

RÉGLEPHARES ET TEST RADAR VÉHICULES LÉGERS, POIDS LOURDS ET AUTOBUS

DISPOSITIF COMBINÉ
R-HLT30 + RY-RT300



Compatible avec
ASA Livestream

neu

INNOVATION
Appareil de mesure infra-
rouge pour l'inspection
périodique des véhicules



SOLUTION COMPLÈTE
Intégration complète du
système pour un fonctionne-
ment efficace

Découvrez le système de test radar



Compatible avec la plupart
des véhicules et des capteurs



Taille compacte, utilisation
intuitive, deux tests dans la
même structure



Système de batterie pour
une flexibilité maximale



Les diagnostics internes ga-
rantis la disponibilité et
la précision des opérations



Test de la portée et de la pré-
cision angulaire du radar;
compatible avec les capteurs
MIMO



Possibilité de simuler diffé-
rents utilisateurs et différen-
tes vitesses



Mesur de la puissance radar
(EIRP)



Vérification de la largeur de
bande du signal radar

Fonctionnalités

- ✓ Vérification du fonctionnement du capteur radar
- ✓ Inspection après réparation d'un accident
- ✓ Contrôle de la peinture et de la position de montage
- ✓ Évaluation des retours de leasing
- ✓ Élaboration d'un rapport après le test

Freinage d'urgence autonome (AEBS)

À partir du 6 juillet 2022, les systèmes d'aide au freinage d'urgence sont obligatoires pour l'homologation conformément à l'UN-R 152. À partir de juillet 2024, l'aide au freinage d'urgence est obligatoire pour les nouvelles immatriculations de voitures particulières (M1) et de véhicules utilitaires légers (N1).

Les systèmes de freinage d'urgence conformes à la norme UN-R 131 sont obligatoires pour les véhicules lourds (N1, N3) et les autobus (M2, M3) depuis novembre 2015.

Poids: 7,5 kg
Voie d'accès: 500 mm
(Plate-forme télescopique)
Hauteur: de 200 à 1.500 mm



Logiciel PC



Fonctionnalité de Simulation d'objets

Système de simulation intégré complet

- ✔ Simulateur de distance radar
- ✔ Simulateur d'angle d'objet
 1. Angle horizontal
 2. Angle par rapport à la hauteur
 3. Déformation des angles
- ✔ Variation de la taille des objets

Prêt à tester les fonctions ADAS/AD, le freinage d'urgence (AEB) et le régulateur de vitesse adaptatif (ACC=)

Données Techniques

Plaque de fréquences	Simulation de cibles	76 GHz - 81 GHz	
	Performance du radar (EIRP)	76 GHz - 81 GHz y 24 GHz	
Distances	Distance minimale/maximale	2,5 ~ 250 m	
	Longueur de pas	~ 4 cm	
Direction	Minimum/máximum	±1 / ±500	
	Montée	±1 km/h	
Antennes	TX	12	Antennes disposées en 3 segments pour la simulation angle-objet
	RX	12	
Les antennes TX et RX ont une polarisation différente - la détection de polarisation implémentée garantit une qualité de signal optimale.			
Alimentation	12 V (fonctionnement sur batterie possible)		
Interface de contrôle	Basé sur SCPI (logiciel Pyton disponible pour démonstration)		

Renseignez-vous sur nos réglephares combinées R-HLT30 pour optimiser l'utilisation des deux dispositifs dans une seule colonne.

Testeur de radar - Mesures possibles

Mesure de la puissance radar

Mesure de la EIRP

- ✔ Connaissance préalable du capteur et de sa EIRP
- ✔ Pmeas capteur de mesure de pare-chocs
- ✔ L'instrument calcule EIRPmeas
- ✔ Vérification de la conformité de EIRPmeas avec les valeurs limites

$EIRP = \text{Puissance radiante isotrope équivalente}$

Simulation de cible radar

Système coopératif (nécessite l'accès au capteur)

- ✔ Simulation de la distance radar angle de l'objet

1- Angle et élévation

2- Déformation angulaire

Variation de la taille et de la vitesse de l'objet ADAS/AD ready.

Par exemple: AEB, ACC...

Transparence du radar de pare-chocs - Coefficient de Transmission

- ✔ Le pare-chocs est retiré
- ✔ La première mesure est effectuée avec le pare-chocs retiré
- ✔ Pare-chocs peint / réparé
- ✔ Deuxième mesure avec peinture fraîche / réparé
- ✔ La différence mesurée est le coefficient de transmission du pare-chocs et peut être comparée aux spécifications du fabricant.

powered by
worldwide
group