

# iauto <sup>polska</sup>

Numer 113, 11 lipca 2018



**A**łaśliwie ostatnio o sporcie za sprawą mediów zachłystujących się mundialem i zarabiających na publikacji reklam z piłkarzami w rolach głównych. Idea rywalizacji jakoś się w tym zgiełku rozplywa, a jeśli już, to jedynie do wzmożenia emocji. I to jest słuszne, bo to, jakie pieniądze z reklam wpływają do wydawcy, zależy od odpowiednio dużej liczby czytelników, widzów czy słuchaczy. Nie należy się zatem specjalnie dziwić festiwalowi najróżniejszych opowieści o strategii, treningach, składach; wszystko tajne przez poufne, bo przecież nie wolno ujawnić chytrego planu boiskowej batalii. Liczona w milionach euro wartość piłkarzy, informacje kto zostanie sprzedany, komu i za ile, który z napastników lepiej kopie, a który szybciej biega. Bardziej dociekliwi żurnaliści usiłują troszkę schłodzić emocje, ale bez większego przekonania, wszak doskonale wiedzą, że nie tego oczekują wydawcy. Tak, głośno ostatnio o sporcie. Ale czy rzeczywiście o sporcie?

Rywalizacja sportowa w wymiarze czystej i uczciwej gry, szacunku dla przeciwnika i przestrzegania reguł, to archaiczne wartości. Jediną wartością są pieniądze. Z reklam, wpływów za

prawa transmisji, wielkości sum transferowych... Kończący się mundial jest tego widocznym obrazem. Powalenie rywala pędzącego do bramki, to faul taktyczny.

Czyli - w porządku. Kopnięcie rywala w polu bramkowym, to błąd, bo może być rzut karny. Szarpanina przy rzucie różnym - standard. Symulowanie kontuzji służy wymuszeniu kary rywalom i przewlekaniu przerw, jeśli to się opłaca. Czy rzeczywiście piłka nożna to sport? Na boisko wychodzi 22 sownie opłacanych zawodowców, których zadaniem jest stworzenie widowiska dla milionów. Widowisko polega na tym, żeby wko-pać rywalowi więcej bramek. Zwolennicy zespołu A nienawidzą zwolenników zespołu B, zawodnicy wypruwają fraki, żeby zadowolić swoje ego i oczekiwania kibiców. Czy o to chodzi w sporcie?

Nie miejmy złudzeń, że w sportach samochodowych jest inaczej. Co prawda trudniej tu o bezpośrednie oszustwa, ale ten wygrywa, kto ma więcej pieniędzy na dopracowanie samochodu. Pomimo to za tydzień z przyjemnością obejrzę wyścig F1.

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



**Wrażenia z jazdy**

**Auto zwane pożądanym - str. 4**

**Jest dobrze! - str. 8**



**Rozmowa iAuto**

**Trzy dekady w Renault - str. 14**



**Sport**

**Szczyt sezonu - str. 24**

**Przygoński liderem - str. 30**

**Rozmowa o motosporcie - str. 31**



**Babskie Gadanie**

**Niech lśni - str. 35**

**Kalendarium**

**Kalendarium M. Rzońcy - str. 36**





Range Rover Velar 2.0 Si4 R-Dynamic

---

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC  
ZDJĘCIA: MACIEJ SZTORC

Range Rover Velar: wreszcie auto inne niż wszystkie, prestiżowe, o niesamowitym designie, wewnątrz ma ładniejsze niż mieszkanie znanego architekta. To samochód z kategorii duży SUV, a ten typ aut nie zawsze grzeszy urodą, ale Velar jest pod tym względem wyjątkowy: elegancki, z perfekcyjnymi detalami, ma wdzięk i finezję. Tak, tak, niepoprawnie zachwycam się tym samochodem, ale w tym przypadku trudno tego nie czynić. Można się w nim zakochać od pierwszego wejrzenia. Mnie się to przydarzyło. Ale spróbuję wykrzesać z siebie nieco obiektywizmu.

---



**T**rochę czasu poświęcimy designowi Velara, bo warto, a poza tym nawet zazdrośni posiadacze np. Volvo XC 90 (uważanego za bardzo udane stylistycznie auto) oddają mu palmę pierwszeństwa. Velar jest potężny, ale dzięki nisko poprowadzonej linii dachu, krótkim zwisom i dyskretnej muskulaturze ma proporcje idealne. Spogląda na nas lekko zmrużonymi oczami czyli wąskimi światłami Matrix LED, kusi finezyjnymi detalami, a jednocześnie sprawia wrażenie smukłego, sportowego samochodu. Całości dopełniają pięcioramienne, 21calowe felgi aluminiowe. Z wyglądu przypomina trochę szybką łódź motorową w najlepszym stylu. Ma w sobie tyle mocy, że ma się przekonanie, że doskonale zaopiekuje się kierowcą i pasażerami, zapewniając im bezpieczeństwo. No i te klamki. Wysuwają się automatycznie po dotknięciu guzika lub otwarciu auta za pomocą pilota. Gdy auto jest zamknięte są schowane, tworząc gładką powierzchnię drzwi. Efekt niesamowity, a spektakl otwierania i zamykania chce się powtarzać wielokrotnie. Wszelkie konkursy o tytuł samochodowej piękności Velar już wygrał, wygrywa lub będzie wygrywał.

Wnętrze samochodu wprowadza nas w kosmiczny świat z przyszłości, który jest dosko-

nale i z wyczuciem urządzony. W dwóch słowach to: awangardowy minimalizm. W takim wnętrzu każdy poczuje się wyjątkowo. Wchodzimy do kokpitu. Jest pięknie! Zamiast analogowych zegarów kilka monitorów: jeden przed oczami kierowcy, dwa ogromnych rozmiarów na konsoli środkowej. Takie rozwiązania spotykamy także w innych samochodach, ale w Velarze ekrany są wyjątkowo duże i wyglądają wyjątkowo efektownie. Ten największy może zmieniać pochYLENIE tak, aby nie przeszkadzało nam odbijające się na ekranie słońce. Na konsoli pomiędzy fotelami znajduje się wysuwana obrotowa gałka do obsługi automatycznej skrzyni biegów. „Wyjątkowa dbałość o detale” – często tak piszemy, ale w tym samochodzie nabiera to szczególnego znaczenia. Nawet wloty powietrza są tak ładne, że można je kontemplować niczym dzieło sztuki nowoczesnej. Podobnie jak kształt zagłówek. Także i kolorystyka wnętrza robi duże wrażenie – biała skóra zestawiona z czarną – nie tylko na fotelach, ale także na kole kierownicy. To białe-czarne zestawienie uzupełnione jest dodatkami z aluminium lub pomalowanymi fortepianowym czarnym lakierem. Wszystko doskonale doświetla olbrzymi szklany dach. Obsługa licznych funkcji odbywa się dotykowo. Nawet na kole kierownicy pojawiły się dotykowe przy- →→



z możliwością regulacji koloru. Można by zachwycać się Velarem na kilku następnych stronach, ale jeszcze o wielu rzeczach należałoby wspomnieć. Pojemność bagażnika, (oj, duża,) pozycja za kierownicą i inne techniczne sprawy pominię, bo to zbyt banalne w kontakcie z tym autem.

Szkoda było nam testować zdolności terenowe Velara i trochę obawialiśmy się o jego nieskazitelną urodę. Ale jakaś namiastka jazd off-roadowych była. W Velarze

ciski, które można obsługiwać podobnie jak ekrany – delikatnie dotykając je palcem. Fotele z pamięcią są oczywiście wentylowane i podgrzewane. Całość uzupełnia dyskretne podświetlenie różnych elementów i oświetlenie wnętrza auta

mamy standardowo napęd na wszystkie koła z aktywnie rozdzielanym momentem obrotowym pomiędzy osiami. Dodatkowo znajdziemy tu system Terrain Response, który pozwala dobrać ustawienia odpowiednie do rodzaju pokonywanych nawierzchni – trawa, szuter/śnieg, błoto/wykroty, piach i dorzucza do tego ustawienia Eco, Comfort, a także R-Dynamic. W trudniejszym terenie kierowcy ma pomóc dodatkowy system inteligentnie rozdzielający moment obrotowy na uślizgujące się koła, dzięki czemu auto bez problemu wygrzebuje się podobno z błota lub piasku (nie sprawdzaliśmy). Systemów wspomagających jazdę w terenie jest w tym aucie wyjątkowo dużo, co jest raczej rzadkością wśród konkurencji. Jazdę w terenie ułatwia 65-centymetrowa głębokość brodzenia.



Velar jest wystarczająco szybki, ale stateczny. Przy dużych prędkościach dość głośny – hałasuje nie tylko silnik, ale na poziom hałasu mają też wpływ potężne gabaryty Velara i np. ogromne lusterka boczne. Poza tym auto sporo waży – blisko dwie tony. Ośmiobiegowa skrzynia automatyczna idealnie dogaduje się z silnikiem, pracując z gracją i elegancją. Nie pobijaliśmy Velarem rekordów szybkości, bo spalanie przyprawiało o zawrót głowy i palpacje serca – wystarczy powiedzieć, że zasięg na 60 litrowym baku wyno-

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



Teraz także na smartfony i tablety



sił nieco ponad 300 km. A przecież był to wersja z silnikiem benzynowym o pojemności 2l i mocy 300KM.

