

iauto ^{polska}

Numer 30, 8 czerwca 2016



nie ma żadnych wątpliwości co do faktu, iż kierowca, który jest pijany, jeśli jedzie samochodem, stanowi wielkie zagrożenie. Jest niebezpieczny dla pieszych, dla innych kierowców, dla pasażerów, których wiezie. Ciekawe, że najmniejszym zagrożeniem jest dla siebie samego. Statystyki są w tym względzie bezlitosne - pijany kierowca najczęściej odnosi najmniejsze obrażenia. Co nie oznacza, iż ich nie odnosi.



Media podały, iż poważnie rozważany jest pomysł zmiany prawa w taki sposób, aby dotychczasowa granica 0,2 promila alkoholu we krwi już nie oznaczała dla kierowcy utraty prawa jazdy i srogiego mandatu. Jest w tym sposobie myślenia pewna logika. Wszak w Wielkiej Brytanii granica bezkarnego upojenia według prawa wynosi 0,5 promila. Z kolei w Rosji nie ma przebaczenia - trzeźwy jest wyłącznie ten, u którego alkomat wskazuje 0,00 promila alkoholu. Z porównania tych parametrów nie wynika nic interesującego, ale kiedy zestawimy to ze statystykami liczby wypadków oraz konsekwencji tych wypadków, to zaczyna być ciekawie.

Wypadki w Wielkiej Brytanii zdarzają się rzadziej niż w Rosji, a za sprawą pijanych kierowców wielokrotnie rzadziej. Znacznie poważniejsze skutki zdarzeń drogowych w Rosji wynikają przede wszystkim stąd, że więcej tam jest aut znacznie starszych, niż w GB.

Z kolei w Polsce statystyki policyjne po każdym weekendzie podają duże liczby kierowców zatrzymanych za jazdę „pod wpływem”. Ten wpływ najczęściej mieści się w przedziale 0,2 - 0,5 promila, kierowcy są przekonani, że wczorajszy grill już dawno wyparował z ich głów, bo czują się trzeźwi. Alkomat wskazuje jednak coś innego. Najczęściej zagrożenie stwarzane przez takich kierowców jest niewielkie, zatem może rzeczywiście pomysł „pół promila” jest sensowny. Oczywiście my będziemy zachęcać wszystkich do jazdy tylko wtedy, gdy we krwi w ogóle nie ma alkoholu.

Szerokiej drogi



Prezentacje

BMW 4 coupé - str. 4

Twingo GT - str. 7



Eksploatacja

Gorąca sprawa - hamulce - str. 8

Diagnostyka motocykla - str. 12

Wydarzenia

Stare, starsze, klasyki - str. 14



Ludzie i maszyny

To wszystko wina Mirka - str. 16

Sport

KLR na półmetku - str. 18

Rajd Polski - str. 22

Królewski Puchar Lata - str. 24

Mad Cat's Garage - str. 32



Kalendarium

Kalendarium - str.34



czwórka na piątkę

BMW 4 coupé



TEKST I ZDJĘCIA: MARIUSZ LEŚNIEWSKI

Niedawno miałem okazję zasiąść za kierownicą BMW 4 Coupe, i prawdę mówiąc trochę się w niej „zasiedziałem” bo weekend z nią minął mi w oka mgnieniu. Jako właściciel i miłośnik samochodów

Audi mogłem spojrzeć na bawarskiego konkurenta przez pryzmat technologicznej rywalizacji dwóch niemieckich marek, a doświadczenie nabyte z wieloma modelami Audi, pozwoliło na bardziej dojrzałą ocenę.

Nie będę ukrywał iż wygląd nowej czwórki BMW zwraca na siebie uwagę; dynamiczne linie, wydłużona sylwetka – nisko osadzone nadwozie wszystko to buduje wizerunek samochodu którego kierowca może być pewien nie-

mal w każdej sytuacji. Wnętrze typowe dla niemieckich samochodów klasy wyższej - wzorowa ergonomia, dobry design - świetny montaż. BMW stawia na tradycyjną wymianę informacji z kierowcą, więc zegary to duże analogowe tarcze, choć nie

zabrakło miejsca na ciekłokrystaliczny wyświetlacz dyskretnie umieszczony pomiędzy nimi jak i większy na konsoli środkowej. Wersja którą jeździłem to 428i wyposażona w turboładowany, benzynowy silnik z napędem na cztery koła Xdrive

i pakiet M performance. Pakiet zawierał istotne dodatki poprawiające wygląd jak i walory akustyczne silnika – czyli sportowy wydech.

Redukcja pod maską...

Jeszcze kilka lat temu oznaczenie 428i jednoznacznie wskazywałoby na silnik sześciocylindrowy o pojemności 2.8 litra, lecz dziś zakrojona na szeroką skalę eko-kastracja nie pozostawia złudzeń, pod maską pracuje 2-litrowa, czterocylindrowa rzędówka. Na szczęście moc silnika została zwiększona do pułapu 245 KM, a to za sprawą udanego duetu dwóch turbosprężarek w układzie Twin Turbo. Ponadto jednostka została wyposażona w pełni adaptacyjny układ rozrządu Valvetronic (upraszczając - taki odpowiednik Valve-lifta w Audi, czyli zmienne czasy otwarcia zaworów są-



cych), oraz wysokociśnieniowy wtrysk paliwa. BMW odrobiło lekcję dzięki czemu moc silnika jak i moment obrotowy pozwalają na naprawdę bardzo dynamiczną jazdę. Co więcej, połącze-

nie tych wszystkich technologii pozwoliło na niemal idealnie płaską krzywą maksymalnego momentu obrotowego równego 350 Nm i zaczynającego się już od 1250 obr/min silnika! Nie →→



muszę chyba nikogo przekonywać, iż powyższe wartości świetnie wpływają na dynamikę pozwalając osiągnąć pierwszą setkę już po 5,8 s. Kierowca nie odczuwa efektu turbo dziury lub jakichkolwiek symptomów opóźnienia w reakcji na szybsze naciśnięcie gazu. Samochód posiada kilka trybów jazdy, od ospałego Eco poprzez Normal do Sport i Sport plus. Ostatni tryb dezaktywuje wszelkie elektroniczne asysty i pozwala na jazdę na granicy przyczepności napędu Xdrive. Na słowa uznania zasługuje również sportowa automatyczna 8-biegowa skrzynia biegów Steptronic, której wariant znałem już wcześniej ze współpracy z silnikami w Audi. Szybkość i precyzja z jaką pra-

cjuje może spowodować, że mniej doświadczeni kierowcy pomyślą, iż jest to przekładnia dwusprzęgłowa, a nie klasyczny nowoczesny automat.

Świetne prowadzenie.

Obniżenie nadwozia BMW 428i Coupe zaowocowało przesunięciem środka ciężkości poniżej pułapu 500 mm, co w połączeniu z adaptacyjnym zawieszeniem i napędem Xdrive jest gwarancją pewnego prowadzenia tego auta. Ta cecha 4-ki zrobiła na mnie największe wrażenie, dosłownie nie sposób było wyprowadzić jej z równowagi, a raczej z zadanego toru jazdy. Wszelkie próby dokręcania na wyjściu z zakrętów lub hamowanie z dużym opóźnieniem tuż przed wejściem

w zakręt, to manewry nad którymi kierujący ma pełną kontrolę. Spokojnie zaliczam BMW 4 do grupy samochodów o neutralnej charakterystyce prowadzenia. Dopracowany układ napędowy Xdrive jest w pełni dojrzałą odpowiedzią na napęd Quattro stosowany w Audi. Co do bezpośredniego porównania silników, to Audi dysponuje jednostką 2.0 TFSI czyli czterocylindrowym, benzynowym, turbodoładowanym motorem o mocy 252 KM, więc o zbliżonych osiągnięciach, lecz o innej charakterystyce momentu obrotowego. Teraz, świadomy osiągnięć i doskonałych walorów trakcyjnych 4-ki wiem, że to bardzo poważny konkurent Audi. Do tego o niebanalnej stylistyce. ■



Nowe oblicze Twingo



Twingo, to najmniejszy samochód z modelowej kolekcji Renault. Ot, zawsze to było niewielkie, w miarę zgrabne, zwrotne miejskie autko. Ciekawą jego wersję – oznaczoną literami GT - wprowadza teraz na motoryzacyjny rynek producent.

TEKST: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: RENAULT

Protoplastą Twingo GT stał się, przedstawiany podczas salonów samochodowych, concept car Twin'Run. To on stał się inspiracją nieco zadziornej sylwetki. Samochód nie zrobi zapewne sportowej kariery – w końcu w nomenklaturze Renault GT, to jednak nie RS (ale właśnie dział Renault Sport pracował przy tej wersji Twingo). Mimo wszystko, młodzi kierowcy, zwłaszcza z niewielkim doświadczeniem za kierownicą mogą szybko nabrać respektu dla tego auta. Jest ku temu kilka powodów. Przede wszystkim, Twingo GT ma 110-konny ben-

zynowy silnik TCe o pojemności 898 cm³ z maksymalnym momentem obrotowym 170 Nm, co przy jego gabarytach i masie obiecuje całkiem przyzwoite osiągi. Po drugie, auto ma napęd na tylną (!) oś, a więc jest o wiele bardziej wymagające – zwłaszcza na śliskiej nawierzchni – od pojazdów przednionapędowych.

Auto ma ponadto utwardzone zawieszenie, nieco łagodniej skalibrowany system ESP, układ kierowniczy o zmiennym – w zależności od prędkości – przełożeniu oraz wyposażono je w duże 17-calowe,

aluminiowe koła. Z innych, już kosmetycznych zmian, można odnotować dodatkowy wlot powietrza na tylnym błotniku (ze względu na umieszczony z tyłu silnik), dwie końcówki układu wydechowego oraz aluminiowe pedały.

Czy auto zyska uznanie? Niewątpliwie uruchomienie produkcji nowego modelu czy jego sportowej wersji poprzedzają żmudne badania rynkowe. Poza tym, komercyjny sukces Clio RS czy Megane RS mógł przekonać decydentów z Renault, że i dla Twingo GT znajdzie się kawałek tortu. ■



Gorąca sprawa

TEKST: JERZY DYSZY
ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Nie jest wielką sztuką rozpędzić auto do prędkości maksymalnej. Za to zatrzymanie samochodu dokładnie tam gdzie trzeba, bywa dla wielu mistrzów prostej sztuką nieosiągalną. A przecież jest to tylko zamiana jednego rodzaju energii (ruchu) na inny (ciepło). Idzie lato, będzie ciepło, przed wakacyjnymi wyjazdami warto zobaczyć, co piszczyc w układzie hamulcowym.

Jak się rozpędzić, wiadomo. Uruchamiamy silnik, potem sprzęgło-bieg-gaz, puszczamy sprzęgło i jedziemy. Zmieniamy biegi, rozpędzamy się, jest fajnie. Do czasu aż nie pojawią się zakręty, w miastach światła, piesi, rowerzyści. Trzeba hamować. Pozornie prosta sprawa – naci-

skamy pedał hamulca i zwalniamy, albo zatrzymujemy auto. Ta prosta sprawa wcale nie jest taka prosta. Producenci samochodów często podają drogę, jaką musi pokonać samochód zatrzymywany z prędkości 100 km/h. Ten dystans mieści się w zakresie od 35 do 45 metrów. To są jednak

trochę pobożne życzenia; oczywiście w czasie testów laboratoryjnych da się zatrzymać samochód na niespełna 40 metrach, ale biada temu, kto spróbuje powtórzyć to w normalnych warunkach drogowych. A kiedy na pokładzie mamy jeszcze komplet pasażerów, to droga hamowania staje się jeszcze dłuższa.

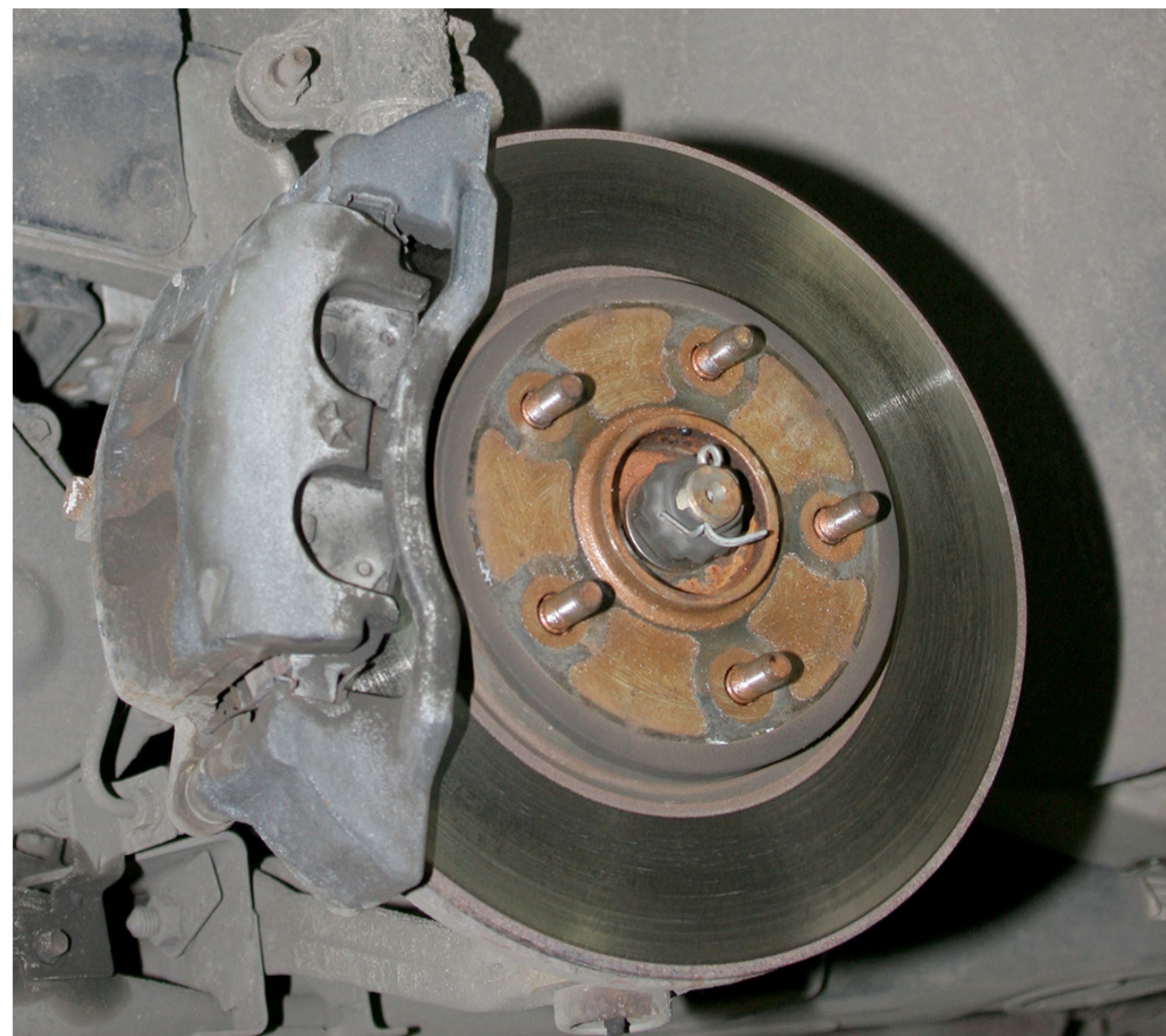
Wakacyjne trasy

W czasie wakacji zwykle jeździmy mocno obciążonym samochodem, zdarza się pokonywać trudne, górskie trasy. To duża różnica wobec codziennej miejskiej jazdy, gdzie hamulców używamy być może często, ale zwykle delikatnie. Tymczasem układ hamulcowy może działać znacznie gorzej po przekroczeniu pewnej szczyto-

wej temperatury mechanizmu, do której nigdy się nie zbliżamy na co dzień w mieście, zaś możemy ją osiągnąć całkiem łatwo na jednym stromym, górskim zjeździe.

