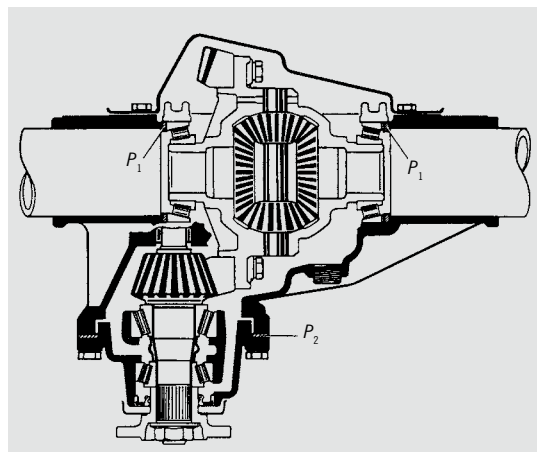
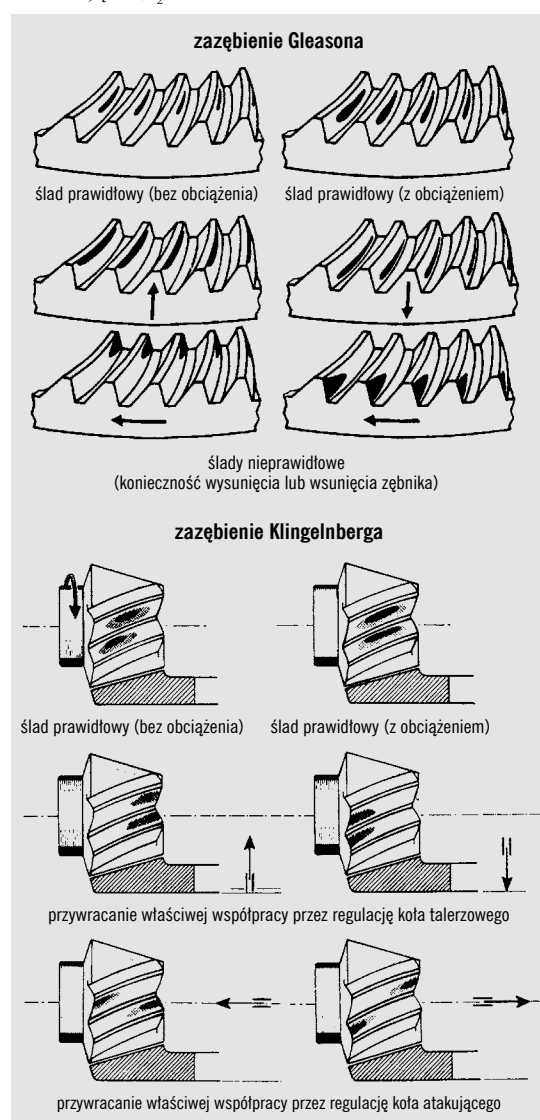




PODKŁADKI USTALAJĄCE KOŁO TALERZOWE (P_1)
I ATAКУJĄCE (P_2)



KONTROLA ŚLADÓW WSPÓŁPRACY ZĘBÓW (STRZAŁKI
POKAZUJĄ KIERUNEK PRZESUNIĘCIA)

chodach terenowych, ciężarowych i specjalnych z napędem wieloosiowym takich mostów jest odpowiednio więcej, a każdy z nich wyposażony jest w taką samą przekładnię główną.

Jeśli napęd wieloosiowy występuje równocześnie z zawieszeniem niezależnym, liczba przekładni głównych i sprzężonych z nimi mechanizmów różnicowych ulega również zwielokrotnieniu, lecz mieszczą się one nie w mostach, tylko w oddzielnych, hermetycznych obudowach i współpracują z nieosłoniętymi półosiami napędowymi, wyposażonymi w przeguby. Nie biorą natomiast udziału w przenoszeniu na powierzchnię drogi obciążenia masą pojazdu i ewentualnego ładunku. Popularne dawniej rozwiązania, w których niezależne zawieszenia współpracowały ze sztywnymi osłonami półosi, wahlwie zamocowanymi do obudowy przekładni głównej, nie są już stosowane.

Ze względu na znaczne tarcie występujące pomiędzy zębami kół zębatych we wszystkich rodzajach przekładni głównej muszą one pracować w kąpiel olejowej utrzymywanej we wnętrzu szczelnej obudowy. Używa się do tego olejów przekładniowych zawierających związki fosforu i siarki. Oleje te tworzą na powierzchniach zębów warstwę, zwaną filmem olejowym, odznaczającą się dużą wytrzymałością mechaniczną (na ściskanie i ścinanie) i niskim współczynnikiem tarcia. Zapobiega to bezpośredniemu stykaniu się zębów, a także ich korozji i przeciążeniom termicznym.

Naprawa i obsługa

Wszystkie rodzaje przekładni głównych odznaczają się (łącznie z olejem użytym do ich smarowania) trwałością wystarczającą na cały okres eksploatacji samochodu. Dlatego zabiegi naprawczo-regulacyjne bywają potrzebne tylko w przypadku ewentualnych uszkodzeń awaryjnych. Naprawa polega na wymianie wszystkich łożysk (zębnika i koła talerzowego) oraz par kół zębatych w fabrycznie dopasowanych i wspólnie oznakowanych kompletach.

Po prawidłowym zamontowaniu tych elementów przekładni z walcowymi kołami zębatymi nie wymaga już żadnej regulacji, gdyż niezbędny luz międzyzębny wymuszany jest przez samą konstrukcję jej obudowy. O wiele trudniejszy jest właściwy montaż części przekładni kątowych, czyli stożkowych i hipoidalnych. Dlatego powinny się nim zajmować zakłady specjalistyczne, a ogólne serwisy i warsztaty

mechaniki pojazdowej jedynie w przypadkach absolutnej konieczności.

Wspomniana trudność wynika z faktu, iż wzdużne położenie zębniaka ustalane jest za pomocą odpowiednio dobieranych podkładek dystansowych, podobnie jak poprzeczne ustawienie koła talerzowego (w tym wypadku zamiast podkładek stosowane bywają niekiedy dystansowe elementy gwintowane). Od wzajemnego zaś ustawienia obu kół przekładni zależy jej prawidłowa praca.

Regulację bez specjalnego wzornika i oprzyrządowania pomiarowego można przeprowadzić dość żmudną metodą doświadczalną. Polega ona na takim wstępnym zmontowaniu przekładni, aby wierzchołki zębów obu jej kół zazębiły się wzajemnie na całej długości zębów, a stożkowe łożyska mechanizmu różnicowego uzyskały zgodne z instrukcją naprężenie wstępne.

Następnie robocze powierzchnie zębów jednego z kół smaruje się tuszem, a potem zespół zazębionych kół obraca się w tym samym kierunku przez kilka obrotów koła talerzowego i obserwuje ślady tuszu na kole wcześniej nim nie pokrytym.

Zazębienia Gleasona sprawdza się na kole talerzowym po uprzednim nasmarowaniu tuszem zębniaka. Jeśli ślady występują przy grzbiecie zębów, należy zębniak bardziej wsunąć do obudowy przez zastosowanie cieńszej podkładki. Ślady u nasady zębów oznaczają konieczność zmiany odwrotnej. Gdy ślady są przesunięte ku środkowi koła talerzowego, trzeba je nieco oddalić od zębniaka. W przypadku ich przesunięcia ku obwodowi, koło talerzowe powinno się do zębniaka przybliżyć.

Przy zazębieniu KlingelInberga tuszem smaruje się koło talerzowe, a jego ślady sprawdza się na bokach zębów zębniaka. Zasady regulacji pokazane zostały strzałkami na załączonym rysunku.

Niezależnie od rodzaju zazębienia poprzeczne przesunięcia koła talerzowego należy wykonywać, przenosząc podkładki dystansowe z jednej strony na drugą lub przekręcając o ten sam kąt i w tym samym kierunku gwintowane elementy regulacyjne. Tylko w ten sposób można zachować przeprowadzoną uprzednio regulację wstępnego naprężenia łożysk stożkowych.

Cdn.

FOT. ARCHIWUM

Wesołych Świąt
oraz wszelkiej
pomyślności
w Nowym Roku 2011.
Życzy **MONROE**

