

Tarcze i bębny ATE ze zintegrowanym łożyskiem



MAGDALENA WÓJCIK-KLICH

OPIEKUN RYNKU POLSKA
DLA CONTINENTAL AFTERMARKET GMBH

PRODUCENCI POJAZDÓW DĄŻĄ DO MODUŁOWEJ BUDOWY ICH WIELOCZĘŚCIOWYCH PODZESPOŁÓW. ZGODNIE Z TYM TRENDEM FIRMA ATE JUŻ OD 2007 ROKU OFERUJE TARCZE I BĘBNY HAMULCOWE ZE ZINTEGROWANYMI ŁOŻYSKAMI

Rozwiązanie to zapewnia bezpieczne i szybkie naprawy. Ryzyko uszkodzenia poszczególnych elementów zostało w ten sposób zredukowane do minimum i znacznemu skróceniu uległ czas montażu przy niemal całkowitym wyeliminowaniu możliwości popełniania montażowych błędów. Nie zwalnia to oczywiście mechaników z obowiązku ciągłej aktualizacji specjalistycznej wiedzy i umiejętności.

Praktyczne wskazówki

Przed zamontowaniem nowej tarczy lub bębna hamulcowego należy koniecznie sprawdzić stan pierścienia magnetycznego ABS. Nawet niewielkie jego uszkodzenie może być powodem dostarczania błędnych sygnałów i w efekcie nieprawidłowego działania całego systemu, mającego dla bezpieczeństwa jazdy znaczenie wręcz kluczowe. Pierścień ABS musi być chroniony nie tylko przed uszkodzeniami mechanicznymi, lecz także przed silnym polem magnetycznym, zdolnym trwale zmienić jego podstawowe właściwości i uczynić go całkowicie bezużytecznym.

Sam montaż tarczy lub bębna hamulcowego ze zintegrowanym łożyskiem należy przeprowadzić z wielką ostrożnością, ponieważ jego prawidłowy przebieg ma ogromny wpływ na żywotność łożyska koła, którego niesprawność staje się widoczna, a raczej słyszalna, w postaci charakterystycznego szumu już we wczesnym okresie eksploatacji. Rzadziej, choć też się to zdarza, łożysko zaczyna pracować wadliwie i bez takiego wcześniejszego ostrzeżenia. W jednym i drugim wypadku tarcza i bębny hamulcowe ze zintegrowanym łożyskiem też będą działać nieprawidłowo, a to poważnie ogranicza skuteczność hamowania. Jeśli całe łożysko lub jego bieżnia wewnętrzna wypadną ze swego gniazda w trakcie montażu, należy cały zestaw

uznać za nienaprawialny i zrezygnować z jego montowania.

Podczas montażu tarczy lub bębna hamulcowego łożysko nie może być przechylone. Czop, na który nasuwa się bieżnię wewnętrzną, należy lekko nasmarować dla ułatwienia tej operacji. Ważne jest także, by stosowana przy tym siła działała wyłącznie na wewnętrzną bieżnię łożyska, gdyż tylko dzięki temu można mieć pewność, że elementy toczne i prowadzące nie zostaną uszkodzone. Siła ta nie może być również nadmierna. Prawidłowy luz pomiędzy półosią napędową lub czopem a bieżnią wewnętrzną łożyska pozwala przeprowadzić montaż wyłącznie siłą ręki. Jeśli ona okazuje się za mała, należy ustalić i usunąć przyczynę nadmiernego oporu. W żadnym wypadku nie wolno wbijać łożyska na czop młotkiem! Takie postępowanie może nieodwracalnie uszkodzić łożysko i skrócić jego żywotność do nawet 500 km.

Nakrętka zabezpieczająca piasty powinna być dokręcona ręcznie. Używanie do tego pneumatycznych kluczy udarowych jest niedopuszczalne. Po zakończeniu montażu tarczy lub bębna hamulcowego, nakrętkę tę dokręca się za pomocą klucza dynamometrycznego momentem obrotowym podanym przez producenta pojazdu. Potrzebne wartości momentów odnaleźć można również na stronie internetowej www.ate.de. Wyższy lub niższy moment obrotowy obniża żywotność łożyska. Podczas dokręcania tarczę lub bęben hamulcowy trzeba stopniowo obracać, aby elementy toczne przybrały swe właściwe pozycje robocze.

ATE posiada obecnie w ofercie 10 różnych rodzajów tarcz hamulcowych i 9 rodzajów bębnow hamulcowych ze zintegrowanym łożyskiem. Oczywiście przy wymianie tych elementów wymienić trzeba także współpracujące z nimi okładziny cierne, czyli klocki lub szczęki



BĘBNY I TARCZE HAMULCOWE ZE ZINTEGROWANYMI ŁOŻYSKAMI USPRAWNIAJĄ MONTAŻ I POPRAWIAJĄ JEGO JAKOŚĆ. A KLOCKI CERAMICZNE PRZEDŁUŻAJĄ ŻYWOTNOŚĆ HAMULCÓW TARCZOWYCH



hamulcowe. W tym pierwszym przypadku warto zamontować ceramiczne klocki hamulcowe ATE, dostępne już do prawie wszystkich modeli samochodów użytkowanych obecnie w Europie.

Są one pod każdym względem lepsze od standardowych. Przy tradycyjnych okładzinach przekroczenie temperatury 150°C wyraźnie przyspiesza procesy ero-

zyjne, a klocki ceramiczne nawet powyżej 200°C nie wywołują wzmożonej emisji zanieczyszczeń. Nie towarzyszy więc ich pracy osiadanie trudnych do usunięcia osadów na felgach i kołpakach kół, działają ciszej, chronią środowisko naturalne i wbrew pozorom... obniżają ogólne koszty eksploatacji pojazdu, ponieważ wymienia się je znacznie rzadziej. To samo

dotyczy tarcz hamulcowych, które w współpracy z ceramicznymi klockami stają się o wiele mniej podatne na ścierne zużycie, korozję (także tę powodowaną przez chemiczne środki zimowego utrzymania dróg) i termiczne deformacje powodujące ich poprzeczne bicie. Także i sama cena ceramicznych klocków nie jest tak nieprzystępna, jak się czasami sądzi. ■



FOT. ATE

FOT. ATE



MIĘDZYNARODOWA
KONFERENCJA
MOTORYZACYJNA 2011

**VI KONWENCJA POLSKICH DEALERÓW SAMOCHODÓW
VI Dyskusyjne Forum Ubezpieczeń Komunikacyjnych**

POZNAŃ, 26-27 PAŹDZIERNIK 2011

**POPRAWA ORGANIZACJI I RENTOWNOŚCI
SERWISU NAPRAWCZEGO**

ORGANIZATOR

PIM

POLSKA IZBA MOTORYZACJI

PATRONI



WWW.KONWENCJADEALEROW.PL

PARTNERZY

Vector
Polska Sp. z o.o.

GEFCO

PATRONI MEDIALNI

Flota AutoBiznes

autotrader.pl

LAKIERNIK
wydawnictwo dla lakierników i blacharzy

Autonaprawa

Nowoczesny Warsztat
GŁÓWNY WYDAWCA DLA FACHOWCÓW BRANŻY WARSZTATOWEJ

warsztat.pl
FACHOWY PORTAL BRANŻY WARSZTATOWEJ

SERWIS
WYDAWCZO-REKLAAMOWY

Fleet.com.pl

Auto Świat