

iauto ^{polska}

Numer 105, 21 lutego 2018



Warto mieć marzenia. Bo jak już się marzenia ma, to należy zabrać się za ich realizację. A kiedy zostaną zrealizowane, to można celebrować sukces. A co, jeśli marzeń zrealizować się nie da? Takie wzięte z czapy, to już nie są marzenia, ale mrzonki, które między bajkami mają swoje miejsce. A bajki opowiadać - tylko dzieciom.

W latach siedemdziesiątych ubiegłego wieku wydawało się, że uda się stworzyć polską motoryzację. Co prawda jeździły już po drogach Nysy i Żuki, była produkowana Syrena, dumą mógł być Staro i, oczywiście, włoskie Fiaty, z literką "p", że Polskie. Ale wszystkie te konstrukcje były albo nie z tej epoki, albo cudzym pomysłem. Utalentowani inżynierowie projektowali nowocześniejsze i możliwe do produkowania samochody, a to Beskida w Bielsku Białej, a to Warsa i Sawę w Warszawie. Niestety, pojedyncze egzemplarze przed-prototypów trafiły, zamiast do badań i testów, do muzeów. Marzenia o polskiej motoryzacji okazały się mrzonkami, chociaż początkowo wcale na nie nie wyglądały. Podobnie będzie z "Polskim Samochodem Elektrycznym". Do tej świetnie działającej marketingowej ułudy należy zastosować logikę i chłodny dystans. Otóż zapowiadając "polski samochód" autor komunikatu budzi uznanie i nadzieję

większości rodaków. Wszak jesteśmy ambitni i chcielibyśmy, aby Polacy zaprojektowali i wprowadzili do masowej produkcji własną konstrukcję.

A nie tylko Golfy, Corolle, Pandy i takie tam... Ale po chwili zastanowienia już wiadomo, że na stworzenie prawdziwie polskiego samochodu nie ma najmniejszych szans. Nie ma tyle pieniędzy, aby wybudować fabrykę, stworzyć technologię, zakupić maszyny, wyprodukować tyle aut, żeby były szanse opłacalności. A te auta trzeba komuś sprzedać, trzeba stworzyć sieć serwisów, obsługę gwarancyjną... Ale brzmi ładnie, prawda?

Jeszcze pozostało określenie "elektryczny". Czyli nowoczesny, ekologiczny, tani... Nowoczesny? No, to może się udać. Tani? Nie da się, z powodów wymienionych wcześniej. Tani być nie może. Ekologiczny? Wolne żarty. Ponad 80% energii elektrycznej mamy z węgla, wytwarzanej bardzo nieekologicznie. Ale tej energii wcale nie ma za wiele, do tego straty na słabych liniach przesyłowych i niedostatek węgla, który już dziś jest importowany. Nie wiem "na szczęście", czy może "niestety" Polski Samochód Elektryczny, to mrzonka.

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Wrażenia z jazdy
Żyj kolorowo - str. 4



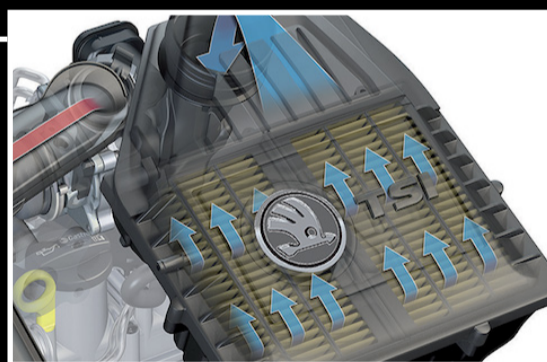
Opinie
Jaka piękna katastrofa - str. 10

Kalejdoskop
Jak było, jak będzie - str. 14
Tankujemy na potęgę - str. 17



Technologie
Silnik 1.0 TSI: dynamika i wydajność - str. 20

Sport
Rajdowy Mount Everest - str. 28
RSMP 2018 - kalendarz - str. 34



Kalendarium
Kalendarium M. Rzońcy - str. 35



żyj kolorowo!



TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Patrzymy na Citroena C3 Aircrossa i od razu robi nam się radośnie. Moda na crossovery i SUV-y trwa, a Francuzi nadążają za modą – mają to w genach.

Na początek małe expose (też zgodnie z modą). Mam świadomość, że Aircross jest reklamowany i komunikowany przez producenta jako SUV. Ale jakoś to auto nie ma dla mnie wizerunku „poważnego” SUV-a, nie ma nawet w żadnej możliwej wersji napędu 4X4. Nie ma takiej opcji. Owszem, ma kilka elementów nadwozia, charakterystycznych dla crossoverów i SUV-ów, ale... dla mnie Aircross to crossover. Zresztą w dyskusjach czy dany model jest crossoverem czy SUV-em o rozstrzygnięcia trudno.

Trzeba przyznać, że nowy Aircross ma niepowtarzalny styl – daleki od stereotypów obowiązujących w tym segmencie. Auto prezentuje się wyjątkowo dzięki nieoczywistym, kolorowym detalom i stylistycznym dodatkom. Wygląda bojowo – ma plastikowe dokładki zderzaków, nadkoli oraz progów i zwiększony prześwit (175 mm). Tylne boczne szyby zostały oklejone kolorową „żaluzją”, a relingi dachowe mają ciekawe, nieco wywinięte, zakończenia. Brakuje tylko tak charakterystycznych dla ostatnich modeli Citroena airbumpów, ale co za dużo to...nieelegancko.

Twarz Aircrossa to charakterystyczne dwurzędowe przednie światła, szeroki wlot powietrza, a z tyłu efektowne światła tylne. Projektanci zdali egzamin z wycucia stylu na szóstkę. Ale jeżeli salon samochodowy Citroena w Paryżu znajduje się na Polach Elizejskich i sąsiaduje z salonem Channel czy Prady, to trudno się dziwić.

Nie mniej ładne i ekstrawaganckie jest wnętrze. Sąsiaduje tu ze sobą wiele różnych tworzyw, ale dobrane są idealnie, z wycuciem, a w naszej testowej wersji, pomarańczowe detale na wlotach do klimatyzacji i kierownicy naprawdę cieszą oczy. Za kierownicą znajdują się tradycyjne, analogowe zegary, a za większość →→





funkcji multimedialnych odpowiada centralny, 7-calowy, dotykowy ekran. I co istotne – działa szybko, jest czytelny i ma fajną, nowoczesną grafikę. Kokpit Aircrossa można porównać do francuskiej torebki, niby taka sama jak inne, ale ma w sobie to coś. Możliwości kolorystycznych wykończenia wnętrza i jego personalizacji jest naprawdę dużo i każdy może skonfigurować auto według swojego gustu (kolorystycznych wariantów nadwozia jest aż 85).



Fotele mają kanapowy charakter, są szerokie i wygodne, modne wstawki robią wrażenie. Widać, że inspiracją dla projektantów były branże spoza motoryzacji, takie jak: architektura, wystrój wnętrz czy meblarstwo. We wnętrzu Aircrossa jest bardzo przestronnie, a panoramiczny szklany dach potęguje jeszcze to wrażenie. Projektując to auto przyjęto założenie, by było komfortowe – jest więc dobrze wytłumiona kabina, nowe rodzaje pianek w fotelach, wygodna i bezproblemowa obsługa schowków, przemyślana aranżacja kabiny. Tylne kanapa dzielona jest w stosunku 1/3 do 2/3. Niewątpliwym plusem jest możliwość przesuwania jej siedziska (w zakresie 15 cm) oraz regulowania kąta pochylenia oparcia. Dzięki takiemu zabiegowi pojemność bagażnika z podwójną podłogą wynosi od 410 do 520 litrów, co brzmi (i sprawdza się) zupełnie nieźle. Ciekawym rozwiązaniem jest także możliwość złożenia na płasko oparcia przedniego fotela pasażera. W ten sposób zyskujemy 2,5-metra przestrzeni ładunkowej.

Jednostki napędowe oferowane do tego auta to dwa silniki benzynowe w trzech wariantach mocy oraz diesel występujący w dwóch odmianach. Oszczędni użytkownicy docenią walory

1.6 Blue HDI w wersji 100 i 120-konnej. Podstawowy motor benzynowy ma 1.2 litra pojemności, trzy cylindry i 82 KM. Ofertę uzupełnia 1.2 PureTech o mocy 110 i 130 KM. My testowaliśmy Aircrossa z wielokrotnie nagradzonym silnikiem 1,2 o mocy 110 KM z rodziny PureTech. Do podróżowania - głównie po autostradach - w zupełności wystarcza i sprawia, że auto jest dynamiczne, łatwo „wchodzi” na obroty, doskonale przyspiesza i nawet możemy nim trochę poszaleć. Radość z jazdy to również zasługa precyzyjnie działającej skrzyni biegów. Tę przyjemność nieco psuje charakterystyczny dla trzycylindrowych silników dźwięk, który przy przyspieszaniu i autostradowych prędkościach może być denerwujący.

Aircross nie posiada napędu na cztery koła, ale posiada system Grip Control. Pozwala on na wybranie jednego z kilku trybów jazdy w zależności od warunków panujących na drodze. Do wyboru są ustawienia na dogi asfaltowe, piasek, śnieg lub błoto. Brzmi to dobrze, kierowca jest dumny, że jego auto aż tyle może, ale tak naprawdę może powalczyć tylko z krawężnikami w mieście, z trudniejszym terenem, poza miastem, już nie bardzo. Przy następnym teście

będziemy próbowali pokonać również pozamijską dżunglę, na razie trochę żal zrobiło nam się autka.

Poza tym nie mamy zastrzeżeń do na komfortowego, kulturalnego zawieszenia i niezłe funkcjonującego układu kierowniczego. Aircross ma umiarkowany apetyt na paliwo, ale tylko przy spokojnej jeździe - wówczas spala około 6,0 litra. Spalanie określamy jako bardziej rozsądne niż oszczędne. W nowoczesnych samochodach nie brakuje coraz to bardziej wyrafinowanych systemów elektronicznych. W naszym aucie jest więc układ rozpoznawania znaków, awaryjne hamowanie przed przeszkodą, automatyczne światła drogowe, a także radar monitorujący martwe pole i Park Assist, wspomagający kierowcę podczas parkowania.

Bez wątpienia przestronne wnętrze, duży bagażnik oraz bogate wyposażenie to atuty tego samochodu, podobnie jak wiele designerskich dodatków. Nie bez znaczenia jest także modny uterenowiony wygląd Aircrossa. To radosny i ciekawy samochód. Poza wyglądem auta zwracamy uwagę przede wszystkim na jego cenę. Są trzy wersje Aircrossa: Live, →→





Feel, Shine. Najtańszą wersję z silnikiem 1.2 PureTech o mocy 82 koni mechanicznych wyceniono na 52 900 złotych. Dopłata do turbodoładowanej, 110-konnej odmiany wynosi 6 tysięcy. 1.6 BlueHDI (100 KM) to wydatek w wysokości 66 900 zł. Nasz testowa wersja to wydatek około 75 000 zł. Na tle konkurencji, ceny Citroena nie odstrasza. Wśród konkurentów (np. Renault Captur, Mazda CX-3, Kia Stonic, Opel Crossland X. Aircross jest najładniejszy (naszym zdaniem) i najtańszy. Citroen liczy na sprzedażowy sukces tego modelu. Nic w tym dziwnego, bo ten modny crossover (a może SUV) wygląda super i daje sporo radości z jazdy. Ale konkurencja jest duża. ■



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

REALIZACJA PRZYSZŁOŚĆ



AutoRok

2017/2018



Migawka z Dakaru
Citroën C5 Aircross
Polski samochód elektryczny

www.autorok.pl



392 stron

AutoRok

1900-2000



Ford Model T

CAR OF THE CENTURY

Bliskie spotkania - rok po roku
Jeżdżące legendy
Twórcy motoryzacji
Flash: 15 lat XXI wieku



005-10018

REALIZACJA PRZYSZŁOŚĆ

Unikatowe wydanie limitowane
dostępne na
www.autorok.pl

Taka piękna katastrofa

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: JERZY DYSZY

Motoryzacja, jaką znamy, porusza się po równi pochyłej, jej koniec jest już bliski. Jak to możliwe, skoro producenci prześcigają się w coraz nowszych i doskonalszych konstrukcjach? Może właśnie dlatego.

Na początku było koło. Przez pięć tysięcy lat wykorzystywano je w budownictwie, transporcie, handlu, w rydwanach bojowych, powozach i karocach. Aż w XIX wieku skonstruowano silnik. Kiedy już było koło i jako-tako sprawne silniki spalinowe, rozpoczęła się era samochodu. Właśnie się kończy. Współczesne samochody osiągnęły poziom doskonałości trudny do przewidzenia jeszcze trzydzieści lat temu. Kolejne etapy rozwoju przynosiły doskonalenie napędu, zawiesznień, układów hamulcowych czy kierowniczych, a główny wysiłek skierowany był na ułatwienie obsługi i eksploatacji, podnoszenie komfortu i, przede wszystkim, bezpieczeństwa. Efekt jest taki, że prowadzenie samochodu jest łatwe, auto koryguje błędy kierowcy, ułatwia ruszanie i hamowanie, podpowiada wybór drogi, alarmuje w razie przekraczania prędkości, niekiedy zastępuje prowadzącego. Samochód jest znacznie

bezpieczniejszy zarówno dla osób, które w nim jada, jak i dla pieszych.

Strach ma wielkie oczy

W latach 70. po raz pierwszy strach zajrzał branży w oczy; wizja kończących się zasobów ropy oraz sygnały o zmianach na naszej planecie spowodowała zmniejszanie pojemności silników. Gaźnik zastąpił układ wtryskowy i w zasadzie tyle. Później w samochodach zaczęły się pojawiać coraz bardziej skomplikowane mechaniczne układy ułatwiające prowadzenie samochodu i poprawiające bezpieczeństwo. Powszechnie mówiono właśnie o bezpieczeństwie, dla jego poprawy producenci wprowadzali zmiany w konstrukcji całych samochodów, jak i poszczególnych podzespołów. Ulepszono konstrukcję pasów bezpieczeństwa, dojrzał pomysł poduszki powietrznej. Względy bezpieczeństwa wymusiły też zmianę wyglądu samochodów,

niedopuszczalne były jakiegokolwiek ostre krawędzie, zderzaki musiały spełniać (zwłaszcza w USA) precyzyjnie określone normy. Coraz poważniejszym problemem stały się środowiskowe koszty rozwoju cywilizacji. Motoryzacja, która ma też w tym swój niebagatelny, chociaż nie kluczowy udział, znalazła się na cenzurowanym. Benzynę z dodatkiem toksycznego czterocyfrowego ołowiu wycofano, układy wydechowe wyposażano w katalizatory spalin, inżynierowie pracowali nad poprawą sprawności silników spalinowych. Co prawda koszty produkcji samochodów rosły, ale za to marketingowcy zyskali cały szereg argumentów. W reklamach umiejętnie przekonywali, że nowe rozwiązania w razie nieszczęścia drogowego dają pasażerom większe szanse wyjścia z opresji, a eksploatacja samochodów mniej szkodzi środowisku. Produkcja rosła, sprzedaż również, kolejne wersje tego samego modelu robiły i wciąż się robią coraz większe i cięższe. Liczba samochodów rosła (i rośnie) w postępie niemal geometrycznym. Okazało się, że złoża ropy wcale tak szybko się nie skończą, ale Ziemia jest w coraz gorszym stanie.

Oczywiście głównym winowajcą okrzyknięto samochody i spaliny z rur wydechowych.

Kryzys

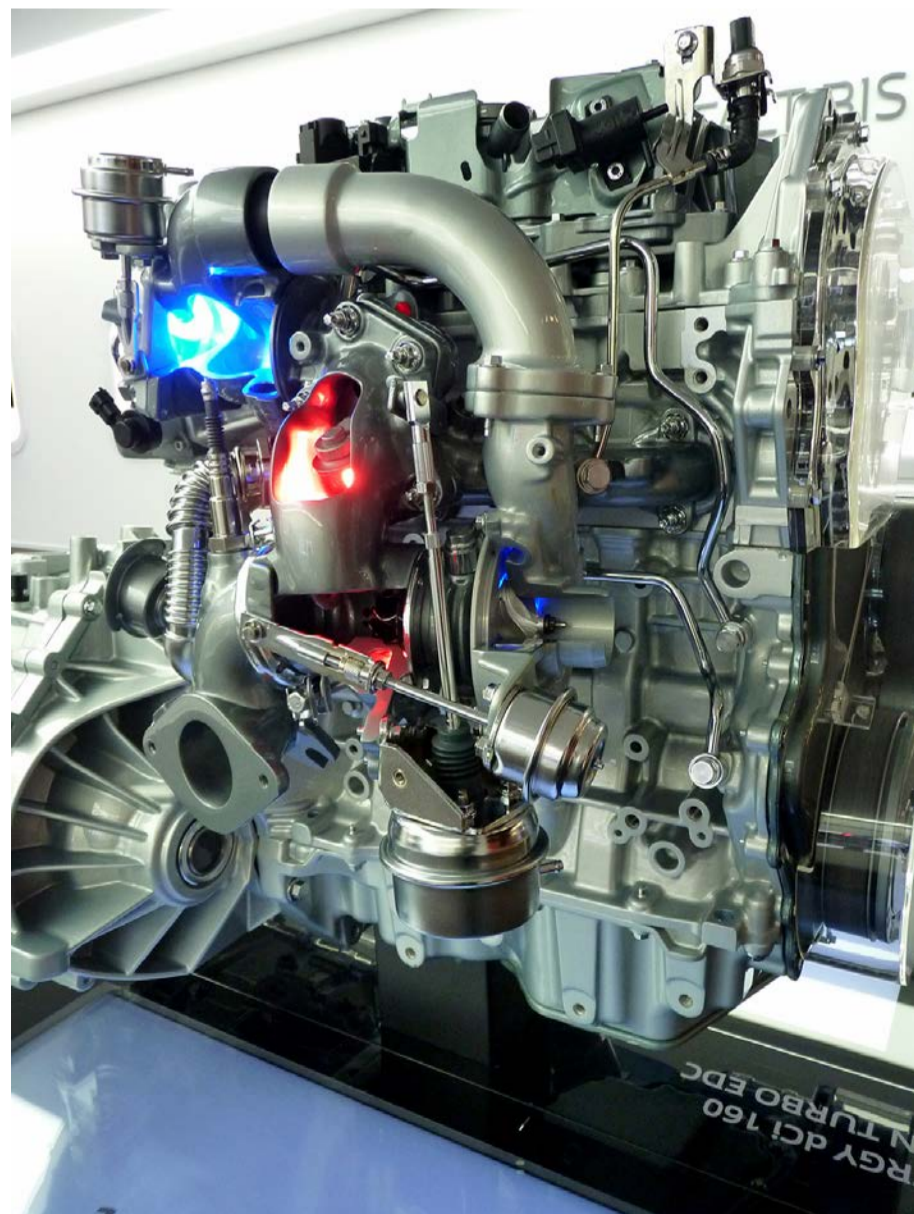
W nowe tysiąclecie motoryzacja wjechała z dojrzałymi i sprawnymi rozwiązaniami mechanicznymi wspieranymi elektrotechniką. Samochody zrobiły się niemal niezawodne, kierowca musiał jako tako umieć panować nad samochodem, ale komplet narzędzi był mu już zbędny. Na globalnym rynku karty rozdawali producenci europejscy, USA i Japonia. Ci ostatni mieli najbardziej zaawansowane prace nad zmniejszaniem emisji i szkodliwości eksploatacji aut. A sprawa ekologii, zmiany klimatu, zatrucia powietrza nabierała coraz większego znaczenia. Jako że samochody są najbardziej powszechnym elementem współczesności, to właśnie je uznano za największego truciciela. Jest w tym sporo racji. Spaliny, ale również produkcja stali, tworzyw sztucznych, energii czy chemii niezbędnych do produkcji samochodów, to miliony ton dwutlenku węgla, związków siarki i innych trucizn wyemitowanych do atmosfery. To, że krępująca



cisza trwa wokół konsekwencji dla środowiska czynionych przez energetykę, przemysł stoczniowy, transport morski czy lotniczy, nie zmienia faktu, że motoryzacja powinna szkodzić mniej. Unia Europejska i Stany Zjednoczone wprowadzać zaczęły coraz ostrzejsze normy dotyczące emisji szkodliwych substancji oraz bezpieczeństwa. Odbywało się to przy aktywnym udziale producentów, na coraz bardziej skomplikowanych, za to bezpieczniejszych i mniej trujących samochodach zarabiali odpowiednio więcej.

Wysokoprężna ułuda

Pod koniec ubiegłego wieku świat niemal oszalał na punkcie silników wysokoprężnych. Nowe rozwiązania układu zasilania (common rail) wraz z udoskonaleniem osprzętu opartego na elektronice znacząco poprawiły osiągi i kulturę pracy Diesla. Z czasem okazało się, że nie taki Diesel piękny. Co prawda zużycie paliwa jest mniejsze, ale dla środowiska (i zdrowia ludzi) spaliny i zawarte w nich cząstki stałe są zabójcze. Ratunkiem mogły być jeszcze bardziej skomplikowane układy zasilania oraz oczyszczania



spalin. Jako że są to rozwiązania bardzo drogie, to znalazły zastosowanie jedynie w luksusowych samochodach. W autach sprzedawanych masowo stosowane są półśrodki albo też „metody obejściowe”, jak czynił to koncern VW. Wielce prawdopodobne jest, że podobne praktyki stosowali inni producenci, ale twardych dowodów brak. No i tak po dwudziestu latach wysokoprężnego entuzjazmu, producenci wycofują te silniki. Dziś obowiązującym tematem jest napęd elektryczny w różnych odmianach. Entuzjazm wielu środowisk jest jeszcze większy, niż ten, z jakim przyjęto nowe Diesle pod koniec ubiegłego wieku. O zagrożeniach i barierach elektrycznych samochodów mówi się niewiele i bardzo cicho. Oby za 20 lat się nie okazało, że Ziemia i życie na niej poniosło jeszcze większe szkody...

Autonomia i współdzielenie

Jeszcze na początku tysiąclecia komputery nieśmiało szukały sobie miejsca w motoryzacyjnej układance. Początkowo wykorzystywane jedynie do konstruowania i projektowania pojazdów, z czasem znalazły się w ich wnętrzach. Miniaturyzacja i gwałtowny rozwój urządzeń i oprogramowania IT sprawiły, że obecnie komputer w bezprzewodowym telefonie pozwala zdalnie sterować parkowaniem, ogrzewaniem czy zabezpieczeniami samochodu. A komputer z zestawem czujników, kamer, radarów i lidarów umieszczony w trzewiach auta, ogranicza rolę człowieka do bezczynnego pasażera. W salonach wciąż sprzedawane są samochody, do jakich się przyzwyczailiśmy, czyli mają silnik, kierownicę, pedały, biegi... Samochód robi też dziesiątki różnych rzeczy, które jeszcze dziesięć lat temu były futurystyczną fikcją. Mają sygnalizację niezapiętych pasów (okropnie denerwująca), martwego pola, zmiany pasa ruchu, przekraczania dozwolonej prędkości, zbyt małej odległości od przeszkody czy auta z przodu, elektronika wykrywa pieszych, pokazuje obraz z kamery cofania, samochód mówi ludzkim głosem, wybiera właściwą drogę, łączy się z jakąś centralą, budzi, gdy kierowca zamyka oczy i wciąż dodawane są nowe funkcje. Wszystko po to, aby było bezpieczniej i dla ludzi, i dla środowiska. Ale to wszystko pikuś, bo wciąż te samochody mają kierownicę i ktoś cały ten melanz musi obsługiwać.



Niestety, koniec takich aut jest już bliski. Dotychczasowa motoryzacja wali się w gruzy. Producenci twierdzą, że są gotowi uruchomić produkcję aut, w których kierowca będzie zbędny. Na dowód pokazują w pełni funkcjonalne pojazdy bez kierowcy. Jak tylko politycy stworzą ramy prawne, aby takie autonomiczne urządzenia drogowe mogły być używane, to miłośnicy jazdy po drogach lub bezdrożach będą się mogli cieszyć autem jedynie w skansenach. Ale to wcale nie jest pewne. Może w ogóle nikomu nie będzie wolno samodzielnie prowadzić jakichkolwiek

pojazdów? Wszak powszechne mają być autonomiczne pojazdy należące do... no, kogo? Może Google'a, może Ubera albo Hertz'a czy firmy Panek, czyli polskiej firmy udostępniającej auta na minuty? Już dziś opłaca się wynajem auta na rok lub dwa, ale to są póki co „normalne” samochody. Ale czy taki, który sam jeździ, będzie warto kupować, czy może bardziej opłaci się wklepywać zamówienie w smartfonie i auto samo podjedzie, zawiezie gdzie chcemy i pojedzie sobie gdzieś?

To już koniec

Dla producentów samochodów nadchodzą trudne czasy. Przegrają z tym, nad czym tak intensywnie pracują – z autonomicznością pojazdów. Przegrają z ekologią. Przegrają z brakiem i problematycznym magazynowaniem energii elektrycznej. Przegrają z normami i przepisami prawa. W efekcie motoryzacja jaką znamy, zawali się, wielkie marki odejdą do historii, a my... no, cóż. Będziemy tęsknić za tylnonapędową V-ósemką, dzielną terenówką, przestronnym SUV-em czy hipsterskim kabrioletem. Będziemy tęsknić za normalnym samochodem i wspominać dawne, dobre czasy... ▣



Jak było, jak będzie...



POLSKI RYNEK MOTORYZACYJNY

RAPORT

SAMOCCHODY NOWE

REJESTRACJE NOWYCH SAMOCCHODÓW OSOBOWYCH I DOSTAWCZYCH O DMC DO 3,5T W LATACH 2006 - 2017



OPR: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

W ubiegłym roku w Polsce sprzedano 542 598 samochodów osobowych i dostawczych (ciężarowych i specjalnych), co oznacza wzrost o 14%. Większą sprzedaż odnotowały wszystkie marki. Nic więc dziwnego, że przedstawiciele PR z satysfakcją podsumowują rok miniony i z optymizmem patrzą w przyszłość.



Tomasz Mucha – Citroën

Miniony rok okazał się bardzo udany dla Citroëna na rynku polskim. Model C3 został entuzjastycznie przyjęty zarówno wśród Klientów jak też w oczach dziennikarzy motoryzacyjnych. Zakładana sprzedaż C3-ki przekroczyła

nasze plany i oczekiwania w tym ważnym segmencie rynku.

Zapowiadany powrót marki do segmentu B możemy uznać za sukces, także dzięki nowej i kompletnej ofercie, w tym: modelowi C1, Nowemu C-Elysee oraz Nowemu SUV-owi segmentu B – modelowi C3 Aircross, który po dwumiesięcznej obecności w salonach już zdobył serca Polaków zwyciężając w kilku plebiscytach moto-

ryzacyjnych i zdobywając tytuł Autobest 2018. W stosunku do wcześniejszego roku sprzedaż Citroëna wzrosła 31,8% rok do roku! A to dopiero część planu nowości, jakie nas czekają. Cieszą nas także sukcesy w dużych kontraktach flotowych i zaufanie takich podmiotów, jak np. Poczta Polska, która ponownie wybrała samochody naszej marki.



Mariusz Jasiński – Ford

Rok 2017 zakończył się dla marki Ford sprzedażą 29 403 samochodów osobowych i 6 341 pojazdów dostawczych. Dało nam to odpowiednio 5. i 3. miejsce w rankingu sprzedaży.

W obu przypadkach zanotowaliśmy również przyrosty w stosunku do roku 2016. Najważniejszą premierą tego okresu był debiut całkowicie nowej Fiesty, która zyskała na elegancji, ale przede wszystkim jest najbardziej zaawansowanym technologicznie samochodem miejskim, wyposażonym w największą ilość systemów wspierających kierowcę. Na odnotowanie zasługuje też fakt wprowadzenia do oferty audiofilskiego nagłośnienia B&O Play firmy Bang & Olufsen, które jakością brzmienia zadowoli nawet najbardziej wymagających melomanów. Jeżeli mówimy już o sztuce, to mieliśmy również okazję uczestniczenia w unikalnym projekcie Horowitz Ford Vignale. Ideą tego artystycznego mariażu było powrót do współpracy z wybitnym światowym fotografem polskiego pochodzenia, Ryszardem Horowitzem. Podczas sesji fotograficznej uwiecznił on na dziewięciu pracach modele Forda z ekskluzywnej linii Vignale. Wśród nich znalazły się Fordy Mondeo, S-MAX, Kuga i Edge. Prace były wystawiane w warszawskiej galerii oraz w różnych miejscach w Polsce. Był to bardzo interesujący i pełen sukcesów rok.



Janusz Chodyła – Renault

Rekord i historyczny wynik, to dwa określenia, które należy użyć do opisanie wyników całego roku Grupy Renault w odniesieniu do Świata, Europy i Polski. Było to możliwe dzięki atrakcyjnym nowym modelom (odnowiona gama Dacii, Scenic, Captur faza II, Koleos) ugruntowanej pozycji w segmentach B, C i w samochodach dostawczych oraz skuteczności sieci Renault, zbierającej nagrody za jakość obsługi Klienta. Spektakularnym sukcesem było podjęcie współpracy z Firmą Traficar i uruchomienie nowej koncepcji użytkowania pojazdu w mieście – auto na minuty. Jako lider na rynku samochodów elektrycznych w Europie w 2017 roku jesteśmy gotowi na rewolucje związaną z elektromobilnością.



Kinga Lisowska – Mitsubishi

Rok 2017 upłynął nam pod znakiem świętowania setnej rocznicy wyprodukowania pierwszego samochodu Mitsubishi, który był także pierwszym osobowym pojazdem w Kraju Kwitnącej Wiśni. W tym ważnym roku odbyła się światowa premiera SUV-a coupé Mitsubishi Eclipse Cross oraz wskazującego przyszłość marki supernowoczesnego Mitsubishi e-EVOLUTION CONCEPT. Ogłoszono też zupełnie nowy, globalny plan biznesowy, który obecnie jest wdrażany w życie. Nasze lokalne działania obejmowały intensywne przygotowania do premiery Mitsubishi Eclipse Cross, prezentacje specjalnych →→

wersji modeli ASX, Outlander i L200 oraz stałe wysiłki na rzecz podwyższania standardów obsługi klientów, które mają dla konsumentów coraz większe znaczenie.

Jedną ze zmian było także przeniesienie siedziby firmy MMC Car Poland. Nowe, bardziej nowoczesne i przyjazne środowisku biuro jest położone w biznesowym centrum Warszawy na terenie kompleksu Neopark przy ulicy Cybernetyki 10.



Jakub Góralczyk – Seat

2017 był dla nas bardzo udanym rokiem – SEAT uzyskał najlepsze wyniki w Polsce od 2000 roku. Z sukcesami wprowadziliśmy nowe auta, m.in. nową generację Ibizy

i pierwszego crossovera w Grupie Volkswagen – Aronę, a Polska znalazła się w grupie 10 krajów, gdzie SEAT sprzedaje się najlepiej. W rok 2018 wchodzimy z jeszcze większą nadzieją i jeszcze szerszym portfolio – w tym roku wprowadzimy nową markę, jaką staje się CUPRA, a także zamkniemy triadę naszych SUV-ów nowym modelem o nazwie Tarraco. Będzie to 7-osobowy samochód, który na polskie drogi wyjedzie pod koniec roku. Ten rok będzie należał do SEAT-a!



Agnieszka Boraczyńska – SsangYong

Rok 2017 był zdecydowanie najlepszym rokiem naszej marki w Polsce.

Od kilku lat sprzedaż naszych samochodów sukcesywnie wzrasta – od

czasu kiedy podjęłam pracę dla SsangYonga – mamy trzykrotny wzrost! Nasze samochody

przyciągają coraz większą liczbę użytkowników. Z pewnością ma na to wpływ zmieniająca się gama naszych samochodów.

Co roku wprowadzamy nowy model: Tivoli, XLV, facelifting Korando.

W roku 2017 wprowadziliśmy do sprzedaży Rextona G4 nasze kolejne, wspaniałe auto. I chociaż jego poprzednik dla mnie osobiście był doskonałym samochodem, to jego następca z pewnością też.

Jako nowoczesny i doskonale wyposażony samochód znajdzie wielu zwolenników.



Tomasz Tonder – VW

Rok 2017 był dla marki Volkswagen rokiem wielkiej przebudowy. Zmieniono strukturę organizacyjną przedsiębiorstwa i wyznaczone nowe cele na przyszłość. Określono nową strategię produk-

tową, zakładającą w pierwszej fazie ofensywę SUV-ów, a w drugiej – pojazdów elektrycznych. Na polskim rynku pojawiły się Tiguan Allspace oraz T-Roc, w Chinach Terramont, w USA Atlas. Wiele zainwestowano w najnowsze technologie, w efekcie czego, wszystkie nowe modele Volkswagena wprowadzone na europejski rynek w 2017 roku zostały wybrane najbezpieczniejszymi samochodami roku w swoich klasach, stowarzyszenie Euro NCAP przyznało tytuły Best in Class Arteonowi, T-Rocowi i nowemu Polo. W 2018 roku będziemy kontynuować cykl premier SUV-ów, niebawem zaprezentowany zostanie zupełnie nowy Touareg, a pod koniec roku miejski crossover T-Cross. Oczywiście wciąż olbrzymie inwestycje czynione są w zakresie aut elektrycznych drugiej generacji. Po premierach I.D., I.D. Buzz oraz I.D. CROZZ, w tym roku w Genewie po raz pierwszy zostanie pokazana koncepcyjna limuzyna nowych czasów I.D. VIZZION – całkowicie elektryczna i autonomiczna. Do 2025 roku na rynek wprowadzimy ponad 15 całkowicie elektrycznych modeli. ■

Tankujemy na potęgę

TEKST: KLAUDIUSZ MADEJA
ZDJĘCIE: SERWIS PRASOWY

Choć do wiosennego podsumowania minionego roku przez Polską Organizację Przemysłu i Handlu Naftowego jeszcze sporo czasu, już teraz możemy powiedzieć, że w 2017 tankowaliśmy dużo.

Dowiedzieliśmy się tego podczas prezentacji wyników największego polskiego koncernu paliwowego PKN Orlen. Segment detaliczny wzrósł w tej firmie rok do roku o 11 %. Przypomnijmy, że koncern prowadzi sprzedaż detaliczną również w Czechach, na Litwie i w Niemczech. Co ciekawe, w Polsce Orlen sprzedał dwa razy więcej oleju napędowego, niż benzyny. Jak widać, „antydielsowska propaganda” nie bardzo u nas działa. Choć musimy zauważyć, że dużo ON kupują w kraju firmy transportowe. Ciężki transport drogowy ma w Polsce ogromne znaczenie, należymy przecież do europejskich liderów. Popyt na olej napędowy rośnie. Już w 2017 roku musieliśmy krajową produkcję uzupełniać importem tego paliwa. Krajowe rafinerie nie są w stanie zaspokoić całego zapotrzebowania – usłyszeliśmy podczas prezentacji. W tym przypadku posiłkowano się paliwem z własnej rafinerii Możejki na Litwie. Zanotowała ona w 2017 r. zysk na poziomie 290 mln \$. To cieszy, ponieważ ten obiekt przez wiele lat przynosił straty.

– Koncern nadal szuka nowych lokalizacji. Po części są to punkty przy nowych trasach szybkiego ruchu. Ale obserwujemy cały rynek, nie tylko w kraju. Nie wykluczamy żadnej opcji, w tym przejęć obiektów od innych marek – zapowiada Dyrektor ds. Planowania i Rozwoju PKN Orlen Rafał Warpechowski. W planach jest powstanie 40 nowych

stacji, na co firma przeznaczy ok. 700 mln zł. Już w I kwartale 2018 r. koncern rozpoczął postępowanie przetargowe na zakup 23 ładowarek elektrycznych, które w ramach projektu pilotażowego do 2019 r. mają zostać zainstalowane na stacjach paliw przy trasach tranzytowych w całej Polsce. Zapytany przez nas o te punkty, Rafał Warpechowski zapewnia, że: – *Będzie to dobrze przemyślana operacja. Oprócz dużych miast, chcemy również umiejscowić te ładowarki wzdłuż głównych tras, aby zapewnić kierowcom możliwość przemieszczania się na dłuższych dystansach. Mają to być stacje o mocy 50 kW, umożliwiające szybkie ładowanie akumulatorów z poziomu 20 do 80 % ich pojemności w około 20 - 30 min. Będą one obsługiwać wszystkie typy pojazdów elektrycznych oferowane na rynku europejskim. Zostaną bowiem wyposażone w dwa złącza do ładowania pojazdu prądem stałym, z wtyczką CHAdeMO oraz CCS, a także w złącze Typ 2 do ładowania pojazdu prądem przemiennym. Mamy już własną produkcję energii elektrycznej, którą zamierzamy wykorzystywać w tych punktach ładowania. Chcemy na tym zarabiać, jak na tradycyjnych paliwach. Oczywiście na początku nie będą to duże zyski. Sama amortyzacja musi potrwać. Liczymy jednak na rozwój elektromobilności w Polsce – dodaje Dyrektor Warpechowski.*

Trudno nie wspomnieć, że Orlen szykuje się do rozszerzenia asortymentu towarów na swoich stacjach. Ma to oczywiście związek →→

z zakazem handlu w niektóre niedziele, jaki wejdzie w życie od marca 2018 r. Stacje paliwowe należą oczywiście do wyjątków. Na koniec 2017 r. działały 1 793 punkty Stop Cafe, w tym 1 571 w Polsce, z czego 180 w nowym formacie O!Shop, 199 w Czechach i 23 na Litwie. Z prawie 1,6 tys. punktów Orlen zalicza się do krajowej czołówki detalicznych sprzedawców w branży spożywczej, co jest swego rodzaju ciekawostką.

2017 rok był oczywiście rekordowy pod wieloma względami. Wzrosły obroty i zyski. Orlen pozostaje sponsorem i mecenasem mnóstwa przedsięwzięć, także motoryzacyjnych. Wspomnijmy

choćby Orlen Team, który niedawno zmagał się z trudami Rajdu Dakar. Kilka dni temu nastąpiły duże zmiany w zarządzie, z prezesem na czele. Pojawiło się wiele sprzecznych komentarzy na ten temat. Dlatego my ograniczymy się jedynie do życzeń, aby strategia i wyniki wciąż rosły. Przed firmą bowiem wiele wyzwań na 2018 i następne lata. Będziemy obserwować te poczynania, gdyż pośrednio przekładają się one na ceny paliw w Polsce. Zatem pozostaje nam tylko życzyć sobie, aby paliwa taniały, a przynajmniej nie drożały. Choć przecież wszyscy wiemy, że zależy to od wielu czynników, z których najważniejszym są notowania ropy naftowej na świecie. ■



Stacja Orlenu w Gdańsku, zaprojektowana przez Janusza Kaniewskiego.



*Naprawisz samochód bez wychodzenia z domu lub biura.
Odbierzemy go i dostarczymy po wykonanym serwisie.
Szybko i profesjonalnie!*



*ul. Jagielska 42e, Warszawa
tel. recepcja: 885 90 70 70
www.powerfactory.waw.pl*

SERWIS SAMOCHODOWY

- przeglądy, naprawy
- diagnostyka komputerowa
- klimatyzacja, wulkanizacja

MOTORSPORT

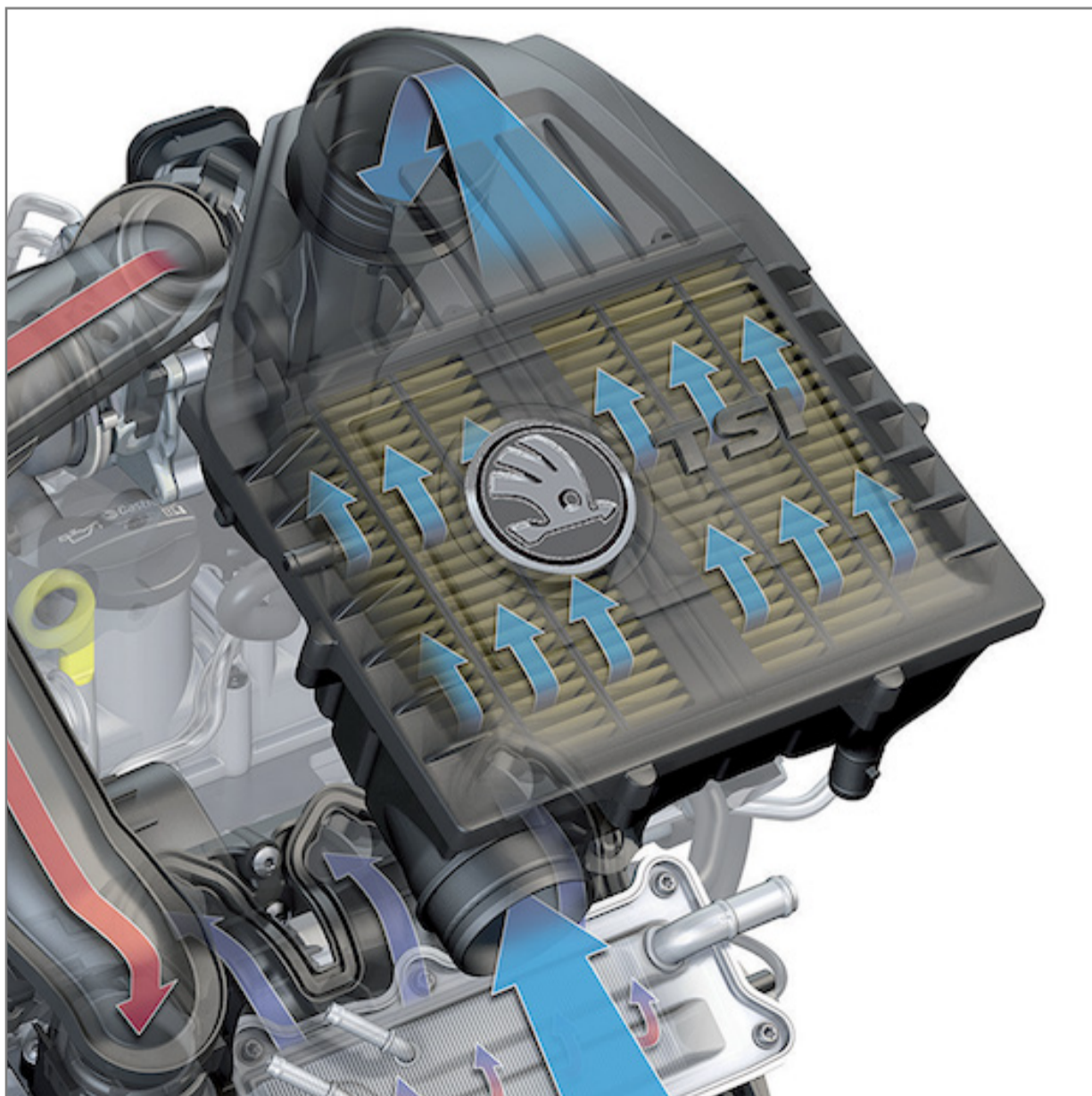
- Eventy motoryzacyjne
- Szkoła jazdy
- Budowa i serwis aut sportowych
- Tuning, oklejanie

**ul. Jagielska 42E Warszawa
tel 885 90 70 70
powerfactory.waw.pl
facebook.com/POWERFACTRY/**

Silnik 1.0 TSI: dynamika i wydajność

TEKST I ZDJĘCIA: MATERIAŁY PRASOWE

Odpowiedzią konstruktorów na wymogi dotyczące obniżenia emisji CO₂ i zużycia paliwa jest downsizing i turbodoładowanie. Co prawda przy dynamicznej jeździe kierowca oszczędza niewiele, ale za to znacznie obniżono koszty produkcji i masę silników. Ilustracją powyższego jest najnowszy silnik Škody.



