

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 POWINNIŚMY 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, tworzących 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!

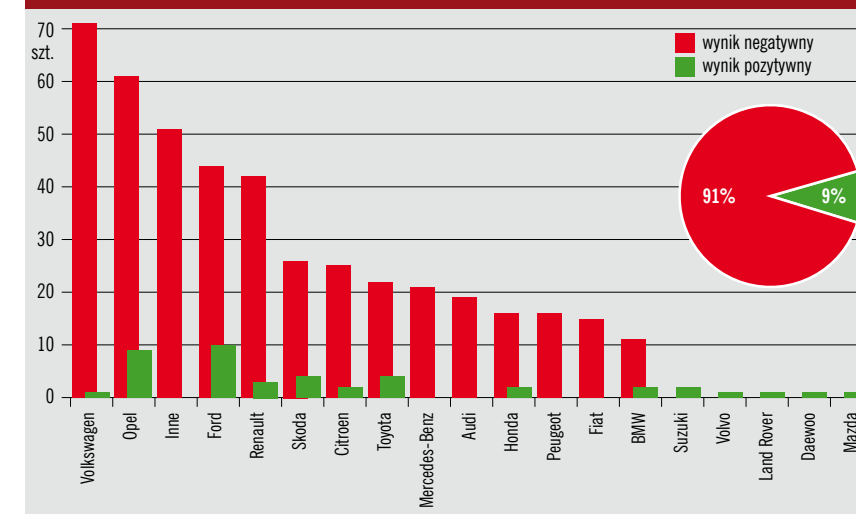
Wróćmy jednak do geometrii. Zakończyliśmy niedawno badanie, którego próbkę przedstawiłem w grudniowym numerze „Autonaprawy”. Przypomnę, że spośród 483 losowo przebadanych samochodów tylko 43 miały prawidłowo ustawione koła. Teraz mamy już

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.

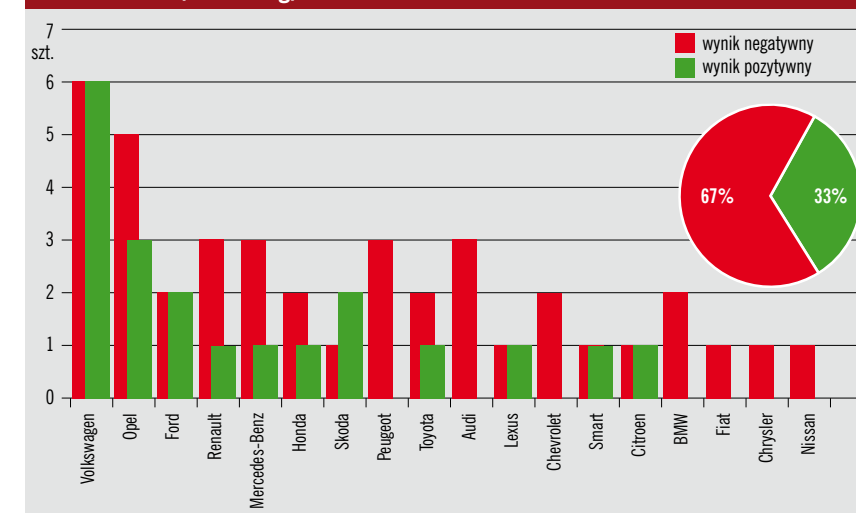
W ramach tych badań, podjętych i sfinansowanych ze środków wyłącznie prywatnych, skontrolowano w sumie pomiędzy połową września i początkiem grudnia 2013 r. prawie 1300 samochodów. Wszystkie przebadane w naszej akcji auta były „sprawne technicznie”, co potwierdzał za każdym razem odpowiedni wpis w dowodzie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

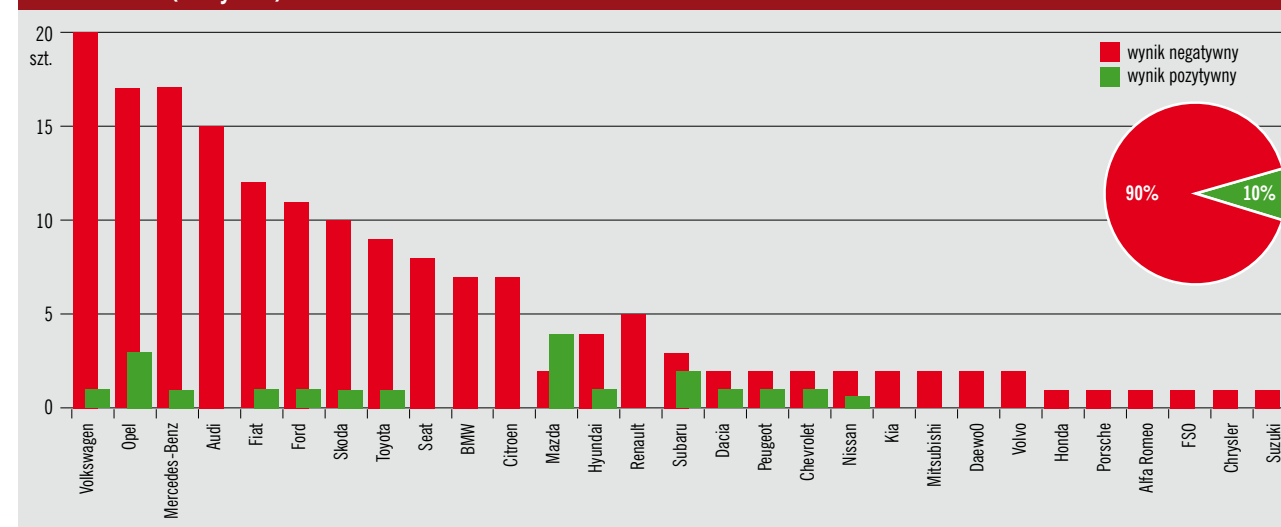
FS Makulski (Piła)



Premio Jacek (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.