

Tarcze hamulcowe i Okładziny hamulcowe

Typowe uszkodzenia i ich przyczyny



DRIVER'S BEST FRIEND

MEYLE

Dobre hamulce ratują życie!



Wybór nieodpowiednich lub niskowartościowych tarcz lub okładzin hamulcowych może mieć fatalne skutki. Należy stosować wyłącznie odpowiednie i dopuszczone dla danego samochodu części układu hamulcowego. Naprawy układu hamulcowego mogą być wykonywane jedynie przez wykwalifikowany personel. Należy przy tym przestrzegać zaleceń producenta samochodu i układu hamulcowego.

Przy montażu nowych części układu hamulcowego obowiązują zasady:

- Przy wymianie tarcz hamulcowych należy również zawsze wymieniać okładziny hamulcowe.
- Tarcze hamulcowe i okładziny hamulcowe zawsze wymieniać osiowo.
- Nowe tarcze hamulcowe i okładziny hamulcowe docierać ostrożnie.
- Podczas pierwszych 200 km nie hamować ostro niepotrzebnie.
- Siła hamowania może podczas pierwszych 200 km być zmniejszona.

Po montażu sprawdzić działanie:

- Pedał hamulca nacisnąć kilkakrotnie, aż pedał będzie twardy.
- Po kilkakrotnym naciśnięciu droga pedału przy stałej silej nacisku nie może się zmieniać.
- Sprawdzić swobodny obrót kół.
- Skontrolować poziom płynu hamulcowego w zbiorniczku wyrównawczym i ew. uzupełnić.
- Przeprowadzić próbne hamowania.

Co moja bryczka nosi pod spodem? Tylko najlepsze części.



MEYLE z kierowców samochodów czyni zadowolonych klientów warsztatów, dlatego że przez wysoką jakość skonstruowanych i wytwarzanych przez nas części zamiennych MEYLE samochody osobowe na całym świecie po prostu dłużej służą w drodze. A to prowadzi do tego, że także Wasz warsztat po prostu lepiej jedzie z MEYLE.

Dalsze informacje na stronie
www.meyle.com

MEYLE
DRIVER'S BEST FRIEND



Przegrzanie komponentów

Problem:

Okładzina nie odchodzi od tarczy i stale o nią trze. To może doprowadzić do przegrzania układu hamulcowego.

Przyczyny:

- zaklinowana okładzina
- zaklinowany tłoczek hamulcowy w zaciskul
- jazda z wciśniętym pedałem hamulca, np. przy zjeżdżaniu z góry

Możliwe skutki:

- słaba siła hamowania przez zeszklenie powierzchni okładzin
- nieprzyjemne hałasy
- zwichrowanie tarczy hamulcowej, przez to bicie tarczy hamulcowej i wycieranie okładzin
- w najgorszym przypadku powierzchnia cierna tarczy hamulcowej może pęknąć i się oderwać

Wskazówka od MEYLE:

Przy montażu sprawdzić drożność montowanych części i wykorzystać pastę montażową. Nie szlifować niepotrzebnie okładzin.



Powstawanie rys na tarczach hamulcowych

Problem:

Na powierzchni tarcia tarczy hamulcowej powstały bruzdy i rysy.

Przyczyny:

- obecne cząsteczki pomiędzy tarczą hamulcową o okładziną cierną (zanieczyszczenia, sól drogowa itp.)
- korozja
- zbyt miękkie tarcze hamulcowe
- słabo jakościowe materiały okładziny
- przeciążenie układu hamulcowego

Możliwe skutki:

- ograniczona/zmniejszona siła hamowania
- nieprzyjemne hałasy

Wskazówka od MEYLE:

Przy montażu sprawdzić, czy układ hamulcowy jest wolny od obcych cząsteczek. Korzystać z wysokiej jakości części układu hamulcowego MEYLE. Przy wymianie tarcz hamulcowych zawsze montować nowe okładziny hamulcowe!

Korozja



Problem:

Powierzchnie cierne tarcz hamulcowych i okładziny hamulcowe wykazują silne rdzewienie.

Przyczyny:

- warunki pogodowe (np. sól drogowa, wilgotność)
- długie postoje z zaciągniętym hamulcem ręcznym
- zatarty tłoczek hamulcowy w zacisku
- brak prawidłowego powrotu tłoczka hamulcowego

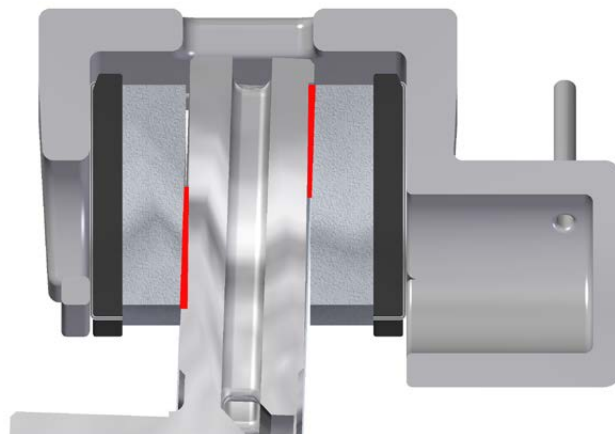
Możliwe skutki:

- wibracje i szarpanie hamulców w wyniku osadów na tarczach hamulcowych
- powstawanie hałasu
- zmniejszona siła hamowania
- przegrzanie tarcz hamulcowych i okładzin w wyniku ognisk rdzy

Wskazówka od MEYLE:

Nie parkować długi czas z zaciągniętym hamulcem ręcznym. Uważać na drożność części układu. Po dłuższych postojach ostrożnie i swobodnie dohamować układ hamulcowy i zapewnić, żeby usunąć nalot rdzy.

Bicie piasty



Problem:

Asymetryczne wytarcie stron powierzchni hamowania. Dochodzi do niebiesko-czarnych śladów przegrzania (hotspots).

Przyczyny:

- tarcza hamulcowa nie leży płasko na piaście
- osie nie są prawidłowo ustawione
- Piasta koła jest względem zacisku hamulcowego ustawiona w przekrzywionej pozycji

Możliwe skutki:

- pulsujący pedał hamulca/szarpanie
- bicie kierownicy
- zmniejszona siła hamowania
- przedwczesne dojście do granicy zużycia

Wskazówka od MEYLE:

Tarcze hamulcowe muszą być zawsze montowane czyste, suche i odtłuszczone. Przed montażem tarczy hamulcowej należy zmierzyć równobieżność piasty/bicie. WSKAZÓWKA: bicie piasty może być podwojone przez większą średnicę tarczy hamulcowej. Bicie w wyniku montażu może być zmierzone miernikiem i statywem z przegubem magnetycznym bez konieczności wykonania jazdy próbnej bezpośrednio na samochodzie.

Asymetryczne zużycie okładzin hamulcowych



Problem:

Okładzina nie jest równomiernie dociskana do tarczy hamulcowej.

Przyczyny:

- zablokowana okładzina hamulcowa
- problemy przy montażu
- blaszka przeciw piskom jest poluzowana
- zacisk hamulca jest przekrzywiony

Możliwe skutki:

- asymetryczne zużycie okładzin hamulcowych
- zmniejszona siła hamowania
- pulsujący pedał hamulca/ tarcie
- bicie kierownicy
- możliwe powstawanie hałasu
- przedwczesne dojście do granicy zużycia

Wskazówka od MEYLE:

Uważać na drożność wszystkich części. Zapewnić prawidłowe położenie zacisku hamulca. Uwzględnić instrukcje montażowe.

Zabrudzona powierzchnia montażu, odciski i korozja



Problem:

Równoleżny montaż nie jest możliwy albo możliwy jedynie w ograniczonym stopniu

Przyczyny:

- powierzchnia montażu piasty koła nie została wyczyszczona, albo wyczyszczona w niewystarczającym stopniu
- pomiędzy tarczę hamulcową i piastę dostały się zabrudzenia i/lub resztki rdzy
- smar/pasta utrzymuje obce cząsteczki pomiędzy tarczą hamulcową a piastą koła

Możliwe skutki:

- asymetryczne zużycie
- pulsujący pedał hamulca/szarpanie
- bicie na kierownicy
- zmniejszona siła hamowania
- przedwczesne dojście do granicy zużycia

Wskazówka od MEYLE:

Powierzchnie montażu muszą być zawsze czyste, suche i bez śladów rdzy. Przed montażem tarczy hamulcowej zmierzyć równoleżność/bicie piasty koła. Bicie w wyniku montażu może być zmierzone miernikiem i statywem z przegubem magnetycznym bez konieczności wykonania jazdy próbnej.

Spękana powierzchnia w obrębie otworów dokręcania kół



Problem:

Pęknięcia w obrębie otworów na śruby kół

Przyczyny:

- śruby kół zostały dociągnięte ze zbyt dużym momentem obrotowym
- śruby kół nie były dociągane w prawidłowej kolejności
- brak równobieżności między piastą koła a tarczą hamulcową

Możliwe skutki:

- tarcza hamulcowa bije natychmiast po montażu
- deformacja powierzchni (nawet jeśli nie widać pęknięć)
- tarcza pęka przy obciążeniu

Wskazówka od MEYLE:

Uwzględniać momenty obrotowe i kolejność dokręcania śrub wg. wskazówek producentów. Uważać na równobieżny montaż. Bicie w wyniku montażu może być zmierzone miernikiem i statywem z przegubem magnetycznym bez konieczności wykonania jazdy próbnej.

Oni wiedzą po prostu, jak odmłodzić mojego starego.



MEYLE z kierowców taksówek czyni zadowolonych klientów warsztatów, dlatego że przez wysoką jakość skonstruowanych i wytwarzanych przez nas części zamiennych MEYLE taksówki na całym świecie po prostu dłużej służą w drodze. A to prowadzi do tego, że także Wasz warsztat po prostu lepiej jedzie z MEYLE.

Dalsze informacje na stronie
www.meyle.com

MEYLE
DRIVER'S BEST FRIEND

Części MEYLE są dostępne u:

777 200 0665



MEYLE jest marką firmy Wulf Gaertner Autoparts AG



Uwaga:

- Niniejsze informacje są niezobowiązujące i nie zastępują wskazówek producentów samochodów.
- Naprawy mogą być przeprowadzane wyłącznie przez przeszkolony personel.

Wulf Gaertner Autoparts AG

Merkurring 111, 22143 Hamburg, Germany

Tel. +49 40 67506 510, Fax +49 40 67506 506

contact@meyle.com

www.meyle.com

MEYLE