



WAHACZ WYPOSAŻONY W PODWÓJNE POZIOME ŁOŻYSKOWANIE GUMOWE Z METALOWYMI OSŁONAMI



TULEJA METALOWO-GUMOWA OSADZONA W WAHACZU

naciskiem gumę o 20 do 30% spoczynkowego wymiaru. Jeśli po ustaniu nacisku nie powróci ona do swej pierwotnej postaci, należy poszukać elementów metalowo-gumowych innego producenta.

Z punktu widzenia trwałości efektów naprawy istotna jest możliwość wymiany uszkodzonych elementów metalowo-gumowych oryginalnych na konstrukcyjnie wzmocnione, np. z oferty firmy Tedgum. Tuleje wzmocnione odznaczają się bowiem o wiele dłuższym okresem użytkowania, a przy tym nie pogarszają komfortu ani bezpieczeństwa jazdy.

Coraz ważniejszą rolę w wyborze części zamiennych odgrywa też ich rynkowa dostępność. Od niej bowiem zależy szybkość naprawy, często bardziej dla zleceniodawcy opłacalna niż jej niska cena.

Prawidłowa wymiana

Przed wymontowaniem części zużytej należy dokładnie ustalić jej pozycję, sprawdzić, czy jest zgodna z instrukcją producenta, a jeśli tak, to ją zaznaczyć dla ułatwienia prawidłowego montażu nowego elementu. Chodzi o to, iż niektóre tuleje mają niesymetryczną charakterystykę bądź niejednakowe kształty na obydwu końcach. Muszą więc być montowane w odpowiednim położeniu, lecz niekoniecznie zgodnym z usy-

tuowaniem tulei wymontowanej, gdyż ona mogła być zamontowana błędnie podczas poprzedniej naprawy.

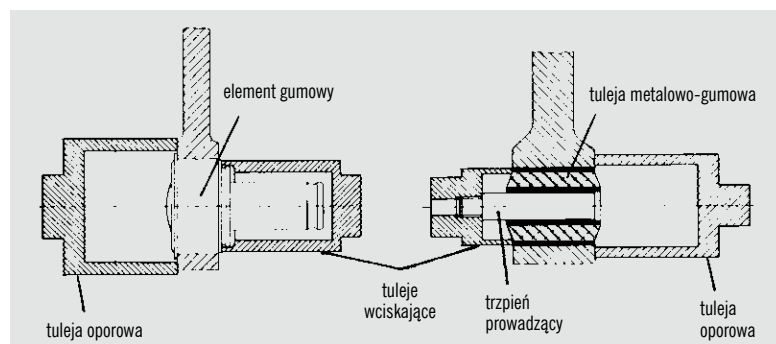
Nowe tuleje gumowe na zewnątrz powinny mieć średnicę zewnętrzną większą o 2-3 mm od ich otworu montażowego. Należy je wciskać stopniowo, robiąc przerwy, aby odkształcona guma miała czas odpowiednio się ułożyć. Przy osadzaniu tulei o kształcie cylindrycznym pomocna bywa stalowa prowadnica o łagodnie zewężającym się otworze wewnętrznym, przez którą tłoczy się gumę pod naciskiem śrubowej prasy. W niektórych konstrukcjach, aby w ogóle było możliwe wprasowanie tulei, należy część gumową posmarować środkiem poślizgowym. Nie wolno jednak używać do tego celu smaru (nawet syntetycznego) lub oleju mineralnego ani też używać mydła, gdyż ma ono silne działanie korozyjne. Najlepsze są tu rozpuszczalniki organiczne, które po spełnieniu swojej roli całkowicie wyparowują.

Elementy metalowo-gumowe mogą być wymieniane na nowe tylko wtedy, jeśli po demontażu starych stan otworu okaże się zadowalający, czyli że zachowana została jego nominalna średnica, a na powierzchni nie widać śladów korozji lub głębokich rys. Oznacza to w praktyce, że

ce) i tuleje oporowe o wewnętrznym rozmiarze większym od zewnętrznej średnicy wymienianego elementu metalowo-gumowego. Stosowanie uderzeń młota do wybijania tulei wahacza zamontowanego w samochodzie jest we współczesnych konstrukcjach niedopuszczalne.

Najlepiej jest wahacz bądź zintegrowaną belkę z tylnymi wahaczami wymontować z samochodu przed wymianą tulejek. Wiąże się to wprowadzenie z koniecznością całkowitej rozbiórki zawieszki, lecz bardzo ułatwia wykonanie zasadniczych czynności.

Wypychanie starych, a zwłaszcza wciskanie nowych elementów metalowo-gumowych prasą musi odbywać się za pomocą stempla o odpowiednim rozmiarze i kształcie. Jego zewnętrzna średnica powinna być na tyle mniejsza od otworu, w którym element jest montowany, by stempel poruszał się w nim swobodnie, ale niezbyt luźno. W jego czołowej powierzchni konieczne jest wgłębienie chroniące przed wywieraniem nacisku na środkowy element metalowy wciąganej tulei. Zapobiega to odrywaniu metalu od gumy, czyli całkowitemu zniszczeniu nowej części zamiennnej. Dla ułatwienia wcisku metalowej części zewnętrznej



PRZYRZĄD DO MONTAŻU I DEMONTAŻU TULEI METALOWO-GUMOWYCH ORAZ ZASADA JEGO DZIAŁANIA

taką operację można powtórzyć najwyżej 2-3 razy, a potem może zajść potrzeba zastosowania nowego kompletu części, zawierającego fabrycznie osadzone tuleje.

Sam demontaż i powtórny montaż nie stanowią większego problemu, lecz wymagają użycia odpowiedniego sprzętu w postaci ręcznej bądź stacjonarnej prasy hydraulicznej lub mechanicznej, wyposażonej w stemple dociskowe (wypychają-

można ją pokryć smarem. Po zakończeniu montażu gumę dobrze jest powlec woskiem lub parafiną, co zapobiega jej szybkiemu starzeniu się.

Dokręcanie odpowiednim docelowym momentem śrub przechodzących przez poszczególne elementy gumowe lub metalowo-gumowe powinno odbywać się przy zawieszeniu obciążonym (chyba że producent pojazdu zaleca to robić inaczej). ■

TYM RAZEM SIĘ NIE ZAWIEDZIESZ



DOC_BAPFISH2013_PLA - SAP - 307320 - Conception et réalisation Service publicité NTN-SNR - © NTN-SNR 11/2013 - Photos : Frank Wasserlechner/Shutterstock



Złej jakości kopia może wydawać się atrakcyjna...

Wybierając ją, ryzykujesz tym że może Cię zawieść, w momencie gdy niezawodność, bezpieczeństwo oraz pewność klienta są kluczowe.

Ekspert, Producent, Renomowany Dostawca, NTN-SNR broni oryginalnej jakości wraz z producentami samochodów oraz firmami niezależnego rynku części zamiennych. Dlatego właśnie NTN-SNR jest godnym zaufania Partnerem w Państwa działalności.

