

# iauto <sup>polska</sup>

Numer 52, 16 listopada 2016



**D**użo samochodów jeździ po Warszawie. Władze samorządowe miasta uznały, że zbyt dużo. I postanowiły liczbę aut zmniejszyć. Liczbę miejsc parkingowych w centrum też.



Pomysł nie jest nowy, wiele zarządców wielkich miast na świecie, różnymi metodami, stara się zniechęcić posiadaczy samochodów do ich używania w mieście. W stolicy Polski likwidowane są miejsca, w których mieszkańcy parkowali samochody, jezdnie są coraz węższe, a "odzyskane" miejsce przeznacza się na ścieżki rowerowe. To słuszne jest bardzo, wszak z takich ścieżek cykliści mogą korzystać co najmniej przez pół roku.

Działania przynoszą coraz lepsze skutki. Jazda samochodem w mieście w godzinach szczytu wymaga sporej odporności na stres. Kierowcy ćwiczą panowanie nad nerwami i doskonałą umiejętność rozładowywania stresu. Dobrze jest jechać w pojedynkę, nikt nie słyszy (a później nie wykorzysta w niecny sposób) kwiecistych i nadzwyczaj wymyślnych obelg kierowanych pod adresem organizatorów ruchu drogowego. Ćwiczą też kreatywność wymyślając rozwiązania, które przy niewielkim nakładzie kosztów i posługując się jedynie logiką przynieść mogłyby znaczne usprawnienie ruchu.

Warszawa ma już dwie linie metra. Podziemna kolejka jeździ z północy na południe oraz ze wschodu na zachód i odwrotnie, czyli metro działa we wszystkich kierunkach świata. Jeżdżą też tramwaje i autobusy i jeszcze SKM (Szybka Kolej Miejska). Wszystko to działa dość sprawnie i, w miarę, punktualnie. W odpowiednich miejscach zlokalizowane są parkingi (P+J czyli parkuj i jedź), co bardzo ułatwia życie tym, którzy samochodem muszą dojechać do węzła komunikacyjnego.

Do pracy, do szkoły, na uczelnię czy do knajpy wygodniej jest jechać komunikacją miejską. Pięknie, tylko dlaczego bez samochodu wszystko odbywa się jakoś mniej sprawnie?

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



*Wydarzenia*

**Akcyzą nie tylko w oszustów – str. 4**

**Wieści z Mediolanu - str. 12**



*Prezentacje*

**Vel Satis - str. 7**



*Eksploatacja*

**Elektryczne rozterki – str. 10**

*Kalendarium*

**Kalendarium - str. 15**





# Akcyzą nie tylko w oszustów

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Dość głośno ostatnio o projektach zmian metody naliczania podatku akcyzowego, którym obciążane są samochody po raz pierwszy rejestrowane na terenie Polski. Większość komentujących ocenia projekt krytycznie. Czy słusznie?

**R**egulowanie poszczególnych dziedzin gospodarki za pomocą podatków to naturalne i powszechne praktyki wszystkich państw. Dotyczy to również motoryzacji i rynku samochodów używanych. Podwyższając i obniżając najróżniejsze daniny, państwo zachęca i ułatwia zachowania pożądane społecznie i utrudnia szkodliwe. Jednym z takich narzędzi jest podatek akcyzowy należny od samochodów wprowadzanych do ruchu na terenie państwa. Właściwe skomponowanie zasad i stawek takiego

podatku wymaga wielkiej roztropności, znajomości realiów, uwzględniania interesów różnych grup społecznych i precyzyjnego określenia celów, a także jego konsekwencji. Trzeba odpowiedzieć na pytanie, jakie działania obywateli państwo powinno utrudniać, a jakie ułatwiać. Trzeba myśleć o możliwościach finansowych tych, którzy samochodów potrzebują, o tym, żeby na drogach było bezpiecznie, o usługach warsztatowych i częściach zamiennych, o demontażu aut zużytych, o kolekcjonerach klasyków i samo-

chodów zabytkowych, o sporcie samochodowym... A to przecież nie wszystko.

### Po co zmieniać?

Dotychczasowe stawki zależne od kwoty zakupu mają być zastąpione wartościami zależnymi od wieku auta i pojemności silnika. Deklarowane cele zmian to ukrócenie patologii polegającej na zaniżaniu wartości pojazdów, ograniczenie napływu starych, nieekologicznych samochodów i zwiększenie wpływów do budżetu państwa. Wystarczy jednak przyrzeć się proponowanym rozwiązaniom, aby jasne było, że w rzeczywistości najbardziej chodzi o to ostatnie.

### Zaniżanie wartości

Podobno powszechna praktyka zaniżania wartości zakupu w rzeczywistości wcale nie jest taka powszechna, bo po prostu często się nie opłaca. Urzędnicy dysponują tabelami wartości samochodów i w miarę skutecznie wyłapują oszustwa. W postępowaniu skarbowym sprowadzający auto musi udowodnić, iż rzeczywiście zapłacił np. 750 euro za samochód wyceniony w tabeli 1200 euro. Samochody uszkodzone kosztują, co oczywiste, mniej, i takie najczęściej są sprowadzane. Jeśli okazuje się, że doszło do oszustwa, to trzeba zapłacić pełną stawkę podatku, odsetki i grzywnę, co czyni całe przedsięwzięcie nieopłacalnym.

