


SCHAEFFLER

Schaeffler jest wiodącym dostawcą części zamiennych i innowacyjnych rozwiązań naprawczych. Oferta produktowa marek LuK, INA, FAG i Ruville obejmuje systemy przeniesienia napędu, silnika oraz zawieszenia.

Podręcznik mechaniki pojazdowej

Napędy łańcuchowe INA (VIII)



elementu hydraulicznego, jest niewłaściwy dobór lub zamontowanie napinacza. Brak jest wtedy jego osiowego nacisku (fot. 6), co może być także efektem nieprawidłowego dokręcenia śrub mocujących.

Uszkodzenia kół zębatach

Są one łatwe do rozpoznania po charakterystycznym zużyciu bocznej powierzchni zębów, a skutkują wadliwą (zbyt oporną) pracą napędzanych wałków. Tak dzieje się zwykle, gdy:

- ▶ koła zębata nie są osadzone we wspólnej płaszczyźnie (fot. 7),

Uszkodzenia napinaczy łańcuchów objawiają się zwykle ich nieprawidłowym działaniem. Łańcuch jest wówczas niewłaściwie napięty. Przyczyny tej usterki mogą być rozmaite. Poniżej prezentujemy najczęściej występujące.

Pierwszą z nich jest nieprawidłowe funkcjonowanie napinacza z powodu:

- ▶ wadliwego zamontowania elementu hydraulicznego (fot. 1),
- ▶ uszkodzenia powierzchni uszczelniającej (fot. 2),
- ▶ zamontowania niewłaściwego napinacza,
- ▶ zastosowania niewłaściwego oleju (fot. 3),
- ▶ nieprawidłowego dokręcenia napinacza.

Drugim z możliwych powodów nieprawidłowego działania napinacza może być niewłaściwe naprężenie łańcucha. Pojawia się ono wówczas, gdy napinacz jest blokowany przez zanieczyszczenia, o czym świadczą ślady opiłków metalu na elemencie hydraulicznym (fot. 4) lub widoczne uszkodzenia na tłoczku napinacza.

Trzecią przyczyną tego rodzaju usterki bywa niewłaściwe wstępne napięcie łańcucha albo niedostateczne jego smarowanie będące skutkiem niedrożności otworu olejowego. Towarzyszą temu widoczne otarcia elementu hydraulicznego, świadczące o ograniczonym dopływie oleju (fot. 5).

Czwartą ewentualnością, której towarzyszą otarcia na powierzchni czynnej

- ▶ łańcuch nie przesuwają się po prowadnicy,
- ▶ prowadnice napinające lub kierujące zamontowane zostały z osiowym przemieszczeniem.

Objawem dodatkowym są w takich wypadkach znaczne otarcia wokół otworów centralnych kół (fot. 8), świadczące o niewłaściwym momencie ich dokręcenia. Bezpośrednią przyczyną uszkodzenia profili zębów (fot. 9) może być także:

- ▶ zużyty lub uszkodzony łańcuch,
- ▶ uszkodzony napinacz,
- ▶ zanieczyszczony olej silnikowy.

Dodatkowe informacje:

www.repxpert.pl

www.schaeffler-aftermarket.pl

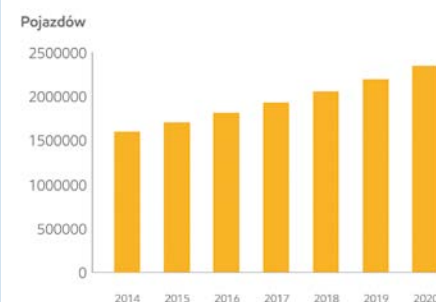
FOT. SCHAEFFLER

Postaw na serwisowanie VAN-ów

Popularność samochodów dostawczych rośnie



Sektor samochodów dostawczych rozwija się niezwykle szybko, co potwierdzają dane rynkowe oraz rosnąca obecność VAN-ów w warsztatach. Według Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Pojazdów ACEA w pierwszym półroczu br. na polskie drogi wyjechało blisko 3000 nowych samochodów dostawczych więcej niż w analogicznym okresie 2017 roku. Co więcej, zgodnie z prognozą w latach 2016-2020 liczba takich pojazdów na terenie UE wzrosła o 38%*. Sprzedaż VAN-ów napędza m.in. rozwój branży e-commerce i zapotrzebowanie na szybkie dostawy do domu, rosnąca urbanizacja oraz brak konieczności posiadania dodatkowych uprawnień do prowadzenia dostawczaka.

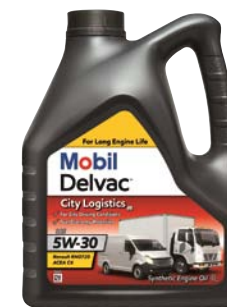


Prognozowany wzrost liczby aut dostawczych w UE (2016-2020).

Właściciele najnowszych samochodów dostawczych korzystają z usług serwisów autoryzowanych. Jednak szansa zwiększenia zysków na fali rosnącej popularności VAN-ów dotyczy również warsztatów niezależnych. To one przejmują klientów ASO lub oferują serwis i naprawę używanych aut z importu. Według danych Instytutu SAMAR, średni wiek sprowadzanych aut osobowych i dostawczych po I półroczu br. wynosi 11 lat i 6 miesięcy. To niejednokrotnie dostawczaki o dużym przebiegu, których awaryjność jest wyższa.

Dobrym początkiem tworzenia oferty profilowanej pod właścicieli VAN-ów jest wprowadzenie dodatkowych godzin pracy serwisu, nie kolidujących z dostawami towarów. Kolejnym dobrym pomysłem jest prowadzenie serwisu olejowego z użyciem właściwej gamy olejów silnikowych. Jeszcze do niedawna na rynku brakowało kompleksowej oferty środków smarnych przeznaczonych do pojazdów dostawczych; mechanicy używali olejów do pojazdów osobowych lub ciężarowych. Sytuacja zmieniła się w 2017 roku. Wówczas ExxonMobil wprowadził nową kategorię olejów silnikowych Mobil Delvac™. Obecnie tworzy ją sześć produktów, którymi można serwisować około 80% europejskiego parku samochodów dostawczych.

Na etykietach w pełni syntetycznego oleju Mobil Delvac City Logistics 5W-30 znajdziemy litery wskazujące na aprobaty producentów pojazdów. P – Peugeot-Citroën, V – VW, F – Ford, M – Mercedes-Benz oraz R – Renault. Niektóre z olejów Mobil Delvac City Logistics mają szersze zastosowanie – posiadają dodatkowe dopuszczenia ACEA i spełniają wymagania innych marek, w tym Iveco i Fiata. Gamę olejów uzupełnia semisyntetyczny Mobil Delvac Light Commercial Vehicle E 10W-40, przeznaczony do starszych pojazdów dostawczych.



Dodatkowe informacje o olejach silnikowych Mobil Delvac do samochodów dostawczych znajdziesz na stronie www.mobil.pl lub u autoryzowanych dystrybutorów olejów i smarów Mobil (www.dexol.pl, www.ekonaf.com.pl, www.mobipol.pl, www.smartplus.pl).

* Źródło: www.acea.be