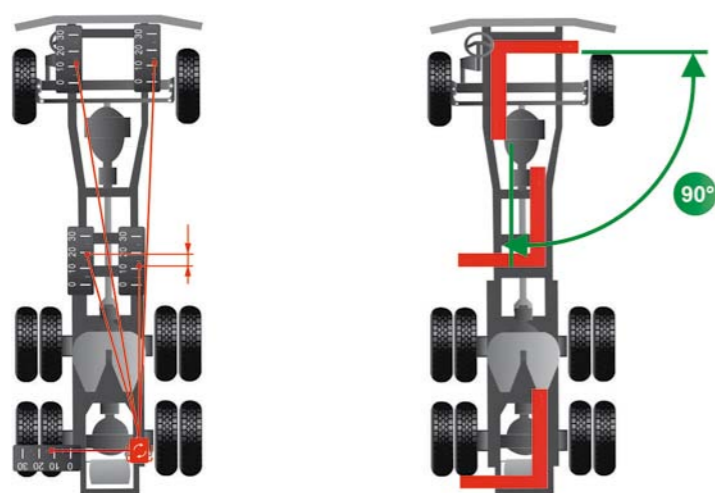




RYS. 4. MOCOWANIE MAGNETYCZNE UCHWYTU GŁOWICY POMIAROWEJ



RYS. 5. POMIARY KSZTAŁTU RAMY PRZED DIAGNOSTYKĄ GEOMETRII KÓŁ I OSI



RYS.6. POMIAR SKRĘCENIA I POMIAR SKRZYWIENIA DIAGONALNEGO

Geometria a naprawy powypadkowe

Bardzo często pomiary geometrii pojazdów ramowych wykonywane są już w trakcie ich prostowania. W tym przypadku pierwszym etapem jest pomiar i ewentualne prostowanie ramy nośnej. Po uzyskaniu odpowiedniego kształtu ramy można przystąpić do kontroli oraz regulacji parametrów geometrii układu jezdnego, w pierwszym etapie bazując na ramie nośnej. W przypadku, gdy stwierdzone zostanie skrzywienie ramy, najpierw należy przeprowadzić jej naprawę, a następnie wykonać pomiary i regulacje parametrów. W przypadku zauważenia jakichkolwiek śladów uszkodzenia ramy trzeba bezwzględnie dokonać sprawdzenia jej geometrii. Pierwszym pomiarem, który wykonuje się podczas kompleksowej kontroli geometrii, jest sprawdzenie odchylenia kąt tylnej stałej osi kół od osi środkowej ramy (nie osi symetrii, ponieważ konstrukcja ramy nigdy nie jest symetryczna). Czynność ta pozwoli na zachowanie odpowiedniego usytuowania układu kół i osi względem ramy pojazdu. Daje to gwarancję, że bazując przy dalszych pomiarach na ramie, nie zostanie popełniony jeden z najpoważniejszych błędów dotyczących ustawienia kątów poziomych, jakim jest odchylenie osi geometrycznej jazdy od osi środkowej. Oś geometryczna jazdy jest dwusieczną kąta całkowitej zbieżności kół osi tylnej. Po sprawdzeniu i ewentualnym właściwym ustawieniu położenia osi tylnej można przystąpić do kolejnych pomiarów i regulacji.

Możliwe problemy

Wbrew obiegowym opiniom przyczyną tzw. ściągania nie są wyłącznie błędy dotyczące niewłaściwego ustawienia zbieżności kół osi kierowanej. Najczęściej powody niestabilnego zachowania pojazdu podczas jazdy są bardziej złożone i mogą wynikać z zupełnie innych przyczyn:

Najczęściej są to:

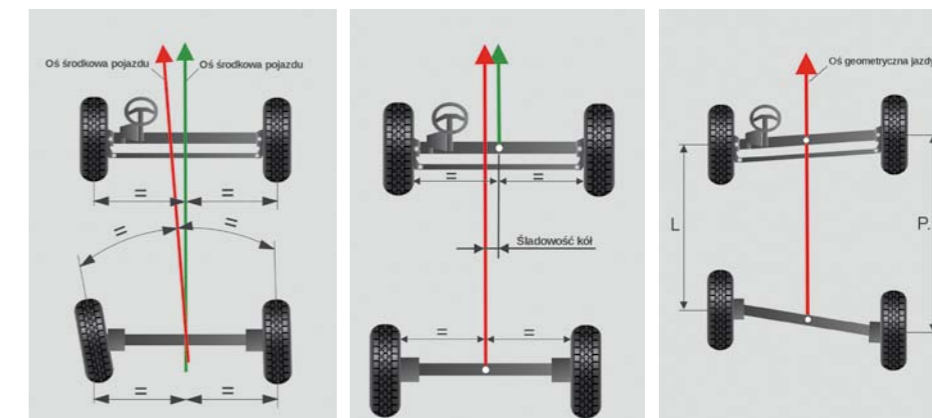
- ▶ zbyt duże luzy w układzie kierowniczym;
- ▶ zużyte lub uszkodzone opony oraz nadmierne bicie promieniowe i osiowe obręczy kół;
- ▶ niewłaściwy kąt wyprzedzenia osi sworznia zwrotnicy (Najczęściej pro-

blemy pojawiają się, kiedy jedna strona znacznie różni się od drugiej. W niektórych pojazdach producenci przewidują zastosowanie specjalnych klinowych podkładek regulacyjnych. W przypadku braku możliwości korekcji konieczna jest naprawa blacharska, polegająca na ingerencji w kształt ramy nośnej w miejscu mocowania zawieszenia);

- ▶ niewłaściwe ustawienie poszczególnych osi względem osi kierowanej.

O jednostkach

Parametry geometrii układu jezdnego pojazdu są wartościami kątowymi. W przypadku pochylenia kół, pochylenia i wyprzedzenia zwrotnic oraz skretu kół jest to jednoznaczne. W przypadku zbieżności kół spotyka się dwa sposoby określania wartości tego parametru. Nadal funkcjonuje w warsztatach i na niektórych stacjach diagnostycznych pomiar zbieżności kół w „mm”, co nie jest



RYS.7. NAJCZĘŚCIEJ SPOTYKANE WADY W POJAZDACH POWYPADKOWYCH

błędem merytorycznym, ale powinno być zastąpione pomiarem w wartościach kątowych (stopniach). Zaleca się stosowanie wartości kątowych, ponieważ kąt jest niezależny od średnicy obręczy pojazdu i jest zawsze stały. Zbieżność w „mm” jest dodatkowo uzależniona od średnicy obręczy. W niektórych przypadkach spotyka się podawanie wartości zbieżności

kół w „mm/m”, co jest mylone ze zbieżnością w „mm”. Jest to jednak inna jednostka, niezależna od średnicy obręczy mierzonego pojazdu. Jest to bardzo częsty błąd, który może być brzemienne w skutkach. Należy zwrócić uwagę, że w przypadku wartości kątowych mogą być stopnie, minuty oraz dziesiąte części stopnia.

FOT. HERKULES TRUCK

Bądź ECO - wybierz recykling!

Oddając zużyty akumulator do recyklingu, chronisz otoczenie oraz umożliwisz ponowne przetworzenie surowców i wykorzystanie ich do budowy nowych akumulatorów.

www.autopart.pl

Pamiętaj, by zwrócić zużyty akumulator przy zakupie nowego.

FOT. HERKULES TRUCK