

Opona zimowa Vredestein o ultrawysokich osiąгах



Firma Apollo Tyres wprowadza na rynek model Vredestein Wintrac Pro+. Tę oponę zimową klasy premium opracowano specjalnie do samochodów o bardzo wysokich osiąгах, w tym SUV-ów, a także do nastawionych na osiągi pojazdów elektrycznych najnowszej generacji.

Nowa opona zimowa zastępuje model Wintrac Pro. Wykorzystano w niej nową,

zaawansowaną mieszankę bieżnika, która zapewnia lepszą przyczepność, pewniejsze prowadzenie i krótszą drogę hamowania na śniegu, błocie pośniegowym i lodzie, a także mniejszy opór toczenia, co przekłada się na niższe zużycie paliwa, a tym samym – większy zasięg. Podobnie jak poprzedni model, gwarantuje ona znakomitą przyczepność na mokrej nawierzchni

i wiodącą w swoim segmencie trwałość.

Opony Wintrac Pro+ można już zamawiać. Są one dostępne w ponad 120 rozmiarach, pasujących do obręczy kół o średnicy od 17 do 22 cali. Większość opon z nowej serii Wintrac Pro+ ma indeks prędkości „Y”, co oznacza możliwość jazdy z prędkością do 300 km/h. Wszystkie oznaczone są „symbolem alpejskim”, który wskazuje na zgodność z przepisami UE dotyczącymi opon zimowych (ECE R117) do użytkowania na śniegu i lodzie.

Wintrac Pro+ zawiera nową, specjalnie dostosowaną mieszankę polimerów i żywicy nowej generacji, które zapewniają większą elastyczność bloków bieżnika, nawet w ekstremalnie niskich temperaturach. Zastosowano także rzeźbę bieżnika z ostro wyprofilowanymi rowkami

środkowymi i lamelami na krawędzi, aby zapewnić pewne i przewidywalne pokonywanie zakrętów w trudnych warunkach zimowych.

Nowa opona zachowuje wysoką trwałość, typową dla serii Wintrac Pro. Mieszanka bieżnika jest odporna na zużycie, co jest zasługą zastosowania nowej, zaawansowanej kombinacji polimerów i wypełniaczy. Materiały o niskiej histerezie w mieszankach bieżnika i korpusu pomagają oponie wybić się ponad swoją klasę pod względem oporu toczenia.

W porównaniu z modelem Wintrac Pro zwiększono z 20,4% do 26,5% wykorzystanie materiałów odnawialnych i pochodzących z recyklingu oraz obniżono o 4% ślad węglowy w cyklu produkcji „od powstania do dostawy”.

www.vredestein.pl

Nowa oferta klasycznych rozwiązań firmy Osram



W ofercie firmy Osram pojawiła się nowa seria halogenów – Night Breaker 220. To, co wyróżnia tę nowość, to jeszcze większa jasność generowana przez te źródła światła – aż do 220% więcej światła niż określa to minimum homologacyjne. Dzięki temu droga przed samochodem będzie oświetlona znacznie lepiej i dalej, w przypadku tej serii – nawet

do 150 m przed pojazdem. To zapewnia duży komfort i daje pewność, że w kluczowych dla bezpieczeństwa obszarach na drodze będzie zachowana znacznie lepsza widoczność.

Night Breaker 220 charakteryzują się także światłem bardziej bielszym do 20% w porównaniu z wymaganiami normy ECE R112/R37. Żarówki występują w typach H4, H7

i H11, a ich temperatura barwowa wynosi 4050 K, 3700 K oraz 3750 K (odpowiednio dla H4, H7 i H11). Seria Night Breaker 220 to obecnie najjaśniejsze oświetlenie halogenowe w ofercie firmy Osram. Producent zastosował także wyjątkowy design poprzez zastosowanie złotego wykończenia główki na bańce żarówki.

Zmiany zaszły także w dotychczasowej serii ksenonów Xenarc Night Breaker 220. Od teraz wszystkie typy lamp – D1S, D2S, D3S oraz D4S zapewnią znacznie lepszą widoczność na drodze – generują nawet do 220% jaśniejsze światło w porównaniu z minimalnymi wymaganiami normy. Więcej światła i droga

oświetlona aż do 250 m przed samochodem pozwolą dostrzec przeszkodę i zagrożenia na drodze znacznie wcześniej, zapewniając więcej czasu na reakcję. W porównaniu z minimum homologacyjnym, ich światło jest do 20% bielsze, co nadaje pojazdowi nowoczesny wygląd. Produkty objęte są 3-letnią gwarancją.

Nowe produkty Osram linii Night Breaker wyróżniają nie tylko optymalne parametry świetlne, lecz także przyjazne dla środowiska opakowania. Producent zrezygnował z opakowań z tworzywa sztucznego, a nowe produkty będą sprzedawane w papierowych pudełkach.

ams-osram.com

Dawne wozy pożarnicze

Wczesnym urządzeniem używanym do zalewania ognia wodą była tzw. strzykawka ogniowa. Ręczne tryskacze miały ograniczoną skuteczność, ponieważ ich pojemność wynosiła od dwóch do czterech litrów wody. Stosowano je od około II wieku p.n.e. W XVI wieku w Europie wynaleziono pompę i według doniesień – była ona używana w Augsburgu w 1518 r. i Norymberdze w 1657 r. Obsługiwało ją kilku lub kilkunastu ludzi. Księga wynalazków z 1655 r. opisuje też silnik parowy wykorzystywany do podnoszenia słupa wody na wysokość 12 m, ale nie wyjaśnia, czy był on przenośny.

Pierwsze wozy strażackie były w zasadzie ręcznymi pompami wyposażonymi w zbiorniki i przeciągano je na miejsce pożaru siłą ludzi lub zwierząt. Mały zasięg strumienia wody powodował konieczność umieszczenia aparatu niebezpiecznie blisko pożaru, przez co ogień często trawił nie tylko budynek, ale również samą sikawkę. Niedogodność tę usunęli dopiero Holendrzy, wymyślając węże skórzone z mosiężnymi złączkami.

W 1650 roku niemiecki wynalazca Hans Hautsch zbudował urządzenie, które za pomocą sprężonego powietrza wytwarzało ciągły strumień wody, tryskający na wysokość kilkunastu metrów. Obsługę stanowiło 14 krzepkich mężczyzn, przesuwających tłoczysko tam i z powrotem. Wodę dostarczała wiadrami tzw. brygada kubelkowa (*bucket brigade*), czerpiąc ją i donosząc z najbliższej studni lub strumienia. Przełomowym usprawnieniem okazało się więc wynalezienie silnika, który pobierał wodę bezpośrednio ze źródła, zastępując mało wydajną wieloosobową brygadę.

Wysitek, jakiego wymagał sam transport pompy, powodował, że strażacy po dotarciu na miejsce byli już skrajnie wyczerpani i nie mieli siły do pracy. W miarę, jak pompy stawały się większe i cięższe, do ich transportu zaczęto używać koni. Sytuację komplikował problem natury socjologicznej. Wówczas nie istniała jeszcze zawodowa straż pożarna, a gaszeniem ognia zajmowały się lepiej



RĘCZNY WÓZ STRAŻACKI NEWSHAM Z 1725 ROKU OBSŁUGIWANY PRZEZ 12 MĘŻCZYZN (Z LEWEJ) I MAŁA, PRZYPOMINAJĄCA TACZKĘ, DWUCYLINDROWA POMPA Z 1880 ROKU. DWÓCH LUB CZTERECH MĘŻCZYZN POMPOWAŁO NIĄ OK. 100 LITRÓW NA MINUTĘ. WODĘ DONOSIŁA WIADRAMI BRYGADA KUBEŁKOWA



BRITYJSKIE ZAPRĘGOWE WOZY STRAŻACKIE: WYRODUKOWANY PRZEZ FIRMĘ SHAND MASON W 1882 ROKU (Z LEWEJ) I MERRYWEATHER AND SONS Z 1895 ROKU

JEDEN Z PIERWSZYCH WOZÓW STRAŻACKICH WYPRODUKOWANY W 1905 ROKU W SPRINGFIELD (MASSACHUSETTS) PRZEZ FIRMĘ KNOX AUTOMOBILE COMPANY



lub gorzej przygotowane, konkurujące między sobą grupy ochotników. Często zdarzało się, że zamiast przystąpić do akcji, wszczynali bójki o prawo do gaszenia pożaru, ponieważ jednostka, która walczyła z ogniem, mogła liczyć na pieniądze z firmy ubezpieczeniowej.

Pierwszą ochotniczą kompanię straży pożarnej w Ameryce, Union Fire Company, założył w 1736 roku w Filadelfii Benjamin Franklin. W Europie utworzenie Sapeurs-Pompiers, profesjonalnej straży, przypisuje się Napoleonowi Bonaparte

w 1810 roku. Polska zawodowa straż pożarna powstała w Warszawie w 1836 roku, a ochotnicza, w Poznaniu – dziewięć lat później.

1 kwietnia 1853 roku Straż Pożarna w Cincinnati stała się pierwszą pełnoetatową strażą pożarną w USA i pierwszą na świecie, która korzystała z parowych wozów strażackich. Ten rodzaj napędu obciążony był jednak poważną wadą – długi czas, jaki upływał od rozpalenia pod kotłem a wyruszeniem w drogę, powodował, że brygada najczęściej docierała już →