

AUTO - STOP! Na razie jeszcze nie, po prostu spotkanie na drodze



CZY WIECIE CO TO JEST PIĄTE KOŁO

Do opracowania testów samochodowych, konieczne jest wykonanie badań drogowych. Polegają one na przeprowadzeniu szeregu pomiarów, oraz na obserwacji pracy samochodu podczas jazdy (zazwyczaj 1-3 tys. km) w różnych warunkach drogowych.

Samochód, używany do badań, musi być przed tym poddany szczegółowemu przeglądowi technicznemu. Wszystkie nadmierne luzy powinny być wtedy skasowane, oraz musi być wykonana regulacja wszystkich zespołów. Same próby wykonuje się kilkakrotnie i jako ostateczne wyniki przyjmuje się średnią arytmetyczną wszystkich pomiarów. Próby drogowe obejmują: 1) pomiar największej i najmniejszej szybkości na poszczególnych biegach; 2) pomiar przyspieszenia na poszczególnych biegach; 3) pomiar przyspieszenia przez biegi tzn. przyspieszenie samochodu od ruszenia z miejsca, do szybkości określonej (nie zawsze maksymalnej), przy optymalnej zmianie biegów; 4) droga i opóźnienie hamowania; 5) zużycie paliwa.

Zazwyczaj wykonuje się również skalowanie szybkościomierza i licznika kilometrów. Skalowanie przeprowadza się na prostym odcinku drogi, bez wzniesień i zakrętów, na podstawie słupków kilometrowych i stopera lub przy użyciu wspornika, lub piątego koła. Co to jest piąte koło? Wiemy wszyscy z własnej praktyki, że zarówno szybkościomierz jak i licznik kilometrów nie są przyrządami dokładnymi. Wpływa na to wiele powodów. Do najważniejszych należą dwa:

1) walek głętki napędzający szybkościomierz otrzymuje napęd ze skrzynki biegów; w związku z tym wszystkie przełożenia obliczone są ściśle dla ogumienia o przepisowych wymiarach i przepisywom ciśnieniu; niewielkie nawet różnice w ciśnieniu ogumienia powodować będą błędy. (Nie dziwicie się zatem, że przebiewając różnymi takówkami ten sam odcinek drogi, możecie zapłacić zupełnie inne należności; po prostu drugi wóz mógł mieć słabo napompowane opony...).

2) podczas jazdy, koła samochodu prawie zawsze ulegają nieznacznie, choćby poślizgowi, albo są hamowane, innymi słowy nie toczą się tak, jak powinny. Dlatego też do dokładnych pomiarów stosuje się urządzenie, zwane „piątym kołem”. Składa się ono z koła, wyposażonego w ogumienie pneumatyczne (wymiaru zbliżonego do koła rowerowego) oraz aparatu rejestrującego, który umieszcza się na tablicy

rozdzielej. Koła połączone jest wałkiem głętkim z aparatem. Samo koło mocuje się podłazę prób do ramy lub nadwozia samochodu za pomocą specjalnych dźwigni i zawieszek. Aparat rejestrujący wyposażony jest w urządzenie samopiszące, w rezultacie powstaje wykres, zawierający skądś szybkość, a mianowicie czas i drogę.

Piąte koło nie jest jednak niedozwone przy przeprowadzaniu prób drogowych. Równie dokładne pomiary można wykonać za pomocą zwykłego stopera (sekundomierza), według słupków kilometrowych. Metoda ta ma swoich licznych zwolenników i nawet czelowie angielskie pisma wykonujące testy, wszystkie swoje pomiary podają na zasadzie tego sposobu badania.

Pomiary największej i najmniejszej szybkości na poszczególnych biegach przeprowadza się zazwyczaj na odcinku długości 1 km. Przed tym odcinkiem rozpędza się samochód do szybkości maksymalnej i przejeżdża odcinek pomiarowy, mierząc czas stoperem. Trudniejszym i wymagającym dużej wprawy i wyczucia kierowcy jest pomiar najmniejszej szybkości na danym biegu. Slinik musi przy szybkości najmniejszej pracować równomiernie, bez szarpań; hamowanie i wyłączenie sprzęgła jest absolutnie wykluczone.

PRZYSPIESZENIA

„Samochód musi mieć dobry zryw...” stylizmy czasem takie określenie, ale co ono właściwie znaczy? Z fizyki wiemy, że przyspieszeniem nazywamy przyrost szybkości w jednostce czasu. Przyspieszenie zatem mierzy się teoretycznie w m/sek. W praktyce samochodowej okazało się jednak praktycznie, oznaczać w jakim czasie samochód może osiągnąć założoną szybkość. Dlatego też, w tekstach lub charakterystykach czytamy np.: „przyspieszenie na IV biegu z szybkości 40 do 70 km/godz. — w 23,2 sek” (przykład wzięty z FIATA 600 MULTIPLA). Oznacza to, że przyrost szybkości z 40 do 70 km/godz. nastąpił w takim to a takim czasie.

Zdolność przyspieszeń stanowi jeden z decydujących czynników stanowiących o właściwościach danego samochodu. Im większe przyspieszenie samochód może rozwijać — tym krótszy jest jego czas rozbiegu na bezpośrednim przełożeniu. W miejskich warunkach ruchu, lub podczas jazdy po

złych drogach, gdy często powstaje potrzeba zmniejszenia szybkości pojazdu, „zrywność” (czyli zdolność do dobrych przyspieszeń) jest wyjątkowo ważna, gdyż pozwala nie tylko na łatwiejsze manewrowanie, ale i na osiąganie znacznie większej przeciętnej szybkości.

O przyspieszeniu przez biegi, drodze hamowania i zużyciu paliwa napiszemy w następnych numerach.

PRZYPADK JEDEN NA MILION

Kiedy po tych wszystkich próbach byłam śmiertelnie zmęczona, ZET usiadł za kierownicą i jechaliśmy spokojnie kilkanaście kilometrów. Nagle, na zosie spotkał się samochód z podniesioną maską. Kierowca grzebał coś w silniku. ZET zaczął hamować. Naprawdę próbowałam go przekonać, że nie warto się zatrzymywać, bo musimy wrzeszcze napotkać te prawdziwe trudności. Upart się i stanął. Nie omylił przed tym wygłosić długiej mowy o tym, że każdy samochodziarz nie powinien opuszczać kolegi w biedzie, że obowiązkiem jest udzielenie pomocy w drodze itp. Na zakończenie dodał, że przy obecnym stanie produkcji jest to przypadek jeden na milion, że dwie SYRENY spotykają się na zosie. Wysiedliśmy więc i podeszliśmy do uszkodzonego samochodu.

USZKODZENIA W DRODZE

W razie powstania uszkodzenia w drodze, kierowca powinien zjechać samochodem na pobocze zosy, lub miejsce w którym nie będzie przeszkadzał w ruchu innym pojazdom. Jeśli uszkodzony pojazd zatrzymał się na środku drogi, a usterka nie zezwala na przejechanie nawet kilku metrów, należy go zepchnąć na pobocze. Po wykryciu uszkodzeń, kierowca musi powziąć decyzję, czy będzie mógł wykonać naprawę we własnym zakresie, czy też należy sprowadzić pomoc warsztatową. Zależy to nie tylko od jego fachowości, ale i od zestawu narzędzi, którymi rozporządza.

Podczas wykonywania samej naprawy należy zachować jak najdalej posuniętą dbałość o czystość. Narzędzia i części nie można zabrudzić piaskiem lub błotem. Powinno się mieć z sobą jakąś płachtę i na niej rozkładać narzędzia i części.

Warunki drogowe nie sprzyjają dokładnej naprawie, którą utrudniają niejednokrotnie deszcz lub śnieg. Dlatego też po powrocie „do domu” należy zawsze sprawdzić jakość naprawy i w razie potrzeby usunąć istniejące jeszcze usterki.

W przypadku, gdy naprawę wykonuje się w nocy, a instalacja elektryczna jest sprawna, należy oświetlić nie tylko miejsce pracy, ale zapalić miejskie lub gabarytowe światła wozu. Aby uniknąć przykrych niespodzianek na wypadku uszkodzenia instalacji elektrycznej, dobrze jest mieć z sobą zwykłą kieszonkową latarkę elektryczną.

Jeżeli usterka została ugnięta, po ruszeniu samochodu z miejsca przez kilkadziesiąt metrów należy bacznie obserwować wynik naprawy. Na marginesie warto zaznaczyć, że przy obecnym naszym stylizowanym paliwie, nie należy po naprawie myć ręk benzyną. Jeżeli już macie ręce wyjątkowo „umazane” wytrzyjcie je w szmatę nasmarowaną smarem stałym, a potem mocno „do sucha”.

JAK ROZWINEŁY SIĘ WYPADKI

Mocno powątpiewałam, czy ZET kierował się tylko etyką samochodziarza i sympatią do SYREN, bo spotkany automobilista okazał się jego przyjacielem. Gdy jednak po długiej dyskusji, przerywanej stałym grzaniem w silniku, obaj stwierdzili, że naprawy w drodze przeprowadzić się nie da, powstało zażądanie, gdzie znajduje się najbliższy warsztat naprawy. Obaj nie znali tych stron i dopiero ja uratowałam sytuację wyciągając zszywkę „POMOCY TECHNICZNEJ” wyciągniętą z AUTO-MOTOSPORT. Znaleźliśmy więc adres najbliższego warsztatu, tzw. grupy „A”, który może udzielić wszelkiej pomocy technicznej. Spotkany przypadkiem patrol MO był tak uprzejmy, że obiecał powiadomić warsztat o wypadku... i na razie do przyszłego tygodnia.

M. LUKAWSKA, Z. MODZELEWSKI
foto M. WACHOWSKI

PIĄTE KOŁO – DWIE SYRENY CZYLI ZACZYNA SIĘ POKONYWANIE TRUDNOŚCI W DRODZE

Nareszcie, jak wspomniałam w poprzednim numerze, mogliśmy się wybrać na zamierzoną wycieczkę. Musiałam czekać na ZETA o godz. 8-ej rano na al. Zwirki i Wigury. Wołałam, co prawda, aby zjechał samochodem po mnie do domu, ale w odpowiedzi usłyszałam, że to jest właśnie początek pokonywania trudności. Przecież w Warszawie większość posiadaczy samochodów ma garaże bardzo daleko od domu i czasem muszą jechać tramwajem po wóz na drugi koniec miasta. Wszystko musi się przecież odbywać planowo w ramach walki z motoryzacją. Np. na Mirowie i Muranowie projektanci nie zaplanowali garaży w ogóle. Widocznie nie przewidywali, że człowiek pracy też może czasami mieć samochód.

Po spotkaniu, ZET polecił mi prowadzić wóz. Musiałam jechać na komendę na różnych biegach i z różnymi szybkościami. Przez ten czas, ZET patrzył stale na stoper, wrzeszcząc zaczął kłąć i powiedział, że zamiast mnie wołać piąte koło w samochodzie. Już miałam się obrazić, że tak mało ceni moją przydatność, gdy z dalszej rozmowy wynikało



Zazwyczaj jest na odwrót, jednak w razie potrzeby i kierowcy mogą zatrzymać patrol MO, który chętnie udzieli pomocy

Spotkanie jedno na milion — a DWIE SYRENY jednocześnie na jednej zosie; prosimy zwrócić uwagę na prawidłowe ustawienie obu samochodów na poboczu zosy.

„POMOC TECHNICZNA” zamieszczana w naszym piśmie podaje adresy i zakres działalności warsztatów samochodowych w całym kraju

