

Összkerékajtás VISCO-technikával (1991)

Az összkerékajtású járművek az átvihető nagyobb vonóerő miatt napjainkban egyre jobban terjednek. Az Audi után a BMW, a Daimler-Benz, a Ford, a VW és a Mitsubishi is alkalmazza szériaautóinál az összkerékajtást. A Daimler-Benz kivételével a VISCO-technikát részesítették előnyben. Ilyen járműveknél nagyon fontos, hogy beartsuk a vontatásra, görgős próbapadi fék és teljesítménymérésre leszerelés nélkül kerékkiegyensúlyozásra vonatkozó gyári előírásokat, mert különben a VISCO tengelykapcsoló tönkremegy. Tekintsük át először, hogy az erőátvitel mely elemeit helyettesítik ezzel az új szerkezeti elemmel!

VISCO tengelykapcsolót építenek be:

- a futóművek közötti nyomaték szétosztására az úgynevezett hossz-differenciálmű helyett,
- az első és hátsó futóműben a differenciálmű helyett,
- hagyományos kúpkereskes differenciálművek átkötése VISCO tengelykapcsolóval, mely automatikusan működő differenciálzárként fogható fel.

A VISCO TENGELYKAPCSOLÓ MŰKÖDÉSI ELVE

Dobszerű tömített házban váltakozva vagy a meghajtott, vagy a meghajtó tengellyel bordás kötéssel kapcsolódó lemezek vannak beszerelve. Normál állapotban a lemezek egymást nem érintik. A hézag közöttük 0,2–1 mm. Az egyik furattal a másik sugárirányú horonnyal áttört. Csak a tengelykapcsoló ház 95%-a van szilikonolajjal megtöltve. A nyomatékátvitel mértékét a szilikonolaj-töltés térfogata és annak viszkozitása befolyásolja, és a lemezekben készített furatok és hornyok

növelik. Kis fordulatszám-különbség, mely például ívmenetben az első és hátsó tengely között adódik, a VISCO tengelykapcsolóban kiegyenlítődik.

MIT ÍRNAK ELŐ A JÁRMŰVEK GYÁRTÓI?

BMW (325 ix)

Teljesítménymérés egytengelyes görgős padon nem megengedett. Fékvizsgálat: egytengelyes görgős padon akkor lehetséges, ha a vizsgálati sebesség nem nagyobb 7,5 km/ó-nál és a vizsgálati idő maximálisan 60 másodperc (20 másodperc első tengely, 20 másodperc hátsó tengely, 20 másodperc rögzítő fék). Ha a vizsgálat nem értékelhető, fél óra után szabad csak megismételni. Vontatás: megemelt tengellyel vontatni nem szabad. Ha a fentieket nem tartják be, a VISCO tengelykapcsoló tönkremegy.

FORD (Scorpio 4x4)

Hagyományos görgős padon teljesítménymérés és fékvizsgálat is tilos. A jövőben valószínűleg a fékvizsgálat megengedett lesz, ha a vizsgálati sebesség nem nagyobb 5 km/ó-nál és a vizsgálat időtartama 10 másodpercnél nem több. Kerékkiegyensúlyozás felszerelt állapotban nem megengedett.

VW (Golf syncro és Transporter syncro)

Golf syncro-nál teljesítménymérés esetén, ha csak egytengelyes hagyományos próbapad áll rendelkezésre, a kardántengelyt elől szét kell csavarozni.

Fék ellenőrzése: hátsó tengely: menetirányban a hagyományos módon kell a mérést végrehajtani, de amíg a görgők forognak, nem szabad hátra menetbe kapcsolni.

Első tengely: a járművel meg kell

fordulni és így kell a fékpadra ráállni, a mérés végrehajtható.

VW Transporter syncro: ha a hagyományos egytengelyes görgős pad áll rendelkezésre, úgy teljesítménymérésnél, mint fékellenőrzésnél a kardántengelyt meg kell bontani.

(KÓFALUSI PÁL)

Indult a zöldkártya...

HAJDANI „FÜLES” ROVATUNK SEJTETNI ENGEDTE, HOGY NAGY VÁLTOZÁSOK ELŐTT ÁLLUNK...

„E rovatunkba azok a hírek kerülnek, melyek „jól értesült körökből” származnak, de még hivatalosan meg nem erősítettek. A közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter rendelettervezete a közúti járművek környezetvédelmi beszabályozásáról és ellenőrzéséről. Idézünk a rendelettervezetből néhány részletet, mely a gépjárműjavítással foglalkozók részére érdekes lehet: Az eredményes környezetvédelmi vizsgálatról ún. zöldkártyát kell kiállítani, a zöldkártya hatósági engedélynek minősül, érvényes zöldkártya nélkül a gépkocsi a közúti forgalomban nem vehet részt.