

Tulajdonképpen annak, hogy alsó vagy felső helyre kell kerülnie a fékszerelésnél, a válasznak ugyanolyan egyszerűnek kellene lennie, mint az, hogy ha a kártyában azt kérdezzük, az alsó vagy a felső a nagyobb értékű. Csak azt nem mondtuk meg, hogy mi az, aminek a helyzete kérdéses.

## Féknyeregszerelés

# FELSŐ VAGY ALSÓ?

Az úszónyerges tárcsafékeknel a nyereg a futóműhöz rögzített álló kerethez képest különböző módon kialakított megvezetés mentén mozdulhat el. Mind-egyik fékgyártó a nyereg megvezetését saját elképzelései szerinti konstrukcióval valósítja meg és a felmerülő problémákat is másként igyekszik elhárítani. A megvezetés érzékeny a szennyeződésre és a korrózióra, ezekkel szemben védeni kell. Ha a vezetőcsap tömítése megsérül, gátolja az elmozdulást. Ebből lassan már kiderül, hogy a vezetőcsapról lesz szó. Gyakori megoldás, hogy a vezetőcsapot a nyereghez rögzítik és az álló keret zsákfuratába nyúlik be; a nyereg csekély elmozdulását az ebben való axiális mozgás teszi lehe-

tővé. Hangsúlyoznunk sem kell, mert a féket gyakran szerelők tudják, igen nagy a konstrukciós változatok száma.

A lényeg, hogy a csapok, a tömítés, a gumiharangok és a csavarok cse-realkatrészek. A szerelők tudják, a



berohadt csapokat néha milyen nehéz eltávolítani.

A két nyeregvezetőcsap lehet egyforma, erre az esetre cikkünk nem vonatkozik, és lehet különböző. Itt kezdődnek és fejeződnek is be a bajok. Ha a kettő különbözik, melyik hova kerüljön? Általában a hosszúságuk azonos.

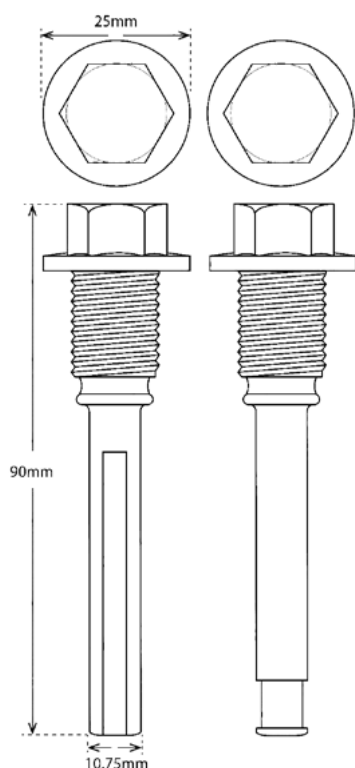
Két egyszerű válasz van:

- ha a nyeret még eddig senki sem bontotta meg (vagy gondos volt az azt már megbontó szerelő), akkor „színre színt”, tehát amelyet kivettünk, oda az új hasonlót tegyük!
- vegyük elő a szakirodalmat.

Milyen eltérések lehetségesek a vezetőcsapok között?

- Az egyik teljes hosszában hengeres; a másik jó 2/3 hosszon lelapolt.
- Az egyik végig hengeres; a másiknak a végén, a csapban kisüllyesztett ülékben van egy gumihüvely.

Ez utóbbit elsősorban a távol-keleti gyártók részesítik előnyben, de sok példát



találunk az európaiak között is. Indokként rezgéscsillapítást jelölnek meg.

Ezek után az a kérdés mindkét esetben, melyik kerül felülre és melyik alulra. A gyártóknál a „hová kerüljön” szigorú előírás!

Visszakanyarodhatunk a „két egyszerű válasz van” alatt elmondottakra.

Ökölszabályként elfogadható, hogy a tárcsa forgásirányát tekintve az első legyen a gumihüvelyes. Mások azt mondják: az ökölszabályoknak, tehát tapasztalat és józan megítélés alapján kialakított gyakorlatias, bár nem teljesen pontos szabályoknak soha ne higgyünk...

Marad biztos pontként a gyári, vagy fékgyártói szakirodalom.

Ami fontos: a megadott kenőanyaggal beszerelés előtt kezeljük le! A cserealkatrészhez is adhatnak kenőanyagot. Azért is fontos az előírt anyag, mert a nem megfelelő megduzzaszthatja a gumit, és az a hüvelyben megszorul.

Aki azt mondja, „én egyfajta használok mindenhez”, az téved.

Googlizva hamar rá lehet találni ilyen vezetőcsapokra. Az angol sem egységes a megnevezésekben, használja a „Caliper Guidance Pin” vagy a „Cylinder Slide” vagy „Slider Pin” kifejezést, a normál vezetőcsapot Guide Pin, a gumihüvellyest Lock Pin név alatt is megtaláljuk.

## UTÓIRAT

*Ez a kérdés nem olvasói érdeklődésre került elő, hanem egy külföldi autószerelői versenyen, fékszerelési feladatnál a magyar résztvevő – mint bevallotta – nézett erre a „furcsaságra” kissé meglepve. A verseny zsűritagja, aki árgus szemekkel figyelte a tanuló munkáját, hamar lecsapott, kérdezvén, hogyhogy maga nem tudja, melyik kerül felülre...*

(NSZI)