

Mondeo club

Hátsó fékpofák cseréje

Dátum: 2005. június 29., szerda

Téma: Hírek

Mondeo-m (Ford Mondeo 2.0 Zetec MkI, dobfék) életében elérkezett az a pillanat, amikor a hátsó fékpofák cserére szorulnak. Sokat gondolkodtam, hogy a dobfék helyett tárcsaféket szerelek hátra is, de ennek kb. 80000 Ft-os költsége és az átépítéssel járó egyéb, akár váratlanul felmerülő nehézségek azt eredményezték, hogy maradtam a dobféknél.

Itt kell megjegyeznem, hogy Magyarországon nagyon sok helyen jártam utána az áraknak és csak a fékpofa-garnitúra volt min. 28000 Ft. Ezek után németországi kiküldetésem során bementem természetesen egy helyi Ford márkakereskedésbe, ahol 62 EUR áron vettem meg az eredeti Motorcraft fékpofákat és az összes rugót, tartóéket, feszítőt.



Mondeonk dicséretére legyen mondva, az eladó lebeszélte az új munkahengerek vásárlásáról, mert állítása szerint összesen 2 db-ot cseréltek abban a szervízben 1994 óta... Igaza is volt, az én munkahengereim tökéletes egészségi állapotnak örvendhetnek.

Nos, akkor kezdődjék a munka.

Először is levesszük a kereket és alaposan megütögetjük a dob felénk néző felét és a kerülete mentén is megkocogtatjuk egy kb. egy kilós kalapáccsal, hogy könnyebben lejjöjjön őkelme.



Ne ijedjünk meg, a dobot semmi más nem tartja a helyén, csak a felni. Nekem szerencsém volt, tartottam attól, hogy az eddigi 185000 km alatt kivállasodott a dob és nem lesz egyszerű leszedni, de nem ez történt. Első kísérletre könnyedén lejött mindkettő.

Ezután alaposan figyeljük meg, hogy melyik rugó, feszítő, ék és amúgy komplett az egész milyen helyzetben van.



A szerelés menete:

- 1, Mindkét oldali fület kiszedjük.
- 2, Alsó rugót kiakasztjuk.



3, Mindkét fékpofát kibillentjük együtt, egyéb alkatrész kiszedése nélkül.

4, Kézifékkötelet lekötjük.

5, Ezután így ahogy van kivesszük a fékpofákat.



6, Befogjuk egy satuba, ahol kivesszük a rugókat, kitámasztót és megtisztítjuk, majd cseréljük a rugókat. Nagyon fontos, hogy alaposan járjunk el a tisztításnál, különben a kitámasztót nem fogjuk tudni az új fékpofák közé illeszteni.



Fontos megjegyezni a rugók helyét és irányát is! A fékbetét állító "racsnit" is egy rugó feszíti, ennek is nagyon fontos, hogy jó irányban és helyzetben kerüljön vissza az új rugó.



7, Állítsuk össze az új fékbetéteket és rugókat. Nagyon fontos, hogy a hátul lévő betéten vékonyabb a ferrodó réteg, emiatt ne ijedjünk meg, nem kopottat csempészték a dobozba és ne is rakjuk fordítva vissza.

8, Ha ez sikerült, eljött az ideje a fékdob és a tányér megtisztításának az ideje. Ne sajnáljuk a féktisztító spray-t, adjunk neki bőven és egy ecsettel is segíthetünk.





9, Érdeemes megnézni, hogy a dobban mennyi ferrodó gyűlik össze az idők folyamán,





aminek innen nincs hová mennie. Itt se spóroljunk a féktisztító spray-vel.

10, Helyezzük be a tányér háta felől a biztosító füleket tartó stifteket.



11, Érdemes bekenni azokat a pontokat fékpasztával vagy hőálló zsírral, ahol a fékpofák elmozdulásuk során érintkeznek a tányérral





és az alsó pontokat se felejtjük el.

12, Most tegyük a helyére a korábban már összeállított fékpofákat.



Itt elkél majd egy kis csavarhúzó segítség, de szívesen vesszük majd még legalább két kéz segítségét is. Ne ijedjünk meg, az új rugóink és fékpofáink bírni fogják a "helyreigazítást". Ne felejtjük el a kézfékkötelet se visszakötni!

13, Amennyiben siker koronázta eddigi tevékenységünket és minden a helyén van, rugók jól állnak, feszítenek, feszítők a helyükön, kitámasztók, stiftek a helyükön, akkor amennyire csak tudjuk, nyomjuk össze a munkahenger dugattyúit, hogy fel tudjuk tenni a dobot.



Itt majd kell játszani a fékpofák helyzetének állítgatásával, le-föl, jobbra-balra taszigálásával, de végül sikerül az elhatározásunk és helyére kerül a dob is.

14, Munkánk azonban itt még korán sem ért véget, pumpáljuk fel a féket, indítsuk be a motort, hogy legyen vákuum és kezdjük el beállítani a féket. Ehhez le kell szedni a kis gumisapkát a tányér hátuljáról és az előzőekben már megismert állító "racsnit" dolgoztassuk meg. Ehhez kell két ember, mert különben elég időigényes és fárasztó lenne ki-be ugrálni a kocsiba.

15, Most jöhet a próbakör. Itt fokozottan figyeljünk arra, hogy az új fékpofáink ívei meg sem közelítik a régi dobunk eldeformálódott belső íveit. Ne ijedjünk meg tehát a fékezésnél hallható szabálytalan ritmusú surrogó hangtól és számítsunk arra is, hogy az eddig megszokott erőteljes lassulás helyett egy kissé "nyúlós" lesz az érzetünk fékezéskor. Ez hamar elmúlik azonban (nekem kb.100-150 km kellett hozzá) és utána újra kell "programozni" a jobb lábunkat, amikor a fékre tesszük.

Nagyon fontos, hogy mindenképpen még a próbakör előtt állítsuk be a féket és a kéziféket is. Ezt ne mulasszuk el, hiszen mindannyian tudjuk, hogy milyen következményekkel jár ha túl feszesre illetve túl lazára hagyjuk a fékpofákat.

Itt jött el annak az ideje, hogy kinyilvánítsam köszönetemet Atti és Pali barátomnak, akik hathatós segítsége és munkája lehetővé teszi nekem, hogy bármikor számíthatok az autómra, nem kell soha attól tartanom, hogy hirtelen valami elromlik és nem tudom folytatni utamat.

Mindenkinek jó szerelést és kellemes autózást kívánok:

Csoco

Ford Mondeo Club Hungary
<http://www.mondeo.hu>

A cikk webcíme:
<http://www.mondeo.hu/modul.asp?name=cikk&file=article&sid=80>