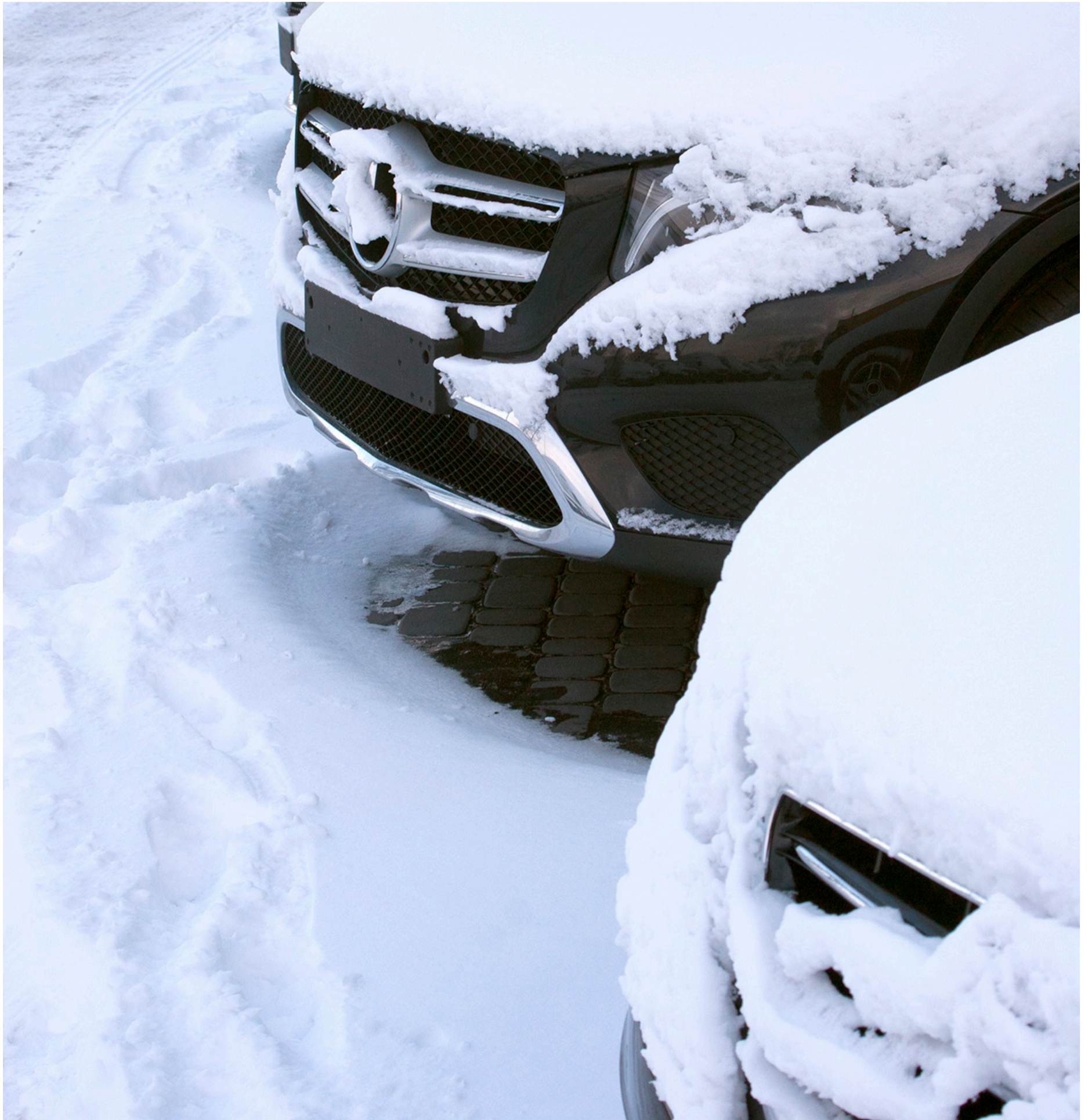


iauto ^{polska}

Numer 125, 10 stycznia 2019



Coraz bliżej bam do motoryzacji, w której kierowcę kręcącego kierownicą, zmieniającego biegi i operującego pedałami zastąpi komputer. Pół wieku temu sytuację taką opisywał wielki wizjoner Stanisław Lem. Powracający z kosmosu pilot zastał Ziemię na nieprzewidywalnym i nieakceptowalnym dla niego etapie rozwoju. Chciał sobie po prostu pojeździć samochodem...

Z górą trzydzieści lat temu Mercedes opracował system kamer, czujników i mechanizmów, które powodowały, że samochód sam skręcał, hamował lub przyspieszał. Oczywiście, był to układ dalece niedoskonały i koszmarnie drogi. Dziś sytuacja jest zgoła inna. Już nie jedna, dwie firmy, lecz wszyscy liczący się producenci są gotowi do produkcji samochodów, które w pełni zastąpią kierowcę. Pozostaje jednak do rozwiązania cały pakiet regulacji prawnych. Z dnia na dzień nie znikną z dróg samochody prowadzone przez ludzi, ale pojawią się już te sterowane przez komputer. Teoretycznie samochody autonomiczne mają być nieomyślne. Ale

przecież mogą być na tyle nieomyślne, na ile zaprogramuje je człowiek. A ten w wszystkich sytuacjach drogowych przewidzieć nie jest w stanie. Zwłaszcza kolizyjnych, w których dojsć może do zbyt bliskiego spotkania samochodu z kierowcą ze sterowanym przez komputer. Jeśli do tego dołożą się jakieś niekorzystne czynniki atmosferyczne, defekt lub niesprawność któregoś z układów i niekoniecznie optymalna reakcja człowieka - to co wtedy? A jak rozwiązać kwestie ubezpieczeń? No i jeszcze kolejna zagwozdka - różne przepisy w różnych krajach. Wychodzi na to, że wprowadzenie samojeżdżących samochodów do produkcji i oferowanie ich klientom, jeszcze przez kilka ładnych lat mocno ograniczą wszelkiego rodzaju przepisy. Mam nadzieję, że jeszcze długie lata ci, którzy to lubią, będą się cieszyli prowadzeniem samochodu. Samodzielnie i bez elektronicznych wspomagaczy.

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Wrażenia z jazd

Motoryzacja

(Nie)bezpieczeństwo ruchu drogowego - str. 4

Ja pod prąd - str. 10

Jadą wozy kolorowe - str. 12



Kalendarium

Paliwo XX wieku - str. 15



(Nie)bezpieczeństwo ruchu drogowego

TEKST: ALEKSANDER ŻYZNY
ZDJĘCIE: ARCHIWUM

Za poprzedniego – jak to mówią co bardziej ekstrawaganccy politycy – reżimu, na fali europejskich i światowych planów zmniejszenia liczby zabitych w wypadkach drogowych, uchwalono Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013 – 2020.

Program zakładał, że w ostatnim roku jego realizacji, liczba zabitych w wypadkach drogowych w Polsce nie powinna być wyższa niż 2000, a ciężko rannych niż 6900. W połowie tego okresu wyznaczono cel cząstkowy: nie więcej niż 2400 śmiertelnych ofiar.

Statystyki wypadkowe za 2017 rok pokazują fiasko programu już na półmetku jego realizacji: w 32760 wypadkach zginęło 2831 osób, a rannych zostało prawie 40 tysięcy, w tym 11103 ciężko. Również wstępne dane policji za 2018 rok sugerują załamanie obserwowanej od lat tendencji spadkowej, wynika z nich że w 31410 wypadkach zginęło 2838 osób, a ok. 37 tys. zostało rannych. Liczba śmiertelnych ofiar zapewne jeszcze wzrośnie, bo powiększą ją ci, którzy umrą w ciągu 30 dni od zdarzenia z ich udziałem. Oba założone cele oddaliły się na tyle, że stały się już chyba nierealne, mamy wszak już rok 2019, a zabitych i ciężko rannych blisko o połowę więcej, niż we wspomnianym NP BRD. Odnieść można też wrażenie, że obecny – trzymając się nomenklatury co bardziej ekstrawaganckich polityków – reżim, o tym programie chyba nie chce wiedzieć, a może nawet nim się brzydzi. Na przykład Sejm – o czym doniósł portal brd24.pl – nie znalazł w minionym 2018 roku czasu, by wysłuchać

sprawozdania Krajowej Rady BRD i podyskutować o stanie bezpieczeństwa w ruchu drogowym w roku 2017, a ponadto, po raz pierwszy w swej historii, ani raz nie zebrała się Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, powołana 1 stycznia 2002 r na mocy ustawy Prawo o ruchu drogowym, jako międzyresortowy organ doradczy Rady Ministrów.

Wróćmy jednak do Narodowego Programu BRD 2013-2020. Zdiagnozowano w nim i zdefiniowano najistotniejsze zagrożenia wpływające na bezpieczeństwo na naszych drogach, a następnie wybrano 5 tzw. filarów, od realizacji których zależy powodzenie programu. Oto one:

- 1) bezpieczne zachowania uczestników ruchu
- 2) bezpieczna infrastruktura drogowa
- 3) bezpieczna prędkość
- 4) bezpieczne pojazdy
- 5) system ratownictwa i pomocy medycznej.

Przyjrzyjmy się więc realizacji tego programu.
Ad.1.

Nie wiem jak Państwo, ale ja nie dostrzegam specjalnych zmian w zachowaniu uczestników ruchu. Jest zdecydowana większość stosująca się do przepisów, zasad i norm obowiązujących na drodze i w gruncie rzeczy nieliczna, ale rzu- →→

raz na dzień
wejdź na
www.autorok.pl

Autorok

DESIGN

MITCHELL ZAGATO VOIS
TOURING SUPERLEGGERA VAN D
COGGIOLA BERTONE MICHELOTTI
FISSORE VIOTTI KINSFELD
FIGONI&FALASHI CASTAGNA
VANVOOREN JAMES YOUNG
FIORAVANTI POURTOUT FRU
CORSA
EXNE
PAUL



ElectroMobility
Poland

Wyrafinowane trendy
Ekscentryczne style
Designer of the Century



raz w życiu kup
wydanie
specjalne



HISTORIA
DESIGN
MECHANIKI



raz do roku zamów kronikę
Autorok
w Empikach
redakcja@autorok.pl
22 675 12 95



cająca się w oczy grupa wiecznie spieszących się szaleńców, którzy za nic mają wspomniane przepisy, zasady i normy oraz innych uczestników ruchu. Osobiście nie odczuwam ponadto żadnej specjalnej presji ani prób kształtowania pożądanych, czyli bezpiecznych zachowań na drodze. Poza okazjonalnymi, powtarzаныmi co rok, ale coraz mniej przekonującymi akcyjnymi działaniami typu wiosna, lato, jesień, zima, wakacje, długi weekend, ferie, akcja „Znicz”. Słowem rutyna. W sumie bez zmian, chociaż właściwie gorzej, bo z anten radiowych i telewizyjnych znikły cykliczne programy motoryzacyjne o charakterze edukacyjnym, a w ich miejsce pojawiły się infantylne na ogół rozmówki, w których prowadzący celebryci skupieni są przede wszystkim na tym, by dobrze wypaść między pogawędką z kucharzem o carpaccio z pora, a wizytą fryzjera odnoszącego niespotykane sukcesy w walce z łupieżem.

Ad.2 i 3.

