

# POZNAJ NASZE FILTRY

Ozdoba Twojego silnika:  
**najwyższej jakości filtry oleju PZL Sędziszów**  
w kolorach czerwonym, białym i czarnym!

Kolor biały świetnie prezentuje się na zadbanym silniku, wolnym od wycieków oleju. Podkreśla dbałość o środowisko naturalne i czystość wykonywanej pracy. Mamy tu do czynienia z najwyższą jakością wykonania i zastosowanych materiałów.



## Na zdjęciu filtr oleju PP401

Zastosowanie: w wybranych maszynach i silnikach pojazdów ciężarowych

Do wybranych maszyn rolniczych i ciągników produkujemy filtry oleju w niepowtarzalnym, czerwonym kolorze. Same w sobie wyglądają już doskonale, ale wyeksponowane na odsłoniętym silniku naprawdę przyciągają wzrok. Za atrakcyjną oprawą stoją oczywiście najwyższa jakość zastosowanych materiałów i perfekcyjna precyzja montażu.



## Na zdjęciu filtr oleju PP44

Zastosowanie: w wybranych maszynach i silnikach pojazdów osobowych, ciężarowych i rolniczych

Na koniec coś tradycyjnego i eleganckiego. Czarny kolor nie jest jakąś nowością, ale wysoka jakość powłoki lakierniczej i estetyka wykonania bez wątpienia wyróżniają czarne filtry PZL Sędziszów na tle konkurencji. Materiały filtracyjne pochodzą z najwyższej półki.



## Na zdjęciu filtr oleju PP48

Zastosowanie: w wybranych maszynach i silnikach pojazdów osobowych i dostawczych

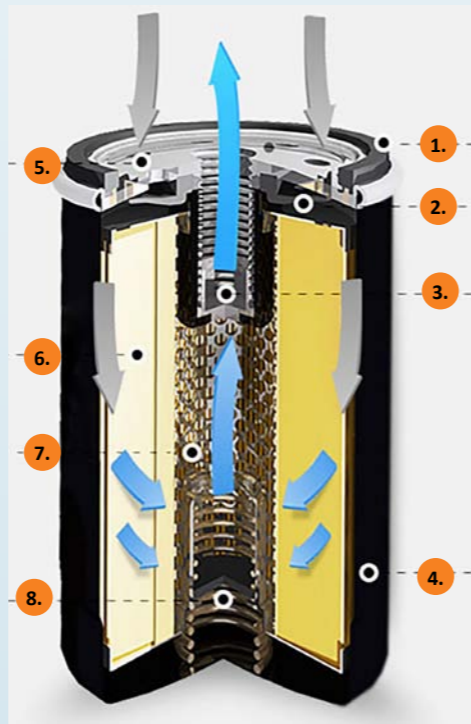


## Budowa filtra oleju PZL Sędziszów

Filtry PZL Sędziszów pozwalają na utrzymanie wszystkich smarowanych elementów silnika w idealnym stanie, zapewniając jednocześnie bardzo wysoką wydajność układu w dłuższym okresie użytkowania.

Decydują o tym m.in. następujące elementy:

1. uszczelka, gwarantująca szczelność podczas eksploatacji dostarczonej przez nas części
2. zawór zwrotny
3. zawór zwrotny od strony czystej zapobiegający powstawaniu zjawiska „suchego startu”
4. obudowa wykonana z blachy, odporna na uszkodzenia mechaniczne
5. pokrywa z gwintem, ułatwiająca montaż i zapewniająca właściwe mocowania
6. papier czyszczący z dodatkiem włókien syntetycznych, impregnowany żywicami, jest odporny na różnice temperatur oraz kwasy powstałe w wyniku reakcji chemicznych; głębokie przytłoczenia zapewniają równomierne rozłożenie plis
7. wzmocnienie rdzenia, konieczne przy działaniu dużych sił ściskających
8. zawór bezpieczeństwa pozwalający na precyzyjne dobranie wartości ciśnienia otwarcia, co zapewnia ciągłe smarowanie silnika przy nadmiernym zanieczyszczeniu filtra oleju



## 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.krczcanowicz@technotransfer.pl

Serwis e-autonaprawa.pl:  
Adam Rudziński  
a.rudzinski@technotransfer.pl

Stali współpracownicy:  
Andrzej Kowalewski, KrzaQ,  
Hubert Kwarta, Zenon Majkut,  
Bogusław Raatz, 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:  
Napacanada, wilhelmautomotive.com



## Elektroproblem

W pierwsze dni nowego roku prasę i portale motoryzacyjne obiegła informacja, że już za trzy lata Unia Europejska chce wprowadzić zakaz jazdy samochodami spalinowymi w weekendy. Diesłem można byłoby się poruszać tylko we wtorki i czwartki, a benzyniakiem – w poniedziałki, środy i piątki. Koncept, przedstawiony przez profesora Konrada Świrskiego na łamach Business Insidera, okazał się, co prawda, żartem, nie jest to jednak pomysł całkiem wzięty z kapelusza. Radykalizacja europejskiej wizji walki ze zmianami klimatu i istotna redukcja emisji CO<sub>2</sub> zawarta jest bowiem w projekcie Fit for 55, gdzie zakłada się obniżenie emisji dwutlenku węgla w Europie nawet o 80% do roku 2030.

Tymczasem Europa, a w szczególności takie kraje, jak Polska, nie jest gotowa na tak gwałtowny rozwój elektromobilności. Nie mówię już nawet o braku infrastruktury do ładowania samochodów elektrycznych przy drogach czy autostradach, ale o infrastrukturze w domu. Pół biedy, jeśli mamy domek jednorodzinny i panele fotowoltaiczne na dachu. Zainstalowanie domowej stacji do ładowania, tzw. wallboks, nie stanowi tu wielkiego problemu, a jeśli umowę z dostawcą prądu na odbiór energii wytwarzanej przez nasze panele podpisaliśmy przed końcem ub. roku, to ładowanie auta nie będzie drogie. (Teraz umowy są dużo mniej korzystne, ale mimo wszystko nie pójdzie się z torbami.)

Gorzej mają mieszkańcy budynków z wielkiej płyty. Tutaj praktycznie nie ma najmniejszej możliwości naładowania samochodu elektrycznego przy wykorzystaniu przydomowej ładowarki. Trzeba więc udać się na stację ładowania, co jest nie tylko drogie, ale i czasochłonne. Spędzenie połowy nocy na parkingu przed hipermarketem podczas ładowania auta do przyjemności na pewno nie należy.

Wydawać by się mogło, że w dużo lepszej sytuacji są właściciele mieszkań na nowych osiedlach, zwłaszcza jeśli mają do dyspozycji podziemny parking. Nic bardziej mylnego. Co prawda, w ostatnich latach wielu deweloperów przewidzieli już możliwość instalowania punktów ładowania, ale nie na każdym stanowisku parkingowym. Wynika to stąd, że instalacja elektryczna montowana w budynkach nie jest dostosowana do tak dużych obciążeń, jak jednoczesne ładowanie samochodów elektrycznych wszystkich mieszkańców.

Mało tego, nawet jeśli deweloper przewidział możliwość montażu stanowisk do ładowania, to może się okazać, że nasza wspólnota lub administracja odmówi zgody na montaż wallboks. Taki przypadek, nagłośniony przez media w grudniu zeszłego roku, miał miejsce w Szczecinie. I taka odmowa jest zgodna z prawem, gdyż wynika z... wymogów bezpieczeństwa przeciwpożarowego. W budynku musiałyby bowiem być zainstalowane specjalne instalacje przeciwpożarowe przystosowane do generowania wysokociśnieniowej mgły, a tej się po prostu u nas nie montuje. I chociaż prawdopodobieństwo wybuchu pożaru podczas ładowania „elektryka” nie jest duże, to jednak istnieje.

Jak widać, przy elektromobilności na każdym kroku pojawiają się jakieś „schody”. Technologia ta, mimo, że została już dość dobrze dopracowana, nie jest póki co gotowa do wdrożenia do użytku na masową skalę. W jeszcze gorszych powijakach są rozwiązania prawne i organizacyjne. Obawiam się, że naciski polityków na szybkie wdrożenie elektromobilności zakończą się totalną klęską. Samochody spalinowe znikną, ale elektryczne będą dostępne tylko dla nielicznych.

Ale może o to w tym wszystkim chodzi, żebyśmy się wszyscy przesiedli na rowery, tak jak było to w Chinach w latach 70.?

Marcin Bieńkowski

Marcin Bieńkowski