Mała masa ma kluczowe znaczenie przy projektowaniu samochodów, ale szczególną rolę odgrywa przy opracowywaniu współczesnych silników. To istotne nie tylko dlatego, że silnik jest jednym z najcięższych elementów samochodu, ale również ze względu na pracujące w nim ruchome części.

Głównym celem twórców zupełnie nowej jednostki 1.0 TSI było maksymalne ograniczenie masy, tarcia wewnętrznego i strat energii przy zachowaniu jak najmniejszych wymiarów zewnętrznych. Owocem ich prac jest nowoczesna konstrukcja, która zakłada szerokie wykorzystanie stopów aluminium. Dzięki temu silnik w standardowej konfiguracji waży zaledwie

93 kg - to o 10 kg lepszy wynik od poprzedzającej jednostki 1.2 TSI o porównywalnych osiągnięciach.

– Nowy silnik dysponuje większą mocą i większym maksymalnym momentem obrotowym, a jednocześnie jest lżejszy oraz zużywa mniej paliwa, a więc emituje mniej dwutlenku węgla. Dzięki zastosowaniu nowoczesnych rozwiązań nowa jednostka wyróżnia się cichszą pracą i niskim poziomem wibracji.

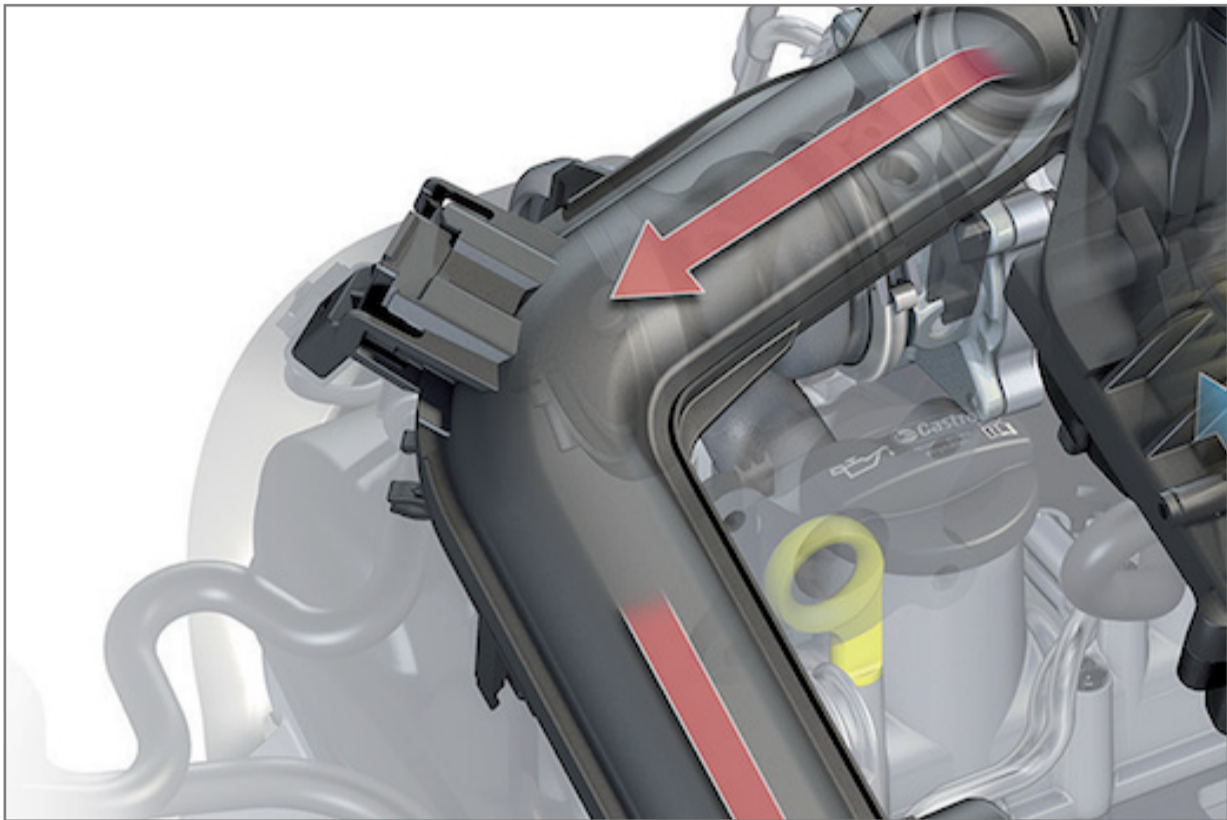
– mówi Martin Hrdlička, odpowiedzialny w ŠKODZIE za rozwój podwozi i jednostek napędowych. – Oczywiście, osiągnięcie takich parametrów nie było łatwe – kontynuuje Hrdlička, wskazując na takie innowacyjne rozwiązania jak bardziej zaawansowane, odporne na wysokie temperatury materiały wykorzystane do budowy turbosprężarki oraz uszlachetniony stop, z którego zbudowana jest głowica silnika. Wskazuje także na pompę oleju, która precyzyjniej reguluje ciśnienie w obiegu smarowania, oraz na podwójny obieg układu chłodzącego, dzięki któremu w głowicy silnika może być utrzymywana niższa temperatura niż w kadłubie silnika.

Silnik 1.0 TSI wytwarzany jest w Mladá Boleslav i został zaprojektowany z myślą o wykorzystaniu w modelach: FABIA, RAPID, OCTAVIA i KAROQ. Nowy silnik obecnie oferowany jest w połączeniu z pięcio- i sześciostopniową ręczną skrzynią biegów oraz dwusprzęgłową, automatyczną skrzynią biegów DSG o siedmiu przełożeniach. Zależnie od konfiguracji jednostka ta dysponuje mocą maksymalną w przedziale od 95 do 115 KM.

Skrzynia korbowa silnika

Skrzynia korbowa silnika została wykonana z odlewanej ciśnieniowo aluminium. Ma otwartą przestrzeń chłodzącą, zapewniającą lepsze odprowadzenie ciepła od najbardziej obciążonej górnej części cylindrów. Rozwiązanie to zapewnia wiele korzyści takich jak na przykład wydłużenie żywotności pierścieni tłokowych.

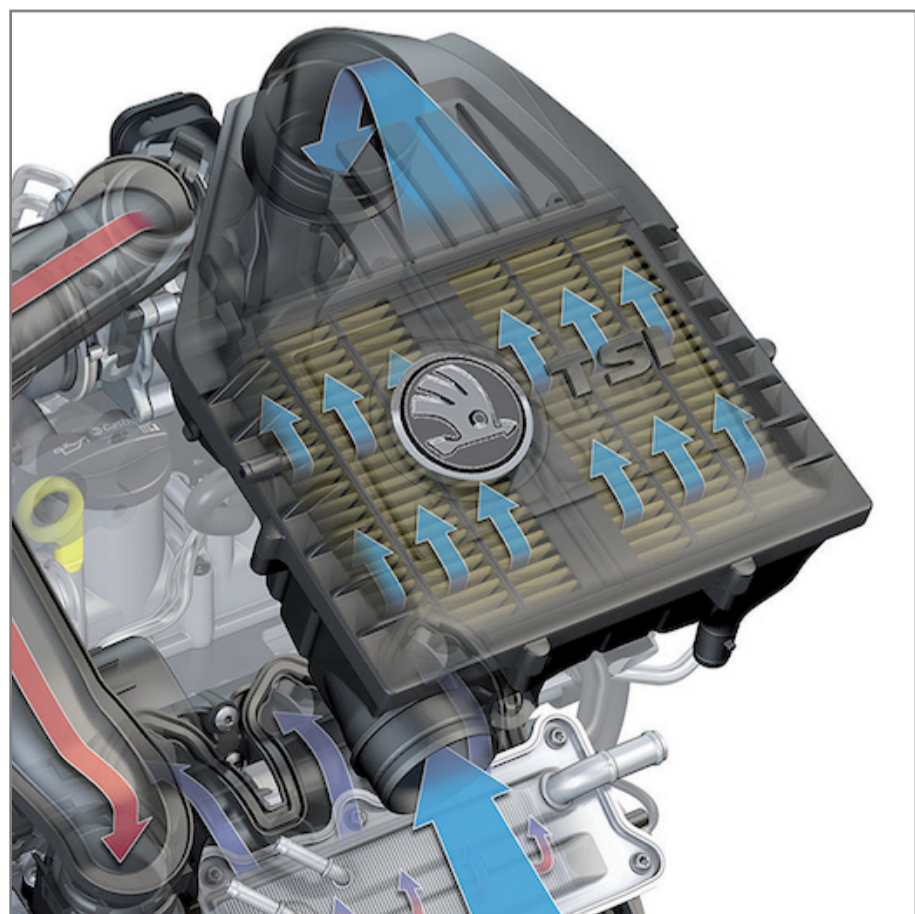
Spośród innych zalet tego rozwiązania należy wymienić tuleje cylindrowe wykonane z żeliwa szarego, co zwiększa sztywność całego kadłuba.



Odlewy ciśnieniowe z aluminium mają w Mladá Boleslav wyjątkowo długą historię liczącą aż 55 lat. Tutejsza odlewnia przetwarza każdego roku ponad 20 000 ton aluminium.

Kompaktowe wymiary

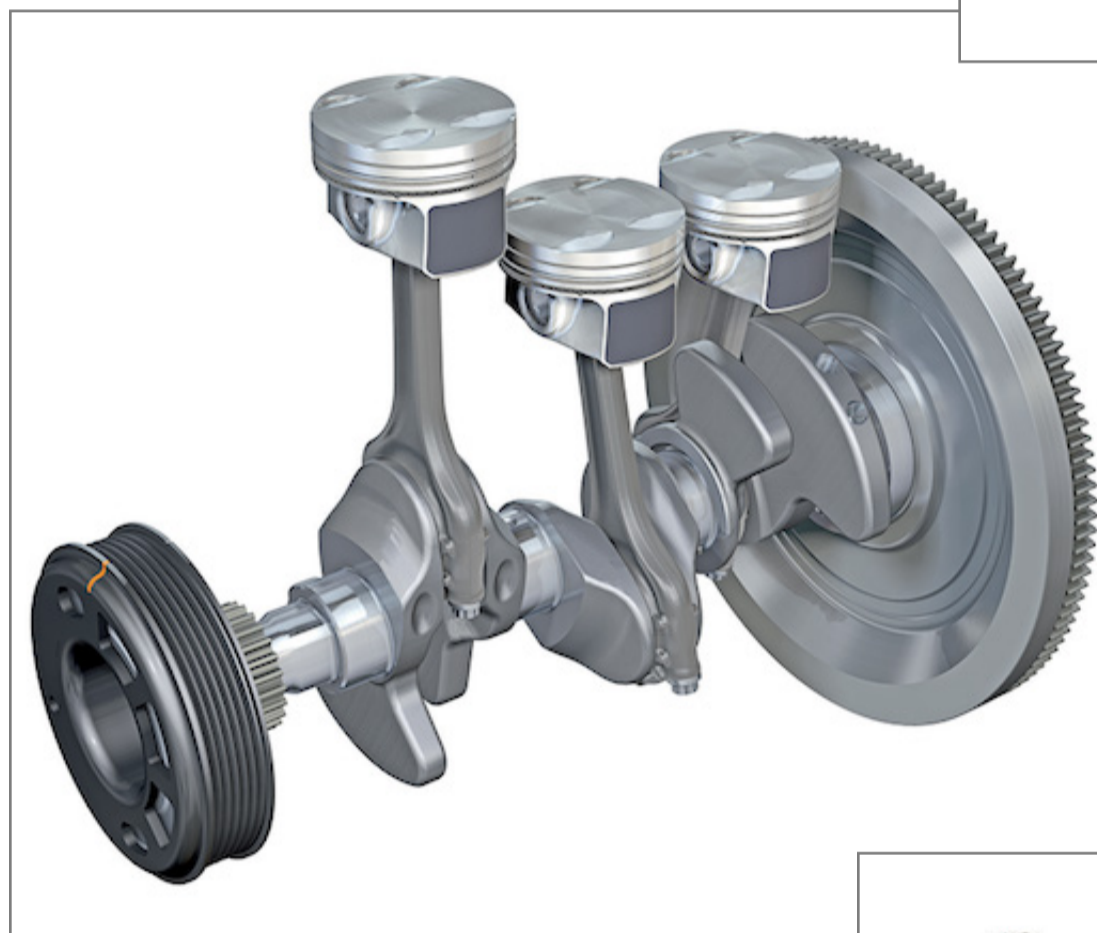
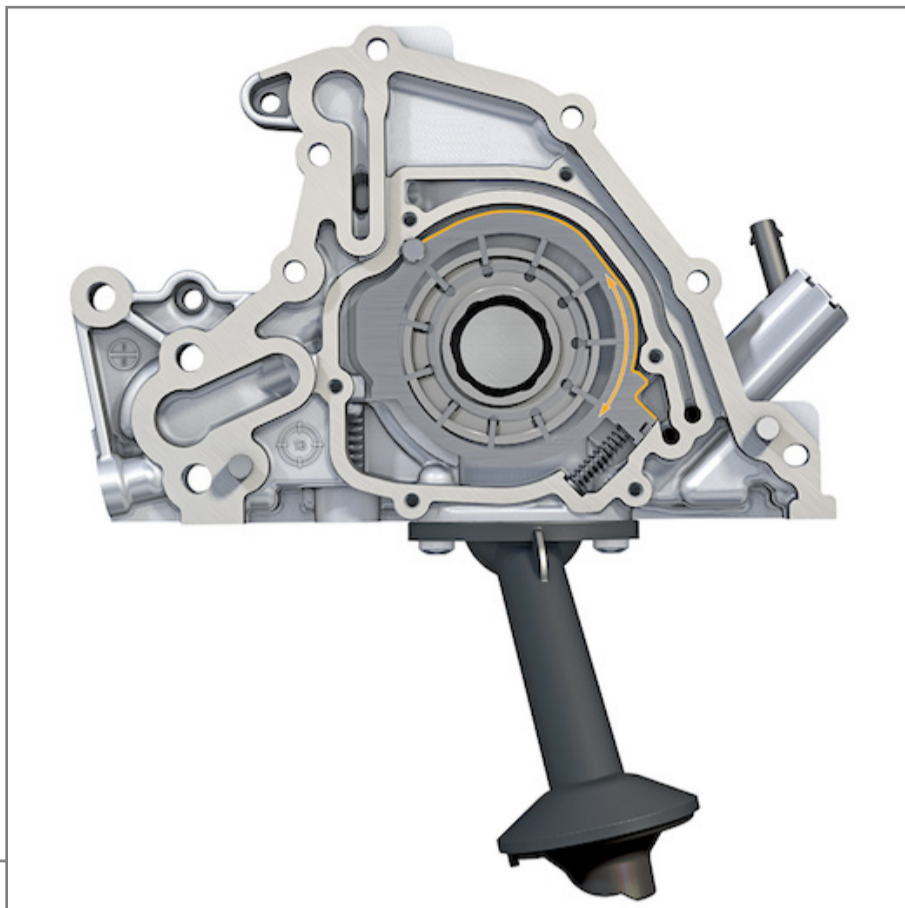
Bardzo nowoczesna trzycylindrowa jednostka 1.0 TSI charakteryzuje się bardzo niewielkimi wymiarami zewnętrznymi. Układ dolotowy →→



ma bardzo krótki przewód dolotowy i wodną chłodnicę powietrza doładowania zintegrowaną z kolektorem dolotowym. W połączeniu z elektronicznym sterowaniem ciśnieniem doładowania rozwiązanie to zapewnia bardzo szybką i zdecydowaną reakcję na naciśnięcie pedału gazu.

Wyważenie silnika

Dzięki sztywnej konstrukcji silnika, małej masie wału korbowego, poprzecznemu ułożeniu oraz nowoczesnej konstrukcji koła zamachowego i tłumika drgań skrętnych konstruktorzy mogli osiągnąć zamierzony efekt bez konieczności stosowania wałka wyrównowazającego. Ostatnie dwa z wymienionych rozwiązań zostały specjalnie zaprojektowane z myślą o zmniejsze-



w układzie smarowania w zakresie 1–4 bary. Ciśnienie oleju jest mierzone czujnikiem i regulowane z zastosowaniem elektrozaworu. Dzięki zmniejszeniu strat energii do napędu pompy oleju zmniejszone zostało zużycie paliwa przez silnik.

Wtrysk paliwa

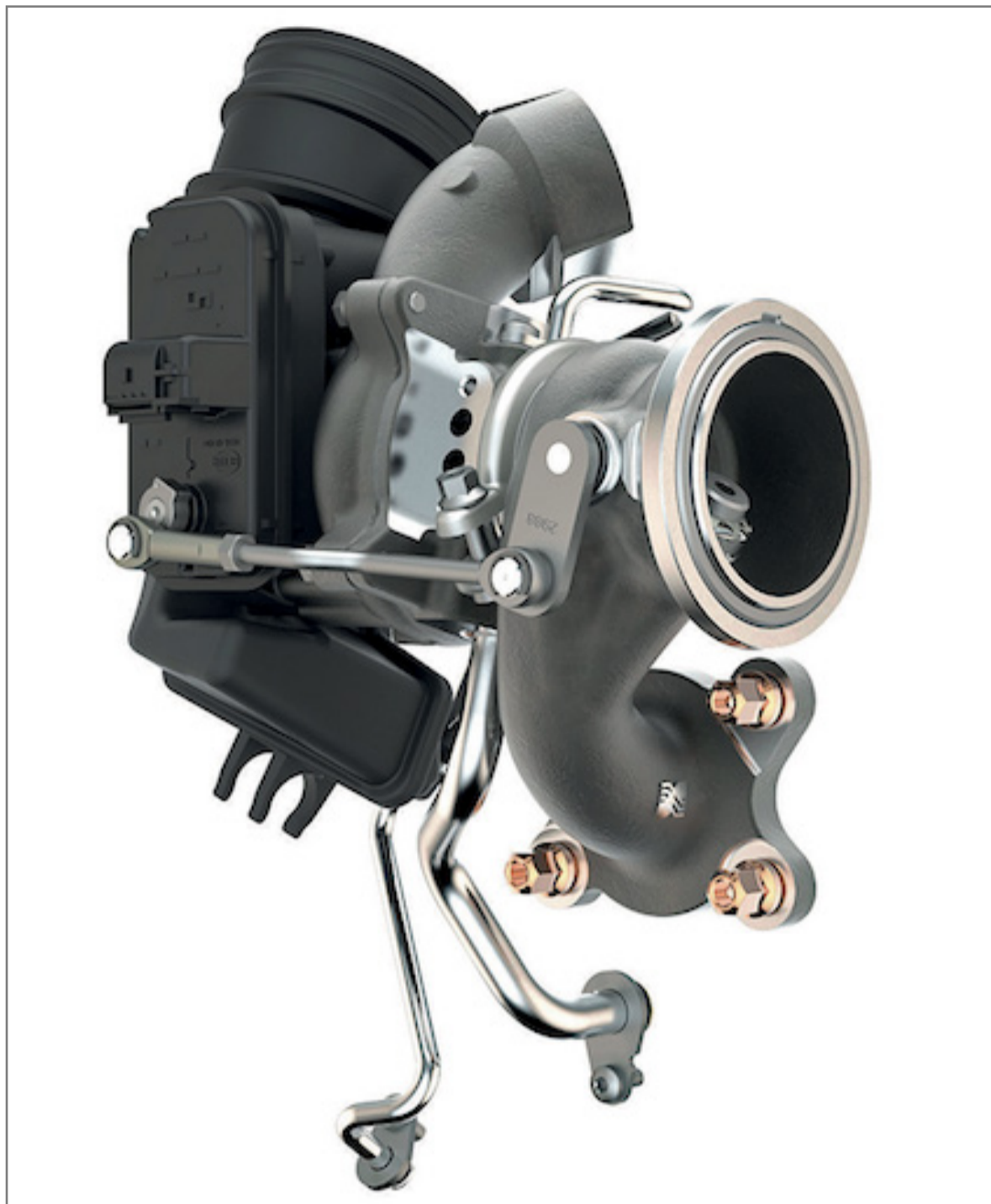
W silniku 1.0 TSI paliwo jest wtryskiwane do cylindrów pod ciśnieniem nawet 350 barów. Wielokrotny wtrysk paliwa w zależności od potrzeb pozwala na realizację nawet trzech wtrysków

niu drgań wywołanych przez pracę trzech cylindrów. Brak wałka wyrównowazającego pozwolił na ograniczenie masy oraz wewnętrznego tarcia w silniku, polepszając jego sprawność.

Pompa olejowa o zmiennym wydatku

Zastosowana pompa olejowa ma wirnik o zmiennym ustawieniu wobec osi obrotu. W typowych warunkach pracy, w zależności od potrzeb smarowania łożysk, chłodzenia cylindrów i zasilania nastawnika wałka rozrządu, pompa może zmieniać ciśnienie oleju





pedału gazu i pozwala na uzyskanie dużego momentu obrotowego już małej prędkości obrotowej silnika.

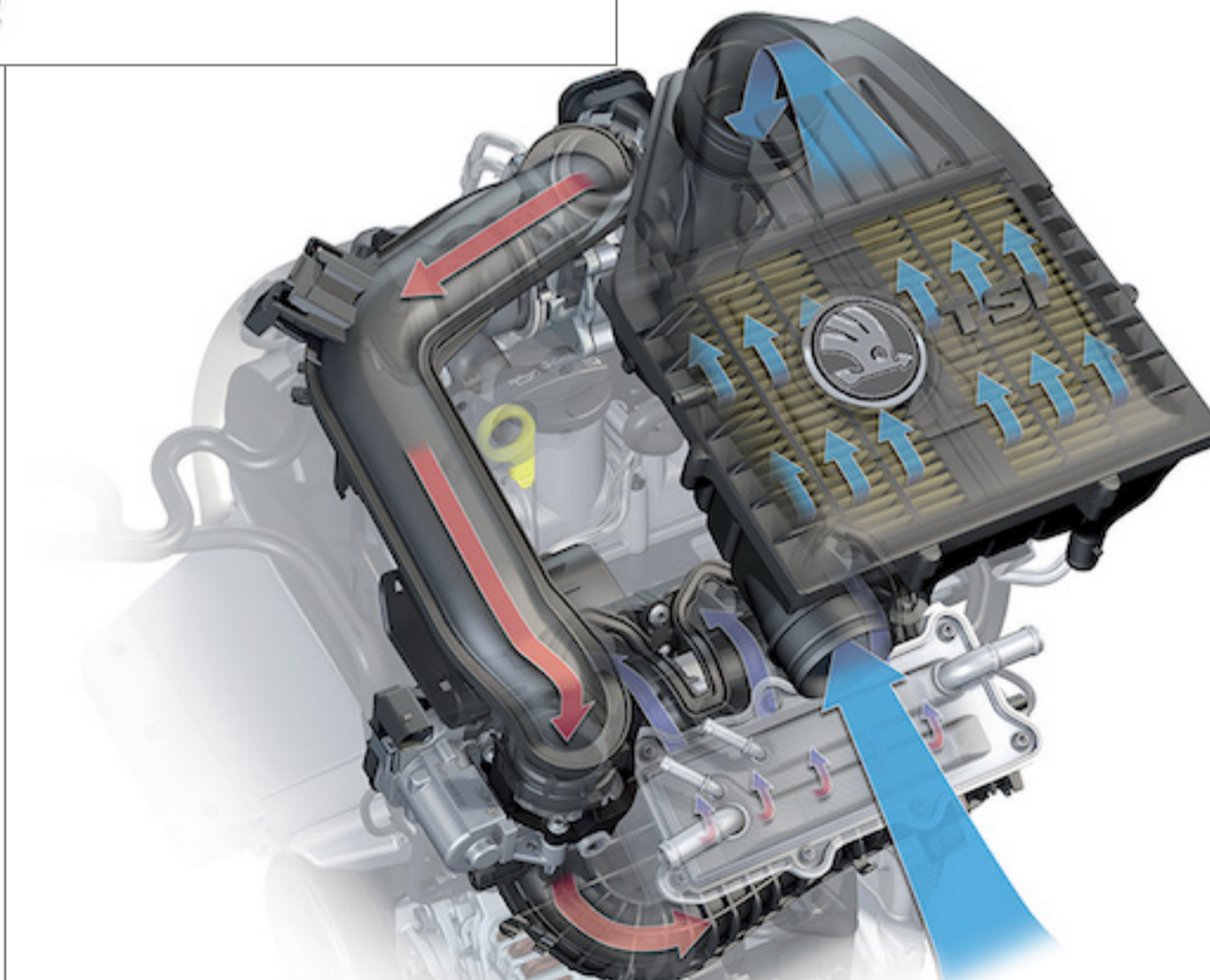
Zawory wydechowe wypełnione sodem

Technologia drażenia trzonków zaworów wydechowych i wypełniania ich sodem jest stosowana przede wszystkim w motorsporcie i mocno obciążonych silnikach samochodów osobowych. Wypełnienie sodem zapobiega przegrzewaniu się zaworów i pozwala silnikowi operować w wyższej temperaturze gazów wydechowych. Masa każdego z wydrażonych zaworów jest o trzy gramy mniejsza niż tradycyjnego zaworu. ■

w jednym cyklu. W połączeniu z precyzyjnie określonym kształtem strumienia wtryskiwanego paliwa zapewnia to optymalną sprawność silnika w każdym zakresie pracy.

Turbosprężarka

Układ doładowania silnika 1.0 TSI wykorzystuje turbosprężarkę o dużym ciśnieniu doładowania (nawet do 1,6 bara). Precyzyjnie i szybko działający elektrozawór sterujący zapewnia między innymi błyskawiczną reakcję na naciśnięcie



Czyste auto

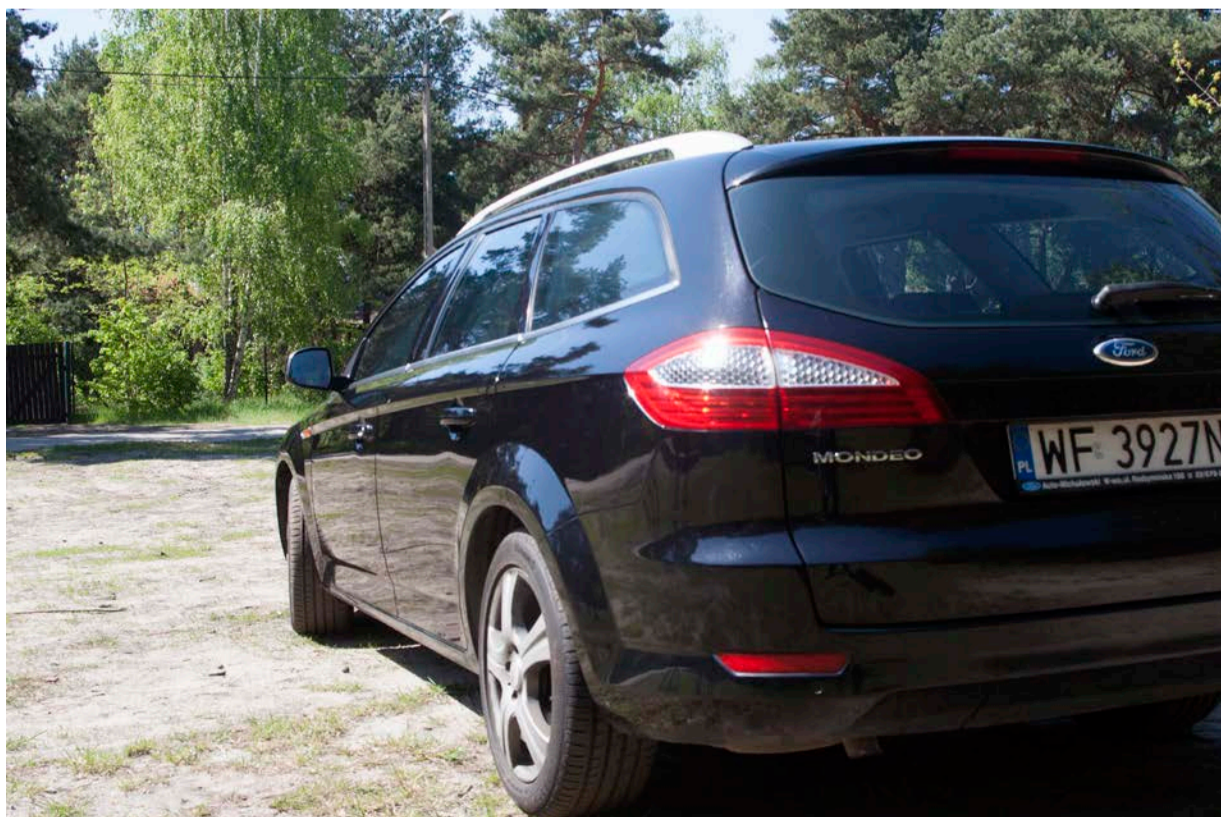
TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

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

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

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

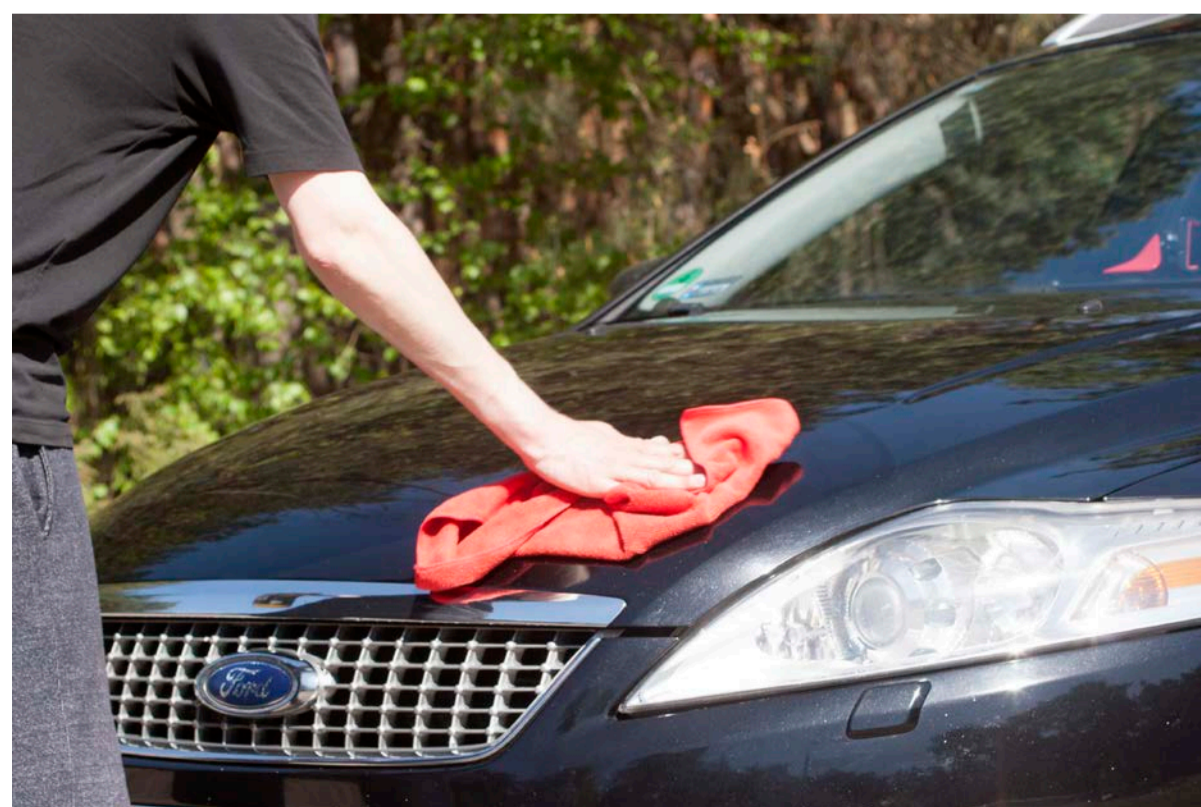
Do testów wybraliśmy samochód dziesięcioletni, w miarę mocno zabrudzony po →→



BRAYT®



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



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

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

Trwalsze zabezpieczenie karoserii samochodu zapewnia inny

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

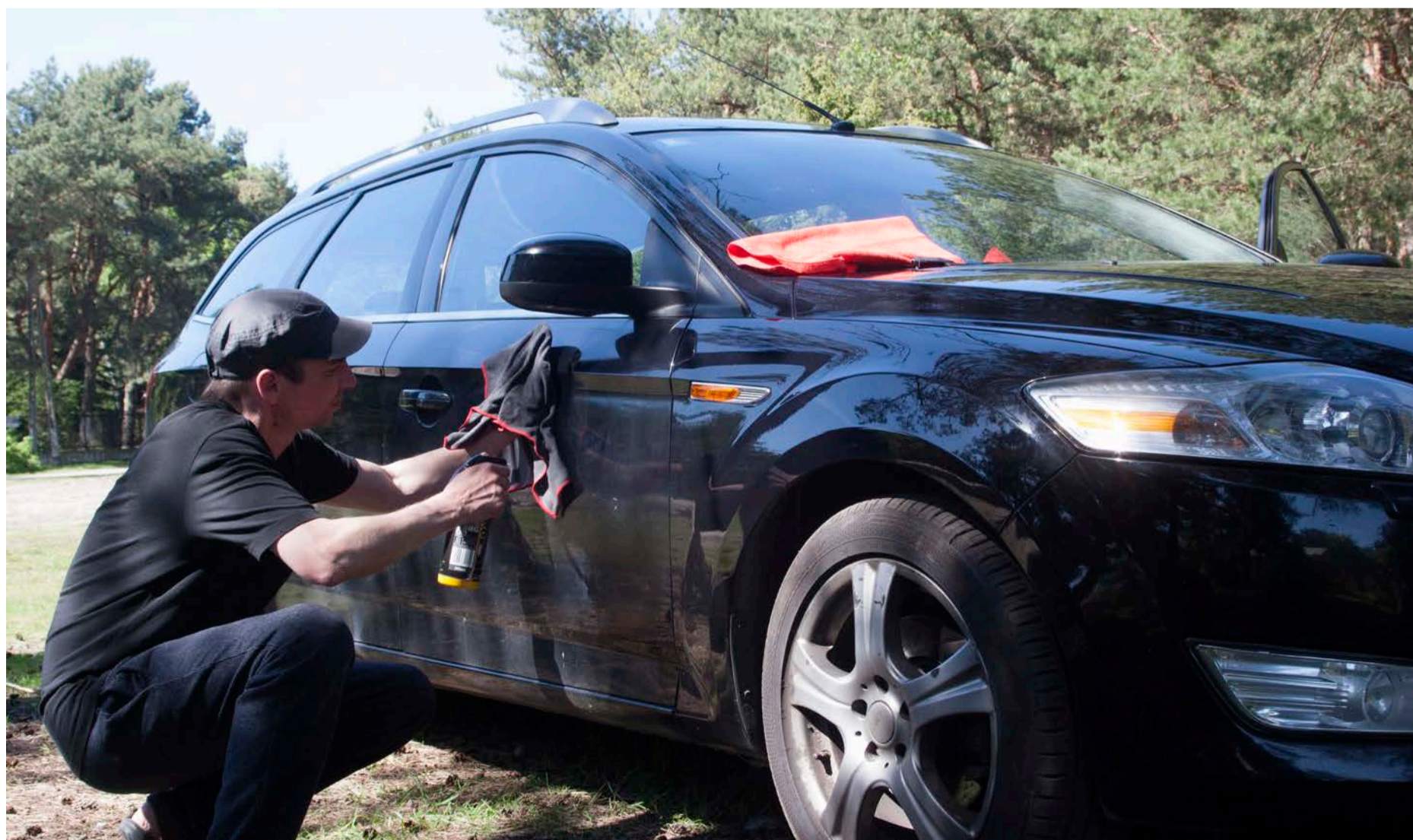
Mycie samochodu, a raczej czyszczenie bez wody, szamponu, gąbki, szczotki i wiader wody, przyniosło efekty powyżej oczekiwań. Cała praca zajęła około pół godziny i nie była zbyt męcząca. Usuwanie zanieczyszczeń nie nastęczało trudności, jedynie ptasie ślady trzeba wymagały trzykrotnego spryskiwania i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

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



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

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



Rajdowy Mount Everest

TEKST: TOMASZ CIECIERZYŃSKI
PIOTR CISOWSKI
MACIEJ ORZECZOWSKI

ZDJĘCIA: ZBIGNIEW ZACIEWSKI
DARIUSZ BIENKOWSKI
ARCHIWUM JACKA MILLERA

Trzecie miejsce jest najlepszym wynikiem polskiej załogi w dziejach tego rajdu, można by porównywać je z medalem zdobytym w mistrzostwach świata.



Rallye Monte Carlo Historique jest organizowany od 1988 r. Do imprezy dopuszczone są samochody zabytkowe wyprodukowane przed 1980 rokiem. Jest to najtrudniejszy na świecie rajd

z jazdą na regularność. Jego specyficzny regulamin pozwala konkurować słabszym samochodom z najmocniejszymi, preferując niezawodność sprzętu i bezbłędną nawigację załogi. RMC Historique startuje kilka

dni po Rajdzie Monte Carlo zaliczanym do Rajdowych Mistrzostw Świata, praktycznie na tych samych trasach. W tym roku do mety dotarło 258 aut ze startujących przeszło trzystu. Trzecie miejsce jest najlep-

szym wynikiem polskiej załogi w dziejach tego rajdu, można by porównywać je z medalem zdobytym w mistrzostwach świata. Jest także osiągnięciem rodzinnym ojca i syna, mistrzów polski w rajdach na regularność. Andrzej Postawka, nestor polskiego automobilizmu, był w tym rajdzie pilotem swojego syna Stanisława Postawki. Stanisław Postawka powiedział po rajdzie: „Jesteśmy na mecie, szczęśliwi, sukces dotrze do nas za chwilę. Samochód był przed startem starannie przejrany, jednak jak zwykle pojawiły się drobne przeciwności techniczne. Na szczęście nie byliśmy zmuszeni do zatrzymania ani zmiany rytmu jazdy na odcinkach pomiarowych.

Rajd w większości był asfaltowy, były odcinki, gdzie niektórzy konkurenci jechali na slickach. Ale przełęcz l'Echarasson niezawodnie przynio-

śla śnieg. To ten odcinek, ulubiony od lat, umożliwił nam awans na 3. miejsce. Utrzymanie tej pozycji do końca to osobny wyczyn, dumni jesteśmy szczególnie z jej obrony na odcinkach nocnych, które zawsze przewracały klasyfikację. Zrobienie tego Zastawą to jest sukces niewiarygodny. Na podkreślenie zasługuje wspinała atmosfera panująca wśród zawodników i wzajemna pomoc

jakiej sobie udzielali. Wszystkie załogi jechały doskonale, ale nie wszystkie miały szczęście...”

Ewa Galińska Postawka i Anna Postawka.

Żona i wnuczka Andrzeja Postawki wystartowały Polskim Fiatem 1600. Jechały nadspodziewanie dobrze, ale również były zablokowane, i to dwa razy. Rajd ukończyły na 148. miejscu. Szkoda, bo jechały



wspaniale i miały szanse na zdobycie Pucharu Pań. Jednak „wnuczka z babcią w Polskim Fiacie” zostały zauważone przez media.

Piotr Cisowski **Spełnione marzenie**

Start w Monte Carlo Historique był zawsze moim marzeniem. Może też trochę z sentymentu do sukcesu Roberta Muchy i Lecha Jaworowicza z 1972 roku też Polskim Fiatem. Aby je spełnić potrzebne było posiadanie samochodu z ograniczonej listy aut dopuszczonych, startujących w latach 1955 – 1980 oraz umiejętność jazdy na regularność. Poszukiwania samochodu trwały dwa lata. Dodatkowym utrudnieniem było znalezienie wersji 1300, tak aby móc ścigać się w średniej prędkości. W kolejnym roku rozpocząłem przygodę z jazdą na regularność w grupie tradycyjnej w Mistrzostwach Polski. Ze stoperem i papierową tablicą prędkości aby dobrze zrozumieć zasady. Zeszły sezon to starty w grupie sportowej w MPHRR czyli na takich samych zasadach jak w RMCH. Doświadczenie w precyzyjnym pilotażu zdobyła moja córka Natalia, a samochód okazał się całkowicie niezawodny. Po skróceniu przełożenia głównego i modyfikacji wydechu stał się nieco bardziej zwawny choć prędkość maksymalna spadła do 100 km/h. Cóż, coś za coś. Tak przygotowani zgłosiliśmy się do RMCH. Wyposażeni w cztery kolcowane opony plus dwie zapasowe, 20 litrów paliwa w kanistrach, skrzynkę z narzędziami i częściami zapasowymi, bez

serwisu i objazdu trasy z zakupionymi roadbookami ruszyliśmy na podbój Monte Carlo Historique 2018. Przed startem nieocenione okazały się cenne rady doświadczonych załóg Jacek Miller/Maciej Orzechowski, Staszek i Andrzej Postawka oraz Roberta Burcharda za które serdecznie dziękujemy. Po 9. próbach plasowaliśmy się na zaskakująco wysokim 59-tym miejscu na ponad 300-sta startujących załóg. Za Renault 5 Alpine a przed Fordem Escortem 2000. Mamy do dyspozycji tylko 65 KM. Szczęście nie trwało jednak długo. Na kolejnej, 10-tej próbie jeden z zawodników zablokował trasę i 40-stu zawodników w tym nasza załoga otrzymało po 20 tys. punktów kary. To pogrzebało nasze szanse na utrzymanie dobrego wyniku i rzuciło nas na 166. pozycję. Nie zrażeni jednak tym faktem następnego dnia ruszyliśmy ponownie do walki i na ZR11 „złapaliśmy” jedynie 4 sekundy, co później okaże się najlepszym naszym wynikiem w tym rajdzie. Ostatecznie po zaciętej walce rajd ukończyliśmy na 140. miejscu XXI edycji RMCH która na zawsze zostanie zapamiętana jako pierwsza w której polska załoga Stanisław i Andrzej Postawka stanęła na podium w klasyfikacji generalnej.

Maciej Orzechowski **Monte dla wytrwałych**

Zeszłoroczny Rajd Monte Carlo Historique nie skończył się dobrze dla mnie, Jacka i naszego X1/9 – zakończyliśmy go na ostatniej próbie sportowej, po uderzeniu o kamień. Nie było

nas na mecie, noc spędziliśmy próbując jakoś zwlec się z gór, ostatecznie z odcinka o świcie zabrała nas laweta. I choć opowiedana przy piwie historia o dwóch Polakach, wiszących w nocy na drzewie, jest teraz zabawna, nam nie było wtedy do śmiechu. Stojąc w nocy obok rozbitego X-a, postanowiliśmy spróbować jeszcze raz.

To był ciężki rok. Wystartowaliśmy we wszystkich eliminacjach Mistrzostw Polski w Historycznych Rajdach na Regularność. Trapiły nas awarie i zwykły pech – dwie urwane półosie, w tym jedna na Rajdzie Polski Historycznym, co pozbawiło nas tytułu mistrzowskiego, a na koniec sezonu, po wygraniu wszystkich prób sportowych na Rajdzie Wisły, awaria rozrządu w drodze na metę... Wiele osób nie wierzyło, że możemy dojechać do mety XXI RMCH w jednym kawałku.

A jednak się udało! Dojechaliliśmy, i to na całkiem niezłym, 15-tym miejscu. Nie odpadliśmy, nie popsuliśmy rajdówki, nie mieliśmy pecha. Przerwaliśmy to pasmo awarii, wypadków i przypadków, udowodniliśmy, że było warto. Pomogli nam w tym nasi wspaniali mechanicy, Tomek i Wojtek, wspierali nas koledzy i znajomi. A mimo to rok temu Monte miało dla mnie lepszy smak.

Rok temu jechałem spełniać marzenie małego chłopca, który z wielkimi oczami gapił się na zdjęcia w prasie motoryzacyjnej, z zapartym tchem czytał wspomnienia mistrza Zasady, i pokazywał wszystkim zdjęcia znajomego, który z nim jechał jako pilot. Teraz ja byłem pilotem,

jechałem przez Sospel i Turini, stałem się częścią tego cyrku, który co roku budzi do życia zimowe Alpy. I jakaś kraksa nie była mi w stanie odebrać marzenia, które się spełniło, w końcu kraksy są częścią rajdów, rozbiiliśmy się jak prawdziwi twar-dziele!

W tym roku jechałem udowodnić sobie i wszystkim, że możemy dojechać. Nie spełniałem marzenia, nie ekscytowałem się, miałem zadanie do wykonania, miałem przeciwko sobie pecha, docinki niedowiar-ków i 309 załóg, które nie przyjechały tam na piknik. Nasza dobra jazda w 2017 roku paradoksalnie wcale mi nie pomagała - mój tata często zabierał nas do teatru, więc wiem, że drugi występ zawsze jest o wiele słabszy, niż premiera.

Dlatego, gdy w Valence dostaliśmy „szóstkę”, odetchnąłem

z ulgą (rok temu mieliśmy sió-demkę”). OK, jedziemy nie gorzej, niż rok temu, to nie był przypadek, „beginners luck”. Nawet ciężarówka blokująca nas na jednym z odcinków kwalifikacyjnych nie przeszkodziła nam przebić się do czołówki. Będzie dobrze, damy radę.

A potem... się zaczęło. Niespójność pomiarów czasu z naszymi odczytami, stracone sekundy tu i tam. Źle dobrane opony i walka ze śniegiem, kolejne sekundy uciekają. Zmiana konfiguracji opon i największy, najgłupszy, najdrożej kosztujący błąd - pomyliłem start i koniec odcinka pomiarowego do ustawienia przyrządów. Zaćmienie, głupia pewność siebie, „zawodowstwo” amatora - tak, to wszystko zrobiłem ja... Jak w lotnictwie, nie ma jednej przyczyny katastrofy - gdybyśmy dopilnowali procedur pomiaro-

wych wcześniej, gdybym czytelnie oznaczył punkty na mapie, gdyby nie deficyt czasu, gdyby choć jeden z tych błędów nie został popełniony, odcinek był do uratowania. Ale nie uratowaliśmy go. A właściwie straciliśmy go na samej końcówce: pędzimy na Col de l'Écharason pod górę, po śniegu (każdy jest tam w takich warunkach na spóźnieniu), a, jak się później okazało, punkty pomiarowe były dopiero za przełęczą. Ale podczas próby tego nie wiemy. Mijamy Porsche, które wystartowało minutę przed nami, leży w rowie. Pędzimy dalej, ale odczyty przyrządów są rozjechane. Jedziemy „na oko” i wtedy doganiamy Porsche, które wystartowało 2 minuty przed nami. To niemożliwe, przyrządy pokazują spóźnienie 200 metrów! Krzyczę, że on nie daje rady po śniegu, →→





łapiemy przełęcz, nadal jesteśmy na spóźnieniu, ale sami nie wierzymy, że to prawda, przecież Porsche nie może być ponad dwie minuty spóźnione! Zwalniamy, nie wierzymy przyrzędom, Porsche odjeżdża. Później wyniki szczegółowe pokażą, że do tego miejsca nadrabialiśmy i zyskiwaliśmy nad konkurentami, a od tego miejsca straciliśmy z nawiązką wszystko, co zyskaliśmy. Na PKC w Saint Nazaire wpadamy ogniem, kartę oddajemy „na klapkę”.

Kolejne próby sportowe są chyba najprzyjemniejsze z całego Rajdu. Trudne, ale dobrze przejechane. Mało pomyłek, jeżeli nie liczyć problemu z synchronizacją czasu, dobre rajdowe rzemiosło. Jesteśmy w Monte Carlo, jedziemy do hotelu, ale tam nie mają naszej rezerwa-

cji. Zamiast odetchnąć przed nocą długich noży, kwitniemy w recepcji. A myśl o ubiegłorocznej kraksie nie pomaga żadnemu z nas.

W końcu noc. Trudna, jak zwykle, ale też przejechana całkiem nieźle, choć z rezerwą, coś w głowie mówi „dojechać, meta czeka, nie rozbić, nie jechać na 100%”. Ta rezerwa kosztowała nas kolejne sekundy.

Ale jesteśmy na mecie, a później dołączają do nas pozostałe załogi – Maurycy z Piotrkim, Ewa z Anią, Staszek z Andrzejem – we wspaniałym stylu wywalczyli 3. miejsce w generalce, a na końcu Piotr z Natalią, dzielna załoga debiutantów, która seryjnym dużym FIAT-em 1300, bez serwisu, na jednym komplecie opon, jechała regularnie w okolicach 30 pozycji,

ale pechowo zablokowany odcinek dał im 20.000 punktów kary i pogrzebał marzenia o wyniku.

Nam udało się ukończyć, pojechać lepiej, niż rok temu, ale czujemy, że mogliśmy pojechać jeszcze lepiej. Start i meta były marzeniem i ono zostało spełnione. Teraz czekają na nas rzeczy większe – czujemy potencjał na pierwszą dziesiątkę, a wysoko ustawiona poprzeczka przez Staszka i Andrzeja zagrzewa do walki. Mogę zostawić to teraz, albo wpaść po uszy. Jeżeli zdecyduję się spróbować jeszcze raz, wpadnę, pochłonę mnie nałóg, nie skończę, póki nie wyrównam rachunków z tym cholerynym Rajdem. Mogę odejść, ale ja wiem, i Wy też wiecie, jak to się skończy.

Tak więc widzimy się znowu za rok, na starcie do XXII RMCH.

www.lakiernik.com.pl



Teraz także na smartfony i tablety

RSMP 2018

OPR.: MACIEJ RZOŃCA

Polski Związek Motorowy na swojej internetowej stronie opublikował kalendarz zawodów oraz Regulamin Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski, który będzie obowiązywał w sezonie 2018.

RSMP 2018 będzie składał się z siedmiu rund, z których dwie ostatnie rozegrane zostaną na nawierzchni szutrowej, wcześniejsze na asfalcie.

Pierwszą z nich będzie **Rajd Świdnicki KRAUSE (22 kwietnia)**, będący jednocześnie drugą rundą Historycznych Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski (HRSMP). (Pierwsza runda HRSMP rozegrana zostanie w dniach 7-8 kwietnia w ramach Memoriału Janusza Kuliga i Mariana Bublewicza).

Kolejne zmagania w RSMP (oraz HRSMP) odbędą się w dniach **18-20 maja podczas Rajdu Dolnośląskiego**.

W dniach 8-10 czerwca odbędzie się **Rajd Nadwiślański – 3 runda RSMP oraz 4 HRSMP**.

Kolejne rundy w obu kategoriach rozegrane zostaną podczas **Rajdu Śląska (29.06 – 01.07)**.

Rajd Rzeszowski (09-11 sierpnia), to 5 runda RSMP oraz 6 HRSMP oraz FIA-CEZ.

Rozgrywany na Litwie **Rajd Elektrenai (7-9 września)** będzie nowością w kalendarzu RSMP.

Tydzień później odbędzie się ostatnia, siódma runda HRSMP podczas **Rajdu Wisły (14-15 września)**.

Rajd Polski (21-23 września) zakończy sezon w RSMP.

Wydarzenia i rocznice: luty 2018

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Polityka i F1!

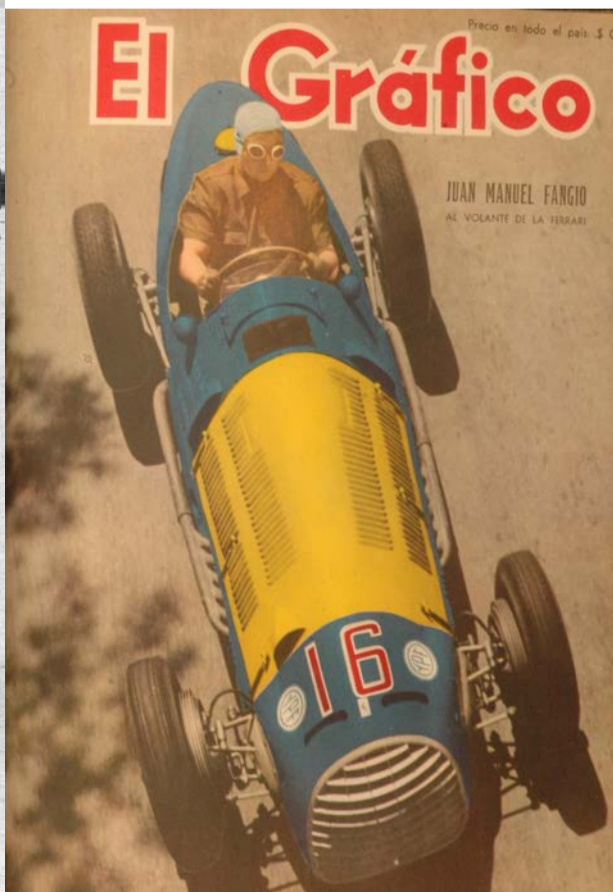
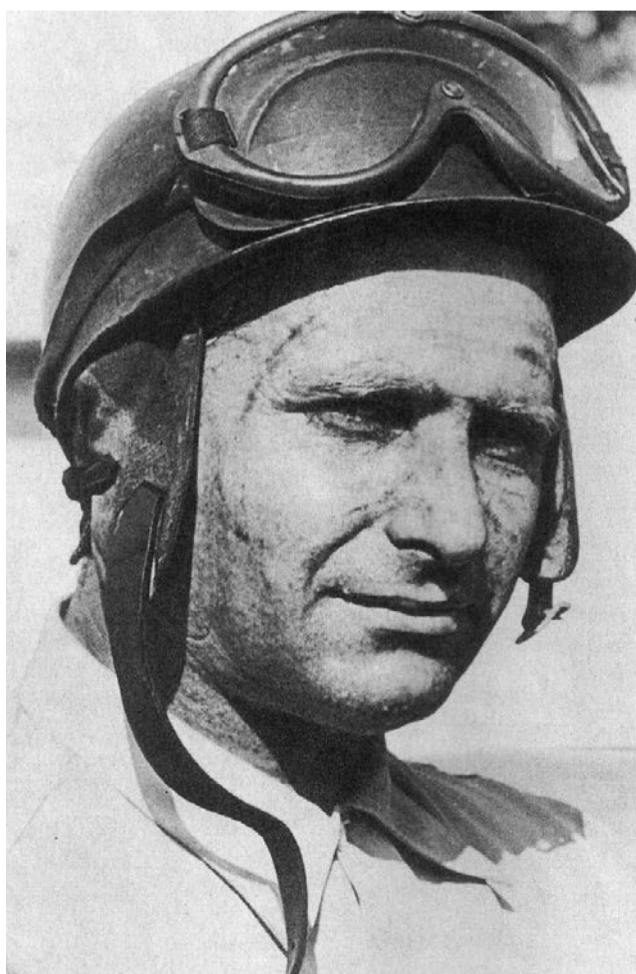
Truizmem jest stwierdzenie, że ze sportem nierozzerwalnie związana jest, niestety, polityka. Jaskrawym tego przykładem są Igrzyska Olimpijskie w Berlinie w 1936 roku, zawłaszczone przez hitlerowców i ich aryjskie idee. Innym przykładem jest „hodowla brojlerów” w NRD, czyli szprycowanie zawodników wszelkich dyscyplin środkami dopingującymi i/lub sterydami, by ilością medali i rekordów udowadniali światu wyższość ustroju socjalistycznego (komunistycznego) nad kapitalizmem.

Polityka nie omija(ła) także sportów samochodowych, chociaż nie miało to tak masowego charakteru, jak w klasycznych dyscyplinach. Ot, ktoś się uparł, by w jego kraju wybudowano tor wyścigowy i koniecznie rozgrywano na nim prestiżowe wyścigi. Miliardowy majątek zbił na tym procederze były właściciel Formuły 1, Bernie Ecclestone,

który po pro-

stu kazał sobie płacić za umieszczenie konkretnego Grand Prix w kalendarzu. Spekuluje się, że ktoś inny uparł się, by w F1 startował rosyjski kierowca i natychmiast znalazły się miliony euro, które ostatecznie przekonały szefów jednego z teamów, by taką właśnie osobę zatrudnił. Ale najbardziej spektakularne wydarzenie jednoznacznie już wpłatujące politykę w sporty samochodowe miało miejsce w 1958 roku na Kubie...