Tu się dzieje, tu widać zmiany na lepsze i tu należy szukać powodów, dla których w ostatnich latach odnotowaliśmy w statystykach wypadkowych znaczną poprawę. Minister transportu obecnie rządzącego ugrupowania, ale w poprzednim wcieleniu – Jerzy Polaczek, grzmiąc w Sej-

mie (26 stycznia 2006 r.) na temat stanu lądowej infrastruktury transportu pod hasłem „15 straconych lat”, mówił: (...) *W 38 milionowym kraju mamy zaledwie 569 km autostrad i 247 km dróg ekspresowych. Na drogach w Polsce co roku ginie prawie 6 tys. osób, a 65 tysięcy doznaje obrażeń, co jest zatrważającą statystyką. (...) W dalszej części wystąpienia, prezentując pod hasłem „Radykalne zmiany. Realne plany” rządową „Strategię rozwoju transportu na lata 2007 – 2013”, zapowiedział: (...) w wyniku realizacji tego programu długość autostrad w roku 2013 wyniesie 1729 km, a długość dróg ekspresowych wyniesie ok. 1800 km (...)*

Właśnie mija 13 lat od tej zapowiedzi. Pan minister specjalnie się nie narządził, jego następcy z budową autostrad i ekspresówek radzili sobie lepiej lub gorzej, ale stan na koniec 2018 r, a więc 5 lat po terminie wskazanym w „Radykalnych zmianach. Realnych planach”, jest następujący: 1638,5 km autostrad i 2092,2 km dróg ekspresowych. Nie tak szybko, jak minister zapowiadał, ale są. Poza tym zmodernizowano tysiące kilometrów sieci drogowej, także pod kątem poprawy bezpieczeństwa użytkowników. Na niebezpiecznych skrzyżowaniach przybyło rond wymuszających zmniejszenie prędkości, pojawiły się niespotykane u nas wcześniej urządzenia tech-

niczne wymuszające na kierowcach wolniejszą jazdę np. w sąsiedztwie przejść dla pieszych, czy w innych miejscach w terenie zabudowanym. Coraz liczniej stosowane są także urządzenia dzielące jezdnie, uniemożliwiające przejeżdżanie na część przeznaczoną do jazdy w przeciwnym kierunku. No i „last, but not least”, przy drogach pojawiły się fotoradary, które miały zmusić kierowców do respektowania ograniczeń prędkości. I zmusiły. To są główne powody, dla których liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w Polsce, od połowy pierwszej dekady XXI wieku do dziś, spadła z około 5500 poniżej 3 tysięcy.

Ad 4.

W tej dziedzinie – bezpieczne pojazdy, władza (reżim aktualnie ją sprawujący, jak to mówią co bardziej...) ma niewiele do gadania. To my, płacąc za samochód, decydujemy, jaki poziom bezpieczeństwa sobie zapewnimy. A jest w czym wybierać. Władza (reżim aktualnie ją sprawujący, jak to mówią co bardziej...) do wyboru bezpieczniejszego auta w żaden sposób nas nie zachęcała i nie zachęca. I choć od lat wskazuje się na wysoki wiek (rzędu 14 lat) naszego parku maszynowego, to jednak poziom bezpieczeństwa, tak czynnego jak biernego, oferowany przez obecnie eksploatowane samochody, jest zdecydowanie wyższy niż przed laty, co też ma wpływ na liczbę wypadków i zgonów w ich wyniku.

Ad 5.

W tej dziedzinie od władzy (reżimu aktualnie ją sprawującego, jak to mówią...) zależy dużo. Tyle, że w ostatnich latach w funkcjonowaniu systemu ratownictwa i pomocy medycznej nie wydarzyło się nic spektakularnego, co zapewne zwróciłoby – nie tylko moją – uwagę. Od czasu do czasu słychać jedynie o niezadowolaniu ratowników medycznych z warunków płacy i pracy, ale to w resorcie zdrowia niejako standard. Wydaje się, że w tym filarze tkwią jeszcze rezerwy, a usprawnienie funkcjonowania systemu ratownictwa i pomocy medycznej mogłoby zmniejszyć zwłaszcza liczbę zgonów w ciągu 30 dni po zdarzeniu.

Podsumowując – cele założone w Narodowym Programie BRD 2013-2020 oddaliły się na tyle,

że ich osiągnięcie w perspektywie dwóch najbliższych lat wydaje się niemożliwe. Wymagałoby bowiem zmniejszenia w tym czasie liczby zabitych o jedną trzecią, podczas gdy w ciągu ostatnich 3 lat sprawowania władzy przez rząd PiS liczba ta niezmiennie oscyluje w pobliżu 3 tysięcy (3026 w 2016 r, 2831 w 2017), a czyny zaświadcza, że bezpieczeństwo ruchu drogowego nie należy do priorytetów tej ekipy.

Z górą 10 lat temu miałem przyjemność odebrać wyróżnienie w Europejskim Konkursie BRD Fundacji NORAUTO dla Auto Klubu Dziennikarzy Polskich, za cykl seminariów „Media i BRD”. Na ceremonii wręczenia nagród odbywającej się w Paryżu, podczas Mondial de L'automobile, zjawiała się ówczesna minister spraw wewnętrznych Francji Michele Alliot-Marie. Gratulując nagrodzonym, pani minister powiedziała między innymi, że powodzenie realizacji wszelkich programów poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym zależy przede wszystkim od determinacji władzy. Dzięki tej determinacji władzy, Francja, z kraju, w którym na przełomie stuleci w wypadkach ginęło najwięcej ludzi w Europie (8162 osoby w 2001 r.), została jednym z liderów poprawy bezpieczeństwa drogowego ograniczając liczbę zgonów w wypadkach o blisko 5 tysięcy (3459 w 2015 r.) Nasza władza nie dość, że nie jest zdeterminowana, to nawet nie wykazuje chęci do zajęcia się bezpieczeństwem na drogach, a podległe jej służby popadły w skrajną rutynę. Przykład sprzed kilku dni. Policja prowadziła całodzienną akcję kaskadowej kontroli prędkości w dniu, w którym kraj nawiedziły obfite opady śniegu i kierowcy, złorzecząc drogowcom, walczyli o utrzymanie się na jezdni. Media informowały obszernie o akcji policji, na przemian z komunikatami na temat śnieżnych nawałnic w różnych rejonach kraju.

PS.

Już raz – w 2007 roku – osoby odpowiedzialne za administrację drogową i BRD w Polsce zostały dostrzeżone w Europie, a konkretnie otrzymały tytuł najgorszej w EU. Ministrem transportu i budownictwa był wtedy wspomniany w artykule Jerzy Polaczek, a ministrem spraw wewnętrznych Ludwik Dorn. Tytuł najlepszej administracji przypadł Finlandii. ■

Dlaczego ubezpieczenia warto kupować w pakietach?



Zastanawiasz się nad wykupieniem jedynie polisy OC, bo tylko ona jest obowiązkowa? Pomyśl dwa razy - inne ubezpieczenia, oferowane w pakietach, również mogą okazać się przydatne, zwłaszcza w nieprzewidzianych sytuacjach. A o takie na drodze nietrudno, nawet jeśli nie odbywasz dalekich podróży. Wyjaśniamy, dlaczego warto zainteresować się pakietami ubezpieczeń.

Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej

Z samym OC sprawa jest prosta - to obowiązkowe ubezpieczenie, którego zakres zawsze jest taki sam, bez względu na to, w którym TU zdecydujesz się wykupić polisę. Jednak chroni Cię ono jedynie w tych sytuacjach, kiedy to Ty spowodujesz szkodę.

OC w pakiecie z AC

OC jest często oferowane w pakiecie z AC. To drugie ubezpieczenie jest co prawda dobrowolne, jednak za jego zakupem przemawia kilka ważnych kwestii.

Po pierwsze, chroni ono Twój pojazd, a także jego wyposażenie. W razie utraty, zniszczenia, uszkodzenia, a nawet kradzieży auta, możesz liczyć na odszkodowanie.

Po drugie, zakres polisy AC możesz dopasować do swoich wymagań - może być on niewielki, może też być bardzo szeroki. Dla przykładu: oferta podstawowa AC obejmuje zwykle szkody powstałe w wyniku kolizji drogowych czy uszkodzenia pojazdu przez osoby trzecie. Jednak dopiero w pakiecie rozszerzonym liczyć możesz na pomoc przy organizacji i pokryciu kosztów transportu czy wynajmu pojazdu zastępczego.

Po trzecie, kupując AC w pakiecie z OC, zapłacisz mniej. Ponieważ AC jest ubezpieczeniem dobrowolnym, towarzystwa ubezpieczeniowe starają się zachęcić kierowców do jego wykupienia, tworząc pakiety OC/AC w atrakcyjnych cenach.

Pakiet OC/AC - znajdź najlepszy!

Kupując samo OC, powinieneś szukać najtańszej polisy. Decydując się na pakiet ubezpieczeń, musisz oczywiście rozważyć zakres AC, ale cena również będzie miała znaczenie.

Kalkulator ubezpieczeń

By znaleźć najkorzystniejszą ofertę, możesz skorzystać z kalkulatorów ubezpieczeń, które znajdują się na witrynach większości TU. Po wypełnieniu formularza, w którym będziesz musiał podać dane dotyczące swojego pojazdu, a także siebie, jako właściciela, otrzymasz propozycję pakietu OC/AC. Wypełnienie wszystkich pól trwa około 10-15 minut. To niedużo, pod warunkiem, że interesuje Cię oferta z dwóch czy trzech wybranych TU.

Porównywarka OC/AC

Jeśli nie jesteś szczególnie przywiązany do konkretnych ubezpieczycieli, skorzystaj z porównywarki pakietów ubezpieczeń (<https://porownywarka-oc-ac.pl/>). Formularz wypełnisz w niej raz, ale ofert na pakiet OC/AC otrzymasz co najmniej kilka, a najczęściej kilkanaście.

Porównywarka OC/AC to doskonały sposób na to, by na pakiecie OC/AC zaoszczędzić. Na rynku ubezpieczeń komunikacyjnych panuje ogromna konkurencja. Towarzystwa ubezpieczeniowe dosłownie walczą o klienta, a oferowanie niższych cen polis to najprostszy sposób, by przekonać go do swojej oferty. Korzystając z porównywarki OC/AC szybko dowiesz się, które TU oferują najkorzystniejsze warunki.

Niższe ceny, które uzyskasz, korzystając z porównywarki pakietów ubezpieczeń, wynikają również z braku pośredników. Jeśli zdecydujesz się na zakup polisy, umowę podpiszesz bezpośrednio z wybranym TU.



Ubezpieczenia dodatkowe

Poza pakietem OC/AC zwróć też uwagę na inne ubezpieczenia.

Wykupując NNW, za stosunkowo niewielkie pieniądze zyskasz dodatkową ochronę od następstw nieszczęśliwych wypadków. Assistance zapewni Ci pomoc w różnych sytuacjach, które mogą mieć miejsce podczas podróży. Szyby, opony czy kluczyki do auta również możesz ubezpieczyć, na dodatek za przysłowiowe grosze.

W pakiecie taniej

Wykupywanie samego OC to tylko pozorna oszczędność. Przekonały się o tym dziesiątki tysięcy kierowców mądrych po szkodzie, których beztraska i podejście w stylu "przecież nic się nie stanie", kosztowały ich często wiele czasu, nerwów i pieniędzy. Pomyśl o dodatkowym ubezpieczeniu. Tym bardziej, że korzystając z porównywarki pakietów ubezpieczeń liczyć możesz na naprawdę atrakcyjne oferty cenowe.

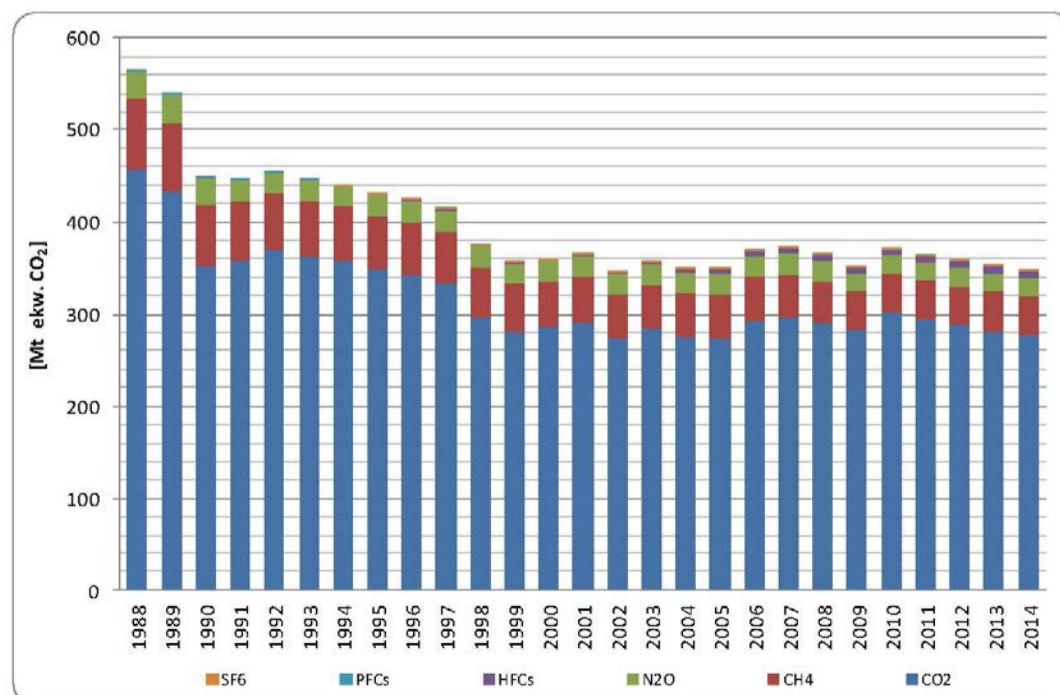
Ja pod prąd

TEKST: ALEKSANDER ŻYZNY

Trochę ostatnio wiało i przycichła sprawa smogu i w ogóle jakości powietrza. Ale na pewno wkrótce odżyje.

Ponieważ swoje lata mam, osobiście zaliczam się do juniorów starszych, pamiętam różne rzeczy. Pamiętam na przykład napawający wówczas dumą krajobraz z dymiącymi kominami – dowód industrializacji kraju w latach 50-tych. Pamiętam węglowe kuchnie w nowych mieszkaniach w „blokach”, tam gdzie nie było jeszcze gazu. Piece kaflowe w pokojach, a w łazienkach stojące obok wanny bojler na niewielkich paleniskach do podgrzewania wody. Cztery paleniska w jednym mieszkaniu, a w „bloku” mieszkań ze sześćdziesiąt, a w osiedlu „bloków” ze czterdzieści. I zimy były solidne, nie to, co teraz. Za to prawie wcale nie było wtedy samochodów (Info dla ciekawskich, w 1955 r

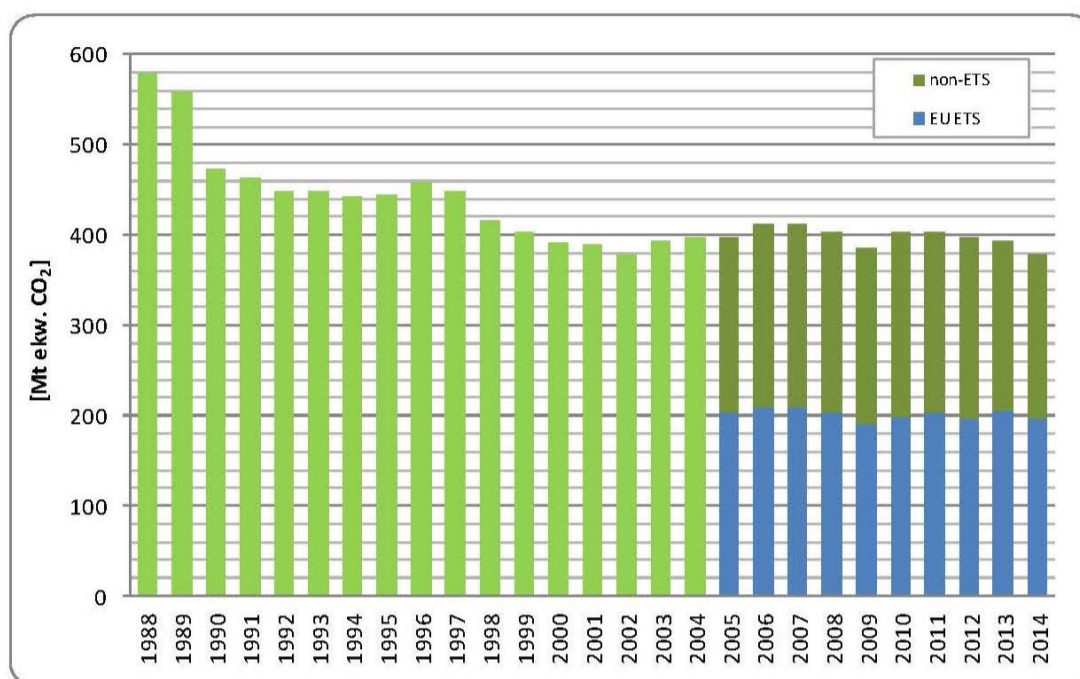
350 tys. wszystkich pojazdów, z tego połowa motocykli. Aut osobowych było 40 tys., a ciężarówek 73 tys. W 11.205 wypadkach zginęło 1481 osób, a 6165 zostało rannych). Mówiło się wtedy o smogu w Londynie i „angielskiej mgle”. U nas nie było problemu. U nas problem pojawił się medialnie zdecydowanie później. Wahadło nastrojów doszło do – tak to widzę - historycznej skrajności. Mówi się o zakazie palenia w kominach i tylko patrzeć, jak nie będzie wolno rozpałić ogniska, by podgrzać kiełbaski. Fakt, na 50 miast z najgorszym powietrzem ponad 30 jest w Polsce. Ale to nie stało się teraz, tak jest od lat. I zapewne najbardziej historycznie hałaśliwi młodzi ludzie, którzy nie zdają sobie sprawy, że



Rys. 6. Emisje gazów cieplarnianych w okresie 1988-2014 r. wg gazów

mogło nie być centralnego ogrzewania, gazu, komórek i internetu, a na rozmowę telefoniczną z Suwałkami trzeba było na poczcie czekać 3 godziny, nie wiedząc, że teraz powietrze mamy dużo lepsze niż 10, 20 czy 30 lat temu. Czytaj-

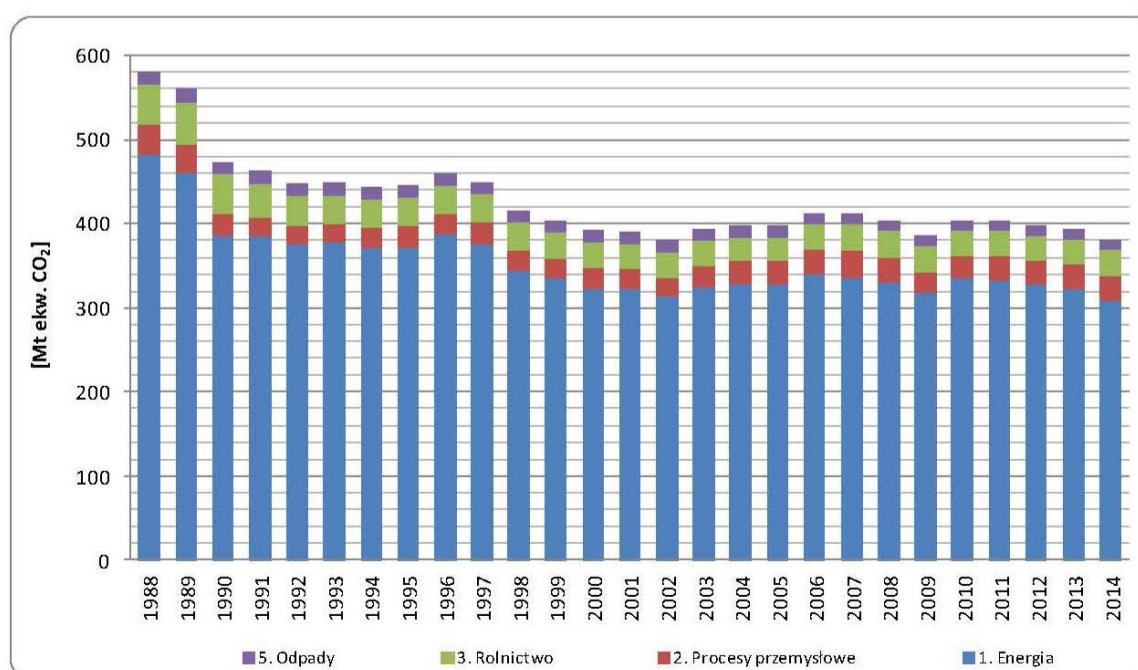
sownie, kopalnie w dużych ilościach, a kominy dymiły, jak się patrzy. I tak w 1988 r. emisja dwutlenku siarki (kwaśne deszcze) wynosiła 4180 tys. ton, gdy w 2013 - 846 tys. ton, prawie 5 razy mniej. Emisja tlenków azotu zmniejszyła



Rys.8. Emisje gazów cieplarnianych bez kategorii 4 w okresie 1988-2014 [Mt ekw. CO₂]

cie dalej, jeśli uważacie, że głoszę herezje, piszę bzdury. Popatrzcie na załączone wykresy jak zmieniała się emisja niektórych zanieczyszczeń do powietrza od 1995 r. do 2013 r. (Źródło: Raport opracowany przez: Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarządzania Emisjami (KOBiZE) Instytut Ochrony Środowiska – Państwowy Instytut Badawczy Warszawa, Marzec 2015). Wszędzie widać zmniejszenie emisji. To są dane oficjalne. Dotarłem też do wcześniejszych danych, sprzed 30 lat, kiedy jeszcze działały różne huty, kok-

się w tym czasie blisko o połowę, z 1550 tys. ton do 798, tlenku węgla (efekt cieplarniany) też jest mniejsza o połowę, spadła z 509 do 287 mln. ton. Ale najbardziej udało się ograniczyć emisję pyłów, z górą 8-krotnie, z 3400 tys. ton do 407. To się naprawdę stało. Jeszcze parę lat i będzie jak w Londynie, gdzie powietrze świeże, a woda w Tamizie czysta, że łososie widać. A tam też kiedyś był smog. Będę zobowiązany, jeśli ktoś znający temat i uważający, że cały ten wywód jest o (...) potłuc, wyprowadzi mnie z błędu. ■



Rys. 2. Zagregowane emisje gazów cieplarnianych (bez kategorii 4) w okresie 1988-2014 wg kategorii źródeł

Jadą wozy kolorowe...

TEKST I ZDJĘCIE: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Nieco ponad milion samochodów używanych wjechało w ubiegłym roku do Polski. Statystycznie te samochody mają niemal 12 lat. Co to oznacza?



Przed wszystkim oznacza to, że tam przybędzie podobna liczba nowych aut, tu będzie dużo pracy dla mechaników. Samochody przez rok przejeżdżają średnio od 25 do 50 tysięcy kilometrów, czyli sprowadzane auta mają w kołach co najmniej 300 tysięcy kilometrów. Zazwyczaj w czasie eksploatacji w Niemczech (skąd przywieziono niemal 60% aut) samochody są nieźle serwisowane, jednak cudów nie ma, podzespoły i mechanizmy się zużywają. Można

się zatem spodziewać, iż naprawy lub wymiany będą wymagały elementy osprzętu silników, turbiny, wtryskiwacze, koła dwumasowe, układy wydechowe, układy kierownicze, hamulcowe, elektronika, zawieszania. Niemało samochodów będzie wymagało ingerencji blacharzy i lakierników, nie zabraknie też pracy dla firm świadczących usługi autodetailingu. Stan techniczny sprowadzonych, dziesięcioletnich i starszych samochodów na ogół nie jest zły, wymagają →→

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

one jednak należytego serwisowania. O tym, czy na drogi nie wyjadą samochody z niesprawnymi hamulcami, zawieszzeniami czy innymi podzespołami, które mogą stanowić zagrożenie, decyduje jakość pracy punktów prowadzących obowiązkowe przeglądy techniczne samochodów. Zaostrzenie przepisów dotyczące tego obszaru działalności spowodowało, iż „załatwianie” przeglądów to już historia, i jeśli występuje, to marginalnie. Stereotypowe stwierdzenie, że do Polski sprowadzane są wraki, można więc między bajki włożyć.

Poza danymi dotyczącymi liczby sprowadzonych samochodów, SAMAR podał również liczbę nowych samochodów sprzedanych w ubiegłym roku. Przybyło ich około pół miliona. Skoro więc park samochodów osobowych powiększył się o półtora miliona samochodów, to nie od rzeczy jest pytanie, czy z polskich dróg zniknie taka sama liczba aut? Raczej nie. Do legalnie działających stacji demontażu trafi zapewne – podobnie jak w latach ubiegłych – od 400 do 500 tysięcy samochodów, mniejsza liczba zostanie rozebrana „na części”, można szacować, iż w sumie ubędzie od 500 do 800 tysięcy samochodów. Zatem liczba aut w eksploatacji powiększy się o co najmniej 700 tysięcy samochodów. Spora ich część trafi w ręce osób, które właśnie uzyskały prawo jazdy; stosunkowo niedrogie samochody kupowane są często dla młodych ludzi na zasadzie „niech się uczy”. Niestety, często właśnie

w takich samochodach kierowców ponosi fantazja, która w połączeniu z niewielkim doświadczeniem może prowadzić do nieszczęścia. Pół biedy, kiedy kończy się jedynie rozbitym samochodem... Pewne jest, że większych i mniejszych kolizji nie zabraknie, ale trudno ich przyczyny wiązać z wiekiem samochodów.

Przyglądając się liczbom sprowadzonych używanych i sprzedanych nowych samochodów, można wyciągnąć cały szereg różnych wniosków dotyczących problemów nękających motoryzację w Polsce. Pierwszym z nich wydaje się niemądre stwierdzenie, że Polacy lubią stare samochody. I tak jest, lubimy stare samochody. Przede wszystkim dlatego, że na nowe nas nie stać. Ale nie tylko. Wiele osób woli kupić używany samochód segmentu C lub D bogato wyposażony, niż za porównywalną kwotę małe auto segmentu A czy B. Warto przy okazji przypomnieć, że od lat nieskuteczne są rozwiązania systemowe dotyczące demontażu samochodów, których drogowy żywot się zakończył. Kolejnym problemem są umiejętności pozyskane na kursach na prawo jazdy – dalece niewystarczające wobec realiów drogowych. Tu z kolei pojawia się cały szereg patologii związanych z rozliczeniami szkód powypadkowych. To temat szeroki i wałkowany od lat. No i na koniec można zapytać o interes społeczny: czy państwu opłaca się taka struktura parku samochodowego i taki model jego powiększania? Odpowiedź wydaje

się oczywista – bardzo się opłaca. Wystarczy zsumować podatki jakimi obciążone są nowo rejestrowane samochody, podatki płacone przez dystrybutorów i producentów części zamiennych i eksploatacyjnych, warsztaty samochodowe, sprzedaż paliw, ubezpieczycieli, wpływy z mandatów i opłat drogowych... Kierowcy generują znaczne wpływy do budżetu państwa, nie należy zatem się spodziewać się jakichś poważniejszych zmian. ■



Wydarzenia i rocznice: styczeń 2019

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Paliwo XX wieku

Przez długie tysiąclecia w historii ludzkości źródłem energii było drewno oraz tłuszcze zwierzęce i roślinne. To one dawały światło i ciepło. Z czasem nauczono się korzystać z energii wodnej i wiatrowej za pomocą młynów wodnych czy wiatraków. Duży skok cywilizacyjny dokonał się wraz z budową silnika parowego. Na lądzie pojawiła się kolej żelazna oraz zasilany parą przemysł ciężki. Na morzach i oceanach żaglowce wyparte zostały przez parowce (Steam Ship), a pierwotne paliwo, jakim było drewno zastąpione zostało przez dużo bardziej energetyczny węgiel kamienny. Końcówka XIX i początek XX wieku, to wynalezienie i opanowanie elektryczności. A co z ropą naftową?

Ropa naftowa znana była ludziom od setek lat, ale pozyskiwano ją w śladowych ilościach. Właściwie, to ewentualnie zbierano ją w miejscach samoistnego „wycieku”. Zauważono, że brunatna, śmierdząca, kleista substancja jest palna i do tego jej używano. Stosowano ją także jako smar czy środek impregnujący skórzane obuwie.

Istotnym odkryciem dokonanym w 1852 roku przez lwowskiego farmaceutę, che-

mika i przedsiębiorcę Ignacego Łukasiewicza, była rafinacja ropy i uzyskanie z niej łatwopalnej nafty. Już w marcu kolejnego roku na lwowskich ulicach zapłonęły naftowe latarnie, a w lipcu – jako pierwszy na świecie – oświetlony został w ten sposób szpital miejski. Łukasiewicz skonstruował także lampę naftową, która na całe dekady stała się podstawowym źródłem światła zastępując droższe i mniej wydajne świece czy lampki olejowe.

W 1863 roku niemiecki samouk Nicolaus Otto zbudował silnik benzynowy, a w 1867 roku opatentował silnik czterosuwowy. W 1892 roku Rudolf Diesel opatentował swój silnik wysokoprężny. Pojawiają się pierwsze samochody – jedni konstruuja je z napędem spaliny-

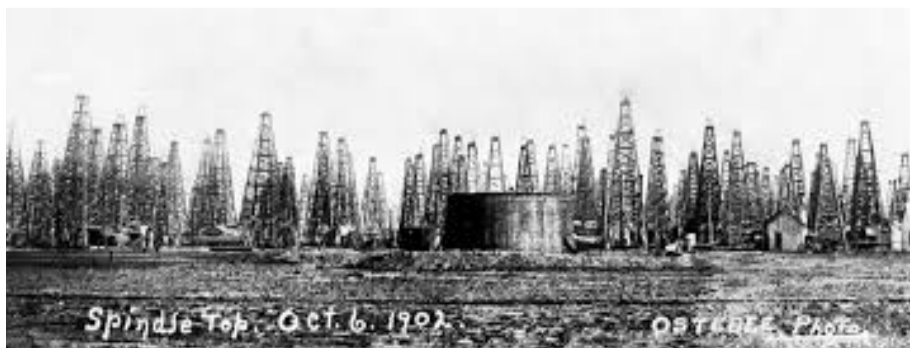
wym, inni z elektrycznym. I przez dobrych kilka lat nie wiadomo było, która koncepcja napędu zwycięży. Podstawowym problemem z ropą było to, że nie za bardzo wiadano gdzie szukać złóż, ani jak się do nich dostać. Istotny przełom nastąpił w styczniu 1901 roku...







Wśród niemal pewnych miejsc, w których trzeba szukać ropy naftowej był rejon góry Spindletop Hill niedaleko maleńkiej (wówczas) miejscowości Beaumont w Teksasie (USA). Okolica znana była z rozległych źródeł siarkowych oraz wydobywanego się spod ziemi palnego gazu. W 1892 roku Pattillo Higgins wraz z kilkoma współnikami założył firmę, której celem było wykonanie odwiertów i dotarcie do roponośnego złoża. Niestety, lata mijały i... nic. Zniechęceni inwestorzy wstrzymali strumień pieniędzy i Higgins namówił do współpracy Anthony Lukasa. Ten wykonał kolejny odwiert do głębokości 180 metrów – nadal bez powodzenia – gdy ponownie skończyły się pieniądze. Znaleźli się kolejni inwestorzy, ale Higgins w kolejnych umowach



został pominięty w prawach do ewentualnych zysków z wydobywania ropy, a Lukas miał zapewniony tylko niewielki procent.

Niemniej kontynuował wiercenie i 10 stycznia 1901 roku po dotarciu do głębokości 347 metrów trysnęła ropa! Trysnęła, i to jak! Słup ropy sięgał 50 metrów wysokości i każdego dnia(!) z otworu wylewało się pod dużym ciśnieniem nawet 100 tysięcy baryłek (tj. ok. 16 tysięcy metrów sześciennych). Wyciek z Lukas Gusher lub Lukas Geysler – jak nazwano później odwiert – okiełznany został dopiero po dziewięciu dniach.

Wieść o odkryciu złóż ropy w rejonie Spindletop Hill spowodowała prawdziwą „gorączkę (czarnego) złota”. W ciągu kilkudziesięciu dni ludność Beaumont wzrosła kilkakrotnie (do 50 tys. mieszkańców), a ceny gruntów poszybowały pod niebiosa. W ciągu niecałych dwóch lat założono ponad 500 spółek związanych z ropą naftową oraz uruchomiono 285 nowych odwiertów. Przy okazji zyskano ogromną wiedzę



dotyczącą poszukiwania nowych złóż oraz ich eksploatacji. W krótkim czasie z Teksasu popłynęła „rzeka” ropy, a pozyskiwana z niej benzyna stała się tak tania i dostępna, że nie było już wątpliwości, jaki silnik będzie napędzał masowo produkowane (przynajmniej w USA) samochody.

Ropa naftowa stała się paliwem XX wieku. Dzięki niej mogło pojawić się lotnictwo, potężne silniki wysokopiętne mogły kręcić śrubami gigantycznych statków, a składy kolejowe mogły osiągnąć setki metrów długości. Ropa naftowa, to także gigantyczny przemysł chemiczny, farmaceutyczny, to rozwój rolnictwa i – nie będzie chyba przesadą – praktycznie każdej dziedziny naszego ludzkiego życia.

Ropa, to także – niestety – rozwój wszelkiego typu zmechanizowanego sprzętu wojskowego i idące za tym milionowe ofiary I i II wojny świa-

towej oraz niezliczonych innych wojen i konfliktów na całym świecie w XX wieku (także tych toczonych o dostęp do ropośnych pól). I to ropa naftowa istotnie przyczyniła się do badań i praktycznego zastosowania energii... jądrowej.

Spindletop Hill był pierwszym na świecie istotnym źródłem ropy naftowej. Ostatecznie złożo uległo wyczerpaniu około 1936 roku. 14 lat później, przez kolejną ćwierć wieku eksploatowano tam odkryte złoża siarki. Obecnie najbardziej bogate – znane – złoża ropy naftowej znajdują się w krajach arabskich (Arabia Saudyjska, Zjednoczone Emiraty Arabskie, Iran i Irak) oraz Wenezueli i Kanadzie.

W każdym z tych krajów zasoby ropy (przy aktualnym wydobywaniu) wystarczą na ponad 100 lat. Natomiast złoża tego surowca odkryte i eksploatowane są na wszystkich kontynentach (z wyjątkiem Antarktydy) oraz szelfach przybrzeżnych wielu państw. ■



www.lakiernik.com.pl



Teraz także na smartfony i tablety

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