

iAuto

Numer 154, kwiecień 2021





Kalejdoskop - 3

Ruszaj w miasto - 6

Nazywa się Wiosna. Dacia Wiosna - 10

Hybrydowy Passat - as w rękawie - 14

Ratujmy Żuki... - 18

Dokąd jadą ciężarówki? - 26

Kwestia czasu - 32

Pucu, pucu, glancu, glancu... - 36

Kolejne gwiazdki - 40

Kalendarium - 43

iAuto
miesięcznik

Wydawca

Fundacja Promocji m. st. Warszawy
Bonifraterska 6/lok 18, 00-213 Warszawa
redakcja@prowarszawa.pl

Redaktor Naczelny
Mirosław Rutkowski
iauto@prowarszawa.pl

Redaguje zespół

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za
treść reklam

Teksty i fotografie są chronione prawami
autorskimi

OD REDAKCJI

Jak będzie wyglądało życie za, powiedzmy, dwadzieścia lat? Jak będzie wyglądała codzienność dzisiejszych kilkulatków? W jakim świecie, w jakim kraju, mieście, domu będą kochać, kłócić się i godzić? Czy będą mieli pracę? Jaką? Czy będą chodzili na grzyby? Czy będą mieli psa albo gekona? Będą podróżować? Będą mieli samochody? Czy będą się emocjonować rajdami, albo wyścigami? A może samochodów takich, jakie znamy, już nie będzie? I sportu samochodowego też nie będzie? Oczywiście takich pytań jest więcej: o wykształcenie, o miejsce do życia, o zdrowie, o wodę powietrze i ziemię.

To pytania może i naiwne, może mało wyszukane. Ale trzeba próbować, przynajmniej na niektóre z nich, odpowiedzieć. Rozwój technologii zasadniczo zmienił na lepsze warunki życia większości ludzi na świecie. Rozwój ten przyniósł też niewyobrażalne konsekwencje dla całej planety, konsekwencje śmiertelnie groźne. Dlatego trzeba stawiać pytania o przyszłość naszą i naszych dzici.

Motoryzacja ma w tym rozwoju, ale i niszczeniu Ziemi niemały udział. Menadżerowie producentów samochodów wszystkie te pytania (i pewnie wiele innych) stawiają sobie od lat. I zawsze odpowiedzią jest kolejny model, z bogatszym wyposażeniem, przekonstruowanymi podzespołami. Dzięki temu samochody stają się coraz lepsze, bezpieczniejsze, łatwiejsze w prowadzeniu, coraz bardziej komfortowe, piękne pod względem rozwiązań konstrukcji czy designu. Od lat też stają się coraz mniej uciążliwe dla środowiska. Skoro jest tak pięknie, to czego się obawiam?

Ano tego, że jakiś czas temu świat (motoryzacji) stanął na skraju przepaści. Teraz właśnie robi krok naprzód. Tak oceniał sytuację PRL-u w latach 60. Władysław Gomułka, ocena idealnie pasuje do obecnej sytuacji branży, a może i naszej cywilizacji. Samochody w czasie jazdy emitują mniej trucizn, ale czy ich produkcja, transport części, produkcja, utrzymanie niebędnej infrastruktury w mniejszym stopniu dewastują środowisko naturalne? Otóż nie. Co rok przybywa prawie 100 milionów nowych samochodów. Co prawda każdy z nich szkodzi mniej, ale to miliony kolejnych aut. Jak zatem będzie wyglądał świat za lat, powiedzmy, dwadzieścia?

Szerokiej drogi



Mirosław Rutkowski

Citroën przypomina AMI 6

24 kwietnia 1961 roku Citroën przedstawił dziennikarzom model AMI 6, który miał być produkowany w nowej fabryce w Rennes we Francji. Początkowo był dostępny w wersji sedan, ale największy sukces odniosła wersja kombi. Sprzedano jej łącznie 550 000 sztuk z miliona Ami 6 wyprodukowanych do 1971 roku. Model został wprowadzony na rynek przez Citroëna jako uzupełnienie gamy składającej się z 2 CV, D'ID oraz DS. Jego projektant, Flaminio Bertoni, twórca linii nadwozia wcześniejszego Traction Avant, uznał Ami 6 za swoje arcydzieło.

Dzięki niezapomnianej formie „odwróconej” tylnej szyby model naznaczył stylistykę lat 60. sylwetką nadwozia określaną jako „linia Z”.



fiche technique – break



Moteur :

2 cyl - 74 × 70 = 0,602 l.
 Refroidissement à air - Rapport volumétrique : 7,75 - Culasse aluminium
 Puissance maxi SAE (avec ventilateur) : 28 ch. à 5.400 tr/mn.
 Couple maxi SAE (avec ventilateur) : 4,3 m/kg. à 3.500 tr/mn.
 Boîte de vitesses :

4 vitesses synchronisées + Marche AR.

Direction :

A crémaillère - Rayon de braquage : 5,50 m environ.

Transmission :

Traction AV avec joints homocinétiques doubles - Couple 8 × 29 - Embrayage monodisque à sec. En option : embrayage centrifuge auxiliaire.

Suspension renforcée :

A ressorts hélicoïdaux.
 4 roues indépendantes
 4 amortisseurs hydrauliques.
 4 batteurs à inertie.
 Interaction entre roues AV et AR.

Pneus à chambre incorporée :

125 x 380 X pour le break
 4 places ; 135 x 380 X pour le break 5 places et la

Commerciale.

Freins :

Frein principal : Transmission hydraulique sur les 4 roues (surface de freinage : 547 cm²).
 Frein de secours (à main) : Transmission mécanique sur les 2 roues AV (surface de freinage : 355 cm²).

Electricité :

Alternateur 12 V - 290 W - 32 A/h.

Nowy Nissan X-TRAIL

Na kwietniowych targach Auto Shanghai Nissan pokazał przekonstruowany, znany model X-Trail. Zbudowany na stworzonej wspólnie z Renault platformie CMF-C samochód będzie napędzany układem e-Power. Samochód jeździ wyłącznie dzięki silnikom elektrycznym, natomiast silnik spalinowy pracuje w optymalnych warunkach i przy stałych obrotach

napędza układ ładowania baterii. Kompaktowy SUV nic nie traci z dotychczasowej funkcjonalności, również będzie miał trzeci rząd (składanych) foteli. Na rynku europejskim auto pojawi się latem 2022 roku i na tym zakończy się przebudowa całej gamy crossoverów Nissana. Oznacza to, że rozpocznie się kolejny cykl modyfikacji poszczególnych modeli...

WITAMY W RODZINIE:
NOWY NISSAN X-TRAIL
LATO 2022 r.



Zdjęcie Nissana Rogue w celach ilustracyjnych

NISSAN
INTELLIGENT
MOBILITY



Komunikat MTP

Z przykrością informujemy, że ze względu na nieustannie niepewną sytuację epidemiczną targi Poznań Motor Show nie dojdą do skutku w dniach od 18 do 20 czerwca 2021 roku. Przygotowanie tak

dużego i złożonego wydarzenia wymaga wielomiesięcznych przygotowań, które w obecnych warunkach są niemożliwe do zrealizowania. O nowej dacie targów poinformujemy już niebawem. Obecnie

konsultujemy propozycje nowego terminu z przedstawicielami branży motoryzacyjnej. Równolegle pracujemy nad przygotowaniem alternatywnych wydarzeń dla miłośników motoryzacji, możliwych do zrealizowania w okresie letnim.



Elektryczna klasa premium

Najnowszy Mercedes EQS to pierwszy model zbudowany na modułowej architekturze zaprojektowanej dla aut klasy wyższej i luksusowej zasila-



nych prądem. Samochód, określany przez producenta jako luksusowa limuzyna klasy S, ma mieć zasięg do 770 km i moc do 385 kW (524 KM). Jako zalety wymienia się nadzwyczaj sprawny system odzyskiwania energii, akumulatory nowej generacji, innowacyjne oprogramowanie zarządzania energią oraz możliwość szybkiego ładowania. Początkowo model trafi na rynek w dwóch wersjach: EQS 450+ o mocy 245 kW (333 KM) oraz EQS 580 4MATIC o mocy 385 kW (524 KM). W planach jest wersja o mocy do 560 kW (762 KM). Wszystkie EQS-y dysponują silnikiem elektrycznym (eATS) na tylnej osi, a wersje z 4MATIC mają jednostkę eATS również z przodu.

Ariya

Nissan pokazał swoje nowe dzieło – model Ariya. Ma być połączeniem najlepszych cech świetnie sprzedających się Qashqai i LEAF i odpowiedzią na spodziewaną hossę bezemisyjnych crossoverów. Auto ma być równie funkcjonalne, jak Qashqai i napędzane sprawdzonym układem elektrycznym a LEAF-a. Samochód zaprojektowano na nowej platformie stworzonej specjalnie dla pojazdów zeroemisyjnych. Silniki elektryczne umożliwiły zastosowanie napędu na obie osie, ale bez tunelu środkowego. Auto ma dwa silniki elektryczne o łącznej mocy 394 KM. Rozbudowana elektronika steruje rozkładem mocy, rozdziałem momentu obrotowego i kontrolą hamowania dla każdego z kół. Duża moc i moment obrotowy dzięki zaawansowanym systemom

ma dawać prawdziwe sportowe emocje przy nadspodziewanie dobrej stabilności i przewidywalności zachowania samochodu. Ariya pojawi się w Polsce w pierwszym kwartale 2022 roku, cena samochodu na razie nie jest podana.



Ruszaj w miasto

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Lubię i doceniam dokonania Mazdy w ostatnich latach, dlatego chętnie skorzystałam z możliwości jazd testowych Mazdą 2. Tym razem trochę się rozczarowałam.



Mazda 2 1.5 SkyActiv-G 90 KM

Kiedy w 2015 roku czwarta generacja Mazdy 2 debiutowała na polskim rynku, byłam tym autem zachwycona (testowałam wówczas auto z silnikiem o mocy 115 KM i z automatyczną skrzynią biegów). Jednak 6 lat w motoryzacji to przepaść i, niestety, obecnie „dwójka” odstaje od innych modeli marki. Nie jest także zbyt popularnym samochodem segmentu B

To nie jest zupełnie tak, że Mazda2 powinna zostać odesłana do lamusa. Po niewielkim liftingu nadal wygląda atrakcyjnie tak z przodu, jak i z tyłu. Nic dziwnego, to kolejny model realizujący zasady stylu KODO – Dusza Ruchu. Drapieźnie wyglądające reflektory przednie, podkreślone dodatkowo specyficzną dla marki, ledową linią świateł dziennych, klinowaty grill i 16-calowe, błyszczące felgi dopełniają obraz auta. Tylne światła harmonijnie →→



współgrają z formą przednich reflektorów. Z boku Mazda 2 też nieźle wygląda- płynne i harmonijne linie scalają wygląd przodu i tyłu auta. Wyjątkowo atrakcyjnie wygląda w swoim sztandarowym kolorze Soul Red Crystal – każdy detal, każde przetłoczenie

są podkreślone tym kolorem nadwozia i wyróżniają dwójkę na drodze.

Wsiadam do wnętrza auta i... trochę widać już upływ czasu. Trzeba jednak przyznać, że w kokpi- ➔➔





cie dzieje się sporo dobrego. Do Mazdy 2 doskonale się wsiada i wysiada, co w małych autach nie jest tak oczywiste. Atutem jest też to, że siedzi się nieco wyżej niż w innych autach tego segmentu, widoczność jest dobra, choć nieco ograniczona do tyłu przez szerokie słupki C. Materiały we wnętrzu są dobrej jakości, sprawiają wrażenia solidności i trwałości. Dopracowanie detali perfekcyjne – podobają mi się białe obwódki na wlotach powietrza, podobnie jak skórzana tapicerka z niebieskimi wstawkami. Super. Zmienione fotele są naprawdę bardzo wygodne i mają długie siedziska, a ich specjalna budowa (oparcie i zagłówki) pozwala zaoszczędzić trochę miejsca. Podgrzewane fotele i kierownica oraz wyświetlacz head-up to rzadkość w tej klasie aut, a w mojej dwójce miałam to na pokładzie.

