

A járművön használható fékcsőperemező készlet

4,75 mm-es vörösréz, acél és alumínium fékcsövekhez 1 mm-es falvastagságig

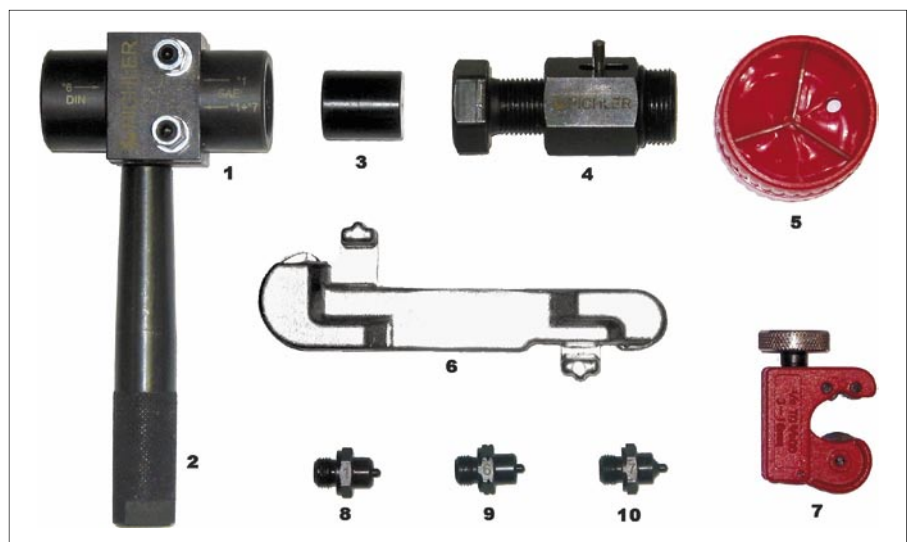
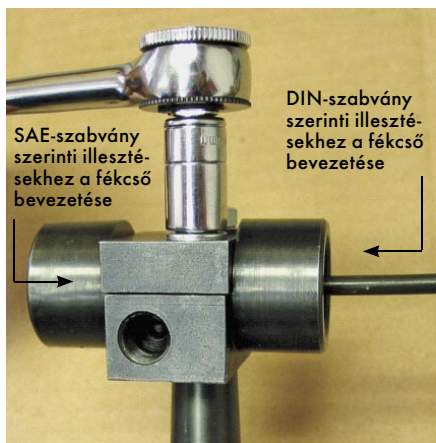


A fém fékcsövek végei kúpos, önzáró kialakításúak, melyek feladata – hollanderes rögzítéssel – a tömítés.

A tökéletes tömítés elengedhetetlen a fékrendszer megfelelő működéséhez. Peremfajától függően a kötés csak minimális szögkitérést enged meg a peremes csővezeték és a csatlakozó elem tengelye között, ezért összeszerelésnél ügyelni kell az egytengelyűségre! A rosszul illesztett fékcső peremes csatlakozása nem tömít megfelelően, a fékkörben jelentkező nyomásvesztés pedig a fékrendszer hatásosságát rontja, szélsőséges esetekben akár teljes mértékben hatástalanná is válhat. Ügyeljünk arra, hogy az acél fékcsövek külső, korrózióvédő rétegét sem peremezés, sem tisztítás, sem szerelés közben (különösen a rögzítő hollandi anya környezetében) ne sértsük meg! A fékcső falvastagsága 0,75-1 mm (fajtától függően), azaz kismértékű korrózió is okozhat fékcsőlyukadást a fékrendszerben történő, hirtelen kialakuló nyomáscsúcsok, illetve a kavitáció következtében. A fékcső-peremező célszerszám készletet (Art. Nr.: 6133213 és Art. Nr.: 6133214) a PICHLER Werkzeug, innsbrucki székhelyű osztrák cég fejlesztette és gyártja.

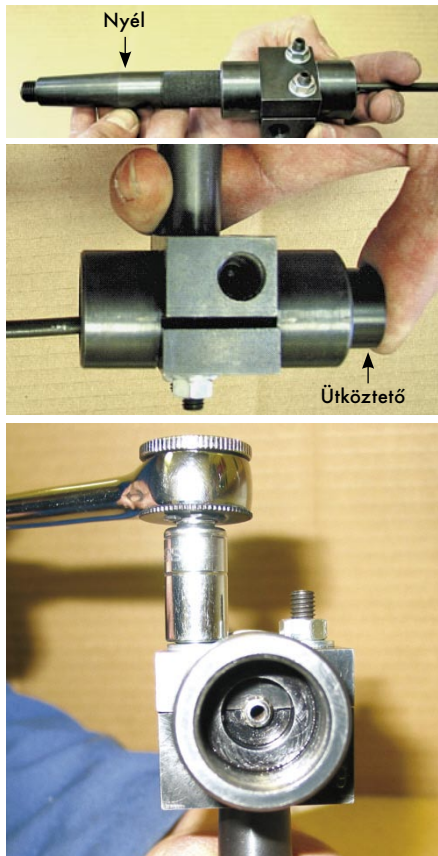
(CsT)

1. Előkészületek a peremezéshez: a fékcső végződését csővágó segítségével vágjuk le síkban, majd a cső külső és belső élét sorjátlanítsuk, ügyelve arra, hogy a korrózióvédő réteget ne sértsük meg!
2. A képen látható szabványos, peremezett csővégzéseknek (DIN, SAE) megfelelően különböző irányból kell a fékcsövet az alapkészülékbe bedugni.

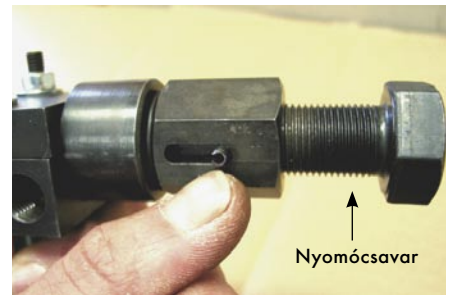


1. alapkészülék, 2. kicsavarozható nyél, 3. ütköztető elem, 4. présadapter nyomócsavarral, 5. külső és belső sorjátlanítószerszám, 6. fékcsővezeték-hajlító készülék, 7. csővezetékvágó készülék, 8. SAE-szabvány szerinti peremező elem (Nr. 1. konvex), 9. DIN-szabvány szerinti peremező elem (Nr. 6. konvex), 10. SAE-szabvány szerinti peremező elem (Nr. 7. dupla peremes) (Az alap peremező készlet az 1, 2, 3, 4, 8, 9, 10-es elemekből áll!)

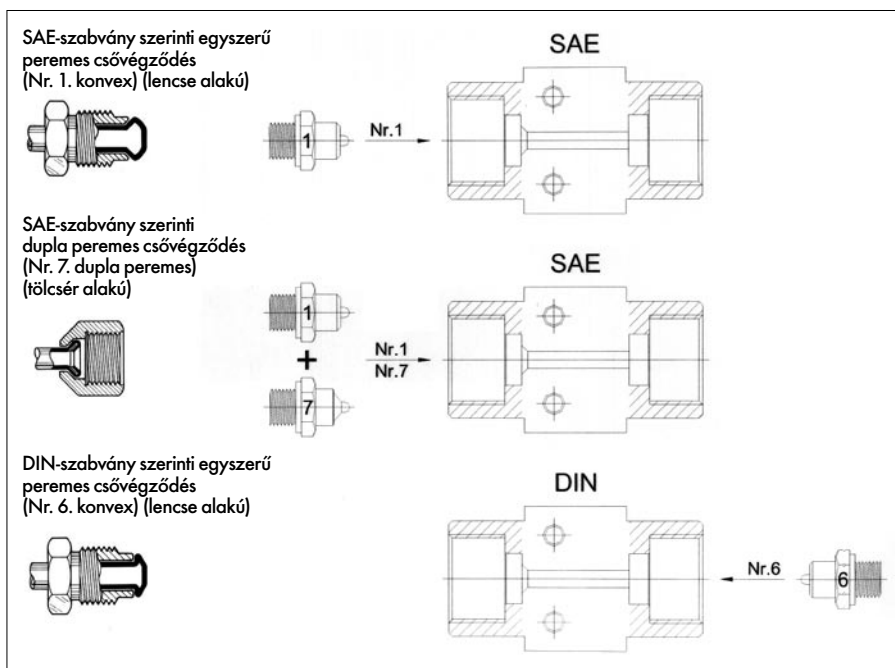
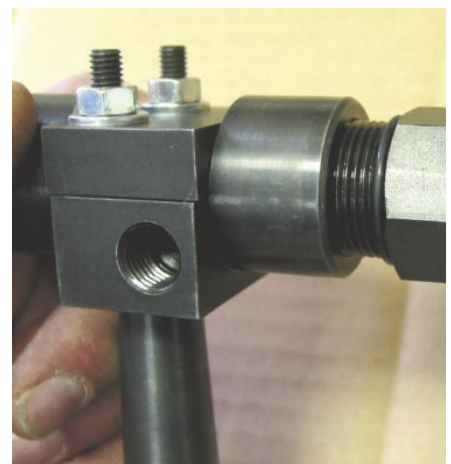
3. Vagy az ütőzetető elemet vagy az alapkészületről kicsavarozott nyelet ütőzetésig a készülékbe tolva pozícionáljuk a készülékben a csővezeték, majd húzzuk meg a leszorító anyákat a készülék tetején!



4. A kiválasztott peremező elemet (DIN vagy SAE) csavarozzuk be a menetes présadapterbe. Az adapter csavarját csavarjuk ki addig, míg az adapterből kiálló csap fel nem ütözik a nüt csavar felőli oldalán.



5. A beállított présadaptert a becsavart peremező elemmel csavarozzuk be a megfelelő oldalról (DIN vagy SAE szerint változik) a peremező készülékbe kézzel, az O-gyűrű felütöztetéséig! Ezután csavarjuk befelé a présadapter csavarját óvatosan, ameddig a peremezés el nem készül, azaz a csap a nüt másik végén fel nem ütözik. A művelet elvégzése után oldjuk az adapter csavarját, majd csavarjuk ki a présadaptert a készülékből!



A különböző peremezett csővégzésekhez használandó peremező elemek

6. Amennyiben egy SAE-szabvány szerinti dupla peremes csővégződést szeretnénk kialakítani, akkor a csővezeték az alapkészülékben rögzített állapotban kell hagynunk, és a 7-es jelű peremező elemmel a fent vázolt metódust újra végig kell csinálnunk!



7. A művelet befejeztével oldjuk a présadapter csavarját, majd csavarozzuk ki addig, amíg a csap fel nem ütözködik újra a nút csavar felőli oldalán! Ezután a présadaptert szereljük le az alapkészülekről!



8. Oldjuk a lezorító anyákat! Az alapkészülék felső pogácsáját húzzuk felfelé és vegyük ki a helyéről a peremezett csővezetékét!



ATE dörzsár

Az ATE speciális dörzsárja elsősorban azokhoz a kerékgyűzőkhez készült, melyek a kerékgagyban kiképzett furatban rögzítik az ABS kerékjeladót. Ez a jeladó típus a csapágy golyósorítómitőtárcsájába integrált mágneses gyűrűvel dolgozik együtt.

Az ABS-jeladó kiszérésekor (cseréjénél) a furatot meg kell tisztítani, melyhez illeszkedő dörzsár szükséges.

(Aki eddig más szerszámot használt e célra, például csavarhúzó, valami késszerű lapkát vagy egyéb oda nem illő „készséget”, jó, ha nagy kárt nem okozott.)

A furat faláról a dörzsárral anyagot szinte csak „leheletnyit” választunk le, és a spén sem eshet befelé, mert azt a mágneses gyűrű összeszedi. Az ATE dörzsár a furatból a szennyeződést, a spént kifelé hozza.

A kialakítás másik előnye, hogy nem sérti meg a mágneses gyűrű felületét. A hajtószár racsnijának igen finom fokozatúnak kell lennie, mert kevés a mozgástér a kerékgagyban, így szükséges, hogy a kar egészen kis elfordításra már kattanjon, új fogást vegyen.

Két dörzsárméret van (Ø 15 mm és Ø 18 mm), melyet a racsnis hajtószárban cserélni lehet.

Forrás: ATE WK 3 Bremsen-Servicegeräte und Werkzeuge katalógus, „Reibahlsatz für ABS Sensoraufnahme, Artikelnummer: 03.9301-0001.3 Kurzbestellnummer: 760106

(Nszl)



Beazonosítható légrugó a ContiTech-től

A ContiTech új fejlesztésű légrugójában egy olyan chip található, amely vezeték nélküli, ún. RFID- (Rádiófrekvenciás Identifikáció) technológiával képes kommunikálni. Az integrált jeladó lehetővé teszi a szerkezethez tartozó technológiai adatok tárolását, valamint a légrugó hiteles típusazonosítását. A könnyen azonosítható légrugó előnye a gyártásközi, logisztikai folyamatokban, a jármű összeszerelése közben is megmutatkozik, a későbbiekben pedig a fenntartó- és javítóipar számára is hasznos lehet. Az RFID-technológiának köszönhetően a termék életciklusa alatt végig beazonosítható, az összeszerelés folyamata tovább automatizálható.

Bármely biztonságkritikus alkatrész időszakos ellenőrzése is a balesetek megelőzése szempontjából elengedhetetlen. Egy ilyen jeladóval szerelt légrugó akár 500 000 megtett kilométer után is érintésmentesen képes hiteles adatokat szolgáltatni magáról. A chippek és kibocsátott jelük kódolása talán hatékony fellépést jelent majd az alkatrész-hamisítások ellen.

(CsT)

