

LUCHTDruk REMSYSTEEM MET GESCHEIDEN BEDIENING

INHOUD

	Blz.
ALGEMEEN	
Werking (TBI60)	2
Werking (TBI00)	2
Opmerking	3
TERUGSLAGKLEP	
Werking	3
Onderhoud en controle	3
DUBBEL LAGEDRUK SIGNAAL	
Werking	3
Onderhoud	3
LUCHTDrukMETER	
Werking	3
REMKLEP	
Werking	4
Montage-overzicht	5
Storingstabel	4
Onderhoud en controle	4
REMKAMERS	
Technische gegevens	4
DAF-GEREEDSCHAP	6

ALGEMEEN

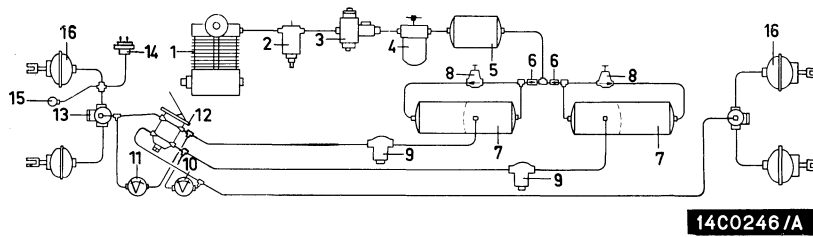


Fig. 1. Schema remsysteem TB-160.

- | | |
|--------------------------|---|
| 1. Compressor | 10. Manometer |
| 2. Olieafscheider | 11. Manometer |
| 3. Drukregelaar | 12. Remklep |
| 4. Vorstbeveiliging | 13. Snelontlastklep |
| 5. Buffertank (10 l) | 14. Stoplichtschakelaar |
| 6. Terugslagklep | 15. Aansluiting voor beproevingsmanometer |
| 7. Luchtketel (2 x 20 l) | 16. Remkamer |
| 8. Overstroomklep | |
| 9. Leidingsfilter | |

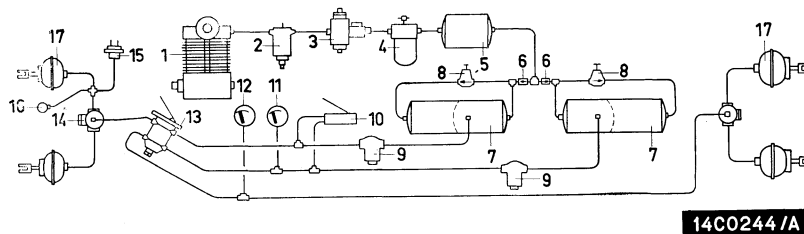


Fig. 2. Schema remsysteem TB-100 en TB-102.

- | | |
|--------------------------|---|
| 1. Compressor | 10. Dubbel lagedruk signaal |
| 2. Olieafscheider | 11. Manometer (voorraadleiding) |
| 3. Drukregelaar | 12. Manometer (remleiding) |
| 4. Vorstbeveiliging | 13. Remklep |
| 5. Buffertank (10 l) | 14. Snelontlastklep |
| 6. Terugslagklep | 15. Stoplichtschakelaar |
| 7. Luchtketel (2 x 20 l) | 16. Aansluiting voor beproevingsmanometer |
| 8. Overstroomklep | |
| 9. Leidingsfilter | |

Werking van remsysteem voor TB-160 bus (zie fig. 1).

Samengeperste lucht, opgewekt door de compressor (1) wordt achtereenvolgens via de olieafscheider (2) — tevens bandenvulapparaat — de drukregelaar (3), de vorstbeveiliging (4) en de terugslagklep (6) naar de helft van elke ketel (7) gevoerd. De twee helften van elke luchtketel staan door middel van een overstroomklep (8) met elkaar in verbinding. Daarna stroomt de lucht via de leidingsfilters (9) naar de remklep (12). Vanaf de remklep (12) stroomt de lucht gescheiden naar de voor- en achterwielremkamers.

De dubbele manometer (10) geeft de keteldruk, resp. de remdruk van het achterste systeem aan terwijl de dubbele manometer (11) die van het voorste systeem aangeeft.

Werking van remsysteem voor TB-100 en TB-102 bus (zie fig. 2).

Ten opzichte van het vorige remsysteem wijkt deze op de volgende punten af:

- De twee dubbele manometers zijn komen te vervallen. Inplaats hiervan zijn twee enkele manometers gemonteerd. De manometer (11) geeft de keteldruk van het achterste systeem aan terwijl de manometer (12) de remdruk van het achterste systeem aangeeft.
- Op deze bus is een lagedruk signaal (10) aangebracht, welke in werking treedt zodra de luchtdruk beneden de toelaatbare waarde daalt.

