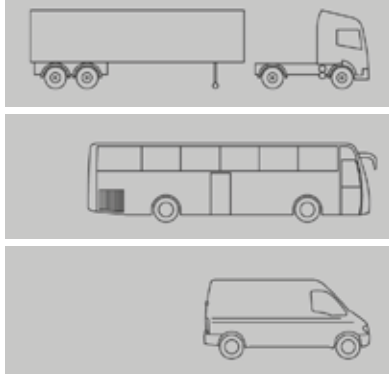


№1

ДИСКОВЫЕ ТОРМОЗНЫЕ
СИСТЕМЫ С ВЫСОКОЙ
РАБОЧЕЙ ТЕМПЕРАТУРОЙ

РЕГУЛИРОВКА ТОРМОЗНОЙ СИСТЕМЫ: РАБОЧИЙ ЗАЗОР

ПЕРЕГРЕВ ТОРМОЗНОЙ СИСТЕМЫ

Тормозная система может перегреваться по самым различным причинам. Одна из наиболее распространенных и наиболее легко решаемых проблем – неправильно выставленный рабочий зазор между тормозной колодкой и диском.

Без регулярной и правильной проверки и настройки тормозной системы возможно возникновение следующих двух проблем:

- > Если зазор слишком велик, колодка не полностью прилегает к диску, полное сцепление не обеспечивается, и эффективность торможения снижается.
- > Если зазор слишком мал, тормозная колодка касается диска, возникает трение, что приводит к перегреву тормозной системы и, соответственно, к снижению эффективности торможения, вибрации и шуму при торможении и даже к невозможности восстановления диска. Невосстанавливаемое повреждение диска происходит, когда перегретые области вызывают пластическую деформацию диска, так как превышен предел текучести материала. При повторном остывании в диске появляются трещины на тех участках, которые были перегреты.

ПРОВЕРКА РАБОЧЕГО ЗАЗОРА

Рабочий зазор следует проверять регулярно. По мере износа тормозных колодок и дисков рабочий зазор постепенно увеличивается. Все дисковые тормоза оснащены автоматическим регулятором, который автоматически выставляет требуемый зазор при торможении в соответствии с износом тормозных колодок и дисков. Однако их следует регулярно проверять на предмет правильности хода штока.

Если регулятор установлен правильно, ручная регулировка автоматических устройств для выборки зазоров не требуется. Автоматические устройства для выборки зазоров должен проверять механик при каждой замене тормозных колодок или в том случае, если тормозная система перегревается. Если обнаружено, что автоматическое устройство для выборки зазоров оставило зазор больше максимально допустимого, это обычно означает, что в тормозной системе есть и другие проблемы, которые необходимо выявить и решить.

Далее представлены порядок проверки регулятора рабочего зазора в тормозной системе и рекомендации относительно рабочего зазора в различных тормозных системах. ►►





ПОРЯДОК ПРОВЕРКИ РЕГУЛЯТОРА РАБОЧЕГО ЗАЗОРА В ТОРМОЗНОЙ СИСТЕМЕ

- > Убедитесь, что тормоз не активирован, и автомобиль зафиксирован от движения.
- > Снимите колесо.
- > Надавите на суппорт, чтобы он переместился внутрь по направляющим штифтам. Сместите наружу внутреннюю колодку, отодвигая ее от толкателей, и проверьте состояние толкателей и несущей пластины внутренней колодки.
- > Щупом проверьте рабочий зазор между толкателями и несущей пластины внутренней колодки. Зазор должен быть в пределах значений, указанных в таблице ниже.
- > Если рабочий зазор меньше или больше, чем нужно согласно таблице ниже, продолжите процедуру, как описано ниже.
- > Установите рабочий зазор 2 мм.
- > Нажмите на тормоз 50 раз.
- > Еще раз щупом проверьте рабочий зазор. Он должен быть в пределах значений, указанных в таблице ниже.
- > Если рабочий зазор все равно меньше или больше, чем нужно согласно таблице ниже, придется либо полностью заменить тормозную систему, или только корпус, в соответствии с инструкциями производителя.

РЕКОМЕНДУЕМЫЙ РАБОЧИЙ ЗАЗОР В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ТОРМОЗНОЙ СИСТЕМЫ

ПРОИЗВОДИТЕЛЬ	ТИП	РАБОЧИЙ ЗАЗОР (ММ)
KNORR-BREMSE	SB / SN5	0.6-1.1
	SB6 / SB7	0.5-1.0
	SN6 / SN7 / SK7	0.6-1.1
	SB7 / SN7 для Scania	0.5-1.0
	SL7 / SM7	0.6-1.1
	SB3745T	0.6-0.9
	SB4309T	0.6-0.9
	SB4345T	0.6-0.9
MERITOR	D-ELSA1	0.5-0.7
	D3	0.6-0.8
	D-ELSA2	0.6-0.8
HALDEX	DB19 с упорной пластиной 10 мм	0.6-0.9
	DB19 с упорной пластиной 6 мм	0.8-1.2
	DB22 с упорной пластиной 10 мм	0.8-1.2
	DB22 с упорной пластиной 6 мм	0.6-0.9
	DB22LT	0.6-1.2
WABCO	PAN™17	0.6-0.9
	PAN™19-1	1,0
	PAN™22-1	1,0
	MAXX™22	1,2

