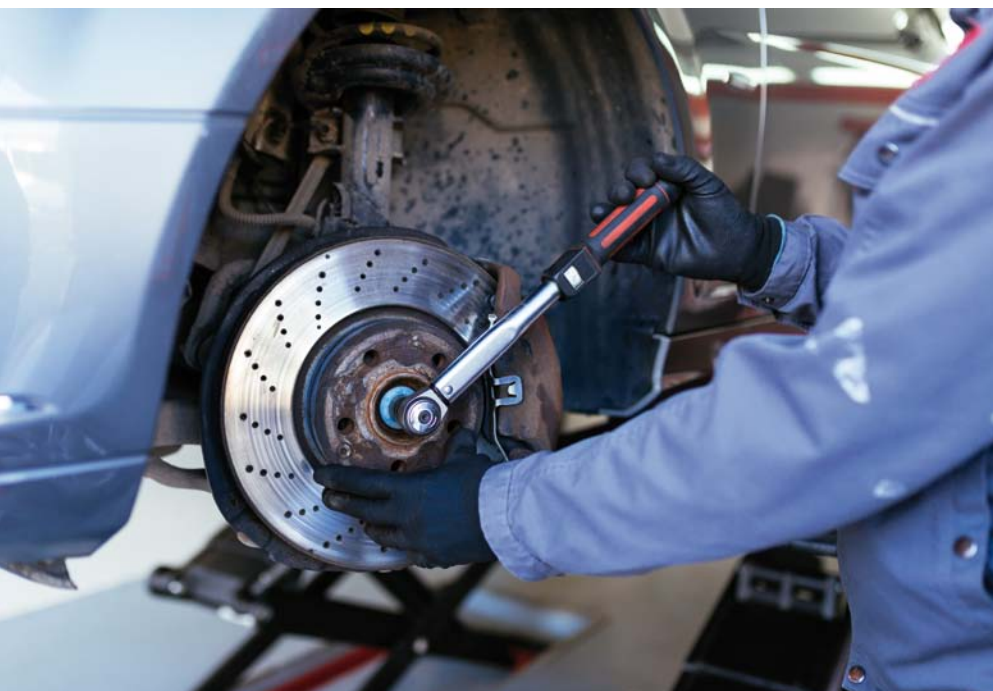


Uszkodzone łożysko w kole



Gwałtowne skręty kierownicą przy dużej prędkości powodują, że na łożyska działają ogromne siły boczne. Łożysko, choć nie zawsze zdajemy sobie z tego sprawę, może ucieść także podczas kolizji, kiedy samochód uderzy kołem np. w krawężnik. Niekorzystnym zjawiskiem, które przyczynia się do nadmiernego zużycia łożysk, jest także nieprawidłowo ustawiona geometria kół oraz luzy w układzie kierowniczym, które mogą powodować silne wibracje. Sposób jazdy i szeroko pojęty stan techniczny auta to zatem decydujące czynniki, które mogą spowodować przedwczesne zużycie łożysk kół. Poprawna diagnostyka jest tu więc kluczowa przede wszystkim po to, aby wyeliminować niesprawność innych elementów układu kierowniczego lub zawieszenia.

Objawy zużycia

Gdy łożysko kwalifikuje się do wymiany ze względu na naturalne zużycie lub uszkodzenie, występują dwa podstawowe objawy – jego luz wewnętrzny lub głośna praca.

Weryfikacja uszkodzonych łożysk polega na odbyciu jazdy testowej samochodem w celu sprawdzenia, przy którym kole występuje charakterystyczny odgłos, towarzyszący tego typu usterce. Uszkodzone łożysko będzie hałasować podczas jazdy, a dźwięk ten przypomina narastający szum lub szuranie. Istotne jest to, by testować samochód przy różnych obciążeniach i nie tylko na prostej drodze, lecz także na zakrętach.

Statyczna metoda diagnozowania obejmuje z kolei uniesienie samochodu na podnośniku i energiczne wprawienie w ruch obrotowy koła, w którym podejrzewamy usterkę. Uszkodzone łożysko będzie wydawać dźwięk o wspomnianym charakterze. Ważne jest także sprawdzenie luzu, który wykonuje się poprzez złapanie koła u góry i u dołu obwodu, a następnie cykliczne poruszanie nim. Płaszczyzna poruszania kołem

jest kluczowa, gdyż niektórzy napierają na nie od prawej do lewej strony, a to metoda na sprawdzenie zupełnie innych elementów.

Inne usterki

Usterki łożysk mogą być także związane z nieprawidłowym ich montażem przez mechanika. Niektóre słabo wyposażone warsztaty osadzają łożyska młotkiem, co zazwyczaj jest najgorszym możliwym rozwiązaniem. Z drugiej strony, nawet wciśnięcie łożyska za pomocą prasy hydraulicznej może nie być łatwe. Jeśli wykonuje to niedoświadczony mechanik, istnieje ryzyko skrzywienia piasty koła. Trwałość łożyska może obniżyć również nieprawidłowy montaż tarcz hamulcowych, które poprzez „bicie” generują nadmierne wibracje.

Dlatego podczas prac serwisowych trzeba przed zamontowaniem nowego łożyska skontrolować stan elementów

współpracujących z nim, czyli zwrotnicę i tarcze hamulcowe. Należy też zwrócić uwagę na wszelkie zabezpieczenia metalowe lub gumowe, a do samej wymiany używać tylko profesjonalnych narzędzi, przeznaczonych do danego rodzaju łożysk.

Narzędzia specjalne

Przykładem są tu piasty HBU 2.1 występujące w wielu autach z grupy Volkswagen i Ford (np. w Volkswagenie T5). Mogą być one zamontowane jedynie z użyciem specjalistycznych narzędzi np. z gamy SKF, o numerach VKN 600 i 601.

Wszystkie połączenia gwintowe muszą być dokręcone z odpowiednim momentem zalecanym przez producenta pojazdu. Z punktu widzenia trwałości

ważny jest także zakup części renomowanych firm, które zapewnią odpowiednią jakość. W SKF przykładą się do niej dużą wagę, dlatego nasze moduły łożysk zintegrowanych z piastą i czujnikiem ABS są często zestawami wybieranymi przez producentów samochodów na tzw. pierwszy montaż.



TOMASZ OCHMAN
VSM TECHNICAL SUPPORT PROVIDER
SKF

ŁOŻYSKA, CORAZ CZĘŚCIEJ ZINTEGROWANE Z PIASTĄ I CZUJNIKIEM ABS, TO ELEMENTY KÓŁ SAMOCHODU, KTÓRE TEORETYCZNIE POWINNY WYTRZYMAĆ CAŁY OKRES EKSPLOATACJI POJAZDU. JEDNAK W PRAKTYCE ICH TRWAŁOŚĆ CZĘSTO OKAZUJE SIĘ MNIEJSZA...

W samochodach jest wiele miejsc, które wymagają łożyskowania. Podstawowym z nich jest, oczywiście, koło. W przypadku łożysk kół rozróżnia się ich trzy główne rodzaje. Pierwszym z nich jest najstarsze łożysko wymienne, składające się z zespołu dwóch łożysk kulkowych lub stożkowych, zamkniętych w jednej obudowie. Wewnątrz niej znajduje się wprowadzony fabrycznie zapas smaru.

Kolejny rodzaj to łożysko zintegrowane z piastą, wciskane w zwrotnicę. Moduł ten nie jest rozbielany i wymienia się go w całości.

Trzecią generację stanowią, podobnie jak w przypadku drugiej, całe moduły wraz z kotnierzami do mocowania tarczy hamulcowej, zwrotnicy i koła. Zestawy takie najczęściej wyposażane są także w czujniki prędkości obrotowej, wykorzystywane przez systemy ABS/ESP. Chociaż charakteryzuje je łatwość montażu, ich wymiana w przypadku usterki jest odpowiednio droższa.

Warunki eksploatacji

Trwałości łożysk w kołach bez wątpliwości nie sprzyja agresywna jazda.

Książki WKŁ w e-autonaprawie

- ✓ Wejdź na stronę: www.e-autonaprawa.pl
- ✓ Wybierz przycisk KSIĄŻKI
- ✓ Przejrzyj katalog
- ✓ Zaznacz interesujące Cię pozycje
- ✓ Kup, nie odchodząc od komputera!



WIELKA ZIMOWA PROMOCJA ENEOS MOTOR OIL

Rozpocznij współpracę z ENEOS, japońską marką olejową przeznaczoną do serwisu aut japońskich.

Za każde zamówione 80L olejów ENEOS otrzymasz kurtkę zimową 4F do swojego zamówienia!



Kurtka 4F JP Oils:

- Membrana NeoDry 8 000
- Pełna ochrona przed wiatrem i wilgocią
- Szwycy klejone, wodoodporne zamki
- Impregnacja materiału w technologii DWR

Aby wziąć udział w promocji zadzwoń pod numer **22 299 12 01** lub wejdź na stronę eneos.jp oils.pl/warsztaty i wypełnij formularz kontaktowy.

Promocja trwa do 30.12.2018r., promocja obowiązuje nowych klientów JP Oils. Maksymalna ilość kurtek w promocji dla poj. warsztatu: 10.