

Auto slovník pojmů

ABS – protiblokovací brzdový systém

Zabraňuje zablokování kol při brzdění. Přednost: Vůz zůstává i při silném brzdění stále ovladatelný a chová se stabilně. Řidič se tak snadněji vyhne překážce, aniž by musel brzdu uvolnit. Když ABS začne fungovat, pozná to řidič podle toho, že brzdový pedál začne lehce pulzovat. Protiblokovací systém je optimalizován Elektronickým děličem brzdné síly ([EBV](#)).

Jedna poznámka k ABS: Na určitých druzích povrchu jako např. na šterku nebo na vysoké vrstvě sněhu ležící na pevném podkladu může systém ABS způsobit, že se brzdná dráha nepatrně prodlouží.

Rozšířené označení protiblokovacích soustav brzd (z německého Antiblokiersysteme). Elektronicko-hydraulické regulátory brzdné síly zabráňují blokování kol při intenzivním brzdění zejména za nestejných či měnících se adhezních podmínek. Čidla na jednotlivých kolech měří jejich otáčky a až dvacetkrát za sekundu je signalizují počítači řídicí jednotky, který je analyzuje. Dosáhne-li se hranice blokování, řídicí jednotka omezí tlak v příslušné větvi brzdové soustavy, sníží tak brzdnou sílu a zamezí blokování. Vzápětí však čerpadlo soustavy brzdnou sílu opět zvýší až k hranici blokování. Tento cyklus se opakuje několikrát za sekundu a je dokonalejší obdobou přerušovaného brzdění vyvolávaného řidičem, působí však nezávisle na něm. ABS zvyšuje aktivní bezpečnost vozu, neboť zmenšuje nebezpečí smyku a umožňuje brzdit i v zatáčce.

Protiprokluzový systém - ASR, ASP nebo ASC

Systém regulace prokluzu (ASR) zabráňuje prokluzování kol při startu nebo při jízdě nebezpečném povrchu jako je písek nebo ledu.

Je jedna z mnoha zkratk pro protiprokluzové systémy

([ASC](#), [DTC](#), [EDS](#), [ETC](#), [ETS](#), [TCS](#), [TC](#), ASR aj.). Každá automobilka toto zařízení nazývá jinak a stejně tak odlišuje i jednotlivé stupně vývoje jinými zkratkami. Ve směs se jedná o elektronické systémy, které kontrolují prokluz hnaných kol a optimalizují přenos točivého momentu. Tím se zlepší celkové vlastnosti automobilu při rozjezdu, což se projeví zejména na kluzkém povrchu, ale systém vám bude nápomocen i při rychlém průjezdu zatáčkou.

protikluzová regulace hnacích kol zajišťující stabilitu a říditelnost při rozjezdu a akcelaraci U dnešních motorů s velkým točivým momentem poskytuje protiprokluzová regulace (ASR) více komfortu a bezpečnosti, zvláště na vozovkách s různou drsností nebo na kluzkých površích. Umožňuje plynulý rozjezd a zrychlování bez protáčejších se kol a smýkání vozu do stran. ASR funguje jen společně s elektronickým plynovým pedálem (E-plyn) a využívá čidel protiblokovacího systému ([ABS](#)). Pokud se náhle zvýší otáčky (prokluz) jednoho z hnacích kol, zasáhne systém do činnosti motoru, sníží jeho výkon, a tak zabráni prokluzu. ASR zlepšuje přenos hnací síly a může tak řidiči pomoci udržet kontrolu nad vozem i v případě, že se při jízdě do zatáčky omylem dostane do mezní oblasti. Navíc snižuje i opotřebení pneumatik. Systém ASR je při aktivaci indikován blikající kontrolkou na kombinovaném

přístroji, zahrnuje Elektronickou uzávěrku diferenciálu (EDS) a je součástí Elektronického stabilizačního programu (ESP). ASR lze vypnout prostřednictvím spínače ESP.

Airbag

Ty jsou považovány za nezbytné vybavení. Jedná se o vzduchový ochranný vak, který zvyšuje ochranu řidiče a spolujezdce při dopravní nehodě. Systém je vybaven elektronickým senzorem, který reaguje na kritickou hodnotu zpomalení vozu. Jeho další součástí jsou pyrotechnické náložky vyvolávající při aktivaci chemickou reakci. Takto vzniklý plyn pak naplní ochranné vaky. Airbag chrání především krk a šíji před poraněním o díly interiéru vozu.

Pohon všech kol (AWD)

Pohon všech kol, také známý jako **AWD** uvedeno (anglicky All-Wheel-Drive), zažívá velký technický skok v posledních desetiletích a má stále více a více stoupenců.

Důležitý impuls k rozvoji **pohonu všech kol vozidla** byla dána prostřednictvím expedic a vojenských požadavků pro off-road dopravní prostředky. Nejprve přišlo snadné použití, volitelný systém, které zajistil mobilitu vozidel v extrémních podmínkách – voda, sníh, led, bahno atd..

Pohon všech kol je druh pohonu vozidel, při kterém jsou poháněna všechna kola. Automobily s pohonem všech kol jsou pak označovány jako 4x4, 4WD, AWD, nebo hovorově "čtyřkolky".

Automobily s tímto pohonem jím jsou vybaveny pro výrazné zlepšení trakčních schopností vozu, tedy přenosu síly motoru na povrch, po kterém se automobil pohybuje. Typické je použití u terénních automobilů (osobní i nákladní), které jsou předurčeny pro jízdu na površích se sníženou přilnavostí (bahno, písek, šotolina, sníh) a obtížným terénem (prudká stoupání, terénní zlomy, vodní brody). Z prvního důvodu je tímto pohonem vybavena i celá řada „silničních“ osobních automobilů.

Pro maximalizaci průchodnosti terénem bývá nemalá část terénních vozů vybavena také uzávěrku zadního diferenciálu. U opravy extrémních vozů (Jeep Wrangler Rubicon, Mercedes-Benz G, UniMog) jsou pak přítomny uzávěrky všech tří diferenciálů (u nákladních automobilů může být počet vyšší), v tomto případě (při jejich aktivaci) se nuceně točí všechna kola stejnou měrou i silou čehož se využije v opravdu náročném terénu, na suché asfaltové silnici by však s takto nastaveným vozem nešlo prakticky zatáčet.

APS - automatický parkovací systém

Až do nedávné doby byl **automatizovaný parkovací systém** (APS v krátkosti) vyhrazen pouze pro velké sedany vyšší střední třídy, vyšší třídy a luxusní. Mezitím, už dnes jsou dokonce i ty nejmenší malá auta vybaveny parkovacími senzory. **Parkovací senzory** jsou uloženy v zadní části vozidla, jakož i v rozšířené verzi na přední části vozidla. Snímače pracují s ultrazvukem. Zaregistruje odraz vysílaného signálu. Elektronicky vypočte z těchto údajů, vzdálenost od překážky. Volný prostor před a za vozidlem se zobrazí pípnutím. Čím vyšší je frekvence opakování pípnutí, tím blíže je překážka. Když systémy dosáhnou souvislého zvuku, v závislosti na výrobci vozidla je překážka vzdálena pouhých 20-30cm prostoru.

Systémy s více propracovanou technologií se vzdálenost od překážky zobrazuje přímo na displeji palubního počítače, po zařazení zpátečky Vám systém pípně, že je aktivní.

BlueMotion - opravit

Naftové modely Volkswagen je již určen pro velmi efektivní a silný od nuly. Pomocí **řady BlueMotion** jsou všechny energie jedním Partrick a schopnosti využít.

Vozidla se liší vzhledově již jasně viditelné Verspoilerung. V oblasti přední strany má **BlueMotion** vozidlo dolů hlubokotažné sukni. Toto je snížit odpor vzduchu, který přímo vzduchu na zadní straně cíle. **Tělo** byla snížena o několik milimetrů a podvozek je kompletně pokrytý. To umožňuje další snížení odporu sil. Standardní modely BlueMotion patří mezi úzkými a vestavěný valivým odporem. Chcete-li zachovat turbulence kolem kola tak nízké, jak je to možné, jsou kola opatřena kryty nebo kola z lehkých slitin určených především uzavřené konstrukce.

Vizuálně vidět **modely BlueMotion** je rozlišovací Verspoilerung mnohem dynamičtější než standardní modely. I za příplatek k dispozici žádné větší **litá kola** k dispozici, by to aby auto ještě dynamičtější. Nicméně, ty ráfky ovlivnit účinek Totéž platí i pro post-nasedl na kolech.

Motory jsou stejné série, a obecně mají stejné výstupní hodnoty. Obzvláště dlouhá přeloženy převodovka , ale další úspory paliva potenciály jsou zkoumány a nastavení charakteristiky motoru. Doplnky, jako je Start-/Stopp-Automatik nebo ukazatel řazení dokončit balíček úsporných opatření. Zábava ve vozidlech ale koneckonců jsou svěží točivý moment k dispozici.

Pricewise se **BlueMotion** modely nad standardní modely. Spotřeba je na rozdíl od standardních modelů zhruba o půl litru nižší. Také prodejní hodnotu těchto vozidel budou odměněni nižší úpadek, zejména proto, že s nižší spotřebou paliva mají vysoký podpatek. Proto bude další ceny pro další prodej lze hledat znovu, protože může být čistá spotřeba paliva, náklady není odepisován.

Palubní počítač

Palubní počítače poskytují řidiči automobilu různé druhy informací o vozidle, které **palubní počítač** detekuje vyhodnocením data ze senzorů. Vzhledem k postupnému počtu elektronických součástí a senzorů v moderních vozidlech jsou dnes obvykle mnohem více než, řekněme, pouze venkovní teplotu paliva na palubní počítači a **informační systém řidiče** (zkráceně: "FIS") k dispozici. Zobrazení informací je obvykle na displeji v zorném poli řidiče.

