

# Az Opel Astra G első kerékcsapágyház felépítése

Az Opel Astra G típusváltozatánál mind az első, mind a hátsó kerékcsapágy a kerékagygyal és az ABS kerékfordulatszám-érzékelővel egybeépített. A csapágy karbantartást nem igényel, sem kenni, sem beállítani nem szükséges. Ha a kerék nehezen forog vagy zajos, akkor az egységet teljesen kell cserélni. A kerékcsapágyegység visszaszerelésénél új csavarokat kell használni. Meghúzási nyomatékok és a szögrehúzás értékei a kerékcsapágyegység beszerelésekor:

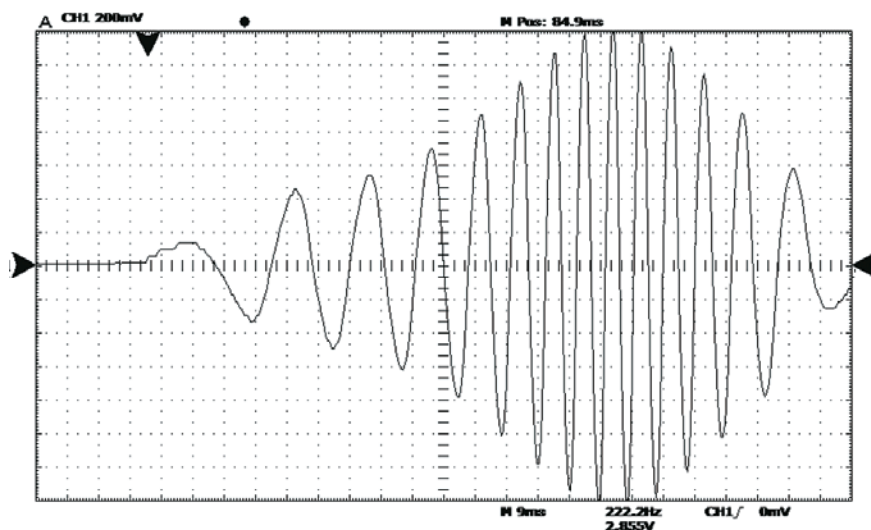
első kerekeknél: 90 Nm + 30° + 15°  
hátsó kerekeknél: 50 Nm + 30° + 15°



2. ábra: a kerékcsapágyak és a lemez póluskerék a házból kihúzva

Mivel a kerékcsapágyegység teljesen cserélendő, így külön sem a csapágy, sem a kerékfordulatszám-szenzor nem cserélhető. Azonban mivel azon túl, hogy az ABS kerékfordulatszám-érzékelő indukciós elven működik (lásd 1. ábra), semmilyen egyéb információ nem állt rendelkezésünkre az egység felépítéséről, ezért szétszedtük.

A csapágyházból a kettős agyrészt kihúzva a 2. ábrán látható a két golyóscsapágyosor és a jobb oldali agyrészre felsajtolt, 29 fogú



1. ábra: az első kerékfordulatszám-érzékelő jele a kerék kb. fél körülfordításakor

lemez tárcsa. A csapágyház belsejében, közvetlenül az egyik golyópálya mellé beépítettek egy mágneses gyűrűt, mely a fogozott tárcsának megfelelően 29 pólus párú. A mágnesgyűrű mellett egy műanyag gyűrűre tekercselve található az ABS-jeladó indukciós tekercse (3. ábra), melynek általunk mért ellenállása 1530 Ω volt. A gyár az első

kerékfordulatszám-szenzor tekercsellenállásaként 1000-2000 Ω-ot ad meg. Az ABS-jeladó zárt kiviteléből adódóan ritka ennek a meghibásodása, egy esetleges áramköri szakadásnál az esetek többségében a csapágyegységtől néhány centiméterre lévő csatlakozónál érdemes a hibát keresni.

BB



3. ábra: a mágneses gyűrű a jeladótekercssel, a csapágyházból kiemelve