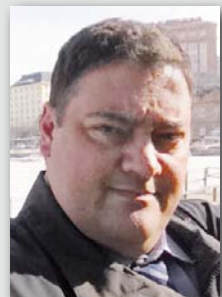


## Amortyzatory regulowane (cz.V)

## Amortyzator ZF CDCI



CARLOS PANZIERI

KONSULTANT TECHNICZNY  
EMMETEC

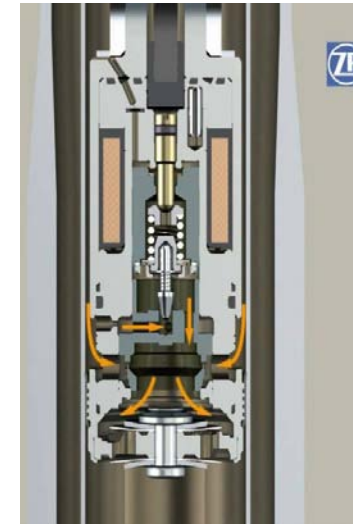
MODEL ZF BOGE – SACHS CDCI (*INTERNAL CONTINUOUS DAMPING CONTROL*) JEST STEROWANYM ELEKTRYCZNIE AMORTYZATOREM DWURUROWYM, WYPOSAŻONYM W TŁOK Z BYPASSEM, KTÓREGO PRZEKRÓJ REGULOWANY JEST ELEKTROMAGNESEM

Gdy połączony z elektromagnesem trzpień znajdzie się w pozycji zamykającej bypass, olej przechodzi przez tłok z prędkością odpowiadającą maksymalnej kalibracji (rys. 1), natomiast po całkowitym otwarciu bypassu olej

omija tłok, czyli uzyskuje się minimalną kalibrację. Charakterystyka amortyzatora przy zamknięciu i otwarciu bypassu podczas ściskania i rozciągania przedstawiona została na załączonym wykresie (rys. 2).

**Regeneracja**

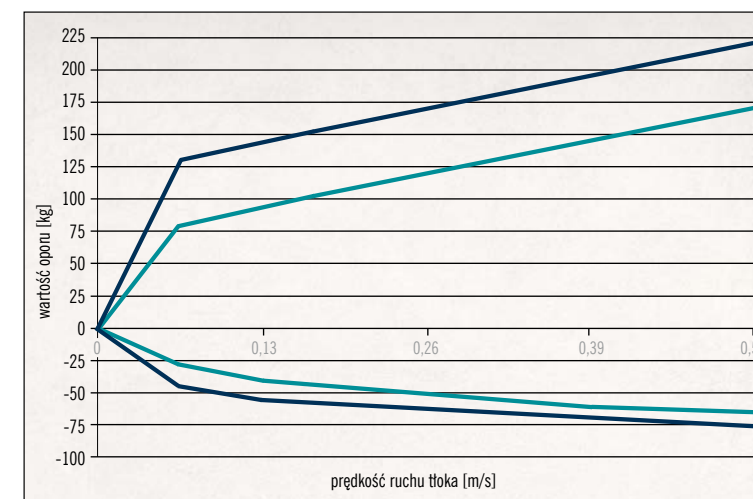
Dla prawidłowego przeprowadzenia rozbioru amortyzator należy zamocować w stacji roboczej Mangusta Emmetec (rys. 3) i otworzyć go, odcinając część rury w pobliżu prowadnicy tłoczyska.



RYS. 1



RYS. 3



RYS. 2



RYS. 4



RYS. 5

W amortyzatorach o innym przeznaczeniu (na przykład przednich w Audi A8 D3) taki sposób zamknięcia jest nieodpowiedni, ponieważ obudowa musi mieścić się wewnątrz sprężyny powietrznej, czyli należy zachować jej oryginalną średnicę zewnętrzną. Wewnątrz natomiast, w przypadku rury wykonanej ze stali, można bez przeszkód zastosować wewnętrzne gwintowanie



RYS. 6

Właściwe umieszczenie i prowadzenie ostrza tnącego zależy od modelu amortyzatora i systemu jego zamknięcia.

Z otwartego w ten sposób wnętrza trzeba usunąć olej i wymontować kolejno:

- grupę części złożoną z tłoczyska, prowadnicy i tłoka;
  - cały cylinder z jego zaworem dennym.
- Elementy te należy całkowicie rozmontować i umieścić w montażowej kolejności na czystym podłożu (rys. 4).

W kolejnej fazie pracy dokonuje się przeróbki obudowy amortyzatora w celu umożliwienia jego ponownego zamknięcia. Można wykorzystać do tego różne rozwiązania odpowiednie do danej konstrukcji amortyzatora. Na przykład w amortyzatorach stosowanych w niektórych modelach BMW, a wykonanych ze stopu lekkiego, zaleca się wykonanie gwintu zewnętrznego i zamknięcia za pomocą nakrętki gwintowanej wewnętrznie (rys. 5).

i zamknięcie tuleją z gwintem zewnętrznym (rys. 6).

W innych przypadkach (Audi A8 D4), ze względu na wymóg zachowania oryginalnej długości amortyzatora, stosuje się gwintowaną tuleję, którą należy umocować poprzez spawanie do obudowy amortyzatora (rys. 7).

W zależności od przypadku można zamontować odrzutnik oleju podobny do oryginalnego, przymocowany do obudo- →

WSZYSTKO DO REGENERACJI  
I PRODUKCJI AMORTYZATORÓW

CZĘŚCI ZAMIENNE DO AMORTYZATORÓW • SPRĘŻYNY • NARZĘDZIA I URZĄDZENIA DO PRODUKCJI I REGENERACJI AMORTYZATORÓW • STACJE ROBOCZE I STOŁY TESTOWE DO AMORTYZATORÓW • SZKOLENIA TECHNICZNE

FA Polska Sp. z o.o. • 81-531 Gdynia, ul. Wielkopolska 371 • tel. 58 350 54 10 / faks 58 351 16 06 • info@fapolska.pl • www.fapolska.pl

FOT. EMMETEC

WSZYSTKO DO REGENERACJI  
UKŁADÓW KIEROWNICZYCH

CZĘŚCI ZAMIENNE I ZESTAWY NAPRAWCZE DO PRZEKŁADNI KIEROWNICZYCH • PODZESPOŁY DO HYDRAULICZNYCH I ELEKTRYCZNYCH POMP WSPOMAGANIA • CZĘŚCI ZAMIENNE DO EPS-C, EPS-P I EPS-R • NARZĘDZIA, STOŁY TESTOWE I APARATURA DIAGNOSTYCZNA • SZKOLENIA TECHNICZNE

FA Polska Sp. z o.o. • 81-531 Gdynia, ul. Wielkopolska 371 • tel. 58 350 54 10 / faks 58 351 16 06 • info@fapolska.pl • www.fapolska.pl

FOT. EMMETEC