

ISSN 2545-126X
EGZEMPLARZ BEZPŁATNY

INTER-TEAM News

NR 4/70/2018/19 ZIMA

POKONAJ
BLOKADY



RUSZ Z MIEJSCA

ROMAN
CZEJAREK



KOSMICZNE PRZEBIEGI

TOP  TEMAT

Damy
MOTORYZACJI



BOSCH

Technologia bliżej nas

Inspiruje nas

DIAGNOZA ONLINE

ESI[tronic] 2.0 Online.
Nowy standard
diagnozowania pojazdów.

Sprawdzono ✓

boschesitronic.com



Uspiona CZUJNOŚĆ

Co słycać? To jeszcze ja. Jeszcze... Ale mnie rzuciło na tuku, na wiadukcie. Na drugi pas wjeżdżałam dwa razy. Bezwiednie. Dobrze, że obok nie było nikogo. Co za ślizgawica dziś! – tak, zestresowana, napisałam do przyjaciółki. Jej reakcja? – Dobrze, że nic się nie stało... Wiem, co to za uczucie.

Zapewne, nie tylko ona to wie. Już dawno uspiliśmy swoją czujność na drodze. Mamy coraz lepsze i bezpieczniejsze samochody, naszpikowane elektroniką i różnymi systemami. Asystent pasa ruchu, parkowania, czujniki martwego pola, rozpoznawanie znaków, monitoring odległości od poprzedzającego nas auta... Mogłabym jeszcze długo wymieniać. Owszem, są one potrzebne. Ale nie zwalniają nas z kierowania się zdrowym rozsądkiem i koncentrowania się na drodze. Swojego samochodowego asystenta nazywam „Marian”. Szczęśliwie dla mnie i wszystkich dookoła pomógł mi wygrać walkę na szklance, ale również wzbogacił o „autorefleksję”. Podobnie jak spotkanie z przesympatycznym radiowcem Romanem Czejarkiem. – Wielu znajomych dopytuje się mnie, jakie kilkuletnie auta polecam. Mam na to prosty sposób. Zobaczcie, jakie modele jeżdżą po ulicach i zastanówcie się, dlaczego? Jeżeli jest ich dużo, to znaczy, że te samochody wytrzymują – mówi. Daje do myślenia?

Tak samo jak wychodzenie poza często nieprawdziwe przekonania. Dzięki temu możemy „Pokonać własne blokady” i nie dziwić się, że np. tuż obok przechadzają się „Faceci w pończochach”. – Rekonstrukcja, to chyba jedyna pasja, gdzie można spotkać stado trzydziestu zarośniętych facetów, którzy rozmawiają o pończochach i podwiązkach. Oglądają, jakie kto ma koronki lub z jakiego materiału uszyte ubrania. I są to cały czas rozmowy o żołnierzach z XVII wieku! – opowiada założyciel największej w Polsce federacji grup rekonstrukcyjnych. Dla równowagi przedstawiamy też niepokorne „Damy motoryzacji”. Gdyby nie one, nie byłoby dziś samochodów, jakie znamy. Jeśli macie wątpliwości, to lektura dla Was.



MARZENA KOZIELSKA
REDAKTOR NACZELNA
„INTER-TEAM NEWS”

INTER-TEAM
News

redakcja@inter-team.com.pl



POLUB NAS
www.facebook.com/pl.interteam

Redaktor naczelna: Marzena Kozielska
Projekt graficzny: Madgrafik
Skład i DTP: Marzena Dąbrowska
Zespół redakcyjny/współpracownicy: Jacek Franek, dr Klaudia Kałużna, adw. Agnieszka Kapała, Sylwia Specjalska, Edyta Kondratiuk, Marlena Momot
Zdjęcie na okładce: Fotolia/Adobe Stock

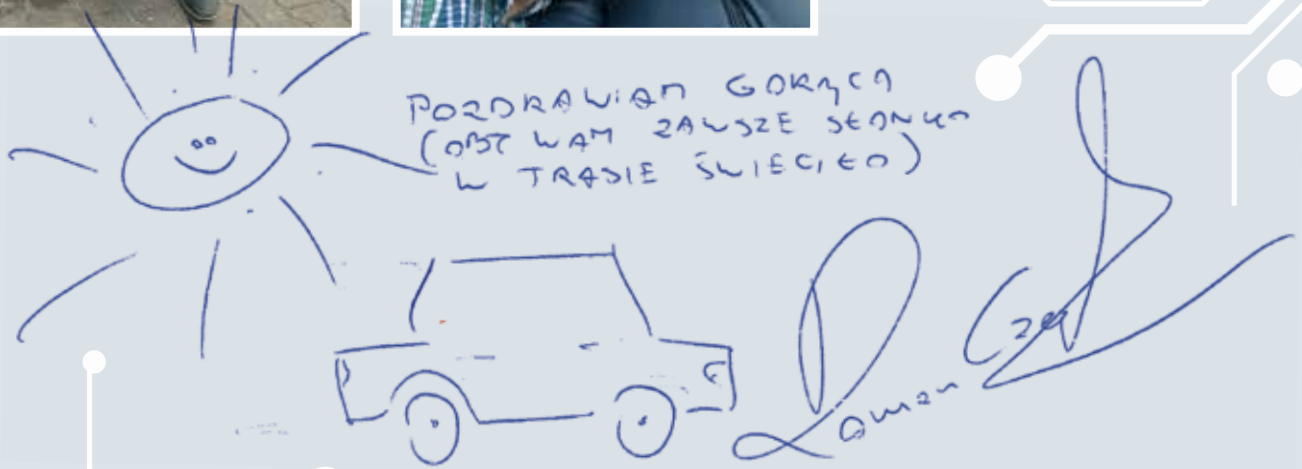
Materiały publikowane w „Inter-Team News” objęte są prawem autorskim. Redakcja zastrzega sobie prawo do redagowania i skracania tekstów i nie ponosi odpowiedzialności za treść ogłoszeń i reklam. Wszelkiego rodzaju przedruki są możliwe wyłącznie za pisemną zgodą redakcji.

 **INTER-TEAM®**

Wydawca: Inter-Team Sp. z o.o.
ul. Białolecka 233
03-253 Warszawa
www.inter-team.com.pl



**Specjalnie dla „Inter-Team News”
ekskluzywny wywiad
z Romanem Czejarkiem!**



Kosmiczne przebiegi



20

Spis TREŚCI

INTER-TEAM  AKTUALNOŚCI

INTENSYWNY ROZWÓJ _____ 7
 BIEGAŁ NA BIEŻNI _____ 7
 O.K. SERWIS W ROKU 2018 _____ 8
 EVENT Z KLIMKIEM ZA NAMI _____ 10
 ZMIANA LOKALIZACJI
 INTER-TEAM
 GORZÓW WIELKOPOLSKI _____ 10

RYNEK  FLESZ

CZESKI HIT _____ 12
 NOWA KLASYKA _____ 14
 MOCNY HATCHBACK _____ 14
 GENERACJA NR 8 _____ 14
 AUTO Z POMYSŁEM _____ 14
 ELEKTRYCZNY PICK-UP _____ 16
 KOMBI PO LIMUZYNIE _____ 18
 TWARDY JAK SKAŁA _____ 18
 ZNOWU NOWY _____ 18
 GLADIATOR _____ 18

PROSTO  W OCZY

KOSMICZNE PRZEBIEGI _____ 20

SERWIS  PRAWNY

DO SĄDU!
 JAKIM KOSZTEM? _____ 24

TOP  TEMAT

DAMY MOTORYZACJI _____ 28

**O.K. SERWIS
w roku 2018**

**AKTUALNOŚCI
s. 8**



**CZESKI
HIT**

RYNEK FLESZ s. 12



**Damy
MOTORYZACJI**

TOP TEMAT s. 28



FACECI

**w pończochach
ŻYJ Z PASJĄ s. 50**



**DAJ SIĘ
ponieść!**

**NIE TYLKO
GADŻETY s. 54**

RUSZ  Z MIEJSCA

POKONAJ BLOKADY _____ 36

POD  LUPĄ

KLIENT JEST NAJWAŻNIEJSZY _____ 39

NASI  DOSTAWCY

ŚWIECE ŻAROWE
 W CENTRUM UWAGI _____ 40
 DOBRY MATERIAŁ CIERNY
 OSZCZĘDZA PALIWO _____ 42
 LAMPY KSENONOWE
 – CZYM SIĘ RÓŻNIĄ
 OD ŻARÓWEK _____ 44
 OLEJOWA (R)EWOLUCJA
 NADAL TRWA _____ 46

ŻYJ  Z PASJĄ

FACECI W POŃCZOCHACH _____ 50

NIE TYLKO  GADŻETY

DAJ SIĘ PONIEŚĆ! _____ 54

TUTAJ  JESTEŚMY

NASZE ODDZIAŁY _____ 56

POD  KONIEC

KRZYŻÓWKA Z NAGRODĄ _____ 60
 ANGIELSKIE TRZY KOŁA _____ 62

576.251



7 x 12,3 x 2	CU	A	20x	232.930	Audi, Seat, Škoda, Volkswagen	Delphi
7 x 13,6 x 1,6	CU	A	20x	027.130	Ford	Delphi
7 x 13,8 x 1,85	CU	A	20x	006.990	Citroen, Ford, Renault	Bosch, Denso
7,07 x 14,9 x 2,1	CU	A	20x	456.810	Fiat, Opel, PSA	VDO, Continental
7,1 x 15 x 1,56	CU	D	20x	924.867	Mercedes-Benz	Bosch
7,1 x 15 x 1,76	CU	D	20x	199.360	Mercedes-Benz	Bosch
7,1 x 15 x 1,96	CU	D	20x	199.340	Mercedes-Benz	Bosch
7,2 x 16 x 1,5	CU	A	20x	182.350	Ford, PSA	Bosch, VDO
7,2/7,7 x 13 x 1,5	CU		20x	173.190	Audi, Seat, Škoda, Volkswagen	Bosch
7,3 x 14,9 x 3	CU	A	20x	331.680	Audi, BMW, Ford, Nissan, Opel, PSA, Seat, Škoda, Volkswagen	Delphi
7,3 x 16 x 2	CU	A	20x	569.370	Fiat, Opel, PSA	Bosch
7,3 x 16 x 3	CU	PR	20x	688.120	Toyota	Bosch
7,5 x 15,4 x 2,5	CU	A	20x	027.140	Ford, Mazda, PSA	VDO, Continental
7,5 x 16,92 x 3,54	CU ZNN	PR	20x	298.790	Toyota	Denso
7,6 x 15 x 1,53	CU	A	20x	293.140	BMW, Fiat, Opel	Bosch
7/7,7 x 12,3 x 2,46	CU	A	20x	426.780	Audi, Seat, Škoda, Volkswagen	VDO, Continental
7/7,7 x 15 x 2	CU	A	20x	572.260	Ford, Opel, PSA, Renault	Bosch
7,9 x 15,5/16,7 x 1/2	CU	PR	20x	499.501	Opel	Bosch, Denso

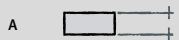
www.elring.pl

Elring-Service-Hotline

+49 71 23 724-799

+49 71 23 724-798

service@elring.de



CU Kupfer | Copper | Cuivre |
Cobre | Rame | Медь
Verzinkt | Tin plated | Étamé |
ZNN Estañado | Estañado |
Оцинкованный



Das Original

INTENSYWNY ROZWÓJ

AKADEMIA TECHNICZNA[®]
INTER-TEAM

Akademia Techniczna funkcjonuje od 2014 r. i nieustannie rozwija swoją ofertę. Szkolenia prowadzone są na terenie całej Polski.

W 2018 r. pięciu trenerów przeprowadziło prawie 200 szkoleń. Wzięło w nich udział ponad 2200 klientów. Uczestnicy (mechanicy) pogłębili swoją wiedzę oraz zyskali nowe umiejętności, które ułatwiają im codzienną pracę.

Akademia Techniczna przeszła ponownie certyfikację Dekra o standardzie SUS 2.0. Dzięki temu mogła skorzystać z Krajowego Funduszu Szkoleniowego i przeszkolić bezpłatnie około 60 mechaników.



“W TYM ROKU
KALENDARZ SZKOLEŃ
BĘDZIE TAKŻE
WYPEŁNIONY
PO BRZEGI”

Nowe formuły szkoleń


W ofercie jest 15 tematów szkoleniowych z najważniejszych zagadnień związanych z naprawami nowoczesnych samochodów. Dwa szkolenia: „Bezpośredni wtrysk paliwa w silniku diesla” oraz „Bezpośredni wtrysk paliwa w silnikach benzynowych” prowadzone były w rozszerzonym o część praktyczną wymiarze (2 dni, 16 h szkoleniowych). Nowością w ofercie jest dwudniowe szkolenie z samocho-

dów hybrydowych i elektrycznych, gdzie klienci zdobywają uprawnienia SEP do 1kV. Są one niezbędne do prowadzenia napraw i obsługi tych pojazdów. Druga nowość to szkolenie z układów rozrządu w samochodach osobowych, które będzie przeprowadzane w pełnym wymiarze w 2019 roku.

Młode talenty

Ubiegły rok to również rozwój współpracy ze szkołami zawodowymi. Zarówno w zakresie szkoleń dla kadry nauczycieli zawodu, jak i propagowania wiedzy o najnowszych rozwiązaniach wśród uczniów. Kontynuowany był także program „Dobry start z Inter-Team”, skierowany do uczniów ostatnich klas szkół zawodowych oraz średnich samochodowych i technicznych.

Infolinia Techniczna

Obok Akademii Technicznej kolejną usługą stworzoną dla wspierania warsztatów w ich codziennej pracy jest Infolinia Techniczna. 2018 rok to drugi pełny rok jej funkcjonowania. Infolinia obsługuje ponad 200 klientów, którzy stale korzystają z jej usług. Infolinia jest czynna pięć dni w tygodniu w godzinach 8.00-16.00. 

TWOJA INFOLINIA TECHNICZNA


+48 22 100 43 00

Profesjonalne wsparcie w postaci
Infolinii Technicznej

Skorzystaj z pomocy konsultanta!



BIEGAŁ NA BIEŻNI

Paweł Żuk, ultramaratończyk i Team Leader z magazynu centralnego Inter-Team w Natolinie 1 grudnia walczył w biegu 12-godzinnym na bieżni mechanicznej. Impreza odbywała się w Galerii Północnej w Warszawie. Kibicom czas umilały nasze magazyny „Inter-Team News”. Dystans, który pokonał Paweł to 131,160 km. To dwunasty wynik na świecie w historii takich biegów. Gratulujemy! 



Obecność w mediach

W 2018 roku przeprowadziliśmy dwie ogólnopolskie kampanie reklamowe w telewizji, radio i internecie. W telewizji spoty sponsorskie emitowane były zarówno w stacjach głównych: Polsat i TVN, oraz kanałach tematycznych m.in. TVN Turbo, Canal+ Sport, Motowizja, National Geographic, Planete+. Spoty sponsorskie można było usłyszeć także w radio Złote Przeboje oraz Rock Radio. Dodatkowym wzmocnieniem kampanii były banery reklamowe w sieci Google.

Kampania przeprowadzona w czerwcu miała za zadanie wzmocnić profesjonalny wizerunek sieci warsztatów samochodowych oraz zachęcić kierowców do wykonania letniej kontroli auta przed wyjazdem na urlop. Każdy kierowca dostawał upominek.

Partnerami letniej kampanii marki O.K. Serwis zostali ATE, Castrol, Osram, Sachs oraz SKF.

W kampanii jesiennej wspólnie z marką Varta zachęcaliśmy do wykonania bezpłatnego badania stanu akumulatora (sprawdzano napięcie akumulatora, prąd ładowania oraz rozrusznik). Akcja trwała od 13 do 31 października, a każdy klient, który wziął w niej udział, otrzymał zimowy upominek.

**SIEĆ WARSZTATÓW O.K. SERWIS
JUŻ KOLEJNY ROK Z RZĘDU ZADZIWIŁA
KLIENTÓW NOWYMI POMYSŁAMI
I PROJEKTAMI! W 2018 ROKU BYŁO ICH
NAPRAWDĘ WIELE!**

**O.K.
SERWIS**

w roku



**O.K.
SERWIS®**
Warsztaty godne zaufania

Udział w eventach

W sezonie wiosenno-letnim odbyło się kilka imprez lokalnych. Warsztaty O.K. Serwis aktywnie promowały markę oraz swoje usługi. 27 maja 2018 r. w podwarszawskich Ząbkach odbył się Drugi Zlot Samochodów Elektrycznych i Hybrydowych. Marka O.K. Serwis kolejny raz została partnerem tego wydarzenia.

W ub. roku wznowiliśmy akcję „Przystanek Warsztat”, której ce-

lem było sprawdzanie stanu technicznego samochodów w czasie wakacyjnych wyjazdów. „Przystanki Warsztat” cieszyły się dużym zainteresowaniem. Poza przeglądem oświetlenia, wycieraczek, płynów, wentylacji, opon, akumulatora, czy zawieszania, kierowcy otrzymywali upominki z logiem O.K. Serwis. Patronami wydarzenia byli : ATE, Castrol, Continental, MANN-FILTER, Osram, Varta.

**“ PRZYSTANKI WARSZTAT CIESZYŁY SIĘ
DUŻYM ZAINTERESOWANIEM ”**




“ WYDAWNICTWA
O.K. SERWIS
ZYSKAŁY OGROMNĄ
POPULARNOŚĆ ”

Blżej klientów



Do rąk naszych czytelników – klientów warsztatów O.K. Serwis – trafił nowy odświeżony magazyn „O.K. Serwis Press”. Magazyn kusi czytelników nowoczesną szatą graficzną oraz ciekawymi tekstami. Poza informacjami z branży, testami pojazdów, poradami mechaników O.K. Serwis, w czasopiśmie pojawił się przegląd nowinek, gadżetów samochodowych, kąpek kulturalny, relacje z podróży, a co najważniejsze wywiady z gwiazdami! W czasopiśmie wystąpiły już aktorki: Anna Korcz, Olga Bończyk i Olga Borys oraz prezenterka telewizyjna: Anna Popek.

Zmienił się także „Mały Mechanik”. Zagadki, krzyżówki i naklejki Tomcia Śrubki zachwyciły naszych najmłodszych czytelników. Dodatkowo wydawnictwo zmieniło swój cykl wydawniczy – z półrocznika stało się kwartalnikiem. W lipcu wydaliśmy także kolejną edycję przewodnika „Samochodem za granicę”. Znalazły się w nim ważne przepisy drogowe, obowiązujące w wybranych krajach europejskich. Klienci naszych

warsztatów mogli nabyć je bezpłatnie. Wprowadziliśmy także dwa rodzaje newsletterów wysyłanych co miesiąc do warsztatów O.K. Serwis. W roku 2018 kontynuowaliśmy pomysł wydawania rowerów zastępczych dla klientów, którzy zostawiają swój samochód w warsztacie O.K. Serwis. Jako jedna z pierwszych sieci zaofiarowaliśmy naszym warszatom kompleksowe przeszkolenie zapewniające uprawnienia oraz wiedzę niezbędną do obsługi aut o napędzie alternatywnym. 






EVENT Z KLIMKIEM ZA NAMI

Kilkudziesięciu laureatów promocji na oleje Elf/Total wzięło udział w ewencji z najpopularniejszym polskim mechanikiem – Adamem Klimkiem.

Szkolenie, ciekawy panel dyskusyjny oraz elegancka kolacja odbyły się w dniach 26-27.10.2018 roku w hotelu Narvil w Serocku. Zaproszeni zostali klienci Inter-Team – uczestnicy promocji na oleje Elf/Total, którzy w końcowym rankingu zajęli najwyższe miejsca. Byli tu także ich Opiekunowie Handlowi z Inter-Team. Goście przybyli na miejsce o godzinie 14.00 i po lunchu udali się na profesjonalne szkolenie oraz spotkanie z Adamem Klimkiem – najbardziej popularnym mechanikiem w Polsce.– Bazowanie na tak świetnym dostawcy



jak Inter-Team to bardzo dobry pomysł. Bo wsparcie jest najważniejsze – mówił Adam Klimek.


Po przerwie kawowej, szkolenie nt. olejów poprowadził Andrzej Husiatyński z Total Polska. W tym czasie najbardziej aktywni słuchacze mogli wygrać zestawy upominkowe. Później odbył się panel dyskusyjny z Adamem Klimkiem. Wieczorem wszyscy uczestnicy spotkali się na kolacji. Event z Klimkiem można zaliczyć do udanych. 

“ – BAZOWANIE NA TAK ŚWIETNYM DOSTAWCY JAK INTER-TEAM TO BARDZO DOBRY POMYSŁ. BO WSPARCIE JEST NAJWAŻNIEJSZE – MÓWIŁ ADAM KLIMEK. ”

ZMIANA LOKALIZACJI INTER-TEAM GORZÓW WIELKOPOLSKI



Z końcem listopada ruszyła sprzedaż w nowej lokalizacji oddziału Inter-Team w Gorzowie Wielkopolskim. Oddział znajduje się przy ul. Piłkarskiej 21.

Oferuje pełen asortyment części zamiennych do aut osobowych i dostawczych, a także szeroką ofertę środków smarnych i płynów eksploatacyjnych. Do dyspozycji klientów jest wykwalifikowana załoga gotowa doradzić i udzielić niezbędnego wsparcia technicznego. 



• Gorzów Wielkopolski
• Poznań

Inter-Team
Gorzów Wielkopolski
ul. Piłkarska 21
66-400 Gorzów Wlkp.
tel. 95 726 10 16
kom. 728 586 231
e-mail:
gorzow@inter-team.com.pl



Experts know why

SIDEM
Experts know why



sidemnv



sidemnv



sidem-nv

Najlepszy producent z najszerszą ofertą elementów zawieszenia i układu kierowniczego.


Gdy droga wije się i skręca, najlepsze elementy układu kierowniczego i zawieszenia udowodnią swoją wartość.

Dlatego eksperci na całym świecie zwracają się do Sidem.

CZESKI HIT

**SCALA TO NOWA ŠKODA
– NASTĘPCA RAPIDA.
TEN BARDZO INTERESUJĄCY
HATCHBACK POJAWI SIĘ
W POLSCE PRZED
WAKACJAMI 2019 R.
WSZYSTKO NA TO WSKAZUJE,
ŻE SCALA BĘDZIE JEDNYM
Z NAJCHĘTNIEJ KUPOWANYCH
MODELI CZESKIEJ MARKI.**



ŠKODA  Długość nadwozia Scali wynosi 436 cm, a rozstaw osi – 265 cm. Pojemność bagażnika to aż 467 litrów. Dla porównania traktowany jako swego rodzaju wzorzec auta w klasie kompaktowej VW Golf ma długość 426 cm, rozstaw osi 262 cm, a bagażnik ma pojemność 380 l. Specjaliści już mówią, że Scala to najnowocześniejsze kompaktowe auto w całej Grupie Volkswagena. Wnętrze charakteryzuje się całkowicie nową koncepcją, która będzie wyznaczać kierunek dla przyszłych modeli Škody. Jednym z urządzeń dostępnych w opcji będzie wirtualny kokpit,


**NAZWA
"SCALA"
POCHODZI
OD
ŁACIŃSKIEGO
SŁOWA
"SCHODY"**

czyli cyfrowy wyświetlacz zegarów i informacji pokładowej. W zakresie systemów bezpieczeństwa wspomagających kierowcę w Scali znajdziemy np. asystenta parkowania, asystenta pasa ruchu czy monitoring odległości od poprzedzającego pojazdu. Wprowadzony zostanie też system Side Assist, czyli udoskonalony czujnik martwego pola. Wśród dostępnych jednostek napędowych znajdują się wyłącznie turbodoładowane silniki z bezpośrednim wtryskiem paliwa. Podstawową jednostką będzie 3-cylindrowy silnik 1.0 TSI o mocy 95 KM współpracujący z 5-biegową skrzynią manualną.



KOMPAKTOWY HATCHBACK ZASTAPI RAPIDA



Ten sam silnik będzie też w wersji o mocy 115 KM z 6-biegową przekładnią manualną, a w opcji z 7-biegowym automatem DSG. Najmocniejszym silnikiem benzynowym będzie 4-cylindrowa jednostka 1.5 TSI o mocy 150 KM z 6-biegową skrzynią manualną lub 7-biegową DSG. W ofercie będzie też silnik wysokoprężny – 1.6 TDI o mocy 115 KM. W miarę szybko oferta zostanie rozszerzona o wersję 1.0 TSI zasilaną CNG (czyli gazem ziemnym), ale tu moc silnika wyniesie nie 95 a 90 KM. Koszty eksploatacji tej wersji będą bardzo niskie. 







NOWA KLASYKA



BMW Z4 to klasyczny dwuosobowy roadster, który ma 433 cm długości, 186 cm szerokości i tylko 131 cm wysokości. Siedzi się w nim bardzo nisko. Ma automatycznie składany miękki dach. Jego składanie czy rozkładanie zajmuje 10

sekund i można to robić w trakcie jazdy z prędkością do 50 km/h. Podstawowy wariant Z4 to sDrive20i z 4-cylindrowym, rzędowym silnikiem benzynowym 2.0 współpracującym z 8-biegową skrzynią automatyczną. 

AUTO Z POMYSŁEM


Volkswagen Tarok jest studyjną zapowiedzią nowego stylu auta z nadwoziem typu pick-up. Ten model w pierwszym okresie oferowany będzie w Brazylii, ale rozważana jest też sprzedaż na innych kontynentach. Samochód składa się z dwóch części – osobowej oraz dostawczej. Ponieważ SUV-y i pick-upy sprzedają się obecnie bardzo dobrze, Volkswagen projektując Taroka, chce zachęcić klientów wahających się nad wyborem wersji. 



GENERACJA NR 8




Porsche 911 w kolejnych generacjach zmienia się bardzo spokojnie. Obecnie nadwozie poddano delikatnym poprawkom, ale pod względem technicznym jest zdecydowanie więcej zmian. 6-cylindrowe silniki typu bokser są teraz mocniejsze.

W nowym 911 Carrera S oraz wersji 4S z napędem 4x4 mamy teraz o 30 KM więcej, czyli 450 KM (przy 6500 obr./min). Wszystko przy zachowaniu niezmięionej, 3-litrowej pojemności boksera. Carrera S może jechać nawet 308 km/h, a Carrera 4S – z napędem 4x4 – 306 km/h. 



MOCNY HATCHBACK

Z mocnym i szybkim miejskim hatchbackiem zawsze kojarzył się usportowiony Volkswagen Golf GTI. Teraz jest też Hyundai i30 wyróżniający się dodatkową literką N. Ten sportowy model jest wysoko oceniany na wymagającym rynku niemieckim. Bazowa wersja i30N z silnikiem 2.0 dysponuje mocą 250 KM. Dzięki dodatkowemu pakietowi o nazwie Performance moc wzrasta do 275 KM. Taka odmiana osiągać może prędkość 250 km/h i do 100 km/h przyspiesza w 6,1 s. 





Konkrety zamiast obietnic: **5 lat gwarancji**


Profesjoniści w warsztatach samochodowych nie potrzebują pustych obietnic tylko jakości, na której mogą polegać. Dlatego też wszystkim zarejestrowanym partnerom oferujemy 5 lat gwarancji na wszystkie produkty Power Transmission Group z oferty Automotive Aftermarket. Bez kompromisów. www.contitech.de/5

ELEKTRYCZNY pick-up

**AMERYKAŃSKA MARKA BOLLINGER POWSTAŁA PIĘĆ LAT TEMU.
PIERWSZY TERENOWY SUV Z SILNIEM ELEKTRYCZNYM, NADWOZIEM
Z ALUMINIUM I Z NAPĘDEM 4X4 ZOSTAŁ PRZEZ NIĄ POKAZANY W ROKU 2017.**



Powstały już dwa prototypy – B1 to auto z zamkniętym nadwoziem, a B2 klasyczny pick-up. W 2020 r. pierwsze auta trafią do klientów, zamówienia już są przyjmowane. Bollingera cechuje prosta konstrukcja, której rama jest z aluminium, a elementy wzmacniające ze stali. Dzięki

lekkiej platformie dociążonej akumulatorami i dwoma silnikami elektrycznymi (po jednym na oś) masa auta wynosi 1800 kg. Silniki mają łączną moc 365 KM i 640 Nm i rozpędzają samochód do 100 km/h w 4,5 s. Prędkość maksymalna to 200 km/h/. Zasięg to ok. 300 km. 



PHILIPS

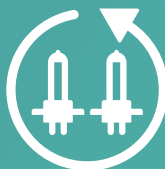
Automotive lighting



Razem silniejsze. Wymieniaj parami.

To samo dotyczy Twoich reflektorów samochodowych. Pod koniec swojego życia, żarówki emitują słabsze i bardziej nierówne światło utrudniające widoczność. A kiedy jedna z nich się przepali, drugą też to wkrótce czeka. Bezpieczeństwo zaczyna się od dobrej widoczności na drodze, więc zawsze wymieniaj żarówki parami, ponieważ dwa nowe reflektory są bezpieczniejsze niż jeden.

innovation  you



Dwie nowe żarówki są
bezpieczniejsze niż jedna.
Wymieniaj parami.


www.philips.com/change-in-pairs

KOMBI PO LIMUZYNIE




Peugeot 508 w wersji limuzyna jest już znany. Teraz pokazano 508

SW, czyli kombi. A taką wersję trudniej zaprojektować, tzn. nie jest łatwo stworzyć z niej ładne auto. Peugeot 508 SW jest jednak wyjątkowo perfekcyjny. Ma długość 479 cm, bagażnik o pojemno-

ści od 530 do 1780 l. W luksusowej wersji First Edition, podłoga bagażnika jest wykończona drewnem egzotycznym. Kombi pojawi się w sprzedaży latem 2019 r. i będzie dostępne z dwoma silnikami benzynowymi 1.6 o mocy 180 lub 225 KM lub z wysokoprężnymi – 1.5/130 KM oraz 2.0 (160 lub 180 KM). 




GLADIATOR

Jeep o nazwie Gladiator był już produkowany w latach 1962-88, ale znano go głównie w USA. Teraz nowa generacja Gladiatora ma też trafić do Europy. Nowy pick-up robi mocne wrażenie: ma 518 cm długości, jest 5-osobowy i w skrzyni przewiezie jeszcze 725 kg bagażu. Na dodatek pociągnie przyczepę o masie do 3,5 tony. Do napędu tego wyjątkowego auta zarezerwowano benzynowy silnik V6 Pentastar o mocy 285 KM, ale w 2020 r. ma pojawić się też ekonomiczny Diesel 3.0 V6 o mocy 260 KM. 




TWARDY JAK SKAŁA

Mitsubishi L200 opracowano zgodnie z zasadą „Rock Solid – twardy jak skała”. Auto, które jako jedyne w swojej klasie oferuje stały napęd na cztery koła z możliwością wyłączenia przedniej osi, również w tej dziedzinie przechodzi gruntowną modernizację. Będzie miało system off-road, który obejmuje tryby jazdy: na szuter, błoto i śnieg, piach oraz kamienie. Po włączeniu któregoś z nich, kontroli podlega moc silnika, przekładnia automatyczna i hamulce. 

ZNOWU NOWY



Seat odświeża swoją ofertę, a kolejnym modelem jest SUV Tarraco. Jest to niemal bliźniacza wersja Škody Kodiaq i Volkswagena Tiguan Allspace, ale zaprojektowana została w stylu sportowym. Tarraco ma

475 cm długości, 183 cm szerokości i 165 cm wysokości. Będzie dostępny w wersji 5- lub 7-osobowej. W ofercie silnikowej będą dwa benzynowe TSI 1.5/150 KM i 2.0/190 KM oraz wysokoprężny TDI 2.0 o mocy 150 lub 190 KM. 





JEST WSZYSTKO!



LuK RepSet 2CT kompletny zestaw naprawczy podwójnego sprzęgła suchego.

LuK RepSet 2CT to kompletny zestaw naprawczy zawierający wszystkie elementy niezbędne do przeprowadzenia skutecznej naprawy. W naszej ofercie znajdują się również oryginalne narzędzia specjalne LuK, dzięki którym wymiana sprzęgła będzie prosta i szybka.

Dodatkową wiedzę na temat wymiany znajdziesz na naszych stronach internetowych, filmie instruktażowym dołączonym do zestawu LuK 2CT, bądź szkoleniach technicznych organizowanych na terenie całego kraju.

www.schaeffler.pl/aftermarket
www.repxpert.pl



FAG



SCHAEFFLER



KOSMICZNE przebiegi

DZIENNIKARZ RADIOWY, Z WYKSZAŁCENIA INŻYNIER ELEKTRYK, PRZEBIEGŁ JAK ISKRA PRZEZ NASZE MOTOPYTANIA.

Mój pierwszy samochód...

...Volvo 340, rocznik 1986, benzyna 1.4 z oryginalnie zamontowanym gazem CNG, którego nigdzie nie mogłem zatankować. Samochód był używany, trzydrzwiowy z błękitnym paskiem przez środek. Miał półautomatyczną skrzynię biegów. Na początku bałem się nim jeździć, bo wcześniej zdawałem prawo jazdy na maluchu. Ale już w pierwszym miesiącu wypuściłem się w wielką trasę. Pojechałem do Lizbony. Byłem nim później na Sycylii, Sardynii, w Grecji. Zjechał pół Europy. Wspominam go z wielkim sentymentem.

Mój pierwszy raz w samochodzie...

W jakim sensie? Bo w potocznym rozumieniu – nigdy nie próbowałem.

Jeźdź jak...

Przed wszystkim bardzo dużo. Nie ma roku, w którym nie przejechałbym 100 tys. km. Zdarzały się też lata rekordowe – nawet po 160-180 tys. km. Nie liczę tego dokładnie, bo jeźdź autem prywatnym i służbowym. Ale większość samochodów, których się pozbywam, ma kosmiczne przebiegi.

Jeźdź teraz...

...starym Volvo V50 z 2008 r. Kiedy je kupiłem, miał przejechane ok 30 tys. km, a ja pewność, że nie będzie się psuł. Nie kupuję już nowych samochodów. Przy moich przebiegach jest to nieopłacalne. Lepiej znaleźć samochód, który był użytkowany dość łagodnie. Kupić go przy umownych 100 tys. km, zrobić nim 200 tys. i odsprzedać.

Wymarzony samochód...

Każdy ma wady i zalety. Gdybym nie miał ograniczeń finansowych, kupiłbym Volvo XC 90, wersję przedostatnią. To bardzo wygodne auto, choć jeździ się nim jak czołgiem, kiepskie ma audio i pali jak smok. Przez wiele lat moim wymarzonym autem był Opel



Frontera. Do czasu kiedy się nim przejechałem... Wielu znajomych dopytuje się mnie, jakie kilkuletnie auta polecam. Mam na to prosty sposób. Zobaczcie, jakie modele jeżdżą po ulicach i zastanówcie się, dlaczego? Jeżeli jest ich dużo, to znaczy, że te samochody wytrzymują. Dlaczego jest tak mało Citroenów pięcioletnich, a tak dużo Volvo? Dlaczego od pewnego czasu jest tak mało kilkuletnich Volkswagenów? Są starsze Passaty, a nowsze gdzie? Kiedyś marzeniem ludzi, którzy dużo jeździli był Opel Omega, czy właśnie Volkswagen Passat. To się w pewnym momencie skończyło. Sporym zaskoczeniem jest dla mnie Renault Megane, poprzednia generacja. Bez problemu wytrzymuje mordercze 300 tys. km. Mamy takie w Polskim Radiu. Kiedy wygrały przetarg, stukalem się w czoło. Byłem pewny, że się za chwilę rozsypią. A one dawno mają ponad 300 tys. km i dalej jeżdżą! Choć użytkowane codziennie przez innego kierowcę, a to samochodom nie pomagają.

Moje prawo jazdy...

...to była inna rzeczywistość. Zdawałem je w latach 80. w LOK-u w ramach wojska. Szkolenie i egzamin

ROMAN CZEJAREK

Dziennikarz, radiowiec, prezydent, konferansjer, publicysta. Związany z radiową Jedynką.

Wieloletni prowadzący „Lato z Radiem”.

Autor wielu książek, m.in. o rodzinnym Szczecinie i „Lecie z Radiem”.



były fikcją. Instruktor kazał mi jechać pod swój dom i czekać tam 50 minut na następnego kursanta. Tak oszczędzał paliwo. Potem wsiadłem do malucha na egzaminie. Teorię miałem opanowaną, praktykę gorzej. Egzamin zdałem za pierwszym razem, choć potrafiłem niewiele. Ale wtedy liczyła się zdawalność!

Podróż mojego życia...

Zjeździłem samochodem prawie całą Europę. Stany Zjednoczone przemierzyłem raz z Chicago na Florydę, raz z Las Vegas do Waszyngtonu. Najbardziej w pamięci zapadła mi jednak przejażdżka Rosomakiem w Afganistanie. Polskie Radio miało tam swoją placówkę. W Rosomaku wszystko obserwuje się na ekranach. Tam nie ma okien. To niesamowite doświadczenie. Kiedy wyjeżdżaliśmy poza bazę jeździłem z tyłu jako „transportowany”, natomiast w bazie żołnierze pozwolili mi się przejechać. Jedyne czego brakowało w Rosomaku to... radio. (śmiech)

W samochodzie najważniejsza jest...

...pewność, że mnie nie zawiedzie. Jeżeli jadę na drugi koniec Polski, np. prowadzić imprezę, robić program, to muszę mieć gwarancję, że dotrę na czas. Biorę oczywiście na to poprawkę i mam Assistance. Odpukać, tylko raz musiałem z niego skorzystać. W żadnym innym przypadku samochody mnie nie zawiodły. Ale dobieram je świadomie.

Jako pasażer jestem...

Nie przypominam sobie, kiedy jechałem jako pasażer. Jeśli już się zdarza, korci mnie, żeby coś powiedzieć. Gryzę się jednak w język. Uważam, że każdy jeździ na własny rachunek. Można komuś

raz czy dwa zwrócić uwagę. Jeśli nadal popełnia te same błędy. Nic nie poradzę. Najwyżej np. wymienię sprzęgło.

W samochodzie mam...

...rzeczy wynikające z codziennej pracy. Na wieszaku marynarkę, zapasowe buty w bagażniku, tuż obok zawsze zapasowe pełnowymiarowe koło (śmiech). Każdemu mówię, by nie kupował samochodu nie tyle co z dojazdówką, ale z samym zestawem naprawczym. Kiedy przyjdzie co do czego, nie zadziała. Zadziała zawsze laptop, kiedy podłączę go do przetwornicy, którą także mam w aucie. Tak samo jak CB radio z dobrą anteną.

Część samochodowa, która Cię intryguje...

Nie lubię automatów, więc pierwsze co mi przychodzi na myśl to gałka zmiany biegów. Najważniejsze są jednak dla mnie reflektory – to z doświadczenia osoby, która dużo jeździ i jest z wykształcenia inżynierem od prądu (śmiech). Obecnie wszyscy zachwycają się światłami ledowymi. A dobre oświetlenie ledowe musi być kosmicznie drogie. Podejrzewam, że Audi A8 czy najnowsza wersja Volvo takie posiada. Ale w tańszych autach ledy tylko pięknie wyglądają, ale źle świecą. Warto to sprawdzić np. podczas jazdy próbnej w złą pogodę. Raz przejechać się z normalnymi żarówkami, raz z ledami...


Podczas kupna nowego samochodu...

Warto przekornie zwrócić uwagę na kolor. Mój zaufany mechanik, który sprowadza auta z Zachodu – namówił mnie na srebrny. Na początku nie chciałem się zgodzić, a dziś mu dziękuję. Przy przebiegach jakie robię, to jedyny rozsądny kolor. Każdy inny oznacza problemy.

Mam sentyment do...

...IKEI (śmiech). Tak w żargonie mówi się na moje obecne Volvo V50. W środku ma piękne drewno. To gięta sklejką – jak na skrzypce. Jest wstawiona z przodu, po bokach. Każdy, kto wsiada jest bardzo zaskoczony, bo w Polsce egzemplarzy z tej serii jest bardzo mało.

Boleję nad...

...tym, że coraz więcej samochodów nie ma odtwarzaczy CD. W mojej radiowej branży płyty kompaktowe jeszcze się sprawdzają. 

W NAPIĘCIU SŁUCHAŁA MARZENA KOZIELSKA

“
**NAJWAŻNIEJSZE
 SĄ REFLEKTORY
 – TO Z
 DOŚWIADCZENIA
 INŻYNIERA
 OD PRĄDU**”

Elektronika silnikowa godna zaufania

Jeśli chodzi o zarządzanie silnikiem,
jesteśmy zawsze gotowi do pracy.
Mamy kontrolkę silnika pod kontrolą.

Oferujemy obszerny katalog, opatentowaną
technologię OE, możliwości diagnostyczne i nie
tylko. Posiadamy ponad 100 lat doświadczenia
w produkcji inteligentnych części w standardzie OE
zapewniających lepszą kontrolę emisji, ekonomikę
spalania oraz prowadzenie pojazdu. Delphi — części do
zarządzania silnikiem, na których możesz polegać.



Do sądu!

JAKIM KOSZTEM?

KLIENT NIE ZAPŁACIŁ WYNAGRODZENIA, A TY SIĘ ZASTANAWIASZ NAD WNIESIENIEM DO SĄDU SPRAWY O ZAPŁATĘ. CO WARTO WIEDZIEĆ, ZANIM PODEJMIESZ DECYZJĘ?





Postępowanie sądowe jest zasadniczo odpłatne. Wytaczając zatem sprawę klientowi warsztatu, musimy wiedzieć, że będzie się to wiązać z obowiązkiem poniesienia pewnych kosztów. Są nimi m.in. opłata sądowa od pozwu. Jej wysokość ustalana jest na podstawie przepisów prawa. Jeżeli nie zostanie uiszczona we właściwej wysokości, sąd pozew odrzuci.

Potrzebna pomoc

W trakcie postępowania może też zachodzić potrzeba skorzystania z pomocy biegłego i konieczność pokrycia jego wynagrodzenia oraz wydatków niezbędnych do wydania opinii. Na wysokość tego wynagrodzenia ma wpływ m.in. nakład pracy potrzebny do wydania opinii.

Poza tym, jeżeli korzystamy z pomocy prawnej świadczonej przez profesjonalnego pełnomocnika będącego adwokatem lub radcą prawnym, to także poniesiemy koszt jego wynagrodzenia. Tę kwestię ustala jednak umowa między danym prawnikiem a klientem.

Warto też nadmienić, że jeżeli sprawę w sądzie przegramy, a nasz przeciwnik korzystał z pomocy profesjonalnego pełnomocnika, wówczas zapewne także poniesiemy koszty związane z jego ustanowieniem. Tutaj jednak sąd ustala zwrot kosztów w oparciu o stawki wynikające ze stosownego rozporządzenia. Nie ma zatem znaczenia cena, którą nasz przeciwnik ustalił ze swoim adwokatem lub radcą prawnym.

Działa to też w drugą stronę. Jeżeli w sądzie sprawę wygramy, a korzystaliśmy z pomocy adwokata lub radcy prawnego, wówczas sąd powinien zasądzić na naszą rzecz od przeciwnika procesowego koszty zastępstwa – czyni to jednak nie według stawki, którą ustaliliśmy z pełnomocnikiem, ale według treści stosownego rozporządzenia.

“ **WYTACZAJĄC SPRAWĘ, MUSIMY WIEDZIEĆ, ŻE BĘDZIE SIĘ TO WIĄZAĆ Z OBOWIĄZKIEM PONIESIENIA PEWNYCH KOSZTÓW** ”



**ADWOKAT
AGNIESZKA
KAPAŁA-SOKALSKA**


Specjalizuje się w szczególności w dochodzeniu roszczeń odszkodowawczych, postępowaniach egzekucyjnych, windykacji roszczeń, prawie spadkowym, prawie rodzinnym.

Kiedy nas nie stać...

Zgodnie z właściwymi przepisami, sąd może zwolnić stronę będącą osobą fizyczną od kosztów sądowych – w części lub w całości. Osoba wnosząca o to zwolnienie powinna oświadczyć oraz wykazać, że nie jest w stanie ponieść tych kosztów bez uszczerbku utrzymania koniecznego dla siebie i rodziny. Do wniosku o zwolnienie od kosztów sądowych powinno być dołączone oświadczenie obejmujące szczegółowe dane o stanie rodzinnym, majątku, dochodach i źródłach utrzymania osoby ubiegającej się o zwolnienie od kosztów. Oświadczenie sporządza się według ustalonego wzoru, który można pobrać w sądzie lub w Internecie (np. na stronie Ministerstwa Sprawiedliwości). Jeżeli sąd nie przyzna zwolnienia, wówczas można się odwołać od takiego postanowienia. Zarówno sam wniosek o zwolnienie od kosztów, jak i odwołanie od postanowienia odmawiającego tego zwolnienia, jest nieodpłatny. Istotne jest to, że zwolnienie od kosztów sądowych nie zwalnia strony od obowiązku zwrotu kosztów procesu przeciwnikowi.

Skutki podania nieprawdy.

Warto też pamiętać, że stronę, która uzyskała zwolnienie od kosztów sądowych na podstawie świadomego podania nieprawdziwych okoliczności, sąd, cofając zwolnienie, skáže na grzywnę w wysokości do 1000 zł. Niezależnie od obowiązku uiszczenia grzywny, strona powinna w takiej sytuacji uiścić wszystkie przepisane opłaty i pokryć obciążające ją wydatki.

Jeżeli natomiast dana osoba ponownie zgłosiłaby wniosek o zwolnienie od kosztów sądowych, świadomie podając nieprawdziwe okoliczności o stanie rodzinnym, majątku, dochodach i źródłach utrzymania, sąd odrzuci wniosek i skáže ją na grzywnę w wysokości do 2000 zł. 

ADWOKAT AGNIESZKA KAPAŁA-SOKALSKA



Pytania czytelników

§ ROZDZIELNOŚĆ MAJĄTKOWA

To moje konto!

Rozwodzę się z żoną. Mam spore oszczędności z pracy w warsztacie, znajdują się one na moim koncie w banku. Czy żona po rozwodzie będzie miała do nich prawo?

Mariusz z Warszawy

Jeżeli nie było zawartej umowy ustanawiającej rozdzielność majątkową, to małżonkowie pozostają w majątkowej wspólności ustawowej. W takich okolicznościach wynagrodzenie, które zostało pobrane w związku z działalnością zarobkową każdego z małżonków, wchodzi do majątku wspólnego. Wspomniane środki pieniężne zgromadzone na rachunku bankowym stanowią więc wspólny majątek i żona ma prawo żądać ich części. Z zasady małżonkowie mają równy udział w majątku wspólnym.

§ ŚWIADEK W SĄDZIE

Czy może odmówić?

Klient nie rozliczył się ze mną według ustalonych zasad. Zamierzam go pozwać. Nie spisywaliśmy umowy, jednym świadkiem naszych ustnych ustaleń jest mój brat, który ze mną współpracuje. Czy może być świadkiem w sądzie?

Krzysztof z Katowic

Brat oczywiście może być świadkiem w sądzie. Zasadniczo jest to świadek jak każdy inny. Sąd ocenia jego wiarygodność według własnego przekonania, na podstawie wszechstronnego rozważenia materiału zgromadzonego w sprawie. Warto mieć świadomość, że brat może jednak skorzystać z prawa do odmowy zeznań. Czy taką decyzję podejmie – zależy to tylko od niego. Nie ma potrzeby uzyskiwania zgody brata na złożenie w sądzie wniosku o jego przesłuchanie w charakterze świadka.

§ WARTOŚĆ SZKODY

Wykroczenie czy przestępstwo?

Ktoś, wykorzystując okazję, wyniósł z mojego sklepu rzecz o wartości około 300 zł. Słyszałam, że zmieniły się niedawno zasady odpowiedzialności za kradzież. Na czym one polegają?

Krystyna z Wrocławia

Od 15 listopada 2018 r. zmieniły się przepisy dotyczące kwoty, która wyznacza granicę między przestępstwem a wykroczeniem. Aktualnie jest to kwota 500 zł. Oznacza to, że kto kradnie lub przywłaszcza sobie cudzą rzecz ruchomą, jeżeli jej wartość nie przekracza 500 zł, popełnia wykroczenie. Dotychczas granicę tę wyznaczała wartość szkody wynosząca jedną czwartą minimalnego wynagrodzenia za pracę. W okresie od 1 stycznia do 14 listopada 2018 r. była to kwota 525 zł. W przypadku gdy danej osobie można przypisać popełnienie wykroczenia, podlega ona karze aresztu, ograniczenia wolności albo grzywny.

JEŻELI NURTUJE CIĘ KWESTIA PRAWNA ZWIĄZANA Z MOTORYZACJĄ LUB PROWADZENIEM WARSZTATU, SKORZYSTAJ Z PORADY NASZEGO EKSPERTA. NAPISZ NA ADRES: REDAKCJA@INTER-TEAM.COM.PL W TYTULE WPISUJĄC „PRAWNIK”.

K4P

Nawet nie wiesz jak bardzo...
...solidne sprzęgło



Niezawodny zestaw K4P zapewnia dłuższy okres bezawaryjnej eksploatacji pojazdu!

Idealne rozwiązanie dla samochodów dostawczych pracujących w ciężkich warunkach miejskich!

Podczas kolejnej wymiany koła dwumasowego zamień je na solidny zestaw K4P!



Valeo

Damy

MOTORYZACJI

**GDYBY NIE KOBIETY, NIE BYŁOBY DZIŚ SAMOCHODÓW,
JAKIE ZNAMY. NIEPOKORNE DAMY MOTORYZACJI OBECNE
SĄ W JEJ HISTORII OD SAMEGO POCZĄTKU.
DODAJĄ I SZYKU, I GAZU.**





Nazwa Rolls-Royce pochodzi od nazwisk właścicieli marki: Charlesa Rollsa i Henrygo Royce'a. Jednak to figurka kobiety na masce stała się symbolem marki. W 1911 r. na prośbę barona Johna Douglasa-Scotta-Montagu, przyjaciela Charlesa Rollsa, rzeźbiarz Charles Sykes stworzył rzeźbę „Szept”, która dała początek kolejnej: „Duchowi ekstazy” nazywanej też „Latającą damą”. Statuetka przedstawia młodą kobietę przytrzymującą swoją spódnicę podwiewaną przez wiatr. Modelką była Eleanor Thornton, sekretarka i kochanka barona. Pierwsza rzeźba „Szept” jest niemal identyczna jak statuetka na masce aut, ale na tej pierwszej Eleanor Thornton jednym palcem zakrywała usta.

Jednak przygoda pań z motoryzacją rozpoczęła się od Sophie Marie Sheller. W 1868 r. wyszła za mąż za producenta maszyn do szycia – Adama Opla, a jej wielki posag 100 tys. srebrnych talarów umożliwił rozwój firmy męża.



ELEANOR THORNTON

Była inspiracją do powstania rzeźby, która trafiła na maskę aut Rolls-Royce.



W fabryce Rolls-Royce produkuje się nie tylko samochody. To też miejsce niezwykłych sesji fotograficznych z udziałem wytwornych aut i pięknych modelek. Angielski fotografik Rankin stworzył serię zdjęć nawiązujących stylem do statuetki Eleanor Thornton. Jest to też propozycja wytwornych kreacji inspirowanych elegancją aut marki Rolls-Royce.

Dopiero nieco później, bo w 1886 r. Carl Benz skonstruował swój pierwszy pojazd silnikowy, trzykołowy „Patent-Motorwagen”, a jego żona Bertha 5 sierpnia 1888 r. wybrała się na przejażdżkę tym autem. Podczas podróży z Mannheim do Pforzheim pokonała 105 km. Sama dokonywała drobnych napraw. Przetkała np. rurkę doprowadzającą paliwo do gaźnika, wymieniła izolację przewodu zapłonowego, a razem z synami naprawiła ogniwa łańcucha.



Rok 1895 – cała rodzina Benzów podczas przejażdżki.



CELIA MARTIN

jest kierowcą wyścigowym, który startuje w zupełnie nowej kategorii. Pojedzie elektrycznym Jaguarem I-Pace w tzw. e-Trophy, czyli Pucharze Aut Elektrycznych. Reprezentuje barwy niemieckiego teamu, ale już ma doświadczenie w tym sporcie. Brała udział w testach Jaguarów na różnych torach, a nauki pobierała od kilku kierowców Formuły 1. W sezonie 2019 zaplanowano aż 20 startów na różnych torach na całym świecie.






BERTHA BENZ

Powszechnie uważa się, że była pierwszą kobietą, która założyła związki z motoryzacją.



LINDA JACKSON

Pracowała w swojej karierze w takich firmach motoryzacyjnych jak Jaguar, Rover, a w 2004 r. rozpoczęła pracę w Citroënie. Pracowała w oddziałach tej francuskiej marki zarówno w Anglii, jak i Irlandii. Od 2014 r. jest dyrektorem zarządzającym w centrali Citroëna we Francji. Odpowiada m.in. za wprowadzanie nowych modeli do oferty. W 2018 r. uznana została za najbardziej wpływową kobietę w branży motoryzacyjnej.



Mii to najmniejszy Seat, znakomicie nadający się do jazdy w korkach i zatłoczonych miastach. Wersja specjalna „Mii by Mango” stworzona została przy współpracy hiszpańskiej marki odzieżowej Mango po to, by zainteresować tym autem panie. Odmiana „by Mango” dostępna była w dwóch wersjach kolorystycznych – Glaim Beige lub Deep Black.

W wyposażeniu znalazło się kilka elementów ułatwiających życie paniom podczas jazdy (np. haczyki na torebkę i małe schowki na drobiazgi) oraz chromowane zdobienia dodające autu więcej szyku i elegancji.

Pod maską znalazł się litrowy 3-cylindrowy silnik benzynowy o mocy 75 KM znakomicie nadający się do w miarę dynamicznej jazdy po mieście.

ALLEGRA HICKS

Angielska projektantka wnętrz i stylistka nadała zupełnie inny charakter zwykłemu Fiatowi Grande Punto. Dzięki temu powstał unikalny w stylu samochód, znakomita propozycja dla pań chcących się wyróżnić.



CHIKA KAKO

Jako główny inżynier odpowiada za luksusową markę Lexus. Nowy Lexus UX to efekt konsekwentnej realizacji wizji pani inżynier. Jej celem było stworzenie nowego rodzaju crossovera – mocnego i stabilnego, a jednocześnie pięknego i zwinnego. Zaprojektowany dla osób, które wolą śmiały design od klasycznych SUV-ów – inspirowany europejskim luksusem i japońską stylistyką. Czy UX odpowiada potrzebom kobiet kierowców? – Dziś bardzo często widzimy w miastach crossovery prowadzone przez kobiety, którym odpowiada solidna sylwetka i sportowy design takich pojazdów. Jednocześnie niektórym z nich przeszkadza trudne manewrowanie dużym samochodem. Chciałam zaradzić tym problemom, oferując zwinne auto, które prowadzi się równie łatwo jak hatchback – tak na to pytanie odpowiedziała pani inżynier.

Na przełomie XIX i XX w. samochody zaczęły poruszać się całkiem sprawnie, ale pojawiały się problemy techniczne. Otwarte nadwozia, jak w konnych bryczkach, zastępowano zamkniętymi karoseriami. Ich przednia szyba w deszczu wymagała wycieraczek. Na początku XX w. pojawiły się pierwsze wycieraczki uruchamiane ręcznie za pomocą pokrętła, którym cały czas trzeba było obracać! Było to bardzo niebezpieczne. Dopiero ramię z paskiem gumy i sprężyną trochę usprawniło cały proces. Sprężyna powodowała, że ramię automatycznie wracało do pozycji wyjściowej. Patent na takie rozwiązanie otrzymała w 1903 r. Amerykanka Mary Anderson!

W dziejach motoryzacji kobiety pracowały wykonując najbardziej skomplikowane czynności. Precyzyjnie składały np. reflektory, układały elektryczne, montowały nawet samochody. W latach 1995-2000 w polskiej montowni Forda w Płońsku pracowały niemal wyłącznie panie. I jakość tych aut była bardzo wysoka. W sumie zmontowały tam ponad 88 tys. aut. Powstawały tam takie modele jak: Ka, Fiesta, Focus czy Transit. Najwięcej było jednak Escortów, bo aż ok. 48 tys. sztuk.

Obecnie panie korzystają z aut tak jak mężczyźni, a kierowców nie dzielimy już pod względem płci, ale pod względem umiejętności.

Coraz więcej pań decyduje się też na motocykl lub skuter. W Niemczech np. najbardziej motocyklami interesują się panie w wieku do 29 lat i te między 40 i 49 rokiem życia. Kupują wszelkie rodzaje maszyn – crossowe lub miejskie, ale nie lubią zdecydowanie tych mocnych i osiągających prędkość powyżej 200 km/h.

VALERIE THOMPSON

Ona i jej Team 7 Racing ustanowili na słynnym jeziorze Gairdner w południowej Australii nowy rekord prędkości dla motocykli. Wynosi on 605,69 km/h. Thompson już w 2016 r. w Bonneville w USA osiągnęła prędkość aż 490 km/h i została pierwszą kobietą, która na dodatek przekroczyła prędkość 300 mil na godzinę.





Fińska firma Rukka produkująca odzież dla motocyklistów zaoferowała dwa rodzaje kombinezonów. Rukka Elas jest dla mężczyzn, a Rukka Elastina dla kobiet. Kombinezony mają wzmocnienia i ochraniacze zmniejszające obrażenia podczas wypadków. Wersja damska ma wzmocnienia kręgosłupa i odcinków lędźwiowych dostosowane do anatomicznej budowy kobiet.



Słynne włoskie skutery Vespa przypadły do gustu szczególnie paniom. Te jednoślady w stylu retro prowadzi się bardzo łatwo.

We Włoszech widać je na każdym zakręcie.

Są nieodłącznym elementem „miejskiego krajobrazu”, bo dojadą tam, gdzie auto już się nie zmieści.

POKONAJ blokady

ZNASZ KIERUNEK, W KTÓRYM CHCESZ PODĄŻAĆ? MASZ ŚWIETNY PLAN, ALE CIĄGLE COŚ TRZYMA CIĘ W MIEJSCU? PORA PRZYJRZEĆ SIĘ TYM BLOKADOM, NAZWAĆ JE, A NASTĘPNIE ZBURZYĆ!

ZROZUM

Twoje blokady mogą być związane z tzw. fałszywymi przekonaniem. To poczucie, że coś jest prawdą, a niekoniecznie nią jest. Może to dotyczyć zarówno nas samych (np. nie radzę sobie w sprzedaży), innych osób (np. bogaty to pewnie nakradł) lub naszego otoczenia (np. w korporacjach pracują nieszczęśliwi ludzie).

SĄ PODSTĘPNE

Często nie uświadamiamy sobie, że dźwigamy na sobie ogromny ciężar. Najczęściej wyniesiony z domu rodzinnego lub ze szkoły – w postaci krzywdzących przekonań na ważne dla nas tematy, np. finanse, czy relacje międzyludzkie.

SABOTUJĄ LATAMI

Zakładamy, że coś jest prawdziwe, choć takie w rzeczywistości nie jest, i żyjemy według takiego przekonania latami. Nie zdajemy sobie sprawy, jak bardzo sabotuje ono nasze działania i relacje.

TRUDNO JE ZMIENIĆ

Jeżeli mamy utrwalone przekonania na jakiś temat, będziemy nieustannie szukać w swoim otoczeniu ich potwierdzenia.

Przykładowo, jeśli uważasz, że nie jesteś zdolną osobą, to każdy swój sukces, mimo włożonego wysiłku i pracy, uznasz za dzieło przypadku. Po prostu przepuścisz przez własne filtry poznawcze tylko to, co się zgadza z Twoim przekonaniem.

ZAUWAŻ

Jeśli ciągle myślisz, że to, co planujesz jest niemożliwe, mimo iż posiadasz odpowiednie umiejętności, masz prawidłowo wyznaczony cel, znasz kroki na drodze do jego realizacji – takie przekonanie ogranicza Twoje działania. Jeśli tego nie zmienisz, będzie Ci trudno zacząć zadziałać.

SZKODZA

Przykładowe przekonania, które mogą Ci szkodzić w danym działaniu: marzysz o własnym biznesie, ale uważasz, że nie poradzisz sobie z księgowością. Nawet jeśli masz z tym problem – możesz wynająć specjalistę, który pomoże Ci w tym zagadnieniu.

GENERALIZUJĄ

Przekonania, które generalizują: nigdy, zawsze, ciągle, wszyscy, każdy. (Zawsze mam pecha! Nigdy mi się nie udaje! – czy rzeczywiście?)

FAŁSZUJĄ

Pułapki tworzenia fałszywych zależności między dwoma faktami. (Szef spojrział na mnie krzywo, zapewne chce mnie zwolnić! – a może się zamyślił i przypadkowo wasze spojrzenia się spotkały?)



DR KLAUDIA KAŁAZNA

strateg, przedsiębiorca, doktor nauk humanistycznych, trener, doradca biznesowy, coach.

Na co dzień wspiera ludzi, którzy pragną zmiany w zakresie kariery lub własnego biznesu. Łączy wykształcenie i doświadczenie biznesowe z zamiłowaniem do odkrywania ludzkiego potencjału. Właścicielka firmy doradczo-szkoleniowej GroWings z Dublina.

www.klaudiakalazna.com

UPEWNIJ SIĘ

Jeśli już zaczynasz zauważać potencjalnych „kandydatów” na sabotażystów działań, upewnij się, że to właśnie te przekonania przeszkadzają ruszyć dalej.



Pomogą w tym pytania, które są stosowane w Racjonalnej Terapii Zachowań. Jeśli analizując swoje przekonanie odpowiesz „nie” na co najmniej trzy z poniższych pytań, oznacza to, że jest ono nieprawdziwe. Może stanowić blokadę do działania i warto je zmienić.

CZY TO PRZEKONANIE:

1. Jest oparte na faktach?
2. Chroni moje życie, zdrowie lub poczucie własnej wartości?
3. Pomaga realizować moje cele?
4. Przyczynia się do unikania konfliktów lub ich rozwiązywania?
5. Sprawia, że czuję się tak, jak chciałabym się czuć?

ZBURZ

Najtrudniejszą sprawą, jest zauważenie naszych blokad – niewidzialnych na pierwszy rzut oka. Jeśli masz to już za sobą, pora się z nimi rozprawić. Najpierw zamień je na wspierające Cię przekonania, a potem konsekwentnie z nich korzystaj.



Wypisz wszystkie blokujące przekonania po jednej stronie kartki (np. Jestem beznadziejna w sprzedaży i nigdy nie sprzedam moich produktów.), a potem zamień je na takie, które będą Cię wspierać (np. Produkuję wartościowe rzeczy, które mogą pomóc wielu osobom, dlatego z dumą chcę je prezentować klientom.) i zapisz je po drugiej stronie kartki

Wyobraź sobie człowieka, który żyje takimi przekonaniem. Jaki on jest? Jak się czuje? Jak działa?

Wyobraź sobie, że to Ty żyjesz według tego nowego, zdrowego przekonania. Jak będziesz się wtedy czuć?

Wymień wszelkie korzyści materialne, emocjonalne i duchowe, które zyskasz dzięki tej zmianie. Zapisz je.

Jak zmiana Twojego działania wpłynie na życie Twoich najbliższych? Na co i na kogo jeszcze wpłynie?

ZAKRES USŁUG

- mechanika pojazdowa
- układy hamulcowe
- układy wydechowe
- serwis klimatyzacji
- wymiana olejów
- wymiana rozrządu
- diagnostyka komputerowa
- zawieszania
- wulkanizacja, prostowanie felg
- regeneracja turbosprężarek i maglownic
- dynamiczna wymiana oleju w skrzyniach automatycznych
- przechwalnia opon



“ JESTEŚMY
WARSZTATEM,
KTÓRY OFERUJE
SWOIM KLIENTOM
KOMPLEKSOWOŚĆ
USŁUG ”

Klient JEST NAJWAŻNIEJSZY

WARSZTAT O.K. SERWIS MOTO-MAMIN MARCIN WYSOCKI, WÓLKA KOSOWSKA, WOJ. MAZOWIECKIE

Początki serwisu

Mnie interesowała bardziej informatyka, chociaż ukończyłem Politechnikę Warszawską na Wydziale Samochodów i Maszyn Roboczych. To mój tata prowadził biznes i zaraził mnie swoją pasją. Otworzył wulkanizację w innej lokalizacji, a ja mu po prostu pomagałem. Z biegiem czasu coraz bardziej się angażowałem i poszerzałem zakres usług. Mój wielki sukces to zakup pierwszego podnośnika w 2003 r.

W latach 2014–2018 pracowałem w innym warsztacie, aby nabrać cennych umiejętności i poszerzyć zakres wiedzy na temat prowadzenia biznesu. Dopiero w 2017 r. podjąłem wyzwanie i założyłem własną działalność. Wynająłem obiekt i rozpocząłem rok pełen inwestycji w dwa podnośniki, wózki, piaskarkę.

Co nas wyróżnia

Jesteśmy warsztatem, który oferuje swoim klientom kompleksowość usług. Oznacza to, że jeśli ktoś przyjedzie na wymianę klimatyzacji, to nie tylko nabijemy gaz, ale i naprawimy kompresor czy parownik. Przy wymianie opon sprawdzamy



my i prostujemy felgi czy naprawiamy opony. Dzisiaj tylko pełna oferta obsługi przynosi efekty. Zależy mi na tym, aby klient wrócił do mojego warsztatu.

My w sieci O.K. Serwis


Jesteśmy w sieci od niedawna, ale już widzimy korzyści ze współpracy. Podobają mi się podejście do klienta oraz elastyczność.

Plany na przyszłość

Myślimy o powiększeniu i rozbudowie warsztatu oraz zatrudnieniu większej liczby pracowników. W ciągu dwóch lat chciałbym otworzyć jeszcze jeden warsztat. Mam nadzieję, że moje plany staną się rzeczywistością.

“
**ZALEŻY MI
NA TYM, ABY
KLIENT WRÓCIŁ
DO MOJEGO
WARSZTATU**
”

Po godzinach

Uwielbiam podróżować. Niestety mam na to niewiele czasu. Każdą wolną chwilę poświęcam na wyjazd w interesujące miejsce. Polska to niezwykle pod względem geograficznym kraj. Mamy wiele pięknych zakątków, które warto zobaczyć. 

MARCIN WYSOCKI, WŁAŚCICIEL WARSZTATU





IGNITION
PARTS

Świece żarowe W CENTRUM UWAGI

ZIMĄ URUCHOMIENIE SILNIKA WYSOKOPRĘŻNEGO ZALEŻY OD WŁAŚCIWOŚCI GRZEW CZYCH ŚWIEC ŻAROWYCH. WSZYSTKIE ICH ODMIANY POZWALAJĄ USPRAWNIĆ ROZRUCH NA ZIMNO. JEDNAK KILKA ICH RODZAJÓW W SPOSÓB SZCZEGÓLNY ZAPEWNIĄ DODATKOWE KORZYŚCI PRZY NISKICH TEMPERATURACH.

W przeciwieństwie do silników benzynowych jednostki wysokoprężne pracują na zasadzie samozapłonu. Do cylindrów pobierane jest powietrze. Następnie ulega ono wysokiej kompresji, osiągając przy tym temperaturę 700–900°C. Dzięki temu wtryskiwane paliwo ulega zapłonowi. Przy rozruchu na zimno lub w niskich temperaturach powietrze może wydostać się z cylindrów, uniemożliwiając tym samym rozruch silnika. W celu osiągnięcia wymaganej temperatury do komory spalania musi zostać dostarczona dodatkowa dawka ciepła.

Metalowe i ceramiczne

Doskonałą odpowiedzią na potrzebę odpowiedniego podgrzania w zmiennych warunkach są nowoczesne świece żarowe. – Są one nieodzownym elementem zapewniającym właściwe działanie każdego silnika wysokoprężnego. Nie można z nich zrezygnować – wyjaśnia Wojciech Łyżwa, General Manager Eastern Europe firmy NGK Spark Plug Europe. – Działają one jak grzałka nurnikowa. Zanim silnik zostanie uruchomiony, do świcy żarowej dostarczana jest energia elektryczna, która powoduje rozgrzanie do bardzo wysokiej temperatury. Określa się to mianem żarzenia wstępnego. Wytwarza ono dodatkową dawkę ciepła, której do uruchomienia w niskich temperaturach wymagają wszystkie silniki diesla – dodaje Wojciech Łyżwa.

Występują dwie główne technologie świec żarowych – z metalowym i ceramicznym elementem

grzejnym. Mimo, że zewnętrznie są do siebie podobne, znacznie różnią się opornością i napięciem i nie są zamienne.

Świece żarowe z prętym metalowym obejmują świece standardowe, świece SRM (świece samoregulujące się) oraz świece AQGS (zaawansowane świece szybko podgrzewające). W każdej zastosowano spiralę żarową wewnątrz rurki żarzenia, wykonanej z metalu odpornego na działanie wysokiej temperatury. Ekstremalnie skompresowany, specjalny materiał – tlenek magnezu – znajdujący się wewnątrz rurki żarzenia zabezpiecza spiralę żarową.



“ ŚWIECE ŻAROWE
SĄ INTEGRALNYM
ELEMENTEM
STEROWANIA
DZISIEJSZYCH
SKOMPLIKOWANYCH
SILNIKÓW
WYSOKOPRĘŻNYCH ”

ŚWIECE ŻAROWE NGK W SILNIKACH WYSOKOPRĘŻNYCH:

- Wspomagają rozruch silnika na zimno.
- Zmniejszają potrzebny stopień sprężania.
- Przyczyniają się do ograniczenia emisji spalin.
- Mają bezpośredni wpływ na równomierną pracę silnika.
- Sprawdzają się w układach typu start-stop.
- Ograniczają do minimum osadzanie się w komorze spalania sadzy pochodzącej z niepełnego spalania paliwa.
- Wspomagają filtr cząstek stałych DPF w procesie jego regeneracji.
- Dzieje się tak, ponieważ podnoszą temperaturę w komorze spalania, co z kolei zwiększa temperaturę spalin.




rową przed wibracjami. Będąc doskonałym przewodnikiem cieplnym, szybko odprowadza ciepło na zewnątrz, podnosząc tym samym temperaturę w komorze spalania i powodując zapłon paliwa. Ceramiczne świece żarowe są natomiast konstruowane pod kątem możliwości pracy w najbardziej ekstremalnych warunkach. Dzięki wysokiemu punktowi topnienia materiału ceramicznego, są w stanie wytrzymać gwałtowne rozgrzewanie do wyższych temperatur przy wydłużonym okresie eksploatacji. Ten rodzaj świec żarowych obejmuje I generację świec SRC (ceramika samoregulująca), wyposażonych w metalową spiralę grzewczą, świece II generacji HTC (ceramika wysokotemperaturowa), posiadających ceramiczny element grzewczy oraz

najnowszą generację NTHC (nowa ceramika wysokotemperaturowa), wyposażoną w pełni ceramiczny element grzewczy i zapewniającą najwyższe osiągi. Technologia nowej ceramiki wysokotemperaturowej to pionierskie rozwiązanie opracowane przez firmę NGK. Jej celem było wsparcie producentów samochodów w obniżeniu stopnia sprężania w silnikach Diesla. Wynika to z coraz bardziej restrykcyjnych europejskich standardów w zakresie redukcji emisji niebezpiecznych substancji.

Jakość OE robi różnicę

Obecnie powszechnie dostępne są obydwie opisane główne technologie świec żarowych. Okazuje się jednak, że skuteczność działania świec żarowych zależy od jakości konstrukcji oraz produkcji. – Zaleca się stosowanie świec żarowych pochodzących wyłącznie od sprawdzonego producenta dostarczającego swoje produkty również na pierwszy montaż. Firma NGK od lat 60. doskonali dla wiodących producentów samochodów rozwiązania w zakresie wstępnego podgrzewania – pod kątem osiągnięć i parametrów oraz ochrony środowiska. Dlatego wiele z oferowanych przez nią świec żarowych – w tym typu NHTC oraz AQGS – zostało bezpośrednio przejętych z OE – informuje Wojciech Łyżwa

Kluczowe przy DPF

Jest jeszcze jeden powód, dlaczego optymalne parametry pracy świecy żarowej mają kluczowe znaczenie, nie tylko w okresie zimowym, ale również w ciągu całego roku. Dotyczy to wspierania procesu oczyszczania spalin podczas pracy silnika. – W samochodach z silnikiem Diesla, w celu ograniczenia emisji świece żarowe muszą być zdolne do dogrzewania już od pierwszych kilometrów po ruszeniu. Ponadto wielu producentów samochodów wymaga świec żarowych zdolnych do żarzenia okresowo. Chronią w ten sposób silnik przed nadmiernym schłodzeniem, a także umożliwiają poprawną regenerację filtra cząstek stałych DPF – dodaje Wojciech Łyżwa. 

POLECAMY FILMY VIDEO NGK SPARK PLUG NA TEMAT DZIAŁANIA ŚWIEC ŻAROWYCH W NISKICH TEMPERATURACH. FILMY SĄ DOSTĘPNE NA KANALE YOUTUBE LUB PRZEZ PLATFORMĘ TECHNICZNĄ: www.tekniwiki.com.




DOBRY MATERIAŁ CIERNY oszczędza paliwo

ODPOWIEDNI MATERIAŁ CIERNY MOŻE W ZNACZĄCYM STOPNIU WYELIMINOWAĆ ZJAWISKO SZCZĄTKOWEGO MOMENTU HAMOWANIA, A PRZEZ TO PRZYCZYNIĆ SIĘ DO ZMNIEJSZENIA ZUŻYCIA PALIWA I EMISJI CO₂. REMSA OPRACOWUJE SWOJE SKŁADNIKI W CELU ZMINIMALIZOWANIA WSZELKICH NEGATYWNYCH EFEKTÓW. OSIĄGI KLOCKÓW SĄ ANALIZOWANE W REALNYCH WARUNKACH, ABY OFEROWANY PRODUKT BYŁ BEZPIECZNY, WYDAJNY I PRZYJAZNY DLA ŚRODOWISKA.



Co to jest resztkowy moment hamowania?

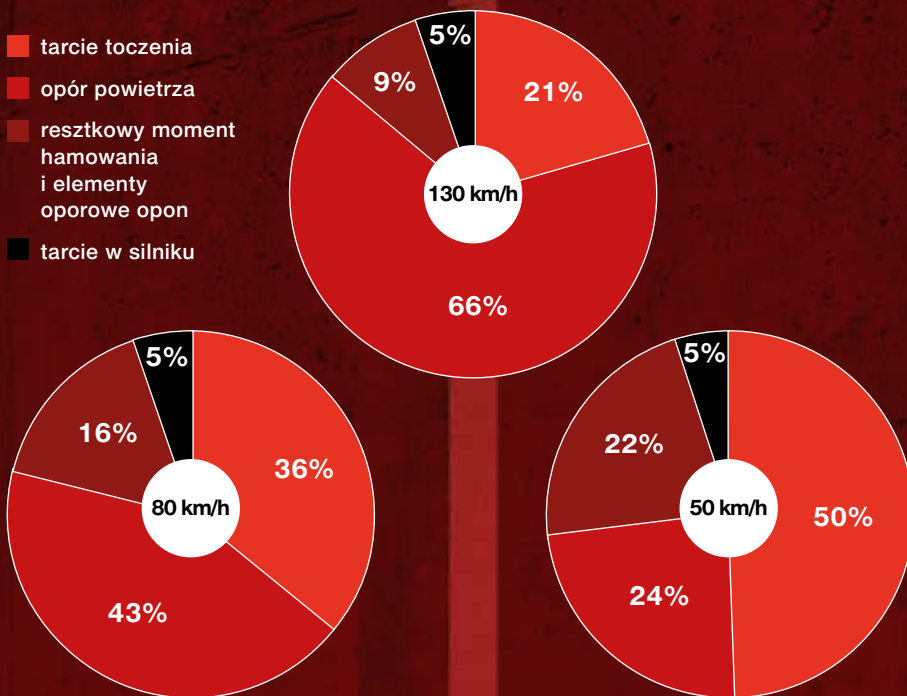
Resztkowy moment hamowania (Residual brake torque – RBT) to zjawisko pojawiające się, kiedy mimo braku aktywnego hamowania, między tarczą, a klockiem hamulcowym pozostają szczątkowe punkty styku. Wywołuje to tarcie, które przekłada się na większe zużycie paliwa, większą emisję CO₂ oraz zwiększone zużycie elementów układu hamulcowego. Istnieje kilka mierzalnych elementów, które mają znaczący wpływ na pojawianie się tego zjawiska. Do najważniejszych należy efekt związany z właściwościami

samemu zacisku, który określa szczelinę powietrzną między klockiem a tarczą hamulcową. Z jednej strony – odległość ta powinna być minimalna w celu natychmiastowego uruchomienia procesu hamowania. Z drugiej strony – niewystarczająca szczelina powietrzna może pozostawiać resztkowe siły zacisku między klockami a tarczą. Układy hamulcowe są jednak projektowane tak, aby unikać wystąpienia resztkowego momentu hamowania. Stosowane są sprężyny, odpowiedni klej, prowadnice i geometria klocka. Nie bez znaczenia pozostaje jednak sam materiał cierny. 

RESZTKOWY MOMENT HAMOWANIA A OSZCZĘDNOŚĆ PALIWA

Aby uzmysłowić sobie, na czym polega problem, należy przyjrzeć się badaniom, podczas których obliczono straty energii, które ponosi samochód w trakcie jazdy. Straty te są generowane poprzez: tarcie toczenia, opór powietrza, tarcie w silniku, resztkowy moment hamowania oraz elementy oporowe opon. W zależności od prędkości zwiększa się opór powietrza, straty silnikowe pozostają stałe, a reszta zmniejsza się procentowo. Straty spowodowane przez resztkowy moment hamowania i elementy oporowe opon wahają się między 10 a 20 proc. całości. Czynniki te mają znaczący wpływ na spalanie paliwa i emisję CO₂. Warto zatem zwrócić uwagę na sposoby, które mogą znacznie zmniejszyć ich oddziaływanie.

- tarcie toczenia
- opór powietrza
- resztkowy moment hamowania i elementy oporowe opon
- tarcie w silniku



RESZTKOWY MOMENT HAMOWANIA A MATERIAŁ CIERNY

Remsa, jako jeden z kluczowych europejskich producentów tarcz i klocków hamulcowych, stosuje technologie i rozwiązania, które m.in. skupiają się na wyeliminowaniu szczątkowego momentu hamowania.

Mieszanki, z których są wykonane materiały cierne mogą w dwójnasób eliminować pojawianie się tego zjawiska:

SMARY

Zbyt „agresywny” materiał cierny użyty w klockach hamulcowych może powodować nieregularne zużycie tarczy. To prowadzi do powstania wypaczenia, które z kolei może powodować, przy każdym obrocie, kontakt między klockiem a tarczą. W efekcie pojawia się resztkowy moment hamowania. Materiały cierne stosowane przez Remsa zawierają w swoim składzie specjalne smary, które zmniejszają agresywne działanie klocka na tarczę, dzięki czemu ulegają równomiernemu zużyciu.

PĘCZNIENIE

Każdy materiał cierny zawiera pewien odsetek składników organicznych. W celu zmniejszenia kosztów niektórzy producenci nie eliminują ich prawidłowo. Kiedy hamulec nagrzewa się, nadmierna ilość tych składników może rozszerzać materiał cierny, powodując wysoki resztkowy moment hamowania. Klocki hamulcowe Remsa przechodzą proces HPT, podczas którego pod wysokim ciśnieniem i temperaturą wypalane są wszelkie niepożądane składniki. To w rezultacie eliminuje ryzyko pęcznienia materiału ciernego w realnych warunkach jego pracy.

OSRAM

Lampy ksenonowe

– CZYM SIĘ RÓŻNIĄ OD ŻARÓWEK

LAMPY KSENONOWE Z ŻARÓWKAMI ŁĄCZY TAK NAPRAWDĘ JEDNO – JEDNE I DRUGIE SĄ ŹRÓDŁAMI ŚWIATŁA. POZA TYM NIEMAL WSZYSTKO JE RÓŻNI, OD ZASADY DZIAŁANIA POCZĄWSZY, PRZEZ WIELKOŚĆ PARAMETRÓW FOTOMETRYCZNYCH T.J. STRUMIEŃ ŚWIETLNY I LUMINANCJĘ GABARYTOWĄ, ZUŻYCIE ENERGII AŻ PO TRWAŁOŚĆ.



Zasada działania żarowego źródła światła opiera się na rozgrzaniu wolframowego drucika poprzez przyłożenie do niego napięcia. W zależności od wielkości napięcia żarnik będzie świecić mocniej lub słabiej, ale zawsze na nie zareaguje. Jeżeli napięcie przyłożone przekroczy 14,5 V rozgrzany wolfram zacznie się topić i może dojść do jego przerwania. W trakcie eksploatacji żarowego źródła światła cząsteczki wolframu odzepiają się od skrętki powodując jej ubytki. Z czasem, gdy skrętka jest już wyeksploatowana, dochodzi do jej przerwania, co w konsekwencji jest zauważone przez użytkownika natychmiastowo – źródło przestaje świecić.

Lampy wyładowcze (czyli ksenonowe) generują światło w konsekwencji wyładowania elektrycznego w oparach gazu wypełniającego bańkę. By powstał łuk elektryczny potrzebne jest bardzo wysokie napięcie, generowane

przez statecznik. W trakcie eksploatacji dochodzi do stałych wyładowań między elektrodami, co powoduje ich zużywanie się. Im dłużej używamy źródła ksenonowe, tym z wyższą temperaturą barwową one świecą, a pod koniec życia ich światło zmienia barwę na lekko fioletową. To znak, że moment, w którym powinno się lampy wymienić, został dawno przeoczony.

Największą zaletą ksenonów jest strumień świetlny – znacznie wyższy niż w przypadku żarówek. Między innymi dzięki temu reflektory ze źródłami wyładowczymi mają znacznie większy zasięg. Należy pamiętać, że takie oświetlenie (poza lampami opartymi na jarznikach o mocy 25 W, np. D8S) wymaga systemu automatycznego poziomowania i spryskiwaczy. Lampy ksenonowe są znacznie (nawet 10-krotnie) trwalsze niż żarówki. Można przyjąć, że powinno się je zmieniać co 4-5 lat lub co ok. 120 tys. km. Podobnie jak w przypadku żarówek, także źródła wyładowcze są dostępne w kilku odmianach, co pozwala je dopasować do preferencji.


W ofercie OSRAM są więc źródła standardowe, linii Original, o parametrach identycznych jak te, które mają ksenony montowane fabrycznie w nowych samochodach. Są one objęte 4-letnią gwarancją producenta. Dla kierowców, którzy chcą się wyróżnić na drodze, są lampy linii Xenarc Cool Blue Intense, charakteryzujące się chłodnym światłem, a dla tych, dla których najważniejsze jest bezpieczeństwo najlepsze będą źródła światła linii Night Breaker Laser. W gamie OSRAM są także lampy, które wyróżniają się wyjątkową trwałością. Mowa o linii Ultra Life, trwałość takich ksenonów jest nawet czterokrotnie dłuższa w porównaniu ze standardowymi produktami, co pozwala przejechać bez wymiany do 300 tys. km. Na źródła ksenonowe Ultra Life producent udziela aż 10-letniej gwarancji konsumenckiej, jeżeli użytkownik dokona rejestracji on-line.

**LAMPY KSENONOWE
XENARC ULTRA LIFE**



**LAMPY KSENONOWE
XENARC COOL BLUE INTENSE**



Technologia produkcji jarzników ksenonowych jest skomplikowana, między innymi dlatego są one droższe od żarówek. Stąd na rynku nie brakuje ofert podejrzanie tanich produktów. Zamontowanie takiego, udającego markowy, produktu może być niebezpieczne dla innych kierowców, może także doprowadzić do uszkodzenia reflektora. Niska, nierynkowa cena czy np. brak opakowania powinny wzbudzić naszą czujność. W domowych warunkach trudno stwierdzić, czy dany jarznik jest oryginalnym produktem znanej firmy, czy też tylko go udaje. By ułatwić rozróżnienie, firma OSRAM uruchomiła dla swoich klientów Program Zaufania (Trust program). Dzięki niemu można łatwo i szybko potwierdzić oryginalność produktu sprawdzając w internecie unikatową kombinację kodu z etykiety na opakowaniu z danymi lampy umieszczonymi na jej trzonku. Jeśli mamy wątpliwości, czy na pewno kupiliśmy lampę ksenonową OSRAM, wystarczy sprawdzić kod i dane lampy na stronie www.osram.pl/trust. Jeśli okaże się, że produkt nie jest markowy warto podjąć wysiłki i zwrócić feralny produkt. Tylko oryginał spełni nasze oczekiwania i będzie bezpieczny w użytkowaniu. 



**PROGRAM
ZAUFIANIA**

**ETYKIETA BEZPIECZEŃSTWA NA LAMPACH
KSENONOWYCH XENARC NIGHT BREAKER**



OLEJOWA (r)ewolucja NADAL TRWA

KONSTRUKCJE SILNIKÓW PODLEGAJĄ CIĄGŁYM ZMIANOM. W OSTATNIM CZASIE NAJWIĘKSZY WPŁYW NA TO MAJĄ WZGLĘDY ŚRODOWISKOWE.

Coraz bardziej restrykcyjne normy emisji spalin zmusiły producentów pojazdów do wprowadzenia nowych rozwiązań, w tym popularnych filtrów cząstek stałych DPF. Postęp w tej dziedzinie nie byłby możliwy, dzięki dalszemu rozwojowi technologii smarnej, czego przykładem jest ewolucja olejów syntetycznych Mobil 1™.

Kilka lat i zmiana

Oleje syntetyczne, kojarzone przez wielu z najnowszym rozdziałem w dziejach motoryzacji, tak naprawdę mają o wiele dłuższą historię. Pierwszy olej syntetyczny Mobil 1 trafił na sklepowe półki już w połowie lat siedemdziesiątych. Jednak ówczesny i dzisiejszy Mobil 1 to dwa różne produkty, co wynika z rozwoju techniki motoryzacyjnej i bliskiej współpracy ExxonMobil z producentami pojazdów. Konstrukcje silników zmieniają się i dlatego składy olejów co około 2-3 lata również są modyfikowane, aby spełnić nowe oczekiwania rynku.

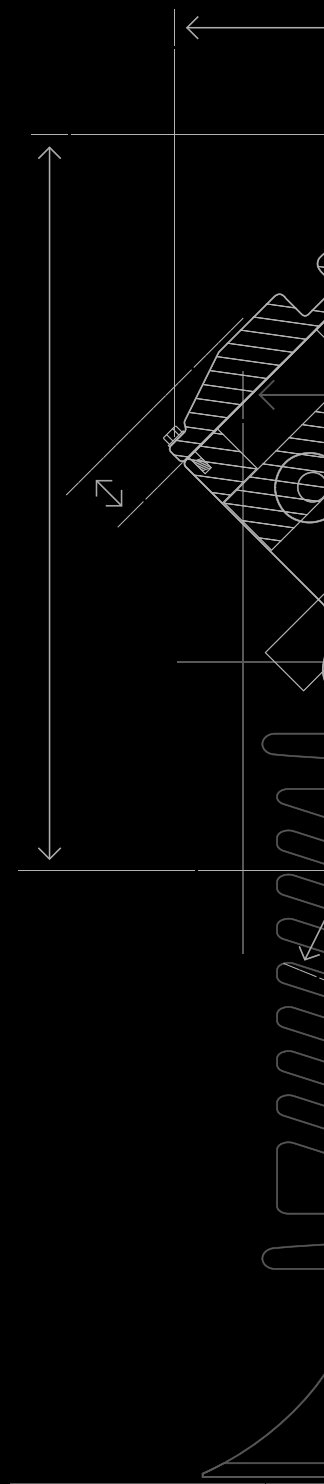
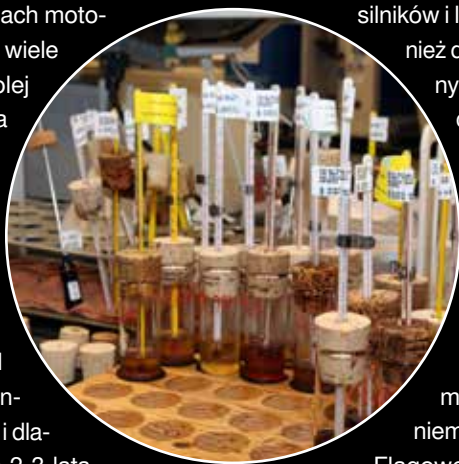
Olej posiadający większe rezerwy jakościowe lepiej poradzi sobie z wyzwaniami codziennej eksploatacji – będzie bardziej odporny na utlenianie i skuteczniejszy w kontroli czystości silnika. Nowoczesne oleje silnikowe także wspierają producentów pojazdów w spełnieniu norm emisji spalin. Dzięki niskiej klasie lepkości i dalszej redukcji tar-

cia zużycie paliwa maleje, a co za tym idzie mniej substancji szkodliwych trafia do atmosfery. Z kolei oleje niskopopiołowe, takie jak Mobil 1 ESP 5W-30, dzięki zmienionej formulacji można z powodzeniem stosować razem z DPF, bez ryzyka zapchania filtra o strukturze plastra miodu.

Setki nowych formulacji

W ciągu ostatnich 60 lat średnie okresy wymiany oleju wydłużyły się z 300 do 30 000 km lub dwóch lat. Stało się to możliwe dzięki zmianie konstrukcji silników i lepszej jakości paliwa jak również dalszemu rozwojowi syntetycznych baz olejowych i technologii dodatków. Nad maksymalizacją możliwości oleju syntetycznego Mobil 1 pracuje zespół specjalistów z centrum badawczo-rozwojowego ExxonMobil w Paulsboro (USA). Każdego miesiąca ośrodek przygotowuje około 500 formulacji. Praca nad ich powstaniem jest bardzo skomplikowana.

Flagowe oleje Mobil 1 składają się z około 15-20 składników – w tym syntetycznych baz olejowych oraz pakietu dodatków. Dobrze rokujące formułacje przechodzą z laboratorium do etapu wymagających testów, podczas których symulowane są warunki wysokich prędkości, dużych obciążeń i skrajnych temperatur. Następnie silniki używane do testów nowych olejów Mobil 1 są demontowane, a części przechodzą dokładną kontrolę zużycia.






“OLEJ POSIADAJĄCY
WIĘKSZE REZERWY
JAKOŚCIOWE LEPIEJ
PORADZI SOBIE
Z WYZWANIAMİ
CODZIENNEJ
EKSPLOATACJI”

Przyszłość w erze elektryków

Nowe technologie w motoryzacji zmieniają też dotychczasowe podejście do serwisowania. Przewiduje się, że w przyszłości kierowcy znacznie częściej będą odwiedzać serwisy w celu aktualizacji oprogramowania niż wymiany oleju. W czasach wydłużonych okresów serwisowych termin kolejnej wymiany oleju nie wyznacza już daty przeglądu samochodu. Obecnie nie ma dużej presji ze strony producentów pojazdów, aby okres między wymianami został wydłużony ponad 30 000 km lub 2 lata. Jak podkreślają specjaliści Mobil 1, przy takich przebiegach między wymianami kluczowe jest spowolnienie utraty pierwotnych właściwości oleju.

Potencjalny sukces pojazdów elektrycznych nie oznacza, że dalszy rozwój technologii smarnej przestanie mieć sens. Auta na prąd nadal będą potrzebowały smarowania, na przykład wysokiej jakości olejów przekładniowych i smarów do łożysk. Dlatego specjaliści ExxonMobil z Paulsboro już teraz prowadzą wiele projektów związanych z autami elektrycznymi, aby produkty ze znakiem Mobil 1 były dobrze przygotowane do wymagań samochodów kolejnych generacji. 

WIĘCEJ INFORMACJI O OLEJACH SILNIKOWYCH
MOBIL 1 ZNAJDZIESZ NA STRONIE WWW.MOBIL1.PL
ORAZ W SIECI SPRZEDAŻY INTER TEAM.

Kiedy wymienić świece żarowe?

Jest wiele powodów, aby zwrócić uwagę na świece żarowe w samochodzie klienta



Jednocześnie warto zwrócić uwagę na stan świec – aby zapobiegać ich korozji i zapieczeniu. Nawet gdy nie ma potrzeby natychmiastowej wymiany świec żarowych, to jest to postępowanie rekomendowane i efektywne.

Wzmoczone dymienie, szczególnie przy rozruchu zimnego silnika, głośne spalanie przed osiągnięciem właściwej temperatury działania, a także nierówna praca przy rozgrzanym silniku to tylko niektóre z nich. Spadek mocy silnika lub zwiększone zużycie paliwa może być także spowodowane przez niesprawne świece żarowe.

Sezon jesienno-zimowy to dobry czas na kontrolę świec, zgodnie z powiedzeniem, że „zapobiegać jest lepiej niż leczyć”. Świece żarowe są częściami ulegającymi zużyciu, dlatego należy regularnie kontrolować ich działanie.

Bosch zaleca regularne kontrole świec żarowych co 80 000-100 000 przejechanych kilometrów.

Metod na sprawdzenie czy świeca żarowa jest sprawna jest przynajmniej kilka. Zmierzenie oporności świecy żarowej pozwala szybko zdiagnozować, czy świeca działa prawidłowo, czy powinna zostać wymieniona. W przypadku konieczności wymiany zalecane jest zastosowanie wysokiej jakości produktów o wysokiej trwałości np. Bosch Duraterm. Dla klienta oznaczać będzie to dłuższe cykle wymiany, czyli oszczędność kosztów.

CHYBA WIESZ, ŻE:

Wykręcenie zużytej świecy jest łatwiejsze przy ciepłym silniku. W przypadku bardzo mocno dokręconych, zabezpieczonych świec należy je odkręcać powoli i stopniowo. W ten sam sposób należy wkręcać nowe świece.

Świeca jest zamontowana w głowicy cylindra. Przy wysokim przebiegu kilometrów i ciągłej ekspozycji w wysokich temperaturach może nastąpić korozja oraz zapieczenie świecy w gnieździe. W obu tych przypadkach, przy próbie odblokowania i wykręcenia może ona pęknąć i się urwać. Nie wolno więc wyjmować świecy na siłę, gdyż wtedy jej dolna część może pozostać w głowicy, a to z kolei może skończyć się nawet wymianą całego elementu. Prawdopodobnie wówczas będzie trudno wyjaśnić klientowi spore dodatkowe nieprzewidziane koszty jak i stracony czas. Pamiętajmy, że takiej sytuacji można zapobiec – a koszt wymiany kompletu świec żarowych okaże się do zaakceptowania przez klienta. **Dlatego w przypadku usterki jednej świecy po przebiegu powyżej 60 tys. km Bosch rekomenduje wymianę wszystkich świec żarowych.**

CHYBA WIESZ, ŻE:

Z doświadczenia wynika, że świece żarowe zużywają się praktycznie równomiernie. Dla klienta tańszym rozwiązaniem jest wymiana całego ich kompletu, gdyż przed wymianą konieczny jest czasochłonny demontaż przyłączy elektrycznych, osprzętu, osłon, itp.

Sama wymiana świec jest w zasadzie prostym zadaniem. Przed założeniem trzeba oczyścić gwinty/ gniazda i otwory montażowe z sadzy oraz innych pozostałości. Świece żarowe należy najpierw wkręcić ręcznie, aż gniazdo dotknie głowicy cylindra. W drugim etapie niezbędny jest klucz dynamometryczny, aby zastosować zalecany moment dokręcenia zgodny z zaleceniem producenta pojazdu. W ten sposób unikniemy przekręcenia świecy.



CHYBA WIESZ, ŻE:

Podczas kontroli działania oporność świec należy mierzyć wyłącznie omomierzem lub multimetrem przy wyłączonym silniku – chroni to przed przegrzaniem przy podłączeniu bezpośrednio do akumulatora. Z tego samego powodu nie należy stosować też testerów 12 V – świece niskonapięciowe ulegną awarii.



BOSCH

Technologia bliżej nas

Zima nie ma szans

Akumulator Bosch z technologią PowerFrame®

akumulatorybosch.pl

Wydłużona żywotność i większa moc

Kratka PowerFrame® wykonana w technologii wytłaczania poprawia sprawność i wytrzymałość w porównaniu do tradycyjnego akumulatora



Faceci w pończochach

20 LAT TEMU. PIERWSZA KLASA LICEUM. DZIEŃ JAK CO DZIEŃ. WRACAM ZE SZKOŁY I NAGLE PORAŻA MNIE BŁYSK... DWÓCH MIECZY. JAK POD GRUNWALDEM!

Zacząłem treningi od walki... kijem. Później były miecze, szable, rapiery, włócznie...

D odbiegam bliżej, a tam Tomek, brat mojego kolegi, maszeruje dumnie przed siebie. W plecaku ma prawdziwe miecze! Wraca z treningu bractwa rycerskiego. Z różnych stron wychodzą ludzie z podobnym wyposażeniem. Bez zastanowienia podszedłem do nich porozmawiać. I tak zostałem członkiem Bractwa Rycerskiego Ziemi Lubelskiej – pierwszej ekipy rekonstrukcyjnej w Lublinie.

Bez hija nie podchodź

Zacząłem treningi od walki... kijem. Później były miecze, szable, rapiery, włócznie, sztylety, halabardy itd. Ćwiczyłem dawny fechtunek z błyskiem w oku. Musiałem mieć jeszcze odpowiedni strój. Wzorowaliśmy się na tym, co było w filmach, gazetach, książkach. Z perspektywy czasu mogę to teraz uznać za śmieszne. Bo rekonstrukcja historyczna polega na tym, że siedzisz w opracowaniach i źródłach histo-



rycznych, archeologicznych, ikonograficznych. Studiujesz obrazy, rzeźby i tak zbierasz wiedzę nt. tego, co ci jest potrzebne. Ale i tak na początku wszyscy spotykaliśmy się w „lumpeksach”, by upolować skórzane spodnie, czapki, kamizelki. Jednak wszystkiego nie udało się znaleźć i wtedy z pomocą przychodziły nasze rodziny. Wyciąłem z „Fantastyki” rysunek wiedźmina Geralta z opowiadań Andrzeja Sapkowskiego i położyłem mamie na stole. Nie musiała pytać, wiedziała, że proszę o pomoc. Górę mojego pierwszego stroju uszyła z zasłony. Tata też włączył się w przygotowanie nowego wizerunku syna i kupił mi kowbojki. Na pierwszy swój turniej w 1998 r. pod Grunwaldem byłem świetnie wyposażonym rycerzem (jak na owe czasy). To były początki rekonstrukcji w Polsce, bez podziału na epoki. Bawili się ze sobą Słowianie, Wikingowie, templariusze z wypraw krzyżowych itd. Totalny miks. Moje występy w zasłonie były niczym przy tarczach zrobionych ze znaków drogowych lub mieczy z resorów samochodowych. I tak, oczami nastolatka, zakochałem się w rekonstrukcji historycznej. Czuję się, jakbym wsiadł do maszyny czasu i przeniósł się w przeszłość... Niestety, po kilku latach, wciągnął mnie wir życia studenckiego i na rekonstrukcję zabrakło już czasu.

Już na poważnie

Przeznaczenia nie da się jednak oszukać. Już w Warszawie, jako dorosły człowiek, starałem się o pracę w jednej z kancelarii prawnych. Dostałem się tam przede wszystkim dlatego, że... w CV miałem wpisane: hobby – jazda konno. Okazało się później, że mój szef prowadzi stadninę i dodatkowo pasjonuje się rekonstrukcją historyczną. Nigdy jednak nie odważył się spróbować. Postanowiłem więc odszukać starych znajomych i stworzyć nową grupę rekonstrukcyjną. Dziś jestem dowódcą Rebel Regimentu, w którego skład wchodzi ponad 300 osób. Jesteśmy grupą szalonych ludzi z wielką pasją z całego przekroju społeczeństwa – od prezydentów miast, lekarzy, przez nauczycieli, księgowych po spawaczy, czy hydraulików. W każdym zakątku Polski znam fana rekonstrukcji historycznej, z którym mogę się spotkać. To są też przyjaźnie na całe życie. Niektórzy z nas już odeszli, innym rodzą się dzieci. I co ciekawe 90 proc. z nich zostaje w naszej rekonstrukcji.



Oczami nastolatka zakochałem się w rekonstrukcji historycznej.



Mateusz Stawowy, Kierownik Działu administracyjno-prawnego Inter-Team

W wolnym czasie miłośnik fantastyki i science-fiction, a szczególnie historii i rekonstrukcji historycznej.

Założyciel największej w Polsce federacji grup rekonstrukcyjnych Rebel Regiment, zajmujących się XVII wiekiem i propagowaniem polskiej wojskowości z tego okresu za granicą. Organizator wielu widowisk historycznych na terenie Polski oraz redaktor kilku portali internetowych o tematyce rekonstrukcyjnej. Rocznie bierze udział w kilkudziesięciu imprezach historycznych w Polsce i poza granicami kraju. Znana twarz i dobra dusza rekonstrukcji XVII-wiecznej w Europie. Mieszka w Piasecznie, k. Warszawy. Pochodzi z Lublina.



Średnio raz na trzy tygodnie spędzamy weekendy z setkami znajomych i przyjaciół.

To pokolenie „rekodzieci”, które z mlekiem matki wyszło zamilowane do tej niecodziennej pasji.

Rodzina z epoki

Moi synowie: Tytus (3 lata) i Staś (pół roku) wyboru nie mieli. W rekonstrukcji są od urodzenia. Tym bardziej, że ich mama Sylwia też od młodych lat działała w grupie rekonstrukcyjnej, ale w Piaseczynie. Jak większość kobiet odgrywała rolę markietanki, zajmującej się np. szyciem, czy gotowaniem dla żołnierzy. Poznaliśmy się na jednej z imprez rekonstrukcyjnych w Oporowie. Później spotykaliśmy się na kolejnych i tak zostaliśmy parą.

Gniew, Toruń, Kraków – kwatery w akademiach, internatach, albo namioty. Rano pokazy, potem potyczka, ucztą, na koniec koncert. Wyjazdy



zagraniczne lub wędrowki po lasach. My cały czas w strojach, bo trzeba pokazać ludziom, jak to kiedyś wyglądało lub po prostu na imprezach niekomercyjnych dla własnej przyjemności. Ktoś spoza rekonstrukcji mógłby tego nie wytrzymać. Z Sylwią od początku rozumieliśmy się bez słów. Bo ta pasja ma głównie dwa cele. Po pierwsze robisz to dla siebie, po drugie pokazujesz się innym i pozwalasz im zobaczyć historię na żywo. Imprezy są głównie komercyjne. Robimy wielką bitwę, a dookoła chodzą turyści, przychodzą do naszych obozów, zaglądają do garnków, w których oczywiście robimy potrawy z tamtych czasów. Wchodzą do namiotów i dziwią się, że nie mamy materacy tylko np. sienniki i futra. Cały XVII wiek przenosimy w dzisiejsze czasy – od bielizny, przez meble, garnki, broń po jedzenie. Z naszym regimentem jeździmy już po całej Europie. Ostatnio byliśmy w Holandii, we Włoszech, na Litwie czy Ukrainie. To odskocznia od życia codziennego. Średnio raz na trzy tygodnie spędzamy weekendy z setkami znajomych i przyjaciół i bawimy się świetnie. To tak jakby co miesiąc jeździć na wesele z ludźmi, z którymi chcesz się spotkać. I co ważne – bardzo często to organizatorzy imprez pokrywają nam koszty transportu i wyżywienia.

Sława i ryzyko

Filmy i reklamy to dla niektórych z nas chleb powszedni. Teraz sporo osób z rekonstrukcji Średniowiecza gra w serialu „Korona królów”. Ja nie mam średniowiecznej garderoby i nie za bardzo interesuje mnie taka sława, dlatego proszę mnie tam nie wypatrywać. Ale w telewizji występowałem już wiele razy. Pierwszy raz jeszcze w Lublinie – w jakimś filmie dokumentalnym robiliśmy z kolegami za historyczne tło. Redaktor opowiadał historię Lublina, a my przechadzaliśmy się między drzewami. Statystowałem w wielu filmach historycznych. Niestety, gdy nagrywali „Ogniem i mieczem” byłem niepełnoletni. Brałem za to udział w kilku reklamach.

Oprócz momentów sławy, mamy też na koncie kontuzje. Tak jak w każdym sporcie. Niektóre są trochę mniej, inne bardziej spektakularne. W moim przypadku są efektem błędu. Mam na dłoni pod skórą czarne plamy po prochu – to skutek nieplanowanego wystrzału pistoletu. Finalnie jednak dochodzi do walki zazwyczaj inscenizowanej, ale z wykorzystaniem prawdziwych szabl, mieczy czy włóczni.

Podwiązka być musi

Podczas rekonstrukcji nie zawsze noszę zbroję, która mnie chroni. Mam za to na sobie bokserki z lnu ze ściągaczem ze sznurka, potocznie zwane brajesami. Zamiast skarpetek noszę pończochy – tuż pod kolanem zawiązywane taśmami materiałowymi lub podwiązkami (tak kiedyś nazywano skarpety, a dopiero później ta nazwa zaczęła określać element damskiej garderoby). Do tego długie lniane koszule, na które zakładam pludry czyli bufiaste krótkie spodnie za kolano – to styl zachodni. Polacy nosili wełniane spodnie prawie jak dzisiejsze rurki ze sznurkiem w tuneliku zwanym uczkurem. Polski szlachcic w XVII w. miał także żupan – wyglądem przypominający sutannę, ale często krótszy. Do tego różne rodzaje okryć wierzchnich, rękawice, kołnierzyki. Na głowie do wyboru kapelusze, czapki, kaszkiety, czy futrzane kotpaki z piórkami. I ja to uwielbiam. Rekonstrukcja, co zabawne, to chyba jedyna pasja, gdzie można spotkać w knajpie przy wódce siedzące stado trzydziestu zarośniętych facetów, którzy rozmawiają o pończochach i podwiązkach. Oglądają, jakie kto ma koronki lub z jakiego materiału uszyte ubrania. I są to cały czas rozmowy o żołnierzach z XVII wieku!

WYŚLUCHAŁA MARZENA KOZIELSKA



SŁOWNIK PASTONATA

Czehan – drzewcowa broń obuchowo-sieczna składająca się z długiego trzonka zakończonemu siekierką, zwykle niewielkich rozmiarów, nieco podobna do ciupagi.

Koszer – rekonstrukcja przedmiotu wykonana prawidłowo zgodnie z dostępnymi źródłami, wiedzą historyczną oraz archeologiczną.

Kryza – okrągły, fałdowany kołnierz, popularny był XVI i XVII wieku. Robiono go z koronki lub cienkiego usztywnionego lnu.

Mrok – rekonstrukcja przedmiotu wykonana niepoprawnie na podstawie niepewnych źródeł lub wymysłów właściciela.

Pludry – męskie bufiaste spodnie, sięgające kolan, noszone na zachodzie Europy oraz przez mieszczan w XVII-wiecznej Polsce.

Pończochy – skarpetki wełniane lub lniane, sięgające za kolano, podtrzymywane za pomocą zawiązanych pod kolanem podwiązek czyli sznurka, tasiemki materiałowej lub skórzanej.

Puder – czarny proch strzelniczy.

Reko – szeroko pojęta rekonstrukcja historyczna – od działań komercyjnych typu pokazy dla publiczności po projekty archeologii eksperymentalnej.

Snapsack – plecak skórzany lub lniany w postaci worka związanego u góry, noszony na pasie przez ramię.

Sztych – zakończenie ostrza w broni białej, np. szpady czy miecza.



Z naszym regimentem jeździmy już po całej Europie.



DAJ SIĘ ponieść!

BYĆ W SWOIM ŻYWIÓLE – CZEGO CHCIEĆ WIĘCEJ?
NO, MOŻE WYKRACZAĆ POZA WSZELKIE RAMY...

SYMULATOR JAZDY

Turyści odwiedzający centrum Autostadt w Wolfsburgu w Niemczech mogą nie tylko oglądać samochody produkowane przez koncern Volkswagena, ale też sprawdzić swoje możliwości w nowoczesnym symulatorze jazdy. Można się przejechać po słynnych torach wyścigowych czy na fabrycznej trasie testowej Porsche w Lipsku. Wirtualne jazdy odbyć można VW Golfem R lub Porsche 911 GT 3 Cup.

Centrum Autostadt
w Wolfsburgu


DWA W JEDNYM

Pioneer stworzył unikalne i niezwykle radio samochodowe – model SPH-10BT, który służy do sterowania smartfonem. Do tego jeszcze dołożył aplikację Pioneer Smart Sync do telefonów z Android oraz iPhone, by można było zdalnie sterować radiem samochodowym. Radio wielkości 1 DIN (pasuje do standardowej wnęki) wyposażone jest w niewielki wyświetlacz. Większy nie jest potrzebny, bo wszystkie kluczowe funkcje urządzenia znajdziemy na ekranie telefonu. Możemy go przymocować w specjalnym uchwycie tuż nad radiem. Po zainstalowaniu darmowej aplikacji można za jego pomocą sterować zaawansowanymi ustawieniami odbiornika.



Pioneer SPH-10BT


DELIKATNA ELEGANCJA

To nowocześnie zaprojektowany, w minimalistycznym stylu, zegarek samochodowej marki Smart. Koperta wykonana jest ze stali szlachetnej, obudowanej mocnym tworzywem. Pasek jest skórzany, a w zegarku zastosowano kwarcowy mechanizm Miyota GL30. Ten model zegarka pasuje zarówno dla pań, jak i panów. 

Zegarek Smart



BIOGRAFIA MUSKA


Elon Musk zmienia świat na naszych oczach i jest jednym z najbogatszych ludzi na świecie. W dziedzinie motoryzacji też odnosi sukcesy. Jest twórcą elektrycznych samochodów Tesla. Jego osiągnięcia porównywane są do sukcesów, jakie odnosił Henry Ford ponad 100 lat temu. 



Elon Musk „Biografia twórcy PayPal, Tesli, SpaceX”




WŁOSKI E-ROWER

W latach 1934-2010 marka Moto Morini znana była z produkcji motocykli. Teraz odradza się za sprawą nowoczesnych rowerów elektrycznych. Moto Morini Urban wykonany jest m.in. z włókien węglowych, ma 11-biegową przekładnię Shimano i silnik elektryczny 250 Watt (zintegrowany z akumulatorem) zapewniający podczas jazdy 70 Nm momentu obrotowego. Może osiągać prędkość do 25 km/h. 

Moto Morini Urban

MODA NA DRODZE

Producenci kasków ochronnych m.in. marka Givi opracowała nowe kolorowe modele. Teraz nie tylko motocykl jest ważny, Po stylizacji wyraźnie widać, że niektóre propozycje przypadną do gustu paniom motocyklistkom, których na drogach jest coraz więcej. 



Kaski Givi



Nasze oddziały

WARSZAWA – Białołęcka

ul. Białołęcka 233
tel. 22 50 60 610
bialolecka@inter-team.com.pl

WARSZAWA – Puławska

ul. Puławska 115
tel. 22 853 32 83
pulawska@inter-team.com.pl

WARSZAWA – Regulska

ul. Regulska 41a
tel. 22 667 73 91
warszawa1@inter-team.com.pl

WARSZAWA – Szeligowska

ul. Szeligowska 33
tel. 22 637 25 05
szeligowska@inter-team.com.pl

PRAGA (Czechy)

ul. Do Certous 2620/11
tel. (00) 420 226 203 165
praha@inter-team.cz

BIĄŁYSTOK

ul. Przędzalniana 64
tel. 85 662 54 00
bialystok@inter-team.com.pl

BIELSKO-BIAŁA

ul. Przemysłowa 370
tel. 33 471 10 22
bielskobiala@inter-team.com.pl

BYDGOSZCZ – Łęczyczka

ul. Łęczyczka 12
tel. 52 320 35 42
bydgoszcz2@inter-team.com.pl

BYDGOSZCZ – Upromex

ul. Pułaskiego 27
tel. 52 345 35 00
bydgoszcz@inter-team.com.pl

BYTOM

ul. Św. Elżbiety 3
tel. 32 411 64 38
bytom@inter-team.com.pl

CHOJNICE

ul. Strzelecka 9
tel. 52 516 13 01
chojnice@inter-team.com.pl

CZĘSTOCHOWA

ul. Jesienna 219
tel. 34 377 83 10
czestochowa@inter-team.com.pl

ELBLĄG

ul. Malborska 91
tel. 55 617 16 19
elblag@inter-team.com.pl

ELK

ul. Kościuszki 26A
tel. 87 733 27 12
elk@inter-team.com.pl

GARWOLIN

Sulbiny, ul. Wspólna 2
tel. 25 748 13 85
garwolin@inter-team.com.pl

GDAŃSK

ul. Stanisława Lema 7
tel. 58 302 02 12
gdansk@inter-team.com.pl

GDYNIA

ul. Hutnicza 53
tel. 58 660 94 00
gdynia@inter-team.com.pl

GLIWICE

ul. Spółdzielcza 27
tel. 32 230 55 90
gliwice@inter-team.com.pl

GRUDZIĄDZ

ul. Józefa Włodka 16f
tel. 56 647 17 28
grudziadz@inter-team.com.pl

GORZÓW WIELKOPOLSKI

ul. Piłkarska 21
tel. 95 726 10 16
gorzow@inter-team.com.pl

Światło jest ponadczasowe

Ciesz się jakością, przez długi czas

OSRAM

ULTRA LIFE, XENARC® ULTRA LIFE

Pod względem trwałości źródła światła ULTRA LIFE firmy OSRAM nie mają sobie równych. Zarówno żarówki halogenowe, jak i lampy ksenonowe ULTRA LIFE są dostępne w najbardziej popularnych typach, warto zatem zadbać o trwałość, a tym samym spokojną jazdę przez długi czas.



XENARC® ULTRA LIFE

- 10-letnia gwarancja ¹⁾
- Nawet 10-krotnie dłuższa trwałość ²⁾
- Do 300 000 km przebiegu ³⁾
- Dłuższa trwałość i dłuższe odstępy pomiędzy wymianami
- Dostępne w wersji D1S, D2S, D3S, D4S



10 LETNIA
GWARANCJA
OSRAM

WIĘKSZA TRWAŁOŚĆ



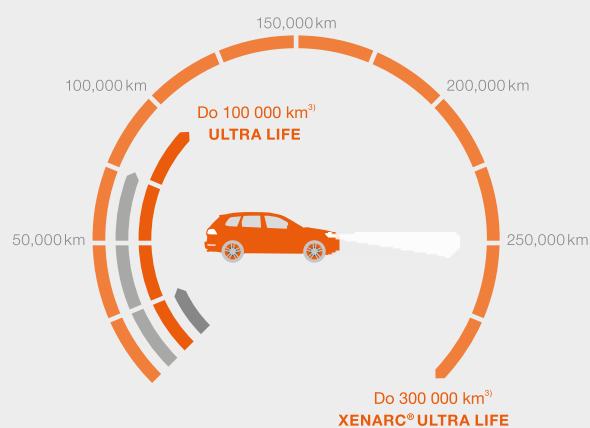
ULTRA LIFE

- 4-letnia gwarancja ¹⁾
- Nawet 4-krotnie dłuższa trwałość ²⁾
- Do 100 000 km przebiegu ³⁾
- Dłuższa trwałość i dłuższe odstępy pomiędzy wymianami
- Nowoczesny design ze srebrną osłonką żarnika (H4/H7/H11) – atrakcyjny wygląd szczególnie w przypadku przezroczystych kloszy reflektorów
- Dostępne w wersji H1, H4, H7, H11, P21W, PY21W, P21/5W, W5W, R5W, R10W, C5W, H6W, HY21W

4 LETNIA
GWARANCJA
OSRAM

WIĘKSZA TRWAŁOŚĆ

Nawet 4-krotnie większa trwałość



■ XENARC® ULTRA LIFE

■ ULTRA LIFE

■ Tradycyjna lampa ksenonowa

■ Tradycyjna lampa halogenowa

1) 4. rok gwarancji w przypadku rejestracji online. Szczegółowe warunki oraz rejestracja na stronie www.osram.pl/gwarancja-am

2) W porównaniu ze standardowymi źródłami światła

3) Przy założeniu rocznego przebiegu 14 259 km i 60% czasu włączonych świateł

INOWROCŁAW

ul. Górnicza 21
tel. 52 353 00 80
inowroclaw@inter-team.com.pl

JANKI

ul. Krakowska 10
tel. 22 290 67 51
janki@inter-team.com.pl

JELENIA GÓRA

ul. Okopowa 18
tel. 75 616 16 20
jeleniagora@inter-team.com.pl

KATOWICE

ul. Kościuszki 227
tel. 32 781 85 69
katowice@inter-team.com.pl

KĘDZIERZYN-KOŹLE

ul. Piastowska 26B
tel. 77 481 50 90
kedzierzyn@inter-team.com.pl

KĘTRZYN

ul. Władysława Jagiełły 1A
tel. 89 751 29 19
ketrzyn@inter-team.com.pl

KIELCE

ul. Kolberga 4a
tel. 41 345 34 16,18
kielce@inter-team.com.pl

KŁODZKO

ul. Stowackiego 21
tel. 74 663 14 47
klodzko@inter-team.com.pl

KOSZALIN

ul. Mieszka I 4
tel. 94 342 70 67
koszalin@inter-team.com.pl

KRAKÓW-NOWA HUTA

ul. Wąwozowa 34B
tel. 12 680 00 30
nowahuta@inter-team.com.pl

KROSNO

ul. Podkarpacka 2
tel. 13 420 49 49
krosno@inter-team.com.pl

KUTNO

ul. Spółdzielcza 7
tel. 24 382 14 82
kutno@inter-team.com.pl

KWIDZYN

ul. 11 Listopada 25
tel. 55 275 92 34
kwidzyn@inter-team.com.pl

LEGNICA

ul. Wrocławska 104
tel. 76 854 80 80
legnica@inter-team.com.pl

LUBLIN

ul. Wojciechowska 21 b
tel. 81 528 62 30
lublin2@inter-team.com.pl

ŁOMŻA

al. Legionów 114
tel. 86 214 16 14
lomza@inter-team.com.pl

ŁOWICZ

ul. Poznańska 42
tel. 46 837 30 66
lowicz@inter-team.com.pl

ŁÓDŹ – Brukowa

ul. Brukowa 16/18
tel. 42 640 74 47
lodz2@inter-team.com.pl

ŁÓDŹ – Piłsudskiego

ul. Piłsudskiego 92
tel. 42 674 20 47
lodz@inter-team.com.pl

MAJDAN k. Warszawy

ul. Równa 1
tel. 22 780 43 68
majdan@inter-team.com.pl

MALBORK

ul. Pilotów 4
tel. 55 272 63 00
malbork@inter-team.com.pl

MIELEC

ul. Kocjana 4
tel. 17 583 20 99
mielec@inter-team.com.pl

NATOLIN k. Grodziska Maz.

ul. Logistyczna 15
tel. 22 755 97 01
natolin@inter-team.com.pl

NOWY SĄCZ

ul. Węgierska 201
tel. 18 449 27 88
nowysacz@inter-team.com.pl

NOWY TARG

ul. Składowa 7A
tel. 18 546 17 77
nowytarg@inter-team.com.pl

OLSZTYN

ul. Lubelska 36A
tel. 89 534 33 30
olsztyn@inter-team.com.pl

OPOLE

ul. Kępska 3/5
tel. 77 456 78 44
opole@inter-team.com.pl

OSTROŁĘKA

al. Wojska Polskiego 22
tel. 29 760 70 80
ostroleka@inter-team.com.pl

PIASECZNO

ul. Techniczna 2
tel. 22 735 43 50
piaseczno@inter-team.com.pl

PŁOCK

ul. Graniczna 46
tel. 24 382 11 91
plock@inter-team.com.pl

PSZCZYNA

ul. Górnośląska 21
tel. 32 447 47 78
pszczyna@inter-team.com.pl

POZNAŃ – Malwowa

ul. Malwowa 134
tel. 61 894 18 20, 21
pozn2@inter-team.com.pl

POZNAŃ – Obornicka

ul. Obornicka 227
tel. 61 656 74 25
pozn@inter-team.com.pl

RADOM

ul. Kapturska 7/9
tel. 48 331 57 21
radom@inter-team.com.pl

RYBNIK

ul. Karola Miarki 13
tel. 32 411 09 82
rybnik@inter-team.com.pl

RZESZÓW

ul. Wspólna 2
tel. 17 221 09 14 do 18
rzeszow@inter-team.com.pl

SIEDLCE

ul. Brzeska 180
tel. 25 632 59 87
siedlce@inter-team.com.pl

SŁUBICE

Osiedle Przemysłowe 16
tel. 95 758 90 98, 99
slubice@inter-team.com.pl

SŁUPSK

ul. Bohaterów Westerplatte 7
tel. 59 841 41 77
slupsk@inter-team.com.pl

SOKÓŁKA

ul. Mariańska 51
tel. 85 711 95 11
sokolka@inter-team.com.pl

SOSNOWIEC

ul. Piękna 2
tel. 32 298 60 10
sosnowiec@inter-team.com.pl

STARGARD

ul. Pierwszej Brygady 15e
tel. 91 817 35 62
stargard@inter-team.com.pl

STRZELCE OPOLSKIE

ul. Koziełska 58
tel. 77 461 02 49
strzelceopolskie@inter-team.com.pl

SUWAŁKI

ul. Sejneńska 24
(wjazd od ul. Waryńskiego)
tel. 87 733 14 94
suwalk@inter-team.com.pl

SZCZECIN

ul. Rуска 29
tel. 91 485 63 72
szczecin@inter-team.com.pl

ŚWIDNICA

ul. Parkowa 8-10
tel. 74 663 16 99
swidnica@inter-team.com.pl

TARNOBRZEG

al. Warszawska 2A
tel. 15 855 50 35
tarnobrzeg@inter-team.com.pl

TARNOWSKIE GÓRY

ul. Zagórska 194
tel. 32 450 09 30 do 32
tarnowskiegory@inter-team.com.pl

TARNÓW

ul. Wyszyńskiego 12F
tel. 14 632 66 70
tarnow@inter-team.com.pl

TORUŃ

ul. Curie-Skłodowskiej 81a
tel. 56 650 88 50 do 59
torun@inter-team.com.pl

WIELICZKA

ul. Reformacka 25
tel. 12 289 02 16
wieliczka@inter-team.com.pl

WOŁOMIN

ul. Armii Krajowej 19A
tel. 22 787 02 55 do 57
wolomin@inter-team.com.pl

WROCŁAW

ul. Braterska 6
tel. 71 782 39 30
wroclaw@inter-team.com.pl

WYSZKÓW

ul. Świętojańska 175
tel. 29 777 50 40
wyszkow@inter-team.com.pl

ZAMOŚĆ

ul. Lubelska 66
tel. 84 639 97 10
zamosc@inter-team.com.pl

ZDUŃSKA WOLA

ul. Wodna 4/6
tel. 43 652 11 61
zdunskawola@inter-team.com.pl

ZAWIERCIE

ul. Wojska Polskiego 36
tel. 32 670 60 30
zawiercie@inter-team.com.pl

ZGORZELEC

ul. gen. Wł. Andersa 4
tel. 75 771 55 80
zgorzelec@inter-team.com.pl

ZIELONA GÓRA

ul. Dekoracyjna 3b
tel. 68 416 12 54
zielonagora@inter-team.com.pl

ŻYWIEC

ul. Dworcowa 22
tel. 33 861 31 42
zywiec@inter-team.com.pl



Zestawy rozrządu z łańcuchem (VKML)

Odkryj najlepszą ofertę na rynku.

Coraz więcej samochodów jest wyposażonych w zaawansowane technologicznie łańcuchowe układy rozrządu. Zwykle łańcuch powinien wytrzymać cały cykl użytkowania pojazdu, jednak zanieczyszczenia oleju lub niewłaściwie wykonane przeglądy okresowe mogą spowodować jego wcześniejsze zużycie. Jako SKF chcemy pomóc mechanikom czerpać korzyści z tego rosnącego obszaru rynku.

Nasze zestawy do łańcuchów rozrządu:

- pasują do najpopularniejszych modeli samochodów europejskich oraz azjatyckich
- zawierają wszystkie niezbędne elementy takie jak: koła zębate, napinacze i uszczelki



Montowanie pewności
www.vsm.skf.com

SKF®

KRZYŻÓWKA z nagrodą

ROZWIĄZ KRZYŻÓWKĘ I WYŚLIJ DO NAS KUPON,
A MY NAGRODZIMY PIERWSZYCH 15 OSÓB.

tkanka pod korą	upał, gorąco		zieleni na Saharze	00-054 na kopercie		obsiane zbożem mieszanie kart		zdumiewa		ze stolicą w Wientianie		
8	9			ostlonka				10			2	
niszczyiciel								kosmetyk do polczków		wyższa – to Senat		
nasylenie CO ₂			7			20						
np. melan				O.K.				12	5			
odsiadka										z Erewanem	solenizantka z 12 grudnia	
		16										
surowiec na Świecie	sklep z wózkami	marka własna Inter-Team						była kijanka metal „wesół”				
								uszczelnia korek	18	plamka na twarzy		
wrzątek			13									
		1		romb na karcie knieja		np. słoń morski wabik na muchy			4		trwa miliony lat	
łóżko na słatku		14	raz w górę, raz w dół na zmianę							6	17	
		11						czerwone serduszko w kartkach			15	
mtyn ze śmigami		zebrany na dnie						wielka ropucha				
											19	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20										



15x
zestaw

Otrzymane hasło prosimy przesłać wraz z kuponem na adres: Inter-Team Sp. z o.o., Dział Promocji i Reklamy, ul. Białołęcka 233, 03-253 Warszawa. 15 pierwszych osób, które nadeślą poprawne odpowiedzi, otrzyma zestaw: parasol i czapkę REMSA. Regulamin krzyżówki dostępny na stronie: www.inter-team.com.pl/krzyzowka

fot. dostawcy

4/70/2018/19

Nazwisko i imię	Firma																		
Nr FK	<input type="checkbox"/> Nie mam numeru klienta w firmie Inter-Team																		
Ulica / nr domu	kod pocztowy / miasto																		
telefon	fax																		
e-mail																			
Rodzaj klienta	<input type="checkbox"/> sklep <input type="checkbox"/> warsztat <input type="checkbox"/> sklepo-warsztat <input type="checkbox"/> hurtownia <input type="checkbox"/> klient detaliczny																		
Hasło konkursowe z krzyżówki																			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
<input type="checkbox"/> Niniejszym oświadczam, że wyrażam zgodę na przetwarzanie moich danych osobowych przez Inter-Team Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie (adres: ul. Białołęcka 233, 03-253 Warszawa) w związku z uczestnictwem w konkursie „Krzyżówka z nagrodą” nr 4/70/2018/19 (zgodnie z ustawą z dnia 29.08.1997 r. o ochronie danych osobowych Dz. U. Nr. 133, poz. 883).																			
nr NIP										podpis									

Miejsce
na znaczek
pocztowy

INTER-TEAM

ul. Białołęcka 233
03-253 Warszawa

ASMET TO GWARANCJA

- » najlepszej jakości materiałów
- » wysokich parametrów tłumienia
- » niezawodności wyrobów

PORÓWNAJ I DOKONAJ WŁAŚCIWEGO WYBORU

Producenci układów wydechowych deklarują wysoką jakość swoich wyrobów. Tłumiki są podobne z zewnątrz, więc po co przepłacać skoro nie widać różnicy. W środku tłumika jest już jednak znacznie gorzej. Oto kilka przykładów, że „tanie” zamienniki, znacznie różnią się tym co deklarują producenci a faktycznym wykonaniem.

TŁUMIKI ASMET

„TANIE” ZAMIENNIKI

Podwójny płaszcz tłumika i wszystkie elementy tłumika wykonane w 100 % ze stali obustronnie aluminiowanej.

Zwiększona odporność na korozję.

Płaszcz zewnętrzny z blachy aluminiowanej. Płaszcz wewnętrzny i elementy wewnętrzne tłumika wykonane z „czarnej blachy” podatnej na korozję. Ślady korozji widoczne jeszcze przed użyciem tłumika.

Słaba odporność na korozję.

Rury wewnętrzne wykonane z rury aluminiowanej bez połączeń spawanych.

Dłuższa żywotność i brak zakłóceń w pracy tłumika.

Rury wewnętrzne zwiniane z blachy i spawane na łączeniu. Niedokładny montaż.

Krótsza żywotność i zakłócenia prawidłowej pracy tłumika.

Prawidłowe połączenia przegrody z rurą wewnętrzną. Perforacja odsunięta od miejsca spawania.

Mocna konstrukcja, większa wytrzymałość tłumika.

Wadliwe połączenia przegrody z rurką wewnętrzną. Spoina położona na perforacji (otworach) rurki.

Oslabiona konstrukcja, obniżona wytrzymałość tłumika.

Wygłuszenie z włókna szklanego „Silentex”. Włókno szklane jest odporne na wysokie temperatury i ma zdolność do wygrzewania tłumika. Nie wchłania a pomaga usuwać kondensat z tłumika.

Cicha i stabilna praca tłumika w długim okresie użytkowania tłumika.

Wygłuszenie z wełny mineralnej. Wełna mineralna nie jest odporna na wysokie temperatury. Pod wpływem wysokich temperatur wypala się i kruszy. Wchłania kondensat zawarty w tłumiku. Szybko traci właściwości głośzące.

Wzrost hałasu tłumik w krótkim okresie użytkowania.

ANGIELSKIE trzy koła

TO JUŻ NIE MOTOCYKLE, ALE JESZCZE NIE SAMOCHODY. TRÓJKOŁOWCE MORGAN MAJĄ JEDNO KOŁO Z TYŁU, SILNIK BEZ OSŁONY Z PRZODU I FASCYNUJĄ OD LAT.




Sz szczególnie popularne są na Wyspach Brytyjskich i w USA, ale też wszędzie tam gdzie kierowcy oczekują czegoś wyjątkowego. Angielska firma Morgan z produkcji motoryzacyjnej znana jest od 110 lat. Pierwszego trójkołowca Harry Frederick Stanley Morgan pokazał dokładnie 1 maja 1909 r. Pojazd napędzany

był silnikiem Peugeota o mocy zaledwie 7 KM. Takie trójkołowce, zmodernizowane i z mocniejszymi silnikami produkowano w latach 1910-52 i ponownie od 2012 r.

Najnowsza wersja benzynowa Morgan 3-Wheeler produkowana od 2012 r. jest wyposażona w 2-cylindrowy silnik benzynowy w układzie V o mocy 85 KM. Po-

zwala on osiągać prędkość do 185 km/h i przyspieszenie do 100 km/h, w granicach zaledwie 6 sekund. O tym Morganie mówią sporo też jego wymiary: długość 323 cm, szerokość 172 cm i wysokość tylko 100 cm, masa ok. 525 kg. I tylko dwa miejsca. Pojazd wyposażony jest w 5-biegową przekładnię ręczną, a napęd trafia na to jedno tylne koło.

Zgodnie z duchem ekologii w 2016 r. opracowano 3-kołowego Morgana w wersji elektrycznej z silnikiem o mocy 63 KM, który zapewnia prędkość rzędu 145 km/h i przyspieszenie do 100 km/h w 9 s. Waży on około 500 kg i jest o 25 kilogramów lżejszy od modelu spalinowego. To dzięki m.in. zastosowaniu karoserii wykonanej z włókien węglowych. Ostatnio firma zapowiedziała, że podczas wiosennego Salonu Samochodowego w Genewie zaprezentuje jeszcze bardziej dopracowaną wersję elektryczną. 





W 1939 roku Chestien Wynn, 70-letni emerytowany adwokat z zamiłowaniem do chemii, odkrył formułę o nazwie Wynn's Friction Proofing Oil. Ten specyfik, dzięki swoim właściwościom, zmieniał strukturę metalu. Dzięki temu metal stawał się bardziej miękki i odporny na tarcie i zużycie.

Pierwsze szklane butelki wypełnione swoim wynalazkiem Chestien Wynn produkował i pakował w swoim małym garażu, a następnie sprzedawał do pobliskich stacji paliw i warsztatów. Wystarczyło raz spróbować tego specyfiku, aby chcieć więcej!

Na przestrzeni ostatnich 80 lat, Wynn's stał się wiodącą, światową marką. Produkty sygnowane tym znakiem są obecnie wykorzystywane przez warsztaty na całym świecie do rozwiązywania problemów zanieczyszczonych silników.



www.wynns.com

KYB*Our Precision, Your Advantage*

Znajdź różnicę!

między fabryką części KYB na pierwszy montaż (OE)
a fabryką części KYB na rynek wtórny (IAM)

FABRYKA CZĘŚCI NA PIERWSZY MONTAŻ (OE)



FABRYKA CZĘŚCI NA RYNEK WTÓRNY (IAM)



Nie widać różnic? Dlatego, że to **ta sama** fabryka!

KYB jest jednym z największych światowych producentów amortyzatorów na pierwszy montaż OE.

Amortyzatory KYB przeznaczone na rynek części zamiennych produkowane są w tych samych fabrykach i z wykorzystaniem tej samej technologii, co montowane jako oryginalne wyposażenie.