

## Ulepszony system EMD start/stop

SILNIKI WYSOKOPRĘŻNE 1.4L I 1.6L E-HDI MONTOWANE OD JEŚNI 2010 ROKU W POJAZDACH KONCERNU PSA SĄ WYPOSAŻONE W NOWY UKŁAD START/STOP, WYKORZYSTUJĄCY NAJNOWSZY PASEK MICRO-V<sup>®</sup> MT5+ FIRMY GATES

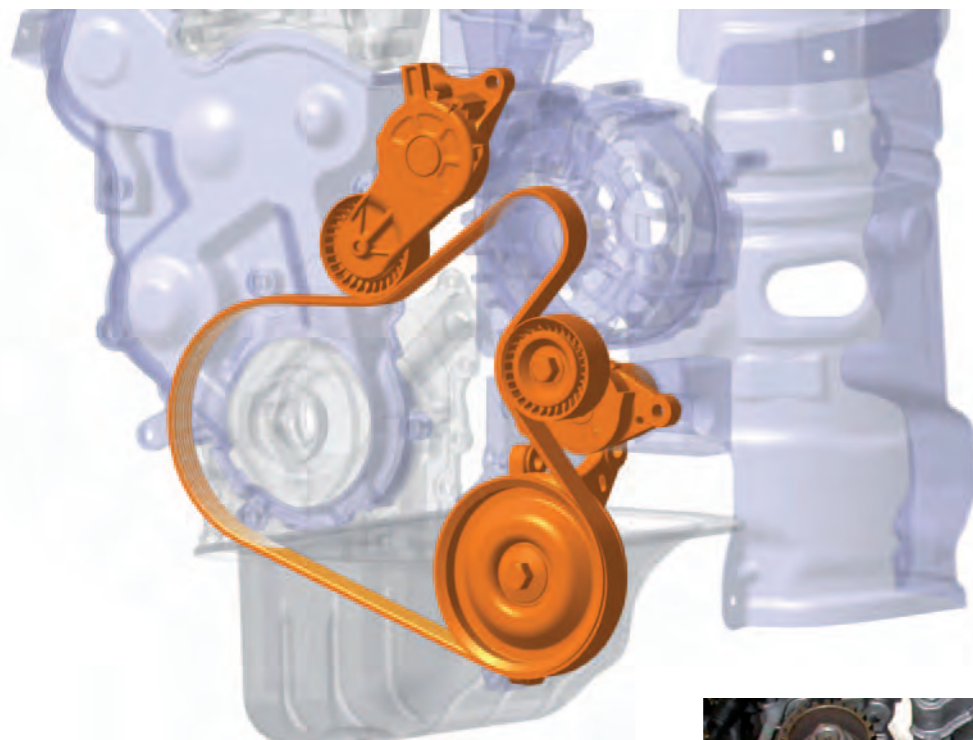
nie paska, którego eksploatacyjna trwałość wynosi teraz co najmniej 600 000 rozruchów.

Firma Gates opracowała również dwa napinacze przeznaczone do tego układu. Ich specjalna konstrukcja ma na celu zapewnienie niskiego poziomu naprężenia paska, aby uzyskać wysoką wydajność przeniesienia momentu obrotowego i minimalne straty powodowane tarciem występującym w tym układzie kinematycznym.

W rezultacie kierowca odczuwa natychmiastowy, bezgłówny i pozbawiony drgań ponowy rozruch silnika, który jest dwa razy szybszy niż pierwszy rozruch silnika wykonany za pomocą kluczyka.

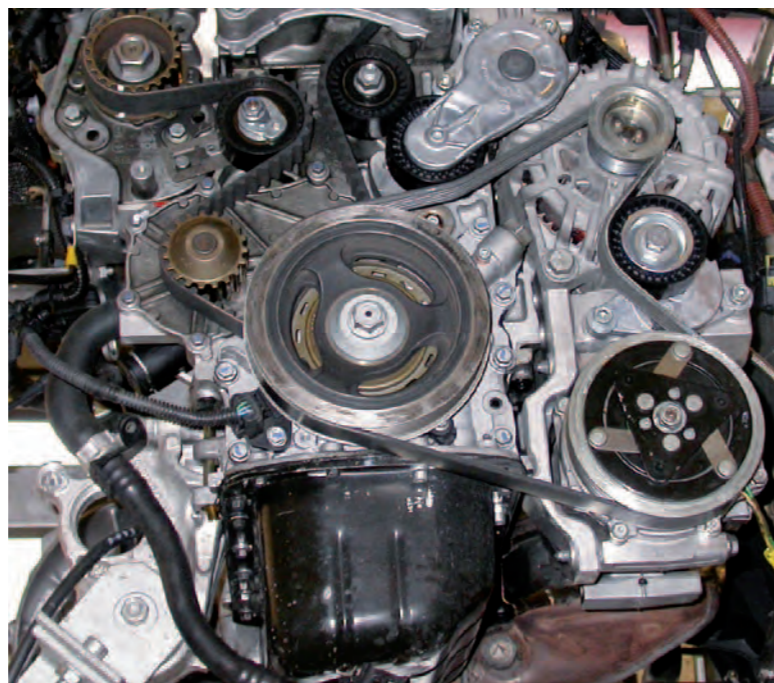
Firma Gates już w 2004 r. dostarczała rozwiązania do pierwszego europejskiego układu start/stop stosowanego w silnikach benzynowych o pojemności 1,4 l. Citroën C3 był pierwszym modelem samochodu, który został wyposażony w technologię EMD start/stop firmy Gates, umożliwiającą uzyskanie oszczędności w zużyciu paliwa od 6% do 10%, a nawet do 20% w ruchu miejskim.

*Opracowane na podstawie materiałów firmy Gates*



Układ ten umożliwia cichy i bardzo szybki (w ciągu 400 milisekund) restart silnika za pomocą rozrusznika-alternatora opracowanego przez firmę Valeo, sprzęganego z wałem korbowym wieloklinowym paskiem.

Specjalna konstrukcja paska Micro-V<sup>®</sup> dostosowana jest do przenoszenia wysokich momentów obrotowych. Jego specjalna wersja MT+ została wykonana tak, aby spełnić dodatkowe wymagania związane z rozruchem silnika. Dzięki poprawie przyczepności materiału oraz wprowadzeniu nowej formuły mieszanki gumy EPDM i układu aramidowych kordów wzmacniających zwiększono dopuszczalne obciążenie



FOT. GATES

## PRZEWODY NIE MOGĄ BYĆ „RETRO”



**Małgorzata Kluch**  
Marketing manager  
GG Profits

Wielu z nas nie pamięta już czasów, kiedy na polskich drogach królował pierwszy samochód produkowany seryjnie w fabryce FSO na Żeraniu.

Była to „garbata” Warszawa M20. Wielki pojazd z obszerną tylną kanapą, która sprawiała wrażenie większej niż te stojące w ówczesnych mieszkaniach. Jeździło się tym wygodnie, a i wyspać się było można, jeśli z jakiś nieprzewidzianych powodów wypadło nocować w aucie.

Popularne „warszawki” (tak je pieszczotliwie nazywano) służyły przez wiele lat wiernie jako samochody służbowe w rozmaitych urzędach, jako miejskie taksówki, milicyjne radiowozy, a nawet karetki pogotowia, do których wsuwało się chorych na leżankach po uniesieniu wysokiej klapy bagażnika! Była też wersja specjalna dla kolejowych dygnitarzy przystosowana do jazdy po szynach. Po prestiżowej Warszawie nastął czas bardziej popularnej Syreny i Fiata (zwłaszcza tego małego), też już obecnie samochodów zabytkowych i wspomnianych z nostalgią przez nieco młodsze pokolenie polskich kierowców.

Dziś po polskich drogach jeździ około 17 milionów aut osobowych. Większość z nich to pojazdy z zapłonem iskrowym. Mają one, podobnie jak tamte warszawki, syrenki i maluchy, fabrycznie zamontowane przewody zapłonowe, tyle że nowszych już generacji. Były próby wyeliminowania z konstrukcji samochodów tego kłopotliwego czasem elementu, ale okazały się w praktyce zbyt kosztowne. Wymiana uszkodzonej cewki zapłonowej współpracującej bezpośrednio ze świecą to koszt rzędu kilkuset złotych. Kompletną wiązkę nowoczesnych przewodów można natomiast kupić za kilkadziesiąt złotych.



Nie jest to jednak powrót do sytuacji sprzed kilkadziesiąt lat. Wtedy na własny samochód trzeba było długo oszczędzać lub wiele pożyczać, a i tak zakup zależał od tzw. „przydziału”. Szczęśliwy nabywca nie zastanawiał się zbyt długo nad tym, co tam się kryje pod maską, jakie samochód ma zużycie paliwa, a już zupełnie uwagi nie zwracał na jakieś tam zapłonowe przewody. Najważniejsze, że było się czym pochwalić przed sąsiadami i dalszą rodziną.

Dziś świadomy klient bardzo interesuje się kosztami eksploatacji nabywanego pojazdu. Ważne są więc dla niego nie tylko podawane przez producenta wskaźniki zużycia paliwa na 100 km, lecz również dostępne możliwości ich obniżenia. Tu wiele zależy od stosowanych przewodów zapłonowych, które, jak wiemy, mogą być lepsze lub gorsze. Liczą się także ceny części zamiennych, zwłaszcza tych wymienianych w regularnych cyklach serwisowych. Należą do nich także przewody zapłonowe, które zależnie od rodzaju i jakości wykonania, mogą służyć krócej lub dłużej...

A zabytkowe pojazdy z czasów garbatej Warszawy? Czyż nie dotrwały do naszych czasów z oryginalnymi przewodami? Niektóre tak, bo według kryteriów muzealnych jest to nawet dodatkowy walor. Jeśli jednak trzeba pojechać na jakiś rajd lub zlot, przewód retro popsuć może całą zabawę. Na szczęście, choć we współczesnych katalogach nie ma przewodów do Warszawy lub Syreny, to jednak każdy liczący się na rynku ich producent posiada w swoim archiwum rysunki pozwalające skompletować odpowiednią nową wiązkę.



GG Profits Sp. z o.o.  
ul. Spacerowa 6/8  
95-200 Pabianice  
POLAND  
tel./fax +48 42 214 51 50  
fax +48 42 227 19 32  
www.sentech.pl



# SENTECH<sup>®</sup>

NAJWYŻSZA JAKOŚĆ - NIEZAWODNY ZAPŁON