

SŪKŅI UN GSM PIEDZINA

SKF SEMINĀRS

Tomašs Ošmans no SKF ir slavens ar savu asprātību un vitālo saskarsmes stilu. “Es jums nepastāstīšu, kā izvēlēties vai uzstādīt ūdens sūkni. Es jums pastāstīšu, kā to salauzt,” – tieši tā viņš sāka savu semināru. It kā joks, tomēr ne – būdams reklamāciju nodaļas speciālists, Tomašs zina visu par to, kāpēc sūkņi iziet no ierindas.

SKF®

Prakse rāda, ka apmēram 95% reklāmciju ir saistītas nevis ar produktu, bet ar montāžas kļūdām. Turklāt bieži vien pastāv ārēji faktori, tāpēc gandrīz jebkura mezgla defekta gadījumā ir jāpārbauda visa sistēma kopumā. Nevienam nav noslēpums, kā var sabojāt sūkni: pārspriegot, vai nenosprīgot pietiekami siksnu, ieliet neatbilstošu dzesēšanas šķidrumu vai ilgi to nemainīt, iedarbināt dzinēju bez antifrīza utt. Kā darīt pareizi – arī vispār jau visiem zināms, taču kļūdas tomēr gadās.

Piemēram, netiek ievērots banāls ieteikums – mainot antifrīzu, izmazgāt dzesēšanas sistēmu. Tas ir īpaši aktuāli, ja dzinējs jau sen vairs nav jauns. Kāpēc tas ir svarīgi? Kā zināms, sūkņa blīvslēgs ir hidrodinamisks, kas pieļauj ieprogrammētu noplūdi, šajā gadījumā antifrīzs strādā kā smērviela. Ja sistēmā ir netīrumu daļiņas, tās iekļūs spraugā starp blīvslēgu un vārpstu un ieprogrammētā noplūde pārvērtīsies par īstu noplūdi.

Ir arī citi iemesli, kāpēc blīvslēgs zaudē savas īpašības. Piemērs: mainot to,



Kad liekam jaunu siksnu, kurā posmā vispirms nodrošinām priekšspriegojumu? Pareizi – starp A un B. Un cik reizu pēc tam jāpagriež dzinējs? Pareizā atbilde – jāpalasa instrukcija.



Šajā attēlā labi redzama stiklšķiedras korda kārtā, kas GSM siksnei piešķir stiprību. Kāpēc siksnu nevar saliekt vai savērpēt? Tāpēc, ka, piemērot labai stiepes izturībai, korda pretojas lūzumam.

karstā dzinējā tiek ieliets auksts antifrīzs. Jautājums – kā saistīta caursista cilindru bloka galvas blīve un sūkņa sūce? Tiešā veidā – eļļa iekļūst antifrīzā un saēd blīvslēgu. Tomašs atsevišķi apskatīja antifrīzu tēmu – kāpēc dzesēšanas šķidrumu nedrīkst izvēlēties pēc krāsas un sajaukt silikātu un karboksilātu antifrīzu.

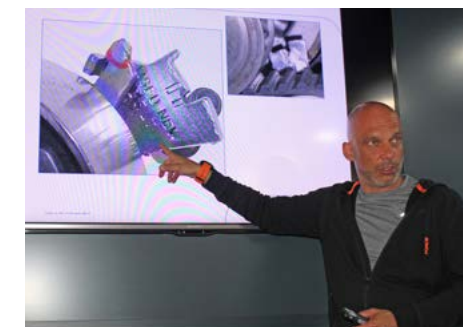
Vēl viens acīm neredzams veids, kā samazināt sūkņa resursu, – čiptūnings. Kāpēc tā ir, kļūst skaidrs, ja aplūko automobiļu standarta komplektācijas. Piemēram, dzinējs VW 2,5 TDI ar

jaudu līdz 150 ZS tiek komplektēts ar vienu ūdens sūkņa versiju, jaudīgākas modifikācijas – ar citu. Mezgli vizuāli ir līdzīgi, bet tajos ir dažādi gultņi, kas paredzēti atšķirīgai slodzei. Proti, standarta sūknis var nebūt paredzēts pēc čiptūninga pieaugošajai jaudai.

Kā zināms, ūdens sūkni ieteicams mainīt, mainot GSM. Un kad mainīt pašu siksnu – pēc nobraukto kilometru skaita, kādu norādījis autoražotājs? Ne vienmēr. Svarīgi ir ņemt vērā, kādā režīmā brauc automobilis, kas ar to brauc utt. Pieņemsim, autoražotājs



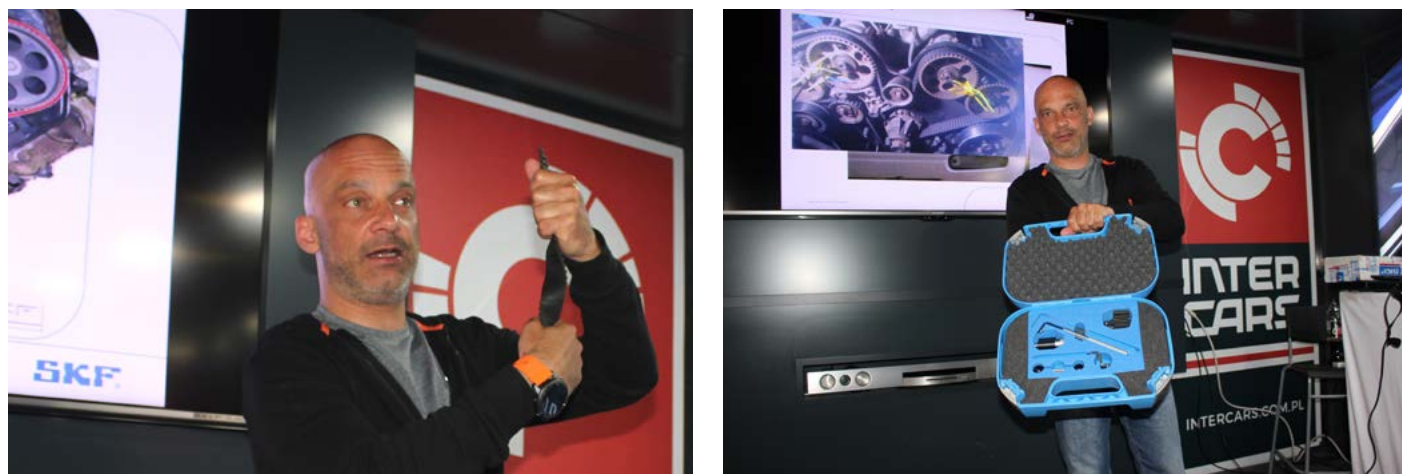
Pārspriegotas siksna dēļ pirmais parasti cieš nevis spriegotājs, kā varētu domāt, bet sūkņa gultnis. Sūknis pēc tam izskatās tā, kā redzams attēlā. Līdz galam nepievilkta siksna reizēm ir vēl sliktāks variants – strādājot tā it kā sit pa sūkņa skriemeli, sasitot gultni.



Volvo dzinējs: par ko liecina rādītājs, kas pārvietojies no pozīcijas “new” uz “used”? To, ka spriegotājs ir izvēlējis savu gājienu un laiks mainīt GSM siksnu.

deklarē, ka siksna jāmaina ik pēc 120 tūkst. km. Automobilis galvenokārt brauc pa šoseju, vienmērīgā režīmā lielos attālumos. Šādā gadījumā 120 tūkst. var būt pieļaujams skaitlis. Bet, ja automašīna brauc, piemēram, takso metra režīmā, tad siksna nomaina pēc 60 tūkst. km noteikti nebūs lieka.

Starp citu, ko darīt ar ūdens sūkni šajā gadījumā, varbūt atstāt veco? Nē. Šādā režīmā paaugstinātām slodzēm tiek pakļauti visi mezgli: gan spriegotāji, gan sūkņi. Ja atstās veco ūdens sūkni, visai iespējams, ka tas sabojāsies pēc 10–20 tūkst. km. Nāksies atkal izjaukt GSM piedziņu, un tad var rasties nākamais vilinājums – vai atstāt veco siksnu? Tā nokalpojusi tikai 10–20 tūkst. km. Un atkal – nē. Uzstādot pirmoreiz, siksna profils mainās,



Kā pārbaudīt siksnas spriegojumu? Paspieš ar pirkstu? Pamēģināt sagriezt par 70–90 grādiem? Tie nav labākie paņēmieni. Korektai mērīšanai, tāpat kā pareizai nomaiņai, ideāli ir izmantot speciālu instrumentu.

un arī spriegotājs paredzēts jaunas siksnas uzstādīšanai. Citiem vārdiem sakot, tas nenozīmē, ka spriegojums būs pareizs. Ne velti daudzi ražotāji, to skaitā arī SKF, piedāvā kompleksus GSM nomaiņai. Detaļu nomaiņa atsevišķi – apšaubāma ekonomija, bet, nomainot visu, kas ir komplektā, viennozīmīgi ir laika un atkārtotas izjaukšanas līdzekļu ietaupījums.

Noslēgumā Tomašs minēja vairākus mezglu un detaļu bojājumu piemērus montāžas kļūdu rezultātā. “Vai siksnu var pievilkt ar skrūvgriezi?” jautāja vadītājs. “Nē,” draudzīgi atbildēja auditorija. “Kādā temperatūrā ir jāmaina siksnā?” – “Ideālā variantā – istabas temperatūrā,” skanēja atbilde no zāles. Jā, pareizi – spriegotājs paredzēts tieši tam. Ja nomaiņu veic uz neatdzisuša dzinēja, siksnā var izrādīties līdz galam nepievilktā, savukārt, ja dzinējs ir pārāk auksts, piemēram, 0°C, tad ir pretēji – siksnā būs pārvilkta. Spriegotājs strādās nevis diapazona vidū, bet tuvāk galam, ar triecienslodzēm un regulāru bultiņas saskari ar ierobežotāju.

“Interesanti ir tas,” viltīgi samiedza acis Tomašs, “ka visos semināros jautāju, kā pareizi veikt to vai citu procedūru, un visi atbild nekļūdoties. Tad kāpēc man uz reklamāciju nodaļu nāk tik daudz sabojātu detaļu? Jūs nezinaat, kas to dara?” Auditorija nezināja. “Bet es varu iedomāties,” turpināja vadītājs: “Droši vien to dara tie, kas nelasa instrukcijas un nenāk uz mūsu semināriem,” un savieba tādu fizionomiju, ka nevarēja nesmierties.



Ķīmija

No zāles uzdeva jautājumu: ko vadītājs domā par speciālajiem līdzekļiem dzesēšanas sistēmas mazgāšanai, kā arī par sūču novēršanas līdzekļiem? Tomašs pašūpoja galvu – ar šādiem līdzekļiem ir jābūt ļoti uzmanīgam. Ķīmija bieži vien vienu problēmu novērš, bet citas rada. Ir zināmi daudzi gadījumi, kad līdzeklis sūču novēršanai ir nosprostojis termostatu vai šauros dzesēšanas sistēmas kanālus. Protams, gadās, ka ārkārtas gadījumā nākas izmantot ko līdzīgu, bet pēc tam, tiklīdz iespējams, vēlams kārtīgi izmazgāt sistēmu un nomainīt antifrīzu.

Kā ar mazgāšanu? Reizēm nonāk līdz kurioziem. Kāds autoīpašnieks bija nolēmis kārtīgi izmazgāt dzesēšanas sistēmu, lai novērstu katlakmeni un nogulsnes. Nezin kāpēc viņš domāja, ka to izdarīt viņam palīdzēs kanalizācijas cauruļu tīrīšanas līdzeklis, jo tas patiešām ir iedarbīgs, visu saēd, no nogulsnēm nekas pāri nepaliks. Izrādījās, ka viņam bija taisnība – līdzeklis saēda visu, tostarp blīvslēgus un blīves.

Ko tad darīt ar katlakmeni un rūsu sistēmā? Vieglāk ir to nepieļaut nekā pēc tam cīnīties. Recepte ir bezgala vienkārša – laikus mainīt antifrīzu un ieliet ieteikto.

IZVĒLIET OSRAM UZLABOTĀS SPULDZES!

Iegādājies akcijas produktus par vismaz 150 EUR bez PVN un

SANEM OSRAM SERVISĀ LUKTURI!

Akcijas produkti:

COOL BLUE INTENSE
COOL BLUE BOOST OFF ROAD
NIGHT BREAKER LASER
NIGHT BREAKER SILVER
TRUCKSTAR PRO
ULTRA LIFE

Akcijas periods: 01.10.–31.12.2019.

- Iegādājies OSRAM akcijas produktus par vismaz 150 EUR akcijas periodā un saņem OSRAM servisa lukturi (IC kods – OSRLED1103).
- Akcijas uzvarētāji tiks paziņoti katru mēnesi.
- Viens klients var iegūt 3 balvas.
- Produktu pirkumi tiek uzskaitīti visas akcijas laikā.
- Balvu skaits ir ierobežots.
- Pilni akcijas noteikumi – www.intercars.lv.
- Akcijas uzvarētāji tiks informēti personīgi.
- Balvas tiks izsniegtas ar nosacījumu, ka klientam nav kavētu maksājumu.

