

do dziś! W 1932 roku europejski oddział przekształcił się, za sprawą jego właściciela, w dobrze znaną obecnie firmę i markę Motul.

W roku 1953 pod jej znakiem pojawił się na rynku europejskim pierwszy uniwersalny, mineralny, wielosezonowy olej silnikowy (*Multigrade Motor Oil*), w roku 1966 pionierski olej półsyntetyczny, oparty na bazie estrów organicznych, a pięć lat później, wcześniej niż w innych najbardziej znanych concernach na świecie, w pełni syntetyczny, wytrzymały pod względem obciążeń mechanicznych i termicznych, olej silnikowy na bazie estrów o nazwie 300 V.

Te kolejne nowe produkty zostały docenione przez czołowe zespoły sportowe pod względem ochrony mechanizmów (zarówno silników, jak i układów napędowych) pracujących w ekstremalnych warunkach, a Motul stał się jednym z wszechobecnych partnerów sportów motorowych.

– Czy w obecnej ofercie firmy są produkty odpowiednie dla pojazdów zabytkowych?

– Mamy kompletną ofertę dla samochodów klasycznych i zabytkowych. Stąd właśnie nasz udział w imprezach gromadzących pasjonatów i użytkowników tych pojazdów. Klasyczne silniki znacznie różnią się od współczesnych rodzajem stosowanych

w nich metali, technologii obróbki, sposobami uszczelnień... Dlatego wymagają odmiennych środków smarnych, takich jak specjalnie do tego celu opracowana linia olejów silnikowych Motul Classic.

Nasza oferta olejów silnikowych do pojazdów niestartujących w wyścigach to dwa produkty do samochodów sprzed roku 1950 o lepkości SAE 30 i SAE 50 oraz produkt o lepkości 20W-50 do samochodów wytwarzanych w latach 1950-1970. Dla nowszych konstrukcji polecamy olej o lepkości 15W-50. W każdym przypadku skład chemiczny dostosowany jest do stopnia zaawansowania konstrukcji silnika. Nowe technologie zostały wy-

Bosch rówieśnik motoryzacji



stosowanych rozwiązań, żadnych części ruchomych, co znacznie zwiększało ich niezawodność i eksploatacyjną trwałość.

W roku 1914 Robert Bosch zakupił amerykańską firmę Rushmore wraz z patentem na elektryczny rozrusznik samochodowy i rozpoczął doskonalenie tej konstrukcji oraz technologii jej wytwarzania. Dzięki temu pojawiły się w niej m.in. stosowane do dzisiaj: bezwładnościowe urządzenia sprzęgające i specjalne rodzaje przekładni jednostopniowych. W efekcie z początkiem lat 20. minionego wieku rozruszniki te pojawiły się nie tylko w samochodach, lecz również w silnikach stacjonarnych, lotniczych i stosowanych w żegludce.

Pokazana na MotoNostalgii pompa wtryskowa Boscha do silników wysokoprężnych (rok 1927) umożliwiła powszechne zastosowanie tego rodzaju napędu w samochodach ciężarowych i autobusach, a potem też w osobowych i lekkich dostawczych.

Podobnie przełomowe znaczenie w dziedzinie systemów zasilania samochodowych silników z zapłonem iskrowym miały kolejne generacje konstruowanych w zakładach Bosch pomp wtrysku benzyny. Pierwsza pojawiła się w silnikach samochodowych już w późnych latach 30., następna przeznaczona była dla lotnictwa, a kolejna, już po zakończeniu II wojny światowej, znalazła zastosowanie w dwusuwowych silnikach Gutbrod

600 ccm i Goliath 700 ccm produkowanych wówczas minisamochodów. Najbardziej spektakularnym wydarzeniem było zastosowanie takiego układu w 1953 r. w Mercedesie 300 SL.

Od tamtej pory przedsiębiorstwo opracowało wiele rozwiązań i komponentów dla układu napędowego, koncepcji bezpieczeństwa i komfortu, wyznaczających kolejne epoki motoryzacyjnego rozwoju. Kilka podanych tu przykładów, a nawet cała targowa ekspozycja Boscha, to zaledwie mikroskopijna cząstka jego konstruktorskiego i produkcyjnego dorobku w tej dziedzinie techniki. Także firmowa oferta dla miłośników zabytkowych youngtimerów i oldtimerów jest znacznie szersza.

Bosch Automotive Tradition, czyli dział samochodów klasycznych, wspiera ich bowiem i teraz, dostarczając historyczne instrukcje napraw i podzespoły wytwarzane obecnie według oryginalnych technologii (ponad 40 000 pozycji katalogowych). Wykorzystuje w tym celu swe strony internetowe: www.automotive-tradition.de, www.automotive-tradition.com, www.facebook.com/automotive.tradition, bierze udział w targach poświęconych samochodom zabytkowym i organizuje rajd Bosch Boxberg Klassik, jedną z najpopularniejszych imprez wyścigowych dla historycznych pojazdów. Obsługę samochodów klasycznych prowadzą 23 specjalne warsztaty Bosch Service w Niemczech, Austrii i Szwajcarii, oznaczone szyldem „Classic Service”.

FOT. ARCHIWUM

korzystane tam, gdzie było to niezbędne i przyniosło wymierne korzyści (np. detergenty w oleju 20W-50).

Dla samochodów startujących w wyścigach, wymagających pełnej sprawności maszyny, polecamy oleje serii 300 V.

– Jak ocenia Pan tegoroczny debiut i rozwojowe szanse MotoNostalgii jako ogólnopolskiego spotkania miłośników tzw. weteranów szos?

– Cieszy mnie fakt, że zrodziła się i została zrealizowana taka idea. Podziwiam tych, którzy w czasach pędzącej do przodu motoryzacji i tempa życia znajdują czas na piękną pasję, a dzięki temu my możemy przez chwilę odetchnąć atmosferą poprzednich epok. Doceniam zaangażowanie organizatora w tak niecodzienne i trudne przedsięwzięcie. Z każdą edycją, myślę, będzie łatwiej pozyskać jeszcze więcej wystawców i jeszcze liczniejsze grono odwiedzających. Dziękujemy tym wszystkim, którzy odwiedzili nasze stoisko. To dla nas bardzo cenne doświadczenie. Mieliśmy niepowtarzalną okazję w ciągu tych dni porozmawiać z pasjonatami niesamowicie zaangażowanymi w sprawy klasycznej motoryzacji, a to czysta przyjemność! Mam też nadzieję, że również przekazana przez nas wiedza i informacje okazały się dla nich pomocne, dzięki czemu też mamy swój skromny udział w tej pasji.

Tego nie można robić „dla chleba”!

(rozmowa z **Waldemarem Grzybowskim**, właścicielem firmy MobilArt)



– Co skłoniło Pana, by zająć się profesjonalną renowacją zabytkowych pojazdów?

– Tak szczerze, to mój lekarz kardiolog. Polecił mi pracę lżejszą, to znaczy mniej stresującą swą codzienną rutyną, niż dia-

gnozowanie wciąż tych samych uszkodzeń i prosta wymiana części w zwykłym warsztacie samochodowym. Nie tylko polecił, lecz także podpowiedział konkretnie, bym zajął się odbudową powozów pod szyldem MobilArt i nawet założył mi odpowiednią stronę w Internecie. Od starych pojazdów konnych do mechanicznych było już bardzo blisko, zwłaszcza że dawną motoryzacją pasjonuję się już od lat, regularnie jeżdżę na tatrzańskie złoty, odwiedzam też inne podobne imprezy. Dlatego to zaczęłam, a kontynuuję, ponieważ znalazłem odpowiednich współpracowników. Pozwolę sobie przedstawić: za ladą siedzi Andrzej Łapiński, artysta-rzeźbiarz zajmujący się u nas sprawami plastycznymi, a obok mnie stoi mój syn, Łukasz, wykonujący wraz ze mną naprawy zabytkowych mechanizmów.

– Czym się różni mechanik-konserwator od fachowca naprawiającego współczesne samochody?

– Wyższym poziomem umiejętności technicznych i głębszym rozumieniem obsługiwanych konstrukcji. To właśnie mój syn, w pełni wykwalifikowany współczesny mechanik, zwrócił mi na to uwagę. Naprawy współczesne sprowadzają się do dokładnej realizacji z góry określonych procedur, a stare samochody trzeba naprawiać bez żadnych instrukcji, a nawet wręcz bez jakiegokolwiek dokumentacji. Samemu trzeba dochodzić do tego, jak coś powinno działać, co mu w tym przeszkadza, jakie stosować metody demontażu i regeneracji, by nie powodować dodatkowych uszkodzeń itp. Dobrze by było, gdyby każdy mechanik samochodowy przechodził taką szkołę, tak jak początkujący marynarz pływanię na żagłowcach.



ALEJKA LAT 70. ZESZŁEGO STULECIA. CZYLI WYRAZ NOSTALGII ZA DAWNĄ MŁODOŚCIĄ



W MOTORYZACJI, JAK W ARCHITEKTURZE TRAFIAJĄ SIĘ TEŻ ZABYTKI W STANIE „TRWAŁEJ RUINY”



TRUDNY ROZRUCH TAKIEGO CIĄGNIKA WYSTARCZAŁ NA DŁUGI CZAS NIEZAKŁÓCONEJ PRACY... CZY TAK TEŻ BĘDZIE Z MOTO NOSTALGIĄ?

wadzymy standardowe naprawy. W tych konserwatorskich – klienta i warsztat łączy raczej wspólna pasja niż układ czysto biznesowy. Zapotrzebowanie też rośnie w sensie jakościowym, gdyż specjalistyczne targi, rajdy i złoty wyznaczają coraz wyższe standardy renowacji.

– Spodobała się Panu MotoNostalgia?

– Jestem zachwycony i zaskoczony liczbą eksponatów, sposobem ich prezentacji, zwłaszcza w porównaniu z poprzednimi podobnymi, lecz niezbyt udanymi próbami. Dlatego w formule tej imprezy niczego bym nie zmieniał, tylko wszystko nadal powiększał, rozwijał i usprawniał. ■