

Błędy przy obsłudze pneumatycznego zawieszenia? Trwają spotkania w warsztatach

data aktualizacji: 2018.06.29



Samochody osobowe z zawieszeniem pneumatycznym coraz częściej trafiają do niezależnych warsztatów. Doradcy techniczni BILSTEIN - producenta oryginalnego wyposażenia - już teraz dbają o to, by polscy specjaliści byli gotowi na to wyzwanie techniczne.

100 warsztatów w 20 dni - tak jednym zdaniem można podsumować rozpoczęcie właśnie BILSTEIN AirSpring RoadShow. Doradcy techniczni BILSTEIN odwiedzają wybrane warsztaty, które mają już do czynienia z samochodami klientów wyposażonymi w częściowe lub całkowite zawieszenie pneumatyczne. Choć takie naprawy jeszcze nie zdarzają się zbyt często, bo moduły pneumatyczne wciąż występują głównie w autach luksusowych, to jednak warto, aby już teraz polscy mechanicy byli gotowi na techniczne wyzwania przyszłości.

Pneumatyka nie tylko pozwala na mniejsze ugięcie zawieszenia niezależnie od różnic w obciążeniu pojazdu, ale także zwykle umożliwia kierowcy wybór kilku trybów jazdy - w uproszczeniu, od sportowego do bardzo komfortowego - tłumaczy Andrzej Wojciech Buczek, doradca techniczny BILSTEIN.

Jak z wieloma nowoczesnymi technologiami, to co najpierw pojawia się w samochodach luksusowych (jak ABS debiutujący w Mercedesie klasy S W116 w 1978 roku), z czasem staje się codziennością w autach popularnych. W 2004 roku ABS stał się obowiązkowym wyposażeniem wszystkich samochodów sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Podobnie zawieszenie pneumatyczne

coraz częściej trafia do samochodów klasy średniej popularnych marek i już wkrótce te samochody trafią do warsztatów niezależnych.

Produkt pierwszomontażowy - dla aftermarketu

BILSTEIN dostarcza moduły zawieszenia pneumatycznego do wybranych modeli Mercedesów, BMW, Audi, Land Rovera i Jaguara oraz Tesli. Identyczne produkty dostępne dla warsztatów niezależnych poprzez oficjalnych polskich dystrybutorów: Auto Partner, Inter Cars, Inter Parts, Motogama i Polcar.

Trwałość miechów pneumatycznych - które funkcjonalnie odpowiadają sprężynom - zależy od warunków eksploatacji (obciążenie samochodu, jakość dróg), ale zwykle przy około 200 tys. km przebiegu pojawiają się już pierwsze kłopoty. Dla porównania, zwykle sprężyny stalowe potrafią skorodować i popękać nawet szybciej. Obecnie do warsztatów niezależnych trafiają najczęściej dwa modele aut - BMW X5 (E70, 2006-2013) oraz Mercedes klasy E (W211, 2002-2009).

Klientom zalecamy stosowanie markowych części BILSTEIN, nie bierzemy odpowiedzialności za tanie zamienniki i nie korzystamy z części regenerowanych. Nie chcemy, aby właściciel pojazdu miał do nas pretensje, podczas gdy problemy wynikają z niskiej jakości części niewiadomego pochodzenia - tłumaczy Łukasz Zając z warsztatu Auto Hal w Bochni.

Pierwsze spotkania z warsztatami w Małopolsce pokazały, że doradcy techniczni BILSTEIN mogą przekazać wiele cennych, praktycznych informacji.

Najpoważniejszym błędem jest postawienie na kołach samochodu, którego miechy pneumatyczne nie są w pełni napełnione. To prowadzi do zgniecenia miecha ciężarem auta i przecięcia gumy przez otaczające ją elementy metalowe. Taki miech nie będzie już szczelny - wskazuje Andrzej Wojciech Buczek.

W przypadku miechów z akumulatorem powietrza, połączonym z miechem dodatkowym przewodem gumowym, nie wolno rozpinąć tego połączenia w czasie montażu. Ponowne zaciśnięcie metalowej opaski nie jest możliwe, a brak oryginalnej spowoduje odrzucenie reklamacji w razie awarii modułu.

Kompleksowa oferta obejmuje też sprężarki

Mechanicy skupieni na wymianie modułów pneumatycznych zapominają o... sprężarkach, które wytwarzają ciśnienie w układzie. W wielu autach znajdują się one tuż za plastikowym, przednim nadkolem.

Jeśli ten plastik jest pęknięty, brud i błoto spod kół trafiają na sprężarkę, co prowadzi do zapchania jej filtra powietrza. Z kolei nieszczelność w układzie pneumatycznym prowadzi do tego, że sprężarka ciągle uzupełnia ubytek powietrza i w rezultacie może to spowodować przegrzanie się przekładnika włączającego sprężarkę - podpowiada Andrzej Wojciech Buczek.

BILSTEIN ma w swojej ofercie nie tylko kompletne moduły pneumatyczne, ale także sprężarki. Aby

uniknąć uszkodzenia sprężarki, ważnym krokiem w procedurze naprawy zawieszenia pneumatycznego jest kontrola szczelności połączeń. Służy do tego pianka, którą sprawdza się wycieki z układu klimatyzacji. Z kolei same połączenia pneumatyczne dokręca się „z czuciem” – najczęściej momentem maksymalnie 5 Nm.

W pudełku z każdym modulem pneumatycznym BILSTEIN znajduje się szczegółowa instrukcja montażu w formie obrazkowej. Gdyby klient sam dostarczył produkt BILSTEIN do warsztatu, należy sprawdzić datę przydatności do montażu znajdującą się na opakowaniu. Miechy są napełniane azotem tak, by zachowały sztywność w transporcie i składowaniu. Przeterminowane produkty pojawiają czasem na aukcjach internetowych w podejrzanie atrakcyjnych cenach. Oficjalni dystrybutorzy BILSTEIN w Polsce są odpowiednio przeszkoleni i nie wydadzą warsztatowi przeterminowanego modułu – podkreśla Andrzej Wojciech Buczek.

Akcja BILSTEIN AirShow RoadShow potrwa w kolejnych turach do października.

Źródło: