



7/2018

Cztery błędy mechanika, które niszczą sprzęgło

Prawidłowo zamontowana tarcza sprzęgła będzie służyć nawet przez 200 tys. km, ale czasem drobny błąd specjalisty w warsztacie może spowodować, że klient wróci z reklamacją już po kilku tygodniach. Zobacz jak uniknąć takiej nieprzyjemności.

Zawód mechanika jest często porównywany do zawodu lekarza, ponieważ zarówno lekarz, jak i mechanik muszą zawsze być na bieżąco ze zmianami w swoich dziedzinach, by ich umiejętności nadążały za postępem odpowiednio w medycynie i technice motoryzacyjnej. Okazuje się jednak, że na tym podobieństwa między tymi specjalizacjami się nie kończą – obaj powinni pracować, dbając o czystość.

Zabójcza kropla

Już kilka kropli substancji ropopochodnych w płynie hamulcowym może spowodować degradację uszczelnień łożyska oporowego i w rezultacie jego zatarcie. W jaki sposób płyn hamulcowy może zostać tak zanieczyszczony? „Wystarczy, że mechanik użyje brudnej strzykawki lub nalewaka, którego wykorzystał np. do uzupełnienia oleju. Taki drobny błąd oznacza nie tylko konieczność wymiany łożyska oporowego, ale i płukania całego układu, bo zanieczyszczenia mogą pozostać w pompce sprzęgła. W czarnym scenariuszu mogą także spuchnąć elastyczne przewody hamulcowe, które także trzeba będzie wymienić” – przestrzega Roman Wierzbowski, manager działu Powertrain Valeo Service Eastern Europe.

Nie tylko zanieczyszczenie płynu jest błędem. Liczy się także to, czy został zastosowany właściwy płyn o specyfikacji zalecanej przez producenta pojazdu.

Stary zwyczaj to zły zwyczaj

Układ hydrauliczny trzeba odpowietrzyć. Robienie tego w sposób analogiczny do układu hamulcowego („pompuj pedałem i trzymaj”) wytwarza zbyt duże ciśnienie w układzie hydraulicznym sprzęgła, co wymusza zbyt duży zakres ruchu łożyska wyciskowego. „Należy powoli wcisnąć pedał sprzęgła i puścić. Odkręcić odpowietrznik, odczekać 15 sekund i powtórzyć jeden cykl wciśnięcia i puszczenia pedału” – doradza Roman Wierzbowski.

Kto chodzi na skróty, ten traci klientów

Podstawowym narzędziem stosowanym przy wymianie sprzęgła jest podnośnik, na którym oparta jest skrzynia biegów po rozłączeniu jej z silnikiem. „Pójdzie na skróty, trzymanie skrzyni



biegów w rękach i montaż na siłę poprzez dociąganie śrub łączących prowadzi do uszkodzenia tarczy sprzęgła – wkrótce pojawią się wibracje i szarpanie. W przypadku zestawu K4P, czyli tarczy sprzęgła z tłumikami drgań skrętnych i sztywnym kołem zamachowym, uszkodzenie tarczy sprzęgła powoduje brak tłumienia drgań generowanych przez silnik” – wskazuje Roman Wierzbowski.

Pozorna oszczędność czasu dzięki pominięciu podnośnika zemści się, gdy klient wróci z reklamacją. Dla uniknięcia takiego problemu niektóre zestawy sprzęgła Valeo wyposażono w specjalne narzędzia centrujące, z których warto korzystać.

Zwróć uwagę na napis

Na koniec najprostszy z możliwych błędów. Tarcza sprzęgła musi być zamontowana tak, by właściwą stroną przylegała do koła zamachowego silnika. Informuje o tym napis w języku angielskim, niemieckim i włoskim. „Zdarza się, że mechanik nie zwróci na to uwagi, zamontuje odwrotnie, a gdy klient wróci do warsztatu z pretensją, tarcza zostaje zareklamowana przez warsztat w ramach gwarancji. Niestety, gwarancja większości producentów nie obejmuje części nieprawidłowo zamontowanych w pojeździe” – przestrzega Roman Wierzbowski.