24 lutego tegoż roku w Hawanie miał odbyć się wyścig Formuły 1. Na liście startowej znajdowała się legenda tych zawodów, pięciokrotny mistrz świata, Juan Manuel Fangio. Jednak dzień wcześniej Argentyńczyk został uprowadzony z hotelu przez rebeliantów pod wodzą Fidela Castro (późniejszy El Comandante nie miał jednak bezpośredniego związku z porwaniem). Ich celem było skompromitowanie na arenie międzynarodowej urzędującego prezydenta kraju Filgencio Batisty, którego reżim został obalony przez Castro w styczniu następnego roku. →→

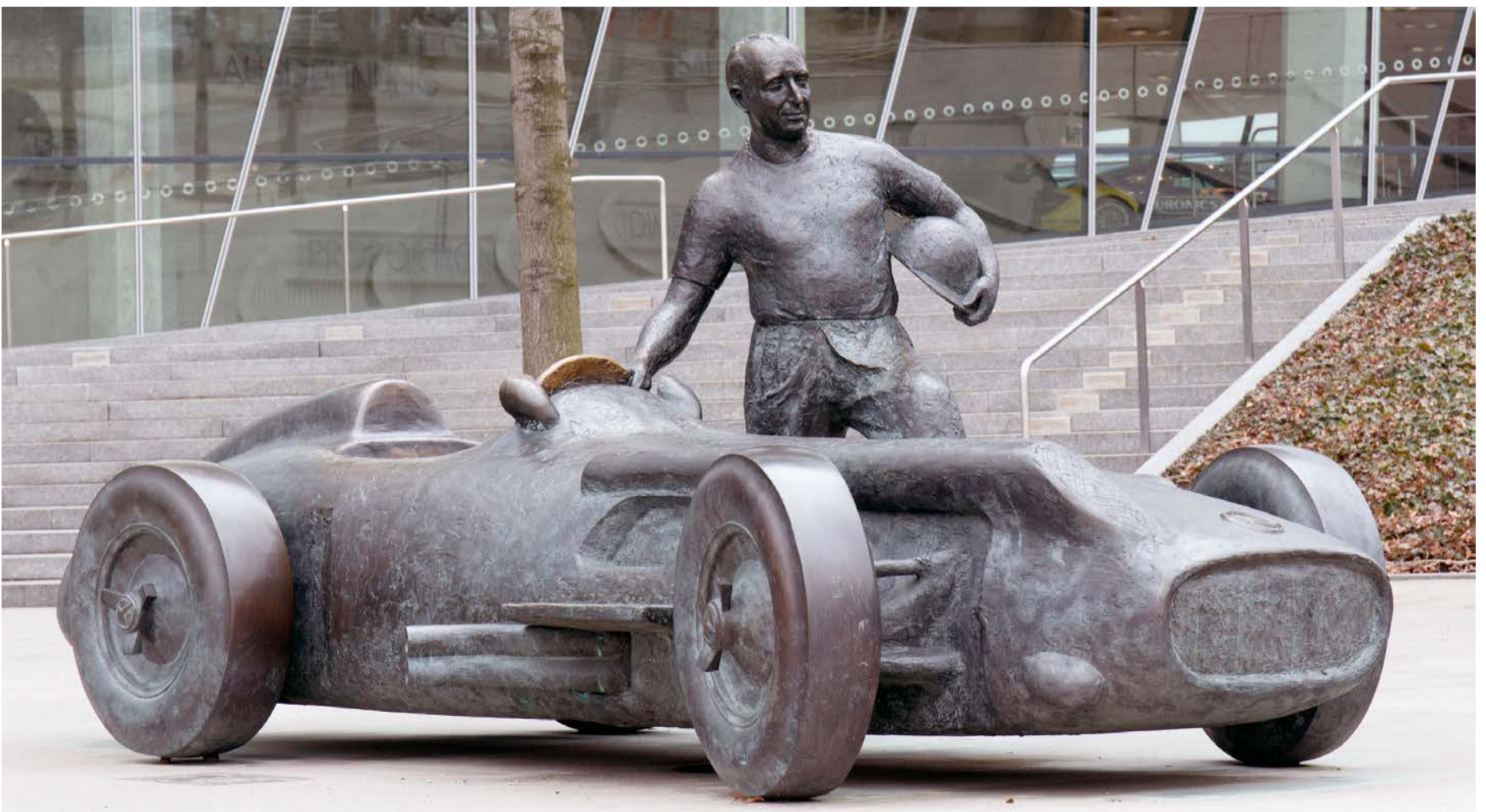




Kubański wyścig Formuły 1 odbył się więc bez Fangio. Porywacze traktowali go bardzo dobrze i bez szwanku wypuścili z niewoli kilka godzin po zawodach. Sam wyścig miał jednak bardzo dramatyczny przebieg i kto wie, jak skończyły się dla samego Fangio. Otóż, kubański kierowca Armando Garcia Cifuentes stracił kontrolę nad swoim pojazdem na oleju rozlanym na fragmencie ulicznego toru i wpadł w tłum kibiców. W efekcie siedem osób straciło życie, a kilkadziesiąt zostało rannych. Początkowo podejrzewano, że olej rozlali sabotażyści Castro. Ostatecznie uznano, że wyciekł on z uszkodzonego przewodu jednego z rywali Cifuentesa.

Fangio rozpoczął swą karierę w F1 w 1950 roku. Rok później zdobył pierwszy mistrzowski tytuł, a kolejne dołożył w latach 1954-57. W 1958 roku, właśnie po nieszczęsnym wyścigu na Kubie, Fangio ogłosił niespodziewanie wycofanie się z Formuły 1. Oficjalnym powodem było to, że – jak stwierdził – samochody stały się zbyt szybkie i niebezpieczne. Brzmia te słowa trochę mało wiarygodnie, chociaż w tamtych latach śmiertelność wśród kierowców wyścigowych była wysoka. Przyjmijmy więc, że 47-letni wówczas Fangio postanowił nie ryzykować więcej i cieszyć się na sportowej emeryturze ze zgromadzonego majątku. Faktem jest, że w nekrologu po śmierci Fangio (17 lipca 1995 roku) w gazecie „New York Times” napisano, iż „to, że przeżył, by cieszyć się swoim bogactwem, pomimo ścigania się w epoce bez pasów bezpieczeństwa i ognioodpornych kombinezonów, było zasługą jego umiejętności, samochodów, którymi jeździł, ale też dużej dawki szczęścia”.

Fangio był rekordzistą w liczbie zdobytych tytułów mistrza świata F1 aż do 2003 roku, kiedy to swój szósty, przedostatni, tytuł wywalczył Michael Schumacher. Jednak Argentyńczyk do dzisiaj dzierży inny rekord – nadal jest najstarszym mistrzem w historii F1. Swój piąty tytuł zdobył mając 46 lat i 41 dni.



RSMP 1998 - Początek sezonu

Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Polski w sezonie 1998 rozpoczęły się od 12. Zimowego Rajdu Dolnośląskiego, którego dyrektorem był Bogusław Piątek, a organizatorem Automobilklub Dolnośląski. Dwudniowe zawody (20 – 21 lutego) składały się z 23. odcinków specjalnych o łącznej długości 224,28 km. Załogi miały więc mnóstwo oesowych kilometrów, by wykazać swoje umiejętności czy chociażby odrobić straty do rywali, gdy przydarzyła się jakaś przygoda.

Na liście startowej znalazły się praktycznie wszystkie ówczesne rajdowe gwiazdy. Zabrakło jedynie Krzysztofa Hołowczyca z Maciejem Wisławskim oraz Leszka Kuzaja początkowo



Faworytami typowanymi do zwycięstwa była śląska załoga Robert Gryczyński/Tadeusz Burkacki, która miała do dyspozycji topową Toyotę Celicę ST 205, homologowaną w klasie A-8. Ponadto, jeszcze przed sezonem, trzy dni trenowali na szwedzkim śniegu pod okiem słynnego Marcusa Gronholma. Tymczasem pogoda sprawiła figla, śnieg stopniał i Rajd Dolnośląski odbył się w iście wiosennej aurze. A suchy asfalt zdecydowanie poprawiał szanse Janusza Kuliga w Renault Megane Maxi oraz plejadzie kierowców jadących trzecią i czwartą generacją Mitsubishi Lancerów – Piotrowi Świebodzie, Robertowi Herbie, czy braciom Stecom.

Jednak niespodzianki nie było. Z 56. załóg na starcie, do mety dotarło 37. Gryczyński z Burkackim odnieśli pewne zwycięstwo mając ponad 106 sekund przewagi nad parą Janusz Kulig/Jarosław Baran (Megane w klasie A-7), która z kolei wygrała w klasyfikacji generalnej 2000. Trzecią lokatę w klasyfikacji generalnej wywalczył zwycięzca w grupie N i klasie N-4 Piotr Świeboda i Artur Skorupa (Lancer Evo IV).

W klasie N-3 zwyciężył Mariusz Ficoń i Tomasz Ochman (Renault Clio), w N-1 Jacek Sikora z Markiem Kaczmarkiem (Fiat CC Sporting). W klasie A-5 najszybszy był Cezary Zaleski z Krzysztofem Rzucidło (Skoda Favorit).

W klasyfikacji promocyjnej kierowców zwyciężył Michał Bębenek, a w promocyjnej pilotów Tomasz Ochman.



z Maciejem Baranem, potem z Andrzejem Górskim, którzy postanowili w tym sezonie spróbować swych sił w mistrzostwach świata.



Gwiazdy świecą gwiazdom

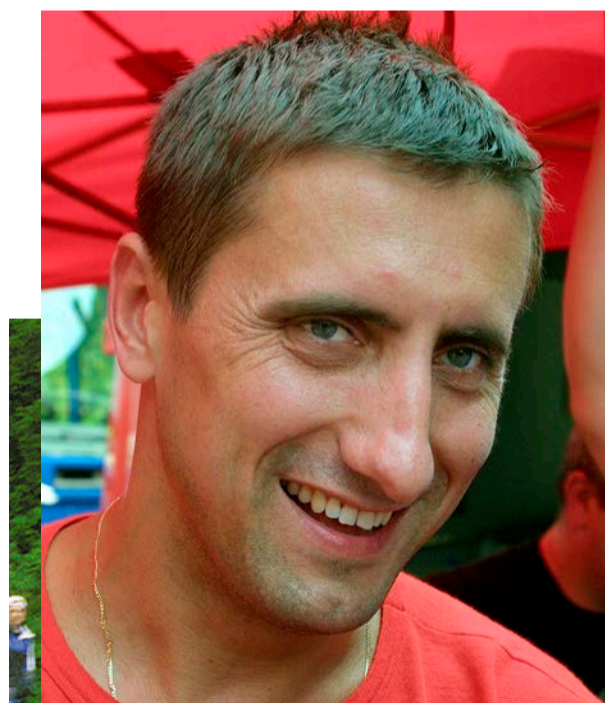
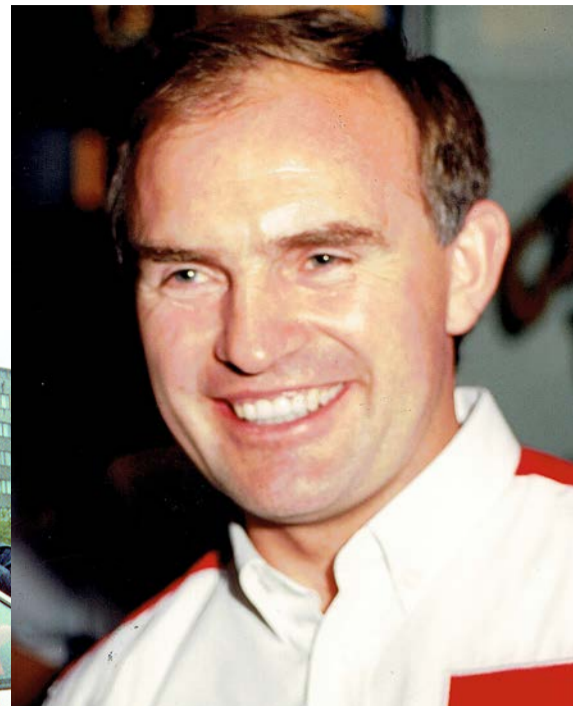
Pierwsze dwa miesiące roku są wyjątkowo smutne w historii polskich rajdów samochodowych ostatnich trzech dekad. Wszystko za sprawą zdecydowanie przedwczesnych śmierci trzech wybitnych kierowców, których sportowe kariery mogły trwać jeszcze wiele, wiele lat.



Pierwszy z tej trójki, to urodzony 29 listopada 1952 roku w Bytomiu **Bogdan Herink**. Wychowywał się jednak w Zakopanem i w rajdowym środowisku kojarzony z Tatrami, dzięki czemu zyskał przydomek „Harnaś”. Rajdową karierę rozpoczął wyjątkowo późno, jak na jakikolwiek sport, nie wyłączając samochodów, bo w wieku 33 lat (1985).

Ale już rok później zdobył pierwszy tytuł Mistrza Polski (w klasie A-14). Kolejne lata przyniosły wiele kolejnych sukcesów – m. in. wicemistrzostwo Polski w grupie B i mistrzostwo w grupie A oraz wicemistrzostwo Polski (1994) w klasyfikacji generalnej. 10 stycznia 1998 roku, w wieku 46 lat, zjechał na pobocze, zatrzymał auto i zmarł na atak serca.

Drugą taką gwiazdą polskich rajdów jest (był) **Marian Bublewicz** – wicemistrz Europy (1992) oraz siedmiokrotny mistrz Polski w klasyfikacji generalnej. 43-letni Bublewicz zmarł 20 lutego 1993 roku w wyniku obrażeń po wypadku podczas Zimowego Rajdu Dolnośląskiego.



Do tego grona dołączył 13 lutego 2004 roku – 35-letni **Janusz Kulig**. Słynący z bardzo spokojnej, przepisowej jazdy samochodem (poza rajdowymi odcinkami specjalnymi) zginął wjeżdżając pod pociąg na strzeżonym przejeździe kolejowym...



Janusz w swojej stosunkowo krótkiej karierze trzykrotnie zdobył tytuł Mistrza Polski, dwukrotnie wicemistrzostwo, wicemistrzem Europy (2002) oraz kilka innych tytułów. W grudniu 2003 roku podpisał w Bolonii kontrakt na jazdę w profesjonalnym teamie Fiata. To otwierało mu drogę do prawdziwie międzynarodowej kariery. Niestety, zaniechanie dróżniczki doprowadziło dwa miesiące później do tragedii... ■

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, Tomasz Ciecierzyński, Grzegorz Chmielewski, Andrzej Dąbrowski, Jerzy Dyszy, Andrzej Glajzer, 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

KONTAKT Z REDAKCJĄ

redakcja@motopress-media.pl

DYSTRYBUCJA ANDROID/iOS/WINDOWS

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

Zdjęcia na okładce: Mirosław Rutkowski.



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl