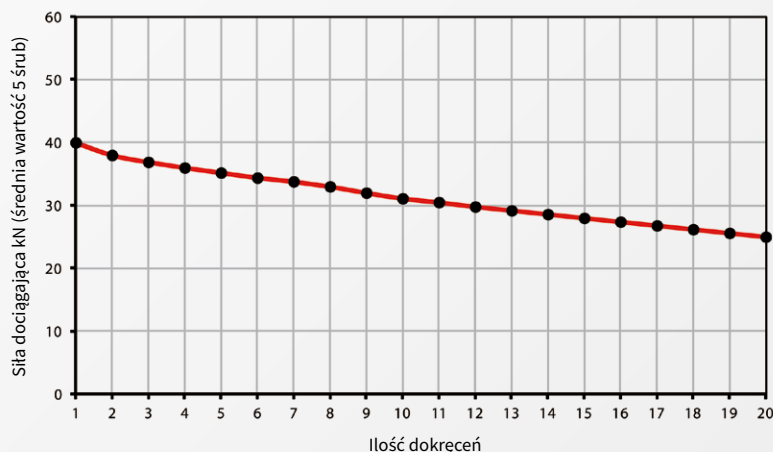


Przebieg siły naprężającej



Mocowanie koła

Problem

Bagatelizowanie ryzyka związanego ze zbyt słabo lub zbyt mocno dokręconymi śrubami koła, związane jest z niebezpieczeństwem urwania się koła lub uszkodzeniem felgi.

Przyczyna

Podczas wielokrotnego dokręcania śrub koła z różnymi siłami, gwint śruby i piast ulega wypracowaniu. Dodatkowo przy każdorazowym dokręceniu lub luzowaniu śrub (nakrętek) powierzchnia gwintu ulega wytarciu - odkształceniu, zwiększa się współczynnik tarcia w samym gwincie, jak również między łbem śruby a otworem felgi. Następstwem zwiększonego współczynnika tarcia w w/w momentach jest to, że klucz dynamometryczny zbyt wcześnie sygnalizuje nam moment dokręcenia koła. W takiej sytuacji niemożliwe jest dokręcenie śrub kół z właściwą siłą, którą podaje nam producent pojazdu (patrzy wykres). W przypadku rdzewiejącego, zabrudzonego lub uszkodzonego gwintu śruby i piasty koła, współczynnik tarcia gwałtownie rośnie, powodując w rezultacie spadek momentu dokręcenia (patrz rysunek 1 i rysunek 2).

W przypadku smarowania gwintów śrub lub nakrętek występuje efekt odwrotny. Współczynnik tarcia spada, przez co nawet przy zastosowaniu klucza dynamometrycznego śruby (nakrętki) dokręcane są ze zbyt dużą siłą. W przypadku dokręcania śrub koła bez użycia klucza dynamometrycznego możemy śmiało założyć, że śruby (nakrętki) będą dokręcone ze zbyt dużą siłą (momentem w Nm). Efektem tego jest rozciągnięcie się śrub i uszkodzenie gwintów (patrz rysunek 3).

Rozwiązanie

Przed każdym dokręceniem koła należy sprawdzić stan gwintów śrub (nakrętek), gwintów w piaście. W przypadku wystąpienia rdzy lub uszkodzeń połączeń gwintowych SWAG zaleca wymianę kompletu śrub lub nakrętek. Jeśli gwint piasty koła uległ uszkodzeniu, jesteśmy zmuszeni wymienić całą piastę.

Uwaga

Należy koniecznie zwrócić uwagę na siłę dokręcenia śrub podaną w Nm, zalecaną przez producenta pojazdu!

Więcej technicznych informacji znajdziesz na stronie: partsfinder.bilsteingroup.com

PL



1



2



3

