



Обратите внимание: Рекомендации, приводимые в качестве „советов умельцам“, носят общий характер и могут не подходить к какому-то конкретному транспортному средству или к конкретной детали. Ваши конкретные условия относительно местности или Вашего транспортного средства могут в значительной степени отличаться от описываемых. По этой причине мы не даем никаких гарантий относительно правильности данных, приведенных в качестве „советов умельцам“. В случае возникновения сомнений Вам следует поручить проведение работ по техническому обслуживанию и ремонту специалистам, имеющим соответствующую квалификацию, в соответствии с инструкциями производителя транспортного средства. Благодарим Вас за понимание.

Тормозная магистраль в гибкой стальной оплетке – монтаж

Тормозная магистраль в гибкой стальной оплетке TRW-Lucas состоит из защищенной пластиковой оболочкой оплетки из нержавеющей стали и находящегося внутри тефлонового шланга. Благодаря этому Вы всегда находитесь в большей безопасности, так как шланги TRW-Lucas, в отличие от большинства серийных шлангов из резины, не деформируются даже при высоких значениях температуры и давления в тормозной системе. Таким образом эти шланги обеспечивают лучший

отклик тормоза и более точно ощутимую точку давления. Кроме того, тормозные шланги в гибкой стальной оплетке TRW-Lucas устойчивы к старению и не требуют обязательной замены каждые 5 лет, как резиновые шланги.

TRW предлагает более 1000 готовых комплектов шлангов в гибкой стальной оплетке. Из них более 850 моделей доступно через ABE. Они подходят также и для систем ABS и Dual-CBS.



1.

Удаление тормозной жидкости


2.

Слив тормозной жидкости


3.

Сравнение тормозных магистралей

А делается это так:

Прежде чем Вы приступите к работе, имейте в виду: от тормозной системы зависит Ваша безопасность! Самостоятельно проводить работы на тормозной системе могут только пользователи, обладающие соответствующим техническим опытом. Не ставьте под угрозу безопасность! Если Вы не уверены в своих способностях, обязательно предоставьте выполнение работ на тормозной системе специалистам Вашей мастерской!

Установите мотоцикл таким образом, чтобы бачок с тормозной жидкостью находился в горизонтальном положении и при открывании его крышки содержимое не выливалось. Закройте поверхность топливного бака и всех окрашенных частей поблизости от бачка с тормозной жидкостью. Осторожно! Большинство тормозных жидкостей токсичны и едки. При пролипании они могут разъесть краску, поэтому в случае необходимости должны быть не просто вытерты, а немедленно смыты достаточным количеством воды. Не допускайте контакт тормозной жидкости с Вашей кожей, тормозными дисками и накладками.

1. Отвинтите при помощи точно подходящей отвертки винты крышки заправочного бачка. Осторожно! Эти винты очень легко испортить. Затем снимите крышку бачка при помощи безворсовой салфетки. После этого откачайте тормозную жидкость. Если у Вас нет для этой цели вакуумного насоса, откачайте старую жидкость при помощи рукоятки ручного тормоза или ножной педали гидравлики.

2. Теперь удаляется старая магистраль. Приготовьте кислотостойкую ванночку. Отсоедините первую тормозную магистраль в ее самой низкой точке (у суппорта тормоза) и слейте тормозную жидкость в ванночку, для того чтобы полностью опорожнить систему. Прокачивание при помощи рукоятки тормоза может ускорить этот процесс. При наличии двух тормозных суппортов (двухдисковый механизм) сначала отсоедините один, а затем второй тормозной шланг в нижней точке.

3. Только после того как система полностью опорожнена отвинтите первую магистраль также и на его верхнем конце. Осторожно! Из магистрали могут капать остатки едкой тормозной жидкости.

4. Сравните старые и новые тормозные магистрали по длине. Если они совпадают, очистите контактные поверхности и установите новые тормозные магистрали с новыми уплотнительными кольцами. Тормозные магистрали в гибкой стальной оплетке монтируйте без заломов и перекручиваний, точно по месту пролегания старой магистрали. Это позволит избежать их перетирания или переламывания при погружении вилок.

