

info pass

MATERIELS ET
EQUIPEMENTS
D'ATELIER



PROVAC®

CONTROLEUR DE VIBRATION HUNTER GSP 9712



Automobiles PEUGEOT RC PARIS B 552 144 503 - Réalisation ZGCA - 56548 - MAT/009 - 09/2004

En associant les avantages du contrôleur de vibration **HUNTER** et du contrôleur de géométrie **HUNTER**, vous offrez un service global d'avant-garde. Vous pouvez résoudre les problèmes de plus en plus complexes que posent les véhicules en terme de vibration, d'usure des pneumatiques et de comportement routier. Vous donnerez totale satisfaction à des clients toujours plus exigeants. Soyez en avance, choisissez **HUNTER**.



PROVAC®

Nous sommes à vos côtés depuis l'étude de votre projet jusqu'à sa réalisation sans oublier le service après-vente... partout en France depuis 25 ans !

- Plans d'implantation
- Extensions de garantie (2 ou 4 ans)
- Délai de réparation garanti
- Stages de formation agréés par le Ministère du Travail
- Solutions de financement
- Contrats de maintenance
- 50 techniciens et représentants à votre écoute



AGRÉMENT PEUGEOT HUN.10.01

INFORMATION TECHNIQUE PIÈCES ET SERVICES

PROVAC®
www.provac.fr

N° Indigo 0 825 846 646
UN SEUL NUMERO POUR
JOINDRE TOUS LES SERVICES
ET TOUS LES SITES PROVAC

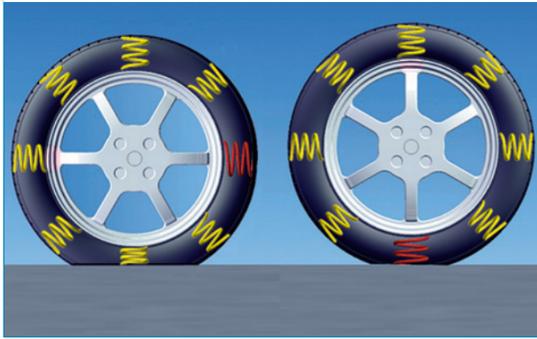
SIEGE SOCIAL ET AGENCE FRANCE SUD
12, Voie d'Angleterre - ZAC de l'Anjoly
BP 20127 - 13744 Vitrolles cedex - France
Fax : 04 42 89 38 26

AGENCE FRANCE NORD
231, Rue Saint-Honoré
75001 Paris
Fax : 01 60 05 56 62

L'opérateur est guidé pas à pas pour éliminer les vibrations en 3 phases

PHASE 1

Mesure de l'uniformité du pneumatique



La non-uniformité du pneumatique est une cause fréquente et méconnue de vibration. Lors du roulage, le pneumatique subit des flexions comme s'il était monté sur ressorts. Si un ressort est plus rigide que les autres, cela crée des variations de la force radiale. Ces variations génèrent des vibrations sans lien avec l'équilibrage.



Grâce au rouleau qui exerce une pression de 635 kg sur le pneumatique en rotation, un test routier est simulé.

Les variations de flexion et la force radiale sont mesurées.

Vous bénéficiez désormais de la technique utilisée par les usines de production de pneumatiques.

PHASE 2

Mesure du faux-ronde et du voile de jante



Grâce aux 2 bras électroniques, on mesure le voile latéral et le voile radial (faux-ronde) pour déterminer la part de problèmes à imputer au pneumatique et à la jante.



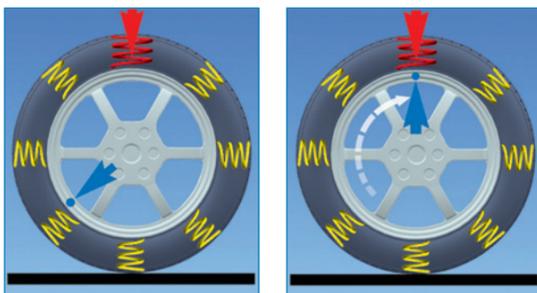
Le voile latéral et le voile radial (faux-ronde) sont mesurés sans démonter le pneumatique pour savoir s'il est en cause.



Le voile latéral et le voile radial peuvent aussi être mesurés sur chaque siège de la jante.

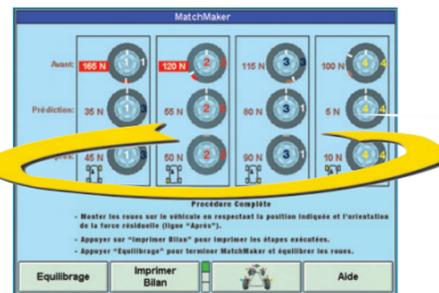
PHASE 3

Matching de la force radiale et équilibrage



Le système Force Matching (brevet HUNTER) compense le point le plus élevé de la variation de force radiale du pneumatique avec le point le plus faible du voile radial de la jante. La vibration causée par la variation de force radiale est éliminée.

L'écran indique, par exemple, que le pneumatique 1 doit être monté sur la jante 4 pour obtenir le meilleur résultat possible. Il indique aussi, pour chaque ensemble, la position conseillée sur le véhicule (AVD,AVG,ARD ou ARG). Une fois le matching réalisé, le technicien effectue un équilibrage de précision en choisissant une des 4 méthodes disponibles.



D'autres avantages



Bilan imprimé.
Vous pourrez expliquer les anomalies mesurées, le travail réalisé et les résultats obtenus. Vous serez perçu comme un expert.



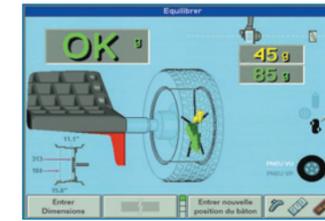
Contrôle du centrage de la roue.
Centrage précis = mesure précise. Grâce au contrôle effectué par les bras de mesure, vous êtes certain que le centrage de la roue est parfait.



Système Auto-Clamping
Ce système permet un blocage rapide, automatique et silencieux de la roue grâce à un moteur électrique commandé par pédale.



Double bras électronique.
Ils enregistrent toutes les données (déport, largeur et diamètre de jante), ils mesurent le voile latéral et le faux-ronde et ils mémorisent les plans de pose des masses autocollantes.



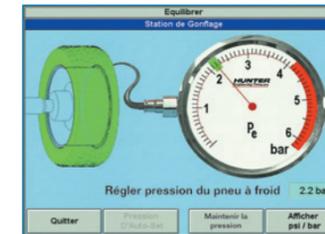
Modes Split Spoke et Split Weight.
Split Spoke : localisation automatique des masses autocollantes pour les cacher derrière les bâtons de jante. Split Weight : réduction automatique de l'importance des masses d'équilibrage en modifiant leur position.



Système Servo-Stop
(brevet HUNTER en cours). Déplacement automatique de la roue vers chaque point de pose des masses d'équilibrage (à 12h ou à 6h).



Raccord de gonflage relié à un automate électronique.



Dispositif de gonflage intégré.
La pression s'ajuste et s'affiche pour garantir une mesure précise.



Pédale de validation / verrouillage.
Elle valide l'entrée et la mémorisation des données. Elle permet aussi de bloquer la rotation de la roue pour verrouiller / déverrouiller la tête de serrage.

Données techniques

- Capacité**
 - largeur de jante : 1,5 à 20"
 - diamètre de jante : 10 à 24,5"
 - diamètre de pneumatique : 1016 mm maximum (Ø plans ALU : 190 à 640 mm).
 - largeur de pneumatique : 520 mm maximum.
 - poids de roue : 80 kg maximum.
 - force d'appui du rouleau : 635 kg.
- Précision**
 - mesure du voile radial et latéral : 0,05 mm.
 - mesure de la force radiale : 10 N (1,02 kg).
 - résolution du balourd : +/- 0,5 g.
 - position du balourd : 512 positions (+/- 0,35°).
- Vitesse d'équilibrage** : couple, sens et vitesse variables en fonction du type de mesure.
- Moteur** : à courant continu avec entraînement programmable intelligent.
- Alimentation**
 - électrique : 230V mono - 20 A.
 - pneumatique : 4 à 10 bar (air non lubrifié - filtre livré d'origine).
- Dimensions avec carter de sécurité**
 - carter fermé : 1423 x 1346 x 1721 mm.
 - carter ouvert : 1194 x 1346 x 1816 mm.
- Poids** : 307 kg.

Le contrôleur de vibration GSP 9700 ne traite que les roues à centre ouvert.

Composition du contrôleur GSP 9712

- 1 moniteur couleur SVGA 43 cm (17").
- 1 imprimante matricielle A4.
- 7 cônes de centrage haute précision : 192512 (43/57 mm), 192522 (55/66 mm), 192532 (64/75 mm), 192542 (72/83 mm), 192552 (81/92 mm), 192562 (88/111 mm), 192572 (108/132 mm).
- 1 masse-étalon 65722.
- 1 pince à masses 2215892.
- 1 entretoise 463202.
- 1 clé Allen (14 mm) 2216192.
- 1 calibre (largeur de jante/diamètre intérieur de jante) 2215631.
- 1 bague d'appui 223532.
- 1 tête de serrage 763483.
- 1 anneau plastique 106822.
- 1 calotte plastique 1753161.

Option

- 1 cône de centrage haute précision ref. : 1921532 (65 mm)
- Cette option est indispensable pour traiter les roues PEUGEOT en aluminium ou en acier.

Les vibrations sont éliminées du 1^{er} coup sans perte de temps et sans que le client revienne