Testowana wersja jest wyposażona w zawieszenie pneumatyczne. W zależności od tego, jaki tryb jazdy wybierzemy, zmienia się reakcja skrzyni biegów i silnika na gaz oraz czułość układu kierowniczego. Przy wyborze trybu komfortowego zupełnie nie odczujemy fatalnego stanu naszych dróg. Miło się także prowadzi Velara na autostradach, gdy wybierzemy tryb Sport (gdyby nie ten wskaźnik paliwa). Velar pewnie i zdecydowanie zmierza do celu (ale i bez celu warto się nim powłóczyć). Samochód ma właściwie wszystkie dostępne systemy, które zadbają o kierowcę i komfort podróżowania – jedne działają super, inne trochę gorzej. Nie mogliśmy np. „dogadać się” z tempomatem, który współpracował z autonomicznym systemem hamowania awaryjnego przed przeszkodą – auto trochę zbyt gwałtownie reagowało. Bardzo nam się za to podobał sposób działania systemu, który zapobiegał niezamierzonemu zjechaniu z pasa ruchu – tor jazdy był przywracany po stanowiącym skręceniu kierownicy.



Cennik Range Rovera Velara to również miłe zaskoczenie. Najtańsza wersja kosztuje około 250 tys. złotych. Nasza testowa trochę więcej, bo około 380 tys. ale w tej cenie są już skalkulowane opcje dodatkowe za 51 tys. zł (w tym np. zawieszenie pneumatyczne, pakiet Drive Pro, panoramiczny szklany dach).

Ponieważ – jak już wspomniałam – zakochałam się w Velarze, więc jest dla mnie tym jedynym i wyjątkowym, ma w sobie to coś, co sprawia, że zwraca uwagę, przyciąga spojrzenia, a swoim użytkownikom zapewnia kojący klimat, doznania estetyczne i sporo radości



# Jest dobrze!

Mazda CX-3 2,0 SKY-G SkyEnergy

TEKST I ZDJĘCIA: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC

Mazda CX-3 to kompaktowy crossover lub mały SUV. Jak zwał tak zwał, ale takie samochody lubię. To bardzo modna i popularna kategoria aut i Mazda postanowiła powalczyć również w tym segmencie. Konkurencja jest spora, ale Mazda CX-3 odnosi rynkowe sukcesy i potrafi sprostać wielu różnym wymaganiom.

**M**azda CX-3 jest właśnie po zmianach modelowych na rok 2018 r. Odnowiony model ma poprawiony design, zawiera ulepszenia w układzie przeniesienia napędu oraz usprawnienia w zakresie ergonomii i bezpieczeństwa. Jeżeli chodzi o wygląd tego modelu Mazdy to wielkich ochów i achów nie będzie – styl tego

auta nazwałabym rozsądnym. Poza tym Mazda wierna jest swojej stylistycznej filozofii KODO, co oznacza „duszę ruchu”. A tak konkretnie, to sporo tu obłości, licznych przetłoczeń, muskułarnych detali – a wszystko harmonijne łączy się ze sobą. Nie brakuje także odrobiny agresji, dzięki rysunkowi przednich świateł i wlo- →→



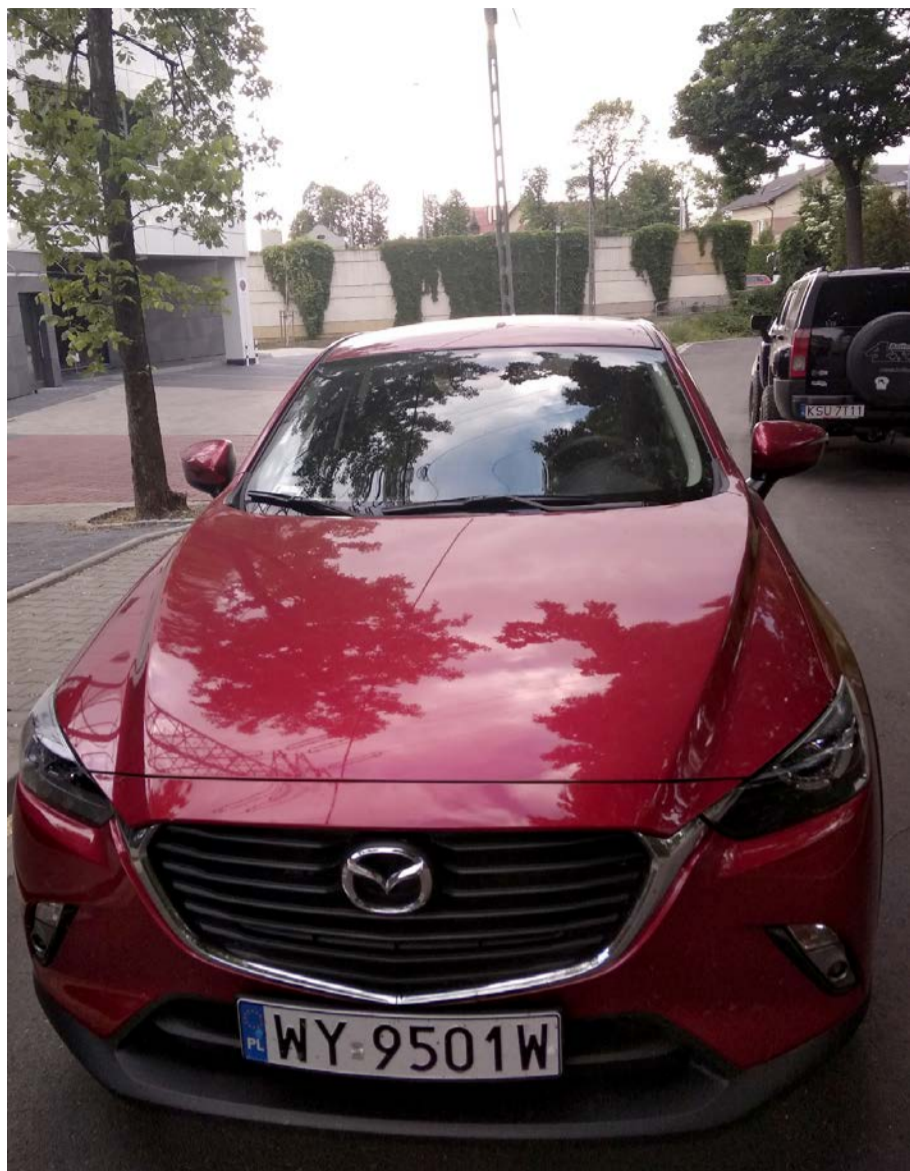
towi powietrza. Jeżeli dopłacimy około 3 tys. złotych to otrzymamy pakiet LED (był w testowanej wersji), co znacznie poprawia nie tylko wygląd auta, ale i bezpieczeństwo. Warto!

Wchodzimy do wnętrza i okazuje się, że mała terenówka wcale nie jest taka mała, a duże przeszklone powierzchnie czynią wnętrze auta jasnym i przyjaznym. W CX-3 siedzenia są umieszczone wysoko, co zapewnia bardzo dobrą widoczność – ten element docenia coraz więcej użytkowników aut. Poza tym fotele są dobrze wyprofilowane z możliwością regulacji, co pozwala na dopasowanie ich do indywidualnych potrzeb i zapewnia komfort podróży. Gdy już rozsiądziemy się w fotelu, przed nami znajdzie się ergonomiczna deska rozdzielcza wykonana z dobrej jakości materiałów. W kokpicie Mazdy

CX-3 zwracają przede wszystkim uwagę okolice kratek nawiewów, ich rozmieszczenie, kształt i kolorowe obwódki. Dobre wrażenie robią skórzane wstawki i elementy imitujące włókno węglowe. Klamki, pokrętła przyciski są dopracowane i przyjemne w dotyku. Miłą atmosferę i komfort podróży zapewnia elektronicznie sterowana klimatyzacja dwustrefowa. W sumie kabina auta robi dobre, solidne wrażenie. Jest w niej – co prawda – nieco szaro i smutno – ale cóż, nie można mieć wszystkiego.

A teraz coś, co istotne dla kobiet, zwłaszcza blondynek. Prostota obsługi systemu infrozrywki. Panel sterujący z wielofunkcyjnym pokrętłem, umieszczono w tunelu środkowym. To bardzo wygodne i praktyczne rozwiązanie. Poza tym wszelkie funkcje mają swoje przyciski, więc jest





przejrzyście, klarownie, prosto. Ekran systemu infrozrywki można obsługiwać również dotykowo. Zaletą, zwłaszcza dla tych podróżujących z dziećmi, są duże, szeroko otwierane drzwi, które ułatwiają dostęp do tylnych siedzeń i np. montaż fotelików dziecięcych. Bagażnik o pojemności 350 l wystarczy na wypady dla młodych, aktywnych, z dziećmi. Co prawda brak w nim dodatków takich jak siatki zabezpieczające czy boczne kieszenie, ale jest za to podwójna podłoga. W testowanej wersji brakowało mi tylko bezkluczykowego dostępu i nieco więcej bardziej zróżnicowanych schowków.

Konstruktorzy Mazdy szczególnie zadbali o bezpieczeństwo czynne i bierne, a kompleksowe rozwiązania, zapewniają ochronę w każdej sytuacji. Technologie wykorzystane przez Mazdę sprawiają, że mamy poczucie pewności i bezpieczeństwa. W mojej wersji, czyli SkyEnergy, znalazły się, między innymi, czujniki parkowania z tyłu (kamera cofania zarezerwowana jest tylko dla topowej odmiany SkyPassion), tempomat, →→





elektryka szyb i lusterek, klimatyzacja jedno-strefowa, 16" aluminiowe felgi, czujniki deszczu i zmierzchu, a także systemy bezpieczeństwa: np. sygnalizujący o niezamierzonym zjeździe z pasa ruchu, o samochodzie w martwym polu oraz autonomicznie hamujący po wykryciu przeszkody przy małych prędkościach.

