

NOWE OLEJE CASTROL EDGE Z TECHNOLOGIĄ TITANIUM FST™



CASTROL EDGE 5W-30 LL I CASTROL EDGE 5W-30 C3
TERAZ DOSTĘPNE Z TECHNOLOGIĄ TITANIUM FST™



TO WIĘCEJ NIŻ OLEJ. TO PŁYNNA TECHNOLOGIA.



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:
Wordpress, Denso



Ściemy

Spowszednia już, nie osiągając międzynarodowego rozgłosu, polska wakacyjna sensacja z zakopany gdzieś pod ziemią pociągiem pełnym złota. Udało się bowiem wykopać tylko rzekomych odkrywców owego skarbu z jakiejś mało znanej organizacji podobnych poszukiwaczy. Nie zmienia to jednak odwiecznej zasady, iż jeden człowiek zawsze jest w stanie odkopać, to co drugi przed nim zakopał. „Przed nim” oznacza tu zarówno, wcześniej, jak i w celu ukrycia.

Odbiorcy medialnych doniesień nie musieli jednak długo czekać na nowe rewelacje, tym razem globalne i o znacznie większym finansowym wymiarze. Otóż VW – największy (od niedawna i pewnie nie na długo) samochodowy koncern świata – poniósł miażdżącą klęskę w elektronicznej walce z EPA, czyli amerykańską agencją ochrony środowiska. Podobno w milionach pojazdów tej marki zainstalowano dyskretne systemy reagujące na urzędowe testy emisji spalin natychmiastowym jej dostosowaniem do rygorystycznych norm. Te właśnie instalacje wykryli amerykańscy inspektorzy i zrobiła się afera.

Dla przeciętnego czytelnika, telewidza, radiostuchacza lub internauty techniczno-ekologiczny aspekt sprawy to absolutnie czarna magia. Z pomocą, jak zwykle, przyszli dziennikarze, tworzący bardziej przystępne wizje motoryzacyjnego horroru. Zamiast zniechęcać odbiorców mętными informacjami o jakichś tlenkach i dwutlenkach, zaczęli wprost mówić o trucznach sączonych do atmosfery w stężeniach kilkudziesięciokrotnie większych od dopuszczalnego, o wielomiliardowych karach grożących niemieckiemu producentowi. Ktoś w Wielkiej Brytanii obliczył nawet, iż te skrytobójcze volkswageny, audi, seaty i škody są bardziej szkodliwe dla naszej planety niż cały brytyjski przemysł.

Producenci szwajcarscy, austriaccy i szwedzcy wypadają w takich porównaniach zapewne jeszcze bardziej korzystnie, gdyż sprawa nie polega na zaniechaniu lub radykalnym ograniczeniu „brudnej” działalności, lecz na jej przekazaniu zagranicznym kooperantom, m.in. w Stanach Zjednoczonych, które w związku z tym stronią od globalnych konwencji ekologicznych niczym przystawiony diabeł od święconej wody, a równocześnie zadziwiają świat szczytowymi osiągnięciami ochrony środowiska w... Kalifornii.

Nie w tym rzecz jednak, by licytować się w wymianie zasadnych przeważnie oskarżeń lub usprawiedliwiać inicjatywy już z założenia oszukańcze. Problem jest powszechny i znacznie poważniejszy, Gdzieś w rewelacjach dotyczących afery VW przemknęła informacja: „Auta na drodze miały nawet o 40% lepsze osiągi niż podczas testów” i tu właśnie liegt der Hund begraben! Nie chodzi przecież o bolidy F1, lecz o zwykłe samochody, które z powodu ekologicznych rygorów tracą już prawie połowę swej potencjalnej użyteczności. Co z tego, że niemiecki gigant wycofał się ze swego „wynalazku” i gromko go potępia, skoro tylko czekać na tysiące naśladowców wśród zdolnych elektroników w lokalnych warsztatach. Coraz wyraźniej bowiem jawi się dylemat: albo ekologia, albo motoryzacja. Można tylko tudzić się, iż trzecią, tą optymalną możliwością są elektryczne i hybrydowe prototypy, kokietujące publiczność wielkich motoryzacyjnych targów.

Marian Kozłowski

Marian Kozłowski