

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 wchodzi: 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 uchwyty 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: