

iauto *polska*

Numer 119, 10 października 2018



Każdego dnia na polskich drogach ginie kilka, a czasem nawet kilkanaście osób. Tragedie na drogach spotwiedniały. O takich zdarzeniach informują media regionalne, czasem, gdy wydarzenie jest szczególnie dramatyczne, lub okoliczności mogą być interesujące dla odbiorców, tragedią interesują się media ogólnopolskie. Śmierć na drodze jest sensacją, która może przyciągnąć więcej odbiorców. A to wiąże się ściśle z wartością spotów reklamowych lub płatną liczbą "kliknięć". Rzadko kiedy pokazywaniu drogowego nieszczęścia towarzyszy poważniejsza refleksja dotycząca powodów zdarzenia. Zapraszani komentatorzy zazwyczaj mówią o błędach, które doprowadziły do wypadku. A przecież wiele z nich to konsekwencja naszej drogowej codzienności. Agresja, egoizm, nonszalancja, lekceważenie prawa i zwykłe chamstwo drogowe, w połączeniu z szybkością, wcześniej czy później muszą prowadzić do wypadków. I doprowadzają.

W ostatnich dniach media społecznościowe, strony internetowe i stacje telewizyjne zajmowały się tragicznym wypadkiem spowodowanych przez polskich kierowców na Słowacji. Powodem tego zainteresowania były przede wszystkim marki samochodów, Ferrari, Porsche i Mercedes AMG oraz fakt, iż jeden z nich – Mercedes – był udostępniony z parku prasowego. Przy okazji okazało się, że, jako kierowcy z Polski, daliśmy

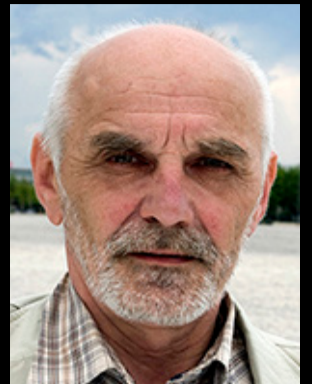
się poznać z jak najgorszej strony. Według słowackiej policji nieodpowiedzialna jazda, niebezpieczne wyprzedzanie, przekraczanie dozwolonej prędkości i stwarzanie śmiertelnego zagrożenia na drogach, to charakterystyczne cechy naszych rodaków. Smutne to i przykre.

Na Słowacji polscy kierowcy zabili miejscowego kierowcę, zdemolowali życie jego rodziny i zrujnowali swoje. W mediach komentowano, że dziennikarz (choć to co najmniej wątpliwe, wszak fakt, że ktoś coś napisał na blogu nie czyni z niego dziennikarza) otrzymał luksusowy samochód do testów. I że dziennikarze piszący o samochodach to towarzystwo rozbijające się samochodami na koszt producenta. To oczywiste nadużycie i obelga dla wielu kolegów rzetelnie wykonujących zawód, chociaż i w tym gronie znajdują się ludzie nieodpowiedzialni. Przy okazji warto przypomnieć, że dziennikarz motoryzacyjny powinien szczególnie odpowiedzialnie korzystać z dróg.

Ja tylko dodam, że każdy, niezależnie od tego jaki wykonuje zawód, jakie pełni funkcje i ile ma pieniędzy, na drodze ma prawo czuć się bezpiecznie i nie ma prawa stwarzać zagrożenia.

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Wrażenia z jazdy

Czas hybryd - str. 4



Prezentacje

Nowy Outlander- str. 7

Wydarzenia

Samochody, tory i pasjonaci - str. 9



Sport

Wyścigowe mistrzostwa rozstrzygnięte- str. 14

Sukcesy Orlen Team - str. 22

Kalendarium

Pustynna fortuna - str. 24



Czas hybryd



Toyota Prius Hybrid 1,8

TEKST I ZDJĘCIA: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC

Pierwsza Toyota Prius pojawiła się ponad 20 lat temu (w 1997 roku) i rozpoczęła hybrydową rewolucję. Obecnie większość nowych kompaktowych hybryd porównywanych jest do Priusa, a japońskie auto uchodzi za pioniera wśród aut, które łączą silnik spalinowy z elektrycznym. W ofercie jest czwarta już generacja Priusa.

Przez te wszystkie lata obecności na rynku nie tylko układ napędowy ekologicznej Toyoty ewoluował. Zmieniała się także jej stylistyka. Wygląd Priusa zawsze budził kontrowersje – mnie tak poprzednie, jak i obecna generacja Priusa się podoba. Futurystyczne nie-

gdyś linie nadwozia teraz już nie szokują, ale są nowoczesne, nieco agresywne z ciekawie narysowanymi światłami przednimi i tylnymi. Przednie reflektory wykonane są w technologii LED, z tyłu pionowe światła mają ciekawe rozwiązanie - zygzak z diod. Auto zwraca uwagę



i przyciąga wzrok. W porównaniu z jednocześnie wprowadzonym na rynek Priusem Plug-in i tak ma bardziej zachowawczą stylistykę (są spore różnice w przedniej i tylnej części nadwozia, w kształtach i rodzajach reflektorów).

Nie mniej awangardowy jest kokpit Priusa utrzymany w nowoczesnej stylistyce z cyfrowym prędkościomierzem umieszczonym centralnie. To już znak rozpoznawczy tego modelu. Konsola środkowa pełna jest guzików i przełączników. Wyświetlacz pokazuje m.in. aktualną prędkość, wybrany tryb jazdy oraz wskazania systemu audio lub komputera pokładowego. Poniżej znaj-

duje się kolejny (dotykowy) wyświetlacz będący centrum sterowania całym systemem multimedialnym. Widokiem oraz funkcjami ekranu z podszybia sterujemy przyciskami na kierownicy. Dolny wyświetlacz obsługujemy poprzez dotyk. Generalnie obsługa wyświetlaczy jest prosta i intuicyjna. Wrażenie robi także lewarek skrzyni biegów: nietypowy, nowoczesny i bardzo wygodny w obsłudze. Wykończenie i detale w kokpicie – właściwie trudno coś temu projektowi zarzucić – jest estetycznie, elegancko, nie widać specjalnego dążenia do luksusu. Może to i dobrze, bo wewnątrz jest przyjazne i nie onieśmiela. Skóra na fotelach ekologiczna – Toyota jest

w zgodzie z tak modnym obecnie „zielonym” trendem. Wiele materiałów wykorzystanych we wnętrzu Priusa pochodzi z recyklingu. Trochę może dziwić, że w rodzinnym samochodzie brakuje praktycznych rozwiązań typu „sprytne rozwiązania” lub duże schowki. Podłokietnik znajdujący się pomiędzy przednimi fotelami jest z zewnątrz duży, ale we wnętrzu niewielki. Dwa naprawdę duże schowki znajdują się jedynie w desce rozdzielczej przed pasażerem. →→





Bagażnik o pojemności 502 l to sporo, a nisko poprowadzona podłoga sprawia, że jest wygodny przy pakowaniu bagaży.

Prius dostępny jest w trzech wersjach wyposażenia: Active, Premium, Prestige. W najbogatszej wersji dostępne są wszelkie możliwe systemy bezpieczeństwa, ale np. kamera cofania dostępna jest w każdej wersji. W 2015 roku Toyota wprowadziła rewolucję w bezpieczeństwie. Od tego momentu wszystkie osobowe modele Toyoty, poczynając już od najmniejszych, zostają wyposażone w zaawansowany technicznie, oparty na innowacyjnej elektronice system bezpieczeństwa aktywnego Toyota Safety Sense znacznie minimalizujący ryzyko kolizji. Wykorzystuje najnowocześniejsze technologie, między innymi specjalną kamerę monitorującą dystans przed



samochodem w połączeniu z czujnikiem laserowym lub radarem mierzącymi odległości i prędkości obiektów na drodze – system ten informuje o zagrożeniach, a w przypadku braku reakcji ze strony kierowcy automatycznie podejmie działania mające na celu uniknięcie wypadku lub ograniczenie jego skutków.

Po latach obecności na rynku najnowsze wcielenie Priusa nie zaskakuje już tak swoimi możliwościami technicznymi. Pod maską pracuje 1.8-litrowy benzynowy silnik wspierany przez dodatkowy silnik elektryczny. Moc tego zestawu to 122 KM. Moc na przednie koła przekazywana jest za pośrednictwem bezstopniowej skrzyni biegów E-CVT. W czasie hamowania system odzyskuje energię i magazynuje ją w akumulatorach. Podczas ruszania i jazdy silnik benzynowy wspierany jest przez silnik elektryczny, dzięki czemu spalania znacznie spada, a jazda jest bardziej ekonomiczna. Jazda po mieście takim autem to przyjemność. Samochód jest cichy (dzięki doskonałemu wyciszeniu kabiny) i dynamiczny, poprawione zawieszenie pracuje komfortowo. Bezstopniowej skrzyni biegów też trudno coś zarzucić, pracuje płynnie i szybko reaguje na zmiany. Dzięki trzem wbudowanym trybom jazdy (EV, Eco oraz PWR) sami możemy zdecydować w jakim stylu chcemy podróżować. W trybie Eco jeździmy naprawdę oszczędnie. W trasie także nie jest źle, jeżeli pokonujemy odległości w rozsądnej prędkości. Jeżeli zastosujemy tryb EV wymuszamy jazdę tylko na silniku elektrycznym – w praktyce możemy pokonać tylko kilka kilometrów. Całość hybrydowego układu działa gładko i płynnie. Wybierając się w podróż Priusem na drogi szybkiego ruchu i autostrady również nie ma na co narzekać, choć auto do ścigania się nie nadaje. Przyspieszenie 10,6 sekund do setki zupełnie wystarcza podczas podróży z rodziną. Prędkość maksymalna to 180 km/h.

Ceny Toyoty Prius rozpoczynają się od 120 900 zł (wersja Active), za wersję Premium zapłacimy 128 900 zł, a za Prestige 142 900 zł. ■

Nowy Outlander



Lubiany SUV Mitsubishi Outlander przeszedł kolejny lifting. Poza drobnymi zmianami z zewnątrz i wewnątrz, poprawiono układ kierowniczy i hamulcowy. Wydaje się, że Mitsubishi całkowicie rezygnuje z silników wysokoprężnych – do napędu nowego Outlandera wybrano dwulitrową jednostkę ben-

zynową o mocy 150 KM. Do wyboru jest skrzynia manualna, choć tylko pięciobiegowa, lub – niestety – bezstopniowa przekładnia CVT. Tu Mitsubishi mogło się bardziej postarać. Można też zdecydować się na wersję 2WD lub 4WD. Outlander i tak sprzedaje się dobrze, może dlatego, że jest chyba najładniejszym obecnie modelem

Mitsubishi. Zmiany mają więc na celu utrzymanie dotychczasowej pozycji na rynku.

Przy okazji warto zauważyć, że prestiżową, przyznawaną od 1957 roku, nagrodę „Good Design 2018” otrzymał inny samochód tej marki, Eclipse Cross, który nasi dziennikarze opisywali w 116 i 118 iAuto. ■



Samochody, tor i pasjonaci

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Miała to być ostatnia niedziela lata tej jesieni, okazało się jednak, że kolejne dni też są słoneczne. Ale na pewno siódmy dzień października był ostatnią odsłoną tegorocznego cyklu Classicauto Cup. Na torze Modlin rywalizowała setka załóg w samochodach dużych i małych, nowych i bardzo dojrzałych, pięknych i jeszcze bardziej...



Cykl zawodów, w których udział mogą brać posiadacze samochodów klasycznych, old- i young-timerów, samochodów przygotowanych do sportu oraz całkiem współczesnych. Ten organizowany od lat przez redakcję miesięcznika Classicauto puchar zyskał sobie spory prestiż i co rok na każdą z kilku

rund przyciąga co najmniej około setki posiadaczy ciekawych samochodów. Część z nich przyjeżdża się ścigać, walczą o sekundy, uważnie sprawdzają osiągnięte czasy przejazdu kolejnych prób. Porównują z czasami konkurentów w podobnych autach, poprawiają kolejne przejazdy. Inni wykorzystują okazję, aby po prostu →→



szybko sobie pojeździć. Bezpiecznie, bez stwarzania zagrożenia, ryzykując co najwyżej mniejsze lub większe uszkodzenia własnego samochodu. Oczywiście element rywalizacji ma znaczenie, ale nie jest najważniejszy. Są też uczestnicy, którym sztuka wyczynowego prowadzenia samochodu jest obca, ale chcą to zmienić. A kiedy poznają podstawy takiej jazdy, to chcą się doskonalić, bo szybko zobaczyli, jak mało umieją. Imprezy tego cyklu, podobnie jak i inne tego typu, pozwalają

poprawiać technikę jazdy, ćwiczyć opanowanie samochodu na krętych, technicznych partiach toru, uczyć się szybkości i zmieniającej się charakterystyki auta na szybkich, prostych fragmentach. Startowi zawsze towarzyszą emocje, jeśli nie uda się ich opanować, to jazda na próbie sportowej będzie pasmem błędów. Trzeba więc się nauczyć panowania nie tylko nad samochodem, ale także – a może przede wszystkim – nad sobą. Dla pasjonatów sportowej jazdy takie imprezy to





wielka frajda. Niewymuszona atmosfera, okazja do spotkań, opowieści, wymiany doświadczeń, wspominków, do tego trochę rywalizacji.

W czasie ostatniej rundy tegorocznego cyklu w Modlinie można było spotkać i porozmawiać z legendarnymi postaciami sportu samochodowego; wśród nich byli znani z łamów iAuto autorzy i mistrzowie Polski sportu samochodowego sprzed lat Tomasz Ciecierzyński, Jerzy Dyszy,

startował kolekcjoner klasycznych samochodów sportowych i utytułowany kierowca wyścigowy Andrzej Wodziński, pilotowany przez Lecha Walaszka, startował też Andrzej Kleina, Andrzej Plucha... Sporą atrakcją dla miłośników samochodów jest wędrowka po strefie serwisowej i oglądanie kolejnych przejazdów samochodów zarówno tych najstarszych, jak i współczesnych. A jest czym cieszyć oko. Wciąż uwodzące urodą Volvo Amazon, stareńkie Saaby 96, Polonezy, →→



replika rajdowej Renault Megane Maxi, przywołująca wspomnienia startów Janusza Kuliga, atrakcyjnie odtworzona Sierra Cosworth, taka, jaką startował Marian Bublewicz, cała gama BMW czy Porsche, Lancia Delta Integrale, i całkiem współczesne Renault Clio RS, jednym z tych samochodów jechał znany z torów rallyzoso-

wych Robert Czarnecki. Wymienić wszystkich ciekawych samochodów nie sposób, ale wystarczy spojrzeć na listę wyników, aby krew w żyłach zaczęła krążyć szybciej.

Poza zabawą, relaksem i towarzyskimi spotkaniami, udział w takich zawodach i zebrane doświadczenia zaprocentują na drodze. Zapewne różnie bywa z przestrzeganiem ograniczeń prędkości, ale przytłaczająca większość uczestników takich spotkań to ludzie, którzy sami nie stwarzają zagrożeń i często potrafią zareagować tak, aby uniknąć niebezpieczeństwa stwarzanego przez błąd innych. To główny powód, dla którego cykl Liqui Moly Calssicauto Cup 2018 patronatem medialnym objęła redakcja iAuto. ■



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

Wyścigowe mistrzostwa rozstrzygnięte

TEKST I ZDJĘCIA: GRZEGORZ CHYŁA

W ostatni wrześniowy weekend na Torze Poznań po raz ostatni w tym sezonie spotkali się zawodnicy, rywalizujący o tytuły Mistrzów Polski.



Wyraźnie było widać zmęczenie sezonem, wielu zawodników uznało, że już i tak swojego miejsca w punktacji nie poprawi i po prostu nie przyjechało, dotyczy to zwłaszcza tych słabiej obsadzonych klas. Sytuację ratują

trzy klasy markowe, szkoda tylko, że żadna z nich nie ma wsparcia producenta ani importera, to po prostu inicjatywa samych zawodników.

Tradycyjnie największe zainteresowanie kibiców przycią-

gają biegi pucharu 318 IS, ściga się w nich dwudziestka bardzo zbliżonych osiągamami BMW. W pierwszym wyścigu na metę jako pierwszy wjechał Paweł Malczak, jednak po sprawdzeniu samochodu komisja techniczna dopatrzyła się niezgod-



ności z regulaminem i Malczak został przesunięty w wynikach na koniec stawki. Przez cały wyścig podziwialiśmy zaciętą walkę o drugie miejsce między Bartoszem Palusko, Szymonem Rajczakiem i Wojciechem Smorawińskim Jr. Z tej trójki na metę pierwszy wjechał Wojciech Smorawiński Jr, jak się wkrótce okazało (po Badaniu Technicznym) oznaczało to zwycięstwo w wyścigu. Było dla niego to przyjemne pocieszenie po dość nieudanym sezonie, w którym często padał ofiarą problemów z samochodem. Drugi w końcowych wynikach był Palusko – w ten sposób zapewnił sobie tytuł Mistrza Polski, a trzeci Rajczak, który dzięki karze dla Malczaka zdobył tytuł drugiego wicemistrza, za Karolem Wyką. W drugim biegu czołowa dziesiątka startuje w odwróconej kolejności, zwykle daje to szansę na dobry wynik zawodnikom z drugiego szeregu. Tym razem z takiego układu skorzystali najczęściej Marcin Lempert, Igor Kamiński i Michał Catek. →→



Pierwszy sezon skończył puchar Super S, w którym ściga się jedenaście identycznie przygotowanych Mini Cooperów. Prawie od początku dominuje tu Jacek Łukaszyk, zwycięzca obu wyścigów ostatniej rundy, raz finiszował przez Bartoszem Alejskim i Jakubem Kojderem, drugi raz przed Pawłem Leperem i Alejskim. Łukaszyk oczywiście zdobył tytuł Mistrza Polski pokonując Alejskiego i Leperta. Promotor pucharu – firma OMM zapowiada w przyszłym sezonie udział kolejnych zawodników.



Trzeci z pucharów markowych to Maluch Trophy, trzeba tu przyznać, przeżywający ostatnio lekki kryzys... Widać to zwłaszcza w mocniejszej klasie DN-8-2, gdzie zniechęcająco działają starty Bartosza Idźkowskiego w niesamowi-





tym Maluchu przygotowanym przez znanego włoskiego tunera Pezzolę. Ten na pierwszym treningu znowu poprawił swój najlepszy czas, osiągając 1:59.833 s, ponad 7 sekund szybciej od najszybszego konkurenta. Idźkowski zwyciężył pewnie w pierwszym wyścigu, zapewnił sobie mistrzowski tytuł i na ostatni wyścig oddał samochód Serafinowi Karczewskiemu, swojemu wujkowi i sponsorowi. W przyszłym sezonie mają się zmienić przepisy i Idźkowski nie będzie już mógł startować w wyścigach swoim 126p, zapowiada przejście do rallycrossu i starty samochodem z napędem na cztery koła. W ostatnim wyścigu Karczewski uplasował się gdzieś w połowie stawki, pasjonującą walkę o zwycięstwo stoczyli Kamil Osóbka i Oskar Klimek. Walka rozstrzygnęła się dopiero na samej linii mety,



Osóbka zwyciężył o kilkanaście centymetrów, czyli 0.082 s! Wicemistrzem Polski został jednak Klimek, Osóbka został drugim wicemistrzem.

Pozostałe klasy mają już wyraźnie słabszą obsadę, ale w kilku przypadkach wystarcza to, aby wyścigi były emocjonujące. Renesans ostatnio przeżywa klasa DN-9, w której ścigają się Fiaty Cinque- i Seicento oraz Suzuki Swift. Właśnie Swiftem startuje Łukasz Janiak, który wygrał oba poznańskie





wyścigi i zapewnił sobie tytuł wicemistrza. Mistrzem został jednak Krzysztof Mencil, którego Cinquecento było najszybsze w pierwszej połowie sezonu. Podobnie DN-4, w której ścigają się głównie polscy uczestnicy europejskiego pucharu Renault Clio – dwa zwycięstwa odniósł Bartłomiej Mirecki ale Mistrzem Polski został Damian Litwinowicz.

Coraz więcej kobiet startuje w wyścigach – Anna Maria Gańczarek-Rań zdobyła mistrzowski tytuł w DN-2, w DN-5 Daria Dziwisz przegrała tylko z Przemysławem Wójcickim, a w D4 do 3500 Przemysław Milewski wygrał z Gosią Rdest tylko dzięki większej liczbie wygranych wyścigów. Właśnie Gosia Rdest razem z Darią Dziwisz i dawną mistrzynią Małgorzatą Serbin dbają o to, by w przyszłości ścigających się kobiet było jeszcze więcej – na tor →→





zawitała dwunastka finalistek polskiej części zainicjowanego przez FIA programu Girls on Track. Na razie dziewczyny (w wieku od 13 do 18 lat) ścigają się w kartingu, co przyniesie przyszłość – zobaczymy.

Kolejne cztery dziewczyny startowały w zawo-

dach samochodów elektrycznych – Greenpower. Trwa tutaj dominacja zespołu Politechniki Śląskiej, którego pojazdy Bullet 240W i Bullet II zajęły dwa czołowe miejsca, ale na trzecim uplasował się debiutant – Marek Jeden przygotowany przez zespół Politechniki Świętokrzyskiej z Kielc.

Wyścig godzinny – w klasie do 1600 zwyciężył Jakub Szablewski, a do 2000 – Bartłomiej Madziara, obaj zostali mistrzami Polski. W klasie do 3500 wygrał Szymon Ładniak w Renault Clio, ale mistrzem został Krzysztof Zagórski w VW Golf. W najsilniejszej klasie zwyciężyli Bartosz Opióła z Grze-





gorzem Moczulskim w Lamborghini Huracan, ale mistrzem został Mariusz Miękoś w Porsche GT3.

Po raz drugi w tym roku na torze gościli uczestnicy niemieckiej serii Haigo – w klasie samochodów turystycznych dwa razy zwyciężył Dieter Hoffmann na Ładzie Samara, mistrzem został jednak Sebastian Dross w Ładzie 2101. W Formule Easter (do 1300) dominują Estonie 21 – raz zwyciężył Estończyk Taavi Kuul, raz Christian Stoppel i to on został mistrzem. W Mondial (do 1600) wygrywają nowsze Estonie 25 (Tonii Koitsch i Falk Schwarze) ale mistrzem został Nils-Holger Wilms w zaprojektowanym przez nieodżałowanego Ulli Melkusa samochodzie MB-90.

Mistrzami Polski w pozostałych klasach zostali: Szymon Jabłoński w DN-2 Picanto, Bartłomiej Madziara w DN-3, Łukasz Rawecki w DN-6 i Janusz Szczęśniak w D4 powyżej 3500. ■

Sukcesy Orlen Team

OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Kierowca ORLEN Team Kuba Przygoński zajął drugie miejsce na Rallye du Maroc i jako drugi Polak w historii wygrał Puchar Świata FIA w rajdach terenowych. W tym samym cyklu Maciej Giemza obronił Puchar Świata juniorów.



Rajd Maroka był dla Kuby Przygońskiego, pilotowanego przez Toma Colsoula, niemal formalnością. Siedzący za sterami Mini John Cooper Works Rally Polak wypracował dużą przewagę nad rywalami wygrywając cztery z dziewięciu wcześniejszych rund Pucharu Świata FIA

w rajdach terenowych. By sięgnąć po trofeum, wystarczyło dojechać do mety nie oglądając się na konkurentów. Ostatecznie Kuba Przygoński i Tom Colsoula zajęli drugie miejsce, natomiast rajd Maroka wygrał Nasser Al-Attiyah.

– Przez cały rajd utrzymywa-



liśmy wysokie tempo rywalizując z dakarową czołówką, więc drugie miejsce tym bardziej cieszy. Tegoroczny rajd był dużo trudniejszy



technicznie i nawigacyjnie, udało nam się go przejechać praktycznie bez problemów – przed Dakarem jesteśmy dobrej myśli i w świetnej formie – mówił na mecie rajdu Maroka Kuba Przygoński z ORLEN Team.

W klasyfikacji generalnej sezonu Polak wyprzedził Martina Prokopa (Ford Raptor RS Cross Country) oraz Vladimira Vasilyewa (Toyota Hilux), który wycofał się z rywalizacji w Rajdzie Maroka ze względu na awarię skrzyni biegów na jednym z etapów. Zawodnik ORLEN Team jest drugim Polakiem w historii, który zdobył Puchar Świata FIA cross-country – w 2013 roku dokonał tego Krzysztof Hołowczyc.

Na tym samym Rajdzie Maroka Maciej Giemza przypie-

czętował swój drugi z rzędu Puchar Świata juniorów w rajdach terenowych. Polak w klasyfikacji sezonu wyprzedził Chilijczyka Ignacio Cornejo i Argentyńczyka Luciano Benavidesa.

23-letni kielczanin przed ostatnią rundą mistrzostw świata FIM miał na swoim koncie 74 punkty i o 18 wyprzedzał swojego głównego rywala Ignacio Cornejo. I choć to Chilijczyk triumfował w Maroku, drugie miejsce wystarczyło Maciejowi Giemzie, by cieszył się z drugiego w karierze Pucharu Świata juniorów.

- Nareszcie upragniona meta rywalizacji w Maroku i całego sezonu – ostatni etap jechało mi się najlepiej z całego rajdu. Jestem bardzo szczęśliwy, że udało się przypieczętować Puchar Świata, na co



zapracował cały zespół – mówił Maciej Giemza.

W Rallye du Maroc wystartował również Adam Tomiczek – zawodnik zaliczył świetny finisz i wygrał ostatni etap rajdu w klasyfikacji juniorów, dzięki czemu utrzymał trzecie miejsce w „generalce”. Polski motocyklista ukończył sezon na czwartej pozycji wśród juniorów.

– Ostatni etap był nieco krótszy, ale bardzo trudny technicznie. Udało mi się jednak cało dojechać do mety, zebrałem ważną lekcję z nawigacji przed kolejnymi rajdami – komentował na mecie Adam Tomiczek.

Wydarzenia i rocznice: październik 2018

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Lokowanie produktu

Trudno dziś wyobrazić sobie promowanie nowych utworów muzycznych – pojedynczych piosenek i całych albumów – bez teledysków. Muzykę popularną, chyba już na trwałe, połączono z obrazem. Nie tylko jej słuchamy, ale także oglądamy. W przypadku wielkich gwiazd budżety na zrealizowanie „wideoklipa” osiągnęły setki tysięcy dolarów, a miliardy dolarów zarabiają stacje telewizyjne emitujące teledyski i programy muzyczne.

Gdy w 1981 roku powstawała najświetniejsza tego typu stacja - amerykańska MTV – istniały już teledyski, ale raczej miały one charakter jakiejś kompilacji obrazów nagranych podczas koncertów. Z czasem pojawiły się coraz bardziej wyrafinowane, kilkuminutowe dzieła filmowe z jakąś bardziej lub mniej przemyślaną fabułą...

W październiku 1987 roku na szczycie słynnej listy przebojów Billboarda znalazł się utwór („Here I Go Again” brytyjskiej grupy hardrockowej Whitesnake. Po raz pierwszy utwór został nagrany pięć lat wcześniej i znalazł się na płycie „Saints and Sinners” tego zespołu. Wówczas jednak nie odniósł sukcesu i można uznać, że popadł w zapomnienie. Muzycy widzieli jednak w tej piosence potencjał, więc została ona gruntownie przearanżowana i ponownie nagrana. Nowa wersja znalazła się na albumie „WhiteSnake” wydanym we wspomnianym 1987 roku.

Podczas pracy nad tą płytą główny wokalista zespołu David

Coverdale zaczął spotykać się z Tawny Kitaen – młodą, olśniewającą urody aktorką, która niewiele wcześniej wystąpiła u boku Toma Hanksa w komedii „Wieczór kawalerski” (Bachelor Party, 1984). W tym czasie było już jasne, że nieodzownym dodatkiem do nowej płyty musi być teledysk. Reżyserem klipu do nowej wersji „Here I Go Again” został Marty Callner, który zauroczony urodą, a przede wszystkim sexappeal’em Keaten postanowił, że musi ona w tym teledysku wystąpić. „Wiedziałem, że chcę mieć w nim tę seksowną kobietę. Seks jest częścią rock’n’rolla, a piosenka dotyczyła seksu” - powiedział później Callner.

Jak wspomniałem wcześniej w tamtych latach nie przejmowano się specjalnie fabułą teledysku. Tak było i tym razem. Po prostu w hali ustawiono obok siebie dwa samochody marki Jaguar należące do członków grupy, a na ich maskach wiła się w zwiewnej, białej sukience Tawny Kitaen. Nie było w tym jakiegoś wię-



szego sensu, ot, rurę z klubu go-go zamieniono na auta... (chyba trochę przesadziłem, ale tych kilka dekad temu, tego typu teledysk mógł być prawdziwym szokiem).

Nie zmienia to jednak faktu, że sama piosenka stała się światowym przebojem, a sam teledysk bardzo przypadł widzom do gustu, zyskując w latach 80-tych miano kultowego. Ale ten słynny wideoklip uczynił jeszcze coś innego. Wytwórcie płytowe przekonały się, że szybkie, luksusowe samochody w połączeniu ze skąpo odzianymi kobietami są doskonałą kombinacją w popkulturze i warto kojarzyć taki duet tak często, jak to tylko możliwe. Przy okazji koncerty samochodowe zyskały kolejny kanał, dzięki któremu mogły promować swoje pojazdy.

Firma Jaguar rozpoczęła swą historię w 1922 roku pod nazwą Swallow Sidecar Company. Swoją siedzibę miała w brytyjskim Blackpool i zajmowała się produkcją... bocznych wózków do motocykli. Na początku lat 30-tych XX wieku



rozpoczęła produkcję samochodów osobowych, których modele oznaczane były symbolem literowym SS (od Swallow Sidecar) oraz cyframi. W trakcie II wojny światowej firma powróciła do produkcji bocznych wózków do motocykli dla potrzeb wojska, a po zakończeniu działań wojennych z fabryki ponownie zaczęły wyjeżdżać samochody. Jednak ze względu na złe skojarzenia z niemieckimi formacjami SS podjęto decyzję o zmianie nazwy samochodów na Jaguar, a producent przyjął nazwę Jaguar Cars Ltd. ■





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