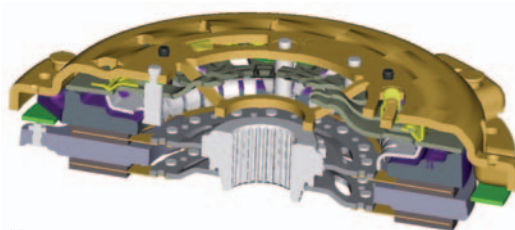


TRZY MARKI WCHODZĄCE W SKŁAD SCHAEFFLER GROUP OD WIELU JUŻ LAT WYTYCZAJĄ TRENDY ROZWOJU SAMOCHODOWYCH UKŁADÓW NAPĘDOWYCH, TWORZĄC NIE TYLKO NOWE KONSTRUKCJE PODZESPOŁÓW, LECZ TAKŻE WZORCOWE TECHNOLOGIE MONTAŻOWE

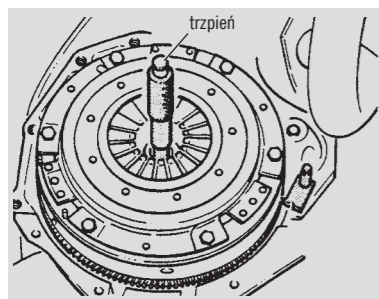


Podręcznik mechaniki pojazdowej (cz. XXV)

Montaż tarczy sprzęgłowej



KONSTRUKCJA SUCHYCH SPRZĘGIEŁ DWUTARCZOWYCH ELIMINUJE RYZYKO NIEWŁAŚCIWEGO MONTAŻU TARCZ



TRZPIEŃ CENTRUJĄCY ZAPEWNI WSPÓLOSIOWOŚĆ TARCZY I KOŁA ZAMACHOWEGO



PRZYKŁADY OZNACZEŃ STRON TARCZY CIERNEJ SPRZĘGŁA JEDNOTARCZOWEGO

Wymiana samych zużytych tarcz ciernych w tzw. sprzęgłach suchych jest technicznie możliwa i często preferowana przez użytkowników samochodów, choć jest to rozwiązanie dla nich nieoptymalne.

Zamontowanie w naprawianym pojeździe nowej tarczy wraz z częściowo zużytymi mechanizmami: dociskowym i wysprzęglającym sprawia, iż wkrótce, kiedy i one wymagać będą wymiany, okaże się konieczna ponowna rozbiórka sprzęgła. Związana z tym robocizna, obejmująca każdorazowo wymontowanie z samochodu silnika lub skrzyni biegów bądź nawet obu tych elementów, jest bardziej kosztowna niż jednoczesny zakup wszystkich zużywających się części. Dlatego LuK zaleca i oferuje ich pełne komplety.

Oprócz zaoszczędzonej robocizny ich stosowanie zapewnia dodatkowe korzyści, czyli gwarancję poprawnej współpracy wymienionych podzespołów i niższy sumaryczny koszt zakupu. Poza tym niezależne warsztaty mogą używać do tego celu produktów tańszych niż w sieciach samochodowych marek, lecz o identycznej jakości, a często nawet pochodzących od tego samego producenta. Dobór tych części umożliwia internetowe ka-

talogi www.Schaeffler-Aftermarket.pl lub www.RepXpert.com.

W suchych sprzęgłach wielotarczowych kształty i wymiary poszczególnych tarcz ciernych wykluczają ich omyłkową zamianę lub montaż w niewłaściwej pozycji. Istotne znaczenie ma więc tu tylko dokładne współosiowe ustawienie tarcz i koła zamachowego za pomocą trzpienia centrującego. W klasycznym sprzęgle jednotarczowym część ta ma stałe połączenie z układem napędowym pojazdu jedynie poprzez swą piastę osadzoną wielowypustowo na wale wejściowym skrzyni biegów, co stwarza ryzyko jej nieprawidłowego (odwrotnego) montażu.

Na skutek takiego błędu dłuższy koniec piasty wystaje z tarczy po niewłaściwej stronie, uniemożliwiając całkowite włączenie lub rozłączenie sprzęgła. Oznacza to w najlepszym wypadku konieczność powtórzenia całej skomplikowanej operacji rozbiórki i ponownego złożenia zespołu napędowego pojazdu, w gorszym zaś dochodzi jeszcze wymiana uszkodzonych w ten sposób części.

Dla wyeliminowania tego rodzaju pomyłek producenci tarcz sprzęgłowych umieszczają na nich odpowiednie oznaczenia tekstowe. I tak napisy: *Cote volant*, *FW side*, *Schwungradseite* – oznaczają stronę przylegającą do koła zamachowego. Z kolei: *gearbox side*, *GB side*, *trans side*, *T/M side*, *Getriebeseite*, *lato cambio* – umieszczane są od strony skrzyni biegów.

Dodatkowym zabezpieczeniem (albo nawet jedynym w przypadku braku takich oznaczeń) jest odkładanie podczas rozbiórki części demontowanych w porządku określającym jednoznacznie ich wzajemną pozycję w układzie napędowym. ■

FOT. SCHAEFFLER. ARCHIWUM

Układy hamulcowe Bosch



Bosch to największy na świecie producent systemów hamulcowych. Kompletnie systemy hamulcowe firmy Bosch stosowane są na wyposażeniu fabrycznym wszystkich czołowych producentów samochodów. Wprowadzając jako pierwsza ABS, ESP czy wysokowęgłowe tarcze hamulcowe (HC), firma Bosch wyznacza kierunki rozwoju w dziedzinie układów hamulcowych.



BOSCH
Technologia bliżej nas

www.bosch-esperience.pl