

iAuto

CYFROWY MAGAZY ZMOTORYZOWANYCH

Numer 162, styczeń 2022





Aktualności - 3

Kradniemy! Ale mniej, dużo mniej - 6

Miły mieszczuch - 8

Uroki praktyczności - 12

Koty z COTY - Nigdy nie wiadomo - 16

Liderzy testów NCAP 2021 - 20

Drgania i wibracje - 22

Ciężarówki w 2022 - 25

Naprawiamy reflektory - 28

Mandaty mocno w górę - 32

Podróżowanie (bez)płatne - 34

Wyzwania na 2022 - 39

Skończony amator - 41

Rytmicznie przez lata - 43

Rajd Dakar 2022 - Nowe trendy? - 45

Elektryczny Dakar - 49

Tomasz Rzeszutek - 52

Kalendarium - 53

iAuto
miesięcznik

Wydawca

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

Redaktor Naczelny
Mirośław Rutkowski
iauto@prowarszawa.pl

Redaguje zespół

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za
treść reklam

Teksty i fotografie są chronione prawami
autorskimi

Zdjęcia na okładce - **Mirośław Rutkowski**

OD REDAKCJI



Nawigacja dostępna jest w każdym nowym samochodzie albo jako wyposażenie standardowe, albo jako opcja. Dodatkowo cyfrowe systemy wspomaganie kierowców rozpoznają znaki drogowe, niezamierzoną zmianę pasa drogi, nadmierne zmęczenie, przysypianie czy zbyt długi czas jazdy bez odpoczynku. Kto takich urządzeń w aucie nie ma korzysta z map Google lub z aplikacji Yanosik. Wszystkie te systemy, programy i urządzenia generują szereg najróżniejszych danych dotyczących przemieszczania się pojazdu, dynamiki jazdy, prędkości, czasu i miejsca postoju. Na podstawie tych danych zaawansowane algorytmy sztucznej inteligencji mogą przewidywać nie tylko zachowania kierowcy, ale określić jego charakter, temperament, najróżniejsze preferencje i upodobania. Algorytm określi kierowcę jako stwarzającego zagrożenie, albo bezpiecznego.

Działająca nawigacja satelitarna korzysta z łączności internetowej, więc zasadne jest czy tylko pobiera, czy też może wysyła informacje. Jeśli wysyła, to gdzie one trafiają? Kto z nich korzysta i w jaki sposób? Nasz profil może być użyty do stworzenia pakietu reklam. Albo oferty ubezpieczenia. Albo też wygenerowania mandatu... i pobrania grzywny z naszego rachunku. Niemożliwe? Ha...

Sądźcie, że jak ruszycie w drogę autem bez żadnych elektronicznych asystentów, a telefon zostawicie w domu, to jesteście anonimowi? No to pamiętajcie, że wszystkich, obserwują kamery monitoringu i kontrolują fotoradary stacjonarne czy mobilne. Algorytmy ustalą numer rejestracyjny, kolor i model auta. Przeliczą jak szybko auto pojawiało się w kolejnych kamerach, gdzie parkowało i jak długo...

Wszyscy są nieustannie monitorowani, kierowcy szczególnie. Powodem jest to, że samochód używany niezbyt rozważnie bywa potężnym zagrożeniem. Chodzi o eliminowanie, a przynajmniej minimalizowanie, niebezpieczeństw. Technologia cyfrowa ma pomagać kierowcom, mandaty (komentarz na str. 32) są batem na tych, którym aplikacje nie pomagają.

Szerokiej drogi



Mirośław Rutkowski

Starsze samochody nie wjadą

Pod koniec ubiegłego roku Sejm przyjął nowelizację ustawy o elektromobilności. Na podstawie uchwalonych przepisów władze miast powyżej stu tysięcy mieszkańców mogą ograniczyć wjazd najmniej ekologicznych pojazdów do obszarów ustanowionych jako Strefa Czystego Transportu. O takie możliwości zabiegali od lat aktywiści Polskiego Alarmu Smogowego. Według tych środowisk w dużych miastach samochody wytwarzają więcej zanieczyszczeń niż kominy indywidualnych gospodarstw, lokalnych kotłowni i zakładów ciepłowniczych. Minister klimatu rozporządzeniem ma wprowadzić sposób oznakowania samochodów, które będą mogły wjeżdżać do Stref Czystego Transportu.



Badania prowadzone w Krakowie wykazały, że za prawie 70% zanieczyszczeń pochodziło z aut niespełniających normy emisyjnej Euro 3, a za ponad 90% – niespełniających norm emisyjnych Euro 3 i Euro 4. Na podstawie tych danych sugerowany jest zakaz wjazdu w Strefę Czystego Transportu samochodów z silnikami benzynowymi poniżej normy Euro 4 i dieslami poniżej normy Euro 5. Kolejnym krokiem byłoby ograniczenie dla samochodów poniżej Euro 5 czy Euro 6.

Samochody benzynowe spełniające normę Euro 4 produkowano od 2006 roku, natomiast silniki wysokoprężne spełniają normę Euro 5 od 2011 roku.

Ciekawe jest, jak wpłynęłoby utworzenie Stref Czystego Transportu na ceny samochodów używanych i czy rzeczywiście będą stymulujące dla samochodów elektrycznych.

Sztuczna inteligencja w produkcji opon

Yokohama Rubber stosuje nowy system wykorzystujący technologię sztucznej inteligencji do przewidywania wartości kluczowych parametrów opon.

Yokohama Rubber zakończyła prace nad autorskim systemem wykorzystującym sztuczną inteligencję (SI) do przewidywania wartości kluczowych parametrów opon. Dzięki cyfrowej technologii możliwe będzie przeprowadzanie dużej liczby wirtualnych eksperymentów. W efekcie ma być możliwe

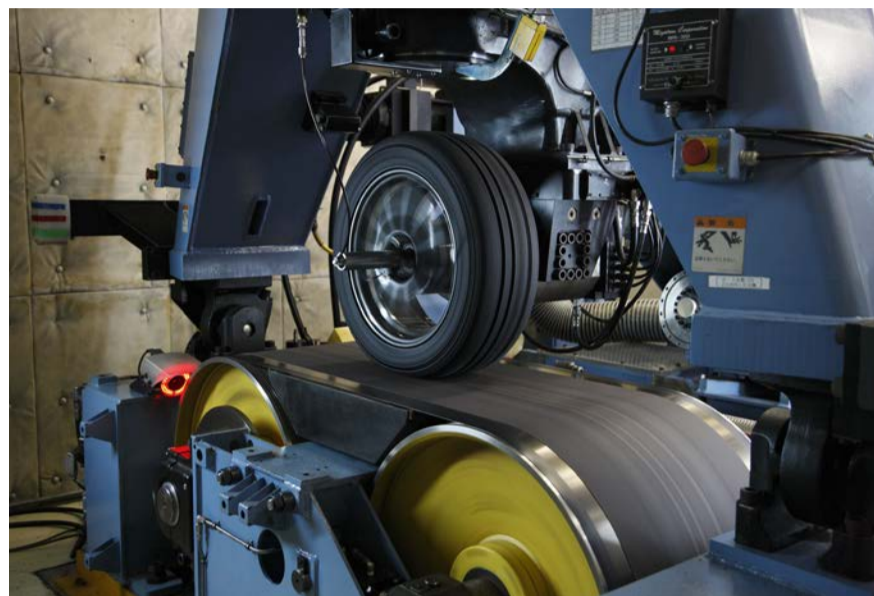
projektowanie lepszych, bardziej konkurencyjnych opon. Ponadto, system ułatwi również pracę mniej doświadczonym technikom odpowiedzialnym za projektowanie nowych produktów.

System został opracowany w ramach rozwiązania wykorzystującego sztuczną inteligencję – HAICo-Lab*. Wykorzystuje on SI do przewidywania wartości kluczowych parametrów opon na podstawie danych wprowadzanych przez osoby odpowie- ➔➔



działalne za ich projektowanie. Chodzi o dane związane ze specyfikacją konstrukcyjną opon, takie jak struktura i kształt, właściwościami fizycznymi, materiałami wykorzystywanymi do produkcji oraz warunkami oceniania gotowego wyrobu. Nowy system pozwala ograniczyć spadek dokładności obliczeń wykonywanych przez SI, który dotychczas stanowił jeden z głównych problemów w procesie projektowania opon. Ponieważ liczba i rodzaje możliwych

parametrów projektowych różnią się w zależności od wewnętrznej struktury opony, konieczne jest stworzenie oddzielnych baz danych, na podstawie których sztuczna inteligencja będzie się „uczyć”. Dla poprawy dokładności obliczeń wykorzystano możliwości przewidywania SI nabytych w innych pokrewnych dziedzinach (uczenie transferowe).



Shell dla klientów flotowych

Hybrydowa karta Shell Card (do ładowania pojazdów elektrycznych oraz do tankowania paliw tradycyjnych) oraz aplikacja Shell Recharge to nowa oferta dla kierowców oraz menedżerów flot. Umożliwi ona między innymi sprawdzenie lokalizacji ładowarek, ich mocy, dostępności punktów ładowania a także aktualnych cen.. Rozwiązanie dołącza do już funk-

cjonujących propozycji w sferze elektromobilności, np. szybkich ładowarek Shell-IONITY.

Shell, stopniowo poszerza portfolio swoich rozwiązań w dziedzinie elektromobilności, rozbudowuje istniejącą sieć ładowarek i oddaje w ręce użytkowników narzędzia do zarządzania flotą samochodów elektrycznych aby ułatwić firmom i flotom wymianę pojazdów na niskoemisyjne i elektryczne.

Posiadacze Shell Card mają dostęp do produktów oferowanych przez Shell, m.in. ładowania samochodów elektrycznych, tankowania paliw tradycyjnych, możliwości uiszczania opłat drogowych, myjni samochodowych oraz bogatej oferty pozapaliwowej dostępnej na stacjach Shell. Karta wykorzystuje technologię komunikacji bliskiego zasięgu za pośrednictwem chipa RFID, który zapewnia dostęp do rozwiązań ładowania pojazdów elektrycznych, autoryzacji i rozliczeń transakcji.



Mazda na fali

Pomimo wyzwań związanych z trwającą globalnie pandemią koronawirusa i przerywanymi łańcuchami dostaw komponentów do produkcji samochodów, rok 2021 zakończył się dla polskiego oddziału Mazdy doskonałymi wynikami sprzedażowymi. W ręce polskich kierowców trafiło 7409 egzemplarzy nowych



Mazd, co oznacza wzrost rok do roku na poziomie 49%. Imponuje też liczba zebranych zamówień na nowe samochody, która zbliża się do 3000 i będzie realizowana w pierwszej połowie 2022 r.

Zdecydowanym liderem w gamie modeli Mazdy jest model CX-30 z liczbą 3257 samochodów odebranych przez klientów. To ponad dwukrotnie więcej niż bestsellerowa w poprzednich latach Mazda CX-5. Ten flagowy SUV wybrany został przez 1497 klientów. Trzecie miejsce zajęła Mazda3 sprzedana w liczbie 801 samochodów. Niewiele mniej bo 741 egzemplarzy Mazdy CX-3 trafiło do klientów. W ten sposób Mazda CX-3 kończy swoją historię w Europie, w polskich salonach Mazdy pozostały jeszcze pojedyncze sztuki tego modelu. Dobrą pozycję w ubiegłorocznym rankingu sprzedaży uzyskała także Mazda6, której sprzedano 738 egzemplarzy.

Wniosek o zmianę stawek

23 grudnia 2021 r. przedstawiciele branży moto złożyli do premiera wspólne stanowisko ws. waloryzacji opłat za badania techniczne aut. Jak czytamy w treści pisma złożonego do biura KPRM jego sygnatariusze domagają się urealnienia wysokości opłat za badania techniczne i jego szybkie wprowadzenie w życie. Wskazują przy tym na bierność działań rządu, mimo licznie wysyłanych pism do stosownych resortów i interpelacji poselskich.

W ich ocenie wiele stacji kontroli pojazdów bez rewaloryzacji opłat za badania techniczne pojazdów ma poważne kłopoty finansowe ze względu na rosnące koszty ich funkcjonowania, które mogą być jeszcze wyższe po wdrożeniu Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE. Co więcej, dla wielu SKP wejście w życie tej dyrektywy może oznaczać koniec działalności, bo wymagane w niej

inwestycje będą ponad ich możliwości finansowe. Argumentują, przy tym również, że brak rewaloryzacji może się odbić na poziomie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce, ponieważ zamknięcie SKP utrudni lub nawet uniemożliwi wykonanie badań technicznych pojazdów w mniejszych miejscowościach.

Wniosek podpisali przedstawiciele:

- *Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów*
- *Dekra Polska*
- *Stowarzyszenia Techniki Motoryzacyjnej*
- *Polskiego Związku Motorowego*
- *Związku Dealerów Samochodów*
- *Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego*
- *Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych.*

Kradniemy!

Ale mniej, dużo mniej

OPRACOWAŁ: MARCIN BANACH, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Mniej-więcej w ostatniej dekadzie ubiegłego wieku popularnym (podobno) w Niemczech stał się reklamowy, ale też „fejkowy” slogan: „Jedź do Polski na urlop, twój samochód już tam jest”.



Cóż, było w tym ziarno prawdy m.in. za sprawą „Nikosia”, czyli Nikodema Skotarczaka, bossa gangu, który hurtowo kradł samochody w tamtych latach w Niemczech i Austrii. Jego postać otrzymała – niestety – w jakimś sensie gloryfikację w odnoszącym ostatnio sukces na platformach internetowych filmie „Jak

pokochołam gangstera”. To za przyczyną m.in. tej osoby zyskaliśmy taką „łatkę”, którą naprawdę – do dzisiaj – trudno zerwać. Jak to jest z kradzieżami samochodów obecnie?

Nie wiem, ile, i kto obecnie kradnie samochody w Niemczech. Skupię się na statystykach, które →→

dotyczą tylko Polski w 2021 roku. Nie mam wątpliwości, że kradzieże i „import” takich pojazdów zza zachodniej granicy to obecnie margines, poza tym – jak myślę – łatwiej jednak kraść w Polsce niż za granicą kombinując przeprawę na granicy. Ale może się mylę...?

Dla porównania – w 1999 roku odnotowano w naszym kraju rekordową (do dzisiaj) liczbę skradzionych samochodów wynoszącą nieco ponad 71,5 tysiąca sztuk! Najnowszy raport Instytutu Badań Rynku Motoryzacyjnego SAMAR w oparciu o dane Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPIK) informuje, że od czterech lat praktycznie nie zwiększa się liczba kradzieży samochodów w Polsce. Co więcej, uwzględniając fakt, że aut przybywa, można pokusić się o stwierdzenie, że relatywnie liczba kradzieży spada.

Fakty są takie, że w 2021 roku wyrejestrowano w Polsce z powodu kradzieży 7098 samochodów osobowych i dostawczych o dopuszczalnej masie całkowitej do 6 ton, co oznacza ponad 10-krotny spadek w porównaniu do wspomnianego przełomu wieków. Trzeba też mieć świadomość, że tych nieco ponad 7 tysięcy skradzionych pojazdów to zaledwie 0,03% z około 21 milionów samochodów tego typu zarejestrowanych w naszym kraju. Co więcej, od 2018 roku – o którym informuje SAMAR – liczba ta tylko nieznacznie wzrosła.

No cóż, kradzieże samochodów są i... zapewne będą. Kto, ze względu na miejsce zamieszkania czy posiadany model, może czuć się szczególnie zagrożony? Jeśli chodzi o miejsce zamieszkania, to potencjalnie najbardziej narażeni są mieszkańcy województwa mazowieckiego (2848 kradzieży), a szczególnie Warszawy (1801 aut). Najmniej na Opolszczyźnie, gdzie „zniknęło” w tym czasie zaledwie 58 samochodów.



