



SPOSÓB MONTAŻU LUB DEMONTAŻU LINKI HAMULCA RĘCZNEGO SPECJALNYMI KLESZCZAMI



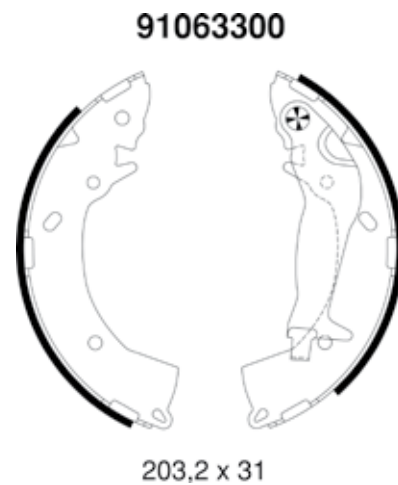
SPRAWDZENIA WYMAGAJĄ: STOPIEŃ ZUŻYCIA I EWENTUALNE USZKODZENIA AUTOMATYCZNEJ REGULACJI SZCZĘK



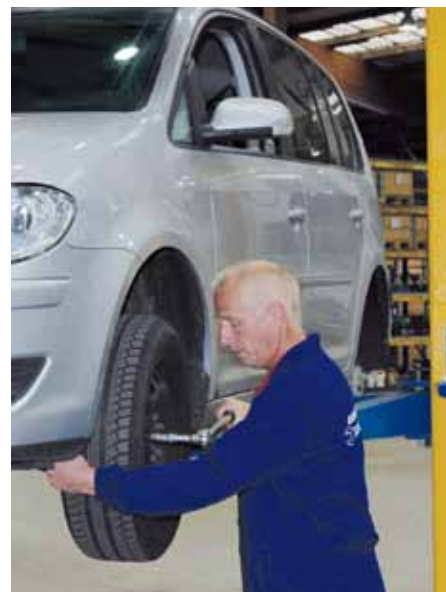
PRZY ZDEMONTOWANYCH SZCZĘKACH TŁOCZKI W CYLINDERKACH ROZPIERACZY MUSZĄ BYĆ ZABEZPIECZONE PRZED WYPADANIEM



PRZY DOKRĘCANIU KÓŁ KLUCZEM PNEUMATYCZNYM OGRANICZNIK MOMENTU POWINIEN BYĆ TAK USTAWIONY, BY UMOŻLIWIĆ NASTĘPNIŁE PRECYZYJNE DOKRĘCENIE KLUCZEM DYNAMOMETRYCZNYM



DLA JEDNOZNACZNEGO PRZYPORZĄDKOWANIA SZCZĘK W KATALOGU Z RYSUNKAMI TMD PRZEDSTAWIANY JEST ZAWSZE HAMULEC LEWY TYLNY



szczęk w katalogach TMD przedstawia się zawsze na rysunkach widok hamulca lewego tylnego.

Zalecane procedury montażu

Przy zakładaniu lub wyjmowaniu obu sprężyn szczęk konieczne jest używanie odpowiednich narzędzi specjalnych. To samo dotyczy montażu i demontażu sprężyn mocujących szczęki do ich płyty nośnej, a także linki hamulca ręcznego w samochodach dostawczych z hamulcami hydraulicznymi. Wszelkie metody zastępcze mogą tu bowiem skutkować zranieniem.

Niewłócznie po wymontowaniu szczęk trzeba zabezpieczyć specjalną sprężystą kłamrą tłoczki hydraulicznego rozpięacza przed wysuwaniem się z jego cylindra. W trakcie każdej naprawy należy sprawdzić stan automatycznych regulatorów szczęk pod kątem ich ewentualnego zużycia lub uszkodzenia.

