

KAPITEL 10. BROMSSYSTEMET. R

Med början på sidan 8 beskrivs byte av bromsbelägg och justering. Olika fabrikat förekommer, såsom Girling och Teves, men arbetena är likartade. Exempel på ändringar:

Typ 1: större bromsbelägg på årsmodell 72, enbart Girling bromshus från december 72.

Typ 2: större bromsbackar bak, skivbromsar fram och bromskraftregulator 71, två luftningsskruvar på bromshusen i april 71, självjusterande bakbromsar i augusti 73.

Arbetena kräver renlighet. Notera fabrikat eller nummer på de delar, som skall bytas.

Bromsrören bör stålborstas och behandlas med Tectyl varje år. Bromsvätskan tar upp fuktighet, som förorsakar rostskador och lägre kokpunkt. Efter några år bör bromsvätskan tömmas ur och ny påfyllas. Lufta noga och provbromsa upprepade gånger.

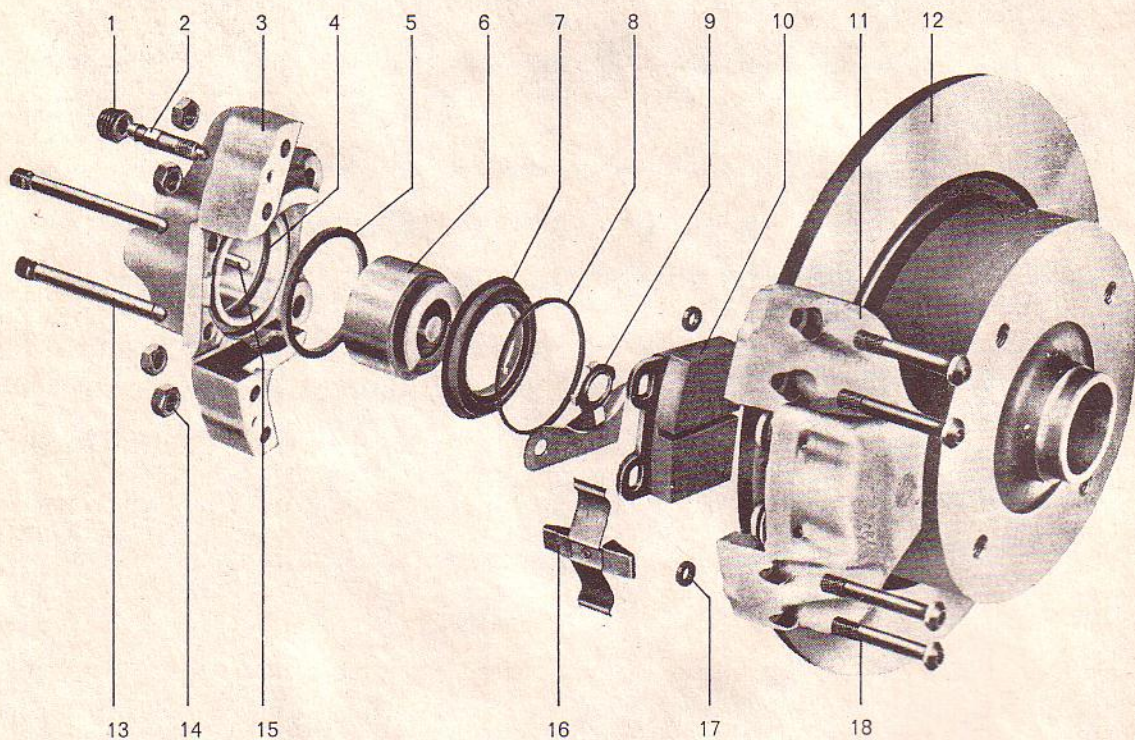


Bild 162. En typ av skivbroms. 1 är skyddshätta, 2 luftningsnippel, 3,4 bromshushalva, 4 tätringsspår, 5 tätring, 6 kolv, 7 skyddskåpa, 8 klämring, 9 kolvstyrning, 10 bromsbelägg, 12 bromsskiva, 13,15 styrestift, 16 spännfjäder, 17 tätring och 18 skruv.

Läckande eller fastrostad kolv får tas ur bromshuset, som ej behöver delas. Man lossar klämringen och skyddskåpan och blåser försiktigt med tryckluft ur kolven. Nya tätringar skall monteras, och delarna rengörs och smörjs med bromsvätska.

Endast om läckage finns mellan bromshushalvorna, behöver de tas isär och nya tätringar monteras.

På vissa modeller av typ 2 är bromstrumman delbar. Övriga bakhjulstrummor dras lättast av med avdragare, sedan kronmuttern lossats. Dock kan man i allmänhet få trumman att lossa, om man låter däckets sitta kvar och sparkar på det. Bild 163 visar en trumbroms på typ 2. Utförandet varierar lite, och på framhjulen finns två hjulcylindrar.

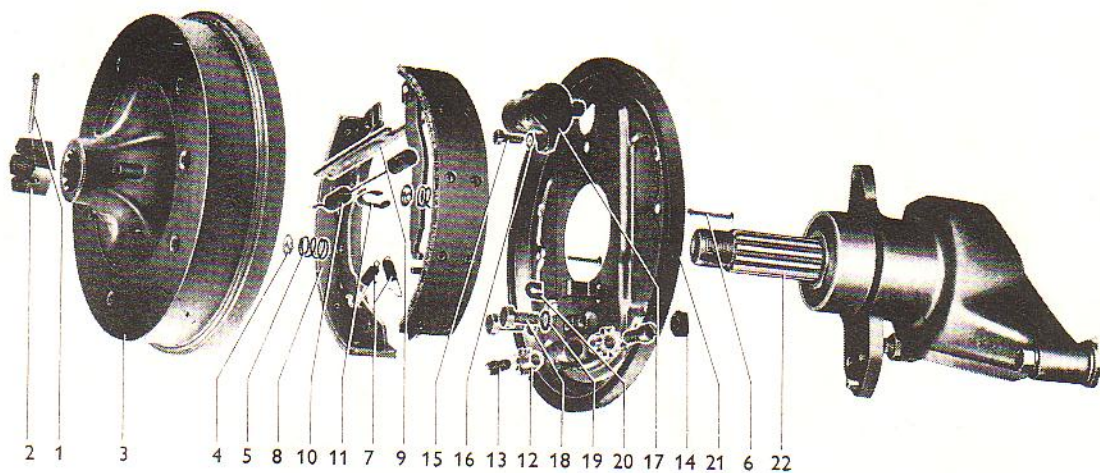


Bild 163. 1 är saxpinne, 2 kronmutter, 3 bromstrumma, 4 fjädertallrik, 5 fjäder, 6 spännstift, 7, 10 returfjäder, 8 bromsback, 9 tryckstång, 11 klammer, 12 justermutter, 13 justerskruv, 14 propp, 17 hjulcylinder, 20 klämstycke, 21 bromssköld och 22 hjulaxel.

För att avlägsna bromsbackarna lossas returfjädrarna (speciell tång underlättar arbetet) och spännstiften. Genom att försiktigt trampa på bromsen, får kolvarna ur hjulcylindern (skall endast göras, om cylindern läcker eller kärvar).

Utslitna bromsbelägg ersätts enklast med nya bromsbackar med pålimmade belägg. I allmänhet får justeringen ställas om för att få på bromstrumman.

Bild 164 visar de självjusterande bromsarna på typ 2. Justering behövs endast om bromsbackarna bytts ut. Man lyfter justerings

armen från justermuttern och skruvar på denna så, att trumman går att sätta på. Bromsa kraftigt upprepade gånger.

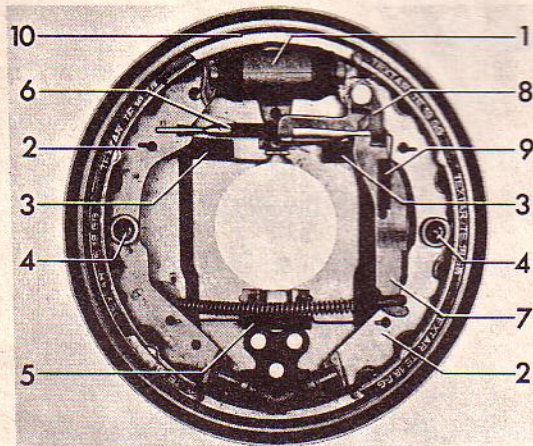


Bild 164. 1 är hjulcylinder, 2 bromsback, 3,5 retur fjäder, 4 spännstift, 6 justerbar tryckstång, 7 bromsarm, 8 justeringsarm, 9 fjäder och 10 bromssköld.

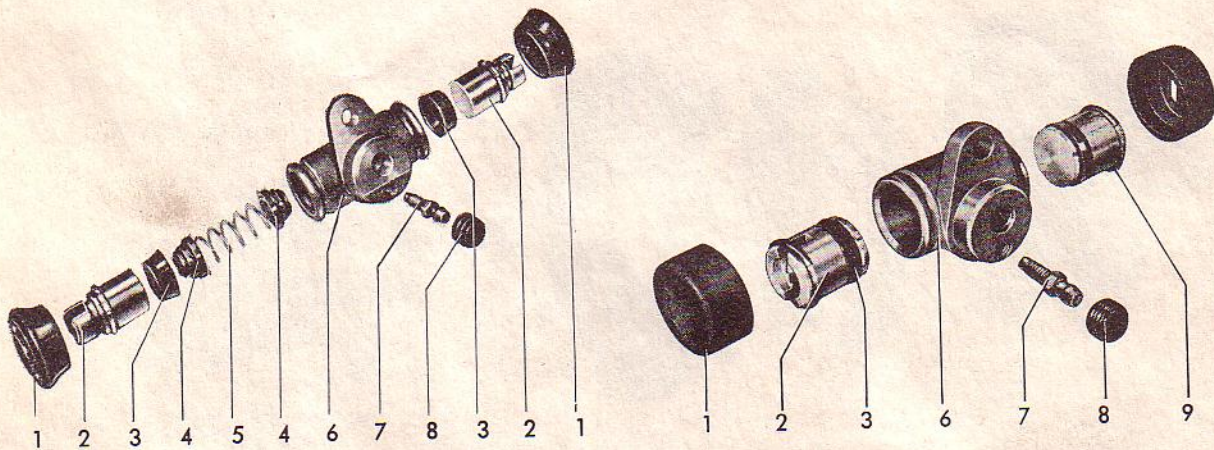


Bild 165. Hjulcylinder typ 1 och 2. 1,8 är gummihätta, 2 kolv, 3 packning, 4 fyllnadskona, 5 fjäder, 6 cylinderhus, 7 luftningsnippel och 9 låsring.

Läckande hjulcylinder eller kärvande kolvar får förses med nya packningar och smörjas upp med bromsvätska. Vid större rostskador måste hjulcylindern bytas.

Huvudcylindern är olika på en- och tvåkretsmodeller. Bild 166 visar en för tvåkrets.

Teckenförklaring till bild 166: 1 är tryckstång, 2 skyddskåpa, 3 låsring, 4 anslagsbricka, 5,8,14 packning, 6 kolv bakre krets, 7 bricka, 9 stödbricka, 10 fjädertallrik, 11,16 fjäder, 12 anslagshylsa, 13 skruv för slaglängdsbegränsning, 15 kolv främre krets, 17 cylinderhus, 19 bromsljuskontakt, 20 förtrycksventil, 22 plugg och 23 anslagsskruv.

