

# iauto <sup>polska</sup>

Numer 80, 21 czerwca 2017



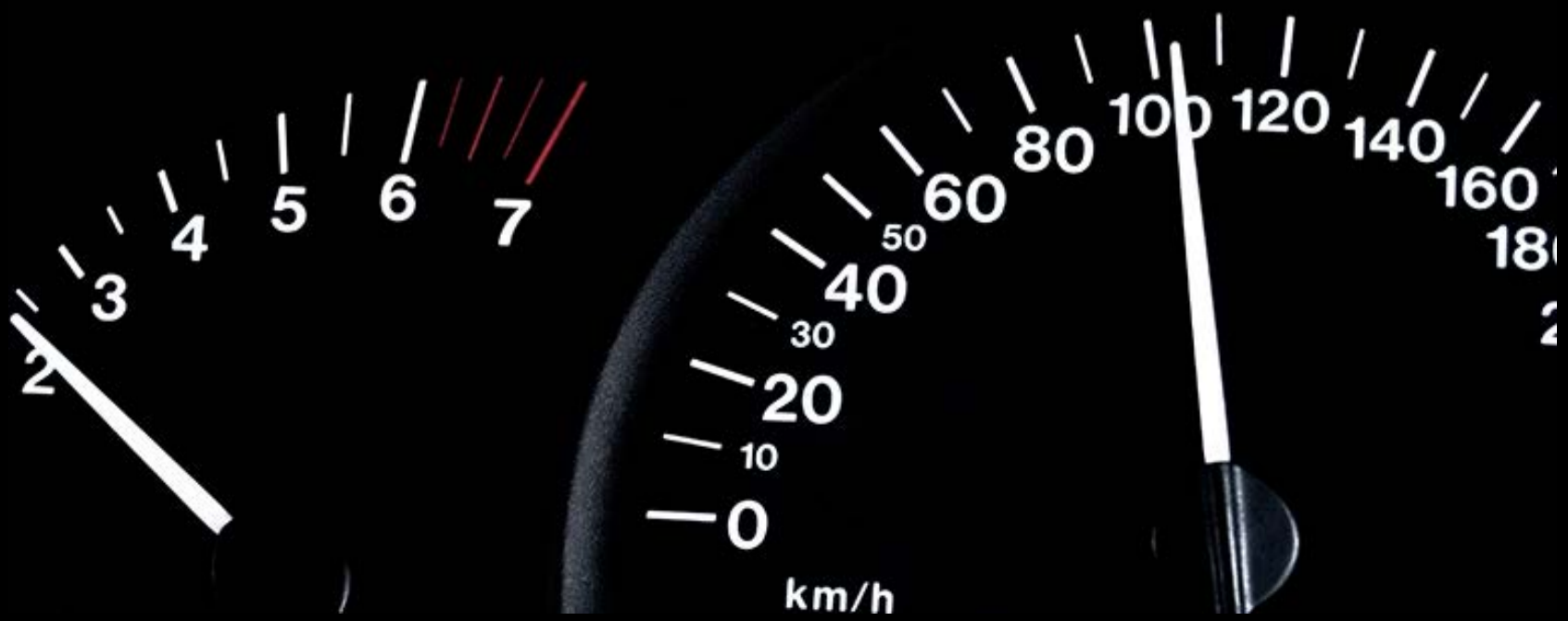
Zaczęły się wakacje, zaczęły się wyjazdy w dłuższe trasy. Możemy korzystać z autostrad jadąc nad morze, czy na zachód, albo na południe. Jak co rok, niektóre punkty opłat za autostrady znów będą demolowały płynną jazdę i plany dojazdu nad morze. Radość z szybkiego i bezpiecznego dojazdu do celu w czasie długiego oczekiwania zmienia się w zrozumiałą złość. Powodem wielokilometrowych korków na Autostradzie Bursztynowej, ale przecież nie tylko tam, jest archaiczny system płacenia i niefortunnie zawierane umowy z operatorami tych dróg. Kilkanaście lat temu, w 2005 roku, kiedy autostrady w większości były w planach lub w budowie, a cały program dopiero ruszał, ówczesny minister odpowiedzialny za infrastrukturę komunikacyjną, wicepremier Marek Pol opracował system opłat za autostrady oparty o winiety. Po odrzuceniu przez Sejm projektu opłat winietowych doprowadził do utworzenia Krajowego Funduszu Drogowego oraz do wprowadzenia obowiązkowej opłaty paliwowej, stanowiącej źródło środków finansujących budowę i remonty dróg. Dróg szybkiego ruchu w ciągu ostatniego dziesięciolecia przybyło, wprowadzono stosunkowo prosty system opłat wykorzystujący łączność bezprzewodową, jednak dla jeżdżących autostradami niezbyt często rozwiązanie to jest nieopłacalne.

Temat winiet powracał przez te lata regularnie, zwłaszcza przy okazji letniej kanikuly i paraliżu pod punktami opłat. Poza okazjonalnym biciem piany nic z tego nie wynikało. Ostatnio znów temat jest aktualny, czy jednak rząd podejmie próbę rozwiązania problemu - nie wiadomo.

O kosztach korzystania z autostrad wolę nie pisać, bo musiałbym używać słów niedopuszczalnych w poważnym tytule. Kosztują dużo, dużo za dużo...

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



**Prezentacje**

Autotesty pod Warszawą - str. 4

---



**BRD**

W przypadku wypadku - str. 8

ICE ratuje życie - str. 17

---



**Wydarzenia**

Pod napięciem - str. 10

W mniejszym wymiarze - str. 24

---



**Klejdoskop**

25 lat fabryki naczep Fliegl- str. 18

---

**Sport**

Dacia Duster w Stolicy - str. 30

Terenowe w Przasnyszu - str. 32

Przed Rajdem Polski - str. 34

Sukces w Italian Baja - str. 36

Zaproszenie na rajd - str. 39

---



**Babskie gadanie**

Masz jakiś film? - str. 38

# Autotesty pod Warszawą

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

W niemal tropikalnych warunkach testowaliśmy samochody z różnych segmentów, różnych marek i o różnym przeznaczeniu. Oferta samochodów osobowych jest ogromna i różnorodna..



**W** drugim tegorocznym testowo-porównawczym, które odbywały się 20 czerwca w okolicach podwarszawskich Janek, do dyspozycji dziennikarzy przygotowana była szczególnie ciekawa flota 24 samochodów testowych. Większość

modeli prezentowaliśmy, pozostałe czekają na swoją kolej. Tego rodzaju testy pozwalają uczestnikom zweryfikować niektóre opinie dotyczące zarówno ogólnego kierunku w jakim zmierza współczesna motoryzacja, jak też dotyczące poszczególnych segmentów rynku samochodowego,

czy wręcz poszczególnych modeli. Często, nie do końca świadomie, za dobrą monetę przyjmuje się stereotypowe opinie o takich czy innych cechach samochodu. Krótka, kilkunastominutowa jazda pozwala sprawdzić jedynie podstawowe parametry samochodu, ale wartością



dodaną jest to, że po jeździe bardzo drogim, luksusowym samochodem, siadamy do podstawowej wersji modelu marki

budżetowej. Można sobie zadać pytanie, czy różnica w jakości jazdy odpowiada różnicy cen tych samochodów? Oczywiście

każdy sam sobie powinien określić, jaki samochód i w jakim celu jest mu potrzebny. Dziennikarze w swoich opisach, mogą →→



# BRAYT®



**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 Meżyk +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)

jedynie przedstawić swoje wrażenia, z natury rzeczy, subiektywne.

Wnioski z odbytych testów wskazują, że współczesne samochody są coraz bardziej skomplikowane, mniej zawodne, ale też i mniej trwałe. Za to wyposażone są w bardzo starannie i dobrze skonfigurowane układy jezdne. Bardzo sprawnie działają hamulce, samochody stają się coraz bardziej komfortowe, a układy wspomagające kierowcę sprawiają, że prowadzenie samochodu staje się coraz łatwiejsze. W większości aut coraz częściej montowane są świetnie działające automatyczne skrzynie biegów. Srogie normy dotyczące składu spalin i zużycia paliwa spowodowały, że silniki są coraz mniejsze, a osiągi coraz większe. Jak dotąd jeszcze auto nie jedzie samo, kierowca musi reagować na to, co dzieje się na drodze i zależnie od tego przyspieszać, hamować, sygnalizować zamiar skrętu i skręcać. I myśleć. ■



# W przypadku wypadku

TEKST: MACIEJ RZOŃCA  
ZDJĘCIA: PIXABAY

Wakacje. Jadąc na zasłużony wypoczynek możemy być świadkiem lub uczestnikiem wypadku. Oczywiście zakładamy, że nam się nic złego nie przytrafi, ale wypadki to przecież zdarzenia niespodziewane.



**K**ażdego roku w wypadkach na polskich drogach ginie kilka tysięcy osób, a kolejnych kilkadziesiąt tysięcy odnosi obrażenia. Nie tylko ludzka solidarność, ale i prawo nakłada na świadków wypadku obowiązek udzielenia

pomocy ofiarom. Trzeba znać procedury postępowania, które zalecają w takich przypadkach służby ratownicze oraz policja. Potoczna, najprostsza definicja wypadku drogowego określa go, jako zdarzenie w ruchu drogowym, w którym przy-

najmniej jeden z uczestników odniósł rany lub poniósł śmierć. W takiej sytuacji należy zawsze wezwać pogotowie ratunkowe i policję, a także straż pożarną, jeśli ofiara wypadku jest uwięziona w pojeździe i/lub istnieje ryzyko wystąpienia pożaru np.



poprzez wyciek paliwa. Obecnie, korzystając z numeru ratunkowego 112 dyspozytor odbierający połączenie sam, zadając odpowiednie pytania, zdecydować o liczbie i charakterze wysłanych służb ratowniczych. Można też nadal dzwonić na tradycyjne numery alarmowe: 997, 998, 999.

Warto też znać rozróżnienie między wypadkiem, gdzie są ranni i/lub ofiary śmiertelne, a kolizją, czyli tzw. „stłuczka”. W tym drugim przypadku zalecane jest dżentelmeńskie załatwienie sprawy, czyli podpisanie przez sprawcę stosownego oświadczenia, bez wzywania policji. Jeśli obie strony nie mogą dojść do porozumienia rozjemcą sporu stanie się policjant.

W najmniej spodziewanym momencie możemy być świadkami wypadku lub dotrzeć jako pierwsi na miejsce takiego zdarzenia. Co wówczas robić? W jakiej kolejności?

Przede wszystkim musimy zapanować nad silnymi emocjami, które niewątpliwie się pojawiają. Specjaliści z Państwowej Straży Pożarnej zalecają przede wszystkim zatrzymać swój samochód przed miejscem wypadku, by stał się on pewnego rodzaju osłoną. Koniecznie należy włączyć światła awaryjne i postojowe, a po zmroku także światła mijania, by oświetliły miejsce zdarzenia.

Kolejną czynnością jest ustawienie w odpowiedniej odległości trójkąta ostrzegawczego, ale już powinniśmy mieć w tym momencie założoną kamizelkę odblaskową. To podstawowa zasada – zawsze zadbaj przede wszystkim o własne bezpieczeństwo.

Idąc do rozbitego pojazdu zabierz ze sobą gaśnicę i apteczkę, potem postaraj się ocenić ilość i stan uszkodzonych, sprawdzając ich funkcje życiowe. Mając takie informacje (niekoniecznie pełne) zadzwoń na numer alarmowy.

Zanim dotrze pomoc można i trzeba wykonać cały szereg innych czynności, które – niewykluczone – uratują komuś życie lub zdrowie. Przede wszystkim należy ew. wyłączyć silnik i wyjąć kluczyki ze stacyjki i przystąpić do udzielenia

pierwszej pomocy rannym bez pulsu i oddechu – tu naprawdę liczy się każda minuta. Być może trzeba będzie zatamować krwotok... W każdym razie opieka nad rannymi, to podstawowa nasza powinność aż do przybycia służb ratunkowych.

Opisana wyżej sytuacja, gdy jesteśmy jedynymi obecnymi na miejscu wypadku będzie dla nas skrajnie trudna i wymaga opanowania i mocnych nerwów. Gdy świadków wypadków jest więcej ktoś musi błyskawicznie stać się liderem i wydać jasne, konkretne polecenia. Przy czym, nie może to być ogólna prośba „niech ktoś zadzwoni po pogotowie”. Badania psychologów dowiodły, że najlepiej w takiej sytuacji wskazywać konkretne osoby palcem i mówić: „dzwoń po pogotowie”, „ustaw trójkąt”, „poszukaj gaśnicy”, „pomóż mi w pierwszej pomocy”.

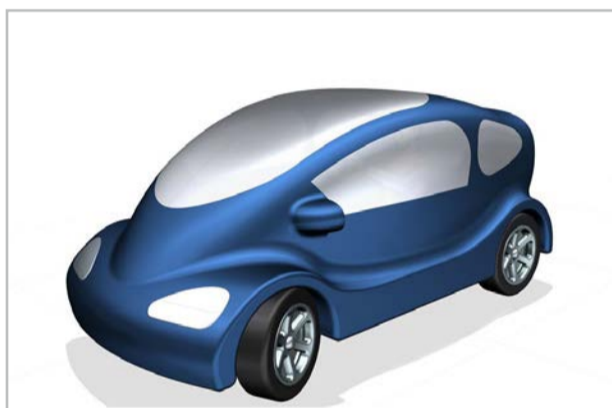
Jeśli osób do pomocy jest więcej, to – zanim przybędą specjalistyczne służby ratunkowe – warto upewnić się, czy rozbite auto nie jest narażone na niekontrolowane przemieszczenie się (np. upadek ze skarpy), czy można otworzyć drzwi dając dostęp do wszystkich uszkodzonych, postarać się okryć ich chroniąc przed wyiębieniem ciała. Ogromnie ważne jest w końcu, by cały czas, aż do przybycia pomocy medycznej być przy rannych, by nie zabierać tym osobom – często będących w szoku – chociaż tej skromnej namiastki poczucia bezpieczeństwa. ▣



# Pod napięciem

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI  
ILUSTRACJE: PRACE KONKURSOWE

Spółka ElectroMobility Poland SA ogłosiła zakończenie pierwszego etapu konkursu na polski samochód elektryczny. Do kolejnego etapu zakwalifikowano 68 prac. Pełni zdumienia pokazujemy je wszystkie.



**Z**wolennicy teorii spiskowych uważają, że lobby petrochemiczne nie tylko robi czarny PR samochodom z napędem elektrycznym, ale też torpeduje rozwiązywanie problemów z magazynowaniem energii elektrycznej i większość sensownych projektów w tej dziedzinie. Może i coś jest na rzeczy – właśnie w sieci rozpowszechniana jest informacja, że produkcja akumulatorów wykorzystywanych przez auto Tesla generuje taką samą ilość

CO<sub>2</sub>, co osiem lat jazdy autem z silnikiem spalinowym. W oryginalnym raporcie mowa była o dwóch latach.

## Milion w rozumie

Rok temu minister Morawiecki zapowiedział, że za dziesięć lat Polacy będą mieli milion samochodów elektrycznych. Wszystkie problemy zostaną rozwiązane, bo powołana została firma, która ma ten ambitny projekt prowadzić i koordynować. 13 marca 2017

spółka ElectroMobility Poland SA ogłosiła konkurs, nad którym patronat objęły Ministerstwo Energii, Enea SA, Energa SA, PGE Polska Grupa Energetyczna SA i Tauron Polska Energia SA. Konkurs to pierwszy krok w kierunku zapowiadanego miliona samochodów elektrycznych.

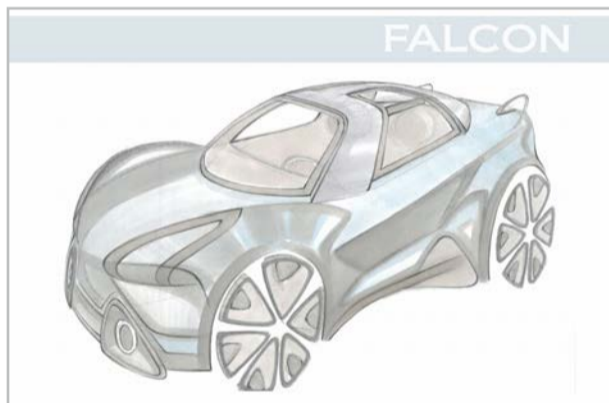
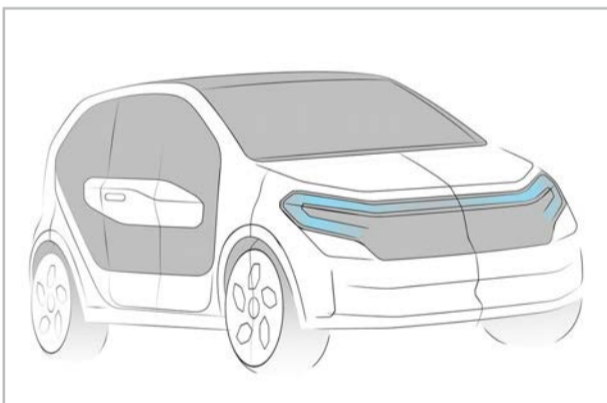
## Sami sobie zrobimy

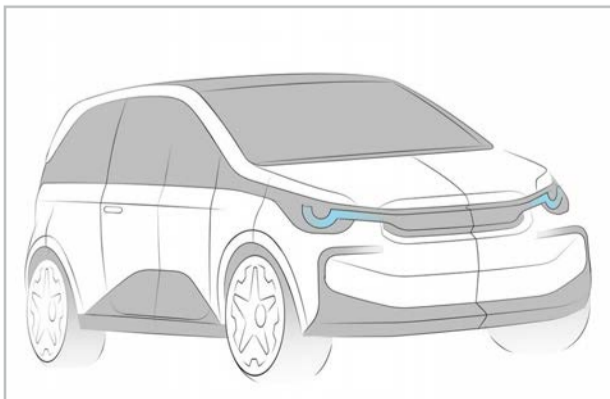
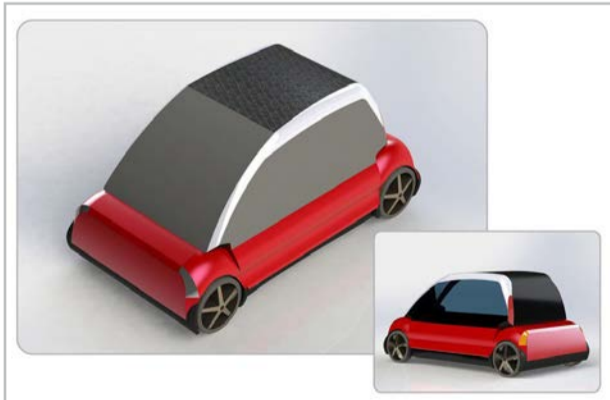
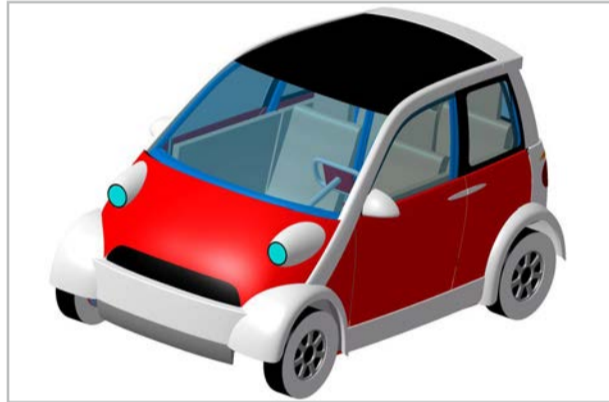
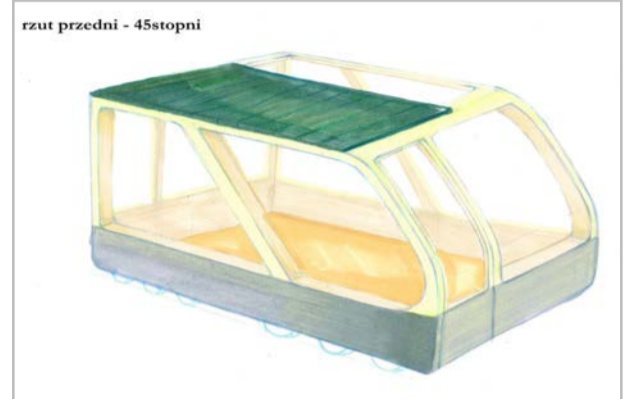
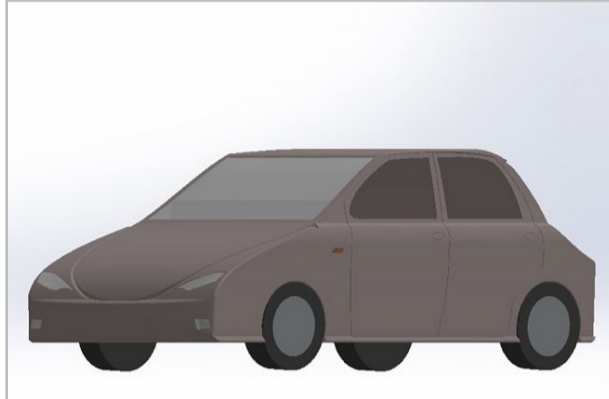
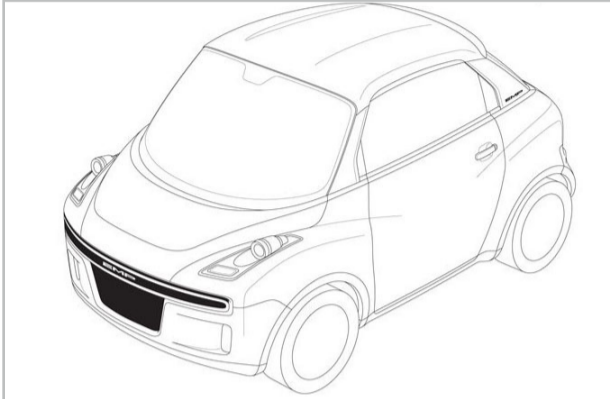
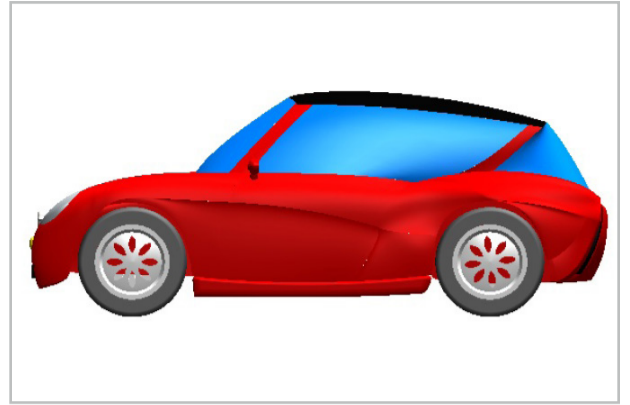
Celem konkursu jest wybór 5 najlepszych koncepcji miejskiego auta. Minister Energii,

Krzysztof Tchórzewski zapowiadał, że auto elektryczne wymyślone i produkowane w Polsce, to spore wyzwanie, ale wsparcie państwa ma sprawić, że polscy przedsiębiorcy będą skutecznymi w konkurencji z europejskimi.

– Jako Ministerstwo Energii wspieramy rozwój elektromobilności w Polsce, tworzymy warunki do tego, żeby polscy przedsiębiorcy działający w tym sektorze mogli z powodzeniem konkurować z europejskimi.

Oczywiście to czy taki pojazd będzie w Polsce produkowany ostatecznie zweryfikuje rynek. Pewne jest, że to wyzwanie musimy i chcemy podjąć. Jestem przekonany, że nasze przedsięwzięcie odniesie sukces – przekonywał →→



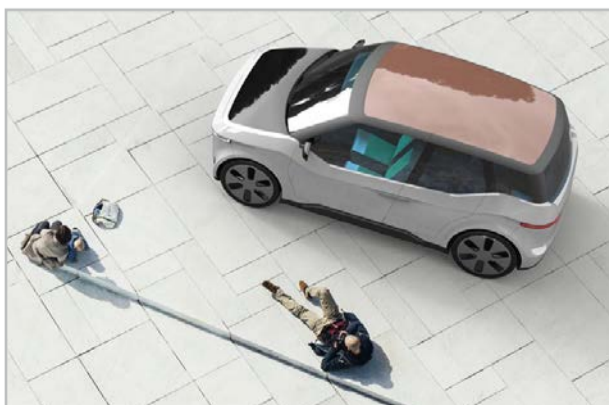
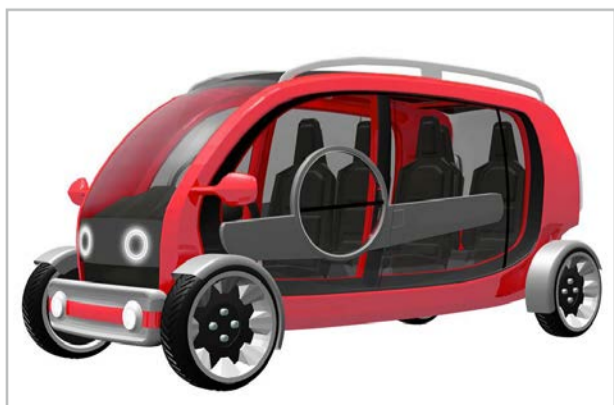
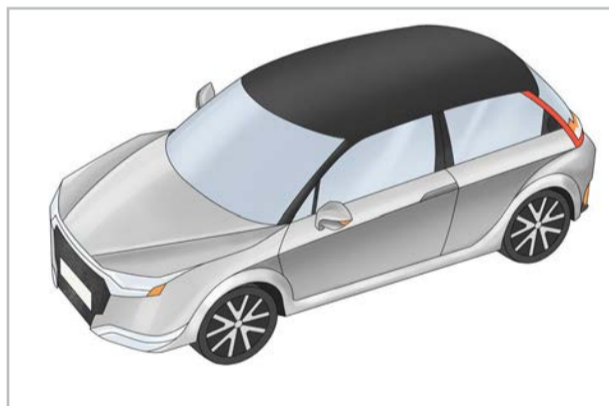
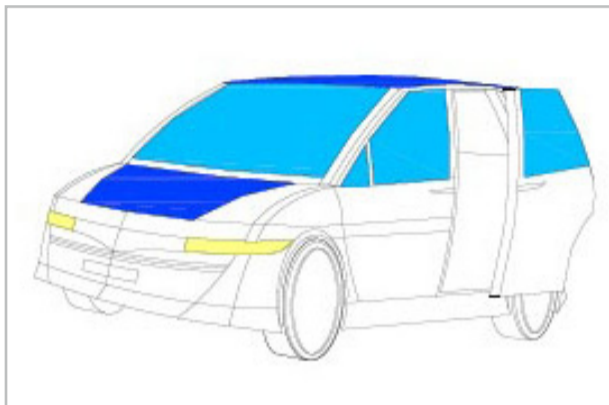
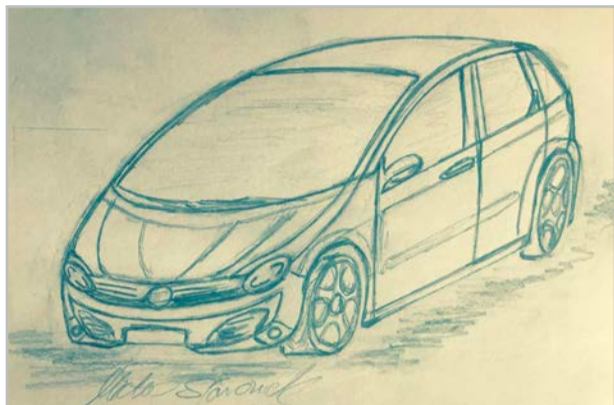


minister Krzysztof Tchórzewski. Brzmi bardzo dobrze, ale jakoś trudno uwierzyć, że na przykład AK Motor Polska ze swoją elektryczną wersją Syreny będzie w stanie ograć na przykład koalicję Renault-Nissan.

### Elektryczność To przyszłość?

Zalety samochodów z napędem elektrycznym są oczywiste. Sam napęd zajmuje mniej miejsca, jest mniej skomplikowany, mniej zawodny i wymagający mniejszej obsługi serwi-

sowej. A do tego jeszcze jego sprawność jest znacząco wyższa od napędów spalinowych. No i najważniejsze – nie ma rury wydechowej, więc te auta nie trują. Przynajmniej bezpośrednio. Ten piękny obraz →→



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



Teraz także na smartfony i tablety

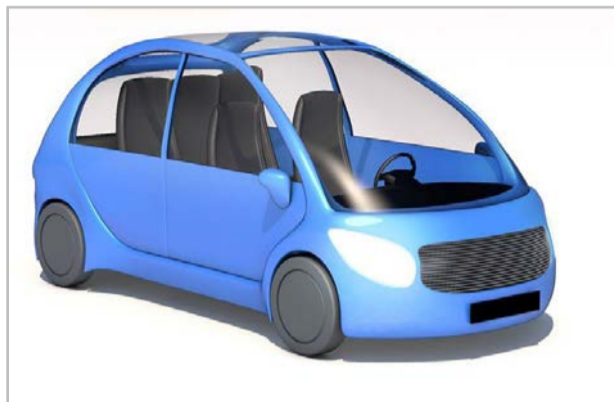
demoluje kilka czynników. nie-szczęsne akumulatory... ciężkie, niewydajne i drogie. Ich utylizacja jest kosztowna i energochłonna. No i brak infrastruktury. Prąd mamy w 80% z węgla, więc górnictwo wiąże z progra-

mem spore nadzieje. Na razie ładowanie samochodów jest tanie, ale gdy ktoś zainwestuje w tysiące stacji, to już tak tanio nie będzie. Na domiar złego, nie bardzo wiadomo, czy jednoczesne ładowanie kilkuset

tysięcy samochodów nie wyśle systemu w kosmos.