W celu prawidłowego osadzenia bębna, ochrony piasty koła przed uszkodzeniem i ogólnego bezpieczeństwa jazdy śruby lub nakrętki koła muszą być dokręcone zgodnie z zaleceniami producenta pojazdu pod względem kolejności i momentu dokręcania. Przy użyciu klucza pneumatycznego ko-

niecznie jest więc stosowanie ogranicznika momentu, a następnie dokręcenie wszystkich połączeń kluczem dynamometrycznym.

Podstawowym warunkiem każdej naprawy jest oczyszczenie wszystkich części, a następnie nasmarowanie np. pastą Textar Cera Tec® miejsc wzajemnej współpracy elementów metalowych, takich jak osie obrotu szczęk, końcówki lub krzywki rozpięaczy. Nie wolno stosować do tego celu pasty miedzianej ani też smarować ciernych regulatorów!

Opracowano na podstawie materiałów firmy TMD Friction Services

FOT. TEXTAR

RÓŻA Z WIĄZKĄ PRZEWODÓW



Rozmowa
Małgorzaty Kluch
z inż. **Jerzym Brzozowskim**
z firmy Autotraper
Sport Service

– Jakie usterki układu zapłonowego zgłaszają najczęściej Państwa klienci?

– Najczęściej, że samochód szarpie, nierównomiernie pracuje silnik. Przyczyn tego może być wiele. Najpierw sprawdzamy, czy prawidłowo podłączone są wszystkie przyłącza przewodów. Kontrolujemy ich zużycie, a także, co bardzo ważne, sprawność świec. Jeżeli świece są wadliwe, wymieniamy je zawsze wraz z wiązką przewodów. Jest to szczególnie konieczne w przypadku pojazdów zasilanych gazem.

– Czy Wasz serwis jest wyposażony w urządzenia do diagnozowania przewodów zapłonowych?

– Oczywiście, mamy kilka takich urządzeń. Najczęściej korzystamy z testera komputerowego sprawdzającego układ elektryczny i elektroniczny pojazdu. Umożliwia to bardzo dokładny pomiar napięcia na wszystkich przewodach. Jednak najczęściej wady przewodów widać „gołym okiem”. Poza tym niezależnie od wyników diagnozowania przewody powinno się wymieniać co 48-96 tys. km w zależności od rodzaju silnika lub raz na 2-3 lata.

– Jakie są przyczyny naturalnego zużycia przewodów wysokiego napięcia?

– Po pierwsze, czynniki chemiczne: oleje, smary, sól. Po drugie, takie zjawiska fizyczne jak: drgania, znaczne zmiany napię-

cia i temperatury. Bardzo często, szczególnie w przypadku rdzeni węglowych, a także tańszych produktów z rdzeniami miedzianymi, przewód „psuje” się w miejscu mocowania jego końcówek. Dlatego najchętniej stosujemy przewody „wire wound” z rdzeniem ferrytowym, bo z doświadczenia wiemy, że będą służyły znacznie dłużej. Wybór oczywiście należy do klienta, ale jeśli pozostawia on go nam, to proponujemy ferrytowe przewody Sentech, ponieważ są solidnie wykonane z bardzo dobrego surowca, a co najważniejsze – zawsze dostępne w kompletach dokładnie dopasowanych do konkretnego pojazdu.

– Ile trwa u Was wymiana przewodów wysokiego napięcia i sprawdzenie działania układu zapłonowego?

– To nie jest skomplikowany „zabieg”. Jeśli nie trzeba przy tej okazji usuwać dodatkowych usterek, to zwykle zabiera nam najwyżej kilkadziesiąt minut.

– Czy często takie usługi zlecają Wam kobiety?

– Wśród naszych klientów wciąż dominują mężczyźni, chociaż w ostatnich latach pań pojawia się coraz więcej. Bardzo je sobie cenimy także i w tej roli, ponieważ nie bagatelizują usterek, dbają o sprawność swoich samochodów i w związku z tym na bieżąco śledzą wszystkie kontrole na tablicy przyrządów. Dlatego każda goszcząca u nas pani dostaje od naszej firmy różę.



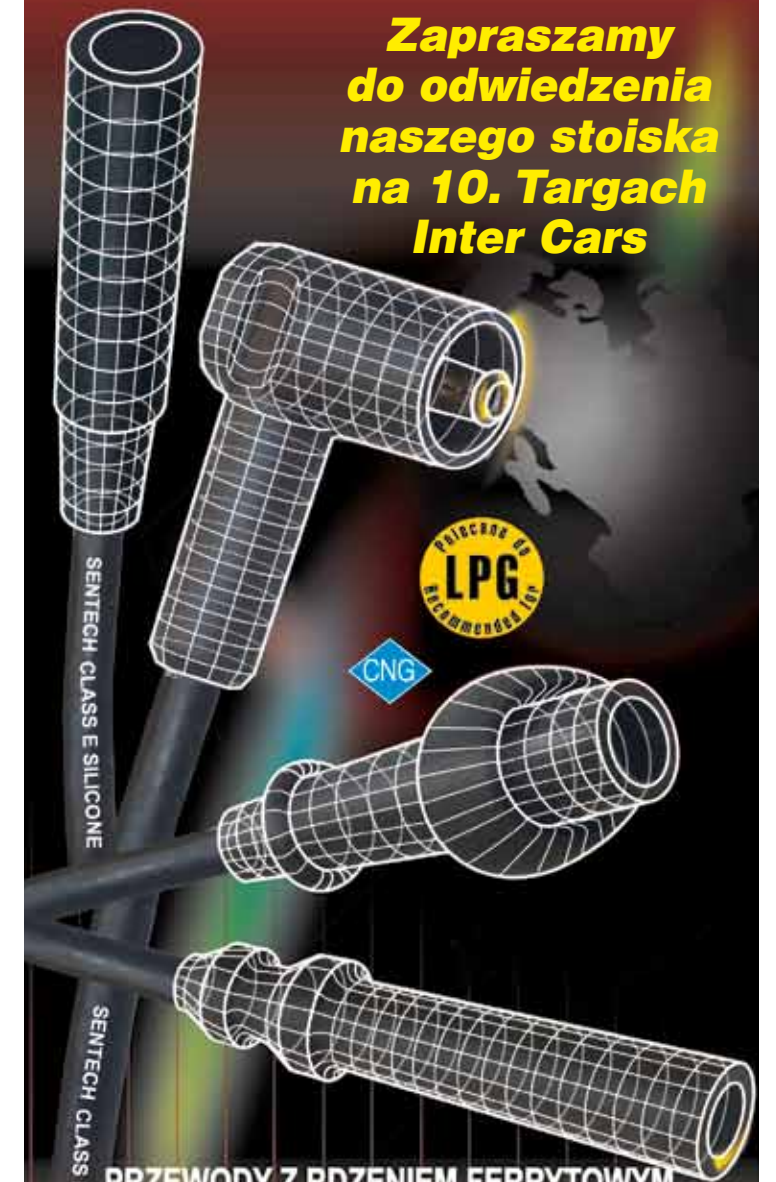
Autotraper Sport Service - Starowa Góra k. Łodzi, ul. Graniczna 2

SENTECH® HIGH POWER

* INDUCTIVE IGNITION LEADS SET

PRZEWODY Z RDZENIEM FERRYTOWYM

**Zapraszamy
do odwiedzenia
naszego stoiska
na 10. Targach
Inter Cars**



PRZEWODY Z RDZENIEM FERRYTOWYM

**W przewodach najważniejszy jest
rdzeń - to on przewodzi prąd !**

* Jedyni w Polsce producenci przewodów zapłonowych z rdzeniem ferrytowym

PRODUCENT: GG Profits Sp. z o.o.
ul. Spacerowa 6/8, 95-200 Pabianice
e-mail: sentech@sentech.pl
tel./fax +48 42 214 51 50, fax +48 42 227 19 32

www.sentech.pl