

iAuto

Numer 166, czerwiec 2022



- Aktualności - 3
- Ameryka - 10
- Wodór do baku? - 16
- Docenił ją Stirling Moss- 20
- Kolejne gwiazdki NCAP - 26
- 300 procent - 28
- Postęp czy ślepy zaułek? -30
- Życ bez - 32
- Dlaczego brakuje kierowców? - 35
- Autodetailing w garażu - 40
- Warto poszukać - 44
- Tomasz Wołoszyn - rysunek - 46
- Babskie gadanie - 47
- 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
Zdjęcie na okładce - Miroslaw Rutkowski

Z

budowana w latach 70.
ubiegłego wieku
Rafineria Nafty



Gdańsk w momencie uruchomienia była najnowocześniejszym zakładem petrochemicznym w Europie. W pierwszych latach przerabiano tam surowiec z Arabii Saudyjskiej – droższy, ale lepszej jakości. Pogarszająca się sytuacja gospodarcza kraju i brak dewiz – dolarów po kilku latach wymusił przestawienie produkcji na surowiec dostarczany przez Związek Radziecki. Po upadku PRL-u, w 1991 roku Gdańskie Zakłady Rafineryjne stały się spółką akcyjną jako Rafineria Gdańska S. A. Wciąż rozwijana firma produkowała asfalty przemysłowe, oleje silnikowe, benzyny, w tym także lotnicze paliwo JET A1. Od marki oleju mineralnego otrzymał miano powołany w 2003 roku koncern petrochemiczny GRUPA LOTOS S. A. W jego skład wchodzi szereg podmiotów. LOTOS to, między innymi, nowoczesny zakład przerobu ropy, sieć stacji paliw, spółka poszukiwawczo-wydobywcza Lotos Exploration and Production Norge AS, fabryka biokomponentów, fabryka pap, czy baza paliwowa... Krótko mówiąc LOTOS to jeden z większych skarbów polskiej gospodarki. Nie zapominajmy też, iż wszystkie firmy grupy należą do podmiotów o znaczeniu strategicznym dla gospodarki i bezpieczeństwa energetycznego państwa. Nie ma przesady w stwierdzeniu, że LOTOS, to perła w koronie polskiego przemysłu. Pomysł połączenia z większym konkurentem z Płocka przyniesie szkodę zarówno z punktu widzenia racjonalnego gospodarowania państwowym majątkiem, jak również z punktu widzenia klientów stacji paliw. Po fuzji, zamiast na stacji LOTOS-u będziemy mogli tankować na stacjach węgierskiej firmy. Na tym żaden polski podmiot nie zarobi.

Obecnie skarb państwa jest właścicielem 27,5% akcji ORLENU i posiada kontrolny pakiet 53% akcji LOTOSU. Po sprzedaniu części LOTOS-u i połączeniu pozostałości z ORLENEM w gestii państwa pozostanie 35,7% akcji nowego podmiotu...

A ceny PB 95 właśnie osiągnęły 8 zł za litr...

Szerokiej drogi

Miroslaw Rutkowski

Alasko! Przybywamy!

OPR. MICHAŁ PAWLIK, ZDJĘCIA: ORGANIZATORA

6 czerwca 2022 rusza spontaniczna, prywatna ekspedycja Starami 266 z Miami na Alaskę, której prowadzycami są Tom i Jerry.

Ta ekspedycja, wyprawa i przygoda, jest fenomenem na skalę naszego kraju i świata. Dwóch zakreconych gości, Polonusów z USA, zaangażowało swoją prywatną kasę, kupili dwa leciwe Stary 266, przewieźli je przez ocean, dostosowali do swych potrzeb i wyruszają. Ich poczynania obserwuje około 9 tysięcy fanów na utworzonej fejsbukowej grupie. Dopingują, doradzają, a przede wszystkim podziwiają. Niektórzy pukają się w głowę, bo jak można taki kawał świata jechać jakimś zabytkami z PRLu. Ale wszystko wskazuje na to, że echo im odpowiada: Pojadą! Dojadą! O planach wyprawy pisaliśmy już na łamach iAuto w numerze 163 [\[LINK\]](#)

Śmiałkowe, bo tak ich trzeba nazywać, postanowili nazwać swoje pojazdy. Jurek Stec na FB napisał: *Ludzie nas ciągle pytają jak nazwiemy nasze Stary. Czy to będzie Heniek co go nie ma w piosenkach czy może Józek co mu nie darowano nocy. Otóż nie, nasze "amerykańskie" imiona to Tomasz Tom i Jurek Jerry. Wiec nie było wyjścia, na tych bajkach się wychowaliśmy. Nasze Stary to Tom and Jerry.*

Michał Pawlik: Zapytałem Jurka jaki jest plan na start. Oto co powiedział.

Jerzy Stec: Planujemy wystartować 6 czerwca rano, ok godziny 9:00, z miejscowości Dunedin na Florydzie. Na przeszkodzie może nam stanąć urząd, który może nie zwolnić nam samochodu (zielony jeszcze jest w odprawie). Będziemy musieli wtedy przesunąć wyjazd. Jednak mamy nadzieję, że tak nie będzie.

Kto z Wami pojedzie?

Z Florydy jadę oczywiście z Tomkiem, naszym mechanikiem Kamilem, który przylatuje w piątek oraz Łukaszem Wilczyńskim i jego dwójką dzieci. →→



W Chicago Łukasz wraca do Polski, a dołącza do nas Tadek, który wiele lat pracował w mojej firmie transportowej w USA. Dołączy do nas również dwóch moich kolegów z Polski. To Przemek i Maciek, ratownicy medyczni. W Chicago dołączą również dwoje motocyklistów, którzy będą nam towarzyszyć. To Piotrek i Ola. W Edmonton dołączy Kamil, właściciel firmy Top Ten i nasz główny sponsor. W Kanadzie dojechać ma też Hiob, czyli Piotrek Jaskiernia. A już na Alasce pojawi się znany YouTuber Allan Preis, prywatnie mój przyjaciel.

Czym będzie jechać Wasze towarzystwo?

Piotrek Jaskiernia pojedzie Mercesem Sprinterem przerobionym na kampera. Ola pojedzie na Triumph bodajże Tiger, a drugi Piotrek na nowym Harleyu Adventure.

Na razie to sami Polacy...

Amerykanie nie jadą z nami. No chyba, że ktoś dołączy się spontanicznie.

Co na tej Alasce?

Cel wyprawy to Prudhoe Bay nad oceanem Arktycznym, a potem zjazd w dół do Seattle, bo stamtąd samochody popłyną do Indii. Rosja na przyszły rok odpadła z wiadomych przyczyn.

Jesteście przypisani do Starów. Czerwony/Zielony?

Jeśli chodzi o jazdę to będziemy prowadzić obydwaj na zmianę. Z osób towarzyszących, ci co mają zawodowe prawo jazdy, też



będą prowadzić. Riderzy motocyklowi obydwaj mają zawodowe prawko, więc będą się przesiadać na motocykle, a oni na Stary.

To wreszcie który Star to Tom, a który Jerry?

Tom to ten czerwony, a Jerry zielony.

Kto was wspiera w tym przedsięwzięciu promującym Polskę i polski przemysł?

Nasi sponsorzy to: TopTen Express, StarMax części, Tom's Truck Repair, LRM Plumbing, Rączka Ruchomości, Pol Box kartony Kielce, Export Pro, Skup Sprzedaż motocykli.

Wszystkie przeszkody już pokonane, ale wyjazd w poniedziałek

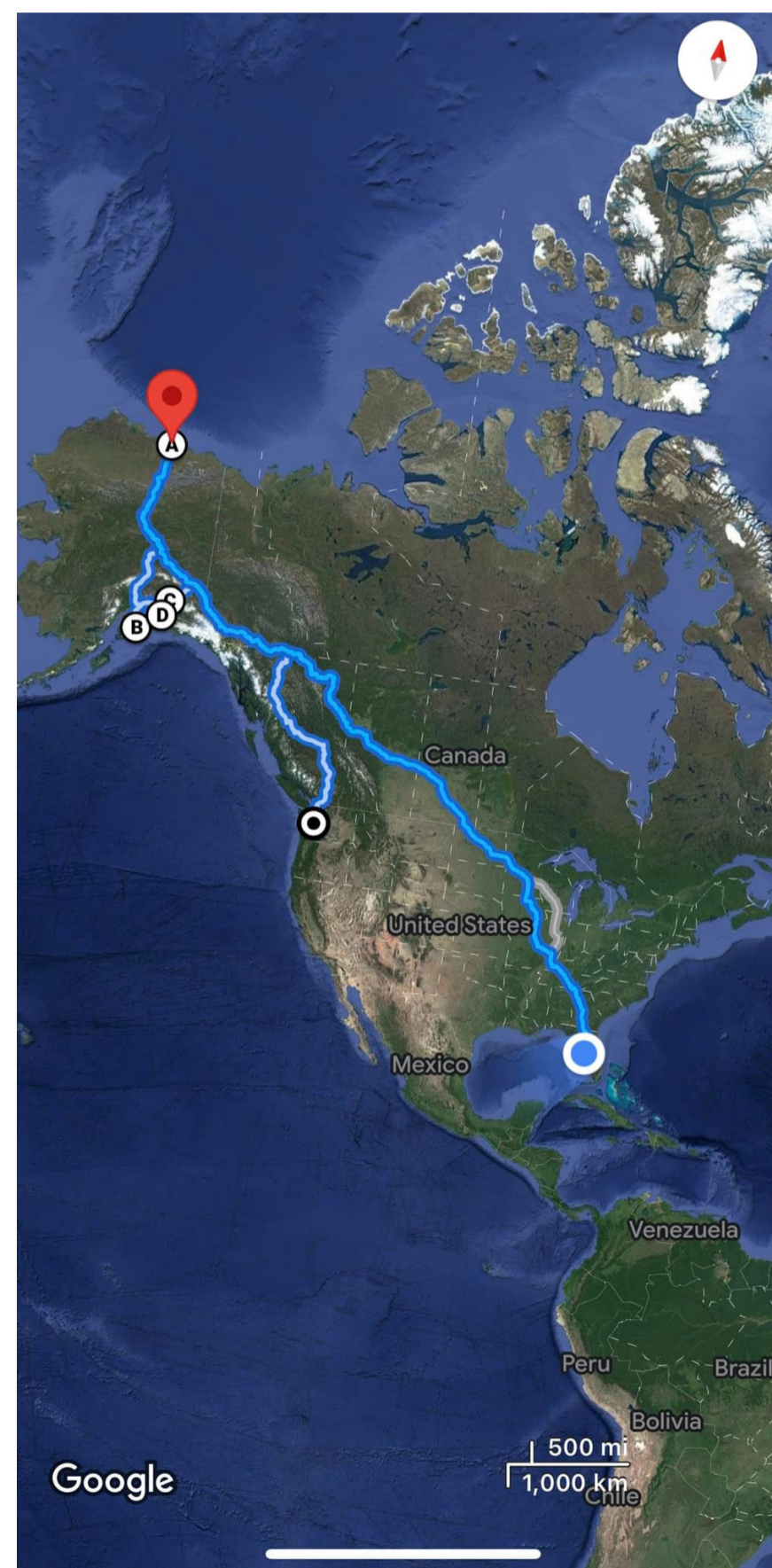
nieaktualny?

Nerwówka ostatnich dni się skończyła, można odetchnąć co nie znaczy że jest luz. W poniedziałek nie ruszymy, ruszamy we wtorek. W piątek go odbieramy, w sobotę pracujemy nad obydwoma, w niedzielę piknik na Florydzie i oficjalne pożegnania a poniedziałek to sprawdzanie VIN i rejestracja,



wtorek wyjazd. A czerwony wygląda tak jak na zdjęciach, brakuje tylko naklejek Legenda STARa które dokleimy w sobotę. Sponsorzy dzięki wielkie! Myśle że sprostaliśmy Waszym wymaganiom. Kierunek Georgia po zielonego!

Zrobiłem test samego siebie, 550 km na jeden strzał, temp na zewnątrz 35°C, temp w środku Stara chyba z 60°C. Ale nie o to chodzi, przejechał bez problemu, nie grzał się, średnia wyszła 75km/h po drogach stanowych nie po autostradach. Ważne że już jest jutro od samego rana działamy, Tomek



z Savannah pojechał do Miami żeby odebrać z lotniska naszego mechanika Kamila a Łukasz jechał ze mną. Jest dobrze, w poniedziałek nie ruszymy ale we wtorek lub środę ogień na tłoki.

Dzięki za wieści. Powodzenia.

O sponsorach to jeszcze dopytamy i napiszemy. Należy podziwiać, że zechcieli zaangażować się w tę wyprawę, kiedy to organizacje i agencje, które powinny być mocno zainteresowane takimi projektami udają, że są bardzo zapracowane. Zobaczmy ile piersi wypręży się do medali, gdy Załoga Tom i Jerry osiągnie sukces. Już dziś wiadomo, że zaplanowali przekazanie tych pojazdów do Muzeum w Starachowicach.

Za miesiąc ponowne ciekawostki, lecz zaglądnijcie na naszą stronę internetową iAuto.warszawa.pl.

Przygody Toma i Jerrego można podglądać na grupie fejsbookowej „Starem 266 dookoła świata” oraz na ich kanale YouTube o tej samej nazwie. ■

Nissanem od bieguna do bieguna



Ekspedycja rozpocznie się w marcu 2023 roku. Ramsey wraz z zespołem przejadą w Nissanie Ariya e-4ORCE ponad 27 000 kilometrów przez różnorodne regiony i kontynenty, gdzie temperatury sięgają od -30°C do $+30^{\circ}\text{C}$. Ramsey będzie pierwszą osobą, która przejedzie trasę od bieguna do bieguna samochodem. Podróż rozpocznie się w Arktyce, a trasa poprowadzi przez Amerykę Północną, Środkową oraz Południową i zakończy się w Antarktyce. Droga przebiegać będzie przez najbardziej ekstremalne i surowe, a jednocześnie piękne scenerie. Od pokrytych śniegiem krajobrazów lodowcowych po zdradliwe górskie podjazdy i rozległe pustynne wydmy.

Przeznaczony do ekspedycji Ramseya Nissan Ariya e-4ORCE otrzyma specjalne modyfikacje, w których skład wejdą wytrzymałe elementy nadwozia przystosowane

Nissan objął patronatem wyprawę brytyjskiego podróżnika Chrisa Ramseya, wybierającego się w pierwszą na świecie w pełni elektryczną podróż. Fenomen przedsięwzięcia polega na tym, że rozpocznie się na magnetycznym biegunie północnym, a zakończy na biegunie południowym.

do jazdy w ekstremalnych warunkach oraz ulepszone koła, opony i zawieszenie. Drugi, niezmodyfikowany Nissan Ariya e-4ORCE będzie pełnił rolę samochodu pomocniczego podczas przejazdu przez obie Ameryki.

Alfa Romeo Tonale nagrodzona

Najnowsze dziecko Alfego Romeo, model Tonale został, przez czytelników włoskiego portalu infomotori.com, uhonorowany tytułem „Najpiękniejszy samochód w sieci 2022 roku”. We wcześniejszych edycjach tego konkursu sukcesy odnosiły modele Alfego Romeo: Spider (w 2007 roku), Giulia (2016), Stelvio (2017). Alfa Romeo Tonale to, drugi po Stelvio, mniejszy SUV włoskiej marki. Określenie „włoska marka” w sytuacji, gdy Alfa Romeo obok, między innymi Opla, Jeeпа czy Peuge-



ota, należy do konglomeratu pod wspólną nazwą Stellantis jest dość dyskusyjne. Szczęśliwie w stylistyce kolejnych projektów zachowane są cechy charakterystyczne wcześniejszych Alf i rozpoznanie tych samochodów wśród innych samochodów nie nastęrcza żadnych trudności. Twórcy Alfa Romeo

Motofaktor informuje

Ekspert KPMG ocenili jaka przyszłość może czekać elektromobilność w Polsce w najbliższym czasie. W marcu Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej zakończył nabór wniosków o dotacje na inwestycje w infrastrukturę ładowania pojazdów elektrycznych oraz infrastrukturę tankowania pojazdów wodorem. Zaledwie w ciągu 2 tygodni od rozpoczęcia naboru wyczerpaniu uległ budżet przeznaczony na inwestycje w ultra-szybkie (o mocy nie mniejszej niż 150 kW), ogólnodostępne stacje ładowania pojazdów elektrycznych. Tak duże zainteresowanie tym segmentem rynku infrastruktury ładowania powinno wpłynąć na uruchomienie wkrótce kolejnych naborów i w efekcie zdecydowanie przyspieszyć rozwój elektromobilności w Polsce. Na jej rozwój powinien także wpłynąć wprowadzony w 2022 r. obowiązek instalacji przez dużych przedsiębiorców punktów ładowania na parkingach budynków niemieszkalnych takich jak sklepy czy biura. Kluczowe znaczenie będzie mieć jednak możliwość sprawnego przyłączenia punktów ładowania do sieci przez przedsiębiorstwa energetyczne.

Mimo, że większość ładowań samochodów elektrycznych dokonywana jest w domowych garażach, istotną barierą dla rozwoju rynku pozostaje niewielka dostępność ogólnodostępnych punktów ładowania. Co prawda zasięg samochodów elektrycznych ulega sukcesywnemu zwiększeniu, niemniej wydaje się, że dopiero znaczne zwiększenie liczby ogólnodostępnych punktów ładowania w Polsce może zmienić percepcję poten-



Tonale umiejętnie połączyli charakterystyczny, włoski kunszt z oryginalnymi wymogami współczesności. W efekcie otrzymaliśmy styl typowy dla Alfego Romeo, będący syntezą prestiżowego dziedzictwa i spojrzenia w przyszłość. I te cechy docenili internauci infomotori.com.

cyjnych użytkowników samochodów elektrycznych, jako pojazdów nadających się do wykorzystywania tylko w warunkach miejskich.

– Obecnie oferta samochodów elektrycznych jest już bardzo szeroka. Producenci, motywowani zaostrożnymi normami emisji, wprowadzają na rynek modele samochodów elektrycznych we wszystkich segmentach, a ich cena, także w wyniku wzrostu cen tradycyjnych pojazdów, staje się coraz mniejszą barierą dla użytkowników. Taką barierą, w szczególności w Polsce pozostaje wciąż obawa przed niewystarczającym zasięgiem (range anxiety) i w efekcie ograniczoną przydatnością samochodu elektrycznego w codziennym użytkowaniu. Uruchomiony przez NFOSiGW program wsparcia inwestycji w infrastrukturę ładowania może doprowadzić w najbliższych latach do skokowego wzrostu liczby stacji ładowania i tym samym wzrostu zainteresowania samochodami elektrycznymi, które będą mogły stanowić podstawowy środek transportu dla większej liczby użytkowników – mówi Przemysław Szy- ➔

wacz, Partner w dziale doradztwa podatkowego, w zespole doradztwa dla sektora motoryzacyjnego w KPMG w Polsce.

Punkty ładowania na parkingach budynków niemieszkalnych

W grudniu 2021 r. weszła w życie nowelizacja Ustawy o Elektromobilności, która obligeje właścicieli lub zarządców budynków niemieszkalnych (np. sklepów, biur) do instalacji punktów ładowania. Zgodnie z przepisami nowelizacji, nowe budynki niemieszkalne, z którymi związanych jest więcej niż 10 stanowisk postojowych, należy projektować i budować zapewniając zainstalowanie co najmniej jednego punktu ładowania oraz kanałów na przewody i kable elektryczne umożliwiających zainstalowanie co najmniej jednego punktu ładowania na pięć stanowisk postojowych (jeżeli te stanowiska postojowe znajdują się wewnątrz budynku lub przylegają do budynku. Ponadto, w przypadku istniejących budynków niemieszkalnych, z którymi związanych jest więcej niż 20 stanowisk postojowych, właściciel lub zarządca budynku ma obowiązek zainstalować do dnia 1 stycznia 2025 r. co najmniej jeden punkt ładowania oraz kanały na przewody i kable elektryczne, tak aby umożliwić zainstalo-

wanie co najmniej 1 punktu ładowania na 5 stanowisk postojowych. Obowiązki te dotyczą dużych przedsiębiorców.

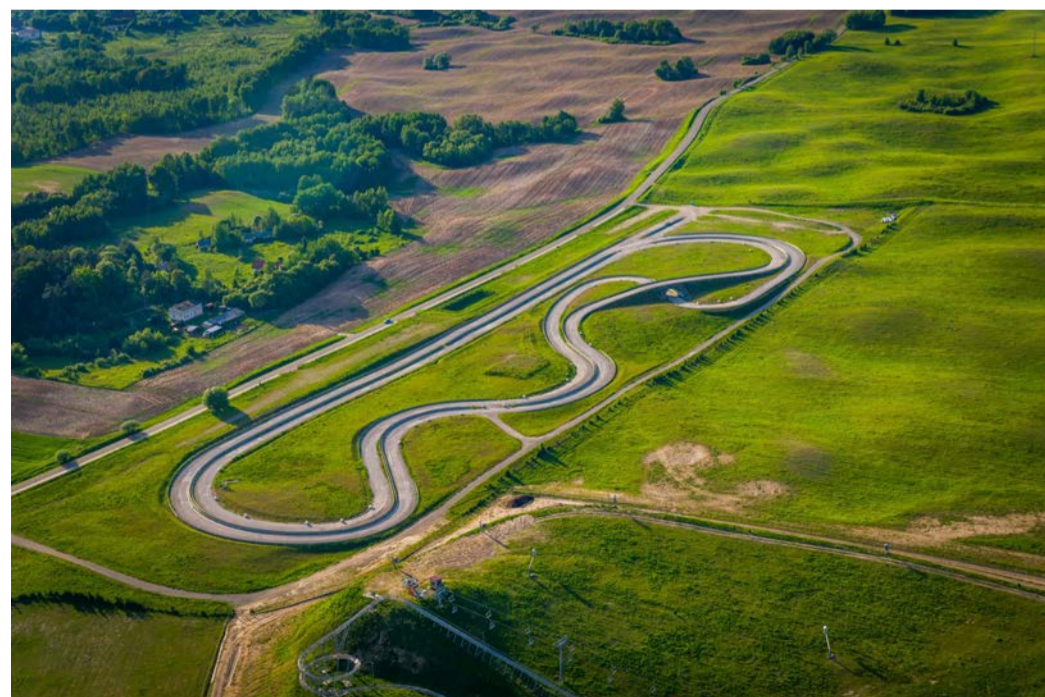
– Obowiązek instalacji przez dużych przedsiębiorców punktów ładowania na parkingach budynków takich jak sklepy czy biura przyczyni się do powstania w najbliższych latach tysięcy punktów ładowania w miejscach dogodnych dla użytkowników. Wydaje się, że obok ultra-szybkich stacji ładowania zlokalizowanych na drogach ekspresowych i autostradach, szeroka dostępność ładowania w miejscach regularnego postoju pojazdów, powinna przekonać kolejną, dużą grupę użytkowników do samochodów elektrycznych. Bardzo istotne jest aby podmioty zarządzające siecią energetyczną umożliwiły podłączenie nowych punktów ładowania – obecnie czas oczekiwania na przyłącze może być liczony nawet w latach. Wobec uruchomienia systemu wsparcia finansowego z jednej strony, a z drugiej rozwiązań legislacyjnych obligujących do instalowania punktów ładowania, wyraźne przyspieszenie w realizacji przyłączy staje się kluczowe dla rozwoju rynku – mówi Przemysław Szywacz, Partner w dziale doradztwa podatkowego, w zespole doradztwa dla sektora motoryzacyjnego w KPMG w Polsce.

Źródło: KPMG ■

78. Rajd Polski w TV na żywo

Motowizja, partner medialny ORLEN 78. Rajdu Polski przygotowała wyjątkową atrakcję dla kibiców rajdów. Po raz pierwszy w historii polskiego klasyka wszystkie odcinki specjalne będą transmitowane na żywo w telewizji.

- To wynik naszych starań i negocjacji z Promotorem mistrzostw Europy. Wytrwałość i pasja zostały nagrodzone i dzięki temu z wielką radością możemy zakomunikować tę wspaniałą nowinę. Przed rokiem, w stulecie Rajdu Polski pokazaliśmy na żywo słynny odcinek specjalny Karowa,



fot.: Mateusz Klimek

a tym razem będzie to już komplet czternastu prób sportowych. Naszych reporterów i kamer nie zabraknie również na starcie, w parku serwisowym oraz na mecie rajdu i dzięki temu przekazemy pełny obraz wielkiego widowiska sportowego. Motowizja od lat wspiera sporty motorowe w Polsce. Nie może nas więc zabraknąć na pięknych szutrowych trasach wśród mazurskich jezior i w malowniczych Mikołajkach – powiedział Krzysztof Mikulski, prezes Zarządu Motowizji.

Motowizja jako patron medialny ORLEN 78. Rajdu Polski oraz wyłączny nadawca telewizyjny relacji z mistrzostw Europy (FIA ERC) w naszym kraju planuje szeroki pakiet programów związanych z czwartą rundą mistrzostw starego kontynentu, najstarszego cyklu rajdowego na świecie. Widzowie będą mieli okazję zobaczyć archiwalne materiały związane

z najważniejszą imprezą rajdową w naszym kraju. Zobaczymy między innymi podsumowania wszystkich edycji od 2014 roku, kiedy to na mazurskich trasach rywalizowały załogi WRC. Wszystkie pojawią się ponownie w Motowizji, łącznie z retransmisją historycznego odcinka specjalnego na ulicy Karowej w Warszawie, który zakończył jubileuszową edycję 2021. Oprócz tego na antenie Motowizji pojawi się dokument pt. Rajd Polski - szybkość, pasja, emocje przygotowany z okazji stulecia Rajdu Polski.

Uzupełnieniem Tygodnia Rajdu Polski będą produkcje z archiwum WRC o najlepszych kierowcach i samochodach w historii tego cyklu, dwie części serii Motoikony poświęcone Krzysztofowi Hołowczycowi, a także unikatowy film Mistrzowie Motorsportu stworzony przez Polski Związek Motorowy.

Źródło: rajdpolski.pl

Sprzedaż samochodów w połowie roku

Z danych zawartych w bazie Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców wynika, że liczba zarejestrowanych aut osobowych oraz dostawczych o DMC do 3,5t spadła w maju 2022 roku w porównaniu do analogicznego miesiąca roku poprzedniego, była natomiast wyższa w stosunku do poprzedniego miesiąca (kwietnia 2022 roku). Skumulowana liczba rejestracji po pięciu miesiącach 2022 r. jest niższa od tej zanotowanej w 2021 roku.

To już jedenasty z rzędu spadek sprzedaży r/r. Przyczyny tego stanu rzeczy są od dłuższego już czasu takie same: perturbacje z dostępnością mikroprocesorów, problemy z pozyskaniem niektórych surowców i komponentów, dynamicznie rosnące ceny (nie tylko samochodów i paliw) oraz stopy procentowe, a także – od ponad trzech miesięcy - inwazja Rosji na Ukrainę, skąd pochodzi część surowców i komponentów wykorzystywanych przez europejskich producentów. Na polskim rynku dodatkowym czynnikiem jest rosnąca inflacja oraz słabnący złoty, co również przyczynia się do wzrostu cen samochodów.

W maju 2022 r. zarejestrowano w Polsce 35 897 samochodów osobowych, o 12,15% mniej niż rok wcześniej i o 2,91% więcej niż w kwietniu 2022 r. Dotychczas w 2022 roku zarejestrowano w Polsce 172 830 samochodów osobowych, o 13,10% mniej w stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego.

Tytuł lidera rynku utrzymała Toyota. Na pozycji wicelidera znalazła się KIA, na trzecim miejscu uplasowała się Skoda.

Najczęściej kupowanym modelem osobowym w 2022 roku jest dotychczas Toyota Corolla (8 928 szt.; -14,84% r/r), za którą uplasowała się KIA Sportage (5 282 szt.; +60,99%) oraz Toyota Yaris (5 212 szt.; -37,85%), następnie Toyota RAV4 (5 205 szt.; +16,91% r/r), a za nią Hyundai Tucson (4 569 szt.; +8,76% r/r).

Najpopularniejszym modelem wśród klientów indywidualnych jest Kia Sportage (2 289 szt.; +27,59%), na drugim miejscu - Toyota Yaris (2 222 szt.; -45,84%), na trzecim - Dacia Duster (1 990 szt.; -22,17%).

Źródło: SAMAR

Ameryka



TEKST: MARCIN SUSZCZEWSKI, ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Tak zwykło się określać samochody przybywające do nas z USA. W odległej przeszłości były to najczęściej auta Polonusów wysyłane jako mienie przesiedleńcze. W ostatnim dwudziestoleciu import objął wszelkie marki z naciskiem na tzw. luksusowe.

O ile w czasach „Samych swoich” w kontenerach płynęły prawdziwe cacka z Detroit, tam kupowane za grosze, ale w Polsce epatujące chromem i rozmiarami, to później import z USA objął głównie auta tak zwane powypadkowe. Przy czym owa „powypadkowość” wykazywała elastyczność niczym guma. Trzeba wiedzieć, że przywóz samochodu do Polski to koszty logistyczne i celne. W zależności od modelu

i rocznika oraz zadeklarowanej wartości, do ceny zakupu dorzucić wypada od kilkunastu do kilkudziesięciu tysięcy złotych. Aby więc import miał sens, należy kupić jak najtaniej, żeby móc potem sprzedać... jak najdrożej.

Co innego, gdy kupowano auto „dla siebie”. Wtedy można było wybrać spośród egzemplarzy, które w USA nie wyglądały jak harmonijka. Na pewno



2.0 T
quattro

wymienne i taka ingerencja jest dopuszczalna, o ile zakupowi towarzyszy stosowna obniżka ceny. Innymi słowy, Ameryka była przez lata źródłem dwóch kanałów zakupowych: klasyków do

odbudowy lub postawienia w garażu oraz samochodów codziennego użytku, ale jednak wyższej klasy. W tych ostatnich dokonać trzeba było napraw, ale i tak wychodziło taniej, niż zakup podobnie uszkodzonego pojazdu w Europie. Trochę dziwnie to brzmi, ale tak to działało. Czy nadal działa? Chyba tak.

trzeba było parę rzeczy poprawić, ale wiadome jest, że poszycie zderzaka czy błotnik to elementy

Chętni na samochód z USA dopuszczają, niejako z definicji, że ma on na koncie jakąś szkodę. Z reguły sprawdzają stan tych uszkodzeń w popularnych serwisach, na przykład takich jak Carfax. Uzbrojeni w taką wiedzę, analizują czy ich wóz marzeń wciąż się takim okaże w konfrontacji z realiami. I snują marzenia o luksusowej jeździe za przysłowiowe grosze. W większości przypadków, takie marzenie udaje się zrealizować. Dla przykładu, pokazane na zdjęciach czarne Audi, zostało odkupione z wypożyczalni z niemal zerowym przebiegiem i powierzchownymi uszkodzeniami. Wszystko →→





I tu lakiernicy ustąpić muszą pola technikom z laptopami w rękach. W Audi dostosowano język, oprogramowanie nawigacji, światła przed/tył, a nawet częstotliwość pracy radiowego tunera. Bez zmian pozostawiono prędkościomierz wyskalowany w km/h i milach (a można było to zmienić) oraz... podkładkę

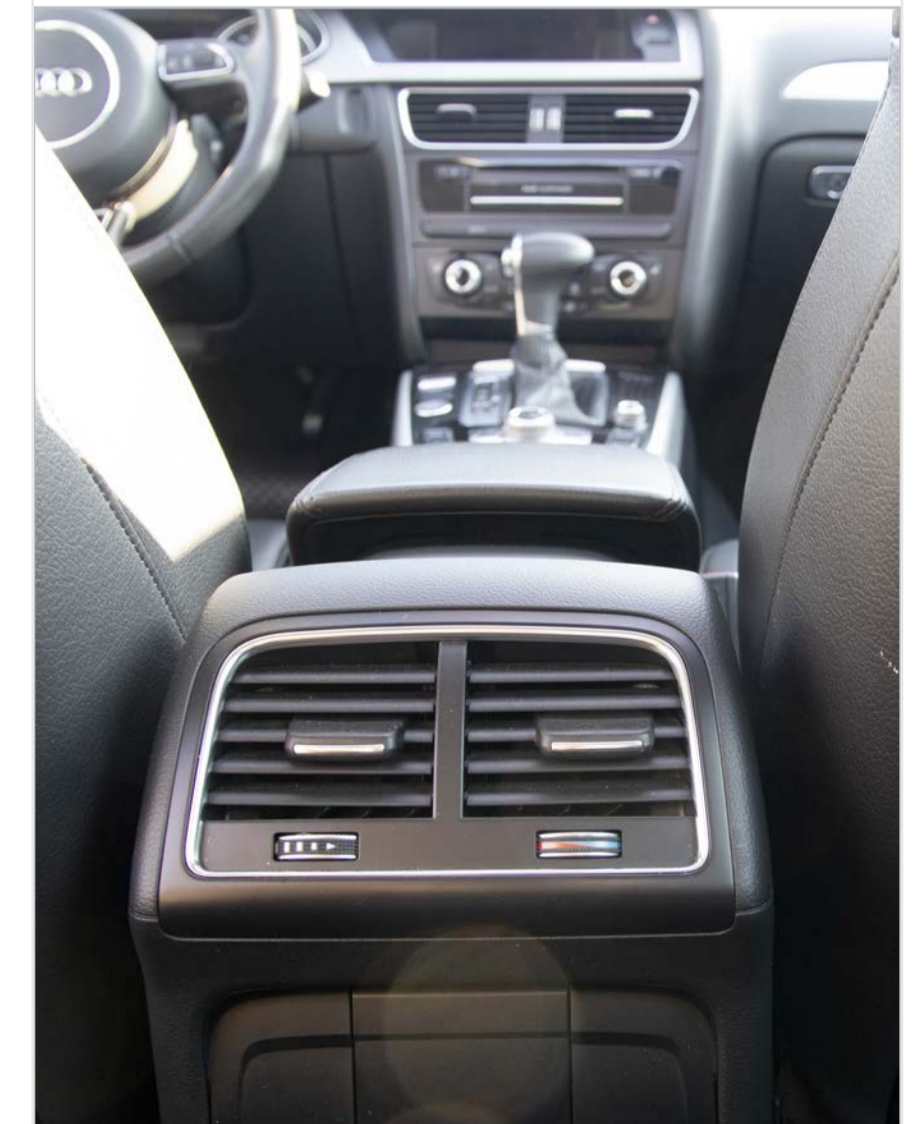
dało się sprawnie naprawić w Polsce, ale to była tylko połowa sukcesu. Warto wiedzieć, że współczesny samochód to dość skomplikowana płatanina kabli prowadzących do czujników, komputerów i urządzeń. Każdy rynek ma swoją specyfikę i z myślą o nim jest w fabryce konfigurowany. Kiedy zmieniasz rynek, te ustawienia również trzeba skorygować.



tablicy rejestracyjnej na przednim grillu. Co stanowi dodatkowy argument, że auto nie uczestniczyło w frontalnym crashu.



Odbudowanym samochodem pierwszy polski właściciel jeździł prawie 5 lat. Kolejny polski wła-





ściciel już zaliczył kolejne 5. Z samochodem nic się w tym czasie nie działo. Nie pokazuje głupich błędów, mechanicznie jest tip top a na karoserii próżno szukać śladów przeprowadzonych napraw. Słowem, wygląda jak z salonu. Tyle, że amerykańskiego. A i to tylko ledwo, ledwo.

Polscy sceptycy muszą tu jednak dorzucić swoje trzy grosze i uczulić na niższą wartość samochodów z USA względem salonowych z Europy. Cóż, może by to się i zgadzało, ale proszę spojrzeć na listę dodatków US modelu: sportowe fotele, skórzana tapicerka, nagłośnienie Bang&Olufsen, szyberdach a to wszystko w modelu quattro z automatyczną skrzynią biegów. Jeśli pomyślicie o brakującym dodatku, warto sprawdzić, czy w tamtych latach był w ogóle oferowany. Natomiast warto powiedzieć o tym czego tu nie znajdziecie i zastanowić się nad sensem stosowania takich dodatków w samochodach sprzedawanych oryginalnie w Europie. Jednym z nich jest →→



skrzynia DSG. Tutaj jej nie ma. Nie ma co stroić min, Amerykanie doskonale wiedzą, jakie koszty generuje serwisowanie DSG i że mniej więcej co 100 tys km należy się im konkretny remont. Nie uważali za stosowne narażać się na pozwycie ze strony klientów i fabrykę w Ingolstadt poproszono o pozostawienie klasycznego hydrokinetyka. Acz ośmiobiegowego, ze sterowaniem ręcznym na życzenie, a jakże. Ktoś powie, że to krok wstecz i można o tym dyskutować. Natomiast szybkość działania skrzyni ZF jest fenomenalna, podobnie jak jej kultura pracy. Gdyby zapytać czy DSG może tu coś polepszyć, ciężko by było się zgodzić. Przy prędkości 60 km/h ZF załącza już szósty bieg. 130 km/h oznacza tutaj pracę na równo 2 tys obrotów silnika.

Marka premium zobowiązuje, również za oceanem, gdzie Audi

(i inne europejskie marki premium) napotyka na bardzo ostrą konkurencję ze strony marek japońskich. Ta konkurencja jest tam tym ostrzejsza, że Japończycy trzymają się w USA mocno, a Amerykanie od lat chętnie kupują ich sprawdzone samochody. Również marek luksusowych, jak Lexus, Infiniti czy Acura.

Jest zatem nieprawdą, że sprzedaż aut w USA przychodzi Europejczykom łatwo. Samochody muszą być świetnie wyposażone, niezawodne i porządnie serwisowane. W przeciwnym razie, nabywcy nie wykazują żadnych sentymentów i maszerują prosto do konkurencji. Niekoniecznie europejskiej. Producenci o tym wiedzą, a siła nabywczą rynku USA, nie pozwala na chwile słabości. ■



Wodór do baku?



TEKST I ZDJĘCIA: KLAUDIUSZ MADEJA

Coraz więcej osób mówi o wodorze, jako paliwie przyszłości. Niektórzy do dzisiaj nie wiedzą, że samochód wodorowy, to po prostu samochód elektryczny...

Nie, to nie żart. Sam się przekonałem, że część społeczeństwa nie wie, że samochód wodorowy to pojazd elektryczny. Różnica polega na tym, że czerpie energię powstałą z syntezy wodoru, zamiast z naładowanych akumulatorów. I tu od razu ważna informacja: musi to być czysty wodór. Zdania typu: mamy go pełno wokół siebie, najczęściej występujący pierwiastek czy „w kopalniach jest tego pełno”, włożmy między

bajki. Jedną z głównych przeszkód w upowszechnieniu tego paliwa jest właśnie otrzymanie „czystego” paliwa.

Aktualnie przeszło 90 proc. produkcji przemysłowej wodoru na świecie odbywa się metodą reformingu gazu ziemnego, czyli reakcji wykorzystującej metan i parę wodną. A produktem ubocznym tego procesu jest... dwutlenek węgla CO₂. Jed-

nakże za tą metodą przemawia niski koszt. Czysty wodór można też otrzymać poprzez elektrolizę wody. To prosty, aczkolwiek energochłonny sposób. Aby otrzymać 1 kg wodoru, potrzebne jest 40-60 kWh. Nasze lodówki zużywają średnio od 200 do 450 kWh rocznie (w zależności od wielkości). Aby elektroliza była opłacalna i ekologiczna, do pozyskiwania czystego wodoru tą metodą powinniśmy wykorzystywać odnawialne źródła energii. Spełnia też wówczas surowe normy klimatyczne.

Ekologiczny wodór

To „zielony wodór” otrzymywany przez elektrolizę wody, gdy cała energia elektryczna do tego użyta pochodzi ze źródeł odnawialnych (np. wiatr lub słońce). O „niebieskim wodorze” powiemy, jeśli wyprodukowano go bez powstawania dodatkowej emisji CO₂ (np. z energii jądrowej). Otrzymywanie czystego wodoru metodami tradycyjnymi (z emisją CO₂) pozwala nazwać go „szarym”.

Europejskimi liderami w produkcji wodoru są Niemcy i Holandia. Polska zajmuje obecnie 3. miej-

sce. Wielkość naszej produkcji to ok. 1,3 mln ton/rok. Wodór produkują u nas głównie duże zakłady przemysłowe na własne potrzeby. Australia i Japonia eksperymentują z pozyskiwaniem wodoru z węgla kamiennego lub brunatnego. Z 1 tony węgla brunatnego można uzyskać ok. 50 kg wodoru, zaś kamiennego ponad 160 kg. Na przyszłość, obok czynnika ekologicznego, najważniejszy będzie oczywiście koszt uzyskania 1 kg wodoru.

Przechowanie wodoru

Otrzymany, czysty wodór musi być gdzieś magazynowany. To drugi, istotny element wykorzystywania tego pierwiastka jako paliwa. Można go przechowywać w stanie gazowym lub ciekłym. Jako gaz może być magazynowany pod wysokim ciśnieniem (200 do 800 barów). Przy ciśnieniu 700 barów, wodór stanowi zaledwie 12 proc. masy zbiornika. Stąd efektywność takiego rozwiązania jest b. niska. Ciężki zbiornik z niewielką ilością paliwa. Lekkie, kompozytowe zbiorniki na wodór są bardzo drogie i dopiero przechodzą etap eksperymentów i prototypów. Lepszą kompresję wodoru uży- ➔



skamy, obniżając jego temp. w przedziale od -120 do niespełna -200°C . Jednak to dodatkowy koszt, podobnie jak utrzymanie tej temp. w zbiorniku. Prezes Polskiej Unii Transportu Leszek Luda sceptycznie podchodzi do rychłego upowszechnienia wodoru: Cysterna do przewozu wodoru waży 23 tony i może zabrać 380 kilogramów. Ciężarówka spala 8 kilogramów na 100 kilometrów. O czym więc tu dzisiaj mówić...

Podobnie ma się sprawa z ciekłym wodorem, który można przechowywać w temp. ok. -250°C do -240°C . Tu też występuje problem, a raczej koszt oziębienia i utrzymania tej temperatury. Dodatkowo, straty płynnego wodoru w zbiorniku wynoszą 1-3% dziennie.

Zatankowanie pojazdu wodorem nie trwa długo, około 3 do 5 minut. Samochód osobowy potrzebuje około 70 l benzyny, aby przejechać 500 km. Do przebycia tego samego dystansu potrzeba 184 l skroplonego wodoru lub 650 l sprężonego (250 atm) wodoru w temp. 20°C .

Polska Strategia Wodorowa do roku 2030 z perspektywą do 2040 r.

Ministerstwo Klimatu i Środowiska pod koniec sierpnia 2021 r. ogłosiło plan wykorzystania wodoru w najbliższych latach. 2 listopada 2021 r. Rada Ministrów przyjęła dokument. *Jest dokumentem strategicznym, który określa główne cele rozwoju gospodarki wodorowej w Polsce i kierunki interwencji, jakie są pożądane dla ich osiągnięcia – czytamy →→*

we wstępie i dalej: *W polskich warunkach geograficznych i pogodowych szacuje się, że produkcja odnawialnego wodoru najszybciej osiągnie rentowność przy wykorzystaniu energii elektrycznej z morskich farm wiatrowych, jednocześnie potencjalnie zwiększając konkurencyjność morskiej energetyki wiatrowej. Pozyskiwanie odnawialnego wodoru w efektywny sposób zbilansuje produkcję energii elektrycznej pozyskiwanej z farm fotowoltaicznych (zwłaszcza wielkoskalowych), multiplikując potencjał szybko rosnącego sektora inwestycji PV...*

Morskie farmy wiatrowe charakteryzują się stosunkowo wysokim współczynnikiem efektywności działania w ciągu roku (tzw. Capacity Factor), która w polskiej strefie Morza Bałtyckiego oscyluje w granicach 45-50%. →→





Wg tego planu, w 2025 r. ma jeździć w kraju od 100 do 250 autobusów napędzanych wodorem, zaś w 2030 r. od 800 do 1 000. Są też śmiałe plany: *Powstanie co najmniej 5 dolin wodorowych będącymi centrami doskonałości w procesie wdrażania gospodarki wodorowej, integracji sektorów, transformacji klimatycznej przemysłu oraz budowie infrastruktury.* Ma się to stać do 2030 r.

Raport „Zielony wodór z OZE w Polsce 2021” przewiduje cenę w przyszłości: *Dalszy rozwój technologiczny oraz coraz większe upowszechnienie wodoru będzie mieć wpływ na obniżenie jego rynkowej ceny. Przyjmuje się, że koszt wytworzenia wodoru z elektrolizy przy użyciu energii z OZE (odnawialne źródła energii – przyp. autora) zrówna się w Polsce z kosztem wodoru z reformingu parowego metanu po 2030 r. Ogólnosiwiatowe prognozy są w tym aspekcie bardzo optymistyczne, sugerując cenę ok. 1,5 \$ za 1 kg wodoru pochodzącego z elektrolizy w 2040 r., oraz zakładając nawet cenę 1 \$ za 1kg w 2050 r.*

Pierwsze kroki

Już kilka lat temu, w 2015 r. Toyota przedstawiła w ITS w Warszawie model Mirai - swój pierwszy samochód osobowy zasilany wodorem. Zatankowany w Berlinie, do stolicy przywieziony na lawecie. Pokazano przy okazji stację tankowania, zaprezentowano zalety i wady tego paliwa. W połowie 2021 r. zaprezentowano w Polsce wodorowy pociąg Coradia iLint. Jego przeznaczeniem mają być niezelektryfikowane szlaki kolejowe w Europie (to nadal około 46%). Pociąg wyposażono w innowacyjne rozwiązania takie jak technologia czystej konwersji energetycznej, systemy efektywnego dostarczania i magazynowania energii w bateriach oraz inteligentnego zarządzania mocą napędową i dostępną energią. Mierzący 96,7 m skład osiąga prędkość 140 km/h, zabiera do 300 pasażerów i ma zasięg - do 1 000 km po jednym tankowaniu wodoru.

Ile to kosztuje

W Koninie będzie jeździł pierwszy w Polsce →→

autobus miejski, napędzany wodorem. Obecnie miasto szuka dostawcy tego paliwa. Czekamy na premierę pierwszego, polskiego autobusu wodorowego. W Polsce nie ma jeszcze ani jednej stacji lub punktu tankowania wodoru do pojazdów. W sąsiednich Niemczech jest ich obecnie około 100. Koszt paliwa pojazdu wodorowego jest wyższy, niż analogicznego pojazdu spalinowego. Cena 1 kg wodoru na stacji u naszych zachodnich sąsiadów to 9,5 – 10 €. 12-metrowy autobus miejski Solaris Urbino 12 Hydrogen zużywa ok. 8 – 10 kg H / 100 km. Zaś osobowa Toyota Mirai 1 – 1,2 kg H/100 km. Jak w przypadku pojazdów spalinowych, są to wartości przybliżone, na które ma wpływ wiele czynników.

Na styczniowej konferencji EEC Trends w Warszawie, Wiceprezes Zarządu ds. Inwestycji i Innowacji Grupy Lotos Jarosław Wróbel powiedział m.in.: *Musimy biznesowo znaleźć sposób, żeby (rozwiązania oparte – red.) na wodorze pokazać klientom i dać im szansę w realizowaniu innych ich potrzeb.* Wtedy ta wyższa cena będzie zaakceptowana przez rynek i będzie realna możliwość rozwoju sektora wodorowego. Prezes ocenił, że prawdziwa rewolucja wodorowa może być wdrożona w dekadzie 2030-2040. Z kolei Prezes Zarządu ZE PAK Piotr Woźny tak ocenia obecną sytuację: *Tworzymy w Polsce system regulacyjny, wspierający produkcję zielonego wodoru. Na podstawie moich obserwacji konsumentów, mogę się posłużyć przykładem fotowoltaiki. Polaków zachęciło do zainwestowania w nią nie to, że możemy być nowocześni i proklimatyczni, ale po prostu zrozumieli, że minie 6-7 lat, i ta inwestycja się zwróci.*

Wspomniana wyżej Strategia Wodorowa powinna być zaczątkiem do tworzenia odpowiednich zachęt i metod wsparcia dla wodoru jako paliwa. Prezes ZE PAK mówił o fotowoltaice, a przecież dobrym przykładem są instalacje LPG, które Polacy zaczęli kupować jeszcze pod koniec ub. wieku. Tańsze koszty paliwa ich do tego skłoniły. Pojawiły się kalkulacje, ile km trzeba przejechać, aby montaż instalacji się zwrócił.

Co dalej?

W raporcie „Zielony wodór z OZE w Polsce 2021”, jego autorzy (jest to praca zbiorowa kilkunastu profesjonalistów) piszą: *Osiągnięcie neutralności klimatycznej Europy, w tym Polski nie będzie możliwe bez wprowadzenia na szeroką skalę technologii wykorzystania wodoru w energetyce, gazownictwie, transporcie oraz przemyśle. Aby jednak wodór spełnił swoje zadanie w procesie dekarbonizacji europejskich gospodarek konieczne jest zapewnienie dostępu do bezemisyjnych technologii jego wytwarzania. W polskich warunkach kluczową rolę w produkcji czystego wodoru powinny odegrać przede wszystkim źródła odnawialne, których praca dzięki właściwościom wodoru pozwalającym na magazynowanie energii będzie w jeszcze lepszy sposób stabilizować Krajowy System Elektroenergetyczny.*

Prezes Zarządu BOŚ Wojciech Hann tak widzi szybką możliwość wykorzystania wodoru, jako paliwa: *Transport szynowy oraz transport publiczny. Tu już za rok, dwa może dojść do szybkiego pojawienia się wodoru. Także przemysł. Przecież są już na świecie stalownie, które wykorzystują wodór do produkcji stali – mówił na Konferencji EEC Trends.*

Powszechność występowania wodoru skłania do kolejnych badań, projektów, budowy prototypów i gotowych rozwiązań. W cytowanej Polskiej Strategii Wodorowej jest podana kwota 11 mld zł na rozwój tego paliwa w naszym kraju. Nie jest to dużo, biorąc pod uwagę inne obietnice obecnego rządu. Jednak od razu przychodzi na myśl polska elektrownia jądrowa, o której słyszymy od tylu lat. A konkretnego planu wciąż nie ma. Czekamy na kolejne rozwiązania. Być może okażą się bardziej efektywne i łatwiejsze w realizacji. Klimatyczna neutralność jest na pewno ważna. Pojazd wodorowy, zamiast szkodliwych spalin, wydziela tylko parę wodną. To porównanie brzmi jednoznacznie. Nie zapominajmy jednak, że para wodna jest gazem cieplarnianym, którego też nasze środowisko nie lubi... ▣

Koty z COTY



Docenił ją Stirling Moss

OPRACOWAŁ: MARCIN SUSZCZEWSKI, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Pał sześć trudność, jaką następcza odmiana marki Renault. Niby to jest „to” Renault, ale kiedy już brniemy w sytuację, że o konkretnym modelu mówimy „renówka”, nie ma sposobu by uniknąć odniesienia rodzaju żeńskiego. To wszystko zanim jeszcze dojdziemy do kwestii tytułowej oceny. Takie to są czasami te Koty z COTY.

Model 16 pojawił się w ofercie Francuzów po Fregate i oznaczył dla marki prawdziwie tłuste lata. Nie mogło być inaczej, skoro praktyczne nadwozie typu hatchback nie tylko sprzedawało się w okresie 15 lat w ilości niemal dwóch

milionów egzemplarzy, ale jeszcze rozpowszechniło się w innych klasach marki z Boulogne. Po modelu 16 bowiem, w 1976 roku zadebiutowały limuzyny serii 20/30, które w efekcie zastąpiła „szesnastkę”, przy czym zachowały jej nadwozie typu hatchback. W klasie wyższej średniej nie była to wtedy →→



norma i dopiero dzisiaj, w dobie pojazdów elektrycznych, praktyczność konstrukcji zdaje się przeważać nad tzw. prestiżem. Oba modele chwalono za innowację i estetykę, ale to 16 była z tym pierwsza, poza tym zdobyła, w przeciwieństwie do większej siostry, tytuł Samochodu Roku a on w cyklu tych tekstów stanowi klucz doboru.

Model 16 był pierwszym, z późniejszej serii, rodzinnym modelem marki Renault. Dzisiaj nadwozie hatchback nikogo nie szokuje, ale znany szerokiej publiczności inny model, który je spopularyzował – Volkswagen Golf – nie pojawił się na rynku przez jeszcze kolejną dekadę. To daje dobrą perspektywę dla wrażenia, jakie wiosną 1965 roku, pierwsza „16” robiła na widzach salonu samochodowego w Genewie. Wszyscy przystawali na widok tego auta rodzinnego, gdzie do bagażnika dostawało się przez unoszoną ku górze ogromną klapę z tylną szybą. Ktoś powie, że przecież ich własna „Czwórka” opierała się na podobnych założeniach. Nie można jednak porównywać pojazdu o maksymalnie uproszczonej konstrukcji, opracowanego głównie z myślą o wiejskim odbiorcy, z samochodem dla szykownych miejskich rodzin.

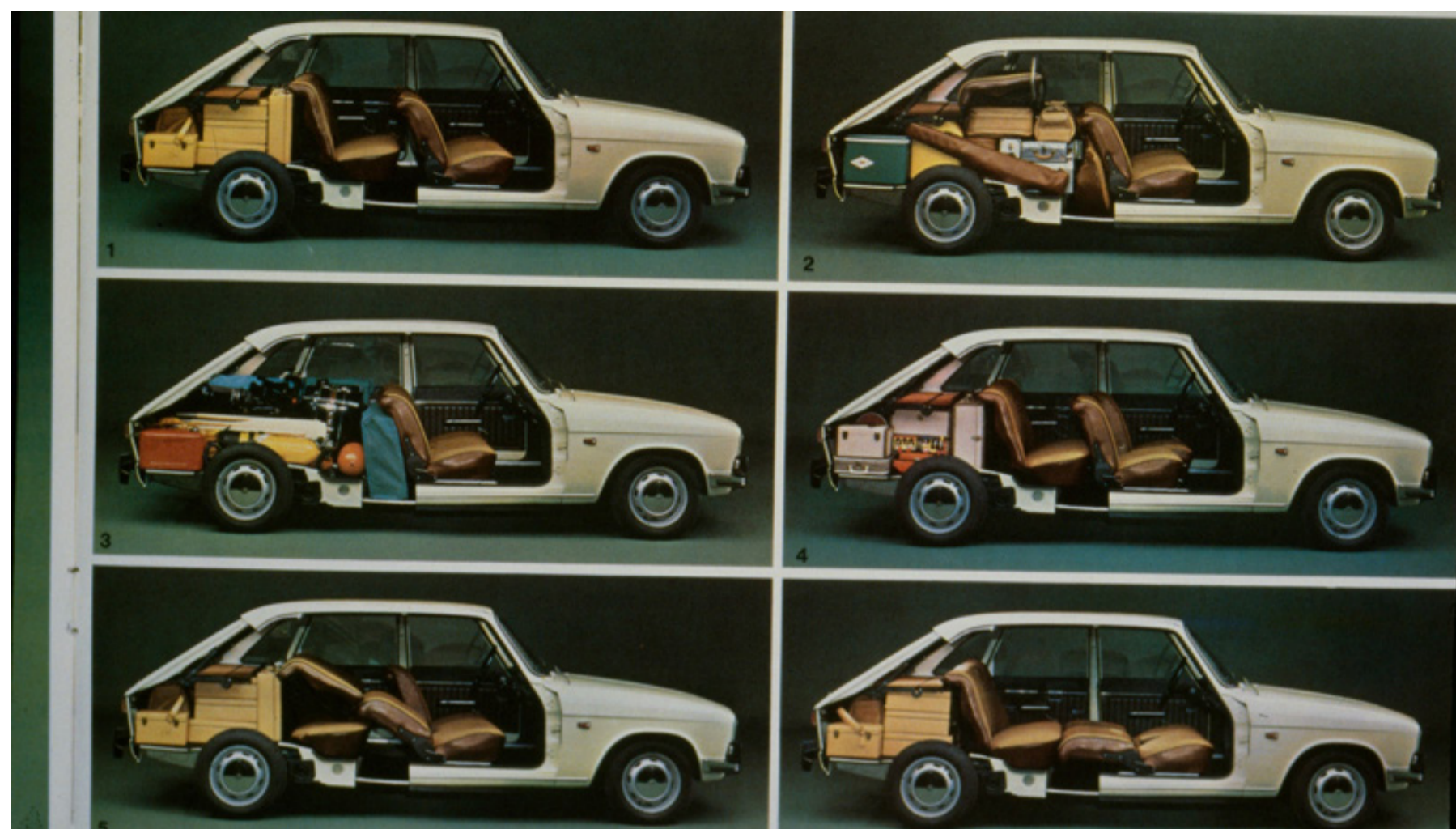
Stylizacji „Szesnastki” dokonał Gaston Juchet, nie tylko uznany projektant, ale przede wszystkim inżynier od aerodynamiki. Kiedy w 1958 roku zaczął pracę dla Renault, powierzono mu modernizację modelu Fregate, ale ówczesny prezes, Pierre Dreyfus, nie był do końca przekonany do propozy-

cji młodego projektanta. Dreyfus nalegał, żeby modele Renault były inne od tego, co proponuje konkurencja. Był też przekonany, że marka może spokojnie porzucić popularne wówczas nadwozia trójbryłowe, na rzecz czegoś odważniejszego. Tak właśnie powstał projekt 115, znany też jako Renault 1500, samochód zaprojektowany przez duet Juchet i Georges. Nowy model miał sześć bocznych szyb, nisko poprowadzoną linię



boczną i wysoki dach ze zintegrowanymi rynienkami. Ten pojazd zyskał całkowitą akceptację ówczesnego prezesa Renault.

Model „16” nie tylko prezentował się nowocześnie. Był na wskroś nowatorski, budowany z myślą o nowoczesnym odbiorcy. Przestronne wnętrze uzupełniono przestrzenią bagażową o pojemności od 346 do aż 1200dm³. Uzyskiwano ją dzięki przesuwnej tylnej kanapie, którą można też było składać a nawet całkowicie wyjmować. Same siedzenia, skoro już o nich mowa, można było rozkładać do spania, do wypoczynku albo instalacji fotelika do przewożenia dzieci. Funkcjonalna kabina to tylko jedna z charakterystycznych dla R16 cech. W tamtym czasie co najmniej równie istotne były jego rozwiązania techniczne, jak napęd przednich kół (wówczas jeszcze wciąż dość rzadko spotykany) ale i cofnięty między owe koła silnik. Takie jego umieszczenie dawało świetne rozłożenie mas i lekkość prowadzenia. Wykonanie bloku silnika jak i obudowy skrzyni biegów z aluminium, tylko w tym pomagało. →→



Wprowadzony do produkcji w 1968 roku model TS, w standardzie oferował takie dodatki jak ogrzewana tylna szyba, dodatkowe halogeny, dwubiegowe wycieraczki z czterema dyszami spryskiwacza oraz, uwaga-uwaga, wewnętrzne lustro wsteczne z ustawieniem do jazdy nocnej. Jak by tego było mało, rok później dorzucono jeszcze światła cofania, elektrykę przednich szyb, także odsuwany szyberdach i skórzaną tapicerkę. Kto miał dotąd wątpliwości, czy klasie średniej wypada pławić się w luksusach, ten porzucił je na dobre, zaraz po tym, jak ich tylko posmakował. Nie tylko nabywcy polubili „Szesnastkę”, szalała za nią również prasa motoryzacyjna. Do tego stopnia, że wybrano ją Samocho-



dem Roku 1966, a w konkurencji Renault zostawiło w tyle Rolls Royce'a Silver Shadow.

W trakcie swoich piętnastu lat na rynku, Renault 16 przeszedł szereg zmian, w tym lifting, który zafundowano modelowi w 1971 roku. O ile pod maskę auta trafił początkowo silnik 1470cm³ i mocy 55 koni, to później zmieniono go na jednostkę o pojemności 1565cm³ i mocy 85 koni, we wspomnianym wcześniej modelu TS. W 1969 roku zamontowano w R16 skrzynię automatyczną, którą można było zestawzić ze wszystkimi silnikami z gamy modelu. Od 1973 roku aż do końca produkcji, w roku 1980, pod maskę modelu trafiały 93 konne silniki o pojemności 1647cm³. Ich moc pozwalała właścicielom R16 w pełni poznawać uroki korzystania z autostrad, bo samochód dawał się rozpędzić aż do 175km/h.

Cała produkcja Renault 16 objęła 1 851 502 sztuki, głównie w normandzkiej fabryce w Sandouville, zbudowanej specjalnie z myślą o tym modelu. Świetne recenzje oraz właściwości modelu sprawiły, że R16 dał marce przepustkę na rynki zagraniczne, w tym do USA. Nie ma też wątpliwości, że to ciepłe przyjęcie „Szesnastki” utwierdziło Francuzów na drodze do tak potem przełomowych konstrukcji jak →→



np. Espace oraz kolejne hatchbacki, jak 25, Safrane czy VelSatis, które udowodniały, że da się połączyć prestiż z praktycznością. Rzadka cecha, której Renault było w swoim czasie głównym prota-

gonistą. W tym kontekście nie dziwi wypowiedź, w której Sir Stirling Moss określił R16 najbardziej inteligentnie zbudowanym, spośród znanych mu, samochodem. ■



Kolejne gwiazdki NCAP

TEKST: MACIE RZOŃCA, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Niezależna organizacja Euro NCAP opublikowała wyniki kolejnej serii swych testów oceniających bezpieczeństwo nowych modeli samochodów, które w ostatnim czasie trafiły do salonów sprzedaży. Tym razem obiektem zainteresowania stał się m.in. Mercedes C-Class, VW Multivan oraz KIA EV6.

Mercedes C-Class oraz KIA EV6 zaliczono do kategorii dużych samochodów rodzinnych. Oba modele uzyskały najwyższą możliwą ocenę, czyli pięć gwiazdek. Tyle samo zdobyło Volvo C40 Recharge oraz – co może być pewnym pozytywnym zaskoczeniem ze względu na bryłę karoserii – VW Multivan.

Wszystkie wspomniane wyżej „pięciogwiazdkowe” samochody wykazały doskonałą ochronę przed skutkami zderzenia dla osób dorosłych, uzyskując doskonały wynik 90 % i więcej. Równie dobre wyniki dotyczyły ochrony przewożonych dzieci. Natomiast, jeśli chodzi o ogólne systemy wspomaganie kierowcy, to najlepiej w tych testach →



wypadło Volvo C40 Recharge. Multivan został pochwalony z kolei za bardzo dobry wynik, mimo – jak to określono – „pudełkowatego” kształtu nadwozia, co teoretycznie nie sprzyja ochronie przed skutkami zderzenia. Z kolei w Mercedesie szczególnie doceniono, przyznając wyróżnienie Euro NCAP Advanced, system Car-to-X Communication. To część (opcjonalnej na razie) usługi Mercedes-me, która wykorzystuje dane z innych pojazdów do wczesnego ostrzeżenia, za pośrednictwem usługi opartej na chmurze, o potencjalnych zagrożeniach w pobliżu samochodu, zanim zostaną one wykryte w inny sposób.

Nieco gorzej, bo na cztery gwiazdki oceniono szóstą już generację modelu Opel/Vauxhall Astra oraz trzecią Peugeota 308. Te same wyniki dotyczą wariantów PHEV. Warto przypomnieć, że oba



te samochody produkowane są na bazie tej samej platformy EMP2 koncernu Stellantis. Cztery gwiazdki to wynik nieco gorszej ochrony pasażerów (odpowiednio 80 oraz 76 %). Podobne oceny uzyskały te auta w pozostałych trzech obszarach testów, czyli ochrona dzieci, pieszych oraz ogólne systemy wspomagające bezpieczeństwo. Zwrócono też uwagę, że nie posiadają one centralnej poduszki powietrznej, co jest coraz powszechniejszym środkiem zaradczym we współczesnych samochodach. Trzeba jednak pamiętać, że cztery gwiazdki, to nadal bardzo dobra, wysoka ocena i mimo nieco niższych procentów w porówna-



niu do „pięciogwiazdkowych” modeli, także oferują wiele nowoczesnych technologii unikania kolizji.

Ogólnie rzecz biorąc, widzimy dobre wyniki w zakresie ochrony przed wypadkami, co jest oczywiście uspokajające – ocenił ostatnią serię testów Michiel van Ratingen, sekretarz generalny Euro NCAP. Ale unikanie kolizji jest równie ważne, jak ochrona przed kolizją, a korzyści wynikające z tego, że po prostu nie ma kolizji, są oczywiście niepomniecznie większe. Dlatego w nadchodzących latach będziemy nadal kłaść nacisk na wszystkie obszary bezpieczeństwa, a niektórzy producenci będą musieli dalej intensyfikować swoje wysiłki w tej dziedzinie, jeśli nie mają pozostać w tyle za konkurencją. ■

Rynek klasyków

300 procent

TEKST: MARCIN SUSZCZEWSKI, ZDJĘCIA: BILWEB AUCTIONS



Samochody popularne, nawet tak oryginalne jak Renault 16, skazane są na trudny żywot. W okresie młodości mocno eksploatowane, później porzucane, bo kto by chciał jeździć autem odziedziczonym po dziadku. Trzeba dopiero pasjonata żeby takie auto przywrócić na drogę i kolejnego, który za coś takiego będzie gotów zapłacić.

Trzeba też jednak zrozumieć, że „Szesnastka” była rynkowym hitem w czasach kiedy to pojęcie ledwo dojrzywało. Poza tym, Renault przygotowało pod każdym względem bardzo dojrzały projekt. Dlatego po latach łatwo jest docenić dobrze utrzymany egzemplarz. Nie tylko bowiem cieszy swoją kondycją, ale wciąż dostarcza satysfakcji z próbowa-

nia projektanckich smaczków. Warto wiedzieć, że za takie ucztowanie przyjdzie jednak coraz więcej zapłacić. Najmłodsze samochody pochodzą z 1980 roku a poszukiwane auta z początków produkcji ukończyły z powodzeniem półwiecze. Z takim dorobkiem się nie żartuje. Z tym większą uwagą spoglądam na sprzedany niedawno w Szwecji egzemplarz z 1969 roku. Uzyskał on tam bowiem →



niejszym silnikiem i bogatym wyposażeniem i dom aukcyjny Artcurial spodziewał się uzyskać za niego nawet więcej. Być może dlatego, że samochód przejechał wtedy raptem 23 tys kilometrów od nowości. Dla porównania, szwedzki egzemplarz, który widać na zdjęciach, nakręcił na koła 93 tysiące kilometrów.

Warto śledzić tego typu wydarzenia i modele oraz rozumieć podstawową zasadę kolekcjonerską: należy interesować się samochodami rzadkimi i w możliwie jak najlepszym stanie. Mogę od siebie dorzucić jeszcze jedną zasadę: kupować samochody, które się lubi i chciałoby się mieć je w garażu. Nigdy bowiem nie wiadomo,

niewiele ponad 30 tys złotych i to jest minimum, jakie przyjdzie nam zapłacić za R16.

Ba, kilka lat temu, to były wszystkie pieniądze, jakich za „Szesnastkę” można było oczekiwać. To się jednak zmieniło. Teraz to jest dolna granica, zresztą za samochód w stanie, który pozostawia nieco do życzenia. Szwedzki egzemplarz jeździ i jest kompletny, ale ma kilka skaz, w tym tapicerki, które ciężko będzie poprawić i prawdopodobnie przyjdzie się z nimi pogodzić. Oferent dostarczył jednak w komplecie sporo części eksploatacyjnych, a te są czasami sporo warte.



Za te 30 tys można było R16 nabyć jeszcze dwa lata temu, ale jesienią zeszłego roku, R16 w ślicznym wrzosowym kolorze, sprzedał się za niecałe 80 tysięcy złotych. Fakt, był to model 16 TX z najmoc-

w którą stronę pójdzie przychylność innych miłośników motoryzacji. Czasami na wzrost wartości naszego nabytku przyjdzie nam parę lat poczekać. Przykład R16 pokazuje, że warto. ▣



Postęp czy ślepy zaułek?

TEKST I ZDJĘCIE: MARCIN BANACH

Od kilku lat rośnie – głównie w Unii Europejskiej oraz Ameryce Północnej – presja na wyeliminowanie z motoryzacji napędu spalinowego na rzecz silników elektrycznych.

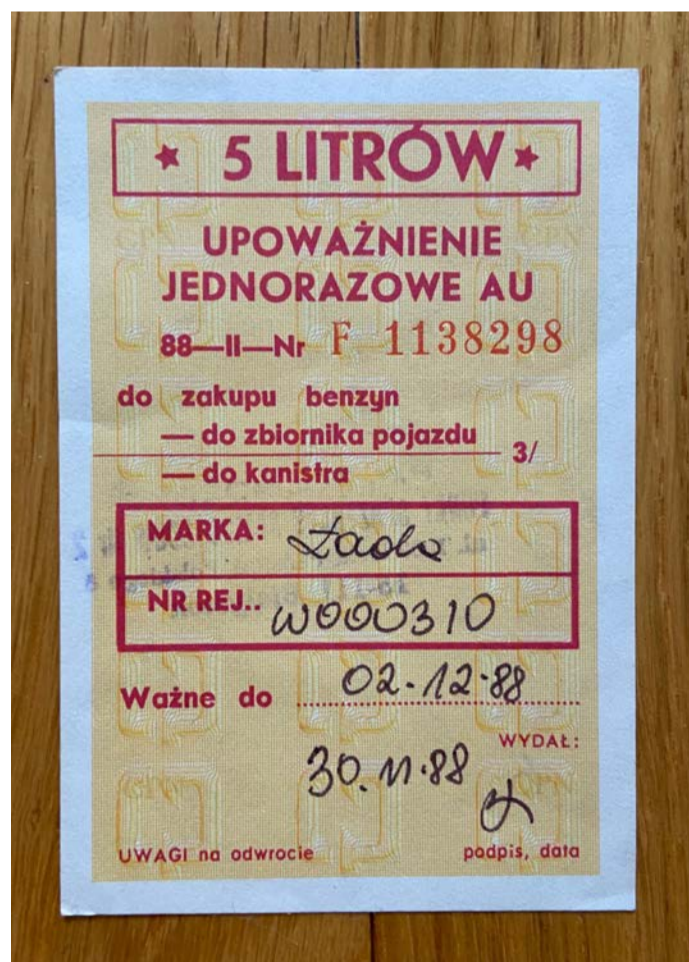
Należę do tych osób, które odnoszą się sceptycznie do tego trendu. O ile jestem za tym, by np. autobusowa komunikacja miejska wykorzystywała do jazdy prąd, o tyle mam poważne obawy co do potencjalnych skutków zaniknięcia z ulic tradycyjnych pojazdów spalinowych. Trwająca aktualnie wojna w Ukrainie tylko uwytkła te zagrożenia.

Ale nie trzeba nawet wojny, będąca co prawda totalną skrajnością, ale z którą jednak trzeba się liczyć. Od lat jesteśmy straszeni globalnym ociepleniem i skutkami tegoż w postaci nasilających się tzw. „zjawisk pogodowych”. Faktem jest, że – także w Polsce – występują powodzie, trąby powietrzne, gwałtowne burze z gradem czy śnieżyce, które potrafią sparaliżować normalne funkcjonowanie społeczności. Jedną z pierwszych ofiar takich kataklizmów jest najczęściej infrastruktura energetyczna. W rezultacie na wiele godzin (lub dni) pozbawieni jesteśmy prądu. O ile – do tej pory – największym nieszczę-

ściem z tego powodu mogło być w naszych domach rozmrożenie się lodówki i zepsucie żywności, teraz dojdzie niebezpieczeństwo unieruchomienia naszych samochodów...

Wyobraźmy sobie nieodległą przyszłość, w której na skutek unijnych dyrektyw po europejskich drogach nie mogą poruszać się samochody spalinowe i takich po prostu już nie ma. (Tym samym zniknęły także pojazdy napędzane gazem). Spotkać je można jedynie w muzeach, tuż obok budzących zaciekawienie u dzieci, dystrybutorów paliwowych. Natomiast na stacjach Shella, Orlenu, Total czy BP stoją szeregi różnego typu elektrycznych ładowarek.

I teraz nadchodzi kataklizm, niewielki. Ot, lokalna trąba powietrzna, która powala linię wysokiego napięcia pozbawiając prądu na kilka dni ze trzy-cztery powiaty. I cóż się dzieje? Zamiera życie. Sklepy są zamknięte, bo nie działają kasy, a i tak nie można dowieźć towaru elektrycznym dostawcza- ➔



kiem. Nie kursują autobusy, samochody osobowe także szybko tracą swą użyteczność. Nie działają biura, szkoły, zakłady przemysłowe także uzależnione od prądu. Rolnicy wstrzymali prace polowe, chociaż jest szczyt sezonu na takie czynności. Jedynie w szpitalach uruchamiane są dieslowskie generatory (unijne dyrektywy pozwoliły jeszcze czasowo na posiadanie takich w rezerwie). Niestety, dziesiątki tysięcy paneli fotowoltaicznych teoretycznie wytwarza w ciągu dnia prąd, ale ze względów technicznych nie trafia on do sieci energetycznej (gdy „elektrownia” wyłącza prąd systemy fotowoltaiczne automatycznie wstrzymują dostarczanie prądu do sieci, nawet na własny użytek). Krótko pisząc, jest – co prawda lokalny – ale jednak kłopot.

Pamiętam dobrze czasy stano wojennego i tzw. kartki, także na paliwo. Limity nie były duże, ale i tak w każdym garażu czy blokowej piwnicy każdy chyba właściciel auta trzymał co najmniej jeden kanister paliwa. Tak na wszelki wypadek...

24 lutego rozpoczęła się zbrojna agresja Rosji na Ukrainę. Rosjanie od pierwszych godzin ataku nie



ograniczyli się do celów wojskowych, ale bombardowali także osiedla mieszkaniowe, szpitale, dworce, węzły komunikacyjne, elektrownie. Niemal natychmiast zaczęły się w tych regionach kłopoty z dosta-

wami prądu. Jednocześnie rozpoczął się masowy exodus ukraińskiej ludności. Ku granicy – głównie polskiej – ruszyły dziesiątki tysięcy samochodów wywożąc w bezpieczne miejsce setki tysięcy ludzi...

Wyobraźmy sobie, że mamy ten umowny rok 2030 i także w Ukrainie są wyłącznie samochody elektryczne z zasięgiem 200-300 kilometrów bez



możliwości „zatankowania” po drodze... Jak daleko uda im się uciec? Jak zorganizować konwój humanitarny dla osób, które nie zdołały lub nie mogły opuścić swojego miasta? Jak dowieźć im żywność i leki? Jak wywieźć rannych?

Oczywiście, można stwierdzić, że przecież wojsko nie przestawi się na „elektromobilność” i czołgi, wozy opancerzone oraz zwykłe ciężarówki pozostaną jeszcze przez długie lata z napędem spalinowym. No tak, ale to sprzęt w pierwszej kolejności służący żołnierzom do walki. Nikt nie będzie czołami dowoził chleba z piekarni, ani ewakuował cywilów... Liczba ciężarówek także jest ograniczona.

Nie jestem pewien, czy trwająca wojna nieco ostudzi parcie na szybkie wyeliminowanie napędu spalinowego w motoryzacji. Wręcz odwrotnie. Embargo na rosyjską ropę może być nawet dodatkowym argumentem za silnikiem elektrycznym. Ale czy nie wkładamy jednocześnie nogi w potrzask, który może się kiedyś zatrasnąć? Może nigdy się to nie stanie, ale wykluczyć także tego nie można. ■



TEKST: MARCIN SUSZCZEWSKI

Rok 2022 przyniósł w motoryzacji prawdziwy rollercoaster. Najpierw zaczęły się opóźnienia dostaw chipów, te spowodowały kolejki w okienku z zamówieniami u dealerów. Na to wszystko nałożyła się wojna w Ukrainie. Jak to się wszystko rozwinie? Przyjrzyjmy się.

Kupno nowego samochodu teoretycznie jest bardzo proste. Idziemy do salonu, wybieramy model, wyposażenie, wpłacamy zaliczkę i już. Tylko że to „już” może trwać, trwać i trwać. Może zatem jakieś auto używane? Okazuje się, że znalezienie takiego, jakie chcielibyśmy mieć nie jest proste. Co się dzieje?

Chip kryzys

Nikt nie wie, czy problem z dostawami chipów jest prawdziwy czy tylko zmyślony. Faktem jest, że ich podobno nie ma, co wstrzymuje produkcję grupy VAG i Stellantis, ale taki Hyundai/Kia i Toyota/Lexus produkują auta pełną parą.

A tylko Koreańczycy sami produkują tak cenne dziś elementy. Nie twierdzą, że kryzysu nie ma, ale pojęcie braku już wyeliminowało coś tak bliskie naszemu, konsumentów, sercu jak szukanie okazji i targowanie. Z takich zachowań musimy się szybko wyleczyć. Nikogo w salonach sprzedaży nie interesuje już bowiem nasze zdanie w kwestii negocjacji ceny.

Kto chce dzisiaj nabyć auto, ten powinien wyzbyć się jakichkolwiek oczekiwań w stosunku do sprzedawcy, ale też wymarzonego modelu i konfiguracji. Sprzedawca u wyżej wspomnianych, niemieckich marek, zwyczajnie nie ma czego zaproponować. U tych, które po niemiecku nie mówią, towar →→

jest, ale przecież wiedzą, że trafiają do nich klienci już wstępnie przeczolągani w miejscach gdzie zamiast samochodów wystawiany jest chyba... ocet. Tak to zapamiętałem z ciężkich czasów i tylko kartek na paliwo, klocki hamulcowe i płyn AdBlue brakuje do pełnego obrazu sytuacji.

To sprzedawca dzisiaj dyktuje klientowi wszystkie warunki, od konfiguracji, przez cenę aż po, odległy, termin dostawy. Rolą nabywcy jest na to wszystko przystać i wpłacić sporą zaliczkę aby uzyskać prawo do zakupu samochodu. Świat stanął więc znowu na głowie. Tym bardziej, że świat nie zna polskich realiów lat 80. a teraz ma okazję odczuć ją na własnej skórze. I nie sądzę, żeby przyzwyczajony do innego jednak traktowania, zachodni klient, poczuł się w nowym świecie jak w ciekawej grze przygodowej. Dla niego to raczej rzeczywistość, że „lepiej już było”.

Tanie latanie

Na taką sytuację czyhać powinni komisanci. Wszak, gdy na rynku wypłył pieniądza, powodzić się powinno wszystkim. Logiczne też być powinno,

że skoro nie można kupić auta nowego, sięga się po lekko (lub mocniej) używane. Ciekawa teoria, ale podobnie jak większość dotąd wypracowanych, w 2022 roku przestaje się trzymać kupy. W zamian zaś dostajemy coś zupełnie innego, niekoniecznie lepszego.

Owszem, w komisach wciąż jest sporo samochodów, ale minione lata przyzwyczały nabywców do luksusów. Takimi było tanie nabywanie nowych samochodów, najczęściej z pakietami ubezpieczeń i serwisów. Podobnie jak z wakacjami za grosz, tu również mieliśmy dostęp do samego dobra, nikt nie patrzył na ukryte koszty, a po skonsumowaniu radości z jazdy, samochód zmienialiśmy na kolejny.

I weź takiemu rozkapryszonemu klientowi zaproponuj teraz w komisie wóz z innej epoki. Stojące tam samochody najczęściej mają po kilka, kilkanaście lat i poziom wyposażenia jest w nich niekoniecznie adekwatny do tych aktualnych. Brakuje kompatybilności Carplay czy Android Auto, nie ma ledowych reflektorów, nie wspominając o radarach, autonomicznej jeździe. Innymi słowy, to nie są alternatywy dla kogoś, kto chwilę temu wyjeżdżał nowym, z salonu, modelem. →→



Ukraina

Wojna za wschodnią granicą i exodus Ukraińców sprzyjały czystkom w komisach. Do Polski przyjechali ludzie, którzy potracili majątki (w tym i samochody) i chcieli się szybko odbudować. To oni dali komisantom tak potrzebny oddech, ale ta pomoc właśnie się kończy. Ukraińcy kupili, co trzeba a teraz powoli wracają, bo czeka ich odbudowa ojczyzny. Więcej samochodów z polskich placów już im nie potrzeba. Dlatego samochodowe biznesy zostają z tym, czego nie sprzedały. A my wraz z nimi. I co teraz?

Nic na siłę

Ta zasada powinna zaświtać w głowach nas wszystkich aby przetrwać niespokojny czas. Przede wszystkim, zalecam wstrzeźliwość i rozsądek. Popatrzmy na to spokojnie i zastanówmy się, czy zakup samochodu jest aż tak konieczny? To na początek. Jeśli możemy sobie poradzić z tym, co mamy, być może lepiej jest akumulować środki na rosnące koszty życia (i paliwa) a zakupy nowych samochodów odłożyć aż się sytuacja unormuje?

Jeśli już ktoś musi kupować, to proponuję zrezygnowanie oczekiwania i przyjrzenie się (na trzeźwo) swoim potrzebom i oczekiwaniom. Ceny w salonach poszybowały niemożliwie, ale głównie za sprawą

naporu klientów. Nikt mi nie powie, że wyprodukowanie modelu 508 kosztuje Peugeot nagle dwa razy więcej, niż przed rokiem. Dlaczego więc dobrze ułożone kombi z silnikiem 1.6 musi dzisiaj przebijać barierę 300 tysięcy złotych? A tyle taki samochód aktualnie kosztuje.

Nie dajmy się zwariować, jest wciąż sporo aut do wyboru. Jeśli tylko pogodzimy się z brakami najnowszych, a często niekoniecznie potrzebnych dodatków, to uda nam się wejść w posiadanie całkiem dobrze wyposażonego samochodu z niewielkim przebiegiem za ułamek tego, czego żąda producent w salonie. OK, nie będziemy mieli gwarancji, pierwszy serwis też może sporo kosztować ale cóż, wszystko ma swoją cenę.

Z głową

Już dawno mówiło się, że myślenie ma wielką przyszłość. I nadal ma, ale jako masa wolimy wybory łatwiejsze, gdzie nie trzeba sobie głowy łamać. A szkoda. Takie czasy jak teraz, są dobrą okazją do ciekawych wyborów, ale przede wszystkim dają nam szansę na weryfikację własnych potrzeb. Nigdy, jak w kryzysie, nie dowiemy się czy kolejne to czy tamto jest nam aż tak koniecznie potrzebne. Może jednak coś dałoby się odpuścić, z czegoś zrezygnować, żyć bez? ■



Dlaczego brakuje kierowców?



TEKST I ZDJĘCIA: KLAUDIUSZ MADEJA

Obecnie często spotykamy ogłoszenia oferujące pracę dla kierowców. Kiedyś nie było z tym kłopotów. Praca była uznawana za dosyć łatwą i, zwłaszcza młodzi ludzie, garnęli się do niej. Ale to już przeszłość...

Za czasów PRL kierowca zawodowy miał „przywileje”. Oszczędzał paliwo, które potem sobie ze zbiornika odlewał. Do swojego auta lub na odsprzedaż. Gdy paliwo było na kartki, które limitowały miesięczny przydział na samochód, interes się kręcił. W czasach niedoborów, można też było zarobić podwożąc kogoś lub przewożąc jakiś towar, meble itp. Osobną grupą byli kierowcy ciężarówek PKS, którzy w tamtych czasach jeździli za granicę. To była elita. Coś tam

ze sobą zabrali, a w dużej ciężarówce skrytek jest sporo, coś tam z zagranicy przywieźli, a do tego diety w walucie obcej. To było prawdziwe „eldorado”, a dostać się na taką posadę mogli tylko najlepsi lub najlepiej ustosunkowani.

Poza tym, samochód był wtedy wielkim i drogim luksusem. Niewielu było nań stać. Starsi pamiętają jeszcze ulice w miastach, gdzie parkowało niewiele aut. Czasem kilka, kilkanaście na długim odcinku. →→



Wtedy dla tych, którzy lubili jeździć, praca kierowcy była jednocześnie jedyną okazją, aby sobie pojeździć. Łączyli przyjemne z pożytecznym...

Wielkie zmiany

Zmiana ustroju politycznego i gospodarczego w 1989 r. sprawiła, że część intratnych jeszcze niedawno posad, straciła na atrakcyjności. Owszem, dla niektórych dalekie trasy i życie spędzone częściowo w kabinie ciężarówki nadal były i są przygodą. Ale już finansowe „dodatki” nie były takie duże. Początek lat 90., to wysokie bezrobocie spowodowane przekształcaniem i likwidowaniem wielu nierentownych zakładów pracy z minionej epoki. Wtedy zwalniani garnęli się do pracy kierowcy, robili kursy na kategorii C i D. Wówczas przedsiębiorcy transportowi mogli sobie wybierać pracowników wg własnych upodobań. Często też nie traktowali ich najlepiej, nie tylko pod względem zarobków. Zaś z upływem lat samochody relatywnie taniały. Już nie trzeba było zostawać zawodowym szoferem, żeby sobie pojeździć. Własne auto stało się dostępne niemal dla każdego.

Polska się bogaci

Trochę przewrotny jest tytuł tego akapitu, ale tak to wygląda. Kiedyś my jeździliśmy na Zachód

i podejmowaliśmy pracę w zawodach, których miejscowi już się nie tykali. A teraz u nas mamy, albo raczej mieliśmy dużą grupę kierowców ze Wschodu. Ich odpływ po agresji na Ukrainę i wybuchu wojny, stał się bardzo dotkliwy dla naszych przedsiębiorstw transportowych. A Polacy już się do tej pracy tak nie garną.

W 2016 r., w raporcie PWC „Rynek pracy kierowców w Polsce” napisano, że w Polsce brakuje 100 tys. kierowców. Moim zdaniem, liczba przesadzona była wówczas o jakieś 20-30 tys. Ale zostawmy tamte czasy. Obecnie sytuacja jest jeszcze gorsza twierdzi Maciej Wroński - Prezes Związku Pracodawców Transport i Logistyka Polska (TLP), na zlecenie którego ten raport został wtedy sporządzony. Pytany o terażniejszość stwierdza: - *Pytanie to należałoby skierować raczej do rządu, a nie do organizacji społecznej. Ale odpowiadając wprost, to możemy jedynie łagodzić problem. Bo tego problemu nie da się rozwiązać. Bo i skąd znaleźć 150 tysięcy ludzi gotowych zatrudnić się w zawodzie kierowcy? Jedyne, co możemy zrobić, to zadbać o to, aby w bardziej efektywny sposób wykorzystywać te zasoby, które mamy. Czy jakakolwiek kampania spowoduje, że człowiek, który lubi spędzać wieczory w domu z rodziną nagle zmieni swoje upodobania?* ➔➔

To potwierdza, że nasze społeczeństwo stało się bogatsze i wygodniejsze: Taka jest sytuacja demograficzna, taka jest sytuacja rynkowa, takie jest podejście kulturowe i socjalne młodych ludzi w całej Unii Europejskiej. Młodzież oczekuje pracy łatwej i przyjemnej, codziennych spotkań z przyjaciółmi lub najbliższymi. Odczuwa to każda branża, w której proponuje się młodym ludziom pracę zmianową lub z dala od domu. Pracowników brakuje w motoryzacji, przemyśle stoczniowym i na budowach dróg. Dlatego jedyne, co obecnie można zrobić, to pozyskiwać kierowców z zagranicy. I to jest problem europejski, a nie tylko polski. Więcej nawet: jest to problem nie tylko europejski, ale i światowy. Według badań firmy Manpower, zawód kierowcy należy do 8. najbardziej poszukiwanych na wszystkich kontynentach. W USA ten zawód, w przewozach długodystansowych, wykonują głównie Meksykanie – wylicza Prezes Wroński.

Dyrektor Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego (OZPTD) Andrzej Bogdanowicz również jest załamany obecną sytuacją: *- Jest tak źle, tak słabo, że nie wiem, co powiedzieć. A teraz mamy jeszcze odpływ Ukraińców, którzy u nas pracowali. Nadal kierowcy zjeżdżają z tras, pakują rzeczy i mówią honorowo, dlaczego wracają na Ukrainę – bronić ojczyzny. Ale Polaków też brakuje. Widać, że pracy jest dużo. I nie ma już takiej dysproporcji finansowej. Można znaleźć dobre zajęcie na miejscu, na 8 godzin dziennie, bez wyjazdów i rozstań z bliskimi.*

Zarobki

Pieniądze nie są już aż tak silnym magnesem dla pracowników, twierdzi Prezes TLP: Jeśli ktoś nie chce z różnych powodów pracować z dala od domu, to dużymi pieniędzmi go się nie skusi. Bo zarobki kierowców są już i tak na wysokim poziomie, znacznie odbiegającym od średniej. Zresztą dzięki temu mamy tych kierowców, którzy jeszcze wyko-



nują ten zawód. Tu jednak trzeba zwrócić uwagę na ważną rzecz, jaką jest struktura zarobków kierowców pracujących w transporcie dalekobieżnym. Od lat dostawali płacę minimalną, a do niej różne dodatki, diety itp. Chodziło oczywiście o podatki i składki na ubezpieczenie społeczne i zdrowotne. I owszem, kierowca dostawał dużo do ręki. Ale pieniądze się rozchodzą, a kiedyś przyjdzie starość i emerytura. A liczona od tego najniższego wynagrodzenia wyniesie naprawdę mało, żeby nie powiedzieć bardzo mało. Emerytura liczona od składek płaconych na własnej działalności gospodarczej jest bardzo niska. A przecież nie tylko część kierowców, ale wiele branż działa na zasadzie zlecenia pracy firmom zewnętrznym, które są jednoosobowymi przedsiębiorstwami osób fizycznych.

Z roku na rok rośnie świadomość kierowców i nie tylko. Przed laty nikt się tym nie przejmował, każdy cieszył się z dobrych zarobków „na dziś”. Ale to już przeszłość. Ludzie, nawet stosunkowo młodzi, coraz więcej wiedzą, bardziej się tym interesują i dbają o przyszłość. Takie przywileje, jak np. pakiety medyczne są już na porządku dziennym ➔➔



w wielu branżach. U „kierowców” rzadko. To też rzutuje na zainteresowanie pracą kierowcy zawodowego.

Problem europejski

Nie tylko Polska cierpi na brak kierowców. To się rozciąga na całą UE, gdzie jest podobnie. Zwłaszcza w krajach, w których transport drogowy stanowi istotną część całej gospodarki. Tak jest np. u naszych zachodnich sąsiadów. Tam mówią o 80 tys. wakatów wśród kierowców zawodowych. Obecnie z powodu wojny na Ukrainie trudno przewidzieć, co będzie dalej. Już w czasie pandemii łańcuchy dostaw były przerwane, a półki w sklepach częściowo puste. Średnio- i długoterminowo brak kierowców i tak będzie coraz większy. Problem jest znany i zdefiniowany. Musi się złożyć wiele czynników, aby ten zawód stał się atrakcyjny. To jest także zadanie dla społeczeństwa, dla polityków. Podejmujemy u nas już wiele działań, ale one nie przynoszą pożądanego rezultatu. Kierowców nie przybywa tylu ile potrzeba. Ten kłopot z nami

zostanie na lata - mówi nam Martin Bulheller - Kierownik Działu Public Relations Federalnego Zrzeszenia Towarowego Transportu Drogowego, Logistyki i Utylizacji (BGL). Dostrzega silne powiązanie naszych rynków transportowych: - *Jeżeli te braki się będą pogłębiać, również w litewskich i polskich firmach, których wiele działa na zlecenie niemieckich przedsiębiorstw, będzie to miało też negatywne skutki na zaopatrzenie w Niemczech. Dodatkowo mamy u nas problem z upadłościami firm transportowych. Nie mieliśmy jeszcze do czynienia z taką kumulacją złych zdarzeń. Jak widać, wszystko się układa w jeden powiązany system transportowy w UE. Ukraińcy, Białorusini i inni nie dostają w Niemczech zezwoleń na pracę. Oni pracują w polskich lub litewskich spedycjach, gdzie uzyskują dziesiątki tysięcy zezwoleń każdego roku. W Niemczech jest to nadal zabronione. Ponad 20 procent kierowców samochodów ciężarowych w Niemczech pochodzi z zagranicy. Przy czym część z nich mieszka w Niemczech. Są też tacy, którzy w dzień pracują u nas, ale nocują w domu, w swoich krajach. Tak robi też część Polaków. Niektórzy pracują kilka dni w niemieckich firmach przewoźnych, ale potem wracają do polskich domów i za kilka dni znów jadą w trasę* - relacjonuje Bulheller. Wg niemieckich danych, polskie i litewskie firmy transportowe miały ok. 20 proc. udziału w tamtejszym rynku w 2021 r.

Pytam więc niemieckiego rozmówcę o zarobki ich kierowców. Czy podniesienie płac może poprawić sytuację na rynku? - *To jeden z czynników, ale zarobki kierowców rosną u nas już od dawna. Jednak kierowcy ciężarówek nie zarabiają w Niemczech dużo, w zestawieniu z innymi zawodami lub miejscami pracy. Tu pojawia się też problem kosztów. Ile przewoźnik może zapłacić kierowcy, aby mu się opłacało zrealizować transport, za który zleceniodawca nie chce więcej zapłacić. W Niemczech też jest dużo małych i średnich firm w transporcie drogowym. Średnio przedsiębiorstwo transportowe w Niemczech zatrudnia 14 pracowników. Ale to wielkie firmy dyktują ceny przewozów. Wypisz, wymaluj, to samo, co u nas...* →

A teraz doszła wojna, wysokie ceny paliw i możliwa recesja gospodarcza. Gdy ludzie większość swoich zarobków będą przeznaczają na podstawowe potrzeby, spadnie m.in. popyt na transport. Trudno dziś przewidzieć, jak potoczy się dalej sytuacja. Czy po zakończeniu wojny na Ukrainie, oby jak najszybszym, ich kierowcy wrócą do pracy w Polsce? - *To wielka niewiadoma. Być może tak, Ale to nie rozwiąże problemu. Wszystko może się zdarzyć* - mówi Prezes Wroński. Dyrektor Bogdanowicz jest pesymistą: - *Czy wrócą po wojnie? Ja bym na to za bardzo nie obstawiał. Tam będzie bardzo dużo pracy przy odbudowie kraju. Dostaną pewnie na to silne wsparcie finansowe. W związku z tym ich zarobki na Ukrainie na pewno się poprawią. Obawiam się, że będzie nam trudno być konkurencyjnymi w ich zatrudnianiu.*

Jednak aż tak pesymistycznie nie jest, bo Prezes Maciej Wroński ma pomysł, jak poprawić tę niekorzystną sytuację na rynku pracy kierowców zawodowych: Być może problemu braku kierowców nie byłoby w ogóle lub byłby on nieistotny, gdybyśmy osiągnęli stuprocentową efektywność systemu transportowego. Ktoś już kiedyś policzył, że eliminacja pustych przebiegów w Europie pozwoliłaby zlikwidować lukę na rynku pracy kierowców. Teoretycznie jest to możliwe, są do tego odpowiednie narzędzia. Jednak politycy, szczególnie politycy Unii robią wszystko, aby nie pozwolić na lepsze wykorzystanie efektywności systemu transportowego.

Wszystkie te „wynałazki”, ograniczenia rynkowe, kabotaż, reguły, powrót ciężarówek i tym podobne, to wszystko osłabia efektywność systemu transportowego. Zamiast działania na jednym rynku, jakim jest cała Europa, w oparciu o narzędzia teleinformatyczne znajdujące przewoźnikowi towar jak najbliżej ostatniego miejsca rozładunku w jak najkrótszym czasie, największym problemem dla przewoźnika jest ustalenie jakie zlecenie może wykonać legalnie, a jakie prowa-



dzić będzie do kary pieniężnej lub do wręcz do utraty uprawnień przewoźnych. W efekcie przewoźnik nie bierze ładunku, który jest na wyciągnięcie ręki i czeka na załadunek, ale jedzie kilkaset kilometrów dalej, gdzie będzie mógł załadować pojazd zgodnie z unijnym prawem. Nie wierzy przy tym w kampanie, akcje promocyjne i podobne działania, które mogłyby przyciągnąć więcej osób do zawodu kierowcy: Nie zrobimy cudu, nie pokażemy filmów o ciężarówkach, po których tłumy zechcą nimi jeździć zawodowo. Musimy zwiększyć efektywność ciężkiego transportu drogowego i wtedy sobie poradzimy. O ile nie będą nam przeszkadzać politycy - konkluduje. Ale czy politycy wszelkiej maści słuchają fachowców...

Jeszcze kilka lat temu narzekano na trudny dostęp do zawodu kierowcy, uciążliwej drodze do uzyskania odpowiedniego prawa jazdy i uprawnień, kwalifikacji wstępnej i innych przeszkodach prawnych lub organizacyjnych. Obecnie, jako główny powód, podaje się duże zmniejszenie zainteresowania pracą „za kółkiem”. I nie widać szans na zmianę tej sytuacji. Może to więc kolejny argument za tym, aby więcej towarów jechało szynami lub płynęło po wodzie. Wtedy na drogach będzie trochę mniejszy ruch, a ciężki transport ograniczy się do dystrybucji lokalnej w promieniu 200-300 km. To zresztą zakłada Biała Księga Transportu KE z 2011 r. W 2050 r. towarowe przewozy drogowe mają być właśnie do takich dystansów ograniczone. ■

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. ■



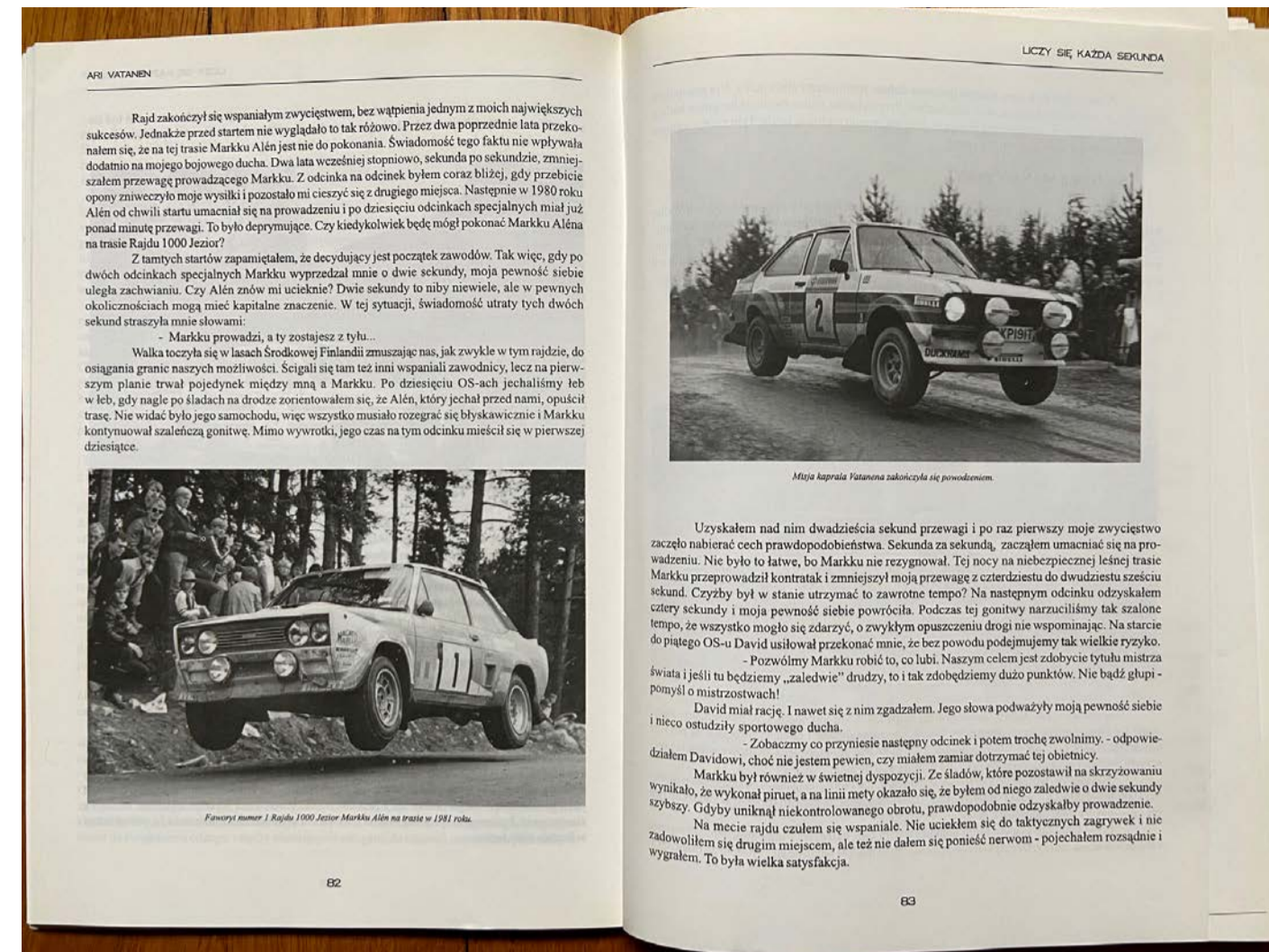
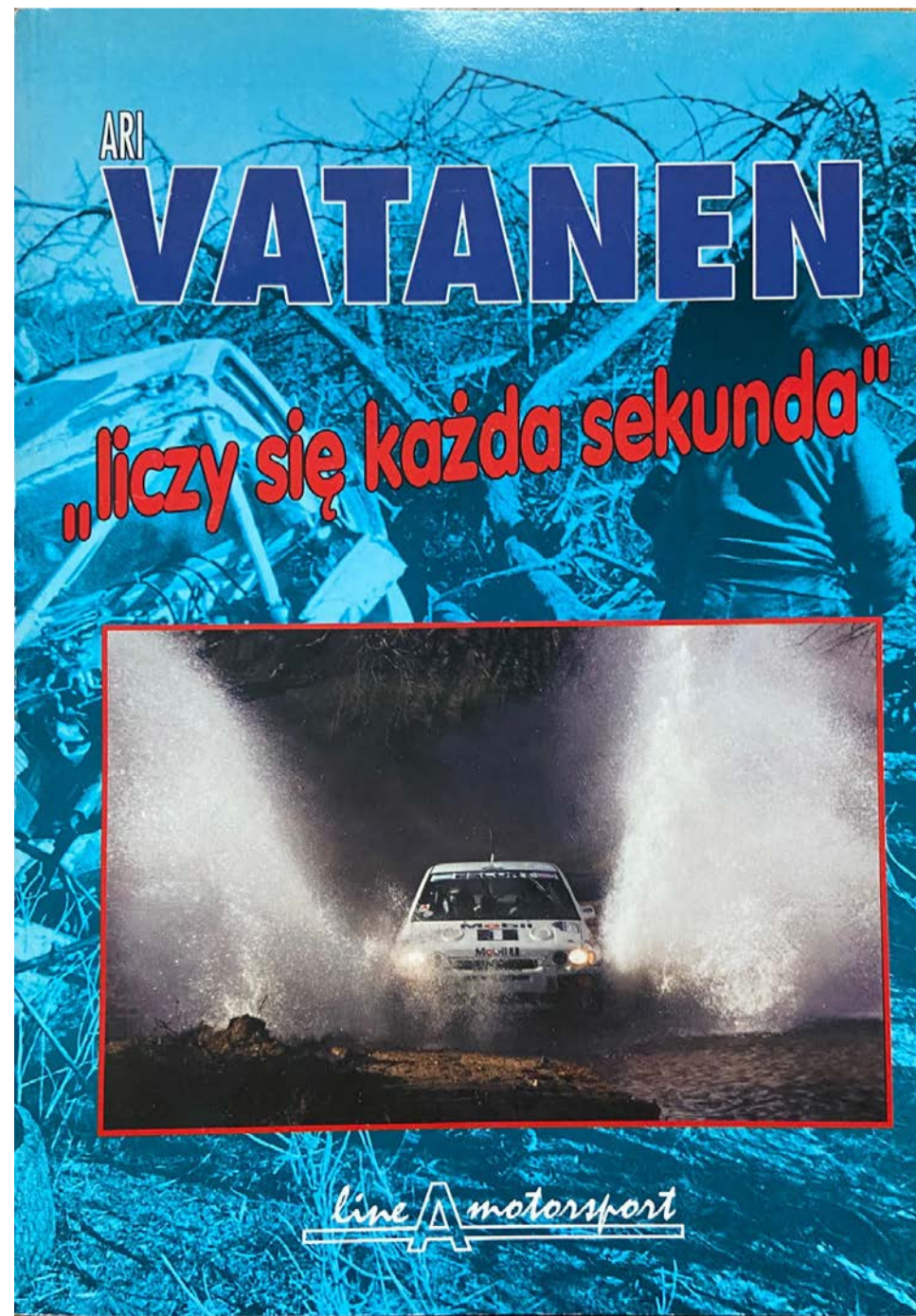
Warto poszukać

TEKST: MACIEJ RZOŃCA

Wśród - stosunkowo niewielu - książek w języku polskim o tematyce sportów samochodowych, a zwłaszcza rajdów, znajduje się jedna, którą naprawdę warto poszukać w antykwariacie. To wydana 25 lat temu autobiografia Ari Vatanena nosząca znakomity, wieloznaczny tytuł "Liczy się każda sekunda".

Uprzedzę od razu, że wyszukanie jej w antykwariatach czy odmętach internetu nie będzie łatwe. Książka wydana przez wydawnictwo Line-A Motorsport w 1997 roku zapewne nie miała szalenie dużego nakładu, chociaż kibiców rajdów samochodowych na przełomie XX/XXI wieku w naszym kraju nie brakowało. Ponadto, posiada ona pewną wadę w postaci klejonych kartek, co sprzyja rozsypywaniu się stron podczas czytania i nietrwałości wydawnictwa.

Autobiografii Vatanena warto poszukać z jeszcze jednego, może nieco zaskakującego powodu. Otóż, pod takim samym tytułem w 2004 roku pojawiła się w polskich księgarniach autobiografia – napisana z pomocą Sally Jenkins – Lance Armstronga. W ten sposób obie książki „Liczy się każda sekunda” pokazują nam dwa zupełnie przeciwstawne bieguny sportu. Na jednym końcu jest szanowany, utytułowany i świetny fiński kierowca rajdowy, na drugim amerykański kolarz, który przez lata triumfował m.in. podczas Tour de France, ale okazał się oszustem nagminnie stosującym środki dopingowe – po prostu →→



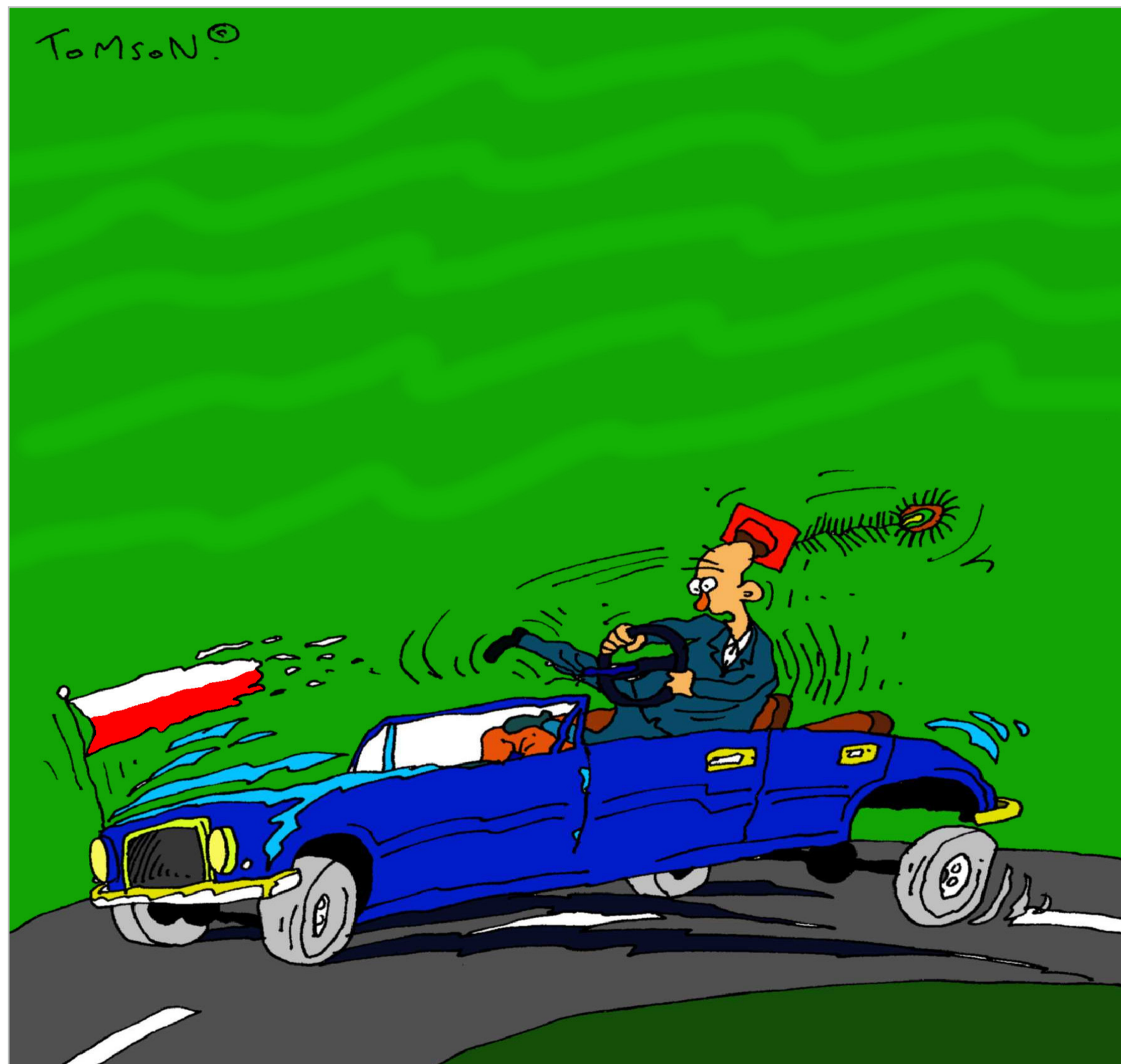
ordynarnym „koksiarzem” - za co został dożywotnio(!) zdyskwalifikowany. Może i dlatego „story” Armstronga bez problemu da się kupić w internecie już za 6-8 złotych...



jest długa. Swą karierę rajdową rozpoczął w połowie lat 70-tych ubiegłego wieku, ale największe sukcesy odnosił w kolejnej dekadzie zwyciężając w wielu rundach WRC. W 1981 roku zdobył swój jedyny tytuł rajdowego mistrza świata, będąc jednocześnie pierwszym w historii kierowcą, który zdobył to trofeum startując w prywatnym, a nie fabrycznym zespole. Warto jeszcze dodać, że Vatanen czterokrotnie wygrał słynny Rajd Paryż-Dakar (1987 oraz 1989-91).

Po zakończeniu sportowej kariery osiadł we Francji stając się m. in. politykiem i posłem w Parlamencie Europejskim. W 2009 roku kandydował na stanowisko szefa Międzynarodowej Federacji Samochodowej (FIA), ale przegrał z Jeanem Todtem.

Podobno Colin McRae zażartował kiedyś, że kierowcy ze Skandynawii są uprzywilejowani w sportach samochodowych, bo już posiadanie końcówki „nen” w nazwisku otwiera im drogę do kariery. Może jest w tym ziarno prawdy, a takie słynne już nazwiska jak Vatanen, Kankunen, Makinen, Salonen czy Hakinen i Raikkonen tylko to potwierdzają... ■



W czym do samochodu

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC



No tak, upodobanie do ubierania się, przebierania i strojenia jest u kobiet wrodzone. Nawet przykład wielkiej tancerki, Isadory Duncan, której czerwony szal wplątany w koło samochodu spowodował definitywne zejście ze sceny, nie stanowi dostatecznego ostrzeżenia. Kobiety są niereformowalne i nadal będą przytrząskiwać drzwiami auta i wlec za sobą różne części garderoby. Trudno zrezygnować z modnego stroju na korzyść jego walorów praktycznych.

Moda, nie jest łaskawa dla kobiet prowadzących pojazdy. Kapelusze, szaliki, rękawiczki i buty na obcasie lub grubej podeszwie nie sprzyjają kobiecie-kierowcy. A spódnice stwarzają problemy, o których nie śniło się nawet filozofom. Wystarczy spojrzeć na panie gramolące się z auta w zwojach długich spódnic, na dodatek ubranych warstwowo. Długa i szeroka spódnica wplątuje się w pedały i dźwignię zmiany biegów, natomiast wąska i długa znacznie ogranicza ruchy nóg. Troczki, patki i inne ozdóbki także stanowią spore zagrożenie w prowadzeniu samochodu.

Tak sobie teraz pogadam o kobiecych strojach. Ostatnio koleżanka wsiadała do samochodu w dość wysokich szpilkach. Zapytałam czy w czymś takim będzie prowadziła samochód? Przecież to nie są wysokie szpilki, tylko 10 cm – odpowiedziała.

Przeгляд szafy na pewno ułatwi nam dobranie odpowiedniego stroju do samochodu – ten problem warto przemyśleć zwłaszcza przed dłuższą podróżą. Sportowe spodnie, dżinsy lub tak modny ostatnio dres w zestawie z klasyczną sportową bluzką są idealne, by →

spędzić w samochodzie kilka godzin. Również sukienka z miękkiego, lekkiego materiału nie sprawi nam w aucie kłopotu i zapewni też elegancki wygląd. Kobieta odziana w „skórę” zawsze, wszędzie i w każdym samochodzie będzie wyglądała doskonale.

Najważniejsze są buty

Według par, każde buty nadają się do prowadzenia pojazdu. Widziałam dziewczyny, które pomyliły wybieg dla modelek z samochodem i prowadziły auto w 10-centymetrowych szpilkach. Równie źle kieruje się pojazdem w zimowych butach na grubej, sztywnej podeszwie. Najlepiej prowadzi się samochód w sportowych, wygodnych butach, w których podeszwa nie jest zbyt śliska lub bardzo sztywna. Operowanie pedałami sprzęgła, gazu i hamulca odbywa się wtedy całą stopą. Ekstrawagancki, wysoki obcas powoduje unieruchomienie pięty, a w efekcie brak pełnego wyczucia np. pedału hamulca (naciskają go wówczas jedynie palce stopy). Uczucie, że w miarę sprawnie

prowadzimy auto w nieodpowiednich butach, jest złudne. W sytuacji zagrożenia, gdy wymagane będzie gwałtowne i mocne naciśnięcia sprzęgła czy hamulca, prowadząc pojazd w butach na wysokich obcasach, możemy sobie z tym nie poradzić i doprowadzić do nieszczęścia. Wożenie pod fotelem wygodnego, sportowego obuwia, mniej kosztuje niż np. uszkodzony samochód. Naprawa auta trwa kilka tygodni, zmiana obuwia kilka sekund. A poza tym, bądźmy praktyczne: obcasy i piętki butów bardzo się niszczą przy prowadzeniu samochodu i nawet po krótkim użytkowaniu wyglądają okropnie.

A tak przy okazji - dodatkowym utrudnieniem w prowadzeniu samochodu mogą być szerokie, długie szale, omotane wokół szyi, oraz plecaczki lub torebki, z których rozsypują się po wnętrzu auta drobiazgi. (Telefon komórkowy pod pedałem hamulca to wcale nie taka rzadkość). Potem prosimy o wyrozumiałość, gdy zbyt wolno ruszamy spod świateł lub jedziemy zygzakiem. I po co tak? ■



Wydarzenia i rocznice: maj 2022

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzończy

Spełnił swój „american dream”

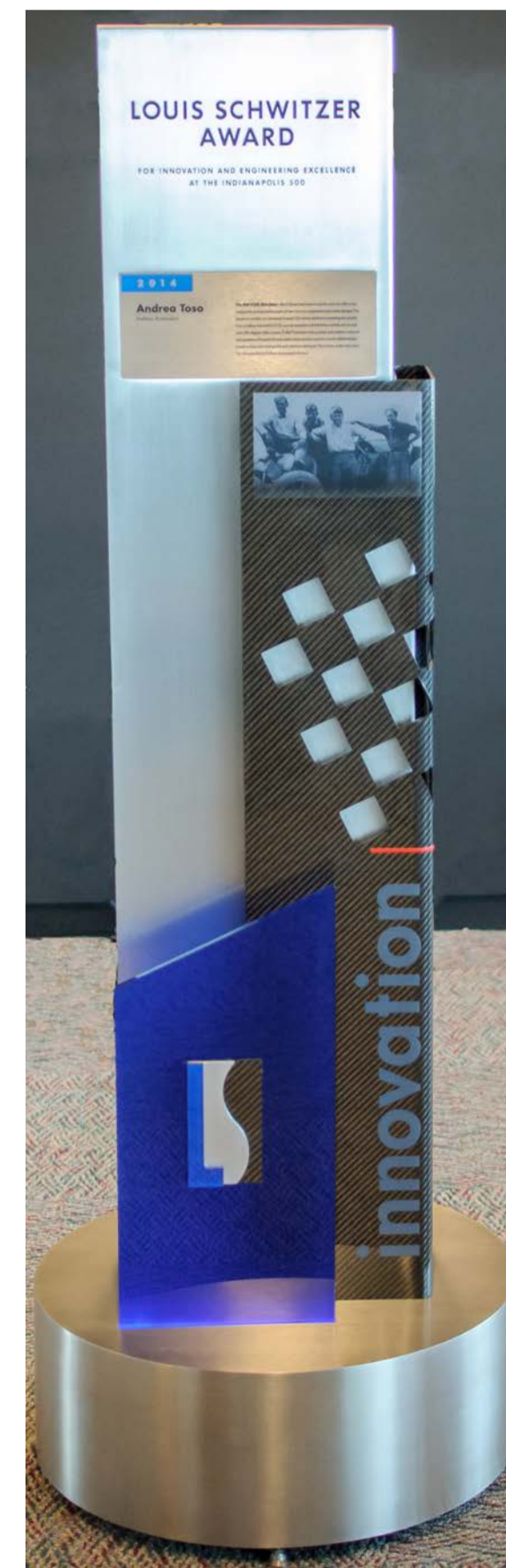
19 sierpnia 1909 roku odbył się inauguracyjny wyścig na torze Indianapolis Motor Speedway. Zawodnicy ścigali się na dystansie dwóch okrążeń o łącznej długości 5 mil. Zawody oglądało około 12 tysięcy widzów, a pierwszym zwycięzcą na tym obiekcie został inżynier motoryzacyjny Louis Schwitzer.

Pomysł utworzenia toru zrodził się w głowach lokalnych biznesmenów ze stanu Indiana, którzy zajmowali się rodzącą się w tym stanie motoryzacją. Miał on być po prostu terenem służącym do testowania opracowywanych innowacji oraz już gotowych, nowych modeli. Jednak z czasem tor stał się jednym z najsłynniejszych obiektów tego typu na świecie ze sztandarem, nie mniej słynnym wyścigiem Indianapolis 500.

Podczas inauguracyjnego wyścigu Schwitzer pełnił funkcję zespołu Stoddard-Dayton i prowadził 4-cylindrowy samochód o tej samej nazwie. Kierowca uzyskał średnią prędkość 57,4 mil/godz (nieco powyżej 92 km/godz). Tor wyłożony był wówczas drobnym kamieniem, który później podmie-

niono na 3,2 mln cegieł zyskując nazwę „Brickyard”... Obecnie z historycznej cegły pozostała jedynie linia start-meta.

Louis H. Schwitzer urodził się 29 lutego 1880 roku w miejscowości Bielitz w Cesarstwie Austro-Węgierskim. (Po rozpadzie cesarstwa miasto przyjęło nazwę Bielsko, a od 1951 roku nosi nazwę Bielsko-Biała). Nie ma dokładnych danych kiedy wyemigrował on do USA, wiadomo jedynie, że na początku XX wieku. Jeszcze w Europie zdobył staranne wykształcenie inżynierskie w zakresie mechaniki i elektryczności. Jego pierwszym pracodawcą w branży motoryzacyjnej była firma Perce Arrow. Zajmował się tam konstruowaniem prototypu 6-cylindrowego silnika spalinowego. Pracował także dla Canada Cycle and Motor Company współpracując przy samochodzie Russel. Los zetknął go także z Howardem Marmonem, założycielem Marmon Motor Car Company. To wówczas Schwitzer zyskał w branży zasłużoną sławę, gdy skonstruował silnik nazwany →→



później „Marmon Yellow Jacket”. Silnik ten posłużył do napędu samochodu, którym Ray Harroun odniósł zwycięstwo podczas pierwszego w historii wyścigu Indianapolis 500 w 1911 roku.

Kariera Schwitzera, jako kierowcy wyścigowego nie trwała długo i poza zwycięstwem w inauguracyjnym wyścigu na torze Indianapolis nie odniósł spektakularnych sukcesów. W 1912 roku został tzw. działaczem, stając się członkiem Indianapolis Motor Speedway Technical Committee, a w latach 1919-1945 pełniąc funkcję przewodniczącego. W trakcie I wojny światowej służył w korpusie transportowym armii USA. Po powrocie z wojny założył własną firmę – Schwitzer-Cummins – która przyniosła mu fortunę.

Motoryzacja przeżywała gwałtowny rozwój. Schwitzer należał do pionierów w pracach nad pompami paliwa, pompami wodnymi czy klimatyzacją. Wszystkie te urządzenia potrzebowały dodatkowej energii, a zwiększanie mocy silników przychodziło



z trudem. Na genialne rozwiązanie wpadł właśnie Schwitzer, który opracował... turbosprężarkę, która działała zarówno w silnikach benzynowych jak i wysokoprężnych. Swoim majątkiem chętnie się jednak dzielił i zyskał także szacunek jako filantrop.

W 1965 roku podczas jazdy konnej na swej farmie Schwitzer doznał udaru mózgu, w wyniku którego został sparaliżowany oraz... czasowo zapomniał języka angielskiego. Z otoczeniem zaczął natomiast porozumiewać się po... węgiersku. Zmarł dwa lata później. W 1970 roku został zaliczony w poczet wybitnych postaci z branży motoryzacyjnej Automotive Hall of Fame.

Warto na koniec dodać, że w roku śmierci Schwitzera, w uznaniu jego zasług dla rozwoju wyścigów samochodowych w USA (zwłaszcza Indianapolis 500), ustanowiono nagrodę jego imienia – Louis H. Schwitzer Award for Design Innovation. Przyznawana jest ona przez oddział Society of Automotive Engineers (Międzynarodowe Stowarzy- ➔

szenie Inżynierów) stanu Indiana. Laureatami co roku zostają inżynierowie lub zespoły za „innovacyjne projekty, inżynierską doskonałość oraz odkrywania i rozwijania nowych koncepcji w technologii wyścigowej”. Nagrody tradycyjnie wręczane są tuż przed wyścigiem Indianapolis 500. Wśród dotychczasowych laureatów są także osoby z wybitnie polskimi nazwiskami – Roman Slobodyski (za „podwozie błyskawiczne” w 1976 roku oraz



za „podwozie Laydown Lighting” w 1978), Ron Kociba (silnik Buick V6 Turbo, 1985), Don Nowicki (system monitorowania opon, 1995) oraz Patryk Łukasz (promiennik mikrokanałowy Mezzo, 2010). Nagrodą jest czek na 10 tysięcy dolarów, pamiątkowa plakietka oraz dopisanie nazwisk laureatów do stałego Trofeum wystawionego w Indianapolis Motor Speedway Museum. ■

Siren7™



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

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