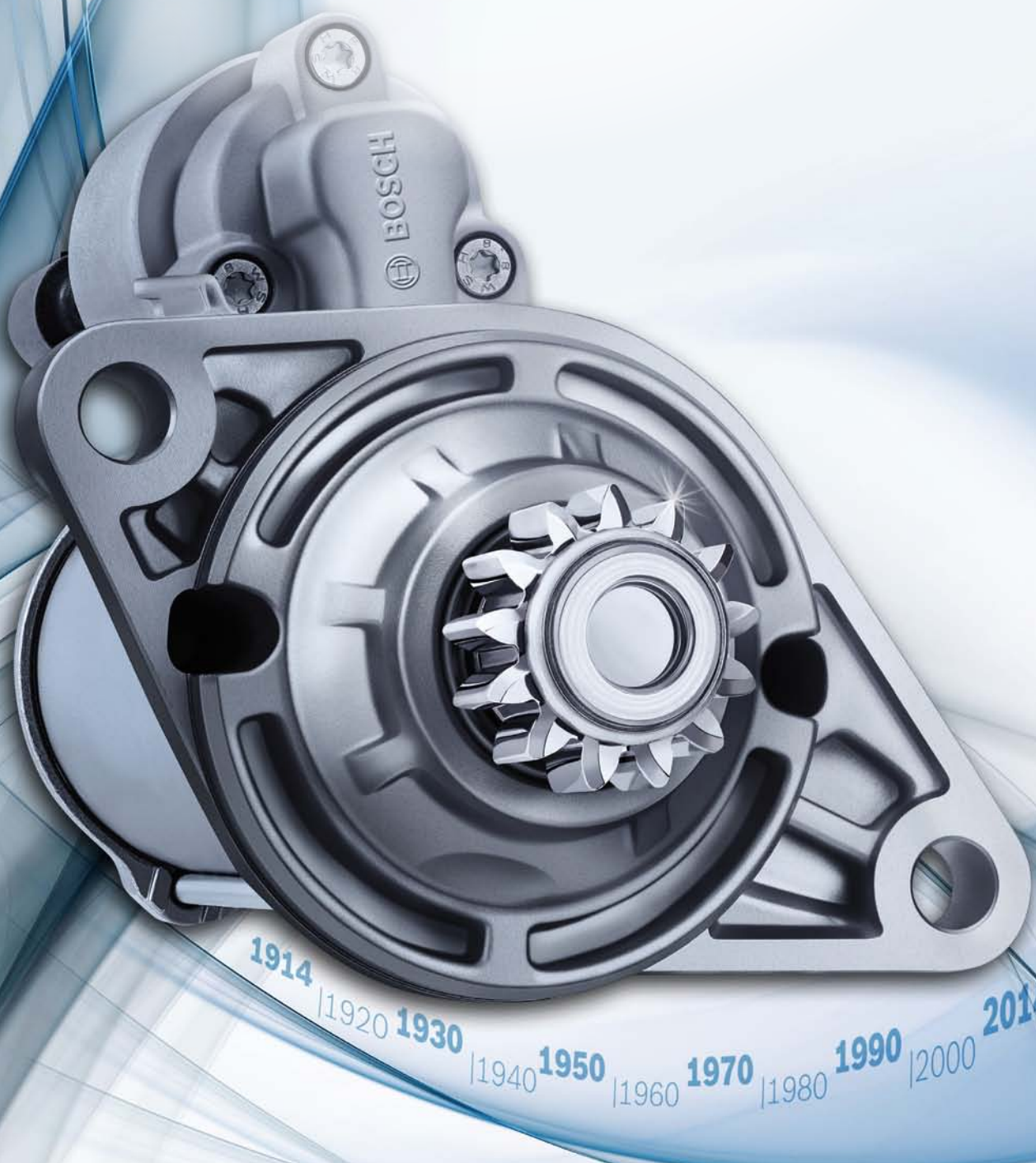


Rozruszniki Bosch

Stulecie niezawodności

100 lat

Rozruszniki Bosch | 1914-2014



100 lat temu Bosch wdrożył do produkcji seryjnej rozrusznik elektryczny.

Od 1914 roku kierowcy nie muszą już uruchamiać samochodu korbą.

To ciężkie zadanie wzięły na siebie elektryczne rozruszniki Bosch. Dziś znajdują się one praktycznie w każdym samochodzie. Najnowocześniejsze z nich montowane są w pojazdach wyposażonych w systemy Start/Stop, czy w układy hybrydowe.

www.motobosch.pl



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

Redakcja e-autonaprawa.pl:

Adam Rudziński

a.rudzinski@technotransfer.pl

Stali współpracownicy:

Andrzej Kowalewski, Zenon Majkut,

Ewa Rozpędowska, Toni Seidel,

Leszek A. Stricker, Tomasz Szulc,

Andrzej Tippe, KrzaQ, Hubert Kwarta

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.

Zdjęcie na okładce:

Mastermuffler



Historia

Wiele się u nas ostatnio mówi o historii, chociaż właściwie mało kto ją zna i ma ochotę bliżej się nią zajmować. Wystarczy wspominać mgliście dawnych bohaterów i czuć wzniosłą satysfakcję, gdy jakieś współczesne zdarzenie naszym zdaniem do tej historii przechodzi, gdy „pisze się ona na naszych oczach”, choćbyśmy mieli o nim już wkrótce całkowicie zapomnieć. Ważny jest tylko ten moment dorastania i dołączania do wyrażenia w dziejach zapisanych postaci, chwilowe poczucie wyzwolenia z powszednich kompleksów.

Dotyczy to jednak głównie faktów politycznych i sportowych śledzonych z emocjonalnie napiętą uwagą, ale już nie osiągnięć motoryzacyjnej techniki, mimo że jest ona przedmiotem zainteresowań jeszcze bardziej masowych. Dla nas, Polaków, historia z motoryzacją raczej się nie wiąże. Nie mieliśmy „swoich” Benzów, Daimlerów, Dieslów, Fordów i Bugattich, nie stała się nigdy nasza rodzima Syrena obiektem światowego podziwu, a w sportach motorowych nie słyszy się naszego hymnu w finałach prestiżowych imprez.

A jednak historii nie tylko motoryzacyjnej, lecz także i tej powszechnej, nie tworzą głośnie nazwiska i spektakularne sukcesy. One pozwalają tylko wyraźniej zauważać jej bieg, szyty zawsze drobnym ściegiem licznych, lecz anonimowych dokonań. Nie byłoby sławnego Forda T, gdyby wcześniej wielopokoleniowa sztafeta zapomnianych rzemieślników nie opanowała sztuki nacinań gwintów. Niczym istotnym nie różniłyby się współczesne samochody od tych sprzed stu lat, gdyby doskonaleniem ich najdrobniejszych detali nie zajmowały się w tym czasie ogromne rzesze pracowników światowego przemysłu motoryzacyjnego.

Nawet najwybitniejszym ludziom techniki na ogół nie stawia się pomników ani nie poświęca się im historycznych rozpraw. Nagrodą jest przeważnie zaszczytna świadomość osobistego wkładu w wielkie wspólne dzieło, w mozolnie dzierganą historię, której bieg tym bardziej zdaje się imponujący, im mniej jego szczegółów jesteśmy w stanie ogarnąć własnym rozumieniem.

Kilka lat temu grupka polskich inżynierów z fabryki chłodziw w Ostrowie Wielkopolskim, należącej do międzynarodowego koncernu Delphi, opracowała nowy, lepszy sposób formowania rurek radiatorów i dalej historia tego wynalazku zaczęła „pisać się sama”, bo nikt już nie potrafił dokładnie jej śledzić. Nie wiemy, gdzie tę metodę stosuje się teraz na świecie, do jakich zwycięstw rajdowych i wyścigowych zdążyła się już przyczynić i w jakim zakresie. Jest z tym podobnie, jak w zapomnianym, także przez Wikipedię, tekście Agnieszki Osieckiej do piosenki śpiewanej kiedyś przez Krystynę Sienkiewicz:

Idzie sobie Polak z teczką,
dźwiga butkę, masło, dżem.
Z wolna budzi się miasteczko
odurzone jeszcze snem.
A rowery jak cielęta
leżą nad brzegami rzek,
a historia niepojęta
czyni, czyni, czyni ścieg...

I co? I fajnie.

Marian Kozłowski

Marian Kozłowski