

iAauto

Numer 160, listopad 2021





Aktualności - 3

Retro Motor Show 2021 - 6

Doskonalenie jazdy - 10

Rozmowa iAuto - T. Czopik - 12

Rozmowa iAuto - M. Giemza - 14

Rozmowa iAuto - M. Kulis - 15

Taniec na linie - 19

Wymieniać czy nie? - 22

Czas na "elektryki" - 24

Koty z COTY - YARIS - 27

Porażka just-in-time - 31

Mity - 35

Naprawiamy reflektory - 38

Sezon na kółku - 42

Tomasz Rzeszutek rysuje - 44

Kalendarium - 45

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

P

rzepisy prawa stworzone są po to, aby uporządkować relacje między ludźmi. Jest to szereg zapisów rządzących życiem społecznym, w których to zapisach określone są zasady zachowań. W każdej dziedzinie obowiązuje pewien kodeks postępowania. Chodzi o to, aby wszyscy mieli równe obowiązki i prawa w sytuacjach codziennych i zdarzających się niespodzianie.



W ruchu drogowym obowiązują przepisy nakładające obowiązki pieszych wobec kierowców, rowerzystów wobec pieszych, kierowców wobec kierowców. Krótko mówiąc przepisy te dotyczą wszystkich na drogach, ulicach, ścieżkach i chodnikach. Większość sytuacji została opisana za pomocą paragrafów w ustawie, a część tych zapisów także w postaci graficznej. Najróżniejsze symbole ustawione na poboczach oraz namalowane na jezdniach to znaki drogowe. Jest ich ponad dwieście. Do tego mamy jeszcze sygnalizatory świetlne oraz gesty osób kierujących ruchem. Każdy musi zachowywać się zgodnie z nakazami, zakazami, ostrzeżeniami i informacjami, czyli przepisami prawa także symbolizowanymi przez odpowiednie grafiki. Trzeba je znać.

W sporcie samochodowym obowiązują regulaminy. Regulamin sportowy określa zachowania zawodników na torze i w strefie serwisowej. To odpowiednik ustawy o ruchu drogowym. Regulamin techniczny precyzuje szczegóły konstrukcji poszczególnych podzespołów, a zgodność z tym regulaminem sprawdzają delegaci techniczni. To z kolei odpowiada przepisom homologacyjnym oraz kontroli technicznej, której poddawane są zarejestrowane i poruszające się po drogach pojazdy. Niezgodność z wymogami technicznymi w sporcie kończy się dyskwalifikacją, w ruchu drogowym - niedopuszczeniem pojazdu do użytkowania.

Musimy znać przepisy ustawy o ruchu drogowym wraz z kolejnymi zmianami, a także mamy obowiązek dbania o pojazd w taki sposób, aby spełniał wymogi techniczne kontrolowane w stacjach diagnostycznych. Chodzi o to, abyśmy osobiście i naszym pojazdem nie stwarzali zagrożenia. Ale także inni nie stwarzali zagrożenia dla nas.

Szerokiej drogi

Mirośław Rutkowski

Sprzedaż sprowadzonych i nowych

Instytut Badania Rynku Samochodowego SAMAR podsumowuje liczby samochodów sprowadzonych oraz nowych. Tych pierwszych od początku roku przybyło 796 357 i było ich niespełna 12% więcej niż rok temu. Szacuje się, że do końca roku sprowadzonych zostanie ponad 920 tysięcy pojazdów, których średni wiek wynosi ponad 12 lat.auta wyprodukowane w latach 2006-2009 stanowią ponad 30% wszystkich przywiezionych do kraju. Zmniejsza się odsetek samochodów z silnikami Diesla, chociaż nadal stanowią one 42% wszystkich przywiezionych. Najwięcej samochodów pochodzi z Niemiec (60%).

Jeśli idzie o samochody nowe, to w stosunku do roku ubiegłego łącznie odnotowano wzrost sprzedaży o 13%. Przybyło 378 564 nowych aut, z czego prawdopodobnie ponad 5% sprzedano w ramach tzw. reeksportu. Niemal trzy czwarte wszystkich aut zakupiły firmy, jednak w statystykach nie uwzględnia się osób prowadzących działalność gospodarczą.

Największym powodzeniem cieszyły się samochody marki Toyota, jako drugą wybierano Skodę, następnie Volkswagen, Kia i Hyundai. Najczęściej kupowanymi modelami w 2021 roku są Toyota



Październik

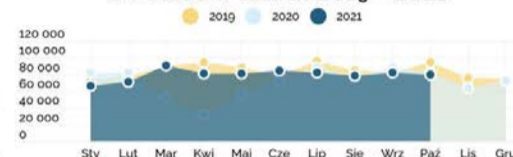
79 386 szt. (-2,9%)



Styczeń - Październik

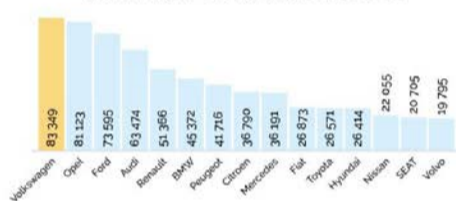
796 357 szt. (+11,8%)

Import używanych aut o dmc do 3,5t w Polsce w latach 2019 - 2021

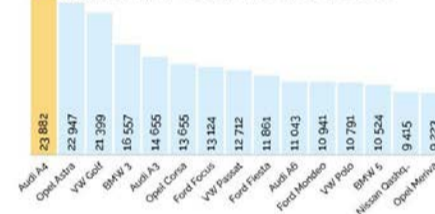


Rankingi

Ranking TOP15 marek | 2021

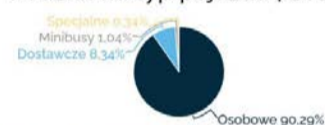


Ranking TOP15 modeli | 2021



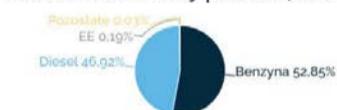
Typ pojazdu

Podział na typ pojazdu | 2021



Rodzaj paliwa

Podział na rodzaj paliwa | 2021



Źródło pochodzenia importowanych aut | 2021



Corolla (17 989), następnie Toyota Yaris (12 889), Skoda Octavia (11 454), Dacia Duster (10 424) i Toyota RAV4 (10 102).

Zyski Mazdy rosną

Mazda Motor Corporation ogłosiła wyniki finansowe i sprzedażowe za pierwszą połowę roku fiskalnego. Firma sprzedała 660 000 pojazdów, co oznacza 14% wzrostu rok do roku. W Europie Mazdy naj-

piej sprzedawały się w Niemczech (24 000, +27%) oraz Wielkiej Brytanii (17 000 aut, +43%). Priorytetowymi rynkami są Stany Zjednoczone (USA) i Australia. W USA sprzedaż w pierwszym pół- ➔

roczu wyniosła 190 tys. sztuk, najwięcej od 1995 roku, a w Australii było to 56 tys. sztuk. Na rodzimym dla Mazdy rynku, w Japonii, sprzedaż w pierwszym półroczu wyniosła 60 tys. sztuk, a w Chinach w okresie od kwietnia do września sprzedano 89 tys. pojazdów.

W pierwszej połowie roku fiskalnego Mazda odnotowała zysk z działalności operacyjnej na poziomie 39,7 mld jenów (303,0 mln euro). Dochód netto wyniósł 23,9 mld jenów (182,4 mln euro). Zysk operacyjny liczony rok do roku powiększył się o 92,6 mld jenów (706,9 mln euro) w wyniku działań podjętych w celu poprawy zysku



zmiennego i kosztów stałych. Mazda prognozuje globalną sprzedaż 1,3 mln samochodów na koniec roku fiskalnego

U Nissana też dobrze

Nissan Motor Co., Ltd. opublikował wyniki finansowe za sześć miesięcy, do 30 września 2021 r. Skonsolidowane przychody netto wyniosły 3,95 bln jenów, zysk operacyjny 139,1 mld jenów, a zysk netto wyniósł 168,6 mld jenów.

Dzięki sprzyjającym warunkom rynkowym oraz poprawie sprzedaży i utrzymaniu dyscypliny finansowej, Nissan kontynuuje wdrażanie planu transformacji Nissan NEXT. Pomimo faktu, iż sprzedaż była niższa od oczekiwanej, głównie z powodu niedoborów półprzewodników, koszty sprzedaży i koszty stałe zostały obniżone, co przełożyło się na wyższy zysk na jednym samochodzie. Po uwzględnieniu proporcjonalnego udziału chińskiej spółki joint venture Nissana w Chinach, zysk operacyjny wyniósł 199,7 miliarda jenów, co odpowiada marży operacyjnej 4,3%. Dochód netto wyniósł 168,6 mld jenów.

Prognozując wynik całego roku Nissan spodziewa się zmniejszenia wolumenu sprzedaży w porównaniu do poprzedniej prognozy o 13,6%, do 3,8 miliona sprzedanych egzem-

plarzy. Pomimo niedoborów półprzewodników i rosnących cen surowców skorygowano do góry prognozę, uwzględniając wprowadzanie nowych modeli i poprawę jakości sprzedaży. Nissan przewiduje osiągnięcie przychodu netto na poziomie 8,8 biliona jenów w całym roku obrotowym. Zysk operacyjny powinien wynieść 180 miliardów jenów, czyli 30 miliardów jenów powyżej poprzedniej prognozy. Spółka spodziewa się zysku netto w wysokości 180 mld jenów, czyli o 120 mld jenów więcej niż w poprzedniej prognozie. →→



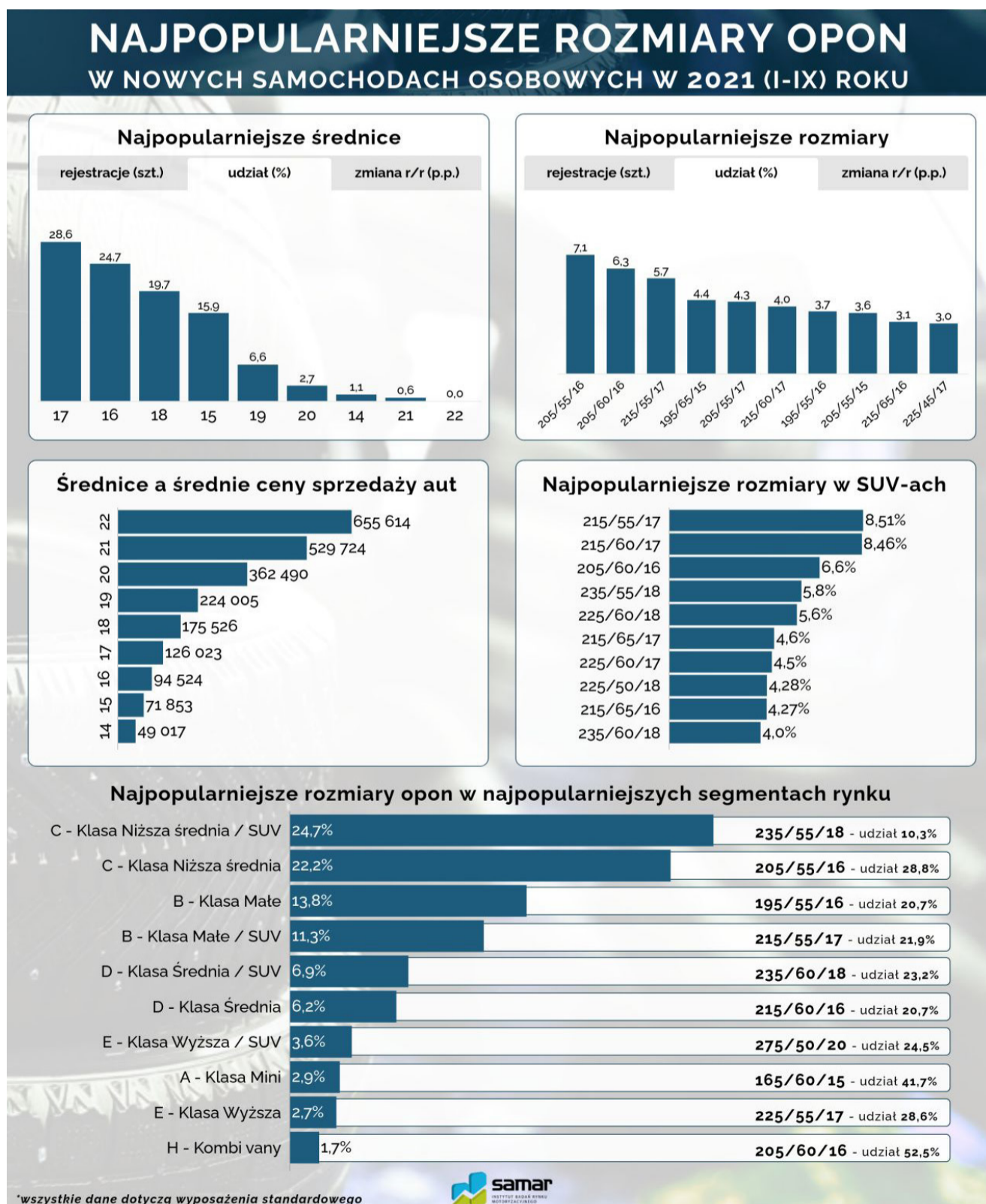
Opony w statystykach

W ciągu dziewięciu miesięcy 2021 roku zarejestrowano w Polsce 347 606 nowych samochodów osobowych. Samar przebadał jakie rozmiary opon były w nich najczęściej montowane. Analiza uwzględnia koła i opony montowane wyłącznie w ramach standardowego wyposażenia poszczególnych konfiguracji.

W latach 2019 – 2020 niekwestionowanym liderem rynku była opona 16-calowa, natomiast w 2021 roku nastąpił ważny przełom: najczęściej stosowana

średnica opon dla nowych samochodów osobowych wynosi 17 cali!

Takie koła ma 28,6% zarejestrowanych od początku roku nowych samochodów osobowych, o 1,8% więcej niż rok wcześniej, podczas gdy udział aut z 16-calowymi kołami wynosi 24,7% i jest o 4,7% mniejszy niż przed rokiem. Wpływ na taką zmianę ma rosnąca popularność kompaktowych SUV'ów, których sprzedaż stanowi obecnie ¼ rynku. Łącznie z klasycznymi kompaktami, gdzie też coraz częściej w wyposażeniu standardowym montowane są „siedemnastki” (np. w Skodzie Octavii), sprzedaż obu segmentów to blisko połowa nowych rejestracji.



Retro Motor Show 2021



OPR: MIROSŁAW RUTKOWSKI, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Retro Motor Show przyciągnął tysiące zwiedzających, a setki klasycznych samochodów zachwycały swoją urodą i różnorodną formą.

Zakończone właśnie targi to kolejny w tym roku motoryzacyjny akcent na Międzynarodowych Targach Poznańskich. Po *Poznań Moto Fest*, *Ogólnopolskim Zlocie Czerwonych Samochodów* oraz *Caravans Salon Poland* przyszedł czas na wydarzenie adresowane do miłośników zabytkowych pojazdów.

Od USA przez Europę po Japonię

Wśród zaprezentowanych modeli znalazły się samochody z różnych zakątków globu. Mustangi

na czele z legendarnym Shelby GT 500 wprost z oceanu, francuskie Citroeny, brytyjskie Jaguary, niemieckie Mercedesy, Porsche i BMW, polskie Syreny, czy japońskie Nissany. Motoryzacyjna mapa świata miała w ten weekend wielu przedstawicieli. Coś dla siebie znaleźli również fani jednośladów. Mowa tu nie tylko o zjawiskowych Harley'ach ale także rowerach, których roczniki produkcji są starsze od wielu samochodów obecnych na wystawie. Najstarszy, znajdujący się na stoisku Automobilklubu Wielkopolskiego pochodził aż z 1868 roku. →→



Liczne modele na sprzedaż

Retro Motor Show to doskonała okazja nie tylko do podziwiania zabytkowych samochodów, ale również do ich zakupu. Dealerzy tacy jak Giełda Klasyków, czy Austor zadbali o szeroką ofertę aut, która zadowoliła nawet najbardziej wymagających

klientów. Również na innych stoiskach była możliwość negocjowania zakupu prezentowanych modeli.

Retro Motor Show Awards 2021

Stałym punktem targów są nagrody przyznawane dla najlepszych pojazdów oraz stoisk obecnych na

wydarzeniu. W każdej z tych dwóch kategorii przyznawane są trzy równorzędne wyróżnienia. Laureatami tegorocznej odsłony Retro Motor Show Awards zostali:

Kategoria POJAZD:

- BMW Z8 od Muzeum Motoryzacji Wena w Oławie
- Mustang Shelby GT 500 od Mustang Klub Polska
- Lorraine-Detrich od Automobilklub Wielkopolski - Komisja Pojazdów Zabytkowych →





Kategoria STOISKO:

- Automobilklub Wielkopolski - Komisja Pojazdów Zabytkowych
- Automobilklub Bytowski
- Klub Miłośników Starych Ciągników i Maszyn Rolniczych „Traktor i Maszyna”

Oprócz tego przyznano dwa jubileuszowe wyróżnienia. Pierwsze z nich trafiło do firmy Kaliński, która w tym roku obchodzi 30-lecie swojej działalności. Druga nagroda powędrowała z kolei do

Zbigniewa Koprasy, jako uhonorowanie jego 40 lat pracy w branży motoryzacyjnej.

Wszystkie nagrody zostały przyznane przez kapitułę plebiscytu w następującym składzie:

- Tomasz Skrzeliński - Rzeczoznawca
- Piotr Burchard - Autoświat Classic
- Martin Śliwa - Rzeczpospolita
- Adam Piotrowski - Giełda Klasyków
- Mateusz Świątkowski - WTC Watch This Car
- Zespół Retro Motor Show



Stroje, muzyka, potańcówki

W lata minione przenieśliśmy się nie tylko za sprawą prezentowanych samochodów. Doskonałym uzupełnieniem wydarzenia były pozostałe atrakcje przygotowane przez wystawców. Muzyka na żywo w strefie Automobilklubu Wielkopolskiego, kolorowe stroje w Szafie Retro oraz występy zespołu Retro Hobby Band pozwoliły jeszcze →→



lepiej poczuć klimat poprzednich epok. Nie zabrakło również interesujących rozmów w ramach Akademii Renowacji oraz potańcówek przy muzyce na żywo.

Dobry prognostyk na przyszłość

Retro Motor Show powróciło po rocznej przerwie spowodowanej pandemią. Był to powrót na wskroś udany. Wypełnione samochodami pawilony, tłumy zadowolonych wystawców – *Jesteśmy szczęśliwi, że wydarzenie powróciło w tak dobrym stylu* – przekonuje Bartosz Dembiński, dyrektor targów

Retro Motor Show. – *Wysoka frekwencja oraz duże zainteresowanie ze strony wystawców pozwalają z optymizmem patrzeć na przyszłość tego projektu. W retro-motoryzacji drzemie ogromny potencjał, który zamierzamy wykorzystać przy okazji kolejnych edycji wydarzenia* – dodaje B. Dembiński.

Kolejna edycja Retro Motor Show odbędzie się 28-30 października 2022. Już dziś serdecznie zapraszamy. ■

Zespół Retro Motor Show



Doskonalenie jazdy



TEKST I ZDJĘCIA: KLAUDIUSZ MADEJA

PKN Orlen zaprosił grupę dziennikarzy na szkolenie bezpiecznej jazdy na Autodrom Jastrzęb. Mieliśmy okazję uczestniczyć w tym spotkaniu.

Każde szkolenie czegoś uczy, utrwala już zdobyte wcześniej umiejętności i wiadomości. Jak zwykle rozpoczęliśmy od pogawędki o bezpieczeństwie na imprezie. Później już właściwe zajęcia, które zaczęły się od przypomnienia właściwej pozycji za kierownicą. Niby proste, ale nie dla wszystkich. Dalej jazdy po torze, slalom i najtrudniejsza chyba

jazda po okręgu na płycie poślizgowej. Tu najlepsi potrafią czasem zupełnie stracić na chwilę kontrolę nad pojazdem. Najwięcej emocji było oczywiście na „szarpaku”. Autodrom Jastrzęb dysponuje największą w Polsce płytą poślizgową, na której ćwiczą też m.in. pojazdy ciężarowe. Miejsca jest dosyć. Były też próby hamowania na śliskiej nawierzchni. Uczestnicy mogli jeździć różnymi typami samo- →→



chodów, od kompaktowego, poprzez limuzynę, aż po dużego SUV-a. To dobry pomysł, ponieważ mamy różne samochody, coraz częściej po dwa i więcej w rodzinie.

Każdy z uczestników miał również przyjemność przejazdu po torze z szefem tego szkolenia Tomaszem Czopikiem. Choć niektórzy wychodzili z nietęgimi minami i cieszyli się, że ten punkt zajęć był jeszcze przed obiadem...

Oprócz Tomasza Czopika, dobrych rad udzielał też Maciej Giemza z Teamu Orlen. Wypowiedzi obu instruktorów na kolejnych stronach. Dyrektor Biura Marketingu Sportowego PKN Orlen Agata Pniewska, która także próbowała z nami swych sił na torze, podkreśla: *– Jesteśmy oczywiście w wielu miejscach i dyscyplinach. Ale jazda samochodem i sporty motorowe, to niejako nasze „oczko w głowie”, bo przecież sprzedajemy paliwo większości kierowców w Polsce. Pośrednio lub bezpośrednio. Prowadzimy takie szkolenia, aby na naszych drogach było bezpieczniej. Zapraszamy oczywiście naszych zawodników, którzy mogą się w uczestnikami dzielić swoją wiedzą i doświadczeniami. Sama się dzisiaj przekonałam, że każde takie szkolenie coś daje. A jeżdżę, z racji swojego stanowiska, naprawdę dużo, bo patronujemy*

i sponsorujemy wiele imprez w całym kraju.

Elementem szkolenia była także praktyczna pogadanka o zachowaniu się na miejscu wypadku i pierwszej pomocy, jakiej możemy udzielić. Prowadził ją ratownik medyczny, który skupił się bardziej na praktycznych elementach, jakie są w takich przypadkach istotne, niż na książkowych definicjach. Pierwsze kilka minut po wypadku są najważniejsze, właściwa pomoc może komuś uratować życie.

Polecamy wszystkim szkolenia bezpiecznej jazdy. Prywatnie, a może w firmie. Takie kursy można również wykupić komuś w formie prezentu. I będzie to na pewno dobry i pożyteczny upominek. →→





Tomasz Czopik

Kierowca rajdowy, zaczynał jako pilot innych. Rajdowy Mistrz Polski. Od wielu lat promotor bezpieczeństwa na drodze, obecnie prowadzi Szkołę Bezpiecznej Jazdy. Jest oczywiście wielkim miłośnikiem motoryzacji i samochodów. Sprawdza się również jako biznesmen. Rozmawialiśmy, gdy jeszcze Sejm oficjalnie nie zatwierdził nowych stawek mandatów od początku 2022 roku.

Klaudiusz Madeja: – Tomasz, jesteś zdania, że jeździmy za szybko. Ty, były rajdowiec, zwolennik dobrej, porządnej jazdy jesteś zdania, że my Polacy jeździmy za szybko. Dlaczego tak myślisz? Pytam, bo wiem, że to jest taka uniwersalna, wypowiedana najczęściej przyczyna zdarzeń na drogach.

Tomasz Czopik – Nie chcę wygłaszać takich truizmów, jak „prędkość zabija”. Ale prawda jest taka, że spory odsetek ludzi w Polsce nie potrafi zapanaować nad emocjami, nad swoją prędkością w danym momencie. Wpędza nas to w kłopoty. Szczególnie jestem „katem” wręcz dla wszystkich, którzy w aglomeracjach miejskich i w miastach przesadzają. To nie ma absolutnie żadnego sensu, bo i tak za chwilę stoją

na jakichś światłach. I nie rozumiem, dlaczego na „siedemdziesiątce” musimy jechać 110, na przykład w mieście. Nie rozumiem tego. Wciąż odsetek ludzi tak jeżdżących jest zbyt duży. Jeżeli coś się w tym czasie wydarzy, ktoś nas rozproszy, ktoś nam przeszkodzi, mamy problem z utrzymaniem samochodu bo nie ćwiczymy. Dlatego wychodzimy obywatelom naprzeciw robiąc kursy doskonalenia techniki jazdy, które funkcjonują na całym świecie. Są idealnym potwierdzeniem swojej wartości za kierownicą.

Od dłuższego czasu trwa dyskusja, czy podnieść wysokość mandatów. Ba, podnieść drastycznie. Jakie jest Twoje zdanie?

Bardzo wszystkich przepraszam, ale tak! Trzeba podnieść, i to drastycznie, wysokość mandatów w Polsce. Niestety tak jest, że zawsze żeby wyłapać ten procent tych nieodpowiedzialnych kierowców cierpią wszyscy inni. Ale jeżeli dołączymy do tego odpowiednie ustawianie znaków, odpowiednie rozwiązania inżynierskie, to wysokie mandaty nie robią krzywdy. Jeżdżę od lat spokojnie, bo mi się nigdzie nie spieszy. Wyszalałem się w innych miejscach. Co z tego, że my w Polsce zawsze próbujemy walczyć. Jak jest „50”, to ja pojedę te „60,5”. I co się stanie, jak pojedziesz „50”? Nie rozumiem tego. Oczywiście z zastrzeżeniem, że są u nas miejsca gdzie znaki są idiotycznie ustawione. Na przykład remontowana droga na lotnisko w Krakowie, którą jeżdżę. Jest tam ograniczenie do 40 km/h, a mogłoby być do 60 km/h. Pytałem parę razy policjantów, także w gminie, dlaczego tak jest? Takie są przepisy, że na remontowanej drodze ma być ograniczenie 40 km/h. To zmienmy te przepisy!

Ale generalnie ma być wolniej i uważam, że wariaci jeżdżący nieodpowiedzialnie, powodujący straszne wypadki, mają być surowo karani. Mamy w cywi- ➔➔

lizowanym kraju, jakim jest Polska, nadal straszne wypadki. Ci kierowcy muszą poczuć, że gdzieś tam nad nimi ktoś czuwa.

To o czym mówisz to kierowcy szaleńcy, których może jest 3-5% ogółu jeżdżących po naszych drogach. Większość specjalistów od ruchu drogowego mówi wyraźnie, że nie wysokość a nieuchronność kary jest najważniejsza.

Ta nieuchronność kary nie jest taka zła. Zwróćcie uwagę, że jeżeli ktoś dostanie 5 tysięcy złotych mandatu, bo jechał w mieście 110 km/h, to on, cała jego rodzina, znajomi, wszyscy będą wiedzieli – „dojechali nam kolegę”. Ma zapłacić pięć tysięcy. Ta nieuchronność będzie, bo w tej chwili też jest. Jeżeli na przykład przejedziesz za szybko przez „odcinkowy pomiar prędkości” na autostradzie, to za miesiąc dostaniesz mandat do domu. Wielu kierowców wpada w takich miejscach. Nie zapłacisz, od razu wchodzi ci na konto. Większość ludzi tę „nieuchronność kary” odczuwa. Myślę, że tu już jest ok. Natomiast wiele osób ma po prostu „w nosie” niektóre przepisy, które mają wpływ na wypadkowość i śmiertelność na naszych drogach. We Francji, Włoszech, Niemczech, już nie mówię o Skandynawii, nie ma czegoś takiego, żeby dwa razy w tygodniu na wszystkich głównych portalach pokazywane były zdjęcia doszczętnie rozbitego samochodu po wypadku. Nie ma czegoś takiego. To się tam zdarza niebywale rzadko. U nas, to jest codzienność. Podobnie jest z alkoholem za kierownicą – jest przyzwolenie i codzienność.

O alkohol jeszcze zapytam, ale kończąc ten temat, masz jakiś pomysł, jak postępować z takimi kompletnymi szaleńcami, którzy jeżdżą popisując się, a potem filmy z takich „rajdów” umieszczają w Internecie. To są bogaci ludzie, mają luksusowe samochody, dużo wolnego czasu i możliwość wynajęcia bardzo dobrych prawników. Jak to, jakże niebezpieczne zjawisko, wyeliminować? Masz jakiś pomysł?

Tu wychodzi problem z tą „nieuchronnością”, bo jeden z takich szaleńców został skazany prawomocnym wyrokiem, a teraz go szukają i wystawili już za nim list gończy. Zabierać dożywotnio prawo jazdy,

bezw warunkowo! Konfiskować te drogie auta. Słyszemy, że na przykład w Szwajcarii, wysokość mandatów jest uzależniona od zarobków. I tam jakiś pan prawnik, jadący drogim sportowym samochodem, zapłacił ponad milion franków mandatu. Kapitalnym przykładem jest Słowacja. Siedem lat temu wprowadzono drastyczne kary i w ciągu pół roku zmniejszyła się wypadkowość i śmiertelność na ich drogach. Niestety, nie możemy mieć pełnej dowolności za kierownicą. I żaden skrajnie prawicowy kierowca, bo tacy najczęściej są orędownikami pełnej wolności za kierownicą, nie powie mi, że tego typu przepisy nie zmniejszają wypadkowości i śmiertelności na drogach.

Wróć do alkoholu za kierownicą. Znani, bogaci ludzie jeżdżą pijani. Osoby, które stać na objechanie taksówką miasto dookoła, i to kilka razy. Co robić? Jak to przyzwolenie społeczne dla „jazdy na podwójnym gazie” wyplenić?

Złapano ostatnio znane nazwiska, ale w tym czasie złapano też wielu innych. Tak mamy w Polsce. Przyzwolenie jest, oczywiście. Z góry na dół i odwrotnie. Od polityków, po „zwykłych obywateli”. Niestety. Jesteśmy jeszcze trochę bardziej „wschodem”. Jakiś czas to musi jeszcze potrwać, żeby te wszystkie kampanie, szkolenia dotarły do społeczeństwa. A przy tym, niestety, karanie.

Czyli może jeszcze jedna, dwie generacje...

Myślę, że spokojnie jedna.

Jak mamy jeździć po Polsce, żeby nie płacić wysokich mandatów, a jednocześnie mieć przyjemność z jazdy.

Starajmy się pamiętać, że jazda samochodem to jest przyjemność i frajda. Jadąc swoim samochodem, pożyczonym, wynajętym, służbowym puśćmy sobie dobrą muzykę. Ja słucham chętnie muzyki klasycznej w samochodzie. Starajmy się być „za kółkiem” wyluzowanym. Nie mylić z nieskoncentrowanym. Wyluzowanym. Za dużo jest tej nerwowości w życiu codziennym. I to się oczywiście przenosi za kierownicą. Jak będziemy bardziej wyluzowani, spokojniejsi, to od razu będzie bezpieczniej. Oczywiście →→

do tego dochodzi mnóstwo różnych drobiazgów. Ciężko też docierać do naszej osobowości, bo każdy jest inny, każdy inaczej trzyma kierownicę i każdy inaczej jedzie. Ale starajmy się czerpać przyjemność z jazdy i być wyluzowanym w samochodzie.

I tej przyjemnej jazdy nie trzeba zawsze łączyć z dużą prędkością?

Ależ oczywiście. Na przykład bardzo lubię jechać dobrym samochodem. Środek jest dla mnie niewątpliwie ważny. Dobrze siedzieć, fajnie sobie „płynąć” w tym samochodzie. I absolutnie nie muszę jechać szybko. W ogóle nie rozumiem tej jazdy powyżej 140 km/h na autostradzie. A dalej większość tak jeździ. Bo co w tym fajnego? Co chwilę trzeba hamować, bo się ciężarówki wyprzedzają. Nie ma sensu. Zawsze zakładamy, że mamy te 15 minut dłużej na dojechanie. Ja zawsze tak postępuję. Wtedy nie „staję na rżęsach”, nie wyprzedzam wszystkich, co i tak w mieście nic nie daje, i jadę bezpiecznie.

