

# *iauto* **polska**

Numer 76, 24 maja 2017



**B**ardzo zły czas nadszedł. Wiadomości przychodzą złe, gorsze i najgorsze. W wypadku zginął światowego formatu kolarz, Michele Scarponi. Przygotowywał się do Giro d'Italia, w którym miał odgrywać jedną z głównych ról. Drogowy wypadek, jakich wiele...



Chwilę później informacja, że motocyklowy mistrz świata MotoGP, Nicky Hayden, uległ wypadkowi. Kilka dni później zmarł.

Amerykański muzyk, multiinstrumentalista, wokalista i autor tekstów, Chris Cornell, zmarł godzinę po swoim koncercie Detroit.

Potem jak grom z jasnego nieba spadła informacja o Zbigniewie Wodeckim. Przeszedł operację by-passów, potem Artystę zaatakował udar i pomimo starań lekarzy wielki muzyk i dobry, ciepły człowiek zmarł.

Jak bardzo mylą się ci, którzy mają czelność twierdzić, że nie ma ludzi niezastąpionych.

Jesteśmy tu od chwili narodzin, do śmierci i ani chwili dłużej. Kiedy przychodzi kres, jedni pozostawiają po sobie pustkę, inni ból i łzy bliskich, tylko nieliczni dobrą pamięć i swoje dzieła. I wielki, głęboki smutek. Żal, że już nie zobaczymy Mistrza. Na scenie, na torze, w wyścigu...

Właśnie rozpoczęły się prace, na razie dewastacyjne, na dawnym torze testowym FSO. Ostatnio odbywały się tam spotkania amatorów szybkiej jazdy, miłośników klasycznych samochodów i rywalizacji. Zamiast toru będzie osiedle mieszkaniowe, tor nie jest już potrzebny.

No i jeszcze taka wiadomość: w Muzeum Techniki wyłączono światło. Nie była to ostatnia osoba opuszczająca obiekt, tylko dostawca energii elektrycznej, w związku z niezapłaconymi rachunkami, przełączył dźwignię w położenie "off".

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski





**Wrażenia z jazdy**

**Levante - zauroczenie – str. 4**

---



**Wydarzenia**

**Odszedł wielki muzyk i wielki kierowca**

**Prezentacje**

**VW up! GTI- str. 14**



**Eksploatacja**

**Czyste auto - nasz test - str. 17**

---

**Sport**

**Inauguracja w Poznaniu - str. 20**

---

**Kalejdoskop**

**Informacje Automobilklubów - str. 26**



**Babskie gadanie**

**Na stres - adrenalina - str. 28**

**Kalendarium**

**Kalendarium - str. 29**

---





# LEVANTE

## zauroczenie

---

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI  
ZDJĘCIA: AUTOR, SERWIS PRASOWY





W ubiegłym roku w Genewie odbyła się premiera Maserati Levante. Trzy miesiące później samochód można było zobaczyć na Motor Show w Poznaniu. Jeśli macie wolne jakieś sto tysięcy, to nie wahajcie się ani chwili. Mowa, oczywiście, o euro.

---

**O**tym, że włoskie studia designerskie potrafią projektować piękne samochody, wiadomo niemal od zawsze. Dlatego też z wielkim zaciekawieniem oczekiwano nowego, do tego w segmencie nowym dla legendarnego producenta segmencie, samochodu. Z nowym,

ale nie tak całkiem nieznanym, bowiem Maserati jest elementem globalnej układanki, w której jest Stelvio Alfy Romeo, czy Jeep Grand Cherokee. W wyścigu do wymagających klientów Levante nie ma łatwego zadania. Zmierzyć się trzeba z Porsche, Land Roverem, Audi, →→







Mercedesem i kilkoma innymi firmami. Format SUV stał się obowiązkowym elementem oferty marek luksusowych. Czym zatem Maserati ma zamiar ogrzać konkurencję? Osiągami? Wolne żarty. Mocne silniki mają wszyscy, więc benzynowym Biturbo V6 3.0 litra o mocy 430 KM konkurencji na kolana nie powali. Levante, podobnie jak luksusowe SUV-y innych marek, będzie mogło być wyposażone w silniki wysokoprężne, też sześciocyldrowe, mocne i oszczędne. Czy Maserati wygra ośmiobiegowymi automatami?

Wszystkie współczesne automaty działają doskonale, zwłaszcza w samochodach klasy premium. A może bogactwem oprogramowania, systemami wspierającymi kierowcę z możliwością ich wyłączenia, aby można było poczuć brutalną siłę i doskonałość zawieszenia samochodu? Tak mają wszyscy. Napęd na cztery koła, u Maserati nazwany Q4, w warunkach zmiennej przyczepności zmieniający moment przekazywany na poszczególne koła – też da się znaleźć porównywalne rozwiązania u innych producentów.

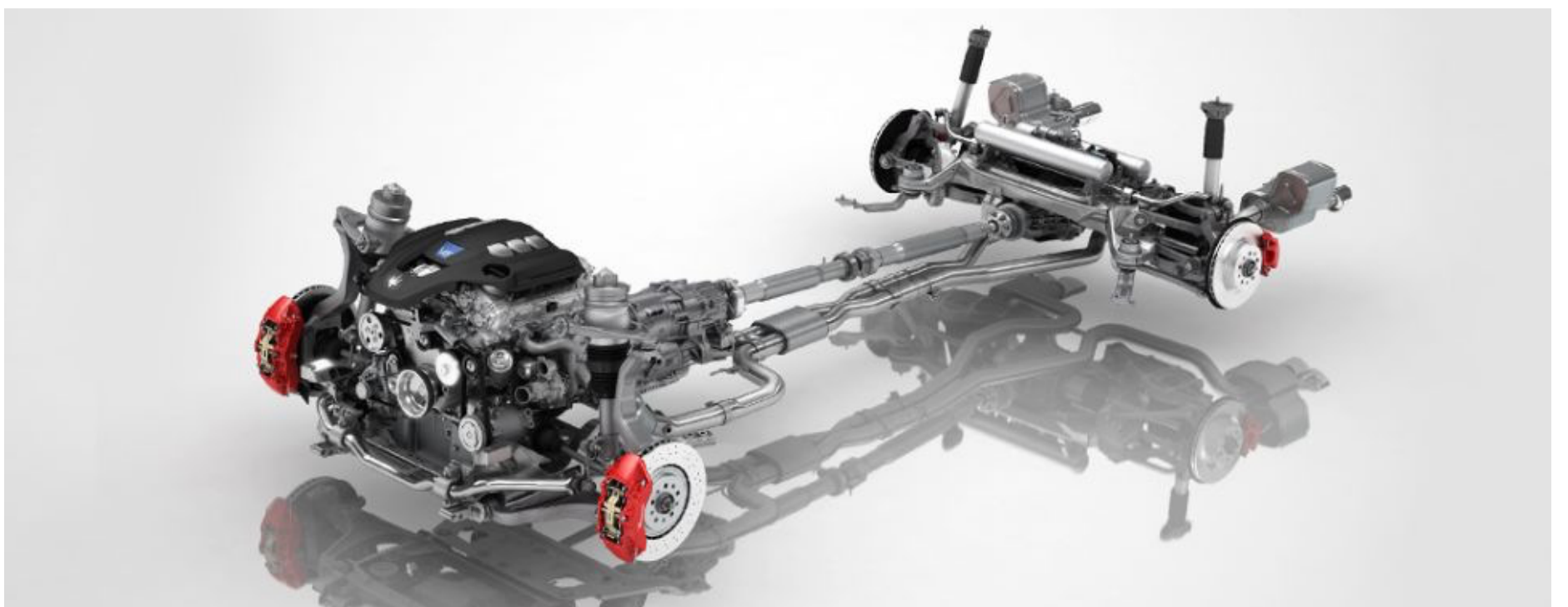




Grafika wyświetlaczy? Nienaganna ergonomia, wyszukane materiały i wyrafinowane wnętrze? Oczywiście wszystko to jest w Levante. Podobnie jak na przykład w Jaguarze F-Pace.