Mniej przyjemną statystyką dla posiadaczy aut są marki i modele najchętniej kradzionych samochodów w 2021 roku. Tutaj liderem – podobnie jak w 2020 roku... jest Toyota (950 egz.) z liderami w postaci modeli Corolla (214) oraz RAV4 (198 sztuk). Drugą szczególnie „pożądaną” marką złodziei w Polsce było Audi (685 sztuk), a zwłaszcza model A4 (177 sztuk). Na trzecim, w tym nadal nieco niechlubnym rankingu, miejscu znalazło się BMW (522 egz.) z „rekordzistą” modelem 5 (133 szt). Złodzieje aut lubią też Volkswageny, Hyundai i oraz Mercedesy, ale też nie pogardzą samochodami Renault czy Kia.

Wśród „Top 10 model”, oprócz wspomnianej Corolli (214 szt) oraz RAV4 (198 szt), znalazł się na „podium” także Hyundai Tucson (192), ponadto Mitsubishi Outlander (178), ale też Fiat Ducato ze skradzionymi 137 pojazdami. ■

Miły mieszczuch



Mitsubishi Space Star

TEKST I ZDJĘCIA: MICHAŁ PAWLIK

Dobry mieszczuch lubi nieskomplikowane rozwiązania. A taki właśnie jest miejski samochodzik w nowym wcieleniu spod znaku trzech diamentów.

Jakby ktoś nie wiedział to japońscy konstruktorzy mają sentyment do swoich modeli i lubią je, a kolejne wersje są modernizowane. W języku motoryzacyjnych recenzentów są liftingowane. I tak Mitsubishi Space Star 1.2 MIVEC CVT model z 2020 roku, to kolejna (można się doliczyć trzech) modernizacja tego modelu.

Wygląd ma naprawdę niekulawy (powiadają nowoczesny, zgodny z modą i trendami), a nadany mu kolor zlanego słońcem żółtego soczystego nadmorskiego piasku zwany sand yellow (RGB 206, 171, 113) poprawia humor i nastraja wakacyjnie. Liniowe zdobienia w kolorze czerwonym na przedniej osłonie chłodnicy i obramówki na progach, a właściwie →→

pod progami, ślą pozytywne wręcz podprogowe przesłanie. A na dodatek żółć i czerwień to barwy Warszawy, więc tym bardziej jest miło.

Przejechałem tym, maluchem około 500 km w ruchu miejskim i w trasie i muszę uczciwie powiedzieć, że nie narzekałem. No może nie za bardzo.

Czego potrzebuje mieszczuch, który z różnych przyczyn niezbyt często korzysta z komunikacji miejskiej? Miejsca do parkowania. A w przypadku Space Star ma duży komfort. Autko potrafi wciśnąć się w tam, gdzie inne nie mają szans. A jak odkryje się jak rewelacyjny ma skręt, to już niewiele do szczęścia potrzeba. Promień skrętu Space Star to 9,2 m. A na przykład Toyota Yaris 10, Skoda Yeti 10.53 m. Lepszy jest Smart (9.1) ale Smartem można pojechać po zgrzewkę... wody mineralnej.

Samochód jest żwawy, a że nie trzeba szukać pierwszego biegu (automat) to na światłach raczej kierowcy nie otrąbią, a nawet będą trochę zazdrościć. Sprawcą jest żwawy, trzycylindrowy silnik o mocy 71 KM. Do setki buja się w 13 i pół sekundy.



Hamulce, ważna rzecz w samochodzie. W mieście, szczególnie gdzie kręci się masa kierowców umiających zaledwie zdawać egzamin, one zdają egzamin celująco. W przednich kołach są tarczowe, a w tylnych bębnowe, i załadowany samochód (masa dopuszczalna 1370 kg) potrafi skutecznie zatrzymać w trudnych sytuacjach.

Żyjąc w mieście czasami (często raz w tygodniu) jeździ się na zakupy do większego sklepu. Ile tych zakupów można do niego włożyć? Powiedzmy tak: nie są to żadne czary, miejsca wystarczy dla pary. Producent informuje, że maksymalna pojemność bagażnika (po złożeniu tylnych foteli) to 912 litrów. Nie sprawdzaliśmy czy wejdzie tam tyle kartonów z mlekiem. Bez powiększania przestrzeni bagażowej to 235 litrów. Mówiąc po ludzku koszyk zakupów zmieści →





się tam bez problemu. Jak się dwie osoby wybiorą w dalszą podróż, z noclegiem, to jest miejsce na walizę (na kółkach), teczkę, siatkę z wyżerką, a plecak można wrzucić na tylne fotele.

Jednak najlepiej Space Star czuje się w mieście, choć w trasie wymaga mniej energii i spala około 5.5 litra benzyny na 100 km. W mieście od pół do jednego litra więcej. Oczywiście przy założeniach,

że jest lato, nigdzie się podróżnicy nie śpieszą, a kierowca ma lekkie buty.

Podróż może być przyjemnością, jeśli tylko się tego chce. Jedyną uciążliwością może być dźwięk jaki wydaje samochód, szczególnie przy rozpędzaniu się. Mnie kojarzył się z odkurzaczem, który zwiększa wysiłek wciągając większe elementy do swego wnętrza. →→





Komu można polecić ten samochodzik? Na pewno młodym ludziom. Jest ładny, niewymagający, sprytny, niedrogi. No właśnie. Ceny nowych modeli kształtują się od 45000 do 73000 tysięcy zł. W systemie ratalnym to nawet od 500 zł miesięcznie. Dobry jest także dla starszych osób, które nie muszą lansować się w SUVach lub limuzynach. Skromnie, a jednak elegancko. Kto się w nim nie odnajdzie? Zapewne nie jest to samochód dla korporalów, menadżerów klientów kluczowych, wielbicieli disco polo czy nocnych wyścigów na ćwierć mili. A tak poza tym, to zapewne samochód dla wszystkich. ■



Uroki praktyczności



Nissan Qashqai 1,3 Tekna

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Minęło już kilkanaście lat od momentu gdy Nissan zadebiutował na polskim rynku modelem Qashqai. Niewielu w 2006 roku wróżyło mu aż taki sukces. Zyskał ogromną popularność. W połowie ubiegłego roku pojawiła się trzecia generacja tego modelu. Japońskim konstruktorom nie było łatwo, bo oczekiwania były ogromne.

Testując samochody od kilkunastu lat dzielę je na takie, które fascynują mnie swoim wyglądem, zakochuję się od pierwszego wejrzenia, wsioadam, wszystko jest jasne... jadę. Są i takie, że zanim ruszę w drogę muszę przewertować kilkaset stron instrukcji, aby zgłębić wszelkie tajniki konstrukcji, i które muszę poznawać przez charakterystykę sprężyn amortyzatorów, sztywność nadwozia, mocowanie śrub i śrubeczek. To także jest ciekawe, ale w nowym Qashqai wolę skupić się na wizerunku i designie.

Qashqai należy do grupy bardzo modnych obecnie crossoverów, a w modzie liczy się wygląd i pierwsze wrażenie. Jak spojrzalam w oczy nowego Qashqai od razu mnie zafascynował. Oczy - reflektory - ma naprawdę wyjątkowe, fantastyczne. W przypadku poprzednich generacji tego samochodu ochów i achów nie było, bo dla Japończyków design nie był priorytetem. Bardziej chodziło o to, by auto nie budziło kontrowersji, podobało się wszystkim, którzy preferują wygodny, praktyczny i funkcjonalny samochód. →→



Co się zmieniło w trzeciej generacji tego modelu? Właściwie wszystko. Teraz nowy Qashqai to samochód o bardzo odważnym designie, naprawdę zwraca uwagę i wyróżnia się wśród innych aut na drodze. Auto jest wielofunkcyjne, funkcjonalne, ale jednocześnie niezwykle nowoczesne: ma interesująco zaprojektowane światła, zwłaszcza przednie i wiele ciekawych, nietypowych przetłoczeń karoserii, które spodobały się wszystkim. W wyższych wersjach wyposażenia, m.in. jak testowana Tekna, auto wyposażone jest w ogromne, 20-calowe felgi, które prezentowały się rewelacyjnie. Jeżeli jeszcze dobierzemy ciekawe dodatki jak np. przeszklony dach, trochę chromowanych elementów to jest naprawdę ok. A poza tym bardzo ciekawa jest nowa kolorystyka nadwozia. Testowany samochód miał niby zwykły szary lakier, ale idealnie podkreślał śmiałe zabiegi stylistyczne projektantów, a w słońcu wyglądał niesamowicie.

Wnętrze. Do czego się tu przyczepić? Po kilku dniach użytkowania doszłam do wniosku, że nie



mam na co narzekać, kokpit jest dopracowany i przemyślany w najdrobniejszych szczegółach. Prostota obsługi, intuicyjne działania, wygoda i funkcjonalność to ogromne zalety wnętrza. Jakość wykonania – bez zarzutu. Obszycie części kokpitu i bocznych drzwi ekologiczną skórą robi dobre wrażenie. Wielofunkcyjna kierownica – idealna, gruby wieniec świetnie leży w dłoniach, dół jest podcięty, aby łatwiej było wsiąść. Fotele są wygodne, regulo- →→



wane w kilku pozycjach, wentylowane i podgrzewane, z funkcją masażu. Deska rozdzielcza i wszelkie detale są estetyczne, wykonane z doskonałych jakościowo materiałów. Na konsoli centralnej znajduje się nowy, wielofunkcyjny ekran TFT wysokiej rozdzielczości o przekątnej 12,3". Wygodne pokrętko na kierownicy umożliwia konfigurację wyświetlania informacji z systemu nawigacji, rozrywki, danych o ruchu drogowym czy stanie pojazdu. Obsługa tego systemu jest intuicyjna, a graficzne przesta-

wienie poszczególnych elementów bardzo mi się podobało. Do dyspozycji kierowcy jest również innowacyjny 10,8-calowy wyświetlacz przezierny Head-Up Display, na którym wyświetlane są kluczowe informacje nawigacyjne i drogowe wspomagające prowadzenie. Inforozrywka i wirtualne zegary (dostępne w wyższych wersjach wyposażenia) też bardzo mi się spodobały. Kamery z każdej strony, ułatwiają manewrowanie w ciasnych miejscach. Co istotne promień skrętu jest niewielki, ➔➔

a przeszklone powierzchnie i duże lusterka boczne sprawiają, że widoczność z za kierownicy jest doskonała.

Auto zadziwia przestronnością wnętrza, dużymi przeszklonymi powierzchniami i doskonałym doświetleniem, zwłaszcza w wersji ze szklanym dachem. Szkoda tylko, że ten dach to tylko efektowny gadżet nie otwiera się. Bagażnik auta jest duży, ustawny, ma pojemność 479 litrów (po złożeniu tylnych siedzeń 1598 litrów). Praktyczna i funkcjonalna jest podwójna, dzielona podłoga.

Qashqai z 1,3-litrowym, turbodoładowanym silnikiem o mocy 156 KM wyróżnia się wysoką kulturą pracy i łatwo „wkręca się” na obroty. Zastosowana w tym modelu skrzynia manualna nowej generacji zestopniowana jest tak, aby optymalizować zużycie paliwa oraz przyspieszenie. Jedziemy więc wygodnie i komfortowo, samochód jest doskonale wyciszony, a „miękką hybryda” poprawia dodatkowo kulturę pracy układu napędowego. Co prawda nie lubię manualnych skrzyń biegów, a w testowanym samochodzie taka była, ale jest również dostępna skrzynia automatyczna. Podczas jazdy mogę wybierać pomiędzy trzema trybami: sport, standard i eco więc jak tylko chcę – mogę podróżować Qashqaiem w zależności od potrzeb. Również dynamicznie, bo ma całkiem niezłe przyspieszenie. Pierwsza setka pojawia się po 9,2 sekundach, co na tak ciężki i duży samochód jest wynikiem dobrym, a prędkość maksymalna to 198 km/h. Nie tylko na autostradach ale i na szutrowych, nieutwardzonych drogach auto spisuje się bardzo dobrze, dzięki podwyższonemu zawieszeniu i doskonałemu amortyzowaniu wszelkich nierówności. Wjeżdżania w trudniejszy teren nie ryzykowałam, bo auto miało napęd tylko na przednią oś - szkoda, że z tym silnikiem, nie jest dostępny napęd na cztery koła. W opcji jest taki. O spalaniu się nie wypowiadam, bo mistrzynią eco-drivingu nie jestem i każdy samochód, który użytkuję spala znacznie więcej niż deklaruje producent.



Qashqai stawia na bezpieczeństwo. Standardem są ESP, Isofix na tylnych siedzeniach, przednie, boczne oraz kurtynowe poduszki powietrzne, a także kierowcę wspomagają takie systemy jak: toru jazdy, kontroli ciśnienia w oponach, wspomaganie ruszania pod górę oraz zabezpieczenie drzwi przed otwarciem przez dzieci. Tekna, najbogatsza wersja Qashqai, oferuje poza tym kilka współpracujących ze sobą systemów między innymi adaptacyjne światła drogowe, rozpoznawanie znaków drogowych, ostrzeżenie o niezamierzonej zmianie pasa ruchu, ostrzeżenie o poruszających się obiektach dookoła pojazdu, asystent martwego pola, ostrzeżenie o zmęczeniu kierowcy i elektryczny hamulec awaryjny.

Najtańszy Nissan Qashqai kosztuje 99 800 złotych. Testowany egzemplarz z najmocniejszym silnikiem 1.3 DIG-T MHEV o mocy 156 KM i z napędem na przednią oś i wyposażeniem Tekna+ to koszt 167 600 złotych. Do napędu 4WD trzeba dopłacić 7600zł. Obecna, trzecia generacja Nissana to auto bardzo przyjazne dla swoich użytkowników - ma wyjątkowy wygląd (a to obecnie bardzo się liczy) jest przestronne, ma dobrze i wyjątkowo estetycznie zaprojektowane wnętrze, dobrze zestrojone zawieszenie. Nie brakuje wszelkich dostępnych dziś technologii, a bogate wyposażenie jest dodatkowym atutem. Auto sprawdzi się w codziennym użytku i podczas dalekich wypraw. Ja byłam bardzo zadowolona z tygodnia spędzonego z nowym Qashqaiem, polecam. ■

Koty z COTY

Nigdy nie wiadomo

TEKST: MARCIN SUSZCZEWSKI, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY



Przez lata wydawało się, że Porsche będzie w stanie serwować formułę modelu 911 w nieskończoność. W końcu jednak zainteresowanie nim przestało wystarczać do utrzymania się niemieckiego producenta. Zaczęto się rozglądać za alternatywą.

Upór Niemców w produkcji sportowego samochodu z silnikiem umieszczonym za tylną osią w sumie nie powinien nikogo dziwić. 911 było lubiane od zawsze, jego profil był na tyle charakterystyczny, że nawet dziecko wie (i to dzisiaj), jaki kształt ma jego nadwozie. Prawa ekonomii są jednak bezwzględne, a kontynuacja produkcji wymaga ciągłego inwestowania w nowe silniki i technologie. Co, z kolei,

generuje koszty. Przy sprzedaży utrzymującej się na, mniej więcej stabilnym poziomie, w końcu zaczną brakować pieniędzy. Mówimy przy tym nie tylko o funduszach na badania i rozwój. Porsche to marka, która od wczesnych lat zadomowiła się w USA, a niewielkiemu producentowi z Niemiec trudno było tam konkurować tak samo jak, powiedzmy, sąsiadom z Mercedesa. Początek lat 70. to również czas przyspieszonego postępu technicznego. Dołożono →→

turbosprężarkę, którą Porsche zastosowało niemal ręką w rękę z BMW i Saabem. Zmieniano, co jakiś czas, nadwozie, zaproponowano ciekawy model Targa, ale to wciąż było za mało.

Taka sytuacja skłoniła ówczesnego szefa firmy, Ernsta Fuhrmanna, do poszukiwań alternatywy dla 911. Jego zdaniem, małe sportowe auto doszło do kresu swojego rozwoju, a o przyszłości marki miało zdecydować przejście do produkcji samochodów luksusowych. Jako takie Fuhrmann widział samochody większe, które mogłyby stać się rywalami



dla niemieckiej konkurencji produkowanej przez Mercedesa i BMW. Czas pokazał, że pan Ernst jednocześnie miał i nie miał racji. Ale zobaczymy jaki wpływ na Porsche miał jego tok myślenia.

Do budowy nowego modelu przystępowano całkiem od nowa. Porsche nie miało „u siebie” nic, co można by rozwinąć. Dlatego kupiono kilka samochodów konkurencji i na nich rozpoczęto testowanie koncepcji nowego modelu. Wśród zakupionych znajdziemy ówczesnego Mercedesa SL, ale również Opla Admirala i Audi 100 Coupe. Ten ostatni →→



egzemplarz okazał się najbliższy wizji przyszłego modelu Porsche. Zdecydowano się na auto z nadwoziem coupe, układzie siedzeń 2+2, z silnikiem z przodu i napędem na tylną oś. Nowe Porsche miało być samochodem luksusowym, budowanym przede wszystkim z myślą o lukratywnym rynku amerykańskim. Tam zaś liczyła się, przede wszystkim, duża pojemność. Przez chwilę rozważano więc silnik V10 oparty o 5 cylindrową jednostkę Audi, ale zrezygnowano z tego kierunku, na rzecz nowoczesnej jednostki V8. Zbudowany z lekkich stopów, silnik oznaczony M28, miał pojemność 4500 cm³ i odznaczał się wysoką wydajnością. Do tego stopnia, że przy zastosowaniu zaledwie 16 zaworowej głowicy, generował aż 240 koni mocy. I to w początkach lat 70.

W odróżnieniu od konkurencji, zdecydowano się na rzadko stosowany, chociaż znany, układ napędowy „transaxle”, gdzie moc przekazywana była wałem napędowym do skrzyni biegów zabudowanej, wraz z mechanizmem różnicowym, w tylnym moście. Takie rozłożenie najcięższych elementów samochodu, wraz z nadwoziem coupe, o mocno wydłu-

żonej przedniej części, sprawiało, że 928 – bo tak oznaczono nowy model – był samochodem idealnie wyważonym. Po połowie masy nad każdą z osi.

Co prawda, prace nad luksusowym modelem GT rozpoczęto w 1971 roku, ale debiut modelu zaplanowano dopiero 7 lat później. Aby wesprzeć 911, w międzyczasie pojawił się, opracowany wspólnie z marką VW, model 914. To jego zastąpił model 924. Ten ostatni zasługuje na osobny opis, ale warto

o nim mówić również w kontekście 928. Wszak łączyła je ta sama koncepcja układu napędowego i chociaż 924 miał o wiele słabszy silnik, to niewysoka cena sprawiła, że to właśnie 924 wygenerował sprzedaż, a nie, debiutujący rok po nim, 928.

W salonach Porsche zapanował więc pewien chaos. Opanowani pragnieniem wysłania 911 na emeryturę Niemcy, zaproponowali wychowanym na 911 klientom samochody oparte o zupełnie inne założenia konstrukcyjne i przez to, inne wrażenia z jazdy.

O ile 924 mógł konkurować o dotychczasowych, ale i nowych, nieobytych dotąd z Porsche, klientów, atrakcyjną ceną, o tyle 928 miał w tym względzie drogę raczej utrudnioną. Powiedzmy to wprost, był około trzykrotnie droższy od 911. Ale też 928 miał wiele do zaproponowania. Poza omówioną techniką, nadwozie tego modelu znacząco odbiegało od 911, a także od całej reszty ówczesnej konkurencji, zarówno brytyjskiej, jak i włoskiej. Nowe GT od Porsche było autem aerodynamicznym, z rzadko wtedy spotykaną w tej klasie, otwieraną z tyłu →

pokrywa bagażnika. Szokowało też skalą przeszkle-
nia nadwozia i... zintegrowanymi zderzakami (co
dzisiaj jest powszechne).

Z dzisiejszej perspektywy, łatwo ten szczegół
przeoczyć, ale w latach 70. w powszechnym uży-
ciu były jeszcze chromowane zderzaki, z czasem
powoli wypierane przez stalowe konstrukcje obło-
żone tworzywem sztucznym. Jednak to właśnie
928 weszło na rynek ze zderzakami z tworzywa
sztucznego, które stanowiły istotną część przodu
i tyłu jego nadwozia. Wymagały też opracowania
nowej technologii lakierowania, zwłaszcza przy
przeważająco aluminiowym nadwoziu. To właśnie
aluminium oraz wspomniany plastik sprawił, że
928 ważyło niespełna półtorej tony, czyli około
300 kg więcej od 911, ale też około 300 kg mniej
od ówczesnego Mercedesa SL, swojego, jak by nie
było, rynkowego rywala.

928 zadebiutował w 1978 roku i został entuzja-
stycznie przyjęty przez prasę, szybko torując sobie
drogę do tytułu Samochodu Roku. Odbiór wśród
miłośników Porsche był jednak, początkowo, raczej
chłodny. Mówiło się, że Porsche zdradziło 911. Takiej

zdrady, marka z Zuffenhausen, miała się jeszcze nie
raz dopuścić. Wszak ćwierć wieku później marka
musiała znowu ratować swój los, tym razem mode-
lem klasy SUV, również początkowo odrzuconym
przez miłośników Porsche. Z czasem 928 zaczęto jed-
nak traktować jako pełnoprawne Porsche. Zwłász-
cza, że marka nie poprzestała na zastosowanych
początkowo rozwiązaniach. Architektura pierwszego
modelu pozostała, ale dokładano nowości. Już dwa
lata po debiucie, silnik 928 powiększono z 4500 cm³
do pojemności 4700 cm³. W 1983 roku w Europie
zadebiutował model S, który zastąpił standardowe
928. Z wtryskiem paliwa Bosch EZF, silnik osiągał
już moc 300 koni mechanicznych i w USA był naj-
szybszym seryjnym samochodem na rynku.

Kariera modelu trwała jeszcze kolejne 10 lat.
W sumie zbudowano ponad 60 tysięcy egzemplarzy
928 w różnych wersjach, w tym oferowanych później
S4 i GT gdzie zastosowano silnik V8 o pojemności
5000 cm³ oraz napęd na cztery koła. W latach 90.
928 żegnał się ze swoimi miłośnikami modelem
GTS, gdzie pojemność silnika wzrosła do 5,4 litra
a moc do 350 koni. Wóz co prawda przyspieszał
do setki w czasie poniżej 5 sekund, ale kosztował
ponad 100 tys. USD, co
było wówczas kwotą
zawrotną.

Kiedy spytać o sens
wdrożenia modelu 928,
zdania są podzielone.
Zgoda panuje co do jed-
nego: dobrze się stało,
że pozostawiono 911
w spokoju i... w produk-
cji. Historia 928 potwier-
dza też, że nie warto
ograniczać swojego
myślenia do wyłącz-
nie jednego toru. Nigdy
bowiem nie wiesz, czego
tak naprawdę chcą twoi
klienci. Chyba, że im to
zaproponujesz. ■



Liderzy testów Euro NCAP 2021

OPRACOWAŁ: MACIEJ RZOŃCA, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Niezależna organizacja Euro NCAP podsumowała wyniki swoich testów samochodowych przeprowadzonych w 2021 roku i – jak co roku – przedstawiła liderów w poszczególnych klasach pojazdów.

Zanim dotrę do konkretów, trzeba przedstawić kontekst tych rezultatów. Otóż, Euro NCAP ogłosiło swoje wyniki tylko w tych klasach, w których przeprowadziło crash-testy odpowiedniej liczby modeli. Po drugie przestrzega, by nie porównywać rezultatów pomiędzy tymi kategoriami. Dlatego ranking ma jednoznaczny tytuł „Najlepszy samochód w klasie” („Best In Class Cars 2021”). Po trzecie, ponieważ w ostatnich latach praktycznie każdego roku wprowadzane są kolejne elementy zaostrzające kryteria gwiazdkowej oceny, nie należy także porównywać najlepiej ocenionych samochodów z tych samych kategorii, ale z różnych lat. I w końcu, po czwarte, wszystkie używane do testów pojazdy, to samochody ze standardowym pakietem systemów bezpieczeństwa, które oferuje dany producent. Końcowa ocena jest sumą ważonych wyników z każdego z czterech obszarów oceny, które tradycyjnie Euro NCAP bierze pod uwagę w swoich testach, czyli poziom bezpieczeństwa kierowcy (osoby dorosłej), przewożonego dziecka, ochronę pieszego oraz pakiet systemów wspomagających bezpieczeństwo.

Po raz pierwszy w swej historii Euro NCAP przedstawił „Best In

Class Car” w kategorii samochodów elektrycznych (Pure Electric). Pierwszym laureatem został Mercedes-EQ EQS. Uzyskał on oczywiście łączną ocenę pięciu gwiazdek oraz cząstkowe (wg kolejności obszarów oceny przedstawionych powyżej): 96%, 91%, 76% oraz 80% możliwych punktów do zdobycia. W tym jednak przypadku wrzucono „do jednego worka” wszystkie testowane auta elektryczne – niezależnie od wielkości, klasy, itp. - więc trudno tu o rzeczywiste (rzetelne) porównanie samochodów z takim napędem. Pewnym potwierdzeniem tego jest fakt, że ten model Mercedesa stał się najlepszym także w segmencie samochodów klasy wyższej (Executive). →→





Wśród dużych samochodów terenowych (Large Off-Road) najwyższą ocenę zdobyła Skoda ENYAQ iV. Na pięć gwiazdek złożyły się procenty w wysokości: 94%, 89%, 71% oraz 82%.



Skoda, a konkretnie model Fabia (Small Family Car) została także laureatem w kategorii małych samochodów rodzinnych z oceną: 85%, 81%, 70% oraz 71% (pięć gwiazdek).



W kategorii mały MPV (Small MPV) najwyżej oceniona została Toyota Yaris Cross, która zdobyła 86%, 84%, 78% oraz 81% punktów (pięć gwiazdek).

I w końcu kategoria małych samochodów terenowych (Small Off-Road), w której laur najlepszego przypadł modelowi Nissan Qashqai z oceną 91%, 91%, 70% oraz 95% punktów (pięć gwiazdek). ■



Drgania i wibracje

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

W kilku kolejnych wydaniach Czytelnicy otrzymali cykl porad dotyczących wyboru i kupna samochodu. Dziś trochę o obsłudze technicznej i serwisowaniu świeżo zakupionego używanego auta.



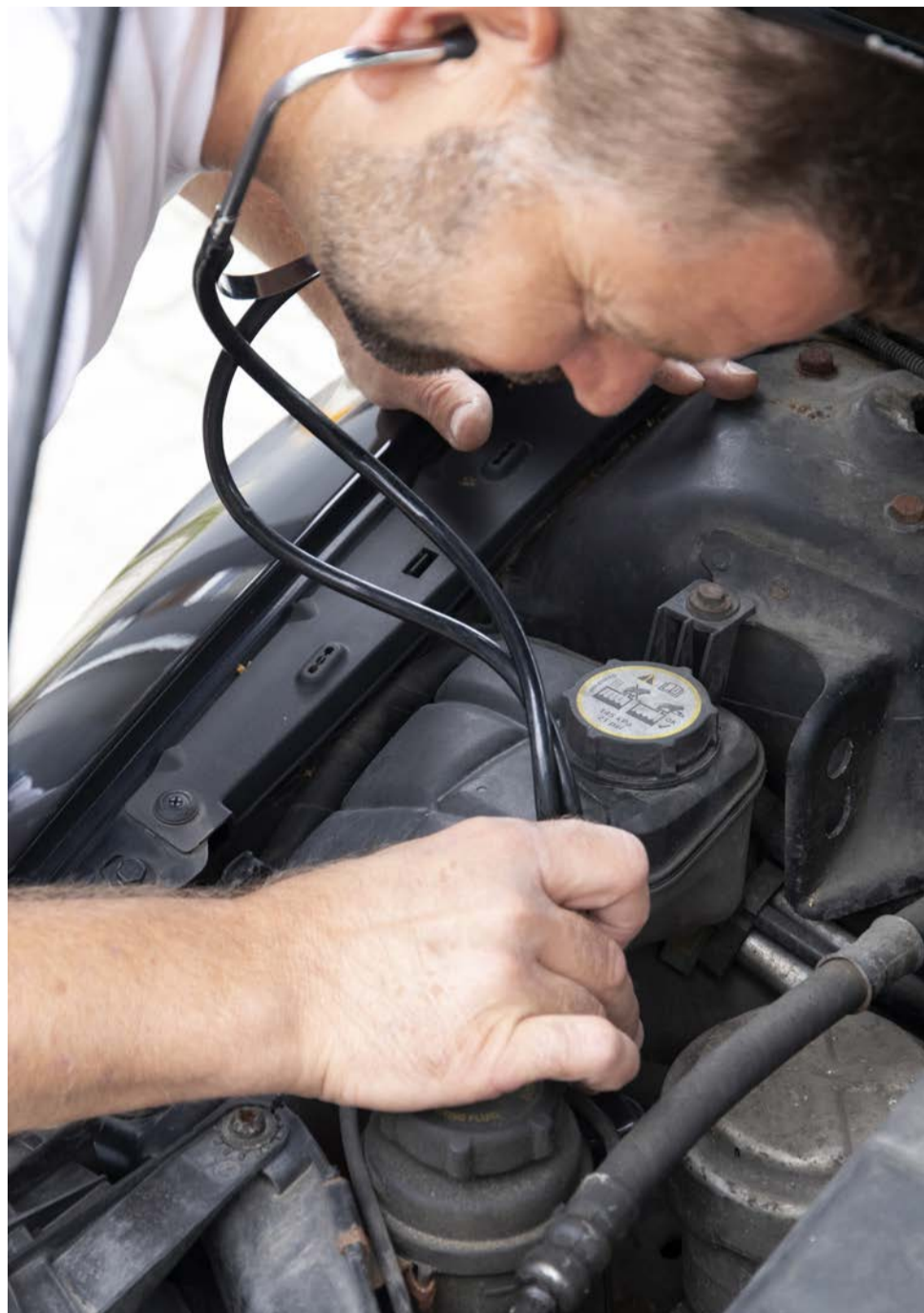
Przyjmuję, że samochód został przez fachowców w miarę starannie sprawdzony przed zakupem i jego stan techniczny nie budził poważniejszych zastrzeżeń. Co wcale nie musi oznaczać, że możemy sobie darować serwis w warsztacie. Wszak samochód ma już kilka, kilkanaście lat i wiele kilometrów w kołach. Jako że nic nie jest wieczne,

to trzeba się liczyć z koniecznością wymiany jakichś części czy naprawy niektórych układów czy podzespołów. Oczywiście nie ma potrzeby wymieniania czegoś „na zapas”, bo może się popsuć. Zazwyczaj awarie powodujące zatrzymanie samochodu są sygnalizowane nietypowymi dźwiękami, wibracjami lub nietypowymi reakcjami na ruchy kierownicy, →→

dźwigni zmiany biegów czy pedałów. Są też czynności serwisowe, które producent auta poleca wykonywać po określonym przebiegu czy upływie czasu. I te ostatnie trzeba wykonywać koniecznie. Jeśli nie mamy pewności kiedy był wymieniany pasek rozrządu, olej i filtry, to te czynności należy wykonać jak najszybciej. Zaniedbanie ich może skończyć się kosztowną naprawą silnika.

Kolejnym etapem doprowadzania samochodu do nienagannego stanu technicznego jest weryfikacja i naprawa wszystkich podzespołów odpowiadających za bezpieczeństwo. Czyli hamulce, koła i opony, zawieszenie i układ kierowniczy, oświetlenie, wycieraczki, spryskiwacze. Może się zdarzyć, że diagnostyka wymienionych układów nie wykazuje żadnych niedomagań, ale w czasie jazdy pojawiają się wibracje. Przyczyn może być kilka. Nadmierne drgania może powodować silnik. Wibracje pojawiają się i w czasie jazdy i na postoju, bardziej lub mniej intensywne zależnie od obrotów. Przyczyną mogą być poduszki zawieszenia zespołu napędowego. Jeśli są uszkodzone, zużyte, to należy je wymienić. Im szybciej, tym lepiej. Miotający się ciężki zespół, jakim jest silnik i skrzynia biegów może powodować uszkodzenia przegubów półosi napędowych lub ich uszczelnienia, może prowadzić do rozszczelnienia układu wydechowego i innych mechanicznych defektów. Wibracje silnika mogą też być spowodowane jego niewłaściwą pracą. Ten problem załatwia weryfikacja układu zasilania, pracy zaworów i sterowania procesem spalania mieszanki. Mechanik sprawdzi działanie silnika za pomocą dedykowanego oprogramowania, odnajdzie źle działające układy i usunie pojawiające się błędy z pamięci jednostki sterującej. Drgania układu napędowego może powodować koło dwumasowe. Naprawa wiąże się ze sporymi kosztami zarówno części, jak i robocizny.

Wibracje pojawiające się w czasie jazdy przy określonej prędkości zazwyczaj powodują koła. Jeśli jest to jedynie kwestia ich wyważenia, to wizyta



w zakładzie wulkanizacyjnym załatwia problem. Uszkodzenie opony oznacza wymianę co najmniej dwóch opon na jednej osi. Jeśli wibrację powoduje felga, to również jedyną metodą jest jej wymiana i, po założeniu opony, wyważenie koła.

Kiedy drgania pojawiają się w czasie jazdy niezależnie od prędkości jazdy za to w określonym zakresie obrotów silnika, to należy zająć się kontrolą półosi. Trzeba wymienić albo całą półoś, albo jeden z uszkodzonych przegubów. Trzeba pilnować aby wszystkie osłony gumowe przegubów półosi zawsze były całe i szczelne.

W samochodach z napędem na tylną oraz obie osie wibracje może powodować wał napędowy. Najczęściej wystarczy wymiana jego przegubów, ale może też być konieczne wyważenie wału. →→



Przyczyną drgań pojawiających się w czasie hamowania są wypaczone tarcze hamulcowe. Może się to pojawić gdy po intensywnym hamowaniu wjedziemy w kałużę. Nagłe, miejscowe schłodzenie tarczy hamulca może spowodować jej deformację i drgania przy kolejnym hamowaniu. Naprawa sprowadza się do wymiany tarcz w obu kołach danej osi, najczęściej wraz z klockami.

Należy też wspomnieć o wibracjach pochodzących z układu zawieszenia lub układu kierowniczego. Przy-

czyną są zużyte połączenia drążków kierowniczych lub luzy w końcówkach wahaczy. Warto też zweryfikować amortyzatory i ich mocowania, a także połączenia drążka reakcyjnego. O ile wymiana sworzni wahaczy nie powoduje konieczności ustawiania geometrii, to w przypadku końcówek drążków kierowniczych ustawienie geometrii auta jest konieczne. Zaniedbanie tej czynności wpływa na prowadzenie się auta i może powodować nadmierne i nierównomierne zużycie opon.

Nie bez powodu sugerowaliśmy w serii materiałów o tym jak kupować używany samochód aby w budżecie przeznaczyć jego część na niezbędne koszty obsługi serwisowej. Chodzi o to, że można kupić samochód za powiedzmy, 2 tysiące, ale na doprowadzenie go do właściwego stanu technicznego trzeba przeznaczyć dwa razy tyle. Takie samo auto, ale w stanie nienagannym (udokumentowanym) może kosztować wyraźnie więcej. Oczywiście w przypadku samochodów droższych i nowszych proporcje między kosztem zakupu i obsługi serwisowej będą odmienne. Niezależnie jednak od tego czy nasz zakup był z dolnej czy górnej półki, to zanim radośnie ruszymy w trasę, przeczornie jedziemy do warsztatu. Oczywiście takiego, którego jesteśmy pewni zarówno jeśli idzie o wiedzę, wyposażenie, jak i rzetelność. To jedyny sposób na bezawaryjną jazdę. Czego sobie i Wam szczerze życzę. ■



Ciężarówki w 2022

TEKST: KLAUDIUSZ MADEJA, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

W tym roku duże zmiany czekają ciężki transport drogowy. To może też mieć wpływ na sprzedaż pojazdów. Próbujemy się krótko zastanowić, jakie elementy wpłyną na drogową „wagę ciężką”.



Póki co, sprzedawcy pojazdów ciężkich nie narzekają na zbyt. Jednak wiele osób z branży przestrzega przed euforią. Ta hossa może się szybko skończyć, a nawet przejść w bessę, i to długotrwałą. Od początku 2022 r. obowiązuje Polski Ład, czyli kompletny bałagan w podatkach. Podniesiono m.in. do 3 010 zł minimalne wynagrodzenie w Polsce. Dla wielu firm transportowych oznacza

to wzrost kosztów. Bowiem dzisiaj większość kierowców dostaje podstawową płacę właśnie na tym, najniższym poziomie, a do tego różne dodatki, już nieoskładkowane i nieopodatkowane.

Pakiet Mobilności

Jeszcze większym obciążeniem będą kolejne etapy Pakietu Mobilności. Już od lutego, kierowcy pol- ➔➔

skich firm, realizujący transport na terenie państw UE, powinni dostawać wynagrodzenie wg lokalnych stawek i przepisów. Nie jest tajemnicą, że w wielu krajach te kwoty są dużo większe, a nasi przewoźnicy zdobywali owe rynki niższymi stawkami za przewozy. Ponadto ma wejść w życie zupełnie niezrozumiały i kontrowersyjny przepis, nakazujący aby pojazd wykorzystywany w transporcie międzynarodowym, przynajmniej raz na 8 tygodni obowiązkowo wracał do jednej z baz firmowych. Nawet, jeśli ta będzie oddalona o setki kilometrów, a ciężarówka pojedzie tam całkiem pusta. Skutkiem tych regulacji może być ograniczenie lub zaprzestanie przez niektóre firmy przewozów, gdzie za- i rozładunek odbywa się poza krajem siedziby przewoźnika (tzw. przewozy typu cross-trade, zwane potocznie przerzutami).

Nie, to nie jest błąd. W Brukseli mówi się o podwyższeniu z 40 do 55 % celu klimatycznego na 2030 r., licząc 1990 r., jako bazowy. Zaś 2050 r. na być rokiem neutralności klimatycznej w Europie. Ograniczamy więc emisję CO₂, a puste 40-tonowe zestawy będą jeździły wzdłuż i w szerz Europy, żeby się w bazie pokazać! Gdzie są „zieloni”, obrońcy klimatu itd.? Te puste „przeloty” oczywiście podniosą koszty użytkowników tych pojazdów.

Opłaty drogowe

Niewiele jest na razie informacji na temat wydłużenia odcinków płatnych dróg w Polsce. W tym roku może to być dla pojazdów lub zestawów pojazdów (czyli także np. osobowego z przyczepą) pow. 3,5 t masy całkowitej nawet 1,5 tys. km. Na razie, od 1 stycznia 2022 r. podniesiono stawki opłat drogowych w systemie e-TOLL, który zastąpił 1 października 2021 r. poprzedni via-TOLL. W zamieszczeniu zwią-

zanym z Polskim Ładem, prawie nikt nie zauważył tej istotnej zmiany. Zresztą prywatni operatorzy też podnieśli swoje stawki, również dla aut osobowych i motocykli. Tymczasem opłaty drogowe należą do istotnych składników kosztów firm przewozowych.

Kartel

Bez względu na to, jak rozwinię się sytuacja na rynku przewozów drogowych, i jak to wpłynie na wielkość sprzedaży, mamy nadzieję, że w 2022 r. nie będzie takich przypadków jak niedawno ujawniony kartel dealerów ciężarówek. Prezes UOKiK Tomasz Chróstny wydał dwie decyzje dotyczące porozumień ograniczających konkurencję pomiędzy dealerami samochodów ciężarowych. Dotyczą one zmów dealerów samochodów marki DAF. Prezes UOKiK stwierdził zawarcie porozumienia ograniczającego konkurencję pomiędzy pięcioma spółkami. Przedsiębiorcy podzielili między sobą rynek. Wspólnie ustalili, że każdy z nich będzie sprzedawał ciężarówki DAF na określonym terenie i nie będą rywalizowali o klientów w innych częściach Polski. Wymieniali się również informacjami o cenach. W przypadku czterech spółek ustalenia dotyczyły również wymiany informacji o ofertach składanych w przetargach. →→





wany w specyfikacji, zasięg i zużył o 50 % mniej energii niż jego odpowiednik z silnikiem diesla. Testowanym samochodem ciężarowym było Volvo FH Electric. To pojazd o mocy ciągłej 490 kW/666 KM i masie całkowitej 40 t. Pojazd był sprawdzany na 343-kilometrowej trasie Green Truck, która obejmuje autostrady, pagórkowate tereny i ciaśniejsze drogi, wykorzystywane do testowania samochodów ciężarowych różnych producentów w zmiennych warunkach.

Porozumienie trwało co najmniej 7 lat - od lutego 2011 r. do marca 2018 r. Dowody zebrane podczas postępowania, m.in. korespondencja elektroniczna, wskazują że przedsiębiorcy działali z pełną świadomością i jednoznacznym zamiarem, żeby nie konkurować ze sobą. W tej sprawie Prezes UOKiK nałożył na przedsiębiorców kary w łącznej wysokości ponad 118 mln zł. Do tego ukarane zostały także osoby zarządzające w tym firmach, na ogólną sumę prawie 1,7 mln zł.

To negatywny przykład na to, jak można wykorzystywać sytuację na rynku. Niewykluczone, że to jeszcze nie koniec tej sprawy. Bowiem teraz poszkodowani mogą wystąpić o odszkodowania.

Elektrycznie?

Do powszechnego używania elektrycznych pojazdów ciężarowych w transporcie drogowym jeszcze daleko, a być może wręcz nigdy do tego nie dojdzie. Trudno dziś wyrokować. W każdym razie, w 2022 r. takich informacji, jak poniższa, może być więcej.

W Niemczech przeprowadzono właśnie pierwszy, niezależny test efektywności energetycznej w pełni obciążonym samochodem ciężarowym o dużej ładowności. Pojazd przekroczył swój, poda-

Volvo FH Electric, na całej trasie, utrzymywało średnią prędkość 80 km/h, co odpowiadało standardowemu Volvo FH, wyposażonemu w silnik wysokoprężny i pakiet oszczędności paliwa I-Save. Przy zużyciu energii, wynoszącym zaledwie 1,1 kWh/km, pojazd elektryczny uzyskał całkowity zasięg 345 km, po jednym ładowaniu. Producent twierdzi, że ten dzienny zasięg można zwiększyć do ok. 500 km, jeżeli np. w czasie przerwy obiadowej doładujemy akumulatory. Celem Volvo Trucks jest, aby pojazdy elektryczne odpowiadały za połowę sprzedaży samochodów ciężarowych w 2030 r., tak aby w 2040 r. osiągnąć 100 % redukcji emisji CO2 w przypadku nowych sprzedawanych samochodów ciężarowych.

Będzie ciekawie, oby nie źle

Ilość różnych, negatywnych czynników, jakie gromadzą się nie tylko nad przewoźnikami, ale w ogóle nad przedsiębiorcami i Polakami, jest tak duża, że w tym roku wiele może się stać. Nie wystarczą tarce, pakiety i co tam jeszcze. W dłuższym terminie branża potrzebuje spokoju, stabilizacji i jasnych kryteriów prowadzenia biznesu. Oby polscy przewoźnicy drogowi z europejskiej czołówki nie „zjechali” ostro w dół, niczym nasi skoczkowie narciarscy w klasyfikacji Pucharu Świata... ■

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

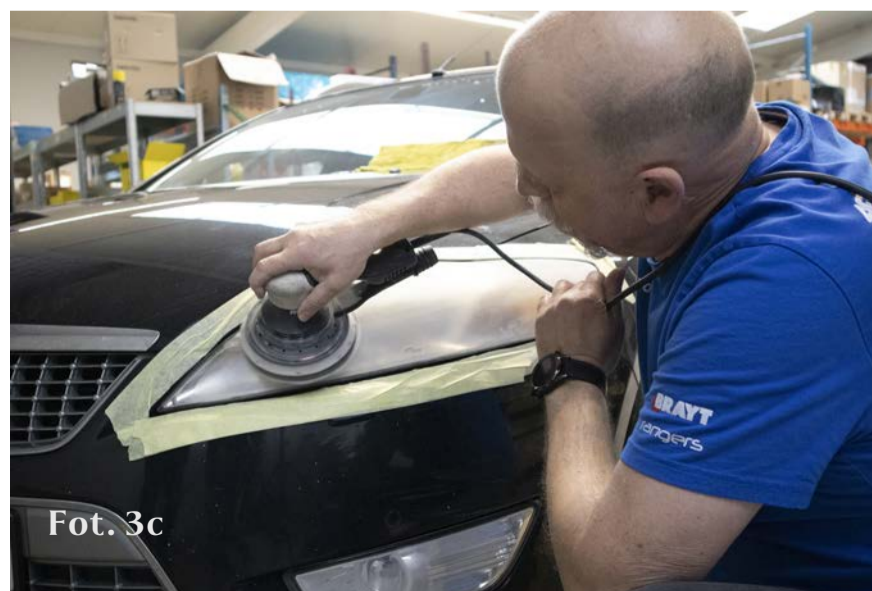


Fot. 3a



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: Iłona 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

Mandaty mocno w górę

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Od stycznia drastycznie wzrosła wysokość mandatów. Zmiana ma sprawić, że na drogach, ulicach i chodnikach będzie bezpieczniej bo kierowcy, rowerzyści i piesi będą przestrzegać przepisów prawa o ruchu drogowym.



Początek roku wskazuje, że spora grupa kierowców jeździ wolniej, czemu specjalnie się nie ma co dziwić. Wszak za niewielkie przekroczenie prędkości do 10 km/h policja nałoży niewielki mandat 50 złotych, za jazdę szybszą o 26-30 km/h zapłacimy 400 zł, ale przy przekroczeniu

o ponad 71 km/h będzie to już 2500 złotych. Grubo! Można nie przyjąć mandatu, ale po sprawie w sądzie może się to skończyć grzywną w wysokości do 30 tysięcy złotych. Chyba że sprawa się przedawni z powodu ślamazarnie kręcących się trybów sprawiedliwości... →→

Mandaty za przekroczenie prędkości mają sens pod warunkiem, że wszelkie ograniczenia będą zrozumiałe i uzasadnione. Praktyki polegające na „zapominaniu” usunięcia ograniczenia np. do 50 km/h po zakończeniu prac drogowych czy też oznaczenie „terenu zabudowanego” w polu i tym podobne działania, powodują, iż mandaty kierowcy odbierają jako podstępne wyłudzenie pieniędzy. A przecież ograniczenia prędkości maksymalnej mają służyć poprawie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. I rzeczywiście najczęściej temu służą, problem w tym, że nie zawsze. W 2020 roku w 23 tysiącach wypadków zginęło 2212 osób i 26199 zostało rannych. To mniej niż rok wcześniej, ale trzeba pamiętać, że był to pierwszy „rok zarazy” i byliśmy znacznie mniej mobilni.

Cały taryfikator obejmuje kilkadziesiąt pozycji, uwzględnić należy zmiany kodeksu wykroczeń. Uwzględniono w nim szereg nieprawidłowych zachowań, takich jak nie ustąpienie pierwszeństwa pieszemu czy niezatrzymanie pojazdu przed przejściem dla pieszych aby przepuścić osobę niepełnosprawną. Grzywną lub wnioskiem do sądu karane będzie wyprzedzanie na przejściu dla pieszych lub omijanie pojazdu, który zatrzymał się by umożliwić przejście pieszemu. Sąd może dodatkowo orzec zakaz prowadzenia pojazdów, w szczególności, jeżeli sprawca wykroczenia spowodował zagrożenie bezpieczeństwa pieszego. Poza określeniem stawek za przekraczanie prędkości wyższe kary będą wymierzane również, między innymi, za niezgodne z prawem zachowania na przejazdach kolejowych, na autostradach, niebezpieczne wyprzedzanie czy omijanie, niewłaściwe używanie świateł, przewóz osób i dzieci, zakrywanie numerów rejestracyjnych czy stwarzanie niebezpiecznych sytuacji. Słono (1500 zł) ma kosztować nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu lub przechodzącemu przez przejście. Ale też i piesi mogą być boleśnie (2000 zł) ukarani za przekraczanie torowisk przy opuszczonych zaporach. Wraz z wyższymi stawkami kar za wykroczenia drogowe wprowadzono restrykcje wobec nietrzeźwych kierowców, rowerzystów czy... użytkowników hulajnóg. Nieprzestrzeganie

czasu pracy w transporcie drogowym, jazda z cudzą kartą kierowcy, fałszowanie zapisów lub odłączenie tachografu spowodują zatrzymanie przez policję praw jazdy.

Zmiany dotyczą nie tylko pieniędzy, ale również punktów karnych. W nowym taryfikatorze mandatów i punktów karnych znalazło się 12 wykroczeń, za które kierowca może otrzymać 15 punktów karnych. Dodatkowo – od 1 września 2022 roku zostanie wydłużony czas, przez który punkty będą obecne na koncie. Dotychczas – redukowały się po roku od ich zdobycia. Po zmianach – nastąpi to po dwóch latach od opłacenia mandatu za dane wykroczenie. W internetowym Serwisie Rzeczypospolitej Polskiej każdy kierowca może sprawdzić swoje punkty karne: <https://www.gov.pl/web/gov/sprawdz-swoje-punkty-karne>

Wszystkie zmiany są wprowadzane z intencją poprawy szeroko pojętego bezpieczeństwa na drogach i ograniczenie niebezpiecznych zachowań uczestników tego ruchu. Podnoszono też argument, iż niezmiennie od lat stawki nie robiły na nikim większego wrażenia, a stwarzanie zagrożenia powinno być karane dotkliwie. O ile można mieć nadzieję, że niektórzy kierowcy zaczną jeździć bezpieczniej, to raczej pewne jest to, że na konto Krajowego Funduszu Drogowego wpłynie więcej pieniędzy. Te pieniądze mają być przeznaczane na przebudowy dróg, ale również finansowanie działań związanych z poprawą bezpieczeństwa. Ponieważ niewłaściwe zachowania bardzo często wynikają nie ze złej woli, ale z braku wiedzy i umiejętności, to również – zgodnie z art. 140 Prawa o ruchu drogowym część środków może (i powinna) być przeznaczona na edukację i doskonalenie techniki jazdy.

I jeszcze jedno. Represje dotyczące przekraczających dopuszczalną prędkość mają spowodować, że kierowcy będą jeździć wolniej, ich samochody będą zużywały mniej paliwa, a to z kolei wiąże się z mniejszą emisją szkodliwych związków. W skali jednego kierowcy oszczędności będą niewielkie, ale w skali kraju skorzysta i ekologia, i gospodarka. ■

Podróżowanie (bez)płatne

OPRACOWAŁ: MACIEJ RZOŃCA, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

W poprzednim wydaniu iAuto staraliśmy się przedstawić sposoby uiszczania obowiązkowej dla wszystkich kierowców płatności e-Toll na dwóch odcinkach autostrad zarządzanych przez GDDKiA, czyli tzw. państwowych. Ponadto są w Polsce fragmenty autostrad zarządzanych przez inne podmioty, gdzie obowiązują odrębne stawki opłat. Przy okazji warto porównać, jak rozwiązano tą kwestię w innych europejskich krajach.





Przed wszystkim, potrzebne są wstępne uwagi. Otóż, cały poniższy tekst odnosi się do opłat dla samochodów osobowych do 3,5 t. Po drugie, podane poniżej stawki za przejazd podlegają zmianom i zawsze - zwłaszcza udając się w zagraniczną podróż - warto sprawdzić aktualne ceny.

Płatność, wyłącznie poprzez system e-Toll obowiązuje na odcinku autostrady A2 Konin - Łódź (Stryków) oraz A4 Wrocław - Gliwice (Sośnica). Wymaga to zainstalowania odpowiedniej aplikacji w telefonie lub wcześniejszego wykupienia biletu na stacji benzynowej, gdyż od 1 grudnia 2021 roku bramki, na których pobierano wcześniej opłaty zostały zlikwidowane! O obu przypadkach wysokość opłaty uzależniona jest od długości przejechanej trasy, ale stawka jest jedna - 10 groszy za kilometr. Oznacza to aktualnie maksymalną stawkę 9,90 zł w pierwszym przypadku oraz 16,20 zł za odcinek śląski. GDDKiA uprzedza jednak, że docelowo -

w perspektywie kilku lat - wszystkie państwowe autostrady (z wyłączeniem dróg ekspresowych) będą objęte płatnym systemem e-Toll.

Po pokonaniu państwowego odcinka A2 z Łodzi do Konina (za 9,90 zł) kontynuujemy jazdę na zachód, ale drogą zarządzaną już przez spółki koncesyjne Autostrada Wielkopolska oraz Autostrada Wielkopolska II. Odcinek z Konina do granicy niemieckiej w Świecku liczy 255 km i łącznie trzeba za niego zapłacić 93 zł (nowe, wyższe stawki od 10 stycznia 2022). Bez opłat są jedynie krótkie fragmenty A2 w okolicach Poznania. Oznacza to, nieco ponad 36 groszy za kilometr. Opłata na bramkach pobierana jest w gotówce (PLN, EUR, USD), kartami płatniczymi (Visa i Mastercard) oraz licznymi kartami paliwowymi (np. Flota, Routex, Shell).

Kolejny koncesyjny odcinek, to licząca 52 km autostrada A4 Kraków (Balice) - Mysłowice (Brzęczkowice) zarządzany przez Stalexport Autostrada →→

Małopolska. Opłata za całą trasę wynosi 24 zł (dwie bramki po 12 zł), czyli 46 gr/km! Jeśli jednak korzysta się z automatycznych systemów poboru opłat (Autopay czy Videotolling) zapłacimy 2 x 9 zł, czyli prawie 36 gr/km. Zapłacić można także kartami płatniczymi.

Kolejnym i ostatnim odcinkiem koncesyjnym jest zarządzany przez Gdańsk Transport Company SA, liczący 152 km fragment autostrady A1 z Torunia (Nowa Wieś) do Gdańska (Rusocin). Aktualna opłata za cały odcinek wynosi 29,90 zł, a więc prawie 20 gr/km. Na tej trasie działa Videotolling (działa więc np. aplikacja Autopay) lub wjeżdżając na nią trzeba pobrać bilet i opłacić przy wyjeździe stosowną kwotę gotówką lub kartą.

Tak to wygląda aktualnie w naszym kraju. Oczywiście, czy te opłaty są wysokie czy nie, to rzecz względna. Moim zdaniem, zwłaszcza koncesyjne odcinki są zbyt drogie. Ponieważ sporo podróżuję po Polsce zdecydowanie bardziej wolałbym system winiet, które pozwalają na wielokrotną jazdę płatnymi drogami w określonym czasie...

A jak to wygląda w Europie? Można stwierdzić, że co kraj, to obyczaj. Zupełnie bezpłatne możemy podróżować autostradami w Niemczech, Luksemburgu, Lichtensteinie, Estonii, Łotwie (w tym kraju dotyczy to samochodów osobowych do 3 ton!), Litwie, Finlandii oraz Belgii. Darmowe drogi są także w Czarnogórze, o ile nie będziemy chcieli przejechać tunelem na trasie Podgorica

– Bar (2,5 EUR) czy skorzystać (jak w Świnoujściu) z promu Kamenari – Lepetane (4,5 EUR).

Podobnie jest w Danii, gdzie trzeba opłacić jedynie przejazd mostami Storebaelt (ok. 40 EUR) oraz Oresund z Danii do Szwecji (55 EUR).

Bośnia i Hercegowina wymaga opłat na odcinkach autostrady A1 Sarajevo – Zenica (ok. 6 EUR, Sarajevo – Tarcin oraz Medugorje – Ljubuski (ok. 1,5 EUR).

Holandia także nie nadwyręża kieszeni kierowców każąc płacić jedynie za tunele Kil (2 EUR) oraz Westerschelde (5 EUR).

AG JP Autoceste FBiH
Javno preduzeće Autoceste Federacije Bosne i Hercegovine d.o.o. Mostar
 Public Company Motorways of the Federation of Bosnia and Herzegovina Ltd. Mostar
 Braće Fejića bb, 88000 Mostar • www.jpautoceste.ba • info@jpautoceste.ba

Besplatni INFO tel.: 080 02 03 06

CJENOVNIK CESTARINE

SKUPINE VOZILA	KLASA I < 3,5t	KLASA II < 3,5t	KLASA III > 3,5t	KLASA IV > 3,5t
	<small>Dvoosovinska vozila s visinom izmjerenom na prvoj osovini manjom od 1,3 m (motocikli, osobna vozila registrovana do 7 sjedišta, i laka dostavna vozila čija je dozvoljena nosivost do 850kg).</small>	<small>Vozila s dvije ili više osovina i visinom mjerenom na prvoj osovini manjom od 1,3 m (laka dostavna vozila čija je dozvoljena nosivost preko 850kg, kombi vozila, osobna vozila sa prikolicom, karavani s visinom od 1,3 m na prednjoj osovini i laka dostavna vozila čija je dozvoljena nosivost do 850kg sa prikolicom karavanom, dvoosovinska vozila kao što su kombi vozila bez prikolice, vozila najveće dozvoljene mase do 3.500 kg i vozila registrovana preko 7 sjedišta).</small>	<small>Vozila s dvije ili tri osovine i visinom mjerenom na prvoj osovini većom od 1,3 m (laka dostavna vozila čija je dozvoljena nosivost preko 850kg sa prikolicom karavanom kamioni sa ili bez prikolice, sa ukupno dvije ili tri osovine, karavani s visinom većom od 1,3 m na prednjoj osovini, kombi vozila sa prikolicom ili karavanom sa ukupno tri osovine, autobusi bez prikolice sa dvije ili tri osovine, vozila najveće dozvoljene mase preko 3.500 kg, vozila registrovana preko 9 sjedišta).</small>	<small>Vozila sa četiri ili više osovina i visinom mjerenom na prvoj osovini većom od 1,3 m (kamioni sa ili bez prikolice sa četiri ili više osovina, tegljači sa poluprikolicom, autobusi sa ili bez prikolice sa četiri ili više osovina, kombi vozila sa prikolicom ili karavanom sa ukupno četiri ili više osovina, vozila najveće dozvoljene mase preko 3.500 kg, vozila registrovana preko 9 sjedišta).</small>

NAPLATNO MJESTO SARAJEVO SJEVER

PODLUGOVI	1,20	2,50	3,50	5,00
VISOKO	2,00	4,50	6,50	9,00
KAKANJ	4,00	8,50	12,50	16,50
LAŠVA	5,50	11,00	16,00	21,50
ZENICA JUG	6,00	12,00	18,50	24,50

Mogućnosti plaćanja

KM
EUR

ACC

Na osnovu Uredbe o izmjenama i dopunama Uredbe o naplati naknade za korištenje autoceste A1 "Sl. novine FBiH" br. 59/14 i Pravilnik o izmjeni pravilnika o sustavu naplate cestarine na autocestama, brzim cestama i objektima s naplatom cestarine u FBiH "Sl. novine FBiH" br. 52/14.



Szwedzi pobierają opłatę za most Oresund (jak Duńczycy) oraz Svinesund (obecnie pobór opłat zawieszony).

Odrębną grupę państw, do których zaliczyć można także Polskę są te, w których przejazd autostradami jest płatny, a koszt zależy od długości przejechanego odcinka. Taki system obowiązuje w Chorwacji, Francji, Grecji, Hiszpanii, Macedonii, Portugalii, Serbii, Norwegii oraz Włoszech.

Podróżując do lub przez te kraje trzeba naprawdę dobrze zaplanować trasę – sprawdzić płatne odcinki,

stawki opłat oraz sposób uiszczenia wymaganej kwoty. Gdzieś będą chcieli gotówkę lub kartę, gdzieś indziej tylko kartę, a jeszcze gdzieś indziej stosuje się wyłącznie system elektroniczny (np. w Norwegii Autopass).

Na koniec zostały państwa, w których przyjęto winietkowy system poboru opłat za korzystanie z autostrad – Austria, Słowacja, Czechy, Węgry, Słowenia, Szwajcaria, Rumunia oraz Bułgaria. Moim zdaniem, to najlepszy, klarowny system i ma on – także w Polsce – zagorzałych zwolenników. Jedyną



potencjalną wadą jest konieczność umieszczania na szybie stosownych naklejek i przy baaardzo objazdowej wycieczce po Europie widok przez przednią szybę może zostać mocno ograniczony. Dołożmy do tego lokalne naklejki upoważniające np. do wjazdu do centrum niektórych miast, parkowania czy poświadczające „eko” naszego pojazdu i robi się już zupełnie nieciekawie.

Jest jednak prosty sposób na ten potencjalny problem, który już wdrożyło większość z wymienionych krajów. Są to winiety elektroniczne, których zakup odbywa się najczęściej drogą internetową, czyli poprzez oficjalne portale lub odpowiednie aplikacje. Warto to sprawdzać przed wyjazdem, bo np. w Bułgarii nie ma już tradycyjnych, naklejanych winietek, a wyłącznie elektroniczne. Jej ceny w tym kraju wahają się od 15 BGN (ok. 35 zł) za tygodniową, przez 30 BGN za miesięczną do 97 BGN (ok. 225 zł) za roczną.

Na Węgrzech tygodniowa winieta kosztuje 3820 HUF (ok. 50 zł), miesięczna 5210 HUF i roczna 46850 HUF (ok. 590 zł).

10-dniowa winieta w Czechach kosztuje 310 CZK (ok. 57 zł), 440 CZK za miesiąc lub 1500 CZK (ok. 275 zł) za rok.

Słowacy chcą od 10 euro (10 dni), przez 14 euro (30 dni) do 50 euro (roczna).

Austria – 9,60 euro (10 dni), 28,20 (dwa miesiące)

oraz 93,80 euro (rok).

Słowenia – 15 euro (7 dni), 30 euro (miesiąc) i 110 euro (rok).

Rumunia – 3 euro (7 dni), 7 euro (30 dni), 13 euro (90 dni) oraz 28 euro (rok).

No i na koniec szwajcarski „rodzynek”. W tym bardzo przecież zamożnym kraju, dla samochodów osobowych istnieje tylko jedna – ważna na cały rok kalendarzowy – winieta, której cena od wielu, wielu lat nie została zmieniona (podwyższona). Otóż, niezmiennie wynosi ona skromne 40 CHF czyli ok. 175 zł... Da się?

Trzeba mieć również świadomość, że niezależnie od posiadanej winiety może się zdarzyć (np. w Austrii czy Szwajcarii), iż przejazd niektórymi tunelami czy mostami może być dodatkowo płatny!

I już zupełnie na koniec przypomnę, zwłaszcza rzadko podróżującym za granicę, że absolutnie nie warto wjeżdżać na płatne autostrady bez ważnej winiety. Mandaty potrafią być bardzo wysokie.

Dobrym pomysłem jest z kolei kupowanie winiet na granicy kraju, do którego się wjeżdża. Przykładowo, austriacka 10-dniowa kosztuje 9,60 euro i dokładnie tyle zapłacimy na granicy lub austriackiej stacji. Natomiast kupując ją np. na polskiej stacji doliczona zostanie dodatkowa opłata i możemy za nią zapłacić np. w okolicach 70 złotych. ■



Wyzwania na 2022

TEKST: JOANNA PISZCZ - [MOTOFAKTOR.PL](https://motofaktor.pl), ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Jak minął rok 2021, co się zmieniło i jakie są plany na najbliższe lata? O tym rozmawiamy z Maciejem Oleksowiczem, Prezesem Zarządu Inter Cars.

Joanna Piszcz, Motofaktor: Jak podsumowałby Pan miniony rok w Grupie Kapitałowej Inter Cars?

Maciej Oleksowicz, Inter Cars: *To był rok ciągłej niepewności, który wymagał od nas elastycznego dostosowywania działań do zmiennych warunków. Cieszę się, że cała ekipa Inter Cars zdała ten egzamin i w czasach zmiennego popytu oraz kłopotów z dostępnością zdołaliśmy zapewnić naszym klientom – warsztatom – odpowiednio wysoki serwis.*

Jak kształtowały się przychody Spółki w stosunku do roku 2019?

Zarówno do roku 2019, jak i 2020 notujemy dwucyfrowe wzrosty sprzedaży. Jednocześnie nasze inwestycje, poczynione w latach ubiegłych, pozwoliły nam osiągnąć zakładaną rentowność, pomimo znaczących podwyżek cen na rynku.

Jakie nowości udało się w tym roku wprowadzić w sieci dystrybucji Inter Cars?

Okres pandemii nie jest najlepszym czasem na wprowadzanie znaczących nowości. Skupiliśmy się na robieniu jeszcze lepiej tego, co do tej pory robiliśmy dobrze. Poprawiliśmy wiele procesów, rozszerzyliśmy ofertę. W Polsce wprowadzamy używany już na rynkach zagranicznych nowy system do zamawiania części – Inter Cars e-Catalog, stworzony dla warsztatów. Pozwoli on w jeszcze prostszy sposób wyszukiwać produkty i składać zamówienia na każ-



dym urządzeniu, także mobilnym. Jesteśmy również w trakcie wprowadzania znacznych usprawnień w obsłudze telefonicznej klienta, jak również tworzymy dodatkowe kanały kontaktu – chat, voice bot czy video.



Czy w związku z pandemią zmienił się proces realizacji zamówień, czy miało to wpływ na działanie Europejskiego Centrum Logistyki i Rozwoju w Zakroczymiu i działania filii?

Nie, pandemia nie wpłynęła znacząco na to, jak obsługujemy klienta. Oczywiście wprowadziliśmy wiele zmian mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa naszych pracowników oraz klientów, ale generalnie proces sam w sobie nie uległ zmianie.

Czy Inter Cars odczuł skutki zakłóconego łańcucha dostaw na świecie i braku półprzewodników? Jak to wyglądało w polskich i zagranicznych filiach Inter Cars?

Tak, to jedno z największych wyzwań w dobie pandemii. Sytuacja jest bardzo złożona i często różni się w zależności od grupy produktowej. Np. w przypadku tarcz hamulcowych, które w ponad 90% produkowane są w Azji, nie mamy dobrych rozwiązań, ale w przypadku wielu innych produktów znaleźliśmy nowe źródła zaopatrzenia i jesteśmy w stanie zapewnić części niezbędne do naprawy. Od zawsze naszą strategią było posiadanie w ofercie wielu alternatywnych produktów od różnych dostawców. Dzięki temu dzisiaj mam pewność, że gwarantujemy najlepszą możliwą dostępność na rynku.

Jaka jest strategia Inter Cars na najbliższe lata – stawiają Państwo na rozwój w kraju, czy może ekspansję poza granicami Polski?

Ekspansja geograficzna nie jest naszym priorytetem. Koncentrujemy się na rynkach, na których jesteśmy już obecni. Tam chcemy umacniać naszą pozycję we wszystkich segmentach, które oferujemy. Będziemy dalej rozszerzali naszą ofertę zarówno dla warsztatów naprawiających samochody osobowe, jak również pojazdy użytkowe, maszyny rolnicze i budowlane, motocykle oraz łodzie.

Czy będzie powrót do organizacji targów?

Cały czas analizujemy ten pomysł, rozważamy różne scenariusze. Widzimy jednak, że pandemia się nie kończy, więc odkładamy decyzję. Bezpieczeństwo naszych pracowników oraz klientów jest najważniejsze.

Elektromobilność, cyfryzacja, automatyzacja, ekologia – dużo się o tym mówi ostatnio w kontekście rozwoju motoryzacji. Jakie działania realizuje Inter Cars w kontekście tych trendów rynkowych?

Przede wszystkim bez przerwy rozwijamy naszą ofertę tak, aby mieć niezbędne produkty, wiedzę i narzędzia do naprawy wszelkiego typu pojazdów, również w przyszłości. Jest wiele scenariuszy i na każdy z nich chcemy być gotowi. Prowadzimy również wewnątrz grupy analizy, które procesy wywierają znaczny wpływ na środowisko i planujemy ich optymalizację. Już dzisiaj w dużym stopniu używamy opakowań wielorazowych, a także optymalizujemy naszą logistykę. Przeprowadziliśmy testy małych elektrycznych pojazdów dostawczych. Po wejściu w życie nowych przepisów pozwalających na większą masę tych pojazdów, a co za tym idzie osiągnięcie odpowiedniego zasięgu, wprowadzimy je do użytku. Zadbamy również o to, aby prąd niezbędny do ładowania tych pojazdów pochodził ze źródeł zeroemisyjnych.

Jak ocenia Pan obecny stan rynku aftermarketowego i jego przyszłość w Polsce?

Warsztaty aftermarketowe świadczą usługi na bardzo wysokim poziomie. Dzięki współpracy dystrybutorów z producentami części premium, dostarczamy im niezbędną wiedzę i narzędzia do naprawy praktycznie każdego pojazdu. Dla naszych klientów realizujemy kampanię wizerunkową pod hasłem: Razem tworzymy, wspieramy, dostarczamy, która pokazuje klientom realne korzyści płynące ze współpracy z firmą. Na każdym etapie ich działalności jesteśmy w stanie oferować im wsparcie i świadczyć usługi na najwyższym poziomie. Serwisy autoryzowane cechują się znacznie wyższymi cenami, nie oferując jednak praktycznie nic w zamian. Przewiduję, że jeśli nie zmienią podejścia do klienta, to ich udział w rynku będzie malał nie tylko w usługach pojazdów starszych, ale również nowych. Nie widzę powodów, aby pierwszego przeglądu lub naprawy nie dokonywać w odpowiednim warsztacie niezależnym. ■

Skończony amator

TEKST: MARCIN SUSZCZEWSKI

Tak właśnie dałem się ostatnio podejść. Zimie i technice. Na zimę nic nie poradzisz. Podobnie, w sumie, z techniką. Ale głowę zawsze lepiej mieć na karku, bo brak głowy może drogo kosztować. I to wcale nie w przenośni.

Wszystko miało być inaczej, ale wyniknęła jakaś nerwówka, koniec końców z domu wypadłem za późno a tu się okazuje, że zamki w samochodzie zamrznięte. Na tyle, że nie dało się otworzyć auta pilotem. Po prostu wszystko zamrzło. Spróbowałem kluczka w zamku. Nic. Nie wszedł nawet na milimetr. Zanim pójde po zapalniczkę, myślę sobie, spróbuję z drugiej strony. Od prawej, tam gdzie parkuję, zawsze jest rano słońce. Wraz z nim zaś szansa, że prawy zamek będzie skłonny mnie wpuścić. Jak pomyślałem, tak zrobiłem. I faktycznie, prawy zamek okazał się łaskawszy. Po chwili perswazji, udało się wepchnąć kluczyk w zamek i... drzwi się otworzyły. Wydawać by się mogło, że po sprawie, ale niestety nie w tym przypadku.

Wbiłem kluczyk w stacyjkę. Mam automatyczną skrzynię więc nie trzeba było nawet siadać za kierownicą, żeby silnik zaskoczył. A skoro ruszył, ustawiłem wentylację na odmrażanie, złapałem za skrobaczkę i buch, trzasnąłem drzwiami. Kiedy trzaskały, a w mojej Marei drzwi zamykają →→





się z naprawdę drogo brzmiącym odgłosem, poczułem słabość w kolanach. Konkretnie, nogi się pode mną ugięły. Już wiedziałem, że będzie dłużej i trudniej, niż zwykle. Silnik pracował, a samochód kompletnie zaryglowany. Normalnie, człowiek idzie spokojnie do domu, bierze zapasowy kluczyk i kończy temat. Nie w tym przypadku. Jestem którymś, z kolei, właścicielem Fiata i zapasowy kluczyk zaginął w odmętach historii, podobnie jak książka serwisowa. Skoro o niej mowa, znajomi z komisji nauczyli mnie, żeby zbytnio takim frykasom, jak książka serwisowa, nie ufać. Przy granicy aż uszy bolą od łomotu wbijanych pieczętek serwisowych, a flamastry wypisują się na pokrywach rozrządu, pod które nikt od dawna nie zaglądał.

Skoro nie mogłem liczyć na kluczyk, poszedłem do domu po gumowe rękawice i druciany wieszak. Kiedy auto się nagrzało, ręcznie próbowałem opuścić szybę w tylnych drzwiach, korzystając z dodatkowej przyczepności rękawic oraz zalet korbotronika.

Nic z tego, szyba ani drgnęła. Poszarpałem się trochę z klamkami, a nuż któraś pozna, że przecież dłoń właściciela się na niej zaciska. Nic z tego, nie poznała. Żadna. Wtedy zdemontowałem listwę zgarniającą

szyby kierowcy i zacząłem gmeranie wieszakiem. Rzeczony przystosowałem do aktualnych potrzeb. Już nie przypominał siebie, za to dało się nim wbić poniżej dolnej krawędzi szyby, w poszukiwaniu cięgna łączącego klamkę z pipkiem w drzwiach, tym do blokowania. Akurat chodziło o odblokowanie.

W życiu bym się nie spodziewał, że Fiat tak dobrze przemyślił sobie konstrukcję boczka drzwi, pewnie też w tym kontekście. Do Citroena XM włamałem się onegdaj bez żadnych problemów. W Jaguarze uchyliłem maskę z zewnątrz, pomimo aż dwóch zamków. Fiat był niewzruszony.

Po tym czasie, a minęło ze 40 minut, uznałem, że koszt wypalanego paliwa jest zbyt duży, aby to dalej ciągnąć i zadzwonił po pomoc. Znajomy Autokluczyk24.pl przyjechał tak szybko, jak się tylko dało i do samochodu wszedł w kilka minut.

Za jego interwencję przyszło zapłacić 150 złotych i z ciekawości zapytałem o koszt dorobienia, na przyszłość, kluczyka. Z immobilizerem – 130.

Mądry Polak po szkodzie, mówią i mają rację. Dlatego patrzcie na mnie i uczcie się, jak lepiej się na takie chwile zabezpieczyć. ■



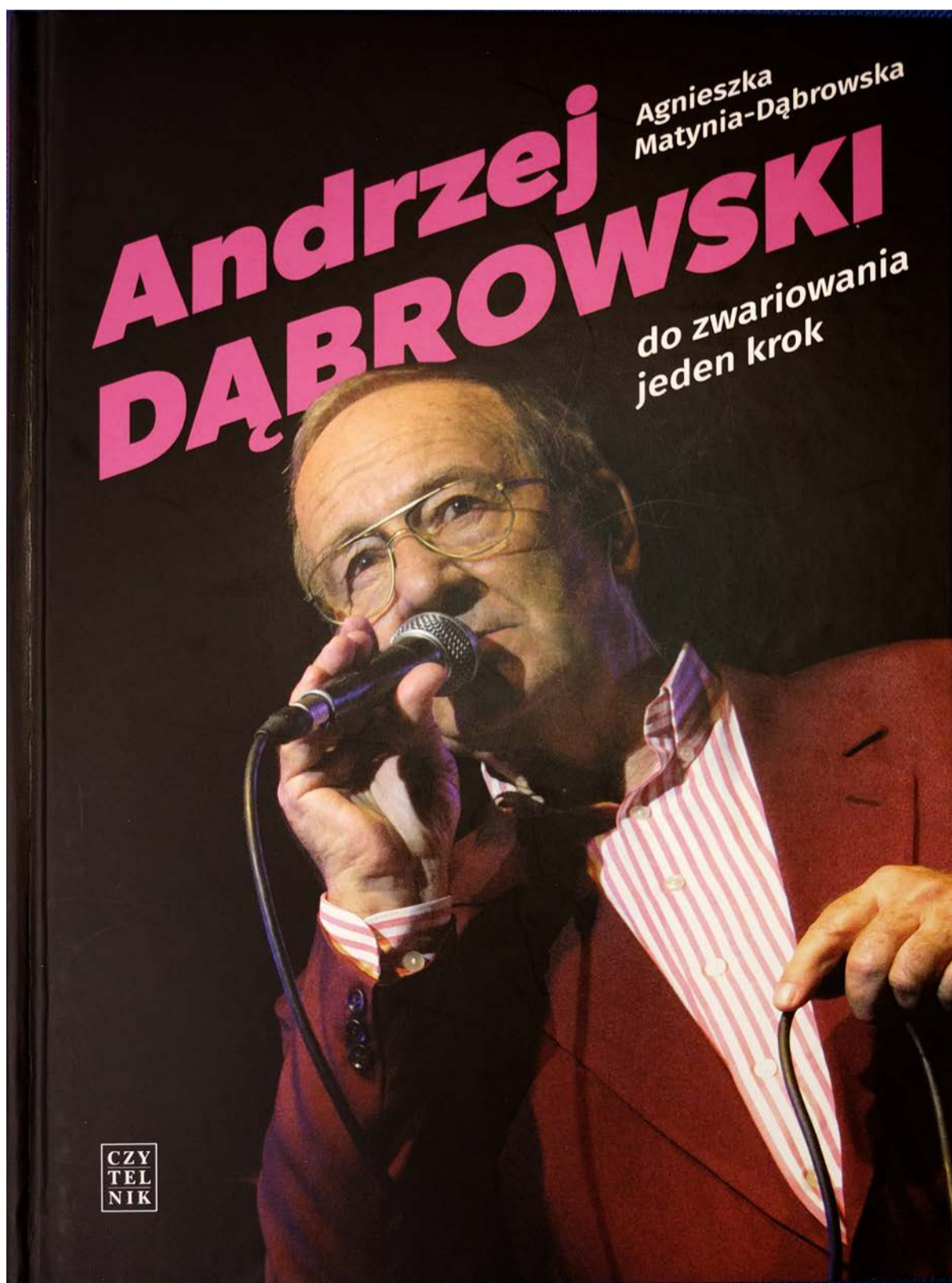
Rytmicznie przez lata

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI

W grudniu, za sprawą wydawnictwa Czytelnik, ukazała się biografia Andrzeja Dąbrowskiego, Książkę o jazzmanie, piosenkarzu, kierowcy rajdowym, fotografiku, a przede wszystkim o wrażliwym i przyzwoitym, dobrym człowieku napisała żona, Agnieszka Matynia-Dąbrowska. Ale po lekturze wiem, że małżonkowie napisali ją wspólnie.

Znaczną część książki stanowią zapiski i notatki w kalendarzach Andrzeja Dąbrowskiego oraz listy do rodziców. Wysyłał je z tras koncertowych czy kontraktów muzycznych w Europie i poza nią. Dziś, w czasach mediów społecznościowych, maili i telefonów komórkowych listów się nie pisze, bo i po co. Ale świat z czasów młodości bohatera tej biografii to całkiem inna rzeczywistość. Warto pamiętać, iż Polska lat 50. i 60. była krajem pustych sklepów, cenzury, dziurawych dróg i karłowatej motoryzacji. Wyjazdy do krajów zachodnich i zderzenie z tamtymi realiami Andrzej Dąbrowski opisywał w listach i rejestrował aparatem fotograficznym. Niektóre jego zdjęcia a także relacje publikowane były w bardzo popularnych wówczas tygodnikach Przekrój czy Motor. →→

Opowieść o wielowymiarowym życiu artysty rozpoczyna się w Wilnie, w czasie wojny. Nad rodziną czuwały dobre duchy. Dzięki ludzkiej życzliwości i własnej determinacji udało się uciec →→





perkusisty w orkiestrach, zespołach jazzowych, z czasem też piosenkarza. Na kartach książki przewijają się nazwiska największych gwiazd nie tylko rodzimego jazzu, czytamy o festiwalach, ale też o nieustannym pędzie z występu na występ, na nagranie, na koncert. O poszukiwaniach pracy za granicą, o początkach wokalnych, o pierwszej płycie. O fotografowaniu i wystawach. A także o samochodach, podróżach, startach w rajdach i wyścigach. Książka „Andrzej Dąbrowski, do zakochania jeden krok” sklasyfikowana jest w kategorii biografie muzyków i zespołów.

od niechybnej wywózki na Syberię. Dzięki temu kilkanaście lat później rozpoczęła się intensywna kariera muzyka-perkusisty. Już w liceum przyszła fascynacja jazzem, równolegle rozwijały się kolejne pasje: fotografia, samochody. Na 450 stronach czytelnik znajduje kolejne etapy kariery muzycznej

Skoro Andrzej Dąbrowski jest nie tylko muzykiem, piosenkarzem, fotografikiem czy dziennikarzem, ale także znaczącą postacią w świecie motoryzacji, to Czytelników magazynu iAuto lektura tej pozycji powinna usatysfakcjonować. ■





TEKST: MACIEJ RZOŃCA, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

44. edycja Rajdu Dakar przeszła do historii. W dniach 1-14 stycznia 2022 załogi pokonały trasę o łącznej długości 8 tysięcy kilometrów.

Na mecie sklasyfikowano 124 (ze 144 na liście startowej) motocyklistów, 7 (z 20) kierowców quadów, a także 156 (z 187) załóg samochodów osobowych w kategoriach T1, T2, T3 i T4 oraz 33 (z 56) załogi samochodów ciężarowych. Wśród startujących nie zabrakło oczywiście Polaków. Warto podkreślić i pogratulować, iż dotarli w komplecie do mety, a powody do szczególnej radości miał Kamil Wiśniewski oraz bracia Marek i Michał Goczał.

Krótką historia Rajdu Dakar

Historia Rajdu Dakar sięga 1979 roku, kiedy to odbyła się jego pierwsza edycja na - liczącej 10

tysięcy kilometrów - trasie z Paryża do stolicy Senegal, Dakaru. Jednak pierwsze zawody mające certyfikat FIA odbyły się dwa lata później.

Pomysłodawcą tego ekstremalnego wyzwania był francuski motocyklista Thierry Sabine, który wg legendy miał w 1977 roku zagubić się na Pustyni Libijskiej podczas jednego z rajdów terenowych i przez kilka dni walczył z wszelkimi przeciwnościami - piaskami pustyni, przyrodą oraz własnymi słabościami. Jak było naprawdę nie dowiemy się już nigdy, gdyż Sabine - już jako dyrektor Dakaru - zginął w jego trakcie w katastrofie helikoptera (1986).



Ostatnia edycja rajdu, którego trasa wiodła rzeczywiście z Paryża do Dakaru odbyła się w 2001 roku, ale i wcześniej zdarzały się odstępstwa (np. Paryż – Kapsztad 1992, Grenada – Dakar 1995-96 czy Dakar – Kair 2000). Natomiast ostatni raz zawodnicy wjechali na metę w Dakarze w 2007 roku. Kolejna edycja (ponownie z Lizbony do Dakaru) już się nie odbyła, ze względu na znacząco rosnące, realne zagrożenie terrorystyczne w krajach północnej Afryki.

Na kolejnych 11 lat zawody przeniesione zostały na pustynie i bezdroża Ameryki Południowej – głównie do Argentyny, ale też czasem trasy oesów wiodły przez Chile, Peru, Boliwię i Paragwaj. Na szczęście zachowano formułę rajdu, jako ekstremalne, ok. dwutygodniowe zawody, do udziału w których dopuszcza się zarówno kierowców zawodowych, jak również amatorów.

Poza tym, zawody otrzymały stałą już nazwę – Rajd Dakar (Dakar Rally), niezależnie już od miejsca jego rozgrywania.

Stało się to tym bardziej ważne, gdyż od 2020 roku nastąpiły kolejne przenosiny – tym razem na piaszczyste i/lub kamieniste pustynie Arabii Saudyjskiej.

Dakar 2022 - wyniki

Największym sukcesem w stawce Polaków może pochwalić się Kamil Wiśniewski startujący quadem Yamaha Raptor 700 w barwach Orlen Team, który zajął ostatecznie trzecie – najwyższe w jego karierze, w szóstym starcie – miejsce. Szansę na wyższą lokatę stracił po awarii i konieczności wymiany silnika, za co otrzymał karę 15 minut. Do drugiego miejsca, które zdobył Argentyńczyk Francisco Moreno, zabrakło Wiśniewskiemu zaledwie 6 minut i 14 sekund... Zwyciężył Francuz Alexandre Giroud.

Kamil Wiśniewski: – *Przed rajdem zakładałem sobie jasny cel – podium. Ten cel zrealizowałem. Poprawiłem wynik z poprzedniego roku i jestem bardzo zadowolony. Cieszę się tym bardziej, że jestem pierwszym zawodnikiem ORLEN Teamu, któremu udało się to osiągnąć i nie było to moje ostatnie słowo.*

Kolejna kategoria pojazdów, to SSV (Side-by-Side Vehicles), czyli niewielkich, lekkich pojazdów budowanych specjalnie do jazdy w trudnych warunkach terenowych. W tej klasie doskonale spisali się bracia Marek i Michał Goczał jadący bliźniaczymi BRP Can-Am Maverick XRS w barwach Cobant-Energylandia Team. →→





Zapowiadało się wspaniale... W tej klasie aż 9. z 13. odcinków specjalnych wygrały polskie załogi. Najbardziej skutecznym był Marek Goczał z Łukaszem Łaskawcem w roli pilota, którzy na swoje konto zapisali sześć wygranych, dwa wywalczył jego młodszy brat Michał, pilotowany przez Szymona Gospodarczyka. Jeden z oesów wygrał Aron Domżała z Maciejem Martonem. Można więc było liczyć na polskie podium. Liczne przygody na trasie, w tym problemy mechaniczne, mimo rewelacyjnej jazdy, pozbawiły jednak naszych tej szansy.

Marek, pilotowany przez Łukasza Łaskawca zajął ostatecznie czwarte miejsce, ale trzeba uczciwie przyznać, że nie obronił trzeciego miejsca na podium na ostatnim etapie.

Michał, pilotowany przez Szymona Gospodarczyka osiągnął metę tuż za plecami brata.

Duet Aron Domżała/Maciej Marton (Can-Am XRS) zajęła 12. miejsce.

Zwyciężyła amerykańsko-brazylijska para Austin Jones/Gustavo Gugelmin (Can-Am XRS).

Marek Goczał: – *Jesteśmy na mecie, to na pewno jest dla nas bardzo duża radość. Zrobiliśmy w tym rajdzie wiele dobrego, wygramyśmy mnóstwo etapów. Po drugim dniu mieliśmy ogromną stratę, ale bardzo dużą jej część udało nam się odrobić, to na pewno wlewa w nasze serca mnóstwo optymizmu na przyszłość. Ale koniec końców szkoda, bo mieliśmy to podium w zasięgu ręki. (..) straciliśmy to podium, ale takie są rajdy. Najważniejsze jest to, że jesteśmy na mecie i jestem tu z moją rodziną. Rodzina jest dla mnie najważniejsza – gdyby ich wszystkich tu nie było, ja też bym nie jeździł. Oni są moim paliwem, dla nich się ścigam. A czy pojawimy się na Dakarze w przyszłym roku? Ja już powiedziałem – przestaniemy się ścigać dopiero wtedy, kiedy trzech Goczałów zajmie całe podium rajdu.*

Michał Goczał: – *Uważam, że to był dobry rajd w naszym wykonaniu. Udało się nam wygrać parę etapów, kilka razy być na podium. Na pewno mamy wiele wniosków do wyciągnięcia przed przyszło- →→*

roczną edycją – to już wiemy na pewno. Ważne jest to, że wiemy co poprawić, aby walczyć o te naprawdę najwyższe cele w Rajdzie Dakar. Cały czas się uczymy. Przejechaliśmy najtrudniejszy rajd świata. Mogło zakończyć się inaczej..., ale taki właśnie jest Dakar.

założyłem. Chciałem stracić mniej do pierwszego - straciłem dużo mniej niż rok temu. Chciałem być co najmniej 27 - jestem 27. Ogólnie jestem zadowolony, przede wszystkim z tego, jaki progres zrobiłem, chociażby w trakcie samego rajdu. Nie tylko przyje-



Wśród motocyklistów najszybszy był Brytyjczyk Sam Sunderland. Maciej Giemza (Husqvarna FR 450) w barwach Orlen Team zajął ostatecznie 18. miejsce, ale też na na 10 etapie zajął najlepsze w swej karierze 8 miejsce na mecie. Konrad Dąbrowski (KTM 450 Rally) w barwach Duust Rally Team był 27, zajmując też trzecie miejsce w kategorii juniorów.

Maciej Giemza: – *Może jeszcze tego po mnie do końca nie widać, bo zmęczenie naprawdę daje się we znaki, ale jestem szczęśliwy. Na ostatnim etapie walka o wynik była drugorzędna, chciałem przede wszystkim dojechać do mety. Wziąłem rewanż za poprzedni rok i to jest dla mnie najważniejsze.*

Konrad Dąbrowski: – *Dojechałem do mety Dakaru. Wsumie wykonałem plan, który sobie*

chciałem na Dakar jako lepszy zawodnik, ale w jego trakcie stałem się jeszcze lepszy. Czuję, że stać mnie na więcej. Jestem bardzo zmotywowany do startów w kolejnych Dakarach, szczególnie w następnym roku. Teraz trochę odpoczynku, a później szukujemy się na kolejny start. →→





W „królewskiej” klasie samochodów osobowych mieliśmy tylko jedną polską załogę. Jakub Przygoński z pilotem Timo Gottschalkiem (Mini John Cooper Works Buggy) w barwach X-Raid Orlen Team zameldował się na mecie na szóstym miejscu klasyfikacji generalnej. Miał na pewno apetyt na podium, dwukrotnie zajmował na Dakarze czwarte miejsce (2019 oraz 2021). Niestety, awaria auta na dziewiątym etapie pozbawiła go tej szansy. Może dlatego, że dla weterana Przygońskiego był to trzynasty start w tej imprezie? Ale, załoga ta może pochwalić się zwycięstwem w kategorii samochodów z napędem na jedną oś!

Natomiast niesamowitym sukcesem może pochwalić się Nasser al-Attiyah, którego pilotem był Matthieu Baumel (Toyota GR DKR Hilux). Katarczyk wziął udział w tym rajdzie po raz... 18! I po raz czwarty zwyciężył, wyrównując dotychczasowy rekord słynnego Fina Ari Vattanena z przełomu lat 80/90 ub. wieku. Dorzucmy do tego jeszcze pięć drugich miejsc oraz jedno trzecie w jego „Dakarowej” karierze... Robi wrażenie!

W kategorii „Lekkich prototypów” wygrała chilijska załoga Francisco Lopez Contardo/Juan Pablo Vinagre. Wśród załóg samochodów ciężarowych najlepiej z trasą poradziło sobie rosyjskie trio Dmiتری Sotnikov/Ruslan Akhmadeev/Ilgiz Akhmetzianov (Kamaz 43509).

Elektryczny Dakar

W tegorocznej edycji Dakaru zadebiutowały auta z napędem elektrycznym. Wyzwania tego podjął się zespół Audi, który w ekspresowym tempie przygotował do startu trzy egzemplarze RS Q e-tron. Do tego projektu zaangażowano wybitnych kierowców rajdowych - Stephena Peterhansela, Carlosa Sainza oraz Mattiasa Ekströma.

Niestety, regulamin techniczny zawodów nie uwzględniał wcześniej zgłaszanych sugestii Audi, by nowe auto mogło mieć nieco większy skok zawieszenia, większe opony czy możliwość regulacji →→



ciśnienia w oponach z wnętrza kabiny. W rezultacie, jak stwierdził przed startem Sainz, Q e-tron ma taką samą lub mniejszą moc i większą wagę (w porównaniu do bezpośrednich konkurentów).

Ostatecznie, najlepsze z elektrycznych Audi – prowadzone przez Ekströma – uplasowało się na dzie-

wiątym miejscu w klasyfikacji generalnej. Sainz ukończył zawody jako dwunasty, a Peterhansel na 59. pozycji. Na wyniki te należy spojrzeć jednak w pewnym kontekście. Otóż, Peterhansel podczas drugiego etapu poważnie uszkodził zawieszenie swego e-trona. Naprawa auta wiązała się z dotkliwą karą czasową (ponad 46 godzin!) →→





i Francuz praktycznie odpadł z walki o przyzwoitą lokatę w generalce. Potwierdził jednak potencjał auta (oraz swój talent) wygrywając dziesiąty etap...

Carlos Sainz zapisał na swoim koncie dwa zwycięstwa etapowe, ale (podobno) niedokładny roadbook sprawił, że Hiszpan pobłądził na pustyni podczas drugiego etapu i stracił prawie 2,5 godziny. Podobne problemy na tym samym etapie miał Ekström, który ostatecznie zapisał na swoim koncie jedno zwycięstwo etapowe.

Łącznie zawodnicy Team Audi Sport stawali 13 razy na etapowych podiach, więc zespół w swoim debiucie wypadł naprawdę dobrze...

Swoją drogą, ciekawe jak będzie wyglądał Dakar za lat 10? Plany organizatorów są takie, by

do 2030 roku w zawodach brały udział wyłącznie pojazdy niskoemisyjne w kategorii samochodów osobowych, SSV oraz ciężarówek... Czy nadal to będzie Dakar, który znamy od ponad 40 lat? ■



Tomasz Rzesutek

Wydarzenia i rocznice: styczeń 2022

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Zora, ojciec legendy

Od 1942 do 1947 roku w USA obowiązywał zakaz produkcji samochodów osobowych. Cały wysiłek przemysłu motoryzacyjnego skierowany został na potrzeby produkcji wojennej. Po wojnie, do ojczyzny powróciły z Europy setki tysięcy zdemobilizowanych młodych mężczyzn, którzy podczas walk nauczyli się żyć z wysokim poziomem adrenaliny we krwi. Umilkły strzały, ale chęć ryzyka, szalonych czynów, rywalizacji, wykazania się odwagą pozostała...

Młodzi ludzie chcieli się na przykład ścigać, ale do dyspozycji mieli jedynie przedwojenne, nieco już przestarzałe samochody. Wielu z nich było w wojsku mechanikami, inni znali ten fach z cywila, więc zakasywali rękawy i brali się za modyfikacje silników, zawiesznień, skrzyń biegów, itp. – tak powstał „hot rodding” (jako czynność, trend) oraz „hot rod” jako pojazd. Byli jeszcze nieliczni szczęściarze, którzy za zaoszczędzony żołd przywieźli ze sobą sportowe - francuskie, a zwłaszcza włoskie i brytyjskie - przedwojenne auta. W każdym razie na amerykańskim kontynencie powstał popyt na szybkie, dynamiczne pojazdy. Ale dopiero w latach 50-tych rodzime koncerny dostrzegły go i postanowiły temu

zaradzić.

17 stycznia 1953 roku w luksusowym Hotelu Waldorf-Astoria w Nowym Jorku, w ramach targów motoryzacyjnych General Motors Motorama, zaprezentowano po raz pierwszy model Chevrolet Corvette. (Swą nazwę zawdzięczał korwecie – klasie niewielkich, bardzo szybkich, zwrotnych i silnie uzbrojonych okrętów, których głównym celem stała się ochrona konwojów płynących w czasie wojny przez Atlantyk). Pomysłodawcą takiego modelu auta był główny projektant GM Harley Earl, który widział szybko odradzający się przemysł samochodowy w Europie (w tym segmencie samochodów





sportowych) oraz – wspomnianą wcześniej – modę na hot rodding.

Produkcyjne, ręcznie składane egzemplarze Corvette zaczęły opuszczać fabrykę w Flint w czerwcu. Natomiast, by nadać pojazdowi element ekskluzywności postanowiono, że do końca roku powstanie tylko 300 samochodów, które będą

dostępne tylko dla zaproszonych, wyselekcjonowanych klientów. Pojawił się jednak problem...

Białe nadwozie Corvette wykonano z plastiku wzmocnionym włóknem węglowym, wnętrze wykończono w czerwieni, ponadto sylwetka naprawdę mogła się podobać. Kłopot w tym, że pod maską znalazł się nijaki silnik o mocy 150 KM, a całość wyceniono na sporą wówczas sumę 3,5 tysięcy dolarów. W rezultacie sprzedano tylko część z tych pierwszych 300 sztuk, a w 1954 roku z zaplanowanej produkcji 10 tysięcy egzemplarzy powstało jedynie 3640, z których i tak około tysiąca dwustu do końca roku nie znalazło nabywców.

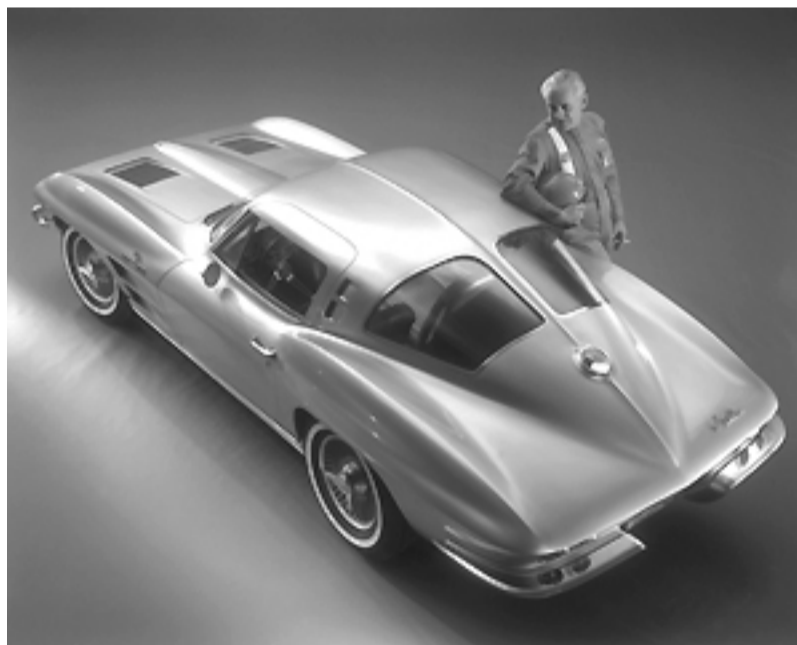


Zapowiadało się na klęskę projektu i kierownictwo GM poważnie rozważało całkowite zaprzestanie produkcji. W tym jednak czasie Ford zaprezentował podobny, sportowy, dwumiejscowy model Thunderbird, który zaczął odnosić rynkowy sukces. W takiej sytuacji rywal Forda nie mógł sobie pozwolić na wizerunkową porażkę. Wybawcą GM stał się inżynier o egzotycznym nazwisku i niemniej barwnym życiorysie i pochodzeniu - Zora Arku- →→

s-Duntov.

Podróżowanie w obie strony granicy carskiej Rosji było bardzo łatwe pod warunkiem, że miało się pieniądze. I tak, Zora (a właściwie Żora, a jeszcze bardziej właściwie Zachary) dwójga nazwisk urodził się 25 grudnia 1909 roku w Brukseli. Jego rodzicami byli zamożni Rosjanie żydowskiego pochodzenia – Jakow Arkus był inżynierem górniczym, matka Rachel Kogan studiowała medycynę. Jeszcze przed I wojną światową rodzina wróciła do rodzinnego Petersburga. Niestety, małżeństwo rozpadło się. Matka Zory wyszła za mąż za inżyniera-elektryka o nazwisku Josef Duntov, ale po rozwodzie Jakow Arkus nadal mieszkał z byłą żoną i jej aktualnym mężem. Natomiast Zora wraz ze swym młodszym bratem Yurą z szacunku dla obu panów przyjęli z czasem podwójne nazwisko Arkus-Duntov.

Zastanawiającym faktem (przynajmniej dla mnie) jest fakt, że w 1927 roku rodzina Duntov - ot, tak - wyjeżdża z ZSRR i osiedla się w Berlinie – nie znalazłem szczegółów na ten temat. W dzieciństwie Zora marzył, że zostanie motorniczym tramwaju. Na progu dorosłości fascynowały go motocykle, ale rodzice przekonali go, że samochody są bardziej bezpieczne. Jednocześnie zaczął studiować na prestiżowej Wyższej Szkole Technicznej Charlottenburg, obecnie noszącej nazwę Uniwersytet Techniczny w Berlinie. Jeszcze będąc studentem został konstruktorem-konsultantem firm motoryzacyjnych oraz zaczął publikować



artykuły w wydawanym od 1923 roku czasopiśmie *Auto Motor und Sport*. W 1934 roku Duntov ukończył uczelnię z najwyższą w dotychczasowej historii notą. Mniej więcej w tym czasie poznał także swą przyszłą żonę. 14-letnia wówczas Elfride „Elfi” Wolff uczyła się w Berlinie baletu i tańca, a z czasem została tancerką w paryskim kabarecie *Folies Bergere*. Ślub wzięli w 1939 roku, tuż przed wybuchem wojny.

Po wybuchu wojny bracia Duntov wstąpili do francuskich sił powietrznych, a po klęsce Francji wraz z rodzicami (choćby z racji żydowskiego pochodzenia) oraz „Elfi” udało im się przedostać z hiszpańskimi wizami do USA...

W 1942 roku bracia założyli w Nowym Jorku firmę *Ardun Mechanical Corporation* (od nazwisk Arkus i Duntov) zajmując się produkcją dla potrzeb wojska oraz ulepszając silniki samolotów myśliwskich. Ta ostatnia praca zaowocowała niedługo później →→



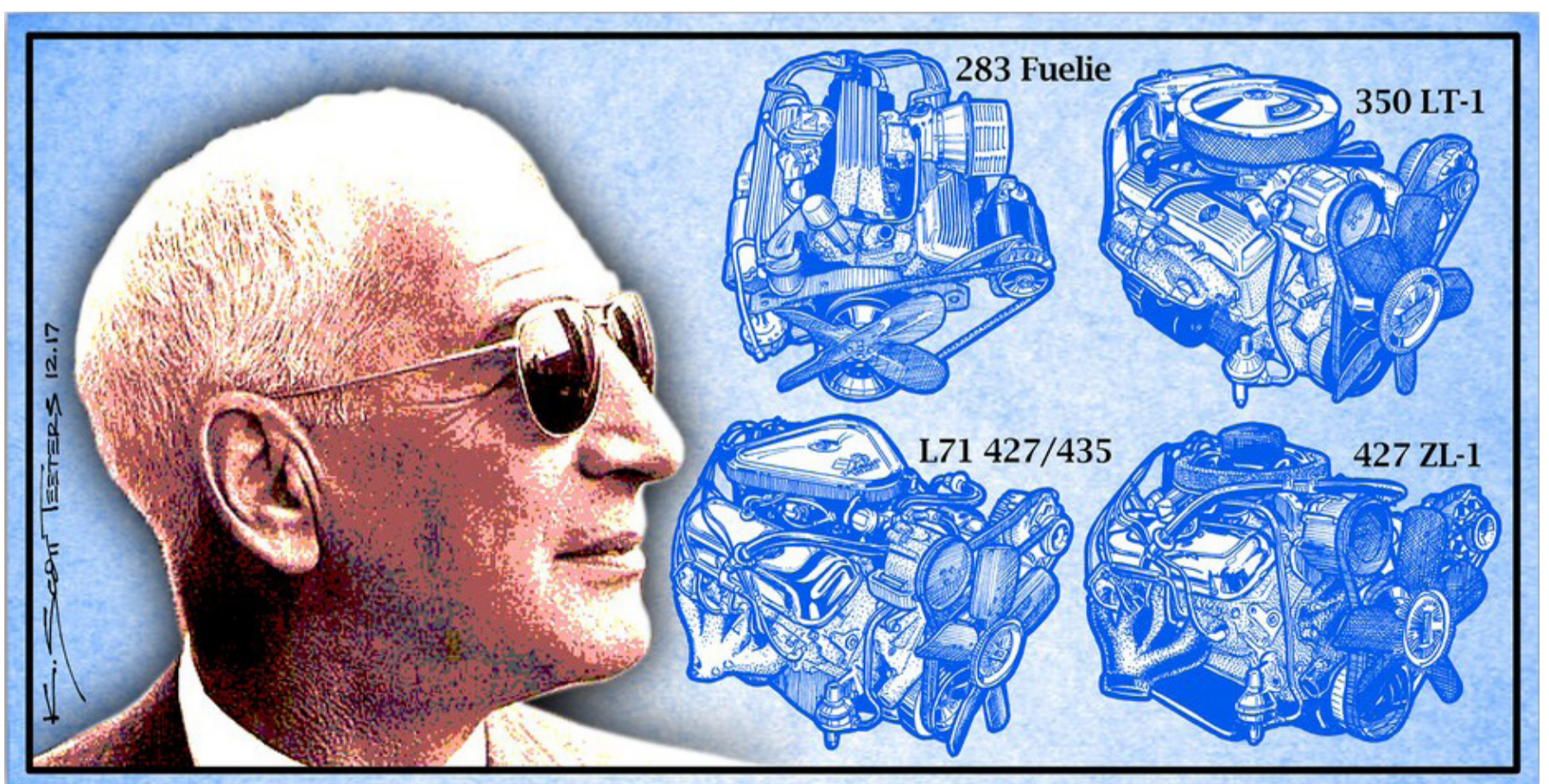
konstrukcją głowic cylindrów z półkolistą komorą spalania do silnika V8 Forda. Firma Ardun rozrosła się do 300 zatrudnionych osób, ale ostatecznie bracia wycofali się z interesu po kilku niefortunnych decyzjach podjętych przez ich wspólnika. Być może decyzję ułatwił fakt, że Zora otrzymał intratną propozycję z Wlk. Brytanii. Yura stał się finansistą.

Kolejnym etapem życia Zory była niewielka, działająca od 1945 roku, londyńska firma samochodowa Allard. Jego zadaniem było udoskonalenie i przygotowanie do wyścigów Le Mans pojazdów tej marki. Zora z pasją zabrał się do pracy, m.in. umieszczając

w niewielkim samochodzie opracowany przez siebie silnik V8. Co więcej, z dużym talentem współprowadził Allardy w wyścigach Le Mans w latach 1952-53, a w kolejnych dwóch sezonach startował w barwach zespołu Porsche (wygrywając w 1954 roku w swojej klasie).

Doświadczenie w wyścigach samochodowych w połączeniu z talentem inżynierskim i konstruktorskim okazało się dla Zory nadspodziewanie przydatne. W styczniu 1953 roku Arkus-Duntov pojawił się w Nowym Jorku na wystawie GM Motorama. Z zainteresowaniem obejrzał Corvette, zachwycił się nadwoziem, ale miał sporo uwag, gdy zajrzał pod maskę. Spisał swe spostrzeżenia i wysłał je do głównego inżyniera Chevroleta Eda Cole'a. Uwagi okazały się tak celne i przekonujące, że już 1 maja 1953 roku otrzymał angaż, a po kilku latach – w 1957 roku - został mianowany dyrektorem działu pojazdów o wysokich osiągnięciach. (W innej wersji najpierw został pracownikiem, a dopiero potem przedstawił swe uwagi kierownictwu).

I to właśnie Zora Arkus-Duntov stał się prawdziwym „ojcem” sukcesu Corvette, motoryzacyjnej legendy, która trwa do dzisiaj. Przede wszystkim →





kim udało mu się przejrzeć i przekonująco określić DNA, które ma mieć nowa Corvette i dopilnować stosownej implantacji. To on sprawił, że Corvette dostawała z każdym rokiem coraz lepsze silniki, a model stał się prawdziwie sportowym modelem ogólnie dostępnym w salonach sprzedaży. I tak legenda, stworzona przed ponad 60 laty ma tzw. ciąg dalszy, nie przeszła definitywnie do historii motoryzacji, ale trwa nadal. Obecnie – od lipca 2019 roku – Chevrolet oferuje już ósmą generację Corvette, która nadal ma się świetnie...

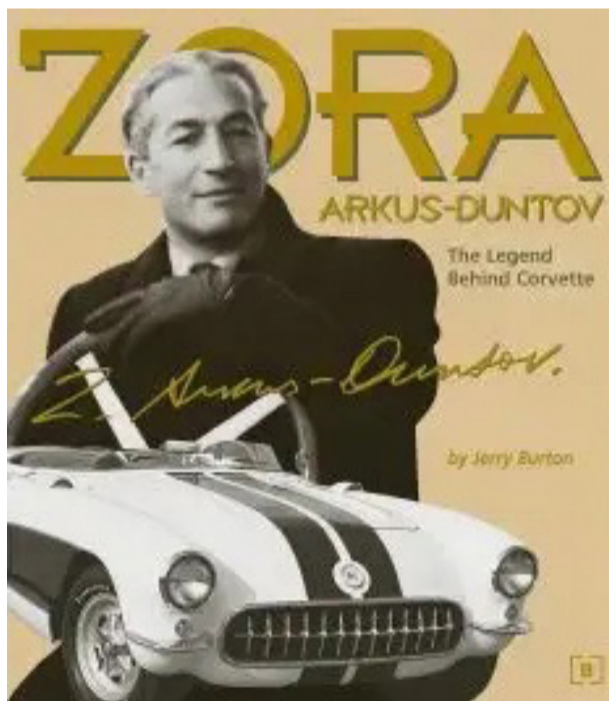
Zora Arkus-Duntov przeszedł na emeryturę w 1975 roku, ale praktycznie do swej śmierci (21.04.1996) pozostał aktywny wspierając markę Chevrolet, a zwłaszcza „swe dziecko” Corvette.

W 1994 roku w Bowling Green w stanie Kentucky otworzono Narodowe Muzeum Corvette z licznymi atrakcjami dla zwiedzających. Można m.in. przeje-

chać się Corvette po wirtualnym torze wyścigowym pod warunkiem, że dosięga się do pedałów auta. Natomiast w bezpośrednim sąsiedztwie muzeum znajduje się jedyna fabryka zajmująca się produkcją tego samochodu, którą w „przed-covidowych” także można było zwiedzać, ale... z tygodnia na tydzień może się to zmienić.

Elfride „Elfi” Duntov po wyjeździe do USA robiła to, co potrafiła i sprawiało jej zawodową radość. Nie stała się wybitną tancerką, ale jeśli jej męża określa się jako „ojca Corvette”, to

Elfi na pewno zasłużyła na miano – wg współczesnych kryteriów - „ambasadorki marki”, a na pewno „pierwszej damy Corvette”. Wraz z mężem stanowiła bardzo atrakcyjną medialnie parę, dodatkowo będąc atrakcyjną kobietą, chętnie fotografowała się w towarzystwie tego właśnie samochodu. Zmarła 28.10.2008 roku i pochowana obok męża na terenie Muzeum Corvette.





FIAT
HISTORIC
REGULARITY
RALLY

VIII^e 2005
RALLYE MONTE-CARLO
HISTORIQUE

FIAT
HISTORIC
REGULARITY
RALLY

GP
GIRARD-PERREGAUX

VIII^e 2005
RALLYE MONTE-CARLO
HISTORIQUE

POLSKI FIAT

POLSKI FIAT

CIBIE

CIBIE

CIBIE

CIBIE

PL WB-20125

CIBIE

HELLIX Shell Helix ekstremalna ochrona HELIX