Tato funkce Vám může ukazovat ukázat například na opotřebení brzd, nebo poskytnout informace, o průměrné rychlosti, spotřeby paliva a dobu jízdy atd... Jako je ovládání topení a - kromě toho stále více a více funkcí klimatizace, rádio a navigační systém - integrovaná do palubního počítače.

Pro sběr dat se používají snímače, které jsou již požadovány pro jiné funkce, nebo ty, které jsou integrovány samostatně ve vozidle. Zde je mnoho způsobů umístění palubního počítače a to buď ve středové konzole nebo na palubní desce nebo projekci na přední sklo.

CDI - common rail vstřikování

je systém přímého vysokotlakého vstřikování nafty s tlakovým zásobníkem u vznětových motorů.

Palivo vstřikované do válce pod vysokým tlakem tvoří lépe hořlavou směs, čímž se dosahuje vyšší účinnosti motoru, vyššího výkonu a točivého momentu. Důležitá je také nižší spotřeba paliva, nižší hlučnost a menší emise diesellových motorů. Oproti jiným systémům je tlak paliva vytvářen nezávisle na otáčkách motoru a vstřikovaném množství paliva a je vždy dostatečný – právě díky zásobníku tlaku.

Na rozdíl od běžných systémů, kde jde palivo pomocí čerpadla vedeno z palivové nádrže nízkotlakovým potrubím přes jemný čistič paliva do vysokotlakých čerpadel a z nich pak vysokotlakým potrubím rovnou do vstřikovače, je v systému common rail palivo vedeno z vysokotlakového čerpadla do zásobníku tlaku –*rail*, který je jeden společný – *common* pro všechny válce motoru. Ze zásobníku je palivo rozvedeno k jednotlivým vstřikovačům ve válcích. Vysokotlaké čerpadlo je u common rail jedno a obvykle je třípístové. U nejmodernějších provedení tohoto systému dosahuje vstřikovací tlak 1 800 barů, ke konci roku 2007 se ale budou vyrábět systémy s tlakem okolo 2 000 barů.^[1] Tato soustava je velmi vhodná pro současné víceválcové motory s přímým vstřikem paliva. Správný moment, kdy se má palivo vstříknout do válce, a jeho množství určuje elektronická řídicí jednotka a v každém válci motoru je palivo vstřikováno prostřednictvím vstřikovačů. Vstřikovače byly v prvních dvou generacích řízeny pomocí elektromagnetického ventilu.

První generace systému common rail z roku 1997 používala tlak 1 350 barů, druhá generace z roku 2001 už 1 600 b. Třetí generace s novými, ještě přesnějšími a rychlejšími piezo-inline vstřikovači byla představena v roce 2003. Čtvrtá generace systému firmy Bosch se má vyrábět od roku 2008, inovace mají zajistit tlak až 2 500 barů.

Climatronic

Klimatizace v motorovém vozidle, je kromě zvýšeného komfortu, také důležitý bezpečnostní prvek. V chladném prostředí pomáhá udržet si chladnou hlavu v horkém počasí.

Klimatizace je téměř standardní výbavou dnes. Na trhu ojetých vozů prodávat vozy bez klimatizace nyní velmi dobré. K dispozici jsou systémy, které se stále zásadně liší, je toto třeba vzít v úvahu při nákupu.

Normální klimatizace má jen schopnost ochladit vzduch ve vozidle pomocí ventilátoru. **Climatronic** funkce je schopna udržovat teplotu. Takže si můžete nastavit požadovanou vnitřní teplotu. Výhodou je, že klimatizace se automaticky zapne a opět vypne při vhodné teplotě. To má i velký vliv na spotřebu paliva, kdy díky climatronicu je velmi dobrá.

Konvenční Klimatizační zařízení by mělo být vypnuto přibližně deset minut před koncem cesty, pokud se používají, aby systém stačil vyschnout. Je tvořen tepelnými mosty, a to velkého množství kondenzátu. Když tato voda se zastaví, začne tvořit nepříjemné pachy. Automatická klimatizace, nicméně, je snazší. Samozřejmě, že automatické systémy jsou zranitelné s pohony jejich snímače a elektrických součástí, ale můžete zcela jasně spolehnout na masově vyráběné kvality.

Doporučení při koupi auta je jasně s klimatizací a přidáné pohodlí z **Climatronicu** si dopřejte také.

Diferenciál

Diferenciál je mechanické zařízení pracující na principu planetové převodovky, jehož účelem je rozdělení poměru otáček (diference otáček) na výstupních hřídelích.

Účelem (funkcí) diferenciálu je rozložení přenášeného krouťivého momentu (ze vstupní hnací hřídele) na dvě jiné hřídele (výstupní hnané hřídele), při změně poměru jejich otáček.

Typickou aplikací diferenciálu je pohon hnací nápravy automobilu, kde umožňuje různou rychlost otáčení kol na jedné nápravě při průjezdu zatáčky.

Při průjezdu zatáčky má kolo blíže ke středu otáčení menší obvodovou rychlost (menší otáčky) a kolo dále od středu otáčení větší obvodovou rychlost (vyšší otáčky). Toto je dáno stejnou úhlovou rychlostí celého vozidla, kdy se kola dotýkají podkladu s různým poloměrem otáčení kolem společného bodu. Nutnost použití diferenciálu záleží na poloměru otáčení vozidla a na vzdálenosti kol od sebe a dále na technické konstrukci nebo technickém omezení konstrukce.

V praxi mají diferenciál na hnaných nápravách všechny osobní i nákladní automobily. Na druhou stranu, u vozidel s dvojitou montáží kol na hnací nápravě (nákladní automobily) se používá diferenciál pouze pro rozdělení přenosu kroutícího momentu mezi pravou a levou stranu nápravy, ale mezi dvojitou montáží na jedné straně se již diferenciál nepoužívá, ačkoliv kola dvojmontáže mají při průjezdu zatáčkou různý poloměr otáčení. Diferenciál se také obvykle nepoužívá na hnacích nápravách drážních vozidel.

Výhody

Při použití diferenciálu je odstraněna situace, kdy by jedno nebo i obě kola hnací nápravy projížděla zatáčku smykem. Toto řešení tedy přispívá k lepší přilnavosti vozidla k podkladu, zlepšuje stabilitu, ovladatelnost a snižuje opotřebení pneumatik.

Nevýhody

Mechanická nevýhoda

V diferenciálu dochází ke tření ozubení, což má za následek buď vyšší spotřebu při stejném podávaném výkonu automobilu, nebo stejnou spotřebu, ale nižší výkon, tedy nižší účinnost. To je často důvodem neochoty výrobců sportovních automobilů používat pohon na všechna 4 kola. V případě pohonu všech 4 kol se totiž používají diferenciály dva nebo 3 (na každé nápravě jeden a často ještě jeden mezi oběma nápravami). V nepříznivých případech mohou, podle některých zdrojů, ztráty dosáhnout až 20%.

Provozní nevýhoda

Pokud se jedno z kol nápravy dotýká povrchu podkladu s nízkým koeficientem tření (např. led nebo i voda, jemný štěrk, prach) a druhé kolo nápravy se dotýká podkladu s vyšším třecím koeficientem (např. asfalt, beton), dojde při rozjezdu k situaci, kdy kolo "na leď" se začne protáčet a kolo "na asfaltu" zůstane stát. Protáčející se kolo se točí dvakrát rychleji. Rozjezd vozidla v tomto případě je komplikovaný nebo až nemožný. V praxi někdy pomůže mírně přitažená ruční brzda, než vyjedeme např. ze závěje.

Výhody uvedené výše však převažují nad nevýhodami diferenciálu.

Řešení

Uzávěrka diferenciálu je řešení, kdy je z provozu vyřazena právě funkce pro rozdělení poměru otáček na výstupní hřídele. V případě uzavřeného diferenciálu mají kola nápravy stejné otáčky i ve chvíli průjezdu zatáčkou. Uzávěrka diferenciálu se např. po vyjetí ze závěje musí pak vypnout, jízda s ní při velké rychlosti by byla nebezpečná.

Diferenciál s omezenou svorností je konstrukční řešení diferenciálu, kdy se poměrná část kroutícího momentu přenáší i na kolo s menší přilnavostí.

Rozjezdový asistent pro který se používají různé názvy, např. EDS (*nadstavba nad ABS*) což je elektronika vozidla, která vyhodnotí provozní režim (např. pokus o rozjezd) a přibrzdí kolo, které se dostane do prokluzu.

DPF: filtr pevných částic

V každém moderním, od roku 2005 vyráběném dieslovém automobilu, je výrobcem instalován **filtr pevných částic (DPF nebo také FAP)**. Ten je umístěn ve výfukovém systému a podobně jako katalyzátor, **slouží k filtraci výfukových plynů**. DPF zachytává pevné nečistoty, jako jsou saze, drobné jedovaté, karcinogenní částice a další látky znečišťující ovzduší. **Je dobré mít v autě filtr pevných částic instalován**, protože s ním splňujete všechny emisní třídy a **dostanete se i do nízkoemisních zón bez omezení**.

Filtr pevných částic - DPF - snížení počtu škodlivých částic ve výfukových plynech dieslových motorů.

Filtr pevných částic je zařízení, které má za úkol zachytit ve výfuku pevné částice zplodin a zvýšit tak emisní čistotu naftových vozidel

Jeho význam spočívá v zachycování pevných částic, které při chodu vozidla v jeho výfuku vznikají.

Automobilky Peugeot a Citroen (PSA) začaly tyto filtry do svých vozidel instalovat jako první ze všech společností
Postupem času se pak do montáže filtru začaly zapojovat i všechny další automobilky, včetně naší nejrozšířenější automobilky Škoda Auto a.s.

Úplně první filtr byl vyroben z křemičité sloučeniny, která vytvářela porézní filtr podobný včelí plástvi

Zpočátku se jednalo o nadstandardní příplatkovou výbavu vozidla, později se ale stala povinnou a tedy nedílnou součástí každého automobilu.

Otáčkoměr

Otáčkoměr je přístroj sloužící k měření otáček motoru či jiných rotačních těles a zařízení. Jeho ukazatel uvádí počet otáček za minutu na kalibrovaném analogovém či digitálním displeji.

První mechanické otáčkoměry byly založeny na měření odstředivé síly, jako je ta, která roztáčí Wattův odstředivý regulátor. Za vynálezce otáčkoměru je považován německý inženýr Diedrich Uhlhorn, který jej sestrojil v roce 1817. Od roku 1840 se používal k měření rychlosti lokomotiv.

Otáčkoměry v automobilech, letadlech a ostatních dopravních prostředcích ukazují počet otáček klikové hřídele motoru a obvykle mívají tzv. červené pole, jež upozorňuje na oblast nebezpečných otáček. Řidič či pilot tak mohou ubráním plynu snížit otáčky motoru a vrátit se do bezpečné zóny. To je velmi důležité, neboť dlouhé prodlévání v příliš vysokých otáčkách motorům škodí. Dochází při něm totiž k nedostatečnému mazání motoru, což má obvykle za následek přehřívání jeho částí. Pokud dojde vlivem zvýšených teplot též k nedostatečnému chlazení rotujících částí, může se motor i zadřít. Ale i pokud nedojde k zadření, může dlouhodobý běh motoru v příliš vysokých otáčkách způsobit zvýšené opotřebení součástí, jež si vyžádá neplánované a finančně nákladné opravy motoru.

ESP

Elektronický stabilizační program, označovaný zkratkou **ESP** z anglického *Electronic Stability Program*, je rozšíření funkce systémů ABS a ASR. Program pomáhá stabilizovat automobil pomocí přibrzdění některého z kol a omezením výkonu motoru (tedy snížením kroutícího momentu) například při rychlém průjezdu zatáčkou. Program je rozšířením systémů ABS a ASR. Shromažďuje informace o rychlosti jednotlivých kol, kroutícím momentu motoru, otáčkách motoru, natočení volantu - tedy předních kol automobilu a snímač dostředivého zrychlení (obvykle umístěným ve středu vozu). Z těchto veličin dokáže systém zjistit, jestli se vozidlo nepohybuje ve smyku, a pak případně zasáhnout tak, že provede pomocí akčního členu přibrzdění některého z kol a také snížení výkonu motoru.

GPS

Termín GPS je zkratka pro **Global Positioning System**, navigační systém, který byl vyvinut v roce 1970 ve Spojených státech. Tam to bylo používáno hlavně pro vojenské účely a nutné pro vedení zbraňových systémů. Zejména střely dlouhého doletu mohou pouze pomocí **GPS** najít cestu k cíli. Dnes je GPS používá také v civilním sektoru a pomáhá mnoho řidičů jako navigační přístroj najít správnou cestu.

Náš svět obíhá celou řadu satelitů, které neustále vysílají svou pozici na zemském povrchu a aktuální čas. **GPS přijímač** zpracovává informace. Z této doby v závislosti na signálu do čtyř různých satelitů GPS umožňuje přesně určit polohu vozidla na zemi, a ukazují pozici na digitální mapě. Na přesném čase Systém vypočítá rychlost, při které je vozidlo v pohybu. První generace **GPS** přijímačů musel být trvale instalován ve vozidle. Zde je rychlost, kterou vozidlo ujede, nebo měří na kole senzor ABS. GPS umožňuje řidiči vždy řídit optimální cestu, která může vést k úspoře pohonných hmot o 3 - 5%.

Klikový hřídel - opravit

Nutné k provedení zvedací pohyby pístu členu **kliková hřídel**. Směrem nahoru a dolů pohyby pístů jsou převedeny do rotačního pohybu. V závislosti na počtu pístů s klikovým hřídelem, který je excentrický naladěné přesně zdvihu. Klikový hřídel je umístěn v interiéru klikové skříně a je upraven do formy tak, aby se pár zdvihu pístu kompenzoval. Tento posun je nezbytné k vyrovnání odstředivá síla nerovnováhy. Excentrické self-stejně působí již jako součást setrvačnicku, která je nezbytná pro udržení setrvačnosti.

Upevnění **klikového hřídele** pomocí čepů, které končí v kluzných nebo kuličkových ložiskách. Konce klikového hřídele se na čelní straně hlavní hnací zařízení řídicí jednotky a na straně spojky a setrvačnick hlavní automatické spojky. Vzhledem k vysoké odstředivé zatížení klikového hřídele je také opakovaně uložen v klikové skříně, aby zajistily dostatečnou tuhost. Klikový hřídel je křehkým zařízením, i když to nemusí zdát tak na první pohled, protože objemnosti. Je vyroben na tisíce milimetru. Pro následné vyhlazení je jen shoda nejmenší tolerance rozhodující.

Klikové hřídele mohou být mazána buď aktivní nebo pasivní. Nejběžnější a nejlevnější způsob mazání je pasivní mazání, ve kterém je klikový hřídel částečně ponořena v olejové lázni, a produkují sprej, který dodává všechny body stejně. Nevýhodou tohoto typu mazání je studený start opotřebení, protože to chvíli trvá, než olej dosáhne správnou konzistenci atomizaci. Z tohoto důvodu, druhý typ mazání, mazání aktivní přidán. Klikový hřídel je dutá a jsou pak na mazacích bodů motoru ropy kvůli poklesu tlaku oleje, které tvoří bezprostřední mazací film.

Pro ochranu Exzenterlagerungen, jsou specifické pro ojnicní ložiska, které jsou vzájemně zaměnitelné.

Pokud je kliková hřídel je trpěla kvůli delší dobu při nízké hladině oleje s olejem, mohou závažné poškození motoru.

Katalyzátor

Katalyzátor je zařízení pro katalytické čištění výfukových spalin motorových vozidel. Katalyzátor obsahuje účinnou chemickou látku (většinou ušlechtilý kov jako je např. platina nebo rhodium), keramický nebo kovový nosný materiál a podle druhu konstrukce různá regulační zařízení k řízení čisticího procesu. Podle druhu katalyzátoru dochází k oxidační přeměně kyslíčnicku uhelnatého na kyslíčnick uhličitý, uhlovodíků na kyslíčnick uhličitý a vodu a k redukci kyslíčnicku dusnatého na plynný dusík a kyslík. Moderní katalyzátory snižují množství škodlivin ve spalinách až o 90 %. V automobilech se používají třicestné katalyzátory (zážehové motory) a oxidační katalyzátory (vznětové motory) - podle druhu motoru až dva hlavní a čtyři předřazené primární katalyzátory.

Třicestný katalyzátor (TWC)

Na rozdíl od oxidačního katalyzátoru mohou v třicestném katalyzátoru probíhat oxidační i redukční reakce a třicestný katalyzátor tedy dokáže měnit i oxidy dusíku na plynný dusík a kyslík a přeměňovat uhlovodíky a kyslíčnick uhelnatý.

Kombinovaný průběh těchto opačných chemických reakcí potřebuje stálé řízení, neboť spaliny smí obsahovat jen tolik kyslíku, kolik je potřebné pro oxidační procesy (jinak je bráněno průběhu redukčních procesů). V moderních vozidlech se proto používají výhradně řízené třicestné katalyzátory. Na rozdíl od neřízených katalyzátorů mají lambda sondu, která měří obsah zbytkového kyslíku ve spalínách. Na bázi této základní veličiny reguluje elektronika motoru poměr palivo-vzduch a zajišťuje tak optimální čištění spalin.

Oxidační katalyzátor

Oxidační katalyzátor snižuje u vozidel se vznětovým motorem obsah kyslíčnku uhelnatého a uhlovodíků ve spalínách a emise škodlivých částic. Na rozdíl od třicestného katalyzátoru nemůže oxidační katalyzátor přeměňovat oxidy dusíku na ekologicky vhodnější plynný dusík, protože k této přeměně dochází při redukční reakci, což je opak oxidace. Vznik oxidů dusíku se proto u vznětových motorů redukuje už během spalování za pomoci systému recirkulace výfukových spalin.

Chladič

Auto které je vybaveno chladičem perfektně funguje i v těch největších vedrech. Auto které chladič neobsahuje by s ev takových případech okamžitě přehřálo a mohlo porušit motor.

Chladič je tedy zásadně důležitou složkou bez které auto nemůže fungovat. V případě, že vozidlo začalo za studena, tak i chladič cyklus v pohybu. Za prvé, když je motor studený, je menší chladič okruh provozován s trochou vody, aby se ochladilo motorový olej. Jakmile je tento malý okruh chladič vody, nicméně, dosáhne teploty mezi 80 a 90 ° C, termostat vstupuje do hry: Ukazuje se mechanicky do většího okruhu chladič vody. Proto je chladnější voda pomalu zahřeje a s velkým obvodem ochladí motorový olej.

Z chladiče a do chladiče uvnitř, existuje několik voda Vodivé trubky, tzv. **chladiče hadic** . Povzbuzen jejich výrobě pryžových a textilie, může se stát, že tyto hadice chladiče jsou porézní a popraskaný v průběhu času, nebo že jejich spojení končí bobtnat a úniku. To se stává nejvíce patrné tímto druhem pod vozidlo stojí kaluže vody nebo že teplota vody z jednoho na druhý okamžik se rychle zvyšuje. Pokud takový nárůst teploty třeba poznamenat, během jízdy, je nejlepší podívat se do věci ihned ke dnu. Nicméně, jeden by neměl okamžitě otevřít víko Kühlwassereinfüllstutzens v motorovém prostoru při zahřátém motoru, jak horké páry proti jinak se velmi rychle.

