

Delphi fékszerviz



Miért fontos a féktárcsa kopásának ellenőrzése?

Egy ellesett párbeszéd:

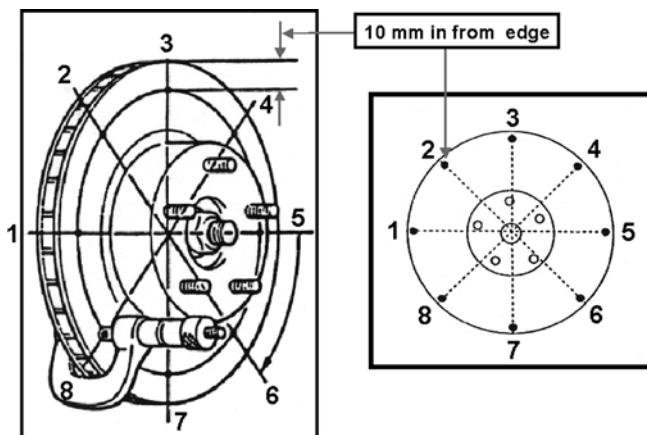
- Komám, az én autóm legalább 270 kW-os.
- Ne viccelj már, a motorod aligha lehet tuninggal együtt több 120 kW-nál.
- Ki mondta, hogy a motorról beszéltem, én az új fékekre gondoltam.

Kevesen tudják, hogy a gépjárműfék fék (fékező) teljesítménye akár kétszer, háromszor is nagyobb, mint az adott autó motorteljesítménye. A napjainkban tapasztalható szinte folyamatos motorteljesítmény-növekedéssel hatványozottan együtt jár a fékterhelés növekedése. Ez az, amiért nem lehet elégszer hangsúlyozni a fék karbantartás, fékszerelés rendkívüli precizitásának a fontosságát. A fékek átvizsgálásakor fontos, hogy az egész fékrendszer, azaz a féktárcsák, a féknyereg, a hidraulikus fékcsövek és a fékbetétek elhasználódását és kopását ellenőrizzük, nem felejtve ki a fékolyadék forráspontjának ellenőrzését sem. Hisz - végső soron - élet vagy halál múlhat a fékrendszeren.

Fékmérés

A fékmérés alatt most a kerékfék szerkezet jellemző szerkezeti méreteinek ellenőrzését értjük. A fékjavításnál mindig tanácsos a fékbetéteket és a féktárcsákat megfelelő mérőeszközökkel bemérni, majd a kapott értékeket a gépjárműgyártók által megadott tűrésértékekkel összevetni.

A féktárcsa vastagságát először a kerékagyon, a kerékanyák kellő nyomatékkel meghúzott állapotában mérjük meg. A féktárcsát a munkafelület több részén, a tárcsa szélétől számított 10 mm-re eső pontokon mikrométerrel mérjük (lásd az ábrát). Ezt követően a kapott értékeket a gépjárműgyártók által megadott tűrésértékekkel kell összevetni. Vegyük például a Ford Focus (az adatok a Delphi Műszaki Adatbázisából - a Delphi Technical Datától származnak):



Első féktárcsa névleges vastagság	25,00 mm
Első fékbetét névleges vastagság határérték	23,00 mm
Első féktárcsa vastagság határérték (alaplemez nélkül)	1,50 mm
Hátsó féktárcsa vastagság határérték (alaplemez nélkül)	2,00 mm

Az értékek összevetését követően a tárcsa az alábbi, szemrevételezés során jól látható jelek alapján kerülhet értékelésre:

- a túlzott korrózió jelei,
- a tárcsa-munkafelület hornyainak kopottsági jelei,
- a lokális túlmelegedések jelei.

Ezt követően a féktárcsa egyenletes, ütésmentes futását ellenőrizzük indikátorórával. A mérőeszközöket a teljes fékrendszer szervizcsomag (BSS1002) tartalmazza.

Mi az eredménye, ha használt féktárcsához új fékbetéteket illesztünk?

A féktárcsa belső felületén fellelhető korrózió, a rozsdásodás rejtett állapota gyakorta nem észrevehető, ugyanakkor nem szabad elfelejteni, hogy a fékfelületen található bármely korrózió a fék teljes munkafelületét csökkenti. Mindez a gépjármű fékműködésének hatékonyságát befolyásolja.

Amennyiben használt féktárcsára szerelünk fel új fékbetéteket, azt véljük, hogy a féktárcsa az egész felületen egyenletesen kopott. A Delphi által mostanában lefolytatott független tesztelés során bizonyosságot nyert, hogy az új fékbetét - régi féktárcsa használata megkétszerezi a fékzajt.

Az új fékbetét - használt féktárcsa párosításnak a fékerő kialakulását tekintve is lehet kritikus hatása. Ez megnyilvánulhat fékerőingadozásban, az ABS/ESP funkció leértékelésében. A fékszerkezet gerjesztése miatt a fékszerkezet beremeghet, melynek a gépjármű fékezésére nézve ugyancsak kritikus a hatása.

