

Regenerowane przekładnie kierownicze



GRZEGORZ NOWACZYK

EXPORT SALES MANAGER
LAUBER

FIRMA LAUBER OFERUJE FABRYCZNIE REGENEROWANE PRZEKŁADNIE KIEROWNICZE OBJĘTE 25-MIESIĘCZNĄ GWARANCJĄ. ŻEBY JEJ NIE STRACIĆ, TRZEBA PAMIĘTAĆ O TYM, ABY PODCZAS MONTAŻU NIE POPEŁNIĆ PROSTEGO BŁĘDU



REGENEROWANA PRZEKŁADNIA ZĘBĄTKOWA ZE WSPOMAGANIEM HYDRAULICZNYM

Te podzespoły, dostępne w sieci sprzedaży Inter Cars, cieszą się coraz większym zainteresowaniem warsztatów. Oprócz wysokiej jakości mają one także dobrą cenę. Zazwyczaj jest ona zaledwie o około 25% wyższa niż w przypadku produktów podlegających regeneracji warsztatowej. Należy jednak tu uwzględnić, że fabryczna regeneracja przekładni ma charakter kompleksowy, a warsztatowe naprawy – tylko wybiórczy. Ponadto w naszej firmie poddajemy produkty szczegółowym testom. Dzięki temu nasi klienci montujący je w samochodach mogą być pewni ich jakości. Zwracamy jednak uwagę na to, żeby podczas montażu nie zdejmować opasek zaciskowych z gumowych osłon zabezpieczających drążki kierownicze. Nie należy także rozbierać przekładni.

Przekładnie kierownicze Lauber mają bowiem na osłonach charakterystyczne opaski. Ich zerwanie skutkuje utratą gwarancji.

Zastosowanie takiej opaski produkowanej przez niemiecką firmę Hella-Tyton w procesie regeneracji przekładni kierowniczych zapewnia szczelność połączenia osłony gumowej z korpusem przekładni. Prawidłowo zaciśnięta i odpowiednia opaska skutecznie powstrzymuje przedostawanie się do jego wnętrza wody oraz cząsteczek stałych, takich jak kurz, opiłki metalu czy inne zanieczyszczenia, co w późniejszej eksploatacji przekładni może skutkować rozszczelnieniem cylindra roboczego, wyciekami płynu, korozją listwy zębatej oraz zatarciem tulei prowadzącej.

Proces fabrycznej regeneracji przekładni rozpoczyna się od jej wstępnego mycia

w urządzeniu natryskowym z czterdziestoma dyszami. Usuwany jest wówczas nagromadzony nagar oraz błoto.

Następnie demontowane są osłony i końcówki drążków, olej zostaje wypukany, a otwory przekładni zabezpieczone. W kolejnym etapie przekładnia jest czyszczona w urządzeniu rota-wibracyjnym. Za pomocą wibracji, urządzenie to wprawia w ruch znajdujące się w jego korycie kształtki ceramiczne, które szlifują powierzchnię części. Pozbawiają ją zanieczyszczeń oraz korozji i wygładzają jej powierzchnię.

W kolejnym etapie przekładnia podlega demontażowi właściwemu oraz kolejnemu myciu, tym razem ultradźwiękowemu. To rozwiązanie doskonale czyści jej trudno dostępne miejsca.

W dalszej kolejności elementy przekładni są regenerowane. Szlifowanie

listew odbywa się na urządzeniu taśmowym ze specjalnie dobraną gradacją taśmy. Proces odbywa się dwuetapowo – najpierw szlifowanie wstępne, a później polerowanie wykańczające. Głębokość obróbki listwy nie może przekraczać 54 mikronów i nie są dopuszczalne przy tym najmniejsze ślady korozji oraz nierówności powierzchni. Prostoliniowość listwy oraz bicie kontrolowane jest czujnikiem zegarowym na specjalnie wykonanych w tym celu przyrządach prowadzących.

Zawsze przy fabrycznej regeneracji przekładni kierowniczych w fabryce Lauber stosowane są nowe elementy, takie jak: komplet uszczelniaczy i osłony gumowe. W zależności od stopnia zużycia wymieniana jest również listwa zębata, zawór oraz tuleja prowadząca.



PLASTIKOWE OSŁONY GWINTOWANYCH KOŃCÓWEK DRĄŻKÓW KIEROWNICZYCH USUWA SIĘ TUŻ PRZED ICH POŁĄCZENIEM ZE SWORZNIAMI KULISTYMI

Przed przystąpieniem do montażu każda przekładnia jeszcze raz przechodzi proces mycia ultradźwiękowego, co

pozytywnego wyniku pozwala odróżnić produkty fabrycznie regenerowane od tych naprawianych w warunkach warsztatowych, gdyż stanowi gwarancję prawidłowego działania przekładni przed jej zamontowaniem w samochodzie.

Wszystkie przekładnie kierownicze w fabryce Lauber w Słupsku podlegają także testom pneumatycznym i hydraulicznym. Wyrób testowany jest w trzech etapach: przy niskim ciśnieniu, wysokim ciśnieniu oraz w teście ciągłym na średnim ciśnieniu. Służy do tego specjalny tester przekładni kierowniczych, który pozwala wyeliminować ewentualne ich usterki (w przypadku regeneracji warsztatowej ujawniają się one podczas eksploatacji). W trakcie testu w przekładni mierzone są także takie parametry, jak ciśnienie, przepływ oleju i jego temperatura.

Po testach montowane są osłony przekładni. Do ich montażu używane są wspomniane już wcześniej opaski z tworzywa sztucznego, tak ważne dla zapewnienia jakości i gwarancji. Opatentowane rozwiązanie składa się z gładkiej taśmy, która jest blokowana przez wciągany w nią trzpień, wzmacniany włóknem szklanym. Takie rozwiązanie zapewnia bardzo stabilne, odporne na wibracje mocowanie oraz jest odporniejsze na zrywanie niż tradycyjna opaska metalowa stosowana przy półosiach napędowych.

Na sam koniec produkt zostaje pomalowany oraz zaopatrzony w fabryczne plomby.



PLASTIKOWYCH OPASEK ZACISKOWYCH NA OSŁONACH GUMOWYCH NIE WOLNO ZDEJMOWAĆ. GDYŻ GROZI TO UTRATĄ GWARANCJI

Montaż przekładni kierowniczych odbywa się w specjalnie przygotowanym pomieszczeniu nadciśnieniowym z 3-krotną wymianą powietrza na godzi-

na znaczenie kluczowe dla jakości wyrobu gotowego.

W kolejnym, najważniejszym etapie, czyli w teście jakości, uzyskanie