

Autonaprawa

MIESIĘCZNIK BRANŻOWY PAŹDZIERNIK 2016 (108)

WWW.E-AUTONAPRAWA.PL



NA NASZYCH ŁAMACH:

ŁUKASZ CHOJNOWSKI
SPRĘŻYNY ZAWIESZENIA

ANDRZEJ KOWALEWSKI
INTERNETOWA PLATFORMA
DIAGNOSTYCZNA GOŁO

CARLOS PANZIERI
AMORTYZATORY
REGULOWANE (CZ.X)
BADANIA JAKOŚCI
AMORTYZATORÓW

EWA ROZPĘDOWSKA
MAGICZNA SIŁA

BORIS ZHMUD
WIERNOŚĆ OLEJOM
„W PEŁNI SYNTETYCZNYM”

ORAZ YVES DECAT
W WYWIADZIE
DLA AUTONAPRAWY

W RAMACH SONDY
FIRMY OLEJOWE
DLA WARSZTATÓW

PIOTR KASPRZAK
BOGDAN PTAK
PIOTR PYRKA
PRZEMYSŁAW SZCZEPANIAK
EWA WIEREMIEJCZUK
CEZARY WYSZECKI

W klasycznym sprzęgle jednotarczowym rozłączanie napędu odbywa się za pomocą tzw. układu wysprzęglającego. W podwójnym sprzęgle typu 2CT jest odwrotnie. W stanie swobodnym sprzęgła są rozłączone, a zamykają się dopiero po uruchomieniu dźwigni załączających. Stąd nazwa: „system zasprzęglający”.

Jego układ mechatroniczny załącza naprzemiennie łożyska oporowe za pomocą dźwigni sterowanych silnikami elektrycznymi. Są one tak skonstruowane, by stanowiły klin, pod który wsuwany jest tzw. wózek, czyli część podnosząca stopniowo tę stronę dźwigni, która poprzez łożysko oporowe naciska na sprężynę talerzową właściwego sprzęgła. Zużycie okładzin kompensuje zintegrowany układ samoregulacji.

▶▶▶ str. 28