Wrażenia z jazdy są zawsze bardzo subiektywne i wiadomo: punkt widzenia itd... W CX-3 siedziało się wygodnie i podróżowało bardzo komfortowo. Przy autostradowych prędkościach mocy wystarczało – na wyższych obrotach samochód żywo reaguje na pedał gazu. Natomiast podczas jazdy w mieście doskonale sprawdza się zawieszenie – CX-3 pokonuje miękko i delikatnie wszelkie dziury i nierówności. Na każdej drodze i nawierzchni, w każdych warunkach CX-3 zachowuje się stabilnie i przewidywalnie dając poczucie pewności i bezpieczeństwa.

W testowej wersji pod maską pracował podstawowy silnik benzynowy o pojemności 2l i mocy 120 KM. Mazdę z tym silnikiem to rozsądny wybór. W CX-3 do wyboru są wolnossące, 2-litrowe silniki Sky-G o mocach 120 lub 150 KM.

Zużycie benzyny podczas testu też okazało się rozsądne: w mieście było to około 7,3 litra. Na trasie przy 120 km/h komputer pokładowy pokazywał 6,5-7,0 l litrów, na drodze ekspresowej przy 120 km/h było to 7 litrów. Z silnikiem współpracuje manualna, sześciostopniowa skrzynia biegów, z krótkimi, precyzyjnymi, przełożeniami. Jeżeli ktoś woli, może zamówić za dodatkową dopłatą (5000 zł) przekładnię automatyczną.

Mazdy CX-3 nie pokochałam od pierwszego wejrzenia (zbyt rozsądna już jestem), ale z dnia na dzień ten samochód mnie do siebie przekonywał. To auto do dalekich i bliskich podróży, także doskonałe do jazdy po mieście, a na wyprawę pod hasłem: „ahoj przygodo” też jest bardzo odpowiednie. Mazda CX-3 zawsze zachowuje się bez zarzutu i daje poczucie bezpieczeństwa, ma wiele praktycznych, przemyślanych i funkcjonalnych rozwiązań, dopracowane detale i bogate wyposażenie.

Testowany egzemplarz Mazdy CX-3 kosztuje 87 500 zł, cena za wersję SkyEnergy bez dodatków to 79 900 zł.

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



005-0018

# REALIZACJA PRZYSZŁOŚĆ

Unikatowe wydanie limitowane  
dostępne na  
www.autorok.pl

# trzy dekady w Renault

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI  
ZDJĘCIA: ARCHIWUM A. SZCZECH

O tym i owym, ale przede wszystkim o samochodach z kobietą, która była kotem rozmawia Mirosław Rutkowski. Agata Szczech, jest jedną z najbardziej rozpoznawalnych osób w branży, od lat związana z Renault Polska, emanuje zawsze dobrą energią i zaraża uśmiechem.

## Jakie stanowisko zajmuje Pani w Renault?

Dyrektor Komunikacji Terytorium East. Jest to jeden z najbardziej kompleksowych i zróżnicowanych terytoriów Renault; siedem krajów, osiem języków...

## Wszystkie Pani zna?

Ha, ha, byłoby fajnie, ale niestety nie... Ale francuski i angielski rozwiązują problem.

## Pracę w Renault zaczynała Pani od...

Zaczynałam jako asystentka pierwszego prezesa firmy, przechodząc z innej ze stanowiska członka zarządu.

Trochę lat od tamtego czasu minęło...

Tak, 15 kwietnia minęło 27 lat.

## Jak wyglądała praca w tamtym czasie? Bez internetu, bez komórek, bez komputerów?

Wbrew pozorom nie mam wrażenia, że pracowaliśmy wolniej, chociaż sama sobie zadaję pytanie jak sobie radziłyśmy z komunikacją. Bo kiedy zaczynałam, Renault budowało sieć dealerską od zera i praktycznie każdy tydzień spędzałam w trasie. Podróżowaliśmy z prezesem po całej Polsce spotykając się z kandydatami na dealerów. Teraz mamy komórki, wtedy tego nie było, więc do biura, które mieściło się w jednym pokoju



hotelu Marriott, przychodziły faxy – czytałam je raz na tydzień. Pamiętam też, że na ścianie wisiała ogromna mapa, na której wyznaczałam trasę na kolejny tydzień.

### Jakie wymagania były stawiane przed dealerami?

Teraz jesteśmy na innym etapie, są inne standardy, inne oczekiwania klientów. Kiedy zaczynaliśmy, punktem wyjścia było poszukiwanie dobrych ekspertów - często to byli właściciele niewielkich stacji obsługi, którzy mieli dużą renomę wśród klientów i którzy chcieli wzrastać wraz z Renault. Na początku dziwiłam się, że szef odrzucał oferty współpracy od firm z ogromnymi środkami finansowymi, później zrozumiałam, że nie tego szukamy. Takich oferentów interesował jedynie zakup dużej partii samochodów do ich dalszej odsprzedaży, a nie prowadzenie porządnej stacji pod marką Renault, bycie przedstawicielem firmy, dbanie o jej wizerunek. Wówczas też i realia były inne, w wielu punktach samochody stały pod chmurką, były sprzedawane z placu. W tej chwili jesteśmy przyzwyczajeni do profesjonalnej obsługi, pięknych salonów, serwisów, często też klient wymaga, żeby samochody zostały przedstawione w jego siedzibie

### Istotą i celem działalności Renault Polska jest sprzedaż samochodów...

To serce naszej działalności, podobnie jak obsługa serwisowa. Ale do naszych zadań należą też dbałość o renomę firmy, zadowolenie klientów, budowanie wizerunku kilku marek grupy. W efekcie końcowym chodzi o rentowny rozwój.

**No tak, ale sprzedaż samochodów czasem jest rewelacyjna, czasem katastrofalna. Jak to było na przestrzeni tych niemal 30 lat? Pytam o największy sukces, ale też i klęskę...**

Nie przypominam sobie spektakularnego niepowodzenia. Jak Pan wspomniał, raz jest lepiej, raz gorzej, to jest swoista sinusoida. Są okresy, kiedy wprowadzamy modele niezwykle i wyjątkowe, które podobają się klientom. Na początku do takich należały modele 19 i Clio, potem Megane – do dzisiaj są kojarzone z Renault i mają bardzo dobry wizerunek. Można powie-

dzieć, że te modele w dużym stopniu zbudowały pozycję Renault. Sporym krokiem, jeśli idzie o innowacyjność, był Scenic. W tej chwili warunki się zmieniły i ten segment bardzo maleje. Na pewno wielkim sukcesem była innowacyjna akcja Twingo Zet – podczas jednego weekendu w naszych salonach pojawiło się ponad milion osób.

### Projekt Vel Satis i Avantime?

To są dwa zupełnie różne samochody, chociaż pojawiły się w tym samym czasie. Avantime bardzo wyprzedził swoje czasy, był futurystyczny, w tej chwili stał się poszukiwanym, wręcz kultowym klasykiem. Natomiast Vel Satis jest dla mnie superzagadką, bo był to samochód bardzo ceniony przez klientów, którzy go użytkowali – natomiast w Polsce trudno było ich przekonać, żeby go kupili.

### Rzeczywiście wrażenia z jazdy tym modelem były znakomite. Może był za drogi?

Nie, myślę, że to nie była kwestia ceny. Odniósł sukces na rynkach bardziej związanych z Renault, takich jak Francja czy Hiszpania, natomiast w Polsce nie.

### Ważnym rozdziałem był udział Renault w sporcie, Clio i Megane w rajdach, markowy puchar wyścigowy... Dziś na trasach i torach w Polsce Renault nie ma. Dlaczego?

Tak i nie. Sport jest bardzo silnym elementem całej historii Renault. Od początku powstania firmy byliśmy obecni i w wyścigach, i w rajdach, w Polsce też przez ponad dekadę. Mieliśmy kilka zespołów rajdowych, w naszych barwach →→





startowały takie sławy, jak Bogdan Herink czy Janusz Kulig. Później przez trzy lata prowadziliśmy puchar Megane, który był ceniony przez kierowców i media. Po kilkunastu latach przewaliliśmy naszą działalność sportową ze względu na jej niewielkie przeniesienie w mediach. Za każdym razem to był ogromny wysiłek z naszej strony, żeby zapewnić obecność tych wydarzeń w prasie czy telewizji.

### Dlaczego media nie interesują się sportami samochodowymi?

W polskich mediach nie ma tradycji promocji sportów motorowych, za to bardzo preferowana jest piłka nożna. Sport samochodowy jest spy-



chany na margines, często pokazywany w godzinach, kiedy ludzie śpią. Poza tym wśród fanów sportów motorowych większym zainteresowaniem w naszym kraju cieszą się rajdy, wyścigi mniej. To pewnie związane jest z faktem, że nie mamy profesjonalnych obiektów. Jeśli spojrzymy na terytorium za które odpowiada Renault Polska, to na przykład w Estonii sporty motorowe są chętnie pokazywane. Nie przywołuję już Anglii, która jest pod tym względem wyjątkowa... Mimo wszystko rok temu doszliśmy do wniosku, że sport jest fajnym pomysłem na Duster i uruchomiliśmy Dacia Duster Elf Cup, który okazał się sukcesem. Niezawodność i osiągi samochodu zaskoczyły wielu miłośników offroadu, zawodnicy ze sobą rywalizują, ale jednocześnie tworzą fajną rodzinę. Z pucharem Duster wiąza się wspaniałe, pozytywne emocje. Na szczęście mamy erę internetu, więc w komunikacji tego projektu nie jesteśmy skazani na media tradycyjne.

