

iAauto

Numer 161, grudzień 2021





Aktualności - 3

Światło w tunelu - 8

Wbrew schematom - 12

Subiektywny Top 10 - 15

Jak snajper - 27

Czy Lew się obroni? - 29

Koty z COTY - Americano - 32

Naprawiamy reflektory - 38

NCAP Na dwóch biegunach - 42

"Kolebka polskiej motoryzacji" - 45

Przestój w fabrykach - 47

Zmiany, zmiany, zmiany - 49

Jak poradzić sobie z e-TOLL - 51

Zbiorkom - 53

Sport czy kasa - 55

Barbórka i Karowa - 58

Dziura w prawie - 66

Tomasz Rzeszutek - 68

Kalendarium - 69

iAuto
miesięcznik

Wydawca

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

Redaktor Naczelny
Mirosław Rutkowski
iauto@prowarszawa.pl

Redaguje zespół

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za
treść reklam

Teksty i fotografie są chronione prawami
autorskimi

Zdjęcia na okładce - **Mirosław Rutkowski**

OD REDAKCJI

M

amy powody do dumy
satisfakcji i radości. To
bardzo ważne, bo ostatnio
dobrych wiadomości jak na lekarstwo.



A cieszyć się możemy z tytułu mistrza świata, jaki zdobył Maciej Szczepaniak. Jest czego gratulować! W 2013 roku tytuły rajdowych mistrzów świata wywalczyli Robert Kubica z Maciejem Baranem. W kończącym się roku równie wielki sukces odniósł Maciej Szczepaniak, startujący w cyklu World Rally Championship z Kajetanem Kajetanowiczem. Kierowca tytułu nie zdobył, natomiast zwycięzca WRC3, który zgromadził więcej punktów od Polaka, nie we wszystkich rajdach jechał z tym samym pilotem. I tak Maciej Szczepaniak został najlepszym pilotem WRC3 na świecie.

Czy z górą dwadzieścia lat temu, debiutując w WRC z Tomaszem Kucharem w Rajdzie San Remo myślał o zwycięstwie? A potem, startując z Januszem Kuligiem, Leszkiem Kuzajem, Michałem Kościuszką czy Robertem Kubicą wierzył w to, że na uroczystej gali FIA odbierze puchar zdobywcy tytułu mistrza Świata? Ile po drodze miał zwycięstw i klęsk, chwil zwątpienia i euforii? Ile wyrzeczeń? A ile pracy? Gratuluję serdecznie Maćkowi i jestem przekonany, że pojedzie jeszcze wiele rajdów sprawiając radość kibicom wspierając wiedzą i doświadczeniem partnera w samochodzie rajdowym.

W czasie uroczystej gali FIA trzynastoletni Maciej Gładysz odbierał puchar za zwycięstwo w klasyfikacji sezonu w 2021 FIA Karting Academy Trophy. Zawodnik jest na początku kariery, chociaż przecież nie jest to pierwszy sezon jego startów. Od kilku lat jest jedną z najbardziej obiecujących postaci w polskim kartingu, sporo też namieszał w startach w międzynarodowym towarzystwie. Wspierany przez Orlen jeździ w zespole Sauber Karting Team. Może to nie ma większego znaczenia, ale Sauber BMW to zespół, w którym Robert Kubica rozpoczął starty w bolidach Formuły 1.

A tak przy okazji - Robert Kubica odebrał Złoty Kask. Też na uroczystej gali FIA.

Szerokiej drogi.

Mirosław Rutkowski

Księżycowy łazik Nissana

Podczas Nissan Futures firma zaprezentowała opracowany wspólnie z Japońską Agencją Badań Kosmicznych (JAXA) prototyp łazika księżycowego.

Innowacyjne Centrum Badań Kosmicznych JAXA (JAXA Space Exploration Innovation Hub Center) prowadzi badania nad łazikami księżycowymi — technologią o kluczowym znaczeniu dla odkrywania

tajników kosmosu. Nissan współpracuje z JAXA nad rozwojem systemów sterowania napędem łazików od stycznia 2020 r.

Łazik księżycowy musi być energooszczędny oraz zdolny do poruszania się po pokrytym pyłem, skalistym i pofałdowanym terenie Księżyca. Ponadto, dostępne w kosmosie źródła energii do napędzania pojazdów są mocno ograniczone.



Badania Nissana wykorzystują technologię sterowania silnikiem opracowaną podczas masowej produkcji pojazdów elektrycznych, takich jak LEAF, a także system kontroli napędu na cztery koła e-4ORCE, który zastosowano w najnowszym elektrycznym crossoverze coupé Ariya. Osiągi łazika w trudnym księżycowym terenie szczególnie poprawia właśnie technologia e-4ORCE.

Ekologicznie i bezpiecznie

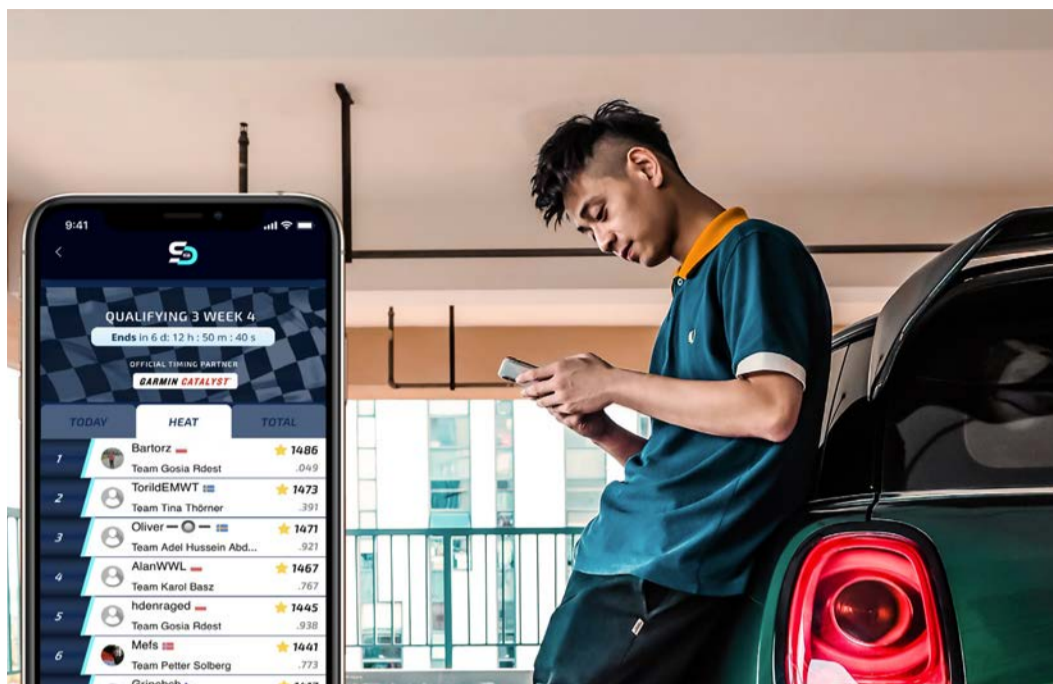
Garmin dołącza do programu FIA Smart Driving Challenge, aby promować bezpieczną i bardziej przyjazną dla środowiska jazdę

FIA Smart Driving Challenge (FIA SDC) to inicjatywa szwedzkiej firmy ubezpieczeniowej Greater Than oraz Międzynarodowej Federacji Samochodowej (FIA), promująca bezpieczną i ekologiczną jazdę. W ramach tego projektu podjęto strategiczną współpracę z firmą Garmin® – liderem rynku technologii GPS, która została globalnym partnerem inicjatywy.

FIA SDC dąży do podniesienia świadomości na temat dwóch ważnych spraw: odpowiedzialności,

którą każdy z kierowców podejmuje wsiadając za kierownicę oraz drobnych zmian w sposobie jazdy, które można wprowadzić w trosce oraz bezpieczeństwa na drodze. Technologia opracowana przez Greater Than, w czasie rzeczywistym mierzy każdy przejazd samochodem oraz przyznaje użytkownikom miejsca w oparciu o bezpieczeństwo i ekonomiczność jazdy. Jest to wiarygodna miara wpływu na środowisko i sposób na zmobilizowanie kierowców na całym świecie do bardziej zrównoważonej jazdy.

Współpraca, która potrwa od teraz do końca 2022 roku, będzie polegała na wspólnych działaniach prowadzących do zwiększenia świadomości na temat bezpiecznej i zrównoważonej jazdy, przy jedno- ➔➔



czesnym wspieraniu kierowców w zmniejszaniu ich wpływu na środowisko.

O FIA Smart Driving Challenge

FIA Smart Driving Challenge (SDC) to ogólnoświatowe wyzwanie, które nagradza inteligentną, bezpieczną i przyjazną dla środowiska jazdę. Wyzwanie zostało stworzone przez FIA we współpracy z Greater Than, aby zachęcić kierowców do mądrzej, bardziej zrównoważonej i bezpieczniejszej jazdy na co dzień. Aplikację można pobrać bezpłatnie i wymaga jedynie połączenia Bluetooth, aby połączyć się z samochodem i rozpocząć jazdę.

App Store: <https://apps.apple.com/se/app/fia-sdc/id1425748874>

Google Play: <https://play.google.com/store/apps/details?id=eu.leanportal.sdc&gl=SE>

Czyste powietrze w Škodach

Obecne wewnątrz samochodu zanieczyszczenia – cząstki stałe, takie jak kurz i pyłki – mogą skutecznie obniżyć poziom komfortu jazdy. Pomóc może klimatyzacja ŠKODA Climatronic z funkcją Air Care, która z powodzeniem je redukuje. W momencie, kiedy odpowiedni czujnik wykryje wzrost ich poziomu, system automatycznie przełączy się na tryb recyrkulacji, aby zatrzymać napływ

powietrza z zewnątrz pojazdu. Czyste powietrze w samochodzie przyczynia się do dobrego samopoczucia pasażerów podczas podróży, a w dłuższej perspektywie dba o ich zdrowie.



System jakości powietrza (AQS) współpracuje z technologią Climatronic – automatycznie przełącza się w tryb recyrkulacji, gdy tylko czujniki wykryją zanieczyszczenie pochodzące spoza samochodu. Następnie do działania przystępują filtry systemu Air Care, które oczyszczają powietrze w kabinie, pochłaniając niechciane cząsteczki i pyłki oraz nieprzyjemne zapachy.

Automatyczne systemy klimatyzacji ŠKODA AUTO Climatronic są dostępne w wersji dwustrefowej i trzystrefowej, w zależności od modelu i poziomu wyposażenia samochodu.

Milion samochodów elektrycznych

Przed końcem roku BMW Group świętuje dostarczenie milionowego samochodu elektrycznego. Jubileuszowy pojazd to BMW iX xDrive40. Z okazji dostarczenia milionowego pojazdu zelektryfikowanego BMW Group firma przekazała nie tylko kluczyki do swojego pojazdu, ale także BMW Wallbox wraz z instalacją do wygodnego i bezpiecznego ładowania w domu oraz kwotę na koncie BMW



Charging do wykorzystania na publiczne ładowanie w całej Europie.

— *Dostawa milionowego pojazdu zelektryfikowanego to kamień milowy w naszej transformacji. I już teraz myślimy o następnym: w ciągu zaledwie dwóch lat chcemy przekroczyć granicę dwóch milionów — powiedział Pieter Nota. — Dzięki naszemu stale rosnącemu portfolio produktów stawiamy sobie ambitne cele sprzedażowe, zwłaszcza w przypadku pojazdów w pełni elektrycznych: w 2022 roku chcemy podwoić sprzedaż w porównaniu z rokiem bieżącym. Do 2025 r. w rękach klientów znajdzie się około dwóch milionów pojazdów z napędem wyłącznie elektrycznym. Zakładamy, że do 2030 roku co najmniej co drugi pojazd sprzedawany przez BMW Group będzie w pełni elektryczny — kontynuuje Pieter Nota. W sumie w ciągu najbliższych dziesięciu lat BMW Group zamierza wprowadzić na drogi około dziesięciu milionów w pełni elektrycznych pojazdów.*

Zmiany w komunikacji F1

Dyrektor zarządzający ds. sportowych F1, Ross Brawn, zapowiedział, że od przyszłego sezonu rozmowy i próby wywierania presji w czasie wyścigu na kierownictwo zawodów będą zakazane. W minionym sezonie wielokrotnie zarówno szef Mercedesa, Toto Wolf, jak i Red Bulla, Christian Horner, dopytywali o ocenę zdarzeń, sugerowali korzystne dla nich decyzje lub kwestionowali rozstrzygnięcia. Dyrektor wyścigów, Michael Masi, podejmował decyzje zgodnie z własnym rozeznaniem sytuacji, bywały kontrowersyjne, bywały niezrozumiałe, bywało, że budziły zdziwienie. W ostatnim wyścigu sezonu już na pierwszym okrążeniu Max Verstappen wyprzedził Lewisa Hamiltona, ten jednak

ścinając szykanę odzyskał prowadzenie. W takich sytuacjach należy oddać pozycję, sędziowie jednak uznali, że nie ma takiej potrzeby. Podobnie chaotyczne decyzje podgrzały atmosferę w końcówce wyścigu. Więcej o ostatniej odsłonie tegorocznego sezonu Formuły 1 na stronie 55.



Zimowe paliwo w Circle K

Od 20 grudnia na stacjach Circle K dostępny będzie arktyczny **milesPLUS[®] diesel**. Paliwo to zostało opracowane z myślą o zabezpieczeniu pojazdów w czasie niesprzyjających warunków zimowych. Obniżona do -32°C Temperatura Zablockowania Zimnego Filtra (TZZF)

oraz gwarantowana Temperatura Mętnienia -22°C zmniejszają ryzyko blokady filtra i unieruchomienia pojazdu. Dodatki uszlachetniające dodatkowo oczyszczają i zabezpieczają silnik. Dla wygody klientów odwiedzających stacje, sieć wprowadziła możliwość płatności za paliwo z poziomu aplikacji Circle K bezpośrednio przy dystrybutorze.

Ujemne temperatury często są wyzwaniem dla standardowych olejów napędowych, wpływając na pracę silnika czy płynność jazdy. Już kilka stopni poniżej zera może spowodować problemy z pracą, jak również rozruchem silnika, czasami nawet po niezbyt mroźnej nocy. Co ważne, w tym czasie nie powinno dopuszczać się do jazdy „na rezerwie”.

Nadmierne gromadzenie wilgoci może prowadzić do szybszego blokowania układu paliwowego.

Firma Circle K Polska (przed 1 kwietnia 2016 r.: Statoil Fuel & Retail Polska) obecna jest na polskim rynku od 1992 r. i prowadzi sieć 376 stacji paliw na terenie całej Polski. Sieć ta obejmuje flagowe stacje własne, stacje segmentu ekonomicznego oraz stacje franczyzowe. Od 2012 r. właścicielem spółki Circle K Polska jest kanadyjska firma Alimentation Couche-Tard Inc. (Couche-Tard), jedna z największych na świecie firm działających w obszarze handlu detalicznego w formacie convenience. Prowadzi ona działalność w Ameryce Północnej, Europie, Azji i na Bliskim Wschodzie.

Sprzedaż samochodów spada

SAMAR informuje, że według danych zawartych w bazie CEPiK liczba zarejestrowanych aut osobowych oraz dostawczych o DMC do 3,5t spadła w listopadzie 2021 roku w porównaniu do analogicznego miesiąca roku poprzedniego. Była ona natomiast wyższa w stosunku do poprzedniego miesiąca (października 2021 roku). Tradycyjnie ostatni kwartał roku to okres wzrostu zakupów. W tym roku sprzedaż aut była niższa w listopadzie (podobnie jak

w październiku) niż w czerwcu, lipcu czy sierpniu. Tak jak w poprzednich miesiącach, ta sytuacja to w głównej mierze efekt problemów rynku motoryzacyjnego związanych z ograniczeniem dostępności aut. Produkcja niektórych modeli została ograniczona lub zatrzymana do końca roku. Stan ten jest spowodowany brakiem półprzewodników niezbędnych do wyposażenia współczesnych samochodów.

Wskaźnikiem pokazującym rosnące problemy z dostępnością aut jest zjawisko spadającego reeksportu samochodów osobowych. W tym roku jego →→

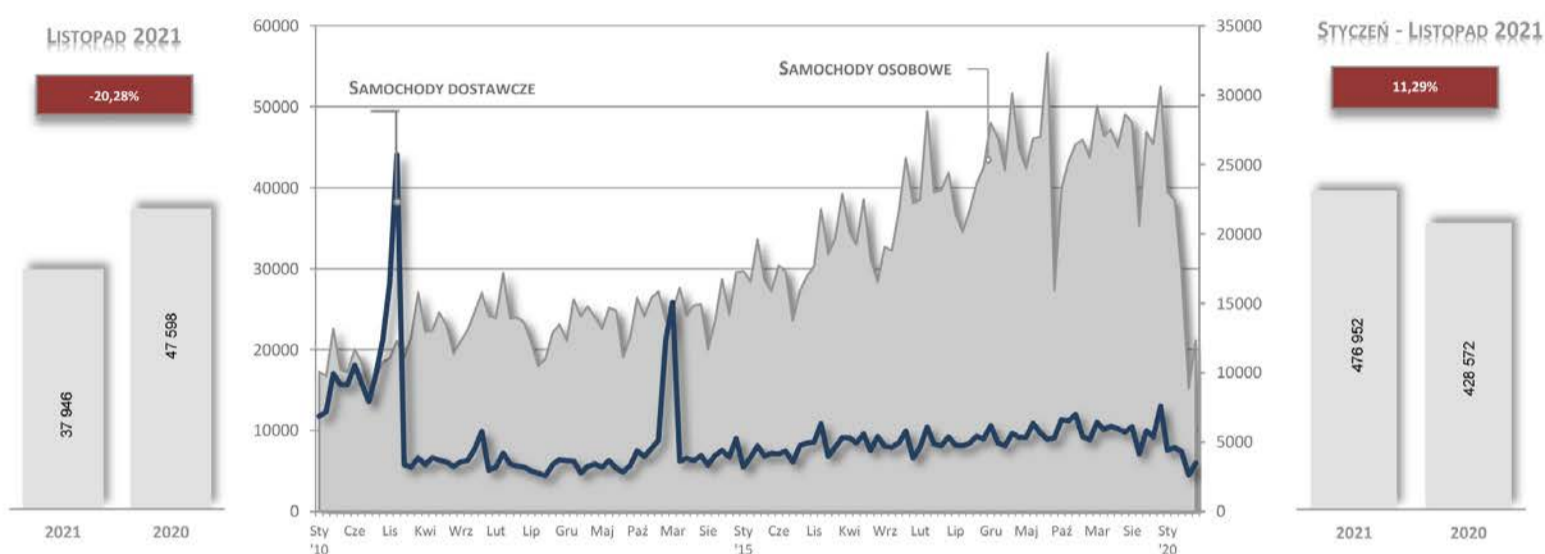


POLSKI RYNEK MOTORYZACYJNY

RAPORT

SAMOCCHODY NOWE

REJESTRACJE NOWYCH SAMOCCHODÓW OSOBOWYCH I DOSTAWCZYCH O DMC DO 3,5T W LATACH 2010 – 2021



REJESTRACJE NOWYCH SAMOCCHODÓW OSOBOWYCH I DOSTAWCZYCH O DMC DO 3,5T W LATACH 2018 - 2021

Rok	Sty	Lut	Mar	Kwi	Maj	Cze	Lip	Sie	Wrz	Paź	Lis	Gru	Razem narastająco	Razem cały rok	
2018	51 039	46 870	57 315	50 187	47 730	52 461	51 959	61 898	32 628	46 546	49 784	52 374	548 417	600 791	
2019	51 335	48 945	56 552	52 289	53 248	51 018	54 797	54 217	39 491	52 721	50 776	60 082	565 389	625 471	
2020	43 889	43 156	33 986	17 865	24 630	40 924	48 259	39 540	43 221	45 504	47 598	59 430	428 572	488 002	
2021	36 887	43 528	55 532	47 060	47 253	50 524	44 404	38 769	38 579	36 470	37 946	-	476 952	476 952	
Zmiana [%]	m-m	-37,93	18,00	27,58	-15,26	0,41	6,92	-12,11	-12,69	-0,49	-5,47	4,05	-	-	
Zmiana [%]	2019/2018	0,58	4,43	-1,33	4,19	11,56	-2,75	5,46	-12,41	21,03	13,27	1,99	14,72	3,09	4,11
	2020/2019	-14,50	-11,83	-39,90	-65,83	-53,74	-19,79	-11,93	-27,07	9,45	-13,69	-6,26	-1,09	-24,20	-21,98
	2021/2020	-15,95	0,86	63,40	163,42	91,85	23,46	-7,99	-1,95	-10,74	-19,85	-20,28	-	11,29	-

udział nie przekroczył w żadnym miesiącu 10% dla samochodów osobowych, a w listopadzie wyniósł około 5 procent.

Prognoza IBRM Samar na 2021 rok to: dla nowych samochodów osobowych - 450 tys. szt. (wzrost o 5,0%), dla nowych samochodów dostawczych - 72 tys. szt. (wzrost o 20,8%).

Według danych Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców, w listopadzie 2021 roku zarejestrowano w Polsce 37 946 samochodów osobowych oraz dostawczych o DMC do 3,5t, czyli o 20,28% (-9 652 szt.) mniej niż rok wcześniej oraz o 4,05% (+1 476 szt.) więcej niż w październiku 2021 roku.

Dane skumulowane (476 952 szt.) wykazują wzrost sprzedaży w 2021 roku o 11,29% (+48 380 szt.).

Sześć marek z pierwszych dziesięciu zanotowało więcej zarejestrowanych aut, licząc rok do roku. Największy wzrost odnotował Hyundai – o 54,36%. Największy spadek liczby rejestracji zanotowała Skoda, o 17,59%.

Około 4,21% aut (1 600 szt.) spośród zarejestrowanych w Polsce w listopadzie 2021 roku zostało najprawdopodobniej wywiezionych z kraju zaraz po rejestracji w ramach tzw. reeksportu. Pod względem udziału reeksportu w rynku jest to spadek wobec poprzedniego miesiąca.

Światło w tunelu



OPRACOWAŁ: MIROSŁAW RUTKOWSKI, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY GDDKiA-KRZYSZTOF NALEWAJKO

Dopiero 20 grudnia został otwarty długo wyczekiwanego fragment Południowej Obwodnicy Warszawy - tunel pod Ursynowem.

W ostatnich dniach odbyła się próba generalna wszystkich służb w razie zagrożenia i wypadku. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad informuje o funkcjonowaniu tego skomplikowanego elementu infrastruktury drogowej.

Kierowcy jadący tunelem muszą jechać z prędkością określoną znakami drogowymi. Należy bardzo uważnie śledzić pojawiające się na wyświetlaczach informacje, bowiem zależnie od sytuacji użytkownicy mogą spotkać się ze zmianą dopuszczalnej prędkości, wyłączeniem pasa ruchu lub nawet całej jezdni. Na znakach o zmiennej treści przed wjazdem

do tunelu mogą pojawić się ostrzeżenia o warunkach atmosferycznych, o zatorze w tunelu, a jeśli cały tunel zostanie zablokowany, kierowcy zobaczą na nich informację o objazdach. Te ostatnie informacje pojawią się nie tylko w najbliższym sąsiedztwie tunelu, ale również kilkadziesiąt kilometrów wcześniej, na A2, S8, S7, S17, DK79 i DK92, przed skrzyżowaniami z DK50.





FOT. GDDKiA/KRZYSZTOF NALEWAJKO

Kierowcy znajdujący się w tunelu, usłyszą komunikaty Centrum Zarządzania Tunelem nadawane przez nagłośnienie w obiekcie, a także przez radio w samochodzie - na jednym z czterech programów publicznego radia (92,4 oraz 102,4 MHz - Jedyńka; 99,1 MHz - Trójka lub 104,9 MHz - Dwójka).

Wentylacja

Obie nawy tunelu mieszczą jezdnie z trzema pasami ruchu oraz pasem awaryjnym (rezerwa na czwarty pas ruchu). Naturalna wentylacja wywołana ruchem pojazdów może być wspomagana przez mechaniczną. Będzie włączana zależnie od stanu zanieczyszczenia (CO oraz NO_x), pojawia

nia się pary wodnej, prędkości przepływu powietrza oraz widoczności.

Przejścia ewakuacyjne

W ścianach obu naw tunelu, co ok. 125 metrów, ulokowano po 19 nisz alarmowych. Z kolei w ścianach wewnętrznych jest po dziewięć nisz, każda co 250 metrów, a w nich przejścia ewakuacyjne do sąsiedniej nawy. W każdej znajduje się telefon alarmowy, gaśnica →→



FOT. GDDKiA/KRZYSZTOF NALEWAJKO



FOT. GDDKIA/KRZYSZTOF NALEWAJKO

i koc przeciwpożarowy, a w przejściach ewakuacyjnych - po obu stronach - są również hydranty. Dodatkowo wnęki alarmowe są również przed wjazdem i za wyjazdem z tunelu, a w nich ulokowane są także hydranty. Skorzystanie z telefonu alarmowego będzie widoczne na ekranach komputerów w Centrum Zarządzania Tunelem, podobnie uruchomienie ręcznego ostrzegacza pożarowego czy wyjęcie gaśnicy z szafki.

Kamery i pomiar prędkości

Sytuację na każdym z 2335 metrów tunelu będą monitorować 134 kamery. 22 to kamery szybkoobrotowe zamontowane na wjazdach i wyjazdach z tunelu oraz naprzeciwko przejść awaryjnych. Pozostałe to kamery stałopozycyjne, z czego 104 zamontowano wzdłuż wewnętrznych ścian tunelu, a 8 na wlotach i wylotach. Te ostatnie będą pozyskiwały obraz dla systemu automatycznego rozpoznawania tablic rejestracyjnych, zintegrowanego z pętlami indukcyjnymi wewnątrz tunelu, wykorzystywanego przy określaniu poziomów swobody ruchu czy →→



FOT. GDDKIA/KRZYSZTOF NALEWAJKO



FOT. GDDKIA/KRZYSZTOF NALEWAJKO

zbierania danych statystycznych czasów przejazdu.

Dostęp do monitoringu, oprócz naszego Centrum Zarządzania Tunelem GDKiA, będą miały również Komenda Stołeczna Policji oraz Centrum Bezpieczeństwa m.st. Warszawy. W tunelu będzie funkcjonował odcinkowy pomiar prędkości, za który odpowiada Główny Inspektorat Transportu Drogowego.

System dozoru automatycznie wykrywa np. pojawienie się pieszego, zatrzymanie pojazdu lub jazdę pod prąd. Algorytmy będą w stanie identyfikować, monitorować i zgłaszać sytuacje oraz obiekty mogące stanowić potencjalne ryzyko wypadku lub pożaru.

W przypadku stwierdzenia naruszenia zasad bezpieczeństwa w tunelu automatycznie będą generowane alarmy. Pracownicy Centrum Zarządzania Tunelem będą mogli wykorzystać system kamer i wideodetekcji do rozpoznania zagrożenia.

W każdej nawie zamontowano 19 czujników pożaru, a pod stropem tunelu - na całej jego długości - ułożono trzy nitki liniowych czujników temperatury. W stacjach transformatorowych, wentylatorni oraz pomieszczeniach technicznych również zamontowane są czujki temperatury.

Pogoda pod kontrolą

W tunelu oraz na dojazdach do niego zamontowane są czujniki meteorologiczne i jezdniowe, które będą dostarczały dane dotyczące warunków meteo oraz stanu nawierzchni. Centrum Zarządzania Tunelem w razie konieczności rozpyli środki odladzające na jezdnię, wykorzystując talerze spryskujące w nawierzchni oraz spryskiwacze przy krawężnikach. System, zasilany środkami odladzającymi ze specjalnych zbiorników po obu stronach tunelu, będzie można także uruchomić ręcznie.

Zablokowania ruchu

Jeśli dojdzie do jakiegoś zdarzenia drogowego i w jego efekcie jedna z naw tunelu zostanie zablokowana, wjazd do tej nawy zostanie zamknięty. Najpierw na sygnalizatorach świetlnych przed tunelem zapali się czerwone światło, następnie zamknie się szlaban, a na znakach zmiennej treści pojawi się komunikat o zamknięciu nawy tunelu.

Kierowcy, którzy staną w zatorze przed zamkniętym szlabanem, nie mogą cofać lub zawracać. Uwolnienie tych pojazdów zostanie przeprowadzone pod kontrolą służb prowadzących akcję ratunkową, pod warunkiem kierowania ruchem przez Policję. Za szlabanem, a przed wlotem do tunelu, jest przejazd awaryjny, na którym zamontowane są bariery szybko-rozbieralne, których demontaż ułatwi przejazd na drugą nitkę jezdni. Miejsce przed wjazdem do tunelu może również pełnić rolę lądowiska dla helikopterów.

W najniżej położonym miejscu tunelu jest też specjalna brama umożliwiająca służbom ratunkowym awaryjny przejazd pojazdów do drugiej nawy. W uzasadnionym przypadku można wprowadzić czasową zmianę w organizacji ruchu i przekierowanie pojazdów do drugiej nawy. Wtedy ruch w niej będzie odbywał się w obu kierunkach. W przypadku zamknięcia tunelu samochody będą kierowane na trasy wyznaczone przez kierującego akcją ratowniczą, zgodnie z zatwierdzonym planem działań ratowniczych.

Bezpieczeństwo zależy od kierowców

Tunel pod Ursynowem przygotowany jest na wszelkie możliwe scenariusze, ale to od samych kierowców zależy, czy służby będą musiały prowadzić akcje ratownicze.

Wjeżdżając do tunelu, przestrzegajmy ograniczeń prędkości, trzymajmy odpowiedni dystans do poprzedzającego auta, unikajmy zmian pasa ruchu, nie zatrzymujmy się i nie rozpraszaajmy uwagi. Brawura za kierownicą może okazać się tragiczna w skutkach i bardzo kosztowana. ■



FOT. GDKiA/KRZYSZTOF NALEWAJKO

Wbrew schematom



SsangYong Tivoli Grand Quartz

TEKST I ZDJĘCIA: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC

Tivoli - koreański crossover podczas jazdy testowej zwracał sporą uwagę. Być może jest to zasługa znaczka mało popularnej marki SsangYong, być może przyczynił się do tego czerwony kolor - Cherry Red, w którym Tivoli wygląda niezwykle atrakcyjnie, a być może to po prostu naprawdę ładne i ciekawe auto.

W Polsce ale i na świecie najstarsza koreańska firma - SsangYong ma trochę „pod górkę”. Obecnie należy do indyjskiego koncernu Mahindra&Mahindra, ale firma ogłosiła bankructwo i szuka nowych inwestorów. W Polsce marka również zmieniała importerów, od połowy 2021 r. sprzedaż koreańskich aut zajmuje się importer SsangYong Auto Polska, należący do jednej z największych grup dilerkich PTH. Sieć pręźnie się rozwija i przybywa punktów sprzedażowo-serwisowych.

Model Tivoli po raz pierwszy pojawił się w 2013 roku. Dwa lata temu przeszedł modernizację – dzięki kilku nowym rozwiązaniom stał się bardziej nowoczesny i ciekawszy. Bardziej podobała mi się kompaktowa wersja Tivoli. Grand, dłuższy od standardowego modelu o 24,5 cm, ma nieco zaburzone proporcje. Ma za to ogromny bagażnik o pojemności aż 720 l. Z zewnątrz auto zaskakuje stylem nadwozia. Ładną „twarz” auta ozdabiają duże reflektory wyposażone w światła LED-owe do jazdy dziennej, kierunkowskazy LED w lusterkach bocznych →→

oraz tylna lampa zespolona LED. Tył pojazdu, dla wielu kontrowersyjny, mi bardzo się podobał. Jest zgrabny, z wieloma przetłoczeniami i ciekawymi światłami. Z boku Grand Tivoli ma nowoczesną sylwetkę. Uzupełnieniem są gustowne, 18-calowe felgi aluminiowe "diamentowe" oraz sportowe, chromowane relingi dachowe. Krótkie zwisy i duże drzwi sugerują, że auto jest przestronne, a relingi dachowe i plastikowe osłony mają utwierdzać nas w przekonaniu, że mamy do czynienia z autem terenowym. To złudne i zbyt pochopne wrażenie, bo terenowe zdolności nie są najmocniejszą stroną tego auta - prześwit wynosi tylko 167 mm.



Wnętrze auta robi dobre, nawet bardzo dobre wrażenie i jest przyjazne kierowcy oraz pasażerom. Fotele są wygodne, dobrze wyprofilowane, wen-

tylowane i podgrzewane. Wielofunkcyjna kierownica, również podgrzewana, jest poręczna, a duży 8-calowy ekran systemu multimedialnego jest czytelny i prosty w obsłudze. Zwraca uwagę całkowicie nowy zestaw wskaźników, na którym odnajdziemy wszelkie potrzebne podczas jazdy informacje. Poza tym Tivoli oferuje sporo miejsca, z tyłu jest naprawdę wygodnie, a duże przeszklone powierzchnie doskonale doświetlają wnętrze i dopełniają pozytywnego wizerunku wnętrza auta. Trudno nie zauważyć wielu różnorodnych schowków. No i jeszcze jeden bardzo ważny element - bagażnik. Ma nie tylko ogromną pojemność, ale jest też ustawny i praktyczny.



Podczas podróżowania tym samochodem bawiła mnie możliwość zmiany koloru podświetlenia zegarów – do wyboru było ich aż pięć, od czerwonego poprzez zielony, brązowy, niebieski aż do żółtego. Kierowcę podczas jazdy wspomagają różne tryby i systemy. Wyposażenie samochodu w testowanej wersji →→



jest naprawdę bogate. Nie brakuje układów i elementów podwyższających bezpieczeństwo czynne oraz bierne, a także multimediiów z wirtualnymi wskaźnikami. Sprawnie prowadzi do celu nawigacja w Google Maps.

Jeździłam Tivoli przez tydzień w bardzo różnych miejscach i warunkach. W mieście, poza miastem, na autostradach i na drogach szutrowych. Pod maską auta pracował silnik benzynowy 1,5 T-Gdi o mocy 163 KM generujący 280 Nm momentu obrotowego. Silnik współpracował z manualną skrzynią biegów. To był najślabszy punkt Tivoli Grand. Jest dostępna również skrzynia automatyczna, 6-biegowa za dopłatą 7,5 tys zł. Warto! Być może w tabelkach osiągi nie prezentują się imponująco, ale podczas podróży samochód spełnił wszelkie oczekiwania. No, może na autostradzie, gdy zapragnęłam rywalizować z innymi użytkownikami drogi brakowało nieco mocy, ale przecież nie do ścigania ten samochód został stworzony. Poza tym Tivoli zapewniał niezły komfort i poczucie bezpieczeństwa również na wąskich i krętych drogach pokonywanych dość

dynamicznie. Silnik poprawnie reagował na dodanie gazu. Średnie spalanie podczas całego testu wyniosło 8,7 l/100 km, ale sporo dystansu przejechałam po zatłoczonym mieście.

Pamiętam modele koreańskiej firmy z dawnych lat. Nie zachwycały urodą. Natomiast za Tivoli oglądają się wszyscy: młodzi i bardzo młodzi, kobiety i mężczyźni i nawet mąż-malkontent powiedział na temat tego auta kilka miłych słów. W czasach gdy liczy się design, a auto kupuje się oczami, ten samochód ma spore szanse, choć marce trudno przebić się do świadomości klientów. Tivoli zaskoczyło mnie pozytywnie. To wszechstronne auto. Wnętrze auta jest przestronne, funkcjonalne, z bardzo dużym bagażnikiem - to atuty Tivoli. Bogate wyposażenie i konkurencyjna cena dopełniają resztę i sprawiają, że warto się tym modelem SsangYonga zainteresować. Producent udziela 5-letniej gwarancji na swoje samochody, co zapewne pomoże w budowaniu wizerunku i zaufania do firmy. I co najważniejsze - samochody dostępne są od ręki, co w dzisiejszych czasach jest rzadkością. ■

Subiektywny top 10

TEKST: KLAUDIUSZ MADEJA, ZDJĘCIA: SERWISY PRASOWE

Postanowiłem pod koniec roku pokusić się o coś w rodzaju podsumowania. Ale trudno takowe zrobić w sytuacji, gdy z braku podzespołów niektóre fabryki zatrzymują lub ograniczają produkcję. Dlatego przygotowałem subiektywny ranking aut kompaktowych w Polsce a.d. 2021.



Samochody kompaktowe są niezmiennie popularne od lat. Wokół wiele się działo i dzieje, ale „stare, dobre kompakty” są i pewno zawsze będą w cenie. Korzystają z nich chętnie zarówno użytkownicy indywidualni, jaki i firmy (np. przedstawiciele handlowi). Ten segment, będący pomostem między małymi samochodami a klasą średnią, sprawdza się dobrze zarówno w mieście, jak i w podróży. Tym bardziej, że na przestrzeni lat samochody kompaktowe „urośli”. Obecnie przyjmuje się długość ok. 4,30 m, jako auto kompaktowe. A ponieważ auta kompaktowe są częściowo wypierane przez kompaktowe SUV-y,

i takie znalazły się w moim rankingu. Ten wybór uwzględnia wyniki sprzedaży na polskim rynku, opinie użytkowników i subiektywne spostrzeżenia. Nie brałem pod uwagę w ogóle aut w pełni elektrycznych, ze względu na ich znikomy udział w rynku, małą infrastrukturę ładowania i wciąż za małe zachęty w postaci np. możliwości wjazdu do ścisłego centrum, darmowego parkowania 24h i innych. Same dopłaty nie wystarczą. Ale najważniejszy jest ten pierwszy czynnik – niemal śladowy udział w rynku kompaktowych samochodów w pełni elektrycznych.



KAŻDEMU WEDŁUG POTRZEB

Trudno wytypować „najlepszy” kompakt, ba, w ogóle najlepszy samochód w jakiegokolwiek kategorii. Wszak użytkownicy mają różne oczekiwania i upodobania. Dla jednego samochód, to tylko narzędzie pracy lub transportu, dla innego to wymarzone auto, wizytówka, albo miejsce, w którym spędza dużo czasu i które musi być mu przyjazne. Są tacy, którzy zwracają uwagę na każdy detal, inni nie znają nawet wszystkich funkcji w swoim samochodzie. Każdy oczywiście ma swój gust i możliwości finansowe. Można się ze mną zgodzić lub nie. Podkreślam jednak, że to jest subiektywny, zupełnie luźny wybór aktualnie dostępnych w Polsce samochodów kompaktowych.

- Dacia Duster
- Ford Focus
- Hyundai i30
- Kia Ceed
- Opel Astra
- Renault Megane
- Toyota Corolla
- Volvo XC 40
- VW Golf
- Peugeot 308

Poniżej wypunktowaliśmy dla każdego modelu po kilka zalet i wad, na jakie wskazują zarówno użytkownicy, jak i dziennikarze testujący te auta.

Opel Astra



wygodne ergonomiczne fotele
rozplanowanie miejsca w środku
staranne wykończenie
produkcja w Polsce, (do 30. 11. 2021 r.)
zużycie paliwa
poziom szumu i hałasu we wnętrzu



wybór wersji silnikowych - tylko 3-cylindrowe jednostki napędowe
widok do tyłu
oświetlenie bagażnika tylko jedną lampką
zabezpieczony system keyless



Kia Ceed



*ilość miejsca z przodu
bogate wyposażenie seryjne
mnogość systemów wspomagających
poziom bezpieczeństwo
niska emisja CO₂
obsługa deski rozdzielczej
zawieszenie i układ jezdny
seryjny system hamowania awaryjnego
oszczędny silnik wysokoprężny
7 lat gwarancji Kia
konkurencyjna cena*



*mało miejsca z tyłu dla wysokich osób
wlew paliwa bez profilu, można się pomylić
przy mocno obciążonym tyle pojazdu
reflektory przednie świecą za wysoko
i mogą oślepić nadjeżdżających z prze-
ciwka
przy prędkości pow. 130 km/h przeska-
dzający hałas we wnętrzu*

Toyota Corolla



*wieloletnie doświadczenie w technologii
 hybrydowej
 ekonomiczne hybrydowe jednostki napę-
 dowe
 duży wybór wersji i pakietów wyposażenia
 poprawione właściwości jezdne w stos. do
 poprzedniej generacji
 niska emisja CO2 wersji hybrydowych
 konkurencyjne ceny wersji hybrydowych
 opcjonalny JBL Sound System*



*stosunkowo niewielki wybór jednostek
 napędowych w tak popularnym modelu
 mało miejsca na tylnych siedzeniach dla
 wysokich osób
 niewielka pojemność bagażnika (oprócz
 kombi)
 słabe oświetlenie bagażnika jedną żarówką
 bardzo przeciętne wykończenie wnętrza
 i materiały do tego użyte*

Dacia Duster



*dużo miejsca z przodu
pojemny bagażnik
niska cena zakupu i serwisowania
stosunkowo prosta karoseria i konstrukcja,
która wielu klientom przypada do gustu
łatwa obsługa deski rozdzielczej, dzięki
małej ilości funkcji
duży postęp, w niemal każdym elemencie,
w stosunku do I generacji modelu*



*słaba widoczność dookoła
niektóre elementy wykończenia wnętrza
wciąż trącą myszką i tandetą
mało elementów poprawiających bezpie-
czeństwo
brak w opcji reflektorów ksenonowych lub
LED
stosunkowo wysokie zużycie paliwa
komputer pokładowy z małą ilością funkcji
i czasem zawodną nawigacją*

Ford Focus



duży wybór jednostek napędowych (benzyna, diesel, hybryda)
 nowoczesna karoseria
 w opcji gumowa ochrona kantów drzwi
 wyraźnie poprawiona obsługa deski rozdzielczej w stos. do poprzedniej generacji
 przestronne wnętrze, także dla wysokich osób
 układ kierowniczy
 wyciszenie wnętrza



wysokie zużycie paliwa niektórych wersji silnikowych
 słaby widok do tyłu (oprócz wersji limuzyna)
 amortyzacja nierówności drogi
 hałas w kabinie przy wyższej prędkości jazdy

VW Golf



*popularny z szerokim dostępem do serwisu i części,
 systematycznie rozwijana karoseria, ale wciąż w tej samej linii, bez zbytnich udziwień
 przestronny z możliwością powiększenia przestrzeni bagażowej
 jeden z liderów w klasie
 wszystko jest na swoim miejscu (przyzwyczajenie do standardów)
 solidne wykończenie
 rozbudowany system asystentów i połączenia z siecią www
 dobry układ kierowniczy
 komfort prowadzenia pojazdu
 szeroki wybór silników w różnych kategoriach (benzyna, diesel, mild-hybrid, plug-in)
 dobre osiągi przy stosunkowo niskim spalaniu
 łatwa odsprzedaż*



*stosunkowo wysoka cena zakupu
 wolne działanie systemu infotainment,
 w ekstremalnych przypadkach chwilowe zawieszanie się
 trudna obsługa systemu pokładowego, jak np. szukanie konkretnych stacji radiowych,
 mozolne wyszukiwanie niektórych funkcji,
 wielopoziomowe menu
 brak pokrętła ustawienia poziomu natężenia dźwięku z systemu audio
 skargi na działanie elektroniki*

Hyundai i30



nowoczesny wygląd karoserii po liftingu
 manualna skrzynia biegów iMT w połączeniu z systemem start-stop
 poprawione właściwości jezdne w stos. do poprzedniej generacji
 dobry wybór jednostek napędowych (benzyna, diesel, mild-hybrid)
 konkurencyjne ceny
 7 lat gwarancji
 ilość miejsca z przodu
 przyjemna i prosta obsługa deski rozdzielczej
 duża skuteczność układu hamulcowego



wysokie zużycie paliwa, także wersji mild-hybrid
 wysoki próg bagażnika
 wiele opcji dostępnych tylko w pakietach
 przeciętne wykończenie wnętrza i materiały tu użyte
 brak koła zapasowego nawet w opcji (tylko zestaw naprawczy)
 przy mocno obciążonym tyle pojazdu
 reflektory przednie świecą za wysoko i mogą oślepić nadjeżdżających z przeciwka
 z tyłu nie powinny siadać wysokie osoby
 niewygodne miejsce środkowe z tyłu
 wysoki poziom hałasu we wnętrzu przy wyższej prędkości i pow. 2 000 obr./min.
 słaba kultura pracy silnika 1.0

Renault Megane



*dobre wykończenie wnętrza, użyte materiały i kolory
duży wyświetlacz środkowy z możliwością programowania jego zawartości (3 ekrany do wyboru)
dobry stosunek ceny do jakości
popularny model, łatwy dostęp części i akcesoriów, duża sieć serwisowa
mnogość systemów bezpieczeństwa
dobry wybór silników (benzyna, diesel, hybryda plug-in, elektryczny)
francuski design, mający wielu zwolenników*



*stosunkowo duża awaryjność
klienci narzekają na system infotainment
niełatwy dostęp do niektórych funkcji, rozbudowane menu systemu pokładowego
tylko przeciętna ilość miejsca z tyłu*

Volvo XC 40



*niepowtarzalny design
 karoseria łącząca nowoczesność z tradycją
 praktyczny kompaktowy SUV
 nienaganne wykończenie z praktycznymi
 i ładnymi detalami
 dobre prowadzenie
 duża ilość systemów bezpieczeństwa bier-
 nego i czynnego
 prestiż marki premium
 wygoda podróżowania, także w dalszych
 trasach
 dostępny napęd przedni i 4x4
 dużo miejsca z tyłu, jak na tę klasę pojazdu
 osiągi wersji R.S.*



*wysoka cena zakupu i eksploatacji
 ograniczony dostęp tańszych części
 zamiennych i ich wysoka cena
 stosunkowo wysokie zużycie paliwa
 miejscami trudna obsługa systemu multi-
 medialnego i pozostałych funkcji poprzez
 wielopoziomowe menu*

Peugeot 308



odnowiona karoseria o współczesnych kształtach
 wybór jednostek napędowych
 wykończenie wnętrza i użyte materiały
 układ jezdny i kierowniczy
 8-stopniowa automatyczna skrzynia biegów
 silniki BlueHDi z normą 6D z dobrymi osiągamami i niskim spalaniem
 niska emisja CO₂
 nowoczesne i przyjemne wnętrze
 opcjonalne nagłośnienie marki Denon



mało schowków z przodu
 skomplikowany dostęp do niektórych funkcji np. klimatyzacji (brak oddzielnego sterowania)
 zbyt niskie zagłówki z tyłu
 seryjnie tylko zestaw naprawczy przebitej opony
 słaby widok do tyłu
 słabe oświetlenie przestrzeni bagażowej
 mało miejsca dla pasażerów z tyłu



Moim wyborem jest Toyota Corolla

Z pewnością zwycięzcy pomógł słabszy debiut wielkiego, niemieckiego konkurenta – VW Golfa. Producent pokpił sprawę z nowoczesną elektroniką, której nie dopasował do modernizowanego modelu. Odpadł także czeski konkurent Skoda Octavia, którego trudno w obecnej karoserii zaliczyć do kompaktów. Jednak w mojej „10”, to zasłużone zwycięstwo, potwierdzone zresztą przez statystykę rejestracji nowych samochodów w Polsce (wg PZPM) w ciągu 11 miesięcy 2021 r.

Krótką historią modelu

Po epizodzie z Aurisem, który był Corollą, stara nazwa wróciła. Ale nie wróciły stare nawyki. Konstruktorzy postanowili, że Corolla nie będzie już nudnym, prostym „środkiem” do poruszania się po drogach. Początkowo wywoływało to mieszane uczucia, a nowa karoseria budziła wiele kontrowersji i dyskusji. Jednak z czasem ludzie się przyzwyczaili do tego designu. Tym bardziej, że pojawiły się modele w podobnej stylistyce, i dzisiaj nie robi to już na nikim takiego wrażenia. Toyota umiejętnie wykorzystuje swoje doświadczenie i pionierskie osiągnięcia w technologii hybrydowej, popierając to szeroką kampanią reklamową i marketingową. Oczywiście, co do niektórych zabiegów i stwierdzeń w nich zawartych można się doczepić, ale fakt pozostaje faktem, to obecnie lider sprzedaży na polskim rynku. Model zadebiutował w Japonii, w 1966 r. W Polsce Corolla jest szerzej znana od połowy lat 80., gdy w tzw. eksporcie wewnętrznym, czyli za waluty wymienialne (np. dolary, marki niemieckie itd.), można było ją kupować. Prawdziwym hitem


okazał się sedan 1,8 D. Niektóre egzemplarze jeżdżą do dzisiaj, a ich właściciele mówią, że to auta nie do zderzenia.

O początkach Toyoty Corolli w Polsce pisał Robert Kondracki w [151 numerze iAuto](#)


Podsumowanie

Przeglądając strony www producentów nietrudno zauważyć, że niektóre bardzo się do siebie upodobiły. Być może tworzy je ten sam, wyspecjalizowany dostawca. Jednak wciąż znalezienie niektórych informacji, detali lub danych, sprawia internaucie kłopot. A przecież my jesteśmy profesjonalistami z branży. Dla przeciętnego, potencjalnego klienta, to jeszcze większa trudność. Tym bardziej, że mnogość wersji i pakietów oraz opcji wyposażenia przyprawia o mały zawrót głowy. Owszem, szeroki wybór jest zaletą. Ale jego skomplikowanie praktycznie uniemożliwia samodzielną konfigurację konkretnego egzemplarza. Chyba, że kupuje się najprostszą wersję ze standardowym wyposażeniem dla danej wersji. Na przykładzie Corolli, gdzie tych pakietów jest dużo, ale niektóre dostępne są dla wybranych wersji, to różne opcje mogą się pomylić. Fachowa pomoc sprzedawcy wydaje się niezbędną. Co z czym najlepiej połączyć, jak wybrać preferowane opcje? A jednocześnie wynegocjować upust, gdy wybiera się np. kilka pakietów. Dlatego prognozy, że niedługo samochód zamówimy wyłącznie przez internet, wydają się być nieco na wyrost. O ile przy zakupie flotowym, większej liczby bliźniaczych aut, można dość szybko dojść do porozumienia, o tyle prywatne zakupy, z indywidualnymi dodatkami i opcjami, wymagają porad handlowca. ■


KLIK Świąteczne wyprzedaże w KLIK! Rabaty na samochody z Cyfrowym Paszportem Pojazdu i roczną gwarancją! Kup teraz online X




Oferta dnia
Renault Scenic Renault Scenik serwis ASO !!, Pełna hi...
2006 · 183 541 km · Benzyna · 1 598 cm3
9 999 PLN




Mercedes-Benz GLC Mercedes B...
2018 · 68 900 km · Benzyna · 3 982 cm3
385 000 PLN



Audi Q5 45 TFSI 2.0 benzyna 26...
2021 · 271 km · Benzyna · 1 984 cm3
189 900 PLN




Audi TT Audi TT 1,8 benzyna + LPG
1999 · 193 600 km · Benzyna+LPG · 1 781 cm3
129 000 PLN




Audi Q3 Audi Q3 Sportback 35 T...
2021 · 30 km · Diesel · 1 968 cm3
234 900 PLN


Jak snajper




Abarth 595 Compet...
2021 · 1 km · Benzyna · 1 368 cm3
120 750 PLN




Volkswagen Polo GT...
2012 · 103 500 km · Benzyna · 1 390 cm3
45 900 PLN




BMW X1 4x4 BMW ...
2017 · 69 900 km · Diesel · 1 995 cm3
107 000 PLN



Mercedes-Benz Kla...
2017 · 78 000 km · Diesel · 2 925 cm3
299 000 PLN



Ford Fusion 2.0 eco...
2017 · 68 364 km · Benzyna · 1 999 cm3
68 900 PLN



Peugeot 3008 Sprz...
2010 · 232 000 km · Diesel · 1 560 cm3
21 000 PLN









Zrzut ekranu

TEKST: **MARCIN SUSZCZEWSKI**

Amatorzy aukcyjnych zakupów powinni znać to pojęcie. Snajperem jest aplikacja lub ktoś, kto potrafi wyczekać cierpliwie do ostatniej chwili i wtedy złożyć ofertę, która sprzedającemu przyniesie ulgę, a snajperowi da sporo satysfakcji.

O tej uldze i satysfakcji, które towarzyszą transakcjom kupna i sprzedaży chciałbym dzisiaj napisać, niejako w uzupełnieniu do „Przewodnika Zakupowicza”, który ukazał się w odcinkach w kilku poprzednich numerach „iAuto”. Takie dokładnie emocje zakupom i sprzedaży towarzyszą. Nie da się tego oszukać. Radość przy samochodzie przeżywamy dwukrotnie, kiedy go nabywamy i potem finalizujemy transakcję sprzedaży. Bo nam się znudził, już go nie chcemy, znaleźliśmy coś innego.

Zrozumienie mentalnej sytuacji sprzedającego jest dla Zakupowicza podstawowym zadaniem. Skoro zapadła decyzja o pozbyciu się pojazdu (domu, robota kuchennego itp.) to jest ona raczej nieodwołalna. Sprzedający chce przedmiot sprzedać. Co prawda, wielu ze sprzedających popełnia jeszcze wciąż grzech „sprzedawania”. Zbyt wysoko ustawiają cenę swojej oferty, zbyt żąrcie bronią się przed propozycjami potencjalnie zainteresowanych. To zła taktyka, prowadzi tylko do wyniszczenia. →→

	1970 Inne Inne Samochód osobowy Gaz 21, VolgaLokalizacja: Ukraina, Dunajowce.Stan: po renowacji (Wszystkie części są or ... 5 photoText	40 000 zł 25 minut temu
	SYNDYK SPRZEDA - CITROEN SAXO 2003 - TROJANÓW Syndyk masy upadłości osoby fizycznej nieprowadzącej działalności gospodarczej ogłasza sprzedaż z wolnej ręki samoc ... 10 photoText	1 085 zł 2 godziny temu
	1994 Volkswagen t4 Do sprzedania T4 z 1994r.Samochod sprawny mechanicznie, do poprawek wygląd zewnętrzny, wymagana naprawa drzwi suwanych. ... 9 photoText	9 800 zł 2 godziny temu
	Skoda superb 1.6 Tdi 2021r Witam sprzedam Skodę Superb z 2011 roku stan bardzo dobry rozrząd był wymieniany z przebiegiem 290 000 wszystkie naprawy ... 4 photoText	25 000 zł 2 godziny temu
	Opel Astra H 2008/9 1.6 B 148 tys Witam Sprzedam Bardzo zadbaną i niezawodną Astra H z 2008/9 r z silnikiem 1.6 benzyna 115 km, Wyposażenie auta : -Wsp ... 4 photoText	15 999 zł 2 godziny temu
	Renault Megane II RS 264km Cena do negocjacji !!! Witam, Dziś wystawiam na sprzedaż swój prywatny samochód Renault Megane II RS w wersji RS Luxe z 2007 roku po mapie n ... 12 photoText	33 999 zł 12 godzin temu
	2016 Toyota Avenis Wagon Toyota Avenis III 2016 Benzyna Kombi Opcja wyposażenia: Executive + Style Salon Polska Przebieg 75 tys. ... 12 photoText	79 900 zł 12 godzin temu
	Renault Vel satis 2.2dci 2003r wersja expression salon Polska komplet dok... Sprzedam Renault Vel satis 2.2 dci 2003r pierwsza rejestracja 01 2004r wersja expression auto kupione w Polsce w salo ... 5 photoText	5 499 zł 13 godzin temu

Ale jako Zakupowicz, na takie właśnie wyniszczenie liczymy. To jest nasza strategia. Trochę jak na polowaniu. Tropimy dzika, najlepiej z ujadającymi psami, aż w końcu jest mu wszystko jedno i wystawia nam się na strzał.

Taka strategia, trzeba to wyraźnie zaznaczyć, najlepiej stosuje się do zakupów, gdzie nie mamy presji czasu. Możemy sobie pozwolić na stratę kilku pozycji aby w końcu z sukcesem dopiąć jednej z transakcji. Inna rzecz, że przy kupowaniu używanego samochodu, o czym była mowa w kolejnych odcinkach „Poradnika Zakupowicza”, pośpiech w ogóle nie jest wskazany. Stawiamy na spokojne oglądanie i zbieranie informacji. Zawsze jest czas na szybkie wyskakiwanie z gotówki. Skoro tak, postarajmy się zrozumieć, jaka ma być nasza postawa, jako tytułowego Snajpera. Otóż, wybieramy kilka interesujących nas samochodów, zbieramy o nich informacje i nasze wrażenia. Następnie wciskamy guzik z napisem „pauza”. To najtrudniejszy element tych podchodów. Bo po co, ktoś spyta, skoro już mamy wszystko obcykane i wystarczy tylko złożyć ofertę? Niby tak, ale musimy jeszcze wypracować czynnik „zmęczenia dzika” czyli sprzedającego. Wtedy będzie on bardziej uległy w negocjacjach. Nie bez kozery o tym rozmawiamy. Na podstawie wieloletnich obserwacji mogę śmiało powiedzieć, że przypadki,

w których samochód ostatecznie sprzedawany jest ze zniżką nawet do 30 procent oryginalnej oferty, nie należą do rzadkości.

OK, kiedy mówimy o aucie za 5 tysięcy, to różnica w żywej gotówce nie wydaje się powalająca. Ale kiedy zwiększymy cenę dziesięciokrotnie, smakowita perspektywa zysku zaczyna wyglądać bardzo, ale to bardzo obiecująco. Prawda?

„Snajper”, trzeba to podkreślić, nie jest propozycją dla początkującego gracza. Tych, z reguły, ponoszą nerwy i obawa, że pojawi się ktoś inny i ich przeliczytuje. Wytrawny snajper mówi w takim wypadku: trudno. Odwraca się i idzie dalej. Tak, ktoś mu sprzed nosa sprzątnął ciekawą ofertę, ale rynek jest przebogaty i za chwilę pojawi się inna. Kto wie, czy nie bardziej nawet atrakcyjna. Wtedy snajper będzie miał do niej kolejne podejście. Być może udane.

Ktoś spyta, jak bardzo można przeciągać „snajpowanie”? Przecież ogłoszenia wygasają po miesiącu lub nawet dwóch tygodniach, a i oferty komisyjne potrafią podlegać rotacji – komisje specjalnie przewożą samochody pod inny adres, by na świeżo spróbować sprzedaży. Cóż, sprawa jest całkiem indywidualna i wiele zależy od pilności zakupu, ceny samochodu, wreszcie potencjału na zmęczenie sprzedającego jaki sami oceniamy na podstawie dotychczasowych doświadczeń. Zanim zainwestujemy pieniądze w naukę nowej taktyki, dobrze jest zaznaczyć sobie kilka pozycji do zakupu i spokojnie obserwować, co się z nimi dzieje. Poza ogłoszeniami na portalach, dobrze jest też przeczesać fora i społecznościówki, bo te samochody też tam są.

O ile bowiem ogłoszenia nie dają żadnej możliwości komentowania oferty, ani innej widocznej dla pozostałych interakcji ze sprzedającym, to te nowsze formy już jak najbardziej są na to nastawione. A z komentarzy innych, a zwłaszcza odpowiedzi sprzedającego, też wiele wynika.

„Snajper” nie jest zabawą dla każdego, ale każdy może spróbować swoich w niej sił. Nie wypali, trudno, ale poczucie to hazardowe mrowienie, które towarzyszy balansowaniu na linie. A waszą linią będzie dokończenie transakcji na warunkach wymarzonych przez was, nie sprzedającego. ■

Czy Lew się obroni?



TEKST: MACIEJ RZOŃCA, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

28 lutego 2022 roku ogłoszone zostaną wyniki dziennikarskiego plebiscytu na „Samochód Roku”, czyli Car of the Year. W najnowszej edycji tego konkursu bierze udział 61 przedstawicieli motoryzacyjnych mediów z 23 europejskich krajów (w tym Maciej Ziemek oraz Roman Popkiewicz z Polski). W tym roku wzięli oni pod uwagę blisko 40 samochodowych nowości, a – już zgodnie z pewną tradycją - na początku grudnia wyłonili siedem modeli, które trafiły do ścisłego finału.

I tak, do finałowej siódemki trafiły (alfabetycznie): Cupra Born, Ford Mustang Mach-E, Hyundai

Ioniq 5, Kia EV6, Peugeot 308, Renault Megane E-Tech oraz Skoda Enyaq iV.

Pewnym zaskoczeniem jest fakt, że w powyższym zestawieniu aż sześć modeli to samochody elektryczne. Jedynym wyjątkiem jest Peugeot 308, który i tak jest reklamowany jako hybryda Plug-in. Jest prawdą, że koncerny motoryzacyjne w ostatnich kilkunastu miesiącach kładą szczególny nacisk na prezentacje nowych „elektryków”, jednak – moim zdaniem – w finale COTY 2022 są one zdecydowanie nadmiernie reprezentowane.

Mimo wszystko, sprzedaż samochodów z takim napędem w większości europejskich krajów jest →→



marginalna ze względu na m.in. wysokie ceny, mimo wszystko słabo rozwinięte sieci ładowania, czy w końcu stosunkowo niewielki zasięg przy długim czasie ładowania. W rezultacie jurorzy nie dopuścili do finału kilka świetnie zapowiadających się modeli, jak np. Nissan Qashqai, Toyota Yaris Cross czy hybrydowy Renault Arkana, których sprzedaż zapewne będzie większa niż każdego z nominowanych „elektryków”. Idea plebiscytu, która chyba ulega zatarciu





wśród jurorów, była taka, by premiować tytułem Car of the Year samochody łączące nowoczesność, wysoki poziom bezpieczeństwa, ale też cenę (czyli dostępność i popularność) i koszty eksploatacji. Oczywiście, zdarzały się dawniej wyjątki (np. Porsche 928 w 1978 roku czy Jaguar I-Pace w 2019), ale były to... wyjątki.

Niestety trend jest taki, iż nie mam wątpliwości, że dziennikarskie jury tytuł „Car of the Year 2022” przydzielili któremuś z tych właśnie pojazdów z napędem elektrycznym. Moim zdaniem jeszcze za wcześnie na taki wybór. A może Lew się wybroni? ■

Zwycięzcy Car of the Year:

- | | |
|------------------------------------|--------------------------------------|
| 1964 – Rover 2000, | 1994 – Ford Mondeo, |
| 1965 – Austin 1800, | 1995 – Fiat Punto, |
| 1966 – Renault 16, | 1996 – Fiat Bravo/Brava, |
| 1967 – Fiat 124, 1968 – NSU Ro 80, | 1997 – Renault Megane Scenic, |
| 1969 – Peugeot 504, | 1998 – Alfa Romeo 156, |
| 1970 – Fiat 128, | 1999 – Ford Focus, |
| 1971 – Citroen GS, | 2000 – Toyota Yaris, |
| 1972 – Fiat 127, | 2001 – Alfa Romeo 147, |
| 1973 – Audi 80, | 2002 – Peugeot 307, |
| 1974 – Mercedes 450 S, | 2003 – Renault Megane, |
| 1975 – Citroen CX, | 2004 – Fiat Panda, |
| 1976 – Simca 1307-1308, | 2005 – Toyota Prius, |
| 1977 – Rover 3500, | 2006 – Renault Clio III, |
| 1978 – Porsche 928, | 2007 – Ford S-MAX, |
| 1979 – Simca-Chrysler Horizon, | 2008 – Fiat 500, |
| 1980 – Lancia Delta, | 2009 – Opel Insignia, |
| 1981 – Ford Escort, | 2010 – Volkswagen Polo, |
| 1982 – Renault 9, | 2011 – Nissan Leaf, |
| 1983 – Audi 100, | 2012 – Opel Ampera / Chevrolet Volt, |
| 1984 – Fiat Uno, | 2013 – Volkswagen Golf, |
| 1985 – Opel Kadett, | 2014 – Peugeot 308, |
| 1986 – Ford Scorpio, | 2015 – Volkswagen Passat |
| 1987 – Opel Omega, | 2016 – Opel/Vauxhall Astra |
| 1988 – Peugeot 405, | 2017 – Peugeot 3008 (319 pkt) |
| 1989 – Fiat Tipo, | 2018 – Volvo XC40 |
| 1990 – Citroen XM, | 2019 – Jaguar I-Pace |
| 1991 – Renault Clio, | 2020 – Peugeot 208 |
| 1992 – Volkswagen Golf, | 2021 – Toyota Yaris |
| 1993 – Nissan Micra, | 2022 – |

Koty z COTY

Americano

TEKST: MARCIN SUSZCZEWSKI, ZDJĘCIA: AUTOR, SERWIS PRASOWY

Kiedy w 1956 roku Renato Corosone pisał muzykę do prześmiewczego tekstu pióra swojego kolegi, Nicoli Salerno, nikt nie przypuszczał, że „Americano” będzie potem takim przebojem, coverowanym w przyszłości przez kolejnych artystów, nawet Lady Gagę.



Tekst piosenki jest satyrą na przyjmującą się w tamtych czasach modę na wszystko co amerykańskie. Na słuchanie jazzu, picie whiskey z napojami gazowanymi, tańczenie rock and rolla czy palenie Cameli, ale jednocześnie pozostawanie na garnuszku rodziców. Po latach okazało się, że ta moda skutecznie przetrwała, a fascynacja

amerykańskimi trendami dotarła nawet do Turynu, gdzie rozpanoszyła się w Centro Stile Fiat. Do tego stopnia, że jeden z ówczesnych modeli miał tylne lampy inspirowane rozwiązaniem z Forda Mustanga.

Mowa oczywiście o duecie Bravo/Brava, który stanowił kontynuację udanego modelu Tipo, ale



wystylizowaną na nowo pod kierownictwem Chrisa Bangle'a, amerykańskiego nabytku Fiata, świeżo po sukcesie oryginalnego modelu Coupe. Przygotowanie następcy Tipo okazało się sporym wyzwaniem. Model był lubiany i udany, ale w połowie lat 90. jego estetyka nieco już trąciła myszką. Następca miał zachować walory jezdne poprzednika, ale dorzucić zupełnie nową jakość wykonania i estetyki. Co do tego pierwszego, instrukcja brzmiała, że ówczesny szef koncernu – Gianni Agnelli – zagroził, że w razie gdyby usłyszał jakiegokolwiek niepożądane odgłosy zastosuje przemoc fizyczną wobec zespołu inżynierów projektujących Bravo/Brava. Z kolei w kwestii wyglądu oczekiwano przygotowania najciekawszego samochodu w segmencie C. Takiego, który przyćmi wszystkich konkurentów, od Golfa po Escorta. I wiecie co? Dziś, z perspektywy czasu, można powiedzieć, że im się udało. Zaprojektowanie dwóch samochodów w miejsce jednego stanowiło nie lada przełom dla motoryzacyjnej kultury ówczesnej Europy. Krok ten był zupełnie nieoczekiwany i dość powiedzieć, że przetrwał raptem 5 lat, kiedy Bravo/Brava

zostały zastąpione rodziną Stilo. Samochody mogły się podobać. Miały ciekawą linię, oryginalne detale (jak wspomniane lampy tylne, co dotyczyło obu wersji nadwoziowych). Były też oferowane w dość szerokiej gamie, zarówno jako rodzinne (Brava), ale też usportowione (Bravo). Skupiamy się tu na mniejszych modelach, zdobywcach tytułu Samochodu Roku, ale gamę poszerzono później o sedana Marea i świetne kombi Marea Weekend więc przybyła kolejna nazwa, która zresztą przetrwała tylko w tym jednym pokoleniu i chyba nigdy już nie powróci.

Ciekawe jest nazewnictwo. O ile „Bravo” to po włosku „zdolny”, to już słowo „Marea” oznacza „falę” i zdaje się przez to komunikować nieco inny, mniej dynamiczny, charakter samochodu. Gama Marea przetrwała w produkcji prawie dwukrotnie dłużej, ale już poza Italią. Szczególnym powodzeniem ten model cieszył się w Turcji (tradycyjnie lepiej sprzedają się na tym rynku modele z osobno zarysowanym bagażnikiem), ale też w Brazylii. Marea składowana była też w Tychach w formie montażu CKD z gotowych elementów.

Wydawać by się mogło, że Fiat świetnie przygotował się do walki o prymat w Europie. Oferowano

je w szerokiej gamie, z dobrą listą dodatkowego wyposażenia (poduszki powietrzne – nawet boczne, ale też klimatyzacja, ABS), a wszystko połączone z korzystną ceną. Cóż, skoro dość szybko zorientowano się, że w pełni niezależne ale zbyt ciężkie zawieszenie nie pozwala na uzyskanie wysokiego komfortu jazdy. Bravo/Brava jechały pewnie, ale stosunkowo mało komfortowe. Zawieszenia okazały się też niezbyt trwałe i wymagały regularnego serwisowania. Z podobnym problemem borykali się użytkownicy, pokrewnej konstrukcyjnie Alfey Romeo 156. Końcówki drążków kierowniczych, łączniki stabilizatora i łożyska wahaczy tylnej osi regularnie wymagały wymiany. Co kilkadziesiąt tysięcy kilometrów, ale jednak. Użytkownikom przyzwyczajonym do modeli konkurencji przeszkadzał też hałas we wnętrzu (chodzi o odgłosy pokonywania nierówności) i dźwięk silników (nie był idealnie wytłumiony). Dobrą opinię miały hamulce, choć układ tarczowy z tyłu pojawiał się tylko w najmocniejszych odmianach.

Na Bravo/Brava nie skończył się fiatowski wątek „Americano”. Co prawda model Stilo zaprojektowany został pod kierownictwem niemieckiego projektanta, Petera Fassbendera, ale i ten model →→







przetrwiał tylko następne 6 lat na rynku i został zastąpiony przez kolejne Bravo. Stilo był udanym samochodem, ale miłośników Fiata rozczarowało jego nadwozie. Uznano je zwyczajnie za nudne, chociaż dzisiaj powiedzielibyśmy, że zostało zaprojektowane minimalistycznie. Początek nowego Milennium nie okazał się jednak dobrym czasem na takie podejście. Sprzedaż Stilo była tak kiepska, że już w 2007 roku pokazano jego następcę. Nad projektem Bravo2 pracował sam Giugiaro, ale decydujący głos w kwestiach estetycznych należał do Amerykanina, Franka Stephensona. Produkowany do 2014 roku Bravo nie był ostatnim Fiatem w tej klasie. Po nim marka wykonała jeszcze jeden, trochę niezrozumiały, powrót i wprowadziła do sprzedaży... Tipo. Sprzedawany jest do dzisiaj i mija właśnie siódmy rok jak widzimy go w ofercie. Zabawne, że aktualne Tipo również wpisuje się w „amerykańską”

linię samochodów Fiata. Po wchłonięciu Chryslera ten pojazd oferowany jest w USA jako Dodge Neon, a na pudełkach z częściami zamiennymi znajdziemy charakterystyczny napis „Mopar”.

Niemal 30 lat historii wpływu amerykańskich projektantów na samochody Fiata można podsumować tak: powstały ciekawe, odważne konstrukcje, które niekoniecznie mocno przebiły się na rynku. Nie udało się przełamać niemieckiej dominacji, a to było w końcu celem ofensywy „Americano”.

Tytuł Car of the Year modele Bravo/Brava zgarnęły w 1996 roku, wyprzedzając w drodze na podium większe i droższe modele: Peugeot 406 i Audi A4. Zresztą stawiano wtedy Fiatowi zarzuty o manipulowanie wynikami, gdyż rok wcześniej tytuł zgarnął model Punto. O ile jednak Punto →

Jeśli wydaje wam się, że żonglerka uprawiana nazwami modeli przez Fiata może być nieco myląca dla użytkowników, warto przytoczyć historię modelu Bravo2 sprzedawanego w Australii. Tak, tam ten samochód również zawędrował.

Otóż, kiedy wszystko już wydawało się gotowe na premierę drugiego Bravo, ktoś przytomnie zauważył, że nazwa modelu została w Australii zastrzeżona przez Mazdę, chociaż w Europie nikt takiej Mazdy nigdy nie widział.

W dziale marketingu Fiata zapanował popłoch. Rozważano powrót do nazwy Stilo, ale ta kojarzyła się z rynkową klapą, zaś nikt w Australii nie kojarzył za dobrze modelu Tipo, bo taka nazwa też była ewentualnie do dyspozycji.

Jak z tego wybrnęli? Cóż, ktoś się może śmiać, ale sięgnięto po nazwę „Ritmo” i tak właśnie zaprezentowano „Kangurom” nowego Fiata Bravo. Jako Ritmo. Czego jak czego, ale zwrotów akcji w historii Bravo nie brakuje.



zmiażdżył drugiego na podium Polo zdobyłymi 370 punktami w stosunku do raptem 292 przyznanych Niemcowi, to przewaga fiatowskiego duetu nad świetnym francuskim sedanem wyniosła raptem punktów 15.

Niezbadane są ścieżki jurorów Car of the Year, ale tytuł przyznany Fiatowi jest dowodem na to, że same laury sprzedaży nie załatwią. W historii konkursu przekonywali się o tym kolejni producenci, ale czy te lekcje ich czegoś nauczyły? ■

W niedrogich samochodach nie powinno się nadmiernie cyzelować szczegółów. Tak wam powie każdy księgowy zatrudniony u producenta samochodów. Ale w latach 90. wymagania Fiatom stawiał sam Gianni Agnelli, a dla niego detale miały ogromne znaczenie.

Wydawać się może, że w Bravo/Brava włożono i tak sporo starania aby uczynić te modele wyjątkowymi. We własnym gronie, ale przede wszystkim na tle samochodów produkowanych konkurencją.

Projektant Pete Davis przygotował jednak dla tych Fiatów jeden smaczek, którego nie miał żaden konkurent. I chyba ten szczegół nie został później przez nikogo powtórzony. Chodzi o przetłoczenie w wieńcu kierownicy, które znajdziemy tylko w wersji wykonanej z tworzywa.

Niby szczegół, ale sprawia, że korzystanie z kierownicy nabiera nowego smaku. Aż się chce po tym wgłębieniu wodzić palcami. Daje on dodatkowy punkt odniesienia dla dłoni, jak również pewniejszy chwyt palcom. Można? Można.



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

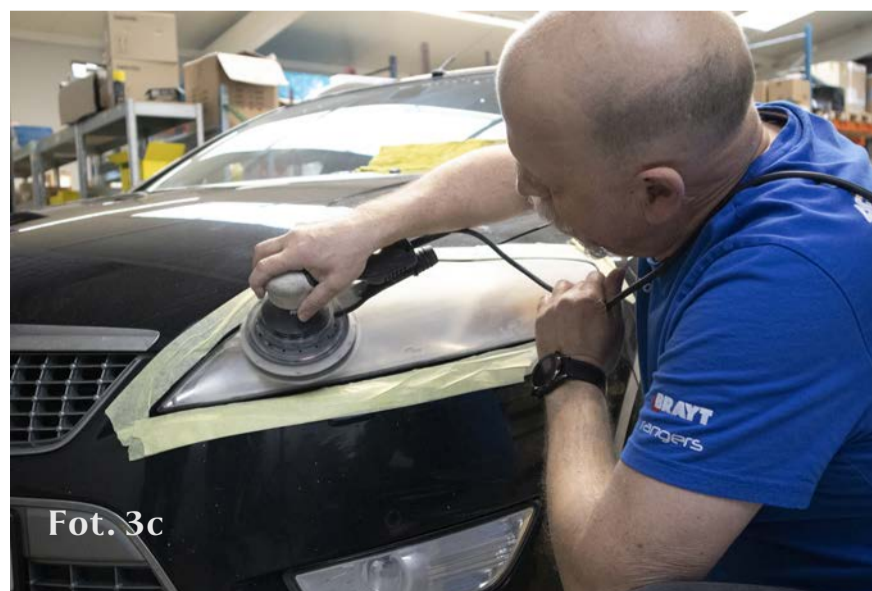


Fot. 3a



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

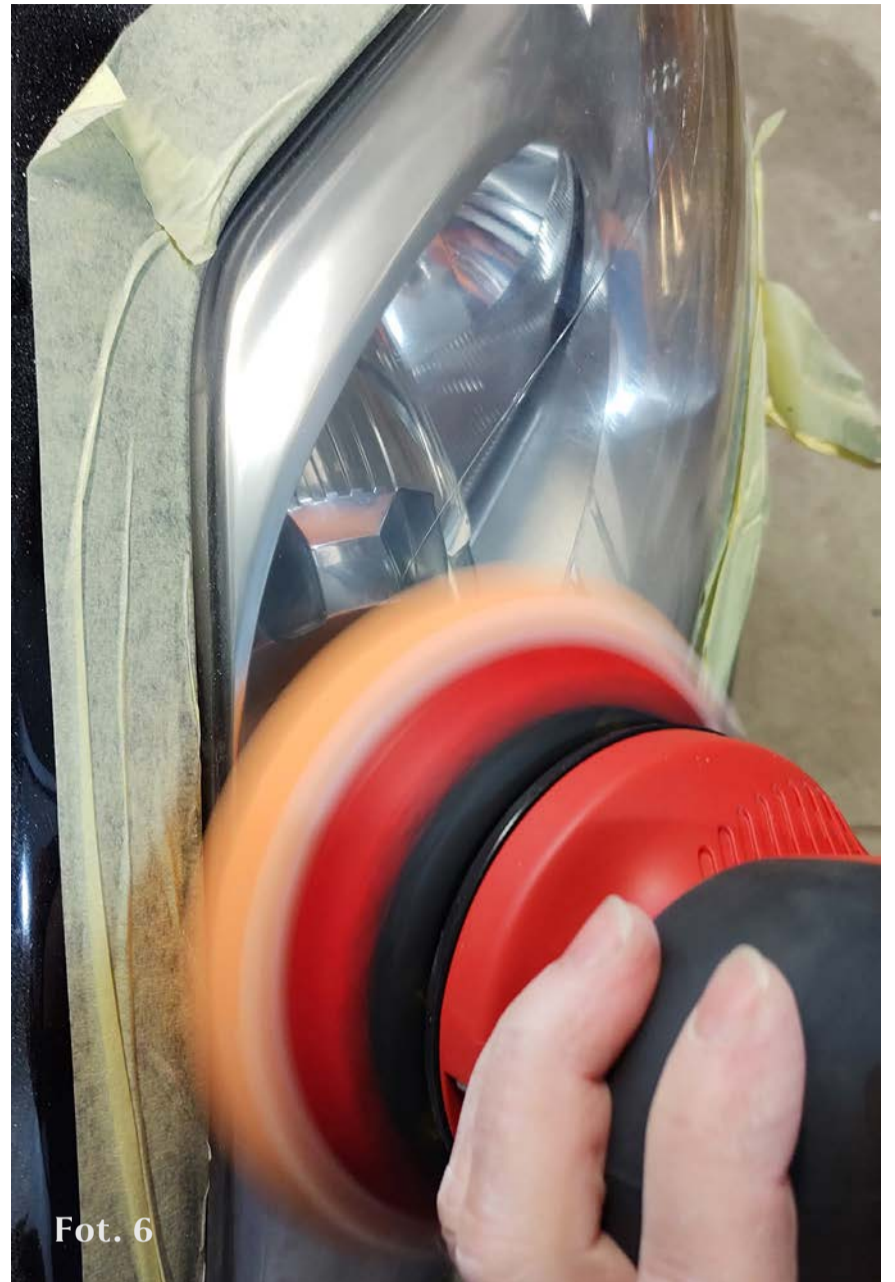
Zmieniamy aplikator na futro polerskie, (fot. 5) – na zdjęciu wełna jagnięca Brayt z pastą polerską Brayt T11. lub używamy aplikatora wykonanego



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

Na dwóch biegunach

Nowe testy Euro NCAP

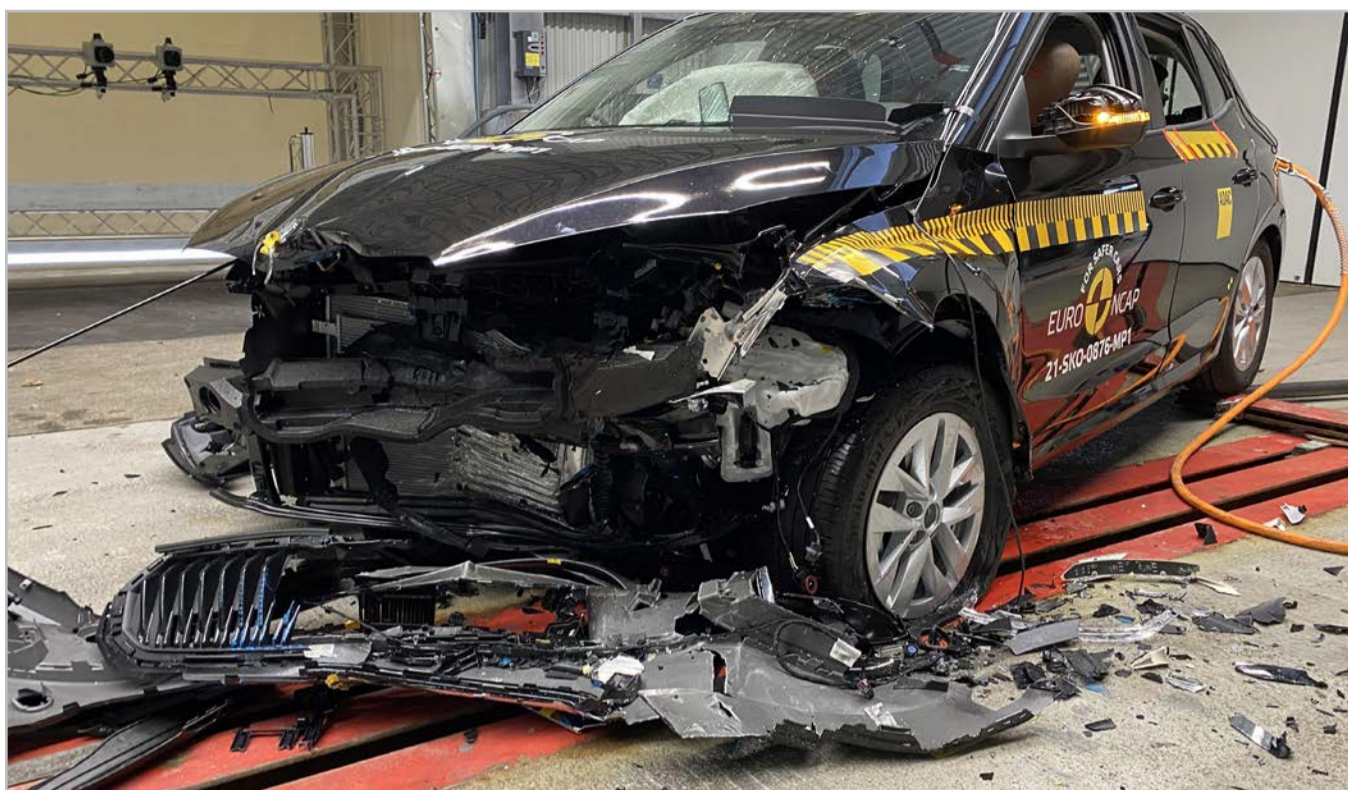
OPR. MACIEJ RZOŃCA, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY



Zbliża się koniec 2021 roku i niezależna organizacja Euro NCAP nabrała tempa w publikowaniu wyników swych testów modeli, które weszły do sprzedaży w ostatnich miesiącach. Ostatnie z nich zaskakują, gdyż po raz pierwszy od dłuższego czasu trafił się samochód oceniony na „zero” gwiazdek, i to marki, która do tej pory mogła uchodzić pod względem bezpieczeństwa za wzór.

Przy okazji trzeba przypomnieć, że Euro NCAP ocenia obecnie samochody wg kryteriów ustalonych na lata 2020-2022, które są oczywiście o wiele surowsze od tych obowiązujących we wcześniejszych latach.

Wśród zdecydowanie najlepiej ocenionych w ostatnich miesiącach samochodów znalazł się najnowszy Nissan Qashqai umieszczony w segmencie małych off-roadów. 5-drzwiowy SUV o masie nieco ponad 1500 kg uzyskał 91 procent możliwych „małych →



nia awaryjnego.

Natomiast Euro NCAP ocenił systemy wspomagające bezpieczeństwo na 95%, czyli prawie ideał! To naprawdę unikalny wynik, a lista standardowych „asystentów” jest naprawdę spora. Łączna ocena: mocne „pięć gwiazdek”! Trudno - chociażby w tym kontekście - nie wyrazić zaskoczenia,

punktów” za ochronę kierowcy i dorosłych pasażerów oraz przewożonych dzieci (w tym ostatnim kryterium Nissan otrzymał 23,8 pkt na 24 możliwe!). Nieco gorzej, ale nadal bardzo wysoko (70 proc) oceniono ochronę pieszych czy rowerzystów m.in. za zastosowanie w standardowym wyposażeniu systemu inteligentnego hamowa-



że nowy Qashqai nie znalazł się w ścisłej siódemce samochodów nominowanych do tytułu Car of the Year 2022...

Pięć gwiazdek otrzymała także najnowsza, czwarta generacja Skody Fabia z segmentu małych samochodów rodzinnych. W kategorii ochrony kierowcy i dorosłych pasażerów Fabia uzyskała 85% możliwych do →→

zdobycia punktów, ochronę dziecka oceniono na 81 proc oraz pieszych i rowerzystów na 70%. Standardowe systemy wspomagające bezpieczeństwo otrzymały 71% możliwych punktów. Jak więc widać, Fabia uzyskała niższe noty niż Qashqai, ale – jak wspomniałem – zasłużyła na najwyższą „gwiazdkową” ocenę.

Na koniec zostawiłem wyniki testów zderzeniowych Renault ZOE, gdyż długo musiałem pomyśleć co stało się przyczyną... klęski tego modelu w ocenie Euro NCAP. Otóż, ZOE stał się jedynym (jak na razie) samochodem testowanym wg kryteriów na lata 2020-22, który nie otrzymał żadnej gwiazdki!

Trzeba tutaj cofnąć się do roku 2001. Debiutowała wówczas Renault Laguna II, która to stała się pierwszym samochodem w historii testów Euro NCAP uzyskującym najwyższą, pięciogwiazdkową ocenę, której nie zdobyły wcześniej nawet słynące z bezpieczeństwa Saaby i Volvo. Od tego czasu, czyli przez pełne dwie dekady modele Renault zawsze plasowały się bardzo wysoko w ocenie Euro NCAP.

Cóż więc stało się z ZOE? Na początek, procenty. I tak, ochrona kierowcy – 43%, dziecka – 52%, pieszych i rowerzystów – 41% oraz systemy bezpieczeństwa... 14%.

Wpadłem na pomysł, by sprawdzić ile minimalnie procentów w poszczególnych kategoriach musiały zdobyć w tym roku testowane samochody, by zasłużyć na chociaż jedną czy dwie gwiazdki.

W przypadku ochrony pieszych i rowerzystów wystarczało ok. 40%, czyli ZOE nie odbiega tu od przeciętnej.

Ochrona kierowcy powinna być na poziomie 50%, a najlepiej 70% i więcej. W ZOE jest 43%, ale to niewielki, 5-drzwiowy hatchback w segmencie supermini o masie (aż) 1563 kg. Cóż, baterie swoje ważą, a jeśli samochód elektryczny ma mieć zadowalający choćby w minimalnym stopniu zasięg, to trzeba „odchudzić” pojazd w innych miejscach. Stąd nieco gorsze wyniki, ale też nie tak bardzo

odstające od przeciętnej. Podobnie wygląda ochrona dziecka, gdzie pewnym minimum jest ok. 56%, a najlepiej 72% i więcej (ZOE – 52%).

Najgorzej dla nowego Renault wypadła kategoria systemów bezpieczeństwa, gdzie ZOE oceniono pod tym względem na 14, gdy przyzwoita norma wynosi 60-70 procent. I zacząłem się zastanawiać, czy Euro NCAP nie idzie w ostatnim czasie zbyt daleko w promowaniu - w jakimś sensie dodatkowych - systemów wspomagających bezpieczeństwo. Czy każdy samochód musi mieć dziesiątki czipów mierzących, ostrzegających, informujących? Czy samochód, który przyzwoicie wypada w realnych testach zderzeniowych, gdzie strefy zgniotu i poduszki powietrzne spełniają swoją rolę, gdzie rowerzysta lub pieszy nie jest skazany na ciężki uszczerbek na zdrowiu, jest rzeczywiście taki zły?

Czy naprawdę człowieka-kierowcę w każdym aspekcie jazdy muszą zastępować elektroniczni „asystenci”? Przecież trzeba mieć świadomość (także w organizacji Euro NCAP), że w przypadku realnej kolizji żaden sąd nie uzna kierowcy-sprawcy za niewinnego, bo nie zadziałał jakiś system ostrzegający. On ma wspomagać kierowcę, ale nigdy nie wolno przeceniać jego roli, a w tym kierunku – moim zdaniem niesłusznie – idzie Euro NCAP nieustannie rozbudowując oceniane kategorie.

Samochód jest tak bezpieczny (przede wszystkim tak bardzo), jak wytrzymała i chroniąca pasażerów oraz pieszych jest jego konstrukcja! ■



„Kolebka polskiej motoryzacji”

Andrzej Krzysztof Wróblewski

TEKST: KLAUDIUSZ MADEJA

Nieprzypadkowo na prezentację książki dla prasy wybrano Muzeum Motoryzacji i Techniki Skarb Narodu, działające na terenie byłej Fabryki Samochodów Osobowych na Żeraniu w Warszawie. To przecież kawał historii polskiej motoryzacji. Obecnie w dawnych halach produkcyjnych stoją piękne samochody, które zgromadził i pielęgnuje Robert Brykała z kilkoma przyjaciółmi.

Jak we wstępie do książki informuje nas syn autora Tomasz Wróblewski: – *Dostajecie państwo do rąk unikalną opowieść dziejów Żerańskiej Fabryki Samochodów Osobowych. Unikalną, bo pisaną przez naocznego świadka i unikalną, bo choć książka ukończona została w latach 60., to nigdy nie została wydana. Nie dlatego, że nie było wydawcy, bo był i nawet zapłacił z góry autorowi – mojemu ojcu, ale dlatego, że nie przeszła sita PRL-owskiej cenzury.* – I dalej dodaje – *Książka jest reporterskim zapisem początków fabryki przez dziennikarza, który dysponował ekskluzywnym dostępem do fabryki i ludzi, którzy ją tworzyli. Mój ojciec, Andrzej Krzysztof Wróblewski, od dziecka pasjonat motoryzacji, w dorosłym życiu wykorzystywał każdą okazję, żeby odwiedzać FSO, przechadzać się wzdłuż linii produkcyjnych, rozmawiać z pracownikami, uczestniczyć w naradach zespołów projektowych, z bliska przyglądać się temu, jak kupowana (czy raczej kradzioną) była technologia pierwszego Fiata.*

Lektura tej książki jest znakomitą lekcją historii. A dodatkowym smaczkiem są zaznaczone frag-

menty, które były wycięte z tekstu autora przez ówczesną cenzurę. Jak się dobrze wczytać, nie tylko w te wytłuszczone urywki, człowiek ma wrażenie, że historia czasem zatacza koło, choć czasy mamy zupełnie inne.

Dzisiaj niektóre fragmenty tej książki mogłyby posłużyć jako dialogi do dobrego kabaretu. Choć ten śmiech jest takim śmiechem przez łzy. Można sobie bowiem dzisiaj uświadomić jak inna mogła być Polska po II wojnie światowej, gdyby nie trafiła pod „parasol” ówczesnego Kraju Rad, czyli ZSRR. Tylko pomarzyć, co by się stało, gdybyśmy zostali objęci Planem Marshalla, a nasza gospodarka działałaby wg reguł ekonomii.

Autor A.K. Wróblewski należał do czołówki polskich dziennikarzy. Przez wiele lat pisał w „Polityce”, z której odszedł na znak protestu po wprowadzeniu stanu wojennego w Polsce. Akurat przypada 40. rocznica tych tragicznych wydarzeń w Polsce. Pracował też w innych gazetach, radiu i tv. Jego cięty język piętnował nonsensy socjalistycznego sys- ➔➔

temu. Znajdziemy to wszystko w „Kolebce polskiej motoryzacji”.

– Co się rzuca w oczy przy lekturze tej książki? Przede wszystkim postawa obywatelska autora, co dziś może trudno jest zrozumieć. Jest to książka pisana w sposób bardzo rzeczowy, konkretny. Wyczuwa się w niej brak jakiegokolwiek nadrzędnego celu polityczno-ideologicznego.. Książka nie broni PRL-u, ani nie jest antykomunistyczna, zwłaszcza, że była pisana w latach 60. Ale Andrzej właśnie taki był. Był obywatelem zatroskanym o to, co w tych samochodach siedzi, dzięki czemu tę pozycję czyta się z szacunkiem dla autora. – mówił, zaproszony na premierę, najbliższy przyjaciel autora, także wieloletni dziennikarz Daniel Passent. Wspominał też o swego rodzaju chorobie samochodowej, o której w książce wspominał autor: – Samochód był przedmiotem marzeń milionów Polaków i był

też symbolem prosperity. Pamiętam, jak do Warszawy zjeżdżali się z Zachodu nieliczni goście swoimi samochodami i przed hotelami gromadzili się różni ludzie, by tylko móc je obejrzeć. Choć Polska nie miała samochodów, to miała fanatów motoryzacji.

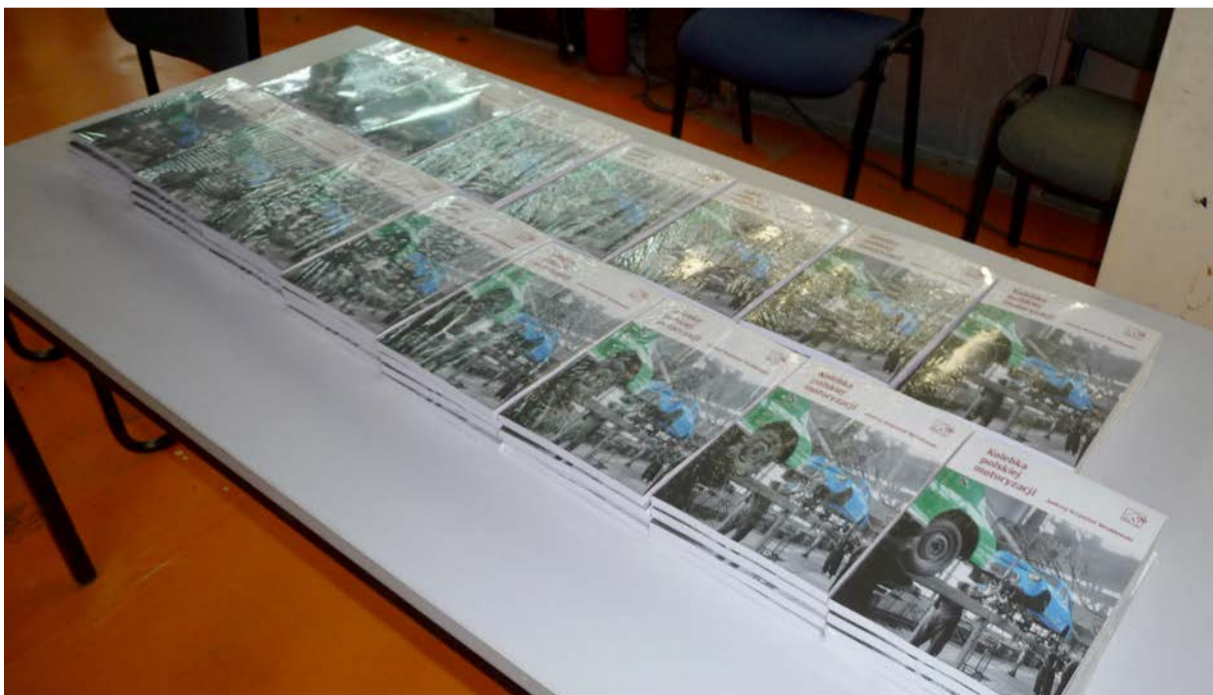


Książka ukazała się dopiero teraz, po tylu latach, w Wydawnictwie WEI. Zaś sponsorem tego wydania jest firma Okam. Jej założyciel i wspólnik Arie Koren był obecny na premierze. Podkreślał w swoim wystąpieniu umiłowanie do tradycji, które jego firma wykorzystuje przy rewitalizacji terenów pofabrycznych, jakie prowadzi w Łodzi i Warszawie. Inwestor kupił w stolicy 62 ha terenów przemysłowych na Żeraniu. Planuje tam wybudowanie osiedli z całą infrastrukturą. – To jedna z największych transakcji na polskim rynku nieruchomości. Bardzo ważne dla nas jest po-

stawienie charakteru tego niezwykłego miejsca, tak ważnego w historii polskiej motoryzacji, dlatego inwestycja będzie prowadzona przez nas z poszanowaniem przeszłości oraz poprzedzona zostanie konsultacjami z zainteresowanymi stronami – deklaruje Arie Koren. Zapowiedział, że chciałby, aby na Żera-

niu powstało w przyszłości największe w Europie Środkowo-Wschodniej muzeum motoryzacji.

Zanim jednak to nastąpi, polecamy przeczytać książkę „Kolebka polskiej motoryzacji”. Bo w taki sposób, jak tam opisany, już na pewno nikt samochodów nie produkuje, nawet uwzględniając obecne kłopoty wywołane przez pandemię. ■



Przestój w fabrykach jak radzą sobie producenci części?

TEKST: JOANNA PISZCZ - MOTOFAKTOR.PL, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Z powodu problemów z dostawami na światowych rynkach w Polsce stanęły fabryki Fiata. Sprawdzamy, jaki ta sytuacja ma wpływ na producentów części zamiennych.

Portal „Money.pl” informował, że zakłady produkcyjne Fiata w Polsce od 4 października produkują tylko na jedną, poranną zmianę. Część załogi została oddelegowana do pracy na Słowację i do Włoch. W ciągu ostatnich 90 dni pracownicy przepracowali tylko 37 dni, mają przestoje i dostają 82 proc. zasadniczej pensji (18 proc. stanowi premia). Kryzys spowodowany jest przerwaniem łańcucha dostaw na światowych rynkach – chodzi głównie o półprzewodniki i podzespoły, ale najbardziej ucierpią polscy poddostawcy Fiata. W rozmowie z „Money.pl” Grzegorz Pietrzykowski, przewodniczący Krajowej Sekcji Przemysłu Motoryzacyjnego NSZZ „Solidarność” mówi, że praktycznie wszystkie zakłady auto-moto w kraju stanęły. Mają problemy z dostawami części.

Motofaktor.pl sprawdził jaki ta sytuacja ma wpływ na producentów części samochodowych. O komentarz poprosiliśmy Polską Grupę Motoryzacyjną.

Bartosz Mielecki, Dyrektor Zarządzający PGM:

– Największy problem mają ci, którzy są dostawcami na pierwszy montaż, do produkcji nowych pojazdów i nie mają innych klientów. Praktycznie każdy doświadcza jakichś opóźnień, przesunięć.

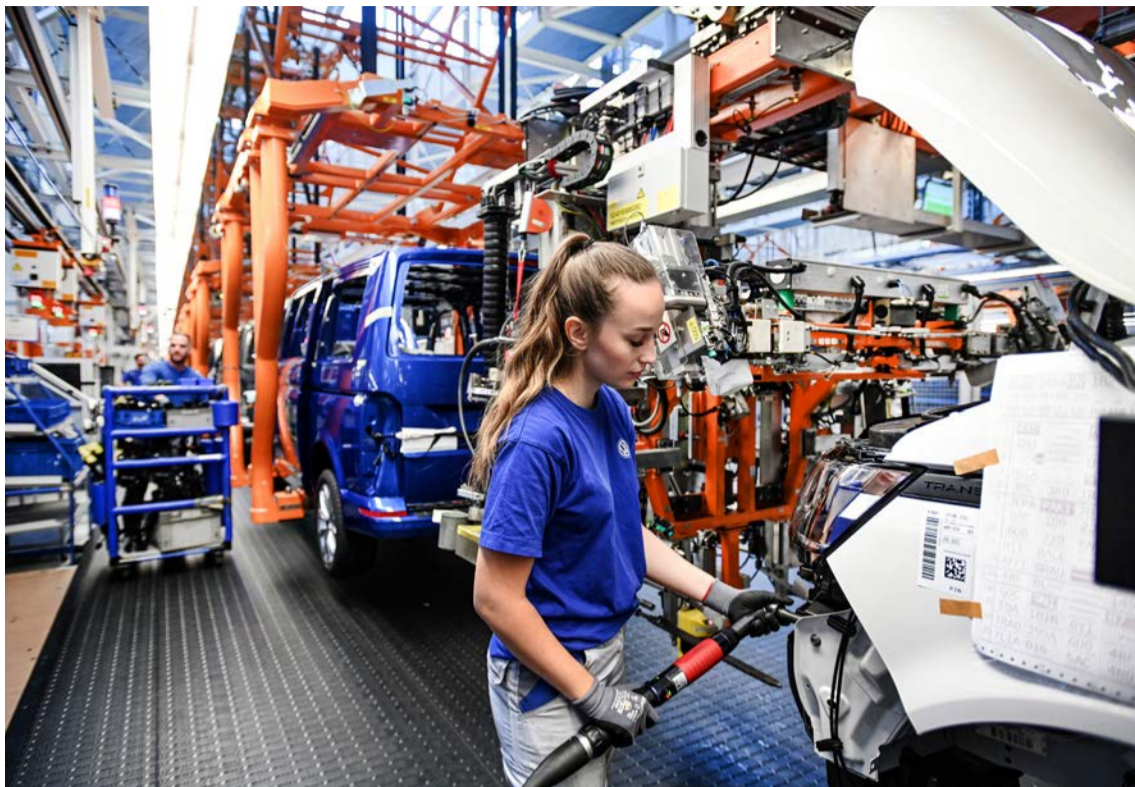
Z informacji PGM wynika, że wśród producentów pojazdów najgorzej radzą sobie producenci aut

popularnych, kompaktowych. Najlepiej zaś – producenci aut klasy premium, którzy mają najmniejsze przestoje (lub nie notują ich wcale – np. Daimler i BMW nie musiały wstrzymać produkcji w 2021 roku). Są w najlepszej kondycji finansowej (np. Daimler mógłby przetrwać nawet 12 miesięcy bez produkcji), a dzięki temu i ich dostawcy mają dość stabilną sytuację.

Wynika to też z faktu, że takie firmy nie mają aż takiej presji cenowej na swoich dostawców, jak Skoda (jest zmuszona zamknąć swoje zakłady na 3 miesiące), czy Volkswagen, który już mówi o konieczności zwolnienia nawet 30 000 pracowników. W rezultacie w łańcuchu dostaw komponentów do pojazdów premium jest mniejsza dynamika zmian dostawców – dodaje Bartosz Mielecki

W ocenie PGM sposobem na przetrwanie tego typu kryzysów jest dywersyfikacja działalności.

– Najlepiej radzą sobie ci, którzy mają zdywersyfikowaną produkcję i dostarczają np. do różnych producentów pojazdów (przestoje nie zawsze się pokrywają), do pojazdów popularnych i do pojazdów premium, do osobowych i do ciężarowych, a najlepiej, jeśli mają też klientów z innych branż, np. rolniczej, meblarskiej, budowlanej, AGD, czy farmaceutycznej. Wiele firm już ma bardziej lub mniej zdywersyfikowaną produkcję, ale też w tym kierunku firmy konsekwentnie się rozwijają.



Za przykład Bartosz Mielecki podaje firmę SPLAST, która wytwarza też detale techniczne z tworzyw konstrukcyjnych dla klientów z branży elektronicznej i meblarskiej, a od kilku lat rozwija własną linię produkcji profesjonalnego sprzętu do utrzymywania czystości. Przemysł motoryzacyjny odpowiada u niej za blisko 60% produkcji.

Podobny udział przemysłu motoryzacyjnego deklaruje firma Sanok Rubber Company, która jest też dostawcą dla innych segmentów przemysłu, jak np. AGD czy farmacja, jak również dla rolnictwa i sektora budowlanego. W samym segmencie motoryzacyjnym Grupa Sanok Rubber Company również w możliwie duży sposób dywersyfikuje działalność.

Dla innego z członków PGM, firmy MAGNETIX LAMINATION, która świadczy usługi płomieniowego i klejowego laminowania tkanin, choć motoryzacja jest głównym rynkiem, to wśród jej klientów są także producenci z branż odzieżowej, obuwniczej, bieliźniarskiej, meblarskiej czy medycznej. Ostatnie doświadczenia są dla firm potwierdzeniem i dodatkową motywacją, by konsekwentnie realizować strategię dywersyfikacji – produktów, klientów, branż, rynków, itd.

Przykłady takich dywersyfikacji dostarczają też firmy międzynarodowe – to m.in. grupa Michelin, która w kwietniu tego roku ogłosiła, że zamierza zintensyfikować swój rozwój w sektorach o dużym potencjale: wysokowydajnych polimerach, zasto-

sowaniach medycznych, ekologicznych materiałach pochodzących ze źródeł biologicznych i pochodzących z recyklingu oraz drukowaniu metali w 3D.

Z kolei grupa Oponeo.pl zdecydowała się na wejście w nową branżę narzędzi i elektronarzędzi oraz sprzedaży rowerów i części do nich a także produktów metalowych.

Problemy dostawców części do samochodów na pierwszy montaż nie występują natomiast u dostawców części i komponentów na rynek części zamiennych.

– Bieżący rok był dla wielu firm bardzo trudny, i choć zakończy z przychodami na akceptowalnym poziomie, to ich zyskowność w tym roku będzie znacznie często niższa od poprzednich lat. W chwili obecnej obserwuje się silną walkę cenową między dostawcami. Z drugiej strony nadzieją napawają pojawiające się nowe zapytania z rynków, na których firmy dotychczas nie były obecne (np. z Grecji). Najwięcej obaw budzi przyszłość – przedsiębiorcy mają dużo znaków zapytania – jak długo jeszcze potrwają problemy z chipami, z surowcami, z kierowcami i frachtami, z pracownikami, a dodatkowo rodzą się pytania i obawy wynikające ze zmian w prawie i podatkach, które przyniesie Polski Ład. Przedsiębiorcy obawiają się, że kryzys zacznie przenosić się na inne branże, które w tej chwili pozwalają im przetrwać – mówi Bartosz Mielecki

Obecnie przedsiębiorcy robią wszystko, by nie zwalniać pracowników, ale jeśli kryzys potrwa dłużej, to na początku roku w niektórych firmach będzie można spodziewać się redukcji zatrudnienia.

Doświadczenia dostawców motoryzacyjnych z 2008 roku wyraźnie pokazały, że nie warto zwalniać pracowników w trakcie kryzysu. Firmy, które wtedy szybko zaczęły ograniczać zatrudnienie, najgorzej radziły sobie z odbiciem, bo musiały na nowo szukać dobrych pracowników, szkolić ich. Z drugiej zaś strony te firmy, które wstrzymały się ze zwolnieniami, gdy rynek zaczął szybko odbijać, mogły błyskawicznie przyjąć i realizować zlecenia. ■

Zmiany, zmiany, zmiany...

Rozmowa z Jakubem Farysiem,
Prezesem Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego.

TEKST I ZDJĘCIE: ADRIAN JANUSZKIEWICZ - MOTOFAKTOR.PL

Jednym z ważniejszych tematów tegorocznego Kongresu Nowej Mobilności był pakiet "Fit for 55". Jakie według Pana ten program może mieć konsekwencje dla aftermarketu w motoryzacji?

– Przede wszystkim będzie miał wielki wpływ na motoryzację jako taką. Zmieni się bardzo dużo, bo jeśli propozycja Komisji Europejskiej wejdzie w życie, to mówiąc w skrócie od roku 2030 ponad połowę sprzedawanych samochodów będą stanowić samochody niskoemisyjne, rozumiane jako BEV-y czy PHEV-y. Pytanie, co z hybrydami, które obecnie cieszą się bardzo dużą popularnością, czy niektóre kraje wcześniej nie zakazą ich sprzedawania? Miejmy nadzieję że ich sprzedaż będzie również dozwolona, podobnie jak samochodów z napędami CNG i LNG, które pełnią istotną rolę w pojazdach ciężarowych. Czyli – motoryzacja będzie bez wątpienia się zmieniać. Zmiany dotyczyć będą przede wszystkim produkcji, bo w zdecydowanej większości produkty wchodzące na rynek będą inne niż obecnie. Z samochodami elektrycznymi już mamy do czynienia, jednak na razie jest ich stosunkowo niedużo, a zastosowane w nich technologie są nowe, więc jeszcze nie mają większego wpływu na serwisy i rynek części niezależnych.

Ale, co oczywiste, niebawem wpłynie to na rynek aftermarketowy, czyli na części i podzespoły potrzebne do naprawy pojazdów niskoemisyjnych. Nasuwają się w związku z tym pytania: -jak się uformuje rynek, -jak odnajdą się na nim niezależni producenci, a także warsztaty samochodowe? Bo są ze sobą ściśle powiązane. Myślę, że już dziś powinniśmy myśleć, jak będzie wyglądał rynek aftermarketowy,



tym bardziej, że musimy przyjąć, że nowe pojazdy będą "miały w sobie" znacznie więcej elementów elektronicznych. W związku z tym obsługa pojazdów będzie wymagała, po pierwsze umiejętności z obszaru IT, po drugie – bardzo głębokiej wiedzy o elektryczności, ponieważ instalacje w pojazdach to 400-800 woltów. Mechanik, który do tej pory naprawiał np. automatyczne skrzynie biegów we współczesnych samochodach i jest świetnym fachowcem nie od razu będzie w stanie naprawiać auta elektryczne. Będzie musiał się tego nauczyć, a także zdobyć właściwe uprawnienia, np. SEP-owskie. Tu w grę wchodzi ludzkie życie, a naprawy metodą prób i błędów mogą być w tym przypadku tragiczne w skutkach.

Do tego dochodzą naprawy blacharsko-lakier- ➔➔

nicze. Kilka miesięcy temu w Norwegii doszło do sytuacji, kiedy auto elektryczne doznało nieznacznych uszkodzeń płyty podłogowej, po czym okazało się, że naprawa jest bardzo skomplikowana i może kosztować nawet kilkanaście tysięcy euro. Zatem trzeba się będzie nastawiać na nowe technologie, nowe umiejętności i zupełnie nowy sposób naprawy samochodów. Według mnie będzie to podobną rewolucją, jak w przypadku produkcji i sprzedaży samochodów niskoemisyjnych, choć rozłożone na lata.

Czy, w związku z tym, kluczowe będą szkolenia, które przygotowują mechaników na te wszystkie nowinki motoryzacyjne?

– Oczywiście. To będzie, uważam, rzecz fundamentalna, dlatego że mechanicy czy mechatronicy, którzy dzisiaj mają doświadczenia, jeśli nie z czystej mechaniki, to ze styku mechaniki i elektroniki, będą musieli rozszerzyć znacząco swoją wiedzę, a także będą musieli zacząć myśleć o pojeździe trochę innymi kategoriami. Będzie on inny, bo oczywiście w przypadku pojazdu bateryjnego czy wodorowego nie będzie miał tłoków, korbowodów, nie będzie miał wału korbowego, skrzyni biegów itd. Trzeba będzie inaczej podejść do naprawy. Być może okaże się, że będzie to wymiana pewnych modułów, które okażą się nienaprawialne w warunkach warsztatowych – jak np. w przypadku baterii.

Czeka nas zatem rewolucja, która oczywiście nie nastąpi z dnia na dzień, ale stopniowo. Wzrośnie liczba serwisów, które będą musiały obsługiwać samochody elektryczne, wodorowe i inne niskoemisyjne. Można powiedzieć, że epoka mechanika pracującego młotkiem i kluczem już dawno minęła, a teraz wchodzimy w epokę, w której mechanik – może nawet ubrany w biały kitel będzie siadał do laptopa i naprawiał samochód przy jego pomocy, a będzie to wymagało bardzo wysokich umiejętności.

Zawód mechanika, czy technika pojazdów samochodowych w tym tradycyjnym modelu już powoli przestaje być perspektywiczny - czy może jest jeszcze dla niej jakieś zastosowanie?

– Oczywiście, że jest. Pamiętajmy o tym, że mówimy o roku 2030 jako granicznym, który jest

rokiem, kiedy naprawdę dużo samochodów elektrycznych i innych niskoemisyjnych zacznie wchodzić na rynek. Przez najbliższe 9-10 lat nadal na rynku będą pojazdy spalinowe, choć ilość ich będzie oczywiście sukcesywnie malała, ale nie zostaną one wyparte z parku samochodowego z dnia na dzień. W związku z tym zachodzić będzie taki proces, że część napraw będzie dotyczyła pojazdów z klasycznym, tym starszym napędem i być może będą mechanicy którzy z jakiegoś powodu nie będą chcieli się uczyć nowej motoryzacji. Inna część napraw to będą naprawy pojazdów z napędami niskoemisyjnymi i tu będą potrzebni mechanicy wykształceni w tym kierunku. Jednak z biegiem lat, może ok. roku 2040 ci pierwsi będą już stanowić zdecydowaną mniejszość na rynku pracy. Może być z nimi tak jak z obecnymi specjalistami od napraw samochodów zabytkowych, gdzie pewne umiejętności zanikają. Dziś trudno znaleźć mechaników będących w stanie odtworzyć drewniany szkielet samochodu osobowego z lat 20-tych.

Zmiany w aftermarkecie będą w związku z tym też na pewno zachodzić na rynku części zamiennych, gdzie z czasem będzie przybywać tych potrzebnych do pojazdów elektrycznych. Co to oznacza dla firm obecnie produkujących części zamienne? Tylko trochę wyższe koszty wdrażania nowych technologii, czy prawdopodobne zniknięcie z rynku w dłuższej perspektywie?

Dla niektórych na pewno będzie to oznaczało zniknięcie z rynku. Brzmi to brutalnie, ale taka jest prawda. Weźmy za przykład tłumiki. One są niezbędne w pojazdach spalinowych, natomiast w pojazdach elektrycznych nie potrzeba ich wcale, więc firma specjalizująca się tylko w ich produkcji lub podobnych podzespołach już dziś powinna zacząć myśleć o zmianie profilu. Czasami będzie to oznaczało kompletne przekwalifikowanie się czy wejście w zupełnie nowe obszary biznesowe – czyli w praktyce zamknięcie jednej firmy, a może bardziej działalności, i otwarcie nowej. Na to jest oczywiście czas, ale trzeba mieć na uwadze, że takich decyzji nie można przeciągać w nieskończoność i funkcjonować na zasadzie "Jakoś to będzie". Nie będzie i o tym trzeba pamiętać. ■

Jak poradzić sobie z e-TOLL?

TEKST: MACIEJ RZOŃCA, ZDJĘCIA: AUTOR, SERWIS PRASOWY

Od 1 grudnia tego roku na państwowych odcinkach autostrad zarządzanych przez GDDKiA na stałe podniesiono szlabany przy punktach poboru opłat. Dotyczy to odcinków autostrady A2 Konin – Łódź Stryków oraz A4 Wrocław – Gliwice Sośnica.



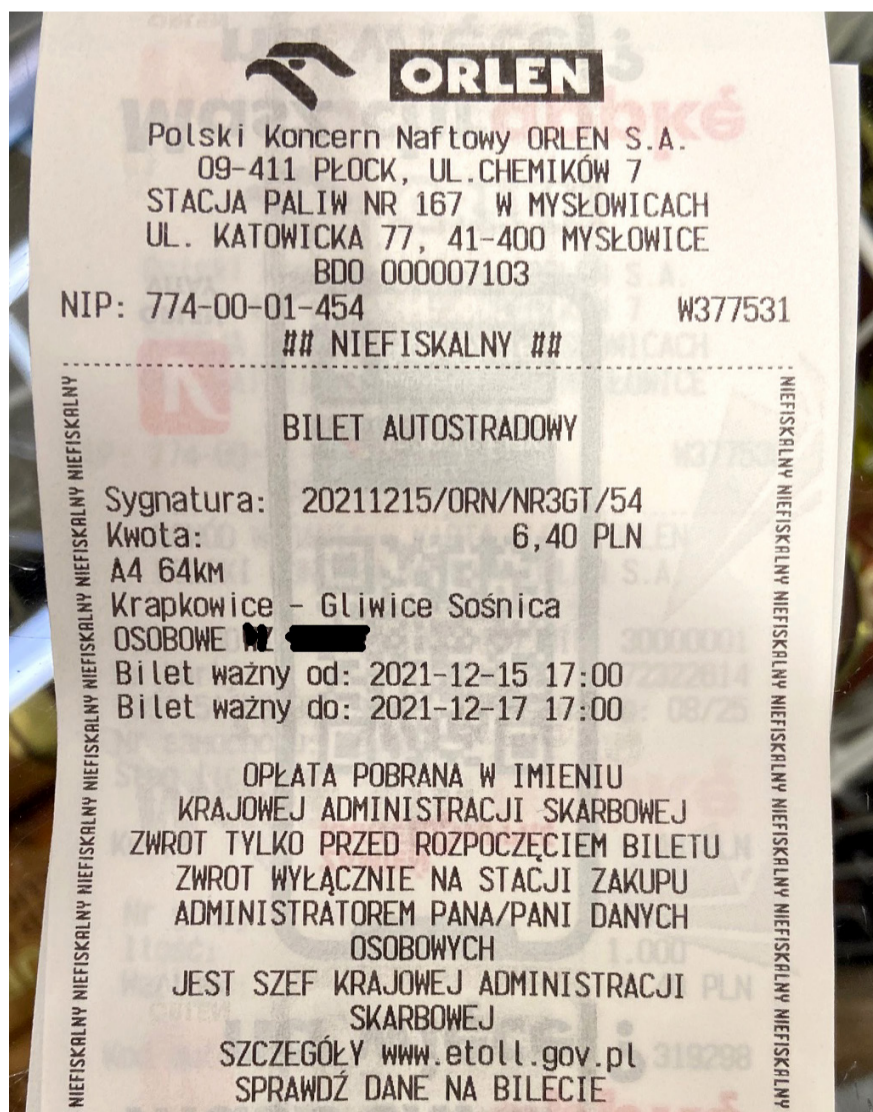
Podstawą pobierania stosownej daniny stał się od tego dnia obowiązkowy dla wszystkich system e-TOLL PL. Niestety, mimo długich miesięcy przygotowań w Internecie pojawiło się mnóstwo niepochlebnych wpisów dotyczących jego funkcjonalności. Krytykowano wiele rzeczy, m.in. konieczność rejestracji poprzez tzw. profil zaufany oraz podania mnóstwa danych dotyczących kierowcy, pojazdu oraz planowanej trasy. Ponadto włączona aplikacja e-TOLL nie mogła działać „w tle” i nie tolerowała jakichkolwiek zakłóceń połączenia internetowego w trakcie pokonywania płatnego odcinka. Trzeba ponadto dokonać przedpłaty

- minimum 20 zł - nawet jeśli przejazd planowanym odcinkiem miałby kosztować jedynie ułamek tej kwoty. No i, ostatnim z poważnych zarzutów jest fakt, że e-TOLL PL jest aplikacją śledzącą. Być może ta fala krytyki sprawiła, że pojawiły się nowe opcje opłaty. Jak to wygląda obecnie?

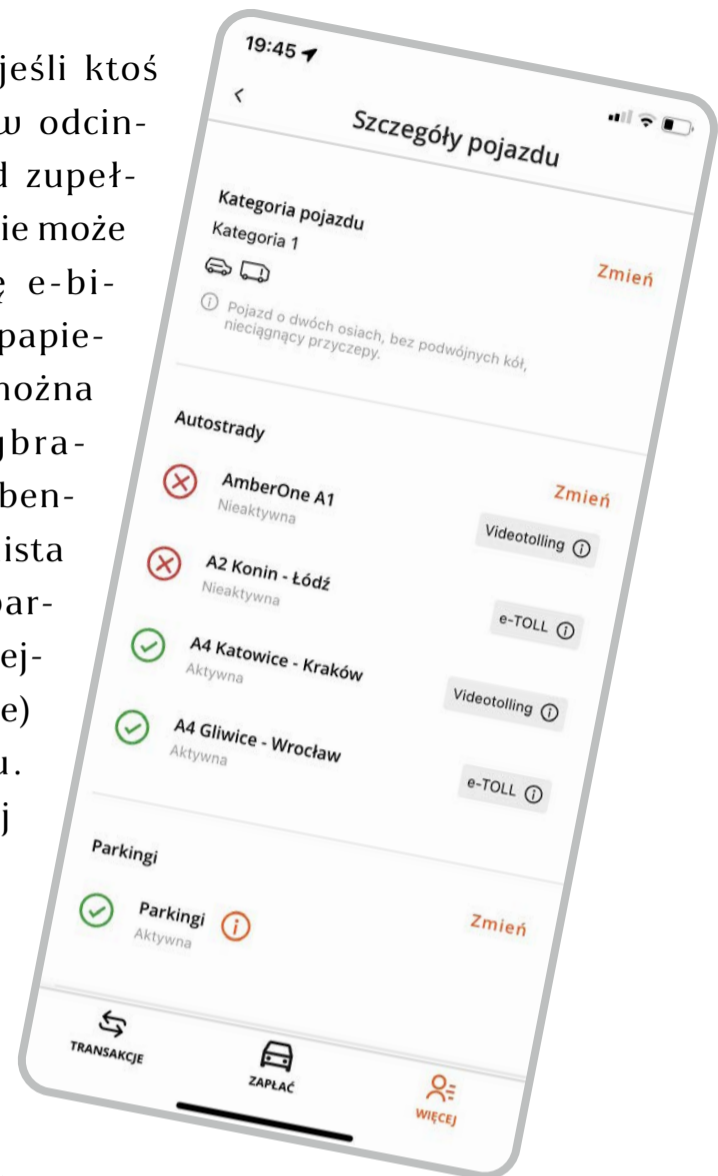
Instalację aplikacji e-TOLL PL zaleca się obecnie kierowcom ciężarówek, przewoźnikom czy przedsiębiorcom z branży transportowej, którzy wnoszą opłaty drogowe również za inne odcinki państwowych dróg, a które nie dotyczą kierowców samochodów osobowych. Mogą oni także alternatyw- →→

nie korzystać – tak jak przed 1 grudnia - z urządzeń pokładowych OBU lub ZSL. Zostawmy to więc na boku.

Kierowcy samochodów osobowych i motocykliści również mogą korzystać z powyższych rozwiązań, jednak powinni rozważyć taki wariant jedynie ci, którzy naprawdę często korzystają z wymienionych na początku płatnych odcinków A2 i A4. Być może właśnie wspomniana fala krytyki sprawiła, że pojawiła się zdecydowanie wygodniejsza w użyciu (bezpłatna) aplikacja e-TOLL PL BILET. Po jej uruchomieniu można wybrać język menu, po czym trzeba wpisać numer rejestracyjny auta, jego rodzaj (np. osobowe) oraz kraj rejestracji. Trzeba jeszcze podać planowaną datę i godzinę rozpoczęcia podróży płatnym odcinkiem oraz jej początkowy i końcowy punkt. Na koniec, należy dokonać płatności (wg stawki wygenerowanej przez aplikację) za pomocą karty kredytowej, konta bankowego lub (od 14 grudnia) BLIKiem. Jeśli wszystko będzie w porządku aplikacja wygeneruje e-bilet, który będzie ważny przez 48 godzin.



Natomiast, jeśli ktoś korzysta z w/w odcinków autostrad zupełnie sporadycznie może wybrać opcję e-biletu w wersji papierowej, który można kupić na wybranych stacjach benzynowych. Ta lista jest obecnie bardzo krótka i obejmuje (niektóre) stacje Orlenu. W niedalekiej przyszłości mają dołączyć obiekty Lotosu i BP. Trzeba jednak pamiętać, że chociaż ta



forma przypomina zakup kilkuniedniowej winiety na czeskie czy austriackie autostrady, to w naszym, polskim przypadku nadal kupujemy prawo do jednorazowego pokonania wybranego odcinka! A kary są srogie – podróżowanie bez opłaty, to 500-złotowy mandat wystawiany nie przez Policję, a Krajową Administrację Skarbową. Oznacza to, że raczej nie unikniemy kary jeśli zdecydujemy się na jazdę „na gapę”.

To nie koniec możliwości opłaty za przejazd w/w odcinków autostrad. E-TOLL BILET dostępny jest również za pomocą aplikacji Orlen Pay oraz mFlota. Taką możliwość daje już także aplikacja Autopay, za pomocą której od lat można dokonywać opłat za przejazd „prywatnymi” odcinkami autostrady A4 Kraków Balice – Mysłowice oraz AmberOne A1 Gdańsk – Toruń. Wystarczy w tym przypadku jedynie uaktywnić opcję pobierania opłat na kolejne odcinki.

W kolejnym wydaniu iAuto powrócę do tematu autostrad, ale już w nieco innym kontekście. ■

Zbiorkom

TEKST: MARCIN SUSZCZEWSKI

Tym właśnie, lekko jednak pogardliwym, pojęciem przyjęło się dzisiaj odnosić do pojazdów komunikacji miejskiej, inaczej zbiorowej. Normalnie, może stanąłbym w ich obronie, ale po tym, co spotkało mnie niedawno w jednym z nich, nie mam na to ochoty.



Z komunikacji zbiorowej korzystam regularnie, ale nie na tyle żeby nabyć kartę miejską. W mojej okolicy nie ma tramwaju więc do nich zaglądam rzadko. Na co dzień przeważnie są to pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej, a po nich autobusy.

Do autobusu zatem wskoczyłem niedawno. Był wieczór, a w pojeździe praktycznie pustka. Miałem przed sobą dobre pół godziny na twardym autobusowym foteliku, ale zanim co, trzeba było nabyć bilet w wygodnie zamontowanym automacie.



Wygoda tego automatu polega oczywiście na tym, że w ogóle w autobusie (czy tramwaju) jest. Sama procedura kupowania biletu nie trwa długo, ale wymaga przeklikania się przez kilka ekranów. Na koniec trzeba sięgnąć do kieszeni po kartę, którą regulujemy należność.

Właśnie kiedy wsadziłem rękę do kieszeni, aby tę kartę wydobyć, mój „521” dosłownie stanął na hamulcach. Fizyki nie oszukasz więc wystrzeliłem z mojej pozycji przy automacie, wykonałem półobrót w powietrzu i wylądowałem na desce, o którą opiera się zapięta osoba niepełnosprawna.

Przy lądowaniu poczułem chrupnięcie, przed oczami mi pociemniało. Kiedy wzrok powrócił, wyjąłem rękę z kieszeni, powlokłem się z powrotem do automatu aby dokończyć transakcję zakupu i klapnąłem na pierwsze wolne miejsce.

Kołowało mi się w głowie, już wiedziałem, że żebro jest stłuczone, ale prędeż pęknięte. Bolało jak cholera, a czekała mnie jeszcze jazda autobusem na umówione wcześniej spotkanie, z którego nie mogłem zrezygnować – taka praca.

Przeanalizowałem sytuację na drodze. Zrozumiałem, że kierowca autobusu zapewne musiał gwałtownie zahamować przed przejściem dla pieszych. W racjonalnych kategoriach całą sprawę bez problemu sobie wyjaśniłem. A potem przeszedłem do ludzkich.

Nikt ze współpodróżnych nie zająknął się choćby słowem o moje zdrowie, chociaż widok latającego po autobusie mężczyzny chyba nie należy do codziennych. Nie zapytał o to również kierowca. Dopiero później znajomi uświadomili, że trzeba było natychmiast zgłosić się do niego z pretensją.

Jestem z pokolenia, które zachowało sporo pokory i dystansu do swoich problemów. Od dwóch tygodni

znoszę ból i niewygodę złamanego żebra i czekam na poprawę kondycji. Nie wpadłbym na dochodzenie odszkodowania od MZA, ale co, gdyby na moim miejscu była słabowita staruszka?

Nie da się pewnie uprościć systemu zakupu biletów. Niewiele można poradzić na las na żółto pomalowanych poręczy, które grożą każdemu nieostrożnemu, natychmiastowym połamaniem gnatów, chociaż w sumie zamontowano je aby takich wypadków uniknąć.

Nie miałem najmniejszych szans w danej sytuacji, ale gdybym częściej korzystał ze zbiorkomu, pewnie jedną ręką sięgałbym po kartę płatniczą, a drugą ubezpieczał się z pomocą pomalowanej na żółto poręczy.

Czy zatem w tym wszystkim zawinił kierowca, który gwałtownie hamował? A jaki miał wybór, przejechać kogoś, kto wystrzelił mu na ulicę przed szybę? Próbował uniknąć kolizji, a przecież wiadomo, że w porównaniu z masą autobusu, człowiek nie ma żadnych szans.

Konkluzja nasuwa się tutaj podobna, jak w wypadku kierowców wjeżdżających dynamicznie przed zderzak ciężarówki czy właśnie autobusu. Swoim zachowaniem wymuszają na ciężkich pojazdach gwałtowne uniki, których skutkiem są potem zniszczone towary lub potłuczeni pasażerowie.

Takie są bowiem prawa fizyki, że nie sposób jest zabezpieczyć się przed skutkami beztroskiego zajechania drogi. Wyobraźcie sobie, co się wtedy dzieje w tych ciężkich pojazdach a może następnym razem zrezygnujecie z takiego manewru.

Kierowcy ciężarówki czy autobusu, a nawet motorniczy tramwaju czy maszynista pociągu, mają świadomość konsekwencji gwałtownego hamowania i z reguły robią wszystko aby go uniknąć. Niestety, kierowcy osobówek, często im tę staranność uniemożliwiają. ■



TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Na uroczystej gali FIA zabrakło Lewisa Hamiltona. Sześciokrotny mistrz świata Formuły 1 zignorował uroczystość uhonorowania tegorocznych mistrzów świata w sportach motorowych.

Żeby było jeszcze bardziej groteskowo Sir Lewis Carl Davidson Hamilton ponoć przestał obserwować profile F1 w mediach społecznościowych... A Toto Wolf wyraża nadzieję, że kierowca nadal będzie jeździł w wyścigach Formuły 1.

Formuła 1 narodziła się z potrzeby rywalizacji w najszybszych samochodach świata. Niezwykłą magię nadali jej wybitni kierowcy, dramatyczne wypadki i wielkie pieniądze, ale także walka technologiczna i podchody regulaminowe. W kończącym się roku mieliśmy to wszystko, i w efekcie obserwowaliśmy jeden z najciekawszych

i najbardziej ekscytujących sezonów w historii tych wyścigów. A ostatnia odsłona w Abu Zabi była kumulacją wszystkiego.

Formuła 1 jest królową sportów samochodowych. Od początku w tym świecie trwały zmagania wielkich osobowości w padoku (i poza →→



nim) oraz wybitnych, charyzmatycznych kierowców w najszybszych samochodach świata. W latach 60. Grand Prix Formuły 1 rozgrywano na wszystkich kontynentach, relacje telewizyjne cieszyły się zainteresowaniem równym mistrzostwom piłkarskim, a reklamy na samochodach czy torach przynosiły nadzwyczajny ekwiwalent. Takiej okazji nie przegapiły koncerny tytoniowe, które w cykl wyścigów i wybrane zespoły wpompowały gigantyczne kwoty. Pieniądze pozwalały zespołom na zatrudnienie najlepszych kierowców świata, opłacenie wybitnych inżynierów i korzystanie z najbardziej wyszukanych technologii. Im lepsze wyniki osiągał zespół, tym większe pieniądze otrzymywał od organizatorów cyklu i oczywiście zawierał bardziej lukratywne kontrakty reklamowe. Wszystko to przez lata krę-

ciło się wokół rywalizacji wybitnych kierowców i dominujących zespołów, jednak pieniądze były warunkiem istnienia zespołów wyścigowych. Po wprowadzeniu zakazu reklam używek, w zespołach pojawili się kierowcy może nie najlepsi z najlepszych, ale za to z milionami dolarów. Kierowcy ci stanowili czerwoną latarnię każdego wyścigu, ale w ostatnim wyścigu 2021 mieli niezamierzony wpływ na kluczowe rozstrzygnięcie.

Kiedy na początku lat 90. oglądałem tę fascynującą dyscyplinę od środka, ze zdumieniem zobaczyłem, że sportowa rywalizacja nie zawsze jest czysta i nie zawsze wszystko rozstrzyga się na torze. To potwierdziło się w minionym właśnie sezonie. Nie brakowało kontrowersji dotyczących decyzji

sędziowskich, kar dla kierowców czy podejrzeń dotyczących zgodności samochodów z regulaminem technicznym. Sezon zdominowała fascynująca walka dwóch charyzmatycznych kierowców w dwóch różnych zespołach. Ostatni wyścig był swoistą kwintesencją całego sezonu. Podobnie jak w minionych miesiącach była huśtawka emocji, zwroty akcji i, na koniec, niespodziewane rozstrzygnięcie. Rywale do ostatniej odsłony przy- →



stąpili z identyczną liczbą punktów, zwycięzca wyścigu w Abu Zabi zostawał mistrzem świata. Max Verstappen wygrał kwalifikacje, ale przegrał start do wyścigu i Lewis Hamilton odjeżdżał stopniowo powiększając przewagę. Po wymianie opon strata Maxis oscylowała koło 8 sekund, na prowadzeniu jechał Sergio Perez. Jego zadaniem

były zdublowane samochody. Pierwszy komunikat dyrekcji wyścigu informował, że tak pozostanie do wznowienia wyścigu, drugi (po rozmowie z szefami Red Bulla), że „oddublują” się tylko auta przed Verstappenem. Samochód bezpieczeństwa zjechał na przedostatnim okrążeniu, walka o tytuł rozegrała się na ostatnich pięciu kilometrach. Nowe opony



była obrona przed Hamiltonem tak, aby Verstappen odrobił stratę. Ten plan się powiódł, jednak nadal Mercedes jechał przed Red Bullem. Na pięć okrążeń przed metą sprawa zwycięstwa i tytułu wydawała się przesądzona, przewaga Hamiltona była wyraźna, ale... Walka Micka Schumachera i Nicolasa Latifiego o przedostatnie miejsce skończyła się uderzeniem tego ostatniego w ścianę. Na tor wyjechał samochód bezpieczeństwa. Hamilton nie mógł zjechać po nowe opony gdyż straciłby prowadzenie, Verstappen mógł to zrobić. Kłopot tylko był taki, że za Hamiltonem, a przed Verstappenem

i możliwość użycia DRS praktycznie przesądzały mistrzostwo świata na korzyść Maxis Verstappenem.

Kontrowersyjne i niekonsekwentne decyzje kierownictwa wyścigów i zespołów sędziów nie zmieniają, w mojej ocenie, faktu, iż zwycięstwo Maxis Verstappenem jest w pełni zasłużone. Ale równie zasłużone byłoby zwycięstwo Lewisa Hamiltona. Mielśmy przez cały sezon rywalizację dwóch wybitnych kierowców w doskonałych samochodach. Zwyciężył jeden nich. Ten, któremu nieco bardziej sprzyjało... szczęście? zbieg okoliczności? strategia? ■

Barbórka i Karowa

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI, ZDJĘCIA: DOMINIK KALAMUS

Od lat jedną z najważniejszych imprez sportów samochodowych jest warszawska Barbórka. Ten szczególny rajd, w którym rywalizacja toczy się na kilkunastu kilometrach jedynie o prestiż i sławę. Puchary mają szczególną rangę, chociaż żadne oficjalne tytuły, ani w Rajdzie Barbórka, ani w Kryterium Asów nie są przyznawane.



Start w Barbórcie od lat jest swoistym obowiązkiem dla najlepszych kierowców i ambicją tych, którzy poważniejszych sukcesów na koncie nie mają. Kulminacyjnym punktem jest Ogólnopolskie Kryterium Asów. Rozgrywany zawsze

wieczorem, przy sztucznym oświetleniu, odcinek jest, obok słynnej kostki w Walimiu, uważany za najbardziej klasyczną i szalenie wymagającą próbę w polskich rajdach. O start do przejazdu po zabytkowej, arcytrudnej trasie, ul. Karowej tradycyjnie →→



zabiegają czołowi polscy kierowcy, rywalizujących na co dzień nie tylko w rajdach, ale także innych dyscyplinach sportu samochodowego: wyścigach torowych i górskich, rallycrossie czy rajdach terenowych. Tradycją tej imprezy było, że aby mieć

szansę spotkania z „Panią Karową” trzeba było na kilkunastokilometrowej trasie odcinków specjalnych znaleźć się w czołowej trzydziestce. W tym roku do Kryterium Asów dopuszczano 45 załóg. Na kilkunastu kilometrach prób wystarczy drobny błąd, aby →→



tę szansę pogrzebać. Najlepiej trasę przejechali (druga załoga Mistrzostw Świata w WRC 3) Kajetan Kajetanowicz z Maciejem Szczepaniakiem, ponad 20 sekund dłużej jechali Miko Marczyk z Szymonem Gospodarczykiem (trzecia załoga w klasyfikacji Mistrzostw Europy). Jako trzeci do Kryterium Asów zakwalifikowali się Michał Ratajczyk i Jędrzej Szczęśniak. Na ulicy Karowej kolejność była taka sama. Rywalizacja wymienionych załóg ekscytowała kibiców nie mniej od tego, co wyczyniały zawodnicy w samochodach historycznych. Pomalowane w tradycyjne barwy, świetnie przygotowane wyglądały przepięknie i równie pięknie jeździły. Wiążą się z tymi samochodami wspomnienia wielkich asów kierownicy podziwianych przez tłumy, tłumy kibiców. No i czy jest coś, co zastąpi brzmienie Forda Sierry, Audi Quattro czy Subaru Imprezy?

Niemal od pół wieku czujni obserwatorzy sportu samochodowego w Polsce zadają sobie pytanie w czym tkwi magia i fenomen Warszawskiej Barbórki. Zwycięzca klasyfikacji generalnej otrzymuje miniaturkę, a jego nazwisko zostaje umieszczone na oryginale pucharu. Zwycięzca rajdu jest więc zapisany „na zawsze”. Podobnie zwycięzca Kryterium Karowej otrzymuje Puchar jako nagrodę przechodnią. Dla najbardziej utytułowanych kierowców zwycięstwo na ul. Karowej miało wagę →→





zdobycia mistrzowskiej szarfy. Ale też i zwycięzca Rajdu Barbórki, a Kryterium Asów w szczególności, musi na tym krótkim dystansie popisać się bezbłędną i bardzo szybką jazdą.

Zapewne magnesem przyciągającym czołowych kierowców są kibice obserwujący jazdę na odcinkach specjalnych. No i media; prasa, radio, telewizja, błysk fleszy, wywiady, autografy... Wszystko to stwarza niepowtarzalną atmosferę, ale nie tylko. Start w „Barbórcie” to możliwość pokazania się potencjalnym sponsorom, którzy na rajd rozgrywany gdzieś na Dolnym Śląsku nigdy nie dotrą, ale na zawody w centrum Warszawy wybierają się chętnie. A po dobrym występie szansa na zawarcie kontraktu na przyszły sezon wzrasta. →→



Organizatorzy nie ukrywają, że „Barbórka” jest dochodowa. Zyski z tego rajdu pozwalają Automobilklubowi Polski organizować zawody dla amatorów (tzw. Konkursowe jazdy Sportowe – KJS), rajdy

nawigacyjne, samochodów historycznych i wielu innych. Ten małeńki, w wymiarze sportowym rajd, przez lata stał się wielką i prestiżową imprezą, prawdziwym świętem sportów samochodowych dla →→









zawodników, miłośników sportu samochodowego, kibiców, dziennikarzy i działaczy. Jest też dla wielu ośrodków i automobilklubów przykładem i wzorem jak należy łączyć sport z biznesem.

W tegorocznej odsłonie wystartowali kierowcy rywalizujący w rajdowych mistrzostwach Świata, Europy i Polski, wystartowali kierowcy we współczesnych i historycznych samochodach wyczynowych, rywalizacja odbywała w Pruszkowie i Słomczynie, na Bemowie i na Służewcu. Na koniec – legendarna ulica Karowa.

Ja w relacji fotograficznej Dominika Kalamusa odnajduję klimat i atmosferę Barbórki, a także niezwykłą magię dawnych rajdów przywołaną przez załogi w legendarnych samochodach rajdowych. ■

Dziura w prawie

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI, ZDJĘCIA: SYLWIA ZABOROWSKA/FACEBOOK

Przy okazji Rajdu Barbórka po raz kolejny odżyła sprawa zgodności rajdowych samochodów z wymogami polskiego prawa o ruchu drogowym.



Policja zatrzymała dowód rejestracyjny samochodu Ford Sierra XR4i załogi Michał Łusjak/Sylwia Zaborowska praktycznie wykluczając zawodników z rywalizacji. Informację o zdarzeniu rozgoryczona pilotka zamieściła


na Facebooku, pod wpisem pojawiły się dziesiątki wpisów oburzonych internautów.

Oburzenie dziesiątków ludzi zainteresowanych rajdami jest zrozumiałe, acz bezzasadne. Podobnie →→

Sylwia Zaborowska
8 godz. · 🌐

Dzięki uprzejmości Stołecznej Policji dla nas 59 Rajd Barbórka tuż po 7 rano dobiegł końca 🙏
Panowie po wnikliwej kontroli tuż po naszym wyjeździe z serwisu błyskawicznie stwierdzili, że pojazd jest za głośny, ma wydech w nieodpowiednim miejscu, posiada klatkę, i zupełnie nie nadaje się do użytkowania na drogach publicznych! 🙌 bravo!
Pragnę nadmienić, że corocznie nasze Martini przechodzi przegląd techniczny, posiada wszelkie wymagane atesty, certyfikacje! Procedura BK zawsze wypada pomyślnie - wszyscy Ci fachowcy widocznie byli w błędzie! Paranoja... 🙄🙄

Mimo wsparcia ze strony organizatora dostaliśmy „czerwoną kartkę”.
Rozżaleni wracamy na serwis.
Kibicujemy pozostałym załogom!
Do mety kochani! 🙌🔥



1 tys. 604 komentarze 391 udostępnień

Lubię to! · Komentarz · Udostępnij

Bartek Dolecki
Przejęcie...
Lubię to! · Odpowiedz - 8 godz.

Sylwia Zaborowska
Bartek Dolecki nie do wiary po prostu... 🙄
Lubię to! · Odpowiedz - 8 godz.

Michał Bachński
Dzięki za info! Praca tam niełatwa?? Mówiłem, żeby nie nawiercał tłumika
Michał Bachński
Bartek co żeś Panie tam zjastrował??? Mówiłem abyś nie nawiercał tłumika bo to wyjdzie prędzej czy później 🙄
Lubię to! · Odpowiedz - 6 godz.

Bartek Dolecki
Michał Bachński hehehehe
Lubię to! · Odpowiedz - 6 godz.

Olgierd Klim
Sylwia Zaborowska
Proszę napiętnować nazwiska tych pseudopolicjantów. Widzę załogę Skody Superb. Czy to nie przypadkiem Pani policjant Korycka i Pan Paweł. Serce boli, gdyby oni wiedzieli ile pracy trzeba żeby przygotować takie auto.
Lubię to! · Odpowiedz - 5 godz.

Napisz odpowiedź...

Jakub Wróbel
Niee...
Lubię to! · Odpowiedz - 8 godz.

Przemek Regajło
Śmiech na sali! 🙄🙄
Lubię to! · Odpowiedz - 8 godz.

Michał Poradzisz
Nie wierzę... 🙄🙄
Lubię to! · Odpowiedz - 8 godz.

Sylwia Zaborowska
Michał Poradzisz miałam te same odczucia... to się nie dzieje na prawdę! 🙄
Lubię to! · Odpowiedz - 8 godz.

Maciej Gaca
Co za ludzie... 🙄
Lubię to! · Odpowiedz - 8 godz.

Jakub Kaszuba
Czy dzisiaj jest 1 kwietnia? 🙄🙄
Lubię to! · Odpowiedz - 8 godz.

Mariusz Nemo

Lubię to! · Odpowiedz - 8 godz.

Grzegorz Remelski
Co za dzbany 🙄
Lubię to! · Odpowiedz - 8 godz.

Maciej Berent
Niestety do policji biorą jak leci i czasami są tego efekty Rajd jest raz w roku. Ale zapewne pan prezes po głowie poglądzie za wyniki
Lubię to! · Odpowiedz - 8 godz.

Sylwia Zaborowska
Maciej Berent statystyki idą w górę! Porządek obywatelski przywrócony. Szkoda, że nie mają nic lepszego do roboty...
Lubię to! · Odpowiedz - 8 godz.

Maciej Berent
Sylwia Zaborowska czegoś lepszego by się bali że tak powiem
Lubię to! · Odpowiedz - 7 godz.

Michał Zagórski
Nowy ład zagościł nawet w rajdach 🙄
Lubię to! · Odpowiedz - 8 godz.

Marcin Gańczarz
Pań się chciał dowartościować że dużo może!!
Lubię to! · Odpowiedz - 8 godz.

Dariusz Kowal
Pomyśleć, że kiedyś w nocy jak policja jechała z przepalonymi żarówkami grzecznie zwróciłem im uwagę to ołali to. A szarak by dostał mandat albo zatrzymany dowód i brak dalszej jazdy...

jak mocne opinie o niewłaściwym postępowaniu policjantów. Problem polega bowiem nie na złej woli policjantów czy niezgodnym z regulaminami sportowymi przygotowaniu samochodów. Problem tkwi w tym, że wymogi regulaminu technicznego i wyposażenia dotyczące samochodów wyczynowych są w sprzeczności z regulacjami prawa dopuszczającego pojazdy do ruchu drogowego. Dotyczy to jedynie samochodów rajdowych, bowiem jedynie rajdy samochodowe odbywają się na drogach publicznych. Wyścigi torowe i górskie, rallycross to dyscypliny, które odbywają się na zamkniętych obiektach, rajdy rozgrywane są na drogach. Odcinki specjalne, czyli próby sportowe, rozgrywane są na odcinkach wyłączonych z ruchu, natomiast przejazd z mety odcinka na start kolejnego wytyczany jest na drogach publicznych, w normalnym ruchu. Wynika z tego, że samochód rajdowy musi spełniać wszelkie wymogi określone ogólnymi przepisami. Powinien mieć aktualny, obowiązkowy przegląd w Stacji Diagnostycznej. Nad przestrzeganiem tego czuwa policja, której obowiązkiem jest zatrzymanie i wyłączenie z ruchu pojazdów, które takiego badania nie przeszły lub budzą podejrzenie, iż wymogów określonych prawem nie spełniają. Kłopot w tym, że aby wystartować zawodnicy muszą swoje auto poddać Badaniu Technicznemu, gdzie sprawdzanych jest szereg parametrów dotyczących silnika, zawieszenia, hamulców czy obowiązkowego wyposażenia bezpieczeństwa, jak system gaśniczy czy klatka bezpieczeństwa. W zasadzie już sama klatka bezpieczeństwa wyklucza rajdówki z ruchu drogowego. Do tego wydech, często zbyt głośny. Zawodnicy tablice rejestracyjne zastępują naklejkami – chodzi o to, aby nie gubić oryginalnych. Odpowiednio przygotowany do startów w rajdach samochód w razie nawet poważnego wypadku zapewnia załodze znacznie większe bezpieczeństwo, niż auto seryjne. Pytanie tylko co się stanie w razie mocnego spotkania obu tak różnych aut? Policja ma obowiązek uniemożliwiania jazdy samochodami potencjalnie niebezpiecznymi, niespełniającymi obowiązujących wymogów technicznych. Dlatego jak słyszą dziarski wydech i dźwięk zaworu upustowego turbiny w samochodzie, to nabierają podejrzeń...

Tę sprzeczność w przepisach teoretycznie można by łatwo rozwiązać odpowiednim zapisem w prawie o ruchu drogowym. Polski Związek Motorowy od lat przy okazji kolejnych zmian legislacyjnych sugeruje stosowne zapisy, jednak Sejm w swej niezmiernie mądrości jakoś na te sugestie jest niewrażliwy. Podobnie odpowiednie resorty. Tak to wygląda... ■

Tomasz Rzeszutek



Wydarzenia i rocznice: listopad 2021

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Talk-show, który stał się legendą

W 1983 roku w stacji telewizyjnej ABC7 Chicago rozpoczęła pracę 30-letnia Ophra Winfrey. Nie była już wówczas nowicjuską w tej branży – wcześniej przez kilka lat była prezenterką wiadomości oraz prowadzącą talk-show „People Are Talking” w lokalnych telewizjach w Nashville i Baltimore. Niedługo później powierzono jej prowadzenie porannej audycji „AM Chicago”, w której prowadziła rozmowy z zaproszonymi gośćmi, czyli stała się gospodarzem czegoś w rodzaju „telewizji śniadaniowej”. W jej wykonaniu - w ciągu niewielu tygodni - program awansował z ostatniego na czołówkę rankingu popularności. To był dopiero początek błyskotliwej kariery Ophry...

Winfrey z powodzeniem zagrała jedną z głównych ról w filmie Stevena Spielberga „Kolor purpury”, za którą została nominowana do Oscara oraz Złotego Globu za rolę drugoplanową. To tylko utwierdziło jej rosnącą pozycję w branży telewizyjnej i od września 1986 roku mogła poszczycić się autorskim programem „The Ophra Winfrey Show”. Prowadziła go przez 25 lat (do 2011 roku), produkując łącznie 4561 odcinków, gromadząc jednorazowo do 20 milionów widzów w USA. Ponadto jej wywiady oglądali widzowie w 149 innych krajach!

Ophra stała się jednoosobową instytucją. Udział w jej programie mógł stać się (i tak się działo) początkiem kariery dla początkującego aktora, podobnie np. z prezentacją książki i jej autora. Z czasem, pewnym zwyczajem w jej talk-show stało się, by w okolicach Święta Dziękczynienia, czyli jednego z najważniejszych dla Amerykanów święta w roku

- obdarowywać widownię drobnymi upominkami. Jednak to, co stało się w jej programie 13 września 2005 roku, czyli w jubileuszowym 20 sezonie, na trwałe przeszło do historii telewizji i formatu talk-show z latami obrastając legendą.

Pewnego dnia, przyjaciółka Ophry – Gayle King – leciała samolotem w towarzystwie jednego z dyrektorów General Motors odpowiedzialnym za markę Pontiac. Od słowa do słowa i rozmowa przekształciła się w biznesową rozmowę, w rezultacie której Pontiac zgodził się przekazać na rzecz „The Ophra Winfrey Show” 25 egzemplarzy nowego modelu G6 sedan. →→



Jednak Ophra i jej producenci rozwinęli ten pomysł i (skutecznie) nalegali, by koncern przekazał 276 sztuk G6, czyli dokładnie tyle, ile mieści się widzów w studio podczas nagrywania audycji. Starano się, by tego dnia na widowni zasiadły osoby niezamożne, które rzeczywiście mogły potrzebować samochodu. (W ankiecie pytano wcześniej np. o to, czym ktoś dojeżdża do pracy).



Audycja rozpoczęła się od słów prowadzącej, że „w tym roku żadne marzenie w „Oprah Show” nie jest zbyt szalone, a żadna niespodzianka niemożliwa do spełnienia”. Potem prowadząca tylko podkręcała napięcie, by w końcu zrobić coś tak niezwykłego, że nazwano to później „największym

wydarzeniem promocyjnym w historii telewizji”. Zaprosiła na scenę 11 osób, uczestników show, by stanęły wianuszkami wokół Pontiaca G6 po czym poinformowała je, że dostają taki w prezencie. Ale zaznaczyła jednocześnie, że miała do rozdania 12 samochodów, a więc ostatni powędruje do kogoś z publiczności. →→



W tym momencie na widowni pojawiły się hostesy z tacami, na których poukładane były przewiązane wstążką pudełeczka. Ophra kategorycznie domagała się, by nikt nie otwierał pudełka dopóki każdy nie otrzyma swojego dodając, że w jednym z nich są kluczyki do ostatniego auta. Dopiero na hasło rozemocjonowana publiczność zaczęła roz-

Samochody dla widzów pojawiły się raz jeszcze, z okazji Święta Dziękczynienia 2010 roku. Tym razem wręczono 275 symbolicznych kluczyków do egzemplarzy generacji 2012 VW Beetle, której produkcja ruszała w maju 2011.

rywać opakowania, by przekonać się, że w każdym(!) z nich znajdują się kluczyki. W tym czasie Ophra spacerowała po widowni i wskazując palcem dowolną osobę wołała: „you get a car, you get a car, everybody gets a car!”, która to fraza stała się naprawdę kultowa. („Ty dostajesz samochód, ty dostajesz samochód, wszyscy dostają samochód”). Publiczność szalała ze szczęścia, wivatowała, podskakiwała, krzyczała – słowem atmosfera osiągnęła ekstatyczny poziom, jaki można obejrzyć jedynie podczas występów amerykańskich telewizyjnych kaznodziejów.

Każdy z samochodów miał katalogową cenę 28,5 tys dolarów, czyli producent przekazał 276 aut o wartości blisko 8 mln dolarów! Po programie okazało się, że akcja Ophry nie została przemyślana we wszystkich szczegółach. Otóż, do udziału zaproszono osoby, które rzeczywiście potrzebowały samochodów. Pontiac zapłacił należny podatek

stanowy, ale już nie federalny. W rezultacie były osoby, których nie stać było na zapłacenie podatku i musiały sprzedać swój samochód ze sporą stratą. Inne uściły wymagane 6 tysięcy dolarów, co i tak było bardzo okazijną ceną za zupełnie nowy pojazd warty prawie pięć razy tyle. Większość obdarowanych - mimo tego nieprzyjemnego zgrzytu - i tak było bardzo zadowolonych z finału. Producent programu postarał się w każdym razie, by straty wizerunkowe Oprah były jak najmniejsze. ■

Ophra Winfrey (ur.1954) do dzisiaj jest niezwykle wpływową osobą w USA i jedną z najbogatszych kobiet w tym kraju z majątkiem szacowanym na ok. 2,7 mld dolarów. Trzeba tutaj dodać, że wywodzi się z ubogiej rodziny i na szczyty sławy (oraz majątku) doszła dzięki swemu talentowi, pracowitości oraz umiejętności inwestowania zarobionych pieniędzy.

