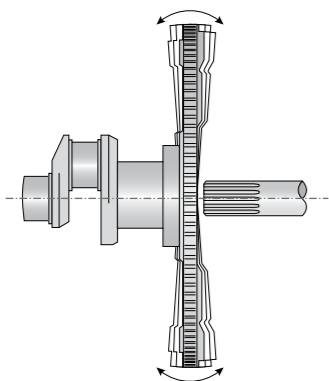




co eliminuje problem z przesunięciem poprzecznym.

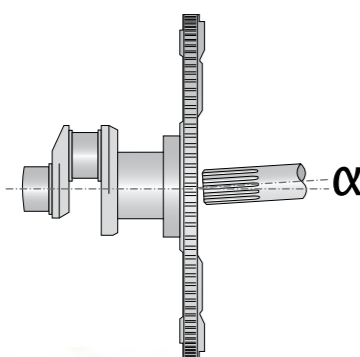
Uwaga: Podczas demontażu modułu podwójnego sprzęgła łożyska ślizgowe oraz podporowe są ze sobą złączone. Dzieje się tak z powodu specjalnej konstrukcji i nie stanowi defektu.

Przesunięcie osiowe powstaje wtedy, gdy w momencie zapłonu wał korbowy zaczyna się odkształcać.

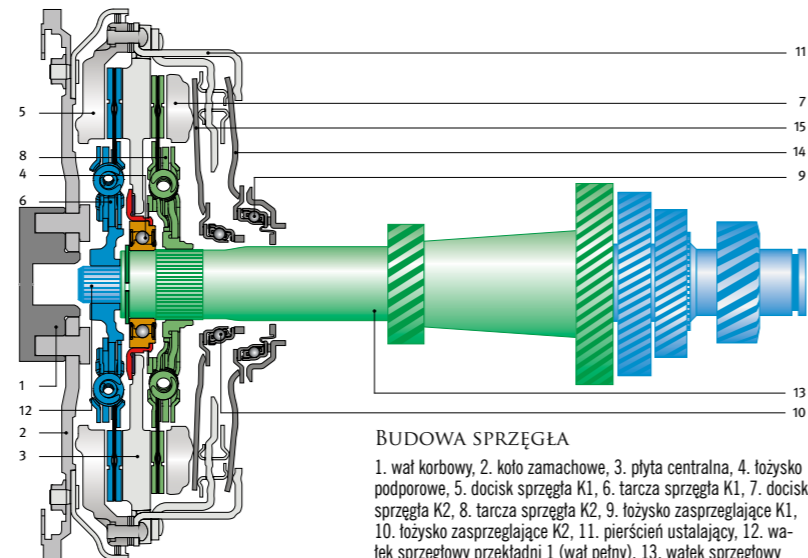


Zależnie od częstotliwości zapłonu wywołuje to przesunięcia, a ich następstwem są wibracje koła zamachowego. Wibracje nie powinny być przenoszone na moduł podwójnego sprzęgła, ponieważ znacząco zmniejszają komfort jazdy.

Przesunięcia kątowe mogą być efektem wzajemnych różnic tolerancji produkowanych części.

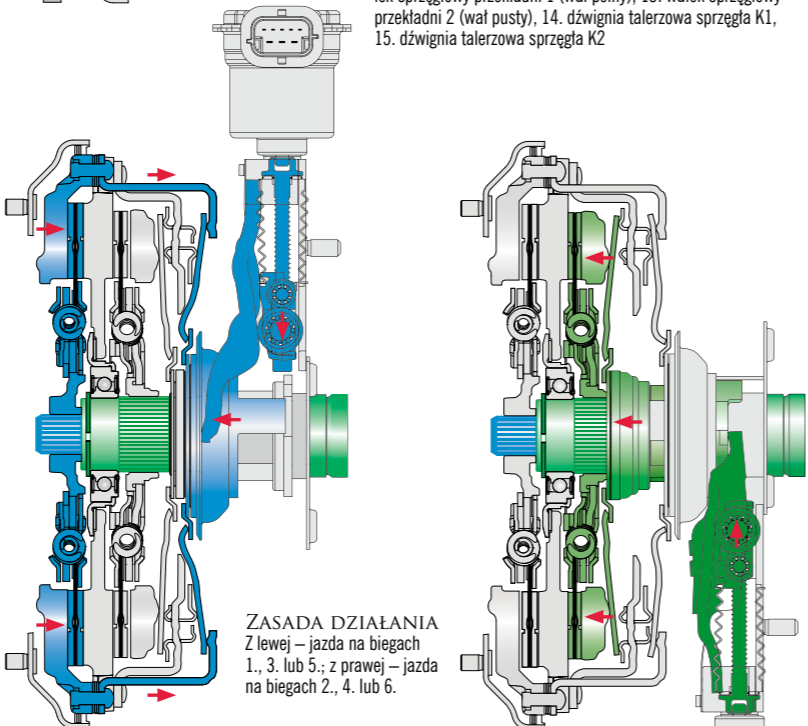


W takim przypadku oś obrotu wału korbowego oraz wałka sprzęgłowego ustawione są pod różnym kątem. Skutkiem tego może być uszkodzenie tarczy sprzęgłowej.



BUDOWA SPRZĘGŁA

1. wał korbowy, 2. koło zamachowe, 3. płyta centralna, 4. łożysko podporowe, 5. docisk sprzęgła K1, 6. tarcza sprzęgła K1, 7. docisk sprzęgła K2, 8. tarcza sprzęgła K2, 9. łożysko zasprzęglające K1, 10. łożysko zasprzęglające K2, 11. pierścieni ustalający, 12. wałek sprzęgłowy przekładni 1 (wał pełny), 13. wałek sprzęgłowy przekładni 2 (wał pusty), 14. dźwignia talerzowa sprzęgła K1, 15. dźwignia talerzowa sprzęgła K2



ZASADA DZIAŁANIA
Z lewej – jazda na biegach 1., 3. lub 5.; z prawej – jazda na biegach 2., 4. lub 6.

W celu kompensacji przesunięcia osiowego i kątowego konstrukcja obudowy modułu sprzęgła ze sprężynami listkowymi została tak zaprojektowana, by umożliwić swobodne przemieszczanie się względem niej wewnętrznych elementów, tj. płyty centralnej i tarcz sprzęgłowych. Rozwiązanie to eliminuje występowanie przesunięcia kątowego.

Zasada działania

Podczas jazdy na biegu 1., 3. lub 5. aktywowany jest silnik krokowy dla sprzęgła K1. Dźwignia zasprzęglająca wraz z dużym łożyskiem oporowym przesuwa się w kierunku sprzęgła. Zewnętrzna dźwignia talerzowa przenosi ten ruch na

ściąg, który działając w kierunku odwrotnym, przekazuje siłę na płytę docisku zasprzęglającą tarczę sprzęgła K1. Ta z kolei przekazuje moment obrotowy silnika na pełny wałek sprzęgłowy.

Jazda na biegach 2., 4. lub 6. odbywa się dzięki silnikowi krokowemu obsługującemu sprzęgło K2. Węższa dźwignia zasprzęglająca poprzez łożysko oporowe napiera na wewnętrzną dźwignię talerzową i, naciskając dociskiem K2 tarczę K2, tworzy połączenie cierne z tarczą. Następuje przeniesienie momentu obrotowego z silnika na drążony wałek sprzęgłowy. W tym samym czasie sprzęgło K1 zostaje otwarte.

Cdn.

FOT. SCHAEFFLER

HUNTER Engineering Company

Wyważarki i montażownice do wyboru do koloru

WIMAD®

WIMAD Sp. j. tel.: 71 346 66 26, info@wimad.com.pl, www.wimad.com.pl

Delphi Technologies

Przetestowane przez trzykrotnego Rajdowego Mistrza Europy

Rekomenduję *Kajetan Kajetanowicz*

Czterokrotny Mistrz Polski (2010, 2011, 2012, 2013)

Trzykrotny Mistrz Europy (2015, 2016, 2017)

delphiaftermarket.com