

Dlaczego wzrosła ilość wypadków? - rozważania dr inż. Tomasza Targosińskiego z ITS



nr 3/2012 (I) 21 stycznia 2012

Jedź

bezpiecznie



CO TYDZIEŃ DO POBRANIA NA STRONIE www.e-jedzbezpiecznie.pl

SALON SAMOCHODOWY
Volkswagen Jetta



wrażenia z jazdy
wyposażenie
testy EuroNCAP
bezpieczeństwo dzieci
dane techniczne

ALTERNATYWA



PREMIERA TYGODNIA
Renault Koleos Bose Edition



NOWOŚCI 2012 cz. 3
Citroen • Mazda • Skoda



TESTY ZDERZENIOWE EURONCAP
Mercedes Klasa B



Bezpieczna droga
z radami SpongeBoba



Zachowaj standard

- Bezpieczeństwo i mobilność dla wszystkich
- Kandydaci do tytułu Samochód Roku 2012
- Opel i BMW wzywają do serwisu

Pamiętaj! Bezpośrednio po wypadku zadzwoń pod **NUMER ALARMOWY 112** i poinformuj o zdarzeniu.

ZAPRASZAMY DO WSPÓŁPRACY

**BEZPIECZNE DZIECKO
W PODRÓŻY I NA DRODZE**

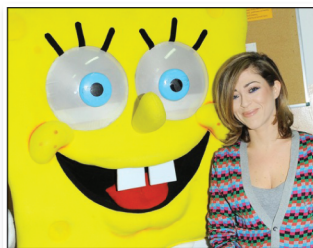
Warsztaty Edukacyjne • Pikniki Rodzinne • Panele Dyskusyjne





Bezpieczna droga z radami SpongeBoba

W ramach akcji „Bezpieczna droga z radami SpongeBoba” uczestniczyliśmy w jednej z lekcji prowadzonych dla dzieci ze szkół podstawowych. Podczas zajęć funkcjonariusze Biura Ruchu Drogowego KGP omówili przepisy związane z samodzielnym poruszeniem się po mieście, jazdą na rowerze oraz podróżowaniem w samochodzie. W prowadzeniu lekcji pomagał SpongeBob - postać z kreskówki nadawanej przez stację Nickelodeon, która jest współorganizatorem akcji. I jak zwykle dzieci pozytywnie zaskoczyły prowadzących poziomem swojej wiedzy o brd, wytykając jednocześnie błędy popełniane przez... swoich rodziców. ■



Natalia Kukulska, piosenkarka, ambasadorka akcji, mama Jana i Ani:

„Raz nie zapięłam Ani w foteliku, bo pomyślałam sobie, że jedziemy tylko do sklepu blisko domu. I nagle wyjechał mi rowerzysta tak, że musiałam gwałtownie zahamować. Ania, która miała wtedy ze dwa lata, wypadła mi z tego fotelika. Na szczęście nic się jej nie stało, ale byłam bardzo wściekła na swoją głupotę. I tak nauczyłam się na zawsze, że przy zapinaniu pasów nie ma nic na chwilkę”.



Bezpieczeństwo i mobilność dla wszystkich

Jeszcze przez kilka tygodni, do 1 marca, można zgłaszać swoje prace do 12. edycji programu Renault „Bezpieczeństwo i mobilność dla wszystkich”. Tym razem konkurs odbywa się pod hasłem „Twój pomysł, Twoja inicjatywa” i polega na opracowaniu i przeprowadzeniu lokalnej kampanii podnoszącej bezpieczeństwo na drodze. Alternatywnie można przygotować akcję promującą ekologiczne sposoby przemieszczania się po drogach. Ich autorami mogą być wyłącznie dzieci ze szkół podstawowych ze swoimi opiekunami.

Spośród nadesłanych prac wybranych zostanie 5 finalistów, którzy rywalizować będą o reprezentowanie Polski w międzynarodowej edycji konkursu w Paryżu. Wyjazd ten połączony będzie z wycieczką do tamtejszego EuroDisneylandu.

Formularz zgłoszeniowy, regulamin konkursu oraz bieżące informacje znajdują się na stronie pod adresem www.bezpieczenstwo.renault.pl ■



obserwacje



Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji przygotowuje rozporządzenie w sprawie postępowania z kierowcami naruszającymi przepisy ruchu drogowego. Krótko mówiąc chodzi o taryfikację mandatów i punkty karne, a jeszcze krócej o zaostreżenie tych obowiązujących obecnie. I wbrew potocznej opinii nie jest to karząca odpowiedź rządu na nie najlepszy stan bezpieczeństwa na polskich drogach w ubiegłym roku. MSWiA, przy współpracy z innymi resortami i jednostkami samorządowymi, pracuje nad nim już od kilku miesięcy. Co prawda przez to, że każdy z nich ma jakieś uwagi to ich rozpatrzenie odsuwa w czasie zakończenie prac. Jednak powinno to zagwarantować lepsze przystosowanie zapisów do realiów życia codziennego.

Choć będzie to mało popularne stwierdzenie, całkowicie popieram ten zamiar. A to tylko dlatego, że nadal większość kierujących z zasady nie przestrzega przepisów ruchu drogowego. I niestety, jak pokazują doświadczenia z innych krajów, najlepszą formą edukacji jest mocniejsze uderzenie po kieszonkach, chociaż i tak u nas robione to jest bardzo delikatnie.

W przygotowywanym rozporządzeniu pojawiają się wreszcie kary za powszechne grzechy polskich kierowców, jak np. blokowanie skrzyżowania bez możliwości kontynuowania jazdy. Ciekaw tylko jestem jak będzie z ich egzekwowaniem.

Zapraszam do lektury
Maciej Kalisz
redaktor naczelny

Utrzymaj standard

Obok budowy i modernizacji infrastruktury drogowej nie mniej ważne jest jej bieżące utrzymanie. Kompleksowy model jej zarządzaniem wprowadzono na 54 kilometrowym odcinku drogi ekspresowej S3 pomiędzy węzłami Klucz i Myślibórz.



foto: GDDKiA

Na bieżące zarządzanie infrastrukturą drogową składa się szereg czynników. Do stałych należy m.in. „pozimowy” przegląd stanu nawierzchni drogi i w razie konieczności uzupełnienie powstałych ubytków, utrzymanie zieleni na pasie drogowym oraz odśnieżanie i posypywanie środkami rozpuszczającymi śnieg. Do różnych związanych są przede wszystkim z nieprzewidywanymi sytuacjami, jak naprawa barier energochłonnych po kolizji.

Do tego wszystkiego dochodzą co najmniej raz dziennie objazdy drogi.

Za każdy z tych elementów odpowiada osobny podmiot gospodarczy wyłoniony w drodze przetargu lub zarządcą drogi we własnym zakresie.

Inaczej sytuacja wygląda na odcinku drogi ekspresowej S3 ze Szczecina do Gorzowa. Tamtejszy oddział GDDKiA wdrożył system „Utrzymaj Standard”, który zakłada powierzenie tych wszystkich prac jednej firmie. Jej zadania i czas wykonania są precyzyjnie określone, a każde odstępstwo powoduje naliczanie punktów karnych.

