

SCHAEFFLER

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

Podręcznik mechaniki pojazdowej

Stuki DKZ podczas gaszenia silnika



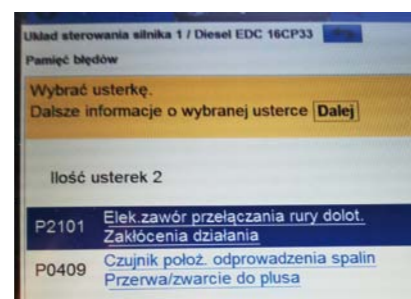
Zazwyczaj w przypadku występowania stuków w trakcie gaszenia silnika wymienia się tłumik drgań, czyli dwumasowe koło zamachowe. Jak jednak postąpić w sytuacji, gdy po wymianie stuków nie zniknęły.

Rozważmy problem na trzech przykładach: Mitsubishi Outlander 2.0 DI-D, VW Passat 1.9 TDI oraz Renault 2.0 dCi.

Aby do stuków z koła zamachowego nie dochodziło, silnik musi być zdławiony tak zwaną klapą gaszącą, czyli przepustnicą. Zależnie od rozwiązania występują przepustnice sterowane podciśnieniowo lub elektrycznie. W jednym i drugim przypadku dość często dochodzi do nieprawidłowości pracy, a efektem tego jest właśnie stuk z DKZ.

Outlander 2.0 DI-D z silnikiem VW o kodzie BSY jest wyposażony w wersję elektryczną. Do warsztatu trafił samochód z hałasami przy gaszeniu silnika. Wbrew początkowym przypuszczeniom, przyczyną nie był układ przeniesienia napędu, lecz właśnie uszkodzenie istotnego elementu w układzie dolotowym. Na fot. 1 widać typowe uszkodzenie przepustnicy. Jest ona zalana olejem,

który ze względu na sposób zamocowania przedostaje się do elementów sterowania, całkowicie eliminując komponent z pracy. Skutkuje to słyszalnymi



FOT. 2



FOT. 3



FOT. 4

stukami. Wymiana elementu na nowy całkowicie rozwiązuje problem.

Jednak nie zawsze zaolejenie jest przyczyną awarii. W niektórych przypadkach przepustnica wygląda prawidłowo, a pojawiają się problemy z kontaktem w układzie elektrycznym. Sytuacja ta zazwyczaj generuje błąd w pamięci sterownika silnika, tak jak to zdarzyło się w przypadku Renault Espace 2.0 dCi (fot. 2 i 3). Usunięcie hałasów wiąże się z wymianą przepustnicy.

W przypadku sterowania podciśnieniowego spotykanego w starszych rozwiązaniach, np. w Volkswagenie Passacie 1.9 TDI z silnikiem AWX, najczęstszą przyczyną jest nieszczelność układu. Gdy podciśnienie „ucieknie” z układu, to siłownik pneumatyczny nie ma możliwości wystawienia talerzyka przepustnicy. Najprostszą czynnością diagnostyczną będzie ręczne domknięcie przepustnicy (fot. 4). Gdy niepokojące odgłosy znikną, należy naprawić układ podciśnieniowy obejmujący „gruszkę”, przewody i zworki, który stanowi najczęstszą przyczynę problemu.

Więcej praktycznych porad dostępnych jest na portalu www.rexpert.pl oraz na stronie www.schaeffler.pl

Kacper Zabłocki

FOT. 1

Nowości na rynku

Więcej na stronie:
www.e-autonaprawa.pl

Rolki hamulcowe do pojazdów ponadgabarytowych



Pojazdy ponadgabarytowe często nie mieszczą się na standardowych urządzeniach rolkowych. Problem ten rozwiązuje nowa, poszerzona wersja rolek hamulcowych Certus.

Uniwersalne rolki CRB 13 mają bębny o długości zwiększonej do 1500 mm, co w za-

leżności od sposobu zamontowania pozwala na wjazd pojazdów z bardzo dużym lub bardzo małym (jak w przyczepach i naczepach z wieloma kołami na osi) rozstawem kół.

Rolki mogą być stosowane na każdej stacji kontroli.

certus.wsop.pl

VTD dystrybutorem palników ksenonowych Lucas



Firma VTD poszerza ofertę o palniki ksenonowe marki Lucas z serii Light Booster Xenon.

Linia żarówek i palników ksenonowych Light Booster Xenon charakteryzuje się emisją światła do 150% większą niż zwykłe żarówki. Wiązka światła ma też o około 25 m większy zasięg na drodze.

Nowa linia obejmuje żarniki ksenonowe D1S, D2S, D3S

i D4S. Temperatura barwowa wynosi 6000 K (modele z homologacją E4) lub 7000 K (niehomologowane). Dla porównania, temperatura barwowa standardowej żarówki halogenowej nie przekracza zazwyczaj 3000 K.

www.vtd.com.pl

FOT. SCHAEFFLER

FOT. CERTUS, ELIT, VTD, WÜRTH

Naprawa uszkodzonych gwintów

Würth Polska oferuje system do naprawy gwintów Time-Sert.

Time-Sert to odpowiedniej wielkości tulejki z wytrzymałej stali. Powstają one z jednego kawałka materiału, który jest gwintowany wewnątrz i na zewnątrz. Po wkręceniu i wprasowaniu w materiał stają się nierozłączne z naprawianym elementem.

Zestawy do naprawy gwintów są sprzedawane w różnych odmianach, m.in.:

- Time-Sert – 70 elementów (do naprawy oraz wzmocnienia gwintów M5/M6/M8/M10/M12);
- Time-Sert – 42 elementy (do gwintów M6/M8/M10);
- Time-Sert – zestaw do naprawy gwintów pod świecę zapłonową;



- Time-Sert – zestaw do naprawy uszkodzonych gwintów pod korki spustowe w miskach olejowych;
- Time-Sert – zestaw do odnowy gwintów pod sondę lambda.

www.wurth.pl

Produkty MPM Oils w sieci Elit Polska

Oleje do motocykli produkowane przez firmę MPM Oils są dostępne w sieci Elit Polska.

W przypadku olejów do skuterów i motocykli dwusuwowych produkt MPM 43000 został zaktualizowany o specyfikację Jaso FD (niskodymną), co oznacza, że spełnia on wymagania środowiskowe. Podobnie olej o różnych lepkościach do silników czterosuwowych są teraz zgodne ze specyfikacją Jaso MA2 i dzięki nowej technologii wykorzystywania estrów spełniają najnowszą specyfikację API SN.

Ponadto marka MPM wprowadziła do sprzedaży trzy



zupełnie nowe oleje do silników czterosuwowych: MPM 54000A, MPM 54000S oraz MPM 58000. Ostatni z nich jest polecany do włoskich motocykli i skuterów, takich jak Ducati, MV Agusta i Aprilia.

Marka MPM oferuje też przeznaczone do widelców cztery oleje o różnej lepkości (od 5 W do 20 W).

www.elitpolska.pl