

Kolejne fazy mocowania uchwyty QuickGrip®



Dostosowanie rozstawu pazurów do średnicy koła



Wprowadzenie pazurów w rowki bieżnika



Zaklinowanie pazurów przyciskiem blokującym

QuickComp – kompensacja w jednym przebiegu podczas wjazdu koła na obrotnicę



możliwości uszkodzenia jej powierzchni, a dwa przeciwległe ramiona, ściągane ku sobie prostym mechanizmem dźwigniowym, zaczepiają pazurami o bieżnik opony. Przy tak prostym rozwiązaniu cała operacja montażu i demontażu jednego uchwyty trwa około 5 sekund. Pomysł jest chroniony patentem, bo raz pokazany dawałby się bardzo łatwo kopiować. Koszt wykonania całego kompletu to przecież nie więcej niż 5 procent ceny urządzenia, którego wydajność rośnie dzięki temu przynajmniej pięciokrotnie.

Komputer poprawia

Jak widać na załączonych ilustracjach, założenie uchwyty QuickGrip® wymaga podobnej manualnej sprawności, co obsługa stolarskiego ścisku lub kłamy przy szelkach. Oczywistym efektem tak „niedbałego” montażu jest mimośrodowe ustawienie głowicy pomiarowej względem osi obrotu koła. Niweluje ten błąd opatentowana przez Huntera procedura kompensacji QuickComp. Wymaga ona tylko krótkiego (w zakresie do 1/8 obrotu koła zależnie od jego średnicy) przetoczenia pojazdu do przodu, czyli wjazdu

na obrotnicę. Ten JEDEN ruch wystarcza do wirtualnego wytyczenia osi obrotu wszystkich czterech kół, co stanowi podstawę pomiarów w technologii 3D.

Jest to zdecydowanie najszybsza metoda kompensacji spośród obecnie stosowanych, a więc też ma wpływ na skrócenie ogólnego czasu pomiarów. Inne potrzebują dłuższego i co najmniej dwukrotnego przetaczania pojazdu lub unoszenia jego kół. Są też procedury w ogóle niewymagające kompensacji, w których wyniki pomiarów uzyskuje się bezpośrednio po założeniu głowicy na koło. Dotyczy to jednak specjalnych systemów dla marek BMW lub Mercedes, wyposażonych w uchwyty bazujące na piastach, lecz niedające się stosować do innych rodzajów kół.

Pełną uniwersalność QuickGrip® udało się zapewnić dzięki trzem długościom mocujących pazurów. Obejmują one opony o maksymalnych średnicach zewnętrznych do 1000 mm (40 cali). Dostępne są też dodatkowe pierścienie dystansowe, umożliwiające wykorzystywanie tego uchwyty do nietypowych głębokości i kształtów felg, np. w samochodach dostawczych lub terenowych.

W Polsce

Omówiony tu system pomiarowy został wprowadzony przez firmę Wimad na polski rynek w III kwartale 2011 roku i znalazł do tej pory ponad 40 odbiorców. Stanowi to niecałe 10% ogólnej liczby sprzedanych w latach 2010-2011 urządzeń działających w technologii 3D. Z kolei prawie 70% modeli Huntera dostarczanych przez Wimad wyposażonych jest w kamery trójwymiarowego modelowania obrazu typu CMOS.

Tak wysoki udział najnowszych rozwiązań w krajowej sprzedaży wynika z ich niezawodności i przystępnej ceny, a trzeba dodać, iż są one produkowane, a nie tylko składane, w Stanach Zjednoczonych. Na przykład tańsze urządzenie Hunter 3D kosztuje niewiele ponad 30 tys. zł. Nie chcę straszyć konkurencji przewidywaniami, ile by mogło kosztować, gdyby jego produkcja odbywała się, powiedzmy, w Chinach. Hunter jednak nie ma takich planów. Jest firmą konserwatywną w tym sensie, że większą wagę przykładają do technicznego postępu, niż do rynkowej gry opartej głównie na finansowych spekulacjach. ■

FOT. WIMAD

Kto napędza największe marki przemysłu samochodowego?



Gates, my napędzamy je wszystkie.
Technologia w najlepszym wydaniu

