

Geometria HD



ZENON MAJKUT

WIMAD

KONKURENCYJNA WALKA PRODUCENTÓW WARSZTATOWEGO SPRZĘTU SPRAWIA, ŻE URZĄDZENIA JESZCZE W CZERWCU NAJNOWOCZĘŚNIEJSZE DZIŚ TRACĄ JUŻ TEN WALOR, GDYŻ PODOBNE ROZWIĄZANIA ZACZYNĄ STOSOWAĆ WSZYSCY

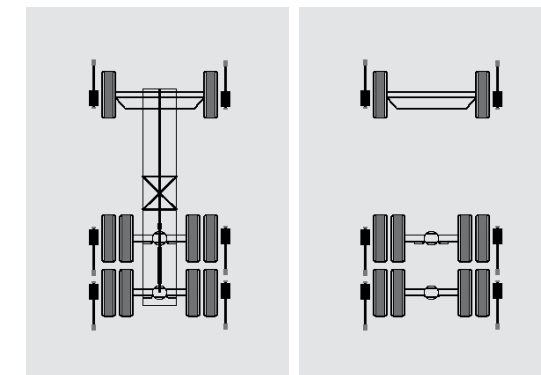
Najdłużej na pozycji liderów postępu technicznego utrzymują się konstrukcje oznaczające się innowacyjnością zarówno produktową, jak i technologiczną. Takimi właśnie cechami odznacza się zaprezentowany na TTM 2014 przez firmę Wimad system do pomiaru i regulacji geometrii ustawienia kół i osi samochodów ciężarowych, autobusów, przyczep i naczep. Jest on skonstruowany i produkowany przez amerykańską firmę Hunter. Wyróżnia go użycie podczas pomiaru równocześnie aż sześciu cyfrowych głowic DSP 760T, zasilanych bateryjnie i połączonych radiowo ze sobą wzajemnie oraz z jednostką sterującą.

Układ sześciogłowicowy pozwala na szybki pomiar pojazdów trójosiowych, sześciuosiowych, a nawet dwunastoosiowych, ponieważ oszczędza czas niezbędny do przekładania głowic w tradycyjnych urządzeniach wyposażonych tylko w cztery głowice.

Obecnie w projektowaniu urządzeń do pomiaru geometrii w ciężkich pojazdach użytkowych stosuje się dwie alternatywne koncepcje. Pierwsza z nich zakłada odniesienie pomiarów (głównie zbieżności) do ramy badanego podwozia. W tej metodzie zakłada się, że oś wzdłużnej symetrii ramy jest zgodna z torem jazdy, ale mogą występować przesunięcia bocz-



RÓWNOCZESNE WYKORZYSTANIE SZEŚCIU BEZPRZEWODOWO KOMUNIKUJĄCYCH SIĘ GŁOWIC POMIAROWYCH PRZY BADANIU TRZYOSIOWEGO PODWOZIA



ALTERNATYWNE KONCEPCJE POMIARÓW GEOMETRII (Z LEWEJ: W ODNIESIENIU DO RAMY POJAZDU, Z PRAWY: NA PODSTAWIE WZAJEMNEGO USYTUOWANIA OSI)

ne poszczególnych osi. Dlatego nawet minimalnie skrzywiona rama nie może przed wyprostowaniem stanowić bazy pomiarowej.

Druga metoda opiera się na pomiarze geometrii każdej osi w stosunku do pozostałych, przy czym jedną z nich uznaje się za referencyjną. Najważniejszym parametrem podczas analizy są zbieżności półówek poszczególnych kół w wielu osiach. Położenie ramy w stosunku do osi wyznacza się dodatkowym przyrządem. Końcowym efektem badania jest okre-

ślenie torów jazdy poszczególnych osi i to stanowi podstawę ewentualnych regulacji, które wbrew dość rozpowszechnionym opiniom można przeprowadzać także w ciężarówkach. Główną zaletą tej metody jest możliwość prawidłowego ustawienia kół, nawet przy nie całkiem doskonałej ramie pojazdu (co zdarza się bardzo często w naszych realiach).

Nie można twierdzić, by któraś z tych metod była zdecydowanie lepsza od drugiej. Tę bazującą na ramie zwykle preferują producenci dostarczający głównie oprzyrządowanie do naprawy ram, a systemy regulacji geometrii kół niejako przy okazji. Druga metoda jest wygodniejsza dla warsztatów i SKP pro-

wadzących badania i regulację geometrii ustawienia kół w różnych rodzajach pojazdów. Przy obsłudze tych wyposażonych w więcej niż dwie osie istotnym parametrem staje się bowiem czas pomiaru i związany z nim nakład pracy diagnosty. Załączone ilustracje pokazują jego zależność od konstrukcji systemu pomiarowego w przypadku badania trójosiowego podwozia.

Pomiary trwają zdecydowanie dłużej, gdy stosowana jest uciążliwa procedura kompensacji z unoszeniem osi, chociaż kompensacji w ogóle uniknąć się nie da, co udowadniałem w jednym z ostatnich odcinków Zennowacji. Drugi powód wydłużonego czasu pracy to konieczność →

FOT. WIMAD. RYS. JACEK KUBIŚ – WIMAD


WERTHER International POLSKA

www.werther.pl
 PROFESJONALNE URZĄDZENIA dla SERWISÓW SAMOCHODOWYCH



60-cio miesięczna gwarancja



WERTHER - to ponad 40 lat doświadczenia i przodownictwa w konstrukcji i bezpieczeństwie



Rozwiązania dla przyszłości dostępne już dziś





Punkty Konsultacyjne i Serwisowe:
 Szczecin 501 468 851/ Białystok 516 800 997/ Bydgoszcz 502 551 693/ Katowice 502 551 845/
 Kraków 609 606 378/ Poznań 512 466 888/ Rzeszów 508 235 400/ Wrocław 509 428 374

poczta@werther.pl • komis@werther.pl