



Podczas składania hamulców niedozwone jest smarowanie poszczególnych elementów.

ket, tyle że z częściami. Albo i gorzej. Szczęki klejonki potrafią się rozkleić raz-dwa. Do tego nie trzymają promienia, a że są montowane na zbyt niskich blachach, więc wyginają się na prawo i lewo. Sama okładzina jest też w różnym gatunku i kolorze. Cylinderki, pompy hamulcowe, wysprężniki i siłowniki, jeśli są pordzewiałe w środku to przeważnie ciekną, gdyż składane są z elementów najniższej jakości lub odrzutów. Uważajcie, zatem co kupujecie, bo jest to Wasze i innych zdrowie oraz bezpieczeństwo na drodze i w terenie.

Inspekcja

Jeśli już mamy wszystko do naprawy hamulców, proponuję zacząć od rozebrania cylinderków oraz pompy, dokładnego wyczyszczenia oraz przede wszystkim nasmarowania tłoczków i cylinderków wazeliną techniczną lub specjalną pastą do układów hamulcowych. Zabezpieczy to cylinderki przed szybkim rdzewieniem wewnątrz i zatarciem. W starszych modelach samochodów terenowych i prawie we wszystkich radzieckich, szczęki hamulcowe są mocowane do tarczy kotwicznej na „sztywno” z regulacją mimośrodową. Proponuję ustawić szczęki zawsze wg fabrycznych danych. W przypadku tyłu kropkami do siebie, a w przypadku przodu

w UAZ-ie kropką w kierunku cylinderka. Gwarantuje to równomierne wytarcie się szczęki.

Kto smaruje – jedzie i hamuje

Podczas montażu szczęk na mimośrodkach smarujemy miejsca styku smarem grafitowym lub wazeliną techniczną. Oczywiście trzeba bezwzględnie unikać kontaktu powierzchni hamujących z jakimikolwiek środkami smarnymi. Jeśli bęben trzyma dopuszczalną średnicę, nie ma wyraźnych śladów rys, wżerów oraz wyrobień, możemy go założyć bez przetaczania, a pozwoli to nam na przedłużenie życia bębna. Tym bardziej, że zdarzają się przypadki złego przetaczania i bęben szarpie, zarywając szczęki. Jeśli montujecie przewód hamulcowy lub cały układ, smarujecie wszystkie sztuczki przed wkręceniem lub skręceniem, gdyż pozwoli to na późniejsze rozkręcenie układu, a nie porywanie sztucerków.

Niepożądane błoto

Jeśli byliście na imprezie i teren był błotnisty, gliniasty lub bagienny, po powrocie zdejmijcie bębny i wypłuczcie tarcze kotwiczne wodą, gdyż błoto to emulsja ścierna z piasku lub gliny. Błoto. Nie tylko działa jak ostry papier ścierny na okładziny i bęben, ale

po wyschnięciu potrafi też skutecznie unieruchomić szczęki. W przypadku zacisków klockowych sprawa jest prostsza, lecz też wymaga okresowego przeglądu. Po wyjęciu klocków należy delikatnie zdjąć gumy osłonowe tłoczków, dokładnie wszystko wyczyścić i ponownie nałożyć warstwę wazeliny lub smaru teflonowego, które można nabyć w większości sklepów motoryzacyjnych. Po złożeniu można kilkakrotnie wcisnąć i wycisnąć cylinderek, żeby smar rozprowadził się na całej powierzchni tłoczka. Jeśli jest to możliwe, to zatykajcie zatyczkami gumowymi odpowietrzniki w cylinderkach hamulcowych i zaciskach, co przedłuży ich funkcjonowanie. Zresztą, o pozbywaniu się zapieczonych elementów można by napisać osobny artykuł.

Dla nieprzekonanych

Blokujący, nie cofający się w cylinderku tłoczek skazuje powierzchnie cierne na stały kontakt ze sobą. W efekcie zwiększają się opory toczenia samochodu, co doprowadza do nadmiernego spalania oraz przedwczesnego zużycia elementów układu hamulcowego i jego nieuniknionej naprawy. Lepiej jednak zrobić to wcześniej, bez dodatkowych kosztów i problemów.

W następnym numerze zaplon oraz niedomaganie elektryki. Pozdrawiam serdecznie!

Wujek Zbyszek

Czekam na Wasze pytania jak zwykle na adres e-mail: gazik4x4@o2.pl



Najlepiej ustawić szczęki wg fabrycznych danych. Gwarantuje to równomierne zużycie okładzin.

- (1) Okładzina z węża strażackiego.
- (2) Właściwe materiały do hamulców.
- (3) Nowe elementy układu regulacji luzu.
- (4) Mimośrodowy ustalający luz.



WWW.QUADZIK.PL
STRONA MIKOŚNIKÓW CZTEROKOŁOWCÓW

Wszystko o quadach

e-mail: info@quadzik.pl, www.quadzik.pl