

Sprawdź rozrząd by cieszyć się świeżo kupionym autem

Większość polskich kierowców decyduje się na zakup samochodów używanych – w 2016 roku sprzedano 476 tys. nowych pojazdów, a jednocześnie było aż 1,96 mln ofert sprzedaży samochodów z drugiej ręki. Nabycie używanego samochodu zawsze niesie ze sobą ryzyko ujawnienia się poważnej usterki już po dokonanej transakcji, a jedną z groźniejszych może być awaria napędu układu rozrządu – przestrzegają eksperci firmy SKF.

Postęp techniczny w motoryzacji sprawił, że dziś nawet na rynku wtórnym ciężko o samochody z silnikami bezkolizyjnymi. W takich starych konstrukcjach zerwanie paska rozrządu powodowało wprowadzie zatrzymanie pracy silnika, ale nie prowadziło do dalszych uszkodzeń. Wystarczyło założyć nowy pasek (oraz inne wymagane elementy napędu układu) i na tym kończył się kłopot. Jednak dzisiejsze silniki mają o wiele bardziej kompaktowe rozmiary i brak synchronizacji między ruchem tłoków i zaworów – co jest właśnie zadaniem układu rozrządu – spowoduje uderzenie tłoków w zawory. Zwykle oznacza to konieczność wymiany zaworów, ich prowadnic oraz całej głowicy. W tym momencie mówimy już o kosztach naprawy sięgających kilku tysięcy złotych.

Pasek lub łańcuch rozrządu muszą być wymieniane po przebiegu zgodnym z zaleceniem producenta samochodu. Tymczasem w Polsce wciąż nagminnie cofane są liczniki pojazdów, co utrudnia ocenę czy rozrząd należy już wymienić czy jeszcze nie. Co więc zrobić, gdy sprzedawca samochodu nie przekazał solidnych dowodów na to, że zadbał o terminową wymianę napędu układu rozrządu w postaci faktury za części i wykonaną usługę?

Łańcuch skontrolować...

Według ogólnej opinii zakup samochodu z silnikiem wyposażonym w łańcuch rozrządu jest w kwestii awarii najbezpieczniejszą opcją. To znów wspomnienie dawnych czasów, gdy trwałość łańcuchów rozrządu przekraczała pół miliona kilometrów przebiegu. Dziś, wskutek czynników takich jak nieprawidłowy poziom oleju lub stosowanie niewłaściwego oleju łańcuch może wymagać wymiany już po pokonaniu 100 tys. km, choć większość producentów samochodów nie podaje konkretnego przebiegu, po którym wymiana jest konieczna.

Na szczęście zużyty łańcuch rozrządu sam da o sobie znać. „Objawami zużycia łańcucha mogą być głośnie praca (np. grzechotanie dochodzące z okolic łańcucha), nierównomierna praca silnika (zwłaszcza na wolnych obrotach), wypadanie zapłonów czy zaświecenie się kontrolki silnika wynikające z utraty synchronizacji między odczytami czujników obrotu wału korbowego i wałka rozrządu” – tłumaczy Tomasz Ochman z firmy SKF. Podejrzenia trzeba potwierdzić w warsztacie, korzystając z testera diagnostycznego, choć nie w przypadku każdego samochodu w pamięci jednostki sterującej silnika pojawiają się błędy. Dlatego kolejnym krokiem jest demontaż osłon łańcucha i pokrywy zaworów, żeby ocenić stan łańcucha. W

Informacja prasowa



niektórych silnikach możliwe jest sprawdzenie wysunięcia napinacza hydraulicznego po zdjęciu specjalnej zaślepki. Dzięki temu doświadczony mechanik jest w stanie odpowiedzieć na pytanie czy należy łańcuch wymienić od razu czy można poczekać. Zdarzają się jednak sytuacje nieprzewidywalne, dlatego w razie wątpliwości decyzja może być tylko jedna – wymiana.

„Zużycie łańcucha oznacza oczywiście konieczność jego wymiany. Zaleca się wymianę całego zestawu, czyli łańcucha, kół zębatych, napinacza i tzw. ślizgów. Kompletne zestawy są dostępne w ofercie SKF. Podczas wymiany należy stosować odpowiednie narzędzia umożliwiające zachowanie prawidłowej synchronizacji rozrządu” – przestrzega Tomasz Ochman.

...pasek wymienić od razu

O ile w przypadku łańcucha rozrządu jego zużycie daje się zdiagnozować zanim dojdzie do uszkodzenia silnika, o tyle pasek rozrządu po prostu nie daje użytkownikowi drugiej szansy – zerwanie może nastąpić bez żadnych wcześniejszych objawów. Czy doświadczony mechanik może ocenić stan paska wzrokowo i na tej podstawie zalecić wymianę?

„Profesjonalista warsztatowy odmówi wykonania takiej usługi oględzin, ponieważ po samym wyglądzie paska nie można ocenić jego stanu, nie mówiąc już o napinaczu czy pompie wody. Nawet jeśli po zdemontowaniu osłony zobaczymy nowiutki pasek, nie mamy gwarancji, że razem z nim została wymieniona pompa wody albo nie zaoszczędzono na wymianie rolki. Ze względu na ryzyko poważnej awarii najrozsądniejszym wyjściem jest wymiana paska rozrządu wraz z innymi elementami, które wskazuje instrukcja obsługi samochodu. Także i w tym przypadku w ofercie SKF są kompletne zestawy dla konkretnych silników” – mówi Tomasz Ochman. Stosowanie zestawów stało się już standardem, ponieważ z paskiem należy wymieniać napinacz, rolki i – jeśli jest napędzana paskiem – także pompę wody.

Stosując części o jakości OE, które produkuje firma SKF, można mieć pewność bezproblemowej pracy układu rozrządu aż do następnej wymiany, której termin wynikać będzie z zaleceń producenta samochodu. Jednocześnie zachowanie faktury za zakup części i usługę wymiany do czasu sprzedaży auta, będzie w oczach nabywcy dowodem na dbałość poprzedniego właściciela o stan techniczny auta.

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.