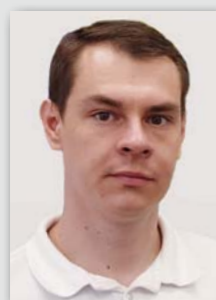


Diagnostyka aut hybrydowych za pomocą testera



GRZEGORZ GALANT

SPECJALISTA DS. TECHNICZNO-HANDLOWYCH
TEXA POLAND

PO DROGACH JEŹDZI CORAZ WIĘCEJ POJAZDÓW HYBRYDOWYCH I ELEKTRYCZNYCH. POWIĘKSZA SIĘ RÓWNIEŻ OFERTA AUT UŻYWANYCH WYPOSAŻONYCH W NAPĘD ELEKTRYCZNY LUB HYBRYDOWY, A TYM SAMYM ROŚNIE ICH UDZIAŁ W ZLECENIACH WARSZTATOWYCH NIEZALEŻNYCH SERWISÓW SAMOCHODOWYCH

Naprawy pojazdów hybrydowych i elektrycznych wymagają odpowiedniego zaplecza. Prawidłowa diagnostyka może odbywać się tylko przy użyciu specjalistycznego sprzętu, najlepiej renomowa-

nego producenta. Na przykładzie samochodu hybrydowego Toyota Prius (ZVW) z 2016 roku przedstawiamy przykładowe możliwości wykorzystania sprzętu diagnostycznego Navigator TXT Multihub fir-

my Texa wraz z oprogramowaniem IDC5 CAR do diagnozowania tego pojazdu.

Kluczową cechą pojazdu hybrydowego jest obecność dwóch różnych przemienników energii i dwa różne układy

gromadzenia energii do jego napędzania. Dlatego też np. pojazd z instalacją gazową nie może być kategorizowany jako hybryda. Rozpatrywana Toyota jak najbardziej spełnia powyższy wymóg, ponieważ ma silnik spalinowy oraz elektryczny – dwa przemienniki energii, jak również zbiornik paliwa i zespół akumulatorów – dwa układy jej gromadzenia.

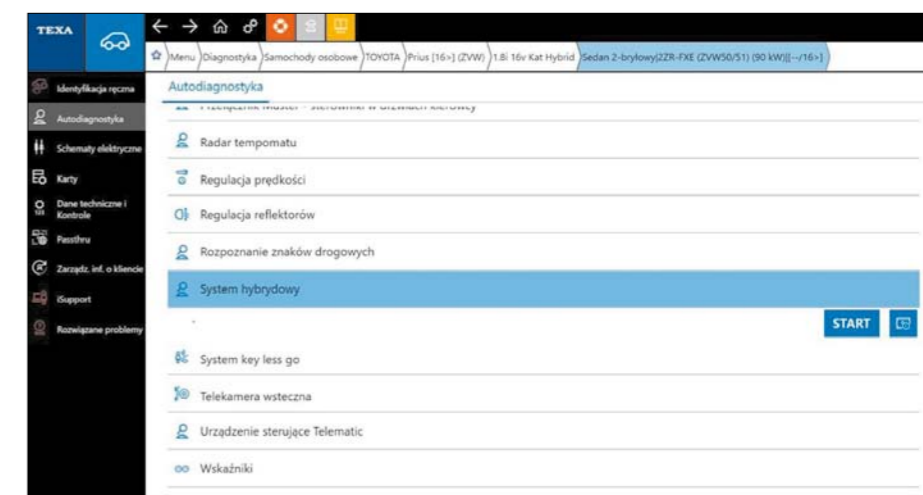
Procedura diagnostyczna

W oprogramowaniu IDC5 wybieramy odpowiedni pojazd, a następnie łączymy się ze sterownikiem układu hybrydowego (fot. 1). W diagnostyce pojazdu niezwykle pomocny jest podgląd parametrów bieżących. Na ich podstawie można ocenić pracę danego układu. Dla rozpatrywanego pojazdu dostępnych jest ponad 200 parametrów bieżących (fot. 2).

Korzystanie z opracowanych przez firmę Texa kart Dashboard ułatwia diagnozowanie. Karty te przedstawiają w formie graficznej wyselekcjonowane parametry związane z danym układem. Pierwsza z nich pokazuje dane dotyczące pracy układu na podstawie parametrów takich, jak:

- ▶ wysokie napięcie przed jego kompensacją;
- ▶ wysokie napięcie po kompensacji dodatkowej;

FOT. TEXA



FOT. 1. WYBÓR POJAZDU ORAZ DIAGNOZOWANEGO SYSTEMU

PARAMETRY	BŁĘDY	AKTYWACJE	REGULACJE
100/234			
Częstotliwość nośnika przemiennika mocy			9.55 kHz
Współczynnik wzmocnienia przetwornika mocy			0.0 %
Tryb sterowania przetwornikiem mocy			Normalny
Temperatura przemiennika silnika-generatora (MG1)			24 °C
Temperatura przemiennika silnika-generatora (MG1) po przekręceniu kluczyka do pozycji Wł.			24 °C
Maksymalna temperatura Przemiennika silnika-generatora (MG1)			28 °C
Temperatura przemiennika silnika-generatora (MG2)			20 °C
Temperatura przemiennika silnika-generatora (MG2) po przekręceniu kluczyka do pozycji Wł.			19 °C
Maksymalna temperatura Przemiennika silnika-generatora (MG2)			28 °C

FOT. 2. ZESTAWIENIE PRZYKŁADOWYCH PARAMETRÓW ZWIĄZANYCH Z SYSTEMEM HYBRYDOWYM

Książki WKŁ w e-autonaprawie

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