

iAuto

Numer 165, maj 2022



- Aktualności - 3
- Życie z elektrykiem - 8
- Rozsądny wybór - 15
- Ile eko w eko?- 20
- Badanie z tezą- 24
- Bez obaw - 27
- Uroda staroci -29
- Kto da więcej wygrywa! - 36
- Autodetailing w garażu - 40
- Czym pachnie samochód- 44
- Felieton - Drogowa inflacja - 46
- Tomasz Wołoszyn - rysunek - 48
- Babskie gadanie - 49
- Jak rodziła się magia - 51
- Kalendarium Macieja Rzońcy- 53

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**

Jeszcze miesiąc, (z niewielkim okładem) i złączą się wakacje. Ich przedsmak już widać. Ciepłko i słończko zachęcają młodszych i starszych cyklistów do pedałowania. Jeżdżą jak potrafią, po ścieżkach rowerowych, po ulicach, po drogach, po chodnikach przeznaczonych wyłącznie dla pieszych oraz ciągach pieszo-rowerowych. I fajnie. To znaczy byłoby fajnie, gdyby...

Gdyby na tych rowerach, hulajnogach, i wszystkim, co jeździ (z prądem lub bez) pomykali żwawo ludzie myślący. Mogę sobie chcieć. Obserwując całe to towarzystwo z chodnika (jako pieszy), ze ścieżki rowerowej (na bicyklu) czy zza kierownicy samochodu (najczęściej) wpadam w złość na przemian z politowaniem i dojmującym przygnębieniem. Bo to, co wyczyniają niektórzy kółkowicze trudno zrozumieć. Ani zaakceptować. Przyjmuję więc do wiadomości i tyle.

Jeszcze tylko miesiąc (z niewielkim okładem) i złączą się wakacje. A na wakacjach - hulaj dusza, piekła nie ma. Bez znajomości przepisów i zasad ruchu drogowego miłośnicy pedałów będą jeszcze większym zagrożeniem. Przede wszystkim dla siebie, ale przecież kierowca samochodu też jest zagrożony. Bo przecież w razie, nawet niezawinionej przez kierowcę, kolizji z rowerzystą (czy na przykład z dzieckiem na hulajnodze) konsekwencje mogą być fatalne. Odpowiedzialność prawna, ustalanie winnego, to jedno. Ale przecież dla każdego normalnego człowieka takie zdarzenie jest potężnym szokiem i stresem. A potem gonitwa myśli - może mogłem (mogłam) wyjechać minutę wcześniej, albo może inną drogą, albo w ogóle nie wyjeżdżać.

A do tego wszystkiego na drogach będą nam towarzyszyli kierowcy jadący setki kilometrów na wakacje. Kierowcy nierzadko przemęczeni, niepewnie szukający drogi, zagubieni w miastach, popełniający błędy, ale najczęściej pewni siebie, jadący zbyt szybko (albo zbyt wolno), niekoniecznie samochodami w nienagannym stanie technicznym. I z rodzinami na pokładzie...

Szerokiej drogi



Miroslaw Rutkowski

Przedszkolaki i drogi

„Drogowe ABC” to ogólnopolski program edukacyjny, w którym organizatorzy stawiają sobie za cel wzmacnianie świadomości na temat bezpieczeństwa w ruchu drogowym wśród dzieci w wieku przedszkolnym. Łącząc naukę i zabawę, najmłodszy mają możliwość pozyskać wiedzę z zakresu bezpiecznego poruszania się na drodze, numerów alarmowych oraz poznają podstawy udzielania pierwszej pomocy. Uczestnicy zajęć otrzymają specjalny zestaw materiałów dydaktycznych w formie kolorowanek, labiryntów oraz odblaskową naklejkę z bohaterem programu – misiem Cyrylem. Ponadto, w oparciu o podstawę programową kształcenia dzieci w wieku przedszkolnym, eksperci przygotowali scenariusze lekcji oraz karty pracy do zajęć, które zostały udostępnione na stronie internetowej programu [[LINK](#)] do samodzielnego pobrania przez wszystkich zainteresowanych pedagogów.

Trzecia edycja „Drogowego ABC” rozpoczęła się w lutym i potrwa do końca roku szkolnego. W ramach tegorocznego programu zostały przygotowane nowe materiały edukacyjne, takie jak krótkie filmy animowane z misiem Cyrylem. Co więcej, wzbogacono je o niezwykle ważne w dobie pandemii aspekt podstawowych zasad higieny, mycia rąk oraz zasłania nosa i ust zgodnie z obowiązującymi zasadami. W ramach akcji 25 000

uczniów przedszkoli w całej Polsce weźmie udział w zajęciach edukacyjnych podejmujących tematykę bezpieczeństwa drogowego. Do tej pory w ramach inicjatywy blisko 50 tysięcy dzieci z 598 przedszkoli w 12 województwach poznało zasady bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym. W tegorocznej edycji program obejmie placówki w 16 województwach. Akcja jest w całości finansowana ze środków przekazanych przez jego współorganizatora – sieć stacji Circle K Polska.

Z przeprowadzonego na potrzeby programu „Drogowe ABC”, badania wynika, że 75% ankietowanych rodziców uważa, że dziecko naśladuje ich zachowania – również te na drodze. Mimo to, ponad 80% opiekunów przekracza dozwoloną prędkość, jadąc wraz z dzieckiem samochodem. Prawie co piąty rodzic przyznaje, że sam nie ma wystarczającej wiedzy, a co siódmy – czasu, aby uczyć swoje dziecko zasad bezpieczeństwa na drodze czy podstaw udzielania pierwszej pomocy. Ponad 60% badanych uważa, że przedszkola powinny poświęcać więcej uwagi na edukację dzieci w tym zakresie. W odpowiedzi na oczekiwania rodziców oraz z myślą o bezpieczeństwie najmłodszych, Circle K wraz z Polskim Czerwonym Krzyżem połączyli siły i wspólnie stworzyli program edukacyjny „Drogowe ABC”, aby budować świadomość i wzmacniać prawidłowe postawy wśród dzieci już od najmłodszych lat. ■



Ponura statystyka

Według danych ACEA (l'Association des Constructeurs Européens d'Automobiles) w wypadkach drogowych w Polsce ginie 77 osób na każdy milion mieszkańców. To oznacza, iż polskie drogi należą do najbardziej niebezpiecznych w Unii Europejskiej. Dane policji wskazują, że w ubiegłym roku doszło do 22800 wypadków drogowych. Życie straciło ponad 2200 osób a 26000 straciło zdrowie, niezadawanie nieodwracalnie.

Najmniej bezpiecznie jest w województwach mazowieckim (3113 wypadków), wielkopolskim (2409 wypadków) i łódzkim (2306). Najczęściej do wypadków dochodziło w czerwcu i lipcu, natomiast w październiku zginęło ponad 10 % wszystkich ofiar. Ponad połowa ofiar to kierujący i pasażerowie samochodów, 12 % to rowerzyści i 7 % motocykliści. W wypadkach drogowych straciło życie 527

pieszych, to jest 17 % wszystkich zabitych. Ciężkie obrażenia odniosły 1672 osoby, wszystkich poszkodowanych było 4304.

Poza wymiarem moralnym wypadki drogowe spowodowały wymierne straty materialne. Firmy ubezpieczeniowe wypłaciły 15,3 miliarda złotych odszkodowań. W tym 9,3 mld zł z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC oraz 6 mld z polis autocasco (AC). Można się spodziewać, że wzrost wypłat o 3,2 % z OC i 9,2 % z AC spowoduje powiększenie stawek ubezpieczeń. Trzeba też pamiętać, że wypadki drogowe powodują ogromne koszty w budżecie: służby ratownicze, pomoc medyczna, postępowania prawne, naprawy infrastruktury i, nie zapominajmy, niższe wpływy z tytułu podatków (ofiary nie wytwarzają dochodu).

Bądźcie ostrożni, jedźcie bezpiecznie. ■

Mitsumaniacy zapraszają na zlot

Jubileuszowy, już 20. Zlot MitsuManiaków odbędzie się między 19 a 21 w malowniczym miasteczku rozrywki Mega-Park w Grudziądzu nad Jeziorem Rudnickim. Działający od 17 lat Klub MitsuManiaków zrzesza około 60 000 fanów marki spod znaku Trzech Diamentów. Mitsumaniacy spotykają się na zlotach, ale także pomagają sobie na co dzień komunikując się za pomocą forum www.mitsumaniaki.com, gdzie przekazywane są ciekawostki i informacje na temat marki i samo- ➔➔



chodów Mitsubishi. Klub prowadzi także akcję charytatywną Mitsumaniaki Dzieciom (<http://www.mmdzieciom.pl/>) i zachęca do pomocy w spełnianiu marzeń nieuleczalnie chorych dzieci przebywających pod opieką hospicjów na terenie Polski.

Spotkanie miłośników samochodów Mitsubishi jest dla nich wyjątkowym świętem, podczas którego zaplanowano paradę aut po ulicach miasta zabezpieczoną przez Komendę Policji i Klub Motocyklowy oraz drugi Rajd Turystyczny organizowany wspólnie z Automobilklubem Grudziądzkim. Przewidziano atrakcje dla dzieci i dorosłych, w tym zawody, konkursy wiedzy o Mitsubishi i zabawy. W pro-

gramie zlotu znalazły się także występy zespołów muzycznych na żywo przeplatanych licytacjami na rzecz fundacji MitsuManiaki Dzieciom.

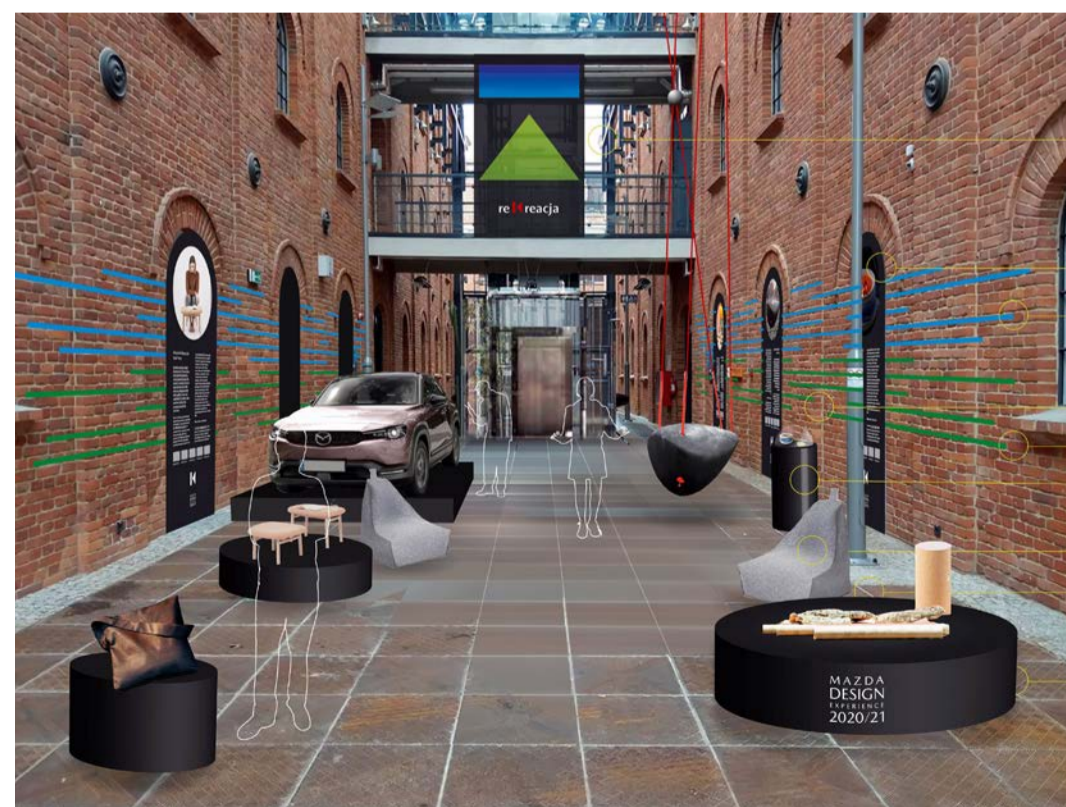
W programie zlotu są wybory najlepszego auta zlotu w różnych kategoriach: najlepszy lakier, najlepsze wnętrze, felga, oldschool, system nagłośnienia, czy układ wydechowy. Zloty MitsuManiaków odbywają się pod patronatem Mitsubishi Motors Polska oraz władz miast i województw - patronami 20. Zlotu MitsuManiaków w Grudziądzu będą Prezydent Miasta Grudziądzka i Wojewoda Kujawsko-Pomorski. Więcej informacji i dokładny program zlotu można znaleźć klikając na [LINK](#) ■

Łódź Design Festival

Do 22 maja w łódzkim Art_Inkubatorze trwa Łódź Design Festival. Jednym z ważniejszych punktów imprezy jest wystawa pod tytułem „Piknik na skraju drogi”. Prezentowane obiekty odnoszą się do poprawy kondycji mentalnej i fizycznej człowieka. Na wystawie pokazano prace sześciorga (spośród 150 zgłoszonych) polskich projektantów: Martyny Piątek, Alka Rokosza, Wojciecha Błaszczyka, Karo-

liny Gardzilewicz, Anny Elizy Gwiazdy i Konstancji Kaźmierczyk. To młode pokolenie polskich projektantów doskonale rozumie wyzwania współczesności, potrzebę nowego podejścia do projektowania i do świata w którym żyjemy. Prace zaprezentowano w towarzystwie Mazdy MX-30, niesablonowego modelu, która jest pierwszym modelem elektrycznym japońskiego producenta, a zarazem inspiracją dla zaprojektowanych obiektów. Szósty rok z rzędu partnerem Łódź Design Festival jest Mazda. Wzorem poprzednich lat, poza wsparciem merytorycznym, japoński producent zapewnia imprezie związanej z designem pomoc logistyczną. Do dyspozycji gości – projektantów i dziennikarzy biorących udział w festiwalu – oddano najnowsze Mazdy CX-5.

Podczas tegorocznego ŁDF fanów motoryzacji i dobrego designu zaskoczyła pierwsza w Polsce publiczna prezentacja nowej hybrydowej Mazdy CX-60 – szczytowego osiągnięcia stylistyki KODO. ■



78. Rajd Polski. Mikołajki, 10 - 12 czerwca

Drugi weekend czerwca będzie dla fanów rajdowych zmagani spotkaniem z 78. edycją Rajdu Polski. Walka o zwycięstwo w ORLEN 78. Rajdzie Polski zostanie rozegrana na czternastu odcinkach specjalnych o nawierzchni szutrowej. Organizatorzy rajdu przygotowali siedem, dwukrotnie przejeżdżanych prób sportowych, które liczą 188,10km. Całkowita długość trasy czwartej rundy Mistrzostw Europy FIA wynosi 852,33km.

Piątek, 10 czerwca będzie pierwszym dniem rywalizacji, do której start nastąpi o godzinie 17:00 w centrum Mikołajek. Wcześniej, o godz. 12:30 rozegrany zostanie odcinek kwalifikacyjny Baranowo (fragment ubiegłorocznego oesu Gmina Mragowo). O godz. 19:00 rozpocznie się widowiskowa próba na torze Mikołajki Arena, do której dwie załogi startują równocześnie. W sobotę, 11 czerwca na kierowców i ich pilotów czeka siedem odcinków specjalnych liczących 107,36 km. Po pokonywanych dwukrotnie oesach Krzywe, Wojnasy i Wieliczki zawodnicy zmierzą się ponownie na torze Mikołajki Arena. W niedzielę, 12 czerwca finał walki o końcowy triumf w ORLEN 78. Rajdzie Polski. Sześć wymaga-

jących odcinków (przejeżdżane dwukrotnie Mikołajki Max, Świątajno i Miłki) o długości 78,24 km wyłoni zwycięzcę polskiego klasyka. Drugi przejazd próby sportowej Miłki będzie jednocześnie dodatkowo punktowanym Power Stage'm.

Szampany wystrzelą na mecie podczas uroczystego zakończenia ORLEN 78. Rajdu Polski w centrum Mikołajek o godz. 17:45.

Rajdowe Mistrzostwa Europy to najstarszy rajdowy cykl na świecie. Międzynarodowa Federacja Samochodowa (FIA) organizuje go od 1953 roku, a na liście triumfatorów tych rozgrywek są nazwiska trzech polskich kierowców: Sobiesława Zasady (1966, 1967, 1971) Krzysztofa Hołowczyca (1997) oraz Kajetana Kajetanowicza (2015, 2016, 2017). Tegoroczne Rajdowe Mistrzostwa Europy (FIA ERC) przynoszą sporo nowości. Trzon kalendarza pozostał bez zmian, ale w 2022 roku, dzięki nowemu promotorowi cyklu, kibice mogą oglądać rundy mistrzostw na żywo, korzystając z usługi WRC+. Zawodnicy z kolei zyskują szanse walki o dodatkowe punkty do klasyfikacji mistrzostw, dzięki wprowadzeniu Power Stage'a.



Od sezonu 2022 pięć najszybszych załóg finałowego oesu (Power Stage) rundy FIA ERC zdobywa dodatkowe punkty do klasyfikacji mistrzostw wg klucza 5-4-3-2-1. Tym samym w puli jest dodatkowe 40 punktów do zdobycia w trakcie całego sezonu. Schemat punktacji za miejsce w klasyfikacji generalnej rundy pozostaje bez zmian. Punkty zdobywa pierwsze piętnaście załóg. Zrezygnowano jednak z premiowania miejsc zajętych w klasyfikacji pierwszego i drugiego etapu zawodów. Oprócz tytułu w klasyfikacji generalnej, zawodnicy mogą walczyć także o laury w kategoriach towarzyszących, czyli FIA ERC3 (samochody Rally3), FIA ERC4 (samochody Rally4), FIA ERC4 Junior (samochody Rally4, kierowcy do 27 lat) oraz ERC Open.

Oglądanie rywalizacji sportowej na 78. Rajdzie Polski jest

płatne. Najtańsze karnety kosztują 119 złotych, do tego trzeba doliczyć parkingi – 49 złotych. Karnet VIP umożliwia wejście na każdą próbę sportową, wstęp na Super oes, do namiotu VIP i wjazd na parkingi VIP kosztuje 799 złotych. W tej cenie jest też lot helikopterem.

Szczegóły na stronie organizatora [\[LINK\]](#)



Życie z elektrykiem

TEKST I ZDJĘCIA: MARCIN BANASZKIEWICZ



Nissanem Leaf pokonałem w sumie kilkaset kilometrów w różnych warunkach. Jeździłem po Warszawie i okolicach, ale też zaliczyłem kilka dłuższych podróży. Czy po tygodniu jazdy testowym można się przekonać, że auto elektryczne może „spalinową motoryzację”?

Do testów otrzymałem model Nissan Leaf e+, z powiększonym akumulatorem w wersji wyposażenia Tekna. Leaf to jeden z najczęściej spotykanych samochodów elektrycznych na polskich ulicach.

„tu jest jakby luksusowo”

Opowieść o przygodzie z Nissanem LEAFem+ zacznę od prezentacji auta. Już nazwa zdradza, że mamy do czynienia z wersją wyposażoną w akumulator o większej pojemności, ale i mocy. Przede

wszystkim mamy do dyspozycji 217 KM oraz 340 Nm momentu obrotowego.

Wersja wyposażenia Tekna jest najbogatszą z możliwych. O komfort dba system inteligentnego kłuczyka, klimatyzacja automatyczna, podgrzewana kierownica oraz wszystkie fotele, a także system audio Bose. Na wyposażeniu znajdziemy między innymi czarną, wykonaną częściowo ze skóry tapicerkę. Mamy również aktywny tempomat, adaptacyjne światła drogowe (reflektory w technologii

FULL LED), funkcje ProPILOT oraz E-Pedal, a także systemy wspomagające bezpieczeństwo: rozpoznawanie znaków, ostrzeganie o ruchu w kierunku poprzecznym, martwe pole, utrzymywanie pasa ruchu czy awaryjne hamowanie. Do tego wszystkiego dodać należy trzy gniazda USB (w tym jedno USB typu C), system kamer 360, Apple CarPlay oraz Android Auto.

Trochę na sportowo

Silnik elektryczny Leafa ma ciekawą charakterystykę: jego moment obrotowy osiąga maksymalną wartość od 0 obr./min, z kolei maksimum mocy przypada na przedział 3283-9795 obr./min. Oznacza to, że od ruszenia z miejsca do osiągnięcia przez silnik Nissana 3283 obrotów na minutę auto wgniata pasażerów w fotel z niemal stałą siłą. To sprawia, że LEAF e+ „pierwszą setkę” osiąga w zaledwie 6,9 sekundy.

Zrelaksuj się

Wspomniałem wyżej, że na wyposażeniu modelu testowego mieliśmy funkcje PRO-PILOT oraz E-Pedal. Obie przenoszą przyjemność z jazdy na zupełnie inny poziom.

Pro_Pilot to ograniczona jazda autonomiczna na drogach szybkiego ruchu czy autostradach. „Jedynym” czym ma zająć się kierowca, to trzymanie rąk na kierownicy i kontrolowanie otoczenia. Systemy pokładowe zadbają o kontrolę pasa ruchu, dostosowanie prędkości do ograniczeń oraz poprzedzającego pojazdu, a w razie utraty kontroli (np. puszczenie kierownicy i brak reakcji na ostrzeżenia) zatrzymają samochód.

E-Pedal natomiast jest przydatny w mieście. Zdjęcie nogi odczuwalnie redukuje prędkość, możliwe jest całkowite zatrzymanie auta w ten sposób.

Nowością jaką spotkałem w samochodzie było również cyfrowe lusterko wsteczne. Przyda się →→



zwłaszcza wtedy, gdy tylną kanapę zajmuje dwoje dorosłych pasażerów, a bagażnik zapakowany jest niemal pod dach. Wystarczy przełączyć, by wyświetlany był w nim obraz z kamery na klapie bagażnika. Ja jednak potrzebowałem kilku dni, by się przyzwyczaić do takiej obserwacji tego, co dzieje



się za autem. Jestem jednak zdecydowanym fanem klasycznego rozwiązania.

Fotele Nissana Leafa są stosunkowo proste, ale do codziennej jazdy wygodne. W dłuższej trasie brak możliwości szerszej regulacji (np. podparcia podudzi czy poduszki lędźwiowej) trochę daje się we znaki.

Ekonomia i osiągi auta elektrycznego

W czasie podróży nie oszczędzałem sobie żadnych wygod oferowanych przez samochód. Wszystkie systemy oraz klimatyzacja zawsze były ustawione w pozycji ON. Czy dużo będzie takiej jazdy na prądzie? Dużo. Jeżeli wjedziemy na autostradę – największego wroga każdego „elektryka” - to możemy liczyć na około 270 km zasięgu. Nawet przy w miarę dynamicznej, zgodnej z przepisami jeździe. Co ciekawe, w mieście zasięg rośnie! Oszczędnie obchodząc się z pedałem gazu można przejechać do 350 km. To efekt działania systemu odzyskiwania energii w czasie hamowania. Uproszczeniu działa to tak, że po puszczeniu pedału gazu samochód zwalnia nie za sprawą układu hamulco-



wego, który zmienia energię kinetyczną w ciepło, lecz za sprawą elektrycznego silnika, który zmieniając się w prądnicę, zamienia energię kinetyczną w prąd gromadzony w akumulatorach.

Korzystając z szybkiej ładowarki (50 kW) baterię można „zatankować” od 20% do 80% w ok. 60 minut, a do 100% – w ok. 90 minut. Jeśli uży-



jemy pokładowej ładowarki 6,6 kW, to bateria 62 kWh „dobije” od 0 do 100% w 11 godzin 30 minut. Natomiast ładowanie z domowego gniazdka to zadanie dla cierpliwych – trwa ok 26 godzin.

Warto jednak pamiętać, wybierając się w długą podróż, że tylko pierwsze dwa ładowania będą „szybkie” – każde →



kolejne trwać będzie dłużej. Niemniej samochód sam dba o to, abyśmy nie przegapili ładowarek na trasie i pokazuje na mapie, gdzie znajdziemy najbliższą.

Tanio już było

Ceny Nissana Leaf w tej wersji silnikowej zaczynają się od 183 tys zł. Tanio nie jest, nie oszukujemy się. Jednak czy LEAF e+ w tak bogatej wersji jest za drogi? Tu zaczyna się dyskusja, bowiem patrząc na rynek samochodów, tak naprawdę to auto elektryczne wcale do najdroższych nie należy. Wydaje mi się, że różne opcje finansowania (w tym program „mój elektryk”) sprawiają, że LEAF będzie czymś, na co pozwoli sobie statystyczny „Kowalski”. Warto jeszcze wspomnieć o ciekawej promocji. Nissan oferuje przy zakupie LEAF-a voucher na 1000 kWh na stacjach Green-Way. Oznacza to około 500km „darmowego” zasięgu. →→



Dane techniczne

Nissan Leaf e+ mierzy 449,0 cm długości, 178,8 cm szerokości (203,0 cm z lusterkami) i 154,0 cm wysokości. Jego rozstaw osi to 270,0 cm. Bazowa pojemność bagażnika wynosi 435 litrów, a maksymalnie można ją powiększyć do 1176 l.

Wersje Nissana LEAF e+

Bateria o pojemności 40 kWh,
silnik o mocy 150 KM
moment obrotowy 320 Nm
masa 1543 kg,
prędkość maksymalna 144 km/h
przyspieszenie 7,9 sek
zasięg 285 km (WLTP)

Bateria o pojemności 62 kWh,
silnik o mocy 217 KM
moment obrotowy 340 Nm
masa 1705 kg,
prędkość maksymalna 157 km/h
przyspieszenie 6,9 sek
zasięg 385 km (WLTP)



Test Nissana LEAF e+ pokazał, że w warunkach zimowo-wiosennych auto elektryczne zużywa około 18 – 20 kWh na 100 kilometrów. Wybierając sieć szybkich ładowarek GreenWay zapłacimy około 40 zł za 100 km, co w przeliczeniu na dzisiejsze ceny benzyny daje ok 6 L PB95. Czy warto zatem inwestować w elektryka? Tak, jeśli macie możliwość ładowania w miejscu swojego zamieszkania lub znajdziecie w swojej okolicy tańsze lub darmowe ładowarki.

Podsumowanie

Samochód zrobił na mnie bardzo pozytywne wrażenie i uważam, że warto brać pod uwagę Leafa przy zakupie pojazdów elektrycznych. ■



Suzuki Swace HEV

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Suzuki kojarzy się mi przede wszystkim z autami terenowymi: Vitara, Jimmy i małymi, miejskimi: Swift ale także, Ignis. Tym razem w ofercie japońskiej firmy pojawiło się kombi – Swace. Jest to hybryda typu HEV (Hybrid Electric Vehicle).

Swace jest drugim – po modelu Across – modelem produkowanym w ramach umowy o współpracy z Toyotą Motor Corporation. Suzuki nie projektowało auta od podstaw, jest bliźniaczo podobne Toyocie Corolli TS. Oba auta różnią się jedynie mniej lub więcej znaczącymi detalami.

Kombi Suzuki naprawdę dobrze wygląda. Dynamiczna stylizacja, szeroka, nisko osadzona sylwetka i poszerzone błotniki sprawiają, że Swace wygląda solidnie ale elegancko, z klasą i nieco sportowo. Takie są wymogi współczesnej motoryzacyjnej mody i ten model jest jej dobrym przykładem. Linia nadwozia Swace zawdzięcza opadającej linii dachu, mocno →→



pochylonej tylnej szybie i kształtowi ledowych świateł, które zdominowały tył samochodu. Sportowego charakteru nadaje auto również przedni pas z ciekawie zaprojektowanymi reflektorami. Do tej sportowej stylistyki nadwozia pasują relingi dachowe, przetłoczenia tylnych drzwi, oraz 16-calowe felgi aluminiowe o sportowym wyglądzie.

Dlaczego kupujemy kombi? Bo potrzebny jest nam duży bagażnik. Swace spełni oczekiwania, bo przestrzeń bagażowa ma pojemność 596 litrów. To sporo miejsca, które można wykorzystać na sprzęt sportowy, wózek dziecięcy, duże walizki czy rower. Oczywiście przestrzeń bagażową można dodatkowo powiększyć, jednym ruchem składając tylne →



siedzenia. Fajnym i funkcjonalnym rozwiązaniem w przestrzeni bagażowej jest system podwójnej, składanej podłogi. Pozwala ona obniżyć dno bagażnika i zwiększyć możliwości ładunkowe.

We wnętrzu samochodu jest elegancko, ale także funkcjonalnie i komfortowo. Kokpit jest przestronny, doskonale doświetlony, wykończony dobrej jakości materiałami i wieloma chromowanymi elementami. Wygląda to dobrze i tak też się w nim czułam. Zegary to mieszanka analogowej klasyki i cyfro-

wej nowoczesności. Obrotomierz jest klasyczny, natomiast prędkościomierz i komputer pokładowy umieszczono na wyświetlaczu. Całość jest czytelna i intuicyjna w obsłudze. Na konsoli środkowej „rządzi” dotykowy ekran multimedialny. Urządzenie ma 8-calowy ekran, tuner radiowy, funkcję Bluetooth i można nim sterować przyciskami umieszczonymi na kierownicy. Urządzenie obsługuje technologię Apple CarPlay (dla iPhone), a także Android Auto. W przednim schowku umieszczonym pod kokpitem zainstalowano bezprzewodową podkładkę ładu- →





jącą dla smartfonów. W zasięgu kierowcy i pasażera siedzącego z przodu znajdują się również dwa porty USB i wejście AUX. Wielofunkcyjna kierownica jest ogrzewana, podobnie jak wygodne przednie fotele o szerokim zakresie regulacji. Nastrojowe oświetlenie LED w całej kabinie dba o właściwy nastrój. Nie brakuje małych i dużych schowków,

a pasażerowie na tylnych siedzeniach mają pełny komfort podróżowania, bo miejsca jest sporo.

Jednak to co najciekawsze w tym samochodzie to zaawansowane osiągi hybrydowe. Toyota oddała japońskiej marce do dyspozycji tylko jeden układ napędowy, ale za to ten najlepszy. To hybryda →→



HEV (jest dostępna również w Priusie). Podstawą tego układu jest wolnossąca jednostka benzynowa o pojemności 1,8 litra i mocy 98 KM. Uzupełnia ją silnik elektryczny, który ma 72 KM oraz niewielka bateria. Łączny potencjał tego układu to 122 KM. Przyspieszenie do „setki” trwa 11,2 sekundy, prędkość maksymalna 180 km/h. Nie są to sportowe osiągi, ale nie do ekstremalnych szaleństw ten samochód został stworzony. Komfortowi jazdy sprzyja precyzyjnie działająca bezstopniowa przekładnia automatyczna. W zależności od warunków jazdy układ hybrydowy napędza Swace za pomocą silnika elektrycznego, silnika spalinowego lub obu jednostek jednocześnie.

Kierowca ma możliwość wyboru jednego z trzech trybów jazdy, w zależności od preferencji lub aktualnych potrzeb. Swace umożliwia wybór trzech trybów: normal, eco, i sport. Jest jeszcze ustawienie napędu „EV”, w tym ustawieniu pojazd jest napędzany wyłącznie silnikiem elektrycznym. To ustawienie przydaje się podczas pokonywania krótkich dystansów w mieście, tryb eco wspomaga przyspieszanie w sposób przyjazny dla środowiska, jednocześnie dbając o jak najniższe zużycie paliwa. Tryb sport zarządza układem hybrydowym i dba o bardziej dynamiczne przyspieszanie. Swace okazał się autem ekonomicznym w trasie, a jazda w mieście była satysfakcjonująca dla kieszeni, bo średnie zużycie paliwa wyniosło 5,0 l/100 km.

Wysoki komfort jazdy to spory atut tego modelu Suzuki. Swace podróżujemy płynnie, komfortowo, dzięki nisko położonemu środkowi ciężkości i precyzyjnie zestrojonemu zawieszeniu. Nawet na bardzo krętej drodze pokonywanej dynamicznie czujemy się bezpiecznie i pewnie – auto zachowuje się stabilnie.

Jazdę Swace wspomagają liczne, inteligentne systemy bezpieczeństwa. Asystent parkowania wspomaga kierowcę

podczas wjeżdżania tyłem na miejsce parkingowe, parkowania równoległego lub wyjeżdżania z miejsca parkingowego. Układ reagowania przedkolizyjnego monitoruje drogę przed pojazdem, co pozwala zapobiegać kolizjom z innymi pojazdami, pieszymi i rowerzystami. Swace wyposażono także w asystenta utrzymania pasa ruchu, układ rozpoznawania znaków drogowych, inteligentny tempomat adaptacyjny, system monitorowania martwego pola w lusterkach. Ostrzeżenie o ruchu poprzecznym z tyłu pojazdu – RCA pomaga uniknąć kolizji podczas wyjeżdżania tyłem z miejsc parkingowych o ograniczonej widoczności. Suzuki Swace jest dostępne tylko z jednym układem napędowym w dwóch wersjach wyposażenia (Premium Plus i Elegance). Cena zaczyna się od 103 tysiące zł.

Jesteś fanem Hybryd? Jeżeli tak, to ten model Suzuki jest dla Ciebie. Po mieście i podczas dłuższych wakacyjnych podróży będziesz tym autem podróżował spokojnie i rozważnie, ale przede wszystkim komfortowo i oszczędnie. Pomieścisz całą rodzinę i nie będziesz się martwić o to, czy zmieści się bagaż. Jesteś fanem Suzuki, lubisz charakter tej marki, pewną surowość połączoną z wdziękiem tych samochodów? W Swace tego nie znajdziesz, bo to auto zostało stworzone dla tych, którzy od lat jeżdżą autami tej marki, potrzebują funkcjonalnego, praktycznego i ekonomicznego samochodu i chcą pozostać wierni marce. Swace to rozsądny wybór i na pewno znajdzie wielu zwolenników. ■





OPRACOWAŁ: MACIEJ RZOŃCA, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Niedawno pisaliśmy na naszych łamach o 25-leciu działalności niezależnej organizacji Euro NCAP, która zajmuje się testowaniem pod kątem bezpieczeństwa samochodów osobowych sprzedawanych w europejskich salonach dealerskich. Dziś o badaniach prowadzonych przez Green NCAP.

Działalność NCAP dotycząca bezpieczeństwa pojazdów niewątpliwie przyczyniła się do redukcji liczby ofiar wypadków drogowych. Z jednej strony „przymuszono” koncerny do produkcji pojazdów oferujących - już w standardzie - coraz bardziej rozbudowane pakiety bezpieczeństwa. Z drugiej strony, wśród samych użytkowników wzrosła świadomość wagi tego aspektu ruchu drogowego.

Ale Euro NCAP ciągle rozwija swoją działalność o nowe, bardzo ciekawe obszary badań. Pierwsze wyniki są intrygujące i mogą dostarczyć wielu argumentów zarówno zwolennikom, jak i przeciwnikom samochodów elektrycznych czy hybrydowych...

Inaczej pisząc – Euro NCAP, a właściwie jej filia nazwana Green NCAP, zaczęła sprawdzać na ile samochody z różnym napędem są naprawdę →→

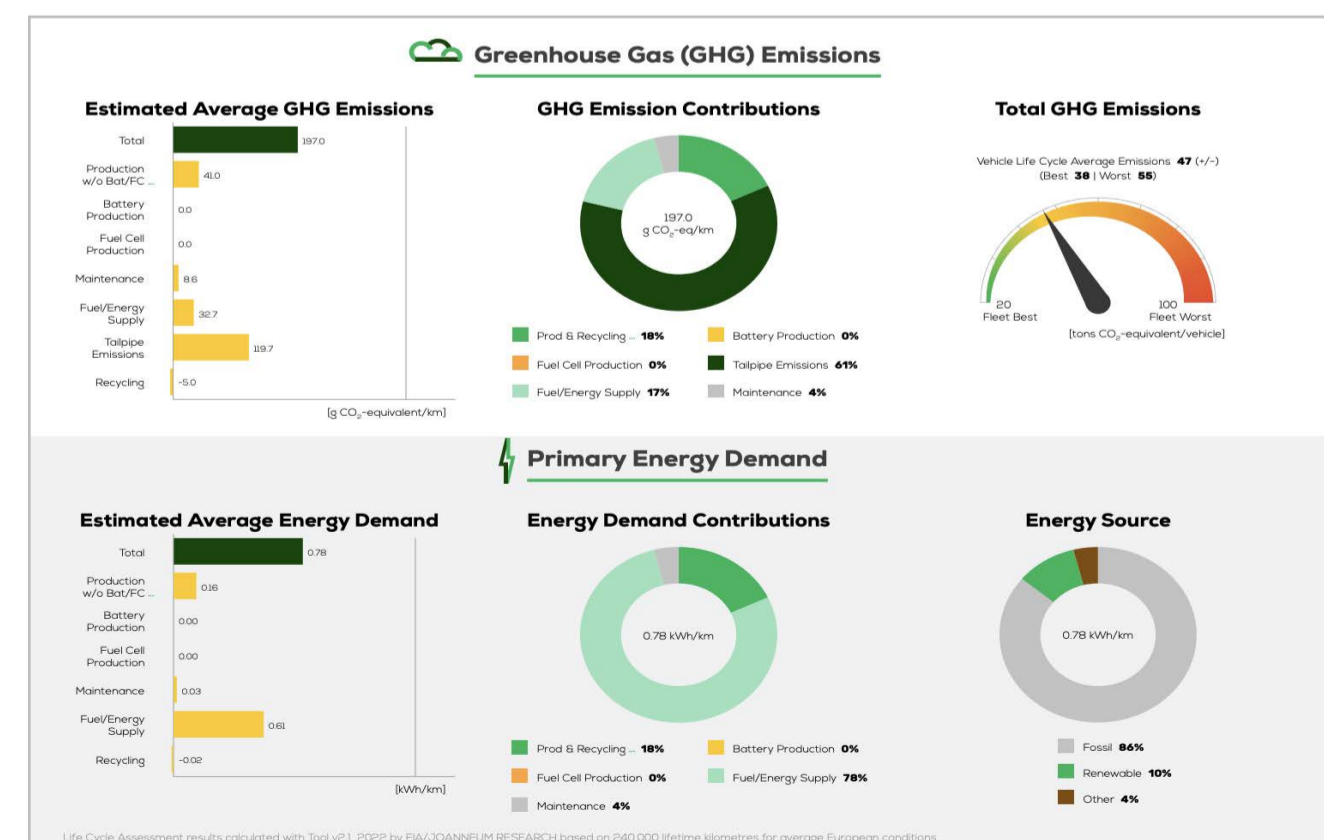
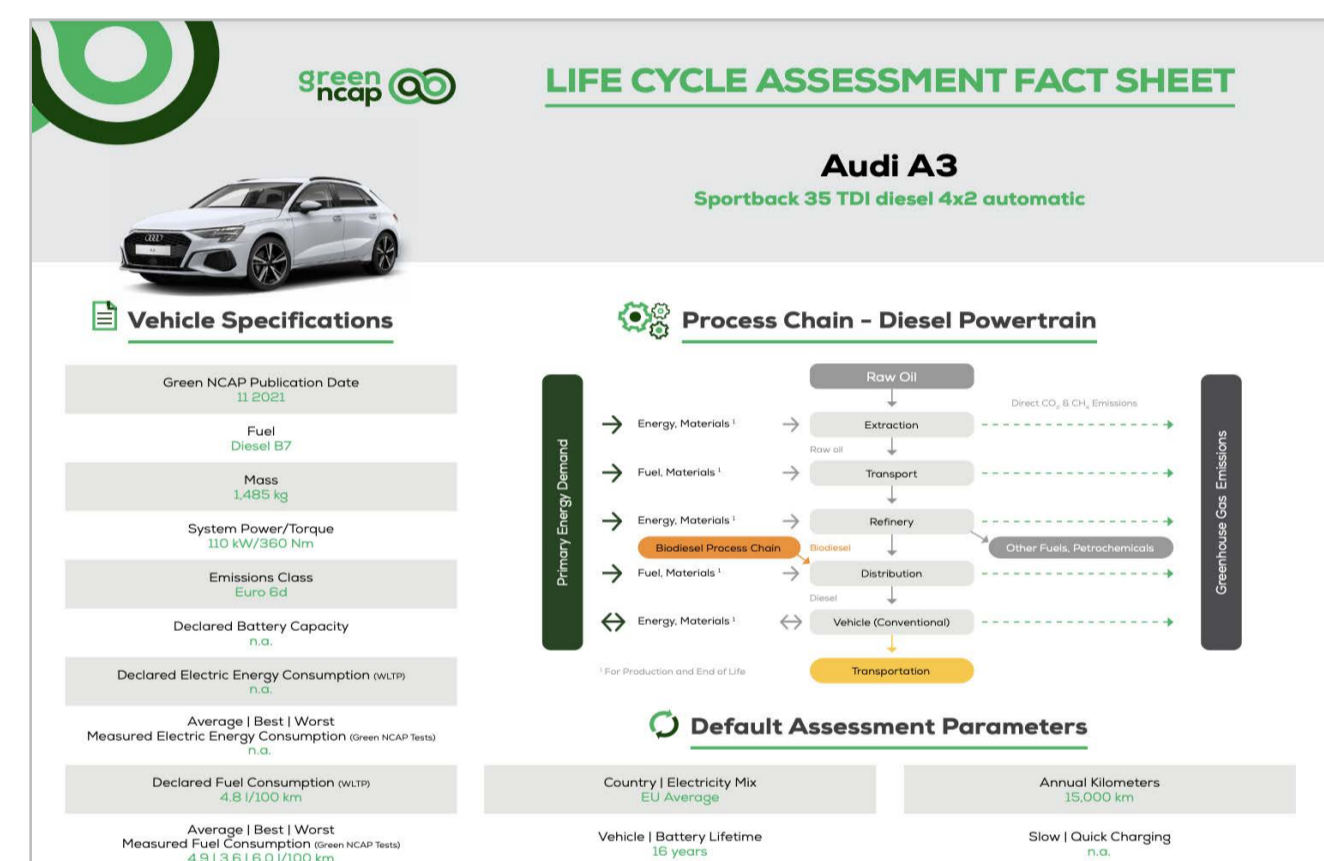
ekologiczne. Opublikowane wyniki obejmują już kilkadziesiąt współczesnych modeli.

Zanim przedstawię szczegóły, trzeba wspomnieć o metodologii i zakresie badań. Przede wszystkim, zajęto się sprawdzeniem „zieloności” samochodów w dwóch obszarach. Po pierwsze, jaki tzw. ślad węglowy pozostawia pojedynczy egzemplarz w trakcie swojego żywota. Po drugie, jaka ilość energii zostanie zużyta do produkcji oraz podczas eksploatacji i kasacji (utyliczacji) pojazdu. Przyjęto przy tym, że „żywność” samochodu wynosi 16 lat i w

tym czasie pokona 240 tysięcy kilometrów. Oczywiście, jest mnóstwo zmiennych, które powodują, że możemy mówić (pisać) o szacunkowych wynikach, bo dane wejściowe także nie są i nie będą jednokowe dla wszystkich europejskich krajów. Liczę jednak, że wraz z upływem czasu Green NCAP będzie doskonalił swoją metodologię i kolejne wyniki będą coraz bardziej szczegółowe i wiarygodne.

Cóż mam na myśli? Na przykład to, że energia elektryczna służąca do napędu samochodu pobrana z gniazdka w Szwecji czy Norwegii, gdzie więk-

szczość tej energii pochodzi z hydroelektrowni będzie bardziej „zielona” niż ta pochodząca chociażby z polskich elektrowni węglowych. To trzeba było jakoś uśrednić. Poza tym są i będą jakieś różnice w zużyciu prądu czy klasycznego paliwa w samochodzie eksploatowanym przez 16 lat w zimnej i zaśnieżonej przez dużą część roku Skandynawii, w porównaniu do takiego samego auta jeżdżącego w Hiszpanii. Bardzo dużo zmiennych występuje też przy samej produkcji samochodu i związanych z tym kosztów środowiskowych ponoszonych podczas pozyskiwania na całym świecie pierwiastków niezbędnych we współczesnym samochodzie. Wydaje się prawdą, że jednak zupełnie inny „ślad węglowy” powstanie przy wytopie tysiąca ton stali w chińskiej oraz europejskiej →→



hucie. Takich przykładów można by podać dużo więcej. Green NCAP nie informuje szczegółowo, jak te problemy zostały rozwiązane w badaniach, na ile są to szacunki, a na ile twarde dane. Mam jednak nadzieję, że – jak wspomniałem wcześniej – nareszcie pojawiają się pierwsze informacje o tym, na ile współczesne samochody są eko, które najbardziej, a które najmniej obciążają środowisko.

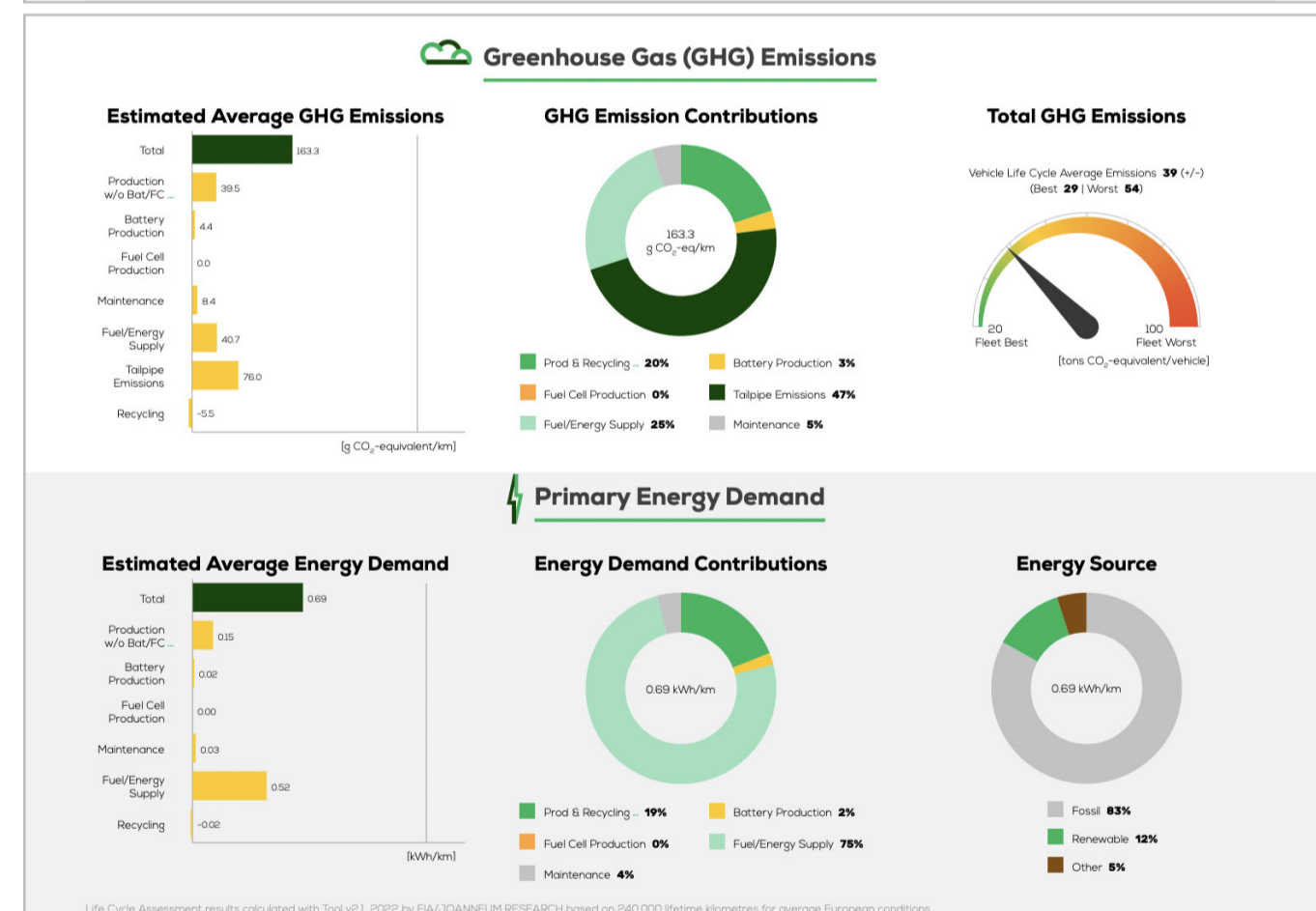
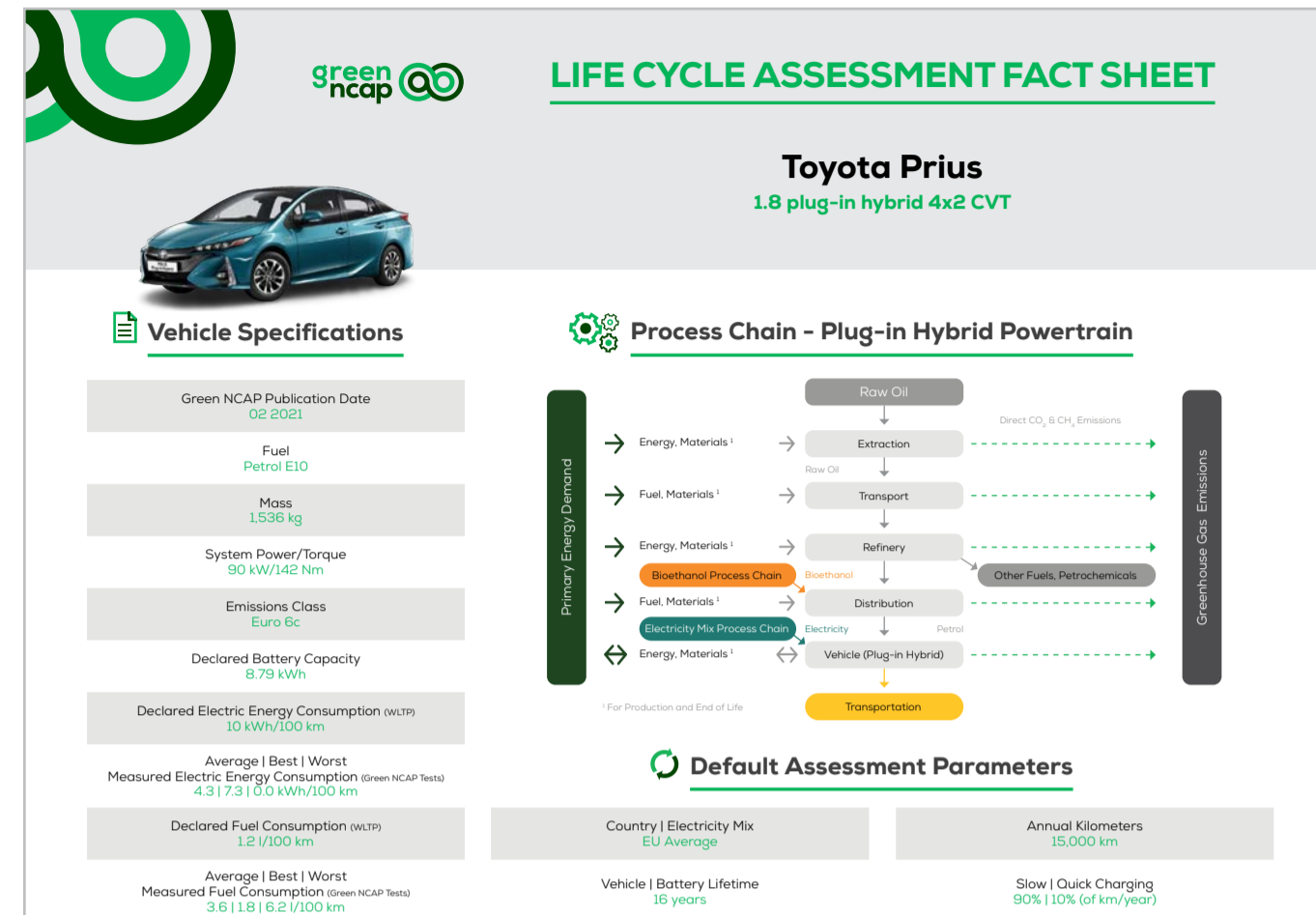
Green NCAP wyraźnie zastrzega że „zastosowana metodologia nie nadaje się jeszcze do tworzenia

rankingu pojazdów. Analiza opiera się na publicznie dostępnych danych o globalnych, ogólnych łańcuchach dostaw i nie bierze pod uwagę procesów produkcji lub recyklingu określonych marek. (...) Korzystając z danych statystycznych wysokiego poziomu, można łatwiej porównywać typy pojazdów, ale niektórzy producenci mogą obliczać wyniki w inny sposób w oparciu o konkretne dane z własnego modelu samochodu”. W ten sposób Green NCAP zabezpiecza się nieco przed ewentualnymi protestami czy pozwami producentów, zachęcając

jednocześnie do ujawniania przez nich certyfikowanych wyników LCA (Life Cycle Assessment) dotyczących marki i modelu.

Pod względem pozostawionego „ślądu węglowego” (wziętym pod uwagę modele oceniane w 2021 roku) w czołówce znalazł się VW ID.3 z elektrycznym silnikiem o mocy 150 kW (ekwiwalent 32 ton CO₂), Nissan LEAF e+ 160 kW (34 tony CO₂), Lexus UX300e 150 kW (35 ton CO₂), ale rekordzistą stał się FIAT 500 87 kW (29 ton CO₂).

Jednak bardzo przyzwyczajając zbyt często od powyższych wartości wypadły też samochody z napędem hybrydowym – Honda Jazz 1.5 i-MMD 72 kW oraz Kia Niro 1.6 GDI 103,8 kW (po 46 ton →→

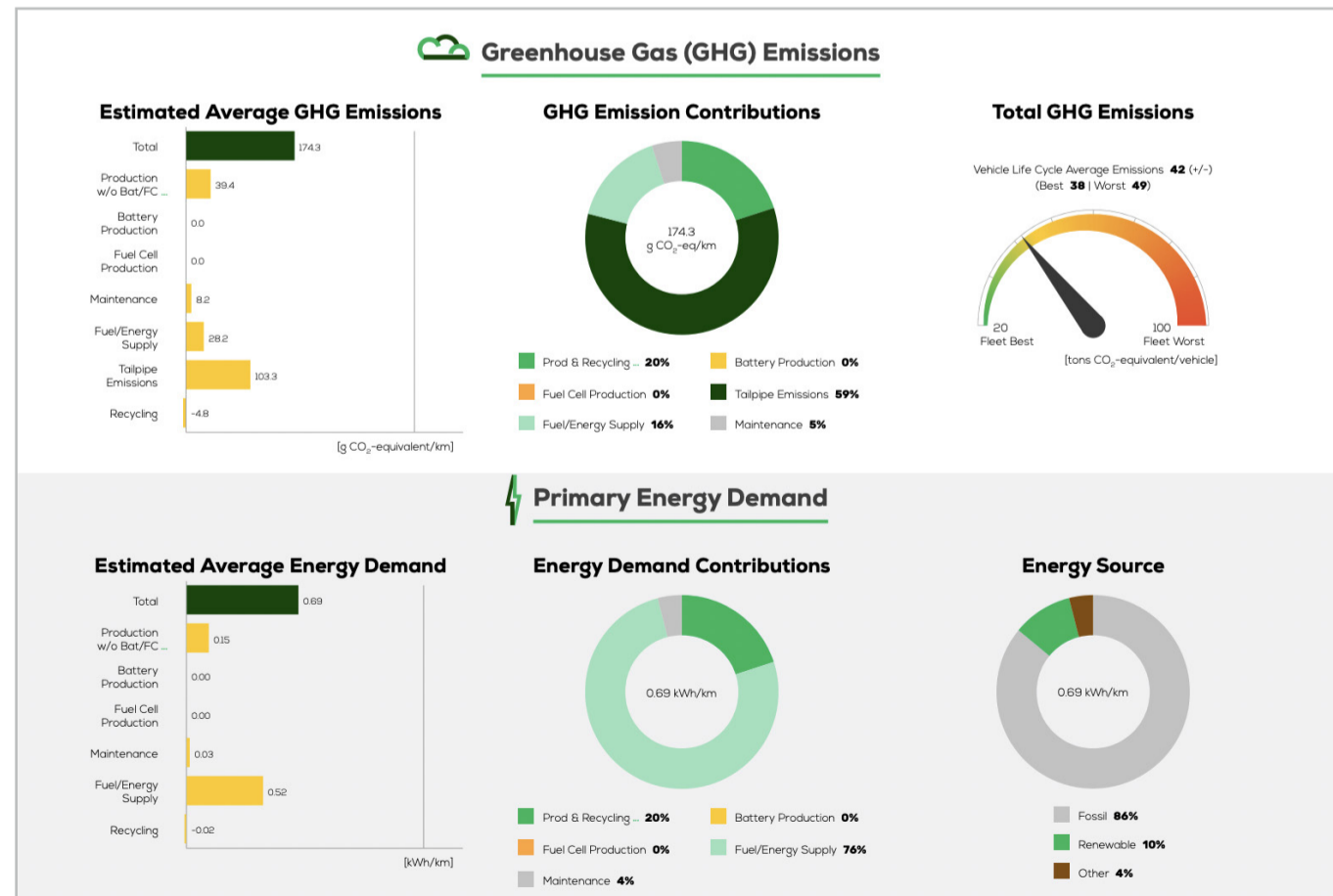
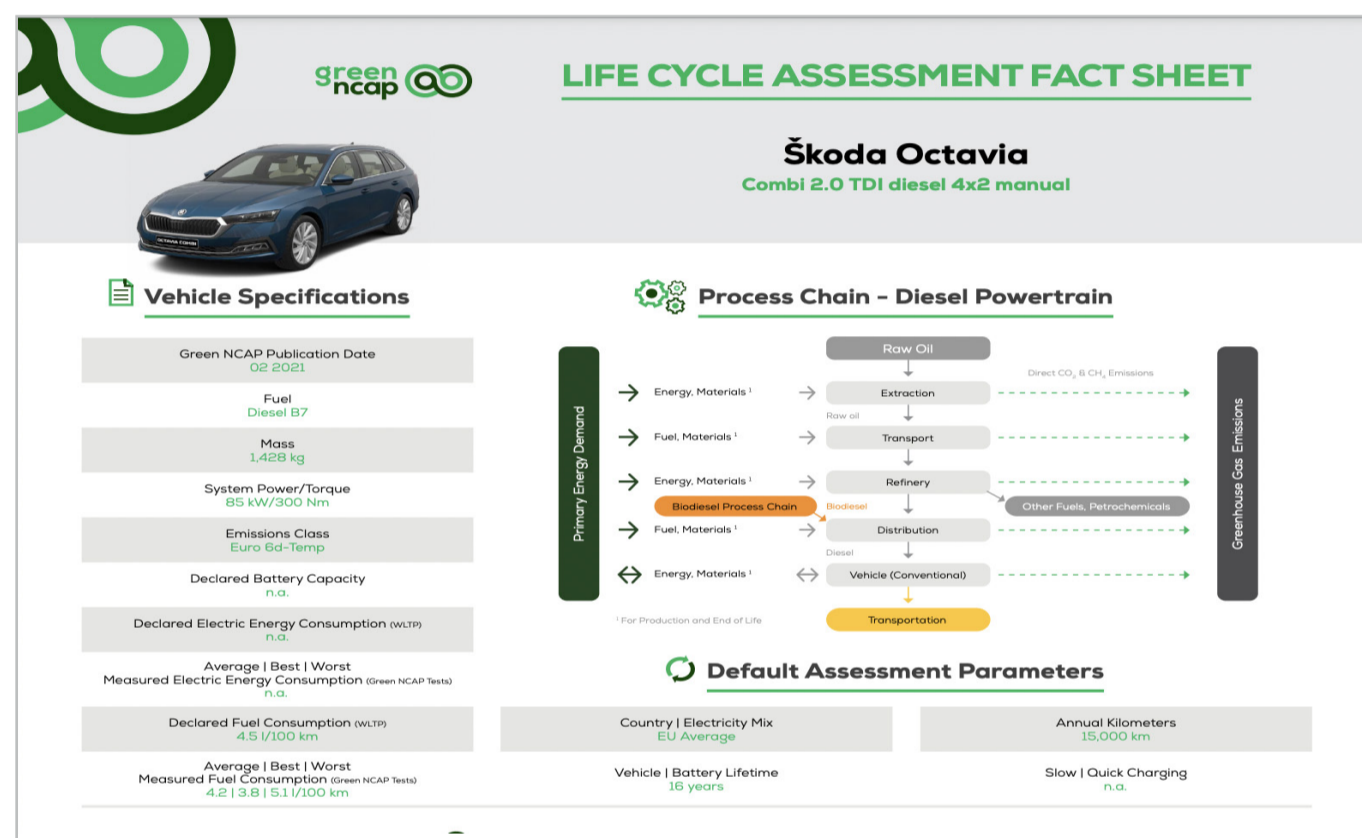


CO₂). Niemal taki sam ślad węglowy (47 ton CO₂) wyliczono dla Audi A3 sportback z silnikiem diesla TDI o mocy 110 kW, mniej (45 ton CO₂) uzyskała Mazda 2 z benzynowym silnikiem o mocy 55 kW, jeszcze lepiej wypadła Skoda Octavia Combi 2.0 TDI 85 kW (42 tony CO₂). Tak więc, trudno tu pisać o jakiejś przepaści na niekorzyść samochodów spalinowych.

Podsumowując, osobiście bardzo doceniam nową inicjatywę Green NCAP, która może nas przybliżyć do prawdy o rzeczywistej ekologiczności samochodów z różnym napędem. Może też przyczyni się to do zmniejszenia energochłonności zarówno w procesie produkcji tych pojazdów, jak i odzyskiwania maksymalnie dużej ilości materiałów w procesie recyklingu.

Weźmy teraz pod uwagę uśrednioną energię użytą w trakcie żywota auta. Tutaj pozytywnym rekordzistą jest ponownie Skoda Octavia Combi 2.0 TDI (164 MWh), minimalnie gorzej wypadła Toyota Prius 1.8 Plug-in-Hybrid (166 MWh) oraz Peugeot 208 1.5 Blue HDI (169 MWh).

Dla porównania – na drugim biegunie znajduje się Land Rover Discovery D180 2.0 diesel (281 MWh), Hyundai Nexo z silnikiem wodorowym o mocy 120 kW (261 MWh) czy Mitsubishi Outlander 2.4 Plug-in-Hybrid (293 MWh). Oczywiście, każdy się zorientuje, że duży i ciężki Outlander (prawie 2000 kg) po prostu musi zużyć więcej energii niż np. 1500-kilogramowy Prius. I to zarówno podczas produkcji, jak i podczas eksploatacji.

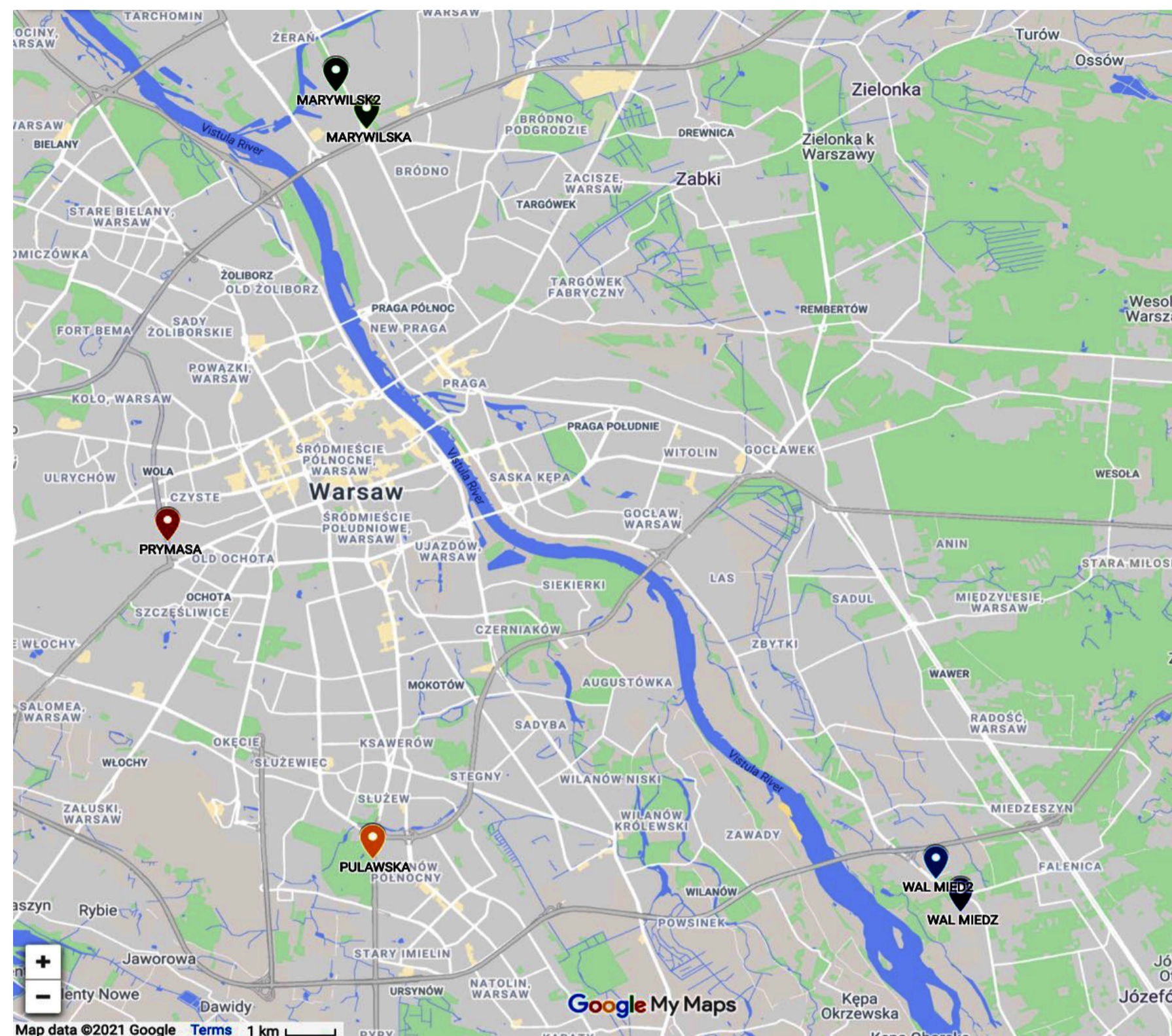


Badanie z tezą

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Od czasu, kiedy ludzie zaczęli mieszkać w miastach, towarzyszy im zaduch, fetor i góry śmieci. Z czasem poradzono sobie z płynącymi rynsztokami ściekami, śmieci wywożono, sprzątno odchody zwierząt pociągowych. Dymy z pieców węglowych ogrzewających mieszkania w znacznym stopniu wyeliminowano dzięki sieciom ciepłowniczym. Ale w XXI wieku powietrze w miastach nadal jest złe.

Za głównego sprawcę miejskiego smogu uważa się transport drogowy. Samochody trują, to fakt. Związki chemiczne wydostające się z rur wydechowych szkodzą zdrowiu i są jedną ze składowych miejskiego smogu. Powiększają go drobinki klocków hamulcowych, opon, różnych płynów i preparatów chemicznych (nie tylko samochodowych). Takie składowe, jak →



ilość, wielkość i rodzaj cząstek w powietrzu mają wpływ na zdrowie mieszkańców. Przeprowadzone jesienią 2020 roku badanie miało określić, jak samochody wpływają na jakość powietrza w Warszawie. The Real Urban Emissions, stworzone przez fundację FIA oraz Międzynarodową Radę ds. Czystego Powietrza, firmuje raport, który badanie podsumowuje. Wykonano 220 tysięcy pomiarów z niemal 148 tysięcy samochodów osobowych. Pomiary wykonywane były w 6. punktach umieszczonych w 4. lokalizacjach. Należy zauważyć, że w Warszawie zarejestrowanych jest ponad 2 miliony pojazdów, w tym osobowych około 1,5 miliona, a miejsc, w których

ruch samochodowy może mieć istotny wpływ na stan powietrza nieco więcej niż 4. Dane statystyczne dotyczące liczby samochodów spełniających kolejne normy emisji spalin, samochodów sprowadzonych, starszych i młodszych z silnikami wysokoprężnymi i benzynowymi wraz z wynikami pomiarów (pozyskanymi metodą teledetekcji) stanowią podstawę wniosków podsumowujących przeprowadzane badanie. Badanie miało potwierdzić tezę, że samochody szkodzą. A najbardziej stare, niesprawne diesle. No i potwierdziło. Tyle, że było to oczywiste i przed badaniem. Czy zatem pieniądze wydane na badanie i opracowanie raportu, wraz z propozycjami rozwiązań, →

zostały zmarnowane? Zapewne intencje były dobre, a wyszło... jak wyszło. Porzekadło mówi, że dobrymi intencjami jest piekło wybrukowane. Coś w tym jest.

Autorzy zapewniają: *Niniejszy raport zawiera szczegółową ocenę rzeczywistych emisji zanieczyszczeń z warszawskich pojazdów, a także zalecenia dotyczące polityki w zakresie poprawy efektywności środowiskowej pojazdów w mieście. W szczególności badamy koncentrację pojazdów w mieście oraz ich emisyjność, aby określić, w jaki sposób władze Warszawy mogą ograniczyć zanieczyszczenia wytwarzane w ruchu drogowym.*

I serwują szereg zaleceń dla władz miasta:

- Ograniczyć napływ starych pojazdów o wyższej emisyjności m. in. przez programy złomowania, ulgi podatkowe i inne zachęty finansowe, zniechęcające do zakupu starych pojazdów. czy wprowadzenie ograniczeń dotyczących wieku pojazdów lub norm emisji spalin.
- Objęcie ograniczeniami pojazdów z silnikami wysokoprężnymi i benzynowymi, które nie spełniają normy Euro 4 i wcześniejszych. Ponadto stopniowe wyłączenie z ruchu drogowego pojazdów z silnikami wysokoprężnymi spełniających normy Euro 4 i Euro 5 oraz pojazdów z silnikami benzynowymi spełniających normę Euro 4.
- Raport wskazuje na zbyt dużą emisję CO i HC w pojazdach benzynowych sprzed wprowadzenia normy Euro 5 w Warszawie w porównaniu z pojazdami w Brukseli. Sugeruje się, że może to wskazywać na pewne skutki przejścia na gaz płynny.
- Sugeruje się 7-letni limit wiekowy dla taksówek. Oznacza to ma usunięcie z ulic 43% taksówek odpowiedzialnych za 58% do 87% obecnej emisji wszystkich zanieczyszczeń.
- Zastąpienie 80% autobusów miejskich, które spełniają normy niższe niż Euro VI takimi, które te normy spełniają albo zastępowanie ich autobusami elektrycznymi.

Nie potrzeba specjalnych badań, analizy statystyk i danych technicznych, żeby wiedzieć, że:

- Stare samochody emitują więcej szkodliwych związków chemicznych, niż nowe.
- Im więcej paliwa spala silnik, tym więcej spalin trafia do atmosfery.
- Samochody ciężarowe spalają znacznie więcej paliwa, niż osobowe, zatem są większym zagrożeniem dla zdrowia mieszkańców.
- Stary autobus emituje znacznie więcej szkodliwych związków, niż nowy.
- Auta elektryczne nic nie emitują, bo ich wydech jest... kominem elektrowni.
- Samochody stojące w korkach trują bardziej, niż te, które jadą.
- Stosunkowo nowe, ale niesprawne auto, może bardziej szkodzić niż starsze, w doskonałym stanie technicznym
- Budowa wielkich osiedli bez przemyślanej i dostosowanej do ich wielkości organizacji ruchu i sieci dróg powoduje zatory i korki.
- Sprawnie działająca komunikacja zbiorowa sprzyja rezygnacji z jazdy samochodem.

Jak pogodzić interes społeczny, w tym przypadku likwidacja uciążliwości związanych z motoryzacją, z indywidualnymi potrzebami mieszkańców, którzy chcą lub muszą poruszać się po mieście samochodami? W dwumilionowym mieście to bardzo trudne zadanie. Metodą zakazów, nakazów i srogich opłat wiele się nie osiągnie, skuteczniej działają zachęty i ułatwienia. Oczywiście trzeba eliminować z ulic samochody niesprawne, z usuniętymi elementami układu wydechowego, gubiące płyny eksploatacyjne, nadmiernie szkodzące środowisku. Trzeba racjonalnie organizować ruch drogowy, komunikację zbiorową, transport towarów. Trzeba mądrze wyważyć wszelkie konsekwencje podejmowanych działań, czasem godzić ogień z wodą. Podstawą jest rozeznanie potrzeb mieszkańców, możliwości finansowych i organizacyjnych miasta, perspektyw rozwoju oraz stan aktualny. Wyrywkowe badanie fragmentu rzeczywistości powoduje podejmowanie decyzji obarczonych błędem. A konsekwencje mogą być odwrotne do zamierzonych. ■

Bez obaw

TEKST I ZDJĘCIE: MARCIN BANACH

Od wielu lat przyzwyczailiśmy się do – co najmniej – setek tysięcy Ukraińców (głównie mężczyzn) pracujących w naszym kraju. Wielu z nich miało własne pojazdy i ukraińska tablica rejestracyjna nie była rzadkim widokiem. Sytuacja diametralnie zmieniła się 24 lutego, w dniu rozpoczęcia rosyjskiej inwazji militarnej na naszego wschodniego sąsiada. Po polskich drogach jeździ obecnie zdecydowanie więcej ukraińskich samochodów, a więc wzrosło także niebezpieczeństwo kolizji z takim „pozaunijnym” pojazdem. Potencjalnie niesie to ze sobą problemy z likwidacją szkody komunikacyjnej.

Skupię się tutaj jedynie na sytuacji, gdy winowajcą jest kierowca z Ukrainy! W przypadku naszej winy (polskiego kierowcy) problem rozwiązuje się standardowo. Wspólne oświadczenie na zwykłych zasadach w zupełności wystarczy, by pokryć szkody w ukraińskim pojeździe.

W pierwszych tygodniach wojny z obu stron polsko-ukraińskich przejść granicznych ustawiały się gigantyczne kolejki do odprawy. Z Polski wyjeżdżali mężczyźni, by wstąpić do oddziałów wojskowych. Z kolei do naszego kraju trafiło ok. 2,7 mln – głównie – kobiet i dzieci, z których wiele tysięcy wyjechało później do innych krajów. Procedury graniczne związane z odprawą pojazdów sprawiły, że po ukraińskiej stronie granicy pozostawiono wówczas tysiące samochodów. Teraz, gdy ruch graniczny jest względnie niewielki, zabierane są na naszą stronę i na polskich drogach pojawiło się zdecydowanie

więcej pojazdów z błękitno-żółtą flagą na tablicy rejestracyjnej.

