



FAGERSTA



AUTOJOUSITERÄS

FAGERSTA  SPECIAL SM10



Kun moottoriajokaluja enemmän otettiin käytäntöön maassamme tekivät takomotyöpajat sen kokemuksen, ett'ei ollut viisasta käyttää tavallista hiiliterästä autojousia varten. Huomattiin rasituksen niin suureksi, pneumaattisista renkaista huolimatta, että ainoastaan paras laatu, erikoisesti tätä tarkoitusta varten sekoitettua ja käsiteltyä jousiterästä edullisesti oli käytettävä.

Sitten aikoja jo valmisti Fagersta tällaista terästä, tarkoitettu vastaamaan suurimpia vaatimuksia kestävyyyteen ja joustavuuteen nähden. Tämä erikoinen jousiteräs nimeltä S.M.10, saavutti nopeasti maamme autokorjaamoiden miellysyyden, ja voisimme mainita monta tapausta, jolloin autonomistajat ovat hylkäneet autojousensa ja vaihtaneet ne uusiin, kokonaan S.M.10 teräksestä, kun he muutaman korjauksen jälkeen ovat kokeneet tämän teräksen kimmoisuutta ja kestävyyttä.

Koska nyttemmin on ilmestynyt useita muita jousiteräslajeja markkinoille, jotka eivät täytä niitä suuria vaatimuksia, jotka korjaajan maassamme, — tieolojemme vaatimuksesta — on kysyttävä sellaiselta aineelta, tahdomme täten johdatukseksi antaa muutamia neuvoja

FAGERSTA AUTOJOUSITERÄKSEN S. M. 10 KÄSITTELYSSÄ.

Takominen.

Teräs kuumennetaan paraiten puuhiilitulessa samaan lämpö määrään kuin kova teräs s. o. korkeintaan 950°C. (vaalea keltainen-punainen väri), jolloin taonta alkaa, ja voidaan se jatkaa 600°C alimpaan lämpöön (ruskean punainen väri). Heti jousiteräksen otettua pois tulesta takomista varten, on se muutamilla keveillä iskuilla taivutettava likipitään siihen muotoon, johon se lopuksi on muodostettava. Täten vältetään mahdollisuuden mukaan kylmätaontaa.

Kylmätakominen on vältettävä, sillä sen kautta syntyy helposti pinta-halkeamia, jotka ehkä ensi alussa ovat näkymättömiä, mutta pian aiheuttavat murtoja jousessa.

Karkaisu.

Tämä tapahtuu 850°C lämpö­määrästä (vaaleanpunainen väri) öljyyn tai 830°C lämmöstä vähintään 20°C lämpöseen suolaveteen. Kuumennuksen on oltava tasainen yli koko jousen. Koekarkaisemalla pienen teräskappaleen ja tutkimalla sen murtopintaa, voidaan helposti tarkastaa, onko teräs ollut läpi­kuuma. Murto on oleva hienokiteinen.

Päästäminen.

Tämä on tapahtuva heti karkaisun jälkeen. Teräs kuumennetaan niin paljon, että öljy syttyy ja kokonaan palaa, mikä tapahtuu noin 300—350°C lämpö­määrässä.

Yksinkertainen tapa tarkastaa päästämisastetta on sirotella jousiteräksen pinnalle hiukan tavallista kalisalpeeteria, joka sulaa 340°C, mikä on Fagersta S. M. 10-teräksen oikea päästölämpö.

Oikaisu.

Valmiin jousen oikaisu on tehtävä varovasti ja paraiten ainakin n. k. käsilämmössä. Kylmä oikaisu, siinä määrin, kuin sitä ei voida välttää, ei saa tapahtua liian voimakkaasti eikä ohuella vasaran peenalla, sillä muuten syn­tyvät helposti pieniä halkeamia, jotka vähän ajan kuluttua aiheuttavat uupu­mismurtoja jousessa.

Jos näitä yksinkertaisia neuvoja noudatetaan, saavat autojouset Fagersta S. M. 10-teräksestä suurimman lujuutensa sekä tasaisimman joustavuutensa ja kestävät hyvinkin ankarat koettelemukset katkeamatta ja rauenematta.

Eräs maamme eniten tunnettu takomotyöpajojen johtaja kirjoittaa tästä: »Koskeva Fagersta erikoisterästä autojousia varten, tahdon mielihyvällä ilmoit­taa, että tämä teräs, oikein käsiteltynä, tyydyttää luotettavuudessa suurim­mat vaatimukset.

Varastossamme on aina suuret määrät tätä erikoisjousiterästä. Useimmat mitat alkaen 1'' × $\frac{3}{16}$ ''-sta, 3'' × $\frac{1}{2}$ ''-aan saakka tai 25 × 4 $\frac{1}{2}$ m/m.:stä noin 72 × 12 m/m.:iin voidaan tavallisesti saada hyvin lyhyessä ajassa tilauksen jäl­keen, joko meiltä suoraan tai kaikilta hyvinvarustetuilta rautakauppailta.

Pyynnöstä olemme aina mielihyvällä käytettäväksenne antamalla neuvoja ja selityksiä koskevia teräksen käsittelyä erikoistapauksissa.

TEHDASYHTYMÄN MYYNTIOSAKEYHTIÖ BRUKSKONCERNENS FÖRSÄLJNINGSAKTIEBOLAG FAGERSTA 2.

Fagersta-, Kloster-, Dannemora- ja Horndal-tehtaat.

Edustaja Suomessa : OY. BIRKE AB. Helsinki.