

Pokretanje automobila je nekada bila umetnost

- › Način na koji startujemo automobile dosta se promenio tokom prošlog veka. Pogledajte kako smo evoluirali od ručnih poluga do ključeva koje ne morate čak ni da vadite iz džepa.

Beograd, 7. april 2023 – Laurin & Klement Voiturette A iz 1905. godine, prvi automobil proizveden u Mladá Boleslavi, imao je masivnu polugu na prednjoj strani ispod mesinganog hladnjaka, koja se nazivao nemačkom rečju „Kurbel“. Možda se čini kao jednostavan uređaj, ali u praksi ga je bilo teško koristiti. Sledeći video prikazuje motor koji je star više od sto godina kako se pokreće radilicom. Hoće li se pokrenuti iz prvog pokušaja?

U procesu pokretanja bilo je mnogo više od jednostavnog okretanja ručice. Najpre ste morali da otvorite mesinganu slavinu za benzin, zatim da pomerite ručicu za pomeranje električne svećice na volanu u početni položaj, onda da podesite ručni gas, proverite da li je ručica menjača u neutralnom položaju (da automobil ne bi poskočio napred ili nazad), a zatim da okrenete ključ za pokretanje električnog kola.

Nakon ovog rituala, vozač je morao da ode do prednjeg dela automobila i da se sagne kako bi uhvatio ručicu. Dok ju je polako okretao, morao je da pogodi pravu tačku da bi kurbelu dao nagli trzaj, na osnovu otpora motora u fazi kompresije ciklusa. Da bi ovo uopšte uspelo, prvo je trebalo kurbelu gurnuti prema motoru. Proces je zahtevao i snagu i veštinu.

Kad se motor pokrene, vozač se vraćao za volan kako bi sprečio da se još uvek hladan dvocilindraš ne bi zaustavio. Dobro je što su motori s početka 20. veka imali niske kompresije i nisu pružali veliki otpor pri povećanju broja obrtaja. Kao što možete videti na snimku, pravilno podešeni sportski automobil L&K BSC iz 1908. startuje iz prvog pokušaja. Na kraju vašeg putovanja, sve što je trebalo da uradite bilo je da prekinete strujni krug električnog paljenja okretanjem ključa na drvenoj kontrolnoj ploči.

Dolazak startera

Pre otprilike stotina godina, električni pokretači počeli su da se u većoj meri koriste u automobilima poreklom iz Mladá Boleslave. Još na prelazu iz 1920-ih u 1930-e, dugme je bilo dostupno na L&K automobilima koje je dovodilo električnu struju u „pokretač“. Zupčanik startera bio je pričvršćen na nazubljenom prstenu zamajca motora. Kasnija inovacija bila je da se zupčanik odvojio na uzdužnoj osi startera. Taj se pokret najpouzdanije aktivirao mehaničkim uređajem, obično pedalom na podu. To je bio slučaj sa predratnom Škoda Rapid ili „Tudor“, što je bio nadimak za Škoda 1101/1102 iz 1940-ih.

Pritiskom na papučicu zatvaralo se i strujno kolo, tako da je starter motora počinjao da se okreće. Kad je papučica otpuštena, povratna opruga ju je isključivala i krug se ponovo prekida. Naslednik

modela Tudor, popularni prethodnik modela Octavia pod nadimkom „Spartak“ (Škoda 440 iz sredine 1950-ih), koristio je šipku ispod volana umesto papučice.

Ipak, luksuzniji automobili imali su unapred uključene elektropokretače od 1920-ih nadalje. Jedna prava retkost je Škoda Hispano-Suiza, od kojih je prvu čak deset godina koristio čehoslovački predsednik T. G. Masaryk. „Hispano“ je bio opremljen sa dve baterije, a svako od nezavisnih električnih kola imalo je svoje dugme na kontrolnoj tabli. Vozač je mogao da izabere koju će da pritisne. Ako su baterije bile slabe, aktivirao je obe istovremeno.

Samo okrenite ključ!

Prava prekretnica u istoriji Škoda automobila došla je sa modelom Š 1000/1100 MB koji se proizvodio od 1964. godine. Vozač je iz džepa izvukao par ključeva, jednim od njih otključao vrata, a drugi ubacio u cilindar brave za paljenje, koji se sada nalazio na stubu volana. Okretanje ključa u sledeći položaj aktivirao je starter. Jednostavan pokret koji nikada ne zaboravljate.

Koncept Škode sa motorom smeštenim pozadi proizvodio se do ranih 1990-ih, a takođe je stavio prigušivač u neobičan položaj – na podu. To je omogućilo pravu vezu između poluge prigušnice i karburatora, bilo pomoću kabla ili čeličnom žicom. Automatski prigušivač, koji je ukinuo dotadašnju rutinsku proceduru hladnog starta, nakratko se pojavio na modelu Š 1000 MB, da bi se ponovo pojavio na modelu Favorit, dakle nakon 1987. godine.

Sami ključevi su takođe prošli kroz značajnu evoluciju. U početku su bili jednostavni i stoga lako kovani i međusobno zamenljivi. Pljosnati ključevi takođe su bili dobra zamena za šrafčiger u hitnim slučajevima. Kasnije je korišćen jednostrani ključ, pa su vozači u mraku morali vrhovima prstiju da napipaju gde ga treba ubaciti u bravu. Dvostrani ključevi vratili su se 1990-ih i bili su mnogo sigurniji. Počevši od modela Felicia (1994), ključ je uključivao imobilizator, elektronski uređaj koji je sprečavao pokretanje motora kada je ubačen pogrešan ključ. Jedna vrlo praktična inovacija 1999. bila je prebacivanje na sklopive ključeve za model Fabia, koji više nisu bušili džepove vozača.

Startovanje iz snova

To nas dovodi u 21. vek. Danas popularni KESSY sistem prvi put je ugledao svetlo dana 2010. godine kao deo modela Škoda Superb, top modela brenda. Ključ nikada ne mora da izađe iz džepa vozača – dugme za pokretanje ga bežično prepoznaje, tako da sve što vozač treba da uradi je da pritisne dugme. Na taj način je Superb krenuo stopama svog istoimenog prethodnika iz 1930-ih i 40-ih godina, koji se takođe pokretao pritiskom na dugme.

„Guraj-start“ motocikl

Kompanija sa sedištem u Mladá Boleslavi proizvela je svoja prva motorna vozila još davne 1899. Slavia motocikli izvorno su pokretani guranjem. To je zato što su imali fiksni sistem pogona na zadnje

točkove pomoću kožnog remena. Opcija kvačila došla je tek kasnije i koštala je više. Kad ste želeli da se motor pokrene, morali ste da gurate motocikl.

Kako ne iščašiti palac

Ako razmišljate o kupovini zaista starog automobila, sa ručicom za pokretanje, evo saveta naučenog iz bolnog iskustva. Ručica ovakvog automobila povezana je sa klipovima preko radilice i klipnjača, pa kad električno paljenje – primitivno prema današnjim standardima – ne uspe i motor se okrene u pogrešnom smeru kad se ručica jako okrene, trzaj bi mogao da pomeri ili čak i otkine palac. Pravilo je jednostavno: palac ne sme da hvata ručicu suprotno od ostalih prstiju, iako je to prirodan položaj za držanje. Ako su svi vaši prsti i palčevi okrenuti u istom smeru kada uhvatite ručku, dlan će se otvoriti sam od sebe u slučaju trzaja i ne bi trebalo da pretrpi veliku štetu.

Trikovi

Radilice nisu nestale dolaskom električnih startera 1920-ih. Zapravo, ostali su kao rezervna opcija narednih četrdeset godina. Iskusi vozači njime bi prvo upalili motor, posebno zimi, a tek onda aktivirali elektropokretač. Ovo se radilo kako bi se pomoglo bateriji oslabljenoj od hladnoće. Ali postojao je još jedan trik za koji je ručica bila dobra. Ako je neoprezni vozač završio u kanalu pored puta i nije bilo nikoga da ga gurne ili odvuče, trik je bio da prvo ubaci u prvu brzinu ili rikverc, odvrne svećice da ne bi bilo otpora iz kompresora i uporko okreće ručicu sve dok auto ne počne da se kreće napred ili nazad.

Kontakt

Aleksandra Đokić

Direktor marketinga

P +381 11 3072 872

aleksandra.djokic@autocacak.co.rs

ŠKODA AUTO

- › uspešno posluje u ovoj deceniji s Next Level – Škodina Strategy 2030.
- › ima cilj da postane jedan od pet najprodavanijih brendova u Evropi do 2030. s atraktivnom linijom u nižim segmentima i dodatnim e-modelima.
- › pojavljuje se kao vodeći evropski brend na važnim rastućim tržištima kao što su Indija ili Severna Afrika.
- › trenutno svojim kupcima nudi dvanaest serija putničkih vozila: Fabia, Rapid, Scala, Octavia i Superb kao i Kamiq, Karoq, Kodiaq, Enyaq iV, Enyaq Coupé iV, Slavia i Kushaq.
- › u 2021. godini je isporučeno preko 870.000 vozila kupcima širom sveta.
- › član je Volkswagen koncerna već 30 godina. Volkswagen koncern jedan je od najuspešnijih proizvođača vozila na svetu.
- › nezavisno proizvodi i razvija, ne samo vozila, već i komponente kao što su motori i menjači u saradnji sa Grupom.
- › posluje na tri lokacije u Češkoj; ima dodatne proizvodne kapacitete u Kini, Rusiji, Slovačkoj i Indiji prvenstveno kroz partnerstva Grupe, kao i u Ukrajini sa lokalnim partnerom.
- › zapošljava 45.000 ljudi širom sveta i aktivna je na više od 100 tržišta.