

flot samochodowych, iPhone'ów, GDDKiA, IQ Routes oraz firm zewnętrznych.

TomTom oferuje dwa rodzaje aktualizacji. Jedna dotyczy map i obejmuje to wszystkie nasze nawigacje. Obecnie użytkownicy urządzeń z serii Via oraz Go Live mogą korzystać z wakacyjnej promocji. Urządzenia Go Live zakupione pomiędzy 15 maja a 31 sierpnia 2012 oraz VIA zakupione między 1 czerwca a 31 sierpnia 2012 są objęte 12 darmowymi aktualizacjami (przez 3 lata). Drugi rodzaj aktualizacji to dostęp do HD Traffic, który dotyczy nawigacji TomTom Go Live i obejmuje roczny dostęp do tej usługi.



Krzysztof Wójcik
Modecom

Nawigacja z tabletem i Internetem

Najnowszym osiągnięciem techniki nawigacyjnej jest zdecydowanie nasz nowy model Modecom FreeWay Tab 7.0. To perfekcyjnie dopracowany produkt, łączący wydajną nawigację i multimedialny tablet w jednym urządzeniu. Ma pojemnościowy ekran dotykowy 7" (multitouch – 5 punktów), doskonały w zastosowaniach multimedialnych oraz przy korzystaniu z zasobów Internetu za pośrednictwem technologii Bluetooth Dun/ WiFi i modemu 3G, co zapewnia np. dostęp do aktualnych danych o korkach drogowych w przypadku usługi LiveDrive. Jako nawigacja samochodowa odznacza się błyskawicznym przeliczaniem tras i czułym odbiornikiem GPS. Ma też wbudowany trans-



mitter FM, odtwarzacz filmów, gier i wiele, wiele więcej!

W przypadku klasycznych nawigacji samochodowych korzystamy z polskiego oprogramowania AutoMapa. Mapy te mają najwyższą jakość, a dodatkowo w urządzeniach linii Modecom wspierane są technologią LiveDrive, aktualizującą je automatycznie po oddaniu do użytku nowych odcinków dróg. Poza tym wszystkie zestawy nawigacji Modecom z AutoMapą są objęte 12-miesięczną, darmową aktualizacją, a po jej wygaśnięciu koszt 12-miesięcznej subskrypcji wynosi za AutoMapę Polski XL: 79 zł brutto oraz za AutoMapę Europy: 149 zł brutto.

System TMC działa już na terenie Polski, jednakże wymaga on jeszcze znacznego dopracowania. Aktualność oraz ilość dostępnych w nim komunikatów nie pozwala na razie na komfortowe jego wykorzystywanie.



Łukasz Majewski
Goclever

Wielofunkcyjne Navio

Obecnie jesteśmy w końcowej fazie prac nad produktem o nazwie Navio 520 DVR, którego premierę ustalono na lipiec 2012. Jest to pierwsze na rynku polskim połączenie w jednym urządzeniu nawigacji samochodowej i cyfrowej kamery DVR, która podczas filmowania zapisuje dodatkowo swe kolejne pozycje według GPS. Umożliwia to rejestrowanie przebiegu trasy pojazdu, a także zaistniałych na drodze sytuacji dla ich późniejszego odtworzenia. Obie funkcje są niezależne, czyli podczas nagrywania kamerą można korzystać z nawigacji. Jednak możliwości tego produktu na tym się nie kończą. Jest on wyposażony również w Bluetooth, dzięki czemu po podłączeniu tele-



fonu tworzy zestaw głośnomówiący, oraz w funkcję A2DP do odtwarzania plików muzycznych znajdujących się w telefonie. Dodatkowo też posiada transponder FM, co pozwala na przesłanie sygnału audio z nawigacji do radia samochodowego. Port AV-in służy do podłączenia kamery cofania lub innego urządzenia.

W sierpniu 2012 zakończone została praca nad jeszcze innym systemem o nazwie Navio 505 TMC Polska, wyposażonym w moduł TMC odbierający sygnał nadawany przez Radio ZET za pomocą własnej anteny bez konieczności podłączania jakichkolwiek dodatkowych akcesoriów.

Aktualizacje autostrad i dróg krajowych wprowadzamy na mapach w ciągu 1-3 miesięcy od czasu zaistnienia zmian, np. A2 od Łodzi w kierunku Warszawy będzie widoczna w naszych urządzeniach w sierpniu 2012. Obecnie w odniesieniu do obszaru Polski korzystamy z danych drogowych firmy Emapa. Ich użytkownicy mają możliwość zgłaszania błędów oraz poprawek na stronie www.emapi.pl.

