



MECHANICZNA BLOKADA ZĘBATA



PŁYTA ODPRĘŻNA



OBROTNICA



DŹWIGNIK NOŻYCOWY MOŻE BYĆ WYPOSAŻONY NAWET W DWA DŹWIGNIKI OSI

System poziomowania i jednocześnie zabezpieczenia przed opuszczeniem jest stopniowy (polega na wzajemnym ząbkowaniu się dwóch listew zębatach). Sterowanie listwami, czyli ich blokowanie i odblokowanie, odbywa się za pomocą mechanizmu pneumatycznego. Z tym, że podczas opuszczania do odblokowania potrzebne jest uniesienie dźwignika



DŹWIGNIKI NOŻYCOWE: POWYŻEJ – DO MONTAŻU NA POSADZCE WARSZTATU, OBOK – W WERSJI ZAGŁĘBIONEJ W PODŁODZE

o 1 ząb na listwie. Od dokładności, jakości, trwałości wykonania zębów na listwach zależy więc wypoziomowanie w stanie gotowym do pracy.

Nigdy nie wolno pracować, a szczególnie dokonywać pomiaru geometrii na dźwigniku podtrzymywanym tylko ciśnieniem hydraulicznym, czyli bez mechanicznej blokady na listwach. Pełni ona również funkcję automatycznego (pod działaniem siły ciężkości) zabezpieczenia w sytuacji awaryjnej, np. w razie nagłego spadku ciśnienia w układzie hydraulicznym.

Specjalne wyposażenie

Każdy dźwignik wykorzystywany do pomiaru i regulacji geometrii musi posiadać tylne płyty odprężne na tyle długie, by zapewnić pomiary aut o najmniejszym (ok. 1800 mm) i największym (ok. 3800 mm) rozstawie osi. Samochody dostawcze o rozstawach powyżej 3800 mm aż do 4400 mm nie wymagają tylnych płyt odprężnych, ponieważ z reguły wszystkie obecne modele tej klasy posiadają tylne zawieszenie zależne. Płyty mogą być blokowane mechanicznie – sworzniami, pneumatycznie (sterowanie z pulpitu dźwignika) lub automatycznie przez program urządzenia do pomiaru geometrii.

Podobne sterowanie jak płyty odprężne mają obrotnice, konieczne w wyposażeniu tego rodzaju stanowisk.

Ponadto można dźwignik główny uzupełnić pomocniczymi dźwignikami osiowymi lub podprogowymi. Do dodatkowego wyposażenia należy też system inflatorów do pompowania kół. Automatyczna kontrola ciśnienia jednocześnie w czterech kołach znacznie przyspiesza pracę i nie pozwala na przypadkowe pominięcie lub nieprawidłowe wykonanie tej czynności.



W zaawansowanych konstrukcjach stosuje się wspólne sterowanie dźwignika i urządzenia do geometrii. Integracja ta umożliwia wymuszenie tzw. ciągłego pomiaru, czyli pracę kamer systemu podczas unoszenia lub opuszczania dźwignika, co pozwala na znaczne skrócenie czasu pomiaru i zmniejszenie ilości „rund”, które musi wykonać diagnosta.

Wersje zabudowy

Dźwignik nożycowy może występować w wersji naposadzkowej, która nie wymaga żadnych dodatkowych inwestycji w posadzkę warsztatu poza spełnieniem warunku jej minimalnej nośności dla tego typu urządzeń. Natomiast wymaga nieco dłuższego stanowiska, ponieważ rampy wjazdowe muszą pokonać wysokość dźwignika w stanie złożonym. Podnośniki zagłębiane są w warsztatach najwygodniejsze, lecz wymagają wykonania odpowiedniego zagłębienia o odpowiedniej głębokości (od 180 do 400 mm).

Przedwczesne pożegnania

Powyższe uwagi i wyjaśnienia dowodzą, iż podnośnik nożycowy z racji swych wielostronnych zalet w serwisie samochodowym nadal wart jest zainteresowania i konstrukcyjnego doskonalenia, którego pożądane kierunki starałem się wskazać. Badania sieci Volkswagena też potwierdziły zalety tej koncepcji. Jej „być albo nie być” zależy jednak głównie od jakości wykonania. Z prostszymi kinematycznie konstrukcjami może poradzić sobie cała rzesza producentów z różnych stron świata. Z konstrukcją nożycową – tylko nieliczni najlepsi.

