

RECOVERY 2018

Odśwież swój tester diagnostyczny



Aktualne oprogramowanie to więcej pojazdów, nowe wskazówki naprawcze i wiele innych możliwości, które ułatwią naprawę każdego pojazdu!

Skorzystaj z promocji RECOVERY 2018 już dziś!

HELLA POLSKA SP. Z. O.O.
 Wał Miedzeszyński 552
 03-994 Warszawa
 Tel. 22/514 17 60 | Fax 22/514 17 61
 polska@hella-gutmann.com
 poland.hella-gutmann.com

HELLA GUTMANN
 SOLUTIONS

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:
 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:
 Andrzej Kowalewski, KrzaQ,
 Hubert Kwarta, Zenon Majkut,
 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:
 photos-public-domain.com, Denso



Diesel

Rudolf Alexander Diesel, wybitny niemiecki inżynier, twórca silnika wysokoprężnego nazywanego do dziś jego nazwiskiem, nie miał w życiu szczęścia. Po kilku latach wstępnych eksperymentów zaprezentował w 1900 roku tę, dojrzałą już, konstrukcję na wystawie światowej w Paryżu. Nie zdawał sobie jeszcze wtedy sprawy z jej epokowego znaczenia. Główne zalety swego wynalazku widział w możliwości stosowania w nim paliwa otrzymywanego z tanich... orzeszków ziemnych zamiast z drogiej ropy naftowej.

Zanim ruszyła masowa produkcja olejów arachidowych, przed udanymi próbami napełniania samochodów silnikami Diesla, ich konstruktor zginął w 1913 roku podczas podróży promem do Anglii przez Kanał La Manche. Morze wkrótce wyrzuciło jego ciało na brytyjski brzeg, lecz nie udało się ustalić, czy był to skutek morderstwa, czy samobójstwa.

Pierwsza z tych możliwości kierowała podejrzenia w stronę przemysłowców naftowych zagrożonych konkurencją paliw roślinnych. Drugą kojarzyć można z trudną sytuacją finansową stawnego już wówczas wynalazcy. Choć zdążył do tego czasu sprzedać kilka stacjonarnych silników przemysłowych, nie wydawały się one potencjalnym użytkownikom wyraźnie lepsze od bardzo rozpowszechnionych parowych, benzynowych i gazowych. Wprawdzie w pierwszych latach XX wieku pierwsze silniki wysokoprężne pojawiły się na statkach morskich, to jednak trwała jeszcze w pełnym rozkwicie epoka parowców, a nawet nie przeszły całkiem do historii wspaniałe transoceaniczne żaglowce. Tymczasem eksperymenty inżyniera Diesla kosztowały sporo, życia osobistego też nie prowadził oszczędnie: wiele podróżywał po świecie, mieszkał z rodziną luksusowo, inwestował nie zawsze trafnie...

Prawdziwe sukcesy silników wysokoprężnych zaczęły się dopiero w latach międzywojennych, po części za sprawą udoskonaleń wprowadzanych do pierwotnej konstrukcji przez Roberta Boscha. Najpierw nastąpił dynamiczny rozwój samochodów ciężarowych z takim właśnie napędem, a tuż przed wojną tzw. „ropniaki” zadebiutowały także w eleganckich limuzynach.

Po wojnie dominujące dotychczas silniki benzynowe poznały niemal błyskawicznie z ciężarówkami i autobusami. W samochodach osobowych proces ten, choć mniej wyraźny, odznaczał się w kolejnych dekadach stałym przyspieszeniem, aż do ostatecznego (zdawałoby się) triumfu diesla w końcu zeszłego stulecia i w początkach obecnego. Dzięki upowszechnieniu się systemów wtryskowych common rail stale unowocześniany napęd wysokoprężny zaczął uchodzić pod każdym względem za optymalny technicznie, ekonomicznie i ekologicznie.

Aż tu nagle przyszła w ostatnich latach tendencja odwrotna. Kolejni wytwórcy pojazdów osobowych ogłaszają, że przyszłość jest tylko w „benzynie”. Kolejne europejskie miasta rozważają wprowadzenie zakazu wjazdu dla wszelkich samochodów z dieslowskim napędem. Rzeczowych argumentów pada przy tym niewiele i sprawa wygląda raczej na gigantyczną akcję marketingową. Można ją zaakceptować, ale co począć z całym ciężkim transportem, w którym silniki wysokoprężne nie mają żadnych, nawet przyszłościowych konkurentów?

Marian Kozłowski

Marian Kozłowski