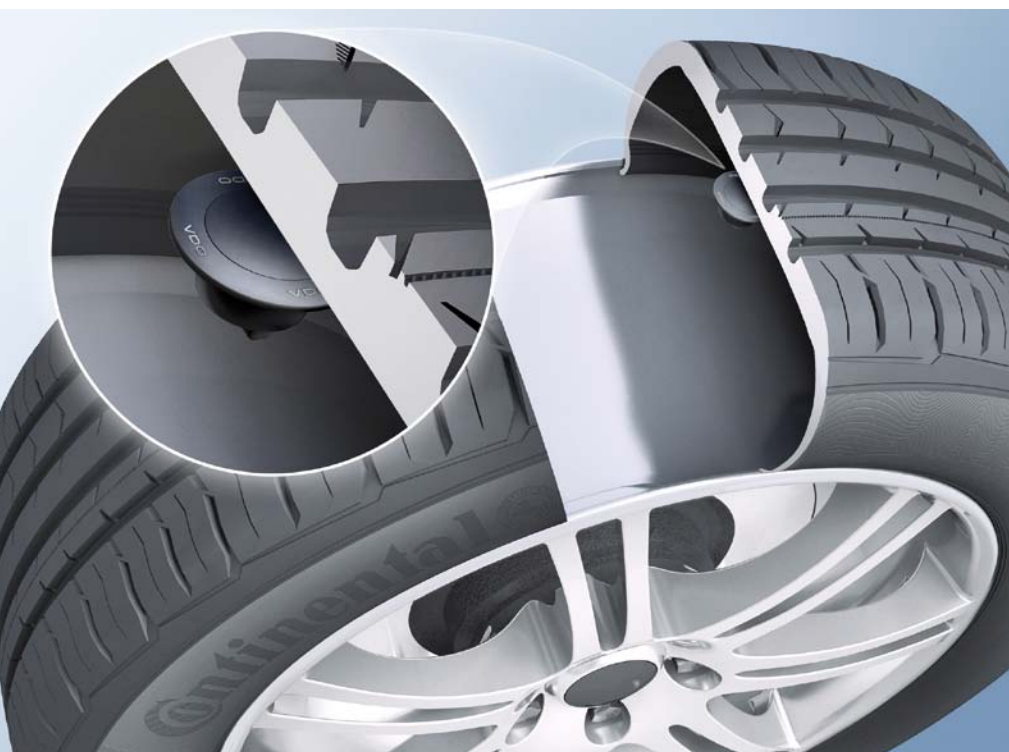


Czujniki TPMS już obowiązkowe!



OD 1 LISTOPADA 2014 ROKU W KAŻDYM NOWO REJESTROWANYM SAMOCHODZIE MUSI BYĆ ZAINSTALOWANY SYSTEM MONITOROWANIA CIŚNIENIA W OPONACH TPMS (TIRE PRESSURE MONITORING SYSTEM)

Monitoring ciśnienia musi działać również po zmianie opon lub kół z letnich na zimowe. Przepisy Unii Europejskiej mają zwiększyć bezpieczeństwo jazdy i korzystnie wpłynąć na ekologię poprzez zmniejszenie zużycia paliwa i wydłużenie czasu eksploatacji opon.

Istnieją dwa konstrukcyjne warianty systemów TPMS: pośredni i bezpośredni.

System pośredni wykorzystuje czujniki ABS i ESP. Kóło z mniejszym ciśnieniem powietrza ma mniejszy promień i szybciej się obraca, co rejestruje oprogramowanie korzystające z impulsów ABS-u. Alarm jest aktywowany, gdy ubytek ciśnienia przekroczy 20%. Pośrednie systemy TPMS są tanie, ale nie podają dokładnej wartości aktualnego ciśnienia w oponach. One w ogóle nie monitorują ciśnienia, lecz tylko wykry-

wają różnice pomiędzy rzeczywistymi średnicami kół.

Bezpośrednie systemy TPMS korzystają z czujników umieszczanych wewnątrz opony we wszystkich kołach pojazdu, na przykład na wewnętrznej stronie felgi, w gumowej wyściółce opony albo w zaworze powietrznym (wentylu). Ciśnienie jest mierzone z dokładnością do 0,1 bara, a wyniki pomiarów są wysyłane za pomocą fal radiowych do komputera pokładowego. Przy okazji mierzona jest temperatura opony z dokładnością do 0,2°C.

Zestaw bezpośredniego systemu TPMS składa się z czujnika ciśnienia, czujnika temperatury, zasilania baterijnego oraz odpowiedniego układu elektronicznego. W przypadku stwierdzenia problemów z ciśnieniem w oponie komputer

sygnalizuje kierowcy, w którym kole (kołach) występują jego nieprawidłowe wartości. Na tablicy przyrządów wyświetlane są informacje oddzielnie dla każdego koła. Wadami bezpośrednich systemów TPMS są wyższe koszty, konieczność fachowego montażu i resetowanie systemu po każdej zmianie kół.

Skala problemu rozwiązywanego za pomocą TPMS jest znaczna, ponieważ według badań przeprowadzonych przez firmę Continental ponad 80% kierowców jeździ z nieprawidłowym ciśnieniem powietrza w oponach. Tymczasem ciśnienie niższe o 0,6 bara prowadzi do czteroprocentowego wzrostu zużycia paliwa z powodu wyższych oporów toczenia, a oprócz tego skraca średni czas eksploatacji opony. ■



CZUJNIK VDO REDI KLEJONY OD WENĄTRZ DO OPONY



CZUJNIK TPMS MONTOWANY DO ZAWORU POWIETRZNEGO



OFEROWANY PRZEZ FIRMĘ CONTINENTAL BEZPOŚREDNI SYSTEM POMIARU CIŚNIENIA UMOŻLIWIA WYŚWETLANIE DANYCH DLA KAŻDEJ OPONY W CZASIE RZECZYWISTYM

FOT. CONTINENTAL

Cewki zapłonowe nowej generacji



Małgorzata Kluch
Marketing manager
GG Profits

Nowością ofertową marki Sentech są kompaktowe cewki zapłonowe przeznaczone do silników o małych pojemnościach. Przy ich produkcji wykorzystano nową technologię komponentów systemowych.

Nowe rozwiązania techniczne zapewniają idealnie dokładne wypełnienie spoin cewki, a tym samym całkowitą szczelność jej konstrukcji. Nowa technologia produkcji oznacza też lepsze przystosowanie cewki do pracy ciągłej w trudnych warunkach. Gdy cewka zapłonowa dotychczas pracująca w samochodzie zaczyna zdradzać oznaki pogłębiającego się zużycia, należy dokładnie ją zdiagnozować, a potem w razie potrzeby wymienić na odpowiednią cewkę Sentech najnowszej generacji.

Diagnozowanie

Co 80 tysięcy kilometrów przebiegu pojazdu cewka wymaga kontroli stanu technicznego metodą pomiaru rezystancji i ewentualnej wymiany, jeśli jej oporność różni się od znamionowych wartości fabrycznych. Nowe cewki zapłonowe Sentech, zanim trafią do odbiorcy, są sprawdzane w laboratorium na stanowisku pomiaru rezystancji oraz na innych stano-

1. wszystkie czynności należy wykonywać przy zimnym silniku i wyłączonym zapłonie;

2. najpierw mocuje się nową cewkę w miejscu wymontowanej starej, a następnie podłącza się do niej przewody wysokiego i niskiego napięcia zgodnie z oznaczeniami zacisków;

3. po zakończeniu wymiany należy uruchomić silnik, by sprawdzić równomierność jego pracy.

W nowoczesnych systemach sterujących może po tej operacji pojawić się sygnał usterki wymagający jej wykasowania z pamięci sterownika.

Zalecana

kompleksowa wymiana

Cewka jest bardzo ważnym, lecz przecież nie jedynym elementem układu zapłonowego. Przyczyną jego awarii są z reguły „najslabsze ogniwa” obu elektrycznych obwodów: nisko- i wysokonapięciowego, czyli przerywacze, kon-



wiskach, gdzie bada się odporność na czynniki chemiczne, wytrzymałość i szczelność obudowy. Na rynek trafiają więc wyłącznie produkty niezawodne we wszelkich eksploatacyjnych warunkach, całkowicie szczelne, odporne na wysokie i niskie temperatury oraz na różne związki chemiczne.

Prawidłowy montaż

Standardowe jego zasady i procedury są następujące:

densatory, rozdzielacze, przewody zapłonowe i świece. Nie warto zatem montować nowej cewki zapłonowej bez równoczesnej wymiany innych zużywających się części, zwłaszcza wiązek kabli wysokiego napięcia.

Nowy katalog produktów Sentech jest dostępny u dystrybutorów tej marki.

Można go także bezpłatnie zamówić na stronie: www.sentech.pl



GG Profits Sp. z o.o.

SENTECH®

**Pogodnych Świąt
Bożego Narodzenia
i pomyślności
w Nowym Roku
życzy GG Profits**





Emisja LPG



UZNANA MARKA



PIERWSZA montaż



1st NUMBER



ORIGINAL TECHNOLOGY



2 YEARS guarantee



CNG



Precyzyjne wykonanie



www.sentech.pl