

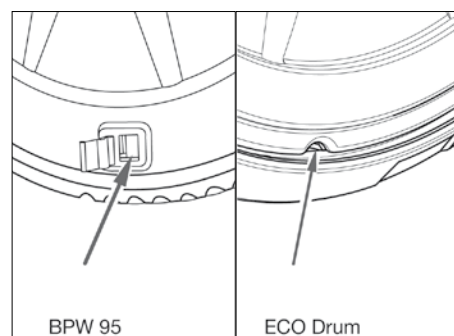
Wymiana okładzin w hamulcach BPW



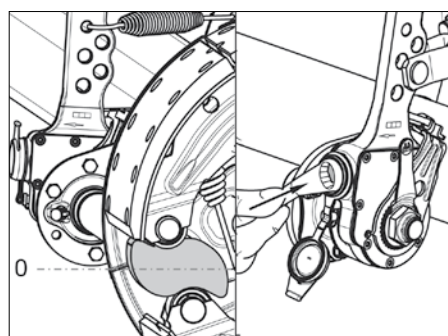
GRZEGORZ MARAT

DORADCA TECHNICZNY
BPW POLSKA

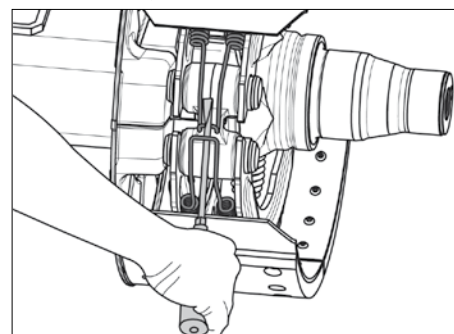
W CIĘŻKICH POJAZDACH UŻYTKOWYCH OKŁADZINY CIERNE NITOWANE DO SZCZĘK SĄ NADAL ROZWIĄZANIEM DOMINUJĄCYM, CHOĆ W LŹEJSZYCH – JUŻ NIESTOSOWANYM. WARTO WIĘC PRZYPOMNIEĆ ZASADY ICH PRAWIDŁOWEJ WYMIANY



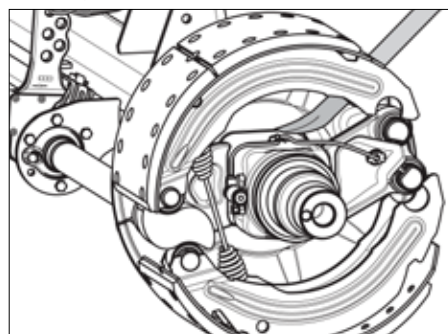
MIEJSCA SPRAWDZANIA STANU OKŁADZIN STARSZYCH (Z LEWEJ) I NOWSZYCH HAMULCÓW BPW



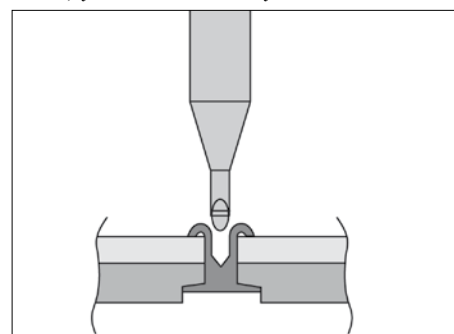
ZWALNIANIE MECHANIZMU REGULACJI SZCZĘK (Z LEWEJ) KRZYWKĄ ROZPIERACZĄ



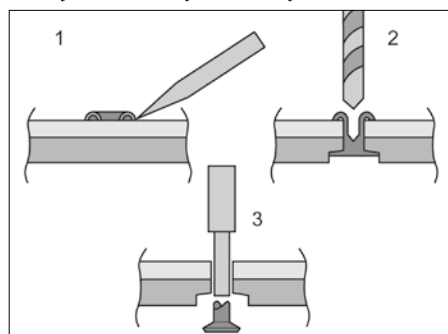
ROZŁĄCZANIE DWUCZĘŚCIOWYCH SPRĘŻYN SPINAJĄCYCH STOPY SZCZĘK



WYJMOWANIE SZCZĘK PRZEZ ICH PODWAŻANIE ŁYŻKĄ MONTERSKĄ OPIERANĄ O KORPUS OSI



ROZKITOWYWANIE STARYCH OKŁADZIN NA PRASIE ZA POMOCĄ SPECJALNEGO TRZPIENIA



ZASTĘPCZE METODY USUWANIA STARYCH NITÓW ŁĄCZĄCYCH OKŁADZINĘ ZE SZCZĘKAMI

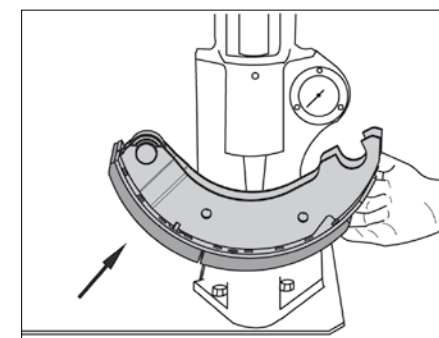
Przy intensywnej eksploatacji pojazdu kontrola stanu okładzin powinna się odbywać co kwartał. Służy do tego otwór kontrolny w blasze osłonowej hamulca, zastąpiany w większości modeli osi zaślepką gumową. Wymiana staje się konieczna, gdy grubość okładziny mierzona suwmiarką wynosi 5 mm lub mniej, a także wówczas, gdy zużycie sięga już do uszoku kontrolnego na okładzinie.

Wymienia się zawsze wszystkie okładziny danej osi. Rodzaj zastosowanych okładzin wymiennych zależy nie tylko od wersji hamulca, lecz także od stanu jego bębna. Gdy wymaga on przetoczenia, konieczne będzie użycie okładzin nadwymiarowych.

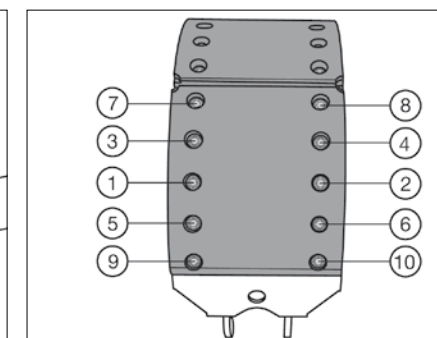
Dostęp do szczęk hamulcowych uzyskuje się po dokonaniu według zaleceń producenta demontażu z czopa osi bębna wraz z piastą, łożyskami i przeważnie z kołem. W tradycyjnych rozwiązaniach trzeba użyć do tego celu specjalnego ściągacza, w nowoczesnych – jego funkcję pełni centralna śruba lub nakrętka. Podczas rozbiórki należy oznaczyć piasty i przynależne im łożyska, aby uniknąć późniejszego ich pomieszania podczas montażu.

Po zdjęciu bębna cofa się dźwignie regulatorów luzu szczęk do pozycji, w której krzywka rozpięra przestaje naciskać na rolki. Potem (w hamulcach wyprodukowanych po 1995 roku) trzeba rozłączyć sprężyny stóp szczęk wkrętakiem i podważyć szczękę tyżką monterską, zwracając uwagę, by nie uszkodzić czujnika i jego przewodu. Po wymontowaniu szczęk wyjmuje się sprężyny z ich uchwytów. W hamulcach starszych wszystkie sprężyny wypina się jednakowo przed wymontowaniem szczęk.

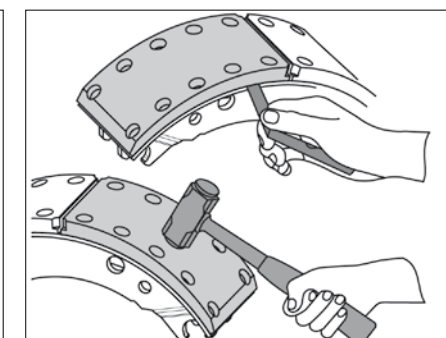
Kolejną operacją jest rozkitowanie starych okładzin nitownicą z trzpieniem odpowiednim do średnicy nitów i oczyszczenie szczęk z nalotów i rdzy. Zastępczo zamiast użycia nitownicy



SPĘCZANIE NITÓW NA PRASIE PODCZAS MONTAŻU NOWEJ OKŁADZINY CIERNEJ



NITOWANIE DŁUŻSZEJ CZĘŚCI OKŁADZINY, KRÓTSZĄ NITUJE SIĘ TEŻ. ZACZYNAJĄC OD ŚRODKA



SPRAWDZANIE PRAWIDŁOWOŚCI NITOWANIA ZA POMOCĄ SZCZELINOMIERZA I MŁOTKA

można ściąć końcówki nitów przecinakiem lub rozwiąć je wiertłem ($\varnothing_{\max}$ 8,6 mm) i wybić przebijakiem. Potem średnice otworów w szczękach trzeba skontrolować sprawdzianem. Nie mogą one przekraczać średnicy nitu o więcej niż 0,6 mm. Poza tym wymiary wymagają szczęki z uszkodzonymi powierzchniami przylegania okładziny – wygięte, pęknięte lub skorodowane.

Nowe okładziny muszą całą powierzchnią przylegać do szczęk.

Kompletna okładzina składa się z dwóch elementów, z których krótszy powinien zawsze być mocowany od strony rolki. Potem we wszystkie otwory okładzin i szczęk wkłada się nity o rozmiarach 8 x 15 mm i spęcza je siłą 21 kN, w kolejności od środka szczęki ku jej końcom.

Okładziny przynitowane prawidłowo wydają po lekkim uderzeniu młotkiem dzwiczny odgłos. Dźwięk głuchy świadczy o ich zbyt luźnym lub nierównomiernym przyleganiu do szczęk albo o pęknięciach (przeważnie w pobliżu nitów). Ewentualne błędy przylegania można sprawdzić szczelinomierzem. Dopuszczalne odchyłki to 0,15 mm, sięgające nie głębiej niż do pierwszego rzędu nitów. ■

OZONOWANIE – najskuteczniejsza metoda czyszczenia (odgrzybiania) klimatyzacji samochodowych

Ozonowanie jest obecnie najczęściej stosowaną metodą odgrzybiania układu klimatyzacji w pojazdach. Prawidłowo przeprowadzony proces dezynfekcji ozonem daje skuteczność na poziomie 97%!

Dlaczego właśnie OZON?

Ozon w stanie gazowym posiada silne właściwości utleniające. Ozon skutecznie likwiduje pleśń i grzyby z kanałów wentylacyjnych i parownika układu oraz usuwa nieprzyjemne zapachy (papierosowe, zwierzęce, po zalaniach). Stosując technologię ozonową eliminujemy również „zanieczyszczenia” z wnętrza kabiny, które osiadają na tapicerce i innych elementach wnętrza. Tak więc tylko „ozonowanie” jest procesem kompleksowym. Ponadto ozon

jest produktem naturalnym wolnym od powszechnie stosowanej chemii – całkowicie bezpiecznym.

Skuteczność ozonowania

Skuteczność prawidłowo przeprowadzonego ozonowania oraz czas procesu, zależą od kilku czynników:

- Kubatura ozonowanego pomieszczenia (pojazdu)
- Odpowiednio dobrany sprzęt (wydajność)

Posiadamy w ofercie szeroką gamę rozwiązań stosowanych w branży motoryzacyjnej, pozwalającej odgrzybiać samochody osobowe, ciężarowe, autobusy, przyczepy kempingowe i inne. Szczegóły ofert znajdują się na stronie www.ozon24.pl.



Posiadamy w ofercie wyłącznie markowy sprzęt oraz gwarantujemy Klientom konkurencyjne ceny.

Zapraszamy do zapoznania się z naszą ofertą.

WRC MULTIOZON



WRC MULTIOZON

ul. Polna 1
81-745 Sopot
tel. 504 309 058
biuro@ozon24.pl
www.ozon24.pl
www.ozonatory.com

Firma WRC MULTIOZON zajmuje się wyposażaniem w sprzęt ozonowy oraz systemy ozonowe firm działających w następujących branżach:

motoryzacja
sprzątanie i dezynfekcja
przemysł przetwórczy
restauracje i gastronomia
hotelarstwo
medycyna
uzdatnianie wody