

iAuto

Numer 158, wrzesień 2021





Aktualności - 3

Ignis po zmianach -9

Nowy Lexus NX - 13

Mister Arteon - 18

Quo vadis Izera? - 21

Trzy dekady w analizie EFL - 24

e-TOLL zastępuje viaTOLL - 26

Samochód jaki jest... - 29

Parkour - 31

Za siedmioma górami... - 34

Naprawiamy reflektory - 36

Walczący o trzeźwość - 40

Wesoły poligon - 44

Felieton -Na "wnuczka" - 53

Ewa Zasada - 55

Kalendarium - 57

iAuto
miesięcznik

Wydawca

Fundacja Promocji m. st. Warszawy
ul. Dzika 19/23 lok. 211, 00-172 Warszawa
redakcja@prowarszawa.pl

Redaktor Naczelny
Mirośław Rutkowski
iauto@prowarszawa.pl

Redaguje zespół

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za
treść reklam

Teksty i fotografie są chronione prawami
autorskimi

Zdjęcia na okładce - **Mirośław Rutkowski**

OD REDAKCJI

R

ząd, w ramach nowego programu "Mój elektryk" przeznaczył pięćset milionów

złotych na dopłaty do zakupu

samochodów zeroemisyjnych kategorii M1. Oznacza to, że budżet państwa wspiera zakupy aut z napędem elektrycznym lub wodorowym, pojazdy z układem hybrydowym nie będą dotowane. 80 procent tych pieniędzy przeznaczono na dofinansowanie zakupów takich aut przez firmy, samorządy i instytucje. Pozostałe 100 milionów złotych ma trafić do osób fizycznych zainteresowanych takim samochodem. Nabywca prywatny może otrzymać 18 750 złotych dopłaty do auta nie droższego niż 225 tysięcy brutto. Korzystniejsze warunki mają posiadacze Karty Dużej Rodziny, nie tylko mogą otrzymać 27 tys. złotych dopłaty, ale też nie obowiązuje ich ograniczenie ceny samochodu. Według danych IBRM Samar od 12 lipca wpłynęło nieco ponad 400 wniosków o dofinansowanie zakupu samochodu elektrycznego, na kwotę 8 162 250 złotych.

W ubiegłym roku zakończył się podobny program pod nazwą "Zielony samochód". Zakładano dofinansowanie zakupu 2000 samochodów elektrycznych, ale zgłosiło się jedynie 262 chętnych. Problemem było ograniczenia, które sprawiły, iż do rządowego wsparcia kwalifikowało się sześć modeli. W programie "Mój elektryk" mieści się już około 50 różnych samochodów.

Z mieszanymi odczuciami przyjmuję takie działania. Po pierwsze, nie jestem entuzjastą napędów elektrycznych dostrzegając w tej technologii więcej wad niż zalet. Korzystny wpływ samochodów elektrycznych na stan naszej planety też jest, moim zdaniem, mocno przesadzony. Muszę jednak dodać, że jazda elektrycznym samochodem daje mnóstwo frajdy. Po drugie, nie jestem pewien, czy dopłacanie niewielkiej liczbie ludzi do zakupu dość drogich samochodów jest zasadne i jest fair wobec tych, których ta samochód elektryczny nie stać. A takich osób jest znacznie więcej, do tego często posiadanie samochodu jest dla nich dosłownie potrzebą życiową.

Szerokiej drogi



Mirosław Rutkowski

Ułatwienia dla kierowców

Od 31 stycznia 2022 r. będzie można zachować dotychczasowy numer rejestracyjny pojazdu oraz czasowo wycofać z ruchu samochód osobowy. Możliwość zachowania, na wniosek właściciela, dotychczasowego numeru rejestracyjnego nabytego pojazdu oraz rozszerzenie katalogu pojazdów wycofanych czasowo z ruchu o samochody osobowe wprowadziła ustawa z 14 sierpnia 2020 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (<https://dziennikustaw.gov.pl/DU/2020/1517>).

- *Wprowadzamy ułatwienia dla kierowców i właścicieli pojazdów, kończymy z barierami administracyjnymi, które dotąd utrudniały życie wielu Polakom – powiedział minister infrastruktury Andrzej Adamczyk.*

Opłata za najczęściej wydawane tablice samochodowe to 80 zł, dzięki pozostawieniu dotychczasowego numeru rejestracyjnego nie będzie trzeba jej ponosić, jak również nie trzeba będzie pono-

sić opłaty za nalepkę kontrolną - w sumie razem z opłatą ewidencyjną da to 99,50 zł oszczędności.

Rozszerzenie katalogu pojazdów wycofanych czasowo z ruchu o samochody osobowe będzie dotyczyło sytuacji uszkodzonych, a nie chwilowo nieużywanych samochodów. W przypadku konieczności naprawy samochodu (np. po wypadku) wynikającej z uszkodzenia zasadniczych elementów nośnych konstrukcji będzie można wycofać pojazd z ruchu na okres od 3 do 12 miesięcy i nie wcześniej niż po upływie 3 lat od daty poprzedniego wycofania z ruchu. Przywrócenie do ruchu będzie wiązało się przeprowadzeniem dodatkowego badania technicznego pojazdu po naprawie. Ta zmiana pozwoli właścicielowi naprawianego i czasowo wycofanego z użytku samochodu ograniczyć koszty ubezpieczenia

Od grudnia 2020 r. nie trzeba już wymieniać dowodu rejestracyjnego, kiedy skończy się miejsce na pieczętki z badania technicznego, nie ma konieczności wożenia ze sobą dokumentu prawa jazdy oraz można zarejestrować pojazd w miejscu czasowego zamieszkania.

Dwójka w nowej odsłonie

Mazda2 na rok modelowy 2022, hatchback segmentu B, jest wyposażona w udoskonalony silnik benzynowy Skyactiv-G o pojemności 1,5 litra. Silnik ten dostępny jest w Polsce dwóch odmianach, o mocy 75 i 90 KM. Technologia Diagonal Vortex Combustion (spalanie z ukośnym zawirowaniem mieszanki) cechuje się stopniem sprężania podwyższonym aż do 15:1, czego efektem jest obniżenie zużycia paliwa o 6,8% i obniżenie emisji CO₂ o 9-12% w cyklu WLTC.

Zmiany obejmują też dodanie dwóch nowych kolorów nadwozia, kosmetykę nadwozia, nowe felgi oraz bezprzewodową łączność urządzeń mobilnych z aplikacją Apple Car Play® oraz z Android



Auto™. Producent podkreśla harmonijny wygląd i wysoką jakość materiałów we wnętrzu auta, →→

redukcję wibracji i hałasów, opracowanie foteli ma gwarantować komfortową pozycję. Wyposażenie samochodu obejmuje m.in. ogrzewaną kierownicę, automatycznie przyciemniające się lusterko wsteczne, reflektory diodowe LED na wyposażeniu standardowym lub opcjonalne adaptacyjne reflektory diodowe (ALH), zaawansowany system wspomagający hamowanie i zmniejszający ryzyko kolizji przy małej prędkości (Advanced SCBS, Advanced Smart City Brake Support), wzbogacony o funkcję wykrywania pieszych po zmroku. Jako opcje dostępne są: asystent wspomagający utrzymanie



pojazdu w pasie ruchu (LDWS + LKA), rozpoznawania ograniczeń prędkości (TSR) oraz układ monitorowania martwego pola i ruchu poprzecznego przy cofaniu (BSM, RCTA).

Butelki w oponach Continental

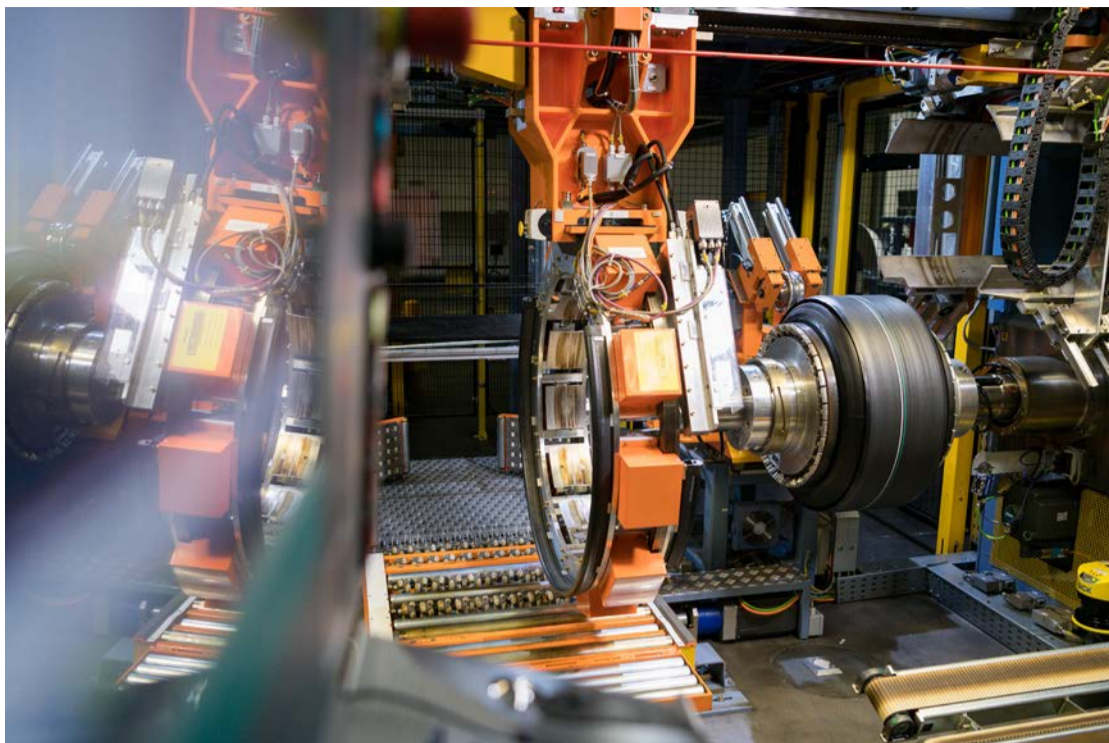


Od 2022 roku firma Continental w produkcji opon będzie stosowała poliestr pochodzący z recyklingu plastikowych butelek. Nowa przedza poliestrowa będzie uzyskiwana z butelek z politereftalanu etylenu (PET) w procesie mechanicznym i będzie wykorzystywana do budowy osnowy opony. Może ona całkowicie zastąpić konwencjonalny poliestr. Wraz

ze swoim partnerem i dostawcą, firmą OTIZ, specjalizującą się we włóknach i produkującą tekstylia, Continental opracował specjalną technologię recyklingu butelek PET z pominięciem koniecznych wcześniej pośrednich etapów chemicznych. Dzięki temu, przedza poliestrowa spełnia wysokie wymagania mechaniczne opony. W trakcie tak zwanego upcyklingu butelka PET staje się wysokowydajnym materiałem PET.



Już w 2022 roku będziemy mogli wykorzystać w produkcji opon materiał uzyskany z przetworzonych butelek PET. W naszym innowacyjnym procesie recyklingu, włókna są przędzone z przetworzonego PET bez konieczności wcześniejszego rozbijania materiału na jego składniki - mówi dr Andreas Topp, odpowiedzialny za materiały, rozwój procesów i industrializację w obszarze biznesowym Continental Tires. Już na tego-



rocznych targach IAA MOBILITY w Monachium zaprezentujemy wysoce innowacyjną oponę koncepcyjną z przędzą poliestrową wykonaną z przetworzonych butelek PET. Wykorzystując przędzę poliestrową z recyklingu robimy kolejny ważny krok w kierunku międzyproduktowej gospodarki o obiegu zamkniętym.

W ramach procesu recyklingu, butelki są najpierw sortowane, usuwane są z nich kapsle, a na koniec oczyszczane mechanicznie. Po mechanicznym rozdrobnieniu są topione i granulowane. Potem nastę-

puje polimeryzacja w stanie stałym i zmodyfikowany proces przędzenia.

Testy laboratoryjne i testy opon przeprowadzone przez Continental wykazały, że włókna z surowców wtórnych zachowują się równie dobrze jak włókna stosowane dotychczas. Mają taką samą jakość jak pierwotny PET, są tak samo stabilne i nadają się do opon ze względu na ich wytrzymałość na zerwanie, twardość i stabilność termiczną.

Konwencjonalny PET jest od dawna stosowany jako materiał do budowy opon samochodowych, ponieważ zachowuje swój kształt nawet przy wysokich obciążeniach i temperaturach, a tym samym zapewnia bezpieczeństwo przy różnych prędkościach jazdy. Wykorzystanie przetworzonego PET pozwala oszczędzać cenne zasoby w procesie produkcji opon. Obecnie konwencjonalna opona samochodu osobowego składa się z około 400 gramów przędzy poliestrowej. Oznacza to, że w przyszłości do produkcji kompletnego zestawu opon samochodowych będzie można wykorzystać ponad 60 butelek PET pochodzących z recyklingu.



Infrastruktura i elektromobilność

Według “Licznika Elektromobilności”, prowadzonego przez Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM) oraz Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych (PSPA), pod koniec maja br. po krajowych drogach jeździło 25 407 samochodów osobowych z napędem elektrycznym. Pojazdy w pełni zelektryfikowane, tzw. BEV (ang. Battery Electric Vehicles), stanowią 48,9 proc. polskiej floty (12 432 szt.). Na pierwszym miejscu są hybrydy typu plug-in, czyli PHEV (ang. plug-in hybrid electric vehicles). Pod koniec maja 2021

roku w Polsce zarejestrowanych było 12 975 tego typu pojazdów. Jedną z głównych bolączek polskiego użytkownika pojazdu elektrycznego jest brak odpowiedniej infrastruktury, ale również niepewność, co do dokładnej lokalizacji punktów ładowania. Jak wynika z “Licznika Elektromobilności” za maj br., w Polsce funkcjonuje 1 498 ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych z łączną pulą 2 897 stanowisk. Tempo rozbudowy tego typu punktów wyraźnie spadło, przy jednoczesnym wzroście liczby rejestrowanych

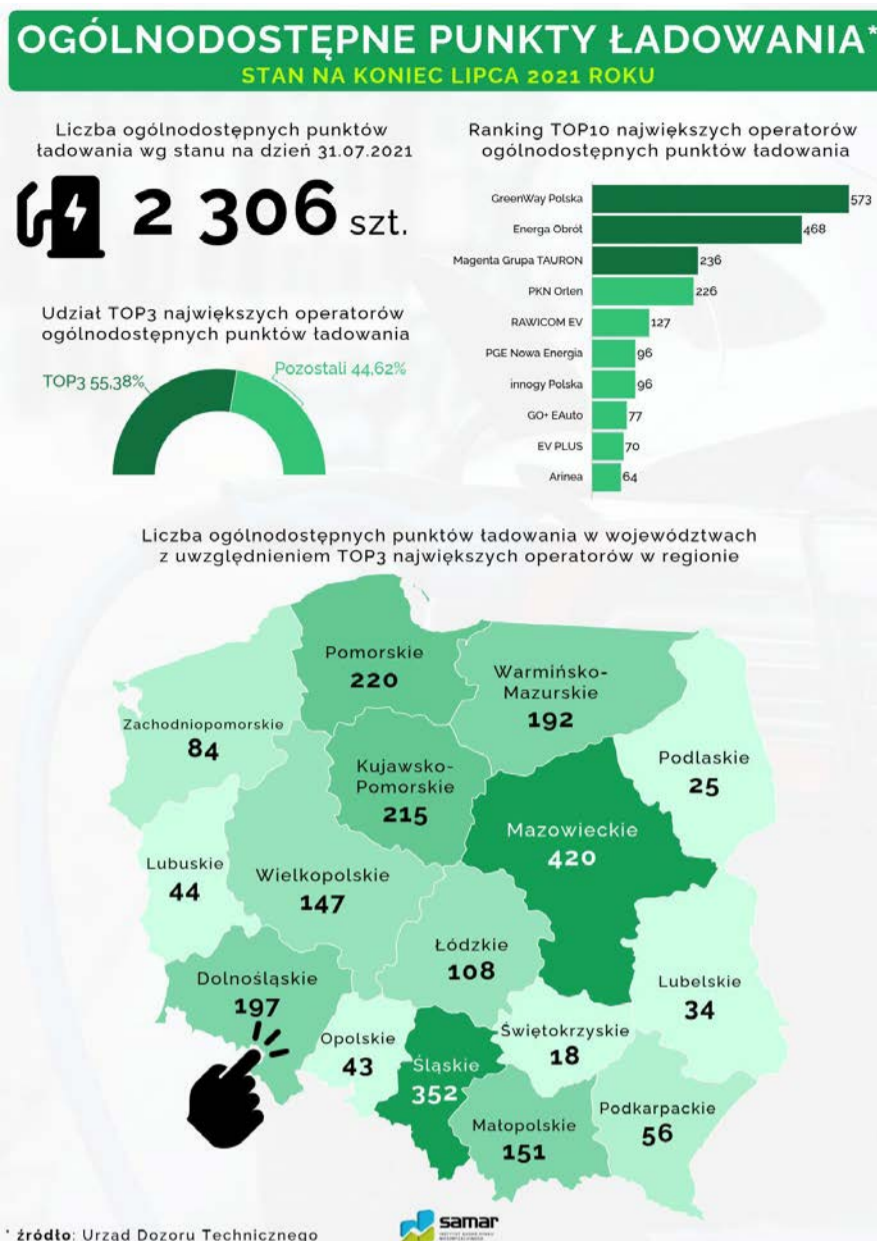
samochodów z napędem elektrycznym, który przypada na 1 stację ładowania.

Problem ładowania

Już na początku czerwca media podawały, iż na stronach Rządowego Centrum Legislacji pojawiły się nowe wersje projektów rozporządzeń, które docelowo mają poszerzyć katalog znaków i sygnałów drogowych, a zmiany będą dedykowane użytkownikom pojazdów elektrycznych. Jednym z głównych projektów jest wprowadzenie oznaczeń punktów ładowania pojazdów elektrycznych (D-23c) oraz stacji paliwowych z punktem ładowania pojazdów elektrycznych (D-23b). Ponadto, informacje o tego typu obiektach pojawiają się także na zbiorczych tablicach przy drogach (D-34b), co ma ułatwić oszacowanie odległości od najbliższej ładowarki.

Elektromobilność na postoju

Zapowiadane zmiany obejmują także modyfikacje w ramach tabliczek dedykowanych wyłącznie pojazdom elektrycznym. Do tej pory funkcjonowało oznaczenie "EE", jednak po wprowadzeniu nowelizacji kodeksu drogowego zadebiutuje "EV". Ten sam skrót może się pojawić także pod znakami D-18 „parking”, D-18a „parking – miejsce zastrzeżone”, D-18b „parking zadaszony”, P-18 „stanowisko postojowe” oraz P-20 „stanowisko postojowe



zastrzeżone – koperta”, co jednoznacznie “zarezerwuje” miejsca pojazdom niskoemisyjnym. Obie kategorie postojów będą mogły mieć nawierzchnię barwy zielonej.

Audi żegna Formułę E

Dziękujemy ci Formuło E, to była elektryzująca przygoda! – takimi słowami team Audi Sport ABT Schaeffler pożegnał się z Mistrzostwami Świata Elektrycznych Samochodów Wyścigowych, które zainaugurowano 13 września 2014 r. w Pekinie. Zwycięzcą tego wyścigu sprzed lat był Brazylijczyk Lucas di Grassi, który w pierwszym z dwóch ostatnich wyścigów sezonu 2021 (w Berlinie) był najszybszym kierowcą.

Lucas di Grassi odniósł tym samym swoje dwunaste zwycięstwo w tej serii wyścigowej. „To był bardzo emocjonujący weekend” - powiedział. „W ciągu siedmiu lat osiągnęliśmy z Audi Sport ABT Schaeffler wyjątkowo dużo sukcesów. Wielka szkoda, że to udane partnerstwo dobiega końca.”

Audi było pierwszą niemiecką marką samochodową, która fabrycznie zaangażowała się w Formułę E - podkreślił Julius Seebach, dyrektor zarządzający Audi Sport GmbH, odpowiedzialny w Audi





za sporty motorowe. „Audi Sport ABT Schaeffler jest najbardziej utytułowanym zespołem w Formule E i był jednym z założycieli tej serii wyścigowej. Teraz czeka na nas jedno z największych wyzwań jakie istnieją w motorsporcie, czyli Rajd Dakar.”

Wiele z ważnych podzespołów udanego projektu bolidów Audi zbudowanych dla potrzeb Formuły E zostało z powodzeniem zastosowanych w Audi RS Q e-tron, które w styczniu 2022 roku po raz pierwszy wystartuje w słynnym Rajdzie Dakar. W innowacyjnym napędzie tego specjalnego samochodu cross-country zastosowano opracowany przez Audi Sport 250-kilowatowy generator-rozrusznik (MGU) z Audi e-tron FE07. W Audi RS Q e-tron zamontowano trzy MGU: jeden na osi przedniej, jeden na osi tylnej – oba zapewniają elektryczny napęd quattro. Trzecia jednostka MGU, wraz z wysokowydajnym sil-

nikiem TFSI tworzy konwerter energii, który w razie potrzeby ładuje podczas jazdy wysokonapięciowy akumulator. Każdy z MGU waży mniej niż 35 kilogramów i osiągnął sprawność 97 procent - to imponujący dowód na wydajność elektrycznej mobilności.

Po siedmiu sezonach wyścigów, w chwili swojego odejścia, Audi Sport ABT Schaeffler jest najbardziej utytułowanym zespołem w Formule E. W 84 wyścigach team zgromadził 1380 punktów, 14 zwycięstw i 47

miejsc na podium. Lucas di Grassi zdobył pierwszą pozycję w klasyfikacji kierowców w sezonie 2016/2017. W swoim pierwszym sezonie jako zespół fabryczny (2017/2018) Audi Sport ABT Schaeffler zdobyło tytuł mistrzowski w klasyfikacji zespołowej. Teraz team zakończył sezon i swój udział w ABB Formula E na czwartym miejscu ze stratą zaledwie jednego punktu do najniższego stopnia podium.

Tytuł mistrzowski wywalczył niemiecki Mercedes-EQ Formula E Team (181 pkt), przed brytyjskim zespołem Jaguar Racing (177 pkt) oraz chińskim DS Techeetah (166 pkt). W rywalizacji kierowców mistrzowski tytuł zdobył Holender Nyck de Vries (ekipa Mercedes-EQ) przed Szwajcarem Edoardo Mortara (Rokit Venturi Racing) oraz Brytyjczykiem Jake Dennisem (BMW i Andretti Motorsport).

(opr. MR)

Škody w policji

Škoda od wielu lat jest dostawcą pojazdów policyjnych. Z samochodów marki korzysta policja m.in. w Czechach, Wielkiej Brytanii, Austrii, Polski czy Nowej Zelandii. Modele Kodiaq, Superb, Octavia RS czy Enyaq iV sprawdzą się doskonale nie tylko

dzięki typowym dla marki cechom, takim jak wyjątkowa dynamika i ponadprzeciętne bezpieczeństwo, ale również za sprawą specjalnego wyposażenia. Lampy ostrzegawcze, radia, kamery czy reflektory 360 stopni to zaledwie część z wielu modyfikacji wprowadzonych do pojazdów Škody na potrzeby policji. W Octaviach dla czeskiej policji oprócz kla-





sycznych lamp ostrzegawczych oraz oznakowań policyjnych ich specjalne wyposażenie obejmuje również masywne ramy zabezpieczające. Zostały one opracowane jako narzędzie ochrony załogi samochodu policyjnego podczas pościgów samochodowych i są szczególnie pomocne przy manewrze PIT polegającym na unieruchomieniu ściganego pojazdu poprzez gwałtowny skręt. Rama zamontowana na wzmocnionym przednim zderzaku jest pokryta czarną powłoką proszkową i waży 19,8 kg. Dzięki temu pojazd policyjny może bezpiecznie zjechać z drogi lub zatrzymać samochód ważący nawet tonę i wyższy niż 60 cm. Škody Superb z silnikiem 2.0 TSI o mocy 206 kW, skrzynią biegów DSG, napędem na cztery koła i adaptacyjnym zawieszeniem dodatkowo wyposażone są w lampy ostrzegawcze i radia, system kamer do odczytu tablic rejestracyjnych z przodu i z tyłu pojazdów oraz bagażnik ze specjalną nadbudową, który pełni również funkcję mobilnego biura.

Brytyjscy policjanci mają do dyspozycji Octavie RS, a także specjalnie przystosowany do potrzeb policji Kodiaqi, z bagażnikiem przekształconym w dwa mobilne boksy do przewożenia czworonożnych członków służb. Oba boksy są klimatyzowane, a jeśli nie będzie możliwości otwarcia tylnej części samochodu, bezpiecznie przejdą z kocioł do kabiny samochodu. Do Nowej Zelandii trafi od 450 do 500 samochodów Škody. Dostarczane modele to Superb kombi z silnikami o mocach 206 kW i 162 kW oraz Kodiaq z silnikiem o mocy 132 kW. Nowozelandczycy rozważają również włączenie

w swoją flotę hybrydowego Superba iV. Armenia kupiła w tym roku 150 dostosowanych do potrzeb policji egzemplarzy Škody Octavia. Samochody będą wykorzystane jako najbardziej reprezentacyjne radiowozy w kraju. Na Łotwie policja jeździ 52 egzemplarze Octavii i 37 Superbów. Wszystkie pojazdy są używane jako nieoznakowane auta służące do kontroli ruchu. We flocie austriackiej policji więk-

szość floty stanowią Octavie kombi 4x4 i Kodiaqi 4x4. Austracka, policja kupuje samochody w ramach kilkuletniego leasingu, w których policyjny sprzęt można go łatwo usunąć bez śladu. Hiszpania na potrzeby policji kupuje modele Octavia i Karoq.

W Polsce samochodami Škody jeżdżą funkcjonariusze z grupy SPEED (Superby). Z samochodów korzystają nie tylko funkcjonariusze z Wydziału Ruchu Drogowego, ale również policjanci z wydziałów kryminalnego i do walki z cyberprzestępczością, a także przewodnicy z psami wyszkolonymi do wyszukiwania narkotyków. Škody Superb przekazane policji to wersje z nadwoziem kombi z silnikiem 2.0 TSI o mocy 272 KM. Pojazdy wyposażono w dwusprzęgłową skrzynię DSG o siedmiu przełożeniach oraz napęd 4x4. Ponadto samochody oferują szereg systemów bezpieczeństwa, dzięki czemu funkcjonariusze policji mogą skutecznie ścigać kierowców znacznie przekraczających dozwoloną prędkość. Na pokładzie każdego egzemplarza znajdują się także przednie i tylne wideorejestratory, urządzenie do pomiaru prędkości oraz systemy łączności. ■



IGNIS PO ZMIANACH



Suzuki Ignis Hybrid Elegance

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Suzuki Ignis miał swoją premierę 5 lat temu. Teraz pojawił się nieco odświeżony i nowocześniejszy - z systemem miękkiej hybrydy i silnika wolnossącego 1.2DualJet.

To chyba najmniejsze na rynku auto z napędem 4x4.

Jakie Ignis zrobił na mnie wrażenie?

Co zmieniło się w wyglądzie zewnętrznym Ignisa, w jego trzeciej już odsłonie? Autko zyskało nową „twarz” - osłona chłodnicy ma obecnie bardziej agresywny wygląd, pojawiły się nowe zderzaki tak z przodu jak i z tyłu wzbogacone dodatkowo metalowymi nakładkami. Dzięki tym zderzakom i jeszcze kilku innym detalom Ignis upodobnił się stylistycznie do poważnych SUV-ów. Ale tak naprawdę, to

taka słodka zabaweczka zwracająca uwagę swoją urodą i wywołująca uśmiech. Dla hybrydowego Ignisa opracowano kilka nowych kolorów lakieru takich jak np. Caravan Ivory Pearl Metallic, Rush Yellow Metallic oraz Tough Khaki Pearl Metallic. Ignis atrakcyjnie i modnie wygląda także w dwukolorowych wariantach nadwozia. Dopłata do lakieru metalicznego jednokolorowego wynosi 2090 zł, a do lakieru dwukolorowego - 3090 zł. →→



We wnętrzu auta znajomo, ale sporo jest także nowych akcentów, które nadają kokpitowi nowoczesności. Duże przeszklone powierzchnie sprawiają, że wnętrze auta jest odpowiednio doświetlone i sprawia wrażenie przestronnego. Rzeczywiście przestrzeni jest wystarczająco dużo, tak dla kierowcy jak i pasażerów. Ale to auto miejskie – cudów nie ma. Polakierowane na srebrno elementy wnętrza i nowe akcenty kolorystyczne uatrakcyjniają kokpit. Ignis jest 4-osobowy. Czy kierowcy i wszystkim pasa-



żerom będzie wygodnie, zależy od tego, do czego są przyzwyczajeni i na ile kapryśni, ale niewątpliwym atutem jest to, że tylna kanapa składana jest na pół i ...przesuwana. Można więc odsunąć ją maksymalnie do tyłu i zyskać sporo miejsca. Można również złożyć. Niestety coś, za coś, bagażnik jest mały i nie zbyt funkcjonalny – ma zaledwie 267 litrów, brakuje haczyków, czy siatek zabezpieczających zakupy czy inne drobia-

zgi. Jak na auto, które aspiruje do SUV-a czy crossovera pozycja za kierownicą nie jest typowa dla tego rodzaju pojazdów, wsiadając trzeba było się schylać, a po zajęciu miejsca za kierownicą miało się wrażenie siedzenia na niskim taborecie.

Deska rozdzielcza z nowo zaprojektowanym zestawem wskaźników w kontrastujących kolorach czerni i bieli jest minimalistyczna – to dobrze. System multimedialny znany z innych modeli japońskiej marki, jest taki sam jak w większej Vitarze - prosty i intuicyjny w obsłudze. Działa poprawnie.

Najważniejsze w tym aucie sygnalizuje napis HYBRID na klapie bagażnika i tym przede wszystkim chwali się japoński producent. Jednak czy użytkownik hybrydowego Ignisa podziela ta opinię? Układ oparty o system miękkiej hybrydy ma za zadanie wspierać silnik spalinowy: odgrywa jedynie rolę rozrusznika i niewielkiego generatora mocy. Niewielki silnik elektryczny (10 Ah) ma moc zaledwie około 3 KM dysponuje momentem obrotowym do 50 Nm. Podczas hamowania układ hybrydowy przekształca energię kinetyczną w energię elektryczną, która jest magazynowana w akumulatorze litowo-jonowym. Wykorzystywana jest do wspomaganie silnika spalinowego podczas przyspieszania, co ma →

wpływ na zmniejszenie zużycia paliwa. Dzięki temu systemowi średnie spalanie podczas tygodniowego testu oscylowało na poziomie 5,6 l na 100 km.

Sam silnik spalinowy to jednostka wolnossąca 1.2 DualJet, która ma 83 KM mocy - Ignis przyspiesza od 0-100 km/h w 12,7 sekundy. Z układem napędowym współpracuje manualna skrzynia biegów (automat dostępny jest jako opcja).

Jazda Ignisem po mieście jest super. Co prawda napęd na cztery koła się nie jest zbyt przydatny, ale za to podwyższony prześwit (18 cm) i niewielki promień skrętu doskonale się sprawdza. Mały i zwinny Ignis dzielnie śmiga w gąszczu aut i parkuje nawet w niewielkich „dziurach”. Układ kierowniczy działa precyzyjnie. Na autostradzie, pod-



czas szybkiej jazdy nie jest już tak różowo. Przede wszystkim w samochodzie jest głośno, duże lusterka i wysoka sylwetka generują dodatkowe szумы. W trudny teren nie wjeżdżałam, bo wydawało mi się że konstrukcja zderzaków i jeszcze kilku elementów nie wytrzyma terenowej próby, ale być może się mylę. Ignis, oprócz napędu 4X4 i sporego prześwitu ma przecież nawet system zjazdu ze wzniesienia. Natomiast po szutrach i leśnych duktach Ignis

śmigał śmiało, nie było żadnych problemów, doskonale wybierał wszelkie nierówności.

Ignis konkurencji nie musi się obawiać, bo... prawie jej nie ma. A, owszem jest jeszcze Panda 4X4. Czy Ignis znajdzie wielu nabywców? Czy jest zapotrzebowanie na auto segmentu A z napędem 4X4 i podwyższonym nadwoziem? Może Ignisowi postawiono zbyt wygórowane →



wymagania: ma być autem terenowym, ultra kompaktowym SUV-em, a także ekonomicznym samochodem miejskim? Pytań jest wiele. Generalnie kupując Ignisa mamy kilka aut w jednym i nie do końca wszystko się zgadza. Ale do miasta Ignis jest idealny, krótkie, zwisy, niewielka waga (około 850 kg), wysoki prześwit to dodatkowe atuty tego auta, jeżeli chodzi o jazdę w mieście, czy w łatwym terenie. Do dalekich rodzinnych podróży warto przesiąść się do innego modelu, a w trudny teren wybrać się poważnym SUV-em.

Podstawowa wersja wyposażenia Comfort Plus zawiera takie elementy, jak m.in.: układ mild hybrid 12V SHVS, reflektory LED (dla świateł mijania i świateł drogowych), przednie światła przeciwmgłowe, klimatyzacja czy radioodtwarzacz CD/MP3 z łącznością Bluetooth i kosztuje 57 500 zł. Nasza testowa

wersja Elegance była bogato wyposażona. Miałam do dyspozycji automatyczną klimatyzację, interaktywny system multimedialny z ekranem dotykowym, kamerę cofania, podgrzewane fotele przednie, system kluczyka elektronicznego, elektrycznie regulowane szyby w drzwiach przednich i tylnych, tempomat z ogranicznikiem prędkości, 16 calowe felgi aluminiowe a także napęd cztery na cztery koła. Ta wersja to wydatek 81 590 zł. ■





Nowy Lexus NX

TEKST I ZDJĘCIA: KLAUDIUSZ MADEJA

Mieliśmy przyjemność obejrzeć nowego Lexusa LX. Jedyne, dostępne obecnie w Polsce egzemplarze podróżuje po salonach tej marki. My zostaliśmy zaproszeni na ulicę Puławską w Warszawie.

Przypomnijmy, że ten model Lexusa, można rzec dziecko Toyoty, zadebiutował w 2014 r. W połowie 2021 r. zaprezentowano drugą generację. Widać więc już na pierwszy rzut oka, że była to udana konstrukcja, skoro „wytrzymała” aż 7 lat. W obecnych czasach zmiany modelowe są przeprowadzane z reguły szybciej. Oczywiście w klasie premium można ten

czas trochę wydłużyć, bo sprzedaż jest niższa i wolniejsza niż w przypadku popularnych modeli. Ale z kolei żywot tych samochodów z wyższej półki jest z reguły dłuższy. Wynika to stąd, że używane egzemplarze jeszcze po kilku, a nawet kilkunastu latach cieszą się sporym powodzeniem. Główny powód, to spadek ceny. Nowe cacka kosztują sporo i tylko wybrani sobie mogą na to pozwolić. Zakup →→



to jedno, a koszty utrzymania drugie. A po kilku lub kilkunastu latach, mogą swoje marzenia zrealizować miłośnicy danego modelu, którzy dysponują o wiele mniejszym portfelem. Wartość spada, a koszty utrzymania i eksploatacji są już niższe. Ubezpieczenie tyle nie bierze, serwis nie jest wymagany w ASO, a części bywają dostępne także na rynku używanych. Zaś stan tych luksusowych aut bywa przeważnie dobry lub nawet bardzo dobry. Są serwisowane i utrzymywane w nienagannym stanie, co potem przekłada się na ich żywotność. Rzadko parkują „pod chmurką”. To sprawia, że warto szukać realizacji swoich marzeń.

Z klasą

Nowy NX jeszcze długo będzie jednak w tej wyższej kategorii cenowej, a na egzemplarze z drugiej ręki trzeba będzie trochę poczekać. Choć już podczas premiery w Polsce składano pierwsze zamówienia na ten model. Poprzedni znalazł u nas ok. 10 tys. nabywców. Do tego dochodzą oczywiście egzemplarze przywiezione z zagranicy. Mamy już sporo zamówień na ten nowy model, choć to dopiero pierwsza prezentacja w Polsce – cieszy się Antoni Cho-

dzeń. Kupują go zarówno prywatni odbiorcy, jak i przedsiębiorcy wybierający alternatywne formy, jak leasing czy wynajem długoterminowy.

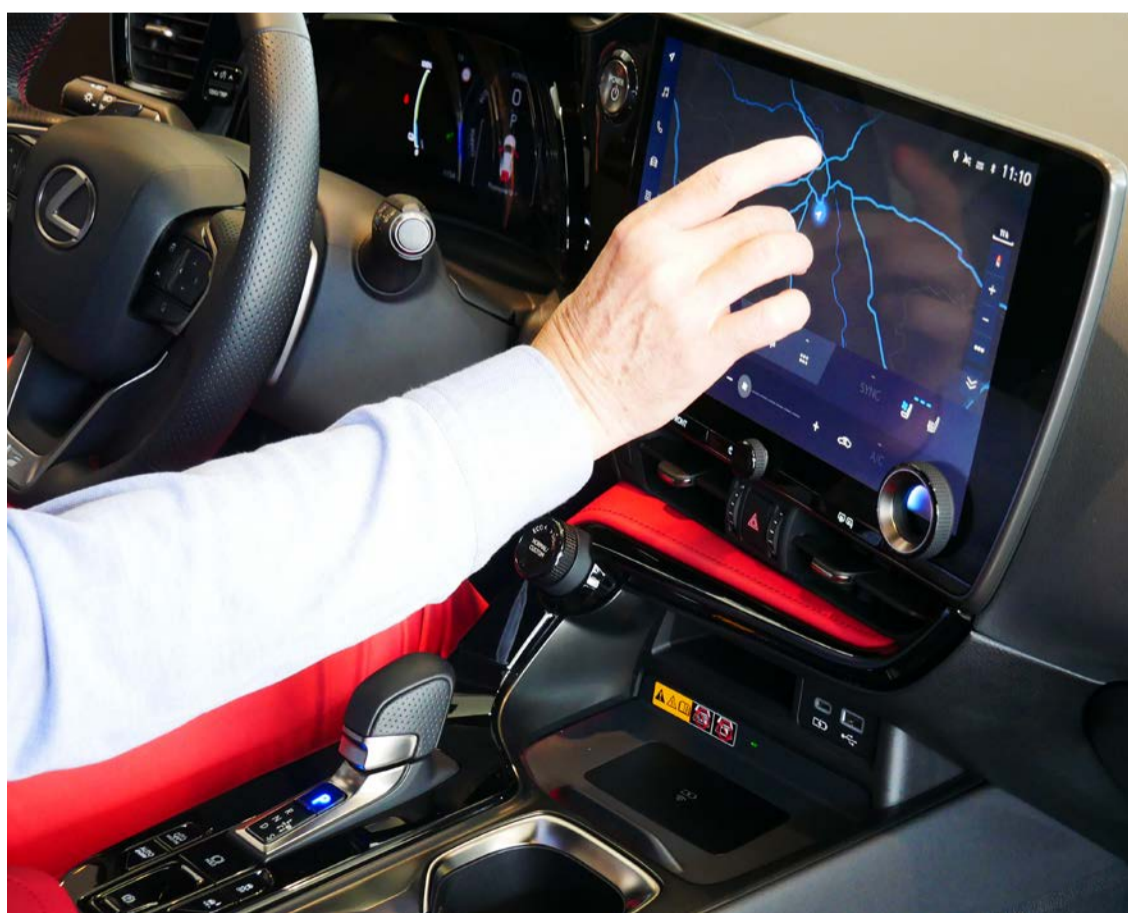
W nowej odsłonie od razu w oczy rzuca się duży, niemal pionowy przedni grill. Do tego nowe światła QuadLED. Z tyłu jest to, oprócz nowych lamp, także „obowiązkowa” ostatnio listwa świetlna. Kolejnym charakterystycznym elementem nowego NX-a są 20-calowe felgi i poszerzone nadkola. Sylwetka samochodu jest, można rzec, dość agresywna, co obserwujemy od dłuższego czasu w modelach z Dalekiego Wschodu. A wszystko zaczęli właśnie Japończycy. Stawiając obok siebie obie generacje tego →→





modelu, widzimy jak bardzo ten drugi się zmienił, jak bardzo poszedł z duchem czasu. W środku widać to jeszcze bardziej. Oprócz perfekcyjnego wykończenia, skóry i wysokiej jakości materiałów, od

razu dostrzegamy 14-calowy wielofunkcyjny ekran, skierowany lekko w stronę kierowcy. Dawno temu była to cecha charakterystyczna jednej z niemieckich marek premium. Historia zatacza czasem koło...



Jest to dotykowy ekran w technologii HD, z intuicyjną obsługą i, jak informuje producent, trzy, cztery razy szybszym systemem. Zawiera m.in. chmurową nawigację (aktualizowana na bieżąco) i dobry system widoku dookólnego. Oczywiście nie mogło zabraknąć inteligentnego asystenta głosowego Lexus Concierge. Równie inteligentna klimatyzacja wykrywa zajęte fotele i światło słoneczne, dzięki czemu lepiej ustawia żądaną temperaturę we wnętrzu.

Uzupełnieniem tego cacka jest aplikacja Lexus link z wieloma funkcjami, w tym m.in. zdalną klimatyzacją, ogrzewaniem siedzeń oraz funkcją →→



Technologia

Wg informacji producenta, 95 % części w tym modelu jest nowych. Oprócz wymienionych już wyżej, to m.in. nowa płyta podłogowa i silniki. Rozstaw osi zwiększono o 3 cm, zaś rozstaw kół o 3-6 cm. Obniżono zaś o 2 cm środek ciężkości, co poprawia własności jezdne. Wspomniane silniki, to 4-cylindrowe, 16-zaworowe jednostki

otwierania i zamykania. Można też automatycznie zaparkować samochód używając smartfona. Tu wierzymy producentowi na słowo, bo raczej mało kto takim cackiem będzie tego próbował. Swoją drogą ciekawe, co o tym mówią umowy ubezpieczenia AC o OC? Czy ewentualna stłuczka podczas takiego automatycznego parkowania jest przez towarzystwo uznawana i pokrywana? Słyszmy o autonomicznych pojazdach, a tu na co dzień pojawiają się nowe problemy do rozwiązania. Wracając do tematu, koniecznie trzeba wspomnieć o 17-głośnikowym systemie audio Mark Levinson. Tani na pewno nie jest, ale dla miłośników dobrej muzyki, to „zestaw obowiązkowy”.

Bezpieczeństwo

Jak przystało na auto klasy premium, także najważniejszy element każdego pojazdu, czyli bezpieczeństwo jest tu postawione na bardzo wysokim poziomie. Lexus Safety System +3 jest standardem. Daje ochronę przeciwwuderzeniową, rozpoznaje rowery i motocyklistów przez całą dobę. W opcji „widzi” ich także w martwym polu na skrzyżowaniach. Za dopłatą można sobie zamówić system FCTA ostrzegający o ruchu poprzecznym z przodu i ryzyku kolizji. Samochód ma również półautomatycznego asystenta wyprzedzania na autostradach. Oczywiście mamy nadzieję, że będziemy mogli to niebawem wypróbować z teście. Opcjonalnie dostępny jest 10-calowy, kolorowy wyświetlacz head-up.

o pojemności 2 494 cm³. Pierwszy 350h o mocy 189 KM i momencie obrotowym 239 Nm. Z napędem hybrydowym są to w sumie 242 KM, dające przyspieszenie 7,7 s. do 100 km/h (4x4) lub 8,7 s z przednim napędem. Drugi napęd 450h+, to pierwszy Lexus plug-in w ofercie. Jego moc całkowita 306 KM pozwala prędkość 100 km/h osiągnąć w 6,3 s. Oba mają prędkość maks. 200 km/h. Pojemność zbiornika paliwa 55 l. W materiałach nie podano, jakie jest średnie zużycie benzyny. To jest dopiero model przedprodukcyjny, jaki prezentujemy. Pewnie jakieś drobne zmiany będą jeszcze robione. Później samochód uzyska europejską homologację i zostanie oczywiście wykonany pomiar zużycia paliwa według standardu WLTP – poinformował nas Antoni Chodzeń. Zasięg 450h+ w trybie elektrycznym producent określa na 63 km. Bateria w tej wersji ma poj. 18,1 kWh. Pojemność bagażnika to 500 l. ➔➔





W drogę

Jak przystało na klasę premium, lista wyposażenia standardowego i opcjonalnego jest dość długa. Model oferowany jest w kilku dostępnych specyfikacjach. Do tego dochodzą pakiety wyposażenia, które nieco mniej obniżają saldo naszego konta. Ceny zaczynają się od 200 tys. zł (NX 350h FWD) i 290 tys. (NX 450h+). Najwyżej wyceniona jest wersja wyposażenia Omotenashi: od 290 tys. (NX 350h) i od 340 tys. (NX 450h+). Można jednak uzyskać 7,3 % EKO bonusu. Polskie przedstawicielstwo zachęca również pierwszych klientów do negocjowania dodatkowych upustów u dealerów, bowiem takowe są przewidziane. Nabywcom życzymy udanych negocjacji...

Pierwsze egzemplarze testowe dla klientów otrzymamy pod koniec roku, zaś pierwsze dostawy zamówionych aut będą w pierwszym kwartale przyszłego roku - kończy rozmowę z nami Antoni Chodzeń. Samochód robi wrażenie, zwłaszcza w środku. Widać, że trwa obecnie rywalizacja wśród producentów na wielkość środkowego wyświetlacza. Na pewno cieszą, na razie „na papierze” nowe, mocniejsze silniki i obniżony środek ciężkości. W poprzedniej odsłonie NX-a jednostki napędowe były zdaniem niektórych nieco za słabe. Wykończenie wnętrza, jak to w tej klasie aut bywa, zachwyca. Nie chce się wysiadać. To, co zwróciło szczególnie naszą uwagę, to elektroniczne klamki. Lekko przyciskasz i drzwi



się otwierają. Nie ma tego charakterystycznego „kliknięcia”, jakie towarzyszy od zawsze otwieraniu drzwi w samochodzie. Szkoda, że w pokazowym egzemplarzu nie połączono tego z automatycznym „wciąganiem” drzwi przy zamykaniu. Wówczas efekt byłby pełny. Czekamy na pojawienie się pierwszych egzemplarzy na naszych drogach. Liczymy też oczywiście, że niebawem w praktyce będziemy mogli poznać nowego Lexusa NX. ■

Mister Arteon



VW Arteon Shooting Brake 2,0 TSI 4 Motion

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Arteon, gdy tylko pojawił się w marcu 2017 roku, bardzo mi się spodobał. Prestiż, elegancja, estetyka. Jest to najładniejszy model Volkswagena od lat. Łączy stylistycznie elementy auta sportowego z przestronnością, elegancją oraz funkcjonalnością. Produkowany w Wolfsburgu model Volkswagena został zmodernizowany. Najciekawszą i zupełnie wyjątkową jest nowa wersja nadwoziowa Shooting Brake (usportowione kombi).

Wydawać by się mogło, że rodzaj nadwozia Arteona nie cieszy się zbyt wielką popularnością – teraz w ofensywie są SUV-y. Ale ten samochód doskonale daje sobie radę na rynku. Być może dlatego, że dla pewnego uatrakcyjnienia i urozmaicenia oferty, wraz z liftingiem modelu pojawił się nowy rodzaj nadwozia Shooting

Brake. To nadwozie Arteona ma 4866 mm długości, 1428 mm wysokości i 1871 mm szerokości, co czyni jego sylwetkę smukłą i nadaje jej sportowego charakteru. Przestrzeń bagażowa w stosunku do lifbacka właściwie się nie zmieniła: zamiast 563 l jest teraz 565 l. Różnica pojawia się, gdy złożymy oparcia tylnej kanapy – mamy do dyspozycji 1632 l zamiast →→



1557 l. Poza tym Volkswagen doposażył Arteona w szereg systemów z zakresu bezpieczeństwa oraz connectivity. Ale o tym za chwilę.

Zmiany linii nadwozia z przodu są niewielkie – przeprojektowano nieco zderzaki, a w atrapie chłodnicy znalazło się miejsce na dwa dodatkowe pasy LED idące od linii świateł do logotypu marki. To taki znak szczególny Arteona. Z tyłu Arteon w nowej wersji wygląda inaczej dzięki sporym zmianom (zderzak, światła). Jak zawsze przy okazji wprowadzanych zmian pojawiły się trzy nowe odcienie lakieru: bardzo ładne odcienie niebieskiego – Kingfisher i Lapis oraz zwracający uwagę czerwony – Kings Red. Zresztą w każdym kolorze nadwozia Arteon Shooting Break wygląda świetnie i zwraca uwagę.

Zajrzyjmy do wnętrza. W kokpicie Arteona jest nowocześnie i elegancko dzięki wykończeniu kokpitu błyszcząca czernią Piano Black i detalami wykonanymi z aluminium. To co spodobało mi się najbardziej to zaprojektowane ze szczególną starannością detale. Stonowana stylistyka wnętrza, doskonałej jakości materiały, dopracowane detale – czegoż chcieć więcej? Po liftingu zmieniła się deska rozdzielcza,

jest teraz bardziej nowoczesna, zastosowano również nowy infotainment. Widać starania w kierunku jeszcze większej cyfryzacji wnętrza. Nowością jest również bezprzewodowa obsługa CarPlay i Android Auto. Duże wrażenie robi nowe oświetlenie Ambiente: mamy wybór, bo jest aż 30 kolorów. W samochodach Volkswagena zawsze jest wygodnie i dobrze się w nich czuję, a w Arteonie szczególnie.

Ten samochód to idealne połączenie super wyglądu i funkcjonalności. Sportowe fotele ze skóry i alcantary zapewniają komfort podróżowania tak z przodu jak i na tylnej kanapie.

Wybór zmodernizowanych silników jest spory. „Nasz” Arteon napędzany był takim właśnie nowoczesnym silnikiem 2,0 TSI o mocy 280 KM. To topowa odmiana jednostki napędowej w tym modelu. Pozwala ona rozpędzić auto do prędkości 100 km/h w czasie 5,5 sekundy (to super wynik!) i uzyskać prędkość maksymalną (ograniczoną elektronicznie) - 250 km/h. Z silnikiem doskonale współpracuje automatyczna, dwusprzęgłowa skrzynia biegów DSG o 7 przełożeniach, która płynnie i szybko przelicza poszczególne biegi. Jest również napęd →→





na cztery koła 4Motion ze sprzęgłem Haldex V generacji. Taki zestaw w Arteonie kombi spisuje się rewelacyjnie.

Testowana wersja otrzymała zawieszenie z adaptacyjną regulacją DCC z możliwością dopasowania niektórych parametrów samochodu do potrzeb i upodobań kierowcy za pomocą wyboru profilu jazdy Driving Mode Select. Kierowca ma do dyspozycji 5 trybów: Eco, Comfort, Normal, Sport oraz Individual. W jednej chwili auto może być komfor-

towym kombi, a po naciśnięciu kolejnego przycisku staje się samochodem sportowym, bez zarzutu pokonującym ciasne zakręty. Podróżuje się Arteonem więcej niż przyjemnie, prowadzi się bardzo stabilnie, a radość z jazdy jest gwarantowana.

Arteon po zmianach zwraca uwagę stylistyką i sportowym charakterem. Zwłaszcza Shooting Break, bo to rzadkość na naszym rynku i na pewno znajdzie wielu nabywców. Jest funkcjonalny, dynamiczny i bogato wyposażony. Podróżuje się nim

komfortowo i bezpiecznie. Sprawia, że będziemy się wyróżnić. Auto wyposażono w wiele systemów asystujących oraz zwiększających poziom bezpieczeństwa, które wspomagają kierowcę. Cena podstawowej wersji Essence z silnikiem 1,5 TSI, napędem na jedną oś oraz manualną przekładnią biegów to 153 190 złotych. Natomiast testowana wersja to już jednak wydatek 228 490 złotych - sporo kosztują różnego rodzaju dodatki. ■



Quo Vadis Izera

TEKST: KLAUDIUSZ MADEJA, ZDJĘCIE: SERWIS PRASOWY

Życie absolwenta wyższej uczelni ekonomicznej bywa czasem ciężkie.

Gdy słyszy na przykład o „przejściowej inflacji” albo nowoczesnym, opartym o najlepsze technologie i podzespoły produkcie, który jednocześnie będzie tani. Ba, sprzeda się przez internet, choć ten kanał w motoryzacyjnej branży nie jest dotąd zbyt skuteczny.

