

ATE Power Disc



MAGDALENA WÓJCIK-KLICH

OPIEKUN RYNKU POLSKA
DLA CONTINENTAL AFTERMARKET GMBH

TAK NAZYWA SIĘ INNOWACYJNA TARCZA HAMULCOWA, KTÓREJ ROBOCZE POWIERZCHNIE SAMOCZYNNE OCZYSZCZAJĄ SIĘ PODCZAS HAMOWANIA. ROZWIĄZANIE TO JEST RÓWNIIE SKUTECZNE, JAK KONSTRUKCYJNIE PROSTE!

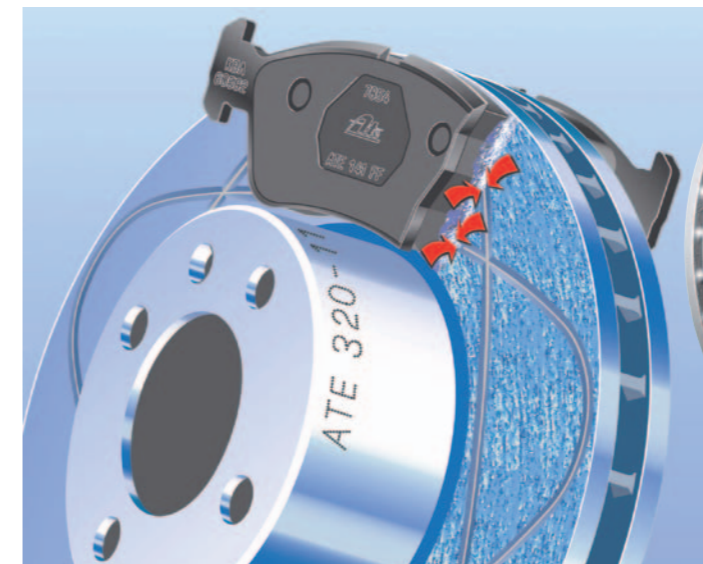
Nowe tarcze hamulcowe o standardowej konstrukcji dobrze współpracują z ciernym materiałem nowych klocków, ponieważ współpracujące ze sobą powierzchnie obu tych elementów są dzięki precyzyjnej obróbce bardzo gładkie. Poza tym metalowe

gładzie tarcz muszą być przed montażem starannie oczyszczone i odtuszczone, by kompletny hamulec działał prawidłowo.

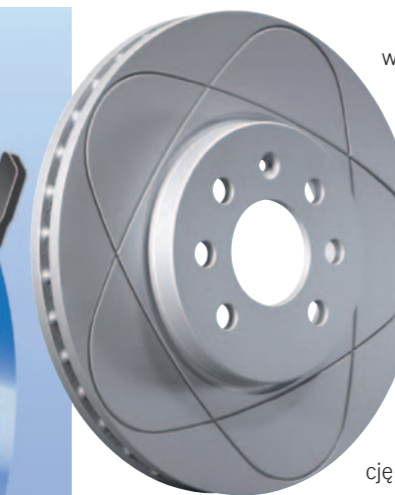
Stan ten jednak podczas użytkowania samochodu zmienia się szybko i zdecydowanie niekorzystnie, gdyż usytuowanie

hamulców w podwoziu pojazdu sprawia, iż są one narażone na bezpośredni kontakt z wodą i błotem, rozpylanymi na mokrych nawierzchniach przez bieżniki opon. Skutkiem oddziaływania wilgoci i wysokich temperatur występujących w trakcie hamowania są najpierw mikroskopijne, a potem pogłębiające się korozyjne wżery na gładkich dotychczas powierzchniach tarcz. Wysychające błoto silnie przywiera do metalu, tworząc materiał ścierny żłobiący łukowe rowki na roboczych płaszczyznach klocków. Błoto ściera się szybko, lecz rowki i rozdzielające je garby pozostają, rysując coraz głębiej tarczę, która stosunkowo szybko ulega znacznemu zużyciu.

Opisane tu procesy nie osłabiają bezpośrednio skuteczności hamulców, gdyż



ROWEK TWORZY ZAMKNIĘTĄ PĘTLĘ, KTÓREJ PRZEBIEG ODPROWADZA ZANIECZYSZCZENIA Z CAŁEJ POWIERZCHNI STYKU KLOCKA Z TARCZĄ



Przy tej okazji przedstawiam Państwu inną, na pozór drobną innowację ATE. Jest nią zamieszczony poniżej specyficzny blankiet (do wycięcia i kopiowania), przeznaczony dla warsztatów zajmujących się serwisowaniem samochodowych hamulców. Pełni on funkcję technologicznej instrukcji dla serwisowego personelu i równocześnie wydawanego klientowi protokołu wykonanych czynności obsługowo-naprawczych.

żłobienia, rysy i występy ciernie współpracujących części wzajemnie do siebie pasują. Ich późniejsze termiczne odkształcenia i mikropęknięcia mogą jednak powodować drgania i hałaśliwą pracę. Kiedy jednak we wspomnianych rowkach i wżerach zaczyna zalegać błoto i wilgotne korozyjne osady, ich podgrzewaniu towarzyszy intensywne wydzielanie się gazów. Gazowa poduszka zaczyna oddzielać klocki od tarczy, co powoduje gwałtowną utratę siły hamowania, zwaną z angielska efektem fadingu.

Nowe rozwiązanie, czyli tarcza ATE Power Disc, przez długi czas zapobiega opisanym tu negatywnym zjawiskom i przedłuża trwałość wszystkich elementów hamulca. Samoczynne oczyszczanie metalowej płaszczyzny wymuszane jest przez wykonany w niej rowek tworzący zamkniętą, wielokrotnie krzyżującą się pętlę. W nim gromadzą się wszelkie zanieczyszczenia, wyrzucane następnie na zewnątrz obwodu tarczy przez siłę odśrodkową. Pętla ta jest równocześnie wskaźnikiem umożliwiającym szybkie i dokładne rozpoznanie stopnia zużycia tarczy bez dodatkowych przyrządów pomiarowych. Jeśli wyżłobienie powierzchni zanika, tarcza wymaga niezwłocznej wymiany.

Do ochrony tarczy przed korozją, zwłaszcza w pierwszym okresie jej eksploatacji, służy specjalna powłoka, która ułatwia zarazem proces wzajemnego docierania się metalowej płaszczyzny roboczej i powierzchni klocka.

Wykaz czynności kontrolnych ATE. Prawidłowy montaż tarcz hamulcowych.



Klient: Producent pojazdu:
 Ulica: Typ:
 Miejscowość: Rok produkcji:
 Nr tel.: Przebieg w km:

Drogi Kliencie,
 Wykonaliśmy ze starannością montaż tarcz hamulcowych w Twoim samochodzie przy użyciu Wykazu czynności kontrolnych ATE do prawidłowego montażu tarcz hamulcowych i zakresiliśmy dokonane czynności. Zyczymy Panu/i przyjemnej jazdy z nowymi tarczami hamulcowymi ATE!

	<input type="checkbox"/> Luz łożysk kół sprawdzony? Łożyska kół wyregulowane (0 ile ich regulacja jest jeszcze możliwa)		<input type="checkbox"/> Gniazdo zacisku i prowadnica wyczyszczone? Okładziny hamulcowe na płaszczyznach ślizgowych, np. przy łbie młoteczkowym, natłuszczone pastą ATE Plastilube?
	<input type="checkbox"/> Płaska koła starannie wyczyszczone? Płaska musi być metalicznie czysta!		<input type="checkbox"/> Śruby kół dokręcone kluczem dynamometrycznym? Czy zastosowano właściwy moment obrotowy? Zbyt wysoki moment obrotowy może spowodować odkształcenie piasty!
	<input type="checkbox"/> Płaska koła zmierzona? Maks. dopuszczalne bicie boczne 0,020 mm (wartość referencyjna). Lepiej, gdy jest bliższa zeru! Wartość zmierzona LP..... PP..... Płaska koła sprawdzona za pomocą liniolu krawędziowego?		<input type="checkbox"/> Elementy gumowe oraz łączniki gumowo-metalowe osi przedniej sprawdzone? Ewentualnie wymienione na twardsze? Od 80.000 km zalecane w przypadku niektórych pojazdów! Należy przestrzegać wskazań producentów pojazdów!
	<input type="checkbox"/> Płaska naoliwiona olejem w aerozolu? W żadnym przypadku nie używać pasty miedziovej!		<input type="checkbox"/> Końcówki drążka kierowniczego i amortyzatory układu kierowniczego sprawdzone pod kątem zużycia?
	<input type="checkbox"/> Tarcza hamulcowa ATE, pierścieni cierny oraz powierzchnia stykowa piasty wyczyszczone, odtuszczone. Tarcza ATE PowerDisc nie musi być odtuszczana, jeśli w opakowaniu znajduje się czerwona kartka informacyjna!		<input type="checkbox"/> Opony pojazdu sprawdzone pod kątem ewentualnego występowania wgłębień (uszkodzeń)? Kola pojazdu wyważone, bicie promieniowe i boczne sprawdzone?
	<input type="checkbox"/> Tarcza hamulcowa zmierzona? Maks. dopuszczalne bicie boczne zamontowanej tarczy od 0,060 do 0,090 mm (wartość referencyjna)! Oprócz tego należy przymocować tarczę 2 śrubami wzgl. nakrętkami z podkładkami! Wartość zmierzona LP..... PP.....		<input type="checkbox"/> Okładziny hamulcowe dotarte bez gwałtownego hamowania?
	<input type="checkbox"/> Współpraca ruchowa zacisku hamulcowego, elementów ślizgowych i tłoczka sprawdzona? Ewentualnie elementy ślizgowe wzgl. uszczelka tarczy wymienione?	Pieczałka warsztatu/Data/Podpis	