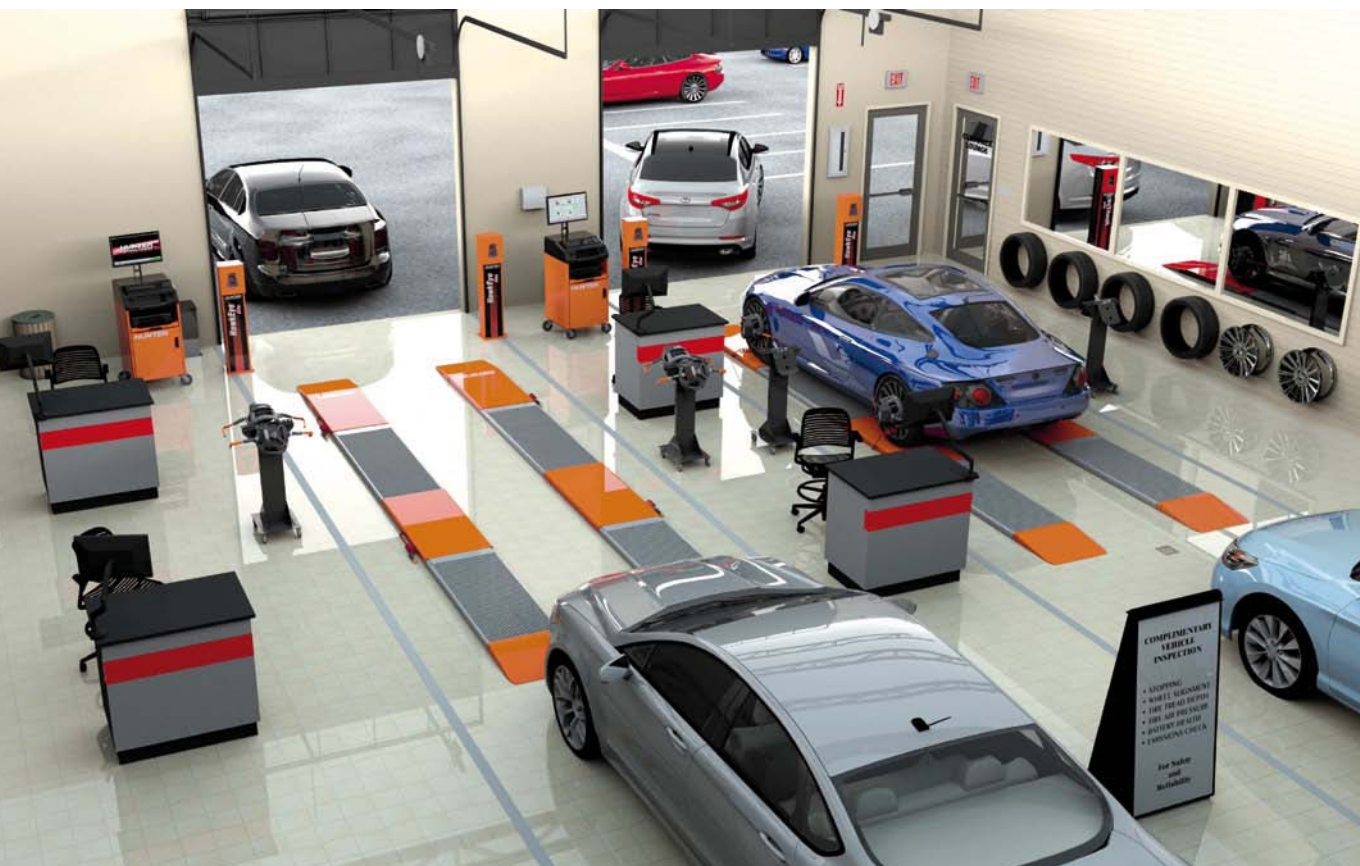


Groźna geometria (cz.II)



STANOWISKO DO SZYBKIEGO SPRAWDZANIA GEOMETRII KÓŁ OBSŁUGUJĄCE OD 24 DO 120 SAMOCHODÓW NA GODZINĘ



ZENON MAJKUT

WIMAD

MY, MOTORYZACYJNI ZAWODOWCY, NIE POWINIŚMY LEKCEWAŻYĆ GEOMETRII USTAWIENIA KÓŁ SAMOCHODÓW UCZESTNICZĄCYCH W RUCHU DROGOWYM, CHOĆ NIE PRZEJMUJĄ SIĘ NIĄ WSZYSCY ODPOWIEDZIALNI ZA JEGO BEZPIECZEŃSTWO

Nie docenia tej sprawy policja w badaniu przyczyn wypadków, pomija ją ministerstwo infrastruktury (obecnie: Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju) w swych przepisach dotyczących stacji kontroli pojazdów, bagatelizują nawet producenci i importerzy wprowadzający nowe pojazdy na rynek. Tymczasem kontrola tych parametrów jest całkiem łatwa i, co

najważniejsze, dla ogólnego bezpieczeństwa bezdyskusyjnie korzystna w przeciwieństwie do efekciarskich pomysłów typu „alkomat w każdym samochodzie”. Nawet gdyby takie urządzenie stanowiło, jak w autobusach Solaris, dodatkowy immobiliser uniemożliwiający uruchomienie silnika przez kierowcę z alkoholowym oddechem, trzeba by dla pełnej skutecz-

ności instalować je także w tramwajach, lokomotywach, samolotach, rowerach itd... Chyba więc nie tędy droga, bo co w takim razie z amatorami haszu, amfy, hery czy innych specyfików poprawiających samopoczucie za kierownicą?

Podobnych bzdurnych inicjatyw, trwoniących pieniądze podatników, pojawia się coraz więcej. Na przykład we Wrocławiu drogowe wyświetlacze, które mają podawać istotne dla kierowców informacje, komunikują, że będzie bezpieczniej, gdy każdy pojazd zwolni o 5 km/godzinę. Dlaczego tylko o 5 a nie 50? Bezpieczeństwa przecież nigdy zbyt wiele!

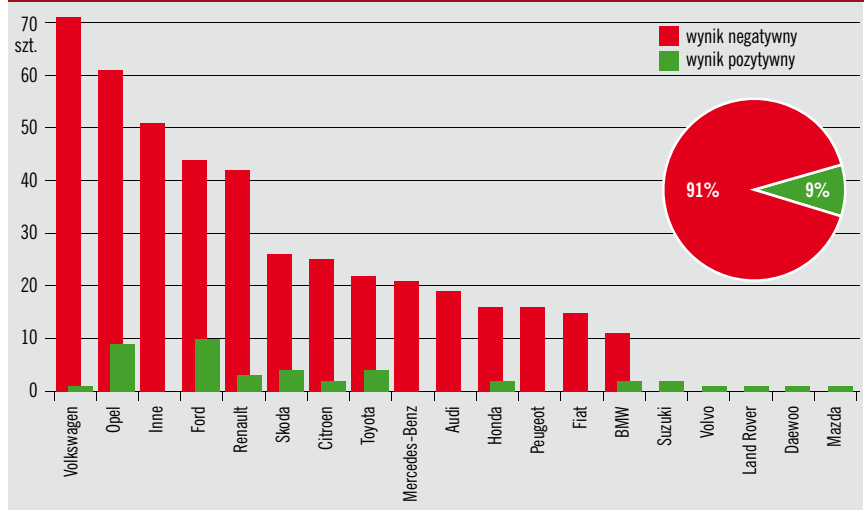
Wróćmy jednak do geometrii. Zakończyliśmy niedawno badanie, którego próbkę przedstawiłem w grudniowym numerze „Autonaprawy”. Przypomnę, że spośród 483 losowo przebadanych samochodów tylko 43 miały prawidłowo ustawione koła. Teraz mamy już

analogiczne wyniki z 5 serwisów, w tym 2 należących do sieci First Stop (Białystok i Piła), 2 z sieci Premio (Bytom i Kołobrzeg) oraz jednego autoryzowanego z Rybnika.

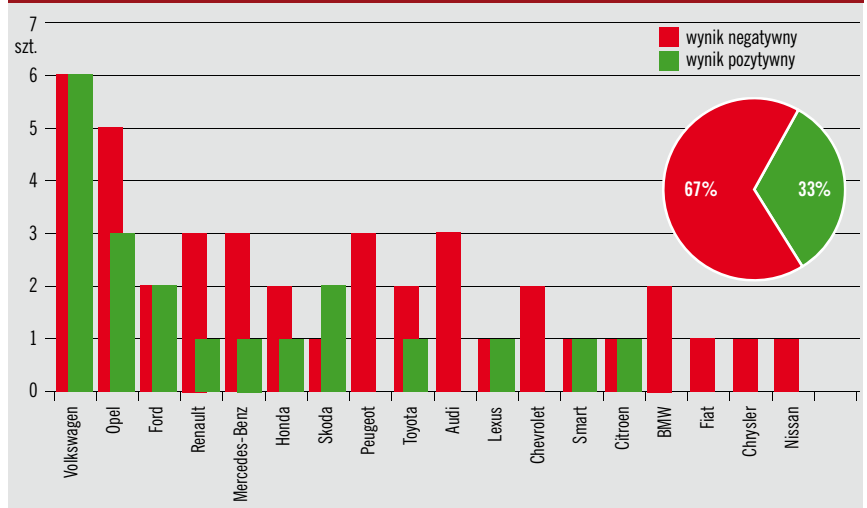
W ramach tych badań, podjętych i sfinansowanych ze środków wyłącznie prywatnych, skontrolowano w sumie pomiędzy połową września i początkiem grudnia 2013 r. prawie 1300 samochodów. Wszystkie przebadane w naszej akcji auta były „sprawne technicznie”, co potwierdzał za każdym razem odpowiedni wpis w dowodzie rejestracyjnym, lecz ich stan faktyczny widać na załączonych wykresach słupkowych, opracowanych przez Jacka Kubisę z firmy Wimad.

Oczywiście otrzymane wyniki nie charakteryzują precyzyjnie ogólnej sytuacji w kraju, lecz wiele mówią o powadze i skali problemu. Daje się w nich też zauważyć pewna lokalna specyfika. Na przykład w trzech serwisach z północy Polski dominowały używane samochody marek niemieckich sprowadzone z zagranicy i dopuszczone do ruchu w Polsce przez lokalne SKP. Ich średni stan nie jest już zły, ale wręcz fatalny. Z kolei w Bytomiu na strukturę przebadanej próby zdaje się wpływać terytorialna bliskość fabryk Fiata, ale wyniki i tu nie są lepsze. Jeszcze bardziej zaskakujący stan pojazdów grupy Volkswagen przebadana-

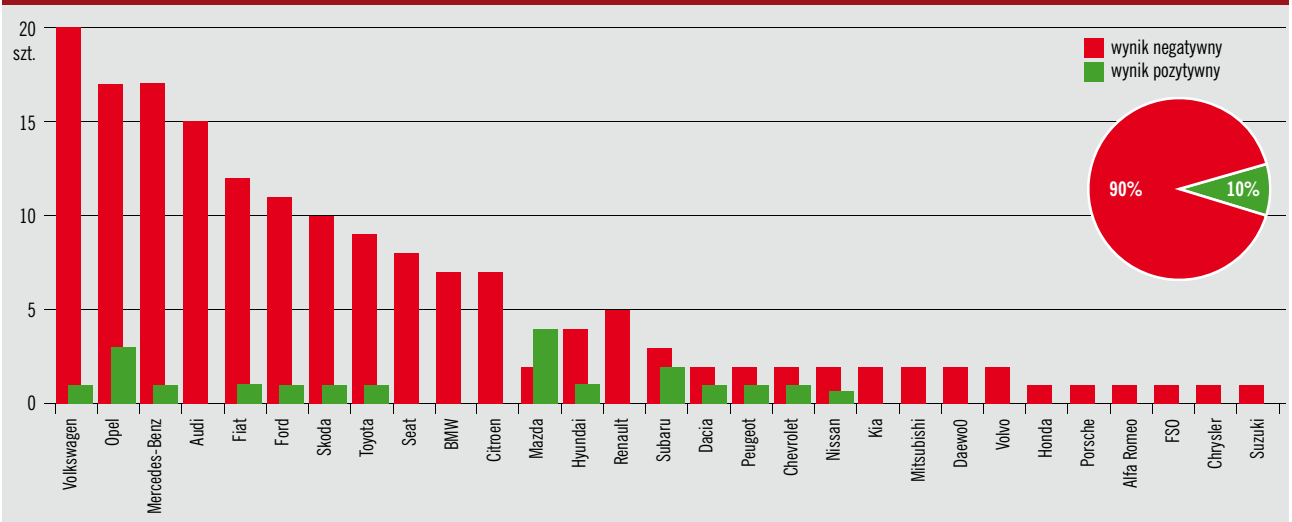
FS Makulski (Piła)



Premio Jacex (Kołobrzeg)



FS Lenarciak (Białystok)

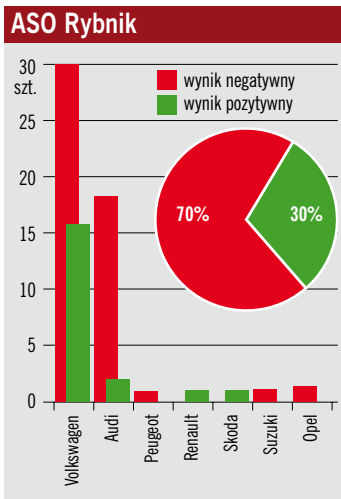


nych u jej autoryzowanego dealera, czyli u niego obsługiwanych i w znacznej części tam też kupionych. Stosunek samochodów sprawnych do ogółu skontro-

lowanych wyniósł 16:40 dla VW i 2:13 dla Audi.

W sumie w badaniach wzięło udział 1279 samochodów, z czego 272 mia-

ło poprawną (co nie znaczy, że idealną) geometrię ustawienia kół. Natomiast w 1007 rzeczywiste parametry nie mieściły się w tolerancjach fabrycznych.



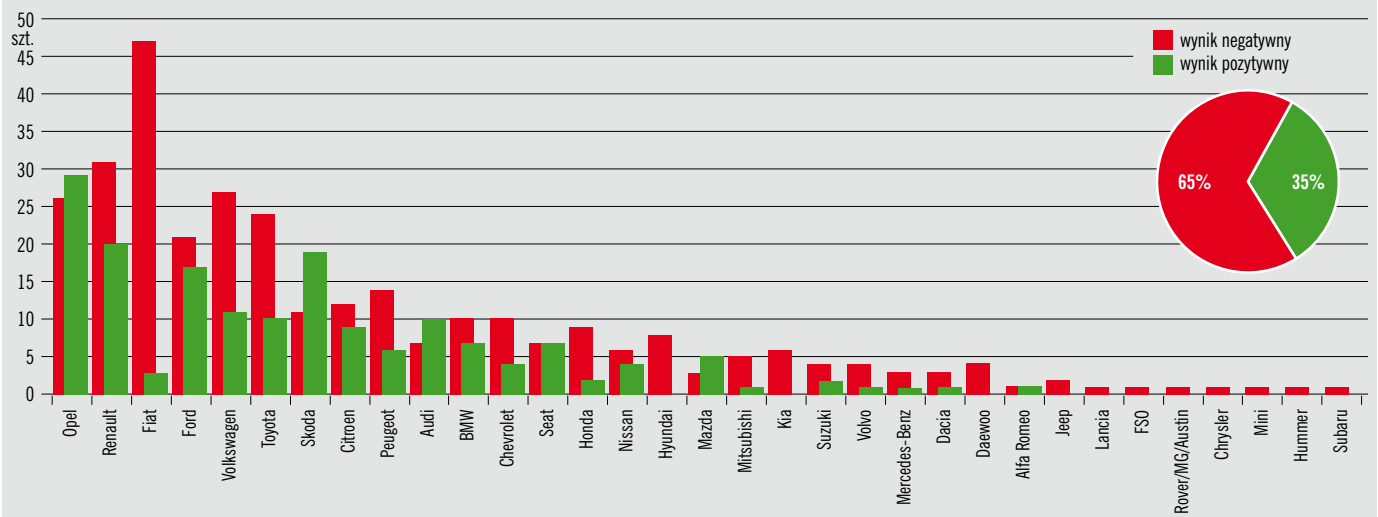
się na dwukrotnie większej liczbie parametrów, a zwłaszcza na wszystkich.

Marka Fiat uzyskała sumaryczny wynik 5,07% samochodów z prawidłową geometrią, Mercedes – 6,39%, Hyundai – 6,67%. Negatywnym rekordzistą okazała się KIA, gdzie na 11 samochodów wszystkie miały koła ustawione wadliwie. Nie brałem przy tym pod uwagę pojazdów, których całkowita liczba w badaniu nie przekraczała 10.

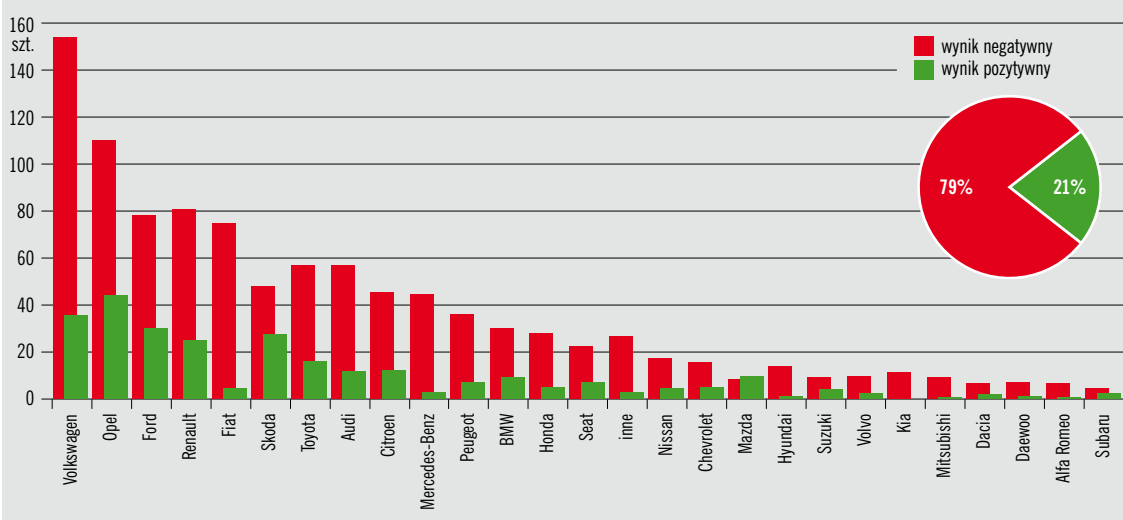
Czy można ten zły stan techniczny pojazdów jeżdżących po naszych drogach generalnie poprawić? Nie zrobią

dań rejestracyjnych, ale on jest obecnie całkowicie wadliwy, skoro dopuszcza do ruchu niesprawne samochody. Władni są go zmienić urzędnicy odpowiednich pionów ministerstwa infrastruktury, lecz nie leży to w rzeczywistym ich interesie. Przetrwali na swych fotelach już wielu ministrów i to głównie dlatego, iż nic się w podległych im sprawach nie dzieje. Podobnie funkcjonują organizacje zrzeszające SKP, bo reprezentują przedsiębiorców bardziej zainteresowanych obniżką kosztów swej działalności niż jej ogólnospołeczną misją.

Premio TobGum (Bytom)



Wyniki sumaryczne ze wszystkich serwisów



Zakres tej kontroli obejmował tylko 6 podstawowych wielkości: zbieżności całkowite – przednią i tylną oraz kąty pochyleń wszystkich kół. Wyniki byłyby zapewne jeszcze gorsze, gdyby oprócz

tego sami kierowcy, bo przeważnie nie są świadomi istniejących zagrożeń do czasu ich ujawnienia się w tragicznych realiach. Decydującą rolę powinien tu odgrywać system obowiązkowych ba-

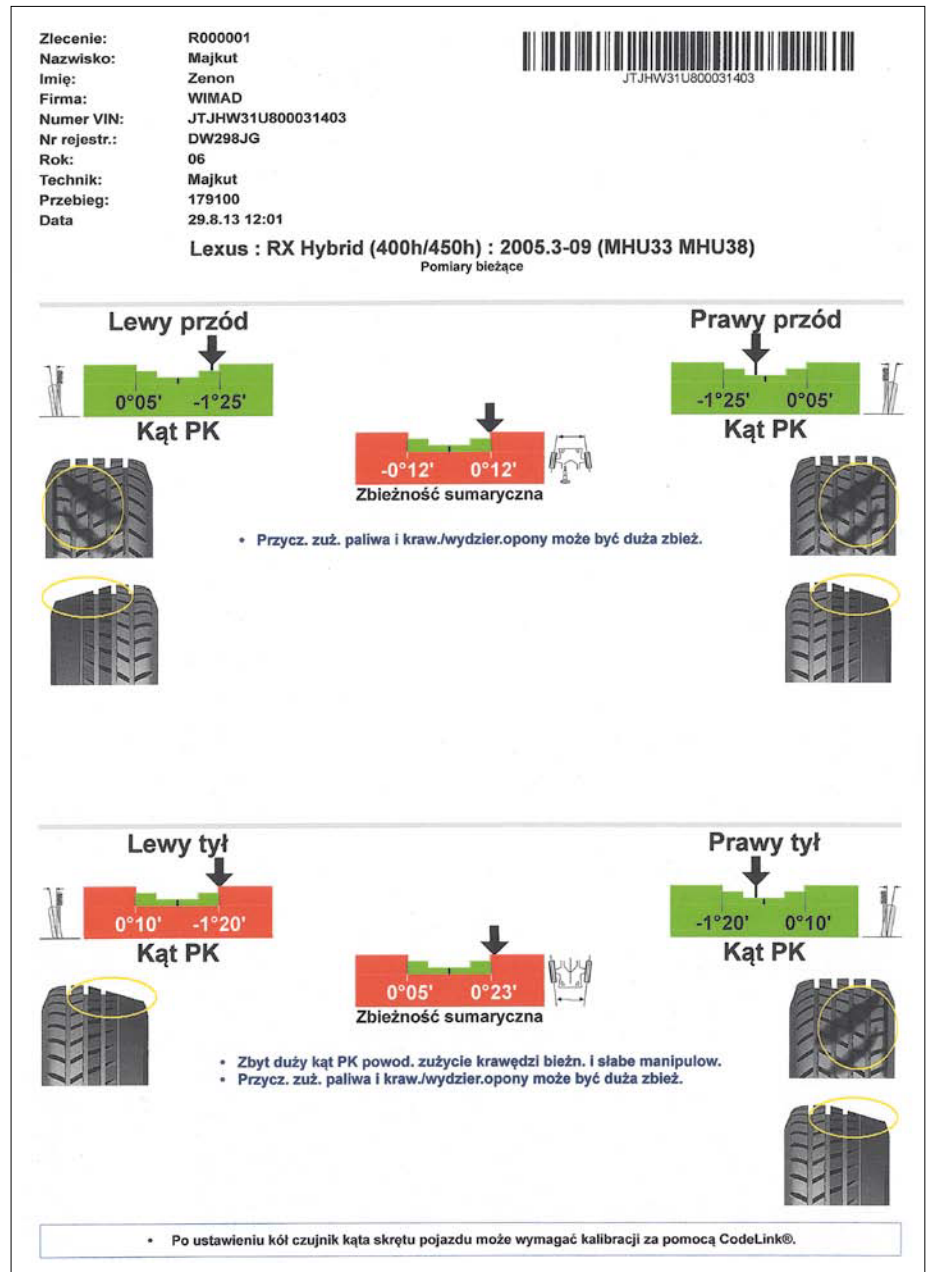
Sporo do zrobienia mają też w tej sprawie sami producenci samochodów, niezbyt obecnie zainteresowani systemem korygowania produkcyjnych i aftermarketowych usterek w tym właśnie

zakresie. Na przykład w prawie 90% współczesnych modeli samochodów kąt WOZ nie posiada możliwości regulacji, czyli szans naprawy fabrycznego błędu. A takie zdarzają się niestety, lecz nikt za ich monitorowanie nie płaci. Po odbiorze auta i jego zarejestrowaniu wszelkie reklamacje użytkowników okazują się u nas zwykle nieskuteczne.

Według portalu Professional Tool & Equipment przez cały rok 2013 w USA wezwano z powodu różnych usterek zagrożających bezpieczeństwu na drogach kilka milionów samochodów praktycznie wszystkich seryjnych producentów na tzw. akcje nawrotowe, czyli po prostu naprawcze. NHTSA (*National Highway Traffic Safety Agency*) na usterki związane z układem kierowniczym i zawieszonymi, po których usunięciu należy zmierzyć i wyregulować geometrię ustawienia kół, wezwwała kilkaset tysięcy aut. To jest dużo, nawet w odniesieniu do globalnej skali produkcji motoryzacyjnej. U nas nie jest to problemem, bo UKOiK po prostu się na tym nie zna, a ITD woli pomagać policji w wystawianiu mandatów niż kontrolować faktyczny stan pojazdów. Poza tym nie dysponuje odpowiednią bazą diagnostyczną.

Jedyną pozytywną perspektywę wyznacza coraz lepszy stan świadomości kierowców prywatnych i firmowych samochodów, a także ich rosnące motywacje ekonomiczne. Być może te właśnie czynniki zmuszą z czasem odpowiednie państwowe służby, by też „włączyły myślenie”.

FOT. WIMAD



PRZYKŁADOWY PROTOKÓŁ BADANIA