

Remrevisie.

Omdat bij mij veel T3 busjes de revue passeren kan ik vaststellen dat er altijd een aantal items uitspringen waar ik wel een zinvol stukje over kan schrijven.

In dit geval de achterremmen!

Iedereen weet eigenlijk wel dat remvloeistof volgens de voorschriften eens per 2 jaar vervangen moet worden. Dit omdat remvloeistof de eigenschap heeft vocht op te nemen uit de buitenlucht. Men noemt dat hygroscopisch. Hierdoor verlaagt het kookpunt van de vloeistof met alle narigheid van dien. Vooral als je in het bergachtige gebied rijdt en je moet fors remmen kun je de gevolgen al merken tot zelfs geen remmen hebben. Daarnaast krijg je roestvorming binnen de leidingen en cilinders. Het kan ook geen kwaad af en toe eens naar de remleidingen te kijken of deze niet geroest zijn en voor wat betreft de flexibele delen: of er bulten op- of scheurtjes inzitten. Het zijn n.l. ook de kosten niet qua onderdelen. Als je het moet laten doen, zijn daar natuurlijk uren mee gemoeid. Dit kan natuurlijk wel oplopen. Veel clubleden hebben de kennis en kunde wel dit zelf te doen.

Wat ik echter veel tegenkom wanneer ik achterremmen loshaal, is dat veel van de toch weinige aanwezige onderdelen fout (terug)gemonteerd zijn door de laatste sleutelaar. Naast de voorremmen zijn de achterremmen ook zelf-stellend. Dan moet alles wel gangbaar zijn. De meest voorkomende fouten die gemaakt worden zijn:



1: De grote trekveren: direct onder de remcilinder, zijn ondersteboven gemonteerd. De foto laat zien hoe het wel hoort. Monteer je ze niet goed dan loopt de stelinrichting (het tandwiel) tegen de veer vast.



2. De stelinrichting: De "vork" die past in het **achterste** remsegment is een halve slag gedraaid. Het **langste** gedeelte van de vork hoort aan de zijde van de ankerplaat. Ook aan de andere zijde van dit mechanisme zit een busje met een uitsparing en is eigenlijk ook een vorkje wat in het **voorste** segment steekt. Deze is ook vaak een halve slag gedraaid.



Het "haakse" kantje wijst naar de remtrommel. De stelinrichting zelf is een schroefdraad met dat kartelwiel. Deze moet makkelijk kunnen draaien maar niet te veel vet hierop. Dit kan door de warmte dun worden en gaan lekken in de trommel. Het linker-achterwiel heeft een rechtse draad en het rechter wiel een linkse draad. Bij de basis-instelling draai je dus beide kartelwielletjes zover naar beneden in het "stelgaatje" in de ankerplaat totdat de trommel vastloopt. Daarna draai je dit tandwiel terug tot het wiel vrij draait. Het niet juist monteren van bovengenoemde onderdelen

zorgt ervoor dat de rem dus niet zelf stelt. Je rempedaal komt steeds dieper te zitten omdat de ruimte tussen trommel en segmenten niet wordt aangepast. Bovengenoemde werkwijze zorgt er ook voor dat de handrem in principe ook nooit afgesteld hoeft te worden. Til tijdens de demontage beide rubbers van de remcilinder omhoog en kijk of er vloeistof uitloopt. Zo ja, vervang de bewuste cilinder.

Wanneer je dit allemaal zelf doet is het 't meest eenvoudig als je de centrale bout van de steek-as (46 mm.) het eerst losdraait (zit erg vast). Met het wiel er nog op heb je meer trekvermogen om de trommel en wielnaaf, compleet er af te trekken zodat je meer werkruimte krijgt. Indien bij demontage nodig, eerst de remmen terugstellen maar dat is vaak niet nodig. Als de achterwielnaaf er af is dicht dan het gat af wat ontstaat, met een schone doek zodat geen vuil in het lagerwerk komt.

Veel sleutelplezier en heb je nog vragen: Vlasbus@ziggo.nl (Gert Vlastuin)