



CONSEJOS TÉCNICOS

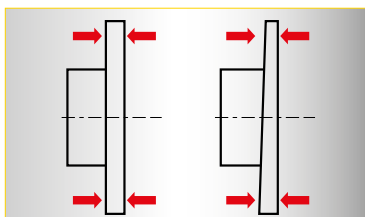
Nº7: VIBRACIONES RELACIONADAS CON LOS FRENOS

VIBRACIÓN DE LOS FRENOS Nº2

Esta vibración se percibe a través del volante y la suspensión al frenar a ciertas velocidades y presiones. En el folleto anterior, Vibración de los frenos nº1, ya tratamos algunas de las causas que la producen, además de ofrecer las soluciones más idóneas para solucionarla. Sin embargo, además del desgaste del disco, deformaciones del buje y de un sobrecalentamiento excesivo, existe otro factor que puede producir este problema.



► ¿QUÉ OTRAS CAUSAS PRODUCEN QUE LOS FRENOS VIBREN Y CÓMO SE PUEDE EVITAR O RESOLVER ESTE EFECTO?



Error en el paralelismo de las superficies de frenado.

CAUSA 3: VARIACIÓN DE ESPESOR DEL DISCO (DTV)

La variación de espesor del disco hace referencia al espesor entre las dos caras del disco. Para frenar con eficacia, toda la superficie del disco debe tener el mismo espesor. Sin embargo, la variación indica que la superficie de fricción del disco presenta irregularidades. De reproducirse el efecto en una o más ruedas, la pastilla va perdiendo y recuperando el contacto con el disco mientras gira. Esto es lo que produce la vibración de los frenos.





CONSEJOS TÉCNICOS

Nº7: VIBRACIONES RELACIONADAS CON LOS FRENOS

VIBRACIÓN DE LOS FRENOS Nº2

► PREGUNTE AL CONDUCTOR SI HA REALIZADO EL RODAJE DE LAS PASTILLAS DE FRENO CORRECTAMENTE

¿POR QUÉ? Para obtener un mejor rendimiento de los frenos, es básico realizar el rodaje correctamente cada vez que se sustituyan las pastillas. Durante las primeras frenadas se debe pisar el freno ejerciendo una presión progresiva y moderada.

SOLUCIÓN: Es mejor prevenir que curar. Cada vez que coloque unas pastillas nuevas, informe al conductor del vehículo sobre cómo realizar el rodaje correctamente, es decir, debe evitar frenadas muy exhaustivas durante los 200 primeros kilómetros.

Si no se ha seguido el procedimiento correcto y se ha producido una variación de espesor del disco no muy pronunciada, puede bastar con volver a hacer el rodaje de los frenos. Sin embargo, si de esta manera no se vuelven a alisar las superficies del disco, la única solución es cambiar las pastillas y los discos.

Si desea mantener informados a sus clientes, Jurid ha publicado un folleto sobre consejos para conductores en el que se incluyen algunas sugerencias para optimizar el sistema de frenos. Solicite más información al equipo comercial de Jurid.

► COMPRUEBE SI LA PINZA ESTÁ AGARROTADA

¿POR QUÉ? Si el pistón o el pasador deslizante de una pinza están agarrotados, las fuerzas que se aplican a cada lado del disco son irregulares, lo que produce un desgaste desigual, también conocido como variación de espesor del disco (DTV).

SOLUCIÓN: Este problema se suele producir por la corrosión o la suciedad. Por tanto, lleve a cabo el mantenimiento de la pinza agarrotada para evitar que se repita el problema y sustituya tanto las pastillas como los discos.

► COMPRUEBE QUE NO HAYA SUCIEDAD NI CORROSIÓN EN LA SUPERFICIE DEL DISCO

¿POR QUÉ? Durante el frenado, parte del material de fricción de las pastillas se transfiere al disco, aunque, cuando las pastillas no son de muy buena calidad, los depósitos de material de las pastillas pueden quedar pegados en el disco de forma irregular, y esto puede cambiar el espesor y el paralelismo del disco.

SOLUCIÓN: Si la variación de espesor del disco es mínima, puede bastar con eliminar los depósitos con un cepillo o una lija. Asegúrese de probar los frenos en carretera. Si al cepillar o lijar los discos las superficies no quedan lisas, la única solución es cambiar las pastillas y los discos.

► COMPRUEBE QUE NO EXISTAN MARCAS EN LA PASTILLA

¿POR QUÉ? Al mantener el pedal pisado cuando los frenos están sobrecalentados los discos, el material de la pastilla puede quedarse pegado o soldado al disco. En ese caso, la variación de espesor del disco aparece en forma del perfil de una pastilla en la superficie del disco.

SOLUCIÓN: Suele bastar con eliminar las marcas de la pastilla con un cepillo o una lija.