

Wymiana opon jest okazją do przeglądu



BARTOSZ SIERADZKI

CEEU AREA MANGAER
ARNOTT

WYMIANA OPON JEST DOSKONAŁĄ OKAZJĄ DO PRZEGLĄDU ZAWIESZENIA PNEUMATYCZNEGO, JEŚLI SERWISOWANY POJAZD JEST W NIE WYPOSAŻONY. KIEDY SAMOCHÓD ZNAJDUJE SIĘ NA PODNOŚNIKU, A KOŁA SĄ ZDJĘTE, PRZEPROWADZENIE INSPEKCJI KOLUMN, AMORTYZATORÓW I MIECHÓW JEST NAJŁATWIEJSZE



wykrywają unoszenie samochodu i automatycznie utrzymują odpowiednie ciśnienie w miechach.

Nigdy nie wolno w pełni opuszczać pojazdu bez wcześniejszego napompowania miechów zgodnie z zaleceniami książki serwisowej pojazdu. Najpierw należy opuścić samochód do poziomu fabrycznego, uruchomić silnik na około 2 minuty, a dopiero potem powoli opuścić pojazd całkowicie.

Nienapompowany rękaw miecha może się nieodpowiednio ułożyć lub wygiąć, a w niektórych przypadkach – wysunąć spod opaski zaciskowej. Dodatkowo, kompresor nie zawsze jest w stanie unieść pojazd z poziomu podłoża. Podczas długotrwałej pracy sprężarki prawdopodobne jest uszkodzenia przekładnika bądź spalanie kompresora.

O co zapytać klienta?

Właściciel pojazdu zwykle niewiele wie o funkcjonowaniu zawieszenia pneumatycznego w pojeździe i jest to zupełnie zrozumiałe. Wystarczy jednak zapytać, czy samochód opuszcza się samoczynnie w ciągu nocy o 2-3 centymetry lub czy nie opada któraś jego strona.

Co sprawdzić w warsztacie?

Podobnie jak w przypadku wielu innych podzespołów, również elementy zawieszenia pneumatycznego są narażone na wpływ ujemnych temperatur. W takich warunkach twardnieje guma miechów, co pogarsza jej elastyczność. Jeśli miech

ma już swoje lata i występują na nim małe rozdarcia, mróz przyspieszy proces destrukcji, co może w końcu doprowadzić do samoczynnego wystrzelenia miecha. Nawet przy niewielkich pęknięciach miechów warto doradzić klientowi ich wymianę.

Do zlokalizowania nieszczelności zwykle wystarczy roztwór wody z mydłem, jednak nie zawsze łatwo je wykryć. Rozdarcie często ukrywa się np. w fałdzie gumy, która przy normalnej pozycji nadwozia jest podwinęta.

Warto również sprawdzić stan kolumn i amortyzatorów na obecność wycieków oleju czy nadmiernej korozji. Należy przyjrzeć się przewodowi dolotowemu powietrza do sprężarki, ponieważ kombinacja niskich temperatur oraz wibracji może spowodować jego pęknięcie. Wówczas kompresor zasysa powietrze wraz z brudem i wodą, zamiast czystego. Ma to destrukcyjny wpływ na funkcjonowanie układu zawieszenia pneumatycznego. Zbyt wiele wilgoci wywołuje korozję i awarie bloków zaworowych. Nie jest wówczas możliwe osiągnięcie fabrycznego poziomowania i pojawia się komunikat błędu.

Korzyści

Sprawdzenie zawieszenia pneumatycznego podczas sezonowej wymiany opon oznacza dla warsztatu nie tylko właściwe wykonanie usługi, ale może także przynieść spory zysk, jeśli wykryte usterki doprowadzą do koniecznej naprawy. ■

FOT. ARNOTT

Podręcznik mechaniki pojazdowej

Problem z paskiem rozrządu



FOT. 1 SILNIK 1.6 GRUPY VW

W samochodach grupy VW wyposażonych w silniki benzynowe 1.6 lub 2.0 może dochodzić do zsuwania się paska rozrządu w krótkim czasie po wymianie. Pomimo napinacza wyposażonego w bieżnię z burtami prowadzenie jest nieliniowe i czasem kończy się awarią silnika. Na co należy zwrócić uwagę?

Kompletny zestaw INA nr 530 0171 składa się z napinacza, pompy wody oraz paska rozrządu o szerokości 23 mm. Dość prosta konstrukcja nie powinna powodować większych komplikacji, jednak często po przejechaniu kilku tysięcy kilometrów pasek rozrządu zsuwa się na zewnątrz kół zębatach pompy wody, wałka rozrządu i wału korbowego, ulegając jednostronnemu uszkodzeniu (fot. 4).

Dzieje się tak, ponieważ szerokość paska wynosi 23 mm, a bieżnia między burtami ma 26 mm.

Rozwiązanie problemu

Aby nie doszło do opisywanej sytuacji, należy zwrócić uwagę na szpilkę w bloku silnika. Gwint, który utrzymuje napinacz w miejscu, nie może wystawać poza powierzchnię styku. Jeżeli wystaje, napinacz nie przylega do bloku silnika, klinuje się na gwintowanej części (M10),

powodując przekoszenie układu rozrządu i zsuwanie się paska. Przed montażem nowego napinacza należy dokręcić szpilkę tak, aby część M10 nie wystawała poza obrys bloku (rys. 6). Niestety, informacji tej nie znajdziemy w ogólnodostępnych instrukcjach montażu paska. Więcej praktycznych porad dla mechaników należy szukać na portalu www.repxpert.pl



FOT. 2 ZESTAW INA 530 0171 31



FOT. 3 JEDNOSTRONNIE ŚCIĘTY PASEK



FOT. 4 ZSUNIĘCIE SIĘ PASKA Z KOŁA WAŁKA ROZRZĄDU



FOT. 5 POZOSTAŁOŚCI PASKA NA ROLCE NAPINAJĄCEJ



RYC. 6. GWINT NA SZPILCE MUSI ZNAJDOWAĆ SIĘ NA RÓWNI LUB PONIŻEJ POWIERZCHNI BLOKU SILNIKA