



USZKODZENIA SPRĘŻYN ZAWIESZENIA

wszelkie widoczne niesprawności świadczące o uszkodzeniu danej części. Ocena wizualna powinna zawsze być wstępem do dalszych czynności diagnostycznych.

W przypadku amortyzatorów należy zwrócić szczególną uwagę na wycieki oleju. Są one niebezpieczne dla prawidłowego działania, wpływają destrukcyjnie na charakterystykę pracy amortyzatora oraz jego siłę tłumienia. Należy również starannie obejrzeć powierzchnie chromowe tłoczyska (wytarcia boczne, tuszczanie, odpryski). Niedopuszczalne są występujące na obudowie amortyzatora wgnięcia lub uszkodzenia elementów mocujących (np. uszkodzone tuleje mocujące amortyzator lub uszkodzenia mocowań amortyzatora). Symptomy te są ewidentnym wskazaniem do wymiany. W przypadku elementów układu zawieszenia pracujących w systemie

bezpieczeństwa pojazdu wymiana dokonuje się zawsze parami w obrębie jednej osi.

Podczas sprawdzania sprężyn zawieszenia należy zwrócić szczególną uwagę na pęknięcia. Pęknięta sprężyna jest dużym zagrożeniem dla poruszającego się pojazdu. Usterkę taką często (lecz nie zawsze) można zauważyć już podczas wstępnych oględzin oraz jazdy testowej, gdyż prześwit samochodu jest nierówny, a prowadzenie – niestabilne. Objawom tym często towarzyszą słyszalne metaliczne dźwięki, takie jak skrzypienie czy stuk. Dodatkowo należy sprawdzić, czy sprężyna nie jest zbyt mocno skorodowana i czy nie ma odprysków lub wżerów powierzchniowych. Znaczne obniżenie prześwitu pojazdu może być też spowodowane tzw. efektem relaksacji stali, czyli osiadaniem zwojów sprężyny na skutek

zużycia (zmęczenia materiału) czy nadmiernego dociążania pojazdu. Symptomy te są wskazówką do wymiany sprężyn zawieszenia. Wymiany tej, podobnie jak w przypadku amortyzatorów, dokonuje się parami w obrębie jednej osi.

Górne zestawy montażowe występują w różnych wariantach – z łożyskiem zintegrowanym lub z łożyskiem jako osobnym elementem. Rzadko zwraca się na nie uwagę, tymczasem ocena ich stanu technicznego jest bardzo ważna.

Zestaw montażowy amortyzatora zapewnia prawidłowe połączenie całej kolumny z karoserią, a tłumiąc drgania i wibracje – zapobiega przenoszeniu ich na nadwozie pojazdu. Jest on elementem mocno obciążonym przez działanie dużych sił wzdłużnych i poprzecznych pochodzących z układu zawieszenia i kolumny amortyzatora. Wszelkie pęknięcia gumy czy jej oddzielenie od tulei metalowej są wskazówką do wymiany. Łożysko amortyzatora zapewnia obrót kolumny podczas skręcania. Należy sprawdzić jego działanie, kontrolując swobodę obrotu oraz luzy występujące na tym elemencie. Jakikolwiek nieprawidłowości powodują konieczność wymiany.

Ostona amortyzatora stanowi element zabezpieczający tłoczysko amortyzatora przed zabrudzeniami. Zanieczyszczenia te, dostając się na powierzchnię tłoczyska lub do uszczelnacza olejowego, mogą doprowadzić do wycieku oleju. Uszkodzenia ostony, rozerwania lub zagniecenia są wskazówką do wymiany.

KYB zaleca przeprowadzenie kontroli geometrii każdorazowo po wymianie elementów zawieszenia.

Odbój chroni amortyzator przed uszkodzeniem podczas działania dużych sił

udarowych na przykład w trakcie wjechania w dziurę lub pokonywania znacznej nierówności. Element ten wykonany jest zazwyczaj z poliuretanu, więc większość uszkodzeń łatwo dostrzec podczas oceny wizualnej. Wszelkie ubytki na powierzchni odboju lub jakiegokolwiek pęknięcia są bezpośrednią wskazówką do wymiany.

Należy także pamiętać o pozostałych elementach układu zawieszenia. Ich systematyczna kontrola i stan techniczny są bardzo ważne dla prawidłowego funkcjonowania i działania zespołu tłumiąco-resorującego.

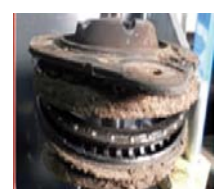
Kontrola powinna obejmować takie elementy zawieszenia, jak: sworznie kulowe wahaczy, tuleje metalowo-gumowe, końcówki i drążki kierownicze, łączniki i gumy stabilizatora. Dodatkowo należy sprawdzić na obecność luzów łożyska kół, ponieważ – jeśli są zużyte – mogą przenosić niekontrolowane drgania na układ kierowniczy oraz zawieszenie pojazdu.

Kompletną diagnostykę elementów zawieszenia przeprowadza się, wykorzystując dostępne na rynku metody oraz urządzenia badawcze. Wszelkie niesprawności oraz uszkodzenia powinny zostać natychmiast usunięte, aby nie oddziaływały na pozostałe, prawidłowo działające podzespoły, i nie powodowały dalszej degradacji.

Podczas czynności sprawdzających warto również skontrolować układ hamulcowy oraz stan ogumienia pojazdu, gdyż są to elementy związane bezpośrednio z bezpieczeństwem jazdy.

Prace naprawcze należy zawsze wykonywać zgodnie z zaleceniami producenta pojazdu, uwzględniając obowiązujące normy oraz procedury wymagane podczas montażu. W przypadku kolumny amortyzatora odpowiednie ułożenie wszystkich elementów ma kluczowy wpływ na prawidłowość działania. Wszelkie odstępstwa mogą powodować występowanie zbyt dużych obciążeń oraz niepożądanych naprężeń, skutkujących przedwczesnym wyeksploatowaniem tych podzespołów.

KYB zaleca przeprowadzenie kontroli geometrii każdorazowo po wymianie elementów zawieszenia.



USZKODZONE MOCOWANIE GÓRNE



= Antalex =

REGENERACJA BELEK

2 LATA GWARANCJI

NAJLEPSZA JAKOŚĆ

CENY NAJNIŻSZE

BELKI REGENEROWANE



Tylne belki zawieszenia do:



PEUGEOT

206
Partner
306
405
106
205



CITROEN

Berlingo
Xsara
Xsara Picasso
Saxo
ZX
AX



RENAULT

Kangoo I
Megane I
Scenic I
Laguna I

NOWOŚĆ!



NOWE MODELE BELEK W NASZEJ OFERCIE



PEUGEOT

Peugeot 307 (2001 - 2008)
Peugeot 308 I (2007 - 2013)
Peugeot 3008 I (2009 - 2016)
Peugeot RCZ (2010 - 2015)



CITROEN

Citroen C4 I (2004 - 2010)
Citroen C4 II (2010 - 2018)
Citroen DS 4 (2011 - 2018)

WWW.ANTALEX.PL

Tylne belki zawieszenia ANTALEX dostępne są również w sieci sklepów ELIT Polska

