

## Nie dla idiotów, czyli dla kogo? (zaczepnięto z <http://vwszrot.pl/>)

stworzony przez [admin](#) dnia kwi.19, 2011, w kategorii: [Bez kategorii](#)

Mam za sobą: 300 tyś kilometrów na liczniku, stary rok i kilka napraw:

- Wymianę sprzęgła wraz z kołem dwumasowym
- Zabieg wycięcia filtra cząstek stałych i wstawienie emulatora
- Czyszczenie turbo

Po każdej naprawie, której koszt idzie w tysiące złotych powtarzam sobie pytanie: skoro już tyle wymieniałem i naprawiałem to cóż jeszcze może się zepsuć?

Konstruktorzy VW zadbali o to abym regularnie otrzymywał odpowiedź na moje błahe pytanie. Jednak poziom finezji wzrasta wraz z każdą uzyskaną odpowiedzią.



”Steering wheel still locked” – kiedy zobaczyłem ten napis, okazało się, że samochodowi nie można uruchomić, nie działa zapłon i co najgorsze, kierownica jest zablokowana. Awaria jak awaria, gdyby nie fakt, że zdarzyła się na drodze, przy wjeździe na posesję.

Ciarki mnie przeszły kiedy uzmysłowiłem sobie, że awaria i w konsekwencji blokada kierownicy mogłaby się zdarzyć przy prędkości 140 km/h na łuku autostrady. Być może trafiłbym do policyjnych kartotek jako kolejny przypadek kierowcy, który z niewiadomych przyczyn zjechał na przeciwległy pas i ginąc zabrał z sobą całą rodzinę jadącą w aucie z naprzeciwka.

W Internecie znalazłem Pana, który przyjechał i naprawił usterkę. Wiązało się to z łącznym kosztem 800 zł.

Dowiedziałem się przy okazji, że producent zapewnia, iż podczas jazdy, nawet gdy zgaśnie silnik, mechanizm blokady kolumny kierownicy nie może się uaktywnić. Pamiętajmy jednak o tym, że funkcja blokady kierownicy to kolejny wynalazek speców z VW, który, jak pozostałe, może się zwyczajnie zepsuć.

Oczywistym jest fakt, że im więcej mechanizmów, elektroniki, czujników, etc. tym więcej elementów może ulec awarii. Ostatnio znajomy musiał pofatygować się z kilkumiesięcznym Volvo S80 do serwisu (280 km), gdyż na zimnym silniku nie miał mocy. Okazało się, że czujnik przy filtrze cząstek stałych uległ awarii.

Mam wrażenie, że z nowymi samochodami zaczyna być dokładnie tak jak ze starymi, wiecznie coś! Dużo mówi się o ekologii, co jest argumentem przy wprowadzaniu coraz to nowych modeli samochodów na rynek wypchanych elektroniką i eko -wynalazkami. Jednak czy do końca chodzi tu o ekologię?

### **Jaki sens ma filtr cząstek stałych?**

Filtr cząstek wyłapuje za pomocą ceramicznej siatki bardzo szkodliwe dla środowiska substancje, które się w nim osadzają. Jak się ich trochę nazbiera to zazwyczaj są również spalane. Założenie genialne, teraz trochę faktów.

Jadąc oszczędnie – około 1500 obr/min – samochód na 100 km spala około 5,5 litra, jednak w przypadku filtra cząstek taka jazda nie jest wskazana. Spaliny wydobywające się ze zbyt małym

ciśnieniem zatykają cały filtr po przejechaniu 40 tys km. Więc pożądanym i rekomendowanym przez ekspertów stylem jazdy jest jazda dynamiczna. Przy takiej jeździe samochód spala 8 litów. Różnica w sposobie jazdy skutkuje wzrostem zużycia o 1000 litrów paliwa na 40 tys km, więc żeby nie otrzymać kary w postaci konieczności wymiany filtra cząstek, którego wymiana kosztuje 7 tys zł, należy jeździć dynamicznie i zużywać o 1/3 więcej paliwa.

Gdzie w tym ekologiczny cel dla jakiego zostało to wprowadzone?

Widząc ciągłą chęć do napędzania gospodarki przez wpompowywanie nowych samochodów w rynek, proponuję dodać do Konstytucji zapis, iż każdy musi posiadać samochód nie starszy niż 5 lat. Po co sztucznie śrubować emisję CO<sub>2</sub> (cel na 2012 to 120 gramów na kilometr) i tym sposobem zmuszać do zakupu nowych pojazdów? Przecież nie ma to zbyt sensu. Faktem jest, że aby produkować coraz nowsze i bardziej oszczędne modele pojazdów emitujemy do atmosfery potężne ilości CO<sub>2</sub>.

Czy wiecie, że:

- minuta rozmowy przez telefon komórkowy – to 57 gramów CO<sub>2</sub>,
- w ciągu doby przez oddychanie emitujesz około 1 kg CO<sub>2</sub>,
- przyroda (najwięcej wulkany) emituje 95% całego CO<sub>2</sub>
- zobaczcie sami: <http://visualization.geblogs.com/visualization/co2/>

Wprowadźmy zatem normę dopuszczalnej emisji CO<sub>2</sub> dla pojazdu w połączeniu z emisją kierowcy i pasażerów podczas jazdy... Jest to niemal naturalną konsekwencją obecnych trendów i należałoby się nad tym zastanowić. Nie mam na tyle głębokiej wiedzy, żeby przytaczać dokładne analizy, ale czy nie wydaje się Wam, że dążenie do obniżenia emisji CO<sub>2</sub> przez samochód powoduje wielokrotnie wyższy wzrost emisji w przemyśle (produkcja), oraz w eksploatacji (zużycie paliwa większe o 1/3, a więc spaliny + emisja związana z wyprodukowaniem i dystrybucją tego paliwa). Ale dobra, zostawmy ten temat.

### **Który z nich jest idiotą?**

- Pierwszy kupuje fajną furę w salonie za 118 tys zł z dwuletnią gwarancją z limitem przebiegu do 150 tys km. Jeździ do pracy, wyjeżdża na weekendy za miasto, rocznie robi 40 tys km.
- Drugi kupuje 3-4 letni samochód, bo nie będzie przepłacał za nowy, który zaraz po wyjechaniu z salonu straci 30% wartości. Ubezpieczenie jest tańsze, co do napraw – trzeba kupić auto w idealnym stanie. Ryzyko jest, no cóż, przecież nie wniknie się przy zakupie w samochód i nie wyłapie wszystkiego.
- Trzeci kupuje samochód 15 letni, w dobrym stanie, bez wodotrysków, ale i bez dziur w podwoziu. Nie wyda na samochód swojej dwuletniej pensji, więc kupuje coś za 7 tys zł.

Według powszechnej opinii idiotą jest każdy z powyższych, pod warunkiem, że jest właścicielem psującego się samochodu i zamiast sprzedać, naprawia go... Czyli także ja 😊

P.S.

Jednak nie popadajcie w samozachwyty. Koncerny motoryzacyjne nauczyły się od koncernów farmaceutycznych prostej zasady na biznes: wymyśl chorobę i stwórz na nią lek. Robią więc idiotów z nas wszystkich.