

# iauto <sup>polska</sup>

Numer 70, 5 kwietnia 2017



Wiadomo wszystkim, że jazda po autostradzie jest bezpieczniejsza niż po drogach dwukierunkowych, wiadomo też, że do celu podróży można dojechać znacznie szybciej i bez zmęczenia. I jest to prawda, pod warunkiem, że autostrada, to rzeczywiście autostrada. To znaczy, czy droga nazwana autostradą spełnia wszelkie wymogi techniczne, a użytkownicy zachowują się tak, jak na autostradzie zachowywać się powinni.



Według norm droga szybkiego ruchu oznaczona A2 jest autostradą. Ma co najmniej dwa pasy ruchu w każdą stronę. Jezdnie w przeciwnych kierunkach rozdzielone są pasem zieleni i barierami energochłonnymi. Nie ma żadnych skrzyżowań, świateł, przejazdów kolejowych czy przejść dla pieszych. Nie mogą tej drogi przemierzać pielgrzymki, nie wolno jeździć rowerami, furmanką czy kombajnem Bizon. Nie wolno jeździć "pod prąd" nie wolno się zatrzymywać, zawracać, ani cofać. Są stanowiska łączności alarmowej, są odpowiednio rozlokowane miejsca do wypoczynku, są stacje paliw. Według norm Autostrada Wolności jest autostradą.

Autostrady w Polsce znacznie poprawiły stan bezpieczeństwa w Polsce. Pomimo tego, że na kursach na prawo jazdy o jeździe na takich drogach nie ma mowy, egzaminy odbywają się na ulicach miast z prędkością dozwoloną w terenie zabudowanym, czyli 50 km/h. Posiadacz prawa jazdy wjeżdża na autostradę i jedzie najlepiej, jak potrafi.

W polsce jest około 18 milionów samochodów osobowych. Część tych aut to jedynie wirtualne zapisy w rejestrach, ale znaczna większość jeździ. Ilu kierowców samochodów w Polsce wie, jak należy podróżować autostradą? Ilu stosuje zasadę zamka błyskawicznego w czasie wyprzedzania, zbliżania się do pasa rozbiegowego? A jak się włączyć do ruchu, jak zmieniać pas, jak zbliżać się do wyprzedzających się ciężarówek?

Instruktorzy szkół doskonalenia techniki jazdy zwracają uwagę na niebezpieczeństwa czyhające na niedoświadczonych kierowców na autostradach. A ci niedoświadczeni, nie ze złej woli lecz z niewiedzy, bywają nierzadko zagrożeniem dla tych, którzy autostradami przemierzali Europę wzdłuż i wszerz.

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



**Prezentacje**

**Skrojony na miarę – str. 4**

---



**Wydarzenia**

**Motor Show 2017 - str. - 8**

**Kalejdoskop Automobilklubów - str. 18.**

---



**Opinie**

**Kupiłem samochód używany - str. 10**

---



**Eksploatacja**

**Zimno - gorąco - str. - 12**

---

**Sport**

**Czarno-biały weekend - str. - 15**

---



**Fotozagadka**

**Fotozagadka - str. 21**

---

**Babskie gadanie**

**Motocykle są wszędzie - str. 27**

---

**Kalendarium**

**Kalendarium - str. 29**

---



# Skrojony na miarę



TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Czy nudny Golf w końcu został odmieniony, na tyle, że przestał być nudny? Jedni powiedzą, że jak był, tak i jest nudny, inni znajdą w nim swoje fascynacje.

**W**yróżnia go bardziej wyrazista stylizacja, bogatsze wyposażenie, bardziej wyrafinowane systemy asystujące: nowy Golf wchodzi do sprzedaży jako pierwszy samochód kompaktowy z systemem obsługi przy pomocy gestów. Od ponad 40 lat, średnio co 40 sekund z taśmy zjeżdża nowy egzemplarz.

Co ciekawego znajdziemy w nowym Golfie? Z zewnątrz nieco się zmienił – ma nowe zderzaki, nową osłonę chłodnicy oraz nowe, seryjne LED-owe tylne lampy. Reflektory bi-ksenonowe zastąpione zostały przez lampy LED. We wnętrzu zmieniono panele dekoracyjne w drzwiach, tapicerkę foteli oraz bardziej estetycznie wykoń-



czono tablicę rozdzielczą i konsolę środkową.

Zmiany obejmują też cyfrowe wskaźniki i elementy obsługi funkcji pokładowych. System multimedialny „Discover Pro” sterowany może być gestami. Jest on wyposażony w ekran o przekątnej 9,2 cala i tworzy techniczną oraz stylistyczną całość z wyświetlaczem Active Info Display. Uruchamianie poszczególnych funkcji gestem dłoni jest możliwe w odniesieniu do różnych aplikacji obsługujących np. stacje radiowe czy dane komputera pokładowego.

Poziomy ruch dłonią powoduje zmianę np. stacji radiowej czy kolejnego utworu. Ikona dłoni wskazuje kierowcy, które funkcje reagują na obsługę przy pomocy gestów.

Pod maską Golfa pracuje nowy benzynowy silnik 1.5 TSI o mocy 130 KM lub 150 KM, a pod maską Golfa GTI Performance silnik o mocy 245 KM. Nowa jest także 7-biegowa, dwusprzęgłowa przekładnia DSG. Warto zwrócić uwagę na elektryczną wersję tego modelu. E-Golf ma moc 136 KM. Przy

pojemności zestawu akumulatorów 35,8 kWh elektryczny kompaktowy Volkswagen – według producenta – ma zasięg 300 km.

Obecne wersje kompaktowego Golfa są lepiej wyposażone i np. podstawowa linia wyposażenia Trendline posiada system multimedialny „Composition Colour”, w linii wyposażenia Highline jest aktywny tempomat (do 210 km/h) z systemem Front Assist.

Lifting Golfa, to także wiele nowych układów zwiększających bezpieczeństwo. Jest to między innymi system →→



hamowania awaryjnego w mieście z funkcją rozpoznawania pieszych (standard dla wersji Highline), nowy system wspomagający jazdę w korku (częściowo autonomiczna jazda z prędkością do 60 km/h), a także innowacyjny w tym segmencie aut system Emergency Assist. Jest także nowy system Trailer Assist ułatwiający manewrowanie z przyczepą.

Golf po liftingu jest, moim zdaniem, ładniejszy, lepiej



wykończony i daje wiele możliwości wykorzystania nowoczesnych technologii w jeszcze bardziej intuicyjny i prosty spo-

sób. Jego rewolucyjna funkcja sterowania gestem ułatwi każdą podróż. Auto jest już dostępne od 66 900 zł. ■

## VW GOLF

Debiut Volkswagena Golfa pierwszej generacji to rok 1974. Od tego czasu wyprodukowano ponad 33 miliony egzemplarzy kolejnych odmian tego modelu. Golf jest pierwszym i jedynym producentem samochodów na świecie, który oferuje jeden model w wersjach ze wszystkimi liczącymi się rodzajami napędu. Golf jest też dostępny w wielu odmianach nadwoziowych i można go wyposażyć w ogromną liczbę elementów nadających mu indywidualny wygląd. Możemy wybierać spośród aut wyposażonych w silniki benzynowe, Diesla lub zasilane gazem ziemnym, w silniki elektryczne lub z hybrydowym zespołem napędowym, z napędem na przednie lub na cztery koła. Obok odmian dwu- i czterodrzwiowych Volkswagen oferuje nową generację Golfa w różnych wersjach; Variant (kombi) i Sportsvan (MPV). Miano kultowych zyskały sportowe odmiany oznaczone literami GT (GTI, GTD i GTE) oraz najmocniejsza – R, z napędem na cztery koła.

Jak zwykle  
co roku, od  
20 grudnia w Empikach  
lub redakcja@autorok.pl

# REALIZACJA PRZYSZŁOŚĆ



# REALIZACJA PRZYSZŁOŚĆ

Unikatowe wydanie limitowane  
dostępne na  
[www.autorok.pl](http://www.autorok.pl)

Wszystkim miłośnikom motoryzacji, którzy mają wolny weekend i trochę pieniędzy na bilety serdecznie polecamy odwiedzenie Poznań Motor Show.

Największe (i najstarsze) polskie targi motoryzacyjne w tym roku zachęcają zwiedzających wieloma atrakcjami: warto zobaczyć premierowe modele, między innymi Volvo XC 60, Land Rover Discovery, Alfa Romeo Stelvio, Jeep Compass i wiele innych. Zwróćcie uwagę na stoisko Kii, jest tam samochód, który dla koreańskiej marki jest dowodem i przepustką do pierwszej ligi producentów. Bliźniacza marka, Hyundai też ma się czym pochwalić...

Dla zainteresowanych luksusem wystawiają się Rolls-Royce i Aston Martin, Maserati i Ferrari... Dla fanów ekologii BMW przygotowało pokaz całej floty samochodów elektrycznych i hybrydowych. Można jeździć!

Miłośników klasycznej motoryzacji na pewno zachwycą klasyki Mercedesa, w tym wyścigowa wersja modelu 300 SEL 6.8, czyli samochód, który rzadko można zobaczyć na żywo. Poszukajcie, bo ukryta jest w zakamarkach jednej z hal, kolekcji samochodów amerykańskich. Są tacy, którzy uważają, że to jest właśnie prawdziwa motoryzacja...

Targi Poznań Motor Show otwarte będą do niedzieli, ale zwiedzanie trzeba zaplanować tak, żeby móc poświęcić cały dzień. Wejść łatwo, ale wyjść dużo trudniej... Naprawdę jest co oglądać. Naszą opowieść o poznańskim święcie motoryzacji znajdziecie w następnym wydaniu iAuto. ■





# POZNAŃ MOTOR SHOW 2017



# Kupiłem samochód używany



TEKST I ZDJĘCIA: MACIEJ RZOŃCA

Tak się złożyło, że kilka tygodni temu kupowałem na Śląsku samochód dla syna, który aktualnie mieszka i pracuje w Lublinie. Samochody, którymi się interesowałem były niedostępne w jego okolicy, natomiast w pobliżu mojego miejsca zamieszkania jak najbardziej.

**P**rzyszukiwanie internetowych ofert nie trwało długo. Pierwszy wybór padł na - wystawionego prywatnie - kilkuletniego Suzuki Swift z Wodzisławia Śląskiego. Zdażyłem już poprosić kolegę z tego miasta, by po pracy obejrzał ten samochód i ocenił czy stan rzeczywisty nie odbiega (na minus) od laurki zamieszczonej w internecie. Niestety, do oględzin nie doszło; kiedy syn zadzwonił do właściciela aby się umówić, okazało się, że Suzuki już znalazł nowego właściciela.

Kolejnym autem, które przykuło uwagę był Fiat Punto, rocznik 2010 z silnikiem 1,4, ale o pod-

wyższej mocy 105 KM (standardem w tym czasie był silnik 1,4 o mocy 77 KM). Samochód wystawiony był przez pewną firmę z Zabrze zajmującą się handlem używanymi pojazdami. W autoryzowanym serwisie Fiata dowiedziałem się, że Punto z takim 105-konnym silnikiem jest swego rodzaju gratką, gdyż w Polsce było ono na tyle drogie, iż dorównywało cenowo większym Fiatom. Z tego powodu na nasze drogi wyjechało bardzo mało egzemplarzy tychże Punto i jeśli jest gdzieś takie wystawione do sprzedaży, to zdecydowanie warto się taką okazją zainteresować. Pojechałem więc do Zabrze.



Samochód na pierwszy rzut oka sprawiał dobre wrażenie. Z dokumentów wynikało, że Punto wyjechało z polskiego salonu Fiata i użytkowane było przez firmę leasingową, a teraz odkupione i wystawione do sprzedaży przez wspomnianą wyżej firmę handlującą samochodami. Licznik wskazywał 118 tys kilometrów przebiegu, czyli 2 tysiące mniej niż fabryczne maksimum dla rozrządu (przypadek?). W każdym razie było wiadomo, że rozrząd, olej, paski, to będzie konieczny, pierwszy i bardzo pilny wydatek po ewentualnym zakupie. Blok silnika nie był myty, gdyż jak stwierdził sprzedawca tego się już nie robi (i słusznie), by klient widział wszystkie potencjalne nieszczelności. Wg opisu samochód był sprawny technicznie, a jedynym uszkodzeniem (naprawionym) było niewielkie zagniecenie na prawych, tylnych drzwiach (zdjęcia uszkodzeń udostępnił ubezpieczyciel). Punto było dobrze wyposażone – posiadało m.in. przyciemniane z tyłu szyby, gniazdo USB, Bluetooth i kilka innych „bajerów”, które bardzo sobie teraz cenią młodzi kierowcy. W każdym razie po wysłaniu Marcinowi kilku zdjęć i krótkiej naradzie wpłaciłem zaliczkę, by syn mógł za 2-3 dni przyjechać na Śląsk, sfinalizować transakcję i wrócić do siebie czerwonym Punto.

I tak się stało. Marcin przyjechał, obejrzelśmy raz jeszcze dokładnie samochód i Fiat stał się jego własnością. No cóż, przyznam się, że po podjechaniu pod dom, gdy emocje związane z zakupem nieco opadły, pojawiło się kilka niespodzianek. Otóż, szyba w naprawianych drzwiach nie była przyciemniona... Jak tego nie zauważyliśmy wcześniej? Nie mam pojęcia! Po drugiej stronie była, więc oglądając samochód z boku trudno

było zauważyć różnicę. Przy próbie opuszczenia szyby w tylnych, ale lewych drzwiach okazało się, że mechanizm (korbka z tyłu) opuszczania szyby nie działa. Nie działały także przyciski w kierownicy obsługujące radio, co udało się szybko naprawić czyszcząc styki. W bagażniku nie znaleźliśmy trójkąta ostrzegawczego ani apteczki. Gaśnica była, ale po dokładnej inspekcji okazało się, że do auta rocznik 2010 wciśnięto (niesprawną) gaśnicę rocznik... 1999! To niby drobiazgi, które w pierwszym z brzegu marcie udało się uzupełnić za kwotę 60 zł (gaśnica 27 zł, trójkąt 23, apteczka 10).

Czy czuję się oszukany? Tak, jak najbardziej. Nie mam wątpliwości, że sprzedawca doskonale wiedział o tych usterkach, a jednak ich nie ujawnił. Przykre, że ktoś połakomił się na kilkunastozłotowy zysk zabierając z bagażnika trójkąt i gaśnicę. Dobrze, że tuż „za bramą” nie zatrzymała nas policja do kontroli drogowej, bo skończyłoby się zapewne mandatem... Może handlarze już nagminnie nie podkrecają liczników (zwłaszcza w samochodach kupowanych w polskich salonach), ale – jak widać – nadal nie pozbyli się nawyków oszukiwania, chociażby w drobiazgach. Samochód i tak byłby kupiony...

Wniosków z tych zakupów można wyciągnąć kilka. Dla mnie najważniejsze są takie, by – niestety nadal – niedowierzać handlarzom używanych samochodów. Po drugie, na oględziny zawsze zabrać ze sobą drugą osobę, najlepiej znającą się nieco na samochodach, ale przede wszystkim neutralną, która chłodnym wzrokiem będzie w stanie wyszukać skrywane przed kupującym usterki. ■



# Zimno - gorąco

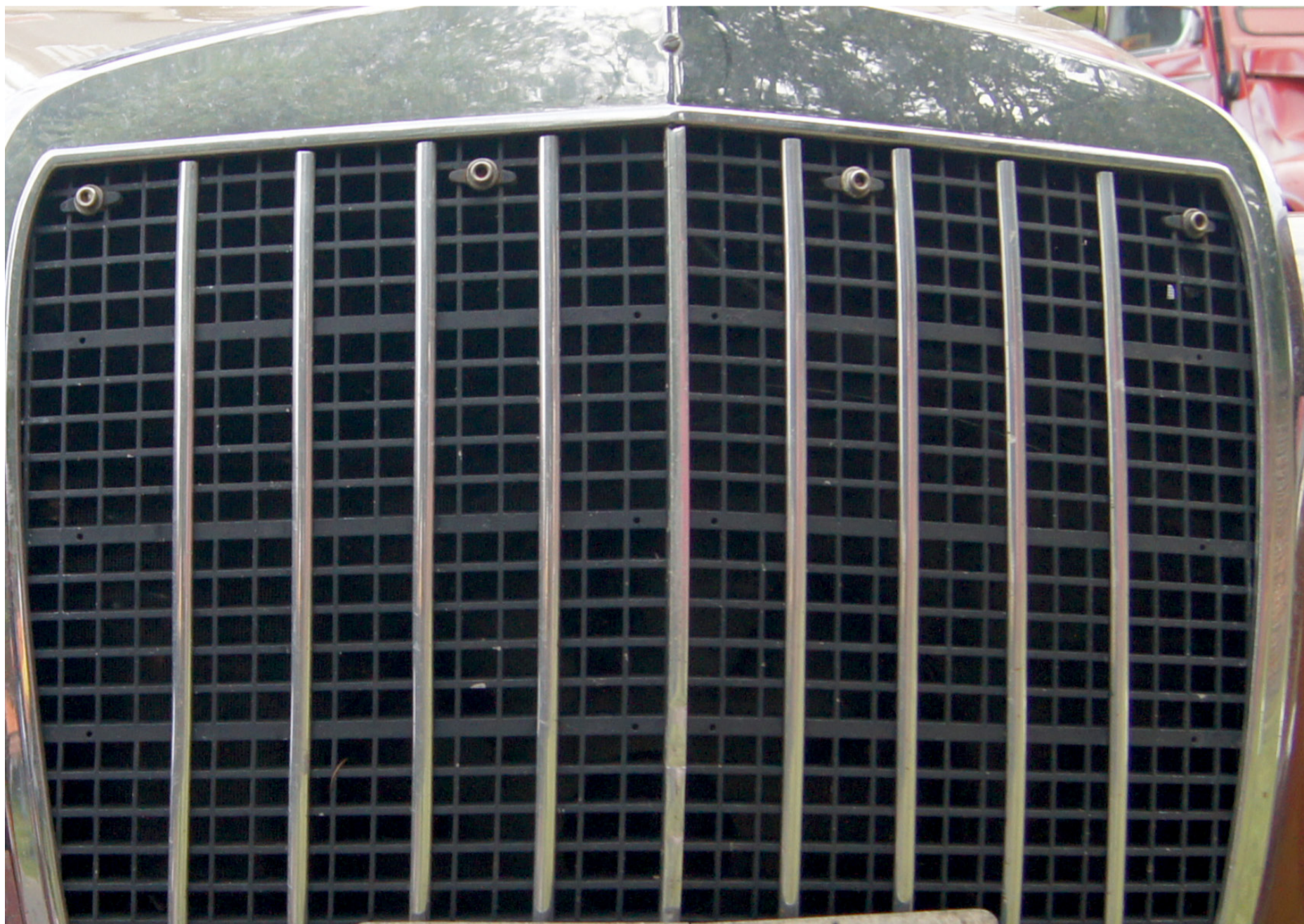
TEKST: JERZY DYSZY

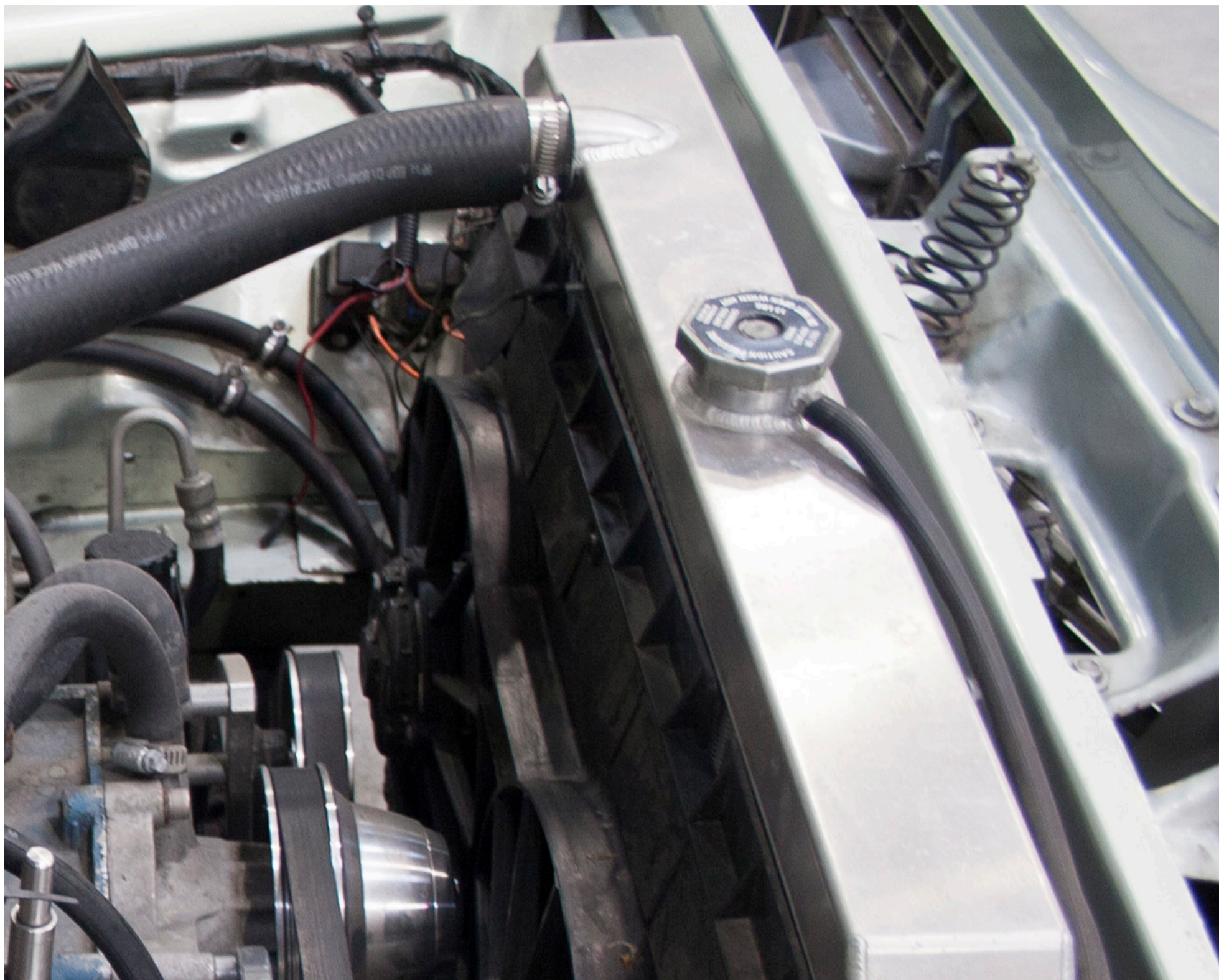
Pierwszy weekend kwietnia przyniósł wzrost temperatury. Niebawem będzie jeszcze cieplej, co dla silników spalinowych jest dobrą wiadomością. Pod warunkiem, że nie będzie zbyt ciepło. Zlecając wiosenny przegląd samochodu należy pamiętać o układzie chłodzenia.

**Z**godnie z prawami termodynamiki rządzących pracą silnika tłokowego energia mechaniczna, którą wytwarza silnik, bierze się ze spalania paliwa (benzyny, oleju napędowego, gazu). Przetworzenie energii rozprężają-

cych się spalin w ruch obrotowy, który poprzez układ napędowy obraca koła napędzające pojazd.

Przetwarzaniem ciepła na energię mechaniczną nie odbywa się bez strat, i to ogromnych. W efekcie od 60% (teoretycznie) do 80% (w prak-





tyce) energii cieplnej jaką mieliśmy w paliwie tracimy. Część rozprasza się naturalnie, wraz z ciągle gorącymi spalinami lub przez promieniowanie (każdy kto otworzył pokrywę silnika podczas jego pracy, wie jak tam gorąco), ale około 30% tej energii należy wychwycić i odprowadzić przez specjalny układ, zwany układem chłodzenia silnika.

Jego rola jest niezwykle istotna a działanie skomplikowane, gdyż wewnątrz silnika jest dość zawiłym mechanizmem, zbudowanym z wielu różnych części. I wcale nie jest tak, że wszystkie one mogą oraz powinny pracować w tej samej temperaturze. Wręcz przeciwnie – istnieje wręcz pojęcie „gospodarka cieplna silnika”, ściśle związane ze sprawnością przetwarzania energii cieplnej na mechaniczną, kwestiami eko-

logicznymi oraz trwałością jednostki napędowej. Można nawet powiedzieć, że tym „lepszy” jest silnik samochodowy, im większą kontrolę na kwestiach cieplnych w jego wnętrzu udało się uzyskać jego konstruktorom. A ponieważ warunki pracy silnika są nieustannie zmiennie, także i układ chłodzenia musi się niezwłocznie dostosowywać do tego czy jedziemy szybko czy powoli lub pod górę czy w dół, czy temperatura zewnętrzna jest niska czy wysoka, czy silnik właśnie się rozgrzewa czy też może być już zbyt gorący itp.

Jeszcze 20 – 30 lat temu układy chłodzenia silników samochodowych były względnie proste (jedna chłodnica cieczy, jeden mechaniczny wentylator, jeden termostat zarządzający raptem dwoma obwodami cieczy chłodzącej plus →→



# **POWER** **FACTORY.**

## **SERWIS SAMOCHODOWY**

- przeglądy, naprawy
- diagnostyka komputerowa
- klimatyzacja, wulkanizacja

## **MOTORSPORT**

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

ul. Jagielska 42E Warszawa

tel 885 90 70 70

[powerfactory.waw.pl](http://powerfactory.waw.pl)

[facebook.com/POWERFACTORY/](https://facebook.com/POWERFACTORY/)

jedna nagrzewnica w kabinie). Ważną zmianą było wprowadzenie najpierw ciśnieniowych układów chłodzenia, a potem elektrycznie sterowanych wentylatorów chłodnicy (z czujnikiem temperatury cieczy). Natomiast dzisiaj układ chłodzenia silnika spełniającego najnowsze normy czystości spalin i współpracującego zarówno z klimatyzacją, jak i z chłodnicą oleju oraz chłodnicą recyrkulowanych spalin, to skomplikowana „fabryka”, wyposażona nierzadko w kilka (elektrycznych) pomp cieczy oraz wiele obwodów zarządzanych przez skomplikowane, sterowane elektronicznie zawory. Wszystko po to, aby w kabinie ciepło robiło się już kilka minut po uruchomieniu silnika, by przy wolnej jeździe ograniczać opory oleju przez zwiększenie jego temperatury, z kolei by przy pełnym obciążeniu temperatura w pewnych obszarach silnika była niższa (!), dla uniknięcia nieprawidłowego spalania i zwiększenia trwałości niektórych części, itp. itp. A na końcu chodzi o zwiększenie rzeczywistej sprawności silnika, o której wspomnieliśmy na początku, choć o jeden czy dwa procent. Żeby szczęśliwi byli tzw. ekolodzy, oraz my, przy kasie na stacji benzynowej. Właśnie nad tym pracuje układ chłodzenia w naszym nowoczesnym samochodzie.

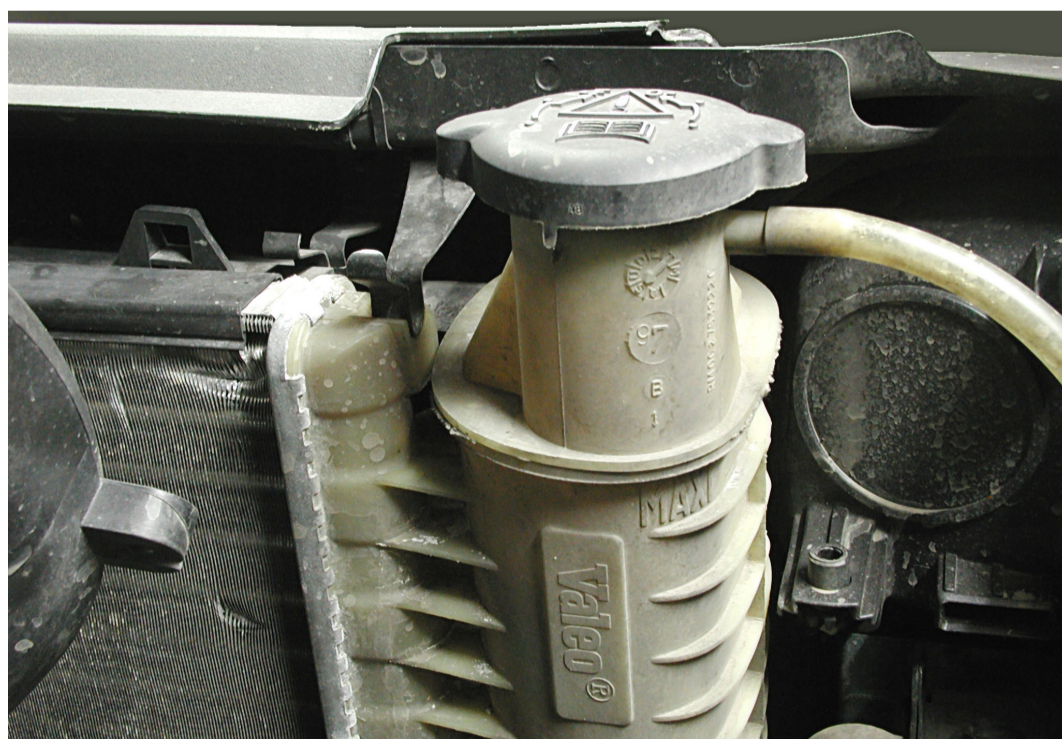
Co możemy i powinniśmy sprawdzać? Przerwanie silnika może być spowodowane nie-



prawidłowym działaniem układu (zepsuty włącznik wentylatora, niesprawny termostat) lub niedostateczną ilością płynu w chłodnicy. Dlatego szczególnie w lecie należy regularnie sprawdzać poziom płynu w zbiorniczku wyrównawczym lub chłodnicy. Jeżeli jest niski należy go uzupełnić płynem do chłodnic. W ostateczności, awaryjnie, należy używać wody (wyłącznie destylowanej), ale później (przed zimą) należy sprawdzić rzeczywiste parametry uzyskanej mieszaniny. Pomiaru temperatury wrzenia możemy dokonać przy pomocy testera (np. testera płynu do chłodnic Prestone). Przed zimą konieczne jest sprawdzenie temperatury zamarzania płynu. Jeżeli dla obniżenia temperatury zamarzania płynu użyliśmy koncentratu, należy pamiętać, że maksymalne stężenie glikolu etylenowego powinno wynosić 70%. Jeżeli je przekroczymy temperatura zamarzania płynu będzie znów wzrastała (do  $-13^{\circ}\text{C}$  dla 100% zawartości koncentratu). Skoncentrowany glikol etylenowy również słabiej odprowadza ciepło z układu.

Ubytki płynu w układzie chłodzenia są zazwyczaj spowodowane nieszczelnościami (wycieki w chłodnicy, pęknięcia węży, korozja elementów kadłuba silnika). W tym przypadku konieczna jest wymiana części lub (najczęściej doraźnie) użycie środka uszczelniającego. Możemy do tego celu wykorzystać specjalny preparat, który dzięki zawartości włókien kevlaru jest w stanie trwale uszczelnić nawet duże wycieki, nie zapychając przy tym układu.

Na spadek wydajności układu chłodzenia wpływ mają zanieczyszczenia (osady z kamienia, rdza). W takim wypadku z pomocą przychodzą preparaty do płukania układu, które warto zastosować podczas wymiany płynu. Pomagają usunąć wszelkie zanieczyszczenia (rdzę, osady z kamienia, zabrudzenia olejowe) dzięki czemu przywrócona zostanie sprawność całego układu chłodzenia. ■



# Czarno-biały weekend

OPR: MACIEJ RZOŃCA  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Podczas minionego weekendu Michał Broniszewski i jego zmiennik Giacomo Piccini wzięli udział w pierwszej w tym sezonie rundzie sprinterskiej serii Blancpain. Polsko-włoskiej załodze Ferrari 488 GT3 wiodło się na włoskim torze Misano World Circuit Marco Simoncelli ze zmiennym szczęściem, ale pierwsze punkty zostały zdobyte.

**Z**awody rozpoczęły się pechowo. Podczas piątkowego treningu Piccini całkowicie rozbił przód samochodu i udział zespołu Kessel Racing stanął pod dużym znakiem zapytania. Mechanikom, po całonocnej pracy, udało się jednak przywrócić Ferrari do pierwotnego stanu. W wyścigu kwalifikacyjnym Broniszewski i Piccini odnieśli zwycięstwo w swojej klasie Pro Am, zajmując 13 miejsce w klasyfikacji generalnej i byli bardzo dobrej myśli przed wyścigiem głównym. Niestety, już na pierwszym okrążeniu w kolizji uszkodzony został dyfuzor oraz przebita opona. Oznaczało to konieczność nieplanowanego postoju w boksie i dużą stratę czasu. Po powrocie na tor polsko-włoska załoga jechała bardzo szybkim tempem i ukończyła wyścig na czwartym miejscu w klasie Pro Am.

Była wielka szansa na komplet punktów podczas inauguracji sezonu – powiedział później Michał Broniszewski. W sobotę wieczorem wszystko

poszło zgodnie z planem, chociaż nie było łatwo, bo już na pierwszym okrążeniu doszło do potężnego wypadku z udziałem wielu samochodów. Szczęśliwie Giacomo uniknął zamieszania i pojechał dalej. Po zmianie kierowców w drugiej połowie wyścigu jechało mi się bardzo dobrze i pewnie wygraliśmy klasę. Liczyliśmy na podobny przebieg rywalizacji także w niedzielne popołudnie. Start przebiegł zgodnie z planem, niestety, pomimo najwyższej uwagi, już na pierwszym okrążeniu zostałem trzykrotnie uderzony przez rywali. Po jednym z tych kontaktów uszkodzeniu uległ dyfuzor i opona. Musiałem zjechać do boksu, aby zmienić koło. Co gorsza, mieliśmy już wyczerpany limit ogumienia na weekend, więc trzeba było założyć używaną oponę, która nie zapewniała tak dobrej przyczepności i pewności prowadzenia, jak nowa. Strata była nie do odrobienia. W tej sytuacji trzeba cieszyć się z punktów za czwarte miejsce w klasie. Chociaż niedzielny wyścig przy-







niósł spory zawód, satysfakcję daje bardzo dobre tempo podczas obu wyścigów. W niedzielę była wielka szansa na powtórne zwycięstwo w klasie i miejsce w dziesiątce klasyfikacji generalnej, co byłoby miłym akcentem.

Kolejny start Bronisewskiego odbędzie się w weekend 22-23 marca na torze Monza. Będzie to 3-godzinny wyścig serii Endurance. Natomiast na początku maja weźmie udział w drugiej rundzie serii sprinterskiej w Brands Hatch w Anglii. ■



# KALEJDOSKOP AUTOMOBILKLUBÓW

---

Od bieżącego, 70. numeru tygodnika iAuto, uruchamiamy kolejny dział, w którym znajdą się najróżniejsze informacje o aktywności fanów różnych obszarów motoryzacji.

---

W Kalejdoskopie Automobilklubów będziemy publikowali nadesłane informacje o lokalnych imprezach, akcjach i wydarzeniach. Zapraszamy do współpracy wszystkie automobilkluby w Polsce, małe i duże, polegającej na informowaniu nas, a za naszym pośrednictwem Czytelników w całym kraju (i nie tylko, wydania cyfrowe nie znają granic) o swojej działalności – o organizowanych przez siebie imprezach (w tym zapowiedziach), zawodach sportowych, akcjach, imprezach, sukcesach i dokonaniach. Zdajemy sobie sprawę z tego, że trudno jest śledzić wydarzenia jednocześnie na kilkudziesięciu klubowych portalach internetowych, a te największe pomijają lokalne czy regionalne. Chcemy wypełnić tę lukę.

Chcemy, by osoby nie mający w ogóle licencji rajdowej lub nie posiadający licencji uprawniającej do startów w RSMP miały większą możliwość wyboru imprez, w których mogą wziąć udział. W efekcie – mamy taką nadzieję – wydłużą się listy startowe amatorskich zawodów, a o tym, że bezpieczne prowadzenie samochodu jest sztuką przekona się wielu kierowców. Chcemy także, by użytkownicy samochodów wiedzieli, jak wiele dzieje się w okolicy i jak wiele jest sposobów na wykorzystanie samochodu. Turystyka, sport,

samochody zabytkowe, jazdy doszkalające, rzeczoznawstwo... to przecież sól i pieprz działalności automobilklubów i ich federacji, jaką jest Polski Związek Motorowy.

Nawiązaliśmy do tej pory bezpośrednią współpracę z kilkoma automobilklubami, które przyjęły naszą ofertę. Zapraszamy kolejne. Specjalnie w tej sprawie uruchomiliśmy adres: [motokluby@motopress-media.pl](mailto:motokluby@motopress-media.pl). Można także kontaktować się telefonicznie (Maciej Rzońca, 601 524 462).

## **Automobilklub Morski**

poinformował nas, że w dniach 22-23 kwietnia organizuje 2. Rajd Kwidzyński. Zawody – organizowane na terenie gmin Kwidzyn oraz Gniew – stanowią rundę Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Pomorza oraz Rajdowego Samochodowego Pucharu Warmii i Mazur.

Lista zgłoszeń jest jeszcze otwarta, a szczegółowe informacje dla uczestników (oraz kibiców) można znaleźć na internetowej stronie [www.raidkwidzynski.pl](http://www.raidkwidzynski.pl). Opublikowane są tam wszystkie niezbędne dokumenty, link do zapisów, a także galeria z poprzedniej edycji tego wydarzenia. Na zawodników RO oraz SuperKJS czeka odpowiednio: 50 i 25 kilometrów prób sportowych.

Najnowsze informacje pojawiają się również na oficjalnym profilu Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Pomorza ([www.facebook.com/rsm-po](http://www.facebook.com/rsm-po)) oraz na stronie Rajdu Kwidzyńskiego ([www.facebook.com/RajdKwidzynski](http://www.facebook.com/RajdKwidzynski)).

## OPONEO Motorsport Automobilklubu Rzemieślnik Automobilklubu Kujawsko-Pomorski LKT Wyczół

W niedzielę, 9 kwietnia, na torze w Słomczynie rozpoczyna się OPONEO Mistrzostwa Polski w Rallycrossie. Tegoroczny cykl zawodów organizowany jest wspólnymi siłami stowarzyszenia OPONEO Motorsport oraz Automobilklubu Rzemieślnik przy współpracy Automobilklubu Kujawsko-Pomorskiego, a także LKT Wyczół. Patronat nad zawodami sprawuje Polski Związek Motorowy.

W sezonie 2017 OPONEO Mistrzostw Polski w Rallycrossie zawodnicy będą walczyć w 7 rundach:

- \* 09 kwietnia 2017 - Autodrom Słomczyn
- \* 07 maja 2017 - OPONEO Motopark Toruń
- \* 25 czerwca 2017 - Sobiesław Zasada Centrum Bednary
- \* 22-23 lipca 2017 - Vilkyčiai Rallycross Litwa
- \* 27 sierpnia 2017 - Sobiesław Zasada Centrum Bednary
- \* 17 września 2017 - OPONEO Motopark Toruń
- \* 08 października 2017 - Autodrom Słomczyn



## Automobilklub Rallyland

zaprasza wszystkich chętnych do wzięcia udziału w Rallyland Cup. To cykl imprez organizowanych przez ten automobilklub od 7 lat na terenie Osiedla Rajdowego Tomasz Kuchara w Lipce. Cykl jest skierowany przede wszystkim dla kierowców amatorów. Natomiast kierowców posiadających licencje rajdowe, organizator zaprasza do rywalizacji w klasie Gość.

Atrakcyjność zawodów została dodatkowo podniesiona po uzyskaniu przez klub zgody na wydłużenie odcinków specjalnych aż do 4,2 km, co wniosło zupełnie nową jakość w rajdy samochodowe dla kierowców amatorów.

Kalendarz Rallyland Cup 2017:

- \* I runda 8 kwiecień
  - \* II runda 13 maj
  - \* III runda 10 czerwiec
  - \* IV runda 9-10 wrzesień
  - \* V runda 4 listopad
- (IV runda Rallyland Cup 2017, wzorem lat ubiegłych zostanie poprzedzona Prologiem w centrum Chojnic).



# BRAYT®

**NOWOŚĆ!**



Warszawa: Marek Muchowski +48 692 427 491; m.muchowski@troton.com.pl  
Poznań: Grzegorz Szewczuk +48 602 712 435; g.szewczuk@troton.com.pl  
Gliwice: Tomasz Mezyk +48 664 434 885; t.mezyk@troton.com.pl  
Gdańsk: Tomasz Grzendzicki +48 664 434 988; t.grzendzicki@troton.com.pl  
Kraków: Grzegorz Bieniek +48 664 435 877; g.bieniek@troton.com.pl  
Kraśnik: Krzysztof Smoliński + 48 668 811 122; k.smolinski@troton.com.pl



**TROTON®**

TROTON Sp. z o.o. Ząbrowo 14 A, 78-120 Gościno  
tel./fax +48 94 35 126 22 www.troton.com.pl e-mail:troton@troton.com.pl

# Legenda Camel Trophy

---

W ubiegłym tygodniu w "Fotozagadce" pokazaliśmy fotografię wykonaną w 2014 roku podczas zlotu miłośników tej legendarnej przygody. Pytanie było pozornie łatwe, ale znając tendencyjny charakter Fotozagadek uczestnicy tego zlotu spodziewali się, że zdjęcie pochodzi z całkiem innej imprezy i z innego czasu. Z kolei osoby, które wiedzą jakie auta brały udział w Camel Trophy szukały odpowiedzi w czasach, gdy w Polsce odbywały się eliminacje do rajdu. O Camel Trophy pisał uczestnik, Wojciech Palczewski, jego tekst i relacja ze zlotu ukazały się w 2. wydaniu iAuto.

---

**Z**aczął się w roku 1980. Cztery niemieckie załogi w Jeepach przez trzy tygodnie przedzierały się przez amazońską dżunglę. W kolejnych latach formuła imprezy nabiera rajdowo-przeprawowego charakteru. Rajd stał

się międzynarodowy, dołączyły do niego kolejne ekipy, powstała klasyfikacja sportowa, na mecie czekały prestiżowe puchary. Zespoły rywalizowały o puchar główny „Camel Trophy”, zwycięstwo w próbach sportowych „Special Task” →→



Award” oraz najcenniejszy „Team Spirit” przyznawany głosami wszystkich załóg za postawę i pomoc rywalom. Przez kolejne edycje Range Rover, 110-tki, Defendery, Discovery i Freelandery pokonywały najdziksze i niedostępne rejony na kuli ziemskiej. Rajd w niezmienionej formule przetrwał w zasadzie do roku 1998. Ostatecznie historia tej legendarnej imprezy zakończyła się w roku 2000 kiedy to uczestnicy przemieszczali się łodziami Ribtec 655, a na lądzie autami Honda CRV i LR Defender.

Polacy w Camel Trophy uczestniczyli sześciokrotnie:

1991 – Tanzania-Burundii

1992 – Guyana 1993 – Sabah-Malaysia

1994 – Argentina-Paraguay-Chile

1995 – Mundo Maya

1996 – Kalimantan

Więcej przeczytacie tu: [https://issuu.com/iautopolska/docs/ia2\\_\\_isu/44](https://issuu.com/iautopolska/docs/ia2__isu/44)