Opmerking: In deze instructie worden de navolgende componenten behandeld:

1. Terugslagklep.
2. Lagedruk signaal
(voor TB-100 en TB-102 bus).
3. Luchtdrukmeter
(voor TB-100 en TB-102 bus).
4. Remklep.
5. Remkamers.

Voor de overige componenten wordt verwezen naar het „Luchtdruk remsysteem”, hoofdstuk VII E.

Bij het remsysteem van de TB-160 is de nominale

werkdruk 5.7 kg/cm². Als gevolg hiervan moet de drukregelaar op de navolgende waarden worden afgesteld:

inschakelen : ± 5 kg/cm².
uitschakelen : ± 5,85 kg/cm².

Bij het remsysteem van de TB-100 en TB-102 is de nominale werkdruk ± 7 kg/cm². Als gevolg hiervan moet de drukregelaar op de navolgende waarden worden afgesteld:

inschakelen : ± 6.2 kg/cm²
uitschakelen : ± 7,35 kg/cm².

De afstelling van de overige componenten blijft zoals is aangegeven in hoofdstuk VII E.

TERUGSLAGKLEP

Werking.

Op dit remsysteem bevinden zich twee terugslagkleppen. Het doel hiervan is, dat bij eventuele lekkage de bediening van het voorste en achterste remsysteem van elkaar gescheiden blijven.

Onderhoud en controle.

Elke 48.000 km de terugslagklep demonteren, reinigen en de klep op lekkage controleren. Eventueel de klep vernieuwen.

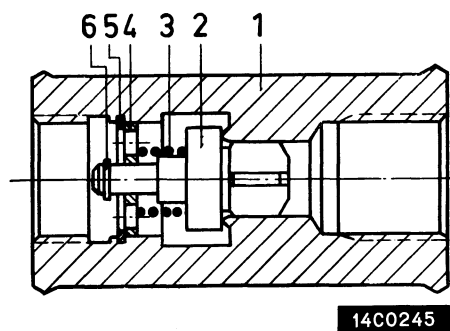


Fig. 3. Terugslagklep (type 71R-03).

- | | |
|---------|----------------|
| 1. Huis | 4. Opsluitring |
| 2. Klep | 5. Borgring |
| 3. Veer | 6. Borgring |

DUBBEL LAGEDRUK SIGNAAL

Werking (fig. 4).

De signaalpijl, welke bij voldoende keteldruk op het instrumentenbord ligt, gaat omhoog zodra de druk in één- of beide kringen uitvalt. De signaalpijl gaat omhoog zodra de keteldruk beneden de 4 kg/cm² is gedaald.

Onderhoud.

Iedere 60.000 km het apparaat controleren en schoonmaken. De rubber cups vernieuwen en invetten met WEST-1.

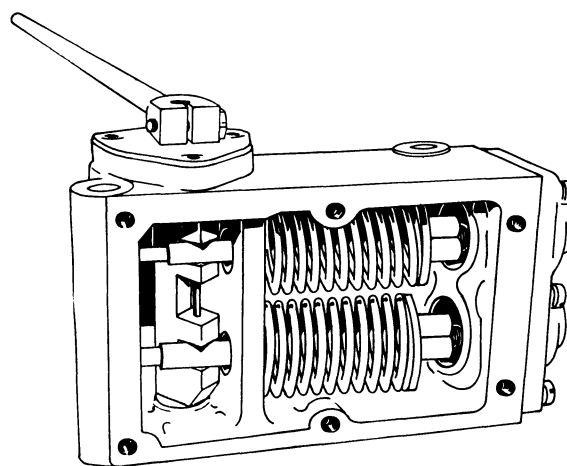


Fig. 4. Aanzicht dubbel lagedruk signaal.

LUCHTDRUKMETER

Werking.

In tegenstelling tot de meter, welke in het luchtdruk remsysteem (hoofdstuk VII E) staat beschreven, heeft deze meter één wijzer. Eén meter is gemonteerd op

de **voorraadleiding** van het achterste remsysteem, terwijl de andere meter de **remdruk** van het achterste remsysteem aangeeft.

REMKLEP

Werking (fig. 5).

Wanneer de voetplaat (1) wordt bediend, wordt via de drukpen (2), zuiger (3) en veer (4) een druk op de plunjer (5) uitgeoefend. De plunjer (5) en de buis (9) bewegen nu naar beneden waardoor de afblaasopeningen tussen plunjer (5) en klep (7) en die tussen buis (9) en klep (12) worden gesloten.

Wanneer de voetplaat (1) dieper wordt ingedrukt wordt door de klep (7) de verbinding tussen (V) en (Z) van het voorste systeem geopend en door de klep (12) wordt de verbinding tussen (V) en (Z) van het achterste systeem geopend. De druklucht stroomt nu naar gelang de veerdruk (= voetdruk) uit de ketels via de aansluitingen (V) en (Z) naar de remkamers. De druk van de in de remkamers stromende lucht werkt ook op het membraan (10) en de plunjer (5) en zal die op een gegeven moment tegen de veerspanning in, naar boven bewegen waardoor de verbindingen tussen (V) en (Z) worden verbroken.

De afblaasopeningen blijven evenwel nog gesloten, zodat er thans een evenwichtstoestand ontstaat. Wanneer de voetplaat dieper wordt ingetrapt herhaalt zich de bovenomschreven cyclus zodat trapsgewijze tot de maximale luchtdruk kan worden gered. Wanneer de druk op de voetplaat wordt weggenomen, bewegen de plunjer (5) en het membraan (10) naar boven. De remkamers van de voorwielremmen worden nu via de aansluiting (Z), de doorboringen in de plunjer (5), zuiger (3) en het filter (E) afgeblazen terwijl de remkamers van de achterwielremmen via de aansluiting (Z), de doorboringen in de plunjer (5) en zuiger (3) en het filter (E) worden afgeblazen.

Storingstabel.

Tijdens het remmen blaast de remklep af.

De tweedelige bodemklep is defect (compleet vernieuwen) en/of de zitting in buis is beschadigd.

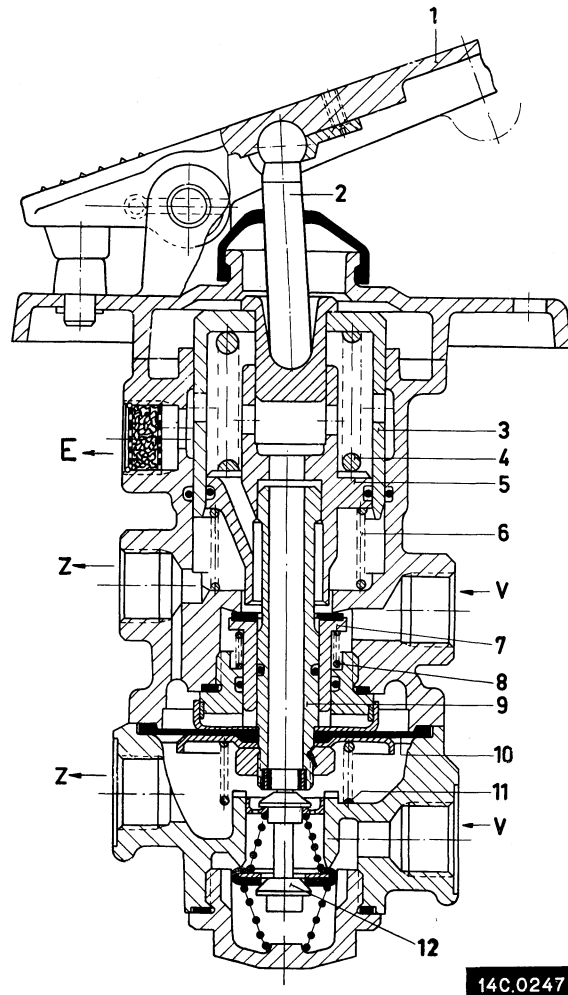
Een andere storing aan de remklep is meestal het gevolg van inwendige vervuiling.

Technische gegevens.

TB-160:

Oppervlak membraan voorwielkamers
154,8 cm² (24 sq.in.)

Oppervlak membraan achterwielremkamers
154,8 cm² (24 sq.in.)



14C.0247

Fig. 5. Schema remklep (Type 408V4-12)

Onderhoud en controle.

De remklep vereist, behalve het smeren van de draaipunten, geen onderhoud.

Elke 48.000 km de remklep demonteren en alles grondig reinigen. Voor het verwijderen van de houder (18 in fig. 6) is het gewenst gebruik te maken van het speciaal gereedschap 16W8-519 (fig. 7). Het membraan en de O-ringen vernieuwen en daarna de bewegende delen invetten met een dun laagje WEST-1.

REMKAMERS

TB-100 en TB-102:

Oppervlak membraan voorwielremkamers
129 cm² (20 sq.in.)

Oppervlak membraan achterwielremkamers
103 cm² (16 sq.in.)

Voor verdere gegevens enz. wordt verwezen naar hoofdstuk VII E.

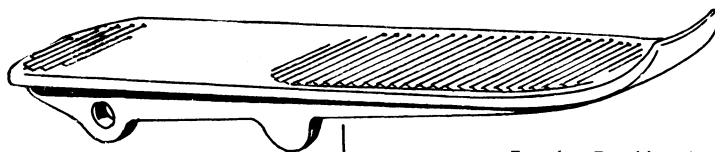
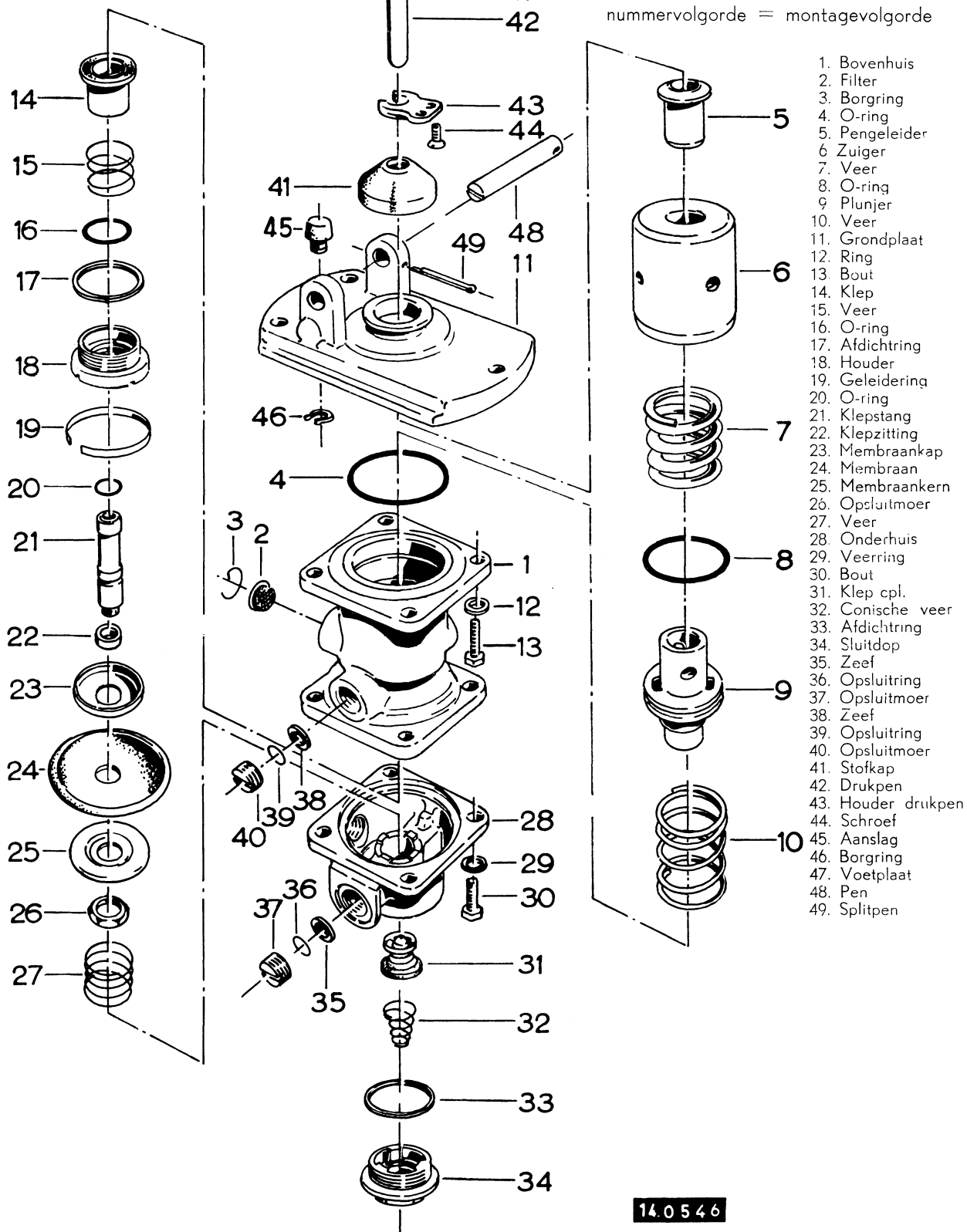


Fig. 6. Remklep (type 408V4-12).

Montage-overzicht

nummervolgorde = montagevolgorde



14.0546

DAF-GEREEDSCHAP

Het bestelnummer is het vermelde W-nummer.

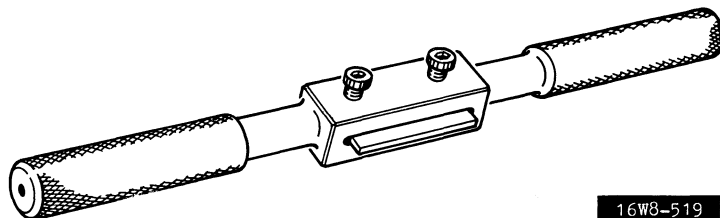


Fig. 7. Sleutel voor houder.