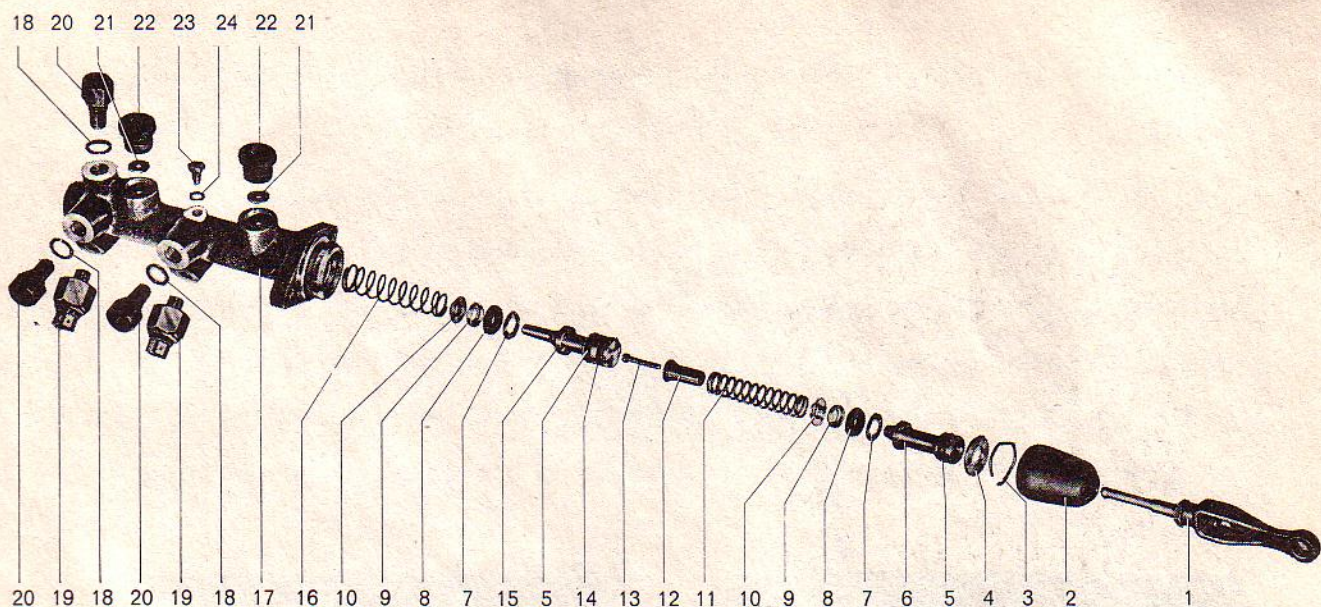


Bild 166. Huvudcylinder vid tvåkretsbronsar. Teckenförklaring på föregående sida.

Vid isärtagning lossas hela cylindern och anslagsskruven 23 tas bort. Nya packningar och enbart bromsvätska som smörjmedel används.

Servons funktion kan provas genom att med avstängd motor bromsa kraftigt några gånger. Därefter håller man bromsen nedtryckt och startar, varvid pedalen skall sjunka lite.

Servon går ej att reparera, och service inskränker sig till byte av filter och tätning.

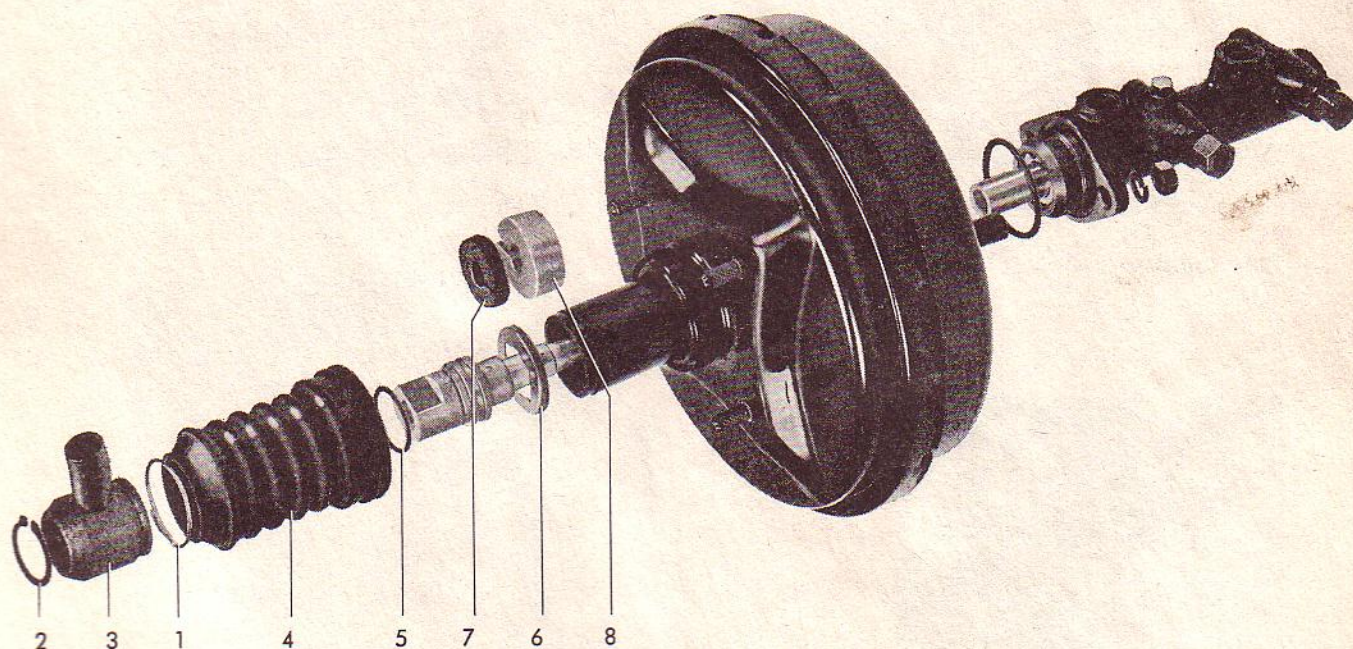


Bild 167. 1 är klämman, 2 låsring, 3 ytterluftanslutning, 4 bälg, 5 tätning, 6 kåpa, 7 dämpningsbricka och 8 filter.

Vid dålig servoverkan bör man kontrollera undertrycksledningens täthet.

På typ 2 finns en bromskraftregulator, som är lite knepig att prova. Man fäster i luftningsnippeln en manometer på en frambroms och en annan på en bakbroms. Med ett tryck av ca 100 kp/cm^2 i bromskretsen lossar man regulatorn och vrider den ungefär 30° nedåt (bild 169). Trycket skall då i bakhjulsbromskretsen sjunka till $55\text{--}65 \text{ kp/cm}^2$. Felaktig regulator byts. Luftningsnippeln är slopad i december 72.

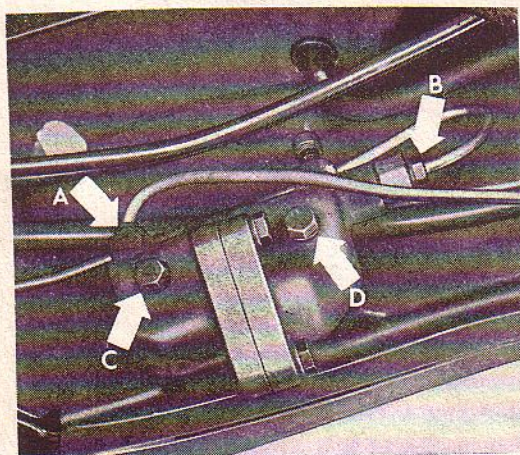


Bild 168. A är ingångsledning, B utgångsledning och C, D fästskruvar.

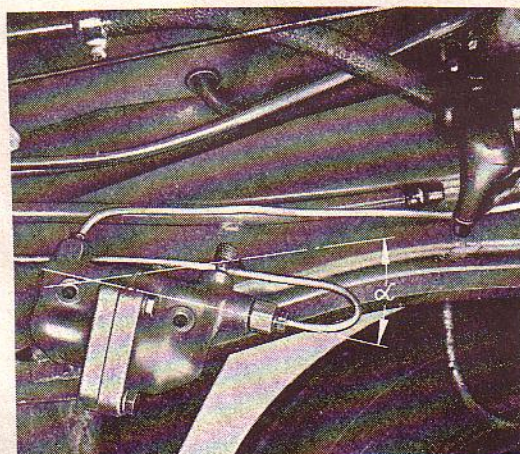


Bild 169.

Efter varje ingrepp i det hydrauliska systemet eller om pumpbromsning behövs, måste man lufta. På vissa modeller har bromshuset två nippel, där den undre är avsedd för tömning av systemet. Man fäster en plastslang på nippeln, öppnar den och låter någon sakta trampa på bromsen (bild 170 och 171).

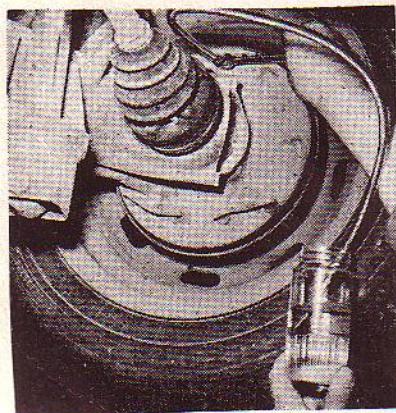


Bild 170.

