



TEXTAR®
BRAKE TECHNOLOGY

300 000 POWODÓW

KAŻDY KLOCEK HAMULCOWY TEXTAR, ZANIM ZOSTANIE WPROWADZONY NA RYNEK, JEST TESTOWANY W EKSTREMALNYCH WARUNKACH PRZEZ NASZ ZESPÓŁ TECHNICZNY.

Od 300 000 kilometrów na drodze i na naszym torze testowym, wykorzystując naszą własną flotę pojazdów i testując do 2000 godzin na jednym z 45 własnych stanowisk dynamometrycznych, zapewniamy doskonałe osiągi i maksymalne bezpieczeństwo za każdym razem.

Jest to jeden z wielu powodów, dla których Textar cieszy się zaufaniem producentów pojazdów, dystrybutorów i warsztatów na całym świecie.



LIDER PROJEKTOWANIA PRODUKCJI **TESTOWANIA** MATERIAŁÓW CIERNYCH

www.textar.com
Textar is a registered trademark of TMD Friction.

DLACZEGO NIE STOSUJE SIĘ SMARU MIEDZIANEGO RÓWNIEŻ W UKŁADZIE HAMULCOWYM POJAZDÓW UŻYTKOWYCH?

Wraz z rozwojem technologii układów hamulcowych samochodów użytkowych bardzo ważne znaczenie ma to, by mechanicy odpowiadający za obsługę samochodów ciężarowych, dostawczych oraz całych flot stosowali produkty przystosowane do nowoczesnych pojazdów. Ma to szczególne znaczenie w przypadku smarów do układów hamulcowych. Wojciech Sokołowski, doradca techniczno-handlowy TMD Friction, właściciela marki Textar, opisuje aspekty związane ze smarem opartym na miedzi, jego negatywnym wpływem na elementy układu hamulcowego, a także przedstawia zalety środków smarnych, które powinny być stosowane.

Wszyscy operatorzy flot oraz warsztaty obsługujące samochody ciężarowe doskonale zdają sobie sprawę z tego, jak duże znaczenie ma oczyszczenie układu przy wymianie klocków hamulcowych. Właściwy serwis przekłada się na skuteczne i bezpieczne hamowanie pojazdu. Jednakże nie zawsze zwraca się uwagę na rodzaj smaru używanego do elementów układu hamulcowego. A to właśnie on może mieć duży wpływ na skuteczność działania układu hamulcowego.

Bardzo często w warsztatach można zobaczyć otwarty pojemnik ze smarem miedzianym. Jeżeli dojdzie do kontaktu smaru z kurzem i wilgocią, straci swoją skuteczność działania i jednocześnie stanie się źródłem problemów w układzie hamulcowym. Najlepszym sposobem uniknięcia takich problemów jest wybranie preparatu nie zawierającego miedzi. Tym bardziej, że stosowanie smaru opartego na miedzi ma negatywny wpływ na działanie układu hamulcowego. Po pierwsze, smary miedziane nie są odporne na wysokie temperatury. Klocki hamulcowe nie mogą wtedy swobodnie poruszać się w układzie, a to z kolei grozi przedwczesnym zużyciem elementów. Smary miedziane mogą również reagować ze stalą i aluminium, powodując korozję kontaktową pomiędzy tymi dwoma metalami.

Po drugie, smar oparty na miedzi może mieć wpływ na działanie układów elektronicznych pojazdu. Układy hamulcowe stają się coraz bardziej skomplikowane, a z każdym rokiem pojawia się coraz więcej elektroniki wspomagającej bezpieczne hamowanie. Ponieważ miedź jest przewodnikiem, obecność metalu w układzie hamulcowym może zakłócać pracę czujników magnetycznych wykorzystywanych w układzie ABS oraz w innych układach elektronicznych. Jeżeli tak się stanie, to w układzie ABS może dojść do zakłóceń sygnalizowanych kontrolką na desce rozdzielczej, a w skrajnym przypadku grozi zablokowaniem kół.

Ale to nie wszystko. Smar miedziany może zwiększyć ryzyko powstania bicia bocznego tarczy, jeśli zostanie zastosowany na powierzchni piasty koła. Wynika to z wspomnianego wcześniej zanieczyszczenia smaru ciałami obcymi, np. cząsteczkami metalu,

gdy pojemnik stoi otwarty. Smar na bazie miedzi nie jest również przyjazny dla środowiska, ponieważ metal nie ulega całkowitemu rozpadowi, powodując skażenie gleby oraz stwarzając zagrożenie dla roślin i zwierząt.

Jest oczywiste, że zastosowanie smaru opartego na miedzi może przysporzyć mechanikom wielu problemów. Dlatego dostępnych jest szereg smarów nie zawierających metali. Należy do nich Cera Tec marki Textar. Zalet zastosowania takiego smaru jest wiele. Przede wszystkim jest odporny na wysokie temperatury panujące w układzie hamulcowym. To, w przeciwieństwie do smarów opartych na miedzi, pozwala na swobodny ruch klocków

hamulcowych, eliminując takie zjawiska jak zapiekanie się lub nadmierne zużycie. Ponieważ nie zawiera metali i nie przewodzi prądu, może być również stosowany w układach hamulcowych wyposażonych w systemy elektroniczne. Oprócz tego, że jest bardziej przystosowany do układu hamulcowego, jest także bardziej wszechstronny i przyjazny dla użytkownika. Dodatkowo chroni przed zarysowaniami oraz korozją. Przy prawidłowym stosowaniu na właściwe punkty styku jedna tubka (75 ml) powinna wystarczyć na około 18 zestawów klocków hamulcowych.

Pozornie pewny i sprawdzony przez mechaników smar na bazie miedzi może być źródłem problemów w nowoczesnych układach hamulcowych pojazdów użytkowych. Pojazdy użytkowe są podstawą działania firm przewozowych. Zarządzający flotami nie mogą pozwolić sobie na unieruchomienie pojazdu, a co gorsze narażenie na niebezpieczeństwo kierowcy i innych użytkowników dróg. Dlatego kluczowe jest wybieranie preparatów smarnych nie zawierających miedzi. Jak w wielu przypadkach, małe rzeczy często robią ogromną różnicę.



O TMD Friction

TMD Friction, spółka zależna należąca w całości do Nisshinbo Holdings Inc., jest światowym liderem w produkcji materiałów ciernych dla branży motoryzacyjnej. W swoim portfolio firma ma produkty przeznaczone do samochodów osobowych i pojazdów użytkowych. Firma oferuje także rozwiązania dla pojazdów sportowych i dla przemysłu. TMD Friction dostarcza na światowy rynek części zamiennych produkty marek: Textar, Nisshinbo, Mintex, Don, Pagid oraz Cobreq. TMD Friction opracowuje i produkuje okładziny cierne dla przemysłu pod marką Cosid. TMD Friction Group posiada zakłady w kilku krajach w Europie, USA, Brazylii, Meksyku, Chinach, Japonii. Firma zatrudnia ponad 4.700 pracowników na całym świecie.

Więcej informacji można znaleźć pod adresem www.tmdfriction.com.