

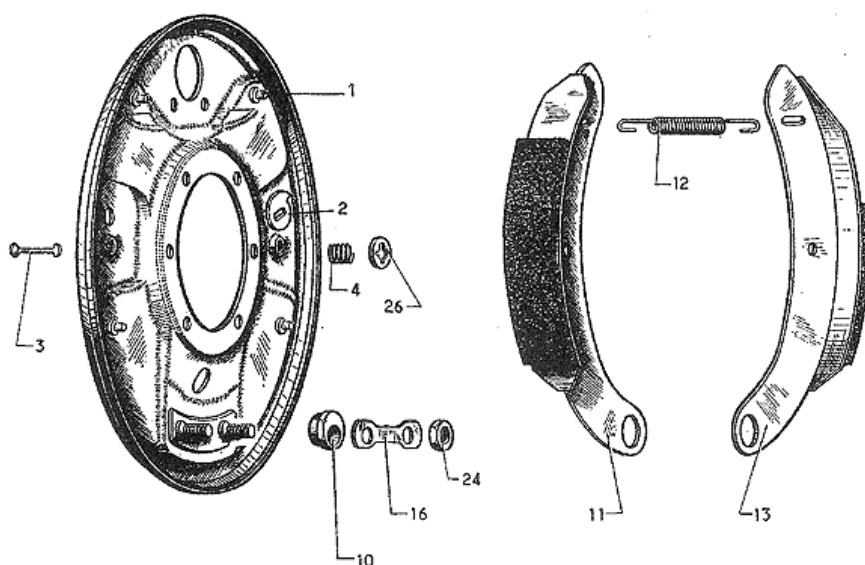
Achterremschoenen bijstellen of vernieuwen

De achterremschoenen bij een DS hebben maar weinig aandacht nodig.

De levensduur kan echter worden verdubbeld door ze regelmatig bij te stellen, waarmee ongelijkmatige slijtage van de schoenen zo veel mogelijk wordt voorkomen. Een karweitje dat weinig tijd kost en in dit verhaal nader wordt toegelicht.

stelregel is dat eenmaal per twee jaar de achterremmen bijgesteld moeten worden als je je DS normaal gebruikt als klassieker. Controle dient vaker te gebeuren, het liefst vóór de APK-keuring.

Onjuist afgestelde remschoenen zullen in eerste instantie een soort piepend geluid geven, dat zowel tijdens als na het remmen hoorbaar kan zijn. De remschoenen schuiven, als het rempedaal bediend wordt, over de steunnokjes 1 (zie onderstaande tekening). Als de stelnok 2 in combinatie met de stelmoeren 10 niet goed is afgesteld, moeten de remschoenen 11 en 13 een relatief grote weg afleggen over de steunnokjes 1, waardoor het gepiep ontstaat.



In tweede instantie zul je een staal-op-staal-geluid waarnemen, als het remvoeringsmateriaal plaatselijk is weggesleten. Bij remmen die niet tijdig zijn bijgesteld, zal de slijtage eenzijdig aan de voorste remschoen plaatsvinden.

Deze slijtage kan zodanig verdoezelen, dat aan de bovenkant van de voorste remschoen het voeringsmateriaal in zijn geheel is weggesleten en aan de onderkant van dezelfde remschoen het voeringsmateriaal slechts 1 mm is afgesleten van de oorspronkelijke 5 mm. Als er zo'n situatie is ontstaan is het al

te laat: dan moeten de schoenen worden vervangen en mogelijk de trommels door de specialist worden uitgedraaid.

Dit verhaal beoogt dit te helpen voorkomen.

Benodigd gereedschap:

- remstelhelpstuk achter (3565-T), te koop of te huur bij het onderdelenmagazijn
- assteuntjes
- kruipolie
- tube kopervet
- kruiskopschroevendraaier
- hamer
- set steek- en ringsleutels
- (combinatie)tang
- voelmaatjes 0,15mm en 0,25 mm

Kern van het bijstellen is, zoals hiervoor al aangegeven, de eventuele verstelling van de stelnokken 2 én van de stelmoeren 10. Van elk twee aan iedere zijde. De stelnokken kunnen met een ringsleutel (14 mm of anders, afhankelijk van het bouwjaar) aan de binnenkant van de remtrommel worden versteld. Eventueel eerst een beetje kruipolie aan de achterkant van de remankerplaat op de boutkoppes spuiten en enkele dagen laten inwerken.

Zet de auto aan de achterzijde op steuntjes en verwijder de achterschermen en de achterwielen. Draai de twee kruiskopschroefjes in de remtrommel los en tik de remtrommel voorzichtig met de hamer los. Pas hier-

bij op voor vrijkomend remvoeringsstof: adem dit niet in en verspreid het niet met een compressor, maar voer het gedegen af met een vochtig borsteltje of iets dergelijks.
Bewerk ook de stelmoeren (10) met kruipolie (let op: niet remmen als de remtrommel is verwijderd) nadat je borgplaat (16) en de opsluitmoeren (24) hebt verwijderd.

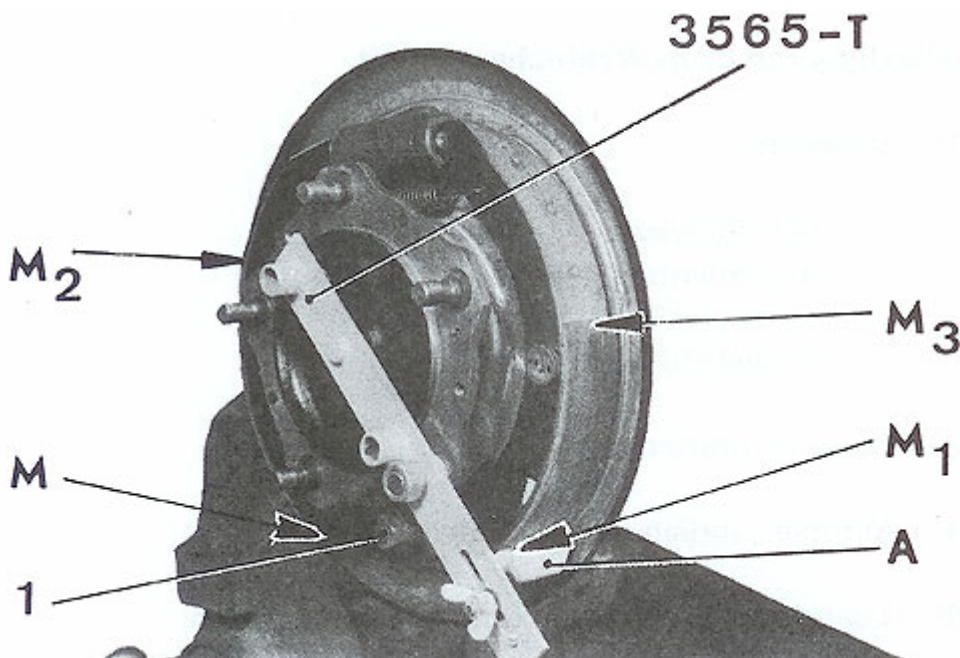
De stelmoeren kunnen aardig verminkt zijn door vroegere remstel-acties. Met hamer en beitel werden vroeger onwillige stelmoeren 'versteld', waardoor er enkele van de 6 hoeken van de stelmoer kunnen zijn verdwenen of in ieder geval niet echt 'hoekig' meer zijn.

Neem de tijd om een verbetering aan te brengen door een minimale hoeveelheid kopervet aan te brengen in het gat van de gedemonteerde stelmoeren en in de draaigaten van de remschoenen, zodat ze in de toekomst in ieder geval gangbaar zijn. Let op: slechts een minimale hoeveelheid aanbrengen.

Afstellen van de remschoenen

Stel eerst de schoenen af door (met gemonteerde remtrommel) de stelnokken zodanig te verdraaien, dat de schoenen voelbaar net niet aanlopen.

Verwijder hierna de remtrommel en monteer het remstelhulpstuk (zie foto).



Draai het hulpstuk rond en bepaal met aftaster A de grootste diameter van de segmenten, en zet aftaster A met de vleugelmoer vast.

Verdraai nu de stelnokken (2) en stelmoeren (10) zodanig dat tussen de remschoenen en aftaster A ter hoogte van de stelmoeren (punten M en M1 op de foto) een speling bestaat van 0,15 mm en ter hoogte van de stelnokken (M2 en M3 op de foto) een speling van 0,25 mm.

Meet deze speling met een voelmaatje. Indien in orde, het hulpstuk verwijderen en de opsluitmoeren vastzetten. Controleer na montage van de remtrommel of deze niet aanloopt en vrij rond kan draaien. Vergeet de twee kruiskopschroeven niet te monteren.

Vervangen van de remschoenen

Je kan nieuwe remschoenen aanschaffen, maar gebruikte remschoenen kunnen ook opnieuw worden bekleed met nieuw frictiemateriaal. Informeer bij een remmenspecialzaak naar de mogelijkheden en de kosten. De originele voeringdikte is 5 mm. De breedte van de remschoenen is 35 mm (berline) of 45 mm (break).

De remschoenen zijn eenvoudig te verwijderen. Draai eerst de opsluitmoeren (24) los. Verwijder ook veer 12. Sluitring 26 verwijder je door hem in te drukken en een kwart slag te verdraaien, terwijl je ondertussen aan de achterkant van de remankerplaat de pen 3 vasthoudt. Veer 4 komt vanzelf mee naar buiten.

De remschoenen zijn per zijde duidelijk te onderscheiden in een voorste en achterste remschoen. Bij bekrachtiging zal de voorste remschoen zichzelf in de trommel trekken. De voorste remschoen heeft daarom de meeste bekleding (over een lengte van ca. 165 mm); de achterste remschoen is van een veel kleiner remoppervlak voorzien (ca. 135 mm).

Na montage de remschoenen afstellen zoals hierboven beschreven.

Vervang bij vernieuwing van de remschoenen ook de trekveer (12). Als alle rek uit de veer is verdwenen bestaat de kans dat de remschoenen niet meer goed terugkomen en aan blijven lopen, met alle gevolgen van dien.

De remstelmoeren hebben een excenter van slechts één millimeter. Daarmee is aan beide zijden (voor- en achterzijde samen) een stelbaarheid van slechts 4 mm aanwezig.

Een nauwkeurige afstelling met het stelgereedschap is hier geboden.

Oorspronkelijk artikel: Cees Berkvens

Bewerkt door: Henk Nieuwland