

Przeguby półosi - przyczyny i diagnostyka uszkodzeń

data aktualizacji: 2018.05.17



O ile o oponach mówi się, że są jedynym punktem styku pojazdu z nawierzchnią i muszą przenieść całą moc silnika, o tyle zapomina się o schowanych za kołami półosiach z przegubami napędowymi - których zadaniem jest przeniesienie całej mocy silnika pomiędzy skrzynią biegów, a kołami.

Samochody coraz szybciej się zmieniają i te zmiany nie omijają przegubów półosi napędowych, choć mogłoby się wydawać, że to stosunkowo prosta konstrukcja. Jednak w ostatnich 20 latach znacząco wzrosły moce i przede wszystkim moment obrotowy silników. O ile jeszcze 10 lat temu wynik przyspieszenia od 0 do 100 km/h w granicach 10s uważany był za przyzwoity, o tyle teraz kierowcy domagają się większej dynamiki. To wymusza stosowanie coraz mocniejszych silników, a ich moc muszą płynnie i bezawaryjnie przenieść właśnie przeguby. Ale jak długo są w stanie pracować?

W przypadku prawidłowej eksploatacji - praktycznie przez całe „życie” samochodu. Są tylko dwa rodzaje błędów, które można popełnić.

„Pierwszy z nich zdarza się agresywnym kierowcom, którzy gwałtownie operują pedałem gazu przy maksymalnie skręconych kołach, co jest najbardziej obciążające dla zewnętrznych przegubów osi napędowych w samochodach z napędem na przednią oś lub na cztery koła. Drugi błąd, czy też raczej zaniedbanie, jest domeną mechaników. Obowiązkowym punktem każdego przeglądu okresowego powinna być kontrola stanu osłon przegubów” - tłumaczy Tomasz Ochman z firmy SKF, która jest producentem przegubów półosi napędowych i dostarcza je na pierwszy montaż dla europejskich marek samochodowych.

Uszkodzona czy choćby nawet zsunięta gumowa osłona powoduje wystawienie wnętrza przegubu na

działanie wody i brudu, a zimą – także soli, którą posypywane są drogi i ulice. Tymczasem przegub pokryty jest warstwą specjalnego smaru, który może zostać wypłukany przez wodę lub zanieczyszczony i stracić swoje właściwości. Skrajnym zaniedbaniem jest dopuszczenie do skorodowania przegubu – wtedy jedyną możliwością jest jego wymiana. SKF dostarcza nie tylko najwyższej jakości przeguby wraz z osłonami, ale także narzędzia do prawidłowego montażu osłon przegubów.

„Jeśli uszkodzenie osłony zostanie odpowiednio szybko wychwycone, wystarczy wymiana tej osłony” – radzi Tomasz Ochman.

Oprócz oceny stanu osłon warto też sprawdzić ręką luz wzdłużne i poprzeczne przegubów.

Diagnozowanie uszkodzonych przegubów odbywa się w czasie jazdy próbnej, gdy mechanik prowadzi samochód klienta warsztatu.

„Drgania kierownicy, a nawet całego samochodu w czasie przyspieszania wskazują na zużycie lub uszkodzenie przegubów wewnętrznych, a stuki i wibracje przy maksymalnym wychyleniu kierownicy – na problem z przegubami zewnętrznymi” – dodaje Tomasz Ochman.

Do pełnej weryfikacji stanu półosi konieczny jest demontaż.

Montaż nowych półosi renomowanego producenta to gwarancja niezawodności dla klienta warsztatu – pod warunkiem prawidłowej eksploatacji i regularnej kontroli.

Źródło: