



ŚWIECA „GAZOWA” RÓŻNI SIĘ OD „BENZYNOWEJ” MATERIAŁEM ELEKTROD (A), SKŁADEM WYPALANEJ MASY CERAMICZNEJ (B) ORAZ WYMIARAMI I KształETEM IZOLATORA (C)



PORÓWNANIE ŚWIEC PRZYSTOSOWANYCH DO ZAPŁONU MIESZANKI: BENZYNOWEJ (Z LEWEJ), GAZOWEJ (W ŚRODKU) ORAZ MODELU U-SUPER BENZYNA

silnika świeca zapłonowa powinna zachowywać temperaturę od 500°C do 850°C w całym zakresie pracy silnika.

„Gazowa” świeca z Kielc

W kieleckich zakładach Iskra, będących jedynym polskim producentem świec zapłonowych i żarowych, badania nad zapłonem paliw alternatywnych podjęto w drugiej połowie lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku. Dzięki temu konstrukcja standardowej świecy do silników benzynowych została znacznie zmodyfikowana.

Dotyczyło to również doboru bardziej odpornych materiałów do wytwarzania elektrod oraz ceramicznego izolatora.

Zalety tych rozwiązań konstrukcyjnych zostały potwierdzone w testach jakościowych i wytrzymałościowych, które przeprowadzane były w renomowanych ośrodkach badawczych, również u producentów samochodów. Badano wówczas trwałość samych świec, niezawodność zapłonu w trudnych warunkach klimatycznych, toksyczność spalin oraz poziom zużycia paliwa. Uzyskane wyniki badań laboratoryjnych (stanowiskowych) z nadmiarem spełniły wymogi obowiązujących norm, a następnie zostały zweryfikowane w badaniach eksploatacyjnych.

Pierwsze testy eksploatacyjne „gazowych” świec Iskra prowadzono pod koniec lat dziewięćdziesiątych w samochodach pracujących w poznańskich i warszawskich sieciach taksówek. Opinie użytkowników pozwoliły na dalsze udoskonalenie konstrukcji w zakresie niezawodności działania i wymaganej trwałości.

Efektom wszystkich tych prac było pojawienie się na rynku w roku 2000 pierwszej linii świec do samochodów z instalacjami gazowymi LPG i CNG, oznaczonych symbolem „Gaz”.

Kolejne lata i doświadczenia pozwoliły inżynierom z Iskry na wprowadzenie dalszych usprawnień konstrukcyjnych

i technologicznych, dzięki którym w roku 2005 pojawiła się kolejna generacja świec o nazwie Gas-Super. Produkty te po zakończonych pozytywnie badaniach w Instytucie Bosmal zostały dopuszczone do stosowania przez Fiat AP i stały się dostępne w sieci autoryzowanych serwisów Fiata.

Obecnie Zakłady Iskra oferują aż 50 typów świec zapłonowych Gas-Super przeznaczonych do większości modeli samochodów dostępnych na europejskim rynku, w tym również do popularnych marek japońskich i koreańskich.

Teraz w firmie Iskra trwają zaawansowane już prace nad nową konstrukcją świec gazowych o trwałości wydłużonej dzięki zastosowaniu elektrod ze stopów metali szlachetnych. Równocześnie opracowywano specjalne świece zapłonowe do silników autobusów miejskich napędzanych gazem ziemnym CNG (metan). Pierwotnie założono trwałość tych świec na 10 000 km przebiegu pojazdu, lecz dalsze prace, zakończone w 2010 roku, pozwoliły na jej wydłużenie do 30 000 km, co odpowiada częstotliwości serwisowania tych autobusów. Testy laboratoryjne i badania eksploatacyjne potwierdziły słuszność przyjętych założeń konstrukcyjnych i obecnie fabryka oferuje pełny zakres świec zapłonowych do autobusów miejskich. ■

FOT: ISKRA, ARCHIWUM

To nie jest złom!



BARTŁOMIEJ SZEPIELAK

SPECJALISTA DS. MARKETINGU
WSOP GLIWICE

ZAMIESZCZONY W STYCZNIOWYM WYDANIU AUTO-NAPRAWY ARTYKUŁ „ZŁOM MARKI MAHA” JEST JUŻ NIEAKTUALNY, PONIEWAŻ FIRMA WSOP OTRZYMAŁA CERTYFIKATY UZUPEŁNIAJĄCE (GRUPOWE) DLA WYMENIONYCH W NIM URZĄDZEŃ

Rozumiem dziennikarską skłonność do poruszania bulwersujących tematów. Są one z reguły atrakcyjne dla czytelników, choć opierają się na informacjach tylko chwilowo prawdziwych. Gdyby autor wspomnianego tekstu przed jego publikacją zasięgnął naszej opinii jako dystrybutora kwestionowanych urządzeń, dowiedziałby się, że starania WSOP o ostateczne rozwiązanie problemów właścicieli urządzeń marki MAHA są już bliskie pomyślnego dla nich finału.

Sprawa dotyczy urządzeń wszystkich producentów (nie tylko firmy MAHA) obecnych na rynku w latach 90. i na początku obecnej dekady. Jej konsekwencje rzeczywiście były poważne, ponieważ brak stosownego certyfikatu skutkowało negatywnym odbiorem stacji kontroli przez Transportowy Dozór Techniczny.

W związku z tym prezes zarządu WSOP, Jarosław Cichoń, wyjaśnia:

Problem ten dotknął wielu klientów WSOP. Jako firma odpowiedzialna nie mogliśmy zostawić ich bez należytej pomocy. Certyfikację urządzeń na nasze zlecenie przeprowadził ITS. Przygotowaliśmy rozwiązanie pozwalające na dopuszczenie przez TDT urządzeń rolkowych firmy MAHA do dalszej (bezterminowej) pracy na stacjach kontroli pojazdów, bez konieczności ponoszenia przez klientów znacznych kosztów.

Wykonywanie badań ciągników rolniczych i motocykli (w kompletacji z przystawką do kontroli jednośladow) na starszych urządzeniach rolkowych MAHA było i jest technicznie możliwe. Ponieważ producent urządzeń – niemiecka firma MAHA – nie wydała oświadczenia, iż dane urządzenia nie różnią się od urządzeń, które

w terminie późniejszym objęte były certyfikatem zawierającym wpis dotyczący badań ciągników rolniczych i motocykli, firma WSOP postanowiła wykonać wspomnianą certyfikację uzupełniającą. Do wszystkich zainteresowanych wystaliśmy odpowiednie powiadomienia według wzoru stanowiącego ilustrację niniejszej wypowiedzi.

Przy tej okazji informujemy również, iż właściciel stacji kontroli pojazdów, któremu Transportowy Dozór Techniczny zakwestionował ważność certyfikatów rolek hamulcowych MAHA, ma do wyboru trzy warianty certyfikacji akceptowane przez TDT. Pierwszy – to całościowa przebudowa linii diagnostycznej Screen lub E na Eurosystem. Drugi polega na dostosowaniu urządzeń Screen lub E do wymogów certyfikatu uzupełniającego (grupowego), który firma WSOP uzyskała w Instytucie Transportu Samochodowego. Trzecią opcją jest przygotowanie urządzenia do certyfikacji indywidualnej, przeprowadzanej przez ITS na zlecenie klienta.

Ewentualność druga jest rozwiązaniem najwygodniejszym, ponieważ nie wymaga kosztownej przebudowy urządzenia. W tym przypadku wymieniamy tylko oprogramowanie ścieżki na zgodne ze wspomnianym certyfikatem, następnie wykonujemy kalibrację rolek hamulcowych oraz sprawdzamy, czy komplectacja urządzenia jest zgodna z wymogami. Urządzenie powinno także posiadać: zdalne sterowanie, miernik siły nacisku na pedał hamulca, przystawkę do badania jednośladow oraz sprawną drukarkę. Dodatkowo (w przypadku stacji okręgowych) w skład linii powinny wchodzić czujniki ciśnienia.



SZAFKA STERUJĄCA LINII DIAGNOSTYCZNEJ MAHA SCREEN

Jeżeli wszystkie te warunki zostaną spełnione, klient otrzymuje od WSOP komplet dokumentacji i urządzenie bez problemu przechodzi kontrolę TDT.

Część stacji posiada urządzenia nieobjęte certyfikatem uzupełniającego (np. starsze typy IW4 oraz IW7). Wtedy zachodzi konieczność certyfikacji indywidualnej.

Dostosowanie urządzeń do wymagań certyfikatu uzupełniającego to koszt 3 000 zł netto (dla klientów z umową serwisową 2500 zł netto). Osobno wyceniamy dobudowę brakujących elementów wyposażenia linii, o których wspomniałem wcześniej. Przygotowanie urządzenia do certyfikacji indywidualnej kosztuje 1 000 zł netto plus osobno wyceniana dobudowa brakujących elementów wyposażenia. Przebudowę linii Screen/E na Eurosystem możemy również wykonać, ale powstaje wtedy pytanie o celowość inwestycji rzędu 25-30 tysięcy złotych w przypadku urządzenia 11-letniego, lub nawet starszego. ■

FOT: WSOP