



MIECH OSIOWY



MIECH POPRZECZNY

stwie do tkaniny, nie są one połączone. Nowo opracowany mieszek poprzeczno-osiowy (lub mieszek ZAX) łączy dobrą zdolność odsprężania skrętnego mieszków osiowych ze stabilnością wymiarową mieszków poprzeczno-warstwowych.

Resor pneumatyczny Corteco z technologią miechów osiowych zapewnia optymalny komfort. Niezwykle cienki mieszek resoru pneumatycznego do pojazdów lekkich w połączeniu z osiowo rozciągającym się wzmocnieniem skutkuje bardzo niskim poziomem tarcia. Vibracoustic był pierwszym dostawcą tej specjalnej technologii miechów osiowych i obecnie produkty te można znaleźć w prawie wszystkich resorach pneumatycznych osi przedniej do pojazdów lekkich.

W miechach poprzecznych stosowanych głównie na tylnej osi występują dwie warstwy krzyżujących się nośników wzmocnienia (włókien) w ścianie miecha. Są one pokryte wewnątrz i na zewnątrz uszczelniającą lub ochronną warstwą elastomeru. Pomiędzy dwoma

warstwami nici znajduje się kolejna warstwa elastomeru – warstwa pośrednia. Zapewnia ona geometryczną spójność obu warstw nici. W przypadku mieszków krzyżowych odporność na nacisk jest określona przez nośnik stabilności, podczas gdy właściwości materiałowe warstwy pośredniej wpływają na żywotność i komfort. Zaletami mieszków poprzecznych są: wysoka odporność na ciśnienie, stabilność wymiarowa, a także stosunkowo prosta i bezpieczna produkcja.

Trójkomorowy system sprężyn powietrznych

Vibracoustic opracował przełączalne sprężyny powietrzne z trójkomorowym systemem dla lekkich pojazdów, rozwiązując w ten sposób problem sprzecznych na pozór celów komfortu i dynamiki jazdy. Poprzez włączanie i wyłączenie poszczególnych komór za pomocą inteligentnego sterowania resory pneumatyczne mogą, zależnie od konkretnej sytuacji na drodze, realizować cztery różne poziomy sztywności. Dzięki temu jazda staje się bardziej komfortowa lub dynamiczna, a także bezpieczniejsza.

W pojazdach elektrycznych popularne staje się zastosowanie resorów pneumatycznych z tyłu pojazdu lub na wszystkich jego czterech narożnikach. Pozwala to regulować poziom samochodu, co jest szczególnie ważne w przypadku napędu elektrycznego, ponieważ zapewnia prowadzenie niezakłóconego strumienia powietrza pod samochodem. Ma to zna-

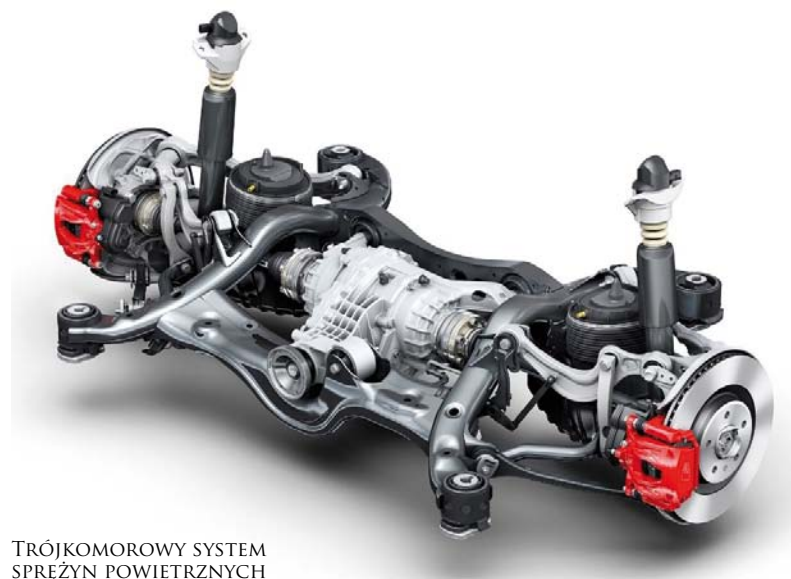
czący wpływ na układ pasywnego chłodzenia akumulatorów umieszczonych przeważnie w podłodze samochodu.

Pomysł trójkomorowego systemu sprężyn powietrznych dla lekkich pojazdów jest prosty: im większa dostępna objętość powietrza – tym bardziej miękkie sprężyny, a im mniejsza objętość – tym sprężyny sztywniejsze. W obecnych aplikacjach Vibracoustic sztywność sprężyn może być praktycznie podwojona na czterech poziomach nachylenia, od bardzo miękkiej do ekstremalnie sztywnej.

Vibracoustic opracował zupełnie nowe zawory przełączające, które kontrolują skalę przepływu. Odgrywają one również ważną rolę w odniesieniu do nowych sprężyn powietrznych. Czasy przełączania muszą być wystarczająco krótkie, a otwór – odpowiednio zwymiarowany. Konstruktorzy zminimalizowali również hałas przełączania za pomocą membrany, aby nie był odczuwalny przez kierowców i pasażerów pojazdu. Ta cecha jest szczególnie ważna w przypadku pojazdów elektrycznych, gdzie nie występuje hałas spalania ani wibracje silnika, które mogłyby go pokryć.

Vibracoustic będzie również dostarczał przełączalne resory pneumatyczne dla pojazdów lekkich w systemach dwukomorowych. Chociaż systemy te oferują tylko dwa poziomy sztywności, odpowiednia regulacja też pozwala na skuteczną stabilizację przechyłu.

Opracowanie na podstawie materiałów nadesłanych przez Inter Cars



TRÓJKOMOROWY SYSTEM SPRĘŻYN POWIETRZNYCH

FOT. CORTECO

Nowości na rynku

Urządzenie diagnostyczne BlueTech

Delphi Technologies Aftermarket, marka firmy Borg-Warner Inc., rozszerza ofertę urządzeń diagnostycznych o innowacyjne narzędzie, dające warsztatom obszerny zestaw możliwości diagnostycznych. Urządzenie zostało zaprojektowane od podstaw i w porównaniu z poprzednią generacją ma pięciokrotnie mocniejszy procesor. Zabezpieczenia przed podrobieniem

gwarantują jego autentyczność.

Tester umożliwia integrację, np. z CAN FD, co pozwala na prowadzenie usprawnionej, nowoczesnej diagnostyki przez 3 kanały CAN, a także z DoIP na potrzeby takich funkcji diagnostycznych pojazdów, jak telematyka i ADAS. Nowe narzędzie diagnostyczne BlueTech ma wbudowany moduł Wi-Fi

oraz możliwość szyfrowania komunikacji, przez co można się z nim łatwo i bezpiecznie połączyć. Bramka bezpieczeństwa gwarantuje sprawną obsługę zabezpieczonych pojazdów, a funkcja DTC-Assist łączy diagnostów z ukierunkowaną pomocą diagnostyczną. To niewielkie, lecz potężne narzędzie obsługuje również pojazdy hybrydowe i elektryczne, zapewnia wsparcie

Więcej na stronie:
www.e-autonaprawa.pl



dla lekkich i ciężkich pojazdów dostawczych oraz pomagą w osiągnięciu kluczowych norm emisji spalin.

www.delphiaftermarket.com

Mio MiVue C450



Firma Mio rozpoczyna sprzedaż nowego wideorejestratora. Model Mio MiVue C450 jest wyposażony w matrycę Sony Starvis CMOS i obsługuje funkcję Night Vision Pro, która zapewnia bardzo dobrą jakość nagrań niezależnie od pogody i pory dnia.

W Mio MiVue C450 zastosowano szklane soczewki, które są o wiele bardziej wytrzymałe od plastikowych oraz mają większą odporność na zmiany temperatury. Rozdzielczość Full HD i rzeczywisty kąt widzenia wynoszący 130 stopni pozwolą zarejestrować płynne nagranie, na którym widać nie tylko co dzieje się

na drodze, ale również na znacznym fragmencie pobocza. Jest to ważne w przypadku oceny spornej sytuacji na drodze. Użytkownik może ponadto skorzystać z trybu zdjęciowego, by wykonywać dokładniejsze fotografie z kolumny do celów dowodowych.

Mio MiVue C450 ma czysty trzycalowy wyświetlacz, panel dotykowy, moduł GPS oraz trzyosiowy G-sensor. Moduł GPS umożliwia zapisywanie współrzędnych geograficznych nagrania oraz prędkości, z jaką poruszało się auto. G-sensor automatycznie zapisuje i zabezpiecza przed usunięciem film ze zdarzenia w momencie nagłej zmiany pasa ruchu lub stłuczki.

W zestawie znajduje się uchwyt. Cena Mio MiVue C450 wynosi 499 zł.

www.mio.pl



FOT. DELPHI, MIO, VREDESTEIN

Opony Vredestein

Firma Apollo Tyres wprowadza do sprzedaży opony całoroczne marki Vredestein w 25 nowych rozmiarach.

Wśród nowości znajdują się modele: Quatrac, Quatrac Pro i Comtrac 2 o średnicy od 15 do 22 cali.

Opony Quatrac, dostępne w rozmiarach 15 i 16 cali, zostały zaprojektowane z myślą o pojazdach klasy średniej; zapewniają równowagę osiągnięć na suchych, mokrych oraz pokrytych śniegiem nawierzchniach. Są przyjazne dla środowiska dzięki niskiemu oporowi toczenia i wysokiej wytrzymałości. Nowe opony Quatrac pojawią się w ośmiu dodatkowych rozmiarach do 15-calowych obrotów.

Quatrac Pro to opony do samochodów osobowych o dużej mocy i pojazdów typu SUV. Charakteryzują się bardzo dobrą przyczepnością na mokrej i pokrytej śniegiem nawierzchni. Są już dostępne w rozmiarach od 17 do 21 cali. Obecnie pojawi się



11 dodatkowych rozmiarów, w tym po raz pierwszy do kół o średnicy 22 cali.

Opony Comtrac 2 All-Season+, zaprojektowane z myślą o lekkich samochodach użytkowych, zapewniają wysoki poziom bezpieczeństwa i komfortu podczas jazdy z dużym obciążeniem w każdych warunkach pogodowych. Dzięki specjalnej mieszance zachowują wysoki poziom przyczepności na mokrej i pokrytej śniegiem nawierzchni podczas jazdy na długich dystansach. Modele Comtrac 2 All-Season+ są dostępne w rozmiarach od 15 do 17 cali, a jesienią pojawi się sześć dodatkowych rozmiarów.

www.vredestein.pl