

AutoCentrum.pl · Poradnik · KvM testuje · Opis testu

· Polec nas swoim znajomym

POMAGAMY W WYBORZE AUTA! POMAGAMY W JEGO EKSPLOATACJI! TO MY, KIEROWCY - TO AUTOCENTRUM!!!



W dziale

Dyskusja o tescie : Komputer pokładowy (Przelicznik Trakcyjny)

· Dyskusja o tym tescie (32)

Autor: KvM (26.06.2001)

· Wróć do testów

Komputer pokładowy (Przelicznik Trakcyjny)

· Powrót

Urządzenie otrzymałem zapakowane w nieduże tekturowe pudełko. W komplecie była ? jednostka centralna? (wielkości pudełka zapalek), tasma do podłączenia komputera, czujnik halotronowy (służy do pomiaru predkości jesli samochód nie ma elektronicznego predkosciomierza) oraz instrukcja obsługi. Przyznam, że pierwsze wrażenia nie było zbyt pozytywne. Przelicznik na pewno arcydziełem sztuki nie jest, a przyciski sprawiły wrażenie niezbyt precyzyjnych. W praktyce przyciski okazały się całkiem znosne w użytkowaniu, zachwyciła mnie za to jakość wyświetlacza. Sama instrukcja choć czytelna i zrozumiała obejmowała także wersje dla gaznika i diesla przez co niepotrzebnie jej objętość wywołuje wrażenie nadmiernego stęchnicyzowania i skomplikowania. Byłoby znacznie lepiej gdyby instrukcja została dostosowana wyłącznie do danej wersji urządzenia (wtrysk benzyny w moim przypadku) oraz każde określenie funkcji przelicznika było napisane w formacie : **NAZWA FUNKCJI** (skrót wyświetlany przez urządzenie). Myślę, że poprawiłoby to czytelność. Producent zapewnił mnie, że instrukcja, którą otrzymałem jest formą przejściową i ulegnie poprawieniu (urządzenie jest w sprzedaży dopiero kilka tygodni). To wszystko to jednak drobiazgi przejdźmy do istoty, czyli opisu działania komputera.



Po teoretycznie nieskomplikowanej instalacji (do podłączenia są dwa źródła sygnału, zasilanie oraz ewentualnie dodatkowy przycisk sterujący) przystąpiłem do kalibracji. Jest to czynność niezbyt trudna, nie jest do tego potrzebna żadna aparatura. Aby skalibrować pomiar drogi musimy przejechać jeden kilometr i wprowadzić dystans do komputera. Możemy to zrobić na dwa sposoby. Zawierzyć wskazaniom naszego licznika przebiegu dziennego lub przejechać dystans jednego kilometra np. odliczając słupki na drodze, lub znaleźć dokładniejszy punkt odniesienia. Od dokładności przeprowadzonej kalibracji będzie zależeć jakość wyników podawanych przez przelicznik, lecz zwykle w praktyce wystarczy zdac się na wskazania licznika przebiegu dziennego (ja tak zrobiłem). Po wykonaniu kalibracji drogi należy wykonać kalibrację spalania. Jest to również proste. Należy zatankować do pełna, przejechać ok. 150 kilometrów i wprowadzić ilość zużytego na tym dystansie paliwa.

Przelicznik choć skromnych rozmiarów posiada kilkanaście mniej lub bardziej użytecznych w codziennej eksploatacji samochodu wskazań. Pełna lista znajdziecie na końcu tego opisu. Wskazania są opisywane przez komputer w formie skrótów. Jest to pierwsza litera pierwszego członu nazwy wskazania oraz dwie pierwsze litery drugiego. Przykład: **Przejechany Dystans (PDy)**. Część wskazań przydaje się w zasadzie cały czas, natomiast kilka z nich użyteczna jest głównie podczas wyjazdów poza miasto.

Przeliczanie poszczególnych wskazań odbywa się przy pomocy jednego przycisku, który może być uzupełniony dodatkowym przyciskiem (tzw. pilot) dostępnym np. przy kierownicy. Wydaje mi się jednak, że lepiej byłoby podzielić wszystkie dostępne funkcje na dwie kategorie ? w pierwszej znalazłyby się wskazania podstawowe (najczęściej używane), a w drugiej, te z których raczej będziemy korzystać rzadziej. Dzięki temu nie trzeba byłoby kilkanaście razy wciskać przycisku aby wyświetliło się wskazanie, które w danej chwili nas interesuje.



Oczywiście najczęściej używanym przez mnie wskazaniem jest wskazanie **zuzycia chwilowego (ZCh)**. Zaobserwowane przez mnie wartości to: ok. 4,5 litra przy 70-80 km/h, ok. 5 - 5,5 litra przy 90-110 km/h, 6 litrów przy 120 km/h, 8 przy 140 km/h. Pozwiliem sobie także na krótki przejazd z predkością maksymalną (180 km/h) zużycie 12-12,5 litra na 100 km. Gwałtowne

przyspieszenie na pierwszym biegu to wartosci ok. 45l/100 kilometrów, sporadycznie 50l. Naprawde nie jest latwo ruszyc tak aby nie przekroczyc 20 l/100 km. Zauwazyłem, ze generalnie oplaca sie jezdzic na piątym biegu juz po osiagnieciu 60 km/h. Przy hamowaniu silnikiem zuzycie chwilowe spada do zera. Dopiero po spadku obrotów ponizej 1500-1600 obr./m. ponownie zaczyna byc podawane paliwo. Trudno jest mi oczywiscie stwierdzic czy podawane wyniki sa prawdziwe. Jednak w powiazaniu ze zuzyciem chwilowym kalkulowana jest ilosc **pozostalego paliwa** w zbiorniku (PPa) oraz **sredniego zuzycia** (SZu). Oba obliczone wskazania okazaly sie póki co dokladniejsze niz moje mozliwosci weryfikacji (różnica pomiedzy faktycznie zatankowanym paliwem, a **zuzytym paliwem** (Zpa) wskazanym przez komputer wyniosla 0,7 litra, a przyjezy przeze mnie blad pomiaru to 2,5 litra). Jesli podczas calego testu zaobserwuje jakies istotne różnice, to oczywiscie poinformuje Was o tym.

Z dostepnych wskazan uzywalem do tej pory takze wskazania **przebyty dystans** (PDy) ? w zasadzie jest to drugi licznik przebiegu dziennego wskazujacy z dokladnoscia do jednego kilometra. Uwaga! Jego wyzerowanie zeruje takze wskazanie **sredniego zuzycia** (SZu), co jest logiczne. Niewatpliwie pomocna moze byc takze informacja o **sredniej predkosci** (SPr). Pozwoli ona ocenic nam na przyklad czy rekordowo niskie srednie zuzycie zawdzieczamy wyjatkowej technice, czy tez brakowi korków. U mnie wartosc ta ksztaltuje sie w okolicach 40 km/h, co nalezy uznac za wartosc dosc znaczna. Oczywiscie srednia ta nie uwzględnia postojów (jesli chcemy wiedziec jaka mamy srednia uwzględniajac postoje do dyspozycji mamy wskazanie **predkosc podrózy** (PPo)).

Dla kogos, kto nie posiada w swoim aucie obrotomierza niewatpliwie istotne bedzie wskazanie predkosci obrotowej (Pob). Pozwala ono takze na weryfikacje wskazan zainstalowanego w aucie obrotomierza. U mnie różnica nie jest istotna ? wynosi moze grubosc wskazówki. Jesli mamy silnik z wtryskiem paliwa, to przy hamowaniu silnikiem zobaczymy wskazanie 0. Jest to prawdopodobnie zwiazane z tym, ze pomiar odbywa sie z sygnalu na wtryskiwaczu.

Wskazanie **przewidywanego zasiegu** (PZa) pozwoli nam nie stresowac sie w sytuacji, gdy zona zostawi samochód z zapalona rezerwa a my rano nie wiemy czy dojedziemy spokojnie do pracy. Oczywiscie uzytecznosc tego wskazania jest o wiele wieksza. Szczególnie w sytuacji, gdy np. jedziemy autostrada i nie mamy pewnosc, czy starczy nam paliwa do nastepnej stacji benzynowej. Wiedzac ile mozemy jeszcze przejechac na paliwie w zbiorniku mozemy tez spokojnie przeczekac do nastepnej obnizki ceny benzyny 😊.

Nieco smuci brak wyswietlania wartosci predkosci chwilowej (w instrukcji zapis jej dotyczacy zostal skreslony) . Po dokladnej kalibracji drogi mozliwa bylaby weryfikacja wskazan oryginalnego predkosciomierza. Wskazanie to jest dostepne w wersji "sport" urzadzenia. Najprawdopodobniej za brak tego wskazania odpowiedzialne sa przepisy polskiego prawa nakladajace wymóg dosc kosztownej certyfikacji.

W praktyce uzywanie komputera jest dosc wygodne. Wyswietlanych skrótów mozna sie szybko nauczyc, a wyswietlacz traci swoja czytelnosc dopiero przy bezposrednim silnym oswietleniu przez słońce. W nocy przydaje sie mozliwosc przyciemnienia wyswietlacza.

Mozliwosc zaoszczedzenia paliwa dzieki urzadzeniu oceniam na poziomie 0-0,5 litra dla osób, które juz potrafia jezdzic oszczednie i nawet 2-3 litry jesli zadziala psychologia i widzac ile nasz silnik zlopie paliwa zdejmujemy noge z pedalu przyspieszenia. Nie jezdzac bynajmniej na ? emeryta? osiagnalem spalanie w miescie (kilka kilometrów autostrada) 7,5 l/100km. W zasadzie nie jest to mój rekord, lecz zwykle jezdzac w tym stylu i w podobnych warunkach raczej notuje spalanie w granicach 8 litrów. Nie moge oczywiscie zapewnic Was, ze te 0,5 litra poprawy osiagnalem dzieki drobnej zmianie stylu jazdy zwiazanej z obserwacja wskazan zuzycia chwilowego, lecz ? cos? w tym moze byc.

Atrakcja przelicznika jest niewatpliwie jego cena znaczaco nizsza niz znane mi fabryczne urzadzenia tego rodzaju. Dla mnie najistotniejsza jest funkcjonalnosc i przydatnosc, a ta jest na bardzo dobrym poziomie. Mysle, ze atrakcyjnym wzbogaceniem funkcjonalnosc komputera bylaby sygnalizowanie wyswietlanych alarmów takze dzwiekami, oraz dzwiekowa sygnalizacja np. przekroczenia zalozonego spalania chwilowego, zalozonej predkosci maksymalnej lub obrotów, choc spotkalem sie z opinia, ze takie "bajery" moga byc niebezpieczne. Chodzi przede wszystkim o mozliwosc rozproszenia uwagi przy manewrach wymagajacych wzmozzonej uwagi, choc moze wtedy chetniej pozyczalibysmy samochód tesciowej 😊.

Dostepne wskazania:

- 1 zuzycie chwilowe;
- 2 pozostale paliwo;
- 3 przewidywany zasieg;
- 4 srednie zuzycie;
- 5 srednia predkosc;
- 6 zuzyte paliwo;
- 7 przebyty dystans;
- 8 czas jazdy;
- 9 czas podrózy; (podaje ile trwac bedzie podróz, bez uwzględnienia postojów jesli wprowadzilismy dystans do przejechania)
- 10 predkosc podrózy; (ma dwie funkcje zaleznie od tego co ustawilismy podaje srednia predkosc z uwzględnieniem postojów, badz predkosc jaka musimy utrzymywac aby dotrzec do celu w zalozonym czasie)
- 11 zadany dystans; (odlicza dystans do celu podrózy, ma dwa tryby pracy)
- 12 czas do celu; (dziala podobnie jak wskazanie opisane powyzej zliczajac czas)
- 13 przebieg serwisowy; (odlicza dystans do przeglądu)
- 14 predkosc obrotowa;

Jak widzicie w tym niepozornym z wyglądu urzadzeniu zmiescila sie calkiem spora liczba funkcji, w zasadzie ciezko wymyslic jakies wskazanie, którego nie ma na liscie (z wyjatkiem predkosci chwilowej).

11.08.2001

Po trzech ostatnich tankowaniach moge stwierdzic, ze komputer cechuje sie niesamowita wprost dokladnoscia pomiarów - różnica pomiedzy faktycznie zatankowanym paliwem, a tym podawanym przez komputer nie przekroczyla 0,1 litra!

Tutaj znajdziecie moja pierwsza goraca relacje

KEL, ul. Piotrkowska 1
45-316 Opole
tel./fax. 077-455-78-48
tel. 0602-345-125
email: kel@kel.mtl.pl