

Paliwowi oszuści



MATERIAŁY PRASOWE

Audi A6 z liczną gamą wersji, od Allroad Quattro, S6 do RS6

Od dawna już wiadomo, że deklarowane przez producentów średnie spalanie jest w zasadzie nie do osiągnięcia w realnej eksploatacji. Nie ulega wątpliwości, że producenci przeprowadzają badania w specjalnie stworzonych warunkach, które na drodze są nie do spełnienia. Jak bardzo jednak firmy przekłamują spalanie i jak mocno modyfikują warunki?

Według European Federation for Transport and Environment (T&E) stosują wiele sztuczek. Wśród najpopularniejszych są: oklejanie taśmą atrapy chłodnicy, klamek czy szczelin nadwozia, minimalizacja wagi, czyli wyrzucenie z samochodu części wyposażenia, które normalnie się w nim znajduje, używanie specjalnych smarów, zbyt mocno napompowanych opon, a nawet testowanie aut na większych wysokościach, w nierealistycznie wysokich temperaturach, a nawet na specjalnie przygotowanych nawierzchniach. Wydaje się, że parcie w kierunku zmniejszenia spalania, a wraz z tym emisji dwutlenku węgla, powoduje, że producenci coraz chętniej zdają się sięgać po takie „wsparcie”. Według T&E różnica między spalaniem testowym podawanym przez producentów a rzeczywistością różnie. W roku 2001 wynosiła średnio 8 proc.,

a w ubiegłym roku już 31 proc. w wypadku kierujących prywatnymi samochodami, gdyż firmowi kierowcy podnoszą tę różnicę do nawet 43 proc.! Przeliczając na pieniądze, daje to średnio 500 euro rocznie.

Oczywiście dążenie do zmniejszenia spalania przynosi rzeczywiste efekty, ale według raportu European Federation for Transport and Environment poprawa w warunkach drogowych to połowa, a w niektórych przypadkach nawet mniej niż 20 proc. tego, co deklarują producenci. Oczywiście testy mają być przeprowadzane w określonych warunkach, ale według autorów raportu obowiązująca obecnie procedura jest przestarzała i pełna luk, wynikających ze zmian technologicznych, które bardzo chętnie i niezwykle kreatywnie wykorzystują producenci aut.

W roku 2017 mają zostać wprowadzone nowe procedury testów, ale na razie unijne rządy tej daty nie potwierdzają – producenci starają się naciskać na przesunięcie wprowadzenia ich do roku 2022.

Różnica między rzeczywistym spalaniem a wynikami oficjalnych testów zaczyna być przepastna. – Jeżeli Europa nie wprowadzi nowych norm testów w roku 2017, producenci nadal będą oszukiwać przepisy stworzone w celu zmniejszenia spalania i poziomu



MATERIAŁY PRASOWE

Rozwinięty system nawigacji i multimedii z ośmiocalowym ekranem dotykowym

emisji spalin. Koszty tego poniosą kierowcy, którzy zapłacą dodatkowe 5600 euro na paliwo w czasie całego cyklu życia samochodu – mówi Greg Archer, odpowiedzialny w T&E za czyste samochody. Według badań bez nowych norm przepaść między rzeczywistością a testami w roku 2020 przekroczy 50 proc., a wynikające z tego koszty sięgną biliona euro.

Z drugiej strony, trzeba jednak przyznać, że do sięgania po paliwowe oszustwa może skłaniać tempo, w jakim rządy krajów rozwiniętych starają się wymusić na producentach obniżenie spalania i emisji spalin przez wprowadzanie coraz ostrzejszych norm czystości spalin.

NOWE A6 W POLSCE

Audi zaprezentowało w Polsce zmodernizowane A6 z liczną gamą wersji, takich jak Allroad Quattro, S6 czy RS6. Nieco wystrzone rysy z techniczną prostotą detali mogą być odbierane zarówno jako elegancję, jak i sportowe. Zwiększono zestaw dostępnych w samochodzie zaawansowanych rozwiązań z dziedziny rozrywki i elektronicznego wspomaganie kierowcy. Rozwinięty system nawigacji i multimedii z ośmiocalowym ekranem dotykowym otrzymał nową platformę technologiczną opartą na szybkim procesorze graficznym Tegra 30 firmy Nvidia.

Odmłodzono także gamę silników, która obejmuje w sumie osiem jednostek. Trzy silniki to benzynowe TFSI o mocach od 190 KM do 333 KM, a kolejne pięć to turbodiesle TDI o mocach od 150 KM do 326 KM.

VOLVO V60 IDZIE W LAS

Volvo przygotowuje V60 w terenowej wersji Cross Country. Auto będzie miało wzmocnione zawieszenie, wykorzystujące pewne elementy modelu XC70, napęd na cztery koła i ponad 20-centymetrowy prześwit, zwiększone w stosunku do zwykłego o 6,5 cm. Dostępne będą także zewnętrzne elementy stylizacji i ochrony nadwozia podczas jazdy poza asfaltowymi drogami.

Auto będzie mieć premierę w USA, więc na razie wskazywane są przede wszystkim jego amerykańskie cechy, takie jak pięciocylindrowy silnik benzynowy o pojemności 2,5 l i mocy 250 KM, współpracujący z automatyczną skrzynią biegów. Po światowym debiucie w połowie przyszłego roku samochód będzie miał nie tylko pięciocylindrowe silniki o pojemności 2,4 l, napędzające wszystkie koła. Dostępna będzie także wersja z napędem tylko na przednie koła i dwulitrowym turbodieslem z serii Drive-E.

PIOTR MYSZOR



MATERIAŁY PRASOWE

Odmłodzono gamę silników, która obejmuje w sumie osiem jednostek



MATERIAŁY PRASOWE

Volvo będzie miało wzmocnione zawieszenie, wykorzystujące pewne elementy modelu XC70