



TEKNİK REHBER

Şase Bağlantı Braketi: Arıza Belirtileri, Değişim ve Bakım

Ağır ticari araç şase bağlantı braketi: arıza belirtileri, teşhis, adım adım değişim ve bakım. VADEN teknik rehber.

Braket, fark edilmeden çalışan ama koptuğunda gününüzü bitiren parçadır. Çoğu şoför onu ancak "aşağıdan bir tak tak geliyor" dediğinde hatırlar; rampada araç kaldırılınca hava tankını taşıyan sacın civata deliğinin yırtıldığı ya da kurutucu brakentinin çatladığı ortaya çıkar. Şase bağlantı braketi, hava fren sisteminden yakıt deposuna, çamurluk taşıyıcısından susturucuya kadar onlarca elemanı şaseye bağlayan yapısal ara elemandır: yükü taşır, titreşimi karşılar, konumu sabit tutar. Bu rehber onu saha diliyle ele alıyor — ne iş yapar, nasıl yorulur, çatlağı nasıl bulunur, nasıl doğru değiştirilir ve ömrü nasıl uzatılır.

İPUCU —

E-E-A-T notu: Bu doküman VADEN teknik ekibi tarafından, ağır ticari araç şase ve hava fren sistemi montaj elemanları üzerindeki saha ve ürün tecrübesi esas alınarak hazırlanmıştır. Buradaki değerler tipik referans aralıklarıdır; şase kesitine, braket tipine, civata sınıfına ve üretim yılına göre değişir. Kesin tork, delik aralığı ve montaj sırası için daima araç üreticisinin güncel servis kılavuzunu esas alın. **Son güncelleme: Temmuz 2026.**

Şase Bağlantı Braketi Nedir? Görevi ve Çalışma Prensibi

Şase bağlantı braketi, hava tankı, kurutucu, valf, yakıt deposu, çamurluk, susturucu, akü kutusu gibi ekipmanları aracın şase profiline (longeron veya traversine) sabitleyen, yükü ve titreşimi şaseye aktaran taşıyıcı montaj elemanıdır.

Çalışma prensibi görüldüğü kadar basit değildir. Ağır ticari araçta şase sürüş sırasında sürekli burulur ve esner; bozuk zeminde ve virajda longeronlar birbirine göre hareket eder. Braketin işi, bağladığı ekipmanı bu hareket içinde konumda tutarken oluşan gerilmeyi emniyetli biçimde dağıtmaktır. Yani braket yalnızca "tutmaz"; kontrollü biçimde bir miktar esner, yükü geniş yüzeye yayar ve titreşimi takoz veya kelepçe üzerinden sönümler. Bu denge bozulduğunda yorulma çatlağı başlar.

Braketler malzeme ve bağlantı biçimine göre ayrışır. Çoğu uygulamada şekillendirilmiş sac çelik (tipik 4–10 mm) kullanılır; yüksek yük noktalarında döküm veya kalın plaka görülür. Şaseye bağlantı civata ile, kelepçe/kemer ile ya da fabrika çıkışı kaynakla yapılır. Hava fren grubunda kurutucu, dört devreli koruma valfi ve hava tankı braketleri en çok yorulan gruptur; hem ağır elemanı taşırlar hem de hattan gelen titreşimi karşılarlar.

- **Gövde (taşıyıcı sac veya plaka):** Yükü karşılayan ana eleman; bükümleri ve kaburgaları rijitliği belirler.
- **Şase bağlantı delikleri:** Longeron delik düzeniyle birebir eşleşmeli; oval delikler montaj toleransı sağlar.
- **Ekipman bağlantı yüzeyi:** Kurutucu, valf veya tank ayağının oturduğu düzlem; düzlüğü kritiktir.
- **Takviye kaburgası / köşebent:** Bükümlerde gerilme yığılmasını azaltır; kesilmesi ömrü kısaltır.
- **Titreşim takozu / burç:** Kauçuk veya poliüretan; braketle ekipman arasındaki mikro hareketi sönümler.
- **Civata, somun ve pul grubu:** Genelde 8.8 veya 10.9 sınıfı, çoğu uygulamada kendinden kilitli somun ya da flanşlı tip.

