

Homogenizacja samochodu

Autor: **Jeffrey Tucker**

Źródło: lfb.org

Tłumaczenie: **Marcin Moroń**

Zabytkowy samochód, specjalnie zamówiony na tę okazję, czekał na młodą parę, aby zabrać ją na wesele. Należałem do tych gości, których bardziej zachwycił wehikuł młodej pary niż sama ceremonia. Zapierał dech w piersiach.

Z tego co wiem, był to [Studebaker Commander](#) rocznik 1940 w wersji cabrio. Musiałem jednak dowiedzieć się więcej. Firma powstała w 1852 r. a upadła w 1967 r., produkując najpiękniejsze samochody swoich czasów. W 1902 r. stworzyła nawet samochód na prąd! Restrykcje okresu wojennego ograniczyły jej zyski i doprowadziły do konsolidacji branży, która zniszczyła markę.

Pomimo swoich lat w to sobotnie popołudnie samochód wciąż wyglądał fantastycznie. Staliśmy na parkingu pełnym nowych aut, ale nikt nie zwracał na nie uwagi. Wszyscy byliśmy zaabsorbowani starym Studebakerem. Nazwa modelu idealnie do niego pasowała — kierował całą uwagę na siebie¹. Jego kształty czynią z niego dzieło sztuki. Maskę nie przypomina żadnego współczesnego samochodu, a wykończone czerwoną skórą wnętrze jest wspaniałe.

Staliśmy pełni podziwu. Zastanawialiśmy się nad spalaniem. Nie mogło być większe niż współczesnych, olbrzymich, samochodów dostawczych, ale wszyscy zgodzili się, że warto byłoby płacić więcej za możliwość jazdy czymś równie fajnym.

Niestety to nie kwestia wyboru. Żaden producent nie może już produkować takich aut. Zastanówmy się chwilę nad tą sytuacją. W latach 30. telefony były okropne i miałeś szczęście, jeśli w ogóle jakiś posiadałeś. Nikt ze współczesnych nie oddałby swojego smartfona w zamian za jedno z tych urządzeń. Tak samo jest z butami, komputerami, telewizorami, kuchenkami i wieloma innymi przedmiotami. Nikt nie chce powrotu starych technologii.

Z autami jest inaczej. Nasze poczucie nostalgii rośnie, a nie maleje. Ale nie mamy nawet możliwości powrócenia do tego, co było. Nie będzie więcej pięknych aut.

¹ *Commander* — (ang.) dowódca; *to command* — dowodzić, kierować, panować nad czymś [przyp. tłum.]

Rząd wraz z dziesiątkami tysięcy swoich regulacji dotyczących pojazdów mechanicznych nie pozwoli na to.

Będąc w przeddzień ślubu w sklepie spożywczym na zakupach, zobaczyłem inny wspaniały samochód. Był to mały, sportowy model z roll barami (metalowe pałaki zabezpieczające pasażerów na wypadek dachowania w samochodach pozbawionych dachu — przyp. tłum.). Stałem z zapartym tchem, pomimo że nie jestem żadnym fanem motoryzacji. Zazwyczaj nie zwracam specjalnej uwagi na to, czym jeżdżę. Ale ten samochód był zbyt wspaniały, by nie wywołać uczucia zachwytu.

Zapytałem właściciela, gdzie go kupił, jaki to model, jaka marka itd. Ów samochód podważył mój pogląd, że wszystkie nowe samochody wyglądają tak samo. Właściciel powiedział, że zbudował swój pojazd w garażu, a niezbędne części kupił od firmy [Factory Five Racing](#).

— „Musiałeś zbudować swój własny samochód w garażu, bo żaden producent nie może czegoś takiego sprzedawać?” — spytałem się.

— „W rzeczy samej” — odparł.

Takie samochody stanowią obejście przepisów w czasach całkowitej kontroli rządowej nad fizycznym światem. Prawo zezwala hobbystom, kolekcjonerom i właścicielom zabytkowych samochodów korzystać z takich ślicznych pojazdów, ale nie pozwala producentom sprzedawać wyglądających tak samo samochodów z homologacją zezwalającą na poruszanie się po drogach.

Stare powiedzenie mówi: „jeśli chcesz, aby coś było zrobione dobrze, zrób to sam”. Jest tylko jeden problem: w rozwiniętej gospodarce nie powinno dochodzić do takich sytuacji. Powinniśmy móc korzystać z podziału pracy. Nie powinniśmy być zmuszani do budowania własnych samochodów, bardziej niż do tkania własnych ubrań. Ale właśnie do tego doprowadziły nas rządowe regulacje.

Zastanawialiście się kiedyś, dlaczego koncerny samochodowe tworzą tak oszałamiające projekty nazywane „samochodami koncepcyjnymi”, które dziwnym trafem nigdy nie trafiają do sprzedaży? Zawsze myślałem, że to z powodu wysokiego kosztu produkcji, który czynił to nieopłacalnym. Ale to nie o to chodzi. To regulacje nie pozwalają takim pojazdom zaistnieć na rynku.

Ale nie stało się to nagle. Proces ten postępował etapami na przestrzeni 4 dekad pod pretekstem bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Wszystko rozpoczęło się w 1966 r. wraz z utworzeniem [National Highway Traffic Safety Administration](#)

(federalna agencja zajmująca się sprawami związanymi z bezpieczeństwem na drodze i homologacją pojazdów — przyp. tłum.), po którym nastąpiło utworzenie [Environmental Protection Agency](#) (zajmuje się ochroną środowiska naturalnego i zdrowia człowieka — przyp. tłum.) i dziesiątek innych. Każda z tych agencji chciała dobrać się jakoś do samochodu.

Każda kolejna ustawa wydawała się mieć w pewien sposób sens. W końcu kto nie chciałby czuć się w swoim samochodzie bezpieczniej albo oszczędzać na paliwie? Niestety te nakazy zostały narzucone bez rozważenia rzeczywistych korzyści i kosztów oraz bez zastanowienia się, jak wpłyną na proces projektowania samochodu.

Teraz czas na finał tej historii. Producenci, pomimo usilnych prób, mają duże problemy z wyróżnieniem swoich samochodów spośród samochodów konkurencji. Unifikacja w branży motoryzacyjnej stała się czymś w rodzaju internetowego memu. Okazuje się, że wszystkie nowe samochody wyglądają podobnie. Zacząłem to zauważać w ciągu ostatnich dwunastu miesięcy, ale myślałem, że to po prostu moje urojenie. Ale, bawiąc się Photoshopem, niektórzy odkryli, że można dowolnie mieszać i łączyć [grille](#) samochodów sprawiając, że BMW wygląda tak jak Kia, a Hyundai tak jak Honda. To wszystko jeden i ten sam samochód.

Ta sytuacja naprawdę aż prosi się o wyjaśnienie. Dlatego też ucieszyłem się, gdy zobaczyłem [materiał nakreślony przez CNET](#), podający pięć powodów takiej sytuacji: nakaz konstruowania dużych frontów w samochodach, by chronić pieszych, nakaz wymagający nisko umiejscowionego dachu dla zmniejszenia zużycia paliwa, duży tył równoważący masywny przód, małe okna wynikające z regulacji dotyczących bezpieczeństwa — które ostatecznie czynią samochód mniej bezpiecznym — i wysoka linia pasów, będąca wynikiem innych regulacji. Innymi słowy historyczna troska o bezpieczeństwo i środowisko zniszczyła całą estetykę samochodu.

Nieważne, że bezpieczeństwo i ochrona środowiska są ze sobą sprzeczne. Im więcej paliwa oszczędzasz, tym lżejszy jest twój samochód i tym bardziej prawdopodobne, że zabije cię w trakcie wypadku. [Regulacje CAFE](#) na pewno zabiły wielu ludzi. Analogicznie — im bardziej bezpieczny samochód, tym więcej pali — taka jest ogólna zasada. Tymczasem samo paliwo jest niszczone dodatkami z kukurydzy, które skracają życie silnika.

