

L/C: TDF

## RETHINKING TODAY'S BRAKE REPAIR

### Replace the Whole Brake Assembly, Not Just the Pads!

Decreasing bay counts, combined with a scarcity of qualified brake technicians have driven up labor rates to the point where it's time to rethink how brakes are repaired. More so than ever, shops need to be productive without comebacks. This makes it essential to do the brake job efficiently and correctly the first time. As a result, today's modern brake service includes replacing brakes as an assembly, rather than individual parts. Replacing the whole brake assembly, including calipers, pads and rotors, eliminates the cleaning and reuse of worn and rusted parts that a.) consumes technician time and b.) often leads to premature brake problems.

Brake calipers are subject to excessive heat and often will turn cherry red in extreme braking conditions when towing heavy weight or braking down on a high mountain pass. Although the casting of the brake caliper is rarely damaged, the boots, seals and hardware all deteriorate with each overheating occurrence, affecting the caliper's ability to function properly over time. The proper servicing or rebuilding of a brake caliper can take up to 1.5 hours of valuable shop time. Simply replacing the caliper with Tour de Force calipers can shorten this time by 30 minutes or more. With the national average shop labor rate of \$78/hour, bay time is extremely valuable and bay productivity is critical to shop profitability. Bottom line... it makes good business sense to replace calipers with quality remanufactured units that have been built and tested to meet or exceed OE specifications.



### Replacement Calipers Also Help Reduce Noise

Noise is the number one complaint with brake repair. Worn calipers can greatly contribute to brake noise. Any play between the caliper and the mounts will contribute to noise. Additionally, if a caliper assembly is not properly lubricated, it will not slide freely which will create additional vibration and noise. Tour de Force calipers are fully lubricated and ready to install. Lubricating the caliper mounts and bushings is highly recommended to help dampen vibrations. This also helps the parts to slide smoothly so the pads wear evenly.

### TYPICAL CALIPER WEAR ISSUES THAT CONTRIBUTE TO NOISE & AFFECT PERFORMANCE



Pin is squeezed by rubber bushing

Rust forms here, "shrinking" the hole



Rust on the caliper and/or bushings prevents free movement.



Rust in the caliper bore or on the piston prevents the caliper from releasing from the rotor, resulting in excessive heat



No lubrication on bushings and/or pins prevents free movement

Rust on the caliper housing "squeezes" the bushings or pins causing the caliper housing to "freeze" and not move.

The bottom line is you are doing a disservice to the vehicle owner by not offering them a complete brake job option that includes replacing the calipers. This will address the real cause of typical premature pad wear versus only addressing the obvious visual symptoms. The result will be improved customer satisfaction and better customer retention!

**Brake caliper**  Pad Ready  OE rubber components

L/C: TDF

## RÉFLÉCHISSEZ AUX RÉPARATIONS DE FREINS AUJOURD'HUI

### Remplacez l'ensemble de freins au complet, pas seulement les plaquettes!

Diminuant les visites aux aires de service, combiné à une pénurie de techniciens de freins qualifiés ont contribué à l'augmentation du taux de main de œuvre jusqu'au point où il est temps de repenser la façon dont les freins sont réparés. Il est donc essentiel de faire le travail de frein efficacement et correctement la première fois. Par conséquent, l'entretien des freins modernes d'aujourd'hui incluant le remplacement de l'ensemble des freins au complet, plutôt que les pièces individuelles. Ce remplacement de l'ensemble de freinage complet, y compris les étriers, plaquettes et disques, élimine le nettoyage et la réutilisation des pièces usagées et rouillées qui a.) consomment le temps du technicien b) entraînent souvent des problèmes de freins prématurés.

Les étriers de frein sont soumis à une chaleur excessive et deviennent souvent rouge cerise en conditions de freinage extrême lors du remorquage de poids lourds ou de freinage vers le bas d'une montagne. Bien que la forme de l'étrier du frein est rarement endommagée, les bottes, les joints d'étanchéité et la quincaillerie se détériorent tous avec chaque occurrence de sur chauffage, affectant le bon fonctionnement et la capacité de l'étrier avec le temps. L'entretien adéquat ou la reconstruction d'un étrier de frein peut prendre jusqu'à 1,5 heure de temps précieux. Simplement remplacer l'étrier par des étriers Tour de Force peut raccourcir ce temps par 30 minutes ou plus. Avec le taux de main-d'œuvre étant en moyenne 78 \$/ heure, la gestion du temps d'un aire de service est extrêmement importante et sa productivité est essentielle à la rentabilité d'un atelier. En bout de ligne... c'est une bonne pratique d'affaires de remplacer les étriers avec des pièces de qualité remises à neuf qui ont été construites et analysées pour s'assurer qu'elles respectent ou dépassent les spécifications EO.



### Le remplacement des étriers aide également à réduire le bruit

Le bruit est la plainte numéro une quant à la réparation des freins. Les étriers usagés peuvent contribuer grandement au bruit lors du freinage. N'importe quel jeu entre l'étrier et les montures contribuera au bruit. En outre, si un ensemble d'étriers n'est pas correctement lubrifié, il ne peut pas glisser librement qui créera du bruit et des vibrations supplémentaires. Les étriers Tour de Force sont complètement lubrifiés et prêts à installer. La lubrification des supports de l'étrier et des bagues de graissage est fortement recommandée pour aider à amortir les vibrations. Cela aide aussi aux pièces à glisser en douceur donc les plaquettes sont utilisés uniformément.

### PROBLÈMES TYPIQUES À L'USURE DES ÉTRIERS QUI CONTRIBUENT AU BRUIT ET AFFECTENT LEUR PERFORMANCE



La rouille sur le boîtier de l'étrier « pincés » les bagues ou épingles, provoquant le gel du boîtier, qui maintenant ne peut pas se déplacer librement.

La rouille sur l'étrier ou les bagues empêche le mouvement libre.

La rouille dans l'alésage du pied à coulisse ou sur le piston empêche l'étrier de se libérer des disques, entraînant une chaleur excessive.

releasing from the rotor, resulting in excessive heat  
No lubrication on bushings and/or pins prevents free movement

L'essentiel est que vous ne servez pas bien un client lorsque vous ne lui offrez pas une option de main-d'œuvre complète qui comprend le remplacement des étriers. Ceci adressera la véritable cause de l'usure prématurée des plaquettes au lieu de traiter seulement les symptômes visuels évidents. Le résultat sera une plus grande satisfaction chez le client et un taux de rétention plus élevé.

**Étrier de frein** ✓ Prêt pour plaquette  
✓ Composantes en caoutchouc EO

AUTO PARTS

**Benson**

PIÈCES D'AUTO