Montaż haków holowniczych

data aktualizacji: 2018.10.09



Na rynku dostępnych jest dziś kilka rodzajów haków holowniczych: haki z kulą odkręcaną, wypinane automatycznie, półautomatycznie i haki chowane. Pierwsze z nich to popularne rozwiązanie, gdzie kula haka mocowana jest do korpusu za pomocą śrub montażowych. Kulę można zdemontować odkręcając śruby przy pomocy klucza.

> Standardowy hak holowniczy zbudowany jest z kilku połączonych elementów. Ze względu na zmiany w budowie samochodów, w tym podwozia i systemu mocowań, musi być on dopasowany do konkretnego modelu auta. Podstawowym elementem konstrukcyjnym haka jest korpus, w skład którego wchodzą: belka główna, wsporniki mocujące oraz uchwyty kuli. Korpus haka zazwyczaj schowany jest za zderzakiem, w którym często należy wykonać wycięcie na elementy mocujące kulę. Belki nie muszą być proste – mogą być wygięte, szczególnie na dwóch skrajnych końcach. Ich długość waha się od kilkudziesięciu centymetrów do prawie dwóch metrów – tłumaczy Mariusz Fornal, kierownik działu konstrukcyjnego w firmie Steinhof.

Ważne w całej układance są wsporniki, które mocują zestaw do samochodu. Wytwarzane są zazwyczaj z ciętej blachy o grubości od 8 do 10 mm i przykręcone śrubami. Mają często kształt prostokąta, jednak zależy to od potrzeb i dostępnego miejsca w samochodzie. W dolnej części belki przyspawane są uchwyty, do których montuje się kulę haka.

Najbardziej charakterystyczną częścią zestawu jest oczywiście kula. Znajduje się z reguły pośrodku belki i umożliwia holowanie przyczepy. Oprócz wspomnianych elementów, producent umieszcza jeszcze uchwyt gniazda elektrycznego. Jest ono wykonane z plastiku lub blaszki i dokręcane do uchwytu kuli za pomocą dołączonych śrub. Gniazdo za sprawą wiązki elektrycznej musi dawać możliwość oświetlenia przyczepy lub nawet zasilać obecne w niej urządzenia, jeśli takie występują.

> Należy pamiętać, by usunąć masę izolacyjną lub zabezpieczenie podwozia (jeśli są) w miejscach styku elementów haka holowniczego. Zestaw haka montuje się za sprawą dołączonych przez producenta śrub i podkładek. W opakowaniu znajdują się dodatkowo klucze oraz zaślepka gniazda w przypadku kul wypinanych. Proces montażu powinien odbywać się według wytycznych producenta. W przypadku firmy Steinhof instrukcja obsługi dołączana jest do każdego opakowania oraz dostępna na naszej stronie internetowej – mówi Mariusz Fornal.

Warto powiedzieć nieco więcej na temat kwestii oświetlenia przyczepy. Na rynku dostępne są dwie wiązki: ze złączem 7-pinowym oraz 13-pinowym. Są uniwersalne, uniwersalne z modułem oraz dedykowane do danego modelu. Wybór wiązki zależy od rodzaju oraz stopnia skomplikowania instalacji elektrycznej zastosowanej w danym samochodzie, tego, co chcemy holować lub jaki bagażnik czy też inne akcesoria chcemy zamontować.

> Na haku możemy ciągnąć małą przyczepkę (do 750 kg), ale również kemping. Na kuli haka zamontować można również bagażnik rowerowy. Wiązkę 7-pinową z powodzeniem zastosujemy w przyczepach poniżej 750 kg DMC. Wiązka ta przenosi jedynie podstawowe sygnały oświetlenia, czyli kierunkowskazy, pozycyjne, stop i światło przeciwmgłowe, dlatego według przepisów unijnych można ją zastosować jedynie do tego typu przyczep. Cięższe przyczepy muszą mieć zamontowane własne światło cofania, a tę funkcję może przekazać tylko 13-pinowa wiązka. Co więcej, tylko ona jest w stanie obsługiwać np. kemping wyposażony w lodówkę, kuchenkę i szereg innych urządzeń wymagających stałego zasilania prądem – radzi Mariusz Fornal.

W zależności od stopnia skomplikowania systemu elektronicznego danego modelu samochodu, w zestawie z wiązką znajdziemy elektroniczny moduł sterujący. Nie zawsze jest on wymagany, ale wiązka do haka holowniczego z modułem jest niezbędna do samochodów posiadających: system sterowania CAN Bus (rodzaj „systemu operacyjnego”), kontrolę oświetlenia Check Control (komputer informuje kierowcę o spalonych żarówkach) oraz czujniki parkowania.

> Należy sprawdzać połączenia śrubowe po przejechaniu ok. 1000 km a w przypadku poluzowania nakrętek, śrub należy je dokręcić. Kulę powinniśmy utrzymywać w czystości. Wszystkie uszkodzenia mechaniczne zaczepu kulowego wykluczają dalszą jego eksploatację. W Steinhof każdy model haka testowany jest wytrzymałościowo przenosząc maksymalne obciążenia i posiada stosowne certyfikaty, dlatego możemy być pewni, że wypuszczamy na rynek produkty najwyższej jakości – podsumowuje Mariusz Fornal.

Źródło: http://www.swiatopon.info/drukujpdf/artykul/67623