

iauto ^{polska}

Numer 126, 23 stycznia 2019



Siedzi sobie człowiek nie wadząc nikomu, przy kominku i popijając zacy trunek kontempluje meandry, jakimi wędruje motoryzacja XXI wieku. Na ekranie telewizora relacja z legendarnego rajdu, pasjonująca rywalizacja, mimo tego, iż z legendy imprezy pozostały w zasadzie wspomnienia. Trasy niby te same, ale zimy jakby lżejsze, rajdówki z Kosmosu, jedynie kierowcy, jak zawsze popisują się kunsztem niebywałym i odwagą jeszcze większą. Ogląda sobie człowiek rajd, w przerwach między reklamami. A w reklamach...

A w reklamach "kup pan hybrydę", "mężczyzna nie wymięka", "tylko szara maść", "podejmij wyzwanie" i takie tam brzęczenie. Reklamy samochodów, specyfików pseudo-medycznych, znowu samochodów. Potem pogoda. Marna dla alergików, nie wychodźcie z domu, bo smog trujący niebywale... I znowu reklamy, "kup pan hybrydę, ekologiczną taką...".

Kolejne państwo zapowiada zakaz rejestracji samochodów z silnikami spalinowymi, bo trują. Kolejny koncert zapowiada, że już za chwilę

wszystkie oferowane auta będą miały ekologiczny, elektryczny napęd. Kolejne miasto zakazuje wjazdu samochodom do centrum.

Takich informacji nie słucha człowiek grzejący nogi przy piecu. Siedzi sobie spokojnie popijając siwuchę i wcale się nie przejmuje katastroficznymi wizjami. Wrzucił właśnie do pieca stary kalosz, bo chociaż trochę śmierdzi, to dużo ciepła daje. A jutro znowu swoim dwudziestoletnim busiem będzie wywoził graty i resztki po remoncie do pobliskiego lasu. Jakoś trzeba zarabiać. Kilka niezłych kursów się zrobi, a po południu, przy piecu będzie za co siwuchy się napić. Klient nasz pan, jest zlecenie trzeba żeby był zadowolony. Polecą znajomym i będzie klawo.

Szczęśliwie człowieka w dwudziestoletnim busie pełnym rupieci zatrzymała policja za niesprawne hamulce, zużyte opony, brak lewego światła i prawa jazdy.

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Motoryzacja

Premium z prądem - str. 4

Konkurs - str. 6

W trosce o przyszłość - str. 7



Historia

Legendarny pilot - str. 10

Kalendarium

Motoryzacyjne początki PRL - str. 10



Premium z prądem

OPR: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY



Kolejna marka segmentu premium przygotowuje do produkcji samochód wyłącznie elektryczny. Dziwić się jedynie można, że Infiniti podejmuje to działanie tak późno, wszak związek z Nissanem wskazywałby na wcześniejsze wykorzystanie doświadczeń macierzystej firmy w budowie aut elektrycznych. Przecież Nissan Leaf jest liderem sprzedaży aut elektrycznych. Z informacji podanych przez Infiniti wychodzi jednak, że konstruktorzy tej firmy idą własną drogą. Przed wprowadzeniem do produkcji prezentowanego konceptu producent zapowiada nadzwyczajne wrażenia z jazdy i imponujący zasięg. W to pierwsze akurat nie trudno uwierzyć, wszak kolejne modele Infiniti, którymi miałem przyjemność jeździć, sprawiały

mi dużo frajdy. Nie ma powodów sądzić, aby całkowicie elektryczny SUV był pod tym względem gorszy. Z zasięgiem sprawa jest znacznie trudniejsza, współczesne akumulatory mają wydajność, która ogranicza funkcjonalność aut elektrycznych, Infiniti ma sobie z tymi problemami poradzić stosując system zasilania e-power lub układ hybrydowy. Przy okazji zapowiedzi nowego modelu nie zbrakło różnych magicznych zaklęć marketingowych w rodzaju zapewnień o korzystaniu z inspiracji ideą omotenashi, czyli japońskim podejściem do gościnności, finezyjnej japońskiej sensualności czy japońskiej filozofii przestrzennej ma. Wszystko to świetnie wygląda w komunikacie prasowym, jak samochód się sprawdzi w rzeczywistości – pokaże czas. ■

www.lakiernik.com.pl



Teraz także na smartfony i tablety

Konkurs

Renault Easy City Design the Future

Budowa nowoczesnych centrów przesiadkowych, to sposób na rozwiązanie wielu współczesnych problemów związanych z mobilnością w polskich miastach. Zadanie konkursowe polega na zaprojektowaniu przyjaznego dla wszystkich, nowoczesnego centrum przesiadkowego z infrastrukturą dla współdzielonego pojazdu autonomicznego Renault EZ-GO. Projekt musi być zgodny z trendami wyznaczającymi obecnie kierunki rozwoju usług mobilnych.

Zadaniem uczestników będzie zaproponowanie koncepcji odpowiadającej potrzebom konkretnych osób: mężczyzny w średnim wieku dojeżdżającego z przedmieść do centrum miasta, emerytki regularnie jeżdżącej na swoją działkę, mieszkającej w śródmieściu studentki oraz zagranicznego turysty.

Nagroda za najlepszy projekt wynosi 20.000 zł, za drugie miejsce przewidziano 10.000 zł, a za trzecie 5.000 zł. Przyjmowanie zgłoszeń trwa od 22 stycznia do 15 maja 2019 r.



Uczestnicy konkursu są również zaproszeni do udziału w warsztatach w formule speed meetings. Są to krótkie prelekcje połączone z ćwiczeniami prowadzone przez ekspertów, które pomogą im przygotować się do tworzenia prac konkursowych. Warsztaty odbędą się 22 lutego 2019 r. w Warszawie.

Więcej informacji o konkursie oraz zgłoszenia na stronie: <https://renaulteasycity.pl>

W trosce o przyszłość

Zrównoważona mobilność według Renault

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ILUSTRACJE: SERWIS PRASOWY

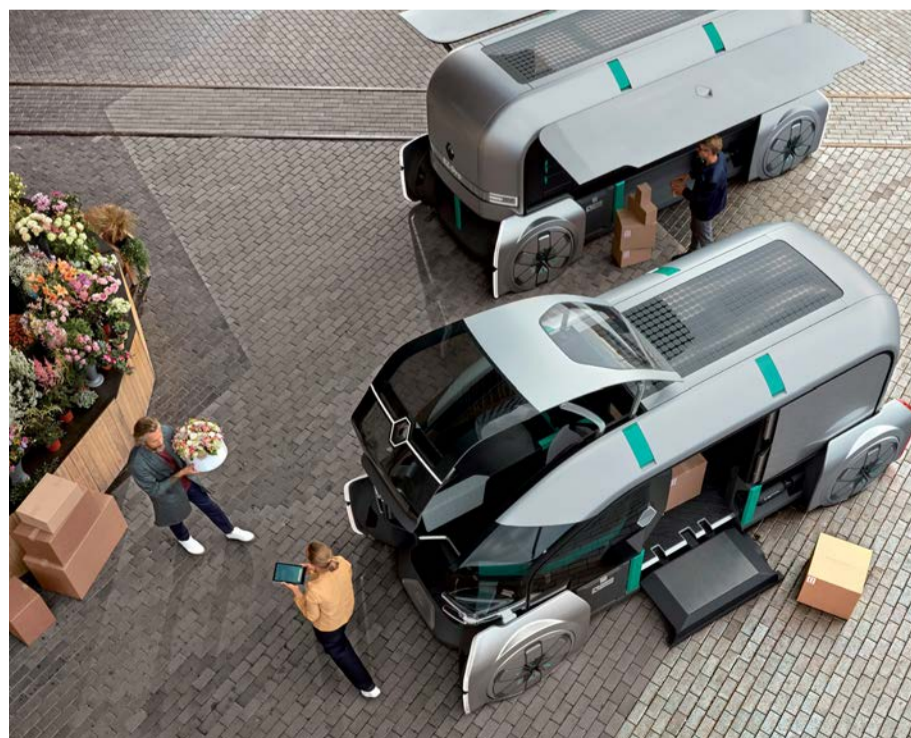
Podstawą planu strategicznego Renault „Drive the Future” na lata 2017-2022 jest zapewnienie każdemu dostępu do zrównoważonej mobilności. Grupa Renault jest prekursorem w tej dziedzinie. Ochrona środowiska oraz projektowanie nowoczesnych ekosystemów miejskich należą do jej kluczowych elementów.

