

ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ

№5: СНИЖЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ТОРМОЖЕНИЯ

ПАРОВАЯ ПРОБКА №2



ПАРОВАЯ ПРОБКА

В предыдущем материале мы рассказывали о причинах образования паровой пробки, а также делились рекомендациями по подбору тормозной жидкости в соответствии с параметрами точки кипения. Тем не менее, очень важно регулярно проверять тормозную жидкость и менять ее, если содержание влаги превышает норму.

ПРОВЕРКА СОСТАВА ТОРМОЗНОЙ ЖИДКОСТИ

Многие производители автомобилей и тормозных компонентов не любят давать рекомендации, однако интервалы замены тормозной жидкости должны основываться на пробеге и возрасте автомобиля. Единственный способ получения достоверной информации о состоянии тормозной жидкости – это проверка ее состава. Для этого требуется довести тормозную жидкость до кипения.

ТЕСТЕРЫ

Тестеры проводимости или тестеры в виде «ручки» не кипятят тормозную жидкость. Они оценивают содержание воды электронными средствами. Теоретически примесь влаги повышает проводимость (и/или электрическую емкость), но эти тестеры могут давать отрицательные результаты при проверке новой жидкости и не улавливать загрязнения в старой. Причиной этого является сильное изменение проводимости тормозной жидкости в зависимости от ее производителя, партии и класса. Для обеспечения вашей безопасности и безопасности ваших клиентов обязательно используйте качественные тестеры.



ТЕСТЕР-РУЧКА ИЛИ ТЕСТЕР ПРОВОДИМОСТИ

ТЕСТЕР ТОРМОЗНОЙ ЖИДКОСТИ FERODO

Ferodo разработала высококачественный тестер тормозной жидкости для того, чтобы вы могли точно определять состояние тормозной жидкости своих клиентов. Его номер по каталогу – FFT100A. В тех случаях, когда клиентам требуется получить абсолютно точное значение содержания воды, компания Ferodo может определить его с помощью отраслевых методов, таких как хорошо известный метод Карла Фишера.



ТЕСТЕР ТОРМОЗНОЙ ЖИДКОСТИ FERODO



ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ

№5: СНИЖЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ТОРМОЖЕНИЯ

ПАРОВАЯ ПРОБКА №2



ЗАМЕНА ТОРМОЗНОЙ ЖИДКОСТИ

1. ПОДБЕРИТЕ ПОДХОДЯЩУЮ ТОРМОЗНУЮ ЖИДКОСТЬ:

Внимание! Перед прокачкой тормозной системы проведите проверку главного цилиндра на наличие утечки. Эта процедура выполняется путем подсоединения манометра к тормозной трубке ближайшего суппорта. Нажав на педаль тормоза, создайте избыточное давление в гидроприводе тормозной системы равное 50 бар. Допускается потеря давления не более 4 бар по прошествии 45 секунд. Более высокое падение давления указывает на наличие утечки в главном цилиндре и требует проведения дальнейшей проверки. В случае обнаружения утечки рекомендуется провести дополнительное испытание системы на герметичность при более низком давлении 10 бар и вновь проверить падение давления и увеличение хода педали для подтверждения факта неисправности системы.

ПРОЦЕСС ПРОКАЧКИ – АВТОМОБИЛИ С ПЕРЕДНИМИ И ЗАДНИМИ ДИСКОВЫМИ ТОРМОЗАМИ

Все операции прокачки тормозной системы должны проводиться в определенном порядке, начиная с тормозного суппорта, наиболее удаленного от главного цилиндра (то есть левого заднего или правого заднего колеса, в зависимости от конфигурации машины, например от расположения руля – слева или справа). На автомобилях с ABS последовательность прокачки контуров ОПРЕДЕЛЯЕТСЯ ПРОИЗВОДИТЕЛЕМ ДЛЯ КАЖДОЙ КОНКРЕТНОЙ МОДЕЛИ! Обратитесь к оригинальной документации по ремонту!



- Закрыв все прокачные штуцеры, подсоедините шланг для прокачки системы к штуцеру первого суппорта. Приоткройте штуцер.
- Медленно и равномерно нажимайте педаль тормоза до середины хода до тех пор, пока тормозная жидкость в шланге для прокачки не станет чистой без примеси пузырьков воздуха. Не допускайте нажатия педали до упора во избежание вероятного засорения системы ржавчиной и грязью, накопившейся в дальней части главного тормозного цилиндра.
- Нажмите на педаль тормоза до середины хода. Закройте штуцер, не отпуская нажатой педали тормоза. Снимите шланг с прокачного штуцера.
- Перейдите к противоположному заднему суппорту и повторите процедуру.
- Завершив прокачку задних суппортов, убедитесь, что передние суппорты функционируют нормально и не содержат пузырьков воздуха, выполнив их прокачку. Эту процедуру также необходимо начать с суппорта, наиболее удаленного от главного цилиндра, и закончить ближайшим к главному цилиндру суппортом.
- И, наконец, необходимо убедиться, что педаль тормоза обеспечивает достаточное давление.

ПРОЦЕСС ПРОКАЧКИ – АВТОМОБИЛИ С БАРАБАННЫМИ ТОРМОЗАМИ

Все операции прокачки тормозной системы должны проводиться в определенном порядке, начиная с колеса, наиболее удаленного от главного цилиндра (то есть левого заднего или правого заднего, в зависимости от конфигурации машины, например от расположения руля – слева или справа). На автомобилях с ABS последовательность прокачки контуров ОПРЕДЕЛЯЕТСЯ ПРОИЗВОДИТЕЛЕМ ДЛЯ КАЖДОЙ КОНКРЕТНОЙ МОДЕЛИ! Обратитесь к оригинальной документации по ремонту!

Перед началом процесса прокачки крайне важно выполнить необходимую ручную регулировку тормозных колодок, чтобы установить их правильный зазор с тормозным барабаном в соответствии со спецификациями производителя.

- Закрыв все прокачные штуцеры, подсоедините шланг для прокачки системы к прокачному штуцеру рабочего тормозного цилиндра наиболее удаленного от главного цилиндра. Приоткройте штуцер.
- Медленно и равномерно нажимайте педаль тормоза до середины хода до тех пор, пока тормозная жидкость в шланге для прокачки не станет чистой без примеси пузырьков воздуха.
- Нажмите на педаль тормоза до середины хода. Закройте штуцер, не отпуская нажатой педали тормоза. Снимите шланг с прокачного штуцера.
- Перейдите к противоположному заднему суппорту и повторите процедуру.
- Завершив прокачку задних суппортов, убедитесь, что передние суппорты функционируют нормально и не содержат пузырьков воздуха, выполнив их прокачку. Эту процедуру также необходимо начать с суппорта, наиболее удаленного от главного цилиндра, и закончить ближайшим к главному цилиндру суппортом.
- И, наконец, необходимо убедиться, что педаль тормоза обеспечивает достаточное давление.

Содержание данной статьи предназначено только для информационных целей и не может использоваться вместо профессиональной консультации сертифицированного специалиста. По конкретным вопросам или проблемам, относящимся к любой из тем этой статьи, рекомендуем консультироваться с сертифицированными техническими специалистами или механиками. Ни при каких обстоятельствах мы не несем ответственности за какие-либо потери или неисправности, вызванные вашей интерпретацией содержания этого материала.