

# iauto polska

Numer 82, 5 lipca 2017





Zastanawialiście się może czasem nad tym, że o niektórych samochodach mówi się, że są dla pań, albo dla dziewczynek? A inne niby wyłącznie pasują do ludzi o innej orientacji seksualnej. Natomiast drogie, głośne i nieprzyzwoicie drogie auta, w szczególności czerwone, mają świadczyć o kompleksach właściciela. Dla ścisłości o kompleksach wynikających z pewnych niedostatków jakich natura poskąpiła.



O słuszności tego rodzaju opinii nie bardzo jest sens dyskutować, kto chce, ten jest przekonany, że są prawdziwe, kto inny machnie ręką. Ale stereotyp, niczym plotka, cichutko, chyłkiem przykleja się do samochodu i wlecze się za nim, jak, nie przymierzając, tren za wdową.

No bo co zrobić ma ktoś, komu jakiś samochód bardzo się spodobał, ale dowiedział się, że takie auto mieć, to wiocha, wstyd i metr mułu? Auto fajne, funkcjonalne, dokładnie takie, jakie jest potrzebne, tylko ten muł... No i kłopot gotowy. Jeśli wbrew opiniom życzliwych znajomych takie auto zostanie kupione, to ci życzliwi mogą się poczuć urażeni - wszak ich życzliwe i z głębokiej przyjaźni przekazane ostrzeżenia mamy w nosie. Oni życzliwie, a my im tak.

A druga strona tego samego medalu - poważny biznesmen przyjeżdża podpisywać całkiem znaczny kontrakt w bardzo niepoważnym samochodzie. Dziwne, że auto jeszcze jeździ, bo jego miejsce to szrot. Czy to oznacza, że biznesmen lekceważy partnerów? A może manifestuje niewypłacalność i biedę firmy, którą reprezentuje?

Może zamiast zbyt serio podchodzić do stereotypów, lepiej pomyśleć o stanie technicznym, sprawności zawieszenia, układu kierowniczego i hamulców naszych samochodów?

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



**Wydarzenia**

Rajd. I po rajdzie - str. 4



**Prezentacje**

Luksus w rozmiarze XL - str. 10



**Klejdoskop**

Obrazki z USA (2)- str. 16

Supersamochód - str. 20

Klejdoskop automobilklubów - str. 31

**Technologie**

Urbino electric - str. 23



**Eksploatacja**

Przypadłości Diesla - str. 29

**Babskie gadanie**

Wiele chłodem, ale... - str. 30



# Rajd. I po rajdzie

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI  
ZDJĘCIA: [www.rajdpolski.pl](http://www.rajdpolski.pl), MARCIN KALISZKA

Chlubimy się tym, że początki Rajdu Polski sięgają lat dwudziestych ubiegłego wieku. Impreza o imponującej historii przez lata była powodem do dumy, poza kilkoma edycjami, które raczej powodów do chwały nie przyniosły. W pierwszy weekend lipca polskie święto sportu samochodowego odbyło się po raz 74.



**W** czasach prehistorycznych, kiedy już ktoś miał samochód, mógł startować nim w dowolnej dyscyplinie, w rajdach lub wyścigach. Warto przy tym pamiętać, że w początkach motoryzacji

rajdy od wyścigów różniły się niewiele. Chodziło o to, aby trasę pokonać szybciej od rywali. Z czasem wyścigi organizowano na specjalnie wybudowanych zamkniętych torach, rajdy pozostały na normalnych dro-

gach, tyle że zamkniętych dla ruchu. Poszczególne dyscypliny odbywały się według coraz to bardziej różnych regulaminów, ale jeszcze w latach osiemdziesiątych ub. w. kierowcy potrafili tym samym samochodem

pojechać w wyścigu, tydzień później wystartować w rajdzie, aby w kolejny weekend startować w wyścigu górskim. W XXI wieku sytuacja nie do pomyślenia. Poszczególne dyscypliny stały się bardzo różnymi odmianami szybkiej jazdy samochodem, wymagają specjalnego sprzętu, nieco innych umiejętności zawodników i kompletnie innego sposobu organizacji zawodów. Rajdy są najbardziej wymagające. Pod względem sportowym, finansowym jak i organizacyjnym.

### Kluczowa sprawa

Rajd samochodowy to wielkie przedsięwzięcie sportowe, logistyczne, marketingowe. Bardzo kosztowne. Za prawo organizowania rajdu do mistrzostw

świata Polski Związek Motorowy musi zapłacić „promotorowi WRC” ponad 800 tysięcy złotych. To na początek. Opracowanie trasy, ewentualna naprawa dróg, wynajęcie transportu, sprzętu pomiarowego i łączności, uzyskanie zgód na zamknięcie dróg, przygotowanie planu zabezpieczenia i organizacji ruchu, przygotowanie miejsc parkingowych dla osób funkcyjnych i tysięcy kibiców, opracowanie materiałów informacyjnych, dziesiątek dokumentów dla osób funkcyjnych, urzędów, mediów i kibiców, organizacja biura, centrum zarządzania, konferencji, rezerwacja hoteli, wydawnictwa, autopromocja i autoreklama, zorganizowanie służb medycznych, ratownictwa drogowego,

policji i ochrony... można tak długo. Do tego jeszcze dochodzą płace, przez kilka dni zatrudnionych jest około 2 tysięcy osób, dyrektor z grupą fachowców pracują praktycznie przez cały rok. Wszystko to pochłania bardzo duże pieniądze. Ale, jak wiadomo, żeby wydać, trzeba mieć. Finansowanie takiego przedsięwzięcia zapewniają sponsorzy, wpływy z biletów i najróżniejszych materiałów informacyjnych i pamiątkowych. Ze sponsorami Rajdu Polski to jakaś dziwna sprawa. Poprzedni tytułarny sponsor, Lotos, zamiast trzymać się imprezy pazurami, wycofał się niespodziewanie i w mało eleganckiej formie. W tym roku jego miejsce zajął drugi polski koncern paliwowy, Orlen. Nieoficjalnie dowie- ➔➔





działem się, że współpraca z Polskim Związkiem Motorowym jest satysfakcjonująca głównie dla płockiej spółki. Sponsorska łaska na pstrym koniu jeździ, chociaż wydawać by się mogło, iż chętni do reklamowania się przy okazji imprezy o światowym zasięgu, to niebywała okazja. Wartość marketingową Rajdu Polski trudno przecenić, a jednak kolejki sponsorów nie widać.

W sumie, po podliczeniu wszystkich kosztów, opłaceniu ubezpieczeń i pokryciu strat w terenie, w kasie rajdu najczęściej ziele wielka dziura. No to co jest największym bólem głowy zarządzających rajdem? Oczywiście, budżet! Zadaniem dyrektora jest precyzyjne ułożenie puzzli aby obrazek był taki, jak trzeba i nie zabrakło pieniędzy. To jest trochę jak się-

ganie prawą piętą do lewego ucha... Wszelkie pretensje kierowane są pod adresem Polskiego Związku Motorowego, który z mocy prawa jest właścicielem i jedynym podmiotem uprawnionym do organizowania (lub powierzenia organizacji) wszelkich zawodów w sportach samochodowych.

### Samochód

Współczesna rajdówka jest dopuszczona do ruchu drogowego, ale z samochodami z salonów wspólna jest jedynie nazwa modelu i pewne podobieństwo wyglądu zewnętrznego. W rzeczywistości samochody dopuszczone do rywalizacji jedynie w World Rally Championship to wręcz kosmiczne, wielce wyrefinowane wehikuły, skonstruowane i zbudowane do pędzenia po zamkniętych dla ruchu

odcinkach specjalnych. I nie bez powodu w rywalizacji liczą się jedynie kierowcy zespołów fabrycznych. Po pierwsze, tylko wielkie firmy stać na finansowanie programu WRC. Po drugie, tylko wielkie zaplecze intelektualne i technologiczne pozwala zbudować odpowiedni samochód zgodny z regulaminem technicznym FIA, a jednocześnie co najmniej nie gorszy od konkurentów. Te samochody teoretycznie można kupić, ale prywatny kierowca zapłaci horrendalne pieniądze za auto, które będzie miało nieco gorsze osiągi, od używanego przez zespół. Do tego będzie miał problemy z serwisowaniem i częściami zamiennymi. W światowym championacie można walczyć o tytuł mistrzowski wyraźnie tańszymi samochodami w niższych i mniej pre-

stizowych kategoriach WRC2, WRC3, Junior WRC czy WRC Trophy. Warto przypomnieć, iż jedynymi Polakami, którzy wywalczyli tytuł rajdowych mistrzów świata są Robert Kubica z Maciejem Baranem. Jeździli w samochodzie WRC2

W 74. Rajdzie Polski wystartowało 17. samochodów w specyfikacji technicznej WRC, w tej stawce cztery zespoły fabryczne desygnowały do rywalizacji po trzy załogi. I te załogi rozdawały karty w ósmej rundzie tegorocznych mistrzostw świata. Cztery polskie załogi ruszyły do walki w WRC2, jedna w kategorii jeszcze niższej, WRC3. Pojechali najlepiej, jak umieli, niestety, rezultaty nie imponują.

### Kibice

Jak wcześniej wspomniałem, w rywalizacji o punkty w cyklu WRC uczestniczą jedynie kie-

rowcy w samochodach fabrycznych. Pozostali mogą jedynie liczyć na błąd któregoś z faworytów. Taki błąd przydarzył się fińskiej załodze Ott Tanaki i Martin Jarveoja; świetnie jechali do 21. próby. Skoro na każdym rajdzie o zwycięstwo walczą te same załogi, a wśród nich brak Polaków, to co ekscytowało tysiące polskich kibiców? Trzy sprawy. Pierwsza, to oczywiście rywalizacja indywidualna. Jedni sprzyjają Tanakowi, inni Ogierowi, ktoś trzyma kciuki, aby wygrał Jari-Matti Latvala, każdy ma swojego faworyta. Druga fascynacja kibiców dotyczy odpowiedzi na pytanie, który samochód wygra; Toyota, Hyundai, Ford czy Citroen? No i trzecia sprawa, najważniejsza. To niewyobrażalne tempo z jakim kierowcy pokonują poszczególne odcinki specjalne.

Wielce ekscytujące jest obserwowanie załóg pędzących po wąskich, szutrowych drogach z prędkościami większymi od autostradowych, własności trakcyjnych tych samochodów, perfekcyjnych hamowań, pokonywania zakrętów, przyspieszeń, a wszystko okraszone dźwiękiem silników. A później porównywanie czasów przejazdu na komórce – pod warunkiem, że jest zasięg i internet działa. Dla tysięcy fanów rajdów to przeżycia nie do opisanania.

### Bezpieczeństwo

Zadaniem organizatora jest zapewnienie warunków do rywalizacji dla zawodników i możliwości bezpiecznego obserwowania tej rywalizacji przez widzów. Z tym drugim zadaniem nikt na świecie do końca sobie nie radzi, →→





a im szybciej jadą samochody rajdowe, tym dalej muszą stać widzowie. Niestety, nie wszyscy to rozumieją.

Mazurskie szutry przyciągają tysiące kibiców. Wynajmują kwatery, tankują, zapełniają restauracje i bary, opróżniają półki w sklepach - słowem zostawiają mnóstwo pieniędzy. I chcą zobaczyć rajd. Większości nie wystarczy zobaczyć jednego przejazdu, zatem po obejrzeniu jednego odcinka, ruszają na następny. Na drogach robi się ciasno, przejazd trwa znacznie dłużej niż planowali, a koniecznie chcą zdażyć... Dojeżdżają na ostatnią chwilę i okazuje się, że na przygotowanym parkingu już nie ma miejsc... Albo gdy już dojadą na z góry upatrzone miejsce, to

okazuje się, że krzaki zasłaniają sporą część trasy... W takich sytuacjach kibice czują się oszukani, wszak zapłacili za bilety. Jest jeszcze całkiem spora grupa tych, którzy dojeżdżają terenówkami, quadami czy motocyklami tam, gdzie kibiców nikt się nie spodziewa. Tłumy wędrują do atrakcyjnych miejsc przez pola (uprawne) czy łąki. Gdy wracają bywa, że czekają na nich rolnicy, którym zniszczono część zbiorów. Jeśli do tego dołożymy hektolitry wypitego piwa i nie tylko, tysiące puszek, butelek, plastikowych opakowań i resztek po grillach, to i tak obraz krajobrazu po rajdzie nie będzie kompletny. A przecież najważniejsze jest bezpieczeństwo zawodników i kibiców. Z powodu fanów,

którzy stali w niedozwolonych miejscach w piątek odwołano OS6, w sobotę opóźniono start jednego z odcinków.

Prezes Polskiego Związku Motorowego Andrzej Witkowski jeszcze w czasie rajdu komentował: – *Większość kibiców zachowuje się podczas rajdu jak należy, stosując się do zaleceń porządkowych. Wzorowo postępują zwłaszcza w momentach, gdy nad trasą przelatuje helikopter sędziowski. Problemy sprawiają jednostki, lub niewielkie grupki zbyt brawurowych fanów. Wydaje mi się, że w sobotę zachowanie kibiców się poprawiło, ludzie bardziej się pilnują. Pełną ocenę wydam jednak po rajdzie. Na tę chwilę muszę wyrazić nasze niezadowolenie. Odbyłem wczoraj ostrą rozmowę z Michele Mouton, która odpowiada w FIA*





za bezpieczeństwo. Czuli się ona urażona zachowaniem niektórych kibiców, bo osobiście prosiła ich, by przeszli w wyznaczone miejsca. Oni się stosowali, ale gdy odjechała, to wracali na wcześniejsze pozycje. To kompletnie nieodpowiedzialne, wystawia nam złe świadectwo i rodzi wątpliwości, czy organizować imprezę rangi mistrzostw świata w Polsce.

Czy ten komentarz oznacza, iż Polski Związek Motorowy zrezygnuje ze starań o podpisanie kolejny raz umowy z FIA o organizacji rajdu jako rundy WRC? Tego nie wiem, ale rozgoryczenie prezesa nietrudno zrozumieć.

### Pretensje

Zawsze po rajdzie odbywa się wielkie podsumowanie. Nie

brakuje najróżniejszych krytyk, pretensji, oskarżeń, pomówień... padają grube słowa. Wspomniani rolnicy żądają wyrównania szkód (niekiedy chcą jeszcze na tym zarobić), lokalne samorządy oczekują naprawy zniszczonych dróg, kibice wylewają bardziej czy mniej uzasadnione żale, delegaci FIA przygotowują raporty i oceny, zawodnicy komentują jazdę straży pożarnej po odcinku specjalnym, zatrudnieni do zabezpieczania oesów opowiadają o warunkach pracy. Wszyscy kierują swoje uwagi pod adresem Polskiego Związku Motorowego. Jak wszyscy, to i ja też, zwłaszcza że fanem PZM-otu nie jestem. Trzeba jednak pamiętać, że błędy popełnia każdy. Większe lub mniejsze,

niektóre to skutek niedopatrze-  
nia, inne niefortunnego zbiegu  
okoliczności, zdarzają się też  
sytuacje nie do przewidzenia.  
W przedsięwzięciu tak wiel-  
kim, jak rajd, błędy są nieunik-  
nione. I nie bardzo wierzę w to,  
że wynikają ze złej woli czy  
niekompetencji. Wolę docenić  
ogromny wysiłek organizato-  
rów, setek młodych ludzi sto-  
jących w deszczu czy w słońcu  
od rana do wieczora. Przy Raj-  
dzie Polski pracowały ekipy  
z różnych rajdowych ośrodków  
w kraju, zamiast wyrzutów  
i pretensji, należą im się  
słowa uznania. Bo przytłacza-  
jąca większość tych ludzi wyko-  
nywała swoją robotę bardzo  
rzetelnie. Czy przypadkiem  
nie zabrakło pod ich adresem  
magicznego: dziękuję? ■

# Luksus w rozmiarze XL



RENAULT KOLEOS

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Nowy Koleos w Polsce pojawi się w sprzedaży dopiero we wrześniu, ale my mieliśmy okazję podziwiać auto podczas prezentacji na Słowacji. Było elegancko, stylowo i sportowo, jak na wyjątkowe auto przystało.

**K**oleos to luksusowy SUV z segmentu D. Uzupełnia gamę crossoverów Renault złożoną z modeli Captur i Kadjar. Jest to również kolejny model z gamy Renault, po modelach Espace, Talisman i Captur, który oferuje wersję Initiale Paris - synonim elegancji,

komfortu i bogatego wyposażenia.

Co podobało nam się podczas jazdy tym autem najbardziej?

W skrócie:

- możliwość jazdy po wszystkich nawierzchniach dzięki dużemu prześwitowi,



- uznana technologia napędu na cztery koła;
- stylowe e wnętrze, zapewniające komfort dla kierowcy i pasażerów,
- silniki wysokoprężne, dostępne zarówno ze skrzynią biegów mechaniczną, jak i automatyczną X-Tronic,
- dostępność do usług online dzięki tabletowi R-LINK 2.

Nowy Koleos jest bardzo podobny do modeli Talisman i Talisman Grandtour. Te samochody

zostały zaprojektowane przez Alexisa Martota w ramach prac nad stylistyką nadwozia obejmujących te trzy modele. Najbardziej widoczne podobieństwa to przede wszystkim przód nadwozia ozdobiony pionowym logo marki Renault, umieszczonym na szerokim, chromowanym wlocie powietrza. Podobieństwo można odnieść także w wyraźnie zarysowanych nadkolach i wyważonych proporcjach, w zredukowanych zwisach, a także w stylistyce przednich i tylnych świateł z charakterystycznym układem świateł full LED. Dynamiczny charakter auta podkreśla spory rozmiar kół.



Osobowość Koleosa powstała dzięki zastosowaniu innowacyjnych zabiegów stylistycznych. Z przodu jest sporo chromowanych elementów, co zawsze dodaje autu prestiżu i elegancji. Kolory nadwozia – jest ich osiem: Jasny Srebrny, Szary Metalic, Niebieski Saxe, Czerń Nocy, Beż Mineralny, Czerwony Senois, Biały Perłowy, Biel Arktyczna doskonale współgrają z linią stylistyczną auta i podkreślają jego luksusowy charakter. →→

# Gwiazdy lubią Renault

## (z wzajemnością)



Pascal Brodnicki gruntownie sprawdzał innowacyjne rozwiązania Koleosa.



Bogusław Linda musiał stawiać czoła wyzwaniom - a jakże!



Ola Nieśpielak starała się dostosować swoje kreacje do stylu i prestiżu Koleosa.

Podczas prezentacji nowego Koleosa na Słowacji znani i lubiani gruntownie sprawdzali auto.

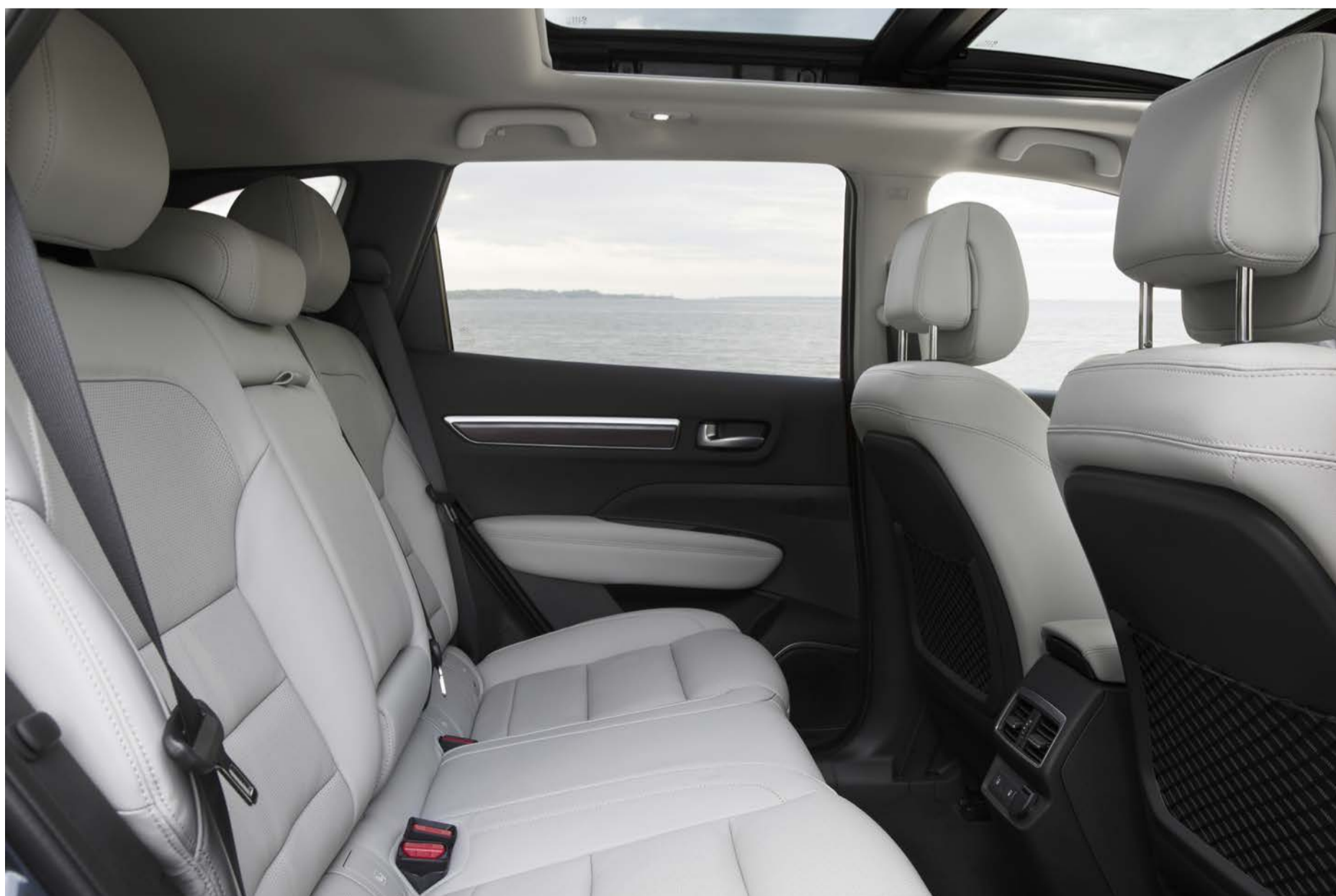


Grażyna Szapałowska z wdziękiem pozowała na tle auta w pięknych okolicznościach przyrody



Wnętrze auta jest niezwykle przestronne, panoramiczny, szklany, otwierany dach doświetla wnętrze, a personalizowane oświetlenie ambientowe wpływa na dobre samopoczucie. Poza tym modu-

larny, pojemny bagażnik, duża liczba schowków i system „Easy Break”, który dzięki umieszczonym w bagażniku dźwigniom pozwala jednym ruchem złożyć tylne oparcia siedzeń, czyni →→



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)



z Koleosa funkcjonalne i praktyczne auto. Fotele są regulowane w sześciu płaszczyznach, z elektryczną regulacją podparcia lędźwiowego dla fotela kierowcy. Mają podgrzewane siedzenia i oparcia oraz dwustopniową funkcję wentylacji. Pasażerowie na bocznych miejscach z tyłu również mogą korzystać z podgrzewanych foteli. I jeszcze taki gadżet na deser: przednie uchwyty na kubki mają funkcję podgrzewania lub chłodzenia - do wyboru.

Jak już w krainie luksusu, to warto zwrócić uwagę na najlepiej wyposażoną wersję Koleosa - Initiale Paris. Wyróżnia się między innymi: fioletowym kolorem nadwozia - Améthyste, 19-calowymi diamentowanymi obręczami kół, oznakowaniem wersji na osłonie chłodnicy, chromowaną boczną listwą na przednim błotniku. We wnętrzu tej prestiżowej wersji jest tapicerka ze skóry licowej Nappa, w kolorze czarnym lub szaro-czarnym, która dzięki specjalnemu procesowi przetwarzania ma naturalną fakturę i jest gładka i miękka. Przeszycia

i spasowanie skórzanej tapicerki na siedzeniach, wykonywane ręcznie przez wykwalifikowanych pracowników są gwarancją precyzyjnego wykończenia.

Poza tym tę wersję ozdabiają ciekawie wyprofilowane zagłówki na przednich siedzeniach, specjalne listwy ozdobne Initiale Paris na desce rozdzielczej i na panelach drzwiowych, deska rozdzielcza wykończona skórą z przeszyciami, oraz oznakowanie Initiale Paris: nakładki na progi, wstawki na kierownicy, górna część oparcia przednich siedzeń, listwy z tyłu zagłówek przednich siedzeń. Specjalnie dla tej wersji dostępna jest karta Renault Hands Free.

Podróżowaliśmy Koleosem w różnych warunkach: po nawierzchniach szutrowych, po krętych drogach, po specjalnie przygotowanej trasie terenowej i wszędzie auto spisywało się doskonale, ale wrażenia należy dawkować i o tym następnym razem, gdy z Koleosem zaprzyjaźnimy się bardziej. ■

# Obrazki z USA (2)

TEKST I ZDJĘCIA: MACIEJ RZOŃCA

To była najdłuższa samochodowa podróż w „jednym kawałku” w moim życiu – 1300 mil (prawie 2100 km) przejechanych w ciągu 28 godzin z krótkimi przerwami na odpoczynek i 2-godzinną drzemkę.



**N**a szczęście miałem pomoc syna Mateusza, który dzielnie zastępował mnie za kierownicą. Sam nie dałbym rady. Naszym pojazdem był Dodge Caravan z 2001 roku z silnikiem 3.3 l V6 udostępnionym przez naszych serdecznych przyjaciół.

Trasa wiodła solidnymi, międzystanowymi autostradami (Interstate Highway) z Chicago (Willowbrook) do Port St. Lucie na Florydzie – ze stanu Illinois przez Indianę, Kentucky, Tennessee, Georgię i Florydę. Na szczęście na całej trasie (z niewielkimi wyjątkami) prędkość

maksymalna na tych autostradach wynosi 70 mil/godz (ok. 110 km/godz) i nie było generalnie problemu, by jechać 5-7 mil szybciej. Tak przynajmniej jechali Amerykanie, więc staliśmy się nie odstawać prędkością od nich. Paradoksalnie, gdybyśmy jechali dużo poniżej



dozwolonej prędkości, np. 50 mil/godz, byłyby duża szansa na zatrzymanie przez policję, która mogłaby podejrzewać, że jadący tak wolno samochód prowadzi nietrzeźwy kierowca.

Przy okazji... 4 lipca w USA obchodzony jest Dzień Niepodległości. W Kentucky na autostradowych wyświetlaczach, które zwykle informują o korkach czy robotach drogowych, kilka dni przed tym świętem pojawiły się okolicznościowe przypomnienia, które można przetłumaczyć w ten sposób: „Wyznacz trzeźwego (niepijącego) kierowcę na 4 lipca”.

Najgorszy stan nawierzchni autostradowej był w India-

nie. Popękany beton, dużo dziur i wybojów. Poza tym miałem wrażenie, że w ogóle nie są one sprzątane. Na setkach kilometrów, dosłownie co kilkadziesiąt, kilkaset metrów leżały na poboczach strzępy rozerwanych opon. Nierzadko na samej drodze. Do tego mnóstwo zabitych zwierząt, głównie małych jak skunksy, ale też większych – saren czy jeleni.

Dużo lepiej było pod tym względem w kolejnych stanach.



Generalnie, im bardziej na południe, tym lepiej. Lepsze drogi, mniej śmieci i kawałków opon, a wspaniałą czystością zaskoczyła Georgia. Co więcej, tam właśnie pojawiły się na drogowych znakach ostrzeżenia, że śmiecenie na drodze grozi 1000-dolarowym mandatem. Inne tabliczki przypominały, że na auto- ➔➔





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)



stradzie w tym stanie obowiązuje prędkość maksymalna 70 mil/godz, ale też prędkość minimalna (40 mil/godz).

W Tennessee natomiast, przez dziesiątki kilometrów w okolicach Nashville, wytyczono dodatkowy pas autostrady, po którym wolno poruszać się jedynie samochodom wiozącym co najmniej dwie osoby lub pojazdy „niskoemisyjne”, czyli hybrydowe i elektryczne.

Znaki w Indianie jednoznacznie informowały, że „speeding” (przekroczenie prędkości) grozi mandatem w wysokości do 1000 dolarów, a niebezpieczna jazda (cokolwiek to znaczy) zagrożona jest 6-letnią odsiadką w więzieniu.

W Polsce lewy pas autostrady ma generalnie służyć do wyprzedzania, po czym powinniśmy zjechać na pas prawy. W USA wygląda to, niestety, inaczej. Przede wszystkim autostrady

mają po trzy pasy, a w pobliżu dużych miast 4-5. Nikt tu jednak nie zjeżdża do prawej krawędzi drogi. W rezultacie normą jest wyprzedzanie z prawej strony.

Można się do tego przyzwyczaić. Najważniejsze, że nawet wielogodzinna jazda nie jest tak męcząca jak na autostradach europejskich. ■



# Supersamochód

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

O tym samochodzie nie pisaliśmy albo wcale, albo bardzo mało, jakbyśmy go nie zauważali. Dlaczego? Jakoś trudno zachwycić się pojazdem, który przez kilka lat nie był w stanie samodzielnie pojechać. Jedyną jego zaletą była uroda, chociaż nie wszystkich zachwycała. Do tego skojarzenie konstrukcji z ciężkozbrojną XVII wieczną konnicą i nadużywanie narodowej symboliki w celach marketingowych, nie bardzo nam odpowiada. Wątpliwości budzi sens inwestowania w coś, co nikomu nie jest potrzebne. Poza obrzydliwie bogatymi szejkami. O serii blamaży też nie informowaliśmy, jako że nie kopujemy leżącego. A tu nagle prototyp pojechał. Taki oto komunikat otrzymaliśmy od Arrinera S.A.:



Goodwood, 29.06 - 02.07. 2017

## Wielki sukces Arrinery w Goodwood.

Arrinera Hussarya GT, która w zeszłym roku debiutowała w „Goodwood Festival of Speed”, podczas tegorocznej edycji zakwalifikowała się do finałowego wyścigu na 1,16 mili na słynnym HillClimb. Arrinera wywarła ogromne wrażenie nie tylko na widzach ale

i na komentatorach, którzy nie mogli wyjść z podziwu, jak to jest możliwe, że polski supersamochód, który po raz pierwszy pojawił się w na Festiwalu w zeszłym roku, w tym roku zdeklasował wielu utytułowanych rywali.

Gdy Anthony Reid – kierowca siedzący za kierownicą Arrinery - w finałowym biegu osiągnął czas 48:28, z ust komentatorów można było usłyszeć „What on Earth !”,



**Piotr Frankowski**

**133**

Arrinera Hussarya GT3

a podczas jednego z przejazdów „Arrinera looks like a milion dolar car !”.

Udział polskiego samochodu w tak prestiżowym evenie jak Goodwood FoS nie ma precedensu w historii polskiej motoryzacji, przy czym Arrinera potwierdziła swoją dominację w klasie samochodów GT oraz była całkowicie poza zasięgiem najbardziej rozpoznawalnych supercarów, które niejednokrotnie dysponowały większą mocą. Dla porównania zeszłoroczny zwycięzca McLaren P1



**Anthony Reid**

**133**

Arrinera Hussarya GT3



Zestawienie czasu Arrinery z najbardziej rozpoznawalnymi modelami supercarów podczas Festival of Speed Goodwood 2017 – wyścig na 1,16 mili

Nazwa	Moc-KM	Czas-s
Arrinera Hussarya GT	560	48.28s
Radical RXC	650	50.83s
Nissan GT-R	600	52.68s
Porsche 911 TurboS	580	53.31
Lamborghini Aventador S	740	54.44s
Ford GT	656	54.54s
Noble M600 Speedster	650	54.73s
Rimac Concept S, cena 1,3 MLN \$	1384	54.89s
Aston Martin Vulcan AMR Pro, cena 2,5 MLN \$	820	55.62s
Pagani Zonda 760RS, cena 2,0 MLN \$	760	57.04s
Zenvo TSR, cena 1,65 MLN \$	1104	58.03s

LM (cena około 3 mln EUR) osiągnął czas 47:07, przy czym dysponował hybrydowym silnikiem o mocy prawie 1000 KM. Arrinera wyposażona jest w silnik V8 o mocy 560KM. To zestawienie pokazuje ogromny potencjał polskiej konstrukcji. Z ciekawostek, podczas finałowego biegu Arrinera była szybsza o 0:31 sekundy od prowadzonego przez Nicka Heidfelda bolidu Formuły E.

# 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 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)

# Urbino electric

OPR: MIROSŁAW RUTKOWSKI  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

W przyszłym roku na ulice Warszawy trafi partia dziesięciu autobusów Urbino 12 electric. Do ogłoszonego przez warszawski ratusz przetargu na dostawę autobusów bezemisyjnych przystąpili dwaj polscy producenci Solaris Bus & Coach SA i Ursus Bus SA.

**S**olaris Urbino electric to niezwykle cichy, bezemisyjny autobus, który gwarantuje niższe koszty eksploatacji. Pierwsza wersja pojazdu została zaprojektowana w oparciu o konstrukcję niskowejściowego Solarisa Alpino 8,9 LE. Model o długości 12 metrów, w pełni niskopodłogowy, powstał na bazie niezawodnego Urbino 12, przy wykorzystaniu doświadczeń zebranych podczas testów krótszej wersji.

W ofercie firmy znajdują się również przegubowe autobusy elektryczne: Urbino 18 i 18,75. Elektryczne Solarisy różnią się od swoich spalinowych odpowiedników wieloma elementami: począwszy od zmienionej stylistyki zewnętrznej i wewnętrznej, a skończywszy na szeregu innowacyjnych i przełomowych rozwiązań konstrukcyjnych. Elektryczne Urbino 8,9 LE, Urbino 12 oraz przegubowe Urbino 18 i 18,75 mogą posia-

dać taką konfigurację napędu i ładowania baterii, jakiej potrzebuje klient.

Inżynierowie Solarisa tworzą pojazd m.in. zgodnie z podaną charakterystyką i długością linii, którą obsługiwać ma Urbino electric. Dobierają odpowiednią długość autobusu, moc baterii i system ładowania. Efektem prac jest pojazd idealnie odpowiadający oczekiwaniom klienta, optymalny dla danej →→



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



Teraz także na smartfony i tablety



trasy i posiadający ogromne możliwości operacyjne. Precyzyjnie skalibrowane parametry i układy znacznie obniżają również koszt zakupu pojazdu.

Sercem układu napędowego elektrycznych Urbino są asynchroniczne silniki trakcyjne oraz baterie litowo-jonowe. Ich moc oraz energia, jaką są w stanie zmagazynować, są dobierane odpowiednio do trasy, na której będzie kursował autobus. Baterie są źródłem energii nie tylko dla układu napędowego, ale zasilają również wszystkie pozostałe systemy, w tym klimatyzację i ogrzewanie, wspomaganie kierownicy czy sterowanie elektrycznymi drzwiami. Układy, które zwykle wykorzystywały kompresory napędzane za pomocą silnika spalinowego, zastąpiono elektrycznymi rozwiązaniami. Te innowacje, w połączeniu z nowatorskimi systemami ładowania, gwarantują zdolność operacyjną autobusu równą osiągom pojazdów z sil-

nikiem spalinowym, przy jednoczesnym znacznie mniejszym koszcie eksploatacji. Dodatkowym atutem jest ogromny zysk dla środowiska naturalnego.

Solaris proponuje cztery różne sposoby ładowania baterii. Dzięki temu elektryczny model Urbino może być idealnie dopasowany do infrastruktury, którą dysponuje klient. Pierwszą oferowaną metodą jest złącze typu Plug-in. Do zasilania wykorzystywane są zewnętrzne ładowarki.

Drugie rozwiązanie to system indukcyjny. Pod podłogą autobusu montowane jest specjalne urządzenie, którego zadanie polega na bezdotykowym pobieraniu energii z ładowarek, umieszczonych w infrastrukturze przystankowej. Zaledwie kilka minut wystarczy, aby uzupełnić moc baterii i swobodnie kontynuować jazdę.

Kolejnym sposobem uzupełniania energii jest bezob-

slugowy system kontaktowego ładowania. Umieszczona na dachu instalacja automatycznie podłącza się do nośnika energii. Krótkie ładowanie, np. na końcu pętli lub na przystanku, pozwala ruszyć w dalszą trasę. Dzięki takiemu rozwiązaniu kierowca, tak jak w przypadku ładowania indukcyjnego, nie musi opuszczać stanowiska pracy.

Najnowsza propozycja jest system wykorzystujący ogniwa paliwowe zasilane wodorem. Ładowanie odbywa się podczas jazdy. Autobus jest tankowany wodorem tylko raz dziennie, po powrocie do zajezdni. Dzięki nowoczesnemu rozwiązaniu pojazd jest przygotowany do przejechania ponad trzystu kilometrów dziennie. Parametry i rozwiązania przyjęte przy konstrukcji Urbino electric to połączenie nowoczesności i wzornictwa z dbałością o środowisko naturalne.

Autobus wyposażono w energooszczędne światła typu LED. Technologia ta została zastosowana zarówno w oświetleniu zewnętrznym, jak i wewnętrznym. Kierowca Solarisa Urbino electric ma do dyspozycji kabinę wyposażoną w pulpit dotykowy, który oprócz podstawowych parametrów, na ekranach LCD wyświetla informacje o stanie pracy układu elektrycznego i poziomie naładowania baterii. Za pomocą dotykowych ekranów może m.in. sterować parametrami ogrzewania, czy też uruchomić radio. Ten intuicyjny i łatwy w obsłudze system pozwala kierowcy skoncentrować się na jeździe. ▣



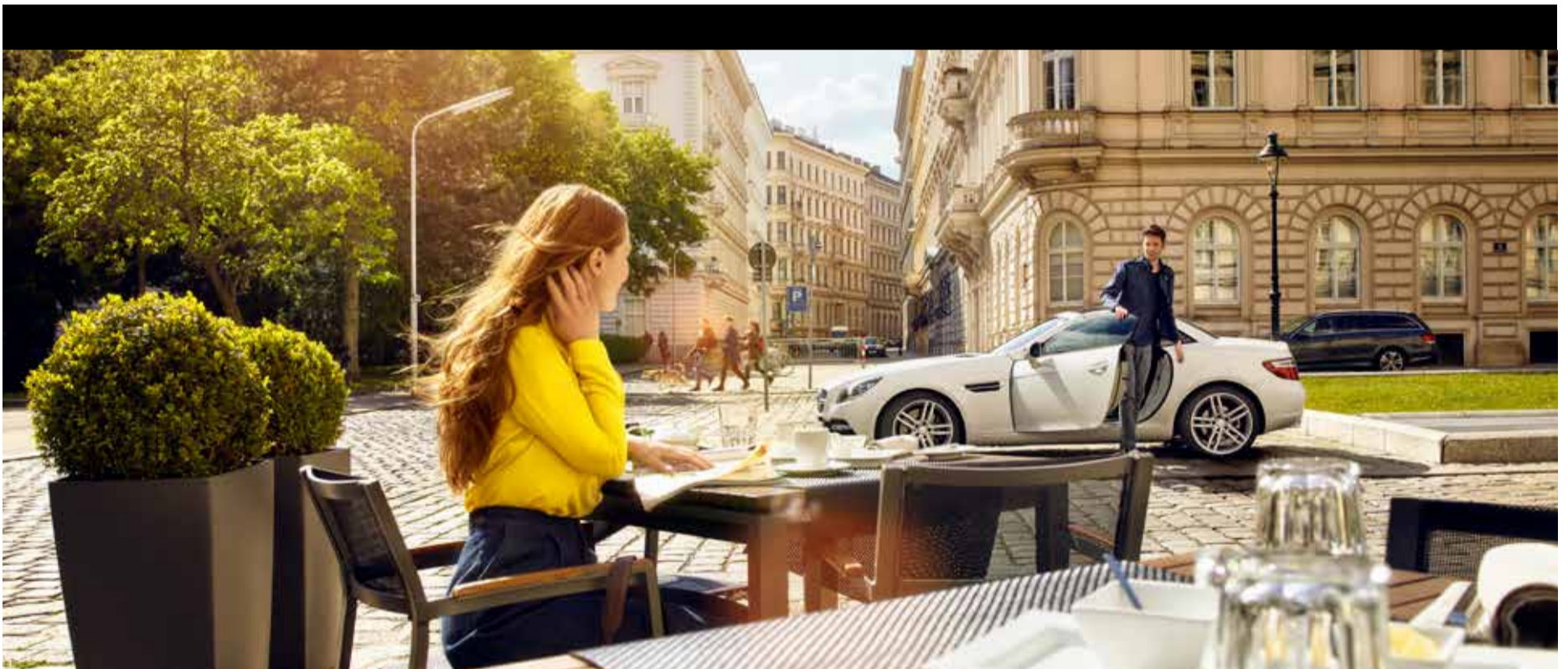
# Zaproszenie do serwisu

[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 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.