Wybrana firma otrzymała do dyspozycji tzw. Obwód Utrzymania znajdujący się przy

węźle Pyrzyce. Na jego terenie znajdują się m.in. magazyny, garaże i budynek administracyjny, zaś odpowiedni sprzęt i materiały do utrzymania firma musi zapewnić sobie sama. Pełniony jest również całodobowy dyżur telefoniczny (669 979 979). Dodatkowo pojazd patrolowy tej firmy, co 2 godziny w dzień i co 4 w nocy, musi przejechać każdy odcinek drogi.

Na objętym systemem fragmencie S3 znajdują się po dwie jezdnie z dwoma pasami ruchu, cztery dwupoziomowe, bezkolizyjne węzły, szereg wiaduktów i technicznych zbiorników wodnych.

Odcinek ten, podobnie jak na pozostałych drogach krajowych, monitorowany jest stale przez system kamer. Obraz z nich można śledzić poprzez stronę www.gddkia.gov.pl (zakładka „Serwis dla kierowców”).

Oprócz kamer wzdłuż dróg krajowych znajduje się sieć stacji meteorologicznych, na których oparty jest aktualny serwis pogody. Jest on dostępny także poprzez stronę internetową GDDKiA.

Równolegle rozbudowywane są tzw. inteligentne systemy transportowe. Dzięki m.in. znakom o zmiennej treści kierowca otrzymuje komunikaty o bieżącej sytuacji na drodze, jak korki, roboty drogowe bądź pogarszające się warunki pogodowe. One także wchodzi w skład elementów wyznaczających standard utrzymania dróg.

źródło: GDDKiA

Kandydaci do tytułu Samochód Roku 2012



Citroen DS5 to już trzeci, współczesny model z tej linii. W poprzedniej edycji konkursu Car Of The Year także w finałowej siódemce znalazły się, wystawione wspólnie, C3 z DS3.

DS5 zadebiutuje w Polsce w marcu, a więc prawdopodobnie już po ogłoszeniu ostatecznych wyników edycji 2012 (5.03). Auto oferowane będzie w tych samych poziomach wyposażenia co pozostałe modele z tej linii: Chic, So Chic i Sport. Inną ich cechą wspólną jest fakt, że wszystkie otrzymały w testach zderzeniowych EuroNCAP 5 gwiazdek.

Pod maską, do wyboru, silnik benzynowy 1.6 THP o mocy 155 lub 200 KM lub wysokoprężny 2.0 HDi 160 KM (także w wersji Hybrid4 o mocy 200 KM i napędem na cztery koła) lub ekologiczny e-HDi 1.6 110 KM.

Ten ostatni został wyceniony przez Citroena najniżej - kosztować będzie 99 900 złotych. Najdroższym będzie model Hybrid4 (tylko w wersji wyposażenia So Chic) za 143 200 zł. ■



foto: Citroen



Wydawca:

MacKalStudio

Redaktor Prowadzący:

Maciej Kalisz

Reklama:

tel. 602-186-273

reklama@e-jedzbezpiecznie.pl

Adres redakcji:

„Jedź Bezpiecznie”

ul. Staszica 7/9 lok. 4

01-188 Warszawa

redakcja@e-jedzbezpiecznie.pl

www.e-jedzbezpiecznie.pl

Za treść reklam i ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

Redakcja zastrzega sobie prawo do redagowania i skracania nadsyłanych tekstów oraz nie zwracania niezamówionych materiałów. Wszelkie prawa zastrzeżone.

Przedruk całości bądź fragmentów w jakiegokolwiek formie wymaga pisemnej zgody wydawcy.



www.dekadabrd.pl

28.01.2012 - w kolejnym wydaniu m.in.

EuroNCAP • Mercedes Klasa C

SALON SAMOCHODOWY • Peugeot 3008

NOWOŚCI 2012 • część 4

Subaru i BMW wzywają do serwisu

foto: wikipedia/BMW



SUBARU FORESTER I IMPREZA

Subaru Import Polska powiadomił Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów, że w niektórych modelach Forester wyprodukowanych w Japonii w okresie od 2003 do 2008 roku i Impreza wyprodukowanych w Japonii w okresie od 2001 do 2007 roku istnieje zwiększone prawdopodobieństwo wystąpienia korozji wahacza przedniego. W skrajnych przypadkach może dojść do niestabilności toru jazdy.

Na rynku polskim kampanią naprawczą objętych jest 2 701 samochodów marki Subaru Forester i Impreza (lista numerów VIN dostępna jest na stronie www.uokik.gov.pl).

Subaru poinformuje pierwszych właścicieli samochodów listem poleconym o zagrożeniu i konieczności zgłoszenia się do punktu serwi-

sowego, w celu usunięcia ewentualnej usterki. Pozostali właściciele samochodów marki Subaru Forester i Impreza, objętych przedmiotową kampanią, powinni zgłosić się do autoryzowanego punktu serwisowego Subaru.

Informacji związanych z kampanią serwisową udziela Subaru Import Polska, tel. 12 687-43-00, www.subaru.pl.



MINI I MINI COUNTRYMAN

BMW Vertriebs GmbH Oddział w Polsce powiadomił UOKiK, że w niektórych samochodach marki MINI i MINI Countryman z silnikami benzynowymi (wyprodukowanych w Wielkiej Brytanii w okresie od 07.11.2006 do 18.01.2011), na skutek długotrwałego działania wysokiej temperatury w komorze silnika na

plastikową obudowę pompy może dojść do uszkodzenia jej wtyczki elektrycznej. Usterka spowoduje aktywację komunikatu ostrzegawczego o zmniejszeniu efektywności chłodzenia. Prawdopodobieństwo pojawienia się uszkodzenia wtyczki elektrycznej pompy jest bardzo małe.

BMW AG nie wyklucza możliwości wystąpienia krótkiego zwarcia i dodatkowego stopienia wtyczki w wypadku pozostawienia zamontowanej pompy w długiej perspektywie czasowej. Informuje jednocześnie, iż usterka nie stwarza poważnego zagrożenia dla życia i zdrowia, i wprowadza przedmiotową akcję nie traktując jej jako przywoławczą.

Na rynku polskim kampanią naprawczą objętych jest 477 samochodów marki MINI i MINI Countryman (lista numerów VIN dostępna jest na stronie www.uokik.gov.pl).

Producent poinformował pierwszych właścicieli samochodów listem poleconym o możliwości wystąpienia usterki oraz zaprosił do kontaktu z punktem serwisowym w celu umówienia wizyty i usunięcia ewentualnej usterki. Pozostałym właścicielom modeli objętych przedmiotową kampanią, zaleca się kontakt z autoryzowanymi punktami serwisowymi, których lista dostępna jest na stronie internetowej www.bmw.pl.

Informacji związanych z kampanią serwisową udziela BMW Vertriebs GmbH Oddział w Polsce, tel. 22 579-88-00.

