

Dobry, bo wszechstronny?

PRODUCENCI SAMOCHODÓW ZAZDROŚNIE STRZEŻĄ SWOICH TECHNOLOGII I NIECHĘTNIE UJAWNIAJĄ INFORMACJE NIEZBĘDNE KONSTRUKTOROM UNIWERSALNYCH PRZYRZĄDÓW DIAGNOSTYCZNYCH – A WŁAŚNIE TEN ICH RODZAJ JEST NAJBARDZIEJ PRZYDATNY W NIEZALEŻNYCH WARSZTATACH, PONIEWAŻ URZĄDZENIA WSZECHSTRONNE, CHOĆ SKROMNIEJ DOSTOSOWANE DO POJAZDÓW KONKRETNEJ MARKI, POZWALAJĄ PRZEWAŻNIE OBSŁUGIWAĆ WIĘKSZĄ LICZBĘ KLIENTÓW NIŻ TESTERY WYSPECJALIZOWANE.

PRZEDSTAWIAMY TU ODPOWIEDZI NA NASZE PYTANIA SKIEROWANE DO SIĘDMIU DYSTRYBUTORÓW UNIWERSALNYCH URZĄDZEŃ DIAGNOSTYCZNYCH. NIE PYTALIŚMY, CZY WARTO JE STOSOWAĆ, GDYŻ RYNEK TĘ KWESTIĘ WYJAŚNIA JEDNOZNACZNIE, INTERESOWAŁY NAS RACZEJ ZAGADNIENIA ZWIĄZANE Z ROZBUDOWĄ, UAKTUALNIANIEM I EKSPLOATACJĄ TEGO WŁAŚNIE SPRZĘTU

1 Jakim minimalnym zakresem funkcji powinien obecnie dysponować tester diagnostyczny w niezależnym warsztacie ogólnej mechaniki pojazdowej?



Paweł Jędras, Texas: Za absolutne minimum uważam odczyt parametrów, listy stanów i błędów; poza tym niezbędna jest możliwość przeprowadzenia ogólnego testu systemu i jego podzespołów oraz funkcja aktywacji elementów wykonawczych. Istotna jest wreszcie regulacja i kodowanie podzespołów.



Andrzej Kowalewski, Launch: Termin „tester diagnostyczny” jest pojęciem bardzo ogólnym. Mieszczą się w nim zarówno zwykłe czytniki kodów usterek, uniwersalne przyrządy diagnostyczne, jak i modele bardziej zaawansowane, spełniające funkcje multimetru lub oscyloskopu. W zasadzie testerami diagnostycznymi powinny być nazywane wyłącznie te przyrządy, które umożliwiają nie tylko odczyt i kasowanie kodów usterek, ale również realizują bardziej zaawansowane funkcje

diagnostyczne – odczyt parametrów rzeczywistych (w formie cyfrowej i graficznej), testy członów wykonawczych, adaptacje i programowanie sterowników.

Zakres funkcji sprzętu diagnostycznego w niezależnym warsztacie ogólnej mechaniki pojazdowej powinien być przede wszystkim dostosowany do poziomu technicznego pracowników postępujących się takim przyrządem (i ich znajomości elektroniki samochodowej) oraz specyfiki i zakresu świadczonych usług. Można śmiało uznać, że podstawowym narzędziem diagnostycznym w tego typu warsztatach jest obecnie czytnik kodów usterek, lecz zdecydowanie bardziej przydatnym byłby prawdziwy tester diagnostyczny, spełniający zadania, o których wspominałem wcześniej.



Jarosław Pruba, Actia: Zauważyłem, że użytkownicy źle reagują na samo pojęcie „minimalny zakres” – najwyraźniej uznają, że oznacza to okrojenie sprzętu do granic możliwości i pobieranie opłat za każde zaoferowane udogodnienie albo dodatkową funkcję. Tymczasem większość osób oczekuje, że urządzenie przeznaczone do

zastosowania w niezależnym warsztacie będzie równie funkcjonalne, jak tester pojazdów konkretnej marki, choć czasem nie da się tego zapewnić. Uważam, że w placówkach takich, jak warsztaty samochodowe tester powinien obsługiwać podstawowe sterowniki pojazdu oraz włączać elementy wykonawcze i pozwalać nimi sterować. Zawsze potrzebny jest podgląd parametrów przekazywanych przez sterowniki. W niektórych przypadkach przydaje się też możliwość zrekonfigurowania (przeprogramowania) wybranych sterowników.

Z naszych doświadczeń wynika również, że funkcja szybkiego badania (w urządzeniu Multi-Diag nosi ona nazwę Express DIAG) znacznie przyspiesza zwrot nakładów poniesionych na zakup testera.



