

VEB Imperhandel informiert:



Die Bremsen am Saporoshez 966/968

Das hydraulisch betätigte Hauptbremsystem des Saporoshez ist bis Baujahr 1973 als Einkreisbremssystem ausgelegt, ab Baujahr 1974 (Einbau eines Tandem-Hauptbremszylinders) als Zweikreisssystem. Beim Zweikreisssystem sind am ersten Kreis die Vorderräder und am zweiten Kreis die Hinterräder angeschlossen. Im Fall eines plötzlichen Defektes an einem Bremskreis (Bremschlauch oder Leitung geplatzt) kann durch den noch intakten Bremskreis das Fahrzeug abgebremst werden. Das Bremspedal läßt sich in einem solchen Fall weiter durchtreten. Die Bremsverzögerung verringert sich natürlich.

Die mechanisch betätigte Feststellbremse (Handbremse) dient zum Abbremsen des geparkten Fahrzeuges. (Sie kann bei einem Defekt am Hauptbremszylinder freilich auch zusätzlich zum Abbremsen des Fahrzeuges eingesetzt werden.)

Vorn Duplex, hinten Simplex

Bei der alten Ausführung (Einkreisystem) werden von der einen Kammer des Hauptbremszylinders alle vier Radbremsen betätigt, bei der neuen Ausführung gehen von der ersten Kammer je eine Bremsleitung zu den Vorderradbremmen und von der zweiten Kammer eine Bremsleitung zu den Hinterradbremmen. Der Bremsflüssigkeitsbehälter hat bei der neuen Ausführung innen eine Trennwand, wodurch zwei Kammern entstanden. Aus jeder Kammer führt jeweils ein Verbindungsschlauch zu den Kammern des Hauptbremszylinders. Die Vorderradbremse des Saporoshez ist als Duplex-Trommelbremse ausgelegt (Bild 1). Das Bremsschild (1), am Achsschenkel befestigt, dient zur Aufnahme der Radbremszylinder (2), der Bremsbacken (3) und der Zug- und Druckfedern (4/5). Die Bremstrommel aus Temperguß (Bild 2/1) bildet mit der Radnabe eine Einheit.

Die Hinterradbremse ist eine Simplex-Trommelbremse (Bild 3). In dem am Bremsschild (1) angebauten Radbremszylinder (2) sind zwei Kolben eingebaut, die die Bremsbacken betätigen. (3), Zug- und Druckfedern (4/5) sind die gleichen wie in der Vorderradbremse. Die Radbremszylinder der Vorder- und Hinterradbremmen haben Einrichtungen zur selbständigen Nachstellung der Bremsbacken.

Bremse prüfen

Die beim kräftigen Durchtreten erreichte Pedalstellung soll etwa zwei Minuten gehalten werden, ohne daß sich die Pedalstellung dabei verändert. Dann ist die Bremsanlage dicht. Der Weg bis zum Druckpunkt soll nicht größer als $\frac{1}{3}$ des Pedalgesamtweges sein. Wird

der Druckpunkt erst nach größerem Pedalweg erreicht, tritt aber bei mehrmaligem Durchtreten eine Verkürzung des Weges ein, befindet sich Luft in der hydraulischen Anlage. In diesem Fall ist das Entlüften der Bremsanlage erforderlich.

Bremsproben sind unter Beachtung des übrigen Verkehrs so durchzuführen, daß man kurz anfährt, das Fahrzeug abbremst und dabei auf gleichmäßiges Abbremsen aller vier Räder achtet. Der Wagen muß in der Spur bleiben. In der Straßenverkehrszulassungsordnung

(§ 47) werden die genauen Prüfbedingungen und geforderten Bremswerte festgehalten. Auf einer ebenen, trockenen und normal griffigen Fahrbahn sollen aus einer Geschwindigkeit von 30 km/h heraus mit der Fußbremse 6,9 m und mit der Handbremse 17,3 m Bremsweg erreicht werden.

Kontrolle der Vorderradbremmen

Die Bremsbeläge am Saporoshez erfüllen ihre Aufgabe je nach Einsatzbedingungen und Fahrweise auf einer Gesamtfahrstrecke von 30 000 bis 50 000 km. Ungefähr nach 30 000 km verschlechtert sich meist die Bremswirkung durch Verhärten des Bremsbelages. Es ist ratsam, aus diesem Grunde die Bremsbeläge zu wechseln, auch wenn der maximal zulässige Verschleiß noch nicht eingetreten ist. Kontrolliert werden sollte die Vorderradbremse alle 10 000 km.

