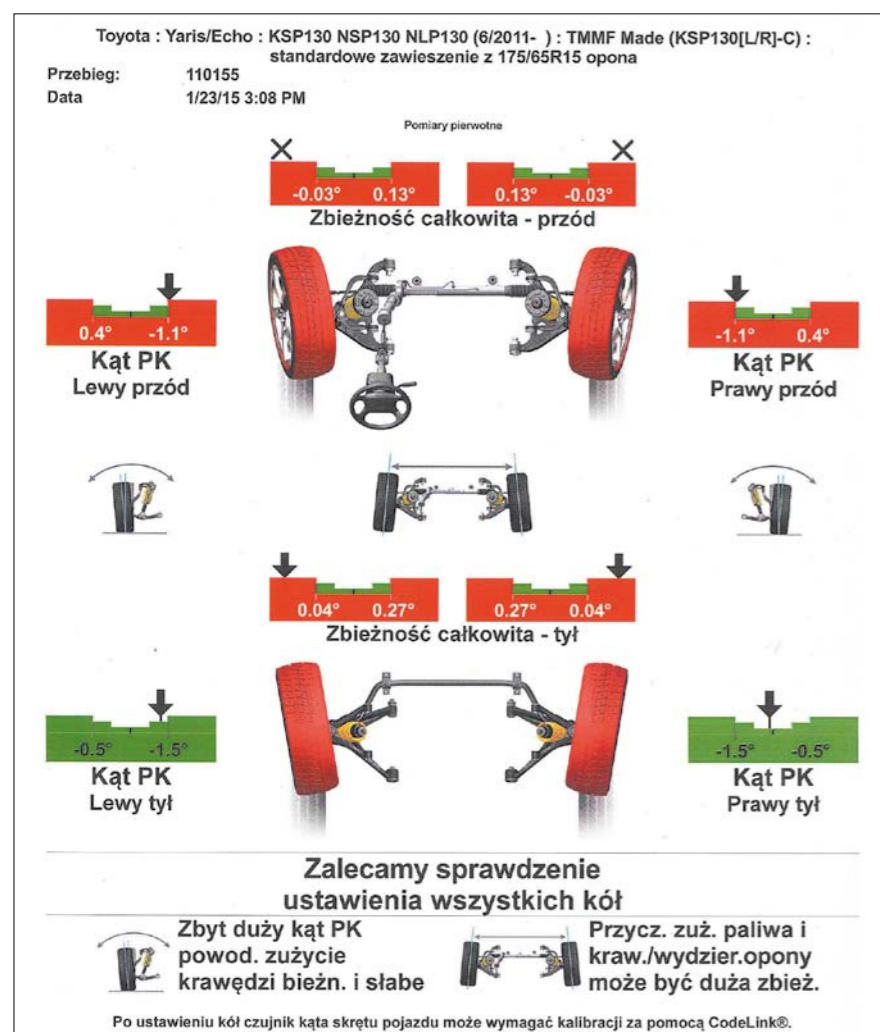




RYS. 7



RYS. 8



RYS. 9

odczytanie kodów błędów ze sterownika silnika pojazdu oraz resetowanie zapisów przy procedurach regulacyjnych geometrii kół (np. reset czujnika kąta skrętu SAS, automatyczna korekta ciśnienia

w ogumieniu). W procedurze sprawdzającej wykorzystuje się też informacje diagnostyczne dostępne z gniazda OBDII. Można tą drogą także odczytać numer VIN badanego pojazdu, co pozwala na

jednoznaczną jego identyfikację w celu uwzględnienia w różnych procedurach właściwych danych kontrolnych i regulacyjnych. Numer ten dostępny jest również w postaci kodu kreskowego lub kodu QR do odczytu metodą skanowania.

Kontrola geometrii ustawienia kół wymaga ręcznego założenia na nie głowic pasywnych oraz zmierzenia głębokości bieżników opon za pomocą ręcznego przyrządu z bezprzewodową transmisją danych (rys. 7). Ta ostatnia procedura może być wykonana też wcześniej, przy wjeździe na linię wyposażoną w stacjonarny (nie ręczny) tester głębokości bieżnika (rys. 8).

Po zakończeniu uprzednio opisanych czynności wystarczy przetoczenie pojazdu o 15-20 cm do przodu, aby dokonać tzw. szybkiego pomiaru geometrii. Obejmuje on 6 najważniejszych parametrów geometrii kół mierzonych bez konieczności użycia obrotnic i płyt odprężnych, czyli bez konieczności wjazdu na specjalnie przeznaczone do tego celu stanowisko poza właściwą linią diagnostyczną (rys. 9).

W głównym ciągu diagnostycznym kolejnym etapem jest kontrola akumulatora za pomocą testera połączony bezprzewodowo z jednostką sterującą linią. Alternatywnie w tej fazie badań można przeprowadzić kontrolę ustawienia świateł, analizę spalin lub pomiar stopnia ich zadymienia.

Zwieńczenie diagnozy

Jest nim końcowy wydruk wyników badań z numerem VIN, zdjęciem badanego samochodu (z widocznym numerem rejestracyjnym) i syntetycznymi wynikami badania przedstawionymi modułowo. Pod każdy z modułów są „podpięte” szczegółowe wyniki poszczególnych pomiarów w formie wykresów i wielkości fizycznych w zapisie liczbowym.

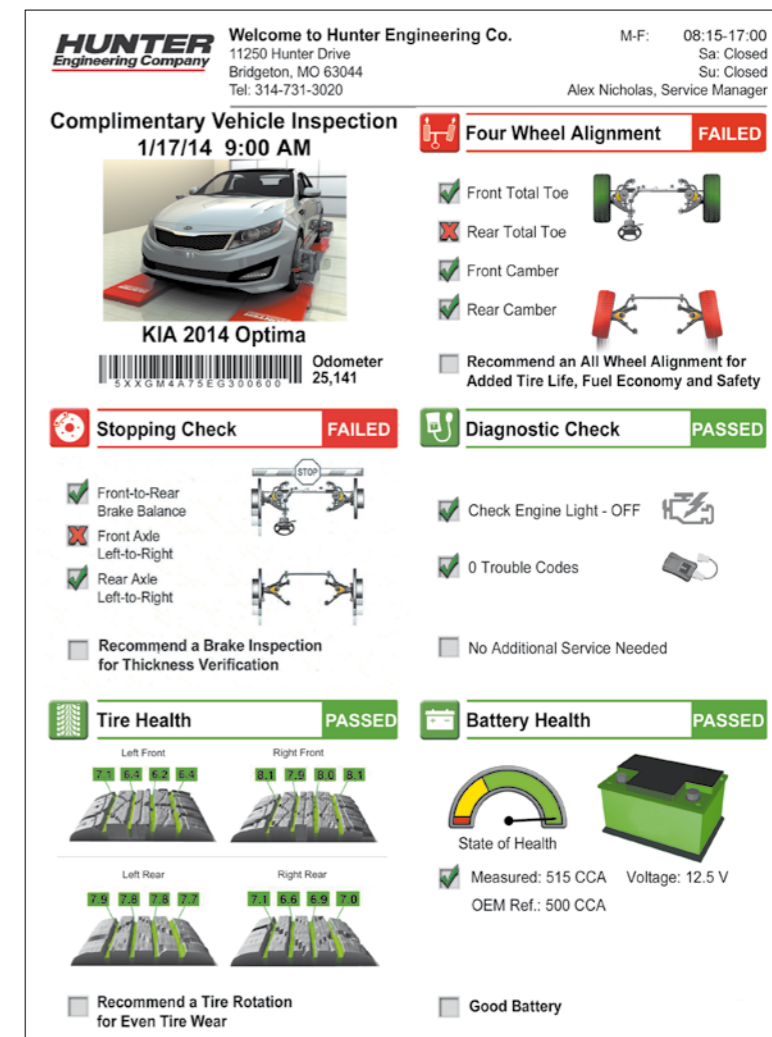
Taka kompleksowa diagnoza stanowi materiał nie tylko dla SKP, lecz jest także informacją dla każdego serwisu mogącego z niej korzystać. Często też wyjaśnia przyczyny niewłaściwego, czyli niebezpiecznego zachowania się pojazdu na drodze (rys. 10).

Dzisiejsza linia diagnostyczna pod względem technicznym różni się od tej sprzed ćwierćwiecza znacznie większą liczbą kontrolowanych parametrów (kie-

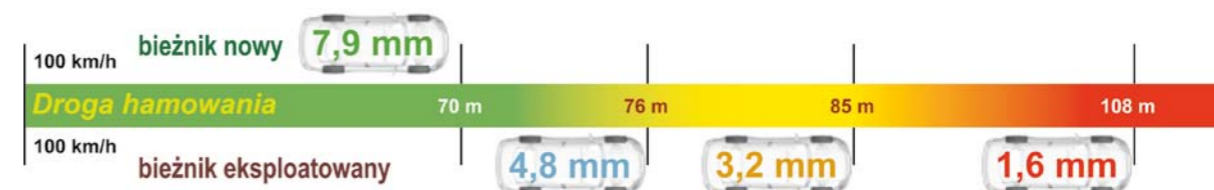
dyś – kilka, dziś – kilkadziesiąt), a przede wszystkim kompleksowym podejściem do kontrolowanych procesów (np. procesu hamowania, pracy amortyzatorów itp.).

Pierwsze linie diagnostyczne sprzed kilkadziesiąt lat były urządzeniami równoległymi względem innych przyrządów kontrolno-pomiarowych (jak analizatory spalin i stanowiska do kontroli ustawienia świateł). Obecne potrafią integrować wszystkie mikroprocesorowe urządzenia stacji diagnostycznej. Dzięki automatyzacji procedur kontrolnych pozwalają na ich identyczny za każdym razem przebieg, co wyklucza możliwość pomyłki bądź celowego fałszowania wyników. Mechanik lub diagnosta używający przyrządu do geometrii bez wbudowanej bazy danych regulacyjnych i bez możliwości wydruku wyników pomiarów może przekazywać błędne opinie na ich temat. W przypadku standaryzowanych protokołów (rys. 9) jest to łatwe do natychmiastowej weryfikacji nawet przez uważnego klienta.

Tego postępu, nazwijmy go informatycznym, nie da się zahamować ani konserwatywnymi skłonnościami człowieka, ani przez wprowadzanie niekompetentnych aktów prawnych, rzekomo „regulujących” daną dziedzinę techniki.



RYS. 10



RYS. 11. ZALEŻNOŚĆ DŁUGOŚCI DROGI HAMOWANIA OD GŁĘBOKOŚCI BIEŻNIKA OPONY

ASMET montuje polskie części www.asmet.eu

Gwarancja 30 miesięcy

Montuj trwałe i niezawodne układy wydechowe Asmet