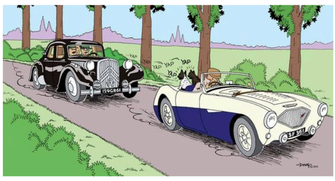

Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

General Manipulators

przez Zbigniew Kluczkowski | 27 października, 2024 — 0 komentarzy

Kierownica ma długą, liczącą około 115 lat historię. Pierwsze automobile kierowano za pomocą drążka, gdyż nie wynaleziono jeszcze przekładni i systemu drążków skrętnych. Gruby drut, który przekładano z jednej na drugą stronę nie był estetyczny a jego obsługa bardzo uciążliwa. Kiedy opracowano „coś", co już można było nazwać układem kierowniczym koło zastąpiło cienki długi drut, przez co „pojazdy bez koni" stały się bardziej praktyczne a z czasem nawet zyskały na urodzie bo koło kierownicy można było dowolnie ozdabiać.

Kierownica, podobnie jak i inne elementy pojazdów, przechodziła powolną ewolucję. Pierwsze koła sterujące (tak też nazywano ten przyrząd) wykonywano z żeliwa. Na początku XX wieku zastąpiono je drewnem lub drewnianą okładziną aż do czasów obecnych, gdzie często wykończona jest plastikiem lub, w droższych modelach, skórą. Kiedyś służyła tylko do kierowania a dziś jest siedliskiem wielu dźwigni i przycisków, w tym również tych, które służą zmianie biegów, włączaniu wycieraczek czy innych przyrządów, których włączniki wcześniej znajdowały się na desce rozdzielczej.

Po kilkudziesięciu latach od wynalezienia, kierownica była już tylko kolejnym, niezbędnym elementem pojazdu. A może ją „czymś" zastąpić? Problem tylko „czym", bo jak inaczej sterować kołami? Na początku lat 50 – tych GM rozpoczęło pracę nad zastosowaniem elektronicznego sterowania samochodem. System ten bezpośrednio przeniesiono z prototypów samolotów. Po pół wieku od wynalazku kierownicy postanowiono wrócić do drążka, ale nadano mu futurystyczną formę. Serce całego układu ukryto pod maską.

Wnętrze prototypu GM z lat 50-tych i komputer sterujący pojazdem (poniżej)

Źródło: ACDelco Connect/Youtube

Rewolucja polegała na tym, że drążek nie był fizycznie połączony z mechanizmami a sterowanie odbywało się w pełni elektrycznie. Ruchy drążka były przetwarzane przez komputer sterujący. Urządzenie wielkości dużego akumulatora, pomimo dość słabych parametrów, działało całkiem sprawnie. Sterowanie było intuicyjne – ruch do przodu oznaczał przyspieszanie, do tyłu – hamowanie, ruch w lewo – skręt w lewo i analogicznie ruch w prawo – skręt w prawo. Drążek umieszczono w miejscu, gdzie w „zwykłym samochodzie" znajduje się lewarek skrzyni biegów.

> **Podobne teksty:** W cieniu Vespy

Deska rozdzielcza samochodu testowego przypominała kokpit samolotu – była pełna zegarów, kontrolek i „zero-jedynkowych" przełączników. Co ciekawe, przed kierowcą pozostawiono centralną część koła kierownicy oraz dźwignię automatycznej przekładni. Niestety nawet pozostawienie seryjnej karoserii i silnika nie obniżyło kosztów całego projektu. Ceny ówczesnych komputerów były na tyle duże, że produkcja seryjna nie była dla GM opłacalna. Prace przerwano, ale opracowany mechanizm pojawił się jeszcze w kilku prototypach.

Po niemal 30 latach od pomysłu GM można było powrócić do tej technologii. W latach 80-tych elektronika była już znacznie tańsza i bardziej precyzyjna. Podobne, ale bardziej zaawansowane urządzenie sterujące opracował Saab. Nowy „Saabolot", którego pokazano w 1988 roku z zewnątrz nie różnił się od standardowego 9000. Samochody Saaba miały lotniczy rodowód (fabryka montowała myśliwce wojskowe), czego przykładem była stacyjka umieszczona w tunelu środkowym i to już wystarczało aby zdobyć kolejnych wiernych klientów.

Producentowi jednak to nie wystarczyło, więc nowy model 9000 wyposażono w system sterowania godny Drakena – samolotu wojskowego produkowanego przez Saaba. Co prawda model eksperymentalny nie posiadał uzbrojenia, ale miejsce kierownicy było „miejscem" już tylko z nazwy. Wyeliminowano wystającą kolumnę kierowniczą i pozostawiono jedynie seryjne zegary. Za to w środkowym tunelu pojawiły się akcesoria znane tylko graczom i w zasadzie tylko oni byli w stanie opanować to urządzenie. Lub nie …

Deska rozdzielcza (kokpit) prototypu Saaba

Źródło: Saab

Manipulator (jak po polsku określa się to urządzenie) umożliwiał przyspieszanie i hamowanie oraz skręcanie kołami. Precyzją nie grzeszył, co było widoczne przy parkowaniu. Wówczas po kilku szybkich ruchach po prostu „gubił się". Każda zmiana pasa czy zawracanie były łatwe, ale nadal nie tak dokładne jak ruch kierownicą. Na zamkniętym odcinku drogi Saab był bezpieczny, ale co z niespodziankami ruchu drogowego lub działaniami hakerów? Tak, o tym już myślano, gdyż rozważano metody przejęcia kontroli nad pojazdem.

> **Podobne teksty:** Przed wojną w warsztacie

Rozwiązanie rodem z filmów science – fiction zachwalano jako krok ku przyszłości. Jednak skutecznie wyperswadował je sam Jeremy Clarkson, który osobiście prowadził ten wynalazek i nie spodobało mu się to, podobnie jak wielu rynkowym „ekspertom". Żaden późniejszy Saab już nigdy nie był tak blisko samolotu. Wielu architektom (największej grupie klientów Saaba) wystarczyła oryginalność w postaci silnika z turbodoładowaniem oraz stacyjki przy dźwigni zmiany biegów. Dla nich nawet ostatnie Saaby były oryginalne.

Ostatecznie prototyp zamknięto w garażach i straszy tam do dnia dzisiejszego. Pomysł niedawno wykorzystano, ale w samochodach dostawczych gdzie służy jako precyzyjne narzędzie manewrowania na krótkich odległościach i przy niewielkiej prędkości, przy czym jest zamontowany … przed fotelem pasażera, co dodatkowo zniechęca maniaków wszelkiej technologii. Pomimo kilku prób odejścia od koła na rzecz „nowoczesności" kierownica ma przed sobą przyszłość i raczej nic jej nie zastąpi.

Visited 10 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: GM, joystick, kierownica, manipulator, sterowaniepojazdem

Nawigacja wpisu

Cichociemna →

Dodaj komentarz

Twój adres email nie zostanie opublikowany. Wymagane pola są oznaczone *

Komentarz *

Nazwa *

Adres email *

Witryna internetowa

Zapamiętaj moje dane w tej przeglądarce podczas pisania kolejnych komentarzy.

Dodaj komentarz

Wyszukiwarka:

Szukaj

Pogoda:

Wyszukuj według kalendarza:

lipiec 2026

P	W	Ś	C	P	S	N
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

« cze

Najnowsze na Youtube:

Popularne na Facebook:

19.07.2026 Czeski błąd I #historiazkołemwtle

Brabus G36, nie 63. Pod maską 6 cylindrów o mocy 231 KM. Mało? W 1990 roku terenówka osiągająca 200 km/h i przyspieszająca do setki w 8 sekund była wyjątkiem. Silnik pochodził z modelu E300, który poddano kilku modyfikacjom.

Polub · Skomentuj · 1

Najnowszy wpis na X:

Komentarze:

StałyCzytelnik - Syn Forda

Najczęściej czytane:

Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś – od…

Halo, dzwonię z samochodu

Polskie przedwojenne motocykle od A do Z

Hmm … UMM …

DNA marki według „Historii …", #41 – Dodge

Tagi:

AlfaRomeo (14) Audi (7) Bentley (9) BMW (24) Bugatti (14) Cadillac (10) cechymarki (43) cenyczęści (7) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (13) DNAmarki (36) felieton (77) Ferrari (20) Fiat (30) Ford (21) Formula1 (7) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (8) Lincoln (6) Mercedes (28) mikrosamochód (6) napędparowy (6) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (8) Peugeot (14) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (12) pojazdywojskowe (14) Porsche (14) pracowniekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (13) reklama (8) rekordyprędkości (12) Renault (14) RollsRoyce (7) Skoda (6) SUV (9) Toyota (14) V8 (6) Volvo (9)

Liczba wyświetleń: 13 106

Wszystkie wpisy: 592