

Wielorowkowe paski osprzętu



TOMASZ OCHMAN

VSM TECHNICAL SUPPORT PROVIDER
SKF

WIELOROWKOWE PASKI OSPRZĘTU NAPĘDZAJĄ SZEREG RÓŻNYCH PODZESPOŁÓW, JAK NP. SPRĘŻARKĘ KLIMATYZACJI, ALTERNATOR CZY POMPE WSPOMAGANIA UKŁADU KIEROWNICZEGO. WZGLĘDY EKOLOGICZNE, A CO ZA TYM IDZIE – ZMNIEJSZANIE POJEMNOŚCI SKOKOWEJ SILNIKÓW – SPRAWIAJĄ, ŻE PASKI PRACUJĄ W CORAZ TRUDNIEJSZYCH WARUNKACH



W samochodach hybrydowych paski osprzętu nie występują – sprężarka klimatyzacji czy alternator napędzane są niezależnymi silnikami elektrycznymi. Paski wielorowkowe wciąż jednak dominują w napędach osprzętu tradycyjnych silników spalinyowych: benzynowych i wysokoprężnych. Producenci dążą do uproszczenia obsługi tych układów, co niestety nie jest równoznaczne ze zwiększeniem ich trwałości. W wielu nowych samocho-

dach występują układy serpentynowe, gdzie jeden pasek napędza równocześnie kilka podzespołów. Porusza się on po ciasnych łukach między rolkami prowadzącymi, jednokierunkowymi sprzęgłkami alternatorów, a także tłumikami drgań skrętnych koła napędowego. Ważnym elementem układu jest napinacz utrzymujący właściwe napięcie paska. Dobór tej wartości jest kluczowy. Luz wynikający z montażu paska o niewłaściwej długości

jest częstym błędem w warsztatach. Prawidłowo napięty pasek powinien wykazywać luz od 5 do 15 mm.

Zalecenia na temat interwału wymiany paska określa producent pojazdu. Doświadczenie pokazuje, że wynosi on zazwyczaj ok. 100 000 km, chociaż trudne warunki eksploatacji (np. samochód pracujący jako laweta, taxi lub często ciągnący przyczepę) mogą ten limit znacznie skrócić. W starszych samochodach

możliwe było dodatkowe napięcie paska osprzętu w sposób ręczny. Dziś, gdy tę rolę pełnią automatyczne napinacze, każdy objaw zużycia paska wielorowkowego powoduje, że należy go wymienić na nowy.

Elementy gumowe ścierają się, sama guma kruszeje i ulega procesowi starzenia. Szkodliwe są wszelkie zanieczyszczenia chemiczne, np. zużyty olej silnikowy. Niekorzystny wpływ wywierają również warunki atmosferyczne. Paski osprzętu rzadko są osłonięte pokrywą, dlatego mróz, kurz i błoto przyspieszają degradację materiału, z jakiego są wykonane. Na zmniejszoną trwałość paska wpływ mają też źle ustawione albo zużyte koła pasowe.

Niesprawność paska w pierwszej kolejności objawia się piskiem, co jednak nie zawsze oznacza zużycie tego właśnie elementu. Pisk może sygnalizować awarię któregoś z napędzanych urzą-

dzeń i występuje wtedy, gdy pasek ślizga się po rolce z uwagi na nadmierne obciążenie. Za zwiększone opory odpowiada zazwyczaj uszkodzony alternator (np. jego łożysko), staby akumulator lub niesprawna instalacja elektryczna. W takim przypadku wszystkie współpracujące elementy i urządzenia powinny zostać poddane dokładnej weryfikacji

Bagatelizowanie okresowej wymiany paska osprzętu może doprowadzić do jego zerwania w czasie jazdy, a rozmiar spowodowanych tym szkód zależy od konstrukcji silnika. Jeśli zerwany pasek wielorowkowy napędza pompę cieczy chłodzącej, dalsze podróżowanie spowoduje przegrzanie silnika. W przypadku zerwania paska napędzającego alternator można założyć, że ilość prądu w akumulatorze pozwoli na przejechanie jedynie kilku kilometrów.

W silnikach o małej pojemności skokowej, gdzie jeden pasek wielorowkowy



napędza wiele urządzeń, koła pasowe mają mniejszy rozmiar i znajdują się blisko siebie, co powoduje, że pasek jest wielokrotnie i ciasno zginany. Dlatego powinno się montować wyłącznie markowe części wysokiej jakości, np. SKF, które powstają przy współpracy z producentami pojazdów. Koszt nowego paska wielorowkowego nie jest duży – wynosi kilkanaście, maksymalnie kilkadziesiąt złotych, zależnie od samochodu. ■

FOT. SKF

NASZE PRODUKTY WIĘCEJ NIŻ WIDAĆ



ŚWIECE ZAPŁONOWE. BŁYSKAWICZNIE PEŁNA MOC

Zoptymalizuj rozruch, osiągi silnika, zużycie paliwa i emisję spalin dzięki pełnej gamie świec zapłonowych Magneti Marelli. Elektrody o doskonałych właściwościach odprowadzania ciepła, uniemożliwiające samozapłon i uszkodzenie silnika. Ceramiczny, wytrzymały izolator zapobiegający przebiciom wysokiego napięcia. Pokrycie korpusu zapobiegające korozji i uszkodzeniom mechanicznym gwintu i opornik redukujący interferencje elektromagnetyczne. Pewność zapłonu, wydajności i trwałości.

Dołącz do nas: [f](#) [You Tube](#) [t](#) [i](#) [www.magnetimarelli-checkstar.pl](#)

MAGNETI MARELLI