CAMEL  
TROPHY

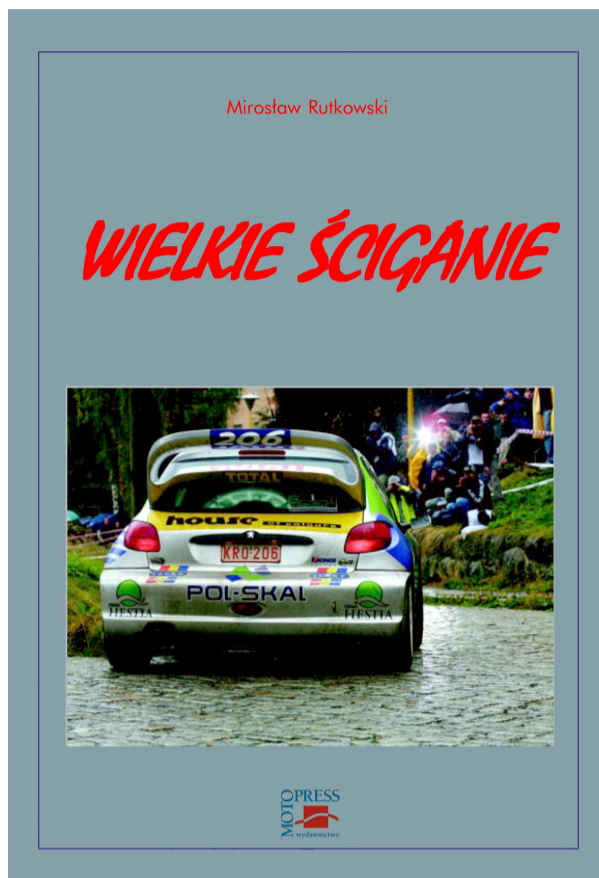
FINISH



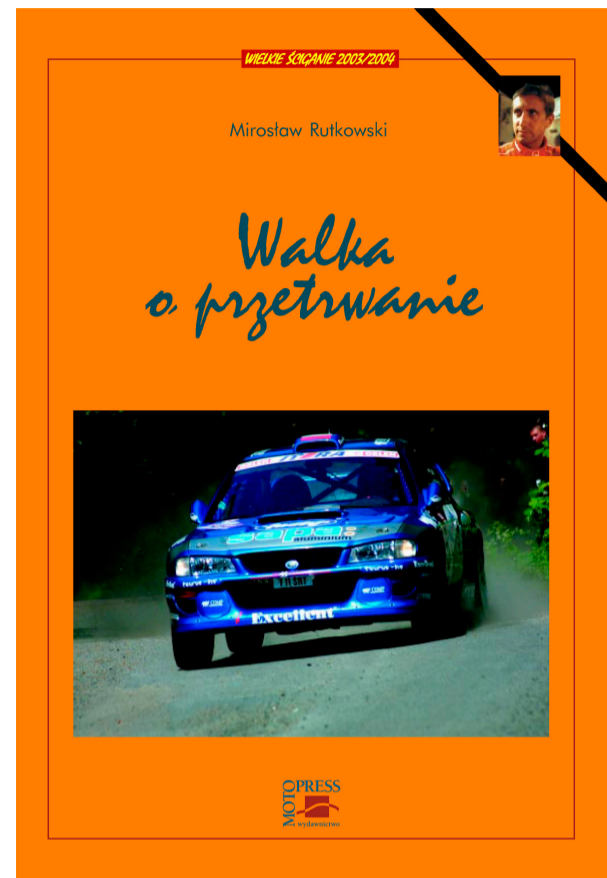
# NAGRODY



„Wielkie Ściganie 1997” album fotograficzny z relacjami tekstowymi z kolejnych rund mistrzostw Polski w rajdach, wyścigach, rajdach terenowych, wyścigach górskich i rallycrossie. Dodatkowo rozdział „Budujemy rajdówkę” autorstwa Zbigniewa Kuchara. Ciekawe, że oparty o rozwiązania techniczne Renault Megane Maxi i Opla Astry opis nic nie stracił na swej aktualności. „Był sport w FSO” to ważny, wielokrotnie cytowany materiał o Ośrodku Badawczo-Rozwojowym Fabryki Samochodów Osobowych na Żeraniu relacjonowany przez Jacka Bartosia.



„Wielkie Ściganie 2002” to album fotograficzny z relacjami mistrzostw Polski sezonu 2002 w rajdach, wyścigach, rajdach terenowych, wyścigach górskich i rallycrossie. W albumie znalazły się relacje z mistrzostw Polski w sporcie samochodowym, rajdowy Puchar Peugeota, opowieści o Żużlowym Grand Prix, Pucharze Alfego Romeo oraz Pucharze Fair Play, całość ilustrowana jest ponad 350 fotografiami. Podobnie jak w poprzednich edycjach książkę zamykają tabele z wynikami.



„Wielkie Ściganie – Walka o przetrwanie” to, tak jak wszystkie książki tej serii, album fotograficzny z relacjami tekstowymi z kolejnych rund mistrzostw Polski sezonu 2003 w rajdach, wyścigach, rajdach terenowych, wyścigach górskich i rallycrossie. Ten tom rozpoczyna rozdział „Janusz Kulig – przerwana kariera”. Ponadto: WRC – rok Citroena, Junior WRC – Clio Super, Rajdowy Puchar PZM, Dakar 2004, Speedway Grand Prix i prezentacja Gładysz Racing Team.

Szczegóły dotyczące odbioru nagród ustalimy w bezpośrednich kontaktach z zainteresowanymi. Pięć książek otrzymają osoby, które najszybciej nadeślą mailem odpowiedzi, kolejne pięć otrzymają Autorzy najciekawszych opowieści, skojarzeń, wspomnień czy komentarzy, które opublikujemy.



# FOTOZAGADKA

---

Na adres mailowy wpłynęło tylko jedno prawidłowe rozwiązanie fotozagadki z nr. 69 iAuto. Wiele osób wskazywało lata 1992, 1994, a nawet 2005... Nagrodę otrzymuje Bartosz Niewiadomski (Bydgoszcz), który wybrał "Wielkie Ściganie 1997". Książka zostanie wysyłana pocztą (tradycyjną).

---

Na zdjęciu poniżej samochód, który od kilku lat pojawia się na tagach i wystawach motoryzacyjnych, dwa egzemplarze pokazano na tegorocznym Motor Show w Poznaniu.

Odpowiedzi mailem na adres: [redakcja@motopress-media.pl](mailto:redakcja@motopress-media.pl)

**Czy, jeśli tak, to kiedy, Arrinera będzie mogła być wykorzystana w wyścigowych mistrzostwach Polski?**



[www.lakiernik.com.pl](http://www.lakiernik.com.pl)



Teraz także na smartfony i tablety

# MOTOCYKLE SĄ WSZĘDZIE

TEKST: MARZENA PIÓRO  
ILUSTRACJA: WIKTORIA PISARSKA

Zapowiada się cudowny weekend! Przed nami pierwszy wiosenny wyjazd nad morze, żeby pospacerować po piasku. Nic lepszego nie można sobie wymarzyć. I do tego osobisty kierowca sam wpadł na ten pomysł. Cudownie. Bo o czym więcej można marzyć w piękny wiosenny weekend. O relaksującym romantycznym wypadzie we dwoje. Na przykład nad morze. Nasi drogowcy kilka lat temu zbudowali nam także cudowną, równiutką autostradę, prosto ku plażom Bałtyku. Zatem jedziemy. Zadowoleni, zrelaksowani, w tle cicha muzyczka. Na drodze ruch niewielki, spokojnie, żadnych brawurowych zachowań, żadnych nieprzewidzianych sytuacji. Tylko relaks. Wtem błoga cisza zostaje gwałtownie przerwana przez nieprawdopodobny huk. Zerwana z błogiego snu rozglądam się szukając sprawcy zamieszania.

Mój osobisty kierowca z rozanielonym spojrzeniem prowadząc moje ukochane autko wpatruje się mały czarny punkt oddalający się gigantycznym hukiem w kierunku linii horyzontu.

Już czuję pismo nosem, ale pytam spokojnie; Co to za szalony jeździec nas minął? W odpowiedzi słyszę tylko: Fajnie prawda, to dopiero odlot będzie! Wiesz bo przy okazji naszego pobytu nad morzem odbierzemy ścigacza, którego zakupiłem. Nie wierzę! Dotarło właśnie do mnie, że mój osobisty kierowca prze-

żywa dziką fascynacją jednośladaami – szybkimi i warkliwymi. Toż to niebezpieczeństwo w czystej postaci!

No to pięknie, osobisty kierowca oszalał. Tłumacząc przez dalszą drogę (już nie pamiętam o spokoju i zachowawczej, pedagogicznej postawie), że to: za szybkie, że niebezpieczne, że nie wiem czemu chce się zabić, tłumacząc że po co, że drogie to strasznie. No i jeszcze te zloty motocyklistów. Niestety żaden z moich argumentów i tłumaczeń

nie trafia do niego. Jakbym mówiła do ściany! Nic nie pomogło. Osobisty kierowca jest głuchy na argumenty i ślepo zaangażowany w warczący, szybki motocykl. Cóż poradzić, chyba muszę to zaakceptować przy czym cały czas go edukować. Bo bezpieczeństwo przede wszystkim!

PS.

Zalecenia Marzeny: Kochane! Wszyscy jesteśmy równoprawnymi użytkownikami dróg. Szanujmy się nawzajem, nie zapominajmy o kierowcach jednośladaów, czyli motocyklistach i rowerzystach. Bądźcie uważne i czujne, szczególnie teraz w okresie wiosennym, kiedy po przerwie zimowej jednoślady powróciły do ruchu. Dbajmy o komfort i bezpieczeństwo, abyśmy wspólnie mogli przemierzać kolejne kilometry.



## Reklama w iAuto

- **iAuto** – cyfrowy tygodnik o zasięgu ogólnopolskim
- Średni "nakład" – 12 000 odbiorców
- Magazyn kierowany do entuzjastów motoryzacji, podróży, gadżetów, ciekawostek technicznych oraz wymagających miłośników technologii. Zamieszczamy opinie, wywiady, testy porównania i felietony lifestylowe.
- Nasi Czytelnicy to osoby o poszukujący wiedzy, entuzjaści motoryzacji i wszelkich nowinek.
- Przedział wiekowy Czytelników: 25 – 65 lat

## Korzyści z reklamy w iAuto

- Ogromny zasięg
- Bardzo duża liczba wejść na stronę iAuto
- Możliwość dotarcia do ściśle określonej grupy Klientów
- Możliwość idealnie dopasowanej promocji
- Atrakcyjna cena dotarcia do Klienta od 0,1 pln/netto do 0,8 pln/netto. To poniżej 1 PLN!
- W Internecie Klienci szukają opinii o produktach, decydują gdzie wydać pieniądze!

**Wyprzedź konkurencję – reklamuj się w iAuto**

## Ceny reklam w iAuto

- Okładka – strona 4 – 2.000 pln/netto
- Okładka – strony 2, 3 – 1.500 pln/netto
- 1 strona – 900 pln/netto
- 1/2 strony – 750 pln/netto
- Artykuł sponsorowany – 1.800 pln/netto

Przy powtórzeniach reklam, możliwość rabatów do 30%

Sposób przygotowania:

- Wymiary: 768x1024 piks, 72 dpi
- Preferowane formaty .PDF .EPS, .TIFF (RGB).
- Fonty zamienione na krzywe.
- W zamówieniu należy podać datę emisji i wszelkie dodatkowe informacje o sposobie zamieszczenia reklamy.

## Kontakt w sprawie reklam w iAuto

Anna Pisarska

t.: +48 502 627 674

e.: [anna.pisarska@bruxmedia.pl](mailto:anna.pisarska@bruxmedia.pl)

Mirosław Rutkowski

t.: +48 693 129 040

e.: [m.rutkowski@motopress-media.pl](mailto:m.rutkowski@motopress-media.pl)

# Wydarzenia i rocznice: kwiecień 2017

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

## Polski książę

Ten mężczyzna zyskał przydomek - jak w tytule - „Polski książę” (a właściwie, w oryginale „Polish Prince”, a także „Special K”). Bynajmniej nie chodzi tutaj o syna PRL-owskiego premiera Piotra Jaroszewicza, Andrzeja. Ten bowiem - były kierowca rajdowy, ale też bawidamek i bohater licznych pikantnych plotek - zyskał złośliwe określenie „Czerwonego Księcia”. Ja mam na uwadze prawdziwego, amerykańskiego "self-made men", w dodatku pochodzącego z polskiej rodziny - Alana Kulwickiego, który zasłynął w przyszłości (m.in.) za swój „Polish victory lap”.

Alan Kulwicki urodził się 14 grudnia 1954 roku w Greenfield w stanie Wisconsin, w pobliżu toru wyścigowego Milwaukee Mile. Dołóżmy do tego fakt, że jego ojciec Gerry zajmował się budową silników dla zespołu Norma Nelsona oraz Rogera McCluskeya (startującego w wyścigach USAC), by nie stało się zaskakujące, iż już 13-letni Alan rozpoczął swą karierę w sportach samochodowych, od kartingu.

Jako 19-latek (1973) wygrał klasyfikację debiutantów na torze Hales Corners Speedway. W kolejnym sezonie zabłysnął wygrywając wyścig na Speedway Leo w Oshcosh. Kolejne lata przynosiły mu dalsze lokalne sukcesy, a jednocześnie z powodzeniem oraz tytułem inżyniera ukończył wydział mechaniki University of Wisconsin...

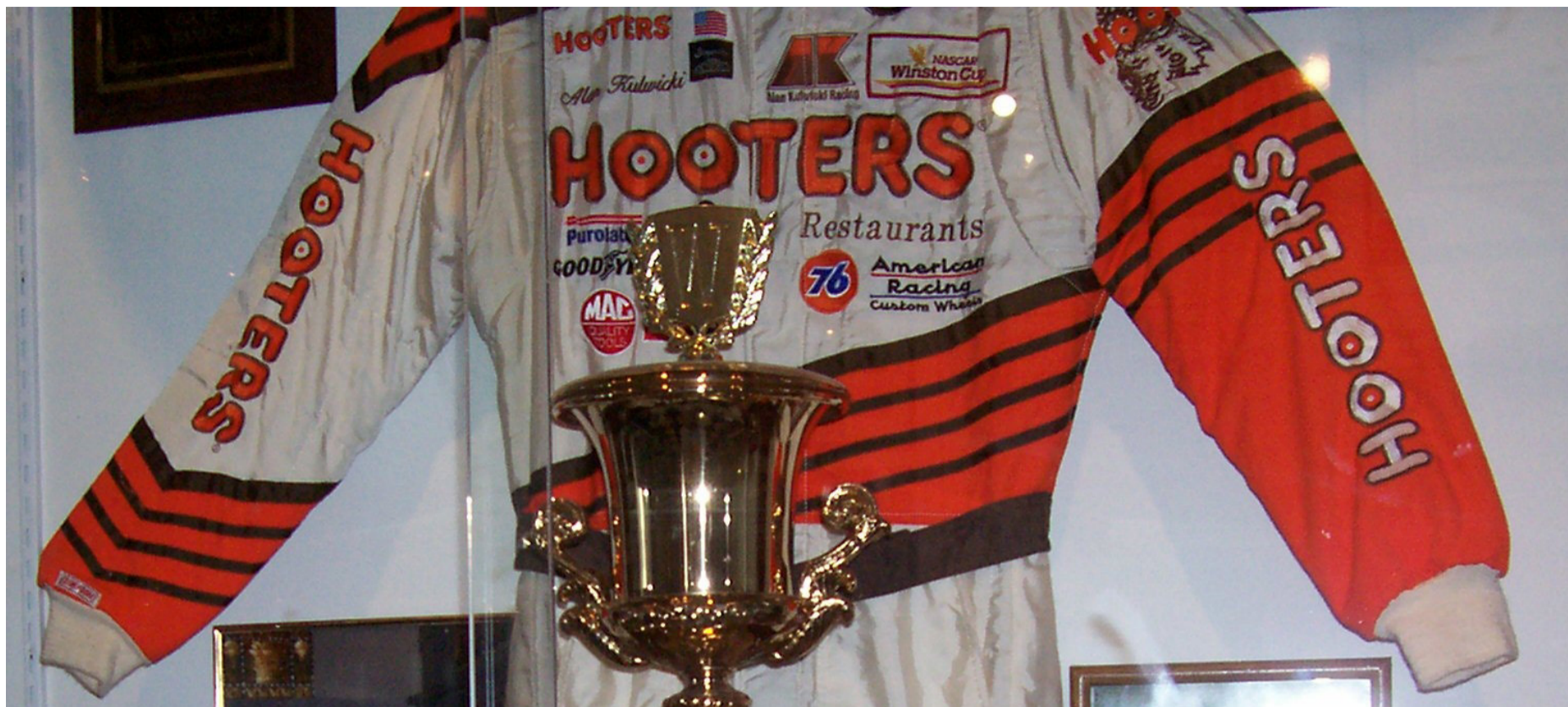
W połowie lat 80-tych Alan zamieszkał w Charlotte w Północnej Karolinie, a Bill Terry zaproponował mu starty w NASCAR w barwach swojego zespołu. Nie odniósł wówczas jakiś spektakularnych sukce-



sów i po jednym sezonie ich drogi się rozeszły. Kulwicki, do tej pory ścigający się raczej jako amator i bez wsparcia sponsorów, w 1986 roku założył własny zespół AK Racing. Był w nim szefem, kierowcą i głównym mechanikiem. Do dyspozycji – oprócz jednego auta - miał tylko dwa silniki na cały sezon. Mimo tego zakończył sezon w Winston Cup (obecnie pod nazwą Sprint Cup) w pierwszej dwudziestce, startując w 23 z 29 wyścigów, z których czterokrotnie plasował się w dziesiątce na mecie. Zdobył przy okazji tytuł Debiutanta Roku.

Sezon 1987 przyniósł kolejną progresję wyników. Sklasyfikowany został na 15 miejscu, mając na koncie trzykrotnie wywalczone pole position oraz dziewięć finiszów w pierwszej dziesiątce. Przy okazji dał się poznać w środowisku jako ciężko pracujący, solidny perfekcjonista, co owocowało (odrzuconymi przez niego) propozycjami przejścia do innych zespo-





łów. Ale pojawili się także sponsorzy, z których najważniejszą stała się firma Zetex.

O Alanie Kulwickim stało się całkiem głośno w sezonie 1988, gdy wygrał swój pierwszy w karierze wyścig NASCAR. Była to przedostatnia runda, do której startował z 21 pozycji, rozegrana na torze w Phoenix. Kulwicki minął metę z przewagą aż 18,5 sek i uczcił swój sukces pokonując honorowe okrążenie... „pod prąd”. Nieszablonowe zachowanie bardzo się wszystkim spodobało i od tego czasu zyskało nazwę „Polish Victory Lap”...

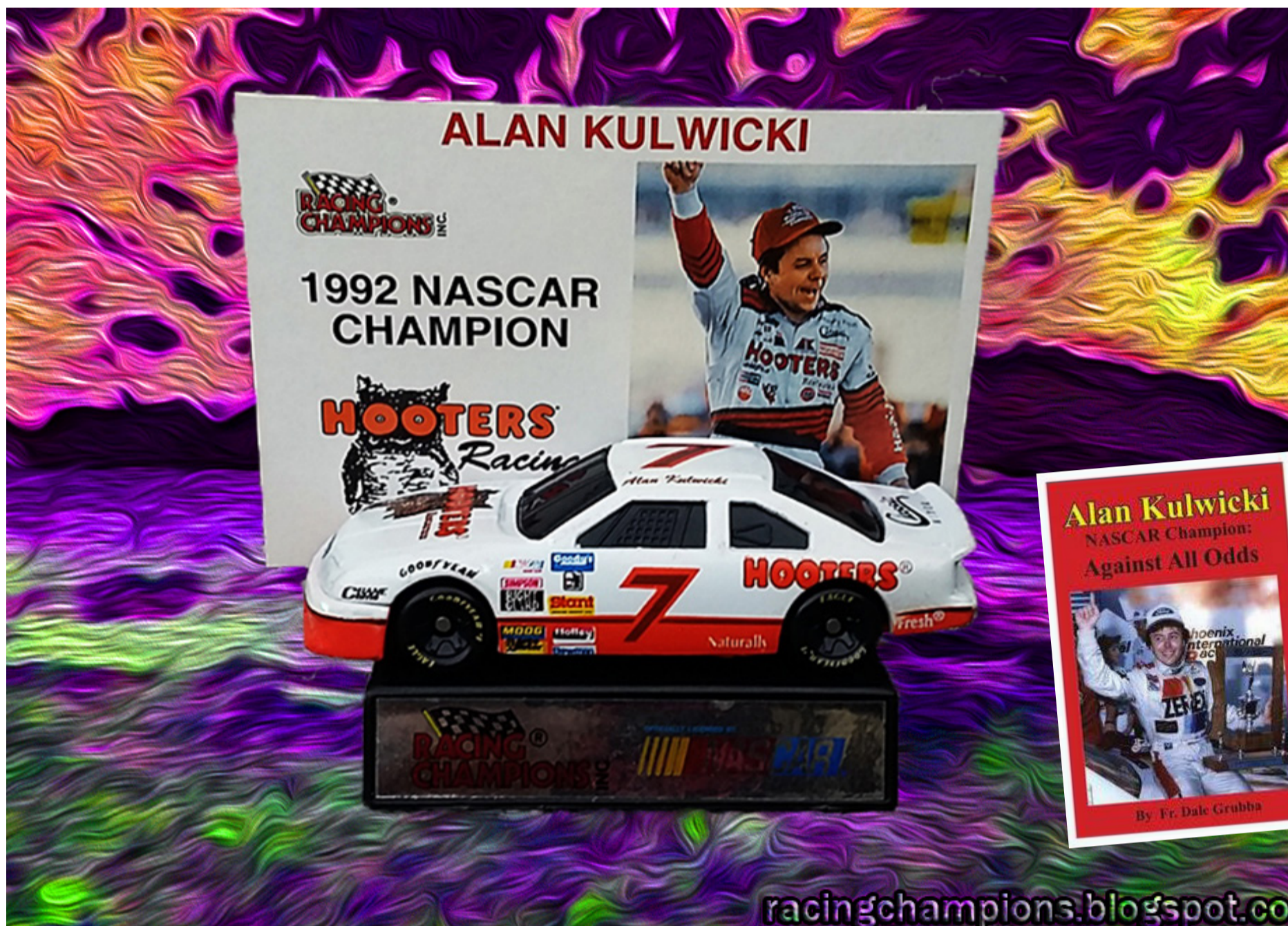
Warto wspomnieć tutaj o perypetiach finansowych, które spotkały naszego Polonusa na początku lat 90-tych, pokazujące dobrze jego charakter. W 1991 roku ze sponsorowania wycofał się Zetex. Jednocześnie Kulwicki (kolejny raz) otrzymał propozycję startów w innym zespole popartą czekiem na okrągły milion dolarów i kolejny raz odmówił. W rezultacie prawie cały sezon startował finansując zawody z własnej kieszeni. Z wyjątkiem jednych zawodów. Podczas wyścigu Daytona 500

amerykańska armia sfinansowała start pięciu samochodów pomalowanych w barwy różnych jednostek. Była to swego rodzaju akcja „PR-owa” związana z rozpoczęciem przez USA działań wojennych w Zatoce Perskiej. Jednym z nich pojechał Kulwicki. Trudny finansowo sezon zakończył się podpisaniem intratnego kontraktu sponsorskiego z dużą siecią restauracji Hooters...

I nadszedł ten najważniejszy w życiu Kulwickiego sezon 1992. Wygrał wyścigi na torze Bristol oraz Pocono, na kilku innych stanął na niższych stopniach podium. Wielki finał Winston Cup rozegrał się w obecności 100 tysięcy widzów podczas ostatnich zawodów sezonu, 15 listopada, na torze w Atlancie. Szansę na mistrzowski tytuł miało aż sześciu kierowców, więc rywalizacja była wyjątkowo zacięta. Wyścig wygrał Bill Elliot, nieznacznie wyprzedzając Kulwickiego.

Dla Alana nie miało to aż takiego znaczenia, gdyż ta lokata i tak zapewniała mu pierwszy w karierze mistrzowski tytuł! A jak mógł go uczcić? Oczywiście, wykonując swoim Fordem Thunderbildem „Polish Victory Lap”!





Mistrzowski tytuł Alana Kulwickiego stał się wyjątkowy z kilku powodów. Po pierwsze, nasz Polonus stał się pierwszym mistrzem NASCAR mającym w kieszeni uniwersytecki dyplom. Po drugie, stał się drugim w historii mistrzem startującym w barwach własnego, prywatnego zespołu (wcześniej Richard Petty w 1979 roku).

Sezon 1993 zapowiadał się dla Alana Kulwickiego bardzo obiecująco. Miał mocnego sponsora w postaci firmy Hooters, zgrany zespół oraz tytuł mistrza NASCAR w prestiżowej serii Winston Cup. Pierwsze starty nie przyniosły spektakularnych sukcesów, ale i tak plasował się w pierwszej dziesiątce. Niestety, nadszedł 1 kwietnia 1993 roku. I nie była to prima-aprili-sowa wieść, gdy media podały, iż podczas podchodzenia do lądowania w miejscowości Bristol w stanie Tennessee rozbił się niewielki samolot z czterema osobami na pokładzie. Nikt nie przeżył. W wypadku, oprócz pilota, którego uznano za winnego katastrofy, zginął Alan Kulwicki, syn właściciela firmy Hooters Mark Brooks oraz

Dan Duncan. Następnego dnia Alan miał wziąć udział w wyścigu Food City 500...

Pamięć o Alanie Kulwickim jest nadal żywa, nie tylko w środowisku związanym z NASCAR. Jego nazwisko zostało zapisane w International Motorsports Hall of Fame, w Milwaukee jego imieniem nazwano park oraz utworzono muzeum, a na Wydziale Inżynierii tamtejszego Uniwersytetu utworzono Alan Kulwicki Memorial Student Center. Ponadto na torze Bristol jedną z trybun nazwano jego imieniem, rozegrano też kilka zawodów-memoriałów i wielokrotnie zwycięzcy różnych wyścigów wykonywali „Polish Victory Lap”. Z okazji 50-lecia NASCAR utworzono listę 50 najlepszych kierowców tej serii, na której także znalazł się Alan.

1 kwietnia 2005 roku miał premierę niskobudżetowy film „Dare to Dream: The Alan Kulwicki Story”, którego realizację sfinansowali jego fani ze stanu Wisconsin. W tytułową rolę wcielił się Brad Weber, prywatnie także fan Kulwickiego. Ukazała się także jego książkowa biografia. ■

# **iauto**<sup>polska</sup>

---

## **WYDAWCA**

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

---

## **REDAKTOR NACZELNY**

Mirosław Rutkowski

---

## **DTP**

Motopress Sp. z o.o.

---

## **ZESPÓŁ I WSPÓŁPRACOWNICY**

Rajmund G. Biniszewski, Marcin Buczkowski, Tomasz Ciecierzyński, Grzegorz Chmielewski, Andrzej Dąbrowski, Jerzy Dyszy, Henryk Gawuć, Andrzej Glajzer, Joanna Kalinowska, Mariusz Leśniewski, Anna Lubertowicz-Sztorc, Klaudiusz Madeja, Maria Modzelan, Andrzej Penkalla, Kacper Rutkowski, Maciej Rzońca,

---

## **DZIAŁ REKLAMY I PATRONATÓW**

[iauto.polska@gmail.com](mailto:iauto.polska@gmail.com)

---

## **KONTAKT Z REDAKCJĄ**

[redakcja@motopress-media.pl](mailto:redakcja@motopress-media.pl)

---

## **DYSTRYBUCJA ANDROID/iOS/WINDOWS**

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

---

Zdjęcia na okładce: Grzegorz Chyła, Mirosław Rutkowski

---

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