



NA NASZYCH ŁAMACH:

MAGDALENA BOGUSZ

OSRAM LEDINSPECT
HELI 1000

SŁAWOMIR GOŚŁAWSKI

URZĄDZENIE
ROZRUCHOWE
NOCO BOOST

ANDRZEJ HUSIATYŃSKI

TOTAL DO POJAZDÓW
ELEKTRYCZNYCH

MICHAEL INGVARSDEN

EFEKTYWNA NAUKA
BEZ WYCHODZENIA Z DOMU

JOANNA KOSSAK

WIEDZA Z PIERWSZEJ RĘKI

MARCIN MASIKOWSKI

TO JUŻ 10 LAT...

WIOLETTA PASIOŃEK

WIĘCEJ ŚWIATŁA
NA DRODZE

DAWID PAUSZEK

PROBLEMY Z ZAPŁONEM

JAKUB SOROKA

SIMMERING
– POPRAWNY MONTAŻ

MARIUSZ WIERZBICKI

POGŁĘBIONE ZDOBYWANIE
UMIEJĘTNOŚCI

Po uruchomieniu silnika pasek wieloklinowy, napinacz i koła pasowe w układzie napędu paska pomocniczego działają w sposób ciągły i płynnie ze sobą współpracują, napędzając dużą liczbę urządzeń: układ wspomagania kierownicy, alternator, klimatyzację, a czasem również układ chłodzenia za pośrednictwem pompy wodnej.

Wysokie temperatury pod maską oraz nieustanne wyginanie się powodują, że z czasem nawet najlepszy pasek zużywa się i wymaga wymiany. Pozostałe komponenty napędu paskowego również nie są wieczne. Napinacze paska, koła pasowe luźne, koła pasowe z tłumikiem drgań skrętnych i wolne koła pasowe alternatora są częściami podlegającymi zużyciu eksploatacyjnemu. Ich stan techniczny wpływa na pasek, a w rezultacie na wydajność całego układu.

▶▶▶ str. 38

