

Tak dobre jak nowe: regenerowane wtryskiwacze Common Rail Bosch eXchange

Jakość wyposażenia oryginalnego
dzięki seryjnej regeneracji fabrycznej

Oryginalna jakość Bosch
Wszystkie elementy
są wymieniane na nowe
w 100% jakości Bosch

Wyjątkowa niezawodność
i długi okres eksploatacji
– dzięki wieloletniemu
doświadczeniu firmy Bosch

Tak dobre, jak nowe
części – **gwarancja**
taka jak dla nowych
produktów

Najwyższe standardy jakości:
Testy jakości identyczne jak
dla nowych części



Bosch eXchange to 100% pewna jakość. Program wymiany części zamiennych na regenerowane fabrycznie – Bosch eXchange – obejmuje ponad 1000 produktów do dieslowskich układów wtryskowych. Bosch eXchange to rozwiązanie korzystne dla warsztatów samochodowych. Seryjna regeneracja części ma miejsce w specjalnie certyfikowanych zakładach Bosch. Rezultat jest wyjątkowy - regenerowane produkty Bosch eXchange z gwarancją taką jak na nowe części.



BOSCH
Technologia bliżej nas

Autonaprawa

www.e-autonaprawa.pl

Adres redakcji:

pl. Nowy Targ 28/14

50-141 Wrocław

tel. 71 715 77 95

faks 71 343 35 41

autonaprawa@technotransfer.pl

www.technotransfer.pl

Numer rachunku bankowego:

03 1140 2004 0000 3102 5467 9483

Redaktor naczelny:

Marian Kozłowski

m.kozlowski@technotransfer.pl

Sekretarz redakcji:

Bogusława Krzczanowicz

b.krzczanowicz@technotransfer.pl

Redaktor:

Romuald Gnitecki

r.gnitecki@technotransfer.pl

Serwis e-autonaprawa.pl:

Adam Rudziński

a.rudzinski@technotransfer.pl

Stali współpracownicy:

Jacek Jabłoński, Andrzej Kowalewski,

Hubert Kwarta, Zenon Majkut,

Ewa Rozpędowska, Leszek A. Stricker,

Tomasz Szulc, KrzaQ

Marketing i reklama:

Małgorzata Salamaga-Borysenko

tel. 71 733 67 56

m.salamaga@technotransfer.pl

Przemysław Krzczanowicz

tel. 71 715 77 96

p.krzczanowicz@technotransfer.pl

Prenumerata:

tel. 71 715 77 95

prenumerata@technotransfer.pl

Opracowanie graficzne i skład:

Taurus CD

tel. 71 715 77 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:

Hyundai, Airstal



Znaki

Nie ma dziś zbyt wielu powodów, by w trakcie drogowych podróży oglądać dokładnie centra prowincjonalnych miasteczek, chociaż od najdawniejszych czasów to one właśnie stanowiły najlepszy wskaźnik ogólnej kondycji kraju i służyły praktycznej wygodzie wędrowców. Jeszcze w przypadających w Polsce na przelot lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych ubiegłego wieku początkach masowej motoryzacji nie miała ona własnego zaplecza z wyjątkiem rzadkich stacji benzynowych. Sklepy, hotele, gastronomia, nawet samochodowe warsztaty zaspokajały nie tylko lokalne potrzeby, lecz także na równych prawach korzystały z nich przejezdni.

Doświadczony podróżnik musiał zatem znać ich niepowtarzalną specyfikę, rozwijaną stopniowo w czasach pomyślności, rujnowaną gwałtownie przez wojny i niszczącą wolno w okresach gospodarczych niepowodzeń. Starczało jednak ludzkiej pamięci, by w tej pogmatwanej zabudowie już po kilku przejazdach bezbłędnie znaleźć piekarnię, rzeźnię, powroźnika... Wszystko to trwało bowiem niezmiennie na swych tradycyjnych miejscach.

Nawet epoka PRL, mimo upaństwowienia handlu i rzemiosła, nie przekształciła radykalnie małomiasteczkowych krajobrazów. Jedyne indywidualne, prywatne szyldy wymieniono na standardowe potwierdzenia ich przynależności do jakichś geosów, peesosów itd., co nie miało dla klientów istotnego znaczenia. O wiele bardziej liczył się powszechnie rosnący deficyt towarów i usług. Potem pojawiły się tu i ówdzie jednakowe i pustawe wszędzie wielobranżowe pawilony, kontrastujące nieprzyjemnie z porządkiem starej zabudowy.

Powrót wolnego rynku i prywatnej przedsiębiorczości budził nadzieję na odrodzenie i modernizację pierwotnych form handlowo-usługowej działalności. Nastąpił jednak w jego efekcie wielki wysyp placówek wprawdzie indywidualnych, lecz niemal identycznych pod względem swego spożywczo-mięsno-monopolowego asortymentu. W tej właśnie rozwojowej fazie wędrowni klienci zaczęli tracić z nimi bezpośrednie kontakty, gdyż coraz częściej omijają je z daleka ostoję ekranami obwodnice albo ruch tranzytowy tak się wśród nich piętrzy, iż cenić tu można najwyższą względną łatwość szybkiego przejazdu.

Mijając takie miasteczka-zawalidrogi, podróżni utwierdzali się w przeświadczeniu, że nic ciekawego się w nich nie dzieje. Przeoczyli więc etap, w którym ten nowy, monotony ład gospodarczy zniszczony został niemal doszczętnie przez zajadłą konkurencję wzajemną, a jeszcze bardziej przez gęstniejące sieci prowincjonalnych marketów.

Teraz przypadkowy obserwator zjeżdżający z obwodnicy na „stary szlak” zaskakiwany jest faktem, iż miejsca po zlikwidowanych punktach usługowych i sklepach wcale nie pozostają wolne. Zapelnia je bowiem coraz szczelniej obfitość najrozmaitszych placówek bankowych. Trudno zrozumieć, z czego one żyją i komu są potrzebne, skoro żadnych realnych dóbr przecież nie tworzą. Co zatem ich istnienie i niewątpliwie rozwój oznaczają w bliższej lub dalszej perspektywie dla wiążących jeszcze przystawiony „koniec z końcem” mieszkańców, żyjących z dala od ruchliwych tras i wielkomiejskich ośrodków?

Marian Kozłowski

Marian Kozłowski