

HIGH PERFORMANCE BRAKE KIT

Autor: Akak

15.08.2006.

Zmieniony 26.04.2008.

15.08.2006 - I tak to sie zaczęło...na Allegro zakupilem zaciski z jarzmami od Calibry Turbo (fot.1) dla Gumisia, które notabene 2 tygodnie później od Niego odkupilem. Natomiast mój ulubiony kumpel z pracy - Woyti - znalazł mi ogłoszenie, z którego wynikało, że ktoś sprzedaje Kadetta GSI 8V i dodatkowo ma do niego belkę z tarczami od wersji 16V. Na szczęście Kadett "poszedł" ale bez dodatkowej belki. I tak, w piękny sierpniowy poranek wybrałem się z Gumisiem gdzieś na północ Polski (nawet już nie pamiętam miejscowości, Gumis obiecał mi jednak że sobie przypomni :)). Mimo, że zgubiliśmy się kilka razy niedaleko miejscowości do której zmierzaliśmy, udało nam się powrócić z kiepsko wyglądającą belką (tutaj chciałbym podziękować rodzinie która nas na miejscu ugościła kawką dla mnie i mlekiem dla Gumisia :)). Niestety nie zrobiłem ani jednego zdjęcia belki, dlatego zamieszczam fotki poglądowe (fot.2 i fot.3) - jak mniej więcej tylne hamulce wyglądały w chwili zakupu (tak naprawdę tarcze były bardziej żółte a zaciski w dwóch kolorach - złotym i czerwonym + masa rdzy wszędzie). Zanim zabrałem się za renowację hamulców, z powodu braku czasu przez kilka miesięcy jeździłem z nimi w bagażniku. Po rozmontowaniu belki, "graty" wrzuciłem do pudełka, i znalazłem jeden zacisk pedzałem na złoto, by zbadać - czy moja koncepcja z tym kolorem będzie ok (fot.4)

29.01.2007 - Pod koniec stycznia zabralismy się z Goomim do dzieła. Rozebralismy hamulce na najmniejsze kawałeczki, wyrzuciliśmy wszystko co tylko dało się wymienić, a pozostałe elementy wypiąskowaliśmy. W międzyczasie zamówiłem odpowiednie tarcze na tył oraz klocki hamulcowe EBC z serii Green Stuff na tył oraz na przód. Nacinane i nawiercane tarcze hamulcowe na przód o wymiarach 288x28mm wykonane zostały na zamówienie. Oczekując na przesyłki zabrałem się do lakierowania wypiąskowanych elementów na kolor złoty.

05.02.2007 - Polakierowane na złoto elementy zacząłem składać do kupy. W międzyczasie Kiko dostarczył mi zakupione tarczo-bębny na tył oraz komplet łożysk. Uważał że zielone klocki do tego złotego koloru pasują wysmienicie :P

08.03.2007 - Aby podnieść sprawność nowego układu hamulcowego, zamówiłem teflonowe przewody hamulcowe w stalowym oplocie SPARCO. Z Włoch jednak sprowadzono mi produkt firmy OMP. Okazało się że przewody tych firm nie różnią się od siebie nawet wytłoczonymi oznaczeniami :) Ponadto zakupiłem również nową pompę hamulcową - tak na wszelki wypadek, jeśliby stara była zużyta, oraz mocniejsze serwo z Opla Tigry z nowszego rocznika po "liftingu".

09.03.2007 - Nowe serwo (odnowione i polakierowane na kolor złoty) - a tym samym cały układ hamulcowy - dodatkowo wspomagać będzie wzmacniacz siły hamowania (prawie jak OMP ;)). W przewodach hamulcowych płynąć będzie płyn hamulcowy DOT 5.1 Motula. Odnowione zostały również korektory siły hamowania oraz sprężyna regulująca siłę hamowania przód-tył. Wnętrza tarczobębnow wyposażone zostaną w zestaw nowiutkich elementów prosto z ASO Opla. Dodatkowo zdobyłem specjalne pierścienie centrujące do przednich tarcz hamulcowych.

11.09.2007 - Korzystając z okazji wybebeszenia samochodu przy okazji SWAPa silnika, postanowiłem dokończyć projekt związany z hamulcami: wymienić serwo na nowsze, odnowione i polakierowane na złoto, zainstalować korektory siły hamowania 3/20, zainstalować spowrotem odnowioną oryginalną sprężynę do regulacji siły hamowania przód-tył oraz zainstalować teflonowe przewody hamulcowe Sparco w stalowym oplocie. No i przy okazji wymienić płyn hamulcowy na Motul DOT 5.1.

25.04.2008 - Długo kontemplowałem aż wreszcie znalazłem miejsce na prawidłowe zainstalowanie wzmacniacza siły hamowania pod maską, która już gościła c20xe. Zdawszy sobie sprawę, że muszę jeszcze znaleźć miejsce na moduł do tempomatu, miałem nie lada zagwozdkę. Pozostało jeszcze dorożyć profi mocowania. Moje kontemplacje zakończyły się w ten sposób.

Cdn...już wkrótce

13.03.2007 - A oto rezultat prac