Krzysztof Susmaga, Best Products: Najważniejsza jest oczywiście funkcja odczytu kodów błędów zapisanych w komputerze pokładowym pojazdu oraz możliwość kasowania ich z jak największej liczby systemów samochodu (silnika, układów ABS i airbag, klimatyzacji itd.). Dużym plusem jest wyjaśnianie, co oznacza pokazany właśnie numer kodu błędu. Przydają się ponadto sugestie co do przyczyny problemu i propozycje jego rozwiązania.

Niezbędna jest też opcja kasowania znacznika kontroli serwisowej, przeprowadzanej po przebyciu dystansu odpowiedniego dla danego pojazdu.

Pomiar parametrów rzeczywistych i prezentacja ich w postaci liczbowej lub na wykresie pozwala na odczytanie i obserwowanie zmian zachowania samochodu i wychwycenie nieprawidłowości w jego działaniu. Natomiast test podzespołów wykonawczych pomaga ustalić, czy badany element działa poprawnie.

Ważna jest możliwość wykonania regulacji podstawowej i kodowania jednostek sterujących. Ostatnio coraz większe zainteresowanie budzi też funkcja inicjacji/regeneracji filtra cząstek stałych.



Dominik Szymański, Tip-Topol: Z mojego punktu widzenia, plan minimum dla testera w niezależnym warsztacie to funkcje odczytu i kasowania pamięci błędów, podgląd wartości rzeczywistych oraz parametrów stałych, aktywacja elementów wykonawczych i kodowanie podzespołów.



Paweł Wegiera, WSOP: Uniwersalny tester diagnostyczny powinien odczytywać i kasować kody usterek, pokazywać dane rzeczywiste oraz obsługiwać funkcje kodowania, regulacji i aktywacji podzespołów. Dodatkami mile widzianymi przez klientów są schematy elektryczne oraz procedury opisujące wykonywanie niektórych czynności (na przykład kodowania). Sporo osób pyta ponadto o funkcje oscyloskopu.



Michał Zduńczyk, S&K Service: Podstawowe funkcje, które powinny znaleźć się w każdym uniwersalnym testerze diagnostycznym, to odczyt i kasowanie kodów błędów przekazanych przez sterownik, kasowanie inspekcji i podgląd parametrów rzeczywistych. Lepiej wyposażone i droższe modele testerów diagnostycznych powinny dodatkowo pozwolić na kodowanie poszczególnych elementów systemu i ich sterowników. Należy także pamiętać, że urządzenie wymaga aktualizacji. Uaktualnienia jego oprogramowania powinny pojawiać się w stałych cyklach.

2 Które funkcje współczesnego testera najbardziej zwiększają jego cenę? Czy Państwa firma ma jakieś propozycje oszczędności w tym zakresie?

Paweł Jędras: Na wzrost ceny znacząco wpływa własny wyświetlacz i klawiatura urządzenia. W przypadku testerów samochodów ciężarowych, motocykli i – przede wszystkim – maszyn rolniczych koszty podnosi okablowanie, które nie jest standaryzowane. Jeśli chodzi o nasze testery, to warsztat kupuje jedno urządzenie i uzupełnia je odpowiednim oprogramowaniem. Obniża to ogólny koszt inwestycji.

Później trzeba płacić za okresową aktualizację oraz nowe wersje baz danych.

Koszty są jednak zmniejszane dzięki prowadzonym od czasu do czasu promocjom.

Andrzej Kowalewski: Na cenę przyrządu diagnostycznego wpływa przede wszystkim liczba obsługiwanych marek oraz gama funkcji diagnostycznych. Przyrządy z serii X-431 sprzedawane przez firmę Launch nie pozwalają wybierać, które marki pojazdów są obsługiwane, a które nie. Proponujemy testery w wersji pełnej, przeznaczonej dla wszystkich marek europejskich, azjatyckich i amerykańskich. Wydatki związane z zakupem zależą także od tego, czy w zestawie znajdują się wszystkie adaptory niezbędne do współ-

pracy z pojazdami poszczególnych producentów. W cenę przyrządów X-431 jest wliczony koszt kompletu adapterów (podobnie jak dzieje się w przypadku oprogramowania). Wydatki na urządzenia diagnostyczne rosną również po dołączeniu do sprzętu dodatkowych modułów lub funkcji (takich jak oscyloskop bądź multimetr).

Jarosław Pruba: Koszty wynikają głównie z rozmiaru bazy danych. Nasza firma sprzedaje urządzenia Multi-Diag wyposażone w złącza EOBD. Pomaga to ograniczyć wydatki związane z nabyciem samego urządzenia i czyni sprzęt łatwiej osiągalnym dla klientów. Obecnie nawet →

Dayco.
The original power in motion



DAYCO®
MARHEV
Automotive

www.dayco.com