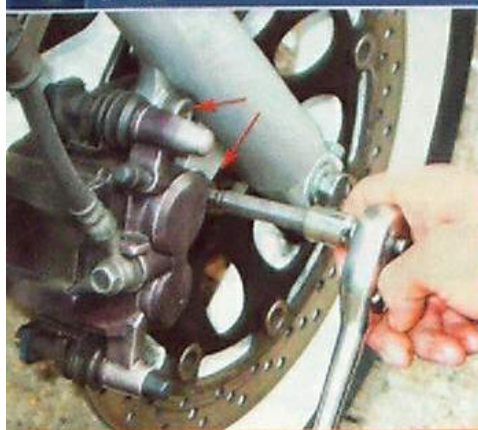
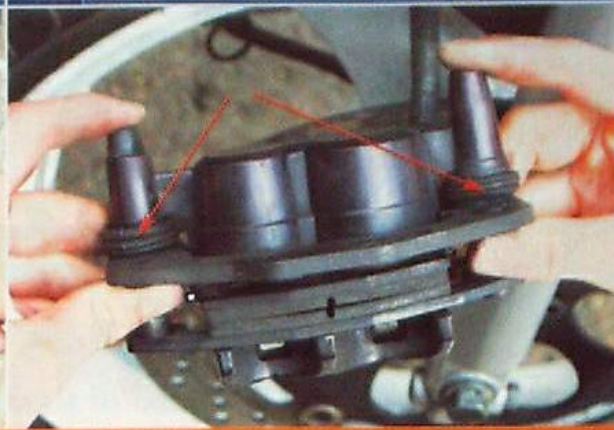


**1** Śruby mocujące przedni zacisk hamulcowy (strzałki)



**2** W przypadku pływających zacisków hamulcowych do wyjęcia klocków niezbędne jest wciśnięcie prowadnic (strzałki)



**3** Dokładnie czystymy wszystkie miejsca styku okładzin z zaciskiem (A) oraz smarujemy prowadnice (B)



# WYMIANA KŁOCKÓW HAMULCOWYCH

Tekst i zdjęcia **Paweł Boruta**

**Zaniechanie wymiany klocków hamulcowych, kiedy przyjdzie na to pora, odbija się negatywnie nie tylko na skuteczności hamowania, lecz także na zasobności portfela.**

**W**ymiana klocków hamulcowych należy do jednych z łatwiejszych czynności w obsłudze motocykla. Oczywiście dla osób z jako taką wiedzą warsztatową. Brak należytej troski o stan układu hamulcowego nie świadczy dobrze o rozsądku właściciela motocykla. Wskazuje także na jego rozrzutność. Takie postępowanie powoduje przyspieszone zużycie tarcz hamulcowych, które są jedną z droższych części motocykla.

## Kupujemy klocki hamulcowe

Firm produkujących okładziny cierne jest wiele, jak zatem wybierać? Zasada, że im drożej, tym lepiej, niestety, tu się

sprawdza. Unikajmy tanich klocków nieznanymi firm, bo często są one zabójcze dla tarcz, nie wspominam już o skuteczności samego hamowania. Ważne jest także dobranie klocków do stylu jazdy i stanu tarcz hamulcowych. Jeżdżący spokojnie i na tarczach z widocznym zużyciem powinni stosować klocki miękkie, szybciej dopasowujące się do profilu tarczy, co skutkuje dłuższą żywotnością tarczy i samych klocków.

## Klocki to nie wszystko

Do niemal profesjonalnego serwisu hamulców w naszym sprzęcie potrzebujemy także: specjalnej pasty-smaru do tłoczków (dostępnej w każdym dobrym sklepie motoryzacyjnym), denaturatu, pędzelka, kilku podstawowych kluczy, śrubokrętu i butelki płynu hamulcowego (użyj według instrukcji). Przestrzegam przed kupowaniem tanich, niesprawdzonych narzędzi. Mogą one być niebezpieczne zarówno dla śrub i innych części naszej maszyny, jak również dla nas samych. Lepiej kupić kilka wybranych, firmowych narzędzi niż kilka kompletów chińskich „zabawek”.

## Do roboty!

Na wstępie muszę zaznaczyć, że istnieje wiele rozwiązań różniących się między sobą metodą, konstrukcją, rodzajem osadzenia okładzin i sposobem demontażu. Na szczęście opisywany motocykl (Suzuki GS 500) jest dobrym przykładem, gdyż zawiera typowe, stosowane wspólnie rozwiązania konstrukcyjne. Z przodu mamy układ z pływającym zaciskiem i dwoma tłoczkami umieszczonymi po jednej stronie. Demontaż rozpoczynamy od odkręcenia śrub mocujących zacisk (fot. 1).





Po zdjęciu zacisku z tarczy konieczne jest wciśnięcie prowadnic tak, aby możliwe było wyciągnięcie okładzin (fot. 2). Po zakończeniu tej czynności przechodzimy do najczęściej zaniedbywanej sprawy - oczyszczenia prowadnic klocków i prowadnic zacisku (fot. 3).

Jest to ważna czynność, od niej zależy, czy hamulce w przyszłości będą pracowały płynnie i czy nie będą się blokowały. Do czyszczenia używamy drucianej szczotki, drobnego papieru ściernego lub pilniczka, a jeśli jest rdza - preparatu typu WD-40.

Kolejnym etapem będzie oczyszczenie tłoczków hamulcowych. Nie używamy do tego benzyny i innych rozpuszczalników, gdyż może to spowodować spuchnięcie uszczelki. Można do tego użyć pędzelka i denaturatu albo po prostu smaru do tłoczków, który zakupiliśmy. Wiem, że nie każde miejsce jest dostępne, ale jakoś sobie trzeba poradzić. Docelowo tłoczek musi być czysty (można go nawet trochę wypompować, ale ostrożnie, żebyście nie musieli zbierać go z podłogi). Potem smaruje się go wspomnianą już pastą i wciska (w naszym przypadku oba jednocześnie). Zalecam odkręcić w tym celu odpowietrznik, założyć wężyk i zlać płyn, a nie przeciśkać go „pod prąd” przez pompę do zbiorniczka.

Następną zaniedbywaną sprawą jest stan samego płynu hamulcowego. Polecam jego wymianę razem z każdymi klockami. Uwierźcie mi - warto, a koszt jest minimalny (0,5 l DOT4 to około 10 zł). Po wciśnięciu tłoczków (przy odkręconym odpowietrzniku powinny pójść palcami) wybieramy ze zbiorniczka stary płyn i wlewamy nowy. Dopiero teraz można przystąpić do montażu.

Kiedy już wszystko jest poskręcane, można przystąpić do zakończenia wymiany płynu hamulcowego. Najpierw zlewamy stary płyn przez odkręcony odpowietrznik, cały czas pilnując, żeby w zbiorniczku (fot. 5) nie zrobiła się „susza”, co by oznaczało zapowietrzenie układu i dodatkową zabawę z odpowietrzeniem. Następnie należy klikakrotnie „podpompować” dźwignią hamulca, tak aby cylinderki dopchnęły klocki do tarczy. Klamka hamulca po kilku pierwszych wciśnięciach powinna ustabilizować się na jednym poziomie. Jeżeli dochodzi ona do kierownicy i sprawia wrażenie „gumowej”, najprawdopodobniej w układzie znajduje się powietrze i nie pozostaje nic innego niż cierpliwe odpowietrzenie całego układu. Należy pamiętać o dokładnym ułożeniu uszczelki zbiorniczka - płyn hamulcowy jest agresywny w stosunku do lakieru i jego wyciek może spowodować nieprzewidziane prace lakiernicze. W czasie całej operacji należy zachować ostrożność, a narażone miejsce przykryć.

Trochę inaczej sprawa wygląda w przypadku zacisku stałego (w opisywanym typie motocykla takie mocowanie jest również często stosowane przy zaciskach pływających). Tutaj do wyjęcia okładzin konieczne jest wyjęcie zawleczek i bolców mocujących (fot. 6).

W tym przypadku tłoczki znajdują się po obu stronach tarczy i nie ma tak dobrego dostępu do wszystkich ruchomych części. Czasami warto jest odkręcić cały zacisk (oprócz przewodu). Pozostałe punkty obsługi są bez zmian - dokładne oczyszczenie powierzchni przylegania klocków, nasmarowanie tłoczków i cała procedura wymiany płynu hamulcowego.

Nie jestem w stanie opisać tutaj każdej możliwej konstrukcji - zasada jest

jedna - jeśli coś demontujemy, musimy robić to na tyle świadomie, żeby poskładać wszystko z powrotem. Nie wstydźmy się zrobić rysunku lub zerknąć do serwisówki - nikt jej nie pisal po to, żeby stała na półce.

### To jeszcze nie koniec

Wszystko poskręcane, nowy płyn w zbiorniczku, można szaleć! Ale nie od razu! Skuteczność hamulców na początku jest bardzo mała, a klamka jest jakby bardziej miękka - to normalne. Ważne jest dobre dotarcie klocków do tarczy. Na początku hamujemy raczej delikatnie, a co najważniejsze - krótko. Przez jeden dzień wstrzymajmy się od stawiania sprzęta na przednie kółko, bo nie dość że może być to niemożliwe, to skończy się przegrzaniem klocków, co sprawi, że już nigdy nie osiągną one swoich założonych parametrów. Pierwsze kilkadziesiąt kilometrów trzeba pokonać spokojnie, co pozwoli na dobre ułożenie się okładzin do tarcz i zadowolenie z jazdy w późniejszym okresie. ■

**Unikajmy tanich klocków nieznanymi firm, bo często są one zabójcze dla tarcz, nie wspominając już o skuteczności samego hamowania.**