To tyle pozytywów. Poza tym Mazda 2 nie jest zbyt przestronna, ma dość ciasny bagażnik - 280 l (lub 950 l po złożeniu tylnej kanapy). Biorąc jednak pod uwagę, że to auto miejskie i bagażnik powinien jedynie pomieścić codzienne zakupy, to jest odpowiedni. Za brak siatek zabezpieczających, haczyków

i innych udogodnień przydatnych w przestrzeni bagażowej – minus. Za wysoki próg załadunku - drugi minus. Poza tym Mazda 2 nie może pochwalić się zbyt dużą ilością miejsca na tylnej kanapie. Poza tym we wnętrzu auta jest trochę schowków, ale nie ma nawet podłokietnika – dostępny jest jako opcja, a właściwie znajduje się na liście akcesoriów za około 1 tys. złotych. Do tablicy rozdzielczej nie mam specjalnych zastrzeżeń - prosto i na temat. Konsola wskaźników to centralny, duży obrotomierz analogowy z wbudowanym cyfrowym prędkościomierzem wewnątrz tarczy. Po bokach mniejsze wskaźniki wyświetlające m.in. licznik kilometrów, poziom paliwa i temperaturę cieczy chłodzącej. Funkcje te obsługuje się poprzez ekran dotykowy (w trakcie jazdy) albo pokrętłem sterującym HMI umieszczonym na konsoli środkowej podczas postoju.

Mazda 2 ma długość 4060 mm, szerokość 1695 mm i wysokość 1495 mm. To typowe, wymiary auta miejskiego. Podczas użytkowania i codziennego kręcenia się po mieście ułatwiają życie kierowcy →

i nie nastęrczają trudności w manewrowaniu. Jako miejski samochód Mazda 2 pokonuje konkurencję. Precyzyjny układ kierowniczy i przyjemnie zestrojone zawieszenie dają dużo radości z jazdy. W mieście Mazda 2 jest energiczna, zwrotna, dobrze daje sobie radę z wszelkimi dziurami i progami zwalniającymi. Natomiast podczas opuszczania parkingu tyłem, czujniki ruchu poprzecznego informowały mnie o nadjeżdżających samochodach. Ponieważ żywił małej Mazdy to miasto, przydawał się system inteligentnego wspomaganie SCBS (Smart City Brake Support) mający zapobiegać zderzeniom przy prędkościach do 20 km/h. To w mieście.

Na trasie tak pięknie nie było. Rozpędzenie się do maksymalnej prędkości autostradowej jest prawie niemożliwe, każde dłuższe wzniesienie to problem, na dodatek przy większych prędkościach we wnętrzu auta robi się trochę głośno. Trzeba jednak przyznać, że podczas szybkiej jazdy, zachowuje się bardzo stabilnie i przewidywalnie. Na trasie pomocny był system ostrzegania przed niezamierzonym opuszczeniem pasa ruchu (Lane Departure Warning), a także, bardzo lubiana przeze mnie opcja, automatyczne przełączanie świateł drogowych na mijania.

Mazda 2 jest dostępna na polskim rynku tylko z jednym silnikiem. Jest to to wolnossąca jednostka serii SKYACTIV-G 1,5 z bezpośrednim wtryskiem paliwa. Dorzucono do niego system miękkiej hybrydy (mikro hybrydy), co pozwoliło na obniżenie emisji CO2 i zredukowanie zużycia paliwa. Maksymalna moc to 90 KM. Przyspieszenie do setki w 9,8 s, prędkość maksymalna 183km/h (dane producenta). Nie podobała mi się manualna, sześciobiegowa skrzynia – była powolna, mało precyzyjna, miała baaaardzo długie przełożenia, szósty bieg to właściwie mało przydatny dodatek, nie wnoszący niczego do jazdy.

Działanie tej przekładni najbardziej mi przeszkadzało i psuło miłe wrażenia podczas jazdy. Mazdą jeździmy oszczędnie – przy rozsądnej jeździe na trasie spalanie wyniosło około 5,5 litrów. W mieście średnie zużycie nie przekroczyło 7,5 litra, co nie jest złym wynikiem.

Czy chciałabym takie auto? Nie wiem, mam dylemat. Mam spory sentyment do marki, ale... z jednej strony Mazda 2 to bardzo ładne i przyjazne auto - ma atrakcyjny, dopracowany w detalach design, estetyczny i ciekawie zaprojektowany kokpit. Z drugiej strony, we wnętrzu jest mało przestrzeni, mało nowoczesne multimedia i wysoka cena. Trzeba jed-



nak przyznać, że wyposażenie miejskiego hatchbacka jest imponujące, właściwie nie brakuje niczego, jest wiele nowoczesnych systemów bezpieczeństwa. W mieście samochód spisuje się wzorowo, jest wystarczający dynamiczny, zwrotny, precyzyjny podczas manewrów, oszczędny. Jednak silnik nie jest najmocniejszy i ta manualna skrzynia biegów (dostępna jest także skrzynia automatyczna). Nie jest to tanie auto – topowy, testowany model to koszt około 92 000 zł. Bazowy wariant kosztuje 70 900 zł, ale brakuje multimediiów oraz wielu dodatków zwiększających komfort i bezpieczeństwo. ■

Nazywa się Wiosna. Dacia Wiosna.

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI,

Samochody z napędem elektrycznym mają zalety i wady. Których jest więcej? To zależy od punktu widzenia.



Dacia Spring

Kierowca, który potrzebuje samochodu jedynie po to, aby dojechać i wrócić do i z pracy, na uczelnię, po zakupy, będzie zadowolony. Auto jest łatwe w obsłudze, człowiek wsiada, włącza tryb jazdy i rusza. Samochód żwawo przyspiesza, hamuje, prowadzi się podobnie, jak auta z klasycznym napę-

dem. W aucie jest cicho, ogrzewanie lub klimatyzacja zapewnia optymalną temperaturę. Trzeba tylko zachować rozsądek, aby unikać kolizji. Można korzystać z buspasów, można bezpłatnie parkować w płatnych strefach. Fajnie. Dyskusyjne jest zważony wpływ napędów elektrycznych na ekologię, tym bardziej, że 70% energii elektrycznej →→



w Polsce, to brudna energia. Miło przestaje być, kiedy prądu zaczyna brakować. W miastach to nie problem, odległości niewielkie, a w okolicy jest

kilka, kilkanaście punktów ładowania. Słabo jest zimą, w czasie dużych mrozów. Energia ucieka na ogrzewanie, a na dokładkę wydajność baterii mocno spada.



Poważną wadą jest cena tych aut, niesprawiedliwie wysoka. Te cechy powodują, że samochody z napędem elektrycznym sprawdzają się jako drugi, trzeci samochód w gospodarstwie. →→

Trudno sobie wyobrazić używanie takiego auta przez mieszkańców osiedli bloków wielorodzinnych, natomiast w podmiejskich osiedlach – jak najbardziej. Krótko mówiąc samochody elektryczne, to pojazdy dla tych, których dochody są grubo powyżej średniej.



Pomimo szeregu wad, samochody z napędem elektrycznym wydają się być rozwiązaniem na najbliższą przyszłość. Takie samochody mają w ofercie wszyscy producenci, a od połowy czerwca będzie

można zamawiać elektryczną Dację Spring. O ile z sceptycznie przyjmowałem pojawienie się Dacii Logan w 2004 roku, to kolejne sukcesy rynkowe → i coraz ciekawsze modele rumuńsko-francuskiej





marki do Dacii mnie przekonały. Elektryczne auto miejskie tego producenta może być kolejnym sukcesem. Argumentem "za", tak jak w innych modelach tej marki, jest cena. Pełnowymiarowy czteroosobowy crossover, z zasięgiem deklarowanym do 300 km, niezbyt wyrafinowany technicznie ale wyposażony w podstawowy pakiet komfortu i bezpieczeństwa, w cenie ok. 80 tysięcy złotych, jest pomyślany jako miejskie, bezemisyjne auto. Pewnie będzie to drugie lub trzecie auto w gospodarstwie. Wykorzystano w nim, tak jak w innych modelach Dacii, sprawdzone rozwiązania techniczne i technologiczne Nissana i Renault. Do codziennych dojazdów do pracy, na zakupy czy do kina Dacia Spring powinna się świetnie sprawdzać. Pod warunkiem, że właściciele nie planują tym samochodem wyjazdów wakacyjnych. Chociaż, ktoś to może wiedzieć... ■

Hybrydowy Passat – as w rękawie



TEKST I ZDJĘCIA: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC

Chcemy czy nie, elektryfikacja w motoryzacji postępuje. Pojawianie się nowych modeli aut hybrydowych czy elektrycznych to już nie moda, ale konieczność. Normy nakładane na producentów zmuszają ich do szukania nowych rozwiązań. Jedne działania zasługują na duże brawa, inne przyjmują z uśmiechem politowania. A jakie wrażenia dostarczyła mi jazda Passatem GTE w wersji hybrydowej?

Niewiele się zmieniło po liftingu Passata (o tym za chwilę), za to ta hybrydowa wersja GTE zyskała kilka elementów informujących nas o swojej wyjątkowości. Pojawiły się na niebiesko wypełnione niebieskim kolorem litery GTE na grillu chłodnicy oraz na pokrywie bagażnika, a także niebieski „dekor” z napisem GTE na przednich słupkach. Są jeszcze lakierowane niebiesko zaciski hamulców.

Klapka kryjąca gniazdo ładowania ukryta jest na przednim grillu pojazdu. Poza tym testowy Passat wygląda super - ma wyjątkowe obręcze aluminiowe Nivelles, zarezerwowane dla aut hybrydowych i elektrycznych. Warto także zwrócić uwagę na reflektory LED Matrix (IQ.LIGHT), dzięki którym jazda nocą jest bezpieczna i komfortowa. To zaawansowana technologia, która pozwala na interaktywne sterowanie strumieniem światła. →→



Wnętrze Passata GTE jest typowe dla Volkswagena: bez szaleństw, ale elegancko, solidnie i nowocześnie. Fotele są wygodne, pokryte ciekawą tapicerką w czarnoniebieską kratkę, (kraciasty wzór nawiązuje do Golfa GTI). Wewnątrz jest sporo prze-

strzeni, podobnie jak w poprzednich wersjach Passata, jednak umieszczenie akumulatorów o pojemności 13 kWh pod podłogą bagażnika spowodowało zmniejszenie przestrzeni bagażowej. Bagażnik to 402 litry, w wersji TDI i TSI przestrzeń бага- ➔➔





żowa wynosiła 586 litrów. Obsługa multimediiów Passata jest prosta i intuicyjna. W wyposażeniu standardowym znajduje się 9,2-calowy, kolorowy, dotykowy ekran. Jest również system Discover Pro, który obejmuje Active Info Display, czyli cyfrowe wskaźniki z możliwością personalizacji widoku, radio z odtwarzaczem MP3/WMA, tuner cyfrowy DAB+ umożliwiający odbiór programów radiowych w formie cyfrowej, instalację telefoniczną Comfort z funkcją bezprzewodowego ładowania telefonu. Mając do dyspozycji urządzenia Discover Pro kierowca, korzystając ze skonfigurowanego w indywidualny sposób ekranu głównego, może sterować niemal wszystkimi funkcjami multimediiów – podobnie jak robi się to z aplikacjami na ekranie smartfona. Poza tym jest do dyspozycji trzystrefowa klimatyzacja Climatronic Air Care, 3-ramienna, multifunkcyjna kierownica (obszyta skórą) z łopatkami do zmiany biegów, system ochrony pasażerów Pre Crash, We Connect Plus oraz Pakiet Travel Assist (Lane Assist, Front Assist, Emergency Assist, Traffic Jam Assist, proaktywny tempomat ACC z funkcją Stop&Go). Czarne, fortepianowe elementy w kokpicie czynią wnętrze eleganckim i nadają autu prestiżu.

Napęd testowego Passata, to nowoczesne i cie-

kawe rozwiązanie. Pod maską wersji GTE znajduje się układ napędowy o mocy 218 KM, na co składa się praca benzynowego silnika 1.4 TSI o mocy 156 KM elektrycznego motoru generującego 115 KM. Silnik elektryczny jest zaopatrywany w energię przez nowy, wysokonapięciowy, litowo-jonowy akumulator umieszczony w podłodze pojazdu przed tylną osią. Elektryczny silnik (tryb E-Mode) jest w stanie oddać pełną moc natychmiast i przy każdej prędkości obrotowej. Zasięg silnika elektrycznego podawany przez producenta wynosi 55 km. Zaryzykowałam i udało mi się przejechać 47 km. Ładowanie, jak to w hybrydzie plug-in, odbywa się przede wszystkim stacjonarnie, z domowego gniazdka lub ładowarki miejskiej. Czas ładowania do pełna z domowego gniazdka nie powinien przekroczyć 6 godzin, z szybkiej ładowarki około 3 godzin. Gniazdo ładowania znajduje się w grillu z przodu pojazdu, ładowarka do domowego gniazdka i przewód do miejskich ładowarek są dołączone do samochodu w standardzie. Chowa się je w wygodnym schowku pod bagażnikiem. Nowy Passat GTE jest wyposażony w 6-biegową przekładnię dwusprzęgłową, którą dostosowano do specyfiki hybrydowego zespołu napędowego.

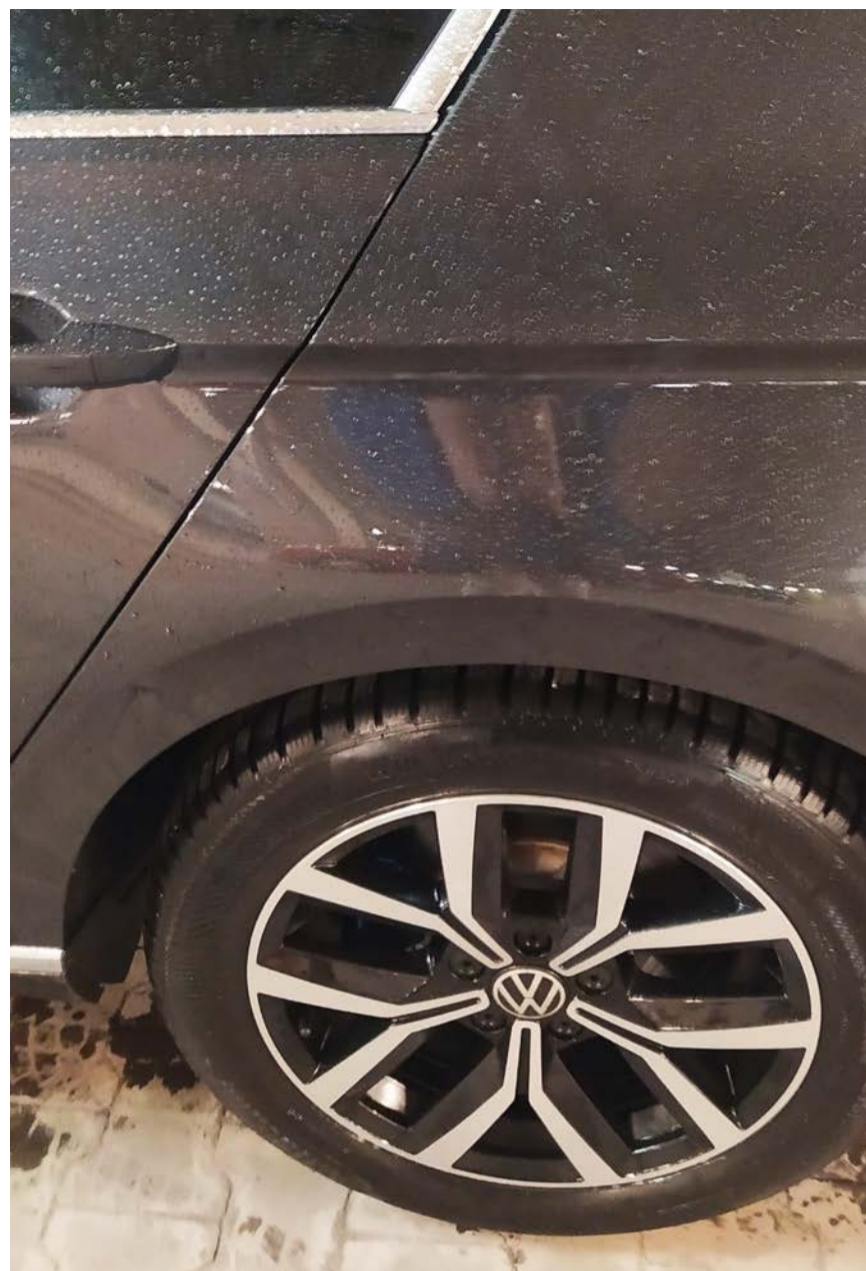


Po uruchomieniu zespołu napędowego Passat pracuje w trybie elektrycznym. Przy minimalnym stanie naładowania baterii układ napędowy automatycznie przełącza się w tryb Hybrid. Przyciskiem „E” kierowca może włączyć tryb elektryczny, natomiast przyciskiem „GTE” aktywuje się tryb, który pozwala w pełni korzystać z dynamicznych cech tej wersji Passata. Kto oczekuje od Passata GTE sportowych osiągnięć, nie poczuje się rozczarowany. Przycisk GTE ma magiczną siłę i to ogromny atut tej wersji Passata. Po jego naciśnięciu na ekranie wyświetli się nam informacja „Tryb GTE – elektryczny boost” i cieszymy się sportową jazdą. Dostępna moc obu jednostek zostaje połączona i... taka jazda robi wrażenie. Auto jest szybkie, dynamiczne, reakcja na gaz natychmiastowa, a rasowy dźwięk silnika uzupełnia sportowe wrażenia. System wykorzystuje sprzężenie dwóch jednostek spalinowej i elektrycznej. Dodatkowo silnik spalinowy cały czas „doładowuje” akumulator. Boost pozwala na przyspieszenie od 0 do 100 km/h w 7,4 sekundy. Prędkość maksymalna wynosi 222 km/h.

Ładowanie akumulatorów podczas jazdy przy użyciu silnika benzynowego przebiega bardzo sprawnie i jest czytelnie pokazane na cyfrowych zegarach. Pomocny w doładowywaniu energii „w ruchu” jest tryb B skrzyni biegów. Chodzi o rekuperację i hamowanie silnikiem elektrycznym, które sprawdza się tu znakomicie.

Oszczędny, ekonomiczny - to najbardziej odpowiednio określenia dla tej wersji Passata. Ale również dynamiczny. Osiągi wystarczają do miasta i na dalekie autostradowe podróże.

Passat GTE kosztuje obecnie 174 590 zł. Egzemplarz testowy to koszt około 200 000 zł. Natomiast najtańszy Passat 1.5 TSI 150 KM, z manualną skrzynią to wydatek 103 090 zł, a najdroższa wersja 2.0 TDI 150 KM z 7-stopniową skrzynią DSG zaczyna się od 135 590 zł. To spora różnica, jak widać wersja GTE jest znacznie droższa - ale warto rozważyć tę propozycję Volkswagena, bo samochód jest wszechstronny, zaawansowany technologicznie z mnóstwem zalet.



Passat GTE to dojrzała, bardzo sprawna i skuteczna hybryda typu plug-in z wieloma funkcjonalnymi i przydatnymi rozwiązaniami. Doskonały samochód do miasta - ma niezłe przyspieszenie i bardzo ekonomiczne spalanie. Jego akumulatory pozwalają na swobodne i bezemisyjne poruszanie się po mieście. Jeśli mamy jeszcze możliwość łatwego ładowania auta np. w własnym domu czy w garażu, GTE to doskonała propozycja. Natomiast podczas dalszych podróży dostarczy nam sporo radości z jazdy i sportowe doznania.

Co prawda Passatowi GTE konkurencji nie brakuje np. Peugeot 508 Hybrid lub BMW 330e i 530e, ale na rynku radzi sobie bardzo dobrze. Od wielu lat ten model Volkswagena to bestseller na rynku w segmencie D. Zarówno sedan, jak i kombi wyznaczają standardy, którym inni starają się dorównać. Wersja hybrydowa GTE to wartość dodana do i tak udanej konstrukcji. Jestem „Za”.



Ratujmy Żuki...

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI, ZDJĘCIA: AUTOR, LESZEK GARDYŃSKI

Leśny albo łąkowy, jelonek, skarabeusz i podobne stwory, to żuki. Mają sześć łapek, w tym przednie zazwyczaj wyposażone w pazurki.

Dla magazynu motoryzacyjnego ważniejszy jest jednak Żuk, czyli samochód dostawczy produkowany przed laty w Lublinie. Tam też, na Politechnice Lubelskiej na Wydziale Mechanicznym wykłada dr inż. Leszek Gardyński. Wraz ze studentami stworzył kilka arcyciekawych projektów, w tym Żuka z napędem na trzy osie. Z twórcą Żuka 6x6 rozmawia Mirosław Rutkowski.

Mirosław Rutkowski: Czym się Pan zajmuje?

Leszek Gardyński: W sędzie, jak mnie pytają o zawód, to mówię inżynier mechanik.

A co to oznacza?

Ukończyłem takie studia, kierunek samochodowy. No i po tych studiach tak jakoś wyszło, że nie bardzo się mogłem z nimi rozstać. Postanowiłem zostać na Politechnice Lubelskiej i teraz jestem zatrudniony na stanowisku profesora uczelni.

Domyślam się, że wybór kierunku studiów nie był przypadkowy?

Zawsze mnie interesowały samochody, zwłaszcza terenowe. Mieszkałem w Hrubieszowie, tam nie wszystkie drogi były utwardzone i, zwłaszcza jak jest mokro, robią się bardzo trudne do przebycia. Śliskie i klejące, a jak jest sucho, to się bardzo kurzy. Miałem propozycję pracy w Katedrze Pojazdów, ale to miejsce objął kto inny, ja poszedłem do Inżynierii Materiałowej. I tak to trwa prawie trzydzieści lat. Nie wiem czy to źle, czy dobrze, →





ale czasami jak się różne dziedziny połączy, to ciekawe efekty powstają.

Znajomość materiałów, z których są wykonywane konstrukcje jest chyba kluczowa?

W zasadzie zawsze było kluczowa, zawsze wszystko z czegoś było zrobione. Jak się patrzy na historię ludzkości, to w epoce brązu, epoce żelaza, kamienia łupanego, czy gładzonego, zawsze materiały wyznaczały kamienie milowe postępu.

Materiał to jedno, trzeba jeszcze wiedzieć, jak go wykorzystać...

...albo zastąpić innym tańszym, lepszym, albo wykorzystać to, co się ma, aby zrobić coś ciekawego.

A skąd zamiłowanie do klimatów militarnych?

Ja nie jestem jakimś piromanem, ani miłośnikiem broni... próbowałem strzelać z różnych rzeczy, ale to mnie szybko nudzi. Za to wojskowe pojazdy

i ich możliwości terenowe mnie bardziej ciekawią... Trudno do końca zdefiniować źródło tej ciekawości, może „Cztery pancerni...” i inne wytwory 10 Muzy...

To dlatego odrestaurował Pan trenażer czołgowy?

To były resztki trenażera, które przez jakieś 30 lat leżały w postaci kupy złomu...

Przydało się materiałoznawstwo?

Tak, i na podstawie tego urządzenia, jego destrukcji i prac renowacyjnych powstało kilka prac dyplomowych. W tym jedna praca studentki na temat korozji, bo kawałek ramy tego trenażera był zabetonowany jako słupek w ogrodzeniu. A przy słupkach jest ciekawie z korozją, bo to co jest w betonie i to co powyżej jest nienaruszone, natomiast ta warstwa przyziemia, gdzie jest przysypywana resztkami roślin, najbardziej koroduje. Tak właśnie było z tym elementem i trzeba było łątać, kombinować... To był specyficzny projekt, każdą część trakto- →→



waliśmy niemal jak relikwię. Fragment ramy był w ogrodzeniu, odzyskiwanie tego słupka-elementu ramy było niezła przygodą. A potem ratowanie...

Jak Pan to robi, że Panu się chce chcieć?

Myślę że kosztem tego że mi się nie chce chcieć wielu innych rzeczy, którymi się powinno chcieć zająć.

Brzmi niezłe...

Ale chyba coś logicznie nie za bardzo...

W jakim stanie przejął Pan Żuka?

Miał trzy osie, z tym że ostatnia była wleczona. Postanowiliśmy zrobić napęd na wszystkich osiach, i było to dość ciekawe zadanie. Kabina wyglądała ładnie, potem się okazało, że było sporo szpachli. Po prostu samochód stał pod wiatą, mało jeździł. Okazało się, że konieczny był remont blacharski kabiny. Ja jeszcze sobie wymyśliłem, że będzie się odchyłać do przodu tak, jak w ciężarówce, żeby

był dobry dostęp do silnika. Skrzynię ładunkową wykonaliśmy od początku, tamta była zbyt wiotka. Były zawiasy, ale nie było siłownika, widocznie ktoś chciał, aby była wywrotka, ale nie dokończył. Było tylko ucho, które pozwalało odchyłać skrzynię jakimś dźwigiem, czy bloczkiem. Pewnie jakoś tak to działało.

A teraz jest wywrotka z siłownikiem?

Tak, teraz jest siłownik hydrauliczny. Ramę trzeba było odpowiednio wzmocnić, bo oryginalna była zbyt słaba. Właśnie powstaje praca dyplomowa na temat ramy od Żuka. Student obmierzył i sfotografował tę ramę i opracował model komputerowy, na którym będzie liczył obciążenia.

I co będzie obliczane?

To, co wymyślę... Obciążenia przy normalnym obciążeniu, przy wywracaniu, sztywność skrętna, zobaczymy jakie jeszcze możliwości będzie miał ten program... →→





W którym momencie ma Pan satysfakcję z wykonywanego projektu?

W różnych momentach. Czasem są to reakcje i polubienia na Facebooku, czasem reakcje studentów, czasem po prostu coś się zrobi, wyjdzie i działa, pasuje jakiś element, czasem przewiduje się, że będą kłopoty, a okazuje się, że za pierwszym razem działa...

Czy przy realizacji projektów motoryzacyjnych ma Pan więcej sukcesów, czy porażek?

Jeśli chodzi o te pojazdy, to raczej nie ma porażek... chyba mam więcej sukcesów. Porażki załatwia się na bieżąco. Czasem, jak borykam się jakimś problemem, na przykład jest to węzeł konstrukcyjny, to mówię sobie stop. Zastanówmy się, jak to powinno być zrobione dobrze, porządnie. I może to porządne rozwiązanie nie będzie takie trudne do realizacji. I bardzo często idę tą drogą. Chodzi o to, żeby nie marnować materiału i czasu, który można spożytkować lepiej.

Czyli najpierw zastanowienie, przygotowanie, a potem realizacja?

Tak, jak z mocowaniem ładunku na lawecie. Lepiej poświęcić więcej czasu na właściwe zabezpieczenie, żeby potem dało się jechać szybciej, a nie zastanawiać się spadnie, czy nie spadnie...

Gdzie i kiedy będzie można zobaczyć trzyosioowego Żuka?

My już go pokazywaliśmy kilka razy na różnych targach i imprezach w Lublinie, teraz jest pandemia, więc nic szczególnego się nie dzieje. Mam nadzieję, że może Targi Militaria wyjdą w jesieni, może uda się na Politechnice zrobić, są takie przymiarki. W Lubelskich Klasykach kilka razy pokazywaliśmy naszego Żuka. I często pojawia się w Internecie, zawsze budzi ogromne zainteresowanie.

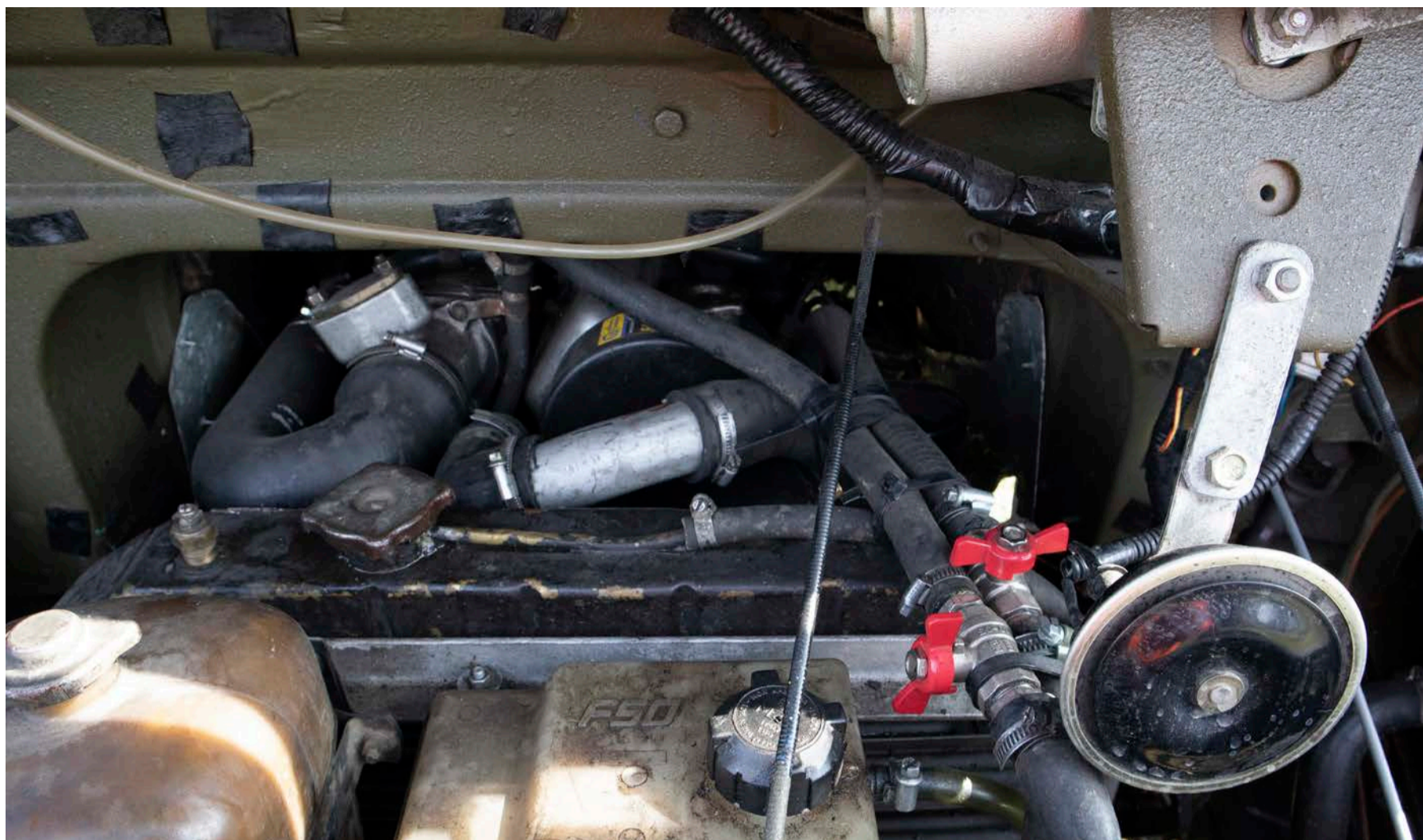
Bo rzeczywiście jest niezwykły, jedyny taki. Jak działa napęd na trzy osie?

Zastosowałem mosty i reduktor UAZ-a. Według →



mojej wiedzy to jest podzespół, który się najmniej psuje, jest w miarę solidny. Koledze kiedyś eksplodował, ale to tylko raz się zdarzyło... I jest wdzięcznym polem do modyfikacji. Dołożyłem dodatkowe wyjście mocy na tył z wałka napędu przedniego mostu tak, że w momencie kiedy włączamy przedni napęd, włącza się i tylny, i przedni. A żeby nie było mocy krążącej, przedni można rozłączyć sprzęgłkami w piastach. Nie jest to idealne rozwiązanie, bo jak się jedzie, to wszystkie wały zawsze się kręcą, ale na potrzeby jednostkowej →→





produkcji o charakterze prototypu jest wystarczające. Przy dłuższych przejazdach można wyjąć półosie z tylnego mostu. To się robi bez podnoszenia samochodu, bo są to półosie nieobciążone. W oryginalnym Żuku to by się nie dało jechać bez półosi.

Czy silnik był w dobrym stanie?

Był silnik oryginalny, S21, ale nie dawał sobie rady z tym pojazdem, tak że zakupiłem, aż nad morzem z ogłoszenia, silnik z Lublina z turbiną. Też nie jest to rakietka, bo ma niecałe 90 KM, ale już jakoś jedzie. Tak do 100 km/h można jechać.

Ale w terenie chyba takiej szybkości nie potrzeba?

Najbardziej lubi jechać około 60 km/h. Jest wtedy nie za głośno, a poza tym nie do tego to auto służy. Raczej ma zwrócić uwagę, pokazać, że Żuk to fajny samochód, że można zrobić z niego coś ciekawego, na przykład trzyosiową terenówkę... My tu mieszkamy w Lublinie, gdzie te Żuki powstawały, przez 40 lat powstało ich prawie 600 000 sztuk. Mamy tabliczki z naszym wierszykiem - „Ratujmy Żuki, zostały ostatnie sztuki” rozsyłamy do ludzi, do Stanów trzy poszły, na Słowację, do Czech, na Węgry.

Jakie nadzieje wiąże Pan z tą konstrukcją?

Ja chciałem razem ze studentami poeksperymentować z napędem na sześć kół, jakichś szczególnych nadziei z samym Żukiem w pierwotnej formie nie wiążę. Wiadomo, Żuk nie jest produkowany od ponad dwudziestu lat, ale każdy inny samochód możemy doprowadzić do tego standardu. Są takie studyjne projekty wielu firm czy nawet seryjne, jak Mercedes, Land Rover...

Trzydzieści lat temu taki samochód pewnie byłby przebojem.

W wojsku by się przydał niezbyt ciężki pojazd z możliwością przewiezienia w terenie tony czy dwóch ładunku. Samochód z dwoma osiami po obciążeniu w terenie robi się łatwy do wklejenia. A nasz Żuk zachowuje własności normalnego samochodu terenowego.

A po co kłapy w dachu Żuka?

Tak jak w Starze 266, albo jak z tym Misiem... To są nasze kłapy, na miarę naszych możliwości i nikt o nie nie pytał... Te kłapy mogą służyć jako szyberdach, w razie położenia samochodu na →→

boku czy zatrzymania wśród drzew można przez nie wyjść, czyli są jakieś zalety. Ale przede wszystkim było to wyzwanie blacharskie. Star 266 ma płaski dach, w Żuku, jak się okazało, jest mocno wypukły. Trzeba było sobie trochę przypomnieć geometrię wykreślną, popracować nad wytrzymałością. Artysta-blacharz miał trudne zadanie, ale wyszło dobrze.

Co ciekawego ma Pan w planach?

Zobaczymy, może popracujemy nad Starem-radiostacją, może coś na gąsienicach, może zajmiemy się samochodem elektrycznym 4x4, który robiliśmy z Ursusem na bazie Daihatsu, ale współpraca się rozleciała i teraz robimy go sami. Politechnika ma ten samochód, coś będziemy składali...

Myślę, że czytelnicy iAuto będą trzymali kciuki za powodzenie kolejnych projektów. Ja trzymam. Dziękuję za ciekawą i pouczającą rozmowę. ■



Dokąd jadą ciężarówki?



TEKST: KLAUDIUSZ MADEJA, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Z pozoru odpowiedź jest prosta, do wyznaczonego celu, po lub z towarem. Czy nowe napędy są także w tym segmencie reprezentowane? Lada moment do powszechnego użytku trafią elektryczne ciężarówki?

W przypadku ciężkich pojazdów sytuacja jest zupełnie inna, niż z autami osobowymi. Po pierwsze, niewielki odsetek dużych ciężarówek nie potrzebuje dalekiego zasięgu. Po drugie, liczy się dopuszczalna masa całkowita (DMC) pojazdu, która w Polsce wynosi 40 t. Producenci dążą do tego, aby waga samej ciężarówki gotowej do jazdy była jak najmniejsza, co pozwala na zabranie jak największej

ilości ładunku. Podobnie rzecz ma się z przyczepami, naczepami i zabudowami. Im lżejsze, tym lepsze. Oczywiście nie może się to odbywać kosztem bezpieczeństwa i jakości.

Zielony ład

Tym ciekawsze wydają się wyniki wspólnego badania firm Shell i Deloitte UK nad sposobami dekarbonizacji transportu drogowego. Jak wynika

z raportu „Decarbonising Road Freight: Getting into Gear”, ponad 70 % respondentów postrzega pojazdy elektryczne z wodorowymi ogniwami paliwowymi oraz pojazdy elektryczne wyposażone w akumulatory jako najbardziej perspektywiczne niskoemisyjne rozwiązania dla transportu drogowego. Ich zdaniem za 5 do 10 lat, takie pojazdy staną się rentowne. Jak wiemy, obecnie są drogie, podobnie, jak ich eksploatacja. Tylko ładowanie z domowego gniazdka jest teraz opłacalne. Ale jakie musiałyby być to ogromne akumulatory i jak długo trzeba by je pod domem ładować...

Niewiele mówi się jeszcze o takich źródłach napędu, jak skroplony gaz ziemny LNG, bioLNG, CNG i biodiesel. Choć nie wszystkie z nich są tak zupełnie „czyste”, stanowią krok naprzód w ograniczaniu emisji CO₂. W podsumowaniu badania wspomniano też o dalszym dążeniu do redukcji emisji w przypadku pojazdów spalinowych poprzez poprawę konstrukcji pojazdów, zastosowanie rozwiązań cyfrowych do optymalizacji zarządzania flotą oraz wykorzystanie paliw i smarów o wyższej jakości.

Według informacji źródłowej, w badaniu „Getting into Gear” wzięło udział 158 szefów firm i ekspertów z branży transportu drogowego, reprezentujących 123 podmioty ze wszystkich segmentów tego sektora z 22 krajów. Należą do nich firmy flotowe, producenci pojazdów ciężarowych, dostawcy technologii i infrastruktury, czołowi producenci odzieży i FMCG, spedytorzy, sprzedawcy detaliczni, organizacje branżowe, regulatorzy i finansiści. Prawdopodobnie nie było wśród nich reprezentantów z Polski, albo były to osoby z dużych, światowych koncernów. Przeciętny polski przewoźnik ma flotę pojazdów z silnikami wysokoprężnymi i w najbliższej przyszłości nie widzi możliwości jej wymiany na inne paliwo. Jest już grono użytkowników pojazdów LNG i CNG. Procentowo są to jednak minimalne liczby. Będący w czołówce europejskiej, polscy przewoźnicy, uwzględniając koszty, ale także dostępność stacji tankowania i zasięg, preferują wciąż olej napędowy. Owszem, można zainstalować w bazie własną stację gazu. Ale na długich trasach, bądź w drodze powrotnej, ze znalezieniem stacji z LNG lub CNG może być duży kłopot. Firmy ze stałymi





zleceniami, tworzące często pomosty między dwoma punktami, stosują takie rozwiązania, jeśli wiedzą, że mają po drodze pewne punkty tankowania.

Co nowego w 2021 roku?

Czego więc mogą się spodziewać klienci na polskim rynku ciężkich pojazdów. Holenderski DAF zapowiada początek sprzedaży elektrycznych pojazdów ciężarowych w Polsce. Będzie to pojazd z serii LF, przeznaczony oczywiście do zastosowań miejskich.

Podążamy wraz ogólnoswiatowymi kierunkami, które zmierzają do ograniczenia emisji szkodliwych substancji. Nie są to oczywiście jedyne nasze działania w tym kierunku. Ale pojazdy elektryczne są dużym krokiem w przyszłość. Dlatego także w Polsce chcemy zaproponować możliwość zamawiania takich samochodów – mówił podczas corocznej konferencji podsumowującej Marketing Manager DAF Trucks Polska Zbigniew Kołodziejek.

LF Electric waży 19 t i ma teoretyczny zasięg 280 km. Można go ładować z szybkiej ładowarki, jak i ze zwykłej sieci. Początkowo ten pojazd będzie można zamówić tylko w centrali polskiego oddziału,

który ma nadzieję, że pierwsze egzemplarze jeszcze w tym roku zobaczymy na polskich drogach. To ciekawostka, a poza tym, koncern zapowiada dalszą ekspansję na naszym rynku i sprzedaż pojazdów z serii LF, CF i XF.

Wyniki sprzedaży potwierdzają, że te pojazdy w dalszym ciągu okazują się najskuteczniejszymi narzędziami transportowymi na rynku – podsumowuje krótko Zbigniew Kołodziejek. Jeszcze w tym roku do dyspozycji klientów zostaną oddane do użytku nowe serwisy w Kaliszu, Kielcach i Wyszkowie (IV kwartał).

Od Iveco wiemy tylko tyle, że pojawią się w 2021 r. dwa nowe modele. Ale szczegóły są utrzymywane w tajemnicy. Wiadomo, że planowana jest kolejna generacja popularnego Iveco, a także nowy pojazd dla budownictwa, który z pewnością wychodzi naprzeciw planowanym szeroko inwestycjom infrastrukturalnym.

Polski oddział MAN słynie z tego, że rzadko odpowiada na pytania dziennikarzy. A szkoda, bo firma jest obecna w Polsce także poprzez swoje zakłady. Oprócz serii ciężarowych TGS i TGX, oferuje

pojazd dostawczy TGM (bliźniaczy z VW Crafter II) i autobusy. W tym roku z pewnością nacisk będzie kładziony na autobusy miejskie z powodu wielu przetargów (wspieranych środkami z UE) i dużego zastoju w pasażerskich przewozach dalekobieżnych, spowodowanego pandemią. Firma liczy na sprzedaż swoich elektrycznych autobusów do polskich miast. We Wrześni produkowana jest elektryczna wersja eTGE, która zajmuje wysokie miejsce w sprzedaży dostawczych pojazdów w ten sposób napędzanych.

W ciężarowym Mercedesie 2021 rok jest jubileuszowym. W 1896 r. Gottlieb Daimler zaprezentował pierwszy samochód ciężarowy (125 lat). 75 lat (rocznik 1946 - prototyp) obchodzi popularny, wszechstronny Unimog. Wreszcie w 1996 r. (25 lat temu) pojawił się prototyp pierwszej nowoczesnej ciężarówki z trójramienną gwiazdą na przednim grillu – Mercedes-Benz Actros. Obecnie sprzedawana jest 5. generacja tego modelu (MP5). Od czerwca 2021 r. będzie w niej dostępny Active Sideguard Assist (ASGA) ze zautomatyzowaną funkcją hamowania oraz Active Drive Assist 2 (ADA 2), ze zau-





Podczas niedawnej konferencji prasowej online Prezes Renault Trucks Bruno Blin, zgodnie z obowiązującym trendem zapowiedział: *Mobilność elektryczna jest filarem naszej strategii, a naszym celem jest bycie liderem w tej dziedzinie. Dążymy do tego, aby w 2025 roku 10 procent naszej sprzedaży stanowiła sprzedaż elektryczna i 35 procent w 2030 roku. Do 2040 roku wszystkie nasze pojazdy będą w 100 procentach bezemisyjne.*

tomatyzowaną funkcją awaryjnego zatrzymania pojazdu. Oba są kolejnymi elementami poprawy bezpieczeństwa jazdy. W ramach flagowego modelu pojawi się limitowana seria (400 pojazdów) Actros Edition 2, a także Actros F, którego główną cechą jest stosunek ceny do jakości. W tej wersji będzie mniej nowoczesnych, elektronicznych rozwiązań, co pozwoli obniżyć cenę zakupu. W marcu firma otworzyła swój nowy punkt serwisowy w Pile.

centach bezemisyjne.

Jeszcze w tym roku koncern zapowiada debiut elektrycznego pojazdu średniego zasięgu. W tym roku klienci mogą się też spodziewać nowej odsłony Renault T. Dokładnej daty nie podano, ale pojazdy mają być już w tym roku widoczne na naszych drogach. Nastąpi poza tym rozwój w gamie pojazdów budowlanych (serie C i K) pod względem komfortu, bezpieczeństwa i efektywności. Po raz pierwszy



w sektorze pojazdów ciężkich, francuski producent zaprezentuje swoje pojazdy ciężarowe w grze wideo Euro Truck Simulator 2, gdzie zaoferuje wirtualne wrażenia z jazdy. Debiut 6 kwietnia.

Na początku marca, podczas konferencji online Dyrektor Zarządzająca Volvo Trucks Polska Małgorzata Kulis zapowiedziała z dumą: *Ochrona środowiska i bezpieczeństwo, to dwie najważniejsze wartości dla Grupy Volvo. Wprowadzamy pełną gamę pojazdów elektrycznych na rynki światowe, a w Polsce będziemy wprowadzać nasze elektryczne modele FE i FL. Chcemy ogłosić rok 2021 w Polsce rokiem elektromobilności Volvo Trucks. W maju i czerwcu pojawią się na krajowych drogach pierwsze pojazdy elektryczne z naszej oferty. To będą oczywiście pojazdy używane w obszarze miejskim. Do swoich serii FH, FH 16, FM i FMX koncern zapowiada nowe kabiny. Ponadto Marketing Communications Director Volvo Trucks Polska Wilhelm Rożewski zapowiada: W naszych planach jest wzrost sprzedaży pojazdów w segmencie transportu długodystansowego, wyposażonych w technologię I-Save. To rozwiązanie szturmem podbiło serca klientów i na pewno będziemy je dalej rozwijać. Chcemy też poprawić sprzedaż pojazdów w segmentach transportu długodystansowego i regionalnego, wyposażonych w technologię LNG.*

Wg szwedzkiej Scanii, wodór jest zbyt drogi, dlatego przyszłość jest w akumulatorach. Choć w swojej ofercie, także autobusowej, ma także inne napędy alternatywne. Firma testuje m.in. w Niemczech, na specjalnym odcinku autostradowym, ciągniki siodłowe z pantografami. Warto przypomnieć, że w Słupsku od wielu lat Scania produkuje autobusy miejskie CityWide, autokary OmniExpress oraz podwozia autobusowe.

Kilka lat temu, po raz kolejny, na polskim rynku pojazdów ciężarowych pojawił się Ford Trucks. Poprzednie próby zaistnienia skończyły się niepowodzeniem. Tym razem polski dystrybutor zapowiada długofalowy proces dochodzenia do rentowności tej inwestycji. Choć na pytania dziennikarzy o tegoroczne plany niestety nie odpowiada. Nie-

mniej do siedmiu marek, które od lat „rządzą” krajowym rynkiem dołączył kolejny konkurent, który może w przyszłości nieco „namieszać”. Póki co, ze swoim wolumenem sprzedaży odbiega od pozostałych. Pojazdy ciężarowe Ford są produkowane w Turcji.

Na koniec warto wspomnieć o wprowadzanych na bieżąco praktycznie przez wszystkich producentów, unowocześnień w systemach elektronicznych, wspomagających pracę kierowcy i dyspozytora. Poprawiają bezpieczeństwo, zwiększają efektywność, ułatwiają pracę. Każdy z koncernów ma swoje rozwiązania, które proponuje nie tylko przy sprzedaży nowego pojazdu. Podobnie ze szkoleniami kierowców, które być może wrócą w II połowie roku. Wszystko zależy od postępów w walce z pandemią.

Ostrożnie z optymizmem

Niemal wszyscy analitycy, specjaliści i komentatorzy ekonomiczni zapowiadają duże ożywienie gospodarcze, jakie ma nastąpić po pandemii. Na pewno sprzyjać temu będą ogromne środki finansowe, jakie wszystkie kraje członkowskie dostaną z Unii. Ale to może doprowadzić do przegrzania koniunktury. Ceny surowców, materiałów, usług poszybują w górę, gdy popyt na nie gwałtownie wzrośnie i to w całej Europie. Zresztą nie tylko, bo np. Prezydent USA także zapowiedział gigantyczny program odbudowy.

Oby więc nie było tak jak przed kryzysem z 2008 r., gdy sprzedawcy ciężarówek opowiadali, jak wręcz odradzali klientom zakup wielu pojazdów naraz. To nie pomyłka. Przewoźnicy kupowali pojazdy ciężarowe i naczepy „garściami” w obawie, że na kolejne będą musieli długo czekać. A tu tyle zleceń, taki pieniądz do zarobienia... Wszystko się niestety załamało i przyszedł kryzys, który niektóre firmy doprowadził do upadku. Oby tym razem sytuacja się nie powtórzyła. Producenci już mówią o dużych zamówieniach. Niektórzy nieoficjalnie wspominają o korekcie planów sprzedażowych na ten rok w górę. Oby to się tylko później nie odbiło wszystkim czkawką w latach następnych... ■

Kwestia czasu

TEKST: MARCIN SUSZCZEWSKI, ZDJĘCIA: SERWISY PRASOWE



Mówi się, że moda to kwestia czasu. Wystarczy odpowiednio długo przechowywać w szafie ubrania sprzed lat, aby przyszła znowu na nie moda. Taki, w pewnym sensie, recykling pomysłów. Okazuje się, że nie tylko w branży odzieżowej.

Zaczął się od New Beetle w początku lat 90. Ależ to był szok i niedowierzenie kiedy Volkswagen przerobił praktycznego Golfa na modnego Garbusa. Samochód opracowano bez jakiegokolwiek dbałości o choćby podstawową użytkowość. Był napompowany na zewnątrz, a ciasny w kabinie, z ogromnym lotniskowcem między kierownicą, a krawędzią przedniej szyby.

Oczywiście, skoro oparty na Golfie, New Beetle silnik miał z przodu, a bagażnik z tyłu. Niewielki, ale jednak. Na pewno lepiej się tam pakowało bagaże, niż do szczeliny za tylną kanapą oryginału, ale już w wersji kabrio, niekoniecznie. Garbus miał elementy nawiązujące do przodka, z niewielkim wazonikiem na kwiatek (skojarzenie – dzieci kwiaty) na desce rozdzielczej. Odniósł całkiem spory sukces. →→





Co ciekawe, kilka lat temu, Niemcy postanowili odgrzać kotleta i wprowadzili do sprzedaży kolejną wersję Beetle'a. Na pierwszy rzut oka samochód był lepiej dopracowany, z ciekawymi proporcjami, zaawansowany technologicznie, nawet szybszy.

Niestety, produkcję zakończono. Mimo udoskonalień klienci przyjęli go raczej chłodno.

W kolejce za VW ustawili się kolejni producenci. BMW z Mini, Chrysler z PT Cruiserem, Chevro- ➔➔





let z HHR, Ford z Thunderbirdem czy Fiat z 500. Mini w tym czasie rozrosło się ze swoją ofertą do całkiem niezależnej gamy samochodów gdzie znaj-

dziemy nawet SUVy. Podobnie postąpił Fiat ze swoją Pięćsetką, a ostatnio wprowadzono całkiem nowy model. →→



Specjaliści od marketingu wykreowali dla wspomnianych pojazdów specjalne pojęcie „neoklasyka”. Faktycznie, jeśli przyjąć, że przodkowie tych współczesnych modeli to klasyki, to aktualne nawiązania do nich tak właśnie powinno się określać. Pytanie, na jak długo z nami zostaną. Amerykańskie doświadczenia nakazują pewien sceptycyzm.

Otóż, z amerykańskich modeli, nic już nie jest produkowane, a jedyne tzw. neoklasyki to propozycje Fiata i Mini. W Europie zauważa się znużenie tymi modelami, zwłaszcza, że marki wyciskają z nich ostatni procent zysku i kasują kupujących bez litości. Czy więc zbliża się koniec trwającej od lat 90. fascynacji przeszłością?

Niekoniecznie. Oto bowiem ostatnio, na tej samej fali, wylądował salonach kultowy Defender Land Rovera. Mogli Anglicy przygotować łunochoda w stylu Tesli Cybertruck, a jednak wybrali drogę tradycji i dziedzictwa, włącznie ze skopiowaniem

nazewnictwa modeli „90” i „110”. Przy czym, o ile kiedyś oznaczały one rozstaw osi Landków, teraz są tylko symbolami.

Podobnie jak w przypadku pozostałych neoklasyków, spotkał się Defender z ostrym i oschłym przyjęciem przez obrońców krzyża i tradycji. Co nie zmienia faktu, że osoby nie obeznane z poprzednikiem, najczęściej z nowego pokolenia, oceniają model czysto merytorycznie i pałają do niego takim entuzjazmem z jakim „swojego” Defa kochali ich ojcowie.

Może zatem moda faktycznie jest kwestią czasu i skoro trendy we wzornictwie powracają, to samo dotyczy i motoryzacji. Fakt, zmienia się technologia, ale nasze widzenie świata już mniej. „Wszystko już było...” śpiewali w Kabarecie Olgi Lipińskiej. I mieli rację. Estetyka powraca, w nieco zmienionej formie i materiałach. Nic w tym dziwnego, wszak mówią, że ludzie się w ogóle nie zmieniają. ■



Pucu, pucu, glancu, glancu

Dawno temu, kiedy samochodem był marzeniem, a do jego spełnienia niezbędne było potwierdzenie prawa do nabycia auta, swoistą tradycją nielicznych szczęściarzy było cotygodniowe pieszczenie lakieru. Na ten przykład Syrenka była poddawana gładzeniu, pucowaniu i głaskaniu, które nie tyle miało doprowadzić lakier do połysku, ile dowodzić wielkiej dumy i szczęścia z faktu jej posiadania.

Dziś ta zabawna praktyka odeszła w niepamięć, Syrenka stała się przedmiotem kultu z całkiem innego powodu, a kierowcy doprowadzanie samochodu do porządku powierzają fachowcom. Samodzielna obsługa powłok lakierniczych najczęściej ogranicza się do myjni. Warto, od czasu do czasu, zająć się wnętrzem i zewnętrzem pojazdu, po to, aby wiedzieć gdzie i jakie defekty się pojawiają (lub pojawić mogą), traktując czas spędzony przy samochodzie jako relaks i oderwanie od codzienności. A przede wszystkim po to, aby jeździć czystym i dobrze wyglądającym samochodem. Wszak wygląd samochodu świadczy o właścicielu; nawet najdroższy samochód zaniedbany, brudny i porysowany nie budzi uznania, natomiast przeciętne i nienajnowsze auto czyściutkie z lśniącem lakierem wprost przeciwnie. Dobrze jest taki zabieg wykonać korzystając z coraz rzadszych pogodnych dni, lśniący lakier nie tylko dobrze wygląda, ale również znacznie łatwiej spłukuje się błoto osiadające na karoserii w deszczowe dni.

Prywatny autodetailing rozpoczyna się od dokładnego umycia i wysprzątania samochodu. Ciepła woda, miękka gąbka przeznaczona do tego celu (do kupienia na dowolnej stacji paliw), ściereczka z mikrofibry i dobry szampon samochodowy dedy-

kowany do mycia karoserii samochodów. Nie używamy żadnych preparatów przeznaczonych do mycia naczyń. Zawarte w kuchennych preparatach środki powierzchniowo czynne, przeznaczone do usuwania zanieczyszczeń ze szkła czy ceramiki, użyte do mycia samochodu powodują, że na lakierze zachodzą niekontrolowane reakcje chemiczne i mechaniczne, co oznaczać może matowienie lakieru.

Zawarte w kuchennych preparatach środki powierzchniowo czynne, przeznaczone do usuwania zanieczyszczeń ze szkła czy ceramiki, użyte do mycia samochodu powodują, że na lakierze zachodzą niekontrolowane reakcje chemiczne i mechaniczne, co oznaczać może matowienie lakieru.

Do wstępnego mycia samochodu można użyć jedynie aktywnej piany dostępnej na myjniach samoobsługowych. Nie oznacza to, że myjnia bezdotykowa jest „bezdotykowa” jak chcemy umyć dobrze samochód musimy go fizycznie umyć czyli „dotknąć”. →→

Nie wiercie w opowieści o cudownych preparatach chemicznych, które w niesamowity sposób „same” umyją wasz ukochany samochód, niestety takich preparatów nie ma. Stosując aktywną pianę do wstępnego umycia pojazdu powodujemy łatwiejsze zmycie brudu, ale jak wcześniej pisałem musimy go fizycznie umyć i w określonym czasie aktywną pianę zmyć z powierzchni naszego pojazdu. Dlaczego musimy ją zmyć, ponieważ pozostawiona na powierzchni będzie negatywnie wpływać na wszystkie części zewnętrzne auta (lakier, szyby, plastiki, gumy) przykład im wyższe Ph piany, tym środek bardziej żrący, niszczący chromowane elementy, wręcz pojawić się mogą wżery w ich powierzchni.

Trzeba też jasno powiedzieć, że mycie bezdotykowe nie powoduje, że samochód jest umyty, to tylko wstęp. Dedykowany szampon i gąbka pozwoli usunąć brud, który pozostał po spłukaniu aktywnej piany. Po dokładnym spłukaniu samochodu, nierzadko okaże się, że tu i tam, zwłaszcza w dolnej części nadwozia, na przednim zderzaku, błotnikach, są pozostałości smoły, asfaltów, olejów czy tłuszczu, z którymi standardowe mycie sobie nie poradziło. Usuwa się je naftą lub innym dedykowanym preparatem. Tego rodzaju pozostałości (po potraktowaniu ich wspomnianą wyżej miksturą) usuwamy zbierając je ściereczką z mikro-



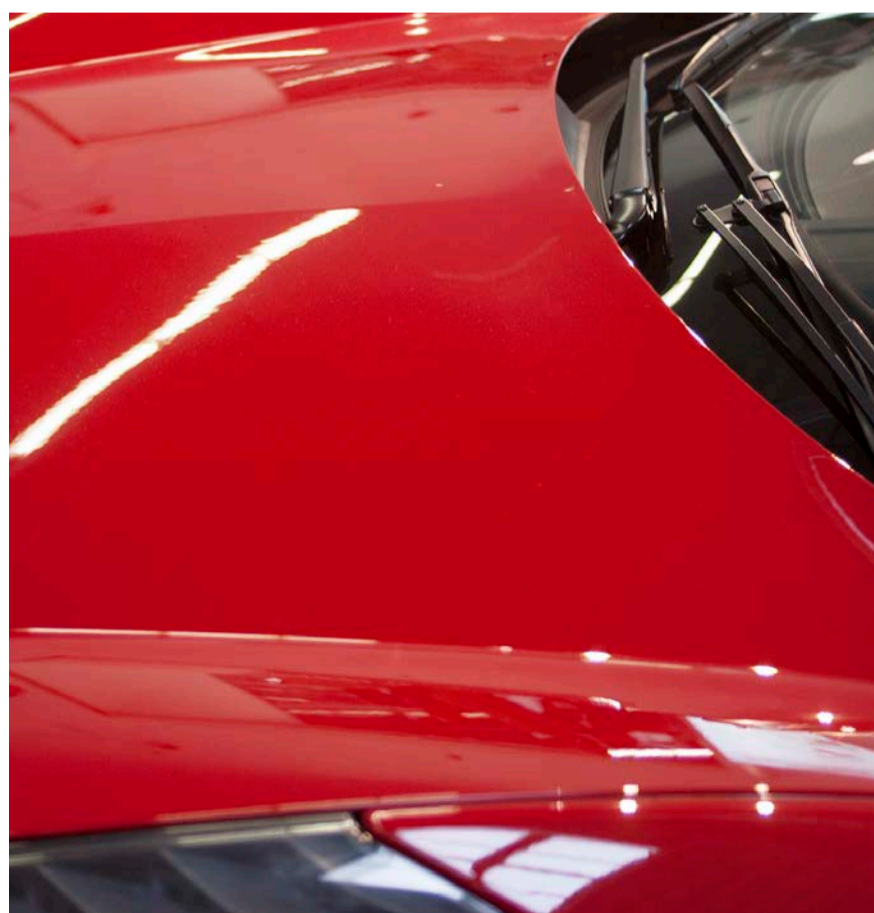
fibry w jedną stronę. Żadnych ruchów kolistych, czy rozmazywania po lakierze. Delikatnie, w jedną stronę, aż do całkowitego usunięcia. Dopiero po tak przeprowadzonym wstępie, można przejść do mycia zasadniczego. Używamy do tego szamponu samochodowego, który będzie idealnym dopełnieniem naszego mycia. →→





Po tych zabiegach samochód wygląda znacznie lepiej, jednak do pełnej satysfakcji jeszcze daleko. Chodzi o uzyskanie lśnienia powłoki i głębi koloru lakieru. Dlatego po starannym i dokładnym myciu (które jest bardzo ważne dla końcowego efektu) trzeba zabrać się za korektę drobnych defektów lakieru. Wcześniej jednak wszystkie uszczelki gumowe, szyby i plastiki zabezpieczamy uniwersalnym środkiem Brayt R-1. Nakłada się go na całkowicie suchą i czystą powierzchnię bardzo cienką warstwą. Tu uwaga, preparat dość szybko polimeryzuje, dlatego należy usuwać jego nadmiar i nie pokrywamy nim powłoki lakierniczej. Największe zniszczenia lakieru powodują drobiny pyłu i drobne kamyczki. Te pierwsze działają podobnie, jak papier ścierny, po uderzeniach kamyczkami pozostają odpryski lakieru. Zmatowienia można samodzielnie poprawić polerowaniem, gorzej z łuszczącym się lakierem bezbarwnym i większymi odpryskami warstwy koloru: w takim przypadku pomoc mogą jedynie zabiegi lakiernicze.

Polerować można ręcznie lub maszynowo. W ofertach internetowych można znaleźć niedrogie (w granicach 100 – 200 złotych) polerki, które do zawodowej, intensywnej pracy się nie nadają, jednak używane okazjonalnie spełnią swoje zadanie. Proponuję zastosować preparat polskiej produkcji marki Brayt o nazwie One Step. Jest to preparat bardzo uniwersalny i niezbyt agresywny, daje możliwość bezpiecznej pracy. Można z nim pracować ręcznie i maszynowo. Brayt One Step ma doskonałe właściwości polerskie i daje szybkie i satysfakcjonujące efekty. Pracując ręcznie niewielką ilość tego specyfiku rozprowadza się w miejscu defektów na powierzchni lakieru. Ściereczką z mikrofibry lub miękką gąbką, ruchem kolistym z umiarkowanym naciskiem, poleruje się powłokę lakierniczą, aż do uzyskania zamierzonego efektu. Używając polerki można wykorzystać aplikator stanowiący wyposażenie maszyny. Po wypolerowaniu elementu, czystą ściereczką z mikrofibry należy starannie wytrzeć spolerowaną powierzchnię i, jeśli efekt jest satysfakcjonujący, można przejść do kolejnej części karoserii. Tak otrzymaną powierzchnię warto też zabezpieczyć produktem T3, również z oferty Brayt. Jest to tak zwany szybki wosk, zabezpieczający w sposób natychmiastowy całą powierzchnię samochodu (lakier, szyby, plastiki). ■



BRAYT®

more than polishing ...

T3

QUICK WAX



- PRODUKT NA BAZIE WOSKÓW, PRZEZNACZONY DO ZASTOSOWANIA NA WSZELKIE GŁADKIE I BŁYSZCZĄCE POWIERZCHNIE LAKIEROWANE, SZKLANE I TWORZYWA SZTUCZNE
 - POZWALA UZYSKAĆ ŚWIETNĄ GŁĘBIĘ KOLORU I POŁYSK, A POKRYTA PREPARATEM POWIERZCHNIA STAJE SIĘ ŚLISKA.
 - POSIADA DOSKONAŁE WŁAŚCIWOŚCI HYDROFOBOWE, PIELĘGNUJĄCE I KONSERWUJĄCE.
 - NIE POZOSTAWIA ŚLADÓW NA TWORZYWACH SZTUCZNYCH I GUMIE.
 - NADAJE SIĘ DO PRACY RĘCZNEJ I MASZYNOWEJ
- AKCESORIA: GĄBKA POLERSKA CZERWONA, GŁOWICA Z MIKROFIBRY DO POLEROWANIA, GŁOWICA Z MIKROFIBRY DO WYKOŃCZENIA



Kolejne gwiazdki

Testy zderzeniowe Euro NCAP 2021

TEKST: MACIEJ RZOŃCA, ZDJĘCIA: NCAP

Euro NCAP opublikował kolejne oceny bezpieczeństwa nowych modeli, które zrealizował w tym roku. Ku pewnemu zaskoczeniu testerów wyniki crash-testów, w których najwyższą możliwą oceną (na plus, oczywiście) jest pięć gwiazdek, były dosyć skrajne.



Tym razem laboratoryjnie kontrolowanej dewastacji poddano Skodę ENYAQ iV, Volkswagena ID.4, Dacię Sandero Stepway (oraz jej wersję sedan, czyli Logan) oraz Polestara 2, a także „w dogrywce” hybrydową tym razem wer-

sję Cupry Formentor.

ENYAQ iV jest pierwszym całkowicie elektrycznym pojazdem Skody, który wykorzystuje tę samą platformę MEB, czyli modułową platformę Grupy Volkswagena dla pojazdów z zasilaniem akumula- ➔➔



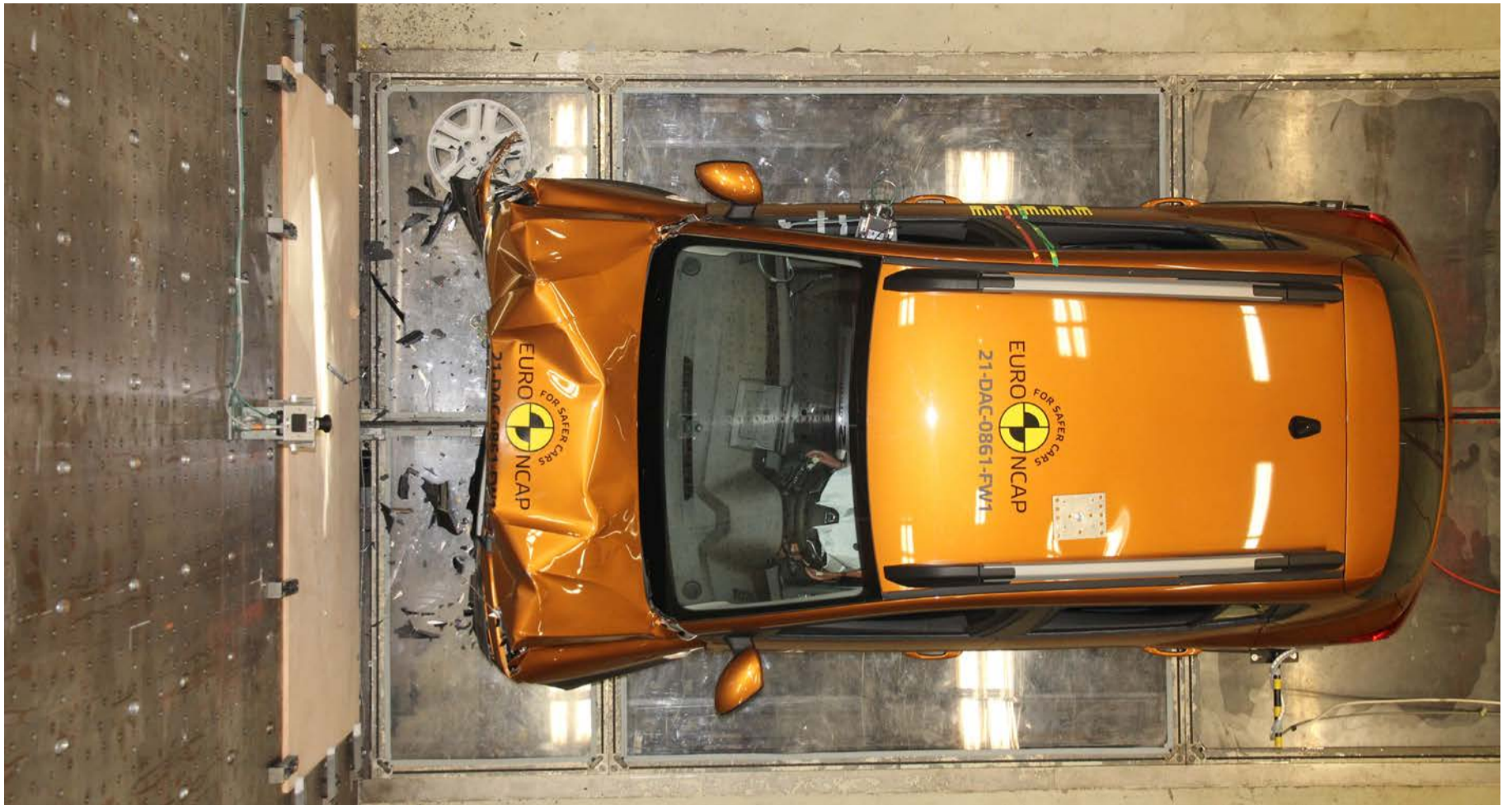
torowym, która jest używana także w nowym Volkswagencie ID.4 oraz ID.3 testowanym przez Euro NCAP w ub. roku. Zapewne to „braterstwo” sprawiło, że zarówno ENYAQ iV, jak i ID.4 osiągnęły świetne oceny różniąc się minimalnie w testach Euro NCAP. Dzięki solidnym konstrukcjom chroniącym pasażerów oraz akumulatora wysokonapięciowego, a także czołowym, kurtynowym i środkowym poduszkom powietrznym w standardzie, oba samochody osiągnęły wynik wyraźnie ponad 90 proc w zakresie ochrony dorosłych pasażerów (odpowiednio (94 i 93 proc.). Ocena ochrony pasażerów w obu samochodach jest taka sama (89 proc), ale już kategoria ochrona pieszych oraz dodatkowe systemy bezpieczeństwa są już wyższe w Volkswagencie niż - należącej przecież do VW - Skodzie (76:71 oraz 85:82 proc). (Nie chcę dociekać dlaczego?). Przykładowo, lokalne ostrzeżenie o zagrożeniach jest standardowym wyposażeniem VW ID.4, ale system ten nie jest już dostępny w ENYAQ iV.

Zaskakująca dla Euro NCAP stała się natomiast decyzja koncernu Renault, który nie wyposażył swojej Dacii Sandero Stepway oraz jej wersji sedan, czyli Logana w te najbardziej pożądane obecnie przez testerów elektroniczne systemy np. czujników

wykrywających pieszych czy rowerzystów. Marka Dacia pozostała pod tym względem wierna swemu etosowi niedrogiej marki i zrezygnowała w tych modelach w standardowym wyposażeniu z rozwiązań, które w przyszłości będą obowiązkowe. Póki co, nie są, a na pewno podnoszą koszty produkcji. Przykładowo, dwie gwiazdki dla Sandero Stepway oraz Logana wzięły się m.in. z tego, że pojazdy te nie mają działającego radarowo, autonomicznego systemu hamowania awaryjnego reagującego nie tylko na inne pojazdy, ale też pieszych i rowerzystów. Ale, co podkreślili testerzy EuroNCAP ogólna ochrona kierowcy i pasażerów przed skutkami zderzenia jest godna szacunku i gdyby nie wspomniane wcześniej „wady”, bez problemu otrzymałyby co najmniej cztery gwiazdki.

Należy pamiętać, że testy przeprowadzane są na samochodach ze standardowym wyposażeniem.

Bardzo wysoko natomiast został oceniony Polestar 2, czyli samochód szwedzko-chińskiej marki należącej do Volvo. Jeśli chodzi o ochronę kierowcy i pasażerów samochód ten uzyskał podobne oceny →→



jak testowane modele VW i Skody, czyli na poziomie 92 oraz 89 proc. Zdecydowanie najlepiej Polestar wypadł w ocenie ochrony pieszych (80 proc) oraz innych systemów bezpieczeństwa wspomagających kierowcę (86 proc).

Euro NCAP przeprowadziło ponadto dodatkowe testy modelu Cupra Formentor, ale tym razem w silnikowej wersji e-HYBRID. Testy wykazały, że osiąga on ten sam pięciogwiazdkowy poziom, co macierzysty model z silnikiem spalinowym. ■



Wydarzenia i rocznice: kwiecień 2021

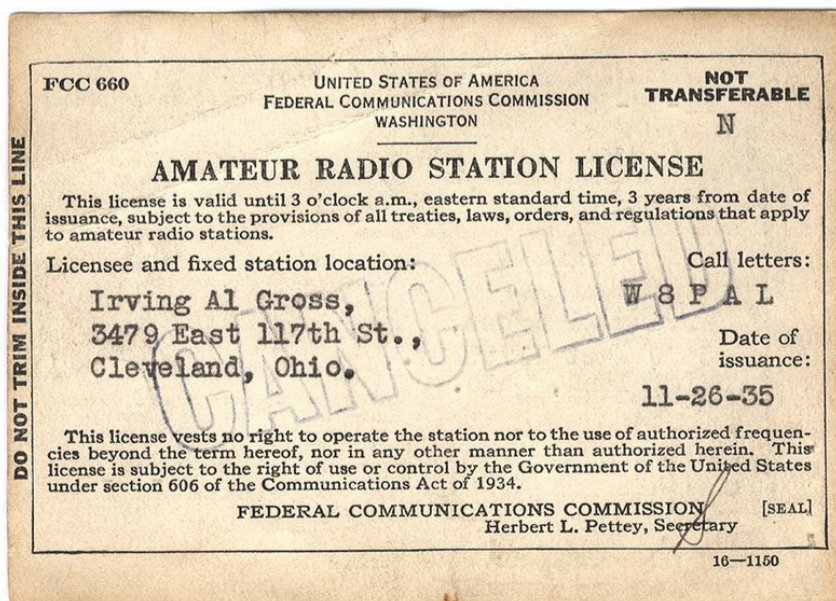
Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Nie tylko dla mobilków...

Do grona wielu - często bezimiennych - osób, które wniosły trwałą wkład w rozwój motoryzacji i ogólnie współczesnej cywilizacji technicznej zaliczyć należy Irvinga „Al” Grossa (znanego też pod imieniem Alfred). Ten, urodzony 22 lutego 1918 roku w Toronto w Kanadzie, syn o korzeniach rumuńsko-żydowskich nie wynalazł silnika czy rewolucyjnej skrzyni biegów, jednak walnie przyczynił się do podniesienia komfortu, a może przede wszystkim bezpieczeństwa, nie tylko w motoryzacji...

Całe zawodowe życie Grossa związane było →→ ogólnie pisząc z radiem i falami radiowymi. Legenda głosi, że fascynacja tą dziedziną pojawiła się już w wieku 9 lat, gdy płynął parowcem po jeziorze Eire. Otóż, zwiedzając statek natknął się na pomieszczenie, w którym pracował radiooperator, a ten pozwolił małemu chłopcu przysłuchiwać się transmisjom. Niewiele lat później Gross w piwnicy swego domu założył stację radiową, a w wieku 16 lat zdobył licencję krótkofalarską przez całe życie używając tego samego znaku wywoławczego W8PAL.

Jako 18-latek przystąpił do zdobycia licencjatu inżyniera w nowatorskim kierunku związanym z falami radiowymi. Niewiele wcześniej wynaleziony (1935) i opatentowany (1936) został pierwszy przenośny zestaw nadawczo-odbiorczy autorstwa - pochodzącego z Polski - Henryka Magnuskiego, który krótko później pracował przy konstrukcji radiotelefonu „walkie-talkie”. Podobną pracę, w podobnym czasie, ale dla innego pracodawcy wykonywał także Kanadyjczyk Donald Hings. Nad tym samym urządzeniem skupił się także Gross. W rezultacie różne





źródła przypisują „ojcostwo” tego wynalazku albo tym trzem osobom, albo szczególnie wyróżniają jednego z nich.

Niedługo później rozpoczęła się II wojna światowa, która sprawiła, że badania rozwojowe nad radiotelefonem tym bardziej zaczęła skrywać mgła tajemnicy. Wiadomo np., że Gross interesował się szczególnie wysokimi częstotliwościami (powyżej 100 MHz) i miał istotny udział w opracowaniu systemu Joan-Eleanor dla amerykańskiego Office of Strategic Services (po wojnie przekształconego w CIA). Pozwalał on m.in. na łatwiejsze komunikowanie się agentów wywiadu przebywającymi za liniami wroga oraz z samolotami używanymi w operacjach specjalnych. (Warto dodać, że system ten musiał być tak dobry, iż został odtajniony dopiero w 1976 roku!).

Grossa powszechnie uważa się za twórcę powszechnie obecnie znanego... CB-radia. Otóż, po II wojnie światowej amerykańska armia oraz Federal Com- →→





munications Commission (coś w rodzaju polskiej Krajowej Rady Radiofonii i Telewizji) przyznała część częstotliwości dla cywilnego użytku. Gross postanowił to wykorzystać – miał odpowiednią wiedzę, koncesję FCC i zapewne zaplecze finansowe. Założył więc firmę Gross Electronic Co, która zajęła się produkcją odpowiedniego sprzętu. Aparaty do

„dwukierunkowego systemu komunikacji” zyskały sporą popularność (początkowo) głównie wśród farmerów oraz służb Straży Przybrzeżnej.

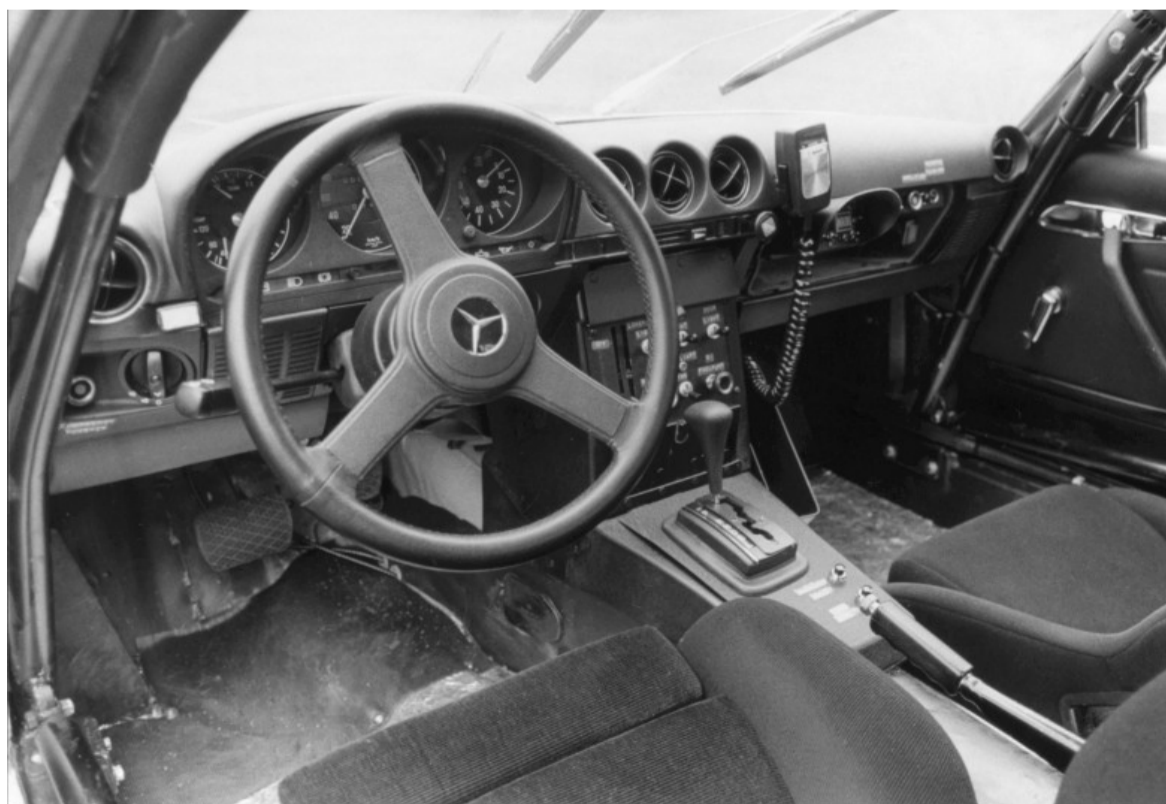
Krótkofalarstwo od samego początku wymagało – zarówno w USA, jak i Europie – stosownych zezwoleń i certyfikatów. Ponadto, było nieco elitarną →→





„telefonią stacjonarną” opartą (przynajmniej początkowo) na alfabecie Morse’a. Z kolei idea CB-radio polegała na łatwym, mobilnym porozumiewaniu się na otwartych, ogólnie dostępnych kanałach. (Skrót CB-radio pochodzi od słów Citizen’s Band Radio, czyli „pasma radia obywatelskiego”).

O ile jednak w USA stosunkowo szybko CB-radio stało się prawdziwie „obywatelskie”, to w Europie popularność – poprzez chociażby łagodzenie formalnej dostępności - zaczęło zyskiwać dopiero w połowie lat 60-tych. W Polsce i innych krajach bloku socjalistycznego CB-radio dla przeciętnego chętnego było praktycznie zakazane aż do upadku „komuny”. Było ono zastrzeżone wyłącznie dla służb: milicji, pogotowia ratunkowego itp. Potem niby można było używać tych urządzeń, ale i tak trzeba było mieć zezwolenie, którego obowiązek posiadania zniesiono dopiero w lipcu 2004 roku!



Obecnie, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 12 grudnia 2014 roku (Dz.U. z 2017 r. poz. 96), nadawanie na terenie Polski w zakresie częstotliwości 26,960-27,410 MHz nie wymaga uzyskania pozwolenia →

nia radiowego ani posiadania świadectwa operatora. Nie ma także obowiązku, w wypadku kontroli drogowej, okazywania świadectwa homologacji CB radia lub deklaracji zgodności CB radia z normą ETSI EN 300 135; ETSI EN 300 433.

Powróćmy jednak do Irvinga Grossa. W 1949 roku wpadł on na jeszcze jeden pomysł. „Dwukierunkowy system komunikacji radiowej” był świetny i znajdował coraz więcej potencjalnych zastosowań. Zaproponował więc niewielkie urządzenie do...(tylko) jednokierunkowego systemu komunikacji radiowej. Wydaje się to bez sensu, że jest to taki krok w tył. Otóż nie, gdyż to urządzenie w epoce sprzed telefonii komórkowej miało ogromne powodzenie, zwłaszcza wśród lekarzy, prawników, biznesmenów, wysokich urzędników, itp. Otrzymało ono nazwę pager! Co więcej, z tego urządzenia – nieco przekonstruowanego – korzysta współcześnie w Polsce tysiące kierowców oraz miliony na świecie. Dzieje się tak w momencie naciśnięcia guzika w pilocie otwierającym np. garażową bramę.

Pana Grossa w wielu środowiskach uważa się także za prekursora telefonii komórkowej. I nie jest to opinia pozbawiona sensu. Już w 1950 roku próbował zainteresować tym pomysłem duże amerykańskie firmy telefoniczne. Bell jednak nie wykazał zainteresowania, a inne firmy odmówiły obawiając się, że tenże Bell wykorzysta posiadany wówczas monopol na linie przesyłowe. Pomysł ten musiał poczekać jeszcze kilka dekad...

Gross pozostał aktywny zawodowo aż do śmierci, która nastąpiła 21 grudnia 2000 roku, a za swoje



dokonania został w ciągu swojego 82-letniego życia uhonorowany wieloma prestiżowymi nagrodami.

Pomyślmy więc czasem z wdzięcznością o Irvingu Grossie i rzeszy innych inżynierów, dzięki którym mamy dzisiaj urządzenia, bez których trudno wyobrazić sobie współczesny świat, nie tylko motoryzacyjny. Urządzenia, nazwijmy je umownie wspólną nazwą „radiotelefony”, które ratują życie, pomagają w pracy i mają setki innych zastosowań, a dla dzieci są świetną zabawką...

Mobilki! Szerokości...



