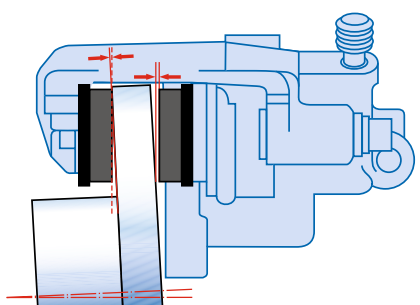




Fachowe wskazówki od specjalisty ds. hamulców-ATE.

Prawidłowy montaż tarczy hamulcowej.

Problem: Ocieranie



Bezpieczeństwo i komfort oryginalnych tarcz hamulcowych ATE są gwarantowane przez długi okres czasu tylko wówczas, gdy zachowane są podane warunki instalacji. Często nieprawidłowe wpływy otoczenia są przyczyną nierównomiernego ruchu tarczy powodującego ubytki, co prowadzi do „ocierania”.

Dlatego opracowaliśmy dla Państwa 8 porad, których zastosowanie sprawi, że nasze tarcze hamulcowe będą stale pracowały prawidłowo i pozwolą na uniknięcie „ocierania” tarcz hamulcowych.

1. Koło/opona



- Nienagannie wyważone.
- Brak bicia promieniowego i bocznego.
- Właściwa dokładność ruchu obrotowego i osiowego felg.
- Dokręcać wyłącznie zalecanym momentem, zachowując prawidłową kolejność.

2. Zacisk hamulcowy



- Dobry stan ogólny.
- W razie potrzeby smarowanie.
- Nieuszkodzone osłonki.
- Nienaganna swoboda ruchu tłoczków.
- Elementy prowadzące w porządku (tuleje prowadzące, sworznie prowadzące i tory prowadnic).
- Prawidłowa praca nowych klocków hamulcowych w obudowie zacisku.

3. Klocki hamulcowe



- Stosować tylko nowe oryginalne klocki hamulcowe ATE lub inne dopuszczone okładziny.
- Odpowiedni dobór klocków hamulcowych dokładnie według typu pojazdu/roku produkcji.
- Okładziny hamulcowe delikatnie docierać przy hamowaniu; unikać niepotrzebnego gwałtownego hamowania w trakcie pierwszych 200 km.

4. Tarcze hamulcowe



- Wymieniać tylko w komplecie dla całej osi.
- Powlekanych tarcz hamulcowych nie czyścić (przestrzegać dołączonej ulotki).
- W przypadku niepowlekanych tarcz hamulcowych przy pomocy odpowiedniego środka czyszczącego całkowicie usunąć zabezpieczenie antykorozyjne.
- Powierzchnia kołnierza / centrowanie – zależnie od wykonania na zewnątrz lub wewnątrz – muszą być czyste, bez kantów i uszkodzeń.
- W przypadku wewnętrznie wentylowanych tarcz hamulcowych ewentualnie uwzględnić kierunek obrotu; nie usuwać obciążników wyważających.
- Wraz z wymianą tarcz hamulcowych montować w komplecie dla całej osi także nowe klocki hamulcowe ATE lub inne dopuszczone okładziny hamulcowe.
- W przypadku pojazdów z problemem bicia tarcz hamulcowych, nowe tarcze hamulcowe mocować na kołnierzu z zalecanym momentem dokręcania. Przy pomocy czujnika zegarowego 10 mm od krawędzi zewnętrznej sprawdzić bicie boczne na powierzchni cierniej.

5. Piasta koła



- Oczyszczyć powierzchnię piasty koła / centrowanie, powierzchnia metalu musi być czysta.
- Nie nakładać smarów / past (np. pasta miedziana).
- Powierzchnia piasty koła / centrowania nie może być zdeformowana ani uszkodzona.
- Sprawdzić powierzchnię piasty koła / centrowanie pod kątem ruchu obrotowego i płaskości. Uwaga! Bicie piasty powoduje mniej więcej dwukrotnie większe bicie tarczy.
- Wymienić istniejące śruby mocujące tarczy hamulcowej.

6. Zawieszenie koła



- Tuleje drążków kierowniczych / silent-blocki nie mogą być miękkie / wybite.
- W razie potrzeby wymienić na wersję zmodyfikowaną (najnowsze rozwiązanie konstrukcyjne).
- Tuleje gumowe stabilizatora nie mogą być miękkie / wybite.
- Amortyzatory / amortyzatory teleskopowe muszą być nienagannie sprawne.
- Regulacja osi przedniej musi być zgodna z danymi producenta.

7. Łożyska kół



- Sprawdzić pod kątem zużycia lub uszkodzenia.
- W miarę możliwości ustawić zgodnie z instrukcją producenta.
- W razie potrzeby wymienić.

8. Elementy układu kierowniczego



- Sprawdzić przekładnię kierowniczą pod kątem zużycia.
- Drążki kierownicze oraz końcówki drążków kierowniczych nie powinny posiadać luzów eksploatacyjnych.
- Obejmy montażowe układu kierowniczego bez luzu eksploatacyjnego.

www.ate.de

