

Podstawa bezpiecznej jazdy

Sprawne hamulce to szybka reakcja na drodze, krótsza droga hamowania i mniejsze niebezpieczeństwo poślizgu.

Oferując usługę wymiany na Oryginalne części Volkswagen®, dbasz o bezpieczeństwo Twoich klientów i innych uczestników ruchu. Sprawdź nasz specjalny program, dedykowany niezależnym warsztatom. Informacje znajdziesz na www.programnora.pl lub konsultując się z Autoryzowanym Serwisem Volkswagena.



Klocki i tarcze hamulcowe

Jakość marki Volkswagen

Oryginalne części Volkswagen®

Żadnych niespodzianek



Autonaprawa

www.e-autonaprawa.pl

Adres redakcji:

ul. Parkowa 25
51-616 Wrocław
tel. 71 715 77 95
faks 71 348 81 50
autonaprawa@technotransfer.pl
www.technotransfer.pl

Numer rachunku bankowego:
03 1140 2004 0000 3102 5467 9483

Redaktor naczelny:

Jan Wajdzik
j.wajdzik@technotransfer.pl

Redaktor prowadzący:

Marcin Bieńkowski
m.bienkowski@technotransfer.pl

Sekretarz redakcji:

Bogusława Krzczanowicz
b.krzczanowicz@technotransfer.pl

Serwis e-autonaprawa.pl:

Adam Rudziński
a.rudzinski@technotransfer.pl

Stali współpracownicy:

Andrzej Kowalewski, KrzaQ,
Hubert Kwarta, Zenon Majkut,
Leszek A. Stricker, Tomasz Szulc

Marketing i reklama:

Małgorzata Salamaga-Borysenko
tel. 71 733 67 56
m.salamaga@technotransfer.pl

Prenumerata:

tel. 71 715 77 95
prenumerata@technotransfer.pl

Opracowanie graficzne i skład:

Taurus CD
tel. 71 715 77 98

Wydawca:

Wydawnictwo Technotransfer

Druk i oprawa:

AMW Wrocław



Wszelkie prawa zastrzeżone. Przedruk materiałów wyłącznie za zgodą redakcji. Materiałów niezamówionych redakcja nie zwraca. Zastrzegamy sobie prawo do skrótów i redakcyjnego opracowania tekstów przyjętych do druku. Redakcja nie bierze odpowiedzialności za treść reklam i ogłoszeń.

Zdjęcia na okładce:
www.cardealermagazine.co.uk, Varta



Pożegnanie z dieslem?

Ostatnio coraz więcej europejskich rządów wytacza ciężkie działa przeciwko samochodom z silnikami spalinowymi, zwłaszcza przeciwko popularnym dieslom. Szerokim echem w mediach odbiła się niedawno propozycja rządu Borisa Johnsona dotycząca zakazu sprzedaży aut spalinowych do 2030 roku. Oznacza to, że już za dziewięć lat brytyjski kierowca nie będzie mógł wyjechać z salonu nowym, klasycznym samochodem. Trochę więcej czasu dostali miłośnicy hybryd. Samochody te będą mogły bowiem być sprzedawane na Wyspach do 2035 roku.

W Polsce, mimo zapowiadanej przez premiera Mateusza Morawieckiego wizji miliona elektrycznych aut jeżdżących po naszych drogach już w 2025 roku, rodzime rządowe programy dofinansowania zakupu samochodów elektrycznych okazały się spektakularną kląpą. Z ostatniego, uruchomionego w czerwcu 2020 roku, programu dopłat do elektryków skorzystało zaledwie... 140 osób – mimo znacznego uproszczenia procedur (wystarczyło tylko złożyć wniosek na stronie Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej).

Dlaczego tak się stało? Wszystkiemu winne są pieniądze. Po pierwsze, samochód, jaki można kupić, korzystając z dopłaty, nie może być droższy niż 125 000 złotych. Za te pieniądze nie kupi się większego samochodu elektrycznego niż miejskie autko i to dość słabo wyposażone. A o takich, rozbudzących wyobraźnię miłośników samochodów elektrycznych pojazdów, jak Tesla, można po prostu zapomnieć. Po drugie, 15-procentowa dopłata jest śmiesznie mała i w połączeniu z ceną większości przyzwoicie wyposażonych samochodów elektrycznych przekraczających 125 tys. zł skutecznie zniechęca do sięgnięcia po „rządowe pieniądze”. Innymi słowy, proponowana dopłata starczy zaledwie na wersję „bieda-elektryka” – i chyba tak miało być, a uruchomienie programu dofinansowania służyło jedynie jako okazja do przeprowadzenia kolejnej szumnie zapowiadanej konferencji prasowej.

No dobrze, ale co dostaniemy w zamian? Wszystko wskazuje na to, że wysokie kary za nieprzestrzeganie prawa UE, gdyż do 2030 roku mamy obowiązek radykalnego zmniejszenia emisji CO₂ i związków azotu pochodzących z transportu drogowego. Niestety, podejście naszych władz, niezależnie od rządzącej ekipy, do tego typu problemów dostosowawczych jest zawsze takie samo – jakoś to będzie – jeśli się nie zdąży, będziemy negocjować wyjątki i odstępstwa.

Tymczasem we wrześniu rząd poinformował, że rozważany jest powrót do regulacji, które podnosiłyby akcyzę na samochody używane, tak aby nie opłacało się ich sprowadzać z zagranicy. Kolejnym pomysłem władz na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń w transporcie drogowym jest zabronienie wycinania filtrów DPF. Kontrole miałyby się odbywać na ulicach i stacjach kontroli pojazdów, aby zmodyfikowane samochody nie mogły być dopuszczone do ruchu. Mam wrażenie, że te przymiarki legislacyjne skończą się tym, że ludzie znów znajdą sposób na obejście nieżyciowych przepisów, a diesle jak jeździły po naszych drogach, tak jeździć będą nadal i za trzydzieści lat.

Marcin Bieńkowski

Marcin Bieńkowski



*Spokojnych i zdrowych Świąt
oraz udanego – pod każdym względem i na przekór
wszystkiemu – nadchodzącego roku 2021
życzy zespół „Autonaprawy”*