



ZESTAW LAMP PHILIPS X-TREME-ULTINON LED-HL – ZAMIENNIKI ŻARÓWEK HALOGENOWYCH H4



ZESTAW LAMP PHILIPS X-TREME-ULTINON LED-FOG – ZAMIENNIKI ŻARÓWEK HALOGENOWYCH H8/H11/H16



ŹRÓDŁO LED P21W O BARWIE CZERWONEJ, STOSOWANE NP. W ŚWIATŁACH STOP



ŹRÓDŁO LED FESTOON O BARWIE ŚWIAŁA 6000 K

Równocześnie samochód z takim oświetleniem zyskuje stylowy, nowoczesny, a nawet luksusowy wygląd.

Ponieważ gama tych produktów obejmuje nie tylko lampy do reflektorów przednich, lecz także do światel pozycyjnych, stopu, kierunkowskazów, a nawet podświetlenia tablicy rejestracyjnej – możliwa jest teraz modernizacja całego samochodu wykorzystywanego do celów sportowych.

Philips AirFlux i AirCool

Podczas pracy diodowych źródeł światła o stosunkowo dużej mocy wytwarza się ciepło powodujące wzrost temperatury, który powinien być kontrolowany. Technologie Philips AirFlux (dla retrofitów H4) i AirCool (dla retrofitów H7) tworzą inteligentny system zarządzania temperaturą. Chroni on przed nadmiarem ciepła najważniejsze elementy oświetlenia. Dzięki zwiększonej w ten sposób odporności na wysoką temperaturę lampy X-tremeUltinon LED mogą być eksploatowane nawet przez 12 lat. Tak długi okres żywotności oznacza, że w czasie dalszej eksploatacji samochodu nie będą wymagały już wymiany.

Lampy Philips X-tremeUltinon LED wykorzystują również technologię SafeBeam. Zgodnie z nią źródła LED Luxeon umieszczone są w lampie dokładnie w tym samym miejscu, gdzie pierwotnie znajdował się żarnik żarówki halogenowej. Dzięki temu lampy Philips X-tremeUltinon LED współpracują z optyką reflektora, co oznacza, że możliwe jest prawidłowe ustawienie światel przednich, z wyraźną granicą światła i cienia.

Z kolei lampy LED T10 (oświetlenie wnętrza, bagażnika i tablicy rozdzielczej) są wyposażone w system odprowadzania ciepła CeraLight, wykorzystujący ceramiczne elementy do zwiększenia odporności żarówki na temperaturę i wstrząsy.

Pełny asortyment

Produkty Philips X-tremeUltinon LED mogą zastępować wszystkie żarówki konwencjonalne w samochodzie – od reflektorów głównych, przez sygnalizację, aż po oświetlenie wewnętrzne. W każdym z tych zastosowań umożliwiają poprawę wydajności i stylistyki pojazdu. Oznacza to w praktyce jaśniejsze oświetlenie wnętrza samochodu lub stosowanie inten-

sywnie jasnych światel zewnętrznych dla zapewnienia wyraźniejszej sygnalizacji i natychmiastowej reakcji na włączanie odpowiednich obwodów elektrycznych. Ma to szczególne znaczenie w przypadku działania światel stop podczas gwałtownego hamowania.

Lampy X-tremeUltinon LED wyposażone w odpowiednie cokoły zastępują halogenowe żarówki H4, H7 oraz H8/H11/H16. Argumenty przemawiające za ich stosowaniem to:

- ▶ o 200% jaśniejsze światło zapewniające doskonałą widoczność;
- ▶ temperatura barwowa do 6500 K, czyli atrakcyjne wizualnie „arktycznie białe” światło;
- ▶ większa żywotność eksploatacyjna sięgająca 12 lat;
- ▶ korzystniejszy rozsył światła i jego precyzyjne skupienie dzięki technologii SafeBeam przy standardowej optyce reflektora halogenowego;
- ▶ tradycyjna jakość marki Philips zapewniająca oświetlenie samochodowe najwyższej jakości, jego łatwy montaż i kompatybilność z wieloma modelami samochodów.

Światła wewnętrzne X-tremeUltinon LED zastępują żarówki T10 oraz Festoon o średnicach 30/38/43 mm, umożliwiając dokładne oświetlenie całego wnętrza pojazdu.

Sygnalizacja zewnętrzna X-tremeUltinon LED zastępuje żarówki P21 i W21. Sygnalizacja LED uruchamia się szybciej, wpływając na bezpieczeństwo jazdy. Światło o temperaturze barwowej do 6000 K zbliżone do światła dziennego poprawia także widoczność podczas cofania.

Ważne zastrzeżenia

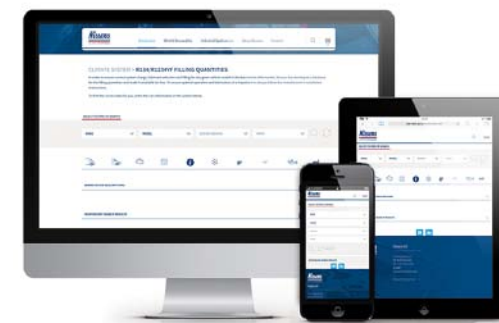
Oświetlenie LED typu retrofit zostało zaprojektowane do specjalnych celów i jest przeznaczone wyłącznie do użytku poza drogami publicznymi, np. podczas rajdów i wyścigów na torach samochodowych. W związku z tym podlega kontroli technicznej w zakresie montażu. Montowanie źródeł światła LED typu retrofit w pojazdach poruszających się po zwykłych drogach jest niezgodne z przepisami.

Więcej informacji na ten temat znaleźć można na stronie: lumileds.com ■

FOT. PHILIPS

Nissens dla serwisantów klimatyzacji

FIRMA NISSENS OPRACOWAŁA SPECJALNE NARZĘDZIE DZIAŁAJĄCE ONLINE I PRZEZNACZONE DO SZYBKIEGO SPRAWDZANIA DANYCH DOTYCZĄCYCH PRAWIDŁOWYCH ILOŚCI GAZU I OLEJU W SAMOCHODOWYM UKŁADZIE KLIMATYZACJI DOWOLNEGO TYPU



NARZĘDZIE NISSENS OIL&GAS ZOSTAŁO OPRACOWANE Z MYŚLĄ O JEGO WYKORZYSTYWANIU NA MONITORACH KOMPUTERÓW, TABLETÓW I SMARTFONÓW

Narzędzie to stanowi konsekwencję zaangażowania firmy Nissens we wspieranie i rozwijanie rynku aftermarketowego, a równocześnie jest działaniem wynikającym z „Koncepcji Szkoleniowej Nissens” i „Programu Szkoleniowego Nissens” (Nissens Training Concept).

Prawidłowe napełnienie układu klimatyzacji oraz dobranie odpowiedniego oleju sprężarkowego dla dowolnego modelu samochodu umożliwia dostępna online baza danych stworzona przez firmę Nissens. Jest to opracowanie zawierające informacje o 80 markach i ponad 2500 modeli samochodów. Korzystanie z niego jest bezpłatne i dostosowane do wykorzystywania za pomocą komputerów, tabletów oraz smartfonów.

Nissens będący jednym z wiodących producentów rozwiązań w zakresie układów chłodzenia silnika i klimatyzacji dla niezależnego rynku aftermarketowego uważa za swój obowiązek edukowanie i wspieranie rynku, który obsługuje.

Wzrost poziomu wiedzy i dostępności materiałów technicznych przekłada się bowiem w dłuższej perspektywie na rozwój sprzedaży produktów firmy. Rynek posprzedażny staje się dzięki temu silniejszy, a mechanicy mogą skuteczniej serwisować układy klimatyzacji, oszczędzając jednocześnie czas i pieniądze.

Stosowanie olejów uniwersalnych, mieszanie olejów lub dodawanie do układu klimatyzacji nieprawidłowych ich rodzajów to jedno z najczęstszych przyczyn usterek sprężarek. Układy klimatyzacji stają się coraz bardziej skomplikowane, co stało się szczególnie widoczne po wprowadzeniu nowego czynnika chłodniczego R1234yf.

Prawidłowe napełnianie układu klimatyzacji czynnikiem chłodniczym i środkiem smarnym są absolutnie kluczowe dla jego prawidłowego działania. Podczas standardowej procedury serwisowania układu klimatyzacji można popełnić wiele błędów, co w efekcie zagraża konkretnym kompo-

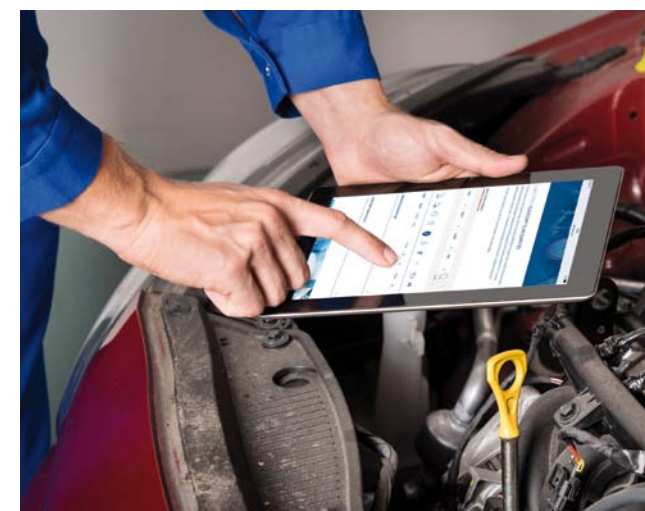
nentom systemu albo doprowadza do jego przyspieszonego zużycia lub awarii.

Nieprawidłowe napełnienie układu to jedna z przyczyn, z jaką często mamy do czynienia przy diagnozowaniu usterek klimatyzacji. Niedostateczne napełnienie wpływa na smarowanie sprężarki i ogranicza prawidłowy odbiór ciepła. Z kolei przepełnienie prowadzi do zbyt wysokiego ciśnienia roboczego, a tym samym – wzrostu temperatury, powodując przeciążenie i przegrzanie sprężarki.

Innym problemem jest stosowanie nieprawidłowego typu i nieprawidłowej ilości oleju. Do każdej sprężarki przypisany jest odpowiedni typ oleju o specyficznej formule i lepkości. Tylko taki środek smarny może być w danej sprężarce stosowany. W przeciwnym razie łatwo uległa ona awarii.

Dzięki nowemu narzędziu firmy Nissens mechanicy serwisujący samochodowe klimatyzacje mają teraz natychmiastowy dostęp do informacji o prawidłowych ilościach czynnika i oleju. Baza danych obejmuje nie tylko samochody europejskie, lecz także pochodzące ze Stanów Zjednoczonych i Azji. Co więcej, opracowany przez firmę Nissens schemat układu klimatyzacji zawiera wskazówki dotyczące modeli samochodów wykorzystujących czynniki chłodnicze R1234yf. Baza danych będzie stale poszerzana o nowe modele aut.

Jest ona dostępna bezpłatnie na stronie www.nissens.com/ac-fillings ■



PROSTY, INTUICYJNY INTERFEJS MOŻE BYĆ ŁATWO OBSŁUGIWANY PODCZAS CODZIENNEJ PRACY MECHANIKÓW

FOT. NISSENS