

iauto ^{polska}

Numer 110, 21 maja 2018





Czasem wystarczy tylko hasło, jedno, dwa słowa, aby palce u stóp się podwijały, a po całym ciele przebiegały dreszcze. Jednym z takich słów-kluczy jest dla mnie Mille Miglia. A magia tego nadzwyczajnego rajdu, czy też może wyścigu narodziła się wiele lat temu za sprawą literatury. Jako że człowiekowi nie starczy życia, aby przeczytać wszystkie dobre książki, staram się wybierać tylko te bardzo dobre. Po uznanych autorach takiej właśnie literatury można się spodziewać, i na początku lat 90. sięgnąłem po "Zanim nadejdzie lato" Erica Marii Remarque. Powieść o młodej damie umierającej na gruźlicę i kierowcy, który jadąc po kolejny sukces w Mille Miglia ma bardzo poważny wypadek. Rzec dzieje się po wojnie, bohater powieści swoje traumy leczy podejmując ryzykowną grę z szybkością, ona, żyje licząc dni, jakie daruje śmiertelna choroba. Książka o miłości, przyjaźni, życiu i śmierci, a w tle wciąż pobrzmiwa silnik sportowego samochodu. Jak wspomniałem akcja powieści toczy się niedługo po wojnie, więc dla wszystkich bardziej zorientowanych samochodem, który gra główną rolę jest (najprawdopodobniej) Ferrari.

Mille Miglia to był wyścig drogowy,

który organizowano trzy-nastokrotnie do 1940 roku i i od 1949 do 1959 roku. Cechą charakterystyczną imprezy było to, że ze startu jako pierwsze ruszały samochody wolniejsze, a jako ostatnie - najszybsze. Dziś trudno to sobie wyobrazić, można próbować domyślić się, co działo się na trasie, kiedy walczących o sekundy kierowców w samochodach z mniejszymi silnikami usiłowali wyprzedzić ci w mocniejszych i szybszych autach. Po tragicznych wypadkach w 1957 roku, kiedy zginęła załoga samochodu i dziewięciu kibiców, a później jeszcze, w kolejnym wypadku, kierowca, wyścig przestał istnieć. Wznowiony po dwóch dekadach jako historyczna parada-zawody dla klasycznych i zabytkowych samochodów wyprodukowanych do 1957 roku i ich zasobnych właścicieli.

Właśnie zakończyła się kolejna edycja dziś już podwójnie legendarnej imprezy, wszak jej historyczna wersja ma już ponad 40 lat. A dla mnie to świetna okazja, aby wrócić do "Zanim nadejdzie lato"...

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Wrażenia z jazdy

To były piękne dni - str. 4

Na ryby, na grzyby- str. 8

Spełnione obietnice - str. 12



Sport

Jak zwykle ciekawie - str. 16

Klasyki w akcji - str. 22



Babskie Gadanie

Uprzejma czy przezorna? - str. 28

Kalendarium

Kalendarium M. Rzońcy - str. 30





To były piękne dni

TEKST I ZDJĘCIA: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC

Piękne lato tej wiosny, pogoda cudowna, postanowiłam więc ofiarować sobie odrobinę luksusu. Pojechałam w rytmie slow do spokojnego, cichego zakątka w Polsce. Chciałam być odkrywczą, podróżnikiem, poszukiwaczem przygód. Mojej wspaniałej przygodzie towarzyszył Renault Talisman. Nie mogłam lepiej wybrać. Idealnie dostosował się do klimatu podróży.

Předstawmy więc tego, z którym udaję się w kilkusetkilometrową podróż. To Renault Talisman 1.6 Energy TCE Initiale Paris czyli najdroższa i najbogatsza wersja wyposażeniowa limuzyny klasy średniej. Podchodzę bliżej, w torebce mam tysiąc drobiazgów i klu-

czyk-kartę (Karta Hands Free). Nie muszę go nawet wyjmować, wystarczy, że zbliżę się do samochodu, a automatycznie włączają się światła do jazdy dziennej, we wnętrzu uruchamia się oświetlenie, lusterka zewnętrzne rozkładają się, a centralny zamek automatycznie otwiera.



Powtarzam ten spektakl jeszcze raz, aby lepiej przyjrzeć się sylwetce auta. Jest dobrze. A nawet bardzo dobrze. Auto wygląda bardzo elegancko i efektownie. Żadnej przesady, żadnych zbędnych elementów. Zwracają uwagę przednie świa-

ła – mają oryginalny kształt. Tył samochodu również jest bardzo ciekawy, dzięki pomysłowemu rysunkowi tylnych świateł i zdecydowanym liniom nadwozia. „Obuwie” Talismana to 19-calowe felgi o oryginalnym wzorze, a i kolor →→





lakieru też jest wyjątkowy. Oj, to auto przyciąga spojrzenia! Oczywiście, stylistyka samochodu to kwestia gustu, ale mnie bardzo się spodobał i był odpowiedni do sytuacji: chciałam przez kilka dni czuć się wyjątkowo i luksusowo, komfortowo. Otwieram bagażnik (właściwie sam

się otwiera dzięki elektrycznie, bezdotykowo otwieranej klapie bagażnika) i wkładam torby i torebki różnej wielkości. Luz. Przestrzeń bagażowa o pojemności aż 608 l nie ogranicza mnie w żaden sposób. Wewnątrz auta umieszczam różne drobiazgi w licznych schowkach.

Siadam za kierownicą Talismana, naciskam przycisk uruchamiający silnik i już wiem, że będę musiała poświęcić kilka minut na zapoznanie się z możliwościami jakie oferuje kierowcy i pasażerom ten samochód. Do dyspozycji mam aż trzy wyświetlacze (zegary, 7-calowy tablet oraz wyświetlacz Head-Up). Wiele opcji wyświetlanych jest właśnie na pionowym, prostokątnym ekranie przypominającym tablet. Tak rozbudowany system multimedialny to rzadkość w samochodach tej klasy, ale dobrze świadczy o Talismanie – mój towarzysz jest niezwykle nowoczesny. Talisman wyposażony jest w system Multi-Sense, który steruje pozostałymi urządzeniami, podzespołami i technologiami i pozwala np. wybrać styl, w jakim chce prowadzić samochód. Do wyboru jest: komfort, sportowy, eco, neutral, a także tryb spersonalizowany. Reakcje układu zawieszenia dostosowują się do trybu jazdy. Czyli nie będę się nudzić – mogę modyfikować i dostosowywać styl w jakim chce prowadzić auto do mojego nastroju i warunków jazdy. Jest także, znany z innych modeli Renault, systeme 4Control – czyli układ czterech kół skrętnych i amortyzatorów o zmiennej charakterystyce, który nie tylko zmienia sposób prowadzenia auta, dodaje dynamiki i pewności prowadzenia podczas jazdy, ale także sprawia, że to duże auto jest wyjątkowo zwrotne podczas manewrów w mieście. Na początek podróży wybieram tryb komfort – wydaje mi się najbardziej odpowiedni.

Ruszam i nadal kontempluję to, co mnie otacza we wnętrzu auta, a więc: tapicerka nappa ze skóry licowej w różnych odcieniach szarości – naprawdę super, nowe zagłówki, unikalna, pokryta skórą kierownica, elementy aluminiowe i oświetlenie ambientowe wnętrza. Trochę się bawię tym oświetleniem – do wyboru jest pięć kolorów: niebieski, czerwony, zielony, w kolorze sepii lub fioletowy. Kolor przypisany jest do danego trybu jazdy, ale mogę tę funkcję zmienić.



No to zmieniam i mam niezłą terapię światłem. Fotele – bardzo wygodne, podgrzewane, również wentylowane, z 10 różnymi możliwościami regulacji. Najbardziej zainteresowała mnie funkcja masażu. Do dyspozycji mamy kilka rodzajów masażu (tak dla kierowcy jak i pasażera): tonizujący, relaksujący i lędźwiowy. Poza tym można regulować prędkość takiego „zabiegu”, a także siłę jego natężenia. Czuję się jak u dobrego masażysty. Jeszcze kilka kliknięć i atmosferę w samochodzie uzupełniam odpowiednim ustawieniem klimatyzacji. Najpierw włączam tryb „clean”, który pozwala zredukować ilość bakterii i alergenów, a potem dopiero tryb „relaks”, który zapewnia przyjemną atmosferę dzięki jonizacji powietrza. Poza tym system klimatyzacji mierzy i reguluje poziom wilgotności we wnętrzu auta. Na pewno takie udogodnienia i dbałość o kierowcę i pasażerów w samochodach klasy średniej to rzecz raczej niespotykana.

A gdyby zdarzyło się, że podczas jazdy przesadzę z relaksem i zbyt się rozmarzę, to wspomogą mnie liczni elektroniczni asystenci. Nad moim bezpieczeństwem czuwają: aktywny tempomat, kontrola pasa ruchu, czujnik bezpiecznej odległości między pojazdami, układ ostrzegania o nadmiernej prędkości z funkcją rozpoznawania

znaków drogowych i kontrolą martwego pola oraz wspomaganie nagłego hamowania i światła przeciwmgłowe doświetlające zakręty. Manewry parkowania ułatwia Easy Park Assist, przednie, tylne i boczne czujniki wspomaganie parkowania, kamera cofania. Uff, a to na pewno nie są jeszcze wszystkie wspomagające mnie podczas jazdy systemy. W tych warunkach o silniku, osiąгах trudno mi nawet mówić, bo delektowałam się komfortem podróży, nowoczesnymi technologiami i działaniem różnych systemów.

Reasumując: to auto jest jak francuska moda – zaskakuje, zadziwia, daje wiele możliwości i wiele oferuje. Warto zainwestować, by posiadać auto o tajemniczej nazwie Talisman z „metką” Initiale Paris. Podróżowało mi się cudownie, jazda była jak pobyt w SPA i po 6 godzinach wysiadłam z auta zrelaksowana, wypoczęta, wymasowana. Może nie warto wydawać już kasy na zabiegi, tylko przemierzyć kolejne kilkadziesiąt kilometrów Talismanem?

Aby nie sprzeniewierzyć się dziennikarskiemu obowiązkowi to kilka danych: Pojemność silnika 1,6, benzynowy, moc 200 KM, skrzynia automatyczna, przyspieszenie od 0-100km/h 7,6 sek, prędkość maksymalna 237 km/h



Na ryby, na grzyby

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Dla jednych piątunio, czyli perspektywa balangi i odreagowania po tygodniu pracy, dla innych piątek - mozolne przebijanie się przez zakorkowane ulice miasta. Dzień przed weekendem mieszkańcy miast wsiadają do samochodów i... stoją w korkach.



Piątunio zaczyna się dopiero wieczorem... chociaż też niekoniecznie. Zaczynają przedstawiciele wolnych zawodów i wyższa kadra menadżerska. Tak około południa. Chwilę później wyjeżdżają szefowie działów,

a po nich armia koropludów i korpoludków. Około 15.00 miasta, na przykład Warszawa, ale też Łódź, Trójmiasto, Wrocław czy Kraków, są tylko teoretycznie przejezdne. A kiedy spadnie deszcz, to całe to towarzystwo jeszcze wolniej

pokonuje metr po metrze. Do czasu, aż wszystko stanie, bo ktoś wpadł w barierki, ktoś się zagapił i wjechał komuś w bagażnik. W korkach wszyscy stoją tak samo, i pani w Panamerze, i pan w X5 i ja, tym razem w Dusterze. W takich warunkach lepiej sprawdza się automatyczna skrzynia, szczęśliwie taka właśnie jest. Ślamazarnie, rzadko dotykając pedału gazu i puszczając hamulec, pełznię do przodu. Częściej stoję. Szczęśliwie stojąc nie kotłuję paliwa, które właśnie podrożało. Już wyczułem jak działa system „Stop&go”: zatrzymuję auto do końca wciskając hamulec i silnik staje. Kiedy w dwóch, trzech autach przede mną gasną stopy, trochę popuszczam hamulec – silnik rusza. Ja muszę ruszać w tej samej chwili, co kierowca przede mną. Tak właśnie trzeba. Pozostawienie większego odstępu do auta poprzedzającego powoduje, że natychmiast ktoś w taką lukę wjedzie.

Od rana w piątek przejechałem 230 kilometrów po ulicach Warszawy w gęstym ruchu, chwilami w zatorach. Zajęło to niemal osiem godzin. Komputer pokładowy pokazał zużycie paliwa 6,3 litra na 100 km przy średniej prędkości niespełna 30 km/h.

A niekoniecznie o to chodzi. Chodzi o to, żeby w końcu gdzieś dojechać. Zdzwaniamy się ze znajomymi – oczywiście za pomocą pokładowego systemu bluetooth – i umawiamy spotkanie przy grillu. Ja mam zrobić zakupy, jadę zatem do Biedry czy innego Lidla. Ustawiam w nawigacji nowy adres, po kilkunastu minutach zjeżdżam na parking przy markecie. Jedna trzecia

samochodów to SUV-y czy crossovery różnych marek, Duster w tym towarzystwie prezentuje się naprawdę dobrze. Ledwie wysiadłem z auta, już dzwonią - okazuje się, że z grilla nici, komuś się zmieniło, ktoś inny ma focha, to i ja muszę zmienić plany. Wracam

do samochodu, odpalam i ruszam. Miało być miło i towarzysko, ale nastrój się zwarzył. Dodatkowo jeszcze humor psuje czerwona lampka na zegarach – sygnalizacja niewłaściwego ciśnienia w oponach. Pamiętam jak jakieś dwa lata →→





temu w iAuto darliśmy łacha z Unii Europejskiej, kiedy wprowadziła obowiązek instalowania takiego układu w nowych samochodach. W tekście „Europejskie wyginanie ołówka” (https://issuu.com/iautopolska/docs/ia3_isu/29) dowodziliśmy, że to nie ma większego sensu, zakładając, że wystarczy ciśnieniomierz i w miarę regularna kontrola, a nowa regulacja tylko podniesie koszty eksploatacji samochodu. Nie mieliśmy racji. Okazuje się, że większość kierowców nie sprawdza ciśnienia w oponach. Niewielkich

ubytków nie sposób dostrzec okiem, nie wpływają też znacząco na zachowanie auta. A przecież ma wpływ na zużycie paliwa, trwałość opon i, przede wszystkim, bezpieczeństwo (niedostateczne ciśnienie w jednej z opon może powodować zmianę kierunku auta w czasie jazdy, przyspieszania i hamowania). Kiedy w Dusterze zapaliła się sygnalizacja ciśnienia sądziłem, że to błąd elektroniki – przecież może się zdarzyć. Samochód prowadził się normalnie, żadnego ściągania, wizualnie też wszystkie koła były OK.

Dopiero pomiar wykazał, że w trzech kołach ciśnienie jest prawidłowe – 2,2 bara, natomiast w prawym przednim – 1,8 bara. Wystarczyło dopompować i wykasować błąd, co zrobiłem na pierwszej stacji benzynowej.



Po piątkowych przygodach postawiłem na relaks w lesie – jadę na grzyby. Furda, że wiosną grzyby tylko suszone i na bazarze. Jadę na grzyby i koniec. A za rydza niech robi Duster, wszak jest w najmodniejszym kolorze Orange Atacama, czyli całkiem rudy... ■

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

NAMNIAŻENIE PRZYSZŁOŚĆ

Unikatowe wydanie limitowane
dostępne na
www.autorok.pl

Spełnione obietnice



T-Roc 2,0 TSI, 190KM, 4 Motion

TEKST I ZDJĘCIA: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC

Volkswagen T-Roc – to całkowicie nowy model w ofercie Volkswagena i ciekawa propozycja wśród kompaktowych crossoverów. T-Roc spełnia wszelkie obietnice, których oczekuje użytkownik modnego crossovera.

Co warto wiedzieć o T-Rocu? Przede wszystkim to, że fajnie się podróżuje nowym modelem na rynku, aktualnie reklamowanym w mediach. Zwraca uwagę i przyciąga spojrzenia, co istotne, zwłaszcza... z kobiecego punktu siedzenia. T-Roc spodobał mi się od pierwszego wejrzenia, a potem było już tylko lepiej. Według mnie to wzorzec nowoczesnego

crossovera. Ten model VW pojawił się na rynku dość późno, konkurencja była szybsza, ale za to skorzystał z doświadczeń konkurencji, wyeliminował ich błędy i jest! Nowy, awangardowy, kompaktowy crossover – T-Roc.

Przy „projekcie” T-Roca VW odszedł nieco od swoich przyzwyczajzeń i schematów. Tym



razem nie ma już wersji wyposażenia Highline, Trendline i Comfortline, natomiast do wyboru mamy bazową wersję T-Roca, a poza tym bardziej kolorową i młodzieżową Advance oraz wersję Premium. W wersji Advance w standardzie auto ma: aktywny tempomat, czujniki parkowania, skórzaną kierownicę multifunkcyjną, instalację telefoniczną z Bluetooth, automatyczną klimatyzację, radio z funkcjonalnym ekranem dotykowym. W tej wersji możemy korzystać z prawie nieograniczonych możliwości kolorystycznej konfiguracji nadwozia i wnętrza. Możemy dobierać kontrastujące kolory dachu, kolorowe felgi, tapicerki i panele dekoracyjne we wnętrzu. Uwierzcie mi, pomarańczowe, żółte czy zielone wykończenie wnętrza – na ogół szarego VW – wygląda wyjątkowo. Operując samymi tylko kolorowymi dodatkami możemy utworzyć ponad 500 konfiguracji T-Roca! Tego jeszcze w Volkswagencie nie było. T-Roc w wersji Premium posiada znacznie bogatsze wyposażenie standardowe, ale nie jest tak kolorowy, jak Advance. Komu jeszcze będzie mało, może za jedyne 1 tys. zł dobrać pakiet Sport, dzięki któremu na zewnątrz pojawiają się czerwone zaciski hamulców i przyciemniane szyby, we wnętrzu →→



trzu natomiast będą nakładki na pedały ze stali nierdzewnej, możliwość wyboru profilu jazdy, czerwone akcenty na tapicerce i oświetlenie ambientalne w kolorze czerwonym.

