

AUTO

PANORAMA

Kwartalnik I nr 16 | styczeń 2012

www.auto-partner.pl



Urządzenia
WTM

Skuteczność
izolacji
SENTECH

▶ **febi bilstein**
mobilny tester zawieszenia
wyróżniony

▶ **DAYCO:**
nie tylko paski





Wyprodukowane do duuuzych odległości

Nieważne gdzie i jak długo jedziesz: na jakość MEYLE-HD możesz zawsze liczyć. Nasi inżynierowie wykrywają małe i większe słabostki oryginalnych części i je po prostu ulepszają.

Od projektu do produkcji – wszystko z jednej silnej ręki! Rezultat? Ulepszone części zamienne wysokiej jakości HD od MEYLE, z którymi dotrzesz daleko - bo po prostu służą dłużej. Udzielamy gwarancji aż na 4 lata!

Drodzy Czytelnicy!

Gdybyśmy chcieli podsumować miniony rok, każdy z nas miałby zapewne kilka zdań do powiedzenia. Dla Auto Partnera był to rok wielu zmian i kolejny rok wyťažonej pracy. Otworzyliśmy dwie nowe filie, zmieniliśmy również lokalizacje w dwóch miastach na znacznie korzystniejsze pod względem logistyki i umiejscowienia. Opracowaliśmy nowe programy promocyjne.

Jesteśmy pewni, że kolejny rok będzie równie owocny. Jego początek już zapowiada się niezmiernie ciekawie. Planujemy otwarcie kolejnych oddziałów naszej firmy, zaś nowe pomysły marketingowe już tylko czekają na realizację w zaplanowanych terminach. Świetnym przykładem dobrego początku nowego roku jest nasze pismo, które dbając o Czytelników, stale udoskonalamy. W tym numerze Auto Panoramy wzbogaciliśmy pismo o cztery kolejne strony i zapewniamy Państwa, że nie będzie to ostatnie słowo w tym roku.

Korzystając z okazji chcielibyśmy życzyć wszystkim naszym Czytelnikom oraz Klientom spełnienia wszelkich zamierzeń oraz najśmielszych planów w nowym roku. Życzymy Państwu wiele zdrowia, aby te zamiary okazały się łatwe w realizacji.

Jak w każdym wydaniu, na przedostatniej stronie naszego kwartalnika umieściliśmy krzyżówkę. Za poprawne rozwiązania przewidzieliśmy wiele ciekawych nagród.

Życzymy Państwu przyjemnej lektury i oczekujemy na Wasze uwagi oraz sugestie dotyczące naszego pisma pod adresem:

marketing@autoap.com.pl

Wydawca:

Auto Partner SA
ul. Oświęcimska 300
43-150 Bieruń



Redaktor naczelny:

Piotr Kozyra

Redaktorzy:

Rafał Kędziorek, Janusz Dubiel

Korekta:

I.J., Michał Smółka

SPIS TREŚCI:

4 | Auto Wydarzenia

*RIDERS CUP 2011
Turniej Rugby
Szkolenia techniczne Bosch
- układy hamulcowe 2011r.
RIDERS CUP 2011
Turniej Rugby
Soelden –
skapane w słońcu*



9 | Bosch

*Akumulatory Bosch S
z technologią PowerFrame*

11 | Febi

*Febi bilstein –
Mobilny tester zawieszenia
wyróżniony na targach*



13 | Delphi

*Nowa aktualizacja
testerów Delphi*

13 | Auto Wydarzenia

Nowe szkolenie techniczne Febi w Auto Partner

15 | Sentech

Skuteczność izolacji

17 | Conti

*Prawidłowa wymiana
komponentów układu rozrządu
Renault Megane Scenic*

19 | Auto Wydarzenia

*Program bezpłatnego
wypożyczenia testerów diagnostycznych
Mega Macs 42*

21 | Auto Artykuł

Szkolenia w 2012 r.

25 | Auto artykuł

Urządzenia WTM

29 | Valeo

*Zestaw K4P -
Valeo*

29 | Auto Wydarzenia

*Zawody kartingowe -
dla klientów filii AP*

32 | Conti

*Szkolenia i wiedza
techniczna od ContiTech
w 2012 roku*

35 | Dayco

Nie tylko paski

37 | Krzyżówka

38 | Filie Auto Partner w Polsce

▶ RIDERS CUP 2011

Turniej Rugby



Jak już niejednokrotnie pisaliśmy – zarząd firmy Auto Partner SA i MaXgear, chętnie wspiera sportowców różnych dyscyplin sportowych. Relacjonowaliśmy już zmagania siatkarzy, piłkarzy, rowerzystów i innych znanych lub mniej znanych dyscyplin sportowych. Tym razem prezentujemy relacje z V edycji Turnieju Rugby Na Wózkach o Puchar Drużyny Jeźdźcy „RIDERS CUP 2011”.

Turniej odbywał się w dniach 24–25 września 2011 r. w Hali M.O.SiR w Zabrze. Niestety wcześniejsze założenia, co do terminu turnieju i ilości uczestniczących drużyn, musiały zostać zmienione ze względu na wszechobecny kryzys i wycofanie się kilku strategicznych sponsorów. Jednak dzięki wsparciu m.in. firmy Auto Partner SA i MaXgear turniej się odbył.



Wzięło w nim udział nie 12, jak planowano wcześniej, a tylko 6 drużyn, w tym jedna zagraniczna. Pomimo iż turniej został aż



Wspierana przez MaXgear drużyna ze Śląska „Sitting Bulls”

w takim stopniu „uszczuplony”, to nadal jest to największy turniej Rugby Na Wózkach w Polsce.

Sześć drużyn podzielonych na dwie grupy („A” i „B”) zaczęło rywalizację w sobotę punktualnie o godzinie 8.30 w systemie „każdy z każdym”.

Po fazie grupowej, w grupie „A”, na pierwszym miejscu uplasowała się drużyna SK Ostrava, drugie miejsce zajęli Jeźdźcy, a trzecie Flying Wings. W grupie drugiej, czyli „B”, tabela grupowa ułożyła się następująco: Sitting Bulls Katowice, Four Kings Warszawa oraz Balian Team. Tym samym już wiadomo było, kto zagra w półfinałach, a kto o piąte miejsce.

Pierwszy dwumecz o piąte miejsce (w sobotę) wygrała drużyna Flying Wings,

pokonując wysoko Balian Team. I to był ostatni mecz sobotniego turnieju.

W niedzielę pierwszy półfinał to walka śląskich drużyn, Sitting Bulls grali z Jeźdźcami. Drugi półfinał nie był tak pasjonujący. SK Ostrava wygrywając z Four Kings Warszawa, zapewniła sobie miejsce w wielkim finale.

Po niedzielnych półfinałach przyszedł czas na ostateczne rozstrzygnięcie, kto zajmie piąte miejsce w Turnieju o Puchar Jeźdźców. Naprzeciw siebie stanęły, po raz drugi zespoły „Latających Skrzydeł z Rzeszowa” oraz Balian z okolic Poznania.

Ta druga drużyna miała bardzo ciężkie zadanie, ponieważ, aby zająć piąte miejsce



Turniej odbył się min. dzięki wsparciu firmy Auto Partner SA i MaXgear

w turnieju, musiała pokonać Rzeszów minimum 25 punktami.

W ostateczności mecz ten był lepszy niż sobotnie spotkanie. Jednak z piątym miejscem do domu wyjechała drużyna z Rzeszowa. Szósta pozycja przypadła drużynie Balian.

Punktualnie o 11.30 na boisku spotkała się drużyna ze Śląska (Sitting Bulls) z drużyną z Warszawy (Four Kings).

Zacięta walka, nieoczekiwane zbiegi okoliczności, dużo emocji sportowych i wiele, wiele akcji, które mogły albo zachwycać, albo „zdołować” osoby, które znają się na rugby.

W spotkaniu tym „Warszawka” okazała się lepszym zespołem, pokonując (nieoczekiwanie) drużynę z Katowic jednym punktem 33:32 i na koniec wielka radość „Czterech Koron” z Warszawy.

Około godziny 14.40 rozpoczął się wielki finał, w którym to zegrali Jeźdźcy z SK Ostrava.

Po sobotniej porażce Jeźdźców z tym zespołem w fazie grupowej, wiedzieliśmy, na co możemy liczyć, czego możemy się spodziewać.

Początek meczu był wyrównany i zacięty. Jednak liczne drobne błędy spowodowały, że nasza drużyna Jeźdźców przegrała siedmioma punktami.

Ostatecznie Puchar V Edycji Turnieju Rugby Na Wózkach został wręczony zawodnikom SK Ostrava.

Więcej na ten temat oraz relacji foto i video z pozostałych zawodów, w których udział brali zawodnicy ze Śląska wspierani przez firmę Auto Partner SA i MaXgear na:

www.jezdzcypol.pl
www.sson.pl



Zacięta walka, nieoczekiwane zbiegi okoliczności. Emocje sportowe rozgrzewały wszystkich

▶ Szkolenia techniczne Bosch

- układy hamulcowe 2011r.



W 2011 roku odbył się kolejny cykl szkoleń „Bosch - układy hamulcowe”.

Szkolenia zostały przeprowadzone w Warszawie, Rzeszowie, Bielsku-Białej, Dąbrowie Górniczej, Mińsku Mazowieckim, Opolu i Lublinie.

Obejmowały następujące zagadnienia i ćwiczenia praktyczne:

- Podstawy działania układu hamulcowego
- Najnowsze systemy bezp. aktywnego i ich wpływ na serwisowanie układu hamulcowego
- Prawidłowy montaż tarcz i klocków hamulcowych
- Przyczyny niedomagań układu hamulcowego
- Drgania, rezonans i ich wpływ na funkcjonowanie hamulców, jak z nimi walczyć

- Jazda próbna, na co zwrócić uwagę
- Docieranie hamulców
- Wymiana płynu hamulcowego
- Dezaktywacja i aktywacja układu SBC, omówienie systemu
- Wymiana klocków w el. hamulcach postojowych, omówienie rozwiązań
- Wymiana płynu hamulcowego w układach ESP: ATE, Bosch, TRW
- Badanie układu ESP
- Wymiana tarcz i klocków w samochodzie.

W części praktycznej można było zapoznać się między innymi z zastosowaniem ogólnie znanych, a jednak często zapomnianych czujników zegarowych, urządzeń do badania temperatury wrzenia płynu hamulcowego czy pasty do układów hamulcowych Bosch SUPERFIT.



Szkolenia zostały przeprowadzone w Warszawie, Rzeszowie, Bielsku-Białej, Dąbrowie Górniczej



▶ Soelden — skąpane w słońcu



W dniach 10-14 stycznia 2012r. firma ContiTech oraz Auto Partner zabrała swoich najlepszych klientów w Alpy. Soelden to bardzo popularny ośrodek narciarski w Austrii, otoczony przez ok. 90 trzytysięczników z których większość mierzy ponad 3400 m.n.p.m. Znacomie przygotowane stoki na lodowcu, gwarancja śniegu przez cały rok oraz doskonała sieć wyciągów przyciągają narciarzy z całego świata.

Jesteśmy na świeżo po powrocie z narciarskiego wypadu do austriackiego kurortu Soelden. Wiele wspomnień. Trudno wskazać, co było najlepsze? Pewnie dla każdego uczestnika coś innego. Jednego możemy być pewni – najważniejsza była niezwykła atmosfera panująca podczas wyjazdu. Ta integracja i więź, która powstała właściwie od pierwszej chwili. Ale po kolei...

Dlaczego Soelden? Miejsce wskazane przez organizatora – Grupę Szafranski – wybrane zostało wprost idealnie. Jedną z najlepszych alpejskich stacji narciarskich, którą wszyscy odwiedzili po raz pierwszy. A tutaj: super hotel, świetne trasy, które zaskakiwały nawet najbardziej zaawanso-

zjazdowych na każdym poziomie umiejętności. Sami zresztą zobaczcie, jak wygląda mapka tras. Sam początek, czyli dojazd trochę przerażał. Do pokonania ok. 1000 km. Szybko okazało się, że nawet ten punkt programu może być przyjemny: nowy komfortowy autokar, fajni kierowcy i ...rozsądne :) zaopatrzenie barku spowodowało, że podróż przebiegła w przyjemnej atmosferze. Kto chciał, zawsze mógł się położyć spać. Do dyspozycji naszej grupy podstawiono duży autokar, więc każdy miał dla siebie minimum dwa siedzenia. Dojechaliśmy zaskakująco szybko.

Dzień pierwszy rano. Ale tu pięknie! ...zapierający dech w piersiach widok po wyjściu z hotelu. Grupa podzielona w sposób naturalny na początkujących i zaawansowanych ruszyła na narty. Początkujący pod okiem Okna zapięli narty po raz pierwszy. Sami ich spytajcie, jak to było. W każdym razie o sukcesie trenera świadczy fakt, że ostatniego dnia kilku reprezentantów grupy „the best’ciaków” pojawiło się na starcie zawodów. A to tylko trzy dni na nartach! Zaawansowani, kierowani przez Ewę, pojechali zwiedzać lodowiec. To spora odległość, ale dla sprawnego narciarza niezbyt trudne.

Spore wrażenie zrobił tunel narciarski, przygotowany dla narciarzy, łączący lodowiec Rettenbach z Tiefenbach. Taka inwestycja robi wrażenie.



wanych narciarzy i po prostu niezwykle Alpy dookoła. Soelden to jeden z najlepszych kurortów. Do dyspozycji narciarzy jest aż 145 km przygotowanych tras

W każdym razie grupa zaawansowana sporo pojeździła. Mogli się o tym przekonać, sprawdzając na specjalnych urządzeniach ilość kilometrów, które pokonali. Wystarczyło



podać numer skipassu i dostajemy wydruk: 35 kilometrów!

Autokar został podstawiony dwukrotnie – dla zmęczonych ok. godziny 14.00 i dla „pożeraczy” kilometrów po zakończeniu pracy wyciągów. Wieczór pierwszego dnia to nowe emocje. Wszyscy po powrocie z hotelowego SPA, po kolacji spotkali się na prezentacji prowadzonej przez Ewę, dotyczącej doboru sprzętu narciarskiego i wykorzystania tego sprzętu w praktyce na stoku. Pojawiło się sporo pytań i sporo emocji. Bardzo pouczające doświadczenie. Takie spotkanie z profesjonalistą i wymiana doświadczeń to sprawa bezcenna. Wydawało się, że ten wieczór trwać będzie bez końca. Wspaniała narciarska atmosfera „na sucho”.

Następnego dnia grupa początkujących obok trenera Okna zasilona została przez Ewę, było więc dwóch trenerów na siedmiu (!) uczących się. To musiało odnieść skutek. Niektórzy po raz pierwszy użyli wyciągu orczykowego, a kilku ... ruszyło na wyciągi krzeselkowe dla zaawansowanych. Grupa „wyjadaczy” pojechała zwiedzać Gaischkogl – i tutaj zaskoczenie! – puste, piękne trasy. Wieczornym wydarzeniem była wizyta w Aqua Dome.



... świetne trasy, które zaskakiwały nawet najbardziej zaawansowanych narciarzy i po prostu niezwykle Alpy dookoła

To co zastaliśmy robi więcej niż wrażenie. Tego nie da się opisać, jeśli znajdziecie się kiedyś w tamtej okolicy, koniecznie sprawdźcie. Baseny z muzyką, niezwykle sauny. To miejsce się zwiedza przez kilka dni. Aż szkoda, że byliśmy tak krótko. W trzeci dzień emocje pozostały na podobnym, wysokim poziomie. Wszyscy już wiedzieli, co nas spotka. Ruszamy zdobywać nowe trasy i doświadczenia. Podczas lunchu organizatorzy przeprowadzili losowanie numerów startowych na zawody następnego dnia. Wyobraźnia zaczęła działać, tak samo jak emocje... Fajna zabawa. Wszyscy zmęczeni wrócili do hotelu, a tutaj nowa niespodzianka. Kuchnia hotelu Rita jest doskonała, ale ten wieczór... wydawało się, że Gala Diner trwać będzie do rana. Tutaj się nie chudnie. Tym bardziej, że kolejne przystawki podawane pod nos nie dawały szansy nawet

najbardziej dbającym o linie. Po prostu nie można było odmówić.

Ostatni dzień na nartach to kulminacja emocji: zawody narciarskie. Miejscem zmagania była specjalnie przygotowana i odgradzona trasa, na której ustawiono SL gigant. Łatwo nie było, jak to podczas typowego alpejskiego slalomu. Wyniki zawodów podajemy w poniższej tabeli.

Podsumowując ten niezapomniany wyjazd: każdy wywiózł własne wrażenia: Alpy, trasy, nowoczesne wyciągi, baseny, kulinaria, towarzystwo... A co z tego było najlepsze? Wszystko razem zrobiło piorunujące wrażenie. Wszyscy świetnie odpoczęli. To chyba najważniejsze. I za to dziękujemy organizatorowi. Na pewno chcielibyśmy przeżyć to jeszcze raz.

Firmy ContiTech i Auto Partner zabrały swoich najlepszych klientów w Alpy



Nr	Nazwisko	Imię	Przejazd 1	Przejazd 2	Przejazd	suma	Miejsce	Open
17	Zajęc	Jerzy	00:31.87	00:31.94		01:03.81	1	1
18	Wilk	Ryszard	00:34.11	00:33.82		01:07.93	2	2
3	Hodurek	Grzegorz	00:37.25	00:31.36		01:08.61	3	3
10	Fornalik	Artur	00:36.57	00:38.68		01:15.25	4	4
8	Chrzęszcz	Józef	00:39.42	00:39.05		01:18.47	5	5
4	Błaszczuk	Sławomir	00:40.29	00:38.94		01:19.23	6	6
5	Wójcikiewicz	Dawid	00:43.58	00:40.52		01:24.10	7	7
7	Rusin	Wojciech	00:57.30	00:48.70		01:48.00	1	8
1	Subocz	Mirosław	01:23.17	01:12.87		02:36.04	2	9
12	Długosz	Tomasz	01:30.40				1	10
6	Herdzina	Konrad	01:45.95				2	11
14	Kowalski	Mateusz	04:19.18				3	12
2	Świtalska	Roxana						
9	Wierzicka	Anna						
11	Adamczyk	Katarzyna						
15	Sozański	Jacek	00:31.57	dns	00:36,74	01:08.31		

8 Optymalna moc rozruchu dla każdego pojazdu: **akumulatory Bosch**



Linia akumulatorów S5, S4 i S3 firmy Bosch oferuje „moc skrojoną na miarę” – dla wszystkich kategorii pojazdów oraz wszystkich wersji wyposażenia i dla każdej strefy klimatycznej. Wysoką sprawność akumulatory te zawdzięczają specjalnej konstrukcji podwójnej pokrywy labiryntowej, która gwarantuje: rezerwy mocy potrzebne do pracy przy wysokich obciążeniach, 20% dłuższą żywotność oraz pewny rozruch w każdych warunkach. Zminimalizowane zużycie wody czyni ten akumulator absolutnie bezobsługowym. Akumulatory Bosch posiadają ponadstandardowe pojemności i prądy rozruchu, pozwalające sprostać dużej liczbie zamontowanych w pojeździe odbiorników elektrycznych. To solidna dawka energii, na którą zasługuje Twój samochód. www.akumulatorybosch.pl



BOSCH
Technologia bliżej nas

Akumulatory Bosch S z technologią PowerFrame

**BOSCH**

Technologia bliżej nas

Rewolucja w konstrukcji akumulatorów

Akumulatory Bosch S3, Bosch S4 i Bosch S5 dostępne w ofercie firmy Bosch wyposażone są w rewolucyjną technologię - PowerFrame.

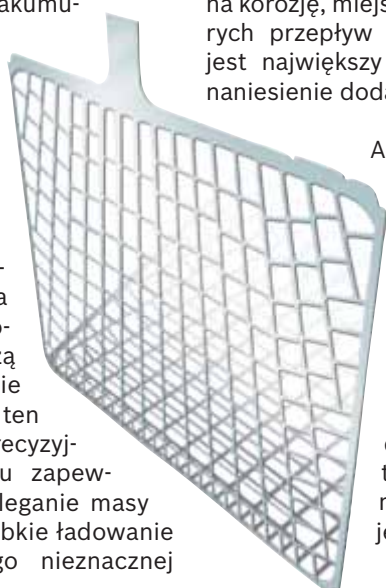


Nowa technologia produkcji akumulatorów stanowi odpowiedź na rosnące wymagania producentów samochodów, którzy oczekują, by akumulator dysponował coraz większą pojemnością, wyższym prądem rozruchu oraz coraz większą niezawodnością. Rozwiązanie to zapewnia bezproblemowe i skuteczne funkcjonowanie kluczowych dla bezpieczeństwa jazdy układów elektronicznych takich, jak ABS, ESP a w przyszłości PSS (Predictive Safety System), ACC (Adaptive Cruise Control), BA (Brake Assist), czy Park Assist itp. Nowa konstrukcja zaspokaja ponadto wymagania użytkowników, którzy żądają wydłużenia okresu użytkowania akumulatora przy utrzymaniu jego bezawaryjności, stałego podwyższania mocy startowej akumulatora i wyeliminowania konieczności jego obsługi.

Technologia produkcji kratek PowerFrame

to nowatorska metoda precyzyjnego wytłaczania kratek pod wysokim ciśnieniem, która zastępuje dotychczasową technikę odlewniczą lub cięcie i rozciąganie kratek. Osiągnięta w ten sposób stabilna, precyzyjna struktura materiału zapewnia bardzo dobre przyleganie masy czynnej i umożliwia szybkie ładowanie akumulatora przy jego nieznaczonej

oporności. W porównaniu z kratkami konwencjonalnymi kratki tłoczone charakteryzuje znacznie większa przewodność oraz odporność na obciążenia mechaniczne powstające w trakcie produkcji i podczas użytkowania. W nowej konstrukcji żyłki kratki przewodzone są promieniście od chorągiewki, co zapewnia optymalne przewodzenie prądu, który jest jak najszybszą drogą przekazywany do odbiornika prądu. W porównaniu z kratką tradycyjną, PowerFrame ma stabilne obramowanie, które minimalizuje korozję na krawędziach kratki oraz zapobiega odkształceniom płyt. Aby dodatkowo poprawić wytrzymałość kratki i jej odporność na korozję, miejsca, w których przepływ ładunków jest największy wzmocniono poprzez naniesienie dodatkowej ilości stopu.



Akumulatory Bosch linii „S” są całkowicie bezobsługowe. Pomaga w tym tzw. „głęboka zabudowa” kratek, która zapewnia dodatkową rezerwę elektrolitu nad płytami. Dzięki temu użytkownik nie musi dolewać do akumulatora wody destylowanej przez cały okres jego użytkowania.

Akumulatory Bosch są bezpieczne. Można montować je nawet we wnętrzu pojazdu. Dzieje się tak za sprawą opatentowanej pokrywy labiryntowej, w której gazy powstające podczas ładowania i rozładowania poddawane są procesowi recyrkulacji, skropleniu i kierowane z powrotem do wnętrza akumulatora.

Akumulatory Bosch S3, S4 i S5 są wykonane w tej samej technologii.

Różnią się natomiast swoimi pojemnościami i prądami rozruchu w danym rozmiarze skrzynki. Różnice w parametrach elektrycznych odzwierciedlają różnice potrzeb elektrycznych występujące w parku samochodowym.

Akumulatory Bosch S5 przeznaczone są do zastosowania w samochodach nowej generacji (1-6 lat) szczególnie z silnikami Diesla, wyposażonymi w dużą liczbę elektronicznych systemów poprawiających bezpieczeństwo i komfort jazdy. Skierowane są do osób nastawionych na produkt o najwyższych parametrach i bezpieczeństwie użytkowania. Parametrami elektrycznymi przewyższają urządzenia montowane fabrycznie.

Akumulatory Bosch linii „S” są całkowicie bezobsługowe

Akumulatory Bosch S4 to propozycja dla użytkowników wszystkich typów pojazdów w wieku 4-12 lat, którzy poszukują produktu o najlepszej relacji

ceny do oferowanych parametrów. Są przeznaczone zarówno do samochodów benzynowych jak i diesli, w tym do modeli aut azjatyckich. Parametry Bosch S4 odpowiadają parametrom urządzeń z pierwszego wyposażenia.

Akumulatory Bosch S3 przeznaczone są do aut 8-letnich i starszych. Pasują do aut z silnikami benzynowymi, wyposażonych w niedużą liczbę odbiorników energii elektrycznej. To produkt markowy, oparty na zaawansowanej technologii, jednocześnie w bardzo korzystnej cenie.

www.akumulatoryBosch.pl
www.PowerFrame.pl

Rozwiązania Made in Germany.™

- Ponad 20.000 oryginalnych części zamiennych febi bilstein
- Kompetentny producent od 1844 r.
- Szybko i niezawodnie



Tester zawieszenia febi
uniwersalny · mobilny · profesjonalny

febiplus



febi ProKit

Symbol kompletnych zestawów naprawczych.
Więcej na www.febiProKit.com



febi Polska Sp. z o.o.

Pl. Przymierza 6 | 03-944 Warszawa | Poland

Tel : +48-22-403 47 29

Fax : +48-22-403 47 28

E-mail : febipolska@febi.pl

www.febi.com



febi bilstein

Mobilny tester zawieszenia wyróżniony na targach

Mobilny tester zawieszenia firmy febi bilstein został wyróżniony na międzynarodowych targach:

Dziennikarze i warsztaty we Francji i w Polsce głosują na profesjonalne narzędzie do diagnozowania zawieszenia.

Mobilny tester zawieszenia firmy febi bilstein otrzymał w dniu 11 października 2011 r. renomowaną „**Innovation Award**” tegorocznych targów Equip Auto w Paryżu.

Jury, złożone z osiemdziesięciu francuskich i międzynarodowych dziennikarzy, wybierało najbardziej innowacyjne produkty i usługi z kategorii „OEM and Green Technology”, „Spare Parts and Aftermarket”, „Services” i „Garage Equipment”; łącznie do oceny zgłoszono 26 produktów i usług.



febi bilstein przedstawił swój mobilny tester zawieszenia w kategorii „Garage Equipment”, pokonał siedmiu pozostałych finalistów i otrzymał złoty medal.

Konkurencja w tej kategorii była szczególnie silna, ponieważ produkty z obszaru wyposażenia warsztatu przedstawiły także inne wiodące firmy takie, jak Bosch lub Delphi.

Prezes Febi France, Gildas du Cleuziou, podkreślił, odbierając nagrodę podczas uroczystej gali:

„Jesteśmy bardzo dumni z tego wyróżnienia i cieszymy się, że prasa specjalistyczna docenia wartość zaprojektowania tego urządzenia. Naszym zadeklarowanym celem jest oferowanie warsztatom innowacyjnych, profesjonalnych i przede wszystkim praktycznych rozwiązań, które pomagają im w codziennej pracy”.



Stéphane Kohler (po lewej), doradca techniczny PKW, i Gildas du Cleuziou (pośrodku), prezes Febi France, podczas wręczenia nagrody

Mobilny tester zawieszenia firmy febi bilstein zdobył we Francji nagrodę jeszcze przed Equip Auto. Na targach Inotech Trade Show, zorganizowanych przez firmę Flauraud, mobilny tester zawieszenia zdobył „**Innovation Trophy**”.

Flauraud jest francuskim hurtowym sprzedawcą części do samochodów osobowych i użytkowych oraz członkiem Temot International, międzynarodowego związku wiodących przedsiębiorstw branży części samochodowych.

W tym roku Flauraud przedstawił technologiczne innowacje w dziedzinie samochodów osobowych i użytkowych oraz zachęcił ponad 5 tys. targowych gości do głosowania, który produkt jest ich zdaniem najbardziej innowacyjny.

Gości najbardziej przekonał mobilny tester zawieszenia, w konsekwencji zwyciężając jako:

„Inotech’s best Innovative Product for 2011”.



Także w Polsce mobilny tester zawieszenia zyskał duże uznanie warsztatów. Chroniony patentem mobilny tester zawieszenia febi jest idealny do prostej i niezawodnej diagnostyki elementów układu kierowniczego na przedniej i tylnej osi samochodu. Dzięki niemu możemy wykryć nawet początki zużycia przegubów.

Wady urządzenia:

- Urządzenie jest mobilne, możemy stosować go na kanale lub podnośniku najazdowym.
- Nie wymaga poziomowania podłogi.
- Samochód stoi na kołach, możemy więc poddawać go testowi w warunkach dokładnie takich samych jak na drodze.
- Jesteśmy w stanie sprawdzić elementy układu kierowniczego i zawieszenia, takie jak: sworznie, tuleje metalowo-gumowe.
- Możemy wymuszać naprężenia, które towarzyszą pracy zawieszenia i układu kierowniczego w trakcie jazdy – hamowanie, jazda po łuku, przyspieszanie.
- Przy użyciu mobilnego testera możemy sprawdzić dodatkowo łożysko kolumny Mac Persona, a także zawieszenie silnika i skrzyni biegów.
- Może być stosowany do wszystkich pojazdów o dopuszczalnej masie 3,5 tony.

Wydawca:

Ferdinand Bilstein GmbH + Co. KG
Wilhelmstr. 47
58256 Ennepetal





Watch out for quality!



10 years guarantee

www.coil-springs.de

Nowa aktualizacja testerów Delphi



Od 20 grudnia 2011 na stronie: <http://europe.delphi-dso.com/> dostępna jest już najnowsza aktualizacja testerów Delphi – wersja **3.2011**.

Użytkownicy posiadający aktualną licencję, mogą pobrać nowe oprogramowanie bezpłatnie.

W celu sprawdzenia ważności licencji należy otworzyć plik Klucze Licencyjne i odszukać na liście numer seryjny posiadanego urządzenia. Znajduje się on na białej naklejce urządzenia S/N (XXXXX).

Aktywacja licencji wymaga dostępu do Internetu. Aplikacja może być zainstalowana jednocześnie na maksymalnie 3 komputerach.

W przypadku odinstalowywania programu na danym komputerze nie można zapomnieć o deaktywowaniu licencji.

Użytkownikom, którzy zakupią aktualizację licencji, Delphi oferuje w promocyjnej cenie nawigację Garmin Nuvi 40CE – 1 eur netto. Szczegóły promocji dostępne są u Dystrybutora.

W wydaniu 3.2011 poszerzono gamę pojazdów, w których można stosować ISS (Inteligentny System Skanowania). Za pomocą tej funkcji program skanuje wszystkie systemy kontrolne pojazdu, poszukując, szybko i łatwo, ewentualnych kodów błędów.

Rezultaty wyszukiwania prezentowane są w postaci listy przeszukiwanych systemów. Z tego poziomu można wykasować kody błędów, dla każdego systemu zarówno oddzielnie, jak i równocześnie lub przejść do funkcji diagnostyki OBD.

Obecnie system ISS można stosować w następujących samochodach osobowych:

Abarth, Alfa Romeo, Audi, BMW, Fiat, Ford, Lancia, Mercedes, Mini, Opel, Renault, Seat, Smart, Skoda, Suzuki, Volvo, VW.

ISS można stosować również w samochodach ciężarowych:

- Evo Bus (BR400 Euro IV, Integro Euro IV, Intouro Euro IV, MBC Euro IV, O530 Citaro Euro IV, O580 Travego Euro IV, OC500 Euro IV, Turismo Euro IV, Travego Euro IV)
- Man Bus Chassis (A Chassis, P Chassis, R Chassis)
- Renault.

Często spotykanym problemem jest poprawna identyfikacja modelu samochodu. W bieżącej wersji dodano niezwykle użyteczną funkcję Dekoder Numeru VIN.

Po wpisaniu numeru VIN system automatycznie wybiera właściwy model w programie. W części modeli samochodów można odczytać numer VIN za pomocą testera. Ponad 200 modeli (22 marki) samochodów zostało zaktualizowanych o funkcje diagnostyczne w bazie CARS. Szczególną uwagę poświęcono samochodom włoskim, Audi, VW i Volvo. Do szerokiej gamy obsługiwanych samochodów dołączył Abarth.

W wersji Truck 3.2011 dodano aktualizację (25 marek). Na szczególną uwagę zasługuje dodatkowa funkcja, pozwalająca na programo-

wanie wtryskiwaczy w Volvo i Renault.

Tomasz Hurt
Technical Manager
Delphi Product & Service Solutions

Auto Wydarzenia

Nowe szkolenie techniczne Febi w Auto Partner



13 grudnia 2011 roku w Warszawie odbyło się pierwsze z nowego cyklu szkoleń technicznych Febi organizowanych specjalnie dla Klientów Auto Partner SA.



Ich tematyka obejmuje wpływ zużytych elementów zawieszenia na diagnostykę i ustawienie geometrii pojazdu.

Przekazywanych jest też wiele praktycznych wskazówek i porad dotyczących konkretnych rozwiązań i zastosowania odpowiednich procedur naprawczych w określonych pojazdach.

W części „warsztatowej” jest wykorzystywany tester zawieszenia Febi (GST) i jego możliwości w diagnostyce omawianych wcześniej usterek.





Trwały sukces oraz ciągłe zadowolenie klienta można osiągnąć tylko dzięki jakości, która przekonuje. Jest to kryterium, stanowiące podstawę całej działalności naszego przedsiębiorstwa. Ponieważ producenci prezentują coraz to nowe wyzwania, rozwijamy już dziś rozwiązania jutra i dostarczamy części zamienne w jakości OE, bazujące na najnowszym stanie wiedzy technicznej. Rozwijane w oparciu o niemiecki inżynierski know-how, certyfikowane wg GVO, sprawdzane przez niezależne instytuty. Także w zakresie serwisu, doradztwa oraz zdolności dostaw istnieje dla nas tylko jedno rozwiązanie: jakość.

Więcej informacji na stronie www.ruville.de

Skuteczność izolacji

SENTECH®

W marketingowej argumentacji podkreślającej zalety konkretnych produktów, pojawiają się opinie nie całkiem racjonalne, a czasem wręcz techniczne przesady sprzeczne z prawami fizyki i chemii.

W samochodowych układach zapłonowych występują napięcia rzędu co najmniej kilkunastu tysięcy voltów. W związku z tym, bezpieczeństwo osób zajmujących się ich serwisowaniem, zależy nie tylko od stosowania prawidłowych procedur, lecz także od wiedzy na temat rzeczywistych właściwości elementów pełniących funkcje izolacyjne.

Należą do nich zewnętrzne powłoki przewodów wysokiego napięcia. Tu nie ma już miejsca na marketingową grę pozorów, konieczne są ściśle informacje.

Tymczasem, zdarzają się dystrybutorzy przewodów zapłonowych sugerujący z całą powagą, że oznaczenia tych produktów według normy ISO 3808 (A, B, C, D, E, F) odpowiadają klasom ich jakości, rosnącej z kolejnymi literami alfabetu.

Słowo „jakość” brzmi tutaj dumnie, choć znaczenie ma dosyć mgliste. Czy dotyczy odpowiedniej oporności rdzenia, właściwości przeciwzakłóceniovych, czy skuteczności izolacji? Logicznie

rzecz biorąc, można by domniemywać, iż wszystkich tych cech równocześnie. W istocie jednak nie chodzi tu o nic innego, tylko o odporność termiczną tejsze izolacji, a więc o sprawę zdecydowanie drugorzędna. Bywają przecież przewody o słabych parametrach elektrycznych i użytkowych, lecz bardzo odporne na wysokie temperatury, jak też odwrotnie.

Po co więc takie dezorientujące sugestie? Otóż odporność termiczną klasy E lub F mają niektóre rodzaje przewodów w izolacjach silikonowych.

Przy fałszywym założeniu, że przewody tych klas są najlepsze pod każdym względem, można wyciągnąć wniosek kolejny: najwyższą jakością odznaczają się przewody zapłonowe izolowane silikonem. Nie jest to zgodne ani z elementarnymi zasadami logiki, ani z obiektywną prawdą, stwarza jednak wrażenie solidnej argumentacji naukowej.

Obiektywnie rzecz biorąc, silikon jako materiał izolacyjny w omawianym tu zastosowaniu ma więcej wad niż zalet.

To prawda, że niektóre (bo nie wszystkie) jego odmiany mają bardzo dobrą odpornością na wysokie temperatury, jednak porównywalną zapewniają izolacje z nowoczesnych termoplastów.

W obu wypadkach jest to odporność znacznie przekraczająca rzeczywiste potrzeby, ponieważ dobrze zaprojektowane

przewody nie działają podczas pracy jak grzałki, a temperatura zewnętrznych części współczesnego silnika nie sięga nawet stu stopni.

Izolacje elastomerowe cechuje lepsza wytrzymałość mechaniczna, więc w przeciwieństwie do silikonowych nie wymagają one zbrojenia siatką z włókna szklanego lub nylonu ani prowadzenia w specjalnych listwach ochronnych.



Elektryczna skuteczność izolacji zależy zarówno od oporności właściwej samego materiału (elastomery dają tu szersze możliwości wyboru), jak i od grubości warstwy izolacyjnej. Prawidłowy dobór tych parametrów pozwala spełniać wymagania producentów samochodów, stosując grubsze przewody 7-milimetrowe albo cieńsze 5-milimetrowe.

TECHNOLOGICZNA PRZEWAGA
SYMBOL - JAKOŚCI

INDUKCYJNE PRZEWODY Z RDZENIEM FERYTOWYM

WYPOSAŻENIE
ORYGINALNE
PRODUKT

SENTTECH®



www.sentech.pl

www.contitech.de/aam

Precyzja, siła, pewność Paski napędowe CONTI® do pojazdów azjatyckich



Our drive – Your success

Komponenty układu rozrządu są najważniejszymi elementami sterowania silnika. ContiTech zapewnia pełne bezpieczeństwo – oprócz produktów o najwyższej jakości oferujemy również niezawodną obsługę.



