

JEDEN Z ZESTAWÓW SZYBKOZŁĄCZY STANOWIĄCYCH WYPOSAŻENIE URZĄDZENIA SERWISOWEGO LIQUI MOLY

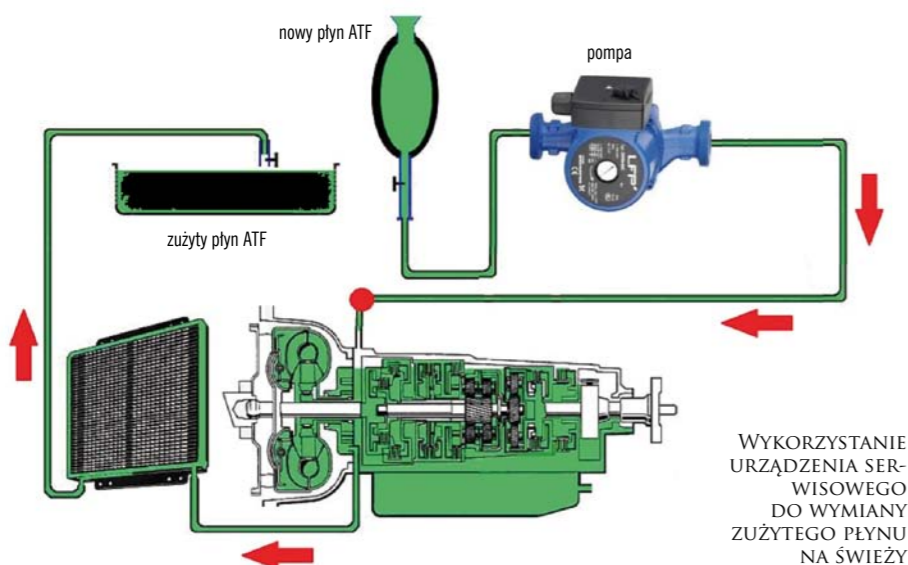


DOPROWADZENIE PRZYŁĄCZY URZĄDZENIA DO GWINTOWANYCH OTWORÓW W OBUDOWIE AUTOMATYCZNEJ SKRZYNI BIEGÓW PODCZAS DYNAMICZNEJ WYMIANY PŁYNU

wyposażenia. Od niego bowiem zależą praktyczne możliwości obsługi konkretnych marek i modeli samochodów.

Kolejnym ważnym parametrem jest stopień zautomatyzowania urządzenia, a w szczególności kontroli poziomu płynu ATF w skrzyni biegów w ostatniej fazie procesu, czyli wypierania starego płynu nowym.

W urządzeniach renomowanych marek zastosowano w tym celu wbudowane wagi pomiarowe, dzięki czemu cały proces wymiany płynu przebiega całkowicie automatycznie. Urządzenie na bieżąco waży ilość starego płynu i na tej podstawie odpowiednio dozjuje nowy. W mniej zaawansowanych urządzeniach procedura ta musi być kontrolowana manualnie przez personel warsztatu. Polega to na porównywaniu w odpowiednich cylindrach miarowych ilości odzyskanego starego płynu, do ręcznie podawanego świeżego.



Pokazane na ilustracjach urządzenie firmy Liqui Moly kontroluje cały proces automatycznie w oparciu o własną bazę danych samochodów i odpowiadających im płynów ATF. Na tej też podstawie dozowane są w tym systemie dodatki do płynów ATF, a całość przeprowadzanych operacji znajduje odzwierciedlenie w drukowanych raportach. Dodatkowo sprzęt ten pozwala na obsługę innych samochodowych układów hydraulicznych, np. mechanizmów wspomagania.

Praktyczne wnioski

Argumenty zaprezentowane w tym artykule dowodzą, że istnieje wiele bezdyskusyjnych przyczyn, dla których należy wymieniać płyn ATF w skrzyniach automatycznych. Dobór właściwego płynu spoczywa na obsłudze technicznej lub w przypadku małych serwisów na osobie odpowiedzialnej za zamawianie materiałów eksploatacyjnych. Z kolei wybór odpowiedniej procedury wymiany oraz nadzór nad prawidłowością jej przeprowadzenia należy do doradcy serwisowego lub koordynatora pracy serwisu.

Pomimo ogromnych wysiłków dystrybutorów części zamiennych, mających na celu zapewnienie serwisom niezależnym w całym kraju dostępu do specjalistycznych szkoleń technicznych, nie wszyscy z takiej możliwości korzystają. Dlatego jednym z najważniejszych zadań współczesnych serwisów powinno być praktyczne przyuczenie pracowników do korzystania ze specjalistycznej dokumentacji serwisowej i uniwersalnych „platform informacyjnych”, tworzonych przez wiodące firmy technicznego zaplecza motoryzacji. Pozyskanie kilku informacji dotyczących znalezienia w danej „platformie” odpowiedniej procedury wymiany i sama jej realizacja nie jest pracą szczególnie skomplikowaną, a rynkowe zapotrzebowanie na tego typu usługi bardzo szybko rośnie. Dlatego ich włączenie do swojej warsztatowej oferty można porównać do przystawowego podnoszenia pieniędzy leżących na ulicy.

Autorzy: mgr inż. Paweł Gancarczyk, dr inż. Sławomir Olszowski reprezentują firmę BETiS, czyli Biuro Ekspertyz Technicznych i Szkoleń

FOT. BETiS

CEWKI ZAPŁONOWE SENTECH



Małgorzata Kluch
Marketing manager
GG Profits

Zadaniem cewki zapłonowej jest generowanie odpowiednio silnych, wysokonapięciowych impulsów elektrycznych, kierowanych następnie do rozdzielacza zapłonu lub bezpośrednio do świecy.

W katalogu produktów Sentech znaleźć można cewki dostosowane do różnych rodzajów systemów zapłonowych, a więc ich warianty:

- ołówkowe (pojedyncze, montowane bezpośrednio na świecy),
- zespolone (łączone przewodami),
- szeregowo / blokowe (kilka jednakowych cewek we wspólnym module).

Firmowy asortyment tych produktów obejmuje również rzadko dzisiaj spotykane cewki kielichowe lub przeznaczone do współpracy z rozdzielaczami w starszych typach pojazdów.

Uszkodzenie cewki zapłonowej objawia się:

- problemami z uruchomieniem silnika,
- przerwami w zapłonie,
- pogorszeniem osiągniętych osiągów pojazdu.

Poza tym elektroniczny sterownik silnika sygnalizuje usterki cewek poprzez:

- włączenie lampki kontrolnej i wyświetlenie kodu błędu,
- zmianę zarządzania silnikiem na tryb awaryjny.



Diagnozowanie

Co 80 tysięcy kilometrów przebiegu pojazdu cewka wymaga kontroli stanu technicznego metodą pomiaru rezystancji i ewentualnej wymiany.

Cewki zapłonowe Sentech, zanim trafią do odbiorcy, są

sprawdzone w laboratorium na stanowisku pomiaru rezystancji oraz na innych stanowiskach, gdzie bada się odporność na czynniki chemiczne, wytrzymałość i szczelność obudowy. Na rynek trafiają więc wyłącznie produkty niezawodne w najbardziej ekstremalnych warunkach, całkowicie szczelne, odporne na wysoką temperaturę oraz na różne związki chemiczne.



Prawidłowy montaż

Standardowe jego zasady i procedury są następujące:

1. wszystkie czynności należy wykonywać na zimnym silniku i przy wyłączonym zapłonie;
2. najpierw mocuje się nową cewkę w miejscu wymontowanej starej, a następnie podłącza do niej przewody wysokiego i niskiego napięcia zgodnie z oznaczeniami zacisków;
3. po zakończeniu wymiany należy uruchomić silnik, by sprawdzić równomierność jego pracy.

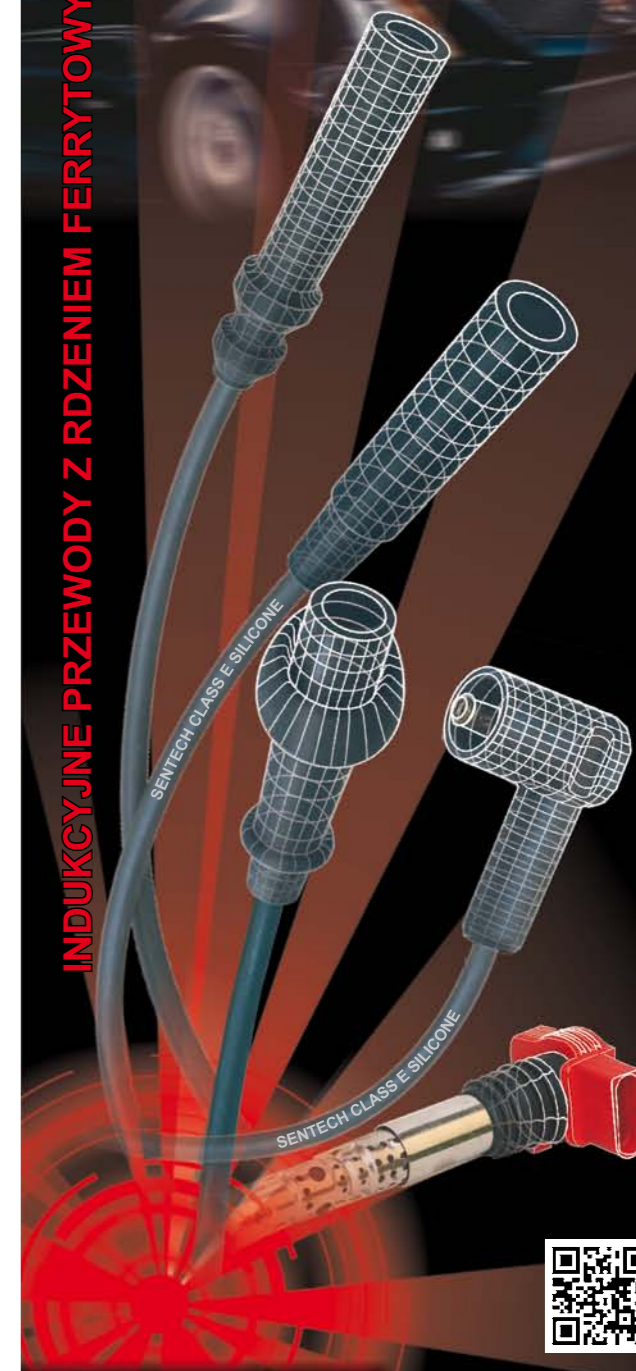
W nowoczesnych systemach sterujących może po tej operacji pojawić się sygnał usterki, wymagający wykasowania z pamięci sterownika.

O cewki zapłonowe Sentech trzeba pytać w dobrych hurtowniach motoryzacyjnych.

TECHNOLOGICZNA
PRZEWAGA -
SYMBOL
JAKOŚCI

UZNANY
WYPOSAŻENIE
ORYGINALNE
PRODUCENT

INDUKCYJNE PRZEWODY Z RDZENIEM FERRYTYWYM



SENTECH®

www.sentech.pl

