

iauto ^{polska}

Numer 73, 26 kwietnia 2017



R

ilka ciepłych, wiosennych dni i na drogi wyjechali motocykliści. I niemal natychmiast w serwisach telewizyjnych, na stronach internetowych, w mediach społecznościowych pojawiły się drastyczne zdjęcia wykonane na miejscach wypadków. Wstrząsające widoki. Jeszcze gorsze wrażenie pozostawiają filmiki rejestrowane kamerkami samochodowymi lub mocowanymi do kasków. Nie lubię oglądać takich scen, sprawiają wielką przykrość i pozostawiają w głowie koszmarne obrazy. A cóż muszą przeżywać rodziny, przyjaciele, znajomi oglądający rostrzaskującego się o bariery ochronne czy wpadającego na samochód młodego (najczęściej) motocyklistę. Po otrząśnięciu z szoku, jaki zawsze powodują obrazy wypadków motocyklowych, przychodzi zdziwienie - jak można być tak głupim? I żeby nie było, równie często tak głupim jest kierowca samochodu, jak i motocyklista. Głupie, złośliwe, niezborne, nonszalanckie, szaleńcze i jakie tam jeszcze zachowania prezentują zarówno ci w pojazdach na dwóch, jak i na czterech kołach. Kierowcy samochodów najczęściej uważają motocyklistów za pozbawionych wyobraźni straceńców, z kolei motocykliści patrzą na zamkniętych w puszkach z pewnym politowaniem i niezbyt starannie maskowaną pogardą. I jedni i drudzy mają rację. I jedni, i drudzy racji absolutnie nie mają.

Można mnożyć przykłady potwierdzające obie powyższe stwierdzenia, ale to do niczego nie prowadzi. Istota sprawy jest całkiem gdzie indziej. Jesteśmy społeczeństwem, w którym najczęściej dominującą postawą jest egoizm i brak empatii, próby chociażby zrozumienia drugiego człowieka. Przykładów w opór mamy we wszystkich dziedzinach życia.

Do tego na drogach jeżdżą niemal sami amatorzy - mało, że nienauczeni techniki jazdy, to jeszcze Bezmyślnie Nie Wyciągają Żadnych Wniosków z popełnianych błędów. Oczywiście nie wszyscy to drogowi durnie, ale... głowy nie dam.

Szerokiej drogi



Mirosław Rutkowski



Wrażenia z jazdy
Discovery – str. 4



Prezentacje
Renault Espace - str. 10



Technologie
Skoda pod napięciem - str. - 16

Wydarzenia
Mustangi w Otwocku - str. - 18
Pomiędzy artystą, a inżynierem - str. 20



Sport
Podium z nutką rozczarowania - str. 23
Cross Country w Żaganiu - str. 24

Historia
Legendarna seria - str. 26



Kalejdoskop
Informacje Automobilklubów - str. 27

Babskie gadanie
Jestem pierwsza! - str. 32

Kalendarium
Kalendarium - str. 33



Gotowy na wszystko



TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Życie pełne pasji, przygoda, pewność, wszechstronność, design, luksus – to tylko część określeń charakteryzujących nowego Discovery.

Discovery po rewolucyjnych i rewelacyjnych zmianach właśnie zadebiutował na polskim rynku. Wyważone proporcje, pięknie zarysowane światła LED, mocno pochylona przednia szyba i wznosząca się boczna linia sprawiają, że obecny model jest modny, nowoczesny i atrakcyjny. Opływowe kształty zastąpiły kanciaste linie. Jednocześnie pozostały klasyczne elementy brytyjskiego designu tego modelu; słupek C lakierowany w kolorze

nadwozia, stopniowany dach czy asymetryczny element we wnęce na tablicę rejestracyjną z tyłu.

W kabinie jest luksusowo i wyjątkowo elegancko, dzięki wykorzystaniu ekskluzywnej skóry w ciekawych kolorach, prawdziwego drewna i ozdóbek z aluminium i chromu. Dbałość o detale jest imponująca. Poza tym jest funkcjonalnie i praktycznie - ilość przemyślanych i sprytnie ukrytych schowków robi wrażenie. Land Rover Discovery jest dostępny jako



5 lub 7-osobowy pojazd. Co warto podkreślić, ostatni, trzeci rząd to dwa pełnowartościowe miejsca, na których wygodnie podróżować mogą dwie dorosłe osoby. Ciekawym rozwiązaniem jest możliwość aranżacji foteli za pomocą centralnego wyświetlacza na desce rozdzielczej, a nawet za pomocą aplikacji w telefonie! Wychodzimy ze sklepu i już wcześniej możemy zaaranżować przestrzeń w samochodzie wedle potrzeb. Poza tym Discovery ma ogromny bagażnik (ze schowkiem pod podłogą), który po złożeniu drugiego i trzeciego rzędu oferuje 2500 litrów!

Piąta generacji Discovery ma wiele ciekawych rozwiązań i gadżetów, które tak bardzo w nowoczesnej motoryzacji lubię. Najbardziej podoba się wodoodporna opaska na nadgarstek (Activity

Key), która zastępuje kluczyk do samochodu. Wreszcie idąc pływać, wiosłować, biegać czy nurkować nie trzeba się martwić tym, że zgubimy kluczyk. Przy pomocy tej opaski otwieram auto dotykając ją napisu Discovery na tylnej klapie. Poza tym, na pokładzie samochodu, mamy do dyspozycji (lub możemy mieć w zależności od opcji) telewizję, lodówkę, masaż w przednich fotelach, pierwszy i drugi rząd siedzeń podgrzewany oraz wentylowany czy aż 9 złącz USB i 6 gniazd ładujących 12V! W kokpicie znajduje 10 calowy ekran dotykowy – centrum dowodzenia licznymi funkcjami i charakterystyczna dla marki wysuwana skrzynia biegów.

Pierwsza jazda nowym Discovery nie jest niespodzianką – tego się spodziewałam. Auto daje

sobie świetnie radę w każdym terenie, na każdej nawierzchni, w każdych warunkach. Wydawać by się mogło, że trudno poprawić coś, co było już doskonałe, ale okazuje się, że nowy Discovery jeździ jeszcze lepiej niż poprzednia generacja tego modelu. Auto słynie z wyjątkowych umiejętności radzenia sobie w bardzo trudnym terenie i w trudnych sytuacjach. Piach, woda, kamienie błoto – to wszystko nowy model pokonuje z przyjemnością i bez żadnych trudności. Stały napęd →→







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

REALIZACJA PRZYSZŁOŚĆ



NAMNIAŻAĆ PRZESZŁOŚĆ

Unikatowe wydanie limitowane
dostępne na
www.autorok.pl

na cztery koła z możliwością włączenia reduktora radzi sobie z wszelkimi przeszkodami doskonale. Dzięki pneumatycznemu, regulowanemu zawieszeniu, Discovery ma prześwit 28 cm (dla zawieszenie sprężynowego 22 cm). Kąt natarcia wynosi 34 procent (28,5 w wersji z zawieszeniem sprężynowym), kąt zejścia 30 (27 bez pneumatyki), a rampowy 27,5 (22,5). Dodajmy do tego aż 900 mm brodzenia. Miłośników off-roadu te wartości na pewno przekonują. Po autostradach nowym Discovery podróżuje się bardzo komfortowo. To rzadkie połączenie, aby auto było doskonale i na autostradzie i w terenie - na ogół bywa coś, za coś. W mieście też sobie radzi - wszelkie manewry ułatwia świetna widoczność, wysoka pozycja za kierownicą i bardzo komfortowe zawieszenie.

Pod maską również duże zmiany. Topowy silnik to 3.0 V6 o mocy 340 KM, rozpędza dwutonowe auto do setki w czasie 7,1 sekundy. Do wyboru są jeszcze: 3-litrowy turbodoładowany silnik Diesla o mocy 258 KM oraz czterocylindrowe silniki wysokopiętne z rodziny Ingenium: 2.0 o mocy 180 KM oraz 2.0 o mocy 240

KM. Wszystkie silniki benzynowe i wysokopiętne współpracują z 8-biegową skrzynią automatyczną. Biegami można sterować również manetkami przy kierownicy.

Discovery to niekwestionowany król holowania: ma najlepsze wśród konkurentów możliwości holowania do 3 500 kg. Półautonomiczny system wspomagania holowania (Advanced Tow Assist) sprawia, że nie obawiamy się trudnych manewrów podczas cofania z przyczepą.

Nowemu Discovery możemy nadać swój osobisty charakter doposażając go w akcesoria z palety stylowego i praktycznego wyposażenia.

Land Rover Discovery to naprawdę nowe auto, od nowa przemyślane i zaprojektowane. Jest wszechstronne, praktyczne, rodzinne, luksusowe, komfortowe oraz ma fantastyczne właściwości terenowe. Żeby nie było, chciałam się do czegoś przyczepić, wypada przecież, ale trudno szukać dziury w całym i ...doskonałym.

Cennik rozpoczyna się od 236.200 zł za samochód z silnikiem 2,0 Diesel o mocy 180 KM. Wersja z wysokopiętnym silnikiem 2.0D o mocy 240 KM dostępna jest od 254.500 złotych. ■



Renault Espace



TEKST: **KLAUDIUSZ MADEJA**
ZDJĘCIA: **SERWIS PRASOWY**

Jak to u Francuzów bywa, stylistyka na zewnątrz i wewnątrz imponuje. Sprawdziliśmy, jak ten model sprawdza się w praktyce. Tym bardziej, że od czasu debiutu jego charakter uległ zmianie.

Gdy w 1984 r. Renault pierwszy raz pokazał model Espace, wzbudził dużą sensację i zainteresowanie. Był to bowiem pierwszy w historii, europejski van. Do tego, jak przystało wówczas na francuskie samochody, miał bardzo bogate wyposażenie. Nie było to wtedy tak oczywiste, że klimatyzacja lub np. elektrycznie otwierane szyby są dostępne seryjnie czy za dopłatą. Nawet prawe lustro zewnętrzne należało jeszcze w wielu markach i modelach do wyposażenia dodatkowego, oczywiście płatnego.

Stylistyka Espace jest rzeczywiście imponująca. Jedyne, co zwróciło naszą uwagę, to dość duża szpara pod maską silnika. W pierwszym momen-

cie można sądzić, że kłapa jest niedomknięta. Jednak tak to ma wyglądać. Nie jest to może aerodynamiczne rozwiązanie, ale raczej dodatkowe chłodzenie silnika. Poza tym, można się zachwycać sylwetką Espace, podobnie jak jego wnętrzem, zwłaszcza z przodu. Deska rozdzielcza i środkowy panel są utrzymane w nieco minimalistycznym stylu, ale spełniają wszystkie swoje zadania. Pod środkowym panelem mamy niewielką półeczkę oraz miejsce na napoje. Od razu dodajmy, że typowa, półlitrowa butelka PET z wodą mineralną się tam na wysokość nie zmieści. Niemniej, zarówno efekt optyczny, jak i praktyczny są na pewno na plus. Wygląda to trochę tak, jakbyśmy siedzieli we współcze-



snym salonie, gdzie nie ma już tradycyjnych meblościanek czy kryształów na półkach, a jest nowocześnie i designersko.

Na brak wyposażenia w Renault Espace nie można narzekać. Jego lista jest imponująca, a niektóre elementy, płatne u konkurencji, tu otrzymujemy w wyposażeniu standardowym. Testowana przez nas wersja Initiale Paris jest naj-

droższą w katalogu Espace, właśnie z powodu bogactwa wyposażenia. Z braku miejsca, nie wymienimy wszystkich, a tylko te, naszym zdaniem najciekawsze. Pomijamy przy tym typowe, obecne już w niemal wszystkich samochodach klasy wyższej, elementy. Są więc światła LED Pure Vision, adaptacyjne światła drogowe, panoramiczny dach, otwierany elektrycznie na przednich fotelach, przyciem-

niane tylne szyby z żaluzjami, elektrycznie otwierana kłapa bagażnika, podgrzewana szyba przednia, także podgrzewane dwa fotele zewnętrzne drugiego rzędu siedzeń i fotele przednie z regulacją elektryczną, z pamięcią ustawień i funkcją masażu, cieniowaną, skórzaną, brązową tapicerkę z szarymi wykończeniami. Do tego regulowane zagłówki przednie typu relax, dzięki którym można opierać głowę podczas jazdy, ponieważ dają się przesunąć w przód. Jazde umiała też trójstrefowa klimatyzacja oraz oświetlenie ambient wnętrza z możliwością personalizacji, a do tego chłodzona i podświetlana szuflada, będąca schowkiem, którą otwiera się przyciśnięciem guzika. Zamknąć „trzeba” niestety samemu. To oczywiście żart, bo tych udogodnień jest rzeczywiście masa. Bo mamy chociażby jeszcze kartę Renault Hands Free z funkcją powitalną, system multimedialny R-Link2 z doty- ➔➔





kowym tabletem 8,7", nawigację TomTom z rozszerzoną mapą Europy, zestaw głośnomówiący Bluetooth, dodatkowe gniazda 12V, DVD wbudowane w zagłówek, aktywny regulator / ogranicznik prędkości z systemem kontroli bezpiecznej odległości, wyświetlacz Head-Up Display, systemy wspomagania parkowania Easy Park Assist, także parkowania przód/tył/bok i znakomite nagłośnienie Bose. Żeby jazda była przyjemniejsza, dodano amortyzatory o zmiennej charakterystyce Elektronic Damper Control, układ odzyskiwania energii podczas hamowania i System 4Control, czyli cztery skrzętne koła, aby poprawić trakcję samochodu.

Do tego oczywiście jest wspomaganie nagłego hamowania,

poduszki przednie, boczne, kurtynowe, także z tyłu, System mocowania fotelika dla dziecka Isofix, kamera cofania, czujniki martwego pola... W teście NCAP w 2015 r. Espace dostał najwięcej, bo pięć gwiazdek. Ale do tego wyniku Renault nas przyzwyczaił. Francuzi dużą wagę przywiązują do bezpieczeń-

stwa. Część dodatków wymaga oczywiście dopłaty, ale dopełniają one wrażenia „all inclusive”, co niekoniecznie zawsze musi być zaletą, o czym dalej.

Testowany przez nas egzemplarz miał silnik 160 dCi Energy o mocy 160 KM i pojemności 1,6 l. Podawane przez producenta





przyspieszenie do 100 km/h to ok. 10 s. Jak sprawdziliśmy, zupełnie wystarczy, zarówno przy włączaniu się do ruchu, jak i wyprzedzaniu na drodze poza miastem. Kierowca ma do wyboru pięć trybów jazdy: ECO, Comfort, Neutral, Sport i Perso. Jak nietrudno się domyślić, inaczej pracuje automatyczna skrzynia biegów, zawieszenie i układ kierowniczy. W zależności od potrzeby, można te tryby zmieniać lub ustawić sobie swoje preferencje (Perso). Wybraliśmy ECO. Po pierwsze, aby sprawdzić, jak bardzo będzie się różniło zużycie faktyczne od podawanego przez producenta, po drugie, uznaliśmy, że Espace do sportu zupełnie nie pasuje i nie jest to zarzut. „Neutral” by nam nic „nie powiedział”, a „Comfort” i tak odczuwaliliśmy. W Renault Espace rzeczywiście można sobie wszystko ustawić, choć wymaga to sporo czasu i cierpliwości. I tu powracamy do „all inclusive”. Wszelkich ustawień jest rzeczywiście mnóstwo, z kolorem tablicy rozdzielczej i środkowego ekranu włącznie. Chwilami mieliśmy wrażenie, że jest tego za dużo. Ale to bolączka niektórych nowych aut, że wybór opcji ustawień jest chyba nieco przekombinowany. Problem nie w tym, aby sobie wszystko powoli, np. przed domem czy garażem ponastawiać a później jeszcze poprawić, ale w tym, że czasem nawet zmiana natężenia podświetlenia tablicy rozdzielczej wymaga zagłębiania się w menu itd. A przecież wystarczy zwykłe pokrętko. Żeby było jasne, nie mamy nic przeciwko tabletom, nawet sami czasem uży-



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

Mirosław Rutkowski

t.: +48 693 129 040

e.: m.rutkowski@motopress-media.pl



wamy, ale nie podczas prowadzenia samochodu. Niemniej, dobrze, że oprócz interfejsu na konsoli środkowej, system można obsługiwać dotykowo na dużym ekranie środkowym. To o wiele szybsze i praktyczniejsze.

