

Auto*n*aprawa

MIESIĘCZNIK BRANŻOWY

MARZEC 2019 (135)

WWW.E-AUTONAPRAWA.PL



NA NASZYCH ŁAMACH:

ANDRZEJ WOJCIECH BUCZEK

BILSTEIN W ZAWIESZENIU
JEEPA WRANGLERA

NEIL FRYER

DELPHI TECHNOLOGIES
W MODELACH WYŻSZEJ KLASY

PAWEŁ GANCARCZYK

PROBLEMY
ZE SPRZĘGŁEM HALDEX

KLAUS HEMMER

WEBASTO HIGH
VOLTAGE HEATERS

KRZYSZTOF KWIATEK

OLEJ W MANUALNYCH
SKRZYNIACH BIEGÓW

PIOTR MERING

ZATKANY KATALIZATOR

LESZEK MORITZ

REGENERACJA
AKUMULATORÓW
I ROZRUSZNIKÓW

BARTŁOMIEJ NAKWASKI

PRZEŁOMOWA TECHNOLOGIA
CZY ZBĘDNY WYDATEK?

PIOTR NIEMIEC

OLEJE LOTOS SAE 5W-40

GRZEGORZ NOWACZYK

REGENEROWANE
ZACISKI HAMULCOWE

TOMASZ OCHMAN

WYMIANA PODUSZKI
AMORTYZATORA

ARTUR POŚLUSZNY

LEPSZA TRAKCJA NA LODZIE

Bardzo ważnym parametrem w przypadku regenerowanego konwertera jest jego wyważenie. Duża masa i wysokie obroty sprawiają, że nawet najmniejsze niedoważenie rzędu 20–30 g może objawiać się wibracjami. Z tego względu przed rozcięciem konwertera zawsze zaznaczamy jego elementy, aby poskładać je dokładnie w taki sam sposób, jak uprzednio. Na końcu poprawność wyważenia sprawdzamy za pomocą specjalnej wyważarki.

Jest to ważne, ponieważ w skrajnym przypadku niedoważenie może być tak znaczne, że trzeba będzie przyspawać bardzo dużo ciężarków. Przy wyważaniu kół można zamiast tego użyć rozmaitych sposobów zaradczych. W naszym przypadku możemy jedynie ponownie rozciąć konwerter, umyć jego podzespoły, ponownie ustawić luzy, pospawać i zweryfikować tolerancje. Jest to aż ok. 70% wszystkich prac, które składają się na cały proces fabrycznej regeneracji. ▶▶▶ str. 26