Wsiadamy do T-Roca i już po kilkunastu sekundach, wiemy, że chcemy zostać tu na dłużej. Jest przestronnie, widoczność jest doskonała, panoramiczny, szklany dach doskonale doświetla wnętrze. Siedzimy wyżej i jednocześnie mamy sporo przestrzeni nad głową. Zakres regulacji bardzo wygodnych foteli, jak się później okazało, szeroki. Materiały estetyczne i dobrej jakości (nie będę, jak wszyscy, czepiała się twardego plastiku, bo rzadko go dotykam), ale za to wielofunkcyjna, skórzana kierownica, regulowana w wielu płaszczyznach, doskonale układała się w dłoniach. Wydaje się, że pasażerowie na tylnych siedzeniach mogą podróżować komfortowo i wygodnie. Ale nie sprawdzałam. Bagażnik ma pojemność 455 litrów. Po złożeniu oparcia tylnej kanapy mamy 1 290 litrów i płaską, dobrze ustawioną, ogromną przestrzeń. Bagażnik nieco się zmniejszy, jeżeli wyposażymy T-Roca w koło zapasowe i napęd 4Motion – odpowiednio 392/1237 litrów.

T-Roc w testach zderzeniowych wypadł najlepiej w swojej klasie i został wyróżniony przez Euro NCAP nagrodą „Best in Class”, a w kategorii ochrony pasażerów otrzymał aż 96 proc. Euro NCAP przyznało również temu modelowi bardzo wysokie noty za asystentów bezpieczeństwa. Wielu z tych asystentów otrzymujemy w standardzie. Testowana przeze mnie wersja T-Roca miała nie tylko system Front Assist, lecz także system monitorowania martwego pola i utrzymania pasa ruchu. W wersji Premium T-Roc jest wyposażony także w aktywny tempomat, asystenta jazdy w korku oraz autorski system Volkswagena – Emergency Assist, który w razie gdyby kierowca zasnął, może automatycznie pokierować samochodem, włączyć światła awaryjne, zatrzymać go i wezwać pomoc. W standardzie mamy też Pre Crash, który przygotowuje samochód na uderzenie – napina pasy, domyka szyby – jeżeli wykryje niebezpieczeństwo wypadku. Warto zaznaczyć, że w T-Rocu dostępne są dwie opcje świateł – standardowe



halogeny H7, albo pełne LED-y (w standardzie w wersji Premium).

„Mój” testowy egzemplarz był wyposażony w adaptacyjne zawieszenie DCC (z trybem normalnym, komfortowym i sportowym), podwyższone o 15 mm względem standardowego. Wraz z tą opcją otrzymujemy również progresywny układ kierowniczy, który sprawia, że przy szybkiej jeździe samochód bardzo chętnie reaguje na ruchy kierownicą, jest zwinny i daje sportowe odczucia. W mieście takie rozwiązanie ułatwia manewrowanie. W T-Rocu z napędem 4Motion (dostępny tylko dla najmocniejszych silników diesla i benzyny) na tunelu środkowym pojawia się (znane z Tiguan) pokrętło do wyboru trybów jazdy. W zależności od nawierzchni na jakiej się poruszamy, system ten optymalnie dostosowuje do tego pracę napędu i działanie elektroniki.

System infotainment i nawigacja – tu nowemu modelowi VW także trudno coś zarzucić, można tylko chwalić. T-Roc jest naszpikowany systemami nie tylko w zakresie bezpieczeństwa, ale także rozrywki i użyteczności. Mamy więc do dyspozycji świetnie przemyślany, cyfrowy

wyświetlacz Active Info Display. Ma wyrazisty obraz i oferuje znacznie większe możliwości personalizacji niż poprzednia wersja tego rozwiązania (stosowana np. w Arteonie). W dodatku tablica pozwala wyświetlać mapę na całej szerokości wyświetlacza – bardzo przydatna rzecz. W T-Rocu mamy również elegancki, dotykowy wyświetlacz z dwoma pokrętłami. Wszystkie elementy interfejsu są we właściwym miejscu, ekran jest responsywny, ustawienia w pełni zrozumiałe. Pełnię potencjału T-Roc ujawnia jednak dopiero po podłączeniu LTE i skorzystaniu z opcji Car-Net Connect. To dodatkowe aplikacje, takie jak pogoda, wiadomości, itp. oraz źródło aktualnych informacji o sytuacji na drodze. System infotainment, który przetestowałam dokładnie, jest – według mnie – zdecydowanie najlepszy w tej klasie aut.

Jaki silnik wybrać do T-Roca? Z silnikami w T-Rocu jest jak z kolorami, czyli wybór jest spory. Każdemu według potrzeb. Jest więc do wyboru 1,5-litrowe TSI o mocy 150 KM, jest 115-konna, 1-litrowa, 3-cylindrowa jednostka idealna do miasta, jest także 116-konny diesel 1,6 l. Mój testowy T-Roc wyposażony był w najmocniejszą jednostkę napędową – dwulitrowy silnik benzynowy o mocy 190 KM, napędzający wszystkie

cztery koła dzięki systemowi 4Motion i dynamicznie przekazującemu moment obrotowy na koła mające najwięcej przyczepności. Auto w każdej chwili dysponuje takim momentem obrotowym, jaki jest niezbędny, aby utrzymać trakcję niezależnie od warunków. Ten napęd doskonale sprawdził się na błotnistej i gliniastej drodze po nawalnicy deszczu i gradu, a także na innych wąskich, leśnych duktach. Natomiast na autostradach 190 KM przy tak niewielkim aucie sprawiało, że wszelkie manewry samochód wykonywał posłusznie i dynamicznie, a przyspieszenie 0-100 w 7,2sek, to niezły wynik. Silnik współpracował z precyzyjną i sprawdzoną od dawna w innych modelach VW, siedmiobiegową skrzynią DSG.