FOT. WINAD

Nowości na rynku

Więcej świec żarowych marki Denso

Firma Denso wprowadza na rynek wtórny siedem nowych świec żarowych z dwiema spiralami grzejnymi. Nowe elementy mają 215 zastosowań w samochodach najważniejszych marek. Program świec żarowych Denso obejmuje obecnie 131 numerów części, które mają 4481 zastosowań i zastępują 1055 elementów OE. W katalogu firmy Denso

znajdują się również świece żarowe z wydłużonym dogrzewaniem, świece ceramiczne oraz modele z szybkim grzaniem wstępnym.

Nowe świece żarowe mają spiralę grzejną i regulacyjną, które zostały zaprojektowane z myślą o silnikach wysokoprężnych z wtryskiem bezpośrednim. Charakteryzują się one również wydłużonym

dogrzewaniem (do jednej minuty), które przekłada się na równą pracę zimnego jeszcze silnika.

Opisywane świece mają m.in. zastosowanie w pojazdach Ford Focus (04-obecnie), Ford Mondeo (00-07), Opel/Vauxhall Astra (04-obecnie), Opel/Vauxhall Insignia (08-obecnie) oraz Peugeot 207 (06-obecnie).

Więcej na stronie:
www.e-autonaprawa.pl



Szczegółowe informacje na temat świec żarowych Denso można znaleźć w archiwum TecDoc oraz na stronie:

www.denso-am.pl

Nowości w rodzinie Neolux



Firma Osram powiększyła asortyment samochodowych źródeł światła marki Neolux.

Do nowości należą lampy ksenonowe D1S i D2S, które

charakteryzują się temperaturą barwową 4300 K i białym paskiem ceramicznym. Niebawem pojawią się także żarówki motocyklowe HS1 i S2 oraz używane często w lampach przeciwmgłowych modele H11 i H7 w wersji off-roadowej.

Linia Neolux składa się przede wszystkim z żarówek reflektorowych na napięcie 12 V (H1, H3, H4, H7,

HB3, HB4), 24 V (H1, H3, H4 i H7) oraz off-roadowych (H1, H3, H4 i R2). Należą do niej też produkty o podwyższonych parametrach, takie jak Neolux Extra Light (wytworzące do 50% więcej światła), Neolux Blue Light (o niebieskawym świetle) i Neolux Long Life (o wydłużonej trwałości). Wszystkie żarówki reflektorowe są wyposażone w filtr UV.

W rodzinie Neolux można znaleźć także żarówki pomocnicze (m.in. W5W, C5W, H6W, T4W, P21/5W) oraz zamienniki do stosowania we wnętrzu pojazdów (retrofit LED). Uzupełnieniem są zestawy zapasowe Neolux Minibox, w których skład wchodzi żarówka H4 lub H7 wraz z najpopularniejszymi żarówkami pomocniczymi.

www.osram.pl

Aktualizacja oprogramowania CAR

Firma Magneti Marelli udościwniła nową, 140. wersję oprogramowania diagno-

stycznego CAR do samochodów osobowych. Oprogramowanie działa na urzą-

dzeniach Magneti Marelli Vision, Flex, Smart i Logic. Można je zainstalować po

wybraniu opcji aktualizacji testera.

www.magnetimarelli-checkstar.pl

NGK: nowe cewki i sondy lambda

Katalog firmy NGK Spark Plug Europe powiększył się o 28 cewek zapłonowych i 86 sond lambda.

Nowe cewki mogą być stosowane m.in. w pojazdach Volkswagen Up, Mini, Opel Adam, Opel Astra J, Opel Mokka, Mazda 6, Renault Clio IV i Dacia Sandero II. Cały asortyment NGK zawiera

372 cewki zapłonowe, które pasują do 90% samochodów sprzedawanych w Europie.

W przypadku sond lambda asortyment składa się obecnie z ponad 800 referencji, pokrywających zapotrzebowanie ok. 70% europejskiego parku samochodowego. Same nowe sondy można zastosować w 2,4 mln samochodów.

Firma NGK Spark Plug Europe wprowadza też na rynek wtórny czujniki temperatury spalin (EGTS).

Początkowo asortyment będzie składał się z 20 najczęściej stosowanych referencji czujników EGTS NTK, które mogą być montowane w ok. 12,6 mln samochodów takich marek, jak Audi, BMW,



Dacia, Ford, Renault, Seat, Škoda i VW.

www.ngkntk.pl