Wszystkie te przepisy [są odpowiedzialne za zniknięcie samochodów typu kombi](#) i dominację rynku motoryzacyjnego przez duże pojazdy, które można

zaklasyfikować jako półciężarówki, podlegające innym normom. Dokładnie tak: regulacje stworzone, by stymulować oszczędzanie paliwa, odniosły zupełnie odwrotny skutek, wypychając ludzi ze zwykłych samochodów do [SUV-ów](#) — a właśnie tego, zupełnie przypadkiem, pragnie trójka największych producentów samochodów. Nie jest zatem zaskakujące, że najgłośniejsze głosy protestu przeciwko CAFE płyną z zagranicy, a nie z Detroit.

Nikt nie stawiał sobie za cel zniszczenia różnorodności, funkcjonalności i piękna naszych samochodów. Ale właśnie taki efekt osiągnięto, gdy polityczne i biurokratyczne elity przyjęły własny system wartości ponad wartościami producentów i konsumentów. Oni są panami, my niewolnikami, którzy mają zaakceptować swój los.

Zastanówmy się nad argumentem na temat bezpieczeństwa pieszych. Ile ludzkich żyć tak naprawdę uratował wysoki przód? Nikt nie wie. Ale same przepisy wydają się wykluczać możliwość rozwiązania problemu przez kierowców i pieszych bez jakiegokolwiek interwencji ustawodawcy. Innymi słowy, jesteśmy traktowani jak dzieci. Nie, nawet nie tak. Jesteśmy traktowani, jakbyśmy w ogóle nie mieli rozumu.

Sytuacja jest bardzo poważna. Około 30 lat temu futuryści wyobrażali sobie, że w przyszłości samochody staną się oszłamiające, piękne oraz będą dawały dużo frajdy z jazdy. Spójrzmy [na ten model Triumphy](#), który miał być „samochodem przyszłości”. Przyszłości, która została całkowicie zaprzepaszczona. Ustawodawcy uczynili z niego samochód przeszłości, zniweczone marzenie, które musiało umrzeć i ustąpić pola dziwnym, homogenicznym pojazdom, które pozwala się nam obecnie nabywać.

Kiedyś Amerykanie byli dumni ze swojej motoryzacji i wyśmiewali okropne samochody produkowane w krajach socjalistycznych, takich jak np. NRD. Trabant przejdzie do historii jako jedno z najgorszych aut w historii. Ale jeśli przyjrzymy się mu bliżej, zauważymy, że przynajmniej było w nim coś widać przez okna, a ogólny zamysł wydawał się kierować zainteresowanie kierowcy poza Matkę Naturę i pasażerów. Socjalistyczni planiści mieli trochę więcej rozsądku od amerykańskich ustawodawców.

Jeśli celem jest ochrona przechodniów i Ziemi, nie ma w lepszego rozwiązania niż transport masowy i rowery. Wszyscy wiemy, że to jest prawdziwy cel wszystkich regulacji. W zeszłym roku (tj. 2011 — przyp. tłum.) administracja prezydenta Obamy ogłosiła nowe normy spalania obowiązujące od 2025 roku, których nie jest w stanie spełnić żaden istniejący samochód napędzany wyłącznie benzyną. Podniosą one znacząco ceny aut i wymuszą powstanie rzeczywistości, w której każdy pojazd ma napęd elektryczny lub hybrydowy (więcej soczystych szczegółów [tutaj](#)).

Wszyscy słusznie potępiają wykupywanie przez rząd upadających dużych firm i kołesiostwo, które pomaga podtrzymywać przy życiu nierentowne branże przemysłu. Prawda jest jednak taka, że gdyby korporacyjne grube ryby branży motoryzacyjnej i związki zawodowe, które ich zdominowały, nie miały politycznych wpływów, likwidacja samochodu byłaby pewnie przesądzona. Obecnie samochodowi pozwolono istnieć. Nie pozwolono mu jednak rozwijać się, przybierać kształtu, który życzyliby sobie konsumenci, ani funkcjonować jak prawdziwe ekonomiczne dobro.

Samochód był jednym z fundamentów drugiej rewolucji przemysłowej. Ingerencja rządu okrada go z jego przyszłości. W przeszłości marzyliśmy o latających samochodach. Ustawodawcy sprawili jednak, że zamiast tego marzymy o powrocie do chwalebnych czasów lat 70. To żałosne.