T-Roc ma wielu, i to groźnych, rywali takich jak Mazda CX-3, Toyota C-HR, Kia Stonic, Hyundai Kona, Citroen C3 Aircross, Opel Crossland X czy Renault Captur. Jednak ponieważ trudno mu zarzucić cokolwiek, dla mnie jest numerem jeden. T-Roc to nowoczesny crossover, który doskonale wygląda, budzi emocje i zapewnia dużo frajdy z jazdy. Topowy silnik zasługuje na pochwały. Estetyczne, przestronne wnętrze i pojemny bagażnik dopełnia resztę. Sprawi radość młodym i modnym, rodzinom, a nawet lanserom. ■



Jak zwykle - ciekawie

OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: FRANCISZEK ŁAWSKI

Druga runda tegorocznych mistrzostw w rallycrossie odbyła się w Toruniu. nd. Rywalizacji nie brakowało w żadnej z klas, a wyścigi finałowe sprawiły, że ani publiczność, ani zawodnicy na nudę narzekać nie mogli.



W drugiej odsłonie tegorocznych mistrzostw Polski w rallycrossie zawodnicy startowali w samochodach przygotowanych według regulaminu technicznego jednej z pięciu klas:

126p Cup

Najmniej liczna klasa tegorocznych OPONEO Mistrzostw Polski Rallycross, to powrót do rywalizacji Mariusza Szczepańskiego. Kierowca Fiata z nume-

rem 403 nie ukończył pierwszej kwalifikacji, ale po każdej kolejnej piął się w klasyfikacji. W finale tuż po starcie wcisnął się przed Damiana Stachowiaka (nr 408), co zapewniło mu kom-



fortową pozycję do odniesienia pierwszego w sezonie triumfu. Stachowiak jednak nie poddawał się i sprawnym manewrem na linii startu/mety wyprzedził Arkadiusza Górniaka, dzięki czemu zajął ostatecznie 3. miejsce w finale - drugi był Jacek Górniak, który na ostatnim zakręcie zdublował swojego brata Arkadiusza.



bowiem koło w koło z Piotrem Budzyńskim, ale ich walka nie trwała długo. Seicento Budzyńskiego zaczęło dymić i zawod-

nik zjechał z toru. Tegoroczny debiutant w klasie, Mariusz Nowocień, stracił 3. miejsce w samej końcówce wyścigu →→

Klasa Seicento Cup

W tym sezonie najszybszym kierowcą w stawce jest Łukasz Grzybowski. Od początku sezonu był najszybszy we wszystkich kwalifikacjach, wygrał wszystkie półfinały i finały, w sumie 10 biegów. Zawodnik Automobilklubu Polski kolejną rundę ukończył z maksymalną, 30-punktową zdobyczą. Jednak nie było to łatwe zwycięstwo. W pierwszy zakręt finału wszedł on



i na podium stanęli: Łukasz Grzybowski, Szymon Jabłoński i Karol Dombrowicki.

Klasa RWD Cup

Charakterystyka samochodów tylnonapędowych w połączeniu z ambicjami kierowców zawsze dostarcza wielu emocji. Rywalizacja bywa ostra i bezpardonowa co nieraz kończy się wykluczeniem najbardziej agresywnych, faulujących kierowców. Tym razem czarną flagę zobczył Za takie zachowanie i atak spoza toru został „wynagrodzony” wykluczeniem, a więc czarną flagą. A co działo się tuż po kontakcie wyżej wymienionej pary? To zamieszanie znakomicie wykorzystał Igor Sokulski (nr 206), który wyszedł na prowadzenie, utrzymał je do mety i odniósł długo wyczekiwane zwycięstwo. Podium uzupełnili Przemysław Wójcicki oraz Jerzy Bieńkowski.





Grupa SuperNational

Zawody w Toruniu były weekendem gościa z Czech -

Romana Castorala. Kierowca Opla Astry za nic miał dotychczasowy układ sił klasy Super-



National i zupełnie zdominował rywalizację będąc najszybszym we wszystkich kwalifikacjach, zwyciężając w półfinale oraz w samym finale. Ze względu na mnogość dodatkowych wyścigów rozgrywanych jako seria FIA CEZ (Mistrzostw Europy Strefy Centralnej), finał SuperNational był przeprowadzony jako pierwszy. Oznaczało to, że najmocniejsze samochody z napędem na jedną oś wyjechały na świeżo polany wodą tor, co w sekcji szutrowej oznaczało mnóstwo błota i niwelowało różnice pomiędzy mocniejszymi i słabszymi autami. Początkowo prowadził Paweł Melon przed Łukaszem Zollem i Romanem Castoralem, ale Czech przytomnie od razu zjechał na Joker Lapa, by uniknąć tłoku. Na szutrowo-błotnistej sekcji tylnonapędowe BMW Melona i Zolla kompletnie nie mogły złapać przyczepności, przez co zawodnicy tracili mnóstwo czasu. Co gorsza, po kilku okrążeniach z E30 Zolla odpadło koło, co oznaczało zakończenie wyścigu dla mistrza Polski. Nie najlepiej strategicznie rozegrał ten wyścig Paweł Melon zjeżdżając na Jokera na ostatnim okrążeniu. Co gorsza, wpadł na nim w poślizg tracąc sporo czasu jak również pozycję na podium. A „pudło” było w pełni przednionapędowe. Obok zwycięzcy, czyli Romana Castorala stanęli na nim Alan Wiśniewski (Citroen C2) oraz Damian Litwinowicz (Honda Civic). W ten sposób dwaj Polacy powetowali sobie niepowodzenie z poprzedniej rundy, kiedy to wypadli z toru i nie ukończyli finałowego biegu. →→



Grupa SuperCars

W najbardziej prestiżowej klasie OPONEO Mistrzostw Polski Rallycross sporo działo się już od kwalifikacji. Darek Topolewski był wyraźnie skuteczniejszy w swoim nowym Volkswagencie