Miejsca w aucie jest pod dostatkiem, zarówno z przodu, jak i z tyłu. Gdy popatrzymy na grubość przednich foteli, możemy je porównać z najwyższą klasą premium. Z tyłu też miejsca jest pod dostatkiem. Ale testowany egzemplarz miał jeszcze trzeci rząd siedzeń. Jak w większości przypadków, przeznaczony dla małych dzieci. Dorośli tam nie usiądzą. W tej opcji bagażnik jest mały. Po złożeniu ostatniego rzędu siedzeń jest ogromny, a mamy jeszcze opcję dwuosobową z resztą przeznaczoną na wielkogabarytowe przedmioty. Ciekawe i praktyczne jest składanie tych rzędów siedzeń przyciskami umieszczonymi w bagażniku.

Szybko i sprawnie. Klapa jest oczywiście otwierana i zamykana elektrycznie.

Wróćmy do jazdy. Wybraliśmy ECO także dlatego, że jako duzi chłopcy lubimy się bawić zabawkami, a Renault nam taką udostępnił. To system analizy stylu jazdy kierowcy. Z wartości początkowej 100 pkt. odejmuje nam kolejne za „nieekologiczne występkę”, czyli jazdę niezgodną z zasadami ecodrivingu. Mamy gwiazdki, liście, punkty i wiemy, jak jeździmy. Oczywiście podczas jazdy w mieście nie jest łatwo osiągnąć dobry wynik. O wiele prościej na trasie. Ale celowo nie resetowaliśmy tego urządzenia podczas całego testu. 523 przejechane kilometry, z czego 120 bez zużycia paliwa. Zużycie około 7 l ON / 100 km, przy średniej prędkości 50 km/h. Tylko 1,5 gwiazdki za przyspieszenie, ale aż 4 na 5 możliwych za przewidywanie. Te zrywy, to oczywiście wyprzedzanie i płynne

włączanie się do ruchu. Producent podaje średnie zużycie poniżej 5 l / 100 km, co jest praktycznie niemożliwe. Niemniej 7 litrów oleju napędowego na 100 km tak dużym i napakowanym elektroniką samochodem, to dobry wynik. Sam sposób pomiaru też zapisujemy na plus. Bowiem początkujący mogą się sporo dowiedzieć o swoim stylu jazdy i nauczyć oszczędzać paliwo. Zaś doświadczeni spróbują np. ustanawiać swoje kolejne rekordy, czy sprawdzić się w różnych warunkach. Jedni i drudzy muszą oczywiście zawsze pamiętać o bezpieczeństwie.

Renault Espace zmienił swój charakter. Pierwsza generacja była autem rodzinnym na wyjazdy za miasto, na wczasy, na działkę, typowym vanem. Obecna, piąta generacja jest już nieco podniesioną limuzyną, do której wygodnie się wsiada, którą wygodnie się podróżuje, siedzi nieco wyżej, co wielu bardzo lubi i po drodze można sobie np. schłodzić napój w schowku. W pełnym wyposażeniu Espace już niewiele dzieli od 200 tys. zł, ale u konkurencji, zwłaszcza tej w klasie premium, taka specyfikacja kosztuje dużo więcej. Poza tym, są też „prostsze” wersje Espace, czyli tańsze i bardziej przypominające stare, dobre, nieskomplikowane samochody. Tego ostatniego zdania proszę nie traktować całkiem poważnie, bo na tę całą elektronikę już chyba jesteśmy skazani, czy chcemy czy nie. Ale przecież zawsze można sobie znaleźć jakiegoś „klasyka”, o których też często piszemy... ■

ŠKODA pod napięciem

OPR: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Od 19 do 28 kwietnia w Szanghaju trwają Międzynarodowe Targi Samochodowe. Rynek dla nas zupełnie odległy, ale jakimś znakiem czasu jest to, iż podczas właśnie tej wystawy – a nie na przykład podczas niedawnego Geneva Motor Show – koncern Volkswagena zdecydował się na światową premierę pierwszego, w pełni elektrycznego samochodu marki ŠKODA.

To (na razie) koncepcyjny model VISION E. Tak oto czeski producent ujawnił swą wizję „elektromobilności”, która będzie wprowadzana w najbliższych latach.

Przy modelu VISION E przenieśliśmy wszystkie tradycyjne cechy ŠKODY na samochód elektryczny o dużym zasięgu – powiedział Bernhard Maier, dyrektor generalny ŠKODY.

VISION E to pierwszy w pełni elektryczny model studialny opracowany przez ŠKODĘ. Bazuje na modularnej platformie Grupy Volkswagen – MEB. Pięciodrzwiowy SUV z opada-





jącym w stylu coupé dachem napędzany jest dwoma silnikami elektrycznymi o łącznej mocy 225 kW przekazywanej na wszystkie cztery koła. Elektryczny napęd zapewnia wysokie osiągi i prędkość maksymalną 180 km/godz przy dużym zasięgu, wynoszącym aż 500 km.

ŠKODA VISION E ma spore rozmiary – 4688 mm długości, 1924 mm szerokości i 1591 mm wysokości. Przód jest wyrazisty, charakterystyczny dla tej marki, z trójkątnymi światłami o krystalicznej formie wykonanymi w technologii Matrix LED. Uwagę zwracają także obręcze kół ze stopów metali lekkich.

Przy 2851 mm rozstawu osi i bardzo krótkich zwisach, wymiary zewnętrzne VISION E zostały maksymalnie i efektywnie wykorzystane w środku. Elektryczny układ napędowy pozwolił wygospodarować dodatkowe miejsce dla pasażerów i wyeliminować tunel środkowy. Nowoczesny charakter VISION E podkreślają innowacje technologiczne – wiele ekranów dotykowych dla kie-

rowcy i pasażera siedzącego z przodu, Phoneboxy montowane w drzwiach oraz kilka kamer monitorujących sytuację wokół auta. Niektóre z funkcji systemu infotainment mogą być kontrolowane za pomocą gestów lub komend głosowych. Nowością jest zastosowanie zwiększającej bezpieczeństwo funkcji monitorowania wzroku kierowcy.

Obok napędu elektrycznego VISION E jest też pierwszy modelem ŠKODY wyposażonym w system autonomicznej jazdy trzeciego stopnia, który wprowadza poziom komfortu

i bezpieczeństwa na zupełnie nowy poziom. Pozwala on w ograniczonym zakresie samodzielnie poruszać się w korku czy na drodze szybkiego ruchu, jak i parkować bez udziału kierowcy.

Dzięki zastosowaniu najnowocześniejszych technologii, ładowanie ŠKODY VISION E może odbywać się w duchu „Simply Clever”, czyli bezprzewodowo (za pomocą specjalnych paneli podłogowych zamontowanych w garażu, ładujących pojazd przy pomocy technologii indukcyjnej).

Strategicznym celem marki jest posiadanie w swojej ofercie hybryd typu plug-in oraz pięciu modeli elektrycznych do 2025 roku. Od tego momentu jedna na cztery sprzedawane ŠKODY ma być zasilana jednym z dwóch typów alternatywnego napędu. Elektryczne samochody ŠKODY zachowają w pełni pragmatyczny charakter, czyli mają cechować się dużym zasięgiem, bezkompromisową wydajnością oraz wyjątkowo łatwym ładowaniem. ■



Mustangi w Otwocku

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Tak, samochód to nie tylko skomplikowany napęd, elektroniczne wspomagacze i urządzenie transportowe, ale również fascynujący i budzący wielkie emocje obiekt. Kolejnym tego potwierdzeniem jest impreza, która odbyła się w Otwocku.



Jedni lubią cytryny, inni kochają ogórki, a do Otwocka zjechali hodowcy koni. W Polsce działa dziesięć całkiem sporych stajni, w których hoduje się mustangi. Różne Mustangi, czasem nawet takie całkiem normalne, czyli seryjne. Ale tylko czasem. I niezbyt długo. I właśnie przedstawiciele dziewięciu polskich stajni przybyli na zaproszenie dziesiątej, Stajni Mazo-

wieckiej należącej do Mustang Klub Polska. Kluby miłośników różnych marek, czy wręcz modeli samochodów gromadzą pasjonatów znających i kochających konkretne samochody. Za ich legendę, za ich niepowtarzalny wygląd, za osiągi lub szczególne rozwiązania techniczne, za piękno i styl. A czasem po prostu tylko dlatego, że ten właśnie samochód kiedyś powstał



i jest. Albo zagrał rolę w filmie, bądź był bohaterem torów wyścigowych. W Mustang Klub Polska są ludzie, którym ich samochody dają to wszystko, i jeszcze więcej. Wszak nawet ludzie niekoniecznie związani z motoryzacją, niekoniecznie orientujący się w historii amerykańskich samochodów, doskonale kojarzą auto o nazwie Ford Mustang. Do ubiegłego roku ten samochód trzeba było sobie sprowadzić, teraz w sieci Forda jest dostępny w Polsce. I natychmiast wskoczył na pierwsze miejsce w rankingu sprzedaży samochodów sporto-

wych. Oczywiście jest to już szósta generacja tego kultowego modelu.

Legenda narodziła się w USA w 1964 roku. Był to tani samochód dla młodych ludzi, który z czasem stał się maszyną kultową i pożądaną. I nie ma co ukrywać, dziś już tani nie jest. W parku miejskim w Otwocku można było zobaczyć Mustangi nowe, nieco starsze i również te najstarsze, była każda z ich sześciu odmian, egzemplarze całkowicie oryginalne i fachowo modyfikowane z najróżniejszymi silnikami i we wszystkich kolorach. ■



Pomiędzy artystą, a inżynierem

TEKST I ZDJĘCIA: MACIEJ RZOŃCA

W ubiegłym tygodniu odwiedził nasz kraj Brytyjczyk Matthew Weaver, projektant należący do światowej czołówki designerów motoryzacyjnych, szef europejskiego Infiniti Design Studio mieszczącego się w Londynie.



To on i jego zespół odpowiadał m.in. za końcowy wygląd modelu Qashqai. Ostatnim jego dziełem był Projekt Black S, czyli concept-car Infiniti inspirowany związkami marki z Formułą 1. Pojazd ten prezentowany był podczas marcowego Geneva Motor Show czy niedawnych targach motoryzacyjnych w Poznaniu.

Tym razem Weaver, na zaproszenie Infiniti Polska, przyjechał do Wrocławia, by przede wszystkim spotkać się ze studentami Politechniki Wrocławskiej oraz Akademii Sztuk Pięknych, a więc osobami, które w niedalekiej przyszłości zawodowo zajmą się projektowaniem przedmiotów użytkowych. Efektem tego spotkania było



m.in. zainteresowanie się przez Matta pracami co najmniej dwóch studentów, z którymi nie wykluczył nawiązanie w przyszłości bliższej współpracy.

W drugiej części pobytu Weaver spotkał się ponownie z grupką studentów – ale to już we wrocławskim salonie Infiniti – oraz dziennikarzami, gdzie w formie niezobowiązującej dyskusji przybliżył specyfikę swej pracy. Podkreślił, że końcowy efekt w postaci zatwierzonego do produkcji samochodu, to wynik wspólnej pracy setek osób, wśród których projektanci są ważni, ale jest wiele uwarunkowań technicznych, z którymi muszą się liczyć i brać pod uwagę. Na pewno większy komfort pracy mają projektanci mody, którzy są znani, sławni i zbierają pochwały w błysku fleszy. W przypadku samochodów jest to ewidentnie praca zespołowa, w której nawet najwybitniejsi projektanci stoją trochę w cieniu. Jak powiedział pół żartem, pół serio, że zdarza się, iż w ostatecznej wersji samochodu projektant należący do całego zespołu odnajdzie tylko jedną swoją linię...

Komentując projektowanie Black S Weaver stwierdził, że było to i łatwe, i bardzo trudne zadanie. Przede wszystkim wyzwaniem było połączenie dwóch najważniejszych kierunków w marce Infiniti, czyli oferowanie klientom samochodów w najwyższej klasie Premium oraz zaangażowania marki w sportach samochodowych. Zadanie było więc z pozoru łatwe, gdyż punktem wyjściowym stał się już istniejący model Q60. Trudność polegała na takim „przeprojektowa-

niu”, by nie „zepsuć” świetnego pierwowzoru, a Black S zyskał ten sportowy, unikalny „pazur”. Sądząc po opiniach i komentarzach, które dotarły do niego po prezentacjach, to zadanie zostało wykonane. Trzeba tutaj podkreślić, że Project Black S jest w pełni sprawnym samochodem, a nie (jak często bywa) concept-carem, który nawet nie ma silnika pod maską. Ale też, jak przyznał jego projektant, nie miał okazji usiąść za jego kierownicą i odbyć chociaż krótką przejażdżkę... Cóż, bywa, ale

ważne jest w każdym razie, by projektant samochodów miał „petrol head”, czyli po polsku „benzynę we krwi”.

Jedno z pytań dotyczyło tego, czy projektant samochodów jest bardziej artystą, czy inżynierem. Dla Weavera nie było wątpliwości, że to pewna sztuka znalezienia „złotego środka”, kompromisu. Nie da się bowiem całkowicie odstąpić od wymogów technicznych, które są w jakimś sensie nadrzędne. Musi się przeprojektować jakiś element, jeśli symulacje wykażą, że na przykład zaburza umieć bronić swojej koncepcji. Na szczęście w Infiniti nie ma problemu „księgowych”, którzy w innych firmach potrafią mocno ingerować w projekt kwestionując koszty takiego czy innego rozwiązania. Studentom życzył, by w swojej przyszłej pracy mieli szczęście współpracować właśnie z takimi zespołami.

Kiedy projektant wie, że jego rysunek jest dobry? W odpowiedzi Weaver odpowiedział, że każdy artysta czuje, czy jego praca jest dobra, ciekawa, mająca potencjał. On i jego zespół zabezpieczają się wieszając mnóstwo szkiców na ścianach korytarzy. Po czym obserwują reakcje i słuchają komentarzy innych. To pozwala zorientować się, czy idą w dobrym kierunku. Największym jednak wyzwaniem przy projektowaniu samochodu jest umiejętność połączenia funkcjonalności, piękna oraz rygorów technicznych dotyczących bezpieczeństwa jazdy i złożonych parametrów technicznych, pamiętając jednocześnie o potencjalnych ograniczeniach technologicznych w produkcji...

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 Mężyk +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

Podium z nutką rozczarowania

OPR: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Polsko-włoska ekipa w składzie Michał Broniszewski, Andrea Rizzoli i Matteo Cressoni była tylko o mały krok od zwycięstwa w klasie Pro Am, w pierwszym wyścigu Blancpain GT Endurance Series na torze Monza.

Po niezwykle wyrównanej sesji kwalifikacyjnej Ferrari 488 GT3 w barwach zespołu Kessel Racing rozpoczęło wyścig z 31 pola, dziewiątego w klasie Pro Am, tracąc niepełną sekundę do zdobywcy pole position!

Sam wyścig był nie mniej emocjonujący. Niedługo po starcie samochód został uszkodzony po przepychance na torze i musieli zająć się nim mechanicy. W rezultacie ekipa Kessel Racing spadła na koniec stawki, by potem mozolnie odrabiać stratę. I zrobiła to bardzo skutecznie wychodząc na prowadzenie! Niestety, jeszcze na trzy minuty przed metą, w klasie Pro Am przewodził Rizzoli, by w końcu ulec atakom Szkota Jonny Adama jadącego fabrycznym Aston Martinem. Ostatecznie zespół Kessel Racing uplasował się po 3 godzinach wyścigu na drugim miejscu w klasie (ze stratą 1,5 s) oraz dziewiątym w klasyfikacji generalnej.

Niesamowity wyścig – skomentował na mecie zawody Michał

Broniszewski. – Można powiedzieć, że w ciągu trzech godzin przebyliśmy drogę z piekła do nieba. Jest spora radość ze zdobytych punktów, ale i niedosyt, bo zwycięstwo było tak blisko. Co najmniej 10 samochodów ukończyło wyścig z wyraźnymi śladami kolizji na torze. Niestety, mam wrażenie, że wielu kierowców jeździ tak, jakby chcieli wygrać trzygodzinny wyścig na pierwszym okrążeniu. Geometria kół w naszym samochodzie była przestawiona w wyniku kolizji spowodowanej

przez doświadczonego Dominika Baumanna. Gdyby nie to, nasze tempo byłoby lepsze. Jestem przekonany, że czwarte – piąte miejsce w klasyfikacji generalnej było możliwe. Udało się przebić do czołowej dziesiątki, więc to naprawdę spektakularne osiągnięcie.

