

Prasy zwane ściągaczami



KRZYSZTOF STANISZEWSKI
KIEROWNIK DZIAŁU MARKETINGU
TEDGUM

NALEŻĄ DO NARZĘDZI UŁATWIAJĄCYCH PRACĘ W WARSZTACIE. DLATEGO WARTO W NIE INWESTOWAĆ, LECZ PRZED ICH ZAKUPEM NALEŻY WZIĄĆ POD UWAGĘ KILKA ICH SZCZEGÓLNYCH CECH DECYDUJĄCYCH O TYM, CZY WYBÓR OKAŻE SIĘ TRAFNY



Jakość i części zamienne

Prasy śrubowe wywierają nacisk od kilku do nawet kilkunastu ton. Gwinty ich śrub muszą wytrzymać ekstremalne naprężenia, szczególnie wtedy, gdy demontowane tuleje są zapieczone w swych gniazdach. Jeżeli podczas demontażu nie zwróci się uwagi na to, czy tuleja zaczyna „puszczać”, najbardziej obciążone elementy ściągacza, a mianowicie śruba lub jej nakrętka, mogą ulec uszkodzeniu. W przypadku dobrej jakości komponentów narzędzia takie uszkodzenia nie są częste. Należy jednak zwrócić uwagę, czy właśnie takie elementy ściągacza dostępne są na rynku oddzielnie jako części zamienne.



Łatwość pracy

Istotną cechą narzędzia montażowego jest również łatwość wykonywanej nim pracy. Są bowiem modele ściągaczy zaprojektowane wyłącznie do współpracy z kluczem płaskim. Znacznie od nich wygodniejsze są te, które można obsługiwać kluczem zapadkowym, czyli tzw. „grzechotką”. Jeżeli w przyrządzie obraca się tylko nakrętka, a nie cała śruba, to, niestety, pozostaje opcja jej obsługi płaskim kluczem szczytkowym, która na pewno jest bardziej czasochłonna i niewygodna. Problem ten bywa szczególne dokuczliwy przy znacznej długości tulei.



Oszczędność czasu

Jest ona uzależniona nie tylko od konstrukcji samego narzędzia, lecz także od jego konkretnego zastosowania. Na przykład dla dwu tulei wahacza wzdłużnego w Fordzie Mondeo MK4 uśredniony czas ich obustronnej wymiany za pomocą standardowych narzędzi wynosi około 2-2,5 godziny. Korzystając ze ściągacza specjalnego, można tę pracę skrócić nawet o półtorej godziny.



Jednoosobowa obsługa

Używając odpowiedniego ściągacza, można również zmniejszyć liczbę osób niezbędnych do obsługi danego samochodu, gdyż umieszczenie np. tylnej belki zawieszenia na zwykłej prasie w celu

wymiany tulei wymaga udziału co najmniej dwu pracowników, jeżeli ten sposób wykonania operacji montażowej jest w ogóle możliwy przy danym rodzaju prasy. Bez demontażu całego zawieszenia można jednak z wykorzystaniem ściągacza przeprowadzić wymianę elementów w pojedynkę.



Uniwersalność ściągacza

Jeżeli narzędzie przeznaczone jest do obsługi tylko jednego modelu samochodu, a ten pojawia się w warsztacie sporadycznie, to okres, w którym ta inwestycja się zwróci, może być nadmiernie długi. Inaczej przedstawia się sytuacja, gdy ten sam przyrząd może obsługiwać kilka modeli serwisowanych w warsztacie stosunkowo często. Na przykład ściągacz TED87395 znajduje zastosowanie w obsłudze aż 17 modeli Forda, Volvo i Mazdy.



SCHAEFFLER

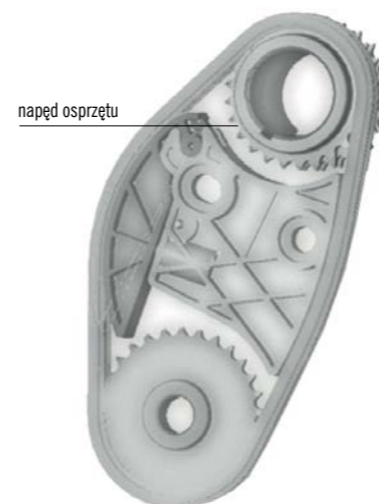
Schaeffler jest wiodącym dostawcą części zamiennych i innowacyjnych rozwiązań naprawczych. Oferta produktowa marek LuK, INA, FAG i Ruville obejmuje systemy przeniesienia napędu, silnika oraz zawieszenia.