ContiTech Antriebssysteme GmbH
Phone +49 (0)511 938 71
aam@ptg.contitech.de

Continental 
CONTITECH

Prawidłowa wymiana komponentów układu rozrządu

Continental
CONTITECH

Renault Megane Scenic

Prawidłowa wymiana komponentów układu rozrządu w jednostce napędowej Renault Megane Scenic – 1,9 dTi (F9Q710/716/720/722/730/734/736)

Silnik 1,9 dTi uznany za bardzo wytrzymały i ekonomiczny z powodzeniem stosowany był w samochodach marki Renault, a model o wymownej nazwie „Megane Scenic” cieszył się dużą popularnością ze względu na ekonomiczność, komfort, jak również nowatorskie rozwiązania.

Popularność, jak w każdej marce, przełożyła się na ilość wymienianych rozrządów, a niestety popełniane w trakcie montażu nawet niewielkie błędy w konsekwencji mogły prowadzić do uszkodzenia układu.

Jak w każdym układzie rozrządu, bez względu na stopień skomplikowania, trzeba zastosować się do wszelkich wskazówek, które doprowadzą do szczęśliwego finału oraz bezawaryjnego przebiegu do następnej wymiany rozrządu.

Przystępując do demontażu, musimy pamiętać o kilku podstawowych zasadach:

- Odłączamy akumulator.
- Po zdjęciu paska NIE OBRACAMY wałem korbowym ani wałkiem rozrządu.
- Wykręcamy świece żarowe, by łatwiej obracało się układem.
- Obracamy tylko kołem wału korbowego i tylko w kierunku rzeczywistych obrotów silnika.
- Zwracamy szczególną uwagę na WSZYSTKIE momenty dokręcenia śrub, stosując dynamometryczny klucz wzorcowany.
- Po wymianie paska sprawdzamy początek podawania pompy wtryskowej.

Uwaga! Przed odłączeniem akumulatora należy zapisać kod radia.

Demontaż:

- Identyfikujemy kod silnika z blaszki informacyjnej (przy bloku silnika).
- Podnosimy i zabezpieczamy przód pojazdu.
- Demontujemy: dolną osłonę silnika, prawe przednie koło, osłonę silnika (rys. 1), wspornik silnika oraz, jeśli to konieczne, filtr i króćce paliwa.



- Luzujemy napinacz i zdejmujemy pasek wielorowkowy.
- Podpieramy silnik za pomocą uniwersalnego wspornika, zawieszając go od góry lub za pomocą trzpienia wspierającego między miską olejową a korpusem przedniej osi (rys. 2).



- Zdejmujemy prawą poduszkę silnika (rys. 3).



- Obracając wał korbowy w kierunku jego rzeczywistych obrotów (w prawo), ustawiamy, aż znaki na kole wałka rozrządu pokryją się

ze znakami na osłonie wałka rozrządu (rys.4).



- Wymajemy śruby zaślepiające z bloku cylindrów i za pomocą trzpienia nr 1054 (dostępny w Conti® Tool Box, rys. 5, 6) blokujemy koło zamachowe.



- Sprawdzamy poprawność osadzenia trzpienia.
- Demontujemy górną i dolną osłonę paska rozrządu, koło pasowe wału korbowego, śruby mocujące przewody paliwowe.
- Blokujemy koło pompy wtryskowej za pomocą blokady 1317 (rys.7).



AP
Auto Partner

**MANN
FILTER**

**Najmocniejszy
zawodnik
na rynku filtrów**

W ofercie Auto Partner SA dostępna jest szeroka gama filtrów MANN-FILTER: filtry powietrza, oleju, paliwa i kabinowe. Marka MANN-FILTER jest znana na całym świecie jako wiodący producent i dostawca filtrów dla przemysłu samochodowego. Oferta AP SA obejmuje prawie 2800 referencji filtrów tej marki.



www.auto-partner.pl

– Luzujemy śrubę środkową napinacza, po czym zdejmujemy pasek i wkręcamy od tyłu śrubę M6x45 w osłonę (wskazówka: pomocny może być dodatkowy znak na wale korbowym oraz kole pompy wtryskowej).

UWAGA: Przed montażem kontrolujemy znaki, linią wałka rozrządu oraz trzpień blokującą pompę wtryskową.

Zwracamy uwagę na oznakowanie kierunku ruchu na pasku.

– Demontujemy rolkę prowadzącą, a w przypadku gdy śruba ciężko się obraca, należy za pomocą gwintownika wykańczającego poprawić gwint, ponieważ śruba ta jest wkręcana bez kontaktu wzrokowego (rys. 8, 9).



Montaż:

– Montujemy nowy napinacz oraz rolkę prowadzącą (początkowo śruby dokręcamy ręcznie, by nie uszkodzić gwintu, po czym dokręcamy kluczem dynamometrycznym na odpowiednią wartość).

– Zakładamy pasek rozrządu, napinając od lewej strony i ustawiamy na znaki (rys. 10, 11).



– Na wewnętrznej stronie kredą zaznaczyć dodatkowy znak (rys. 12).



– Śrubę M6x45 mm wkręcamy w tylną osłonę paska, by uzyskać napięcie paska.

– Wyjąć trzpień blokujący wał korbowy.

– Wkręcić śrubę M6x45 mm do uzyskania prawidłowego napięcia paska

– Zmierzyć narzędziem pomiarowym Conti © BTT Hz (rys. 13).



– Obrócić wałem korbowym cztery obroty w prawo.

– Umieszczając ponownie trzpień blokujący wał korbowy, sprawdzić prawidłowe pokrywanie się znaków paska ze znakami na kołach zębatych.

– Wyjąć trzpień blokujący wał korbowy.

– Ponownie sprawdzić poprawność naciągu paska (jeśli wartości są nieprawidłowe powtórzyć proces naprężania łącznie z obróceniem silnika).

– Zamontować elementy w kolejności odwrotnej do demontażu.

– Wkręcić nową śrubę koła pasowego wału korbowego i dokręcić ją momentem 20 Nm + 100°– 130°.

– Udokumentować wymianę, wypełniając naklejkę (rys.14).



Auto Wydarzenia

Program bezpłatnego wypożyczenia testerów diagnostycznych

Mega Macs 42

Od początku stycznia 2012 roku ruszyła w Auto Partner SA druga edycja programu bezpłatnego wypożyczenia testerów diagnostycznych mega macs 42.

Dokonać takiego wypożyczenia mogą wszyscy zainteresowani zakupem, aktywni Klienci AP S.A. nie posiadający zaległości płatniczych i uprawnieni do płatności odroczonej. Mega Macs 42 to przenośne, niezwykle sprawne urządzenie diagnostyczne, łatwe w obsłudze dla każdego mechanika. Waży zaledwie 650 g, dzięki czemu idealnie nadaje się do szybkiej, "przenośnej" diagnostyki. Mega Macs 42 do sterowania wszystkich ważnych funkcji diagnostycznych w codziennej pracy w warsztacie potrzebuje tylko dziewięciu klawiszy – zapewnia to bardzo szybką, intuicyjną obsługę.

Jego wyposażenie standardowe to:

- wyświetlacz ¼ VGA 3,8" typu LCD-TFT
- zasilacz
- akumulator Li-Polymer
- instrukcja obsługi na CD
- przewód do podłączenia z USB-
- przewód transmisji danych ST2 z adapterem OBD
- air macs base
- 4 adaptory do gniazd diagnostycznych (grupa VW, BMW, Mercedes, Opel)



Dostawcy i Partnerzy

Akcesoria

amortyzatory pokrywy bagażnika



korki paliwa



narzędzia



płyny eksploatacyjne



spinki do tapicerki



wycieraczki



wyposażenie warsztatowe



żarniki i żarówki



Chemia

chemia



Elektryka

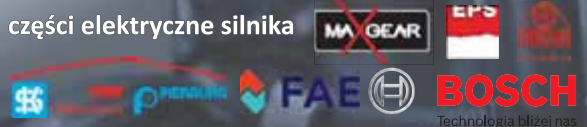
akumulatory



części elektryczne



części elektryczne silnika

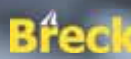


Hamulce

akcesoria hamulcowe



klocki hamulcowe



szczęki i zaciski hamulcowe



tarcze i bębny hamulcowe



Hamulce / napęd

hydraulika hamulcowa i sprzęgłowa



linki



Klimatyzacja

chłodnice i klimatyzacja



filtry kabinowe



Napęd

przeguby, półosie oraz krzyżaki wałów



sprzęgła kompletne i ich elementy



Oleje

oleje



Silnik

części Diesel



Technologia bliżej nas



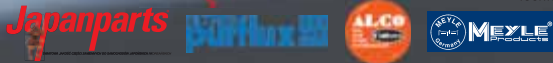
dźwignie zaworów i popychacze



filtry oleju



Technologia bliżej nas



filtry paliwa



Technologia bliżej nas

filtry powietrza



Technologia bliżej nas

napinacze i rolki prowadzące



panewki



paski



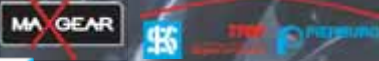
Technologia bliżej nas



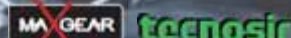
pierścienie tłokowe



pompy wody



pompy wspomagania



termostaty



tłoki i tuleje



uszczelki silnika



uszczelniacze

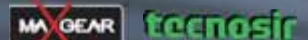


zawory



Układ kierowniczy

przekładnia kierownicy



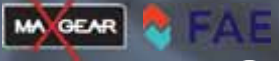
przewody zapłonowe



Technologia bliżej nas

Układ zapłonowy

świece żarowe i iskrowe



Technologia bliżej nas



Zawieszenie

amortyzatory



elementy metalowo-gumowe



elementy zawieszenia i układu kierowniczego



łożyska kół



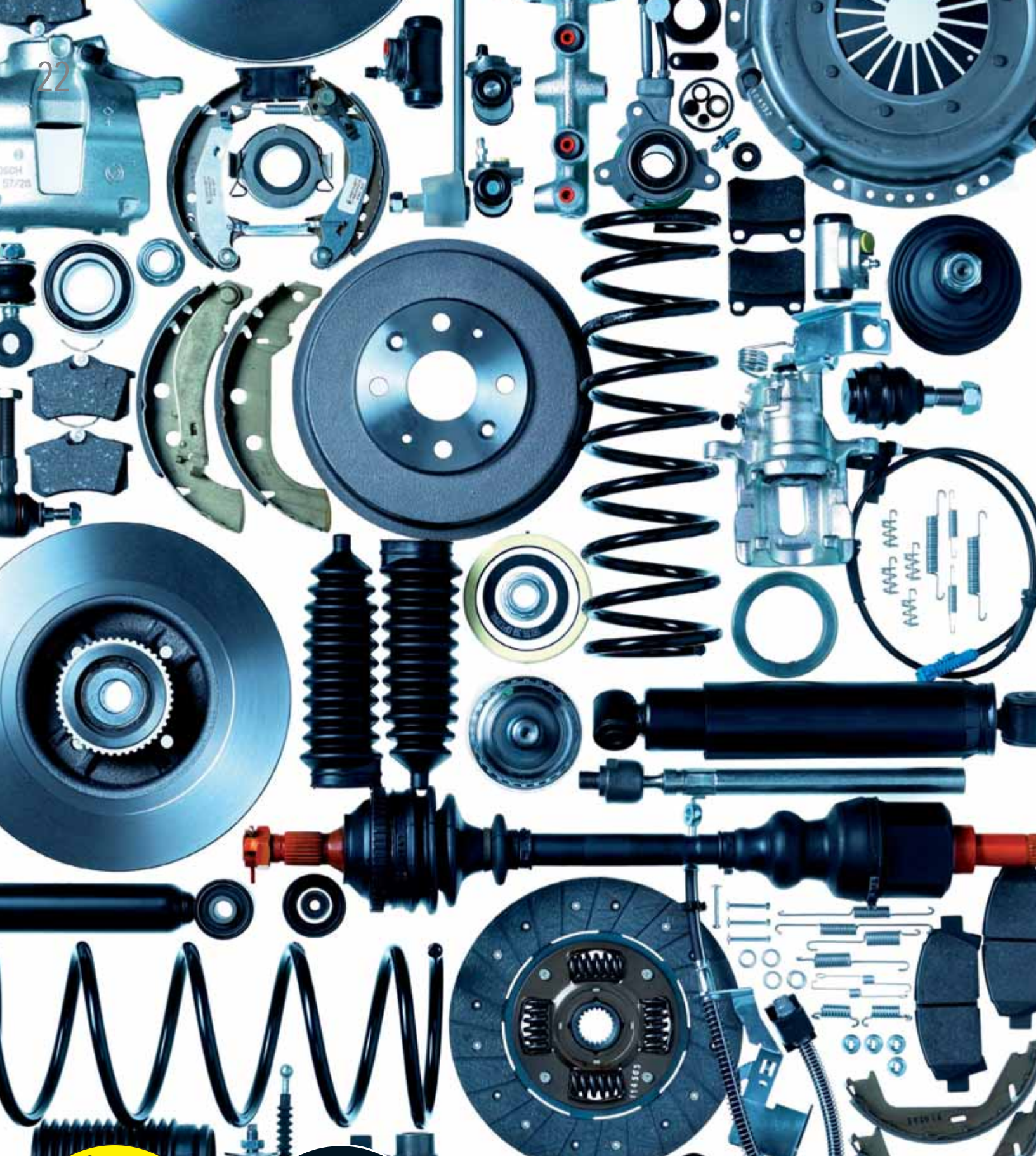
sprężyny zawieszenia i resory



AP
Auto Partner

perfekcja w każdej części

www.auto-partner.pl



3 YEAR
sbs
MATCHING
QUALITY PARTS
GUARANTEE

3 YEAR
mk
MATCHING
QUALITY PARTS
GUARANTEE

sbs® **mk**

www.sbs.dk • www.sbs-automotive.de • www.sbsfrance.fr

Szkolenia

w 2012 roku



Dla nikogo w branży motoryzacyjnej nie jest tajemnicą, że samochody są coraz bardziej skomplikowane. Dzieje się tak zarówno ze względu na presję wywieraną przez ekologów, jak i coraz większą konkurencję na globalnym rynku.

