

Narzędzia marki Standox



Warsztaty mają już do dyspozycji pierwsze narzędzia pozwalające dostosować się do pracy w okresie pandemii.

W takiej sytuacji sprawdzają się bezprzewodowe urządzenia do pomiaru koloru – na przykład spektrofotometr Genius iQ oraz aplikacja Standwin iQ marki Standox.

Narzędzia umożliwiają pomiar koloru nadwozia pojazdu, a następnie dobór receptury z dowolnego urządzenia podłączonego do Internetu. W efekcie lakiernicy nie muszą wchodzić do mieszalni. Pozwala to zachować dystans społeczny podczas pracy.

Zmiany codziennej pracy lakierników wymagają opracowania nowych procedur i procesów. Produkty schnące w temperaturze pokojowej i niewymagające wymuszone-

go suszenia można pozostawić do utwardzenia poza kabiną lakierniczą. Do tego nadaje się system Xtreme, który pozwala wykonywać naprawy przy niskim zużyciu energii i krótkim czasie schnięcia.

Zespół ekspertów marki Standox jest do dyspozycji podczas rozwiązywania problemów z recepturami barwnymi. Można również obejrzeć filmy instruktażowe z serii Standovision dostępne w serwisie YouTube.

www.youtube.com/standoxonline
www.standox.pl

Filtry PZL Sędziszów

Spółka PZL Sędziszów powiększa ofertę o kolejne filtry powietrza do samochodów osobowych.

Nowe modele są przeznaczone do pojazdów marek: BMW, Jaguar, Land Rover, Škoda, Audi, Hyundai i Volkswagen.

Na liście nowości znajdują się m.in. filtry:

► WA50391 do samochodów Jaguar: E-Pace / 17-,

Land Rover: Discovery Sport / 14-, Freelander II / 06-, Range Rover Evoque / 11-;

► WA59395 do samochodów Renault: Espace V / 15-, Mégane IV / 15-, Scénic IV / Grand Scenic / 16-, Talisman / 15-;

► WA59271 do samochodów Dacia: Dokker / 12-, Duster I / 10-, Duster II / 18-, Lodgy / 12-, Logan /

Mcv II / 13-, Sandero II / 13-, Lada (VAZ) : Largus / 12-, Vesta / 15-, X-Ray / 16-, Renault: Arkana / 19-, Captur (J5, H5) / 13-, Clio IV / 12-, Dokker / 12-, Duster II / 18-, Kaptur (Russia) / 16-, Lodgy / 12-, Logan II / 13-, Sandero II / 13-;

► WA59461 do samochodów BMW: Seria 1 (F20/F21) / 11-, Seria 2 (F22,



F23, F87) | 14-, Seria 3 (F30, F31) / 11-, Seria 3 GT (F34) / 13-, Seria 4 (F32/F33) / 13-.

► WA50533 do aut Land Rover Freelander II / 06-;
pzlsiedziszow.pl

Aktualizacja oprogramowania IDC5 Car



Texa publikuje 73. wersję oprogramowania diagnostycznego do pojazdów osobowych. W aplikacji IDC5 Car 73 zaktualizowano dane po-

jazdów 67 marek. Dla wszystkich z nich opracowano nowe systemy diagnostyczne, które obejmują ponad 700 modeli. Prace nad tą wersją oprogra-

mowania objęły dalszą rozbudowę pokrycia diagnostycznego pojazdów elektrycznych i hybrydowych, systemów ADAS oraz kart Dashboard.

IDC5 Car 73 zawiera ponad 22 tysiące nowych opcji diagnostycznych do pojazdów marek, takich jak: Alfa Romeo, Audi, Bentley, Bmw, Bugatti, Cadillac, Chevrolet, Chrysler, Citroën, Daihatsu, Dodge, Ds, Ferrari, Fiat, Ford, Genesis, Gmc, Holden, Honda, Hyundai, Jaguar, Jeep, Kia, Lamborghini, Land Rover, Lexus, Lincoln, Maserati,

Mazda, Mercedes-Benz, Mini, Mitsubishi, Nissan, Opel, Peugeot, Porsche, Renault, Seat, Škoda, Ssangyong, Subaru, Suzuki, Toyota, Volkswagen i Volvo.

Zmiany w oprogramowaniu IDC5 Car 73 obejmują także procedury kodowania i kalibracji pojazdów marki Renault wyposażonych w bramę zabezpieczającą (Gateway) oraz kasowanie błędów w funkcji TGS3 poprzez diagnostykę uwierzytelnioną FCA.

www.texapoland.pl

FOT. PZL SĘDZISZÓW, STANDOX, TEXA

24-godzinny wyścig Le Mans

We wczesnych latach dwudziestych ubiegłego wieku wyścigi samochodowe Grand Prix były najpopularniejszą formą sportów motorowych. Widok pędzących samochodów wykraczał poza standardowe wyobrażenie o tym, jak szybko może jechać pojazd silnikowy, co zachwycało widzów i działało mobilizująco na producentów. Le Mans miał większe ambicje – ten ultramaraton (pierwotnie pomyślany jako poligon doświadczalny dla samochodów) stanowił morderczy, długodystansowy test wytrzymałościowy. Uświadamiał on konstruktorom, że powinni myśleć nie tylko o szybkości. Pojazdy powinny być przede wszystkim wytrzymałe, niezawodne i trwałe.

Trasa o długości 10,7 mili (czyli 13,626 km) to nie tylko tor, ale również odcinki zamkniętych na czas wyścigu dróg publicznych i ulic miasta Le Mans, na których organizatorzy co roku montują i demontują bariery ochronne. Podzielona na kilka sekcji trasa zaczyna się od Indianapolis, skąd startuje wyścig, prowadzi do Arnage, a dalej do dodanego w 1972 r. Zakrętu Porsche. Następne są Szykany Forda, powstałe w 1968 r. dla zapewnienia bezpieczeństwa w boksach, a ich celem było spowolnienie ruchu w rejonie pitstopu. Tam, gdzie szlaki przechodzą w Tertre Rouge, most Dunlopa wygina się łukiem ponad torem. Kolejny odcinek o nazwie Hunaudières prowadzi do zakrętu Mulsanne i stanowi długą prostą, na której kierowcy mogli podkręcać swoje silniki do najwyższych obrotów, bijąc rekordy prędkości.

Regulamin Le Mans dotyczy zarówno pojazdów, jak i kierowców. Samochody podzielone są na dwie kategorie: nieseryjne, zwane prototypami (LMP), i seryjne (GT) z kilkoma dalszymi podklasami. Najwyższa z nich – LMP1 – definiuje zamknięty samochód wyścigowy, nie wymagający homologacji ani produkcji seryjnej. Kierowców klasyfikuje się według poziomu doświadczenia od „Platynowego” do „Brazowego” i wolno im startować tylko w tych konkurencjach, do



TOR LE MANS, ZNANY RÓWNIEŻ JAKO *CIRCUIT DE SARTHE*, PRZEZ LATA PODLEGAŁ LICZNYM, CHOĆ NIEWIELKIM MODYFIKACJOM. NAJWIĘKSZĄ WPROWADZONO W 1990 ROKU, PO TYM, JAK FIA ZADEKRETOWAŁA, ŻE NIE BĘDZIE JUŻ SANKCJONOWAĆ ŻADNEGO TORU, KTÓREGO PROSTY ODCINEK JEST DŁUŻSZY NIŻ 2 KM. SPEŁNIENIE TEGO WARUNKU WYMAGAŁO WYKONANIA DWÓCH SZYKAN NA 6-KILOMETROWEJ PROSTEJ HUNAUDIÈRES



HISTORYCZNA FOTOGRAFIA Z LAT DWUDZIESTYCH UBIEGŁEGO WIEKU

których uprawniają ich kwalifikacje. Pierwotnie nie istniały żadne reguły dotyczące liczby kierowców ani czasu, w którym mogli jeździć. Choć prawie wszystkie zespoły we wczesnych dziesięcioleciach korzystały z dwóch kierowców, niektórzy próbowali rozegrać wyścig w pojedynkę. W latach osiemdziesiątych postanowiono, że każdy samochód musi prowadzić co najmniej trzech kierowców. Limitowany

jest czas, który każdy z nich może spędzić za kierownicą.

Dawniej, przed startem, kierowcy stali w pewnej odległości od swoich samochodów i po sygnale ruszali do nich biegiem. Pod koniec lat sześćdziesiątych zmieniono i ten zwyczaj, gdyż uznano go za niebezpieczny. Obecnie siedzą w samochodach ze zgaszonymi silnikami i przypięci pasami czekają na sygnał startu. →