

iauto ^{polska}

Numer 86, 8 sierpnia 2017



Nie ma złych samochodów. Może być źle kupiony, bo nie taki, jaki jest naprawdę potrzebny. Bardzo często auto potrzebne jest jedynie po to, aby dojeżdżać do pracy. Takie potrzeby najbardziej optymalnie zaspokoi mały, miejski samochód. Na wakacje takim autem pojechać się da, ale wakacjusze umęczą się ponad miarę. Co prawda kiedyś to Maluchem do Bułgarii na wczasy się jechało, ale gdyby ktoś nie zauważył, to jednak mamy nieco inne czasy. Miejskie autko na autostradzie? Cemu nie, ale tylko na krótkich dystansach. Dla bardzo wielu rodaków miejski samochód nie wchodzi w grę, bo sąsiad na jego widok nie zzielenieje z zazdrości. Z różnych powodów ludzie kupują samochody nie całkiem takie, jakich potrzebują. I potem są niezadowoleni. Szybko sprzedają samochód, a potem mówią (i myślą) o nim źle.



Nie ma złych samochodów. Może być źle eksploatowany i źle serwisowany. Zwłaszcza posiadacze aut takich, co to już mają certyfikat dojrzałości, czyli koniec okresu gwarancyjnego, przestają darzyć swoje auto ciepłymi uczuciami. Zazwyczaj wtedy pojawia się potrzeba weryfikacji, a często i wymiany dość kosztownych części i podzespołów układu napędowego, zawieszenia czy osprzętu. Do tego najróżniejsze akcesoria; opony, akumulator, świece, klocki, płyny, defektujące detale... Właściciel płaci i płacze. A potem sprzedaje swoje auto i mówi o nim źle.

Jak można, bez ryzyka popełnienia błędu stwierdzić, nie ma złych samochodów. To sytuacja bardzo niedobra. No bo jeśli technicznie, technologicznie i estetycznie współczesne samochody są takie same, czyli dobre, to różnią się jedynie cechami użytkowymi i ceną. A to wymaga od kupujących umiejętności zdefiniowania swoich potrzeb i możliwości. Z czym, jak się wydaje, większość mieszkańców pięknej ziemi od Bugu po Odrę, ma niejakie kłopoty.

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Gospodarka

Leasing i wynajem... - str. 11

Kalejdoskop

Obrazki z USA (5)- str. 16



Wydarzenia

Sposób na eko... - str. 20

Eksploatacja

Ciepło, cieplej, gorąco... - str. 24



Historia

Magia starych aut - str. 30

Fotozagadka

Autodetailing - str. 36

Felieton

Bez przesady - str. 37



Babskie gadanie

Na co Ci to wszystko? - str. 39



Mercedes-AMG GT S - zużycie paliwa (średnio) - 9,5 l/100 km, emisja CO₂ (średnio) - 222 g/km.

50 YEARS AMG

Legenda, która budzi respekt.

AMG
DRIVING PERFORMANCE



Mercedes-Benz Autotrade Sp. z o.o., ul. Mrówcza 218, 04-697 Warszawa
tel.: +48 22 660 33 00, www.autotrade.mercedes-benz.pl



Leasing i wynajem autami stoją

TEKST: KLAUDIUSZ MADEJA

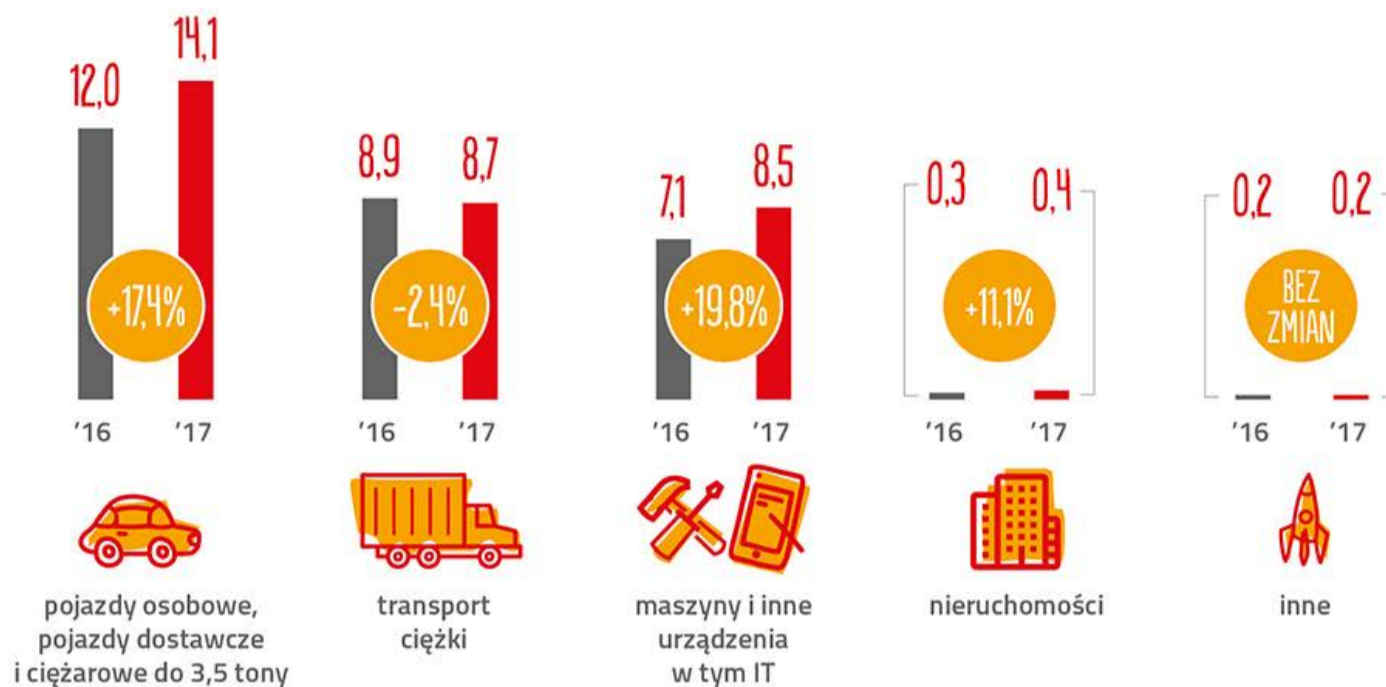
Związek Polskiego Leasingu pochwalił się wzrostem o 11,6 procent w I półroczu. Największy udział w strukturze finansowania mają pojazdy. Prognoza do końca roku jest bardzo pomyślna.

Według danych Związku Polskiego Leasingu (ZPL) w I połowie 2017 r., klienci firm leasingowych najczęściej finansowali: pojazdy lekkie (44,3 % udziału w rynku), środki transportu ciężkiego tj. m.in. ciągniki siodłowe, naczepy/przyczepy, pojazdy

ciężarowe powyżej 3,5 t dmc, i autobusy (27,3 %) oraz maszyny i inne urządzenia, w tym IT (26,7 %). Rzadziej finansowano nieruchomości (1,2 %).

