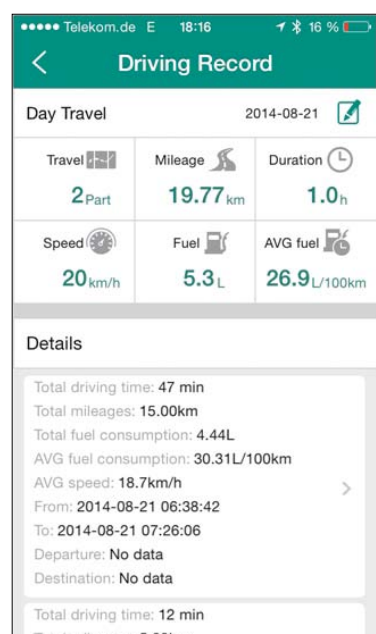
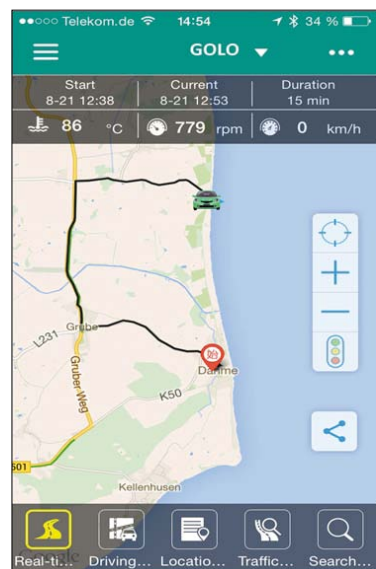


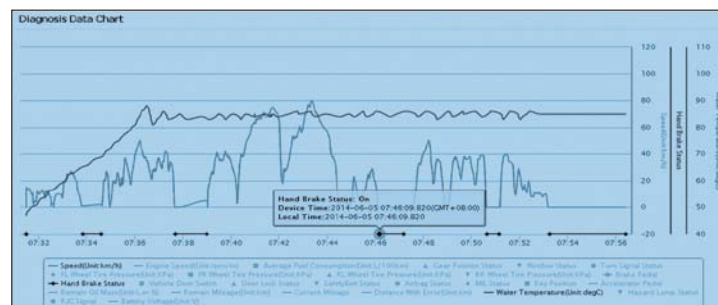


APLIKACJA NA SMARTFONA WYŚWIETLA INFORMACJE Z GPS-U I CZUJNIKÓW W SAMOCHODZIE. NA DRUGIM EKRANIE PO ZUŻYCIU PALIWA WIDACZĘ MUSIAŁY BYĆ DUŻE KORKI

dokładną analizę lub znalezienie przyczyn sporadycznej usterki auta – mówi „Autonaprawie” Leszek Waśniewski z Launch-Europe.

Launch przewiduje utworzenie w Polsce sieci 111 „warsztatów goło”. Celem tej sieci ma być bieżąca diagnostyka i obsługa klientów drogą telekomunikacyjną, wymiana doświadczeń na forum diagnostycznym i wzajemna pomoc klientom jeżdżącym po całym kraju.

Warsztatom do pracy będzie potrzebny tester X-431 Pro. Ma on wygląd tabletu, pracuje na Androidzie i zawiera oprogramowanie diagnostyczne do po-



DANE Z GOLO POZWOLIŁY SPORZĄDZIĆ WYKRES DIAGNOSTYCZNY. WSKAZANIA, KTÓRYCH WARTOŚCI MAJĄ BYĆ POKAZANE, WYBIERA UŻYTKOWNIK W ZALEŻNOŚCI OD POTRZEB

nad 70 marek pojazdów z Europy, Azji i USA. Tester, po nawiązaniu połączenia telekomunikacyjnego z pojazdem wyposażonym we wtyczkę goło, pozwala na:

- ▶ identyfikację jednostki sterującej,
- ▶ odczyt parametrów bieżących,
- ▶ testy członów wykonawczych,
- ▶ odczyt i kasowanie kodów błędów,
- ▶ kasowanie inspekcji serwisowych,
- ▶ kodowanie i adaptacje.

Internetowa ingerencja mechanika, na przykład skasowanie na odległość kodu błędu, jest możliwa tylko na wniosek i za zgodą kierowcy prowadzącego auto wyposażone w system goło.

Waśniewski podkreśla zalety współpracy internetowej produktów Launch: – Urządzenia diagnostyczne Pro mogą się ze sobą komunikować. Jest to pomocne, gdy mechanik nie daje sobie rady z usterką. Wówczas prosi kolegę, aby ten połączył się z jego urządzeniem Pro i przetestował problematyczne auto.

Alternatywą dla X-431 Pro jest czytnik błędów CRP-229. Jego podstawowe funkcje współpracy z goło to odczyt parametrów bieżących oraz odczyt i zdalne kasowanie na odległość kodów usterek. Czytnik obsługuje 41 marek pojazdów.

Ceny, koszty i terminy

Golo 1 właśnie wchodzi do sprzedaży na rynku brytyjskim, a w Polsce ma się pojawić w styczniu przyszłego roku. Cena końcowa nie powinna przekraczać 100 euro. Również w styczniu ma być dostępna europejska wersja rozbudowanego goło 3 z ceną ok. 150 euro, kolejny goło będzie miał numer 5. Na razie nie ma goło dla ciężarówek, ale Launch pracuje nad tym.

Dodatkowym kosztem użytkownika systemów goło są opłaty abonamentowe za transfer danych w sieci GSM.

W USA koszt przesyłu danych na potrzeby zakładów ubezpieczeniowych wynosi ok. 50 USD miesięcznie, w Europie mówi się o 30 euro miesięcznie. Golo może zbierać ogromne ilości danych – ze wszystkich czujników i z częstym próbkowaniem. Przesyłanie ich wszystkich na bieżąco jest praktycznie nieoptyczne i mogłoby szybko wyczerpać abonament na transfer. W związku z tym należy tak skonfigurować urządzenie, aby przesyłało na serwer tylko te dane, które rzeczywiście będą wymagane, na przykład przez firmę ubezpieczeniową.

Dla kogo system goło?

Obecny na konferencji przedstawiciel hurtowni motoryzacyjnej, z którym rozmawiałem w kuluarach, nie bardzo widział perspektywę dla systemu goło wśród nabywców indywidualnych. – Telematyka jest w porządku, to się może podobać jako gadżet. Włączył sobie człowiek aplikację i będzie znał prędkość albo lokalizację samochodu. Ale ile razy w roku niedzielny kierowca musi diagnozować silnik online? – pytał.

Lepiej powinno być wśród klientów flotowych i w ubezpieczalniach, a więc tam, gdzie w grę wchodzi duże przebiegi roczne albo troska o bezpieczeństwo. Golo oferuje telematykę, a przy okazji jest niezłym straszakiem na niesfornych kierowców, którzy nie szanują powierzono im pojazdu („Jakie auto osobowe może wjechać na 30-centymetrowy krawężnik?” Odpowiedź: „Stużbowe!”). Skończy się zarzycanie silnika na wysokich obrotach, drifting lub prywatne wyjazdy poza miasto, natomiast wzrośnie poczucie bezpieczeństwa w przypadku awarii pojazdu bądź zdarzenia drogowego.

FOT. LAUNCH

TRZY MARKI WCHODZĄCE W SKŁAD SCHAEFFLER GROUP OD WIELU JUŻ LAT WYTYCZAJĄ TRENDY ROZWOJU SAMOCHODOWYCH UKŁADÓW NAPĘDOWYCH, TWORZĄC NIE TYLKO NOWE KONSTRUKCJE PODZESPOŁÓW, LECZ TAKŻE WZORCOWE TECHNOLOGIE MONTAŻOWE



Podręcznik mechaniki pojazdowej

Śruby dwumasowych kół zamachowych

Uszkodzone dwumasowe koło zamachowe lub użyte jako jego zamiennik sztywne koło zamachowe nie eliminują skutecznie drgań skrętnych generowanych przez silnik spalinyowy w układzie przeniesienia napędu.