Polo RX, ale wciąż jeszcze nie opanował bardzo mocnego Polo i na jednym z zakrętów skończył zawody stawiając auto na dachu., c Półfinały przyniosły zwycięstwa Kuchara, który był naciskany przez Jacka Ptaszka

oraz Mikołaja Otto, którego z kolei ścigał Marcin Gagacki. W pierwszy zakręt finału wjechali kolejno Kuchar, Otto, Ptaszek, Gagacki. Tomasz Kuchar powiększał przewagę i nawet awaria silnika, który na dwa

okrażenie przed metą pracował jedynie na trzech cylindrach nie nie przeszkodziła kierowcy w drugie w tym sezonie zwycięstwie. Na podium dołączyli do niego Mikołaj Otto i Marcin Gagacki. ■



Klasyki w akcji

OPR: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: GRZEGORZ RYBARSKI

Po raz pierwszy w historii trasy Motul HRSMP pokrywają się z odcinkami rozgrywanymi równoległe rund Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski (RSMP).



Historyczne Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Polski stają się coraz bardziej atrakcyjne i trudniejsze. W bieżącym sezonie odbędzie się pięć rund cyklu,

równoległe do RSMP. Atutem takiego połączenia, jest między innymi możliwość ścigania się po legendarnych odcinkach specjalnych i próbach, które wykorzystywano już w czasach

światności rajdówek dziś już historycznych.

II runda w Świdnicy

Podczas 46. Rajdu Świdnickiego-Krause próby zlokalizo-



wano niedaleko Walimia czy Kamionek, zawierające najbardziej rozpoznawalne sekcje i zakręty znane z lat, gdy rajd ten znany był jako Elmot.

MOTUL Historyczne Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Polski (HRSMP), to cykl rozgrywany pod egidą Polskiego Związku Motorowego w któ-

rym kierowcy i piloci startują samochodami, które swoje największe triumfy święciły przed paroma dekadami. Są one historią rajdów, która od 2016 roku →→





odżywa na polskich odcinkach specjalnych. W sezonie 2017 cykl ten uzyskał prestiżowe miano Mistrzostw Polski będące efektem profesjonalnej organizacji i nieustannie rosnącego zainteresowania ze strony zawodników. Rok 2018 przynosi kolejne nowości – pięć z siedmiu rund będzie przeprowadzonych wraz z zawodami zaliczanymi do kalendarza Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski. Tym samym zawodnicy w rajdówkach sprzed lat pokonają te same odcinki specjalne, o takiej samej długości, co ich koledzy we współczesnych konstrukcjach.

Druga tegoroczna runda rozpoczyna się w sobotni wieczór, od odcinka specjalnego w centrum Świdnicy, który w tym roku wiódł po znacznie zmienionej trasie. Tuż po zmroku kibice mogli podziwiać histo-

ryczne rajdówki rozświetlające trasę swoimi „elektrowniami” i wsłuchać się w ryk ich silników spotęgowany przez miejskie zabudowania. Niedzielny etap składał się z siedmiu odcinków specjalnych, a głównym punktem programu był dwukrotny przejazd odcinka „Jawornik-Kamionki” liczącego ponad 23 kilometry. Był on świetną miarą przygotowania zarówno zawodników, jak i ich kilkunasto-, a nawet kilkudziesięcioletnich samochodów.

Podobnie jak w pierwszej rundzie Motul HRSMP – Memoriale Janusza Kuliga i Mariana Bublewicza – tempo rywalizacji nadawał Michał Pryczek, tym razem jadący w parze z Krzysztofem Marschałem w Subaru Impreza 555. Załoga była najszybsza na wszystkich odcinkach specjalnych i z ponad 5-minutową

przewagą zameldowała się na mecie rajdu. W klasie FIA 5/H2 najszybsi byli Jerzy Smagała i Konrad Giergiel (Honda Civic), a w FIA 6/H3 Marcin Gaciarz i Marcin Kowalik (Nissan Sunny GTI) – załogi te uzyskały również drugi i trzeci najlepszy czas przejazdu rajdu w klasyfikacji HRSMP.

W poszczególnych klasach zwyciężyli:

PZM K6/I1 – Pryczek/Marschal (Subaru Impreza GC8 555)

PZM K5/H2 – Smagała/Giergiel (Honda Civic)

PZM K6/H3 – Gaciarz/Kowalik (Nissan Sunny GTI)

PZM K5/F3 – Stopa/Ślęczka (BMW 318 iS)

FIA K3/D5 – Zaleski/Gruszczyński (Porsche 911 SC RS)

FIA K3/D4 – Ziółkowski/Bosek (FSO Polonez)

FIA K4/E4 – Luty/Celiński

(Subaru Legacy)
 PZMK5/F2 – Szerla/Sak (Citroen AX GTi)
 FIA K2/C1 – Kiepura/Galle (Fiat 128 Rally)
 FIA K4/E3 – Skrzypek/Pyda (Fiat Ritmo Abarth)

III runda HRSMP

Miesiąc później klasyki rywalizowały na trasach 52. Rajdu Dolnośląskiego. Ze startu honorowego na rynku w Dusznikach-Zdroju załogi ruszyły do rywalizacji na trzech odcinkach specjalnych z kończącą pętlę próbą Duszniki Arena w kompleksie biathlonowym. Dzień kończył się powtórką popołudniowych oesów, przy czym dwie ostatnie próby rozgrywane były już po zachodzie słońca. W niedzielę uwaga wszystkich skupiała się na odcinku spe-

cialnym „Złoty Stok”, który nie był rozgrywany od 1992 roku, gdy na jego trasie śmiertelny wypadek miał Marian Bublewicz. Był on zaplanowany jako Power Stage – ostatnia, dodatkowo punktowana próba rajdu.

Rajd okazał się trudny dla samochodów historycznych, zarówno ze względu na długie dojazdy, jak i charakterystykę prób. Najlepszym tempem po raz kolejny popisał się Michał Pryczek, który pilotowany przez ojca, Jacka. Załoga w Subaru triumfowała również w klasie PZM 6 przed Marcinem Gaciarzem jadącym z Marcinem Kowalikiem (Nissan Sunny GTi) oraz Arkadiuszem Kulą i Jarosławem Janaszem (Renault Megane Maxi). W PZM 5 triumfowała rewelacja weekendu w Zie-

leńcu – Dawid Smółka jadący w parze z Mateuszem Radeckim (BMW 318 iS). Byli najszybsi na dwóch odcinkach specjalnych. Grupa FIA 4, to triumf załogi Elefant/Kornobis (BMW 318 iS) przed duetem Molickich (Łada 2107) oraz Jerzym Skrzypkiem i Dariuszem Pydą (Fiat Ritmo Abarth). Grupa FIA 3 została zdominowana przez duet Zaleski/Gruszczyński (Porsche 911 RS SC), który konsekwentnie dąży do zwycięstwa w Historycznej Klasyfikacji Generalnej. W FIA 1 na mecie zameldowali się jedynie Tomasz Curyło i Jarosław Skwarek jadący FSO Syreną 104.

W poszczególnych klasach zwyciężyli:

PZM K6/I1 – Pryczek/Pryczek (Subaru Impreza 555) →→





PZM K5/F3 – Smółka/Radecki
(BMW E30 318is)

FIA K3/D5 – Zaleski/Gruszczyński
(Porsche 911 SC RS)

PZM K6/H3 – Gaciarz/Kowalik
(Nissan Sunny GTI)

FIA K3/D4 – Grzelewski/Niedbała
(Ford Escort MKII RS)

PZM K5/G1 – Polak/Gargas
(Audi B2 Coupe Quattro)

FIA K4/E3 – Elefant/Kornobis
(BMW 318is)

FIA K4/E5 – Molicki/Molicki
(Łada 2107)

PZM K5/F2 – Żwirek/Daniec
(Citroen AX Sport)

FIA K4/E4 – Luty/Gurdziołek
(Subaru Legacy)

FIA K1/B1 – Curyło/Skwarek
(FSO Syrena 104)

Po rajdzie powiedzieli:

Michał Pryczek (zwycięzca klasy PZM 6): - *Rajd zaczęliśmy dosyć pechowo. Już w czwartek na testach wypadłem z trasy*

i lekko uszkodziłem samochód. Na szczęście ekipa stanęła na wysokości zadania i przygotowała go do startu. Wystartowaliśmy, ale już pierwszego dnia złapaliśmy kaptura na Duszniki Arena, podobnie zresztą było w niedzielę. Wypracowana wcześniej przewaga była więc potrzebna, bo gdyby nie ona, to na pewno nie ukończylibyśmy rajdu na pierwszej pozycji. Na domiar złego w niedzielę obudziłem się z dziwnym bólem ręki, co jest dość problematyczne przy braku wspomagania. Wynik jest tym bardziej ważny, bo nawet mimo trudności ponownie byliśmy pierwsi.

Robert Luty (4. miejsce w klasie FIA 4): - *Na pierwszej niedzielnej próbie mieliśmy problemy z elektroniką i straciliśmy minutę. Załadowaliśmy słabszy program i przejechaliśmy dwa odcinki, podczas których sprawdziliśmy usta-*

wienia. Ostatni oes, „Złoty Stok” owszem jest kultowy, ale nie do końca mi pasował. Był bardzo szybki, w sumie wyścigowy, a ja jeszcze nie jestem asfaltowym kierowcą. Muszę się lepiej wykorzystywać opony na takich próbach

Mariusz Ziółkowski (4. miejsce w klasie FIA 3): - *Nasze największe obawy przed startem budził sprzęt, jednak ten spisał się doskonale, nie licząc jednego kaptura. Dojazdówki podczas rajdu były bardzo długie, a przejeżdżany kilkukrotnie odcinek Duszniki Arena okazał się męczący dla zawodników i sprzętu. Z kolei opis trasy mieliśmy bardzo dobry. Jeżdżąc z doświadczonym pilotem, Przemkiem Boskiem i to dzięki niemu ukończyłem rajd. Potrafi mnie on w odpowiednich momentach przystopować i można powiedzieć, że jechaliśmy faktycznie to co było zapisane w notatkach.* ■



*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/**

Powrót do przeszłości

TEKST: MARZENA PIÓRO
ILUSTRACJA: WIKTORIA PISARSKA

Moja ciocia ma chyba ze sto lat. To typ prawdziwej przedwojennej damy. Takiej w kapeluszu z parasolką i w rękawiczkach. Ale jednocześnie nie przeszkadza to jej w głębokiej miłości do motoryzacji. Samochody kochała od zawsze, a kurs jazdy to chyba ukończyła jeszcze pod okiem samego legendarnego Henry'ego Forda. No, może przesadziłam, ale na pewno jej pierwsze auto, to zabytek motoryzacyjny klasy A. Do dziś nie brakuje jej ani animuszu, ani odwagi czy fantazji. Jest tylko jedna rzecz, która się zmieniła. Natężenie ruchu, technologia nowoczesnych aut. No bo przecież nie wiek cioci... Jakby tego było mało, postanowiła zmierzyć się z nowoczesnością. Jako sprzymierzeńca upatrzyła sobie mnie i, o zgrozo, moje kochane autko. A zatem:

Ciocia: czy będziesz kochana tak miła i pojedziemy na wycieczkę na wieś.

Ja: ciociu kochana, oczywiście. Kiedy tylko sobie życzysz (znając jej animusz powinnam już zacząć coś podejrzewać, no ale...)

Ciocia: A może to być teraz?

Ja: yyy, ale tak już teraz?

Ciocia: a gdzie są kluczyki? W stacyjce?

Ja: tak ale.... I w tle słyszę już mrużący dźwięk

mojego autka. Matko jedyna. Widzę tylko tył mojego auta. W ostatniej chwili wsiadłam na miejscu pasażera. I już pędzimy z ciocią obwodnicą Warszawy. Nie powiem, ale stres, przeżywałam ogromny. Po pierwsze ciocia prowadzi moje ukochane autko, po drugie ona ma chyba ze sto lat, słaby wzrok i do tego nie jeździła już dawno. Na szczęście sama stwierdziła, że tych samochodów strasznie tu dużo i za szybko jeżdżą. Niedługo potem też zjechała na parking przy stacji benzynowej. Ja do tej pory lecę skołatanymi nerwami, a ciocia radośnie podziwiała najnowszy model Lexusa, marząc że będzie nim kiedyś jeszcze jeździła.

