



Ekonomiczne. Wydajne. Proste.

Zestawy do wymiany oleju i oleje do automatycznych skrzyń biegów.

Idealnie dopasowane kompletne rozwiązania prosto od eksperta w dziedzinie skrzyń biegów. Wszystko, czego potrzebujesz do wymiany oleju w jakości OE.
aftermarket.zf.com/pl



AFTERMARKET

LEMFÖRDER  SACHS  TRW 

Autonaprawa

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:

Jan Wajdzik
j.wajdzik@technotransfer.pl

Redaktor prowadzący:

Marcin Bieńkowski
m.bienkowski@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

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:
www.kaltire.com, [youtube](https://www.youtube.com)



EKO nonsensy

Niedawno w mediach społecznościowych odżyła dyskusja na temat większej szkodliwości dla środowiska samochodów elektrycznych w porównaniu z nowoczesnymi dieslami. Chodzi o tak zwany ślad węglowy, czyli łączną emisję CO₂, generowaną w trakcie całego życia pojazdu – począwszy od jego wytworzenia, do ostatecznego wycofania z użytku i utylizacji.

Przyczynkiem do całego zamieszania stał się raport opublikowany w kwietniu ubiegłego roku przez Instytut Ifo w Monachium, opisujący badania przeprowadzone wcześniej przez zespół naukowców z Uniwersytetu w Kolonii pod kierunkiem Christopa Buchala. W jego podsumowaniu można przeczytać, że pojazdy elektryczne mają znacznie wyższą emisję CO₂ niż samochody z silnikami Diesla (!). Wynika to z ogromnej ilości energii wykorzystywanej do wydobywania i przetwarzania litu, kobaltu oraz manganu, czyli kluczowych surowców potrzebnych do produkcji akumulatorów do samochodów elektrycznych. Mało tego, sam proces wytopu oraz rafinacji tych surowców z rud generuje ogromne ilości toksycznych dla środowiska ścieków i odpadów poliflotacyjnych.

W raporcie podano, że zestaw akumulatorów do Tesli Model 3 „emituje” do atmosfery od 11 do 15 ton CO₂. Przy zakładanej żywotności 10 lat oznacza to emisję od 73 do 98 gramów CO₂ na przejechany przez samochód kilometr. Do tego należy dodać dwutlenek węgla emitowany przez elektrownie produkujące prąd używany do ładowania samochodu. Często zapomina się bowiem o tym, że punkt emisji spalin przenoszony jest w tym wypadku z samochodu do elektrowni. Ilość ta zależy, oczywiście, od tego, jak produkowany jest ów prąd – OZE, elektrownie atomowe, elektrownie konwencjonalne. W raporcie przyjęto średnią wartość emisji CO₂ dla energetyki niemieckiej, co dało rzeczywistą emisję Tesli na poziomie od 156 do 180 gramów na kilometr, podczas gdy nowoczesny diesel emituje między 101 a 119 g/km (do badań wykorzystano Mercedesa C 220d).

A oto inne zaskakujące fakty z nieodległej nam Belgii, gdzie od 1 stycznia 2020 roku obowiązują nowe normy emisji spalin. Zakazują one wjazdu do kilku stref w Gandawie, Antwerpii i Brukseli starszymi modelami samochodów, które nie spełniają normy Euro 4. Sęk w tym, że normy tej nie spełnia znaczna część belgijskich radiowozów wyprodukowanych w latach 2001-2005. Władze miast, które wprowadziły te restrykcyjne przepisy, obchodzą więc prawo i zezwalają policji na wjazd do „czystych” stref z... włączonymi sygnalami świetlnymi.

Można odnieść wrażenie, że ekologdy zapędzili nas w pułapkę motoryzacyjnego nonsensu. Z jednej strony, dzielnie walczą o zmniejszenie emisji CO₂ w pojazdach, z drugiej – zmuszają władze do naginania prawa lub ukrywania niewygodnych faktów, dotyczących łącznej emisji szkodliwych związków. To tak jak za socjalizmu, który stanowczo walczył z problemami uprzednio przez siebie stwarzanymi – ważne, aby lud się cieszył.

Niestety, takich EKO nonsensów jest coraz więcej. Absurd goni absurd, a świat powoli staje na głowie. Obserwujemy więc uważnie otaczającą nas rzeczywistość i wyciągamy wnioski. Pomogą one przygotować nasz warsztat na naprawy samochodów – zarówno tych, których produkcję wymusza za chwilę ekolodzy, jak i tych „tradycyjnych”, które nie znikną przecież nagle z naszych ulic. W obu przypadkach samochód wcześniej czy później się popsuje, a to jest dobry prognostyk na przyszłość dla wszystkich warsztatów i całej branży motoryzacyjnej.

Marcin Bieńkowski

Marcin Bieńkowski