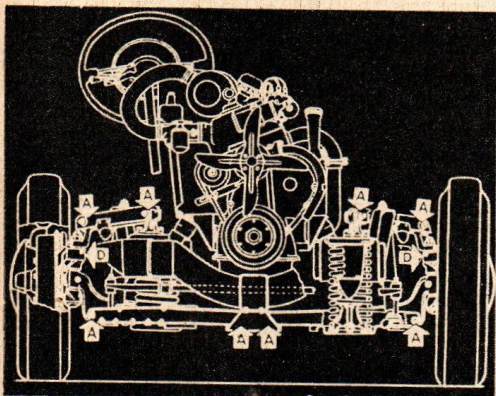


CZY ZMIERZCH OBSŁUGI OKRESOWEJ?

Skutki postępu technicznego w budowie samochodów, to dość często poważne skomplikowanie konstrukcji zespołów i mechanizmów, a więc zwiększone koszty obsługi technicznej i napraw. Pokażne rachunki wystawiane przez stacje obsługi i warsztaty za przeglądy okresowe poczynają wyraźnie odstręczać użytkowników samochodów od korzystania z pomocy placówek specjalistycznych w tym zakresie. Ostatnio użytkownicy skłaniają się zdecydowanie do wykonywania przeglądów okresowych i napraw bieżących środkami własnymi. Dotyczy to nawet zabiegów, które specjalista dysponujący odpowiednim (lecz na ogół



dość kosztownym) wyposażeniem dokonuje wielokrotnie szybciej i lepiej. Powyższe uzasadnia przypuszczenie, że przyszłość należy prawdopodobnie do producentów samochodów o zespołach nie wymagających okresowych przeglądów, a zwłaszcza zawsze dość kłopotliwych czynności, jak smarowanie i regulacja rozmaitych mechanizmów.

Należy podkreślić, że dążenia niektórych wytwórni do zmniejszenia liczby punktów smarowania w pojeździe nie mają większej wartości praktycznej. Skoro już użytkownik musi doprowadzić samochód co jakiś czas do stacji obsługi, to nakłady na przegląd okresowy samochodu np. o 10 punktach smarowania są niewiele mniejsze niż w przypadku pojazdu np. o 30 punktach smarowania. Jeżeli natomiast wystarcza kierowanie samochodu do smarowania i przeglądu co każde 10 000 km przebiegu, zamiast np. co każde 2 000 km, sprawa nabiera zupełnie innego aspektu eksploatacyjnego i ekonomicznego.

Poruszone zagadnienie od dawna absorbuje wielu producentów samochodów. Przykładem poważnych osiągnięć w tej dziedzinie jest między innymi zbudowanie w zakładach ROVER Co. Ltd. (Solihull) serii

prototypów pojazdów osobowych, nie wymagających obsługi okresowej w dotychczasowym rozumieniu. Układ montażowy jednego z nich przedstawiono na poniższym schemacie poglądowym.

Złącza wymagające zwykle smarowania, w których wbudowano elementy gumowe (silentbloc), oznaczono literą A. Niestety elementy gumowe mają tylko ograniczone zastosowanie, ponieważ ulegają szybkiemu zużyciu, jeżeli poruszające się części współpracują z poślizgiem lub znacznie się odchylają od położenia środkowych. W niektórych złączach, gdzie elementy gumowe nie spełniłyby swych zadań, wbudowano zamknięte łożyska toczne, wypełnione smarem i odpowiednio uszczelnione. Wspomniane złącza, oznaczone literą B, są to głównie przeguby drążków kierowniczych.

Strzałki z literą C wskazują na miejsca, w których zastosowano specjalne łożyska ślizgowe z zasobnikami smaru (np. ułożyskowanie pedałów). Trzeba podkreślić, że łożyska oznaczone literami B i C nie wymagają w ogóle jakiegokolwiek obsługi. Zapas smaru znajdujący się w takim łożysku z nadmiarem wystarcza do zapewnienia mu właściwych warunków pracy, aż do zupełnego zużycia się całego samochodu.

Złącza bardziej odpowiedzialne (np. łożyska zwrotnic) mają również łożyska uszczelnione i wypełnione smarem, lecz ponadto zaopatrzone je w smarowniczki. Jak bowiem wykazały jazdy próbne, w punktach tych wskazane jest uzupełnianie zapasu smaru — średnio co każde 6 miesięcy.

Wprowadzając omawiane modyfikacje pominęło jedynie wał napędowy, którego trzy przeguby uniwersalne i złącze wielowypustowe wymagają smarowania co każde 5 000 km przebiegu pojazdu. Znormalizowane wały napędowe systemu HARDY SPICER (stosowane we wszystkich prawie samochodach osobowych budowanych w Wielkiej Brytanii) dostarczane są bowiem do zakładów ROVER w ramach kooperacji. Ewentualne przekonstruowanie wałów napędowych jest więc przede wszystkim sprawą ich producenta. Należy podkreślić, że eliminacja tych ostatnich czterech punktów wymagających smarowania (oznaczone literą E) nie następuje większych trudności — a więc zbudowano samochody, które jedynie dwa razy w ciągu roku powinny znaleźć się w stacji obsługi.

