

## Najczęstsze błędy popełniane przy montażu haka holowniczego

data aktualizacji: 2020.05.29



**W skład zestawu haka holowniczego wchodzi kilka podstawowych elementów, takich jak korpus, kula, wiązka oraz gniazdo elektryczne. Większość samochodów przystosowana jest fabrycznie do montażu haka, ale instalacja gazowa, czujniki parkowania czy maksymalne dopuszczalne obciążenie określone przez producenta pojazdu (np. nacisk pionowy na kulę) to aspekty, które należy wziąć pod uwagę w przypadku montażu dowolnego haka, by zachować bezpieczeństwo eksploatacji.**

Przed podjęciem jakichkolwiek działań montażowych należy sprawdzić czy dany samochód ma homologację do holowania przyczepy. Zdarzają się sporadyczne przypadki, że auto nie ma takiej homologacji i nie można do niego montować haka holowniczego. Najlepiej zweryfikować to jeszcze przed zakupem haka, ponieważ diagnosta nie wystawi zaświadczenia i konieczne będzie zdemontowanie elementu. Szkoda narażać się na dodatkowe koszty i stracony czas. Jeśli jednak jesteśmy pewni, że nasz samochód ma możliwość holowania przyczepy, nic nie stoi na przeszkodzie, by wzbogacić jego wyposażenie o zestaw haka holowniczego.

Montaż haka rozpoczynamy od demontażu zderzaka oraz wypięcia lamp, jeśli jest to niezbędne. Następnie zazwyczaj odkręcamy belkę wzmacniającą oraz usuwamy masę izolacyjną na fabrycznych otworach, w których montujemy zestaw haka – w większości samochodów są one przewidziane przez producenta, nawet jeśli pojazd od nowości nie posiadał takiego wyposażenia. Skręcając korpus z

podłużnicami w otworach fabrycznych oraz dokręcając gniazdo kuli i uchwyt gniazda elektrycznego, należy korzystać z części złącznych dołączonych do zestawu haka holowniczego. Jeśli chodzi o tabliczkę znamionową, naklejana jest ona na etapie produkcji, najczęściej do uchwytu gniazda elektrycznego. Należy pamiętać, by wszystkie połączenia dokręcać kluczem dynamometrycznym z momentem wskazanym w instrukcji obsługi. Z czego wynikają trudności na tym etapie?

- Wiele problemów z montażem haka wynika tak naprawdę z nieprawidłowego doboru haka z katalogu. Trudności wychodzą dopiero podczas próby montażu, dlatego bardzo ważne jest, by prawidłowo dopasować referencję do naszego samochodu. Podstawowy błąd polega też na nieczytaniu instrukcji obsługi. Każdy samochód oraz każdy hak, chociaż mają wspólne mianowniki, mogą różnić się pod względem konstrukcyjnym, dlatego nie ma mowy o robieniu tego na pamięć, nawet jeśli mamy w tym zakresie spore doświadczenie. Warto również uwzględnić, czy samochód ma instalację gazową, która może być trudnością w kontekście montażu haka. Poza tym hak holowniczy musi być zamontowany w pojeździe o właściwym stanie elementów nadwozia – tłumaczy Mariusz Fornal, kierownik działu technicznego w firmie Steinhof.

Po skończeniu opisywanych czynności, niezbędne jest jeszcze podpięcie wiązki elektrycznej. Aby zamontować wiązkę, należy zdemontować częściowo poszycie bagażnika, a następnie przeciągnąć ją przez fabryczny otwór. W zależności od stopnia skomplikowania systemu elektronicznego danego modelu samochodu w zestawie z wiązką znajdziemy elektroniczny moduł sterujący. Nie zawsze jest on wymagany, ale wiązka do haka holowniczego z modułem jest niezbędna do samochodów mających: system sterowania CAN Bus (rodzaj „systemu operacyjnego”), kontrolę oświetlenia Check Control (komputer informuje kierowcę o spalonych żarówkach) oraz czujniki parkowania.

Montaż wiązki powinien odbywać się zgodnie z załączonym do zestawu haka schematem elektrycznym – dzięki zastosowaniu szybko-złączek będzie on błyskawiczny. Następnie należy umieścić wiązkę w gnieździe elektrycznym, co umożliwi podpięcie zasilania. W przypadku konieczności zastosowaniu modułu należy podpiąć kabel plusowy wiązki bezpośrednio do akumulatora pojazdu. W większości samochodów niezbędne będzie poprowadzenie kabla przez całą długość auta, chyba że – tak jak w modelach BMW – akumulator znajduje się w bagażniku.

W niektórych pojazdach z czujnikami parkowania jazda z zamontowaną kulą powoduje wykrywanie jej przez czujniki jako przeszkody. W wielu samochodach można jednak dostosować zakres wykrywalności lub dezaktywować czujniki komputerem diagnostycznym. W przypadku zastosowania haka z kulą wypinaną po jej wypięciu można uniknąć powyższego problemu. Należy również dostosować się do informacji podanych przez producenta pojazdu, dotyczących wartości maksymalnych obciążeń (maksymalnej masy holowanej przyczepy i dopuszczalnego nacisku pionowego na kulę). Dane te zawarte są w dowodzie rejestracyjnym oraz instrukcji obsługi pojazdu. Nie powinniśmy sugerować się tylko parametrami na tabliczce znamionowej haka, gdyż te najczęściej są wyższe.

Z zamontowanym urządzeniem należy udać się do Stacji Kontroli Pojazdów, w celu odbioru zaświadczenia o poprawności montażu i spełnieniu wymogów homologacyjnych przez hak. Diagnosta wystawia stosowny dokument po uprzednim sprawdzeniu: potwierdzenia zakupu haka, tabliczki znamionowej umieszczonej na haku, posiadanego certyfikatu dopuszczającego (na tabl. znamionowej), instrukcji montażu dołączonej do haka i poprawności montażu. Po otrzymaniu zaświadczenia, należy udać się do Wydziału Komunikacji, aby uzyskać stosowny wpis w dowodzie rejestracyjnym.

- Należy sprawdzać połączenia śrubowe po przejechaniu ok. 1000 km, a w przypadku poluzowania nakrętek, śrub, należy je dokręcić. Kulę powinniśmy utrzymywać w czystości. Wszystkie uszkodzenia mechaniczne zaczepu kulowego wykluczają dalszą jego eksploatację - podsumowuje Mariusz Fornal.

Źródło: