

Tester Mega Macs 66

W OFERCIE DZIAŁU WYPOSAŻENIA WARSZTATOWEGO HELLA POLSKA POJAWIŁO SIĘ URZĄDZENIE DIAGNOSTYCZNE HELLA GUTMANN SOLUTIONS O NAZWIE MEGA MACS 66. JEST TO NOWOCZESNY TESTER I RÓWNOCZEŚNIE BAZA PLATFORMY WSPOMAGAJĄCEJ PRACĘ WARSZTATU SAMOCHODOWEGO



Sam modułowy tester diagnostyki szeregowej Mega Macs 66 osadzony jest na aluminiowej ramie oklejonej trwałym tworzywem sztucznym, co zabezpiecza wewnętrzne układy elektroniczne przed uszkodzeniami mechanicznymi i drganiem. Kolorowy, 12-calowy ekran dotykowy pozwala na komunikację z testerem. Wewnętrzny akumulator zapewnia kilkogodzinną niezakłóconą pracę. W tylnej części obudowy znajdują się trzy gniazda dla modułów funkcjonalnych oraz porty komunikacyjne: LAN – RJ45, USB, DVI-D i zasilania zewnętrznego. Urządzenie wyposażono także w interfejs Wi-Fi.

W wersji podstawowej tester wyposażony jest w jeden moduł funkcjonalny podłączany do 16-stykowego gniazda OBD pojazdu w celu komunikacji z jego sterownikami. Moduł ten można w trakcie pracy wyjąć z kieszeni obudowy i pozostawić w badanym samochodzie. Wówczas połączy się on automatycznie systemem bezprzewodowej komunikacji z pozostałą częścią testera, usytuowaną w miejscu dogodnym dla diagnosty i nawet znacznie oddalonym od pojazdu.

Urządzenie Mega Macs 66 standardowo wyposażone jest także w moduł łączności bezprzewodowej z komputerem warsztatowym, co umożliwi łączenie z Internetem i korzystanie z dodatkowych usług. Do łączności z komputerem używać można również kabla USB lub interfejsu Wi-Fi.

Pozostałe wolne kieszenie modułów funkcjonalnych służą do rozbudowy funkcji testera. Moduł pomiarowy ST 66 zawiera multimetr, 2-kanalowy oscyloskop (rozdzielczość 10 MHz, próbkowanie 64 MS/s) oraz interfejs do połączenia z cęgami amperowymi wykorzystywanymi podczas pomiarów prądów w instalacji elektrycznej samochodu. Oprogramowanie testera pozwala na jednoczesną pracę dwóch modułów pomiarowych, daje to możliwość pracy oscyloskopu w systemie 4-kanalowym. Wewnętrzna pamięć pozwala na zachowanie danych z badania 500 pojazdów. Można je wyświetlać na ekranie, drukować lub skasować.

W wersji podstawowej Mega Macs 66 realizuje wszystkie typowe funkcje urządzeń diagnostycznych: komunikację ze sterownikami, odczyt kodów błędów, kasowanie błędów, kasowanie inspekcji przeglądowej, odczyt parametrów pracy komponentów (jednocześnie do 16 parametrów przedstawianych graficznie lub 32 cyfrowo),ysterowanie podzespołów, adaptację podzespołów, kodowanie sterowników.

Nowatorska platforma diagnostyczna opracowana przez specjalistów z Hella Gutmann Solutions wzbogaca tester Mega Macs 66 o wybierane przez użytkownika następujące opcje dodatkowych licencji:

- ▶ update – aktualizacja oprogramowania diagnostycznego;

- ▶ data – dostęp online do bazy danych technicznych;
- ▶ repair – korzystanie online z bazy opisów usterek i sugerowanych procedur ich usuwania, dostęp do interaktywnych schematów połączeń instalacji elektrycznej pojazdu, dostęp do opisów komponentów, ich budowy, właściwości i sposobu diagnozowania;
- ▶ repair flat – repair + call flat – infolinia pozwalająca korzystać z konsultacji fachowców Centrum Pomocy Technicznej Hella Gutmann Solutions w czasie naprawy samochodu.

W niedalekiej przyszłości, jeżeli użytkownik urządzenia Mega Macs 66 wybierze maksymalną opcję pomocy, będzie mógł w przypadku trudności z rozwiązaniem problemu przestać automatycznie ze swojego testera dane badanego pojazdu, odczytane kody błędów, zmierzone parametry pracy komponentów bezpośrednio do Centrum Pomocy, by otrzymać zwrótnie wskazówki dalszego postępowania.

Takich możliwości dotychczas nie oferował żaden producent i dostawca urządzeń diagnostycznych. Urządzenie Mega Macs 66 wraz ze wszystkimi opcjami sprzętowymi oraz dodatkowymi usługami platformy diagnostycznej jest już dostępne w ofercie handlowej oficjalnych dystrybutorów produktów Hella Gutmann Solutions na rynku polskim. ■

FOT: HELLA-GUTMANN

CEWKI ZAPŁONOWE (2)



Małgorzata Kluch
Marketing manager
GG Profits

Rozwój motoryzacyjnej elektroniki pozwolił wyeliminować z układów zapłonowych mechaniczne przerywacze i rozdzielacze impulsów wysokiego napięcia, będące najbardziej zawodnymi ich elementami.

Mikroprocesorowe sterowniki silników, zarządzające równocześnie systemami zapłonu i wtrysku paliwa, precyzyjnie dostosowują osobno dla każdego cylindra moment przeskoku iskry na świecy oraz wielkość wtryskiwanych dawek do aktualnych warunków pracy. W związku z tym w latach 90. ubiegłego stulecia powstały też nowe konstrukcje cewek zapłonowych.

Stosunkowo najwcześniej pojawiły się pojedyncze cewki zminiaturyzowane, zwane potocznie kompaktowymi lub ołówkowymi z racji swych rozmiarów i kształtów. Montowano je bezpośrednio na świecach zapłonowych, dzięki czemu można było zrezygnować w ogóle z elastycznych przewodów wysokiego napięcia. Rozwiązanie to jednak nie zyskało powszechnego uznania, ponieważ po pierwsze, cewka umieszczona w ciasnym zagłębieniu głowicy przystosowana być musiała do bardzo niekorzystnych warunków termicznych, co ograniczało możliwości doskonalenia jej parametrów elektrycznych, po drugie, powstały w tym czasie nowe, doskonalsze rodzaje przewodów zapłonowych, więc ich eliminacja stała się znacznie mniej opłacalna, a po trzecie, dochodzące do takich cewek kable niskonapięciowe też musiały mieć zwiększoną odporność termochemiczną i dodatkowe ekranowanie, zapobiegające wzbudzeniu w nich niepożądanych impulsów elektrycznych.

Zdecydowanie większą popularność zyskały w ostatniej dekadzie XX wieku tzw. cewki zespolone, czyli zintegrowane we

wspólnej obudowie zespoły kilku cewek, z których każda dwoma przewodami wysokiego napięcia dostarcza równoczesne impulsy zapłonowe do dwu świec. Koncepcja ta została zaniechana, gdyż powodowała podwojenie zużycia energii elektrycznej bez żadnych wynikających z tego korzyści. W przypadku silnika czterocylindrowego na każdy cykl pracy pojedynczego cylindra przypadają bowiem dwie iskry zapłonowe: jedna (potrzebna) pod koniec suwu sprężania i druga (zbędna, choć nieszkodliwa) na początku wydechu.

Konstrukcyjne zalety cewek zespolonych, lecz już bez tej ich generalnej wady, zostały wykorzystane w nowszym rozwiązaniu, nazywanym „cewką szeregową”. Polegało ono na połączeniu w jednym zwartym module czterech, pięciu lub sześciu (zależnie od liczby cylindrów silnika) cewek indywidualnych dla każdego cylindra. Każda z nich łączy się z jedną świecą zapłonową za pomocą pojedynczego przewodu wysokiego napięcia.

Zastosowanie stosunkowo długich przewodów zapłonowych umożliwia umieszczenie zespołów cewek w korzystnym oddaleniu od najgorętszych części silnika. Nie są więc one nagrzewane z zewnątrz, a mogą być nawet dodatkowo chłodzone dla odprowadzania ciepła wytwarzanego w ich wnętrzach. Ma to szczególne znaczenie w przypadku silników wysokoobrotowych, zwiększa też bardzo ogólną trwałość eksploatacyjną cewek, które kosztują przecież o wiele więcej niż jakiegokolwiek kompletne wiązki przewodów zapłonowych.



TECHNOLOGICZNA
PRZEWAGA -
SYMBOL
JAKOŚCI

UZNANY
WYPOSAŻENIE
ORYGINALNE
PRODUCENT

INDUKCYJNE PRZEWODY Z RDZENIEM FERRYTYWYM

*Pogodnych Świąt
Bożego Narodzenia
i pomyślności
w Nowym Roku 2012
życzy
GG Profits Sp. z o.o.*

SENTECH®

www.sentech.pl

