Dane aktualne na dzień: 06-11-2026 14:58

Link do produktu: https://sklep.carstuff.pl/big-brake-kit-d2-subaru-levorg-16up-przod-p-175536.html



# Big Brake Kit D2 Subaru LEVORG 16~UP Przód

| | |
|---|---|
| Numer katalogowy | **mt_14952** |
| Kod producenta | **D2-SU19** |
| Producent | **D2 Racing** |
| Kolor zacisku | **Czarny, Czerwony, Żółty, Fioletowy** |
| Rodzaj klocków | **Standard, Sport, Racing** |
| Rodzaj tarcz | **Nacinane, Nawiercane** |
| Rodzaj zacisku | **8 Tłoczkowy 380X32 Floating, 8 Tłoczkowy 400X36 Floating, 8 Tłoczkowy 421X36 Floating, 12 Tłoczkowy 444X36 Floating, 6 Tłoczkowy 330X32 Fixing, 6 Tłoczkowy 330X32 Floating, 6 Tłoczkowy 356X32 Fixing, 6 Tłoczkowy 356X32 Floating** |

## Opis produktu

**Big Brake Kit D2 SUBARU LEVORG Przód**

**Rok: 16~UP**
**Rozstaw Śrub: 5 X 114.3**

**SU19**

Zestawy Big Brake Kit firmy D2 Racing oferują niezrównaną siłę hamowania.

Zaciski dostępne są w kolorze fioletowym, czarnym, żółtym oraz czerwonym.

**Zestaw zawiera:**
2 x wentylowane tarcze ze szczelinami lub otworami, z aluminiowymi dzwonkami
(kompatybilne ze wszystkimi oddzielnymi układami hamulca ręcznego OEM, bębnem, elektrycznym itp ...)
2 x kute, aluminiowe zaciski hamulcowe monoblok
1 x zestaw klocków hamulcowych do wyboru:
*- Street (Odporne na temperatury do 600 stopni)*
*-Sport (Odporne na temperatury powyżej 600 stopni)*
*-Racing (Odporne na temperatury do 1000 stopni)*
2 x plecione przewody hamulcowe
Wszystkie wymagane elementy montażowe (wsporniki, śruby, instrukcje itp.)

Proszę pamiętać o tym że zaciski będą większe od standardowych i zapoznać się z poniższą tabelą przed wyborem zacisków

| Minimalny rozmiar koła (cale) | Rozmiar tarczy (mm) |
|---|---|
| 15 | 286 |
| 16 | 304 |
| 17 | 330 |
| 18 | 356 |
| 19 | 380 |
| 20 | 400 |

**Różnice między nacinaną a nawiercaną tarczą hamulcową:**

**Nacinane:**

W nacinanych tarczach hamulcowych typowe są drobne wgłębienia (od czterech do ośmiu równomiernie rozdzielonych), wyfrezowane na powierzchni tarczy hamulcowej. Rowki zapewniają takie same zalety chłodzenia co otwory, lecz z mniejszym ryzykiem rozdzielania i powstawania szczelin, dlatego że rowki zwykle nie rozciągają się na całej powierzchni rotoru (chociaż na rynku znajdują się obecnie i takie modele).
Rowki zwykle są skierowane i wygięte w ten sposób, że mogą one obejmować całą powierzchnię klocków hamulcowych, zapewniając o wiele lepszą wentylację niż szereg otworów.
Na podstawie niektórych rodzajów nacięć można ocenić stan tarczy hamulcowej.
Rowki dają także efekt "golenia", który utrzymuje bardziej czystą powierzchnię klocków hamulcowych dla lepszego kontaktu pary.
Oprócz tego obecność nacięć działa na zasadzie tarki, podwyższając efektywność hamowania samochodu.
Jednocześnie należy zdawać sobie sprawę, że zużycie klocków zwiększa się. W celu uniknięcia szybkiego ścierania, rekomendowane jest dobieranie jakościowych klocków do takich tarcz.

**Nawiercane:**

Wiercenie od 30 do 40 równomiernie rozdzielonych otworów w tarczach hamulcowych poprawia wentylację powietrza i efekt chłodzenia.

Otwory rzeczywiście przyniosły niespodziewaną korzyść. Stworzyły one kanały do wyciągu gorących gazów, wydzielanych przez klocki hamulcowe. Żywice fenolowe, które wykorzystywane są jako spoiwo, żeby połączyć klocki hamulcowe, przy nadmiernym nagrzaniu wydzielają parę. Gaz może ukształtować graniczną warstwę pomiędzy klockami i tarczą hamulcową, która zmniejsza tarcie.

W naszym przypadku, graniczna warstwa gazu między powierzchnią klocków i tarczy hamulcowej zapobiega temu, żeby klocki złączyły się z tarczą hamulcową, zmniejsza tarcie i siłę hamowania, właśnie w tym momencie, kiedy kierowca potrzebuje tego najbardziej. Jeżeli tarcza hamulcowa jest perforowana lub ma nacięcia, otwory lub rowki rozdzielają warstwę graniczną i zapewniają ujście gazu, wtedy klocki mogą mieć pełny kontakt z tarczami hamulcowymi. Ponadto otwory i rowki pomagają usuwać pył i brud, który dostaje się do przestrzeni między tarczą hamulcową i klockami.
Na poziomie mikroskopijnym brud między klockami i tarczą hamulcową może zmniejszyć powierzchnię kontaktową pary. Naturalnie to także obniża tarcie i efektywność sprzętu. Dlatego otwory, pomagając usuwać pył i brud, zapewniają klockom zdolność do utrzymania maksymalnego kontaktu powierzchniowego.

Zaciski D2 Racing są wykonane maszynowo z aluminium klasy lotniczej, a zamontowane w nich tłoczki posiadają bardzo wysoką odporność na temperaturę
(testowane do 1000 stopni celcjusza).
D2 Racing udało się zachować niewielką wagę zacisku jednocześnie zapewniając znaczną poprawę siły hamowania.
Na każdym zacisku znajduje się carbonowe logo D2.

*(5-letnia .png" alt="image" />*