



6/2018

Awaria „dwumasy”? Valeo ma na to kilka sposobów

Od zestawów konwertujących K4P poprzez oryginalne dwumasowe koła zamachowe (także w zestawach Valeo FullPACK DMF) aż po ostatnią innowację w tej dziedzinie – Valeo VBlade, stosowane tam, gdzie liczy się komfort i trwałość.

Zestawy K4P zawierają sztywne koło zamachowe i specjalną tarczę sprzęgła wyposażoną w tłumiki drgań skrętnych. Taki zestaw jest zamiennikiem dwumasowego koła zamachowego – którego częścią są tłumiki drgań - montowanego często w produkowanych obecnie samochodach. To rozwiązanie trwalsze, a przez to bardziej ekonomiczne. Standardową „dwumasę” zwykle warto wymienić przy okazji montażu nowego sprzęgła, zwłaszcza jeśli przebieg samochodu przekracza wtedy 150 – 200 tys. km. „Nawet jeśli koło dwumasowe jest wtedy sprawne, to i tak okres jego eksploatacji skończy się zanim konieczna będzie powtórna wymiana sprzęgła. Dlatego, z uwagi na konieczność przeprowadzenia pracochłonnego demontażu całego zespołu sprzęgła wraz z kołem zamachowym, wskazana jest wymiana dwumasy” – tłumaczy Roman Wierzbowski, manager działu Powertrain Valeo Service Eastern Europe. Tymczasem w przypadku zestawu K4P koło zamachowe nie wymaga wymiany, a tarcza sprzęgła jest ponadprzeciętnie trwała. Sztywne koło zamachowe lepiej odprowadza ciepło powstające wskutek pracy tarczy sprzęgła, która w zestawie K4P jest średnio o 50 st. C chłodniejsza, co istotnie wydłuża żywotność okładzin ciernych – zwłaszcza w samochodzie eksploatowanym głównie w mieście, gdzie jazda to ciągle hamowanie i rozpędzanie się. Jednocześnie w samochodach z funkcją start-stop lepiej sprawdza się sztywne koło zamachowe, gdyż to właśnie moment rozruchu silnika wiąże się z najsilniejszymi drganiami rezonansowymi, mającymi destrukcyjny wpływ na dwumasę.

W maju 2018 roku został opublikowany raport niezależnej firmy badawczej Applus+ IDIADA, która zakończyła długodystansowy test Seata Ibiza napędzanego silnikiem 1.9 TDI o mocy 77kW. Koło zamachowe zestawu K4P zachowało sprawność na dystansie 1 mln km, a jednocześnie badanie zużycia paliwa potwierdziło, że jest ono na identycznym poziomie, jak w takim samym samochodzie wyposażonym w dwumasowe koło zamachowe. „To konsekwencja faktu, że masa i bezwładność koła zamachowego K4P jest dokładnie taka sama jak klasycznej dwumasy” – wskazuje Roman Wierzbowski.

Valeo VBlade – najnowszy patent w układzie przeniesienia napędu

W marcu 2018 roku na aftermarket trafiły pierwsze referencje dwumasowych kół zamachowych Valeo VBlade. Rolę tłumików drgań skrętnych silnika pełnią tu dwie płaskie sprężyny w



kształcie ostrzy, od których to rozwiązanie bierze swoją nazwę (ang. blade to właśnie ostrze). Taka konstrukcja może absorbować o wiele silniejsze drgania niż tradycyjna dwumasowa – dlatego najpierw trafiła do pojazdów dostawczych. Dwumasowe koła zamachowe Valeo VBlade dostępne na aftermarkecie przeznaczone są między innymi do Volkswagenów LT28-35 i LT28-46.

78 nowych referencji dwumasowych kół zamachowych

Valeo wprowadza do sprzedaży 40 nowych referencji zestawów FullPACK DMF (zawierających dwumasowe koło zamachowe, tarcza sprzęgła, wysprzęglik i elementy montażowe) oraz 38 nowych referencji oryginalnych dwumasowych kół zamachowych. Dzięki temu pokrycie europejskiego parku samochodowego ofertą Valeo wzrosło o 12 punktów procentowych i wynosi już ponad 65%. Wszystkie dwumasy Valeo powstają w zakładach produkcyjnych ulokowanych we Włoszech oraz w Hiszpanii i Korei Południowej. Nowe aplikacje przeznaczone są m. in. do Audi A3 i A4, Peugeota 308 i 3008, Renault Clio i Megane, Volkswagena Golfa i Passata.

Łącznie w ofercie Valeo znajduje się obecnie:

- 110 zestawów dwumasowych kół zamachowych, tarcz sprzęgła i elementów dodatkowych – Valeo FullPACK DMF
- 250 referencji dwumasowych kół zamachowych
- 180 zestawów do konwersji K4P

Łącznie portfolio dwumasowych kół zamachowych i zestawów K4P Valeo zapewnia pokrycie 70 proc. europejskiego parku samochodów osobowych i dostawczych.