

Voorremmen van de T3

Na al eerder de achterremmen te hebben behandeld moeten de voorremmen maar volgen!

Hoe simpel het allemaal ook lijkt, toch kunnen er zich problemen voordoen bij het onderhoud of reparaties aan de voorremmen.



Het lijkt bijna alsof de schijfremmen onderhoudsvrij zijn omdat er weinig bewegende delen zijn. Het ligt toch wel iets anders!

De T3 heeft in hoofdlijnen 2 verschillende types gemonteerd. Het eerste type '79 tot '86. Dat is een remklauw met dubbelzijdige zuigers om een dunne schijf (13 mm.), geleverd door fa. Girling of Teves(Ate). Het remzadel of -klauw zit vast op de fusee en zuigers drukken de remblokken tegen de schijf tijdens het remmen.

Het andere type, gemonteerd vanaf 1986, heeft maar één zuiger maar hier kan het zadel heen en weer schuiven over de rembloksteun om zodoende te centreren. Ook is de remschijf een stuk dikker (15 mm.) Hier ook weer de 2 leveranciers. Het gaat in beide gevallen om kleine verschillen maar de onderdelen kun je dus niet onderling wisselen. Terwijl de remblokken zeer langzaam slijten komen de zuigers steeds verder uit de klauwen en worden ondanks maximale afdichtingen, steeds meer blootgesteld aan vocht en vuil. Zelf ben ik voorstander van éénmaal per jaar de zuigers terug te drukken in hun behuizing om zodoende het geheel gangbaar te houden (niet vergeten na deze actie, net zolang met het rempedaal pompen tot je weer druk voelt en de blokken dus weer tegen de schijf liggen!).

Wat wel fout kan gaan

Als alles goed gangbaar is zullen na het remmen, de zuigers zich iets terugtrekken. Dit effect komt door de "O" ring, die de afdichting van de zuiger in de klauw vormt. Dit is precies voldoende om de blokken terug te trekken van de schijven zodat deze "vrij" kunnen draaien. Als je bovenstaande actie niet in die regelmaat doet, zullen de zuigers op een gegeven moment vaster gaan staan en gaan de blokken aanlopen op de schijf. Dit wordt steeds erger en kun je gaan merken aan: constant schurend/piepend geluid tijdens (langzaam) rijden. Ook wanneer je langzaam bij een stoplicht aan komt, zal de neus van de bus merkbaar blijven "duiken", terwijl je niet remt totdat de bus echt stilstaat. Het gevolg is: Alles, zoals blokken en schijven worden heet door die permanente wrijving, en het wiellagervet kan zo dun als water worden. Ook de remvloeistof wordt heter dan bedoeld is.

Vastzittende zuigers worden doorgaans met perslucht uit de klauwen geperst maar soms zitten ze zo vast dat het hydraulisch moet. (Het gevaar met perslucht is, dat als de zuigers ineens loskomen, ze er met een rotknal uitslaan. Lucht is samen-persbaar en de druk loopt op. Als de zuiger dan ineens vrijkomt, kun je dat vergelijken met een kogel uit een geweer. De zuiger kan hier ernstig door beschadigen. Leg daarom een dun plankje/latje voor de zuiger.

Probeer niet, na de blokken gedemonteerd te hebben, met b.v. een schroevendraaier de zuigers eruit te pulken. Het materiaal is zeer broos en de rand waarachter de stofkap op zijn plaats wordt gehouden breekt gegarandeerd af. Als alles uit elkaar is: reinig de zuiger uitwendig en de klauw inwendig en gebruik zeer fijn schuurpapier en als de aanslag weinig is, fijn staalwol. Tegenwoordig wordt overal remreiniger gebruikt en anders spiritus! Het spreekt voor zich dat de buitenzijde ook flink schoongemaakt moet worden. Kijk of de ontluchtingsnippels loskomen. Voorzichtig want dit breekt ook eenvoudig af. Als je hieraan twijfelt breng het (als je dit zelf niet heet kunt stoken) naar een bedrijf die dat wel kan en laat er een 6mm. moertje oplassen zodat er goed grip is. Als de sleutel 7 mm. niet meer past, gelijk nieuwe nippels erin.

Alles klaar voor monteren: Vet de "O" ring met rempasta in en plaats deze in de remklauw. Zuiger plaatsen maar nog niet helemaal naar binnen drukken maar iets uit laten steken zodat de binnenring van de stofkap om de zuiger geplaatst kan worden. Daarna de zuiger totaal indrukken en de buitenzijde van de stofkap aandrukken op de klauw. Bij de Ate remklauwen wordt voorkomen dat de zuigers draaien d.m.v. het borgplaatje. De uitsparingen van de zuiger/borgplaatje wijzen naar het onderste geleidevlak van de remklauw. Girling heeft dat niet. Alles weer monteren en het systeem ontluichten. Ook nieuwe remolie gebruiken want die zit er dan ook al te lang in. V.w.b het systeem na 1986: Het komt op hetzelfde neer alleen de stofkap is iets lastiger te monteren.



Type '86-'92

Monteer eerst de stofkap op de voet van de zuiger.
Hou de zuiger boven het gat en monteer voorzichtig de andere kant van de stofkap in de daarvoor bestemde groef en druk de zuiger voorzichtig in de klauw. Bijna geheel ingedrukt valt de andere kant van de stofkap vanzelf in zijn uitsparing van de zuiger.
Belangrijk: Zorg dat de besproken "O" ringen goed ingevet zijn zodat de zuiger er makkelijk langs glijdt. Evt. kun je de zuiger ook insmeren. Het gevaar bestaat anders dat de "O" ring gewoon afgesneden wordt en je geen goeie afdichting meer hebt. Vroeger werd er nog vaak kopervet gesmeerd tussen zuiger en blokken of anti-piepplaatjes maar de blokken hebben tegenwoordig allemaal een bepaalde laag op de achterkant en dat is eigenlijk niet meer nodig. Zorg ook dat de ligplaatsen van de remblokken

schoongemaakt zijn zodat deze makkelijk in hun behuizing kunnen bewegen. Zorg dat de geleidepennen van de rembloksteun goed schoon- en de harmonicarubbers heel zijn (Girling). Voor beide systemen geldt: Als je het toch uit elkaar hebt, controleer dan of de bescherm/stofplaten achter de schijf niet verrot zijn. Vaak zijn ze niet eens meer aanwezig. Bij afwezigheid versnelt de slijtage van de remdelen. De platen zitten vast met drie kruiskopschroeven die vaak alleen maar los te krijgen zijn met een slagschroevendraaier. Ook hier twee verschillen in de bouwjaren.

Alles voor een veilig rijseizoen.

Gert Vlastuin (vlabus@ziggo.nl)