



TEST KWALIFIKACYJNY DO KONKURSU „EKSPERT SAMOCHODOWY 2018”

Obszar VI: Systemy bezpieczeństwa czynnego

Uwaga! Może być kilka odpowiedzi prawidłowych

Imię i nazwisko

telefon kontaktowy

1. Podczas odczytów danych lub konfiguracji systemu pojazdu przy pomocy urządzenia diagnostycznego, oznaczenie FIR oznacza
 - a. system wspomagający kierowcę, ostrzegający kierowcę przed (nagłymi) zagrożeniami (np. przed ryzykiem kolizji)
 - b. kamerę na podczerwień, stosowaną do wspomagania widoczności w nocy lub we mgle
 - c. System kontroli ciśnienia w oponach, podczas jazdy sprawdza ciśnienie w ogumieniu, temperaturę i inne parametry, nazwa własna
2. Prawidłowa kolejność czynności podczas wymiany okładzin hamulcowych w pojazdach z elektronicznym hamulcem ręcznym to:
 - a. Wkręcenie/Wciśnięcie cylinderka hamulca, wymiana okładzin, wykonanie nastaw podstawowych
 - b. Uruchomienie procedury cofania okładzin hamulcowych (tester diagnostyczny), wciśnięcie cylinderka hamulcowego, wymiana okładzin, wykonanie nastaw podstawowych
 - c. Uruchomienie procedury cofania okładzin hamulcowych (tester diagnostyczny), wciśnięcie cylinderka hamulcowego, wymiana okładzin, zakończenie procedury - wysunięcie tłoczka hamulcowego (tester diagnostyczny), wykonanie nastaw podstawowych (tester diagnostyczny)
3. Płyn hamulcowy właściwy do zastosowania w systemie z układem ESP, to:
 - a. ATE SL6
 - b. BOSCH DOT-4 HP
 - c. DOT-4 ATE Super Blue Racing
4. Na siłę przyczepności kół mają wpływ m. in.:
 - a. Ciśnienie w kołach
 - b. Geometria osi
 - c. Sprawność amortyzatorów
 - d. Tuleje gumowo-metalowe wahacza
5. W systemach pasywnych TPMS
 - a. Kalibrację wykonuje się po każdej zmianie opon,
 - b. po dopompowaniu ciśnienia w ogumieniu,
 - c. gdy włączyła się lamka sygnalizacyjna
 - d. po przebiciu i naprawie opony.
6. Zaznacz prawdziwe stwierdzenia do wykonywanych czynności serwisowych w układach hamulcowych:



- a. Modyfikacje układu hamulcowego realizowane są w zakresie wymiany komponentów na inne lepszej konstrukcji
 - b. Samodzielne zmiany konstrukcyjne są niedopuszczalne
 - c. Smarowanie piast smarem miedziowym wysokotemperaturowym przed zamontowaniem tarcz hamulcowych zabezpiecza ich powierzchnię przed korozją
7. Zaznacz prawdziwe stwierdzenia:
- a. grubość części roboczej tarczy hamulcowej może powodować drgania nawet przy wartościach 0,012 do 0,015 mm
 - b. „bicie” tarcz hamulcowych może być wynikiem wyłącznie ich niesprawności
 - c. Po zamontowaniu nowej tarczy hamulcowej należy wykonać pomiar jej bicia
8. Za włączanie się układu ABS na suchej i równej nawierzchni nie odpowiada:
- a. Ułożenie czujnika w stosunku do koła impulsowego
 - b. Luz zawieszenia
 - c. Niewłaściwy płyn hamulcowy
9. Zawartość wilgoci w płynie należy kontrolować:
- a. Do 1,5% płyn dobry
 - b. 2% - płyn dobry
 - c. W zakresie 3-5% – ustalić termin wymiany
10. Systemy TPMS aktywne i pasywne mogą rejestrować:
- a. prędkość pojazdu w chwili sygnalizacji utraty ciśnienia w ogumieniu
 - b. odcinek przebytej drogi od chwili zasygnalizowania awarii opony
 - c. maksymalną prędkość pojazdu po czasie zarejestrowania awarii opony
11. Czujnik przyśpieszenia poprzecznego:
- a. Na postoju wartość sygnału z czujnika wynosi 2,5V
 - b. Nie wymaga kalibracji
 - c. Dokonuje pomiaru siły poprzecznej działającej na pojazd
12. Czujnik lub czujniki ciśnienia w układzie hamulcowym w systemie ESP:
- a. Są wbudowane do pompy hamulcowej i zasilane napięciem 12V
 - b. Przy braku ciśnienia wartość sygnału wyjściowego powinna wynosić 0,5V
 - c. W przypadku, gdy jednostka sterująca nie otrzyma sygnału z żadnego czujnika pracuje nadal w oparciu o położenie pedału hamulca
13. Zaznacz prawdziwe stwierdzenia:
- a. używane klocki hamulcowe (np. z gietdy) można zamontować w pojeździe, gdy grubość okładziny ciernej jest znaczna i przekracza minimalny wymiar graniczny
 - b. bicie tarcz hamulcowych może być spowodowane biciem piast
 - c. Tarcze hamulcowe można wymieniać wyłącznie parami
14. Kontrola układu hamulcowego z mechanicznym korektorem siły hamowania polega na tym, aby sprawnie działający układ hamulcowy powodował:
- a. równomierne hamowanie wszystkich kół pojazdu
 - b. odcinał dopływ płynu hamulcowego do osi kół kierowanych, aby zapewnić kierowalność pojazdu podczas hamowania
 - c. ograniczał dopływ płynu hamulcowego do kół osi tylnej, aby nie dopuścić do ich zablokowania