

## Mobilny tester zawieszenia

TO PROSTE URZĄDZENIE, OPATENTOWANE PRZEZ FIRMĘ FEBI BILSTEIN, PRZY BADANIACH STANU SAMOCHODOWYCH ZAWIESZEŃ Z POWODZENIEM ZASTĘPUJE ZNACZNIE DROŻSZE I BARDZIEJ KŁOPOTLIWE W UŻYCIU TRADYCYJNE SZARPAKI



CZĘŚCI URZĄDZENIA FEBI GST 1.  
OD LEWEJ: UCHWYT KOŁA,  
BLOKADA PEDAŁU HAMULCA, PŁYTA  
KONTROLNA

Mobilny, ręcznie napędzany tester Febi GST 1 nadaje się do szybkiego wykrywania luzów ruchomych połączeń w zawieszeniach i układach kierowniczych samochodów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony. Można go używać w warsztatach do diagnozowania pojazdów umieszczonych zarówno na podnośnikach z płytami najazdowymi, jak i na stanowiskach kanałowych.

Kompletny zestaw składa się z płyty kontrolnej ruchomej we wszystkich kierunkach poziomych, uchwytu manipulacyjnego mocowanego zaciskowo na obwodzie opony oraz zapadkowej blokady pedału hamulca, umożliwiającej niezawodne unieruchomienie kół badanego pojazdu. Ponieważ wszystkie te przyrzą-

dy są obsługiwane wyłącznie siłą mięśni diagnosty, system nie potrzebuje zasilania elektrycznego ani pneumatycznego.

Odpowiednimi ruchami płyty kontrolnej symulować można pracę sprawdzanego zawieszenia podczas przyśpieszania, hamowania i pokonywania zakrętów. Z kolei uchwyt służy do wymuszania poprzecznych wychyleń koła w pionie i poziomie. W sumie użycie tego oprzyrządowania pozwala na jednoznaczne zlokalizowanie nadmiernych luzów w łożyskowaniu kół, wahaczy, kolumn amortyzujących, sworzni zwrotnic, przegubów układu kie-

rowniczego oraz napędowego w obrębie obydwu osi.

Płytę do sprawdzania przedniego zawieszenia układa się w stanie zablokowanym na bieżni podnośnika lub kanału tak, by można było na nią najechać kontrolowanym kołem samochodu. Gdy znajdzie się na jej środku, należy zablokować pedał hamulca i zwolnić blokadę płyty. Następnie po zamontowaniu do testera czerwonej dźwigni roboczej porusza się nią płytę w dowolnych kierunkach, aby zlokalizować ewentualne stuki świadczące o występowaniu nadmiernych luzów.

Szczęki uchwytu do wymuszania poprzecznych ruchów kół w pojazdach rozwiera się stosownie do zewnętrznej średnicy opony w dwóch zakresach, które zmienia się odpowiednio, przekładając sworzeń mocujący. Dla opon o średnicy poniżej 670 mm należy sworzeń umieścić w otworze A, dla większych zaś w otworze B. Po nałożeniu uchwytu na oponę powinna ona znaleźć się pomiędzy jego dolnym i górnym ramieniem. W tej pozycji ramiona zaciska się na oponie prostym mechanizmem korbowo-śrubowym.

Testowe ruchy koła wymusza się za pomocą rękojeści umieszczonych na górnej części ramy uchwytu. Metoda ta jest dostosowana szczególnie do sprawdzania luzów w elementach zawieszonych tylnych.

Artykuł Febi Bilstein

FOT: FEBI

## Zmienia się formuła – rozwój trwa!



ROZMOWA  
Z PIOTREM  
TOCHOWICZEM,  
PREZESEM FIRMY  
MOTO-PROFIL

– Tegoroczne, czerwcowe targi ProfiAuto były z całą pewnością sukcesem wielu sprawnie i zgodnie działających organizatorów. Wyrazy uznania dla każdego z nich, w tym także poszczególnych wystawców, pozwalamy sobie złożyć na ręce Pana Prezesa i równocześnie zapytać, czy podzieli Pan tę naszą ocenę?

– W stu procentach! Po raz kolejny pobiliśmy nasz rekord frekwencji – ponad 30 tysięcy odwiedzających. Wielkie podziękowania dla wystawców za profesjonalne stoiska – tutaj specjalne wyróżnienie dla Grupy Schaeffler. Za organizację targów odpowiada firma Profi Partners i muszę powiedzieć, że po raz kolejny wywiązała się ze swojego zadania perfekcyjnie, włącznie z... zapewnieniem idealnej pogody.

– Trudno jednak nie zauważyć, iż w ostatnich latach zmienił się odbiór tej, tradycyjnej już, imprezy przez jej główną, czyli warsztatową publiczność, a w ślad za tym ewoluuje jej programowa formuła. Z czego to wynika, że wyraźnie spadła popularność szkoleń, stanowiących niegdyś największą atrakcję i wręcz specjalność tych katowickich spotkań? Jak wygląda obecnie sprawa Waszych znakomitych konkursów warsztatowych drużyn? Czy Wasze, bardzo atrakcyjne pod względem merytorycznym i wizualnym, firmowe stoisko poświęcone nowym programom informatycznym spełniło związane z nim oczekiwania?

– Nie do końca zgodziłbym się z tym pierwszym stwierdzeniem. Szkolenia to wciąż bardzo mocny punkt naszej imprezy. Zmienia się natomiast ich formuła na dużo bardziej

TARGI PROFI-AUTO WYPEŁNIŁY W KATOWICKIM SPODKU WSZYSTKO Z WYJĄTKIEM TRYBUN



dynamiczną i interaktywną. Co do mistrzostw mechaników, to w sobotę na placu honorowym przed Spodkiem odbył się kolejny ich finał przy aplauzie licznie zgromadzonej publiczności. Nasz dział IT jest więcej niż bardzo zadowolony z efektów prezentacji swoich produktów na targach. A stoisko rzeczywiście robiło ogromne wrażenie.

– Od zakończenie tegorocznych targów ProfiAuto upłynęło już trochę czasu, więc nie jest chyba przedwczesne pytanie o choćby wstępne wnioski i plany dotyczące przyszłości imprezy tak ważnej dla całej naszej branży?

– Jak pokazała tegoroczna edycja targów, jest to w tej chwili jedna z największych imprez motoryzacyjnych w kraju. Niedużo nam brakuje, by stała się tą najważniejszą i największą. I do tego właśnie będziemy dążyć. Natomiast jeżeli chodzi o lokalizację, to trudno sobie wyobrazić lepsze miejsce niż samo centrum miasta. Z niecierpliwością czekamy na otwarcie dużego obiektu konferencyjnego budowanego tuż obok Spodka. Nasze targi tak bardzo się rozwinęły, że nawet po wynajęciu wszystkich obecnych terenów Spodka miejsca jest już na nie za mało.



KONTROLA LUZÓW W ZAWIESZENIU ZA POMOCĄ UCHWYTU

BADANIE STANU PRZEDNIEGO ZAWIESZENIA NA PŁYTCIE KONTROLNEJ



PROFESJONALNE KONSULTACJE NA STOISKACH STAJĄ SIĘ BARDZIEJ POPULARNE NIŻ KLASYCZNE SZKOLENIA



PROMOWANIE POLSKICH PRODUCENTÓW SPECJALISTYCZNEGO SPRZĘTU (STOISKO FIRMY TESAM Z NOWEGO SĄCZA)