Gorąco w górach

Ktoś może powiedzieć, że przecież hamulce nowoczesnego auta powinny być przystosowane do jazdy po górach. Oczywiście są, ale z drugiej strony nie ma takiego hamulca, którego nie dałoby się przegrzać, jeżeli kierowca dobrze się postara. Nawet w samochodach wyczynowych. Przy ciągłym, długim hamowaniu, hamulec oddaje otaczającemu powietrzu wiele ciepła, ale jednak sam cały czas się rozgrzewa. Niestety, po przekroczeniu pewnej temperatury tarcz i okładzin (kloc- →→



ków), współczynnik tarcia między nimi zdecydowanie spada. Kolejne niepokojące zjawisko to przenikanie ciepła przez klocki do cylinderków hydraulicznych. Płyn hydrauliczny w pewnym momencie osiąga temperaturę wrzenia (choć jest ona znacznie wyższa niż temperatura wrzenia wody), w cylinderku pojawiają się ściśnięte bąble pary i w rezultacie pedał hamulca "wpada w podłogę". Jeżeli nadal musimy aktywnie hamować, sytuacja staje się krytyczna...

Co możemy zrobić, żeby oddalić ten czarny

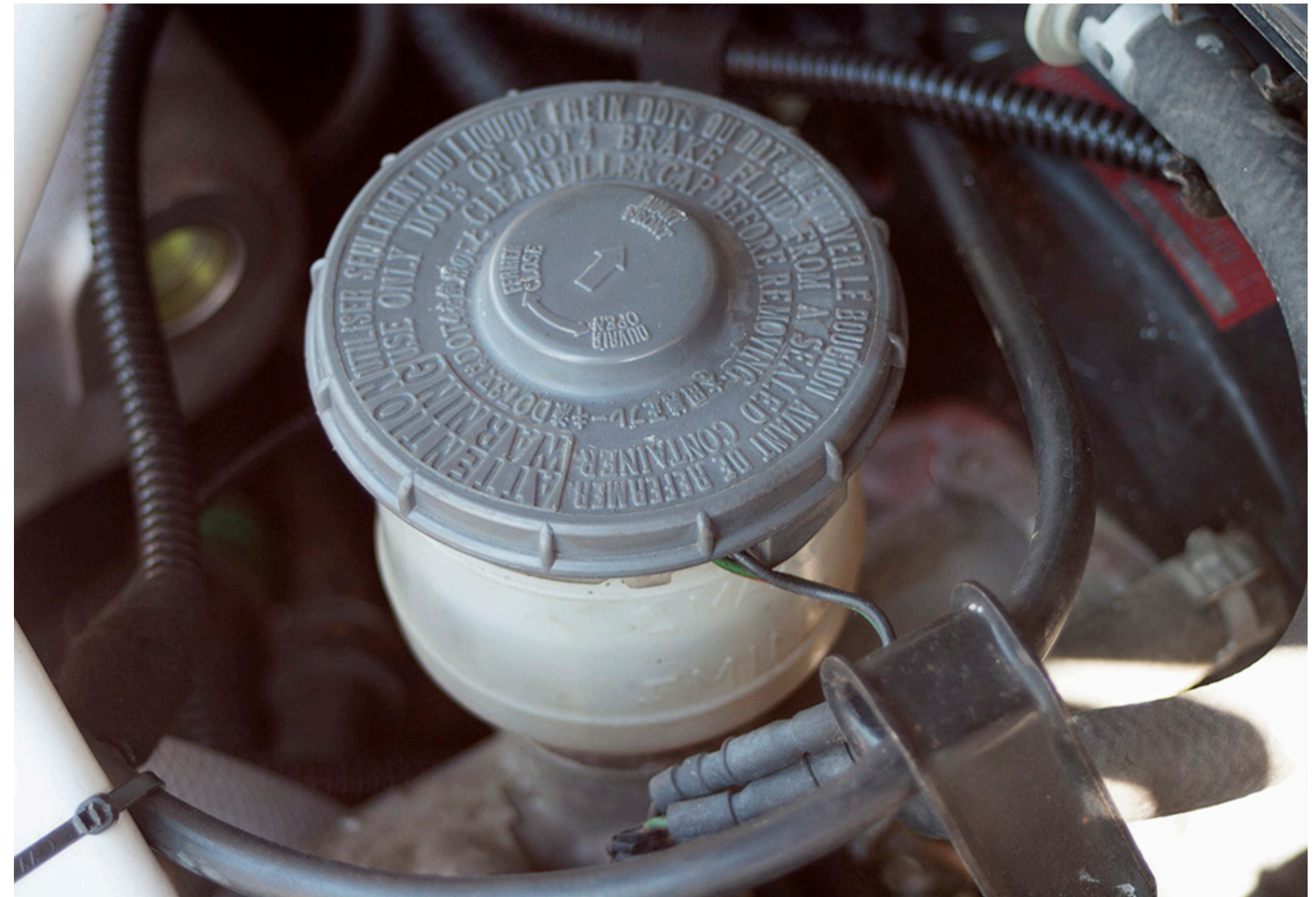
scenariusz? Oczywiście przede wszystkim nie powinniśmy bardzo aktywnie hamować (hamulcami), gdy spodziewamy się długiego zjazdu. Zwykle wcześniej można było zwolnić, używając choćby częściowo hamowania silnikiem.

Należy też zawnoczyć o sprawności i odporności na przegrzanie naszych hamulców, gdyż sam fakt, że działają one całkiem sprawnie i "równo biorą" podczas codziennych, przydomowych jazd, jeszcze nie wystarcza. Inaczej mówiąc, właśnie hamulce wymagają przed wyjazdem wakacyjnym poważnej kontroli i ewentualnej wymiany części.

Sprawdzamy

Sprawdzając hamulce oceniamy przede wszystkim czy nie nastąpił wyciek lub "zapieczenie" wszystkich tłoków w cylinderkach hydraulicznych. Dotyczy to zarówno hamulców tarczowych, jak i obecnie rzadziej spotykanych (praktycznie tylko w tylnych osiach małych samochodów) hamulców bębnowych. Przy okazji sprawdzimy też działanie ABS. Oczywiście nie wzrokowo, ale w czasie jazdy próbnej.

Jeżeli wszystko działa prawidłowo, ocenimy to, co wpłynie na odporność cieplną naszych hamulców. Po pierwsze stan, oraz grubość tarcz hamulcowych. Grubość tarcz jest sprawą oczywistą - im większe zużycie czyli mniej materiału, tym szybciej będzie się tarcza nagrzewać. W każdym przypadku producent podaje minimalną grubość tarcz (w miejscu, gdzie pracują okładziny), ale nie bądźmy drobia-



zgowi. Nawet gdy dość daleko do minimum, ale widać już zużycie, wymiemy tarcze na nowe. Koszt, w przypadku w miarę popularnych samochodów, nie jest dziś gigantyczny. Do wymiany niech nas skłonią także widoczne pęknięcia powierzchni albo wręcz odwrotnie, pokrycie tarczy rdzą i zapieczonym materiałem z okładzin. Takie zjawiska powstają po okresowym przegrzaniu tarczy lub, paradoksalnie, gdy kierowca jeździ (właśnie w mieście) bardzo delikatnie i nigdy nie doprowadza hamulców do temperatury samooczyszczenia - dotyczy to części hamulców tylnych.

