

iAauto

Numer 164, marzec 2022



Aktualności - 3
 W miasto - 7
 Mały może więcej - 14
 Polska premiera Nissana Townstar - 18
 COTY 2022. Pierwszy elektryczny - 23
 My zimy nie lubimy - 26
 Objazd Polska-28
 Konsekwentna kasacja pojazdów - 31
 Ikony motoryzacji - 34
 Jak wiosna to Harley Davidson - 38
 Autodetailing w garażu - 44
 Muzyka samochodowych drzwi - 48
 DAF wskazuje drogę - 51
 Przydatne w podróży - 55
 Karolina rozpoczęła sezon - 57
 Mocne otwarcie - 61
 Tomasz Wołoszyn - rysunek - 65
 Kalendarium Macieja Rzońcy - 66

iAuto
miesięcznik

Wydawca

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

Redaktor Naczelny
Miroslaw Rutkowski
iauto@prowarszawa.pl

Redaguje zespół

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za
treść reklam
Teksty i fotografie są chronione prawami
autorskimi
Zdjęcia na okładce - Miroslaw Rutkowski

W

iosna oznacza, że na drogach
będzie z dnia na dzień

coraz więcej jednośladow. Na

ulicach pojawiają się motocykliści w kaskach i z prawem jazdy oraz rowerzyści czasem w kaskach, nierzadko bez prawa jazdy. I jeszcze na chodnikach i ścieżkach rowerowych mnóstwo różnych wynalazków, hulajnóg i, oczywiście, bicykli z przyczepkami i bez. Dlatego wiosna oznacza, że za kierownicą trzeba być jeszcze bardziej czujnym, mieć oczy dookoła głowy i przewidywać możliwe i niemożliwe zachowania jeżdżących po drogach.

Motocykle i skutery przemykają między samochodami w miejskim ruchu i odbywa się to w miarę bezkonfliktowo. Kierowcy w samochodach, z niechętnym zrozumieniem przyprawionym lekką zazdrością, przyglądają się omijającym korki motocyklistom. Ci ostatni zazwyczaj nie prowokują agresywnych reakcji, chociaż niektórzy motocykliści czasem wkurzają, że aż... Ale zasadniczo koegzystencja obu tych grup na drogach i ulicach nie tworzy niebezpiecznych sytuacji. Może dlatego, że każdy (prawie każdy) posiadacz motocykla ma i używa również samochodu.

Gorsza sprawa to rowerzyści. Na ścieżkach rowerowych jeżdżą sobie żwawo i radośnie nie wadząc nikomu. Co najwyżej sobie wzajemnie. Gorzej, że ścieżki kiedyś się kończą, niekiedy całkiem niespodziewanie. Pozostaje chodnik albo jezdnia. Przepisy regulują zasady poruszania się rowerzystów, problem w tym, że tymi regulacjami cykliści niespecjalnie się przejmują. Na chodnikach piesi czasem są ostrzegani dzwoneczkiem, czasem poganiani grubym słowem, czasem dochodzi do najechania na wędrującą chodnikiem osobę. A na jezdni? Rowerzysta pędzi maximum 30 km/h, kierowca samochodu w mieście 50 km/h. Już to jest mało bezpieczne. Jeśli do tego jeszcze dojdzie nieuwaga kierowcy i nadmierna pewność siebie rowerzysty, błąd pierwszego i niezgodne z regułami zachowanie, to do nieszczęścia wiele nie trzeba.

Uważajcie na rowerzystów, uważajcie na pieszych, jedźcie bezpiecznie...

Szerokiej drogi



Miroslaw Rutkowski

Motofaktor: Wojna i motoryzacja

Agresja Rosji na Ukrainę zaczęła wyraźnie się odbijać ekonomicznie, uderzając m.in. w branżę motoryzacyjną lokalnie i globalnie.

Każdego dnia od rana bez przerwy napływają kolejne informacje w związku z rozpoczętą inwazją wojsk rosyjskich na Ukrainę. Konflikt między tymi państwami wywołał zdecydowane reakcje na rynkach światowych. Dalsza eskalacja konfliktu nie pozostanie bez wpływu również na branżę motoryzacyjną.

Sankcje i surowce

Rozpoczęta inwazja spowodowała m.in. nałożenie na Rosję kolejnych sankcji ze strony Stanów Zjednoczonych, które uderzają m.in. w jej przemysł surowcowy. Warto pamiętać, że Rosja jest jednym z największych na świecie dostawców palladu i niklu,



które mają zastosowanie w przemyśle motoryzacyjnym. Swoje fabryki na jej terenie mają też m.in. Stellantis, Volkswagen, Toyota czy Renault. Ogólnie nałożone sankcje będą odczuwalne także dla producentów samochodowych i dostawców części w Europie, USA i Azji.

Rosja jest trzecim na świecie co do wielkości dostawcą niklu używanego w akumulatorach litowo-jonowych i dostarcza 40% palladu używanego w konwerterach katalitycznych, które można zna-

leźć we wszystkich pojazdach napędzanych gazem i olejem napędowym.

Jak tłumaczy portalowi NBC News Sam Abuelsamid, główny analityk branży motoryzacyjnej w Guidehouse Insights, w przypadku odcięcia dostaw palladu z Rosji dla Zachodu producenci samochodów będą musieli znaleźć alternatywne dostawy, w przeciwnym razie nie będą w stanie budować pojazdów z silnikami spalinowymi.

Pallad można oczywiście pozyskiwać w innych zakątkach świata jak RPA i Zimbabwe, ale jeszcze przed pojawieniem się wojsk rosyjskich na terenie Ukrainy cena tego surowca poszła w górę z 1600 dolarów za uncję w połowie grudnia do nieco ponad 2400 dolarów w połowie marca.

Z kolei nikiel w dużych ilościach wydobywany jest także w Indonezji i na Filipinach, jednak zdaniem Abuelsamida popyt i ceny niklu rosną, a producenci samochodów mogą stawić czoła tym samym wyzwaniom, co w przypadku palladu.

Sytuacja jest też o tyle dynamiczna, że eksperci, którzy wypowiedzieli się dla NBC News, nie wiedzą jaka może być odpowiedź na amerykańskie sankcje jej sojuszników, a także sojuszników rosyjskich.

Widać więc wyraźnie, że dopóki wojna będzie trwać, branża motoryzacyjna i globalny łańcuch dostaw będą w jeszcze trudniejszej sytuacji niż były przed atakami z dzisiejszego poranka.

Sytuacja za naszą wschodnią granicą jest dynamiczna, jednak już wyraźnie zareagowała GPW. Indeks WIG-MOTO, na którym notowane są m.in. Inter Cars SA i Auto Partner SA, spadł w ciągu jednego dnia o 10,76%. Inter Cars w raporcie bieżącym poinformował, że ze względu na konflikt na Ukrainie wstrzymał działalność tamtejszej spółki. - *Wczoraj rano, po raz pierwszy w swojej zawodowej karierze, miałem odczucie bezradności. Jednak naszym obowiązkiem jest działać!* – powiedział w piątek 25 →→



lutego Maciej Oleksowicz, Prezes Zarządu Inter Cars SA, odnosząc się do ataku Rosji na Ukrainę.

Przedstawiciele branży motoryzacyjnej i transportowej w większości nie podejmują się jeszcze zdecydowanego komentowania tematu konfliktu Ukrainy i Rosji oraz jego wpływu na ich działalność, jednak niektórzy wyrażają już swoją solidarność z Ukraińcami i chęć niesienia im pomocy.

Inter-Team wydał oświadczenie:

Szanowni Państwo,

Solidaryzując się z narodem ukraińskim wyrażamy nasz głęboki sprzeciw wobec działań podjętych przez Federację Rosyjską. Działania, które naruszają granice suwerennego kraju i ingerują w jego wewnętrzną spójność. Działania, których skutkiem jest cierpienie ludzkie.



Nie mamy bezpośredniego wpływu na wydarzenia, które mają miejsce na Ukrainie. Mamy jednak możliwość wspierania narodu ukraińskiego niosąc pomoc materialną, żywnościową, ale także moralną i duchową.

Będziemy wspierać naszych przyjaciół w tym trudnym czasie pokazując naszą jedność z Ukrainą i jej mieszkańcami.

Niech żyje wolna Ukraina

Podobnie firma Świstowski Sp. z o.o., która opublikowała post o treści:

Mamy w Ukrainie wielu przyjaciół i partnerów.

Jesteśmy z Wami!

NIE DLA WOJNY!

#StandWithUkraine

Z kolei Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska w swoim oświadczeniu zwrócił się do rządu i polskich przewoźników o stosowną pomoc dla pracowników z Ukrainy, których sytuacja życiowa może obecnie ulec znaczącym zmianom.

Motofaktor.pl zwrócił się też z prośbą o komentarz do kilku przedstawicieli branży samochodowych części zamiennych,

jednak do publikacji powyższego materiału nie otrzymaliśmy jeszcze żadnej odpowiedzi. ■

Shell z prądem

Shell poszerza sieć stacji dużej mocy do ładowania samochodów elektrycznych o dwa nowe punkty, tym razem przy autostradzie A2 w województwie łódzkim. Dzięki szybkim ładowarkom o mocy do 350kW ładowanie może trwać nawet o 7 razy krócej w porównaniu do standardowych rozwiązań dostępnych przy autostradach. Łącznie

w Polsce funkcjonuje już obecnie 12 szybkich ładowarek Shell-IONITY na 6 stacjach.

Poza stacjami w Niesułkowie i Nowostawach, ładowarki Shell-IONITY znajdują się również w punktach MOP Olsze-Wschód i Zachód, w Kaszewach Kościelnych oraz w Świecku. Wszystkie →→



są zlokalizowane przy autostradach, aby zapewnić jak największą wygodę kierowcom. W najbliższym

czasie Shell planuje również wystartować w Polsce z ładowarkami własnymi o mocy ok. 150+ kW.

Shell ostatnio rozszerzył również gamę swoich rozwiązań w zakresie elektromobilności dla klientów flotowych, którym oferuje hybrydową kartę Shell Card EV. Dzięki niej kierowcy mogą zapłacić bezgotówkowo za ładowanie samochodu elektrycznego lub hybrydowego w ponad 800 punktach w Polsce – w tym na stacjach Shell w Niesułkowie i Nowostawach bezpośrednio przy autostradzie A2. Ponadto kierowcy mają dostęp do pełnej gamy produktów oferowanych przez Shell. Użytkownicy Shell Card EV mogą też korzystać z wygodnej aplikacji Shell Recharge, która umożliwi znajdywanie najbliższych punktów ładowania, uzyskiwanie aktualnych informacji o taryfach, prędkościach i dostępności punktów czy podgląd przewidywanego czasu ładowania i kosztu. ■

Rekordowe wyniki Grupy Audi

W pełnym wyzwań roku finansowym 2021 Grupa Audi osiągnęła najwyższe w historii wyniki w zakresie zysku operacyjnego i przepływów pieniężnych netto. Przychody w ubiegłym roku wyniosły około 53 miliardów euro. Zysk operacyjny osiągnął poziom 5,5 mld euro, a stopa rentowności operacyjnej ze sprzedaży wyniosła 10,4 procent. Wysokie przepływy pieniężne netto: 7,8 mld euro, świadczą

o wysokiej zdolności Grupy Audi do samofinansowania. Obok aktywnego zarządzania niedoborem półprzewodników i ścisłej dyscypliny kosztowej, do pozytywnych wyników finansowych przyczyniły się także dobre pozycjonowanie cenowe, wysoka wartość rezydualna, dobre wyniki Lamborghini i Ducati oraz pozytywne skutki ratingu surowców i efektów walutowych. Jednocześnie Audi zdecydowanie kontynuowało proces transformacji i zwiększyło o 57,5 procent liczbę dostarczanych na rynek pojazdów w pełni elektrycznych (BEV). Konkretnych skutków wojny na Ukrainie dla działalności Grupy Audi nie da się jeszcze przewidzieć.

– *Dzięki strategii Vorsprung 2030, Audi ma jasny plan na elektryczną i cyfrową przyszłość – powiedział Markus Duesmann, prezes zarządu AUDI AG. – W ubiegłym roku firma, dokonując transformacji naszego modelu biznesowego w kierunku neutralnej pod względem emisji CO2 i zdigitalizowanej →→*



mobilności, w imponujący sposób pokazała, że jesteśmy na właściwej drodze.

Mimo tworzenia się wąskich gardel w pozyskiwaniu półprzewodników, dostawy samochodów marki Audi w roku finansowym 2021 były niemal na tym samym poziomie, co rok wcześniej. Odnotowano jednak wyraźnie silny wzrost dotyczący pojazdów elektrycznych. W ubiegłym roku marka Audi dostarczyła klientom łącznie 1 680 512 pojazdów. W pierwszej połowie roku Audi, dzięki aktywnemu zarządzaniu sytuacją w zakresie dostaw, zwiększyło dostawy o 38,8 procent, do 981 681 (2020: 707 225) samochodów. Utrzymujący się niedobór półprzewodników, mimo intensywnych działań kontrolnych, doprowadził do przestojów w produkcji, tak, że utrzymujący się wysoki popyt w drugiej połowie



roku nie mógł być w pełni zaspokojony. Wzrosły dostawy samochodów w pełni elektrycznych. Audi dostarczyło klientom łącznie 81 894 takich pojazdów, o 57,5% więcej niż w roku poprzednim. Przyczyniły się do tego przede wszystkim nowe Audi Q4 e-tron oraz Audi e-tron GT quattro.

Spadki sprzedaży

PIMOT informuje, że tak złego miesiąca nie było jeszcze w historii europejskiej motoryzacji. A w każdym razie odkąd zaczęto prowadzić ewidencję rejestracji nowych pojazdów. Europejskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów (ACEA) poinformowało, że w lutym 2022 liczba rejestracji nowych aut w UE osiągnęła swoje historyczne dno. To na razie wciąż jeszcze pokłosie kryzysu na rynku półprzewodników. W zeszłym miesiącu zarejestrowano w Unii 719 465 nowych samochodów osobowych,

czyli o 6,7% mniej niż rok wcześniej. Największe straty odnotowały Włochy (-22,6%) i Francja (-13%). Co ciekawe w Hiszpanii i w Niemczech sprzedaż wzrosła (odpowiednio +6,6% i +3,2%). W Polsce spadek rejestracji nowych aut wyniósł w lutym 11,16% (zarejestrowano 33 541 samochodów). Pewnym pocieszeniem jest fakt, że wg. danych GUS w lutym produkcja samochodów wyraźnie odbiła do góry (wzrost o 8,8%). Jednak wojna na Ukrainie wprowadzi do tych statystyk swoje porządki. Brak komponentów z Ukrainy i wycofanie się wielu kluczowych marek z rosyjskiego rynku już teraz każą przewidywać dalsze spadki.

SAMAR, instytut badający polski rynek sprzedaży samochodów odnotowuje duże spadki po dwóch dekadach marca. Przewidywane dalsze problemy z łańcuchami dostaw, dostępnością komponentów oraz wielkim wzrostem cen surowców, spowodują dalsze ograniczanie produkcji samochodów nowych. Dane te sprawiają, że o optymizm trudno. Kłopoty mają również firmy zajmujące się obrotem samochodami używanymi. Aut brakuje i ich ceny rosną. ■



W miasto

TEKST: MARCIN SUŚCZEWSKI, ZDJĘCIA: MIROSLAW RUTKOWSKI

Juke to po angielsku przydrożny bar. Zapewnie zamysłem Nissana było, by pasażerowie tak nazwanego modelu zatrzymywali się w trakcie wojaży w takich miejscach. Póki co jednak samochód bardziej pasuje do ruchu miejskiego. A i to nie bardzo.



Wysokie, szerokie, z przeciętnej wielkości kabiną i niespecjalnie pojemnym bagażnikiem, nadwozie Juke'a robi świetne wrażenie. Linie są konkretnie poprowadzone, dobrze się układają, a całość wygląda jak w drogim samochodzie. Juke wydaje się znacząco większy od Toyoty CH-R, nawet jeśli porównywanie ich wymiarów może wydać się nieuzasadnione. Natomiast oba samochody małpują swój styl, przy czym trzeba podkreślić, że Nissan, ze swoim oryginalnym pomysłem, był pierwszy.

A skoro o tym, co to jest właściwie za pojazd? Juke to mniejszy Quashqai, któremu nadano o wiele ciekawszy kształt i zmniejszono nieco praktyczność. Zajmuje nieco mniej miejsca od większego brata, prezentuje się stylowo, zaś w funkcjonalności odpowiada wciąż hatchbackowi klasy C. Wszystko fajnie,

ale odpowiednika „nie SUV-a” próżno szukać w ofercie Nissana. Mógłby nim być Leaf, ale jest tylko elektryczny, za to Micra (choć urosła z czasem do gargantuicznych rozmiarów) jest wciąż za mała, aby zastąpić poczucie przestrzeni z kabiny Juke'a. Moim zdaniem, z taką zmianą trzeba się pogodzić i nawet nie ma sensu rozważanie, że przecież VW wciąż proponuje nabywcom Golfa. Nissan postawił na SUVy i tego się, na razie, trzyma. Jak więc jeździ ten „Golf SUV” w interpretacji Japończyków?

Testowy samochód stoi na 19-calowych kołach, co z punktu skazuje go na raczej twardą amortyzację i hałas pochodzący od toczenia wielkich opon. Co ciekawe, nie wyczuwa się opóźnienia w reakcji na gaz ani np. nieprzyjemnych reakcji na koleiny na drodze. Juke jeździ bardzo pewnie, chociaż sztywno, a niewielki silnik o mocy raptem 114 koni wydaje →→



się niezłe zgrany z niemałym samochodem. Najwyraźniej, wielkość Juke'a to tylko wrażenie i fak-

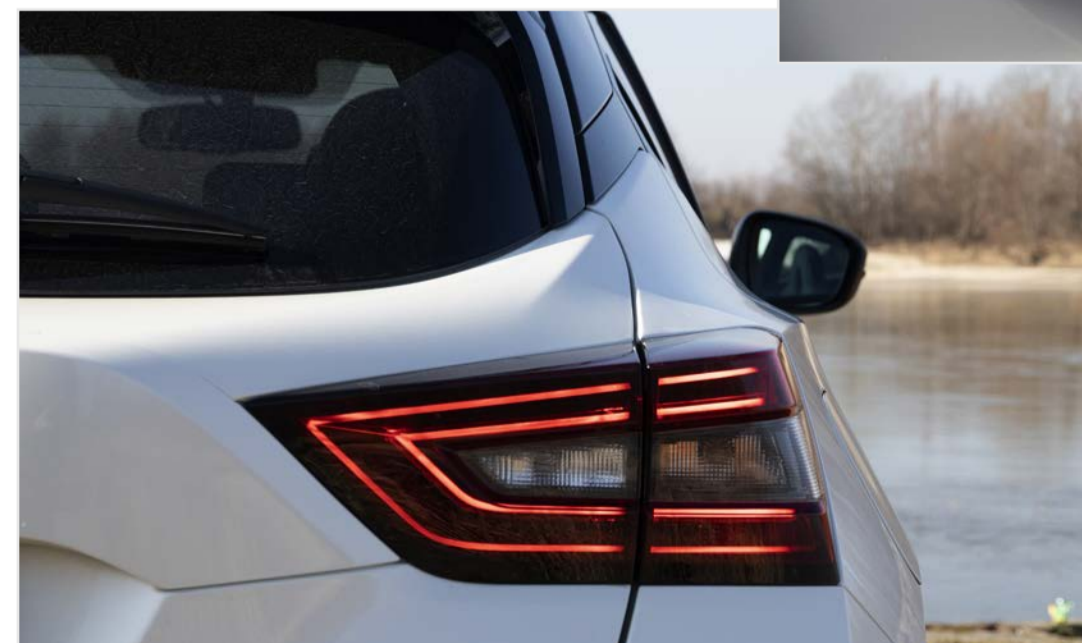
tycznie, takie twierdzenie znajduje potwierdzenie w suchych danych.



Juke mierzy raptem 4,2 m a waży w okolicach 1300 kg więc idealnie wpisuje się w parametry współczesnych hatchbacków. Wspomniany Golf jest taki sam na długość i w podstawowej wersji waży również podobnie. Gdyby pójść tym tropem, do Nissana wsiada się na pewno wygodniej niż do np. Golfa, wszak jest nieco wyższy. Konkretnie to o całe 10 cm co w tym wypadku robi ogromną różnicę. W kabinie jest równie przestronnie co u konkurenta z zupełnie innej klasy. Podobieństwo masy i rozmiarów skazuje Nissana na dalsze porównania, tym razem dynamiczne. I znowu, Golf z porówny- →→



wałnym silnikiem jedzie bardzo podobnie do Juke'a. Pamiętajmy, to tylko wrażenie, że Nissan jest wielki i ciężki, on po prostu ma tak tylko wyglądać. Lubię wyższą pozycję za kierownicą, natomiast nie przepadam za patrzeniem na bulwę przed nosem czyli wypiętrzoną niepotrzebnie maskę. To także czysto stylistyczny zabieg bo 3-cylindrowy silnik zajmuje pod nią



niewiele miejsca i można było ukształtować tę część zupełnie inaczej.

I tu wypada powrócić do wspomnianej na początku Toyoty CH-R. Celowo ją pomijałem, bo ma ona w ofercie napęd hybrydowy, którego Nissan do tej pory był pozbawiony. Ta sytuacja ma się jednak wkrótce zmienić, więc oba modele staną niedługo do całkiem równej →→



walki. W podstawowej wersji silnikowej, obaj konkurenci prezentują podobne możliwości i kwestia gustu pozostaje, na którą ostatecznie postawimy. Nie jestem fanem wielkich tabletów i marnej na nich grafiki, więc Toyota ma u mnie tutaj minus. Poza tym, CH-R ma bardziej klaustrofobiczną kabinę (a może to tylko kwestia usilnego rozjaśniania tej w Nissanie z pomocą białych wstawek z ekoskóry), a cała koncepcja nadwozia Nissana przemawia do

→→
mnie lepiej i skuteczniej. Być może brakuje mu agresji Toyoty, a dla niej w tej klasie nie widzę sensu.

Zazaczyłem na wstępie, że Juke nie nadaje się na dłuższe wycieczki. Jest głośny (szum opon i warkot silnika) i marnie amortyzuje co skreśla go z mojej listy codziennych doświadczeń, bez których nie da się żyć. To skazuje go na krążenie po mieście. W ciasnych przestrzeniach Nissan nieźle się sprawdzi. Jest



zwinny, odpowiednio wyposażony do parkowania w ciasnych miejscach (kamery przód/tył) i niezbyt duży (jak już wspomniałem wcześniej). Ot, poręczny miejski wóz, z przerostem wysokości. Nissan nie musi się wcale mylić kiedy stawia na wygląd SUVa zamiast zwykłego hatchbacka. Nabywcy wolą dzisiaj pokazać się na drodze zamiast anonimowo po

niej przemknąć. Dla takich kierowców, Juke może okazać się kuszącym wyborem. Kusząca może też okazać się jego cena. Podstawowy, ale niezłe wyposażony, model kosztuje około 95 tysięcy złotych. Dorzucanie dodatków i np. automatycznej skrzyni, może podnieść cenę o kolejne 20 tysięcy, co nadal nie wydaje się skandalem.

Wolałbym, żeby Juke'a lepiej dopracowano, aby nadawał się również do dalszych wypadów. Być może wystarczy zmniejszyć średnicę kół i poczekać na zapowiadaną hybrydę. Ma ona rozwijać moc o 25% większą niż z silnikiem benzynowym w testowanym samochodzie. To bardzo dobrze, również do komfortowej jazdy w trasie, ale jeszcze ważniejsza

wyda się zapowiedź oszczędności zużycia paliwa. W perłowo-białym Nissanie kształtowało się ono w okolicach 8 litrów w cyklu miejskim. Hybryda ma w nim zmniejszać tę wartość o 40%. Wspaniale.

Liczę na ponowne spotkanie z Juke'm, tym razem w wersji hybrydowej. Być może uda nam się odbyć miłą podróż. Również dlatego, że w hybrydzie Nissan zapewne odpuści sobie te, skądinąd efektowne, 19-calowe walce i zastąpi je czymś bardziej ekonomicznym (również w ponownym zakupie). ■



Mały może więcej



Citroën C3 Aircross

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Patrzymy na Citroëna C3 Aircrossa i od razu robi nam się radośnie. Moda na crossovery i SUV-y trwa, a Francuzi nadążają za modą - mają to w genach.

Co prawda C3 Aircross nie jest hitem motoryzacyjnego rynku, ale radzi sobie nieźle. Ostatnie zmiany dotyczące tego modelu pewnie nie poprawią znacząco jego pozycji, ale efekt „świeżości” nie zaszkodzi. Po liftingu, dotąd nieśmiała twarz Aircrossa, nabrała pewności siebie i przyciąga uwagę. To zasługa zmienio-

nego kształtu dolnych świateł, powiększonego logo i przedniego zderzaka z nowym żebrowaniem w kolorze czarnym. Odmłodzony Aircross wygląda teraz nieco groźnie, a może tylko zabawnie? Zdania są podzielone. Pojawiły się też nowe wzory felg i nowe, ciekawe kolory nadwozia. Trzeba przyznać, że Aircross ma styl - daleki od stereotypów obo-



wiązujących w tym segmencie. Auto prezentuje się wyjątkowo dzięki nieoczywistym, kolorowym detalom i stylistycznym dodatkom. Wygląda bojowo - projektanci zdali egzamin z wyczucia stylu. Ale skoro salon samochodowy Citroëna w Paryżu znajduje się na Polach Elizejskich i sąsiaduje z salonami Channel czy Prady, to trudno się dziwić.

Nie mniej ładne i ekstrawaganckie jest wnętrze. W bogatszych wersjach fotele wypełnione są większą ilością pianki, dzięki czemu dają (przynajmniej tak zapewnia producent) większy komfort. Poza tym we wnętrzu auta sąsiaduje ze sobą wiele różnych tworzyw, ale dobrane są idealnie, z wyczuciem. Zmienił się również ekran multimedialny, który →→





teraz ma 9 cali (poprzednio ekran był 7-calowy). Co istotne – działa szybko, jest czytelny i ma fajną, nowoczesną grafikę. Mnie bardzo spodobał się oryginalny kształt główki dżwaka zmiany biegów i ciekawy kształt kolorowych nawiewów. Kokpit Aircrossa można porównać do francuskiej torebki, niby taka sama jak inne, ale ma w sobie „to coś”. Możliwości kolorystycznych wykończenia wnętrza i jego personalizacji jest naprawdę dużo i każdy może skonfigurować auto według swojego gustu. Kolorystycznych wariantów nadwozia jest aż 70.

Jednak największym atutem tego modelu Citroena jest przestronność i funkcjonalność. Rzadko spotyka się auto segmentu B z taką przestrzenią wnętrza, a ogromne przeszklone powierzchnie i doświetlenie wnętrza jeszcze potęgują to wrażenie. Nie brakuje schowków, kieszeni, półek i półeczek, znajdujących się tam, gdzie powinny i gdzie są potrzebne. Projek-

tując to auto przyjęto założenie, by było komfortowe – jest więc dobrze wytłumiona kabina, nowe rodzaje pianek w fotelach, wygodna i bezproblemowa obsługa schowków, przemyślana aranżacja kabiny. Tylna kanapa dzielona jest w stosunku 1/3 do 2/3. Niewątpliwym plusem jest możliwość przesuwania jej siedziska oraz regulowania kąta pochylecia oparcia. Dzięki takiemu zabiegowi pojemność bagażnika z podwójną podłogą wynosi od 410 do 520 litrów, co brzmi (i sprawdza się) zupełnie nieźle – jak na segment B. Ciekawym rozwiązaniem jest także możliwość złożenia na płasko oparcia przedniego fotela pasażera. Po złożeniu tylnych oparcz uzyskujemy aż 1289 litrów, czego nie powstydziliby się niejeden kompakt.

Jeżeli chodzi o silniki, to pod tym względem niewiele się zmieniło. Nie ma tu hybryd, są za to małe, trzycylindrowe jednostki benzynowe. Testowany →→

model miał silnik benzynowy 1,2 Pure Tech o mocy 110 KM (najśłabszy w ofercie) i współpracował z 6-biegową manualną przekładnią. Do podróżowania – głównie po autostradach – w zupełności wystarcza. Auto jest dynamiczne, łatwo „wchodzi” na obroty, dobrze przyspiesza i nawet możemy nim trochę poszaleć. Radość z jazdy to również zasługa precyzyjnie działającej skrzyni biegów. Tę przyjemność nieco psuje charakterystyczny dla trzycylindrowych silników dźwięk, który przy przyspieszaniu i autostradowych prędkościach może być denerwujący. Jeśli ten silnik nie spełnia naszych oczekiwań lub oczekujemy mocniejszych wrażeń podczas jazdy, to możemy wybrać mocniejszą, 130-konną jednostkę benzynową.

Trudno mieć zastrzeżenia do komfortowego, kulturalnego zawieszenia i niezłe funkcjonującego układu kierowniczego. Aircross ma umiarkowany apetyt na paliwo, ale tylko przy spokojnej jeździe – wówczas spala około 6,6 litra. Spalanie określamy jako bardziej rozsądne niż oszczędne. Kierowcę wspomaga

wiele systemów elektronicznych. W „naszym” aucie jest więc układ rozpoznawania znaków, awaryjne hamowanie przed przeszkodą, automatyczne światła drogowe, a także radar monitorujący martwe pole i Park Assist, wspomagający kierowcę podczas parkowania.

Przestronne wnętrze, duży bagażnik oraz bogate wyposażenie to atuty tego samochodu, podobnie jak wiele designerskich dodatków. Nie bez znaczenia jest także modny, uterenowiony wygląd Aircrossa. To radosny i ciekawy samochód. Poza wyglądem auta zwracamy uwagę przede wszystkim na jego cenę. Najtańszą wersję z silnikiem 1.2 PureTech wyceniono na 72 900 złotych. Wersja najwyższa- Shine kosztuje 83 200, ale za wszelkie dodatki, takie jak w testowej wersji, dopłacimy około 10 tys. zł. Na tle konkurencji, ceny Citroena nie odstraszą, a według mnie Aircross jest najładniejszy. To modny crossover (a może mały SUV), który wygląda super i daje sporo radości z jazdy. Ale konkurencja jest spora. ■



Polska premiera Nissana Townstar

TEKST I ZDJĘCIA: KLAUDIUSZ MADEJA

To początek nowej gamy aut dostawczych japońskiej marki. Wersja dostawcza i osobowa mają podbić rynek. Podobnie jak elektryczny napęd, który ma się stać przyszłością dużych aglomeracji.



Trzy czwarte Europejczyków mieszka w dużych miastach – tak rozpoczęła się prezentacja nowego, lekkiego auta dostawczego Nissana. – *Urbanizacja i ograniczenia związane z emisją spalin dodatkowo podnoszą zapotrzebowanie na tego typu pojazdy* - przekonuje Communication Manager w Nissan Sales CEE Dorota Pajęczkowska. – *Sprzyja temu także bardzo szybki wzrost zakupów dokonywanych przez internet. Dostawa, czy to bezpośrednio do klienta, czy też do rosnących jak grzyby po deszczu paczkomatów, jest i będzie realizowana mniejszymi autami dostawczymi. Zaś tworzone strefy dla pojazdów nieemitujących spalin, wpuszczą tylko te z napędami elektrycznymi.*

Drugim odbiorcą mają być rodziny, które w osobowej wersji zmieszczą dużo swoich rzeczy. Choć tu akurat Townstar będzie miał dużą konkurencję w postaci tak „modnych” SUV-ów. Można stwierdzić, że dzięki tej wersji osobowej, odmiana dostawcza zyskała na wyposażeniu i wyglądzie wnętrza. Do dzisiaj bowiem niektóre auta dostawcze są ubogo

wyposażone. Producenci wychodzą z założenia, że to typowe pojazdy „do roboty”, a nie dla przyjemności. Tymczasem w niektórych zawodach (poza profesjonalnymi kierowcami oczywiście) pracownik spędza dużo czasu w kabinie takiego samochodu dostawczego. Przyjemne i dobrze wyposażone wnętrze na pewno poprawia komfort pracy.

Powrót do przeszłości

Zaczerpnięty tytuł bardzo popularnego filmu (aż trzy znakomite części) nawiązuje do dawnych czasów motoryzacji, gdy klient miał coś do wyboru. Pod warunkiem, że wybrał jedyną dostępną opcję. W Townstarze nabywca ma do wyboru benzynowy silnik o pojemności 1,3 l, spełniający najnowszą normę emisji spalin Euro 6d. Jednostka ta ma moc 130 KM i 240 Nm momentu obrotowego. Latem gamę uzupełni Townstar napędzany w stu procentach energią elektryczną. Będzie wyposażony w akumulator o pojemności 43 kWh oraz silnik mocy 122 KM, z momentem obrotowym 245 Nm i zasięgu do 285 km. Przy konstruowaniu Tow- →



nstara korzystano oczywiście z doświadczeń związanych ze sprzedażą modelu e-NV200.

Nie ma więc kilku silników, brakuje diesla, z którego Japończycy zrezygnowali, a jest jedna spalinowa jednostka napędowa i będzie auto elektryczne. Pytanie, jak to drugie sprawdzi się w polskich warunkach. Chodzi głównie o cenę i infrastrukturę do ładowania. Producent liczy jednak, poza wspomnianymi wyżej normami ekologicznymi, na rządowe dopłaty do tego typu pojazdów w wielu krajach i przysługujące im przywileje, jak np. darmowe parkowanie, możliwość wjazdu do centrum, czy jazdę wyznaczonymi pasami ruchu.

