

Ściągacze do wtryskiwaczy common rail



JANUSZ ŚWIĄTŁOWSKI
WŁAŚCICIEL FIRMY TESAM

NOWY WTRYSKIWACZ ŁATWO JEST WPROWADZIĆ DO GNIAZDA W GŁOWICY I UNIERUCHOMIĆ W NIM SZCZELNIE, PRZYKRĘCAJĄC ŚRUBĘ ŁAPY DOCISKOWEJ. ZNACZNIE GORZEJ PRZEBIEGA JEGO DEMONTAŻ, ZWŁASZCZA PO DŁUŻSZEJ EKSPLOATACJI

Gdy między ściankami gniazda a dokładnie do niego dopasowanym korpusem wtryskiwacza utworzy się cienka, lecz silnie przywierająca warstwa rozmaitych osadów, do rozłączenia dwu sklejoną powierzchnią trzeba użyć siły. Prosty

ściągacz bezwładnościowy (wybijający wymienianą część z otworu za pośrednictwem odpowiedniego zaczepu) okazuje się często do tego za słaby. Ściągacze śrubowe są bardziej niezawodne, ale dość kłopotliwe i powolne w użyciu. Dlatego przy większej częstotliwości wykonywania tego rodzaju prac optymalnym rozwiązaniem okazują się ściągacze hydrauliczne.

Nowosądecka firma Tesam wytwarza takie narzędzia w kilku wersjach, różniących się specjalistycznym wyposażeniem dostosowanym do konkretnych systemów common rail (patrz: www.tesam.pl). Urządzenie prezentowane na załączonych ilustracjach to model S0000210 przeznaczony do układów HDI (Citroën Peugeot) oraz innych typu Bosch lub Siemens.

Wspólny dla wszystkich tych wersji jest hydrauliczny mechanizm ciągnący, złożony z ręcznej pompy, siłownika (z przelotowym, centralnym otworem w tłoku) i elastycznego przewodu ciśnieniowego.

Z wtryskiwacza przeznaczonego do wymontowania należy odłączyć elektryczny przewód zasilający oraz przewody paliwowe (wysokiego ciśnienia i powrotny), a następnie wykręcić kompletny zawór elektromagnetyczny. Na jego miejsce wkręca się gwintowany koniec odpowiedniego trzpienia (w wyposażeniu

są dwa ich rodzaje: do systemu Bosch i Siemens). Wkręcony trzpień powinien przejść przez największy otwór prostokątnej płyty głównej ściągacza, która powinna być przy tym stabilnie podparta na głowicy silnika trzema wkręcanymi stemplami.

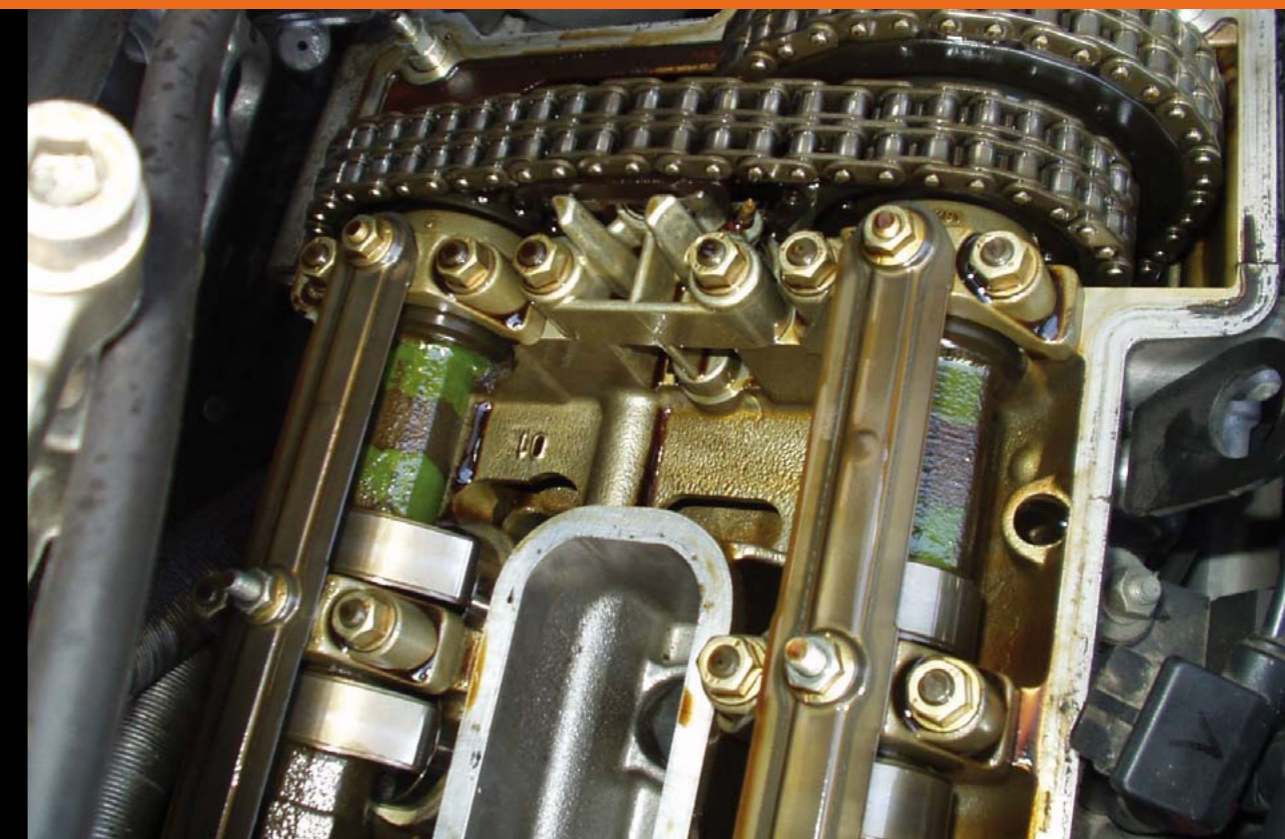
Stosownie do potrzeb wynikających z ukształtowania głowicy na dolne końce stempli zakłada się cylindryczne adaptory, pozwalające opierać ściągacz także centralnie na obrzeżach otworów. Ostatnią czynnością przygotowawczą jest nasadzenie otworu siłownika na wystający z płyty trzpień i lekkie dokręcenie specjalnej nakrętki na jego górnym gwintowanym końcu.

Podczas tłoczenia płynu hydraulicznego przez pompę tłok siłownika napręża stopniowo trzpień za pośrednictwem nakrętki. Reakcje towarzyszące działającej sile przenoszone są z cylindra siłownika na płytę główną, a z niej poprzez stemple na głowicę. Skutkiem tego korpus wtryskiwacza płynnie wysuwa się z gniazda.

Operację tę wykonuje się lekko i wygodnie nawet wtedy, gdy wymaga ona zastosowania znacznej siły ciągnącej. Siłę tę bowiem uzyskuje się za pomocą podwójnej przekładni: najpierw dźwigniowej, zamieniającej znaczny ruch ramienia rękojeści na mały skok tłoczka pompy, a potem hydraulicznej, wynikającej ze znacznej różnicy średnic cylindrów pompy i siłownika.

Główną inspiracją do skonstruowania tego urządzenia był brak podobnych narzędzi na rynku i wynikające stąd problemy warsztatów, w tym także własnego warsztatu firmy Tesam. Zdobyte w nim doświadczenia wraz z informacjami uzyskiwanymi od klientów pozwoliły tę konstrukcję zoptymalizować, a swą niezawodność zawdzięcza ona wysokiej jakości użytych materiałów i precyzyjnej ich obróbce. ■

FOT. TESAM



OLEJE DOBRE NA WSZYSTKO?

Pomysłowe reklamy skutecznie przekonują potencjalnych klientów, że oleje silnikowe potrafią wszystko: odmłodzić stary silnik, nowemu dodać animuszu w wielkomiejskich korkach i na wyścigowych torach, chłodzić utrudzone korbowody i tłoki w tropikalnym skwarze, uruchamiać korbowe wały skute arktycznym mrozem, a smarowane mechanizmy utrzymywać w sterylnej czystości...

Czy to prawda? Przeważnie tak, choć czasem może wyrażona z artystyczną przesadą, a przy tym zawsze... niecała. Nowoczesne oleje rzeczywiście mają znaczący udział w sportowych sukcesach zawodników wszystkich motorowych dyscyplin. Silnikom zwykłych pojazdów zapewniają łatwe zimowe rozruchy oraz stabilność osiągniętych i eksploatacyjną trwałość nawet w ekstremalnych warunkach pracy. Zmniejszają zużycie paliwa, chronią środowisko... Dodać trzeba jednak, że wszystko to pod warunkiem prawidłowego ich stosowania.

O spełnienie tego warunku współcześni kierowcy mogą się nie troszczyć. To jest zadanie profesjonalnego personelu warsztatów i serwisów. Tym z kolei w przypadkach szczególnych potrzebna bywa pomoc najbardziej wtajemniczonych w te sprawy ekspertów zatrudnianych przez renomowane olejowe marki. Publikujemy dziś w naszym specjalnym dodatku ich rady i zalecenia dotyczące takich, najczęściej spotykanych, trudnych sytuacji.

FOT. 7-FORUM.COM