



Mechanikom z pomocą

By sprawnie i z dobrym efektem przeprowadzić dowolną naprawę spełnione muszą być dwa warunki. Po pierwsze mechanik musi dysponować odpowiednimi narzędziami. W większości przypadków wystarczy, jeśli będą to narzędzia zw. uniwersalne, ale do wielu operacji niezbędne są specjalistyczne, bądź uniwersalnymi albo w ogóle inny sposób wykonać tej czy innej czynności, albo z góry wiadomo, że zostanie ona źle wykonana, albo najmie to strasznie dużo czasu.

Drugim warunkiem jest wiedza. Chodzi przy tym nie tylko o to, by mechanik miał pojęcie co i w jakiej kolejności odkręcić czy ustawić, ale również znał konkretne dane serwisowe lub miał do nich łatwy dostęp. Cóż bowiem z tego, że np. doskonale umie regulować zawory, dysponuje także specjalnym kluczem, jeśli jednocześnie nie ma pojęcia, jaki powinien być luz. Niestety ze zdobyciem odpowiednich danych bywają niekiedy spore trudności, gdyż nie wszyscy producenci aut chętnie dzielą się takimi informacjami.



Na szczęście z drugiej strony rośnie grupa wytwórców części zamiennych i narzędzi naprawczych, którzy w takich przypadkach przychodzą mechanikom z pomocą. Ostatnio dotaczył

do niej producent opisywanego już w na tych łamach klucza Huzar, profesjonalnego narzędzia do drążków kierowniczych. Umieścił on bowiem na swej stronie internetowej www.huzar.biz zestawienie zawierające dane o momencie, jakim należy dokręcać drążki kierownicze w poszczególnych modelach aut, czyli informacje o zasadniczym znaczeniu przy wymianie tychże drążków.

Znaczenie owych danych wynika z tego, że w większości aut podstawową metodą przeciwdziałania samoczynnemu luzowaniu się połączenia gwintowego między listwą przekładni kierowniczej i drążkiem (a mówiąc dokładniej korpusem jego przegubu) jest skręcenie tego połączenia odpowiednim momentem. Jeśli moment będzie wyraźnie zbyt mały, nawet po zastosowaniu zalecanego kleju montażowego, dojść może najpierw do pojawienia się luzu, a następnie odłączenia drążka ze wszystkimi tego konsekwencjami, o których strach w ogóle myśleć.

Równie groźne w skutkach może być zastosowanie momentu zdecydowanie zbyt dużego. A to, dlatego, że korpus przegubu wykonywany jest ze stali na tyle plastycznej, iż wycucie chwili, gdy poddana naprężeniom skręcającym zaczyna ona płynąć (trwale się odkształcać) jest prawie niemożliwe. W przeciwieństwie np. do śrub wytrzymałościowych, które od pewnego momentu wyraźnie sprężynują, nie ma tu więc żadnego sygnału ostrzegawczego. W rezultacie, jeśli zastosowany zostanie zbyt duży moment, łatwo dojść może do naderwania gwintowanego czopa

obudowy. Jest to tym bardziej prawdopodobne, że w miejscu dużego uskoku średnic, a z taką sytuacją mamy do czynienia, zawsze następuje koncentracja naprężeń.

Wszystko to prowadzi do wniosku, że specjalne narzędzie z gniazdem, do którego „podpięty” zostanie klucz dynamometryczny (a więc takie jak Huzar) jest absolutnie nieodzowne, jeśli wymiana drążków ma zostać przeprowadzona prawidłowo. W żadnym razie nie da się tego zrobić używając hydraulicznej „żaby” lub „rurhaka”. Korzystając z takich uniwersalnych (czy raczej „wodociągowych”) narzędzi mechanik nie jest bowiem w stanie określić, jakim momentem dociąga połączenie. Czyni to wyłącznie „na oko”, co w tym przypadku, z opisanych już powodów, jest kategorię niedozwolone.

Użycie „żaby” czy „rurhaka” jest niedopuszczalne także z jeszcze jednej przyczyny. Otóż siła, jaką wywierają szczęki tych narzędzi okazuje się tak duża, że łatwo może dojść do zdeformowania obudowy przegubu, przez co jego trwałość dramatycznie spadnie. Szczęki na

obudowie zostawiają też wyraźne ślady, więc jeśli drążek, który „padł” po kilku tysiącach kilometrów zostanie oddany do producenta z reklamacją, zostanie ona natychmiast odrzucona z powodu zastosowania nieodpowiedniej technologii wymiany drążka.

Przy okazji odnotujmy, że oprócz udostępnienia informacji o momentach dokręcania drążków, producent „Huzara” dokonał też w swym narzędziu kilku modyfikacji. I tak, by łatwiej można było je nasunąć na przegub, zmieniony został profil krawędzi rolek. Dzięki tej zmianie nie da się też teraz pomylić rolek i zamienić dużych z małymi, bądź odwrotnie. Jednocześnie rolki, by były bardziej wytrzymałe, są obecnie hartowane. Ponadto klucz jest dostarczany nie z jednym koszykiem, w którym zależnie od średnicy przegubu trzeba było zmienić ze stali stopowej (jednym do mniejszych rolek, drugim do większych). Są one odporniejsze na uszkodzenie, a przede wszystkim pozwalają sprawniej przebroić klucz stosownie do wielkości przegubu. ■

HUZAR



Narzędzie specjalne do drążków kierowniczych:

- Pozwala szybko i bez problemów zdemontować stare drążki.
- Umożliwia montaż nowych drążków dokładnie tak jak przewiduje to procedura fabryczna, bez ryzyka uszkodzenia części.
- Znajduje zastosowanie przy naprawach większości samochodów (od Seicento do Sprintera)

Producent:

**SZYMAŃSCY INTERNATIONAL,
26-600 Radom, ul. Metalowa 11
tel./fax: (+48) 483655 101
biuro@huzar.biz, www.huzar.biz**