Reklamy

Posłuchaj

0
(0)

Celem niniejszego wpisu jest ukazanie zależności pomiędzy zapaścią Kościoła a zapaścią świata.

Jeśli przyjmiemy, że świat widzialny jest jedynie odbiciem świata niewidzialnego, to negatywne zmiany w świecie nadprzyrodzonym prowadzić muszą do zmian w świecie widzialnym.

I tak zmiana pola grawitacyjnego słońca spowodowałaby zmianę pól grawitacyjnych wszystkich planet naszego systemu słonecznego jak i reszty galaktyki.

Grzech ludzi powoduje zaburzenia sfery duchowej, która w postaci kary Boga spływa ponownie na ludzi. Bóg dopuszcza

katastrofy, demony i grzech. Co się posieje, to się zbiera.

Dlatego autor szuka argumentów na poparcie swojej tezy, o tym, że Sobór, a zwłaszcza ostatnie wydarzenia od rezygnacji Benedykta XVI odbiły się rykoszetem na całym świecie.

Ostatnio znalazł przykład tego rozwoju w świecie, którego nie zna i z którym się dopiero bliżej zaznajamia. Jest to świat motoryzacji, samochodów, techniki i inżynierii pojazdów.

Autor posiada, jak *Renault Megane 3 Grandtour Stop and Go Bose Edition*, wyprodukowane w lutym 2015 roku. Nabył je w roku 2022 i okazało się, że i w tym przypadku Opatrzność Boża okazała się doskonała.

Jak poinformowano go podczasj ostatniej inspekcji technicznej pojazdu, szczęśliwym zbiegiem okoliczności trafił na „ostatnie dobre Renault”, gdyż wszystkie późniejsze modele były i są gorsze.

Negatywny rozwój po roku 2016 dotyczy to nie tylko Renault, ale również pojazdów innych marek. U Mercedesa ten Rubikon zapaści zaczął się nawet już w roku 2012.

Pytając technika, co należałoby w przyszłości ewentualnie kupić, otrzymał odpowiedź:

to i tamto, ale modele sprzed 2016 roku.

Wygląda, że w motoryzacji właśnie po roku 2016 nastąpił mityczny „wiek żelazny”, a wiek złoty przypadał na lata 1980-te i 1990-te. Tamte samochody chodzą do dziś.

Natomiast absolutnie nie poleca się zakupu europejskiego samochodu wyprodukowanego po 2019 roku, gdyż te psują się po pięciu latach. Samochody wyprodukowane wcześniej są trwalsze, lepiej skonstruowane i mniej awaryjne.

Wszystko wskazuje na to, że autor, bez konieczności samochodu w ogóle zmieniać nie będzie.

Jego Renault (obecnie 127.200 km) ma szansę na przejechanie 400.000 km, co o nowo zakupionym Mercedesie, BMW lub Audi powiedzieć nie można, patrz filmik.

Na giełdach znaleźć można jego model z przebiegiem 430.000 km, więc jest to możliwe, o ile blacha wytrzyma. Autor rozwija ambicje samochodowe, o które sam się nie podejrzewał. Dotychczas myślał o zmianie pojazdu po przejechaniu 200.00 km, ale jego apetyt rośnie. Zobaczymy, ile się da.

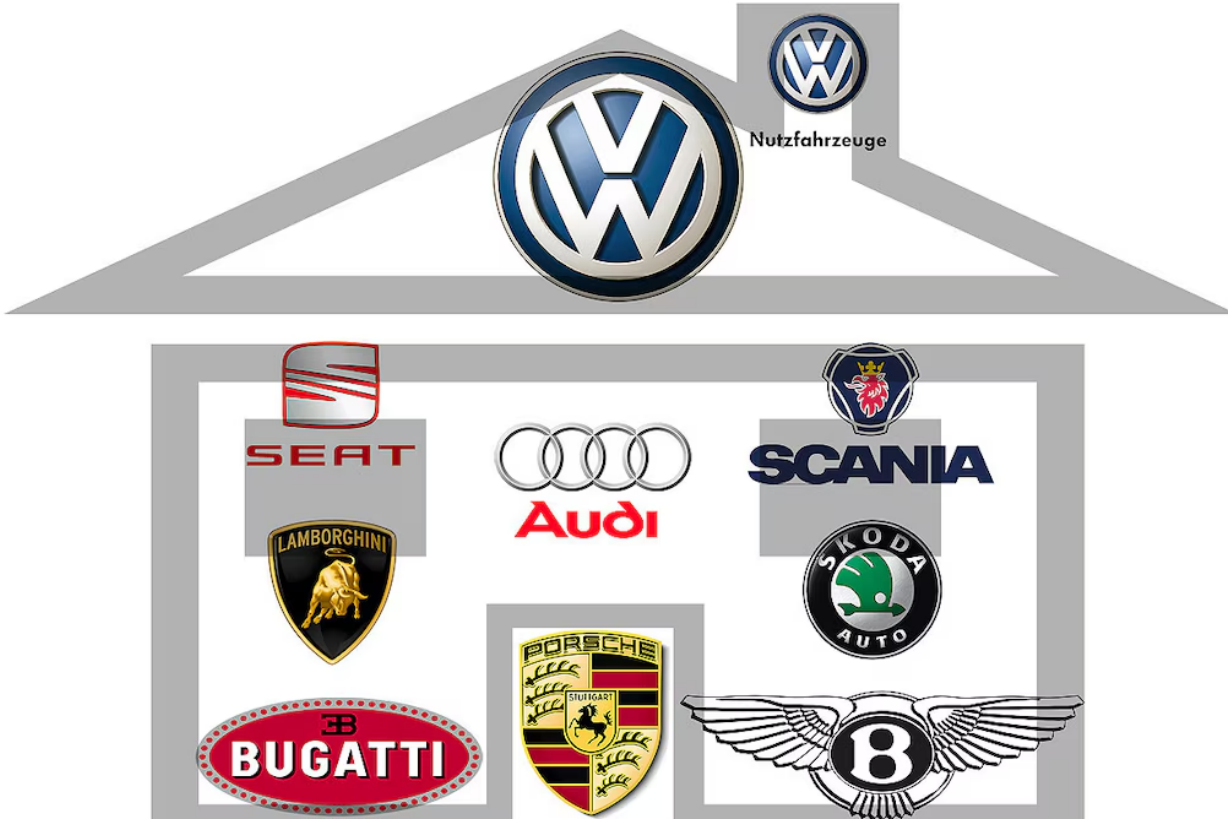
Dlatego ogląda filmiki na youtube, przewiduje kolejne naprawy i zrobił sobie harmonogram kolejnych prac.

Niedawdno wymienił olej skrzyni biegów, niedługo zakładał będzie nowe opony na felgi, czyścił zawór EGR oraz wymieniał płyn hamulcowy i chłodnicy.

Absolutnie robić tego nie musi, jednak uczy się od Japończyków traktujących samochód jak kochanego członka rodziny, co tłumaczy, dlaczego japońskie samochody w Japonii chodzą tak długo.

Jednak nie tylko silniki samochodów europejskich są mniej trwałe. Nowe samochody na terenie Unii są konstruowane tak, by psuły się dokładnie po ustaniu okresu gwarancji.

Producenci są wybitnie cyniczni i dotyczy to tak renomowanych niemieckich marek jak BMW, VW i Mercedes. Zauważmy, że BMW to także MINI i Rolls-Royce, a grupa VW obejmuje następujące marki:



Copyright Mavientura Projects e.K>

Robi to także grupa Stellantis, chociaż z tego źródła jeszcze nic nie wyciekło.


STELLANTIS
CHRYSLER
CITROEN
DODGE
DS AUTOMOBILES
FIAT
Jeep
Maserati
OPEL
RAM
VAUXHALL
Free2move
LEASYS

Informacje o konstruowaniu samochodów tak, by te się w określonym czasie psuły, pochodzą z wycieków dostawców części lub z prezentacji inżynierów danej marki.

Mamy tutaj nowomowę, podobnie jak w posoborowym Kościele, która w pozytywnym świetle przedstawia negatywne zjawiska.

Fakt, że część jest zbudowana i skonstruowana tak, by się psuć określana jest:

- u BMW jako „strategiczny cykl życia komponentów” (Strategischer Lebenszyklus der Bauteile),
- u VW jako „Ekonomiczny punkt naprawy” (Wirtschaftlicher Reparaturpunkt),
- a u Mercedesa jako „trwałość odpowiadająca wymaganiom rynku” (marktgerechte Haltbarkeit)

O tego rodzaju postępowaniu całkiem otwarcie mówił inżynier BMW w 2019 roku na Wiener Motorsymposium w prelekcji pt. „Zoptymalizowana trwałość komponentów dostosowana do wymagań rynku” (Optimierte Bauteilehaltbarkeit für Marktanforderung).

Autora bulwersuje nie tylko proceder, ale i jego nazewnictwo oraz otwartość, z którą się o tym mówi. Ciekawe, jakie demony w ich marketingu pracują, by wymyślić tego rodzaju terminologię na tak haniebne postępki.

Wspomniane postępki nie są też obce VW, gdyż jeden z dostawców tegoż koncernu ujawnił, iż części jego pojazdów dzielą się na trzy części. Zależnie od klasy odznaczaja się:

1. „Żywotnością na okres trwania kampanii” („Kampagnen-Lebensdauer“) – to jest do końca gwarancji.
2. „Ekonomiczną żywotnością” („Ökonomische Lebensdauer“) – to jest do chwili, gdy koszty naprawy wyniosą 40% wartości pojazdu.
3. „Żywotnością techniczną” („Technische Lebensdauer“) – to jest części, które mogłyby wytrzymać dłużej, ale tego nie czynią.

Powyższy filmik (*Die Falle der Garantie*) podaje dokładne przykłady, z którymi można się zapoznać. Autor nigdy nie myślał, że przemysł motoryzacyjny kieruje się bezinteresownością.

Nie przypuszczał jednak, że działa wyraźnie na szkodę swoich klientów. I co ciekawe robi to od niedawna. Już w latach 1980-tych zaczęto przewidywać dokładną trwałość komponentów, ale nikt nie był na tyle cyniczny, by wcielić to w życie.

Produkować z ustalonym okresem ważności można było już dawno, ale w branży monoryzacyjnej tego nie czyniono.

Autor myślał, że kupując rzeczy droższe jest się bezpiecznym przed 'badziewiem’. Ale to podejście się po roku 2016 w kontekście samochodów europejskich nie sprawdza.

Producenci zakładają, że ludzie wymieniać będą samochody co pięć lat i to na pojazdy coraz droższe, zamiast co 20 lat, jak kiedyś. Kiedyś samochody tyle i dłużej wytrzymywały, teraz projektowane są tak, by tego nie robiły.

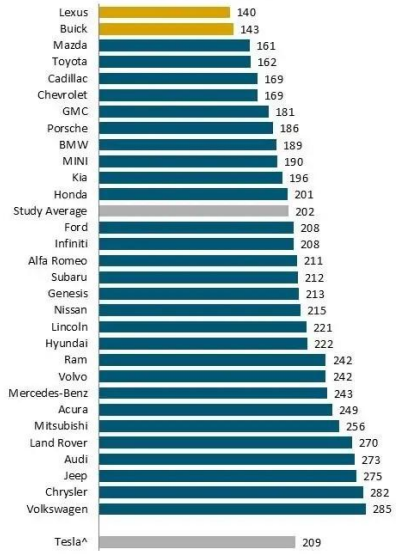
Co ciekawe Azjaci nadal produkują jakość i opisane powyżej problemy u nich nie występują. Japończycy uważają, że sprzedanie klientowi samochodu psującego się byłoby niehonorowe.

Dzięki temu samochody japońskie uchodzą za niezawodne, o czym świadczy prestiżowy ranking J.D.Power obejmujący samochody w USA:

J.D. Power
2025 U.S. Vehicle Dependability Study℠

Brand Ranking

Problems per 100 Vehicles (PP100)



Lexus ranks highest among premium brands and is noted by a gold bar.
Buick ranks highest among mass market brands and is noted by a gold bar.
Note: ^Brand is not rank eligible because it does not meet study award criteria.

Source: J.D. Power 2025 U.S. Vehicle Dependability Study℠

Charts and graphs extracted from this press release for use by the media must be accompanied by a statement identifying J.D. Power as the publisher and the study from which it originated as the source. Rankings are based on numerical scores, and not necessarily on statistical significance. No advertising or other promotional use can be made of the information in this release or J.D. Power survey results without the express prior written consent of J.D. Power.

Z pewnością wyników tych nie można w relacji 1:1 na Europę przenieść, ale tendencja jest podobna. Ale najwyraźniej także Europejczycy do roku 2016 kierowali się jakimiś etycznymi zasadami i nie produkowali gratów.

Przecież Mercedes, BMW i VW to marki premium. Autor żył do niedawna w przekonaniu, że gdy kupi Mercedesa lub BMW pojeździ nim do samej śmierci, tak iż wyższe koszty ewentualnego zakupu mu się zwrócą.

Okazuje się, że nic podobnego. Zepsuje się, gdyż tak został zaprojektowany, o czym świadczą pomstujące wpisy na forach. To samo dotyczy BMW, który wprowadził plastikową pompę wodną powodującą awarię całego silnika, który jako taki został źle zaprojektowany.

Kupując obecnie samochód, trzeba patrzeć na rocznik i miesiąc oraz dokładne dane motoru. Gdy kupimy nie to, jesteśmy skazani na porażkę i sami sobie winni.

Przy złej konstrukcji żadna pielęgnacja nam nie pomoże. Oczywiście można samodzielnie wymieniać części, zanim się zepsują, ale kto zechce to robić przy nowym samochodzie?

Najnowsze modele BMW, Mercedesa i Audi są konstruowane tak, że wymiana jednej części zakłada wymontowanie całego motoru, co zakłada dźwig i kilkanaście roboczogodzin. Kiedyś myślano o kliencie, teraz też, tyle że odwrotnie. Klient jest wrogiem producenta, którego trzeba zwalczać.

Producenci kierują się mądrością kurtyzan opisanych przez Balzaca i nie tylko, że klient źle traktowany i płacący grube pieniądze na takie traktowanie się godzi, płaci więcej i wraca po więcej. Najwyraźniej masochizm wśród właścicieli samochodów jest szeroko rozpowszechniony.

Autora dziwi jednak okoliczność, że ta zmiana mentalności nastąpiła stosunkowo niedawno i zdaje się być pozbawiona jasnej przyczyny.

Przecież Merdeces od swoich początków w 1926 jest spółką akcyjną, więc jako taki skazany do generowania zysków.

Przepisy Unii Europejskiej tego nie powodują, bo nawet nie wszyscy europejscy producenci tak czynią, patrz Renault ani też producenci amerykańscy lub azjatyccy sprzedający w Europie.

Jakie są przyczyny?

Grzech pierworodny jest dawny, chciwość ludzka też, konkurencja ostra. Jeszcze w latach 2001-2016 VW produkował Phaetona – mistrzostwo inżynierii, który miał przetrwać wieczność.

Dlaczego do roku 2016 chciano produkować samochody, które miały trwać, cieszyć i napełniać dumą ich właścicieli, a

następnie tego zaprzestano?

Przecież tego rodzaju podejście warunkuje typu ludzkie, które w danej branży pracują. Czy każdy inżynier chce tworzyć coś, co ma się zepsuć i spowodować możliwie wielkie szkody?

Przecież to szkoła sabotażu, nie budowy maszyn. Skąd ta pewność, że ludzie się nie dowiedzą i przestaną to kupować? Czy nie jest to piłowanie gałęzi, na której się siedzi? Przecież produkcją samochodów zwykle zajmują się ludzie, którzy samochody lubią i nawet się z daną marką utożsamiają. Skąd ta zmiana.

Jest to jakieś zaślepienie złem, za którym najwyraźniej podążają wszyscy. Najwyraźniej doszło do jakiegoś porozumienia kartelowego, inaczej tylu producentów nie mogłoby sobie na takie zachowanie pozwalać.

A co mieliśmy w roku 2016?

Amoris Laetitia i apostazję Kościoła. Herezja wpłynęła do magisterium zakładając, że Bergoglio był papieżem. A zakładając, że nim nie był, nikt heretyka nie powstrzymał.

Zauważmy, że najpierw była Pachamama (2019) w następnie lockdown i pandemia, prawdziwa lub nie. Autorowi trochę słabo

robi się, gdy myśli, jaka kara spotka nas wszystkich za *Fiducia supplicans*, ostatnią pielgrzymkę homoseksualistów do Rzymu lub za błogosławienie związków homoseksualnych, tam gdzie ma to miejsce.

To dosłownie grzechy wołające o pomstę do nieba, a niebo się zemści. Tego rodzaju produkowanie wadliwych samochodów też w sumie do tego należy, chociaż go w oficjalnym spisie nie ma.

Świat dosłownie stracił kompas moralny, honor i poczucie własnej wartości. Czy inżynierowie BWM czy Mercedesa odchodzą lub piją, gdy zmusza się ich do takich rzeczy?

Czy sami innymi autami jeżdżą? Czy jest to wrogie przejęcie Chińczyków, którzy tylko na to czekają aż klienci rzucą się na ich samochody?

Autor nie wie, jak dalece sprawy, o których pisze, są powszechnie znane, poza obszarem warsztatowym. On tego nie wiedział i jest zbulwersowany tym, że inżynierowie myślą jak kryminaliści.

Klient nie płaci raz i ma, ale płaci cały czas i niczego nue ma. Jest spora grupa konsumentów pragnących samochodu prostego, „bez komputera”, który na nich „nie donosi”. Może faktycznie chodzi o ciągła inwigilację, jak w Chinach?

Napiszemy mema, albo taki wpis, podpadniemy i samochów nam się sam za karę wyłączy aż przeprosimy. Ale dlaczego tak kryminalne myślenie dopiero teraz przedostało się do tych koncernów?

Przecież odsetek psychopatów w populacji jest stały. Najwyraźniej coś ich dotychczas hamowało, najwyraźniej resztki łaski.

Być może dożyjemy czasów, gdy samochody starsze i używane będą droższe od nowszych, których nikt nie zechce kupić.

Chcesz czytać wszystko?

Wykup abonament.



[redacted]

Kartą, paypalem lub bezpośrednim przelewem.

Datki

Jak podobał Ci się ten wpis?

Kliknij na gwiazdkę, by go ocenić!

Action: process_rati Post ID: 154339 Post Nonce: fe1dc1e787 ○ ☆ ○ ☆ ○ ☆ ○ ☆ ○ ☆
Processing your rating...
Średnia ocena {{avgRating}} / 5. Policzone głosy: {{voteCount}}
{{successMsg}} {{#errorMsg}} {{.}} {{/errorMsg}}

There was an error rating this post!

Średnia ocena 0 / 5. Policzone głosy: 0

Jeszcze bez oceny. Bądź pierwszy!

- Sakramentalia (2 z 18). Teologiczne podstawy: Wpływ demona na ludzi.

  Data
  5 września 2018
  W odniesieniu do
  Czym są sakramentalia?

- Sakramentalia (3 z 18). Teologiczne podstawy: Wpływ demonów na ludzi.

  Data
  25 sierpnia 2017
  W odniesieniu do

Demonologia

- Sakramentalia (4 z 18). Teologiczne podstawy: Świat a zły duch.

Data
29 sierpnia 2017
W odniesieniu do
Sakramentalia