BAGAŻNIKI BOXY ŁANCUCHY



gdziekolwiek jedziesz



www.aurus.info.pl

LISTA DEALERÓW

Andrychów, „Goliat”, Krakowska 117A, tel. 875 95 01 • Białystok, „Gres”, ul. Andersa 56, tel. 662 31 39 • Bielsko-Biała, „Grafitti”, Stojalowskiego 41, tel. 812 58 45 • Bydgoszcz, „Auto Marek Bis”, Marcina Orłowicza 25, tel. 373 51 17 • Chorzów, „Sklep”, Styczńskiego 11/2, tel. 0604 911 718 • Częstochowa, „Bax”, Warszawska 81/83, tel. 324 55 54 • Gdynia, „Auto Tour”, ul. Witomińska 32, tel. 620 32 61 • Gorzów, „Sobi”, Raclawicka 2, tel. 729 72 55 • Jaworzno, „Sklep”, Wojska Polskiego 15, tel. 616 85 45 • Jelenia Góra, „Rabat”, Sobieskiego 19, tel. 752 68 13 • Kalisz, „CEKOTOF”, Chopina 24, tel. 767 30 30 • Katowice, „Taurus Support”, Chorzów, Zielony Ząbek 1, tel. 511 001 077 • „Sklep”, Andrzejka 13, tel. 251 51 63 • „Voyager”, Polska 29, tel. 252 68 53 • Kielce, „Sklep”, Sandomierska 192, tel. 344 64 51 • Koszalin, „Franter”, Gnieźnieńska 19, tel. 341 13 33 • Kraków, „I F I”, Przybyszewskiego 12, tel. 638 49 48 • „Sklep”, Prądnicka 79, tel. 416 20 08 • Legnica, „DHR”, ul. Jaworzyńska 118, tel. 862 06 01 • Leszno, „Klinika Aut”, Pomorska 12, tel. 500 350 722 • Lublin, „Katop”, Iwanowa 5, tel. 746 17 10 • Lublin, „Remar”, Borelowskiego 45, tel. 524 05 21 • Łódź, „Cubik”, Miłkowska 2, tel. 684 06 90 • „Bocars”, ul. Dąbrowskiego 17/21, tel. 664 223 988 • Nowy Sącz, „Pulsbyty”, Al. Wolności 10, tel. 443 71 35 • Nowy Targ, „Bemal”, Wakundzka 16, tel. 266 92 26 • Olkusz, „Taurus-Car”, Pstrowskiego 12, tel. 535 33 03 • Opole, „Sklep”, Partyzancka 65/1, tel. 457 57 07 • „Sport”, Tyśiąclecia 6, tel. 455 23 63 • Ostrów Wlkp., „Sklep”, Gorzyce, Ostrowska 738, tel. 734 71 27 • Poznań, „Taurus Bagażnik”, Głogowska 98, tel. 864 34 19 • „Bagda”, Wieruszowska 10, tel. 867 89 65 • Pruszków, „Dibag”, Al. Jerozolimskie 451, tel. 728 19 18 • Przemyśl, „Bax-Bis”, Ostrow 245, tel. 671 04 08 • Pszczyna, „Tansa-M”, ul. Bratnia 3, tel. 210 12 10 • Radom, „Sklep”, Kellies-Krausa 9, tel. 389 56 39 • Rzeszów, „Axel Sport”, ul. Lwowska 61, tel. 857 85 80 • „Max”, ul. Witosa 15A, tel. 859 50 75 • Sanok, „ST Plus”, Krakowska 190, tel. 464 64 44 • Sosnowiec, „Box”, Moniuszki 15A, tel. 785 51 21 • Szczecin, „Moto Akces”, Jagiellońska 27, tel. 484 15 26 • Tarnów, „Tarlant”, Pracy 9, tel. 621 00 16 • Warszawa, „Taurus” – filia, Bitwy Warszawskiej 1920 r. 11, tel. 823 86 36 • „Taurus” – filia, Polczyńska 51, tel. 665 99 24 • „Taurus” – filia, Al. Prymasa Tyśiąclecia 76/5, tel. 823 86 36 • „Otobagaznik”, ul. Kasprzaka 29/31, tel. 389 65 47 • „Hossa”, Miedziana 12, tel. 890 09 86 • „All Mot”, Korkowa 44, tel. 815 83 33 • Wrocław, „MCM”, Legnicka 62, tel. 351 23 71 • „MCM Mroziński”, Słężna 146 – obok stacji SHELL, tel. 337 20 73

TAURUS
gdziekolwiek jedziesz™

ul. Plebiscytowa 200, 43-190 MIKOŁÓW
tel. (32) 322-13-84, 226-07-84

Generalny przedstawiciel w Polsce firmy

THULE
i wielu innych

Marta Turska, specjalista ds. PR, Citroen Polska:

„Citroen w tym roku wprowadzi na polski rynek dwie nowości. Pierwszą z nich będzie Citroen DS5, trzeci produkt z linii DS. Model ten jest odpowiedzią dla klientów poszukujących nowych wrażeń w segmencie premium. DS5 oferuje niebanalną sylwetkę, stylowe wykończenie oraz najnowsze technologie. Citroen DS5 to dla Marki inauguracja technologii Hybrid4 - układu napędowego typu full-hybrid, który łączy osiągi silnika Diesla HDi ze skutecznością napędu elektrycznego (200 KM, 4 koła napędowe) Citroen DS5 zadebiutuje w Polsce w marcu b.r.

Kolejną nowością wprowadzaną na polski rynek będzie Citroen C4 Aircross. Ten kompaktowy SUV dostępny z napędem na jedną lub obie osie, będzie łączył zalety samochodu terenowego z komfortem i przyjemnością podróżowania, który oferuje samochód kompaktowy. Citroen C4 Aircross pojawi się w Polsce w czerwcu 2012”. ■



Citroen

O tym co nas czeka

W 2012 roku

część 3

Klaudyna Gorzan, główny specjalista ds. PR, Skoda Auto Polska:

„Skoda w roku 2012 wprowadza na rynek kilka nowości. Pierwsza to model Citigo który swoją premierę w wersji 5 drzwiowej będzie miał na Targach Motoryzacyjnych w Genewie. W Polsce Citigo trafi do sprzedaży w połowie 2012 roku.

Druga to model który pozycjonowany jest pomiędzy Fabią, a Octavią, a finalnie mający zastąpić Octavię Tour. Jego premiera również na salonie Genewskim, gdzie oficjalnie poznany jego nazwę”. ■



Skoda

Magdalena Węglewska, Dyrektor PR, Mazda Motor Poland:

„W 2012 roku zostanie zaprezentowana Mazda CX-5. Pierwsze samochody pojawią się w salonach sprzedaży już w kwietniu.

CX-5 to pierwszy samochód z nowej generacji pojazdów Mazdy, który łączy w sobie zabawę, bezpieczeństwo i odpowiedzialność ekologiczną. To także pierwszy model, w którym zastosowano wszystkie najnowsze technologie Mazda SKYACTIV: silniki, skrzynie biegów, nadwozie i podwozie.

Pod maską znajdziemy jeden z 3 oszczędnych silników czterocylindrowych: 2 diesla i 1 benzynowy, połączone z 6-biegowymi przekładniami ręcznymi lub automatycznymi i dalej z napędem na obie osie (AWD) lub oś przednią (FWD). Wszystkie modele wyposażone są w i-stop, system automatycznego wyłączenia silnika zapewniający najszybszy na świecie rozruch.

W CX-5, po raz pierwszy w historii motoryzacji, zastosowa-

no wysokowytrzymałą stal 1800 MPa. Aby obniżyć masę o minimum 100 kg, inżynierowie szukali potencjalnych miejsc do optymalizacji w taki sposób, aby zyskiwała na niej sztywność nadwozia i bezpieczeństwo pasażerów.

Auto dysponuje również wieloma systemami aktywnymi: układ automatycznego hamowania Smart City Brake Support, Lane Departure Warning System, Rear Vehicle Monitoring i High Beam Control System.

