

Partnerstwo na drodze

Pragnę przekazać czytelnikom swoje, poparte długoletnim doświadczeniem w roli kierowcy i badacza prototypów wszelkich pojazdów drogowych, przemyślenia na temat partnerstwa uczestników ruchu drogowego.

Jak to wielokrotnie wypowiadałem w różnych mediach, idea partnerstwa pozwala uniknąć wielu ryzykownych zachowań kierujących i innych uczestników ruchu drogowego. Zasady partnerskich zachowań można streścić następująco:

Przestrzegaj przepisów ruchu drogowego w sposób jednoznaczny

Niby truizm, ale zupełnie elementarne, z punktu widzenia zasad techniki jazdy i wymagań kodeksowych, wcześniejsze sygnalizowanie zamiaru wykonania pewnych manewrów potrafi skłonić innych uczestników ruchu drogowego do „współpracy” i zapobiec powstaniu zagrożenia wypadkowego.

Nie rób drugiemu, co tobie niemiłe

Ta obwieczna zasada dobrej współpracy jest dość powszechna na drodze w krajach o motoryzacji rozwiniętej bardziej niż u nas (USA i UE15). W naszych realiach powinna polegać na powstrzymaniu się od prób tzw. „cwaniactwa”, czyli uzyskiwania przewagi pozycji w ruchu drogowym nad innymi uczestnikami. Starajmy się także upatrywać przyczynę niewłaściwych, naszym zdaniem, zachowań innych w błędach a nie złych inten-

cjach. @Dość ważne jest także zdefiniowanie we wszelkich partnerskich relacjach pozycji nadrzędnej i podrzędnej w danej sytuacji drogowej. Jeśli jasno uznamy się za tego, „który prosi” mamy o wiele większą szansę zostać potraktowani przyjaźnie. W innym przypadku powstaje odruch rywalizacji i bez specjalnego treningu psychologicznego trudno go powstrzymać;

Nie rywalizuj na drodze

Do tego są zamknięte i właściwie zabezpieczone tory do jazdy sportowej, na normalnej drodze nie ma takich zabezpieczeń i dlatego ryzyko wypadku i poważnych następstw jest w oczywisty sposób zwielokrotnione. Musimy także wziąć pod uwagę fakt, że liczba licencjonowanych zawodników sportów motorowych (wszelkich szczebli) wynosi ok. 5000, wobec ok. 14 mln osób posiadających w naszym kraju prawo jazdy! Mam nadzieję, że ta informacja wzbudzi w czytelnikach tego tekstu odruch szczerzej pokory. Oczywiście nie wolno tu zapomnieć o istniejących w Polsce szkołach doskonalenia techniki jazdy, które mogą, poprzez włączenie modułu nauczania partnerstwa w ruchu drogowym, przyczynić się do zmniejszenia obecnych zagrożeń; Ape-



Częsty widok w dużych miastach. Źle zaparkowane samochody utrudniają jazdę innym kierowcom

lują zatem, aby nie „zamykać drzwi” (określenie z wyścigów F1) przed innymi uczestnikami ruchu drogowego, nawet jeśli oceniamy ich zachowania jako „cwaniackie”.

Staraj się być skoncentrowanym na jeździe

Musimy sobie zdawać sprawę, że zagrożenie wypadkowe powstaje zazwyczaj w bardzo krótkim czasie.

Wszelkie zakłócenia w koncentracji kierowcy, zwłaszcza spowodowane nadmiarem informacji lub czynnościami dodatkowymi do kierowania pojazdem powodują opóźnienie reakcji i tym samym często stawiają nas w sytuacji zagrożenia. Znamienne jest to, że KAŻDE zaburzenie uwagi generuje możliwość kolizji, nie zawsze niestety o małym zakresie. Wiele in-

formacji na temat wpływu różnych zachowań kierującego na możliwość postrzegania sytuacji na drodze wynika z ostatnio prowadzonych na świecie badań, z których jako znamienne przytoczę wyniki badań przeprowadzonych w USA (Washington University). Wynika z nich, że rozmowa przez telefon komórkowy, nawet w trybie „hands free” zaburza uwagę

