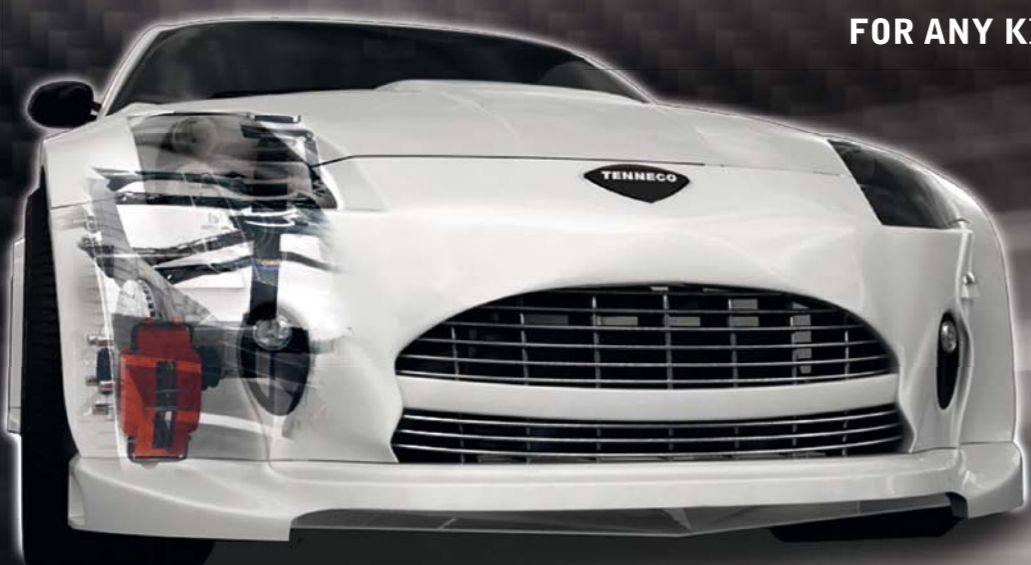


MONROE®



Europejski, japoński, koreański i amerykański park samochodowy

» **MASTERING***
 COVERAGE AND SUSPENSION TECHNOLOGY
 FOR ANY KIND OF VEHICLE »»



Monroe® Wyposażenie Oryginalne:

Audi - A1 - A3 - A4 - A5 - A6 - A7 - Q3 - Q5 - **BMW** - 3 series - X3 - **Dacia** - Duster - Logan - Logan MCV - Logan Pick Up - Logan Step Away - Logan SUV - Logan Wagon - Sandero - **DAF Trucks** - CF - XF - **Daimler Trucks** - Actros - **Fiat** - Ducato - Multipla - **Ford** - Fiesta - Focus - Focus C-MAX - Focus ST - Fusion - Galaxy - Mondeo - S-MAX - **Isuzu** - KB - **Iveco** - Massif - **Landrover** - Defender - **Leyland Trucks** - CF - LF - **Mazda** - 2 - 3 - 5 - Bongo Friendee - **Mercedes-Benz** - C Class - E Class - E Class AMG - E Coupé - Sprinter - **Nissan** - Atleon - Cabstar - Navara - Pathfinder - **Opel** - Agila - Astra - Corsa - Insignia - **Peugeot** - 508 - **Renault** - Megane Break - Scenic - **Renault Trucks** - Kerax - Magnum - Midlum - Premium - **Saab** - 95 - **Scania** - G - P - R Series - **Seat** - Alhambra - Altea - Exeo - Ibiza - Leon - Toledo - **Skoda** - Fabia - Octavia - Roomster - Superb - Yeti - **Suzuki** - Splash - Swift - Swift Sport - **Toyota** - Camry - Conquest - Corolla - HiAce Minibus - Hilux LCV - **Volvo** - C30 - S40 - V50 - S60 - XC60 - C70 - V60 - V70 - XC70 - S80 - **Volvo Trucks** - FH - FL - FM - VM - **VW** - Eos - Golf - Passat - Passat CC - Polo - Scirocco - Sharan - Tiguan - Touran - Up - **VW Commercial Vehicles** - Caddy - Crafter - Multivan - Transporter

*LIDER TECHNOLOGII ZAWIESZENIA I DOSTĘPNOŚCI DO WSZYSTKICH RODZAJÓW POJAZDÓW



TENNECO
 www.monroe-eu.com

Autonaprawa

www.e-autonaprawa.pl

Adres redakcji:

pl. Nowy Targ 28/16
 50-141 Wrocław
 faks 71 343 35 41
 autonaprawa@technotransfer.pl
 www.technotransfer.pl

Redaktor naczelny:

Marian Kozłowski
 m.kozlowski@technotransfer.pl

Sekretarz redakcji:

Bogusława Krzczanowicz
 tel. 71 712 57 95
 b.krzczanowicz@technotransfer.pl

Redakcja:

Paweł Kaczorowski
 tel. 71 712 57 97
 p.kaczorowski@technotransfer.pl
 Karolina Kozłowska
 tel. 510 66 39 55
 k.kozlowska@technotransfer.pl
 Adam Rudziński
 tel. 71 712 57 95
 a.rudzinski@technotransfer.pl

Stali współpracownicy:

Andrzej Kowalewski, Zenon Majkut,
 Ewa Rozpędowska, Leszek A. Stricker,
 Toni Seidel, Tomasz Szulc, KrzaQ

Marketing i reklama:

Małgorzata Salamaga-Borysenko
 tel. 71 733 67 56
 m.salamaga@technotransfer.pl
 Piotr Wojniusz
 tel. 71 712 57 96
 p.wojniusz@technotransfer.pl

Prenumerata:

tel. 71 712 57 95
 prenumerata@technotransfer.pl

Opracowanie graficzne i skład:

Taurus CD
 tel. 71 712 57 98

Wydawca:

Wydawnictwo Technotransfer



Druk i oprawa:

Delta Wrocław

Wszelkie prawa zastrzeżone. Przedruk materiałów wyłącznie za zgodą redakcji. Materiałów niezamówionych redakcja nie zwraca. Zastrzegamy sobie prawo do skrótów i redakcyjnego opracowania tekstów przyjętych do druku. Redakcja nie bierze odpowiedzialności za treść reklam i ogłoszeń.

Zdjęcia na okładce:

Archiwum, Corteco



Wuefemka

Nakładem Wydawnictwa Komunikacji i Łączności ukazała się ostatnio książka Andrzeja Zielińskiego „Polskie motocykle 1946-1985”. Można ją już nabyć także w naszej internetowej księgarni na stronie www.e-autonaprawa.pl. Jest to lektura tyleż przyjemna (zwłaszcza dla przedstawicieli najstarszego pokolenia polskich miłośników motoryzacji, którym przypomina ich kolejne młodzieńcze fascynacje), co pożyteczna nie tylko dla kolekcjonerów zabytkowych pojazdów.

Zaczął się od „inspiracji” polskich konstruktorów przedwojennym niemieckim modelem DKW RT 125. Nasz Sokół 125 nie był jednak wierną kopią „dekawki”, ponieważ zmodyfikowano nieco kształt błotników i zbiornika paliwa, zmieniono instalację elektryczną na mniej nowoczesną, obniżono też moc silnika (z 5 do 4 KM), by zachować choć w części eksploatacyjną trwałość pierwowzoru, jako że zawsze łatwiej przychodzi odwzorowywać konstrukcję niż zastosowane w niej materiały i metody ich obróbki.

Następna w kolejności i produkowana seryjnie SHL 125 nie różniła się od owego Sokola już niczym. Silnik w polskich „125-tkach” wyglądał niemal tak samo aż do zaniechania jego produkcji w 1985 roku, ale moc miał z dekady na dekadę większą, aż do 7,3 KM, co było niewątpliwie pewnym osiągnięciem.

Te małe „SHL-ki”, choć swego czasu bardzo popularne, nie zyskały jednak powszechnego uznania, zapewne z racji swego wyraźnie przedwojennego wyglądu i bardzo skromnych walorów użytkowych. Dopiero pierwsze „WFM-ki” stały się obiektem ulicznego podziwu, zazdrości sąsiadów i młodzieżowych marzeń. W przeciwieństwie do swych zawsze czarnych poprzedników malowane były na różne optymistyczne kolory, miały niklowane szprychy i obręcze, obszyte skórą podwójne kanapowe siedzenia, małe bagażniki na bakach, a co najważniejsze: komplet teleskopowych zawieszek!

Pod koniec lat pięćdziesiątych wprowadzono akumulatory i elektryczne klaksony zamiast dotychczasowych, uruchamianych gumowymi gruszkami, a na górnych półkach przednich widelców pojawiły się najprawdopodobniej prędkościomierze z licznikami kilometrów.

Taki właśnie topowy model kupił (pewnie na jakiś zakładowy talon) ojciec mego licealnego kolegi Heńka. Nie traktował jednak tego prestiżowego nabytku egoistycznie, posłał Heńka na kurs i pozwał mu na samodzielne przejażdżki. Dzięki temu Heniek zabrał mnie kiedyś na wieś do naszych wspólnych znajomych. Ruszyliśmy brukowaną ulicą zapomnianą już dziś trylinką. Nie była to gładka nawierzchnia, co tylko podkreślało komfortowe walory wspomnianych teleskopów i kanapowego siodła. Motocykl rozpędzał się tak żwawo, że tzy mi pociekły od szybkiego przepływu powietrza, a może i trochę z emocji, bo to była moja pierwsza motocyklowa jazda.

Po wyjeździe z miasta na asfaltową szosę bardziej niż mijane pejzaże frapowała mnie obserwowana przez Heńkowe ramię wskazówka prędkościomierza, drgająca nerwowo w okolicach „pięćdziesiątki”. Myślałem sobie, że gnamy, ale Heniek, przekrzykując terkot dobywający się z rury wydechowej, stwierdził w pewnym momencie wyraźnie zniechęcony: tylko dwadzieścia pięć kilometrów, a jedzie się i jedzie... Przez podobne fascynacje i rozczarowania prowadziły potem wielokrotnie doświadczenia użytkowników kolejnych modeli polskich motocykli, bo tak się toczy ten świat, lecz wspomnienia na przyszłość pozostawia piękne.

Marian Kozłowski

Marian Kozłowski