

De veren van de chassis series 40, 50 en 60

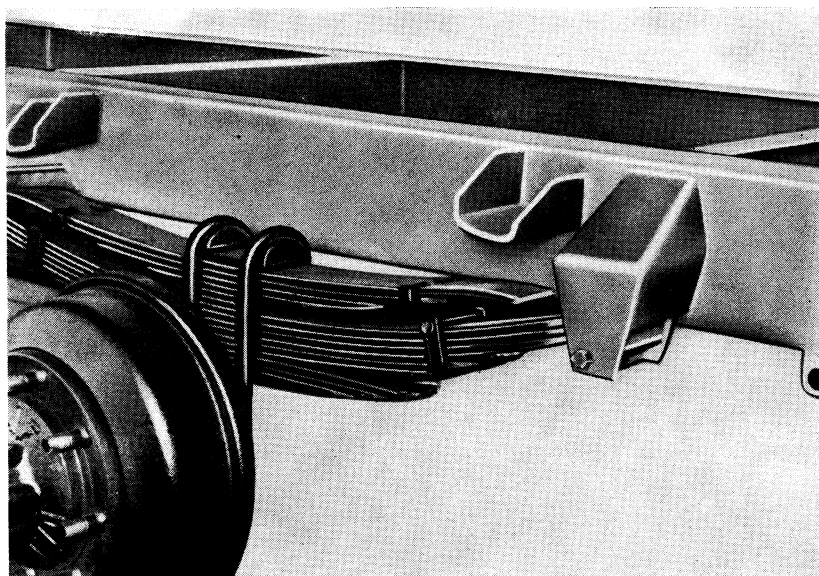
Algemene gegevens

De veren van de vrachtauto- en trekkerchassis series 40, 50 en 60 zijn half elliptisch. De voorveren van de bussen hebben een zeer geringe pijlhoogte (ca 2 cm onbelast); deze zakken onder belasting gemiddeld 3 cm door. De achter-

veren van de bussen zijn recht.

De buschassis hebben veerschommels; de vrachtautoveren zijn voor en achter in rubber opgehangen, zonder veerschommel (afb. 1 en 2).

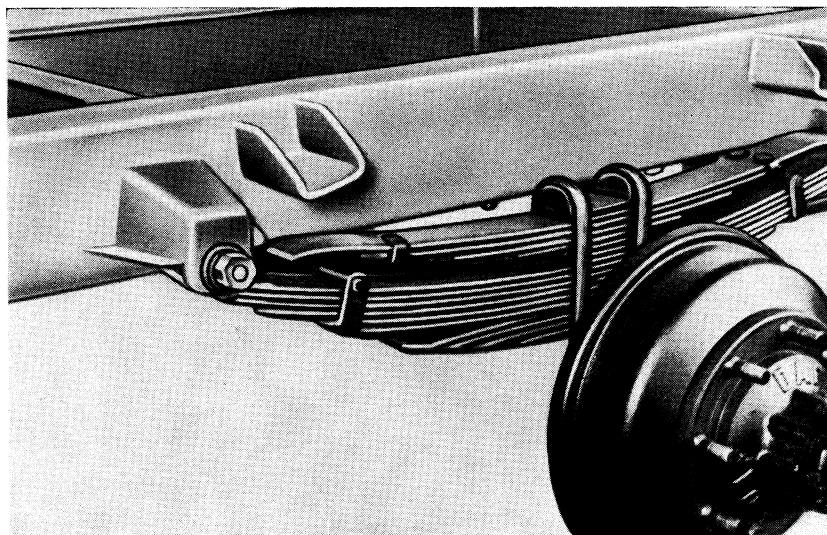
Het aantal bladen en de hoofdafmetingen bedragen:



Afb. 1

SERIE 40

	Lengte (recht gemeten)		<i>Achterveer:</i>	3 bladen, dik 10 mm	1335 mm
				7 " " 8 mm	
<i>Voorveer:</i>	2 bladen, dik 10 mm	1245 mm	<i>Hulpveer:</i>	3 bladen, dik 10 mm	1050 mm
	5 " " 8 mm			3 " " 8 mm	



Afb. 2

SERIE 50

<i>Voorveer:</i>	7 bladen, dik 10 mm	1245 mm
<i>Achterveer:</i>	5 bladen, dik 10 mm	1335 mm
	7 " " 8 mm	
<i>Hulpveer:</i>	5 bladen, dik 10 mm	1050 mm

SERIE 60

<i>Voorveer:</i>	8 bladen, dik 10 mm	1245 mm
<i>Achterveer:</i>	8 bladen, dik 10 mm	1335 mm
	4 " " 8 mm	
<i>Hulpveer:</i>	7 bladen, dik 10 mm	1050 mm

BUSSEN

<i>Voorveer:</i>	5 bladen, dik 9 mm	1200 mm
	7 " " 7 mm	
<i>Achterveer:</i>	17 bladen, dik 10 mm	1500 mm

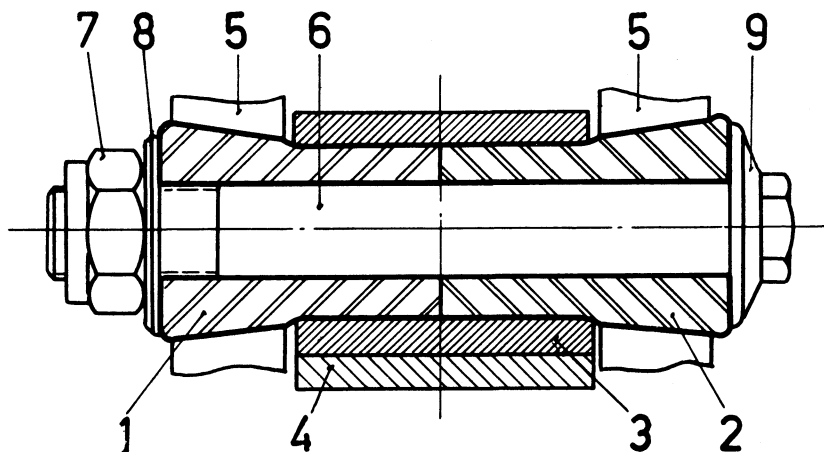
Contrôle

De veerstroppen moeten goed aangetrokken blijven. Bij geregeld gebruik van het voertuig moeten de moeren gedurende de eerste maand minstens drie maal worden aangetrokken en daarna minstens één maal per maand. Door los zittende veerstroppen kunnen breuken van veerbladen en remdefecten optreden.

De cilindrische bussen lopen aan de buitenzijde taps uit. Het cilindrische gedeelte kan, nadat het is ingesmeerd met talkpoeder, met de hand worden ingedrukt. De veerbout drukt door middel van ringen aan de ene zijde met de kop en aan de andere zijde met de moer de tapse gedeelten vast. Deze bout moet geregeld worden aangetrokken, om eventuele speling op te heffen. Indien de bussen vernieuwd moeten worden moeten de oude bussen worden vernietigd ten einde deze te kunnen verwijderen.

Enige oorzaken van onvoldoende vering

1. Veren te slap.
 - a. Geen vloeistof in schokbreker. Schokbreker bijvullen of vervangen.
 - b. Schokbreker werkt niet of verbinding los. Schokbreker vervangen, resp. rubber vernieuwen of verbinding herstellen.
 - c. Vuil in schokbrekervloeistof. Schoonsoelen en opnieuw vullen, resp. schokbreker vervangen.
 - d. Veren te veel gesmeerd.
 - e. Veerblad gebroken. Vervangen.



Afb. 3

Veerophanging

1. Rubber bus.
2. Rubber bus.
3. Veerblad (hoofd-).
4. Veerblad.
5. Veerhand.
6. Oogbout.
7. Moer (Simmonds-).
8. Ring.
9. Ring.

Controleer de veerbladen regelmatig op breuken. Controleer ook de rubber bussen en zorg, dat deze niet in aanraking komen met olie of vet, dat een voortijdige slijtage zou veroorzaken. Smeer de einden van de vrachtautoveren niet in met vet, aangezien dit tezamen met zand en stof een schurend mengsel vormt, dat de veereinden en de veerstoelen snel doet slijten.

Rubber bussen

De rubber bussen (afb. 3) bestaan uit twee delen, die elk van één zijde worden ingebracht.

2. Veren te stug.
 - a. Veerbladen verroest. Demonteren en roestvrij maken.
 - b. Schokbrekers moeten worden nagesteld of vervangen.
3. Abnormaal leven.
 - a. Losse veerstroppen. Vastzetten.
 - b. Versleten rubber bussen. Vervangen.
 - c. Versleten schokbrekers. Vervangen.
4. Veerbreuken.
 - a. Losse veerstroppen. Goed vastgedraaid houden.