiej pozycji). Celem wyjazdu było poznanie specyfiki samochodu zbudowanego specjalnie na



nawierzchnie asfaltowe i ostry trening przed Rajdem Krakowskim. Po przejechaniu sześciu odcinków specjalnych w samochodzie Polaków urwała się linka sprzęgła i dalsza jazda była niemożliwa. Tak więc po przejechaniu około 80 kilometrów odcinków specjalnych kierowca mógł się zorientować, że auto jest bardzo szybkie, ale i bardzo wymagające. Wiedza ta miała zapoczątkować na drugiej eliminacji mistrzostw Polski.

Rajd Krakowski był dla załogi Renault – PBI Bank w sezonie 1997 kluczowy. Do przejechania było 580 km, w tym 220,5 km na 23. odcinkach specjalnych. Rajd rozpoczynał się prologiem rozgrywanym wokół krakowskich Błoni. Po prologu J. Kulig z J. Baranem ze stratą 7 sekund znaleźli się za Robertem Gryczyńskim z Tadeuszem Burkackim w Toyocie Celica GT-Four, Robertem Herbą z Dariuszem Burkatem w Toyocie Celica 4 WD i Pawłem Przybylskim z Krzysztofem Gęborysem w Fordzie Escorcie WRC.

Następnego dnia, po wygraniu 9. z rozegranych do końca drugiego etapu odcinków specjalnych J. Kulig z J. Baranem objęli prowadzenie w rajdzie.



Na drugim miejscu sklasyfikowany był Paweł Przybylski z Krzysztofem Gęborysem, którzy po dłuższej przerwie nie tylko musieli przypomnieć sobie arkana szybkiej jazdy, ale też i nauczyć się nowej wersji Forda Escorta WRC. 40 sekund strat po drugim dniu odnotował Robert Gryczyński z Tadeuszem Burkackim i ponad minutę czwarty, Robert Herba z Dariuszem Burkatem. Ostatni dzień przyniósł niespotykaną na krajowych rajdach walkę trzech załóg dosłownie o sekundy. Wszystkie odcinki specjalne tego dnia wygrał Robert Gryczyński z Tadeuszem Burkackim, jednak rajdu nie wygrali. Wspaniałą jazdą popisywali się Janusz Kulig z Jarosławem Baranem; sporo szutru i deszcz bardzo utrudniał im osiągnięcie tak wspaniałych rezultatów, jak w dniu poprzednim. Udało się utrzymać minimalną przewagę nad Gryczyńskim i do przedostatniego odcinka być na prowadzeniu, jednak Paweł Przybylski z Krzysztofem Gęborysem na ostatnim odcinku specjalnym pojechali szybciej i zdobyli trzy sekundy przewagi. Trzy sekundy na wagę zwycięstwa w rajdzie. Jedynie 12. sekund dzieliło pierwszą załogę od trzeciej na mecie rajdu.

To nie zdarzyło się na polskich rajdach od bardzo dawna, jeśli w ogóle.

W Rajdzie Elmot ponownie nie wystartował Krzysztof Hołowczyc z Maciejem Wisławskim (wygrywali wówczas w Bułgarii), Paweł Przybylski z Krzysztofem Gęborysem nie znaleźli sponsorów na kolejne występy, Robert Gryczyński z Tadeuszem Burkackim wycofali się po awarii silnika, a Robert Herba z Jakubem Mroczkowskim kompletnie rozbili samochód. J. Kulig z J. Baranem traktując drugą część Elmotu jako ostry trening przed rozgrywanym na tych samych trasach Rajdem Polski, wygrali imprezę z przewagą ponad dziesięciu minut nad następną załogą w N-grupowym Mitsubishi. Było to pierwsze zwycięstwo w klasyfikacji generalnej rajdu w karierze obu zawodników.

