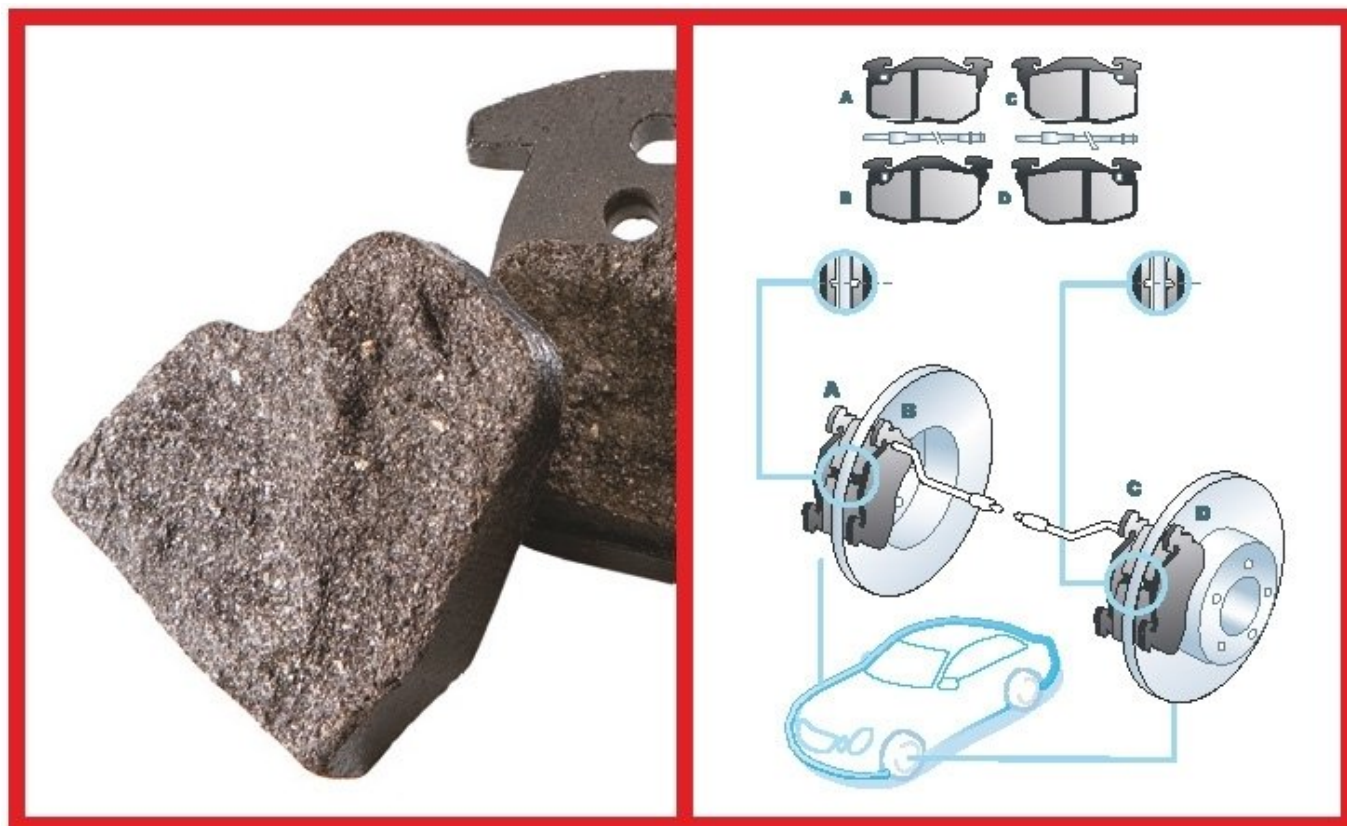


Co mówi wygląd klocka hamulcowego?

data aktualizacji: 2021.11.26



Wygląd zużytego klocka hamulcowego potrafi wiele powiedzieć na temat stanu układu hamulcowego. Eksperti z firmy Ferodo podpowiadają, na co warto zwracać szczególną uwagę.

Podczas wymiany klocków i tarcz hamulcowych należy zawsze skontrolować działanie układu hamulcowego. Wykrycie i usunięcie nieprawidłowości bezpośrednio poprawi bezpieczeństwo jazdy i zwiększy żywotność nowych elementów.

Każdy mechanik wie, że do podstawowych czynności kontrolnych należą m.in. weryfikacja jakości elastycznych przewodów hamulcowych znajdujących się przy zacisku, kontrola stanu samego zacisku, czy sprawdzenie poziomu płynu hamulcowego oraz jego jakości.

Niezwykle pomocne dla ogólnej oceny stanu układu hamulcowego okazują się oględziny zużytych klocków. Ferodo wskazuje na 7 typowych objawów, które powinny zwrócić uwagę mechanika.

1. Skośne zużycie warstwy cierniej

Warstwa cierna jest zużyta nierówno, na pewnej części jest jej jeszcze całkiem sporo, na pozostałej - jest wytarta prawie do płytki.

Prawdopodobną przyczyną takiego stanu rzeczy jest wadliwe osadzenie zacisku względem tarczy, zatarte prowadnice lub nadmierne luzy w zacisku. Chodzi o to, że klocek nie jest równomiernie dociskany. W takiej sytuacji należy sprawdzić wszystkie elementy współpracujące.

2. Wyżłobienia na powierzchni ciernej

Na powierzchni ciernej klocka znajdują się wzdłużne wgłębienia – wyglądają jak głębokie, regularne rysy.

Prawdopodobnych przyczyn może być kilka. Być może między tarczę a klocek dostało się jakieś zanieczyszczenie. Inna możliwość - na tarczy znajdują się nierówności (np. ranty), które wycierają klocek.

Takich usterek nie należy bagatelizować, ponieważ w szczególnym przypadku nowy klocek nie będzie hamował całą swoją powierzchnią cierną, a jedynie fragmentami, co drastycznie redukuje skuteczność hamowania. Dodatkowo podczas hamowania mogą pojawić się piski i wibracje. Popularne założenie: „klocek się ułoży”, jest niewłaściwe.

3. Nierównomierne zużycie klocków w obrębie jednego zacisku lub w obrębie jednej osi pojazdu

Jeden lub dwa klocki zdecydowanie różnią się grubością od pozostałych? Należy dokładnie sprawdzić stan zacisków hamulcowych, oczyścić je, a także wnikliwie zweryfikować stan prowadnic. Jest duże prawdopodobieństwo, że w wyniku zabrudzenia lub korozji, jeden z zacisków nie pracuje tak jak powinien. Możliwe, że zablokował się tłoczek lub zacięła prowadnica.

4. Zmiana struktury powierzchni ciernej klocka

Kolor powierzchni ciernej nie jest jednorodny. Widać ciemniejsze i jaśniejsze miejsca, widoczne są zwęglenia oraz zmiana struktury materiału, który miejscami może się kruszyć.

Prawdopodobnie doszło do przegrzania klocków hamulcowych. Możliwe są dwie przyczyny – albo blokuje się układ hamulcowy (np. zacisk) i wówczas po dłuższej jeździe klocki i tarcze przegrzewają się albo samochód poddawany był wyjątkowym obciążeniom. Należy sprawdzić stan układu i przeprowadzić wywiad z użytkownikiem pod kątem zaistniałych okoliczności.

5. Uszkodzenie tylnej płytki klocka

W zasadzie należy rozszerzyć ten przypadek także o uszkodzenie wszystkich elementów, które znajdują się po drugiej stronie płytki (sprężynki, shimy, mocowania).

W razie stwierdzenia jakiegokolwiek nieprawidłowości, należy upewnić się, że nowe klocki zostały prawidłowo dobrane do danego modelu samochodu, że dobrze pasują do zacisków, a wszystkie elementy przylegające do nich są w dobrym stanie.

Należy zwracać uwagę na jakość połączeń gwintowych i upewnić się podczas składania zacisku, że wszystkie połączenia pracują prawidłowo, nie mają luzu lub nie ściskają klocka w jakiś nieprawidłowy sposób (np. w wyniku braku tulejek dystansowych).

6. Klocek jest pokryty płynem hamulcowym

Na klocku widać ślady płynu hamulcowego. Może to być płyn lub charakterystyczne złuszczenie powłoki lakierniczej na płytce, wywołane oddziaływaniem płynu.

Problem jest oczywisty – wyciek płynu hamulcowego. Najprawdopodobniej spod uszczelniacza tłoczka, ale możliwe są także inne miejsca – np. odpowietrznik, połączenie przewodu z zaciskiem lub rozszczelnienie samego zacisku (o ile jest to możliwe konstrukcyjnie).

Konieczna jest kontrola szczelności układu, wyeliminowanie wycieku i uzupełnienie płynu (ewentualnie także odpowietrzenie układu) oraz wymiana klocków hamulcowych.

7. Zeszklenie powierzchni czarnej

Powierzchnia czarna uległa zeszkleniu – błyszczący się, wygląda tak jak gdyby ktoś ją wypolerował.

Prawdopodobną przyczyną jest zanieczyszczenie miejsca mocowania klocka, który nie może dostatecznie odsunąć się od tarczy, kiedy nie hamuje. Cały czas delikatnie ociera o tarczę i w ten sposób dochodzi do „wypolerowania” jego powierzchni czarnej.

Przed montażem nowych klocków należy dokładnie oczyścić zacisk i sprawdzić, czy części ruchome nie są zatarte lub skorodowane.

- Montaż nowych klocków hamulcowych do niesprawnego układu mija się z celem. W ten sposób naraża się użytkownika na poważne niebezpieczeństwo i skazuje nowe klocki na przedwczesne zużycie. Podczas wymiany klocków hamulcowych zawsze zalecamy sprawdzenie stanu powierzchni oraz grubości tarcz hamulcowych oraz punktu wrzenia płynu hamulcowego – najlepiej testerem, który działa na zasadzie zagotowania płynu, a nie popularnym testerem długopisowym Ferodo - podsumowuje Adam Gołąbek, Technical Services, Training and Warranty Manager, Poland, Baltics & Finland.

- Po wymianie pary czarnej zawsze zalecamy dotarcie elementów, tj. wykonanie 200 delikatnych hamowań. Liczba podwaja się w momencie, gdy wymieniamy jedynie klocki hamulcowe, bez tarcz.

Fot. Ferodo

Źródło: <http://www.swiatopon.info/drukujpdf/arttykul/73607>