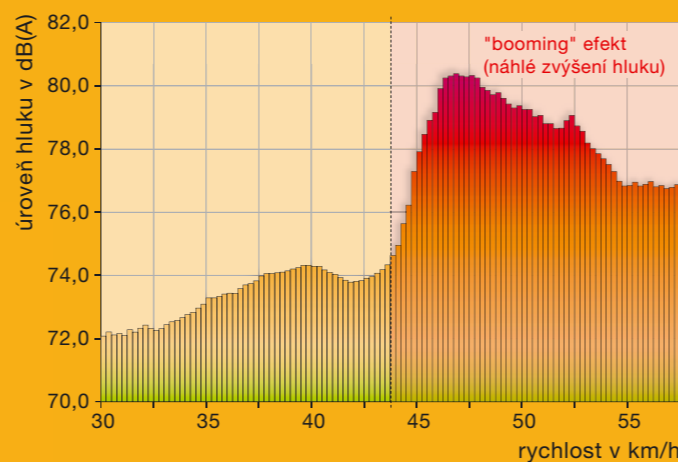
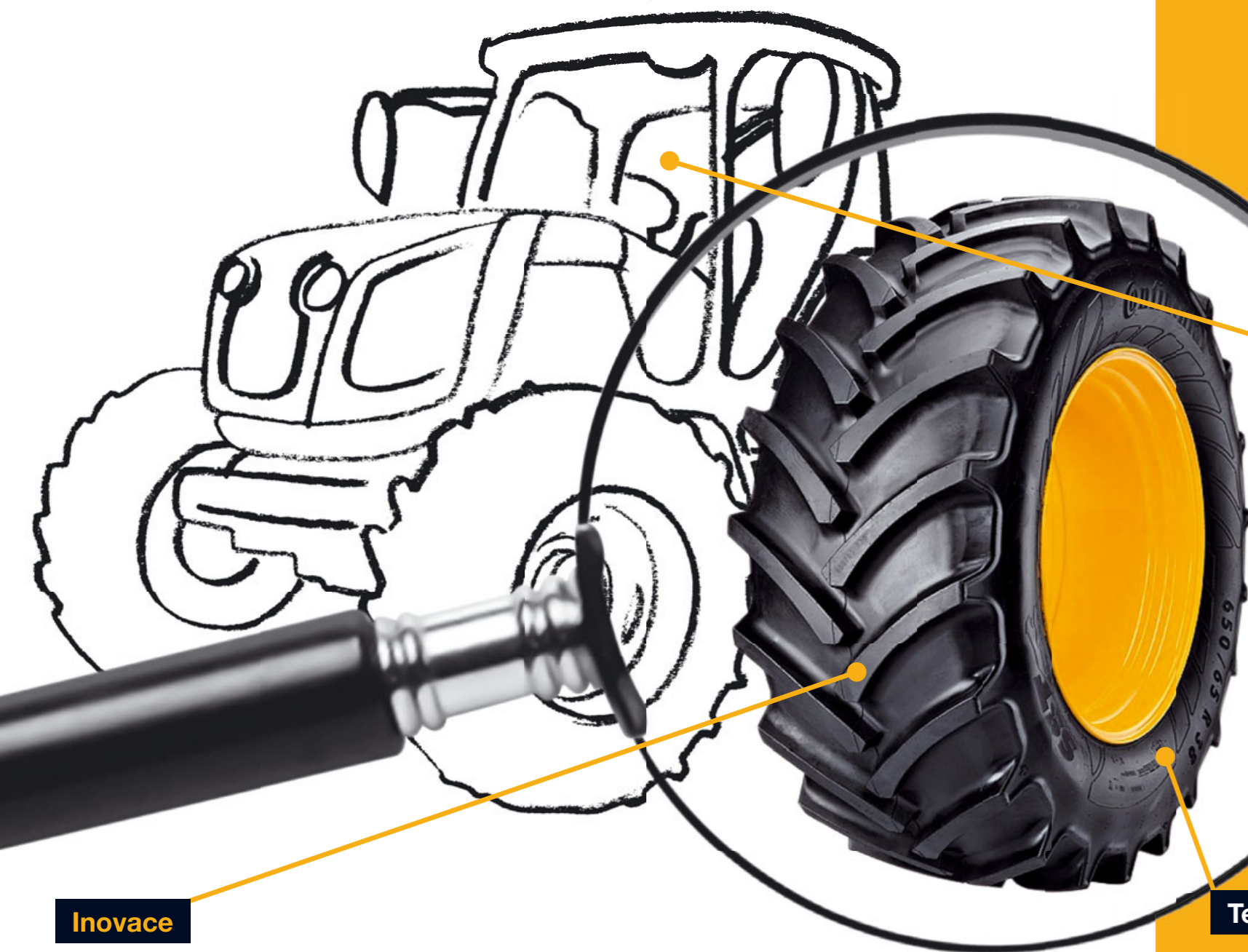


Rychlé, výkonné a velmi tiché pneumatiky



Příklad:

Jak vypadá hluk v kabině?

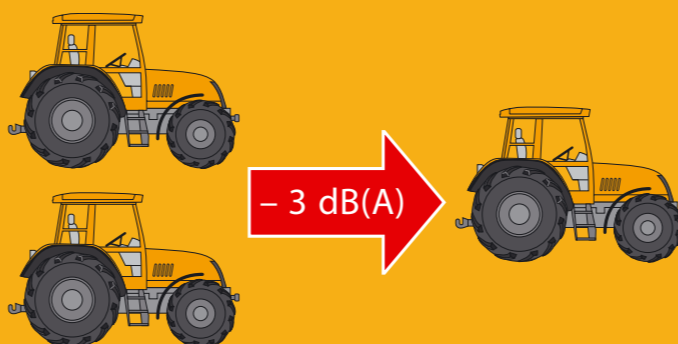
U traktoru jedoucího rychlostí cca 47 km/h se zadní kola otočí každou vteřinu 2,5x. Dežénové prvky na pneumatice (v tomto případě 44) přenášejí impulsy do kabiny traktoru, které se projevují jako vibrace.

$$2,5 \text{ ot./s} \times 44 \text{ impulsů} = 110 \text{ vibračních impulsů/s} = 110 \text{ Hz}$$

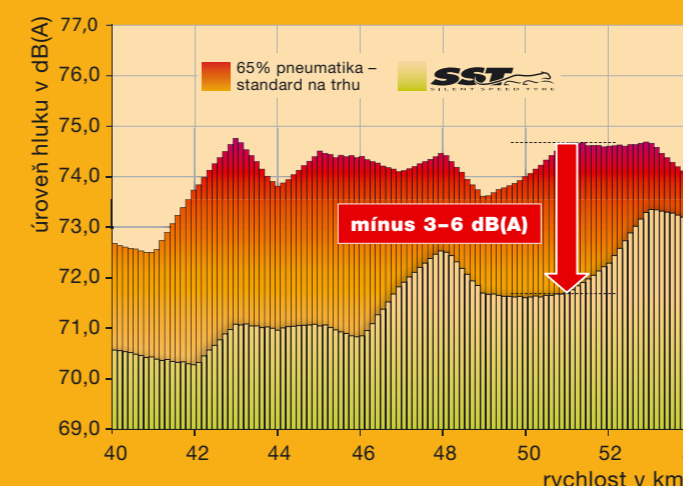
Kolem hranice 110 Hz – v tomto případě při rychlosti cca 47 km/h – vytváří tlak v kabině mimořádně silné kmitání a vibrace. Kombinace vysokých úrovní akustických vibrací, produkovaných pneumatikami a motorem, působí rezonování a následně i enormní zvýšení hladiny hluku v kabině. Řidič vše vnímá jako velmi nepříjemné hučení a dunění.

3 decibely méně = 50 % snížení hlučnosti

Hluk představuje hodnotu s logaritmickým vztahem. Z tohoto důvodu není možné hluk jednoduše sčítat. **Poloviční zdroj hluku představuje snížení hluku o 3 decibely.**



Inovace – něco tichého a nového



Snížení hluku již po namontování!

Pneumatiky SilentSpeedTyre SST, namontované na zadní nápravě, **sníží hluk v traktorové kabině o 3 až 6 decibelů.**

Inovace

SilentSpeedTyre SST

- Díky **inovativnímu technickému provedení a konstrukčnímu řešení** zlepšují pneumatiky SST výrazně zvukovou kvalitu prostředí ve všech traktorech!
- Pneumatiky **sníží hladinu hluku** v kabině traktorů o 3–6 decibelů, z cca 74 decibelů (standardní pneumatiky na trhu) na cca 71 decibelů.
- Dále snižují míru akustického tlaku o 3 decibely – to odpovídá asi polovině vnímaného hluku.
- Tím snižují i celkovou úroveň hluku v kabině traktoru při kritické rychlosti od 42 do 55 km/h na stejnou úroveň, jaká je v interiéru osobních vozů střední třídy při rychlosti 130 km/h.

600/65 R 38
650/65 R 38
V nabídce od roku 2010

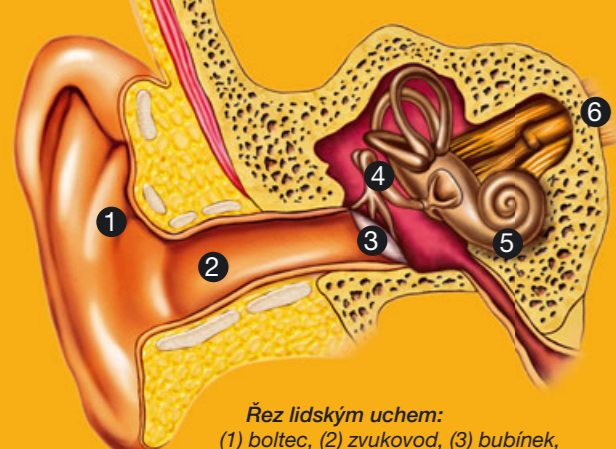
Technická data

Rozměr pneumatiky L/SS	Dovolené ráčky ¹	Šířka (mm)	Vnější průměr (mm)	Statický poloměr (mm)	Účinný obvod (mm)	SRI (mm)	Nosnost pneumatiky (kg) při husticím tlaku (bar) ²								Rychlost (km/h)	
							0,4	0,6	0,8	1,0	1,2	1,4	1,6	2,0		
600/65 R38 153 D (156 A8)	W 18 L	591	1 746	782	5 215	825				2 795	3 050	3 355	3 650		65	
	DW 18 L	591								2 935	3 205	3 525	3 835		50	
	W 16 L	571							2 425	2 755	3 060	3 340	3 675	4 000	40	
650/65 R38 157 D (160 A8)									2 545	2 890	3 210	3 510	3 860	4 200	30	
								2 655	3 100	3 520	3 910	4 275	4 695	5 110	5 995	10
	W 18 L	623	1 822	810	5 420	875				3 155	3 450	3 790	4 125		65	
	DW 20 A	643								2 985	3 315	3 625	3 980	4 330	50	
									2 740	3 110	3 455	3 780	4 150	4 500	40	
									2 880	3 270	3 630	3 970	4 360	4 745	30	
								3 000	3 505	3 980	4 420	4 830	5 310	5 775	6 775	10

¹ další povolené ráčky na dotaz

² při dlouhodobém použití na poli, při vysokých otáčkách motoru, použijte hodnoty pro 30 km/h

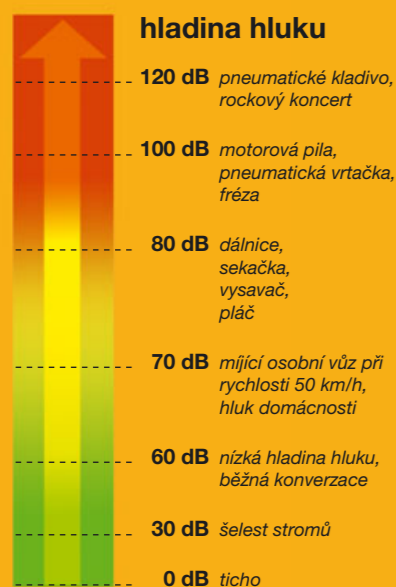




Řez lidským uchem:
 (1) boltec, (2) zvukovod, (3) bubínek,
 (4) soustava středoušních kůstek – kladívko,
 kovádlínka, trmínek, (5) hlemýžď, (6) vlákna
 sluchového nervu

Vliv hluku na lidský organismus

Hluk je nechtěný zvuk, který znečišťuje a ničí životní prostředí. Hladina hluku na celém světě dosáhla neúnosné výše. Zatímco lidské tělo se po tisíce let prakticky nezměnilo, hluk neustále vzrůstal. Lidské ucho je přitom na hluk velice citlivé a trvalá zátěž může vyvolat i stresové reakce. Poškozený sluch je přetrvávacím stavem, neviditelným a co je nejdůležitější – nevyléčitelným. Proto je každé opatření či zákon bojující proti neuměrnému hlukovému zatížení přínosem pro lidské zdraví.



Kdy se ze zvuku stává hluk?

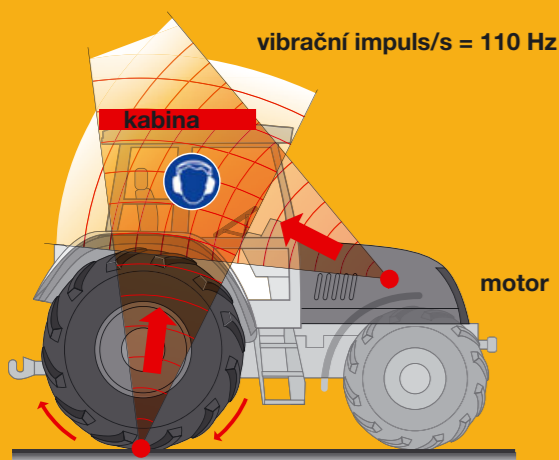
Kdy je hluk škodlivý lidskému zdraví?

Nepřetržitý hluk (i pod stanovenou max. povolenou denní míru hluku 85 decibelů) má vliv na:

- ⇒ rozsah pozornosti
- ⇒ míru koncentrace
- ⇒ dobu reakce
- ⇒ výkonnost

dB(A)

Akustický tlak měřený v dB(A) indikuje to, jak zvuk vnímá člověk. Lidské ucho totiž rozeznává odlišné tóny se stejným akustickým tlakem jako různé hladiny hluku.



dezenový prvek zadní pneumatiky při kontaktu s vozovkou

Vznik hluku v kabině

Hučení v kabině traktoru (často označované za tzv. „booming“ efekt) je důsledkem vzájemného působení mezi vozovkou, zadními pneumatikami a samotným vozidlem.

U standardního typu pneumatik způsobuje trvalý kontakt dezénových prvků pneumatik s vozovkou vznik vibračních impulsů. Ty se přenáší do kabiny traktoru. Převládající hluk v kabině způsobuje jak motor, tak otáčející se zadní pneumatiky (kontakt mezi jejich dezénovými prvky a vozovkou). Kombinace těchto vstupů hluku způsobuje rezonování vedoucí k nepříjemnému hučení v kabině.

Přední pneumatiky nemají na „booming“ efekt v kabině žádný zjevný vliv.

Klíčové výhody:

Pneumatiky SST jsou mimořádně vhodné především při vyšších rychlostech na silnicích.

Značné snížení hlučnosti výrazně snižuje i únavu řidičů a pomáhá jim věnovat jízdě odpovídající pozornost.

Konstrukce pneumatik snižuje prostoje díky zvýšené odolnosti proti poškození či proražení pneumatik.

Schopnost pneumatik dosahovat vysokých rychlostí Vám poskytuje potřebnou flexibilitu pro maximální produktivitu práce.

Konstrukce pneumatiky nabízí nejvyšší míru ochrany půdy, po které traktory jezdí, čímž se maximalizují výnosy.

CGS TYRES

MITAS a.s.
 Švehlova 1900
 106 25 Praha 10

www.cgs-tyres.cz

Continental
 Trademark licensed by Continental AG

SST
 SILENT SPEED TYRE

SILENT SPEED TYRE SST

**Snižte hluk v kabině
 Chraňte svůj sluch**



CGS TYRES

Continental
 Trademark licensed by Continental AG

SST
 SILENT SPEED TYRE