Komfort w każdej wersji

Townstar wnosi do segmentu lekkich samochodów użytkowych wzornictwo i technologię

niedostępną do tej pory w tego typu pojazdach. Stworzony z myślą o idealnym wpasowaniu się w codzienne potrzeby klientów, wzbogaca ofertę Nissana w tej klasie o pakiet ponad 20 nowych technologii, zarówno w zakresie komfortu, jak i bezpieczeństwa. Przykładowo, samochód w najwyższej wersji odmiany osobowej Tekna wyposażony →→



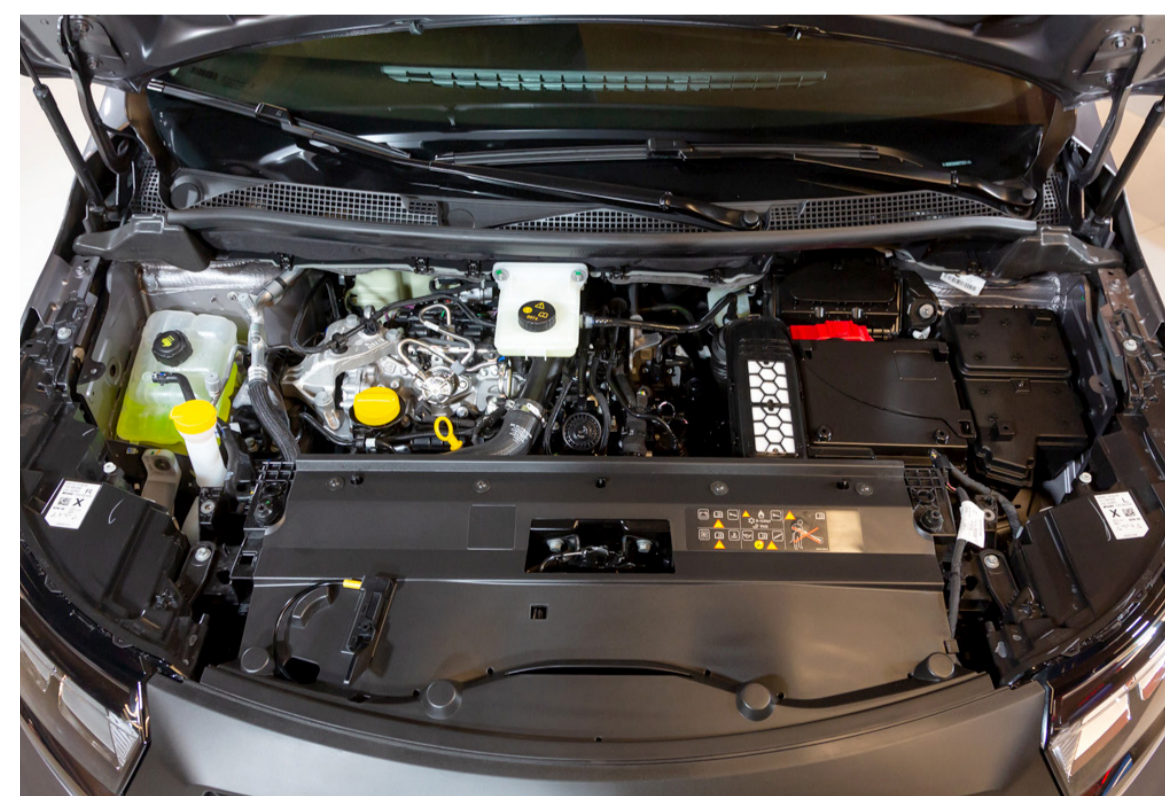
jest w systemy bezpieczeństwa, takie jak asystent boczego wiatru i ruszania pod górę, ostrzeżenie o zmęczeniu kierowcy czy system rozpoznawania znaków drogowych z funkcją zapobiegania przekraczaniu prędkości. Dodatkowo, odmiana ta oferuje wiele udogodnień pomocnych w codziennym użytkowaniu pojazdu, m.in. system kamer 360 stopni,

reflektory LED czy indukcyjną ładowarkę telefonu komórkowego o mocy 15 W.

Osobowa odmiana modelu dostępna będzie również w specjalnie przygotowanej wersji Business, zapewniającej bogate wyposażenie obejmujące min. inteligentny kluczyk I-Key, system audio

z 8-calowym ekranem dotykowym i integracją z Apple CarPlay oraz Android Auto, czujniki parkowania przednie i tylne czy kamerę cofania. Linia Business dostępna będzie także dla odmiany dostawczej Van w nieco innym wyposażeniu dopasowanym do potrzeb osób poszukujących odpowiedniego samochodu do transportu towarów.

W wersji Van, dzięki przestrzeni ładunkowej o pojemności do ponad 4 m³ (dla przedłużonej wersji dostępnej od jesieni 2022 r.), →→





nowy kompaktowy samochód dostawczy zapewnia możliwość przewozu dwóch europalet. Ładowność pojazdu to 600 – 800 kg. W standardzie jest przygotowanie do montażu haka holowniczego. Aby dostosować się do wymagań różnego rodzaju firm, układy napędowe umożliwiają holowanie ładunku o masie do 1,5 t. Osobowa odmiana combi ma do dyspozycji użytkownika, w zakresie przechowywania bagażu i rzeczy podręcznych, łączną pojemność do 775 l. Autem można przewozić przedmioty o dł. do 2,7 m. Przednie drzwi otwierają się pod kątem do 90 st. Z obu stron mamy przesuwne drzwi tylne.

Jest to jednocześnie pierwszy model Nissana w Europie oznakowany nowym logo marki. Sylwetka zewnętrzna wyróżnia się charakterystycznymi i standardowymi reflektorami w technologii LED, opcjonalnymi 16-calowymi felgami ze stopów metali lekkich, kierunkowskazami LED w lusterkach bocznych, czy relingami dachowymi. W elektrycznej odmianie zastosowano aerodynamiczną osłonę przednią, łączącą szlachetny ornament Kumiko i charakterystyczny dla marki motyw litery V ze światłami do jazdy dziennej.

– Jesteśmy dumni z faktu, że po ogromnym sukcesie, jaki odniósł Nissan e-NV200, możemy zaprezentować kolejny model reprezentujący ten niezwykle dynamicznie rozwijający się segment, jakim są lekkie samochody użytkowe. Townstar wnosi zupełnie nową jakość, ale i wszechstronność, dzięki szerokiej gamie dostępnych wersji nadwoziowych oraz silnikowych, w tym odmianie w stu procentach elektrycznej. Mamy nadzieję, że przedsiębiorcy oraz rodziny po raz kolejny zaufają Nissanowi i już niedługo modele Townstar widywać będziemy zarówno na firmowych parkingach, jak i podczas rodzinnych wyjazdów – zakończyła pokaz Dorota Pająchkowska.

Zamówienia na nowego Nissana Townstar zbierane są od połowy lutego, a pierwsze egzemplarze trafiły do salonów na początku marca. Cena odmiany osobowej zaczyna się od 103 900 zł brutto, zaś wersja dostawcza startuje z poziomu 75 900 zł netto. Do wybrania Townstara ma też zachęcać gwarancja na 5 lat lub 160 tys. km przebiegu. Z kolei dla wersji elektrycznej Nissan daje 8 lat lub 160 tys. km przebiegu gwarancji na pojemność akumulatora. ■



Car of the Year 2022

Pierwszy elektryczny

OPRACOWAŁ: MACIEJ RZOŃCA, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

28 lutego, w cieniu dramatycznego, zbrojnego ataku Rosji na Ukrainę, ogłoszono wyniki Car of the Year 2022. Dziennikarski plebiscyt na europejski „Samochód Roku” przeprowadzono po raz 58.



Po raz pierwszy w historii tytuł ten przypadł samochodowi elektrycznemu, czyli modelowi KIA EV6. Trzeba jednak przyznać, że wśród siedmiu kandydatów do tego tytułu, aż sześć było „elektrykami” (z wyjątkiem Peugeota 308), więc było raczej pewne, że

wybór padnie na jeden z tych sześciu nominowanych samochodów. Nie zmienia to faktu, że wśród nich najlepiej oceniona została KIA.

W finalnym głosowaniu wzięło udział 61. dziennikarzy motoryzacyjnych z 23. krajów. Jednak cztery



dni przed ogłoszeniem wyników COTY 2022 Rosja zaatakowała Ukrainę i w tej sytuacji powzięto zdecydowanie słuszną decyzję, iż wyrzucone ze statystyk zostaną głosy oddane przez dwóch rosyjskich jurorów. Organizator nawet nie podał jak rozłożyły się ich głosy, a więc nie dowiemy się czy ostateczne wyniki mogły ulec zmianie. Nie ma to jednak żadnego znaczenia – rosyjskie głosy zostały definitywnie wymazane z tegorocznego plebiscytu. Przypomnę jedynie zasady głosowania. Każdy z jurorów miał do dyspozycji 25 punktów, które musiał rozdzielić między co najmniej pięć modeli spośród siedmiu, które zakwalifikowane zostały do ścisłego finału. Istotnym ograniczeniem było także to, że najwyższą ocenę - „dziesiątkę” - każdy z jurorów mógł, ale nie musiał, przyznać tylko jednemu pojazdowi.

Tak więc, tytuł Car of the Year zdobył samochód KIA EV6, który uzyskał łącznie 279 punktów na 590 teoretycznie możliwych, czyli 47,28 %. Druga lokata - z niewielką stratą do zwycięzcy - przypadła Renault Megane E-Tech. Francuski elektryk otrzymał ocenę 265 pkt (44,92 % możliwych punktów do zdobycia). Trzecie miejsce zajął Hyundai Ioniq 5 z punktacją 261 (44,23 %), a więc „o włos” za Megane.

Nieźle w tym elektrycznym towarzystwie odnalazł się spalinowy Peugeot 308 (dokładnie pośrodku stawki) zyskując 191 pkt. Skoda Enyaq iV otrzymała 185 pkt, Ford Mustang Mach-E 150 pkt oraz Cupra Born 144 pkt. Warto też zwrócić uwagę, że na umownym podium znalazły się aż dwa koreańskie samochody – KIA oraz Hyundai... należące do tego samego koncernu (Hyundai). Przypomnę jeszcze, że w 2019 roku KIA Ceed znalazła się na trzecim miejscu w konkursie COTY.

Ciekawe jest to, że wśród jurorów nie było zdecydowanego faworyta. Może wynikało to z faktu, że czołówka zestawienia różni się między sobą tak mało? W każdym razie, „dziesiątki” na 59 głosujących padły zaledwie sześć razy – trzy dla Megane (w tym dwa na sześć głosów z Francji, co nie powinno jednak dziwić), dwie na Skodę ze Szwecji oraz (co także nie powinno być zaskoczeniem) Niemiec oraz jedna (ze Szwecji) dla Ioniq 5.

Zobaczymy jeszcze, jak głosowali polscy przedstawiciele jury. Obaj panowie – Roman Popkiewicz i Maciej Ziemek – bardzo rozproszyli swoje 25 punktów do rozdysponowania. Wygląda na to, →→

że żaden z nich nie miał zdecydowanego faworyta. Pierwszy z nich najwyżej ocenił Megane (5 pkt), pozostałym samochodom przyznając po 3-4 punkty.

Maciej Ziemek najwyżej ocenił KIA (6 pkt), pozostałe modele oceniając w zakresie od 5 do 1 pkt.

Dotychczasowi laureaci Car of the Year:

1964 – Rover 2000, 1965 – Austin 1800, 1966 – Renault 16, 1967 – Fiat 124, 1968 – NSU Ro 80, 1969 – Peugeot 504, 1970 – Fiat 128, 1971 – Citroen GS, 1972 – Fiat 127, 1973 – Audi 80, 1974 – Mercedes 450 S, 1975 – Citroen CX, 1976 – Simca 1307-1308, 1977 – Rover 3500, 1978 – Porsche 928, 1979 – Simca-Chrysler Horizon, 1980 – Lancia Delta, 1981 – Ford Escort, 1982 – Renault 9, 1983 – Audi 100, 1984 – Fiat Uno, 1985 – Opel Kadett, 1986 – Ford Scorpio, 1987 – Opel Omega, 1988 – Peugeot 405, 1989 – Fiat Tipo, 1990 – Citroen XM, 1991 – Renault Clio, 1992 – Volkswagen Golf, 1993 – Nissan Micra, 1994 – Ford Mondeo, 1995 – Fiat Punto, 1996 – Fiat Bravo/Brava, 1997 – Renault Megane Scenic, 1998 – Alfa Romeo 156, 1999 – Ford Focus, 2000 – Toyota

Yaris, 2001 – Alfa Romeo 147, 2002 – Peugeot 307, 2003 – Renault Megane, 2004 – Fiat Panda, 2005 – Toyota Prius, 2006 – Renault Clio III, 2007 – Ford S-MAX, 2008 – Fiat 500, 2009 – Opel Insignia, 2010 – Volkswagen Polo, 2011 – Nissan Leaf, 2012 – Opel Ampera / Chevrolet Volt, 2013 – Volkswagen Golf, 2014 – Peugeot 308,

2015 – Volkswagen Passat (340 punktów), Citroen C4 Cactus (248 pkt), Mercedes-Benz C-Class (221 pkt), 2016 – Opel/Vauxhall Astra (312 pkt), Volvo XC90 (294 pkt), Mazda MX-5 (202 pkt)

2017 – Peugeot 3008 (319 pkt), Alfa Romeo Giulia (296 pkt), Mercedes E-Classe (197 pkt)

2018 – Volvo XC40 (325 pkt), Seat Ibiza (242 pkt), BMW 5-series (226 pkt)

2019 – Jaguar I-Pace (250 pkt), Alpine 110 (250 pkt), Kia Ceed (247 pkt)

2020 – Peugeot 208 (281 pkt), Tesla Model 3 (242 pkt), Porsche Taycan (222 pkt)

2021 – Toyota Yaris (266 pkt), Fiat New 500 (240 pkt), Cupra Formentor (239 pkt)

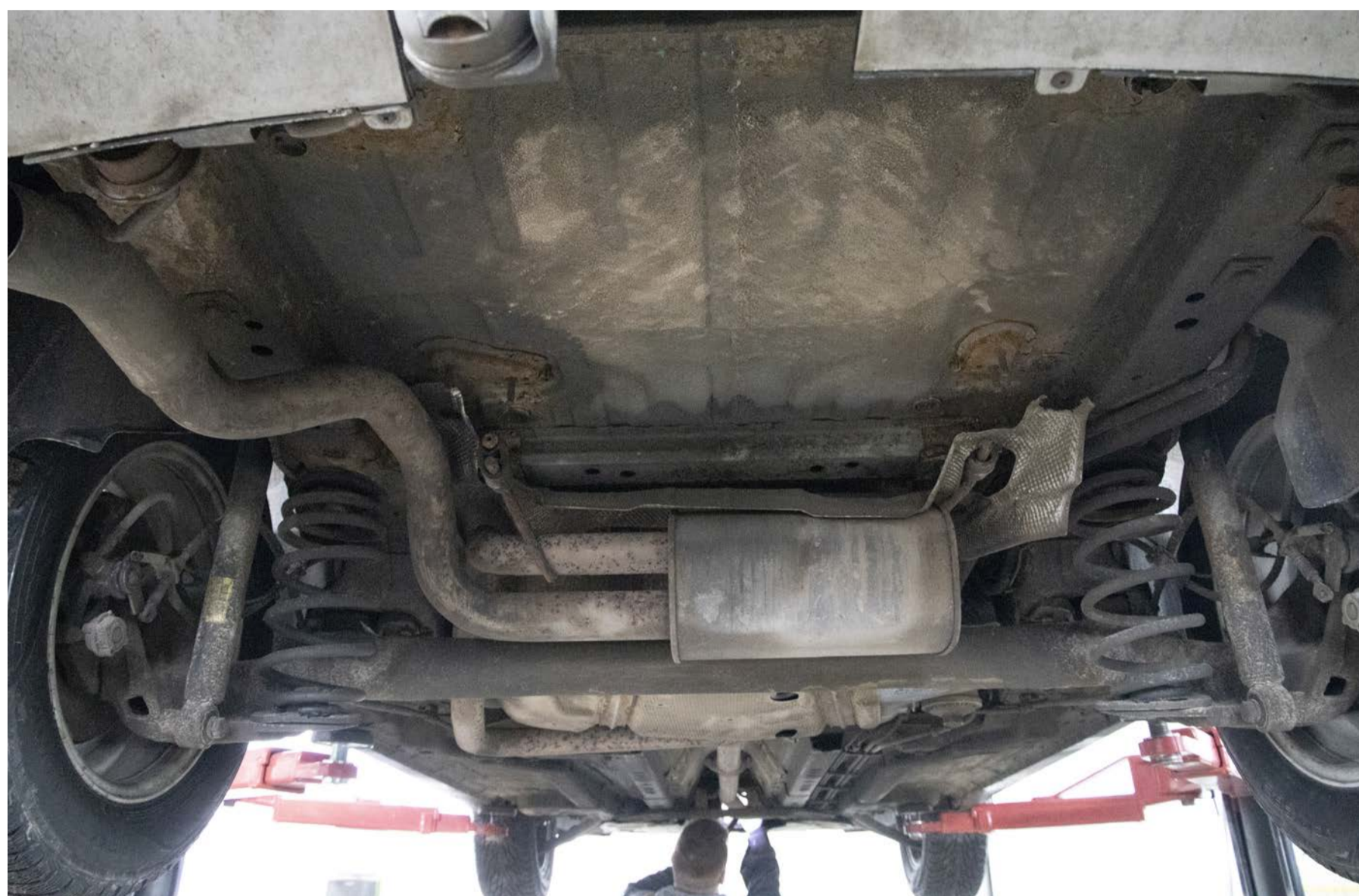
2022 – KIA EV6 (279 pkt), Renault Megane E-Tech (265 pkt), Hyundai Ioniq 5 (261 pkt). ■



My zimy nie lubimy

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Kilka ciepłych, marcowych dni przypomniła niedowiarkom, że zimą zastępuje wiosna. Zanim jednak ulegniemy wiosennym uniesieniom, zajmijmy się samochodem. Niech i on poczuje wiosnę.



Tegoroczna zima nie była szczególnie dotkliwa, jednak trochę soli na drogi trzeba było wysypać. A ta, jak wiadomo, w połączeniu z wilgocią sprzyja rudej destrukcji podwozia samochodu. Dlatego nie od rzeczy jest nie tylko umycie karoserii, ale również optłukanie podwozia i wszystkiego, co pod autem jest. A po zabiegach kosmetycznych odwiedzamy zaprzyjaź-

niony warsztat, aby przeprowadzić weryfikację zakresu destrukcji dokonanej przez sól, wilgoć i lód. Dobrą okazją jest wymiana opon. Szczególnie uważnie należy przyjrzeć się hamulcom. Zimą trudno było zauważyć, że z hamulcami dzieje się coś złego, bowiem na śliskich nawierzchniach hamujemy delikatnie. A także jazda po nawierzchni o małej przyczepności z częściowo zablokowanym kołem, nie →



zużycia nie jest monitorowany przez czujniki. Samochód pozostawiany w mroźne dni z zaciągniętym hamulcem postojowym potrafi się zablokować. Po rozgrzaniu układu wydechowego i odmrożeniu linki, szczęk, czy co tam zamarzło, „ręczny” działa normalnie. Do czasu. Oczywiście można przyjąć, że hamulca postojowego nie używamy zimą, dzięki czemu tego rodzaju problemy nas ominą. Nie zmienia to jednak faktu, iż hamulce trzeba po zimie dokładnie sprawdzić i w czasie tej diagnostyki nie pominąć hamulca postojowego. ■

budzi podejrzeń. Sprawdzić należy stan tarcz, klocków, przewodów hamulcowych, wszelkie podejrzane elementy należy wymienić. Tu nie ma „jeździć, obserwować”, bo od stanu hamulców zależy życie i zdrowie. Po sezonie zimowym szczególną uwagę należy zwrócić na korozję przewodów hamulcowych. Rdza intensyfikowana przez sól i wilgoć, bardzo szybko i skutecznie niszczy poszczególne elementy układu. Oplecione stalową siatką przewody elastyczne, a także bardziej odporne na korozję przewody miedziane muszą wytrzymać duże wahania ciśnienia. Jakiegokolwiek uszkodzenie może spowodować, że hamulec nie zadziała. Nie trzeba wielkiej wyobraźni, aby przewidzieć skutki. Przy okazji należy skontrolować płyn hamulcowy. Producenci zalecają jego wymianę co dwa lata dlatego, że jest higroskopijny i po tym czasie w znacznym stopniu traci swe własności. W efekcie w czasie intensywnego hamowania wchłonięta przez płyn woda może odparować i wciśnięcie pedału hamulca nie spowoduje reakcji hamulców.

Samochody, które mają hamulce bębnowe wymagają okresowego przeglądu i konserwacji układu, tym bardziej, iż stopień ich



Objazd Polska

TEKST: KLAUDIUSZ MADEJA, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Tytuł nie jest atrakcyjny, ale oddaje gorzką prawdę o tym, jak nas w ostatnich latach omijają duże inwestycje, także te związane z motoryzacją.

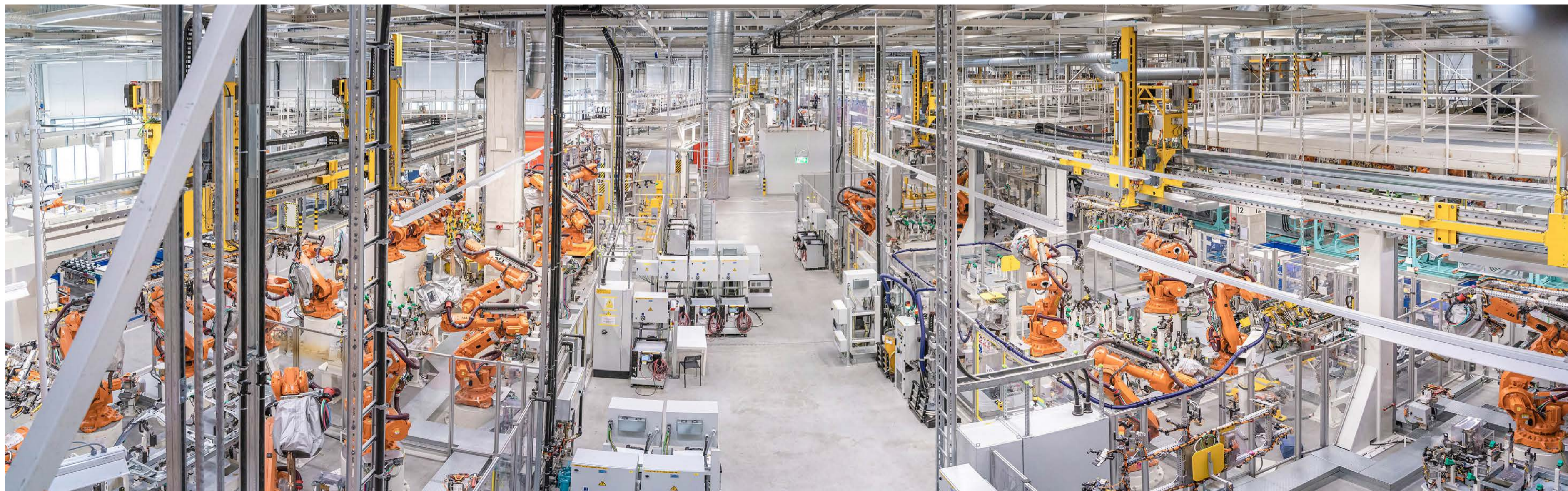
Współczesne samochody, to już nie tylko głównie duże fabryki, skąd wyjeżdżają gotowe, piękne samochody. Owszem, te też są potrzebne, ale są inne, gdzie wielkość inwestycji i liczba stworzonych miejsc pracy robią wrażenie.

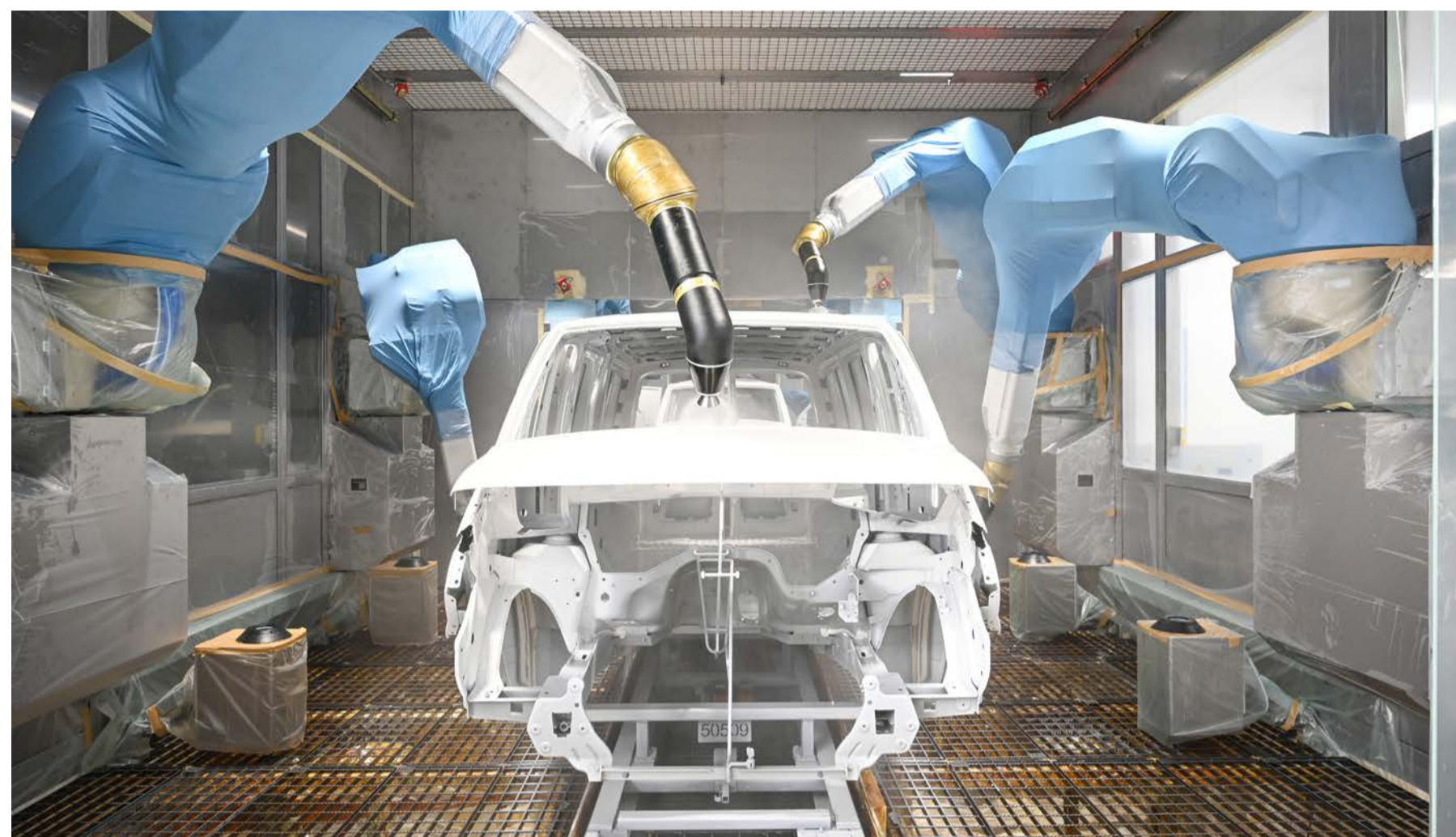
W przeszłości ubiegały nas m.in. Węgry, Czechy i Słowacja, gdzie zbudowano nowoczesne fabryki samochodów. Obecnie jesteśmy podobno „europejskim liderem elektromobilności” – tak powiedział premier polskiego rządu... Chodziło mu prawdopodobnie o akumulatory do samochodów elektrycz-

nych, gdzie ponoć będziemy ich produkować najwięcej. Jeśli tak, to chwała i radość, bo to wszak przyszłość motoryzacji – mówi wielu. Aczkolwiek nie wspomina ani słowem o ich utylizacji. Czas pokaże, jak sobie ludzkość z tym poradzi.

Wróćmy jednak do inwestycji. Przez kilka lat karmiono nas wielką przyjaźnią ze Stanami Zjednoczonymi i ich poprzednim prezydentem, co to ponoć miał różne kontakty z Rosją i jej przywódcą Władimirem Putinem. Od kilku tygodni nabrało to jeszcze większego znaczenia. Nie doczekaliśmy się „Fort Trump” – to nazwa wymyślona przez polityków partii rządzącej. Ominęła nas też wielka fabryka Tesli, właśnie otwarta w Grünheide pod Berlinem. Zbudowana na 300 ha, ma produkować 0,5 mln pojazdów rocznie. Zatrudnia 12 tys. ludzi i nazywana jest przez naszych zachodnich sąsiadów „Gigafabryką”. Przedrostki „mega-” i „giga-” są od paru lat bardzo chętnie używane. Od młodzieży „zaraziła się” też starsza generacja. Ale oponenci powiedzą, że może to i dobrze. Bo pod fabrykę wycięto ogromną ilość

lasów. Zupełnie jak w Polsce po wyborach 2015 r., gdy jeden Minister Środowiska cytował z uporem wyrwany z kontekstu fragment „czyńcie sobie ziemię poddaną”. Chyba jednak nie o to tam chodziło. A wracając do Tesli, nadal trwają protesty ekologów i lokalnej społeczności, Głównym problemem jest woda, a raczej jej niedobór. Otóż obliczono, że zakład zużywa jej tyle, co 40-tysięczne miasto. Kłania się ekologia, wspomniana wyżej utylizacja akumulatorów, nie wspominając o prądzie produkowanym z węgla kamiennego lub brunatnego. Jaki więc jest ślad węglowy? A propos, niedawno odbywał się we Francji szczyt unijnych ministrów zdrowia. Wożono ich tam autami elektrycznymi. Tylko ktoś, pewnie jakiś wścibski dziennikarz, bo któżby inny, zauważył, że były one ładowane agregatami prądotwórczymi na... olej napędowy. To trochę jak nasza rodzima elektromobilność napędzana prądem z węgla, ponoć także wciąż m.in. rosyjskiego... Ale kończąc ten temat, w dwa lata po zapowiedzi, amerykański koncern zbudował fabrykę, z której 22 marca 2022 r. wyjechał pierwszy samochód. ➔





Inna ciekawostka: dzień wcześniej nastąpiła awaria na linii kolejowej, m.in. dowożącej do tego zakładu pracowników. Według jeszcze niepotwierdzonych informacji, bo śledztwo trwa, był to zwykły sabotaż „zielonych”, którzy umyślnie uszkodzili jeden z kabli zasilających trakcję. Kolejny protest przeciwko „Gigafabryce”, symboliczny, ale dokuczliwy dla pasażerów, bo pociągi nie kursowały kilkanaście godzin na tej trasie.

O drugiej, ogromnej inwestycji, a jakże amerykańskiej, niedaleko polskiej granicy wiadomo na razie niewiele. Otóż po analizach, jeden z najbardziej znanych koncernów elektronicznych Intel zbuduje w Magdeburgu fabrykę chipów, bardzo potrzebnych m.in. w motoryzacji. Do wyboru były północne Włochy i Wschodnie Niemcy. Inwestycję szacuje się na 17 mld €, a zatrudnienie na 10 tys. osób. Nasi zachodni sąsiedzi już się cieszą na następną „Gigafabrik”.

Te dwa przykłady ogromnych inwestycji, umiejscowionych niemal „o rzut kamieniem” od zachodniej granicy Polski, burzą lansowany od lat mit, że jesteśmy krajem taniej siły roboczej, gdzie lokują się

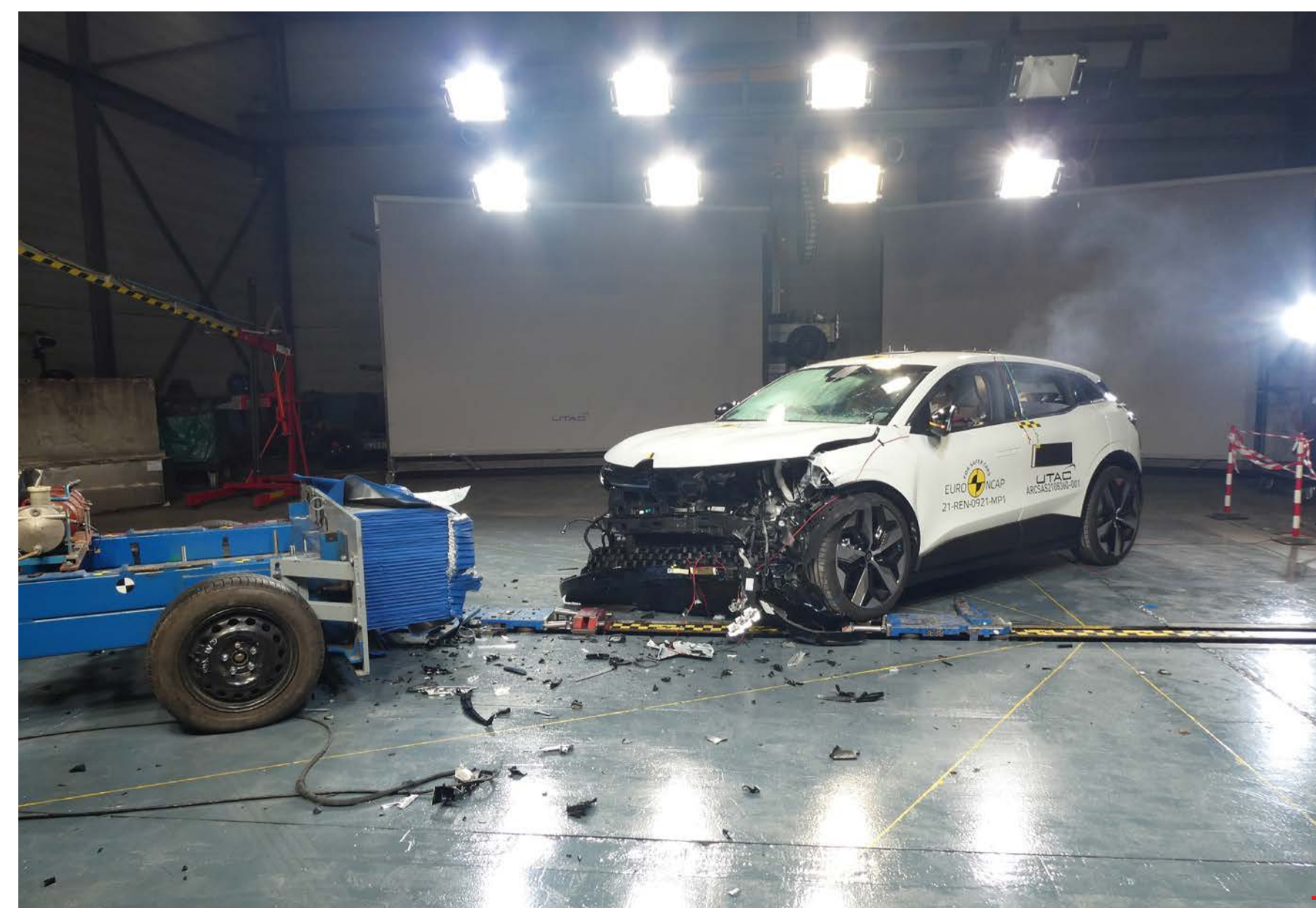
inwestorzy, dla których głównie koszt jest istotny. Jednocześnie to sygnał ostrzegawczy, że w Polsce drastycznie rosną koszty pracy i koszty produkcji. Przystajemy być atrakcyjni nawet w porównaniu z Niemcami, gdzie same zarobki są ok. trzy razy wyższe, oczywiście uśredniając. Pomijając czynniki polityczne i obecną wyjątkową sytuację, a także związane z nią dodatki, upusty, tarcze i co tam jeszcze, stajemy się drogim krajem. Gdy pod koniec listopada 2019 r., a więc jeszcze przed pandemią, wygaszono wielki piec w Hucie im. T. Sendzimira (także blachy na karoserie), prezes ArcelorMittal Polska, Geert Verbeeck, powiedział wprost, że podobny zakład koncernu w Niemczech ma o połowę tańszy prąd... Wówczas mówiono o tymczasowym wstrzymaniu pracy i nie podano daty ponownego uruchomienia zakładu. Może więc zamiast mówić o dogonieniu zachodnich zarobków i „dobrej zmianie” z taniego robotnika, na technologicznego giganta, decydenci pochylą się nad wysoką inflacją i jej wpływie także na konkurencyjność Polski. Bo od lat niczym technologicznym nie zachwyciliśmy świata, a rodzimy samochód elektryczny znamy tylko ze zdjęć. Oby nie skończył jak ten prom ze Szczecina, którego kikut po 2 zł/kg na złom ma pójść... ■

25-lecie EuroNCAP

Konsekwentna kasacja pojazdów

TEKST: MACIEJ RZOŃCA, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

W lutym 1997 roku opublikowane zostały pierwsze wyniki testów zderzeniowych Europejskiego Programu Oceny Nowych Samochodów (European New Car Assessment Programme).



Pomysł niezależnej oceny bezpieczeństwa samochodów powstał w Laboratorium Badań nad Transportem dla brytyjskiego Departamentu Transportu. Natomiast znany nam obecnie kształt organizacja Euro NCAP przybrała w 1996 roku, gdy do programu przyłączyło się kilka europejskich rządów oraz organizacji pozarządowych, a za swą siedzibę przyjęła belgijskie miasto Leuven. Za prekursora takich badań należy jednak uznać amerykańską Narodową Administrację Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (NHTSA), który program NCAP wprowadził już w 1979 roku.

W ciągu tych 25 lat działalności Euro NCAP przeprowadziło testy setek modeli samochodów, co kilka lat zaostrzając kryteria wprowadzając nowe procedury i obszary badań. Niewątpliwie przyczyniło się to do znacznego podniesienia poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Producenci zostali niejako przymuszeni do opracowywania kolejnych rozwiązań redukujących skutki drogowych kolizji. Mogli oni oszczędzać podczas produkcji pojazdów na wielu obszarach, ale już nie na bezpieczeństwie podróżnych czy pieszych. Oczywiście, ponieważ Euro NCAP ma bardzo ścisłe, ale też jawne kryteria oceny, można by zarzucić, że producenci nauczyli

się też konstruować swe auta przede wszystkim pod tym właśnie kątem. Może jest w tym jakieś ziarno prawdy, ale użytkownicy samochodów muszą pamiętać o podstawowej różnicy.

Otóż, Euro NCAP rozbija na kilka sposobów zupełnie nowe pojazdy dokładnie w ten sam sposób - ściśle monitorując prędkość, kąt uderzenia i wiele innych parametrów. Także manekiny - zarówno osób dorosłych, jak i dzieci - mają taką samą masę.

Natomiast w realnych warunkach drogowych są dziesiątki, a może i setki parametrów, które sprawiają, że rzeczywiste obrażenia osób oraz uszkodzenia auta nigdy nie będą identyczne z tymi „wzorcowymi” z belgijskiego Leuven. Wystarczy wziąć pod uwagę np. różnicę masy ciała kierowcy-manekina i realnie siedzącej za kierownicą osoby, stanu zdrowia, wzrostu, wieku, za bardzo przysuniętego lub odsuniętego fotela, inaczej niż w ideale ułożone na ciele pasy bezpieczeństwa...

Dobrze jest rozpocząć rok jubileuszowy kilkoma samochodami o wysokich osiągnięciach - stwierdził sekretarz generalny Euro NCAP Michiel van Ratinen. Euro NCAP od dwudziestu pięciu lat wyzna- ➔➔



cza standardy bezpieczeństwa samochodów. Kolejna dekada przyniesie ogromne wyzwania, a wspomagana i zautomatyzowana jazda będzie na czele nadchodzących zmian. Nasza koncentracja na ADAS - zaawansowanych systemach wspomaganie kierowcy - w ciągu ostatnich dziesięciu lat sprawia, że jesteśmy dobrze przygotowani do oceny tych nowych aspektów technologii pojazdów i dalszego dostarczania kluczowych informacji nabywcom samochodów w przyszłości.

W pierwszych tegorocznych testach zbadano siedem nowych modeli. Najwyższą możliwą ocenę pięciu gwiazdek zdobył Volkswagen Polo oraz crossover Taigo i elektryczny ID.5, a także Renault Megane E-TECH, który jest pierwszym samochodem tej marki oparty na nowej platformie dedykowanej pojazdom elektrycznym. Pięć gwiazdek otrzymał także Lexus NX, a BMW serii 2 Coupe jedną mniej. W najnowszych wynikach pojawił się także Ford Tourneo Connect oceniony także na „piątkę”. ■





Ikony motoryzacji

ANDRZEJ ŻUKOWSKI

Fotograficzne impresje Andrzeja Żukowskiego z wystawy samochodów w warszawskiej Fabryce Norblina. Ekspozycja pod tytułem Ikony Motoryzacji gromadzi w dwóch salach budynku Plater około 50. legendarnych samochodów. Wstęp płatny, bilety w cenie 55 upoważniają do podziwiania supersamochodów przez 45 minut.



Jak wiosna to Harley-Davidson

MARCIN BANACH

Do 7 kwietnia w katowickiej galerii handlowej „Silesia” trwa lub trwała (w zależności od dnia czytania tego tekstu) kapitalna wystawa motocykli Harley-Davidson. Jest ona szczególnie wartościowa, gdyż nie prezentuje jedynie najnowszych modeli, które na co dzień można obejrzeć w salonach dealerskich, ale całą gamę, która ilustruje ponad 100-letnią historię tej słynnej amerykańskiej marki.

I tak, wśród ponad 20 eksponowanych egzemplarzy jest jeden z pierwszych w historii tej marki – produkowany w latach 1915-1929 – model J-19. Na drugim końcu tej (dotychczasowej) osi czasu jest elektryczny(!) LiveWire z 2021...

Niewątpliwie, Harley-Davidson stał się niezwykle mocną, światową marką motocyklową. To nie są „ścigacze” imponujące przyspieszeniem, którymi kieruje się leżąc prawie w poziomej pozycji. Harley-Davidson, to specyficzny ryk silnika, dostojna pozycja za kierownicą, znakomity design i mnóstwo innych szczegółów, które sprawiają, że po prostu jego kierowca budzi swego rodzaju szacunek i... zazdrość.

Co ciekawe, motocykle Harley-Davidson nie są tanie, ale gdzie im tam z ceną do Bentley’ów czy Ferrari. Mimo wszystko – mam osobiste wrażenie – że większą taką zdrową zazdrość budzi (we mnie na pewno) widok Harleya niż samochód jednej z bardzo prestiżowych marek samochodowych.

O historii Harley-Davidson na pewno wrócimy na naszych łamach. Teraz zapraszamy po prostu na galerię zdjęć z tej wystawy.





ROK PROD. 2021
ROZMIAR długość 213,5 cm, szerokość 84 cm, wysokość siedzenia 76,5 cm
WAGA 278 kg (gotowy do jazdy)
SILNIK elektryczny Revolution™
MOC 105 KM
MOMENT 116 Nm

Blyskawica zdoła zaaktywować siedząc mających silnik. Układ napędowy H-D Revolution™ - w pełni elektryczny silnik i magnetyczny stałym może przechowywać energię. 100% momentu obrotowego - w pełni elektryczny silnik i magnetyczny stałym może przechowywać energię. 100% momentu obrotowego - w pełni elektryczny silnik i magnetyczny stałym może przechowywać energię. 100% momentu obrotowego - w pełni elektryczny silnik i magnetyczny stałym może przechowywać energię.

Najnowocześniejszy ekran dotykowy
 Kolorowy cyfrowy ekran dotykowy o przekątnej 16,9 cm (6,3 cala) montowany w motocyklu LiveWire™ to najnowsze źródło informacji o wydajności, tempie i stanie akumulatora. Możesz go dobrać do swoich potrzeb. Dostaje informacje o otwieraniu kluczy, wskazówki nawigacji, skryty informacje i wiele innych.

Reflex™ Deflexion Rider System
 Zestaw technologiczny, który zwiększa precyzję sterowania i umożliwia doskonałe porównanie nad pojazdem podczas jazdy w trudnych warunkach i ciężkich sytuacjach. Dzięki zawieszaniu, kontroli podłoża, doświadczonej kontroli informacji o otwieraniu kluczy, wskazówki nawigacji, skryty informacje i wiele innych.



Freewheeler™

ROK PROD. 2021
ROZMIAR długość 261,5 cm, szerokość 140,5 cm, wysokość siedzenia 79 cm
WAGA 507 kg (gotowy do jazdy)
SILNIK Milwaukee-Eight™ 114 (1868 cm³)
MOC 100 KM
MOMENT 159 Nm

Łatwy w prowadzeniu, podrzowny motocykl trójkołowy, na którym śmiało możesz ruszać na przyczepie bez prawa jazdy posiadając prawo jazdy kategorii B.

Silnik Milwaukee-Eight™ 114
 Największa pojemność w standardowych modelach H-D®. Fouring. Jednostka napędowa o pojemności 1868 cm³ oferująca największą moc do wyprzedzenia i pogoni za horyzontem.

Połączone hamulce Reflex™ Brembo® z układem ABS
 Zaprojektowane, aby zapobiegać blokowaniu kół i pomóc motocyklistom zachować prowadzenie nad motocyklem podczas hamowania na prostej. ABS działa niezależnie z przodu i tyłem hamulcem, utrzymując koła w ruchu i zapobiegając ich niekontrolowanemu zablokowaniu w nagłych sytuacjach.

Wyjtkowy bagażnik
 To jedna w swoim rodzaju konstrukcja, która doskonale komponuje się z oryginalną liną nadwozia. Otwiera się z prawej do lewej jedną ręką i zawiera dość miejsca na dwa pełne kaski.

Autodetailing w garażu

Usługi polegające na kompleksowym korygowaniu defektów powłok lakierniczych, ich konserwacji i zabezpieczeniu, czyli usługi autodetailingowe, kosztują sporo. Tylko za mycie „detailingowe” można zapłacić kilkaset złotych, a przecież jest jeszcze polerowanie i nakładanie warstw ochronnych.



Nasz nieco przewrotny pomysł miał wykazać, że wydając mniej pieniędzy niż trzeba by zapłacić za usługę autodetailera, można samodzielnie wykonać polerowanie i zabezpieczenie powłoki lakierniczej. I po wykonaniu zadania będziemy posiadaczami maszyny polerskiej. Zaczęliśmy od

zakupów. Na początek najważniejsze narzędzie – polerka. Zdecydowaliśmy się na polerkę oscylacyjną, którą wypatrzyliśmy w sklepie Jula. Kosztowała 400 złotych (dokładnie – 399 zł) i wyglądała obiecująco. Przede wszystkim jest to maszyna DualAction wyposażona w płynną regulację prędkości obrotowej. Masa urządzenia też jest odpo- →

wiednia – 2400 gram. Moc 720W, średnica talerza mocującego 125mm. W komplecie jest jeden aplikator – gąbka otwartokomórkowa. Wadą urządzenia jest krótki przewód zasilający, co oznacza, że niezbędny jest przedłużacz o długości co najmniej 5 metrów. W tym samym sklepie kupiliśmy porządny przedłużacz za 30 złotych (bez 1 grosza).

Kolej na materiały. Korzystamy z preparatów marki Brayt produkowanych przez krajową firmę Troton. Są stosunkowo tanie, a ich właściwości nie gorsze od najdroższych produktów z importu. Polerowanie wykonywaliśmy pastą Brayt One Step, natomiast wykończenie spolerowanej powierzchni preparatem Brayt T3. Mały pojemniczek One Step (100 g) kosztuje około 20 zł i wystarcza na uzyskanie idealnej powierzchni sporego samochodu. Pół litra płynu zabezpieczającego kosztuje 35 zł. Do odtłuszczenia i usuwania tego, czego nie udało się umyć używaliśmy płynnego środka Brayt Final Cleaning. Mamy pojemnik 0,5l w cenie 25 złotych. Zaopatrzyliśmy się w też lateksowe rękawiczki ochronne, ich koszt jest w zasadzie pomijalny, 100 sztuk kosztuje kilkanaście złotych. Potrzebne są ścierki z mikrofibry, wybraliśmy Brayt mikrofibra szara. Optymistycznie uznaliśmy, że wystarczy ich pięć, co oznacza kolejny wydatek 40 złotych. W sumie wydaliśmy niespełna 570 złotych, do pełnych kosztów naprawy trzeba doliczyć dodatkowy pad Brayt „D” z wełny jagnięcej (48 zł), energię elektryczną (cztery godziny poboru mocy 750W) i koszty organizacyjne. Można przyjąć, że wszystkie wydatki zmieściły się w kwocie 600 – 650 złotych.



T3 Quick Wax&Shine – produkt na bazie wosku nadaje się do stosowania na wszelkich gładkich powierzchniach podkreślając głębię koloru i połysk. Ma właściwości hydrofobowe, pielęgnuje i konserwuje powłoki lakiernicze, nie zostawia śladów na plastikach i gumowych uszczelkach.

Każda praca nad przywracaniem blasku karoserii samochodu powinna być poprzedzona dokładnym umyciem auta. W myjniach samoobsługowych korzystamy z aktywnej piany (dobrze jest pozostawić ją na karoserii przez kilka minut), ale także z miękkiej, przeznaczonej do karoserii samochodowych, gąbki. Po spłukaniu piany, w czasie mycia zasadniczego, gąbką usuwamy pozostałe zabrudzenia i po dokładnym płukaniu jedziemy do garażu. Przed rozpoczęciem pole- →

Brayt One Step to skuteczny i wydajny środek do polerowania. Dzięki zawartości tlenków glinu zapewnia bardzo dobry efekt. W jednoetapowym procesie pozwala usuwać defekty eksploatacyjne, a także powstające w czasie szlifowania drobnym papierem ściernym. Nadaje się do polerowania ręcznego, zaleca się używanie maszyny polerskiej DA ze średnim dociskiem i w zakresie 2000 do maksimum 5000 obrotów na minutę. Warto także podkreślić, że obroty maszyn orbitalnych są dużo większe niż rotacyjnych. Preparat zapewnia uzyskanie powierzchni o wysokim połysku. Polerowana powierzchnia nie rozgrzewa się nadmiernie, a po zakończonym procesie środek jest łatwy do czyszczenia.



Brayt Final Cleaning - płyn czyszczący jest przeznaczony do wszystkich rodzajów farb i lakierów (w tym HS, 2K, nitro, syntetycznych) oraz do tworzyw sztucznych, powłok żelkotowych, szkła, lusterek, plastików, itp. Skutecznie usuwa mgiełkę i pozostałości środków ściernych. Przemycie powierzchni płynem czyszczącym umożliwia sprawdzenie jakości i poziomu połysku otrzymanej powłoki. Produkt można nakładać ręcznie, nie pozostawia śladów.

rowania samochód powinien być suchy. Resztki wody nie przyniosą szkody, nieco tylko wydłużą proces polerowania.

Garażowy autodetailing ćwiczyliśmy na Fordzie Focusie, leciwym, ale w niezłym stanie blacharskim. Niezły stan blacharski oznacza, iż blacharka jest nieuszkodzona, ale na powłoce lakierniczej jest wyraźna skórka pomarańczowa, oraz sporo drobnych rys i zmatowień. Przed rozpoczęciem pracy samochód należało umyć, rozpoczęliśmy zatem wizyty w myjni.

Po wysuszeniu i usunięciu resztek wody z zakamarków można było przystąpić do pracy. Najpierw taśmą malarską osłanialiśmy plastikowe elementy, takie jak końcówki spryskiwaczy. Następnie powierzchnie przed polerowaniem odtłuściliśmy płynem Brayt Final Cleaning. Rozpoczynając polerowanie niewielką ilość środka One Step (w sześciu miejscach aplikatora porcje wielkości ziarnka grochu) nałożyliśmy na gąbkę i z niewielkim naciskiem rozpoczęliśmy polerowanie. Początkowo ustawiliśmy obroty na 1 biegu po to, aby dobrze rozprowadzić pastę polerską, z czasem zwiększyliśmy obroty do nie więcej niż 3 biegu. Po wypracowaniu pierwszej porcji pasty nakładamy kolejną, znacznie mniejszą niż początkowo. Po przemyciu płynem Brayt Final Cleaning i wytarciem ściereczką mikrofibrową okazało się, że dołączony do maszyny aplikator gąbkowy świetnie sprawdza się w nieznacznie zmatowiałych fragmentach, natomiast nie daje sobie rady z większymi defektami i zarysowaniami lakieru. Użyliśmy więc aplikatora Brayt „D” z wełny jagnięcej. Podobnie jak przy rozpoczynaniu pracy z gąbką, na początek nakłada się nieco więcej pasty, a po jej wypracowaniu uzupełnia się ją niewielkimi ilościami. Z aplikatorem →→



Brayt „D” żółta wełna jagnięca. Aplikator polerski przeznaczony do usuwania defektów i odświeżania wszelkich bardzo twardych powierzchni, takich jak lakiery ceramiczne, żelkoty techniczne, lakiery przemysłowe utwardzane promieniami UV. Wykonana w 100% z naturalnej wełny jagnięcej. Odpowiednia do wykorzystywania w branży samochodowej, meblarskiej oraz przy produkcji wyrobów wykonanych z kompozytów.

wełnianym rysy i ślady ingerencji papierem ściernym usunęliśmy w kilka minut. Po spolerowaniu kolejnych fragmentów przemycaliśmy je płynem Brayt Final Cleaning i mocno oświetlając powierzchnię pod różnymi kątami weryfikowaliśmy jakość powierzchni. Jeśli efekt był satysfakcjonujący przechodziliśmy do kolejnego fragmentu. Polerowanie całego samochodu zajęło cztery godziny. Na wypolerowaną i lśniącą powierzchnię położyliśmy, tym razem już bez korzystania maszyny polerskiej, preparat Brayt T3 Quick Wax&Shine. Efekt wykonanych zabiegów był co najmniej satysfakcjonujący, zmęczony lakier Focusa nabrał życia, a szybki wosk dodał głębi i blasku.

