



# WYWAŻARKA Z CYFROWYM TESTEM DROGOWYM HOFMANN GEODYNA 9000P / OPTIMA

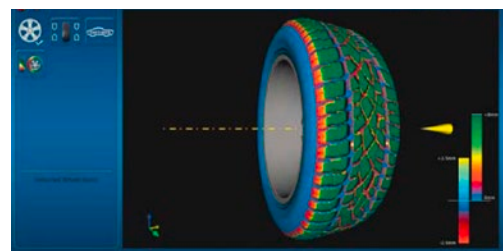
## WYWAŻANIE I DIAGNOZA WSPARTE ZAAWANSOWANĄ TECHNOLOGIĄ.

Wyważarka z automatycznym, bezdotykowym wprowadzaniem szerokości i średnicy (oddzielnie dla koła i opony), offsetu, typu obręczy, umiejscowienia ciężarków, ilości i pozycji szprych.

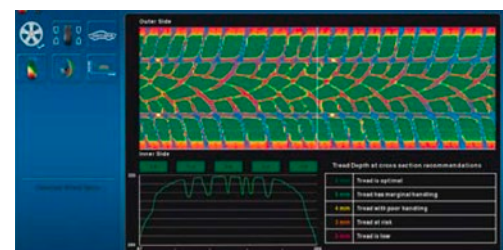
**Tyre pull index (TPI)** - Pomiar jednostronnego (klinowego) zużycia opon (częsta przyczyna "ściągnięcia" podczas jazdy) z funkcją **OptiLine** - program optymalnego umiejscowienia 4 kół na pojeździe z uwzględnieniem wszystkich parametrów każdej z opon i kół (średnicy, szerokości, zużycia bieżnika, osiowości) w celu uzyskania najlepszych parametrów jezdnych (minimalizacji znoszenia pojazdu, drgań, kompensacji jednostronnego zużycia opon) i poprawy bezpieczeństwa (np. przyczepności podczas hamowania).



**STA (Sidewall and Tread Analysis)** - wizualizacja 3D wyników analizy kondycji bieżnika i boku opony.



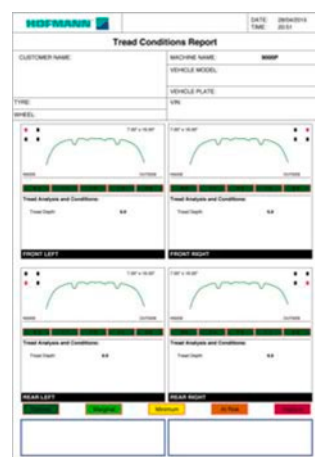
**Alignment pre-checking (APC)** - wstępna ocena ustawienia geometrii kół na podstawie zużycia opony.



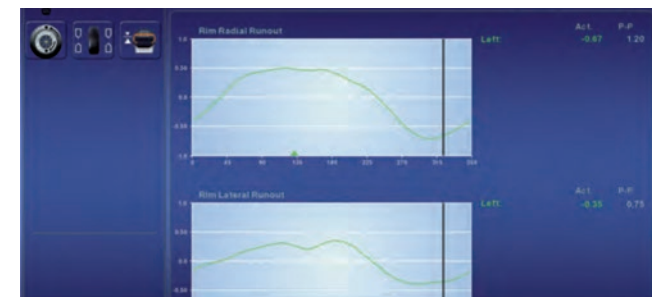
dotykowy ekran 21,5" z interfejsem **PLATINUM**



