



ŚLALOM WYKONYWANY Z DUŻĄ PRĘDKOŚCIĄ MIĘDZY CIASNO ROZSTAWIONYMI PACHOLEKAMI UJAWNIA WADY HAMULCÓW I ZAWIESZEŃ



PRZY WYCHODZENIU Z POŚLIZGU UWAGA KIEROWCY POWINNA SIĘ SKUPIAĆ NA ODLEGŁYM CELU, A RĘCE INTUICYJNIE SKORYGUJĄ KURS

W innej próbie wykorzystano trzy fordys prowadzone na zmianę przez uczestników imprezy. Pojazdy te należało rozpędzać do 50-60 km/h i wtedy wykonywać nimi awaryjne hamowanie na zakręcie pokrytym warstwą wody. Ponieważ jeden z samochodów nie posiadał ABS-u, „kursanci” i obserwatorzy mogli osobiście przekonać

się, jak istotny wpływ na tor hamowania i utrzymanie się w zakręcie ma wspomniany system.

Do jeszcze innego ćwiczenia wykorzystano dwa ople. Jeden z nich wyposażony był w specjalny panel wyłączający poszczególne hamulce. Kierował nim fabryczny kierowca, demonstrujący niepra-

widłowe zachowanie samochodu podczas awaryjnego hamowania. Drugi pojazd miał sprawne hamulce i był na zmianę prowadzony przez uczestników szkolenia bez przykrych niespodzianek.

Z wszystkich powyższych sytuacji wynika wspólny wniosek, iż zły stan techniczny zawieszek i hamulców albo ich przestarzałe konstrukcje bardzo zwiększają prawdopodobieństwo wystąpienia ryzykownego poślizgu. Na torze treningowym jest on zjawiskiem z góry przewidywanym i raczej niegroźnym. Jednak w zwykłych warunkach drogowych spłot niekorzystnych czynników powodujących wspomnianą „utrata panowania” może pojawiać się nieoczekiwanie. Wystarczy kawałek szczególnie śliskiej nawierzchni, zakręt przy nadmiernej krzywiznie i niewłaściwym pochyleniu albo ostre wyboje powodujące chwilową utratę przyczepności kół. Jak sobie poradzić z wywołanym w ten sposób poślizgiem?

Na ZF Tech Adventure przećwiczone i taką ewentualność. Zadaniem był najazd z prędkością 50 km/h na szarpak wprowadzający auto w niekontrolowany poślizg. Trzeba było wyprowadzić z niego samochód tuż za szarpakiem, na torze pokrytym wodą. Okazało się, że skuteczne wyjście z tego rodzaju opresji nie wymaga specjalnych kwalifikacji. Wystarczy zaufać naturalnym ludzkim odruchom i podświadomie naprowadzać kierownicą dryfujący samochód na właściwy tor jazdy.

Przemysław Krzczanowicz



FOT. ZF. ARCHIWUM

**Gates** | **DRIVEN BY POSSIBILITY™**

## NAJLEPSZE ZESPOŁY PRACUJĄ, JAK JEDEN MECHANIZM

Elementy paskowych układów napędowych zużywają się w różnym czasie. Unikaj zagrożeń i wymieniaj jednocześnie wszystkie części, jak jeden mechanizm. Gdy przychodzi czas na wymianę paska, zalecaj kompleksową usługę z wykorzystaniem zestawów Micro-V® i PowerGrip® firmy Gates. Niezawodna jakość OE, brak reklamacji, zadowoleni klienci.

**ZESTAWY ROZRZĄDU GATES MICRO-V® I POWERGRIP® PRACA ZESPOŁOWA DLA SILNIKÓW**  
[WWW.GATESTCHZONE.COM](http://WWW.GATESTCHZONE.COM)

© Gates Corporation 2018 - Wszelkie prawa zastrzeżone.