- **Yüzey koruma:** Katodrez (KTL), toz boya veya sıcak daldırma galvaniz; korozyon ömrünün asıl belirleyicisidir.

Cıvatalı braketler: en yaygın ve en servis dostu tip

Longeron üzerindeki standart delik sırasına bağlanır; avantajı, hasar halinde şaseye dokunmadan değiştirilebilmesidir. Zayıf noktası cıvata ön yüküdür: tork kaybında bağlantı mikro hareket eder, delik ovalleşir ve kısa sürede yırtılmaya döner. Bu tipte "gevşeyen cıvata" bir bakım kalemi değil, erken uyarıdır.

Kelepçe / kemer tipli taşıyıcılar

Hava tankı ve yakıt deposu gibi silindirik gövdelerde kullanılır. Kelepçe altındaki keçe veya lastik şerit hem korozyonu hem sürtünme aşınmasını engeller; ezildiğinde veya kaybolduğunda tank yüzeyi doğrudan metale sürtünür ve dıştan zayıflama başlar.

Kaynaklı ve döküm braketler

Ağır yük taşıyan noktalarda (denge kolu, makas kulağı, çeki tertibatı çevresi) fabrika kaynaklı veya döküm konstrüksiyonlar bulunur. Burada müdahale hassastır: yetkisiz kaynak, ısı tesiri altındaki bölgede malzeme yapısını değiştirip yeni çatlak başlangıcı yaratabilir. Şase üzerinde kaynak ve delme, üreticinin üstyapı yönergesi olmadan yapılmaz.

Uygulama alanı	Tipik braket tipi	Taşınan yük karakteri	Öne çıkan arıza eğilimi
Hava tankı taşıyıcısı (çekici / römork)	Sac gövde + kelepçe/kemer	Statik ağırlık + düşey titreşim	Kelepçe gevşemesi, keçe kaybı, tank yüzeyinde sürtünme korozyonu
Hava kurutucu ve valf grubu (Knorr / Wabco tipi uygulamalar)	Bükümlü sac braket, cıvatalı	Orta ağırlık + hat titreşimi + ısı çevrimi	Büküm kökünde yorulma çatlakları, cıvata gevşemesi
Yakıt deposu / AdBlue tankı konsolu	Kalın sac konsol + kemer	Değişken ağırlık, dolu-boş çevrimi	Delik ovalleşmesi, konsol köşesinde yırtılma
Susturucu / egzoz taşıyıcısı	Sac braket + titreşim takozu	Isıl genleşme + titreşim	Takoz sertleşmesi, ısı etkisiyle boya kaybı ve korozyon
Çamurluk ve sıçrama önleyici taşıyıcı	İnce sac kollu braket	Aerodinamik ve darbe yükü	Eğilme, kol kırılması, lastikle temas
Römork ve dorse ekipman konsolları (JOST tipi bağlantı çevresi)	Ağır sac / döküm	Yüksek dinamik yük	Kaynak kökü çatlakları, delik yırtılması

⚠ DİKKAT —

Parça numarası doğrulaması şart. Braketlerde "benzer görünmek" hiçbir şey ifade etmez. Delik aralığı, delik çapı, sac kalınlığı, büküm açısı ve oturma yüzeyi aynı model içinde bile üretim yılına, kabin tipine ve dingil mesafesine göre değişir. Sipariş öncesi sökülen parçanın OE numarasını, araç şase numarasını ve delik ölçülerini karşılaştırın. Birkaç milimetre tutmayan bir braket zorlayarak takmak, gerilmeyi cıvata deliğine yığar ve kısa sürede yeni bir çatlakla geri döner.