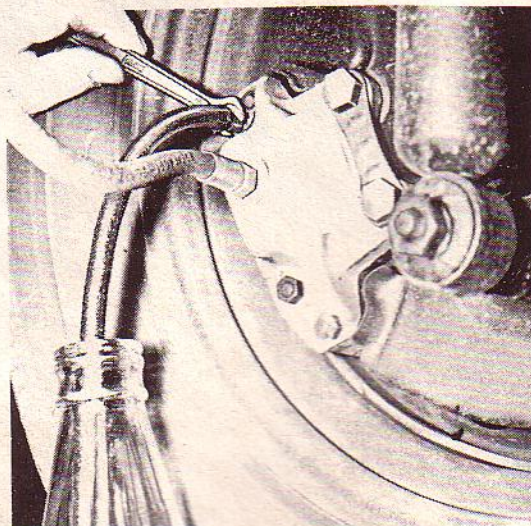
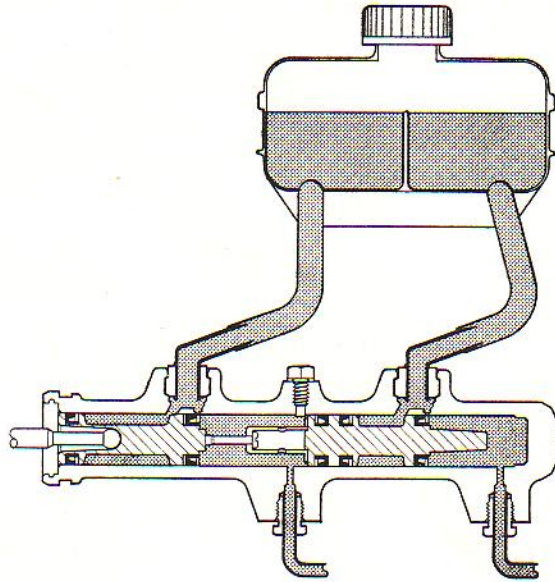


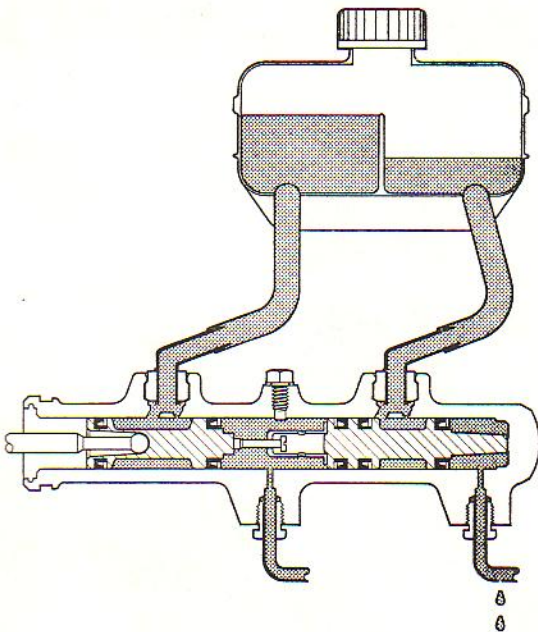
Bild 171.

Man håller på tills inga luftblåsor mer kommer. Samtidigt får man se till att bromsvätskebehållarna inte blir tomma.

Båda kretsarna fungerar



Läckage i främre bromskretsen



Läckage i bakre bromskretsen

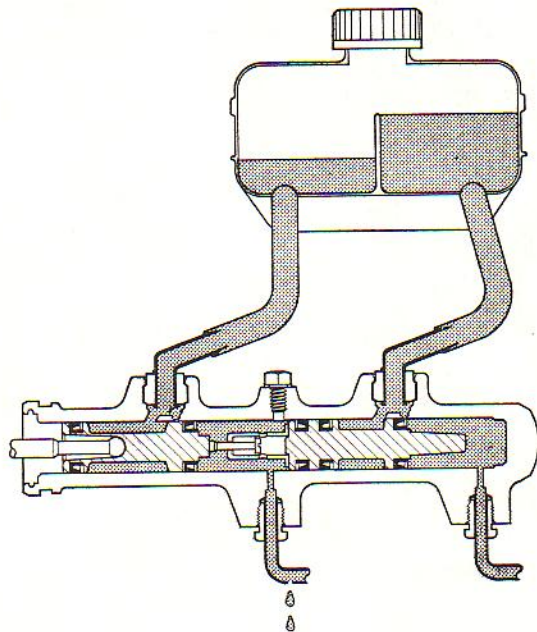


Bild 172.