

Wszystko w jednym



ZENON MAJKUT

WIMAD

NAJNOWSZA GENERACJA WYWAŻAREK DO KÓŁ SAMOCHODOWYCH, ZAINAUGUROWANA POJAWIENIEM SIĘ NA RYNKU MODELU ROAD FORCE TOUCH GSP 9700 AMERYKAŃSKIEJ FIRMY HUNTER ENGINEERING COMPANY, UMOŻLIWIA DIAGNOZOWANIE I OPTYMALNE ROZWIĄZYWANIE WSZELKICH PROBLEMÓW WYSTĘPUJĄCYCH W OBRĘBIE OPONY I FELGI. ZAMIAST OPISYWAĆ TECHNICZNE WALORY TEGO URZĄDZENIA, POKAŻĘ JE DZIŚ PAŃSTWU W PRAKTYCZNYM DZIAŁANIU



1. Brak sterowniczego pulpitu. Wszystkie funkcje są uruchamiane dotykiem odpowiednich stref ekranu ręką (nawet w grubej i brudnej rękawicy)



2. Maszyna gotowa jest do pracy natychmiast po włączeniu. Wstępna jej kalibracja przeprowadzana jest samoczynnie przez odpowiedni program



3. Stożków centrujących jest więcej niż w starszych modelach, gdyż mają one ostrzejsze kąty wierzchołkowe dla stabilnego mocowania felg



4. Dobór właściwego stożka do otworu felgi ułatwia prosty wzornik



5. Wybrany stożek centrujący osadza się na wrzecionie wyważarki



6. Podnośnik nie jest przy tym rozmiarze kół konieczny, lecz pomaga on precyzyjnie naprowadzić otwór felgi na wrzeciono



7. Pozostaje już tylko docisnąć felgę nakrętką wrzeciona, wykorzystując jego ruch obrotowy



8. Pomiar średnicy, szerokości i bicia obręczy wykonuje się, przytkając do jej obrzeża najpierw wewnętrzne ramie czujnikowe...



9. ... potem zewnętrzne...



10. ...by po samoczynnym obrocie koła odczytać niezwłocznie wyniki na ekranie



11. Przed badaniami obejmującymi też test sztywności opony trzeba uregulować panujące w niej ciśnienie powietrza za pomocą zintegrowanego inflatora



12. Opuszczenie osłony koła uruchamia procedury pomiarowe, których wyniki pojawiają się kolejno na ekranie. Cały cykl pomiarów trwa ok. 20 sekund



13. Najpierw odbywa się pomiar niewyważenia z podaniem wagi potrzebnego ciężarka i jego miejsca na obręczy



14. Maszyna obraca koło ku górze miejscem nabicia ciężarka i podnosi osłonę, a laser oznacza je, dokładnie wyświetlając linię pokazaną na ekranie



15. Lokalizację i masę ciężarków można zoptymalizować, uruchamiając na ekranie funkcję SmartWeight



16. Ciężarek po stronie zewnętrznej (gdy jest on potrzebny) mocuje się również według danych z ekranu i laserowej linii na kole



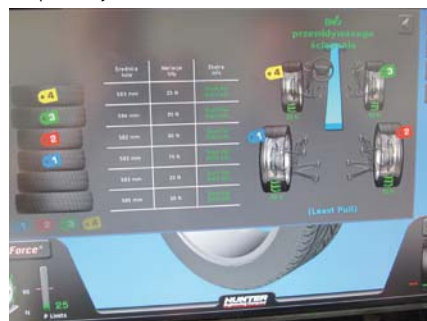
17. Po usunięciu niewyważenia urządzenie bada rolką dociskową jednorodność sztywności opony i sprawdza, czy mieści się ona w dopuszczalnym zakresie



18. Dyskwalifikacja opony z powodu jej zbyt niejednorodnej sztywności



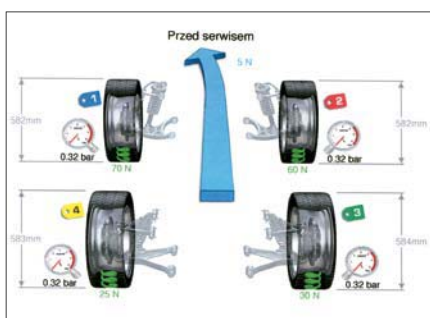
19. Rolka w ramach tzw. testu drogowego mierzy też boczne znośzenie koła i ewentualne drgania poprzeczne



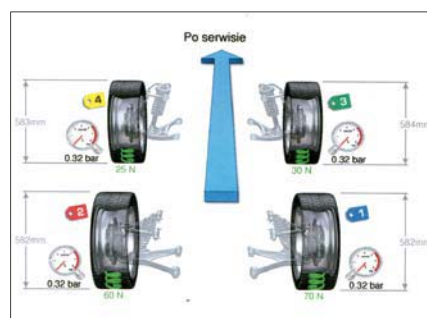
20. Na podstawie danych dla dowolnej liczby (co najmniej czterech) kół program określa ich optymalne pozycje w pojeździe



21. Do identyfikacji kół służą kolorowe, numerowane zawieszki, osadzone na zaworach powietrznych



22 i 23. Wydruk zalecanej optymalizacji (eliminacja ściągania w lewo) rozmieszczenia diagnozowanych kół w samochodzie



24. Do kół z alufelgami służy specjalny system mocowania ich na wrzecionie i program rozmieszczający klejone ciężarki za sprychami