Arıza Belirtileri ve Teşhis

Braket arızası nadiren tek seferde kopmayla başlar: önce ses gelir, sonra iz belirir, sonra çatlak büyür. Doğru teşhis, sesin geldiği bölgeyi değil yükün taşındığı yolu izlemekle olur: ekipman → braket → cıvata → şase.

Belirti	Olası Neden	Kontrol / Doğrulama
Bozuk zeminde alt taraftan metalik "tak tak" sesi	Gevşemiş cıvata veya ovalleşmiş delik nedeniyle braketin mikro hareketi	Aracı kaldırıp ekipmanı elle sallayın; hareket varsa cıvata ön yükünü ve delik yuvarlaklığını kontrol edin
Cıvata başı çevresinde parlak halka / sürtme izi	Bağlantı tork kaybetmiş, yüzeyler birbirine göre kaymış	Cıvata-somun üzerindeki işaret çizgisinin kayıp kaymadığına bakın; tork anahtarıyla kontrol torku uygulayın
Braket bükümünde ince çizgi, boya çatlağı veya pas sızıntısı	Yorulma çatlağı başlangıcı (gerilme yığılma bölgesi)	Bölgeyi temizleyip büyüteçle inceleyin; şüphe varsa penetrant sıvı ile çatlak testi yapın
Hava tankı veya kurutucu konumunun gözle görülür kayması	Kelepçe gevşemesi ya da braket kolunun eğilmesi	Ekipmanın hattaki gerilmesini kontrol edin; boru ve hortumlarda gerilme izi varsa konum kaymıştır
Hava hattı rakorunda tekrarlayan kaçak	Braket hareketi hattı sürekli zorluyor	Rakoru sıkmadan önce braket sabitliğini doğrulayın; kaçak tekrarlıyorsa neden bağlantıda değil taşıyıcıdadır
Braket-şase temas yüzeyinde katmanlı pas, kabarma	Nem ve tuz kaynaklı çatlak-arası korozyon	Cıvatayı sökerek yüzeyi açın; katman pas kalınlık kaybı yapmışsa braket değişmelidir
Aynı bölgede kısa aralıklarla ikinci kez cıvata kopması	Yanlış cıvata sınıfı, eksik ön yük veya braketin yorulmuş olması	Cıvata sınıfını (8.8 / 10.9 işareti) ve pul düzenini kontrol edin; braketi çatlak açısından tam gözden geçirin

Sesin kaynağını daraltma yöntemi

Braket sesleri belirli bir hız veya zemin tipinde çıkar. En pratik yöntem, araç rampadayken ekipmanı iki elle kavrayıp itip çekmektir; ekipman kendi başına birkaç milimetre oynuyorsa bağlantıda boşluk vardır. İkinci yöntem, şüpheli bölgeyi tebeşirle işaretleyip kısa bir yol testi sonrası izlere bakmaktır — sürtünme kendini hemen belli eder.

Çatlak nerede başlar, nereye bakılır

Yorulma çatlağı rastgele yerde başlamaz: neredeyse her zaman geometrinin değiştiği noktada — büküm kökünde, delik kenarında, kaynak dikişinin bittiği yerde ve kesit daralmalarında — görülür. Gözle kontrolde önce bu dört bölge taranır. Kir ve pas çatlağı gizler; kontrolden önce yüzeyin tel fırçayla açılması gerekir. Boya üzerinde ince, düz ve yönlü bir çizgi, özellikle ucundan pas sızmışsa, ciddiye alınmalıdır.

Braket mi yorulmuş, cıvata mı gevşemiş?

Cıvata gevşemesinde yüzeyler parlaktır, delik hâlâ yuvarlaktır ve torklama sorunu geçici olarak çözer. Braket yorulmasında ise delik ovalleşmiş, kenar kabarmış ya da büküm kökünde çizgi oluşmuştur; burada torklamak sorunu sadece gizler. Aynı cıvata ikinci kez gevşiyorsa artık cıvata değil, taşıyıcı sorgulanmalıdır.

Değişim / Kurulum Adımları

⚠ DİKKAT —

Kişisel koruyucu ekipman ve güvenlik: Araç düz ve sağlam zeminde, el freni çekili ve takozlar yerinde olmalı; kaldırma noktaları üreticinin gösterdiği yerlerden seçilmelidir. Yalnızca krikoya güvenmeyin, sehpa kullanın. Hava fren sistemine bağlı bir ekipmanın braketi sökülecekse önce sistem basıncını boşaltın — basınç altındaki tank veya valf bağlantısı asla sökülmez. Egzoz çevresinde parçaların soğumasını bekleyin. Koruyucu gözlük, eldiven ve iş ayakkabısı zorunludur; paslı cıvata sökerken kopan parça riski vardır. Şase üzerinde delme veya kaynak, üreticinin üstyapı yönergesi olmadan yapılmaz.

- 1 Arızayı belgeleyin:** Sökmeden önce braketin konumunu, cıvata ve pul düzenini, varsa çatlak bölgesini fotoğraflayın. Montajda en çok bu kayıtlar işe yarar.
- 2 Aracı emniyete alın:** Takoz, sehpa, el freni ve akü şalteri; kaldırma sonrası aracın oturmadığını gözle doğrulayın.
- 3 Sistemi basınçsız hale getirin:** Hava fren grubuna ait braket sökülecekse tankları boşaltıp manometrenin sıfırlandığını görün. Yakıt/AdBlue konsollarında sıvı seviyesini düşürmek ağırlığı azaltır.
- 4 Ekipmanı destekleyin:** Braket sökülünce üzerindeki tank, kurutucu veya kutu serbest kalır. Kriko, askı kayışı veya sehpa ile önceden taşıyın; bağlı hatları germeyin.
- 5 Hat ve kabloları koruyun:** Braket üzerinden geçen hava hortumlarını, yakıt hatlarını ve kablo demetlerini çözüp yana alın; açık portları tapalayın.
- 6 Bağlantı elemanlarını sökün:** Paslı cıvatalarda pas sökücü uygulayıp bekleyin; zorlamak yerine sabırlı yöntemi seçin. Kırılan cıvatayı şase deliğine zarar vermeden çıkarın.
- 7 Şase yüzeyini ve delikleri denetleyin:** Longeron yüzeyindeki pas, ovalleşme, çatlak veya deformasyonu inceleyin. Şase tarafında hasar varsa braket değişimi tek başına yeterli değildir; üretici yönergesine göre değerlendirilir.
- 8 Yeni braketi birebir karşılaştırın:** Delik aralığı, delik çapı, sac kalınlığı, büküm açısı ve ekipman oturma yüzeyi eskisiyle aynı olmalı. Uymuyorsa monte etmeyin; referansı yeniden doğrulayın. Deliği büyütme veya braketi çekiçle "ayarlamak" kalıcı zayıflık yaratır.
- 9 Yüzey korumasını tamamlayın:** Temas yüzeylerindeki pası temizleyin, çıplak metali uygun astar/koruyucu ile kapatın; üretici öngörüyorsa ara plaka veya izolasyon elemanını yerleştirin.

- 10 Yeni bağlantı elemanlarıyla monte edin:** Kilitli somunları ve deforme cıvataları tekrar kullanmayın. Cıvataları elle takıp braket konumlandırın, sonra çapraz ve kademeli sırayla kılavuzdaki torka getirin. Pul düzenini ve cıvata boyunu orijinaliyle aynı tutun.
- 11 Ekipmanı ve hatları geri bağlayın:** Kelepçeleri, takozları ve hat tutucularını orijinal yerlerine takın; hortum ve boruların gerilmediğinden ve sürtmediğinden emin olun.
- 12 Test ve son kontrol:** Hava sistemini doldurup kaçak kontrolü yapın, ekipmanı elle sallayarak boşluk olmadığını doğrulayın. Kısa bir yol testinden sonra tüm cıvataları tekrar kontrol edin; ilk 500–1.000 km'de bir kez daha torklama yapın.

Dikkat Edilecekler (Sık Hatalar)

⚠ DİKKAT —

Şaseye izinsiz delik ve kaynak açmayın. Longeron üzerine yeni delik delmek veya braket kaynatmak, gerilme dağılımını değiştirerek kalıcı hasara yol açabilir. Her üreticinin üstyapı yönergesinde izin verilen bölgeler, delik çapı ve kenar mesafeleri tanımlıdır. Yönergeye erişemiyorsanız işlem yapmayın.

⚠ DİKKAT —

Çatlağı kaynatarak "tamir etmek" çoğu zaman geçici bir çözümdür. Yorulma çatlağı görünen kısımdan daha uzundur ve kaynak, ısı tesiri altındaki bölgede yeni bir zayıf hat yaratır. Taşıyıcı işlev gören braketlerde doğru yaklaşım, parçayı doğru referansla yenilemektir.

- **Deligi büyütüp zorlayarak takmak:** Kenar mesafesi azalır, yırtılma neredeyse garanti hale gelir.
- **Yanlış cıvata sınıfı kullanmak:** 10.9 yerine 8.8 takmak ön yükü düşürür; tersi durumda da aşırı sıkma ve gevrek kopma riski doğar. Başlıktaki sınıf işaretine bakın.
- **Kendinden kilitli somunu tekrar kullanmak:** Kilit özelliği ilk sökümde büyük ölçüde kaybolur.
- **Tork anahtarı kullanmamak:** "Kolun yettiği kadar" sıkma, ya gevşek ya da kopmuş cıvata demektir.
- **Titreşim takozunu atlamak:** Takoz olmadan bağlanan ekipman, titreşimi doğrudan braket ve şaseye aktarır; ömür kısılır.
- **Kelepçe altındaki keçeyi takmamak:** Metal-metal temas, hava tankı yüzeyinde aşınma ve korozyon başlatır.
- **Montaj sonrası tekrar torklamayı unutmak:** Yeni yüzeyler oturur, ön yük düşer; ilk kontrol yapılmazsa gevşeme fark edilmez.
- **Braketi kablo veya hortum tutucusu gibi kullanmak:** Üzerine delik açılan taşıyıcı, tasarlandığı yükü artık aynı emniyetle taşımaz.

Teknik Değerler ve Kontrol Noktaları

Aşağıdaki değerler ağır ticari araç şase montaj elemanlarında *tipik / genel referans* aralıklarıdır. Braket tipine, sac kalınlığına, cıvata sınıfına ve üreticiye göre değişir; kesin değer için servis kılavuzu esastır.

Parametre	Tipik referans aralığı	Not
Braket sac kalınlığı (genel amaçlı taşıyıcılar)	yaklaşık 4 – 10 mm	Ağır yük konsollarında daha kalın plaka veya döküm kullanılır
Cıvata sınıfı	çoğunlukla 8.8 veya 10.9	Başlık işaretinden doğrulanır; sınıf düşürülmez
Delik kenar mesafesi (genel mühendislik pratiği)	tipik olarak delik çapının $\approx 1,5 - 2$ katı	Daha küçük mesafe yırtılma riskini artırır
Egzoz/susturucu braket bölgesi sıcaklığı	yaklaşık 150 – 400 °C mertebesine kadar	Bu bölgede kauçuk takoz yerine ısıya dayanıklı tip kullanılır
Hava tankı çalışma basıncı (braketin taşıdığı ekipman)	yaklaşık 8 – 12,5 bar ($\approx 116 - 180$ psi)	Braket sökümü öncesi sistem tamamen boşaltılmalıdır
Kabul edilebilir braket serbest hareketi	pratikte sifıra yakın; elle hissedilen boşluk kabul edilmez	Hissedilir oynama, ön yük kaybı veya delik ovalleşmesi işaretidir
Montaj sonrası ilk tork kontrolü	yaklaşık 500 – 1.000 Nm	Ağır şantiye kullanımında daha erken

Bağlantı elemanı	Tipik tork aralığı (8.8 sınıfı, kuru)	Uyarı
M8 braket cıvatası	yaklaşık 20 – 28 Nm	İnce sac uygulamalarında ezilmeye dikkat edin
M10 braket cıvatası	yaklaşık 40 – 55 Nm	Çapraz ve kademeli sıkın
M12 braket cıvatası	yaklaşık 70 – 95 Nm	10.9 sınıfında değer belirgin şekilde yükselir; kılavuza bakın
M16 ağır konsol cıvatası	yaklaşık 180 – 240 Nm	Ana taşıyıcı bağlantılarda mutlaka üretici değeri kullanılır
Hava tankı kelepçe somunu	üretici değeri	Aşırı sıkma tank gövdesini ezer; keçe düzgün oturmalı

İPUCU —

Saha ipucu: Torkladığınız her braket cıvatasına somun ile braket arasından geçen ince bir işaret çizgisi atın. Bir sonraki bakımda çizginin kayıp kaymadığına bakmak, tek tek tork kontrolünden çok daha hızlıdır ve gevşemeyi daha çatlak oluşmadan yakalar.

- Her periyodik bakımda hava tankı, kurutucu ve valf braketlerini gözle tarayın; büküm kökü ve delik kenarına özellikle bakın.
- Kelepçe altındaki keçe/lastik şeridin yerinde ve ezilmemiş olduğunu doğrulayın.
- Braket-şase temas yüzeyinde katmanlı pas kabarması varsa cıvata sökerek yüzeyi açın.

- Titreşim takozlarını elle bastırıp sertleşme, çatlama ve yağ teması açısından kontrol edin.
- Braket üzerinden geçen hortum ve kabloların sürtme izi olup olmadığına bakın; iz varsa braket konumu da sorgulanır.
- Aynı bölgede tekrarlayan gevşeme kaydı tutun; tekrar eden nokta, tasarım yükünün üzerinde çalışıyor demektir.

Bakım ve Ömür

Braketin ömrünü üç şey belirler: doğru montaj, korozyon koruması ve titreşim yönetimi. Bunlar sağlandığında braket, aracın ekonomik ömrüne yakın süre sorunsuz çalışır. Arıza çıktığında ise sebep genelde tek değildir; birikmiş küçük ihmallerdir — temizlenmemiş tuz, torklanmamış bir cıvata, atlanmış bir takoz.

- **Gözle kontrolü rutine alın:** Yağ değişimi gibi işlemlerde şase altı braketlerine kısa bir tarama yapın; maliyeti sıfır, getirisi yüksektir.
- **Tork kontrolünü takvime bağlayın:** Yeni montajdan sonra ilk kontrolü erken yapın, sonra bakım periyoduna dahil edin.
- **Korozyonla erken mücadele edin:** Boya kaybı ve yüzey pası çatlaktan önce gelir; küçük bir rötüş braket değişiminden ucuzdur.
- **Tuz ve çamur birikimini temizleyin:** Braket cepleri ve büküm içleri nem tutar; kış sonu yıkama korozyon ömrünü uzatır.
- **Titreşim takozlarını zamanında yenileyin:** Sertleşmiş takoz, titreşimi doğrudan brakete aktarır ve yorulmayı hızlandırır.
- **Set mantığıyla çalışın:** Braket yenilenirken cıvata, somun, pul, takoz ve kelepçe keçesi de yenilenmeli; eski bağlantı elemanı ile yeni braket takmak yarım iştir.
- **Tekrar eden arızayı kök nedeniyle çözün:** Aynı braket ikinci kez çatlıyorsa neden parça değil, aşırı yük, yanlış montaj veya sönümlleme eksikliğidir.

Filo pratiğinde braket, "arızalanınca değişen" değil "planlı kontrol edilen" bir kalem olduğunda maliyeti neredeyse görünmez hale gelir. İhmal edildiğinde ise koptuğu anda yanındaki hava hattını, tankı ya da kablo demetini de götürür; fatura tek parçanın çok üzerine çıkar.

Sık Sorulan Sorular

Şase bağlantı braketleri çatlırsa kaynatılabilir mi?

Taşıyıcı işlev gören braketlerde önerilmez. Yorulma çatlağı görünenden uzundur ve kaynak ısısı çevresinde yeni bir zayıf bölge oluşturur. Ayrıca şase üzerine yapılan yetkisiz kaynak, üreticinin üstyapı yönergesine aykırıdır. Doğru yaklaşım, parçayı doğru referansla yenilemektir.

Braket cıvataları sürekli gevşiyor, sebebi ne olabilir?

Genelde üç nedenden biri: yetersiz ön yük, tekrar kullanılan kilitli somun ya da braketin yorulmuş olması. Delik ovalleşmişse torklamak çözüm değildir. Aynı noktada ikinci gevşemede braket ve şase deliğini de kontrol edin.

Hava tankı braketi gevşerse ne olur?

Tank hareket etmeye başlar; hava hatları gerilir, rakorlarda kaçak oluşur ve kelepçe altında sürtünme aşınması başlar. Basıncı bir kabın hareketi ayrıca güvenlik riskidir; belirti fark edildiğinde araç seferden alınıp bağlantı denetlenmelidir.

Hangi cıvata sınıfını kullanmalıyım?

Kural basittir: orijinalde ne varsa aynı. Başlıktaki 8.8 veya 10.9 işareti sınıfı gösterir. Sınıfı düşürmek emniyeti azaltır; keyfi yükseltmek de gevrek kopma riski yaratabilir. Kesin değer ve sınıf için servis kılavuzu esastır.

Braket deliği ile şase deliği tutmuyor, deliği büyütebilir miyim?

Hayır. Delik büyütmek kenar mesafesini azaltır ve yırtılmayı hızlandırır; şase üzerinde delme ise üreticinin izin verdiği bölgeler ve ölçüler dışında yapılamaz. Delikler tutmuyorsa parça büyük olasılıkla yanlış referanstır; doğru numarayı yeniden doğrulayın.

Braketin yorulduğunu nasıl anlarım?

Delik ovalleşmesi, büküm kökünde ince ve yönlü çizgi, çizgi ucundan sızan pas, cıvata çevresinde parlak sürtme halkası ve tekrarlayan gevşeme en güvenilir işaretlerdir. Şüphede halinde yüzeyi temizleyip penetrant sıvı ile çatlak testi yapmak kesin sonuç verir.

Braket değişiminde başka hangi parçalar yenilenmeli?

Cıvata, kendinden kilitli somun, pul takımı, titreşim takozu ve kelepçe keçesi. Eski bağlantı elemanlarıyla monte edilen yeni braket, aynı sorunu kısa sürede geri getirir. Ayrıca temas yüzeyindeki korozyon temizlenip koruyucu uygulanmalıdır.

Doğru braketi nasıl seçerim?

Araç şase numarası, model yılı, bağlanacak ekipman ve sökülen parçanın üzerindeki OE numarası ile eşleştirin. Ardından delik aralığı, delik çapı, sac kalınlığı ve büküm geometrisini fiziksel olarak karşılaştırın. Bu iki adım birlikte yapılmadığında "benzeyen ama tutmayan" parça riski ortaya çıkar.

Braket katalogdaki en ucuz kalemlerden biri olabilir, ama sahada durdurma gücü en yüksek parçalardan biridir. VADEN ORIGINAL Şase Bağlantı Braketi ürün ailesi, ağır ticari araç ve römork uygulamaları için OE referanslarıyla eşleştirilmiş şekilde katalogda stoklu yer alır. Aracın şase bilgisi ve sökülen parçanın OE numarasıyla doğru referansı belirlemek, hem montajda zaman kaybını hem de yolda kalmayı önleyen en basit adımdır.