# **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/)

# Przypadłości Diesli

OPR: MIROSŁAW RUTKOWSKI  
ZDJĘCIA: POWER FACTORY

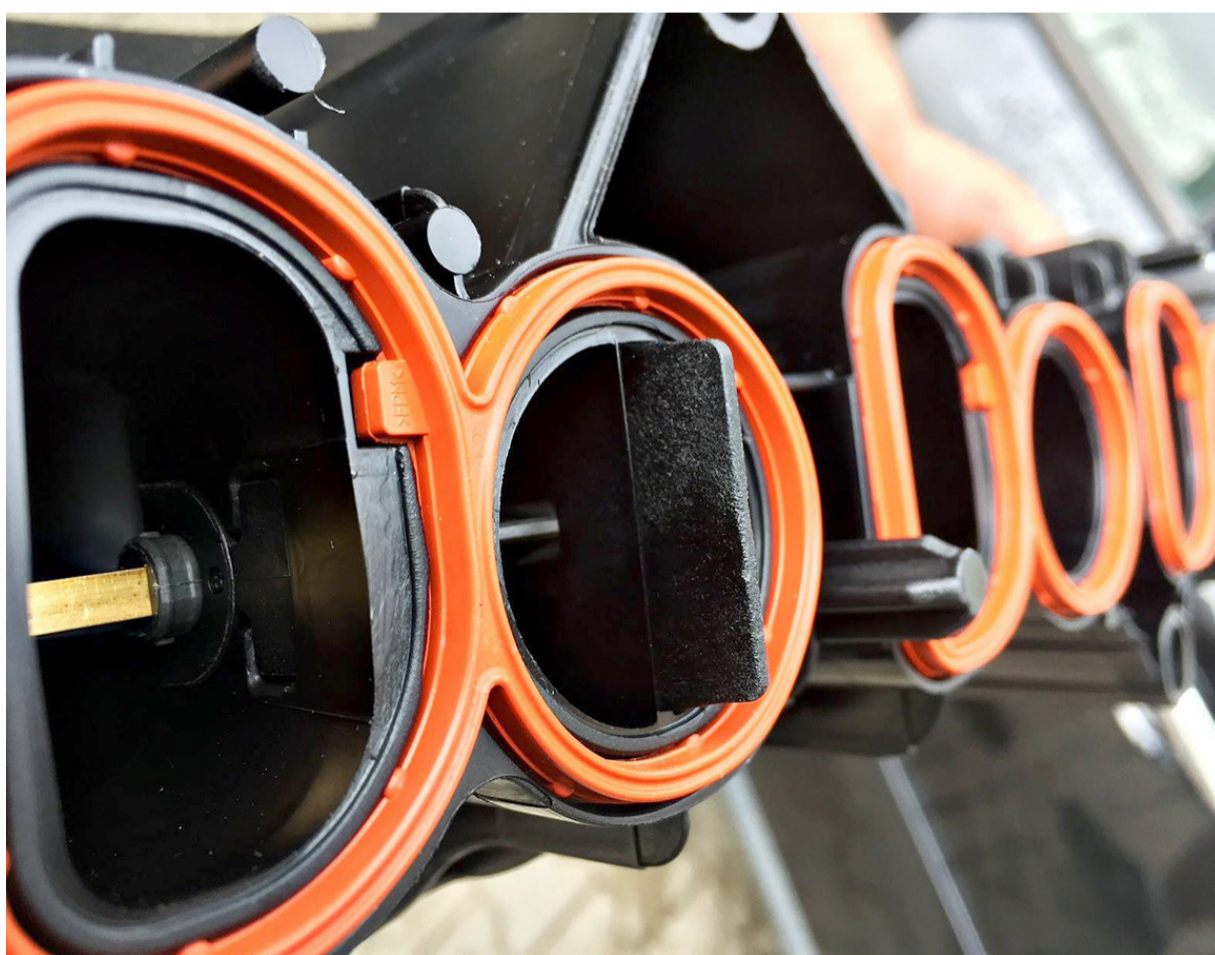
Nowoczesne silniki Diesla mają na pewno znacznie większą kulturę pracy i osiągi niż ich poprzednie generacje. Niestety ma to również ciemne strony.

Powszechne zastosowanie turbin wraz z koniecznością wdrażania kolejnych rozwiązań ekologicznych spowodowało mniejszą trwałość jednostek napędowych, a co za tym idzie większe koszty eksploatacji.

W zaprzyjaźnionym z iAuto warsztacie mechanicy zajmowali się kolejnym BMW, w którym układ dolotowy bardziej przypominał wnętrza opuszczonej kopalni, niż silnika.



Uszkodzeniu uległy uszczelniacze w turbinie co powodowało przedostawanie się oleju do układu dolotowego. Dodatkowo niesprawny był zawór



recykulacji spalin, czyli EGR. W efekcie tych usterek powstał zabójczy nagar, uszkodził on między innymi kłapy zmiennej geometrii w kolektorze ssącym. Doprowadzenie samochodu do pożądanej kondycji wymagało kompleksowej rewitalizacji silnika. Objęła ona wymianę kolektora, zaworu EGR, regenerację turbiny oraz czyszczenie całego układu dolotowego. Oczywiście wymieniony został olej oraz filtry. Dzięki temu silnik odzyskał pełną sprawność, moment obrotowy i moc. ■

# Wijeje chłodem, ale...

TEKST: MARZENA PIÓRO  
ILUSTRACJA: WIKTORIA PISARSKA

Lubię lato! Bo jest ciepło, bo wszystko kwitnie, bo są wakacje i można ubrać się bardzo szybko! I można nosić letnie, kolorowe sukienki, i sandały na obcasie, eeh i wszystko wokół pięknie pachnie. No, ale żebym mogła długo usiedzieć w jednym miejscu to zdecydowanie nie w moim stylu. Nie byłabym sobą, gdybym nie wybrała się na kilkugodzinną wycieczkę, aby na przykład powdychać zapach lasu. A skoro od tygodnia nie jeździłam moim ukochanym autkiem,

to i jemu należy się wycieczka. Z wielką radością zapraszam zatem osobistego kierowcę na prawy fotel. Upał jest taki, że moje ukochane auto rozgrzane jest prawie do czerwoności. A w środku jak w piekarniku. Otwieramy drzwi, wsiadamy, odpalam silnik. Coś jest nie tak... Kątem oka widzę też znieśmaczoną minę osobistego kierowcy i myślę „co mu się dziś znowu nie podoba?” O, już chyba się domyślam, chodzi o ten zapaszek. Zapaszek? Smród, nie bójmy się słów. Podejrzewam, że kiełbaski, które zakupiłam na ostatniego grilla pewnie zostawiłam kilka dni temu w aucie. Na pewno kiełbaski! Zapach koszmary. OK, szukamy wszędzie, za fotelami, pod fotelami, prawie jak w wierszyku „już podłogę zaczął zrywać”, ale wtedy głosem rozstrzygającym osobisty kierowca ogłasza „To klimatyzacja”. Co? „Klimatyzacja. Śmierdzi upiornie.”

I jeszcze z miną odpowiednią mój osobisty wyjaśnia, że filtr kabinowy nie został wymieniony, że parownik wymaga czyszczenia. No jasne, może bym i wymieniła, tylko że słyszę o tym po raz pierwszy.

No i nici z wycieczki. Siedzieć w smrodzie po to, żeby potem napawać się zapachem lasu Najgorsze jest to, że moja wycieczka do lasu nie dojdzie do skutku. Idę zatem sobie w kierunku pobliskiego parku, bo wiem, że osobisty kierowca pomyśli i znajdzie się skuteczna metoda na pozbycie się tego smroda!

PS.

Zalecenia od Marzeny:

Kochane bądźmy mądre i zapobiegliwe! Dbajmy o swoje zdrowie. Klimatyzacja dba o nasz komfort i bezpieczeństwo. Chyba w dzisiejszych czasach nie trzeba nikogo przekonywać, że dzięki niej dłużej zachowujemy koncentrację w temperaturze 23 st.C niż w 55 st.C.

Proste! Poza tym osusza powietrze, bo zapobiega parowaniu szyb ale ostrzegam, brudny układ klimatyzacji może powodować alergię, zapalenie płuc i inne dolegliwości. Pamiętajcie też, że nagłe zmiany temperatur nie są wcale obojętne dla naszego zdrowia, zdrowia naszych dzieci i mogą być niebezpieczne. Szczególnie w upalne dni. Dlatego nim opuścimy auto, otwórzmy szyby aby przyzwyczać się do temperatury panującej na zewnątrz. ■



# KALEJDOSKOP AUTOMOBILKLUBÓW

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



## Automobilklub Ziemi Tyskiej

### V runda SMT

Piątą odsłonę rywalizacji o miano Samochodowego Mistrza Tychów zaplanowano na niedzielę, 16 lipca. Nadchodząca impreza będzie ostatnimi zawodami w tegorocznym kalendarzu SMT, które w całości odbędą się na torze testowym FIAT Chrysler Automobiles w Bieruniu. Finałową, szóstą rundą cyklu będzie KJS (konkursowa jazda samochodem). Na jego trasę złożą się próby sportowe na profesjonalnie zabezpieczonej i zamkniętej dla ruchu trasie w Tychach, a także jeden odcinek wytyczony na torze FCA.

Podobnie, jak w przypadku poprzednich edycji zawodów, także i tym razem organizatorzy zadbali o urozmaicenie rywalizacji na torze Fiata.



W lipcową niedzielę kierowców i kibiców czeka inna niż w poprzednich zawodach trasa, na której znajdzie się przejazd widowiskowej hopy. To oznacza, że po raz drugi w tym sezonie będziemy oglądać efektownie „latające” samochody.

Podczas piątej rundy SMT 2017 uczestnicy będą mogli wziąć udział w konkursie sprawdzającym znajomość zasad ekof jazdy, techniki kierowania samochodami, kultury jazdy i Prawa o Ruchu Drogowym, organizowanym przez Stowarzyszenie ECODRIVE z Bielska-Białej. Zwycięzca konkursu otrzyma zaproszenie na prawy fotel rajdówki dwukrotnego Rajdowego Mistrza Europy i czterokrotnego Rajdowego Mistrza Polski, które będzie można zrealizować w terminie usta- →→

lonym z zespołem Kajetana Kajetanowicza. Zdobywca drugiego miejsca będzie nagrodzony bluzą LOTOS Rally Team, a zawodnik, który zajmie najniższy stopień podium – zestawem upominków.

Przypominamy, że Samochodowe Mistrzostwa Tychów to zawody dla amatorów, czyli zawodników, którzy nie posiadają licencji sportu samochodowego. W rundach cyklu można wystartować seryjnym samochodem, który ma ważne badanie techniczne i ubezpieczenie OC. Załoga musi być wyposażona w kaski. Formularz zgłoszeniowy dostępny jest pod adresem: <http://rajdfm.pl>, a więcej informacji na stronie Automobklubu Ziemi Tyskiej: [www.azt.tychy.pl](http://www.azt.tychy.pl).



szeniowy dostępny jest pod adresem: <http://rajdfm.pl>, a więcej informacji na stronie Automobklubu Ziemi Tyskiej: [www.azt.tychy.pl](http://www.azt.tychy.pl).



## Automobklub Jurajski

### Klubowa ekipa na Polskim

Nasz wyjazd rozpoczęliśmy w czwartek o 10 00 w dwa auta: w busie Mercedesa jechało pięć osób oraz w Subaru trzy osoby. Skład uzupełniła moja córka, to była niespodzianka, którą wymyślił Piotr Witkowski. Z Norwegii na rajd przybyła Katarzyna i już w piątek byliśmy w pełnym składzie. Nasza przygoda z Rajdem Polskim zaczęła się jednak w czwartek, kiedy to na mecie na Arenie Mikołajki prezentowaliśmy tablicę z logo naszego klubu. Zobaczył nas cały świat, a na tablicy mamy podpisy Tommi Makkinena, Krzysztofa Hołowczyca, Macieja Wisławskiego który kiedyś udzielał mi wskazówek gdy byłem początkującym pilotem w RSMP. Swoje podpisy złożyli Lukasz Pieniążek, Wojciech Chuchała, Maciej Szczepaniak.

Nasz cel to zobaczyć jak najwięcej, a że dobrze zaplanowana logistyka to pół sukcesu, więc wyjazd dobrze zaplanowaliśmy. Mieszkaliśmy w pensjonacie w Płocicznie 2 u gospodyni która z mężem zawiaduje wszystkim. Mieliśmy jak Pana Boga za piecem,







jedzenie super, spanie także. Od rana oesowe oglądanie by na 19 wracać do Mikołajek na Arenę, a później powrót na kwaterę i od rana znowu oesy. W ten wspaniały sposób umknęło nam 4 dni w super atmosferze. Nieszczęśliwe zdarzenia



zaliczył nasz kolega; na oesie oglądając przejazd został uderzony głazem, który wystrzelił spod kół Ostberga. Dzięki szybkiej reakcji obsługi karetka zawiozła go do szpitala w Giżycku skąd wrócił pozszywany i na kolejnych odcinkach cieszył się rajdem.

Cała impreza super jako wydarzenie motospportu, tylko pijackowie-kibice przynieśli wstyd wszystkim, którym rajdy bliskie są sercu. Dotarły do nas głosy, że przez ich zachowanie Polska może stracić status imprezę. Mamy nadzieję, że Rajd Polski się obroni



---

**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: [www.rajdpolski.pl](http://www.rajdpolski.pl), Marcin Kaliszka



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