

Ogrzewanie postojowe



Firma Inter Cars oferuje systemy ogrzewania postojowego marki Eberspächer.

Agregaty te wykorzystują instalację elektryczną i paliwową pojazdu, w którym są zamontowane, lecz działają niezależnie od jego silnika, pobierając paliwo bezpośrednio z baku. System jest produkowany

w wersji do aut benzynowych i z silnikiem Diesla.

www.intercars.com.pl

Świece do ciężarówek CNG



Firma Federal-Mogul opracowała serię świec zapłonowych do pojazdów ciężarowych zasilanych sprężonym gazem ziemnym CNG.

Popularność tak napędzanych samochodów dostawczych rośnie ze względu na

Katalog amortyzatorów Monroe

Opublikowany w 17 wersjach językowych katalog firmy Monroe na 2015 rok opisuje amortyzatory marek Original, Reflex,



Adventure oraz Van-Magnum. Produkty te są przeznaczone do samochodów osobowych oraz pojazdów dostawczych. Katalog obejmuje także zestawy górnych mocowań (MK) oraz zestawy ochronne (PK). Wśród nowości znalazło się 237 referencji amortyzatorów (w tym 116 przeznaczonych do pojazdów japońskich i koreańskich), 78 zestawów MK i 83 zestawy PK.

www.monroe.com

Tedgum do BMW

Firma Tedgum oferuje nowe poduszki silnika do różnych modeli marki BMW, a w szczególności do serii 1, 3, X1, X5 i Z4.

www.tedgum.pl



FOT. FEDERAL MOGUL, INTER CARS, MONROE, TEDGUM

- Chcesz otrzymywać wszystkie numery „Autonaprawy” – wykup abonament!
- Chcesz otrzymywać bezpłatnie wybrane egzemplarze – wypełnij kupon zgłoszeniowy na stronie www.e-autonaprawa.pl

FORMULARZ PRENUMERATY MIESIĘCZNIKA AUTONAPRAWA

Zamawiam ☐ 11 kolejnych wydań w cenie 61,50 zł brutto (w tym VAT 23%) od numeru
☐ 6 kolejnych wydań w cenie 43,05 zł brutto (w tym VAT 23%) od numeru
☐ 11 kolejnych wydań w cenie 36,90 zł brutto w prenumeracie dla szkół (w tym VAT 23%) od numeru

Czasopismo jest bezpłatne. Cena obejmuje umieszczenie prenumeratora w bazie danych i realizację wysyłek.

DANE ZAMAWIAJĄCEGO (PŁATNIKA): ☐ nowa prenumerata ☐ kontynuacja prenumeraty

Nazwa firmy
 NIP (ewentualnie PESEL) imię i nazwisko zamawiającego
 ulica i numer domu kod pocztowy miejscowość
 telefon do kontaktu, e-mail

ADRES DO WYSYŁKI (należy podać, jeśli jest inny niż podany wyżej adres płatnika):

Odbiorca
 ulica i numer domu kod pocztowy miejscowość

Faktura VAT zostanie dołączona do najbliższej wysyłki zamówionych czasopism. Upoważniam Wydawnictwo Technotransfer do wystawienia faktury VAT bez podpisu odbiorcy oraz umieszczenia moich danych w bazie adresowej wydawnictwa.

..... data podpis

Wypełniony formularz należy przesłać faksem na numer **71 343 35 41** lub pocztą na adres redakcji. Prenumeratę można też zamówić ze strony internetowej www.e-autonaprawa.pl, mailowo autonaprawa@technotransfer.pl oraz telefonicznie 71 715 77 95 lub 71 715 77 98

Polak potrafił?

W pisanych przez polskich autorów książkach i artykułach na temat dziejów motoryzacji niemal zawsze pojawia się wątek niesłusznie zapomnianego dorobku naszych konstruktorów, zwłaszcza tych działających w latach międzywojennych. Opisom tworzonych u nas prototypów rozmaitych samochodów osobowych i sportowych towarzyszy przeważnie refleksja, że pod względem inżynierskiej myśli prezentowały się one wręcz imponująco na ogólnym światowym tle. Nie trafiły zaś do seryjnej produkcji na skutek tajemnych knoń zagranicznych koncernów zainteresowanych pozbyciem się tak groźnej konkurencji z rynku. Zdarzały się także przy podobnych okazjach mniej lub bardziej otwarte oskarżenia władz II RP o brak patriotyzmu wyrażający się w zdradzieckim lekceważeniu interesów rodzimego przemysłu.

Tego rodzaju nieudokumentowane insynuacje cieszyły się sporym wzięciem w publikacjach z epoki PRL-u, lecz tylko do czasu ponownego zakupu tak wcześniej krytykowanej licencji Fiata. Oczywiście, i tym razem mówiło się sporo, choć już tylko pokątnie, o podstępnie udaremnionym rozwoju naszych znakomitych syrenek i mikrusów.

Z obecnej perspektywy na wszystkie te dawne i jeszcze dawniejsze niedopełnione sukcesy można patrzeć jak na stare rysunki wykonane własnoręcznie w przedszkolu, czyli z ciepłym sentymentem, ale i bez żalu o szanse artystycznej kariery stracone z powodu przejścia do podstawówki. Powiedzmy sobie szczerze: polskie motoryzacyjne konstrukcje były przeważnie technicznie nieporadne, pod względem produkcyjnym niedopracowane i ogólnie rzecz biorąc, pozbawione istotnego praktycznego znaczenia. Rzadko pojawiały się w nich jakiekolwiek oryginalne rozwiązania, jeśli nie liczyć przedwojennego (zbudowanego w kilku egzemplarzach) samochodu CWS, w którym wszystkie śruby miały rozmiar M10 i dawały się obsługiwać jednym płaskim kluczem, tylko do dziś nie wiadomo, jakie to i komu dawało korzyści.

UNIWERSALNY SAMOCHÓD CIĘŻAROWY STAR 20



SAMOCHÓD POŻARNICZY NA PODWOZIU STARACHOWICKIEJ CIĘŻARÓWKI



Jednak odpowiedź na pytanie, „czy Polak potrafił” wcale nie musi być jednoznacznie przecząca, czego koronnym dowodem jest historia samochodu ciężarowego Star. Jego prototyp opracowany przez Państwowe Zakłady Inżynierii powstał w 1938 roku i w dwa lata później miał wejść do seryjnej produkcji, zastępując (!) licencyjną ciężarówkę Fiata. Po wrót do tych planów nastąpił dopiero po wojnie i od 1948 roku w Starachowicach zaczęto wytwarzać 4-tonowe pojazdy o całkiem przyzwoitej, jak na owe czasy, konstrukcji, wyposażone w benzynowe silniki o mocy 85 KM.

Model Star 20 był produkowany do 1957 roku w liczbie ponad 5000 egzemplarzy rocznie, by potem ustąpić miejsca swemu nieznacznie zmoderni-

zowanemu następcy (Star 21), a później kolejnym modelowym wersjom, wytwarzanym aż do końca ubiegłego stulecia.

Tempo technicznej ewolucji tego produktu już od lat 70. wydawało się niezadowalające, dystans dzielący go od zagranicznych konkurentów stopniowo się powiększał. Tym jednak nasz przemysł motoryzacyjny nie różnił się od pozostałych dziedzin gospodarki. Zjawiskiem zadziwiającym były natomiast coraz to nowe wcielenia tej podstawowej konstrukcji: ciągniki siodłowe z naczepami, pojazdy specjalne, autobusy...

Tak, „Polak potrafił” ze skromnych początków rozwinąć krajowy transport i komunikację na całkiem dużą skalę.

Hubert Kwarta