Další příčinou úniku je **chladnější** sám: protože je postaven převážně z hliníku, může korodovat v průběhu času a úniku. V případě, že jedinec má silné korozi **chladič žebra** na jist chladiče, obvykle pomáhá pouze výměnu chladiče, jak je to uvedeno jinak někdy ztráty vody. Chladič má ale obvykle mnoho let, než se stane obětí roštu. V zimě se ujistěte, že jste přidali dostatek nemrznoucí směsi, jinak Vám zamrzne

Alternátor

Generátor neboli alternátor je **generátor proudu** , který dodává elektrický systém vozidla s elektrickým proudem. Název pochází z alternátoru ještě brzy automobilů. V té době to bylo jen pro napájení dosvětlovetu vhodné. Ostatní elektrické komponenty neexistovaly, to ano. V moderních vozidel, existuje mnoho elektrické spotřebiče. Proto setrvačnick časem také stala silnější.

Generátor vyrobeny v podstatě stejně jako v **motoru** . Tato operace se mírně liší. Rotor alternátoru prostřednictvím řemenového pohonu od klikového hřídele řidiče. Vzhledem k tomu, že se otáčí v magnetickém poli vytváří napětí. Toto je pak umístěn na kolektoru uhlíkových kartáčů. Proud je dodáván prostřednictvím regulátoru do určitého napětí, která je obvykle 12 V, regulované. Bez této kontroly by bylo napětí v různých rychlostech otáčení motoru se velmi liší. Elektrický proud **zalternátoru** a pak přechází do elektrického systému vozidla. Pokud se produkuje více proudu, jak je spotřebováno, alternátor dobíjí akumulátor vozidla. Je-li méně energie se vyrábí, který může baterie , aby se rozdíl.

Existují různé druhy **dynam** . Až do sedmdesátých let minulého století, tam byl téměř výhradně dynamo. Měla velkou výhodu, že mohou produkovat stejnosměrný proud, bez dalších elektronických součástí. Nevýhodou však bylo, že oni mohli produkovat dostatek energie při vyšších otáčkách motoru. Tam byl také některé vozidla s alternátorů. Ale to opravdu nemohli přesvědčit. Poté, co pak to bylo technicky možné vyrobit výkonný usměrňovač, průlom přišel **alternátor** . Alternátor je schopen i při nízkých otáčkách motoru produkovat dostatek energie. Pokud se zjistí, tedy ve všech novějších vozidel. Moderní alternátory může poskytnout až 3 kW.

Vzduchový filtr

Každý motor vyžaduje paliva a vzduchu, je tento systém přijímá odměřená, který spalovací komora v motoru opatřen směsí palivo / vzduch. Toto je obvykle injekce nebo karburátoru . Zatímco palivo je dopravováno z nádrže do motoru vozidla tím, že palivové čerpadlo na karburátoru čerpá **circulaci vzduchu** kolem motoru **avzduchový filtr** na. To se obvykle nachází na horní nebo boční straně karburátoru. Pro vstřikování modely vzduchové komory filtru lze nalézt také jinde, ale každý potřebuje vzduchového filtru motoru.

Vzduchový filtr má za úkol uvolňovat vzduch nasávaný z nerozpuštěných látek a prachu a je umístěn v sání vzduchu pro tento účel. Skutečný filtru je obvykle opatřena plastovým nebo kovovým pláštěm, takže bod není poškozen během instalace a lze snadno změnit. **Filtrační vložka** se skládá z materiálu, prodyšný a má většinu nečistot zpět. Tyto nečistoty by mohlo poškodit motor, když se dostanete do spalovací komory, nebo vnitřního motoru. Nahromaděné usazeniny by neměly být předmětem doby a abrazivní charakter mnoha prachů by ekvivalent k nadměrnému opotřebení motoru.

V provozu, tento filtr je pomalu a měl by být nahrazen čerstvým. Změny jsou závislé na provozních podmínkách. Kdo je často na prašných cestách jdou, **vzduchový filtr** také vyžaduje krátké intervaly. S trochu technické znalosti a praxe vzduchového filtru lze kontrolovat a měnit také majitele vozidla. Příliš zanesený vzduchový filtr již není dostatek vzduchu pro spalovací proces, "tlustší", pak spalování je často výsledkem.

Multivan

Multivan je populární vysokokapacitní nástrojem pro jednotlivce a rodiny. Vozidlo je velmi robustní a velmi variabilní. Přední sedadla lze otočit dozadu. Zadní sedadlo lze posunout na kolejkách daleko vozidlo vpřed nebo vzad. Naopak, zatahovací zadní sedadla je také postel. A tam je tabulka pouze tehdy, pokud je to potřeba, jinak zmizí do dveří.

Velká rodina ráda prostorný šesti-sedačková neobejde bez, protože i se zavazadly a pes. Na dlouhých úsecích prostoru zvýšeného cestovního komfortu a tabulka je dobrá jako hrací plochy nebo pro malé piknik pro celou rodinu. Pár běží na víkend s surf na pláži a zůstal pohodlně v **Multivan**. Vhodné pro každodenní použití, Multivan je také v profesionální použití, a to buď s hodně nákladového prostoru nebo pohodlí pro až sedm lidí, kteří cestují.

Multivan je produktem VW 's **divize užítkových vozidel**. Stabilita, hmotnost a užitečné zatížení jsou podstatně vyšší než u běžné osobního automobilu. Koncepce vozidla, která se dotýká Multivan, sahá k počátkům VW po válce. Světově proslulý VW "brouk" byl první civilní vozy z koncernu Volkswagen, známý interně jako typ první Dědeček Multivan byl typ 2, užítková vozidla pro přepravu níže uvedeného nákladu lidí a brzy. Příběh začal s prototypem již v roce 1948. Vnitřně, protože jeho kulatý, silný, podobě jako "Bulli" určeného auta spatřil světlo světa.

Dnes, přesně 60 let poté, co současná sériová výroba má **T5** přes vodou chlazeným motorem vpředu a pohonem předních kol. Stal se z něj delší, silnější, krásnější a pohodlnější, a nemá moc podobnost s původním T1 autobus. Moderní vyspělé koncepce vozidla technicky aktuálnost nabízí možnosti, jako je pohon na čtyři kola, sedmistupňovou Direct Shift Gearbox nebo kamera pro couvání. Z velké 6-válcové motory VW má **Multivan** ale přijala znovu. Vzhledem k vysoké hmotnosti je ekonomický dvě ldiieselový motor již, emise CO₂ 200 - 245 mg dosaženo. To je hodnota z třídy těžkých SUV.

Multivan není dostupné rodinné auto, ale jedinečný proměna pro jednotlivce.

Metalíza

Od 60. let, ví, že automobilový průmysl jako **metalických povrchů** nebo **kovové barvy**, pro volitelné použití ve výrobních vozidlech přišel o něco později, když průmysl uklonil se zákazníkem **akovových končí** nabízí významný příslib jako náklady navíc.

Stavební **Metalíza** je mnohovrstevná, protože vrstva barvy s kovovými pigmenty mají zranitelnou a matně vypadající povrch, bez ochranného bezbarvý lak nad ním. Kovové částice v inkoustové vrstvě nátěru dal jeho jméno. Tyto se skládají převážně z malých vloček hliníku, mosazi vzácné a lakovanými stříkáním v bezprašných spalovacích komor. Malíř se musí dávat pozor na rovnoměrné rozložení částic v barvě laku, protože přirozeným těžištěm zajišťuje sedimentaci metalické barvě v nádobách. Těžší částice umyvadlo v tekutém kovu barvy k zemi. V barvě, a proto, také známý jako Fließbechersprüngeräte použití, která mají zásobník inkoustu nainstalován nad Tryska. Konvenční Saugbechersprüngeräte jeví jako nevhodné. V aerosolové míchací kuličky jsou nepostradatelné, "cloud-free" vzhled laku je velmi obtížné realizovat pro fandy.

V 70. letech přišel **metalickým efektem končí** na trhu, co je to skvělý a jasně viditelné pouhým okem kovových desek zahrnutý, světlo odráží velmi působivé. Speciální trysky montáž Zařízení pro povrchovou úpravu bylo nutné pro zpracování. Tyto "tvrdé" kovové povlaky byly také volal Kristalllackierungen. Mnohem silnější nátěr omezené použití, ale většinou na výstavě vozidel amotocyklů.

Zvláštní forma kovových povrchů, na perleťovým efektem povrchové úpravy, odráží světlo, v závislosti na úhlu pohledu, v dalších barvách. Přišli v 80. letech na trhu, a především pro dražší vozy a Exotics.

Všechny **kovové barvy** mají vrchní vrstvu bezbarvý lak, který zvyšuje odolnost proti UV záření z barevných pigmentů a barev přináší lesk. Transparentní nátěr působí jako ochrana proti oděru a je kovový povlak se snadno čistí. Vozidla je přední plocha bude krycí rád přidal do továrny elastifýing přísady, které snižuje relativní křehkost vrchního nátěru a snížit poškození laku kameny během provozu.

Vačkový hřídel

Mechanické funkce se spalovacím motorem kontrolovat a koordinovat možné, budete potřebovat zařízení, které jako spojovací článek mezi ventilů a klikové hřídele akty. Jedním z těchto částí je vačkový hřídel.

Vačkový hřídel je umístěn v motorových vozidlech s konvenčnímhlavy válců. Tato pozice je technicky vykonáno, i když existují i jiné systémy. Předmětem vačkového hřídele, je řídit příjem a výfukové ventily, tak otevřít. Za tímto účelem, vačkový hřídel v závislosti na počtu vaček ventilů excentrických, které se vzájemně vylučují pod určitým úhlem. Tím je zajištěno, definované posunutí vačky časování ventilů.

Je řízen **vačkovým hřídelem** buď prostřednictvím rozvodový řetěz nebo rozvodový řemen, prostřednictvím systému méně ozubených kol. Je instalován paralelně k hlavě válců a kluzných ložisek několikrát. Aby bylo zajištěno mazání, klikový hřídel běží buď maziva vaně nebo krmiva probíhá přes potrubní systém. Mazání je prostřednictvím motorového oleje realizován. Pro ovládání ventilu, je excentr pohyboval třením na dřívku ventilu a ventil je stlačená dolů tímto způsobem, je otevřen. Ventilové pružiny pohybuje Cam, tak, aby se ventil vrátil zpět do své původní polohy, se zavře. Vzhledem k tepelné roztažnosti všech složek v průběhu provozu, mezi palcem a vůle ventilů musí být buď, tzv. vůle ventilů, nebo se jedná o vyrovnávací element mezi. Vynucená mají hydraulické zdvihátka, což je hra přes olejových komory běh motoru rovnováhu nepřetržitě.

K dispozici jsou motory s **jednoduchou** nebo **dvojitý vačkový hřídel**. Funkcionell všichni pracují na stejném principu, ale liší se v počtu a tvaru excentrem. U vznětových motorů na pump-konstrukce trysek, vačkový hřídel není současně za úkol poskytovat tlak pro vstříkávání nafty do spalovací komory. Pro tento účel, je na válec, další vačkou na vačkovém hřídeli. Vstříkovacího čerpadla již není nutné se tímto konstrukce motoru.

Zranitelná je **vačkový hřídel** především nedostatečné mazání v důsledku nízké hladiny oleje. Z tohoto důvodu zde byly pokusy nahradit vačkový hřídel v elektro-hydraulické pohony, které však představuje významné dodatečné náklady. Řešením může být realizován prostřednictvím vačkového hřídele robustní a nákladově efektivní.

Pylový filtr

Nejen prostředkem pro alergické **filtru pylového v autě** reliéf, ale existence takového filtru také významně přispívá k čistotě celého interiéru - především na světlých interiérech je tento účinek je patrný.

Pro dobrou vzduchu v autě - pylový filtr

Hovorově jako **pylový filtr** prostředek je jeho správný název vlastně **Kabinové filtry** . Ten je nyní k dispozici jako standardní vybavení ve většině vozidel, a to pouze v několika málo případech, musí být takový filtr dovybavit. Většina se vztahují k těmto vybavit vozidla z tzv. zpětný dovoz , které byly vyrobeny za jiným účelem než na německém trhu V závislosti na hlavním účelem, má dva **základní typy filtrů vzduchu v kabině** se vyznačují. Za prvé, je obvyklé pylový filtr, který v podstatě jako běžný vzduchový filtr je navržen a funguje podobně. Jeho úkolem je jemné poletující částice (prach, **pyl** zadržet) ve filtrační tkanině. Na druhou stranu, jsou k dispozici speciální filtry s další chemicky aktivní povrchové plochy filtry s aktivním uhlím, které se zhoršily Feinstfilterwirkung a vydává téměř čistý vzduch do interiéru. Předpokladem pro efektivní práci s **filtrem vzduchu v kabině** v každém případě správné fit ve filtru. Zejména v nezávislém trhu nepřesností Filternachteilen propustí se vyskytují velmi často, a tak, že za určitých okolností použit filtrační element je neefektivní.

V pravidelných intervalech, například filtr je třeba vyměnit, a to zejména v případě, že klimatizace je často používán. Změnou, sama o sobě dosti problematické několik typů vozidel. Obvykle je filtr ve vzduchovém kanálu na motorové přepážce nebo v klimatronic, kde změna je obtížnější a nákladnější. U vozidel vybavených klimatizací je také prokázáno, že předčištění konvekce v pravidelných intervalech s dezinfekčním sprejem rozprašováno v interiéru, které jsou větrací kanály, včetně palubních bez filtru bakterií a snížení klimatizací.

Quattro

Údajný vynálezce náhonem na čtyři kola jsou vyrobeny **Audi** . Interní název, který se stal charakteristickým znakem je tzv. **Quattro** . Na sportovní a exkluzivní příslušenství vozidla na **Audi** může být také namontován na vyráběná vozidla pocházející z Quattro GmbH

Quattro Pohon je tradiční čtyři-pohon kola . V závislosti na typu vozidla třídy Quattro pohonu je distribuován staticky nebo dynamicky. Quattro stálý pohon všech kol není disk. To znamená, že třecí odpor může být zvýšena pouze v případě potřeby. V přímce konstantní rychlosti, takže je úspora paliva dosáhnout. Připojení a odpojení hnacích kol je, aniž by bylo patrné, v žádném případě.

Quattro Pohon se vyznačuje vysokým podílem trakce při zrychlování a stanovit velmi rychlost v zatáčkách. Zejména na mokru a sněhu mají vozidla s pohonem quattro obrovských dávek. Audi vozidla jsou obvykle vybaveny z asi 200 koní s pohonem quattro, tak, aby výkon na silnici. Přední kola disky jsou jinak ohromen v této třídě s hybných sil. Zadní kola vozidla může kompenzovat nedostatek trakce díky hmotnosti převod během zrychlení.

V závislosti na typu vozidla je **Quattro** disk vykládán různě. sportovní auto, jako TT nebo výkonných sedanů, jako je S4 nebo S6 obdržíte disk, který můžete řídit sílu až do jednoho sta procent na zadní nápravu. To umožňuje dynamickou jízdu hodnoty, které můžete očekávat od čisté s pohonem zadních kol automobilů. Nicméně, s výhodami pravého pohonu všech čtyř kol v případě potřeby. Civilizovaný vozidla mají vyvážené rozložení sil, aby se zajistilo, neutrální chování řidiče. Mnoho výhod pohonu quattro oceňují nejvíce zákazníků, protože mají pocit, pohon i za zhoršených jízdních podmínek velmi bezpečně. Ale jsou tu i nevýhody. Quattro disk je dodáván s asi 100 kg větší váhu. V kombinaci s dalšími třecích sil zajišťují to zvýšenou spotřebu paliva . Kromě toho, aby se vysoký pocit bezpečí pro bezvědomí zkoumání hranice, která může nakonec skončí v odporným situacích s vysokými rychlostmi.

RDS

V autorádiu, jednotlivé funkce hrají důležitou roli. To je důležité zejména pro moderní a novější autorádií v každém případě, že **RDS** funkce je k dispozici. Funkce Radio Data System zajišťuje, že cenné informace lze přijímat a zobrazovat při jízdě. **Rádio RDS** , například, být schopen zobrazit název aktuálního digitální rozhlasové stanice. To znamená, že řidič má nejen frekvenci na displeji stojí sám, ale přímo název stanice, což je mnohem praktičtější.

Zatímco moderní stereofonní musejí být v každém případě je funkce RDS, to nemusí být nutně jen pro starší modely dne, že stejné funkce jako v rádiu RDS. Je proto třeba přijmout při nákupu rádio v každém případě, že je **služba RDS** je podporován, a proto v každém případě může být cenná informace přijímat. Také pokud jde o příjem informací přetížení, je třeba se ujistit, že rádio je schopen zobrazit. Některé rozhlasové stanice, je dokonce možné, že rádio RDS nejen odesílatele může být zobrazen, ale také například aktuální stopy a aktuální interpret. Takže když se hraje zajímavý song, může uživatel na **RDS rádia** vždy přečtete umělce na displeji a také samotný název To usnadňuje poté na Přesný výraz Hledat písně, například v případě, že jedno bude možné zakoupit, nebo dokonce Píseň je třeba hledat jinde. Kdo chce říci přátelům a známým o skladbě, která je rovněž potěšen, když se používá znát titul díky RDS rádio. Ceny na RDS rádiem nejsou tak vysoké, takže to může také zaplatit nahradit starší rádio s RDS rádiem.

Filtry částic

Filtry částic se používají při spalování nafty na snížení sazí produkova. Částice jsou nejen škodlivé pro životní prostředí, ale velmi škodlivé pro člověka. První snahy o odstranění sazí z výfukových plynů vznětového motoru, došlo již v průběhu první světové války. Obrovské mraky výfukových válečných lodí prozradil nepřátelské pozice. Ale první pokusy nepřinesl úspěch. Z poloviny 80. let minulého století, některá vozidla byla Mercedes **sfiltry pevných částic** vybaven. Ale životnost filtru byla velmi nízká, takže se nechal použití filtru opět po krátké době. Skutečný průlom přišel filtru pevných částic v roce 2000. V tomto roce francouzská automobilka modernizované **Peugeot** 607 modelovou řadu z filtru funkčního částic.

Existují dva různé **typy filtrů pevných částic** . Jedním z nich je tzv. **wall-flow filtru** . Tento filtr se skládá z porézního materiálu. Tyto materiály mohou být keramické a jak kovových, tak. Výfukové plyny musí procházet porézními stěnami. Tato záloha na povrchu stěny od sazí. Výsledkem je, že v průběhu doby, vzniká silný protitlak. Poté, regenerace filtru je třeba. K tomu dochází v důsledku zánětu částic. Vyznačující se částice jsou zcela převedeny na oxid uhličitý. Regenerace filtru, řidič všimne nic. To vše je řízen řídicí jednotkou motoru. Zed-flow filtrů může snížit částic o 90%.

Další varianta je tzv. **částice katalyzátoru** . Tento systém se skládá z tenkých trapézových plechů, které přilnou k sazí. Když částice katalyzátoru dynamický tlak nezvýší, neboť stále sebeobnovující. Tento typ filtru je vhodný především pro dodatečnou montáž do vozů vhodných. K dispozici jsou ve skutečnosti žádný zásah do elektroniky vozidla nezbytné a celého systému je velmi kompaktní.

Dešťový senzor

S **dešťový senzor** může určit, zda a jak moc prší. Dešťový senzor detekuje stav jeho bezprostředním okolí a zavedla zvláštní opatření. Nejznámější použití **dešťové senzory** , ovládání oknem auta .

Snímač je obvykle namontován na vnitřní straně panelu, například zpětné zrcátko v podstavci. Dešťový senzor je vybaven množstvím infračervených světelných diod a centrální fotodiody. Záření emitovaného LED odrážejícími čelní sklo na fotosenzor. Čím více se kapičky vody kapání na čelní sklo, tím méně světla senzor přijímat. Tyto hodnoty jsou předávány do elektronické řídicí jednotky, která vyhodnocuje a stěrač frekvence stěračů upraví odpovídajícím způsobem.

Citlivost **dešťového senzoru** lze nastavit dle potřeby pomocí přepínače. V silném dešti, dešťový senzor přepne z nepřerušované přerušované stírání. V průtrž mračen dešť dešťový senzor přímo do maximální rychlosti úrovní. Blednutí dešť se reguluje rychlost dolů odpovídajícím způsobem.

Dešťový senzor je navržena tak, aby se více či méně ignorovány a není poškození funkce menší poškození nebo znečištění čelního skla. Dešťový senzor se používá jako pohodlí a bezpečnost řidiče. Nemusí se obávat náhlého nástupu deště a může plně spolehnout na spolehlivost jeho dešťového senzoru.

Dešťové senzory na novější generace, v kombinaci s dalšími přídatnými funkcemi. S přídatným senzorem okolního světla, to může dokonce převzít kontrolu vozidla světla. Na svícení se zapnou ve tmě, nebo při vjezdu do tunelu, bez akce řidiče a vystoupit na výjezdu z tunelu znovu.

Posilovač řízení

Vynález **posilovače řízení** a jejich šíření v oblasti vozidel, představuje velmi důležitý milník, pokud jde o pohodlí a manipulace s vozu , i když vynález jako takový poměrně dlouhý čas.

Důležitým pomocníci - posilovač řízení

Úkolem posilovače řízení je zvýšení hydraulické pohyby volantem a předávají se spojovacími tyčemi. Přestože provoz hydraulického řízení a pro každé vozidlo je stejný, ale existují dva základní typy **posilovače řízení** : mechanicky a elektricky řízený.

Když **mechanicky poháněné posilovače řízení** jednotky je čerpadlo uvést do provozu je nutné pomocí plochého klínového řemene. Takže to funguje pouze s motorem v chodu. Zlepšení poskytnout **elektricky poháněné systémy servořízení** , kde představují elektrické čerpadlo samo o sobě vytváří tlak. Výhodou je, že v této variantě také řídicí pohyby jsou možné, pokud motor není v chodu, pouze zapalování musí být zapnuté.

Kormidelní zařízení se skládá z čerpadla, příslušných hydraulických vedení a hydraulických hadic a ventilu tělo, tzv. kormidelního zařízení již bylo popsáno. Převod řízení je mechanicky spojen s smyslovými nebo hřídele volantu. Mezi pohyby řízení příchozích impulsů, nebo větší či menší míře přesměrován z hlavního ovládacího ventilu kormidelního zařízení na pravé nebo levé straně a je stisknuto ve dvou hydraulických válců, které provádějí skutečné řízení pohybu. Tyto hydraulické válce fungují jako přímo spojovací tyčemi. Jako přenos síly znamená speciální hydraulická kapalina, obvykle se jedná asi DEXRON I nebo II

Ačkoli **posilovač řízení** je v podstatě postaven velmi složitě, poruchy jsou tak dobré, jako nikdy předtím. Problémem však mohou být netěsnosti v hydraulických válcích být při překročení určité úrovně. Pravidelné sledování úrovně řízení kapaliny v nádobě pomůže odhalit případné problémy včas. Práce na řízení by mělo být prováděno pouze technicky zdatné lidi, jako úprava spojovacími tyčemi bude mít špatný vliv na jízdní vlastnosti.

Hatchback

Hatchback je nadčasový, klasický design pro kombi. Je-li ve vozidle, střecha vedlo k zádi, aniž by byla snížena, se mluví o hatchback. Nabízí nejlepší využití prostoru a umožňuje nízkou nakládací hrany pro snadné nakládání, a to i objemné předměty. Tyto výhody jsou pro dodávkových automobilů a SUV stejně důležité jako pro kompaktní malý vůz, například inteligentní a Toyota Aygo.

Výhodou dobré využití prostoru, ale je také koupil nevýhodě. I přes běžně založený zadní spoiler na zadní hraně střechy, vzduch se silně krouží přímo za vozidlem. To vede, zejména v dešti a špinavé cestě k rychlé a extrémně silné znečištění zavazadlového prostoru a zadní okno. Proto budou všechna vozidla **hatchback** standardně vybaven stěračem čelního skla a systémem ostříkování zadního skla.

Existují různá řešení na zadní výklopné dveře. Nejčastěji naleznete v horní části zavazadlového prostoru okraje střechy otočné. To není v rozporu s zatížení velmi široké zatížení. Když BMW vůz a VW Touareg můžete také otevřít zadní okno zvlášť. Pokud je zavazadlový prostor je nabitý, můžete velmi snadno přijít oknem kabátů a bund bez ostatních zavazadel vypadnutí. Zavazadlového prostoru je poměrně stabilní řešení. Ale musí to být s pomocí plynových vzpěr otevřít svou vlastní

váhu a zůstat otevřené. To vyžaduje hodně energie a je vysoce vozidla (Volkswagen Touareg) pro malé lidi obtížné zvládnout.

Další design zadních dveří najdete velmi dlouhou dobu. Jedná se o dvojitě dveře, které jsou zavěšené na každé straně vozidla a je otevřena ve středu. Tato stavba se nachází ve staré angličtině Mini Cooper, stejně jako v současném SUV Toyota Land Cruiser a Dacia Logan MCV. Logan je praktická funkce: Zastávky na dveře lze oddělit s rukojetí. Tak, že mohou být dveře otevřeny natolik, aby nebránily nakládání objemných nákladů. Několik vozidel, jako je Toyota RAV4 je vybaven integrovaným dveří zavazadlového prostoru.

Hatchback nabízí také největší prostor a mohou být načteny velmi dobře.

Tempomat

Tempomat ve vozidle představuje pohodlnou funkci, která platí zejména na dlouhých cestách. Navíc s **tempomatu** schopnosti tím, že drží konstantní otáčky paliva úspory.

Ve většině vozidel je provozována tempomat přes malou páčkou na sloupku řízení. Tato páka je umístěna v obvykle na levé straně pod nebo za páčce ukazatele směru. Některá vozidla začlenit **tempomat** na multifunkčním volantu nebo páčky směrových světel sám, konvenční tempomat udržuje požadovanou rychlost po aktivaci. Když je tempomat zapnutý, může být rychlost zvýšena nebo snížena prostřednictvím páky. Většina zařízení je možné aktivovat při rychlosti 30 km za hodinu. V 250, vytvoří-li se vozidlo zavírání. Zrychlení na tempomatu je vnímána jako velmi silný, když vozidlo zrychluje prakticky na plný plyn. Zvýšení tempa může být provedeno za deset km / h nebo kroky do km / h kroků.

Na dlouhých cestách tempomat udržuje konstantní rychlost pojezdu. Nezáleží na tom, zda je linka stoupá nebo klesá.

Tempomat automaticky zvyšuje, když vozidlo zpomalí auto. V opačném případě, tempomat brzdí tím, že zpět sílu, takže mluvit **omotoru** tohoto vozidla. Dosazením tempomatu, takže je doporučená rychlost nebo rychlostní limit nebyl překročen, můžete se spolehnout na spolehlivost i do kopce a z kopce.

Kvalitní vozidla mají příplatek také možnost, že se vzdálenost od vpředu jedoucího vozidla je automaticky udržována. Pokud je **tempomat** aktivován, takže se vozidlo zpomalí vypne zachovat odstup. To funguje s vestavěným před kamerou nebo radarovým systémem. Směřuje předchozí nouzové brzdění vozidla, může se vozidlo s aktivním systémem také připravit tečku.

Tempomat je řízení auta. Nicméně, je riziko rozptýlení zvýšil z provozu na pozemních komunikacích. Jako řidič, který používá tempomat pravidelně, musíte být pozorná, bez tempomatu. I při nejnižším tlaku na pedál brzdy, tempomat se vypne a vozidlo může být brzděno obvykle. Je však možné ručně a bez zásahu brzdy tempomatu i vypnout.

Tiptronic

Jak **Tiptronic** odkazuje na kombinaci automatické a manuální převodovkou přístupy. Má svůj původ v roce 1989 využily tuto možnost přepínání v motoristickém sportu a byl první. Porsche 964 byl prvním vozem, který byl vybaven Tiptronic. Dnes je vlastníkem, a to i při normálním provozu vysokou popularitu. Řidič se odejít, pokud opustí automatické přepínání či spíše svobodně rozhodovat průběh volby. Ruční spínání je obvykle o přesunu řadicí páky do pravého pruhu do **programu Tiptronic**. Řadicí páka, psaní pouze. Tento signál je nižší než **přenosová** příkaz pro přepínání. Změna polohy posunu směrem nahoru v kladné oblasti, přenos změni na vyšší rychlost. Proto, převodovka přeřadí na nižší rychlostní stupeň při přesunutí páky voliče do minus rozsahu. Další vysoce sportovní varianta pro přepínání nabídku **tvory pádlo**. Ty jsou umístěny nebo za volantem, jak je to možné, aby zajistily rychlé a snadné přepínání. Prostřednictvím tohoto systému, posun automatickou převodovkou a sportovní pohodlné manuální řazení jsou kombinovány.

Nicméně, manuální posun režimu přenosu reaguje samostatně. Se automaticky přepne na nejbližší vyšší rychlostní stupeň při určité rychlosti. Pokud je kick-down také přepne automaticky zpět. Nejvyšší povolená rychlost v každém kurzu se liší od výrobce k výrobci. Ve sportovních autech, je signál pro spínání typicky posílání pouze při vyšší rychlosti. Malé a spotřebu paliva vozidla, off ekonomicky.

Slovo **Tiptronic** se skládá z "**špičky**" ve vztahu ke kohoutku a "**Tronic**", elektrický přenos signálu spolu. Dále, termín "Tiptronic" od Porsche AG chráněna. Ostatní značky jako **VW**, ale také přijaly tento termín.

TFSI

V technologii motoru se nazývá Volkswagen Group s TSI nebo **TFSI**, jazyk z přímého vstřikování turbo motory. Zkratka TDI je zkratka pro **přepřlovaný směsi paliva se vzduchem**.

TDI motory se vyznačují vysokou krouticí moment v širokém rozsahu otáček. Zatímco předchozí generace přepřlovaných motorů musel vypořádat s typickou Turbocharakterisitk, rychlost **TFSI motory** prakticky bez turbo rovnoměrně. Točivý moment je typický diesel ve velmi rané fázi a je obvykle určené k benzínovým motorem do nejvyšší rychlost regionech. Proto je možné, že s relativně malým výtlakem jsou vysoký točivý moment a vysoký výkon přinesl. Konkrétní výkon je TFSI motory s až 136 koní na litr. Některé speciální provedení vytvoření rovných 150 koní na litr.

V **TFSI** motory jsou velmi podobné diesellovým motorem. Vstřikovací proces je třeba nastavit stejná jako u diesellového vozidla. Oba motory aplikovat pod velmi vysokým tlakem do spalovací komory. Podobnost člověk vidí a slyší. Ve stavu motorů TFSI spadnout na typické nafty hřebem. To je mnohem méně výrazné, ale stále slyšitelný. Kromě toho vrazil TFSI motory malých mraky černého sazí při akceleraci a změny zatížení. I když to může být minimální, ale přesto patrný.

TFSI motory mají od svého zavedení v roce 2004, získal řadu ocenění, stejně jako několikrát použitelné Award "Engine of the Year". V každé třídě, není tam žádný objemová motory, které mohou předvést se stejným výkonem potenciálu. Kromě toho poskytují malé posuny a vysoký točivý moment pro výrazné snížení spotřeby paliva ve střednědobém rozsahu otáček. Se příslušné převodové poměry mohou být použity v kombinaci s motory velmi silný sprint, stejně jako velmi spotřebu paliva vozidla, aby. V TFSI motory jsou velmi závislé na rychlosti z hlediska spotřeby. Tak nízké otáčky motoru zajišťuje maximální úspory.

TSI

Výkonné motory s turbodmychadlem v **koncernu Volkswagen** od roku 2006 s **TSI** volal. Překlad skrývá za symbolem slova **turbodmychadlem rozvrstvených Injection** .

Do odlišují především svým motorem se vstřikováním paliva. Toto není umístěn uprostřed, ale přímo do spalovacích prostorů. Technologie TSI není dosud k dispozici v tříválce a čtyřválce mnoho. Kromě toho, kresba **TSI motory** o jejich časné tlakem dispozici za poplatek. To přispívá k silný start a dlouhotrvající maximální točivý moment .

Než u starších přeplňovaných motorů výkon je jednotná a jasně pod kontrolou. Základem motoru je postaven na vznětové motory skupiny. Za účelem vytvoření common-rail vysokotlaké čerpadlo se používá jemně rozprašit palivové směsi a vstříkuje pod velmi vysokým tlakem. Mírné klepání je slyšet podobné diesellových modelů na volnoběh s těmito motory. Vysoký točivý moment, který je k dispozici po dlouhou dobu, jemně rozprašování s přímým vstřikováním paliva a moderní materiály s nízkým třením ke snížení spotřeby paliva v rámci částečného zatížení. Oproti srovnatelným modelů, které jsou technicky efektivní **TSI** vozidel kolem litru na sto kilometrů úspornější.

Výkonový rozsah sahá od Volkswagenu na 105 koní v tříválce 1,2 l TSI s až 270 hp se čtyřmi válci a dvěma litry vysídlení. Golf R trumfy, které jeho předchůdce s šestiválcového motoru o 20 koní a spotřebované asi tři litry méně na sto kilometrů. V budoucnu, po asi s 80 hp, a posílit tak malý vůz skupiny také modely. Značky Seat a Škoda také spoléhají na stejných motorů TSI. Pouze prémiová značka Audi zavolat TFSI motory s stejnou technikou. V podstatě stejnou strukturu, ale některé modely naučit design sportovnější.

TDI

Na mnoha vozů z domu **Volkswagen** napsím na zadní straně vedle motoru posunutí velikosti a zkratkou "**TDI**". Zkratka znamená "**přeplňovaný s přímým vstřikováním**", a popisuje základní funkce každého vozu postavena v technologii motoru. Vzhledem k tomu, motory TDI jsou v podstatě dieselaagregáty, je často mylně myslel, že písmeno "D" pro TDI nazývá je. TDI diesellové motory jsou vždy pracuje s přeplňováním turbodmychadlem formu zvýšení výkonu ve spojení s moderní technologií přímého vstřikování. Koncern Volkswagen je patrná označení **TDI** je nyní chránit ochrannou známku a instalované motory TDI s dobrým úspěchem ve všech dceřiných společnostech Skupiny, jako jsou vozidla s naftovým motorem Seat, Škoda a samozřejmě Audi vybaven pravidelně s motory TDI z produkce VW motor.

Motory TDI jsou ve skutečnosti nejsou nové

, dojem, že **TDI** ve vznětových motorů je moderní vynález, je jen částečně pravda, protože počátky vstřikování skutečnosti sahají až do první poloviny minulého století. V mnoha vznětových motorů této éry, zejména v velkoobjemové nákladní a lodních motorů, byla a je s přímým vstřikem nafty vynikající technická řešení. Pouze pro vznětové motory s menšími vysídlení velikostech, například v autech jsou postaveny, předložili přesvědčivé ovládnání motoru po dlouhou dobu technickou překážku pouze moderní, plně elektronické řízení motoru sem dělal cestu pro diesellové motory s přímým vstřikováním technologií. Volkswagen byl v oblasti moderních naftových motorů vždy jedna z prvních společností a udržuje tuto pozici na trhu dnes.

Technologie motorů TDI

Zvláštností **motorů TDI** je kompletní absence součástí motoru a pre-komory vířivé komory. V konvenčních vznětových motorů byl v těchto komor palivo stlačený a pak vyprskl na optimální spalování v pozdějších fázích s cílem zajistit. Přímým vstřikováním paliva do spalovací komory a snížení povrch spalovací komory se účinnost motorů TDI výrazně zvýšil a činí TDI vozidla na velmi ekonomické pracovních automobilech s trvale nízkou spotřebou paliva, a to navzdory mocnosti hladové přeplňování. Bohužel, je také nevýhoda, protože průměrná hladina hluku TDI je podstatně vyšší než u srovnatelných konvenčních vznětových silných motorů obvykle.

Turbodmychadlo

Turbodmychadlo byl vynalezen v roce 1905 švýcarským inženýrem Alfred Buchi. Od té doby je neustále rozvíjí a je v moderním automobilovém průmyslu často nemyslitelný pryč. Princip provozu **turbodmychadla** je tak jednoduché, jak je to geniální. Že má sílu, která se vyvine tlak nebo pohybu výfukových plynů pomocí turbíny, pro přívod vzduchu k motoru a kompresoru, a tím zajistit efektivnější spalování paliva.

V podstatě je **turbodmychadlo** jen dvě křídla spojené hřídele nebo turbínové lopatky, z nichž jeden slouží jako kompresor. Proudů výfukových plynů vznikající při spalování paliva, které mají vysoký tlak, a tím způsobuje otáčení turbíny. Otáčení se přenáší přes hřídel do kompresoru, jako výsledek, vzduch nasáván z venku a zatlačí do válce.

Tento dodatečný poplatek podtlak v sání, která je obvykle při vysokých rychlostech a společně okrádá výkon motoru.

Existují dva typy turbodmychadel. Na jedné straně jsou tzv. turbo s **indukcí RAM**. Turbíny těchto nakladače jsou poháněny pouze tlakem v proudě výfukových plynů, který se jako první akumulované v nádobě, dokud dostatečně vysoký tlak, je k dispozici. Při **přepětí nabíjení** se používá pulzní pohyb výfukových plynů. Proudů výfukových plynů přes malou výfukového potrubí, jak je to možné přímo do turbíny, a uvádí je do pohybu.

Moderní **turbodmychadla** dosáhnout rychlosti až 300 tisíc otáček za minutu, což je extrémní technické požadavky na komponenty a chlazení. Hydrodynamickým kluzná ložiska, ve kterých souvislý film oleje do turbodmychadla hřídele umožňuje minimální tření, je předpokladem pro takové vysokých rychlostech. Kromě toho, jsou keramické komponenty používají v dnešním turbodmychadla, že, aby se turbodmychadlo robustní.

Hlavní výhodou turbodmychadel je mechanická energie a zvýšení točivého momentu o stejné velikosti motoru. V důsledku toho je spotřeba paliva významně snížena.

nevýhody jsou způsobeny hlavně zvýšení teploty na napětí dílů motoru, takže složitější chlazení je požadováno. Ve starších turbo motorů, tam je také problém tzv. "turbo díry", protože při nízkých otáčkách není dostatečně vysoký plnicí tlak být generovány, a proto je třeba očekávat výkon.

Karburátor

Karburátor by měl být vlastně volal mixér. Je zplyňování v něm není nic, ale je to vzduch palivo mix. Tento proces je určen pro provoz benzínového motoru za nanejvýš důležitých. Kvalita směsi systému je rozhodující pro účinnost motoru.

Existují různé typy karburátorů, ale komponenty a operace je téměř vždy stejná. Existuje **downdraft - Úhlová výkon - ploché výkon** - a **updraft karburátor**. Podmínky založené na směru proudění nasávaného vzduchu. Navíc, tam jsou **sacharidy**, **třílůžkové** - a **čtyři-karburátor barelu**.

Každý karburátor má plovákové komory, v níž je palivo. Podtlak, že písty ve válcích vytvářet při pohybu dolů, nasávaný vzduch prochází do **karburátoru**. V tomto případě, je palivo nasává z plovákové komory přes nastavitelnou tryskou a ve směsi se vzduchem. Množství nasávaného vzduchu lze regulovat pomocí škrticího ventilu. Škrticí ventil je ovládán pomocí bowdenu nebo vazby na pedálu akcelerace. Množství paliva je řízen přímo do hlavní trysky. Hlavní tryska má kónický průřez. V něm je jehla v průběhu velmi jemným závitem, nebo lze odšroubovat. Tedy bez otevření trysek zvyšuje. Další komponenty na **karburátoru** jsou tampon a tlumivka. Pomocí tamponu, jsou vyráběny především bohatá směs. To usnadňuje studené starty motoru. Kromě toho, je škrticí ventil je uzavřen, když sytič. Existuje jen velmi malý otvor pro proudění vzduchu. Systém pro studený start s tampónem a tlumivka, ale nachází pouze ve velmi starých karburátorů nebo pro malé motory zahradní techniky. Novější modely mají automatický sytič.

Imobilizér

Imobilizér jedno vozidlo, aby se zabránilo neoprávněnému provozu vozidla. Jedna ruka **mechanicky** udělat, ale obvykle jsou v současné době **elektronické imobilizéry** přednost.

Nicméně, není jen chtěl imobilizéry, ale i nežádoucí. Nežádoucí imobilizér je poněkud méně populární, protože jsou obvykle bez souhlasu majitele vozidla. Například regulační orgány rád využil této příležitosti nehybnosti pro řidiče sbírat nesplacené dluhy s růzností. Jedním z nich je např. odjetí s **ventilovými kryty** nebo **parku drápy** bránit. Ventil nemůže monitor, nicméně, jak prosadit legislativu, protože to dělalo jeho funkci Luftentweichens pneumatika nemůže splnit při jízdě v rychlosti chůze. Vzhledem k tomu, že parkovací drápy byly spíše od pohybu vozidla nemožné. Botiček také dosažení tohoto efektu, imobilizér.

Dobrovolné **mechanické imobilizér** je použití **anti-krádeži** nebo **zámek řadící páky** povoleno. Proti krádeži zabránit stanovením zámečků na volant jakékoliv otáčení **volantu**. Další modely spojující volant s ocelovou tyčí s pedál a aby se zabránilo nejen setrvačnost volantu, ale může být také připojen k pedálu není aktivován. Zámek řadící páky brání připojení ze středové konzoly a tělesného pohybu řadící.

Ve vozidlech vybavených automatickým pohonem může přechod k použití obvodu může být zabráněno. S **elektronickým imobilizérem**, musí být dle Dejte být všechna vozidla vybavena které mají být přijaty od ledna 1998. Také auto pojišťovny trvají na vybavení vozidla s elektronickým imobilizérem. V případě krádeže, chybějící imobilizér vést ke snížení ztrát výkonu u pojištění.

Aktivován, elektronický **imobilizér** vypnutím zapalování. Zapnutí druhé straně vede k vypnutí imobilizéru. Odráží v čipu klíče od auta je opatřen digitálním podpisem, který je identifikován jako majitel vozidla oprávněného uživatele. Novější generace imobilizéry jsou nejen ilegální začátek motor zabránit, ale nalezení odcizeného vozidla, které mají být integrovány hlouběji do elektroniky vozidla pomocí GPS a GSM povolit.

Xenon

Světlomety motorových vozidel ve dvou různých technik. Po celá léta, dálková světla bylo s **halogenovými žárovkami** vyrobených. Od konce roku 1980 byl vývoj **světla xenon** dopředu. Výrobní fáze je dosaženo v roce 1990 a byl poprvé zaveden v limuzínách. V současné době mohou všechna vozidla s Xenonová světla namontovat. Nicméně, výrobci stále vyžadují vysoké náklady na technologii.

Výhody **Xenon světla** pro řidiče, ale jsou významné. Velmi bílé světlo, které je dále rozzářila modrou složku, zajišťuje osvětlení vozovky, jak je možné s přirozeným světlem. Teplota chromatičnosti xenonové světlomety je na velmi vysoké úrovni 4000-6000 kelvinech. Osvětlení vozovky je vysoce kontrastní světlo mnohem lépe. Překážky a dopravní značky jsou detekovány dříve vysokou odrazivostí.

Nicméně, světlo xenon je kontroverzní od jeho zavedení, a to zejména u řidičů starších vozidel. To je proto, že **xenonové** světlo je jasnější než halogenová světlo, a proto má tendenci mít vyšší oslnění protijedoucích vozidel.

Technická zapaluje zapnutí světlometu, **xenonovým plynem**, který je zodpovědný za jas. Tento plyn se nachází v hořáku a vyčerpání prostřednictvím odlišného objektivu. Proto je důležité, aby se skutečnými světly v průhledném plastovém obalu. Čočky, jak je známe ze starších vozidel, již nelze použít. Objektiv umožňuje rozdělení na silnici. Z tohoto důvodu, to může také stát, že silně znečištěné nebo poškozené světlomety oslepující provoz v protisměru a navíc ohrozit.

Na trhu s náhradními díly osazovací sady jsou obrovský trh. Nakonec jsou spojeny xenonové světlomety s obzvláště vysoce kvalitními vozidly. Kromě toho, modravé světlé barvy je efektivní design element. V kombinaci s LED denní svícení lampy, je celý přístroj používá pro návrh komponent. Rekonstrukce řešení obvykle nemají souhlas, protože automatické nastavení sklonu světlometů a ostříkovače jsou potřebné pro vyhovující provoz. Pokud se dodatečně, takže podle toho pak postupovat správně, nelze rum obnova složek uvedených. Jinak to bude drahé v případě nouze, se správnou konverzí na **xenonové** finančně nevyplatí.

Zapalovací cívka



Zvláštní místo v elektrického systému vozidla má **systém zapalování** a. Je tam, že benzínový motor ožívá. Aby pro zapalování palivové směsi lze provést uvnitř motoru, které je potřeba zažehnout ten oheň v pravou chvíli. Vzhledem k tomu, svíčky představují pouze pasivní prvky, musí být jiný modul se aktivní stránku.

Tato aktivní prvek je **zapalovací cívka** dar. Vaším úkolem je vyrábět zapalovací napětí 10.000 voltů z několika poskytuje systémovým napětím 12 voltů.

V průběhu doby, zapalovací systémy prošla plynulý rozvoj a tam bylo mnoho různých přístupů vyzkoušeli. Ve své základní funkce, nicméně, každý systém zapalování pracuje na stejném principu.

Cívka se skládá ze dvou samostatných vinutí, primární a sekundární cívky, které tvoří železné jádro. Na primární cívky, je napětí elektrického systému, a vytvořené indukce sekundární cívice zpracovává velmi vysoké zapalovací napětí, které je prováděno pomocí vysokého napětí do jednotlivých svíček.

Vzhledem ke konstrukci zapalovací systém, existují různé typy cívek. To záleží jak na typu Zündspannungsweiterleitung / distribuce, jakož i z Zündintervallerzeugung. Tento interval může být buď generace Breaker nebo elektronický spínač.

Brzy verze zapalování měl Breaker a mechanické distribuce, tzv. **distributora**. V něm byla rotující distributor kontakt, distribuovány zapalovací napětí je aplikováno postupně na jednotlivé zapalovací svíčky. Jako distributor je náchylná k mechanickému opotřebení, byly vyvinuty další systémy zapalování. I v multi-válcové motory najmout oddělené zapalovací cívky hodně prostoru.

Moderní zapalovací cívky jsou řízeny ne více než jeden kontakt, ale obdrží elektronický impuls, který aktivuje obvod zapalování. Mechanické jiskření distributor se nevztahuje na tyto systémy. Namísto toho jsou svíčky dodávány každou jednotlivou roznětu přímo od zapalovací cívky.

Tyto cívky jsou opět v mnoha různými způsoby. Rozlišujeme jednodůžkové a dvoudůžkové cívky zapalovací jiskra, Kompaktzündspulen a jednotlivé systémy bez vysokonapěťového vodiče. Kompaktzündspulen být zapojen přímo jako dlouhý úsek zapalovacích svíček a zapalovací svíčka jsou integrovány přímo do takového zařízení. I když se jednotlivé systémy montují přímo na zapalovací svíčku takového modulu, jen to, že každá svíčka má samostatný zapalovací modul. Tyto cívky mají pouze nízké napětí na připojení, vysoké napětí strana již není vidět.



Komplexní propracovaný motoringový vyhledávač nových/skladových, předváděcích, referenčních, ojetých a havarovaných vozů od autorizovaných prodejců, autobazarů a soukromých osob.

www.webcar.cz, info@webcar.cz, 601 568 658

2014 c webcar.cz – všechna práva vyhrazena