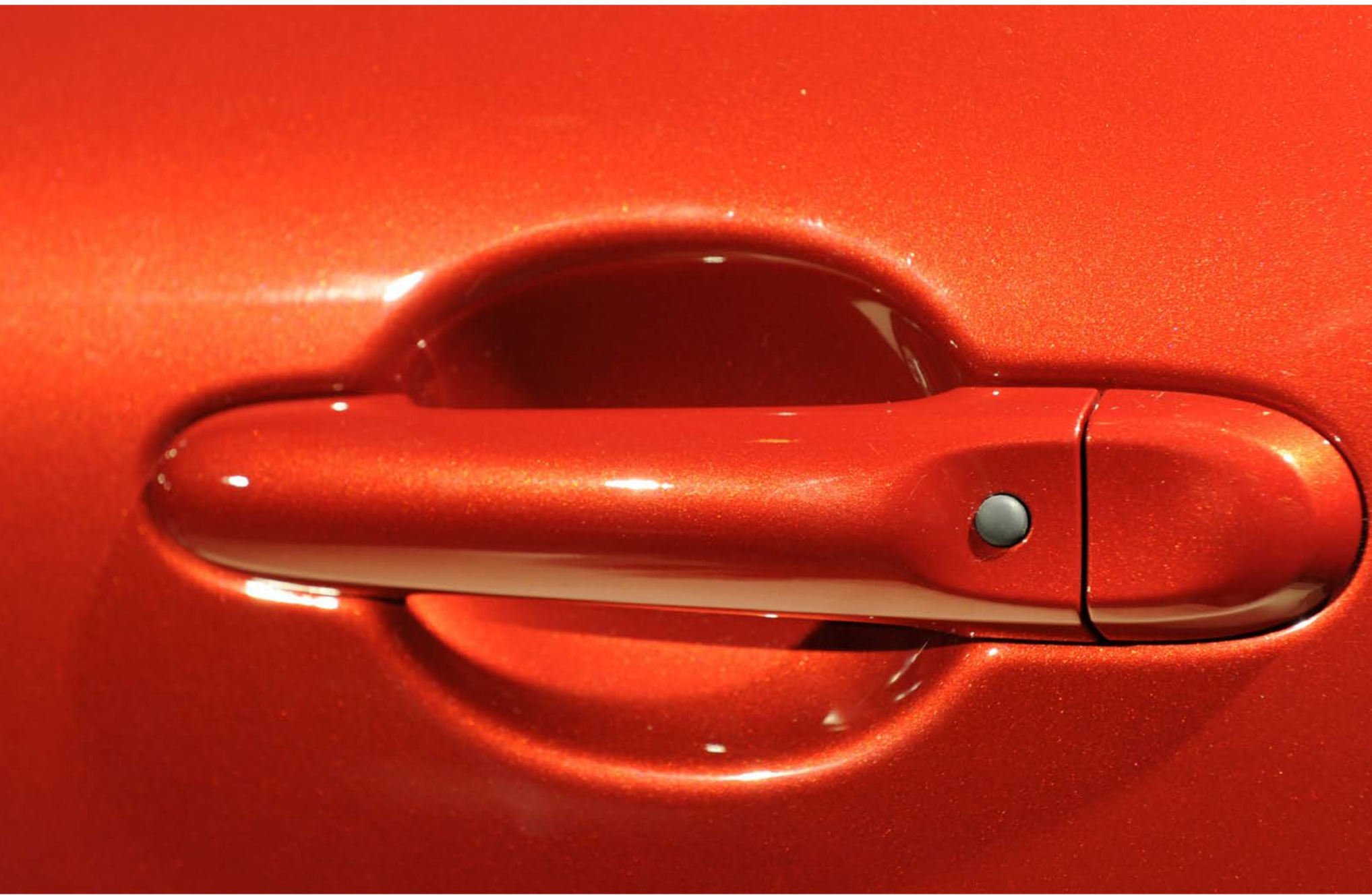
Maszyna polerska marki „no name” się sprawdziła, po wyczyszczeniu trafiła do fabrycznego pudełka



i jest gotowa do kolejnej pracy. Zapewne w profesjonalnym warsztacie nie wytrzymałaby długo, jednak na potrzeby użytkownika, który samodzielnie wykonuje zabiegi autodetailingowe na jednym, dwóch samochodach, w zupełności wystarcza. ■



Muzyka samochodowych drzwi



TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Zastanawialiśmy się wcześniej nad muzyką w samochodzie. Rozważaliśmy czego słuchać, dlaczego i jakie są tego konsekwencje (iAuto nr 162). Dzisiaj będzie również o muzyce, konkretnie o dźwiękach wydawanych przez różne samochodowe elementy. Koncerny samochodowe przy projektowaniu auta poświęcają temu zagadnieniu wiele wysiłku i energii.



Pojazd trzeciego tysiąclecia to kreacja skrojona na miarę naszych potrzeb i indywidualnych upodobań. Koncerny prześcigają się w pomysłach na jak najbardziej komfortowy samochód. Wymyślają wyrafinowane kolory karoserii, kokietują kształtem klamek i pokręteł, wymyślają liczne schowki i półeczki, oferują atrakcyjne wykończenie kokpitu i dodają techniczne udogodnienia. Na to przede wszystkim zwracamy uwagę wybierając samochód. Rzadko natomiast zastanawiamy się ile czasu, badań i wysiłku kosztuje konstruktorów opracowanie dźwięku, jaki powinny wydawać np. otwierane i zamykane drzwi. Czy ma to być głuchy stuk czy np. odgłos przypominający pluśnięcie kamienia wpadającego do wody? Auta różnych klas i segmentów mają różnych odbiorców, klienci luksusowych limuzyn mają inne wymagania niż student użytkujący popularne, małe auto.

Jaka jest więc ... muzyka samochodowych drzwi? Co wspólnego mają drzwi w samochodzie z muzyką? Oczywiście jest, że drzwi w autach różnią się

między sobą nie tylko kątem otwarcia, kształtem klamki, wielkością i ilością szyb, ale także dźwiękiem, jaki wydają przy otwieraniu i zamykaniu. Ostatnio podczas jednego z programów telewizyjnych jakiś pasjonat odgadywał markę, model i rok produkcji auta po dźwięku zamykanych drzwi. I ani razu się nie pomylił!

Niewiele osób wie, że motoryzacyjne koncerny wiele czasu poświęcają takim zagadnieniom jak np. jaki dźwięk ma towarzyszyć włączonym kierunkowskazom, a także jaki odgłos mają wydawać otwierane i zamykane drzwi. Te dźwięki muszą zwracać uwagę, ale nie mogą być agresywne. Powinny być wysokie, czy niskie? Trwać kilka, czy kilkanaście sekund? Jaka powinna być ich częstotliwość? Opracowanie tych aspektów w samochodzie to wysiłek wielu osób i rezultat wielogodzinnych testów. Nic nie jest tu dziełem przypadku. Przecież wspomniany dźwięk towarzyszący włączonym kierunkowskazom ma konkretne przeznaczenie – chodzi o to, aby kierunkowskaz ostrzegał o zamierzonej zmianie →→





m.in. typ silnika i czy pracuje on prawidłowo. I do brzmienia silników, a szerzej - do dźwięków dobiegających spod maski, wrócimy w nieodległej przyszłości.

Jeszcze tylko – zgodnie z obietnicą - kilka zdań o systemach audio.

Wśród wielu osób panuje przekonanie, iż fabrycznie zainstalowany zestaw audio to najlepsze, co może ich spotkać, jeśli chodzi o dźwięk w aucie. Nic bardziej błędnego - twierdzą znawcy i pasjonaci sprzętu

kierunku jazdy i działał tylko do chwili zakończenia manewru. Dźwięk ma przypominać, że kierunkowskaz działa i, jeśli niepotrzebnie, to trzeba wyłączyć. Konstruktorzy starają się również wyeliminować wszystkie niezidentyfikowane odgłosy w samochodzie: trzeszczące plastiki, źle spasowane elementy czy niedokręcona śrubka. Takie odgłosy nie tylko denerwują kierowców, ale wprowadzają niepokój i dekoncentrują.

Każdy dźwięk przekazuje nam jakąś wiadomość, ale także działa na naszą podświadomość. Człowiek od zawsze czuł magię dźwięków. Są na to dowody w kulturach różnych ludów. Fascynacja dźwiękami była i jest tak ogromna, że człowiek szuka coraz to nowszych możliwości dla wyrażania swoich życzeń, myśli i odczuć.

Nic więc dziwnego, że nad dźwiękami wydawanymi przez klakson, wspomniane drzwi, włączonymi kierunkowskazami czy sygnalizacją niezapiętych pasów bezpieczeństwa w samochodzie pracują rzesze ludzi. Prawie wszystko, co poruszamy w pojeździe wywołuje jakiś szmer, szelest, a każdy ruch przejawia się w swoim specyficznym odgłosie.

Informacje zawarte w dźwięku są bardzo zróżnicowane. Fachowiec potrafi bez problemu odgadnąć

audio w samochodzie. Nie mogą one w żaden sposób równać się z systemem zaprojektowanym i zainstalowanym przez profesjonalistę. Taki sprzęt może być nawet kilkakrotnie tańszy! (zwłaszcza w stosunku do zestawów instalowanych za dopłatą!). Wynika to z faktu, iż producenci chowają zwykle pod fabrycznymi osłonami najtańsze możliwe komponenty, zarówno jeśli chodzi o głośniki (to wręcz reguła), jak i pozostałe elementy systemu. Natomiast fani samochodowego sprzętu audio często korzystają z komponentów renomowanych producentów oferowanych w limitowanych seriach, produkowanych ręcznie, a w wielu przypadkach wyłącznie na indywidualne zamówienie.

Dla wielu osób muzyka w samochodzie stała się prawdziwym hobby i stylem życia. Nie tylko stale ulepszają i rozbudowują swoje systemy audio, wydając na nie niebotyczne sumy, ale spotykają się i wymieniają doświadczenia na zlotach i targach z ludźmi mającymi podobne zainteresowania. Biorą także udział w rywalizacji, jaką są zawody (Mistrzostwa Polski) na najlepiej nagłośniony lub najgłośniejszy samochód, rozgrywane kilka razy do roku w różnych miejscach Polski. W ten sposób łączą przyjemność obcowania z muzyką i ciekawy sposób spędzania wolnego czasu. Ale to zupełnie inna historia o pasjonatach i dla pasjonatów. ■

DAF wskazuje drogę

TEKST I ZDJĘCIA: KLAUDIUSZ MADEJA

Podsumowanie roku holenderskiego producenta ciężarówek, i analiza obecnego stanu pokazuje trudną sytuację całej branży ciężkiego transportu drogowego.



Wszyscy wołają o kierowców! Nie, to nie jest przesada, albo początek mający przyciągnąć czytelników. Brakuje nam kierowców zawodowych. To nie tylko polski kłopot. Jednak u nas, jednego z europejskich liderów w transporcie drogowym, mówi się aż o 100 tysiącach wakatów, a szacunki sięgają nawet 150

tysięcy. Ta druga liczba jest chyba jednak trochę przesadzona. Choć trudno dokładnie policzyć, jak jest naprawdę. Pamiętajmy, że w tej liczbie są też kierowcy autobusów i aut dostawczych (np. kurierzy). W ostatnich tygodniach ubyło sporo Ukraińców, którzy w bohaterskim zrywie pojechali dzielnie bronić swojej ojczyzny. Za co im chwała! Ale to →



tylko pogłębiło kryzys w branży. Trudno przewidywać co dalej, bo sytuacja zmienia się dynamicznie.

Kłopotów jest więcej

Nie można wykluczyć takiej sytuacji, że liczba wakatów będzie malała, a to za sprawą spadającej produkcji pojazdów. Cała branża automotive cierpi bowiem na brak komponentów. Pandemia covid-19 spowodowała przerwy w produkcji wielu fabryk na całym świecie. Zerwało się wiele łańcuchów produkcyjnych. Obecnie oczywiście wszyscy pracują już pełną parą. Ale luka, jaka powstała, jest nie do wypełnienia w krótkim czasie. Przyczynia się do tego szybki wzrost popytu na dobra wszelakie, jaki notujemy w miarę słabnięcia siły pandemii.

Są też inne przyczyny. Od 2018 r. statystycznie, o niemal połowę (49 %) wzrosło zapotrzebowa-

nie na komponenty elektroniczne do samochodu. W przypadku pojazdów hybrydowych i hybrydowych plug-in, jest to aż dwukrotny wzrost. Mamy więc z jednej strony lukę produkcyjną, a z drugiej większe zapotrzebowanie na elektroniczne komponenty do samochodów. Szacuje się, że spadek produkcji w branży wyniósł w 2021 r. 10 mln, w tym będzie to 7-8 mln, zaś w przyszłym 4 mln.

Rozpoczęta niedawno napaść Rosji na Ukrainę będzie miała duży wpływ na gospodarkę, w tym także branżę automotive. Zaczyna brakować wiązek elektrycznych, produkowanych na Ukrainie i w Rumunii. Ta pierwsza dostarczała ich do Europy ok. 70 proc. Potrzebny nie tylko w katalizatorach palladu importowano także z Ukrainy (ok. 1/3 dostaw do Europy). Nasz napadnięty wschodni sąsiad produkował i eksportował też duże ilości neonu (ok. →→

połowa globalnej produkcji) – gazu niezbędnego w laserach. One są wykorzystywane w produkcji tak potrzebnych obecnie półprzewodników.



– Surowe ograniczenia, jakie spotkały Rosję po rozpętanu wojny z Ukrainą, obejmują także import pojazdów ciężarowych. Szacuje się, że z powodu sankcji do Rosji nie trafi około 8 tysięcy aut ciężarowych. Nie jest to jednak duża liczba, która znacząco poprawi sytuację w Europie. Tym bardziej, że część zamówionych tam pojazdów spełnia niższe normy emisji spalin. Trafią na inne kontynenty, jak na przykład do Ameryki Południowej – mówi Marketing Manager DAF Trucks Polska Zbigniew Kołodziejek.

Do tego oczywiście dochodzi spadek inwestycji, wysokie ceny paliwa i zupełna zmiana popytu w obu walczących krajach. Obok podstawowych artykułów, leków i broni, innych rzeczy w tej chwili nie potrzebują. Jeśli chodzi o Ukraińców, dużo potrzebnych rzeczy dostają z darów. Ich przewóz odbywa się przeważnie na zasadzie pomocy, czyli przewoźnik nie otrzymuje wynagrodzenia i sam pokrywa koszty przejazdu.

DAF na trudnym rynku

Ubiegły rok był jeszcze „covidowy”, choć już charakteryzujący się szybkim wzrostem gospodarczym, nie tylko do 2020 r., gdy pandemia do nas przyszła i początkowo zaszokowała wszystkich. Pod koniec 2021 r. spadał wskaźnik wykorzystania transportu, a rosły stawki za przewóz. To skutek inflacji i znac-

nego popytu na przewozy. DAF sprzedając w sumie ok. 100 tys. pojazdów, zanotował duży sukces. Na polskim rynku w segmencie ciężkim uzyskał 24,3 % udziału. W sprzedaży pojazdów ciężarowych w ub.r. nadal dominował napęd wysokoprężny (prawie 95 %). Nie widać obecnie realnej konkurencji dla tego paliwa, choć powoli gaz (CNG i LNG) zyskiwały na popularności. Trudno powiedzieć, co będzie dalej. Bowiem z powodu wojny w Ukrainie podrożały mocno paliwa płynne, ale wraz z nimi gaz, dostarczany także m.in. z Rosji...

Patrząc na nasz rynek samochodów powyżej 16 t DMC (dopuszczalnej masy całkowitej), 40 % należy do pojazdów specjalistycznych (budowlane, komunalne i inne), zaś 60 % stanowią samochody drogowe i dystrybucyjne (w tym także np. cysterny). Rok 2021 był dla koncernu bardzo udany, bowiem nowa generacja flagowego modelu (XF, XG, XG+) zdobyła tytuł International Truck of The Year 2022. – Ciekawie wygląda porównanie zamówionych pojazdów z nowej generacji w Europie i Polsce. Na kontynencie spośród 22 700 egzemplarzy, 44 % to XF, 40 % XG (z większą kabiną) i tylko 16 % „topowy” (i zarazem najdroższy) XG+. Tymczasem u nas, podstawowa wersja XF stanowiła tylko ¼ sprzedaży. Zdecydowanie dominuje wersja XG – 67 %, a XG+ zamówiło 8 % odbiorców. Ogółem nabywców znalazło w Polsce 1 638 największych ciągników siodłowych DAF. Między XG a XG+ jest duża różnica w cenie. Dlatego w Polsce tak mało sprzedajemy tego drugiego. Zaś duża sprzedaż XG w porównaniu do XF, to po części →→



zasługa wciąż dużego rozproszenia firm transportowych. Tę wersję często zamawiają właściciele, będący jednocześnie kierowcami jeżdzącymi na dalekie trasy. Ale to także troska i chęć zatrzymania dobrych kierowców w firmie. Kupuje się im lepszy tabor, aby nie odchodzili do konkurencji. – wyjaśnia Dyrektor Zarządzający DAF Trucks Polska Mariusz Piszczek. XG znakomicie sprawdza się na długich trasach, a takich polscy przewoźnicy realizują bardzo dużo.



DAF ma obecnie w kraju 9 dealerów sprzedażowych i 19 partnerów serwisowych. W tym roku sieć powiększy się o nowe serwisy w Ostrowie i Kielcach. Do tego dojdzie nowa lokalizacja serwisu w Wyszku. W corocznym plebiscycie na najlepszy serwis zwycięzcą okazała się ESA Świecko. Dwa pozostałe miejsca na podium również należą do serwisów ESA, w Poznaniu (2. miejsce) i Koninie (3. pozycja). W 2021 r. koncern sprzedał rekordową ilość 3 621 kontraktów serwisowych. To był największy wolumen w Europie. Średnia długość takiej umowy - 42,8 miesiąca. 27 % sprzedaży koncern finansuje poprzez własną markę Paccar Financial. Połowa

sprzedaży, to leasing operacyjny i wynajem długoterminowy. Co charakterystyczne dla obecnych kłopotów z wymianą taboru z powodu mniejszej dostępności nowych pojazdów, DAF zanotował rekordową ilość przedłużonych (zamiast zakończonych) kontraktów (leasing, wynajem). Także sprzedaż samochodów używanych idzie bardzo dobrze. Ponadto jest mało opóźnień w płatnościach. To jednoznacznie pokazuje, jak bardzo cenne są obecnie pojazdy ciężarowe, jak przewoźnicy pilnują, aby ich nie utracić. Jak niechętnie się ich pozbywają, nie mając zapewnionych następnych.

Tym bardziej godna pochwały jest troska o kierowców, którzy będą jeździli nowymi Pojazdami DAF. Mimo dużego popytu, jako dodatkowy bonus, do każdego nowego pojazdu nabywca dostaje voucher na szkolenie dla kierowcy. Jest to jednodniowe spotkanie rozpoczynane wykładem teoretycznym, później są jazdy specjalnymi pojazdami przygotowanymi do takich zajęć. 5 kierowców siada w przerobionej kabinie z instruktorem i jeżdżą zestawem z naczepą po drogach, zmieniając się kolejno. Nabywają wiedzę i w praktyce poznają wszystkie funkcje swojego nowego miejsca w pracy. ■



Babskie gadanie

Przydatne w podróży

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY



Nie mam lekkiego życia. Każdego dnia wyruszam w kilkunastogodzinną służbową podróż swoim służbowym samochodem. Podczas takiej wyprawy przydaje mi się wiele akcesoriów, które znacznie ułatwiają pracę i podróż. Oto te, które są szczególnie użyteczne (przynajmniej dla mnie).

Kilka, lub nawet kilkanaście godzin w aucie - to moja codzienność. Jest to zazwyczaj męczące doświadczenie, mimo, że kocham moją pracę. Samochód podczas dnia w nim spędzonego, zmienia się w mobilne biuro, pełni również funkcję szafy, miejsca gdzie spożywam posiłki czy staram się wypocząć. Te wszystkie funkcje można pogodzić i choć częściowo ułatwić sobie zawodowe życie, pod warunkiem, że wyposażę je (lub się) w odpowiednie akcesoria. Samochodowych dodatków, które przydadzą się w takich podróżach jest ogromny wybór. Wybrałam kilka takich, które ułatwiają życie i z pewnością mogę je polecić każdej kobiecie w takiej sytuacji.

Uchwyt na telefon bądź tablet to nie tylko przyrząd, który zwiększy wygodę użytkowania tych urządzeń w trakcie podróży, ale również poprawi nasze bezpieczeństwo. Nie powinniśmy decydować się na pierwszy lepszy, najtańszy uchwyt ze stacji benzynowej. Zdecydujemy się na nieco droższe mocowanie, które umożliwi solidny

montaż urządzenia do szyby lub deski rozdzielczej samochodu. Mocujemy je w miarę możliwości na linii wzroku - będzie to przecież nawigacja czy dobrze widoczny numer telefonu, który należy (lub nie) odebrać.

Bardzo ważny jest również właściwy pokrowiec na garnitur, bluzkę czy marynarkę. Nigdy nie wiadomo czy nagle nie przyjdzie nam się spotkać z szefem firmy, lub uczestniczyć w spotkaniu, na którym trzeba będzie wystąpić w bardziej oficjalnym stroju. Tak więc w dłuższej podróży służbowej z pewnością przyda się pokrowiec na garnitur, który zabezpieczy koszulę lub marynarkę przed zabrudzeniami. Najtańsze pokrowce kosztują kilkanaście złotych, a takie opakowanie może uratować nas przed znacznie większymi wydatkami związanymi z czyszczeniem odzieży, a czasem przed katastrofą wizerunkową. Droższe, bardziej eleganckie pokrowce (często w formie torby), to już większy wydatek (około 100 zł), ale warto zainwestować, by potem w każdej chwili czuć się komfortowo. ➔➔



Skoro zabezpieczyliśmy już naszą służbową odzież przed zabrudzeniem, zadbajmy także o to, aby po wyjściu z samochodu nie była pomięta. Większość modeli samochodów wyposażona jest w małe wieszaczki przy suficie, jednak znacznie lepiej zdadzą egzamin specjalne wieszaki samochodowe, który mocuje się na zagłówku. Pozwalają rozwiesić ubranie, tak jak w szafie. Zazwyczaj wieszaki tego typu są uniwersalne i z powodzeniem zamontujemy je w każdym aucie.

Wiele samochodów za dopłatą możemy wyposażyć w tradycyjne gniazdko elektryczne. Jednak w pojazdach firmowych raczej nie uświadczymy takiego dodatku, a tego typu złącze często okazuje się niezwykle przydatne w podróży służbowej. Sprawia, że nie jesteśmy skazane na zasilanie z gniazda zapalniczki czy złącza USB. Pozwala np. na podładowanie laptopa w czasie jazdy, czy szybsze, niż w przypadku gniazda 12V i USB, podładowanie telefonu lub aparatu cyfrowego. Jednak zastosowanie takiego gniazda może być znacznie szersze. Dlatego warto pomyśleć o przetwornicy samochodowej, która pozwoli nam na korzystanie z gniazda 230V w naszym aucie.



Pendrivy. Mała rzecz a cieszy, szczególnie kiedy mamy nagrany na nim ulubioną muzykę lub kilka audiobooków, który umilą służbowe podróże samochodem. Jedziemy już kilka godzin, radiowej stacji X – mamy już dość, rozgłośni Y – nie da się słuchać. Warto mieć przy sobie pendriva, na którym nagrana jest ulubiona muzyka, seans relaksacyjny, motywacja do działania czy odgłosy natury. To jedyny ratunek przed nużącą ciszą w samochodzie.

Koniec z papierowymi kubkami na kawę czy herbatę ze stacji benzynowej. Jeżeli dużo podróżujemy musimy zaopatrzyć się w dobrej jakości kubek termiczny, który szybko stanie się naszym najlepszym przyjacielem w samochodzie. I nie tylko w samochodzie. Podczas chwili relaksu i podziwiania krajobrazu wokół, też się przyda. Ma dwie zalety. Po pierwsze, napój dłużej pozostanie w nim ciepły, po drugie unikniemy ryzyka rozlania zawartości, co



– niestety - często ma miejsce w przypadku niesolidnych plastikowych, a także niewygodnych, tekturowych kubków.

W jakie jeszcze inne akcesoria warto doposażyć nasze służbowe auto? Na rynku dostępnych jest wiele drobiazgów przydatnych kierowcy, który dużo czasu spędza w samochodzie. Z pewnością każda nas wie, co przyda jej się najbardziej. Pod ręką dobrze mieć np. uniwersalną ładowarkę samochodową - specjalny adapter, który z tradycyjnego gniazda zapalniczkowego tworzy dwa wyjścia na USB. Przydać się może również mały organizer samochodowy, a może nawet czajnik na 12V? Albo ulubiony zapach. Ale o tym w kolejnych babskich rozważaniach. ■

Karolina rozpoczęła sezon

TEKST I ZDJĘCIA: KLAUDIUSZ MADEJA

Nie były to co prawda zawody motorowe, a jedynie show w jednym ze stołecznych centrów rozrywki. Ale „Królowa Polskiego Dryftu”, jak ją określają, z impetem opowiadała o swoich planach, a punktem kolimacyjnym było odświeżenie nowego samochodu mistrzyni.



P oza zdolnościami motorowymi, na pewno urok osobisty i marketing są wielkimi zaletami Pani Karoliny. Potrafi dobrze sprzedać swoje umiejętności i popularność. Wie, gdzie zapukać, aby pozyskać nowych i utrzymać dotychczasowych sponsorów. Na zadane pytanie, dlaczego Karolina Pilarczyk, odpowiedź jest podobna: bo jest najlepsza, bo inspiruje, zaraża pasją i jest przykładem na to, że ciężką pracą i deter-

minacją można zrealizować śmiałe marzenia. Rzeczywiście, jest to postać bardzo wyrazista, która potrafi to wykorzystać. W dobrym celu, dodajmy na wszelki wypadek.

Od strony technicznej, nad konstruowaniem, a później przygotowaniem pojazdu do każdego występu czuwa Mariusz Dziurleja. Na każdym kroku Pilarczyk podkreśla jego zasługi. – *Miniony rok był* →



udany, uczestniczyliśmy w wielu ciekawych imprezach. Udało nam się to mimo pandemii. Teraz startuję w nowy sezon 2022 z zupełnie nowym, pięknym autem. Jego przygotowanie trwało 2 lata. Wszystko zostało wymienione, aby samochód spełniał moje oczekiwania i wymagania – cieszy się dryfterka.

Ten nowy pojazd, to Nissan 200sx s15 z silnikiem Corvette LSX 6.2, doładowanym kompresorem i osiągającym moc ok. 800 KM. Oprócz znaków wielu marek sponsorów, na samochodzie są zwyczajowo wizerunki ukochanych psów Pani Karoliny. Zupełnie nowym elementem są naklejki „No war” na tle ukraińskiej flagi. To wyraz wsparcia dla walczącej bohatercko o swoją wolność Ukrainy. Jestem bardzo poruszona tym, co się stało i dzieje za naszą wschodnią granicą. To niepojęte, jak w obecnych czasach do czegoś takiego mogło dojść. Wojna, w której giną niewinni ludzie, dzieci. Jestem przeciwko temu. Doprawdy, trudno uwierzyć, że mamy wojnę, prawdziwą, okrutną wojnę, tu i teraz w Europie, w XXI wieku. Wspieramy Ukrainę i wyrażamy to także tymi naklejkami na naszym nowym samochodzie – podkreśla rozemocjonowana Pilarczyk. W sezonie 2022 miała też zaplanowane starty w USA. Jednak wśród sponsorów była firma rosyjska (nie wymieniono jej z nazwy), dlatego zrezygnowano z tego wyjazdu.

Zapytaliśmy mistrzynię, co jest takiego w tej dyscyplinie, czego nie mają inne sporty motorowe? →→



– Kocham drifting i sądzę, że to najpiękniejsza dyscyplina w sportach motorowych. To jest trochę, jak taniec. Kocham mój samochód i nie potrafię opisać emocji, jakie towarzyszą mi, gdy nim jeżdżę na zawodach lub pokazach. Oczywiście inne dyscypliny motorowe też mają swój urok, piękno i emocje, ale dla mnie drifting jest najlepszy – podkreśla z właściwym sobie uśmiechem na twarzy.

Koniecznym należy wspomnieć o jeszcze jednej, z wielu aktywności Karoliny Pilarczyk. Mianowicie udziela się również w działaniach na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. – Często zadaję

ludziom pytanie, po co jest droga? Na pewno nie po to, aby się na niej ścigać, czy popisywać. Do tego są odpowiednie miejsca. Można się sprawdzić na torze, w offroadzie, czy innych miejscach. Edukujemy kierowców, tłumacząc im, jakie mogą być skutki niebezpiecznej jazdy. Bo wielu z nich nawet nie wie, czym się może skończyć brawurowa jazda po drogach publicznych. W tym też widzimy swoją misję – mówi nam na pożegnanie Karolina Pilarczyk.

Najciekawsze Auto Motorsportowe 2021

Na wspomnianej gali rozstrzygnięto, jak podkreślono, pierwszy w historii plebiscyt na najcie- →→

PLEBISCYT NA
NAJCIEKAWSZE
AUTO
MOTORSPORTOWE
2021

NOMINOWANI W KATEGORII: DRIFT



BMW Eurofighter
Paweł Kubiak



NISSAN S15
Grzegorz
Hypki / FMIC



TOYOTA GT86
Kuba
Przygoński



TOYOTA Supra
Adam Fijał / STW

PLEBISCYT NA
NAJCIEKAWSZE
AUTO
MOTORSPORTOWE
2021

NOMINOWANI W KATEGORII: WYŚCIGI



Lamborghini
Mariusz Miękoś



FORD MUSTANG
Zbyszek Zibi



Maluch
Jacek Chojnacki



Honda Civic
Sawczen

PLEBISCYT NA
NAJCIEKAWSZE
AUTO
MOTORSPORTOWE
2021

NOMINOWANI W KATEGORII: RAJDY



Ford Fiesta Rally
Łukasz
Byśkiniewicz



BMW E30 Rally
Wojciech
Goździewicz



Ford Escort
RS Cosworth
Marek Suder



Seicento KitCar
Marek
Mularczyk

PLEBISCYT NA
NAJCIEKAWSZE
AUTO
MOTORSPORTOWE
2021

NOMINOWANI W KATEGORII: OFFROAD



DELBANK
Marcin
Łukaszewski



RedFox
Edward
Ruszczyc



FORD 150F
Paweł
Mołgo / Marton



GAZ - Motosynteza
Przemysław
Szafrński

kawsze auto w polskim motorsporcie. Głosowanie odbywało się internetowo. Zainteresowanym podajemy zwycięzców poszczególnych kategorii:

- drift - Adam Fijał/Toyota Supra
- wyścigi - Piotr Sawczenko/Honda Civic
- rajdy - Marek Suder/Ford Escort
- offroad - Przemysław Szafrński/Gaz'69

Zainteresowani na pewno znajdą w sieci zdjęcia tych pojazdów. Zresztą być może widzieli je podczas jakichś zawodów. Zobaczmy, czy autorski

konkurs, wymyślony przez duet Pilarczyk - Dziurleja, przyjmie się u nas. Póki co, na ten sezon, team Pilarczyk ufundował samochód dla młodego kierowcy, który robi dopiero pierwsze kroki w sporcie motorowym. Tym szczęśliwcem okazał się 14-letni Shawn Czyż z Mosiny koło Poznania. Projekt nazywał się „Driftowóz na start”. Na swoim kanale YT Karolina Pilarczyk i Mariusz Dziurleja pokazali, jak skonstruować niskobudżetowy samochód driftingowy, który trafił teraz do młodego Wielkopolana. Pomysł godny naśladowania. ■

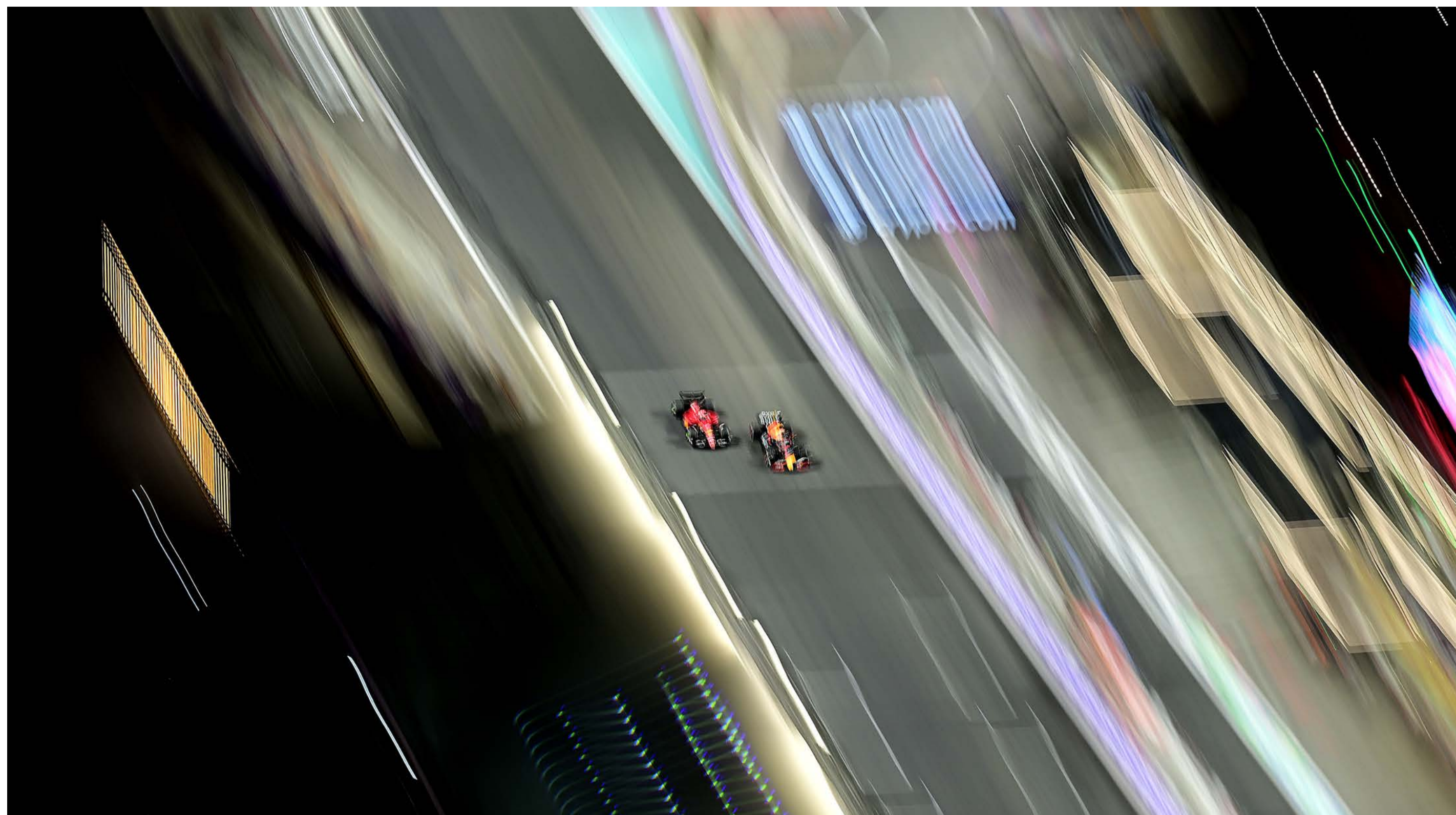
Mocne otwarcie

TEKST: MIROSLAW RUTKOWSKI, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Reakcja świata Formuły 1 na barbarzyńską agresję Rosji nie mogła być inna. Wyścig w kraju agresora został odwołany, plany o tworzeniu kolejnego toru wrzucone do kosza. Haas wyrzucił rosyjskiego kierowcę oraz pieniądze „sponsorskie” jego tatusia, Ferrari usunęło z grona sponsorów rosyjską firmę informatyczną.

→→





Pierwszy tegoroczny wyścig w Bahrajnie zapowiada najciekawszy sezon Formuły 1 od lat. Radykalne zmiany regulaminu technicznego zmieniły układ sił i można oczekiwać, że tegoroczna rywalizacja będzie znacznie bardziej wyrównana. Przedsezonowe testy inspirowały komentatorów do najróżniejszych spekulacji, jednak niewiele z nich wynikało. I nie ma się co dziwić, wszak testy służą zespołom do sprawdzenia i poprawiania nowych rozwiązań. A w rozpoczynającym się sezonie jest ich naprawdę dużo. Najważniejsze dotyczą aerodynamiki, nowe regulacje techniczne miały, między innymi, ułatwić jazdę za poprzedzającym samochodem. Zmiany podłogi

w bolidach wiążą się z problemami utrzymania stabilności przy dużych prędkościach, wymuszają zatem przekonstruowanie zawiesznień. Do tego większe, 18-calowe obręcze i inny profil opon wymusiły nie tylko poprawę zawieszania czy nowe hamulce, ale również wpłynęły na zachowanie pojazdu. A przecież to tylko część skutków rewolucji technologicznej.

Treningi przed pierwszym wyścigiem w pewnym stopniu pokazały potencjał poszczególnych zespołów, jednak najważniejszym testem były kwalifikacje i niedzielny wyścig. Przyznać trzeba, że oczekujący ciekawej rywalizacji i nieprzewidywalnych rezultatów się nie zawiedli.

Przed startem najlepiej prezentowały się zespoły Ferrari, Red Bulla i Mercedesa, w czasie sesji kwalifikacyjnej okazało się, że również pozostałe ekipy nie zadowolą się rolą statystów. Pewnym zaskoczeniem było szóste pole startowe Valterriego Bottasa w Alfie Romeo, a wręcz sensacją 7. miejsce w kwalifikacjach powołanego tydzień wcześniej do zespołu Haasa Kevina Magnussena. Z brakiem prędkości borykali się kierowcy ekip McLaren i Aston Martin. Kwalifikacje odkrywają jedynie część możliwości poszczególnych samochodów i kierowców. Dalsze pozycje startowe mogły być spowodowane niekorzystną sytuacją na torze, pomyłką kierowcy lub zespołu albo niedostatkami bolidu. Najważniejszy

jest jednak wyścig. A w nim nie zabrakło emocji, walki, pochodów strategicznych, a przede wszystkim kunsztu kierowców. Maximum wywieźli z Bahrajnu kierowcy Ferrari (Leclerc - 26, Saniz - 18), więcej niż oczekiwali uzyskali kierowcy Mercedesa (Hamilton 15, Russell 12). Ale też i ekipa Alfy Romeo z entuzjazmem przyjęła wyniki wyścigu, wszak zdobyli 9. punktów (Bottas - 8 i Zhou - 1). Za sensacją trzeba uznać piąte miejsce i 10. punktów Kevina Magnussena w Haasie. Tego po samochodzie nie oczekiwano, tym bardziej po kierowcy, który wraca do F1 po dwóch latach. I to „z łapanki”, w ostatniej chwili. Oczywiście katastrofa Red Bulla (zatrzymanie auta Verstappena na pięć, a Perez na dwa okrążenia przed metą) dała awans o dwa miejsca, ale i tak kapelusz z głowy. Lepszy niż oczekiwano wyniki Hamiltona - 3 miejsc i Russella - 4. to bardziej zasługa kierowców (i defektów Red Bulla) niż samochodu, bowiem zespoły jeżdżące z silnikami Mercedesa mają spore problemy. Po pierwszym wyścigu ból głowy mają szefowie McLarena, coś w ich samochodach jest nie tak, skoro i Norris i Ricciardo dojechali na końcu stawki. →→



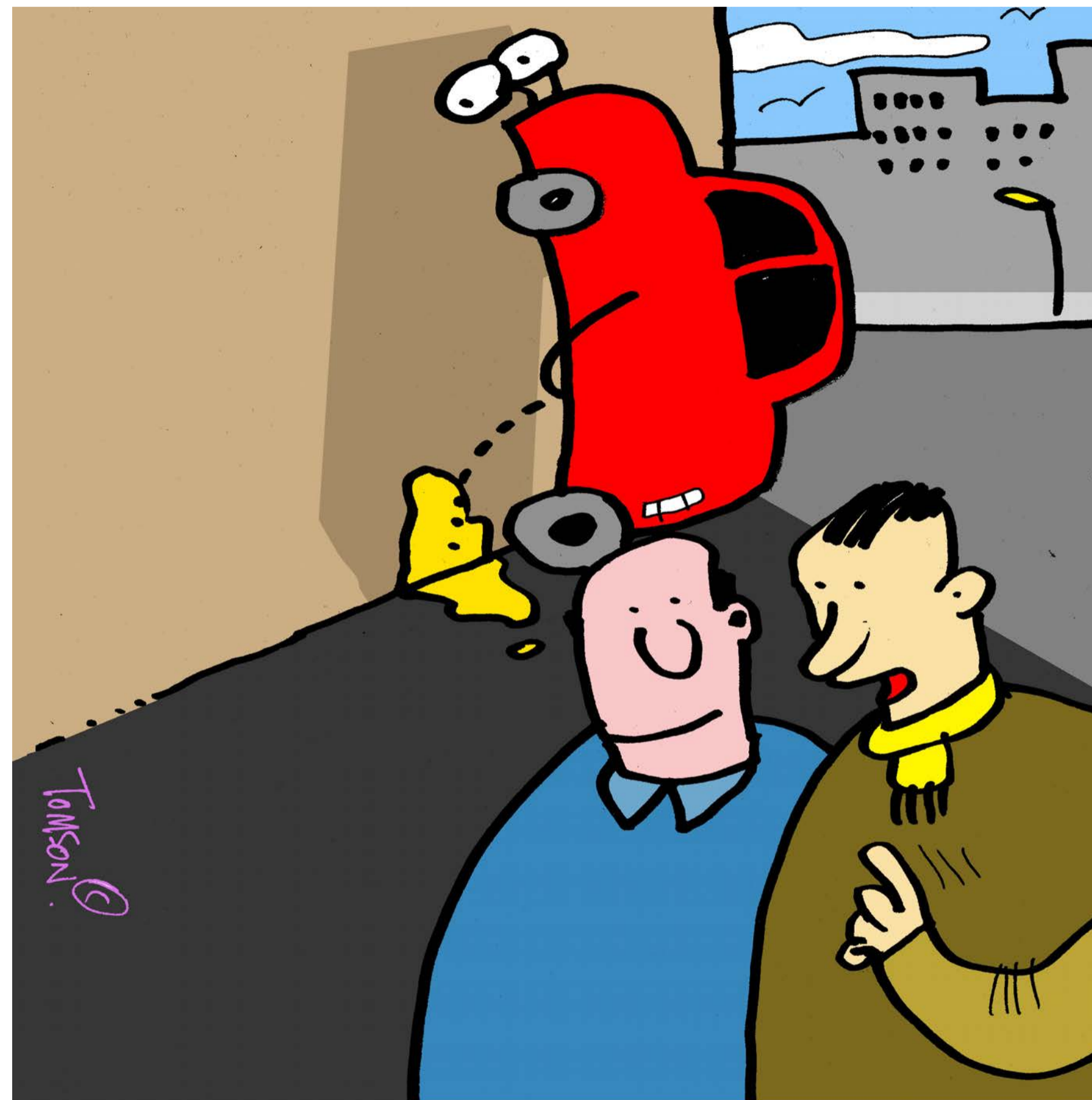
Wyścig wszystko weryfikuje. Po jego zakończeniu, kiedy już opadną emocje, zaczyna się analiza najróżniejszych danych. Poszukiwanie odpowiedzi na pytania dlaczego udało się zwyciężyć, co sprawiło, że rezultat jest poniżej oczekiwań, czego zabrakło, co się sprawdziło. Nawet jeśli sobie uświadomimy, jak bardzo skomplikowane i wyrefinowane są współczesne samochody Formuły 1, to i tak trudno pojąć skalę danych zebranych w czasie wyścigu. Wszystko trzeba uporządkować, zanalizować, podsumować, aby znaleźć przyczyny niedomagań. A potem te niedomagania usunąć w taki sposób, żeby nie zakłócić pracy innych podzespołów. Wprowadzanie nawet najdrobniejszych zmian i poprawek nie zawsze przynosi pożądane efekty. W symulacjach komputerowych wygląda świetnie, w warunkach realnej jazdy okazuje się, że coś nie działa tak, jak działać miało. A za tydzień kolejne Grand Prix Arabii Saudyjskiej. Trzeba przenieść całe zaplecze zespołu, wyposażenie techniczne i całe zaplecze organizacyjne. Inżynierowie i mechanicy muszą wprowadzić do bolidów ewentualne poprawki i przygotować zespół do

piątkowych treningów. W sobotę ostatni trening i kwalifikacje, a w niedzielę start. Czasu niewiele, pracy bardzo dużo.

Druga runda, Grand Prix Arabii Saudyjskiej potwierdziła, że w walce o zwycięstwa liczą się dwa zespoły: Ferrari i Red Bull. Mercedes jest trzecią siłą, jednak o miejsce w czołówce aspirują też Alfa Romeo, Haas, Alfa Tauri i Alpine. Wszystkie zespoły intensywnie pracują nad poprawą osiągnięć i niezawodnością, najwięcej kłopotów mają McLaren i Aston Martin, podobnie Williams. Początek sezonu jeszcze obfituje w awarie, niedostatki prędkości, brak stabilności i trudności ze znalezieniem właściwego balansu samochodów. Widać wyraźnie, że różnice między poszczególnymi konstrukcjami bardzo się zmniejszyły. Okazuje się, że zmiany regulaminu technicznego spowodowały, iż wyścigi są i będą znacznie ciekawsze od tych z lat ubiegłych. I to jest coś, co wszystkich obserwatorów Królowej Sportu może cieszyć najbardziej. Zapowiada się wyrównany i emocjonujący sezon. ■



Tomasz Wołoszyn



**WIDZISZ, KAROLU, I TO JEST
W PEŁNI AUTONOMICZNY SAMOCHÓD.**

Wydarzenia i rocznice: luty 2022

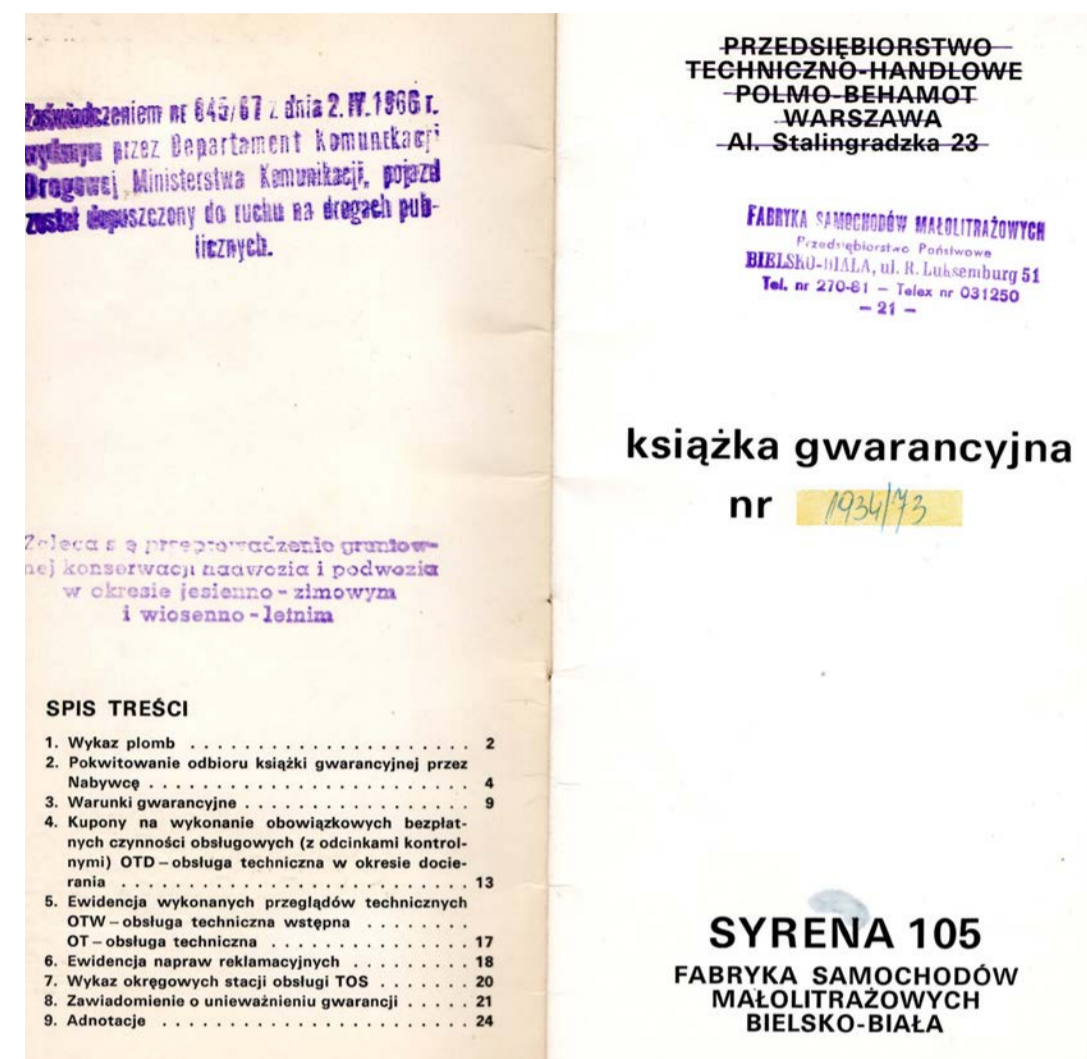
Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Pozostanie z łezką w oku

Dla jednych pierwszym skojarzeniem na słowo „Syrena” będzie warszawską rzeźbą na wiślanym brzegu, dla innych dźwięk wydawany przez syreny okrętowe czy przemysłowe, ale też samochody uprzywilejowane jadące do akcji. Dla miłośników motoryzacji – zwłaszcza starszego pokolenia – będzie to pierwszy w historii w pełni polskiej konstrukcji samochód. Kapryśny, często zawodny, ale i tak

będący marzeniem tysięcy kierowców sprzed ponad pół wieku. Obiekt sympatycznych żartów, wydzielający z rury wydechowej charakterystyczną, niepowtarzalną woń. 20 marca minęła 65 rocznica rozpoczęcia seryjnej produkcji tego auta.

No właśnie, seryjna produkcja... W 1957 roku, kiedy to z Fabryki Samochodów Osobowych na



Żeraniu wyjechały pierwsze Syreny, ich karoserie były wyklepywane ręcznie na cementowo-asfaltowych formach! Ten sposób nie miał prawa być szybki i masowy, czego dowodem może być fakt, iż do końca tamtego roku wyprodukowano zaledwie 200 sztuk tych pojazdów. W kolejnym było podobnie – 300 sztuk. Dopiero od 1959 roku, kiedy to w FSO zaczęła działać prasa tłocząca elementy karoserii można mówić o prawdziwej seryjnej produkcji. Syreny produkowane były w FSO do 1972 roku, potem przeniesiono ją do Fabryki Samochodów Małolitrażowych w Bielsku-Białej. Ostatni pojazd tej marki opuścił fabrykę w 1983 roku, a przez 26 lat na drogi wyjechało nieco ponad 521 tysięcy Syren wszystkich generacji i odmian.

Decyzja o uruchomieniu produkcji własnego, polskiego samochodu zapadła na PRL-owskim szczeblu

rządowym w 1953 roku. We wstępnych założeniach zalecano maksymalne wykorzystanie części z produkowanej wówczas Warszawy M20. Ze względu na deficyt stali zaproponowano też duży udział drewna i płyt pilśniowych w konstrukcji karoserii. Właścicielami Syren mieli stać się m.in. przodownicy pracy, aktywiści, naukowcy i przedstawiciele „inteligencji pracującej”.

Opracowywaniem prototypu samochodu zajęło się kilka zespołów, których prace koordynował inżynier Karol Pionnier. Testy pierwszych i kolejnych projektów spowodowały m. in. całkowitą rezygnację z elementów drewnianych. Po raz pierwszy auto publicznie zaprezentowano w czerwcu 1955 roku podczas Międzynarodowych Targów Poznańskich. Pół roku później ukończono dokumentację techniczną Syreny,

a przez kolejny rok przygotowywano fabrykę do rozpoczęcia produkcji. Plany zakładały wytwarzanie ok. 10 tysięcy samochodów rocznie. →→