Kolejna kwestia to okładziny cierne. W nowych materiał cierny ma zwykle kilkanaście milimetrów grubości. Wydawałoby się, że można jeździć bezpiecznie, gdy pozostało jeszcze 2-3 mm okładziny. To prawda ale... nie można wtedy liczyć na dobrą odporność cieplną hamulca, bo strumień ciepła od tarczy do cylinderka (i płynu wewnątrz) przedostaje się prawie bezpośrednio. A przypominamy - tego właśnie chcemy uniknąć. Więc przed wyjazdem wakacyjnym, a już szczególnie gdy jedziemy w góry, których na

południu Europy nie brakuje także nad morzem, wymiemy nawet te klocki hamulcowe, które jeszcze są "w połowie dobre". I raczej nie wybierajmy najtańszych klocków zupełnie nieznannej firmy. Po co je testować na sobie?

Lepiej wymienić

Wreszcie trzecia sprawa - płyn hamulcowy. Nie widać go, ale jest ważny, bo to on ma być odporny na "zagotowanie". A jest to płyn higroskopijny (chłonie wilgoć z powietrza) i jego temperatura wrzenia spada z czasem. Kiedy go wymienialiśmy? Jeżeli dawniej niż dwa lata temu, zrobimy to teraz. Przekonamy się o słuszności tej decyzji gdy podczas wymiany zobaczymy czarne błoto, wypłukane z cylinderków.

I na koniec znowu uwaga, która stosuje się do każdej naprawy, ale do tej w szczególności: po jej zakończeniu dobrze sprawdzimy efekty i nieco dotrzyjmy hamulce. Hamujmy przy tym najpierw delikatnie, potem nieco mocniej. O efekcie powie nam poprawiająca się "sztywność" pedału hamulca i to, czy koła hamują równo, a samochód nie "ściąga".

Diagnostyka motocykla

INFOGRAFIKA: MARIUSZ LEŚNIEWSKI

UKŁAD ZASILANIA

- OKRESOWA WYMIANA FILTRA POWIETRZA
- REGULACJA/SYNCHRONIZACJA GAŹNIKÓW
- CZYSZCZENIE GAŹNIKÓW
- KONTROLA SZCZELNOŚCI UKŁ. DOLOTOWEGO

SILNIK

- POZIOM OLEJU SILNIK-SKRZYŃNIA BIEGÓW/OKRESOWA WYMIANA
- POZIOM PŁYNU W UKŁ. CHŁODZENIA/OKRESOWA WYMIANA
- WERYFIKACJA WYCIEKÓW/STAN ODPOWIETRZENIA SILNIKA
- REGULACJA ZAWORÓW

ZAWIESZENIE GŁÓWKI RAMY

- KONTROLA LUZU ŁOŻYSKA
- SMAROWANIE UŁOŻYSKOWANIA

ZAWIESZENIE

- KONTROLA WYCIEKÓW
- ODPOWIEDNIA KALIBRACJA

INSTALACJA ELEKTRYCZNA

- STAN AKUMULATORA/POZIOM NAŁADOWANIA
- OKRESOWA KONTROLA POŁĄCZEŃ I STYKÓW

PRZENIESIENIE NAPĘDU

- ODPOWIEDNIE NAPIĘCIE ŁAŃCUCHA
- SMAROWANIE ŁAŃCUCHA
- KONTROLA STANU ZUŻYCIA OPON

UKŁAD HAMULCOWY

- STAN KŁOCKÓW I TARCZ HAMULCOWYCH
- WYMIANA PŁYNU HAMULCOWEGO
- KONTROLA SZCZELNOŚCI I STANU PRZEWODÓW



Stare, starsze, klasyki



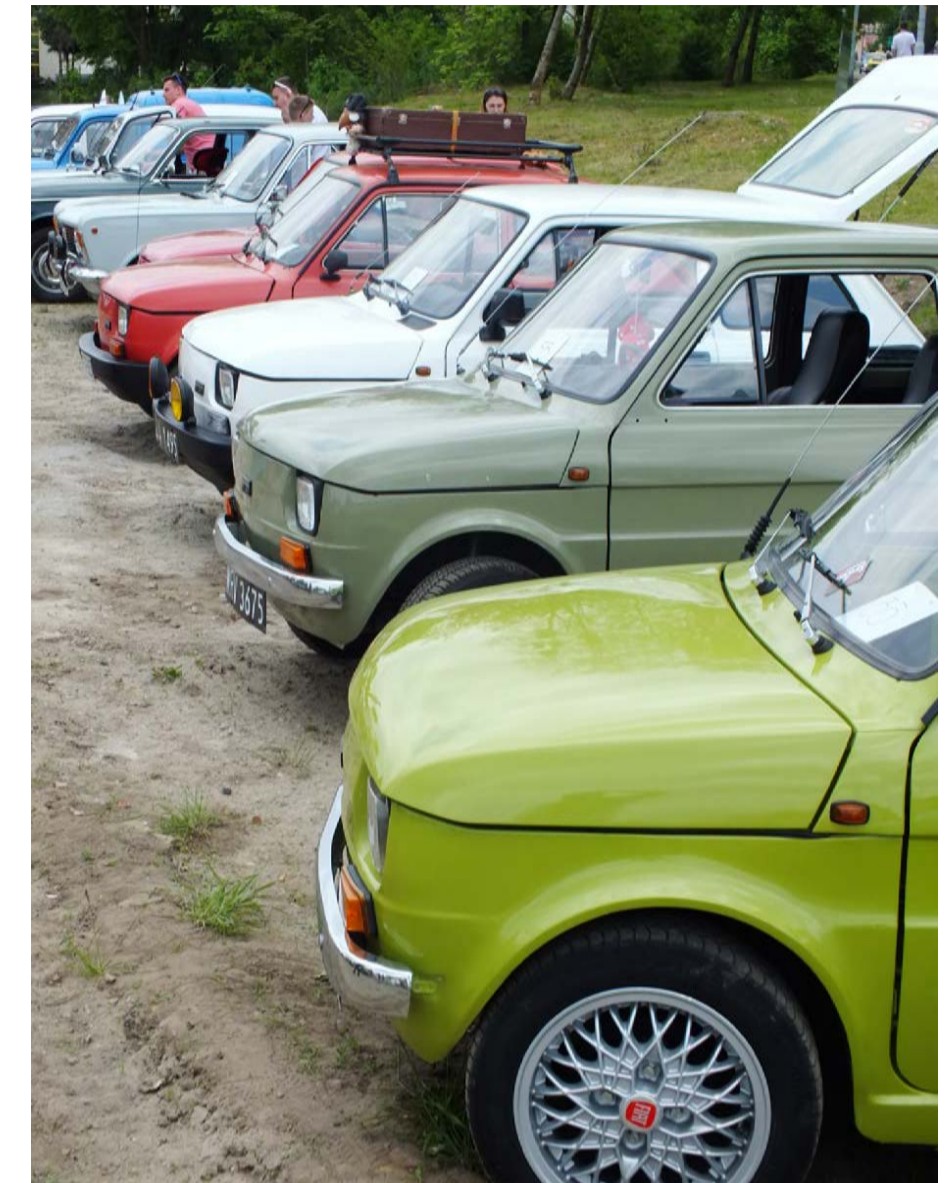
TEKST I ZDJĘCIA: GRZEGORZ CHYŁA

Samochód. Motocykl. Traktor. Kiedy jest nowy po prostu działa i robi to, do czego został stworzony.

Po kilku latach zaczyna niedomagać, wymaga napraw. Po kolejnych latach nakłady zaczynają przekraczać zyski i wtedy samochód, motocykl czy traktor staje się... No właśnie, czym?

