

# Kronika Beskidzka moto



Benzyna wraca do łask

## DIESEL W GÓRĘ

**S**talo się! Od kilkunastu dni olej napędowy jest droższy od benzyny. Właściciele samochodów z silnikami diesla przecierają oczy ze zdumienia i coraz mocniej chwytają się za portfele. Choć zainwestowali w auto z dużo droższym silnikiem wysokoprężnym, za litr paliwa płacą teraz o kilka groszy więcej niż właściciele „nieekonomicznych” benzyniaków. A to przecież dopiero przedsmak prawdziwej podwyżki. 1 stycznia 2012 roku, znacznie obowiązująca nowa, wyższa stawka akcyzy na olej napędowy. Cena oleju napędowego wzrosła wówczas o 20, do nawet 30 groszy na litrze! Epoka taniego diesla przechodzi do historii. Czy oznacza to odwrót od samochodów z silnikami wysokoprężnymi, które w ciągu ostatnich kilku lat zaczęły dominować również na rynku aut osobowych?

Samochody z silnikami diesla „od zawsze” uważane były za propozycję dla osób stawiających na oszczędną eksploatację aut. Silniki wysokoprężne charakteryzują się niższym spalaniem, co w połączeniu z wyraźnie tańszym od benzyny olejem napędowym, dawało właścicielom wymierne korzyści. Tym większe, im więcej jeździł. A również dla-

tego, że silniki diesla uchodzą za bardziej wytrzymałe. W dobie silników wolnossących benzyniaków trzymały się jednak mocno, bo spalająca „ropę” konkurencja była mało dynamiczna, a sportowego samochodu z silnikiem wysokoprężnym nikt nie był sobie w stanie nawet wyobrazić.

### ERA TURBODIESLA

To wszystko zmieniło się wraz z pojawieniem się technologii turbodiesla, która przyniosła znaczny wzrost dynamiki i elastyczności tych silników. Dalszy rozwój turbodoładowanych silników diesla - zmiana geometria łopatek turbiny, pompowtryskiwacze, wreszcie technologia common rail - sprawiła, że diesel stał się niemal synonimem sportowego motoru. Nowoczesne silniki diesla - elastyczne, z potężnym momentem obrotowym, a przy tym ekonomiczne - coraz mocniej zaczęły wypierać motory benzynowe. Fakt, że za nowy samochód z silnikiem wysokoprężnym trzeba zapłacić średnio o dziesięć tysięcy złotych więcej niż tak samo wyposażoną „benzynę”, rekompensowała właśnie atrakcyjna cena oleju napędowego. Samochody z silnikiem diesla zdominowa-

ły najpierw rynek samochodów firmowych i flotowych, gdzie przebiegi, a więc i oszczędności z tytułu mniejszego spalania i tańszego paliwa, są największe. W ciągu ostatnich kilku lat diesle wybierali również coraz chętniej prywatni klienci samochodowych salonów i to nawet ci przejeżdżający w ciągu roku dystans grubo poniżej 40 tysięcy kilometrów, uchodzący za granicę opłacalności dla inwestycji w „ropniaka”. Diesle stanowiły również większość wśród sprzedawanych do Polski aut używanych.

### AKCYZA POGRAŻY „ROPE”

Teraz na właścicieli aut z silnikami wysokoprężnymi padł błąd strach. Ci, którzy już w diesla zainwestowali, muszą zacisnąć zęby i kupować droższe od benzyny paliwo. Już za niespełna półtora miesiąca cena oleju napędowego ostro poszybuję w górę. Od 1 stycznia 2012 roku, w związku z koniecznością podniesienia przez Polskę ulgowej dzisiaj akcyzy na olej napędowy, stawka akcyzy na diesla wzrosła z 302 do 330 euro za 1000 litrów. Ponieważ kurs euro wzrósł w ciągu roku z 3,93 zł aż do 4,41 zł, to po przeliczeniu podatku na złotówki wzrost ten może wynieść

aż 27 groszy na litrze oleju napędowego. Nie ważne więc o ile ceny paliw w tym czasie wzrosną, bo na spadek cen analitycy rynku paliwowego liczyć nie radzą. Tak czy inaczej, po Nowym Roku litr oleju napędowego będzie o średnio 30 groszy droższy od litra benzyny bezołowiowej 95.

Wyższe ceny diesla obowiązujące już dzisiaj oraz zapowiedź lawinowej podwyżki niebawem sprawią, że osoby noszące się z zamiarem kupna samochodu, zwłaszcza nowego - bo tu różnica w cenie silnika jest największa - muszą zrewidować swoje dotychczasowe plany. Jak wynika z naszych ustaleń, skutki tej cenowej rewolucji na stacjach paliw widać już w decyzjach klientów odwiedzających bielskie salony samochodowe.

### DLA KOWALSKIEGO BENZYNA

- Oczywiście, że przy takim, niekorzystnym dla oleju napędowego obrocie sprawy na rynku paliwowym, widać wyraźny spadek zainteresowania klientów samochodami z silnikiem diesla. Klienci podejmujący decyzję o wyborze wersji silnikowej kalkulują. A z tych kalkulacji wynika jednoznacznie, że dystans, który trzeba przeje-

95 eurosupet	5,35
Pb98	5,49
ON ekodiesel	5,49

Olej napędowy jest już wyraźnie droższy od benzyny Pb 95. Na niektórych stacjach jego cena zrównała się z benzyną Pb 98.

chać samochodem by zwróciła się inwestycja w diesla, znacznie się wydłużył - mówi Grzegorz Semik z bielskiego salonu KIA Moto Gabra. - Nie każdy jest w stanie taki dystans przejechać. Dlatego - taka jest nasza rola, jako doradców klienta - sami zwracamy uwagę kupującym, że dla osoby, która przejeżdża rocznie około 20 tysięcy kilometrów, optymalnym obecnie wyjściem jest zakup samochodu z silnikiem benzynowym. Oczywiście więcej palącym, ale tańszym w zakupie, przeglądach i ewentualnych naprawach, a od niedawna również jadącym na tańszym paliwie niż ropniak. Nie oznacza to oczywiście, że mamy całkowity odwrót klientów od samochodów z silnikiem diesla. Wyraźnie mniej palący diesla nadal jest dobrym rozwiązaniem dla tych, którzy jeżdżą bardzo dużo, w tym oczywiście dla firm.

Dok. na str. 18

FOTO: LUKASZ PIĄTEK

Dok. ze str. 17

Tego samego zdania jest Paweł Lada z salonu sprzedaży Peugeot Magurka w Międzyrzeczu Górnym, który najwięcej samochodów sprzedaje właśnie do firm.

### FLOTA NA OLEJU

- Auta firmowe mają tak duże przebiegi, że diesel pod ich maską obroni się nawet po nieuchronnej, stycznicowej podwyżce akcyzy na olej napędowy. Oczywiście samochodów firmowych nie można wkładać do jednego worka. W małych firmach rodzinnych mogą jeździć nie więcej niż auta „cywilne”, czyli 20 - 30 tysięcy kilometrów rocznie. Ale mamy i takich klientów, którzy przejeżdżają znacznie więcej. Rekordzista ma przebiegi rzędu 35 tysięcy kilometrów miesięcznie i co miesiąc pojawia się na przeglądzie! Silnik w takim samochodzie pracuje niemal bez przerwy. W tym wypadku odpowiedź jest prosta - mimo wszystko diesla - mówi Paweł Lada. - Wydaje mi się, że do ludzi jeszcze

nie dotarło, że cena oleju napędowego będzie wyższa od benzyny nie o 2-3 grosze, jak to ma miejsce obecnie, ale o dziesięć razy więcej. Na razie spadek zainteresowania silnikami diesla jest więc nieznaczny, choć faktycznie zauważalny. Znacznie wydłużyły się nam poza tym rozmowy z klientami na temat wyboru wersji silnikowej. Zaczynają mieć wątpliwości, zaczynają liczyć, dociekać. I trudno się im dziwić.

O tym, że w związku z drożącym olejem napędowym, granica opłacalności zakupu diesla przesunęła się do przejeżdżanych rocznie 50 tysięcy kilometrów, przekonany jest właściciel bielskiego salonu Skody, Jacek Korczyk. Skoda, należąca do grupy Volkswagena, czyli prekursora nowej generacji silników diesla, też sprzedaje już mniej samochodów z silnikami wysokoprężnymi. Nie nastąpiło to jednak nagle, w tym momencie i tylko w związku z drożącym olejem napędowym, ale już wcześniej, wraz z pojawieniem się nowej gamy silników benzynowych.

### A MOŻE TURBODIESEL ?

- Od pewnego czasu oferujemy klientom turbodoładowane silniki benzynowe. Są one oszczędniejsze, bardziej ekologiczne i mają większą moc od poprzedników o tej samej pojemności. Charakteryzują się przy tym jeszcze większą elastycznością niż silniki wysokoprężne. Ponieważ zaś są od nich znacznie tańsze, zaczęliśmy przekonywać do nich klientów planujących standardowe - nazwijmy to - przebiegi, na długo przed tym, zanim cena oleju napędowego przekroczyła cenę benzyny. Oczywiście turbodiesel nadal ma znacznie niższe spalanie, więc jest alternatywą dla klientów jeżdżących dużo. Nie zniknie również z innego powodu. Są mianowicie klienci, których stać na samochód z droższym silnikiem i na droższe paliwo, a mających wewnętrzne przekonanie, że silniki wysokoprężne są lepsze i już.

LUKASZ PIĄTEK

Czasy kręcenia kółek pomiędzy pachółkami na starych placach i pustych parkingach już minęły. Wraz z rozwojem motoryzacji i łatwiejszym dostępem do samochodów zmieniła się również formuła amatorskich rajdów. Jak zatem dzisiaj zacząć swoją rajdową przygodę?

## PORAJDOWAĆ PRZED ZIMĄ

**T**rzeba rozgraniczyć ulicznych ścigaczy od rajdowców-amatorów. Ci pierwsi jeżdżą dla samej szybkości, po drogach publicznych, nie zważając na bezpieczeństwo swoje i innych. Właśnie przez nich sport motorowy nie jest postrzegany pozytywnie. Pomimo że nie ma z tym nic wspólnego.

Jaki jest więc cel amatorskich rajdów oraz działalności klubów, które je organizują? Jest to przede wszystkim umożliwienie młodym ludziom realizacji wspólnej pasji - ścigania się. Ale nie na ulicy, bez zabezpieczeń, lecz w wydzielonym miejscu, z zapleczem technicznym i przy spełnieniu wszystkich wymagań dotyczących bezpieczeństwa. Wyścigi to doskonałe miejsce do poprawy swoich umiejętności jazdy oraz poszerzenia wiedzy technicznej. Większość zawodników samodzielnie przygotowuje swoje samochody do rajdów oraz chętnie dzieli się doświadczeniami.

Najbliższym miejscem, gdzie możemy spróbować swoich sił, jest tor testowy Fiata w Tychach. To idealne miejsce do organizacji rozgrywek sportowo-szkoleniowych. Większość imprez odbywa się pod patronatem Automotoklubu Ziemi Tyskiej, który zapewnia możliwość startów nie tylko w rajdach, ale również w zimowych ślizgawkach. Przyznajmy: kto z nas nie potrzebuje kilku lekcji panowania nad samochodem w trudnych i - co najgorsze - szybko zbliżających się zimowych warunkach? I wia-

to właśnie tam, gdzie ewentualny błąd kierowcy nie niesie ze sobą tak poważnych konsekwencji jak na drodze. Takie umiejętności mogą się przydać w wielu sytuacjach podczas codziennej jazdy.

Silą tyskiego klubu są jego członkowie. Aktualnie zarejestrowanych jest ponad 400 załóg, w tym wielu kierowców i pilotów z Bielska oraz okolic. Lokalny zasięg działalności nie stanowi jednak żadnej przeszkody dla innych. W wielu eliminacjach uczestniczyli bowiem zawodnicy z Krakowa, Bochni, a nawet Wrocławia i Jeleniej Góry. Co ciekawe, coraz więcej kobiet chętnie bierze udział w zawodach, więc nie jest to już domena typowo męska.

Ale rajdy to nie tylko pisk opon, walka o czas i godziny spędzone w garażu podczas przygotowań. To także spotkania znajomych i przyjaciół, którzy mają wspólną pasję i razem ją realizują. Dzień się uwagami dotyczącymi techniki jazdy, czy pomoc w przygotowaniu samochodu do miła odskocznia od codzienności. Każdy może ciekawie spędzić czas, podziwiając wysiłki innych, bo jest to sport niezwykle widowiskowy.

Co więc trzeba zrobić, aby samemu spróbować swoich sił za kierownicą, nauczyć się czegoś nowego, a być może poznać nową pasję? Na początek wystarczy chęć, sprawny samochód wraz z opłaconym OC i ważnym przeglądem oraz kask. Bez tego ostatniego elementu zapewnianego bierne bezpieczeństwo nie zostaniemy wpiszczeni na tor - przynajmniej tego wymaganie. Ale jest

## AUTO DEPOL - AUTO-CZĘŚCI z demontażu oryginalne używane

- Części mechaniczne (silniki, skrzynie biegów, zawieszenia itp.)
- Blacharskie (drzwi, maski, klapy, błotniki, zderzaki)
- Układ elektryczny (alternatory, rozruszniki itp.)
- Felgi, opony



43-378 Rybarzowice, ul. Wesoła 958