



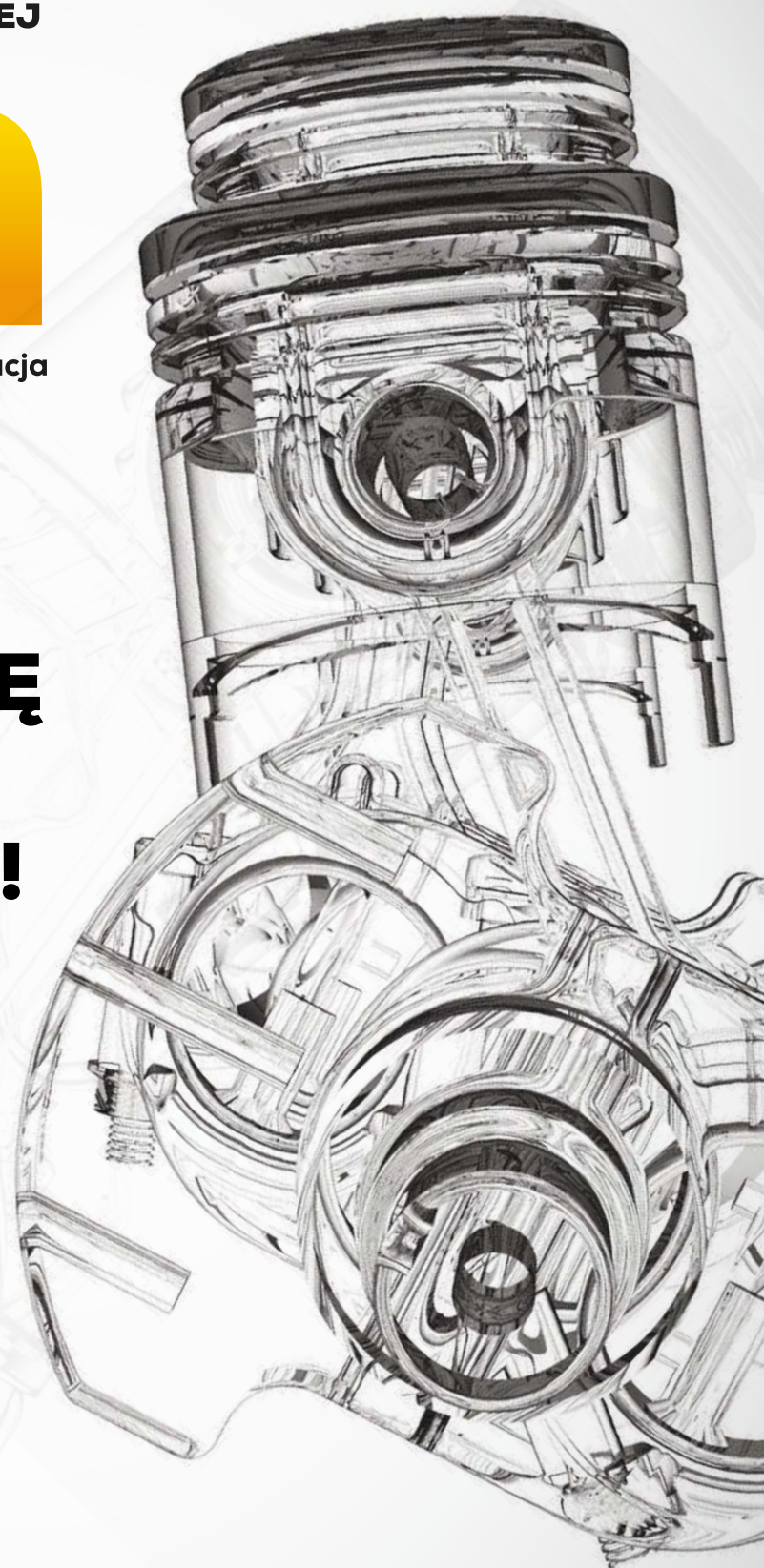
TARGI TECHNIKI MOTORYZACYJNEJ

ttm

diagnostyka • warsztat • myjnia • wulkanizacja

**5-8.04.2018
POZNAŃ****MOTORYZACJĘ
BIERZEMY
NA WARSZTAT!****300 firm****setki nowości****specjalne ceny targowe**

- ▶ Żywy Warsztat
- ▶ Ogólnopolskie Mistrzostwa Lakierników
- ▶ Ogólnopolskie Mistrzostwa Mechaników
- ▶ Ogólnopolski Turniej Wiedzy Samochodowej
- ▶ Ogólnopolski Turniej Diagnostów Samochodowych

Sprawdź aktualną listę Wystawców na www.ttm.mtp.plW tym
samym
czasie:polskie premiery
światowych marek**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.plwww.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

Serwis e-autonaprawa.pl:

Adam Rudziński

a.rudzinski@technotransfer.pl

Stali współpracownicy:

Jacek Jabłoński, Andrzej Kowalewski,

KrzaQ, Hubert Kwarta, Zenon Majkut,

Bartek Muszyński, Ewa Rozpędowska,

Leszek A. Stricker, Tomasz Szulc

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:

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:

fifthgear.biz, Hella

Wariatory

Noworoczne życzenia nie muszą odznaczać się realistycznym umiarem. Raczej przeciwnie: im więcej w nich optymistycznej przesady, tym bardziej cieszyć swych adresatów, którzy skłonni są traktować je na zasadzie miłego, choć może nie do końca zasłużonego komplementu. Jeśli nawet wiadomo, że żadną miarą spełnić się nie mogą, to przynajmniej radosny wydaje się tu fakt, że pochodzą od kogoś, kto nieba rad by tym adresatom przychylić bez małostkowego wnikania w jakiegokolwiek ewentualne przeszkody.

Na takiej właśnie zasadzie moglibyśmy sobie teraz życzyć wzajemnie rychłej przesiadki z obecnie użytkowanych samochodowych kopciuchów do czystych, wygodnych i ślicznych pojazdów elektrycznych, gdyby nie wiążące w tej materii deklaracje najwyższych naszych państwowych władz. Popierać tę ideę ze wszelkich miar warto, gdyż odrobina luksusu od dawna nam się należy. Nowoczesny elektromobil porusza się bowiem cicho i szybko, przyspiesza bardzo dynamicznie, a „tankuje” tanio z dowolnego gniazdka sieciowego. Nie emituje w ogóle spalin i prawie wcale się nie psuje, ponieważ w swym silniku ma zaledwie dwa niezmiernie trwałe łożyska. Działa wyłącznie w systemie start&stop bez żadnego rozrządu, alternatora, rozrusznika, sprzęgła i skrzyni biegów, ponieważ wszystkie te funkcje realizuje w nim tzw. wariator, odpowiednio modyfikujący prąd czerpany z akumulatora, by płynnie sterować mocą i prędkością napędu.

Masowa elektromobilność spodobać się powinna również w samochodowych warsztatach, wyzwolonych dzięki niej od większości trudnych i brudnych prac. Wizyty pojazdów w serwisach staną się potrzebne jedynie do wymiany żarówek, okładzin hamulcowych albo ogumienia.

W dodatku wszystko to nie jest żadną futurystyczną mrzonką ani humorystycznymi rojeniami niejakiego Edka Bigosa, lecz precyzyjnym gospodarczym planem. Zgodnie z nim najpóźniej do 2025 roku trafić zacznie na krajowy rynek dokładnie milion elektrycznych pojazdów rocznie. Nie trzeba ich nigdzie kupować, bo zrobimy je sami, pokazując światu, że nas na to stać!

Mamy już kilka interesujących prototypów nadwozi. Koła, hamulce, silniki, układy kierownicze itp. dostarczą chętnie renomowani, światowi specjaliści. Bazę wytwórczą zapewnią już istniejące nasze fabryki, wciąż głodne atrakcyjnych zamówień od czasu ustrojowej transformacji. Nie brakuje też w Polsce potencjalnych projektantów i producentów wspomnianych wariatorów, a to przecież główny klucz do finalnego sukcesu.

Pewien drobny kłopot sprawiać mogą tylko akumulatory. Z ich dostawami raczej sami sobie nie poradzimy, ale żaden to wstyd, skoro w podobnej sytuacji są czołowe motoryzacyjne potęgi Europy, a szanse na opanowanie i rozwój potrzebnych tu technologii mają jedynie firmy amerykańskie i dalekowschodnie. Ten specyficzny monopol już teraz sprawia, że ceny tych produktów są wręcz szokujące. Któż jednak nam zabroni, by noworocznie życzyć sobie również obfitości pieniędzy?

Marian Kozłowski

Marian Kozłowski