

III Kongres Ekspertów Samochodowych

Warto wiedzieć więcej



REKTOR UTH, PROF. ZBIGNIEW ŁUKASIK, OTWIERA OBRADY KONGRESU

TĘ CAŁODNIOWĄ IMPREZĘ, ZORGANIZOWANĄ 21 MAJA BR. W AULI UNIWERSYTETU TECHNOLOGICZNO-HUMANISTYCZNEGO W RADOMIU, WYPEŁNIŁY GŁÓWNI MERYTORYCZNE WYSTĄPIENIA SPECJALISTÓW Z WIODĄCYCH FIRM MOTORYZACYJNYCH

Przedstawiciele marek doskonale znanych słuchaczom z różnych branżowych targów i z bezpośredniej warsztatowej praktyki tym razem skupiali uwagę nie tyle na atrakcyjności firmowych ofert, co na związanych z nimi problemach technicznych, gołym okiem niewidocznych, nawet pozornie nieistotnych w codziennej pracy samochodowych mechaników lub diagnostów. Były to jednak prezentacje bardzo interesujące i pożyteczne, ponieważ pozwalały lepiej zrozumieć istotę wprowadzanych rozwiązań, a dzięki temu skuteczniej unikać wielu przykrych niespodzianek. Potwierdza to starą zasadę, iż zawsze warto wiedzieć więcej, niż jest to w zawodowej działalności niezbędne.

Systemy wtrysku ON

Przykładem takiego właśnie podejścia do sprawy było wystąpienie Pawła Garnarczyka z firmy Delphi, poświęcone znaczeniu dokładności obróbki elementów układów wtryskowych w silnikach wysokoprężnych spełniających normę Euro 6. Ilustrujące wykład slajdy pokazywały zjawiska widoczne tylko pod silnym mikroskopem. Pracownik warsztatu nie ma okazji ani też potrzeby oglądać ich na co dzień. Jeśli jednak o nich pamięta, traktuje z należnym respektem naprawczo-diagnostyczne procedury, mogące się wydawać przesadnie rygorystycznymi.

Zagadnień dostosowywania nowoczesnych układów wtryskowych do wymogów normy Euro 6 dotyczyło też

wystąpienie Zbigniewa Pilewskiego, eksperta firmy Bosch. Zaprezentował on niewidoczne z zewnątrz konstrukcyjne szczegóły najnowszych wtryskiwaczy tej marki i opowiedział o skutecznie przewyższonych trudnościach towarzyszących wprowadzaniu tych innowacji. Przedstawił też najświeższe rezultaty prac nad doskonaleniem systemów oczyszczania spalin silników wysokoprężnych.

O nowych technologiach samochodowych oraz innowacyjnych konstrukcjach stosowanych w nich elementów produkcji firmy Mahle mówił w jej imieniu Tomasz Bowski.

Nowoczesne systemy bezpieczeństwa czynnego omówił Marek Warmus, ekspert marki ATE.

Samochodowa klimatyzacja

Nietatwe zadanie miał Paweł Jędras z Texy, omawiający nowe konstrukcje stacji serwisowych do samochodowych instalacji klimatyzacyjnych. W przypadku nowego, wciąż kontrowersyjnego czynnika HFO1234yf wszystkie techniczne problemy zostały już rozwiązane. Przy okazji wielu ze słuchaczy Kongresu miało okazję po raz pierwszy zapoznać się z rzetelnym i przekonującym uzasadnieniem potrzeby dokonywania tak radykalnych zmian w tym zakresie. Gorzej ma się sprawa z nowymi czynnikami alternatywnymi, na przykład z dwutlenkiem węgla, który zamierza wprowadzić Mercedes. Teoretycznie rozwiązanie to ma same zalety: niska cena, neutralność ekologiczna i higieniczna, brak zagrożeń pożarowych. Z drugiej jednak strony, pojawia się konieczność sprężania tego gazu do 170 barów w taki sposób, by nie zamieniał się on w ciało stałe, czyli w tzw. suchy lód.

