

# Jesteśmy przygotowani na różne wyzwania



ROZMOWA  
z KRZYSZTOFEM  
ŁAPIŃSKIM,  
PREZESEM FIRMY  
LPGTECH

Zarządzana przez Pana firma ma w nazwie tylko gaz LPG, ale w jej rynkowej ofercie pojawiły się już także produkty związane z systemami zasilania CNG. Czy w tę właśnie stronę rozwijać się będzie Wasz potencjał konstruktorsko-technologiczny?

Na pewno systemy CNG są w Polsce mniej rozpowszechnione od instalacji LPG. Jest to oczywiście związane z małą ilością stacji tankowania metanu, jak też z ceną instalacji CNG, czyli z najbardziej problematycznym jej elementem, jakim jest zbiornik metanu – butla. Cena tego paliwa też nie jest zachęcająca w porównaniu z LPG. Są jednak kraje, np. Indie, gdzie cena CNG jest bardziej przyjazna i zapotrzebowanie na instalacje tego typu jest duże.

Nasze sterowniki TECH dawały od początku możliwość pracy na LPG oraz CNG, jednak dopiero po nawiązaniu współpracy handlowej z krajami Ameryki Południowej mogliśmy przetestować je w rzeczywistych warunkach i dostosować ich parametry do potrzeb tamtych rynków. Wstawiliśmy też taką instalację do jednego z naszych samochodów doświadczalnych i okazało się, że nawet zimą wszystko pracuje znakomicie.

W momencie tworzenia Waszej firmy krajowy, europejski i globalny rynek motoryzacyjnych systemów zasilania gazowego sprawiał wrażenie już usta-

bilizowanego i trwale podzielonego. Na jakich głównych atutach oparliście więc Wasz biznesplan?

Nasz plan może nie jest rewolucyjny, ale jest skuteczny, czyli „robimy swoje”. Na początku mieliśmy pomysł na sposób działania naszych sterowników. Po testach okazało się, że pomysł był dobry, ale dosyć uciążliwy dla instalatorów.

Poświęciliśmy więc dodatkowy czas, aby mocno uprościć obsługę sterowników i dożyliśmy mechanizmu pomocy. W efekcie uzyskaliśmy produkt bardzo przyjazny dla monterów i ściśle z nimi współpracujemy nad dalszym jego doskonaleniem. Pewnie jak w innych branżach, rynek instalacji autogazu opiera się w znacznym stopniu na podpatrywaniu i kopiowaniu konkurencji. My staramy się wypracować własne rozwiązania poprzez analizę konstrukcji najnowszych silników, kładąc szczególny nacisk na dobrą współpracę z kolegami z pierwszej linii frontu, czyli instalatorami oraz pasjonatami autogazu. Zależy nam przede wszystkim na dobrej jakości naszych wyrobów i zadowoleniu końcowego klienta, czyli kierowcy.

W ubiegłym roku prezentowaliście swą ofertę w Ameryce Południowej. Dlaczego tamtejsze rynki uważacie za tak ważne, skoro to raczej w Europie rosnące ceny paliw tradycyjnych i równoczesny rozwój rurociągów gazu ziemnego powinny radykalnie zwiększać popyt na Wasze produkty?

Wszystkie rynki staramy się traktować jednakowo. Nigdy nie wiadomo, który rynek przed autogazem się zamknie, a który otworzy. Świat, niestety, nie stoi w miejscu. W jednych krajach są wprowadzane akcyzy, a w innych ceny paliwa rosną albo w tych, które wydają się perspektywiczne, nagle występują choćby powodzie lub inne kataklizmy. Z rynków



opanowanych przez innych producentów nagle otrzymujemy zamówienia, bo zmieniły się tam jakieś przepisy. W branży autogazu trzeba być przygotowanym na różne wyzwania. Nasze zadanie jest w pewnym sensie ułatwione, bo mamy mocny dział konstrukcyjny, a to pozwala szybko reagować na zmieniające się potrzeby. Już teraz obserwujemy zwiększony popyt na nasze produkty. Z każdym miesiącem zwiększamy produkcję i zatrudnienie w LPGTECH oraz wprowadzamy nowe wyroby, czego przykładem może być wtryskiwacz LPG/CNG – Dragon, który zaprezentujemy wkrótce na warszawskich Targach GasShow.

Czy widzi Pan szanse na zmianę dotychczasowych, niekorzystnych trendów w naszych krajowych realiach towarzyszących wykorzystywaniu CNG do napędu pojazdów?

Na temat rozwoju CNG w naszym kraju były szumne zapowiedzi. Miały być budowane stacje tankowania metanu, pod hasłem ekologii. Cóż, wyszło jak wyszło, lecz może jeszcze wszystko przed nami. Jeżeli by się zastanowić, czemu tak błyskawicznie rozpowszechniły się systemy LPG, to przychodzi mi do głowy tylko jedna odpowiedź: zdecydowała ekonomia. Trudno sobie wyobrazić, aby bez spełnienia tego warunku nastąpił szybki rozwój CNG w Polsce. Sama ekologia to chyba zbyt mało. Taki projekt musi być wspierany przez państwo. Muszą się pojawić stacje tankowania, może powinny być zachęty finansowe dla montażu instalacji CNG, aby kierowcom nie przeszkadzała w bagażniku butla z gazem o ciśnieniu 200 atm. Najpierw też cena tego gazu musi zapewniać jego użytkownikom odczuwalne finansowe oszczędności, a dopiero potem możemy poważnie rozmawiać o ekologii.

FOT. LPGTECH

## NIEBEZPIECZNA WIOSENNA PORA



Małgorzata Kluch  
Marketing manager  
GG Profits

Dla układu zapłonowego krytycznym okresem nie są mrozy lub upały, lecz wilgotne pory przejściowe. Powodem niemiłych niespodzianek są wtedy przewody wysokiego napięcia.

Zły stan techniczny lub niewłaściwy dobór przewodów zapłonowych bywają jedną z najczęstszych przyczyn niedostatecznej mocy silnika, nadmiernego zużycia paliwa, a także kłopotów z uruchamianiem samochodów w deszczowe lub mgliste przedwiosenne poranki. Jakie więc cechy powinien mieć dobry przewód zapłonowy? Zarówno konstruktor pojazdu, jak i jego użytkownik mają w tym wypadku wymagania na pozór dość proste, tyle że w swych głównych punktach dokładnie rozbieżne.

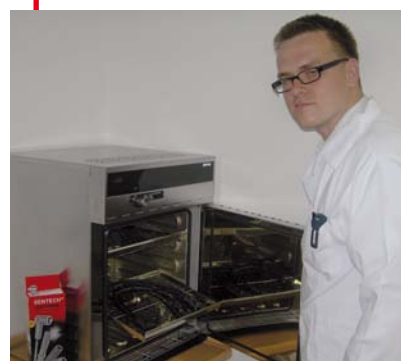
Wiadomo, że w celu zapewnienia jak największej energii iskry i małego spadku napięcia, czyli maksymalnej sprawności układu zapłonowego, należy stosować przewody o jak najmniejszym oporze elektrycznym. To właśnie niski opór elektryczny sprawia, że możliwie największą część energii przekazywana jest do świecy, a nie ulega

zwłaszcza korzystającego z łączności bezprzewodowej. Dawniej zjawisko to łagodzone, stosując silne oporniki przeciwzakłóceniuowe, łączone w szereg z poszczególnymi przewodami wysokiego napięcia, co niestety ograniczało też energię iskry. Optymalnym rozwiązaniem problemu okazały się dopiero przewody z rdzeniami ferromagnetycznymi o niskiej oporności, otoczone spiralnie cienkim drutem stalowym, eliminującym promieniowanie elektromagnetyczne.

Drugim istotnym elementem przewodu wysokiego napięcia jest jego izolacja. Klasycznym materiałem używanym do tego celu od kilkudziesięciu już lat jest silikon. Ma on liczne zalety (np. niską cenę), lecz również i poważne wady. Za najważniejszą z nich należy uznać niską wytrzymałość mechaniczną i stosunkowo małą odporność na substancje chemicznie aktywne.

Należy uważać, aby taki przewód nie miał kontaktu z rozgrzanymi elementami silnika. Dlatego konstruktorzy samochodów zaczęli umieszczać izolowane silikonem przewody w specjalnych listwach ochronnych. Nie należy w żadnym wypadku z osłon tych rezygnować, chyba że wymienimy przewody silikonowe na izolowane nowszymi materiałami termoplastycznymi, zapewniającymi maksymalną szczelność oraz odporność mechaniczną i termiczną kabla na działanie czynników zewnętrznych (temperatury, wilgoci, oleju, solanki).

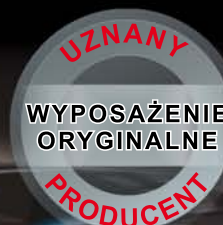
Zmiany takie można stosować tylko wtedy, gdy dopuszcza je producent samochodu, co powinno być odnotowane przy poszczególnych katalogach producentów przewodów zapłonowych. Na przykład ich wybór według marki pojazdu z katalogu Sentech daje pewność, że izolacja spełnia dokładnie wymogi konstruktora danego samochodu.



rozproszeniu w postaci ciepła. Dzięki temu iskra może trwać dłużej, a zapłon staje się pewniejszy. Jest to szczególnie ważne w niesprzyjających warunkach atmosferycznych i zawsze w przypadku silników spalających LPG.

Jednak zmieniające się cyklicznie silne prądy i wysokie napięcia indukują wokół przewodu zmienne pola magnetyczne, które rozchodzą się w postaci fal elektromagnetycznych zakłócających pracę radioodbiorników, telewizorów, telefonów komórkowych oraz innego sprzętu elektronicznego,

# TECHNOLOGICZNA PRZEWAGA - SYMBOL JAKOŚCI



INDUKCYJNE PRZEWODY Z RDZENIEM FERRYTOwym



SENTECH®

www.sentech.pl

