

Sentech do Chevroleta

Firma GG Profits, właściciel marki Sentech, oferuje przewody zapłonowe do samochodu Chevrolet Corvetta. Wiązka składa się z 8 przewodów. Została ona wykonana na bazie kabla ferromagnetycznego typu *wire wound* o średnicy 8 mm. Komplet jest przeznaczony do Chevroleta Corvetty z 1978 roku (silnik o pojemności 5,7 l).

Te i inne nietypowe przewody zapłonowe można zamówić za pośrednictwem strony [www.sentech.pl/zamow-nietypowe-przewody/#1](http://www.sentech.pl/zamow-nietypowe-przewody/#1).

GG Profits  
tel. 42 227 19 37  
[www.sentech.pl](http://www.sentech.pl)



Interfejs diagnostyczny Golo



Ten produkt firmy Launch ma postać wtyczki umieszczanej w złączu diagnostycznym pojazdu i komunikuje się za pośrednictwem Wi-Fi z telefonem działającym w systemie Android lub iOS. Dzięki za-

instalowanej w telefonie aplikacji Golo można odczytywać i kasować kody usterek systemu EOBD zapisane w pamięci sterownika. Zaletą interfejsu jest możliwość zdalnego diagnozowania pojazdu z użyciem przyrządu diagnostycznego Launch X-431 PRO, gdyż Golo łączy się bezprzewodowo z telefonem, a następnie przez

Internet z przyrządem X-431 PRO. Rozbudowana wersja interfejsu Golo 3 z zainstalowaną kartą SIM wpiętą w złącze diagnostyczne pojazdu obsługuje też funkcję zdalnego monitorowania pojazdu (trasy, czasu i prędkości jazdy oraz zużycia paliwa) przy użyciu telefonu z zainstalowaną aplikacją. W związku z tworzeniem

przez firmę Launch Ltd. globalnej sieci Golo firma Launch Polska poszukuje w kraju warsztatów zainteresowanych tym projektem. Otrzymają one preferencyjne warunki zakupu interfejsów Golo oraz przyrządu X-431 PRO.

Launch Polska  
tel. 52 585 55 10,11  
[www.launch.pl](http://www.launch.pl)

FOT. GG PROFITS, LAUNCH

- Chcesz otrzymywać wszystkie numery „Autonaprawy” – wykup abonament!
- Chcesz otrzymywać bezpłatnie wybrane egzemplarze – wypełnij kupon zgłoszeniowy na stronie [www.e-autonaprawa.pl](http://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](http://www.e-autonaprawa.pl), mailowo [autonaprawa@technotransfer.pl](mailto:autonaprawa@technotransfer.pl) oraz telefonicznie 71 715 77 95 lub 71 715 77 98

AUTONAPRAWA | KWIECIEŃ 2014

Legenda rodzi legendy

Zmarły w 1947 roku Ettore Bugatti był już za życia postacią legendarną, a rozmaite legendy na jego temat tworzyli dziennikarze bulwarowej prasy zmuszani do tego niedostatkiem prawdziwych informacji na temat konstruktora i producenta tak sławnych samochodów. Wiadomo, że pochodził z Mediolanu i skończył studia... artystyczne. Musiał jednak obok wybitnych talentów technicznych mieć w tej dziedzinie także jakieś istotne dokonania, skoro jako dwudziestoparolatek został na początku XX wieku naczelnym inżynierem w renomowanych zakładach samochodowych De Dietrich, gdzie tworzył nowe modele sprzedawane pod marką Dietrich-Bugatti. Już w roku 1909, czyli jeszcze przed trzydziestką, założył własną firmę, zaskakując fanów motoryzacji rewelacyjnymi konstrukcjami aż do wybuchu II wojny światowej.

W tym okresie zlokalizowaną w Alzacji (do pierwszej wojny niemieckiej, a potem francuskiej) fabrykę Bugatti opuściło w sumie niewiele ponad tysiąc aut. Były zapewne bardzo dobre, gdyż wygrywały w prestiżowych zawodach i kosztowały, jak głosi legenda, obłędnie drogo. W obu tych kwestiach brakuje jednak konkretnych szczegółów, gdyż różne modele i wersje tych maszyn wykonywano wyłącznie na indywidualne zamówienia, zachowując w tajemnicy wartość poszczególnych transakcji. Żadna z nich nie trafiła potem na rynek wtórny, chociaż niemal wszystkie przetrwały do dziś w stanie pełnej sprawności i w rękach spadkobierców swych pierwszych właścicieli, co niekoniecznie świadczy o ich eksploatacyjnej trwałości. Jedyny fakt inspirujący fantastyczne domysły to odnotowana w 1932 roku w Londynie oferta sprzedaży samego podwozia Bugatti Royale za ówczesną cenę dwóch nowych i kompletnych samochodów Rolls-Royce!

Gdy przy rzadkich okazjach ogląda się z bliska samochody marki Bugatti, trudno zrozumieć, co mają w sobie tak wyjątkowego, choć w większości znanych egzemplarzy wszystkie konstrukcyjne szczegóły

FOT. BOSCH

BUGATTI 35 (1924 -1931)

BUGATTI VEYRON (2003-2011)

są wyraźnie widoczne. Uderza tylko ich idealnie praktyczna prostota, właściwa najznakomitszym dziełom sztuki, ale to przecież wrażenie dość ulotne, być może bardziej wynikające z legendy niż z technicznych realiów. Pisano niegdyś, że owa niezrównana jakość wynika z precyzyjnej ręcznej obróbki podzespołów, obywateli się dzięki niej bez jakichkolwiek uszczerek. Fachowcy wiedzą, że dysponując skrobakiem, tuszem i mnóstwem czasu każdy samochód można tak sprowadzić, lecz przez to nie stanie się lepszy.

Pisano też chętnie i dużo o rzekomym romansie Ettore Bugattiego z równie jak on legendarną tancerką Isadorą Duncan, która zginęła w trakcie ich wspólnej przejażdżki jego firmowym samochodem. Zachowały się jednak zdjęcia i bezpośred-

nie doniesienia prasowe o tym wypadku, a z nich wynika, że samochód był marki Amilcar, a kierowca tylko ksywkę miał Bugatti, choć też nie na pewno...

Sławę alzackich konstrukcji próbował wykorzystać już w obecnym stuleciu koncern VW, kupując dawne zakłady oraz znak towarowy mistrza Ettore i uruchamiając produkcję modelu Bugatti Veyron. Był to samochód rekordowo mocny, szybki i drogi. Przez 7 lat wykonano zaledwie 300 sztuk, na dalsze zabrakło nabywców. Chociaż bogaczy jest teraz na świecie więcej niż w latach międzywojennych, lecz tylko nielicznym odpowiada zakup poświadczający za milion euro, że marzą o prawdziwym aucie Bugatti, na które ich nie stać...

Hubert Kwarta

AUTONAPRAWA | KWIECIEŃ 2014