W większości przypadków po prostu kupą złomu. A przecież nawet po tych latach nadal jest świadectwem czasów, w których powstał. Pamiątką po człowieku, który taki pojazd zaprojektował, po człowieku, który go zbudował, po człowieku który go używał. Niesie w sobie Historię.

Przez wiele lat PRL-u uczono nas, że liczy się postęp i przyszłość, starocie były nie warte uwagi. Zabytek to był Wawel, Bitwa pod Grunwaldem. Dzieła techniki były zabytkami kategorii drugiej, a samochody nawet trzeciej. Przez pierwsze lata nowej Polski na Maluchy czy Duże Fiaty czy



nawet Polonezy patrzono z pogardą, w końcu dużo nowocześniejsze auta można było sprowadzić z zachodu. Całe szczęście nie wszyscy tak myśleli. Niektórzy postanowili przeczekać. Ich czas właśnie nadszedł. Już od kilku lat narasta szacunek dla historii motoryzacji.

Coraz więcej ludzi odnajduje te Maluchy, Borewicze czy inne Kanty i poświęca im swój czas, pieniądze, uwagę. Coraz więcej ludzi dzięki potędze internetu przekonuje się, że w tej pasji nie są osamotnieni. Przychodzi czas na pochwalenie się. W całej Polsce jak grzyby po deszczu pojawiają się wszelkiego rodzaju złoty spotkania. Każdy znajdzie coś dla siebie. Swoje imprezy mają pojazdy najstarsze, zabytkowe, są złoty poszczególnych marek i modeli, wreszcie pojawiają się małe, regionalne złoty na których można się pochwalić przed

sąsiadami. Jeden z tych zlotów odbył się w majową sobotę przy okazji Dni Obornik Śląskich, pod nazwą RetroMoto. Inicjator tych spotkań, Paweł Rychter to pasjonat ciągników rolniczych, posiadacz kilku pięknie odnowionych Zetorów z lat →→



50-tych. Chciał zorganizować zlot ciągników, ale chęci – chęciami, a życie – życiem i obecnie przy piątej edycji ciągniki stanowią tylko jeden z elementów zlotu. Przecież pasjonat pasjonatowi nie odmówi. Podziwiać można było dziesiątki różnej maści pojazdów – od motocykli i motorowerów aż po... autobus! I to nie byle jaki, bo przyjechał pierwowzór Jelcza 'Ogórką' – czyli Skoda Karosa 706. Przyjechał z daleka bo aż z Lubecka pod Lublińcem, a na przyczepce przywiózł ciągnik Deutz. Co jeszcze? Spora grupa ciągników, grupka Fiatów małych i dużych, od pięknie odrestaurowanych do wspaniale zachowanych, błyszcząca wspaniałymi chromami biała Warszawa, piękny Triumph TR-3, BMW 1600, Fiat X1/9, niesamowity Aero Minor z 1947 roku. No i wreszcie – aż siedem Renault 4, szczególnie mi bliskich bo właśnie 'czwórka' była moim pierwszym samochodem. Cieszy, że coraz więcej mamy w kraju zadbanych weteranów techniki, cieszy że coraz więcej jest okazji żeby te cudenka zobaczyć. Starsi mogą wspominać, młodszy poznać i nauczyć się szacunku dla przeszłości, także w tej formie. ■




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/

KLR na półmetku



OPRACOWAŁ: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: KLR - DOMINIK KALAMUS

Karol Urbaniak nadal nie ma godnych siebie konkurentów w Mistrzostwach Polski Kia Picanto. Trzecia, podwójna runda KIA LOTS RACE – rozegrana na Torze Poznań - po raz kolejny została zdominowana przez tego niespełna 18-letniego zawodnika z Warszawy.

Pole position do pierwszego wyścigu wywalczył Damian Litwinowicz, ale już po pierwszym okrążeniu liderem był Urbaniak. Szybko ustaliła się czołowa trójka, w której znalazł się też Albert Legutko i Litwinowicz. W takiej też kolejności pokonywali kolejne okrążenia toru oraz minęli linię mety. Ale pozostali zawodnicy także nie odpuszczali, chociaż nie mogli za bardzo liczyć na podium. Mimo tego wyścig (oba zresztą)

obfitowały w zacięte pojedynki i jazda „blacha w blachę”. I tak, kolejne trzy miejsca przypadły Bartoszowi Paziewskiemu, Pawłowi Wysmykowi oraz Kamilowi Serafinowi.

Zgodnie z regulaminem, w drugim wyścigu czołowa szóstka zawodników z pierwszego startu, startowała w odwrotnej kolejności. Zanim się zaczął, Urbaniak – może nieco kokieteryjnie,



a może nieco usprawiedliwiając się na zapas - powiedział, że „bardzo ciężko będzie tu wygrać, startując z szóstego miejsca. W przeciwieństwie do Hungaroringu i Red Bull Ringu na torze w Poznaniu wszyscy kierowcy jeżdżą bardzo równo, różnice czasowe są minimalne. Oczywiście, będę walczył o zwycięstwo, ale tym razem poprzeczka jest zawieszona bardzo wysoko”.

Nie było jednak tak źle dla broniącego tytułu mistrzowskiego kierowcy, gdyż już po pierwszym okrążeniu był wiceliderem, po kolejnym zakręcie liderem stawki i nie dał się już wyprzedzić aż do

mety. Ale, co warto podkreślić, wygrana Mistrza Polski Kia Picanto rzeczywiście nie była już tak wyraźna. Drugi na linii mety Litwinowicz stracił do zwycięzcy zaledwie 0,632 sek, a (trzeci) Legutko 1,114 sek.

Po raz kolejny świetnie zaprezentował się Bartosz Paziewski, ponownie zdobywając „najgorszą lokatę w sporcie”. W pobliżu podium znalazł się także Jan Antoszewski (piąty) oraz Max Zschuppe.

Podczas konferencji prasowej po zawodach Urbaniak przyznał, że „obydwie wygrane pod- →





czas wyścigów na torze w Poznaniu kosztowały znacznie więcej wysiłku i dają znacznie większą satysfakcję niż wcześniejsze cztery zwycięstwa". Natomiast Litwinowicz i Legutko zgodnie przyznali, że z całych sił próbowali gonić Karola i gdyby wyścig liczył jeszcze kilka okrążeń, kto wie czy lider klasyfikacji cieszyłby się z szóstego sukcesu z rzędu. I to rzeczywiście jest prawdą, gdyż rywale nadal przegrywają z Urbaniakiem, ale ich straty nadal przegrywają z Urbaniakiem, ale ich straty na mecie liczą już nie kilkanaście czy dobrych kilka sekund, ale dużo mniej.

Kolejna runda Mistrzostw Polski Kia Picanto odbędzie się na niemieckim torze Lausitzring w dniach 16-17 lipca.

Po trzech z sześciu zaplanowanych w tym sezonie rund liderem klasyfikacji jest oczywiście Urbaniak (445 pkt), ale jego do obrony mistrzowskiego tytułu ma jeszcze bardzo daleko. Przed zawodnikami KLR jest jeszcze sześć wyścigów. Drugi w klasyfikacji Legutko zgromadził 390 pkt, za nim jest Litwinowicz oraz Wysmyk (po 341 pkt) oraz Serafin (321 pkt).



Rajd Polski z nową nazwą



TEKST: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: MIROŚLAW RUTKOWSKI

Już tylko niecały miesiąc pozostał do rozpoczęcia 73. edycji PZM Rajdu Polski, (po raz piąty w historii) rundy World Rally Championship (30.06 – 03.07).