### Skąd my to znamy?

Zapał, z jakim obecnie mówi się o napędach elektrycznych brzmi znajomo. Czy dwie dekady temu podobnie nie wysławiano wspaniałych Diesli? Stawały się coraz sprawniejsze, cichsze i mniej trujące. Oby historia nie powtórzyła się z wychwalanym napędem elektrycznym. ■





Mercedes-AMG GT S – zużycie paliwa (średnio) – 9,5 l/100 km, emisja CO<sub>2</sub> (średnio) – 222 g/km.

50 YEARS AMG

# Legenda, która budzi respekt.

**AMG**  
DRIVING PERFORMANCE



Mercedes-Benz Autotrade Sp. z o.o., ul. Mrówcza 218, 04-697 Warszawa  
tel.: +48 22 660 33 00, [www.autotrade.mercedes-benz.pl](http://www.autotrade.mercedes-benz.pl)



# ICE ratuje życie

OPR: MACIEJ RZOŃCA  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Rozpoczął się sezon urlopowo-wakacyjny. Miliony osób w najbliższych tygodniach wyruszą na wymarzony wypoczynek. Nierzadko rodziny rozdziela się - rodzice pojedą w jedną stronę, dzieci w inną. Wsiądziemy do samochodów, pociągów czy samolotów.

**M**oże, niestety, się zdarzyć, że my sami lub ktoś z naszych najbliższych ulegnie – czego absolutnie nie życzymy – wypadkowi (niekoniecznie drogowemu). Starsze osoby (takie urodzone przed „erą komórkową” pamiętają zapewne radiowe komunikaty typu: „Państwo Kowalscy, podróżujący samochodem marki Fiat 125p po Mazurach proszeni są o pilny powrót do domu...”).

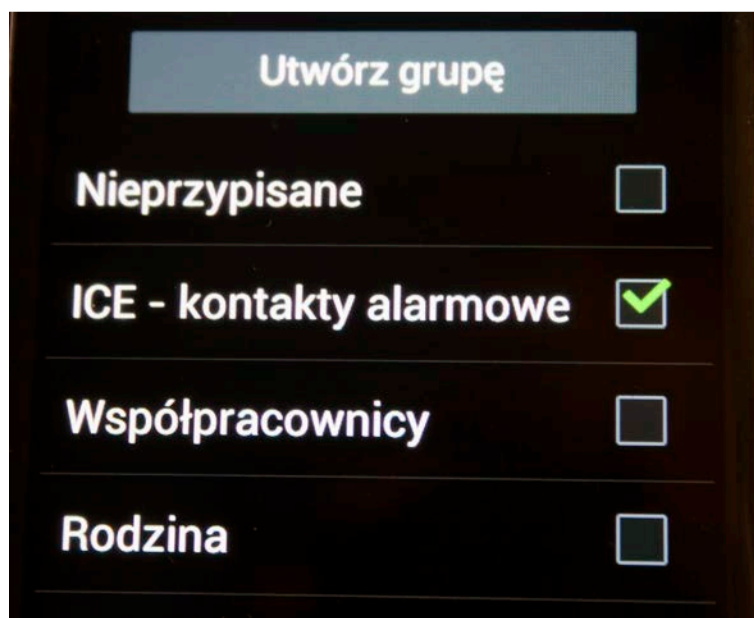
Tak, teraz praktycznie każdy z nas ma telefon komórkowy, więc generalnie duża część potencjalnych problemów z komunikacją mamy za sobą. Co jednak w sytuacji, gdy jesteśmy sami, za granicą i powali nas zawał serca? Przyjeżdżają ratownicy, zabierają do szpitala, ale nie mieliśmy przy sobie dokumentów... jedynie telefon komórkowy z książką adresową liczącą np. 400 pozycji? Do kogo mają dzwonić? Z kim rozmawiać? Jak mają odszukać te najbardziej właściwe osoby?

Oczywiście, wymyślono taki sposób kilka lat temu. Ułatwienie ratownikom kontaktu, jest dodanie do książek adresowych w telefonach komórkowych kontaktów rozpoczynających się od liter ICE. (skrót angielskich słów „In Case of Emergency”, co można tłumaczyć: „w nagłym wypadku”). Numer telefonu do takiego kontaktu, to numer osoby, która ma być powiadomiona o nieszczęśliwym zdarzeniu. Oczywiście, takich kontaktów może być więcej i oznaczane jako ICE1, ICE2 lub ICE Zosia, ICE mama... Ważne, by numery telefonów zapisane w książce adresowej telefonu zaczynały się zawsze od ICE.

Skrót ICE znany jest ratownikom medycznym na całym świecie. Używanie go zalecane jest także w Polsce. I nie chodzi tu tylko o informowanie o wypadku członku rodziny. Dla ratownika ważne są też informacje o chorobach poszkodowanego, przyjmowanych lekach czy przebytych operacjach. Takie informacje mogą przyspieszyć udzielenie właściwej pomocy, a być może nawet uratować życie.

Zamiast telefonu komórkowego można mieć przy sobie kartkę (wizytówkę) z literami ICE oraz numerami telefonów osób, które w razie potrzeby należy poinformować.

Skrót ICE znany jest ratownikom medycznym praktycznie na całym, a przynajmniej tym bardziej cywilizowanym, świecie. Dobrze więc doradzić posiadanie ICE wszystkim naszym najbliższym, także (a może zwłaszcza) przebywającym za granicą... No i samemu dopisać ICE w swojej komórce. Oby się nie przydał... ■



# 25 lat fabryki naczez Fliegl



TEKST: KLAUDIUSZ MADEJA  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Niemiecki producent widzi w Polsce duży rynek zbytu. Wszak należymy do europejskiej czołówki w dziedzinie ciężkiego transportu drogowego.

Niemiecki producent widzi w Polsce duży rynek zbytu. Wszak należymy do europejskiej czołówki w dziedzinie ciężkiego transportu drogowego. A ma spory potencjał, ponieważ obecnie w comiesięcznych zestawieniach PZPM, zajmuje przeważnie miejsce na początku drugiej dziesiątki, jeśli chodzi o sprzedaż naczez w Polsce.

A zaczęło się od przyczep rolniczych. Nie trwało to długo, szybko Fliegl postawił na transport drogowy. Młodziutki wówczas Helmut dostrzegł potencjał dla połączonych niedawno obu państw niemieckich. Był jednak rok 1991. Zaczęli od mniejszego zakładu W I, powierzchni 17 ha. W 2005 r. kilka kilometrów dalej otwarto, prawie dwu-

krotnie większy (30 ha) zakład W II. Jak przystało na nowoczesny, niemiecki zakład, jest on w pełni „zielony” - produkcja energii elektrycznej przekracza własne zużycie, lakierowanie pojazdów odbywa się w wysokosprawnych, oszczędnych urządzeniach, eksploatowane są zgrzewarki impulsowe i światłowodowe urządzenia



laserowe, całe oświetlenie hal stanowią lampy LED. Nowy magazyn wysokiego składowania oddaje pobraną energię z powrotem do obiegu. Firma zdobyła Niemiecką Nagrodę Zrównoważonego Rozwoju 2016, za całościowe podejście do efektywnego korzystania z zasobów.

Wiosną br. zorganizowano, nieco spóźnione z powodu

wystawy IAA w Hanowerze, we wrześniu 2016 r., obchody 25-lecia firmy. Była gala, zaproszeni goście i pracownicy, obecni oraz byli. A do tego duża wystawa ponad 60 pojazdów, wytwarzanych przez 250-osobową załogę. Oferta jest rzeczywiście pokaźna. Firma nie produkuje cystern, chłodni i pojazdów do transportu zwierząt. Poza tym proponuje

szeroką gamę naczep i przyczep. Stawia na prostą budowę i mechaniczne rozwiązania (bez hydrauliki i elektryki). Obniża to wagę pojazdu przy jednoczesnym wzroście ładowności lub zmniejszeniu zużycia paliwa, a także upraszcza eksploatację.

Szeroko prezentowane były naczepy siodłowe typu firankowego. Plandeka jest w nich odsuwana niczym firana, stąd ta popularna nazwa. To jedne z najczęściej spotykanych przez nas na drogach naczep. Fliegl stosuje w nich lżejsze materiały. Niższa waga, to oczywiście wspomniane już mniejsze zużycie paliwa, a w razie potrzeby, większa ładowność. Naczepy te mogą być również przystosowane do przewozu konkretnych, specjalistycznych ładunków, jak np. zwoje drutu i stalowych taśm.

Na pokaznym placu fabrycznym stały też naczepy kontenerowe i podwozia pod kontenery. Te drugie są coraz bardziej uniwersalne i pozwalają przewozić różnej wielkości kontenery, także po dwa krótsze naraz. Oprócz wymienionych, najczęściej spotykanych, wystawiono też sporo specjalistycznych pojazdów, przeznaczonych m.in. dla budownictwa. Były to zarówno naczepy do transportu materiałów sypkich (wywrotki), jak i do przewozu innych elementów potrzebnych na budowie. Na wystawie były też naczepy niskopodwoziowe do przewozu maszyn i ciężkich ładunków. Przyczepy trzy- i czteroosiowe Greenlight charakteryzują się lekką, ale wytrzymałą kon- →→

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)



strukcją specjalną ze stali, na którą udziela się 5-letniej gwarancji. W grupie wywrotek stały również pojazdy przeznaczone dla rolnictwa.

Ważna w gamie Fliegla jest klasa Longliner. Pokazano tu różne kombinacje długich pojazdów ciężarowych, w tym X-tra long z długością ładunkową zwiększoną o 1,30 m w porównaniu do wersji standardowej. Proponowana jest odmiana trzyosiowa oraz debiutancka Twin z dwoma osiami 10-tonowymi. Naczepy dwuosiowe dają oszczędność przy opłatach drogowych, paliwie i kosztach eksploatacji. Inne korzyści to niska masa własna, duża ładowność i zmniejszone zużycie elementów. Ciekawie prezentuje się, przeznaczona do dystrybucji lokalnej, tandemowa przyczepa platformowa, wyposażona w zabudowę z przesuwanymi plandekami, do tego z ciekawym systemem załadunku przelotowego. Wózek widłowy może się swobodnie poruszać po

ciężarówce i przyczepie, Bez jej odpinania można za- i rozładować cały zestaw. Warto jeszcze wspomnieć o zestawie Mega-Runner Twin z przyczepą CLG. A to dlatego, że w Polsce takie zestawy nie są jeszcze dopuszczone do ruchu, choć wydaje się to tylko kwestią czasu. Liczący 25,25 m długości zestaw, ciężarówkę z przyczepą, łączy siodło Dolly. Rozłączanie obu pojazdów jest bardzo proste. Nie ma też kłopotu z manewrowaniem całym zestawem podczas jazdy (także w tył). Fliegl oferuje kilka zestawów jedno- i dwuczłonowych o długości od 17,80 do 25,25 m. Ich największą zaletą jest oczywiście zwiększona ładowność. Dwa najdłuższe zestawy mogą przewieźć w przybliżeniu tyle, co trzy normalne, 40-tonowe ciągniki z naczepą, jakich wiele spotykamy na drogach. Przypomnijmy jeszcze raz, że te wydłużone pojazdy, ze względów technicznych, są dopuszczone tylko w ruchu długodystansowym i na wyznaczonych odcinkach dróg, gdzie mogą swobodnie wyko-

nywać wszystkie manewry. Wielu fachowców twierdzi, że to jest przyszłość dalekobieżnego transportu drogowego.

2016 r. Fliegl zamknął liczbą niespełna 5 tys. wyprodukowanych pojazdów. Możliwości zakładów w Triptis są wielokrotnie większe. 65 procent produkcji jest przeznaczone na eksport. Właściciel podkreśla charakter przedsiębiorstwa: Jako firma rodzinna szcycimy się tym, że finansujemy się głównie, w około 63 procentach, kapitałem własnym. Kredyty mają niewielki udział. To nas wyróżnia spośród wielu przedsiębiorstw. Nie chcemy pomocy państwa, mamy ambicje sami, skutecznie i efektywnie, prowadzić swój biznes. Mogę o sobie powiedzieć, że od strony gospodarczej, ekonomicznej jestem konserwatywny, zaś jeśli chodzi o produkty, bardzo innowacyjny.

– Można się spodziewać, że również w Polsce będziemy widzieć na drogach więcej pojazdów rodem z Triptis: Chcemy oczywiście poprawić pozycję marki Fliegl na polskim rynku. Nowe konstrukcje i sprawdzone już modele powinny nam w tym pomóc. Mamy tu pełne wsparcie centrali, która doskonale zna pozycję Polski w europejskim transporcie drogowym – zapowiada Thomas Bławat z firmy Lux Truck, będącej polskim przedstawicielem Fliegla. Sam właściciel firmy Helmut Fliegl zapewnia, że zna osobiście kilku dużych klientów z Polski. Zaprosił ich zresztą na uroczystą wieczorną galę z okazji jubileuszu zakładu. ■

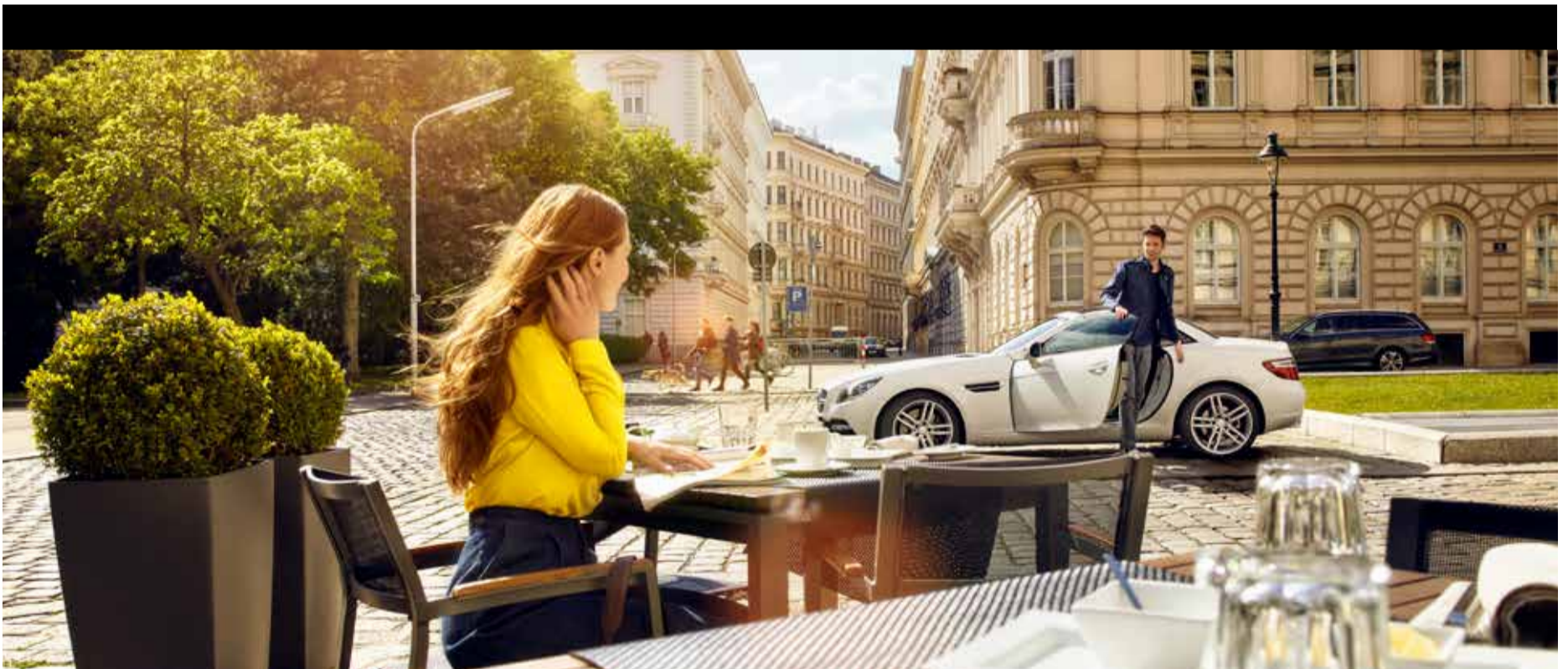
# Zaproszenie do serwisu

[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 wiekowej 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 troski 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.



# W mniejszym wymiarze

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI



**P**asjonaci i kolekcjonerzy od zawsze spotykali się w umówionych miejscach, niekiedy organizowali większe imprezy, czasem też wielkie giełdy. Oczywiście również i pasjonaci samochodów w mniejszym formacie mają swoje tajne miejsca, w których wymieniają się doświadczeniami, wymieniają modelami, kupują i sprzedają, albo po prostu spotykają się, aby pogadać. W siedzibie Automobilkлубu Polski specjaliści od modeli samochodów spotkali się na Ogólnopolskiej Giełdzie Modeli Samochodów im. Sławoja Gwiazdowskiego.

Patronem Giełdy jest nieżyjący, legendarny kolekcjoner, który zgromadził gigantyczny zbiór modeli samochodów. Niektóre z eksponatów to

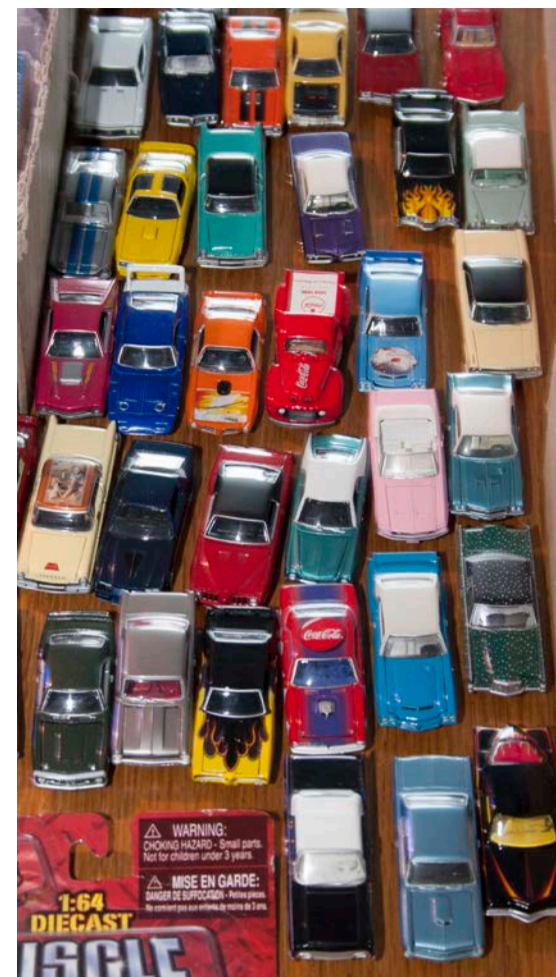
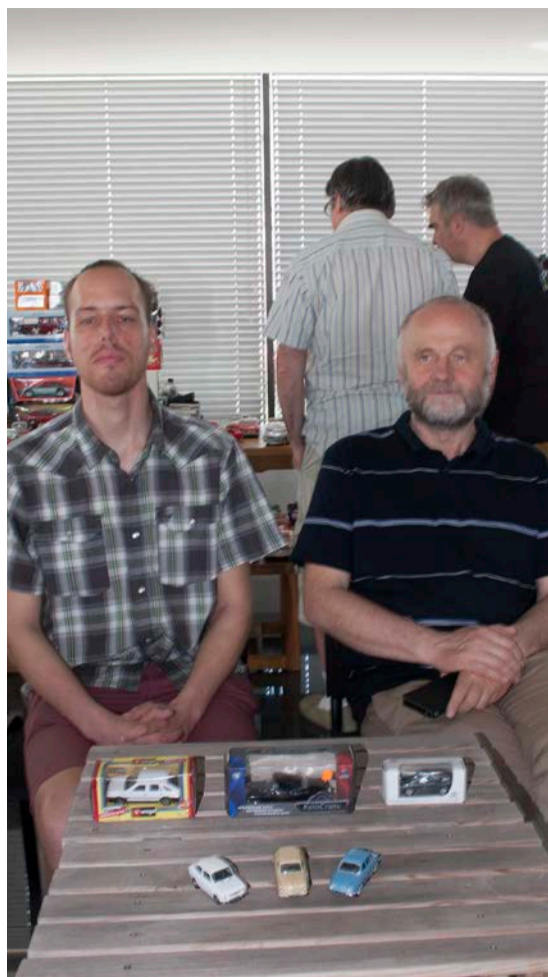
wyjątkowe rarytasy, warte grube tysiące, albo wręcz bezcenne. Część swojej kolekcji liczącą około 3,5 tysiąca (trzy i pół tysiąca!) modeli Sła-





woj Gwiazdowski przekazał Muzeum Narodowemu w Kielcach. W ubiegłym roku ekspozycję tej kolekcji pokazano w Muzeum Miedzi w Legnicy.

