

90 lat z Magneti Marelli



Serie akumulatorów Magneti Marelli: RUN (o zwiększonej mocy rozruchowej), ETS (całkowicie bezobsługowe), ES (do samochodów azjatyckich), CARGO (do pojazdów użytkowych), ETS-OE (oryginalne do samochodów Grupy Fiat)

W 1919 roku w miasteczku Sesto San Giovanni pod Mediolanem pan Ercole Marelli założył spółkę joint-venture z potężnym już wtedy FIATEM. Tak powstała firma o nazwie F.I.M.M., czyli Fabbrica Italiana Magneti Marelli.

Obecne przedsiębiorstwo Magneti Marelli wchodzi w skład grupy Fiata, jest autonomicznym, światowym potentatem. Jego nazwa upamiętnia osobę założyciela i pierwszy produkt – bardzo popularny w tamtych zamierzonych czasach iskrownikowy system zapłonowy typu „magneto”. Dawna „Fabbrica Italiana” ma dziś swe zakłady przemysłowe i centra badawcze w Argentynie, Brazylii, Czechach, Chinach, Francji, Hiszpanii, Niemczech, Malezji, Meksyku, Republice Południowej Afryki, Rosji, Stanach Zjednoczonych, Turcji, Wielkiej Brytanii oraz w Polsce, zatrudniając łącznie 28 000 pracowników.

Jako dostawca systemów elektrycznych i elektronicznych współpracuje nie tylko z Fiatem, lecz także z innymi światowymi koncernami samochodowymi, jak: Renault, Citroën, Peugeot, Ford, Volkswagen, Audi, Seat, BMW, Rover, DaimlerChrysler, GM-Opel, Volvo, Saab, Nissan, Toyota i Daewoo. Podzespoły marki Magneti Marelli spotyka się zarówno w najmniejszych jednośladowych, jak i w samochodach osobowych wszystkich rodzajów i klas, największych pojazdach użytkowych, a nawet w bolidach Formuły 1 i motocyklach startujących w wyścigach Grand Prix i World Rally Championship.

Współczesna oferta Magneti Marelli obejmuje następujące linie produktów:

➔ **elektryka i elektronika** (np. silniczki, alternatory, rozruszniki, systemy elektroniczne, zapłonowe, przełączniki, bezpieczniki, elektryczne pompy paliwa, sondy lambda);

- ➔ **mechanika** (np. amortyzatory, hamulce, pompy, wahacze, łożyska);
- ➔ **wyposażenie nadwozi** (np. reflektory, lampy, lusterka wsteczne, chłodnice, nagrzewnice, elektrowentylatory, podnośniki szyb);
- ➔ **części i materiały eksploatacyjne** (np. akumulatory, wycieraczki, oleje, płyny, smary, filtry, świece zapłonowe i żarowe, przewody wysokiego napięcia);
- ➔ **urządzenia diagnostyczne i wyposażenie warsztatów.**

Polskim profesjonalistom i fanom motoryzacji marka ta jest dobrze znana już od wielu pokoleń. Obecnie reprezentują ją w naszym kraju centra wdrożeniowe i fabryki w Bielsku-Białej, Dąbrowie Górniczej, Sosnowcu i Tychach oraz mieszcząca się w Katowicach firma Magneti Marelli Aftermarket (jedna z sześciu europejskich filii handlowych Magneti Marelli Aftermarket Parts and Services), która współpracuje z kilkudziesięcioma dystrybutorami w Polsce oraz za granicą (Litwa, Łotwa, Estonia, Czechy, Słowacja, Rosja, Białoruś, Ukraina, Mołdawia, Węgry, Rumunia i Bułgaria).

Z początkiem ubiegłego roku rozpoczęła działalność w Polsce Checkstar Service Network, czyli ogólnopolska sieć autoryzowanych warsztatów samochodowych Magneti Marelli, obejmująca 4 900 placówek.

System Checkstar to rozwojowa szansa przede wszystkim dla niezależnych warsztatów samochodowych, którym Magneti Marelli może zaoferować partnerstwo zarówno w sferze know-how, jak i wsparcia handlowego. Warsztaty zrzeszone w tej sieci mogą bowiem korzystać z organizowanych przez Magneti Marelli Aftermarket Parts and Services profesjonalnych szkoleń mechaników i diagnostów, a także z centrum telefonicznego, umożliwiającego natychmiastową i bezpośrednią pomoc techniczną. ■

Fot. Magneti Marelli

Nie upraszczajmy koła!



Zenon Majkut

Termin „diagnostyka samochodowego koła” może budzić ironiczne uśmieszki, gdyż nawet niektórzy motoryzacyjni profesjonaliści sądzą, że słowo „diagnostyka” brzmi zbyt dumnie w zestawieniu z tak prostym przedmiotem.

Panuje dziś dość powszechne przeświadczenie, iż o nowoczesnej diagnostyce, a także o doskonalących ją innowacyjnych działaniach, można mówić jedynie w przypadkach, gdy zaawansowana elektronika urządzeń warsztatowych kontroluje równie skomplikowane elektroniczne systemy w pojeździe. Jeśli zaś chodzi o koła, to przecież od dawna już wiemy o nich wszystko. A co wiemy konkretnie? Przeważnie niewiele i w ten sposób sami padamy ofiarą naszych myślowych uproszczeń.

W warsztatowej praktyce wiedza na temat funkcji koła w bezpiecznym ruchu pojazdu ogranicza się do stwierdzenia, że obracające się koło nie powinno drgać. Jeśli jest inaczej, to trzeba je wyważyć statycznie i dynamicznie, czyli przytwierdzić do obręczy odpowiednie ciężarki. A jeśli to nie poma-

ga i drgania w układzie jezdnym nie znikną? Czy wówczas wystarczy wyjaśnić klientowi, że w sprawie zrobiono już wszystko i „ten typ tak ma”? A może lepiej na temat kół dowiedzieć się czegoś więcej? Moim zdaniem, tutaj, czyli w niedostatku zawodowej wiedzy, jest właśnie ów przysłowiowy pies pogrzebany...

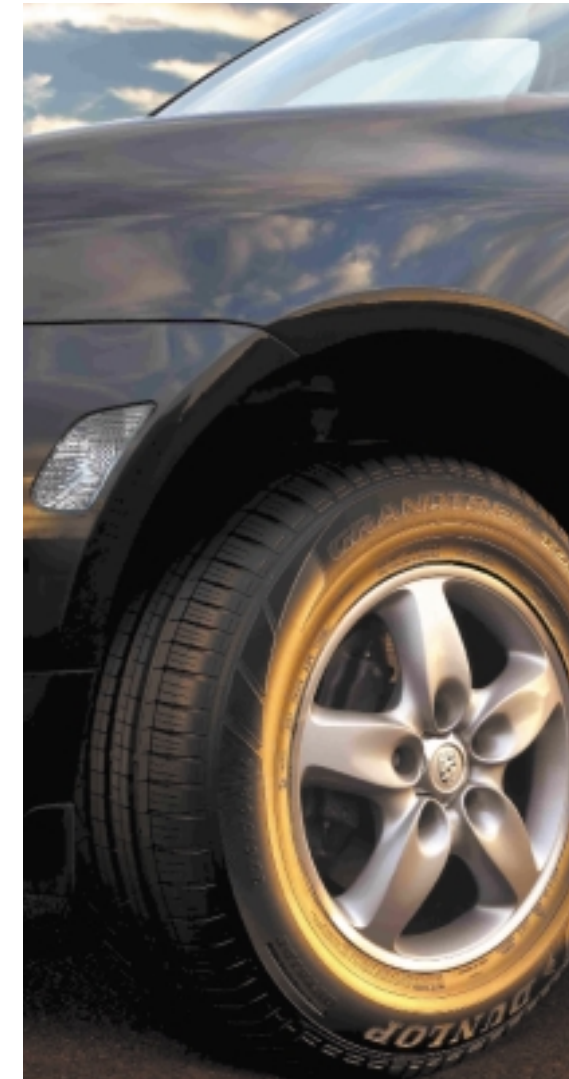
Zajęcia z przedmiotu „prawdziwa diagnostyka kół” wypada rozpocząć od ustalenia, co my właściwie chcemy diagnozować.

Koło samochodowe podczas swego ruchu obrotowego może wywoływać drgania o częstotliwości od 5 do 40 Hz i o amplitudach zależnych od czynnika je wywołującego. Częstotliwość wynika z bieżącej prędkości samochodu. Amplituda zależy od czynnika wywołującego drgania, a jest to zwykle nie jeden, lecz wiele czynników.

W przypadku koła o jednolitej, sztywnej konstrukcji (występującego na przykład w pojazdach szynowych) wspomniane wcześniej metody „zwykłego wyważania” można uznać za całkowicie wystarczające. Paradoks polega jednak na tym, że do takiej korekty równomierności rozłożenia masy w ogóle nie potrzebujemy... koła. Zakładamy na wrzeciono wyważarki dowolną prostokątną bryłę z otworem pośrodku i zgodnie ze standardowymi procedura-

mi dokonujemy pomiaru niewyważenia statycznego i dynamicznego. Dokładając „brakujące” masy w miejscach wskazanych przez maszynę, otrzymujemy przedmiot idealnie wyważony, lecz pozbawiony, niestety, właściwości toczenia się po nawierzchni jezdni.

Powyższego przykładu „kółka granicznego” proszę nie uważać za całkiem abstrakcyjną dygresję. Koło samochodowe też przecież nie jest dokładnie okrągłe w sensie geometrycznym. To zespół złożony przynajmniej z dwóch elementów: opony oraz obręczy (dodatkowe ➔



Niewyważenie statyczne i dynamiczne. Żółtym kolorem zaznaczono obszar potencjalnych przemieszczeń

Fot. Dunlop, Humer, archiwum