

Finanse

Jak oszczędzać paliwo? TOP 10 sposobów na mniejsze spalanie

PORADY. Eksploatacja auta nie jest tania. Przeglądy, ubezpieczenie, serwis, naprawa usterek, wymiana opon, no i paliwo. O ile na niektórych rzeczach nie da się oszczędzać (albo nie powinno), o tyle w przypadku paliwa to nieumiejętna jazda najczęściej generuje największe koszty. O czym pamiętać i jak jeździć, aby zminimalizować spalanie?

Wielu kierowców uważa, że oszczędna jazda samochodem zawsze musi wiązać się z podróżą powolną, ślamazarną i uprzykrzającą życie innym użytkownikom dróg. Nie jest to do końca prawda, gdyż prawidłowa ekojazda polega na jeździe spokojnej, ale w miarę dynamicznej i z wykorzystaniem mocy oraz

momentu obrotowego auta. Wiele zależy również nie tylko od samej jazdy, ale od stanu oraz przygotowania pojazdu.

Przewiduj sytuację na drodze!

Nie jest tajemnicą, że największe spalanie generuje jazda w mieście, przede wszystkim w godzinach szczytu, gdy podróż polega w głównej mierze na powolnym poruszaniu się w korku, przyspieszaniu, hamowaniu i przemieszczaniu się od świateł do świateł. W takich warunkach trudno o oszczędności, ale wystarczy pamiętać o kilku zasadach, aby spalanie spadło o kilka lub nawet kilkanaście procent. Największym problemem, który mocno powiększa zużycie paliwa, jest częste i gwałtowne hamowanie oraz wciskanie pedału gazu do oporu. Czasami jest to konieczne, ale skrajny pośpiech w mieście i próba „załapania się” na każde zielone światło, to najprostsza droga

do szybkiego opróżnienia zbiornika paliwa lub... kolizji. Grunt to zachować spokój oraz cierpliwość. Najlepszym rozwiązaniem jest przede wszystkim płynna, spokojna jazda z możliwie stałą prędkością oraz unikanie wysokich obrotów, jeśli nie jest to konieczne. Przykładowo, widząc przed sobą zmieniające się światła, zamiast przyspieszać, by zdążyć przed czerwonym (ryzykując mandat lub kolizję), lepiej powoli wytracać prędkość hamując silnikiem. Należy również pamiętać, aby nie jeździć na zbyt niskich obrotach, bo to również szkodzi jednostce napędowej.

Spokojna i płynna jazda

Można sobie zażartować, że nasze auta najmniej paliwa spalają... kiedy stoją wyłączone na parkingu. Prawdą jest jednak, że im mniejsze prędkości, tym mniejsze spalanie. Jednak poza miastem, na drodze szybkiego ruchu czy autostradzie, poruszanie się ze stałą prędkością

50-70 km/h, byłoby może bardzo efektywne jeśli chodzi o zużycie paliwa, ale całkowicie irracjonalne biorąc pod uwagę stracony czas i pokonany dystans. Na drogach szybkiego ruchu najbardziej optymalną relację pomiędzy uzyskaną prędkością a spalaniem uzyskamy przy wielkościach rzędu 90-110 km/h. Powyżej 120 km/h krzywa zużycia wzrasta dramatycznie i wprowadzie szybciej pokonujemy dystans, ale też szybciej opróżnimy bak.

Swoją drogą na stosunkowo krótkich odcinkach pomiędzy miastami tj. 100-120 km, podróż z prędkością 140-160 km/h nie przyniesie zbyt dużego zysku czasowego, a odbije się na wyższym spalaniu – może to być nawet 2-3 litry więcej. Czy 15-20 minut oszczędności jest warte nawet 15 złotych?

Poza tym przy wyższych prędkościach dużo częściej będziemy musieli przyhamowywać przed ciężarówkami lub innymi kierowcami

jadącymi przepisowo. Następnie konieczne będzie zwiększenie prędkości w celu wykonania sprawnego wyprzedzenia – to jeszcze bardziej wpływa na wyższe zużycie paliwa. Jazda spokojna i płynna przyniesie nam wymierne oszczędności.

Zrób porządek w bagażniku

Jaki wpływ na spalanie ma porządek w bagażniku? Wbrew pozorom, ogromny. Wożenie zbędnych przedmiotów w samochodzie zwiększa jego masę, a większa masa, to większe spalanie. Niektórzy wożą w bagażniku różne rzeczy tj.: wózki dziecięce, opony, narzędzia itp. To wszystko może ważyć nawet kilkadziesiąt kilogramów, a taki balast może mieć ogromny wpływ na spalanie – nawet 0,5 l/100km.

Sprawa wygląda jeszcze gorzej, jeśli korzystamy z bagażnika dachowego. Elementy zmieniające opływ

Dokończenie na str.8

Reklama



KORAL

STACJA DEMONTAŻU POJAZDÓW

- SKUP POJAZDÓW DO KASACJI
- WYDAWANIE ZAŚWIADCZEŃ O DEMONTAŻU POJAZDU W CELU WYREJESTROWANIA W WYDZIALE KOMUNIKACJI
- TRANSPORT POJAZDÓW PRZEZNACZONYCH DO KASACJI

NAJLEPSZE CENY!

Zapraszamy do współpracy!

KONTAKT



507 156 075
512 617 003



koral-uzywane.otomoto.pl

KŁOBUCK, UL. DŁUGOSZA 103



MAPA MOTORYZACYJNA

Dokończenie ze str. 7

powietrza wokół auta również poważnie wpływają na spalanie. O ile w mieście bagażnik dachowy nie będzie przeszkadzał, tak przy prędkościach autostradowych, zużycie paliwa może wzrosnąć nawet o 20 procent. Rozwiązanie? Starajmy się wozić tylko niezbędne elementy. Zestaw narzędzi i koło zapasowe w mieście, gdy do domu, nawet w razie awarii lub przebiecia opony, jest co najwyżej kilka kilometrów, są zupełnie zbędne i mogą zostać w garażu lub w piwnicy. Oczywiście wybierając się w dłuższą trasę, nie zapomnijmy zabrać tych elementów ze sobą.

Podczas dłuższego postoju wyłączaj silnik

Nowoczesne auta nie bez powodu są wyposażone w system Start/Stop. Podczas jazdy w mieście w godzinach szczytu, korzystanie z

tego udogodnienia może zaoszczędzić nawet 0,5 l/100 km. Nie zawsze jednak wyłączenie silnika na postoju ma sens i jest polecane. O ile auta wyposażone w Start/Stop same sobie z tym radzą i są do tego w pewnym stopniu przystosowane, tak starsze modele bez tego dodatku mogą sobie nie poradzić z częstym wyłączaniem i włączaniem silnika przez kierowcę.

Jeśli silnik jest pozbawiony nowoczesnego systemu Start/Stop, możemy manualnie wyłączać i włączać jednostkę napędową. Pamiętajmy jednak, że postój, który trwa kilkanaście sekund, nie jest wystarczającym powodem do wyłączenia silnika. Przykładem może być postój w korku lub na światłach, gdy sytuacja zmienia się dość dynamicznie. Poza tym samo uruchomienie silnika może zużyć więcej paliwa, niż ewentualne oszczędności wynikające z kilkunastosekundowego unieruchomienia. Jeśli jednak czekamy przed przejazdem kolejowym, a za-

pory przed chwilą opadły lub czekamy na kogoś na parking, warto przekręcić kluczyk w stacyjce.

Opony oraz ich stan

Opony to jeden z najważniejszych czynników, który decyduje zarówno o właściwościach jezdnych auta, jak również o jego spalaniu. Praktycznie każdy aspekt związany z tym elementem jest ważny – od jakości ogumienia, stanu, po ciśnienie, rozmiar i typ. Zacznijmy jednak od początku.

Najważniejszym czynnikiem, który ma wpływ na zużycie paliwa jest ciśnienie. Równanie jest proste – im niższe ciśnienie, tym większe zużycie paliwa. Dlatego też warto pilnować ciśnienia w oponach i stosować takie wartości, jakie zaleca producent do ekonomicznej jazdy. Co prawda może to skutkować nieco niższym komfortem, ale w zamian spalanie diametralnie spadnie. Nawet 0,5 bara może przełożyć się na kilkuprocentowy wzrost spalania. Poza tym za niskie ciśnienie źle wpływa na prowadzenie samochodu oraz znacząco przyspiesza zużycie bieżnika. W skrajnych przypadkach może przyczynić się do uszkodzenia opony, felgi lub zawieszenia.

Nie bez znaczenia jest również rozmiar opony, jej szerokość oraz profil. Im szersza opona, tym większy stawia opór. Kupując nowe ogumienie warto trzymać się wytycznych producenta oraz sprawdzać oznaczenia na etykietach, które określają klasę energetyczną konkretnego modelu. Im wyższa klasa, tym mniejsze spalanie. Warto również w porę zmieniać opony na letnie – zimówki, ze względu na swoją konstrukcję, negatywnie wpływają na zużycie paliwa.

Oleje, świece, filtry itp.

Ogromny wpływ ma również stan „płynów ustrojowych” silnika oraz wszelkich filtrów. Zaniedbania w tym temacie mogą prowadzić nie tylko do szybszego zużywania się jednostki napędowej, ale również do zwiększonego spalania – silnik, by zachować sprawność, musi konsumować więcej paliwa. Dlatego też regularne wymiany olejów, filtrów oraz świec to gwarancja optymalnego spalania. Wymian warto dokonywać nieco częściej niż zaleca producent.

Wyłącz klimatyzację, podgrzewane fotele i inne gadżety

Wielu kierowców zapomina o wyłączaniu dodatków poprawiających komfort. Korzystanie z klimatyzacji, gdy temperatura nie przekracza 20 stopni Celsjusza lub z ogrzewania, gdy nie ma mrozu i jesteśmy ciepło ubrani, nie ma większego sensu, a mocno wpływa na zużycie paliwa. Każdy dodatkowy gadżet, który zużywa energię elektryczną, będzie miał wpływ na spalanie. Nie mówimy oczywiście o skrajnych sytuacjach, w których podczas mrozów lub upałów nie korzystać z nawiewów lub w długiej trasie jechać w ciszy, ale w miarę możliwości ograniczać wykorzystanie zbędnych, a energochłonnych dodatków.

Dla skrajnie oszczędnych niezłym pomysłem może być również jazda na światłach do jazdy dziennej, ale czy posiadając starsze auto, które nie posiada takiego rozwiązania, montaż jest w ogóle opłacalny? Niestety oszczędności, które wiążą się z korzystania ze świateł do jazdy dziennej na poziomie około 0,1 l/100km są zbyt skromne, aby inwestycja kilkuset złotych w in-

stalację tego rozwiązania mogła się szybko zwrócić. Ale jeśli lubimy majsterkować, wtedy własnoręczne zamontowane światła do jazdy dziennej będą nie tylko pracować na oszczędności w spalaniu, ale jeszcze być powodem do dumy dla ich właściciela.

Tankuj dobre paliwo!

Dobrej jakości paliwo jest nie tylko bardziej wydajne, ale również pozwala zachować silnik w przyzwoitym stanie przez dłuższy czas. Zalewanie najtańszego paliwa z nieznanego źródła, może nie tylko znacząco zwiększyć spalanie, przez co początkowe oszczędności szybko wyparują, ale przede wszystkim zwiększa ryzyko uszkodzenia osprzętu silnika. Jest to szczególnie ważne w przypadku silników wysokoprężnych, w których wtryskiwacze są delikatne i bardzo drogie w naprawie. Jeśli dodatkowo tankujemy tanie paliwo zimą, w bardzo niskiej temperaturze mogą pojawić się ogromne problemy z odpaleniem.

Korzystaj z promocji i sprawdzaj ceny

Niby banalne, ale tankowanie na oślep może generować bezsensowne dodatkowe koszty. Jeśli często podróżujemy, warto tankować poza miastem na stacjach przy trasie z wyłączeniem autostrad. Stacje w centrach dużych miast zazwyczaj mają znacznie wyższe ceny. Oprócz tego dobrze jest korzystać z promocji – nawet 10 groszy mniej na litrze, w przypadku tankowania do pełna, generuje spore oszczędności. Ponadto sprawdzajmy programy punktowe. Jest to korzystne głównie dla kierowców, którzy dużą jeżdżą i dużo tankują. Gdy raz na jakiś czas za uzbierane punkty będziemy mogli zakupić narzędzia lub inne towary, będzie to dla nas dodatkowa korzyść.

Ograniczaj jazdę samochodem

Bezsensowna rada? Nic z tych rzeczy! Niektórzy korzystają z auta nawet wtedy, gdy chcą zrobić zakupy w sklepie na tej samej ulicy. Jest to zasadne, gdy zakupy są bardzo duże, ale jeśli ktoś jedzie do sklepu tylko po jedną rzecz, powinien skorzystać z komunikacji miejskiej, roweru lub po prostu... z własnych nóg. Jazda samochodem na krótkich dystansach, w ogólnym rozrachunku, generuje ogromne koszty i jest szkodliwa dla silnika, szczególnie jeśli mowa o jednostce wysokoprężnej. Koszty nasilają się szczególnie zimą – wtedy spalanie na krótkim dystansie tuż po uruchomieniu silnika może sięgać 20 a nawet 30 l/100km. (Źródło: motofakty.pl)



O czym pamiętać i jak jeździć, aby zminimalizować spalanie?

Reklama

RENOWACJA FELG

SAMOCHODOWYCH

Tel.: 693 645 223

MAPA MOTORYZACYJNA

Przepisy

Koniec bezterminowych praw jazdy



Jeśli chcesz zachować bezterminowe prawo jazdy jak najdłużej, to schowaj je w domu i nigdy ze sobą nigdzie nie zabieraj. Zaginięcie dokumentu obliuguje do wyrobienia nowego.

PRAWO JAZDY. Bezterminowe prawa jazdy znikną całkowicie w naszym kraju, a zastąpi je nowy wzór dokumentu. Każdego, niezależnie jaki ma termin ważności prawa jazdy, czeka wymiana. Rząd zaplanował już kiedy, choć to dopiero za kilka lat. Podpowiadamy, jak zachować stary dokument jak najdłużej oraz czy trzeba wymieniać prawo jazdy po zmianie nazwiska lub adresu

Obecnie w Polsce funkcjonują dwa wzory prawa jazdy. Stary wzór może być wydany na nie dłużej niż 15 lat lub bezterminowo. Osoby, które mają taki dokument wydany do 18 stycznia 2013 r., będą

musiały go wymienić na nowy, funkcjonujący od roku 2019. Nowy wzór zawiera kilka zmian w porównaniu do starszych dokumentów, m.in. brak adresu zameldowania czy bezterminowości. Każde nowo wydane prawo jazdy trzeba będzie wymieniać co 15 lat lub częściej, jeśli tak zaleci lekarz. Oczywiście przed wydaniem dokumentu trzeba będzie zrobić badanie lekarskie. Nie będzie już bezterminowych praw jazdy.

Kiedy nastąpi wymiana bezterminowych praw jazdy?

Na razie nie ma podanej dokładnej daty, ale wiadomo, że podlegają wymianie w okresie od dnia 19 stycznia 2028 r. do dnia 18 stycznia 2033 r. w terminach określonych przez ministra właściwego do spraw transportu.

Terminy te zostaną podane później w odpowiednim rozporządzeniu. Na razie jest jeszcze za wcześnie, by się tym przejmować.

Kiedy trzeba wymienić prawo jazdy?

Obecnie, pomimo iż na starych dokumentach widnieje adres zameldowania, to zmiana go nie obliuguje kierowcy do wymiany prawa jazdy na nowy wzór. Wynika to z faktu, że obecnie na dokumentach osobistych (również w dowodzie osobistym), adresu się nie podaje, więc nieaktualny adres zameldowania nie ma żadnego znaczenia. Co innego w przypadku innych dokumentów, takich jak np. dowód rejestracyjny — tu zachodzi przynależność pojazdu do danego adresu właściciela. A zatem, jeśli teraz nie chcesz wymienić bezterminowego prawa jazdy (starego wzoru) na terminowe, to nie rób tego po zmianie adresu zameldowania, ponieważ na nowym dokumencie i tak go nie będzie.

Jeśli chcesz zachować bezterminowe prawo jazdy jak najdłużej, to schowaj je w domu i nigdy ze sobą nigdzie nie zabieraj. Zaginięcie dokumentu obliuguje do wyrobienia nowego. Od 2020 roku kierowcy w Polsce nie muszą wzić ze sobą fizycznej wersji dokumentu prawa jazdy, ponieważ w przypadku kontroli drogowej można wylegitymować się mPrawem Jazdy dostępnym w aplikacji mObywatel. Jeśli nie macie takiej aplikacji, funkcjonariusz zidentyfikuje kierowcę po zebraniu odpowiednich danych.

Jeśli chcesz mieć bezterminowe prawo jazdy możliwie długo, to dobrze jest też nie wyrabiać nowej kategorii prawa jazdy czy nawet nie przechodzić dodatkowego egzaminu, np. na kod 96. Po zdobyciu dodatkowych uprawnień konieczna będzie bowiem wymiana dokumentu. (Źródło: autocentrum.pl)

Ruch drogowy

Lewy kierunkowskaz na rondzie – kiedy używać?

PRZEPISY. Choć przepisy są jasne, wielu kierowców nadal prowadzi długie dyskusje na temat tego, w jaki sposób używać kierunkowskazów na rondzie – szczególnie lewego

Kiedy korzystać z kierunkowskazu na rondzie? Czy zasygnalizować skręt w lewo, choć zjazdu z ronda, a może w ogóle nie zasygnalizować? Dyskusji na ten temat nie brakuje i każdy ma swoje teorie i argumenty, które uważa za słuszne. W efekcie wiele osób jeździ według własnych przekonań, co może prowadzić do niebezpiecznych sytuacji, stłuczek czy chociażby zaburzenia płynności ruchu.

Przepisy są jednoznaczne

W świetle przepisów sytuacja jest jednak całkiem prosta: sygnalizować należy zjazd z ronda.

W przypadku rond dwupasmowych dopuszczalne jest używanie lewego kierunkowskazu. Kiedy? Podczas zmiany pasa lub omijania przeszkody, jak na przykład zepsutego samochodu. Rondo jest drogą o ruchu okrężnym, a więc zjazd jest technicznie skrzyżowaniem, i to tym „skrzyżowaniem” sygnalizujemy zamiar zmiany kierunku jazdy.

Żeby upłynnić ruch, zamiar opuszczenia ronda powinniśmy zasygnalizować



Rondo jest drogą o ruchu okrężnym, a więc zjazd jest technicznie skrzyżowaniem, i to tym „skrzyżowaniem” sygnalizujemy zamiar zmiany kierunku jazdy.

wać zaraz po minięciu poprzedniego zjazdu, aby kierowcom czekającym na wjazd dać szansę płynnego wjazdu. Jeśli nie zasygnalizujemy zamiaru zjazdu, będą musieli czekać, domyślając się, czy planujemy zjechać, czy jeszcze będziemy poruszać się po rondzie.

Co może zaskoczy niektórych, rondo możemy opuścić także ze środkowego pasa. W takiej sytuacji również sygnalizujemy zamiar zjazdu z ronda, ale musimy ustąpić pierwszeństwa kierowcom na prawym pasie. W takiej sytuacji często mamy ograniczoną widoczność, więc warto się też przy tym manewrze obejrzeć, czy czasem jakiś pojazd nie znajduje się w martwej strefie luster.

Lewy kierunkowskaz — co na to sąd?

Policja uznaje używanie lewego kierunkowskazu za błąd, ale niegroźny. Jednak wyrok sądu z 2016 roku wskazuje, że takie zachowanie jest zasadne w jednej sytuacji – kiedy rondo jest wielopasmowe, a my, wjeżdżając na nie, chcielibyśmy zająć wewnętrzne miejsce.

Inny spór – odnośnie do kierunkowskazu używanego przed wjazdem na rondo – rozwił wyrok z 2020 roku. Trzy lata wcześniej odbył się egzamin na prawo jazdy, na którym kursant nie włączył kierunkowskazu przed wjazdem na rondo, co zostało uznane przez egzaminatorkę za błąd i za drugim razem spowodowało wystawienie oceny negatywnej. Sąd w Lublinie przyznał jednak rację egzaminowanemu – nie ma potrzeby sygnalizowania zamiaru wjazdu na rondo.

Sprawa jest prostsza, niż się wydaje

Skoro nawet egzaminatorka może źle interpretować przepisy i na tej podstawie wystawić ocenę negatywną, nie dziwi fakt, że wśród kierowców nie ma jednej myśli odnośnie korzystania z kierunkowskazów na rondzie.

Nie możemy się jednak pomylić, robiąc dwie rzeczy – włączając kierunkowskaz, kiedy chcemy zmienić pas lub zjechać z ronda. (Źródło: autocentrum.pl)

Reklama



Złomowanie pojazdów

tel. 535 243 067, 600 243 067

mail: autoczescifundament@gmail.com

MAPA MOTORYZACYJNA

Kraj

Niebezpieczne polskie drogi



Statystyki nie pozostawiają wątpliwości, że zdecydowanie najczęściej sprawcami wypadków ze skutkiem śmiertelnym na polskich drogach są kierujący pojazdami.

Reklama

MATERIAL MARKETINGOWY

Zadbaj o to, co posiadasz

Dla nas nie jest ważne, co masz, ale jak ważne jest to dla Ciebie. Pomożemy Ci zadbać o samochód, dom, podróż, firmę oraz inne ważne dla Ciebie rzeczy.

Umów się z agentem PZU

Danuta Skwarczyńska
ul. Parkowa 10, 42-100 Kłobuck
tel. kom. 506 128 429
dskwarczyńska@agentpzu.pl, dskwarczyńska.agentpzu.pl

Reklama

BEZPIECZEŃSTWO.

W wypadkach samochodowych na europejskich drogach ginie coraz mniej osób – mówią dane z raportu Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu dotyczącego 2020 roku. Niestety, wniosek staje się mniej optymistyczny, gdy zestawimy go ze szczególnymi okolicznościami, ogólnym planem poprawy bezpieczeństwa na drogach, a do tego dodamy wyjątkowo kiepskie statystyki odnoszące się bezpośrednio do Polski. Sprawdźmy, jak wypadamy pod względem bezpieczeństwa drogowego na tle reszty Europy

Na początku trzeba zaznaczyć, że tak jak był 2020 rok wyjątkowo specyficznym okresem pod każdym względem, tak samo znalazło to swoje wyrażenie odbicie również w statystykach drogowych. Mowa oczywiście o pandemii koronawirusa, która zdestabilizowała wiele dziedzin życia i gospodarki, przekładając się także na dane dotyczące wypadkowości. W jaki sposób?

Efekt pandemii – mniejszy ruch

Przed wszystkim pandemia i spowodowany nią lockdown, przekładające się bezpośrednio na ograniczenie ruchu drogowego, wpłynęły na znaczne obniżenie liczby wypadków i ofiar śmiertelnych na europejskich drogach w 2020 roku. Do dokładnych liczb jeszcze przejdziemy, ale od razu trzeba zaznaczyć, że to właśnie koronawirus jest w przewrotny sposób „odpowiedzialny” za poprawę statystyk.

Widać to najlepiej, gdy przyjrzymy się danym dotyczącym kwietnia 2020 roku, a więc miesiąca, gdy większa część Europy znalazła się w lockdownie z powodu pandemii COVID-19. Zgodnie z raportem ETSC, liczba wypadków śmiertelnych spadła wówczas aż o 36% w porównaniu z tym samym okresem w latach poprzednich – świetny wynik, ale z

Reklama

wiadomych względów trzeba brać go w nawias.

Efekty pandemicznego roku widać także po danych dotyczących wypadkowości w Polsce. O ile liczba wypadków na polskich drogach utrzymuje się od lat na względnie stałym poziomie, a liczba ofiar nawet nieznacznie wzrasta, o tyle w 2020 roku mieliśmy do czynienia z gwałtownymi spadkami na każdym polu. Trudno rzecz jasna nie cieszyć się z poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach, jednak trzeba mieć przy tym na uwadze wyjątkowe okoliczności. Dopiero uwzględniając je, można dojść do wiarygodnych wniosków, a te już bynajmniej nie są w odniesieniu do naszego kraju optymistyczne, ale o tym więcej w dalszej części artykułu.

Wypadki śmiertelne w Europie

Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu (European Transport Safety Council) to organ pozarządowy zajmujący się działalnością na rzecz poprawy bezpieczeństwa na drogach, a także zbierający i dostarczający statystyki wypadkowe organom unijnym i rządowi krajowemu. Dzięki sporządzanemu przez ETSC corocznemu raportowi, można nie tylko ocenić, jak przez lata zmieniał się poziom bezpieczeństwa na europejskich drogach, ale też kontrolować, czy wypełniane są cele określone w ramach unijnej polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego. Na podstawie raportu można też odpowiedzieć sobie na proste pytanie: czy europejskie drogi są bezpieczne? Odpowiedź nie może być niestety jednoznaczna. Nie ulega wprawdzie wątpliwości, że poziom bezpieczeństwa stopniowo się zwiększa, ale wciąż daleko mu do zadowalającego. Spójrzmy tylko na ostatnie dostępne statystyki z 2020 roku.

Zgodnie z nimi, w ciągu całego roku 2020 na drogach w Europie zginęły 18 844 osoby. Bardzo dużo, jednak w porównaniu z poprzednimi 12 miesiącami, gdy ofiar było aż 22 651, mamy do czynienia z ogromnym spadkiem o ponad 17%! Jak wyjaśniono w akapicie powyżej, „winnym” zaistniałej sytuacji jest jednak koronawirus i znacznie ograniczony

przez niego ruch drogowy.

Gdzie ofiar wypadków drogowych było w 2020 roku najwięcej?

Niemcy – 2724,
Francja – 2541,
Polska – 2491,
Włochy – 2390,
Rumunia – 1646,
Wielka Brytania – 1636,
Hiszpania – 1366.

Patrząc na te statystyki, warto jednak brać pod uwagę pewne czynniki. Choćby to, że liczby wypadków ze skutkiem śmiertelnym we wszystkich wymienionych krajach, choć w skali Europy bardzo wysokie, są jednocześnie najniższymi, jakie zanotowano w historii zbierania dla nich danych (czyli od 2001 roku). Podobnie rzecz się miała w 2020 roku w niemal wszystkich europejskich krajach, co jeszcze raz potwierdza, jak duży wpływ na statystyki miały ograniczenia epidemiczne.

Jednakże nawet uwzględniając te wyjątkowe okoliczności, należy zauważyć pewne niepokojące zjawiska. O ile bowiem w niektórych państwach spadek liczby wypadków w 2020 roku względem roku poprzedniego był bardzo wyraźny (np. we Włoszech o prawie 25%, we Francji niemal 22%), o tyle już w Polsce zanotowano liczbę mniejszą o tylko 14%, a w Niemczech o 11%. Okazuje się więc, że nawet pandemia nie wszędzie wpływała na wypadki drogowe w podobnym stopniu.

Liczba ofiar spada, ale niewystarczająco

Jak już wspominaliśmy, raporty ETSC służą również sprawdzaniu postępów w realizacji planów dotyczących bezpieczeństwa drogowego założonych przez Unię Europejską. Zgodnie z tymi przyjętymi na lata 2010-2020 liczba wypadków śmiertelnych w Europie miała się w tym czasie zmniejszyć o połowę. Niestety, dziś już wiadomo, że ten ambitny cel nie został osiągnięty – do 2020 roku udało się bowiem zmniejszyć śmiertelność tylko o 37%, a to i tak wynik, który „zawdzięczamy” w dużej mierze koronawirusowi. Bez uwzględnienia pandemicznego roku 2020, spadek liczby wypadków w Europie w latach 2010-2019 wynosił bowiem tylko 24%.

Oczywiście trzeba pamiętać, że spadek liczby ofiar w skali całego kontynentu o 37%, a nawet „tylko” 24%, to wciąż bardzo znaczący wynik, który pokazuje, że tendencja spadkowa rzeczywiście istnieje, mimo że jej tempo nie jest takie, jak zakładano. Dokładnie rzecz biorąc, liczba ofiar wypadków drogowych w ciągu ostatnich 10 lat spadała średnio o 4,3% rocznie (uwzględniając duży spadek w 2020 roku), podczas gdy do osiągnięcia zamierzonego celu konieczny był wynik na poziomie 6,7%.

O ile jednak tempo zmniejszania się liczby śmiertelnych wypadków w ostatnich latach nie jest takie, jak zakładano, wciąż jest tych wypadków z roku na rok mniej. Ponadto, przyjmując szerszą, bo prawie 20-letnią perspektywę, poprawa bezpieczeństwa na europejskich drogach jest

SKUP SAMOCHODÓW

DAEWOO
Lanos

Tico

Matiz

737 324 567

ZATRUDNIMY DIAGNOSTĘ SAMOCHODOWEGO
PRZEGLĄDY REJESTRACYJNE
Z.U.H. "AUTOMETAL II" JERZY DUDA
PEŁEN ZAKRES BADAŃ DO 3.5 T DMC
SPROWADZONE - PIERWSZA REJESTRACJA
W KRAJU•POJAZDY ZASILANE GAZEM•
CIĄGNIKI•PRZYCZEPY•MOTOCYKLE•
GEOMETRIA PRZEDNIEGO ZAWIESZENIA

KŁOBUCK UL. ZAKRZEWSKA 14
TEL. 34 317 28 24, 506 139 477



ZAPRASZAMY
PON-PT 7-16
SOB 8-13

Dokończenie na str.10

MAPA MOTORYZACYJNA

Dokończenie ze str.9

już naprawdę bardzo znacząca. Jak widać, od początku XXI wieku liczba wypadków śmiertelnych na drogach w Europie zmniejszyła się o ponad 30 000, co przekłada się na spadek w wysokości aż 64%. Polska może się w tym samym okresie pochwalić liczbą mniejszą o 55% (o 3043 wypadki mniej). Sporo, ale już w porównaniu do innych krajów europejskich wypadamy blado. Zdecydowana większość krajów osiągała w tym czasie poprawę o ponad 60%, a rekordziści – Łotwa, Litwa i Hiszpania – o ponad 75%.

Biorąc pod uwagę perspektywę dziesięciolecia, a więc obejmując okres wdrażania unijnej polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego, Polska znajduje się w środku europejskiej stawki. Liczbę wypadków śmiertelnych na naszych drogach udało się w tym czasie zredukować o 36%.

Warto podkreślić, że dwa kraje (Norwegia i Grecja) zdołały przekroczyć zakładane w planie 50% redukcji, a Bułgaria bardzo się do tego wyniku zbliżyła, osiągając o 47% mniejszą liczbę śmiertelnych wypadków. Ponadto jeszcze 8 innych krajów osiągnęło wynik powyżej 40%. Większość państw zmniejszyła od 2010 roku liczbę ofiar wypadków drogowych o 20-40%, co jednak w dużej mierze jest zasługą dużych spadków w 2020 roku.

Bezpieczne drogi? Na pewno nie w Polsce!

Patrząc na samą liczbę wypadków śmiertelnych, wyraźnie widać, że pomiędzy poszczególnymi krajami występują często spore dysproporcje. Wprawdzie na przestrzeni lat uległy one dużemu zmniejszeniu, ale należy podkreślić, że w państwach z najgorszą sytuacją na drogach śmierć w wyniku wypadku nadal ponosi kilka tysięcy ludzi więcej niż w państwach z najlepszymi wynikami.

W związku z tym nasuwa się pytanie: jak właściwie określić, w którym kraju panuje najgorsza sytuacja na dro-

gach? Czy chodzi o liczbę wypadków śmiertelnych w tym państwie? Nie, ponieważ uwzględniając te dane, najgorzej wypadłyby zawsze kraje z największą liczbą mieszkańców (co widać po statystykach francuskich lub niemieckich), a najlepiej te z najmniejszą.

W związku z tym decydujące znaczenie ma dopiero zestawienie liczby ofiar śmiertelnych z liczbą ludności, dzięki któremu można obliczyć, ile osób traci życie w wypadkach drogowych na milion mieszkańców. W 2020 roku średnia unijna wyniosła 42 ofiary na milion mieszkańców – a jak to wygląda w wybranych krajach? Dopiero w tej statystyce widać, jak fatalnie wygląda kwestia bezpieczeństwa na polskich drogach. Tylko w czterech krajach (Bułgaria, Rosja, Łotwa, Rumunia) odnotowano większą liczbę ofiar wypadków na milion mieszkańców, co oznacza, że Polska jest jednym z najbardziej niebezpiecznych dla uczestników ruchu drogowego państw w Europie. Co gorsza, sytuacja w naszym kraju wcale nie ulega znacznej poprawie – w 2019 roku (a więc bez pandemii) wskaźnik wynosił 77 ofiar na milion mieszkańców.

Z czego to wynika? Statystyki nie pozostawiają wątpliwości, że zdecydowanie najczęściej sprawcami wypadków ze skutkiem śmiertelnym na polskich drogach są kierujący pojazdami. Głównymi przyczynami wypadków są z kolei nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu i niedostosowanie prędkości do warunków ruchu drogowego. Niestety, nie da się też pominąć kwestii jazdy pod wpływem alkoholu – w 2020 roku w zdarzeniach z udziałem pijanych uczestników ruchu zginęło w Polsce 327 osób. (Źródło: mubi.pl)

Rynek

Przebieg a kondycja samochodu



Przebieg samochodu ma ogromne znaczenie i wpływ na kondycję pewnych mechanizmów.

BEZPIECZEŃSTWO. Przebieg samochodu ma ogromne znaczenie i wpływ na kondycję pewnych mechanizmów. Kupując obojętnie jakie auto, należy liczyć się ze zużyciem pewnych części lub usterkami, które pojawiają się wraz z przebiegiem

O to krótka charakterystyka samochodów o przebiegu 50, 100, 150, 200 i 300 tys. km.

Reklama

Przebieg 50 tys. km – jest jak nowe

Każdy samochód używany z przebiegiem do ok. 50 tys. km można traktować jak nowy, ale oczywiście taki nie jest. Ma pewne zalety, ale i wady. Do zalet należy występowanie przy takim przebiegu wszelkich drobnych usterek, których w praktyce można było uznać za wadę. Do takiego przebiegu nie ma prawa się zepsuć w samochodzie, więc właściwie każdą usterkę można nazwać wadą fabryczną. Natomiast są też pewne wady wynikające z tego, że samochód ma

już taki przebieg. Pierwsza to sam fakt sprzedaży. Jeśli ktoś sprzedaje auto z takim przebiegiem, a od początku miał taki zamiar, to raczej go nie oszczędzał. Warto więc spytać o powód sprzedaży, bo czasami wynika to z sytuacji losowej. Drugi minus takiego samochodu to wymiana oleju. Prawdopodobnie auto wciąż jest serwisowane w ASO lub przez jakiś czas było, zatem olej też był prawdopodobnie wymieniany zgodnie z zaleceniami producenta. Najpewniej jest to ok. 20-30 tys. km, a to trochę za długo. Ale jedna bądź dwie takie wymiany to jeszcze nie dramat. Gorzej, jeśli tak było do przebiegu rzędu 100-150 tys. km. Po takim przebiegu konieczne mogą być drobne naprawy zawieszenia, a warto także wymienić olej w skrzyni biegów. Najpewniej do wymiany będą też opony.

Przebieg 100 tys. km – jeździ jak nowe

Z reguły stan takiego samochodu jest bliski nowemu, a układ jezdny nie jest jeszcze wypracowany, nadwozie nie rozluźniło się na nierównościach. To oznacza, że autem z takim przebiegiem jeszcze jeździ się jak nowym, ale nowe to ono już nie jest. Samochód taki z reguły wymaga już pierwszego dużego przeglądu – potrzebna będzie wymiana płynów, filtrów, klocków i tarcz hamulcowych, elementów zawieszenia, serwisu klimatyzacji, niekiedy także wymiana napędu rozrządu. W autach z wtryskiem bezpośrednim zazwyczaj w układzie dolotowym jest już trochę nagaru. Filtr DPF w dieslu może już wymagać wypalenia w trybie serwisowym.

Dokończenie na str.12

Reklama

MECHANIKA - LAKIERNICTWO
DETAILING - WYMIANA OPON

791 786 538
516 250 497

ul. Równoległa 6, Kłobuck
(wjazd od ul. Teligi)

NO LIMITS

Podstawowa Stacja Kontroli Pojazdów

Badania okresowe

- pojazdy zasilane gazem
- pojazdy powypadkowe
- ciągniki, motocykle, przyczepy
- pojazdy sprowadzone z zagranicy

TOP CARS
STACJA KONTROLI POJAZDÓW

Godziny otwarcia:
pon.-pt.: 8.00 - 20.00
sob.: 8.00 - 15.00

MYJNIA BEZOBŚLUGOWA 24H

ul. Staszica 140 | 42-100 Kłobuck | tel. 502 450 627

MAPA MOTORYZACYJNA

Dokończenie ze str. 11

Przebiegi 150 tys. km – zaczyna się zużycie

Samochód z takim przebiegiem warto już lepiej wyserwisować. Jeśli za napęd rozrządu odpowiada pasek, trzeba go wymienić niezależnie od zaleceń serwisowych. Koniecznie też trzeba wymienić paski osprzętu. Jeśli za rozrząd odpowiadała łańcuch – trzeba go skontrolować.

Aut z takimi przebiegami pokazują też pierwsze ogniska korozji, choć to – z reguły bardziej od przebiegu – zależy od czasu eksploatacji. Niestety, w układzie napędowym mogą pojawiać się już pierwsze wycieki oleju, a sprzęgło czy koło dwumasowe mogą być do wymiany lub na skraju zużycia. W dieslach szwankować może EGR i filtr DPF, a w benzyniakach GDI nagaru może być już tyle, że silnik nie będzie pracował prawidłowo. W zawieszeniu amortyzatory mogą już nie mieć odpowiedniej sprawności.

Przebiegiem 200 tys. km – zaczynają się wydatki

Choć samochody z takim przebiegiem robią niekiedy dobre pierwsze wrażenie i wydają się być w dobrej kondycji, to dogłębne oględziny wykazują już niedomagania znacznie przekraczające oczekiwania przeciętnego kupującego.

Od tego przebiegu można odczuć już zużycie mechanizmów, które według producenta powinny starczyć na cały okres eksploatacji. Mogą to być m.in. skrzynia biegów, turbosprężarka, układ wtryskowy,

łożyska kół, czujniki, tylne zawieszenie.

Diesle są z reguły jeszcze w niezłej kondycji, ale to nie znaczy, że w dobrej. Tu należy spodziewać się dużych wydatków w przypadku tych mniej trwałych silników.

Przebieg 300 tys. km – auto praktycznie zużyte

Przebieg w okolicach 300 tys. km rzadko wytrzymują duże podzespoły bez jakichkolwiek napraw. Owszem, silniki i skrzynie biegów mogą wytrzymać kolejne 200 tys. km, ale to nie znaczy, że nic się przy nich nie robi. Rzadkością są samochody, w których po takim przebiegu od nowości wymienia się tylko części eksploatacyjne.

Co więcej, samochody z takim przebiegiem mają już nietypowe usterki, których napraw się praktycznie nie przewiduje w ASO. Mogą to być: głęboka korozja lub pęknięcia nadwozia, usterki elementów wyposażenia, połamane pokrętła i dźwigienki czy niesprawna elektronika (stare styki, zimne luty). W wielu samochodach po takim przebiegu kłopoty sprawiają też wiązki elektryczne (korozja, pęknięcia). Oczywiście to wszystko nie oznacza, że auto z przebiegiem 300 tys. km powinno trafić na złom. Moim zdaniem jest sporo modeli, które – aby były w kondycji opisanej wyżej – potrzebują nie 300, a 400 tys. km. Ważne, by auto regularnie serwisować i naprawiać, a zamiast trafić na złom, egzemplarz z przebiegiem 200-300 tys. km w dobrych rękach może zyskać nowe życie. (Źródło: autocentrum.pl)

Rynek

Skuter czy motocykl?

JEDNOŚLADY. Przed takim dylematem – co wybrać, skuter czy motocykl – staje wielu początkujących fanów jednośladów. W jego rozstrzygnięciu pomoże nam odpowiedź na zasadnicze pytanie, czyli do czego będziemy wykorzystywać nasz wymarzony pojazd?

Za prababkę wszystkich skuterów uważa się włoską Vespę. W wersji produkcyjnej powstała w 1946 roku i w jej konstrukcji zawarto wiele innowacyjnych rozwiązań. Pełna obudowa, wraz z przednią owiewką, miała chronić kierowcę przed wpływem wiatru, deszczu. Schowane elementy silnika, przeniesienia napędu, koła zakryte głębokimi błotnikami miały zaś dawać ochronę przed ewentualnym zabrudzeniem ubrania. Dzięki temu Vespą można było jeździć w zwykłym, codziennym stroju. Aby trafić do możliwie, jak najszerszego grona odbiorców konstruktorzy starali się maksymalnie uprościć obsługę Vespy, m.in. poprzez zastosowanie nieskomplikowanego silnika dwusuwowego oraz użycie manetki do zmiany biegów. Od strony technologicznej starano się dążyć do maksymalnej redukcji kosztów. Vespa okazała się przysłowiowym strzałem w dziesiątkę

i znalazła rzeszę nabywców, nie tylko we Włoszech, ale też w zrujnowanej wojną Europie, a z czasem i na całym świecie. W ciągu kilku pierwszych lat jej produkcja zwiększyła się z około 2,5 tysiąca sztuk rocznie, do... ponad 170 tysięcy, włączając w to kraje, które nabyły licencje. Vespa znalazła wielu naśladowców, a popularność skuterów nadal nie słabnie. Są świetnym rozwiązaniem na zakorkowane miasta, chętnie wykorzystywanymi przez kurierów, czy dostawców pizzy. Z czasem zaczęto konstruować skutery z silnikami większych pojemności: 400, czy nawet 650 cm³. Ich zakup wiąże się ze znacząco wyższym wydatkiem, ale komfort, dynamika jazdy, są na o wiele wyższym poziomie, niż w przypadku tańszych modeli.

Wady i zalety skutera

Najważniejszymi atutami współczesnych skuterów (zwłaszcza tych o silnikach małych pojemności) są niewielkie koszty zakupu, małe wymiary (mniejszy problem z parkowaniem, mały ciężar, łatwość prowadzenia), prostota obsługi, na co wpływ ma m.in. przekładnia bezstopniowa. Przekładnia ta zapewnia płynność jazdy oraz dobrą dynamikę podczas ruszania, ale jej działanie wiąże się

ze stratami podczas przekazywania napędu (nawet do ok. 10 %, podczas gdy w przypadku skrzyni manualnej straty osiągają poziom do ok. 5 %). Owiewki skutera lepiej chronią kierowcę przed czynnikami atmosferycznymi. Skutery zapewniają też komfort jazdy, a na chłodniejsze dni można je wyposażać w ocieplające koce, muflki, itp.

Większość skuterów posiada również pojemne schowki pod siedzeniem (na kask i ewentualnie kurtkę), oraz mniejsze skrytki w obudowie. Za zakupem skutera przemawiają również niskie zużycie paliwa i prostsza obsługa podczas jazdy, niż w przypadku motocykli. Wadą skuterów jest większa masa, co jest wynikiem stosowania rozbudowanych owiewek. Ma to odczuwalny wpływ na osiągi pojazdu. Przede wszystkim zaś wadą są mniejsze koła, niż w przypadku motocykli. O ile, przy dobrych drogach nie ma to większego znaczenia, to na pewno jazda skuterem po gorszych trasach, usłanych dziurami i koleinami, da nam się bardziej we znaki, niż gdybyśmy poruszali się motocyklem.

Może jednak motocykl?

Pomimo tego, iż skuter posiada wiele niezaprzeczalnych zalet, to jednak nie jest pojazdem tak uniwersalnym, jak motocykl. Poza lepszymi osiąganiami, motocykle dysponują stabilniejszym zawieszeniem, wytrzymalszą ramą. Wraz z większymi kołami dają one gwarancję lepszego, pewniejszego prowadzenia. Nie bez znaczenia jest też fakt, że pozycja na motocyklu bardziej wiąże kierowcę z maszyną – podnóżki dają solidne oparcie stopom, a dodatkowo nogami można objąć zbiornik paliwa. Motocykle lepiej radzą sobie z wszelkimi nierównościami na drogach. Również ich przydatność do turystyki jest większa – także dzięki większemu zbiornikowi paliwa, większej prędkości podróży. Manualna skrzyni biegów dla wielu z nas oznacza zaś większą frajdę z jazdy, a dodatkowo pozwala lepiej wykorzystać charakterystykę silnika.

Skuter czy motocykl?

Jeżeli szukacie typowo miejskiego pojazdu, nie marzycie o dalszych wypadach za miasto, to na pewno lepszym, praktyczniejszym rozwiązaniem będzie skuter. Potwierdzeniem jest fakt, że skutery są podstawowymi środkami transportu wszelkiej maści dostawców przesyłek małego gabarytów, na krótkich dystansach.

Gotowość do jazdy osiągają w krótszym czasie, małe rozmiary to zaś wielka zaleta, przy pokonywaniu korków, parkowaniu. Jeżeli zaś szukacie pojazdu uniwersalnego, dynamiczniejszego, na którym moglibyśmy pokonywać trasy, które spędzają wam sen z powiek – wybierzcie motocykl. Na pewno się nie zawiedziecie. (Źródło: motovoyager.net)

Reklama

Świtata
AUTA DO ŚLUBÓW

**KONTAKT:**

tel. 883 375 428

tel. 517 742 070

mail: switalaautadoslubow@op.pl