Na Giełdzie w Automobilklubie Polski w Warszawie kolekcjonerzy i pasjonaci sprzedawali, kupowali i podziwiali nietypowe samochody. Repliki znanych i nieznanych aut, dla laika są podobne, widzi że różnią się skalą odwzorowania i dokładnością wykonania, ale nie wie dlaczego jedne kosztują setki, a inne tylko kilka złotych. Dlaczego na zakończenie giełdy jedni siedzieli przy pustych stolikach, gdyż wszystko sprzedali, a inni pakowali niemal wszystkie przywiezione na giełdę modele? ■



# Złot Jelcza

TEKST I ZDJĘCIA: GRZEGORZ CHYŁA

W pochmurny sobotni dzień ożyła hala fabryczna w podwrocławskim Jelczu – Laskowicach. Odbył się tam Pierwszy Złot i Piknik Jelcza.



**W**opuszczonej hali zgromadzono kilkanaście pojazdów które tu powstały, oglądali je ludzie, którzy tu pracowali, oglądali je młodzi dla których była to oka-

zja zobaczenia tego, co mogli znać tylko z opowiadań rodziców i dziadków.

Najstarsze eksponaty to dwie sanitarki, nawet nie noszące

nazwy Jelcz! Przywiózł je znany wrocławski kolekcjoner pojazdów wojskowych Wiesław Majewski. Były to Gaz-63 zbudowany w 1965 roku i nieco późniejszy Uaz-69, oba mają →→



korzenie w Związku Radzieckim ale oba ostatecznych kształtów nabrały właśnie w jeliczańskich halach. Rama i szoferka przyjechały z ZSRR ale reszta zabudowy powstała tutaj. W takich wersjach nie występowały „na stanie” Armii Czerwonej.

W innym kącie hali stoi rząd autobusów – od zupełnie współcześnie wyglądającego Jelcza T120 „Ewa” aż po najstarszego 043 – popularnego „Ogórka”. Ten przyjechał aż z Inowrocławia. To tylko pięć godzin jazdy – mówi właściciel i wspomina jak przez dwa lata codziennej ciężkiej pracy doprowadził go do dzisiejszego stanu. Pokazuje zdjęcia, przed – to zardzewiały wrak, po – autobus w stanie lepszym, niż te, którymi w młodości jeździłem na wakacje do babci.

Obok – rząd wozów strażackich. Kilka z nich służy do dzisiaj w okolicznych OSP, ale jest i rodzynek. Z Unikowa aż spod Sieradza przyjechał Jelcz 003, chociaż równie dobrze można o nim mówić Star 25. Samochód ma dwie nazwy, dwie tabliczki znamionowe bo rama i kabina powstały w Starachowicach a reszta zabudowy w Jelczu. Ten jest własnością osoby prywatnej, ale OSP w Unikowie ma „kuzyna” - Stara 25. Oba już od lat odpoczywają na zasłużonej emeryturze. A jako zasłużeni emeryci zapraszani są na złoty i pokazy, gdzie pyszną się urodą i budzą zrozumiałe sentymenty.

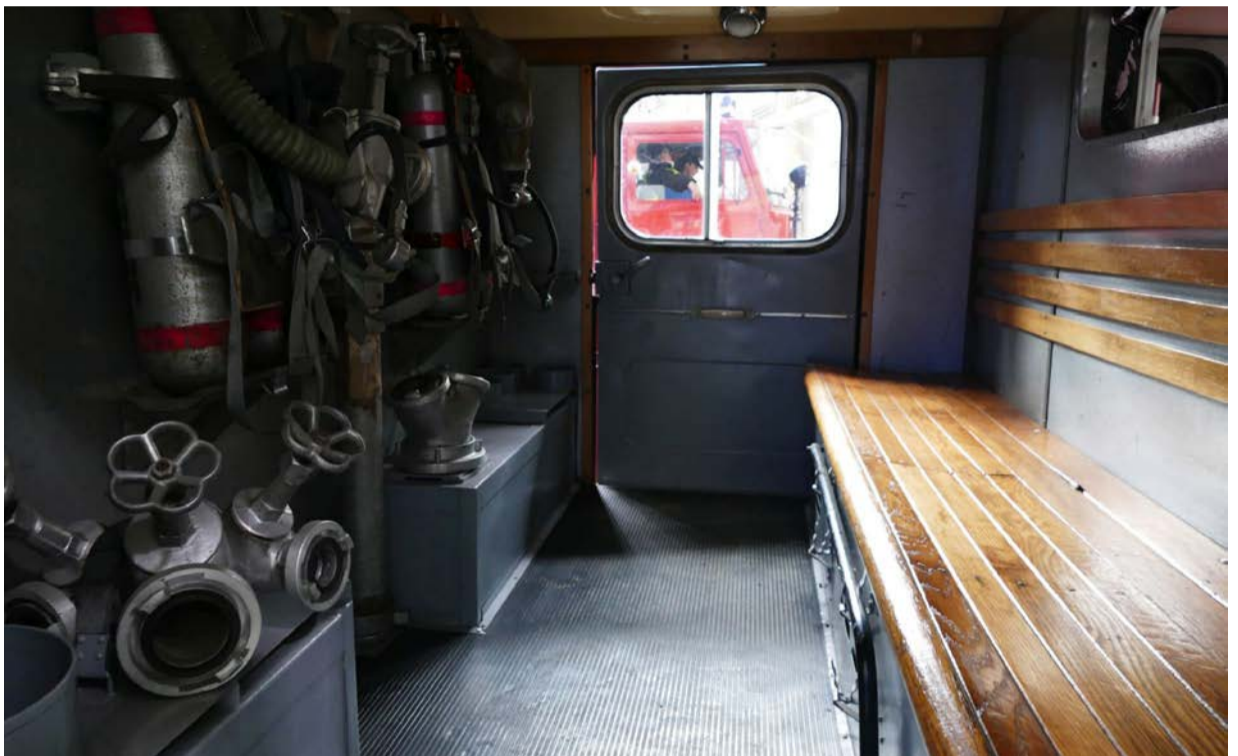
Nie tylko najstarsze ale i najnowsze pokazywane pojazdy

mają związek z wojskiem. Najstarsze – to sanitarki z lat 60-tych, najnowsze – to fabrycznie nowe Jelcze 442 i 662. Po wielu perturbacjach, przemianach własnościowych, rozbiściu na spółki zależne – ostatecznie udało się ocalić tylko spółkę Jelcz-Komponenty, zajmującą się produkcją głównie części zamiennych... Ostatecznie udało się wrócić do nazwy Jelcz SA i w jednej z hal podjęto produkcję samochodów dla Wojska Polskiego, z roczną produkcją sięgającą 400 sztuk. →→





W kącikach oczu wielu oglądających kręca się łzy. Dla wielu to miejsce przez wiele lat było całym życiem. W „Ogórku” słyszę licytację – piętnaście lat takim co rano jechałem do roboty – a ja trzydzieści pięć... Starszy pan na wyciągniętej spracowanej ręce pokazuje aluminiowy krążek – pamiątkowy medalik, który otrzymał na czterdziestolecie pracy. W jego oczach widzę zarówno dumę z tych lat jak i żal, że tak niewiele z tego pozostało... ■



# Dacia Duster Cup w Stolicy

TEKST: KLAUDIUSZ MADEJA  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Półmetek rywalizacji w Dacia Duster Elf Cup podczas Warszawskiego Safari był doskonałą okazją do spotkania w miasteczku serwisowym. Swoimi doświadczeniami i spostrzeżeniami na gorąco dzielili się przedstawiciele Teamu Total.



**W** drugi weekend czerwca w Warszawie kibice sportów motorowych mogli obserwować zmagania załóg startujących w Rajdowym Pucharze Polski Samochodów Terenowych. W tym roku dołączyła do niego nowa seria Dacia Duster Elf Cup, w której swoimi umiejętnościami wykazują się kierowcy amatorzy.

W czasie, gdy załogi rywalizowały na bezdrożach poligonu wojskowego w Zielonce, w miasteczku serwisowym Dacia Duster Elf Cup z dziennikarzami mediów branżowych spotkał się Adam Klimek - mechanik samochodowy, prezenter programów motoryzacyjnych. Adam Klimek chętnie odpowiadał na pytania zgromadzonej publiczności. Dotyczyły one głów-

nie napraw i eksploatacji pojazdów. Wiele osób wykorzystało okazję, aby zapytać o własne problemy z samochodami.

Pomimo nawet najlepszego przygotowania, zawsze może pójść coś niezgodnie z planem. Pierwszego dnia III rundy Dacia Duster Elf Cup przekonał się o tym gość specjalny Pascal Brodnicki, którego pilotem był Maciej Wisławski. Jedna błędna decyzja kierowcy kosztowała ich uszkodzenie tylnego mostu i nieukończenie rajdu. Dacia Duster z numerem startowym 1 powróciła do miasteczka serwisowego na lawecie, co dla zaproszonych dziennikarzy i nie tylko, było okazją do przyjrzenia się pracy mechaników.

