

Ograniczenia w przemieszczaniu się wymuszone pandemią wirusa Covid-19 spowodowały między innymi, iż duża część kierowców znacznie ograniczyła użytkowanie swoich pojazdów. W niektórych krajach obowiązuje lub obowiązywał do niedawna całkowity zakaz poruszania się prywatnymi samochodami po drogach. Czy kierowcy zastanawiają się jaki to może mieć wpływ na układy zawieszenia pneumatycznego zamontowane w ich pojazdach?

W normalnych warunkach pojazd wyposażony w zawieszenie pneumatyczne opuszcza się nieco przez noc co jest następstwem nieznacznego ubytku powietrza z układu. Co jednak się dzieje, gdy pojazd nie jest użytkowany przez dłuższy czas?

Zależy to oczywiście od szeregu czynników takich jak, budowa układu, standardy producenta, a także warunki klimatyczne i pogodowe. Dodatkowo, z wiekiem parcieją uszczelnienia i występują wycieki powietrza. Takie zużycie powoduje nieszczelności, które z kolei zmuszają do cięższej i częstszej pracy kompresor zawieszenia. Wszystko to jest częścią naturalnego zużycia podzespołów zawieszenia pneumatycznego, którego żywotność zwykle określa się na sześć do dziesięciu lat, po którym to okresie należy wymienić zużyte części.



Efekty, czyli co dokładnie się dzieje podczas dłuższego postoju:

1. Zwiększa się ilość wilgoci w układzie, co spowodowane jest gorszą wentylacją. Korozja bloków zaworowych i kompresora może doprowadzić do ich przedwczesnego uszkodzenia.
2. Niewielka korozja już występująca w systemie ma czas, aby zaatakować większe obszary bez możliwości jej usunięcia przez pracującą gumę rękawa.
3. Wraz ze starzeniem się, rękaw gumowy miecha traci elastyczność i parcieje. Kiedy pojazd jest opuszczony znacznie niżej niż normalnie, rękaw układa się w nienaturalnej pozycji. Rośnie niebezpieczeństwo, iż nie będzie już w stanie odzyskać swego pierwotnego kształtu. Próba napompowania takiej poduszki może również spowodować wysunięcie się rękawa spod opaski uszczelniającej.
4. Prawdopodobne jest, iż mocniej zużyty kompresor nie będzie w stanie wytworzyć ciśnienia niezbędnego do podniesienia pojazdu z poziomu zero. Sytuacja pogarsza się w przypadku występowania niewielkich nawet nieszczelności. Może również dojść do uszkodzenia przekładnika, a w najgorszym przypadku kompresor może ulec spaleni podczas próby wytworzenia ciśnienia w układzie.

Pierwsze dwa efekty przyspieszają proces zużycia elementów systemu i skracają czas ich użytkowania. Dwa ostatnie mają bezpośredni wpływ na działanie systemu zawieszenia pneumatycznego. Mogą wówczas pojawić się komunikaty błędów lub ostrzeżenia i system ulegnie dezaktywacji. W takim przypadku nie ma możliwości bezpiecznej jazdy samochodem, który powinien zostać odholowany do warsztatu.

Co może zrobić kierowca, aby utrzymać system zawieszenia pneumatycznego w optymalnej kondycji?

- Jeśli to możliwe, przejechać co najmniej kilkanaście kilometrów raz na tydzień. Jest to korzystne również dla innych układów i podzespołów samochodu, takich jak klimatyzacja, olej silnikowy, akumulator, układ hamulcowy itp.
- Jeśli to niemożliwe, zaleca się odpalenie samochodu raz w tygodniu celem przywrócenia i utrzymania ciśnienia w zawieszeniu pneumatycznym na właściwym poziomie. Jeśli pojazd jest wyposażony w kontrolę wysokości zawieszenia, zaleca się maksymalne opuszczenie i podniesienie pojazdu co najmniej raz. Umożliwia to pozbycie się wilgoci z układu, która może zostać osuszona przez rozgrzany kompresor i osuszacz powietrza.

Autorem powyższych informacji jest firma Arnott – Air Suspension Products.

Arnott to ponad 30 lat doświadczenia w projektowaniu i produkcji wysokiej jakości podzespołów zawieszenia pneumatycznego na niezależny rynek części zamiennych. Produkty Arnott są wytwarzane z wykorzystaniem najwyższej jakości komponentów OE zapewniających odpowiednie dopasowanie i funkcjonalność. Każdy produkt jest dokładnie testowany w zakładach w USA i Europie, a jego parametry dostrajane w taki sposób, aby spełniały wymagania konkretnych modeli pojazdów.