**Duster to Dacia, a skoro o Dacii – należałem do tych, którzy przed laty wieszczili klęskę; Dacia miała wizerunek fatalny i inwestycja Renault wydawała się chybiona. Obecnie rumuńska marka z francuską techniką święci triumf, a Duster jest najlepiej sprzedającym się samochodem wśród klientów prywatnych.**

Rzeczywiście, kiedy marka Dacia wchodziła na rynek, spotykaliśmy się z wieloma... wątpliwościami, nie tylko ze strony mediów. Sądzę, że trzeba było zrozumieć cały biznesmodel Dacii, po co ta marka była tworzona i do kogo skierowana. W rezultacie Dacia odniosła ogromny sukces. Na pewno Duster jest modelem, który zbudował jej wizerunek, a praktycznie niemalże stworzył odrębną markę.





**Na czym polega tajemnica Agaty Szczech, że czego nie dotknie, to przynosi sukces? I jeszcze, jak to jest, że zawsze u Was jest taka atmosfera, że przyjemnie jest być. Czy to na prezentacjach nowych modeli, konferencjach prasowych, zawodach sportowych, czy u dealerów, czy tak, jak dziś w czasie wywiadu?**

Dziękuję, bardzo miło to słyszeć. Myślę, że jest kilka powodów, po pierwsze tożsamość marki i polityka firmy. A także bardzo dobrze dobrany zespół.



### **Jakbym słyszał korporacyjne zaklęcia...**

Może to brzmi korporacyjnie, ale rzeczywistość wynika ze sposobu zarządzania. Musi być pewna kultura firmy, która wyznaje i ceni określone wartości. Te wartości są potem przekładane chociażby na dobór ludzi, na sposób budowania zespołu, nawet na sposób rozliczania ludzi z pracy.

### **Czyżby słupki excela nie obowiązywały?**

Oczywiście liczą się mierzalne efekty, na przykład sprzedaż, ale u nas w firmie kładzie się duży nacisk na pracę zespołową. Uczymy się też tego, jak powiązać cele pracowników z celami firmy. Wyzwania globalne są później transformowane we wskaźniki lokalne, dzielone na poszczególne departamenty i wreszcie na cele indywidualne. Chodzi o to, aby ludzie wiedzieli, że ta ich mała cegiełka jest elementem całego muru, że jest tożsama z celami i potrzebami firmy.

### **A skąd pomysł na aktywność dotyczącą bezpieczeństwa na drogach?**

Jestem niezwykle szczęśliwa z tego powodu, że w całym koncernie społeczna odpowiedzialność biznesu jest bardzo mocno osadzona w strategii. Firma rzeczywiście rozumie, że nie wystarczy tylko zarabianie pieniędzy, że trzeba się dzielić swoim zyskiem, swoją pracą i doświadczeniem.

I to jest robione bardzo konsekwentnie, od poziomu centralnego po poziom lokalny. My w Polsce rozwinęliśmy tę działalność bardzo szeroko, od wielu, wielu lat. W bezpieczeństwo ruchu drogowego zaangażowaliśmy się już w 1993 roku, czyli dwa lata po utworzeniu polskiej filii. Początkowo były to seminaria, regularnie spotykaliśmy się w szerszym gronie z dziennikarzami, ekspertami, władzami, znajdowaliśmy wspólnie różne rozwiązania. Efektem wspólnych zabiegów było między innymi wprowadzenie obowiązku przewożenia dzieci w fotelikach. Bezpieczeństwo było naszym znakiem rozpoznawczym przez wiele lat.

### **Media taką aktywnością raczej się nie interesują...**

Szkoda, ale specjalnie nam to nie przeszkadza w byciu konsekwentnym. Dla nas liczy się to, że w ramach programu „Bezpieczeństwo →→



i mobilność dla wszystkich” w ciągu czternastu lat przeszkoliliśmy ponad milion dzieci, to że w ramach tego programu powstało ponad siedemset klubów bezpieczeństwa w szkołach. Program edukacyjny zakończyliśmy, natomiast kluby nadal istnieją i działają. Są nadal przez nas wspierane, ale pod parasolem Partnerstwa dla Bezpieczeństwa Drogowego, którego jesteśmy członkiem współzałożycielem. W tym roku udało nam się pozyskać jako patrona szkolnych klubów bezpieczeństwa drogowego panią prezydentową. Od 2004 roku mamy swoją szkołę doskonalenia techniki jazdy – na początku była to pierwsza markowa szkoła Renault w Europie. Później takie szkoły powstały we Francji i innych krajach europejskich. Szkoła funkcjonuje świetnie, wciąż się rozwija. Do dziś wyszkoliliśmy blisko 30 tysięcy kierowców, naszymi klientami jest blisko 380 firm i to jest konkretny dorobek. Po ponad 20 latach aktywności w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego zdecydowaliśmy, że chcemy się zaangażować także w inne dziedziny ważne dla koncernu. Bardzo zain-



teresowała nas różnorodność, wyrównywanie szans. To jest temat rzeka, w związku z tym skoncentrowaliśmy się na dwóch grupach. Jedną to są osoby niepełnosprawne fizycznie, drugą to dzieci z ubogich rodzin. W ramach programu Renault Handisport Team od pięciu lat wspieramy skoczka wzwyż Maćka Lepiato, który jest dwukrotnym złotym medalistą paraolimpiady, czterokrotnym mistrzem świata i bije kolejne rekordy – najczęściej własne □

### **Maciej Lepiato jest wzorcem dla innych, pokazuje, że można...**

Zdecydowanie. Prowadzimy z nim różne akcje, na przykład spotkania motywacyjne w szkołach, ostatnio uruchomiliśmy akcję „Pomagaj rzeczowo”. Staramy się skojarzyć potrzeby sportowców niepełnosprawnych z firmami produkującymi sprzęt. Mamy nadzieję, że w ten sposób uda nam się ułatwić osobom niepełnosprawnym realizację ich ambicji i pasji. Od lat wspieramy też Centrum Niewidomych w Laskach. Organizujemy tam co roku wolontariat; chętni pracownicy naszej firmy jadą tam i pomagają. W czerwcu wspólnymi siłami budowaliśmy ogrodzenie. To jest bardzo fajne doświadczenie, bo jest satysfakcja, że pomagamy. A przy okazji też się integrujemy i powstaje świetna atmosfera.

### **Czy to jest jedna z tajemnic tej atmosfery, o którą pytałem wcześniej?**

Na pewno tak.

**Za sprawą rozwoju technologii, ale i ekologii motoryzacja bardzo się zmienia. To stawia wielkie wyzwania przed producentami samo-**





## chodów. W jakim kierunku zmierza Renault?

Teraz w związku ze zmianami w motoryzacji angażujemy się w mobilność zrównoważoną, której elementem są samochody elektryczne. Rusza właśnie szósta edycja programu „Eco-miasto”, którego jesteśmy głównym partnerem. Najbardziej zielone miasta w Polsce są wybierane w kilku kategoriach: mobilność zrównoważona, gospodarka wodna, efektywność energetyczna budynków, zieleń miejska a jakość powietrza i gospodarka o obiegu zamkniętym. Konkurs jest tylko narzędziem, ponieważ głównym celem jest rozszerzanie dobrych praktyk i edukacja. W seminariach i kongresach uczestniczą przedstawiciele miast z Francji i innych krajów, którzy mają doświadczenie w danej dziedzinie. Podczas spotkań pokazują swoje najlepsze projekty, analizują powody sukcesów, ale prezentują także wnioski z niepowodzeń. To stanowi wspaniałą inspirację dla polskich miast, z których już wiele może się pochwalić własnymi fajnymi rozwiązaniami.

**Czy oferta samochodów elektrycznych Renault jest efektem restrykcji i przepisów unijnych lub władz niektórych miast? Jednocześnie najbardziej rozpowszechnionym silnikiem koncernu jest 1,5 dCi, czyli Diesel, który zwłaszcza ostatnio ma paskudną opinię.**

Jeśli chodzi o restrykcje w miastach, to nie są one punktem wyjścia, lecz konsekwencją. Czyli jest odwrotnie. W skali globalnej mówimy o ociepleniu klimatu, o emisji CO<sub>2</sub>. Jeśli chodzi o miasta to dotykamy kwestii komfortu życia. Obecnie około połowy ludności świata żyje w miastach, ocenia się, że w 2050 roku będzie to ponad 70%.

Z jednej strony miasta generują dużo zysków, ale z drugiej – zużywają zasoby. Trzeba to jakoś rozwiązać. Głównym problemem – zwłaszcza dużych aglomeracji – jest komunikacja, czyli korki, hałas i spaliny. Odpowiedzią producenta samochodów jest samochód elektryczny, który podczas użytkowania nie emituje spalin i hałasu.

**Ale spaliny emituje tam, gdzie wytwarza się prąd elektryczny z paliw kopalnych.**

W Polsce jeszcze tak, ale w wielu krajach przechodzimy na czyste źródła energii.

Niezależnie od tego samochód elektryczny przyczynia się do rozwiązania problemu ekologicznego w dużych aglomeracjach. Walcząc ze smogiem i hałasem miasta starają się ograniczyć ruch samochodów z silnikami spalinowymi np. zamykając ich wjazd do określonych dzielnic (zazwyczaj centrum lub starówka). I to jest słuszne. Ale do takich dzielnic trzeba dowieźć mnóstwo różnych towarów; do restauracji, pubów, kwiaciarni, sklepów, trzeba też wywozić śmieci. I tutaj rozwiązaniem jest samochód elektryczny który może to wszystko dowieźć – nawet w nocy - bez hałasu i bez emisji spalin.

**Czy widzi Pani przyszłość elektrycznych samochodów autonomicznych?**

Ja jestem zafascynowana samochodami autonomicznymi.

**Dlaczego?**

Nie należy tego rozumieć, że samochód autonomiczny z napędem elektrycznym zastąpi samochody, które obecnie użytkujemy. To jest oferta równoległa, tak jak np. transport miejski . →→



Weźmy dwa aspekty użytkowania samochodu autonomicznego. Pierwszy – użytkowanie przez osobę prywatną. Często słyszę zarzut, że po co nam samochód autonomiczny, który zabiera nam przyjemność z jazdy. Tylko warto sobie zadać pytanie, kiedy i jak często mamy przyjemność z jazdy? Czy kiedy stoimy w korku? Przyjemność jest wątpliwa. Ja często do pracy jadę godzinę. Wprawdzie staram się spożytkować ten czas ucząc się dodatkowego języka, ale nadal muszę być skupiona na drodze. W takiej sytuacji fajnie byłoby mieć samochód autonomiczny. Inny przykład: jedziemy w długą trasę, wyjechaliśmy bladym świtem, wracamy późnym wieczorem. W drodze powrotnej jesteśmy bardzo zmęczeni, do tego mży, jest słaba widoczność, a mamy jeszcze kilkaset kilometrów do przejechania. Dobrze byłoby włączyć tryb autonomiczny, zdrzemnąć się, a samochód przywiózłby nas do domu. Kolejny aspekt to zmiana zachowań – wszystkie badania wykazują, że młodzi ludzie nie chcą spędzać czasu za kierownicą w korkach. Nie tak dawno prawo jazdy było czymś pożądanym, a teraz coraz więcej osób prawa jazdy nie chce.

Żyjemy coraz bardziej w świecie wirtualnym i coraz więcej ludzi woli spędzać czas nie za kierownicą, ale w social mediach, więc chętnie wybierają transport miejski. Już zaprezentowaliśmy autonomiczne samochody do przewozu kilku osób, które są świetnym rozwiązaniem. Jest też grupa ludzi, którym szwankuje wzrok czy z wiekiem spada sprawność, ale chcą pozostać niezależnymi i dla nich jest to też świetna oferta. Samochód autonomiczny doskonale sprawdzi się jako shuttle w hotelach czy w turystyce jako pojazd dający możliwość zwiedzania miasta (możliwość programowania trasy, opisy zabytków itd.), odwiezie nas po imprezie w pubie – zastosowań jest dużo.

#### **Ale za technologią nie bardzo nadąża prawo...**

Tak, zgadza się. Nie wystarczy tylko samochód autonomiczny, którym mogłam jeździć pod Paryżem, ale nie mogę po Warszawie. Za tym muszą iść rozwiązania legislacyjne, infrastruktura.

Ale to się dzieje bardzo szybko i w perspektywie czterech, pięciu lat takie samochody będą



jeździły po Europie. Już w tej chwili Normandia staje się powoli centrum samochodów autonomicznych; jest przygotowywana infrastruktura, przepisy. Samochód, który testowaliśmy w grudniu, poruszał się w normalnym ruchu po autostradzie.

**A nie budzi Pani niepokoju sztuczna inteligencja? Autonomiczne samochody to tylko początek; wiele ośrodków naukowych pracuje nad stworzeniem kompletnej i samoistnej inteligencji. Czy owa inteligencja z zimną logiką nie określi człowieka jako największego zagrożenia planety Ziemia?**

Myślę, że obawy jakie ludzie mają, dotyczą sprawności i niezawodności systemów, czy nie będzie wypadków spowodowanych tym, że człowiek nie siedzi za kierownicą. Ale zastanówmy się, ile wypadków powodują ludzie i na ile niezawodna jest technika. Całkiem niedawno w Dolinie Krzemowej przeprowadziliśmy test; manewr omięcia przeszkody został wykonany z taką samą precyzją, jak robią to profesjonalni kierowcy wyścigowi. Poza tym tak naprawdę z czę-

ści autonomicznych rozwiązań już korzystamy, z czego nie zdajemy sobie sprawy; począwszy od wykrywania przeszkód na drodze, pieszych poprzez adaptacyjny regulator prędkości, wspomaganie hamowania w awaryjnej sytuacji, kontrolę martwego pola czy system wspomaganie parkowania. Samochody zaczynają „widzieć”, komunikować się między sobą, z infrastrukturą drogową i z systemami nawigacji. W 5-stopniowej skali autonomiczności Symbioz, który testowaliśmy na publicznych drogach, znajduje się na poziomie 4.

**Nowe rozwiązania technologiczne szybko zmieniają motoryzację. Rodzi się pytanie, co za pięć, dziesięć lat stanie się z kupowanymi obecnie samochodami? To są miliony aut, ich stan techniczny będzie dobry, ale standardem będą elektryczne samochody autonomiczne i tylko takie będą mogły – zapewne – jeździć w miastach. Czy warto więc kupować nowy samochód?**

Ale to się nie będzie działo z dnia na dzień. Samochody elektryczne i z każdym innym →→



w których nie byłam. Na przykład nigdy nie byłam w Azji...

**Właśnie, dlaczego Renault, które jest obecne wszędzie, jakoś w Azji niespecjalnie?**

Renault w Azji jest obecne (Indie, Chiny, Korea...), po prostu tak się złożyło, że tego kontynentu jeszcze nie odwiedziłam. Byłam w wielu krajach w Europie, w Kanadzie, Brazylii, w Afryce, nie znam

alternatywnym napędem będą wchodziły stopniowo. Ten kawałek tortu będzie coraz większy, ale to nie oznacza, że nagle od 1 stycznia nie będzie wolno używać samochodów z silnikiem spalinowym. Już teraz u producentów coraz większy procent oferty stanowią samochody niskoemisyjne. U nas w ubiegłym roku został ogłoszony plan pięcioletni Drive the Future, który przewiduje, że w tym czasie pojawi się 18 modeli elektrycznych lub elektryfikowanych. Podobnie z samochodami autonomicznymi, w kolejnych modelach znajdzie się coraz więcej systemów wspierających kierowcę i stopniowo dojdziemy do aut w pełni autonomicznych. To bardzo bliska przyszłość.

**Dość o samochodach. Woli Pani koty, czy psy?**

Wszyscy wiedzą, że jestem kociarą. W dzieciństwie miałam i psy, i koty. Psy zawsze duże, najczęściej wilczury. Tryb pracy, częste wyjazdy powodują, że mam koty. Kocham zwierzęta, należę do WWF, wspieram przytuliska, mam adopciaki w różnych częściach kraju □

**A jest kraj, którego Pani nie odwiedziła?**

O, jest bardzo dużo miejsc,

Australii, Nowej Zelandii.

**Wychodzi na to, że Renault jest fantastycznym biurem podróży...**

Niewątpliwie jednym z plusów tej pracy jest to, że poznaje się świat, i to nie tylko pod kątem krajobrazów, miejsc, zabytków, ale przede wszystkim ludzi, mentalności i kultur, często bardzo od naszych odległych. Spotykamy ludzi z różnych krajów. Na pewno jest to bardzo rozwijające i wzbogacające. Kiedy się łączyliśmy się z Nissanem, w koncernie odbywały się szkolenia z mentalności japońskiej i na odwrót. Musieliśmy się nauczyć ze sobą współpracować. Wiele odle-



głych miejsc jak Mauritius czy Dominikana odwiedziłam prywatnie.

**Czy dzięki temu współpraca dobrze się układa?**

Ja uważam, że alians z Nissanem jest unikatowy jeśli chodzi o branżę samochodową. Obie firmy reprezentowały bardzo różne rynki, inny know how, w związku z tym uzupełniamy się. Nissan otworzył nam Azję, my Europę czy Amerykę Południową Nissanowi. Nissan ma uznane rozwiązania napędu 4x4, my mamy małe Diesle, i tak dalej. Niewątpliwie ten mariaż jest fantastyczny.

**W tej sytuacji pokrewieństwo techniczne Dacii nie tylko z Renault, ale i z Nissanem nie powinno nikogo dziwić. Czy podobne efekty przyniosą związki z Mitsubishi?**

Grupa Renault to też Dacia, Samsung Motors, mamy alians Nissanem, kontrakt z Ładą, współpracę z Daimlerem i z Mitsubishi. W zeszłym roku sprzedaliśmy łącznie 10 milionów 600 tysięcy samochodów i byliśmy pierwszym koncernem na świecie. Łączenie sił ma sens.



**Czy przyszłość motoryzacji to konsolidacja wielu marek w kilku koncernach?**

Globalizacja postępuje od dawna i nie ma od tego odwrotu. Niewątpliwie przyszłość motoryzacji to konsolidacja i łączenie ośrodków badawczo-rozwojowych, wspólne działy zakupów, back office w zakresie szkoleń, systemów informatycznych i tak dalej. Ale jednocześnie na rynku pozostajemy konkurentami jako producenci niezależnych marek.

**Jaki dziś samochód jest najfajniejszy?**

Myślę, że najfajniejszy samochód to taki, który najbardziej odpowiada naszym oczekiwaniom

i potrzebom. Jest grupa ludzi, którzy kupują samochody rozumem, z kolei inni sercem i emocjami. Dlatego Clio może być dla kogoś najlepszym samochodem, a dla innej osoby niewłaściwym. Zależy to od tego, jakie kto ma potrzeby albo marzenia.

**Czy można powiedzieć, że nie ma złych samochodów, są tylko albo źle wybrane, albo źle serwisowane?**

Ha, ha... można tak powiedzieć.

**Dziękuję za rozmowę.** ■



# Szczyt sezonu

TEKST I ZDJĘCIA: GRZEGORZ CHYŁA

Aż stu trzydziestu zawodników pojawiło się w Poznaniu na najważniejszych wyścigach w tym roku. Oprócz Mistrzostw Polski oglądaliśmy rundę Mistrzostw Europy Centralnej FIA i dwa oficjalne (wspierane przez producentów) puchary markowe – Kia Platinum oraz Skoda Octavia.



**P**uchar Kia Platinum opisaliśmy szerzej w poprzednim wydaniu i Auto. Czeski puchar Skody Octavia miał wystartować już rok temu, jednak promotor

miał poważne problemy techniczne, odwoływano kolejne wyścigi, wreszcie odwołano cały sezon 2017. Po wyścigach w Moście i na Red Bull Ringu przyszła kolej na Tor Poznań.

Zwycięstwami podzielili się Petr Fulín Junior i Tomáš Pekař, dwaj Polacy – Maciej Łaszkiwicz i Tomasz Tomczak uplasowali się w drugiej połowie stawki. →→



# 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



Dla polskich kibiców była to okazja zobaczenia sporego grona polskich kierowców, na codzień rywalizujących w seriach zagranicznych. W D4 powyżej 3500 podziwialiśmy walkę dwóch Audi R8 GT3: Marcin Jedliński po zaciętej walce dwa razy pokonał Richarda Chlada Juniora, o najniższy stopień podium walczyły dwa Audi i dwa Porsche – w pierwszym wyścigu najszybszy z tej grupki był Jędrzej Szcześniak, w drugim – Stanisław Jedliński. Podobnie było w wyścigu godzinnym – tutaj Jedliński wyprzedził duet Richarda Chlada Seniora i Juniora. Marcin Jedliński dzięki temu umocnił się na prowadzeniu klasyfikacji CEZ – Mistrzostw Europy Centralnej. Wyścig godzinny był zaliczany zarówno do CEZ, jak i do Mistrzostw Polski, ale niestety gości z zagranicy - poza najwyższą klasą - zabrakło. Klasę D4 do 2000 wygrał





Bartłomiej Madziara a D4 3500 – Bartłomiej Mirecki.

Tuzin polskich kierowców startuje w tym sezonie w pucharze Europy Centralnej Renault Clio – i aż piątka z nich skorzystała z okazji aby pokazać się i swój samochód polskim kibicom. Rywalizowali w klasie 4, gdzie ich rywalem był Bartłomiej Mirecki w bardzo szybkim VW Golfie GTi. Pewnie prowadził w pierwszym wyścigu, ale po wizycie na poboczu uszkodził chłodnicę i musiał się wycofać. Podium zajęła trójka kierowców Clio – zwyciężył Damian Litwinowicz przed Adamem Rzepeckim i Jakubem Dwernickim. W drugim wyścigu Mirecki pewnie zwyciężył pokonując Rzepeckiego i Szymona Ładniaka.

Puchar IS (BMW) tradycyjnie już dostarcza wielu emocji. Przez cały pierwszy wyścig prowa- ➔➔





dził Bartosz Palusko naciskany przez Karola Wykę, kilkanaście metrów za nimi Wojtek Smorawiński odpierał ataki Pawła Malczaka. W drugim wyścigu czołówka startuje w odwróconej kolejności, co jak zwykle najlepiej wykorzystał Przemysław Wójcicki, który objął prowadzenie i uzyskał sporą przewagę nad resztą stawki. Startujący aż z siódmego pola Malczak już po trzech okrążeniach przebił się na drugą pozycję i rozpoczął pościg za Wójcickim. Skuteczny. Trzeci na mecie był Jacek Cichopek.

Wyścigi pucharu Super S (Mini Cooper) stały się spokojniejsze, widać że zawodnicy – przeważnie debiutanci – nabierają doświadczenia. Tutaj faworytem stał się Jacek Łukaszuk, zwycięzca obu wyścigów i lider klasyfikacji sezonu.

Wreszcie Maluchy – w dywizji drugiej tradycyjnie wygrywa





Bartosz Idźkowski, za nim raz Kamil Osóbka wyprzedza Oskara Klimka, raz Klimek wyprzedza Osóbkę. W dywizji pierwszej walka jak zwykle bardzo zacieka, w pierwszym wyścigu Michał Szlachta wyprzedza Qbę Sykuckiego i Mirosława Jandulę a w drugim zwycięża Jandulę przed Maciejem Wielgoszem i Szlachtą.

W pozostałych klasach zwyciężali: D4 do 3500: Przemysław

Milewski i Jakub Wyszomirski, DN-2 Picanto dwa razy Szymon Jabłoński, DN-3 Aleksander Robak i Bartłomiej Madziara, DN-5 dwa razy Przemysław Wójcicki, DN-9 dwa razy Krzysztof Mencil. Po razie na pierwszym miejscu sklasyfikowano Annę Marię Ganczarek-Rań w klasie DN-2 i Łukasza Raweckiego w DN-6.

Kolejna runda MP: odbyła się 7 – 8 lipca na torze Poznań,

z gościnnym udziałem Haigo - niemieckiej serii historycznych formuł i samochodów turystycznych. ■



# Przygoński liderem

OPR: MACIEJ RZOŃCA  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Kuba Przygoński (Toyota GT86) wygrał trzecią rundę Driftingowych Mistrzostw Polski, która rozegrana została na autodromie w Słomczynie. Tydzień wcześniej na torze w Poznaniu z zawodnikiem Orlen Team rozmawiał Mikołaj Madej.



Dzięki triumfowi w klasie PRO zawodnik ORLEN Team objął prowadzenie w klasyfikacji. To była druga z rzędu wygrana Przygońskiego – poprzednio był najlepszy w Kielcach.

*- Za nami super weekend, udało się wygrać kwalifikacje i całe zawody – powiedział zawodnik ORLEN Team. Obejmujemy prowadzenie w mistrzostwach, co nas bardzo cieszy. Świetnie spisał się cały zespół,*

*bardzo dobrze sprawował się też nasz ponad 1000-konny „Diabeł”.*

*Przed finałem zaczęło kropić, tor robił się śliski i musiałem zaryzykować, żeby wygrać. Jechałem blisko Bartka (Stolarskiego), ale ryzyko się opłaciło.*

Kolejna, 4. runda Driftingowych Mistrzostw Polski odbędzie się 24 i 25 września w węgierskim Máriapócs.

# Rozmowa o motosporcie



**Kuba Przygoński, który w tym roku jest o krok od zdobycia Pucharu Świata w rajdach terenowych, a na swoim koncie ma między innymi mistrzostwo Polski w drifcie oraz piąte miejsce w Rajdzie Dakar, był gościem KIA PLATINUM CUP na torze Poznań. Korzystając z okazji porozmawialiśmy z kierowcą Orlen Team i zapytaliśmy go o rady dla młodych zawodników KPC oraz wrażenia ze startów swoimi driftowymi i terenowymi potworami.**

**Co jest najważniejsze, by w motorsporcie osiągać wyniki na najwyższym poziomie?**

KP: - Wydaje mi się, że najważniejsze jest przygotowanie mentalne i ważne jest, by startować jak najczęściej. Nawet w różnych dyscyplinach, bo jeśli technika jazdy jest całkiem inna, to przygotowujemy nasz umysł do kontrolowania stresu. Trzeba mieć umiejętność stopniowego uwalnia-

nia adrenaliny i im mocniej to opanujemy, tym bardziej doświadczeni jesteśmy. Moje doświadczenia i starty w różnych dyscyplinach mają wspólny mianownik. Czy to wyścigi, czy rajdy, zawsze chodzi o to, by być jak najlepszym i najszybszym.

**Jak powinno więc wyglądać przygotowanie mentalne młodego zawodnika, który dopiero rozpoczyna swoją przygodę z motorsportem?**

KP: - Część zawodników ma to szczęście, że mają wrodzone zdolności do utrzymania adrenaliny na wodzy. Inni muszą szukać innych sposobów i jednym z lepszych są częste starty i rywalizacja. To pomaga oswoić się z emocjami. Gdy w ciągu roku mamy tylko siedem weekendów rywalizacji, to warto szukać innych form zmagania, nawet w innej dyscyplinie. Bieganie na przykład wzmacnia naszą psychikę i pomaga



w ogólnym rozwoju. Drugą ważną kwestią jest „bycie fit”. Wysportowana osoba łatwiej podejmuje właściwe decyzje.

**Jaka była najcięższa sytuacja w Twojej sportowej karierze, gdy musiałeś bardzo szybko podjąć decyzję i była ona prawidłowa?**

KP: - Na Rajdzie Dakar, w którym rywalizuję trasa jest tak skonstruowana, że wcześniej nie mamy okazji zapoznać się z nią. Można powiedzieć, że jedziemy w ciemno. Oczywiście pilot przekazuje mi częściowe informacje, na podstawie których improwizuję. Codziennie na jednym odcinku jest kilka sytuacji, gdy w dany zakręt wjeżdżamy za szybko i podejmujemy decyzję w ostatniej chwili. Pomocne jest wówczas szczęście. W większości przypadków przydaje się trzymanie gazu w podłodze, by koła cały czas kręciły się i pomogły powrócić na właściwą trasę.

**W zeszłym roku byłeś piąty na Rajdzie Dakar. To oznacza, że teraz Krzysztof Hołowczyc nie może spać spokojnie i jego najlepszy wynik wkrótce zostanie pobity?**

KP: - Celem zawsze jest stawanie się coraz lepszym. Dakar wymaga ogromnego szczęścia. Tak

naprawdę jest pięć czynników, które decydują o dobrym wyniku: dobra prędkość, pilot, sprzęt, zespół i szczęście. Wszystkie elementy są niesamowicie ważne. Na odcinku mamy sytuacje, gdy dojeżdżamy do rzeki szerokiej na 50 metrów i musimy podjąć decyzję, czy jedziemy jej lewą, czy prawą stroną i okazuje się, że z jednej jest 30 cm wody, a z drugiej 150 cm. Szczęście na Dakarze jest niezbędne, ale dobre przygotowanie do startu ułatwia wiele spraw.

**Jak widzisz możliwości powrotu Dakaru do Afryki, a może bardziej przekonuje Cię opcja Chin?**

KP: - Nie mogę wypowiadać się w imieniu organizatorów, ale wszystko zależy od finansów. Kraje Ameryki Południowej mają spore budżety i ich wkład finansowy jest dość duży. W Afryce nie ma takich możliwości i bardzo często organizatorzy musieli dokładać do rajdu. Chiny mają problem z porą roku. Dakar zawsze jest w styczniu i dzięki temu udało się wypromować tę imprezę, ponieważ wówczas nic nie dzieje się w sportach motorowych. Chiny i Rosja w styczniu są bardzo zimne i ciężko byłoby zorganizować tam rywalizację.





*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](http://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](http://powerfactory.waw.pl)  
[facebook.com/POWERFACTRY/](https://facebook.com/POWERFACTRY/)**

Przejdźmy do kwestii driftu. Przed Twoją wizytą w Poznaniu rywalizowałeś w mistrzostwach Polski na Torze Kielce. To chyba fantastyczny obiekt dla drifterów, ponieważ do pierwszego zakrętu dojeżdżacie z prędkością 180 km/h i jesteście kilka centymetrów od ściany.

KP: - Nigdy nie miałem okazji przejechać całego Toru Poznań, ponieważ zawsze rywalizujemy na pętli kartingowej, ale będę miał okazję sprawdzić prostą startową. W Kielcach rozpędzamy się do 180 km/h i ogromne wrażenie sprawia moment, gdy wchodzimy w poślizg.auta mają wielką siłę i koła ściągają je do wewnątrz, dzięki czemu jedziemy szybciej niż to czasami jest możliwe.

### Jak mocne jest Twoje auto?

KP: - Nasz samochód w najmocniejszej wersji ma 1050 KM. Na zawodach ścigamy się dysponując 850 KM. Wszystko zależy od doładowania, ale przy takich wielkościach nie widać wizualnych różnic. Sama butla z nitro, która wzbudza auto na niskich obrotach daje 150 KM. To najtańsza opcja, by auto przyspieszało od samego dołu.

**W stawce KIA PLATINUM CUP mamy wielu młodych kierowców, którzy są na początku swojej kariery. Ty jako doświadczony zawodnik, co doradziłbyś im?**

KP: - Najtrudniejszą kwestią w motorsporcie jest zdobycie budżetu. Każdy pojazd jest bardzo drogi. To najtrudniejsza kwestia. Radziłbym młodym kierowcom, że gdy idą na rozmowę z potencjalnym partnerem, by mieli już jakiś dobry pomysł na współpracę. Sponsorzy w obecnych czasach nie mają czasu, by myśleć o promocji i nikt nie da nam pieniędzy za naklejkę. W obecnych czasach to nie działa. Trzeba iść z czymś konkretnym. Gdy dana firma np. produkuje fotele, to zrobimy akcję promocyjną związaną z ich produktem. Pokażmy, że jest dobry i działa. To przełoży się na to, że zainteresujemy firmę. Same naklejki działają tylko w Formule 1 i piłce nożnej, ponieważ ich zasięgi są ogromne i bardzo szybko przychodzi zwrot kosztów.

**Dwa lata temu pobiłeś rekord Guinnessa w prędkości driftu, a razem z Felixem Baumgartnerem**

**dałeś pokaz helidriftu. To były te pomysły?**

KP: - Dokładnie tak. Gdybym mógł to tylko ścigałbym się w motorsporcie i skupiał na tym, co najfajniejsze, ale chcąc pokazać naszą dyscyplinę w różnych światach musimy organizować podobne akcje. Rekord Guinnessa, helidrift, czy sytuacja, gdy swoim dakarowym Mini ciągnąłem snowboardzistę, sprawiają, że wychodzimy do szerszego grona odbiorców i nagle osoby związane ze snowboardem zaczynają interesować się Rajdem Dakar, co bez tej akcji nie miałyby racji bytu. Wówczas mieszamy różne światy. Rekord Guinnessa nie był trudny do pobicia. Musiałem jedynie jechać z gazem w podłodze. Inicjacja była przy 255 km/h, a pomiar był prowadzony na 50 metrów i średnia prędkość wyniosła 217 km/h. Niestety rekord ten został już pobity i pewien Japończyk osiągnął prędkość 305 km/h, co oznacza, że wchodził w poślizg przy 355 km/h. My mamy projekt, który pozwala rozpędzić się do 400 km/h, ale widziałem kilka filmów, gdzie auta zaczynają unosić się w powietrze i zastanawiam się, czy warto. Musiałbym najpierw zrobić licencję pilota (śmiech).

**Bardzo ważna jest teraz obecność w mediach społecznościowych. Ty jesteś bardzo aktywny w nich, ale czy to pomaga?**

KP: - Świat idzie do przodu i teraz konto na Instagramie jest obowiązkowe. Osobiście sprawdzam pewne rzeczy tylko na Instagramie. Tam zaglądam do wyników i do życia zawodników. Ludzie nie korzystają już ze stron internetowych. Przerzucili się na social media. Ja nadal mam swoją stronę, ale spokojnie mógłbym ją zamknąć, bo wszystkie kontakty, także z parterami mam przez profile społecznościowe. Zawodnicy muszą pokazywać się. To pewna sztuka i do prowadzenia profilu trzeba włożyć dużo pracy i serca. Warto pokazać też prywatne życie. To pozwala bardzo zbliżyć się i daje możliwość pokazania tego, co robimy.

**Na koniec. Rajdy czy drift?**

KP: - Uwielbiam rajdy i drift. To całkiem inne dyscypliny i obie dają niesamowicie dużo radości, dlatego jak tylko mogę, staram się startować tu i tu.

# Szpilki czy koturny?

TEKST: MARZENA PIÓRO  
ILUSTRACJA: WIKTORIA PISARSKA

W końcu wakacje. Ulice w moim kochanym mieście są prawie puste, co daje mi większą niż zazwyczaj swobodę ruchu i więcej radości z jazdy. A czasami nawet znajduję wolne miejsca parkingowe, tam gdzie zazwyczaj ich nie ma. Póki co, wyjazd nad ciepłe morze jest dopiero w sferze planowania, co nie wyklucza krótkiego wyjazdu nad nasz piękny Bałtyk. Tak spontanicznie, z mini walizką, przeciwdeszczową kurteczką i kosmetyczką. A dodatkową parę butów, w moim kochanym autku zawsze znajdę. Nadeszła środa, a dziś tak się złożyło, że mam więcej czasu, a co za tym idzie i większa swoboda. W tej sytuacji nie mogłam dalej czekać. A z racji mojej spontaniczności wraz z moją przyjaciółką, szybka decyzja; jedziemy nad morze. I wszystko byłoby wspaniale, gdyby moim kochanym autkiem. Ale tym razem jadę dużym kombiakiem. Bez walizki,



bez kosmetyczki, bez stroju plażowego. Jedynie z parasolem, mini torebką i w butach rozkosznie zwanych „japonkami” – zresztą jakie to buty. To idealne sandały na plażę, na upał, na spacer. Prowadząc auto wygląda to już inaczej. Za żadne skarby nie trzyma się nogi. Czy jadę, czy hamuję – one żyją swoim życiem. Po 4 godzinach jazdy, zmęczona pilnowaniem butów (zamiast drogi) dotarłam na plażę, ale zmęczona tak, że nawet iść nie miałam siły. Dopiero po mrożonej kawie na bulwarze mogłam ruszyć się dalej. W pierwszej kolejności, do sklepu aby kupić wygodne buty na powrót. A potem w końcu na plażę.

**PS.**

**Zalecenia od Marzeny:**

Dziewczyny, każda z nas chce pięknie wyglądać. Wiadomo. Ale ważne aby oprócz super wyglądu było nam wygodnie. Odpowiednie obuwie, swoboda ruchu i odpowiednio wyregulowana wysokość pasów bezpieczeństwa jest bardzo ważna bo gwarantuje wygodę prowadzenia auta. To z kolei wpływa na bezpieczeństwo. Stylowego wyglądu oraz pełnego komfortu w każdej sytuacji życzy. ■

# Wydarzenia i rocznice: czerwiec 2018

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

## Zaskakujący, odważny pomysł

Jesienią 1997 roku, podczas salonu samochodowego we Frankfurcie zaprezentowano po raz pierwszy model smart (city coupe). Nowatorska koncepcja dwuosobowego miejskiego miniauta zaskoczyła motoryzacyjny świat, ale opinie na jego temat były bardzo dobre. Również badania rynkowe wykazały, że autko znajdzie nabywców. W rezultacie seryjną produkcję rozpoczęto w lipcu 1998 roku, a więc równo 20 lat temu. Smart produkowany jest do dzisiaj (łącznie sprzedano już ponad 2,2 mln sztuk) udowadniając, że koncepcja samochodu odpowiadająca na współczesne wyzwania miejskiej mobilności jest nadal świeża i atrakcyjna, a innowacyjność techniczna oraz design łączący funkcjonalność i radość z jazdy sprawiły, że pojazd zyskał niemal kultowy status.

„Od chwili powstania smart był motoryzacyjnym pionierem, i to na wszystkich frontach – począwszy od rewolucyjnej koncepcji przez innowacyjną architekturę fabryki w Hambach aż do najnowszych rozwiązań, koncentrujemy się bowiem aktualnie na napędzie całkowicie elektrycznym” – powiedziała dr Annette Winkler, która od lat jest szefową smarta. „20 lat smarta to przede wszystkim historia sukcesu naszego zespołu i dealerów, którzy służyli swoją wiedzą, kreatyw-



nością i zaangażowaniem, żeby podnieść jakość życia w mieście”.

Projektanci Mercedes-Benz zajmowali się „samochodem przyszłości” już w latach 70-tych. W efekcie stworzyli nowe, rewolucyjne podejście, które ostatecznie doprowadziło ich do koncepcji superkompaktowego samochodu o długości 2,5 m. Minęło jednak wiele lat, nim opracowano

pionierską koncepcję bezpieczeństwa, która w ekstremalnie krótkim aucie pozwalała uzyskać poziom ochrony podróżujących typowy dla Mercedesa.

W 1989 r. Nicolas G. Hayek, twórca zegarka Swatch, ogłosił plany wprowadzenia na rynek małego miejskiego auta. Aby z sukcesem zrealizować swój pomysł, podjął współpracę z Mercedes-Benz jako doświadczonym partnerem z branży motoryzacyjnej. Tak powstała spółka Micro Compact Car AG z siedzibą w Biel w Szwajcarii. Jak wspominałem wcześniej Smart





City Coupé świętował swoją premierę podczas międzynarodowych targów motoryzacyjnych we Frankfurcie w 1997 r. Produkcja i sprzedaż modelu wystartowały w roku 1998 – tym samym, w którym Micro Compact Car stał się spółką w pełni zależną koncernu Daimler-Benz AG (obecnie: Daimler AG).

Początkowo Smart oferowany był na niemieckim rynku oraz ośmiu innych państwach Europy Zachodniej. Obecnie jest sprzedawany w 46 krajach świata. Obecna, trzecia generacja modelu trafiła na rynek w 2014 r. Mający 2,5 m długości Smart Fortwo przeszedł wówczas udoskonalenia praktycznie w każdym wymiarze – na tle poprzedników jest znacznie bardziej komfortowy. (Jedną z wizytówek Smarta, czyli montowany z tyłu silnik, po raz pierwszy jest teraz dostępna także w czteroosobowym wariantcie forfour). Krótkie zwisy, „kieszonkowe” wymiary i znaczny kąt skrętu zapewniają smartom optymalne warunki, by zaparkować nawet w najciaśniejszych miejscach. W dziedzinie średnicy zawracania Smart Fortwo nie ma sobie równych

– wyniki 6,95 m od krawężnika do krawężnika i 7,30 m od ściany do ściany sprawiają, że manewrowanie staje się przyjemnością. A zawraca niemal tak sprawnie, jak poprzednia generacja modelu Fortwo (od ściany do ściany: 8,75 m). Jego parametry to 8,65 m od krawężnika do krawężnika oraz 8,95 m od ściany do ściany. Smarty triumfują również w dziedzinie maksymalnej przestrzeni, jaką udało się wygospodarować przy tak małych wymiarach – określa to indeks przestrzeni nadwozia, który opisuje stosunek długości wnętrza (mierzonej od pedału gazu w pozycji spoczynkowej wzdłuż linii poziomej aż do tylnego pasa) do długości nadwozia. Pozwala on porównywać ze sobą przestronność różnych pojazdów. W przypadku Smarta osiąga najwyższe wartości: 75% dla modelu Fortwo oraz 77% dla Forfour.

W 2016 r. do oferty dołączył Smart Fortwo Cabrio. Jego miękki, składany dach „tritop” zapewnia dużą elastyczność – za naciśnięciem przycisku smart fortwo cabrio zamienia się z zamkniętego auta dwuosobowego w samochód z dużym, →→



odsuwanym płóciennym szyberdachem albo w pełnoprawny kabriolet z całkowicie złożonym poszyciem dachowym. W rezultacie doświadczenie z jazdy pod gołym niebem można dopasować do warunków pogodowych czy nastroju kierowcy.

Gama silnikowa wszystkich trzech modeli obejmuje najnowocześniejsze 3-cylindrowe silniki benzynowe o mocy 71 KM (zużycie paliwa w cyklu łączonym: 4,8-5,2 l/100 km) oraz 90 KM (zużycie paliwa w cyklu łączonym: 5,0-5,4 l/100 km). Nabywcy mają do wyboru pięciostopniową przekładnię manualną lub zautomatyzowaną skrzynię dwusprzęgłową twinamic.

Od 2017 r. wszystkie trzy warianty nadwoziowe są dostępne również jako pojazdy z napędem elektrycznym. To oznacza, że Smart jako pierwszy i jedyny producent samochodów na świecie całą swoją gamę oferuje zarówno z silnikami spalinowymi, jak i w wersjach z napędem całkowicie elektrycznym. To bynajmniej nie koniec historii Smarta. Podczas ubiegłorocznego

salonu samochodowego we Frankfurcie koncern Daimler (właściciel marki) zaprezentował prototyp o nazwie Vision EQ Fortwo. Była to futurystyczna (ale czy tak bardzo futurystyczna?) wizja dwuosobowego, elektrycznego i autonomicznego Smarta, jako efektywnego, elastycznego, lokalnego środka transportu publicznego. Studium to zaprezentowało spójną, przyszłościową koncepcję miejskiej mobilności i car-sharingu (współdzielenia samochodów) – pojazd odbiera pasażerów bezpośrednio z wybranej lokalizacji i nie ma pedałów ani kierownicy. To pierwsza koncepcja auta, które ucieleśnia wszystkie cztery filary strategii CASE – „Connected” (łączność), „Autonomous” (jazda autonomiczna), „Shared” (współdzielenie) oraz „Electric” (napęd elektryczny).

Od 6 lat Smart rozwija listę swoich produktów z dziedziny mobilności i oferuje przyjazne klientom usługi, tworzone po to, by w miastach żyło się łatwiej. Najnowsze z nich to „ready to spot” (z ang. gotowy do zauważenia) oraz „theft recovery”. Usługa „ready to spot”, gdy tylko

zostaje aktywowana, automatycznie przechowuje pozycję GPS zaparkowanego smarta. Poza funkcją nawigacji oferuje również opcję wygodnego powrotu do auta z wykorzystaniem aplikacji moovel. Jeśli Smart zostanie skradziony, usługa „theft recovery” zapewni wsparcie w komunikacji ze służbami i odnalezieniu pojazdu. W tym celu użytkownik aktywuje odpowiedni tryb w aplikacji i przechodzi przez niezbędne kroki – od zgłoszenia kradzieży policji, aż po kontakt z obsługą klienta. Na życzenie klienta pracownicy działu obsługi mogą aktywować śledzenie auta na żywo i skontaktować się z policją.

Aby wspomagać szybki rozwój i wdrażanie pomysłowych projektów z dziedziny miejskiej mobilności, w 2016 r. Smart stworzył Smart Lab, czyli firmowy think tank. Hasło „smart ready to” skupia w sobie liczne usługi, których celem jest ułatwienie życia w mieście. Ta nowa strategia inteligentnych usług obejmuje już: Smart „ready to share” – współdzielenie prywatnych egzemplarzy, Smart „ready to rent” – koncepcję wypożyczania aut, Smart „ready to drop” oraz

Smart „ready to drop+” – dostawy do samochodu, a także Smart „ready to park” – usługę usprawniającą parkowanie.

Również usługa car2go, wprowadzona w 2008 r. jako pierwszy na świecie swobodny system car-sharingu, odegrała znaczącą rolę w historii sukcesu Smarta. Ten globalny lider w branży car-sharingu ma obecnie ponad 3 mln klientów i jest dostępny w 24 lokalizacjach w Europie, Ameryce Północnej i Chinach. Już w trzech miastach (Stuttgart, Amsterdam i Madryt) flota car2go składa się z samochodów całkowicie elektrycznych.

P.S. Mimo swojego stosunkowo „młodego” wieku nie ma wątpliwości, że Smart Fortwo – jako samochód o unikalnym charakterze – już dziś jest pojazdem klasycznym. Będąc nadal produkowanym samochodem, jako jedyny trafił na stałą wystawę słynnego Muzeum Sztuki Nowoczesnej (MoMA) w Nowym Jorku jako „współczesny klasyk designu z ostatniej dekady minionego stulecia”.





---

**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](mailto:anna.pisarska@bruxmedia.pl)

---

**KONTAKT Z REDAKCJĄ**

[redakcja@motopress-media.pl](mailto:redakcja@motopress-media.pl)

---

**DYSTRYBUCJA ANDROID/iOS/WINDOWS**

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

---

Zdjęcie na okładce: Maciej Sztorc



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