

egzemplarz bezpłatny

MADE IN JAPAN

nr 1 / styczeń 2014

**MODA NA
MIEJSKIE AUTA**

STR. 10

**III TURNIEJ PIŁKI NOŻNEJ
GEPARTS CUP 2013**

STR. 16

**MILITARNA
MOTO ORKIESTRA
ŚWIĄTECZNEJ POMOCY**

STR. 27

**MECHANIK RADZI
JAK DBAĆ O TURBOSPREŻARKI**

STR. 14



**JAPAN
FAN ZONE**
STR. 29

**KLUBY SAMOCHODOWE
W POLSCE** STR. 20

MITSUBISHI ATTRAGE STREFA ECO STR. 24

JAPAN FLESZ STR. 4 STREFA JPN STR. 7 MUSISZ TO MIEĆ STR. 8 BOSOZOKU CZYLI TUNING PO JAPOŃSKU STR. 23

洗練された品質 **SHARP QUALITY!**



BRAKE PARTS



TIMING PARTS



WHEEL DRIVE ELEMENTS



FILTERS



ELECTRIC PARTS



SHOCK ABSORBERS + WHEEL BEARINGS



SUSPENSION PARTS



OYODO

Quality from Japan

A.P.C.F JAPAN おおよど www.oyodo.pl

MADE IN JAPAN

Drodzy Czytelnicy,

Witamy Was serdecznie w Nowym, długo wyczekiwany przez większość z nas, 2014 Roku! Nie żebyśmy w redakcji byli szczególnie przesądni jednak 14 znacznie lepiej brzmi niż 13, co więcej czeka nas tylko jeden piątek trzynastego więc zapowiada się całkiem obiecująco Nowy Rok!

I tego właśnie Państwu życzymy Wszelkiej Pomyślności, Spełnienia i Realizacji Marzeń, zwłaszcza tych motoryzacyjnych i niech Szczęście Wam towarzyszy przez cały rok!

A teraz oddajemy w Wasze ręce pierwsze tego roku wydanie **Made In Japan**.

Znajdziecie w nim ciekawostki ze świata motoryzacji, przegląd ważniejszych wydarzeń z branży, nowości z rynku części samochodowych, porcję humoru oraz konkurs dla pasjonatów aut japońskich. Wszystkiego motoryzacyjnego!

Z motoryzacyjnym pozdrowieniem,
Marta Majewska



Redaktor prowadzący: Marta Majewska

Współpraca: K. Szołowicz,
M. Nowakowski, T. Wiśniewski, M. Lesiak.

Dokładaliśmy wszelkich starań aby nieco umilać czas wszystkim Czytelnikom.

Kwartalnik Made In Japan

Adres redakcji: ul. Posąg 7 Panien 6

02-495 Warszawa

Mail: info@madeinJapan.info.pl

SPIS TREŚCI

- 4 JAPAN FLESZ
- 7 STREFA JPN
- 8 MUSISZ TO MIEĆ



10 MODA NA MIEJSKIE AUTA

12 ORYGINAŁ CZY TANIA PODRÓBKĄ?

14 MECHANIK RADZI: TURBOSPRĘŻARKI



16 GEPARTS CUP 2013



20 KLUBY SAMOCHODOWE W POLSCE

23 BOSOZOKU CZYLI TUNING PO JAPOŃSKU

24 STREFA ECO MITSUBISHI ATTRAGE

27 MILITARNA MOTO ORKIESTRA ŚWIĄTECZNEJ POMOCY!

29 JAPAN FAN ZONE

31 ROZRYWKA - HUMOR

JAPAN FLESZ

SUZUKI X-LANDER

Podczas 43 Tokyo Motor Show Suzuki zaprezentowało kilka swoich koncepcyjnych nowości. Swoją uwagę skierowaliśmy na jedną z czterech propozycji – Suzuki X-Lander. To koncepcyjna propozycja, opierająca się swojej na poprzedniczce Jimny. Model został zaprojektowany do jazdy po mieście oraz w terenie bowiem X-Lander jest wyposażony w hybrydowy system, który łączy w sobie 1,3-litrowy silnik oraz nowo zaprojektowaną automatycznie sterowaną skrzynię biegów z napędem na cztery koła.

Konstrukcja pojazdu jest pełna zabawnych akcentów co powoduje, że pojazd przypomina bardziej zabawkę niż prawdziwy samochód. Znaki szczególne to zewnętrzne reflektory LED i tylne światła, plus ogromne koła (zapraszamy do obejrzenia fotografii na stronie suzuki.pl). Jednak właśnie taka konstrukcja z hybrydowym systemem napędu na cztery koła wg projektantów Suzuki, została przewidziana do do jazdy w zatoczonych miastach oraz do ciężkiej jazdy off-road. Ciekawe, czy tak właśnie będą wyglądały auta przyszłości, a Suzuki wyznacza nowe trendy. Zobaczmy, czas pokaże.

NOWOŚCI OD HONDY

Koncern samochodowy Honda przygotował ciekawe nowości w swojej ofercie, na które wielu polskich kierowców czekało od dawna. Mowa o Hondzie Civic, która pojawi się w wersji diesel 1.6 i-DTEC, a dzięki małej pojemności auto nie będzie objęte podatkiem akcyzowym, dzięki czemu będzie tańsze. To dobra nowina dla sporej części fanów Civic. Z innych ciekawostek jakie przygotowała Honda to CR-Zika po liftingu oraz super nowością będzie mały SUV zbudowany na platformie Jazz. Czekamy z niecierpliwością.

PREMIERY NISSANA

Za sobą mamy premierę Nissana Juke Nismo oraz nowego Note a II, który jest

zbudowany na bazie obecnej generacji Renault Clio. Mają być dostępne cztery jednostki napędowe i warianty skrzyni biegów, pozwalające uzyskać poziom emisji CO₂ nawet na poziomie 95 g/km. Według danych producenta średnie zużycie paliwa na 100 km, w trybie mieszanym uzyskuje się na poziomie 4,7l. Ale to nie koniec premier Nissana bo jeszcze warto wspomnieć o nowej Micrze. Ten popularny model miejskiego auta od Nissana, to trzeci najlepiej sprzedawany model w Europie. Jak widać Nissan kładzie na nią duży nacisk, i tak zmodernizowali np. wygląd przedniej i tylnej części nadwozia, wnętrze, będzie wyposażona w centrum komunikacji z nowym odbiornikiem radiowym i systemem nawigacji najnowszej generacji z dużym ekranem dotykowym, a przy tym wszystkim zapewnią większe możliwości personalizacji, które są o wiele bardziej rozwinięte u konkurencji.

TOYOTA RODZINIE

Toyota prezentuje ciekawą propozycję auta rodzinnego, czyli model Verso w zupełnie nowym wyglądzie. Ten kompaktowy minivan z Japonii, to idealna propozycja dla rodzin. Auto od swojego poprzednika zmieniło się znacznie, co widać gołym okiem, a według Toyoty lifting objął aż 430 elementów. Wymienimy tylko kilka z nich jak np. wygląd zderzaka i grilla jest całkiem nowy, przednie reflektory są spłaszczony, a lampy zyskały światła do jazdy dziennej LED. W tylnej części auta zmieniono wkłady lamp i o wiele bardziej napompowano zderzak. Zmianie uległa również ergonomia kabiny i materiałów jakie zostały w niej zastosowane. Verso w standardzie jest 5 osobowe, jednak dopłata za dodatkowy rząd foteli wraz z nawigacją Toyota Touch&Go w pakiecie Family to koszt 990 zł (bez promocji 4300 zł).

Autor: M.M.

Źródło: www.topspeed.com
AutomotiveSuppliers.pl
autocentrum.pl, moto.pl

NAJWIĘKSZY WYBÓR I NAJNIŻSZE CENY WE WROCŁAWIU

HURTOWNIA CZĘŚCI SAMOCHODOWYCH

JAPOŃSKICH KOREAŃSKICH
EUROPEJSKICH AMERYKAŃSKICH



Zapraszamy w godzinach:
pn - pt. 8.00 - 18.00
sobota. 8.00 - 14.00

CAR-ZONE ul. Rogowska 127A
WROCŁAW - NOWY DWÓR
tel. (71) 357 69 02, (71) 725 65 13, (71) 794 40 10

www.car-zone.pl
e-mail: sklep@car-zone.pl



CAR-ZONE

OYODO
Quality from Japan

JPN

Z przyjemnością informujemy o otwarciu (uruchomieniu) nowej głównej siedziby firmy JADAR AUTO. Doskonała lokalizacja na połączeniu trzech miast (CHORZOWA, BYTOMIA, ŚWIĘTOCHŁOWIC) przy głównej drodze.