Oddziałując na współpracujące ze sobą mechanizmy, drgania te przyspieszają zużycie lub powodują awaryjne uszkodzenia kół zębatach w skrzyniach biegów, mechanizmach różnicowych, przekładniach głównych, a także przegubów półosi lub wałów napędowych oraz łożysk.

Drgania te również mogą być odczuwalne w nadwoziu, powodować jego pęknięcia i inne uszkodzenia innych oraz znacząco obniżać komfort podróżowania.

Nowe koło – nowe śruby

Mocowanie dwumasowych kół zamachowych i ich kompaktowych zestawów naprawczych do wałów korbowych odbywa się za pomocą specjalnych śrub, które także ulegają eksploatacyjnemu zużyciu. Są to bowiem śruby o podwyższonym stopniu elastyczności, tzw. rozciągliwe oraz śruby z mikrouszczelnieniem.

Pierwsze z wymienionych mają elastyczne rdzenie o średnicy odpowiadającej ok. 90% średnicy gwintu, co jest niezbędne dla prawidłowej kompensacji zmiennych naprężeń roboczych. Podczas dokręcania z określonym przez producenta pojazdu momentem, a w niektórych przypadkach z dodatkową wartością kąta obrotu, śruba zachowuje pewną elastyczność, lecz równocześnie nieznacznie się rozciąga, zachowując jednak wystarczającą siłę docisku połączenia nawet przy granicznych wartościach obciążenia. Zwykle śruby ulegają w takich warunkach szybkiemu uszkodzeniu na skutek zmęczenia materiału.

FOT. SCHAEFFLER



ŚRUBY MONTAŻOWE DWUMASOWEGO KOŁA ZAMACHOWEGO

Śruby z mikrouszczelnieniem (również rozciągliwe) spełniają dodatkowe zadanie odizolowania sprzęgła od wypełnionej olejem skrzyni korbowej silnika. Ponadto warstwa uszczelniająca śruby posiada właściwości klejące i blokujące, co pozwala uniknąć stosowania innych środków o podobnych właściwościach. Z tych więc powodów śruby wykręcone przy demontażu zużytego koła nie mogą być ponownie zastosowane.

Oferta Schaeffler

Automotive Aftermarket

Firma ta dołącza oryginalne śruby montażowe do zestawów DKZ lub oferuje je do nabycia w osobnych kompletach. Można tu spytać, dlaczego nie każdy zestaw DKZ wyposażony jest obligatoryjnie w śruby montażowe? Otóż obecna firmowa oferta obejmuje ok. 350 różnych zestawów dwumasowych kół zamachowych z dołączonymi śrubami montażowymi. Jednakże z uwagi na zastosowanie danego DKZ w różnych modelach w każdym przypadku może być konieczne użycie innego kompletu śrub.

Z tej właśnie przyczyny, wszystkie DKZ są oznaczone w katalogach specjalnym kodem, który informuje, czy zestaw zawiera śruby montażowe, czy też nie. Informacje na temat wszystkich DKZ ofe-



STOSOWANIE KOMPLETNEGO ZESTAWU LUK REPSET DMF ZAPEWNIĄ WŁAŚCIWY DOBÓR WSZYSTKICH ELEMENTÓW



KOŁO DWUMASOWE WRAZ Z ŚRUBAMI MONTAŻOWYMI DO POJAZDÓW Z PODWÓJNYM SPRZĘGŁEM

rowanych przez Schaeffler Automotive Aftermarket (w tym parametry i właściwe momenty dokręcenia) w formie specjalnych tabel dostępne są w Internecie na stronie www.schaeffler-aftermarket.pl.