Warto zwrócić uwagę, że z nazwy tych zawodów, jak również cyklu Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski 2016 zniknęła nazwa LOTOS, jako dotychczasowego sponsora... Cóż, nie wnikajmy w szczegóły umów sponsorskich. W każdym razie Polskemu Związkowi Motorowemu udało się dopiąć budżet i na mazurskich szutrach kolejny raz zobaczymy światową czołówkę rajdowych załóg. Będą one miały do pokonania 1253 km, w tym 21 odcinków specjal-

nych o łącznej długości 306 km. Organizator planuje utworzenie przy oesach 41 stref kibica, za które odpowiadać będzie nowy partner komercyjny w postaci (polskiej) firmy Top Racing. Kibice będą ponadto mieli wstęp do parku serwisowego oraz Mikołajki Arena.

Niestety, kibice muszą liczyć się z wydatkami i to niemałymi. Chociaż nadal wiele osób buntuje się przeciwko płatnemu wstępowi na odcinki specjalne, to nie da się współcześnie orga-

nizować tak dużych zawodów bez dochodu z biletów. Organizacja rajdu tej rangi, to wydatki idące w miliony złotych.

Najbardziej podstawowy bilet (Rally Pass) kosztuje 149 zł i – nie oszukujmy się – nie otrzymamy w tej cenie za wiele: jedynie wejście do stref kibica oraz parku serwisowego, a także mapkę. I nie liczymy na to, że dojedziemy samochodem w pobliże oesu. Tam nie dotrą nawet posiadacze Srebrnych (199 zł) czy Złotych (299 zł) „passów”, a dopiero

osoby, które wykupią Rally Pass Platinum (599 zł). Cóż, nie są to przystępne ceny dla polskich kibiców, którzy muszą jeszcze zdobyć miejsce do spania (co także nie jest w sezonie tanie na Mazurach), wyżywić się i przede wszystkim dojechać.

Wszystkie przygotowania przebiegają zgodnie z harmonogramem, a budżet rajdu jest zabezpieczony – stwierdził prezes PZM Andrzej Witkowski. Od 11 lat, kiedy podpisaliśmy umowę z władzami Warmii i Mazur, mamy stałą bazę w Mikołajkach, stałą sympatię mieszkańców pięknego regionu i coraz lepsze odcinki specjalne. Po nie najlepszych ubiegłorocznych doświadczeniach dotyczących obsługi kibiców, nawiązaliśmy współpracę z Top Racing, firmą która wprowadzi nowe standardy i rozwiązania w tej materii. W ubiegłym roku Rajd Polski,

podobnie jak Rajd Argentyny dostał żółtą kartkę przez nie zawsze właściwe zachowanie kibiców. Ta sytuacja nie może się powtórzyć. Dlatego zmieniamy system zabezpieczenia rajdu. Zwiększyliśmy środki finansowe na ten cel. Do 1500 wzrosła liczba osób, w tym policjantów i ochroniarzy odpowiedzialnych za bezpieczeństwo. Uwagi zgłaszane przez służby bezpieczeństwa nie mogą być lekceważone. Oczekiwania FIA to przede wszystkim poprawa zachowania kibiców. Ktoś kto kupuje bilet staje się świadkiem wielkiego widowiska, ale ma także obowiązek przestrzegania reguł – podkreślił Witkowski. Prezes PZM poinformował również o zaproszeniu Roberta Kubicy jako gościa rajdu oraz potwierdził start w rajdzie mistrza Europy Kajetana Kajetanowicza, dla którego będzie to debiut w Mistrzostwach Świata.

Dziewięć piątkowych odcinków (1 lipca), to dwukrotnie przejeżdżane oesy: Chmielewo, Wieliczki (ze słynną „hopką” na przejeździe kolejowym), Świętajno i Stare Juchy, a na zakończenie dnia ponownie rywalizacja na Mikołajki Arenie.

Sobota (2 lipca), to sześć widowiskowych oesów: dwukrotnie przejeżdżane Gołdap, Stańczyki i Babki bez możliwości serwisowania samochodów w ciągu dnia, a wieczorem trzecie spotkanie na torze Mikołajki Arena. (Pierwsze będzie w czwartek wieczorem i będzie to jedyna próba sportowa tego dnia, nie licząc odcinka testowego).

Niedziela to dwukrotny przejazd oesów Baranowo i Sady. Ostatni z odcinków będzie jednocześnie tzw. Power Stagem, na którym trzy pierwsze miejsca premiowane są dodatkowymi punktami (3, 2, 1). Na mecie tej próby poznamy zwycięzcę rajdu. ■



Puchar lata

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

W rajdzie Azorów, rundzie tegorocznych mistrzostw Europy wystartowały 54. załogi, ale w rzeczywistości o tytuł mistrza Starego Kontynentu rywalizuje ich tylko kilka. Podobnie w mistrzostwach Polski, załóg coraz mniej. Za to w jednodniowych imprezach dla amatorów chętnych więcej, niż miejsc. Na terenie dawnej Fabryki Samochodów Osobowych jeździły panie i panowie rywalizując w pierwszej odsłonie letniego cyklu Motul Królewski Summer Cup.



Tak naprawdę dla obserwatorów takich zawodów nie ma większego znaczenia, kto szybciej pojechał na każdym z pięciu przejazdów niespełna dwukilometrowego odcinka. Można zapytać dlaczego, jeśli nie ma znaczenia, o tym mówimy? Ano dlatego, że udział w takich zawodach to przykład, jak można realizować swoje pasje, jak cieszyć się z jazdy samochodem, jak rywalizować w koleżeńskej atmosferze i jak dążyć do sukcesu, którego miarą jest własna satysfakcja. Wszak poza satysfakcją własną i uznaniem przyjaciół zawodnicy nie mogą liczyć na światową, europejską czy krajową sławę, gratyfikacje finan-

sowe też nie wchodzi w rachubę. Dlaczego więc prawie siedemdziesięcioro kierowców ruszyło do rywalizacji?

Kiedy pytałem tego i owego, to patrzyli na mnie jak na nieco pomyłonego. – Dlaczego? Jadę i już. A bardziej rozmowni: – Mam samochód, kocham jeździć, więc jeśli Królewski robi zawody, to jadę.

To jest pasja, to jest czysta, sportowa rywalizacja i pokonywanie własnych słabości. A przy tym, chociaż nikt tego jakoś specjalnie nie podkreśla, udział w zawodach jest doskonaleniem techniki jazdy. A sprawne wykorzystywanie wszystkich możliwości technicznych samochodu procentować może w najmniej

oczekiwanych okolicznościach codziennego ruchu drogowego.

Na starcie, jak już wspomniałem, stanęło prawie siedemdziesiąt załóg lub kierowców (dokładnie 67). Regulamin tych zawodów dopuszcza start zarówno z pilotem, jak i bez niego. Samochody różne, w każdej z klas była mocna rywalizacja. Oczywiście najszybciej jeździli kierowcy w samochodach specjalnie przygotowanych do tego rodzaju rywalizacji, sportowa modyfikacja obejmuje zarówno poprawę osiągnięć silnika, odpowiednie do tego zmiany w przeniesieniu napędu, zawodnicy poprawiają zawieszania, dbają o sprawność hamulców. Wielu montuje sportowe fotele, kie- ➔









Automobilklub Królewski



rownice, pasy czy klatki przeciwkapotażowe. Przygotowanie samochodu do amatorskich zawodów wymaga wiedzy, narzędzi, trzeba mieć dostęp do właściwych części i podzespołów, no i pieniędzy. Oczywiście da się wystartować samochodem kupionym za tysiąc czy dwa tysiące złotych, jednak, aby mieć prawdziwą frajdę i szanse na rywalizację, trzeba samochód przygotować.

Koszty wbrew obiegowym opiniom wcale nie są kosmicznie duże. Szereg firm oferuje akcesoria i części sportowe, które nie mają homologacji wymaganej w sporcie wyczynowym, ale znakomicie sprawdzają się przy modyfikacji i tuningu samochodu. Ci, którzy nie mogą lub nie potrafią samodzielnie przygotować auta, fachową pomoc oferują warsztaty specjalizujące się w tej dziedzinie. Najczęściej prowadzą je ludzie z doświadczeniem w kwalifikowanym sporcie samochodowym, wiedzą więc co trzeba poprawić, co i jak warto zrobić, aby ta zabawa była bezpieczna i przyjemna.

Imprezy z cyklu Winter Cup organizowane zimą i pierwsza z cyklu Summer Cup bardzo przypominają swoim klimatem rajdy i wyścigi z cyklu mistrzostw Polski z końca ub. wieku. Też jest wspólna praca przy samochodach, wzajemne pożyczanie części, narzędzi, oleju, opon i czego kto potrzebuje. Jest twarda rywalizacja na torze, jest mnóstwo żartów i śmiechu poza nim. Wszystkie osoby „funkcyjne” pomagają zawodnikom tak, aby gdzie tylko można, ułatwić im udział w zawodach.

Pierwsza runda Motul Królewski Summer Cup odbywała się na terenach dawnej Fabryki Samochodów Osobowych. Start zlokalizowano obok danej spawalni, część trasy wytyczono w hali montażu. Zawodnicy pokonywali pierwszą część próby sportowej po nawierzchni asfaltowej, w hali betonowa, bardzo śliska i kręta partia wymagała całkiem innej techniki jazdy, jeszcze innej ostatni fragment z szybkim finiszem na szutrze. Trasa była więc wymagająca. O tym, czy impreza była udana, czy nie, najlepiej świadczą reakcje zawodników. A skoro nie było żadnych pretensji, protestów, sporów czy kłótni, nie brakowało natomiast uśmiechu, wzajemnych gratulacji i ogólnego zadowolenia, to nie ma innego wyjścia, jak tylko zapowiedzieć, że kolejna odsłona Motul Królewski Summer Cup odbędzie się 10 lipca. O szczegółach będziemy informowali. ■



Koty chodzą własnymi drogami

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Zawodnicy sportu samochodowego poszukują sponsorów, starty w zawodach kosztują sporo, trzeba więc mieć pieniądze. Sponsorzy, czyli firmy, chcą sprzedać jak najwięcej produktów (usług), więc szukają skutecznych form reklamy i promocji. Ten mechanizm świetnie się sprawdza, kłopot tylko w tym, że zawodników jest znacznie więcej, niż sponsorów gotowych ich starty finansować.

Najtrudniej mają ci, którzy stawiają pierwsze kroki w sporcie samochodowym. Nauka sztuki szybkiej jazdy samochodem to dziesiątki godzin spędzonych za kierownicą i w warsztacie. Dziesiątki błędów popełnianych przez każdego adepta motorsportu to koszty napraw i wymiany zużytych części, nierzadko też prace blacharskie i lakiernicze. Nie-



oceniona jest pomoc doświadczonych zawodników, przyjaciół, w sporcie samochodowym reguła mistrz-uczeń sprawdza się najlepiej. Tyle, że nie każdy ma szansę znaleźć swego mistrza. Chyba że trafi się na ekipę garażu szalonych kotów.

Mówią o sobie: Mad Cat's Garage założyło małżeństwo – Zuzia i Michał Kotkowscy, zakochani w sobie i w sporcie samochodowym. Jest to swego rodzaju odpowiedź na trudne warunki, z którymi mierzy się każdy, nowy zawodnik sportu motorowego. Ideą jest niesienie pomocy „świeżakom”, którzy nie mają pojęcia, od czego zacząć, jak zbudować rajdówkę, gdzie i za ile wystartować. Pomagamy im za darmo, nie oczekując niczego w zamian. Sami przeszliśmy tę trudną drogę i wiemy, że nie można spać spokojnie nie robiąc nic, jeśli kocha

się ten sport. Zgłaszają się do nas różni ludzie: w różnym wieku, z różnymi wyobrażeniami, z różnymi preferencjami, ale w głowach mają jedno marzenie: ścigać się. Przyjmujemy każdego z otwartymi rękami, dlatego nasz team rozrasta się w absurdalnie szybkim tempie. My nie odmówimy nikomu. W naszym garażu ciągle się coś dzieje – wciąż przyjeżdża ktoś, kto potrzebuje pomocy – cza-

sem drobnej, czasem dużej, a my tylko na niego czekamy. To jest właśnie Mad Cat's Garage – ciągle powiększająca się społeczność motoryzacyjnych zapaleńców i... po prostu przyjaciół.

W tej sytuacji nie sędzę, aby zdziwił kogokolwiek fakt, że redakcja iAuto zgodnie i jednogłośnie postanowiła wspierać ekipę z Garażu Szalonych Kotów. Poznaliśmy się na zawodach AK

Królewskiego i szybko się okazało, że nadajemy na dość zbliżonych częstotliwościach. Oznacza to, że my będziemy uważnie się przyglądać i relacjonować poczynania Mad Cat's Garage, a na samochodach tego zespołu pojawi się logo iAuto. Być patronem medialnym takiej ekipy, to powód do satysfakcji, wszak podobnie jak i nasza redakcja, są pasjonatami motoryzacji i bezinteresownie wspierają innych. I co z tego, że Koty chodzą własnymi drogami? To przecież jest natura Kotów. ■



Wydarzenia i rocznice: czerwiec 2016

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Jak Porsche założył Porsche

Życiorys Ferdynanda Porsche i jego rodziny mógłby stać się kanwą co najmniej jednego filmu fabularnego lub telewizyjnego serialu obejmującego kilka sezonów. Jak na razie ukazała się, również w j. Polskim, interesująca pozycja książkowa „Saga rodu Porsche” autorstwa Thomasa Ammanna i Stefana Austa.

Na pewno należał on do najwybitniejszych konstruktorów w historii motoryzacji, mając na koncie zaprojektowanie ok. 300 pojazdów oraz 1000 patentów. Pierwsze auto zbudował już w 1897 roku pracując w przedsiębiorstwie Jakob Lohner. Był to pojazd napędzany... prądem elektrycznym, który musiał być tak udany, że zaprezentowano go podczas światowej wystawy w Paryżu w 1889 roku (z okazji tej właśnie wystawy Gustave Eiffel zaprojektował ponadstuletni już symbol Paryża).

Przez kolejne lata Porsche nie ustawał w projektowaniu kolejnych pojazdów, w tym o napędzie, który dzisiaj nazwalibyśmy hybrydowym.

Niestety, nie ominął go życiowy pech lub może nieumiejętność przewidzenia konsekwencji burzliwych wydarzeń, które działy się wokół niego po dojściu Hitlera do władzy. Porsche dał się wciągnąć w wielką politykę przyjmując propozycję skonstruowania „samochodu dla ludu”. Zanim jednak nastąpiła realizacja pomysłu rozpoczęła się II wojna światowa i Porsche zaangażował się w projektowanie i produkcję pojazdów wojskowych, w tym czołgów. Natomiast w zarządzanych przez niego zakładach niewolniczą pracę wykonywały tysiące więźniów. Po wojnie Stutt-



gart znalazł się we francuskiej strefie okupacyjnej. Stosunkowo szybko rozpoczęto odbudowę zburzonej fabryki wraz z próbami uruchomienia produkcji Volkswagenów. Ale Porsche nie brał już w tym udziału. Francuzi aresztowali m.in. Ferdynanda, jego syna Ferry oraz Antona Piecha, jako zbrodniarzy wojennych. Pierwszy z nich spędził bez wyroku w więzieniu 20 miesięcy. Uprawniona jest opinia, z którą można się spotkać, że aresztowanie Porsche miało na celu skłonienie go do współpracy z francuskim przemysłem zbrojeniowym. Ferry spędził za kra- →→



tami 6 miesięcy i po uwolnieniu nawiązał współpracę z Włochem Piero Dusio, dla którego zbudował samochód wyścigowy Type 360 Cisitalia. Innowacyjna wyścigówka z napędem na cztery koła podobno nigdy nie znalazła się na torze, ale zarobione przez Ferry pieniądze posłużyły do uwolnienia ojca z więzienia.

Rodzina Porsche po wojnie znalazła schronienie w miejscowości Gmund (austriacka Karyntia). Tam, w młynie powstał model 356. Ręcznie wykonany, aluminiowy prototyp był gotowy 8 czerwca 1948 roku. W późniejszym czasie powstało w tym nietypowym miejscu jeszcze kilkadziesiąt ręcznie robionych nadwozi. W 1949 roku panowie Porsche powrócili do Stuttgartu i starali się zainteresować

swoim najnowszym samochodem Volkswagena. Jednak niechętnie chciano nawiązać z nimi współpracę ze względu na niedawne koneksje z nazistami. W rezultacie Ferdynand założył własną fabrykę, a model 356 stał się początkiem nowej motoryzacyjnej marki. To było pierwsze Porsche, chociaż swoim wyglądem nadal nawiązywał do koncepcji przedwojennego „Garbusa”. Początkowy plan zakładał produkcję 500 samochodów rocznie. Niecałe dwie dekady później fabrykę opuściło już 78 tysięcy supersamochodów.

Ferdynand Porsche nie cieszył się długo swoim nazwiskiem na maskach swych pojazdów – zmarł 30 stycznia 1951 roku w wieku 75 lat. Jego godnym następcą został syn Ferry.

Sympatyczne „Auta”

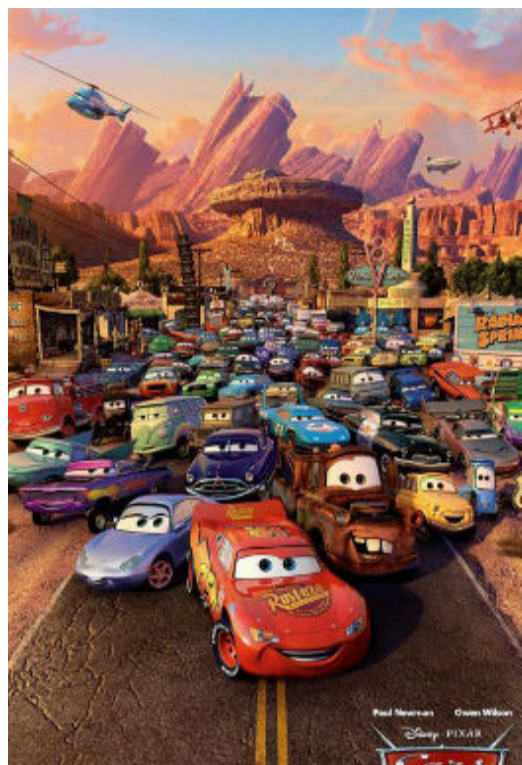
Animowany, pełnometrażowy film „Cars” (polski tytuł „Auta”) wszedł na kinowe ekrany 9 czerwca 2006 roku, chociaż przedpremierowy pokaz miał miejsce 26 maja na torze wyścigowym Lowe’s Motorspeedway w Concorde (Północna Karolina). Produkcja studia filmowego Pixar ogromnie przypadła do gustu widzom oraz krytykom. W rezul-

tacie film otrzymał w 2006 roku nominację do Oscara w kategorii „Najlepszy, animowany film pełnometrażowy” (pierwsza w historii Pixar’a nominacja do tej statuetki) oraz (w podobnej kategorii) prestiżową nagrodę Złotego Globu.

Pomysł na scenariusz filmu nie był jakiś genialny i odkrywczy: ot, zwykłe, ludzkie sprawy

zostały przeniesione do jakiegoś równoległego świata, w którym to samochody mają osobowość, ambicje, plany i marzenia. Ale realizacja pomysłu okazała się niezwykle efektowna, zyskując sympatię zarówno najmłodszych, jak i dużo starszych widzów.

Poza tym, animowana fikcja ma pewne odniesienia do realnej rzeczywistości. Akcja została powiązana z historią amerykańskiego miasteczka Peach Springs leżącego przy słynnej drodze



międzystanowej „66”, a wzorami dla filmowych pojazdów stały się autentyczne samochody, jak Corvette, Porsche 911 Carrera, Fiat 500 czy Chevrolet Impala. Głosów filmowym bohaterom użyły wiele kinowych sław, m.in. Paul Newman jako Doc Hudson, dla którego była to ostatnia w życiu rola (nie licząc udziału w produkcjach dokumentalnych) czy Michael Keaton jako Marek „Grzmot” Marucha. W filmie pojawił się także Michael Schumacher, Billy Crystal i Tom Hanks.

Paula Newmana strona mniej znana

Do ścisłej czołówki panteonu hollywoodzkich gwiazd filmowych niewątpliwie zaliczana jest postać Paula Newmana. Zmarły w 2008 roku w wieku 83 lat aktor, ma w swoim dorobku kilkadziesiąt ról filmowych, w tym kilka wybitnych.

Pewną ciekawostką biograficzną jest fakt, że matka Newmana była Słowaczką, a ojciec Żydem polskiego pochodzenia. Inną, ważniejszą, jest to, iż słynny aktor był daltonistą i w związku z tym w trakcie II wojny światowej służąc w lotnictwie sił morskich USA nie mógł pilotem, którym chciał zostać, a „jedynie” strzelcem-radiotelegrafistą.

I być może właśnie gdy latał samolotem nad Pacyfikiem, w jego żyłach zaczęła płynąć benzyna. Decydującym w tym kontekście wydarzeniem była nauka (sportowej) jazdy samochodem w Watkins Glen Racing School, podczas przygotowywania się do roli w filmie „Winning” (polski tytuł „Zwycięstwo”) z 1969 roku. Newman wcielił się w nim w postać kierowcy wyścigowego, ale po zasmakowaniu adrenaliny na torze, nie chciał już korzystać z dublera. Tak zaczęła się miłość i pasja aktora do tego sportu, która przetrwała przez lata. Niestety, nie mógł marzyć o profesjonalnej, sportowej karierze, gdyż kolejny raz na przeszkodzie stanął genetyczny defekt w postaci daltonizmu...

Mimo to, wziął udział w kilku wyścigach, a największym jego sukcesem było wygranie klasy oraz zajęcie drugiego miejsca w klasyfikacji gene-

ralnej słynnego 24-Hours LeMans w 1979 roku. Wystartował wówczas Porsche 935 w barwach zespołu Dick Barbour Racing, a jego zmiennikami za kierownicą był Niemiec Rolf Stommelen → oraz Dick Barbour. Niewiele gorzej poradził sobie w 1995 roku (mając już 70 lat!) zajmując trze-



cie miejsce w generalce (ponownie wygrywając w swojej klasie) w niemieckim słynnym 24-godzinnym wyścigu w Daytonie. Ostatnie wyścigi Newmana w charakterze kierowcy, to Baja 1000 w 2004 oraz 24 Hours of Daytona w 2005. Nigdy oficjalnie nie ogłosił zakończenia swej sportowej kariery.

Oprócz okazjonalnego ścigania w przerwach pomiędzy kolejnymi filmowymi rolami, Newman z Carlem Haasem, kierowcą wyścigowym m.in. serii Can-Am Championships stworzył w 1982 team wyścigowy – Newman/Haas Racing. Zespół wyspecjalizował się w wyścigach CART (Indy car) wygrywając do tej pory 107 wyścigów i zdobywając 8 mistrzowskich tytułów. ■



**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, Klaudiusz Madeja, Maria Modzelan, Andrzej Penkalla, Kacper Rutkowski, Maciej Rzońca, Marcin Suszczewski, Daria Tworek, Jakub Żołądowski

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 okładkach: Grzegorz Chyła, Mirosław Rutkowski



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl