Informacja prasowa

Przeguby półosi – przyczyny i diagnostyka uszkodzeń

O ile o oponach mówi się, że są jednym punktem styku pojazdu z nawierzchnią i muszą przenieść całą moc silnika, o tyle zapomina się o schowanych za kołami półosiach z przegubami napędowymi – których zadaniem jest przeniesienie całej mocy silnika pomiędzy skrzynią biegów, a kołami.

Samochody coraz szybciej się zmieniają i te zmiany nie omijają przegubów półosi napędowych, choć mogłoby się wydawać, że to stosunkowo prosta konstrukcja. Jednak w ostatnich 20 latach znacząco wzrosły moce i przede wszystkim moment obrotowy silników. O ile jeszcze 10 lat temu wynik przyśpieszenia od 0 do 100 km/h w granicach 10s uważany był za przyzwoity, o tyle teraz kierowcy domagają się większej dynamiki. To wymusza stosowanie coraz mocniejszych silników, a ich moc muszą płynnie i bezawaryjnie przenieść właśnie przeguby. Ale jak długo są w stanie pracować?

W przypadku prawidłowej eksploatacji – praktycznie przez całe „życie" samochodu. Są tylko dwa rodzaje błędów, które można popełnić. „Pierwszy z nich zdarza się agresywnym kierowcom, którzy gwałtownie operują pedałem gazu przy maksymalnie skręconych kołach, co jest najbardziej obciążające dla zewnętrznych przegubów osi napędowych w samochodach z napędem na przednią oś lub na cztery koła. Drugi błąd, czy też raczej zaniedbanie, jest domeną mechaników. Obowiązkowym punktem każdego przeglądu okresowego powinna być kontrola stanu osłon przegubów" – tłumaczy Tomasz Ochman z firmy SKF, która jest producentem przegubów półosi napędowych i dostarcza je na pierwszy montaż dla europejskich marek samochodowych.

Uszkodzona czy choćby nawet zsunięta gumowa osłona powoduje wystawienie wnętrza przegubu na działanie wody i brudu, a zimą – także soli, którą posypywane są drogi i ulice. Tymczasem przegub pokryty jest warstwą specjalnego smaru, który może zostać wypłukany przez wodę lub zanieczyszczony i stracić swoje właściwości. Skrajnym zaniedbaniem jest dopuszczenie do skorodowania przegubu – wtedy jedyną możliwością jest jego wymiana. SKF dostarcza nie tylko najwyższej jakości przeguby wraz z osłonami, ale także narzędzia do prawidłowego montażu osłon przegubów. „Jeśli uszkodzenie osłony zostanie odpowiednio szybko wychwycone, wystarczy wymiana tej osłony" – radzi Tomasz Ochman. Oprócz oceny stanu osłon warto też sprawdzić ręką luzy wzdłużne i poprzeczne przegubów.

Diagnozowanie uszkodzonych przegubów odbywa się w czasie jazdy próbnej, gdy mechanik prowadzi samochód klienta warsztatu. „Drgania kierownicy, a nawet całego samochodu w czasie przyspieszania wskazują na zużycie lub uszkodzenie przegubów wewnętrznych, a stuki i wibracje przy maksymalnym wychyleniu kierownicy – na problem z przegubami zewnętrznymi" – dodaje Tomasz Ochman. Do pełnej weryfikacji stanu półosi konieczny jest demontaż.

Informacja prasowa

Montaż nowych półosi renomowanego producenta to gwarancja niezawodności dla klienta warsztatu – pod warunkiem prawidłowej eksploatacji i regularnej kontroli.

Szczegółowych informacji udziela:
Dominik Kolbusz | Proautomotive Sp. z o.o.
Tel.: 0048 606 383 356 | e-mail: dominik.kolbusz@proautomotive.pl

SKF is a leading global supplier of bearings, seals, mechatronics, lubrication systems, and services which include technical support, maintenance and reliability services, engineering consulting and training. SKF is represented in more than 130 countries and has around 15,000 distributor locations worldwide. Annual sales in 2014 were SEK 70 975 million and the number of employees was 48 593. www.skf.com

® SKF is a registered trademark of the SKF Group.