

Tabulka utahovacích momentů pro matice kol a šrouby nákladních automobilů

Pozor! Utahovací momenty pravidelně kontrolujte!

Aby byly matice kol a šrouby nákladních automobilů pevně upevněny, věnujte prosím pozornost následujícímu:

a) Hodnota utahovacího momentu:

Je naprosto nezbytné dodržovat hodnoty utahovacího momentu tak, jak byly určeny výrobcem. U ocelových kol musí být vždy matice utahovány tzv. „do kříže“.

b) Momentový klíč:

Pro zajištění provozní bezpečnosti se doporučuje používat momentový klíč, protože tak je zaručeno přesné dodržování určených utahovacích momentů.

c) Utahovák:

Při sériové montáži jsou často používány jednoduché nebo víceúrovňové utahováky s pneumatickým nebo elektrickým pohonem. Pokud tyto utahováky nejsou určeny jen pro konkrétní šrouby s omezeným maximálním utahovacím momentem, je obtížné s nimi ve většině případů dodržet předepsaný utahovací moment a ten pak závisí zpravidla na zkušenosti montéra. V každém případě se doporučuje dotáhnout na minimální dotahovací moment s následným dotažením momentovým klíčem.

d) Další:

Náboje a kola u všech vozidel jsou pokryta základním lakem, který je zpravidla velmi dobře chrání před rzi. Takový nátěr se ovšem může po několika ujetých kilometrech odřít. Rovněž matky a šrouby potřebují nějaký čas k tomu, aby se řádně usadily. Je proto zásadně důležité zkontrolovat matky a šrouby po ujetí prvních 50 kilometrů, zda jsou řádně utaženy. Pravidelné kontroly jsou důležité i později, protože jsou-li šrouby volné, otvory pro jejich usazení se oválně opotřebovávají a ničí závity kol.

Pro montáž kol používejte doporučené nářadí.

Vyměňte matky a šrouby, jsou-li rezavé nebo jsou na závitu špatně pohyblivé.

Před montáží odstraňte špínu a rez z kontaktních ploch po celém obvodu kola, jeho náboje, brzdového bubnu a ošetřete mazacím tukem.

U kol z lehkých slitin je disk zpravidla přibližně dvakrát tlustší než u ocelových kol. Kolové čepy musí být tudíž delší.

www.continental-truck-tires.com
www.conti-online.cz

Značka vozidla	Závit	Utahovací moment (Nm)		
		Čepové centrování	Středové centrování	Trilex
Auwärter				
	M20 1.5	350	450	
	M22 1.5	350	600	
Bedford				
	M22 1.5	510–580	550–600	
	7/8 – 11 BSF	510–580	550–600	
DAF				
	M18 1.5		340–400	270–300
	M20 1.5	280–350	450–520	320–350
	M22 1.5		700	
Daimler				
Atego	M18 1.5		400	
Atego	M20 1.5		500	
Actros	M22 1.5		600	
Axor	M22 1.5		600	
Faun				
	M18 1.5	290–320		
	M20 1.5	370–400		
	M22 1.5	430–460		
Iveco				
	M18 1.5		335–410	
	M20 1.5		440–540	
	M22 1.5	380–450	580–650	
EVO-Bus, Setra				
		450 45	600 60	
MAN				
	M18 1.5		390 20	
	M20 1.5		475 25	
	M22 1.5		575 25	
RVI				
	M22 1.5		450–550	
Scania				
	7/8 – 11 BSF		600	
Steyr-Daimler-Puch				
	M20 1.5		450–500	
	M22 1.5		550–600	
Volvo				
	M18 1.5		375 65	
	M20 1.5		525 75	
	M22 1.5		670 30	
	7/8 – 14 UNF		670 30	
VW				
Transporter T2, T5	M14 1.5	180		
Transporter T4 do 12/95	M14 1.5	160		
Transporter T4 od 01/96	M14 1.5	180		
LT28, 31	M14 1.5	200		
LT35, 40, 45, 50	M18 1.5		320	
Návěs				
	M14 1.5	110–120		
	M18 1.5	270	320	
	M20 1.5	350	450	
	M22 1.5	450–500	630–650	
	M22 2	430		

*) s pérovou podložkou a maticí s nákrúžkem
10 Nm = 1 Kpm

Všechny údaje jsou bez záruky.
Stav k červnu 2010.