

Монтаж спортивних дисків Zimmermann Sport Z і Black Z: інструкція

Монтаж — за офіційною інструкцією Zimmermann 974.1000 (диски, барабани й спортивні диски), особливості спортивних дисків — за офіційним FAQ Zimmermann.

Особливості спортивних дисків Sport Z і Black Z

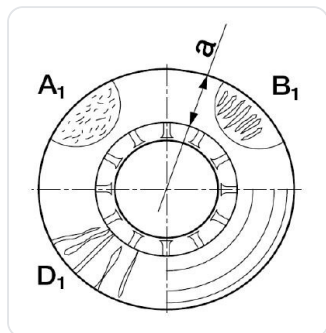
Лівий і правий диск

- Якщо на авто для лівого й правого боку **різні артикули** (у назві товару — «лівий» / «правий»), ставте строго за боком: такі диски мають напрямок обертання.
- Якщо артикул **один для обох боків**, диск ставиться на будь-який бік. Рисунок отворів може йти дугою й здаватися «спрямованим», але за роз'ясненням Zimmermann він лише повторює ребра вентиляційного каналу — на одному боці дуга «дивиться» вперед, на іншому назад, і це нормально. Важливі розмір і крок отворів, а не напрямок.

Детальніше — «Напрямок обертання спортивних гальмівних дисків».

Тріщини біля отворів

Дрібні радіальні або сітчасті тріщини навколо отворів перфорованого диска — допустиме явище. За вимогами TÜV Nord вони допустимі, якщо їх **довжина не більша за половину ширини робочого кільця**, а **ширина й глибина — до 0,2 мм**. Більші тріщини виникають лише від механічного чи теплового перевантаження: без обкатки, при спортивній їзді, з невідповідними (жорсткими, засклілими, зношеними) колодками чи після неправильного монтажу.



A₁, B₁ — допустимі тріщини біля отворів; D₁ — недопустима; a — ширина робочого кільця

Колодки

Zimmermann рекомендує комфортні колодки Zimmermann або оригінальні / з допуском ECE R90. З жорсткішими спортивними колодками виробник не гарантує правильної роботи: диск може пошкодитися або швидше зноситися.

Перед початком

Гальмівні диски й барабани — деталі безпеки. Заміну й роботи з іншими вузлами гальм виконує лише кваліфікований автомеханік: помилка при монтажі може призвести до повної відмови гальм.

- Диски й барабани Zimmermann ставляться замість оригінальних без перехідників і додаткових деталей — вони відповідають оригіналу за всіма функціональними розмірами.
- Міняйте **завжди парою — на всю вісь**.
- Ставте **нові колодки**, рекомендовані виробником авто; Zimmermann рекомендує колодки Zimmermann. Підійдуть і інші колодки з допуском ECE R90 для цього авто.
- Звірте деталь з оригіналом: зовнішній діаметр, товщину робочого кільця й оригінальний номер.

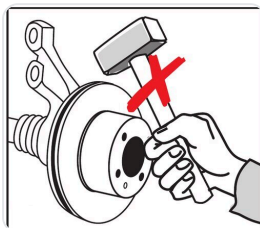
Коли диск або барабан треба міняти обов'язково

- сильна корозія;
- глибокі борозни на робочих поверхнях;
- наскрізні тріщини на робочій поверхні;
- підвищене биття або різнотовщинність (DTV);
- досягнуто межі зносу — у Zimmermann вона вибита на диску (**MIN TH**, мінімальна товщина) або на барабані (**MAX DIA**, максимальний діаметр).

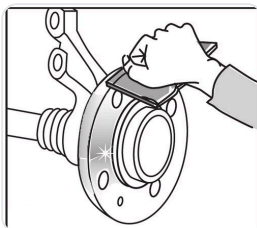
Мінімальну товщину для популярних авто дивіться в статті «Мінімальна товщина гальмівного диска».

1. Підготовка

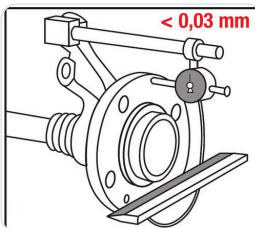
1. Зніміть зношені диски (барабани) і колодки. Не застосовуйте силу — лише відповідний і спеціальний інструмент.
2. Очистіть посадкову поверхню й центрувальний пояс маточини до металевого блиску: без задирок, бруду й залишків іржі.
3. Перевірте биття посадкової поверхні маточини індикатором на магнітній стійці: **до 0,03 мм** (на зовнішньому діаметрі маточини). Лекальною лінійкою перевірте площинність — **просвіту бути не повинно**.
4. Перевірте супорт, поршні, напрямні й пильовики, підшипник маточини, рульові тяги й підвіску на знос і пошкодження; пошкоджене замініть.



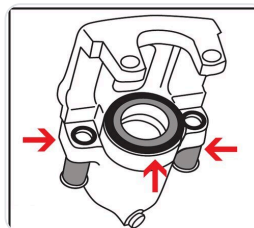
Не бийте по диску молотком



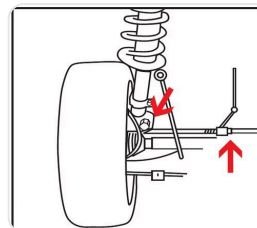
Очистіть посадкову поверхню маточини до металу



Биття маточини — до 0,03 мм, площинність — без просвіту



Перевірте поршні, напрямні й пильовики супорта

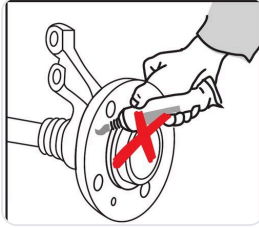


Перевірте рульові тяги й підвіску

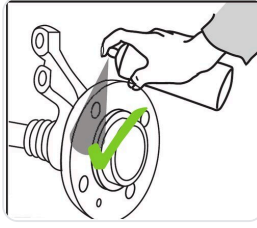
2. Монтаж

1. Диск (барабан) ставлять **сухим** на чисту маточину й фіксують центрувальним або утримувальним гвинтом, якщо він передбачений конструкцією.
2. **Не наносьте мастило, пасту чи подібне** на посадкову поверхню. Щоб диск легше було зняти потім, можна нанести тонкий шар безметалевої оливи зі спрею.
3. **Не змивайте заводський антикорозійний захист** диска чи барабана Zimmermann.
4. Затягніть центрувальні / утримувальні гвинти й колісні болти моментом за інструкцією виробника авто, хрест-навхрест.

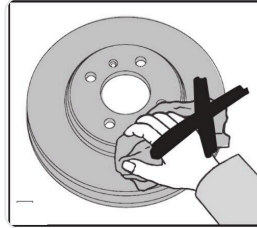
5. Перевірте биття робочої поверхні диска індикатором на відстані 10 мм від зовнішнього краю: **до 0,1 мм**. Це сумарне биття маточини й диска (для барабанів не вимірюється).



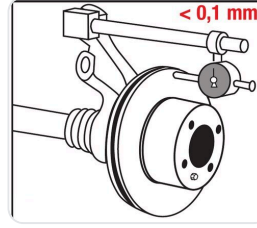
Без мастила й пасти на посадковій поверхні



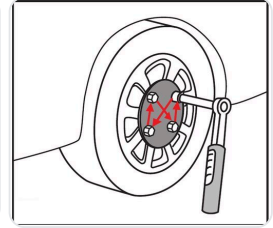
Можна — тонкий шар безметалевої оливи зі спрею



Не стирайте заводський антикорозійний захист



Биття робочої поверхні — до 0,1 мм

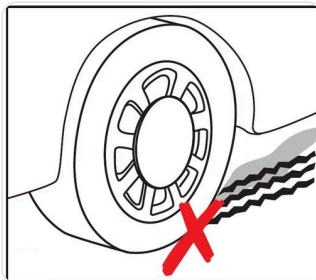


Колісні болти — моментом виробника, хрест-навхрест

3. Обкатка — перші 300 км

- На диску з покриттям **Coat Z** покриття з робочої поверхні знімається приблизно **5–10 короткими помірними гальмуваннями**.
- Далі диск і колодки мають приробитися: протягом перших 300 км кілька разів плавно пригальмовуйте (без спрацьовування ABS), коли це безпечно й дозволяють ПДР.
- **Уникайте різкого (екстреного) гальмування перші 300 км.**

Без обкатки на диску нерівномірно відкладається матеріал колодок, диск локально перегрівається — з'являються биття в кермі й пульсація педалі. Детальніше — у статті «Допустиме биття гальмівного диска».



Перші 300 км — без різкого гальмування

Диски й барабани з маточиною та кільцем датчика ABS

- Не пошкоджуйте вулканізований захисний шар активного кільця датчика.
- Не тримайте кільце біля магнітів.
- Після монтажу перевірте шар на забруднення й за потреби протріть чистою ганчіркою.

Гарантія

Виробник не відповідає за пошкодження, якщо не дотримано цієї інструкції, деталь використано не за призначенням чи змінено, а також за дефекти через інтенсивну експлуатацію чи стиль водіння.

Джерело: Otto Zimmermann GmbH, документ 974.1000_5 і FAQ (п. 2, 7, 15) — otto-zimmermann.de.

Переклад українською — otto-zimmermann.store, партнер офіційного дистриб'ютора Zimmermann в Україні. Малюнки — Otto Zimmermann. У разі розбіжностей діє оригінал і вимоги виробника автомобіля.

Консультація з підбору й монтажу: +38 068 107 95 82 (Viber, Telegram) · sales@otto-zimmermann.store