

Najczęstsze nieprawidłowości podczas wymiany łożysk kół

data aktualizacji: 2023.06.20



Wymiana łożysk kół należy do najczęściej wykonywanych czynności warsztatowych. Być może właśnie z tego powodu wielu mechaników popada w rutynę, co może skutkować błędami montażowymi. SKF wskazuje na najczęściej popełniane nieprawidłowości.

Pośpiech, trudny dostęp, brak odpowiednich narzędzi i złe oświetlenie miejsca pracy – oto typowe czynniki, które sprzyjają obniżeniu jakości wykonywanej naprawy wymiany łożysk w kołach. SKF wskazuje na co zwrócić uwagę, aby uniknąć uzasadnionych reklamacji rozczarowanych klientów.

Niestaranne oczyszczenie piasty

Podstawą – jak w każdej naprawie – jest dokładne oczyszczenie miejsca, którego dotyczy naprawa. Chodzi nie tylko o usunięcie zanieczyszczeń, utrudniających dostęp do śrub, nakrętek, czy pierścieni zabezpieczających, ale o bardzo dokładne oczyszczenie miejsca po zdemontowanym, zużyтым łożysku. Piasek lub łuszcząca się korozja mogą uniemożliwić prawidłowe osadzenie łożyska, które w efekcie zostanie zamontowane krzywo i z tego powodu zużyje się znacznie szybciej niż powinno. Przy większych rozmiarach zanieczyszczeń może okazać się, że nie da się np. zamontować pierścienia zabezpieczającego.

Niewłaściwy punkt przyłożenia siły podczas wprasowywania

Kolejny poważny błąd, to wybór złego punktu przyłożenia siły podczas wprasowywania łożyska. Generalnie zawsze należy wywierać nacisk na tę bieżnię, która dotyka piasty. Przyłożenie siły na bieżnię przeciwną powoduje, że nacisk przenoszony jest przez kulki lub wałeczki łożyska, a to jest niedopuszczalne, ponieważ niszczy łożysko. Opisany problem pojawia się bardzo często wtedy, kiedy łożyska wymienia się bez użycia prasy. Operowanie „na samochodzie” z wykorzystaniem ściągaczy lub własnoręcznie wykonanych dźwigni może się skończyć właśnie uszkodzeniem nowego łożyska podczas montażu.

Niewłaściwy moment dokręcania

Wszystkie nakrętki lub śruby współpracujące z łożyskiem muszą być dokręcane kluczem dynamometrycznym z użyciem odpowiedniego momentu dokręcania. Nie zawsze mocnej znaczy lepiej. Co więcej – w niektórych typach łożysk niezbędne jest wstępne dokręcenie łożyska większym momentem, a następnie odkręcenie śruby/nakrętki i dokręcenie ponowne mniejszym momentem. Tego typu zalecenia zawsze są podawane w instrukcjach montażowych i należy je bezwzględnie przestrzegać. Uwaga – wybrane modele łożysk można dokręcać tylko raz – mają wewnątrz specjalny pierścień, który odkształca się plastycznie w chwili dokręcania – takie łożyska są jednorazowe.

Zlekceważenie podanej w instrukcji obsługi procedury specjalnej (np. chłodzenie piasty)

Wybrane modele łożysk można montować tylko po schłodzeniu piasty. To poważny problem dla mechanika, który nie dysponuje odpowiednim wyposażeniem warsztatowym. Niestety pominięcie takich czynności może skończyć się pęknięciem piasty lub łożyska, bądź odkształceniem tych elementów.

Odwrotny montaż łożyska (pierścieniem ABS w drugą stronę)

To zdarza się najlepszym: niektóre łożyska mają wbudowany pierścień do współpracy z układem ABS. Przypadkowy, odwrotny montaż łożyska kończy się zaburzeniem pracy układu (błąd komunikacji). Ponowny demontaż i montaż łożyska mogą obniżyć jego trwałość.

Uszkodzenie czujnika ABS

Na koniec apel o pełną kontrolę nad elementami, które otaczają łożysko. Czasem wystarcza chwila nieuwagi, aby uszkodzić przewody hamulcowe, przewody od układu ABS lub czujnik ABS.

We współczesnych samochodach coraz częściej zamiast zwykłych łożysk kół stosuje się zespoły piast. To komplet precyzyjnie wykonanych, łożysk, uszczelek i czujników. Jakość tego zespołu ma kluczowe znaczenie dla osiągnięć samochodu, od płynności jazdy, przez oszczędność paliwa, po działanie układów ABS i kontroli trakcji. Jest zatem bardzo ważne, aby dobierając części zamienne, sięgać po elementy oryginalne – dokładnie takie jak te, które były zamontowane na linii produkcyjnej pojazdu. SKF jest czołowym producentem łożysk i kompletnych piast dla producentów OEM i za pośrednictwem swoich partnerów dystrybucyjnych udostępnia ten sam poziom jakości na rynku wtórnym pod marką SKF. Piasty SKF spełniają normy jakości OEM. Do ich produkcji jest używana wysokiej jakości stal węglowa, co zwiększa ich trwałość. Precyzyjny sposób obróbki zmniejsza opory toczenia. Odpowiednio dobierany jest także smar, który zapewnia długotrwałą pracę w pełnym zakresie temperatur roboczych, a wysokiej jakości uszczelnienia skutecznie izolują wnętrze piasty od środowiska w którym pracuje.

- Niezależnie od tego czy chodzi o wymianę łożyska w 30 letnim aucie, w którym za pomocą momentu dokręcania reguluje się luz, czy też o wymianę kompletnej piasty w nowoczesnym modelu prosto z salonu, niezbędna jest znajomość procedury wymiany i bezwzględne przestrzeganie jej. Gwarantuje to maksymalną żywotność nowych części i satysfakcję klienta - podsumowuje Marcin Czajka, Vehicle Aftermarket Sales Manager South SKF Polska S.A.

Fot. SKF Polska S.A.

Źródło: