

Bezpieczeństwo
sieci WiFi str
4

Pierwszy na
świecie samochód
elektryczny str
2

Michał Szuster
mistrzem
Europy! str
6

taxi

PASAŻER

Dodatek dla podróżujących mężczyzn



Pierwszy na świecie samochód elektryczny w przystępnej cenie?

CZY TO MOŻLIWE? TAK! NISSAN MOTOR CO., LTD. ZAPREZENTOWAŁ 2 SIERPNIA W JOKOHAMIE MODEL NISSAN LEAF - PIERWSZY NA ŚWIECIE SAMOCHÓD O ZEROWEJ EMISJI, OFEROWANY W PRZYSTĘPNEJ CENIE. NISSAN LEAF, ZAPROJEKTOWANY SPECJALNIE POD KĄTEM NAPĘDU ZASILANEGO AKUMULATOREM LITOWO-JONOWYM, JEST HATCHBACKIEM ŚREDNIEJ WIELKOŚCI Z WYGODNYMI MIEJSCAMI DLA PIĘCIU OSÓB. ZASIĘG SAMOCHODU WYNOŚI PONAD 160 KILOMETRÓW, CO ODPOWIADA POTRZEBOM KONSUMENTÓW EKSPLOATUJĄCYCH TAKI POJAZD W REALNYCH WARUNKACH.



NISSAN LEAF

Pojazd, którego rynkową premierę w Japonii, USA i Europie zaplanowano na koniec 2010 roku, rozpoczyna nową erę mobilności – erę zerowej emisji. Samochód jest realizacją wizji Nissana zakładającej radykalną transformację oraz owocem prowadzonych od kilkudziesięciu lat inwestycji i badań. - Nissan LEAF to olbrzymie osiągnięcie,

z którego wszyscy pracownicy Nissana mogą być bardzo dumni – mówi Prezes i Dyrektor Naczelny Nissana Carlos Ghosn. - Ogrom włożonej pracy wreszcie przyniósł realne efekty w postaci nadającego się do normalnej eksploatacji samochodu o zerowej, a nie tylko obniżonej emisji. To pierwszy etap fascynującej podróży – dla ludzi na całym świecie, dla Nissana i dla branży.

NAJWAŻNIEJSZE CECHY MODELU LEAF TO MIĘDZY INNYMI:

- 1) Zespół napędowy i platforma o zerowej emisji
- 2) Przystępna cena
- 3) Wyraziste wzornictwo
- 4) Zasięg pozwalający na eksploatację w realnych warunkach – 160 km (100 mil)
- 5) Connected Mobility: zaawansowany system inteligentnego transportu (IT)

Inauguracja nowej ery w historii Nissana i nowej ery w mobilności

Konstruktorzy i projektanci Nissana LEAF starali się opracować pojazd, który mógłby być oferowany w przystępnej cenie i nadawałby się do codziennej eksploatacji, czyniąc Nissana liderem mobilności w erze zerowej emisji. W celu zapewnienia komfortu, przestronności i dużej pojemności bagażnika w Nissanie LEAF zastosowano zupełnie nową konstrukcję podwozia i nadwozia. -Naszym zadaniem było skonstruowanie pierwszego na świecie pojazdu elektrycznego średniej wielkości, który byłby w zasięgu możliwości finansowych kierowców oraz z którego chętnie by oni korzystali. I taki właśnie pojazd stworzyliśmy. Niepowtarzalna sylwetka nadwozia identyfikuje nie tylko sam model, ale także jego właściciela – uczestnika nowej ery mobilności z zerową emisją - mówi Masato INOUE, Główny Projektant Produktu.

MOBILNOŚĆ Z ZEROWĄ EMISJĄ

Nissan LEAF jest napędzany akumulatorami litowo-jonowymi o laminowanej konstrukcji, generującymi moc ponad 90 kW, natomiast sam silnik elektryczny rozwija moc 80 kW i maksymalny moment obrotowy 280 Nm. Takie parametry zapewniają znakomitą elastyczność

i przyjemność z jazdy, do jakiej konsumenci przyzwyczaili się w przypadku pojazdów z tradycyjnym napędem benzynowym. Inaczej niż w pojazdach z silnikami spalinowymi, w modelu Nissan LEAF nie ma rury wydechowej, która emitowałaby CO₂ i inne gazy cieplarniane. Połączenie układu umożliwiającego hamowanie z odzyskiem energii oraz innowacyjnego akumulatora litowo-jonowego o konstrukcji laminowanej pozwala uzyskać zasięg ponad 160 kilometrów (100 mil) po pełnym naładowaniu* (* wg amerykańskiego standardu LA4 mode). Kompleksowe badania konsumentów wykazały, że taki zasięg zaspokaja wymagania związane z codzienną eksploatacją pojazdu w przypadku ponad 70% konsumentów na świecie, którzy korzystają z samochodów. Ładowanie akumulatora pojazdu jest łatwe i niekopotliwe. Szybka ładowarka umożliwia naładowanie akumulatora w 80% w ciągu zaledwie 30 minut. Pełne ładowanie za pomocą ładowarki domowej zasilanej napięciem 200 V zajmuje około 8 godzin, czyli tyle samo ile nocny sen przeciętnego użytkownika.

SAMOCHÓD PRZYSTOSOWANY DO REALNEJ EKSPLOATACJI

Konstruktorzy i projektanci Nissana LEAF starali się opracować pojazd, który mógłby być oferowany w przystępnej cenie i nadawałby się do codziennej eksploatacji, czyniąc Nissana liderem mobilności w erze zerowej emisji. W celu zapewnienia komfortu, przestronności i dużej pojemności bagażnika w Nissanie LEAF zastosowano zupełnie nową konstrukcję podwozia

i nadwozia. - Naszym zadaniem było skonstruowanie pierwszego na świecie pojazdu elektrycznego średniej wielkości, który byłby w zasięgu możliwości finansowych kierowców oraz z którego chętnie by oni korzystali. I taki właśnie pojazd stworzyliśmy. Niepowtarzalna sylwetka nadwozia identyfikuje nie tylko sam model, ale także jego właściciela – uczestnika nowej ery mobilności z zerową emisją - powiedział Masato INOUE, Główny Projektant Produktu.

NISSAN LEAF – specyfikacja

Wymiary	
Długość:	4445 mm
Szerokość:	1770 mm
Wysokość:	1550 mm
Rozstaw osi:	2700 mm

OSIĄGI	
Zasięg:	ponad 160 km/100mil (wg standardu US LA4)
Prędkość maks. (km/h):	ponad 140 km/h (ponad 90 mph)

SILNIK	
Typ: silnik zasilany prądem zmiennym	
Moc maks. (kW): 80 kW	
Maks. moment obrotowy (Nm): 280 Nm	

AKUMULATOR	
Typ: litowo-jonowy, o konstrukcji laminowanej	
Pojemność całkowita (kWh): 24	
Moc (kW): ponad 90	
Gęstość energetyczna (Wh/kg): 140	
Gęstość mocy (kW/kg): 2,5	
Liczba modułów: 48	
Czas ładowania:	- szybka ładowarka DC 50 kW (o do 80%): poniżej 30 min; - ładowarka domowa AC200V: poniżej 8 godzin

Miejsce zainstalowania akumulatora:
pod fotelami i podłogą



Bezpieczeństwo sieci WiFi w Polsce

KASPERSKY LAB, PRODUCENT ROZWIĄZAŃ SŁUŻĄCYCH DO OCHRONY DANYCH, OPUBLIKOWAŁ NOWY ARTYKUŁ POŚWIĘCONY BEZPIECZEŃSTWU SIECI BEZPRZEWODOWYCH WIFI W WARSZAWIE.

Badanie polegało na wyszukiwaniu dostępnych lokalnie sieci bezprzewodowych i analizowaniu ich pod kątem zabezpieczeń (bez naruszania prywatności właścicieli sieci). Analiza opierała się zatem na sprawdzaniu typu zabezpieczeń, a nie ich łamaniu.

Podczas przeprowadzania badania nie zostały złamane zabezpieczenia żadnej sieci. Nazwy sieci i ich dokładna lokalizacja nie zostały nigdzie ujawnione, żadne dane nie zostały zgromadzone

ani też nie były przetwarzane. W Warszawie przebadanych zostało ponad 3 000 sieci bezprzewodowych. Wszystkie zostały znalezione podczas jazdy samochodem i spaceru. Łączna długość trasy wyniosła 23 km, w tym 2 km spaceru.

PRĘDKOŚCI TRANSMISJI DANYCH I PRODUCENCI SPRZĘTU

Niemal dokładnie dwa lata temu analitycy z Kaspersky Lab badali już stan zabezpie-

czeń sieci WiFi w Warszawie (<http://www.viruslist.pl/analysis.html?newsid=423>). Można więc niektóre dane porównać z najnowszymi zestawieniami. Na pierwszy ogień idą prędkości z jakimi działały znalezione sieci. Jak się okazało spadła liczba sieci o niewielkiej prędkości (11 i 18 Mbit). Wzrosła za to liczba sieci 54 Mbit (z 14% do 22%). Jeżeli porównać wyniki do przebadanego wcześniej już Torunia, łatwo można zauważyć uderzające podobieństwo.

Rysuje się powoli ogólnopolska tendencja co do szybkości sieci. Nie może być przypadkowy fakt, że w dwóch odległych od siebie miastach, procentowo tyle samo użytkowników używa konkretnych prędkości. W Warszawie nieco mniej jest używanych najwolniejszych sieci (11 Mbit), co przekłada się na wzrost najszybszych (54 Mbit). Pozostałe prędkości są zbliżone do tych z Torunia. W stolicy pod względem szybkości transmisji danych nie można było zdefiniować niespełna 3% sieci.

BEZPIECZEŃSTWO TRANSMISJI DANYCH

Niestety w raporcie sprzed dwóch lat istnieje podział jedynie na sieci z włączonym szyfrowaniem WEP oraz sieci nieszyfrowane. Trudno będzie się więc odnieść do tego wykresu, mając trzy zmienne. Dwa lata temu bez szyfrowania było 42% wykrytych sieci, obecnie liczba ta jest dwa razy mniejsza. W stosunku do Torunia widać podobieństwo, jeżeli chodzi o sieci całkowicie niezabezpieczone. Praktycznie co piąta sieć nie stosuje żadnego algorytmu szyfrowania. Jeżeli zaś chodzi o szyfrowanie WEP to stosuje się go o wiele mniej niż w grodzie Kopernika. Większość mieszkańców Warszawy używa najlepszego szyfrowania, czyli WPA. Przypomnę tutaj, że WEP stosowany w nieco ponad 1/4 sieci, jest już algorytmem przestarzałym i pełnym niedoskonałości. Złamanie klucza WEP zajmuje jedynie chwilę i nie wymaga fachowej wiedzy. Nie ma też znaczenia długość zastosowanego klucza (wszystkie używają wektora inicjującego o tej samej długości 24 bitów).

TYPY SIECI BEZPRZEWODOWYCH

W stosunku do badania sprzed dwóch lat spadła liczba punktów typu Ad-hoc. Możliwe, że wpływ na to miała zmiana trasy. Zatem podobnie jak w Toruniu, mamy jedynie 1% (dokładnie 1,28%) sieci typu Ad-hoc, pozostałe to Access Pointy.

NAZWY SIECI

Ostatnim zestawieniem dla sieci bezprzewodowych są nazwy sieci ze względu na dostawców internetowych. Ponownie niektóre dane są identyczne jak te z Torunia. Użytkowników Neostrady, którzy pozostawili swoje sieci z domyślną nazwą jest tylko 12%. Netia to niespełna 1%, nazwa default pojawiła się w 1,25% przypadków.

BADANIE BLUETOOTH

Zestawienie dla Warszawy zawiera także wyniki badania urządzeń (głównie telefonów komórkowych), z włączoną komunikacją Bluetooth. Badanie było przeprowadzone w jednym z warszawskich centrów handlowych. Niepokojącym faktem jest posiadanie włączonego Bluetootha przez tak dużo osób. W ciągu 15-20 minut udało się zlokalizować blisko 200 takich urządzeń. Nie było przy tym potrzeby ruszania się z miejsca, klienci centrum handlowego sami się przemieszczali. W porównaniu z badaniem sprzed dwóch lat, nie zmieniła się prawie wcale liczba telefonów komórkowych z włączonym Bluetoothem, wzrosła za to liczba używanych smartfonów. Czasami pojawiały się bardziej egzotyczne urządzenia jak HiFi, należy jednak pamiętać, że sklepy w centrach handlowych

korzystają z własnego nagłośnienia, które również może posiadać komunikację Bluetooth. Należy pamiętać, że zwłaszcza smartfony w trybie widocznym dla wszystkich są narażone na różnego typu ataki. Najczęściej są to bluesnarf oraz bluebug. Niektóre typy robaków komórkowych także wykorzystują Bluetooth do infekowania nowych urządzeń (przykładowo robaki Lasco, Comwar).

PODSUMOWANIE

Podsumowując całe badanie można powiedzieć, że stan bezpieczeństwa WiFi w Warszawie jest naprawdę dobry. Nie wiadomo jak wypadnie na tle innych miast, jednak w porównaniu z przebadanym już Toruniem bezpieczeństwo sieci bezprzewodowych w stolicy prezentuje się lepiej. Ponad połowa przebadanych sieci korzystała z szyfrowania WPA, co jest bardzo dobrym podejściem do kwestii bezpieczeństwa informacji. Co prawda transmisja danych w tych sieciach jest stosunkowo wolna, ale w porównaniu do poprzedniego badania dla tego miasta widać duży skok w obsługiwanych technologiach. Odrębną kwestią pozostają urządzenia podatne na ataki Bluetooth. Urządzeń takich będzie przybywać, a te wyposażone w system operacyjny (smartfony) są w szczególności narażone na nieprzyjemne skutki infekcji np. robakiem łączącym z numerami o podwyższonej płatności. Pozostaje mieć nadzieję, że przy kolejnym badaniu zarówno sieci bezprzewodowe jak i urządzenia z modułem Bluetooth zaprezentują się jeszcze lepiej.

Źródło: Kaspersky Lab

Michał Szuster mistrzem Europy!



MICHAŁ SZUSTER, JADĄCY YAMAHAŃ YZ250F WYWALCZYŁ TYTUŁ MISTRZA EUROPY W MOTOCYKLOWYCH RAJDACH ENDURO. ZNAKOMITĄ FORMĘ W CAŁYM SEZONIE LIDER YAMAHA SELF SZUSTER RACING TEAM PRZYPIECZĘTOWAŁ W MINIONY WEEKEND PODCZAS FINAŁOWEJ RUNDY EUROPEAN ENDURO CHAMPIONSHIP, ROZEGRANEJ WE WŁOSKIEJ MIEJSCOWOŚCI CASTIGLION FIORENTINO.





W pierwszym dniu zawodów Michał zwyciężył zarówno w swojej klasie E1, jak i klasyfikacji generalnej. W sobotę również wygrał w swojej klasie, a równocześnie był czwarty w „generalce”, natomiast w kończącym rywalizację o tytuły mistrzów Starego Kontynentu motocrossie, wywalczył piątą lokatę. Wyniki te dały mi pierwsze lokaty w łącznej klasyfikacji European Enduro Cham-

pionship, zarówno w klasie E1, jak i w klasyfikacji generalnej ME! Tytuł mistrza Europy seniorów to największy w dotychczasowej karierze sukces lidera „Yamaha Self Szuster Racing Team”.

- Przed dwoma laty byłem drugi w klasyfikacji generalnej mistrzostw Europy, jednak zwycięstwo smakuje zupełnie inaczej. Wprawdzie sezon jeszcze się nie zakończył, bo przede mną

jeszcze Sześciodniówka w Portugalii, ale już teraz można powiedzieć, że założony wcześniej plan wykonałem w stu procentach. Tytuły mistrza Europy oraz Polski, zarówno w generalce, jak w klasie, to maksimum o jakie mogłem powalczyć. Na pewno nie byłoby tego sukcesu bez wsparcia sponsorów i licznych sprzymierzeńców, jakich udało się zgromadzić wokół Yamaha Self Szuster Reging Team, na czele z firmami Yamaha, Self oraz Olek Motocykle. Cieszę się, że nie zawiodłem pokładanych we mnie oczekiwań – skomentował mistrz Europy seniorów 2009 w motocyklowych rajdach enduro, Michał Szuster.





taxi **PASAŻER**

Dodatek dla podróżujących mężczyzn

Dodatek dla podróżujących kobiet

PASAZERKA

taxi

