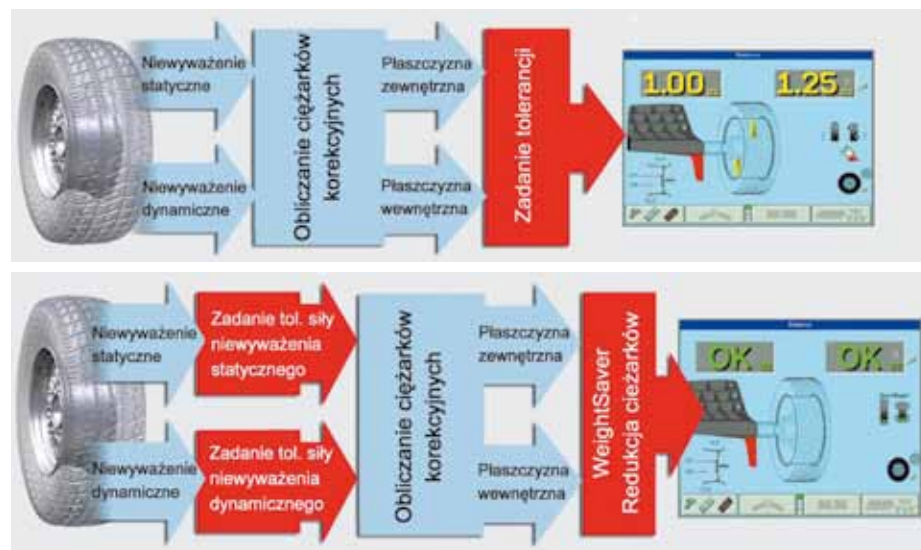
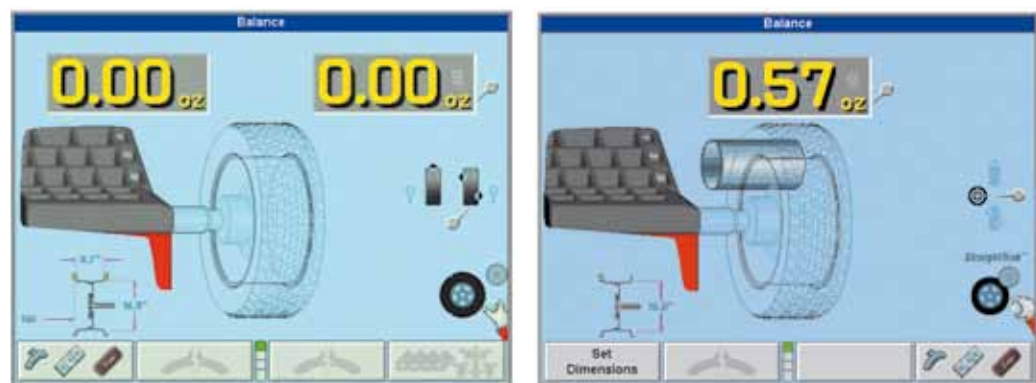




SZANSE NOWEJ METODY I OGRANICZENIA STAREJ: U GÓRY – WYWAŻENIE TRADYCYJNE, U DOŁU – SMARTWEIGHT



WYNIKI KONTROLI WYKONANEJ METODĄ TRADYCYJNĄ PO WYWAŻENIU SMARTWEIGHT: Z LEWEJ NIEWYWAŻENIE DYNAMICZNE, Z PRAWEJ STATYCZNE

ści koła na drgania. To znaczy, że za dopuszczalne dla koła 15" x 7" uznać można wartości mniejsze niż: 7 g dla niewyważenia statycznego i 16 g dla dynamicznego.

SmartWeight jest nową metodą wyważania, opartą na doborze tolerancji oddzielnie dla siły niewyważenia statycznego i oddzielnie dla pary sił powodującej niewyważenie dynamiczne. Dopuszczalne limity tych sił są uzależnione od momentu bezwładności konkretnego koła. Założenie ciężarków wyważających spowoduje zejście poniżej obliczonych przez maszynę limitów z bezpiecznym zapasem. Drgania nie będą występowały. W porównaniu ze standardową metodą wyważania „do zera” statystycznie oszczędzamy do 40% masy ciężarków przy zachowaniu pożądanego efektu, czyli braku drgań koła.

Metoda ta zapewnia jeszcze jedną korzyść: często zdarza się, że do wyważenia koła trzeba użyć tylko ciężarka z jednej strony. Wtedy, oprócz oszczędności materiału (ciężarków), odnotujemy też oszczęd-

ność robocizny z powodu mniejszej ilości wykonywanych operacji.

Istotną niedoskonałość metody tradycyjnej wynika z równoważnego traktowania niewyważenia statycznego i dynamicznego w sensie wpływu na drgania koła. Tymczasem okazuje się, że koła zaczynają drgać przy 3-4-krotnie mniejszej sile niewyważenia statycznego w porównaniu z wartością pary sił powodujących niewyważenie dynamiczne. W metodzie tradycyjnej ciężarki są tak dobierane, by wyeliminować jednocześnie drgania spowodowane obydwojema rodzajami niejednorodności masy. W efekcie przy wskazaniach „0” i „0” na wyświetlaczu wyważenia dynamicznego pozostaje równolegle kilkanaście gramów niewyważenia statycznego, określanego jako resztkowe. Może to być powodem reklamacji klientów ze względu na wywoływane tym stanem pionowe drgania koła. Poza tym w metodzie tradycyjnej tolerancję stosuje się tylko w odniesieniu do ciężarka korekcyjnego,

a nie – do ustalania limitów sił nie równoważonych powodujących wibracje.

We współczesnych wyważarkach istnieje możliwość alternatywnego korzystania z obydwu tych metod, co oznacza, że dla tego samego koła można analizować wyniki obliczone zarówno metodą klasyczną, jak i systemem SmartWeight.

Do praktycznych zalet metody SmartWeight należą niewątpliwie:

- ▶ dostosowanie tolerancji wyważania do wielkości (masy) koła;
- ▶ znaczne oszczędności ciężarków wyważających (do 40%), bez straty jakości wyważania, czyli bez drgań spowodowanych niejednorodnością masy;
- ▶ oszczędność czasu obsługi koła wskutek mniejszej liczby wykonywanych

czynności (np. użycie tylko jednego ciężarka);

- ▶ kontrola eliminująca możliwość przekroczenia limitu wrażliwości koła na drgania zarówno dla niewyważenia statycznego, jak i dynamicznego, co daje możliwość dopasowania limitów wyważania do zaleceń producentów samochodów.

Bywają też przypadki, w których metoda SmartWeight okazuje się jedyną praktycznie uzasadnioną. Wyważanie tradycyjne okazuje się bowiem niemożliwe i niecelowe na przykład w przypadku niewyważań kół w SUV-ach, gdy z pomiarów wynika potrzeba zastosowania ciężarków o masie znacznie przekraczającej 100 g. Zmiana surowca, z którego są one wykonywane, czyli z ołowiu na lżejszy cynk lub stal nierdzewną – dodatkowo zwiększa ich wymiary. W systemie SmartWeight masy ciężarków korekcyjnych są z reguły zdecydowanie mniejsze.

FOT: WIMAD

Suplementy warsztatowej diety

NAZYWANE SĄ UMOWNIE „KOSMETYKAMI SAMOCHODOWYMI”, CHOĆ WIĘKSZOŚĆ Z NICH NIE MA NICZEGO WSPÓLNEGO Z WIZUALNĄ URODĄ DROGOWYCH POJAZDÓW. SĄ TO RACZEJ SPECYFICZNE NARZĘDZIA, W WIELU ZASTOSOWANIACH NIEZASTĄPIONE

Grupy produktów chemicznych przeznaczonych do utrzymywania czystości, konserwacji oraz zewnętrznej i wewnętrznej renowacji nadwozi mogą stanowić podstawowe wyposażenie specjalistycznej działalności usługowej, bądź też atrakcyjne rozszerzenie jej oferty. Dotyczy to szczególnie zakładów blacharsko-lakierniczych, myjni samochodowych, a także specjalistycznych placówek, zajmujących się naprawami tapicerskimi, wymianą szyb itp., a nawet serwisów ogumienia, którym umiejętne wykorzystywanie chemicznej oferty umożliwia wykonywanie profesjonalnej regeneracji felg i stosowanie antykorozyjnych zabezpieczeń śrub i nakrętek mocujących koła.

W warsztatach świadczących usługi w zakresie serwisowania samochodowych układów klimatyzacyjnych trudno już dzisiaj wyobrazić sobie wysoką, profesjonalną jakość pracy bez włączenia w standardowy program serwisowy chemicznej dezynfekcji kanałów nawiewu powietrza i neutralizacji nieprzyjemnych zapachów w przedziale pasażerskim.

Nowoczesna chemia wkracza też coraz śmielej do warsztatowych technologii, kojarzonych dotychczas wyłącznie z mechaniką i elektrotechniką. Nie chodzi tu wyłącznie o stosowanie tzw. płynów eksploatacyjnych, będących w istocie bardzo skomplikowanymi produktami chemicznymi, lecz o środki wspomagające lub zastępujące tradycyjne narzędzia i metody realizacji określonych zadań.

Tak więc w serwisowych instrukcjach producentów układów hamulcowych, elementów osprzętu silników i samochodowych instalacji elektrycznych integralnym punktem stają się zalecenia, by stosować

określone preparaty do smarowania ciernie współpracujących części, usuwania gromadzących się zanieczyszczeń i korozyjnych nalotów na stykach przewodzących elektryczne prądy lub sygnały. Nawet demontaż zużytych zawieszek, układów wydechowych i innych zespołów szeroko rozumianych podwozi przebiega znacznie szybciej i bez negatywnych skutków ubocznych po wcześniejszym zaaplikowaniu do „zapieczonych” połączeń gwintowych, wciskowych i kielichowych odpowiednich środków penetrujących lub inhibitorów korozji.

Specyficznym problemem, nękającym niestety większą część eksploatowanego w naszym kraju parku samochodowego, są usterki wynikające z zaawansowanego wieku użytkowanych pojazdów. Tradycyjne, czyli mechaniczne, usuwanie kłopotliwych zanieczyszczeń z obiegu chłodzenia lub z układu paliwowego od baku po wtryskiwacze jest zbyt kosztowne w stosunku do rynkowej wartości całego auta i nie zawsze przynosi pożądane efekty. Niezawodność przeznaczonych do tego celu markowych preparatów jest natomiast niemal stuprocentowa.



KLASYCZNE PREPARATY PENETRUJĄCE I SMARNE



POWYŻEJ I PONIŻEJ: FIRMOWE ZESTAWY CHEMICZNYCH ŚRODKÓW WARSZTATOWYCH O SPECJALNYM PRZEZNACZENIU

