

Oferta specjalna!

Urządzenia do geometrii typu FWA



Oferta specjalna na wybrane urządzenia do kontroli geometrii zawieszenia:

- ▶ FWA 4630 S40: kompletny zestaw w technologii pasywnej 3D. Cena promocyjna: 59.900 PLN netto*
- ▶ FWA 4335: system 6-czujnikowy, wersja bezprzewodowa CCD z czujnikami kompensacji bicia obręczy. Cena specjalna: 29900 PLN netto*
- ▶ FWA 4435: system 8-czujnikowy, wersja bezprzewodowa CCD z czujnikami kompensacji bicia obręczy w cenie specjalnej 36900 PLN netto*

*) Okres trwania akcji: do 16.12.2012. Ilość sztuk ograniczona



BOSCH
Technologia bliżej nas

Autonaprawa

www.e-autonaprawa.pl

Adres redakcji:

pl. Nowy Targ 28/16
50-141 Wrocław
faks 71 343 35 41
autonaprawa@technotransfer.pl
www.technotransfer.pl

Redaktor naczelny:

Marian Kozłowski
m.kozlowski@technotransfer.pl

Sekretarz redakcji:

Bogusława Krzczanowicz
tel. 71 712 57 95
b.krzczanowicz@technotransfer.pl

Redakcja:

Karolina Kozłowska
tel. 510 66 39 55
k.kozlowska@technotransfer.pl
Adam Rudziński
tel. 71 712 57 96
a.rudzinski@technotransfer.pl

Stali współpracownicy:

Andrzej Kowalewski, Zenon Majkut,
Ewa Rozpędowska, Leszek A. Stricker,
Toni Seidel, Tomasz Szulc, KrzaQ

Marketing i reklama:

Małgorzata Salamaga-Borysenko
tel. 71 733 67 56
m.salamaga@technotransfer.pl
Piotr Wojniusz
tel. 71 712 57 96
p.wojniusz@technotransfer.pl

Prenumerata:

tel. 71 712 57 95
prenumerata@technotransfer.pl

Opracowanie graficzne i skład:

Taurus CD
tel. 71 712 57 98

Wydawca:

Wydawnictwo Technotransfer



Druk i oprawa:

Delta Wrocław

Wszelkie prawa zastrzeżone. Przedruk materiałów wyłącznie za zgodą redakcji. Materiałów niezamówionych redakcja nie zwraca. Zastrzegamy sobie prawo do skrótów i redakcyjnego opracowania tekstów przyjętych do druku. Redakcja nie bierze odpowiedzialności za treść reklam i ogłoszeń.

Zdjęcia na okładce:

Syntheticlubricants, CTS



Rozdroże

Zajęci mozolnym rozwiązywaniem pilnych powszednich problemów, rzadko mamy czas i okazję do racjonalnych przemyśleń na temat generalnej przyszłości światowej motoryzacji, znajdującej się obecnie na dość zawitym rozdrożu.

Czy kierunki jej technicznego rozwoju nadal będzie wytyczać ewolucyjne podnoszenie sprawności klasycznych silników spalinowych? Przemawia za tym konieczność ochrony środowiska i wyczerpujących się zasobów ropy naftowej.

Z drugiej jednak strony, samochodów na świecie będzie wciąż przybywać, i to nie w regionach o bogatych tradycjach motoryzacyjnych, gdzie mamy już do czynienia z nasyceniem rynków, lecz Chinach, Indiach, Brazylii, Rosji i innych państwach wcześniej pod tym względem wyraźnie zapóźnionych. Tam zaś wzmożony popyt dotyczyć będzie głównie pojazdów tańszych, lecz ekologicznie bardziej uciążliwych.

Tam, gdzie trudno tu liczyć na skuteczne wprowadzenie rygorystycznych norm emisji spalin, ochronną barierą okazać się może stały i raczej nieodwracalny wzrost cen tradycyjnych paliw. To zaś z kolei może w mniej zamożnych społecznościach spowodować upowszechnienie się i techniczny rozwój tzw. napędów alternatywnych w niespotykanej dotychczas skali. Jeśli tak się stanie, to nowa era, odznaczająca się dominacją pojazdów elektrycznych, biopaliwowych lub gazowych, ma szansę pojawić się w dziejach światowej motoryzacji z najmniej dotychczas oczekiwanej strony.

Pierwsze na świecie samochody powstały w Europie, ponieważ tylko tu istniała stosunkowo gęsta sieć utwardzonych traktów. Już jednak w Stanach Zjednoczonych zależność ta przybrała kierunek odwrotny i po pionierskich, dziwacznych konstrukcjach pojazdów dostosowywanych do gruntowych szlaków i bezdroży szybko nadszedł czas budowy nowoczesnych dróg dla samochodów. Do podobnego stanu trzeba było w tej samej epoce doprowadzać ich stare europejskie odpowiedniki, a kiedy i to okazało się niewystarczające, narodziła się koncepcja autostrad i miejskich obwodnic.

W Polsce trwają wciąż mozolne usiłowania likwidacji inwestycyjnych zapóźnień w tym zakresie. Wiąże się z nimi wielkie nadzieje w przeświadczeniu, iż to właśnie taki rodzaj drogowej infrastruktury tworzy nowoczesną cywilizację. Z doświadczeń państw, które ten rozwojowy etap mają już za sobą, wynika jednak, że nie jest to radykalne rozwiązanie wszystkich dotychczasowych problemów komunikacyjnych do końca, a w dodatku też tworzy i nasila nowe.

Poszerzanie zatłoczonych autostrad przez dodawanie kolejnych pasów przynosi jedynie krótkotrwałą poprawę płynności ruchu. Podobnie ma się sprawa ze skutkami budowy obwodnic – same się szybko zapelniają, a obciążenie omijanych przez nie wielkomiejskich ulic powraca do poprzedniego stanu, chociaż samochodów w danym regionie już raczej nie przybywa. Wyjaśnienie tej zagadki jest proste: nie na samym jeźdźeniu polega ta motoryzacyjna cywilizacja, lecz na tym, by się skąd dokądś przemieszczać.

Cele tych podróży stają się tym bardziej atrakcyjne, im łatwiej jest do nich dojechać z coraz dalszych odległości. Z tego wynika pogłębiająca się sprzeczność w rozwoju wielkich aglomeracji zamykających przed samochodami swe rozległe centra, co ich atrakcyjność wyraźnie obniża. W dalszej perspektywie może to doprowadzić albo do poważnych geograficznych zmian, albo do opracowania innej, niż motoryzacyjna, koncepcji pokonywania przestrzeni.

Marian Kozłowski

Marian Kozłowski