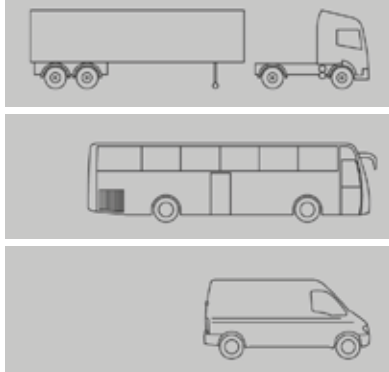


Nº1
SOBREAQUECIMENTO
DO SISTEMA DE
DISCO A AR



FERODO®
O CONTROLO É SEU



AFINAÇÃO DOS TRAVÕES: FOLGA

SOBREAQUECIMENTO DOS TRAVÕES

Os travões podem sobreaquecer por variadas razões. Uma das razões mais comuns, e que se resolve mais facilmente, é a configuração incorreta da folga entre o disco e a pastilha do travão.

Não testar e não configurar correta e regularmente esta folga pode levar a dois resultados.

- > Quando se configura uma folga demasiadamente elevada é provável que isso resulte num desempenho fraco dos travões, com a pastilha a não entrar completamente em contacto com o disco para uma fricção total.
- > Quando se configura uma folga demasiadamente pequena, a pastilha do travão entra em roçamento com o disco produzindo-se uma fricção e, sequecemente, sobreaquecendo o sistema de travões – isto resulta num desempenho fraco dos travões, trepidação dos travões, ruído e até danos permanentes no disco. Estes danos permanentes ocorrem quando os pontos quentes levam à deformação plástica do disco, pois o ponto de flexibilidade do material é excedido. Durante o processo de arrefecimento, formam-se fendas no disco, nos locais destes pontos quentes.

VERIFICAÇÃO DA FOLGA

A folga deve ser verificada regularmente. Com o desgastar das pastilhas e discos, a folga aumenta progressivamente. Todos os travões de disco a ar estão equipados com um afinador automático que se auto-ajusta durante as aplicações do travão para se adaptar ao desgaste dos discos e das pastilhas dos travões. Contudo, devem ser verificados regularmente para garantir que estão a manter um curso adequado da haste.

Assim que o afinador tenha sido corretamente instalado, os ajustadores automáticos não devem necessitar de afinação manual. Os ajustadores automáticos devem ser verificados por um mecânico a cada mudança das pastilhas de travão ou no caso de estes estarem a aquecer. Se descobrir que um ajustador automático tem um curso superior ao máximo permitido, isso habitualmente indica que há outros problemas nos travões que devem ser analisados e resolvidos.

Daqui para a frente iremos guiá-lo pelo procedimento de verificação do afinador de travões e apresentar-lhe as folgas de funcionamento recomendadas para vários sistemas de travões. ►►



PROCEDIMENTO DE VERIFICAÇÃO DO AFINADOR DE TRAVÕES

- > Certifique-se de que os travões estão desengatados e que o veículo está bloqueado, de modo a garantir que este não se move.
- > Remova a roda.
- > Pressione o conjunto da pinça no interior dos pinos de guia. Pressione a pastilha interior para fora das alavancas e verifique a placa de suporte da pastilha interior e as alavancas.
- > Verifique a folga com um apalpa folgas entre a placa de apoio da pastilha interior e as alavancas, esta deve estar dentro do intervalo descrito na tabela abaixo.
- > Se a folga for inferior ou superior ao valor correto apresentado na tabela abaixo, continue o procedimento da seguinte forma.
- > Configure a folga de funcionamento para 2 mm.
- > Aplique os travões 50 vezes.
- > Volte a verificar a folga com um apalpa folgas, esta deve estar dentro do intervalo descrito na tabela abaixo.
- > Se a folga continuar inferior ou superior ao valor correto apresentado na tabela abaixo, terá de substituir ou todo o travão ou apenas o alojamento, segundo os manuais do fabricante dos travões.

FOLGAS RECOMENDADAS POR SISTEMA DE TRAVÕES

FABRICANTE	TIPO	FOLGA (MM)
KNORR-BREMSE	SB / SN5	0.6-1.1
	SB6 / SB7	0.5-1.0
	SN6 / SN7 / SK7	0.6-1.1
	SB7 / SN7 para Scania	0.5-1.0
	SL7 /SM7	0.6-1.1
	SB3745T	0.6-0.9
	SB4309T	0.6-0.9
	SB4345T	0.6-0.9
	MERITOR	D-ELSA1
D3		0.6-0.8
D-ELSA2		0.6-0.8
HALDEX	DB19 com placa de impulso de 10 mm	0.6-0.9
	DB19 com placa de impulso de 6 mm	0.8-1.2
	DB22 com placa de impulso de 10 mm	0.8-1.2
	DB22 com placa de impulso de 6 mm	0.6-0.9
	DB22LT	0.6-1.2
WABCO	PAN™17	0.6-0.9
	PAN™19-1	1,0
	PAN™22-1	1,0
	MAXX™22	1,2