

Типові звички майстрів, які призводять до шуму, писку гальм

дата публікації: 2019.12.03



Проблеми з шумом/скрипом гальм у понад 80% випадків спричинені непрофесійним ремонтом або недбальством при обслуговуванні. Звички майстра формують його професійну культуру, і їх важко змінити. Для не байдужих до справи майстрів ці прості рекомендації та зауваження від TEXTAR щодо двох обов'язкових кроків ремонту гальм допоможуть підвищити якість, комфорт і покращать безпеку:

Дві типові звички майстрів, які призводять до дискомфорту шуму і писку гальм:

- Погано очищені скоба супорта, супорт, його напрямні поверхні.
- Ігнорування правил змащування, часто – взагалі відсутність змащення як такого.

На жаль, це типова ситуація, коли свідомо (через недбальство), щоб швидше виконати роботу, або несвідомо (через незнання) майстер недооцінює значення цих двох кроків для якості ремонтних робіт. Тож, як правило, шумоутворення в таких випадках – це не просто недолік комфорту, але й симптом можливих серйозних наслідків для безпеки. Колодки буде підклинювати, їх робочі поверхні та робочі поверхні гальмівних дисків будуть нерівномірно та інтенсивніше зношуватись, що врешті позначиться і на гальмуванні.

Щоб уникнути проблем, треба передусім добросовісно поставитись до справи і обов'язково як належить почистити скобу гальмівного супорта. Це неможливо зробити якісно, якщо не демонтувати скобу (фото 2) та не затиснути її (як на фото 1). Якщо цього не робили (або робили неякісно) при першому ремонті чи при другому, або третьому нашарування так спресуються на поверхнях (фото 5, 6), що очищення займе дуже багато часу, адже розміри монтажних місць зміняться принципово, для забезпечення якісного функціонування системи, і колодки буде клинити, гумова манжета, що має повертати гальмівний поршень та відповідно відпускати гальмівні колодки від гальмівного диску не зможе виконувати цю функцію. Це одна з причин швидкого руйнування навіть дуже якісних колодок.



Фото 1. Зняти скобу та затиснути в тисках - єдина можливість як слід очистити її!



Фото 2. Так неможливо (!) як слід почистити скобу супорта, немає достатнього доступу до поверхонь!



Фото 3. Очистити дротяною



Фото 4. Очистити напилком



Фото 5. Стан скоби супорта після демонтажу (до очищення!)



Фото 6. Поверхні скоби до та після очищення

Звичайно, якісне виконання цих робіт займатиме більше часу та має відповідно більше коштувати, однак справжній професіонал зможе пояснити різницю клієнту та наслідки «традиційно радянського» підходу. Як свідчить досвід, мало хто з клієнтів після такого пояснення відмовляється платити більше за кращу якість.

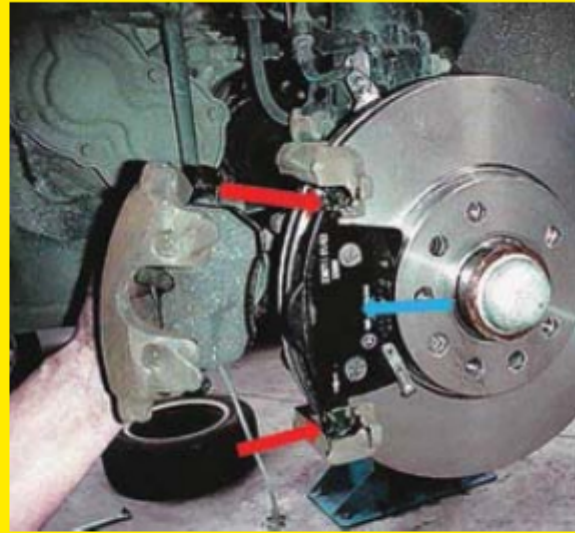
Зрозуміло, що треба також переконатись у якості усіх деталей системи!

Перед змащуванням необхідно дротяною щіткою або спеціальним напилком відчистити від корозії та нашарувань на-прямні скоби супортів відповідно до їх конструкцій. (фото 3, 4)

При ремонті слід дотримуватися вказівок та інструкцій автовиробника, виробника гальмівної системи, враховувати на-прямок установки колодок та зусилля моменту затискання при користуванні динамометричним ключем та інше.

Про те, як і де слід змащувати

Змащувати необхідно тільки місця прилягання колодки в напрямних шахтах. Зворотню сторону - основу колодки змащувати не треба, якщо на ній є допоміжні шумопоглинаючі засоби: спеціальне лакування, металеві пластини та інше. **УВАГА!:** Виняток становлять колодки, що мають шумопоглинаючі пластини, які знімаються з колодки. Часто таке зустрічається у колодок для азійських автомобілів. У таких випадках слід змастити тилу основу колодки, закріпити першу пластину, потім змастити також її поверхню перед закріпленням другої пластини і, нарешті, змастити поверхню другої пластини.



Змащування направляючих поверхонь скоби супорта мастилом TEXTAR CeraTec.
Увага! Не застосовувати мастила з вмістом міді

Чому саме мастило CeraTec?

Тому що при ремонті та сервісі сучасних гальм неприпустимо застосовувати мідні чи інші мастила, що містять метали! Сучасні автівки обладнано високочутливою технікою з електронним керуванням: ABS, ESP і т.п. Більшість датчиків постійно постачають інформацію бортовій електроніці про будь-які зміни умов на дорозі. Металомісткі мастила можуть спричинити збій у роботі датчиків автомобіля.

До того ж, в автомобілях часто застосовують деталі підвіски та гальмівні супорти з алюмінієвих сплавів. Мідні та алюмінієві частки вступають в електролітичну реакцію, що призводить до схожого на корозію ефекту, тобто, спричиняє проблеми, яким мало б запобігати. Тому TMD Friction рекомендує застосовувати сучасне мастило CeraTec.

Про переваги TEXTAR CeraTec: Непровідник, без вмісту абразивних/твердих добавок; сумісно з ABS, спрощує монтаж та обслуговування гальм, зменшує можливість шумоутворення, писку гальм; захищає від корозії, не містить міді та кислотних компонентів; стійкий до високих температур (до 1000 °C). Підходить для змащування місць прилягання в гальмівних системах, компресорах, центральній змащувальній системі, підшипників маточин, ланцюгів, направляючих, що регулюють крісла, та дах кузова, полюсів/клем акумуляторів.

Підібрати гальмівні колодки та диски зручно в онлайн каталозі
www.brakebook.com

Більше про гальмівні технології TEXTAR та офіційних українських дистриб'юторів на українських сторінках сайту **www.textar.com**

Матеріал надано Представництвом IXP в Україні
www.ihr-automotive.ua



"Сучасна Автомайстерня" № 9 (135) 2019

Джерело: