

Retrofity Philips Ultinon Access



Najnowsze retrofity Philips Ultinon Access wyróżniają się miniaturyzacją konstrukcji. Mają one zabudowane w sobie miniaturowe moduły CANbus, co wstępnie redukuje lub eliminuje zjawisko migania świateł lub zapalania

się kontrolki błędu oświetlenia na desce rozdzielczej.

Philips Ultinon Access są bardzo wydajne. Modele 13 W świecą lepiej niż tradycyjne żarówki o mocy 55 W. Dla instalacji elektrycznej to bardzo wyraźna różnica.

Nowe retrofity emitują światło o temperaturze barwowej 6000 K. W ruchu drogowym właśnie taki rodzaj oświetlenia zapewnia najlepszą widoczność. Inną zaletą Philips Ultinon Access jest ich wytrzymałość, którą

producent określił na 1500 godzin pracy. Dla kierowców użytkujących swoje samochody prywatnie (np. na dojazdy do pracy) będzie to od 3 do 5 lat bezproblemowego użytkowania. Producent oferuje specjalną gwarancję, którą można rozszerzyć online do 3 lat.

Najnowsze retrofity Philips Ultinon Access są kompatybilne z większością modeli pojazdów i z łatwością pasują do pojazdów wyposażonych w żarówki typu H7/H18 – dobrze mieszczą się w reflektorach bez potrzeby przymierzania, dopasowywania i montażu pierścieni adaptacyjnych. W praktyce montuje się je dokładnie tak samo, jak tradycyjne żarówki halogenowe.

Trzeba jednak pamiętać, że żarówki LED Philips Ultinon Access mają drogową homologację jedynie w wybranych krajach UE. W pozostałych mogą być używane wyłącznie poza drogami publicznymi.

www.philips.pl

FOT: PHILIPS

Lampy drogowe Osram LEDriving VX

Firma Osram poszerzyła portfolio drogowych opraw LEDriving. Zmiany nastąpiły między innymi w rodzinie VX – adresowanej do kierowców szukających innowacyjnych produktów w przystępnej cenie.

Światła drogowe z serii Osram LEDriving są przeznaczone do montażu na samochodach osobowych, terenowych, użytkowych, SUV-ach oraz wszelkich pojazdach poruszających się w normalnym ruchu. Dzięki homologacji drogowej ECE mogą być stosowane na drogach publicznych w krajach Unii Europejskiej jako oświetlenie uzupełniające. Ich główną funkcją jest wspomaganie świateł drogowych w czasie jazdy. Montując lampy, trzeba przestrzegać obowiązujących przepisów – ECE R7, ECE R112 i ECE R23.

Seria opraw LEDriving VX (Value) została zaprojektowa-

na z zachowaniem najlepszej jakości i przystępnej ceny. Aktualna oferta liczy aż 13 różnych modeli opraw, o różnych właściwościach świetlnych. W zależności od preferencji użytkownika, do wyboru są oprawy o trzech różnych wiązkach światła:

► **Wiązka punktowa (SP – spot)** – cztery oprawy typu Lightbar: VX500-SP SR, VX250-SP SR, VX180-SP SR, VX180-SP DR zapewnią skupioną dystrybucję światła, oferując lepszą widoczność w warunkach słabego oświetlenia. Zasięg światła może sięgać od 200 do nawet 415 metrów, a strumień świetlny od 1400 do 2800 lumenów.

► **Wiązka combo (CB)** – to oprawy zapewniające oświetlenie zarówno blisko, jak i daleko od pojazdu, oferujące zasięg



od 170 do 590 metrów. W tej rodzinie producent wprowadził aż pięć nowych modeli o różnych właściwościach: VX1250-CB SR SM, VX1250-CB DR SM, VX1000-CB DR SM, VX750-CB SR SM, VX750-CB DR SM. Symbol SM (*single mount*) w nazwie produktu to oznaczenie informujące o podwójnej homologacji danej oprawy, dzięki czemu taka lampa może być zamontowana pojedynczo.

► **Wiązka wide (WD)** – do precyzyjnego oświetlenia

blisko pojazdu. Okrągła oprawa Round VX80-WD oświetli teren do 240 m i dysponuje strumieniem świetlnym 1150 lumenów. Oprawy LEDriving cechuje bardzo wysoka jakość wykonania, potwierdzona kilkuletnią gwarancją. Lampy są pyło- i wodoszczelne, mają wytrzymałe soczewki z poliwęglanu i zintegrowany sterownik, a ich konstrukcja zapewnia efektywne odprowadzanie ciepła, dzięki czemu ich trwałość wynosi do 5000 h.

www.osram.pl

Nowy elektryczny układ hamulcowy ZF

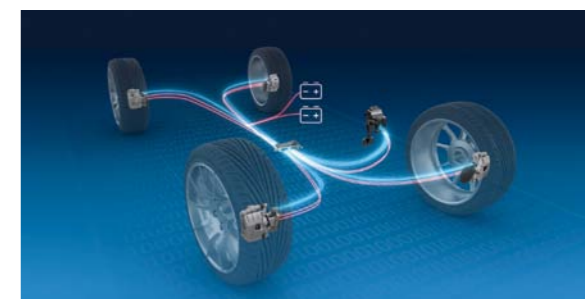
Podczas ZF Next Generation Mobility Day w Szanghaju firma ZF po raz pierwszy zaprezentowała nowy, całkowicie elektryczny układ hamulcowy. Siła hamowania jest generowana na każdym kole przez silnik elektryczny, tj. bez układu hydraulicznego i płynu hamulcowego.

W tak zwanym „suchym” układzie hamulcowym płyn hamulcowy nie jest już potrzebny. Oznacza to, że siła hamowania nie jest już generowana przez ciśnienie płynu w układzie hydraulicznym, ale przez silniki elektryczne. Sygnały hamowania z pedału hamulca do silnika elektrycznego są również przesyłane wyłącznie elek-

trycznie, dlatego używa się terminu „suchy hamulec” (*dry brake-by-wire*).

W porównaniu z konwencjonalnymi układami hamulcowymi nowy system *brake-by-wire*, taki jak *Integrated Brake Control* (IBC), umożliwia skrócenie drogi hamowania, lepsze odzyskiwanie energii hamowania i niższe koszty konserwacji.

Podczas automatycznego hamowania awaryjnego droga hamowania przy prędkości 100 km/h może być nawet o dziewięć metrów krótsza niż w przypadku konwencjonalnych układów hamulcowych. Ponadto samochody elektryczne mogą osiągnąć do 17% większy zasięg dzięki



lepszemu odzyskiwaniu energii hamowania.

Rezygnacja z układu hydraulicznego oznacza niższe koszty montażu i logistyki nawet podczas produkcji pojazdu, ponieważ system składa się z mniejszej liczby części. Użytkownik zyskuje także w okresie eksploatacji pojazdu, gdyż nie ma już potrzeby wymiany płynu hamulcowego, co zmniejsza ilość czynności serwisowych wymaganych w warsztacie.

Odczucie hamowania jest takie samo, jak w przypadku hamulca hydraulicznego, mimo że nie ma już mechanicznego połączenia między pedałem hamulca a siłownikami hamulca. Bezpieczeństwo transmisji i przetwarzania danych, a także zasilania silników elektrycznych jest zapewnione dzięki zdublowaniu wszystkich połączeń i systemów, co jest również powszechne w systemach typu *by-wire* w lotnictwie.

FOT: OSRAM, ZF

KONKURS

Pięć nagród:

- kalendarz warsztatowy
- tabliczka metalowa „mistrz przy pracy”
- komin „mistrz przy pracy”