– *Sam jestem mechanikiem i dokonałem w życiu niezliczonych napraw chyba wszystkich możliwych podzespołów samochodu. Czasem, mając do dyspozycji warsztat, kanał, podnośnik, dobre oświetlenie, stanowiło to nie lada wyzwanie – komentował Adam Klimek – Jestem pełen podziwu dla kolegów, bo tutaj w terenie warunki pracy są niewspółmiernie trudniejsze. Za całe zaplecze warsztatu musi nam wystarczyć to, co spakowaliśmy do samochodu. Co prawda przy wymianie uszkodzonego mostu pracuje ekipa mechaników, ale pamiętajmy, że jest to też wyścig z czasem, oni muszą zdążyć z naprawą przed regulaminowym zamknięciem parku samochodowego. Inaczej cały wysiłek będzie na nic, a załoga zostanie wykluczona z kolejnego startu. Przy pięciu rundach Dacia Duster Elf Cup taką stratę będzie bardzo trudno odrobić.*

Jak zwykle wszystkich wspierał dobrą radą Krzysztof Hołowczyc. Zapytany w sobotni wieczór, czy wybiera się na Stadion Narodowy dopingować polską reprezentację w meczu eliminacyjnym MŚ w Piłce Nożnej Rosja 2018 przeciwko Rumunii, odparł jak na profesjonalistę przystało: Jestem na rajdzie, nie ma taryfy ulgowej. Ale na pewno wygrają! Nie mylił się, Polacy zwyciężyli słabo grających Rumunów 3:1. A swoją drogą, co za zbieg okoliczności, wszak korzenie Dacii to właśnie Rumunia...



Zwycięzcami tej eliminacji zostali Paweł Molgo i Rafał Marton, jadący Toyotą Hilux. Drugą pozycję zajęli Miroslav Zapletal z Bartoszem Momotem. Startujący Fordem F150 EVO, stracili do zwycięzców 3 minuty i 16 sekund. Także Fordem jechała trzecia załoga Zdenek Porizek i Pavel Vaculik. Byli wolniejsi od zwycięzców o przeszło 10 minut. Zaś w Pucharze Dacia Duster Elf Cup, najlepszą załogą okazali się Jan Kozioł z Piotrem Gregułą. Drugie miejsce wywalczyli Krzysztof Wincentowicz i Bartłomiej Boba, a podium uzupełnili Wojciech Furman z Michałem Augustyniakiem. Do końca rywalizacji właścicielom sportowych Dusterów pozostały dwa starty: 31 sierpnia - 3 września Baja Poland (Szczecin - Dobrze - Drawsko Pomorskie) i 22 - 24 września Rajd Pomorze (Szczecinek). ■



# Terenowe w Przasnyszu

OPR: MACIEJ RZOŃCA  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

## Rajd Polskie Safari powraca – terenowe zmagania na Ziemi Przasnyskiej



**W**ponad 100-letniej działalności Automobilklubu Polski rajdy terenowe stanowiły ważny rozdział. Przed II wojną światową zawodami zainteresowane było także wojsko. W 1938 roku wydarzeniem był rajd w Puszczy Kampinoskiej, w którym zwyciężyła Aleksandra Mazurek w Chevrolecie. 120 kilometrów przejechała ze średnią prędkością 64,15 km/godz.

Animatorem powojennych „terenówek” w naszym Klubie był Paweł Treter. To z jego inicjatywy zorganizowany został w 1973 roku pierwszy Rajd

Polskie Safari. Paweł wymyślił nazwę imprezy, został także jej komandorem. Zwyciężył Marian Trela przed Wojciechem „Szczygłem” Szczygłowiczem, który był współpomysłodawcą zawodów.

W latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych odbywały się regularnie kolejne edycje imprezy. Nie przeszkodził w tym nawet kryzys paliwowy. „Szefował” im niestrudzony Paweł Treter, którego w latach pięćdziesiątych zastąpili Wojciech Banaszak i Edward Nowicki. W gronie zawodni-

ków z naszego klubu na trasach pojawił się Arkadiusz Sasara, rywalizujący o czołowe lokaty. Załogi ścigały się na poligonach w Sulejówku, Rembertowie czy Wesolej.

W XXI wieku zawody przeniesiono do Góry Kalwarii, a jednym z kolejnych dyrektorów, obok Bogusława Piekarskiego i Edwarda Nowickiego był Romuald Chałas, obecnie Prezes Automobilklubu Polski. W 35. Rajdzie Safari w 2008 roku triumfowała załoga AP, Tomasz i Patryk Łoszewscy.

Wraz z zamknięciem poligonu





w Górze Kalwarii oraz zmianą regulaminu RSMST (nowe przepisy dotyczące OS-ów) zakończyła się pierwsza karta zawodów – zostały one zawieszona. Obecnie rozpoczynamy nową – 37. Rajd Polskie Safari rozegrany zostanie w dniach 29-30 lipca i stanowić będzie 4. rundę Rajdowych Mistrzostw Polski Samochodów Terenowych 2017, 4. rundę Pucharu Polski Samochodów Terenowych 2017 oraz 4. rundę Pucharu Polski w Rajdach Baja 2017. Na starcie zobaczymy więc wszystkich najlepszych polskich kierowców w tej dyscyplinie!

Bazą zawodów będzie Przasnysz. To właśnie dzięki życzliwości władz Powiatu Przasnyskiego, Miasta Przasnysz, Miasta i Gminy Chorzele, Gmin: Przasnysz, Jednorożec i Krzynowłoga Mała będą się mogły odbyć najstarsze cykliczne zawody terenowe w naszym kraju. My organizatorzy – zostaliśmy gościnnie przyjęci w nowym dla nas terenie i pragniemy się odwzajemnić gospodarzom świetnie przeprowadzoną imprezą! A pomoże nam

w tym Auto Moto Klub Rzemieślnik w Przasnyszu, którego działacze są współorganizatorami zawodów.

Rajd jest przede wszystkim dla Was – Zawodników. Będzie on inny niż większość pozostałych rund w tym sezonie, ale mamy nadzieję, że przypadnie Wam do gustu. Do przejechania jest prawie 130 kilometrów oesowych i zapewniam, że trzeba się będzie napracować „za fajera”.

Zapraszam na zawody dziennikarzy, którym postaramy się

stworzyć jak najlepsze warunki do pracy. Liczymy także, że przybędzie do Przasnysza wielu fanów rajdów terenowych z różnych stron Polski. Mam do nich prośbę: pomóżcie zrozumieć miejscowym kibicom zasady rywalizacji i bezpiecznego oglądania zawodów. Na tym terenie dotychczas nie odbywały się takie rajdy, stąd oni tego mogą nie wiedzieć. A przecież wszystkim nam – pasjonatom motorsportu – zależy, aby mieć jak największą przyjemność z oglądania rywalizacji. I po tym bezpiecznie powrócić do domu...

Zapraszam wszystkich na gościnną Ziemię Przasnyską. Dla nas – organizatorów wznowienie Rajdu Polskie Safari to wielkie święto. Zawodnikom życzę „gumowych drzew” i „połamania kierownicy”, kibicom – jak największej ilości wrażeń. Tych, dla których z różnych przyczyn zawody mogą być utrudnieniem – z góry przepaszam. Nie denerwujcie się, przyłączcie się do nas!

Marek Jaczewski, Dyrektor 37. Rajdu Polskie Safari





# 29.06.-2.07.2017

OPR: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Już tylko kilka dni dzieli nas od ORLEN 74. Rajdu Polski. Kierowcy i ich rajdowe zespoły przeprowadzają intensywne testy, a kibice analizują mapy odcinków specjalnych, aby wybrać najbardziej atrakcyjne miejsca.

**Z**anim jednak rajdówki Sébastiena Ogiera, Thierry'ego Neuville'a, Otta Tänaka czy Jariego-Matti Latvali pojawią się na trasach szutrowych odcinków specjalnych, ekipy organizatora czeka kilkanaście godzin wyłożonej pracy. Dzień wcześniej rozpoczynają się końcowe przygotowania związane z zabezpieczeniem prób sportowych, zainstalowaniem taśm i barier oraz znaków sygnalizacyjnych. Gdy do stref kibica zaczną zjeżdżać kibice wszystko musi być gotowe.

Trasy odcinków specjalnych zostają zamknięte dla ruchu na trzy godziny przed startem pierwszej załogi, ale to nie oznacza, że przed rajdówkami nie zobaczymy już żadnych pojazdów. Jako pierwsze pojawią się samochody oznaczone odpowiednio jako D, C, B i A oraz SAFETY. W każdym z nich znajdą się przedstawiciele organizatora odpowiedzialni za bezpieczeństwo, ale także organizację odcinków. Te auta będą się zatrzymywały, gdy zajdzie potrzeba ostatnich korekt w otaśmowaniu czy też instalacji barier. Z całą pewnością ich załogi będą także interweniowały, gdy uznają, że kibice znajdują się w niebezpiecznych miejscach.

Na 30 minut przed pierwszą rajdówką na trasie pojawi się auto z trzema zerami. To jest już czas, gdy zabezpieczenie oesu powinno informować o pełnym przygotowaniu próby do startu załóg. Jeszcze w ubiegłym roku auto z tablicą 000 na drzwiach było rajdówka, a załoga w kombinezonach i w kaskach jechała sportowym tempem. Tym razem, zgodnie z obecnymi zaleceniami FIA to szybki, cywilny samochód, a dwuosobowa, bardzo doświadczona ekipa będzie na bieżąco korzystała z Planu Zabezpieczenia Rajdu i po raz kolejny sprawdzała, czy trasa jest już przygotowana. Wspomniany Plan Zabezpieczenia będzie dostępny w każdym z wymienionych samochodów, zazwyczaj na kolanach „pilota”, tak jak w rajdowym aucie opis trasy.

