DRABPOL news
WYDANIE BEZPŁATNE * DWUMIESIĘCZNIK
Lipiec - Sierpień 2001 Nr4(4)

DRABPOL na biznesowej gali

Już po raz dziesiąty, tak więc jubileuszowy, zorganizowano Letnią Wielką Galę Business Centre Club. Nie mogło na niej zabraknąć prezesa DRABPOLU Pawła Drabczyńskiego, wszak nasza firma od lat zalicza się do elitarnego grona członków BCC

Prezes Paweł Drabczyński w towarzystwie Witolda Zaraski oraz prezesa BCC Marka Goliszewskiego

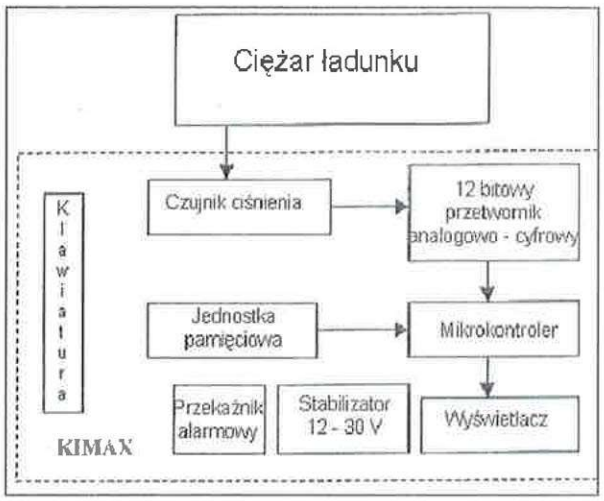
Galę zorganizowano na terenach Toru Wyścigów Konnych na warszawskim Służewcu. Mimo kapryśnej i deszczowej aury przybyło wielu przedsiębiorców i biznesmenów, nie zabrakło przedstawicieli świata polityki z premierem Jerzym Buzkiem i wicepremierem Januszem Steinhoffem.

Letnia Gala BCC to spotkanie, na którym po prostu wypada być. Ponadto już samo zaproszenie stanowi nobilitację dla przedsiębiorcy, nie mówiąc już o wyróżnieniu dla firmy którąś z prestiżowych nagród Klubu. Częstochowski DRABPOL wszedł do BCC 7 lat temu, konsekwentnie utrzymując wysokie oceny w klubowych rankingach przedsiębiorczości, efektywności gospodarowania i wprowadzania innowacji. Co ważne, DRABPOL doskonale wpisuje się w tak popularny obecnie trend dostosowywania polskiej rzeczywistości gospodarczej do przyszłego współdziałania w ramach Unii Europejskiej. Dowodem tego są liczne laury i wyróżnienia, wśród nich Medal Europejski oraz bardzo pochlebne opinie wobec Laboratorium Analiz Tarcz Tachografów.

Letnia Gala to zarazem wielkie spotkanie towarzyskie. Zobaczyć tu można eleganckie kreacje pań i doskonale skrojone garnitury panów, efektowne kapelusze i rzadkie już dziś niestety muszki. Dochodzi do tego blok prezentacji kulturalnych, koncerty i występy estradowe najwyższego lotu. Tego roku odbyły się jeszcze gonitwy konne (jakże mogłoby ich zabraknąć!) i wielki pokaz ogni sztucznych z okazji wspomnianego jubileuszu.

KIMAX - czujnik nacisku

Pojazdy, które są przeładowane ponad dopuszczalną miarę, nie tylko narażają na niebezpieczeństwo innych uczestników ruchu drogowego, lecz również narażają kierowcę lub właściciela samochodu na duże kary za przekroczenie dozwolonego ciężaru auta. Przed takimi przykrymi niespodziankami uchronić może czujnik nacisku na oś KIMAX.



W celu zaniechania niszczenia dróg z powodu rosnącego natężenia ruchu samochodów ciężarowych Unia Europejska ustanowiła limit nacisku takiego pojazdu na jedną oś, wynoszący 13 ton. W Polsce limit ten wynosi 10 ton i jest przestrzegany niezwykle rzadko. Najlepiej o tym świadczy fatalny stan większości polskich dróg i głębokie koleiny.

Inwestowanie w czujnik nacisku na oś KIMAX ma sens, chociażby tylko z ekonomicznego punktu widzenia: przeładowane samochody powodują wzrost zużycia samochodu, ponadto kierowca jest narażony na karę grzywny w razie dokładnej kontroli drogowej. KIMAX daje pewność, że kierowca jest zawsze poinformowany o rzeczywistej wadze swojego pojazdu, a właściciel ponosi mniejsze koszty eksploatacyjne.

Czujniki nacisku na oś KIMAX produkcji VDO Kienzle są tak naprawdę specjalnymi elektronicznymi sensorami, stworzonymi dla samochodów ciężarowych i przyczep z powietrznym systemem zawieszenia.

W odróżnieniu od systemów konwencjonalnych są one nie tylko niewiarygodnie łatwe do instalacji, ale także o wiele tańsze.

KIMAX montowany jest w samochodach ciężarowych wyposażonych w amortyzatory powietrzne. Znając zależność pomiędzy naciskiem na oś, a ciśnieniem w „miechach" obliczamy rzeczywistą wagę pojazdu.

Dokładność tego urządzenia nie przekracza ±2%, chociaż bieżące testy stwierdzają nawet dokładność do 1%.

Po instalacji KIMAX programowany jest tak, aby dopasować się do prawnych wymagań, obowiązujących w danym kraju. Do pomiaru potrzebuje on dwóch punktów odniesienia: wagi samego pojazdu (LO) i maksymalnej dozwolonej wagi ciężaru (HI). Opierając się na tych dwóch punktach urządzenie to wylicza faktyczny nacisk na oś.

W trybie kalibracji KIMAX'a mogą być wybrane dwie wartości alarmowe. Wartość alarmowa A1 pokazuje się jako sygnał ostrzegawczy dla kierowcy pojazdu, błyskający wyświetlacz daje znać o przekroczeniu ładowności. Z drugiej strony wartość alarmowa A2 przesyła dokładniejsze informacje flocie pojazdów lub managerowi tej floty. Jeśli ta wartość została przetworzona, wewnętrzny przekaźnik może przekazać tą informację do innej jednostki (np. TCO/BCO) w celu zapamiętania.

Dodatkowo KIMAX oferuje dużą dokładność wyświetlania pomiaru: dziesiętne punkty na wyświetlaczu mogą być ustawione na 2 lub 3 pozycji (funkcja kalibracji DP). Podczas nie używania systemu wyświetlacz automatycznie wyłączy się po dwóch minutach (zalecony w momencie używania w kabinie kierowcy) albo działa bez przerw (zalecany przy użyciu w naczepach - funkcja kalibracji U5). Takich nastaw można dokonać podczas kalibracji urządzenia.

Istnieją cztery wersje urządzenia KIMAX, które określają rzeczywisty stan obciążenia pojazdu.

Wersja kabinowa

Zaprojektowana do instalacji oraz użytku w kabinie kierowcy. Ze względu na specjalną oprawę jest instalowana na desce rozdzielczej. Występuje w dwóch odmianach - jednoczujnikowej i dwuczujnikowej.

Wersja naczepowa

Ta wersja KIMAX'a jest zaprojektowana do naczep i przyczep, dlatego cechuje się wytrzymalszą konstrukcją, ponadto czujnik jest zainstalowany w wodoszczelnej nierdzewnej obudowie. Występuje w dwóch odmianach - jednoczujnikowej i dwuczujnikowej.

Wersja jednoczujnikowa

W wersji z 1 czujnikiem pomiar jest dokonywany z jednego końca osi, wskazując tylko maksymalną wartość na jednej z nich.

Wersja dwuczujnikowa

Wersja z dwoma czujnikami, pokazuje średnią arytmetyczną ciśnienia z dwóch osi.

Dzięki swojej prostocie, ekstremalnie funkcjonalny projekt KIMAX posiada nadzwyczaj korzystną cenę. W porównaniu do konwencjonalnych pomiarów system KIMAX jest oszczędniejszy i praktyczniejszy, przy tym szybsza i łatwiejsza jest jego instalacja.

Normy kwalifikacyjne z których jesteśmy dumni.

KIMAX posiada certyfikat CE: czyli stanowi produkt kwalifikowany, który spełnia normę DIN ISO 7637 i posiada test DEKRY, może być instalowany bez dalszych dodatkowych testów.

Dane techniczne KIMAX

- Wymiary:	100x50x40mm
- Waga:	180 g
- Długość kabla:	1,5m
- Napięcie:	12-13V DC
- Natężenie:	90mA max. (przy aktywnym przekaźniku)
- Połączenie	powietrzne poprzez T - części
- Temp. przechowywania	-40^0 do $+70^0$
- Temp. pracy	-25^0 do $+70^0$

ISO 9001 lada dzień

Informowaliśmy już na łamach DRABPOL - SERWIS - INFORMACJE oraz DRABPOL News o wdrażaniu w naszej firmie systemu zapewnienia jakości ISO 9001. To niełatwe zadanie, oznaczające konieczność zmierzenia się z wieloma rygorystycznymi wymogami, związanych z otrzymaniem certyfikatu ISO, jak również podporządkowanie się procedurom sprawdzającym.

Proces ten dobiega powoli końca i lada dzień spodziewać się można radosnej wieści o terminie wręczenia dokumentów certyfikatu. W sierpniu odbył się bowiem w naszej firmie audit certyfikujący Systemu Zarządzania Jakością na zgodność z normą PN - ISO 9001:2000. Proces certyfikacji systemu przeprowadzili auditorzy PCBC - auditor wiodący Ryszard Komorowski, kierownik Ośrodka Promocji i Marketingu PCBC, oraz auditor techniczny Andrzej Dżon, kierownik Zespołu Certyfikacji Wyrobów PCBC.

Audit obejmował cały obszar firmy DRABPOL, a więc nie tylko częstochowską centralę, lecz również oddziały terenowe. Podczas końcowego spotkania obaj auditorzy pozytywnie ocenili proces wdrożenia w naszym przedsiębiorstwie Systemu Zarządzania Jakością i jego zgodność z normą PN - ISO 9001:2000.

Warto w kilku zdaniach przypomnieć, czego dotyczy ISO 9001, o którym tak wiele się ostatnimi laty słyszy? Chodzi w tym o zapewnienie maksymalnej jakości w pracy całego przedsiębiorstwa. Wszystko zaczyna się od sporządzenia szczegółowej dokumentacji, zawierającej tzw. instrukcje, czyli dokumenty najbardziej szczegółowe, na których bazie tworzono procedury. Końcowym elementem jest przygotowanie księgi jakości.

Do wdrażania systemu zapewnienia jakości ISO 9001 musieli się aktywnie zaangażować wszyscy pracownicy naszej firmy. Pełnomocnikiem ds. jakości, którego zadaniem było i jest czuwanie nad sprawnym przeprowadzeniem całego skomplikowanego procesu jest dr Jan Pasternak. Zbudowana dużym wysiłkiem księga jakości została praktycznie sprawdzona poprzez wdrożenie wszystkich instrukcji oraz procedur. W trakcie tego nanoszono jeszcze niezbędne zmiany.

Relację z wręczenia dokumentów certyfikatu ISO 9001 z pewnością przedstawimy w kolejnych wydaniach DRABPOL News.

Pieczęć ISO

Choć jeszcze firma DRABPOL nie posiada ostatecznych dokumentów, potwierdzających przyznanie certyfikatu ISO 9001 - to już jedynie proceduralna formalność, wszystkie wymogi zostały przez przedsiębiorstwo spełnione - wdrożenie Systemu Zapewnienia Jakości ISO 9001 . 2001 jest już dokumentowane. Wszystkie dokumenty zewnętrzne oraz informacyjne druki przedsiębiorstwa opatrywane są specjalną pieczęcią. Przedstawiamy ją obok na ilustracji. Pieczęć ta potwierdza, że cała firma pracuje już według wszystkich zasad systemu ISO 9001 . 2001.

Rośnie powodzenie systemu EDM1404

Coraz większym powodzeniem cieszy się EDM 1404 czyli Elektroniczny System Pomiaru Zużycia Paliwa EDM 1404. Przypomnieć warto, że urządzenie to zostało wyróżnione Złotym Medalem Międzynarodowych Targów Motoryzacyjnych w Poznaniu w 1998 roku.

Silne strony urządzenia EDM 1404 pozostają wciąż aktualne. To przede wszystkim możliwość osiągnięcia wysokich oszczędności w trakcie eksploatacji samochodu, maszyny rolniczej lub budowlanej, jachtu, nawet statku lub lokomotywy. Warunek jest jeden - pojazd lub jednostka musi być napędzana silnikiem spalinowym. Skoro koszty zużycia paliwa mogą osiągać nawet jedną trzecią całości nakładów na utrzymanie środków transportu, warto zainwestować w instalację EDM 1404.

Najważniejszym elementem EDM jest różnicowa komora pomiarowa, zapewniająca dokładność rzędu 1 procenta. Wyświetlacz, znajdujący się w kabinie kierowcy przedstawia na bieżąco informacje nt. chwilowego, całkowitego i średniego zużycia paliwa, czasu jazdy, przebytej drogi i przeciętnej prędkości. Po krótkim szkoleniu kierowca jest w stanie natychmiast analizować te informacje i tak dostosowywac technikę prowadzenia pojazdu, by osiągać najlepszą ekonomiczność.

Informacje dopływające do EDM są zachowywane w pamięci urządzenia i nie mogą zostać skasowane przez kierującego pojazdem. Nie dysponuje on możliwością „dobrania się" do EDM z zewnątrz. Dane nie ulegają wykasowaniu nawet w momencie odłączenia akumulatora.

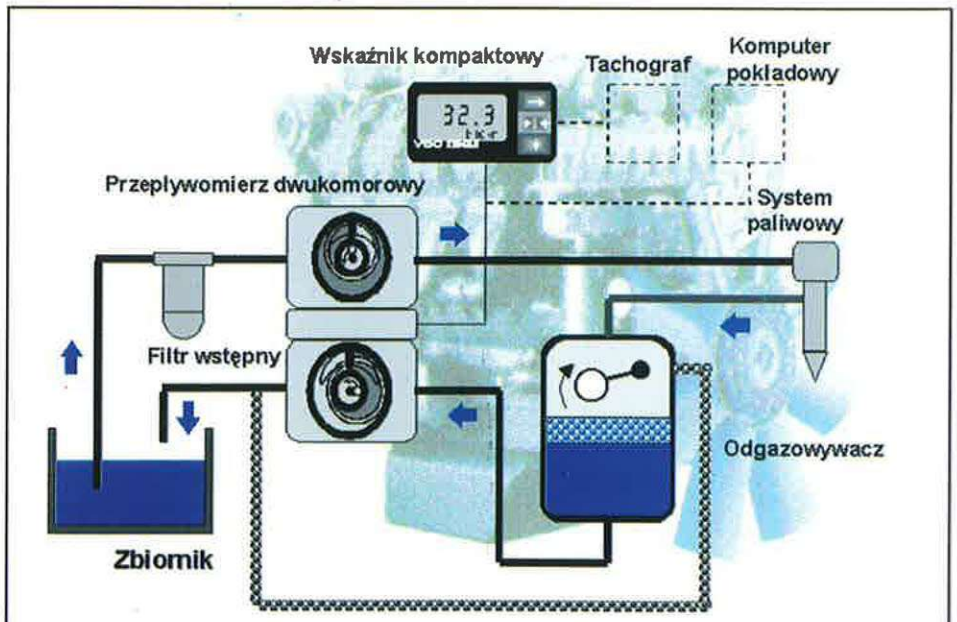
EDM zabudowany być może w dowolnym miejscu pojazdu, jest bowiem niewielki, waży natomiast ledwie 1,4 kg. Istnieje możliwość podłączenia EDM 1404 do tachografów produkcji VDO - wówczas na tarczy tachografu wykreślane jest zużycie paliwa co 2, 5 i 10 litrów. EDM można też dołączyć do pokładowego komputera samochodu lub komputera nadzorującego gospodarkę taborem samochodowym danego przewoźnika.

Badania eksploatacyjne samochodów z zainstalowanym EDM 1404 wykazały, że już po przejechaniu kilkudziesięciu kilometrów z wykorzystaniem EDM zużycie paliwa spadło o 5 do 10 procent.

Elektroniczny System Pomiaru Zużycia Paliwa EDM 1404 może być wykorzystany np. w silniku produkcji znanej firmy Cummins, silniku PT z odgazowywaczem. Takie badania wykonano w częstochowskim oddziale DRABPOLU. Silniki Cummins są stosowane w Europie i w Polsce jako silniki stacjonarne, do maszyn budowlanych oraz niektórych pojazdach (np. autobusy Autosan S.A.). Za oceanem (w USA) silniki te są jednak używane głównie w pojazdach użytkowych.

W tym zakresie stosowania Cummins oprócz znanych rzędowych pomp

wtryskowych używa system pompowtryskiwaczy PT. Ten system wtryskowy Cummins'a wymaga specjalnego rozwiązania dla zastosowania EDM 1404. W sieci DRABPOLU jest dostępny odgazowywacz do silników Cummins'a, który może być zamontowany w tych silnikach na powrotach paliwa z podwójna komorą pomiarową EDM 1404.01 .



EDM 1404 *CUMMINS*

Odpowiednie warunki pracy kierowcy

Klima to nie luksus

Nie tylko w trakcie upalnych miesięcy letnich, lecz praktycznie przez okrągły rok niezmiernie istotne jest zapewnienie optymalnych warunków pracy kierowców autobusów komunikacji miejskiej. To nie zbyteczny luksus, lecz jeden z podstawowych warunków bezpiecznego i komfortowego prowadzenia pojazdu.

Uzasadnienie powyższej tezy jest proste. Ruch pojazdów na ulicach miast, często wąskich i zatłoczonych, jest o wiele bardziej intensywny niż na drogach międzymiastowych. Kierowca autobusu musi zachowywać szczególną ostrożność i koncentrację. Jeśli na to nałożą się kiepskie warunki pracy w dusznej i gorącej kabinie, o taką koncentrację jest znacznie trudniej.

Oferta naszego przedsiębiorstwa, kierowana do wytwórni i montowni autobusów, obejmuje również klimatyzatory produkcji firmy KONVEKTA, przeznaczone właśnie do utrzymania komfortu termicznego w miejscu pracy kierowcy.

Fabryka autobusów w Jelczu skorzystała z propozycji DRABPOLU i dokonała zabudowy takich klimatyzatorów w wersji KL 2C dla miejsca pracy kierowcy autobusu miejskiego. Klimatyzatory zostały zainstalowane w autobusach przegubowych serii M 181, montowanych dla Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Krakowie.

Prezentowany na ilustracjach klimatyzator może pracować zarówno w opcji „klimatyzacja" jak też w opcji „wentylacja". Charakteryzuje się dużą wydajnością chłodniczą, rzędu 3000 W. Sprężarka urządzenia jest napędzana silnikiem elektrycznym 24V, niezależnym od silnika pojazdu. Płaska płyta rozprowadzenia powietrza nie ogranicza miejsca wewnątrz kabiny, znajduje się na jej suficie. Koszty obsługi są bardzo niskie, natomiast montaż łatwy i szybki.

Klimatyzatory KONVEKTA dla miejsca pracy kierowcy montowane są tak w autobusach „solo" jak i przegubowych. W autobusach miejskich „solo", sprężarka klimatyzatora napędzana jest przy pomocy przekładni pasowej bezpośrednio od silnika pojazdu. W autobusach przegubowych, sprężarka napędzana jest niezależnym silnikiem elektrycznym 24V. Jednostka napędowa montowana jest w zależności od dostępnego miejsca - na dachu lub pod kabiną kierowcy.

KL 2C na autobusie miejskim

Napęd sprężarki silnikiem elektrycznym 24 V, montowany np. w podwoziu pojazdu

Dodać warto, że możliwe jest zastosowanie urządzeń klimatyzacyjnych, ogrzewczych i wentylacyjnych dla przestrzeni pasażerskiej autobusów miejskich. Takie warunki zapewnia zastosowanie klimatyzatorów i urządzeń regulujących temperaturę : HKL 5, HKL 6, HKL 60 CT firmy KONVEKTA.

TACHOGRAFY MODUŁOWE MTCO 1324 PRODUKCJI VDO KIENZLE -

NOWE ROZWIĄZANIE W DZIEDZINIE TACHOGRAFÓW

W ubiegłym roku pojawił się w użyciu nowy typoszereg tachografów, instalowanych w rozmaitych pojazdach użytkowych ,- tachografy MTCO 1324 produkcji VDO Kienzle, oferowane w na rynku polskim przez wyłącznego przedstawiciela producenta, firmę DRABPOL.

Rodzina tachografów MTCO 1324, poprzez swoją modułową konstrukcję, z oddzielnymi wskazaniami i rejestracją reprezentuje nowy standard funkcjonalności, techniki i wzornictwa.

MTCO 1324 w formacie radia samochodowego (wg normy DIN) jest innowacyjnym komponentem systemu, bazującego na obowiązującym już rozporządzeniu EWG nr 3821/85, idealnie komponującym się z nowoczesnymi koncepcjami kokpitów samochodowych

Na tradycyjnych wykresówkach oprócz prędkości i drogi rejestrowane są zabezpieczone przed manipulacjami, czasy jazdy, pracy i odpoczynku kierowców. Grupy czasowe wybierane są przez kierowcę i jego zmiennika za pomocą przycisków obsługi. Na wyświetlaczu LCD pokazywane są : data, czas, licznik kilometrów, zdarzenia oraz dane serwisowe i diagnostyczne. Wskazania prędkości przedstawiane są na prędkościomierzu elektronicznym E-TACHO 1323.01 lub na posiadającym stosowne dopuszczenia wskaźniku prędkości, zintegrowanym z modułem wskaźników pojazdu (kombiinstrument). Nowym rozwiązaniem jest „ inteligentny" przetwornik KITAS (Kienzle- Tachographen- Sensor), który dostarcza do tachografu impulsy drogi i prędkości, kodowane kryptologicznie i zabezpieczone przed manipulacjami. Dzięki temu rozwiązaniu nie jest wymagany przewód pancerny pomiędzy tachografem i przetwornikiem. Bardzo ważny jest fakt, że impulsy dostarczane z przetwornika do tachografu kodowane są kryptologiczne, co zabezpiecza przed jakimikolwiek, dotychczas częstymi manipulacjami w tachografach oraz utrudnia dokonywanie zafałszowań na wykresówce tachografu.

Tachografy 1324 MTCO występują obecnie w bardzo popularnej wersji STAND ALONE. Wersja tego urządzenia o numerze 1324-62....znajduje najlepsze zastosowanie przy doposażaniu pojazdów fabrycznie nie wyposażonych w tachografy. Dodatkowo, prosty montaż trwający od 2 do 4 godzin sprawia, że MTCO STAND - ALONE jest na dzień dzisiejszy najlepszym rozwiązaniem na polskim rynku tachografów. Ciekawostką jest, że tachograf MTCO w wykonaniu STAND ALONE posiada na wewnętrznym wyświetlaczu LCD funkcje wskazywania prędkości chwilowej pojazdu, a więc tachograf ten nie musi współpracować z innym prędkościomierzem w pojeździe. Zasada ta nie dotyczy tachografów w wykonaniu specjalnym dla pojazdów, gdyż brak tego wskazania obliguje do podłączenia tachografu do osobnego prędkościomierza serii E-TACHO 1323.01 lub każdego innego jaki znajduje się w desce ze wskaźnikami w pojeździe.

W przypadku tachografów MTCO podczas kontroli serwisowej i uwierzytelnienia istnieje możliwość zapisania 17 znakowego numeru VIN pojazdu - może to być np. numer ramy pojazdu, w którym będzie zamontowany tachograf 1324 do pamięci tachografu numeru identyfikacyjnego pojazdu - VIN.

Rozwiązania takie wychodzą naprzeciw nowemu projektowi wspomnianej już ustawy" Prawo o ruchu drogowym", która prawdopodobnie wejdzie w życie z początkiem przyszłego roku.

W przypadku tachografów MTCO 1324 producent zaleca stosowanie wyłącznie oryginalnych , znakowanych hologramem wykresówek Kienzle. Zalecenia wynikają głównie z faktu, że stosowanie nieoryginalnych wykresówek w przypadku tych tachografów oraz tachografów 1319 powodować może uszkodzenia mechanizmu zegara.

Na dzień dzisiejszy tachograf MTCO 1324 jest fabrycznie montowany w autach takich marek jak IVECO, VW, NEOPLAN, MAN, DAIMLER-CHRYSLER. Generalnie w większości nowych pojazdów elektronika oraz wiązki przewodów przygotowane są pod montaż tachografów MTCO, co sprawia , że jest on sprawny i szybki. Ponadto kształt radia samochodowego pozwala zamontować MTCO w miejsce przeznaczone na radio lub w inną wolną kieszeń Specjalne konsola pozwala na zabudowę wierzchniową na desce pojazdu. Dodatkowym atrybutem tachogarfów MTCO jest ich niska cena, niższa niż tachografów z rodziny 1318. O naprawach i zapleczu serwisowym tachografów MTCO 1324 pisaliśmy w numerze poprzednim (DN nr 3).

Pompy paliwa

W swej szerokiej ofercie najnowocześniejszych urządzeń i akcesoriów samochodowych DRABPOL posiada także pompy paliwa, napędzane elektrycznie produkcji VDO Kienzle. Pompy te są stosowane do samochodów osobowych znanych marek zachodnich : Audi, BMW, Citroen, Ford, Peugeot, Seat, Skoda, Volkswagen i Opel.

228-225-021-001Z - pompa paliwa z czujnikiem poziomu paliwa

Pompy elektryczne paliwa mają oczywiste zadanie: doprowadzić paliwo ze zbiornika do silnika. Aby zapewnić właściwe ciśnienie paliwa, ilość przepompowywanego paliwa jest zawsze większa od maksymalnego zapotrzebowania. Często pompy te są zintegrowane ze standardowymi czujnikami napełniania.

Oferta DRABPOLU obejmuje pompy dla systemów paliwowych zarówno benzynowych jak i dieslowskich. Posiadamy Certyfikat nr 116/01, uprawniający do oznaczania wyrobu znakiem bezpieczeństwa, wydany przez Ośrodek Jakości Przemysłowego Instytutu Motoryzacji PIMOT.

Oferujemy naszym klientom katalog pomp paliwa VDO zawierający numery katalogowe pomp, ich przyporządkowanie do danej marki samochodu, modelu, roku produkcji, kodu silnika. Firma prowadzi sprzedaż hurtową i detaliczną.

E22-041-059Z - pompa paliwa w obudowie

Głównymi odbiorcami pomp paliwa elektrycznych są duże hurtownie motoryzacyjne, także warsztaty samochodowe, serwisy naprawcze, sklepy oraz klienci indywidualni.

KIBES - czyli - KIENZLE BORD ELEKTRONIC SYSTEM

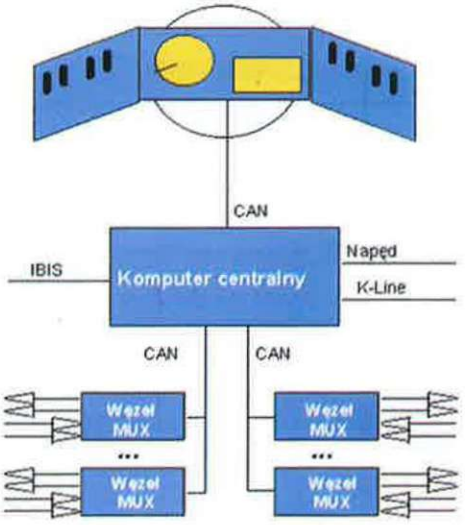
Wciąż rosnące wymagania użytkowników i nabywców, stale wprowadzane nowe funkcje i rozmaitości rozwiązań w zakresie instalacji elektrycznej pojazdów - to wszystko powoduje konieczność ciągłej rozbudowy centralek elektrycznych o nowe przekaźniki, bezpieczniki i grube wiązki przewodów. Każde dodatkowe urządzenie to jednak zarazem źródło potencjalnej awarii. Nowoczesna elektronika pozwala zastąpić stare, dotąd stosowane rozwiązania nowoczesnymi komponentami o wysokim stopniu integracji. Zostają one połączone w jednolity i zintegrowany System Elektroniki Pokładowej KIBES.

Jądrem wymienionego systemu jest komputer centralny, do którego podłączone zostają za pomocą szyny CAN węzły multipleksowe. Każdy z węzłów może być umieszczony w dowolnym miejscu pojazdu i pełnić określone przez konstruktora - zarazem programistę - funkcje w architekturze instalacji elektrycznej

Nowością KIBES są rozwiązania techniczne, umożliwiające sterowanie systemami kamer wstecznych KIVISION, klimatyzacją, układami napędowymi POWER TRAIN. W przyszłości realne jest dołączenie do tego dodatkowych systemów, zależnie od potrzeb użytkownika - systemów GPS, GSM, Internetu.

Zalety i korzyści systemu KIBES

- standaryzacja podzespołów
- redukcja elementów i części zamiennych
- podwyższona niezawodność instalacji
- modułowa budowa
- łatwy serwis i diagnostyka
- elastyczność systemu
- możliwość szybkiego programowania
- szybka rozbudowa
- oszczędność kosztów
- wysoka jakość



Rejestrator jazdy MTCO 1390 STAND ALONE

Również dla samochodów osobowych oraz pozostałych, w których nie jest wymagane posiadane tachografów, a właściciele których chcą kontrolować pracę kierowcy, DRABPOL oferuje rejestratory jazdy MTCO 1390.

Nowy system STAND ALONE został specjalnie zaprojektowany jako zawierający modułowy rejestrator jazdy NEC-MTCO 1390 oraz czujnik 2159. Ten rejestrator jest dostępny w dwóch wersjach - jako jedno- i siedmiodniowy, przy czym każdy z lub bez zapisu prędkości obrotowej - RPM.

W odróżnieniu od MTCO 1324 (prezentowanego również w tym numerze DRABPOL News), rejestrator NEC-MTCO 1390 nie jest urządzeniem sprawdzanym zgodnie z prawodawstwem EWG No. 3821/85. NEC-MTCO 1390 zapisuje prędkość i pokonany dystans jak również czas kierowania oraz zatrzymania pojazdu. Oznaczona jako „zmiana zapisu kierowcy" funkcja (dostępna tylko w 7-dnowej wersji urządzenia) umożliwia trzem kierowcom w łatwy sposób selekcjonować ich czas pracy poprzez używanie klawiszy funkcyjnych.

Wszystkie urządzenia NEC-MTCO 1390 STAND ALONE mogą działać bez połączenia z dodatkowym prędkościomierzem. Jednostka jest wyposażona w wyświetlacz cyfrowy na którym są przedstawiane wskazania prędkości.

Prędkościomierz zintegrowany z deską rozdzielczą lub prędkościomierz elektroniczny może być - jeżeli jest to wymagane - sterowany sygnałem prędkości v, z wyjścia NEC-MTCO lub - zależnie od wersji urządzenia - wyjściem danych poprzez interfejs szyny K-Line lub interfejs szyny CAN.

Charakterystyczne cechy urządzeń wszystkich typów STAND ALONE NEC-MTCO 1390 są następujące:

- łamana szuflada
- wyświetlacz w kolorze zielonym
- przyciemnianie poprzez pin A2
- czujnik 2159
- synchronizacja czasu na wykresówce (tylko w wersji 1 dniowej.

RODZAJE NEC-MTCO 1390

1-dniowy NEC-MTCO 1390 STAND ALONE bez rejestracji prędkości obrotowej	
1390-112110011005	180 km/h 12 V K-line dodatkowy pisak
1390-102110011005	125 km/h 12 V K-line dodatkowy pisak
1390-105112100005	125 km/h 24 V CAN dodatkowy pisak
1-dniowy NEC-MTCO 1390 STAND ALONE z rejestracją prędkości obrotowej (analog)	
1390-102120011005	125 km/h 12 V K-line dodatkowy pisak
1390-105122100005	125 km/h 24 V CAN dodatkowy pisak
7-dniowy NEC-MTCO 1390 STAND ALONE bez rejestracji prędkości obrotowej	
1390-212140011005	180 km/h 12 V K-line dodatkowy pisak
1390-202140011005	125 km/h 12 V K-line dodatkowy pisak
1390-205142100005	125 km/h 24 V CAN dodatkowy pisak
7-dniowy NEC-MTCO 1390 STAND ALONE z rejestracją prędkości obrotowej (kod kreskowy)	
1390-202130011005	125 km/h 12 V K-line
1390-205132100005	125 km/h 24 V CAN

CAN - bez rezystancji zamykającej 120 Ohm

DRABPOL news

Wydawnictwo firmy „Drabpol"

Wydawca - „Drabpol" Spółka jawna
P. Drabczyński i T. Drabczyńska
42-200 Częstochowa, ul. Jagiellońska 67/71
tel. 0-34 366-00-22, fax. 0-34 366-01-02
centrala@drabpol.pl http://www.drabpol.pl