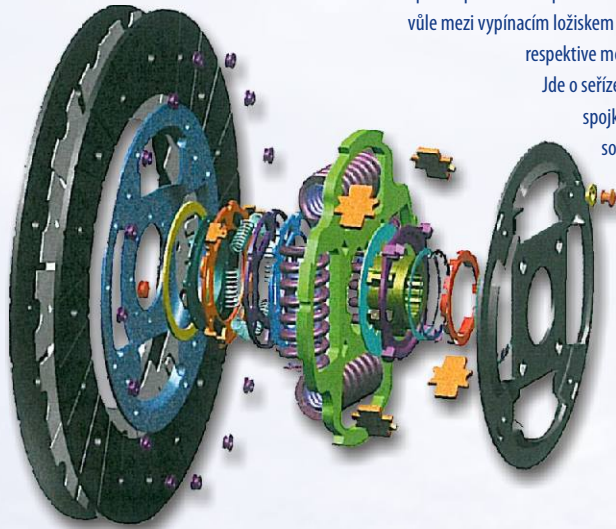


SPOJKY: montážní zásady a tipy

1) Technologie preventivní údržby

Preventivní údržba spojek není náročná, přesto zamezuje předčasnému opotřebení. Údržba spočívá především v pravidelné kontrole a seřizování vůle mezi vypínacím ložiskem a vypínacími páčkami, respektive membránovou pružinou. Jde o seřízení tzv. mrtvého chodu spojkového pedálu. Většina současných automobilek vybavuje vozidla systémem, který předepsanou vůli zajišťuje automaticky. Další údržba se vztahuje k vypínacímu ústrojí spojky a liší se způsobem ovládání spojky. U většiny evropských osobních automobilů lze rozdělit na ovládání s mechanickým, nebo hydraulickým přenosem.



2) Údržba

Údržba mechanicky ovládané spojky spočívá v promazání lanka bovdeny a hřídele pedálu spojky a ve vizuální kontrole. Pravidelná údržba hydraulicky ovládané spojky spočívá v kontrole hladiny brzdové kapaliny v zásobní nádrže a jejím případném doplnění. Výměna brzdové kapaliny se provádí v intervalech předepsaných výrobcí kapaliny nebo vozidla. Údržbu je vhodné doplnit občasným promazáním hřídele pedálu spojky a vizuální kontrolou systému.

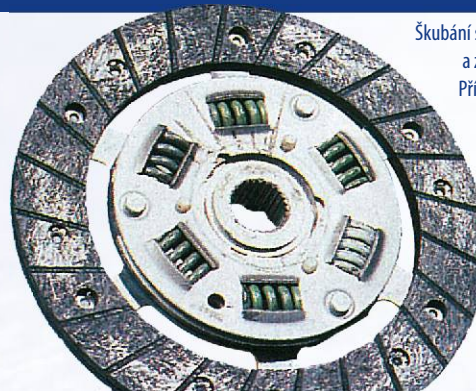


3) Chyby obsluhy

Nesprávná obsluha spojky, zvláště v určitých jízdních situacích, způsobuje výrazné zkrácení životnosti některých částí spojkového systému. Proto je třeba se vyvarovat přenašení zbytečně velkého výkonu při rozjezdu vozidla (rychlé rozjezdy), kdy prudce vzrůstá teplota a tím i opotřebením obložení i ostatních dílů spojky. Další nesprávné použití spojky je tzv. "dotahování" rychlostních stupňů částečným vypnutím spojky při nedostatečném výkonu motoru pro zařazení rychlostní stupeň. To je zpravidla způsobeno pohodlností řidičů, kteří nechtějí „zbytečně“ řadit na nižší rychlostní stupeň. Ponechávání levé nohy na pedálu spojky neustále vymezuje nezbytnou vůli mezi vypínacím ložiskem a vypínacími páčkami. Velmi rychle se tak kráčí životnost ložiska konstruovaného pouze na krátkodobé zatížení během řazení. Navíc při intenzivnějším tlaku chodidla může dokonce docházet i k částečnému prokluzu spojky během jízdy.

4) Spojka škube

Škubání spojky se projevuje při rozjezdu a zpravidla se přenáší na celý vůz. Příčinou může být poškozená třecí plocha setrvačnicku, váznutí ložiska spojky, deformace jazýčků membránové pružiny, poškozené lanko, poškozené drážkování náboje lamely, zaolejované obložení lamely či prohnutá tangenciální listová pružina.



5) Spojka hučí

Tato porucha se projevuje nezvyklými (obvykle kovovými) zvuky, nejčastěji při vypínání spojky. Hluk je třeba přesně lokalizovat, aby nedošlo k záměně za hluk z jiné části vozu, např. motoru či převodovky. Příčinou hlučnosti spojky může být poškození vypínacích jazýčků membránové pružiny, poškození tlumiče torzních kmitů lamely, poškození spojkového ložiska, poškozené drážkování náboje lamely, poškozená vodící objímka ložiska. Pokud se hluk projevuje při sešlápnutém pedálu spojky, jedná se zpravidla o poruchu vypínacího ložiska.



6) Tuhý chod spojky

Na spojkový pedál je třeba působit nepřirozeně velkou silou a doba vypínání spojky se prodlužuje. Příčinu je nutné hledat ve vypínacím mechanismu, např. váznutí vypínacího lanka v bovdeny, váznutí vypínacího ložiska na objímce, uchycení spojkového pedálu atd. Tuto poruchu není dobré podceňovat, protože negativně ovlivňuje opotřebením třecího obložení. Zvýšené opotřebení je způsobeno prodlouženou dobou spínání spojky. Dalším negativním dopadem je zhoršená dynamika jízdy a ztížené ovládání při rozjezdu a řazení.



7) Spojka prokluzuje

Jestliže se za jízdy rychlost vozu sníží i při akceleraci a otáčky motoru stoupají, jde o prokluzování spojky. Závada se nejčastěji projevuje při prudké akceleraci nebo při jízdě do kopce a to zejména tehdy, je-li vůz více zatížen. Prokluzování spojky často provází pach spáleného třecího obložení. Tato porucha je u automobilů nejběžnější. Její příčinou bývá nejčastěji nadměrné opotřebením třecího obložení. Další příčinou může být zamaštěné či spálené třecí obložení, nebo nedostatečná přitlačná síla.



8) Vozidlo se blokuje (skoro nová spojka)

Nová spojka se po několika tisících nebo i stovkách kilometrů zablokuje. Na vině je rozlomení spojkové lamely u patek pružin, které jsou odstředivou silou roztrženy. Příčinou může být přílišné zatížení spojkové lamely hmotností demontovaného dílu při montáži motoru a převodovky. Lamela se tak trvale deformuje a následně v provozu rozlomí. Proto je vhodné při montáži použít vedení ve formě tyček našroubovaných do bloku motoru, které umožní vedení těžších nebo dlouhých převodovek.

