

iAauto

Numer 159, październik 2021





Aktualności - 3

Jeep współcześnie - 6

Volvo na autodromie - 10

Odłóż smartfon - 15

Historia zatoczyła koło - 18

Brawa dla Chińczyków - 20

Nieekscentrycznie - 23

Tusz - 28

A po jesieni zima będzie - 31

Naprawiamy reflektory - 34

Elektryczne dylematy - 38

Temat - opony - 41

Mistrzostwa na finiszu - 44

Tomasz Rzesutek rysuje - 47

Kalendarium - 48

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



Najlepiej by było, gdyby na drogach nie było wypadków, nikt nie ginął ani nie trafiał do szpitala. Tak by było najlepiej, ale nie jest.



O tym, że pojazdy mogą być zagrożeniem dla ludzi i zwierząt wiadomo było od zawsze. Kiedy konie z kopytami zastąpiły konie mechaniczne zagrożenie wzrosło. No i wymyślono, żeby przed pojazdem samobieżnym podążał człowiek z czerwonym proporcem, ostrzegając wszystkich, że nadjeżdża groźny potwór. Z czasem pomysł uznano za absurdalny, co jednak nie sprawiło, że pojazdy zagrożeniem być przestały.

Usiedli więc politycy i zaczęli kombinować. Wymyślono zasady ruchu drogowego, wprowadzono certyfikowanie umiejętności kierowców, przyjęto reguły dotyczące dróg i ich oznakowania. Z czasem samochody musiały chronić pasażerów, a także osoby, które na nie (pod nie) mogły trafić. I tak to doszliśmy do czasów współczesnych. Najważniejszym jednak pomysłem polityków są mandaty. Założyli, że kary powstrzymają ludzi od niebezpiecznych zachowań. I w pewnym stopniu mają rację. Ale tylko w pewnym stopniu.

Wysokość mandatów od wielu lat utrzymuje się w Polsce na niezmiennym (powiedzmy szczerze - umiarkowanym) poziomie. Umiejętności kierowców są nie za duże, niektórzy twierdzą, że statystycznie coraz słabiej radzimy sobie z samochodami. Przez te lata ruch na drogach i ulicach bardzo się zwiększył. Przybyło bardzo, ale to bardzo dużo samochodów. A liczba wypadków drogowych i ofiar maleje. Jak to możliwe?

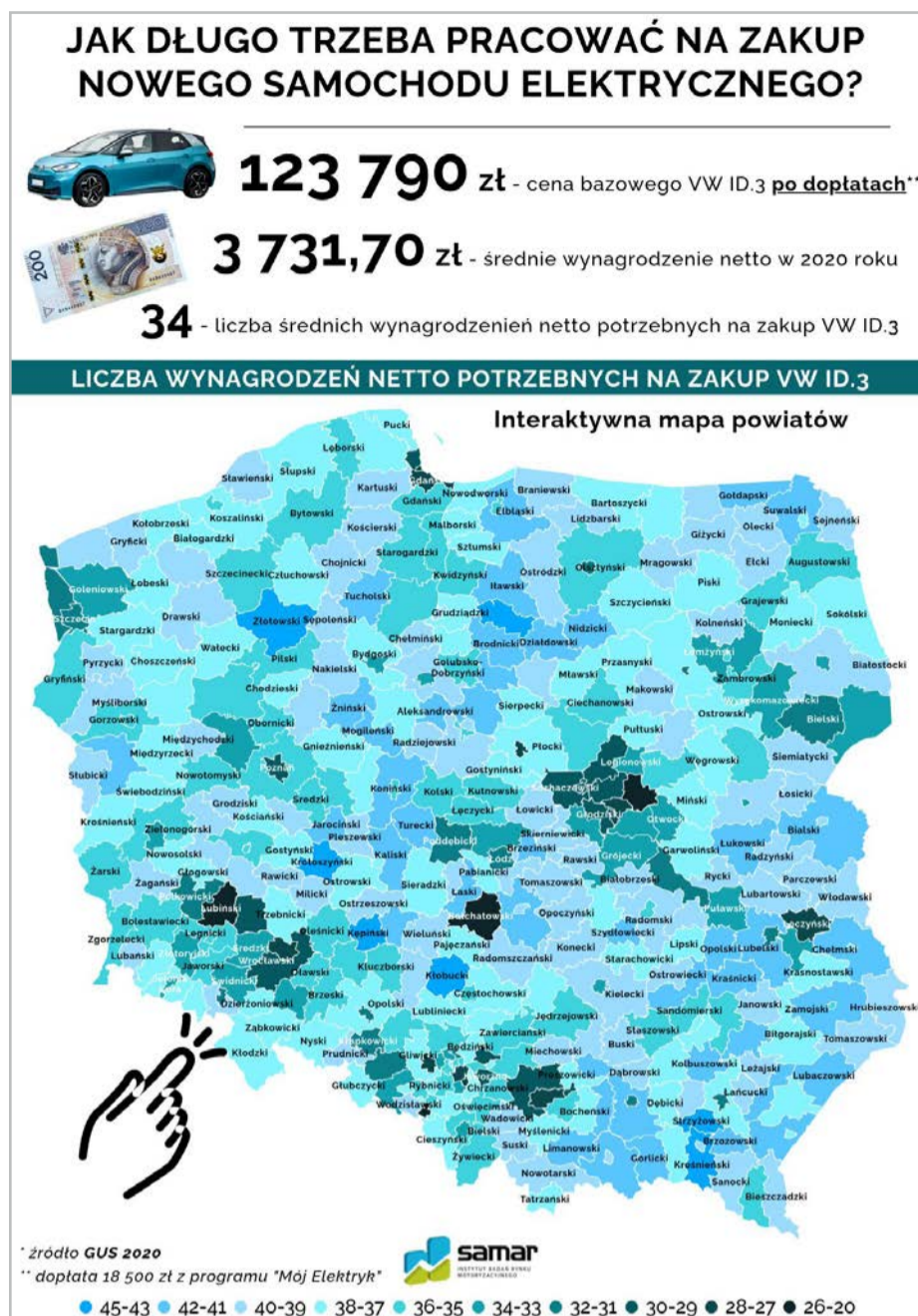
Nie ma tu żadnej tajemnicy. Jeździmy coraz bezpieczniejszymi samochodami, poprawiła się cała infrastruktura drogowa, zbudowano autostrady i drogi szybkiego ruchu, coraz sensowniej organizowany jest ruch drogowy. Oczywiście wciąż jeszcze można sporo poprawić, ale jeśli ktoś sądzi, że najlepszą metodą jest znaczne podwyższenie mandatów, to jest w błędzie. Zwłaszcza, że często kierowcy odnoszą wrażenie, iż mandat nałożono wcale nie dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, lecz w celu wykonania planu budżetowego...

Szerokiej drogi

Mirośław Rutkowski

Gdzie elektryczne samochody są najdroższe?

Niezawodny Samar przeliczył ile średnich miesięcznych pensji trzeba przeznaczyć na zakup elektrycznego samochodu. Jako przykład posłużył Volkswagen ID.1 w cenie 142290. Cenę samochodu, pomniejszoną o dopłatę programu „Mój elektryk” zestawiono ze średnim wynagrodzeniem w Polsce – 3731,70 netto. Po przeliczeniu okazało się, że statystycznie (dla całego kraju) na samochód trzeba przeznaczyć 34 miesięczne zarobki. Instytut Badania Rynku Motoryzacyjnego przeliczył dane dla poszczególnych powiatów. Okazało się, że w najbogatszych (lubuski, Jastrzębie Zdrój, Warszawa czy bełchatowski) wystarczy 20 do 25 średnich zarobków, natomiast w powiatach z najniższymi dochodami (kępiński czy nowowiejski) trzeba oszczędzać 44, 45 miesięcy. Dane są o tyle mylące, że obliczając średnie dochody Główny Urząd Statystyczny nie uwzględnia przedsiębiorstw zatrudniających do 9 osób, wobec czego średnie dochody są niższe od oficjalnie podawanych.



Powrót legendy - Alfa Romeo GTAm

Z górą pół wieku temu powstał legendarny model Alfego Romeo - Giulia GTA. Samochód przygotowany został do wyścigów, jednak aby spełniał wymogi homologacyjne potrzebna była produkcja seryjna w liczbie co najmniej 500 sztuk i tyle zbudowano. W 110 rocznicę powstania marki magię Alfego Romeo przywołała ponownie Giulia GTAm, również w 500 egzemplarzach. Obecny właściciel marki, Stellantis poinformował, że wszystkie samochody ekskluzywnej wersji zostały sprzedane, sześć z nich nabyli fani marki w Polsce.



Jest bezpieczniej

Eksperti Instytutu Transportu Samochodowego przeanalizowali skutki wprowadzonego od czerwca prawa dającego pieszym pierwszeństwo na pasach. Z porównania danych z czerwca z lat 2018 do 2021 wynika, iż liczba ofiar śmiertelnych zmniejszyła się z 12 w roku 2018 i 15 rok później do 5 po wprowadzeniu zmian legislacyjnych. Dane z ubiegłego roku trudno uznać za miarodajne z uwagi na pandemię i związane z nią ograniczenia.

Przypomnijmy, że od 1 czerwca pieszy ma bezwzględne pierwszeństwo zarówno gdy już jest na pasach, jak również w momencie wkraczania na przejście. Wprowadzenie tego przepisu budziło duże kontrowersje, jednak wszelkie wątpliwości przestają mieć znaczenie wobec faktów – liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach na przejściach dla pieszych znacznie się zmniejszyła.

Kierowcy powinni także pamiętać o zrównaniu limitów prędkości w obszarach zabudowanych w dzień i w nocy oraz o zakazie jazdy na tzw. „zderzaku”.

POLSKA Najechnia na pieszych w czerwcu 2018-2021

Rok	Wypadki	Ofiary śmiertelne	Ranni
Najechnia na pieszego, przejście dla pieszych			
2018	201	12	193
2019	180	15	174
2020	132	6	133
2021	140	5	146
% wszystkich najechnia na pieszego			
2018	45%	34%	46%
2019	42%	33%	44%
2020	44%	22%	47%
2021	43%	19%	48%
% wszystkich wypadków			
2018	7%	5%	5%
2019	6%	6%	5%
2020	6%	3%	5%
2021	5%	2%	5%
Najechnia na pieszego ogółem			
2018	444	35	418
2019	427	45	392
2020	302	27	283
2021	325	27	307
Wypadki ogółem			
2018	2979	234	3563
2019	3000	267	3546
2020	2278	206	2595
2021	2619	227	3018

Zródło: KGP baza SEWiK, Opracowanie: Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ITS.



21 lat i Ferrari

Firma carsharingowa Panek świętowała swoje 21-lecie w praskim Kone-serze w Warszawie. Zaproszonym gościom, dziennikarzom i fanom motoryzacji zaserwowano szereg atrakcji. Poza statystycznymi ciekawostkami związanymi z wypożyczanymi samochodami (35 000), liczbą przejechanych kilometrów



(750 milionów) czy zużytych litrów płynu do spryskiwaczy (12 milionów) goście mieli okazję obserwować – w ramach Street Art Show - artystyczne malowanie Mercedesa GLA czy prezentacje rękodzielników w akcji „Przerób-My jesień”. Punktem kulminacyjnym była prezentacja Ferrari F430, supercar’a jakiego dotychczas na polskim

rynku samochodów współdzielonych nie było. Samochód niebawem dołączy do floty samochodów do wynajmu automatycznego. Wyróżnia się on nie tylko stylistyką, ale także zarezerwowanym dla pojazdów z włoskiego Maranello i jedynym w całej flocie PANEK Carsharing czerwonym kolorem.

Przygotowanie na elektryczną inwazję

W Poznaniu odbyła się debata dotycząca przygotowań samorządów do elektromobilności. Zorganizowana pod hasłem Poznań 2025 – Miasto Przyjazne Elektromobilności miała dać odpowiedź na to, jak przygotować infrastrukturę miejską na zmiany w transporcie. O działaniach podejmowanych w Rotterdamie mówiła Lutske Lindeman: – *Do 2030 roku chcemy ograniczyć emisję dwutlenku węgla o 55 procent. Nasza strategia opiera się na czterech filarach – transporcie publicznym, transporcie komunalnym, transporcie ciężkim oraz infrastrukturze ładowania. Marzymy o zdrowym i atrakcyjnym mieście. Dlatego jesteśmy na drodze do zeroemisyjności.*

Prezydent Poznania, Jacek Jaśkowiak zwrócił uwagę na problemy z dalszymi podróżami samochodami elektrycznymi w związku z ograniczonym zasięgiem i liczbą ładowarek na autostradach. Korzystne dla powietrza i ograniczania hałasu są samochody elektryczne dostarczające towary.

Dobrym przykładem może być flota sieci Żabka. Wiceprezes tej sieci, Adam Manikowski wymienia korzyści: – *Dzięki temu, że samochody elektryczne są ciche możemy robić dostawy nawet o późnych godzinach. Korzystanie z buspasów pozwala z kolei te dostawy przyspieszyć.*



JEEP WSPÓŁCZEŚNIE



Jeep Grand Cherokee

OPR: MIROSŁAW RUTKOWSKI, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Jeep kojarzy się z legendarnymi terenówkami wojskowymi Willys MB. Pierwszy pokaz tego auta, określanego mianem Jeep, miał miejsce w 1941 roku na schodach Kapitolu.

Jako marka Jeep powstał tuż po wojnie, kiedy rozpoczęto produkcję cywilnego Jeepa CJ-2A. Dziś Jeep, wraz z 13. innymi markami, należy do międzynarodowego koncernu Stellantis.

JeeP Grand Cherokee produkowany jest od 1992 roku. Obecnie prezentowana jest piąta generacja modelu. Producent zapewnia, iż jest to najbardziej luksusowy i bardzo zaawansowany technologicznie Grand Cherokee w trzydziestoletniej historii modelu. W materiałach prasowych producent chwali się nową architekturą auta, napędem hybrydowym plug-in, nowym nadwoziem i komfortowym, dobrze wykonanym i zaprojektowa-

nym wnętrzem. Bogate wyposażenie, nowoczesne technologie i staranne wykończenie mają zapewnić powodzenie rynkowe w trudnym segmencie samochodów premium.

Jeep Grand Cherokee 2022 produkowany jest w oparciu o konstrukcję, która została opracowana specjalnie dla piątej generacji Grand Cherokee. Jest to elastyczna architektura zaprojektowana →→



zarówno dla samochodów z trzema, jak i dwoma rzędami siedzeń, a także dla zelektryfikowanych samochodów 4xe.

Dostępny w wersjach Grand Cherokee Limited, Trailhawk, Overland, Summit i Summit Reserve, układ napędowy 4xe łączy dwa silniki elektryczne

i pakiet akumulatorów o napięciu 400 woltów z czterocylindrowym silnikiem benzynowym o pojemności 2,0 litra z turbodoładowaniem i ośmiostopniową, automatyczną skrzynią biegów TorqueFlite. Układ napędowy 4xe generuje moc 280 kW (375 KM) i 637 Nm momentu obrotowego. Auto ma około 40 km zasięgu w trybie całkowicie elektrycznym, a szacowany całkowity zasięg wynosi ponad 700 km. →→





Oprócz układu napędowego plug-in hybrid Jeepa Grand Cherokee 4xe, w ofercie znajdują się wersje wyposażone w jeden z dwóch silników spalinyowych. Jako standardowy oferowany jest silnik Pentastar V-6 3.6 l, wykonany w całości z aluminium, generujący moc 293 KM i 352 Nm momentu obrotowego. Dwa wałki rozrządu umieszczone w górnej części głowicy cylindrów z zaworami ssącym i wylotowym o dwustopniowym stopniu regulacji wzniosu w połączeniu z systemem zmiennych faz

rozrządu (Variable Valve Timing, VVT) zapewniają najlepszą równowagę między osiąganymi a oszczędnością paliwa.

Można także wybrać bardzo udany 5,7-litrowy silnik V-8 generujący w szerokim zakresie obrotów moc 357 KM i 530 Nm momentu obrotowego. Silnik ten, dzięki zmiennym fazom rozrządu VVT oraz systemowi Fuel Saver Technology (dezaktywacja cylindrów) pozwala na stosunkowo nie-



wielkie zużycie paliwa. Komputer sterujący pracą silnika odcina dopływ paliwa i iskrę oraz dezaktywuje cztery cylindry w sytuacjach, gdy pełna moc V-8 nie jest potrzebna. System aktywuje wyłączone cylindry, gdy kierowca wciśnie pedał przyspieszenia. W zależności od warunków dezaktywacja cylindrów może zapewnić oszczędność paliwa od 5 do 20%.

Nowy model Jeepa wyposażony jest we wszystkie dostępne aktualnie urządzenia elektroniczne wspomagające kierowcę. Na szczególną uwagę zasługuje system nagłaśniający McIntosh, wyposażony w 19 specjalnie zaprojektowanych głośników (w tym 10-calowy subwoofer o średnicy 25,4 cm) i 17-kanałowy, 950-watowy wzmacniacz.

Najnowszy Jeep Grand Cherokee produkowany jest w nowym kompleksie Detroit Assembly Com-



plex – Mack Plant, pierwszym od prawie trzech dekad, nowym zakładzie produkcyjnym w tym mieście. Samochód pojawi się w salonach dealerskich marki Jeep w Ameryce Północnej w czwartym kwartale 2021 roku. Jeep Grand Cherokee 4x4 ma pojawić się w Ameryce Północnej na początku 2022 roku, a w późniejszym okresie tegoż roku na rynkach światowych. ■





Volvo na autodromie

TEKST I ZDJĘCIA: KLAUDIUSZ MADEJA

Już trzeci raz Volvo Trucks zaprosiło gości na wielką imprezę do miejscowości Jastrzęb, która w Polsce znana jest z dużego, funkcjonalnego autodromu.

Pierwszego dnia dziennikarze spotkali się z partnerami akcji Profesjonalni Kierowcy. Powstała ona z inicjatywy kilku firm, którym zależy na podniesieniu kwalifikacji przyszłych pracowników branży transportowej. Obecnie wspierają ją firmy: Volvo Trucks, MJM Brokers, Volvo Financial Services (VFS), MAK Ubezpieczenia, Phillips Poland, Wielton, Continental, PKO Leasing, Ergo Hestia i Shell

Polska. W ramach przedsięwzięcia szkoleni są młodzi kierowcy, którym zależy na stabilnej i dobrze płatnej pracy w firmach o międzynarodowej renomie. Bezpłatne kursy prowadzą najlepsi instruktorzy, a osoby, które wezmą w nich udział, mają szansę na uzyskanie certyfikatu „Profesjonalnego kierowcy” potwierdzającego ich przygotowanie do zawodu. Akcja „Profesjonalni kierowcy” to ini- →→



cyjatywa, która ma na celu podniesienie bezpieczeństwa na drogach oraz świadomości społecznej na temat wysokiej rangi usług transportowych jako znaczącej gałęzi gospodarki.

Drugim punktem dnia była prezentacja gospodarza spotkania, Volvo Trucks Polska. Jak wszyscy producenci ciężkiego sprzętu transportowego i budowlanego, firma nie narzeka na sprzedaż. Na zamówione pojazdy czeka się nawet pół roku. Zależy to od rodzaju pojazdu. Jeśli jest to standardowy samochód, realizacja zamówienia odbywa się szybciej. Te bardziej skomplikowane docierają nieco wolniej. Ale oczywiście staramy się, aby nasi klienci jak najszybciej odbierali pojazdy – zapewniała Dyrektorka Zarządzająca Volvo Trucks Polska Małgorzata Kulis. Ożywienie gospodarcze po pandemii, a także środki z UE, które już kilka państw częściowo otrzymało, sprawiają, że popyt na transport i maszyny budowlane jest ogromny.

Pierwszy test elektrycznej ciężarówki

Elektromobilność w segmencie pojazdów ciężarowych ma obecnie głównie charakter demonstracyjny i doświadczalny. Ze względu na małą pojemność akumulatorów i ich duży ciężar nie są one jeszcze opłacalne i praktyczne. Nie mogą sprostać konkurencji silników wysokoprężnych. Jednak elektryczne modele Volvo FL i FE, już poruszają się po aglomeracjach miejskich. To kolejny etap „Cichej Rewolucji”, o której wciąż jest głośno, również →





za sprawą projektu badawczego EKOLOG, którego wyniki zaprezentowano podczas spotkania z dziennikarzami. To skrót od ekologiczna logistyka.

Wyniki przedstawił Prezes Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych Maciej Mazur: *–Pierwszy raz w Polsce wykonaliśmy test elektrycznego pojazdu ciężarowego w warunkach praktycznych. To doświadczenie dało nam wiele przydatnych wniosków, które zostaną wykorzystane w przyszłości. Elektryczna ciężarówka Volvo FE Electric rozwoziła produkty do sklepów i klientów. Zaś patronat nad tym testem objęła Ambasada Szwecji. Wg przeprowadzających ten eksperyment elektryczna ciężarówka może w stu procentach zastąpić spalinowe odpowiedniki przy realizacji zadań logistyki miejskiej, jednocześnie nie powodując żadnych problemów z brakiem zasięgu.*

W ciągu 9 tygodni testowane Volvo FE Electric przejechało 5 056 km, zaś całkowity czas pracy wyniósł 595,5 godziny. Obliczono też, że zostały

przewiezione ładunki o łącznej masie 285 ton. Do przejechania tego dystansu zużyto 7 056 kWh. Jak już wspomniano wyżej, w czasie całego testu zebrano łącznie ponad 150 tys. różnych danych. Jak wiemy, pojazd elektryczny emituje mniej hałasu od spalinowego. W czasie jazdy ta różnica dochodziła aż do 20 dB. Obliczono również, że podczas przejazdu 1 km, testowany pojazd emitował 395 g/CO₂ mniej. Jest to oczywiście bardzo teoretyczna wartość, bowiem na jej wysokość wpływ ma to, jak wyprodukowano prąd, którym naładowano akumulatory. A to trudno obliczyć dokładnie. Poza tym, ta wartość nie jest identyczna w całej Polsce. PSPA wyliczyło też, że w skali roku oszczędności w stosunku do paliwa płynnego mogą wynieść nieco ponad 50%. Brano pod uwagę średnią cenę paliwa w okresie sierpień 2020-2021.

Zebrano także opinie kierowców, którzy jeździli tym pojazdem w czasie testów. Wszyscy potwierdzili jej lepszą moc i przyspieszenie. Nie zauważyli też różnicy w niezawodności pomiędzy ciężarówką →→



spalinową i elektryczną. Zaś 67% zauważyło lepszy komfort pracy dla siebie w pojeździe elektrycznym, a to dzięki mniejszym wibracjom i niższemu poziomowi hałasu. Na podstawie uzyskanych wyników

wyliczono zasięg 140 – 180 km w przypadku logistyki miejskiej i 200 km realnego zasięgu w logistyce międzymiastowej. Obliczono także, że każda tona ładunku powodowała wzrost zużycia energii →





elektr. o niecałe 8%. Koncern zapowiada wprowadzenie na rynek kolejnych modeli w wersji elektrycznej: FH, FM i FMX.

Zaprezentowano także projekt pod nazwą Centrum Napraw Powypadkowych. Jak nazwa wskazuje, jest to pomoc w razie wypadku. Sieć autoryzowanych serwisów Volvo Trucks całej Polsce będzie wspierała proces likwidacji szkody – od momentu jej powstania, poprzez skuteczną naprawę i wypłatę należnego odszkodowania. Firma zapowiada rozwijanie tego programu o nowe elementy w miarę zdobywania doświadczenia i pozyskiwania opinii klientów. To kolejny krok w stronę jeszcze pełniejszej obsługi klientów producentów aut ciężarowych.

Pozostałe atrakcje

Bardzo dużym powodzeniem cieszyła się możliwość jazd testowych po torze. Do dyspozycji były zarówno pojazdy elektryczne, jak i spalinowe. Największą popularnością cieszyła się duża płyta poślizgowa, gdzie dziennikarze, a następnego dnia

również goście IV Targów rozwiązań transportowych VOLVO 4 Poland. Impreza zgromadziła firmy oferujące pojazdy, usługi i inne rozwiązania dla transportu.

Dodajmy, że jest to płyta poślizgowa najazdowa o wymiarach 100x20 m, wyposażona w jedyny w Polsce szarpak, umożliwiający wprowadzanie w poślizg autobusów oraz ciężarówek z pełnym obciążeniem. Zaś wieczór uświetnił piękny koncert formacji Muniek i Przyjaciele, czyli Muńka Staszczyka z akompaniatorami. ■



Odłóż smartfon



TEKST I ZDJĘCIA: MARCIN SUSZCZEWSKI

Nazwisko znakomitego dziennikarza i miłośnika jednośladów, Włodzimierza Gąsiorka, jest bliskie wszystkim miłośnikom polskich motocykli. To on pokochał WFM i wszystkie produkowane tam pojazdy, ale żaden nie pobudza jego wyobraźni tak mocno, jak skuter Osa.

Wiodącym produktem WFM były motocykle, skutera nikt nie traktował całkiem poważnie. Do czasu. Okazało się bowiem, że rozwijana przez ponad pięć lat Osa zadebiutowała jako całkiem dojrzały jednoślad, co później potwierdziły sukcesy sportowe.

Polski skuter, jeszcze przed premierą, zaliczył inne nazwy modelu jak Żuk i Bąk. Jednak wydaje się,

że nazwa Osa, chociaż ewidentnie nawiązywała do włoskiej Vespy, mogła nie tylko godnie stanąć do rywalizacji z produktem z południa Europy.

Skuter WFM budził nie lada zainteresowanie, a nawet podziw, swoimi dojrzałymi rozwiązaniami jak zawieszenie na wleczonych wahaczach i duże, 14-calowe koła. Takie zestawienie, oraz solidna rama, sprawiały, że Osą jechało się bardzo komfortowo. →→



Niestety, Osa nie miała szczęścia u decydentów i już 1965 roku zdecydowano o zakończeniu jej produkcji, tym samym zostawiając polskich miłośników skuterów bez alternatywy. Na dodatek koniec produkcji Osy zbiegł się w zasadzie z końcem WFM.

Na tym historia polskiego skutera pewnie by się zakończyła, ale stanowcze „nie” rzucił takiemu biegowi wydarzeń dziennikarz i motocyklista. Włodzimierz Gąsiorek nie tylko pisał o motocyklach, ale

przed wszystkim się na nich ścigał, zarażając pasją kolejnych adeptów motorsportu. Pan Włodzimierz, wieloletni współpracownik redakcji kultowego tygodnika „Motor”, aktywnie promował też polskie motocykle w ramach Wawerskiego Motor Klubu, który do dzisiaj mieści się w Radości i właśnie tam zajrzałem w połowie września.

Okazją do spotkania było odrodzenie Klubu, ale również pokaz elektrycznej Osy. Ten projekt to oczko w głowie pana Włodzimierza. Przebudował on oryginalny skuter z wykorzystaniem poliestrowych elementów

nadwozia oraz silnikiem elektrycznym i zespołem akumulatorów.

Elektro Osa to niewątpliwie ciekawe zderzenie starego z nowym. Konstrukcja pojazdu niby wiekowa (no dobra, półwiekowa), ale zapewnia wciąż doskonały komfort jazdy ze swoim miękkim zawieszeniem, świetną kanapą, sporym rozstawem kół i wąskim nadwoziem. Z kolei elektryczne zmiany pozwalają na rozwijanie prędkości 80 km/h i przyspiesze- ➔➔





nia dostępne tylko pojazdom z elektro-napędem czyli natychmiastowe. Zasięg skutera to około 80 kilometrów a naładowanie baterii zajmuje około czterech godzin.

Jechałem dziełem pana Gąsiorka i jestem bardzo miło zbudowany amortyzacją, osiąganymi i komfortem zwłaszcza, że do Radości pojechałem współczesnym skuterem z silnikiem 125 cm³. Szczerze przyznam, że z chęcią zamieniłbym się na Osę.

Motor Klub Wawer ma więc wszystko by powrócić w glorii i chwale. Flagowym produktem jest właśnie Osa, poza nią cała gama wyścigowo zmodyfikowanych WFM oraz innych motocykli. Najważniejsze jednak, to młodzi ludzie, którzy zgłosili się do Włodzimierza Gąsiorka. Klu-

bowicze pragną posadzić na motocyklach swoje pociechy i dzieciaki, które zainteresują się techniką moto i historią polskiej moto produkcji. Klub chciałby też swoją działalnością dać młodym oddech od elektronicznych urządzeń, zgodnie z hasłem: „odłóż smartfon i żyj”.



Historia zatoczyła koło...

TEKST I ZDJĘCIE: KLAUDIUSZ MADEJA

Nie, nie. To nie będzie tekst o tym, że idzie zima i opony lub koła trzeba na tę porę roku zmienić. Owszem, trzeba. Ale o tym może innym razem.

Początek lat 80. XX wieku, to m.in. kolejki na stacjach benzynowych w Polsce. Wtedy mówiliśmy „benzynowe”, nie paliwowe. I tak, ciepłe noce lub wieczory podczas letnich wakacji spędzaliśmy czasem w kolejkach po benzynę. Najfajniej było z kolegami, bo przy okazji się śmialiśmy i mieliśmy okazję sobie luźno pogadać.

Przeważnie w kolejce auto pchało się, żeby nie zużywać cennej benzyny. Wtedy nikt nie myślał, ile paliwo kosztuje. Szczęście było tak duże, że każdy wypełniał cały zbiornik „drogocenną” cieczą. Młodszych poinformuję, że wszystkie stacje (benzynowe) były państwowe, po-

dobnie jak ceny na nich. I była tam jeszcze sprzedawana benzyna 78-oktanowa. Nie było zaś 98-oktanowej.

Po zatankowaniu, od razu jechaliśmy z kolegami na małą przejażdżkę. I tu ważna uwaga – dla nas „radochą” była sama jazda samochodem, który wtedy był dobrem luksusowym. Dzięki takiej nocnej akcji pierwszy raz w życiu mogłem usiąść za kierownicą i przejechać się samochodem. A był to Trabant 601... Wiem, nie ma się czym chwalić. Ale... Każde auto było luksusem i każdy chłopiec (mały i duży) chciał się przejechać. No i kto kiedyś jeździł Trabantem i zmieniał biegi tą śmieszną „klamką” umiesz- ➔➔



czoną przy kierownicy, ten wie, że to jest na początku bardzo skomplikowane. Tym bardziej dla kogoś, kto pierwszy raz sam prowadził samochód. Oczywiście jego właściciel, mój kolega (od kilkudziesięciu lat mieszka za Odrą), siedział obok i kontrolował wszystko. Czyli głównie zmianę biegów... Zakończę wstęp informacją, że wszystko działa się w WPKiW (Wojewódzkim Parku Kultury i Wypoczynku), na parkingu przy Stadionie Śląskim w Chorzowie.

Historia lubi się powtarzać

Gdy po około 40 latach od tamtych wydarzeń, śledzę w mediach kolejki do stacji paliwowych (teraz tak głównie mówimy) na Wyspach Brytyjskich, mam bardzo mieszane uczucia. Miłe wspomnienia z młodości zderzają się z koszmarem tamtych czasów, gdzie po większość artykułów, także tych pierwszej potrzeby, stało się w kolejkach. Widzę jednak jedną, zasadniczą różnicę. Nie widziałem wtedy nigdy kłótni w takich kolejkach po benzynę, o bójkach już w ogóle nie wspominając. Wówczas raczej staliśmy wszyscy w poczuciu solidarności (nie mylić z nazwą związku zawodowego), spragnieni benzyny, zmęczeni socjalistyczną gospodarką PRL.

Nie jest prawdą, że tylko Brexit jest temu winny. Chociaż w dużej mierze tak. Brakuje kierowców, transportu, dobrej logistyki. Nie ma firm zagranicznych, które przez lata znakomicie uzupełniały brytyjski system dystrybucji paliw płynnych. I nikt się nie pali załatwiać wiz i innych formalności na Wyspach...

Gdy zestawiam to z wieloma różnymi informacjami, wypowiedziami i zdarzeniami ostatnich lat w Polsce, ze zgrozą myślę, że moje dawne, młodzieńcze przygody znów mogą do nas wrócić. Na Wyspach też na początku mówiono, że nie ma mowy o Brexicie. My też słyszymy, że nie ma mowy o Polexicie... Od siebie dodam, że nikt też nie mówi o ewentualnym "Poloucie", czyli wyrzuceniu nas, np. w towarzystwie Bratanków Węgrów, z UE kiedy pozostali jej członkowie dojdą do wniosku, że takie dwa „łobuzy” wcale nie są im potrzebne.

Wnioski płyną same...

Bądźmy Polakami mądrymi „przed szkodą” i nie dopuśćmy do tego, co się dzieje obecnie na Wyspach Brytyjskich. Tym bardziej, że statki z USA czy Bliskiego Wschodu mogą nie dopływać do nas na czas. Może warto by

pomyśleć o wolnym rynku i konkurencyjnej cenie. Inni członkowie UE jakoś z Rosją czy Białorusią całkowicie stosunków nie zrywają, a czasem nawet wręcz przeciwnie... Optymiści powiedzą, że przecież niedługo wszystko będzie elektryczne, albo na wodór! Już wielu tak mówi. Zaś latem Szefowa KE Ursula von der Leyen przedstawiła propozycję „Fit 55”. To 12 dyrektyw wskazujących państwom członkowskim, jakie zmiany prawne powinny wprowadzić, żeby skuteczniej walczyć z emisją gazów cieplarnianych. A liczba 55 oznacza 55-procentową redukcję emisji gazów cieplarnianych do 2030 r. Koszty tego będą gigantyczne, o ile plan zostanie wprowadzony w życie.

I tu zgrzyt. Bo po pierwsze, para wodna, która wydziela się z rur wydechowych aut wodorowych też jest gazem cieplarnianym. Przy okazji warto się zainteresować tzw. śladem węglowym produkcji czystego wodoru. Bo tylko taki w wyniku jego syntezy nadaje się do wytworzenia prądu elektrycznego, napędzającego pojazd. A ile słyszymy obecnie zachwyty nad tym paliwem... Jest też drugi zgrzyt. Zupełnie przypadkiem, dzień po wystąpieniu Pani von der Leyen, jej rodak Peter Altmaier, obecnie Minister Gospodarki Niemiec, w oficjalnym wystąpieniu zapowiedział, że w 2025 r. mogą mieć kłopoty z zaopatrzeniem w energię elektryczną. Jak się to ma do elektromobilności, nie będę tu roztrząsał. Natomiast już teraz Niemcy dokonują interwencyjnych zakupów prądu w Polsce. Ten fakt był przywoływany przed niedawnymi wyborami u naszych sąsiadów za Odrą. „Zieloni” wypominali, że prąd z Polski jest produkowany głównie z węgla. Nie będę tu roztrząsał, jak to się ma do opinii jakoby zamknięcie Elektrowni Turów, to „spisek Niemców i Czechów, którzy chcą nam swój prąd sprzedawać”.

Pilnujmy więc, abyśmy nie stanęli znów w kolejkach po paliwo przed stacjami. Nie wierźmy też ślepo w „zbawienie”, jakie niesie elektromobilność. Pojawia się coraz więcej opinii, choć są one na razie niepopularne, że w niedalekiej przyszłości, będą równorzędnie funkcjonowały różne rodzaje napędów, w tym także te tradycyjne. Czy ktoś udowodnił, że jeżeli ograniczymy emisję CO₂ i gazów cieplarnianych, to skończą się, lub istotnie zmaleją, gwałtowne zjawiska atmosferyczne i związane z nimi kataklizmy?

Brawa dla Chińczyków

Testy zderzeniowe Euro NCAP

OPR. MACIEJ RZOŃCA, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY



Kilka, a bardziej kilkanaście lat temu, pierwsi chińscy producenci samochodów próbowali podbić europejski rynek motoryzacyjny. Podczas saloonów w Genewie czy Paryżu prezentowali swoje modele, ale ponieśli wówczas totalną klępkę – m.in. za sprawą takiej sobie jakości oraz (a może przede wszystkim) fatalnych wyników testów zderzenio-

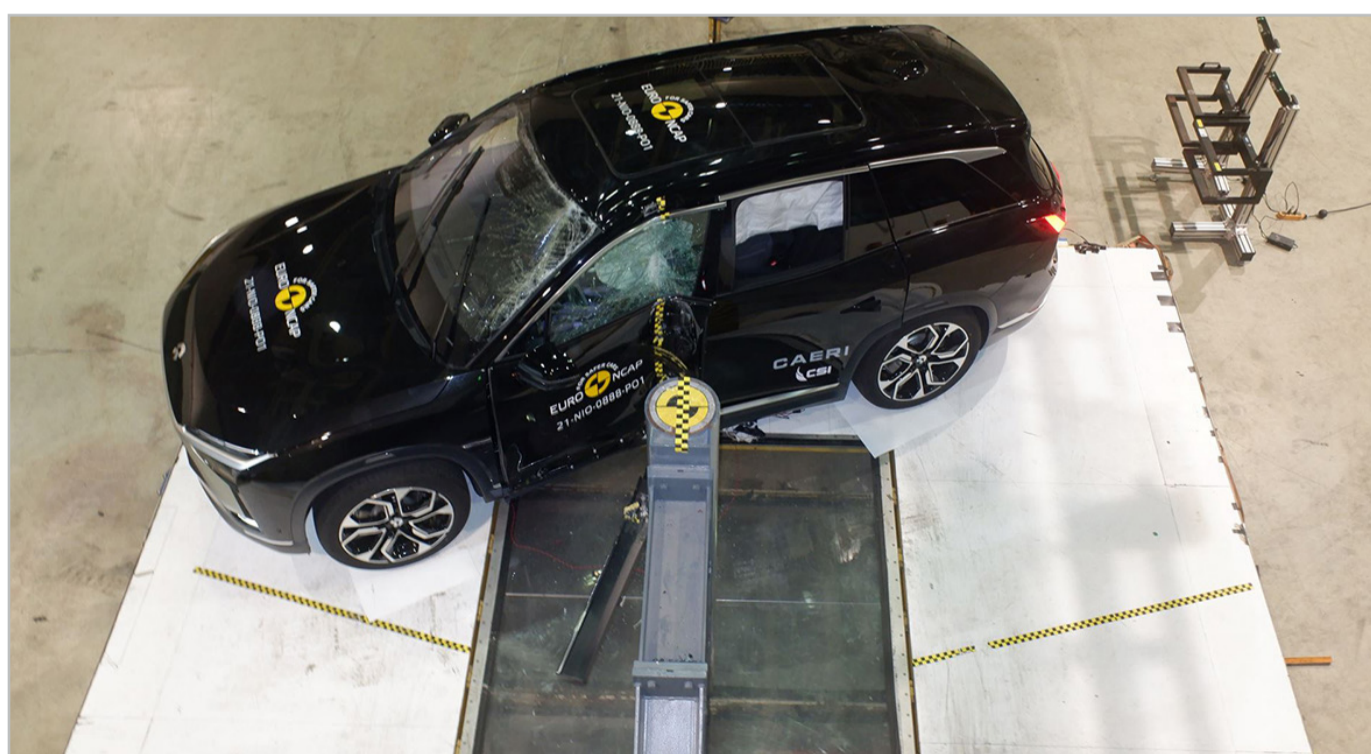
wych Euro NCAP. Od tego czasu wiele się zmieniło i chińskie marki ponownie pojawiły się w Europie, a co za tym idzie, ponownie trafiły pod niezależną ocenę bezpieczeństwa.

Jednym z nich stał się model **NIO ES8**. Markę założył chiński start-up NIO, a w kwietniu 2017 roku zaprezentował swój w pełni elektryczny model



Nm maksymalnego momentu obrotowego. Początkowo bateria o pojemności 70 kWh pozwalała na pokonanie ok. 355 kilometrów. Obecnie dostępne są mocniejsze o pojemności 80 oraz 100 kWh. Przez pierwsze lata produkcji oferowany był wyłącznie na rodzimym rynku, teraz producent pró-

ES8, który w założeniu miał konkurować na rynku z m.in. Audi e-tron, czy Tesla Model X, czy chińskim Bytonem. Duży SUV klasy wyższej (długość 5022 mm, szerokość 1962 mm, wysokość 1756 mm) został wyposażony w dwa silniki elektryczne o mocy 643 KM oraz 840



buje swych sił m.in. na naszym kontynencie, stąd crash-testy przeprowadzone przez Euro NCAP.

Wyniki tych testów zaskakują bardzo pozytywnie... Ochrona kierowcy i dorosłych pasażerów oceniona została na 82%, ochrona dziecka na 84%. Nieco gorzej →→



wypadła ocena dotycząca ochrony pieszych i rowerzystów (72%), z tym, że ci pierwsi mają nieco mniejsze szanse na poważne obrażenia. Świetnie natomiast ocenione zostały inne systemy wspomagające bezpieczeństwo (92%) jazdy (znajdujące się w standardowym wyposażeniu). Generalnie 5 gwiazdek, czyli maksymalna możliwa nota!

W 2019 roku Euro NCAP przeprowadziło swoje testy dla **Tesli Model X**, a więc samochodu, z którym chce m.in. konkurować NIO ES8. Wyniki Tesli, to odpowiednio: 98, 81, 72 oraz 94%, a więc bardzo zbliżone. (Trzeba też pamiętać, iż Euro NCAP praktycznie co roku nieco zmienia kryteria oceny i wg obecnych norm wynik Tesli mógłby być nieco inny).

Kolejnym rozbitym przez Euro NCAP modelem stał się **Lynk&Co 01** (no cóż... będziemy chyba musieli przyzwyczać się do nieco dziwacznych dla nas nazw marek i modeli) chińsko-szwedzkiej marki założonej w 2016 roku. Formalnie powstała w szwedzkim Goteborgu, ale należy do chińskiego Geely Automobile Holdings. Crossover Lynk&Co 01 zadebiutował na targach w Szanghaju w 2017 roku.

Samochód opracowany został wspólnie z Volvo, co nie powinno dziwić, gdyż ta słynna marka należy do... Geely. Pewną ciekawostką jest fakt, że podobnie jak Tesla, Lynk&Co zastosował model sprzedaży bezpośredniej z pominięciem tradycyjnej sieci salonów sprzedaży. W ub. roku marka ta pojawiła się w Europie, stąd zainteresowanie nią przez Euro NCAP.

Wyniki testów zderzeniowych również w przypadku tego auta okazały się świetne. Ochrona dorosłych „na pokładzie” oceniona została na 96%, dziecka 87%, pieszych na 71% oraz 81% za dodatkowe systemy wspomagające bezpieczeństwo. Ale końcowa ocena, to także pięć gwiazdek na pięć możliwych.

Podsumowując, wielkim, tradycyjnie znanym nam koncernom motoryzacyjnym z Europy, USA i Dalekiego Wschodu szybko rośnie chińska konkurencja, która w ciągu minionej dekady zrobiła naprawdę gigantyczny postęp. Wejście przed laty tych koncernów na chiński rynek teraz przynosi odwrotny skutek...

Nieekscentrycznie

TEKST: MARCIN SUSZCZEWSKI, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Starsze osoby zapewne kojarzą francuską limuzynę z próbą opracowania takiego samochodu zupełnie inaczej niż Niemcy. Co prawda zdarzały się takie auta jak 604 i 605 Peugeota, ale kraj czosnku i bagietki o wiele skuteczniej zapisał się takimi cudami jak Avantime, Renault 25 czy CX a przede wszystkim DS Citroena.



Citroën DS9

Iwłaśnie losy tego ostatniego stanowią dla mnie dzisiaj trampolinę do rozważań na temat tego, co w biurach i kawiarenkach nad Sekwaną poszło nie tak. Bo bez wątpienia coś się tam złego wydarzyło, skoro luksusowe ramię niegdyś hydropneumatycznej marki,

proponuje ostatnio model DS9, którego nawet Audi miałoby się nie powstydzić.