Podręcznik mechaniki pojazdowej

Łańcuchowy napęd rozrzędu (III)

Oprócz rozrzędów łańcuchami napędza się czasem urządzenia osprzętu silników, do których należą głównie pompy oleju i płynu chłodzącego. W obu tych wypadkach nie ma znaczenia synchronizacja kół łańcuchowych.

W związku z tym nie umieszcza się w tych napędach żadnych oznaczeń łańcuchów i kół. Z uwagi na jednostajne obciążenie przekładni, nie jest też konieczne stosowanie napinacza hydraulicznego. Najczęściej łańcuch napina prowadnica wsparta na sprężynie cylindrycznej. Można również zrezygnować z prowadnicy kierującej. W niektórych przypadkach możliwa jest nawet rezygnacja z napinacza. Stopień przełożenia może być tu różny, zależnie od cech napędzanych podzespołów.



Elementy układu łańcuchowego

Łańcuch spełnia rolę cięgna przenoszącego siłę napędową między kołami zębatymi i ściśle się z nimi ząbca.

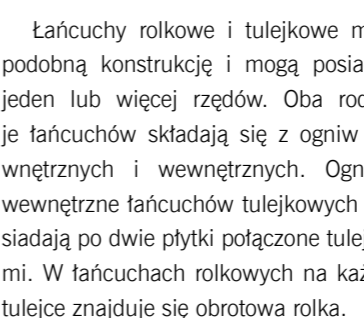
Łańcuchy są projektowane i wykonywane w sposób spełniający wymagania nowoczesnych silników o wysokich mo-

cach. Ich rodzaje przy podobnej budowie są optycznie trudne do odróżnienia.

Wymagane smarowanie łańcucha jest realizowane natryskowo lub poprzez powstającą mgłę olejową.

Odległość pomiędzy ogniwami nazywamy podziałką łańcucha.

Standardowe podziałki łańcuchów to 9,525 mm; 8 mm; 7 mm i 6,35 mm.



Ogniwa zewnętrzne mają po dwie płytki połączone trzpieniami. W złożonym łańcuchu trzpienie przechodzą przez tulejki ogniw wewnętrznych, tworząc razem z nimi ogniwo łańcucha.

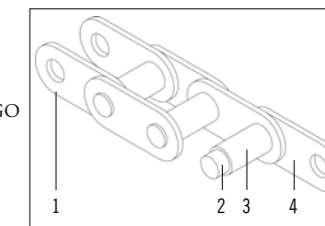
Łańcuchy zębate znacznie różnią się budową od łańcuchów tulejkowych i rolkowych. Posiadają one zbiór kilku płytek z ząbkami skierowanymi ku wnętrzu obwodu. Płytki współpracują z zębami kół zębatych.

Trzpienie są z reguły sprasowane z płytkami zewnętrznymi, jednak posiadają pewien luz względem płytek wewnętrznych. W ten sposób zbudowane jest ogniwo łańcucha.

Cdn.

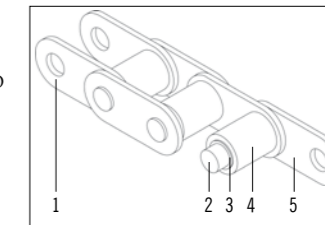
BUDOWA ŁAŃCUCHA TULEJKOWEGO

1. ogniwo wewnętrzne
2. trzpień łączący
3. tulejka
4. ogniwo zewnętrzne



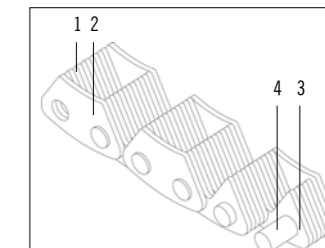
BUDOWA ŁAŃCUCHA ROLKOWEGO

1. ogniwo wewnętrzne
2. trzpień łączący
3. tulejka
4. rolka
5. ogniwo zewnętrzne



BUDOWA ŁAŃCUCHA ZĘBATEGO

1. zęby
2. płytka zewnętrzna
3. płytka wewnętrzna
4. trzpień łączący



ZNAK USTAWIENIA ROZRZĄDU

Barwione płytki stosowane do ustawienia rozrzędu