- 650 m² powierzchni magazynowej
- 6 osobowy dział handlowy
- 3 regularne dostawy dzienne
- Indywidualny opiekun regionu dla ułatwienia współpracy z klientem



Zapraszamy do współpracy
wszystkich zainteresowanych

JapanPoint
części samochodowe



JADAR AUTO, ul. 3-Maja 157, 41-500 Chorzów, (32) 24-60-126, (32) 24-60-127, (32) 24-12-059
Infolinia 722 104 104 www.jadar-auto.pl www.japanpoint.pl

STREFA JPN

Układ chłodzący w samochodzie pełni bardzo ważną rolę. Warto o tym pamiętać zwłaszcza w przypadku wszelkich sygnałów mówiących o nieprawidłowej pracy aby reagować na czas.

Chłodnica jest jak serce układu odpowiadającego za chłodzenie silnika w samochodzie. Wypływająca z niej ciecz chłodząca przepływa następnie przez specjalne kanały w bloku i głowicy silnika, zmniejszając ich temperaturę. Ciecz krąży napędzana przez pompę wodną.

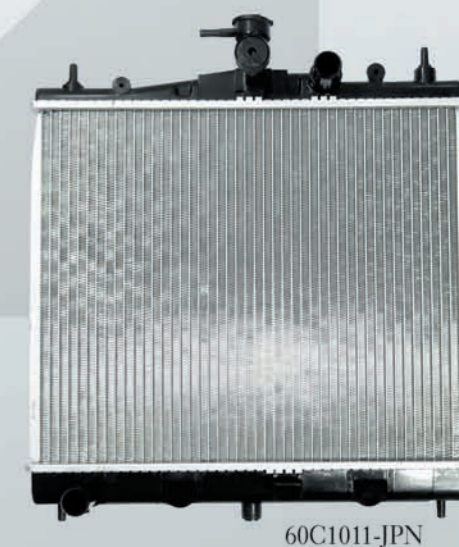
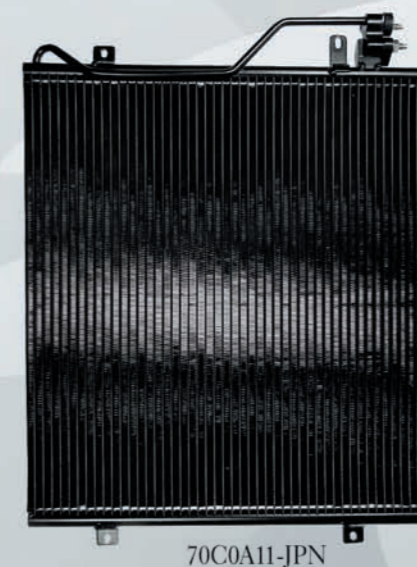
Produkty JPN mają w swojej ofercie wysokiej jakości elementy układu chłodzenia i klimatyzacji do azjatyckich samochodów. Części są dopracowane i wyprodukowane według najwyższych standardów, tak, aby spełniać wymagania oryginalnych części i zapewnić ich długą żywotność. Gama produktów w zakresie termiki to ponad tysiąc aplikacji do samochodów europejskich, azjatyckich i amerykańskich. Produkty linii JPN obejmują takie elementy jak:

- Chłodnice płynu chłodzącego,
- Nagrzewnice,
- Skraplacze klimatyzacji.

W celu zapewnienia wysokiej jakości wszystkie produkty termiki są dokładnie testowane i sprawdzane pod kątem jakości, wytrzymałości i zgodności z wymaganiami technicznymi na poszczególnych etapach produkcji, a własne procedury kontroli jakości, sprawności i zgodności pozwalają na dodatkową weryfikację przed przekazaniem do sprzedaży.

Zalety produktów JPN:

- Każda referencja przechodzi test przed przekazaniem do sprzedaży,
- Wszystkie elementy zostały wyprodukowane zgodnie z certyfikatami jakości ISO 9001 / TS 16949.
- Solidne opakowania chroniące przed uszkodzeniem w trakcie transportu i magazynowania wg najlepszych standardów.
- Wysokiej jakości materiały użyte w procesie produkcji zapewniają ich długą żywotność.
- Opracowane tak, aby spełniały najwyższe wymagania dla części samochodowych.
- Szeroka gama zastosowań do samochodów osobowych i dostawczych.



Chłodnice powinny być dobierane do konkretnego modelu samochodu oraz pojemności silnika. Wyboru właściwej chłodnicy dokonuje się w oparciu o dane konieczne do identyfikacji produktu takie jak: marka

samochodu, pojemność silnika, rok produkcji, informacja o tym czy skrzynia biegów jest manualna czy automatyczna, czy samochód posiada klimatyzację, a także wymiary rdzenia chłodnicy.



FILTR POWIETRZA

20F3050-JPN

MAZDA CX-5
rok prod. 2011 >



JPN



CZUJNIK ABS PRZEDNI PRAWY / LEWY

75E2047-JPN / 75E2048-JPN

TOYOTA YARIS (F) 1.0 / 1.3 / 1.4 D4D
rok prod. 2001.10 >



JPN

TOWAR BEZ ZWROTU!



PRZEGUB NAPĘDOWY ZEWNĘTRZNY

10P2047-JPN

TOYOTA YARIS II (19/57 mm/26) OPCJA I
rok prod. 2006 >



JPN



PRZEGUB NAPĘDOWY ZEWNĘTRZNY

10P2086-JPN

TOYOTA HILUX D-4D 2.5/3.0 (30/72.5/29)
rok prod. 2005 >



JPN



POMPA WODY

10C2098-OYO

TOYOTA YARIS 1.0i 12V
rok prod. 2011 >



OYODO
Quality from Japan



PRZEGUB NAPĘDOWY ZEWNĘTRZNY

10P2091-JPN

TOYOTA YARIS II (20/56 mm/26) OPCJA II
rok prod. 2006 >



JPN



KOŁO ZAMACHOWE DWUMASOWE

91M3002-OYO

MAZDA 6 2.0DITD 16V
2002.02.->2005.03



OYODO
Quality from Japan



WAHACZ PRZEDNI DOLNY PRAWY / LEWY

30Z1083-JPN / 30Z1084-JPN

NISSAN QASHQAI
rok prod. 2006 >



JPN



ZESTAW ŁOŻYSK KOŁA PRZEDNIEGO Z PIASTĄ

10L2042-JPN

TOYOTA AVENSIS 2.0D-4D, 2.2D-4D
rok prod. 2009 >



JPN



GUMA STABILIZATORA TYLNA

70Z4049-JPN

HONDA ACCORD
rok prod. 2008 >



JPN



CZUJNIK ABS LEWY / PRAWY PRZÓD

75E2044-JPN / 75E2045-JPN

TOYOTA YARIS (F) 1.0i 12V, 1.3i 16V, 1.4D 4D
rok prod. 2005.11 <-> 2008.11 >



JPN



ŁĄCZNIK STABILIZATORA PRZEDNI

60Z0354-JPN

KIA RIO IV 2011.05 > CEED III 2012 >
HYUNDAI ELANTRA III 2011.01 > VELOSTER 2010 >
I30 II 2012 >



JPN

MUSISZ TOMIEĆ renomowane

części do samochodów azjatyckich i koreańskich

MODA NA MIEJSKIE AUTA

W obecnych czasach, które cechują się zatłoczonymi miastami i życiem w wiecznym pośpiechu, zaczęto stawiać na proste, ułatwiające życie rozwiązania. Dlatego coraz większym uznaniem cieszą się małe, miejskie auta. Idealne do przemieszczania się na co dzień do pracy, na zakupy, przecież na tak małe auto zawsze znajdzie się miejsce do zaparkowania, a do tego ekonomiczne w zużyciu paliwa. Moda na „maluchy” jest również widoczna po zwiększonej konkurencyjności wśród producentów aut na rynku. Dlatego wśród różnych dostępnych propozycji pokusiliśmy się porównać trzy najbardziej popularne na naszych drogach. Mowa dotyczy Kii Picanto, Toyoty Yaris oraz Nissana Micra. Zobaczmy czym się różnią, a jakie elementy mają wspólne i które warto kupić.

Kia Picanto 1.0 MPI 69 KM

Cena: podstawowa wersja zaczyna się od 29 000 zł, prezentowana wersja kosztuje 39 000 zł.

Kia Picanto II to ładne, nowoczesne i wyraziste auto. Posiada cięcia wzdłuż linii bocznych nadające mu charakter auta sportowego. Z zewnątrz wydaje się dopracowane w szczegółach, jak np. lampy reflektorów wyposażone w diody LED do jazdy dziennej, a do tego z charakterystycznym grillem nawiązującym do pozostałych modeli koreańskiej marki. Jak na tak małe auto (najmniejsze z prezentowanych), kabina w środku jest ogromna. Picanto zdecydowanie nie wygląda ale ma ponad 3500 metra długości. O ile szerokość jest typowa dla segmentu A, to ilość miejsca na nogi kierowcy i pasażera to segment B. Elementy w środku, których kierowca dotyka są twarde ale dają wrażenie dobrze wykonanych. Uroku wnętrzu nadaje lakierowana listwa, która biegnie wzdłuż deski rozdzielczej, a całości dopina dwu ramienna kierownica, wykonana na wzór grilla auta. Jak na tak małe auto ma też sporą ilość różnych schowków, w tym prawie 10 l schowek naprzeciwko kolan pasażera.

Bagażnik o pojemności 200 l jest niewielki ale na zakupy po pracy spokojnie wystarczy. Jeśli potrzebujemy większej przestrzeni wystarczy jak złożymy tylną kanapę, a uzyskamy dodatkowe 718 litrów. Pod maską znajdziemy dwa silniki

DANE TECHNICZNE

Silnik	R3
Paliwo	benzyna bezołowiowa
Pojemność	998 cm ³
Moc max.	69 KM/6200 obr./min
Prędkość max.	153 km/h
Przyspieszenie	14,4 s sek
Skrzynia biegów	manualna
Napęd	przedni
Bagażnik	200 l
Spalanie:	
Tryb miejski	7,8 l/100 km
Tryb poza miejski	4,9 l/100km
Tryb mieszany	6,7 l/100 km

benzynowe: 3-cylindrowy o pojemności 1 litra i mocy 69KM oraz 4-cylindrowy, 85-konny o pojemności 1,2 litra. Testowany przez nas model z 3-cylindrową jednostką zaskoczył nas pozytywnie cichą jazdą. Jednak da się zauważyć, że auto lubi wyższe obroty. Widocznego spowolnienia dostaje na 4 i 5 biegu. Komfort jazdy jest odczuwalny podczas samotnej jazdy. Auto z pełnym obciążeniem, czyli z 4 osobami na pokładzie nie jest już tak stabilne.



© foto by M 93

TOYOTA YARIS

Cena: najtańsza wersja za 3-dziewią Yaris to od 39 000 zł, za wersję DYNAMIC zapłacimy powyżej 56 000 zł.

Toyota Yaris to jeden z najlepiej sprzedających się aut z segmentu B w Europie, w tym też w Polsce. Z zewnątrz widać wykorzystanie elementów chromowanych i nowy znaczek toyoty. Ciekawa linia dachu, grilla i lamp (po liftingu). Specjalnie wyprofilowane fotele umożliwiają wygodne trzymanie kolan oraz jest sporo miejsca nad głową. Auto wprawdzie homologowane jest na 5 osób ale komfortowo będzie się podróżowało czterem. Wnętrze uległo zmianie co widać od razu. Dotyczy to m.in. przeniesieniu zegarów ze środkowej konsoli, zamianie na analogowe oraz ułożono wraz z innymi najważniejszymi instrumentami pokładowymi w standardowym miejscu za kołem kierownicy. Charakterystyczna dla poprzedniej wersji futurystyczna konsola centralna została usunięta. Trzeba przyznać, że z korzyścią bo dzięki temu auto zyskało bardziej elegancki charakter. Przede wszystkim rzucający się w oczy jest projekt deski rozdzielczej, biegnący przez całą jej długość, który zresztą został ciekawie wkomponowany w całe wnętrze.

Warto wybrać wersję wyżej niż podstawową TERRE ze względu na obszytą skórą kierownicę, klimatyzację i obrotomierz. Jednak nawet w podstawowej wersji otrzymamy wbudowany w konsoli fabryczny zestaw z radiodtwarzaczem CD/MP3+WMA, 6 głośników, gniazda USB i Aux-In. Bagażnik nieco większy

Toyota Yaris 1.33 VVT-i

DANE TECHNICZNE

Silnik	R4
Paliwo	benzyna
Pojemność	1329 cm ³
Moc max.	73 kW/99 KM/6000 obr./min
Prędkość max.	175 km/h
Przyspieszenie	11,7 sek
Skrzynia biegów	manualna/6
Napęd	przedni
Bagażnik	286 l
Spalanie:	
Tryb miejski	6,51 l/100 km
Tryb poza miejski	5,19 l/100km
Tryb mieszany	5,86 l/100 km

od swojej poprzedniczki teraz kufer ma pojemność 288l. W wersjach wyższych posiada też kamerę cofania. A jak się nim jedzie? Tutaj nie ma żadnego zaskoczenia, sprawdzone zawieszenie, powoduje, że auto prowadzi się dobrze i komfortowo. Krótka nadwozie, ułatwia parkowanie. Testowana przez nas wersja posiadała silnik 1,33 VVTi, który bardzo sprawnie się napędza. Warto też wspomnieć o manualnej 6-cio biegowej skrzyni, która pozwala jechać oszczędnie autem na trasie.

I na koniec warto dodać, że Yariska otrzymała 5 gwiazdek instytutu Euro NCAP, co świadczy o tym, że auto zapewnia wysoki poziom bezpieczeństwa. Jednak za te wszystkie dobroci należy zapłacić i to nie mało bo za podstawową wersję 3-drzwiową zapłacimy nie mniej jak 39 000 zł.

NISSAN MICRA

Cena: ok. 24 000 zł.

Micra, jest najmniejszym, a zarazem najlepiej sprzedającym się samochodem z segmentu B historii Nissana. Obecnie dostępna jest IV generacja modelu, chociaż do porównania wybraliśmy jej poprzedniczkę, czyli Micrę III. Nie bez powodu, zarówno za jej niepowtarzalny wygląd, z wysoko umieszczonymi reflektorami, charakterystycznie zaprojektowanym tyłem, który wyróżnia się spośród innych aut w tłumie ale również dlatego, że jest to mało awaryjne auto.

Zdecydowana większość klientów wybierających Micrę to kobiety. Nie tylko ze względu na jej urok wizualny, ale również wnętrze jest ciekawie zaprojektowane przy jednoczesnym zachowaniu ergonomii. Micra, posiada przesuwana tylną kanapę, która umożliwia powiększenie przestrzeni za przednimi fotelami kosztem pojemności bagażnika i odwrotnie.

W standardzie wyposażona jest w 6 poduszek powietrznych. Posiada przestronne i komfortowe wnętrze dla kierowcy i pasażera. Miłe w dotyku i intuicyjne przyciski. System bluetooth oraz radio wspaniale się steruje z kierownicy. Panel klimatyzacji, nawiewy i wszystkie przyciski bardzo dobrze się prezentują.

Nissan Micra K12 1.2 80 KM

DANE TECHNICZNE

Silnik	1,2 80 KM
Paliwo	benzyna bezołowiowa
Pojemność	1,2 dm ³
Moc max.	80 KM (59 kW)/ 110 Nm
Prędkość max.	167 km/h
Przyspieszenie	13,5 sek
Skrzynia biegów	manualna
Napęd	przedni
Bagażnik	251 l
Spalanie:	
Tryb miejski	8,7 l/100 km
Tryb poza miejski	5,3 l/100km
Tryb mieszany	6,8 l/100 km

Micra posiada dopracowaną konstrukcję i cechuje się niskim zużyciem paliwa. Samo auto prowadzi się dobrze, płynnie rozwija swoje możliwości. Co może przeszkadzać to nieco głośniejsza jazda w porównaniu do jej konkurentów. Natomiast awaryjność Micry III jest niska zatem koszty jej utrzymania są przystępne co jest bardzo istotne.



© foto by theKCB



© foto by MHKI Yoshihito

Podsumowanie:

Wszystkie prezentowane auta mają zbliżone wymiary zewnętrzne i rozstaw osi oraz cechują się niskim spalaniem. Wspólną cechą jest też przesuwana tylna kanapa i przestronność wnętrza. Jednak każde auto proponuje coś innego. Yaris nie bez powodu jest najczęściej wybieranym autem z segmentu B. Proponuje bogate wnętrze ale trzeba za nie zapłacić i to nie mało. Micra jest tańsza ale poprzez swój charakterystyczny wygląd wybierana jest raczej tylko przez część klientów, a KIA to ciekawa propozycja zarówno dla Pań i Panów, studentów, handlowców, osób starszych, a nawet młodych małżeństw, która jest w przystępnej cenie. Wybór zależy od tego czego poszukujemy i jakim budżetem dysponujemy.

Autor: M.M.

MECHANIK RADZI

JAK DBAĆ O TURBOSPREŻARKI

W dobie DOWN SIZINGU coraz częściej jednym z nieodłącznych elementów silników spalinowych jest turbosprężarka. O ile do silników diesla producenci od dłuższego czasu dokładają turbo, to silniki benzynowe oraz turbosprężarki tak popularne stały się na przełomie ostatnich kilku lat. Moda na takie połączenia również będzie rosła ze względu na korzyści wynikające z takiego rozwiązania.



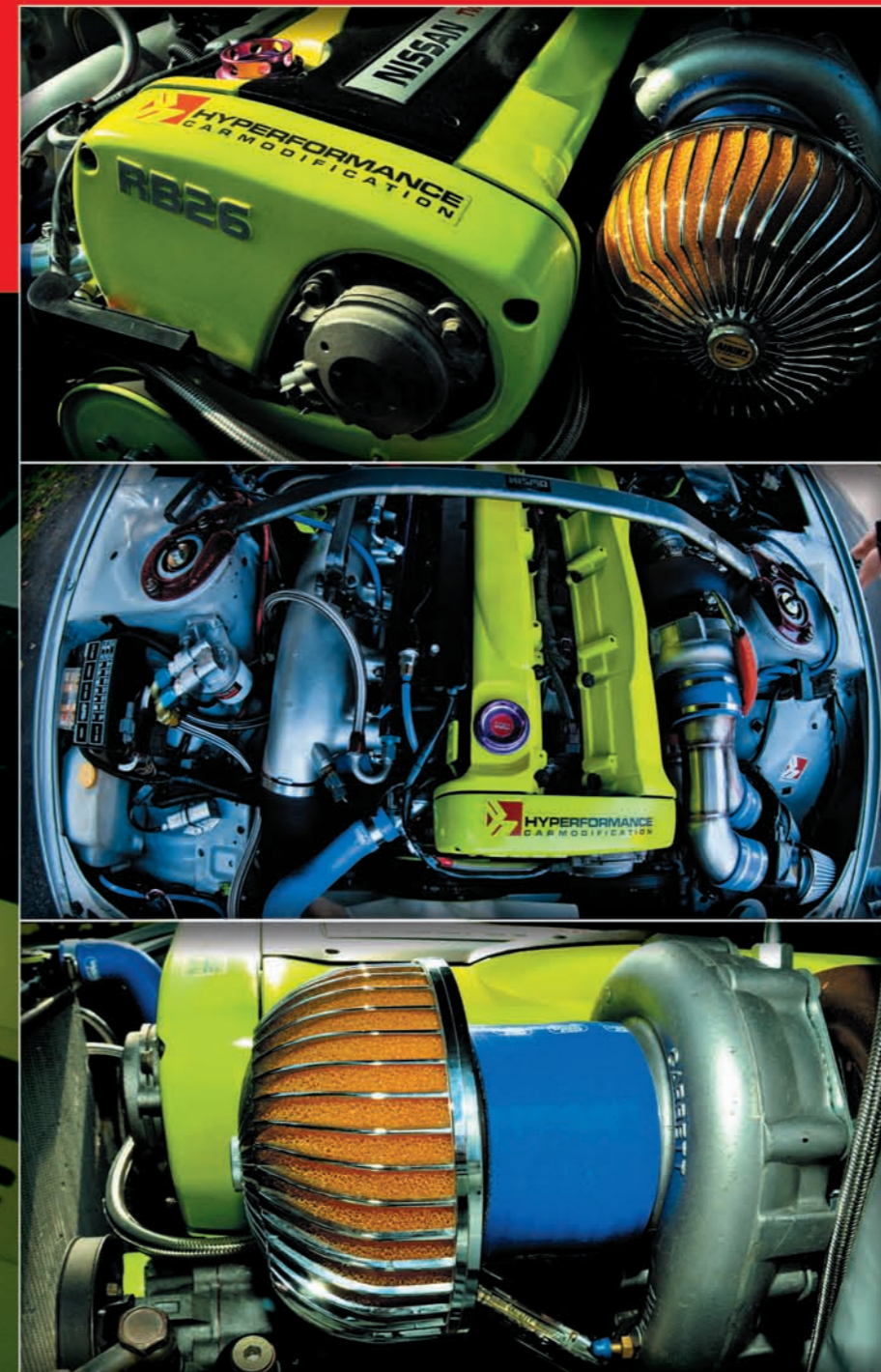
Konrad Kujawa - Hyperformance

Historia turbosprężarek jest prawie tak stara jak historia pierwszych silników spalinowych. Daimler w 1885 oraz Diesel, rok później prowadzili pierwsze prace nad wspomaganie procesu spalania. Badania pokazały, że sprężając powietrze używane do spalania można wyraźnie zwiększyć moc przy jednoczesnym ograniczeniu zużycia paliwa. Początkowo silniki turbodoładowane stosowane były w bardzo dużych jednostkach napędowych. Pierwszymi samochodami osobowymi z turbo przeznaczonymi na rynek masowy, były konstrukcje amerykańskie: Oldsmobile Jetriفة Morza, Chevrolet Colrain Monza debiutujące na początku lat 60. Ogromna awaryjność tych konstrukcji spowodowała szybkie zaprzestanie produkcji.

Bardzo ważnym dla upowszechnienia świadomości, jakie korzyści płyną z dołożenia turbo, i jak wpływają na poprawę osiągnięć, było zastosowanie turbodoładowania w Formule 1 w latach 70.

A prawdziwy przełom w zastosowaniu turbo w samochodach osobowych dokonał się na początku lat 80 za sprawą Mercedesa 300TD oraz VW Golfa Turbodiesel.

Współczesne turbosprężarki są znacznie bardziej zaawansowane niż ich pierwowzory. Znane są rozwiązania takie stanowi konfigurację równoległą w przypadku Twin turbo oraz szeregową w przypadku Bi turbo.



Dziś większość turbosprężarek, w które wyposaża się samochody są to turbosprężarki VGT. Co oznacza ten skrót? Stanowi on rozwinięcie nazwy Variable Geometry Turbocharger. To turbosprężarki o „zmiennej geometrii łopatek”. Cóż ma na celu takie rozwiązanie? Powoduje znaczną redukcję zjawiska zwanego powszechnie turbodziurą. Wraz z powstawaniem nowych silników producenci turbosprężarek nieustannie pracują nad rozwojem technologii turbodoładowania. Turbosprężarki biorąc pod uwagę środowisko w jakim przychodzi im pracować są urządzeniami w miarę niezawodnymi. Większość usterek wynika z niewłaściwego obchodzenia się z nimi. Pamiętając o kilku rzeczach jesteśmy w stanie

w wyraźny sposób wydłużyć żywotność turbosprężarki w swoim samochodzie.

Po pierwsze: powinniśmy regularnie przestrzegać okresów pomiędzy wymianami oleju. Dodatkowo, jeśli nasze auto większość przebiegu wykonuje w cyklu miejskim, wymiany należy dokonywać częściej niż zaleca producent. Nie bez znaczenia jest jakość oleju jakiego używamy. Dlatego zawsze zalecamy stosowanie markowych produktów.

Po drugie: Musimy zwracać uwagę na stan naszych filtrów powietrza. Pamiętajmy, że jakiegokolwiek drobin zanieczyszczeń z ulicy dostające się do rozpędzonego wirnika (prędkość dochodzi do 150 000 obrotów) powodują

awarię i mechaniczne uszkodzenie łopatek. Jeśli nie nastąpi ona natychmiast to na pewno będzie miała wpływ na dalsze funkcjonowanie.

Po trzecie: Kwestia odpowiedniej pracy turbosprężarki. Powinniśmy zwracać uwagę na to by nie obciążać nadmiernie turbo w momencie, gdy temperatura oleju jest niska. Pamiętajmy też, że po dynamicznej jeździe lub po zjechaniu z trasy, na której poruszaliśmy się w wyższą prędkością należy wstrzymać się od nagłego wyłączenia silnika w celu wystudzenia turbosprężarki. Dlatego też tak popularnym urządzeniem w samochodach sportowych wyposażonych w turbosprężarkę jest Turbo Timer. Dbą on o to by silnik nie wyłączył się przed osiągnięciem optymalnej temperatury.

Co zrobić, gdy turbo jednak ulegnie awarii? Zdecydować się na zakup nowego turbo czy wybrać sporo tańsze rozwiązanie jakim jest regeneracja.

Zdania na ten temat są bardzo podzielone. Jest na pewno tyle samo zwolenników jak i osób przeciwnych. Wielu producentów nowych turbosprężarek nie przewiduje możliwości regeneracji. Mowa jest o turbosprężarkach wyposażonych w technologię VGT. Motywują to stanowisko faktem, że nie oferują zestawów naprawczych do tego typu rozwiązań. Inne zdanie mają firmy zajmujące się regeneracją turbo i podejmuje się regeneracji takich turbin. Problem dotyczy elementów sterujących zmienną geometrią. Producenci nie oferują zestawów do naprawy tych urządzeń, a należy pamiętać, że ulega on zużyciu podobnie jak pozostałe elementy turbiny. Często regeneracja polega na wymianie wkładu bez ingerencji w system sterowania. Turbosprężarki bez zmiennej geometrii jak najbardziej nadają się do regeneracji. Pomyślność zabiegu w ogromnej mierze zależy od firmy, której powierzymy to zadanie. Producenci oferują oryginalne zestawy naprawcze dostępne na rynku.

Dotyczy to zarówno turbosprężarek na łożyskach ślizgowych jak również tych wyposażonych w łożyska kulkowe. Przy czym w drugim wypadku regeneracja polega na wymianie całego wkładu. Tak zregenerowana turbina nie powinna odbiegać skutecznością oraz żywotnością od nowej.

Autor: Konrad Kujawa specjalista od turbosprężarek z Hyperformance.

III TURNIEJ Piłki Nożnej

GeParts CUP 2013

STADION UKS VARSOVIA

Redakcja Made In Japan była obecna podczas **III Turnieju Piłki Nożnej GeParts Cup 2013**, który odbył się 5 października na terenie UKS Varsovia. Tym razem grano dla Poli Krzywickiej, którą czeka kosztowne leczenie w Niemczech, a bez prawidłowego leczenia, dziecko nie ma szans na podjęcie leczenia i pomoc.

Podczas tej edycji Organizator imprezy przygotował dla Uczestników wiele niespodzianek i nowości. Przede wszystkim po raz pierwszy impreza odbywała się w plenerze, co było dużym wyzwaniem ze względu na porę turnieju – jesień. Mimo to pogoda tego dnia była wymarzona, piękne błękitne niebo i słoneczko. Ponadto, również po raz pierwszy firma GeParts zorganizowała równoległe do turnieju piłki nożnej turniej tenisa ziemnego. Wyróżniał się również pod względem ilości zgłoszonych drużyn, bo aż 15-tu, w tym Dystrybutorzy i Klienci Organizatora.

Tego dnia grali: Moto Factory, AZS APS Oldboys, Car-Zone, Euro Tim, Tygryski, Rodzice 2001, Forfan, Minimot, Promil, Varsovia, KS Ursus, Hotel Puro, Adamex, AZS AWF.

Drużyny zostały podzielone na 3 grupy:

GRUPA A

1. Moto Factory z Warszawy
2. AZS APS Oldboys z Warszawy
3. Car-Zone z Wrocławia
4. Euro Tim z Bydgoszczy
5. Tygryski z Warszawy

GRUPA B

1. GeParts z Warszawy
2. Rodzice 2001 z Warszawy
3. Forfan z Warszawy
4. Minimot z Ostrowa Wlkp.
5. Promil z Warszawy

GRUPA C

1. Varsovia z Warszawy
2. KS Ursus z Warszawy
3. The Puroos z Warszawy
4. Adamex z Siematycz
5. AZS AWF z Warszawy

zdjęcia: mat. wew. firmy GeParts



CAR-ZONE - WROCŁAW



MINIMOT - OSTRÓW WLKP.



VARSOVIA - WARSZAWA



EURO TIM - BYDGOSZCZ



THE PUROOS - WARSZAWA



RODZICE 2001 - WARSZAWA



ADAMEX - SIEMIATYCZE



GEPARTS - WARSZAWA

Tuż po godzinie 11 odbyła się krótka przemowa Prezesów GeParts, która oficjalnie rozpoczęła III Turniej GeParts Cup 2013. W trakcie rozgrywek dwie drużyny, czyli GeParts i KS Ursus niestety zrezygnowały z dalszego uczestnictwa. Zaraz po rozgrywkach odbyła się zbiórka pieniędzy z ubieranych przez pamiętek sportowych ale nie tylko. Tą część imprezy poprowadził gość specjalny Kajetan Broniewski.

Wśród prawdziwych skarbów znalazły się: koszulka Ruchu Chorzów Łukasza Janoszki z podpisami, koszulka Legii Warszawa Władimera Dwaszwili z podpisami, koszulka Korony Kielce z podpisami, koszulka KSW z podpisami Michała „Cipao” Materli, Macieja „Irokea” Jewtuszkę, Rafała „Kulturysty” Moksa oraz podpisami złożonymi w trakcie licytacji przez Roberta Złotkowskiego i Antka Chmielewskiego, którzy byli gośćmi specjalnymi. Koszulka reprezentacji z podpisem Jerzego Janowicza, piłeczka tenisowa z podpisem Agnieszki Radwańskiej oraz koszulka Borussia Dortmund z podpisem Roberta Lewandowskiego czy piłka nożna Adidas również z podpisem Lewego.

Poza sportowymi akcentami był telefon Nokia Lumia 520, voucher na dwudniowy pobyt w Hotelu Młyn Klekotki Resort & Spa z zabiegami Spa oraz niespodziewany drugi voucher również na pobyt dwudniowy dla dwóch osób w apartamencie ze śniadaniem w Hotelu Puro w Krakowie zaproponowany w trakcie licytacji.

Zaraz po zakończonej licytacji rozpoczęła się druga część rozgrywek, które ostatecznie zakończyły się następującym wynikiem: 15 - GeParts, 14 - KS Ursus, 13 - The Puroos, 12 - Rodzice 2001, 11 - Moto Factory, 10 - Forfan, 9 - AZS APS Oldboys,



zdjęcia: mat. wew. firmy GeParts

8 - Tgryski, 7 - Promil, 6 - AZS AWF, 5 - AdameX, 4 - Euro Tim.

Trzecie miejsce w III Turnieju GeParts CUP 2013 zajęła drużyna Varsovia, drugie miejsce Minimot z Ostrowa Wielk. oraz pierwsze miejsce Car-Zone z Wrocławia.

W kategoriach indywidualnych nagrody zdobyli:

- Najlepszy Bramkarz: statuetkę otrzymał Pan Maksymilian Dymacz z firmy Minimot,
- Król Strzelców: tytuł wywalczył Pan Grzegorz Dederko z firmy Car-Zone,
- Drużyna Fair Play: za pozytywne

nastawienie i dobrą zabawę do końca turnieju, mimo widocznej różnicy poziomu zespołów, z którymi miała do czynienia, otrzymała drużyna The Puroos.

Patronami imprezy byli: UKS Varsovia, Varsovia Tenis Klub, ProfiAuto, Hotel Młyn Klekotki, DOL Sport, BIM Meble, Złotkowski Team, Made In Japan. Z III Turnieju Piłki Nożnej udało się zbierać ponad 21 000 zł. To ogromny sukces i wielka zasługa wszystkich, którzy pomogli w organizacji turnieju, jak i tych wszystkich, którzy byli z tego dnia!

Autor: MM



PROMIL - WARSZAWA



TYGRYSKI - WARSZAWA



MOTO FACTORY - WARSZAWA

Tego dnia byli z nami:

PATRONI TURNIEJU

KLUBY SAMOCHODOWE W POLSCE

Kluby samochodowe w Polsce to bardzo ciekawy twór, zrzeszający wokół siebie czasem niemałe społeczności, pasjonatów danej marki, czy modelu. W większości kluby posiadają swoją stronę internetową, forum, gdzie uczestnicy dzielą się doświadczeniem, radzą, rozmawiają o przeróbkach, tuningach, prezentują swoje perełki itp. Ponadto uczestnictwo to również złoty, konkursy, wspólne inicjatywy. Ale również miejsce, gdzie można porozmawiać na zwyczajne tematy, nie związane z motoryzacją. Zapraszamy do rozmowy z Pawłem Smoleńskim, założycielem jednego z pierwszych klubów samochodowych w Polsce – MazdaSpeed.



Fot. materiały MazdaSpeed



M.M.: Jak to się zaczęło w przypadku Klubu MazdaSpeed?

Paweł Smoleński: Początki klubu sięgają lat 2000/2001, kiedy to grupa osób, z pomocą wtedy jeszcze raczkującego w Polsce Internetu, zaczęła organizować wzajemną komunikację poprzez czaty, pocztę elektroniczną i ogólnodostępne, motoryzacyjne fora internetowe. Był to bardzo szczególny czas, w którym tego typu inicjatywy dopiero zaczynały powsta-

wać i nie było zbyt wielu przykładów, na których można było bazować. Jednak zaangażowanie, pomysłowość i być może po części wzorowana na japońskiej kulturze determinacja ojców-założycieli, doprowadziły klub w ciągu pierwszych lat do rozkwitu. Od spotkań na tyłach towarowego terminala lotniska Okęcie i placu giełdy warzywniej Ekogreen, jako jeden z pierwszych klubów w kraju, MazdaSpeed zaczęło organizować zloty na terenach byłych lotnisk wojskowych,

w niczym nieustępujące spopularyzowanemu później profesjonalnym imprezom. Wyścigi na 1/4 mili mierzone były samodzielnie wykonanym sprzętem z fotokomórkami, próby sprawnościowe miały trasy wyznaczone zgodnie z zaleceniami amerykańskiego autocross-u. Nie brakowało również pokazów udzielania pierwszej pomocy i działań ratowniczych straży pożarnej. W tym samym czasie rosła ogromna baza wiedzy w postaci już własnego, klubowego forum. To właśnie tam,

często dzięki pomocy ludzi związanych bezpośrednio z Mazda, pojawiały się opisy rozwiązań dzisiaj już całkowicie banalnych problemów, które wcześniej sprawiały kłopoty niejednemu „wyspecjalizowanemu” warsztatowi. Czytelnicy klubowego serwisu byli też świadkami pierwszych w Polsce przekładek silników na legendarnie w mazdowym kręgu, pochodzące z Japonii jednostki KL-ZE, czy nieraz mrocznych historii wzmacniania seryjnych jednostek podtlenkiem azotu, turbinami,

O klubie MazdaSpeed

Jest największym i najstarszym klubem zrzeszającym użytkowników i fanów aut marki Mazda. Każdego miesiąca klubowe strony i forum odwiedza blisko 400 tys. osób w poszukiwaniu informacji, opinii, rozwiązań problemów oraz rozrywki – związanych z posiadaniem i utrzymaniem lub planowanym zakupem tych japońskich samochodów.

„W jednym z czasopism motoryzacyjnych pojawiło się kiedyś stwierdzenie, że ośmiu na dziesięciu użytkowników mazdy zmienia auto również na mazdę. Całkiem możliwe, że oprócz wyjątkowości tych aut, także Klub MazdaSpeed ma w tym swój udział...” – Paweł Smoleński jeden z założycieli klubu.



Fot. materiały MazdaSpeed



Fot. materiały MazdaSpeed



Fot. materiały MazdaSpeed



Fot. materiały MazdaSpeed



Fot. materiały MazdaSpeed



a z czasem kutymi wnętrzościami, ale także magnetyzerami i opornikami. Wkład stale popularyzującego się Internetu w funkcjonowanie klubu jest w ogóle niepodważalny. To dzięki jego wykorzystaniu nastąpił przepływ i gromadzenie informacji, będących dzisiaj skarbnicą dla wszystkich użytkowników Mazd. Dzięki klubowym artykułom takie pojęcia jak silnik Wankla, czy obieg Millera stały się zrozumiałe od strony technicznej. Wystarczy wpisać w wyszukiwarkę internetową opis

usterki, żeby z dużym prawdopodobieństwem trafić na jej rozwiązanie właśnie na stronach Klubu MazdaSpeed – nawet jeśli nie chodziło koniecznie o mazdę.

M.M.: Czy klub to tylko motoryzacja?

P.S.: Trzeba przyznać, że japońskie samochody nie wymagają zbyt częstych interwencji, dlatego nie samą techniką forum klubowe żyje. Jednocześnie jest to platforma do codziennej komunikacji dla

tysięcy osób, które aktywnie z niej korzystają. Nie dziwi więc nikogo, że po operacji wymiany podkładek pod wtryskami – przeprowadzonej na podstawie foto relacji, znajdziemy w klubie inspirację na popołudniowy obiad lub wakacyjną wycieczkę. Warto wspomnieć, że klub miał swoją reprezentację w Familiadzie – popularnym teleturnieju, a jego członkowie co roku organizują specjalne atrakcje, aby 1 czerwca dla dzieci z Domu Dziecka im. Korczaka był dniem wyjątkowym.

Dzisiaj klub kontynuuje tradycję organizacji motoryzacyjnych imprez, na które kilka razy w ciągu roku ciągną fani Mazdy i ich rodziny z całego kraju. Od trzech lat organizowany jest także klubowy puchar MazdaSpeed Cup, w którym uczestnicy prób czasowych walczą między sobą o tytuł najlepszego kierowcy klubowego. Wolny czas pomiędzy ogólnopolskimi zlotami wypełniają mniejsze spotkania regionalne, łączące motoryzacyjne pasje z aktywnym wypoczynkiem. Odbývają się one praktycznie w każdym województwie, ale od niedawna klubowe flagi powiewają regularnie także podczas spotkań w krajach, do których wyemigrowali nasi rodacy – w Wielkiej Brytanii, Belgii, Luksemburgu, Niemczech.

M.M.: Kogo można poznać w klubie?

P.S.: Część odwiedzających, to od lat wierni marce stali bywalcy, dusze towarzysztwa, mechanicy-amatorzy, specjaliści i właściciele warsztatów, a także z powołania animatorzy życia klubowego. Dzięki nim atmosfera w klubie od lat tętni niepowtarzalnym klimatem, z roku na rok przyciągając nowych członków.

M.M.: Czy klub zrzesza tylko posiadaczy klasycznych, starszych modeli Mazdy czy jest również otwarty na najnowsze produkcje?

P.S.: Samochody klubowiczów i użytkowników forum, to niegdyś popularne modele 121, 323, 626, Xedos 6 i 9, zastępowane od pewnego czasu dwoma pierwszymi generacjami „dwójek”, „trójek” i „szóstek”, ale także najnowsze rodziniki w technologii SKYACTIV: CX-5 i nowa Mazda6, które dosłownie szturmują rynek i forum. Koneserzy znajdują także perełki w postaci egzemplarzy usportowionej serii MPS, przebojowe roadstery MX-5, czy przedstawiciele poszczególnych generacji RX-7, których wirujący tłok jest znakiem rozpoznawczym japońskiej marki. Wszystkie te auta traktowane są przy tym przez swoich właścicieli i resztę społeczności na równi, z odpowiednim szacun-



Fot. materiały MazdaSpeed

kiem – niezależnie od wieku, osiągnięć, czy godzin pracy w nie włożonych.

M.M.: Wizje klubu na przyszłość?

P.S.: Mimo wielu lat i ugruntowanej pozycji, Klub MazdaSpeed wciąż poszukuje nowych rozrywek i kierunków rozwoju, próbując coraz to nowych aktywności. Pośród nich są między innymi obecność na Facebook-u, czy najróżniejsze konkursy klubowe – przede wszystkim fotograficzne, ale także z zakresu wiedzy o marce i na Mazdę miesiąca. Niedawno uruchomiony został także własny sklep, w którym do oferty klubowych gadżetów dołączyły godne zaufania części zamienne, pochodzące między innymi od dostawcy części do aut japońskich i koreańskich GeParts.

Historia Mazdy w Polsce – podobnie jak całej marki, choć szczęśliwa, jest kręta jak górską serpentyna. Po latach dziewięćdziesiątych, czasach kontyngentów, później braku oficjalnej oferty, zmianach ofi-

cialnego przedstawicielstwa i listy salonów, sytuacja stabilizuje się, co odczuwają obecni i przyszli użytkownicy samochodów tej marki, ale także sam klub. Dzięki uprzejmości Mazdy Motor Poland – Klub MazdaSpeed został zaproszony w 2013 roku na oficjalną premierę najnowszej Mazdy3, która jednocześnie prezentowana była na całym świecie. O wrażeniach z tych kontaktów – pomiędzy fanami marki, a jej najnowszymi dziełami – możecie co jakiś czas przeczytać na klubowej stronie.

M.M.: Dziękujemy za rozmowę i życzymy samych sukcesów dla Klubu MazdaSpeed.

P.S.: Zapraszamy wszystkich do odwiedzin klubu, w sieci i na zlotach – kto wie, może Waszym następnym autem będzie właśnie Mazda?

Fot. materiały MazdaSpeed



BOSOZOKU CZYLI TUNING PO JAPONŃSKU



Japończycy to naród nietuzinkowy. Zadziwiają i szokują w wielu aspektach życia, tworząc modę zrozumiałą tylko dla nich. Tak też powstał BOSOZOKU, charakterystyczny styl tuningu motocykli. Zapoczątkowany został w latach 50-tych XX wieku w największych japońskich metropoliach takich jak Osaka i Tokio. Bosozoku w tamtych czasach nazywano wręcz subkulturą, którą tworzyły japońskie gangi uliczne. Członkowie tych grup rozpoznawalni byli m.in. przez to, iż ich jazda po drogach była niebezpieczna, nie znali żadnych ograniczeń i nągminnie łamali przepisy drogowe. Jednak głównym wyznacznikiem był przesadny styl tuningu pojazdów. Głośne wydechy i dziwnie wyglądające owiewki to tylko niektóre elementy, które były ekstremalnie modyfikowane.

Z czasem, styl ten zapanował również wśród właścicieli samochodów, którzy modyfikowali je na wehikuly rodem z kosmosu. Karykaturalne spoilery i długie rury wydechowe wychodzące z różnych miejsc, skrzydła na klapie bagażnika czy przednie zderzaki niczym spychacze. Skośne koła i oryginalne neonowe kolory to tylko kilka cech z całej gamy urozmaiceń stylu Bosozoku. Jednak wszystko co modne z czasem przemija. Obecnie Bosozoku nie wiąże się już z gangsterską kulturą, a modyfikacja aut wynika tylko z podkreślenia swojej oryginalności. Samochody Bosozoku ze względu na tworzące zagrożenie na drodze nie są dopuszczone do ruchu, spotkać je można jednak na wielu japońskich pokazach tuningowych takich jak Tokyo Auto Salon.

Autor: K. Sz.

Źródło: Ścigacz.pl, wp.pl

ATRAKCYJNA NOWOŚĆ MITSUBISHI!

Tani, prosty i globalny – tak producenci określają nowy kompaktowy sedan Mitsubishi. ATTRAGE bo o nim tu mowa, to debiutant zeszłorocznych wakacji na tajlandzkim rynku. Nazwa modelu nawiązuje do angielskiego słowa attractive – atrakcyjny. Samochód produkowany będzie w fabryce MMC „Leam Chabang Industrail Estate” w prowincji Chonburi. Sprzedaż auta planowana jest również na inne rynki, jednak na tą chwilę data europejskiej premiery nie jest jeszcze znana.



Attrage będzie spełniał wymogi Eco-car Project oraz normy Euro IV1. Według producentów ma być jednym z najbardziej oszczędnych samochodów w swojej klasie, m.in. ze względu na swoją małą wagę. Ekonomiczny i lekki, trzycylindrowy silnik 1,2 typu MIVEC o mocy 78 KM (100 Nm momentu obrotowego), ma spalać w cyklu mieszanym ok. 4,5/100 km. Jest to dość przyzwoity wynik, lecz nic nie dzieje się bez przyczyny. Nadwozie typu RISE (Reinforced Impact Safety Evolution) – oparte na stali o wysokiej odporności na rozciąganie oraz właściwości aerodynamiczne samochodu pozwoliły uzyskać współczynnik oporu powietrza CD na poziomie 0,29. Attrage nie jest demonem prędkości, a typowo miejskim samochodem o niewielkich wymiarach.

Mitsubishi w tym modelu daje możliwość wyboru skrzyni CVT lub 5-biegowej przekładni manualnej. Wyposażenie auta będzie zróżnicowane w zależności od kraju sprzedaży. Tajlandzka wersja wyposażona będzie w automatyczną klimatyzację, cztery elektryczne szyby, sensor parkowania oraz bezkluczykowy dostęp do pojazdu. Auto ma stanowić konkurencję dla takich samochodów jak: Skoda Rapid, Peugeot 301, Citroen C/ Elysee czy Dacia Logan.

Autor: K.Sz

Źródło: strona producenta

STREFA 



JUŻ WKRÓTCE

MAPA DYSTRYBUTORÓW OYODO

Quality from Japan

Ekspertów w sprzedaży części do aut japońskich i koreańskich z całej Polski, znajdziesz w jednym miejscu na www.oyodo.pl



Sieć sprzedaży
OYODO to gwarancja
dostępności części i jakości obsługi!

RENOMOWANE CZĘŚCI DO AUT JAPONSKICH I KOREAŃSKICH!

MILITARNA MOTO ORKIESTRA ŚWIĄTECZNEJ POMOCY!

12 stycznia br. odbył się 22 finał Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy, granej pod hasłem „Na ratunek”. Fundusze zbierane były na zakup specjalistycznego sprzętu dla dziecięcej medycyny ratunkowej i godnej opieki medycznej seniorów. Po raz kolejny cała Polska włączyła się w tę wyjątkową akcję i grała z Orkiestrą Jerzego Owsiaka! Tego dnia odbywały się równoległe tysiące zbiórek i imprez towarzyszących, ale wszyscy mieli jeden cel: pomóc najmłodszym i najstarszym.

Firma Moto Factory wraz z ProfiAuto dzięki współpracy z firmą HYPERFORMANCE, dołączyło do Militarnej Moto Orkiestry Świątecznej Pomocy, która przebiegła się na terenie Akademii Obrony Narodowej mieszczącej się na warszawskim Rembertowie.

Imprezę rozpoczęła parada samochodów rajdowych po dzielnicy Rembertów. Podczas finału odbyły się między innymi licytacje rzeczy подарowanych przez darczyńców, w tym od Moto Factory i ProfiAuto, licytacje przejazdów z kierowcami rajdowymi/wyścigowymi czy gadżetów przekazanych przez gwiazdy ze świata sportów motorowych. Ponadto odbyły się pokazy ratownictwa medycznego, niszczenie wraków przez Monster Track-a. Rozrywkę artystyczną dostarczyły takie zespoły jak: Janusz Malenczuk, Diox, V8, No smoking, Boys. O godzinie 20.00 nad Rembertowem tradycyjnie rozblysnęło Światelko do nieba.

„Cieszymy się, że mogliśmy dołączyć do Militarnej Moto Orkiestry i wspólnie z innymi pomóc w zbiorce pieniędzy zarówno dla najmłodszych jak i najstarszych, a wszystko to w duchu pasji do motoryzacji” – mówi Maciej Krzysiek Dyrektor Moto Factory.

Liczenie uzbieranych funduszy z Moto Orkiestry oraz całej Orkiestry Świątecznej Pomocy jeszcze trwa ale już wiemy, że po raz kolejny został pobity rekord.

Moto Factory, które należy do sieci ProfiAuto, dzięki firmie Hyperformance za możliwość wspólnego udziału w Militarnej Moto Orkiestrze Świątecznej Pomocy.



**moto
FACTORY**

**PROFI
AUTO**

**HYPERFORMANCE
CARMODIFICATION**

Zestawy rozrządu
łańcuchowe Ashika
Top quality from Italy



ashika



www.ashika.it

Via della Meccanica, 1/A - 37139 VERONA (IT) tel. +39 045 8517711 fax + 39 045 8510714 - info@ashika.it

JAPAN FAN ZONE

**Pokaż, że jesteś prawdziwym
fanem aut japońskich!**



Weź udział w konkursie, odgadnij jakie auto prezentujemy
na zdjęciu i wyślij do nas odpowiedź na adres
info@madeinjapan.info.pl

Dla pierwszych 3 osób, które prześlą na adres
redakcyjny prawidłową odpowiedź, czekają
wysokiej jakości i super modne bluzy! – Zapraszamy!





Jedna marka. Dwa silne asortymenty!



HERTH+BUSS

HUMOR

Na wykładach, starszy już profesor mówi do studentów:

– Za moich czasów nieobecność na zajęciach mogła być usprawiedliwiona tylko w dwóch przypadkach: 1) gdy umarł ktoś z rodziny lub 2) choroba udokumentowana zwolnieniem lekarskim.

Z końca sali dobiega głos:

– Panie profesorze, a jeżeli ktoś jest skrajnie wyczerpany seksem?!

Cała sala wybucha śmiechem, a profesor po krótkim namyśle mówi:

– W twoim przypadku, to możesz po prostu pisać drugą ręką.

Uliczna ankieta wśród pań szuka odpowiedzi na pytanie „Co należy nosić aby partner uznał Cię za atrakcyjną”.

Odpowiada 20-latką:

– Bikini

30-latką:

– Miniówkę...

40-latką:

– Versace...

50-latką:

– Skrzynkę piwa...

Przyjaciółka zwierza się drugiej przyjaciółce:

– Wiesz, ja nie mam takich wygórowanych wymagań w stosunku do mężczyzn. Wystarczy, żeby był dobry, wrażliwy, czuły... Jak myślisz, są jeszcze tacy milionerzy?

Przychodzi facet do seks shopu, kupuje lalę dmuchaną. Wybiera, przebiera, w końcu rzuca jedną na ladę i mówi:

– Wezmę tę, tylko niech mi pani sprawdzi datę produkcji.

Sprzedawczyni szuka i szuka. W końcu mówi:

– 15.11.2006

– O cholera, tylko nie skorpion!!!

Przychodzi gość do pani doktor i mówi:

– Mogłaby pani mi coś dać bo mam erekcje 24 godziny na dobę.

– Mogę panu dać spanie, jedzenie i tysiąc złotych miesięcznie.

Mąż wchodzi na wagę łazienkową i z całej siły wciąga brzuch. Żona patrzy na to z politowaniem i pyta:

– Myślisz jełopie, że ci to pomoże?

– Oczywiście, że pomoże. Tylko w ten sposób mogę zobaczyć ile ważę.

Bandyta wpada do tramwaju i krzyczy:

– Nie ruszać się, to jest napad!! Jakiś pasażer z ulgą:

– Aleś mnie pan wystraszył, już myślałem że to kanary...

Kobieta wchodzi do pokoju, patrzy, a tu mąż pakuje walizki.

– Co robisz? – pyta.

– Jest taka mała wyspa, pełna kobiet. Tam za jeden „numer” kobiety płacą mężczyznom 20 dolarów! – odpowiada mąż.

Żona lekko się uśmiechnęła i mówi:

– Jak ty przeżyjesz cały miesiąc za 20 dolarów.

Amerycanie razem z Japończykami postanowili zmierzyć się ze sobą w wyścigach łódek. Obie drużyny pracowały bardzo ciężko, żeby tylko nie przegrać w ostatecznej rozgrywce.

Jednego dnia poczuli, że są już gotowi i... Japończycy wygrali o milę. Drużyna jankeska straciła pewność siebie z powodu przegranej, morale spadły. Zarząd firmy zdecydował, że trzeba znaleźć powód tak druzgocącego zwycięstwa mieszkańców Kraju Kwitnącej Wiśni.

Specjalnie po to zatrudniono firmę konsultingową. Odkrycia konsultantów: Drużyna Japońska miała osiem osób wiosłujących, jedna osobę sterującą; Amerykanie zatrudnili jedną osobę wiosłującą i osiem trzymających ster. Po roku studiowania tego problemu i milionach analiz, firma konsultingowa doszła do wniosku, że zbyt dużo osób steruje, a za mało wiosłuje w drużynie Amerykańskiej. Tak więc, skoro kolejny wyścig miał być już w następnym roku, struktura drużyny USA została zreorganizowana. Nowa struktura: czterech menadżerów sterujących, trzech terenowych menadżerów sterujących oraz nowy sposób wykazywania wyników pracy dla

osoby wiosłującej, aby miała lepsze osiągi. W następnym roku Japonia wygrała o dwie mile. Amerykańska firma, upokorzona do głębi, zwolniła wioslarza za słabe wyniki oraz dała menadżerom premię za odkrycie problemu.

Co robi Japończyk, gdy chce otrzymać podwyżkę?

– Pracuje jeszcze lepiej niż dotychczas.

A co robi Polak, gdy chce dostać podwyżkę?

– Strajkuje.

IBM w ramach eksperymentu zamówiło wyrób pewnych części u Japończyków. W specyfikacji napisali, że zaakceptują 3 wadliwe wyroby na 10 000 sztuk. W końcu nadesłano zamówiony towar. Do przesyłki załączony był list od wytwórców:

„Ciężko było nam, Japończykom, zrozumieć zasady amerykańskiego biznesu, ale się staramy. Wadliwe egzemplarze zostały specjalnie oddzielnie wyprodukowane i umieszczone w liczbie 3 w każdej partii 10 000 sztuk towaru. Mamy nadzieję, że spełniliśmy wasze oczekiwania”.

Dlaczego Japonia przegoniła USA w technologiach?

Na 10 000 Amerykanów przypada 20 prawników, 40 księgowych i 70 inżynierów.

Na 10 000 Japończyków przypada 1 prawnik, 3 księgowych i 400 inżynierów.

Japończycy wynaleśli metodę zagęszczania alkoholu. Wyprodukowali wódkę 300% i aby ją przetestować udali się do Rosji (wszak po sąsiedzku). Spotkali chłopca, który ciągnikiem pole orał. Zaproponowali:

– Może chcesz darmowej wódeczki chlapanąć? Rolnik się zgodził. Wypił szklanek, druga, siadł z powrotem na ciągnik i pojechał dalej, jakby nigdy nic. Za chwilę zatrzymał się, wyskoczył na pole, poturlał się po ziemi i wsiał z powrotem. Japończycy postanowili sprawdzić co się stało:

– Coż to, niedobra wódka?

Na co traktorzysta:

– Wódka w porządku. Ale jak beknąłem, to kufajka zajęła mi się ogniem...

A.P.C.F JAPAN

3
YEARS GUARANTEE

JPN

JAPANESE PRECISION



BRAKE PARTS

TIMING PARTS

WHEEL DRIVE ELEMENTS

ELECTRIC PARTS

WHEELS BEARINGS

FILTERS

SUSPENSION PARTS

JPN należy do sieci OYODO