

JAKOŚĆ Z TORU WYŚCIGOWEGO DO TWOJEGO SILNIKA



NGK / NTK

**EKSPERT W ZAKRESIE
ZAPŁONU I CZUJNIKÓW**



IGNITION
PARTS



VEHICLE
ELECTRONICS

Auto*naprawa*

www.e-autonaprawa.pl

Adres redakcji:

ul. Parkowa 25
51-616 Wrocław
tel. 71 715 77 95
faks 71 348 81 50
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

Serwis e-autonaprawa.pl:

Adam Rudziński
a.rudzinski@technotransfer.pl

Stali współpracownicy:

Andrzej Kowalewski, KrzaQ,
Hubert Kwarta, Zenon Majkut,
Leszek A. Stricker, Tomasz Szulc

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:

AMW 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:
Kia, Contitech



Luksus

W popularnej przed wojną powieści „Trędowata” odnaleźć można fragment traktujący o tym, jak to ordynat Waldemar Michorowski, arystokrata wytworny, a równocześnie namiętny sportsmen, podjechał gdzieś osobiście swym automobilem, po czym zatrzymał go zręcznie i oddał korbę palaczowi. Dzisiaj w tym zdaniu upamiętniającym owo szczególne wówczas wydarzenie śmieszny co najmniej kilka słów, najbardziej chyba ta korba, choć wiele samochodów miało ją faktycznie w tamtych czasach zamiast kierownicy. Najmniej zrozumiały wydaje się palacz, patriotycznie przetłumaczony przez autorkę z francuskiego chauffeur (czytało się: szofer). Za marnotrawne jesteśmy teraz skłonni uznawać prowadzenie pojazdu w towarzystwie właściwego kierowcy, nie doceniając żadnych płynących stąd korzyści.

W efekcie na drogach i ulicach dominują obecnie auta z miejscami zajęтыми jedynie w 20-25 procentach, więc luksus podróżowania ma charakter jeszcze bardziej bezsensowny. „Pan mój jak lord płaci, a jak lord siąść nie umie!” – strofował parkowy dozorca arystokratycznego Kordiana w dramacie Słowackiego, a w uzasadnieniu dodawał: „Na trzech krzesłach zarazem siadają magnaci, na jednym lord się kładzie, a na drugim nogi, a na trzecim kapelusze...”. Jednak umiejętność tak luksusowego siadania byłaby w motoryzacji mało komfortowa, a przy tym niebezpieczna.

Amerycanie, bardziej czuli na dolarowe pożytki niż na prestiżowe przywileje, już w czasach pierwszego kryzysu paliwowego zaczęli preferować wspólne sąsiedzkie dojazdy do miast, a na dalekie, transkontynentalne podróże dobierają sobie współpasażerów od lat znacznie wyprzedzających epokę Internetu. Na wielu zatłoczonych, miejskich ulicach samochody przewożące więcej niż jedną osobę korzystać tam mogą z wydzielonych pasów swobodniejszego ruchu. Podobne zjawiska i u nas stopniowo się rodzą, zwłaszcza na terenach pozbawionych sprawnej komunikacji publicznej.

Problem nie sprowadza się bowiem do indywidualnych ludzkich wyborów między wygodnictwem a sknerstwem, lecz nabiera znaczenia w globalnej wręcz skali. Postęp w dziedzinie oszczędności paliw i ograniczania skażeń naturalnego środowiska cieszy, choć sukcesy przynosi relatywnie znikome. Spierają się najbardziej kompetentni specjaliści, czy więcej uczciwie podliczanych energetycznych oszczędności przynieść może rozwój elektromobilności, napędów hybrydowych, czy też dalsze doskonalenie silników spalinowych.

Wszystko to ocenia się w stosunku do liczby kilometrów przejeżdżanych danym rodzajem pojazdu. Gdyby jednak przywrócić do tych rozważań zapomniane pojęcie osobokilometra, okaże się, iż paliwożerne auto z zeszłego stulecia wiozące komplet pasażerów jest w eksploatacji bardziej ekonomiczne od najnowszej hybrydy lub diesla, obciążonych jedynie kierowcami. Proporcjonalnie mniej też będzie emitować uciążliwego dwutlenku węgla. Można również przyjąć bez większego błędu, że ów zapelniony gruchot zajmie parokrotnie mniej miejsca na drodze, poprawiając ogólną jej przepustowość.

Marian Kozłowski

Marian Kozłowski