

LED - technologia przyszłości



TOMASZ SUPADY
EKSPERT PHILIPS AUTOMOTIVE

TA, ROZWIJAJĄCA SIĘ OBECNIE NAJSZYBCIEJ, DZIEDZINA TECHNIKI OŚWIETLENIOWEJ NAZYWANA JEST ŚWIATŁEM IV GENERACJI. JEJ ENERGOOSZCZĘDNOŚĆ PRZYNOSI W MOTORYZACJI ZMNIENIENIE ŻYWIENIA PALIWA I EMISJI CO₂

Nowoczesne lampy diodowe LED pojawiają się coraz częściej w nowych modelach samochodów jako ich oryginalne wyposażenie, zwłaszcza w postaci światła do jazdy dziennej (DRL). Są one obowiązkowo fabrycznie montowane we wszystkich samochodach osobowych i dostawczych od lutego tego roku (zgodnie z dyrektywą Komisji Europejskiej 2008/89/WE), a od sierpnia 2012 roku obowiązek ten dotyczy także samochodów ciężarowych i autobusów.

Rozwiązanie to oznacza bowiem obniżkę kosztów eksploatacji pojazdu, będącą skutkiem istotnych oszczędności w poborze energii, co w ostatecznym bilansie wiąże się z redukcją zużycia paliwa. Światła do jazdy dziennej wyposażone w diody LED pozwalają oszczędzić w porównaniu ze zwykłymi żarówkami halogenowymi ok. 150 watów pobieranej mocy. Każdy z dwóch modułów

LED ma moc zaledwie 7 W, więc łączna moc światła do jazdy dziennej wynosi tylko 14 W. Alternatywne użycie światła mijania w czasie jazdy w dzień to pobór mocy rzędu 110 W przez same reflektory główne (dwa razy po 55 W), a przecież równocześnie energię pobierają wtedy także inne żarówki w samochodzie (np. światła pozycyjne, obrysowe, oświetlenie tablicy przyrządów), co w sumie daje obciążenie pokładowych źródeł energii elektrycznej na poziomie 150-180 W.

Do wyprodukowania energii zużywanej przez 100-watowy odbiornik podczas jazdy na dystansie 100 kilometrów potrzeba ok. 0,13 litra paliwa. W przypadku diodowych światła do jazdy dziennej o łącznej mocy 14 W do uzyskania energii potrzebnej na 100-kilometrowym dystansie wystarczy zaledwie 0,02 l benzyny lub oleju napędowego.

Diodowe lampy DRL zapewniają nie tylko zmniejszenie zużycia paliwa, lecz także lepszą widoczność na drodze wyposażonego w nie pojazdu, czyli większe bezpieczeństwo jazdy. Temperatura barwowa światła białej diody LED wynosi bowiem 6000 K, czyli znacznie więcej niż przy standardowych żarówkach halogenowych, jak również lampach ksenonowych. Dzięki temu moduły złożone z diod LED emitują bardzo jasne światło. Zwiększa to bezpieczeństwo na drodze, gdyż sprawia, że pojazd jest dobrze widziany przez innych uczestników ruchu, zarówno w pełnym słońcu, jak i w czasie złych warunków pogodowych.

Trzecim istotnym argumentem na rzecz nowych źródeł światła jest ich trwałość eksploatacyjna. W przypadku modułów Philipsa szacowana jest ona na 10 000 godzin, czyli ok. 14 miesięcy nieprzerwanego świecenia. Samochód osobowy poruszający się w tym czasie ze średnią prędkością 50 km/h przejechałby dystans 500 000 kilometrów, gdyby nie to, iż z innych powodów jego średnia długość użytkowania jest wciąż jeszcze znacznie mniejsza. W samochodach ciężarowych wymiana diod co pół miliona kilometrów oznacza również poważne uproszczenie okresowych prac serwisowych.

Dla ciężkich pojazdów drogowych Philips opracował specjalne rozwiązanie o nazwie LED Daylight MasterLife 8, na rynku europejskim dostępne od września br. Zastosowana w nim technologia Philips Luxeon® wykorzystuje najsilniejsze diody LED emitujące białe światło o temperaturze 6000 K, czyli o prawie 2000 K większej od lamp ksenonowych. Uzyskane oszczędności w zużyciu paliwa mogą być w skali dużej floty transportowej bardzo znaczne.

Aksesoryjne światła diodowe do jazdy dziennej można również zamontować w starszych modelach samochodów. Jednak należy przy tym zwrócić uwagę, czy posiadają one homologację dopuszczającą ich użytkowanie na terenie danego kraju. Oprócz tego muszą mieć umieszczony na kloszu symbol RL, który oznacza światła do jazdy dziennej. Jeśli wymogi te nie są spełnione, użytkownik pojazdu może zostać ukarany mandatem. Poza tym takie podrabiane produkty bez homologacji oznaczają się przeważnie niską jakością wykonania i w związku z tym także niedostateczną trwałością. Wynika to głównie z nieszczelności modułów i braku efektywnego odprowadzania ciepła. Bywa też, iż lampy podrabiane mają niewłaściwe parametry świetlne, czyli świecą gorzej, a dodatkowo mogą oślepić kierowców nadjeżdżających z przeciwka. Dlatego należy kupować wyłącznie oświetlenie samochodowe pochodzące od sprawdzonych producentów. ■



FOT. PHILIPS

VI Dyskusyjne Forum Ubezpieczeń komunikacyjnych
VI Konwencja Polskich Dealerów Samochodów

Poprawa organizacji i rentowności serwisu naprawczego



POD TAKIM WSPÓLNYM TYTUŁEM, BĘDĄCYM RÓWNO-CZEŚNIE WSPÓLNYM PLATFORMĄ DYSKUSYJNĄ, ODBYŁY W DNIACH 26-27 PAŹDZIERNIKA BR. W POZNANIU DWA WYMIENIONE POWYŻEJ CYKLICZNE SPOTKANIA

W tej dwuczłonowej konferencji, zorganizowanej, jak zwykle, przez Polską Izbę Motoryzacji, uczestniczyli: samochodowi dealerzy, serwisy blacharsko-lakiernicze i mechaniczne (autoryzowane i nieautoryzowane), towarzystwa ubezpieczeniowe, rzeczoznawcy i likwidatorzy szkód. Tematem były zagadnienia niezadko

kontrowersyjne, lecz tym bardziej wymagające kompromisowej współpracy zainteresowanych stron. Ten cel właśnie udało się osiągnąć.

Czynny udział w panelach dyskusyjnych wzięli m.in. przedstawiciele takich firm ubezpieczeniowych, jak: Allianz, PZU, Benefia, Warta i Avila. Odpowiadali oni na

wiele pytań padających z sali, a dotyczących stawek za roboczogodziny, faktur źródłowych, odszkodowań za brak możliwości korzystania z samochodu zastępczego etc, czyli głównych kontrowersji między serwisami a firmami ubezpieczeniowymi. Dyskusja była rzeczowa i szczerą, choć momentami burzliwą, lecz dzięki sprawnemu jej poprowadzeniu przez Romana Kantorskiego, prezesa PIM, przyniosła w efekcie wyjaśnienie różnych dotychczasowych nieporozumień.

Panelom dyskusyjnym towarzyszyły monograficzne seminaria. Na jednym z nich omawiano kwestię przyszłości autoryzowanych stacji obsługi i ich konkurencji z serwisami niezależnymi. Drugie poświęcone było orzecznictwu sądowemu w zakresie odszkodowań z tytułu OC ze szczególnym uwzględnieniem uregulowań prawnych dotyczących pojazdów zastępczych na przykładzie Polski i innych krajów Unii Europejskiej. Na kolejnym zaprezentowane zostały perspektywy rozwoju sektora napraw powypadkowych. Inne przykłady seminaryjnych tematów to: znaczenie dla towarzystw ubezpieczeniowych ich własnych sieci naprawczych, zagadnienia standaryzacji, kategoryzacji i samocertyfikacji warsztatów naprawczych, a także problemy związane z wykorzystywaniem kalkulacji Audatex. ■

Podczas konferencji rozstrzygnięte zostały trzy plebiscyty:

Menedżer Rynku Dealerskiego 2011, Złoty Zderzak, Auto Salon 2010.

Tytuł **Menedżer Rynku Dealerskiego** i nagroda sponsorowana przez **BZ WBK Leasing SA** zostały decyzją Kapituły złożonej z niezależnych autorytetów polskiego rynku motoryzacyjnego przyznane **Ireneuszowi Szpotowi, prezesowi zarządu Szpot sp. z o.o. ze Swarzędza**, za konsekwentne budowanie nowoczesnej, wielomarkowej firmy dealerskiej oraz działalność na rzecz lokalnej społeczności i niepełnosprawnych dzieci.

Nagroda **Złoty Zderzak 2011**, przyznawana już po raz szósty na podstawie ogólnopolskiego badania satysfakcji serwisów samochodowych ze współpracy z firmami ubezpieczeniowymi, przypadła w udziale **TUIR Allianz SA**, drugie miejsce zajął **PZU SA**, a trzecie – **Towarzystwo Ubezpieczeń Ogólnych AVIVA**.

W tym roku badanie przeprowadzone zostało za pomocą ankiety elektronicznej kierowanej w terminie od 3 lipca do 7 października 2011 r. do serwisów niezależnych oraz ASO. Patronat nad tym projektem objął Rzecznik Ubezpieczonych, a sponsorami badań były firmy: Audatex Polska sp. z o.o. oraz Auto On-line.

Tytuł **Auto Salon 2010**, przeznaczony dla najlepszego obiektu dealersko-serwisowego w Polsce, zdobyła firma **Volkswagen Bednarek** z Łodzi. Zadecydowało o tym jury w składzie: Katarzyna Pilarek – architekt, Krzysztof Trzeciak – redaktor naczelny czasopisma „Serwis Motoryzacyjny”, Magdalena Patajewicz – Polska Izba Motoryzacji. Wyróżnienia w tej rywalizacji uzyskały firmy: Citroën Polska (Warszawa) i Karlik Volvo (Poznań Baranowo).

W tegorocznej konferencji wzięło udział ponad 200 uczestników. Towarzyszyła jej również wystawa „Wokół rynku dealerskiego i serwisowego”.

FOT. PIM