

Czy prawdziwi mężczyźni nie ścierają kurzu?



MAGDALENA WÓJCIK-KLICH

OPIEKUN RYNKU POLSKA
DLA CONTINENTAL AFTERMARKET GMBH

NIE BIERZCIE, SZANOWNI PANOWIE, TEGO NASZEGO REKLAMOWEGO HASŁA ZBYT DOSŁOWNIE. NIE CHODZI W NIM O WASZE DOMOWE PRZYWILEJE, LECZ O NIEPOWTARZALNĄ ZALETĘ KLOCKÓW HAMULCOWYCH ATE CERAMIC

Rzeczywiście ten produkt wyróżnia obecnie na całym światowym rynku cecha nazwana po angielsku *low dust*, czyli wytwarzanie rekordowo małych ilości pyłu osiadającego na czystych, lśniących felgach samochodowe podczas całego cyklu eksploatacji hamulcowych okładzin ciernych ATE Ceramic.

Jednak te wyjątkowe walory estetyczne mają w gruncie rzeczy znacznie drugorzędne. To nie jest istota tego

rozwiązania, lecz tylko towarzyszący jej charakterystyczny objaw.

Czym bowiem jest ów czarny pył, osiadający zwykle tak obficie i mocno przywierający do samochodowych felg? Tworzą go mikroskopijne opłuki, powstające na skutek wzajemnego tarcia klocków i tarcz hamulcowych podczas hamowania. W ten sposób zużywa się materiał cierny klocków i gładka powierzchnia metalowej tarczy. Mała ilość pyłu świadczy o bardzo powolnym zużyciu obu tych współpracujących elementów. Nie oznacza to bynajmniej niskiego współczynnika tarcia i słabych z tej przyczyny efektów hamowania.

Skuteczność hamulców z ceramicznymi klockami jest od początku znakomita i stała w długich okresach pomiędzy kolejnymi terminami serwisowania mimo postępującego wolno, lecz nieuchronnie zużycia obu trących o siebie elementów. Na uzyskaniu takiej właśnie charakterystyki polega innowacyjność rozwiązania opracowanego przez inżynierów ATE.

Tajemnica jego sukcesu tkwi w nowej mieszance klocka hamulcowego oraz jej niekonwencjonalnym współdziałaniu z tarczą hamulcową. Dzięki zastosowaniu ceramicznych klocków hamulcowych ATE Ceramic już po krótkim czasie ich użytkowania część ścieranego z nich materiału silnie przywiera do tarczy hamulca, wytwarzając na niej gładką warstwę ochronną o bardzo dobrym współczynniku tarcia.

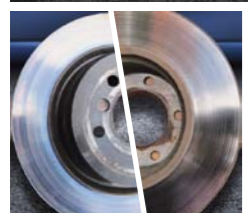
Tę specyficzną węglową powłokę łatwo jest rozpoznać po charakterystycznym jej szaro-niebieskim zabarwieniu, zdecydowanie różniącym się od fioletowo-niebieskiego nalotu powstającego na tarczach w wyniku ich przegrzania, które kwalifikuje je do niezwłocznej wymiany. Warstwa węglowa ma niewielką grubość, wynoszącą zaledwie kilka μm , lecz w połączeniu z żeliwnym podłożem osiąga szczególną twardość i odporność na ścieranie. Dzięki temu właśnie zredukowane zostało znacznie zużycie zarówno tarczy hamulcowej, jak i klocka hamulcowego.

Wolniejsze zużycie przebiega też bardziej równomiernie, więc na ciernych powierzchniach nie tworzą się obwodowe rowki ani odkształcenia termiczne, będące następstwem zróżnicowanej przewodności cieplnej cieńszych i grubszych warstw materiałów. W efekcie brak jest niekorzystnego promieniowego i poprzecznego bicia tarcz, a komfort hamowania pozostaje niezmiennie wysoki.

Tworzenie się powłoki ochronnej na tarczy hamulcowej wynika ze specjalnych, komplementarnych właściwości obu współpracujących materiałów. Dlatego zaleca się montaż nowych ceramicznych klocków hamulcowych ATE Ceramic wyłącznie z nowymi tarczami hamulcowymi ATE. Te zaś są dostępne w wersji standardowej, wentylowanej, nacinanej (ATE Power Disk) oraz przewiercanej.

Po tych wyjaśnieniach na temat hamulców pora powrócić do tytułowego pytania. Prawidłowa odpowiedź składa się z dwu części. Pierwsza brzmi: prawdziwi mężczyźni korzystają w swych samochodach z klocków hamulcowych ATE Ceramic, więc nie ścierają kurzu z felg, ponieważ nie ma takiej potrzeby. Do tego trzeba natychmiast dodać i część drugą: czas dzięki temu zaoszczędzony prawdziwi mężczyźni zużywają na odkurzenie mieszkania.

FOT. CONTINENTAL TIRE



KLOCKI ATE CERAMIC W PORÓWNIANIU ZE STANDARDOWYMI. U GÓRY - EFEKT ESTETYCZNY, OBOK - WYGLĄD TARCZY Z OCHRONNĄ POWŁOKĄ WĘGLOWĄ

SERWISOWANIE PRZEWODÓW ZAPŁONOWYCH



Małgorzata Kluch
Marketing manager
GG Profits

Nieuchronne zbliżanie się jesieni powinno skłonić zarówno użytkowników samochodów z zapłonem iskrowym, jak i warsztaty serwisujące te pojazdy do uważnego sprawdzenia stanu instalacji zapłonowych.

Nie warto w tej sprawie czekać na pierwsze objawy, że „coś” się dzieje z zapłonem, gdyż wtedy usunięcie usterki staje się już bardziej kłopotliwe i w związku z tym kosztowne. Doświadczony mechanik przeprowadza taką profilaktyczną kontrolę układu zapłonowego szybko i bezbłędnie, ustalając drogą eliminacji, które części powinny się wymienić. Najczęściej konieczność taka dotyczy przewodów zapłonowych i świec. Wymiana tych elementów wskazana jest również wtedy, gdy działają one na pozór bez zarzutu, lecz ze wstępnej rozmowy z klientem wynika, że zmontowano je w samochodzie już „wieki” temu albo wręcz w fabryce, a samochód zdążył od tamtego czasu przejechać kilkadziesiąt tysięcy kilometrów. Jeśli więc nic się jeszcze nie stało, to znaczy, że stanie się wkrótce, zwłaszcza pod wpływem jesienno-zimowych warunków klimatycznych.

przewodów zapłonowych o niskiej wytrzymałości, czyli takich, w których izolacja silikonowa nie odpowiada jakościowym i technicznym wymogom producenta pojazdu. Po pewnym czasie ich izolacja parciej i kruszy się, a cały kabel staje się bezużyteczny. Sprzyja temu zjawisku zasilanie paliwem gazowym, przy którym przewody zapłonowe muszą spełniać bardziej rygorystyczne warunki techniczne niż w pojazdach zasilanych benzyną.

Odpowiadają im w pełni oryginalne przewody zapłonowe marki Sentech. Produkcją je firma GG Profits włączyła ostatnio do swojej oferty kompletne wiązki przewodów z rdzeniem miedzianym, przeznaczone do autobusów z zapłonem iskrowym zasilanych gazem ziemnym. Ten nowy produkt został opracowany dla jednego z Miejskich Przedsiębiorstw Komunikacyjnych w województwie pod-



Zwykle już podczas demontażu wiązki przewodów w celu ich dokładniejszej kontroli okazuje się, że jeden z nich albo nawet kilka ma przetartą lub popękaną izolację, ponieważ wcześniej zamontowano je niedbale bądź samoczynnie wysunęły się ze swych zaczerpów i ocierały o sąsiadujące z nimi części w komorze silnika. Równie często zdarza się, że osłony izolacyjne końcówek przewodów wykazują już znaczne zużycie.

Wspomniane przypadki uszkodzeń dotyczą przede wszystkim

karpackim, eksploatującego gazowe autobusy MAN. Zainstalowane w nich przewody Sentech zdobyły bardzo pochlebne opinie z powodu swej niezawodności i wpływu na zwiększenie energii iskry zapłonowej.

Przy doborze nowych przewodów z katalogu Sentech należy dokładnie określić markę i model pojazdu, rok produkcji i pojemność silnika.

Aktualny katalog z pełnymi danymi jest zamieszczony na stronie: www.sentech.pl/katalog

TECHNOLOGICZNA
PRZEWAGA -
SYMBOL
JAKOŚCI

UZNANY
WYPOSAŻENIE
ORYGINALNE
PRODUCENT

Zapraszamy na targi
Automechanika Frankfurt
11-16 września 2012
Hala 3.0 stoisko F91

INDUKCYJNE PRZEWODY Z RDZENIEM FERRYTYMOWYM

SENTECH® www.sentech.pl

