

DESCRIÇÃO E OPERAÇÃO (Continuação)

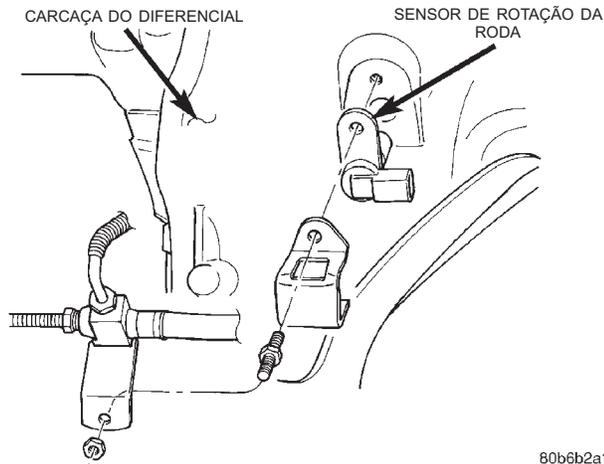


Fig. 2 Localização do Sensor de Rotação das Rodas Traseiras

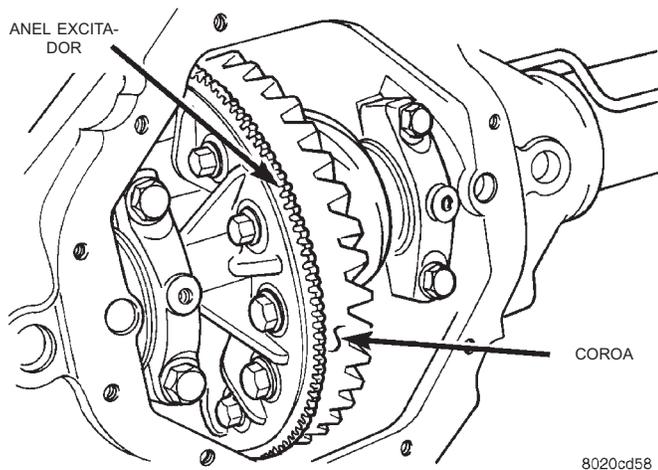


Fig. 3 Localização do Anel Excitador

nético seja deslocado para enrolamentos do sensor. Isso, por sua vez, faz com que a corrente flua pelo circuito do WSS (Fig. 4). Toda vez que um dente do anel excitador passa pela ponta do WSS, um sinal CA é gerado. Todos os sinais CA (positivo para negativo, ou onda senoidal) são interpretados pelo CAB. Ele então compara a frequência da onda senoidal com um valor de tempo, para calcular a velocidade do veículo. O CAB continua a monitorar a frequência para determinar a taxa de desaceleração que possa indicar um possível indício de travamento das rodas.

A intensidade do sinal de qualquer sensor de indução magnética é diretamente afetada por:

- Intensidade do campo magnético; quanto mais forte o campo magnético, mais forte o sinal
- Número de enrolamentos no sensor; o número maior de enrolamentos fornece um sinal mais forte
- Velocidade do anel excitador; quanto mais rápido gira o anel excitador, mais forte será o sinal

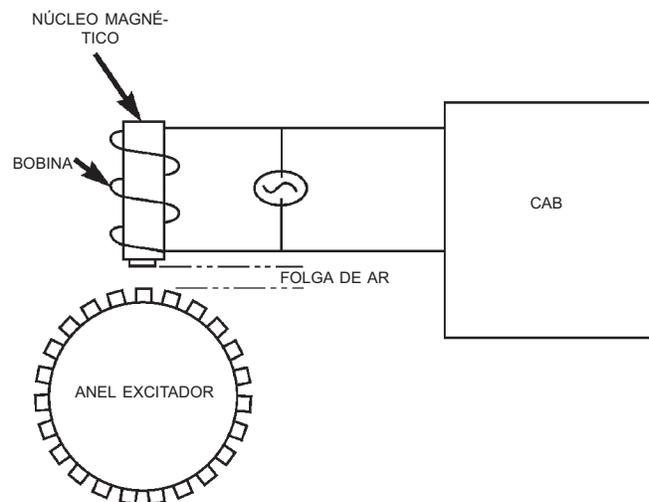


Fig. 4 Operação do Sensor de Rotação das Rodas

- Distância entre os dentes do anel excitador e o WSS; quanto mais próximo o WSS do anel excitador, mais forte será o sinal

O WSS traseiro não é ajustável. Foi especificada uma folga que se enquadra às tolerâncias de fabricação. Se a folga não estiver dentro dessas especificações, então o WSS ou outros componentes poderão ser danificados. A folga entre o WSS e o anel excitador é de 0,005 - 0,050 pol.

Todos os veículos que deixam a montadora passam por um "Teste de Rolamentos". Um dos testes executados é o teste do WSS. Para testar adequadamente o sensor, a montadora conecta o equipamento de teste ao Conector do Link de Dados (DLC). Esse conector está localizado à direita da coluna de direção e conectado à porção inferior do painel de instrumentos (Fig. 5). O terminal de teste dos rolamentos é ligado ao circuito do WSS. O veículo é então acelerado sobre roletes, e a saída WSS é monitorada para verificar se opera adequadamente.

LUZES DE ADVERTÊNCIA DOS FREIOS

LUZ VERMELHA DE ADVERTÊNCIA

A luz vermelha de advertência dos freios é usada para alertar o motorista de uma falha hidráulica ou de que o freio de estacionamento está acionado. Para o sistema RWAL, a luz de advertência dos freios vermelha é também usada para alertar o motorista da existência de algum problema com o sistema.

A luz de advertência dos freios acende quando uma mensagem é enviada através do bus ao conjunto de