PS.

Zalecenia od Marzeny:

Dziewczyny, motoryzacja i auta są dla każdego. Ale pamiętajmy też, że z wiekiem percepcja naszych babć, cioć, wujków, rodziców czy nawet nas samych będzie się zmieniała. Niegdyś doskonały kierowca, dziś może okazać się niezaradną ciemną na drodze. Obserwujmy siebie i najbliższych, doradźmy dodatkowe

badania, a jeśli mamy wątpliwości, to w trosce o ich i nasze bezpieczeństwo, bądźmy ich kierowcami. Albo zamówmy taxi. Dla wszystkich kierowców i nie tylko – powodzenia na drodze! ■



BRAYT®

NOWOŚĆ!



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



TROTON®

TROTON Sp. z o.o. Ząbrowo 14 A, 78-120 Gościno
tel./fax +48 94 35 126 22 www.troton.com.pl e-mail:troton@troton.com.pl

Wydarzenia i rocznice: maj 2018

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

No to ci pokażę!!

Ferruccio Lamborghini należy do ostatnich z wielkich konstruktorów, którzy samodzielnie stworzyli własną markę motoryzacyjną. Obecnie już chyba nie jest to możliwe – koszty związane z zaprojektowaniem auta, uruchomieniem seryjnej produkcji i stworzeniem sieci dystrybucji są tak wielkie, a konkurencja tak duża, że czasy wielkich założycieli (np. Ford, Chevrolet, Citroen, Renault, Porsche, Fer-



rari) raczej bezpowrotnie minęły. Są oczywiście współcześnie „jednoosobowi” producenci samochodów (np. szwajcarski Rinspeed założony w 1979 roku przez Franka Rinderknechta), ale z reguły są to małe wytwórnie, budujące niewielki ilości niszowych pojazdów.

Lamborghini urodził się 28 kwietnia 1916 roku we włoskiej miejscowości Renazzo di Cento. Wychowywał się w rolniczej rodzinie, ale od dzieciństwa zdradzał wielkie zamiłowanie do techniki i budowy maszyn. Był w tej dziedzinie po prostu świetny. W trakcie II wojny światowej został powołany do wojska i służył jako mechanik w bazie lotniczej, gdzie zyskał sławę „złotej rączki” zdolnej naprawić wszystko. Po kapitulacji wyspy Rodos, na której stacjonował trafił na krótko do brytyjskiej niewoli, potem powrócił w rodzinne strony.

W zdewastowanej wojną gospodarce brakowało wszystkiego z wyjątkiem wojskowego sprzętu. Lamborghini dostrzegł w tym swoją szansę i rozpoczął przebudowywanie tegoż sprzętu na niezwykle potrzebne w rolnictwie... traktory. Założona w 1949 roku firma Lamborgihi Trattori

stała się w ciągu kilku lat największym producentem ciągników we Włoszech. W 1960 roku powstała kolejna (Bruciatori) zajmująca się produkcją klimatyzatorów oraz pieców centralnego ogrzewania.

Włoski przedsiębiorca stał się zamożną osobą, a w wolnych chwilach lubił brać udział w wyścigach samochodowych. Sprawił więc sobie kilka samochodów, m.in. Ferrari 250 GT. Nie był jednak z niego do końca zadowolony. Miał zastrzeżenia do funkcjonowania kilku podzespołów, a zwłaszcza sprzęgła. Chciał nawet spotkać się w tej sprawie ze słynnym Enzo Ferrari, ale firma delikatnie pisząc „spławiła” go. Uznano bowiem, że producent traktorów nie może znać się na konstrukcji elitarnych samochodów sportowych.



Cóż więc zrobił ambitny i nieco urażony Ferruccio? Tak, założył w Sant'Agata niedaleko Bolonii własną firmę (w 1963 roku) pod nazwą Automobili Lamborghini. Kilka miesięcy póź-

niej zaprezentował swój pierwszy samochód – model 350 GTV będący dwumiejscowym coupe z silnikiem V12. (Trzeba tutaj przyznać, że dziełem firmy Lamborghini był w tym przypadku





tylko silnik. Resztę pojazdu wg projektu wykonały firmy zewnętrzne). Na logo firmy Ferruccio wybrał... swój znak zodiaku, czyli byka.

W 1966 roku Lamborghini zaprezentował model Miura, który przyniósł producentowi światowy rozgłos.

Początek lat 70-tych przyniósł wiele zmian. Rozpoczynający się na świecie kryzys gospodarczy spowodował spadek sprzedaży traktorów, zwłaszcza za granicą. By ratować firmę Lamborghini

zaplanował redukcję zatrudnienia, na co nie zgodziły się działające w fabryce związki zawodowe. W rezultacie została ona... sprzedana konkurencji. Niedługo później kryzys paliwowy podkopał kondycję Automobili Lamborghini. Właściciel sprzedał wówczas 51 procent akcji firmy swemu przyjacielowi i biznesmenowi Rossettiemu, a w 1973 roku wyzbył się wszystkich swoich udziałów. Lamborghini postanowił przejść na emeryturę i zamieszkał w wiejskiej posiadłości zajmując się uprawą winorośli i produkcją (wielokrotnie nagradzanego) wina. Zmarł na zawał serca 20 lutego 1993 roku.



Od sprzedaży fabryki produkującej samochody sportowe firma Lamborghini kilkakrotnie zmieniała właściciela. Obecnie (od roku 1998) marka należy do Audi AG nadal specjalizując się w produkcji sportowych supersamochodów – m.in. modeli Diablo, Murcielago, Aventador czy Gallardo. ■

www.lakiernik.com.pl



Teraz także na smartfony i tablety

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

Zdjęcie na okładce: Mirosław Rutkowski



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl