

Dischi su corsa b/tigra a

Allora, tanto per iniziare identifichiamo cio' che ci serve:

- Ponte posteriore corsa/tigra
- Ponte posteriore astra F GSi con mozzi (se la vs car ha l'abs, cercate il ponte di un'astra con l'abs!
- Cavo freno a mano lungo normale del corsa, quello corto, se non ricordo male, è del corsa a
- Valvoline di riduzione pressione 3/20 (possono essere presi dalla stessa vettura donatrice del ponte, se no in opel costano una 70ina di euro

Come attrezzatura ci serve:

- Saldatrice/elettrodi
- Flessibile con dischi da taglio (sottili e spessi) e da lucidatura
- Tazza da 60 per metalli
- Trapano, punte da trapano e mole/frese cilindriche
- Martello/scalpello
- Morsa
- Cagne
- Chiavi

Altra cosa indispensabile, un sacco di tempo!

Iniziamo col ponte 'donatore':



Vedete quella piastrina al centro dell'immagine? Andrà dissaldata... Come lo vedremo dopo!



Ecco qua i dischi...

A differenza di altre vetture, la Opel per il freno a mano non usa leveraggi che mordono sulle pastiglie, ma usa ganasce all'interno del disco. Il risultato è che il freno a mano attacca che è una meraviglia! Veniamo al lavoro da fabbro...



Come già detto, dobbiamo rimuovere questa piastrina, cercando di non distruggerla nella rimozione, anzi, dovrà essere toccata il meno possibile! Come?

Ecco:



Con il flessibile con disco sottile 'mangiamo' la saldatura AL DI SOTTO DELLA PIASTRA!!!
Ricordo che la piastra non dovrà essere toccata. Una volta mangiato il supporto da tutti i lati
(dovrete andare in profondità nel metallo, le saldature che fanno entrano molto in profondità)
Nella foto sembra che ho toccato la piastra, assottigliandola, ma non è così, è la foto rimasta male.

Questo è quello che vi rimarrà:



Gli diamo una bella lucidata:





Ora passiamo al ponte da modificare:



Facciamo il lavoro inverso, anche qua togliamo le piastre, ma questa volta dobbiamo salvare il ponte, non la piastrina, perciò andremo a tagliarla proprio sulla saldatura:



Queste ora possiamo buttarle via: (Io le ho tenute per ricordo...)



Notate come è stata mangiata la piastra, e non il supporto del ponte...

Ora lucidiamo anche il supporto per prepararlo alla saldatura:



Fissiamo come meglio possiamo la piastra ricavata dal ponte dell' astra sul supporto del ponte del corsa/tigra:



Il modo migliore per procedere è di fissare da un lato e saldare un punto per fermarla, spostare la cagna da un altro lato e fare un altro punto, così finché la piastra non è ben fissata. Dopo potete finire la saldatura da tutti i lati che volete (io l'ho saldata tutta intorno, giusto per sicurezza...



Come notate, nella parte alta (nella foto in basso a dx) del supporto ho riportato del materiale, questo serve per non indebolire la struttura originale, perché dopo dovremmo mangiare parte della parete interna per permettere l'inserimento del dado che andrà a stringere il mozzo al ponte.

Questo è il riporto:



Se riuscite, dall'interno del supporto dove abbiamo saldato la staffa, riempiamo con una saldatura i vecchi fori dove si avvitava il mozzo con in tamburo

Ora viene il divertente... Allargare il foro centrale...

Io la prima volta l'ho fatto con un seghetto alternativo, ma è una cosa che non raccomando!

Con una tazza fate molto prima, ma occhio al polso!



Oliate bene e attenti che può capitare molto spesso che la tazza si incastri e faccia girare il vostro polso (o il ponte, se non l'avete fissato bene...). Mettete il trapano alla minima velocità che potete...



Questo è il risultato (insieme al polso dolorante!)

Poi dovete forare dove ci sono i buchi nelle nuove piastre, per permettere l'inserimento del mozzo (in foto il lavoro è già stato effettuato)

Una volta fissato, deve rimanere una cosa simile:



In foto c'e' già montato anche il passacavo (preso dal ponte dell'astr). Per fissarlo così dovrete saldare una staffettina in modo da dare la giusta inclinazione al braccetto:



Si fa un foro e si avvita il supportino come nella foto precedente. Il pezzo di plastica che fa il vero passacavo è già presente nel cavo che comprirete, dovete solo adattarlo per incastrarsi nel supporto appena piazzato.

Ora ci manca solo più una cosa: Il passacavo inferiore va spostato leggermente, perché prima il freno a mano andava ad agganciarsi in basso, ora invece deve puntare in alto. Quindi dobbiamo dissaldarlo e risaldarlo che punti verso la staffa con il passacavo che abbiamo piazzato poco fa.



Ora date una bella verniciata al tutto, in modo che la ruggine non ve lo mangi, e potete montare tutto sotto la vettura. Se avete una vettura con ABS dovreste anche fare un cavo di adattamento dal connettore a 'siluro' del corsa, al connettore che c'è sul posteriore del mozzo.



Rimangono solo più da inserire il regolatori di pressione in serie alle linee che vanno al posteriore. Ricordatevi di spurgare per bene l'impianto, e se le pinze sono rimaste un bel po' all'esterno, senza olio dentro è molto probabile che si sia formata della ruggine all'interno, che potrebbe bloccare tranquillamente il pistoncino. Si rende necessario l'acquisto di un kit di guarnizioni, togliete il pistoncino sparando aria compressa (usate occhiali di protezione! **L'olio dei freni è corrosivo!**), pulite l'interno delle pinze e lucidate il pistoncino, mettete le nuove guarnizioni ed avrete delle pinze praticamente nuove. Occhio che se la pinza è troppo corrosa andrà sostituita...

Ricordatevi di adeguare anche la frenata all'anteriore. L'upgrade più diretto è l'impianto frenante anteriore della stessa astra gsi da cui avete preso il ponte!

Il tutto sarebbe ben accoppiato con tubi freno in treccia.

Lavoro finito!



By Masterx81