### Niesprawne samochody na drogach

Dotychczasowe stawki akcyzy sprzyjały tym, którzy sprowadzali samochody kupione najtaniej, czyli najczęściej powypadkowe lub wyeksploatowane, za to możliwie bogato wyposażone i prestiżowe. Lepiej lub gorzej naprawione, z obniżonym przebiegiem oferowane są tym, których nie stać na najtańsze nowe auto, ale chcą mieć duże, rodzinne i cenionej marki. Ten stan rzeczy rzeczywiście można określać patologią, jednak niejako przy okazji nowymi stawkami akcyzy uderzy się w tych, którzy sprowadzali samochody w dobrym stanie technicznym i rzetelnie płacili podatek od rzeczywistej kwoty zakupu. A to wcale nie jest marginalna grupa. Skuteczniejszym sposobem zaradzenia takim zjawiskom powinno być wzmocnienie skuteczności obowiązkowych kontroli technicznych i wprowadzenie do systemu CEPIK numerów VIN.

### Budżet w potrzebie

Tajemnicą poliszynela jest to, że z budżetu państwa pieniądze wypływają szybciej niż wpływają. Niedobory doraźnie uzupełniane są kredytami, ale przede wszystkim należy powiększyć wpływy. Czyli trzeba podwyższyć podatki, bo zmniejszenie wydatków nie wchodzi w rachubę. Pomysł z akcyzą na sprowadzane samochody pasuje do tej układanki znakomicie, zwłaszcza, że można



go uzasadniać dbaniem o ekologię, bezpieczeństwo i rzetelny obrót autami używanymi.

### Co będzie?

Jak pokazuje dotychczasowa praktyka stanowienia prawa, twórcy nowej akcyzy sami do końca nie wiedzą, jakie rozwiązania będą obowiązywały. Na leży się spodziewać, że pierwotny pomysł, sprowadzający się do tego, że zyskają nabywcy samochodów luksusowych i bardzo drogich trafi do kosza. Raczej jest przesądzone, że nowy podatek będzie powiązany z wiekiem

samochodów i pojemnością silnika. I nie należy się spodziewać, że danina będzie niższa. Na pewno niezadowoleni będą przedsiębiorcy trudniący się importem samochodów używanych. Podobnie osoby, które z różnych powodów wolą kupić używane auto w Niemczech czy Holandii. Ale są też opinie pozytywne. Regulację rynku sprowadzanych samochodów używanych za pomocą podatku akcyzowego popiera „Forum Rynku Samochodów Używanych”. W rozesłanym komunikacie prasowym z 14 listopada przedstawia swoje stanowisko: ▣

## Nadchodzi czas uczciwych sprzedawców Zmiany w podatku akcyzowym ograniczą oszustwa na rynku aut używanych

*Forum Rynku Samochodów Używanych - zespół w skład którego wchodzi przedstawiciele największych w Polsce firm działających na rynku samochodów używanych, wydało oświadczenie popierające proponowane przez Ministerstwo Finansów zmiany w systemie naliczania podatku akcyzowego od samochodów. „Zmiana ta, pomijając w ogóle dyskusję o wysokości stawek akcyzowych, dzięki uzależnieniu wysokości akcyzy jedynie od wieku i pojemności samochodu, a nie od jego deklarowanej wartości, zlikwiduje powszechny problem fałszowania umów i zaniżania wartości pojazdów używanych sprowadzanych do Polski, a tym samym da uczciwym sprzedawcom takich aut równe szanse w konkrowaniu na rynku z handlarzami nieuczciwymi, oszukującymi tak Skarb Państwa, jak i nabywców tychże pojazdów. Mamy nadzieję, że zmiana modelu podatku akcyzowego jest pierwszym krokiem do przywrócenia na rynku sprzedaży aut używanych w Polsce wiary polskich przedsiębiorców i ich klientów w sprawne i sprawiedliwe funkcjonowanie naszego państwa” – oświadcza FRSU.*

*Sprzedaż samochodów używanych w Polsce obejmuje ponad 1,5 mln transakcji rocznie. Rynek ten boryka się z wieloma problemami natury prawnej, w tym głównie z nieuczciwymi sprzedawcami i rozwojem „szarej strefy”. Jednym z podstawowych problemów jest nagminne zaniżanie wartości pojazdów używanych sprowadzanych z zagranicy. W czerwcu 2016 r. Forum Rynku Samochodów Używanych przekazało do polskich władz wykonawczych i ustawodawczych projekty zmian prawnych dotyczące ograniczenia nieuczciwych praktyk i szarej strefy w branży sprzedaży aut używanych, wśród nich także propozycje wprowadzenia zmian w zasadach naliczania podatku akcyzowego.*

*- Obecnie obowiązujące przepisy dotyczące opodatkowania samochodów podatkiem akcyzowym oparte są na dwóch czynnikach - podstawie opodatkowania, którą stanowi wartość pojazdu oraz stawki uzależnionej od pojemności silnika (3,1% dla pojazdów do 2000 cm pojemności oraz 18,6% dla pojazdów o pojemności silnika powyżej 2000 cm). Powyższa konstrukcja przyczynia się do nadużyć. Powszechnym zjawiskiem jest zaniżanie wartości pojazdu w zawieranych za granicą pisemnych umowach kupna-sprzedaży, co faktycznie prowadzi do obniżenia wpływów do budżetu państwa i nierównej konkurencji na rynku – przekonuje Paweł Rzepka, przewodniczący FRSU i prezes firmy Carport.*

*- Projekt rządowy zakłada, że wysokość podatku nie będzie już uzależniona od deklarowanej wartości auta. Dotychczas w bardzo wielu wypadkach obserwowaliśmy zaniżanie wartości aut sprowadzanych z zagranicy. FRSU zwracało na to uwagę, składając pakiet propozycji zmian w prawie w czerwcu 2016 r. Nowe zasady są jasne i sądzę, że dzięki nim naprawionych zostanie wiele zaniedbań w polskim systemie prawnym. I co najważniejsze, uczciwi sprzedawcy aut używanych - tacy jak my - będą mieli na rynku równe szanse, bez konieczności konkrowania z nieuczciwymi handlarzami fałszującymi umowy i zaniżającymi wartość pojazdów używanych sprowadzanych do Polski – mówi Przemysław Vonau, prezes zarządu salonu samochodów używanych outlet.pl i członek FRSU.*

# Luksus dostępny



TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI  
ZDJĘCIA: AUTOR, SERWIS PRASOWY

To przykład samochodu, którego produkcję zakończono osiem lat temu, a wciąż wart jest zainteresowania. Czy warto go sprowadzić?

Ten projekt pokazano w Genewie w 1995 roku jako koncept pod nazwą Initiale. Na wspólnej platformie i w tej samej stylistyce miały być

produkowane trzy auta: Avantime, Vel Satis i następca Espace. Piętnaście lat temu do sprzedaży trafił nieudany Avantime i bardzo udany Val Satis. Ten pierw-

szy był wielką porażką, ten drugi też nie okazał się finansowym sukcesem.

Ale Val Satis jest wyjątkowy. Na ulicy zwraca uwagę, jed- ➔➔



obok Vel Satisa produkowane były Laguna i Espace IV i Avantage. Samochody reklamowano hasłami Velocity i Satisfaction, i rzeczywiście, te pojęcia sprawdzają się już po pierwszych metrach jazdy. Jest miło, przytulnie i bezpiecznie. To poczucie bezpieczeństwa może być złudne, auto zachowuje dostojny spokój niezależnie od prędkości jazdy. Wewnątrz – cisza, słychać jedynie pomruk silnika, choć na

nym się zdecydowanie podoba, inni taką formę raczej odrzucają, jednak bez wątplenia design Vel Satisa jest niepośledni i wciąż zaskakujący. Renault tym modelem zamierzało podjąć rywalizację z dominacją samochodów niemieckich w segmencie aut luksusowych. Kończącego swój handlowy żywot Safrane w 2001 roku zastąpił Vel Satis. Na zmodernizowanej płycie konstrukcyjnej poprzednika







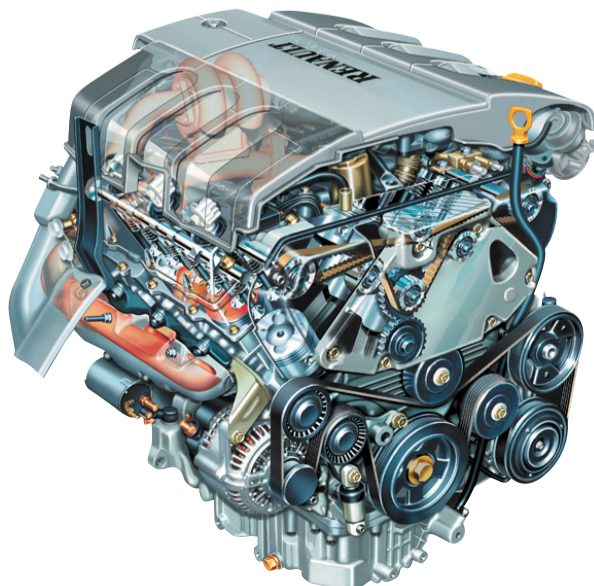
liczniku może pojawić się wartość grubo niestosowna do obowiązujących przepisów ruchu drogowego. To samochód dla ludzi świadomych praw fizyki. Bo to, że cicho, nie oznacza, że uda się bezpiecznie pokonać ciasnego zakręty, albo łagodnie dohamować przed światłami. Vel Satis jest pierwszym modelem na bogatej dziś liście marki

Renault, który otrzymał komplet pięciu gwiazdek w teście bezpieczeństwa Euro NCAP.

Samochód został zaprezentowany w Salonie Genewskim w 2001 roku, i niebawem pojawił się w salonach. Oferowany był z silnikami benzynowymi (2l. – 150 KM albo 3,5l – 245 KM) lub pochodzących z Isuzu jednostek zasilanych olejem napędowym

(2,2l. - 150 KM) i 3,0l. - 177 KM). Po modernizacji, która nastąpiła w 2005 roku gama silników została wzbogacona. Praktycznie w tak dużym samochodzie sprawdzają się mocniejsze silniki, a te mają niemiły zwyczaj zużywania sporej ilości paliwa.

Jedyna w swoim rodzaju forma hatchbacka, nadzwyczaj bogate wyposażenie z wielostrefową klimatyzacją, nawigacją satelitarną, cyfrowym systemem audio (jeszcze z możliwością słuchania muzyki z płyt CD), wieloma schowkami, staranne wykończenie wnętrza, stosowne do wielkości i masy auta silniki, wyrefinowane zawieszenie kosztować musiało słono. I kosztowało. Niebanalne rozwiązania i luksus w połączeniu z ceną sprawiły, że ten model Renault należy do rzadkości. W ciągu ośmiu lat wyprodukowano nieco ponad sześćdziesiąt tysięcy tych samochodów. Dziś na rynku aut używanych ceny Vel Satisa wahają się od 15 do nawet 50 tysięcy złotych. Trzeba jednak pamiętać, że do ceny luksusu i wzbudzania zainteresowania przechodniów niebanalnym samochodem, doliczyć trzeba wysokie koszty codziennej eksploatacji i niezbędnego, regularnego serwisu. No i nie wiadomo jakie będą stawki akcyzy po wprowadzeniu zmian. ■



# Elektryczne rozterki

TEKST I ZDJĘCIA: MARIUSZ LEŚNIEWSKI

Instalacja elektryczna w okresie zimowym może sprawiać wiele nieprzewidzianych problemów właścicielom czterech kółek. Wnioski z Prawa Ohma będą dotyczyć głównie leciwych konstrukcji i, niestety, nie ma odstępstwa od tej reguły.

**A**by zapewnić odpowiedni dopływ prądu pomiędzy jego źródłem a odbiornikami, niezbędne jest pewne połączenie elektryczne - o tym wie chyba każdy z nas. Płątana kabli ukrytych tu i ówdzie w zakamarkach naszych samochodów daje o sobie znać właśnie zimową porą. Powodów ku temu jest co najmniej kilka, ale najważniejsze to niska temperatura i wysoka wilgotność powietrza. Wszystkie te oko-

liczności sprzyjają utracie prądu i nieuchronnie prowadzą do awarii. Starsze samochody mają spore problemy z korozją instalacji elektrycznej - najczęściej dotyczy to punktów masowych zlokalizowanych w nadwoziu (patrz zdjęcie). Gdy temperatura spadnie wyraźnie poniżej zera, stare kable robią się twarde i mogą pękać właśnie w punktach przegięcia. Sytuacja ta ma miejsce w okolicach wiązek przewodów drzwi bądź tyl-





nej klapy. Z biegiem lat kable, jak i styki instalacji elektrycznej, tracą swoją sprawność utleniając się lub korodując. Stopniowo przesył prądu za pomocą takiej wiązki będzie nieuchronnie prowadził do spadków napięcia, a największe straty następują właśnie zimową porą. Jeśli dołożymy do tego niesprawny akumulator, to mamy gotowy przepis na poranne problemy z rozruchem naszego auta. Ale nie tylko. Wszelkie urządzenia elektryczne działające od czasu do czasu (albo niespodziewanie się wyłączające) takie jak dmuchawy nawiewu czy podświetlenia deski rozdzielczej to symptomy wadliwego układu elektrycznego. Warto dodać,

iż moc światła naszych czterech kółek również zależna będzie od stanu instalacji elektrycznej oświetlenia. Niejednokrotnie napięcie zasilające żarówkę oscyluje w granicach 12 V, pomimo że akumulator wraz z alternatorem generują ponad 14 V. Przyczyną są zazwyczaj wypalone styki złącza przy podłączeniu żarówki w reflektorze, która jest elementem niezwykle wrażliwym na skoki napięcia.

Radą na różnorakie elektryczne dolegliwości będzie wizyta w warsztacie, gdzie elektryk dokona kilku pomiarów weryfikujących stan naszej instalacji elektrycznej i wymieni co trzeba. ■

REKLAMA

## M. PALUSIŃSKI

WARSZAWA

Niniejszem komunikuję, że objąłem wyłączne zastępstwo

Na naprawy SAMOCHODÓW ZABYTKOWYCH **W POLSCE.**

Na powiaty: ŁOMŻYŃSKI, OSTRÓW-MAZOWIECKI, MAZOWIECKIM I OSTROŁĘCKI.

**Nowo otworzony** AUTO SERWIS PALUSIŃSKI przy Ul. Trakt Brzeski 91  
zapatrzone jest w Części i urządzenia do FACHOWYCH Napraw Aut

**MAREK: VW, MERCEDES, PORSCHE, VOLVO, FSO, FIAT**

Części zamienne do VOLKSWAGEN I PORSCHE wszelkich modeli,  
opony, dętki z pierwszorządnych fabryk.

Wszelkie AKCESORIA,

oleje samochodowe Gargoil i Caroil wszelkich gatunków i w rozmaitem opakowaniu.

Dla wygody właścicieli  
samochodów uruchamiam

**Zakład Wulkanizacyjny,**

który wykonywać będzie wszelkie reperacje opon i dętek.

➡ **Ceny umiarkowane. Warunki najdogodniejsze.** ➡

# Wieści z Mediolanu

TEKST: RAJMUND G. BINISZEWSKI  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Motocykle,  
których nigdy wcześniej nie widziałeś.

Tak brzmiało hasło tegorocznych Targów EICMA. Jak co roku producenci całego świata przyjeżdżają do Milano i prężą muskuły, powodując wydzielanie nadmiernej

ilości śliny wśród większości zwiedzających. Prezentowano nie tylko nowe lub odświeżone modele jakie będą w sprzedaży w 2017 roku, ale też motocykle koncepcyjne. Pojazdy koncepcyjne





w większości kończą swoją karierę na prezentacji. Czy ten los spotka też koncepcyjne Yamahę T5 i Hondę Africa Twin Enduro Sports?

Na zeszłorocznych Targach EICMA Honda Africa Twin była chyba najbardziej wyczekiwaną premierą. Przez rok sprzedano ponad 10 tysięcy egzemplarzy tego modelu. Cały motocyklowy świat testował następcę legendarnego motocykla, znanego ze swoich sukcesów w Rajdzie Dakar. Honda CRF100L okazała się fantastycznym motocyklem turystycznym, ale ci którzy oczekiwali motocykla zdecydowanie bardziej sportowego, byli nieco zawiedzeni. Wychodząc naprzeciw takim oczekiwaniom, w tym roku pojawia się premiera Africa Twin Enduro Sports Concept. Na razie wiadomo o nim tylko tyle, ile widać na zdjęciach. Założeniem projektantów z Centrum Badań i Rozwoju Hondy, wersja Enduro Sports ma zostać „Królem Off-Road’u” jak żadna inna wielocylindrowa maszyna. Muszę przyznać, że to bardzo odważna deklaracja, bo konkuren-

cja w tym segmencie jest spora, zaliczyć to niej można chociażby koncept Yamahy.

T7 to koncept czy zapowiedź nowej Tenerki? Jak zapowiedzieli przedstawiciele firmy, w 2018 roku narodzi się nowa legenda ulicy i bezdroży. Ludzie odpowiedzialni za marketing, poszli sprawdzonym szlakiem wyznaczonym przez Hondę i przywołali duchy sukcesów w Rajdach Dakar. Wprowadzony na rynek model XT600Z Tenere w latach 1984-94 sprzedał się w liczbie 61 tys. egzemplarzy. Wiele z nich po dzień dzisiejszy jeździ po drogach i bezdrożach całego świata. Koncept średniego enduro od Yamahy ma być napędzany zmodyfikowanym dwucylindrowcem, doskonale znanym z modelu MT-07. Ponadto jest wyposażony w aluminiowy zbiornik paliwa, poczwórny reflektor LED, owiewki z włókna węglowego i płytę ochronną, specjalnie dopasowany układ wydechowy Akrapovič oraz przednie zawieszenie KYB. Czy ta wizja motocykla, w przyszłym roku pokaże się jako premiera? Zobaczymy. ■



# POWER FACTORY.



- Eventy motoryzacyjne
- Szkola jazdy
- Budowa i serwis aut sportowych
- Tuning, oklejanie



**-Serwis samochodowy**

- przeglądy, naprawy
- diagnostyka komputerowa
- klimatyzacja, wulkanizacja



**ul. Jagielska 42E Warszawa**

**tel 885 90 70 70**

**[powerfactory.waw.pl](http://powerfactory.waw.pl)**

**[facebook.com/POWERFACTORY/](https://facebook.com/POWERFACTORY/)**

# Wydarzenia i rocznice: listopad 2016

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

## Równanie proste: GAZ-51 = Lublin-51

Jednym z najpilniejszych zadań gospodarczych w Polsce po II wojnie światowej było odbudowanie przemysłu, a do tego niezbędny był (m. in.) transport. Niestety, nie mogliśmy liczyć na amerykańską pomoc w tym względzie (poza doraźnymi darami z UNRRA), a podstawowym źródłem technologii czy licencji przemysłowych stał się Związek Radziecki.

W grudniu 1948 roku ówczesne polskie władze podjęły decyzję o uruchomieniu produkcji samochodu ciężarowego na licencji radzieckiego modelu GAZ-51. Na jej miejsce wybrano

tereny nieukończonej przed wybuchem wojny fabryki warszawskich przemysłowców Lilpopa, Rau i Loewensteina na przedmieściach Lublina. Stosowną umowę podpisano w lipcu 1950 roku, a pierwszy egzemplarz samochodu FSC Lublin-51 zmontowano 7 listopada 1951 roku.

Ciężarówka nie była udaną konstrukcją. Wyszona była w 6-cylindrowy benzynowy silnik o pojemności 3480 cm<sup>3</sup> i mocy 70 KM. Samochód zużywał około 26 l/100 km, rozwijał prędkość nie większą niż 70 km/godz i miał ładowność zaledwie 2500 kg. Zapewne to, oraz powszechne →→





braki "wszystkiego" sprawiły, że do zakończenia produkcji w 1959 roku fabryczne taśmy opuściło zaledwie 17,5 tys egzemplarzy Lublina-51, chociaż początkowe plany zakładały wytwarzanie co najmniej 12 tysięcy sztuk rocznie (a więc teoretycznie w 1959 roku powinno być ok. 80-90

tysięcy wyprodukowanych pojazdów). Lublin-51 nie sprawdził się jako ciężarówka, ale stał się bazą do produkcji sanitarek, mobilnych warsztatów czy nawet objazdowych kin. Jego następcą został – zaprojektowany w Polsce jako lekki samochód dostawczy – FSC Żuk.

## Duma i symbol NRD

W jednej ze swych książek Wiktor Suworow – radziecki szpieg, który poprosił przed laty o azyl w Wlk. Brytanii – zawarł bardzo ciekawe spostrzeżenie dotyczące motoryzacji, którego sens chcę teraz przytoczyć. Zakończyła się II wojna światowa, terytorium Niemiec zostało podzielone na dwie części: zachodnią (RFN) i wschodnią (NRD). Po obu stronach granicy mieszkali tacy sami Niemcy, podobnie wykształceni inżynierowie i robotnicy, ale żyli w dwóch różnych systemach politycznych i, siłą rzeczy, ekonomiczno-gospodarczych. I po jednej stronie budowano Porsche, Audi, Ople, Volkswageny i BMW, po drugiej Wartburgi i Trabanty...



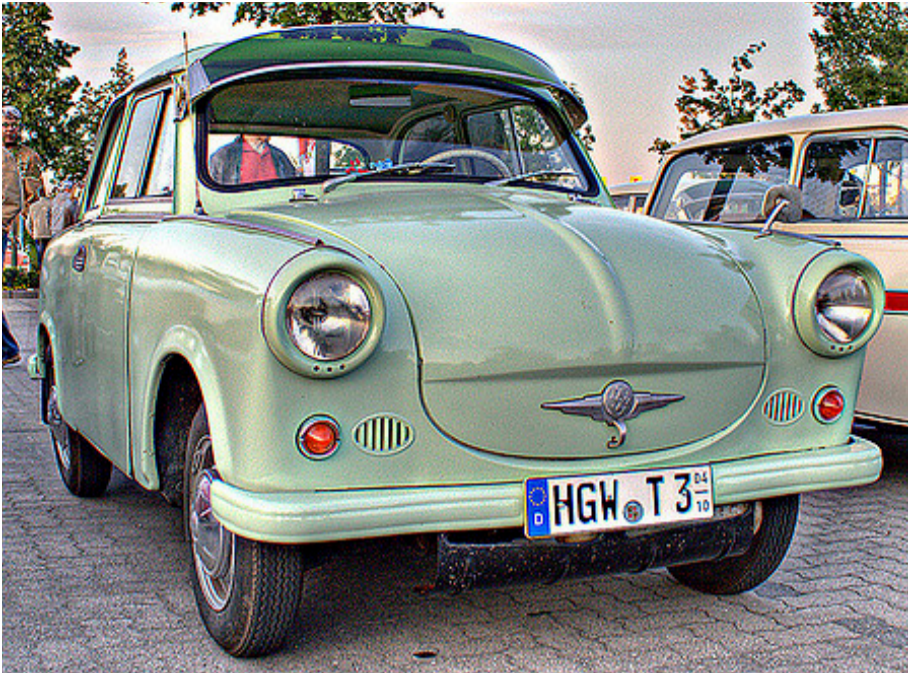




7 listopada 1957 roku z fabryki VEB Sachsenring Automobilwerke w Zwickau wyjechał pierwszy egzemplarz Trabanta. Swą nazwę zyskał za sprawą wystrzelenia przez ZSRR sztucznego satelity, zwanego sputnikiem. A w języku niemieckim satelitę określa się także słowem trabant. Obecnie uznawany jest on za samochód "kultowy", cokolwiek by to nie znaczyło. Zyskał nawet sympatyczny przydomek "Trabi", ale bądźmy szczerzy – to był koszmar na kółkach nazywany przed laty "mydelniczka", "zemsta Honeckera", "ford karton", "trampek" oraz "sputnik na kółkach". Wszystko za sprawą wynalazku NRD-owskich inżynierów, którzy blaszaną karoserię samochodu zastąpili tworzywem sztucznym o nazwie duroplast. Auto więc nie rdzewiało, a zaoszczędzona stal mogła być użyta do umacniania socjalizmu na innych odcinkach walki klasowej. Poza tym, duroplast był generalnie odporny na ogień, tzn. nie palił się, ale topił. Inne "atuty" Trabanta, to mały dwusuwowy silnik o pojemności 499 cm<sup>3</sup> i mocy 18 KM (dużo później wprowadzono mocniejszy silnik 594 cm<sup>3</sup> o mocy 23 KM).

Trabanta produkowano przez 34 lata, do 1991 roku, a więc także po zjednoczeniu Niemiec. Łącznie wyprodukowano prawie 3,1 mln egzem- →→





plarzy tego auta dając "wschodnim" Niemcom prymat jako najbardziej zmotoryzowany kraj tzw. "demoludów" (w 1989 roku na jeden samochód osobowy przypadały tam cztery osoby). Nie zmienia to mojej opinii, że właściciele cieszyli się, że w ogóle posiadają własny (prywatny) środek transportu, mający dach i potrafiący przemieszczać się w kierunku zamierzonym przez kierowcę wyłączając zachodnią granicę własnego kraju.

Pewną ciekawostką może być fakt, że w momencie likwidacji "wewnętrzniemieckiej" granicy w użyciu (zarejestrowanych) było ok. 2 miliony Trabantów, czyli ok. 2/3 w ogóle wyprodukowanych.

W XXI wieku znaleźli się przedsiębiorcy, którzy chyba licząc na sentyment za "starymi, dobrymi czasami" starali się wprowadzić na rynek newTrabi. Jak na razie nic z tego nie wyszło. Być może dlatego, że tęskniący za tymi - minio-

nymi na szczęście - "starymi, dobrymi czasami" jeździli za swej młodości zupełnie innymi samochodami. Na pewno nie były to Trabanty.



## Uszczęśliwiający kawałek gumy...

W każdym samochodzie jest cały szereg urządzeń, które wpływają na komfort, ale też bezpieczeństwo jazdy. Wymyślono opuszczane boczne szyby w drzwiach (najpierw ręcznie, potem elektrycznie), ogrzewanie, klimatyzację, podgrzewane szyby, uchwyty na kubek czy puszkę i wiele innych. Wśród tych "innych" są... wycieraczki do szyb.

Pierwsze samochody nie były w nie wyposażone. Cóż, pierwsze konstrukcje często pozbawione były dachów, więc jazda w deszczu i tak była bardzo frustrująca. Ale nawet, gdy już poja-

wiły się pojazdy z dachem, nadal wycieraczek nie montowano, bo... ich nie wymyślono...

W 1902 roku na wycieczkę do Nowego Jorku przyjechała Mary Anderson. Kobieta, mieszkająca w Alabamie, a więc w wybitnie rolniczym stanie, odziedziczyła po swojej ciotce spory majątek i postanowiła zwiedzić nieco "świata" – stąd jej wyprawa do NY. Trafiała na mroźną, deszczową pogodę i zdumiona przyglądała się kierowcom, którzy zatrzymywali się lub nawet podczas jazdy i wychylając się z pojazdu starali się oczyścić przednią szybę z błota czy marznącej wody. Posta-



nowiła więc wymyślić jakiś system oczyszczania szyby, który można by obsługiwać z wnętrza pojazdu. Co uczyniła, uzyskując 10 listopada 1903 roku U.S. Patent No. 743,801 ważny przez lat 17.

Mając w ręku patent starała się sprzedać go pewnej kanadyjskiej firmie, która odrzuciła propozycję twierdząc, że urządzenie nie ma praktycznego zastosowania. Przez kolejne lata samo- ➔➔





chody produkowano bez wycieraczek, uważano nawet, że mogą być niebezpieczne, gdyż będą rozpraszały kierowców w trakcie jazdy...

W każdym razie Mary Anderson nie zrobiła interesu na swoim wynalazku, chociaż powszechnie

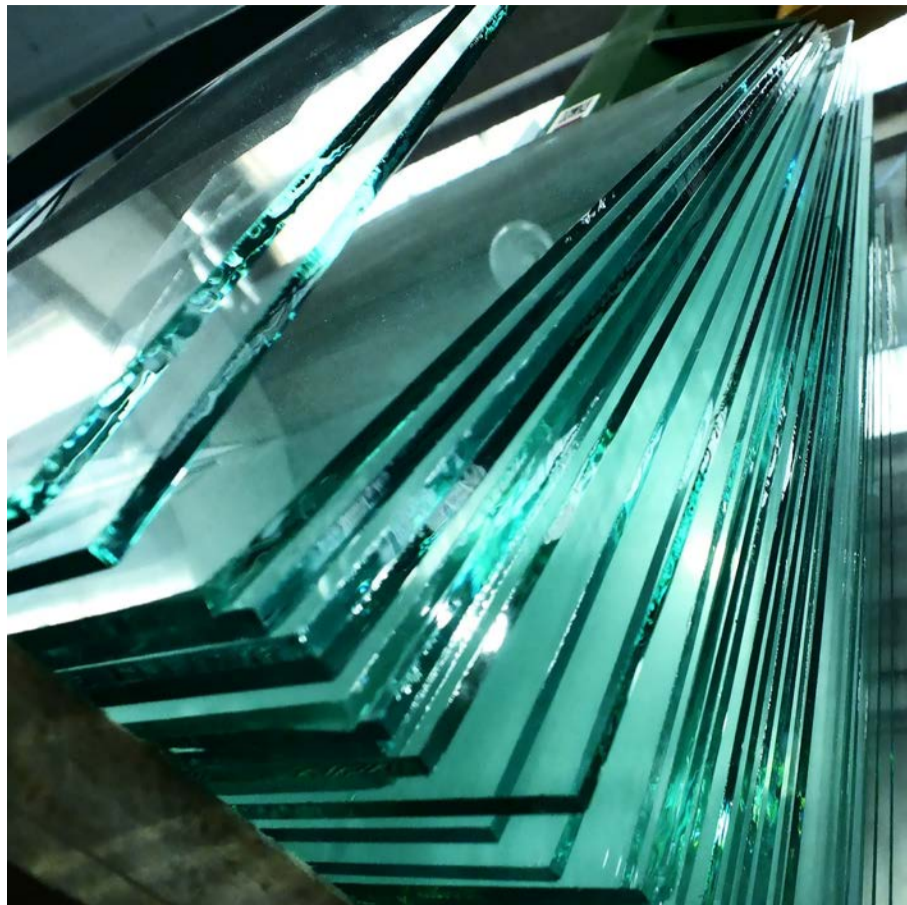
uznaje się jej autorstwo. Gdy przekonano się, że wycieraczki są jednak przydatne, a zwłaszcza po opracowaniu elektrycznej ich wersji, zrobił się początek lat 20-tych i "termin ważności" patentu pani Anderson minął. Ale do dzisiaj podstawowa



idea pozostała – ponad 100 lat temu była to drewniana listewka oklejona paskiem gumy, przesuwaną się po (płaskich wówczas) szybach.

### ...oraz szkła

A skoro było o wycieraczkach, to pozostaniemy przy szybach samochodowych. Szkło znane jest ludzkości od tysięcy lat, lecz dopiero w XIV wieku w Normandii wymyślono sposób na wytwarzanie cienkich tafli szklanych, które można uznać za dzisiejszą szybę. Miały one bardzo niejednorodną grubość, dawało się z nich wycinać niewielkie kawałki i generalnie było bardzo drogie.

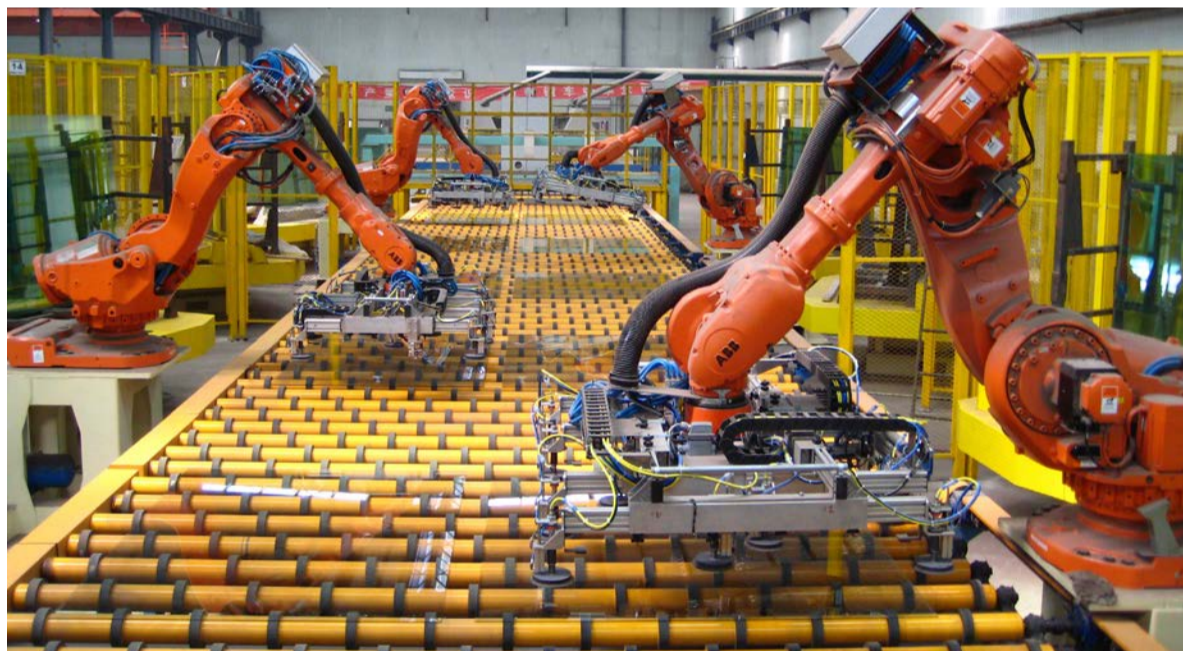


Stąd okna domów były małe lub złożone z kilku kawałków.

Gdy pojawiły się samochody produkcja szkła była już bardzo zaawansowana. Stosowano

metodę tzw. szkła ciągnionego lub walcowania, ale nadal nie potrafiono wyprodukować idealnie płaskiej, doskonale gładkiej, mającej taką samą grubość, szklanej tafli. A różna grubość i nierówności, to m. in. załamania światła, zniekształcenie obrazu oraz większa podatność na pęknięcie (np. podczas mrozu).

Proszę sobie wyobrazić, że zmieniło się to dopiero w 1952(!) roku za sprawą sir Alastaira Pilkingtona. Wymyślił on (a 10 listopada 1959 roku opatentował) sposób na produkcję takiej szyby, nazwany "float" (lub procesem Pilkingtona). Ze względu na brak wspomnianych wyżej wad takie szyby powszechnie stosowane są teraz w motoryzacji i w ogóle wszelkim transporcie powietrznym, lądowym i morskim oraz, oczywiście, budownictwie. Bez wynalazku Pilkingtona do dzisiaj nie byłoby zapewne... wyświetlaczy dotykowych, które są niczym innym, tylko bardzo cienką taflą wytrzymałego, ale jednak szkła... ■



---

**WYDAWCA**

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

---

**REDAKTOR NACZELNY**

Mirosław Rutkowski

---

**DTP**

Rajmund G. Biniszewski

---

**ZESPÓŁ I WSPÓŁPRACOWNICY**

Rajmund G. Biniszewski, Marcin Buczkowski, Tomasz Ciecierzyński, Grzegorz Chmielewski, Andrzej Dąbrowski, Anna Dziedzic, Jerzy Dyszy, Henryk Gawuć, Andrzej Glajzer, Joanna Kalinowska, Mariusz Leśniewski, Anna Lubertowicz-Sztorc, Klaudiusz Madeja, Maria Modzelan, Andrzej Penkalla, Kacper Rutkowski, Maciej Rzońca, Marcin Suszczewski, Daria Tworek, Jakub Żołędowski

---

**DZIAŁ REKLAMY I PATRONATÓW**

[iauto.polska@gmail.com](mailto:iauto.polska@gmail.com)

---

**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

---

Zdjęcia na okładce: Mirosław Rutkowski



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