



w najważniejszych momentach

WYJĄTKOWA MOC - AKUMULATOROWY ZAKRĘTAK UDAROWY 18V: SSW 18 LTX 400 BL

- Jedyny w swoim rodzaju silnik bezszczotkowy Metabo gwarantuje szybki postęp pracy i najwyższą wydajność podczas każdego zastosowania
- 12 poziomów prędkości obrotowej / momentu obrotowego umożliwia szerokie spektrum zastosowań
- Wysoki moment obrotowy i wyjątkowo poręczna budowa

Nr kat. 6.00205.67

1670 złcena z VAT:
2054,10 zł**XXL**
3-LETNIA
GWARANCJA**1rok**
FULL SERVICE**3lata**
GWARANCJA
NA AKUMULATOR

Kompaktowy akumulator LiHD

LiHD
TECHNOLOGY

Dane techniczne	SSW 18 LTX 400 BL
Uchwyt narzędziowy	Trzpień czworokątny 1/2" (12,70 mm)
Liczba obrotów na biegu jałowym	0 - 2.150 / min
Maksymalny moment obrotowy	400 Nm
Ciężar (z akumulatorem)	1,7 kg

Zakres dostawy:
zaczep do paska,
2 akumulatory LiHD (18 V / 3,1 Ah),
ładowarka ASC 30-36 V,
walizka narzędziowa z PVC



Metabo Polska Sp. z o.o.
73-110 Stargard Szczec., ul. Gdynska 28
tel. 91 579 34 35 www.metabo.pl

metabo[®]
PROFESSIONAL POWER TOOL SOLUTIONS

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.krczcanowicz@technotransfer.pl

Redaktor:

Romuald Gnitecki
r.gnitecki@technotransfer.pl

Serwis e-autonaprawa.pl:

Adam Rudziński
a.rudzinski@technotransfer.pl

Stali współpracownicy:

Jacek Jabłoński, Andrzej Kowalewski,
Hubert Kwarta, Zenon Majkut,
Ewa Rozpędowska, Leszek A. Stricker,
Tomasz Szulc, KrzaQ

Marketing i reklama:

Małgorzata Salamaga-Borysenko
tel. 71 733 67 56
m.salamaga@technotransfer.pl
Przemysław Krzczanowicz
tel. 71 715 77 96
p.krczcanowicz@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.

Zdjęcia na okładce:
www.roadfly.com, TEXA



Kibice

Ludzie zainteresowani osiągnięciami motoryzacyjnej techniki dzielą się z grubsza na ich twórców, rzeczoznawców-popularyzatorów, kibiców i przedstawicieli tzw. masowej publiczności, niezbyt kompetentnej i mało zaangażowanej. Rola dwu pierwszych kategorii nie wymaga specjalnych wyjaśnień, lecz nie jest raczej szeroko znana poza kręgami profesjonalistów. Znacznie silniejszy wpływ na opinię publiczną mają motoryzacyjni kibice, czyli ludzie najgłośniejsi skandujący różne bzdurne opinie, tworzone zwykle na podstawie jakichś bezmyślnych emocji.

To oni właśnie w ogólnodostępnych mediach publikują gromkie tyrady o wyższości silników benzynowych nad wysokoprężnymi, skrzyń automatycznych nad manualnymi, fordów nad fiatami lub odwrotnie. Wszędzie tam, gdzie w grę wchodzi jakieś techniczne bądź rynkowe warianty, czują się w obowiązku za którymś opowiedzieć i zwalczać rozwiązania konkurencyjne za pomocą argumentów godnych niekiedy sportowych kiboli.

Niedawno jeden z naszych największych internetowych portali zamieścił anonimową publikację na temat samochodowych świateł drogowych pod demaskatorskim tytułem „Nowoczesne światła LED? To podpucha!”. Autor, jak na anonima przystało, nie troszczył się zbytnio o rzetelność argumentacji. Oświadcza tylko, i to nam musi wystarczyć, iż w dziedzinie oświetlenia samochodowego posuwamy się wprawdzie naprzód, ale w złym kierunku.

Cóż zatem złego w tych LED-ach? Otóż, dowiadujemy się, że ich najbardziej wyrafinowane systemy są niewiele tańsze i trwalsze niż lepsze od nich ksenony. Dlaczego więc ksenony mają być lepsze mimo gorszych lub najwyżej bardzo podobnych walorów użytkowych? Tego do końca nie wiemy, lecz przyszłość LED-ów jest marna, gdyż: „pojawiają się też pierwsze modele aut korzystające z laserowych świateł drogowych, zapewniających zasięg do 600 m!”.

Tu uważny czytelnik może nabrać wątpliwości, czy zapalony kibic ksenonów ma już prawo jazdy (wśród kibiców nie jest to regułą), a jeśli tak, to czy z niego po zmierzchu korzysta. Zasięgi bowiem, nawet znacznie większe, miały już dawno temu reflektory przeciwlotnicze lub instalowane w latarniach morskich i to przy stosunkowo mało jeszcze wydajnych źródłach światła. Do czego konstrukcje o takich parametrach miałyby służyć we współczesnych samochodach? Każde światło rozchodzi się tylko wzdłuż linii prostych, na ruchliwych arteriach drogowych warunków do włączenia „długich” można często nie spotkać przez setki kilometrów, a drogi boczne są przeważnie kręte...

Wbrew wyobrażeniom motoryzacyjnych kibiców rywalizacja konstruktorów samochodowego oświetlenia nie tego dotyczy, kto swoim klientom da nocą błysnąć najjaśniej, najdalej i najtaniej, kto zapewni im olśniewającą przewagę nad pozostałymi uczestnikami ruchu. Liczy się przede wszystkim bezpieczeństwo, zależne od ogólnej widoczności na drogach, a więc jednakowo wspólne dla jeżdżących po nich użytkowników standardowych halogenów, zautomatyzowanych ksenonów i LED-dów, a z czasem także laserów.

Marian Kozłowski

Marian Kozłowski