Podstawą nowego wyglądu modeli Mazdy jest innowacyjny język projektowy „KODO - Dusza Ruchu”. ■



Mazda

foto: Citroen, Mazda, Skoda

Renault Koleos Bose Edition

Salony Renault rozpoczęły przyjmowanie zamówień na limitowaną wersję Koleosa - Bose Edition. Auto oficjalnie trafi do sprzedaży w marcu.

Bose Edition bazuje na modelu z najsłabszą odmianą silnika wysokoprężnego dCi 2.0 (150 KM) z 6-biegową skrzynią manualną i wersji wyposażenia Dynamique.

Jego najważniejszym wyróżnikiem jest zaprojektowany specjalnie do wnętrza Koleosa system nagłośnieniowy firmy Bose. Składa się na niego m.in. 7 głośników, subwoofer, wzmacniacz cyfrowy, odtwarzacz CD MP3, bluetooth oraz panel złącza USB i Jack.

Na zewnątrz auta dodano napisy „Bose”, obudowy lusterek w kolorze aluminium oraz przyciemniane szyby z tyłu. Wewnątrz znajdziemy m.in. aluminiową listwę na progach z logo „Bose”, elementy ozdobne polakierowane na czarno oraz tapicerkę tekstylną-skórzaną z szarymi przeszyciami.

Wśród opcji wybierać można m.in. 18-calowe obręcze aluminiowe, reflektory bi-ksenonowe, panoramiczny dach oraz podgrzewanie przednich siedzeń.

Nadwozie limitowanej wersji dostępne będzie w pięciu kolorach.

Renault Koleos w wersji wyposażenia Dynamique kosztuje 115 100 złotych, w Bose Edition o 2,5 tys. złotych więcej. ■



Wybrane dane techniczne

silnik:	2.0 dCi 150 KM
rodzaj wtrysku:	bezpośredni
pojemność silnika:	1995 cm ³
moc maksymalna:	150 KM (110 kW)
maks. moment obr.:	320 Nm 2000 obr/min
prędkość maksymalna:	182 km/h
skrzynia biegów:	manualna, 6-biegowa
przyspieszenie:	
od 0 do 100 km/h	10,4
średnie zużycie paliwa:	
(cykl miejski)	7,5 litra na 100 km
(cykl poza miastem)	5,7 litra na 100 km
(cykl mieszany)	6,4 litra na 100 km
średnia emisja CO ₂ :	166 g/km
pojemność zbiornika:	65 litrów
zawieszenie przód:	kolumny McPherson
tył:	wielowahaczowe



prezentowany model

wyposażenie: Bose Edition
silnik: 2.0 dCi (150 KM)
cena: 117 600 złotych

foto: Renault

niezawodny od lat płyn do chłodnic



borygo

www.borygo.pl



BORYSZEW S.A.
ERG



Informacje EuroNCAP

Bezpieczeństwo (wyposażenie):

Testowany model wyposażony był w przednie poduszki powietrzne kierowcy i pasażera, w boczne poduszki chroniące jednocześnie głowę i tułów (przód), przednie pasy bezpieczeństwa z napinaczami i ogranicznikiem napięcia, sygnalizację niezapiętych pasów dla wszystkich miejsc, system mocowania fotelików Isofix na tylnej kanapie z górnym punktem kotwienia oraz układ ESP.

foto: archiwum redakcji/EuroNCAP

Mercedes Klasa B

Mercedes Klasy B (W 246) to kolejny samochód wysoko oceniony w ostatnich testach zderzeniowych EuroNCAP (listopad 2011). Podobnie było z I-generacją tego modelu w 2006 roku. W alfabecie Mercedesa, choć umieszczony jest pomiędzy autem miejskim, a klasą średnią, oznacza kompaktowego minivana.

Obecna na rynku II-generacja zadebiutowała na ubiegłorocznym salonie samochodowym we Frankfurcie. Mierzy teraz

4359 mm długości (rozstaw osi 2699 mm), 1786 mm szerokości bez lusterek i 1557 mm wysokości. Bagażnik ma od 486 do 1545 litrów pojemności.

Gamę jednostek napędowych tworzy jeden silnik benzynowy 1.6 o mocy 122 lub 156 KM oraz jeden wysokoprężny 1.8 o mocy 109 lub 136 KM. Wszystkie oparte są na ekologicznych rozwiązaniach BlueEFFICIENCY obejmujących m.in. funkcję pracy silnika „Start-Stop”.

Fabrycznie wszystkie silniki współpracują z 6-biegową skrzynią mechaniczną. Opcjonalna przekładnia 7G-DCT dostępna będzie w pierwszym kwartale tego roku.

Wyposażenie auta obejmuje m.in. czujnik monitorowania zmęczenia kierowcy Attention Assist i radar odległości Collision Prevention Assist, a za dopłatą system Pre-Safe i Parktronic.

Nowa Klasa B to wydatek rzędu od 97 900 do 108 500 złotych. ■

Komentarze specjalistów z EuroNCAP

Bezpieczeństwo dorosłych	Mercedes Klasy B wyposażono w system PRE-SAFE, który „przygotowuje” podróżujące nim osoby do kolizji. W trakcie zderzenia czołowego i boczego system ten został odłączony. W teście zderzenia czołowego za ochronę kierowcy przyznano maksymalną ilość punktów, a w przypadku pasażera siedzącego z przodu poziom ochrony na wysokości nóg oceniono jako „zadowalający”. Poziom ochrony jest taki sam bez względu na wzrost i wagę siedzących z przodu osób oraz ustawienie foteli. W teście zderzenia bocznego przyznano maksymalną ilość punktów. Przy zderzeniu bocznym poziom ochrony na wysokości klatki piersiowej oceniono jako „zadowalający”. Konstrukcja przednich foteli i zagłówków zapewnia dobrą ochronę kręgosłupa szyjnego podczas uderzenia w tył auta.
Bezpieczeństwo dzieci	Za poziom ochrony 3-letniego dziecka przyznano maksymalną ilość punktów. W trakcie zderzenia czołowego i boczego głowy obu manekinów dzieci były odpowiednio chronione. Przednią poduszkę powietrzną pasażera można dezaktywować wyłącznie poprzez ustawienie na tym miejscu firmowego fotelika Mercedesa z transponderem. Ograniczenie to nie spotkało się z aprobatą specjalistów z EuroNCAP. Ostrzeżenie przed ustawieniem na tym miejscu fotelika dziecięcego tyłem do kierunku jazdy bez wcześniejszego dokonania dezaktywacji jest wystarczająco czytelne.
Ochrona pieszych	Konstrukcja zderzaka zapewnia optymalną ochronę nóg potraconej osobie. Przednia krawędź maski silnika nie zapewnia żadnej ochrony potraconej osobie. Znaczna powierzchnia pokrywy silnika zapewnia optymalną ochronę głowy potraconego dziecka, w mniejszym stopniu głowy osoby dorosłej.
Systemy podnoszące bezpieczeństwo	Standardem wyposażenia każdej wersji jest sygnalizacja niezapiętych pasów dla wszystkich miejsc i układ ESP.

Mercedes Klasa B

Ocena EuroNCAP: ★★★★★

Bezpieczeństwo dorosłych: 35 pkt./97 %

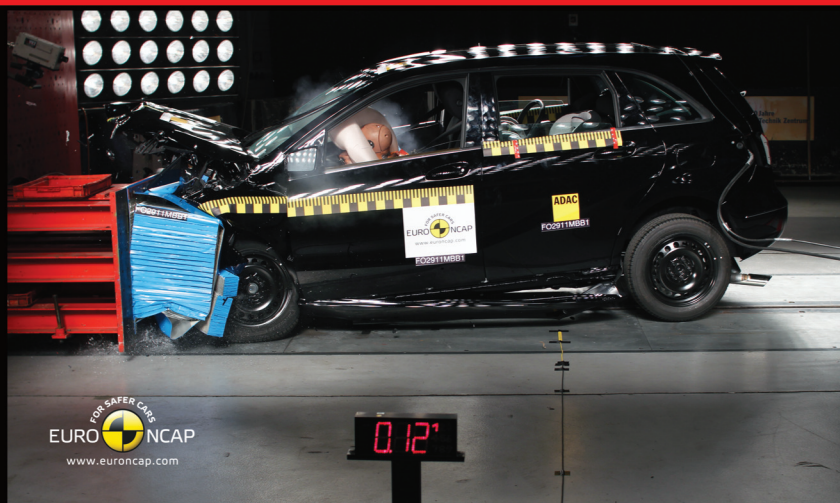
Bezpieczeństwo dzieci: 40 pkt./81 %

Ochrona pieszych: 20 pkt./56 %

Systemy podnoszące bezpieczeństwo: 6 pkt./86 %

Szczegółowe wyniki (w pkt.): zderzenie czołowe kierowca/pasażer 15,8/15,8; boczne 8; uderzenie w słup 7,7; whiplash 3,5; fotelik dziecka 18 m-cy/3 lata: 17,2/16,5; wyposażenie auta 6; ochrona pieszych: głowa 14,1; miednica 0; nogi 6; systemy: ogranicznik prędkości 0; ESP 3; sygnalizacja niezapiętych pasów kierowca/pasażer/tył 1/1/1.

Testowany model: Mercedes Klasa B 200 DCI (LHD), typ nadwozia: 5-drzwiowy hatchback, rok produkcji: 2011, masa: 1475 kg, numer fabryczny (VIN) auta, od którego obowiązują oceny: wszystkie modele od testowanej specyfikacji.



wynik ochrony kierowcy i pasażera przed skutkami zderzenia czołowego (prędkość 64 km/h)



15,8 pkt.



15,8 pkt.

ochrona kierowcy przed zderzeniem bocznym (prędkość 50 km/h) oraz uderzeniem w słup (29 km/h)



8 pkt.



7,7 pkt.

ochrona kręgów szyjnych (prędkość 40 km/h)



3,5 pkt.

▲ kolorystyczna skala ocen bezpieczeństwa kierowcy i pasażera: **dobra** **zadowalająca** **dostateczna** **słaba** **zła**

zderzenie czołowe/ochrona głowy*

styczność kierowcy z poduszką: stabilna

styczność pasażera z poduszką: stabilna

ochrona klatki piersiowej

integralność kabiny pasażerskiej: stabilna

przesunięcie się słupka A: 4 mm

przesunięcie się kierownicy

w dół: nie

w górę: nie

styczność klatki piersiowej z kierownicą: nie

ochrona od miednicy do kolan

styczność z twardymi elementami: nie

obciążenie kolan: nie

ochrona od kolan do stóp

zdeformowanie kabiny w okolicach stóp: nie

cofnięcie pedałów: sprzęgła, 58 mm

wybiecie pedałów: sprzęgła, 21 mm

zderzenie boczne (poduszki)

ochrona głowy: tak

ochrona tułowia: tak

ochrona kręgów szyjnych (fotele przód)

fotel: tapicerka tekstylna, regulacja manualna w 6 płaszczyznach

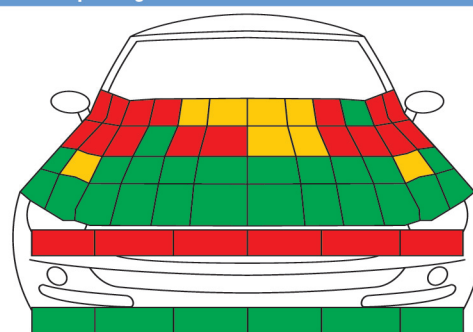
zagłówek: pasywny

zachowanie kształtu: 1 pkt.

ochrona przed odniesieniem urazów

poważnych/średnich/lekich: 2,5/2,5/2,6 pkt.

ochrona pieszego



▲ kolorystyczna skala oceny ochrony pieszego:

zadowalająca

słaba

zła

bezpieczeństwo dzieci



użyte w teście foteliki dla dzieci:

18 m-cy: Romer BabySafe grupa 0+ (montowany tyłem do kierunku jazdy za pomocą bazy Isofix);

3 lata: Romer DuoPlus grupa 1 (mont. przodem do kierunku jazdy za pomocą Isofix z górnym pkt. kotw.);

dezaktywacja poduszki pasażera/informacje: naklejka z tekstem i piktogramem umieszczona trwale na po obu stronach osłony przeciwsłonecznej pasażera;

zderzenie czołowe

ochrona przed wychyleniem głowy w przód:

18 m-cy: chroniona;

3 lata: chroniona;

ochrona przed przeciążeniem głowy:

18 m-cy: dobra;

3 lata: dobra;

ochrona przed przeciążeniem klatki piersiowej:

18 m-cy: dobra;

3 lata: zadowalająca;

zderzenie boczne

ochrona głowy:

18 m-cy: chroniona;

3 lata: chroniona;

przeciążenie głowy:

18 m-cy: dobre;

3 lata: dobre.

* uwaga, nasza redakcja dołożyła wszelkich starań w tłumaczeniu sformułowań używanych przez specjalistów z EuroNCAP; jednakże zastrzegamy sobie prawo do pewnej swobody w interpretacji terminów technicznych oraz ich stałej aktualizacji

Alternatywa



Wydawać by się mogło, że przepis Volkswagena na sukces jest prosty. Bierzymy jeden z najpopularniejszych na świecie hatchbacków, dodajemy spory bagażnik, a nadwozie kształtujemy na wzór limuzyny i odliczamy sprzedane modele.

Tak właśnie jest w przypadku Jetty czy pojawiających się w między czasie Vento i Bory. Jednak dane dotyczące ich wysokiej sprzedaży pochodzą głównie z USA i dalekiego Wschodu. A jak jest w Europie wystarczy popatrzeć na ulice. Najczęściej spotykanymi modelami Volkswagena, wszystkich generacji, jest Golf i Passat. I to jest najdziwniejsze, bo Jetta to taki model w rozkroku pomiędzy nimi. Z jednej strony bazuje na Golfie, z drugiej pod względem wyglądu i funkcjonalności bliżej mu do Passata.

Oczywiście nie dotyczy to tylko Volkswagena, ogólnie w Europie sedany cieszą się zdecydowanie mniejszą popularnością. Zresztą fani marki z Wolfsburga mogą jeszcze wybierać pomiędzy Golfem kombi z bardziej ustawnym 505-litrowym bagażnikiem, a Passatem w nadwoziu sedan, którego bagażnik mierzy 565 litrów. W tej kategorii Jetta może zaoferować 510 litrów, a po

łożeniu siedzeń - nie ma co ukrywać - mniej funkcjonalną do wykorzystania przestrzeń.

Co ciekawe Jetta przyciągała spojrzenia wielu osób, które najczęściej komentowały testowy egzemplarz „ale ten Passat wygląda super”. I nie mam co się dziwić, bo o ile przód nawiązuje do Golfa, a nawet Polo, to linie boków i tyłu nasuwają skojarzenie z limuzyną z wyższej półki.

Wewnątrz mamy oczywiście 100 procentowego, czytaj zunifikowanego, Volkswagena. Począwszy od kształtu kokpitu i rozmieszczeniu przycisków, a na użytych materiałach kończąc w każdym jest tak samo, czyli nudno. Co prawda sytuację ratuje jasna tapicerka tekstylna łączona ze skórą, drewnopodobne wstawki na kokpicie i bocznych drzwi oraz bezkluczowy system rozruchu silnika. Szkoda tylko, że za cenę aż 4710 złotych otrzymujemy elektryczny szyberdach zamiast pełnego dachu zachodzącego na II rząd siedzeń.

A skoro jesteśmy przy dopłatach. Za jedyne 990 złotych dokupimy pakiet obejmujący m.in. czujniki parkowania przód/tył z dodatkową wizualizacją na centralnym wyświetlaczu na kokpicie, autoalarm, podgrzewanie przednich siedzeń (co doceniłem już na jesieni) oraz podgrzewane dysze spryskiwaczy przedniej szyby.

O zawieszeniu i prowadzeniu Jetty można powiedzieć dużo dobrego pod warunkiem, że nie zaliczymy większej dziury. Po prostu montowane tutaj niskoprofilowe opony (225/45 R17) dają się we znaki wszystkim pasażerom auta.

Testowany egzemplarz napędzany był najsłabszym silnikiem wysokoprężnym TDI 1.6 z filtrem cząstek stałych DPF o mocy 105 KM. Przy najmniej w cenniku nie wygląda on najlepiej w zestawieniu z nowoczesnym silnikiem benzynowym TSI, który przy tej samej mocy ma zaledwie 1.2 litra pojemności. W tej sytuacji wybrałbym jednak TSI 1.4 122 KM. A dlaczego? Bo

prezentowany model

wyposażenie: Highline
silnik: 1.6 TDi (105 KM)
cena: 94 490 złotych



■ Wersja „Highline” wyróżnia się m.in. sportowymi fotelami z przodu z regulacją wysokości, podparciem lędźwiowym oraz funkcją podgrzewania. Skrajne miejsca na tylnej kanapie również posiadają wyprofilowania, składany podłokietnik kryje otwór do przewożenia długich przedmiotów.



■ Trójramienna kierownica obszyta skórą zawiera m.in. przyciski do sterowania audio, telefonem GSM, tempomat oraz łopatkę do zmiany biegów w przekładni DSG.



■ 510-litrowy bagażnik można powiększyć składając (dzielone 40/60) oparcie kanapy. Pomagają w tym dzwigniki umieszczone nad krawędzią otworu bagażnika.



■ System bezkluczykowego dostępu do samochodu Keyless Access, obejmujący również przycisk rozruchu silnika Start Engine Stop, wymaga dopłaty 1350 złotych.



■ W panelu nad lusterkiem wstecznym umieszczono pokrętkę do sterowania elektrycznym szyberdachem oraz dodatkowe przyciski z pakietu instalacyjnego telefonu.



■ W obudowie lusterek zewnętrznych umieszczono pas światła kierunkowskazów, ich załączenie sygnalizowane jest kierowcy pojedynczą lampką.



■ Światła przeciwmgłowe zintegrowano z doświetlającymi zakrętą.

współpracuje on, podobnie jak testowany diesel, z 7-przełożeniowym automatem DSG, za który jestem gotowy dopłacić prawie 8 tys. złotych.

Skoro na początku odnosiliśmy się do Golfa i Passata warto porównać ceny. Za „naszą” Jetę w wersji Highline zapłacimy 94 490 zł, a za podobnego Golfa kombi o 200 zł mniej. W przypadku Passata zbliżona konfiguracja ma tylko 6-biegową skrzynię manualną i wyposażenie o jeden stopień niższy, ale już większa o 8,5 tys. zł cena jest znacząca. Za to różnica we wnętrzu Passata i Jetty to zaledwie 125 mm. Wybór oczywiście należy do każdego z nas.

Maciej Kalisz

Volkswagen Jetta 1.6 TDi (105 KM)
TESTOWANA WERSJA

wybór wyposażenia pod kątem bezpieczeństwa
poziom wyposażenia auta: Highline
stan na dzień: październik 2011

poduszka powietrza kierowcy	●
poduszka powietrzna pasażera	●
dezaktywacja poduszki powietrznej pasażera	●
boczne poduszki powietrzne (przód)	●
kurtyny powietrzne	●
dodatkowe poduszki (boczne tył)	●
3-punktowe pasy bezpieczeństwa z przodu	●
z napinaczami i ogranicznikiem napięcia	●
regulacja wysokości pasów z przodu	●
3-punktowe pasy bezpieczeństwa	●
na skrajnych miejscach tylnej kanapy	●
3-punktowy pas na środkowym miejscu tylnej kanapy	●
sygnalizacja niezapiętych pasów kierowcy	●
sygnalizacja niezapiętych pasów pasażera	●
sygnalizacja niezapiętych pasów pasażerów na tylnej kanapie	●
regulowane na wysokość przednie zagłówki	●
aktywne zagłówki z przodu	●
regulowane na wysokość zagłówki na tylnej kanapie	●
mocowania Isofix na skrajnych miejscach z tyłu	●
górny punkt kotwiczenia Isofix	●
mocowania Isofix na przednim fotelu	●
blokada drzwi tylnych przed otwarciem od wewnątrz	●
regulowany na wysokość fotel kierowcy	●
podparcie lędźwiowe dla fotela kierowcy	●
dodatkowe regulacje dla fotela kierowcy	●
wspomaganie układu kierowniczego	●
regulowana na wysokość kolumna kierownicy	●
regulowana na głębokość kolumna kierownicy	●
sterowanie audio w kole kierownicy	●
zestaw głośnomówiący (bluetooth) - pakiet „telefon start”	1030 zł
ryglowanie drzwi od środka	●
elektrycznie sterowane szyby z przodu	●
elektrycznie sterowane szyby z tyłu	●
funkcja zapobiegająca przycięciu palców przez szyby	●
elektryczna blokada otwierania tylnych szyb z miejsca kierowcy	●
elektrycznie regulowane lusterka zewnętrzne	●
podgrzewane lusterka zewnętrzne	●
podgrzewanie przedniej szyby	●
klimatyzacja automatyczna, dwustrefowa	●
regulacja wysokości świecenia reflektorów przednich	●
przednie reflektory przeciwmgłowe + doświetlanie zakrętów	●
immobiliser/autoalarm - pakiet „990”	●/990 zł
centralny zamek z autopiłotem	●
czujnik parkowania (przód/tył) - pakiet „990”	990 zł
układ ABS z EBV	●
układ ESP + ASR + MSR	●
system wspomagania nagłego hamowania	●
tempomat	●
pakiet „czujnik deszczu”, m.in. wew. lusterko fotochromatyczne	●
system kontroli ciśnienia w oponach	●
pełnowymiarowe koło zapasowe	●
uchwyty i siatka zabezpieczająca bagaż	●/●

Volkswagen Jetta 1.6 TDi (105 KM) 94 490 złotych (bez opcji)

● standard ● brak ● opcja, której nie miał testowany model / (... zł) cena opcji

Testy EuroNCAP - 2011

Ocena EuroNCAP ★★★★★
Bezpieczeństwo dorosłych: 34 pkt. (94 %)
Bezpieczeństwo dzieci: 42 pkt. (86 %)
Ochrona pieszych: 20 pkt. (56 %)
Systemy podnoszące bezpieczeństwo: 5 pkt. (71 %)

Szczegółowe wyniki (w pkt.): zderzenie czołowe kierowca/pasażer 15,2/15,2; boczne 8; uderzenie w słup 7,1; whiplash 3,3; fotelik dziecka 18 m-cy/3 lata: 18/18; wyposażenie auta 6; ochrona pieszych: głowa 11,7; miednica 2,5; nogi 6; systemy: ogranicznik prędkości 0; ESP 3; sygnalizacja niezapiętych pasów kierowca/pasażer 1/1.

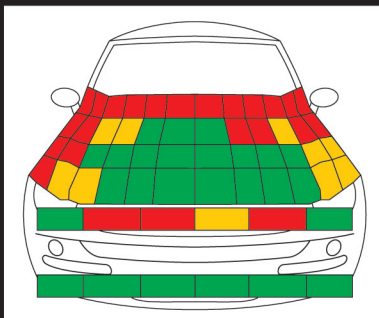
Testowany model: Volkswagen Jetta 1.2 TSI „Trendline” (LHD), typ nadwozia: sedan, rok produkcji: 2011, masa: 1302 kg, numer fabryczny (VIN) auta, od którego obowiązują oceny: wszystkie modele od testowanej specyfikacji.


uderzenie w bok

▲ ► kolorystyczna skala ocen

bezpieczeństwa kierowcy i pasażera:

dobry **zadowalający** **średni** **słaby** **zły**

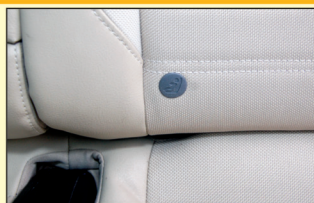

uderzenie w słup

▲ kolorystyczna skala oceny ochrony

pieszego: **zadowalający** **słaby** **zły**


uderzenie w tył

Bezpieczeństwo dziecka w Volkswagenie Jetta



Fabrycznie montowany wyłącznik poduszki powietrznej umieszczono w schowku kokpitu przed fotelem pasażera. Do jej dezaktywacji potrzebny jest płaski przedmiot, np. kluczyk awaryjny znajdujący się w autopilocie. Odłączenie poduszki sygnalizowane jest zapaleniem się pomarańczowej diody OFF z piktogramem

poduszki w napisie „Passenger Air Bag” umieszczonym na środku kokpitu.

W Jettcie ostrzeżenie przed ustawieniem z przodu fotelika dziecka tyłem do kierunku jazdy przy aktywnej poduszce umieszczono tradycyjnie dla Volkswagena na środkowym słupku od strony pasażera i dodatkowo

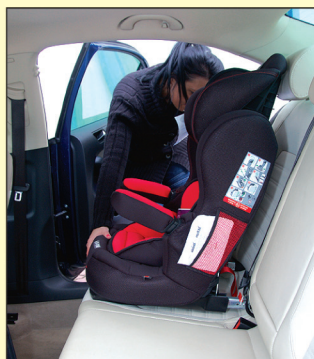
wo po obu stronach osłony przeciwsłonecznej pasażera - czego brak w wielu modelach tej marki krytykowaliśmy. Ostrzeżenie pojawia się w 5 językach - w tym po polsku.

Mocowania Isofix znajdują się na środkowym miejscu tylnej kanapy, a dodatkowy punkt mocowania za jej zagłówkami.

W drzwiach kierowcy znajduje się konsola m.in. z przyciskiem do blokady otwarcia elektrycznych szyb przez pozostałych pasażerów.

Do załączenia mechanicznej blokady otwarcia drzwi tylnych od środka potrzebny jest płaski przedmiot.

W testowanej wersji Jetty montowane są przyciemniane szyby z tyłu.



Fotelik-nosidełko dziecka z grupy 0/0+ można ustawić zarówno na przednim miejscu pasażera (po wcześniejszym odłączeniu airbagu) lub na tylnej kanapie (co zalecamy). Długość siedziska kanapy zapewnia solidne

podparcie nosidełka, a długi pas bezpieczeństwa jakiego umocowanie.

Także ustawienie fotelików z grupy 1 i 2-3 nie sprawiło trudności. Pierwszy z nich montowaliśmy z wykorzystaniem pasa bezpieczeństwa osoby do-

rosłej, drugi na mocowania Isofix. Ich zaczepy umieszczono płytko pomiędzy siedziskiem, a oparciem kanapy co ułatwia montaż. Za skrajnymi zagłówkami znajduje się dodatkowy punkt kotwiczenia fotelika (top tether).

Bagażnik bez trudu pomieścił 2-częściowy wózek dziecięcy z gondolą. Jego wkładanie i wyjmowanie ułatwił spory otwór bagażnika. 4 fabrycznie uchwyty i opcjonalna siatka pomagają unieruchomić przewożone przedmioty.

Wybrane dane techniczne

silnik:	1.2 TSI 105 KM	2.0 TSI 200 KM	1.6 TDI-CR DPF 105 KM <small>TESTOWANA WERSJA</small>
rodzaj wtrysku:	bezpośredni	bezpośredni	wielopunktowy, common rail
pojemność silnika:	1197 cm ³	1984 cm ³	1598 cm ³
moc maksymalna:	105 KM (77 kW)	200 KM (147 kW)	77 KM (105 kW)
maks. moment obr.:	175 Nm 1500-4000 obr/min	280 Nm 1700-5000 obr/min	250 Nm 1500-2500 obr/min
prędkość maksymalna:	190 km/h	236 km/h	190 km/h
skrzynia biegów:	manualna, 6-biegowa	DSG, 7-stopniowa	DSG, 7-stopniowa
przyspieszenie:			
od 0 do 100 km/h	10,9	7,5	11,7
średnie zużycie paliwa:			
(cykl miejski)	7,1 litra na 100 km	10,6 litra na 100 km	5,6 litra na 100 km
(cykl poza miastem)	4,9 litra na 100 km	5,9 litra na 100 km	4,2 litra na 100 km
(cykl mieszany)	5,7 litra na 100 km	7,7 litra na 100 km	4,7 litra na 100 km
średnia emisja CO ₂ :	134 g/km	178 g/km	123 g/km
pojemność zbiornika:	55 litrów		
zawieszenie (przód/tył):	kolumny McPherson/wielowahaczowe z niezależnym zawieszeniem kół		



■ W ofercie do wyboru 4 silniki benzynowe TSI: 1.2 (105 KM), 1.4 (122 i 160 KM) i 2.0 (200 KM) oraz 2 wysokoprężne 1.6 (105 KM) i 2.0 (140 KM) - 3 z nich z pakietem BlueMotion. Wśród skrzyń 5- i 6-biegowa mechaniczna lub DSG o 6- lub 7-przełożeniach.

Kilka tygodni temu powstała Inicjatywa na Rzecz Dobrych Światel Samochodów zapoczątkowana przez Instytut Transportu Samochodowego. Nasza redakcja od początku przyłączyła się do tej idei. Właśnie otrzymaliśmy, w formie informacji prasowej, rozważania

dr inż. Tomasza Targosińskiego z ITS na temat wpływu jakości światel samochodowych na wzrost ilości wypadków na polskich drogach. Poniżej zamieszczamy ten tekst w całości poza fragmentem przywołującym podstawowe statystyki policyjne za lata 2010 i 2011.

Dlaczego wzrosła ilość wypadków?

Stan oświetlenia pojazdów budzi wiele zastrzeżeń. W nocy dochodzi do kilkakrotnie większej liczby wypadków w przeliczeniu na jeden pojazd w ruchu niż za dnia, a wypadki te są znacznie poważniejsze w skutkach.

Można postawić interesującą i wiarygodną hipotezę, że przyczyną takiego efektu, obok nadmiernej prędkości, jest stan reflektorów samochodowych oraz brak świadomości kierowców dotyczącej tego problemu. Dlaczego? Otóż na przełomie lat 2010/2011 od około miesiąca panowała typowa zima. Był śnieg i zasadniczo ujemne temperatury. Rok później temperatura jest nieznacznie powyżej zera, jest wilgotno, mgliście i występują niewielkie opady mżawki. O tej porze roku, ze względu na bardzo krótki dzień, większość podróży odbywa się po zapadnięciu zmierzchu. Wieloletnie statystyki pokazują, że w nocy dochodzi do kilkakrotnie większej liczby wypadków w przeliczeniu na określoną liczbę pojazdów znajdujących się w ruchu, niż za dnia, a wypadki te są znacznie bardziej poważne w skutkach. Wydaje się oczywiste, że dysproporcja będzie większa, gdy kierowcy będą mieć skłonność do lekceważenia „gorszych” warunków drogowych i nie dostosują prędkości do tych warunków. A właśnie takie panowały w ostatnim czasie.

Kierowcy, którzy widzą czarną nawierzchnię, próbują jeździć jak za dnia podczas suchej pogody, kiedy przyczepność opon jest dobra. W „późnojesiennych” warunkach droga hamowania jest zdecydowanie wydłużona nawet, jeśli mamy założone zimowe opony. W okresach długich weekendów na drogach jest też znacznie więcej niedoświadczonych kierowców. Co więcej śpiesząc się do celu, aby jak najbardziej wykorzystać wolny od pracy czas, przy dużym natężeniu ruchu często kierowcy wpadają w silne emocje i jeżdżą bardziej ryzykownie. Czy to tylko wpływ pogody? Być może.

Rok temu, gdy śnieg był widoczny na drodze i poboczu, a temperatura była ujemna, kierowcy jeździli ostrożniej, prawdopodobnie wolniej, gdyż obawiali się poślizgu.

Dodatkowo śnieg w pasie drogi odbijał światło reflektorów i można było ze znacznie większej odległości zobaczyć pieszego czy inny niebezpieczny obiekt, jako cień na tle jasnego śniegu. Na przełomie lat 2011/2012 ze względu na szaroczarne, mgliste tło ta widoczność była znacznie gorsza.



Mało kto zdaje sobie sprawę z tego, że nawet przy prawidłowo ustawionych światłach i przy sprawnych, właściwie używanych korektorach pochylenia snopa światła, zasięg widoczności w światłach mijania jest mocno ograniczony. Może sięgać jedynie 20 metrów przy prawidłowo działających światłach!

Bezpieczna prędkość, przy której jesteście w stanie zatrzymać pojazd przed niespodziewaną przeszkodą może wówczas wynosić zaledwie 30-40 km/h. Kto jeździ w nocy z taką prędkością? Jak to się ma do prędkości określonej znakami i przepisami, którą kontrolują służby mundurowe i fotoradary? Tu można próbować szukać wyjaśnienia przyczyn tegorocznego paradosu.

Oczywiście zasięg widoczności przy użyciu światel mijania może być większy, rzędu 50-100 metrów, ale nie jest on w żaden sposób gwarantowany. Dlatego nawet wówczas prędkość rzędu 90 km/h i więcej rzadko będzie bezpieczna w nocy i to tylko pod warunkiem całkowicie suchej nawierzchni i wyższych temperatur. Gdy tło jest jasne i odbija światło, np. w postaci śniegu albo wyraźnych odbłaskowych linii na drodze, widoczność jest lepsza. W tym sezonie nawierzchnia była brudna i zawilgocona.

W takich warunkach, gdy jedziemy w nocy z maksymalną dopuszczalną przepisami prędkością, używając światel mijania, możemy nie zdążyć zatrzymać pojazdu, gdy pieszego zauważymy w ostatniej chwili, a wilgotna nawierzchnia jest śliska i wydłuża drogę hamowania. Zwłaszcza, że używanie odbłasków nie jest na razie w modzie, szczególnie przez dorosłych i starszych pieszych. Przepisy mówią, że zawsze na-

leży dostosować prędkość do widoczności. Gdy je lekceważymy w nocy i używając jedynie światel mijania, podejmujemy niebezpieczne manewry, np. wyprzedzanie, bardzo ryzykujemy.

Na całą sytuację nakłada się realny stan oświetlenia samochodów. Reflektory są często brudne. Ponadto, wg badań ITS, tylko kilkanaście procent pojazdów ma prawidłowo ustawione światła. Dlatego połowa pozostałych ma znacznie gorzej oświetloną drogę, a druga połowa oślepia innych kierowców. Wielu kierowców instaluje nielegalne zamienniki żarówek, które oślepiają bardzo mocno, co przy generalnie złych warunkach dodatkowo pogarsza sytuację.

Przedstawione hipotezy na wytłumaczenie wzrostu liczby wypadków w stosunku do ubiegłego roku wydają się być proste i logiczne. Oczywiście w policyjnych opisach wypadków jakość oświetlenia lub oślepienie nie jest podnoszone jako przyczyna, ponieważ brakuje narzędzi aby je obiektywnie ocenić. Kierowca, który oślepił kierowcę tuż przed zdarzeniem będzie na tyle daleko, że nawet nie będzie wiedział, że miało to miejsce. Zrobienie odpowiednich badań określających zasięg widoczności w różnych okolicznościach jest możliwe, choć skomplikowane i kosztowne. Dlatego nie ma wielu tego typu analiz.

Czy jednak mamy się z taką sytuacją pogodzić? Zapytajmy rodziny i bliskich osób, które niepotrzebnie ucierpiały w minione święta. Czy mamy jeszcze szanse uniknąć kolejnego rekordu związanego z wyjazdami na ferie szkolne...? Może warto czasem zdjąć nogę z gazu?

dr inż. Tomasz Targosiński
tomasz.targosinski@its.waw.pl

MERCEDES KLASA B

★★★★★ w testach zderzeniowych EuroNCAP (2011)

ochrona dorosłych 35 pkt. (97%)

ochrona dzieci 40 pkt. (81%)

ochrona pieszych 20 pkt. (56%)

systemy podnoszące bezpieczeństwo 6 pkt. (86%)





**Uwierz
w marzenia
na nie nigdy
nie jest za późno**

**Przekaż  podatku i spełnij marzenia dzieci
cierpiących na choroby zagrażające życiu.**

Dzięki środkom z 1% możemy zrealizować dziecięce marzenia

z kategorii: chciałabym zostać, dostać, spotkać, a także marzenia
wyjazdowe, na Dzień Dziecka, na Święta Bożego Narodzenia
oraz ekspresowe, kiedy nie mamy już czasu na szukanie sponsora.

**Wpisz w rozliczeniu rocznym PIT:
Mam Marzenie – OPP – KRS**

00 0017 7137

fundacja 
mam marzenie®
www.mammarzenie.org

www.mammarzenie.org