To, co w leasingu, za chwilę powinno się dziać w gospodarce. Rośnie wymiana towarowa. Dyna- ➔➔

ŁĄCZNE AKTYWA SFINANSOWANE PRZEZ FIRMY LEASINGOWE W LATACH 2016 I 2017 (1H, MLD ZŁ)

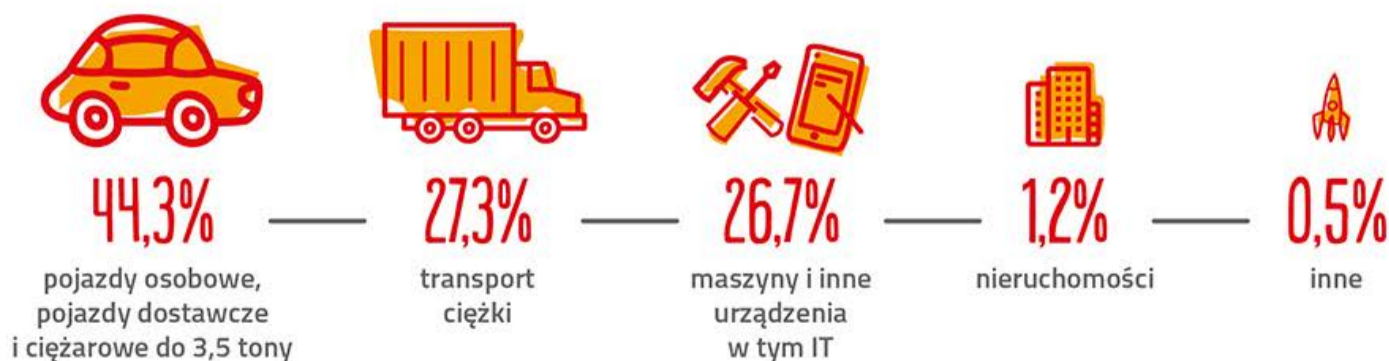


Źródło: ZPL

mika eksportu, licząc rok do roku, jest dwukrotnie wyższa. Według naszych danych, była ona w pierwszym półroczu o 12 procent większa w stosunku do analogicznego okresu 2016 roku – wylicza Dyrektor ds. Statystyki i Monitorowania Rynku ZPL Marcin Nieplowicz. Jednak nie potwierdza tego finansowanie leasingiem środków transportu ciężkiego, które spadło w I półroczu o 2,4 % r/r. Jednocześnie pozostałe kategorie wypadły lepiej: pojazdy ciężarowe pow. 3,5 t (+ 5,3 %), naczepy

i przyczepy (+ 0,1 %). Spadki były widoczne w innych grupach aktywów, które są raportowane w ramach tej kategorii tj. ciągniki siodłowe (- 2,8 %), autobusy (- 11,9 %), samoloty, statki, środki kolejowe (- 11,1 %) i pozostałe pojazdy (- 2,2 %). Dla porównania, wynik dla aut osobowych i dostawczych do 3,5 t, to + 17,4 % r/r. Trzeba jednak zauważyć, że 2016 r. był rekordowym dla transportu ciężkiego w Polsce, jeśli chodzi o sprzedaż taboru. Trudno więc o poprawienie

STRUKTURA FINANSOWANIA PRZEDMIOTÓW



Źródło: ZPL

tego wyniku. Choć Marcin Nieplowicz jest optymistą: – Na koniec roku wynik ciężkiego transportu może jednak być dodatni i wynieść około 6 procent. Na koniec informacja, że w kategorii „transport ciężki” ZPL ujmuje również „samoloty, statki i kolej”, które mają w niej ok. 6 % udziału.

ZPL szacuje, że najwięcej jego klientów stanowią mikrofirmy o rocznym obrocie do 5 mln (49 %). Licząc razem mikro- i małe przedsiębiorstwa o obrotach do 20 mln, wychodzi aż 72 %. Przy kryterium pow. 20 mln obrotów, klienci leasingodawców stanowią 27,5 %. Jako ciekawostkę wymieńmy nabywców indywidualnych, stanowiących tylko 0,6 % oraz sektor publiczny ze śladowym wynikiem 0,03 %. Widać w państwowych instytucjach wciąż boją się alternatywnych do zakupu gotówkowego, form nabycia samochodów. Natomiast ci, którzy decydują się na leasing, wg sondażu Centrum Badań Marketingowych Indicator, do najważniejszych czynników wpływających u nich na wybór firmy leasingowej, wymieniają ofertę cenową (90 % - zsumowane odpowiedzi „miało duży wpływ” i „miało bardzo duży wpływ”), otwartość na negocjacje (79 %) oraz szybkość podejmowania decyzji (76 %).

Prognozowany przez ZPL rozwój branży leasingowej na koniec 2017 r. powinien wynieść ok. 15 %. Będzie bazował na finansowaniu pojazdów lekkich ze względu na mocny popyt krajowy, korzystne przepisy fiskalne, oraz finansowaniu maszyn i urządzeń. Dalszy wzrost obrotów w segmencie pojazdów lekkich będzie też stymulowany przez wzrost konsumpcji wspierany poprawą na rynku pracy, wzrostem dochodów gospodarstw domowych oraz dobrymi nastrojami konsumentów. Bieżący rok będzie kolejnym dobrym rokiem dla rynku motoryzacyjnego. W I



półroczu sprzedano w Polsce 247 tys. aut osobowych. To wzrost o 17 % (36 tys. samochodów) r/r). ZPL szacuje, że łącznie zostanie zarejestrowanych ok. 500 tys. pojazdów lekkich, z czego ok. 240 tys. na firmy leasingowe i wynajmu. To bardzo dobra prognoza dla naszego rynku motoryzacyjnego, który od lat powoli pnie się w górę. Zobaczmy, co będzie dalej. Trochę ten optymistyczny nastrój pogarsza informacja, że ok. 70 % zakupów nowych pojazdów przypada na firmy. Czyli my, indywidualni fani motoryzacji nabywamy tylko niecałą 1/3 nowych aut.

Z kolei opublikowane przez Polski Związek Wynajmu i Leasingu Pojazdów (PZWLP) dane po II kw. 2017 r. wskazują, że popularność wynajmu długoterminowego samochodów wśród przedsiębiorców rośnie. Na koniec czerwca jego wzrost wyniósł 13,8 % r/r. Udział wynajmu w sprzedaży aut osobowych za I półrocze 2017 r. sięgnął 18,6 %. Reszta to zakup gotówkowy, kredyt i leasing finansowy. Silnik Diesla wciąż dominuje, ale następuje spadek jego udziału w nowych rejestracjach, co ma wpływ na spadek udziału aut z silnikami wysokoprężnymi w całej flocie (- 6 % r/r). Wszystko jest zamieniane na napędy benzynowe, których udział w nowych rejestracjach rośnie, a w konsekwencji także udział samochodów z takim napędem w całej flocie (+ 5,7 % r/r). Odnotowano też niewielki przyrost →→

Reklama w iAuto

- **iAuto** – cyfrowy tygodnik o zasięgu ogólnopolskim
- Średni "nakład" – 12 000 odbiorców
- Magazyn kierowany do entuzjastów motoryzacji, podróży, gadżetów, ciekawostek technicznych oraz wymagających miłośników technologii. Zamieszczamy opinie, wywiady, testy porównania i felietony lifestylowe.
- Nasi Czytelnicy to osoby o poszukujący wiedzy, entuzjaści motoryzacji i wszelkich nowinek.
- Przedział wiekowy Czytelników: 25 – 65 lat

Korzyści z reklamy w iAuto

- Ogromny zasięg
- Bardzo duża liczba wejść na stronę iAuto
- Możliwość dotarcia do ściśle określonej grupy Klientów
- Możliwość idealnie dopasowanej promocji
- Atrakcyjna cena dotarcia do Klienta od 0,1 pln/netto do 0,8 pln/netto. To poniżej 1 PLN!
- W Internecie Klienci szukają opinii o produktach, decydują gdzie wydać pieniądze!

Wyprzedź konkurencję – reklamuj się w iAuto

Ceny reklam w iAuto

- Okładka – strona 4 – 2.000 pln/netto
- Okładka – strony 2, 3 – 1.500 pln/netto
- 1 strona – 900 pln/netto
- 1/2 strony – 750 pln/netto
- Artykuł sponsorowany – 1.800 pln/netto

Przy powtórzeniach reklam, możliwość rabatów do 30%

Sposób przygotowania:

- Wymiary: 768x1024 piks, 72 dpi
- Preferowane formaty .PDF .EPS, .TIFF (RGB).
- Fonty zamienione na krzywe.
- W zamówieniu należy podać datę emisji i wszelkie dodatkowe informacje o sposobie zamieszczenia reklamy.

Kontakt w sprawie reklam w iAuto

Anna Pisarska

t.: +48 502 627 674

e.: anna.pisarska@bruxmedia.pl

Mirosław Rutkowski

t.: +48 693 129 040

e.: m.rutkowski@motopress-media.pl

STRUKTURA KLIENTÓW FIRM LEASINGOWYCH

Szacunek

MIKRO FIRMY		klienci o obrotach do 5 mln	—	49%
MIKRO I MAŁE FIRMY		klienci o obrotach do 20 mln	—	72%
CZĘŚĆ MAŁYCH FIRM, FIRMY ŚREDNIE I DUŻE		klienci o obrotach powyżej 20 mln	—	27,5%
KLIENCI INDYWIDUALNI		niski poziom finansowania	—	0,6%
SEKTOR PUBLICZNY		marginalny poziom finansowania	—	0,03%

Źródło: ZPL

udziału aut z napędami ekologicznymi (+0,3% r/r), na co złożył się wzrost łącznej liczby aut hybrydowych i ekologicznych w ciągu roku z 296 do 792 samochodów. Na koniec II kw. 2017 r. floty eksploatowały 772 auta hybrydowe i 20 elektrycznych. Jednak ta zwyżka została osiągnięta przede wszystkim w II kw. 2017 r. (+ 350 aut), gdy blisko 300 aut hybrydowych zostało sfinansowanych w ramach wynajmu długoterminowego na potrzeby jednej z firm oferujących usługi car sharingu (tj. wypożyczania samocho-

dów na krótki czas w dużych miastach). Najpopularniejsze modele I półrocza w PZWLP to: Skoda Octavia, Ford Focus, Toyota Yaris, Skoda Fabia i Volkswagen Passat.

Dmuchanie na zimne?

Cała gospodarka nie rozwija się w aż tak dużym tempie, jak nasza branża. Ale leasingodawcy trafiają do odpowiednich klientów. Dotychczasowi rozwijają swoją działalność, rośnie też liczba nowych podmiotów korzystających z leasingu – cieszy się Przewodniczący Komitetu Wykonawczego ZPL Andrzej Krzemiński. Rzeczywiście mamy dobry

czas dla gospodarki światowej, europejskiej i polskiej. Nie widać zagrożenia jakimś globalnym kryzysem, ruszają inwestycje finansowane środkami UE, które napędzają od wielu lat naszą gospodarkę w znacznym stopniu. A do tego euforia programu 500+ sprawia, że rośnie popyt wewnętrzny. Wszystko pięknie wygląda, kupujemy samochody, paliwo jest dość tanie. Oby tylko nagle to wszystko się nie skończyło. Na jesień przybędzie nam bardzo dużo emery-

tów i budżet tego może nie wytrzymać, podobnie jak innych przywilejów socjalnych w dłuższym terminie. Ale póki co, cieszymy się dobrymi wynikami sprzedaży nowych samochodów w Polsce. I nawet, jeśli większość z nich trafia do firm i instytucji, to po jakimś czasie będą do kupienia także przez indywidualnych nabywców. Czyli odmładzamy trochę nasz park samochodowy. Choć po prawdzie, nie wszystkie samochody kupowane w polskich salonach są po kilku latach w dobrym stanie... ■



Obrazki z USA (5)

TEKST I ZDJĘCIA: MACIEJ RZOŃCA

Tankowanie paliwa w USA... Z tym generalnie nie ma problemów. Stacji benzynowych jest mnóstwo – do koloru, do wyboru – zwłaszcza w dużych miastach.



Nie brakuje ich także przy autostradach, ale najczęściej, by zatankować trzeba z niej zjechać. Tuż po zjeździe znajdziemy ich co najmniej kilka, a także kolejnych kilka lokali gastronomicznych (np. McDonald's, Hardys, Waffle House, Ihop, Stake'n'Shake, Cracker Barrel, itp.) oraz moteli. O wiele gorzej jest na mało uczęszczanych przez turystów drogach stanowych i lokalnych, gdzie kolejna stacja benzynowa

(w dodatku jedyna) będzie znajdowała się w wiosce-miasteczku za kolejnych 40-50 kilometrów! Bo takie są odległości pomiędzy nimi przemierzając bezkresne pola bawełny lub kukurydzy np. we wschodnim Arkansas czy Missouri.

Ale generalnie tankujemy w ten sam sposób. Dystrybutory wyposażone są w czytniki kart płatniczych i należy postępować wg instrukcji

na wyświetlaczu. (Może nas zaskoczyć, jak na jakimś – przepraszam - „kompletnym zadupiu”, po wczytaniu karty kredytowej kolejne polecenia pojawiają się w języku polskim). Płacąc gotówką



zawsze trzeba udać się najpierw do kasy, gdzie informujemy pracownika stacji przy którym dystrybutorze stoimy oraz za ile chcemy zatankować (np. 30 USD). Po czym wręczamy pieniądze i dopiero wówczas możliwe będzie nalanie paliwa. (Jeśli tak się zdarzy, że paliwa zmieściło się za 27,38 USD nie ma dramatu. Należy powtórnie odwiedzić kasjera i poinformować go o tym fakcie. On ma te dane na swoim komputerze i skrupulatnie odda resztę. Normą jest także, że tankując za 20-30-40 USD będzie uważnie przyglądał się banknotowi 100-dolarowemu). Do wszystkich rodzajów benzyny jest jeden pistolet. Po zapłaceniu i zdjęciu pistoletu z wieszaka należy nacisnąć jeden z (na ogół) trzech klawiszy, na których dużymi cyframi oznaczona jest

liczba oktanowa: 87, 89 lub 92. Nie wiem, czy w USA ktokolwiek jeździ samochodem osobowym z silnikiem diesla. Absolutnym standardem jest silnik benzynowy, automatyczna skrzynia biegów oraz... klimatyzacja. Olej napędowy jest tak mało popularny (nie licząc samochodów ciężarowych), że stacje paliwowe wręcz reklamują się, że można tam zatankować Diesla...

Cena paliwa widoczna przy wjeździe na stację benzynową należy do nielicznych (obok np. ceny biletu do kina, muzeum czy jakiejś atrakcji turystycznej), która jest „prawdziwa”, czyli ostateczna. Czyli, jeśli widnieje cena 2 USD za galon, to po zatankowaniu 5 galonów zapłacimy 10 dolarów. Zupełnie inaczej wygląda to przy zakupie czegokolwiek innego (także na stacji benzynowej) – napojów, papierosów, przekąsek, spodni czy łóżka. Otóż, cena przy tych artykułach jest ceną netto(!), bez podatków, których z kolei różnią się w zależności od stanu, a nawet →→





kosztują... Wystarczy jednak pojechać kilkanaście mil do sąsiedniego powiatu Du Page, by taką paczkę papierosów kupić za ok. 7 USD, a w innych stanach jeszcze taniej. Planując więc poważniejszy zakup (np. laptopa czy najnowszy model iPhone'a) warto zorientować się w wysokości podatków w okolicy, o ile nie chce się skorzystać z możliwości zakupu w systemie TAX FREE. To jednak nie jest takie proste. Podatek trzeba zapłacić, a potem walczyć o jego zwrot, co nie jest jednak takie

łatwe. Tym bardziej warto zapłacić mniejszy podatek licząc się z ryzykiem, że nie uda się go odzyskać...
powiatu. Zasadniczo podatek ten – o ile wiem – wynosi od 7-8 do nawet 11 procent. Oznacza to, że za „coś” z metką opiewającą na kwotę 100 dolarów tak naprawdę przy kasie zapłacimy nawet 111 dolarów. Warto o tym pamiętać! Największe chyba różnice są w wysokości podatków nakładanych na papierosy. W rezultacie za tą samą paczkę można zapłacić ok. 5-6 USD, ale też nawet ok. 12 USD w samym Chicago, które przynależy do powiatu Cook i jest chyba najdroższym (najwyżej opodatkowanym) w stanie Illinois. Cóż, rozbudowane nieco ponad miarę programy pomocy społecznej sporo Chicago

łatwe. Tym bardziej warto zapłacić mniejszy podatek licząc się z ryzykiem, że nie uda się go odzyskać...

Wspaniałą rzeczą, z którą spotkałem się podczas tegorocznej podróży przez kilka amerykańskich stanów (łącznie w trakcie kilku wyjazdów odwiedziłem ich już 17) są „Welcome Center”, czyli duże, piękne, nowoczesne centra obsługi turystów. Są one zlokalizowane wyłącznie przy autostradach, z reguły kilka-kilkanaście mil po przekroczeniu granicy danego stanu i wyraźnie oznakowane. Trzeba przy tym pamiętać, że





ściach. Już tylko na marginesie wspomnę o czystych, schludnych toaletach... Jediną niedogodnością związaną z Welcome Center jest fakt, że są one zamykane stosunkowo wcześniej, czyli już ok. 17.00-18.00. To znaczy, można później - jak najbardziej - zatrzymać się na dużym parkingu, skorzystać z toalety i zakupić napoje czy przekąski w automacie. Od ochrony otrzymamy (na naszą prośbę) szczegółową mapę drogową stanu, ale samo biuro jest już nieczynne. W drugiej strony, w dobie internetu... ■

wiele stanów ma powierzchnię większą od Polski i można je traktować niemal jak odrębne państwa (spore różnice kulturowe, geograficzne, przyrodnicze, itp. da się zauważyć). „Welcome Center” - utrzymywane ze stanowych funduszy – pełnią rolę takich „wizytówek” zachęcających do zwiedzania danego stanu. Na półkach leżą więc stosy (oczywiście darmowych) folderów reklamujących stanowe atrakcje przyrodnicze, parki rozrywki, miejsca historyczne... po prostu zachwalające wszystko, co tylko może wydać się atrakcyjne dla przybysza z innego stanu czy z zagranicy. To także miejsca, gdzie można pochwalić się wyjątkowymi zdarzeniami czy postaciami. I tak, np. w Welcome Center w Memphis (leżącym tuż przy granicy stanu Tennessee) stoją ogromne pomniki muzycznych sław związanych z tym miastem, czyli Elvise Presleya i B.B. Kinga. Oprócz tego spotkamy się z bardzo uprzejmą i kompetentną obsługą, ciekawymi wystawami oraz np. (jak w Luizjanie) z pyszną lokalną kawą w dowolnych ilo-



Sposób na Eko...

TEKST: ALEKSANDER ŻYZNY
ZDJĘCIA: AKDP

"Zawodnicy prowadzili swe samochody w sposób najróżniejszy: ostro i szybko, lub też – odwrotnie – bardzo powoli. Ja obrałem taktykę nieprzekraczania szybkości 35 km/h oraz nienaciskania pedału gazu więcej, jak na centymetr, przy czym zamiast hamowania przed zakrętem, już z daleka zwalniałem tylko oporami jazdy, z silnikiem na biegu jałowym..."



Tak inż. Witold Rychter opisał swój sposób jazdy gdy startował w konkursie małego zużycia paliwa zorganizowanego 6 maja 1928 roku przez Automobilklub Polski. Obrona przez prowadzącego Tatę inż. Rychtera taktyka jazdy dała mu z wynikiem 4,3 l/100 km zwycię-

stwo wśród samochodów z silnikami do 1100 cm³ i drugie miejsce w klasyfikacji generalnej. Od wygranej w tej klasyfikacji dzieliło go nieco ponad 300 metrów, o tyle dalej pojechał Citroën z inż. Liefeldtem za kierownicą. To był jeden z pierwszych "rajdów o kropelce" w Polsce.

We współczesnych jazdach oszczędnościowych trzeba jechać zdecydowanie szybciej. Regulaminy takich imprez na ogół określają limit czasu, z małym marginesem na nieprzewidywalne zdarzenia, w którym należy przejechać konkretną trasę. Organizatorzy biorą przy tym pod uwagę rodzaj drogi i obowiązujące na trasie ograniczenia prędkości. Należy więc jechać zgodnie z przepisami ruchu drogowego. Za przekroczenie wyznaczonego limitu naliczane są kary. W kilkunastoletniej już historii odbywającego się od 2004 roku Supertestu Ekonomii, zdarzały się odcinki trasy z przeciętną prędkością przekraczającą 100 km/h. Tak było na przykład w 2014 r,



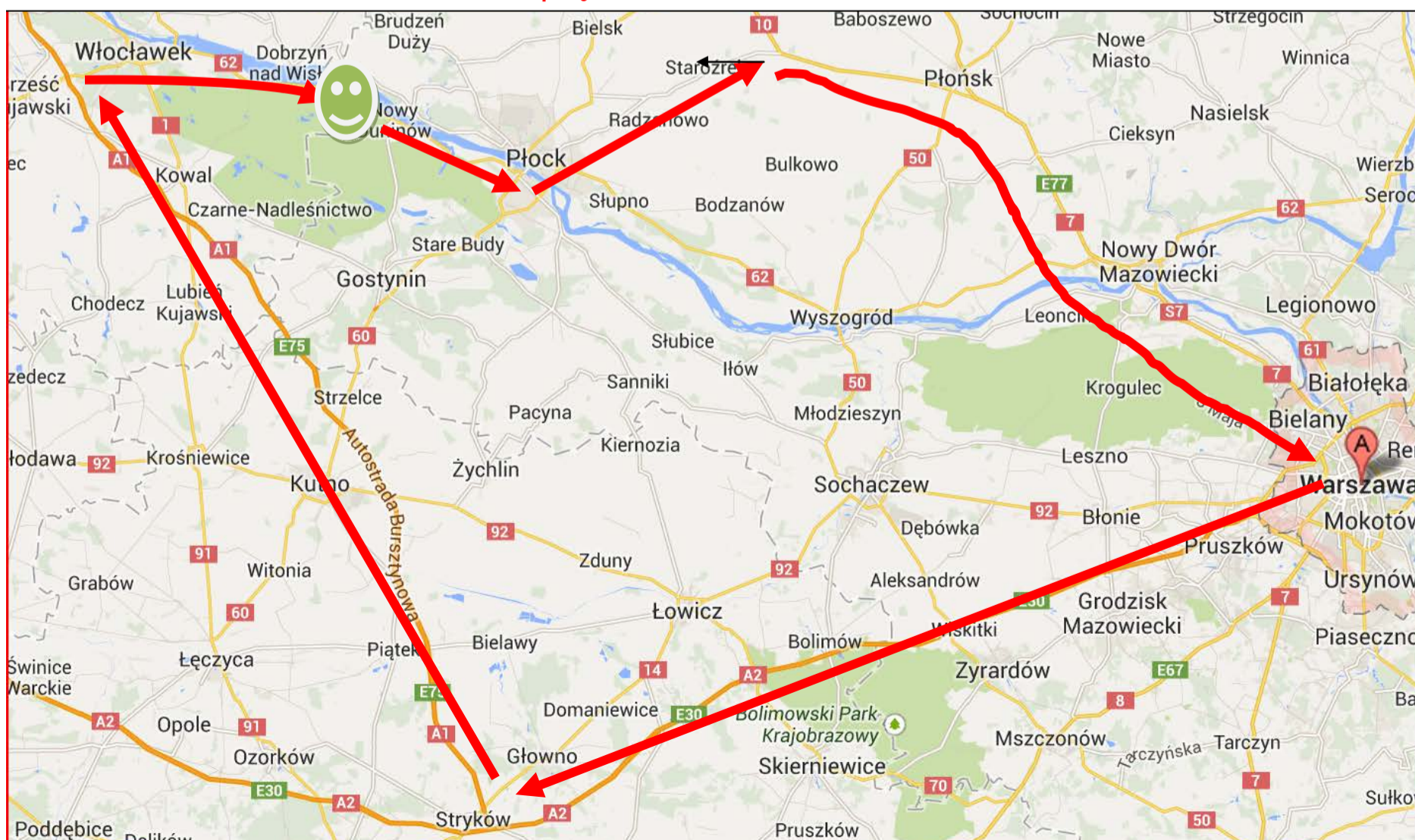
na etapie Warszawa – Stryków – Włocławek – Skoki Duże k.Płocka, w którym na przejechanie 231 km (w tym 170 km autostradowych odcinków A2 i A1) uczestnicy mieli 2h 15 min., co wymagało jazdy z przeciętną prędkością ok. 102 km/h. Najniższa średnia obowiązywała w pierwszej imprezie, w 2004 r. Ponad 500 km trasy z Warszawy przez Ostrów Mazowiecką, Łomżę, Pisz, Ruciane, Olsztyn, Olsztyn, Płońsk, z powrotem do stolicy należało przejechać ze średnią w granicach 50 km/h. Zgodnie z zasadami,

na tak długiej trasie przewidziano regulaminową przerwę na posiłek. Jeden z uczestni- ➔➔

Trasa XI Supertestu Ekonomii 14 czerwca 2014

I etap: Warszawa -Stryków - Włocławek - Skoki Duże 231 km czas przejazdu 2h15m średnia prędkość ok. 102 km/h

II etap: Skoki Duże - Płock - Płońsk - Warszawa 146 km czas przejazdu 2h15 średnia prędkość ok. 65 km/h





długi zjazd, „umożliwia” takie postępowanie. Brak wspomaganie układu hamulcowego czy kierowniczego będzie miał fatalne skutki. Pozostaje więc delikatne operowanie gazem, a i tak nie w każdej sytuacji, bo jedna z zasad eco drivingu nakazuje dynamiczne przyspieszenie podczas ruszania i dopiero po uzyskaniu założonej prędkości delikatne reagowanie pedałem przyspieszenia na zmieniającą się sytuację na drodze.

ków zrezygnował jednak z posiłku, by nadrobić opóźnienie z powodu wolniejszej jazdy, która miała dać mu zwycięstwo. Niestety, nie dała. Czyli pierwszy „patent” inż. Rychtera dziś nie wchodzi w grę. Podobnie jak ostatni, czyli jazda na tzw. luzie. Postęp w technice i budowie silników i układów zasilania spowodował, że metody z czasów królowania gaźników nie mają dziś racji bytu, samochód na biegu, hamujący silnikiem nie zużywa paliwa, a jazda na luzie może być wręcz niebezpieczna. Niedopuszczalne jest też wyłączanie silnika, gdy ukształtowanie terenu, np.

Najlepszym dowodem na skuteczność i efektywność ekof jazdy był pozakonkursowy start w jednym z Supertestów dwóch jednakowych samochodów (Renault Megane) z instruktorami Szkoły Jazdy Renault stosującymi różne sposoby jazdy. Jeden z nich jechał zgodnie z zasadami jazdy ekonomicznej, drugi miał za zadanie jechać możliwie najszybciej, ale bez wchodzenia w kolizje z przepisami ruchu drogowego (nie dał się namówić na jazdę tempem najszybszych kierowców spotkanych na trasie, co wiązałoby się



z nagminnym przekraczaniem dopuszczalnej prędkości). Zajrzyjmy do informacji prasowej z Supertestu 2012, w której startowi tych samochodów poświęciliśmy obszerny akapit:

Udział samochodów SJR miał jeszcze jeden istotny walor, oba miały zamontowane specjalne urządzenia wykorzystywane podczas szkoleń z ekof jazdy, rejestrujące prawie wszystkie parametry ruchu i pracę układów pojazdów, między innymi pozycję użycia pedału przyspieszenia, liczbę hamowań, czas użycia hamulców, liczbę zmian biegów czy średnią liczbę obrotów silnika w czasie minuty. Z tak szczegółowym opisem sposobu jazdy trudno dyskutować i poddawać w wątpliwość rezultaty testu używając argumentów typu: a my ze szwagrem, to..., skądinąd najczęściej używanych na rozmaitych forach internetowych. Przyjrzyjmy się więc

wynikom tej próby, na liczącej 285 km trasie okrężnej z Warszawy drogą S7 do Radomia, dalej DK12 do Puław i z powrotem do stolicy nadwiślańską DW 801 przez Dęblin i Wilgę.

- *Instruktor SJR Maciej Bocheński pokonał tę trasę w 4 godziny 27 minut i 43 sekundy, ze średnią prędkością 64,05 km/h zużywając 10,87 l oleju napędowego (3.81l/100km) i emitując do atmosfery średnio 20,4 kg CO₂/100 km.*

- *Instruktor SJR Andrzej Sława-Nejman (kierowca sportowy startujący m. in. w Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Polski) pokonał tę samą trasę o 8 minut i 8 sekund szybciej uzyskując średnią prędkość wyższą o 2 km/h. Tę korzyść w czasie okupił o 2,04 l wyższym zużyciem paliwa (4.53 l/100 km) i o 4,21 kg/100 km wyższą emisją dwutlenku węgla.*

Może łatwiej porównać te rezultaty jeśli zderzyć 3 procentową korzyść w czasie, z wyższym o prawie 19 procent zużyciem paliwa i emisją



gazu cieplarnianego. Przy ówczesnej cenie oleju napędowego (5,94 zł/l na stacji Statoil, benzyna - 5,99) szybsza jazda na trasie Supertestu była droższa o 12 zł. Niby niewiele, ale wystarczy policzyć, ile razy w ciągu roku pokonujemy taką (lub podobną) trasę. Przeciętne przebiegi samochodu w Polsce to 15 tysięcy rocznie. Bez większego błędu można więc założyć, że odpowiedni sposób jazdy, w skali roku, może przynieść oszczędność co najmniej 100 litrów paliwa. A to, według obecnych cen, oznacza równowartość niemal 500 złotych.

I to już jest konkret przemawiający do wyobraźni. Przynajmniej tych, którzy mają samochody z silnikami spalinowymi. Bo jak zewsząd słyszymy, w perspektywie kilku-kilkunastu lat przesiądziemy się na pojazdy elektryczne i te wszystkie zalecenia stracą aktualność. Zapewne pojawią się nowe. Być może pierwsze doświadczenia zbierzemy już wkrótce, 23 września, podczas XIV Supertestu Ekonomii, do którego zapraszamy firmy oferujące przede wszystkim samochody niskoemisyjne, zwłaszcza hybrydowe i elektryczne. Na miejsce rywalizacji wybraliśmy drogi na północ od Warszawy, na których 90 lat temu odbył się wspomniany na początku konkurs małego zużycia paliwa. Start i meta w centrum handlowym M1 w Markach. ■

Ciepło, ciepiej, gorąco

TEKST I ZDJĘCIA: MARIUSZ LEŚNIEWSKI

Lato w pełni, idzie kolejna fala upałów, która znowu zweryfikuje stan naszych samochodów, a w szczególności kondycję układu chłodzenia. Wakacyjna podróż z niesprawnym systemem chłodzenia, to nie tylko ryzyko nieplanowanego postoju, lecz również prawdopodobieństwo uszkodzenia silnika lub automatycznej skrzyni biegów.

Dawniej kierujący do określenia właściwej temperatury silnika musiał polegać na odczytach z wskaźnika połączonego z termometrem umieszczonym w chłodnicy na przedniej części maski. I choć metoda ta dziś, wydawać by się mogła z pozoru archaiczna - przynosiła zamierzony efekt - gdyż wprawny

posiadacz czterech kółek mógł kontrolować na bieżąco bilans cieplny silnika.

Dzisiejszy samochód, zdominowany elektroniką i wszelakimi systemami symulującymi "myślenie za kierowcę" powinien dostarczać jeszcze więcej precyzyjnych informacji o tem-



foto 1

A



B



C



foto 2

peraturze jednostki napędowej. A jak wygląda to w praktyce? No cóż, niektóre współczesne modele samochodów nie posiadają wskaźnika temperatury silnika, producent rekompensuje ten brak kontrolką sygnalizującą przekroczenie górnego limitu temperatury silnika. Jednak brak możliwości obserwacji temperatury jednostki napędowej w czasie rzeczywistym powoduje szereg ograniczeń. Kierujący nie jest w stanie określić, czy wzrost i pułap osiągniętej temperatury jest optymalny dla silnika.

Przypomnijmy, zakres od około 90 do 100 stopni Celsjusza, to właśnie wartość normalnej temperatury pracy, którą powinien posiadać silnik po przejechaniu kilku kilometrów latem lub kilkunastu zimą i utrzymywać go w trakcie jazdy (foto 2B). Za regulację temperatury silnika odpowiedzialny jest termostat (foto 3), i o właściwym jego funkcjonowaniu informuje wskaźnik temperatury. Gdyby termostat otwierał

się zbyt szybko, to jednostka napędowa będzie miała problem z nagraniem i może nie osiągnąć limitu 90 stopni Celsjusza (foto 2A), - analogicznie w sytuacji późniejszego otwarcia - silnik może się przegrzewać więc limit temperatury znacznie przekroczy optymalne 90-100 stopni Celsjusza (foto 2C). Oba przypadki zachwiania równowagi termicznej silnika są dla niego niekorzystne i wpływają na jego przyspieszone zużycie.

Jakie mogą być konsekwencje braku wskaźnika temperatury? Kierujący, nieświadomy zakłóceń w systemie chłodzenia, może jeździć z niesprawnym układem chłodzenia, aż do momentu awarii. W takim przypadku konieczna jest wizyta w warsztacie, który fachową diagnostyką jest w stanie określić sprawność działania układu chłodzenia. Jak widać w lepszej sytuacji znajdują się właściciele samochodów z wskaźnikami temperatury, lecz i oni mogą borykać →→



POWER FACTORY.

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/POWERFACTORY/



foto 3

się z problemami, których źródłem nie musi być przecież sam termostat. Niesprawność wentylatora chłodnicy lub jego elektronicznego włącznika mogą również spowodować przegrzewanie się jednostki napędowej, w szczególności gdy jedziemy z niewielką prędkością (w korku) lub silnik pracuje na postoju. Sama chłodnica po pewnym czasie może ulec zapchaniu odkładającymi się zanieczyszczeniami, co prowadzi do spadku wydajności układu chłodzenia. Stan gumowych przewodów wchodzących w skład systemu chłodzenia powinien zostać zweryfikowany przynajmniej raz na dwa lata. Pamiętajmy o cyklicznych wymianach płynu w układzie chłodzenia, który przecież podlega starzeniu i traci swoje właściwości z biegiem kolejnych lat. Dolewki powinny bądź przeprowadzane z użyciem płynów o właściwej specyfikacji, a mieszanie danego rodzaju z innym potwierdzone przez serwis danej marki. Obieg płynu chłodzącego wymuszony jest pracą pompy, która najczęściej podlega wymianie gdy wymieniany jest pasek rozrządu wraz z rolkami. W innych przypadkach napęd pompy realizowany jest przez pasek wieloklinowy z napinaczem, który warto skontrolować podczas przeglądu technicznego.

Pamiętajmy również o tym, że układ chłodzenia posiada automatyczna skrzynia biegów, a jego sprawność gwarantuje nam bezawaryjną eksploatację automatu. A co zrobić w momencie gdy samochód zacznie się przegrzewać (foto 2C)? Najlepiej nie doprowadzić do takiej sytuacji,

weryfikując wcześniej stan auta w warsztacie. Jednak życie czasami pisze scenariusz pełen niespodzianek i nawet pozornie sprawny układ, może zawieść.

Jeśli przyjdzie się nam stawić czoła z przegrzewającym się silnikiem, to najważniejsza w takim momencie jest szybka reakcja kierowcy. Chodzi o to, aby nie dopuścić do "zagotowania" się płynu w zbiorniczku wyrównawczym. Obserwacja wskaźnika temperatury odgrywa kluczową rolę i w sytuacji, gdy wskaźówka zacznie zbliżać się do czerwonego pola (foto 2 C) należy ustawić ogrzewanie wnętrza na maximum oraz włączyć

maksymalną prędkość nawiewu powietrza. Taka operacja pozwoli obniżyć wysoką temperaturę silnika (układ ogrzewania odbierze ciepło od silnika). W aucie zrobi się naprawdę gorąco, więc trzeba otworzyć szyby. Trzeba zatrzymać auto w bezpiecznym miejscu. Po zatrzymaniu musimy wyłączyć silnik i odczekać kilkadziesiąt minut aż jednostka napędowa ostygnie. Jeśli nasza wiedza motoryzacyjna jest na co najmniej średnim poziomie, możemy spróbować poszukać przyczyny przegrzewania się silnika. Czasami powodem awarii może być pęknięty odcinek węża układu chłodzenia lub przerwany obwód elektryczny do czujnika wentylatora chłodnicy. Awarie tego typu mogą dać się doraźnie usunąć, jednak większość usterek wymaga interwencji warsztatu. W sytuacji gdy silnik zostanie nadmiernie przegrzany i spod maski zacznie buchać para – pozostaje nam niezwłocznie zatrzymać auto i wyłączyć silnik. Dla własnego bezpieczeństwa i wyeliminowania ryzyka poparzenia lepiej nie otwierać maski, dopiero gdy jednostka napędowa wyraźnie ostygnie możemy dokonać oględzin. Jazda z przegrzonym silnikiem i nadzieją na ratunek "gdzieś tam" nie przyniesie pozytywnego efektu; zniszczeniu ulegną podzespoły silnika, jak i on sam może się zatrzeć. Pamiętajmy, że niesprawny układ chłodzenia może też znacznie skrócić żywot turbosprężarki.

Reasumując, warto odwiedzić warsztat samochodowy i zdiagnozować samochód, aby oszczędzić sobie stresu w te upalne dni. ■

Zaproszenie do serwisu

[Vademecum kierowcy wiosna-lato 2017](#)

Chociaż wiosenna aura nie rozpieszcza, to przecież czas weekendowych wyjazdów już się rozpoczął, a i wakacyjne wojaże coraz bliżej. Aby bez stresów podróżować i dojechać tam gdzie chcemy, musimy mieć pewność, iż samochód, niezależnie od kaprysów pogody, zapewni komfortowy i bezpieczny dojazd do celu. Czas więc odwiedzić serwis. Posiadacze Mercedesów są w szczególnie uprzywilejowanej sytuacji, bowiem teraz mogą skorzystać z promocyjnego pakietu usług.

W czasie podróży zdarzyć się może mnóstwo niespodziewanych rzeczy; może zabraknąć paliwa, wyładuje się akumulator, uszkodzeniu ulegnie opona czy cokolwiek innego uniemoż-

liwi dalszą jazdę. W takich kłopotach, dzięki systemowi Mercedes-Benz Mobilo, pomoc (w całej Europie) zapewni autoryzowany serwis. Przyjedziemy na pomoc.



Sezon pełny małych i dużych radości

Wiosna-lato 2017

Mercedes-Benz
The best or nothing.





Myśl o lecie. O wszystkim innym myślimy za Ciebie.

Wiosna i lato są stworzone do podróżowania, aktywności na świeżym powietrzu, turystyki i kempingu. W autoryzowanym serwisie Mercedes-Benz znajdziesz wszystko, co rozpieści nie tylko Twój samochód, ale przede wszystkim Ciebie.

Sezonowa wymiana opon

Wiosną i latem też chcesz jeździć komfortowo oraz bezpiecznie. W naszym serwisie znajdziesz bogatą ofertę opon klasy premium z homologacją Mercedes Original.

Olśnij wnętrzem

Oferujemy szeroki wybór ekologicznych środków do czyszczenia i nabłyszczania. Nic nie zostawiamy przypadkowi, dlatego w swoim samochodzie zawsze będziesz się czuć świeżo.

Widzieć i być widzianym

Ze względów bezpieczeństwa, przednią szybę zawsze trzeba utrzymywać w czystości. Letni płyn do spryskiwaczy, płyn do usuwania owadów i specjalne produkty do pielęgnacji szyb są naszym standardem. Poradzimy sobie nawet z asfaltem na lakierze Twojego samochodu, warstwa brudu na felgach i impregnacją dachu Twojego kabrioletu.

Myślimy o wszystkich

Wszystkie nasze akcesoria nawiązują do wieletoletniej tradycji Mercedes-Benz i spełniają najwyższe standardy jakości i bezpieczeństwa. Wybieraj z oryginalnych produktów, które uprzyjemnią letnie podróżowanie nie tylko Tobie, ale i Twoim bliskim.

Zawsze i wszędzie w kontakcie

Mercedes me connect połączy Cię z samochodem i samochód ze wszystkim co dla Ciebie ważne. Począwszy od diagnostyki pojazdu oraz inicjowania niezbędnej pomocy w razie awarii lub wypadku, poprzez zdalne kontrolowanie niektórych funkcji pojazdu, a skończywszy na usługach concierge. Jeżeli Twój Mercedes nie jest wyposażony fabrycznie w moduł me Connect możesz wyposażyć go w Mercedes me Adapter. Urządzenie to połączy samochód z Twoim smartfonem i pozwoli Ci korzystać z wielu przydatnych funkcji.



Bez trosko z Mercedes-Benz Mobilo

Kiedy podczas podróży przebijesz oponę, wyładuje się akumulator, zabraknie paliwa lub wydarzy się cokolwiek innego - przyjedziemy na pomoc. Gwarantujemy Ci mobilność w całej Europie, dzięki systemowi Mercedes-Benz Mobilo.

Zeskanuj kod i dowiedz się więcej.



MAGIA STARYCH AUT

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Nieczęsto mamy okazję oglądać samochody, których produkcja zakończyła się co najmniej dwadzieścia pięć, a nierzadko i siedemdziesiąt pięć lat temu.



Ciekawe, że nawet jeśli w czasach ich świetności nie budziły powszechnego zachwytu, to dziś wręcz powalają i niezwykłą urodą, i rozwiązaniami konstrukcyjnymi, i fascynującą przeszło-

ścią. No i ceną. Zawsze jest to spotkanie z historią, trochę z ulicznym teatrem, trochę z „wyższymi sferami”, luksusem i ogólnie z lepszym światem. Imprezy, w czasie których w jednym miejscu i w jednym

czasie można podziwiać cuda dawnej motoryzacji odbywają się na całym świecie i cieszą się ogromnym zainteresowaniem. W Polsce środowisko miłośników samochodów zabytkowych spotyka się w czasie Mistrzostw



Polski Samochodów Zabytkowych organizowanych pod egidą Polskiego Związku Motorowego albo na różnego rodzaju zlotach, imprezach, wystawach środowiskowych.

Współczesne samochody bez wątpienia są bezpieczniejsze, bardziej komfortowe, łatwiejsze w obsłudze, mają skuteczniejsze hamulce, jeżdżą szybciej, zużywają mniej paliwa, ale budzą znacznie mniejsze emocje. Projektowane z wykorzystaniem tych samych narzędzi różne modele różnych marek są do siebie coraz bardziej podobne, co trzy lata przechodzą modyfikacje, a co sześć producenci prezentują kolejną generację modelu. To wymysł ostatnich dziesięcio- ➔➔





leci, wcześniej samochody nie miały tak krótko planowanego żywota. Czasy, kiedy samochód projektowano kilka i eksploatowano dziesiątki lat, już nie wróca. Wracają natomiast sentymentalne nawiązania do dawnych modeli, tak jak uczynił to Fiat (model 500) czy BMW z Mini. Największym wrogiem auta była wówczas rdza. Rdza i zapomnienie. Miłośnicy dawnej motoryzacji, albo też ci, którzy dzięki splotowi najdziwniejszych nieraz okoliczności weszli w posiadanie czegoś, co niegdyś było samochodem przez lata przywracają auta do stanu pełnej sprawności. Odtwarzają fragmenty, w których stalowe elementy zniknęły, odnajdują kolejne dowody potwierdzające wszystkie etapy istnienia auta. Odtworzenie karoserii,

znalezienie, dorobienie i złożenie w całość dziesiątek części, przywrócenie sprawności technicznej i uruchomienie takiego auta nie czyni jeszcze z niego zabytku. Niezbędna jest kompletna dokumentacja jego historii. Zbudowanie od podstaw repliki to nie powód do chwały, choć na pierwszy rzut oka auto wygląda tak samo, jak oryginał. Samochodem zabytkowym jest konkretny egzemplarz z właściwym numerem nadwozia i silnika, udokumentowaną historią i z jak największą liczbą oryginalnych części. No i musi jeździć oraz pięknie wyglądać.

Mistrzostwa Polski Samochodów Zabytkowych to bardziej towarzyskie spotkania niż rywalizacja kolekcjonerów i miłośników samochodów zabytkowych. Niemniej regu-

lamin przewiduje serię wymagających prób. Jazda okrężna powinna odbywać się na dystansie od 60 do 120 km, podzielona powinna być na 3. do 5. etapów, z obowiązkowymi Punktami Kontroli Czasu i Punktami Kontroli Przejazdu. W czasie każdej z rund powinny odbyć się co najmniej trzy próby sprawności kierowania samochodem, załoga musi też rozwiązywać zadania testowe z prawa ruchu drogowego oraz z historii motoryzacji. Najbardziej prestiżowy dla zawodników i widowiskowy dla kibiców jest konkurs elegancji, gdzie premiowany jest samochód, jego uroda, stan techniczny, historia i zgodność z oryginałem. Właściciele prezentują się w strojach z epoki i odgrywają role ściśle nawiązujące do kli- ➔➔



BRAYT®



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 Meżyk +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



matu czasów pochodzenia auta. Taki pokaz gromadzi zazwyczaj bardzo liczną widownię, której podziw chociaż trochę wynagradza miłośnikom starych i bardzo starych samochodów trud włożony w ich restaurację. Nierzadko są to lata pracy i stosowne do piękna samochodów pieniądze. W pięknych – zazwyczaj – realiach nienowej architektury samochody te z pierwszej, ale też i z drugiej połowy ubiegłego wieku prezentują się doskonale.

W pięknych okolicznościach polskiej architektury publiczność może podziwiać na przykład przepięknego Polskiego Fiata z 1938 roku. Samochód znany między innymi z filmu *Vabank*, gdzie grał ważną rolę

samochodu komisarza Przygody. Policyjne skojarzenia, tym razem z całkiem realną rzeczywistością lat sześćdziesiątych budzi Lancia Fulvia – etatowe auto włoskich karabinierów i bohater wielu kryminałów z tamtego okresu. Niepozorny samochód do dziś imponuje nadzwyczajnymi własnościami trakcyjnymi, ich konsekwencją (tych własności) były lata dominacji Lancii Delty w światowych rajdach samochodowych. Ale to już inna baśń. Skoro przy włoskiej policji, to może coś o mafii? Bywają i takie skojarzenia - luksusowe Mercedesy czy Citroëny mafiosi z upodobaniem wykorzystywali do swoich niecznych celów. Modele tej ostatniej marki, Traction Avant, w latach pięćdziesiątych uży-

wane były przez niesławną służbę UB. Mamy straszyły niesforne pociechy groźbą, że tacy panowie jeżdżą czarnymi Citroënami i porywają małe dzieci. Niekiedy okazywało się to prawdą. Z czasem Citroëny zostały zastąpione przez Wołgi. Dziś te auta już nie lęk budzą, a zachwyty. W każdym z rajdów przejazd kolejnych samochodów to parada niezwykłych przygód, zakrętów historii ukrytych pod doskonale położonym lakierem, to prezentacja uporczywości i wytrwałości ludzi, którzy wraki warte tyle, co złom zmienili (bywa) w wygraną w lotka. Tylko że doprowadzenie samochodu do zwycięstwa w konkursie elegancji trwa dłużej, niż skreślenie sześciu liczb. Znacznie dłużej. ■

FOTOZAGADKA



W dzisiejszej fotozagadce należy odpowiedzieć na pytanie:

Co to jest AUTODETAILING?

Pytanie pomocnicze: Czy powyższa fotografia jest związana z autodetailingiem?

Dla autorów prawidłowych odpowiedzi mamy nagrody - zestaw firmy Brayt oraz książki "Ekojazda"

Odpowiedzi prosimy nadsyłać mailem na adres redakcja@motopress-media.pl



ANDRZEJ DĄBROWSKI

Bez przesady



Jak wiadomo tysiące polskich kierowców jeździ bez technicznego przeglądu. Przegapienie terminu badania okresowego będzie kosztować podwójnie, czyli ponad 250 zł. Od 2018 r. opłata za badanie samochodu osobowego wzrośnie do 126 zł. Teraz 99 zł. To raptem podwyżka o 27 zł. i dopiero za rok. Po co więc w mediach te rozpaczliwe tytuły o strasznych podwyżkach? Co to za „rewolucja” zmiany przepisów? „Wyciąganie pieniędzy z kieszeni kierowców”! Jeśli właściciel pojazdu nie jest w stanie zapamiętać daty kolejnego przeglądu, to coś z nim nie tak. Może zapisać sobie datę w kalendarzyku, w telefonie komórkowym, przykleić samoprzylepną karteczkę na domowej lodówce... Jeśli jednak przegapi, to niech płaci karę. Robi dodatkowe kilometry do specjalnej stacji badania technicznego, by zdobyć stempel w dowodzie rejestracyjnym. To tak jak przekraczanie dopuszczalnej prędkości i wielki lament kierujących, że muszą zapłacić mandat. A kto im każe jechać o 30 km za dużo? Więc skoro tysiące kierowców jeździ w Polsce bez okresowego przeglądu technicznego, często niesprawnymi pojazdami, narażając siebie i innych na niebezpieczeństwo, to słusznie takie przepisy proponuje rząd dla kierowców nie dbających o bezpieczeństwo. Ponieważ wszystkie narzekania są dla mnie całkowicie niezrozumiałe, powiem tylko, że miałem do tej pory 46 różnych samochodów i nie zdarzyło mi się przegapić terminu żadnego badania technicznego.

No to jeszcze jeden temacik opatrzony wielkimi słowami: „Drastyczna zmiana w taryfikacji mandatów”! Nawet o połowę wzrosnąć mają kary za rozmowę podczas jazdy przez telefon, jazdę bez zapiętych pasów bezpieczeń-

stwa i przewożenie dzieci bez obowiązkowego fotelika.

Z obecnych 300 zł do 500 zł wzrosnąć ma kara za jazdę bez zapiętych pasów. Więcej zapłacą kierowcy, którzy korzystają w czasie jazdy z telefonów komórkowych. To wykroczenie ma być karane mandatem w wysokości 300 zł (obecnie jest to kwota 200 zł). To gdzie te „drastyczne” zmiany? Drastyczna zmiana to 1000 zł i taką karę widziałbym w zastrzaniu prawa. Przypomnę tylko, że po pierwsze: na całym świecie specjalistyczne badania jednoznacznie potwierdzają poważne zagrożenie koncentracji u kierującego pojazdem zajmującego się rozmową przez telefon. Już nie wspomnę o pisaniu SMS-ów. Po drugie: są kraje, gdzie kary za telefoniczne rozmowy w samochodzie sięgają kilkuset Euro. Ostatnio często podlegają podwyższaniu. „Komentatorzy” uzależnieni od komórek, w przeważającej liczbie nie zostawiają przysłowiowej suchej nitki na proponowanych podwyżkach, na policji i wysokości kar. Problem jest poważny. „Z danych Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wynika, że ponad 1/3 polskich kierowców (35 proc.) każdego dnia korzysta z telefonu w czasie jazdy! Aż 64 proc. ankietowanych przyznało, że odbiera lub pisze wiadomości tekstowe w czasie prowadzenia pojazdu!” Przeróżające! Podobno nasza policja stara się wyłapywać kierowców rozmawiających przez komórkę używając specjalnych teleobiektywów. Wyniki smutnych statystyk wskazują, że głupoty nie wyleczy się teleobiektywem, tylko prawdziwie drastycznymi karami i konkretnymi akcjami policji, których jeszcze w Warszawie nie zauważyłem. ■

www.lakiernik.com.pl



Teraz także na smartfony i tablety

No i po co Ci to wszystko?

TEKST: MARZENA PIÓRO
ILUSTRACJA: WIKTORIA PISARSKA

Kocham moje autko! Bardzo, miłością prawdziwą. Ma wiele zalet; bo jest tylko moje, bo szybkie, bo małe i zwinne, bo ekonomiczne w eksploatacji. No i oczywiście piękne. Ale to nie wszystko. Bo moje auto, to też moje miejsce. Tu mogę mieć swoje rzeczy. Bez cenzury, bez tłumaczenia się po co, dlaczego. No, właśnie. Osobisty kierowca wpadł na pomysł, że odkurzy i sprzątnie moje autko. Cudownie. Wiadomo, pomoc zawsze mile widziana. Przygotował zatem cały arsenał kosmetyków samochodowych i mały kartonik, na moje rzeczy. No właśnie – mały. Bo w pierw jak wiadomo trzeba wyjąć ze środka wszystkie rzeczy. I zaczął od mojej tajnej skrytki pod fotelem kierowcy, gdzie znalazł: szpilki w kolorze czarnym, buty na koturnie białe, ale w pudełku, płaszcz przeciwdeszczowy, dwa parasole (mały i duży). Słyszę jak mruczy pod nosem: „Po co to wszystko?” Za chwilę szpera pod drugim fotelem i wyciąga cały asortyment małych buteleczek. Bo to i żel do mycia, i parę kosmetyków, i kilka energetyków. Strój kąpielowy, balsam do ciała, i mała kosmetyczka. O! Nawet znalazła się jego pianka. Ta, co zniknęła 2



miesiące temu. I ciągle jak mantrę powtarza: „No po co Ci to wszystko?” Na siedzeniu z tyłu, był czarny sweterek, czapka i kurteczka, ale zdążyłam sama je sprzątnąć. Podobnie jak kieszonki, gdzie były zapasowe okulary przeciwsłoneczne, olejek do opalania, dezodorant, kremik w saszetkach i klapki do kąpiel. Cóż, żeby uniknąć kolejnych komentarzy podczas zupełnie nieplanowanej inwentaryzacji, na wszelki wypadek, bagażnik sprzątam sama. Bo i przegląd zrobię i już nie będę słuchała pytania, na które o odpowiedź trudno: „Po co to wszystko?”, przecież wiadomo: na zapas!

PS.

Zalecenia od Marzeny:

Dziewczyny wiadomo że, nasze auto to jednocześnie taka dodatkowa przestrzeń osobista, ale pamiętajmy, nadmiar walających się gadżetów nie sprzyja koncentracji, tworzy bałagan a do tego niektóre rzeczy mogą się zepsuć, nie mówiąc już o tym że tworzą bałagan i w trakcie gwałtownego hamowania mogą stać się dla nas niebezpieczne. Zatem podchodźmy racjonalnie do przechowywanych i przewożonych przez nas przedmiotów. Powodzenia na drodze! ■

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, Marcin Buczkowski, Tomasz Ciecierzyński, Grzegorz Chmielewski, Andrzej Dąbrowski, Jerzy Dyszy, Andrzej Glajzer, Joanna Kalinowska, 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

Zdjęcia na okładce: Mirosław Rutkowski



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl