

Nieudolne naprawy hamulców



Edward Górski
PPH Produkcja części zamiennych, Lublin

Niech mi wybaczą P.T. Czytelnicy „Autonaprawy”, że obok publikacji o technicznych nowościach i wyrafinowanych technologiach pojawia się ten artykuł dotyczący przyziemnych, wstydlivych nawet problemów.

Zagadnienia związane z wymianą klocków lub szczęk hamulcowych są mi znane, ponieważ jestem ich producentem i mam też w tym zakresie wieloletnią praktykę warsztatową, również instruktorską. Gdy zdarza się, że klient zwraca mi dostarczone mu części w ramach reklamacji, staram się sprawę traktować z należytą powagą, ale, proszę mi wierzyć, bywa, że tę powagę zachowuję z trudem.

Często bowiem odnoszę wrażenie, iż ten rodzaj usług serwisowych w niektórych warsztatach wykonują uczniowie lub niedouczeni mechanicy, pracujący bez nadzoru osób doświadczonych. Tak podstawowe popętnia się tu błędy. Sfotoграфowałem parę charakterystycznych przykładów, które fachowcom mogą się wydać wręcz humorystyczne, jednak żarty też muszą mieć granice, zwłaszcza

gdy chodzi o układ tak ważny dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Rozumiem i w pełni popieram użytkownika samochodu, który po takiej usłudze wyczuwa, że coś jest nie w porządku i wraca do warsztatu. Nie rozumiem, dlaczego personel tej placówki zamiast wyciągnąć z incydentu wnioski i konsekwencje służbowe, decyduje się klocki lub szczęki hamulcowe wymontować i reklamować u producenta jako wadliwe. Proszę ocenić zasadność takich „reklamacji” w przedstawionych tu przypadkach.

1. Historię tej usterki łatwo jest zrekonstruować. Jeden tłoczek jest zapieczony w cylinderku, brudny, bez osłony, która rozleciała się ze starości, lecz mechanik wymienia tylko szczęki i zakłada bęben hamulcowy. Przy hamowaniu zatarty tłoczek się nie wysuwa, więc cały ciężar hamowania przejmuje druga szczeka, która z tego powodu ściera się do gołego metalu już po kilku miesią-

cach lub kilkunastu tysiącach przejechanych kilometrów. Wtedy obie szczęki zostały zwrócone producentowi.

2. Wyciek płynu hamulcowego lub smaru z łożyska spowodował zanieczyszczenie okładziny i zmniejszenie współczynnika tarcia. Hamowanie nie daje zadowalających efektów, a nadmierny docisk szczęki powoduje jej przegrzanie. Skutkiem tego pęka okładzina hamulcowa, a część metalowa zmienia kolor na czarny.

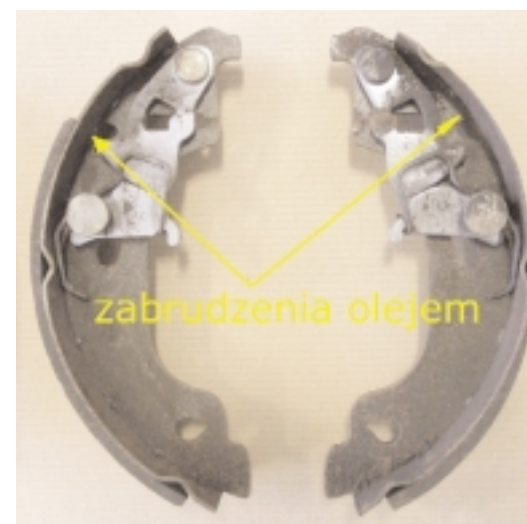
3. Założono nowe szczęki i zużyty bęben hamulcowy z obwodowymi bruzdami na gładzi. Efekt hamowania okazał się niedostateczny, ponieważ rzeczywista powierzchnia styku okładziny z bębniem była bardzo mała (pracowały tylko grzbiety pomiędzy bruzdami). Ze zbyt małym wykorzystaniem powierzchni

Spękanie i erozja powierzchni ciernych z powodu ich zanieczyszczenia może dotyczyć również hamulców tarczowych

ciernej mamy do czynienia i wówczas, gdy promienie krzywizny szczęki i bębna różnią się wzajemnie, co widać na sąsiednich fotografiach.

4. Podobne zjawisko może wystąpić w hamulcach tarczowych przy nowych klockach i zużytej tarczy, która ma wte-

dy zazwyczaj wystające ranty na zewnętrznym i wewnętrznym obwodzie swej roboczej gładzi. Kontakt elementów ciernych ogranicza się do powierzchni tych wąskich pierścieni. Te klocki zostały zwrócone w ramach reklamacji, ponieważ „słabo hamują”. ■



Zanieczyszczenie okładzin olejem lub płynem hamulcowym doprowadza z czasem do ich pęknięcia



Nowe klocki założone do zużytej tarczy współpracują z nią na niedostatecznej powierzchni. Szybko też ulegają zniszczeniu



Nierównomierne zużycie okładzin na skutek wadliwej pracy rozpieracza hydraulicznego



Fot. PPH Górski

Fot. PPH Górski