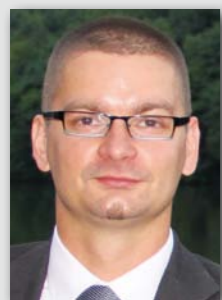


Wymiana filtrów kabinowych



KAROL BIERNAT

SPECJALISTA DS. SPRZEDAŻY
MAHLE POLSKA

POWIETRZE NAD RUCHLIWYMI DROGAMI ZAWIERA SZKODLIWE DLA ZDROWIA GAZY (OZON I TLENKI AZOTU) ORAZ ZANIECZYSZCZENIA STAŁE (DROBNY KURZ I SADZA). ICH PRZENIKANIU DO WNĘTRZA NADWOZI ZAPOBIEGAJĄ FILTRY KABINOWE

Podczas jednej godziny jazdy przez wnętrze pojazdu przepływa do 100 000 litrów powietrza. Jeśli na jego wlocie znajdzie się prosty filtr papierowy typu LA, zatrzymaniu ulegnie większość wspomnianych cząstek stałych, a także pyłki roślinne. Te ostatnie są niebezpieczne w niektórych porach roku nie tylko dla alergików, ponieważ uczulony na nie kierowca doznawać może z ich powodu nagłych ataków łzawienia oczu lub kichania, co zwiększa ryzyko wypadków aż o 30%.

Alergie mogą być również wywoływane przez gazy, na przykład samochodowe spaliny, a gazy takie, jak ozon i tlenki azotu, oddziałują toksycznie na wszystkie żywe organizmy. Niepożądane substancje lotne dają się jednak skutecznie wyeliminować dzięki stosowaniu nowoczesnych filtrów kabinowych typu LAK z węglem aktywnym takich, jak Mahle Original lub Knecht, które zatrzymują do 99,5% wszelkich substancji szkodliwych i pochłaniają ponadto nieprzyjemne zapachy. Są one montowane fabrycznie w wielu

modelach pojazdów i dostarczane także na rynek części zamiennych w tej samej jakości, jak na potrzeby pierwszego montażu.

Oba rodzaje filtrów kabinowych zapobiegają też zanieczyszczeniu się parowników instalacji klimatyzacyjnej, poprawiając tym samym sprawność jej działania. Wymienione wyżej korzyści przynoszą jednak tylko filtry zadowalająco drożne, czyli regularnie wymieniane. Filtry zatkałe nadmiarem zgromadzonych w nich zanieczyszczeń mogą natomiast powodować pogarszanie się widoczności na skutek zaparowywania szyb, niedostateczną wentylację samochodowego wnętrza i rozwój szkodliwej mikroflory w układach klimatyzacyjnych.

Dlatego filtr kabinowy powinien być wymieniany nie rzadziej niż co 15 000 km przebiegu pojazdu lub raz do roku, a nawet częściej, jeśli samochód eksploatowany jest w warunkach zwiększonego zanieczyszczenia atmosfery. W przeciwnym wypadku jego zły stan może zwiększać ryzyko chorób serca i płuc, reakcji astmatycznych i innych kłopotów zdrowotnych.

Wymiana filtrów kabinowych Mahle Original i Knecht jest bardzo łatwa dzięki instrukcji montażu dołączonej do każdego produktu w formie odrywanej broszurki informacyjnej. Jeśli klient zleca w warsztacie wymianę takiego filtra w nieznanym serwisantom samochodzie, trzeba ustalić najpierw jego dokładną lokalizację. Tego rodzaju informacje można znaleźć na wydanej przez firmę Mahle płytce CD „Filtr-zestaw” albo w firmowym katalogu online

na: www.mahle-aftermarket.com, a także wewnątrz opakowań filtrów kabinowych Mahle i Knecht. Aby ułatwić dostęp do opisu montażu filtra, opakowanie zaopatrzone w specjalny pasek otwierający. Oczywiście odpowiednie zalecenia zawarte są też w instrukcjach obsługi poszczególnych modeli pojazdów, lecz ogólne serwisy obsługowe nie zawsze nimi dysponują.

Do najczęściej popełnianych błędów podczas wymiany filtra należy nieprawidłowe umieszczenie wkładu w obudowie. Właściwy kierunek przepływu powietrza przez filtr jest oznaczony małymi strzałkami na jego boku. Bardzo ważne jest także dokładne dopasowanie wkładu do obudowy, gdyż przez nieszczelności pozostawione na ich styku zanieczyszczone powietrze przedostaje się do wnętrza kabiny.

Przy montażu wielu filtrów stosowane są pomocnicze listwy prowadzące, które wsuwa się w pierwszą zakładkę, aby zapewnić dokładne ułożenie wkładu w obudowie. Jeżeli ta operacja nie zostanie wykonana poprawnie, następuje zgniecenie plis filtrujących i w efekcie – znaczny przepływ zanieczyszczonego powietrza. W prawidłowo zmontowanym filtrze fałdy powinny być ułożone w równych odstępach, równolegle do siebie oraz do krótszego boku obudowy.

Klientom korzystającym dotychczas z prostszych filtrów LA warto polecać filtry wielowarstwowe LAK z aktywnym węglem, ze względów wspomnianych na wstępie. ■



FOT. MAHLE

FOT. ARCHIWUM

Prawo bez sprawiedliwości?



LUDZIE W POLSCE Z SAMOCHODÓW KORZYSTAĆ MUSZĄ, LECZ WAŻNE JEST RÓWNIEŻ, KTO NA TYM KORZYSTA, A KTO TRACI...

TRAFIŁ JUŻ DO SEJMU PROJEKT NOWELIZACJI USTAWY PRAWO O RUCHU DROGOWYM. PRZECIW NIEKTÓRYM JEGO ZAPISOM PROTESTUJE SDCM, A CZYNI TO W INTERESIE NIEZALEŻNYCH WARSZTATÓW, PRODUCENTÓW CZĘŚCI I UŻYTKOWNIKÓW SAMOCHODÓW

Celem tej nowelizacji, przygotowanej przez Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Wodnej, jest dostosowanie polskiego prawa do standardów unijnych, a dokładniej do Dyrektywy 2007/46/WE dotyczącej homologacji pojazdów i części motoryzacyjnych. Jednak regulacja europejska wyraźnie stanowi, iż obowiązki homologacji podlegają wyłącznie części i wyposażenie pojazdów istotne dla bezpieczeństwa ich użytkowników lub mogące stwarzać zagrożenie dla innych uczestników ruchu drogowego. Jednocześnie w unijnym dokumencie podkreśla się konieczność godzenia tych wymogów na zasadzie „sprawdliwej równowagi” z ochroną środowiska naturalnego, a także z interesami konsumentów, producentów i dystrybutorów korzystających z konkurencyjnych swobód w tym segmencie rynku.

W innych państwach, np. w Czechach, ustalenia tej dyrektywy zostały wprowadzone do krajowego prawa bez żadnych zmian. Polski projekt nowelizacji Ustawy rozszerza natomiast obowiązek homologacji na niemal wszystkie

elementy pojazdów, a więc nie tylko (co zrozumiałe) na okładziny hamulcowe lub amortyzatory, lecz nawet na spinki do mocowania tapicerki. Ponieważ polskie prawo obowiązuje tylko w Polsce, producenci działający na naszym rynku byłoby jako jedyni w Unii Europejskiej obciążeni tak zaostrzonymi rygorami i niekonkurencyjni względem przedsiębiorstw zagranicznych o podobnym profilu działalności.

Konsekwencją takich zmian byłby wzrost cen części samochodowych o około 20% na polskim rynku wewnętrznym i w eksporcie, co obniży rentowność krajowych producentów, dystrybutorów i niezależnych warsztatów. Może więc doprowadzić do upadłości wielu przedsiębiorstw branży zatrudniającej obecnie ponad 225 tys. pracowników i płacącej rocznie przeszło 10 mld złotych z tytułu podatków i składek ZUS. Tak stanie się wówczas, gdy zmotoryzowani konsumenci zmuszeni zostaną do kupowania tańszych, a więc z reguły gorszych części zamiennych. To zaś z kolei będzie mieć negatywny wpływ na ogólne bez-

pieczeństwo ruchu drogowego i ochronę środowiska naturalnego.

Można się dziwić, iż niejako „kuchennymi drzwiami”, resort Rządu RP odpowiedzialny za zrównoważony rozwój rynku motoryzacyjnego w Polsce usiłuje wprowadzić ponownie różne niesprawiedliwe i nieracjonalne zasady, panujące na nim jeszcze przed pamiętną unijną dyrektywą GVO. Powody tych działań nie są jasne ani, tym bardziej, jawne.

Alfred Franke, prezes Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM), poproszony o skomentowanie tej sprawy powiedział: *Decyzja o przyszłości polskiej niezależnej branży motoryzacyjnej spoczywa obecnie w rękach naszych parlamentarzystów. Ze swej strony jesteśmy przekonani, że unijną dyrektywę można implementować do polskiego porządku prawnego w sposób bardziej korzystny dla wielu aspektów naszej krajowej gospodarki. Dlatego apelujemy do wszystkich zainteresowanych, a także do opinii publicznej i mediów o zdecydowane zabranie głosu w tych newralgicznych kwestiach!* ■