Żeby wesoło zakończyć. Może przychodzi Ci na myśl jakieś najśmieszniejsze pytanie, jakie zadał któryś z uczestników szkolenia?

Takich jest oczywiście wiele. Ale najfajniejsze jest to, jak reagują ludzie, kiedy wsiadam i ich wożę samochodem. Po to, żeby pokazać granice, których nie powinniśmy przekraczać. Jak dużo potrzeba czasu, żeby się nauczyć tak jeździć? Każdy kierowca rajdowy, żeby się nauczyć tak dobrze jeździć, musiał spędzić bardzo dużo czasu za kierownicą. Żeby odpowiednio reagować na sytuację, która się aktualnie przed jego autem dzieje. Bardzo często są takie pytania: to ile tutaj jechaliśmy? Ja mówię 50 km/h. Eee, to przecież ja jadę autostradą 150 km/h. Tak, ale ty jedziesz po prostej drodze – odpowiadam. Wtedy to dociera do ludzi. Ci ludzie nie zdają sobie sprawy z uwarunkowań, dlatego się bardzo często pytają o prędkość. Bo to jest dla nich najważniejsze. Jeżeli powiesz komuś, że średnio jechałeś 60 km/h, to dla nich to jest nic. To tak, jak z lataniem samolotem. Leci bardzo szybko, ale po prostej. Przy jeździe samochodem mamy bardzo dużo zewnętrznych uwarunkowań, które wpływają na bezpieczeństwo. Starajmy się jechać wolniej!



Maciej Giemza

Jeden z najlepszych polskich motocyklistów młodego pokolenia. Miał 12 lat, gdy zaczął uprawiać sporty motorowe. Do tej pory w swojej karierze ścigał się we wszystkich dyscyplinach offroadowych, i w każdej z nich uzyskiwał świetne wyniki. Zdobył dotychczas 10. tytułów mistrza Polski w rajdach Enduro oraz Cross-Country. W 2017 roku dołączył do ORLEN Teamu. Jego największymi sukcesami w barwach tego zespołu były zwycięstwa w Pucharze Świata Cross Country Juniorów w 2017 i 2018 roku. Trzykrotnie startował w Rajdzie Dakar. Najlepsza dotąd pozycja: 17. wśród motocyklistów na pierwszym „Dakarze” w Arabii Saudyjskiej w 2020 r.

Klaudiusz Madeja: - Nie każdy jest profesjonalistą i nie każdy ma talent do prowadzenia pojazdów mechanicznych. Co może zrobić przeciętny, polski kierowca, aby podnieść swoje umiejętności?

Maciej Giemza: - Na pewno świetnym sposobem jest uczestnictwo w takim szkoleniu, na jakim dzisiaj jesteśmy. Mamy ekspertów od ruchu drogowego, od tego, jak obsługiwać samochód, aby wszystko było pod naszą kontrolą, a nie odwrotnie, aby samochód nami rządził. Na drogach publicznych musimy pamiętać, że lada dzień warunki na drodze będą całkiem inne niż do tej pory, w okresie letnim. Mamy jesień, temperatura jest dużo niższa, opony się nie dogrzewają, asfalt jest chłodny. Nie mamy tej przyczep- →

ności jaką mieliśmy jeszcze dwa miesiące temu przy temperaturze powyżej 20 stopni Celsjusza. Robi się po prostu niebezpiecznie. Musimy „zdyć nogę z gazu”, to na pewno. Pamiętajmy o tym, że my jako naród, niestety jesteśmy na tej liście, jako jedni z najszybszych w Europie. Mogłoby się wydawać, że to jest chwalebna lista, ale nic bardziej mylnego. Jesteśmy najszybszym narodem w ruchu publicznym i z tym musimy walczyć.

Druga, ważna sprawa, nie wierzyć za bardzo we własne umiejętności, nawet po takim szkoleniu. Żeby poczuć się pewnie na drodze, trzeba przejść kilka takich

szkoleń. Ale nigdy nie możemy być w stu procentach pewni swoich umiejętności, bo zawsze na drodze może nas coś zaskoczyć. Jesienią mogą to być liście na drodze, później oblodzenie. Oba te czynniki obniżają przyczepność pojazdu do nawierzchni. Wiele innych rzeczy może nas zaskoczyć, jak wybiegający pies... Możemy stracić kontrolę nad autem, hamując i próbując ominąć tę lub inną przeszkodę. Najlepszym dowodem na to, że nikt w stu procentach nie może być pewny siebie na drodze, są kraksy jakie zdarzają się profesjonalistom na rajdach i wyścigach. Wszyscy musimy z pokorą podchodzić do naszych pojazdów. ■

Transport i ludzie

Dyrektor Zarządzająca Volvo Trucks Polska Małgorzata Kulis mówi o sile polskich przewoźników, braku kierowców zawodowych i rozwoju ekologicznego transportu miejskiego i podmiejskiego.

Klaudiusz Madeja: Pani Dyrektor, jest obecnie bardzo dobrze, jeśli chodzi o sprzedaż Waszych pojazdów. Ale czy nie za dobrze? Nie obawiają się Państwo powtórki z 2008 r., przegrzania koniunktury i w następstwie kolejnego kryzysu w branży?

Małgorzata Kulis: – Na pewno trzeba być uważnym. Nie sądzę, żeby doszło do takiego kryzysu, jaki był po roku 2008, w 2009 i 2010. Natomiast myślę, że korekta rynku na pewno nastąpi. Ma to wiele obiektywnych przyczyn. Jedną z nich jest ogólnoswiatowy brak komponentów do produkcji pojazdów. Wszyscy się z tym mierzymy. Brakuje półprzewodników, które potrzebne są także w branży IT, ze względu na jej szybki rozwój, także podczas pandemii. Przewidywano zadyszkę branży automotive i moce produkcyjne kierowano gdzie indziej. Tymczasem sytuacja rozwinęła się inaczej. Nikt nie sądził, że będą aż takie potrzeby. ➔➔



Brakuje tych półprzewodników, a w związku z tym, trudno nam dzisiaj planować produkcję długoterminowo. Dodatkowo nastąpiło przyspieszenie składania zamówień. Z kilku względów. O spowolnieniu rynkowym mówiliśmy już pod koniec 2018 roku. Wtedy część przewoźników, mając na uwadze między innymi Pakiet Mobilności, chciała poczekać wymianą taboru, zobaczyć, co się wydarzy. Podobnie w 2019 roku, a w kolejnym przyszła pandemia. Na pewno jest teraz kilka tysięcy pojazdów u przewoźników, które nadają się już do wymiany lub już zostały wymienione na nowe. Jest to jednak świadome planowanie, a nie jakiś pęd do kupowania. Drugi czynnik – pandemia, w pewnym sensie pomogła polskim przewoźnikom. Paradoksal-

Pakiet Mobilności

"Jestem w tej branży ponad 20 lat i myślę sobie, że Polak potrafi i na pewno wyjdziemy z tego obronną ręką. Jestem o tym przekonana."

nie. Wiele rynków Europy Zachodniej było zupełnie zamkniętych, a polscy przewoźnicy jeździli. Przejęli niektóre przewozy, przejęli część zleceń, dowozili najróżniejsze produkty. Rosła też, i to bardzo w czasie pandemii, branża e-commerce. Dzisiaj większość ludzi kupuje w Internecie i chce mieć towar dostarczony do domu. To powoduje zwiększone zapotrzebowania na transport. Pamiętajmy, że cargo lotnicze nie wróciło, przynajmniej na razie, do swojego poprzedniego poziomu. Część ładunków była wożona lotami pasażerskimi w lukach bagażowych. A jak wiemy, siatka połączeń pasażerskich nie jest jeszcze taka, jak przed pandemią. Nałożyło się więc kilka czynników, stąd taka sytuacja na rynku i tak olbrzymie zapotrzebowanie na pojazdy użytkowe. Siłą rzeczy, ta korekta kiedyś musi nastąpić. Jednak myślę, że branża jest dzisiaj dużo mocniejsza, niż kilka lat temu. Wówczas to był typowy kryzys finansowy. Dzisiaj widzimy, że płynność finansowa na rynku jest. Pieniądze są dostępne, stopy procentowe mają iść w górę, ale na razie się nie zmieniają gwałtownie. Pieniądz jest dostępny i nie jest on „drogi”. Naszym przewoźnikom pomaga też

kurs złotego do euro, który trochę niweluje rosnące ceny paliwa. Generalnie jest klimat, żeby inwestować. Jedynym, co istotne i wymaga monitorowania, jest czas dostawy pojazdów, który się znacznie wydłużył.

Długo klienci czekają teraz na zamówione pojazdy?

Różnie, zależy od wyposażenia. Czy to jest pojazd standardowy, czy specjalnie dostosowany do indywidualnych potrzeb klienta. Jest to kilka miesięcy, nawet do 10 miesięcy w przypadku tych drugich. Można oczywiście postawić pytanie, czy w ciągu pół roku sytuacja się zmieni, czy za te kilka miesięcy zamówiony pojazd będzie nadal potrzebny?. Dlatego bardzo ważne jest, abyśmy byli blisko klientów, rozumieli ich biznes, wiedzieli, co się u nich dzieje. Podpisane umowy zabezpieczone kaucjami gwarancyjnymi to dziś konieczność. Wówczas jest duże prawdopodobieństwo, że wszystko pójdzie sprawnie. Obie strony na tym zarobią i będą zadowolone, praca zostanie wykonana, a towar zostanie dostarczony.

Czekamy na potężne środki z UE, które po części pójną na infrastrukturę. Zakładam, że ostatecznie Polska je otrzyma. Oznacza to, że także pojazdy budowlane i inne specjalistyczne powinny cieszyć się dużym powodzeniem? W wielu krajach Unii ruszą między innymi duże inwestycje infrastrukturalne.

Ten boom, którego należy oczekiwać, na pewno będzie w najbliższym czasie w branży komunalnej. Nie mamy w Polsce dokładnych statystyk, różniących szczegółowo kategorie pojazdów. My do branży „budowlanej” zaliczamy też podwozia z różnymi konfiguracjami, jak hakowce czy bramowce, a nie tylko wywrotki i betoniarki. Generalnie widzimy, że z roku na rok rośnie ten rynek wewnętrzny, rynek lokalny, rynek podwoziowy. W najbliższych latach rynek transportu lokalnego będzie rósł, zaś rynek przewozów międzynarodowych, czyli ciągniki, nie będą już notowały spektakularnych wzrostów. Na fali wznoszącej jest branża śmieciowa. Przepisy mówią o 10 procentach taboru przyjaznego środowisku. To napędzi prawdziwe zakupy i inwestycje w „zielone” rozwiązania. Ale →

też generalnie w nowy sprzęt, bo do tej pory wiele firm eksploatowało także importowane, używane pojazdy. Teraz muszą inwestować w nowe i to też napędzi częściowo koniunkturę. A w konsekwencji także nasze wyniki sprzedażowe i finansowe. My się nastawiamy bardzo na ten segment lokalny, na wszelkiego rodzaju podwozia. Dlatego też od kilku lat propagujemy akcję „4Poland” i będziemy to robić dalej. Jeśli nawet jakieś tąpnięcie w przewozach międzynarodowych nastąpi, to krajowy transport będzie się cały czas dobrze rozwijał.

Nawiązując do tego transportu lokalnego, realizują Państwo konsekwentnie obietnicę z początku roku i prezentują kolejne ciężarowe pojazdy elektryczne. Czy to nie jest jednak jeszcze daleka, a może nawet bardzo daleka przyszłość? Mam na myśli wysoki koszt nabycia, wciąż niewielki zasięg praktyczny i ceny prądu, które w Polsce rosną i będą rosły dalej...

Oczywiście, gdy na rynek wchodzi nowa technologia, wtedy trzeba wypromować popyt. Na początku wszystko jest nowe, nieznane. Koszty nowej technologii też są wyższe. To wszystko budzi wiele obaw. Niemniej w tym transporcie miejskim i podmiejskim, w obszarach regularnych przewozów, pojazdy elektryczne na pewno mają rację bytu. To się będzie bardzo popularyzować. Nie tylko sam prąd, ale także niestandardowe godziny dostaw się liczą, są one argumentem za cichymi pojazdami. To z kolei poprawi efektywność działania firm. Sądzę, że w strefach miejskich i podmiejskich, pojazdy elektryczne jak najbardziej się przyjmą. W przyszłym roku zaprezentujemy elektryczne ciągniki serii FM, FH oraz FMX electric. Jednak takim pomostowym rozwiązaniem będzie gaz LNG. Przybywa stacji, infrastruktura bardzo się poprawiła w ostatnim czasie. Z roku na rok pojazdów LNG rejestruje się w Polsce coraz więcej. W Niemczech zwolnienie z opłat Maut jest potwierdzone do końca 2023 roku. Myślę, że będzie to przedłużone. A to przecież duża oszczędność dla przewoźnika. W kolejnych latach pojazdy LNG będą też zaliczane do raportu VECTO, gdzie chodzi o obniżanie emisji CO₂. A dalsza przyszłość? Przypuszczam, że będą to pojazdy napędzane paliwem wodorowym.

Pierwsze tego typu pojazdy w normalnej eksploatacji pojawią się około 2025 roku, zaś w 2030 nastąpi popularyzacja napędu wodorowego.

A jak Pani widzi faktycznie zagrożenia wynikające z wprowadzenia Pakietu Mobilności, ale nie jako szefowa dużego koncernu, ale osoba od lat związana z transportem? Czy to tylko „programowe” narzekanie” przewoźników, a później te firmy się dostosują i będzie wszystko dalej działało, jak wcześniej?

Myślę, że wiele profesjonalnych firm transportowych już jest bardzo dobrze do tego przygotowanych. Oczywiście spowoduje to jakieś przesunięcia kosztowe, to jest nieuniknione. Ale widzimy, że położenie Polski jest strategicznie dobre. Potwierdza to masowa rejestracja firm litewskich u nas. Mamy zarejestrowane już około 500 podmiotów litewskich. W ostatnim czasie ta tendencja bardzo wzrosła. Mówimy o 4 do 5 tysiącach ciężarówek, to już jest duża ilość. Sądzę, że wbrew pozorom Polska jest na pewno bardziej wygrana niż Kraje Bałtyc-

„Jeśli nawet jakieś tąpnięcie w przewozach międzynarodowych nastąpi, to krajowy transport będzie się cały czas dobrze rozwijał”.

kie, Rumunia czy Bułgaria. Nasze położenie blisko granicy niemieckiej sprawia, że tam powstaną duże bazy. Pojawia się pytanie, czy w związku z tym ci litewscy przewoźnicy nie są z kolei zagrożeniem dla naszym firm przewozowych? Pewnie będą próby dumpingowania cen. Jednak reasumując, jestem w tej branży ponad 20 lat i myślę sobie, że Polak potrafi i na pewno wyjdziemy z tego obronną ręką. Jestem o tym przekonana.

Nawiązując do naszego, wewnętrznego rynku. Od samego początku Volvo Trucks jest partnerem akcji „Profesjonalni Kierowcy”. Widzą Państwo wymierne wyniki tych działań?

Tak. Myślę, że w Polsce wciąż bardzo ważna →→

jest edukacja, nagłaśnianie pewnych rzeczy i konsekwencja w robieniu tego. Mogę jasno powiedzieć, że my sami świata nie naprawimy, ten niedobór kierowców jest bardzo duży. Dlatego też ta akcja trochę sama się wypromowała, zyskała uznanie, bo ktoś wreszcie powiedział głośno, że ten problem istnieje. Coś chcemy robić. Ludzi chętnych do tych szkoleń mamy tysiące. Nie jesteśmy w stanie ich wszystkich przyjąć, dlatego apeluję do wszystkich, którzy chcieliby się przyłączyć - zróbmy coś razem. Otwieram się również na naszą konkurencję. Jeśli ktoś chce dołączyć do akcji, to dlaczego tego nie robić wspólnymi siłami. Możemy to robić naszymi pojazdami i pojazdami konkurencji, wykorzystując też ich kierowców szkoleniowych. Wtedy mamy możliwość osiągnięcia większej skali. Wiem, że około ¾ przeszkolonych adeptów trafia rzeczywiście do firm transportowych i podejmuje tam pracę. Pierwotnie naszym celem było, aby ci kierowcy trafiali do naszych klientów, użytkujących nasze pojazdy. Ale oczywiście nie możemy tego hermetycznie zapewnić, tym bardziej, że jak wiemy, wielu kierowców migruje między przewoźnikami. Ale trafiają generalnie do firm transportowych i tym samym poprawiają sytuację w branży. Ten narybek się pojawia, ale trzeba tego robić więcej.

Obecni mamy nieco ponad 1 200 przeszkolonych kierowców, teraz kolejnych 50 kończy zajęcia. Ale gdyby to było rocznie około 500 czy 700, to moglibyśmy mówić o jakiejś skali. Takie jest moje marzenie i myślę, że to jest realne. Być może przy okazji kolejnego, 7 sezonu akcji, zamiast 10 będzie być może 17 partnerów. I już możliwości będą większe. Siódemka jest szczęśliwa.

Mówi się o 100 lub 120 tysiącach brakujących kierowców. Czy jednak ta liczba nie jest trochę przesadzona? Myślę ogólnie o kierowcach zawodowych, nie tylko w ciężkim transporcie drogowym.

Nie, ja myślę, że to nie jest przesadzona liczba. Pamiętajmy o tym, że ta ilość jeszcze wzrosła, gdy część ukraińskich kierowców nie wróciła do Polski. Zobaczmy ile przybyło w ostatnich 7-8 latach pojazdów ciężarowych w Polsce. Ten rynek był głównie napędzany przez transport międzynarodowy. Z takich mocnych 17 tysięcy, doszliśmy do 27, a w tym roku pewnie przekroczymy 30 tysięcy. Taka jest skala przyrostu. Wiemy też, że wielu kierowców zawodowych jest w wieku przedemerytalnym. Oni będą odchodzili z zawodu. To spowoduje spore niedobory, ponieważ nie ma tak dużego napływu nowego narybku, nie ma płynnej wymiany kadr w tym zawodzie. ■



Taniec na linie



TEKST: MARCIN SUSZCZEWSKI

W poprzednim odcinku poradnika dla kupujących używany samochód skupiliśmy się na tzw. grze wstępnej czyli próbach wyszukania, zebrania wstępnych informacji i pobieżnych oględzinach wytypowanego pojazdu i jeździe próbnej. Teraz jeszcze, pozornie, krok wstecz.

Zanim jednak co, to zrobimy krok w tył by wrócić do etapu typowania samochodów. No właśnie, nie chcemy oglądać zbyt wielu. Dobrze jest zatem wykonać pierwsze kroki jak przejrzanie zdjęć i uzupełnienie wiedzy zawartej w ogłoszeniu tą z rozmowy ze sprzedającym. Na podstawie tych kroków dowiadujemy się większości informacji o aucie, ale też wiemy (z grubsza) kogo zastaniemy na miejscu przy samochodzie. I znowu, czy chcielibyśmy z własnej woli pakować się w jazdę

i poświęcanie czasu dla kogoś kto już na wstępie nas lekceważy i nie odpowiada precyzyjnie na zadane pytania? No właśnie, takich osób starajmy się unikać. Im bowiem dalej w las, tym może być trudniej, a po co nam to, skoro samo poszukiwanie używanego auta to już jak taniec na linie w cyrku.

Zakładając, że wszystko poszło po naszej myśli, dojechaliśmy bez problemu, a oględziny wskazują na to, że nadwozie samochodu jest zdrowe, prze- →→



chodzimy do dalszych badań. Pewnie spodziewacie się, że w tym miejscu doradzimy wyciągnięcia czujnika lakieru, ale jednak niekoniecznie. Bądźmy racjonalni, mamy do czynienia z używanym pojazdem, który zapewne zdążył w swojej karierze zahaczyć o to i owo. Oczywiście, lepiej o tym wiedzieć niż w przyszłości zostać ze skorupą szpachli w ręku, ale zaznaczyć warto, że „czujnikowanie” też wymaga wiedzy i doświadczenia. Warto wiedzieć, które z elementów samochodu są wykonane ze stopów aluminium czy wręcz tworzyw sztucznych, żeby nie popełniać błędów ani nie narażać się na śmieszność w oczach sprzedającego. Zatem cóż, przerywamy ciszę.

O niej wspominałem w poprzednim odcinku, żeby prosić sprzedającego o pozostawienie nas sam na sam z autem przez jakiś kwadrans. W spokoju oglądamy lakier, łączenie elementów, progi, podłogę (na ile się da), a także zaglądamy spod maski do podłużnic czy do kabiny pod kątem zniszczeń. Na tym etapie warto wiedzieć, że wmawianie sobie, że „ten połamany schowek wymienię” a „tamto mocowanie dokupię” pozostanie często na etapie niespełnionych życzeń. W codziennej eksploatacji nie ma później czasu na takie uzupełnienia a to są ewidentne braki. Nie mówię żeby się tym od razu zrażać do egzemplarza, ale wszystko co zniszczone, pęknięte, podarte czy brakujące, z czym będziemy

już potem żyć i czy nam się taka perspektywa podoba czy raczej sami o sobie wiemy, że to będzie drażnić? Warto takie rzeczy wiedzieć żeby nie popełnić błędu bagatelizowania sytuacji. Zresztą przy takim zakupie wyostrzona czujność jest jak najbardziej wskazana, stąd właśnie ten cichy kwadrans. A teraz włącza się sprzedający, właściciel lub komisant.

Pytajmy go o to, co zauważyliśmy przy oględzinach, ale też (ponownie) o sprawy, które już z nim omawialiśmy. Pamiętajmy, że kłamstwo ma krótkie nogi, a sprzedający, który z niego korzysta, tym razem proponuje nam inną wersję tych samych faktów. Warto ją poznać.

Kiedy już omówimy z nim (ale nie przesadnie) nasze spostrzeżenia, o ile po ich wyjaśnieniu nadal jesteśmy zainteresowani zakupem, być może nadchodzi pora uruchomienia silnika. Oczywiście, lepiej żeby był zimny, ale nie zawsze mamy na to wpływ. Samodzielnie na jazdę próbną – o ile właściciel wyrazi zgodę – powinni decydować się wyłącznie ci, którzy są pewni swego doświadczenia za kierownicami różnych samochodów. Lepiej powierzyć prowadzenie samochodu sprzedającemu i skupić się na obserwowaniu wszelkich objawów, sprawdzeniu działania przycisków, wszelkich dźwiękach i sposobie prowadzenia przez niego samochodu. Zanim jednak rozpocznie się jazda poświęćmy chwilę na oględziny pracującego silnika. Wszystko sprowadza się do tego, że chcielibyśmy od razu wiedzieć czy jest sprawny i trzyma kompresję czy też nadaje się do remontu bo oleju silnikowego spala więcej niż paliwa. Niestety, nie zawsze uzyskanie tej wiedzy drogą samego uruchomienia będzie wystarczająco pewne. Jazda próbna przybliży do lepszego poznania działania auta i jego podzespołów.

Przy okazji uruchamiania silnika możemy sprawdzić szereg spraw. Po pierwsze, sprawność akumulatora, czy światła i kontrolki nie przygasają →

przy przekręceniu stacyjki? A może po uruchomieniu wciąż palą się na desce rozdzielczej jakieś kontrolki? Kolejna rzecz to odgłosy. Tych silnik może wydawać całkiem sporo, zwłaszcza taki z większym przebiegiem, ale skupmy się na pierwszej fazie rozruchu, bo tutaj najszybciej objawią się niedomagania hydrauliki zaworowej. Z kolei z wydechu pójść może różnokolorowy dym. Wiemy, że niebieski kolor to zły znak, jednak może świadczyć o słabej kompresji, ale pamiętajmy, że współcześnie

stosowane środki chemii warsztatowej (np. marki Forte) potrafią sobie radzić z takimi tematami. Gorzej gdy gazy wydechowe mają zapach glikolu i ogólnie biel na sztywności. Co nie znaczy, że z wydechu nie ma prawa wylecieć jakaś ilość wody, ale obecność wszelkiego rodzaju dodatków jest już niemiłe widziana i oznacza kłopoty. Dla sprzedającego, bo my powinniśmy na tym etapie rozważyć powrót do domu.

Skoro jednak silnik zapalił i ładnie, równo chodzi to kontynuujemy oględziny. Silnik zostawiamy sobie, niech trochę nabierze temperatury. Zajmujemy się sytuacją pod maską, rzucamy okiem na paski, pompy, przewody wysokiego napięcia. Po paru minutach kontrolujemy twardość i temperaturę węży wodnych, czy silnik już nabrał temperatury i termostat puścił płyn na duży obieg. Zaglądamy też pod silnik i skrzynię żeby sprawdzić ewentualne zawilgocenia (o ile nie są widoczne u góry bo wiadomo, co jest u góry to musi znaleźć się na dole – odwieczne prawo grawitacji). Jeśli pojazd jest wyposażony w klimatyzację to uruchamiamy silnik z wyłączoną klimą żeby mieć wgląd w pracę wiatraka chłodzenia. Dopiero po zagrzaniu silnika włączamy klimatyzację. Wiatrak powinien na to zareagować, o ile jest to ten sam wentylator bo często do obsługi klimy producent dokłada osobny,



dedykowany wentylator. W przypadku wentylatora, szczególnie w upalny dzień, sprawdzamy czy kręci się z różnymi prędkościami, tak jak powinien, wolniej i szybciej albo wcale, ale nie dwubiegunowo, że wszystko albo nic.

Powiecie, że to już etap jazdy próbnej, ale powstrzymajcie lejce. Jeszcze skrupulatnie sprawdzamy wyposażenie elektryczne naszego kandydata. Już wspominałem o tablicy rozdzielczej i lepiej żeby tam się nic nie pojawiało. Jeśli się pojawia, wyjaśniamy powody i badamy wiarygodność sprzedającego. Na tablicy nie powinno być żadnych żółtych ani czerwonych kontrolki (poza tą od hamulca ręcznego, o ile ów jest zaciągnięty). Dopuszczalne są kontrolki zielone, np. od świateł. W dalszym ciągu sprawdzamy pracę wycieraczek, spryskiwacza szyb (a może być, że również i tylnej oraz świateł – uwaga, działa tylko przy włączonych światłach lub jest uruchamiany osobnym przyciskiem), klaksonu, centralnego zamka, wszystkich szyb. Osobną chwilę poświęcamy multimediom a konkretnie sprawności dedykowanej klawiatury. W ogóle sprawdzamy działanie wszystkich możliwych przycisków, zgodnie z pierwszą zasadą, że co nie działa teraz to już pewnie nie działało, bo taka jest kolej rzeczy. Dopiero gdy to wszystko sprawdzimy, możemy podejmować decyzje o tym co dalej. Kolejnym krokiem jest jazda próbna. ■

Wymieniać, czy nie?

TEKST I ZDJĘCIE: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Temat opon szczególnie często media podejmują wiosną i jesienią. Dyskusje, porady i zalecenia dotyczące sezonowej wymiany opon dziwnym trafem sąsiadują z reklamami ogumienia.



Powód tego ożywienia jest oczywisty, chodzi o to, aby rosła sprzedaż i wynikający z tego zysk uczestników gry. Z tego samego powodu co jakiś czas ożywa pomysł wprowadzenia prawnego obowiązku sezonowej wymiany opon. Rozważania o wyższości opon zimowych nad letnimi (to w październiku) i odwrotnie (jakoś tak od marca) mają wykazać kierowcom, że jeśli nie kupią odpowiednich opon, to narażają się na śmiertelne niebezpieczeństwo. Dziesiątki najróżniejszych akcji specjalistów od public relations, współpraca z mistrzami sportu, instruktorami techniki jazdy i dziennikarzami podkreślały znaczenie przyczepności opon dla bezpieczeństwa jazdy. No i pokazywanie różnic zachowania się auta zależnie od warunków drogowych i założonych opon.

Nietrudno jest wykazać, że opona zaprojektowana na szutrowe drogi Finlandii lepiej się sprawdzi od wyczynowego slicka używanego na asfaltowych torach wyścigowych. Podobnie wypada porównanie owych slicków do specjalnych opon wet gdy na torze leje deszcz. Przeniesienie tych oczywistości na realia całorocznej jazdy samochodem okazało się dość proste. Zimą szybciej i bezpieczniej da się jeździć na oponach zimowych, latem na letnich. Przez lata producenci przekonali sporą grupę kierowców, że opony kupione w kwietniu przestają działać, kiedy pół roku później temperatura spada poniżej 7°C i jedynym ratunkiem jest założenie opon zimowych. Przekonali na tyle skutecznie, że w zleconym przez Oponeo badaniu (o ile wierzyć wynikom) wyszło, że 83,5% polskich →→



kierowców zmienia opony sezonowo z letnich na zimowe i odwrotnie.

Ale czy rzeczywiście sezonowa wymiana ogumienia jest niezbędna? To zależy. Jeśli ktoś mieszka w mieście, w którym śnieg na ulicach ostatnio leżał kilkanaście lat temu, to sens zakładania opon zimowych wydaje się wątpliwy. Oczywiście gdy jest zimno, to letnie opony zapewniają mniejszą przyczepność do asfaltu. Może to oznaczać trochę dłuższą drogę hamowania i trzeba być na to przygotowanym. Latem bywa podobnie, gdy hamujemy na mokrej nawierzchni. Też trzeba być czujnym. W zimie da się jeździć na oponach letnich, podobnie jak na zimowych latem. Co prawda łatwiej wpaść w poślizg, trzeba jeździć ostrożniej, ale się da.

Czy to oznacza, iż namawiam do rezygnacji z opon sezonowych? No, nie. Każdy kierowca samodzielnie powinien rozważyć wszystkie „za” i „przeciw”. Zdecydowanie nie opłaca się wymieniać opon jeśli trochę śniegu popada przez kilka dni, a może nawet dwa, trzy tygodnie. W razie opadów śniegu i niewydolności służb odśnieżających można zrezygnować z jazdy. A może jednak jeździć? Tyle że każda, niewielka nawet kolizja (bo nagle spadł śnieg) będzie droższa niż koszt wymiany i przechowy-

wania opon letnich. W sytuacji, kiedy nie wyjeżdżamy w góry, ale chcemy mieć poczucie bezpieczeństwa w razie niespodziewanego (!) nadejścia zimy w zimie, rozwiązaniem są opony całoroczne. Upraszczając można powiedzieć, że są to opony zimowe zmodyfikowane tak, aby latem się nie przegrzewały i dobrze pracowały w szerokim zakresie temperatur. Sprawdzają się w każdej porze roku, są skuteczne na suchych nawierzchniach, w czasie deszczu i opadów śniegu. Kosztują nieco więcej niż analogicznej klasy opony letnie, ale odpada koszt wymiany i przechowywania.

Najważniejsze jest to, aby opony były w należytym stanie, bieżnik odpowiedniej wysokości i ciśnienie takie, jakie zaleca producent. Najlepsze opony nic nie pomogą, jeśli samochód będzie niesprawny. Ważna jest geometria i cały układ zawieszenia samochodu. Pojazd musi prowadzić się pewnie, układ kierowniczy nie może mieć żadnych luzów. Kontrola tych podzespołów przy okazji serwisu okresowego pomoże zdiagnozować możliwość wystąpienia awarii. Dopiero wtedy, gdy upewnimy się, że wszystko jest w należytym porządku, można zastanawiać się nad wyborem ogumienia i podejmowaniem decyzji czy wymieniać opony i, jeśli tak, to na jakie. ■

Czas na "elektryki"

Testy zderzeniowe Euro NCAP

OPR. MACIEJ RZOŃCA, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY



Od około roku trwa kryzys w branży motoryzacyjnej. Koronawirus spowodował początkowo gwałtowny spadek popytu na nowe samochody. Koncerny ograniczyły więc produkcję, ale po wznowieniu swej działalności okazało się, że zerwanie skomplikowanych łańcuchów dostaw - zwłaszcza dotyczących komponentów elektronicznych – stało się przyczyną kolejnych problemów.

Zkłopotami nie boryka się natomiast Euro NCAP, która testom zderzeniowym poddała kolejną partię najnowszych pojazdów – tym razem elektrycznych.

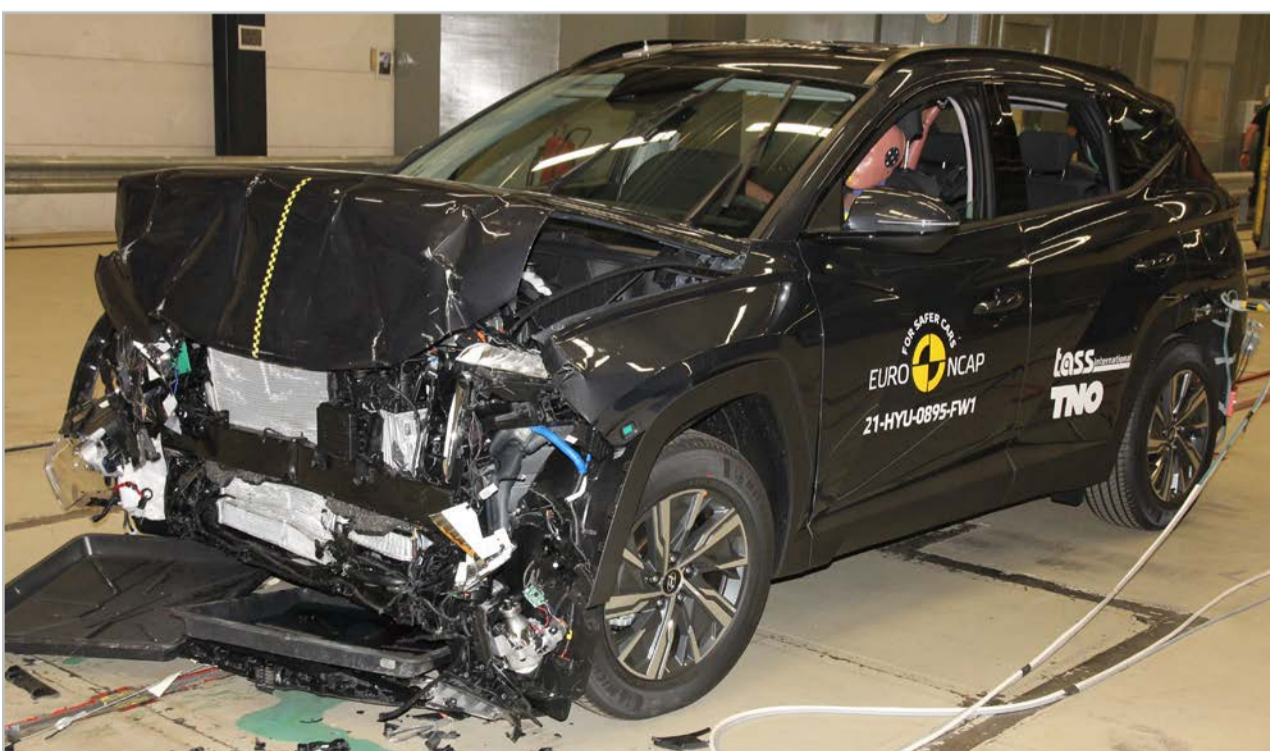
Jednym z nich stał się pierwszy w pełni elektryczny Ford, 5-drzwiowy SUV Mustang Mach-E. Samochód uzyskał świetne wyniki. Ochrona kierowcy i dorosłego współpasażera uzyskała 92%



NCAP wystawiła Mustan-
gowi Mach-E maksymalną
ocenę pięciu gwiazdek.

W tym miejscu trzeba
wspomnieć o nowej ini-
cjatywie, której celem jest
badanie i publikowanie
testów dotyczących „zie-
loności” nowych samo-
chodów, czyli poziomu
negatywnego wpływu na
środowisko naturalne. Jak
informuje na swoim por-
talu Green NCAP: „naj-

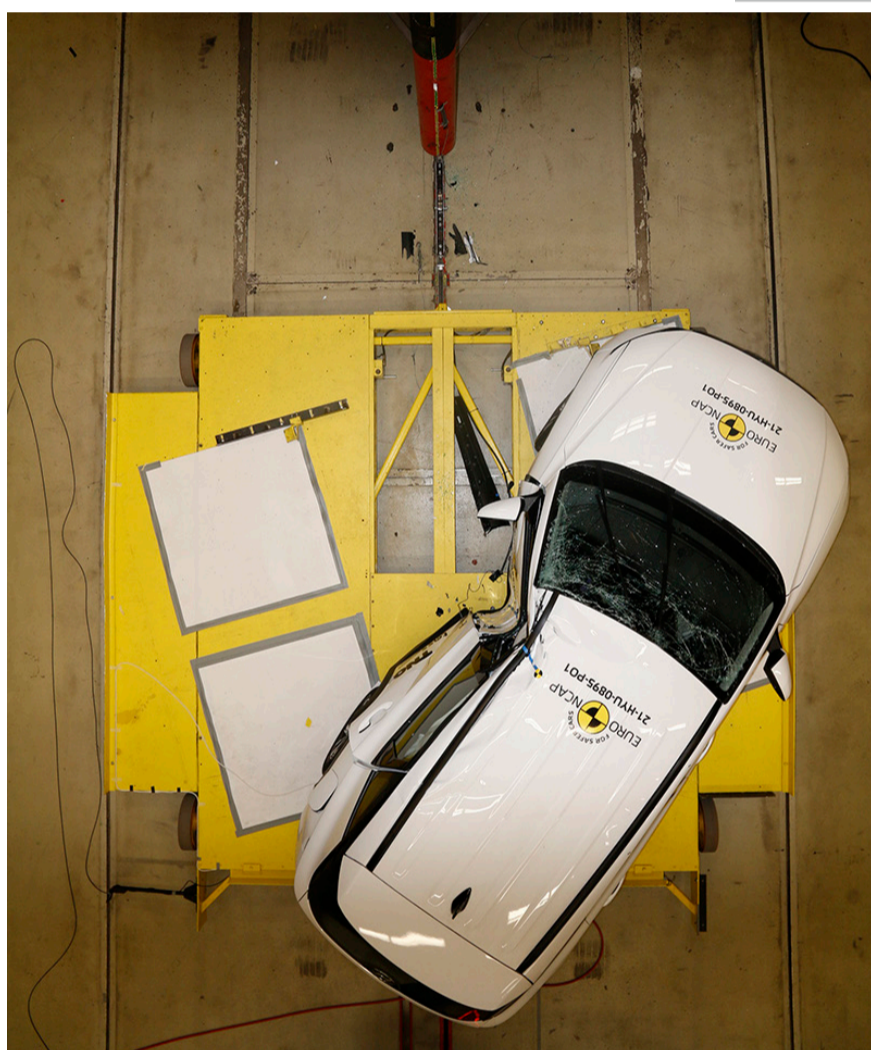
możliwych do uzyskania
punktów. Niewiele gorzej,
ale nadal bardzo wysoko,
oceniono ochronę podróżu-
jącego autem dziecka: 86%.
Z kolei, na 82% oceniono
standardowe wyposażenie
pojazdu wspomagające
bezpieczeństwo. Najłabiej
wypadła ochrona pieszego
oceniona na 69%. Nie jest to
jednak zły rezultat o czym
przekonany się w dalszej czę-
ści tekstu. Generalnie Euro



*wyższy standard przypisy-
wany jest samochodowi,
który maksymalizuje reduk-
cję własnych zanieczyszczeń
i gazów cieplarnianych,
a jednocześnie działa przy
minimalnym zużyciu paliw
kopalnych i/lub maksyma-
lizacji wydajności energe-
tycznej w warunkach rze-
czywistych.”*

I tak, w ocenie Green
NCAP, Ford Mustang →→

Mach-E uzyskał 10/10 pkt w kategorii „Czyste Powietrze” (Clean Air Index), 9,4/10 pkt w kategorii „Wskaźnik efektywności energetycznej” (Energy Efficiency Index) oraz 10/10 w kategorii „Indeks gazów cieplarnianych” (Greenhouse Gas Index). Ostatecznie, najwyższa możliwa ocena pięciu gwiazdek. Więcej o działalności, metodologii testów i celach Green NCAP w kolejnym iAuto. Warto już teraz dodać, że w ostatecznych zamierzeniach organizacji jest oce-



nianie pojazdów po tzw. śladzie węglowym, czyli rzeczywistej emisji szkodliwych gazów od etapu produkcji, poprzez eksploatację do utylizacji zużytego egzemplarza.

Kolejne dwa samochody „skasowane” przez Euro NCAP, to 5-drzwiowe SUV-y marki Hyundai – IONIQ 5 GL oraz hybrydowy Tucson 1.6 T-GDI HEV GLS. Obydwa modele także uzyskały maksymalną ocenę pięciu gwiazdek, a różnice w poszczególnych kategoriach są nieznaczne. I tak, ochrona dorosłych w IONIQ otrzymała notę 88% oraz 86% Tucson. Ochrona dzieci (odpowiednio) 86% oraz 87%, ochrona pieszego 63% i 66%, a dodatkowe systemy wspomagające bezpieczeństwo 88% oraz 70%.

I na koniec, raz jeszcze powrócę do Green NCAP. Hyundai IONIQ nie został (jeszcze) oceniony pod względem „zieloności”. Tucson już tak, ale wzięto pod lupę starszą generację tego modelu z benzynowym silnikiem 1.6 GDI. Wyniki, w porównaniu do Mach-E są diametralnie różne, ale nie powinno to dziwić pamiętając, na czym skupiają swoją uwagę „zieloni”. W Clean Air Index samochód ten otrzymał zaledwie 2,6/10 pkt, w Energy Efficiency Index 2,8/10 pkt oraz w Greenhouse Gas Index 3,4/10 pkt. Łącznie 1,5 gwiazdki na pięć możliwych... ■

Koty z COTY - YARIS

TEKST: MARCIN SUSZCZEWSKI, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Uzyskanie tytułu Car of the Year (COTY) było kiedyś prestiżowe dla producentów. Wyborom towarzyszyły wielkie emocje, a fani poszczególnych marek jeszcze przez długie miesiące spierali się co do słuszności ostatecznego werdyktu.



Od lat 90. w gronie jurorów COTY zasiadali również dziennikarze z Polski. Rozmawialiśmy kiedyś o tym, co tak naprawdę przesądza o wyborze danego samochodu. Okazało się, że kluczowym czynnikiem jest, żeby samochód miał to coś, czego innym brakuje. W cyklu „Koty COTY” przyjrzymy się zwycięzcom i postaramy dotrzeć do cech, którymi oczarowały surowych

krytyków motoryzacji na tyle, by ostatecznie wyjechać na drogi z dumną naklejką Car of the Year na tylnej szybie.

Millenium.

Zmiana daty z 1999 na 2000 budziła u wielu osób grozę. Dzisiaj niewielu to pamięta, ale tamten Sylwester oczekiwany był z niejakim niepokojem. Nie →→



było bowiem całkowitej pewności czy np. wielkiej awarii nie ulegną systemy komputerowe. W motoryzacji nowe tysiąclecie miało przynieść małe trzęsienie Ziemi. Nagrody Car of the Year przyznawane są przez grono dziennikarzy motoryzacyjnych od 1964 roku. W tym czasie byliśmy świadkami wielu werdyktów, które budziły sporą polaryzację opinii. Jednak aż do roku 2000 ani razu, w tym czasie, nie zdarzyło się by triumfowała Toyota. Co gorsza, europejski konkurs był jakby zamknięty na samochody z Dalekiego Wschodu i tylko w 1993 roku na najwyższą pozycję na podium precyzyjnie się Nissan ze swoją Micrą. Ale to chyba tylko dlatego, że model planowano produkować w zakładach w Wielkiej Brytanii.

Dla globalnego gracza, jakim w na przełomie wieków na pewno była Toyota, taka sytuacja była trudna do przyjęcia, ale też niewielu liczyło, że przełomem będzie akurat, niepozorny na pierwszy rzut oka, Yaris. Brak szacunku dla przeciwnika to jednak coś, czym na pewno nie są obarczeni Japończycy. Mają wszak w swojej historii bohaterkich samurajów, wojowników postępujących według bardzo

ściśłego kodu, gdzie szacunek dla wroga był praktycznie na pierwszym miejscu. Tu zresztą nasuwa mi się scena z filmu „Pearl Harbour” gdzie dowodzący atakiem japońskim na bazę Floty Pacyfiku przyjmuje gratulacje za świetnie przeprowadzoną akcją, co kwituje słowami: „A teraz pozostaje się tylko bać reakcji smoka, którego właśnie przebudziliśmy.” Jak to się skończyło, wszyscy wiemy, ale też brak prestiżowego tytułu w Europie musiał Japończykom doskwierać. Fakt, byli doskonale przygotowani na atak w kolejnych latach. Przełomowy model Prius stanowił ich wielki atut, ale ostatecznie nie udało mu się zatriumfować w COTY. W każdym razie nie z modelem pierwszej generacji. Tamten samochód musiał zadowolić się trzecim miejscem za Alfą Romeo 147 i Fordem Mondeo drugiej generacji. Taka jest bowiem przewrotność głosowania COTY, nie zawsze zwycięża najmocniejszy. I dokładnie tak było w przypadku pierwszego Yarisa. Owszem, samochód miał rewolucyjną (dość) stylizację a wnętrze na pewno nie dawało konkurencji szans na jakąkolwiek rywalizację, zwłaszcza kiedy ktoś zajrzał w bezdenną głębię zegarów opartych o tę samą, co w Lexusach, technologię.





Wygląd i zabawki to jedno, ale Yaris zachwycał też dynamiką. I to już w podstawowej wersji z silnikiem 1.0 litra. Trzeba podkreślić, że były to czasy na długo przed wprowadzeniem pojęcia downsizingu i klienci dość krzywo patrzyli na pojemności zwykle łączone z opakowaniami na mleko. Właśnie ten litrowy silniczek, wyposażony w VVTi czyli układ zmiennych faz rozrządu, stanowił o sile Yarisa. Budżetowy samo-

chodzik raził mocą niecałych 70 koni, którą jednak rozwijał bardzo płynnie i szybko. Wierzyć się nie chciało, że to wszystko wycisnęli z jednego litra. Wybrany na Samochód Roku w 2000 roku Yaris przypląwał wtedy jeszcze wprost z Japonii. Z czasem we francuskich zakładach Toyoty w Valenciennes ruszyła produkcja dla Europy, a pod maskę modelu trafił świetny diesel D4-D.



Ciekawym uzupełnieniem gamy Yarisa był model Verso, który do triumfatora COTY był tylko podobny przodem i deską rozdzielczą. Miał jednak nadwozie niedużego kombi lub mikrovanu, jak kto woli, a jego trikiem były całkowicie chowane w podłozie siedzenia drugiego rzędu.

Od początku wieku minęło 21 lat. W tym czasie po swój tytuł COTY sięgnął Prius drugiej generacji. Technologia hybrydowa, oferowana początkowo za słoną opłatą i w większych modelach, dotarła też do Yarisa. Pojawił się też niespodziewanie GR Yaris. Kto by się →→



spodziewał, że Toyota zaoferuje klientom szaloną maszynę z napędem na cztery koła i mocnym 260 konnym silnikiem (o dwieście koni więcej niż w podstawowej wersji modelu pierwszej serii) budowaną ręcznie na tej samej linii montażowej co supercar Lexus LFA? Tak się jednak stało i był to wspaniały prezent Toyoty dla jej miłośników, a także samej marki. Bo właśnie ten, czwartej generacji, Yaris sięgnął ponownie po tytuł Europejskiego Samochodu Roku. Dwadzieścia jeden lat po pierwszym modelu Toyoty, który tego dokonał.

Ten czas to nie tylko przepaść czasowa, ale też technologiczna i mentalna. Dzisiaj nawet nabywcy małych samochodów nie wsiadają już do aut rozmiaru pierwszego Yarisa (bo samochody tego formatu nazywają się dzisiaj w salonach Toyoty Aygo).

Aktualny Yaris wydłużył się aż o 30 cm w stosunku do auta pierwszej serii, jest też od niego wyższy aż o 20 cm i szerszy o 10. Ma co prawda mocniejsze silniki, ale też i więcej waży więc, paradoksalnie, jest (przynajmniej w bazowej wersji) mniej dynamiczny w jeździe, za to bardziej dojrzały.

W gamie Yaris nie ma też już dziwaczego Verso, za to nabywcy znajdą model, który jest wyższy, jeszcze większy i stylizowany na terenówkę. Toyota nazywa go Yaris Cross, a po nowy model ustawiają się kolejki, co w przypadku modelu pierwszej serii niekoniecznie miało miejsce. To zresztą zabawna historia. Pierwszego Yarisa dobrze wyceniono i był naprawdę super konkurencyjnym samochodem. Natomiast jego odważna stylistyka i futurystyczna kabina początkowo nieco odstraszyły klientów Toyoty, którzy są uznawani za dość konserwatywnych. Nie ma się zresztą co dziwić. Wszak Yaris zastąpił w gamie japońskiego producenta model Starlet, który z kolei był uosobieniem tradycyjnego podejścia do motoryzacji. Po pierwszym szoku i niepewności, publika jednak przekonała się do małego japońskiego auta i sprzedaż ruszyła.

Myliłby się jednak ten, kto uważa, że Yaris jest podstawą sprzedaży Toyoty. Jego udział w rynku od początku wahał się w okolicach 3 procent rynku i tylko wzrostowi tego ostatniego przypisać można większą (o jedną trzecią) sprzedaż globalną w Polsce, w porównaniu do początków w 2001 roku. ■

Porażka *just-in-time*

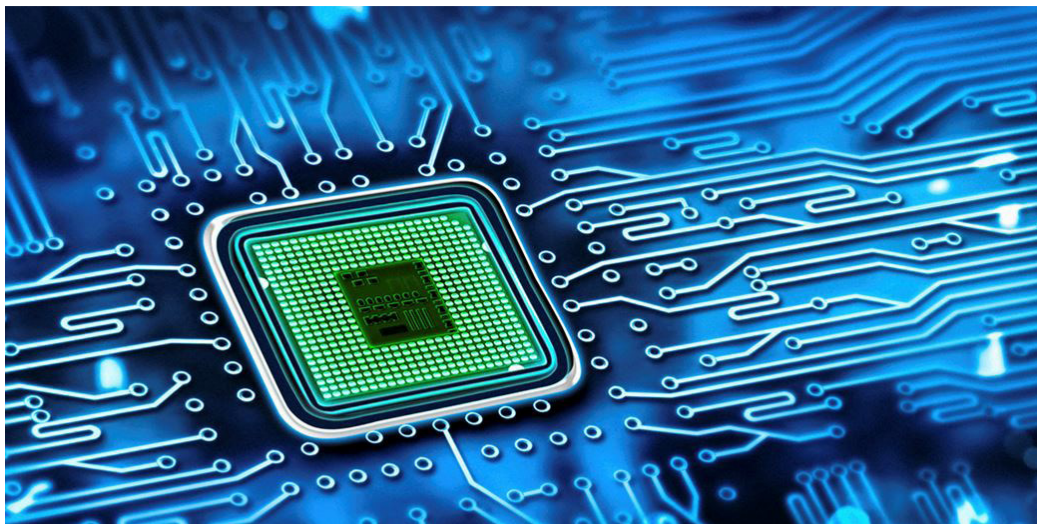
OPR. MACIEJ RZOŃCA, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Jeszcze kilka dekad temu praktycznie przy każdej fabryce funkcjonowały olbrzymie magazyny, w których gromadzono części i podzespoły niezbędne do produkcji. Z czasem, wraz z gwałtownym rozwojem komputeryzacji oraz Internetu, a także poprawą infrastruktury drogowej i kolejowej zapasy magazynowe stopniowo ograniczono.



Tym samym zmniejszono koszty produkcji związane z budową, a potem obsługą hal magazynowych – m.in. ich oświetleniem, ogrzewaniem czy w końcu zatrudnianiem pracow-

ników zajmujących się dalszą dystrybucją komponentów. W ten sposób w logistyce przemysłowej stopniowo wytworzył się model „Just in time”. W dużym uproszczeniu polega on na precyzyjnym



zamawianiu u poddostawców konkretnych ilości potrzebnych części i sprawieniu, by dotarły one do fabryki w ściśle ustalonym czasie, wręcz wprost na linię produkcyjną. Ten model (z niewielkimi zgrzytami) zyskiwał precyzję szwajcarskiego zegarka, aż...

Pod koniec 2019 roku w odległym, liczącym ok. 11 milionów ludzi, chińskim mieście Wuhan ujawnił się wirus SARS-CoV-2 wywołujący groźną dla zdrowia i życia, wysoce zaraźliwą chorobę znaną powszechnie jako COVID-19. Wirus szybko rozprzestrzenił się po świecie, także dzięki temu, iż początkowo nieco bagatelizowano zagrożenie. Poprzednia pandemia o światowym zasięgu miała miejsce sto lat wcześniej, a więc w zupełnie innej rzeczywistości uwzględniając chociażby ówczesny stan wiedzy medycznej czy poziom odżywienia i higieny ludności. Na gripę „hiszpankę” w latach 1918-1920 zachorowało na całym świecie ok. 500 mln osób, czyli 1/3 ówczesnej populacji, z których wg różnych szacunków zmarło od ok. 20 do nawet 100 mln osób!

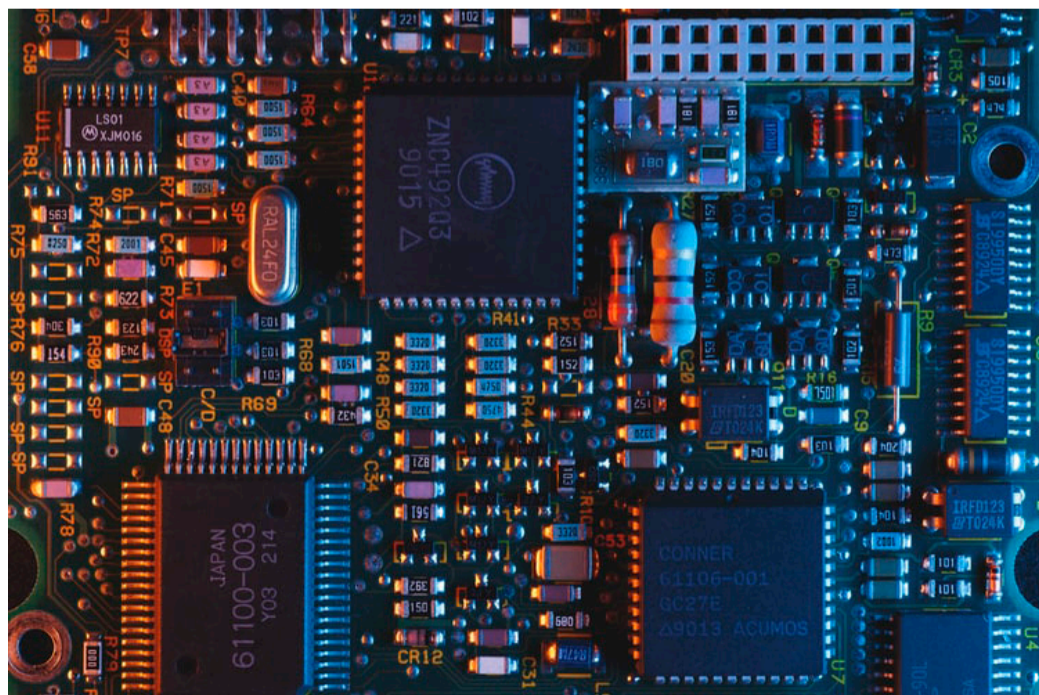
Początkowo uważano, że pandemia COVID-19 w okolicach Wuhan ma regionalny charakter i szybko zaniknie. Jednocześnie, każdego dnia miliony osób wsiadało do samolotów, by kilka, kilkanaście godzin później znaleźć się na kolejnym zatłoczonym lotnisku odległym o tysiące kilometrów. „Rozlanie się” pandemii COVID-19 po całym globie stało się praktycznie nieuniknione. Wg statystyk na koniec października 2021 na całym świecie zachorowało ok. 245 mln osób, z których

ok. 5 mln zmarło.

Chińczycy szybko i radykalnie podjęli problem koronawirusa. Ścisłej izolacji poddano całe miasta i prowincje. Zakazywane było nawet opuszczanie własnego mieszkania wyłącznie z zamurowywaniem drzwi i wstawianiem krat w mieszkaniach osób poddanych kwarantannie, a nie stosujących się do zakazów. Na kilka miesięcy stanęły fabryki, a trzeba pamiętać, że

Wuhan jest jednym z największych i najważniejszych ośrodków przemysłowych współczesnych Chin. Rozwinięty jest tam przemysł wysokich technologii, maszynowy, samochodowy czy chemiczny. Przerwany został strumień dostaw, który sparaliżował gospodarki praktycznie całego (cywilizowanego) świata. Powstał swoisty efekt domina – brak części zatrzymał europejskie, amerykańskie i dalekowschodnie fabryki. Z drugiej strony, na wiele produktów spadł – wręcz załamał się – popyt. Lockdown zatrzymał w domach setki milionów ludzi, z których miliony straciły pracę i źródło dochodów. Wydatki ograniczyły się do najniezbędniejszych, głównie żywności i środków higienicznych.

W rezultacie gwałtownie, o dziesiątki procent, spadła sprzedaż m.in. samochodów. Koncerny mocno ograniczyły lub czasowo zawiesiły produkcję, jednocześnie z filozofią just-in-time anulując swe zamówienia na części i podzespoły. „Tapnięcie” na →→





motoryzacyjnym rynku nie było jednak długotrwałe. Ale tych niewiele firm na świecie, które produkują półprzewodniki, z których wytwarza się tranzystory, a te z kolei służą wytworzeniu procesorów, nie mając zamówień na elektronikę do samochodów przestawiło się na wytwarzanie tych podzespołów do komputerów, telefonów komórkowych i urządzeń związanych z siecią internetową. Było to tym bardziej pożądane dla wszystkich stron tego układu, gdyż gwałtownie zwiększył się popyt na wszelaką elektronikę w związku z przestawieniem się milionów osób na pracę i naukę w wersji on-line.

Bardzo ważna jest w tym miejscu informacja, o której przeciętny użytkownik jakiegokolwiek urządzenia mającego w sobie przynajmniej jeden procesor po prostu nie wie, i właściwie wiedzieć nie musi. Otóż, ich produkcja jest niesłychanie czasochłonna i droga. W zależności od wymogów technicznych produkcja tzw. „chipsa” (czypa) może trwać od kilku tygodni do nawet miesięcy! Oczywiście, produkuje się jednocześnie tysiące, a nie miliony takich czipów. Nie zmienia to faktu, że na otrzymanie konkretnego procesora można długo poczekać.

Drugim istotnym faktem są koszty budowy fabryki

półprzewodników. Krótko mówiąc są gigantyczne. Obecnie na świecie jest jedynie kilka firm i kilkanaście fabryk produkujących tego typu elektronikę znajdujących się w USA, Korei Południowej i Tajwanie. Budowa nowej linii produkcyjnej może trwać nawet kilka lat! Produkcja jest całkowicie zautomatyzowana, w hali produkcyjnej wymagana jest całkowita sterylność. Obecność człowieka jest niepożądana i zbędna, sterowanie produkcją odbywa się z innego miejsca. To jest technologia co najmniej kosmiczna. Nie ma w tym przesady. Jeden nanometr (nm), to milionowa część milimetra. Ludzki włos ma około 100 tysięcy nm, czyli 1/10 milimetra. Natomiast współczesne tranzystory mają bramki przepuszczające prąd mające wielkość 22 nanometrów.

Obecnie w UE trwają prace nad możliwością produkcji półprzewodników o wielkości 10 nm i mniejszej, by uniezależnić się od producentów z Dalekiego Wschodu. To jednak odległa przyszłość. Na początku XXI wieku na świecie było 30 firm, które zajmowały się produkcją wysokowydajnych półprzewodników, teraz pozostało ich tylko pięć!

Przemysł motoryzacyjny poniósł w latach 2020-2021 bolesną porażkę. Obecnie na swój wymarzony →→

samochód (wg osobistej specyfikacji) można, w zależności od marki i modelu, poczekać od kilku do kilkunastu miesięcy. Na przyfabrycznych placach stłoczonych są dziesiątki tysięcy samochodów – mają koła i silniki, kompletną karoserię, ale brakuje im tego, co obecne auta wprawia w ruch, czyli kilkunastu, kilkudziesięciu procesorów. W rezultacie nie nadają się do sprzedaży.

Sytuacja w branży motoryzacyjnej nie jest obecnie łatwa, moim zdaniem najtrudniejsza od czasów kryzysu paliwowego z lat 70-tych XX wieku.

Kryzys pogłębił się po pożarze w fabryce procesorów w Japonii, która wytwarzała ok. 30 proc. światowego rynku modułów sterujących do samochodów oraz ograniczeniem produkcji przez największego producenta półprzewodników, firmę TSMC (Taiwan Semiconductor Manufacturing Company), związaną z brakiem wody na Tajwanie. Pewną „wisienką na torcie” kłopotów stała się mniej więcej tygodniowa blokada Kanału Sueskiego przez kontenerowiec „Ever Given” (marzec 2021), który osiadł na mieliźnie, uniemożliwiając żeglugę ponad 200 statkom (kontenerowcom, tankowcom i innych jednostek) o ładowności prawie 17 milionów ton!

Rozwój motoryzacji jest obecnie – moim zdaniem – na rozdrożu, na którym chyba nigdy w swej historii nie był. Z jednej strony kłopoty z dostawami procesorów, które wg różnych opinii mogą potrwać nawet do końca przyszłego roku, albo i dłużej. Z drugiej strony, presja UE do eliminacji z unijnego rynku samochodów spalinowych na rzecz elektrycznych. Idea w jakimś sensie słuszna, ale przy nacisku na tzw. „dekarbonizację”, czyli eliminację węgla jako



źródła energii elektrycznej, której na razie w żaden sposób (przy braku tanich sposobów magazynowania tejże energii) nie zastąpią tzw. Odnawialne Źródła Energii, czyli instalacje wiatrowe i panele słoneczne.

Jak na razie, skutkami tego całego zawirowania są olbrzymie kolejki po nowe (zwłaszcza wg własnej specyfikacji) auta, ale też istotnie rosnące ceny na rynku aut używanych. Idea just-in-time okazała się swego rodzaju porażką, gdy okazało się, że poleganie na wyjątkowo wąskiej liczbie poddostawców, w dodatku oddalonych o tysiące kilometrów i tygodnie żeglugi nawet w XXI wieku nie daje żadnej gwarancji otrzymania zamówionego towaru właśnie just-in-time.

Pierwszym w ostatnich latach poważnym ostrzeżeniem dla globalnego przemysłu stał się wybuch w 2010 roku islandzkiego wulkanu o wdzięcznej nazwie Eyjafjallajökull, który na wiele dni sparaliżował ruch lotniczy praktycznie nad całą Europą. Nie wygląda na to, że wyciągnięte zostały z tego faktu jakieś konstruktywne wnioski.

Niewątpliwie, ciąg dalszy nastąpi...



MITY

TEKST I ZDJĘCIA: MARCIN SUSZCZEWSKI

Entuzjaści zawsze znajdą sposób żeby się spotkać i dać upust swoim pasjom. Rok temu, w szalejącej pandemii, miłośnicy włoskiej motoryzacji jeździli po ulubionych trasach i dzielili się nimi z pozostałymi. W tym roku przyszło im się jednak zmierzyć z czymś dużo gorszym.

Zloty organizowane przez ForzaItalia zawsze odbywały się w słoneczną pogodę. Wiadomo, tylko w takich warunkach włoskie pojazdy są w stanie o własnych siłach wytoczyć się z garażu. Nie wspominając o korozji, która tylko czeka na deszcz, aby pożreć włoskie żelazo. Tak zapewne myśli większość właścicieli tzw. VAGów czyli pragmatycznych wozów germańskiego pochodzenia. I co

można im na to rzec, poza tym, że budują mity? Wszak na nich opierać się zbyt długo nie sposób.

Mimo słotnej aury, do podwarszawskiego Rozalina ściągnęli italomaniacy, a każdy z nich na pokładzie włoskiej Belli, nierzadko z inną Bellą na fotelu kierowcy. Wszystko po to by podziwiać inne włoskie załogi i napić się włoskiej kawy. ForzaItalia →→





to nie tylko spotkania motoryzacyjne, ale również portal z informacjami dla fanów włoszczyzny. Do tego stopnia rozpoznawany i szanowany, że sama Alfa Romeo uznała potrzebę dostarczenia na imprezę Giulii GTAM. To ona stanowiła w tym roku oś całego wydarzenia. To o niej wszyscy skrycie marzyli, pomimo tego, że GTAM to seria tylko pięciuset sztuk a informację o zakończeniu sprzedaży serii opublikowaliśmy już w poprzednim, wydaniu iAuto. Nie zmienia to faktu, że obłędnie zielona Giulia z karbonowymi dodatkami opracowanymi we współpracy z Sauberem i wspaniałymi wydechami Akrapovic, skutecznie przykuła uwagę wszystkich i na nowo rozpałała miłość do włoskiej motoryzacji.

W części ekspozycyjnej nie brakło pozostałych modeli z aktualnej oferty Alfy w Polsce, ale również starszych modeli marki. Przyjechało też Lambo i kilka Ferrari, w tym dwie Testarossy, a także Maserati kabrio (na taką pogodę?) i Coupe w wersji wyścigowej.

Najważniejsi na zlocie ForzaItalia byli jednak uczestnicy i to dla nich →

przygotowano ogromny parking gdzie ustawili swoje pojazdy z oznaczeniami do Konkursu Elegancji. Czego tam nie było! Od Fiatów Uno do Cromy Turbo. Przeważały jednak nowsze modele. Ja na zlot udałem się zieloną Mareą. Nie pchałem się na świecznik, ale po przejrzaniu parkingu uczestników chyba powinienem zweryfikować skromną postawę. Po prostu drugiej Marei nie znalazłem. Ani nawet Bravy czy Bravo z lat 90. Z jednej strony, należy się cieszyć.

Wszak tłumna obecność nowszych samochodów, świadczy o rosnącej zamożności Polaków. Nic złego nie da się powiedzieć o pięknej Alfie 159 czy jej następczyni, Giuliettcie. Z drugiej strony, chciałoby się wykorzystać taką okazję do pokazania starszych modeli włoskich marek. To one mozolnie budowały historię i źle by było, gdyby czas je pokonał. Zdaje się jednak, że fani Forzaltalia stawiają na osiągi i nowoczesność.

Forzaltalia 2021 zaimponowała rozmachem, świetną organizacją i miłą atmosferą. Na przyszłość widziałbym tam koniecznie również włoskie jednoślady, bo pojedyncze Moto Guzzi nie zmienia obrazu. A gdzie te wszystkie kultowe skutery?

Widać, że impreza rozwija się w dobrą stronę. Nie brakuje uczestników ani chętnych do zaprezentowania starszych modeli. Wierzę, że za rok spotkamy się ponownie, tym razem w pełnym słońcu i może nawet przy dźwiękach rodem z festiwalu San Remo. ■



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.



Wygłąda 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 →→

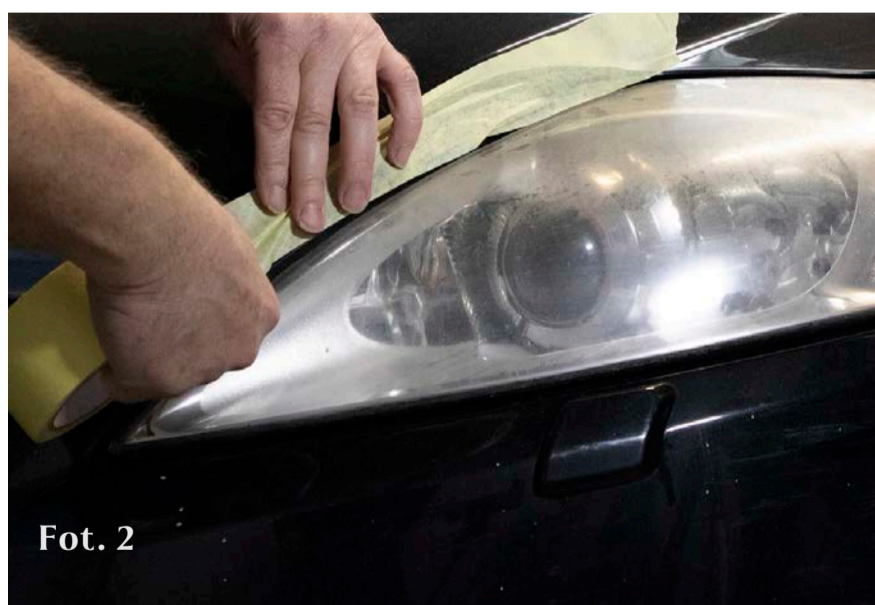
i zgodne ze specyfikacją samochodu (zazwyczaj H7 – 55W) nie czynią szkody. Kiedy powierzchnia reflektora matowieje i światła są coraz słabsze, niektórzy kierowcy zakładają mocniejsze żarówki, (80W, 100W) zamiast usunąć zmatowienie na „szybie” reflektora. Nadtopionych nadmierną temperaturą lamp nie da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

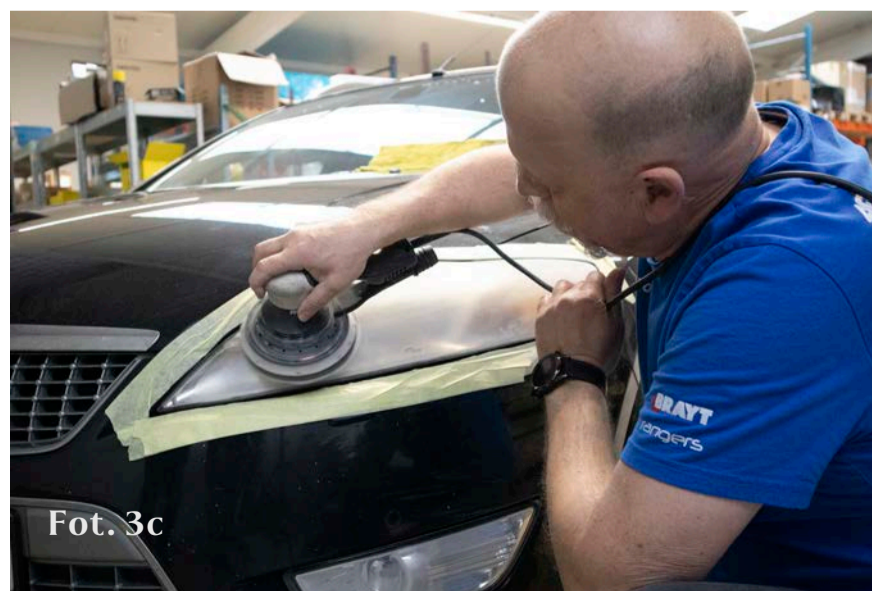


Fot. 3a



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

Sezon na kółku

TEKST: MARCIN SUSZCZEWSKI



W sumie nie na jednym a dwóch, ale jednak kolejny sezon za mną i wypada poczynić podsumowanie kilku miesięcy trudnej relacji kierowców jedno i dwuśladów. Bo nie jest ona łatwa, a z biegiem lat niewiele się zmienia.

Jednośladów przybywa, przynajmniej na oko, chociaż statystyki nie są zbyt optymistyczne. Według danych SAMAR, sprzedaż nowych motocykli i skuterów jest w tym roku o ponad 15% niższa niż w zeszłym. Wysokie są też spadki w kolejnych miesiącach. Jak jednak wiemy sprzedaż nowych pojazdów sobie, a ulica żyje przede wszystkim używanymi. Nie zdarzyło mi się spotkać kuriera z jedzeniem, który siedziałby na lśniącym nowym skuterze, a tych kurierów po miastach kręci się bez liku.

Skoro zaś o kurierach z jedzeniem mowa, muszę pochylić czoła w kierunku kierowców z Indii i z Azji. Cały ten rok obserwuję ich przy każdej okazji i nie mogę wyjść z podziwu dla sprawności i elastyczności ich stylu jazdy. Zagraniczni dostawcy często nie znają dobrze naszej topografii i spowalnia ich spoglądanie do zainstalowanych w przeróżny sposób smartfonów, ale jeśli już poznają kierunek, to śmigają między samochodami bez najmniejszego strachu. Kiedy zaś dodać do tego, że mają na plecach wielkie pudło



z żarciem, a pod sobą tylko 50 cm³ silnika, ten respekt powinien znacznie wzrosnąć. Co również ważne, nie są im straszne niskie temperatury, padający deszcz, a nawet śnieg. Panowie, chylę czoła.

O ile bowiem lubię te wszystkie przewagi, które w mieście daje człowiekowi jednośląd, jednocześnie wiem o sobie to, że niespecjalnie przepadam zmoknąć, a jazda po śniegu skuterem graniczy już u mnie z abstrakcją. Uważam, że ten pojazd nie jest do tego stworzony. Na co dzień przemieszczam się pojazdem o pojemności 125cm³ i wydaje mi się on zupełnie wystarczający do jazdy po mieście tak zatłoczonym jak Warszawa. Przy czym mieszkam na jej obrzeżach i dostanie się do centrum oznacza dla mnie pokonanie 20 kilometrów. Na tę odległość składać się może kawałek obwodnicy albo kilka kilometrów szybciej jeżdżonych dróg. Dla motocykla to pestka, ale skuterowanie zakrawa na nich na pewnego rodzaju bohaterstwo. Tak to przynajmniej widzę, ze sobą w roli głównej.

Przy takim zróżnicowaniu, mam okazję do obserwacji ruchu metropolitalnego we wszystkich formach. Tam, gdzie na obwodnicy wyprzedza mnie wszystko, na zjeździe z niej już odrabiam straty, a w korkach płynę między autami na czoło zastopowanej kolumny.

I tu zaczynają się schody. O ile bowiem kierowcy z politowaniem śmigają koło mnie na wielopasmówce, kiedy przychodzi moja kolej odrabiania strat, napotykam na auta stojące bliżej osi pasa czy wręcz kierowców, którzy zdają się nie zauważać motocykla. O ile kierowcy mocniejszych jednośladów wypracowali styl porykiwania wydechem w takich sytuacjach, a brzmiały owe ryki najczęściej na tyle poważnie, że samochody ustępują, ja takiej broni w rękach nie mam. Przyznać trzeba, że mniej jest, niż w minionych latach, tępej agresji na starcie spod świateł. Wciąż jednak wielu samochodziarzy katuje silniki, żeby dopaść jednoślada. Trudno to pojąć, wszak stosunek mocy do masy najczęściej nie wypada dla nich korzystnie. A jednak...

Tu muszę wskazać na relatywnie nowe zjawisko. Auta elektryczne. Łatwo je rozpoznać po zielonym tle rejestracji i naprawdę nie warto zastawiać im przodu

czy stawać z boku. Z reguły skuter nie ma z nimi szans. Motocykl zresztą też rzadko. W mojej opinii, większa liczba kierowców przesiadła się do coraz wygodniejszych pojazdów i zwyczajnie nie chce im się rywalizować na ulicy o każdy milimetr asfaltu. Pozostali są na tyle umęczeni jazdą w korkach, że też oddają pole.

Co roku, w tym miejscu, apelowałbym o zrozumienie dla motocyklistów i cieszył się z mniejszej liczby ofiar drogowych konfrontacji. Mam jednak nieco inny pomysł, który podsunę do wykorzystania na wiosnę 2022.

Drodzy właściciele samochodów, poszukajcie przez zimę jednoślada, a na wiosnę wskoczcie na niego i poczujcie wiatr we włosach, ale nie tylko. Oszczędzicie sobie stania w korku, spalicie mniej paliwa ani nie zapłacicie za parkowanie. Mało tego, pozbawieni konieczności „korkowania” i szukania miejsca do parkowania, zyskacie sporo czasu. Oceniam, że dziennie oszczędzicie nawet dwie godziny w takim mieście jak Warszawa. Koszty policzcie sobie sami.

Im więcej właścicieli samochodów pójdzie za moim podszeptem, tym bardziej ulice naszych miast się rozluźnią i skorzystamy na tym wspólnie. Mniej zanieczyszczenia środowiska, straty czasu, samochodów zagracaających każdy metr kwadratowy. Jeśli te argumenty nie przekonują, sięgnę po inny. Po prostu zakup dowolnego jednoślada jest tańszy, a wizualna atrakcyjność jednak spora. Z kierowcą łącznie.

Żeby dogonić temat samochodem, wypada od razu udać się po coś sportowego, a taki pojazd kosztuje na pewno ponad 100 tysięcy złotych chyba, że jest Golfem GTi, bo wtedy na zakup trzeba przygotować ponad 200.

Z kolei nowy skuter to wydatek do 20 tysięcy złotych plus trochę fajnych ciuchów, ale to już nie tyle konieczność, co część skuterowej mody. Skoro więc życie podsuwa taką szansę, czemu by nie wykorzystać?

No i na koniec, coś dla pragnących poszerzenia kontaktów. Brałem w tym roku udział w imprezie Distinguished Rider's Day, który zgromadził jeźdźców skuterów i cafe racerów w marynarkach i zabawnych butach. Namawiam do dołączenia wiosną w sezonie 2022.



Tomasz Rzeszutek



Wydarzenia i rocznice: listopad 2021

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

„Koleś się zatrzyma, przecież nas widzi...”

Tak według słów Rolfa Wüthericha, który był współpasażerem, brzmiały ostatnie słowa Jamesa Deana, który zginął 30 września 1955 roku w zderzeniu z innym samochodem. Dean – aktor, mający w chwili śmierci zaledwie 24 lata, i który stał się ikoną amerykańskiej pop-kultury za swe role filmowe m.in. w filmie „Buntownik bez powodu” - na skrzyżowaniu miał pierwszeństwo.

Aktor lubił szybkie samochody i – trzeba przyznać – miał talent do sportowej jazdy. Odnosił sukcesy w wyścigach samochodowych używając porsche 356 speedster, później porsche 550 spyder. Tym drugim samochodem (w ostatniej chwili zmieniając ustalony

wcześniej plan) Dean wyruszył w swoją ostatnią drogę. Mechanik Deana, Wütherich, po kilku wcześniejszych próbach samobójczych zginął w 1981 roku w wypadku samochodowym w Niemczech...

Tak, niniejsze kalendarium będzie nieco odmienne od dotychczasowych i ma to niewątpliwy związek z Dniem Wszystkich Świętych/Zmarłych, obchodzony tradycyjnie w Polsce 1 listopada. Każdego roku na drogach giną tysiące osób, których zakończone żywoty stają się po prostu statystyką. Są jednak wypadki drogowe, które wybijają się na pierwszy plan w światowych czy krajowych mediach z powodu tego, że wzięły w nich udział (i zgi- ➔➔



Wrak Porsche 550 spyder po wypadku Jamesa Deana



Thomas Edward Lawrence



Thomas Edward Lawrence

nęły) tzw. osoby publiczne – aktorzy, artyści, celebryci, wybitni sportowcy czy politycy. Lista ta jest zaskakująco długa. W niniejszym kalendarium skupię się zaledwie na kilku postaciach.

Zacznę od Thomasa Edwarda Lawrence, wybitnego brytyjskiego archeologa, podróżnika, pisarza i dyplomaty, którego legendarna postać uwieczniona została w obsypanym Oskarami filmie z 1962 roku „Lawrence z Arabii” (w tytułowej roli Peter O’Toole). Lawrence otwiera dzisiejszą listę z dwóch powodów: po pierwsze jako jedyny zginął w wypadku motocyklowym, po drugie, jego śmierć przyniosła paradoksalnie wiele dobrego, ratując do dzisiaj – każdego roku - tysiące osób.

Jego kariera rozpoczęła się przed I wojną światową od wykopalisk archeologicznych na Bliskim Wschodzie. W trakcie wojny pozostał na tym terenie przyczyniając się walnie do zwycięstwa „arabskiego powstania” przeciwko Imperium Osmańskiemu, dzięki czemu powstał częściowo niepodległy Irak oraz późniejsza Jordania. Jego biografia jest przebogata w wydarzenia. Dość stwierdzić, że do ostat-

nich swych dni był niezwykle wpływową osobą w brytyjskich i arabskich kręgach politycznych. 12 maja 1935 roku Lawrence, wracając z pobliskiej poczty do domu w Clouds Hill (Dorset) swoim motocyklem (Brough Superior SS100) natknął się niespodziewanie na dwóch jadących obok siebie młodocianych rowerzystów. Gwałtowna próba ich ominięcia skończyła się upadkiem i uderzeniem głową w drzewo. Lawrence w ciężkim stanie trafił do szpitala, gdzie tydzień później (19 maja) zmarł. Wśród medyków opiekujących się rannym był młody lekarz Hugh Cairns, jeden z pierwszych brytyjskich neurochirurgów. Od tego czasu zaczął on interesować się przypadkami urazów mózgu po wypadkach motocyklowych. Żmudne zbieranie dokumentacji medycznych wykazało, że w ciągu 21. miesięcy do wybuchu II wojny światowej na brytyjskich drogach zginęło 1884 motocyklistów, z których aż 2/3 w wyniku obrażeń głowy. Później było jeszcze gorzej, m.in. w wyniku obowiązkowego zaciemnienia. W ciągu 21 (już wojennych) miesięcy zginęło 2279 motocyklistów. →→



Hugh Cairns

W październiku 1941 roku Cairns opublikował w *British Medical Journal* artykuł pod tytułem „Urazy głowy u motocyklistów – znaczenie kasku”. Nie twierdził, że kask uchroni życie wszystkich motocyklistów, ale nie miał wątpliwości, że stosowanie go mocno ograniczy liczbę śmiertelnych obrażeń. Już w kolejnym miesiącu armia brytyjska nakazała wszystkim motocyklistom w swych szeregach jazdę w hełmach. Badania Cairnsa walczyły się do opracowywania coraz lepiej chroniących głowy kasków, chociaż obowiązek jego używania wprowadzono w Wlk. Brytanii dopiero w 1973 roku. W 2013 roku, mimo nieporównywalnie większego ruchu na brytyjskich drogach, zginęło 331 motocyklistów.

Inną ofiarą wypadku drogowego stała się Jayne Mansfield – amerykańska modelka, aktorka, piosenkarka i artystka estradowa, która uważana była w Hollywood za największą rywalkę Marilyn Monroe. W nocy z 28 na 29 czerwca 1967 roku Mansfield podróżowała wraz ze swym partnerem Samem Brody, kierowcą Ronnie Harrisonem i siedzącą na

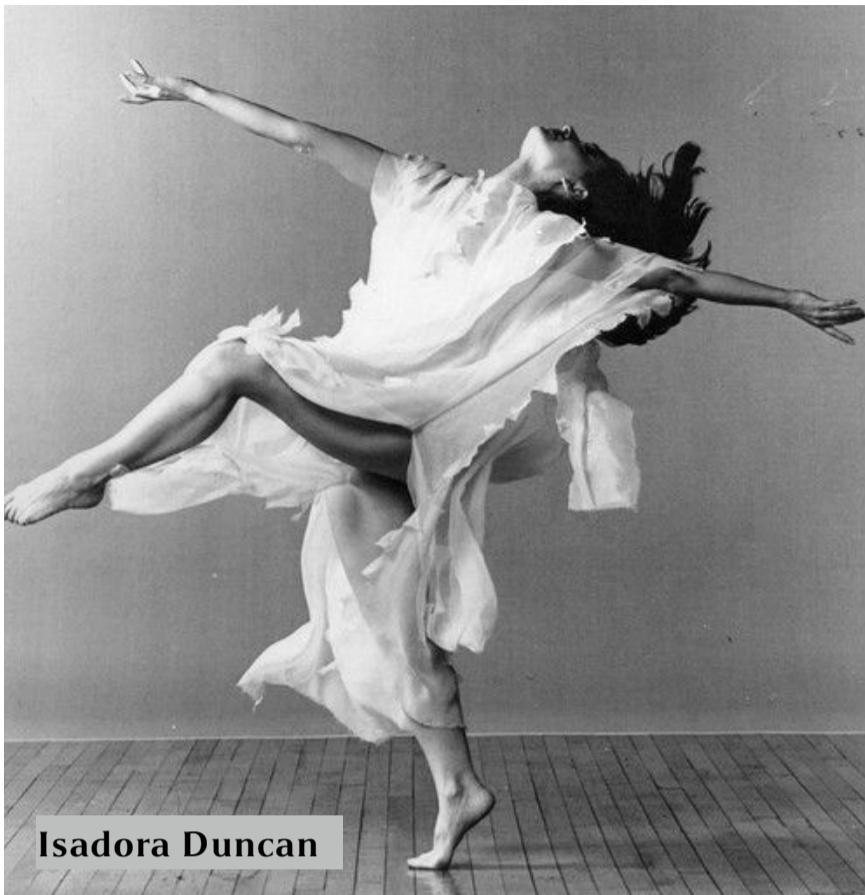
tyłej kanapie trójką (z czwórki) swych dzieci do Nowego Orleanu, gdzie miała wziąć udział w telewizyjnym show. Tym razem kierowca zagapił się i wbił się Buickem Electra 225 pod przyczepę jadącej dużo wolniej ciężarówki (według innych źródeł ciągnika). W rezultacie cała trójka dorosłych z przodu poniosła śmierć na miejscu, a dzieci odniosły niegroźne obrażenia. Także w wyniku tego przypadku wynikła jakaś dobra zmiana. Otóż, amerykańska National Highway Traffic Safety Administration zaleciła



Jayne Mansfield

obowiązek montowania w naczepach osłony przeciwnajzdowej, czyli nisko osadzonej poprzecznej belki, która uniemożliwia wbicie się pod podłogę. W USA tego typu osłona do dzisiaj nazywana jest Mansfield Bar.

Los wyjątkowo okrutnie potraktował Isadorę Duncan, amerykańską tancerkę, która światową sławę zyskała na początku XX wieku za sprawą zupełnie nowej interpretacji tańca klasycznego. Odrzuciła klasyczny stój baletowy na rzecz bosych stóp oraz obcisłych trykotów lub zwiewnych - na grecki wzór – białych tunik. Jej taniec był niezwykle ekspresyjny, przełamywał wszelkie ówczesne →→



Isadora Duncan

sne kanony tej formy sztuki. Jednocześnie jej życie osobiste nie było wolne od skandali i kontrowersji. Duncan miała trójkę dzieci, z których trzecie zmarło niedługo po porodzie. Pozostała dwójka (w tym dziecko, które Duncan miała z Parisem Singerem, synem Isaaca, słynnego producenta maszyn do szycia) utonęła wraz z nianią w Sekwanie. Wypadek miał dosyć prozaiczny przebieg. Podczas podjazdu na jednej ze stromych paryskich uliczek zgasł silnik samochodu. Kierowca wysiadł, by sprawdzić przyczynę usterki, ale nie zablokował (lub nie zrobił tego dosyć starannie) hamulców i pojazd stoczył się do wody. Natomiast sama Isadora Duncan zginęła 14 września 1927 roku jadąc w towarzystwie Francuską Riwierą, sportowym kabrioletem marki Amilcar. Nieodłącznym strojem jej garderoby był długi, zwiewny szal. Niestety, powiew wiatru wciągnął koniec szala w szprychowe, nieosłonięte koło. Śmierć była natychmiastowa.

Samochód – chociaż tym razem pośrednio – przyczynił się do zakończenia żywota przez Grace Kelly, a właściwie Grace Grimaldi. Amerykańska aktorka zdobyła m.in. Oscara (1955) za rolę w filmie „Dziewczyna z prowincji”, a w 1999 roku Amerykański Instytut Filmowy umieścił jej nazwisko na trzynastym

miejscu listy największych gwiazd amerykańskiego kina. Przełom w jej życiu nastąpił w tymże 1955 roku, gdy w składzie oficjalnej amerykańskiej delegacji udała się na festiwal filmowy do Cannes. Tam poznała księcia Monako, Rainiera, w kwietniu 1956 roku para wzięła ślub, a Grace stała się Jej Księżką Wysokością Księżną Monako i stała się członkiem rodu Grimaldich. Grace zrezygnowała z kariery aktorskiej i do swych ostatnich dni skupiała się na obowiązkach wynikających z jej nowego statusu społecznego. 12 września 1982 roku Grace wybrała się wraz ze swą córką, księżniczką Stefanią na samochodową przejażdżkę. W pewnym momencie prowadząca Rovera P6 3500 Grace straciła panowanie nad kierownicą i pojazd stoczył się ze stromego wzgórza. Stefania wyszła z wypadku z niewielkimi obrażeniami. U Kelly natomiast zdiagnozowano urazy mózgu i klatki piersiowej oraz złamanie nogi. Pierwotną przyczyną wypadku okazał się jednak lekki udar mózgu, który zaburzył panowanie nad samochodem, a kolejne urazy pogorszyły tylko jej stan zdrowia. Następnego dnia wieczorem funkcje mózgu Kelly



Grace Kelly



Rover P6 Grace Grimaldi po wypadku

definitywnie zanikły i księżę Rainier podjął decyzję o odłączeniu aparatury podtrzymującej funkcje życiowe żony.

Andy Savage, popularny w latach 80-tych XX wieku utytułowany wrestler zmarł 20 maja 2011 w trakcie jazdy samochodem mając 59 lat. Sek- ➔➔

cja zwłok wykazała rozległy zawał serca, w trakcie którego Savage uderzył swym Jeepem Wranglerem w drzewo. W jego krwi odnaleziono także cały ślad szeregu leków i substancji chemicznych (ale nie narkotyków), ale oficjalnie uznano, że zabił go zawał.

W epoce kina niemego w USA niezwykle popularnym aktorem grywającym głównie role w westernach był Tom Mix. Wcześniej był żołnierzem, prawdziwym kowbojem, a nawet szeryfem. W swojej epoce był najlepiej opłacanym aktorem w Hol-

Osobną grupę celebrytów, którzy ponieśli śmierć w wypadkach drogowych stanowią ci, którzy korzystając z bogactwa i uroków życia chętnie stosowali (w dowolnych proporcjach) narkotyków, alkoholu i nadmiernej prędkości. Do tych osób należy m.in. Jackson Pollock (amerykański malarz), Ryan Dunn (aktor, komik znany np. z filmów Jackass czy Homewrecker), Dodi Fayed (producent filmowy, kochanek księżnej Diany, który zginął wraz z nią w Paryżu), Jorg Heider (austriacki polityk) czy słynny polski piłkarz Kazimierz Deyna...

Gdyby jednak wymienić zagranicznych i polskich celebrytów, którzy „pod wpływem” spowodowali wypadek, w którym były „jedynie” osoby ranne, to sama lista przypominałaby zapewne książkę telefoniczną średniego miasta...

I już może prawie na sam koniec o nieco tajemniczej śmierci Alberta Camus uznawanego w niektórych kręgach za jednego z najwybitniejszych intelektualistów drugiej połowy XX wieku. Laureat nagrody Nobla w dziedzinie literatury (1957) był jednym z pasażerów luksusowego samochodu Facel Vega prowadzonego przez swego przyjaciela Michela Gallimarda (4 stycznia 1960). W niewielkim francuskim miasteczku samochód niespodziewanie skręcił uderzając w drzewo. Camus zginął na miejscu, kierowca odniósł poważne rany, a pozostałym pasażerom praktycznie nic się nie stało. Policyjne śledztwo wykazało, że kierowca jechał z dozwoloną prędkością, a droga była prosta i sucha. Jak podaje britannica.com wiele lat później pojawiły się we włoskiej prasie niepozawione sensu opinie, że wypadek mogli sprokurować agenci KGB. Camus pod koniec lat 40-tych pozwalał sobie na ostrą krytykę stalinizmu, a po wydarzeniach na Węgrzech w 1956 roku „dostało się” sowieckiemu ministrowi spraw zagranicznych Dmitrijowi Szepiłowowi. W odwecie KGB miałoby przygotować na niego zamach.

Zakończę, przytaczając raz jeszcze ostatnie słowa Jamesa Deana – *koleś się zatrzyma, przecież nas widzi...*

1594 THE MOVING PICTURE WORLD June 14, 1919

STATE RIGHT BUYERS

Now Is Your Opportunity to Secure

FULL OF LAUGHS
FULL OF THRILLS
FULL OF PEP

14 SINGLE REEL
TOM MIX
COMEDIES
and COMEDY DRAMAS
that every
EXHIBITOR
is eager to book

The following first class exchanges are reaping a harvest with them:

OHIO and KENTUCKY Standard Film Corp., Sloan Building, Cleveland, Ohio.	EASTERN PENNSYLVANIA and SOUTHERN NEW JERSEY Masterpiece Film Attractions, 1235 Vine St., Philadelphia, Pa.	MICHIGAN Standard Film Corp., Film Exchange Building, Detroit, Mich.
ILLINOIS Doll-Van Film Corp., 207 S. Wabash Ave., Chicago, Ill.	WESTERN PENNSYLVANIA and WEST VIRGINIA Quality Film Corp., 411 Ferry St., Pittsburgh, Pa.	NORTHERN NEW JERSEY Frank Gerstel, Inc., 126 W. 46th St., New York City.
SOUTH CAROLINA, GEORGIA, TENNESSEE, ALABAMA and FLORIDA Savitt Films, Inc., 63 Walton St., Atlanta, Ga.	DELAWARE, MARYLAND, DISTRICT OF COLUMBIA and VIRGINIA Masterpiece Film Attractions, 1235 Vine St., Philadelphia, Pa.	IOWA and NEBRASKA Sterling Film Corp., 1417 Farnam St., Omaha, Neb.
KANSAS and WEST MISSOURI First National Film Co., 211 E. 12th St., Kansas City, Mo.		NORTH CAROLINA Etahran Film Co., Charlotte, N. C.
		INDIANA Doll-Van Film Corp., 1606 Merchants Bank Building, Indianapolis, Ind.

If your territory is not listed then get busy at once, and wire, write or phone to

EXCLUSIVE FEATURES, Inc.
126 WEST 46th STREET, N. Y. CITY

lywood, zarabiał krocie. Niestety, wprowadzenie dźwięku w filmach przyczyniło się do kresu jego kariery aktorskiej. Jednak Mix nie narzekał na puste konto w banku. Uwielbiał ponadto szybkie samochody i nie mniej szybką jazdę. 12 października 1940 roku Mix pędził swym sportowym Fordem Phaeton i nie zauważył ostrzegawczego znaku informującego o zamkniętym moście. Kierowca w ostatniej chwili skręcił przed barierkami, ale wpadł do wąwozu i tam auto koziółkowało. Duża, aluminiowa walizka, którą Mix miał na półce ze sobą uderzyła kierowcę w kark zabijając go na miejscu.

