

Porady ZF Aftermarket

## Volkswagen T5 – serwisowanie podwozia



W UNII EUROPEJSKIEJ W CIĄGŁYM UŻYTKOWANIU ZNAJDUJE SIĘ 33,2 MLN SAMOCHODÓW DOSTAWCZYCH. W POLSCE ZAREJESTROWANYCH JEST ICH OKOŁO 3,3 MLN. ZNACZĄCE PRZEBIEGI, DUŻE OBCIĄŻENIA I CIĄGŁA EKSPLOATACJA – SAMOCHODY DOSTAWCZE NIE MAJĄ ŁATWEGO ŻYCIA. PONIEWAŻ ŚREDNI WIEK POJAZDÓW DOSTAWCZYCH W UE WYNOŚI 10,9 LAT, SEGMENT TEN DAJE WARSZTATOM SPORE MOŻLIWOŚCI SERWISOWE I NAPRAWCZE

Volkswagen T5 jest jednym z najpopularniejszych pojazdów w segmencie poniżej 3,5 tony. W pierwszej generacji tego modelu często dochodzi do uszkodzeń spowodowanych zużyciem mocowania amortyzatora ze względu na zbyt małe łożyskowanie. Po jakimś czasie producent zastąpił ten element wersją z większym łożyskiem, ale obie wersje nadal można spotkać na drogach. ZF Aftermarket oferuje oba warianty mocowania, zale-

cając równocześnie w starszych modelach uaktualnienie ich do nowej wersji. Podczas usuwania uszkodzonych części mechanik musi pamiętać, który z dwóch wariantów znajduje się w pojeździe. Uszkodzony talerz oporowy dla sprężyny we wcześniejszym wariantcie łożyska oznacza konieczność wymiany całego zespołu, ponieważ nowe talerze nie są już dostępne. W związku z tym trzeba zainstalować nowe mocowanie amortyzatora,

sprężyny i łożysko kulkowe. Zaleca się wymianę tych części parami.

Przy wymianie wahacza w modelu T5 po usunięciu starej części mechanik powinien wyczyścić powierzchnię nośną sworznia kulowego na zwrotnicy za pomocą papieru ściernego, a następnie odpowiedniego środka czyszczącego. W przeciwnym razie cząstki rdzy i brudu mogłyby przeniknąć przez przegub kulowy do nowego wahacza, powodując jego szybsze zużycie.

Pracownik warsztatu nie może dokręcać śrub mocujących i nakrętek w samochodzie, który znajduje się na podnośniku, czyli wtedy, gdy zawieszenie jest w stanie pełnego rozprężenia. Po opuszczeniu pojazdu na koła łożyska gumowe mogłyby ulec deformacji, co zawsze prowadzi do przedwczesnego zużycia.

Do prac serwisowych najlepszy jest podnośnik samochodowy z czterema punktami podparcia. Umożliwia dokręcenie śrub i nakrętek momentem podanym przez producenta. W instrukcji montażowej danego pojazdu mogą znajdować się odpowiednie dane regulacyjne. Ostatnią czynnością jest sprawdzenie i ustawienie zbieżności kół zgodnie ze specyfikacją.

ZF Aftermarket stale poszerza swoją ofertę elementów zawieszenia marki Lemförder do samochodów dostawczych. Nowe pozycje obejmują:

- ▶ osłonę osi i układu kierowniczego do Forda Transit/Tourneo Custom
- ▶ wewnętrzne drążki kierownicze, drążki kierownicze i końcówki drążka kierowniczego do Citroëna Jumpy/Peugeot Expert/Toyota Proace
- ▶ mocowania tylnej osi i mocowania stabilizatora dla VW T5/T6 oraz Crafter
- ▶ mocowania przedniej osi i wahacze do VW Crafter
- ▶ wahacz przedniej osi i zwrotnicę do Renault Kangoo oraz Mercedesa Citan

FOT. ZF AFTERMARKET

Regenerowane zaciski hamulcowe

## Jakość z duńskiej firmy



**JAROSŁAW KAFLAK**

REGIONALNY KIEROWNIK SPRZEDAŻY BUDWEG CALIPER

NA POLSKIM RYNKU CZĘŚCI ZAMIENNYCH NIEBAWEM POJAWI SIĘ FIRMA BUDWEG CALIPER, KTÓREJ PODSTAWOWYM PRODUKTEM SĄ REGENEROWANE ZACISKI HAMULCOWE. ASORTYMENT OBEJMUJE PONAD 4000 KOMPLETNYCH ZACISKÓW (W TYM DO HAMULCÓW RĘCZNYCH I POSTOJOWYCH EPB) ORAZ 2400 PRZEZNACZONYCH DO NICH CZĘŚCI ZAMIENNYCH. OFERTA POKRYWA 98% EUROPEJSKIEGO PARKU SAMOCHODOWEGO

Założona przed czterdziestu laty przez Henninga Larsena firma Budweg Caliper szczyli się jednym z najnowszych i najnowocześniejszych zakładów produkcyjnych w Europie. Produkuje zaciski hamulcowe o jakości odpowiadającej poziomem częściom OE.



Pochodzące z demontażu zaciski są rozbierane, czyszczone i odbudowywane do standardu równoważnego z oryginałem. Podlegają one obróbce powierzchniowej chroniącej przed korozją, a wszystkie ruchome części ulegające zużyciu zastępowane są nowymi. W regeneracji stosuje się mosiężne tuleje – znacznie trwalsze i wytrzymałsze od standardowych, tłoczki są chromowane, a powierzchnie ślizgowe wykończone teflonem dla zmniejszenia tarcia.

Budweg Caliper posiada certyfikat jakości ISO 9001, a wszystkie produkty przed opuszczeniem fabryki podlegają skrupulatnej kontroli. Zaciski zamontowane po 1 kwietnia 2019 r. objęte są 5-letnią gwarancją na wady produkcyjne i materiałowe.

FOT. BUDWEG

Dużą troskę firma przykładła do ekologii – tylko 20% energii niezbędnej do wyprodukowania zacisku potrzebne jest do jego regeneracji. Równie poważnie podchodzi do roli eksperta i inwestuje w elektroniczną przyszłość. Mimo, że zaciski z elektronicznymi funkcjami hamulca postojowego stanowią młodą kategorię produktów w branży motoryzacyjnej części zamiennych, teraz, po dwudziestu latach, osiągnęły już fazę dojrzałą.

Nie ma wątpliwości, że rynek samochodów elektrycznych gwałtownie się rozszerzy. Skoro angażujemy się w produkcję EPB, zobowiązujemy się również do dostarczania zacisków EPB o najwyższych standardach – wyjaśnia BertelRavn, dyrektor techniczny Budweg Caliper.

Ostatnim krokiem firmy jest zainwestowanie w specjalne środowisko testowe dla EPB. Zadaniem nowego działu jest przeprowadzanie kompleksowych testów tych zacisków, udokumentowanie ich integracji z systemem komputerowym pojazdu oraz opracowanie związanych z tym procedur i wymagań.

Działania te nie tylko poszerzają bazę wiedzy producenta, ale także przyniosą wymierne korzyści klientom.

Dzięki nim mechanik nigdy nie jest sam. Może zwrócić się o pomoc do specjalisty w celu uzyskania pomocy technicznej. Jak przekonuje Budweg Caliper, jest on jedynym dostawcą zacisków na rynku wtórnym, który oferuje tego rodzaju usługi. ■