Zdaniem eksperta



Mariusz Stuszecki
Akademia Jazdy

Idea partnerstwa na drodze jest ze wszech miar słuszną i życzyłbym sobie, aby takie zasady postępowania mogły od zaraz być widoczne na naszych drogach. Jednak, aby mogły one funkcjonować należałoby zacząć od zmiany programu nauczania w kursie nauki jazdy. W Polsce brakuje drugiego stopnia szkolenia, jaki wprowadziła m.in. Austria, gdzie w wyselekcjonowanych szkołach doskonalenia techniki bogate programy szkoleniowe kształtują sylwetki młodych kierowców jako ludzi odpowiedzialnych, bezpiecznych i wyposażonych w prawidłowe odruchy zachowania w sytuacjach ekstremalnych. Kurs drugiego stopnia jest obligatoryjny dla młodych kierowców i musi zostać przez nich zaliczony w przeciągu roku od uzyskania uprawnień do prowadzenia pojazdu. Póki co życzę wszystkim więcej tolerancji i partnerstwa na drodze.

PRZEPISY I ŻYCIE - PYTANIE DO EKSPERTA

W moim Renault wymieniłem tarcze hamulcowe po przejechaniu 150 tys. kilometrów, przy okazji większego przeglądu. P 15 tys. kilometrów okazało się, że są popękane. Użytkuję auto bez zbędnego obciążania układu hamulcowego, stąd jestem przekonany, że zawiniła jakość materiału, z którego takie tarcze zostały wykonane. Jest moje pytanie brzmi, czy jest możliwość i ile kosztuje sprawdzenie przez Państwa, że przyczyną pęknięcia tarcz jest słaba jakość produktu?

Iwan, Bartoszyce

Uszkodzenie tarcz hamulcowych w postaci mikro-pęknięć może nastąpić zarówno z powodu zastosowania złej jakości materiału na tarcze lecz również przyczyną powstania tego typu uszkodzeń mogą być warunki eksploatacji pojazdu. Z opisu wynika, iż układ hamulcowy w Pańskim samochodzie nie jest poddawany zbędnym obciążeniom niemniej wystarczy jedno gwał-



Dr inż. Dariusz Rudnik

towne hamowanie z dużej prędkości zakończone wjechaniem w kałużę czyli gwałtownym schłodzeniem rozgrzanych do wysokiej temperatury tarcz aby szok termiczny, któremu w tym momencie poddane są tarcze spowodował powstanie na tyle dużych naprężeń w materiale, które mogą być przyczyną powstania pęknięć.

Odrębną kwestią pozostaje możliwość jednoznacznie stwierdzenia, czy w tym konkretnym przypadku za-

winił materiał. Dostawców tarcz hamulcowych, jak również innych części i podzespołów, które są montowane do pojazdów na taśmie produkcyjnej producent samochodu wybiera na podstawie własnych kryteriów odbioru. Natomiast niektóre części i podzespoły oferowane w obrocie handlowym jako części zamienne podlegają ocenie na podstawie innych kryteriów - zgodnie z systemem homologacji międzynarodowej lub certyfikacji krajowej. W systemie homologacji międzynarodowej nie podano wymagań dotyczących tarcz hamulcowych w żadnym z dokumentów normatywnych - wymagania opisane w Regulaminach EKG ONZ i Dyrektywach ECE dotyczą skuteczności układu hamulcowego jako całego podzespołu.

Niemniej w Instytucie Transportu Samochodowego istnieje możliwość przeprowadzenia badań tarcz

hamulcowych na zgodność z odpowiednimi Warunkami Technicznymi, będącymi podstawą ich oceny podczas procesu certyfikacji wyrobu - szczegółowe warunki i tryb przeprowadzenia koniecznych testów będzie możliwy do określenia po dokładnym zapoznaniu się z Pańską sprawą.

Szczególnie w sezonie jesienno-zimowym bardzo dużo mówi się o prawidłowym doborze płynów do spryskiwania szyb. Czym różnią się oferowane na rynku produkty? Jakie są ich wady i zalety?

Michał, Warszawa

Do najważniejszych cech zimowych płynów do mycia i spryskiwania szyb samochodowych można więc zaliczyć: odpowiednio niską temperaturę krystalizacji, dobre właściwości myjące oraz właściwy dobór składników chemicznych. Jednak podczas zakupu płynu



Dr inż. Barbara Pliszko

klient ma możliwość dokonać wyboru jedynie pomiędzy różnymi wartościami temperatury krystalizacji oraz zapachem i kolorem. Trudno jest ocenić właściwości myjące czy skład chemiczny w sklepie. Cechy te mają jednak istotny wpływ na jakość wyrobu.

Drugim istotnym problemem jest fakt, czy to co producent umieścił na etykiecie płynu jest zgodne z prawdą? Istnieje możliwość przeprowadzenia szeregu badań fizyko-

chemicznych w celu potwierdzenia cech użytkowych danego płynu. Takie badania przeprowadzane są w akredytowanym laboratorium chemicznym Centrum Badań Materiałowych i Mechatroniki mieszczącym się w Instytucie Transportu Samochodowego w Warszawie. Na rynku dostępne są wyroby, których cechy zostały już zbadane przez co potwierdzone zostały ich właściwości użytkowe. Są one oznaczone znakiem zgodności z wymaganiami normatywnymi z logo Instytutu.

Oznaczenie wyrobu takim znakiem powinno być podstawowym kryterium zakupu płynu do mycia i spryskiwania szyb samochodowych. Wykaz wydanych przez Instytut Transportu Samochodowego certyfikatów zgodności płynów eksploatacyjnych znajduje się na stronie internetowej Instytutu pod adresem: <http://www.its.waw.pl/>

kiującego w stopniu porównywalnym ze stanem po spożyciu alkoholu na poziomie BAC 0,1 % (podobnie destrukcyjnie oddziałuje intensywna rozmowa z pasażerem! sic);

Zakładaj możliwość popelnienia błędu

„Errare humanum est” – nieestety na drodze błędy prowadzą do często brzemiennej w złe skutki zdarzeń, które mogą być zminimalizowane przez zachowania wynikające z dobrze rozumianej zasady ograniczonego zachowania. Jeśli uda się nam wzbudzić w nas, konsekwentnie do drugiej opisanej w tym tekście zasady partnerstwa, szacunek dla potrzeb innego użytkownika, to o wiele łatwiej możemy wybaczyć błędy. Z moich doświadczeń wynika, że narodem, który najchętniej stosuje tę zasadę są Włosi.

Uwzględnij prawa fizyki

Na ten temat nie widzę potrzeby specjalnego wykładu, bowiem każdy przeszedł nauczanie w szkole podstawowej i wie, że obiekt, który ma określoną prędkość nie może być zatrzymany w miejscu. Jeśli dodać do siebie drogę przejechaną w czasie reakcji kierującego i drogę ruchu opóźnionego pojazdu to okazuje się, że spodziewana łączna droga hamowania z prędkości dozwolonej dla ruchu miejskiego – 50km/h wynosi w warunkach dobrej przyczepności ok. 24m. Analogiczne reguły dotyczą zmiany toru jazdy, czyli możliwości uniknięcia przez kierującego kolizji z innym



Prędkość to jeden z głównych grzechów kierowców. Pamiętajmy, że nie da się oszukać praw fizyki

pojazdem lub niechronionym uczestnikiem ruchu drogowego poprzez działanie na kierownicę.

Bądź sprawnym i uważnym kierowcą

W ramach tej zasady chcę apelować o doskonalenie swych umiejętności prowadzenia pojazdu. Mam tu na myśli silną zależność między poziomem wyszkolenia techniki jazdy, a właściwymi odruchami w czasie prowadzenia samochodu. Po prostu im bieglejsi będziemy w obsłudze pojazdu, tym szybciej podejmiemy właściwe decyzje w konkretnych sytuacjach ruchu drogowego. Dlatego, mimo wieloletniego (od 1967 roku) doświadczenia w prowadzeniu pojazdów wszelkich kategorii (od motocykli,

przez duże samochody ciężarowe aż po autobusy) nie odpuszczam i trenuję na zamkniętym torze jazdę „po pierwszym śniegu” zawsze na początku sezonu zimowego, po to aby odświeżyć potrzebne odruchy.

Pracuj nad taktyką jazdy, codziennej i okazjonalnej

Na koniec chcę wspomnieć o sprawie, która umyka nieestety ze świadomości większości uczestników ruchu drogowego, to znaczy o potrzebie jasnego celu jazdy i wynikającej z tego taktyki zachowania w ruchu drogowym. Można tu wskazać na potrzebę uwzględnienia stopnia zagęszczenia ruchu, możliwych do spotkania przeszkód, czynników pogo-



Mgr inż. Wojciech Przybylski
Dyrektor ds. Wdrożeń i Transferu Technologii Instytut Transportu Samochodowego. Wcześniej, Kierownik Zakładu Badań Pojazdów i Homologacji. Ekspert UE i ONZ w zakresie techniki samochodowej. Kierowca rajdowy z wieloletnim doświadczeniem

Przy wyborze płynu zimowego należy się również kierować temperaturą stosowania. Należy wybierać te o temperaturze krystalizacji poniżej -20 °C lub koncentraty przeznaczone do użycia po rozcieńczeniu wg tabeli umieszczonej na opakowaniu. Sygnowanie płynu znakiem zgodności ITS potwierdza, że podana na opakowaniu temperatura krystalizacji jest zgodna z rzeczywistością i została ona sprawdzona w akredytowanym laboratorium.

W laboratorium chemicznym Centrum Badań Materiałowych i Mechatroniki przeprowadzane są również inne badania płynów do spryskiwaczy. Badany jest m.in. wpływ na gumowe elementy konstrukcyjne samochodu oraz powłokę lakierową. Płyn taki nie może powodować znacznych zmian objętości ani twardości gumowych detali. Niedopuszczalne są pofalowania

piór wycieraczek. Rodzaj użytego alkoholu, ilość zapachu oraz rodzaj barwników użytych do produkcji płynu ma wpływ nie tylko na komfort użytkownika płynu. Mogą również niekorzystnie oddziaływać na powłoki lakierowe. Zdarza się, że płyny stosowane do spryskiwania szyb powodują odbarwienia, plamy i uszkodzenia powłoki lakierowej.

Podczas kompleksowych badań płynów do spryskiwania szyb oceniane są również ich właściwości myjące. Płyn o dobrej skuteczności usuwania zabrudzeń charakteryzuje się przede wszystkim niskim napięciem powierzchniowym. Nie powinien również powodować zacieków, odblasków i refleksów świetlnych na szybach samochodu.

Niejednokrotnie widzę na drodze jak tir jadący z naprzeciwka oślepia kierowców mocnym strumie-

niem światła z nad szoferki i dodatkowych reflektorów z przedniego orurowania, słowem choinka. Czy przepisy dopuszczają, żeby pojazd mógł być tak oświetlony?

Radek, Tczew



Dr inż. Piotr Kaźmierczak

Wymagania dotyczące rozmieszczenia urządzeń oświetleniowych na pojazdach samochodowych są określone w Regulaminie nr 48 EKG ONZ. W zakresie oświetlenia przedniego dopuszczalne jest zainstalowanie następujących urządzeń:

- światła drogowe – 2 lub 4 szt.
- światła mijania – 2 szt.
- światła przednie przeciwmgłowe – 2 szt.
- światła przednie pozycyjne – 2 szt.
- światła przednie kierunku jazdy – 2 szt.
- światła do jazdy dziennej – 2 szt.
- światła przednie obrysowe – 2 lub 4 szt.
- urządzenia odblaskowe przednie – 2 szt. lub więcej, pod warunkiem, że nie osłabiają one efektywności działania pozostałych urządzeń oświetleniowych
- lampy zakrętowe – 2 szt.

Wszystkie te dane można pozyskać z darmowych serwisów internetowych. Tyle na temat potrzeby wewnętrznego przygotowania się do jazdy, a teraz kilka słów na temat techniki obserwacji ruchu drogowego. Pamiętajmy, aby nie ograniczać swego postrzegania do tylnej tablicy rejestracyjnej samochodu poprzedzającego. Nawet w gęstym ruchu miejskim czuję się dobrze, jeśli wiem co dzieje się na dystansie ok. 300m. Taka perspektywa w mieście pozwala na zachowania zgodne z zasadą ekologiczną, a poza miastem, zwiększona co najmniej 2 razy, umożliwi dysponowanie czasem na niezbędne działania zapobiegające zderzeniu. Drugą silną zasadą do stosowania w ruchu drogowym jest „widzę - to jadę”, ważna zwłaszcza w warunkach ograniczonej widoczności.

Wszystkie wyżej opisane zasady postępowania pozwalają na adaptację swych zachowań do realnej sytuacji w ruchu drogowym, a stosowane jednocześnie przez wszystkich jego uczestników stanowią mocne podstawy tego, co można określić mianem partnerstwa na drodze. Podsumowując, apeluję do wszystkich uczestników ruchu drogowego, w którym jesteśmy zarówno kierującymi jak i często niechronionymi partnerami o przemyślenie swych zachowań z uwzględnieniem powyższych rozważań i mam nadzieję, że ten krótki tekst przyczyni się do rozwoju partnerskiego stylu jazdy na naszych drogach.

Wojciech Przybylski

Wiesław Litewski



AUTO LOKATA

Skoda Yeti



Rozpędzona Skoda zdobywa klientów w nowych segmentach rynku. Yeti jest ciekawą propozycją i dobrym samochodem dla rodziny. Testowany silnik diesla jest dynamiczny, stosunkowo cichy, cały napęd zapewnia przyjemną jazdę, a bogate wyposażenie testowanego auta

wzmacnia te dobre wrażenie. Yeti sobie radzi na każdej nawierzchni. Wygoda, duże przeszklenia, ergonomia kabiny i komfort prowadzenia to mocne strony Yeti. Właściwie same plusy, a do tego dochodzi jeszcze dobra oferta cenowa i nie najgorsze wartości rezydualne.

Renault Kaleos



Tym dobrze wyposażonym autem jeździ się wygodnie, wewnątrz wiele praktycznych schowków. Tylko jedna opcja silnikowa w dieslu i brak automaty to minusy Kaleosa. Dzięki napędowi 4x4 potrafi poruszać się w terenach trudniejszych, ale nie za trudnych. Silnik stosunkowo cichy. Skrzynia bie-

gów nieco leniwa. Spore koszty użytkowania. Wszystko dobrze spasowane, materiały niezłe. Pasażerowie z tyłu o wroście od 175cm mogą cisnąć kolanami przednie fotele. Bogate wyposażenie standardowe. Kaleos jest droższy w eksploatacji od konkurentów, ale zdobył 5* w teście Euro NCAP.

Opel Antara



Auto ładne zewnątrz i atrakcyjne wewnątrz. Jakość wykonania, bogate wyposażenie, przestronność na wysokim poziomie. Silnik, jak na tą masę, trochę za słaby, przy niskich obrotach jest leniwy, jak się rozpędzi jedzie szybko, cicho i elastycznie. Antara, dzięki 4x4, dobrze trzyma się drogi, jazda

jest komfortowa, kierowca nie jest zaskakiwany w ostrych skrętach lub w trudniejszych sytuacjach. Hałas nie jest problemem. Kierowca łatwo dopasuje fotel i kąta ustawienia kierownicy. Sporo miejsca dla 5 osób. Coraz więcej klientów dostrzega zalety Antary, co widać na naszych ulicach.

Wartości rezydualne

Okres eksploatacji	przebieg w tys. km	wartość %	wartość zł
Skoda Yeti 2,0 TDI/140 KM, Experience, cena nowego samochodu 101 300 zł			
12 m-cy	30	73,4	74 387
24 m-ce	60	62	62 751
36 m-cy	90	51,9	52 616
Renault Kaleos 2,0 dCi/150 KM, Dynamique, cena nowego samochodu 101 500 zł			
12 m-cy	30	72,5	73 614
24 m-ce	60	60,4	61 339
36 m-cy	90	50,0	50 707
Opel Antara 2,0 CDTI/150 KM, Enjoy, cena nowego samochodu 125 600 zł			
12 m-cy	30	72,1	90 562
24 m-ce	60	57,0	71 540
36 m-cy	90	44,4	55 824

PODSUMOWANIE

Trzy samochody o bardzo podobnych parametrach. Ponieważ któryś musiał przegrać, więc najdroższy Opel Antara, mimo wielu znaczących zalet, został wyprzedzony przez konkurencję. Przy remisie dwóch pozostałych modeli wskazanie jest na Yeti.