Scenariusz wedle którego ułożyły się wydarzenia na Rajdzie Polski był również niezwykle korzystny dla załogi Renault – PBI Bank. Od widowiskowej próby na Wzgórzu Andersa J. Kulig z J. Baranem jechali bardzo szybko, w próbie tej →





zajęli czwarte miejsce wyprzedzając wiele załóg startujących teoretycznie szybszymi pojazdami. Spodziewano się konfrontacji Polaków z jadącymi takimi samymi samochodami, utytułowanym Nikolai Burkartem z Regine Rausch z Niemiec i mniej znanym Nejatem Avci z Berkerem Sohtorik z Turcji. Do konfrontacji nie doszło, gdyż Janusz Kulig z Jarosławem Baranem byli zbyt szybcy dla konkurentów. Załodze sprzyjało też szczęście.



Ponad pięć minut na łączę stracił faworyt imprezy, Krzysztof Hołowczyc z Maciejem Wisławskim, po spotkaniu z drzewem odpadł z walki Robert Gryczyński z Tadeuszem Burkackim, Robert Herba i Paweł Przybylski nie wystartowali. Coraz szybcy J. Kulig nie dał sobie wydrzeć zwycięstwa, chociaż pogoń Hołowczyca zapisać należy jako jedno z ciekawszych wydarzeń w rajdach. Po Rajdzie Polski z dorobkiem 58 punktów J. Kulig i J. Baran prowadzili w mistrzostwach Polski przed P. Świebodą i A. Górskim z 40 punktami oraz K. Hołowczycem i M. Wisławskim, którzy zgromadzili 35 punktów.

Kolejna impreza to Rajd Kormoran. Specjalnie przygotowany w Anglii egzemplarz sztro-

wego Renault Megane Maxi miał pomóc załodze w walce z czteronapędowymi N-grupowymi Mitsubishi Lancerami. O wygraniu z A-grupową Toyotą Gryczyńskiego czy Subaru 555 Hołowczyca mowy być nie mogło. Zgodnie z przewidywaniami od początku prowadzenie objął Krzysztof Hołowczyc z Maciejem Wisławskim i po wygraniu wszystkich prób zwyciężyli w rajdzie. Robert Gryczyński z Tadeuszem Burkackim początkowo ulegali Januszowi Kuligowi i Jarosławowi Baranowi, jednak w dalszej części zawodów przyspieszyli i zajęli drugie miejsce. Kierowcy w Mitsubishi toczyli walkę między sobą, jechali szybko, jednak "żółty naleśnik" był dla nich zbyt szybki. Po tej imprezie okazało się, że w mistrzostwach Polski najprawdopo- ➔➔





dobniej dojdzie do sensacji; 70. punktów Kuliga i Barana, 55. Hołowczyca i Wisławskiego, 42. Gryczyńskiego i Burkackiego i 40. Świebudy i Górskiego na trzy rajdy przed zakończeniem rozgrywek ustawiło klasyfikację zupełnie inaczej, niżli można się było spodziewać na początku sezonu. Cień szansy miał Robert Gryczyński; musiałby wygrać pozostałe rajdy. Hołowczyk z Wisławskim zapowiedzieli, że są tylko nikłe nadzieje na ich start w Rajdzie Karkonoskim, zatem oni w tegorocznych mistrzostwach Polski już się liczyć nie będą.

Sprawa tytułu mistrza Polski rozstrzygnęła się w Słowacji, na Rajdzie Tatry. Zawodów nie ukończył ani Gryczyński z Burkackim, ani Kulig z Baranem, jednak ci ostatni mieli już wystarcza-

jącą przewagę, w następnych imprezach wystarczyło zająć na jednej z nich drugie miejsce. W Rajdzie Wisły było to niemal formalnością. Wygrał go w pięknym stylu Robert Gryczyński z Tadeuszem Burkackim (podobnie zresztą jak i ostatni w sezonie Rajd Karkonoski), jednak drugi na mecie Janusz Kulig wjeżdżając na rampę przyznał, że zwycięstwo ma słodki smak.

