

iauto ^{polska}

Numer 114, 25 lipca 2018



Łatem impreza goni imprezę, jak kraj długi i szeroki, wszędzie coś się dzieje. A to prezentacje nowych lub odświeżonych modeli samochodów, a to zloty najróżniejsze; miłośników marki czy konkretnego modelu samochodu, spotkania klubowe, pokazy jazdy, targi małe i większe, wystawy...

Bardzo wiele automobilklubów organizuje najróżniejsze pojeżdżawki, nazywane mocno na wyrost rajdami samochodowymi. Na wyrost, bo z kwalifikowanym sportem samochodowym łączy je jedynie element rywalizacji w samochodach. Ale jak inaczej nazwać tego rodzaju zawody słowem prostym i jednoznacznie się kojarzącym? Zwłaszcza że chodzi o przyciągnięcie jak największej liczby uczestników, którzy często o sporcie samochodowym pojęcie mają mętne? Dobrze, niech będą "rajdy", "puchary" czy z angielska "cupy", "challenge"...

Oficjalnie cel takich ćwiczeń określany jest jako doskonalenie techniki jazdy, nauka panowania nad samochodem i emocjami i, w efekcie, poprawa bezpieczeństwa na drogach. Powszechna opinia o niskich umiejętnościach polskich kierowców uzasadniana jest nieodpowiedzialnymi i niebezpiecznymi zachowaniami niektórych kierowców.

Umiejętności kierowców po kursach na prawo jazdy są niewielkie, zatem dodatkowe doskonalenie technik jazdy i nauka odpowiednich zachowań znacząco wpływa na codzienność drogową. Służą temu ośrodki doskonalenia technik jazdy, gdzie certyfikowani instruktorzy prowadzą zajęcia teoretyczne i praktyczne według sprawdzonych programów. W żadnym razie udział w amatorskich zawodach z takim kursem porównać się nie da. Udział w amatorskich zawodach jest dla uczestników realizacją pasji, zabawą, przeżyciem sportowych emocji, rekreacją. Oczywiście jeżdżą coraz sprawniej, coraz szybciej. Tyle, że z realiami drogowymi takie zawody wiele wspólnego nie mają.

Oczywiście uczestnik wielu pojeżdżawek jest oswojony z prędkością, zna ograniczenia samochodu, przyczepności opon, mniej więcej orientuje się w swoich możliwościach. I kiedy naprawdę szybko pojeździ na torze, to na ulicach już nie musi. Oby tylko nie miał przekonania, że jest mistrzem sztuki powożenia, a pozostali uczestnicy drogowej układanki to ciapciaki bez pojęcia...

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Prezentacje

Czym się różni Duster? - str. 4



Wrażenia z jazdy

Nic dodać, nic ująć! - str. 10

Patronat iAuto

Klasyki jak marzenie - str. 18



Sport

Teraz Litwa - str. 22

Czy ktoś zagrozi Wróblowi? - str. 26



Babskie Gadanie

Niech lśni - str. 29

Kalendarium

Kalendarium M. Rzońcy - str. 30





Czym się różni

DUSTER?

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Czym się różni Duster? Tym, że ma jedną ośkę bardziej niż drugą, a zwłaszcza tylną. To, oczywiście, parafraza „suchara” sprzed wielu lat, ale tylko pozornie pytanie brzmi absurdalnie.

Dustery mogą różnić się silnikami, skrzyniami przekładniowymi, napędem na przednią lub obie osie, wyglądem zewnętrznym i wyposażeniem wewnątrz auta. A te różnice powodują, że Duster może kosztować 40 tysięcy, albo niemal dwa razy tyle. Najtańszy Duster (wersja wyposażenia Access) wyceniony jest na 39 900 złotych. Jest to samo-

chód z silnikiem benzynowym, manualną, pięciobiegową skrzynią biegów i napędem na jedną oś. Czterocylindrowy silnik o pojemności 1600 cm³ generuje moc 84 kW (114 KM) i, według producenta, potrzebuje 5,7 l benzyny na każde 100 kilometrów. Realne zużycie, zależnie od stylu jazdy, jest zazwyczaj większe, ale dla osiągnięcia wyniku 7 litrów trzeba jeździć z ciężką nogą.



W zakorkowanych miastach przydatny jest system stop&go. Jest to jeden z lepszych silników, cichy, trwały (rozzząd na bezobsługowym łańcuchu, wolnossący) i cichy. Wyposażenie podsta-

wowej wersji wyposażenia według dzisiejszych standardów jest ubogie, praktycznie nie ma też żadnych możliwości jego wzbogacenia, dlatego też lepszym wyborem jest samochód w jednej →→

