Najczęstsze błędy przy wymianie łożysk kół

FOT. SKF

Wymiana łożysk kół należy do najczęściej wykonywanych czynności warsztatowych i może właśnie dlatego wielu mechaników popada w rutynę, co może skutkować błędami montażowymi. SKF wskazuje często popełniane nieprawidłowości

Pośpiech, trudny dostęp, brak odpowiednich narzędzi i złe oświetlenie miejsca pracy – oto typowe czynniki, które sprzyjają obniżeniu jakości wykonywanej naprawy wymiany łożysk w kołach. Specjaliści przypominają, na co zwrócić uwagę, aby uniknąć uzasadnionych reklamacji rozczarowanych klientów.

Niestaranne oczyszczenie piasty

Podstawą jest dokładne oczyszczenie miejsca, którego dotyczy naprawa. Chodzi nie tylko o usunięcie zanieczyszczeń utrudniających dostęp do śrub, nakrętek czy pierścieni zabezpieczających, ale o bardzo dokładne oczyszczenie miejsca po zdemontowanej, zużytej części. Piasek lub łuszcząca się korozja mogą uniemożliwić prawidłowe osadzenie łożyska, które w efekcie zostanie zamontowane krzywo i zużyje się znacznie szybciej niż powinno. Przy większych rozmiarach zanieczyszczeń może się okazać, że zamontowanie pierścienia zabezpieczającego będzie niemożliwe.

Niewłaściwy punkt przyłożenia siły podczas wprasowywania

Kolejnym poważnym błędem jest wybór złego punktu przyłożenia siły podczas wprasowywania łożyska. Generalnie zawsze należy wywierać nacisk na tę bieżnię, która dotyka piasty. Przyłożenie siły na bieżnię przeciwną powoduje, że nacisk przenoszony jest przez kulki lub wałeczki łożyska, co jest niedopuszczalne, ponieważ niszczy łożysko. Opisany problem pojawia się często zwłaszcza w sytuacji, kiedy łożyska wymienia się bez użycia prasy. Operowanie bezpośrednio „na samochodzie" z wykorzystaniem ściągaczy lub własnoręcznie wykonanych dźwigni może się skończyć uszkodzeniem nowego łożyska podczas montażu.

Niewłaściwy moment dokręcania

Wszystkie nakrętki lub śruby współpracujące z łożyskiem muszą być dokręcane kluczem dynamometrycznym z użyciem odpowiedniego momentu dokręcania. Nie zawsze mocniej znaczy lepiej. Co więcej – w niektórych typach łożysk niezbędne jest wstępne dokręcenie łożyska większym momentem, a następnie odkręcenie śruby/nakrętki i ponowne dokręcenie mniejszym momentem. Tego typu zalecenia zawsze są podawane w instrukcjach montażowych i należy ich bezwzględnie przestrzegać. *Uwaga!* Wybrane modele łożysk można dokręcać tylko raz, ponieważ mają one wewnątrz specjalny pierścień, który odkształca się plastycznie w chwili dokręcania. Takie łożyska są jednorazowe.

Zlekceważenie podanej w instrukcji obsługi procedury specjalnej

Wybrane modele łożysk można montować tylko po schłodzeniu piasty. Taki przypadek stanowi poważny problem dla mechanika, który nie dysponuje odpowiednim wyposażeniem warsztatowym. Niestety, pominięcie tych czynności może skończyć się pęknięciem piasty lub łożyska bądź odkształceniem tych elementów.

Odwrotny montaż łożyska

Niektóre łożyska mają wbudowany pierścień do współpracy z układem ABS. Przypadkowy, odwrotny montaż kończy się zaburzeniem pracy układu (błąd komunikacji). Ponowny demontaż i montaż łożyska mogą obniżyć jego trwałość.

FOT. SKF

Uszkodzenie czujnika ABS

Na koniec apel o pełną kontrolę nad elementami, które otaczają łożysko. Czasem wystarcza chwila nieuwagi, aby uszkodzić przewody hamulcowe, przewody od układu ABS lub czujnik ABS.

Jakość ma kluczowe znaczenie

We współczesnych samochodach coraz częściej zamiast zwykłych łożysk kół stosuje się zespoły piast. Są to komplety precyzyjnie wykonanych łożysk, uszczelek i czujników. Jakość tych zespołów ma kluczowe znaczenie dla osiągów samochodu, poczynając od płynności jazdy, przez oszczędność paliwa, aż po działanie układów ABS i kontroli trakcji. Jest zatem bardzo ważne, aby dobierając części zamienne, sięgać po elementy oryginalne – dokładnie takie, jak te, które były wcześniej zamontowane na linii produkcyjnej pojazdu. SKF jest czołowym producentem łożysk i kompletnych piast dla producentów OEM i za pośrednictwem swoich partnerów dystrybucyjnych udostępnia ten sam poziom jakości na rynku wtórnym pod marką SKF. Piasty SKF spełniają normy jakości OEM. Do ich produkcji jest używana wysokiej jakości stal węglowa, co zwiększa ich trwałość. Precyzyjny sposób obróbki zmniejsza opory toczenia. Odpowiednio dobierany jest także smar, który zapewnia długotrwałą pracę w pełnym zakresie temperatur roboczych, a wysokiej jakości uszczelnienia skutecznie izolują wnętrze piasty od środowiska, w którym pracuje.

Niezależnie od tego, czy chodzi o wymianę łożyska w 30-letnim aucie, w którym za pomocą momentu dokręcania reguluje się luz, czy też o wymianę kompletnej piasty w nowoczesnym modelu prosto z salonu – niezbędna jest znajomość procedury wymiany i bezwzględne jej przestrzeganie. Gwarantuje to maksymalną żywotność nowych części. ■