Rozstrzygnięcia końcowe sezonu okazały się sensacyjne. Pierwszy w karierze tytuł mistrzów Polski w klasyfikacji generalnej wywalczyła załoga, która w kolejnych latach sprawiła i sobie, i rzeszy kibiców bardzo wiele radości. Fakt, że rywalom szczęście sprzyjało mniej, w niczym nie umniejsza wielkiego osiągnięcia Janusza Kuliga i Jarosława Barana. ■

Srebrne wesele

TEKST: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIE: SKODA

25 lat temu doszło do jednej z najważniejszych fuzji na europejskim motoryzacyjnym rynku. 28 marca 1991 roku Czesi i Niemcy podpisali kontrakt, w ramach którego „ŠKODA automobilová akciová společnost” stała się częścią Grupy Volkswagen. Umowa przejęcia weszła w życie 16 kwietnia tego samego roku.

W momencie podpisania umowy Škoda była świetnie znanym i pożądanym autem w krajach „demokracji ludowej” i... właściwie tylko tam. Pro-

dukcja wynosiła ówczesnie około 200 tys samochodów rocznie, na którą składały się dwa modele - seria samochodów z silnikiem za kabiną oraz produkowany od 1987 roku model Favorit, dostępny także jako kombi Forman. Obecnie roczna produkcja przekracza milion egzemplarzy, na którą składa się kilkadziesiąt odmian kilku modeli, z „flagowym” Superbem na czele. Natomiast auta tej marki produkowane są obecnie na dwóch kontynentach w czternastu lokalizacjach i oferowane na ponad stu rynkach na całym świecie.

„Przez ostatnie 25 lat ŠKODA przeszła długą drogę od marki lokalnej do uznanej na całym świecie. O jej sukcesie zdecydowało przejęcie przez Grupę Volkswagen i następująca po nim profesjonalna współpraca pomiędzy Volkswagensem a ŠKODĄ. Historia naszego sukcesu jest unikalna w skali całego przemysłu motoryzacyjnego” – powiedział Prezes Zarządu ŠKODY, Bernhard Maier.

Historia firmy jest nieco zaskakująca. Powstała ona w połowie XIX wieku jako odlewnia oraz fabryka maszyn. W 1869 roku wykupił ją Emil Škoda, główny inżynier w tych zakładach, które zajęły się później przede wszystkim produkcją broni, a także lokomotyw i samolotów. Dopiero w 1928 roku ŠKODA Holding przejęła fabrykę samochodów Laurin & Klement. W trakcie II wojny światowej zakłady były jednym z największych filarów hitlerowskiego przemysłu zbrojeniowego.

Po wojnie majątek firmy został znacjonalizowany i podzielony na odrębne zakłady. Bazą ŠKODY, jako fabryki samochodów stało się miasto Mlada Boleslav.

Od połączenia się z Volkswagensem do dzisiaj ŠKODA zainwestowała ponad 300 miliardów czeskich koron (ok. 47 miliardów złotych) w rozwój nowych modeli, badania i rozwój mocy produkcyjnych. Co więcej, czescy pracownicy aktywnie uczestniczą w projektowaniu nowych modeli. Obecnie tylko dział rozwoju liczy ok. 2 tysięcy wysoko wykwalifikowanych specjalistów zatrudnionych w Centrum Technologii, Rozwoju i Designu. Cała firma w kraju zatrudnia natomiast ok. 28,5 tys osób, stając się jednym z największych pracodawców w Czechach, przynosząc krajowi 4,5 proc produktu krajowego brutto oraz 8 proc całego czeskiego eksportu.

Oprócz krajowej produkcji auta tej marki produkowane są także w Chinach, Indiach, Rosji, Kazachstanie, Ukrainie i na Słowacji.



Jedynie ubezpieczenia w .pl!



U nas znajdziesz obszerną wiedzę z zakresu ubezpieczeń komunikacyjnych. Oprócz tego, możesz przeczytać na temat:



Ubezpieczenia
Finansowe



Ubezpieczenia
Zdrowotne



Ubezpieczenia
Emerytalno-Rentowe



Ubezpieczenia
Nieruchomości



Ubezpieczenia
Oszczędnościowo -
- Inwestycyjne



Ubezpieczenia
Turystyczne

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, Grzegorz Chmielewski, Andrzej Dąbrowski, Anna Dziedzic, 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

iauto.polska@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: Ford-serwis prasowy, Mirosław Rutkowski



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl