

Kontener SaCon



Firma Mewa Textil-Service, świadcząca usługi w zakresie dostaw czyściw warsztato-

wych wielokrotnego użytku, oferuje swym stałym klientom specjalny kontener technologiczny o nazwie SaCon. Jest on wykonany z wytrzymałego tworzywa sztucznego i zamknięty szczelną pokrywą. Służy do bezpiecznego przechowywania produktów zużytych, nasączonych olejami, tłuszczami, rozpuszczalnikami, środkami czyszczącymi albo resztkami paliwa, które przy składowaniu w otwartych pojemnikach stają się łatwopalne. Zabezpieczony zaciskami kontener można po zakończeniu pracy bez obaw pozostawić w miejscu, gdzie został ustawiony bez potrzeby usuwania go z budynku.

Mewa Textil-Service
tel. 22 336 32 24/25
www.mewa-service.pl

Tytanowe klucze pneumatyczne



W ofercie marki Facom pojawiły się ostatnio dwa nowe ich rodzaje przystosowane do współpracy z nasadkami kluczowymi o rozmiarze gniazda 3/8 cala (model VR.JZ300F2) i 1/2 cala (model VR.SZ300F2). Użycie tytanowego stopu do wykonania głowic tych pneumatycznych pokręteł i ich pyłoszczelna konstrukcja znacznie zwiększają eksploatacyjną trwałość, równocześnie zmniejszając masę (do 1,3 kg) obu narzędzi. Mechanizmy zapadkowe działają zgodnie z lewym lub prawym kierunkiem obrotów wybieranym przez odpowied-



nie przestawienie przełącznika umieszczonego w rękojeści. Maksymalna prędkość obrotowa wynosi 400 obr./min, a moment obrotowy: 90 Nm (65 ft.lbs) przy średnim zużyciu powietrza 110 l./min/3,88 cfm.

Stanley Black&Decker Polska
tel. 22 464 27 54
www.facom.pl

FOT. FACOM, MEWA

Samochód w cenie psa!

Pierwsze powojenne lata w zubożałej Europie nie dawały nadziei na rozwój indywidualnej motoryzacji. Jej imponujące amerykańskie wzory i tamtejsza masowa skala wydawały się wtedy zupełnie nieosiągalne.

Trudno też było kontynuować rodzime tradycje. Ocalałe lub już odbudowane ze zniszczeń fabryki wznawiały wprowadzić produkcję swych przedwojennych modeli, lecz potencjalnych nabywców nie było na nie stać. Przeciętne pod względem możliwości europejskie rodziny zadowalały się raczej kupowaniem rowerów, a w najlepszym razie skuterów lub motocykli. Z tego powodu nawet renomowane samochodowe wystawy nie cieszyły się wielkim publicznym zainteresowaniem. Odwiedzali je natomiast bardzo skrupulatnie przedstawiciele konkurujących ze sobą marek, by nie przeoczyć jakiegось pomysłu na przełamanie złej passy.

Taka właśnie rewolucyjna koncepcja o nazwie Isetta pojawiła się najpierw w mało znanej włoskiej firmie Iso SpA. wytwarzającej wcześniej łódki, skutery i dostawcze trójkołowce, potem w 1953 roku stała się sensacją na samochodowych pokazach w Turynie, a w 1954 r. w Genewie wręcz zachwyciła przedstawiciela marki BMW. W efekcie potężny bawarski producent lotniczych silników, luksusowych i sportowych samochodów oraz ekskluzywnych motocykli, podobnie jak kilka mniejszych firm samochodowych z innych krajów, kupił licencję na ten niekonwencjonalny pojazd.

Pojawił się on na niemieckim rynku już w następnym roku, a od włoskiego pierwowzoru różnił się tylko mocniejszym, motocyklowym silnikiem BMW o pojemności 250 ccm i mocy 12 KM. Miał zamknięte, dwuosobowe nadwozie z jednym tylko drzwiami, będącymi równocześnie przednią jego ścianą. Osiągał maksymalną prędkość 85 km/h przy zużyciu paliwa 3,7 l/100 km.

Jednak nie osiągi ani oryginalność konstrukcji decydowały o sukcesie tego modelu, który w samych Niemczech za-



laż ponad 150 tysięcy nabywców. Dla ogromnej większości z nich był to przecież pierwszy kontakt z motoryzacją. Wystarczyło więc, że jakoś jeździł i chronił podróżujących przed deszczem i wiatrem jak prawdziwy samochód, choć kosztował zaledwie 2550 marek przy przeciętnych robotniczych zarobkach wynoszących wówczas około 90 marek tygodniowo. Bardzo niskie były też koszty jego użytkowania: obowiązkowe ubezpieczenie OC: 95 marek i podatek drogowy: 44 marki. „To mniej niż za jamnika” – podkreślano w ówczesnych reklamach.

Produkcja Isetty w zakładach BMW trwała pięć lat i, co ciekawe, nie zyskały uznania klientów różne próby poprawienia jej konstrukcyjnej koncepcji (np. silnik 600 ccm, dłuższe czteromiejscowe nadwozie). Okazało się, iż znaczenie tego modelu w historii motoryzacji było rzeczywiście przełomowe, ale nie w technicznym, lecz w marketingowym sensie. Zapoczątkował on zamknięty już dość dawno okres rozwiązań maksymalnie prostych i tanich (np. Citroën 2CV, Fiat 500, 600 i 126), a przede wszystkim wprowadził obowiązującą do dziś zasadę: poznaj przyszłego użytkownika, nim zrobisz dla niego auto.

Hubert Kwarta



FOT. BETTERPARTS.ORG, BOLDRIDE.COM, NETCARSHOW.COM

- Chcesz otrzymywać wszystkie numery „Autonaprawy” – wykup abonament!
- Chcesz otrzymywać bezpłatnie wybrane egzemplarze – wypełnij kupon zgłoszeniowy na stronie www.e-autonaprawa.pl

FORMULARZ PRENUMERATY MIESIĘCZNIKA AUTONAPRAWA

Zamawiam ☐ 11 kolejnych wydań w cenie 61,50 zł brutto (w tym VAT 23%) od numeru
☐ 6 kolejnych wydań w cenie 43,05 zł brutto (w tym VAT 23%) od numeru
☐ 11 kolejnych wydań w cenie 36,90 zł brutto w prenumeracie dla szkół (w tym VAT 23%) od numeru

Czasopismo jest bezpłatne. Cena obejmuje umieszczenie prenumeratora w bazie danych i realizację wysyłek.

DANE ZAMAWIAJĄCEGO (PŁATNIKA):

☐ nowa prenumerata ☐ kontynuacja prenumeraty

Nazwa firmy
 NIP (ewentualnie PESEL) imię i nazwisko zamawiającego
 ulica i numer domu kod pocztowy miejscowość
 telefon do kontaktu e-mail

ADRES DO WYSYŁKI (należy podać, jeśli jest inny niż podany wyżej adres płatnika):

Odbiorca
 ulica i numer domu kod pocztowy miejscowość

Faktura VAT zostanie dołączona do najbliższej wysyłki zamówionych czasopism. Upoważniam Wydawnictwo Technotransfer do wystawienia faktury VAT bez podpisu odbiorcy oraz umieszczenia moich danych w bazie adresowej wydawnictwa.

.....
 data

.....
 podpis

Wypełniony formularz należy przesłać faksem na numer **71 343 35 41** lub pocztą na adres redakcji. Prenumeratę można też zamówić ze strony internetowej www.e-autonaprawa.pl, mailowo autonaprawa@technotransfer.pl oraz telefonicznie 71 715 77 95 lub 71 715 77 98