

Nissens – nowa linia produktowa

Przepustnice powietrza

NISSENS WŁĄCZYŁ DO SWOJEJ OFERTY NOWĄ LINIĘ PRODUKTOWĄ – PRZEPUSTNICE POWIETRZA DO AUT OSOBOWYCH I DOSTAWCZYCH. PRODUKTY SĄ W 100% NOWE, BEZ ELEMENTÓW Z REGENERACJI, FABRYCZNIE SKALIBROWANE. ZAKRES OFERTY NA CHWILĘ OBECNĄ POKRYWA 280 NUMERÓW OE I BĘDZIE DALEJ ROZSZERZANY

Zasada działania

Przepustnica jest montowana pomiędzy filtrem powietrza a kolektorem dolotowym. Naciśnięcie pedału przyspieszenia powoduje obrócenie klapki przepustnicy o odpowiedni kąt, zapewniający właściwy przepływ powietrza do silnika. Podzespół ten jest częścią układu dolotu powietrza w silnikach benzynowych i (w dużym skrócie) płynnie dostosowuje dopływ powietrza do silnika w oparciu o sygnał z pedału przyspieszenia. W silnikach Diesla przepustnica pełni głównie rolę zaworu łagodnie gaszącego silnik poprzez odcięcie dopływu powietrza,

a także zwiększa podciśnienie zasysające spaliny z zaworu EGR.

Nowoczesna konstrukcja

Większość przepustnic Nissens sterowana jest silnikami na prąd stały, niektóre posiadają dodatkowe sterowanie mechaniczne. W danym podzespole mogą być zamontowane nawet trzy czujniki położenia oraz czujnik temperatury.

Niektóre konstrukcje mają przyłącze układu podciśnienia. Wybrane przepustnice wyposażone są w płaszcz wodny, umożliwiający regulację ich temperatury pracy.



Najwyższa jakość

Przepustnice są projektowane, wytwarzane i testowane zgodnie z najwyższymi standardami jakości firmy Nissens. Produkty przechodzą dokładne i kompleksowe testy prawidłowej pracy, wytrzymałości na wysokie temperatury, zabezpieczenia przed korozją oraz trwałości – wszystko po to, aby zapewnić długą i bezawaryjną pracę produktu.

Nissens First Fit

Większość przepustnic dostarczanych jest w kartonie razem ze wszystkimi niezbędnymi o-ringami, zaciskami i uszczelnkami potrzebnymi do szybkiego i bezproblemowego montażu. ■

Przykładowe referencje

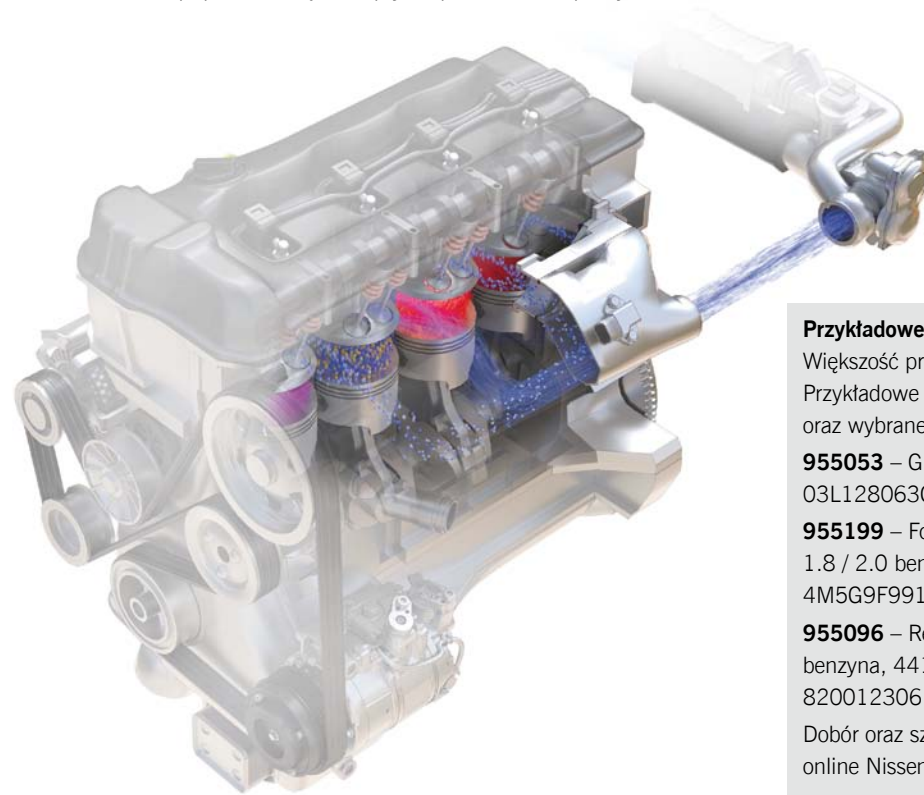
Większość przepustnic powietrza jest już dostępna w sprzedaży. Przykładowe referencje przepustnic Nissens, ich zastosowanie oraz wybrane numery OE:

955053 – Grupa VAG, silniki 2.0 TDI, OE: 03L128063AC, 03L128063G, 03L128063K, 03L128063R, 03L128063T

955199 – Ford Focus, C-Max, Galaxy, Mondeo, S-Max, silniki 1.8 / 2.0 benzyna: OE: 4M5G9F991DB, 4M5G9F991DC, 4M5G9F991EA, 1252882, 1330253

955096 – Renault, Dacia, Opel, silniki 1.4 / 1.6 / 1.8 / 2.0 benzyna, 4410221, 91159951, 93160202, 8200051274, 8200123061.

Dobór oraz szczegółowe zastosowanie według katalogu online Nissensa na stronie: www.nissens.com.pl



FOT. NISSENS

Wyposażenie profesjonalnego serwisu

Narzędzia NTN-CLAS

OPIERAJĄC SIĘ NA WIELOLETNIM DOŚWIADCZENIU W PRODUKCJI CZĘŚCI, TECHNICY NTN ZAUWAŻYLI NIEPOKOJĄCĄ PRAWIDŁOWOŚĆ, POLEGAJĄCĄ NA NIEWŁAŚCIWYM UŻYCIU NARZĘDZI, W KONSEKWENCJI KTÓREJ DOCHODZI CZĘSTO TO USTEREK NOWO ZAKUPIONYCH CZĘŚCI



SZCZYPCE BLOKUJĄCE DOSTARCZANE SĄ Z 4 ZESTAWAMI WYMIENNYCH ZACISKÓW

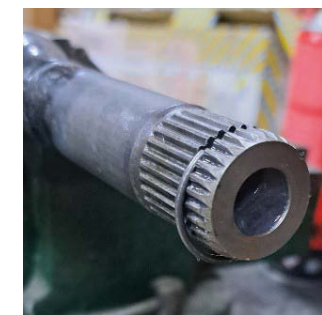
Firma NTN wprowadziła na rynek narzędzia opracowane wspólnie z firmą CLAS i dostosowane do wymiany oraz montażu części sprzedawanych przez NTN. Jest to gama 130 narzędzi.

W trakcie wymiany osłony przegubu zewnętrznego lub samego przegubu może dochodzić do uszkodzenia półosi lub przegubu przez pierścień zabezpieczający.

Zadaniem pierścienia jest zapobieganie zsuwaniu się przegubu z półosi. W niektórych autach francuskich konstrukcja przegubu uniemożliwia jego demontaż z półosi, tym samym zachodzi konieczność wymiany całej półosi. Jedynym rozwiązaniem w tej sytuacji wydaje się pocięcie przegubu i demontaż w częściach.

Sposobem na obejście tego problemu może być montaż osłony elastycznej, naciąganej przez przegub. Jest to rozwiązanie doraźne, ze względu na podatność materiału osłony na odkształcenie. O ile osłona wykonana z termoplastu utrzymuje swój kształt, o tyle osłona gumowa przy większej prędkości obrotowej może, pod wpływem siły odśrodkowej, rozszerzać się jak balon, co prowadzi do wypłynięcia smaru z przegubu, a w efekcie – do utraty smarowania lub uszkodzenia tej osłony o elementy zawieszenia lub układu hamulcowego.

Kolejnym etapem po rozdzieleniu elementów jest dokładne wyczyszczenie przegubu (o ile nie podlega on wymianie) i nasunięcie nowej osłony (nabicie przegubu na wieloklin półosi).



PIERŚCIEŃ ZABEZPIEZAJĄCY JEST ZWYKLE WYRAŹNIE SZERSZY OD WIELOKLINU. PRZY ZDEMONTOWANEJ PÓŁOSI NIE JEST TO PROBLEM. ALE PRZY NAPRAWIE „NA AUCIE” MOŻE DOJŚĆ DO PODWINIĘCIA PIERŚCIEŃ. W EFEKcie PIERŚCIEŃ ULEGNIE ZNISZCZENIU I USZKODZI SIĘ WIELOKLIN PÓŁOSI

Narzędzie do zaciskania pierścienia zabezpieczającego ma oznaczenie OM 8024 i przeznaczone jest do wielowypustów:

- ▶ Ø23,8mm, 29 zębów;
- ▶ Ø24,6mm, 30 zębów;
- ▶ Ø26,97mm, 33 zęby;
- ▶ Ø28,57mm, 35 zębów.

Po dobraniu odpowiedniego zestawu półpierścieni, nakłada się je na półoś i zaciska pierścień zabezpieczający w rowku. Daje to gwarancję szybkiego i bezpiecznego montażu przegubu.

Kiedy wieloklin przegubu wsunie się na pierścień, należy usunąć narzędzie, pamiętając o napełnieniu przegubu i osłony odpowiednią ilością smaru. Firma NTN do swoich wyrobów zawsze dodaje wszystkie potrzebne elementy montażowe, w tym smar o zalecanej przez producenta specyfikacji i w odpowiedniej ilości. ■



NARZĘDZIE OM 8024 MA FORMĘ SZCZYPKOWEJ, DO KTÓRYCH MONTUJE SIĘ PARY PÓŁPIERŚCIEŃ DOBRANYCH WZGLĘDEM ŚREDNICY PÓŁOSI



KLESZCZE Z ZAMONTOWANYM PIERŚCIEŃCIEM



INNYM NARZĘDZIEM PRZYDATNYM W CODZIENNEJ PRACY JEST OM 4141. SŁUŻY ONO DO KONTROLI STANU PASKA ROZRZĄDU W SILNIKACH PURE TECH

FOT. NTN CLAS