Podobne zadania stoją przed samochodem z dwoma zerami, który wyrusza na trasę na 20 minut przed startem pierwszej załogi. Wraz z trzema i dwoma zerami na oesie pojawi się auto z napisem FIA SAFETY DELEGATE, w którym będzie jechała Michele Mouton, delegat ds. bezpieczeństwa FIA. To od opinii Francuzki zależy czy można rozpocząć rywalizację, czy wymogi bezpieczeństwa są dochowane. W praktyce naj-



częściej dotyczą kibiców, ich zachowania i miejsc, w których stoją. W skrajnych przypadkach i braku możliwości porozumienia się z niesfornymi fanami rajdów odcinek może zostać odwołany.

Ostatnie dwa samochody, które mają na celu „zaalarmować” kibiców, że już za kilka minut pojawią się fabryczne Fiesty, Hyundaie, Toyoty i Citroeny to dwie rajdówki oznaczone jako 0B i 0A. Załogę pierwszej z nich będą tworzyli Kuba Przygoński i Tom Colsoul. Ten duet znany z sukcesów w tegorocznej edycji Pucharu Świata FIA w Rajdach Terenowych, który wystartuje 15 minut przed pierwszym autem WRC, będzie już jechał rajdowym tempem.

Tylko 7 lub 10 minut (w zależności od długości odcinka) przed pierwszą załogą (w piątek będzie to mistrzowski duet Sébastien Ogier/Julien Ingrassia) na mazurskich szutrach pojawi się Subaru Impreza WRC z Krzysztofem Hołowczyem za kierownicą. Trzykrotny triumfator Rajdu Polski wraz Maciejem Wisławskim będą ostatnią instancją wśród liczego grona, które sprawdza, czy na trasie, a przede wszystkim wokół niej, wszystko jest w jak najlepszym porządku i czy rywalizacja może się rozpocząć.

Od kibiców zależy, czy praca załóg wspomnianych dziesięciu samochodów będzie przebie-

gała bezproblemowo i czy każdy z „pilotów” po dojechaniu do mety oesu, poinformuje Centrum Kierowania Rajdem w Mikołajkach, że odcinek jest gotowy do rozpoczęcia rywalizacji.

ORLEN 74. Rajd Polski zostanie rozegrany w dniach 29 czerwca – 2 lipca. Zawodnicy będą mieli do pokonania trasę o długości 1422 kilometrów w tym 23 odcinki specjalne liczące ponad 326 km. Nie zabraknie wśród nich nowych dla kierowców i kibiców odcinków specjalnych Pozezdrze i Orzysz. Uroczysty start rajdu nastąpi w czwartek, 29 czerwca o godz. 16:00. Jeszcze tego samego dnia, o godz. 19:08 fani rajdów będą mieli okazję podziwiać początek rywalizacji na torze Mikołajki Arena, na którym podczas kolejnych dni zostaną rozegrane jeszcze dwie próby sportowe.

W piątek, 30 czerwca zaplanowano 9 odcinków specjalnych o długości ponad 113 kilometrów, a w sobotę, 1 lipca kolejnych również 9 oesów, ale tym razem liczących blisko 151 km. W niedzielę, 2 lipca załogi pokonają ostatnie 4 odcinki (59 km) ORLEN 74. Rajdu Polski, w tym kończący rywalizację Power Stage w nowej lokalizacji (OS-23, Paprotki-2) z dodatkowymi punktami (5-4-3-2-1) dla pierwszych pięciu zawodników. Meta rajdu, podobnie jak uroczysty start, odbędzie się w centrum Mikołajek o godz. 14:30. ■

# Sukces w Italian Baja!

OPR: MIROSŁAW RUTKOWSKI  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Kuba Przygoński i Tom Colsoul wygrali 24. edycję rajdu Italian Baja, szóstą rundę Pucharu Świata cross country FIA.



Ostatniego dnia rajdu zawodnicy dwukrotnie pokonywali ponad 80-kilometrowy odcinek specjalny „Vavadrom”. Polsko-belgijski duet wspierany przez PKN Orlen był najszybszy w trakcie obu przejazdów. Na porannym odcinku załoga o prawie dwie i pół minuty wyprzedziła Czecha Miroslava Zapletala, a w drugim przejeździe była szybsza o ponad minutę od Rosjanina Gadasina. Przygoński i Col-

soul jechali dobrym tempem i nie mieli żadnych przygód na trasie, których nie uniknęli dwaj inni Polacy walczący o podium. Aron Domżała miał awarię silnika, natomiast Martin Kaczmarowski złapał trzy kaptcie, dysponując tylko dwoma kołami zapasowymi. Sytuacja w stawce zmieniła się do ostatniej chwili. Skorzystał z tego jeden z faworytów, Katarczyk Mohammed Abu Issa, który na ostatnich kilometrach wskoczył



na trzecie miejsce, tracąc ostatecznie do załogi Orlen Team 31 minut. Drugie miejsce w klasyfikacji generalnej zajął Czech Miroslav Zapletal ze stratą 16 minut do zwycięzcy.

– *Bardzo się cieszymy z wygranej w tym legendarnej Italian Baja. Fajnie zapisać polskie nazwisko w historii tego 25-letniego rajdu. Bardzo dobre zawody i świetne tempo na wszystkich etapach. Do końca trzeba było bardzo uważać, być skoncentrowanym, bo na ostatnich kilometrach można było wiele stracić. Udało nam się uniknąć przygód, co w połączeniu ze świetnymi przejazdami przyniosło zwycięstwo. Dziękuję Tomowi za świetną współpracę i dziękuję wszystkim za wsparcie – powiedział na mecie rajdu Kuba Przygoński.*

Dzięki zwycięstwu w szóstej rundzie Pucharu Świata

Cross Country załoga ORLEN Team awansowała na drugie miejsce cyklu i zwiększyła szansę na miejsce na podium w całym sezonie. Przygoński i Colsoul kolejny start w Pucharze Świata planują podczas dziewiątej rundy, którą będzie Baja Poland.



# Masz jakiś film?

TEKST: MARZENA PIÓRO  
ILUSTRACJA: WIKTORIA PISARSKA

No to ładnie! Mam misję i zupełnie się tego nie spodziewałam. Wykreślić się nijak! No ok, niech i tak będzie. Ale zacznę od początku. Zadzwoiła mama mojej najstarszej chrześniaczki z prośbą o pomoc i interwencję. Moim zadaniem ma być zabranie uroczej, młodej damy i przetransportowanie do babci na wakacje. Wiadomo, uroczą damę zapakowaną w 7 walizeczek, 3 torby obszerne z klockami, tajemnicza siatka domyślałam się, że ze smakołykami. Nie ma wyjścia, zatem wszystkie trzy jesteśmy gotowe do tego wydarzenia. Mamusia, która wyprawia córcię w drogę, młoda dama z ekwipunkiem jak na wyprawę na Kilimandżaro oraz ja i moje sprytne autko. Ja i młoda

dama spędzimy razem prawie pięć godzin. Lubimy się. Bawimy się często. Ale pięć godzin? Hmm, mam nadzieję, że czas nam minie miło i szybko. Ruszamy, kierunek Przemyśl. I nie chodzi mi o przemysłenie, czyli proces myślowy, a uroczą miasto w województwie podkarpackim. Pierwsze dwie godziny, jest nawet zabawnie i miło, ale potem, oj zesz... nie jest lekko. „Daleko jeszcze” – to zdanie słyszę w ciągu godziny kilkadziesiąt razy! Nawet Shrek by tego nie zniósł! Oj, zesz... a za chwilę, jeść, pić, siusiu... O rety! Ależ te dzieci dużo jedzą. Zerkam powoli na tapicerkę,

z pięknego koloru grafitowego, stała się grafitowa w brązowe paćki! Tak, będzie piękny kubistyczny wzór. Rety! W końcu pada pytanie: ciocia masz jakiś film? No, zesz... skąd mam mieć film? Moje



kochane autko to nie multiplex! Już po drugiej godzinie jestem gotowa uciec daleko stąd, bo okazało się że młoda dama cierpi na chorobę lokomocyjną i przystanki robimy na wszystkich kolejnych stacjach benzynowych. Ale wiem, mam nie tylko boskie autko. Mam smartfon! I tam jedną jedyną, ale za to ukochaną moją bajkę sprzed lat „Kłopoty z Babelkiem! Oł – je!!! Włączam i słyszę „Gumiś to fajny Miś” I jak nie wierzyć w magiczne działanie soku z gumijagód...

**PS.**

### Zalecenia od Marzeny:

Kochane, pamiętajcie dzieci w samochodzie muszą mieć zorganizowany czas. Zabierzmy ulubione zabawki, ukochanego misia czy inną przytulankę. Pamiętajmy o zapasie jedzenia oraz picia a także przepysznych przekąskach np. zdrowe marchewki będą idealne. Nie brudzą, nie kleją się, nie rozsypią się a do tego są słodkie i pyszne. A i zawsze foteliki i pasy zapinajmy zgodnie z instrukcją producenta. Pamiętajcie bezpieczeństwo jest priorytetem!

# Zaproszenie na rajd

Organizatorzy: Veterán Šariš, Firma Hoffman i Automobilklub Rzeszowski zapraszają na spotkanie z samochodami zabytkowymi.



Fotografia  
Paweł Hoffman

W dniach 23-25 czerwca odbędzie się 12. Podkarpacko Szaryskie Kryterium Weteranów – międzynarodowy rajd pojazdów zabytkowych. Uczestnikami przedsięwzięcia będą Polacy, Słowacy, Węgrzy, Czesi i Ukraińcy.

Rajd w piątek wystartuje z Presova i dojedzie do bazy imprezy w Hotelu Krynica. W sobotę



Fotografia  
Paweł Hoffman

uczestnicy przejadą turystyczną trasę na odcinka Krynica – Biecz – Szymbark – Krynica. Zakończenie podczas którego zostaną wyłonieni zwycięzcy odbędzie w się w Hotelu Krynica. ■



Fotografia  
Paweł Hoffman



Fotografia  
Paweł Hoffman

---

**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: Mirosław Rutkowski



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