Zasadniczo, kierowcy z Ukrainy (ale też Białorusi czy Rosji) powinni posiadać Zieloną Kartę wystawioną przez swego krajowego ubezpieczyciela. Na tej podstawie – bez konieczności wzywania policji – sporządza się stosowne oświadczenie o okolicznościach zdarzenia zawierające także dane dotyczące obu pojazdów (marka, model, numery rejestracyjne, numery polisy i nazwę ubezpieczyciela), dane kierowców, w tym numery i kategorie prawa jazdy. Dobrze jest także zrobić kilka zdjęć ilustrujących zdarzenie i uszkodzenie pojazdów.

Takie wspólne oświadczenie może być złożone na zwykłej kartce papieru, ale jeszcze lepszym pomysłem jest wożenie ze sobą (tak na wszelki wypadek) wydrukowanego „Wspólnego oświadczenia o zda-



zeniu drogowym”, które można pobrać ze strony Polskiego Biura Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Obok klasycznej polskiej wersji takiego druku, ze strony pbuk.pl można pobrać także wersję polsko-angielską oraz polsko-ukraińską, co wydaje się teraz szczególnie przydatne. Pod tym samym adresem internetowym znajdziemy nazwę i adres polskiego towarzystwa ubezpieczeniowego, które reprezentuje wystawcę konkretnego ubezpieczyciela z Ukrainy (np. ukraińską firmę Oranta NJSC IC reprezentuje w naszym kraju Towarzystwo Ubezpieczeń Europa S.A. z Wrocławia) i to ono powinno zająć się likwidacją naszej szkody. Natomiast, gdy nie ma w Polsce takiego przedstawiciela, to naszą szkodę zgłaszamy w PZU lub Warcie.

Sytuacja nieco się komplikuje, gdy ukraiński kierowca nie posiada Zielonej Karty wydanej do swego pojazdu, gdy uciekając przed wojną nie zdążył lub

z innych względów nie mógł otrzymać od swego ubezpieczyciela takiego dokumentu.

Polskie firmy ubezpieczeniowe stanęły na wysokości zadania wystawiając na granicy „ubezpieczenie graniczne”, czyli obowiązkową na naszych drogach polisę OC. W przypadku kolizji z takim pojazdem, również nie ma żadnego problemu z likwidacją szkody na zwykłych warunkach. Trzeba mieć jednak świadomość, że takie „graniczne” polisy wystawiane są jedynie na 30 dni, a więc należy bardzo uważnie sprawdzić datę ważności takiego dokumentu. Gdy ukraiński sprawca kolizji nie ma w ogóle ubezpieczenia OC lub jest ono nieaktualne, wówczas naszą szkodę zgłaszamy u dowolnego ubezpieczyciela (np. naszego), a likwidację szkody przejmuje Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny. Zresztą, taka sama jest procedura, gdy sprawcą szkody komunikacyjnej jest polski kierowca bez ważnej polisy OC. ■

Uroda staroci

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Autonostalgia kojarzy się w sposób jednoznaczny z przywoływaniem wspomnień motoryzacyjnych. Spotkania z historią zapisaną w dawnych konstrukcjach to podróż w przeszłość. Dla jednych oznacza to powrót do marzeń z lat młodości, dla innych spotkanie z samochodami znanymi z czarno-białych zdjęć i filmów. Autonostalgia to spotkania z pasjonatami dawnej motoryzacji.



Pierwsze spotkanie z zabytkowymi samochodami pod nazwą „Autonostalgia” odbyło się w warszawskich halach targowych przy ulicy Marsa w 2011 roku. Po kilku latach impreza została przejęta przez Ptak Warsaw Expo, gdzie odbywały się spotkania pod nazwą Old Timer Warsaw Show. Epizodycznie Autonostalgia zawitała na Żerań, a po pandemicznej zarazie i zwolnieniu wirusa z obowiązków zarazania, w kwietniu tego roku, odbyła się w halach Expo XXI.

Przez te lata impreza się zmieniała. Od bardzo kameralnego spotkania pasjonatów klasycznych samochodów, do raczej marketingowych prezentacji firm zajmujących się renowacją i biznesem. W ostatniej odsłonie tej imprezy, przez dwa dni w Expo XXI zwiedzający mogli oglądać ekspozycje muzeów, klubów pasjonatów i posiadaczy klasycznych marek czy odrestaurowanych



i przygotowanych do sprzedaży klasyków. Moim zdaniem najciekawiej prezentowało się Muzeum w Oławie. Jedną z atrakcji był wózek z wodą sodową. Pół wieku temu spotykany latem w każdym mieście, dziś jest tylko wspomnieniem z historii PRL. Poza wodą sodową z sokiem był tam czerwony →→



Mikrus, nieopodal Osa, też czerwona. Piękne zabytki pokazało Muzeum w Otrębusach, ciekawe i bardzo kosztowne kolekcje przedstawiły: Klub Zabytkowych Mercedesów oraz Porsche Club Polska. Pomędzy sektorami wypełnionymi samochodami oferowanymi do sprzedaży, firmami proponującymi swoje usługi renowacyjne czy znalazło się stanowisko Punktu Konsultacyjnego „Rzeczoznawcy PZM. W punkcie konsultacyjnym Tomasz Skrzeliński służył radą wszystkim zainteresowanym regulacjami prawnymi, technicznymi i praktycznymi aspektami posiadania i eksploatacji pojazdów zabytkowych. →→

Autonostalgia się zmieniła. Z imprezy o charakterze towarzysko-piknikowym przerodziła się w marketingowo-biznesowe targi klasycznych samochodów. Jedyne co przez lata pozostało niezmiennie, to szczególnej urody samochody, co oznacza, że fani klasyków mają co oglądać. Niedzisiejsza motoryzacja przyciąga starszych i najmłodszych, panie i panów. I jak mi się wydaje, wszyscy wychodzą ukontentowani. Kolejna edycja imprezy planowana jest za rok, pod koniec kwietnia. ■





Kto da więcej wygrywa!



TEKST: MARCIN BANACH, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Zamożne osoby mają mnóstwo sposobów na lokowanie swojej gotówki. Są to np. różnego rodzaju obligacje, papiery wartościowe, lokaty bankowe, akcje giełdowe, które - z założenia - mają generować kolejny dochód. Drugą kategorią inwestycji, które już niekoniecznie muszą nabierać wartości są dobra materialne, jak dzieła sztuki, nieruchomości, złoto czy kamienie szlachetne. Są też osoby, które lokują swe uczucia i pieniądze w samochody, zwłaszcza te stare.

Jednym z najpopularniejszych sposobów wejścia w posiadanie takiego oldtimera jest udział w specjalistycznych aukcjach. Niestety, w Polsce z powodu wielu zaszczości historycznych, o których nie chcę pisać w tym miejscu, jest dosyć ubogo pod tym względem. Na udane polo-

wanie trzeba udać się osobiście do krajów Europy Zachodniej lub USA. Współczesne aukcje oferują także opcje licytacji za pośrednictwem telefonu czy internetu, co oczywiście jest mniej komfortowe, gdyż nie można osobiście obejrzeć potencjalnego obiektu pożądania.



Wśród wielu cyklicznych aukcji oldtimerów wymienić należy imprezy organizowane w Szwajcarii. Największe i najważniejsze organizuje Dom Aukcyjny zlokalizowany w mieście Toffen (Oldtimer Galerie Toffen), specjalizujący się w sprzedaży tego typu pojazdów.

Jedną z takich licytacji odbyła się w marcu. Najbliższa, także organizowana przez firmę z Toffen, odbędzie się 28 maja, towarzysząc Targom Samochodów Klasycznych (27-29 maja) w Lucernie. Targi, a właściwie Salon (bo samochody tam prezentowane nie są na sprzedaż) jest samą w sobie cie- ➔➔





kawą imprezą. W tym roku udział w Swiss Classic World zapowiedziało ponad 200 wystawców, w tym przedstawiciele wielu klubów miłośników oldtimerów poszczególnych marek.

W ten sposób Szwajcarzy mają dwie duże – o zasięgu co najmniej europejskim - imprezy samocho-

dowe w ciągu roku. Na początku marca tradycyjne targi Geneva Motor Show z ekspozycjami motoryzacyjnych nowości oraz wspomniany majowy Swiss Classic World w Lucernie dla miłośników samochodów o wartości zabytkowej. Natomiast jesienią, konkretnie 15 października odbędzie się kolejna, duża aukcja w Toffen. →



Organizatorzy aukcji w Lucernie opublikowali już podstawowe dane o kilkudziesięciu samochodach, które zostaną wystawione do licytacji. I tak, będzie można powalczyć m.in. o Alfę Romeo 2000 Spider Touring z 1961 roku oraz Chevroleta Corvette z 1960 roku. Będzie Cadillac Fleetwood Eldorado z 1969

roku oraz Cadillac Series 62 Convertible Coupe z 1941 roku. Wśród najmłodszych samochodów – co niekiedy oznacza, że tańszych – wystawiony do licytacji będzie m.in. Mercedes-Benz SLR McLaren 722 Edition z 2007 roku, Radical SR3 RS z 2011 roku czy Citroen DS23 Pallas z 1975 roku... ■



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.



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.



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 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. ■



Czym pachnie samochód?

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC, ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI



Bezapachowego auta nie ma i nawet nikt nie chce takiego stworzyć. Dlaczego? Bo nie ma ludzi, którzy chcieliby takim samochodem jeździć.

Samochód jest odbierany wszystkimi zmysłami. Spędzamy w nim tyle czasu, że jego zmysłowa percepcja staje się coraz ważniejsza. Nowy samochód powinien zatem wydzielać typowy, lecz nie przeszkadzający nikomu, zapach. Zagwarantowanie takiego stanu jest zadaniem specjalistów od olfaktologii – nauki o zapachach. Ponad 500 różnych elementów wnętrza samochodu analizowanych jest jednym z dokładniej-

szych „przyrządów pomiarowych” – nosem. Walce z niepożądanymi zapachami we wnętrzu auta firmy samochodowe stawiają wysokie wymagania. Wtykać nos we wszystko, w co tylko możliwe – to zadanie zespołu „nosów” wielu producentów.

Zapach w relacjach między ludźmi jest bardzo ważny, a węch jest najbardziej czułym ze zmysłów. Komórki węchowe leżą najbliżej mózgu, zapach →→

dociera więc do niego szybciej niż obraz i dźwięk. Zapachu nie nazywamy, przyrównujemy go jedynie do rzeczy lub przymiotów. Coś pachnie jak róża lub truskawka (ulubione zapachy wszechczasów), zapach bywa słodki, gorzki, zielony, ciężki, korzenny, ziemisty, lekki, świeży...

Często pewne marki samochodów kojarzone są określonymi zapachami. Najczęściej nieprzyjemnymi. Wydzielające okropny zapach tworzywa sztuczne, skóra pachnąca tranem lub dywaniki wydzielające woń cebuli to wcale nierzadkie przypadki. Jak pracuje się nad zapachem auta - na przykład - w koncernie Volkswagena? Najpierw zespół kilku „nosów” sprawdza poziom jakości „zapachowej” seryjnie produkowanych samochodów. Prawie codziennie pojedyncze samochody z bieżącej produkcji kierowane są do laboratorium analizy chemicznej i tam intensywnie „obwąchiwane”. Oceny wystawiane są według skali ocen szkolnych – od jedynki do szóstki, przy czym „jedynka” oznacza bezzapachowy, a „szóstka” – nieznośny.

Jak takie testy wyglądają? Bardzo popularnym sposobem testowania zapachu w samochodzie jest zamknięcie próbki materiału pobranej z wnętrza auta w słoiku do robienia konfitur i podgrzewanie jej w piecu przez co najmniej 2 godziny do temperatury 80 °C. Po upływie kilku godzin każdy z „nosów” wącha zapach i spisuje na kartce swoje oceny. Zespół sprawdza również, jak komponują się ze sobą pod względem zapachu różne materiały i surowce lub kompletne podzespoły. Natomiast deski rozdzielcze, umieszcza się w specjalnych komorach cieplnych ze stali szlachetnej o objętości jednego metra sześciennego. Ostatnim krokiem jest ocena całego samochodu. W tym celu wnętrze ogrzewane jest dużymi promiennikami ciepła. Członkowie zespołu „nosów” wsiadają do samochodu, oceniają ogólne wrażenie zapachowe i próbują określić, jaki zapach jest dominujący we wnętrzu. Ten ogólny test pozwala stwierdzić, czy różne, niezauważalne zapachy poszczególnych elementów połączone

razem, nie tworzą nieprzyjemnej dla ludzkiego powonienia mieszanki.

Wynikiem szeregu testów jest nadanie wnętrzu auta stonowanego, delikatnego zapachu. Powstaje mieszanka dająca znany wszystkim pasażerom „zapach nowego samochodu”. Możliwość nadania pojazdowi określonego zapachu, na przykład „świeżego” lub „kwiatowego” jest nieco ryzykowna, ponieważ nie ma zapachu, który spodoba się wszystkim. To, co dla jednych jest przyjemnym aromatem, dla innych może być nie do zniesienia.

Mimo starań koncernów wielu kierowców stara się nadać autu indywidualny aromat i sięga po odświeżacze samochodowe. Jest ich na rynku bardzo wiele. Aż 70% użytkowników samochodów korzysta z zapachów do aut. Doskonale sprzedają się przez cały rok, bo współczesny zapach do samochodu to jednocześnie element dekoracji jego wnętrza, gadżet o interesującej linii. Nabywa się je pod wpływem impulsu, gdy zachęci nas zapach, kształt czy szata graficzna produktu.

Uważajmy jednak i nie przesadzajmy z mocą zapachu, ponieważ działają one na emocje i mają bezpośredni wpływ na zmysły. Warto to wziąć pod uwagę, zwłaszcza, jeżeli sporo czasu spędzamy w samochodzie. Takie zapachy jak lawenda, cytryna, mięta czy pomarańcza mają stymulować np. sportowczość, a także odprężyć, wywoływać pozytywne uczucia. Olejek bazyliowy lub miętowy pobudzi czujność w czasie jazdy, a olejki cytrusowe i korzenne odświeżą powietrze. Lawenda czy melisa uspokajają, ale zapach rozmarynowy, pieprzowy, goździkowy czy geraniowy pobudza. Te ostatnie, podobnie jak zapach imbiru działają również jak afrodyzjak. Jeżeli jesteśmy podatni na zapachy warto lekką tkaninę lub chusteczkę higieniczną skropioną kilkoma kroplami wybranego olejku umieścić w wylocie wewnętrznej wentylacji samochodu. Zawsze na czasie jest jednak zapach czystego auta, ewentualnie delikatna woń perfum. Więcej o zapachach w babskim gadaniu: „Do wyboru , do koloru” na str 49

Drogowa inflacja

MARCIN SUSZCZEWSKI

Zrobiło się ciepło i wróciły stare problemy? I bynajmniej nie mam na myśli inflacji. Ta jest, co prawda, stara, ale mamy ją z powrotem w pełnej krasie. Chodzi mi bardziej o relacje dwunożnych we wszystkich możliwych wcieleniach transportowych. Sporo się tego zrobiło, więc i zamieszanie duże. Porównywalne z inflacyjnym. Z rozrzewnieniem wspominam czasy kiedy piesi wygrażali pięściami samochodziarzom podczas deszczu. Wszak z za kierownicy nie czuje się jak fontanna brudnej wody z

kałuży zalewa całe twoje jestestwo. O winnego zresztą też trudno, po ciemku kałuży nie widać, a jej głębokości nie zbadasz bez zatrzymania i wtykania w kałużę patyka. Zresztą, kto by się tym przejmował?

Czasy dwóch obozów mamy już daleko za sobą. Na ulicach i chodnikach zaroiło się od jednośladów wszelkiej maści, bo mamy skuterkę, skutery, maxi skutery, pierdziędzy, motocykle niższej i wyższej klasy a wszystko



to zmnożone przez odpowiedniki z napędem elektrycznym, które nadjeżdżają całkiem bezszelestnie. Nie zapomniałem o elektrycznych samochodach, ale o tym jeszcze za chwilę.

Z zainteresowaniem przyglądam się publikowanym planom zmian organizacji ruchu w dużych miastach. Ciekawie to wygląda, kiedy autobusy mają swój pas, drzewa swój, osobówki (jeszcze) też, ale zadbano o podobną segregację ruchu na chodnikach. Część to pasy ruchu dla pojazdów, a reszta przeznaczona jest dla stworzeń polegających wyłącznie na sprawności kończyn. Zjawisko jest o tyle ciekawe, że szerokie chodniki znajdują się, coraz częściej, w dysproporcji do pasków asfaltu biegnących... poza asfaltem. W ten sposób miasta pragną oddzielić od siebie ruch pojazdów z rejestracjami od tego bez. Z niewielkim powodzeniem, co najlepiej widać po korkach tworzonych przez rowery, hulajnogi i ich zelektryfikowane odmiany.

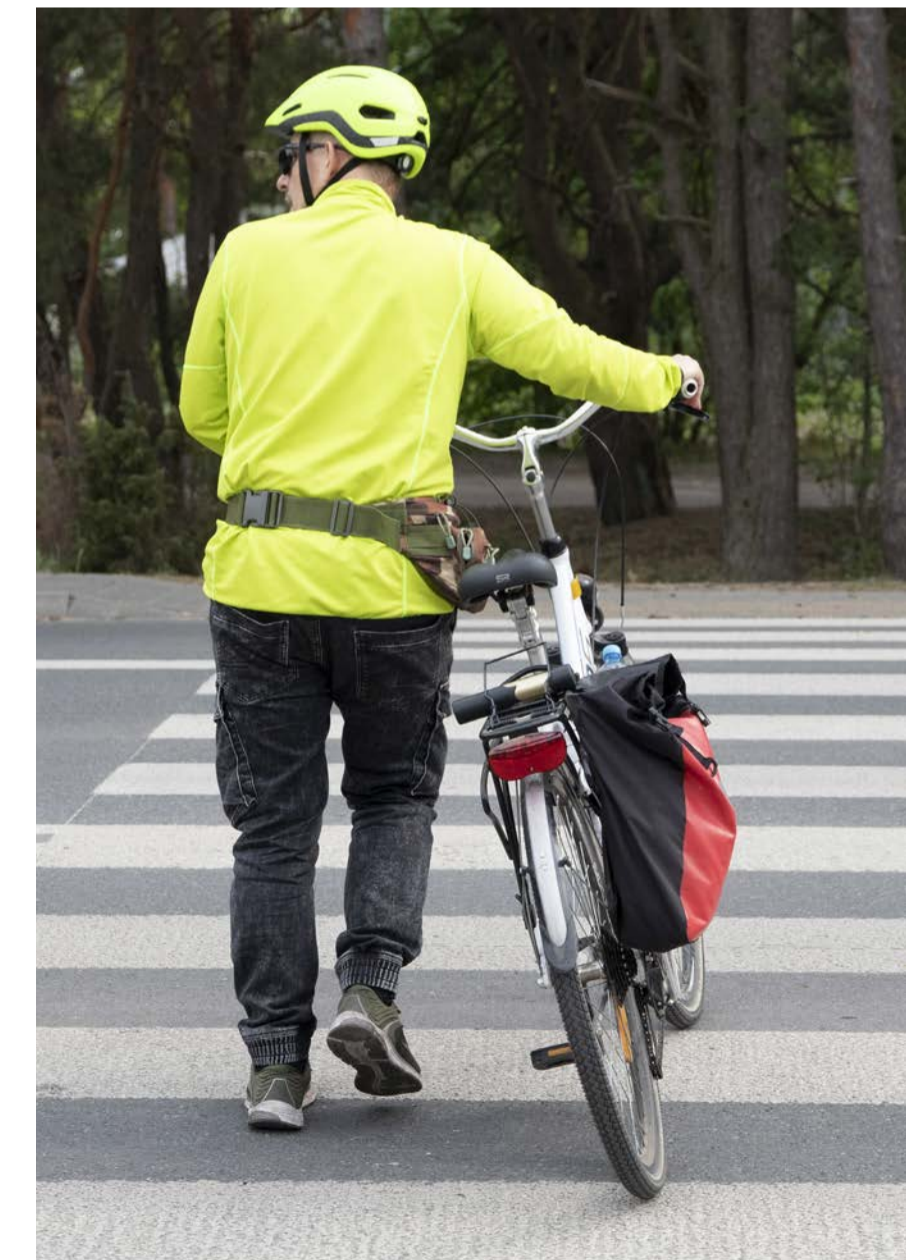
Ktoś powie, że tak być musi bo normalne pojazdy płacą OC, a te inne nie. Co akurat jest dość nienormalne. O ile bowiem zdarza się, że samochód czasem z opóźnieniem przyhamuje przed pasami dla pieszych i wystraszy pędzącego przez nie rowerzystę, to częściej zdarza się, że ów ścigant powali na trotuar pieszego, co powoduje daleko poważniejsze konsekwencje.

Nie chcę w tym miejscu zaczynać debaty o obowiązkowym ubezpieczeniu OC dla wszystkich pojazdów. Wszak wydaje się ono zupełnie oczywiste, podobnie jak uprawnienia do posługiwania się pojazdami w przestrzeni publicznej. O ile OC w tej kategorii nigdy się u nas nie przyjęło, to uprawnienia jak najbardziej, ale wciąż niekonieczne np. dla e-hulajnogi.

Bardziej od braku tych regulacji martwi mnie narastający chaos oraz rywalizacja pomiędzy pojazdami. Jej intensywność zaczyna miejscami przypominać sytuację panującą w dużych miastach Azji. O ile jednak tam trenowano tę koegzystencję od dziesięcioleci, w Polsce ruch jednośladów i e-śladów jest zjawiskiem relatywnie nowym. Proponowałbym aktualizację wiedzy o świecie dla radnych miast i wsi. Wyjdźcie Państwo na własne ulice i spędźcie na nich trochę czasu, ale jako

obserwatorzy, a nie tradycyjni użytkownicy służbowych limuzyn. Przekonacie się, że zaszły zmiany i tradycyjne, dotąd obowiązujące podziały ruchu drogowego, mogą już należeć do przeszłości. Jako ilustrację, posłużę się przykładem organizacji ruchu zaobserwowaną przed laty w Kopenhadze. Po prawej stronie wielopasmowej ulicy, owszem był buspas ale współdzielony z rowerami i jednośladami. To one miały też, jako pierwsze, zielone światło od jazdy, jeszcze przed samochodami. Szerokość pasa była też odpowiednia do potrzeb – większa niż pozostałych.

Jak w inflacji, tak i w życiu na drodze, zmieniają się proporcje poszczególnych składowych. Trzeba się przyzwyczaić, że do centrum miasta częściej pojedziemy zbiorkomem czy jednośladem. Wymuszą to na nas ceny paliw i parkowania. Oby tylko nie było tak, że kiedy w śródmieściach zabraknie ruchu kołowego, nadal straszyć tam będą wąskie alejki dla rowerów i niepotrzebne pasy dla aut. ■



Tomasz Wołoszyn



Babskie gadanie

Do wyboru, do koloru

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC



Ale, ale... nie odpowiada mi zapach nowego auta. Nie ma problemu - powstał cały przemysł samochodowych zapachów. Na pewno znajdę coś dla siebie. Zainteresowałam się tym zagadnieniem i dostałam zapachowego zawrotu głowy. Pani w sklepie tłumaczy: wie pani, młodocianemu pasażerowi spodoba się zapach w kształcie kosmity w zielonym kolorze, kierowcy ze Wschodu lubią aromaty w postaci roznieglizowanej panienki, miłośnicy zwierząt wybiorą zapachowe zdjęcia psów i kotów. Biznesmen skusi się na zapachową teksturę imitującą kartę kredytową. Dziecko namówi mamę na pluszową lub skórzaną pachnącą maskotkę, lub wycięte z papieru odświeżacze w kształcie lodów lub owoców.

Pamiętam z dawnych lat znane i popularne zapachowe drzewka. Kiedyś były to jedyne tego typu produkty na rynku, ale obecnie konkurencja jest coraz większa drzewka nie są już atrakcyjnym gadżetem. Znacznie ciekawsze są produkty butelkowe. Jest ich na rynku bardzo wiele, tanie nie są, ale cieszą się sporym powodzeniem. Zainteresowałam się takimi miniaturowymi głośniczkami o zapachu prawdziwych perfum. Po założeniu takiego gadżetu w samochodzie intensywność zapachu mogę regulować sama. Do wyboru są różne warianty zapachowe: aqua, speed, discovery, voyage, pacific air oraz anti tobacco.

Ostatnio zapytałam koleżankę dlaczego kupiła sobie akurat ten samochód, przecież była zdecydowana na konkretny model zupełnie innej marki. Okazało się, że poszła na jazdę próbną, wsiadła do nowego auta, które strasznie śmierdziało. Nie była w stanie wytrzymać tego zapachu i zrezygnowała z zakupu.

Tak, zapach auta w którym przebywamy kilka godzin dziennie jest bardzo ważny. Dlatego koncerny wkładają w opracowanie zapachu wnętrza samochodu wiele wysiłku (czytaj „Czym pachnie samochód” na str.)

U koleżanki, która ma dwójkę dzieci, zobaczyłam samochodowe zapachy Disney (z wizerunkami postaci Disneya) oraz papierowe duszki, słoneczka i zwierzątka →→



nasączone substancjami zapachowymi. No tak, każdemu wedle potrzeb... Współczesny zapach do samochodu to jednocześnie element dekoracji jego wnętrza, „gadżet” o interesującej linii.

Moja przewodniczka po samochodowych zapachach tłumaczy, że trudno jednoznacznie stwierdzić na jakie zapachy i ich formy będzie największy popyt i jaka będzie zapachowa moda. Obecnie najbardziej poszukiwane wonie to wanilia i ocean. Coraz częściej jednak klienci szukają bardziej wyrafinowanych aromatów takich jak sahara, kokos, papaja. Bardzo popularne są także odświeżacze neutralizujące zapach nikotyny w samochodzie.

Pamiętam z dawnych lat, że ja najbardziej lubiłam zapach w kształcie liści... marihuany. Swojego czasu był to przebój na zapachowym rynku w Europie.

No i jeszcze jedna ważna sprawa drodzy panowie i panie. Wybieramy się w daleką podróż z osobą towarzyszącą. Uważajmy na perfumy. Jeżeli użyjemy

ciężkiej, dusznej wody w dużej ilości, to w krótkim czasie jej zapach przyprawi pasażera o zawrót głowy. Wybór perfum warto przemyśleć, bo w zapachu, który wybieramy zaszyfrowane są informacje o nas. Jeden zapach mówi: jesteś zmysłowy, inny: z tobą, nie można się nudzić. To, co prawda drobiazg, ale niezwykle istotny, zwłaszcza gdy wyjeżdżamy na wakacje z nową przyjaciółką/przyjacielem.

Niedopuszczalny i nie do zniesienia jest w samochodzie zapach papierosów, przepełnionej niedopałkami popielniczki, resztek jedzenia. Zawsze na czasie jest zapach czystego, wysprzątanego samochodu i delikatny zapach perfum. Elegancko i z klasą. ■



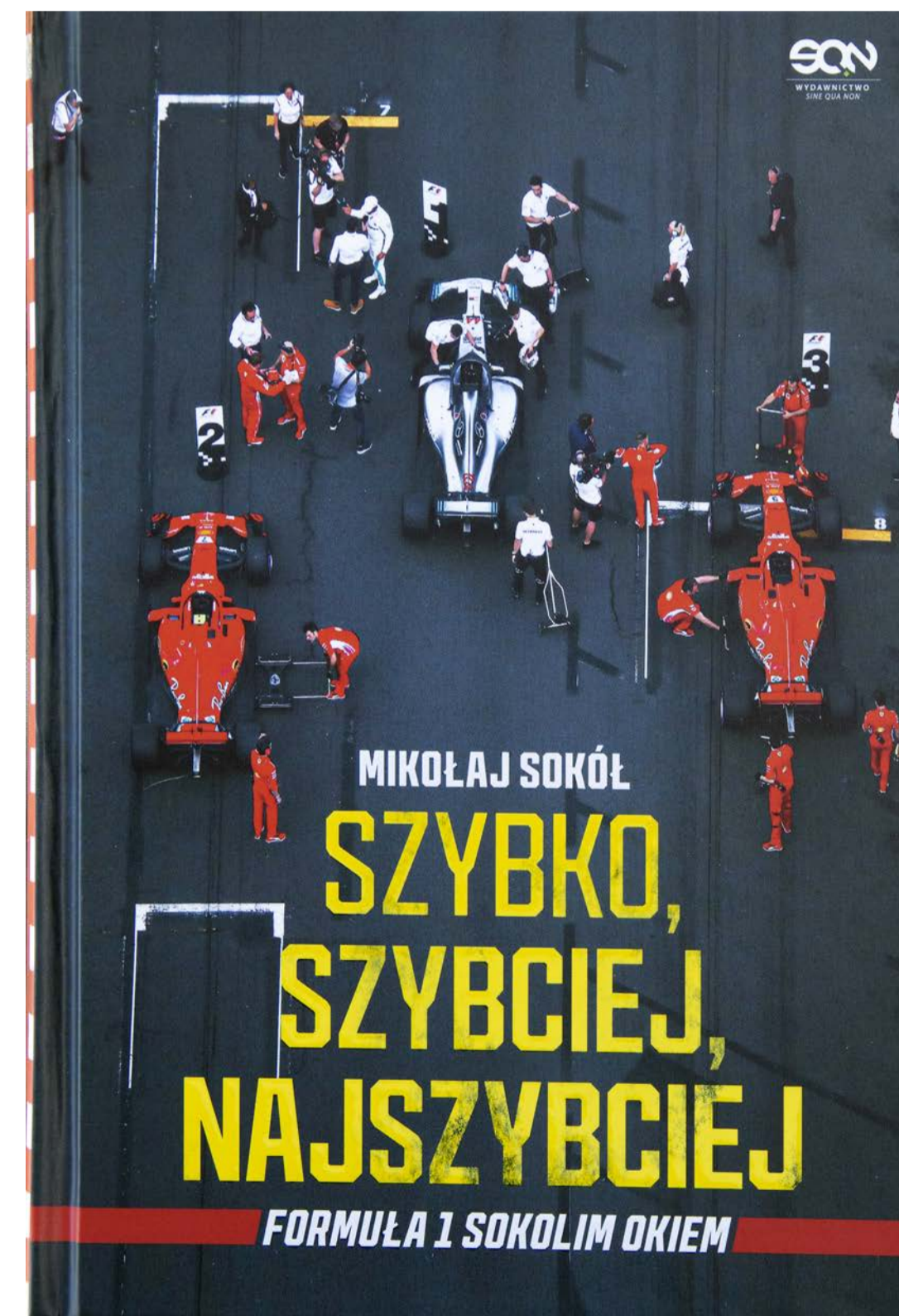
Jak rodziła się magia

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Czy jest możliwe opisanie w jednym tomie siedemdziesięcioletniej historii Formuły 1 od pierwszego wyścigu, aż do początku bieżącego sezonu?

Jak opowiedzieć historię dyscypliny, w której każdy wyścig, to osobna historia, a tych wyścigów odbyło się już ponad tysiąc? I jeszcze opowiedzieć o technologiach, o torach, o przepisach, o zwycięzcach i pokonanych? A także o ludziach z ich przymiotami, tymi dobrymi i niekoniecznie pięknymi? O dziesiątkach ofiar, które pochłonęła Formuła 1?

Zadanie pozornie niewykonalne. A jednak! Mikołaj Sokół wydana właśnie książką „Szybko, szybciej, najszybciej” udowodnił, że da się! Trzeba do tego wiedzy, pasji i pomysłu. No i ogromnej pracy. Książka jest efektem ponad dwudziestoletniej pracy dziennikarskiej, pisania i opowiadania o Formule 1. To kilometry przewędrowane po torach wyścigowych, obserwacje z górą dwustu wyścigów, setki spotkań i rozmów w padoku i poza nim. Mikołaj Sokół jest jedynym polskim dziennikarzem, który przeniknął do środka tego dość hermetycznego świata. To procentuje niezrównaną znajomością nie tylko zdarzeń, a także powodów, dla których przebieg zdarzeń był taki, a nie inny.



O ile mnie pamięć nie myli Mikołaj trafił do redakcji „Motor” w 1999 roku. Miał ogromne szczęście, bowiem jego szefem był Bogusław Koperski, jeden z najlepszych dziennikarzy zajmujących się sportem motorowym. Po okiem mistrza Mikołaj doskonalił dziennikarskie rzemiosło. Wychodzi na to, że książka „Szybko, szybciej, najszybciej” napisana została wedle stosowanej przez Bogusława Koperskiego metody: „każda opowieść musi być zawieszona na jakimś haku”. Czyli na każdy tekst trzeba mieć jakiś pomysł. Patent, jaki autor zastosował tworząc książkę, polega na tym, że pretekstem do opowieści o powstaniu, kolejnych zmianach, tragediach, technologiach i magii Formuły 1 stały się pojedyncze wyścigi.

Autor spośród ponad tysiąca wybrał osiemnaście, od pierwszego, na torze Silverstone w 1950 roku, do kończącego sezon 2021 Grand Prix Abu Zabi. Przebieg rywalizacji na torach jest okazją do opowiedzenia bądź to o rozwoju silników, bądź o rozwiązaniach regulaminowych, o relacjach między

wielkim zawodnikami, czy mniej lub bardziej nieczystych. Przytoczone wydarzenia, postacie i rozwiązania techniczne dowodzą, iż autor przekopał nie tylko swoją wiedzę, ale też wiele archiwów poszukując faktów, ciekawostek i... plotek. Wszystko to sprawnie wymieszał. Skutek jest taki, że czytelnik poznaje fascynujący świat, Formuły 1. Świat, w którym sport, sztuka inżynierów, wyszukane strategie, geniusz i ego kierowców, przenika się z wielkimi pieniędzmi, dyplomacją i polityką, szwindlami, krętactwami czy wręcz prostackim oszustwami. To także ryzyko, wielkie ambicje, wspaniałe zwycięstwa i bolesne porażki. Krótko mówiąc świetna książka nie tylko dla fanów Formuły 1.

Niestety, błąd wydawcy popsuł fotografie. Starannie wybrane z najróżniejszych archiwów stanowią uzupełnienie opowieści, a właściwie stanowiłyby, gdyby ktoś nie zdecydował druku książki na niewłaściwym papierze. Działa on niczym gąbka i powoduje rozlewanie farby drukarskiej; w efekcie szczegóły zdjęć, zwłaszcza w ciemnych partiach stają się nieczytelne. To duży błąd, wszak dobór papieru do określonych publikacji jest kluczowy dla końcowego efektu. W przypadku bogato ilustrowanych książek, gdzie fotografie są ważnym elementem opowieści – a tak jest w przypadku „Szybko, szybciej, najszybciej” – odpowiedni papier ma znaczenie kolosalne. Bardzo szkoda, że fotografie nie są najlepszej jakości. Tracimy przez to sporo klimatu i atmosfery z historii Formuły 1.

Książka kosztuje sporo, 80 złotych. Za te pieniądze czytelnik powinien otrzymać produkt pierwszej jakości. I tak by było, gdyby nie ten nieszczęsny papier... ❑



Spotkanie po latach, podczas Grand Prix Bahrajnu 2010, z okazji 60-lecia mistrzostw świata. Jody Scheckter i Keke Rosberg, czempioni z sezonów 1979 i 1982, dzielili się wspomnieniami z dawnych czasów.

mu fortuna zarobiona w niszowej branży nowoczesnych symulatorów pola walki. Później Scheckter zajął się rolnictwem biodynamicznym, prowadząc organiczną farmę w Wielkiej Brytanii.

Wydarzenia i rocznice: maj 2022

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzończy

Kto kogo chciał przechytrzyć?

Po siłowym przejęciu przez komunistów władzy w Rosji i ustanowieniu ZSRR, Lenin wielokrotnie wypowiadał się, iż ostatecznym celem rewolucji jest opanowanie przez komunizm całego świata, wszystkich bez wyjątku krajów, czego dyskretnym potwierdzeniem stało się oficjalne godło tego państwa. Naturalnym wrogiem komunistów stały się kraje kapitalistyczne, co jednak nie przeszkadzało obu stronom szybko przejść do wspólnych interesów. Nieco naiwni, w powyższym kontekście, kapitaliści chcieli zarabiać coraz więcej. Natomiast

punkt widzenia komunistów zwięźle wyraził Lenin mówiąc, że „powiesimy kapitalistów na sznurze, który nam sami sprzedadzą”. I trzeba przyznać, że o mały włos jego słowa stałyby się prorocze.

Po śmierci Lenina władzę absolutną w ZSRR objął Stalin, który ostrożniej ważył słowa w swych publicznych wystąpieniach, ale bynajmniej nie odżegnywał się od planów przemalowania całego świata na czerwono. Do tego potrzebna była przede wszystkim industrializacja. Używał więc wszelkich



sposobów, by z państw kapitalistycznych (czyli wszystkich, poza ZSRR) pozyskiwać wszystko, co tylko można było, by rozwinąć własny przemysł. Efektem końcowym miało być rozwinięcie produkcji wojskowej na gigantyczną skalę i podbicie tegoż „zgniłego Zachodu” militarnie. I tak się właściwie stało, przynajmniej w pierwszej części planu. Gdzie tylko można było, Rosjanie kupowali całe zakłady przemysłowe, technologie i patenty, płacąc syberyjskim złotem, drewnem, kosztownościami i dziełami sztuki zrabowanych rodzimym burżujom oraz z cerkwi. Czego nie mogli kupić (np. ze względu na tajemnicę wojskową) kradli, przekupywali, mordowali...

William Averell Harriman, doradca prezydenta Roosevelta i ambasador USA w Moskwie w latach 1943-46, donosił w 1944 roku, że podczas jego spotkania ze Stalinem, ten w rzadkim przypływie szczerości wyznał, że „dwie trzecie naszego podsta-

wowego przemysłu zawdzięczamy waszej pomocy i waszej obecności technicznej”. Powinien jeszcze dodać, że pozostałą część zawdzięczał także Niemcom, Włochom, Brytyjczykom i kilku innym nacjom.

Stalin raczej nie przesadzał. Szacuje się, że w latach 1920-45 prawie 1000 firm zagranicznych budowało potęgę gospodarczą ZSRR. Przykładowo, największa wówczas huta na świecie, która powstała w Magnitogorsku zbudowana została przez amerykańską McKee Corporation. Firmy RCA oraz General Electric były w latach 20. ubiegłego wieku odpowiedzialne za powstanie 90 % infrastruktury związanej z elektryfikacją oraz łącznością. Pisałem niegdyś w Kalendarium o Albercie Kahn'ie, czyli „człowieku, który zbudował Detroit”. Był wybitnym architektem i przemysłowcem, który do 1937 roku stał się projektantem aż 19 % wszystkich obiektów przemysłowych w USA, w tym większości związanych z przemysłem samochodowym. Na przełomie lat 20. i 30. Kahn otworzył w Moskwie filię →



swego biura projektowego, gdzie powstały plany ponad 500. radzieckich zakładów przemysłowych, a przy okazji szkoląc w tej branży ponad 4 tysiące lokalnych architektów i inżynierów.

Taką listę można by ciągnąć jeszcze długo, ale podam tylko jeszcze jeden przykład. 31 maja 1929 roku, po dwóch latach negocjacji i przyjacielskich wizyt, Ford Motor Company podpisał z radzieckim przedstawicielstwem handlowym Amtorg umowę na budowę w tym kraju nowoczesnej fabryki samochodów osobowych i ciężarowych (Ford A oraz AA). Zakłady zlokalizowano w mieście Niżnyj Nowograd (przemianowanym w 1932 roku na Gorki), które przyjęły później nazwę Gorkowskij Avtomobilnyj Zawod (tak, tak samochody GAZ). Była to wówczas jedna z największych fabryk na świecie o zdolności produkcyjnej nawet 100 tysięcy pojazdów rocznie. Umowa ta była efektem wprowadzonej rok wcześniej pierwszej w historii tego kraju „pięciolatki”,

czyli 5-letniego programu rozwoju gospodarczego. W rzeczywistości był to pierwszy plan systemowej budowy przemysłu zbrojeniowego ZSRR.

Rząd amerykański dosyć przychylnym okiem patrzył na inwestycje swoich firm w ZSRR, chociaż oficjalne stosunki dyplomatyczne nawiązano dopiero w 1933 roku. Dostrzegano w tym procederze przede wszystkim plusy – bogaciły się te firmy oraz amerykańscy obywatele, a zarobione pieniądze dawały impuls do dalszego rozwoju (produkcji, badań, eksperymentów, poszukiwań naukowych). Ponadto, na radziecki rynek zbytu łakomym okiem patrzyli także przedsiębiorcy oraz rządy europejskich krajów. Innymi słowy uznano, że tak czy inaczej, ktoś inny sprzeda Rosjanom technologie i fabryki.

W USA uznano też naiwnie, że zachodnie inwestycje oraz tysiące zagranicznych inżynierów i wykwalifikowanych pracowników wyjeżdżających do ZSRR do pracy „rozsadzi” komunizm od środka. Tymcza- →



sem było raczej odwrotnie. Szacuje się, że w latach 20-30-tych w ZSRR zaginęło bez wieści co najmniej kilka tysięcy Amerykanów. Lipne kontrakty popisywano często na wyjazdy do zupełnie innych krajów. W latach wielkiego kryzysu w USA szalało bezrobocie, a tymczasem prasa donosiła o nowych fabrykach budowanych i otwieranych w ZSRR. Zdesperowani ludzie setkami płynęli do radzieckich portów, gdzie na „dzień dobry” zabierano im paszporty mówiąc, że dostaną je z powrotem, gdy będą wyjeżdżali. Nie wiedzieli biedacy, że w ZSRR nie ma nawet przedstawicielstw dyplomatycznych własnego kraju, zresztą później też nie za bardzo chcieli i mogły interweniować w sprawie swych obywateli. I te tysiące ludzi trafiały ostatecznie do syberyjskich kopalni... Natomiast przejęte amerykańskie paszporty były doskonałym narzędziem ułatwiającym umieszczanie uśpionych szpiegów na terenie USA.

Ciekawą postacią wśród tych, którzy spędzili kilka lat w ZSRR był utalentowany w swym fachu Walter Reuther, który w zakładach Forda pełnił odpowiedzialną funkcję kierując działem wytwarzania narzędzi i matryc. Jeszcze z rodzinnego domu wyniósł mocno lewicowe poglądy, które nie uległy specjalnemu zachwianiu po powrocie z Kraju Rad. Oficjalnie odcinał się później od komunizmu, ale zagorzałym socjalistą pozostał całym sercem do końca swego żywota. Reuther bardzo mocno zaangażował się w organizację związków zawodowych w amerykańskim przemyśle samochodowym. Ostatecznie, w 1946 roku, jako czwarty i najdłużej urzędujący prezes, stanął na czele największej i najmocniejszej z nich: United Auto Workers (UAW). Pełnił tę funkcję do swej śmierci w wypadku lotniczym w 1970 roku. Reuther, rok po roku, umacniał swoją pozycję stając się niezwykle wpływową osobą, z którą musiał liczyć się cały przemysł →

amerykański, nie tylko motoryzacyjny. Z jego opinii korzystało czterech kolejnych prezydentów USA, a magazyn Time uznał go za jedną ze stu najbardziej wpływowych ludzi XX wieku...

Podczas II wojny światowej gospodarka radziecka otrzymywała jeszcze większe wsparcie. Do ataku Hitlera na ZSRR w czerwcu 1941 roku oba państwa ochoczo ze sobą handlowały. W kolejnych latach Stalin otrzymał gigantyczne wsparcie militarne od aliantów, głównie z USA w ramach ustawy pomocowej „Lend Lease Act”. Na internetowej stronie amerykańskiej ambasady w Moskwie można znaleźć (niepełną) listę towarów, które do 1945 roku dotarły do ZSRR. Wśród nich znalazło się, między innymi, 400 tysięcy(!) ciężarówek i samochodów typu „jeep”, 14 tysięcy samolotów, 13 tys czołgów, 15 milionów(!) par butów czy 4,5 mln ton żywności. W rzeczywistości lista ta jest o wiele dłuższa i obejmuje mnóstwo pozycji (np. bloki aluminium, radiostacje, kable telefoniczne, traktory, lokomo-

tywy, wagony, szpitale polowe...). Łączną wartość dostaw szacowana jest na ok. 180 mld dolarów w dzisiejszej walucie!

Po latach Chruszczow, ale też marszałek Żukow przyznawali w swych wspomnieniach niechętnie i z rzadka, że bez tej pomocy prawdopodobnie nie udałoby się pokonać III Rzeszy. Nawet Stalin podczas konferencji w Teheranie (w 1943 roku) miał publicznie stwierdzić, że „bez amerykańskich maszyn Narody Zjednoczone nigdy nie wygrałyby wojny”.

Niestety, II wojna światowa się skończyła, ale jednocześnie rozpoczęła się ta „zimna”. Nadal więc dla władz Związku Radzieckiego produkcja samochodów osobowych, jak też wielu innych, zwykłych przedmiotów codziennego użytku, nie stała się jakimś priorytetem. Wydawało się, że od grudnia 1991 roku, gdy na mapie świata ponownie pojawiła się Rosja sytuacja uległa zmianie na lepsze. Od 24 lutego tego roku należy w to mocno wątpić. ■



Siren7™



**Z KODEM
RABATOWYM:
#iauto
40 ZŁ TANIEJ**

<https://siren7.pl/#sklep>