Pokrewny temat miało wystąpienie Przemysław Trelińskiego z Magneti Marelli. Przekonująco uzasadnił on techniczną konieczność serwisowego płukania



O NOWYCH KONSTRUKCJACH SYSTEMÓW WTRYSKOWYCH OLEJU NAPĘDOWEGO FIRMY BOSCH MÓWIE JEJ EKSPERT, ZBIGNIEW PILEWSKI, A PRELEKCJĘ TĘ ILUSTROWAŁY ZGROMADZONE NA STOISKU STOSOWNE EKSPONATY



ZASADY PŁUKANIA SAMOCHODOWYCH KLIMATYZATORÓW OMÓWIE W SWYM WYSTĄPIENIU PRZEMYSŁAW TRELIŃSKI Z POLSKIEGO PRZEDSTAWICIELSTWA MAGNETI MARELLI, A OPRZYRZĄDOWANIE PRZEZNACZONE DO TEGO CELU MOŻNA BYŁO OBEJRZEĆ NA FIRMOWEJ EKSPOZYCJI

FOT. ARCHIWUM

wewnętrznego obiegu klimatyzatorów. Zwrócił też uwagę na te elementy klimatyzacyjnych instalacji, które w przypadku zanieczyszczenia wymagają obowiązkowej wymiany, ponieważ ich płukanie jest zabiegiem nieskutecznym.

Serwisowanie automatycznych skrzyń biegów

Temu zagadnieniu poświęcili swe wystąpienia Rafał Kobza z Liqui Moly i Artur Serocki z firmy Ravenol. Obaj byli zgodni w krytycznej ocenie rozpowszechnionego

dawniej poglądu, iż automatyczne skrzynie biegów są urządzeniami niewymagającymi żadnej obsługi w całym okresie eksploatacji wyposażonego w nie samochodu. Obaj dowodzili przekonująco negatywnych skutków starzenia się olejów →

KONKURS!

Obecny konkurs został opracowany i będzie rozstrzygnięty przez firmę **Federal-Mogul Motorparts Poland**, będącą równocześnie fundatorem wymienionych na odwrócie nagród.

Zakreśl właściwe propozycje odpowiedzi na pytania 1 i 2 oraz w maksymalnie trzech zdaniach opisz kwestię poruszoną w pytaniu 3. Nie znasz niektórych odpowiedzi lub nie jesteś ich pewien? Przeczytaj w tym wydaniu artykuł „Klocki hamulcowe przyjazne dla środowiska”, następnie wypełnij kupon zamieszczony poniżej i wyślij go na adres redakcji do 30 czerwca 2016 r. (decyduje data stempla pocztowego) albo też skorzystaj z formularza na stronie: www.e-autonaprawa.pl.

PYTANIA KONKURSOWE

1. Pierwszym samochodem fabrycznie wyposażonym w klocki hamulcowe Ferodo Eco-Friction był:

- Fiat Ducato
 Volkswagen Golf
 Mercedes-Benz Klasy C
 Audi A4

2. Ilu substytutów miedzi użyto do produkcji ekologicznych klocków Ferodo Eco-Friction?

- 5 15 21 25

3. Na czym polega wyższość klocków bezmiedziowych nad produktami tradycyjnymi? (maksymalnie trzy zdania)

.....

Imię i nazwisko uczestnika konkursu
 Dokładny adres
 Telefon e-mail

Wyrażam zgodę na przetwarzanie moich danych osobowych dla potrzeb niezbędnych do przeprowadzenia niniejszego konkursu (ustawa z 29.08.1997 o ochronie danych osobowych)

Formularz elektroniczny
znajduje się na stronie:
www.e-autonaprawa.pl/konkurs

Prosimy
prześłać pocztą
lub faksem:
71 343 35 41

Autonaprawa

pl. Nowy Targ 28/14

50-141 Wrocław

Autonaprawa **FEDERAL-MOGUL**
MOTORPARTS