

Zawieszenia pneumatyczne Bilstein



ANDRZEJ WOJCIECH BUCZEK

DORADCA TECHNICZNY W FIRMIE IHR WARSZAWA
PRZEDSTAWICIELA MARKI BILSTEIN W POLSCE

W POLSCE PRZYBYWA NOWYCH I UŻYWANYCH SAMOCHODÓW Z ZAWIESZENIEM PNEUMATYCZNYM. DZIĘKI BOGATEJ OFERCIE MARKI BILSTEIN ICH WŁAŚCICIELE MAJĄ ŁATWY DOSTĘP DO ZAMIENNIKÓW O JAKOŚCI ORYGINAŁU

W latach 90. XX wieku Bilstein wraz z firmą Mercedes-Benz opracował zawieszenie, w którym rolę elementów sprężystych pełnią miechy powietrzne. Początkowo trafiło ono do Mercedesa klasy S (W220) zaliczanego do segmentu premium. Po części to właśnie dzięki tej konstrukcji model ów odniósł rynkowy sukces, który do dziś przekłada się na wysoką wartość rynkową także egzemplarzy używanych. Z czasem zawieszenia pneumatyczne zaczęli stosować producenci innych marek, takich jak BMW, Jaguar czy LandRover. W ich projektowaniu również uczestniczyli inżynierowie pracujący dla marki Bilstein, wybrane rozwiązania zaś trafiły do seryjnej produkcji.

Bilstein dostarcza swoje produkty zarówno na pierwszy montaż, jak i dla aftermarketu. Niezależnie od przeznaczenia zawsze są to identyczne produkty pod względem użytych materiałów oraz ja-

kości wykonania. Podobnie jest z elementami zawieszenia pneumatycznego. W naszej ofercie dostępne są miechy powietrzne z oznaczeniem Bilstein B3, a także kompletne moduły Bilstein B4. Korzystający z nich mechanicy zawsze zyskuje pewność, że będą idealnie pasować w miejsce zużytych części.

Katalog referencji zawieszenia pneumatycznego Bilstein dla aftermarketu jest sukcesywnie rozszerzany. Tylko w tym roku znalazło się w nim ponad sto nowych pozycji, między innymi do Mercedesa klasy E oraz po raz pierwszy do modeli z Grupy Volkswagen, czyli: Audi A8 i Q7, Porsche Cayenne oraz Volkswagen Phaeton i Touareg.

Uzupełnieniem elementów pneumatyki są kompresory oferowane przez firmę Bilstein. Po raz pierwszy zaprezentowano je na targach Automechanika 2016 we Frankfurcie.

W Polsce popularność samochodów z zawieszeniem pneumatycznym rośnie przede wszystkim za sprawą prywatnego importu używanych modeli. Wbrew pozorom, ich serwisowanie nie oznacza dla nowego właściciela zbyt dużych kosztów. Bilstein niezawodnie zapewnia dostępność wszystkich tego rodzaju referencji bez względu na rok produkcji samochodu. O wiele większym wyzwaniem jest znalezienie warsztatu dysponującego odpowiednią wiedzą i narzędziami.

Jednak nasz dział sprzedaży odnotowuje coraz większe zainteresowanie niezależnych warsztatów ofertą zawieszonych pneumatycznych. Nie zawsze jednak dochodzi do sfinalizowania zakupu, z czego mechanicy często tłumaczą się brakiem doświadczenia w ich wymianie. Wbrew pozorom, nie jest to zbyt trudne zadanie, wystarczy jedynie ściśle stosować się do zaleceń podanych w instrukcji montażu. Prócz tego zapewniamy pełne wsparcie techniczne, w tym szkolenia, których ukończenie pozwala na szybkie poszerzenie świadczonych przez warsztat usług.

Zdobyte w ten sposób kwalifikacje są szczególnie cenne, ponieważ już niedługo zapotrzebowanie na serwisowanie zawieszenia pneumatycznego wzrośnie. Wynika to z faktu, iż na to rozwiązanie decydują się również producenci samochodów z segmentów popularnych. ■



ZINTEGROWANE KOLUMNY ZAWIESZEŃ PNEUMATYCZNYCH BILSTEIN NA KOŃCU FABRYCZNEJ TAŚMY MONTAŻOWEJ (Z LEWEJ) I W TRAKCIE KOŃCOWEJ KONTROLI TECHNICZNEJ



FOT. BILSTEIN

Gdy oleju przybywa...



