

Ford Mondeo – tylne zawieszenie

PRODUKOWANY W LATACH 2007-2014 FORD MONDEO BYŁ MODELEM 4. GENERACJI. ZE WZGLĘDU NA ZNACZNE ZDOLNOŚCI PRZEWOZOWE CIESZYŁ SIĘ DUŻYM UZNANIEM, DZIĘKI CZEMU BYŁ POPULARNYM SAMOCHODEM WŚRÓD FIRM ORAZ SŁUŻB MUNDUROWYCH. WERSJA TA DZIELIŁA WIELE PODZESPOŁÓW Z FORDEM GALAXY I S-MAX, A TAKŻE KILKOMA MODELAMI VOLVO. PODOBIENSTWA DOTYCZĄ RÓWNIEŻ KONSTRUKCJI ZAWIESZENIA I STOSOWANYCH W NIM ELEMENTÓW

Model ten wyposażono w niezależne, wielowahaczowe zawieszenie kół tylnych montowane w wersji standardowej, sportowej oraz wzmocnionej. Ponadto dostępne były amortyzatory samopoziomujące lub zawieszenie sterowane elektronicznie. Wszystkie pozostałe elementy zawieszenia w każdej wersji były takie same (fot. 1).

Wzajemna współpraca licznych połączeń tulei i łożysk wchodzących w skład zawieszenia tego pojazdu zapewniają przy każdym obciążeniu bez-

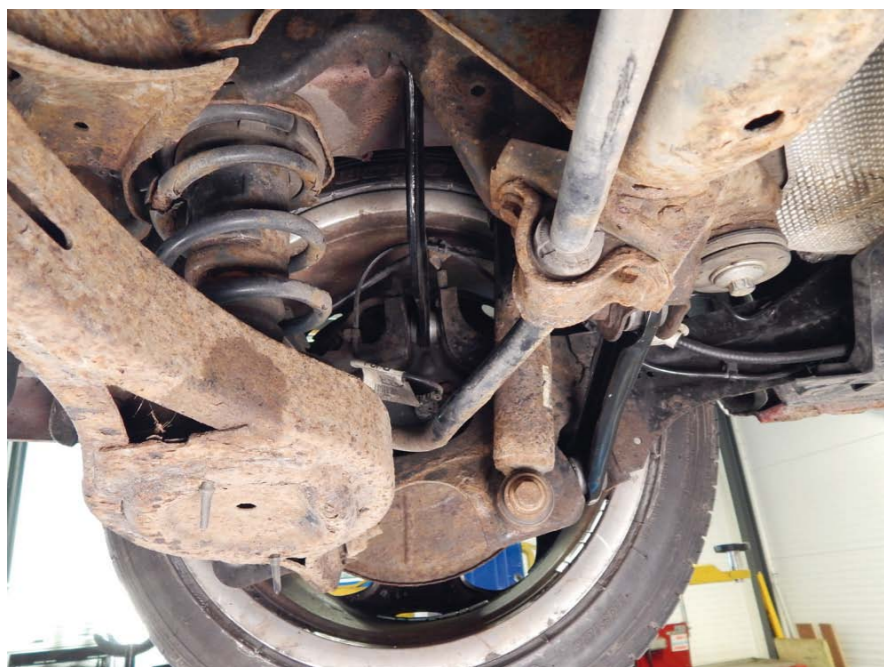
pieczną charakterystykę prowadzenia, a także odpowiedni komfort podróży kierowcy i pasażerów. Wraz z upływem czasu elementy te ulegają zużyciu i tracą pierwotną skuteczność działania, co bywa słyszalne, odczuwalne lub widoczne. Pojawiają się częste stuki i skrzypienie, a prowadzenie pojazdu staje się nieprecyzyjne. W dalszej kolejności następuje nierównomierne zużycie bieżnika opon, a jego gorszy kontakt z nawierzchnią negatywnie wpływa na drogę hamowania.

Elementem układu zawieszenia, który wraz z przebiegiem najczęściej ulega zużyciu, są tuleje tylnych wahaczy wzdluznych. Guma pęka i rozrywa się, a zewnętrzny korpus koroduje. W takim przypadku często przechyla się nadwozie, a nadmierne luzy w zawieszeniu uniemożliwiają jego poprawne działanie (fot. 2). Tuleje te można demontować, dzięki czemu nie ma konieczności wymiany całego wahacza wzdluznego.

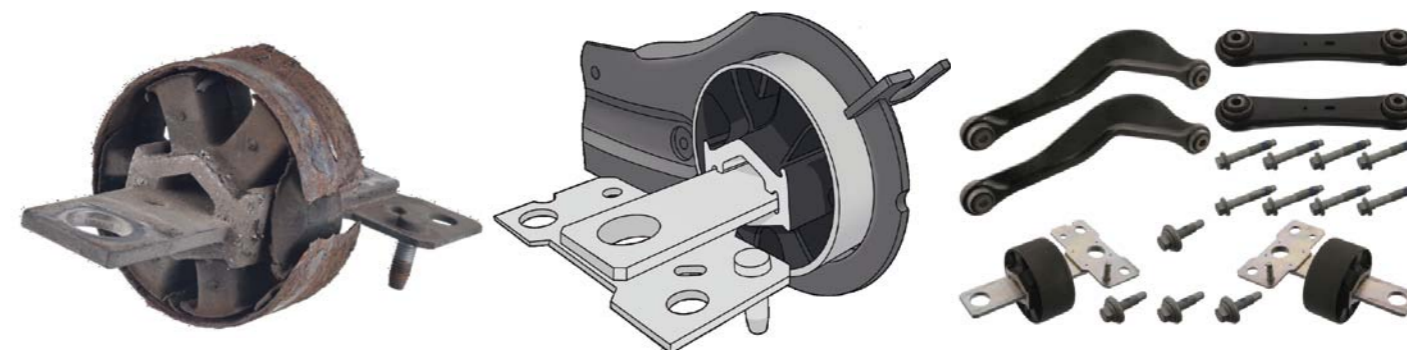
Do demontażu należy użyć specjalnego przyrządu, który umożliwia zarówno wyciśnięcie starej, jak i wciśnięcie nowej tulei. Podczas montażu należy zwrócić uwagę na właściwe ustawienie względem siebie znaczników na tulei oraz na wahaczu (fot. 3). Ma to podstawowe znaczenie dla właściwego działania.

W nowych tulejach SWAG zewnętrzny korpus metalowy wyposażony jest w wypustkę prowadzącą ułatwiającą montaż, a wulkanizowany kauczuk naturalny ma odpowiednią twardość i doskonałe właściwości mechaniczne. Cechy te zapewniają wysoką trwałość produktu.

Jednym z największych wyzwań podczas naprawy układu zawieszenia może być odkręcenie śrub lub nakrętek mocujących wymieniane elementy. Wraz z upływem czasu materiał ulega zmęczeniu, fabrycznie zamontowane śruby korodują i podczas odkręcania często dochodzi do ich zerwania.



FOT. 1



FOT. 2

FOT. 3

FOT. 4

Do odkręcenia połączeń śrubowych można wykorzystać różne metody – począwszy od użycia preparatu penetrującego, przez podgrzewanie, po mechaniczne cięcie. W ostatnim przypadku oryginalne śruby nie nadają się do ponownego użycia, co wydłuża czas naprawy ze względu na konieczność zamówienia elementów montażowych.

SWAG zapewnia rozwiązanie tego problemu, oferując zestawy naprawcze

obejmujące nowe śruby. Przykładem jest zestaw nr 50943403 zawierający tuleje na obydwie strony samochodu oraz potrzebne śruby. W przypadku bardziej skomplikowanej naprawy rozwiązaniem jest przeznaczony do drążka poprzecznego zestaw nr 50946000, w skład którego wchodzi tuleje, śruby oraz łączniki zawieszenia (fot. 4).

Dostarczane śruby mają wysoką wytrzymałość na rozciąganie, charaktery-

zują się dużą siłą docisku i posiadają zabezpieczenie antykorozyjne zapewniające wysoką trwałość. Zwoje prowadzące ułatwiają wkręcanie, a obróbka gwintu zabezpiecza przed odkręceniem podczas eksploatacji pojazdu.

Cała oferta części do samochodów osobowych dostępna jest na stronie: partsfinder.bilsteingroup.com

Opracowanie na podstawie materiałów marki SWAG

FOT. SWAG

USZCZELNIENIA
KONTROLA WIBRACJI
FILTRACJA

ODZWIERCIEDLAJĄC JAKOŚĆ W KAŻDYM ELEMENTCIE, NIEZALEŻNIE OD RODZAJU POJAZDÓW.

FREUDENBERG
SEALING TECHNOLOGIES

Vibracoustic

micronAir

FIND CORTECO ONLINE!

a brand of **FREUDENBERG**

FOT. SWAG