Grupa Renault jest obecnie aktywna we wszystkich obszarach inteligentnej miejskiej mobilności - jest ważnym graczem w segmencie carsharingu, elektrycznych taksówek i wynajmu samochodów z kierowcą (VTC), dostaw ostatniego kilometra w centrach miast, inteligentnych rozwiązań z dziedziny ładowania i projektowania kompleksowych ekosystemów. Renault prowadzi również testy elektrycznych pojazdów autonomicznych w ramach systemów transportu publicznego. Mając na uwadze, że samochody muszą dopasować się do zmieniającego się charakteru miast XXI wieku, koncern inwestuje w nowoczesne rozwiązania w dziedzinie pojazdów elektrycznych, autonomicznych, współdzielonych i zintegrowanych z otoczeniem, aby współtworzyć transport w inteligentnych miastach jutra. Wpisuje się w to również wizja zrównoważonej mobilności dla wszystkich, którą już dziś realizuje Renault.

Ambicją Grupy Renault jest wprowadzenie na rynek nowych rozwiązań w zakresie współdzielonej mobilności, które będą łączyć usługi car-sharingu, car-poolingu, pojazdy-roboty i usługi mobilności na żądanie (on demand).

Co to jest? EZ-GO, EZ-PRO oraz EZ-ULTIMO

To elektryczne pojazdy-roboty zaprojektowane z myślą o współdzieleniu, a jednocześnie usługi. Trylogia EZ wyraża wizję przyszłości Renault, której założeniem jest mobilność dostępna dla wszystkich, współdzielona, elektryczna i autonomiczna. Uwzględnianie nowych środków transportu – elektrycznych, autonomicznych, wykorzystujących rozwiązania cyfrowe - a także możliwości wygodnego przesiadania się jest szansą na poprawę jakości życia mieszkańców. →→





Renault EZ-GO

Renault EZ-GO jest jednocześnie pojazdem i usługą. To pierwszy współdzielony pojazd autonomiczny o napędzie elektrycznym, zaprojektowany do indywidualnego przewozu lub transportu małych grup. Umożliwia wyruszenie w drogę ze stacji wynajmu lub z miejsca zgeolokalizowanego przez aplikację. EZ-GO jest alternatywą dla prywatnych samochodów oraz dla zbiorowego transportu publicznego, metra lub autobusu, ponieważ łączy w sobie elastyczność i komfort transportu indywidualnego ze skutecznością i bezpieczeństwem transportu publicznego.

Renault w ramach projektu „Renault Easy City. Design the Future” zleciło badanie opinii społecznej.

A oto wyniki.

Ludzie muszą zmienić swoje nawyki transportowe ze względu na ekologię – uważają mieszkańcy polskich miast. Powszechnie zgadzają się, że w Polsce smog to duży problem, a 92% osób jest zdani, iż konieczna jest zmiana nawyków transportowych ze względu na zanieczyszczenie powietrza i zmiany klimatyczne. Blisko 60%

badanych deklaruje też uwzględnianie kwestii ekologicznych podczas wyboru środka transportu.

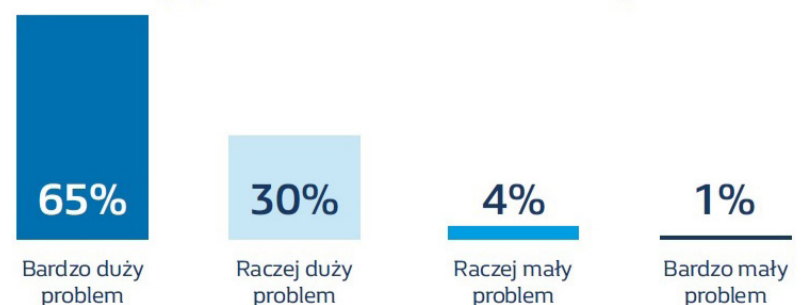
Jak ma zmieniać się transport w miastach?

Aż 58% badanych sądzi, że już w ciągu najbliższych 15 lat (lub wcześniej) na polskich ulicach pojawią się samochody autonomiczne, a według 11% osób mogą się one pojawić już w ciągu 5 lat. Obecnie co drugi badany wśród najważniejszych działań na rzecz zrównoważonego transportu wskazuje tworzenie centrów przesiadkowych, w których można np. zostawić samochód i przesiąść się do autobusu czy pociągu.

Mieszkańcy polskich miast a ekologia

Aż 95% mieszkańców polskich miast uważa, że zanieczyszczenie powietrza w Polsce to duży

Jak duży problem stanowi smog w Polsce?





zne dla środowiska środki transportu, np. komunikację miejską, rower czy car-sharing.

Przyszłość mobilności

Według badanych transport w miastach czeka duża zmiana – już w nieodległej przyszłości mogą się tam pojawić samochody autonomiczne. Blisko 60% osób przewiduje, że stanie się to za 10-15 lat lub wcześniej, a nawet w ciągu najbliższych 5 lat (11% odpowiedzi). Co drugi badany stwierdza, że jedną z głównych zalet samochodów autonomicznych jest większa mobilność dla osób, które nie potrafią prowadzić aut, np. osób starszych i młodzieży. Jednocześnie pojazdy autonomiczne i współdzielenie samochodów to sposób na zlikwidowanie korków w miastach. W połączeniu z samochodami elektrycznymi stają się

problem, a w przypadku swojej miejscowości podobne zdanie ma 81% osób. Ankietowani nie tylko dostrzegają powagę sytuacji, lecz także zgadzają się, że niezbędne jest wdrażanie rozwiązań w zakresie mobilności zrównoważonej. 92% badanych wyraża opinię, że ludzie muszą zmienić swoje nawyki transportowe, mając na uwadze właśnie zanieczyszczenie powietrza i zmiany klimatyczne. Jeszcze więcej osób (94%) zgadza się z tym, że ludzie powinni częściej korzystać z transportu zbiorowego. Zdecydowana większość (88%) chciałaby widzieć więcej pojazdów elektrycznych na ulicach. Za ich największą zaletę 72% ankietowanych uważa brak emisji spalin podczas jazdy.

Czy dostrzeganie problemów ekologicznych przekłada się na codzienne decyzje mieszkańców miast?

Trzech na pięciu mieszkańców badanych deklaruje, że zwraca uwagę na kwestie związane z ochroną środowiska, wybierając środek transportu, choć mniej niż co piąty (16%) robi to zawsze. Jednocześnie ok. 60% mieszkańców miast na co dzień wykorzystuje bardziej przyja-

częścią rewolucji inteligentnych miast.

Spośród obecnie stosowanych rozwiązań na rzecz rozwoju zrównoważonego za najważniejsze mieszkańcy uznają rozbudowę ścieżek rowerowych, tworzenie centrów przesiadkowych oraz rozbudowa transportu zbiorowego – te odpowiedzi wskazała ponad połowa badanych. Pod względem wizji transportu za 20 lat ankietowanych można zaś podzielić na optymistów i pesymistów – najwięcej osób uważa, że większość ludzi przesiądzie się na samochody elektryczne (35%) lub nieznane obecnie środki transportu (28%). Pesymiści są jednak zdania, że sytuacja się pogorszy i jeszcze więcej osób będzie poruszało się po miastach prywatnymi samochodami (31%) albo że nic się nie zmieni (21%).

Zalety pojazdów elektrycznych



Legendarny pilot

TEKST: TOMASZ CIECIERZYŃSKI
ZDJĘCIA: ARCHIWUM PRYWATNE

W piątek 11 stycznia 2019 roku w wieku 82 lat zmarł Stanisław Brzozowski, zawodnik rajdowy Automobilkлубu Warszawskiego i Automobilkлубu Polski – taka informacja pojawiła się na stronie Automobilkлубu Polski. Obok fotografia – Stanisław Brzozowski w samochodzie rajdowym na starcie Rajdu Polski. Zmarłego zawodnika wspomina Tomasz Ciecierzyński.



Staszek sportem samochodowym zaczął interesować w latach siedemdziesiątych, gdy pracował w Ministerstwie Komunikacji jako specjalista od spraw drogowych. Z czasem rajdy samochodowe stały się jego wielką życiową pasją. Karierę zaczynał w 1971

od startów z dziennikarzem radiowym, Jerzym Puchalskim. W 1972 jeździł także z Januszem Dąbrowskim, z którym oprócz rajdów i wieloletniej przyjaźni w późniejszym okresie, łączyły sprawy zawodowe. Staszek szybko dołączył do grona najlepszych polskich pilotów rajdowych,

brał udział w rajdach krajowych z Rajdem Warszawskim i Rajdem Polski włącznie, w rajdach zagranicznych jak Pneumant w NRD, Złote Piaski w Bułgarii czy grecki Rajd Akropol. W 1978 startował z Bogdanem Drągowskim, a później z rajdowcami z trójmiasta: z Januszem Książkiewiczem i Józefem Ważnym. Startował z najlepszymi kierowcami rajdowymi tamtego okresu. Był równie wielki jak i oni, a żył w cieniu ich sławy, był człowiekiem wyjątkowo skromnym i o popularność nigdy nie zabiegał. W pracy i w rajdach był niezwykle precyzyjny, dokładny, doskonale przygotowany, krótko mówiąc perfekcyjny. Niezwykle spokojny, zrównoważony, niezwykłej kultury. Dla każdego miał czas i każdego rozmówcę traktował z szacunkiem.

Staszek szczególnie związany był z Działem Sportu FSO czyli OBRZO. Pilotował kierowców fabrycznych w wielu rajdach startując samochodami Fiat 125p Monte Carlo i Polonez 2000. W latach 1972-1976 jeździł z Markiem Varisellą. Z Maciejem Stawowiakiem wystartował w 1979 roku w Rajdzie Złote Piaski Polonezem 2000. Ze mną w Rajdzie Polski w latach 1976 i 1979 Fiatem 125p 1600 Monte Carlo i w 1980 r. w Rajdzie Akropol Polonezem 2000.

Osobiście mam wiele wspomnień związanych z naszymi wspólnymi startami. Były chwile wielkiej radości, a także momenty bardzo trudne, jak te podczas Rajdu Polski w 1976 roku, gdy mieliśmy szansę na dobre miejsce, na bycie na podium, ale na szybkim Odcinku Specjalnym pseudo-kibice, wandalę, żeby nie użyć innych bardziej dosadnych określeń, ustawili na zakre-



cie, na jezdni kamienną przeszkodę. Przejechaliśmy z dużą szybkością przez słupek betonowy. Ekspłodowały dwie uszkodzone opony, rozpadły się felgi i zniszczone zostały zaciski hamulcowe i przewody. Cudem utrzymaliśmy się na jezdni i trudem na resztkach felg i na tarczach hamulcowych dojechaliśmy do mety odcinka. Po mecie wielkim problemem okazało się założenie dwóch nowych kół, przeszkadzały urwane zaciski hamulcowe, a także mocowanie lewarka, które praktycznie nie istniało. Zostało uszkodzone przez kamienny słupek, podobnie jak i rozorana była podłoga. W tym wypadku mogliśmy mieć uszkodzone nogi lub nawet →→





stracić życie. Ostatnie kilkaset kilometrów okazało się ciężką walką o dojechanie do mety, na każdym punkcie serwisowym mechanicy wykonywali gigantyczną pracę, żeby rajdowy samochód mógł ją osiągnąć. Został wymieniony tylny most, zaciski hamulcowe, przewody hamulcowe, elementy przedniego zawieszenia. Prostowana była przekoszona karoseria. W rajdach, w sportowej walce, liczą się sekundy, a my nie mogliśmy już jechać bardzo szybko. Mieliliśmy wielominutowe spóźnienia. Z powodu nieodpowiedzialności i głupoty pseudokibiców o dobrym wyniku nie mogło być mowy. Ambicje były inne, a zajęliśmy jedno z ostatnich miejsc. Na marne poszła wielodniowe przygotowania do rajdu i praca wielu ludzi. Na mecie udzielając wywiadu „ze złości zgrzytałem zębami” i nie szczędziłem słów krytyki wobec sprawców wypadku i klęski. A u Staszka, nawet w takich ciężkich momentach, nie zauważyłem irytacji, złości, ani innych negatywnych reakcji. W nim były przede wszystkim olbrzymie pokłady miłości, dobroci i łagodności, którą wyczuwaliśmy cały czas, wyczuwali to także obcy ludzie, którzy mieli z nim kontakt





i dla których Staszek zawsze miał czas. Staszek jak nikt inny niebywale pięknie i ciepło opowiadał także o swojej rodzinie.

Naszym ostatnim wspólnym rajdem był w 1980 roku arcytrudny liczący 3800 km Rajd Akropolu. Rajd prawie bez przerw na wypoczynek. Na mecie tego najtrudniejszego rajdu w Europie, na stadionie olimpijskim w Atenach Staszek powiedział: Nigdy więcej. Kończę swoją rajdową karierę.

Wystartował jeszcze tylko w 1984 roku z Marcinem Osowskim Fordem Eskortem w Rajdzie Krakowskim i w 2012 roku w Rajdzie Barbórka Legend z Markiem Karczewskim w BMW E30.

Rajdy z Markiem Karczewskim, z którym startował najczęściej, zasługują na specjalną uwagę! Załoga przyjaciół, Marek Karczewski-Stanisław Brzozowski, i w latach 1975, 1977, 1979 zdobywała tytuł Mistrza Polski, a ich wielka przyjaźń przetrwała czterdzieści kilka lat. Widywali się niemalże codziennie do ostatnich dni Staszka. ■

Wydarzenia i rocznice: styczeń 2019

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Motoryzacyjne początki PRL

W jednym z listopadowych wydań iAuto (nr 121) opisałem (w dużym skrócie) początki motoryzacji w odrodzonej 11 listopada 1918 roku II Rzeczypospolitej. Nie były to łatwe początki, ale niezbyt lepiej wiodło się w naszym kraju po zakończeniu II wojny światowej...

Zrujnowany kraj, zbombardowane fabryki, mnóstwo innych zakładów przemysłowych zdemontowanych i wywiezionych (głównie z tzw. Ziemi Odzyskanych) przez Armię Czerwoną do ZSRR, wymordowana inteligencja (w tym kadra inżynierska) – taka była dramatyczna rzeczywistość pierwszych powojennych lat.

Jednym z głównych zadań gospodarczych było przywrócenie na terenie Polski transportu, a więc odbudowa linii kolejowych, sieci dróg oraz związanym z tym taborem. Na drogach priorytetem stały się ciężarówki, na najpilniejsze potrzeby przeznaczano samochody z wojskowego demobilu, w tym ze słynnej amerykańskiej UNNRA. Samochody osobowe były dużo niżej na liście

pilnych potrzeb (komunistyczne władze oraz UB radziły sobie świetnie w tym temacie we własnym zakresie).

Ale w końcu przyszedł czas, by zająć się także samochodami osobowymi, niekoniecznie w pierwszym zamyśle na dużą skalę, czyli powszechnie dostępnego „samochodu dla ludu pracującego miast i wsi”.

31 lipca 1948 roku Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego podpisała umowę na budowę w Warszawie fabryki samochodów osobowych oraz zakup licencji na produkcję Fiata 1400. Był to sensowny pomysł powrotu do przedwojennej



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



współpracy z Fiatem, gdy produkowano na licencji model 508. Nowa umowa opiewała na rozwinięcie w ciągu trzech lat produkcji na poziomie aż 20 tysięcy sztuk rocznie. Zapłatą za licencje miał być – w barterze – polski węgiel. Niestety, to był już czas, gdy z każdym miesiącem nasilała się „zimna wojna” ze wszystkimi swoimi skutkami i między innymi również i ta umowa została zerwana. Istnieje też wersja, że w ramach amerykańskiego tzw. „Planu Marshalla” do Włoch dotarły duże ilości dużo tańszego niż z Polski węgla, co stało się powodem rezygnacji z umowy. Moim zdaniem jest to nieco naciągany

powód, gdyż zawsze można było renegotjować warunki umowy.

W każdym razie, włoska opcja poszła w odstawkę. W ówczesnych warunkach geopolity-





tycznych pozostała nam jedynie „bratnia” pomoc Związku Sowieckiego. 17 stycznia 1950 roku zarządzeniem Ministra Przemysłu Ciężkiego utworzono przedsiębiorstwo państwowe (a jakie by inne) pod nazwą Fabryka Samochodów Osobowych. W tym czasie budowano już fabrykę (wg pierwotnej koncepcji) samochodów osobowych na Żeraniu, którą ostatecznie ukończono późną jesienią 1951 roku. W styczniu 1950 roku podpisano wstępną polsko-radziecką umowę licencyjną na produkcję samochodu M-20 Pobieda, której oficjalną wersję zawarto 22 lipca (przypadek?) tegoż samego roku.

Żerańską Pobiedę nazwano Warszawą M-20. Pierwszy egzemplarz tego auta zjechał z linii produkcyjnej 6 listopada 1951 roku. Jest jednak duże ale. Dopiero w 1954 roku z Żerania wyjechała pierwsza Warszawa wyprodukowana całkowicie z polskich części. Wcześniej na Żeraniu składano jedynie samochody z elementów dostarczanych przez ZSRR. Nawet wówczas były to zupełnie symboliczne ilości – do końca 1951 roku

złożono zaledwie 75 sztuk, przez kolejne dwa lata z Żerania wyjeżdżało po około 1,5 tysiąca egzemplarzy. W 1955 roku była to nadal liczba nader skromna liczba – 4 tysiące sztuk. Wymuszona umowa okazała się bardzo kosztowna nie tylko pod względem ekonomicznym. Znacznie gorszy skutek przyniosło zatrzymanie polskiej motoryzacji w technologii lat trzydziestych. Próby modyfikacji Warszawy nie mogły przynieść znaczącego postępu. Do powszechnej motoryzacji w Polsce musieliśmy czekać jeszcze kilka dziesięcioleci (niestety). ■





WYDAWCA

Motopress Sp. z o.o.
ul. Wronia 45 lok. U2, 00-870 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. Wronia 45 lok. U2, 00-870 Warszawa

Zdjęcie na okładce: Mirosław Rutkowski



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl