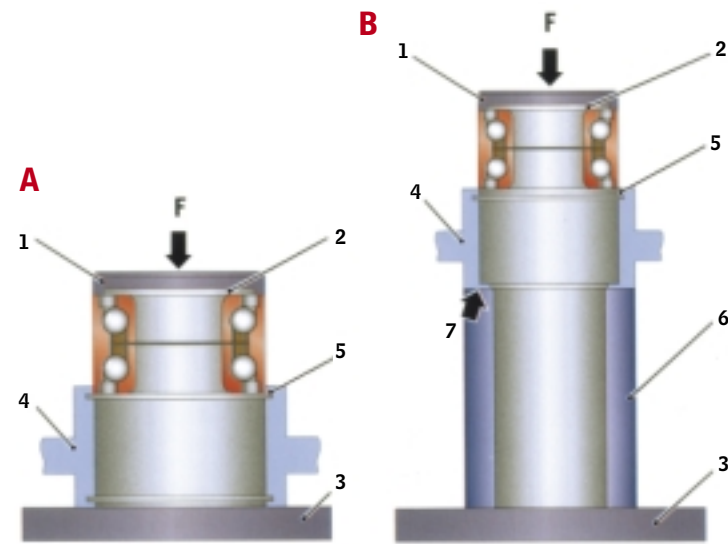


Trzy marki wchodzące w skład Schaeffler Group od wielu już lat wytyczają trendy rozwoju samochodowych układów napędowych, tworząc nie tylko nowe konstrukcje podzespołów, lecz także wzorcowe technologie montażowe



Podręcznik mechaniki pojazdowej (cz. VII)

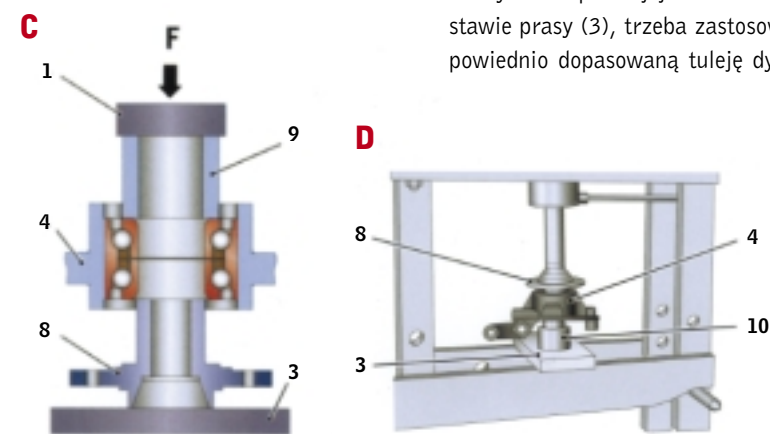
Montaż łożysk kół napędzanych



W klasycznym łożyskowaniu przednich kół napędzanych element ruchomy stanowi walcowa tuleja piasty, współpracująca bezpośrednio z identycznymi pierścieniami wewnętrznymi podwójnego (zespolonego) łożyska kulkowego. Nieruchomy pierścień zewnętrzny, wspólny dla obu bliźniaczych zespołów tocznych, osadzony jest wciskowo w gnieździe zwrotnicy.

Montaż [rys. A] rozpoczyna się od wciśnięcia siłą F , działającą poprzez tarczę oporową (1), zewnętrznego pierścienia łożyska (2) do zwrotnicy (4) opartej bezpośrednio na podstawie prasy (3). Tarcza oporowa musi mieścić się w gnieździe łożyska, by przepchnąć jego górną krawędź aż do pełnego odsłonięcia rowka pierścienia zabezpieczającego (5).

Jeśli kształt zwrotnicy (4) nie pozwala [rys. B] oprzeć jej stabilnie na podstawie prasy (3), trzeba zastosować odpowiednio dopasowaną tuleję dystanso-



wą (6). Zewnętrzny pierścień łożyska (2) wciska się, jak w poprzednim przykładzie.

Osiową stabilizację łożyska w zwrotnicy zapewniają rozprężne pierścienie zabezpieczające. Osadza się je w obwodowych rowkach gniazda specjalnymi kleszczami.

W niektórych konstrukcjach zwrotnic stosuje się tylko jeden pierścień rozprężny. Rolę drugiego pełni obwodowy występ (7) na krawędzi gniazda. Podczas wciskania łożyska musi być on podparty grubymi ściankami tulei (6).

W żadnym wypadku siła wywierana prasą nie może być przenoszona przez kulki, gdyż grozi to całkowitym zniszczeniem łożyska.

W następnej operacji [rys. C] na piastę (8) opartą stabilnie na podstawie prasy (3) nasuwa się siłą F zwrotnicę (4) z zamontowanym już łożyskiem. Nacisk musi być wywierany na pierścienie wewnętrzne za pośrednictwem tulei (9) i tarczy oporowej (1). Tuleja nie może dotykać zewnętrznego pierścienia łożyska.

W uzasadnionych wypadkach [rys. D] układ montowanych elementów można lub trzeba odwrócić, czyli naciskać tłoczyskiem prasy na piastę (8), a ułożoną odwrotnie zwrotnicę (4) podeprzeć za wewnętrzny pierścień łożyska odpowiednio dopasowanym trzpieniem (10) ustawionym na podstawie prasy (3).

Nakrętka półosi łączącej wielowypustem z otworem piasty musi być dokręcona momentem podanym przez producenta samochodu, ponieważ zależy od tego nie tylko stabilne zamocowanie koła, lecz także wstępne naprężenie łożyska.

Fot. FAG

Silikonowe przewody zapłonowe



TECHNOLOGIA NIE DO PRZEBICIA !!!

3 LATA GWARANCJI !!!



już od kwietnia pełna oferta przewodów zapłonowych JANMOR jest dostępna w katalogu TecDoc

Silikon - izolator ideal

Przewody wysokiego napięcia w samochodzie podlegają procesowi starzenia. Pojawiające się pod maską silnika przebicia elektryczne są spowodowane właśnie zużytymi przewodami wysokiego napięcia, a konkretnie izolacją złej jakości. Zaburza to pracę systemów elektrycznych i elektronicznych samochodu. Specjaliści sugerują ich wymianę co 60 tys. km. O jakości przewodu decyduje izolacja. Najlepszym izolatorem jest silikon. Tak wynika z badań ekspertów z firmy Dow Corning. Otóż tylko silikon jest materiałem wytrzymałym na wysokie temperatury, panujące w bezpośrednim sąsiedztwie silnika. Silikon ma unikalną zdolność zachowywania elastyczności i utrzymywania własności podobnych do gumy w ekstremalnie niskich temperaturach bliskich -60 stopni. Jest też wytrzymały w eksploatacji. Ponieważ ma wysoki punkt temperatury roboczej wystarcza na znacznie dłużej niż inne elastomery. Normalnie temperatury środowiska pracy powyżej temperatury otoczenia powodują przedwczesne starzenie się gum.

W przypadku silikonu zdolność do wytrzymywania wysokich temperatur w efektywny sposób skutecznie przeciwdziała procesowi starzenia. Ponadto silikon w porównaniu z innymi, jest znany jako najwyższej klasy elastomer o dużych zdolnościach do absorbowania emisji fal radiowych. Pierwszorzędne znaczenie izolacji dostrzega i docenia większość mechaników samochodowych i ich klientów, czyli zwyczajnych kierowców. Świadczą o tym choćby wyniki badań, jakie zostały przeprowadzone wśród warsztatowców. Ponad 54% z nich uważa, że czynnikiem nr 1 decydującym o jakości przewodu zapłonowego jest izolacja. Także za najważniejszą przyczynę niesprawności przewodów ponad 54% praktyków uznało uszkodzenie izolacji. Wyniki badań uwiarygodniają kierowcy, którzy na pierwszym miejscu wśród powodów reklamacji przewodów wskazują uszkodzenie izolacji. Sprawa jest więc bezdyskusyjna - to od jakości izolacji zależy w pierwszym rzędzie trwałość i niezawodność przewodów wysokiego napięcia.

UWAGA !!!

Teraz w naszej ofercie także moduły i cewki zapłonowe