

Reklamacja. I kto jest winny?

Dlaczego klocki piszczą?



MAREK WARMUS

DORADCA TECHNICZNY ATE

DLA KOMFORTU JAZDY ZNACZENIE MA NIE TYLKO MOC SILNIKA I WYPOSAŻENIE POJAZDU, ALE TAKŻE SPRAWNIE DZIAŁAJĄCE HAMULCE, DAJĄCE POCZUCIE BEZPIECZEŃSTWA PODCZAS CODZIENNEGO PORUSZANIA SIĘ PO DROGACH. DOBRE DZIAŁANIE UKŁADU HAMULCOWEGO WYMAGA OKRESOWEGO SERWISU ORAZ WŁAŚCIWEGO DOBORU ELEMENTÓW EKSPLOATACYJNYCH, KTÓRE ZAPEWNIĄ, ŻE POJAZD ZATRZYMA SIĘ W ODPOWIEDNIM MIEJSCU I CZASIE



ność, a w efekcie – krótką drogę zatrzymania.

Jak poprawnie dobrać klocki i tarcze hamulcowe do pojazdu, tak aby spełniły oczekiwania użytkownika niezależnie od tego, czy pełnią w miejskich korkach, czy przemieszcza się z dużą prędkością mocno obciążonym pojazdem po autostradzie?

Dobór elementów pary tarcze-klocki hamulcowe często stanowi dla warsztatu problem. Kierowca zwykle wybiera produkt tani, nie przykładając wagi do jakości. Należy mu uświadomić, że jest to nieodpowiedzialne podejście, ponieważ rezygnując z jakości, ryzykuje brak hamulców wtedy, kiedy może ich najbardziej potrzebować. Decydując się na serwis układu hamulcowego, powinien zainwestować w bezpieczeństwo swoje i innych uczestników ruchu drogowego poprzez zastosowanie elementów markowego producenta, czyli produktu o jakości OE (np. ATE). Zwłaszcza jeśli poprzednie klocki nie spełniały jego oczekiwań.

Przyczyny

– Dlaczego moje nowe klocki piszczą? Poprzednie nie piszczały! – skarży się rozżalony klient. I składa reklamację.

Po zamontowaniu nowych tarcz i klocków, niezależnie od okresu eksploatacji, np. zaraz po dotarciu, po kilku tysiącach przejechanych kilometrów lub w porze

jesiennie-zimowej przy hamowaniu słychać nieprzyjemny dla ucha pisk.

Przypomnijmy więc, że ten nieprzyjemny dźwięk to fala dźwiękowa, wytworzona przez wibrujące elementy układu hamulcowego. Podczas hamowania współpraca klocka z tarczą wzbudza drgania, które często ulegają wzmocnieniu przez inne podzespoły, np. elementy układu kierowniczego lub zawieszenia.

Klocki hamulcowe o jakości OE (podobnie jak klocki seryjne) w procesie produkcji wyposaża się w elementy mające tłumić drgania powstałe przy docisku klocka do tarczy hamulcowej. Dlaczego więc po ich wymianie na nowe pojawia się piski?

Przyczyn może być kilka. Oto one:

- ▶ Podczas wymiany klocków nie wykonano czyszczenia zacisku albo przeprowadzono je niedbale. Dotyczy to w szczególności prowadnic klocka hamulcowego na jarzmie zacisku, przez co zmienia się odległość pomiędzy klockiem a jarzmem. Wytarcia eksploatacyjne jarzma zacisku również powodują drgania.
- ▶ Niepoprawnie wykonano czyszczenie powierzchni tłoka hamulcowego i przeciwległej powierzchni zacisku. W tym wypadku brak równoległości przenosi się na klocki, powodując uszkodzenia i drgania.
- ▶ Zostały nasmarowane elementy zacisku hamulca, które nigdy nie powinny być smarowane, np. tuleje gumowe prowadzące w zaciskach systemu ATE. Tuleje te powinny być wymieniane co 100 tysięcy kilometrów przebiegu lub przy trzeciej wymianie zestawu klocków hamulcowych bez względu na stan tulei gumowych i stalowego elementu prowadzącego. Niestety, brak odpowiedniej wiedzy powoduje, że w tym miejscu stosowane są smary, a ich użycie doprowadza do braku szczeliny roboczej między klockiem a tarczą. W konsekwencji tarcza hamulcowa ulega uszkodzeniu i po przejechaniu zaledwie kilku tysięcy kilometrów podczas hamowania pojawiają się wibracje. Ten sam skutek spowoduje zastosowanie tulei gumowych niskiej jakości.



ELEMENTY WYMAGAJĄCE WYMIANY (Z LEWEJ) I TULEJE ATE SYSTEM

- ▶ W zaciskach firm TRW i Bosch zalecane jest używanie smaru, co nie oznacza, że można użyć każdego. Należy pamiętać o częstej wymianie tulei gumowych. W zaciskach ATE występują tuleje z wkładką z tworzywa sztucznego (nieдоступne w zamiennikach), które muszą być założone w odpowiednim miejscu. Przed przystąpieniem do montażu tulei gumowych i prowadnic w jarzmie należy poprawnie przygotować miejsca ich osadzenia z zastosowaniem odpowiednich narzędzi, aby nie doprowadzić do owalizacji cylindrycznych otworów



ZESTAW DO CZYSZCZENIA LUCAS



ZESTAW DO CZYSZCZENIA ATE

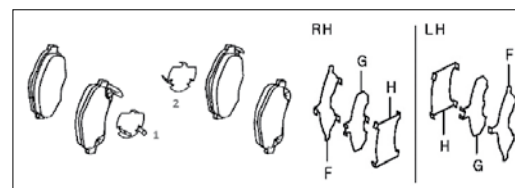
- ▶ Klocki hamulcowe OE i klocki zamienniki o jakości OE (np. ATE Original) zawierają elementy lub cechy mające powodować poprawną pracę klocków



NAKLEJKA 3M

w zacisku, np. dodatkowe taśmy samo-przylepne na blaszki klocka, wymagające przyklejenia (np. VW T5-T6).

- ▶ Dodatkowe płytki, blaszki antywibracyjne montowane na samym klocku lub tłoku hamulcowym często występują jako element dodatkowy. Elementy te podczas wymiany lądują często w koszu na śmieci, bo w zamiennikach zastosowano inne rozwiązanie i do nich nie pasują. Zastosowanie klocków OE lub w jakości OE powoduje pisk podczas hamowania, bo brak wiedzy mechanika spowodował, że nie użyto właśnie tych dodatkowych elementów pomiędzy klockami a zaciskiem. Można je w niektórych wypadkach zastąpić zestawem nakładek antywibracyjnych ATE 13.0460-0400.2



DODATKOWE BLASZKI DO KLOCKÓW TOYOTA (Z LEWEJ) I MITSUBISHI



ZESTAW NAKLEJEK ANTYWIBRACYJNYCH ATE

- ▶ Piski mogą wynikać z odwrotnego lub wadliwego montażu kierunkowych klocków hamulcowych, które muszą być zakładane z użyciem dodatkowych blaszek pomiędzy klockami a zaciskiem. Niestety, temat ten często jest ignorowany przez mechaników.