Producent samochodów, który nie potrafiłby nieustannie obniżać spalania i poprawiać osiągnięć, bezpieczeństwa i komfortu odchodzi do lamusa lub pozostaje na lokalnym rynku jako jedna z marek większego koncernu, korzystająca z pożyczonych technologii.

Wynikiem powyższego jest fakt, że co prawda same naprawy stają się coraz prostsze – gdyż coraz więcej elementów jest zaprojektowanych jako tańsze w produkcji moduły przeznaczone do wymiany przy późniejszych nawet drobnych usterkach – jednak dużo bardziej skomplikowana jest poprawna diagnoza i późniejsza adaptacja nowego elementu w pojeździe.

W związku z tym coraz większa odpowiedzialność spoczywa na mechaniku. Nie może on sobie pozwolić, aby podobnie do budowniczych naszych autostrad przed Euro 2012, oddać użytkownikowi pojazd tylko częściowo przygotowany do eksploatacji. Po nowym lub wymienionym asfalcie bez namalowanych linii od biedy da się jechać. Po wymianie czujnika skrętu koła kierownicy bez jego kalibracji będzie to dużo bardziej niebezpieczne...

Aby poprawnie przeprowadzić powyższą operację i tysiące innych w rozrzędzie, zawieszeniu, klimatyzacji, układzie hamulcowym, napędowym i wszystkich pozostałych, potrzebna jest wiedza. I do tego musi być to wiedza aktualna.

Oczywiście jakąś jej część można zaczerpnąć z Internetu. Jednak nie daje to gwarancji co do jej kompletności. A eksperymentowanie na samochodach klientów może być nie tylko bardzo kosztowne, ale i jeszcze bardziej niebezpieczne. Dlatego też jedyną drogą do posiadania aktualnych, a więc przydat-

nych w warunkach warsztatowych, informacji jest ciągle szkolenie się. Nawet na przestrzeni ostatnich kilku lat widać, że nowe rozwiązania, kiedyś omawiane jako trendy na przyszłość, w krótkim czasie zostają wdrożone do produkcji, w postaci nowych elementów, występujących w pojazdach coraz to niższych segmentów.

W związku z powyższym Auto Partner SA zaplanował na 2012 rok jeszcze bardziej rozbudowany program szkoleń dla swoich klientów. Zostaną one przeprowadzone zgodnie z modelem wypracowanym przez kilka lat doświadczonych i sprawdzonych z najlepszymi dostawcami.

Szkolenia będą w zdecydowanej większości organizowane lokalnie, bez konieczności dalekich dojazdów. Zostaną przeprowadzone w dwóch formułach.

Po pierwsze: szkolenia teoretyczne.

Uczestniczy w nich grupa ~25–50 osób – daje to możliwość nawiązania kontaktu szkolącego ze szkolonymi, a pytania zadawane z sali nie toną w szumie i można udzielić na nie natychmiastowych odpowiedzi.

Dni szkoleniowe to wtorek, środa i czwartek – okolice weekendu, szczególnie w okresach wiosennym i wakacyjnym bardziej sprzyjają rozmyślaniom o przebytych lub nadchodzącym wypoczynku. Rozpoczęcie szkolenia z reguły jest planowane na godz. 17–18. Pozostaje to w najmniejszym konflikcie z godzinami pracy warsztatów, ewentualnie umożliwia szefowi odpowiednie zaplanowanie robót dla poszczególnych pracowników. Szkolenie trwa do 4 h. Ceniemy aktywnych uczestników i prowokujemy do zadawania pytań i dzielenia się swoimi opiniami i doświadczeniami.

Staramy się maksymalizować ilość treści o zastosowanych rozwiązaniach technicznych w produkcji, technologii montażu, przyczynach powstawania i eliminowaniu reklamacji, różnicach w stosunku do wyrobów konkurencyjnych i ich wpływie na trwałość i parametry.

Drugą formułą są praktyczne szkolenia warsztatowe. Uczestniczą w nich grupy do 15 osób. Daje to możliwość odbycia ćwiczeń każdemu zaproszonemu i stałą,

bezpośredni kontakt z prowadzącym. Często planujemy krótką podbudowę teoretyczną – posiadamy niezbędne rozwiązania multimedialne do zastosowania w warunkach warsztatowych. Szkolenie praktyczne jest zwykle całodniowe, z zaplanowaną przerwą na catering. Oczywiście na takie szkolenie strój odświętny jest wysoce niewskazany. Praktyka pokazuje, że nawet w dobrych warsztatach wybieranych na szkolenia, istnieje ryzyko pozostawienia na odzież „pamiątki” w postaci plamy po oleju lub smarze.

W przeciągu ostatnich lat widać też znaczące zmiany w podejściu do szkoleń zarówno uczestników, jak i prowadzących. Jeszcze nie tak dawno temu zaproszenie na szkolenie w branży motoryzacyjnej oznaczało wstęp na prezentację potęgi międzynarodowego koncernu w połączeniu z zakrapianą kolacją, sponsorowaną przez tenże koncern. W tej chwili wyglądają tak już tylko nieliczne wyjątki, a imprezy integracyjne z częścią prezentacyjną noszą angielskojęzyczną nazwę eventów.

Dzisiaj warsztatowiec uczestniczący w szkoleniu, oczekuje konkretnej wiedzy, pozwalającej na skuteczniejszą, a tym bardziej lepiej opłacaną i mniej stresującą pracę.

Aktualny kalendarz szkoleń dla poszczególnych oddziałów AP jest dostępny u przedstawicieli handlowych.

Rafał Kędziorek



Uszczelniacze olejowe Victor Reinz®



Permanentne działanie



Po dalsze szczegóły i wskazówki sięgnij do broszury informacyjnej nr 4 "Uszczelniacze olejowe PTFE i ich montaż"

PROMIENIOWE USZCZELNIACZE OLEJOWE PTFE VICTOR REINZ®. Rozwój konstrukcji silników nieprzerwanie kładzie coraz większy nacisk na uszczelniacze olejowe. Wzrost prędkości obrotowych, temperatur oleju i dodatkowo wydłużone okresy pomiędzy wymianami oleju, które zawierają coraz silniejsze dodatki, wpływające na materiał uszczelniający – wszystko to wymaga nowych, odpornych rozwiązań: promieniowych uszczelniaaczy PTFE. Grupa Dana Power Technologies oferuje pełną gamę promieniowych uszczelniaaczy olejowych PTFE Victor Reinz® - całkiem nowej generacji. Oferta dostępna w naszym katalogu produktowym on-line na: www.reinz.com/online-catalog.



Urządzenia WTM

Okres jesienno-zimowy jest czasem wzmożonej kontroli instalacji elektrycznej i układów hamulcowych w pojazdach odwiedzających warsztaty. Jeżeli użytkownik nie zadbał o nie wcześniej, to właśnie teraz odczuje ich niedomagania i będzie musiał poszukać odpowiednio wyposażonych fachowców.

Dlatego też w ofercie Auto Partner SA są obecne urządzenia firmy WTM: testery akumulatorów, płynu hamulcowego, instalacji elektrycznej, lampy stroboskopowe, awaryjne źródła zasilania i eliminatory przepięć.

Produkty te są całkowicie polskiej konstrukcji i wykonania, a na tle konkurencji wyróżniają się wyjątkową trwałością. Mają też zapewniony serwis gwarancyjny i pogwarancyjny na najwyższym poziomie.

Wszystkie urządzenia można otrzymać również w ramach programów inwestycyjnych.

Tester akumulatorów KTA-303



Tester akumulatorów KTA-303 przeznaczony jest do badania stopnia naładowania i zdolności rozruchowej akumulatorów samochodowych o napięciu znamionowym 12V.

Ponadto tester umożliwia ocenę stanu pracy alternatora i rozrusznika w pojazdach z instalacją elektryczną 12V

lub 24V. Sprawność akumulatora w testerze KTA-303 badana jest nowoczesną metodą pomiaru dynamicznej konduktancji akumulatora. Zalety tej metody to:

- przeprowadzenie pomiaru bez rozładowania akumulatora
- możliwość badania akumulatorów rozładowanych
- szybki czas pomiaru
- bezpieczny pomiar – niepowodujący iskrzenia
- pomiar akumulatora jest możliwy bezpośrednio w pojeździe bez jego rozłączania i wyjmowania.

Tester KTA-303 umożliwia kontrolę układu ładowania akumulatora w pojeździe poprzez pomiar napięcia w czasie ładowania oraz ocenę stanu układu rozrusznik – akumulator za pomocą pomiaru spadku napięcia podczas pracy rozrusznika.

Tester KTA-303 jest urządzeniem bardzo prostym w obsłudze. Do dyspozycji mamy trzy przyciski. „+” i „-” służą do wprowadzania parametrów akumulatora oraz przycisk „OK” przeznaczony do uruchamiania testów i potwierdzania wprowadzonych informacji. Na podświetlanym wyświetlaczu ciekłokrystalicznym pokazywane są komunikaty dla użytkownika oraz wyniki przeprowadzanych testów.

Urządzenie pakowane jest w estetyczną walizkę wykonaną z tworzywa sztucznego.

Dane techniczne

napięcie zasilania –
od 5 do 33 VDC

maksymalny chwilowy pobór prądu –
do 3 A

pomiar zdolności rozruchowej –
zgodnie z normami ICE, SAE, EN, DIN

zakres pojemności mierzonych akumulatorów –
od 5 do 230 Ah

zakres zdolności rozruchowej –
wg normy EN – od 50 do 1325 A
wg normy IEC – od 50 do 1010 A
wg normy DIN – od 50 do 860 A
wg normy SAE – od 80 do 1365 A



dokładność pomiaru zdolności rozruchowej –
5 %

wielkość pamięci –
99 pomiarów

zakres temperatur mierzonego akumulatora –
od -20 do 40 stopni °C

temperatura pracy testera –
od -10 do 30 stopni °C

gabaryty obudowy testera –
210 x 110 x 45 mm

Tester płynu hamulcowego TPH-302



Rosnąca liczba samochodów na naszych drogach, wymusza na ich producentach stosowanie coraz skuteczniejszych układów hamulcowych. Rozwiązania te poprawiają bezpieczeństwo ruchu, ale jednocześnie powodują zaostrzenie wymagań stawianym płynom hamulcowym.

Dobre płyny hamulcowe cechuje:

- wysoka temperatura wrzenia (w czasie hamowania temperatura płynu może przekroczyć nawet 150 stopni °C)
- odpowiednia charakterystyka lepkości
- dobre właściwości smarne
- neutralność wobec elementów metalowych, gumowych i plastikowych
- bardzo małe absorpcje wilgoci z powietrza oraz zdolność rozpuszczania wody, która dostała się do układu (zawartość wody 3–4% w płynie hamulcowym powoduje konieczność jego wymiany).



Analiza > rozwój > konstrukcja > produkcja

Dla postępu z systemem

Nasi inżynierowie nie bagatelizują żadnego szczegółu podczas projektowania systemów produkcji. I to w ciągu całego procesu od analizy, poprzez rozwój i konstrukcję aż po produkcję we własnych fabrykach. Tylko w ten sposób możemy zaoferować Wam części MEYLE, które spełniają najwyższe wymagania jakościowe – w każdym detalu, prowadząc systematyczne badania jakości, osiągamy najlepsze parametry przekładające się na niezawodność i trwałość.



www.meyle.com

Po prostu dłużej wytrzyma.

Podstawowym kryterium jakości płynów hamulcowych jest tzw. „suchy” i „mokry” punkt wrzenia. Przyjmuje się, że temperatura wrzenia poniżej 155 stopni °C powoduje konieczność natychmiastowej wymiany. Badania rynkowe wskazują, że ponad 50% płynów hamulcowych w samochodach kwalifikuje się do natychmiastowej wymiany (zagrożenie w ruchu drogowym).

Mikroprocesorowy tester TPH-302 przeznaczony jest do szybkiej oceny stanu płynu hamulcowego. Pomiar płynu może być dokonywany zarówno w pojeździe, jak i poza nim. Ocena prowadzona jest przez pomiar temperatury wrzenia płynu hamulcowego.

Wynik testu podawany jest w stopniach Celsjusza, co pozwala na bezpośrednie porównanie wyniku pomiaru z danymi katalogowymi. Obliczana jest również procentowa zawartość wody w płynie hamulcowym.

Obsługa przyrządu jest bardzo prosta. Zastosowany w testerze sposób pomiaru pozwala na dokładniejszą ocenę przydatności płynu hamulcowego, stosunku do tradycyjnego pomiaru zawartości wody w płynie hamulcowym.

Specjalna konstrukcja głowicy pomiarowej zapewnia kilkukrotną wymianę próbek mierzonego płynu w jednym cyklu pomiarowym. Urządzenie zapakowane jest w estetyczną walizkę z tworzywa sztucznego.

Dane techniczne:

napięcie zasilania –
od 11,6V do 13,3V

temperatura wrzenia mierzonych
płynów –
od 85 do 300 stopni °C.

maks. chwilowy pobór prądu –
5 A

dokładność pomiaru temperatury –
+/- 3%

rozpoznawanie braku zanurzenia
sondy –
automatyczne

rozpoznawanie przepalenia grzałki –
automatyczne

temperatura pracy testera –
od 10 do 40 stopni °C

gabaryty obudowy testera –
210 x 110 x 45 mm

Wymagania norm	Temperatura wrzenia w stopniach °C	Temperatura wrzenia w stopniach °C płynu zawodnionego
SAEJ 1703; ISO 4925	205	140
DOT 3	205	140
DOT 4	230	155
DOT 5	260	180
R-3	205	140



Przyrząd AZ-212 jest awaryjnym źródłem zasilania. Służy do zabezpieczenia układów elektroniki samochodowej przed utratą danych, podczas prac wymagających odłączenia akumulatora pojazdu.

Jego stosowanie eliminuje konieczność ponownego wprowadzania ustawień m.in.: radioodbiorników, ustawień lusterek i foteli oraz zegara po odłączeniu

akumulatora od instalacji pojazdu.

AZ-212 przeznaczony jest do samochodowych instalacji elektrycznych o napięciu znamionowym 12V, posiada akustyczną sygnalizację wyczerpywania się wbudowanego wewnętrznego ogniwa i trzykolorową sygnalizację poziomu jego naładowania.

Dane techniczne:

napięcie znamionowe –
12 V

maksymalny ciągły pobór prądu –
4A

pojemność ogniwa wewnętrznego –
7Ah

czas podtrzymywania napięcia dla poboru prądu 60 mA –
3 dni

czas podtrzymywania napięcia dla poboru prądu 4 A –
1 godzina

minimalne napięcie w instalacji pojazdu podczas podłączania przyrządu –
10,3 V

gabaryty /bez uchwytu/ –
230 x 215 x 100 mm

masa /bez ładowarki/ –
3,35 kg

Rafał Kędziorek



Gama UniClick jest już dostępna w ofercie Valeo. Wszelkie informacje na temat zastosowań i oferty cenowej, znajdziecie Państwo u dystrybutorów Valeo, natomiast poniżej cross Gamy Compact Evolution Uni-Click z gamą Bosch Multiclip.

Rynek wycieraczek szyb wciąż ewoluuje zarówno w zakresie technologii, jak i konstrukcji samej wycieraczki. Coraz więcej pojazdów wyposażonych jest fabrycznie w wycieraczki płaskie, głównie dzięki dużo lepszym osiągom aerodynamicznym.

Valeo jest dostawcą wycieraczek płaskich zarówno na pierwszy montaż, jak również na rynek wtórny części zamiennych. Posiadają one nie tylko doskonałe właściwości aerodynamiczne, lepszą jakość wycierania lecz również innowacyjny kształt. Wyeliminowanie elementów metalowych oraz wbudowanie stalowej listwy wewnątrz wycieraczki sprawia, iż płaska wycieraczka znacznie lepiej przylega do szyby, a siła nacisku jest równomiernie rozłożona. Dzięki temu następuje eliminacja efektu nierównego wycierania, drgania oraz unoszenia wycieraczki przy dużych prędkościach jazdy.

Wśród wielu gam wycieraczek jakie oferuje Valeo, warto zwrócić uwagę na nowość – wycieraczki Compact Evolution Uni-Click. Gama składa się z 17 referencji pakowanych pojedynczo, zapewniających 85% pokrycie parku pojazdów pierwotnie wyposażonych w wycieraczki płaskie. Gama wyposażona jest w zaawansowane rozwiązanie technologiczne, takie jak **system Uni-click - specjalna baza i moduł, pokrywający główne typy mocowania wycieraczek płaskich z pierwszego montażu.** Nowa wycieraczka Compact Evolution Uni-Click to ponad 1000 punktów nacisku na całej długości oraz zintegrowany spojler poprawiający jakość wycierania, zwłaszcza w ekstremalnych warunkach pogodowych.

Compact Evolution Uni-Click		Bosch Multiclip
VS p/n	Opis	p/n
575900	Compact Evo E35 350mm	
575901	Compact Evo E40 400mm	3.397.008.577
575902	Compact Evo E41 400mm	3.397.008.577
575903	Compact Evo E45 450mm	3.397.008.579
575904	Compact Evo E46 450mm	3.397.008.579
575905	Compact Evo E47 475mm Asy	3.397.008.580
575907	Compact Evo E48 475mm	3.397.008.580
575908	Compact Evo E50 500mm	3.397.008.581
575909	Compact Evo E52 530mm Asy	3.397.008.582
575911	Compact Evo E53 530mm	3.397.008.582
575912	Compact Evo E55 550mm	3.397.008.583
575913	Compact Evo E56 550mm	3.397.008.583
575914	Compact Evo E60 600mm	3.397.008.585
575915	Compact Evo E61 600mm	3.397.008.585
575916	Compact Evo E65 650mm	3.397.008.587
575917	Compact Evo E66 650mm	3.397.008.587
575918	Compact Evo E70 700mm	3.397.008.588



Zestaw K4P - Valeo



Dwumasowe koła zamachowe okazują się być zawodne – między innymi z powodu słabego rozprzewadzenia ciepła. Valeo wyszło naprzeciw tym problemom, wprowadzając innowacyjną konstrukcję tłumika drgań miękkich, który może dobrze symulować charakterystyki tłumienia DMF.

Stąd też w ofercie Valeo pojawiło się rozwiązanie w postaci zestawu czteroczęściowego, zastępującego DMF.

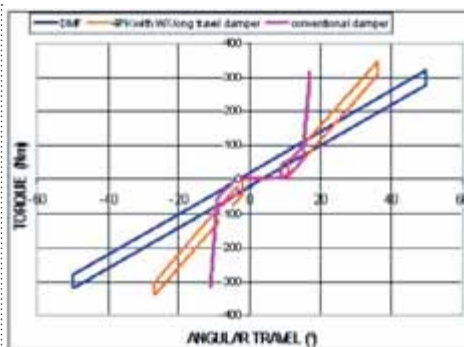
Oryginalny zestaw DMF + sprzęgło może być zastąpiony przez sztywne koło zamachowe, docisk sprzęgła i wytłumioną tarczę sprzęgła Valeo.

K4P jest uzasadnioną ekonomicznie alternatywą dla zestawów zawierających dwumasowe koło zamachowe w samochodach osobowych oraz dostawczych.

Zestawy ze sztywnym kołem zamachowym charakteryzują się:

- zwiększoną niezawodnością,
- wyższą trwałością oraz odpornością termiczną,
- większą zdolnością przeniesienia momentu,
- redukcją kosztów.

Specyficzny kształt pozwala na montaż do dużej ilości modeli samochodów, przy zachowaniu zwiększonej odporności cieplnej oraz stabilności wymiarowej. W zestawach K4P zastosowano wysoko wydajny tłumik o dużym wychyleniu kątowym.



Opracowanie tłumika drgań miękkich daje Valeo możliwość zastąpienia dwumasowego koła zamachowego standardowym kołem zamachowym.

Innowacyjność tarczy sprzęgła:

Funkcjonalność jest taka sama, jak w przypadku podstawowej tarczy sprzęgłowej, z jedną podstawową różnicą – w konstrukcji Valeo usunięto nity ograniczające tłumiki i zastąpiono je nowymi płaskimi podkładkami mocującymi. Ich zadaniem jest mocowanie tarczy przytrzymującej do tylnej tarczy sprzęgłowej.

Przez usunięcie ograniczników można zwiększyć ruch skrętny do 40°, tj. wartości bliskiej tej, którą uzyskuje się w dwumasowym kole zamachowym (45°).

W związku z dużym zakresem ruchu, można założyć skomplikowany wieloetapowy tłumik wstępny, który sam może się ruszać o 16° i ma wydajność około 5dN.



Zestaw K4P może zastąpić rozwiązanie techniczne DMF, jednak co ważniejsze jest on doskonałym rozwiązaniem dla rynku części zamiennych dzięki swojej trwałości i niższemu kosztowi. Asortyment obejmuje aktualnie 38 zestawów.

Szczegóły oferty dostępne na stronie internetowej: <http://www.valeoservice.com/html/poland/pl/> oraz u dystrybutorów VALEO.

Auto Wydarzenia

Zawody kartingowe - dla klientów filii AP

10 września na torze kartingowym w Opolu odbył się kolejny event dla klientów filii AP.



Zorganizowany został w formie zawodów kartingowych. Uczestnicy stoczyli zaciętą walkę o zajęcie miejsca na podium, gdzie czekały puchary oraz nagrody: aparat fotograficzny, nawigacja i zegarek.



Dodatkowe nagrody zostały ufundowane przez jednego ze sponsorów, firmę Liqui Moly. Każdy z uczestników otrzymał pamiątkowy dyplom i zestaw prezentów z logo MaXgear.

Zestawy systemu diagnostycznego CDIF/2

Zestaw I System diagnostyczny CDIF/2 STANDARD:

UWAGA! Zestaw nie zawiera multipleksera!

- interfejs diagnostyczny CDIF/2,
- oprogramowanie, wraz z instrukcją, na płycie CD,
- standardowy kabel pomiarowo-sterujący (do oscyloskopu),
- kabel USB,
- standardowy kabel OBDII J1962 16-pin (podłączany bezpośrednio pod CDIF/2)

CENA: CDIF/2 (3 500 zł netto) lub CDIF/2 MINI (2 500 zł netto)



lub



Zestaw II System diagnostyczny CDIF/2 POPULARNY:

UWAGA! Zestaw z multiplekserem i kablem uniwersalnym OBD!

- interfejs diagnostyczny CDIF/2,
- multiplekser z przejściówką,
- oprogramowanie, wraz z instrukcją, na płycie CD,
- standardowy kabel pomiarowo-sterujący (do oscyloskopu),
- kabel USB,
- adapter J1962 OBDII 16-pin (podłączany pod multiplekser)
- kabel uniwersalny OBD

Wszystko zapakowane w walizce narzędziowej.

