

el servicio normal de este conjunto nunca van más allá de un recambio de pistones, retenes y/o guardapolvos. Si una detenida inspección indicara la necesidad de reparaciones mayores a las mencionadas, debe procederse al recambio del conjunto completo.

1) Desmonte la mordaza tal como se indica bajo el título "Ajuste y Reparaciones Menores".

2) Retire las pastillas extrayendo previamente el seguro elástico y los pernos localizadores. Evite la salida violenta y posible extravío de los resortes antivibradores.

3) Retire los pistones de sus alojamientos. Para tal fin bastará con aplicar aire a presión en la entrada de líquido de la mordaza intercalando un trozo de trapo limpio, entre los pistones, a los efectos de amortiguar el impacto provocado por la elevada presión de aire que se generará en el interior de los cilindros.

4) Desmonte los guardapolvos y los anillos de retención, cuidando de no dañar la ranura de alojamiento de los mismos.

5) Lave todos los componentes cuidadosamente (conductos internos, cilindros, pistones, etc.), empleando sólo alcohol fino. Lubrique luego los pistones y cilindros con líquido para frenos Ford BA-DOAZ-19542-FD. No utilice en la limpieza nafta, solventes, kerosene, tetracloruro de carbono ni ningún otro limpiador de base mineral. En caso necesario, las manchas de corrosión incipientes o depósitos duros de suciedad, en los pistones y/o cilindros, pueden ser eliminadas mediante un pulido muy suave con lana de acero fina. Observe luego la eliminación cuidadosa de todo resto de dicha lana en la limpieza posterior.

Importante: Si comprueba la existencia de daños importantes por abrasión o corrosión, reemplace el conjunto de mordaza completo. El delicado cierre requerido entre pistón y anillo de goma, no tolera la presencia de rayas o marcas de ningún tipo.

6) Instale un conjunto (3) de anillos de goma nuevo en sus respectivos alojamientos. Coloque

luego los guardapolvos (2) observando que el labio radial de los mismos se ubique correctamente en la ranura ubicada al borde de los cilindros (Fig. 12).

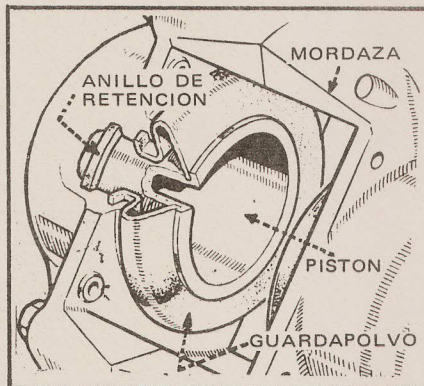


FIG. 12 — Disposición de guardapolvos en ranuras de cilindros.

7) Instale los pistones. Para ello deslice cada pistón a través del orificio existente en el guardapolvo, guiándolo en forma simultánea y correctamente alineado hacia el interior del cilindro. El extremo abierto del pistón debe orientarse hacia el lado de la pastilla de freno. Hecho esto, desplace el guardapolvo manualmente hasta lograr que el borde de contacto con el pistón se ubique en la ranura que este último posee en el extremo abierto (Fig. 12). Es importante no provocar daños en el guardapolvo por "mordeduras" entre el pistón y el borde del cilindro.

8) Instale la mordaza sobre la punta de eje y luego las pastillas de freno, siguiendo lo indicado bajo el título "Ajuste y Reparaciones Menores" para cada caso.

DISCOS

El disco de freno no se provee como pieza separada, motivo por el cual, los reemplazos involucran siempre al conjunto completo de maza-disco. El estado del disco reviste fundamental importancia en el funcionamiento de todo el sistema de freno. La superficie activa debe ser muy suave (15-80 micro-pulgadas). Las rayaduras y ligeras picaduras que aparezcan después de un cierto período de uso normal no resultarán

perjudiciales. No obstante debe tenerse presente que un disco muy rayado o picado reducirá el rendimiento y aumentará el desgaste de las pastillas. En todos los casos, un disco deficiente debe ser reemplazado por otro nuevo (siempre en conjunto maza-disco). Sólo en situaciones de fuerza mayor se admite su rectificado, por parte de casas especialistas equipadas con maquinaria adecuada y de calidad acorde con los requerimientos de terminación impuestos a esta pieza.

El rectificado debe eliminar la misma cantidad de material en ambas caras y el espesor final del disco no puede ser inferior de 20,777 mm (0.818"). La terminación superficial debe ser del tipo multidireccional con una aspereza comprendida dentro de los valores antes mencionados (15-80 micro-pulgadas).

El control por desviación debe efectuarse con el conjunto instalado, aplicando alternativamente en ambas caras el índice de un micrómetro a reloj.

El micrómetro puede fijarse a la punta de eje mediante un soporte adecuado (Fig. 13).

Importante: Antes de controlar el estado del disco mediante el micrómetro, es fundamental eliminar el juego axial de la maza para evitar oscilaciones que llevarían a engaño en la comprobación.