Jak Maserati chce zagwarantować sobie opłacalność wprowadzonego modelu? To dość pro-

ste, trzeba sprzedawać samochód tam, gdzie można znaleźć odpowiednio wielu milionerów. Na przykład w Rosji, w Chinach czy na Bliskim Wschodzie. I nie należy sprzedawać zbyt dużo, tak aby samochód, był wyjątkowy. Czyli musi być nie tylko doskonały pod względem konstrukcyjnym i perfekcyjnie wykonany, ale →→





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](http://www.autorok.pl)





i niezbyt często spotykany. Aby ograć konkurencję, poza tym wszystkim, o czym była mowa wcześniej, trzeba pielęgnować legendę i historię marki. Legendę i związany z nią prestiż buduje się dziesiątkami lat, akurat w przypadku Maserati te elementy mają dużą wartość. Jeśli do tego samochód urzeka pięknem, powabem i sportowym pokrewieństwem, to uzupełnienie oferty przez tego producenta o SUV-a, nie powinno być zaskoczeniem. Pomimo tego, że Levante

w zasadzie ma wszystko to, co mają inne luksusowe SUV-y, to jest samochodem wyjątkowym. A gdy zasiadamy za kierownicą, poczucie czegoś wyjątkowego się potęguje. Oczywiście łatwo się do tego szczególnego samochodu przyzwyczajamy. A wówczas jest to stan pewnej dewiacji emocjonalnej – człowiek się po prostu w samochodzie zakochuje. Tyle, że miłość ta jest dość kosztowna. I dobrze, bo taka ma być. Jeśli jeszcze nie mieliście samochodowych marzeń, to po spotkaniu Levante już je macie. A marzenia trzeba realizować. ■





# Odszedł wielki muzyk i wielki kierowca



---

TEKST: KLAUDIUSZ MADEJA  
ZDJĘCIE: STRONA WWW ARTYSTY

22 maja zmarł Zbigniew Wodecki. Nie ma chyba Polaka, który nigdy o Nim nie słyszał. Ale niewielu wiedziało, że był także doświadczonym kierowcą amatorem.

---

**W** wywiadach mówił, że „musi” koncertować, że bez tego nie wytrzyma zbyt długo. Także względy finansowe decydowały o tym, że przemierzał Polskę wzdłuż

i wszerz swoim samochodem. Przeważnie sam. Jak powiadał, nieraz odpoczywał za kierownicą. Przyznał, że kilka razy korzystał z dodatkowych szkoleń, żeby obniżyć ilość punktów karnych na



swoim koncie. Jednak były to głównie te, zbierane jeszcze za czasów działalności straży miejskich, gdy w przydrożnych śmietnikach i nie tylko, instalowały swoje fotoradary.

9 października 2015 r., w garderobie Teatru Narodowego, przed Galą Polacy z Werwą, miałem przyjemność nagrać kilkunastominutową rozmowę z Panem Zbigniewem do, mojego wówczas, Magazynu Motoryzacyjnego w Polskim Radiu 24. Nie ma w tym żadnej przesady, że był ciepły i miły dla wszystkich, że na każdym robił pozytywne wrażenie. Mimo zmęczenia, zaprosił do garderoby. Prosił tylko, żeby nie za długo, bo zbliża się występ. Żartował na początku: – *Miałem być piosenkarzem i muzykiem, a zostałem zawodowym kierowcą.* Rzeczywiście znał większość polskich dróg. Nie na pamięć, ale podróżując szybko przypominał sobie, że przecież tu już był. Dwudrzwiowe Audi z automatyczną skrzynią biegów szybko przewijało kilometry na liczniku. Bo też z Krakowa daleko do wielu miejsc. A fanów miał przecież wszędzie. Od swoich pierwszych przebojów po popularne *forever* „Maję” i „Chałupy”. Dawał ludziom zabawę i czarował swoim charakterem i wyglądem. Znam niewielu mężczyzn, którzy nie marzą o takiej „czuprynie”, jaką miał Zbigniew Wodecki.

Jak mówił mi wtedy, śpiewa tylko w przerwach między przejazdami. – *Obecne czasy, z korkami, mnóstwem samochodów i nie zawsze dobrymi kierowcami, nie sprzyjają ludziom, którzy muszą dojechać gdzieś na czas* – akcentował. To nie był rozkapryszony gwiazdor, który życzy sobie limuzyny na koncert, a na scenę wychodzi, gdy będzie gotowy. To był profesjonalny muzyk, z wykształcenia i charakteru. Jednego i drugiego brakuje wielu dzisiejszym wykonawcom, co „widać, słycać i czuć”. W samochodzie słuchał radia, muzyki raczej nie. Czasem czegoś, czego miał się nauczyć na pamięć. – *Ale jak wysiadam z auta, to już niczego nie pamiętam i muszę się uczyć od nowa...*

Opowiadał, jak niedawno miał okazję się przejechać Fiatem z 70. lat XX w., w bardzo dobrym stanie technicznym z małym przebiegiem. – *To jest nie do uwierzenia, że tym się dało jeździć* – pół żartem, pół serio fascynował się obecnymi samo-

chodami z ich całym dobytkiem technicznym, dodatkami, elektroniką itd. Jak wielu z nas, pierwszy był u Pana Zbyszka „maluch”, a potem inne, dostępne wtedy w PRL samochody. Wspominał stan wojenny, gdy na „Maję” zawsze Mu dolali te 5 litrów więcej paliwa.

– *Wszyscy jesteśmy z góry skazani na przewinięcia, bo na wielu odcinkach ograniczenia prędkości są nierealne* – oburzał się na swoje państwo. – *Tam gdzie jest 50, spokojnie można jechać 70, i niemal wszyscy tak robią...* Skąd my to znamy? Z autopsji. Narzekał na te zaniżone prędkości i zauważał to, co my wszyscy: nie mamy zaufania do znaków. Za Odrą jak jest 40 km/h, to wiadomo, że tyle trzeba jechać. U nas często w takim miejscu spokojnie można mieć 70 km/h na zegarze. To, co Pana Zbyszka również bardzo denerwowało, to ślamazarni kierowcy, którzy nie potrafią jechać w tempo lub ruszyć od razu na zielonym świetle. – *Jak ktoś do teściowej na obiad jedzie, to często trzydziestką i jeszcze lewym pasem...* – oburzał się.

Zaspiewał później pięknie na gali m.in. „Rzuć to, co złe”, a ja się uśmiechałem sam do siebie na wspomnienie o rozmowie sprzed kilkadziesiąt minut. Gdy jeszcze na zapleczu widząc otwarte wino, żartobliwie powiedział do kolegów z zespołu: Widzę, że cały zespół pije! To i mnie lampkę nalejcie...

– *Jestem z zawodu piosenkarzem kierowcą, pozdrawiam, wszystkiego dobrego, podwyżki, spokoju, uśmiechu i zbierajcie się na tych światłach!* – tak zakończył rozmowę ze mną, gdy poprosiłem o pozdrowienia dla słuchaczy. Będziemy się zbierać, dalej słuchać Pańskich, pięknych piosenek. Dziękujemy za wszystko Panie Zbyszku i szerokiej drogi, tej najdłuższej, ostatniej... ■

Fotografia z oficjalnej strony Artysty. Została wykonana podczas 22. Gali Wręczenia Nagród Akademii Fonograficznej Fryderyk 2016 w Teatrze Polskim, Zbigniew Wodecki oraz Mitch&Mitch Orchestra and Choir zostali nagrodzeni w dwóch kategoriach: Album roku pop:

płyta „1976: A Space Odyssey”.

Utwór roku:

piosenka „Rzuć to wszystko, co złe”.



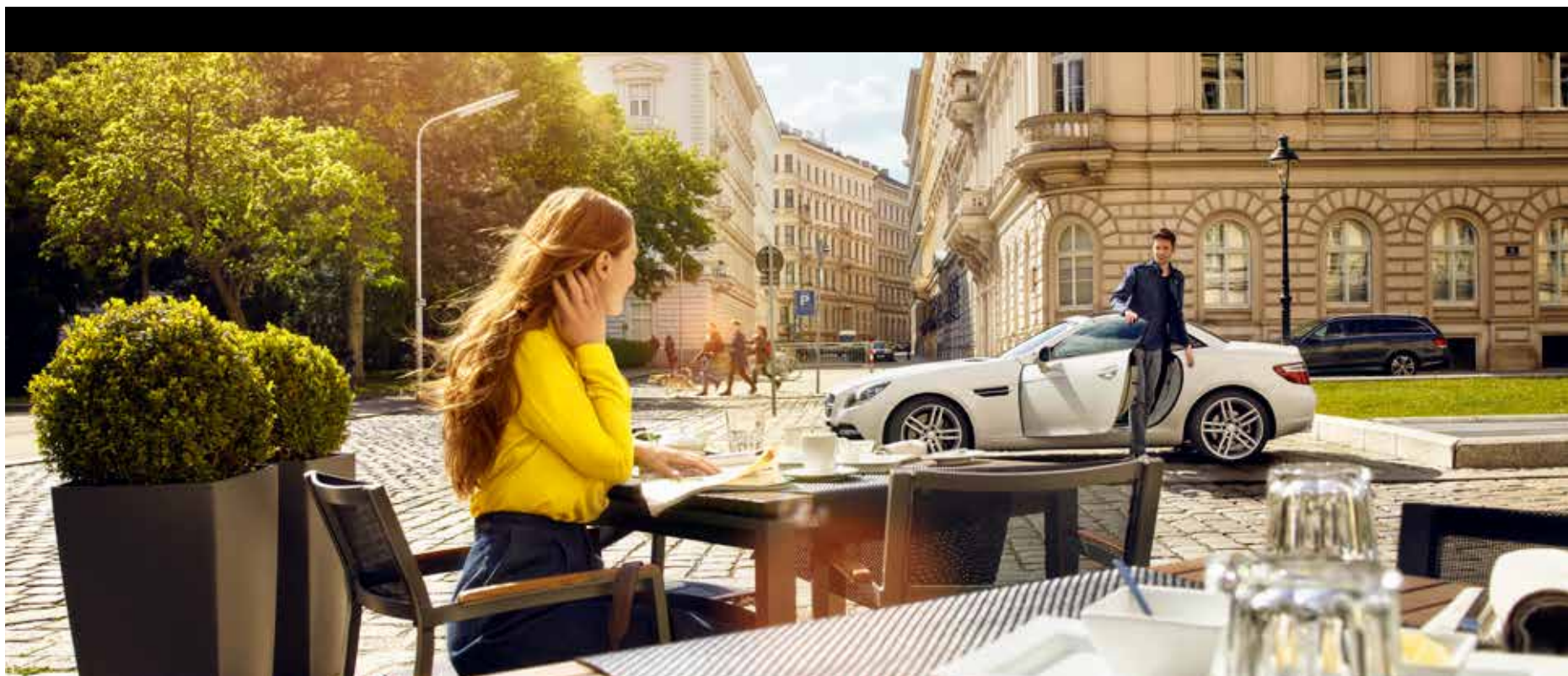
# Zaproszenie do serwisu

[Vademecum kierowcy wiosna-lato 2017](#)

Chociaż wiosenna aura nie rozpieszcza, to przecież czas weekendowych wyjazdów już się rozpoczął, a i wakacyjne wojaże coraz bliżej. Aby bez stresów podróżować i dojechać tam gdzie chcemy, musimy mieć pewność, iż samochód, niezależnie od kaprysów pogody, zapewni komfortowy i bezpieczny dojazd do celu. Czas więc odwiedzić serwis. Posiadacze Mercedesów są w szczególnie uprzywilejowanej sytuacji, bowiem teraz mogą skorzystać z promocyjnego pakietu usług.

W czasie podróży zdarzyć się może mnóstwo niespodziewanych rzeczy; może zabraknąć paliwa, wyładuje się akumulator, uszkodzeniu ulegnie opona czy cokolwiek innego uniemoż-

liwi dalszą jazdę. W takich kłopotach, dzięki systemowi Mercedes-Benz Mobilo, pomoc (w całej Europie) zapewni autoryzowany serwis. Przyjedziemy na pomoc.



## Sezon pełny małych i dużych radości

Wiosna-lato 2017

Mercedes-Benz  
The best or nothing.







**Myśl o lecie. O wszystkim innym myślimy za Ciebie.**

Wiosna i lato są stworzone do podróżowania, aktywności na świeżym powietrzu, turystyki i kempingu. W autoryzowanym serwisie Mercedes-Benz znajdziesz wszystko, co rozpieści nie tylko Twój samochód, ale przede wszystkim Ciebie.

### **Sezonowa wymiana opon**

Wiosną i latem też chcesz jeździć komfortowo oraz bezpiecznie. W naszym serwisie znajdziesz bogatą ofertę opon klasy premium z homologacją Mercedes Original.

### **Olśnij wnętrzem**

Oferujemy szeroki wybór ekologicznych środków do czyszczenia i nabłyszczania. Nic nie zostawiamy przypadkowi, dlatego w swoim samochodzie zawsze będziesz się czuć świeżo.

### **Widzieć i być widzianym**

Ze względów bezpieczeństwa, przednią szybę zawsze trzeba utrzymywać w czystości. Letni płyn do spryskiwaczy, płyn do usuwania owadów i specjalne produkty do pielęgnacji szyb są naszym standardem. Poradzimy sobie nawet z asfaltem na lakierze Twojego samochodu, warstwa brudu na felgach i impregnacją dachu Twojego kabrioletu.

### **Myślimy o wszystkich**

Wszystkie nasze akcesoria nawiązują do wieletoletniej tradycji Mercedes-Benz i spełniają najwyższe standardy jakości i bezpieczeństwa. Wybieraj z oryginalnych produktów, które uprzyjemnią letnie podróżowanie nie tylko Tobie, ale i Twoim bliskim.

### **Zawsze i wszędzie w kontakcie**

Mercedes me connect połączy Cię z samochodem i samochód ze wszystkim co dla Ciebie ważne. Począwszy od diagnostyki pojazdu oraz inicjowania niezbędnej pomocy w razie awarii lub wypadku, poprzez zdalne kontrolowanie niektórych funkcji pojazdu, a skończywszy na usługach concierge. Jeżeli Twój Mercedes nie jest wyposażony fabrycznie w moduł me Connect możesz wyposażyć go w Mercedes me Adapter. Urządzenie to połączy samochód z Twoim smartfonem i pozwoli Ci korzystać z wielu przydatnych funkcji.



Bez trosko z Mercedes-Benz Mobilo

Kiedy podczas podróży przebijesz oponę, wyładuje się akumulator, zabraknie paliwa lub wydarzy się cokolwiek innego - przyjedziemy na pomoc. Gwarantujemy Ci mobilność w całej Europie, dzięki systemowi Mercedes-Benz Mobilo.

Zeskanuj kod i dowiedz się więcej.





# VW up! GTI

OPR: MACIEJ RZOŃCA  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Podczas trwającego do 27 maja zlotu modeli GTI nad Wörthersee, Volkswagen zaprezentował - jako światową premierę – model up! w wersji GTI.



Pod względem charakteru i mocy silnika (115 KM) nowy samochód przypomina zaprezentowanego w 1976 roku Golfa GTI o mocy 110 KM. Model stu-

dyjny, bliski seryjnemu autu, jest nawiązaniem do tego historycznego samochodu – ma niewielkie rozmiary, niską masę własną, mocny silnik, sportowe

zawieszenie i typowe wyróżniki GTI; m.in. czerwoną linię w osłonie chłodnicy i tapicerkę ze wzorem karo. Według zapewnień producenta nowy





sportowy samochód daje możliwość zakosztowania radości z jazdy w wymiarze jaki dotąd był niedostępny dla kierowców małych aut. Sportowe zawieszenie, charakterystyczne dla modeli spod znaku GTI, z jednej strony zapewnia autu zwinność podobną do tej, jaką odznaczają się gokarty, z drugiej zaś gwarantuje wysoki komfort jazdy. W seryjnej wersji up! GTI pojawi się na rynku na początku 2018 roku.

