

Instrukcja serwisowa ZF Aftermarket

Wymiana łożyska oporowego amortyzatora



Zużycie lub uszkodzenie łożyska można rozpoznać po różnych objawach. Są nimi na przykład:

- ▶ skrzypienie podczas ruchów sprężyny zawieszenia,

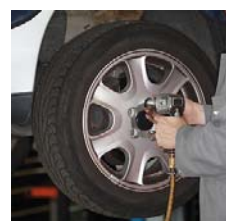
- ▶ niepokojąca jazda na zakręcie,
- ▶ trzaski (podobne do łamania gałęzi) podczas kręcenia kołem kierownicy,
- ▶ ograniczony powrót układu kierowniczego do położenia wyjściowego po pokonaniu zakrętu,
- ▶ stuki podczas przejeżdżania po nierównościach.

Jeśli stwierdzono uszkodzenie łożyska, należy je wymienić zgodnie z poniższym opisem. Podobnie jak w przypadku innych elementów zawieszenia, łożyska

oporowe amortyzatorów należy zawsze wymieniać parami.

Poniższe wskazówki mają charakter ogólny. Należy przestrzegać instrukcji montażu i obsługi producenta pojazdu oraz zawartych w nich ostrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa!

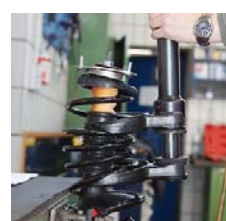
Uwaga! Zdjęcia i procedura opisana przy wymianie łożyska oporowego amortyzatora w tej poradzie mają charakter przykładowy i mogą się różnić zależnie od konstrukcji pojazdu i amortyzatora.



1. Najpierw podnieść pojazd za pomocą podnośnika dwukolumnowego i zdjąć koła z osi.



2. Wyjąć amortyzator zgodnie z zaleceniami producenta pojazdu i zamocować go w odpowiednim uchwycie. Zawsze stosować odpowiedni ściągacz do sprężyn, aby uniknąć ryzyka ich nagłego rozprężenia.



3. Sprężynę amortyzatora ścisnąć za pomocą ściągacza do sprężyn do momentu jej uwolnienia z gniazda łożyska oporowego.



4. Zdjąć nakrętkę na drążku łączącym tłumika drgań. W tym celu należy mocno przytrzymać drążek za pomocą odpowiedniego narzędzia. Następnie można zdemonstrować stare łożysko oporowe.



5. Ustawić nowe łożysko oporowe w pozycji montażowej. Należy przy tym w szczególności sprawdzić, czy dolna część łożyska jest prawidłowo osadzona na sprężynie amortyzatora.



6. Zamontować wszystkie śruby i elementy mocujące oraz dokręcić nakrętki blokujące momentem obrotowym podanym przez producenta pojazdu.



7. Ostrożnie zwolnić ściągacz do sprężyn. Należy przy tym w dalszym ciągu sprawdzać, czy sprężyna amortyzatora jest prawidłowo osadzona na łożysku i na płycie nośnej.



8. Teraz można zdjąć cały amortyzator z uchwytu i zamontować go z powrotem w pojeździe. Następnie założyć koła i wykonać regulację zbieżności. Na koniec przeprowadzić jazdę próbną.

FOT. ZF AFTERMARKET

FOT. HONDA

Honda – największy producent silników

JUŻ OD WIELU LAT SILNIKI MARKI HONDA SPOTYKA SIĘ DOSŁOWNIE WSZĘDZIE. ZARÓWNO NA LĄDZIE, NA WODZIE, JAK I W POWIETRZU. HONDA KOJARZONA JEST PRZEDĘ WSZYSTKIM ZE ŚWIETNYMI JEDNOSTKAMI BENZYNOWYMI, TAKIMI JAK LEGENDARNE VTEC ORAZ NOWOCZESNYMI HYBRYDAMI e:HEV. AKTUALNIE ŚREDNIO KAŻDEGO ROKU TRAFIA NA RYNEK 25 MILIONÓW SILNIKÓW HONDY DO RÓŻNYCH TYPÓW POJAZDÓW I MASZYN

Wśród całkowitej liczby jednostek napędowych wprowadzanych na rynek przez Hondę największy udział mają silniki motocyklowe. Średnio firma sprzedaje rocznie ponad 15,1 miliona jednośladów wyposażonych we własne układy napędowe. Ponad 4,5 miliona jednostek każdego roku montowanych jest w samochodach Hondy. Z kolei Honda Power Products – dział obejmujący m.in. silniki do zastosowań przemysłowych oraz użytkowych – produkuje ponad 5,6 miliona sztuk rocznie. W tej grupie znajdują się m.in. generatory prądu czy układy wykorzystywane w maszynach ogrodniczych. Warto wspomnieć, że oprócz silników spalinowych, hybrydowych i elektrycznych, firma od 1986 roku prowadzi badania i konstruuje jednostki odrzutowe Honda Jet stosowane w lotnictwie cywilnym.

Kluczowym wyzwaniem, jakie w zakresie produkcji silników stoi dziś przed firmą, jest elektryfikacja pełnej gamy samochodów. Zgodnie z założeniami, do końca 2022 roku Honda wyposaży wszystkie główne modele aut w Europie w układy hybrydowe lub silniki elektryczne.

Przygoda Hondy z silnikami hybrydowymi zaczęła się w 1999 roku wraz z wprowadzeniem na rynek Hondy Insight pierwszej generacji. Jej benzynowo-elektryczny układ hybrydowy z systemem IMA oraz 1-litrowym silnikiem VTEC sprawił, że Insight stał się wówczas najbardziej oszczędnym samochodem. Najnowsze hybrydy Hondy mają oznaczenie e:HEV (gdzie „e” oznacza



elektryfikację, a „HEV” – technologię hybrydową). Wszystkie modele z emblematem e:HEV wyposażono w innowacyjny system hybrydowy nowej generacji i-MMD opracowany przez Hondę. Składa się on z dwóch silników elektrycznych (napędowego i generatora), silnika benzynowego, akumulatora litowo-jonowego oraz innowacyjnego, stałego przełożenia e-CVT i jednostki sterującej przepływem mocy (PCU). System zapewnia stabilną pracę poprzez efektywne rozpraszanie wytworzonego ciepła. i-MMD zawsze pracuje w jednym z trzech trybów: elektrycznym, hybrydowym lub silnika spalinowego, które – w zależności od sytuacji na drodze – szybko i płynnie mogą zostać zmieniane.

Globalna potęga Hondy na rynku silników ma swoje źródło w wartościach wyznawanych przez założyciela firmy Soichiro Hondę. Od początku prac projektowych nad silnikami przyświecał mu cel ułatwienia pracy człowiekowi oraz motto: *Najpierw człowiek, potem maszyna.*

Zaczął się skromnie od skonstruowania silnika do motoroweru. W roku 1949 powstał pierwszy motocykl zwany Dream, a zaledwie 6 lat później Honda stanowiła już największą markę motocyklową w Japonii.

Dziś Honda jest jedyną firmą na świecie, której produkty pracują na lądzie, wodzie i w powietrzu. W 1915 roku odebrał się od ziemi pierwszy, sześciomiejscowy odrzutowiec HondaJet. ■