- **Tread depth analysis (TDA)** - pomiar zużycia bieżnika oraz zaawansowane raporty dla klienta.
- **TWOP (Tyre Wear-Out Prediction)** - analiza planowanego przebiegu opony oraz dalszej przydatności do eksploatacji
- **VPM Technology** - pomiar niedoważeń na podstawie wirtualnych płaszczyzn korekcyjnych. Szybki i precyzyjny pomiar odporny na zakłócenia zewnętrzne jak zmiany temperatury, wilgotności, nadmierne obciążenie
- **HSP** - program optymalizacji i dzielenia wagi ciężarka w celu ukrycia za automatycznie wykrytymi ramionami felgi
- **QuickBal™** - skrócenie czasu cyklu start - stop do zaledwie 4,5 s (koła 15")
- **Stop In Position** - Automatyczne obrócenie i zatrzymanie koła w pozycji korekcyjnej po dotknięciu wartości niedoważenia na ekranie
- **Power Clamp™** - elektromechaniczny uchwyt zaciskowy z kontrolowaną siłą docisku
- **EasyALU** - automatyczny dobór programu wyważania na podstawie parametrów felgi
- **AsaNetwork** oraz drukowanie raportów na drukarce sieciowej



**Match-Mounting:** Optymalizacja opony względem felgi które polega na określeniu odstępów koła od ideału, oraz odpowiednim przesunięciu felgi względem opony tak, by niedoskonałości zarówno jednej jak i drugiej występowały po przeciwnych stronach środka koła.



**Power Clamp:** Uchwyt elektromechaniczny ze sprzęgłem chroniącym przed uszkodzeniem felgi. Mocowanie przez otwór centralny felgi, sterowanie pedałem.



## UNIKALNA TECHNOLOGIA OBRAZOWANIA 3D

**5 kamer CCD wspomagane siatką promieni lasera** do kompletnego skanu 3D koła oraz zaawansowanej diagnostyki z obrazowaniem w 2D i 3D. Urządzenie diagnozuje problemy, które trudno dostrzec przy oglądzinach "na oko": wypukłości opony (np. na skutek uszkodzonej siatki), wgnieceń w feldze, ubytków gumy, deformacji obręczy, zerwania stopki.

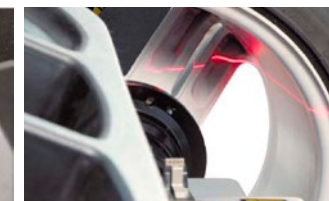


**Kamery rejestrujące front felgi** uszkodzenia boku opony uszkodzenia obręczy szerokość felgi



**Kamera centralna** uszkodzenia bierznika bicia promieniowe zużycie klinowe

**Kamery rejestrujące tył i wewnątrz felgi** uszkodzenia boku opony uszkodzenia obręczy Bicie promieniowe i boczne offset felgi Promień obręczy



## Efektywne pozycjonowanie ciężarków korekcyjnych



• **Ramię Geodata** z uchwytem na ciężarki i elektromechaniczną blokadą wysunięcia w celu przyklejania dokładnie w płaszczyźnie korekcji



• **easyWEIGHT** laserowy wskaźnik miejsca naklejenia ciężarka



• **Split weight mode** program ukrywania ciężarki za ramionami felgi

**VPM Technology: urządzenie w jednym cyklu pomiarowym wykonuje pomiar wyważania i pełną diagnostykę koła.**

## RFV (Radial Force Vectoring)

### CYFROWY TEST DROGOWY BEZ DODATKOWEJ ROLKI

Urządzenie wykrywa niejednorodność rozkładu gęstości mieszanki, od której zależy sprężystość opony, na podstawie precyzyjnych skanów szerokości bieżnika, wysokości boku opony, nierówności powierzchni oraz pomiaru drgań. Następnie przeprowadzana jest symulacja wirtualnego kontaktu koła z powierzchnią drogi, celem określenia bicia promieniowego w realnych warunkach. Precyzyjne pomiary, na podstawie których określany jest rozkład sprężystości opony, w połączeniu z algorytmami symulującymi zachowanie się koła w realnych warunkach drogowych, pozwalają przeprowadzić wiarygodny test drogowy bez stosowania dodatkowych rolek. Niejednorodna sprężystość opony to potencjalna przyczyna trudnych do zidentyfikowania wibracji. Technologia RFV posiada aprobatę koncernu General Motors.