Zanim jednak przejdę do rzeczy, warto przez chwilę zatrzymać się w przy kwestii owej hydropneumatyki. Przez lata stanowiła ona tzw. USP marki, a skrót →→



Citroën DS9

ów rozwija się do frazy „Unique Selling Point” i z grubsza należy ją rozumieć jako czytelny argument sprzedażowy, w pewnym zakresie stawiający daną markę ponad innymi. Z hydropneumatyką Citroen nie musiał ścigać się z żadnym konkurentem, bo nie dość, że miał w ręku owo rzadkie USP, to jeszcze nikt inny nie poważił się z Francuzami w tym zakresie rywalizować. Wszyscy woleli skupić się na gładzeniu jak to owo zawieszenie jest awaryjne, a „cytryniarze” wiedzieli swoje i cieszyli się fantastycznym komfortem oraz pobłażaniem innych.

Z początkiem nowego millenium, ta przewaga wydała się Citroenowi tak miła, że opracował następcę świetnie sprzedającego się modelu C5 gdzie klient mógł wybrać, czy nadal pojedzie na azotowej chmurce, czy jednak woli toporny urok klasycznej sprężyny. Tak, C5 drugiej generacji mógł zostać zdegradowany do roli ładnego, ale jednak Peugeota. Już wtedy biłem na alarm, ale nie brakowało głosów, że może to i lepiej. Wszak bez tych wszystkich gruszek, pomp i siłowników, konstrukcja zawieszenia

ulega uproszczeniu, o potanieniu nie wspominając. Klient jest zatem jakby podwójnie do przodu, bo nie dość, że ma taniej to jeszcze bardziej topornie. →→ Tylko czy o to chodziło klientowi Citroena?

Potem sprawy potoczyły się wartko, zawieszenie hydropneumatyczne wyszło po cichu z oferty marki wraz z zakończeniem produkcji flagowego C6 a w salonach oznakowanych tzw. „szewronami” zagóściły klony nijakich pudełeczek, łudzendo do siebie podobnych, za to w różnych rozmiarach. Na tym historia marki Citroen mogła spokojnie się zakończyć, ale ktoś szalony położył się na progu działu księgowości i sprawił, że wdrożono markę DS. Co prawda tu sprawy również poszły kompletnie bez sensu, bo markę inspirowaną luksusowym modelem DS, przez pierwsze lata obsadzono modelem DS3, czyli w klasie nieco wyrosniętych maluchów. I promowano w rajdach. Do „3” dołączyły potem „4” i „5” i w kwestii DS. zaczęło się robić interesująco. Te samochody wciąż obywateli się bez hydropneumatyki, ale wyraźnie kierowały się w stronę luksu-

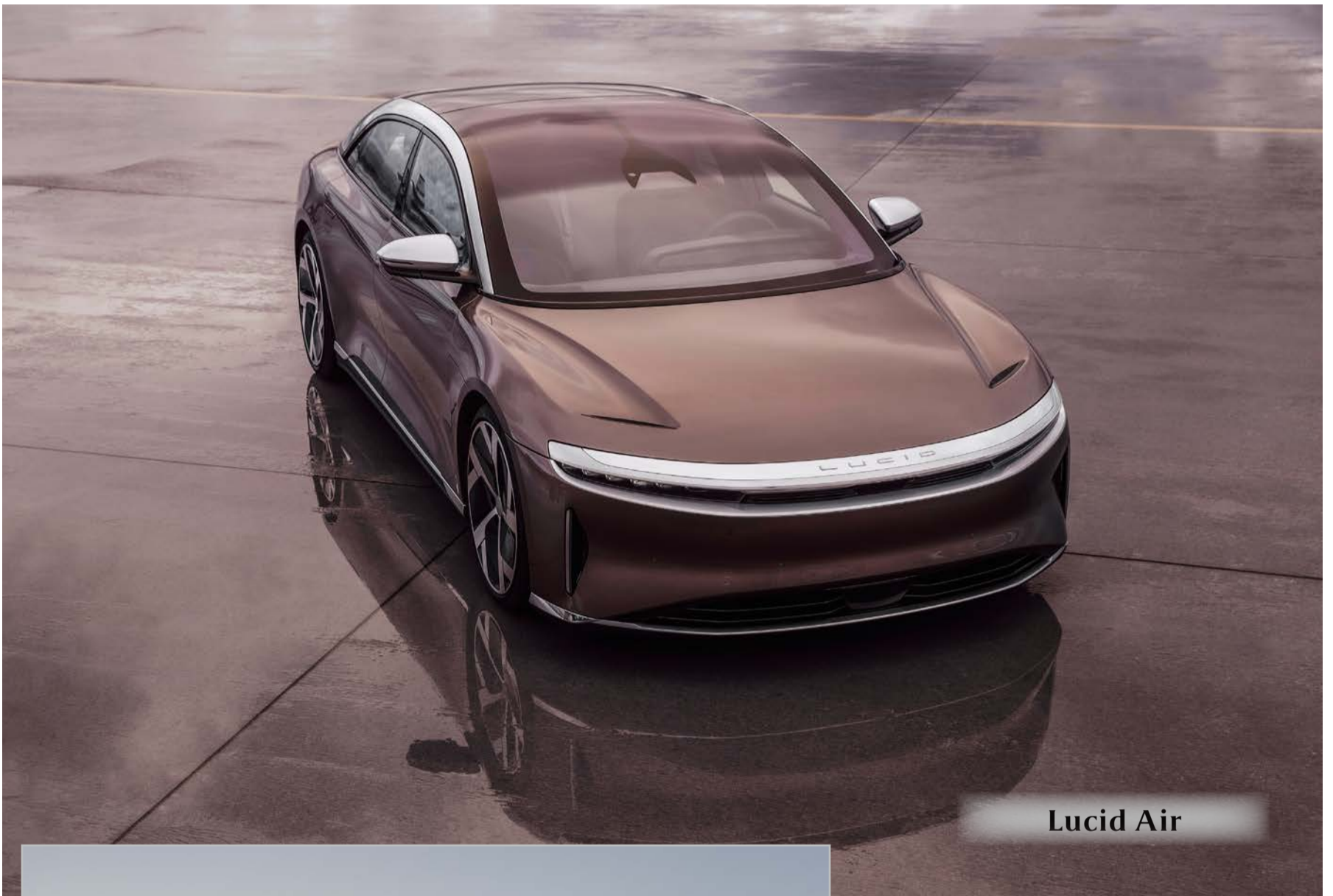


Citroën DS9

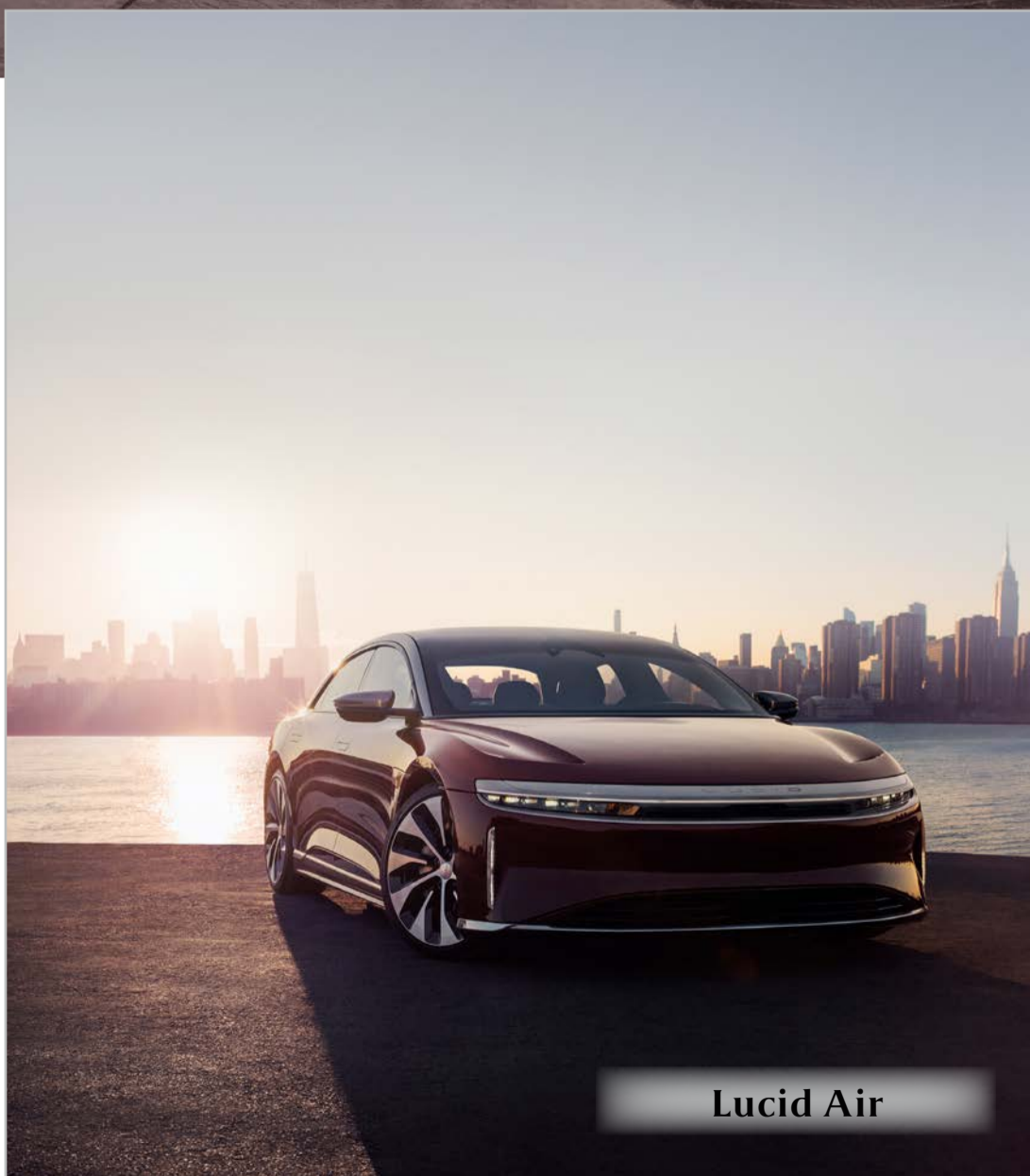
sowego obszaru rynku, a ich stylizacje uznać należy za co najmniej nietuzinkowe. Po chwili doszły tam spore SUVy i zaczęto przebąkiwać o powrocie do limuzyny.

Nie ma co. Citroen przy opracowywaniu modelu „9” popuścił wodze fantazji. Ba, zaprojektował limuzynę zgodnie z przyjętą we Francji modą, czyli jako liftback. Pamiętajmy, że do Wersalunikt nie ma ochoty zajeżdżać klasycznym sedanem. O nie, tamtejsi władcy są na to zbyt wyrafinowani. I ten kierunek mi się podobał. W ramach przygotowań DS. pokazano kilka samochodów, a wszystkie z nich przywracały mi wiarę w Citroena. Były imponujące, ale skromne. Raczej ekspresyjne niż przeładowane detalem, czego nie da się niestety powiedzieć o SUVach DS. Liczyłem na prawdziwy come back i to w wielkim stylu, być może nawet z hydro na pokładzie. Kiedy już emocje sięgały zenitu, w Paryżu zdecydowali się pociągnąć sznurek od kurtyny, a moim oczom ukazał się... C5 drugiej generacji z nieco niższymi reflektorami, a za to

bardziej odkarmiony. Po prostu tłuściutki i nijak niepodobny do samochodów koncepcyjnych, którymi DS. karmił przez ostatnie lata moją wyobraźnię. Fakt, model nieźle uzupełnia pękate SUVy, to zapewne z myślą o nich został stworzony tak, a nie inaczej. Natomiast na miano DS. nie zasługuje w ogóle. Na pierwszy rzut oka tego nie widać, ale DS9 dorównuje długością Citroenowi C6, chociaż proporcje tego drugiego i jego smukła linia zdają się zaprzeczać tej informacji. Bliżej temu DS. do modelu 508 Peugeot. O postępującej degradacji francuskich limuzyn, niech świadczy fakt, że podczas nie tak znowu dawnej wizyty w Warszawie, prezydent Republiki, pan Macron, podjechał na Krakowskie Przedmieście w Renault Espace. Inna sprawa, że owo Espace już go stamtąd nie zabrało. Po Renault pojechała laweta, a prezydenta uratował C6 z ambasady na Pięknej. To każe martwić się o motoryzacyjną przyszłość nadchodzących defilad na Polach Elizejskich. Czym bowiem przyjdzie się poruszać w kraju rządzonym hasłami „Wolności, Równości i Braterstwa”? Otóż okazuje się, że ktoś



Lucid Air



Lucid Air

już na ten temat myślał przede mną i na ratunek Francuzom przyjdą najpewniej... Amerykanie.

Właśnie w październiku, do klientów trafią pierwsze limuzyny marki Lucid. Model Air jest jak żywcem skopiowany z projektów zapowiadających DS9 i z tego chociażby względu, oraz charakterystycznego stylu nadwozia z ogromną tylną klapą, idealnie nadaje się by godnie zastąpić wszystko czym Pałac Elizejski dysponuje teraz. Powiedzmy wprost, głowa państwa nie powinna poruszać się rodzinnym vanem, choćby Espace nie wiem jak bardzo chciał przebierać się za biznesowy salonik na kółkach. Nie widzę też państwa Macron na tylnej kanapie DS9. Fakt, oboje są raczej nikczemnego wzrostu, ale kadencja →



Lucid Air

już na ukończeniu, a przecież w gronie tamtejszych prezydentów nie brakowało tyczkowatych facetów

jak DeGaulle, D'Estaign i czy Mitterrand. Lucid Air nie tylko świetnie oddaje francuskiego ducha, jest pięknym pojazdem, zacieśnia więzy z Ameryką, ale też jest na wskroś nowoczesny. Po prostu elektryczny. Ze swoim czystym, pochodzącym z rozszczepiania atomu, prądem, Francja dałaby z pokładem modelu Air wyraźny sygnał, że prowadzi w dyscyplinie tzw. „dobrej zmiany”. Kto wie, może prezydent Duda również wystąpiłby z inicjatywą zakupu jednego Air zamiast tradycyjnych i nieco nudnych „beemek”?



Lucid Air

Dziwne to czasy kiedy Ameryka daje Europie lekcje designu. Ale na to się już latami zbierało, a marka DS. powinna z uwagą przyjrzeć się zamorskim propozycjom. Głównie dlatego, że zamiast odważnie kroczyć ku przyszłości z jasnym „USP” na sztandarach, poszła za głosem większości, a to niestety nie jest zawsze właściwe. ■

TUSZ

TEKST: MARCIN SUSZCZEWSKI, ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Każdy z odcinków poradnika zakupowego nosi adekwatny tytuł oddający napięcie i charakter typowego dla danej fazy transakcji. Ostatni odcinek przewrotnie zatytułowałem, aby było dosłownie i trochę w przenośni. Tusz orkiestry będzie tu na miejscu, ale ten w długopisie jednak ważniejszy.



Nasz poradnik zakupowy, a to jest jego czwarta część, to instrukcja „krok po kroku” jak skutecznie nabyć używany samochód. Co to oznacza, nietrudno się domyślić. Chodzi o to, żeby dysponując określonym budżetem,

nabyć możliwie dobry pojazd, z którego użytkowania da się potem czerpać satysfakcję.

Wbrew pozorom, o tym już wspominaliśmy, wskazówki zawarte w poradniku mają charakter →→



uniwersalny. Nie odnoszą się wyłącznie do samochodów za grosze. Ba, będziecie zdziwieni, że nawet dysponując kwotą np. 100 tysięcy złotych, nadal możecie skutecznie wdrażać nasze sugestie.

W poprzednich odcinkach udało nam wyselekcjonować odpowiedniego kandydata, a wizja lokalna i jazda testowa potwierdziły słuszność wyboru, i niemal gotowi jesteśmy wykładać pieniądze na stół. Ale hola, hola, jeszcze na to za wcześnie.

Przeprowadzone sprawdzenia w naszym wydaniu, czy nawet w towarzystwie zaprzyjaźnionego mechanika, to jednak w pewnych przypadkach za mało. Czuję się w obowiązku zalecenie wizyty na stacji diagnostycznej. Za opłatą około 100 złotych diagności wprowadzą pojazd na kanał serwisowy, sprawdzą skuteczność działania hamulców i amortyzatorów czy oświetlenia.

Ba, może się zdarzyć, że znają samochód z poprzednich wizyt i przy okazji coś nam o nim szepną. Mogą też znać sprzedającego, ale wtedy na dwoje babka wróżyła. W każdym razie zalecam wstrzeźliwość i konkretne podejście do tematu.

Stacja diagnostyczna nie podepnie nam oczywiście samochodu do komputera diagnostycznego a to jest warunek konieczny przy każdym zaku-

pie auta młodszego niż 15 lat. Powiedzmy sobie wprost, pewne rzeczy można na chwilę pokasować i w trakcie jazdy kontrolka się nie zapali, ale nam nie chodzi o kontrolki, tylko kontrolę wydatków. Tylko komputer diagnostyczny prawdę nam powie.

Stacje ASO za takie usługi zaczęły żądać dość wygórowane kwoty. Zamiast do ASO można podjechać do niezależnego serwisu, tu jednak musimy mieć pewność, że warsztat dysponuje odpowiednim sprzętem i wiedzą. Tak czy owak szanujmy nasze pieniądze i czas sprzedającego, i na takie sprawdzenie umawiamy samochód, który jest naszym faworytem i finalistą wyborów.

Nie muszę też zdradzać co sądzę o tych sprzedających, którzy od takiego sprawdzenia się uchylają pod hasłem, że o aucie wiedzą wszystko i żadne tam warsztaty im nie będą mówić. Otóż będą, bo tego sobie życzyście wy jako potencjalny nabywca. A unikanie badania skreśla samochód z naszej listy.

Z kolei, żeby nie było zbyt różowo i kadzenia ASO, nie wszystkie podchodzą do sprawy sensownie. Sam miałem przypadek, że dwa tygodnie po takim kontrolnym przeglądzie, ASO zakwestionowało bezpieczeństwo tarcz hamulcowych w moim Volvo. Cóż, że od przeglądu przejechałem nim może 300 kilometrów, panowie byli nieugięci, ale nie →→

umieli uzasadnić powodu, dla którego wcześniej o tym zagrożeniu nie wspomnieli. Bywa, dlatego do wyroków ASO trzeba podchodzić ze zrozumieniem zagadnienia.

Zakładam, że nasz cykl sprawdzeń, w tym z diagnostyką, kończymy pomyślnie i stajemy teraz oko w oko ze sprzedającym. On ma swoją wywoławczą cenę i będzie się jej kurczowo trzymał. My natomiast, mamy w ręku argumenty, które pomogą o tej cenie sensownie porozmawiać.

Wspomniałem już o tym na samym początku, ale prawidłowo zaplanowany budżet zakupowy powinien zawierać koszt zakupu samochodu, opłaty rejestracyjne i ubezpieczeniowe oraz oczywiście budżet serwisowy. Bo jakieś naprawy na pewno nas czekają.

W praktyce okazuje się, że wielu kupujących działa nadoptimistycznie czyli przyjmują, nie wiedząc czemu, że wypatrzony pojazd jest w idealnym stanie i nie wymaga żadnych inwestycji startowych. Dlatego kupują auto droższe, ale rezygnują z zabezpieczenia finansowego zakupu. Nie popełniajcie tego błędu. Trzymajcie się podziału budżetu na 3 części: koszt zakupu, serwis i opłaty to jego składowe. O ile można sztywno przyjąć maksymalną kwotę zakupu przewidzieć wielkość opłat, to koszty serwisu są trudne do oszacowania. Przegląd w warsztacie ten szacunek znacznie uprawdopodobni, a i tak mogą pojawić się techniczne niespodzianki.

Chyba się jednak trochę zagalopowaliśmy, bo już dzielimy skórę na niedźwiedziu, a przecież sprzedający nie poznał jeszcze naszej oferty, i wcale nie jest oczywiste czy będzie chciał na nią przystać. Pomyślmy zatem, jak mądrze podejść do drażliwej kwestii finansów.

Oceniając pojazd bierzemy pod uwagę zalety i wady. Do tych pierwszych zaliczamy stan blacharski, kondycję auta, niski przebieg oraz oferowane z pojazdem korzyści jak dodatkowe opony, długie OC (a może ono mieć wartość nawet 1000

złotych) czy świeży przegląd techniczny. Dodajmy te korzyści, bo sprzedający realnie poniósł ten koszt i nie ma powodu żeby nam robił prezenty. Z drugiej strony mamy w ręku wykryte braki (zarysowania nadwozia, marne opony, niepokojące piski spod maski czy braki w elektryce). Te wady prowizorycznie podsumowujemy sprzedającemu, za każdym razem upewniając się czy zgadza się z naszym szacunkiem kosztów niezbędnych do doprowadzenia auta do sprawności.

Pamiętajmy, że nasz zakup powinien jak najbliżej odpowiadać pojęciu sprawnego samochodu. Czyli dążymy do tego żeby był przede wszystkim jezdny, a poza tym ładny. Wszelkie odstępstwa to coś, za co sprzedający musi liczyć się z punktami karnymi. Gdybyśmy żyli w idealnym świecie, używane samochody byłyby ładne i w pełni sprawne oraz kosztowały ułamek wartości auta nowego, ale tak nie jest. Mamy sytuację „coś za coś” i niestety, wobec braków kapitałowych musimy liczyć się z niedociągnięciami.

Na co więc można liczyć w negocjacjach? Praktyka pokazuje, że sprzedający niechętnie, ale jednak dopuszczają negocjacje ceny w granicach około 10 procent wartości wywoławczej. Innymi słowy, jeśli auto wystawiono za 10 tysięcy złotych to być może uda nam się je kupić za 9. Można się na to zgodzić, ale nie ma wcale takiej konieczności, o czym potraktujemy w bonusowym dodatku do naszego poradnika zakupowego. Ten jednak będzie adresowany do osób cierpliwych i z żyłką hazardzisty. Zwykły kupujący powinien pozostać na opisanym dotąd etapie.

Mam nadzieję, że nasz poradnik zakupowy okazał się przydatny w planowaniu pozyskania następnego samochodu. Wierzę, że trzymanie się kilku prostych zasad pomoże uniknąć sporej dawki stresu w tym procesie. Na koniec złota rada dla wszystkich: jako kupujący masz zasadniczą przewagę, bo w razie czego ty zostajesz z pieniędzmi, a sprzedający z samochodem, którego już nie potrzebuje. Pamiętaj o tym, a będziesz wygrany już na wstępie. ■

A po jesieni zima będzie

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Niezależnie od tego, czy Słońce kręci się wokół Ziemi, czy odwrotnie, po lecie przychodzi jesień, a po niej zima. A zimą może być zimno i mogą pojawić się problemy z uruchomieniem samochodu. I nie zmienią tego ani słońce dźwigające na grzbietach Ziemię, ani precyzyjny opis galaktyki Drogi Mlecznej.

Od października trzeba spodziewać się nocnych spadków temperatury. Takie przymrozki powodują, że rano samochód może odmówić współpracy. Najczęściej powodem jest słaby akumulator, a precyzyjniej niewystarczająca do uruchomienia silnika moc generowanego z akumulatora prądu. Nie od

rzeczy więc jest umówienie przeglądu samochodu w zaprzyjaźnionym warsztacie, gdzie zlecimy sprawdzenie układu elektrycznego, a przy okazji kolejnych podzespołów naszego auta. Bo jesienią i zimą problemy może sprawić nie tylko akumulator, czy układ elektryczny, ale niemało innych podzespołów. →→

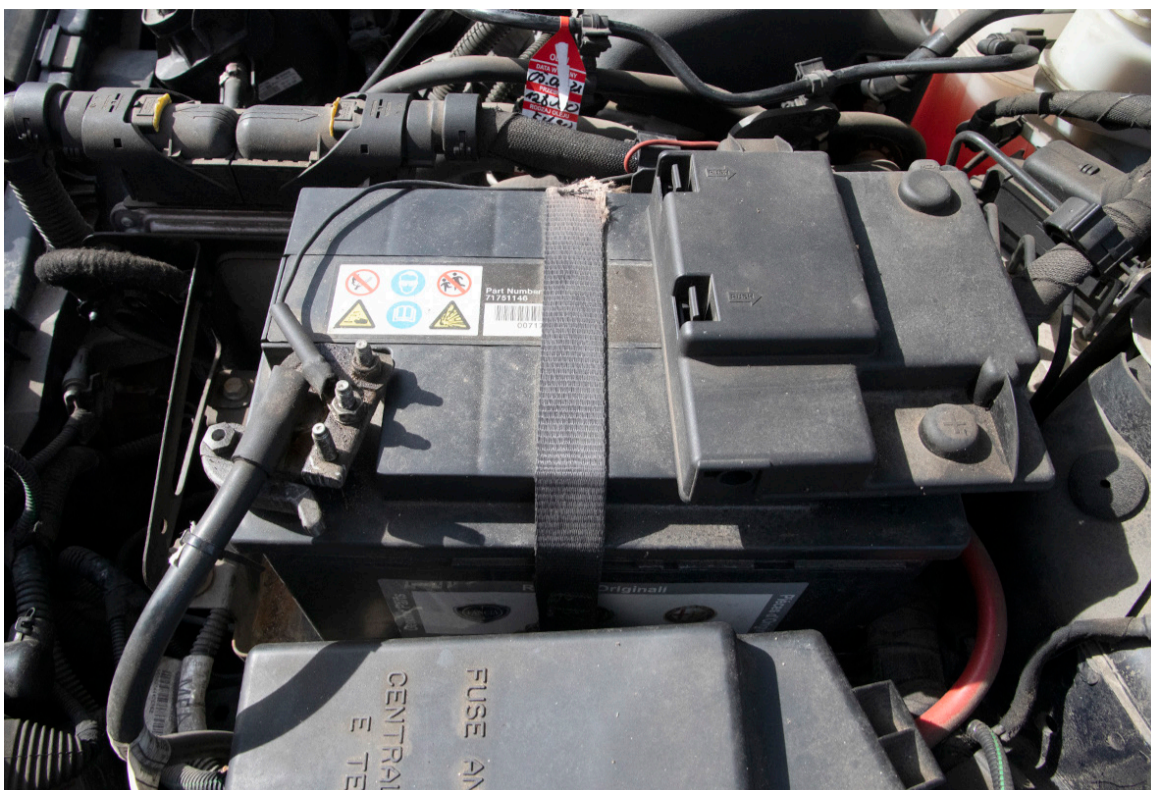


Niektóre czynności można wykonać samodzielnie, inne z pomocą mechanika. Co należy skontrolować? Zaczniemy od układu elektrycznego. Stan akumulatora sprawdza się za pomocą testera, podobnie dokonuje się pomiaru prądu ładowania przy pracującym silniku. Jeśli oba parametry są właściwe, to raczej nie należy się obawiać, iż zimą zabraknie prądu. Warto posłuchać alternatora, podejrzanе dźwięki mogą sygnalizować zużycie łożysk. Jeśli samochód ma duży przebieg, można poprosić mechanika o profilaktyczną wymianę szczotek alternatora. A może i rozrusznika? Przy okazji weryfikacji kluczowych urządzeń zajmijmy się innymi odbiornikami prądu.

Dni są coraz krótsze, zmierzch zapada coraz wcześniej i światła samochodów częściej muszą dobrze

oświetlać drogę, niż czynić samochód widocznym. Warto zatem sprawdzić sprawność reflektorów, a przy okazji całego oświetlenia samochodu. Zaczniemy od prawidłowego ustawienia świateł. Okazuje się bowiem, że wcale nie mała liczba samochodów ma światła mijania ustawione źle. O ile w dzień →→





bardziej to wkurza niż przeszkadza, to po zmroku oślepianie jadących z przeciwka jest po prostu niebezpieczne. Jeśli żarówki mają kilka lat, to zazwyczaj ich sprawność jest niższa, a szanse na przepalenie rosną. Warto więc kupić zapasowe, zwracając uwagę na to aby miały te same parametry takie,

jak fabryczne. Nie wolno stosować żarówek o większej mocy czy też ledowych w miejsce halogenowych. Poza tym, że mogą oślepić problemem może być przegrzewanie oprawy lamp. Rzadko, ale zdarza się, że niewłaściwe źródła światła są przyczyną zatrzymania dowodu rejestracyjnego przez policję.

Nieużywane latem światła przeciwmgielne z przodu i z tyłu, jesienią mogą być potrzebne często. Może trzeba sobie przypomnieć umiejscowienie włączników? Działają? To dobrze. Następnie sprawdzamy oświetlenie wnętrza pojazdu, podświetlenie zegarów. Wycieraczki, spryskiwacze (zbiornik uzupełniamy zimowym płynem), nadmuchi i ogrzewanie szyb. Jeśli całość układu elektrycznego nie budzi zastrzeżeń, można zająć się innymi podzespołami. O tym w kolejnym wydaniu iAuto. ■



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 →→

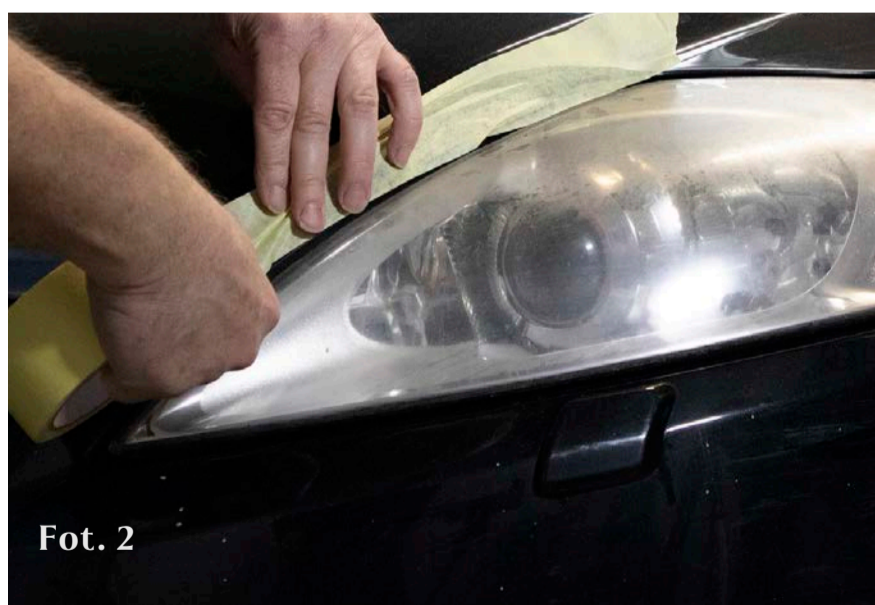
i zgodne ze specyfikacją samochodu (zazwyczaj H7 – 55W) nie czynią szkody. Kiedy powierzchnia reflektora matowieje i światła są coraz słabsze, niektórzy kierowcy zakładają mocniejsze żarówki, (80W, 100W) zamiast usunąć zmatowienie na „szybie” reflektora. Nadtopionych nadmierną temperaturą lamp nie da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

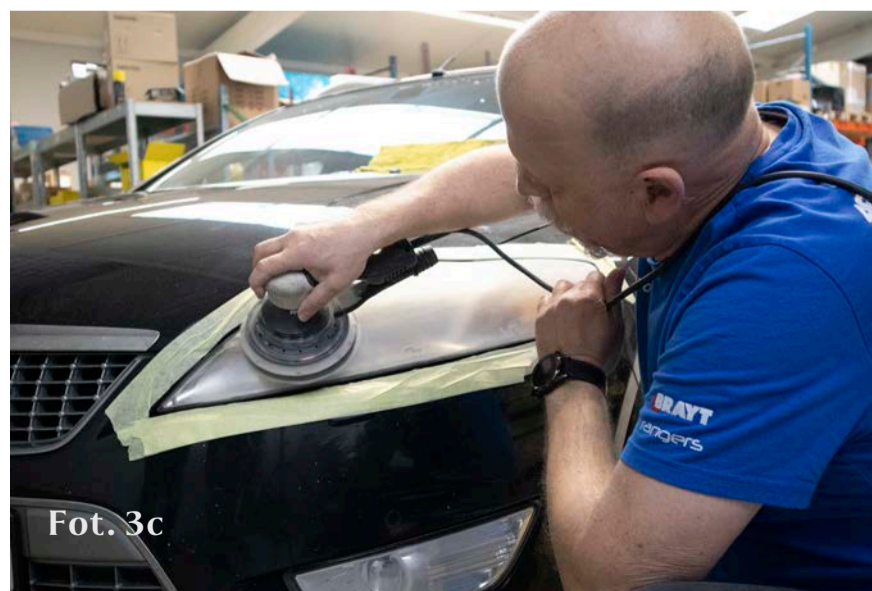


Fot. 3a



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

Elektryczne dylematy

OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI, ZDJĘCIE: SERWIS PRASOWY

Do samochodów elektrycznych mam stosunek, łagodnie rzecz ujmując, sceptyczny. Jedyne co mi się podoba, to jazda nimi. Niezły moment obrotowy dostępny od startu pozwala na żwawe przyspieszenia, niski środek ciężkości sprawia wrażenie „klejenia się” auta do drogi, cisza na pokładzie to zalety, jakie doceniają kierowcy. Gorzej z zasięgiem, siecią ładowarek, znacznym spadkiem energii w niskich temperaturach... Ale najważniejsze przyczyny mojego sceptycyzmu tkwią gdzie indziej. Głównym powodem jest demolka planety czyniona przy okazji wydobywania, przetwarzania i transportu surowców niezbędnych do produkcji akumulatorów. Do tego trzeba dołożyć ślad węglowy procesu produkcji samochodów elektrycznych. Kolejnym - „brudny” prąd z elektrowni węglowych czy zasilanych gazem. A co z utylizacją akumulatorów za pięć, może dziesięć lat?

Koncerny samochodowe zainwestowały gigantyczne pieniądze w projektowanie i produkcję samochodów elektrycznych, inwestują w firmy (często spółki zależne) tworzące infrastrukturę i budujące sieć ładowarek i prowadzą na szeroką skalę promocję powstającej „cywilizacji elektromobilnej”. Odpowiedzi na niepokojące, wspomniane wyżej, skutki powszechnej „elektryzacji” nie udzielają, podnosząc jedynie ponoć zbawienny dla klimatu efekt jazdy samochodem elektrycznym. Kreślą świetlaną przyszłość świata, w którym po autostradach i ulicach miast będą jeździły cichutkie i obojętne dla naturalnego środowiska pojazdy.

O przyszłości, infrastrukturze i perspektywach samochodów elektrycznych opowiada Martin Roemheld – dyrektor ds. rozwoju biznesu i zarządzania inwestycjami w firmie Elli, spółce zależnej Volkswagena. Przedstawia prognozę, jak w przyszłości będą kształtować się opłaty za ładowanie samochodów elektrycznych. Wywiad nadesłał dział PR Volkswagena. Publikujemy go w przekonaniu, iż nasi Czytelnicy potrafią samodzielnie wyciągać wnioski i ocenią czy moje niepokoje i sceptycyzm są uzasadnione, czy może wizja koncernów motoryzacyjnych jest najlepszą perspektywą dla Ziemi i jej mieszkańców.

Jaka jest Pana wizja, jeśli chodzi o ładowanie samochodów elektrycznych, gdy wybiega Pan myślami w przyszłość – na przykład do roku 2025?

Pochodzimy ze świata, w którym tankowanie samochodów zawsze wyglądało tak samo, czyli jeździliśmy na stację benzynową. Jeżeli chodzi o jazdę samochodem na prąd, 80 procent ludzi ładuje samochody elektryczne w domu lub w pracy. Wymaga

to jednak posiadania wallboxa. Moja wizja na 2025 rok jest taka, że każdy będzie mógł jeździć samochodem o napędzie elektrycznym i to nawet bez dostępu do własnego punktu ładowania.

Jak to możliwe?

Po pierwsze, samochody elektryczne będą miały większy zasięg, a ich akumulatory będą mogły →→

być ładowane znacznie szybciej niż teraz. Ponadto, infrastruktura ładowania będzie znacznie lepiej rozwinięta niż dzisiaj. W ciągu 15 minut będzie można naładować akumulator do zasięgu, który wystarczy, aby bez problemu móc jeździć po mieście bez dostępu do własnego punktu ładowania i z jednym lub dwoma cyklami ładowania tygodniowo.

Jak dalej będzie rozwijać się infrastruktura stacji ładowania?

Stacja ładowania, taka jaką znamy dzisiaj, działa bardzo dobrze i dobrze obsługuje większość potrzeb związanych z ładowaniem samochodów elektrycznych. W przyszłości ważną rolę będą odgrywać również ładowanie zrobotyzowane i indukcyjne. To sprawi, że proces ładowania będzie wygodniejszy. Dzięki ładowaniu zrobotyzowanemu stacja ładująca będzie docierać do samochodu bez konieczności utraty czasu na szukanie dostępnego punktu ładowania np. na parkingu. Ładowanie indukcyjne wyeliminuje natomiast potrzebę połączenia samochodu z ładowarką za pomocą kabla. Samochód otrzyma porcję energii za pośrednictwem płyty ładującej umieszczonej w podłożu. To jednak wymaga modernizacji samochodów. Obecnie obserwujemy ogromną konkurencję, jeśli chodzi o rozwiązania tego sposobu ładowania, szczególnie wśród start-upów, ale żadne z nich nie jest jeszcze standardem.

Elektryczna mobilność już jest powszechna w dużych niemieckich miastach, gdzie stacji ładowania jest więcej niż w małych miejscowościach. Co musi się stać, aby elektryczna mobilność i parki ładowania nie pozostały tylko rozwiązaniem miejskim?

Na obszarach wiejskich więcej osób ma możliwość zamontowania własnego punktu ładowania, ponieważ odsetek właścicieli domów jest tam wyższy.

Dla osoby, która jedynie przejeżdża przez taki obszar nie jest to – niestety – zbyt przydatne rozwiązanie...

Dokładnie tak. Dlatego niemiecki rząd federalny już pracuje nad rozwiązaniem tego problemu z Krajowym Centrum Infrastruktury Ładowania. Plan



zakłada utworzenie w Niemczech 1000 centrów szybkiego ładowania, finansowanych centralnie przez niemiecki rząd federalny. Specjalnie po to, aby wypełnić lukę w obszarach, w których rynek samochodów elektrycznych nie jest jeszcze dobrze rozwinięty. Następnie, gdy popyt będzie już wystarczająco wysoki, niemiecki rząd federalny przekaże tę infrastrukturę ładowania sektorowi prywatnemu. Ponadto, Volkswagen też będzie uruchamiać punkty szybkiego ładowania. Wspólnie z IONITY pracujemy teraz nad rozwiązaniem wzdłuż autostrad: we współpracy z BP/Aral chcemy wyposażyć stacje benzynowe w szybkie ładowarki – także w miastach.

Czy w przyszłości w każdym większym niemieckim mieście będą parki ładowania?

Mocno wierzę w koncepcję parków szybkiego ładowania. Kierowca będzie mieć wtedy do dyspozycji infrastrukturę, która jest łatwo dostępna i działa szybko, a – ze względu na duże obroty w takim parku – kierowcy najprawdopodobniej będą mieli też dostęp do bezpłatnego punktu →→

ładowania. Oznacza to brak długiego czasu oczekiwania. W przypadku miast parki ładowania zajmą stosunkowo niewielką powierzchnię, jeśli stacje benzynowe zmienią się w parki ładowania. To bardzo mocny argument w dobie coraz mniejszej dostępności gruntu w miastach. Szczególnie zainteresowani tym modelem są operatorzy stacji paliw, ponieważ osoby, które ładują samochody przebywają na stacji dłużej, co oznacza, że mają więcej czasu na zakupy. Trzeci aspekt to zasilanie. Parki ładowania są podłączone do tzw. średniego napięcia. To poziom powyżej tego, z którego korzystają gospodarstwa domowe. Tu moc jest znacznie wyższa niż w sieci niskiego napięcia i jednocześnie tańsza, co pozytywnie odczują klienci. Parki ładowania są więc niezwykle atrakcyjne z każdego punktu widzenia.

Czy jakość zasilania też musi się poprawić?

Elektryczna mobilność ma sens tylko wtedy, gdy do produkcji prądu wykorzystuje się energię odnawialną. To kolejny powód, dla którego potrzebujemy systematycznej rewolucji energetycznej w Niemczech i w Europie. W przyszłości samochody będą mogły komunikować potrzebę, kiedy jest najlepszy moment na ich ładowanie, aby były zaopatrywane w zieloną energię. W stylu komunikatu – Proszę ładować, gdy jest wietrznie lub gdy świeci słońce. W ten sposób auta elektryczne mogą aktywnie promować rewolucję energetyczną.

Jak Pan myśli, jak zmienią się ceny za ładowanie?

Ładowanie w domu oznacza, że koszt energii już jest niższy niż, na przykład, oleju napędowego. Nadal istnieje pewien problem, jeśli chodzi o ceny za korzystanie z publicznych stacji ładowania. To z powrotem przenosi nas do parków ładowania – w przypadku modeli abonamentowych z kartami do ładowania, oferowanych przez – na przykład – IONITY, klienci już płacą podobną cenę, jak za ładowanie w domu. Widać, że system ma potencjał, by samochody elektryczne w dłuższej perspektywie i w każdej sytuacji były tańsze w eksploatacji niż samochody z silnikiem spalinowym – robimy w tym kierunku bardzo dobre postępy.

Jak obecnie wygląda sytuacja z ładowaniem dwukierunkowym?

Volkswagen rozpocznie produkcję samochodów z funkcją ładowania dwukierunkowego od 2022 roku. To prawdziwy skok technologiczny. Lubię porównywać to do pierwszych aparatów fotograficznych w telefonach komórkowych. Początkowo nie były wcale lepsze niż klasyczne aparaty cyfrowe. Myślę, że z ładowaniem dwukierunkowym będzie podobnie: samochód zyska nową funkcję – będzie mógł oddawać energię, aby zapewnić awaryjne zasilanie, na przykład móc ładować kolejny samochód. Przewiduję, że w ciągu najbliższych dziesięciu lat w oparciu o tę technologię zostaną opracowane zupełnie nowe modele biznesowe, o których w tej chwili nawet nie zaczęliśmy myśleć.

Czyli od zwykłego ładowania smartfonów po dostarczanie energii do domu?

Aby zobrazować skalę – obecnie oferujemy samochody z akumulatorem, który może pomieścić do 80 kilowatogodzin energii. Sześcioosobowe gospodarstwo domowe zużywa około ośmiu do dziesięciu kilowatogodzin energii dziennie, co oznacza, że energię, którą auto ma na pokładzie można wykorzystać do zasilania gospodarstwa domowego nawet przez sześć dni i wciąż przejechać samochodem 100 kilometrów.

Samochody elektryczne jako dostawcy usług energetycznych – mówił o tym Herbert Diess podczas „Power Day”. Pewnego dnia prąd ładowania może być darmowy.

Dokładnie tak. Ale wszystko zadziała tylko wtedy, gdy pojawi się rynek, na którym samochód będzie mógł być sprzedawany jako akumulator na kołach. Magazynowanie energii ma ogromny potencjał, który tylko przyspieszy rewolucję energetyczną. Rosnący udział energii ze źródeł odnawialnych w dostawach energii wymaga zwiększenia zdolności jej magazynowania. I właśnie w tym sensie samochody elektryczne mogą świadczyć bardzo wartościową usługę, która z kolei wygeneruje przychody dla ich właścicieli. ■

Temat - opony

TEKST I ZDJĘCIA: KLAUDIUSZ MADEJA

O sytuacji w branży oponiarskiej z Dariuszem Wójcikiem, Dyrektorem Generalnym Continental Opony Polska rozmawia Klaudiusz Madeja

Panie Dyrektorze, producenci samochodów narzekają na brak komponentów. Spowalniają lub nawet czasowo zatrzymują produkcję. Jaka sytuacja panuje obecnie u Was?

Na obecną sytuację składa się wiele różnych elementów. Jak wiemy, pandemia zachwiała łańcuchami dostaw większości dóbr na całym świecie. Nakładają się na to zarówno przestoje w fabrykach, w logistyce, jak i opóźniony popyt ze strony konsumentów. Popyt na niektóre dobra był bardzo ograniczony, a teraz mamy naturalną konsekwencję tego, i to w wielu branżach. Ogumienie stale było potrzebne w transporcie, w przeciwieństwie do niektórych dóbr, na które popyt w pewnym czasie wręcz zamarł. Jak wskazywaliśmy w naszej akcji „Czas bohaterów”, kierowcy ciężarówek cały czas pracowali, ponieważ transport działał bez przerwy. Decyzje o zakupie nowych pojazdów były jednak odraczone. Podobnie z częściami samochodowymi. Teraz gospodarka wraca do pełnej, a czasem nawet przyspieszonej prędkości, aby nadrobić stracony czas. Naturalną konsekwencją są braki w produkcji, dlatego, że fabryki „nie są z gumy”, jak nasze opony, i nie są w stanie tego nadrobić. Pamiętajmy też

o tym, że cały czas obowiązują ograniczenia sanitarne, co ma wpływ na efektywność wykorzystania linii produkcyjnych. My też mierzymy się z brakiem dostępności niektórych naszych produktów, w tym elektroniki. W przypadku opon, największe wyzwania dla nas stanowi ogumienie dla pojazdów ciężarowych. Nakładają się tu dwa czynniki - z jednej strony ograniczony dostęp do surowców i ograniczone moce produkcyjne, ponieważ nie jesteśmy w stanie ich tak elastycznie zwiększać, a z drugiej gigantyczny wzrost popytu. Teraz kumuluje się odłożony popyt na pojazdy, do tego dochodzi rynek wymiany. Ktoś kupując opony bieżnikowane czekał, co się wydarzy, a teraz gospodarka ruszyła, →→



wraz z nią popyt na transport i części, akcesoria oraz podzespoły, w tym również oczywiście opony.

W takim razie jak by Pan zbilansował pandemię? Najpierw zastój, a teraz niemal boom.

Można powiedzieć, że wszystkie wyzwania czegoś uczą - pokory, na pewno sprawdzają relacje biznesowe. Z racji naszej kluczowej pozycji rynkowej, staramy się być wsparciem dla naszych partnerów czy to w zakresie dystrybucji, czy serwisu opon, w zakresie ryzyka biznesowego związanego z zachwianiem rynku. Na pewno mogę powiedzieć, że po pandemii, jako Continental Opony Polska, wychodzimy wzmocnieni ponieważ umocniliśmy nasze relacje biznesowe. Przetestowaliśmy też naszą zdolność do adaptacji w trudnych warunkach. Przypomnę, że kolejne fale pandemii przychodziły na szczyty wymian opon osobowych. W kwietniu 2020, odnotowano spadek sprzedaży całej branży oponiarskiej o około 70 procent. To były bardzo trudne momenty niepewności w branży. Przetrwaliśmy i nauczyliśmy się w takich trudnych warunkach funkcjonować. Myślę, że po tym czasie zachwiania i odradzania, jako organizacja na pewno jesteśmy wzmocnieni. Chociaż, tak jak wszyscy, mierzymy się z wieloma wyzwaniami, jak choćby z łańcuchami dostaw.

Branża, która bardzo zyskała w tym czasie pandemii, to sprzedaż internetowa. W ogumieniu też nastąpił taki ruch? Zamawiamy teraz więcej opon w sieci?

Polska na mapie Europy jest swego rodzaju wyspą. Co trzecia opona do samochodów osobowych jest

sprzedawana przez sklepy internetowe. To jest ewenement na rynku europejskim, i oczywiście pandemia wzmocniła ten trend. Kiedyś szukaliśmy w internecie okazji, dzisiaj sięgamy po narzędzia internetowe, dlatego, że jest nam po prostu wygodniej i bezpieczniej. Na szczęście, mamy w Polsce dużych graczy internetowych, którzy nie tylko potrafią sprzedawać opony, ale też doradzą w tym procesie. Jest to produkt nierozdzielnie związany z późniejszym montażem. Sam zakup nie gwarantuje



sukcesu, do tego niezbędny jest montaż w pojeździe. Zawsze będziemy rekomendować takie miejsca, gdzie profesjonaliści doradzają w zakresie doboru opony do samochodu i świadczą usługi montażu. Pamiętajmy, że obecnie dobrać odpowiednie opony do swojego samochodu jest coraz trudniej. Mamy szeroką paletę modeli, często z wysokimi osiągnięciami, homologacje pojazdów z określonymi oponami, na przykład runflat i wiele innych. Czynnikiem właściwego doboru ogumienia jest coraz więcej. Część decyduje się na opony wielosezonowe i to też wymaga odpowiedniego doboru.

Może sprawdzi się taki model: zakup przez internet i odbiór w wybranym warsztacie od razu z montażem?

Tego typu oferty są już dostępne na rynku, jest to model, który się rozwija. Natomiast myślę, że na każdy model biznesowy przychodzi czas. Z naszych informacji wynika, że obecnie jeszcze większość opon jest zamawianych do domu z dostawą przez kuriera. Natomiast moim zdaniem, wciąż jest tak, że użytkownikom brakuje jeszcze świadomości i zaufania, w przypadku gdy zamówię opony do →→

serwisu, to czy one tam rzeczywiście dojadą i czy to będą dokładnie te opony. Docelowo prawdopodobnie będzie tak, że zamówimy przez internet produkt prosto do serwisu, w którym nam go od razu zamontują. Ważne, aby to był dobry, certyfikowany serwis, który wykona profesjonalnie daną usługę.

Dużo się mówi o elektromobilności. Co Continental oferuje producentom aut elektrycznych?

Niezależnie od jednostki napędowej, kontakt pojazdu z nawierzchnią pozostaje zawsze taki sam. Popularne określenia to cztery „dłonie”, „koperty” lub „kartki pocztowe”, które obrazują, jak niewielka jest powierzchnia styku samochodu z podłożem, po którym się porusza. To się nie zmienia. Musimy pamiętać, że auta elektryczne są ciche. Są też dużo cięższe i bardzo szybko przyspieszają. Mają większą masę, więc żeby wyhamować auto, trzeba mieć odpowiednie przełożenie sił na nawierzchnię. Dlatego rekomendujemy stosowanie przeznaczonych do tego opon. Mamy linie,

które spełniają wymagania i homologacje producentów. Nasze produkty zapewniają bezpieczeństwo, co jest kwestią zwiększonej nośności i odpowiednich oporów toczenia.

Czy ilość kontraktów serwisowych dla firm, jaką Państwo oferują, rośnie? Staje się to coraz popularniejszym sposobem obsługi ogumienia w firmach?

Tak, szczególnie w Polsce. Na tle rynków europejskich, tak, jak w sprzedaży online, jesteśmy w czołówce w zakresie wynajmu aut i pełnej obsługi, w której skład wchodzi też serwis opon. Możemy nawet powiedzieć, że gonimy kraje europejskie.

Jest to model, który się u nas szybko rozwija, co idzie w parze z poprawą komfortu życia Polaków. Wraz z wyższym statusem i dochodami, wybieramy wygodniejsze rozwiązania. Za to jesteśmy w stanie zapłacić miesięczną stawką ryczałtową. Opony jak najbardziej zaliczamy do tego trendu. Z drugiej strony, rośnie też liczba graczy rynkowych, którzy w ten sposób obsługują swoich klientów.



A cykl 360°, czyli drugie życie opony? Zainteresowanie wzrasta? Bo to przecież też wpisuje się w ten silny trend dbania o środowisko naturalne.

W ramach naszego pakietu obsługi flot pojazdów ciężarowych, jest to bardzo mocna pozycja, ponieważ obejmuje cały pakiet korzystania z opon w „pierwszym i drugim życiu”, po bieżnikowaniu. W ramach tej usługi, oferujemy również usługę serwisową na terenie prawie całej Europy. Nasi partnerzy flotowi mogą liczyć nie tylko na efektywnie kosztowe zarządzanie serwisem opon, ale także mają zagwarantowany pakiet mobilności.

Niezależnie od tego, gdzie pojawi się ewentualny problem z ogumieniem, telefon do centrum serwisowego sprawi, że albo zostanie wskazany najbliższy autoryzowany serwis, albo przyjedzie do klienta serwis mobilny. Jest to niewątpliwie usługa na najwyższym poziomie, niezależnie od miejsca awarii.

Dziękuję za rozmowę.

Również bardzo dziękuję i przypominam przy okazji o pilnowaniu właściwego ciśnienia w oponach. To poprawia nie tylko bezpieczeństwo, ale też wydłuża żywotność ogumienia. ■

MISTRZOSTWA NA FINISZU

TEKST I ZDJĘCIA: GRZEGORZ CHYŁA

Wyścigowe mistrzostwa Polski wkroczyły na ostatnią prostą. W pierwszej połowie września odbyły się już trzy z zaplanowanych czterech imprez, wszystkie na jedynym polskim torze wyścigowym – torze Poznań.



Wrześniowy weekend stał pod znakiem Fiatów 126p – z okazji 10 rocznicy Maluch Trophy rozegrano specjalny bieg pokazowy. Tym razem do udziału zmobilizowali się także zawodnicy, którzy nie uczestniczą regularnie w MP, na tor wyjechało aż 33 samochody. Ale

i w samych MP Maluchy są najliczniejszą klasą, bo w walce o punkty uczestniczyło ich aż dziewiętnastu. Po kilku latach przerwy na tor wrócił Włodzimierz Krukowski i Konrad Tadla. Ten ostatni to rekordzista w liczbie wygranych w wyścigach Maluchów. Tadla potwierdził klasę, bo odniósł dwa ➔➔

kolejne zwycięstwa w dywizji 1 (maluchy z przeróbkami), i ma już na koncie aż 36. wygranych. W punktacji mistrzostw prowadził jednak niepokonany w pierwszej połowie sezonu Mirosław Janducha. W dywizji 0 (maluchy bez przeróbek) zwycięstwami podzielili się Marek Kurzętkowski i Jacek Chojnacki, w punktacji mistrzostw prowadził ten pierwszy z przewagą zaledwie dwóch punktów nad rywalem.



Puchary markowe to obecnie podstawa polskich wyścigów – oprócz Maluchów najliczniej obsadzone są puchary BMW (IS Cup) i Mini (Super-S). W BMW pierwszy poznański wyścig wygrał Karol Wyka, drugi Artur Lempert, w klasyfikacji mistrzostw Wyka miał niewielką przewagę nad "grupą pościgową" – bracia Artur i Marcin Lempertowie, Rafał Kazana, Karol Mirowski.

W Mini drugi wyścig był rozgrywany w bardzo trudnych warunkach, przy padającym deszczu, wykorzystał to Adam Dębicki, który zwyciężył

i powiększył przewagę nad resztą zawodników w klasyfikacji sezonu. Adrian Lewandowski wygrał pierwszy wyścig weekendu, co pozwoliło mu uzyskać minimalną przewagę nad obrońcą tytułu – Bartoszem Alejskim. Zapowiada się tu zacięta walka do końca sezonu.

W pucharze Mazdy MX-5 komplet zwycięstw odniósł Krzysztof Ratajczak, w Trofeo di Serie (Fiaty 500) w pierwszym wyścigu zwyciężył debiutujący na torze Rafał Piotrowski, w drugim lider serii – Piotr Ławski.





W Pucharze Toyoty Dawid Czarnik podniósł się po nieudanym początku sezonu i odniósł kolejne dwa zwycięstwa, co pozwoliło mu zrównać się w punktach z Kacprem Osekiem.

W klasie DN-2 już od kilku sezonów brylują bracia Krystian i Mateusz Ciesiółkowie w dwóch czerwonych Fiatach Seicento Abarth. Krystian zwyciężył w drugim poznańskim wyścigu, dzięki czemu umocnił się na pozycji lidera mistrzostw. Braciom od niedawna zaczyna deptać po piętach znany ze

startów w Maluch Trophy Michał Ghany, który w pierwszym wyścigu weekendu odniósł swoje drugie zwycięstwo w sezonie i wyszedł na trzecią pozycję w punktacji.

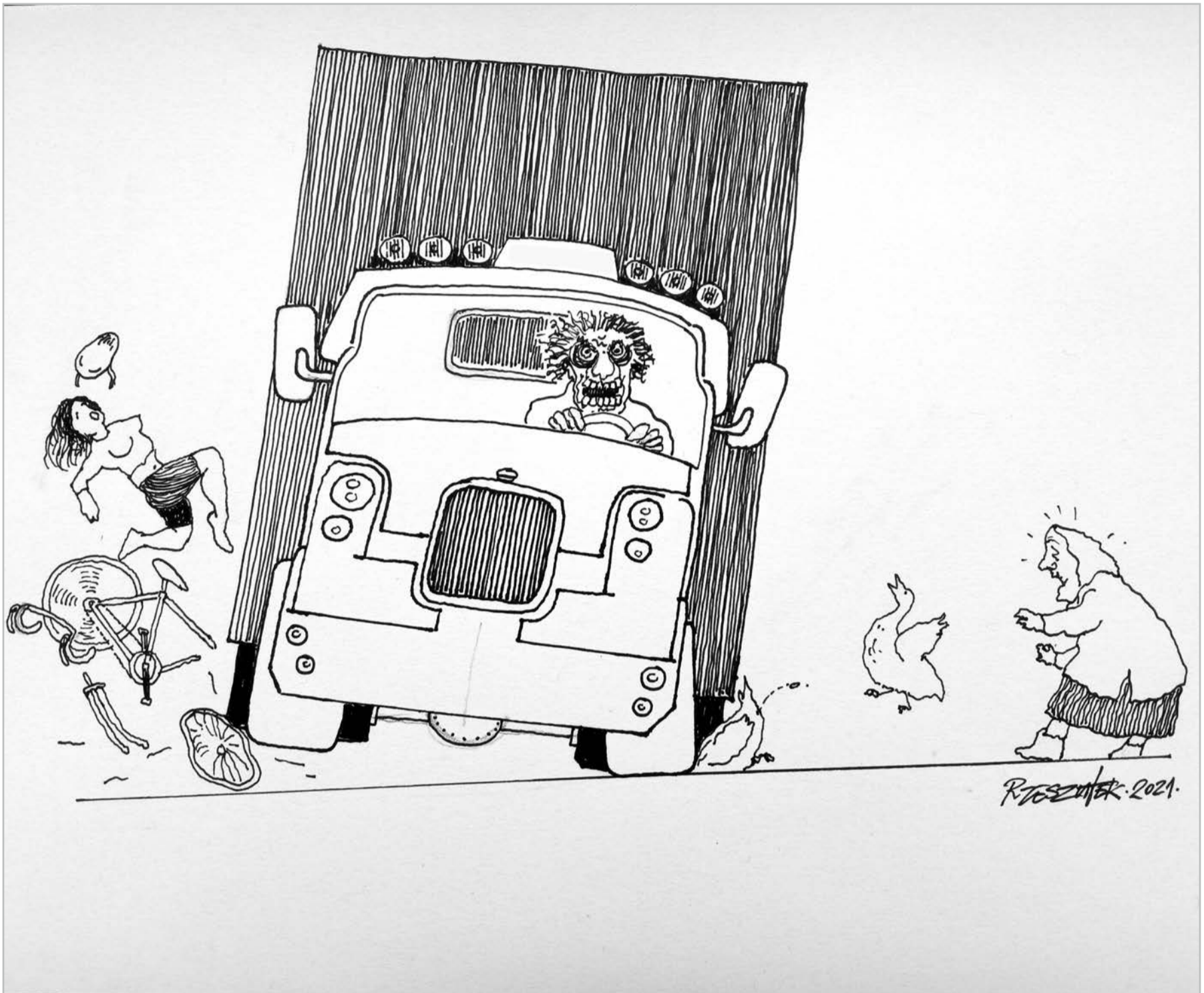
Wreszcie najważniejszy wyścig weekendu – dwugodzinny wyścig długodystansowy. W klasyfikacji generalnej walczyły tu najszybsze samochody. Bryluje ostatnio Lamborghini Huracan prowadzone przez ojca i syna – Andrzeja i Adriana Lewandowskich. Ten wyścig jest o tyle szczególny, że zawodnicy

rywalizują w kilku klasach, samochody rozjeżdżają się po torze, często dochodzi do dublowania, a smaczku rywalizacji dodaje obowiązkowy postój w boksie dla zmiany kierowcy, wykorzystywany także na dotankowanie samochodu i zmianę opon. O zwycięstwie decyduje nie tylko szybkość na torze ale także strategia, dobór momentu pit-stopu. Tym razem po raz pierwszy od bardzo dawna na tor nie wyjechał samochód bezpieczeństwa, więc rywalizacja przebiegła bez zakłóceń.

Zakończenie sezonu odbyło się 1-2 października (wyjątkowo piątek-sobota) na Torze Poznań. ■



Tomasz Rzeszutek



Tomasz Rzeszutek

Szczecinianin, rocznik 1957. Członek: Stowarzyszenia Polskich Artystów Karykatury, Związku Polskich Artystów Plastyków, Stowarzyszenia Artystów Integracji Europejskiej. W latach 80-tych publikował rysunki satyryczne w wielu tytułach prasy krajowej. Uhonorowany Srebrną i Brązową Szpilką Tygodnika Szpilki. Kilkukrotny laureat nagród Muzeum Karykatury. Miłośnik oldtimerów i Syreny Bosto.

Malarz, bluesman (harmonijka ustna, trąbka, etniczne instrumenty dęte), poeta, twórca matematyki elatorycznej.

Wydarzenia i rocznice: październik 2021

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Rewolucjonista z prawdziwego zdarzenia

Jeśli było to morderstwo, to stało się ono zbrodnią doskonałą. Oznacza to, że nigdy nie ustalono sprawcy (czy sprawców), który pozostał bezkarny za swój czyn do końca swych dni.... Co więcej, tak naprawdę do dzisiaj nie zdołano definitywnie ustalić okoliczności śmierci mężczyzny, który bynajmniej nie był anonimowym człowiekiem...



pokładzie statku zjadł kolację i przed 22.00 udał się do kajuty prosząc o obudzenie go kwadrans po szóstej rano. Niestety, nazajutrz okazało się, że pościel jest starannie zasłana, a kajuta jest pusta. Dokładne przeszukanie statku także nie przyniosło pozytywnego rezultatu.

Śmierć Rudolfa Diesla wywołała mnóstwo spekulacji. Oficjalne śledztwo zakończyło się wnioskiem, iż

10 października 1913 roku marynarze z holenderskiego statku „Coertsen” zauważyli w wodach Morza Północnego - w pobliżu wybrzeży Norwegii - pływające zwłoki. Wyłowiono je, po czym z ubrania wyciągnięto wszystkie osobiste przedmioty, a ciało - zgodnie z ówczesnym marynarskim zwyczajem - (ponownie) oddano morzu. Znalezione przedmioty - m. in. portfel, szczyryk czy etui na okulary - rozpoznał później Eugen Diesel, jako należące do jego ojca Rudolfa.

było to samobójstwo lub nieszczęśliwy wypadek. Jego biografowie (np. Grosser oraz Sittauer twierdzili, że było to samobójstwo. Na dowód przytaczają fakt, iż Diesel przed wyruszeniem w podróż dał swej żonie zamkniętą torbę, którą miała otworzyć nie →→

Kilkanaście dni wcześniej, 29 września, Rudolf Diesel w porcie w Antwerpii wszedł na pokład pocztowego parowca „Dresden” płynącego do Harwick w Wlk. Brytanii. Konstruktor i słynny wynalazca wybrał się do Londynu na umówione spotkania biznesowe, m. in. w firmie Consolidated Diesel Manufacturing. Przedmiotem rozmów podobno miały być plany budowy fabryki silników wysokoprężnych do łodzi podwodnych. Wieczorem, na





tów ze skóry, które kilkuletni chłopak dostarczał klientom. Chodził jednak do francuskiej szkoły, gdzie wyróżniał się w nauce. Niestety, w 1870 roku wybuchła wojna prusko-francuska i rodzina Diesla – uznana za Niemców – przymuszona została do wyjazdu. Osiedliła się w Londynie, gdzie Rudolf podjął szkolną naukę, ale niedługo później rodzice wysłali go do mieszkającej w Augsburgu rodziny, by podszkolił się w języku niemieckim i tam zdobył wykształcenie. Już w tym czasie kilkunastoletni Rudolf marzył, by zostać inżynierem. Dopiął swego kończąc w 1880 roku studia na Uniwersytecie Technicznym w Monachium. Co więcej, ukończył je z najlepszym wynikiem w dotychczasowej historii tej uczelni.

Diesel był studentem profesora Carla Gottfrieda von Lindego, który kilka lat wcześniej (1876) zasłynął jako konstruktor pierwszej na świecie chłó- →→

wcześniej niż po tygodniu. Wewnątrz znajdowało się 200 tysięcy marek niemieckich (szacowanych obecnie na ok. 120 tysięcy dolarów) oraz dokumenty wskazujące, że Diesel jest na skraju bankructwa. Ponadto, w osobistym dzienniku wynalazcy, który pozostawił w kajucie statku przy feralnej dacie 29 września znalazł się „K”, który można było także interpretować, jako znak „krzyża”.

Jednak do dzisiaj wiele osób jest przekonanych, że jednak było to starannie przygotowane zabójstwo. Taka wersja również nie jest pozbawiona sensu, gdyż bez trudu można było wskazać co najmniej dwie strony zainteresowane nagłym zgonem Diesla. Wskazuje się tutaj niemiecki wywiad, który mógł mieć interes, by zablokować sprzedaż patentu na silnik wysokoprężny Brytyjczykom. Inni wskazywali, że taki napęd (który mógł także pracować na oleju roślinnym) zagrażał także gwałtownie rosnącym zyskom z produkcji benzyny...

Rudolf Diesel urodził się 18 marca 1858 roku w Paryżu w rodzinie bawarskich emigrantów. Rodzina nie była zamożna. Ojciec Rudolfa zajmował się intronigatorstwem i wyrobem przedmio-





dziarki sprężarkowej oraz twórcy metody skraplania gazów (1895) i wytwarzania ciekłego tlenu (1902). Linde założył także firmę - znaną dzisiaj jako koncern Linde AG specjalizującą się w wytwarzaniu gazów technicznych - i oczywiście zatrudnił u siebie uzdolnionego absolwenta. Diesel pracował przy

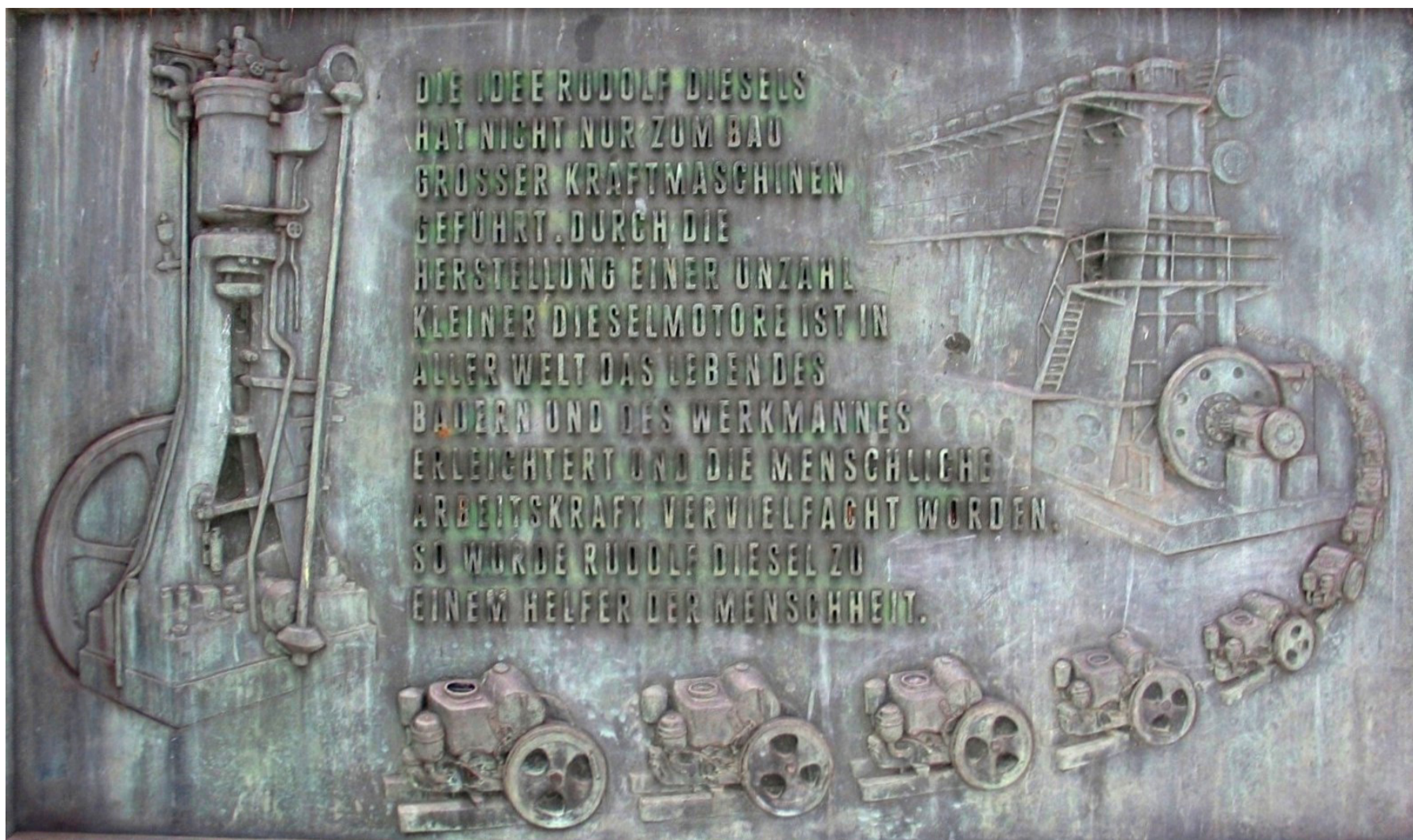
konstruowaniu chłodziarek (lodówek) oraz wytwornic lodu, a po roku został dyrektorem fabryki.

W trakcie tej pracy zetknął się z problematyką związaną ze sprężaniem gazów i płynów, a stąd był już tylko krok do przeniesienia tych zainteresowań do dziedziny motoryzacji. Prowadził także badania nad silnikami parowymi, w wyniku których stwierdził, że mają one jedynie 10 procent sprawności, a pozostałych 90 procent „idzie w gwizdek”. (Przy jednym z eksperymentów z parami amoniaku silnik eksplodował, w wyniku czego Diesel spędził kilka miesięcy w szpitalu mając potem - już do końca życia problemy ze zdrowiem, a zwłaszcza wzrokiem).

Ostatecznie Diesel skonstruował silnik bazujący na cyklu Carnota (szczególnie zainteresowanych odsyłam do podręczników fizyki). Paliwem, z którym eksperymentował był olej arachidowy (z orzeszków ziemnych) oraz w ogóle oleje roślinne (może to nie podobało się eksploratorom pól naftowych). Swoją jednostkę napędową zgłosił do opatentowania 28 lutego 1892 roku, a niemal rok później stosowny dokument otrzymał.

Jak ważnym stał się ten silnik może świadczyć fakt, że do 1912 roku na świecie pracowało już ponad 70 tysięcy silników Diesla, głównie jako fabryczne → → generatory. W kolejnych latach napęd wysokoprężny zaczął wypierać parę wodną z żeglugi morskiej oraz kolei żelaznej. To był istotny przełom, wręcz rewolucja w przemyśle i transporcie. Do dzisiaj, handel morski, rybołówstwo oraz lądowy transport towarów opiera się na statkach, kutrach, setkach tysięcy „tirów” oraz lokomotyw napędzanych dieslem i nie zanosi się, by ta dominacja w najbliższych dekadach została zachwiana. Dotyczy to także flot wojennych oraz pancernych armii całego świata (z wyjątkiem stosunkowo mało licznej grupy okrętów z napędem jądrowym). Dodajmy jeszcze do tego obrazu gigantyczną ilość maszyn rolniczych i budowlanych...

O silnikach Diesla w klasycznej motoryzacji nie będę się już rozpisywał. Każdy, nawet średnio zainteresowany tematem, dołoży swoją opinię. Jedni



wolą benzynę, inni olej napędowy. Jest jednak faktem, że w ostatnich latach silnik diesla w samochodach osobowych stał się „passe” na rzecz napędów hybrydowych i elektrycznych. Dziwnym jednak trafem główną i właściwie jedyną ofiarą „walki z CO2 oraz globalnym ociepleniem” tenże samochód osobowy z wysokoprężnym silnikiem wynalezionym przez Rudolfa Diesla.

Moim zdaniem, podkreślę to raz jeszcze, era tych silników w światowej gospodarce zdecydowanie jeszcze nie mija. Rewolucyjny wynalazek (oczywiście wielokrotnie później udoskonalany) ma już prawie 130 lat i światu w zupełności wystarczą tylko takie rewolucje...

P.S. W 1953 roku Magokichi Yamaoka, japoński inżynier i założyciel firmy Yanmar specjalizującej się w budowie silników do statków oraz maszyn budowlanych i rolniczych odwiedził Europę. Odwiedził m.in. Augsburg, gdzie chciał uhonorować wynalazcę silnika wysoko-

prężnego. Ku swemu zdumieniu dowiedział się, że Rudolf Diesel nie jest w żaden sposób upamiętniony – nie było tam symbolicznego grobu, pomnika czy tablicy pamiątkowej.

Yamaoka postanowił to zmienić i doprowadził w 1957 roku (prawie w setną rocznicę urodzin Diesla) do utworzenia w Augsburgu - na cześć wynalazcy - ogrodu japońskiego w Wittelsbacher Park. Nosi on nazwę Rudolf-Diesel-Gedächtnishain. ■