Nowy up! GTI – zarówno wymiarami nadwozia, jak i wnętrza przypominający pierwsze GTI – jest jak jego protoplasta lekkim samochodem sportowym. Pod maską pracuje silnik z turbosprężarką (TSI) osiągający maksymalny moment obrotowy o wartości 230 Nm. Osiągi auta sprawiają wrażenie, jakbyśmy mieli do czynienia z pierwszym Golfem GTI

przeniesionym we współczesne czasy. Masa auta wynosi 997 kg (wykorzystano znacznie więcej stali o zwiększonej wytrzymałości oraz poduszki powietrzne), prędkość maksymalna – 197 km/godz, przyspieszenie 0-100 km/godz – 8,8 sek. Najmocniejszy model z rodziny up! można rozpoznać dzięki typowym elementom GTI - w osłonie chłod-

nicy o strukturze plastra miodu znajduje się czerwony pasek z umieszczonym na nim logo GTI. Z boku nadwozia nad szerokimi osłonami progów widnieją dwa czarne paski, nawiązujące do tych umieszczonych w pierwszym, historycznym GTI. Obudowy lusterek zewnętrznych połyskują błyszczącą czernią, nowy wzór mają 17-calowe obręcze kół z lekkich stopów. Również z tyłu nie zabrakło typowych wyróżników GTI – znajduje się

tam m.in. charakterystyczny czerwony pasek oraz większy spojler dachowy zapewniający mocniejszy docisk tylnej osi do podłoża, a przez to lepsze właściwości jezdne. We wnętrzu zamontowano typowe dla GTI: sportową kierownicę, gałkę dźwigni zmiany biegów oraz fotele z tapicerką o legendarnym wzorze „Clark”. ■





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



Teraz także na smartfony i tablety



# Czyste auto

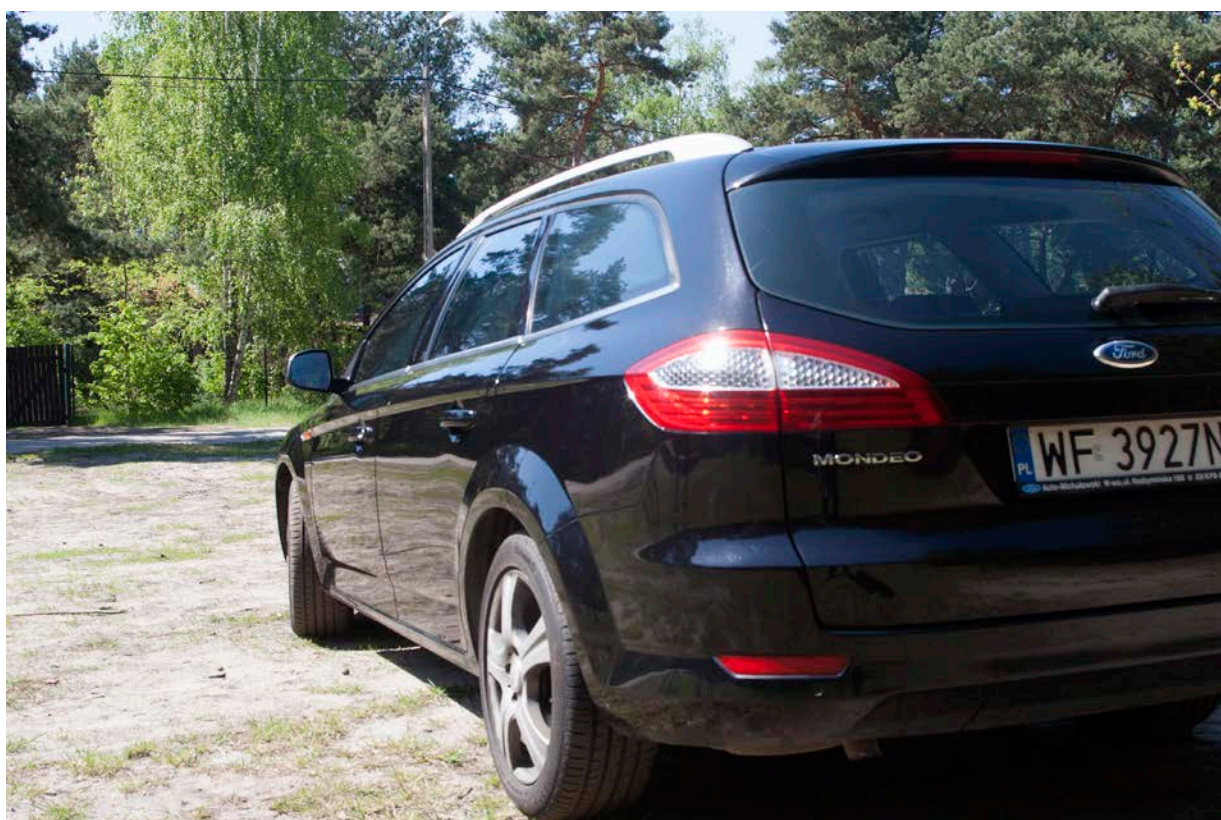
TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Od pewnego czasu w iAuto znajdują się reklamy produktów firmy Brayt. Postanowiliśmy przetestować preparat do mycia samochodu bez użycia wody. Efekty są zaskakujące.

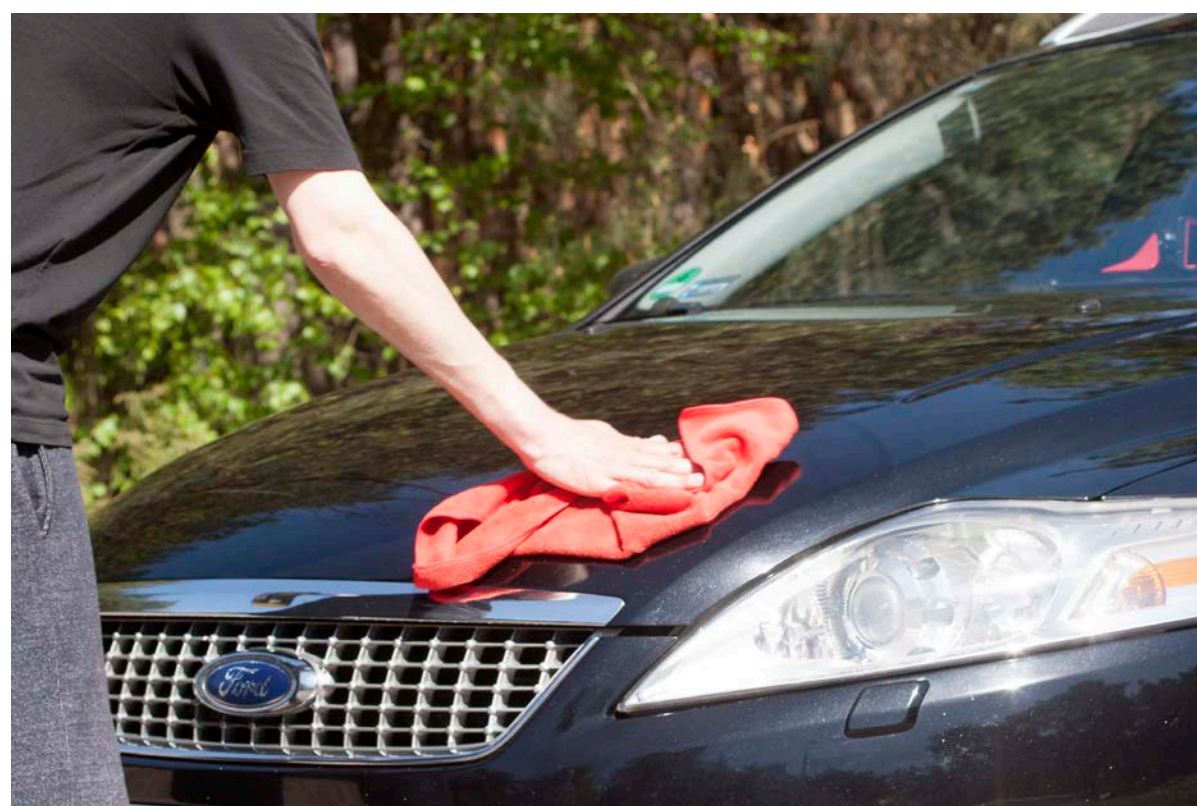
**S**amochodu nie wolno myć ani na ulicy, ani na terenie własnej posesji, ani w ogóle nigdzie – poza obiektami do mycia przygotowanymi. Można skorzystać z myjni samoobsługowej, automatycznej lub ręcznej. Ponieważ w automatach stosowane są agresywne środki chemiczne, które muszą skutecznie rozpuszczać zanieczyszczenia, należy z nich korzystać z głową. Częste i intensywne używanie agresywnej chemii nie wpływa korzystnie na lakier samochodu. Również i mechaniczne szczoty nie są pieszczotą dla karoserii. Samochodu samodzielnie wodą i szamponem myć nie można, ale można to zrobić za pomocą stworzonego i produkowanego w Polsce preparatu Brayt T3.

Do mycia samochodu nie będzie potrzebna ani jedna kropla wody, a po wszystkim lakier auta nie tylko będzie lśnił, ale też pokryty będzie antystatyczną warstwą ochronną.

Do testów wybraliśmy samochód dziesięcioletni, w miarę mocno zabrudzony po →→







kilku dłuższych trasach poza miastem i kilku tygodniach eksploatacji w mieście. Potrzebne są dwie szmatki, preparat T3 firmy Brayt, pół godziny i samochód, który chcemy, aby był czysty.

Czyszczenie samochodu nie wymaga jakiejś tajemnej wiedzy ani szczególnych umiejętności, chociaż trzeba przestrzegać kilku prostych zasad. Szmatki z mikrofibry musimy mieć dwie, najlepiej w dwóch kolorach, bo ważne jest, aby jedna była odpowiednikiem „myjki”, druga „suszki” i w czasie mycia-czyszczenia samochodu ściereczek nie zamienić. Po spryskaniu preparatem T3 czyszczonego fragmentu karoserii zbieramy zanieczyszczenia szmatką z mikrofibry, tą która ma pełnić funkcję „myjki”. Nie należy tego robić w palącym słońcu – rozgrzana blacha powoduje błyskawiczne odparowanie preparatu i trzeba go użyć znacznie więcej. Po zebraniu zanieczyszczeń – drobin piasku nie porysują lakieru, gdyż substancje zawarte w Brayt T3 tworzą śliską powłokę na drobinach pyłu. Należy tylko niezbyt mocno naciskając, delikatnie zbierać zanieczyszczenia. W razie potrzeby ponownie spryskujemy powierzchnię i „myjką” usuwamy brud. Na koniec dokładnie polewujemy wyczyszczony fragment przy pomocy czystej szmatki - „suszki”. Ważne jest, aby pozostała warstwa preparatu równomiernie rozprowadzić na powierzchni lakieru, nie tylko dla uzyskania właściwego połysku; stanowi ona bowiem także zabezpieczenie lakieru.

Trwalsze zabezpieczenie karoserii samochodu zapewnia inny



preparat firmy Brayt, ale więcej o jego właściwościach będziemy mogli powiedzieć po jego przetestowaniu. Producent zapewnia, iż jest skuteczny i co najmniej konkurencyjny wobec najlepszych oferowanych na rynku. Podobne deklaracje dotyczące testowanego T3 w pełni się potwierdziły.

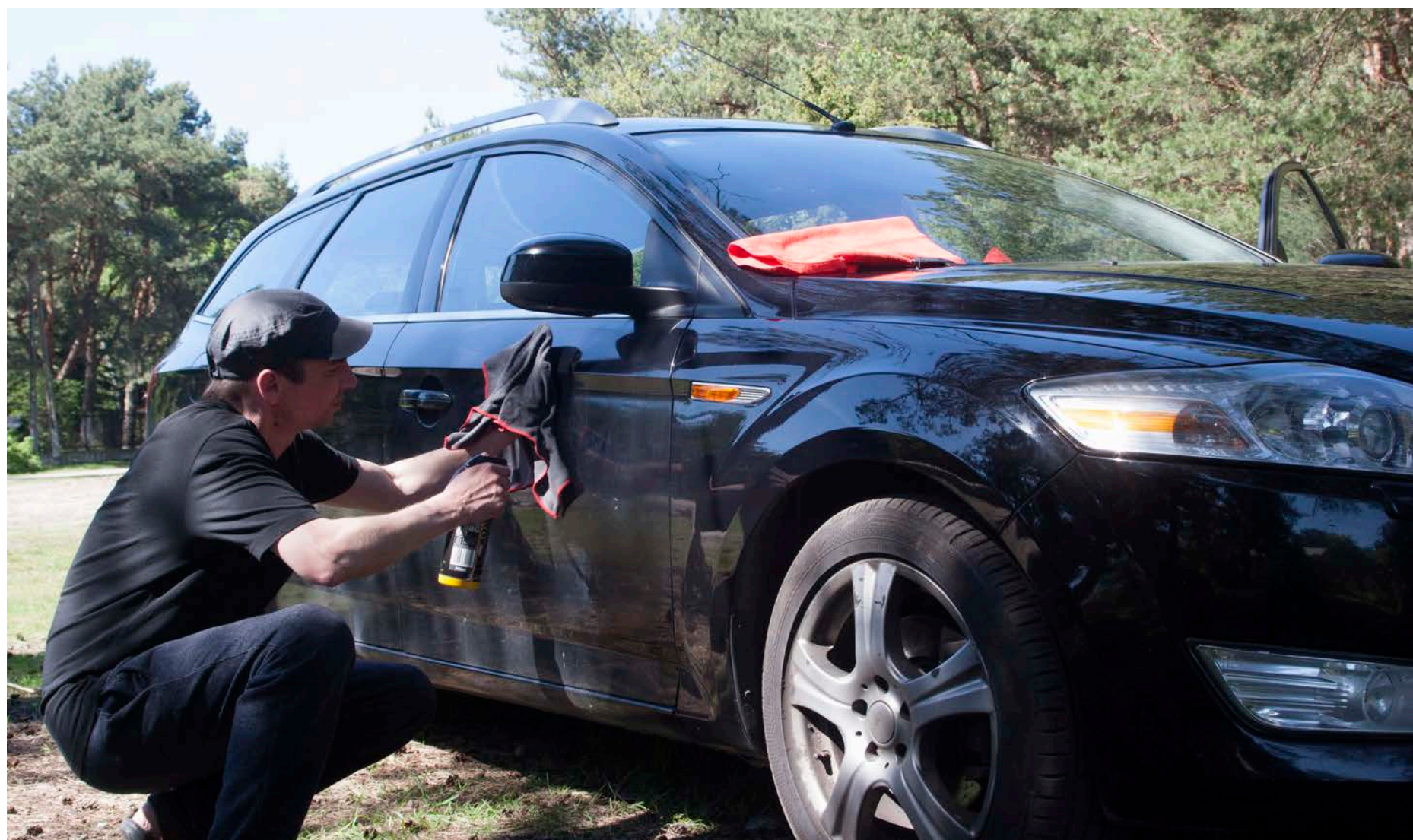
Mycie samochodu, a raczej czyszczenie bez wody, szamponu, gąbki, szczotki i wiader wody, przyniosło efekty powyżej oczekiwań. Cała praca zajęła około pół godziny i nie była zbyt męcząca. Usuwanie zanieczyszczeń nie nastęczało trudności, jedynie ptasie ślady trzeba wymagały trzykrotnego spryskiwania i wycierania. Po końcowym przetarciu samochód był nie do poznania, lakier lśnił i nabrał głębi.

Następnego dnia okazało się, że właściwości antystatyczne powodują po ponownym zabrudzeniu i spłukaniu wodą, lakier samochodu odzyskuje blask.



Dzień po zabiegach pielęgnacyjnych cały samochód był pokryty żółtym pyłem - w tym roku wyjątkowo obficie pyła sosny. Wystarczyło spłukać auto wodą, aby ponownie było czyste. W czasie spłukiwania można zauważyć znaczne zmniejszenie napięcia powierzchniowego, dzięki czemu niewielkie krople wody spływają bez śladu.

Półlitrowy pojemnik w cenie ok. 40 zł wystarczył na doprowadzenie do ładunku dwóch samochodów kombi, oba po powrocie z dłuższych tras, mocno zakurzone. Szmalki można użyć wielokrotnie, wystarczy je uprać w temperaturze do 40°C. Można pracować z szarym mydłem, nam wystarczyło dokładne płukanie. Trzeba pamiętać, aby nie używać środków zmiększających czy zapachowych. Producent dołącza dedykowane ściereczki z mikrofibry, ale można użyć dowolnych kupionych w działach gospodarstwa domowego - muszą być z mikrofibry. ■





# Inauguracja w Poznaniu

TEKST I ZDJĘCIA: GRZEGORZ CHYŁA

Po długiej zimowej przerwie na Torze Poznań rozpoczęły się wyścigowe Mistrzostwa Polski.





Jedną istotną zmianą – ubiegłoroczna klasa DN-5 obecnie rozgrywana jest osobno jako Puchar BMW 318 IS i jest to teraz najliczniejsza klasa bo startuje tu aż 26 zawodników. Ubiegloroczna rywalizacja o Motocity IS Cup początkowo w ogóle miał nie być rozgrywana, ale w końcu szóstka zawodników skrzyknęła się i będą się ścigali jako klasa... DN-5. Druga zmiana – to wprowadzenie klasy historycznej dla samochodów osobowych z silnikiem do 1300 cm<sup>3</sup>. Tutaj początki są trudne, bo na tor dotarł tylko jeden samochód – piękne czerwone Mini.

Kolejne auta podobno "w drodze", może dojadą na kolejne zawody. Trzymamy kciuki.

Duże zainteresowanie wzbudzał najszybszy pojazd na torze – Lamborghini Huracan, którym Artur Obuchowski i Mariusz Urbański startują w wyścigach Lamborghini Blancpain Super Trofeo Europe, w Poznaniu startowali w wyścigu godzinnym. Urbański, wyjątkowo w parze z Mariuszem Miękosiem, pewnie wygrali, ale tylko minimalnie wolniejsze były dwa Porsche – Adama Rzepeckiego i Radosława Kordec- ➔➔





# BRAYT®

# ONE STEP



## DO UŻYTKU PROFESJONALNEGO



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





kiego w parze z Sebastianem Mielcarkiem, wracającym na tor po długiej przerwie, tylko trochę od nich wolniejszy był Łukasz Kręski w Maserati.

Kordecki i Kręski startowali także w wyścigach klasy D4 powyżej 3500, jednak dwa razy musieli uznać wyższość Jędrzeja Szczeniaka w Porsche. W klasie do 3500 zwycięstwami podzielili się Jakub Glasse i Aleksander Wojciechowski.

Puchar BMW IS to obecnie bezdyskusyjnie dominujący akcent w krajowych wyścigach, po starcie grupa ponad 20 samochodów zapewnia wiele Emocji. Czołówka toczy wyrównaną walkę i na razie trudno wskazać faworyta. Po jednym zwycięstwie odnieśli Szymon Rajczak i Paweł Malczak, w odłamowej klasie DN-5 dwa razy triumfował Jacek Cichopek. Szkoda, że praktycznie identyczne samochody nie ścigają się między sobą, tylko w dwóch oddzielnych klasyfikacjach klas; podział nie wynika z wymagań technicznych...

Spora grupa zawodników Pucharu Kia wykorzystała okazję, by dodatkowo potrenować. Dwa razy zwyciężył Piotr Litwinowicz przed liderem pucharu, Janem Antoszewskim.

W pozostałych klasach zwyciężali: DN-1 dwa razy Tomasz Biernat, DN-2: Andrzej Pniok, Maciej Szkudlarek; DN-3: Krzesimir Kwasiborski, Aleksander Robak, DN-4: dwukrotnie Krzysztof Zagórski, DN-6: Bartłomiej Madziara, Mariusz →→



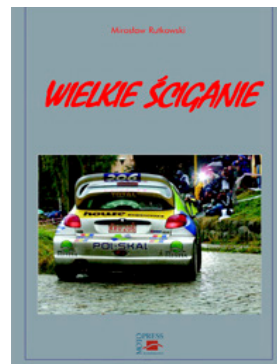
# LEGENDARNA SERIA WIELKIE ŚCIGANIE

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](mailto: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 Alf Romeo oraz Puchar Fair Play. Oprawa twarda, papier kredowy, cena 50 zł.



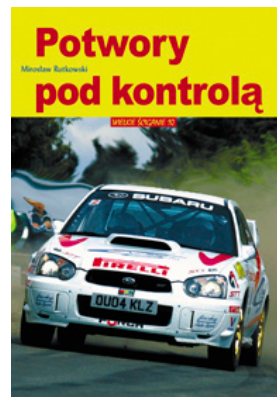
„Wielkie Ściganie 1998”. Dodatkowo rozdziały o Bogdanie Herinku, „Tajemnice przeróbek”, „Tajniki rajdowego szpiegostwa”, starty Polaków na trzech kontynentach – Krzysztof Hołowczyc w mistrzostwach świata, Leszek Kuzaj w Safari, tytuł mistrza Środkowej Europy Janusza Kuliga...Oprawa twarda, papier kredowy,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





Pricop, DN-7 Dariusz Krupa i Marcin Fedder, Maluch Trophy: DN-8.1 Mirosław Jandula i Michał Szlachta, DN-8.2 dwa razy Bartosz Idźkowski, DN-9 dwa razy Tomasz Augustyniak.

Następna runda Mistrzostw Polski 10-11 czerwca, też na Torze Poznań, zobaczymy także Mistrzostwa Europy Centralnej, Kia Lotos Race oraz Puchar Europy Centralnej Porsche GT3. ■



# KALEJDOSKOP AUTOMOBILKLUBÓW

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



## AUTOMOBILKLUB ZAMKOWY

### Rajd Zamkowy - Zbroja wygrywa po świetnej walce z Baranem

7. edycja Rajdu Zamkowego była teatrem dwóch aktorów. Tomasz Zbroja (Renault Clio) oraz Piotr Baran (Honda Civic) – ci kierowcy nadawali ton rywalizacji w inauguracyjnej rundzie tegorocznych Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Śląska. Wymieniona dwójka kierowców podzieliła między sobą wszystkie oesowe zwycięstwa – Zbroja pilotowany przez Piotra Kokoszkę wygrał pięć prób, a jedną na swoje konto zapisał Baran z Michałem Paciejem na prawym fotelu. To już



drugie w karierze zwycięstwo Zbroi w rundzie RSMŚL. Pierwsze młody kierowca z Krakowa odniósł w ubiegłorocznym Rajdzie Wisły. Trzecie miejsce wywalczyli Gracjan Grela i Wojciech Kolaczek, zwyciężając (po zaciętej walce) z Szymonem Żarłokiem i Krzysztofem Pietruszką (4.





miejsce). Rajdu Zamkowego do udanych nie zaliczą Damian Kostka i Paweł Pochroń. Zaliczani do faworytów zawodnicy wypadli z trasy i musieli wycofać się z rywalizacji.

W klasach gość 2WD i gość 4WD – przeznaczonych dla kierowców uprawnionych do startu w zawodach wyższej rangi niż rundy RSMŚI, triumfowali Przemysław Lizończyk i Zbigniew Cieślar (Peugeot 208 R2) oraz Tomasz Kuciński z Tomaszem Gołębiewskim (Mitsubishi Lancer Evo). Pierwsza z załóg była najlepsza wśród samochodów z napędem na jedną oś, a druga – w klasyfikacji aut napędzanych na wszystkie koła.

Ciekawa batalia toczyła się w Pucharze Peugeota i Citroena, czyli kategorii dla zawodników startujących rajdówkami tych dwóch francuskich marek. Jeszcze do czwartego odcinka specjalnego na najlepszej drodze do wygranej byli Sergiusz Lisowski z Pawłem Żyłą (Citroen Saxo). Na piątej próbie prowadzenie objęli Maciej Matysiak z Karoliną Baćkowską (Citroen Saxo) i utrzymali je już do samej mety. Drugie miejsce wywalczył Przemysław Bronicz, któremu notatki dyktowała Katarzyna Wojtiuk (Citroen Saxo). Najniższy stopień podium w tej klasie wywalczyli Łukasz Godula z Danielem Nowakiem (Peugeot 106). Lisowski i Żyła musieli się zadowolić szóstą lokatą.



Puchar Cento Rally – klasę dla załóg w samochodach, które kiedyś wyjeżdżały z bram fabryki Fiata w Tychach, zdominowali Kazimierz Karolczak z Krzysztofem Marczewskim. Zdobywcy drugiego miejsca – Grzegorz Pasterak i Adam Gładysz stracili do nich 17,7 sekundy.

W pozostałych klasach pierwsze miejsca zajęli: Jacek Majewski/Piotr Mitrega (Fiat 126 p, klasa RO Open 2WD), Marek Nowak/Adam Grzelka (Mitsubishi Lancer, klasa RO Open N) oraz Tomasz Wróblewski/Radosław Banach (Peugeot 208 R2, klasa RO R). 7. Rajd Zamkowy ukończyło 27 z 55 zgłoszonych załóg. Średnia prędkość zwycięzcy rajdu: 90,7 km/h

Kolejne emocje w RSMŚI czekają nas w dniach 2-3 czerwca w okolicach Bochni, gdzie odbędzie się 5. edycja Rajdu Ziemi Bocheńskiej im. Janusza Kuliga.



## 14. RAJD GDAŃSK BAL TIC CUP

### Przed 14. Rajd Gdańsk Baltic Cup

Bryan Bouffier, Filip Nivette, Zbigniew Gabryś, Jarosław Kołtun, Tomasz Kasperczyk, Marcin Gagacki i Dominykas Butvilas, to czołówka

listy zgłoszeń 14 Rajdu Gdańsk Baltic Cup, który odbędzie się w dniach 26-28 maja. Łącznie na tej liście znajdują się 34 załogi. Na internetowej stronie zawodów – [www.rajdgdansk.pl](http://www.rajdgdansk.pl) – znajdują się wszystkie niezbędne kibicom informacje, w tym szczegółowy harmonogram czasowy dwudniowej rywalizacji oraz wspomniana wyżej lista zgłoszeń.



# Na stres - adrenalina

TEKST: MARZENA PIÓRO  
ILUSTRACJA: WIKTORIA PISARSKA

Co za dzień? Czy wszystko jest dziś przeciwko mnie? I jeszcze te korki! Umówiłam się na spotkanie, oczywiście musiałam czekać, a potem się okazało, że Klient odwołał spotkanie. No nie do wiary. Wracam zatem do biura, może tam chociaż będzie spokojnie, ale gdzie tam. Telefon dzwoni non stop, każdy o coś pyta i nawet kawa się skończyła. Po około 3 godzinach tego "sajgonu" mam ochotę uciec daleko w nieznane. Nawet koleżanka, której zazwyczaj nie zamykają się usta, milczy i tylko pod nosem coś mruczy. Ja zamknięta w swoim tabelkowym świecie nawet już nie zwracam uwagi na najbliższe otoczenie. Dobrze, że dzień już się kończy. Tylko skończę jeszcze kilka rzeczy... Do tego jeszcze przyjeżdża osobisty kierowca. Widząc stan rzeczy, milczy i nawet słowem się nie odzywa. I dobrze, bo dziś nasza dyskusja mogłaby się kiepsko zakończyć. Siedzimy zatem w ciszy dłuższą chwilę. No, ale wiadomo, że on gadać lubi i słyszę jak mówi: „wychodzimy!” No dobra, niech będzie. Zatem zaczynam powoli się zbierać, układać i sprzątać. Nic z tego. Osobisty kierowca oszalał, mówi: „wychodzimy natychmiast”! Nie mam już siły i ochoty

dyskutować. Grzecznie wychodzę, a dobra raz w życiu posłucham. No i się zaczęło.

Osobisty kierowca zabrał mnie na tor kartingowy! Zasiadam w gokarcie i ruszam. Zabawa jest super. Kilka pierwszych przejazdów to mini szkolenie, ale zaraz potem mknę już jak zawodowiec z uśmiechem na ustach (oczywiście zakrytych balaklawą i kaskiem) Wysiadam po 10 minutach z jeszcze większym uśmiechem i adrenaliną podniesioną na maksa. Rozluźniona, zrelaksowana, uśmiechnięta z bolącymi mięśniami, ale szczęśliwa jak nigdy dotąd! Bo prócz prawdziwego wysiłku posmakowałam przygody! I to w tym najelegantszym wydaniu, bo zdecydowanie czystiej i cieplej, niż na off-road, a bezpieczniej, niż w F1 czy WRC, bez ciężkich treningów. Ba, nawet bez prawa jazdy!

**PS.**

## Zalecenia od Marzeny:

Kochane, gokarty to nie tylko zabawa. To świetny trening i terapia. Bawi świetnie i uczy technik jazdy. Możemy poćwiczyć swoje umiejętności, poznać specyfikę poślizgów i opanować zachowania za kierownicą pod okiem doświadczonych instruktorów. Czyli idealne połączenie przyjemnego z pożytecznym. Odreagowanie stresów - bezcenne! ■



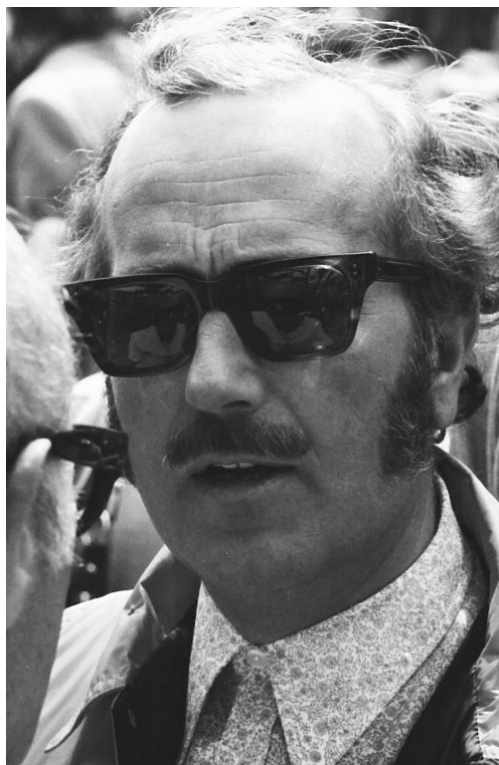


# Wydarzenia i rocznice: maj 2017

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

## 37 lat w F1...

W 1952 roku brytyjski inżynier i kierowca wyścigowy, Anthony Colin Bruce Chapman, wraz z Michaeliem Allenem założył w miejscowości Hornsey firmę Lotus Engineering Company. Jej celem była produkcja samochodów sportowych oraz wyścigowych. Nie był to pomysł ad hoc, wymyślony przy kieliszku sherry, gdyż Chapman projektował takie auta od drugiej połowy lat 40-tych (modele od Mark I do Mark V), a jego pierwszym dziełem, jeszcze jako studenta, była własna modyfikacja (w 1930 roku) Austina Seven. Teraz chodziło o uruchomienie seryjnej produkcji i rozkręcenie interesu...



I udało się. Duża w tym zasługa modelu Mark VI, który reprezentował już markę Lotus i był pierwszym seryjnie produkowanym. Samochód, jako pierwszy w historii, oferowany był jako „kit”, a więc pewnego rodzaju „szkielet”, który można było we własnym zakresie modyfikować. Pomysł spodobał się i do 1955 roku sprzedano 100 takich pojazdów. Kolejnym naturalnym krokiem w rozwoju Lotus Company był udział w wyczynowym sporcie we własnych barwach. W związku z tym, już w 1954 roku utworzono spółkę „córkę” Lotus Team, w której logo umieszczono – oprócz →→







słowa Lotus – cztery litery będące inicjałami pełnego nazwiska Chapmana.

Błyskawicznie pojawiły się pierwsze poważne sukcesy w nowo utworzonej Formule 2, czy podczas wyścigów na torze Le Mans, a Chapman zyskał świetną reputację jako innowator i projektant sportowych samochodów.

Nowy etap w historii Lotus Team rozpoczął się 18 maja 1958 roku, kiedy to zespół zadebiutował w wyścigach Formuły 1. Od tego momentu przez niemal 40 lat(!) Lotus należał do najlepszych i najważniejszych teamów w tym serialu. W jego barwach startowała plejada gwiazd, które przeszły do legendy Formuły 1 – m.in. Graham Hill, Mario Andretti, Jim Clark czy Emerson Fittipaldi. Szczególna dominacja miała miejsce w latach 60-tych i 70-tych ub. wieku, kiedy to Lotus Team zdobył siedem mistrzowskich tytułów w klasyfikacji konstruktorów oraz sześć w klasyfikacji kierowców. Do 1995 roku, kiedy to zespół rozpadł się, wziął udział w 489 wyścigach, wygrywając 74 z nich oraz zdobywając 104 pole positions. Ponadto, Chapman przez lata startów Lotus Team wprowadził wiele nowości, które do dzisiaj są niezwy-

kle ważne w sportach samochodowych – nadwozie monocoque czy skrzydło dociskające pojazd do nawierzchni toru.

Prawdziwie „złote lata” dla Lotus Team skończyły się praktycznie wraz z niespodziewaną śmiercią Chapmana. Założyciel, szef zespołu oraz główny konstruktor pojazdów marki Lotus zmarł 16 grudnia 1982 roku w wieku zaledwie 54 lat na zawał serca. Kilka miesięcy wcześniej rozpoczął prace nad aktywnym zawieszeniem. Dzieło, które kilka lat później zrewolucjonizowało F1, dokończyli już inni.

Ostatnim wyścigiem Formuły 1, w którym wziął udział Lotus Team, było GP Australii 1994. W następnym roku, zespół uległ rozwiązaniu.





## ... oraz 35 lat Mitsubishi Pajero

Jeszcze trzy dekady temu samochody typu SUV były uznawane za nowość, która jednak

terenowych warunkach. Wojna się skończyła, ale uniwersalne zdolności Jeep'a nie pozostały bez echa i wielu producentów – w tym twórca tego auta – postanowiło wykorzystać pomysł



znakomicie została przyjęta przez kierowców i obecnie tego typu pojazdy stanowią nawet 25 procent udziału w sprzedaży samochodów na rynkach europejskich. Jednym z głównych filarów tego sukcesu SUV-ów był (i jest) Mitsubishi Pajero. Mija właśnie dokładnie 35 lat od momentu, kiedy firma Mitsubishi Motors Corporation (MMC) zdecydowała się wprowadzić na rynek swój flagowy model Pajero.

Pionierem napędu 4x4 należy uznać słynnego Jeep'a z okresu II wojny światowej. Zyskał od prawdziwie światową renomę za swoją uniwersalność, czyli zdolność do poruszania się niemal w każdym terenie – od asfaltowej szosy po kompletne bezdroża. I takie było założenie przy konstruowaniu takich pojazdów, które w zamyśle miały być wykorzystywane w trudnych,

napędu na cztery koła. Mitsubishi poszło nieco na skróty, podpisując w 1953 roku umowę z Willys-Overland (producenta Jeep'a) o wymianie technologicznej, produkcji i sprzedaży klasycznego modelu Jeepa CJ-3B na rynku japońskim. Umowa obowiązywała do końca 1998 roku dla cywilnych Jeepów. I takie się pojawiały, np. Jeep Wagoneer z 1963 roku – dobrze wyposażony, o wyglądzie atrakcyjnego kombi z napędem 4WD, który świetnie wykorzystał zmiany społeczno-kulturowe i wzrost zamożności amerykańskiego społeczeństwa w tych latach.

Oficjalna premiera prototypowego Mitsubishi Pajero odbyła się podczas Salonu Motoryzacyjnego w Tokio w 1979 roku. Concept-car potwierdził, że MMC zamierza produkować własny „cywilny” samochód o zdolnościach tere- ➔➔





# **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/)





nowych. Był to również początek typowego dla Pajero designu, z charakterystycznymi przednimi reflektorami – „oczami Pajero”.

Trzy lata później, w maju 1982 r. Mitsubishi Pajero zostało wprowadzone do sprzedaży na japońskim rynku. Model dostępny był w 3-drzwiowej wersji (zarówno z zamkniętym, jak i otwieranym, miękkim dachem). Kompaktowe auto dołączyło do grona podobnych pojazdów m.in. Range Rovera z 1970 roku, Łady Niwy z 1976 oraz Jeeпа Cherokee (XJ), którego produkcję uruchomiono w 1983 roku.

Wykorzystując doświadczenie swoich inżynierów, Mitsubishi wprowadziło do swojego flagowego modelu, innowacyjne rozwiązania techniczne, m.in. niezależne zawieszenie przednie, wspomaganie układu kierowniczego czy regulowane przednie siedzenia. Na początku lat 80-tych to były nowości w tego typu pojazdach, odpowiadając w pełni oczekiwania klientów.

Zaawansowaną technikę zaczęto stosować w kolejnych generacjach japońskiej

„terenówki”. Pojawiły się m.in. turbodoładowane silniki Diesla z intercoolerem, automatyczne skrzynie biegów, hamulce tarczowe na wszystkich kołach, wielowahaczowe oraz niezależne tylne zawieszenie.

Ważnym momentem w światowej karierze Pajero było wprowadzenie w 1983 roku sprzedaży 5-drzwiowej wersji z trzema rzędami siedzeń. To zapoczątkowało globalny sukces modelu i powstanie różnych odmian pod nazwami innych producentów m.in.

Dodge Raider produkowany w latach 1987-1989 oraz Hyundai Galloper (1991-2006).

Jednocześnie japoński producent bardzo mocno zaangażował się swym Pajero w sportach samochodowych, czyli rajdach terenowych. Dość wspomnieć, że Mitsubishi Pajero zapisało imponującą kartę w historii sportów motorowych, notując rekordowe 12. zwycięstw w rajdzie Dakar od 1985 do 2007 roku, a także w Pucharze Świata FIA Cross Country w 2003 roku. Wiele innych sukcesów tego modelu w rajdach terenowych, to temat na duży, odrębny tekst... ■





---

**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, Andrzej Glajzer, Joanna Kalinowska, Mariusz Leśniewski, Anna Lubertowicz-Sztorc, Klaudiusz Madeja, Andrzej Penkalla, Kacper Rutkowski, Maciej Rzońca.

---

**DZIAŁ REKLAMY I PATRONATÓW**

Anna Pisarska, 502 627 674, [anna.pisarska@bruxmedia.pl](mailto:anna.pisarska@bruxmedia.pl)

---

**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



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