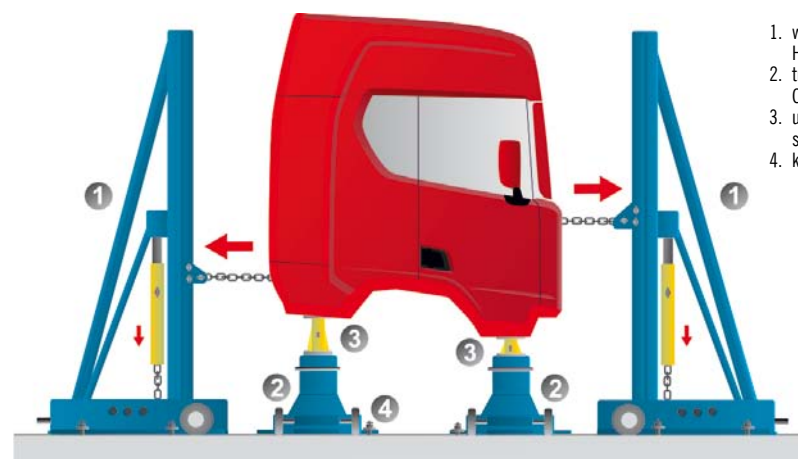




NAPRAWA USZKODZONEJ KABINY. PROSTOWANIE

tutaj zarówno o aspekt bezpieczeństwa użytkowników ruchu drogowego, jak i o bezpośrednie straty ekonomiczne spowodowane większym zużyciem opon oraz paliwa.

Dochodzi do tego obniżenie komfortu prowadzenia takiego pojazdu przez kierowcę, co przy wielogodzinnej pracy ma niebagatelne znaczenie.

Technologia pomiaru pozwala na szybkie i skuteczne wykrycie wad kształtu ramy pojazdu oraz ustawienia jego osi. Po właściwym ukształtowaniu układu geometrycznego ramy i osi stałych dalszy proces naprawy oraz regulacji geometrii kół może przebiegać bez problemów. W innym razie będzie konieczny powrót do prostowania, co wiąże się stratami czasu, czyli pieniędzy. W pomiarach stosowane jest zarówno oprzyrządowanie do kontroli geometrii ramy nośnej, jak i geometrii osi jezdnych. Optymalnie należy ustawić wszystkie osie stałe prostopadle do ramy nośnej.

Naprawa kabin

Proces naprawy uszkodzonej kabiny jest zbliżony do technologii napraw pojazdów osobowych. Konieczne jest zastosowanie nowoczesnych metod rozłączania i łączenia elementów, a podczas napraw panelowych – zastosowanie systemów wyspecjalizowanych narzędzi.

Kabiny mocowane są do systemów naprawczych na czas naprawy z pomocą uchwytów podłogowych wyposażonych w specjalne oprzyrządowanie kotwiące, które pasuje do poszczególnych modeli kabin. Możliwe jest też zamocowanie kabiny w uchwytach uniwersalnych.

Pomiar geometrii kół i osi

Ostatnim etapem jest kontrola parametrów geometrii kół i poszczególnych osi pojazdu. Przebiega ona według omawianych wielokrotnie zasad i nie wymaga szczegółowego opisywania w tym miej-

scu. Warto natomiast zwrócić uwagę na problem geometrii pojazdów z wieloma osiami skrętnymi. Jet to sytuacja, w której wielokrotnie popełniane są błędy procedury pomiaru oraz regulacji. Generalna zasada mówi, że po zmierzeniu osi stałych dokonuje się kontroli wszystkich osi skrętnych osobno, jedna po drugiej.

Większość przyrządów pomiarowych nie jest w pełni przystosowana do szybkiej i ergonomicznej kontroli wielu osi skrętnych i wymaga doposażenia. Z doświadczenia warsztatowego wiadomo, że najlepiej jest, gdy koła wszystkich osi skrętnych ustawione są na oddzielnych obrotach, a na wszystkich obręczach kół tych osi zamocowane są zaciski (uchwyty) głowic pomiarowych. W celu dokonania pomiaru poszczególnych osi przekładane są głowice pomiarowe i kontrola może być przeprowadzona bardzo wygodnie i szybko. W każdej chwili w prosty sposób można powrócić do kontroli poprzednio sprawdzanej osi.

Programy pomiarowe i archiwizacja danych

Choć polskie przepisy nic nie mówią o konieczności stosowania choćby na OSKP urządzeń z automatyczną transmisją danych pomiarowych do komputera sterującego, to warto zauważyć, że jest to spore ułatwienie. Dotyczy ono zarówno



URZĄDZENIE DO POMIARU GEOMETRII OSI I KÓŁ

FOT. HERKULES

FOT. HERKULES

PROTOKÓŁ POMIARU GEOMETRII UKŁADU JEZDNEGO
TRUCK-EXAM™
WHEELS AND FRAME ALIGNMENT TESTER

Nr rejestracyjny	Marka/model	Stan licznika	Nr podwozia
Właściciel pojazdu		Data badania	Diagnosta

I oś skrętna		II oś skrętna		I oś tylna		II oś tylna	
Zbieżność	Złi °	Zbieżność	Złi °	Zbieżność	Złi °	Zbieżność	Złi °
Złi mm	Złi mm	Złi mm	Złi mm	Złi mm	Złi mm	Złi mm	Złi mm
Maks. kąt skrętu	Mks L ° P °	Maks. kąt skrętu	Mks L ° P °	Maks. kąt skrętu	Mks L ° P °	Maks. kąt skrętu	Mks L ° P °
Pochylenie koła	Pkl °	Pochylenie koła	Pkl °	Pochylenie koła	Pkl °	Pochylenie koła	Pkl °
Wyprz. sworznia	Wsl °	Wyprz. sworznia	Wsl °	Wyprz. sworznia	Wsl °	Wyprz. sworznia	Wsl °
Pochyl. sworznia	Psl °	Pochyl. sworznia	Psl °	Pochyl. sworznia	Psl °	Pochyl. sworznia	Psl °
Wsp.	Wsp °	Wsp.	Wsp °	Wsp.	Wsp °	Wsp.	Wsp °
Psp.	Psp °	Psp.	Psp °	Psp.	Psp °	Psp.	Psp °

Pomiary wykonano:

2016 © HERKULES AUTO-TECHNIKA WARSZATOWA

PROTOKOŁY POMIAROWE

TRUCK-EXAM™
WHEELS AND FRAME ALIGNMENT TESTER

Os 2

ED-L	ED-P	EB-L	EB-P
200	203	200	200

A 3,0

EKRANY PROGRAMU POMIAROWEGO

procedury pomiarowej, jak i archiwizacji danych klientów, pojazdów i wykonanych badań. Oczywiście, daje to też możliwość szybkiego wydruku protokołu bez konieczności jego ręcznego wypełniania.

Truck-Report™ to przykład nowatorskiego oprogramowania przeznaczonego głównie do współpracy z urządzeniami

serii Truck-Exam™ oraz Truck Line™. Urządzenia Truck Line™ posiadają aktualny Certyfikat Instytutu Transportu Samochodowego (ITS), dopuszczający stosowanie ich na okręgowych stacjach kontroli pojazdów (OSKP).

Omówiona kompletna linia technologiczna zawiera wiele elementów skła-

dowych. Dotyczy to zarówno samych urządzeń, jak i procedury pomiarowo-naprawczej. Warto zatem zainteresować się bliżej kompletną technologią, aby uniknąć podczas planowania inwestycji błędów polegających głównie na lekceważeniu poszczególnych ogniw ciągu technologicznego.