



MOTORYZACJA



Badanie techniczne to nie przegląd

Poniedziałek, 21 lipca (00:21)

Komentarze: 27

Zaliczenie obowiązkowego badania technicznego wcale nie gwarantuje, że auto jest sprawne. Część elementów wymaga sprawdzenia przez mechanika.



Powszechną praktyką wielu "zabieganych" kierowców jest ograniczenie obsługi samochodu do wymiany oleju i filtrów, a pozostawienie oceny stanu technicznego diagnoście ze stacji kontroli pojazdów. Chcąc mieć jednak sprawne auto, nie można polegać tylko na badaniu technicznym. Zadaniem diagnosty jest bowiem głównie sprawdzenie samochodu pod kątem usterek wpływających na bezpieczeństwo i środowisko. Z zasady nie do końca ma on możliwość sprawdzenia stopnia zużycia wielu elementów. Podpowiadamy, co w związku z tym skontrolować u mechanika, aby uniknąć awarii.

Amortyzatory

POLECAMY



Te ogłoszenia to "ściema". Nie daj się nabrać, bo stracisz tysiące!



Przeczytaj, co spowoduję, że stracisz gwarancję



Oszczędzasz swoje auto? To mu nie służy!



"Historia Pojazdu" już działa. Sam możesz sprawdzić, jak

Oleje silnikowe. Z rajdów do samochodów cywilnych



Koniec z kręceniem liczników. Skarbowka ma bat na handlarzy!



Czasem nie warto słuchać ASO!



50 grzechów kierowcy



Używane auto z ksenonami? To musisz wiedzieć!

Od kilku lat amortyzatory nie są badane pod kątem skuteczności. Mimo to na stacjach są urządzenia do sprawdzania sprawności i za dopłatą (wynoszącą ok. 20 zł) warto z nich skorzystać, np. co 2 lata. Niesprawne amortyzatory to dłuższa droga hamowania i znacznie szybsze zużycie opon.

Hamulce

Zdarza się, że zacisk hamulcowy jednego z kół ulegnie zapieczeniu, a i tak przy mocnym wciśnięciu pedału hamulca siły hamowania obu kół osi będą w normie. Przy kontroli na wolno obracających się rolkach siła hamowania wywierana przez silny nacisk na pedał jest tak duża, że i tak przekroczona zostanie przyczepność opony do rolki. **Żeby zauważyć usterkę trzeba albo zdemontować koła i obejrzeć elementy, gdyż nie zrobi tego diagnosta.**

Instalacja LPG



Rozregulowanie się instalacji gazowej, skutkujące przekroczeniem poziomu emisji spalin na biegu jałowym, zostanie wykryte przez diagnostę podczas badania analizatorem. **Zwykle problem ze składem mieszanki gazowej pojawia się jednak podczas jazdy z większym obciążeniem i tego diagnosta nie jest w stanie sprawdzić, gdyż spaliny w stacji kontroli pojazdów są badane na postoju.** Obowiązkowe badanie

techniczne nie zastąpi więc corocznej wizyty u "gazownika", który zbada ustawienie instalacji LPG także podczas jazdy.

Klimatyzacja

Wraz z upływem czasu spada ilość czynnika w układzie klimatyzacji. Urządzenie nadal chłodzi, ale kompresor nie jest dobrze smarowany i może się zatrzeć. Sprawdzenie ilości czynnika chłodzącego wymaga wizyty w warsztacie obsługującym klimatyzację.

Diagnosty na badaniu technicznym nie interesuje stan urządzeń z zakresu tzw. komfortu, a więc nie zwróci uwagi, że klimatyzacja wymaga "nabicia" gazem.

Przeguby, łożyska

Stukanie przegubu i wycie łożysk to akustyczne objawy uszkodzeń, których wykrycie wymaga jazdy samochodem.

Stukającego przegubu nie zauważy diagnosta, gdyż nie jedzie autem w zakręcie, a wyjące łożyska z reguły ujawniają się powyżej 60 km/h, czego również nie sprawdzi diagnosta.



Silnik - spadek osiąarów

Przyczyn może być wiele: od skrajnego zanieczyszczenia filtra powietrza, przez uszkodzenie przepływomierza, po poważniejsze usterki, jak chociażby silne zalepienie nagarem zaworów dolotowych,

awaria turbo czy słabą kompresję. **Diagnosta nie ma możliwości stwierdzenia usterek, o ile nie wpływają na podniesienie toksyczności spalin poza obowiązujący limit.**

Spaliny - katalizator w dieslu

W przypadku bardziej wyeksploatowanych diesli (po 1998 r.) może się zdarzyć zapchanie katalizatora, uniemożliwiające dalszą jazdę. Niestety, na badaniu technicznym nie da się sprawdzić prawidłowości działania katalizatora w dieslu. Na biegu jałowym spaliny diesla zawierają zazwyczaj tak mało tlenku węgla, że nie da się zmierzyć niczego analizatorem. **W dieslach sens ma jedynie badanie zadymienia spalin, ale diagności zwykle unikają tego testu.** Aby sprawdzić czy katalizator w silniku wysokoprężnym nie jest zapchany, w razie podejrzanego spadku mocy, mechanik musi po prostu zajrzeć do katalizatora.

Zawieszenie - geometria

Na tak zwanej ścieżce pomiarowej w stacji kontroli pojazdów jest płyta służąca do zgrubnej oceny zbieżności kół. Jednak wynik takiego pomiaru jest bardzo przybliżony i pozwoli wykryć tylko duże błędy ustawienia. Poza tym zbieżność to nie jedyny z kątów ustawienia kół, jakie podlegają regulacji. Co pewien czas warto skontrolować też kąty pochylenia kół i inne parametry. To wymaga jednak badania na specjalnym stanowisku, na którym głowice pomiarowe są montowane bezpośrednio do kół.

Zawieszenie - luzy

Badanie zawieszenia na tzw. szarpakach pozwala wprawdzie wykryć duże przemieszczenia kół spowodowane luzami na tulejach czy sworzniach ale nie ujawnia

choćby luzów na łącznikach stabilizatorów. Także wykrycie mniejszych luzów wymagałoby użycia niewielkiego łomu do podważenia tych elementów z dużą siłą lub nawet demontażu, a tym diagnosta się nie zajmuje.

To diagnosta na pewno sprawdzi podczas okresowego badania technicznego

Hamulce

Liczy się wynik skuteczności hamowania zmierzony na urządzeniu rolkowym oraz różnica pomiędzy kołami jednej osi

Zawieszenie

Nie może mieć luzów, które można wykryć podczas badania na tzw. szarpakach lub przy operowaniu łyżką.

Silnik

Jest poddawany oględzinom na okoliczność ewentualnych wycieków.

Spaliny

Poza ogólną szczelnością układu wydechowego, w autach benzynowych wykonywany jest pomiar emisji wybranych składników spalin. W przypadku silników Diesla teoretycznie kontrolowane ma być tylko zadymienie spalin, jednak z uwagi na brutalność metody pomiaru - diagności go nie wykonują (konieczne wielokrotne wprowadzanie silnika bez obciążenia na maksymalne obroty).

Instalacja LPG

Kontrolowana jest tzw. legalizacja butli (ważna przez 10 lat od jej wyprodukowania) oraz wykonywany jest pomiar toksyczności spalin, która musi spełniać normy przewidziane dla auta benzynowego (kontrola obejmuje parametry zmierzone wyłącznie na biegu jałowym).

Amortyzatory

Badane są tylko pod kątem pewności zamocowania oraz ewentualnych wycieków.

Oświetlenie

Jego działanie jest sprawdzane podczas badania dość wnikliwie. Każdy punkt świetlny musi działać prawidłowo, a światła główne mają sprawdzane (i w razie potrzeby regulowane) ustawienie. W razie wątpliwości diagnosta może sprawdzić, czy żarówki lub dodatkowe lampy posiadają wymagany przepisami znak homologacji.

Marcin Klonowski



WASZE KOMENTARZE (27):

~Mechanik - 18.07 (19:38)

W takim razie diagnosta nie robi nic a zarabia więcej od mechanika? Bo ma papiery?

Odpowiedzi: 2 ▾

👍48

👎11

[Odpowiedz](#)

~inka- 21.07 (06:57)

z mózgiem jedź do diagnosty tępa interio hehehe a jak stwierdzi że go nie masz to wtedy do mechanika a nóż jakieś jego resztki w wydechu znajdzie

👍12

👎3

[Odpowiedz](#)

~crejzol- 21.07 (07:55)

co za pierdoły, nie bada się amortyzatorów pod względem skuteczności, nie ma takiego wymogu, ale pokażcie mi stację która tego nie robi, hamulce gdy zacisk jest zapieczony to koło trzyma czyli tak jakby trochę hamowało cały czas, od razu to wyjdzie na rolkach, wiadomo że bez okładziny samą blachą też się zahamuje, grubość klocka widać w większości aut, z bębniami z tyłu jest gorzej,