

Certus Race Line EVO2



TA NOWA GENERACJA LINII DIAGNOSTYCZNYCH ZOSTAŁA PO RAZ PIERWSZY ZAPREZENTOWANA PRZEZ FIRMĘ WSOP W W TYCHACH. PREMIEROWY POKAZ ODBYŁ SIĘ W KOMPLEKSIE MOTORYZACYJNYM TECHAR PRZY UDZIALE PONAD 100 ZAPROSZONYCH GOŚCI

Tradycyjna koncepcja tego rodzaju urządzeń dojrzała już do zmian. Dlatego grupa pracowników WSOP wraz z polskimi programistami i praktykami diagnostyki pojazdów połączyła w tym nowym projekcie niemieckie rozwiązania mechaniczne, polskie software'owe i designerskie z doświadczeniami kilkunastu lat pracy polskich stacji kontroli pojazdów. W efekcie powstał produkt tak zaawansowany technicznie, że mógłby już dzisiaj wykonywać badania, które zaczęły obowiązywać dopiero za kilka lat.

Oprogramowanie i sterowanie Race Line EVO2 zostało zaprojektowane całkowicie od podstaw. Jego twórcy zadbali o to, aby było nie tylko funkcjonalne, ale także graficznie dopracowane i ładne. Zaprojektowano je tak, aby, wchodząc w dialog z diagnostą, pozwalało na szybkie i skuteczne przeprowadzenie pomiarów oraz przedstawienie oceny stanu technicznego pojazdu. Wszystkie informacje wyświetla się w rozdzielczości Full HD na dużych monitorach powtarzających lub wyświetlaczach LED.



PULPIT OPERATORA MOŻNA ZAŚTAPIĆ PILOTEM LUB WŁĄCZYĆ TRYB DIAGNOZOWANIA



POTĘŻNE MONITORY SPRAWIAJĄ, IŻ WYNIKI POMIARÓW MOŻNA ODCZYTYWAĆ Z DOWOLNEGO MIEJSCA HALI

Ważną zaletą linii Race Line EVO2 jest obliczanie i ocena współczynników skuteczności hamowania. Diagnosta nie musi korzystać z tabel i dokonywać czasochłonnnych kalkulacji. W oparciu o własną bazę danych program EVO2 samoczynnie oblicza WSH pojazdu oraz skorygowane WSH i porównuje otrzymane wyniki z wartościami granicznymi określonymi na podstawie rodzaju badanego pojazdu i daty pierwszej rejestracji.

Nowa linia wykorzystuje cyfrową transmisję CAN, pozwalającą na łączenie danych diagnostycznych z wielu urządzeń w jeden spójny system. Dotyczy to także nowych konstrukcji urządzeń, takich jak analizatory spalin, dymomierze, skanery OBD czy przyrządy do ustawiania świateł.

Sterowanie wszystkimi elementami linii odbywa się przy użyciu radiowego pilota lub w pełni automatycznie – bez ingerencji diagnosty. Dane z miernika nacisku i czujników ciśnień przesyłane są bezprzewodowo (technologia ZigBee), co zwiększa szybkość i komfort pracy.

Do udogodnień obecnych w Race Line EVO 2, a dotychczas niedostępnych w konkurencyjnych konstrukcjach, należą: powolny rozruch i szybkie wyhamowanie rolek, a także wspomaganie wyjazdu z ich strefy. Funkcje te są szczególnie przydatne podczas badania osi napędowej samochodów ciężarowych, autobusów oraz pojazdów typu SUV.

Przekładnie planetarne zastosowane w uniwersalnym urządzeniu rolkowym Certus EVO2 zwiększają trwałość układu przeniesienia napędu. Dzięki wysokiemu przełożeniu pozwalają na pomiar znacznie wyższych sił hamujących, niż w urządzeniach z tradycyjną przekładnią zębatą. Dodatkowo wyposażenie Race Line EVO2 w opcję badania pojazdów 4x4 pozwala na prawidłowe zbadanie sił hamujących w większości obecnie produkowanych pojazdów tego typu.

Linia Race Line EVO2 może być konfigurowana w dowolnej kolejności, gdyż czujniki elektroniczne rozpoznają pojazd na stanowisku, a oprogramowanie pozwala rozpocząć badania od dowolnej ich fazy. ■

FOT. ARCHIWUM

TRZY MARKI WCHODZĄCE W SKŁAD SCHAEFFLER GROUP OD WIELU JUŻ LAT WYTYCZAJĄ TRENDY ROZWOJU SAMOCHODOWYCH UKŁADÓW NAPĘDOWYCH, TWORZĄC NIE TYLKO NOWE KONSTRUKCJE PODZESPOŁÓW, LECZ TAKŻE WZORCOWE TECHNOLOGIE MONTAŻOWE



Podręcznik mechaniki pojazdowej (cz. XIX)

Podwójne sprzęgło suche (odc. 2/3)

Wykonywanie napraw związanych z podwójnym sprzęgłem powinna poprzedzić rozmowa z klientem i wspólna z nim jazda próbna, jeśli stan pojazdu na nią pozwala. Wtedy klient, siedząc za kierownicą, powinien zaprezentować zgłaszane usterki i odpowiedzieć na konkretne pytania. Czego dotyczy problem, jak długo trwa i czy wystąpił nagle, czy też narastał stopniowo? Istotne jest również, jak często i w jakich sytuacjach się pojawia. Oczywiście trzeba też ustalić przebieg pojazdu i ewentualne specyficzne warunki jego pracy, takie jak częsta jazda z przyczepą, po drogach górskich, czy jest on może eksploatowany jako taksówka, pojazd flotowy, wypożyczony lub używany do nauki jazdy. Warto przy tym odtworzyć historię jego dotychczasowych napraw.

Właściwe diagnozowanie rozpoczyna się od sprawdzenia zapisów kodów błędów w jednostce sterującej (silnik, skrzynia biegów, sprzęgło, komfort, Can-Bus) i stanu akumulatora. Potem należy przeprowadzić organoleptyczną kontrolę zużycia elementów układu podwójnego sprzęgła. Niezbędne jest przy tym sprawdzenie, czy w obrębie sprzęgła nie ma widocznych nieszczelności albo uszkodzeń. Wyciek oleju albo uszkodzenia mechaniczne oznaczają konieczność wymiany sprzęgła.

Przed rozpoczęciem jazdy próbnej odbywanej w trybie Tip silnik musi być

ciepły. Po włączeniu 6. biegu prędkość obrotowa powinna być utrzymywana w zakresie od 1 000 do 1 500 obrotów na minutę. Następnie obroty trzeba maksymalnie zwiększyć, lecz bez redukcji biegów, i kontrolować wskazania obrotomierza. Przy równomiernym zwiększaniu się liczby obrotów wraz z prędkością granica dopuszczalnego zużycia nie została osiągnięta. Jeśli jednak obroty rosną szybciej niż prędkość jazdy, sprzęgło jest już nadmiernie zużyte. Test ten należy powtórzyć analogicznie na 7. biegu.

W czasie jazdy próbnej trzeba zwrócić szczególną uwagę na ewentualne szумы dochodzące od strony sprzęgła i starać się ustalić, czy nie są one generowane przez otaczające elementy, jak np. układ wydechowy, blachy ekranujące, części osprzętu itp. Dla łatwiejszej identyfikacji szumów wyłącza się radio, klimatyzację i wentylację oraz ewentualnie używa stetoskopu.

Warto jednak pamiętać, iż podobne obawy jak uszkodzone sprzęgło daje niesprawne dwumasowe koło zamachowe. Ono również może być źródłem brzęczących szumów powodowanych przez zerwane zaczepy ustalające na pierścieniu napinającym. Zerwane części mogą się znaleźć we wnętrzu podwójnego sprzęgła, więc wskazana jest jego wymiana



WIDOK PODWÓJNEGO SPRZĘGŁA OD STRONY SILNIKA (Z LEWEJ) I SKRZYNI BIEGÓW



ZERWANE ZACZEPY USTALAJĄCE NA PIERŚCIENIU NAPINAJĄCYM DWUMASOWEGO KOŁA ZAMACHOWEGO

ZA SŁABE NAPRĘŻENIE WŁASNE PIERŚCIENIA NAPINAJĄCEGO DWUMASOWEGO KOŁA ZAMACHOWEGO

wraz z kołem dwumasowym. Inną możliwą przyczyną bywa zbyt słabe naprężenie wstępne wspomnianego pierścienia, co również wiąże się z koniecznością wymiany dwumasowego koła zamachowego.

Jeśli nie da się stwierdzić żadnych usterek towarzyszących, przyczyn niesprawności układu napędowego można się jeszcze dopatrywać w niewłaściwej regulacji skoku sprzęgieł K1 lub K2. Gdy jednak próby skorygowania tej regulacji nie dają efektów, pozostaje wymiana kompletnego podwójnego sprzęgła. Cdn.

W e-autonaprawie książki WKŁ

- ✓ Wejdź na stronę: www.e-autonaprawa.pl
- ✓ Wybierz przycisk KSIĄŻKI
- ✓ Przejrzyj katalog
- ✓ Zaznacz interesujące Cię pozycje
- ✓ Kup, nie odchodząc od komputera!

10%
taniej

