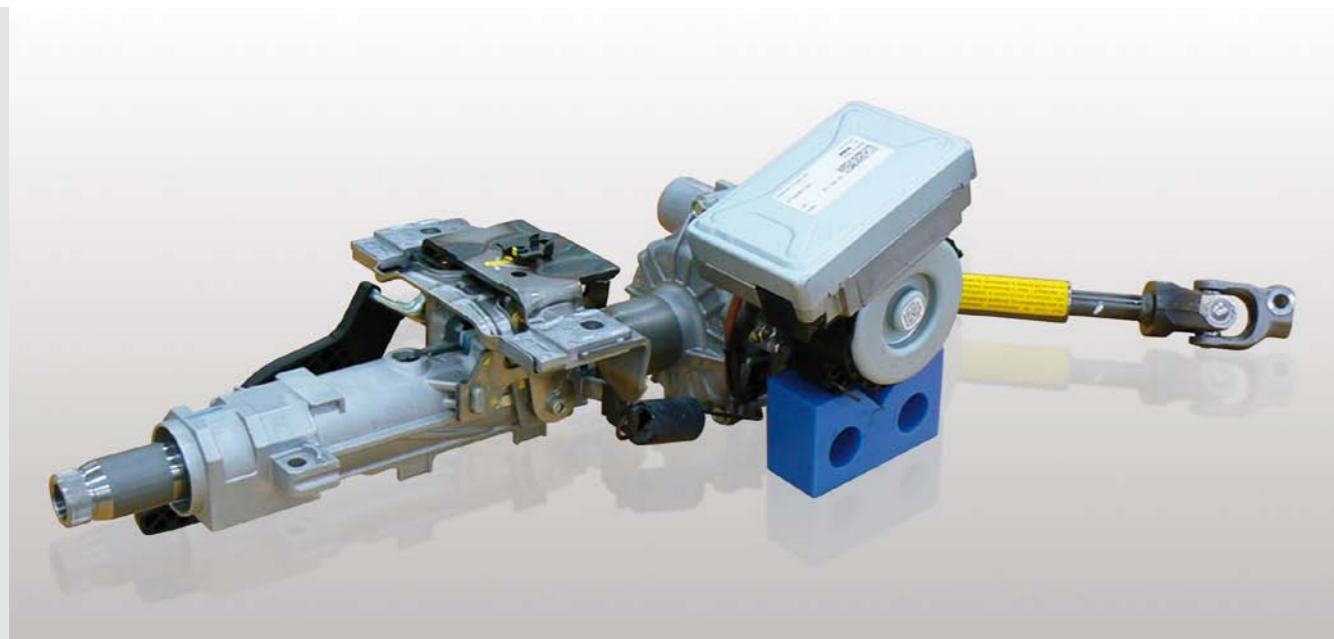


Elektryczne wspomaganie NSK



JAPŃSKA FIRMA NSK OPRACOWAŁA NOWY SYSTEM ELEKTRYCZNEGO WSPOMAGANIA UKŁADU KIEROWNICZEGO (EPS). JEST ON ZGODNY Z DOTYCZĄCYMI SAMOCHODÓW WYMAGANIAMI BEZPIECZEŃSTWA FUNKCJONALNEGO ISO

Główne zalety tej nowej konstrukcji to większe bezpieczeństwo podróżnych, mniejszy wysiłek przy kierowaniu pojazdem i oszczędniejsze zużycie paliwa.

NSK najpierw stworzyła w pełni zgodny z międzynarodowymi standardami proces rozwojowy tej grupy produktów, a następnie zaś poddała go audytom i ocenom dotyczącym bezpieczeństwa funkcjonalnego. Ponadto NSK poszerzyła diagnostykę swoich mikrokomputerów, czujników momentu i innych komponentów w celu osiągnięcia poziomu bezpieczeństwa wymaganego przez producentów pojazdów.

Nowy produkt jest też w pełni zgodny z wymaganiami dotyczącymi bezpieczeń-

stwa funkcjonalnego pojazdów drogowych określonymi w normie ISO 26262, stosowanej głównie w Europie, a koncentrującej się na redukcji ryzyka możliwych awarii układów elektrycznych.

Kompaktowe i lekkie moduły

Dzięki stosowaniu bezkorpusowych elementów półprzewodnikowych i przekładników półprzewodnikowych bez styków mechanicznych, NSK uzyskała bardziej zwarty i lżejszy produkt, zmniejszając radiatory i redukując ogólną liczbę komponentów. Wynikiem jest 10-procentowy spadek objętości w porównaniu z najnowocześniejszymi produktami standardowymi (lub 45-procentowy spadek objętości i 40-procentowy spadek ciężaru w porównaniu z produktem oryginalnym, oferowanym w poprzedniej dekadzie).

Nowy produkt ma wbudowane czujniki kąta skrętu kierownicy oraz wewnętrzne czujniki momentu obrotowego wywieranego na kierownicę przez kierowcę.

Główne zastosowania

NSK zamierza szeroko propagować wykorzystywanie tego nowego produktu w samochodach kompaktowych na ca-

łym świecie. W przyszłości planowana jest kontynuacja wzrostu globalnej sprzedaży układów EPS dzięki ulepszaniu produktów NSK i poszerzaniu zarówno kręgu lokalnych klientów, jak i bazy lokalnych ośrodków produkcyjnych.

Producent

Utworzona prawie 100 lat temu firma NSK (*Nippon Seiko Kabushiki Kaisha*) jest działającym na rynku globalnym specjalistycznym wytwórcą łożysk tocznych i dostawcą części samochodowych. Zatrudnia ponad 30 500 pracowników w 29 krajach i osiąga roczne obroty 6,2 miliarda euro (dane z marca 2014). Wynik ten oparty jest na nieustannie rosnących inwestycjach w badania i rozwój, pozwalających na systematyczne podnoszenie jakości wyrobów i usług. Celem firmy jest bowiem uzyskanie pierwszego miejsca w światowych rankingach jakości. Oprócz kompletnego asortymentu łożysk tocznych, NSK opracowuje i produkuje też inne elementy precyzyjne oraz wyroby mechatroniczne. Dla przemysłu motoryzacyjnego dostarcza zespoły łożysk kół i układy kierownicze ze wspomaganie elektrycznym. ■

FOT: NSK

Rozruszniki i alternatory Valeo Classic

OFERTA TA OBEJMUJE PONAD 160 REFERENCJI DO NAJPOPULARNIEJSZYCH MODELI W WIEKU PONAD 10 LAT, POKRYWAJĄC POTRZEBY SIĘDMIU Z KAŻDYCH DZIESIĘCIU TAKICH POJAZDÓW PORUSZAJĄCYCH SIĘ PO POLSKICH DROGACH

Dzięki korzystnej relacji ceny do jakości produkty z tej grupy przeznaczone są specjalnie dla właścicieli samochodów, których wartość rynkowa jest stosunkowo niska. Wielu z nich bowiem, szczególnie w Polsce, bardzo często uważa, że markowe części są dla nich za drogie, a ich kupowanie traktują jako rozrzutną ekstrawagancję. Odrzucają więc ofertę części dobrych jakościowo bez sprawdzenia ceny i szukają tańszych zamienników, często z fatalnym skutkiem.

Rozrusznik i alternator to kluczowe elementy eksploatacji samochodu. Awaria rozrusznika oznacza, że nie uruchomimy silnika. Zepsuty alternator nie nładuje akumulatora, a ten z kolei nie poda wystarczająco dużo prądu rozrusznikowi i koło się zamyka – auto zostaje unieruchomione.

Tańsze odpowiedniki markowych części zamiennych to elementy używane, przeważnie niewiadomego pochodzenia, często regenerowane chałupniczo. Zakup takich produktów to prawdziwe „jajko z niespodzianką”, gdyż mogą one działać bez zarzutu przez całe lata lub zepsuć się już następnego dnia. Ich stan jest po prostu niemożliwy do określenia, a mogą przy tym pochodzić z rozbioru skradzionego samochodu. Części „fabrycznie nowe”, lecz niewiadomego pochodzenia są bardzo często sprowadzane z Dalekiego Wschodu i gwarancja ich działania jest dość iluzoryczna. Producenci, którzy nie dostarczają swoich wyrobów na pierwszy montaż koncernom samochodowym, nie mają dostępu do dokumentacji technicznej pojazdu,

więc ich wyroby mogą nie odpowiadać wymaganiom danego modelu. Z kolei regeneracja wyeksploatowanego rozrusznika czy alternatora przez mechanika zależy głównie od umiejętności tego ostatniego, co jest bardzo trudne do zweryfikowania przez klienta.

Trzeba jeszcze pamiętać, że samochód starszy niż 10 lat nie jest wcale prosty w budowie. To przecież auto wyprodukowane już w XXI wieku, nasycone elektroniką. Do jego obsługi niezbędny jest tester diagnostyczny. W takich samochodach rozrusznik i alternator może być o wiele bardziej skomplikowany w budowie niż to, co znamy ze starych polskich samochodów.

Linia Valeo Classic Start & Alternator to markowe części sygnowane zielonym logo jednego z największych światowych producentów samochodowych podzespołów. Niższa ich cena jest konsekwencją faktu, że są to elementy fabrycznie regenerowane.



Valeo skupuje z rynku wyeksploatowane „rdzenie” alternatorów i rozruszników, chroniąc w ten sposób środowisko naturalne. Do skupu kwalifikowane są tylko elementy nieuszkodzone. Na takim rdzeniu montowane są fabrycznie nowe elementy ruchome, dzięki czemu tak zregenerowany podzespół jest równie sprawny i trwały, jak nowy. Jest też podobnie objęty gwarancją producenta.

Angielskie określenie *remanufactured*, tłumaczone na język polski jako „fabryczna regeneracja”, nie ma nic wspólnego z chałupniczą regeneracją dokonywaną w warsztatach. Samochód z fabrycznie regenerowanym rozrusznikiem i alternatorem Valeo daje się uruchamiać bez przykrych niespodzianek. ■



FOT: AUTO-STARTER, VALEO