Obecny system TMC w Polsce opiera się na danych statystycznych (korki) oraz informacjach o utrudnieniach i remontach zgłaszanych poprzez GDDKiA. Brak jest możliwości dodawania przeszkód powstałych w wyniku zdarzeń losowych. Informują o nich tylko stacje radiowe, nadające informacje o wypadkach w formie komunikatów głosowych w systemie RDS jako informacje traffic. ■

Prawidłowy serwis hamulców



MAGDALENA WÓJCIK-KLICH

OPIEKUN RYNKU POLSKA
DLA CONTINENTAL AFTERMARKET GMBH

JEŚLI KLIENT ZLECA WARSZTATOWI KOMPLEKSOWĄ OBSŁUGĘ UKŁADU HAMULCOWEGO PRZED DŁUGĄ WAKACYJNĄ PODRÓŻĄ, REALIZACJA TAKIEGO ZLECENIA NIE MOŻE OGRANICZAĆ SIĘ DO SAMEJ WYMIANY OKŁADZIN I UZUPEŁNIENIA PŁYNU

Wskazówki zawarte w tym artykule opracowane zostały na podstawie wieloletnich i wszechstronnych doświadczeń ekspertów ATE. Polecam też we wszystkich opisanych przypadkach korzystanie z produktów tej marki z tej prostej przyczyny, że mogą ręczyć za ich niezawodną jakość i uniwersalność zastosowań.

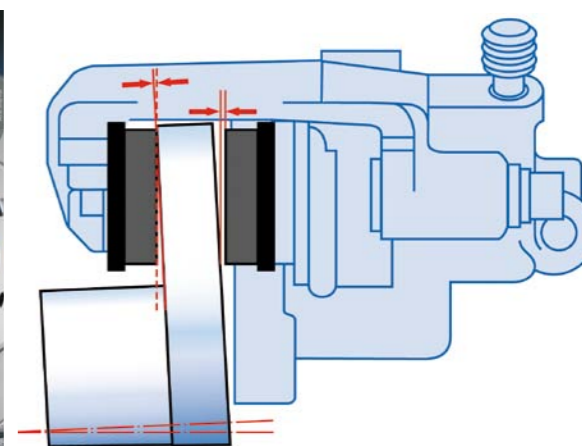
Każdy przedurlopowy przegląd hamulców powinna poprzedzać dokładna analiza zastrzeżeń zgłaszanych przez klienta, sprawdzenie poziomu i przydatności płynu hamulcowego w układzie (testerem ATE) oraz kontrola działania hamulców przeprowadzona na stanowisku rolkowym lub, zastępczo, w trakcie jazdy próbnej. Przy każdym hamowaniu, również bardzo intensywnym, pojazd wyposażony w ABS musi zachowywać nadany mu tor jazdy. Należy przy tym zwrócić uwagę także na skok pedału hamulca, który nie powinien przekraczać 5 centymetrów: dłuższy świadczy o zapowietrzeniu lub nieszczelności hydraulicznej części układu, krótszy wynika przeważnie z usterek mechanicznych. Często po okresie zimowym poszczególne elementy hamulców tarczowych i bębnowych tracą swobodę ruchu z powodu korozji i siła hamowania słabnie. Płyn hamulcowy może być natomiast rozcieńczony przez wilgoć wchłanianą z powietrza.

W następnej fazie konieczna jest kontrola części mechanicznych. Dotyczy ona nie tylko zużycia okładzin i płynności ruchu ich mechanizmów dociskowych, lecz także stanu tarcz i bębnow oraz ewentu-

alnych luzów w zawieszeniach, układzie kierowniczym i łożyskach piast. Istotne znaczenie mają też takie czynniki, jak wyważenie kompletnych kół, bicie promieniowe i osiowe piast, jak również stan amortyzatorów. Bicie samych tarcz hamulcowych sprawdza się czujnikiem zegarowym na obwodzie odległym o 10 mm od zewnętrznej krawędzi.



TARCE WYMIENIAĆ MOŻNA TYLKO W KOMPLECIE DLA CAŁEJ OSI I WRAZ Z OKŁADZINAMI CIERNYMI



SKOŚNE USTAWIENIE TARCZY ZMNIEJSZA SIĘ HAMOWANIA I TRWAŁOŚĆ HAMULCA. A WYNIKA PRZEWAŻNIE ZE ZŁEGO STANU PIASTY I JEJ ŁOŻYSKOWANIA

Zdemontowany zacisk hamulcowy musi przed ponownym użyciem być wolny od zanieczyszczeń i korozji, mieć nienaganny stan elastycznych osłonek, pełną swobodę ruchu tłoczków i elementów prowadzących jarzma. Nowe klocki hamulcowe (ATE lub inne dopuszczone przez producenta pojazdu) muszą pasować do swych gniazd w zacisku oporów

osi. Każdej wymianie tarcz lub bębnow musi towarzyszyć wymiana współpracujących z nimi okładzin ciernych. Powlekanych tarcz hamulcowych nie wolno czyścić przed zamontowaniem, niepowlekane wymagają natomiast dokładnego usunięcia zabezpieczenia antykorozyjnego odpowiednim środkiem czyszczącym. ■

Autonaprawa w Internecie:
www.e-autonaprawa.pl

FOT. GOCLEVER, MODECOM

FOT. CONTINENTAL TEVES