Do napisania tego artykułu skłoniła mnie rozmowa z Prezesem ElectroMobility Poland Piotrem Zarembą w „Rzeczpospolitej” z 2 sierpnia 2021 r. Przyczynkiem do niej jest dofinansowanie w kwocie 250 mln zł budowy fabryki polskiego samochodu elektrycznego w Jaworznie. Dla obliczeń w tym artykule przyjmuję cenę 1 € = 4,60 zł. Czyli 250 mln zł, to ok. 54,35 mln €. Na cały projekt potrzebnych jest 5 mld zł, czyli 1,087 mld €.

Na razie nie ma tych pieniędzy, choć oficjalny start spółki ElectroMobility Poland nastąpił w październiku 2016 r. Skracając historię tego przedsięwzięcia, we wrześniu 2019 r. zapowiedziano na rok 2022 lub 2023 start produkcji pierwszego, polskiego samochodu elektrycznego.

Wybrano dla niego nazwę Izera. Makietę samochodu, bo nawet nie prototyp, zaprezentowano →→





pod koniec lipca 2020 r. Niestety, nie dostałem zaszczytu uczestniczenia w tej prezentacji, choć z racji udzielania się dziennikarsko w innej instytucji, powinienem tam zostać zaproszony i to nawet „w pierwszym rzędzie”. Ale co tam, zdjęć, propagandy i pochwał w sieci co niemiara. Wymienieni już poddostawcy robią wrażenie. Pan Prezes Zaremba zapowiada, że nasz samochód będzie się składał z podzespołów najlepszych dostawców, dzięki czemu będzie oferował wysoką jakość. Chwała mu za to, że ma takie ambitne plany. Jednocześnie zapowiada, że będzie to atrakcyjny cenowo pojazd. I tu znów ta dusza ekonomisty: jak coś ma być dobrej jakości, od najlepszych dostawców, to czy może być jednocześnie tanie?

A przecież mówimy o zupełnie nowym modelu, nowej marce, którą trzeba wypromować, zareklamować. Na to potrzebne są gigantyczne pieniądze! Nie wspominam o sieci sprzedaży i serwisach. Pan prezes twierdzi, że to niepotrzebne: *„Drugim elementem naszej przewagi kosztowej będzie system sprzedaży bez kosztownej sieci dilerkiej, od samego początku zoptymalizowany pod samochody elektryczne”* (przypominam „Rzeczpospolita” z 02. sierpnia 2021 r.). Po pierwsze, kto buduje sieć dealerską dla jednego modelu? Komu by się to opłaciło i przy jakich cenach? Czyli Izerę będziemy kupować przez internet, dostarczy kurier. Nie, to nie żart. W Niemczech reklamuje się już firma sprzedająca nowe samochody, która dostarcza je lawetą pod dom. Ale czy naprawdę nabywca nie potrzebuje żadnej porady, praktycznego pokazu itp.? W tym momencie przypominam sobie jedno z pytań podczas prezentacji

online nowej, elektrycznej Dacii Spring: czy koncern uruchomi specjalną infolinię dla kupujących to auto? Bo to jednak nowa technologia...

Może to jest jakieś rozwiązanie. Ale zanim Izera, o ile w ogóle, wejdzie na rynek, pewnie będzie już dostępnych kilkadziesiąt elektrycznych modeli różnych marek. Producentów z co najmniej kilkuletnim doświadczeniem, salonami sprzedaży i serwisami w całej Polsce. Ograniczam się w tym momencie do krajowego rynku. Kupować „patriotycznie” i w ciemno Izerę, czy może jednak w dużym światowym koncernie? Myślę, że trochę znający się na motoryzacji (a kto w Polsce nie zna się na motoryzacji, piłce i skokach narciarskich?) raczej zdecyduje się na sprawdzone rozwiązanie, a poczynania Izery będzie obserwował i być może, za kilka lat...

Ekonomia zna takie pojęcie jak „efekt skali”. Chodzi o niską marżę przy dużej sprzedaży. Dzięki temu notuje się zysk. To jak hurtownia i sklep detaliczny. Ta pierwsza ma niską marżę, ale sprzedaje setki lub tysiące. Ten drugi zadowoli się zbytem kilkudziesięciu sztuk, ale przy znacząco wyższej marży. Jeśli więc Prezes Zaremba mówi o dobrej cenie Izery, to ma na myśli niską marżę. Trzeba więc tego samochodu sprzedać bardzo dużo. Krajowy popyt nie wystarczy. I tu znowu kłania się marketing, reklama i promocja. A do tego ogromna konkurencja na rynkach zagranicznych. A do samej Unii coraz częściej będą pukali producenci z Chin, za którymi stoi ogromny kapitał i odpowiednio wielki potencjał produkcyjny. Wystarczy na promocję i przetrwanie kilku lat „na minusie”, żeby zdobyć rynek. Kilkadziesiąt kilometrów od naszej zachodniej granicy, jeden ze światowych potentatów elektromobilności, Tesla, buduje ogromną fabrykę. Nawiasem mówiąc, nadal nie ma na nią pełnego pozwolenia za względu na uchybienia w kolejnych wnioskach i pracach budowlanych (jak to w Niemczech – Ordnung muss sein! – Porządek musi być). Celem jest zalanie europejskiego rynku samochodami elektrycznymi tej marki. Oni też zapowiadają dobrą cenę, oni także będą z pewnością oferowali dogodne warunki nabycia, jak leasing czy wynajem, co też dumnie zapo- ➔➔

wiada Prezes Zaremba. Przecież dziś wszyscy to praktycznie oferują...

Dotychczas ElectroMobility Poland wydało 53 mln zł (11,5 mln €), dostało teraz od rządu 250 mln zł (54,35 mln €). Potrzeby całego projektu wyceniono na 5 mld. zł (1,087 mld €). Nie ma tych pieniędzy, a w Jaworznie, w miejscu gdzie ma powstać fabryka, protestują ekolodzy przeciwko wycinie dużej powierzchni lasów. Ale Sejm szybko przyjął ustawę nazwaną już Lex Izera, zaś Minister Środowiska Michał Kurtyka szybko stwierdził, że „*Teren pod budowę fabryki samochodów elektrycznych w Jaworznie jest przemysłowy i silnie zdegradowany*”. Po co więc tam kiedyś te drzewa sadzili? W tzw. aferze mailowej pojawiły się (zastrzegam, nie wiadomo czy prawdziwe) rzekome maile na poziomie rządowym, mówiące o włączeniu koncernu Toyota do projektu Izera lub odwrotnie i ewentualnej produkcji w Wałbrzychu itd. Ale tak na zdrowy rozum, czy pracujący nad tym i produkujący od lat samochody najpierw hybrydowe, a teraz także elektryczne koncern potrzebuje do czegoś polskiej Izery? Ma w ofercie (także pod marką Lexus) już sporo modeli, a poza tym stawia na wodór, zamiast akumulatorów. Mało prawdopodobne, choć nie można tego wykluczyć, że Izery miałyby przeglądy robione w ASO tej marki. Wszak przypomnijmy, że mechanicy obsługujący auta elektryczne muszą mieć obowiązkowo także uprawnienia elektryka do 1 KV.

Taki np. koncern VW zapowiedział wydanie 35 mld € na sam rozwój tylko aut elektrycznych. Stellantis (Fiat Chrysler z francuskim PSA) 30 mld € w tym samym celu. A u nas nie ma 1,087 mld € na projekt Izera. 35:1 albo 30:1 wygląda jeszcze gorzej, niż pamiętna porażka w Brukseli 27:1. Dyrektor Zarządzający Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych, Maciej Mazur stwierdził w jednym z wywiadów, że projekt Izera jest spóźniony o 10 lat. I ja się tutaj wyjątkowo z Panem Maciejem zgadzam. Jest lobbystą branży elektro, ale w tym przypadku ma rację. Ładujemy pieniądze w coś, co nigdy nie przyniesie dochodu. Ba, może nawet się nie zwróci. No chyba że za 500 do 1 000 lat, jak

zdaniem wielu fachowców przekop Mierzei Wiślanej (to nie żart!). Optymiści powiedzą, albo zażartują, że Orlen to kupi i wszystko ruszy na dobre. Niekoniecznie. Poza tym pamiętajmy, że jeśli ten koncern przejmie Lotos, a potem PGNiG, to będzie miał ok. 90 % hurtowego rynku paliw płynnych i niemal 100 % rynku gazu ziemnego w Polsce. Czyli praktyczny monopol. A transport, energia i ogrzewanie są wliczone w niemal każdy towar i usługę. Dlatego, czy to będzie Orlen, czy Skarb Państwa, czy inny twór, jak np. Polski Fundusz Rozwoju – zawsze będą to nasze pieniądze! My obywatele dajemy im zarobić, niemal na każdym kroku. Może więc lepiej wydać na medyków, którzy masowo odchodzą z pracy lub wyjeżdżają za granicę?

Pan Prezes Piotr Zaremba z dumą mówi: „*Z badań wynika, że jako społeczeństwo bardzo chcielibyśmy, aby Polska miała swoją markę samochodów, z której moglibyśmy być dumni*” („Rzeczpospolita” z 2.8.2021 r.). Ale to jeszcze nie znaczy, że chcemy na to przeznaczyć nasze pieniądze. Równie dobrze możemy powiedzieć, że chcielibyśmy się pochwalić polskim lotem kosmicznym na Marsa. Owszem, ale czy nas na to stać? To są właśnie te problemy ekonomistów, którzy kalkulują, analizują i szukają dziury w całym. Przykład ostatnich dni, kiedy ostatecznie pogrzebano projekt Arrinera Hussarya. A ile było szumnych zapowiedzi, planów itd. Przypomnijcie sobie, albo znajdźcie w sieci... Mam poważne obawy, że projekt Izera może się zakończyć fiaskiem (finansowym raczej na pewno), które długo będzie się nam odbijało czkawką. Obawiam się, że podobnie może być z CPK. Ale o tym może przy innej okazji... ■



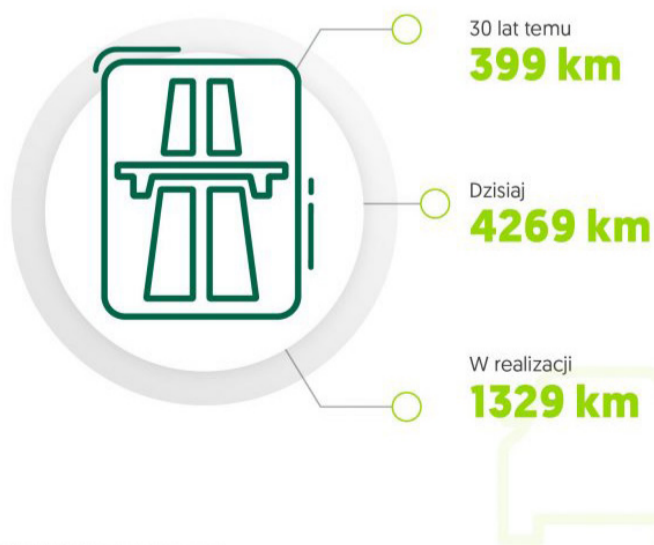
Trzy dekady w analizie EFL

Ciekawą lekturą jest opracowanie zmian, jakie zaszły w polskiej motoryzacji przygotowane przez Europejski Fundusz Leasingowy. Ci, którzy znają realia schyłkowego PRL zdążyli już je zapomnieć, młodszy pamiętań nie mogą. Dlatego lektura poniższego raportu może być wielce pouczająca.

Przybyło „ekspresowo” dróg...

Drogowa mapa Polski 30 lat temu była zdecydowanie bardziej „pusta” niż dzisiaj. Na początku lat 90-tych długość wszystkich autostrad i dróg ekspresowych wynosiła zaledwie 399 km. Dziś jest to ponad dziesięć razy więcej – 4269 km. Co więcej, w realizacji jest kolejnych 1329 km. Choć ten obraz drogowy maluje się „gęściej”, patrząc na naszych zachodnich sąsiadów optymizm gaśnie. Łączna długość samych autostrad w Niemczech wynosi ponad 13 tys. km. W Europie Polska plasuje się na początku drugiej dziesiątki pod kątem długości autostrad.

Długość autostrad i dróg ekspresowych



Zródło: SAMAR, GUS, GDDKiA, Autocentrum.pl, Finanse.wp.pl.

EFL
GRUPA CRÉDIT AGRICOLE

30 LAT
W BIZNESIE

Liczba aut na polskich drogach

30 lat temu

6 mln

Dzisiaj

30 mln

...i pojazdów

Więcej kilometrów dróg, więcej ich użytkowników. 30 lat temu w Polsce było zarejestrowanych 6 mln pojazdów – dzisiaj jest to 30 mln. Jesteśmy jednym z tych krajów w Europie, w którym od kilku lat liczba aut osobowych na 1000 mieszkańców rośnie bardzo szybko. Z danych ACEA wynika, że na koniec 2018 roku na 1000 Polaków przypadało 617 samochodów. To wynik wyższy niż na Słowacji, w Czechach czy Niemczech i Wielkiej Brytanii. Wyższym wskaźnikiem wyróżniają się tylko Włochy, Finlandia, Cypr i Luksemburg.



Do wyboru, do koloru

Lista marek i modeli królujących na polskich drogach dziś i 30 lat temu to dwie bajki. Na początku lat 90-tych była zdecydowanie krótsza. Numer jeden stanowił Fiat 126p, potocznie zwany “Maluchem”. Moc jego silnika wynosiła zaledwie 27 KM, a prędkość maksymalna 116 km/h. Serca Polaków zdobył także jego większy “brat” – Fiat 125p, tzw. “duży Fiat” o mocy 75 KM i maksymalnej prędkości 140 km/h. W czołówce plasował się także Polonez Caro. Dzisiaj lista modeli “czterech kółek” jeżdżących po polskich drogach jest bardzo długa, a numerem jeden jest czeska Skoda Octavia. Serca Polaków zdobyły także modele japońskiej marki Toyota – Corolla i Yaris.



kości 140 km/h. W czołówce plasował się także Polonez Caro. Dzisiaj lista modeli “czterech kółek” jeżdżących po polskich drogach jest bardzo długa, a numerem jeden jest czeska Skoda Octavia. Serca Polaków zdobyły także modele japońskiej marki Toyota – Corolla i Yaris.

Tankowanie wciąż drogie

Patrząc na ceny paliwa, na pierwszy rzut oka można mieć wrażenie, że w ciągu 30 lat nic się nie zmieniło. Na początku lat 90-tych litr benzyny 95 kosztował 5098 zł, dzisiaj jest to ok. 5 zł. Jednak



różnicę widać, kiedy spojrzymy na stosunek ceny benzyny do średniego miesięcznego wynagrodzenia. 30 lat temu za średnią miesięczną pensję można było kupić ok. 360 litrów benzyny. Dziś ponad dwa razy więcej – ok. 760 litrów. Z danych Picodi.com wynika, że pod tym względem Polska znajduje się w ogonie Europy – miejsce w połowie trzeciej dziesiątki. Mniejsza siła nabywcza jest w Chorwacji czy Portugalii. Większa między innymi w Czechach, Niemczech czy Wielkiej Brytanii.

Źródło: EFL ■

e-TOLL zastępuje viaTOLL

TEKST: KLAUDIUSZ MADEJA

Od lipca 2011 r. obowiązuje w Polsce nowy sposób poboru opłat drogowych. Płaci się za przejechany dystans wytypowanymi odcinkami dróg. Po 10 latach następuje ważna zmiana działania tego systemu.

Po poprzednim systemie pozostaną głównie bramownice na płatnych odcinkach, które rejestrowały przejazd pojazdu. W nowym systemie opłata będzie pobierana za pomocą geolokalizacji. Docelowo mają zostać zlikwidowane, tak niepopularne przez kierowców punkty poboru opłat, przed którymi często tworzyły się zatory. W wyjątkowych przypadkach otwierano nawet szlabany i przepuszczano pojazdy bez płacenia, aby rozładować ogromne kolejki. Operatorem systemu viaTOLL był wybrany w przetargu operator, który w zamian za prowizję od pobranych opłat, zajmował się rozwijaniem i utrzymaniem całego systemu. Tak było do końca października 2018 r. Później było kilka koncepcji, aż w końcu od 24 czerwca 2021 r. działa nowy System Poboru Opłaty Elektronicznej Krajowej Administracji Skarbowej (KAS) o nazwie e-TOLL.

Z powodu opóźnienia startu nowego systemu, przejściowy okres jednoczesnego działania viaTOLL i e-TOLL został wydłużony do 30 września 2021 r.

Początkowo już od lipca br. miał obowiązywać tylko nowy sposób poboru opłat drogowych. Przypomnijmy, że obowiązek ich uiszczenia dotyczy wszystkich pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej (DMC) powyżej 3,5 tony. A więc nie tylko samochodów ciężarowych, ale także osobowych lub dostawczych z przyczepą. Nie ma znaczenia, czy jest to prze-

wóz komercyjny, czy np. przyczepa kempingowa lub do przewozu zwierząt (najczęściej koni). Jeśli masa zestawu przekracza 3,5 tony, podlega obowiązkowi uisz-

czenia opłaty drogowej. Jeśli ktoś wcześniej się tym nie interesował, a planuje zakup przyczepy, musi o tym pamiętać.

Nowa technologia i urządzenia

Jak wspominałem wyżej, technologia radiowa (DSRC) została zastąpiona satelitarną, bezprzewodową transmisją danych (GNSS). Dane geolokalizacyjne mogą być przekazywane do systemu za pomocą urządzenia pokładowego OBU (skrót →→



z ang. On Board Unit), zewnętrznego systemu lokalizacyjnego (ZSL) lub aplikacji mobilnej e-TOLL PL. Nie jest wymagana papierowa, podpisana umowa, wystarczy rejestracja w systemie, możliwa także drogą internetową

Pozostają dwie możliwości wnoszenia opłat za przejechane odcinki. Pierwsza - konto pre-paid, podobne do doładowywanej karty telefonicznej, gdzie użytkownik płaci z góry za przejazd i uzupełnia później stan swojego konta, gdy środki się wyczerpią. Druga - konto rozliczeniowe w trybie płatności okresowej z zabezpieczeniem (wpłata pieniężna, gwarancja lub poręczenie). Zgodnie z wymogami UE, system e-TOLL akceptuje Europejską Usługę Opłaty Elektronicznej (EETS).

Szczegółowe informacje o nowym systemie opublikowane są na stronie internetowej etoll.gov.pl. Do dyspozycji jest również całodobowa infolinia w czterech językach (polskim, angielskim, niemieckim, rosyjskim) 800 101 101 - numer bezpłatny dla użytkowników telefonów stacjonarnych w Polsce lub +48 22 521 10 10 - numer płatny dla użytkowników telefonów komórkowych oraz dla użytkowników z zagranicy. Pytania można również zadawać mailowo: kontakt@etoll.gov.pl. Na stronie etoll.gov.pl znajdziemy też listę zaaprobowanych przez KAS operatorów, oferujących urządzenia OBU i ZSL. Ich koszt zaczyna się od 99 zł, aż po 399 zł (opcjonalnie dodatkowo 99 zł montaż). Abonament miesięczny to 19,99 zł, zaś roczny od 100 zł do 240 zł. Wszystkie kwoty netto bez VAT. Nie wszyscy autoryzowani partnerzy KAS przedstawili już swoje propozycje.

Zegar tyka

Może to dziwić, bo do końca września czasu zostało niewiele. W starym viaTOLL było zarejestrowanych około 1,5 mln użytkowników. Wg danych KAS na 20 sierpnia 2021 r. ponad 100 tys. aplikacji, zało-

żono ok. 84 tys. kont IKK i zarejestrowano ok. 123 tys. pojazdów (lekkih i ciężkich razem). To bardzo mało, a przedsiębiorcy obawiają się, że mogą wystąpić kłopoty z dostępnością urządzeń OBU i ZSL. W przypadku aplikacji, pobierają ją głównie indywidualni użytkownicy i małe firmy. Na forach internetowych można przeczytać, że się czasem zawiesza. Nie dziwi to Dyrektora Generalnego Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego (OZPTD) Andrzeja Bogdanowicza: Profesjonalne pobieranie opłat drogowych przy pomocy aplikacji w smartfonie nie jest chyba całkiem poważne. Kto korzysta z różnych aplikacji, wie jak one działają, albo czasem nie działają poprawnie. Musielibyśmy kierowcom dać dobrej klasy telefony, które mogą taką aplikację używać. Należy się zastanowić, czy kierowca nie powinien mieć dwóch smartfonów. Drugi na zapas, gdyby coś się stało. Bo kto uwierzy kierowcy podczas kontroli, że nastąpiła jakaś awaria smartfona. Kara i tyle. Większe firmy mają

po kilkadziesiąt, a niektóre nawet po kilkaset dużych zestawów ciągnik z naczepą. Jeżdżą na okrągło, bo to ich biznes, a opłaty drogowe są jednym z głównych składników kosztów. Dlatego start e-TOLL jest dla nich bardzo ważny.

Na początku lipca 2017 roku nastąpiło kolejne rozszerzenie systemu - o 360 km. Obecnie sieć dróg systemu viaTOLL obejmuje ponad 3660 km. Na koniec grudnia w systemie zarejestrowanych było ponad 1122 tys. pojazdów i 552 tys. podmiotów gospodarczych

Branża transportowa niezadowolona

Przewoźnicy drogowi nie są zadowoleni z tych zmian. Przedstawiają kilka mocnych argumentów. Uważają, że okres przejściowy jest zbyt krótki. Tu akurat można będzie go szybko wydłużyć, jeśli KAS zobaczy, że mało użytkowników jest w nowym systemie e-TOLL. W poprzednim systemie wnosiliśmy opłaty drogowe, a teraz płacimy za drogi, za sprzęt, za transmisję danych. Operator systemu KAS przerzucił wszystkie koszty na przewoźników. To są poważne koszty. Przewoźnika powinien interesować tylko koszt przejazdu za kilometr – zżyma się cytowany już Dyrektor Andrzej Bogdanowicz. →→

Tu jest kolejny problem. Wprowadzone w połowie 2011 r. stawki za kilometr płatnego odcinka nie uległy do dzisiaj zmianie. Preferują pojazdy o wyższej kategorii emisji spalin. I struktura użytkowników systematycznie się zmienia. Ubywa niższych kategorii, a zdecydowana większość jeździ „czystymi” pojazdami. Jednak nadal w tabeli opłat nie ma rozdziału pomiędzy normą Euro 5 i Euro 6, choć od kilku lat można nowe pojazdy ciężarowe w UE sprzedawać tylko z tą drugą. Przebąkuje się już o Euro 7. Tracą polscy przewoźnicy, którzy w większości mają nowe pojazdy Euro 6. Realizują często transport międzynarodowy, a w większości krajów ta norma jest najbardziej preferowana. Dzięki temu obniżają nieco swoje koszty. Korzystają zaś firmy przewozowe ze wschodu, które w Polsce płacą mniej za Euro 5 i niższe kategorie. Często nie „zapuszczają” się dalej na zachód, bo tam zapłaciliby dużo wyższą opłatę drogową.

Jest jeszcze jeden ważny element, gdy patrzemy na stawki za przejazd. Długo nie były zmieniane, a teraz zgodnie z zapisami projektu ustawy o zmia-



nie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw „Stawka opłaty elektronicznej za przejazd kilometra drogą krajową ulega podwyższeniu na następny rok w stopniu odpowiadającym wskaźnikowi wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych w okresie pierwszych trzech kwartałów roku, w którym stawki ulegają zmianie, w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego. W przepisach określono, że stawki zwaloryzowanej opłaty nie mogą przekroczyć stawek maksymalnych wynikających z innych przepisów” – informuje KAS. Czyli co roku opłaty drogowe będą mogły być podnoszone...

Widać jak na dłoni, że zgodnie z obietnicą, obecny rząd nie podnosi podatków, tylko opłaty (ostatnie hasło: daniny, dług, drożyzna)

Inny element, który może niepokoić zwłaszcza przewoźników drogowych, to zakres obowiązywania opat drogowych. Obecnie jest to niecałe 3 500 km w systemie viaTOLL. Geolokalizacja pozwala praktycznie na szybkie i nieograniczone włączanie kolejnych odcinków dróg do System Poboru Opłaty Elektronicznej KAS. Nikt nie odpowiedział dotąd na pytanie, czy ta długość płatnych dróg w Polsce zostanie zwiększona, kiedy i o ile?

Ważne!

Jak podała KAS, do dnia zakończenia okresu przejściowego, czyli 30 września 2021 r., dla użytkowników korzystających z systemu e-TOLL stawka poboru opłaty elektronicznej będzie niższa o 25 % niż stawka określona w przepisach, podobnie jak stawka opłaty za przejazd autostradą będzie niższa o 25 % niż stawka określona w przepisach. Przypomnijmy, że nie dotyczy to odcinków autostrad zarządzanych przez prywatnych przewoźników.

Druga, bardzo istotna informacja dla użytkowników starego systemu viaTOLL jest taka, że trzeba się z niego wyrejestrować. Rejestracja w nowym systemie e-TOLL nie jest jednoznaczna z wyrejestrowaniem z viaTOLL-a! Kto tego nie zrobi, co najmniej do 30 września br. będzie miał naliczane opłaty w obu systemach i zapłaci podwójnie. Ubieganie się potem o zwrot jednej z opłat będzie na pewno trudne, a może nawet niemożliwe do zrealizowania (daniny, dług, drożyzna).

Będziemy się oczywiście przyglądać rozwojowi sytuacji i na pewno poinformujemy naszych czytelników, jak przebiegnie okres startowy e-TOLL. W Niemczech podobny system potrzebował 2 lat, zaś wielu przewoźników pamięta problemy po starcie w połowie 2011 r. systemu viaTOLL. Październik będzie dopiero prawdziwym testem nowego rozwiązania. Chyba, że okres przejściowy zostanie jednak przedłużony, np. do końca roku. ■

Samochód, jaki jest...

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Dawno, dawno temu, za górami, za lasami, za siedmioma morzami ktoś przytomnie zauważył, że przewrócone drzewo można poturlać. Ktoś inny pociął pień na plastry i tak powstało pierwsze koło. To były prapoczątki samochodu. Od tego czasu minęło około 6 tysięcy lat

Trzeba jeszcze było wymyślić urządzenia zastępujące siłę mięśni ludzi i zwierząt. Nie sprawdziły się żagle, para też nie za bardzo, sukces przyniosły dopiero silniki spalinowe. Od tej chwili dość gwałtownie motoryzacja zaczęła ujarzmić świat i uzależniać ludzi.

Współczesny samochód jest wielce interesującym urządzeniem. Na początek postrzega się wygląd zewnętrzny. Owa powierzchowność składa się z sylwetki wzbogaconej o barwy, lśnienia lub zmatowienia. Kształt klamek, lusterek, reflektorów czy lamp tylnych, słowem cała bryła i jej szczegóły

spełniają oczekiwania estetyków. Albo nie spełniają. Do tego znaczek, a właściwie znaczki. Logo marki, oznaczenia modelu i wersji mają całkiem duże znaczenie. Z masek zniknęły figurki w rodzaju skaczącego kota czy jelenia bo, zgodnie z normami, samochód nie może mieć żadnych ostrych krawędzi, które mogłyby kaleczyć. Kształt poszczególnych elementów i ich funkcjonalność określone są szeregiem różnych regulacji prawnych. Cała konstrukcja w razie wypadku musi chronić przed urazami pieszych oraz kierowcę i pasażerów. Projektanci muszą się do tych wymogów dostosować. Konstruktorzy również muszą zaprojektować kabinę tak, aby →→



w razie uderzenia nie zgmiotła pasażerów. Normy określają sposób działania świateł, kierunkowskazów, wycieraczek czy przezroczystość szyb. Tych norm jest całe mnóstwo, dotyczą całego samochodu i jego najdrobniejszych detali, nawet żarówki muszą mieć homologację. Regulacje dotyczące wymogów technicznych, takie same komputery i oprogramowanie używane przez projektantów i konstruktorów, zbliżona technologia produkcji oraz obowiązujące na całym świecie podobne standardy bezpieczeństwa i estetyki sprawiają, że trudno czasem odróżnić modele różnych producentów. Wręcz wystarczy zamienić znaczki... A przecież zewnętrzne atrybuty wystarczą, aby jedni zielenieli z zazdrości, inni pękali z dumy. Jedni przyglądali się z zachwytem, inni odwracali z odrazą. Zauważmy, że jeszcze nie zajęliśmy miejsca w środku.

A wewnątrz? To kolejna seria kompromisów między normami a wygodą, kosztami produkcji a estetyką, komfortem a bezpieczeństwem... Ambicją każdego chyba producenta jest, aby w kabinie było miło, wygodnie, gustownie i funkcjonalnie, ale przede wszystkim, żeby dało się tanio zrobić i drogo sprzedać. I taka sztuka kompromisu często się udaje. Urządzenia sterujące, dźwignie, wskaźniki, światełka, wyświetlacze... sporo tego. Po kursie na prawo jazdy kierowcy posługują się kierownicą, pedałami, zmieniają bieg, niespecjalnie psując samochód. Lepiej lub gorzej manewrują między słupkami, lepiej lub gorzej radzą sobie na ulicach, ale ze sterowaniem oplatającą pojazd elektroniką miewają kłopoty. Niby obsługa powinna być intuicyjna, ale różnie z tym bywa. Wszystkich tych elektronicznych umilaczy i ułatwaczy jest bardzo wiele, a instrukcja obsługi wszystkich funkcji elektronicznych „asystentów” to gruba księga. Człowiek przerzuca strony, szuka sposobu na włączenie lub wyłączenie czegoś tam i znaleźć nie może. W końcu jest, rysunek, opis. Potem jeszcze trzeba zrozumieć, co autor miał na myśli. A spamiętać wszystko? Niby nie kłopot, ale kiedy w czasie jazdy kierowca zaczyna bobrować w pamięci w poszukiwaniu opcji wyłączenia przypominacza o przerwie w podróży, to może nie być klawo.

Samochód to wartość. Materialna, wyrażona w pieniądzech, które płaci się kupując auto. A także kiedy je się sprzedaje. To wartość materiałów, narzędzi, pracy i energii użytych do wyprodukowania samochodu. Wartość usług i produktów firm zewnętrznych, wartość działań projektowych, marketingowych, obsługi prawnej, pracy osób zatrudnionych w fabrykach i biurach. Wartość reklam, sponsoringu i imprez promujących model czy markę. Wszystko to wliczone jest w cenę samochodu. Aha, i jeszcze ślad węglowy, czyli opłaty za emisję dwutlenku węgla. Można samochód kupić za kilkaset złotych, ale czasem i kilka milionów nie starcza. Ale na każdy trzeba przygotować kwoty, które trzeba wydać na warsztaty, opony, oleje, paliwo i różne ustrojstwa, którymi umaić chce samochód jego posiadacz.

Samochód budzi najróżniejsze, nierzadko skrajne emocje. Radość i smutek, niewiarę, rozkosz, wątpliwość, zachwyt, rozczarowanie, podziw, strach, agresję, lęk, sceptycyzm, euforię, ekstazę, podniecenie, żal, namiętność, afekt... Niesie huśtawki adrenaliny w czasie zawodów sportowych i nagłych wydarzeń na drogach, gorycz po zdemolowaniu auta, święto z okazji kupna, łzy przy sprzedaży.

Dla jednych samochód, to wół roboczy służący do przemieszczenia się stąd do tamtąd i z powrotem, dla innych dla innych gadżet, wspomagacz ego lub prestiż i duma, a jeszcze dla innych kumpel, towarzysz wypraw i podróży, przyjaciel o imieniu Chrupek, Zygmunt, Lalaka, Foczka czy Benek... Bywa inwestycją, dziełem sztuki, przedmiotem eksperymentów technicznych czy estetycznych. W ubiegłym stuleciu samochód odmienił cały świat; naukę, technologie, wzornictwo przemysłowe, obyczaje, sposób życia, dostarczył nieznanych wcześniej rozrywek, napisano mnóstwo paragrafów prawa, powstały miliony kilometrów dróg, stworzył nowe branże przemysłowe i rzemieślnicze, za jego sprawą rodziły się i upadały fortuny. Krótko mówiąc samochód na nowo zdefiniował cywilizację XX i XXI wieku. No i co, czyż nie jest wielce interesującym urządzeniem? ■

Parkour

TEKST: MARCIN SUSZCZEWSKI, ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

To już kolejne podejście do kompleksowego omówienia procedury zakupu używanego samochodu. A jesteśmy dopiero w połowie. Właśnie wsiedliśmy do sprawnego (na pierwszy rzut oka) auta i zamierzamy dodać trochę gazu.



Kupowanie samochodu odrobinę przypomina wizytę na bazarze warzywnym. Niby sprzedawców wielu, a warzywa (na pierwszy rzut oka) nie różnią się znacząco od siebie. Ale nie z każdym się miło rozmawia i wśród ofert można szybko doszukać się różnic. Całkiem sporych, a nie niuansów

Nasz poradnik, a to już jego trzecia część, nie próbuje nawet ugryźć tematu w całości i zakończyć go pasowaniem każdego z czytelników na wzorowego kupującego. Zależy nam na tym, aby nasze porady pomogły w systematycznym podejściu do zadania. Tak, kupowanie samochodu to też jest zadanie i to wcale nie tak łatwe, jak by się mogło wydawać. →→

Mało tego, ta trudność wcale nie maleje wraz ze wzrostem ceny wywoławczej pojazdu i czasem trzeba długo dokładać do świnki skarbonki żeby szanse na udany deal wreszcie wzrosły.

Do tej pory omówiliśmy kwestię wyłowienia kandydatów pasujących do naszych realnych potrzeb oraz pogłębienia wiedzy o nich. Ba, w odcinku drugim naszego poradnika, nawet pojawiliśmy się już przy konkretnym egzemplarzu i udało nam się go dość skutecznie prześwietlić.

Do tego stopnia skutecznie, że samochód stoi już od dobrych kilku minut z pracującym silnikiem, zagrzała się „woda” w układzie chłodzenia, z silnika nie wydobywają się niepokojące dźwięki a i z wydechu płynie tylko muzyka (zamiast np. chmury niebieskiego dymu). Pora na jazdę.

Jak przed każdą jazdą samochodem, innym niż własny, dokonujemy korekty ustawienia fotela i lusterek a także kolumny kierowniczej. Ktoś kto sądzi, że to bez sensu bo jazda potrwa tylko parę minut, będzie w błędzie. Po pierwsze jazda będzie dłuższa, a po drugie takie ustawienie tych elementów pozwala nam ocenić, czy dobrze się w tym

aucie czujemy i czy na dłuższą metę nie przeszkadza nam np. przykrótkie siedzisko fotela albo zbyt małe szkła lusterek. Nie lekceważmy żadnego z etapów sprawdzianu bo później, w razie dopięcia transakcji, zostaniemy ze wszystkimi konsekwencjami sami.

Umoszczeni wygodnie, możemy startować. Wcześniej jednak ustalmy trasę. Chcemy pokonać trochę normalnej ulicy, trochę nierówności i na pewno pojechać nieco szybciej. Idealna pętla powinna mieć około 15-20 kilometrów i powinna uwzględniać takie odcinki. To żadna fanaberia tylko zwykłe odzwierciedlenie warunków codziennej jazdy. Mamy sprawdzić jak samochód zachowuje się na drodze, czy jest odpowiednio cichy i dynamiczny. Nierówności pozwolą nam z kolei zdiagnozować sytuację podwozia. Tych odgłosów słuchajmy uważnie.

A skoro o dźwiękach... Wcześniej uczulałem na ukrócenie paplania sprzedającego, teraz to trzeba powtórzyć. Nie znamy tego auta, wszystkie dźwięki są tutaj całkiem nowe i obce, więc nie dokładajmy sobie żadnych zbędnych. Jazdę próbną przeprowadzamy więc we względnej ciszy, bez włączonego radia (jego działanie sprawdziliśmy już wcześniej, podczas zapoznania ze sprawnością pokładowych →→



urządzeń elektrycznych). I niech sprzedający będzie tak miły i to po prostu zrozumie.

W trakcie próby słuchamy pracy silnika, skrzyni biegów (badamy stan sprzęgła – jeśli bierze wysoko, to znak, że mamy zaraz do wydania od 500 do 1500 złotych). Przy automatycznych skrzyniach biegów zwracamy uwagę na szarpnięcia i tzw. przeciąganie, czyli wadliwą pracę konwertera.

W dalszym ciągu próby nasłuchujemy łożysk i wydechu a także, co może zdziwić, świstów opływu powietrza. Te bowiem mogą nas nakierować na ewentualne nedoróbki napraw powypadkowych, kiepskich uszczelki czy brakujących elementów układu wentylacji.

W bezpiecznym miejscu dobrze jest sprawdzić działanie systemu ASR (o ile jest na pokładzie) oraz ABS. Wystarczy do tego kawałek prostej, nawet na pustym parkingu. Pamiętajmy, że to manewry wymagające dość gwałtownych ruchów więc wcześniej ustalamy to ze sprzedawcą.

A skoro o ruchach, pobawmy się nieco kierownicą, przede wszystkim szukając luzów maglownicy, ale przede wszystkim obserwując zachowanie samochodu. Sprawny technicznie pojazd powinien „iść za ręką” i dawać nam poczucie bezpieczeństwa. Niedopuszczalne są nadmierne przechyły karoserii, piski opon w łagodnych łukach czy stukotanie z okolic kół. Wszystkie te odgłosy zbierajmy do pamięci, informacja o nich przyda nam się na etapie dyskusji ceny transakcyjnej.

Jeszcze o tym napiszemy, ale rozróżniamy cenę wywoławczą i transakcyjną. Ta pierwsza to szczyt marzeń sprzedającego i co by nie twierdził, zawsze jest nieco zawyżona (a czasami nawet bardzo). Z kolei cena transakcyjna to wartość, którą wspólnie ustalicie, w tym w oparciu o uwagi z jazdy próbnej.

Kiedy już nieco przyzwyczaimy się do samochodu i oswoimy z jego niedociągnięciami, można podjąć decyzję o jeździe szybszym odcinkiem. I znowu,

jeśli nie czujecie się pewni auta, lepiej się na to nie porywać i zrezygnować z dalszych negocjacji. W innym razie, na pewno warto.

Szybsza jazda odkrywa aspekty takie jak głośność auta, poprawność geometrii i wreszcie potwierdza jego przydatność w trasach. Samochód zbyt głośny i nerwowy w zachowaniu, na pewno się do tego nie nadaje. Nie można go proponować rodzinie z psem, ale młodemu entuzjaście już owszem.

W trakcie jazdy próbnej, kiedy już czujemy, że o aucie wiemy swoje, pora na rozmowę ze sprzedającym. Zapytajcie go o doświadczenia z codziennej jazdy, o spalanie, o ostatnie badanie techniczne, wizytę u mechanika. Cały czas porównujcie treść jego odpowiedzi z tym, co już wcześniej usłyszeliście. Nie mówię tu o żadnym przesłuchaniu, po prostu dobrze jest mieć miłe przekonanie, że rozmawiamy wprost i na temat. Trzeba założyć, że każdy sprzedający ma coś do ukrycia. Nie ma sensu pytanie o powody sprzedaży „tak wspaniałego samochodu” bo to ostatecznie nie jest nasza sprawa.

Natomiast dopytanie o zdrowie auta i podzielenie się już na tym etapie swoimi uwagami sprawi, że w czasie wymaganym do dojechania do punktu startu będzie on miał możliwość modyfikacji swojej strategii sprzedażowej. Być może przypomni mu się, że do auta ma jeszcze komplet dodatkowych opon, jakieś urządzenia czy części. Koniecznie dopytajmy o termin następnego badania technicznego i czy OC jest opłacone w pełni i przechodzi na nas, czy też będziemy musieli sami je pokryć. To wszystko omawiamy tylko wtedy kiedy samochód nam się generalnie podoba. Ma swoje wady i wymaga poprawek, ale jedzie sprawnie, nie budzi większych zastrzeżeń, a jego cena, którą wcześniej znaleźliśmy jak wywoławczą, zostanie przez nas korzystnie wynegocjowana.

O tym jak to robić, oraz o innych kosztach i opłatach związanych z zakupem samochodu pomówimy w kolejnym odcinku naszego poradnika. Już teraz serdecznie zapraszam. Sukces jest bliski. ■

Za siedmioma górami, za siedmioma lasami...

TEKST I ZDJĘCIA: MACIEJ RZOŃCA,

Nie, to nie początek bajki. Wręcz przeciwnie, opiszę pewne realia, o których może nie zdawać sobie sprawy spora część mieszkańców Polski, zwłaszcza z tych dużych i mniejszych miast.

Wisełka, to niewielka wieś - licząca ok. 500 stałych mieszkańców - leżąca nad Bałtykiem. 11 kilometrów na zachód znajdują się Międzyzdroje, 17 km na zachód Dziwnów. Z Wisełki do bałtyckiej plaży jest jedna licząca ok. 1 km gruntowa droga, spacerem przez las. Nie ma więc tutaj klasycznej promenady z dziesiątkami turystycznych „atrakcji”: straganów, wielu smażalni, lodziarni, hałasu, wszechobecnej (tandetnej na ogół) muzyki z głośników oraz tłumu turystów. To wybitnie letniskowa osada, której liczebność - za sprawą turystów i wczasowiczów oraz pracowników sezonowych - kilkukrotnie wzrasta w okresie od mniej więcej początku czerwca do końca sierpnia.

Z lokalnego przystanku autobusowego (oczywiście, po wcześniejszym zarezerwowaniu biletu) można bezpośrednim kursem pojechać w odległe z Wisełki rejony Polski. W kierunku południowym do Gorzowa Wielkopolskiego, Legnicy, Wrocławia,

Zgorzelca, czy Jeleniej Góry, na zachód i wschód wzdłuż wybrzeża, a także do Katowic i Rybnika i Krakowa. Są to jednak kursy okresowe, które kończą się wraz z końcem sezonu letniego, czyli (w zależności od przewoźnika) z końcem sierpnia, maksymalnie w połowie września...

Sezon nad Bałtykiem w Wisełce czy pobliskim Międzywodziu trwa stosunkowo krótko, bo około czterech miesięcy. To nie Międzyzdroje, Kołobrzeg czy Trójmiasto. Tutaj we wrześniu życie zamiera.





Wczasowicze znikają, zamykane są nieliczne smażalnie i bary, a także pensjonaty i część sklepów spożywczych...

Mirek (red. nac. iAuto) zasugerował temat: no dobrze, ale jak sobie radzą stali mieszkańcy poza sezonem, zwłaszcza ci, którzy nie mają własnych samochodów i są skazani na korzystanie z tzw. transportu zbiorowego?

Rozmowa z sympatyczną dziewczyną, miejscową sprzedawczynią w lokalnym sklepie, która nie chciała podać swojego imienia, jednoznacznie pokazała, że „Polska B” niekoniecznie funkcjonuje tylko na tzw. „ścianie wschodniej”.

Cóż wynika z jej opowieści? Trochę tak, jak napisałem w tytule... Nie mają tam łatwo. Wisetka jest

wioską (jak wiele okolicznych), która administracyjnie podlega pod gminę Wolin, do którego to miasta, w zależności od trasy, jest od 18 do 20 kilometrów. Dzieci z Wisetki mają zapewniony dojazd autobusami szkolnymi do właściwych sobie szkół – tu nie problem. Mieszkańcy są obsługiwani przez prywatne „busy”, które jednak nie pokrywają swoimi kursami rzeczywistych potrzeb. Nie ma bezpośredniego połączenia Wisetki z Wolinem, czyli z siedzibą gminy! Busy kursują w miarę często, więc niby nie ma problemu. Ale, chcąc załatwić sprawę w urzędzie w Wolinie można (a właściwie najlepiej) pojechać do Międzyzdrojów i przesiąść się na pociąg lub autobus do tegoż miasta. W praktyce, zgodnie z opowieścią mojej rozmówczyni, na wyprawę do Urzędu Gminy w Wolinie trzeba praktycznie poświęcić cały dzień, chociaż teoretycznie podróż nie trwa nawet godziny w jedną stronę!

To jednak nie koniec. W Wolinie można załatwić wiele urzędowych spraw, ale nie wszystkie. O prawo jazdy trzeba starać się w starostwie, czyli Kamieniu Pomorskim (29 km). Tam też znajduje się szpital, ale potencjalna karetka pogotowia przyjeżdża z... Międzyzdrojów. Najbliższa przychodnia zdrowia i apteka znajduje się Międzyzdrojach lub Kołczewie. Najbliższa stacja benzynowa w Międzyzdrojach. Taka wyliczanka może być dużo dłuższa...

Niewiele lepiej wygląda sprawa z odśnieżaniem... Nad Bałtykiem też pada śnieg, chociaż może nie tak dużo i często jak w innych częściach kraju. Ale też daje się we znaki. Pługopiaskarka dojeżdża do Wisetki bardzo rzadko, a i to na wyraźną telefoniczną prośbę mieszkańców (co także nie jest gwarancją, że się pojawi). Są jednak osady – jak Kołczewko czy Żółwiny – do których pług śnieżny po prostu nigdy nie dojeżdża. To takie urlopowe spostrzeżenia...

CODZIENNE AUTOKAROWE WYJAZDY Z WISEŁKA

Lider
TRANSPORT AUTOKAROWY

GODZINA ODJAZDU	GODZINA ODJAZDU
13:24	20:24
W KIERUNKU: Bielawa Bolesławiec Bolków Chojnów Dzierżonów Gorzów Wlkp. Gryfów Jawor Jelenia Góra Kamienna Góra Kowary Legnica Lubin Lwówek Śląski Nowa Sól Polkowice Strzegom Sulechów Świdnica Świebodzice Wałbrzych Zgorzelec	W KIERUNKU: Bielawa Bielsko-Biala Bolesławiec Bolków Brzeg Chojnów Dzierżonów Gorzów Wlkp. Gryfów Jastrzębie Zdrój Jawor Jelenia Góra Kamienna Góra Katowice Kowary Kraków Legnica Lubin
	Lubin Lwówek Śląski Nowa Sól Nysa Olawa Opole Polkowice Pszczyna Rybnik Strzegom Sulechów Świdnica Świebodzice Wałbrzych Wodzisław Śląski Wrocław Zgorzelec Zielona Góra

OBOWIĄZKOWA REZERWACJA

REZERWACJA POD NUMEREM **661 333 333**
od PN do PT w godzinach 9:00 - 16:00

TELEFON DYŻURUJĄCY ***703 40 30 60**
*Koszt połączenia 2,58 zł z VAT

KURSUJE W OKRESIE OD 27.04.2019 DO 30.09.2019

www.lider.eu

Naprawiamy reflektory

Współczesne samochody wyposażone są w reflektory wykonane z tworzyw sztucznych. Mają wiele zalet, ta technologia pozwala projektować wymyślne kształty lamp, dla producentów ważniejsze jest jednak to, że od dawnych, metalowo-szklanych są znacznie tańsze w produkcji. Mają jednak poważną wadę. Po kilku latach poliwęglan zastępujący szkło matowieje.



Wygłada to nieciekawie, ale ważniejsze jest to, że światła coraz mniej skutecznie oświetlają drogę. A to jest niebezpieczne. Można wymienić całą lampę, ale można też skutecznie usunąć wadę. Wykorzystamy Brayt Headlight Restoration Kit.

Aby naprawa była skuteczna poliwęglan zastępujący szkło lampy nie może być uszkodzony. Mechanicznie – wiadomo, pęknięcia dyskwalifikują lampę. Przegrzanie może zdarzyć się (i najczęściej się zdarza), kiedy właściciel wymienia standardowe żarówki na znacznie mocniejsze. Jak wiadomo, żarówki halogenowe generują sporo ciepła, homologowane →→

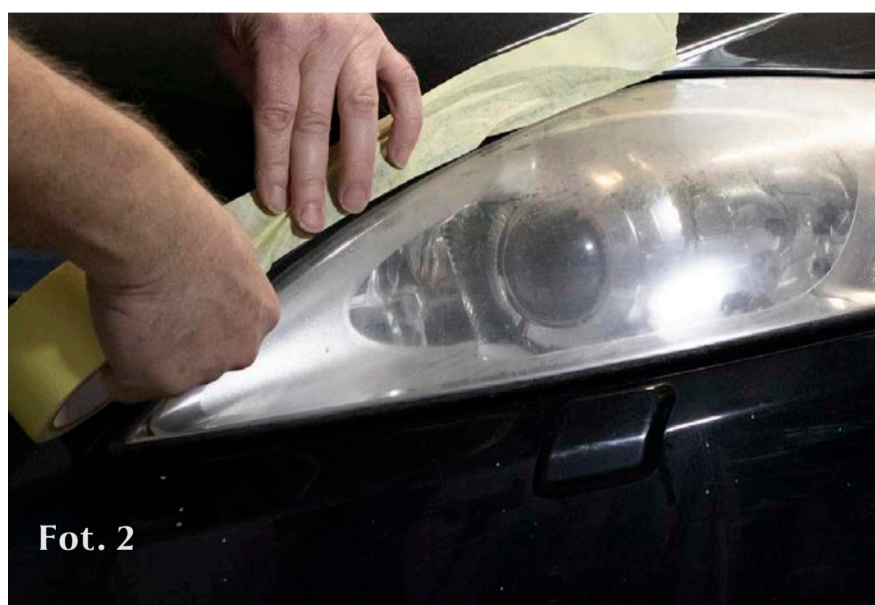
i zgodne ze specyfikacją samochodu (zazwyczaj H7 – 55W) nie czynią szkody. Kiedy powierzchnia reflektora matowieje i światła są coraz słabsze, niektórzy kierowcy zakładają mocniejsze żarówki, (80W, 100W) zamiast usunąć zmatowienie na „szybie” reflektora. Nadtopionych nadmierną temperaturą lamp nie da się naprawić.

Teoretycznie naprawa jest prosta, trzeba usunąć matową warstwę i starannie spolerować powierzchnię reflektora. W praktyce również nie jest to proces przerastający umiejętności lakierników czy autodeailerów, chociaż pewne doświadczenie się przyda.

Po zweryfikowaniu lamp (fot. 1) zaczynamy od zabezpieczenia sąsiadującego z reflektorami lakieru



fot. 1



Fot. 2

taśmą (fot 2). Po odłuszczeniu powierzchni szlifujemy zniszczoną warstwę papierem od P400, zależnie od twardości fabrycznej warstwy ochronnej. Wygodniej jest używać maszyny szlifierskiej z mniej-

szym padem 80 mm (fot. 3a). Maszyną z większym aplikatorem o średnicy 150 mm trudniej będzie

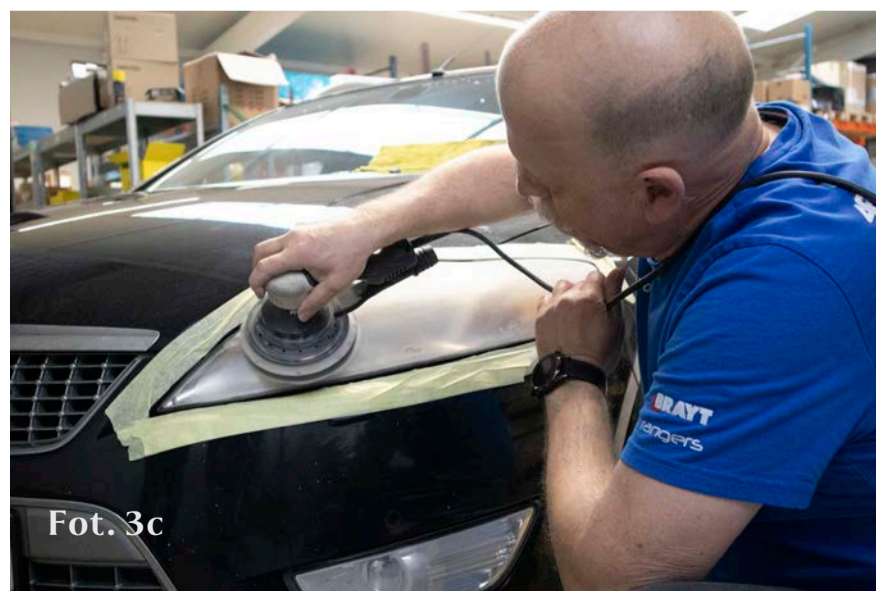


Fot. 3a



Fot. 3b

spolerować krawędzie (fot. 3b). Szlifujemy (fot. 3c) do całkowitego i jednolitego zmatowienia całej powierzchni lampy (fot. 4), po czym nakładamy na pad papier P800. Wyrównujemy powierzchnię stopniowo coraz drobniejszym papierem, kończąc gradacją P2000. →→



Fot. 3c



Fot. 4

Zmieniamy aplikator na futro polerskie, (fot. 5) – na zdjęciu wełna jagnięca Brayt z pastą polerską Brayt T11. lub używamy aplikatora wykonanego



Fot. 5

z gąbki. Polerujemy aż do uzyskania całkowitej przejrzystości lampy (fot. 6). Gotowe?

Niezupełnie. Jeszcze na piękną powierzchnię nakładamy środek zabezpieczający, Brayt T4. Jest to preparat na bazie wody, łatwy w aplikacji zarówno



Fot. 6

maszynowo, jak i ręcznie. Zabezpiecza powierzchnię na około pół roku, jest też filtrem UV. Na koniec jeszcze trzeba przewidzieć około godziny na relaks, kawę i podziwianie efektów – ten czas potrzebny jest, aby Brayt T4 uzyskał twardość pozwalającą na wydanie samochodu klientowi. Cała praca przy dwóch reflektorach nie powinna zająć więcej niż 3 – 4 godziny. Teraz jest gotowe. ■



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 Mężyk +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: Iona Smolińska + 48 668 811 122; i.smolinska@troton.com.pl



TROTON®

TROTON Sp. z o.o. Ząbrowo 14 A, 78-120 Gościno
tel./fax +48 94 35 126 22 www.troton.pl e-mail:troton@troton.com.pl

Walczący o trzeźwość

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

O drogach, procentach i społecznej świadomości z Krzysztofem Dzyrem, pomysłodawcą akcji „Stop pijanym kierowcom” rozmawia Mirosław Rutkowski.



Skąd się wziął pomysł na akcję „Stop pijanym kierowcom”?

Kampanię wymyśliłem dlatego, że taki problem na naszych drogach się pojawiał, a nikt o tym nie mówił. Pamiętam, że startując w Rajdzie Barbórka okleiłem całe auto w logotypy „Stop pijanym kierowcom”

To był rok 2005?

Tak. I generalnie każdy był zdziwiony, o co ci chodzi? Wyjaśniałem, że jest taki problem na naszych drogach i nikt o tym nie mówi. A problem jest bardzo drastyczny, bo raz, że dużo takich kierowców jeździ, dwa, że policja ich zatrzymuje, a sądy wypuszczają. Ten problem do dzisiaj występuje, bo liczba zatrzymanych pijanych to jest liczba między sto, a sto pięćdziesiąt tysięcy. I moje pytanie jest takie: ilu z nich poszło do więzienia na dwa lata, bo tyle grozi za jazdę pod wpływem alkoholu? Nie słyszałem o takim przypadku, ale słyszymy często w wiadomościach o przypadkach, kiedy zatrzymuje się kierowców, którzy mają po osiem zakazów prowadzenia samochodu, właśnie za jazdę pod wpływem. Więc ja się pytam – policja robi swoje, i to jest O.K., ale gdzie jest wymiar sprawiedliwości?

Od lat toczą się spory o konsekwencje prawne i wymiar kary dla takich kierowców.

Jakie kary mogą być? Kary mogą być różne. Czasem się śmieję, że może być nawet kara śmierci, tylko nikt tego nie zasądzi. Problem polega na tym, że sądy jakoś pobłażliwie do tego podchodzą, no, chyba że jest jakiś tragiczny wypadek, ktoś straci życie lub ktoś jest ranny.

Czy problem dotyczy wymiaru sprawiedliwości, czy może bardziej obyczaju, pewnej kultury?

To swoją drogą, bo ja zazwyczaj mówię, że →→

ktoś, kto pije alkohol, to nie pije tego samotnie, najczęściej w towarzystwie. Gdzie są te osoby, które pozwalają na to, aby pijany wsiadł do samochodu? Dlatego uważam, że powinny być kary, nazwę je żartobliwie współistniejące, dla tych, którzy pozwalają. Ktoś pozwala, żeby pijany pojechał, a ten może doprowadzić do tragedii, może zabić kogoś bliskiego, matkę czy dziecko osoby, z którą wspólnie pili. I co wtedy? Podejrzewam, że psychicznie ani kierowca ani ten, który na to pozwolił tego nie wytrzymają. Dlatego dla mnie największym problemem było, tak jak wspominałem, że tym nikt nie rozmawiał. Przez te 16 lat tak dużo się wydarzyło... Na początku nawet współpracowaliśmy z policją podczas tak zwanych trzeźwych poranków. Policja ustawiała się na drogach wlotowych do Warszawy i my, jako wolontariusze, około 50 osób, każdemu zatrzymanemu kierowcy rozdawaliśmy naklejki „Stop pijanym kierowcom”. Każdy mówi „*tak, oczywiście, jestem za taką akcją*” i naklejał na auto. Ale jeden pan się trafił, który powiedział, że „*w życiu tego nie nakleję*”. Nie ma problemu, póki co mamy wolny kraj i każdy ma prawo co chce zrobić. Ale problem jest poważny. Pijanym kierowców jest bardzo dużo, wypadków jest bardzo dużo, w zeszłym roku było około półtora tysiąca wypadków spowodowanych przez pijanych kierowców. I trzeba takie osoby z dróg eliminować.

Skoro edukacja, policja i wymiar sprawiedliwości nie działają, to co zrobić?

Nie wiem. Powiem szczerze, że nie wiem. Wymyślane są różne restrykcje, przepisy, akcje ale to nie działa. Możemy sobie wymyślać wielkie kary finansowe, milion złotych, jak ktoś zostanie złapany, ale kto to wyegzekwuje?

A przypadek samochodu?

Dla mnie jest to bardzo dobry pomysł. Jest oczywiście bardzo wielu przeciwników i zwolenników. Przeciwnicy argumentują, że często samochód nie jest własnością sprawcy. Ale co mnie to interesuje, jest to narzędzie zbrodni i jest konfiskowane. I koniec tematu. Niech właściciel pojazdu odzyskuje od tego pijanego kierowcy straty i tyle. Te kary

można mnożyć, ale co z tego, skoro ich skuteczność jest wątpliwa. Teraz jest dyskusja na temat znacznego podwyższenia kar za przekroczenia prędkości i inne przewinienia na drodze. A co można zrobić, żeby wolniej jeździć? Ja powtarzam każdemu, że Polacy potrafią jeździć zgodnie z przepisami. Ale za granicą, jak jest 50 na godzinę, to każdy jedzie 50.

To pewnie skutek nieuchronności mandatu, pewnie też infrastruktury, ogólnie rzecz biorąc – kultury motoryzacyjnej, do której Polacy się dostosowują. Ale wróćmy do naszego tematu – jak definiuje się pijanego? Kiedy człowiek nie powinien jechać?

Pijany kierowca to jest taka osoba, która spożywa alkohol. Czasami wie, czasami nie wie ile, a następnie wsiada do samochodu. I on nie ma już takich zdolności, jak trzeźwy kierowca. To są zupełnie inne odczucia, on inaczej myśli, inaczej widzi, przede wszystkim ta prędkość pozornie się zmniejsza. Jeśli coś się wydarzy na drodze, to trzeźwy kierowca reaguje w ułamku sekundy, pijany potrzebuje kilku sekund. To jest tak drastyczne, kiedy okazuje się, że trzeźwy kierowca jadąc 50 na godzinę zahamuje po 20 metrach, a pijany nawet po stu. Więc to jest dużo za dużo i na pasach może kogoś zabić.

Alkohol zwiększa pewność siebie, poprawia samopoczucie i zmienia reakcje na różne bodźce. Czy zawsze?

Zawsze. Często gdzieś tam słyszałem, że jak popiję, to lepiej prowadzę. Często robiliśmy szereg eventów, nawet w galeriach handlowych, gdzie mieliśmy plac, zapraszaliśmy jakąś szkołę doskonalenia jazdy, dawaliśmy delikwentowi alkogogle i proszę bardzo tu jest slalom między słupkami. Połowa słupków była oczywiście przewrócona.

Jaka, Pana zdaniem, zawartość alkoholu we krwi oznacza, że ktoś jest pijany i może stanowić zagrożenie na drodze?

Ja jestem wielkim przeciwnikiem alkoholu. Nie raz mi mówią poczekaj, aż ciebie złapią po alkoholu. No mnie nie złapią, mam o tyle łatwiej, że ja w ogóle nie piję. Wyznaczone są granice w Polsce 0,2, w Wielkiej Brytanii 0,8 promila zawar- →→



tości alkoholu we krwi, które wyznaczają granice odpowiedzialności prawnej. Ale jak wygląda spożywanie alkoholu za granicą, a jak u nas? W Polsce trzeba naprawdę napić się na umór i wtedy wszyscy są zadowoleni. Gdziekolwiek, na przykład we Francji, Skandynawii napijemy się do obiadu kieliszek wina i jest OK. Możemy jechać, bo taka ilość jest naprawdę mało oddziaływająca. A u nas nikt, podejrzewam kompletnie nikt nie napije się jednego czy pół piwka, tylko musi kilka. I jedzie. Nawet jak jeżdżę na rajdy, bo jestem czynnym uczestnikiem licencja rajdowa w portfelu, zawsze można wsiąść. To widać na takich zawodach czy imprezach. Po alkoholu ludzie nie myślą, chyba się im wydaje, że mają trzy życia, są gotowi wejść pod pędzącą rajdówkę, bo sądzą, że nic takiego im się nie stanie. Stanie się i to bardzo dużo. To tylko potwierdza, że po alkoholu nie myślimy tak, jak na trzeźwo.

Nie radzimy sobie z obyczajem picia, z chorobą alkoholową...

Chorych oczywiście tak, można leczyć... Są ośrodki, które ratują uzależnionych, problem tylko w tym, że oni muszą się zgodzić, muszą chcieć się leczyć. Nie ma tak, że człowieka zamkniemy i przymusimy do wyjścia z nałogu. Dopiero coś się musi wydarzyć, jakieś nieszczęście, tragiczny wypadek, to jest rozpacz i żal... Ale wtedy jest już za późno..

Może zbyt mało w mediach, w szkołach czy z ambon mówi się o zagrożeniach, jakie wiążą się z ludźmi uzależnionymi za kierownicami samochodów. Może to nasza wspólna wina, że tak często akceptuje się picie i jazdę samochodem?

No ja sobie do wyrzucenia nic nie mam. Staram się od lat, wiem, że bardzo dużo zrobiłem, nie można powiedzieć, że wszystko, bo gdybym zrobił wszystko, to nie byłoby pijanych kierowców. Robimy takie eventy, z młodzieżą szkolną 6, 7 klasa, spotykamy się, dyskutujemy, tłumaczymy, zapraszamy na koncerty. Są współpracujące grupy, jak na przykład grupa 100 procent i inne zespoły. →→

Dla mnie jest ogromnym zaszczytem i satysfakcją, kiedy Piotr Nagiel śpiewa, a z nim dwa, trzy czasem pięć tysięcy młodych ludzi. I oni naprawdę zaczynają myśleć o tym. Kolejny dla mnie mega przykład to sytuacja na stacji benzynowej. Kierowca podjechał, kupił jedno piwo, drugie, wypił i chciał odjechać. I jedenastoletni chłopak zadzwonił na policję, powiedział, że jest taki temat i policja przyjechała. Takich społecznych reakcji jest bardzo dużo. Przy okazji chciałbym pozdrowić kolegę Marka z Gliwic. On ma bardzo często takie akcje, widzi pijanego kierowcę, zatrzymuje go, wyjmuje kluczyki, wzywa policję i eliminuje takich gości z dróg. Ja miałem jedno takie zdarzenie, zobaczyłem pijanego, jechałem za nim, wezwałem policję, pana zatrzymali i tak się temat skończył. Powszechna powinna być w naszym społeczeństwie reakcja. Jeśli widzimy, że ktoś jedzie od lewej do prawej krawędzi jezdni, to trzeba reagować, bo na pewno nie jest trzeźwy.

Może nie zawsze jest pijany?

Jasne, może się zdarzyć, że jest to problem ze zdrowiem. Tym bardziej trzeba reagować, żeby człowiekowi pomóc. Jeśli widzimy, gdzieś na postoju, stacji benzynowej, parkingu kogoś nietrzeźwego zamierzającego jechać autem, musimy dzwonić na policję, informować służby. Podobnie gdy ktoś się chwieje, dziwnie zachowuje... Obojętność może się skończyć nieszczęściem. Docierają takie informacje, że pijany ojciec przejechał własne dziecko, a wcześniej nikt nie reagował jak wsiadał do samochodu. Czy ktoś jest w stanie wyobrazić sobie jak przeżyć taką tragedię?

W ciągu tych 16 lat pracy na rzecz bezpieczeństwa na drogach problemem, poza alkoholem, stały się narkotyki. Jak z tym walczyć?

Użytki to jest kolejny temat. Ciągłe dochodzą nowe informacje o dopalaczach, jakichś środkach. Z tymi ludźmi nie wiadomo co się dzieje, są agresywni, rzucają się, czołgają po drogach, zachowują się zupełnie nieprzewidywalnie. Nie bardzo wiadomo co z tym zrobić. To są młodzi zazwyczaj ludzie, możemy im mówić, co powinni robić, ale oni sami decydują. To jest najgorszy syf, jaki istnieje, bo już

sami lekarze nie wiedzą, z czego to robią. Ludzie po tych środkach są kompletnie niepoczytalni, nie wiadomo, co z nimi robić.

Czy uważa Pan, że na stacjach paliw powinien być dostępny alkohol?

Moim zdaniem na pewno nie, ale będą zwolennicy i przeciwnicy. Często ktoś kupuje na stacji alkohol i spożywa jadąc samochodem. Nieraz policja zatrzymuje samochód, a tam dwadzieścia puszek po piwie, albo na pół opróżniona butelka wódki... Nie chciałbym zbyt mocno zabierać głosu bo przecież alkohol jest dla ludzi, każdy może spożywać. Aby nie za kierownicą i nie z kierowcą.

Z tego, co Pan mówi wynika, że jako społeczeństwo nie za bardzo radzimy sobie z niebezpieczeństwem jakie stwarzają ludzie upojeni za kierownicami samochodów.

Ciężko powiedzieć, co jeszcze można zrobić. My dużo robimy, ale okazuje się że zbyt mało, bo ciągle na drogach są pijani w samochodach. Mnie cieszy, że przynajmniej część społeczeństwa zaczyna myśleć. Na różne integracyjne, weekendowe wyjazdy ludzie przyjeżdżają samochodami i mają alkometry. Następnego dnia nie ruszą samochodu dopóki alkometat nie wykaże zero. Jeszcze dziesięć lat temu tego nie było. Była impreza, rano ktoś wsiadał do samochodu i jechał. Teraz najczęściej tego nie ma. Jest alkometat.

Z tego wynika, że jednak jest coraz lepiej...

Przez te 16 lat działalności „Stop pijanym kierowcom” od wyniku złapanych pijanych kierowców ponad 200 tysięcy, teraz zeszliśmy do 100 – 150 tysięcy. To wciąż bardzo dużo, ale jednak jest trochę lepiej. Ja zawsze daję taki przykład – wyobraźcie sobie trzy pełne stadiony pijanych wypuszczonych na drogi. Liczysz, że wrócisz do domu? Przecież to jest rosyjska ruletka, trafisz, albo nie.

Nie, w rosyjską ruletkę nie gramy. Dziękuję za akcję „Stop pijanym kierowcom”, dziękuję za rozmowę. ■

Wesoły poligon

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Entuzjaści motoryzacji mają różne upodobania. Szczególnym ich rodzajem jest słabość do wojskowej motoryzacji. I specjalnie nie ma się co dziwić, wszak pojazdy konstruowane dla wojska, to całkiem inna bajka. A pojazdy na gąsienicach, to już pełny odjazd. Właśnie spotkali się w Wesołej.



Wostatni weekend sierpnia całkiem zacy wybór ciekawych pojazdów pojawił się na poligonie w podwarszawskiej miejscowości Wesoła. Na zaproszenie

Fundacji Promocji m. st. Warszawy i 1. Warszawskiej Brygady Pancерnej zjechała znana z naszych łamów ekipa „Grupy Militarnej Pilica”, pasjonaci i grupy entuzjastów podobnych pojazdów z róż- ➔➔



nych ośrodków, reprezentacja ciężarowych Starów, które następnego dnia uczestniczyły w Zlocie Samochodów Zabytkowych w Starachowicach. Arcyciekawą ekspozycją zwariowanych i (pozornie) nikomu niepotrzebnych urządzeń drogowych pokazał profes-

sor Politechniki Lubelskiej, dr inż. Leszek Gardyński z ekipą. Przywieźli Syrenę na gąsienicach, uwagę przykuwał również (opisywany w 154 wydaniu iAuto) Żuk na sześciu napędzanych kołach z odchylaną do przodu kabiną i platformą samowyla- ➔➔















gotowali niespodziankę – symulację manewrów Leopardów. Natarcie, obrona, wycofanie, ziemia drży, silniki grają, imponujące widowisko. I oby ten sprzęt i umiejętności załóg nigdy nie były potrzebne naprawdę... Kiedy Leopardy już sobie pojechały, do walki z rozrytym gąsienicami piachem ruszyli uczestnicy pikniku. Radzili sobie dobrze. I bardzo dobrze.

Po przeciwnej stronie placu karnie ustawili się pojazdy wojskowe starsze i młodsze, począwszy od pamiętających II wojnę światową do w zasadzie współczesnych. Te współczesne to... Leopardy. Tak, wiem (wyjaśniła mi to załoga czołu), to są konstrukcje z ubiegłego wieku, ale czy są nowsze? Te czołgi początkowo projektowane były wspólnie jako projekt NATO, jednak z czasem drogi się rozeszły i Leopardy poszły nieco odmienną drogą niż Abramsy. Ale czas powstania konceptu nie ma większego znaczenia, istotą tej broni jest specjalistyczne i bardzo tajemnicze wyposażenie. Z zewnątrz jego nie widać. A tuż obok Leopardów stał, prezentowany przez Instytut Techniki i Pancernej i Samochodowej, Jelcz. I to nie było jakie, co okazało się w trudnym terenie poligonu. Tylko dwie osie i automatyczna skrzynia biegów, a pomykał po czołgowisku jakby było to jego naturalne środowisko.

Bo wyjazd na poligonowe bezdroża był kolejną atrakcją pikniku. Dla uczestników pancerniacy przy-

Na koniec wszyscy wrócili na „plac apelowy” i tam czekała jeszcze jedna niespodzianka. Pokaz walki wręcz prezentowany przez grupę żołnierzy. A później była grochówka, czas na opowieści i długie Polaków rozmowy o wyższości Willysa nad Gazem, Mercedesa nad Honkerem, Jelcza nad Starem, albo odwrotnie...

Redakcyjne wiewiórki donoszą, że organizatorzy, czyli wojsko - 1. Warszawska Brygada Pancerna i szef Fundacji Promocji m. st. Warszawy są usatysfakcjonowani pozytywnymi opiniami uczestników, uczestnicy też zadowoleni, a licznie odwiedzający piknik mieszkańcy Warszawy z wielką ciekawością oglądali każdy z pokazywanych sprzętów. Skutek tego jest taki, że ekipa pracująca nad doprowadzeniem do finału wesołego pikniku na poligonie w Wesołej już zaczyna przygotowania do przyszłorocznej imprezy. Ma być jeszcze lepiej, jeszcze ciekawiej i jeszcze więcej atrakcji. ■

Felieton Marcina Suszczewskiego

Na „wnuczka” w ASO

Współczesność przyniosła nam coś wcześniej niespotykanego. Nazywa się to metodą „na wnuczka” i dotyczy wyłudzeń od osób starszych. Myliłby się jednak ten, kto zna ten proceder wyłącznie z kronik policyjnych. A może powinno się wiedzę Policji uzupełnić?

Po takim wstępie, aż się chce zaparzyć kawkę i przejść do lektury kryminalnych zapisków. Cóż, postaram się nie rozczarować, ale zaznaczam, że zwierzchnicy Autoryzowanych Stacji Obsługi powinni na opisywany proceder szczególnie zwrócić uwagę.

Tych sytuacji było w moim otoczeniu już kilka, ale niedawno czara goryczy mi się przelała, stąd piszę. Rzec dotyczy wykorzystywania kindersztuby i wrodzonej uprzejmości osób starszych do wciskania im coraz to nowych produktów i usług.

Zaczęło się to przed laty od kołder i nierdzewnych garnków. Wszyscy się z tego śmialiśmy, poza seniorami, którzy aktywnie uczestniczyli w prezentacjach tych pozagalaktycznych wynalazków. Koce i garnki miały im dać zupełnie nową jakość życia. I w pewnym sensie dawały. Prezentacje były okazją do osiedlowych spotkań, sprawiały, że dotąd obcy ludzie stawali się znajomymi. Innymi słowy, poza funkcją handlową, koce i garnki miały też dać nową jakość życia, w sensie dosłownym i w przenośni.

Zapytacie pewnie, jak się ta opowieść ma motoryzacji a ja, że już nawiązuję. Przed rokiem znajoma nabyła hybrydowego Yarisę, którym zastąpiła identycznego, ale bez baterii. Kiedy nadeszła zima, poprosiła by komplet zimówek przechowywany w ASO założyć na piasty hybrydy.

Jakieś było jej zdziwienie kiedy pracownik Toyoty oświadczył, że to niemożliwe bo jej wcześniejszy samochód był zwykły, a zimówki do hybrydy są inne. Jednocześnie dodał, że może jej na miejscu zaoferować stosowny komplet a poprzednie (z przebiegiem 2 tys kilometrów), przyjmie w rozliczeniu i nawet zaproponował za nie 400 złotych.

Doradca serwisowy w całej sprawie nieco minął się z prawdą. Rozmiarem i parametrami ten stary zestaw pasował, był identyczny z poliftowym, hybrydowym modelem. Opony i felgi. Różnica jest taka, że w nowszym modelu można zainstalować czujniki ciśnienia w ogumieniu. Te jednak mogą być aktywne lub nie, ale o tym pan już wspomnieć zapomniał.



Jeśli brać pod uwagę, że wcześniej zakupiony komplet kosztował około 2 tysięcy złotych i po dwóch sezonach został odkupiony za ułamek wartości, a jego miejsce zajął kolejny komplet, jeszcze droższy, to na same zimówki, starsza pani wydała w krótkim czasie 5 tysięcy złotych a mogła pozostać przy tym, co już miała. Naciąganie, tak bym to określił.

Kolejny przykład, również samochód hybrydowy. Samochód został uszkodzony przez innego użytkownika drogi, trafił do ASO na oględziny. Szkada miała być naprawiana z AC sprawcy, więc kosztorys w naturalny sposób powinien trafić przede wszystkim do właściciela. I tu kolejne zdziwienie. Po kilkunastu dniach, ponaglony telefonicznie, pracownik ASO informuje, że kwota na naprawę samochodu wynosi 17 tysięcy złotych, ale zostanie zapłacona tylko wtedy kiedy naprawą zajmie się ASO. Gdyby właścicielka zdecydowała się na naprawę poza ASO, otrzyma od ubezpieczyciela najwyżej 6 tysięcy złotych.

Starsza osoba grzecznie i przepaszająco decyduje się na naprawę na warunkach ASO, na dodatek zamawia tam kolejny samochód, co miała wcześniej w planach. Sprytny doradca dobija targu włączając naprawiane auto jako rozliczenie nowego zakupu. W prostych krokach widzę tu około 15 tysięcy złotych po stronie ASO. Pieniądze, które mogły zostać w kieszeni właścicielki.

Muszę podkreślić, że opisane praktyki zdarzają się w serwisach wszystkich marek, a także w warsztatach sieciowych. Przykładów jest więcej, ale ograniczyłem się tu tylko do tych dwóch. Natomiast nie ograniczę się do suchych faktów i pozwolę sobie na kilka uwag pod adresem tzw. doradców serwisowych. Nie wydaje mi się bowiem ich postępowanie zgodne z normami etyki. W końcu sami mają rodziców i dziadków i nie sądzę, żeby pozwolili na takie ich traktowanie.

Starsi klienci nie mają obowiązku znać się na nowoczesnej technice. Ba, mogą się nieco przy tym wszystkim gubić, podobnie jak przy procedurach naprawczych i zawiłościach ubezpieczeniowych. To otwiera furtkę do nadużyć czynionych ich kosztem i nie nazywajmy ich zarabianiem ani marketingiem bo tym, zwłaszcza tym, na pewno nie są.

Namawiam do otwartej i uczciwej polityki serwisowania, napraw i kosztów. Mówcie jasno i wprost, wskazujcie rozsądne, atrakcyjne kosztowo rozwiązania. Nawet jeśli w pewnych wypadkach zarobek waszego ASO będzie mniejszy, to pozostaniecie z lojalnym klientem, który ponownie wróci. I zapewne jeszcze nie raz będzie wracał. Akurat Toyota, jak mało kto wie, że może na nich przez lata polegać.

Można też nic nie zmieniać, ale przestrzegam, że pewnego dnia wnuki i dzieci ujmą się za dziadkami i poczują współodpowiedzialność za ich budżet (nie zawsze z gumy). Wtedy na głowy „wnuczków” z ASO posypią się gromy, a konsekwencje poniosą nie tylko konkretne ASO, ale cała marka.

Jak to mówią, szanujmy się, a wtedy wszystkim będzie żyło się lepiej. Seniorom życzę zadowolenia z wnuków, a kierownikom ASO wyłapania „wnuczków” i wdrożenia polityki bycia „fair” w stosunku do starszych klientów. Na dłuższą metę to właśnie takie podejście bardziej nam wszystkim się opłaci. ▣

EWA ZASADA

7 lipca 1930, Łuck, Ukraina – 19 sierpnia 2021, Kraków

TEKST: GRZEGORZ CHMIELEWSKI



Był luty 1952, gdy panna Ewa Goworowska towarzyszyła swemu narzeczonemu Sobiesławowi Zasadzie w rajdzie do Ojcowa, zorganizowanym przez Oddział Motorowy PZM w Krakowie (taka wtedy obowiązywała nazwa obecnego Automobillklubu Krakowskiego). Młoda załoga, jadąca samochodem BMW 320 wygrała ten rajd – i taki był pierwszy wspólny etap sportowej kariery państwa Zasadów, którzy poznali się jako uczniowie liceum im. Adama Asnyka w Bielsku, a potem pobrali się 27 grudnia 1952 r.

Ewa i Sobiesław Zasadowie zaliczyli blisko 70 wspólnych startów, a pierwszy znaczący wynik osiągnęli w XX Międzynarodowym Rajdzie Samochodowym, (1960) z bazą w Zakopanem. Jadąc Simką P60 Montlhery zajęli 10. miejsce w klasyfikacji generalnej – i była to najwyższej sklasyfikowana polska załoga w tym mocno obsadzonym rajdzie, wliczanym do Mistrzostw Europy.

W tym samym roku 1960 Ewa Zasada zaliczyła jedyny rajd, w którym pilotowała innego kie- ➔➔



Safari. Liczący wtedy po 67 lat małżonkowie pojechali rewelacyjnie, zajmując Mitsubishi Lancerem Evo III 2. miejsce w grupie N (konkurencja PWRC) i zdobywając punkty klasyfikacyjne do mistrzostw świata.

Była osobą niezwykle ciepłą i serdeczną, powszechnie lubianą i szanowaną. Podziwiano ją jako doświadczoną zawodniczkę rajdową, świetnie czującą się w sportowym świecie, zdominowanym przez mężczyzn. Podziwiano ją również za piękne życie rodzinne, za

rowcę, a nie swego męża. W IV Rajdzie Dolnośląskim zwycięstwo odniosła załoga Czesław Wodnicki/Ewa Zasadowa (Simca P60 Montlhery).

blisko 70-letnie małżeństwo idealne, które stworzyła ze swoim ukochanym Sobkiem.

W 1962 w wyścigu górskim „O błękitną wstęgę serpentyn Ojcowa” zwyciężyła w kategorii amatorów w kl. 3 (Fiat 600 D).

Pogrzeb Pierwszej Damy polskich rajdów odbył się w czwartek, 26 sierpnia na Cmentarzu Rakowickim w Krakowie. ■

W 1963 zdobyła w RSMP pierwszy mistrzowski tytuł w klasie do 750 cm³ kategorii II (Fiat 600 D). Kolejne tytuły przypadły jej w udziale w 1966 r. (klasa I grupa B, Steyr-Puch 650 TR) i w 1967 (klasa ponad 1300 cm³ grupa B, Lancia Fulvia HF i Porsche 912). W 1969 r. Ewa Zasada otrzymała prestiżowy tytuł Mistrza Sportu.



W 1997 r. załoga Sobiesław Zasada/Ewa Zasada wzbudziła sensację swym udziałem w 45. Rajdzie

Wydarzenia i rocznice: wrzesień 2021

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

O wyższości konia nad koniem mechanicznym

Od tysięcy już lat koń uważany jest - i bardzo słusznie - za mądre i inteligentne zwierzę. I chociaż ludzki mózg przewyższa pod wieloma względami swoimi zdolnościami mózg tego czworonoga, to też te inne, zapewne dodatkowe synapsy w końskim łbie sprawiały, że nikt przez całe wieki za bardzo nie zaprzętał sobie głowy problemem nietrzeźwego jeźdźcy. Co więcej, do legend przeszli podchmieleni kawalerzyści (ułani, szwoleżerowie), a zionący trawionym aktualnie alkoholem woź-

nica czy dorożkarz był mniej więcej do połowy XX wieku (także w Polsce) absolutnie normalnym stanem i nie budził powszechnego oburzenia.

Zasadnicza zmiana w tej materii nastąpiła wraz z pojawieniem się na drogach „koni mechanicznych” (czyli, mózgu pozbawionych). O ile więc, klasyczny koń mógł pełnić funkcję „autopilota” odwożący półprzytomnego woźnicę do domu (i siebie do ciepłej stajni), w przypadku automo- ➔➔





bilu z nietrzeźwym kierowcą sytuacja robiła się już bardzo nieciekawa. Pół biedy, gdy taki osobnik robi krzywdę tylko sobie. Niestety, najczęściej szkodę ponoszą współpasażerowie i zupełnie postronne osoby na drodze...

Pierwszą odnotowaną w historii osobą, która została ukarana za prowadzenie samochodu w stanie nietrzeźwym stał się londyński taksówkarz George Smith (cóż, nazwisko i imię niezwykle popularne, a więc poniekąd anonimowe). Został on aresztowany 10 września 1897 roku po wjechaniu prowadzonym przez niego autem w okoliczny

budynek i skazany na grzywnę w wysokości 25 szylingów.

Początkowo zatrzymanie nietrzeźwego kierowcy było niezwykle trudne i w jakiś sposób kłopotliwe. Musiał on wykonywać prawdziwe ewolucje na drodze lub zatrzymać się na drzewie, by policja podjęła interwencję. (Takie podejście jest do dzisiaj praktykowane w USA i kilku krajach Europy Zachodniej, gdzie nie ma w zwyczaju urządzania

policyjnych blokad z alkomatem i w ogóle funkcjonariusze nie zatrzymują kierowcy jeśli nie ma ku temu podstaw prawnych). Podejrzanego delikwenta wożono wówczas do lekarza na badania krwi, podejmowano również próby określania stanu trzeźwości na podstawie analizy składu moczu.

Pierwszy alkomat (w dzisiejszym rozumieniu) opracował i opatentował w 1958 roku toksykolog Rolla Harger z amerykańskiego Indiana University. Pomysł był prosty. Wnętrze gumowego balonika z ustnikiem powleczone od wewnątrz →→



substancją chemiczną, która zmieniała kolor z fioletowego na żółty – tym szybciej, im większa była ilość alkoholu w wydychanym powietrzu.

Współczesne alkomaty, zwane też testerami trzeźwości, można podzielić na dwa rodzaje w zależności od zastosowanego sensora wykrywającego alkohol w wydychanym powietrzu – półprzewodnikowe oraz elektrochemiczne.

Pierwsze z nich, ze względu na stosunkowo niską cenę, są popularne i powszechnie używane przez zwykłych kierowców. Trzeba jednak pamiętać, że rozpiętość cenowa jest tutaj spora, ale najważniejsze jest to, że mogą bardzo różnić się najważniejszym parametrem – dokładnością pomiaru! Poza tym półprzewodnikowe sensory są podatne na uszkodzenie np. przez wdmuchiwanie dymu papierosowego lub używanie go bezpośrednio po spożyciu dużej dawki alkoholu. Ponadto mogą reagować na inne substancje, np. mentol.

Alkomaty elektrochemiczne są pozbawione w/w wad. Są bardzo dokładne i umożliwiają pomiar stężenia np. osobom nieprzytomnym. Jako że jest to sprzęt wysoce profesjonalny, a więc dużo droższy znajduje się on z reguły w gestii policji i firm zainteresowanych posiadaniem takich alkomatów (np. firmy transportowe, zakłady komunikacyjne, duże zakłady przemysłowe).

Do dzisiaj trwa pewien spór o dozwoloną ilość alkoholu we krwi prowadzącego pojazd mechaniczny (mam tu na myśli kierowców prywatnych samochodów osobowych). W efekcie na świecie obowiązuje wiele promilowych limitów – od bezwzględnego promilowego „zera” (np. Czechy, Białoruś) do wartości 0,8 (np. Wlk. Brytania, Malta, USA).

P.S. Wyrażę teraz prywatną myśl, która w żadnym wypadku nie musi odzwierciedlać „linii” redakcji iAuto. Otóż, w żadnym przypadku nie chcę usprawiedliwiać prowadzenia pojazdów pod wpływem alkoholu, ale... Policyjne statystyki

pokazują jednak, że nietrzeźwi kierowcy w 2019 roku w Polsce byli sprawcami ok. 4,5 proc wypadków. Gdyby limit ten wynosił 0,5 promila, jak w Niemczech czy Francji, ten odsetek byłby jeszcze niższy. Media uwielbiają jednak nagłaśniać drastyczne (ale też marginalne) przypadki, gdy sprawca miał 1-2 i więcej promila, a więc w każdym cywilizowanym kraju byłby przestępcą. 6,2 procent to też dużo, ale jakie wykroczenia stoją za pozostałymi zdarzeniami drogowymi zarejestrowanymi przez policję?

Myślę, że narastającym problemem staje się jazda samochodem pod wpływem narkotyków i innych używek zwanych „dopalaczami”. I nie mam wątpliwości, że stateczny Francuz czy Niemiec w przedemerytalnym wieku, który do obiadu wypił zimne piwo (zachowując dozwolony w swoim kraju limit 0,5 promila) - ruszając w dalszą podróż - stanowi mniejsze niebezpieczeństwo w ruchu drogowym niż (np. polski) młodzian, który po nocnej imprezie – nawet bez alkoholu – po jakimś tajemnym „dopalaczu” postanawia wsiąść za kierownicę... ■