Druga runda serii Endurance odbędzie się 14 maja na torze Silverstone, a tydzień wcześniej na torze Brands Hatch Michał Broniszewski weźmie udział w dwóch wyścigach serii sprinterskiej Blancpain. ■



Cross Country w Żaganiu

OPR: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Żagański poligon już trzeci raz gościł motocyklistów i kierowców quadów, rywalizujących w ramach Mistrzostw Polski i Pucharu Polski Cross Country. Odbywająca się w dniach 22 i 23 kwietnia impreza przyciągnęła blisko 140 zawodników – zarówno z licencjami, jak i amatorów.



Organizatorzy wyznaczyli na poligonie trasę o długości blisko 9 km. Było sporo grząskiego piachu, a długa prosta droga czołgowa przez las okazała się zdradliwa – na licznych podbiciach łatwo można było stracić panowanie nad pojazdem, co przy wyższych prędkościach może ozna-

czać groźny upadek. Właśnie taką „przygodę” miał Marcin Skrzypczak z teamu Husqvarna: – W niedzielę przeżyłem sporo przygód – na prostej, przy dość dużej prędkości, dostałem tzw. katapultę i wywróciłem się. Potem w lesie uderzyłem w drzewa, ale mimo to udało się zająć dobrą pozycję. – Zawodnik chyba jednak nie-

źle wspomina rajd: – Do Żagania z chęcią wrócę. Organizacja jest bardzo dobra, a trasa zróżnicowana – szybka, piaszczysta. Trochę tylko przeszkadzała zmienna pogoda: to wychodziło słońce, to padał grad.

Marcin rywalizował w kategorii Senior 2 Pucharu Polski. Podobne zdanie na temat

trasy i organizacji miał drugi w kategorii Senior 1 Pucharu Polski Michał Wyszomirski, który dodał: – *Trasa ciekawa, choć bardzo dziurawa, szczególnie drugiego dnia. Trzeba było mocno kombinować, żeby znaleźć właściwą linię, po której dało się szybko jechać. I pierwszego dnia, i w niedzielę miałem więcej przygód niż w całym ubiegłym sezonie. Były to dość mocne upadki, ale udało mi się szybko pozbierać i skończyć zawody z dobrym wynikiem, choć oczywiście wolałbym być pierwszy.*

Zawodnicy ci rywalizowali w mocno obsadzonych kategoriach. Mniejszą konkurencję miał wśród Amatorów Mikołaj Fijałkowski. W sobotę wygrał, szybko rozpoczął też w niedzielę, ale spowolniła go uszkodzona opona – finiszował na trzecim miejscu i ostatecznie w zawodach zajął 2. lokatę.

Na trasie pojawiło się też wielu quadowców. O wypowiedź poprosiliśmy siedemnastolatka – Eryka Waltera, który był najszybszy w sobotę i drugi w niedzielę (pierwszy w klasyfikacji zawodów w klasie Quad Open Pucharu Polski): Trasa bardzo wymagająca, przed zawodami trzeba było się naprawdę dobrze przygotować fizycznie – jeśli ktoś to zaniedbał mógł mieć kłopoty z wytrzymaniem całego dystansu. Nie ominęły mnie też przygody – w sobotę miałem dwie wywrotki, jedną zaraz po starcie - pojechałem za szybko. Wywrotkę zaliczyłem również na przedostatnim kółku, gdy goniłem pierwszego zawodnika. Quad nie zawiódł, ale to zasługa tego, że przed →→



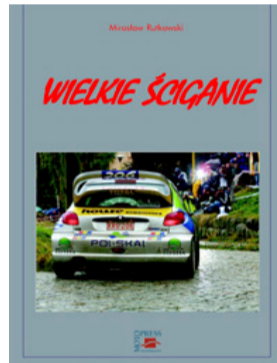
LEGENDARNA SERIA WIELKIE ŚCIGANIE

Złoty czas polskiego sportu samochodowego zapisany słowem i obrazem w legendarnej serii albumów "Wielkie Ściganie". W poszczególnych edycjach relacje z mistrzostw Polski w rajdach samochodowych, wyścigach, rallycrossie, wyścigach górskich i off-roadzie oraz pełne wyniki sezonu.

Zamówienia prosimy wysyłać mailem na adres: iauto.polska@gmail.com
Książki wysyłamy pocztą.



„Wielkie Ściganie 1997” album fotograficzny z relacjami sezonu w sportach samochodowych. Dodatkowo rozdziały „Budujemy rajdówkę” autorstwa Zbigniewa Kuchara oraz „Był sport w FSO” materiał o Ośrodku Badawczo-Rozwojowym FSO. Oprawa miękka, papier kredowy, cena 40 zł.



„Wielkie Ściganie 2002”. Dodatkowo rajdowy Puchar Peugeota, opowieści o Żużlowym Grand Prix, Puchar Alfy Romeo oraz Puchar Fair Play. Oprawa twarda, papier kredowy, cena 50 zł.



„Wielkie Ściganie 1998”. Dodatkowo rozdziały o Bogdanie Herinku, „Tajemnice przeróbek”, „Tajniki rajdowego szpiegostwa”, starty Polaków na trzech kontynentach – Krzysztof Hołowczyc w mistrzostwach świata, Leszek Kuzaj w Safari, tytuł mistrza Środkowej Europy Janusza Kuliga...Oprawa twarda, papier kredowy, cena 50 zł.



„Wielkie Ściganie 2003 – Walka o przetrwanie” 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. Oprawa twarda, papier kredowy, cena 50 zł.



„Wielkie Ściganie 1999”. Dodatkowo tajemnice budowy ówczesnych samochodów rajdowych WRC i kit-car, rozdziały o pucharowych zmaganiach Peugeotów, Renault Megane, Seicento i M plus M. Bardzo ciekawy rozdział o rallycrossie. Oprawa twarda, papier kredowy, cena 50 zł.



„Wielkie Ściganie 2004 – Potwory pod kontrolą”. Obok relacji z wydarzeń sportowych w sezonie 2004 czytelnik znajdzie sylwetki Michała Kościuszki, Michała Starnawskiego, Mirosława (Kuby) Gąseckiego, Krzysztofa Groblewskiego i Piotra Tyszkiewicza. Oprawa twarda, papier kredowy, cena 50 zł.



“Wielkie ściganie 2000” dokumentuje jeden z najlepszych sezonów rajdowych ostatnich dziesięcioleci. Edycję uzupełniają rozdziały o rywalizacji pucharowej rajdowych Seicento, wyścigowych Alf Romeo, M plus M oraz prestiżowym pucharze Tedex Fair Play. Oprawa twarda, papier kredowy, cena 50 zł.



„Sezon 2006”. Obok relacji z tras i torów w Polsce opisuje pierwszy pełny sezon Roberta Kubicy w Formule 1 i pierwszy sezon sportowych zmagani w wyścigowym Pucharze Kia Picanto. Oprawa twarda, papier kredowy, cena 50 zł.



sezonem rozbieram z tatą sprzęt „w drobny mak”. Przed zawodami pozostaje tylko sprawdzenie najważniejszych śrub. Po kółku zapoznawczym nie ma już czasu na regulację zawieszenia, ale chodzimy wcześniej po torze i sprawdzamy, co można poprawić w ustawieniach.

Zawodnik jest młody ale doświadczony, a jego słowa możemy potwierdzić z obserwacji – już po godzinie jazdy (cały przejazd trwa 1,5 godz. w sobotę i tyle samo czasu

Rywalizację w klasach wygrali:

Mistrzostwa Polski:

Junior:

Senior 1:

Senior 2:

Quad Open:

Puchar Polski:

Junior:

Senior 1:

Senior 2:

Master:

Amator:

Quad 2k Junior:

Quad Open:

Quad Masters:

Quad Amator:

Kacper Baklarz

Paweł Szturomski

Leszek Drogosz

Marcin Dumana

Sebastian Miotk

Paweł Grzymkowski

Patryk Kuleszo

Mieszko Gotkowski

Łukasz Dziel

Wiktor Kuśmierczak

Eryk Walter

Mirosław Wojnowski

Marek Szrama

w niedzielę) w strefie tankowania i serwisu można było oglądać nie tylko zawodników potrzebujących pomocy technicznej, lecz także takich, którzy zjechali, aby odpocząć.

Kolejne eliminacje przewidziano 13 i 14 maja w Kwidzynie. Kompletne wyniki na stronie: www.motoreults.pl Więcej informacji na temat imprezy można znaleźć na stronie www.grupa4x4.pl

KALEJDOSKOP AUTOMOBILKLUBÓW

W Kalejdoskopie Automobilklubów publikujemy nadesłane informacje o lokalnych imprezach, akcjach i wydarzeniach.

Zapraszamy wszystkie automobilkluby w Polsce, małe i duże, do współpracy 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. W cyfrowym tygodniku iAuto wypełniamy tę lukę.



Automobilklub Morski, Automobilklub Królewski

2 Rajd Kwidzyński

Do drugiej odsłony Rajdu Kwidzyńskiego zgłosiły się aż 53. załogi; 9 Rajdu Okręgowego i 44 SuperKJS, co na ten rejon Polski jest bardzo dobrym wynikiem. Podobnie jak przed rokiem, inauguracyjna runda Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Pomorza, rozpoczęła się od wieczornego prologu w centrum Kwidzyna. Wydłużona, względem zeszłego roku trasa prologu, pozwoliła na nieco bardziej zaciętą rywalizację. Jednak to następnego dnia w niedzielę,

rozpoczęła się prawdziwa walka o setne części sekundy.

Na zawodników czekały trzy odcinki w trzech pętłach. Dwa z nich to zupełna nowość; OS Widlice charakteryzował się bardzo krętymi partiami, OS Piaseczno pozwalał na osiąganie większych prędkości, niespotykanych w rajdach niższej rangi, natomiast OS Lipianki był dobrze znany tym, którzy startowali przed rokiem – łącznie 50 km oesowych dla RO i 25 km dla SKJS.

Całość została zwieńczona ceremonią mety na terenie Kwidzyńskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego, gdzie w towarzystwie Pana Burmistrza Andrzeja Krzysztofiaka, załogi prezentowały się na rampie przed zgromadzonymi kibicami. Zapewnienia Burmistrza odnośnie przyszłości nie pozostawiają złudzeń – Rajd Kwidzyński na stałe wpisał się w kalendarz imprez i już teraz możemy zaprosić na jego przyszłoroczną odsłonę. Wcześniej jednak, odbędą się kolejne rundy RSMPO, które zostały już potwier-





dzone, a część z nich pozwoli na jazdę po luźnej nawierzchni. Zapraszamy do udziału i zachęcamy do śledzenia profilu RSMPo na Facebooku.

Wyniki Rajdu Okręgowego:

RO1:

- 1) Wyrzykowski Daniel/Wyrzykowska Ewelina,
- 2) Adamski Piotr/Kapusta Anna,
- 3) Kilarski Bernard/Ławrynowicz Andrzej.

- RO2:** 1) Górecki Maciej/Kondratowicz Jacek,
2) Soldat Tomasz/Rombel Zbigniew.

RO OPEN N:

- 1) Subocz Wojciech/Markiewicz Tomasz,
- 2) Pacholec Krzysztof/Adamska Inez.

RO OPEN 2WD:

- 1) Bojanowski Mateusz/Ksył Andrzej

Klasyfikacja generalna RO:

1. Wyrzykowski Daniel/Wyrzykowska Ewelina
2. Adamski Piotr/Kapusta Anna
3. Górecki Maciej/Kondratowicz Jacek

SuperKJS:

K1:

- 1) Budziński Jarosław/Chyliński Rafał,

K2:

- 1) Kujawa Michał/Bill Paweł,
- 2) Karwowski Krzysztof/Pyrka Michał,
- 3) Woźniak Kamil/Jędrusiak Piotr.

K3:

- 1) Wojtas Jacek/Szczepańska Monika,
- 2) Baran Jakub/Baran Aleksander,
- 3) Kowalik Artur/Paulina Czerwińska.

K4:

- 1) Kosiński Jakub/Siemenkiewicz Mateusz,
- 2) Samulewicz Krzysztof/Budziński Marcin,
- 3) Laskowski Tomasz/Piotrowski Dariusz. →→

www.lakiernik.com.pl



Teraz także na smartfony i tablety

K5:

- 1) Terlikowski Kacper/Grabski Marcin,
- 2) Stec Adam/Zdanowicz Dariusz,
- 3) Rybiński Mariusz/Jamroziak Piotr.

Klasyfikacja generalna SKJS:

1. Terlikowski Kacper/Grabski Marcin,
2. Stec Adam/Zdanowicz Dariusz,
3. Rybiński Mariusz/Jamroziak Piotr

GOŚĆ:

1. Owanek Michał/Właszowski Mateusz,
2. Guzowski Krzysztof/Janasz Marcin



Automobilklub Jurajski



14 lutego 2017 roku Zarząd Okręgowy PZM – po skrupulatnym zapoznaniu się z przedłożonymi dokumentami przez Automobilklub Jurajski oraz z dotychczasowym działaniem i planami na przyszłość naszego klubu – podjął uchwałę, w której przyjęto Automobilklub Jurajski w poczet członków rzeczywistych PZM.

Decyzja ta dla nas jest wielkim wyróżnieniem oraz powodem do dumy i potwierdzeniem działania na rzecz rozwoju motosportu. Przy okazji należą się podziękowania Naszym koleżankom i kolegom oraz wszystkim osobom jakie od samego początku działalności nas wspierają.

Pomysł założenia automobilklubu zrodził się w momencie kiedy przecięły się drogi Romualda Nowakowskiego i Piotra Witkowskiego. Obaj z sukcesami startowali w RSMP; jeden jako pilot, drugi jako kierowca.

Nowakowski w latach 1982-86 pilotował m.in. Bogdana Krachulca, z którym skutecznie wbijał się w czołówkę RSMP. Piotr Witkowski natomiast, to m. in. II wicemistrz Polski w klasie 8. w sezonie 2012 w barwach teamu President Rally.

Swoim pomysłem obaj umieli zarazić innych kolegów. Należą do nich Konrad Borchuch, Paweł Dziewiątkowski, Łukasz Lewenhoff, Łukasz Zieliński, Dawid Stasiak, Piotr Gołębowski, Andrzej Bajer, Robert Gruczyński, Grzegorz Łochowski, Mateusz Głuszek oraz Marek Bigos

i Karolina Bigos. Klub szybko zyskał nowych członków, są też w nim osoby, które są po prostu sympatykami chętnie włączającymi się w organizację imprez. Działalność Automobilklubu Jurajskiego to nie tylko zawody samochodowe. Ważnym obszarem jest BRD, na którego rozwój bardzo postawił Nowakowski. Te działania wspiera częstochowski WORD oraz policja. Efektem stało się zorganizowanie wielu imprez edukacyjnych czy pokazów filmowych dla uczniów częstochowskich szkół oraz mieszkańców. Dla młodych kierowców zorganizowana została akcja Bezpieczne Początki.

Automobilklub Jurajski działa od lipca 2016 roku. Od tego czasu przeprowadził osiem imprez związanych z motorsportem oraz kilkanaście innych, „wewnątrzklubowych”; ognisk, spotkań, dyskusji czy wyjazdów integracyjnych. W klubie działają przede wszystkim pasjonaci i to stanowi o sile klubu oraz daje dobre rokowania na przyszłość.

Co do celów na najbliższą przyszłość... Najważniejszym jest zorganizowanie i przeprowadzenie w tym roku cyklu sześciu rund z serii Super Sprint Kryterium Asów 2017, które odbędą się na płycie lotniska Rudniki (nieдалeko Częstochowy). Każda runda będzie składała się z kilku okrążeń co najmniej 2-kilometrowego toru.

O działalności klubu można dowiedzieć się wchodząc na stronę www.automobilklubjurajski.pl lub szukając nas na fb. ▣

Jestem pierwsza!

TEKST: MARZENA PIÓRO
ILUSTRACJA: WIKTORIA PISARSKA

Zbliża się maj i coraz poważniej zastanawiam się nad wykupieniem jazd doszkalających. Tak przed sezonem, przed długą podróżą w którą planuję pojechać. Ale wcześniej, po drodze postanowiłam zakupić nową letnią kreację, na wyjazd na majówkę. Zasiadam zatem za kierownicą mojego kochanego autka. A co tam, jadę do pobliskiego centrum handlowego. A może jeszcze kupię sobie buty. Ach, no i jeszcze płyn do spryskiwaczy. Wiadomo letni, bo tak polecił mi osobisty kierowca. I zapisał jako pierwszą pozycję na liście zakupów.

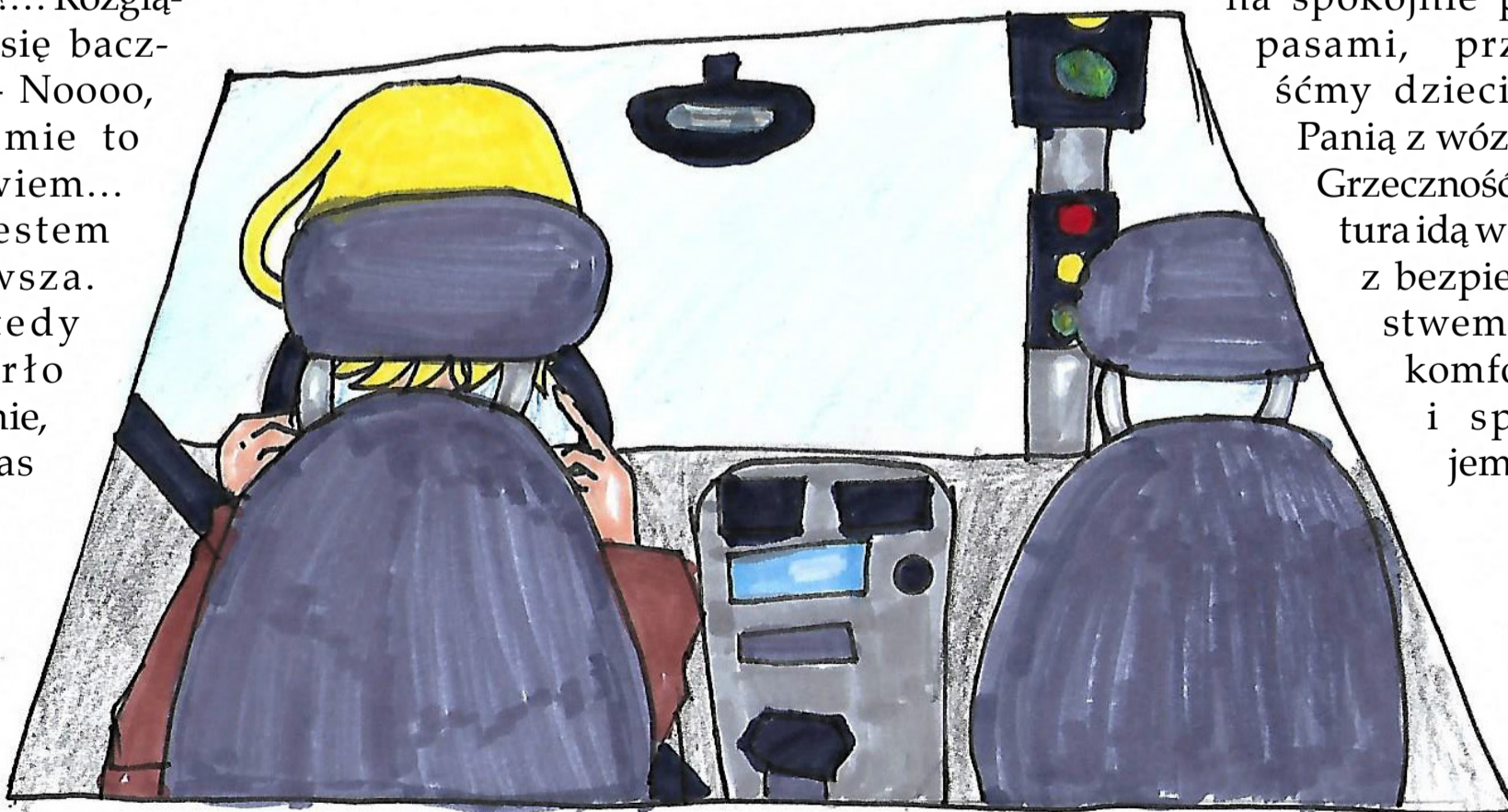
Stoję na światłach i wtedy właśnie dzwoni moja ulubiona koleżanka. Już od dłuższego czasu korzystam z zestawu głośnomówiącego, więc swobodnie mogę z nią plotkować. Tym razem już na wstępie pyta: Czy przyjedziesz do mnie? Za ile będziesz? – No cóż, nie wiem – szybko odpowiadam – bo stoję w korku. Moja koleżanka dociekliwa jest, więc nie odpuszcza – A duży ten korek?... Rozglądam się bacznie. – Noooo, w sumie to nie wiem... bo jestem pierwsza. I wtedy dotarło do mnie, że czas

ruszać do przodu. Ruszyłam zatem żwawo, i sprawnie, aby już nie powtórzyła się taka niezręczna sytuacja. Całe szczęście, że następny kierowca okazał klasę i wyrozumiałość. W przeciwnej sytuacji na pewno zostałabym, ostro skrytykowana a dźwięk klaksonu słyszałabym jeszcze przez najbliższy tydzień. Dobrze, że na świecie są jeszcze kulturalni ludzie i oby było ich jak najwięcej! Głupio mi, ale też i miło, bo należało mi się... ale się upiekło.

PS.

Zalecenia od Marzeny:

Kochane, pamiętajmy wszyscy jesteśmy uczestnikami ruchu drogowego. Bądźmy uprzejmi, czujni i koniecznie musimy liczyć się z innymi użytkownikami. Jeśli jest taka możliwość, kierujmy się zasadą ograniczonego zaufania ale i zasadą uprzejmości. Nie wymuszajmy pierwszeństwa, poczekajmy na spokojnie przed pasami, przepuśćmy dzieci, czy Panią z wózkiem. Grzeczność i kultura idą w parze z bezpieczeństwem oraz komfortem i spokojem. ■



Wydarzenia i rocznice: kwiecień 2017

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Amerykański marzyciel

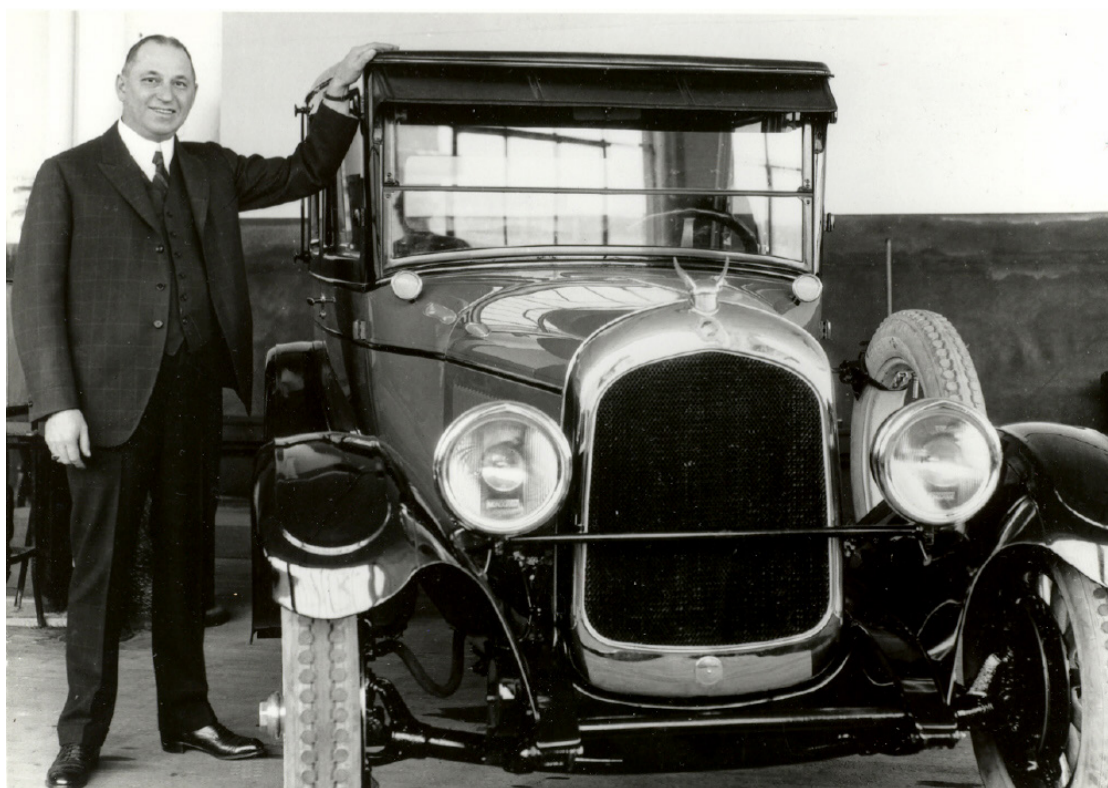
Kariere Waltera Percy Chryslera niewątpliwie można zaliczyć do spełnionych „american dream”, czyli (prawie) „od pucybuta do milionera”. Urodził się 2 kwietnia 1875 roku w mieście Wamego w stanie Kansas, będąc synem inżyniera kolejowego. Świętując swoje 40 urodziny był już właściwie milionerem...

Po osiągnięciu dojrzałości Walter poszedł w ślady ojca i stał się pracownikiem kolei żelaznych – od podrzędnego zamiataacza, poprzez stanowisko maszynisty, do jednego z zarządzających w firmie American Locomotive Company (ALCO) specjalizującej się w produkcji lokomotyw. Tak się nieco później zdarzyło, że ALCO zainwestowało poważne środki finansowe w branżę motoryzacyjną. Samochody pod tą marką sprzedawały się kiepsko, chociaż odnosiły jakieś sukcesy w sporcie. Niemniej, zaangażowanie ALCO w motoryzację sprawiło,



że Walter Chrysler także na poważnie zainteresował się tą branżą, porzucił definitywnie kolejnictwo i w 1911 znalazł, jako szef produkcji, zatrudnienie w firmie Buick, należącej do koncernu General Motors. Tam błyskawicznie awansował, a więc musiał posiadać ponadprzeciętne zdolności managerskie. Posiadał, w ciągu kilku lat został szefem firmy.

Kolejnym potwierdzeniem talentu Chryslera do zarządzania stał się jego angaż w 1919 roku do firmy Willys-Overland Motor Company, która – sama mając kłopoty finansowe – zatrudniła go za niebotyczną wówczas kwotę miliona dolarów rocznie. Restrukturyzacja firmy była chyba skuteczna, skoro marka Willys przetrwała kolejne dekady i stała się jednym z symboli

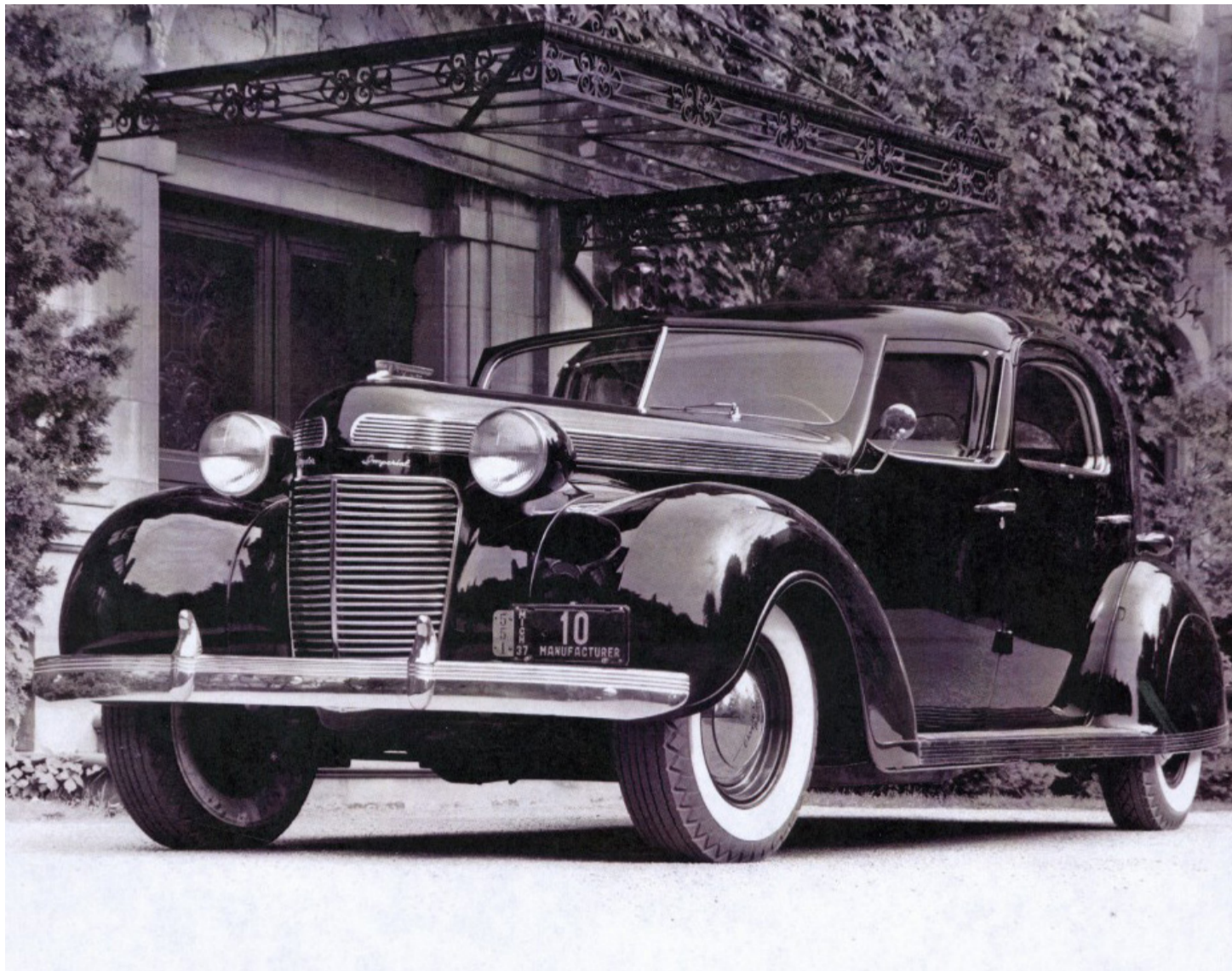


zwycięstwa alian-
tów nad III Rzeszą
i Cesarstwem Japo-
nii...

Chrysler pracował dla Willysa zaledwie dwa lata. W 1921 roku zatrudniono go w – by ratować kolejną motoryzacyjną firmę – Maxwell-Chalmers. I to się udało temu przedsiębiorcy. Co więcej, zrobił to tak skutecznie, że w 1924 roku z fabryki zaczęły wyjeżdżać samochody marki Chrysler (model Six), a w czerwcu kolejnego roku nazwę firmy

zamieniono na Chrysler Corporation.

I wówczas rakietą z nazwiskiem Chrysler wystartowała... W 1927 roku był to czwarty pod względem wyprodukowanych aut producent w USA. W połowie lat 30-tych należał już do



ściślej czołówki, obok GM oraz Forda. Trzeba jednak przyznać, że stało się to także po nabyciu i włączeniu do koncernu (w 1928) firmy Dodge Brothers Company. Rynkowy sukces Chryslera wzmocniło wprowadzenie kolejnych marek

– Plymouth adresowany do mniej zamożnych klientów oraz DeSoto dla klasy średniej.

Walter Chrysler był klasycznym Amerykaninem. Osiągnął niewyobrażalny sukces w biznesie, a przez tygodnik „Time” został ogłoszony „Człowiekiem 1928 Roku”. Nie powinno więc dziwić, że swoje imię postanowił uwiecznić „w kamieniu”, zlecając w 1928 roku wybudowanie w Nowym Jorku





Ale i tak, w latach 1925-40 z zakładów Chryslera wyjechało 8 milionów pojazdów.

Prawdziwe problemy firmy zaczęły się w latach 70-tych ubiegłego wieku, które w dużej mierze zniwelowała rządowa pomoc. W 1998 roku niemiecki koncern Daimler-Benz wyłożył 36 miliardów dolarów, by koncern nazywał się od tej pory DaimlerChrysler AG. W 2007 roku 80 procent udziałów Chryslera za kwotę 7,4 mld dolarów

77-piętrowego wieżowca (Chrysler Building) w stylu art-deco. Był najwyższym budynkiem na świecie do powstania Empire State Building...

zostało sprzedanych firmie Cerberus.

Aktualnie właścicielem firmy i marki Chrysler jest włoski FIAT. ■



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

KONTAKT Z REDAKCJĄ

redakcja@motopress-media.pl

DYSTRYBUCJA ANDROID/iOS/WINDOWS

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

Zdjęcia na okładce: Mirosław Rutkowski