ANDRZEJ HUSIATYŃSKI

DYREKTOR DZIAŁU TECHNICZNEGO
TOTAL POLSKA

CORAZ WIĘCEJ KIEROWCÓW PRZEKONUJE SIĘ, ŻE NOWOCZESNE SILNIKI WYMAGAJĄ DOLEWEK OLEJU NAWET GDY SĄ NOWE, JEDNAK WCIĄŻ NIEWIELU ROZUMIE, ŻE NIE MA SIĘ Z CZEGO CIESZYĆ, GDY OLEJU W SILNIKU ZACZYNA... PRZYBYWAĆ

To, że oleju może zacząć ubywać, nie jest niczym nowym, choć zmieniły się nieco okoliczności, w których to się dzieje. W starszych konstrukcjach było to objawem zużycia jednostki napędowej. Czytając fora internetowe kierowców, można znaleźć komentarze rozczarowanych użytkowników nowych aut, którzy tego rodzaju problemy spodziewali się mieć za sobą. W końcu nie po to kupuje się nowy samochód, żeby zaglądać pod maskę? Niestety, z tego obowiązku kierowcy nic nie zwalnia.

Przyczyn ubywania oleju może być kilka. Po pierwsze, nowoczesne jednostki napędowe wymagają stosowania olejów o niskiej lepkości, jak np. „niebieski olej” do pojazdów z grupy VW, czyli Total Quartz Ineo Long Life FE 0W-20. Taki olej o wiele łatwiej może penetrować uszczelniacze zaworowe i przenikać do kolektora. Po drugie, nowoczesne jednostki są znacznie bardziej obciążone termicznie, co powoduje, że olej pracuje w wyższych temperaturach i może go ubywać więcej poprzez odparowanie z komory spalania. Dlatego tak ważne jest regularne sprawdzanie poziomu oleju.

Jednak inaczej niż wcześniej, zużycie oleju nie jest równomierne. W dużym uproszczeniu można założyć, że pojawia się ono wtedy, gdy silnik pracuje pod największym obciążeniem. Jeden wyjazd w dłuższą trasę może spowodować ubytek większy niż kilka tygodni spokojnej jazdy po mieście. Czy zatem oznacza to, że wystarczy sprawdzić poziom oleju po trasie? Niestety, nie jest to takie pro-



ste, ponieważ oleju może nie tylko ubywać, ale i... przybyć. Jak to możliwe?

Samochody z silnikami Diesla, które spełniają normy czystości spalin Euro 4, 5 i 6 (czyli wyprodukowane po wrześniu 2006), mają zwykle filtry cząstek stałych. Procedura oczyszczania takiego filtra zawsze oznacza konieczność podniesienia temperatury spalin poprzez wtrysk dodatkowej dawki paliwa do komór spalania. To nadmiarowe paliwo często spływa po ściankach cylindrów do skrzyni korbowej, gdzie dostaje się do oleju. W efekcie poziom oleju na miarce spada wolniej niż faktycznie oleju ubywa albo wręcz rośnie. Nie ma się z czego cieszyć.

Nowoczesny olej bardzo dobrze rozpuszcza i wiąże w sobie zanieczyszczenia pochodzące z procesu spalania paliwa i utleniania oleju, przez co szybko staje się czarny. Wzrokowo, bez zaawansowanych urządzeń laboratoryjnych, nie jesteśmy w stanie określić ilości paliwa rozpuszczonego w oleju. Warto zaznaczyć, że olej, do którego spłynęło pali-

wo, traci właściwości smarne, spada jego lepkość i znacznie mniej skutecznie chroni silnik przed zużyciem.

Wzrastający poziom oleju to zatem powód do niepokoju. Jeżeli na bagnecie jest on przekroczony o połowę skali mierzonej między poziomem „min.” a „maks.”, oznacza to znaczne rozcieńczenie oleju paliwem. W tej sytuacji powinno się wymienić olej na świeży. W innym przypadku należy uzupełniać braki, dolewając odpowiedni olej do zimnego silnika. Wlanie zimnego oleju do rozgrzanego silnika w skrajnej sytuacji może doprowadzić do uszkodzenia głowicy wskutek naprężeń termicznych.

Trzeba też umieć kontrolować poziom oleju. Robimy to około 3 minut po wyłączeniu rozgrzanego silnika, wycierając miarkę po pierwszym jej wysunięciu i zanurzając ją ponownie. W czasie pomiaru samochód nie może być przechylony w żadną stronę. Poziom oleju powinien wskazywać górny poziom zakresu pomiarowego na miarce (pomiędzy „min.” a „maks.”). ■

FOT. TOTAL