

Autószerelőknek való ez+az



felelő furatokba – támasztótüskéket, tartókonzolokat kell szerelni, melyek az adott főegységet, és például a vele együtt kiemelendő féltengelyeket alátámasztják. Kiszereleskor tehát erre fekszik fel a motor-váltó főegység. Kiemelés után a munkaasztalon a váltó a motortól könnyen szétválasztható, széthúzható, mivel a váltótartó talca a munkaasztalon görgőkön nyugszik.

Az autók megemelésénél a motor és a váltó, a felfüggesztések öregedése miatt, gyakran ferde helyzetet vesz fel. Azért, hogy ennek ellenére mindegyik felfekvési pont biztonságosan elérhető legyen, a felfekvési felület – a munkaasztal – 100 milliméterig dönthető. A Volkswagen a Blitz Rotary céget bízta meg 3000 ollós emelős motor-váltó kiemelő munkaasztal gyártására, márkaszerviz-hálózata számára. A megrendelés összege több mint 10 millió euró. Az első 100 darabot március elején szállították Kínába. Nemcsak a VAG-csoport, hanem a Mercedes és például a Porsche is előírja használatát. Mit lehet ehhez hozzátenni? Talán csak annyit, hogy újabb komoly kihívás elé állították a független autójavítókat.



(Nszl)

Ha az OBD adatközlése zavaros...

A már OBD-s kommunikációs lehetőséggel is ellátott egyes korai autótípusok OBD-s kiolvasása során zavaros, hiányos adatszolgáltatással is találkozhatunk. Sőt, van olyan is, hogy „nem válaszol”. Ez utóbbi néha a válaszadás lassúságára vezethető vissza. Az OBD-s protokollszabványban rögzített várakozási időtartamán (ez az ún. response time) belül nem érkezik válasz az autótól, pontosabban a „megszóllított vezérlőegységtől”, ezért az OBD-kiolvasónk „nem válaszol” üzenetet küld nekünk.

Egyes, ismét hangsúlyozzuk, hogy korai obédés autótípusokban hiányoznak a szükséges adatok, mint például a fordulatszámjel vagy a hőmérséklet, illetve ezek nem elfogadható értékeket adnak ki. Ilyen esetek például a 2000 és 2002 között gyártott francia autóknál fordulhatnak elő. Ezek az autók akkor erre a rendellenességre vonatkozóan az EU hivatalos szervétől felmentést kaptak. Ha például a motorfordulatszám, a motorhőmérséklet vagy az OBD-osztály nem olvasható ki vagy nem elfogadható értékű, akkor a szerelő a keverékszabályozás működését a PID 06-os hely lehívásával ellenőrizheti. Ha itt a jel periodikusan változik, akkor a lambda-szabályozás aktív, és reményünk lehet arra, hogy rendben is van.

Amennyiben a 2003. január 1. előtt gyártott autókban a hűtőfolyadék-hőmérséklet, a motorfordulatszám vagy az OBD-specifikáció nem olvasható ki és a lambda-szonda jele nem áll rendelkezésre, akkor a „rövid távú tüzelőanyag-kiegyenlítés” (STFT) jel elérését engedélyezik. Az STFT-nek kell ilyen esetben „életjelet” mutatnia.

Mindez a mi számunkra azért nem életfontosságú, mert obédésnek a mai zöldkártyarendszerben csak azt az autót tekintjük, amelyiket 2003. január 1-je után gyártottak, és az EURO-3 környezetvédelmi követelményeket teljesíti. Baj lehet azonban akkor, ha a mi OBD-kiolvasónk – mert erre még nem készítették fel – nem tud CAN adatkommunikációs rendszerrel kommunikálni. Úgy általában az európai autógyártók a DIN ISO-rendszert használják, ez esetben az adatforgalom az OBD-csatlakozó 7-es és 15-ös érintkezőjén keresztül folyik (a 15-ös érintkező opcionális, nem minden esetben van bekötve). Az amerikai autógyártók által előnyben részesített SAE-protokoll a 2-es és a 10-es érintkezőt használja. A CAN-protokollnál a 6-os és a 14-es érintkezőn keresztül mennek az adatok.

(naiv)



Műszaki adatok:

Teherbírás: 1200 kg
Magasság: 750 mm
Hasznos emelési magasság: 1050 mm
Gyorsemelés: kb. 45 mm/s
Finomemelés: kb. 11 mm/s
Hosszúság: kb. 1910 mm
Szélesség: kb. 900 mm
Szabad magasság: 150 mm
Üzemi feszültség: 400 V AC
Vezérlőfeszültség: 24 V DC
Csatlakozási teljesítmény: 2,2 kW
Tömeg: 500 kg