

Co może Cię spotkać podczas wymiany amortyzatorów?

data aktualizacji: 2018.12.21



W ostatnich latach, głównie za sprawą prywatnego importu samochodów używanych, rośnie w Polsce popularność modeli z zawieszeniem pneumatycznym.

Kierowca próbuje wymusić montaż tylko jednej sztuki? Albo przyjeżdża z amortyzatorem niewiadomego pochodzenia? Albo jeszcze inna sytuacja - chce obniżyć wysokość zawieszenia samochodu. Czasem trzeba klienta uświadamić, a czasem podjąć jego wyzwanie. Dlatego ta pozornie prosta czynność, jaką jest wymiana amortyzatorów, może okazać się zajęciem trudniejszym niż się wydaje.

Szereg szkoleń dla mechaników zajmujących się serwisowaniem i wymianą amortyzatorów organizuje Bilstein.

Większość mechaników bez problemu poradzi sobie z wymianą amortyzatorów. Niemniej prowadzimy cykl szkoleń w tym zakresie, wyjaśniając w nich między innymi różnicę pomiędzy naszymi produktami z linii Replacement i Performance - mówi Andrzej Wojciech Buczek, doradca techniczny w firmie IHR Warszawa, przedstawiciela marki BILSTEIN w Polsce. - Takie spotkania zawsze są okazją do bezpośrednich rozmów z mechanikami. Dla nas to cenne wskazówki, pomocne przy planowaniu tematyki kolejnych szkoleń i poszerzenia informacji technicznych.

Jednym z często omawianych przypadków jest zlecenie na obniżenie wysokości zawieszenia samochodu.

BILSTEIN oferuje do tego amortyzatory z serii Performance B8. Wielu kierowców chce tego dokonać montując jedynie krótsze amortyzatory, a w ostateczności źle dobrane, czy skracane „domowym sposobem” sprężyny. Choć technicznie jest to wykonalne, to wartość takiej modyfikacji jest

zerowa i przede wszystkim niebezpieczna. Zaburzony zostaje skok zawieszenia, a amortyzator może pracować w zakresie pełnego odbicia i dobiecia uszkadzając się wewnętrznie.

Drugim błędem, jest pozostawienie pozostałych zużytych elementów zawieszenia montowanych seryjnie, do których ma zostać założone zawieszenie sportowe.

Ze względu na większą sztywność amortyzatorów i sprężyn siły działające na górne mocowania, tuleje metalowo-gumowe i sworznie zawieszenia są o wiele większe, co powodować może przyspieszone zużycie starych elementów. Pogarsza to właściwości jezdne i prawidłowe utrzymanie toru jazdy. Mechanik powinien definitywnie odmówić wykonania takiej usługi! Montując sztywniejsze amortyzatory pamiętajmy, że w przypadku pojazdów o większym przebiegu konieczna jest dokładna weryfikacja innych elementów zawieszenia i w większości przypadków ich profilaktyczna wymiana. Dzięki temu mechanik może uniknąć reklamacji klienta.

Innym przypadkiem jest szukanie wszelkich oszczędności przy wymianie amortyzatorów.

Taki kierowca tnąc swoje koszty albo chce regenerować uszkodzoną część albo próbuje wymusić montaż tylko jednej sztuki, czasami też rezygnuje z kompleksowej naprawy odrzucając założenie nowych sprężyn, osłon, odbojów, górnych mocowań czy nowych elementów metalowo-gumowych. Zgodzenie się na takie warunki również nie przyniesie oczekiwanej poprawy i będzie stanowiło zagrożenie dla bezpieczeństwa na drodze. Zdarzają się również przypadki, że kierowcy przyjeżdżają do warsztatu z zakupionymi przez siebie amortyzatorami na... złomowisku czy z tak zwanej "drugiej ręki". Takiej osobie trudno również zrozumieć konieczność zakończenia całej usługi ustawieniem zbieżności kół.

W ostatnich latach, głównie za sprawą prywatnego importu samochodów używanych, rośnie w Polsce popularność modeli z zawieszeniem pneumatycznym.

Dwadzieścia lat temu jego prekursorem, wraz z marką Mercedes, był właśnie BILSTEIN. Do dziś zachowuje on pozycję lidera w tym segmencie i jest najbardziej kompetentnym dostawcą na aftermarket. W tym przypadku niezwykle ważny jest termin produkcji miecha powietrznego.

Z góry określona jest data „przydatności” do montażu takiego produktu (wyraźnie oznaczona na opakowaniu), ponieważ znajdujące się w nim powietrze w naturalny sposób uchodzi, co może doprowadzić do deformacji elementu gumowego i jego uszkodzenia. Nieprzestrzeganie tego i montaż w samochodzie może doprowadzić do mechanicznego zniszczenia całego zawieszenia. Wówczas winę, a więc i pokrycie kosztów, ponosi wyłącznie mechanik wykonujący tę usługę.

„Kaźde takie szkolenie uczy nas czegoś nowego, podobne opinie mają też jego uczestnicy. Gdy pojawiają się opisy trudnych sytuacji wspólnie próbujemy je rozwiązać i znaleźć optymalną odpowiedź” - dodaje Andrzej Wojciech Buczek z IHR Warszawa - „Również BILSTEIN stara się zapewnić mechanikowi odpowiednie wsparcie w zakresie serwisowania i wymiany amortyzatorów. Jednym z nich jest check-lista, przestrzeganie jej zaleceń gwarantuje skuteczność wykonanej usługi i jednocześnie może służyć do przedstawienia Klientowi wszystkich zaleceń producenta, których przestrzeganie wiąże się z zapisami gwarancji produktu”.