

Literie dans les freins

Les disques et les plaquettes de frein sont fabriqués selon des tolérances rigoureuses, alors pourquoi les intégrer ?

Quelle que soit la composition chimique du matériau, les deux composants de frein correspondants, à base de fer et de composés de friction, doivent s'engager au niveau moléculaire pour provoquer la résistance que nous appelons friction.

Cet engagement mécanique peut être généré par adhérence ou abrasion selon le type de matériau des plaquettes de frein.

La méthode d'adhésion nécessite que la plaquette de frein dépose uniformément une couche de transfert sur le rotor du disque.

Cette couche de transfert se lie à la surface du fer pendant le traitement du lit par la chaleur et la pression.

La plaquette de frein adhère alors à la couche de transfert en générant une résistance de frottement.

La méthode d'abrasion nécessite que la plaquette de frein et le rotor du disque s'engagent à un niveau moléculaire pour provoquer une interférence entre les surfaces de contact.

Cette interférence des matériaux en contact génère des frottements par effet de cisaillement ou de meulage.

La plupart des plaquettes de frein sont post-durcies et parfois roussies pour minimiser l'apparition d'une décoloration verte qui était fréquemment observée dans le passé lors du montage de nouvelles plaquettes. Bien que cela puisse encore se produire avec certains composés, il est recommandé de faire un essai routier du véhicule avant de le remettre au client. La procédure de mise en place nécessite donc que l'installateur augmente progressivement la température des freins et les laisse refroidir pour garantir que les composants nouvellement installés sont prêts à l'emploi.

L'image de droite est une copie de la notice d'instructions expliquant la procédure de rodage recommandée pour toutes les plaquettes de frein DBA.



RECOMMENDED BRAKE PAD BED-IN PROCEDURE

- DBA recommends that Brake Pads should only fitted by a qualified technician
- DBA's Performance Brake Pads are scorched to OE standards. This process reduces the complexity of the bed-in process, ensuring maximum brake pad and disc rotor performance
- DBA Recommends that all brake fitments should be road tested to ensure correct functionality following any brake component replacement
- During the bedding-in process, the driver should test that the vehicle is stopping as expected under normal driving conditions
- As DBA's Performance Brake Pads have been scorched, they will displace an effective stop after only 5-10 stops from 50km/h (30mph) to 10km/h (5mph) using moderate pedal effort
- For optimal performance, once the effectiveness has been established it is recommended that the vehicle is driven normally and any intentionally aggressive braking is avoided for the first 200 kilometres (100 miles) if possible
- It is also advised to avoid dragging the brakes during this time as this can cause excessive heat build-up and glazing which may lead to other noise/effectiveness issues as a result