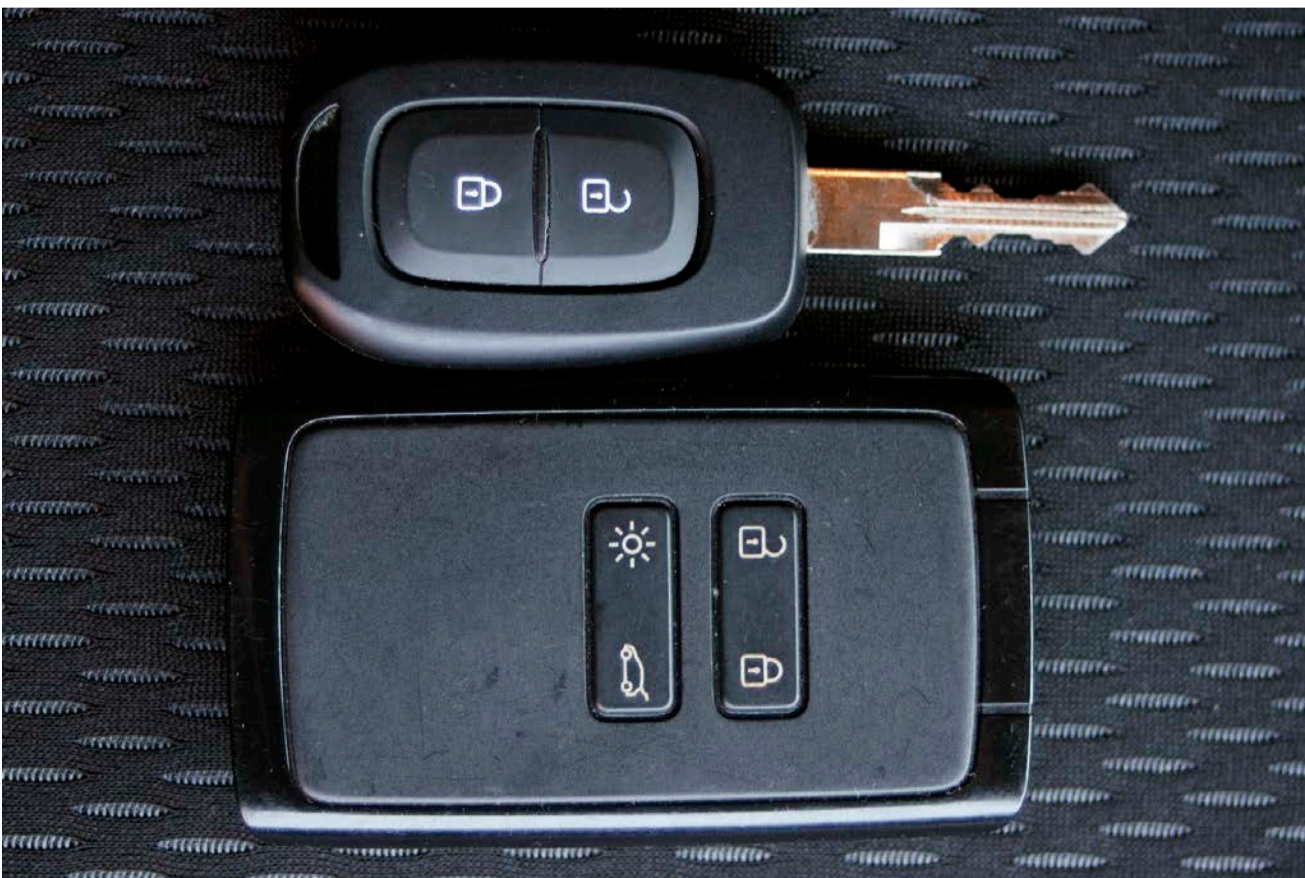




z trzech wyższych wersji wyposażenia: Essential, Comfort lub Prestige. Wiąże się to z wejściem na wyższy poziom cen, w zamian oferta powięk-

sza się o sporą gamę najróżniejszych dodatków. Montowany w wielu modelach Renault silnik wysokopreżny w Dusterze może być w dwóch

odmianach 90 lub 110 KM. Mocniejsza jednostka może być sprzężona z dwusprzęgłowym automatem EDC lub sześciobiegową przekładnią manualną. W wersji Essential (i wyższych) można zamówić samochód z napędem na cztery koła. Na środkowym tunelu znajduje się pokrętło, którym można wybierać automatyczne dołączanie tylnej osi, stały napęd na obie osie lub blokadę. Duster wygląda bojowo, ma też stosunkowo wysoką sprawność w terenie, ale terenówką nie →→



www.lakiernik.com.pl



Teraz także na smartfony i tablety





jest. Dzięki wysokim wartościom kątów natarcia i zejścia oraz prześwitowi ten samochód sprawdzi się znakomicie na placach budów, w służbie leśnej czy na polnych drogach.

Optymalnym wyborem wydaje się wersja Comfort, wyposażona prawie we wszystko, co



uprzyjemni i ułatwi codzienną eksploatację. Pakiet Media Navi Evolution (7" ekran, nawigacja, radio DAB) wraz z kamerą cofania kosztuje dodatkowe 2100 złotych, aby mieć klimatyzację automatyczną należy dopłacić 1300 złotych. Dopłaty nie wymaga auto w kolorze „Biel Alpejska” lub „Błękit Morski” ale pozostałe, w tym najpopularniejszy lakier „Orange Atacama” wymagają dopłaty, podobnie jak skórzana tapicerka, kamery „Multiview”, podgrzewanie foteli, regulacja wysokości i podparcia lędźwiowego foteli oraz podłokietnik. Można sobie zażyczyć uruchamianie silnika przyciskiem i bezkluczykowe otwieranie auta, można mieć kontrolę martwego pola, ułatwianie ruszania pod górę, system kontroli zjazdu, ogranicznik prędkości... W sumie cena dobrze wyposażonego samochodu może osiągnąć kwotę 75 000 złotych.

Czym więc różni się Duster? ■



Nic dodać, nic ująć



Honda Civic 1,5 VTEC Turbo CVT

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERIWS PRASOWY

Od zawsze podobał mi się ten model Hondy. Najbardziej z wyglądu. Z każdą nową generacją poprawiano nie tylko jego wygląd, ale również jakość, komfort wnętrza, osiągi i właściwości jezdne. Teraz podoba mi się jeszcze bardziej.

Civic to najbardziej rozpoznawalny model japońskiej firmy, nic więc dziwnego, że pojawiła się kolejna, już dziesiąta generacja tego samochodu. Nowy model znacznie odmłodził i zyskał wyjątkowo sportową syl-

wetkę, bo taka jest nowa strategia Hondy: nadać autu jak najbardziej sportowy charakter.

Z nową twarzą Honda Civic wygląda doskonale: wyładniała, wyszlachetniała i pokazuje



swój zadziorny charakter. Civic wydaje się lekki, wyrafinowany, ma sportową sylwetkę, zwraca uwagę wyjątkowym designem. Linia nadwozia według zamysłów projektantów miała robić wrażenie i robi. Jest futurystyczna w sam raz, z niczym nie przesadzono. Zresztą spojrzenie w przyszłość, zwłaszcza jeżeli chodzi o design Civica, od zawsze było immanentną cechą tego modelu.

We wnętrzu auta pocujemy się sportowo – przede wszystkim za sprawą nisko umieszczonych foteli, skórzanej tapicerki przeszywanej kontrastowym kolorem nici i jeszcze kilku detalom, o których za chwilę. W kokpicie Civica jest przestronnie, funkcjonalnie i elegancko. Skórzane wykończenie wnętrza jest standardem w najwyższych wersjach wyposażeniowych modelu, czyli Prestige. Podróżuje się nowym modelem Hondy komfortowo, w ergonomicznych, dobrze wyprofilowanych fotelach o sporym stopniu regulacji (na szczęście, bo nie wszyscy lubią siedzieć aż tak nisko) i doskonałym, bocznym podparciu. Ponadto, osoby siedzące na zewnętrznych fotelach z tyłu, mają do dyspozycji regulowane siedziska kanapy, a 10 cm dodatkowego rozstawu osi (w stosunku do poprzedniej generacji) przekłada się na komfortowe siedzenie z tyłu, wygodny, szeroki podłokietnik. Wszyscy pasażerowie docenią możliwość łatwiejszego wsiadania i wysiadania z samochodu. Podróżujący nową generacją Civica mają sporo miejsca →→



i mogą zabrać duży bagaż. Za siedzeniami dzielonymi w proporcji 60:40, znajduje się przestrzeń bagażowa o pojemności 478 litrów - pomieści cztery walizki. Jest i podwójna podłoga - schowamy tam liczne drobiazgi. Nie wiadomo tylko dlaczego z nowej generacji Civica zniknął doskonały, słynny patent Magic Seats pozwalający na praktyczne i łatwe wykorzystanie przestrzeni bagażowej.

Nieźle prezentuje się nowa tablica wskaźników LCD oraz wszechstronna konsola centralna typu „centrum techniczne”. Siedmiocalowy, kolorowy ekran systemu Honda Connect2 zapewnia dotykowe sterowanie systemem rozrywkowym oraz funkcjami klimatyzacji, wyświetla również obraz z kamery cofania. Są tu również wejścia HDMI i USB, jak również gniazdo 12V, choć umieszczone w mało praktycznym miejscu. Bezkluczykowy dostęp do auta, okno dachowe, możliwość indukcyjnego ładowania telefonu to elementy uprzyjemniające użytkowanie samochodu.

Często się zdarza, że cel uświęca środki i perfekcyjnie dopracowane w detalach wnętrza auta

jest mało praktyczne. W tym przypadku interesujący design nie odbił się negatywnie na funkcjonalności samochodu. Civic jest niezwykle praktyczny, możliwości aranżacji wnętrza auta jest wiele. A poza tym na pochwałę zasługuje: dobrze leżąca w dłoniach kierownica, precyzyjny układ kierowniczy oraz równie precyzyjna manualna, skrzynia biegów o sześciu przełożeniach.

Nowy Civic ma nowe serce. To silnik benzynowy VTEC TURBO o pojemności 1,5 litra, który współpracuje z nową, manualną przekładnią sześciobiegową lub, również nową, skrzynią automatyczną CVT opracowaną specjalnie dla tego modelu. Zaletą tej jednostki napędowej jest niskie zużycie paliwa i bardzo dobre parametry ekologiczne. Moc maksymalna 182 KM jest dostępna przy 5 500 obr./min. (przy 6 000 obr./min. ze skrzynią CVT). W modelach wyposażonych w skrzynię CVT (którą mieliśmy w testach) moment obrotowy wynosi 220 Nm i jest uzyskiwany w przedziale od 1 700 do 5 500 obr./min. Podczas jazdy testowej zauważyliśmy, że Civic - jak zawsze - lubi wysokie obroty, a zmiana biegów odbywa się płynnie i precyzyjnie. Wewnątrz

jest cicho dzięki umieszczonym w komorze silnika, w podłodze oraz w tylnych nadkolach materiałom wygłuszającym. Ponadto, przegroda silnikowa, wewnętrzne i zewnętrzne panele deski rozdzielczej oraz dywaniki w kabinie

pasażerskiej zawierają kompozyty o właściwościach wyciszających.

W gamie nowej Hondy Civic jest oferowany pakiet systemów bezpieczeństwa czynnego oraz układów wspomagających kierowcę Honda SENSING, który jest instalowany standardowo we wszystkich wersjach wyposażenia. Pakiet ten zawiera rozwiązania zwiększające bezpieczeństwo jazdy. Systemy wykorzystują informacje gromadzone przez radar, kamerę oraz zestaw czujników, i ostrzegają kierowcę o zagrożeniu na drodze a także wspomagają go w potencjalnie niebezpiecznych sytuacjach. W razie wypadku pasażerów chroni 6 poduszek powietrznych. Pakiet rozwiązań Honda SENSING obejmuje następujące systemy bezpieczeństwa czynnego: system ograniczający skutki kolizji, system ostrzegania przed kolizją, system ostrzegania o zjeżdżaniu z pasa ruchu, system zapobiegający zjeżdżaniu z pasa ruchu, system utrzymywania na pasie ruchu, tempomat adaptacyjny, system rozpoznawania znaków drogowych, inteligentny ogranicznik prędkości, inteligentny tempomat adaptacyjny. Inne układy bezpieczeństwa zastosowane w nowej Hondzie Civic to system monitorowania martwego pola widzenia w lusterkach, system ostrzegania o zbliżającym się pojeździe, wielofunkcyjna kamera cofania. Nic dodać nic ująć.



Reasumując: nowy sedan Hondy, to naprawdę bardzo ładne i przyjazne auto. Ma atrakcyjny, dopracowany w detalach design, dobrą jakość wykonania, jest niezwykle funkcjonalne i ma niezawodne jednostki napędowe. To co spodobało mi się najbardziej, to sporo przestrzeni, estetyka ciekawie zaprojektowanego kokpitu i wiele nowoczesnych systemów dbających o bezpieczeństwo i komfort podróżowania. Kupuję. ■

Dusterem do Cabo de Roca

TEKST I ZDJĘCIA: MACIEJ RZOŃCA

Na cel naszego (mojego i żony) tegorocznego urlopu wybraliśmy Portugalię – po pierwsze jest to jeden z niewielu europejskich krajów, w którym jeszcze nie byliśmy, a po drugie (a może przede wszystkim) każdy z naszych znajomych, który był w Portugalii był nią zachwycony. Natomiast ci sami nasi znajomi łapali się za głowę, gdy dowiadywali się, że chcemy dojechać tam samochodem.

Wszystkich bez wyjątku przerażała trasa licząca grubo ponad 3 tysiące kilometrów w jedną stronę. Gorąco namawiali nas na standardową wersję podróży do Portugalii, czyli przelot samolotem wraz z wypożyczeniem na miejscu samochodu. Były z naszej strony chwile wahania, gdyż byłbym jedynym kie-

rowcą „na pokładzie”, i nie miałem pewności czy wytrzymam fizycznie taki maraton „za kółkiem”. Zdecydowaliśmy się jednak na taki przejazd, bo (1) uwielbiamy podróżować samochodem, (2) mieliśmy niedosyt Hiszpanii z poprzednich wyjazdów, (3) samochód pod względem bagażu nie ogranicza tak bardzo jak samolot (zwłasz-



cza w drodze powrotnej, ale o tym później), (4) samochód ma mnóstwo innych zalet w porównaniu do samolotu, pociągu, statku, roweru, itp., o ile da się dojechać do naszego celu. To najważniejsze argumenty. Poza tym przemyśleliśmy trasę i ustaliliśmy, że pierwsze dwa dni, to duże „skoki” po ok. tysiąc kilometrów – tyle, by dotrzeć jak najbliżej Hiszpanii i od trzeciego dnia podróży rozpocząć już wakacyjną wielką włóczęgę... Włóczęgę, bo jedynym celem było dotarcie do Portugalii, a w niej do Porto i Lizbony. Poza tym, wielka improwizacja, ale poprzedzona przeglądaniem map i czytaniem przewodników polecających miejsca warte odwiedzenia. Którego dnia i jaką drogą tam dotrzemy, to już nie było ważne w momencie wyjazdu.

Gdy zapadła ostateczna decyzja, że wyprawę odbędziemy bez pomocy linii lotniczych do akcji włączył się Mirek Rutkowski, szef iAuto. Zainteresował pomysłem wyprawy z Polski do Portugalii przedstawiciele kilku polskich importerów samochodów, ale ostatecznie stanęło na Renault Polska oraz Dacii Duster. Właściwie, dlaczego nie zrobić takiego maratonu samochodem, który należy do najtańszych w naszym kraju? Przekonamy się (a właściwie ja wraz z żoną na własnej skórze) czy ten samochód nadaje się na takie wyprawy, czy jest wygodny, może zawodny, jakie ma ograniczenia, ale też zalety. Pamiętałem pierwszą generację tego auta, gdy kilka lat

temu miałem okazję testować ją na marokańskiej pustyni. Byłem więc bardzo ciekawy tej najnowszej generacji. Zastanawiałem się, czy fotele będą na tyle wygodne, by nasze plecy i coś tam poniżej wytrzymały zwłaszcza dwa pierwsze dni podróży. Nie bez znaczenia była też kwestia zużycia paliwa – mogłem jedynie oszacować ile pieniędzy musimy zarezerwować na przejazd. Większe niż założyłem spalanie oznaczałoby skrócenie wyprawy lub uszczuplenie puli przeznaczonych na wakacyjne przyjemności...

Bagaż zajęły prawie cały bagażnik. Gdybyśmy jechali w 3 lub 4 osoby, byłby kłopot z zabranieniem dodatkowych walizek i nie obyłoby się bez bagażnika dachowego (Duster wyposażony jest w relingi). Odkryłem jednak pod płaską podłogą bagażnika, gdzie mieści się pełnowymiarowe koło zapasowe, dodatkowe puste przestrzenie, które można wykorzystać do upchnięcia sporej ilości drobnych przedmiotów (co wykorzystałem m.in. na butelki portugalskiego wina oraz... wspaniałego (dodatkowo taniego) ryżu (tak, tak w Portugalii oraz Hiszpanii uprawia się go w sporych ilościach).

Roz-gadałem/pisałem się. Czas ruszać w drogę... Wcześniej rano wyruszamy z Mysłowic i, po 3,5-godzinnej jeździe autostradą, przez Wrocław docieramy do Zgorzelca. Tam obowiązkowe dotankowanie „pod korek”, gdyż paliwo →→





w Niemczech jest nieco droższe (nawet kilkadziesiąt groszy za litr). Warto zjechać na chwilę z autostrady w kierunku Zgorzelca, gdzie jest kilka stacji benzynowych różnych firm i paliwo nieco tańsze, niż przy głównym szlaku.

Zadanie, które sobie wyznaczaliśmy na pierwszy dzień podróży, to dotarcie do Francji. Wiedząc to, żona wyszukała na jednym z portali internetowych nocleg (specjalizowała się w tym podczas całej 19-dniowej wyprawy, ale robi to już od lat i ma wielką w tym wprawę) w niewielkiej uzdrowskiej miejscowości na południe od Thionville.

I tu zaskoczenie... Okazało się, że fabrycznie zainstalowana mapa w samochodowej nawigacji kończy się na Niemczech. Mogłem wybrać adres na Martynice i w paru innych (byłych i może obecnych) francuskich koloniach, ale we Francji, Hiszpanii czy Portugalii już nie (ale mapy tzw. Europy Środkowo-Wschodniej już były). W każdym razie nie zajmowałem się aktualizacją samochodowej nawigacji, gdyż od lat mam swoją „przenośną” i ta nam służyła, aż do powrotu na niemieckie terytorium.

Nie będę się rozpisywał na temat przejazdu przez Niemcy. Mnóstwo naszych rodaków podróżuje przez ten kraj. Przy autostradach jest stosunkowo gęsta sieć parkingów, stacji paliwowych i toalet. Ogólna zasada – tam gdzie jest stacja, toalety są płatne (zwykle 0,5 euro). Na małych parkingach toalety są darmowe, ale stan czystości różny, chociaż na ogół dobry.

Jak wspomniałem wcześniej, nasz plan na pierwszy dzień, to dojechać do Francji – ale przez Luksemburg. Dlaczego? Warto dołożyć kilkadziesiąt kilometrów (jeśli planowana trasa podróży przebiega w pobliżu tego małego państwa) ze względu na ceny. Naprawdę warto dołożyć nieco czasu i kilometrów, by tam wjechać. Luksemburg, to coś w rodzaju strefy wolnocłowej dla otaczających tej niewielki kraj Niemiec i Francji. W każdym razie obywatele Luksemburga korzystają na tym, że na stacjach paliwowych w ich kraju ustawiają się kolejki z rejestracjami co najmniej kilku krajów. Dlaczego? Dla naszego Dustera (nie wspomniałem wcześniej: z silnikiem wysokoprężnym 1,6 o mocy 110 KM z napędem 4x4) różnica na litrze oleju napędowego w stosunku do Francji, do której wjeżdżaliśmy wynosiła ok. 20 eurocen-



tów za litr, czyli w przypadku naszego auta (pojemność baku 50 l) oszczędność wynosiła nawet 10 euro. Gratisem za solidne zatankowanie może być ponadto butelka „energetyka”. Kuszą też niskie ceny (w porównaniu do sąsiednich krajów, ale też Polski) wielu towarów, głównie kawy i alkoholi).

Zanim jednak dojechaliśmy do Luksemburga gnaliśmy Dusterem przez Niemcy. W Polsce nie przekraczałem na autostradzie 120-130 km/godz. Chciałem trochę oswoić się z autem. W Niemczech nacisnąłem na pedał gazu – przeciętnie 140-150 km/godz. Zauważyłem, że przy tej prędkości wyprzedzam sporo (większość) innych samochodów, natomiast mnie wyprzedzają jedynie auta typu Porsche czy Ferrari, czyli auto jest ok. Ale, jeśli ktoś chce tym autem jechać w miarę dynamicznie (w mieście i poza nim) powinien wyłączyć w Dusterze funkcję ECO. Przy włączonej, szósty (najwyższy) bieg powinniśmy wrzucić po maksymalnie 9 sekundach mając na liczniku może 52 km/godz. Zdecydowanie nieco w tym momencie żartuję, ale ECO jest faktycznie dla super-oszczędnych kierowców i/lub super-zielonych – to nie złośliwość, ale to nie dla mnie ta funkcja. Bardziej przydatna jest w zatłoczonym mieście, gdzie i tak ruch jest powolny i często trzeba przystawać.

Ale, dobrze. Pierwszy dzień jazdy zakończył się zgodnie z planem noclegiem we Francji, po przejechaniu 1190 kilometrów. Średnia prędkość z całej trasy, to (moim zdaniem całkiem wysoka) 108 km/godz. Średnie spalanie naszego Dustera, to (zaskakująco z kolei dla mnie niskie): 6,6 l/100 km uwzględniając bardzo wysoką średnią prędkość (czyli naciskanie pedału gazu na „maksę” na autostradzie). Przycisnąłem pedał gazu na niemieckiej autostradzie, mocno. Duster całkiem żwawo reagował do prędkości ok. 150 km/godz, potem nieco osłabł dając znać, że może pojechać szybciej, ale po co... i miał rację. To nie Porsche



(ale czy do auta tego typu spakowałbym tyle bagażu, zwłaszcza w drodze powrotnej?).

Po ok. 13 godzinach prowadzenia auta czułem się nadspodziewanie dobrze, żeby nie napisać świetnie. Prawy fotel (żony) ma nieco mniej ustawień niż mój, ale ona także bardzo dobrze oceniła komfort tej wielogodzinnej jazdy. Naprawdę, wygoda foteli była naszą jedną z obaw dotyczącą tego samochodu. 13-godzinna jazda wykazała, że była ona zupełnie niezasadna. Innym, nie mniej miłym zaskoczeniem było znaczne poprawienie wygłuszenia kabiny w porównaniu do poprzedniej generacji tego auta. W poprzedniej nie było z tym najlepiej. W trakcie długiej, ale szybkiej jazdy – gdy silnik i sam samochód z natury swojej pracuje najgłośniej – nie było problemem normalnie rozmawiać (tj. bez podnoszenia głosu). Poziom hałas wewnątrz określiłbym jako przeciętny, standardowy, nie powodujący zmęczenia, nawet po wielu godzinach podróży.

Przed nami i Dusterem nadal daleka droga. Na razie śpimy we Francji, a przed zaśnięciem Kasia (żona) szuka kolejnego noclegu... To jeszcze będzie Francja, ale tuż, tuż przed hiszpańską granicą.

Zapraszam do lektury kolejnej części wspomnień z naszej wyprawy Dusterem do Cabo da Roca w następnym wydaniu iAuto. ■

Klasyki jak marzenie

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

W cyklu Classicauto Cup zabawa polega na tym, aby w serii przejazdów uzyskać jak najlepszą sumę czasów. Kto krócej pokonuje trasę, ten jest wyżej w klasyfikacji. To istota rywalizacji w każdym zawodach. Nas jednak w imprezach organizowanych przez redakcję Classicauto interesuje coś zgoła innego.



Oczywiście nie należy lekceważyć elementu rywalizacji, wszak jest on niejako wpisany w porządek świata i w motoryzacji też jest obecny od jej początku. Classicauto Cup i podobne imprezy są okazją do sprawdzenia kto potrafi jeździć szybciej. Nie wszystkich jednak interesuje

wyłącznie objechanie rywala. Jedni przyjeżdżają po to, aby się ścigać, inni po to, aby poprawiać technikę szybkiej jazdy lub to, aby w warunkach bezpiecznych po prostu sobie pojeździć „ile fabryka dała”, a jeszcze inni po to, aby posłuchać sześciocylindrowej rzędówki lub ośmiocylindrowego widlaka. A może

uczestników przyciągają wszystkie te powody, i jeszcze na przykład potrzeba pochwalenia się pięknie odrestaurowanym samochodem? Nieważne. Istotne jest to, że wszystkich łączy wspólna pasja – samochody. A ta pasja sprawia, że imprezie towarzyszy przyjacielsko-familijna atmosfera. →→

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



Powszechna jest wzajemna pomoc polegająca zarówno na wskazywaniu techniki pokonywania poszczególnych fragmentów trasy, jak i na pożyczaniu narzędzi, części czy pomocy przy usuwaniu defektów. Są wśród startujących w zawodach kierowcy z bardzo dużym doświadczeniem sportowym, zazwyczaj też jeżdżą najszybciej. Są i tacy, którzy chcą być mistrzami i rozpoczynają swoją przygodę ze sportem samochodowym. Uczą się zwyciężać, ale również przegrywać, wszak nie zwycięstwa a porażki

Cykl zawodów Classicauto Cup ma jeszcze jedną, szczególnie przez nas cenioną cechę. Otóż na kolejne zawody przyjeżdżają posiadacze klasycznych samochodów bardzo pięknych i znakomicie przygotowanych na trudy sportowej walki. Dodge Challenger, Mini w swoich czasach nazy-





wane diabelskimi pudełkami, Skoda 120S Rallye, Ford Sierra Cosworth, Toyota Corolla WRC FSO Polonez 2000, F125p... sentimentalna podróż w czasie dla jednych, pogładowa lekcja historii dla innych. Samo oglądanie takich samochodów w strefie serwisowej jest wielką frajdą, a kiedy wyjeżdżają na tor...

Trzecia runda Liqui Moly Classicauto Cup 2018 odbyła się w Ułężu. Upał i czas wakacji nie wystraszyły pasjonatów i w Ułężu wystartowało ponad 70. załóg. Rywalizowali na ponad czterokilometrowej trasie, która zawierała zarówno partie bardzo szybkie, jak i wolniejsze, bardziej techniczne. Próba przejeżdżana była dwukrotnie jako przejazd zapoznawczy i sześciokrotnie z pomiarem czasu. Wyniki pod linkiem: <http://files.clickweb.home.pl/86/34/8634e5b3-7dc-2-4593-8b5e-3219c080fe83.pdf> ■



Teraz Litwa

Oponeo Mistrzostwa Polski Rallycross 2018

OPR: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY - M. NIECHWIADOWICZ

Po dwóch rundach w Słomczynie i jednej w Toruniu Oponeo Mistrzostwa Polski Rallycross wchodzi w półmetek zmagania. Areną rywalizacji w czwartej rundzie tegorocznych mistrzostw będzie litewski tor Vilkyčiai.



Zawodnicy grup SuperCars i SuperNational znają go z zeszłego roku, jednak w tym sezonie u naszych północnych sąsiadów zobaczymy zmagania we wszystkich klasach OPONEO MPRC. Na starcie staną więc

liderzy poszczególnych klasyfikacji, czyli Tomek Kuchar, Radosław Raczkowski, Łukasz Światowski, Łukasz Grzybowski i Jacek Górniak. Mocną stawkę tworzą także lokalni zawodnicy rywalizujący w ramach Mistrzostw Litwy oraz Baltic



Rallycross Cup, co oznacza, że w bezpośredniej walce zmierzy się aż 68 kierowców.

Ubiegłoroczne zmagania na obiekcie nieopodal Kłajpedy najlepiej wspominają Łukasz Zoll i Mikołaj Otto, którzy byli najlepsimi wśród regularnych uczestników polskiego czempionatu. Pierwszy zapewne będzie chciał poprawić zeszłoroczne drugie miejsce i odrobić w ten sposób punkty, które uciekły podczas niezbyt szczęśliwych pierwszych rund sezonu. Celem dla Mikołaja Otto, jak i pozostałych zawodników grupy SuperCars, będzie pokonanie Pauliusa Pleskova (Ford Focus) – aktualnego lidera mistrzostw Litwy i triumfatora ubiegłorocznych zawodów na torze Vilkyčiai.

Na Litwie do boju ruszy aż 15 zawodników z grupy SuperCars, z czego szóstkę będą stanowili Polacy. Pretendentem do wygranej oczywiście będzie Tomasz Kuchar (Peugeot 208 RX), jednak zacięta walka w tym roku oraz wyniki poprzedniej rozgrywki na Litwie pokazują, że czeka go niełatwe zadanie. Na starcie nie zabrak-

nie także zawodników OPONEO Motorsport – Dariusza Topolewskiego (Volkswagen Polo RX) oraz Marcina Gagackiego (Mitsubishi Lancer Evo), a także wspomnianego wcześniej Mikołaja Otto (Mitsubishi Lancer Evo), Macieja Cywińskiego (Skoda Fabia) oraz Marcina Lisickiego. Ten ostatni zalicza duży skok w swojej karierze, gdyż wcześniej ścigał się za kierownicą Fiata Seicento, co doprowadziło go do piątego miejsca w zeszłorocznej klasyfikacji SC Cup. Teraz Lisicki sprawdzi swoje możliwości za kierownicą Forda Fiesty przynależnej do najmocniejszej grupy w rallycrossie. Oprócz Lisickiego, w Fieście zobaczymy także Arvydasa Galinisa – aktualnego mistrza Litwy oraz Sarunasa Glikasa (Mitsubishi Lancer Evo), który przed zawodami w Vilkyčiai zajmuje drugie miejsce w punktacji litewskiego czempionatu.

W grupie SuperNational zgłoszono w sumie 30 samochodów z czego połowa to zawodnicy reprezentujący biało-czerwone barwy. Nie zabraknie wśród nich Łukasza Zolla - aktualnego mistrza Polski w tej kategorii. Kierowca BMW e30 →→



będzie chciał pokonać nie tylko liderującego w grupie Radosława Raczkowskiego (Volkswagen Polo) czy też drugiego w klasyfikacji Alana Wiśniewskiego (Citroen C2), ale także liczną stawkę lokalnych zawodników w równie mocnych samochodach.

Litewskie zawody są nowością dla zawodników z klas RWD Cup, Seicento Cup i 126p Cup. Podczas wyjazdowej rundy OPONEO Mistrzostw Polski Rallycross w pierwszej z trzech wymienionych kategorii zmierzy się 11. zawodników. Do swoich BMW E36 wsiądzie oczywiście cała czołowa trójka z Łukaszem Światowskim na czele, a także ośmiu innych kierowców, którzy na nowym dla siebie torze postarają się powalczyć o punkty do klasyfikacji generalnej mistrzostw.

Walki nie zamierzają odpuszczać także liderzy klasy SC Cup, którą poprowadzi niepokonany w tym sezonie Łukasz Grzybowski. Za jego plecami będą czaili się Mariusz Nowocien, czy też czwarty w klasyfikacji Szymon Jabłoński. W sumie w Fiatach Seicento zasiądzie siedmiu kierowców.

Listę zgłoszeń oczywiście uzupełniają zawodnicy

w nietracących uroku Fiatach 126p. Jacek Górniak będzie bronił prowadzenia w klasyfikacji przed Mariuszem Szczepańskim, Jerzym Szykiewiczem, Arkiem Górniakiem, Kamilem Stachowiakiem i Qbą Sykuckim.

Poprzedzone badaniami technicznymi dzień wcześniej, zawody zostaną rozegrane w niedzielę 29 lipca, kiedy to o godzinie 9:00 rozpoczną

się przejazdy treningowe. Walka w kwalifikacjach ruszy godzinę później, kiedy zawodnicy ustawią się na polach startowych przed pierwszymi biegami. Druga oraz trzecia sesja kwalifikacji została zaplanowana na kolejno godzinie 12:00 oraz 14:00. Finały, które wyłonią zwycięzców czwartej rundy OPONEO MPRC wystartują o 16:00.

W sezonie 2018 sponsorem tytularnym Mistrzostw Polski Rallycross jest OPONEO. Organizacją cyklu zajmują się stowarzyszenie OPONEO Motorsport i Automobilklub Rzemieślnik przy współpracy Automobilklubu Kujawsko-Pomorskiego oraz LKT Wyczół, pod patronatem Polskiego Związku Motorowego. ■





*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/**

Czy ktoś zagrozi Wróblowi?

OPR: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY - DOMINIK KALAMUS

Konrad Wróbel, będący liderem klasyfikacji po trzech (z sześciu) tegorocznych rundach KIA PLATINUM CUP, nie dał szans rywalom podczas starcia numer cztery, tym razem na Slovakiaringu. Powracający w tym roku do rywalizacji kierowca wygrał kwalifikacje oraz oba wyścigi, dzięki czemu umocnił się na prowadzeniu.

Trzeba jednak podkreślić, że weekend na słowackim torze, to nie był teatr jednego aktora. Podczas

piątkowych dwóch 30-minutowych sesji treningowych najlepsze czasy uzyskali Dawid Borek oraz 14-letni Szymon Jabłoński.

W trakcie trzech sesji kwalifikacyjnych, które decydowały już o pole position, pełną pulę (pięciu) punktów zdobył Wróbel. Cztery bonusowe punkty wywalczył urzędujący mistrz Polski: Kamil Serafin, trzy otrzymał Szymon Jabłoński, dwa Lukas Keil, a jeden zdobył Marek Begier.

Pierwszy wyścig padł łupem Konrada Wróbla, który dokonał rzeczy niespotykanej na Slovakiaringu, gdzie niezwykle ważna jest jazda w tunelu aerodynamicznym. Lider klasyfikacji sezonu przewodził stawce od startu do mety rywalizacji. Jak cień podążał za nim Lukas Keil, ale Niemiec nie znalazł sposobu na pokonanie rywala i na mecie zameldował się ze stratą zaledwie 0,35 sekundy. W pierwszej fazie wyścigu na czele znajdowało się czterech kierowców, ale wraz z poko-





nywaniem kolejnych kilometrów od stawki zaczął odstawać Szymon Jabłoński i Kamil Serafin. Mistrz Polski zdołał jednak wspiać się na najniższy stopień podium, a 14-latkowi na pocieszenie pozostał najlepszy czas pojedynczego okrążenia i szóste miejsce, które gwarantowało mu pole position do drugiego wyścigu. Czwartą pozycję po rozważnej jeździe wywalczyła Adrienn Vogel, a piąty był Dawid Borek, który na starcie zaliczył kontakt z Filipem Tokarem oraz Markiem Begierem i musiał pięć się w górę stawki. Do mety zmagają nie zdołali dotrzeć debiutujący w KIA PLATINUM CUP: Filip Zagórski i Jakub Szablewski. Pierwszy z nich wypadł na pierwszym zakręcie toru na trzecim okrążeniu po tym, jak zaliczył kontakt z Patrykiem Borkiem. Drugi opuścił tor w tym samym miejscu, ale na dziewiątym okrążeniu.

Drugi wyścig ponownie stał pod znakiem zaciętej walki



czterech kierowców. Już po starcie na czoło stawki wysunął się Kamil Serafin, za którym podążali Szymon Jabłoński, Konrad Wróbel i Lukas Keil. Mistrz Polski nie był jednak w stanie odeprzeć ataków rywali i po czterech okrążeniach na czele był 14-letni Jabłoński, a po piątym stawce przewodził Konrad Wróbel, który nie oddał swojej pozycji do mety zmagają. Nie mógł on jednak spokojnie zmierzać po 70 punktów za zwy-

cięstwo, ponieważ za jego plecami atakowała wspomniana już trójka kierowców. Na mecie nieco ponad pół sekundy stracił Szymon Jabłoński, a trzeci po pojedynku z Lukaszem Keilem był Kamil Serafin. Niemiec musiał pocieszyć się pozycją tuż za podium. Bój o piąte miejsce stoczyli Filip Tokar, Nikodem Wierzbicki i Dawid Borek. Cała trójka tasowała się na każdym okrążeniu, ale ostatecznie to Tokar przekroczył linię

metry jako piąty. Szósty był Wierzbicki, a siódmy Borek. Czołową dziesiątkę zamknęli Adrienn Vogel, Marek Begier i Petra Krajiak. Najlepszy czas pojedynczego okrążenia uzyskał Lukas Keil, dzięki czemu wywalczył pięć punktów do klasyfikacji sezonu.

- Na początku było sporo zamieszania. Rywalizacja była zacięta przez cały wyścig i fizycznie było bardzo ciężko. Jeden wyścig tutaj, to jak dwa na Hungaroringu. Udało mi się wygrać wszystko, co było możliwe. Nie miałem szans na uzyskanie najlepszych czasów pojedynczych okrążeń. Obawiałem się tego toru, a wyszło bardzo dobrze. Mam nadzieję, że ta passa nie opuści mnie do końca sezonu - podsumował Wróbel.

Rundę na swoje konto zapisał Konrad Wróbel. Na drugim miejscu sklasyfikowano Lukasa Keila, a na trzecim Szymona Jabłońskiego. W klasyfikacji sezonu Wróbel zgromadził już 572 punkty i ma przewagę 82 pkt nad drugim Filipem Tokarem (490). Kolejnych trzech kierowców ma także pokaźny dorobek - Lukas Keil 472 pkt, Kamil Serafin 469 pkt, Dawid Borek 457 pkt. To ewidentna czołówka, gdyż kolejny w klasyfikacji Nikodem Wierzbicki ma 420 pkt. Ale trzeba pamiętać, że uczestnicy KIA PLATINUM CUP 2018 mają jeszcze przed sobą dwie rundy, a więc jeszcze mnóstwo punktów do zdobycia. Najbliższa z nich odbędzie się na początku września w czeskim Moście. ■



Tylko chwila...

TEKST: MARZENA PIÓRO
ILUSTRACJA: WIKTORIA PISARSKA

Pędzę do domu jak na skrzydłach bo spodziewam się gości! To nasza rocznica, spóźnić się raczej nie powinnam, no i nie wypada. Nie, nie przewiduję opóźnień. Danie dnia gotowe, sałatki i ciasta też. Ja wystylizowana, prosto od fryzjera. Będzie wow! Kieruję się prosto do domu i nagle impuls... kupię lody, bo upał dziś przeogromny. Podjeżdżam pod mój supermarket. Parkuję obok przepięknego, czerwonego SUV-a, o cenie kosmicznej. Patrzę na niego, wzdycham i myślę w duchu „Co za auto! Toż to i piękne i sportowe, i użytkowe. A ile w nim klasy. Eeh, marzenie. Licząc na szybko - wartość mieszkania. Jakies czterysta tysi stoi na ulicy” Nie mogę oderwać oczu od tego cudenka. I zgrabne, i błyszczące, i tapicerka w kolorze ecru. A na siedzeniu z tyłu, coś leży, coś dużego, coś czarnego... ojej to coś się rusza!!!

No rusza się, ale ledwo. Biedna psina. Aż nie wierzę w to, co widzę. „Co ja teraz mam robić?” Rozglądam się nerwowo, ale nie ma nikogo. Może okno otworzę, no ale jak? Jest lekko uchylone okno! Ale ono nic nie daje! Masakra! A może wybije szybę w samochodzie. Rany. Toż to majątek! Na bank mnie zamkną i jeszcze pójde siedzieć!” Oczywiście moje zachowanie, obmacywanie auta, wzbudziło na tyle duże zainteresowanie, że pojawił się ktoś w mundurze.. Widzę, że kieruje się prosto do mnie i to ze srogą miną a za nim przystojny brunet w koszulce polo. Wrzeszczę do obu „On się udusi” Pan z ochrony, przyglądając mi się dokładnie, odwraca się do przystojniaka, który otwiera auto i wypuszcza biednego, ledwo żywego psa, mówi: To nie ta Pani jest przestępcą, a Pan! Ona uratowała Panu

psa! A młody przystojniak, rzucił odjeżdżając jedno zdanie „Zostawiłem go tylko na chwilę” I pomimo upału nie mam już ochoty na lody!

Wiem za to, że uratowałam żywą istotę przed niechybną śmiercią w rozgrzanym aucie.



PS Zalecenia od Marzeny:

Dziewczyny pamiętajcie żeby nigdy, przenigdy nie pozostawiać podopiecznych w samochodzie w upale. Zwierzaków, dzieci... Nieważne, że to tylko na chwilę, że okno uchylone, że jest woda, że jesteście tuż obok. Nie, po prostu tak nie robimy! NIGDY! Przez brak rozwagi może dojść do narażenia ludzkiego życia. Dotyczy to wszystkich żyjących istot. Pozostawienie zwierząt w wysokiej temperaturze w aucie. to znęcanie się nad zwierzęciem, za które grozi kara nawet do 2 lat więzienia.



Wydarzenia i rocznice: lipiec 2018

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Jubileusz Dacii

W 1999 roku rumuńskie zakłady Dacii zostały wykupione przez Renault. W ciągu kilku lat podpadająca marka zyskała blask, którego wcześniej nigdy nie miała. Francuzi zainwestowali mnóstwo pieniędzy (ponad miliard! euro), by unowocześnić linie produkcyjne oraz wyszkolić pracowników „nowej generacji”, którzy będą zdolni wytwarzać stosunkowo tanie i proste, ale nowoczesne samochody, których „DNA” będzie wywodziło się od Renault. W ten sposób - mająca obecnie 50 lat - marka Dacia przetrwała, a Renault może mieć powody do dumy, że „adopcja” przyniosła znakomite efekty obu stronom. Niewykluczone, że mało powszechna jest wiedza osób interesujących się motoryzacją, iż pierwszy związek Renault i Dacii miał miejsce już pół wieku temu, gdy powstawała rumuńska marka.

W połowie lat 60-tych ub. wieku komunistyczne władze Rumunii pod wodzą tow. Nicolae Ceausescu, podjęły decyzję o uruchomieniu produkcji własnych, tj. krajowych samochodów osobowych. W tym celu w 1966 roku powstało stosowne przedsiębiorstwo – Uzina de Autoturisme Pitesti – oraz wybudowano fabrykę w miejscowości Colbasi (obecnie Mioveni) niedaleko miasta Pitesti. Problem Rumunów polegał na tym, że próby zbudowania całkowicie własnego auta na bazie zagranicznych części spełzły na niczym. Sensownym wyjściem z tego impasu



było zakupienie licencji. I tutaj, w 1968 roku z pomocą przyszli Francuzi spod znaku Renault. Zezwolili oni na produkcję modelu Renault 8, ale rumuńska wersja nosiła nazwę Dacia 1100...

Dacia 1100 produkowana była stosunkowo krótko, bo tylko przez trzy lata. Jeszcze w 1969 roku równolegle zaczęto produkować Dację 1300, której licencyjną bazą był model Renault 12.

Władze rumuńskie zakończyły współpracę z Renault stosunkowo szybko, bo w 1976 roku. Uznały one zapewne, że są już w stanie samodzielnie produkować samochody korzystając z technologii innych producentów. I tak się stało. Model 1300 nieco modyfikowano oznaczając go 1310 czy 1410, ale ten bazowy dotrwał w produkcji aż do 1984 roku. Dacie trafiały do wielu krajów będących w tzw. Bloku Wschodnim, w tym do

Polski. Miały one jednak fatalną opinię za sprawą nędznej jakości wykonania i wysokiej awaryjności. Dużo wyżej cenione były inne „socjalistyczne” auta – polskie Fiaty, Skody, Wartburgi,



1968

1978

1991

2000

2003

2010

Zastawy, a może nawet Łady, o „zachodnich” nie wspominając. Z drugiej strony, gdy w naszym kraju samochody osobowe były na przydziały i talony, także Dacia była obiektem motoryzacyjnego pożądanego...

Po upadku komunizmu i rozstrzelaniu Ceausescu Rumuni próbowali utrzymać produkcję swoich samochodów. W 1995 roku rozpoczęli produkcję całkowicie własnej konstrukcji – zbudowanej na płycie podłogowej Peugeota 309, Dacii Nova. Ale zacofane technologicznie zakłady nie miały szans przetrwać po otwarciu „zachodnich” granic i zalaniu wschodnioeuropejskich krajów nowymi, a zwłaszcza używanymi samochodami niemieckiej, francuskiej czy włoskiej produkcji.

Ponownie więc zwrócono się o pomoc do Renault. Jak wspomniałem wyżej, Francuzi wykupili zakłady Dacii, ale nie przekształczyli

ich w montownię własnych modeli. Ogromne środki finansowe przeznaczali na modernizację, szkolenia oraz stworzenie ośrodków badawczo-rozwojowych i biur konstrukcyjnych. Wszystko to zaowocowało zupełnie nowymi, nowoczesnymi, ale stosunkowo niedrogimi modelami, które śmiało zaczęły konkurować także na rynkach zachodnioeuropejskich. Pierwszym z nich był Logan, potem Sandero, Dokker, Lodgy oraz prawdziwy hit, czyli Duster, którego druga generacja zadebiutowała jesienią ub. roku.

Dacie sprzedawane są obecnie na rynkach 44 krajów. Od 2004 roku znalazło nabywców aż 5 mln sztuk tych samochodów, w tym ponad milion Dusterów! Samochody Dacia stały się najważniejszym i przynoszącym największe zyski towarem eksportowym Rumunii. Warto było więc trochę powalczyć, by nie stać się zwykłą montownią samochodów innych marek... Brawo. ■



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