



PROCEDURA OBSŁUGI KOŁA W SAM. OSOBOWYCH

1. Wprowadzenie pojazdu na stanowisko serwisowe.
2. Weryfikacja punktów podnoszenia pojazdu.
3. Podniesienie pojazdu lub 1 strony pojazdu, z uwzględnieniem zasad bezpieczeństwa (w przypadku podnoszenia 1 strony pojazdu zabezpieczenie z drugiej strony klinami chroniącymi przed zsunieniem auto z podnośnika).
4. Weryfikacja obecności i stanu czujników ciśnienia (rozmowa z klientem/formularz informacyjny/diagnostyka pojazdu).
5. Weryfikacja rodzaju opony run-flat/nie run-flat.
6. Wstępna weryfikacja wizualna stanu opon, felg i ewentualnie kołpaków lub dekielków w celu wychycenia występujących uszkodzeń i wskazania klientowi.
7. Demontaż kołpaków i dekielków (jeśli występują) w sposób umożliwiający ich ponowny montaż.
8. W przypadku sezonowej wymiany opon oznaczenie kredą/pisakiem do opon aktualnej pozycji opony wg pozycji kierowcy.
9. Odkręcenie śrub/nakrętek koła oraz weryfikacja wizualna stanu gwintów i odłożenie ich w przystosowane miejsce/do pojemnika.
10. Zdjęcie koła z piasty, jeśli potrzeba z użyciem specjalistycznego odbijaka.
11. Wypuszczenie całego powietrza z koła oraz zdjęcie ciężarków nabijanych z felgi.
12. W przypadku stwierdzenia obecności czujników ciśnienia odbijak stopki musi znaleźć się 90st. od czujnika ciśnienia.
13. Umieszczenie koła w montażownicy zgodnie z instrukcją obsługi urządzenia (w przypadku braku instrukcji do montażownicy ze stołem i szczękami, przy felgach aluminiowych szczęki łąpią felgę od zewnątrz)
14. Podczas ściągania górnej stopki opony z felgi, ustawienie koła tak by zawór był blisko przed stopką montażownicy i około 15 cm przed łyżką montażową. Posmarowanie stopki i rantu felgi dedykowaną pastą montażową. Zdjęcie stopki następuje zgodnie z kierunkiem wskazówek zegara.
15. Staranna weryfikacja stanu technicznego zdemontowanej opony pod kątem zużycia i uszkodzeń (stopka, bok, wewnętrzna warstwa uszczelniająca, głębokość bieżnika).
16. Staranna weryfikacja stanu zaworków, jeśli to jest technicznie możliwe. Wymiana zaworu po poinformowaniu klienta, jeżeli zostaną stwierdzone zmiany starzeniowe gumy zaworu lub ślady zużycia części gumowych zaworu. Dobór zaworu musi być odpowiedni do ciśnienia eksploatacyjnego pojazdu. Zawory TR max ciśnienie 4,5 bar, zawory XHP max ciśnienie 6,9 bar.
17. Staranna weryfikacja stanu felgi i jej oczyszczenie, szczególnie od strony piasty, w celu dokładnego wyważenia.
18. Staranna weryfikacja stanu technicznego opony przeznaczonej do montażu - nawet w przypadku opony nowej (bieżnik, ściany boczne, stopki, wewnętrzna warstwa uszczelniająca).

19. Weryfikacja kierunku bieżnika montowanej opony oraz jej strony zewnętrznej/wewnętrznej.
20. Posmarowanie obu stopek opony dedykowaną pastą/maścią montażową. W przypadku obecności czujników ciśnienia brak nanoszenia pasty monterskiej na sam czujnik, co mogłoby spowodować zatkanie otworu nad czujnikiem ciśnienia.
21. Nałożenie opony wg. instrukcji obsługi producenta montażownicy.
22. W przypadku obecności czujników ciśnienia przy zakładaniu opony na felgę należy koło ułożyć w takiej pozycji, aby zawór z czujnikiem ciśnienia znajdował się 15 cm za punktem oparcia opony na feldze.
23. W przypadku obecności czujników ciśnienia uważać by nie zacisnąć zaworu między rantem felgi a stopką opony.
24. Weryfikacja poziomu ciśnienia wg zaleceń producenta pojazdu (naklejka, instrukcja obsługi, profesjonalne bazy danych) lub po konsultacji z klientem.
25. Napompowanie koła kompresorem z użyciem homologowanego manometru (w przypadku procedury dla poziomu certyfikatu „bardzo dobry” lub „wzorowy” homologowany manometr musi mieć świadectwo kalibracji nie starszy niż za ostatnie 6 miesięcy).
26. Sprawdzenie szczelności zaworu.
27. Umieszczenie koła na wyważarce i zastosowanie procedury zgodnej z instrukcją producenta urządzenia.
28. Staranna weryfikacja stanu napompowanej opony (ewentualne wybrzuszenia, spękania).
29. Stosowanie do wyważania ciężarków odpowiednich do rodzaju felgi.
30. Oczyszczenie nakrętek/śrub oraz styku piasty z felgą za pomocą szczotki drucianej.
31. Montaż koła na samochodzie z uwzględnieniem schematów rotowania dla danego typu pojazdu oraz z uwzględnieniem tej samej wysokości bieżnika na jednej osi oraz stanu opon (montaż lepszych opony zawsze na tylną oś, bez względu czy napęd jest przedni czy tylni - z wyłączeniem samochodów z różnymi rozmiarami między przednią i tylną osią oraz z wyłączeniem samochodów z napędem 4x4, w których to opony na obu osiach muszą być takie same).
32. Włożenie śrub/nakrętek i ręczne nakręcenie ich na gwint.
33. Dokręcenie wstępne śrub/nakrętek naprzeciwległych (przy 4 śrubach/nakrętkach) lub po linii gwiazdy (przy 5 lub 6 śrubach/nakrętkach) z użyciem klucza pneumatycznego bądź elektrycznego, nastawionego na najniższą moc dokręcania poniżej 90 Nm.
34. Opuszczenie pojazdu na podłoże i odsunięcie elementów podnośnika.
35. Weryfikacja wielkości momentu dokręcenia śrub/nakrętek zgodnie z zaleceniami producenta danego pojazdu.
36. Dokręcenie końcowe śrub/nakrętek z użyciem homologowanego klucza dynamometrycznego stosując wartość momentu zgodną z zaleceniami producenta pojazdu.
37. Weryfikacja stanu kołpaka (jeśli występuje) i jego ułożenia względem wentyla oraz dekielka. Jeśli kołpak jest mocowany śrubami/nakrętkami koła to montujemy przed włożeniem śrub/nakrętek.
38. Weryfikacja stanu czujników ciśnienia i stanu oraz poziomu ciśnienia koła zapasowego (jeśli występują).

39. Przywrócenie stanu czystości pojazdu jaki miał przed wjechaniem na stanowisko.
40. Przygotowanie do wyprowadzenia pojazdu ze stanowiska.