CENA: CDIF/2 (4 299 zł netto) lub CDIF/2 MINI (3 299 zł netto)

Do tego zestawu można dokupić opcje:

I Opcja: Zestaw kabli (wszystkie kable w pakiecie bez kabla uniwersalnego)

FIAT, VW, OPEL, Daewoo, PSA, Renault, Mercedes 38-pin, Mercedes 14-pin, BMW

CENA: 1 699 zł netto

II Opcja: Zestaw kolorowych adapterów (wszystkie, taniej w pakiecie)

CAD4101 niebieski, CAD4102 czerwony, przedłużka HDB

CENA: 790 zł netto



lub



Zestaw III System diagnostyczny CDIF/2 OPTYMALNY:

UWAGA! Zestaw zawiera dodatkowo kolorowe adaptory i walizkę

- interfejs diagnostyczny CDIF/2,
- multiplekser z przejściówką,
- oprogramowanie, wraz z instrukcją, na płycie CD,
- standardowy kabel pomiarowo-sterujący (do oscyloskopu),
- kabel USB,
- adapter J1962 OBDII 16-pin (podłączany pod multiplekser),
- uniwersalny kabel OBD,
- adapter niebieski,
- adapter czerwony,
- przedłużka HDB

Wszystko zapakowane w walizce narzędziowej.

CENA: CDIF/2 (4 999 zł netto) lub CDIF/2 MINI (3 999 zł netto)

Do tego zestawu można dokupić opcje:

I Opcja: Zestaw kabli (wszystkie kable w pakiecie bez kabla uniwersalnego)

FIAT, VW, OPEL, Daewoo, PSA, Renault, Mercedes 38-pin, Mercedes 14-pin, BMW

CENA: 1 699 zł netto



lub



Zestaw IV System diagnostyczny CDIF/2 KOMPLETNY:

UWAGA! Zestaw IV zawiera dodatkowo adapter J1962 i Wi-Fi

- interfejs diagnostyczny CDIF/2,
- multiplexer z przejściówką,
- oprogramowanie, wraz z instrukcją, na płycie CD,
- standardowy kabel pomiarowo-sterujący,
- kabel USB,
- uniwersalny kabel OBD,
- uniwersalny kabel FIAT,
- przejściówka OBD2/VW,
- adapter OPEL,
- adapter BMW,
- adapter DAEWOO,
- adapter MERCEDES 38-pin,
- adapter MERCEDES 14-pin,
- adapter PSA 30-pin,
- adapter RENAULT 12-pin,
- adapter niebieski,
- adapter czerwony,
- przedłużka HDB 26-pin,
- przejściówka OBD II 16-pin
- adapter J1962 OBD II
- moduł Wi-Fi

Wszystko zapakowane w walizce narzędziowej.

CENA: CDIF/2 (6 999 zł netto) lub CDIF/2 MINI (5 999 zł netto)



UWAGA!

Do wszystkich powyższych zestawów można dokupić przewody diagnostyczne w dowolnej konfiguracji.

UWAGA!

PRZY ZAKUPIE DOWOLNEGO ZESTAWU SYSTEMU DIAGNOSTYCZNEGO CDIF/2 KLIENT OTRZYMUJE POŁ ROKU ABONAMENTU GRATIS (NA POMOC TECHNICZNĄ I AKTUALIZACJE PROGRAMU).

Aktualizacje:

- po zarejestrowaniu się w strefie użytkownika abonament na pół roku gratis (w tym co najmniej 3 aktualizacje + wsparcie techniczne);
- po upływie 6 miesięcy można przedłużyć abonament:
pół roku – 500PLN netto (615 PLN brutto),
1 rok – 800PLN netto (984 PLN brutto);
- w przypadku przerwy w opłacaniu abonamentu dłuższej niż 30 dni naliczana jest dodatkowo opłata aktywacyjna w wysokości 300PLN netto;
- tylko klienci z opłaconym abonamentem mają prawo do pobierania aktualizacji ze strony internetowej lub do otrzymywania ich na płycie oraz do korzystania ze wsparcia technicznego,
- **nie wykupienie abonamentu nie skutkuje zablokowaniem, ani nie ogranicza działania systemu diagnostycznego CDIF/2.**

CDIF/2

Szkolenia i wiedza techniczna od ContiTech w 2012 roku

Continental
CONTITECH

Rok 2012 jest kolejnym, w którym Auto Partner SA wspólnie z firmą ContiTech organizuje cykl szkoleń technicznych „Budowa, wymiana i regulacja elementów układu rozrządu oraz napędu paskowego”. W jego trakcie są omawiane i przybliżane podczas ćwiczeń praktycznych wszystkie najważniejsze zagadnienia dotyczące tej problematyki.

Nie jest to jednak jedyny kanał przepływu wiedzy od tego producenta do mechaników.

Nie mniej ważne są informacje techniczne zamieszczane na firmowej stronie www, przekazywane w formie newslettera lub drukowane w formie kompletnych instrukcji naprawy czy wymiany w różnych czasopismach motoryzacyjnych.

Zaletą tych ostatnich jest, że odpowiednio archiwizowane i przechowywane są stale rozbudowywaną i aktualizowaną encyklopedią wiedzy dla warsztatów zajmujących się układami rozrządów i napędów paskowych.

Poniżej instrukcja prawidłowej wymiany komponentów układu rozrządu na przykładzie jednostki napędowej Opla – silnika 1,8 16v (C18XE):

Silnik 1,8 16v stosowany był z powodzeniem w samochodach marki Opel. Podczas wymiany układu rozrządu, najczęściej przy regulacji rolki napinającej, dochodziło do błędów, które w konsekwencji prowadziły do głośnej pracy układu lub do uszkodzenia paska rozrządu.

ContiTech Power Transmission Group oferuje szczegółowe porady, by wymiana paska rozrządu oraz pozostałych elementów współpracujących była bezpieczna i co najważniejsze bezawaryjna.

Opel zaleca wymianę kompletnego zestawu z rolkami prowadzącymi, rolką napinającą oraz pompą wody co 60 tys. km lub co cztery lata.

Do przeprowadzenia prawidłowej wymiany niezbędne są specjalistyczne narzędzia, wymagane przez producenta silnika, np. z zestawu blokad – MULTI TOOL BOX.

Prawidłowa wymiana kompletnego rozrządu powinna trwać około jednej godziny.

Wykonajmy naszą wymianę w trzech etapach: przygotowanie, demontaż oraz montaż:

I. PRZYGOTOWANIE:

- Identyfikujemy pojazd przy użyciu kodu silnika, który znajdziemy na zewnętrznej krawędzi bloku silnika (rys. 1).



- Odłączamy akumulator.
- Podnosimy przód samochodu i podpieramy silnik.
- Zdejmujemy filtr powietrza łącznie z układem dolotowym oraz czujnikiem przepływu powietrza.
- Zdejmujemy prawe przednie koło.
- Demontujemy pasek wielorolkowy oraz pozostałe urządzenia konieczne do demontażu obudowy paska rozrządu.
- Demontujemy górną obudowę rozrządu.

II. DEMONTAŻ:

- Blokujemy koło zamachowe.
- Demontujemy koło pasowe wału korbowego (przy zablokowanym kole zamachowym).
- Zdejmujemy blokadę koła zamachowego.
- Demontujemy dolną osłonę rozrządu.
- Obracamy wał korbowy do momentu, gdy wcięcie na kole pokryje się ze szpilką diagnostyczną na bloku silnika (rys. 2).



- Kontrolujemy wskaźniki na kołach pasowych rozrządu – przy ustawieniu wału korbowego na pokrywających się znakach (rys. 2), znaki na kołach pasowych wałków rozrządu powinny pokrywać się ze znakami na pokrywie zaworów (rys. 3).





– Blokujemy koła pasowe rozrządu za pomocą przyrządu „Multilock” z zestawu blokad MULTI TOOL BOX (rys. 4).

UWAGA: Jeśli wymieniamy pasek rozrządu bez zablokowania wzajemnie kół pasowych rozrządu, nie damy rady prawidłowo zsynchronizować faz rozrządu !!!

- Używając klucza nimbusowego, obracamy rolkę napinającą, tak by wskaźnik znalazł się po lewej stronie.
- Z tak zablokowanego układu demontujemy pasek rozrządu, pompę wody, rolki prowadzące oraz rolkę napinającą.

UWAGA: Przed montażem nowego kompletu sprawdź układ pod kątem wycieków. **Wszelkie wycieki koniecznie usuń !!!**

III. MONTAŻ:

- Montując pompę wody, zwracamy uwagę na prawidłowe umieszczenie jej we wnętrzu obudowy paska rozrządu oraz by „wąs” pompy wody był skierowany ku tyłowi obudowy, w specjalnie do tego przygotowanym miejscu (rys. 5).



- Montujemy rolki prowadzące.
- Podczas montażu rolki napinającej

zwracamy szczególną uwagę, by element blokujący znalazł się dokładnie pomiędzy ogranicznikami, a nie poza nimi (rys. 6).



- Montaż paska rozrządu zaczynamy od wprowadzenia pasa na koło wału korbowego .
- Po założeniu paska na wszystkie koła koniecznie kontrolujemy znaki.
- Po założeniu paska oraz kontroli znaków, kluczem imbusowym przekręcamy lekko rolkę napinającą, wprowadzając wstępne napięcie paska rozrządu.
- Po usunięciu blokad ręcznie obracamy dwa razy wałem korbowym (zgodnie z ruchem silnika).
- Ustawiamy rolkę napinającą do pozycji, gdy jego wskaźówka pokryje się z wcięciem na uchwycie napinacza (rys. 7).



- Dokręcamy śrubę napinacza kluczem dynamometrycznym wzorcowanym z momentem 20 Nm.

UWAGA: Prawidłowe napięcie paska rozrządu jest kluczowe dla jego trwałości oraz głośności działania napędu!!!

- Włączamy napęd silnika co najmniej dwa razy po czym sprawdzamy ustawienie i w razie potrzeby regulujemy.
- Montujemy pozostałe podzespoły w odwrotnej kolejności, uzupełniamy

płyn chłodzący.

- Wypełniamy naklejkę z datą wymiany oraz przebiegiem, którą umieszczamy w komorze silnika.



- Wykonujemy jazdę próbną.

UWAGA:

- Nie obracać wałem korbowym ani wałkiem rozrządu po zdjęciu paska rozrządu.
- Obracać wałem silnika tylko w normalnym kierunku obrotów.
- Obracać tylko kołem wału korbowego i pod żadnym pozorem innym kołem zębatym.
- Pamiętać o wymianie śrub na nowe oraz przestrzegać momentów sił dokręcania.

Źródło:

<http://www.contitech.de/pr100603e>





The original **power** in motion.



Kit Dayco HT

Zestaw z paskiem HT (High Tenacity) - o wysokiej wytrzymałości - z białą powłoką, wyłącznie w ofercie DAYCO. Dla prawidłowego funkcjonowania systemu przeniesienia.

www.dayco.com

DAYCO[®]
MARKIV
Automotive

NIE TYLKO PASKI



Wymiana pasków, zarówno rozrządu, jak i tych napędzających osprzęt silnika, to chleb powszedni każdego warsztatu. Przy doborze tych elementów warto korzystać z oferty najlepszych producentów, gwarantujących najwyższą jakość produktów.

Swą pozycję, jednego z czołowych producentów różnego rodzaju pasków napędowych, w tym również pasków wykorzystywanych w motoryzacji, firma Dayco zawdzięcza w dużej mierze prowadzonym przez nią, szeroko zakrojonym pracom badawczym i rozwojowym.

Jednym z czołowych światowych wytwórców pasków zębatych, klinowych i wieloklinowych jest firma Dayco. Włoski producent dostarcza również kompletne zestawy, które oprócz pasków zawierają wszystkie pozostałe elementy potrzebne do wykonania kompleksowej, profesjonalnej naprawy na całym świecie. Stosowanie zestawów doskonale ułatwia pracę mechanikom, którzy nie muszą sami kompletować wszystkich potrzebnych elementów, a także mają gwarancję, że poszczególne części będą do siebie pasowały.

Lata doświadczeń

Firma Dayco cieszy się na całym świecie niekwestionowaną pozycją czołowego dostawcy.



Powstała ponad 100 lat temu firma początkowo zajmowała się wytwarzaniem gumowych węży ogrodniczych, jednak wraz z błyskawicznym rozwojem motoryzacji skoncentrowała się na produkcji pasków napędowych oraz całych systemów przekazywania mocy, przeznaczonych zarówno do pojazdów, jak i rozmaitych maszyn. Z czasem firma Dayco stała się potentatem w branży i jednym z czołowych dostawców pasków na świecie.

Asortyment oferowanych produktów został rozszerzony i dziś obejmuje nie tylko szeroką gamę pasków zębatych, klinowych i wieloklinowych, ale także napinacze stałe i automatyczne, koła pasowe, rolki prowadzące, a także – mające skądinąd z paskami ścisły związek – pompy wody.

Odporne zęby

Firma Dayco stosuje w produkcji części najnowsze technologie, opracowywane w należącej do firmy centrum naukowo-badawczym.

Nie bez znaczenia jest tutaj ścisła współpraca firmy Dayco z producentami samochodów, którym włoski wytwórca dostarcza części przeznaczone na pierwszy montaż. To zaangażowanie gwarantuje, że również produkty kierowane na rynek wtórny spełniają najwyższe standardy jakościowe. Gama pasków rozrządu firmy Dayco obejmuje elementy przeznaczone do samochodów osobowych, jak i użytkowych.

Firma oferuje zarówno paski przeznaczone do pracy pod stosunkowo niedużym obciążeniem (chloroprenowe pierwszej generacji), jak również paski opracowane do pracy w najtrudniejszych warunkach. Przykładem mogą tu być paski typu HSN, charakteryzujące się odpornością na wysokie temperatury (do 130°C) oraz obciążenia pulsacyjne.

Firma Dayco jest także producentem pasków typu HT, do wytwarzania których wykorzystuje się tkaninę powleczoną teflonem, dzięki czemu uzyskują one maksymalną odporność na ścieranie, co ogranicza zużywanie się paska w najbardziej newralgicznych miejscach, czyli na trzonach i bokach zębów. Elementy te stosuje się przede wszystkim w samocho-

dach napędzanych nowoczesnymi silnikami wysokoprężnymi z układem common rail lub pompowtryskiwaczami.

Coraz bardziej obciążone

Jak wiadomo, we współczesnych samochodach paski klinowe i wieloklinowe poddawane coraz większym obciążeniom.

W starych pojazdach napędzały one zazwyczaj tylko alternator i pompę wody. W nowoczesnych autach lista tych elementów jest coraz dłuższa – są na niej również: pompa wspomagania układu kierowniczego, pompa podciśnieniowa (w dieslach), sprężarka klimatyzacji.

Napędzające to wszystko paski wieloklinowe muszą się odznaczać znaczną wytrzymałością, odpornością na ścieranie i wysoką temperaturę, a także giętkością.

Gama pasków wieloklinowych firmy Dayco występuje w katalogach firmy pod nazwą Poly-V. Warto wspomnieć, że do ich produkcji wykorzystywany jest elastomer EPDM, który charakteryzuje się odwracalną deformacją pod wpływem działania sił mechanicznych oraz odpornością na wysoką temperaturę, a właśnie tym warunkom muszą sprostać paski napędowe.

Specjalną odmianą Poly-V są paski o podwyższonej elastyczności, które do zachowania odpowiedniego naprężenia nie wymagają napinaczy, co pozwala uprościć konstrukcję napędu osprzętu silnika.

Rozwiązanie takie stosuje się w niektórych modelach takich marek jak: Fiat, Peugeot, Citroen, Ford, Volvo. Jak już wspomnieliśmy firma Dayco dostarcza nie tylko paski, ale również napinacze sprężynowe i hydrauliczne, koła pasowe i rolki prowadzące, a także pompy wody.

Wszystkie części oferowane na rynek części zamiennych są identycznej jakości, jak elementy kierowane na pierwszy montaż.

BEZ NASZEGO KNOW-HOW BYŁYBY TO TYLKO CZĘŚCI.



JAKO SPECJALIŚCI W DZIEDZINIE SILNIKÓW ZAPEWNIAMY DZIĘKI NASZYM KOMPETENCJOM I KOMPONENTOM WYSOKĄ EFEKTYWNOŚĆ PROCESÓW.



Cały system w jakości OEM z jednego źródła – specjalista systemowy RUVILLE zapewni uproszczenie działań związanych z dostawami, magazynowaniem i sprzedażą. Wszystkie produkowane przez nas części do popularnych marek europejskich i azjatyckich są idealnie do siebie dopasowane – stanowi to gwarancję sukcesu i zadowolenia. Zaufaj partnerowi, który zapewni Ci wymierne korzyści.

Więcej informacji na stronie www.ruville.de

RUVILLE
YOUR PARTNER

Litery z pól oznaczonych od 1 do 31 utworzą rozwiązanie.

Nagroda Główna: aparat fotograficzny, wodoszczelny



Pozostałe nagrody: kubki, latarki LED, smycze, kombinezony, koszulki. Nagrody będą przyznawane na podstawie terminu nadsyłania rozwiązania.

Rozwiązanie prosimy przesłać na adres e-mail: marketing@autoap.com.pl. Ilość nagród ograniczona.

			6	japoński samochód zwały						zadufany w sobie	10	część łożyska, podłużne listwy
państwo Sargona		jej nie wypada	26		miasto na mazurach	głodówka religijna	turysta z książeczką	28				27
oficer		walek										
krewny cebuli				potocznie głowa								
8			22				klujący chwast				25	
miernie czasopismo	18	agat roślina z rodziny bobowatych		21			łącza kawałki tkanin			20		3
					marka indyjskiego samochodu	14						brat matki
słup z flagą					7	miękki metal						16
atak, agresja						wyspy Indonezji						
dawny niewolnik, sługa, helota					dawniej uczta weselna					30		zajmuje się algami
ciężkie powietrze				23		służący w liberii						31
miasto na wyspie Honsiu		kłoc usuwanie szronu	17		książę i polityk rosyjski związana z akcją					gazeta Urbana		żądający owad
		5	papuga paliwo do aut			19						
ścierna część hamulca			12			zadawany przez pięściarza					9	
						mocny alkohol						
	11			część sztuki teatralnej	motocykl produkcji WSK					2		
paliwo jądrowe		łaśmy do maszyn piszących				gadają w klatce				traktat handlowy zawarty między stronami		pocisk australijski
wiertło do metalu				organizacja państw afrykańskich	smaczny ziemniak					15		
				zbiornik na paliwo	24		duża ciężarówka			rachunek w banku		sklep samoobsługowy
kuzyn śruby				niski głos kobiety	4					rano na masce auta		13
zwierzę z kolcami		osoba pracująca w przemyśle piwowarskim										
		29	polska ciężarówka				konstrukcja pojazdu					1



**FILIA BIAŁYSTOK**

15 - 620 Białystok
ul. Elewatorska 29a
tel.: 85 663 77 40
fax: 85 662 77 67
e-mail: bialystok@autoap.com.pl

FILIA BIELSKO-BIAŁA

43-300 Bielsko-Biała
ul. Grażyńskiego 53
tel.: 33 829 13 80 do 99
fax: 33 810 33 85
e-mail: bielsko@autoap.com.pl

FILIA BYDGOSZCZ

86-005 Białe Błota
Zielonka 72a
tel.: 52 55 90 950
e-mail: bydgoszcz@autoap.com.pl

FILIA DĄBROWA GÓRNICZA

41-303 Dąbrowa Górnicza
ul. Kasprzaka 5
tel.: 32 260 87 80
fax: 32 264 53 69
e-mail: dabrowa.gornicza@autoap.com.pl

FILIA GDAŃSK

80-364 Gdańsk
ul. Rzeczypospolitej 8
tel.: 58 511 60 15 do 16
fax: 58 511 63 55
e-mail: gdansk@autoap.com.pl

FILIA KATOWICE

40-105 Katowice
ul. Węglowa 7
tel.: 32 352 40 18
fax: 32 353 07 32
e-mail: katowice@autoap.com.pl

FILIA KIELCE

25-116 Kielce
ul. Ściegiennego 264
tel.: 41 348 95 50 do 54
fax: 41 348 95 55
e-mail: kielce@autoap.com.pl

CENTRALA

43-150 Bieruń
ul. Oświęcimska 300
tel.: 32 325 15 00
fax: 32 325 15 02
e-mail: autopartner@autoap.com.pl

FILIA KRAKÓW

30-740 Kraków
ul. Półnanki 29g
tel.: 12 379 87 00
e-mail: krakow@autoap.com.pl

FILIA LUBLIN

20-704 Lublin
ul. Karola Olszewskiego 13
tel.: 81 528 75 50/56
fax: 81 528 75 58
e-mail: lublin@autoap.com.pl

FILIA LUBLINIEC

42-700 Lubliniec
ul. PCK 23
tel.: 34 3930001 do 3
e-mail: lubliniec@autoap.com.pl

FILIA ŁÓDŹ

93-134 Łódź
ul. Płocka 35/43
tel.: 42 672 17 20
fax: 42 672 17 25
e-mail: lodz@autoap.com.pl

FILIA MIŃSK MAZOWIECKI

05-300 Mińsk Mazowiecki
ul. Warszawska 243
tel.: 25 756 33 95
tel.: 25 756 33 96
e-mail: minsk@autoap.com.pl

FILIA OLSZTYN

10-406 Olsztyn
ul. Lubelska 29
tel.: 89 679 54 26
fax: 89 679 54 31
e-mail: olsztyn@autoap.com.pl

FILIA OPOLE

45-315 Opole
ul. Głogowska 39
tel.: 77 400 25 60
fax: 77 400 25 70
e-mail: opole@autoap.com.pl

FILIA POZNAŃ

60-185 Poznań/Skórzewo
ul. Malwowa 154
tel.: 61 622 73 41 (sprzedaż)
tel.: 61 622 73 42 (kasa)
tel.: 61 622 73 43 (magazyn)
e-mail: poznan@autoap.com.pl

FILIA RADOMSKO

97-500 Radomsko
ul. Brzeźnickiej 454-458
tel.: 44 738 17 42 do 43
tel. kom: 502 319 599
e-mail: radomsko@autoap.com.pl

FILIA RYBNIK

44-217 Rybnik
ul. Zembrzydowska 154
tel.: 32 422 59 48
fax: 32 426 14 45
e-mail: rybnik@autoap.com.pl

FILIA RZESZÓW

35-959 Rzeszów
ul. Sikorskiego 106
tel.: 17 875 58 82 do 89
tel.: 17 875 39 10
tel.: 17 850 39 12
tel.: 17 875 39 46
e-mail: rzeszow@autoap.com.pl

FILIA SZCZECIN

70-812 Szczecin
ul. Pomorska 61-65
tel.: 91 466 77 20
fax: 91 466 77 21
email: szczecin@autoap.com.pl

FILIA WARSZAWA

03-982 Warszawa
ul. Kosmatki 12
tel.: 22 514 17 20
fax: 22 514 17 30
e-mail: warszawa@autoap.com.pl

FILIA WARSZAWA II

05-816 Michałowice
ul. Żwirki i Wigury 3b
tel.: 22 73 82 900
fax: 22 73 82 925
e-mail: warszawa2@autoap.com.pl

FILIA WROCŁAW

50-514 Wrocław
ul. Międzyzłeska 2/4
tel.: 71 332 17 20 do 23
fax: 71 336 15 31
e-mail: wroclaw@autoap.com.pl

FILIA ZIELONA GÓRA

65-155 Zielona Góra
ul. Dekoracyjna 1F
tel.: 68 411 11 47
fax: 68 411 11 48
e-mail: zielona.gora@autoap.com.pl

Przyjemność jazdy to efekt wspólnego działania: BILSTEIN B1 – B4 jakość zgodna z OE



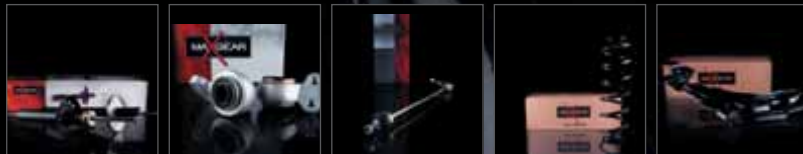
Doświadczenia z licznymi sukcesami w sportach samochodowych oraz wiedza zdobyta w produkcji seryjnej: BILSTEIN to połączenie najlepszych technologii – sport i pierwszy montaż. I to do prawie wszystkich typów pojazdów. W naszej „czarnej” linii, zgodnej z jakością oryginału, każdy kierowca znajdzie odpowiednie dla siebie i swojego portfela elementy zawieszenia. Naturalnie o wysokiej jakości pierwszego montażu i w oparciu o zdobyte doświadczenia. **BILSTEIN – przyjemność jazdy**

www.bilstein-amortyzatory.pl

Części zamienne

do samochodów osobowych i dostawczych

Zawieszenie



Amortyzatory Tuleje / sworznie Łączniki stabilizatora Sprężyny Wahacze

Filtry



Filtry

Układ kierowniczy



Układ kierowniczy Przekładnie kierownicze

Hamulce



Linki Tarcze hamulcowe Klocki Bębny i szczęki Płyny

Napęd



Łożyska koła Półosie Przeguby / osłony przegubów Sprzęgła

Aksesoria



Siłowniki pokrywy bagażnika Żarówki Płyny chłodnicze Płyny do spryskiwaczy

Silnik



Pompy wody Koła pasowe Rolki / napinacze

Hydraulika



Hydraulika hamulcowa Pompy wspomagania Siłowniki i pompy sprzęgła

Układ elektryczny



Rozruszniki Pompy paliwa Układ zapłonowy Sondy Lambda Przepływowierze Silniki krokowe

MAXGEAR®

www.maxgear.pl