

## Brukselskie sympozjum Goodyeara



Firma Goodyear Dunlop organizuje 25 stycznia br. sympozjum na temat ekonomiki jaz-

dy w europejskim transporcie drogowym. Spotkanie odbędzie się w Brukseli, a ważnym

jego elementem powinna stać się debata poświęcona roli opon w zwiększaniu efektywności wykorzystywania paliwa i zmniejszaniu emisji dwutlenku węgla przy jednoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Europejscy ustawodawcy, eksperci przemysłowi i naukowcy zajmujący się transportem będą mówić o badaniach, innowacjach i trendach w ustawodawstwie, które mają przyczynić się do

zmniejszenia całkowitego zużycia paliwa do 2020 roku.

Z badania przeprowadzonego przez Goodyear Dunlop Tires Europe wynika, że niemal wszyscy przewoźnicy (92%) próbują zwiększyć efektywność paliwową, lecz prawie jedna trzecia z nich twierdzi, że mogliby więcej zaoszczędzić, gdyby byli lepiej poinformowani, które czynniki mają największy wpływ na zużycie paliwa w ich pojazdach.

## Texa nagrodzona za programy edukacyjne

Firma Texa otrzymała nagrodę Aftermarket Commitment Award 2011, przyznawaną przez wydawany od 1955 r. magazyn techniczny „Nuova Elettrauto” „za program edu-

cyjny TexaEdu, przeznaczony dla specjalistów branży samochodowej i uczniów szkół zawodowych”. W ramach tego programu, zainicjowanego w 2004 roku i zatwierdzone-

go przez włoskie Ministerstwo Edukacji, Szkolnictwa Wyższego i Badań, prowadzone są szkolenia dla mechaników i innych specjalistów motoryzacyjnych, na potrzeby których Texa

dostarcza niezbędne urządzenia oraz materiały edukacyjne, a firmowy personel pomaga w kształceniu nauczycieli prowadzących zajęcia z przedmiotów zawodowych.

## Wigilijne spotkanie z Mobilem



VILLE VEIKKO YLOSJOKI (Z LEWEJ) I ZBIGNIEW LIZOŃ, PREZES AKADEMII TRANSPORTU, PODPISALI UMOWĘ O WSPÓŁPRACY



EWA JEŻEWSKA Z UZASADNIONYM OPTYZMIZMEM PODSUMOWAŁA TEGOROCZNE WYNIKI

W stylowej warszawskiej restauracji Dispensa firma ExxonMobil Poland zorganizowała 20 grudnia 2011 r. świąteczno-noworoczne przyjęcie dla dziennikarzy branżowej prasy. Już od powitania goście przez nowego prezesa polskiej części koncernu Ville Veikko Ylosjokiego, cały przebieg spotkania miał pogodny, optymistyczny nastrój, tak przyjemnie kontrastują-

cy z powszechną dziś modą na kryzysowe utyskiwania i skargi.

Optymizm ten wynikał nie tylko z odświeżających okoliczności, lecz również z obiektywnych realiów, które przedstawiła w swym wystąpieniu Ewa Jeżewska, firmowy specjalista ds. marketingu. Najważniejsze z nich dowodzą, iż na polskim rynku paliwa i oleje ExxonMobil sprzedają

się coraz lepiej, że cały ten rynek wciąż się rozwija i nic nie wskazuje, by rok następny miał być gorszy od obecnego, a jest to przecież znak niewątpliwie dobrej kondycji i pomyślnych perspektyw całej naszej gospodarki.

W trakcie spotkania nastąpiło uroczyste podpisanie umowy o współpracy ExxonMobil Poland z Akademią Transportu – wiodącym polskim

ośrodkiem szkolenia kierowców zawodowych. Z kolei Mike Frost, światowej klasy specjalista ds. środków smarowych, dokonał bardzo atrakcyjnej prezentacji udziału technicznych służb Mobila w przygotowaniach zespołu Vodafone McLaren Mercedes do startów w zawodach Formuły 1.

Oddzielny artykuł na ten temat zamieścimy w naszym następnym wydaniu.

FOT. GOODYEAR ARCHIWUM

## EPB na przedniej osi



JOSEF PICKENHAHN

WICEPREZES DS. INŻYNIERII UKŁADÓW HAMULCOWYCH W TRW

PRZYSTOSOWANIE KONSTRUKCJI ELEKTRYCZNEGO HAMULCA POSTOJOWEGO TRW DO WSPÓŁPRACY Z PRZEDNIMI KOŁAMI POZWALA PRODUCENTOM SAMOCHODÓW WYKORZYSTYWAĆ SYSTEM EPB RÓWNIEŻ W MNIJSZYCH MODELACH



ZACISK PRZEDNIEGO HAMULCA EPB RÓŻNI SIĘ OD TYLNEGO GŁÓWNIEM KONSTRUKCYJNYM PRZYSTOSOWANIEM DO WSPÓŁPRACY Z KOŁEM KIEROWANYM



Hamulec postojowy EPB (ang. *electric parking brake*) ma wiele praktycznych zalet, z których najważniejszą jest możliwość jego współpracy z różnymi elektronicznymi systemami wspomagającymi kierowcę, np. *start-stop* lub tzw. *hill-holder*, ułatwiający ruszanie na wzniesieniach lub pochyłościach drogi. Oprócz tych korzyści, istotnych dla bezpieczeństwa jazdy, układ EPB pozwala na lepsze zagospodarowanie wnętrza samochodów dzięki eliminacji dźwigni lub pedału hamulca pomocniczego. Obecnie urządzenia takie produkowane są w dwu wersjach konstrukcyjnych. W pierwszej silnik elektryczny zastępuje ręczną dźwignię i działa na hamulce tylnych kół za pośrednictwem tradycyjnych linek, co ma, niestety, swe od dawna znane wady. W drugiej, bardziej niezawodnej i dlatego rozwijanej przez firmę TRW, indywidualne silniki elektryczne poprzez przekładnie

planetarne dociskają okładziny cierne do tarcz hamulcowych. Analogiczne rozwiązanie dla hamulców bębnowych, choć technicznie możliwe, musiałoby być o wiele bardziej skomplikowane.

Tymczasem konstruktorzy pojazdów wciąż niechętnie stosują tylne hamulce tarczowe w małych modelach samochodów, gdyż konstrukcja bębnowa jest w tej roli całkowicie zadowalająca, a przy tym tańsza. Sprawia to jednak, iż w tej grupie pojazdów w ogóle nie pojawiają się układy EPB. Nowy produkt firmy TRW Automotive ma więc w tej dziedzinie znaczenie wręcz przełomowe.

Koncepcja układu EPB dla przedniej osi wymaga jedynie niewielkich zmian w budowie zacisku oraz integracji niezbędnych komponentów elektronicznych i dodatkowego oprogramowania z istniejącą już w pojeździe mikroprocesorową jednostką sterującą. Elementy elektro-

mechaniczne są łatwe do zamontowania w pobliżu koła pojazdu i bardzo podobne do produkowanych dotychczas elektronicznych hamulców tylnych.

Identyczny jest także zakres dodatkowych funkcji, czyli ruszania na pochyleniu, *stop&go* itp. Ważne ich rozszerzenie, optymalne tylko w przypadku hamulców przednich, stanowi możliwość zwiększenia (dzięki integracji z ABS/ESC) efektywności hamowania awaryjnego w przypadku awarii układu hydraulicznego. Pośrednią korzyścią z zastosowania przedniego EPB okazuje się zmniejszenie masy i kosztów wykonania hamulca bębnowego, montowanego nadal na tylnej osi, lecz już bez mechanicznych rozpiereków i elementów mocujących linki, niezbędnych dla tradycyjnej funkcji hamulca ręcznego.

Rozpoczęcie seryjnej produkcji układu TRW EPB montowanego na przedniej osi pojazdu planowane jest na rok 2013. ■

FOT. TRW