

Typowe błędy popełniane podczas montażu klocków



JACEK LITWIN

EKSPERT GARAGE GURUS
FERODO

FERODO – PRODUCENT NAJWYŻSZEJ JAKOŚCI KLOCKÓW HAMULCOWYCH – PREZENTUJE LISTĘ NAJCZĘSTSZYCH BŁĘDÓW MONTAŻOWYCH, POPEŁNIANYCH ZARÓWNO PRZEZ MAJSTERKOWICZÓW, JAK I MECHANIKÓW. ZWRÓCENIE UWAGI NA TE PUNKTY ZNACZĄCO POPRAWI BEZPIECZEŃSTWO JAZDY, ZMNIĘSZY LICZBĘ REKLAMACJI I WYDŁUŻY ŻYWOTNOŚĆ NOWYCH KLOCKÓW

Pośpiech, niewiedza, zwyczajne ludzkie roztargnienie albo rutyna. Niezależnie od przyczyny, poniższe błędy zdarzają się na porządku dziennym. Można zaryzykować twierdzenie, że przynajmniej jeden z nich popełnił kiedyś, choćby nieświadomie, każdy mechanik...

1 Klocki po zamontowaniu nie przylegają do tarczy – opierają się na jej rantach

Stara tarcza i nowe klocki – taki duet nie zawsze dobrze do siebie pasuje, zwłaszcza jeśli tarcza ma już wyraźne ranty na swoim obwodzie. Zgodnie ze sztuką, taką

tarczę należy poddać obróbce i zeszlifować rant. Trzeba pamiętać, że ostateczna grubość tarczy nie może być mniejsza od minimum określonego przez jej producenta. Chatupniczą, choć wysoce niewłaściwą praktyką, jest szlifowanie krawędzi klocków, tak aby pasowały do

tarczy. Takie postępowanie – choć trochę pomaga – powoduje, że spreparowane klocki będą pracowały tylko częścią swojej powierzchni, a to przekłada się na spadek wydajności hamowania. Najgorszym przypadkiem jest montaż nowych klocków, które oprą się na rantach tarczy. Wówczas wydajność hamowania okaże się znikoma, a pedał hamulca – trudny do wycucia (gąbczasty). Takim samochodem nie da się bezpiecznie jeździć.

Wskazówka Ferodo: W razie stwierdzenia wyraźnego rantu na tarczy hamulcowej przed wymianą klocków warto rozważyć wymianę tarcz, co przełoży się na wyższe bezpieczeństwo jazdy i dłuższą żywotność klocków.

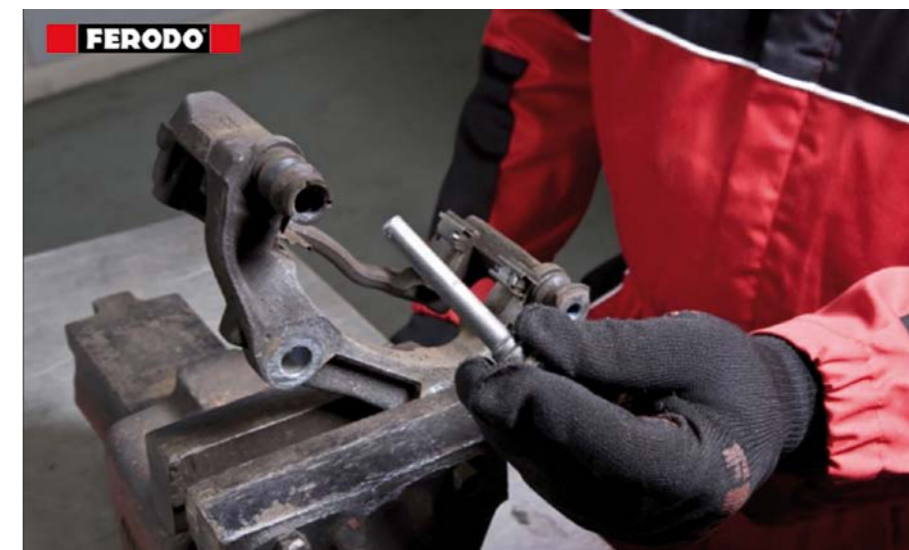
2 Zamiana stron – klocki, które powinny być montowane wewnątrz, są montowane od zewnętrznej strony

W większości współczesnych modeli samochodów kłoczek, który montuje się od wewnętrznej strony tarczy, różni się od montowanego po stronie zewnętrznej. Czasem chodzi o podkładki antywibracyjne, czasem o sprężynki montażowe, a czasem o czujniki zużycia lub kierunkowe nałożenie warstwy ścierniej.

Wskazówka Ferodo: Przed montażem nowych klocków warto zatem obejrzeć całą zawartość opakowania i porównać ich detale, kiedy wszystkie leżą obok siebie na warsztatowym stole. Innym błędem z tej kategorii jest montaż klocków z czujnikami po jednej stronie samochodu. Zazwyczaj na jedno koto przypada jeden kłoczek z czujnikiem i drugi bez niego. A zatem klocki wyposażone w czujniki należy odpowiednio rozdzielić pomiędzy obie strony pojazdu.

3 Wadliwy montaż czujników

Niektóre klocki hamulcowe wyposażone są w wymienne czujniki zużycia. Można ponownie zamontować stare (z poprzedniego klocka), ale pod warunkiem, że czujnik nie był wcześniej aktywowany (nie zadziałał). Dotyczy to, oczywiście, tylko czujników elektronicznych, bo mechaniczne (akustyczne) są wielorazowego użytku. Zdarza się, że pracownik wymieniający klocki przekłada czujniki elektronicznie ze starych klocków i nawet



nie wie, że montuje uszkodzony element. **Wskazówka Ferodo:** Po wymianie klocków z czujnikami należy upewnić się, że na desce rozdzielczej nie wyświetla się już komunikat informujący o zużyciu klocków. Wymiana klocków z elektronicznymi czujnikami zużycia powinna być zakończona odpowiednim „wpisem” do sterownika układu hamulcowego lub komputera pokładowego.

4 Niewłaściwy montaż sprężynek lub podkładek antywibracyjnych

Wiele modeli klocków jest wyposażonych w specjalne podkładki, sprężyny i naklejki montażowe. Należy je zamocować zgodnie z instrukcją obsługi. Jeśli po montażu klocków któryś z tych elementów pozostanie w opakowaniu, prawdopodobnie kłoczek będzie spełniał swoją funkcję, ale możliwe, że zużyje się znacznie szybciej, może się przegrzewać albo znacznie głośniej pracować.

Wskazówka Ferodo: Jeśli nowe klocki mają naklejki przeciwwibracyjne, warto sprawdzić, czy w obrębie zacisku nie zostały resztki starych naklejek.

5 Kłoczek zamontowany do nieoczyszczonego zacisku

Nowy kłoczek musi swobodnie poruszać się w prowadnicach. Brud i korozja powinny zostać bezwzględnie usunięte.

Wskazówka Ferodo: Czystość warunkuje prawidłową pracę klocka w zacisku, zwłaszcza w fazie, kiedy powraca na swoje miejsce po zakończeniu procesu hamowania. Dokładne oczyszczenie za-

cisku jest jedną z najważniejszych czynności podczas wymiany klocków.

6 Kłoczek zamontowany do zapieczonego zacisku

Wsuniecie tłoczka w zacisku przed montażem nowych klocków nie oznacza, że tłoczek i zacisk pracują prawidłowo. Zawsze należy upewnić się, że wszystkie ruchome części zacisku są sprawne, wolne od zanieczyszczeń i korozji.

Wskazówka Ferodo: Kontrola uszczelnień tłoczka oraz przewodnic zacisku, ewentualna wymiana uszczelnień czy nawet regeneracja zacisku są czynnościami niezbędnymi podczas wymiany klocków hamulcowych. Wymiana klocków jest najlepszą i często jedyną okazją do dokładnej kontroli tych elementów układu hamulcowego.

7 Zastosowanie pasty miedzianej przy elementach aluminiowych

Powszechną praktyką jest stosowanie smaru miedzianego na ruchomych elementach zacisków hamulcowych. Niektórzy aplikują smar miedziany także na gwinty śrub mocujących koła. Należy pamiętać, że nie wolno tego smaru używać, jeśli może mieć on styczność z elementami aluminiowymi. Chodzi nie tylko o zaciski, ale także o aluminiowe felgi.

Wskazówka Ferodo: Warto zaopatrzyć się w specjalne smary do układów hamulcowych niezawierające miedzi. Taki smar jest bardziej uniwersalny od miedzianego i znajduje zastosowanie w wielu innych sytuacjach. ■



FOT. FERODO

FOT. FERODO