При затягивании присоединений необходимо соблюдать указания производителя мотоцикла по моменту затяжки и инструкцию по монтажу. Обязательно используйте динамометрический ключ, так как корпуса тормозных суппортов и главного тормозного цилиндра очень хрупкие и могут треснуть при слишком высоком моменте затяжки.

Если Ваш мотоцикл оснащен двухдисковым тормозным механизмом, повторите последнюю описанную процедуру также и в отношении другой или других тормозных магистралей.



Для того чтобы обеспечить максимальную эффективность и надежность тормозной системы, мы рекомендуем производить замену тормозной жидкости классов DOT 4 и DOT 5 каждые 2 года.



4.

Затяжка



5.

Удаление воздуха

5. Затем тормозная система снова заполняется тормозной жидкостью и из нее удаляется воздух. Внимание: Всегда используйте только ту тормозную жидкость, которая указана в спецификации Вашего транспортного средства. Указания на этот счет Вы найдете в руководстве по эксплуатации Вашего транспортного средства, а также, частично, в надписи на бачке тормозной жидкости. Пожалуйста, соблюдайте указания по безопасности на упаковке. Старая тормозная жидкость и использованные тряпки относятся к категории спецотходов и должны утилизироваться в установленном порядке.

Относительно маленький внутренний диаметр магистрали в гибкой стальной оплетке иногда затрудняет процесс удаления воздуха из тормозной системы. Лучше всего использовать специальный пневматический прибор для удаления воздуха из тормозной системы, например, устройство для прокачивания тормозной системы TRW-Lucas MCE200, которое может работать с любым стандартным компрессором. При работе с таким прибором следуйте указаниям прилагаемого руководства по эксплуатации.

При отсутствии специального прибора для удаления воздуха заполните заправочный бачок новой тормозной жидкостью до отметки максимума в соответствии с предписаниями производителя транспортного средства (руководство по эксплуатации/надпись на бачке тормозной жидкости). Затем наденьте накидной ключ на винт для выпуска воздуха, наденьте на штуцер кислотостойкий прозрачный шланг и подставьте под шланг кислотостойкую емкость. Открутите винт для выпуска воздуха на пол-оборота. Трижды нажмите на рукоятку тормоза

или педаль и при нажатой рукоятке снова закрутите винт для выпуска воздуха. Только теперь снова отпустите рукоятку тормоза. Данный процесс повторяется с контролем уровня „MAX / MIN“ в заправочном бачке до тех пор, пока в шланге не исчезнут все пузырьки воздуха. Легкое постукивание по шлангу ручкой отвертки может помочь удалить воздух из системы. Ни в коем случае не допускается падение уровня в бачке ниже отметки „MIN“ – своевременно доливайте тормозную жидкость! При наличии второго тормозного суппорта процесс повторяется.

В случае, если тормозной суппорт имеет два винта для удаления воздуха, воздух должен быть удален также и на втором винте. Если после затягивания винта для удаления воздуха, несмотря на многочисленные попытки, никак не удается обнаружить на рукоятке тормоза надежную точку тормозного давления, возможно, что либо проблема в герметичности системы, либо винт для удаления воздуха был откручен слишком сильно, либо все-таки нужен прибор для удаления воздуха, так как остаточный воздух не удается удалить из системы другими способами.

Если все прошло по плану, долейте тормозную жидкость в бачок до отметки „MAX“, вставьте резиновую манжету и установите крышку на место.

Внимание! Заключительный контроль функционирования тормозной системы до начала движения является абсолютной необходимостью. После короткого свободного хода должна хорошо ощущаться точка давления, до того как рукоятка коснется руля.

Краткое описание проведения работ:



1. Удалить тормозную жидкость из компенсационного бачка.



2. Слить остатки тормозной жидкости



3. Сравнить тормозные магистрали по длине



4. Затянуть при помощи динамометрического ключа.



5. Удалить воздух из тормозной системы.