Arbeiten an der Vorderradbremse sind nur nach Abnahme des Vorderrades und der Bremstrommel möglich. Dazu ist das Fahrzeug gegen Wegrollen zu sichern, vorn anzuheben und aufzubooken. Nach Abnahme der Zierkappe und des Vorderrades wird die Fettkappe (Bild 2/2) abgedrückt und die freiwerdende Radnabenmutter (SW 24) entsplintet und abgedreht. Die Bremstrommel mit Radnabe (als Einheit) läßt sich nun unter leichtem Druck oder Schlag abnehmen. Sollte das nicht

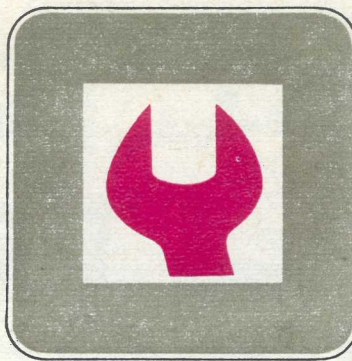


Bild 1 Vorderradbremse – Bremstrommel abgebaut

- 1 Bremsschild
- 2 Radbremszylinder
- 3 Bremsbacken
- 4 Druckfeder
- 5 Zugfeder
- 6 Staubmanschette

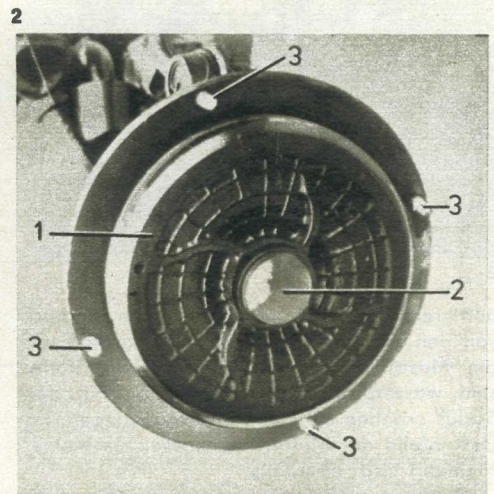
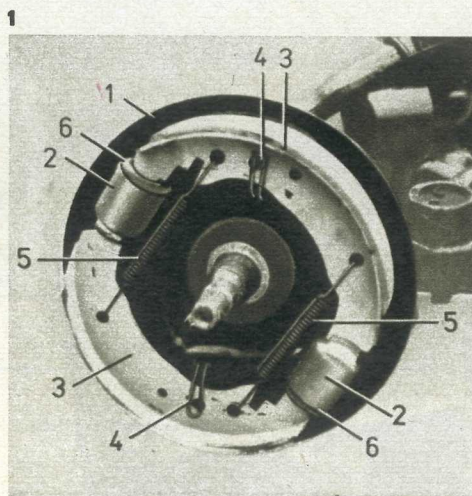


Bild 2 Bremstrommel vorn – aufgebaut

- 1 Bremstrommel
- 2 Fettkappe
- 3 Radbolzen

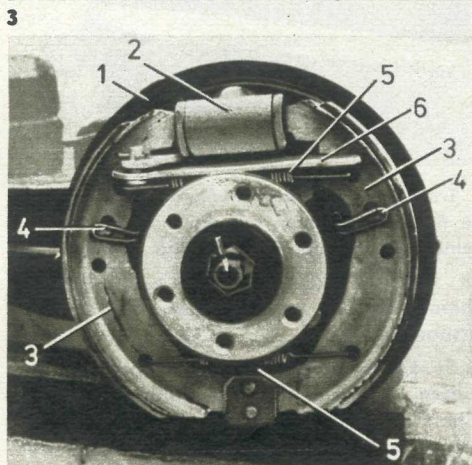


Bild 3 Hinterradbremse – Bremstrommel abgebaut

- 1 Bremsschild
- 2 Radbremszylinder
- 3 Bremsbacken
- 4 Druckfeder
- 5 Zugfeder
- 6 Spreizplatte

