



VOLVO

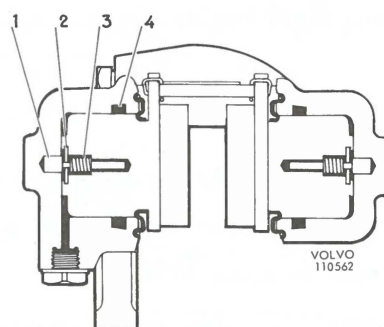
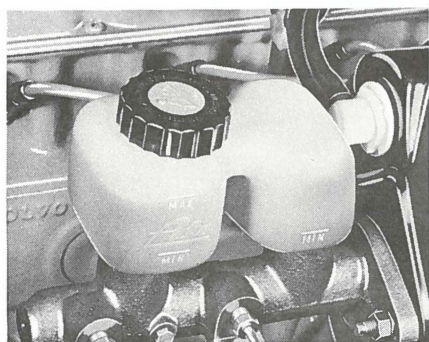
WERKPLAATS- BULLETIN

PERSONENWAGENS

BETR.	REMSYSTEM	PRODUKT	P
	140 serie	GROEP	52
DATUM	Januar 1968	NO.	9

Gemeenschappelijk remvloeistofreservoir en remjuk met A.S.B.-inrichting, 140 serie

Vanaf het chassisnummer 1 500 voor de Volvo 142 en het chassisnummer 37100 voor de Volvo 144, hebben wij voor de achterwielen een nieuw type remjuk in gebruik genomen, welke is voorzien van een A.S.B. (anti-shake back) inrichting. In samenhang hiermede werden de twee aparte remvloeistofreservoirs met ingebouwde AKB-klep (anti-knock back) weer vervangen door één gemeenschappelijk remvloeistofreservoir in normale uitvoering, zie Fig. 1.



1. Pen
2. Ring
3. Veer
4. Afdichtring

Fig. 1. Remvloeistofreservoir

Beschrijving

Het doel van de A.S.B.-inrichting is om te voorkomen dat de remblokkjes tijdens het rijden te ver weg dribbelen vanaf de remschijf. Dit voorkomt een vermindering van de reserve in pedaalslag (d.i. de afstand tussen vloerplaat en volledig ingetrapt rempedaal), aangezien de teruggaande beweging van de zuigers slechts zo groot zal zijn als de terugverende beweging van de afdichtring (4) of de axiale beweging van de remschijf. De A.S.B.-inrichting bestaat uit de volgende onderdelen (zie Fig. 2) : een veer (3), een ring (2) die de veer (3) in de zuiger op zijn plaats houdt en een pen (1) die in het remjuk is geperst.

Wanneer er wordt geremd (zie Fig. 4), nadat het remjuk pas is opgebouwd en gemonteerd en de remblokkjes derhalve nog ver vanaf de remschijf zijn gelegen, wordt de veer over de pen in de richting van de remschijf geschoven. Wanneer het rempedaal wordt losgelaten,

wordt de zuiger door de veerkracht van de hieromheen aangebrachte afdichtingsring teruggedrukt. Aangezien de veer zich echter stroef over de pen beweegt, zal de teruggaande beweging van de zuiger worden beperkt tot de speling die zich tussen de veer en de ring bevindt, zie Fig. 3.

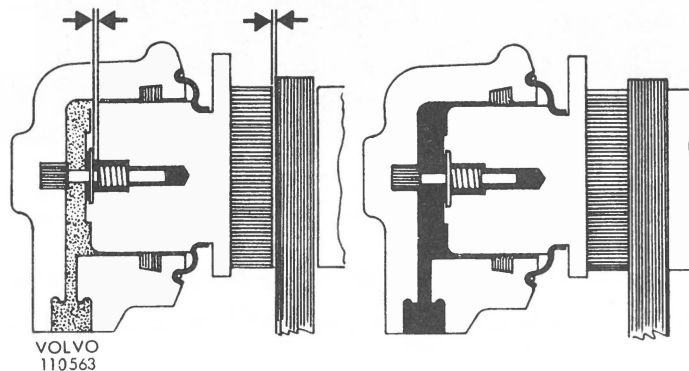


Fig. 3. Ruststand

Fig. 4. Remmende toestand

Reparaties

Bij bovenvermelde wagens dient het ontluichten op de volgende wijze te geschieden :

Linkse besturing

1. Schroef het elektrisch contact uit de waarschuwingsschakelaar, zie Werkplaats Bulletin P-52-8. Gebruik voor het ontluichten een ontluichtingsapparaat dat in overeenstemming met de voorschriften van de fabrikant wordt aangesloten. Het speciaal gereedschap SVO 2740 wordt eveneens gebruikt. De werkdruk moet 2-3 kg/cm² (28, 5-42, 6 lb./sq.in.) bedragen.
2. Begin met het ontluichten van het sekundaire circuit, waarbij de volgende volgorde moet worden aangehouden : linker achterwiel, bovenste nippel van het rechter voorwiel en bovenste nippel van het linker voorwiel. N.B. De nippel mag niet verder worden geopend dan maximaal een halve slag, teneinde het ongemerkt binnendringen van lucht tijdens het sluiten van de nippel te voorkomen.
3. Ontlucht vervolgens het primaire circuit en houd daarbij de volgende volgorde aan : rechter achterwiel, onderste nippel aan de buiten- en binnenzijde van het rechter voorwiel, onderste nippel aan de buiten- en binnenzijde van het linker voorwiel.

Rechtse besturing

1. Begin met het ontluichten van het sekundaire circuit, en houd daarbij de volgende volgorde aan : rechter achterwiel, onderste nippels aan de buiten- en binnenzijde van het linker voorwiel, onderste nippels aan de buiten- en binnenzijde van het rechter voorwiel.
2. Ontlucht vervolgens het primaire circuit als volgt : linker achterwiel, bovenste nippel van het rechter voorwiel en bovenste nippel van het linker voorwiel .

Schroef na het ontluichten het elektrisch contact weer in de waarschuwingsschakelaar