

AFSTELLING REMMEN

Veelvuldig worden er vragen gesteld over het functioneren van de remmen van onze SMV's. Een vaak gehoorde klacht is dat de remkwaliteit achteruit gaat en wat daarvan de reden kan zijn. Welnu, de Linde elektrische en elektronische remmen zijn niet zelfstellend zoals de meeste trommelremmen bij voertuigen. Door het gebruik slijten de remvoeringen en ontstaat er een steeds grotere vrije slag. Om de vrije slag te overbruggen is vermogen nodig in de vorm van spanning op de magneten. U kunt zich voorstellen dat, naar mate de voering slijt, er minder vermogen overblijft om daadwerkelijk te remmen. Na het optimaal afstellen zult u merken dat de SMV weer perfect remt.

Nu zult u zich afvragen, hoe wordt nu de ideale afstelling bereikt. In de onderstaande tekst zal ik trachten e.e.a. duidelijk te maken.

SMV's MET KLEINE WIELEN + SMV 25 (1971 t/m 1973)

Zet de SMV met beide wielen van de grond. Gebruik hiervoor een garagekrik/potkrikje (Dus niet de poten als krik gebruiken !!)Voor dit doel mag gekrikt worden onder de as, daar waar het veerpakket aan de as bevestigd is, omdat de wielen namenlijk niet verwijderd behoeven te worden. Draai ter beveiliging de poten uit of ondersteun beide zij-

den met assteunen.

Aan de achterzijde van de ankerplaat is een langwerpige, rubberen, stop gemonteerd die gedemonteerd dient te worden. Daar achter bevindt zich een soort tandwielletje welke met bijvoorbeeld een bandenwipper voor de fiets verdraaid kan worden. Indien men dit tandwielletje naar boven beweegt, dus feitelijk tegen de wijzers van de klok in, dan wordt de vrije slag van de remschoenen verkleind. Doe dit zolang totdat het wiel, met de hand gedraaid , nog net vrij draait. Een licht schurend geluid duidt op het slepen van de magneet tegen de stalen plaat. Herhaal deze handeling aan de andere zijde. U zult merken dat na deze afstelling ook de hefboom van de handrem niet meer zo ver bewogen kan worden. Waren het eerst 7, 8 of misschien wel 10 tandjes, nu zijn het er waarschijnlijk slechts enkele.

Controleer door het aantrekken van de handrem, tandje voor tandje, of de remwerking aan beide zijden gelijk is. Let op !!, dit is een gevoelskwestie. Indien een zijde vastzit, terwijl de andere nog vrij loopt, dient dit door fijnafstelling gecorrigeerd te worden. Zet de SMV weer normaal op de wielen en beweeg hem met de hand naar voren en trek de handrem aan. De remmen dienen gelijkmatig aan te grijpen. Is dit niet zo, herhaal dan de fijnafstel procedure. Het afstellen van deze series SMV's is wel een werkje waarvoor geduld is vereist. Met de eerder genoemde bandenwipper is het namenlijk niet zo eenvoudig het

tandwielte te bewegen, maar u krijgt geen spijt van het resultaat. Vergeet overigens niet de rubberen stop weer te plaatsen.

SMV's VANAF 1973

Zet, overeenkomstig hetgeen hierboven is beschreven, de SMV met de wielen van de grond. Aan de achterzijde van de ankerplaat bevindt zich een nokje met een vierkant van 6,35 mm. Met een steeksleuteltje 7 (of een pasgemaakt steeksleuteltje 6) kan deze stelnok worden verdraaid. Hiermee wordt ook weer de vrije slag t.o.v. de trommel verkleind. In de meeste gevallen voelt men tijdens het draaien van dit nokje een kleine weerstand. Afstelling vindt plaats in stappen van 90 graden. Na 45 graden voelt men deze weerstand. Wordt er iets verder gedraaid, dan is deze weerstand weer weg. Met de wijzers van de klok mee, rechtsom dus, wordt de vrije slag verkleind.

(Gezien vanaf de achterzijde)

Draai de nok, in stappen van 90 graden, zover dat het wiel niet meer met de hand te draaien is. Draai dan de nok 4 x 90 graden terug. Dit is de basis-afstelling; herhaal deze handeling bij het andere wiel. Trek tandje voor tandje de handremkabel aan en bezie of de remwerking aan beide zijden overeenkomstig is. Zo niet, dan kan het betreffende wiel fijn afgesteld worden in stappen van 90 graden. Test vervolgens de werking met de wielen op de grond.

- 30 Let op !! De stelnok kan soms heel vast zitten waardoor het noodzakelijk kan zijn deze unit te demonteren. Hiervoor moeten het wiel en de trommel verwijderd worden. Is de nok normaal gangbaar, zorg er dan voor dat deze goed in het vet zit om vastroesten te voorkomen.

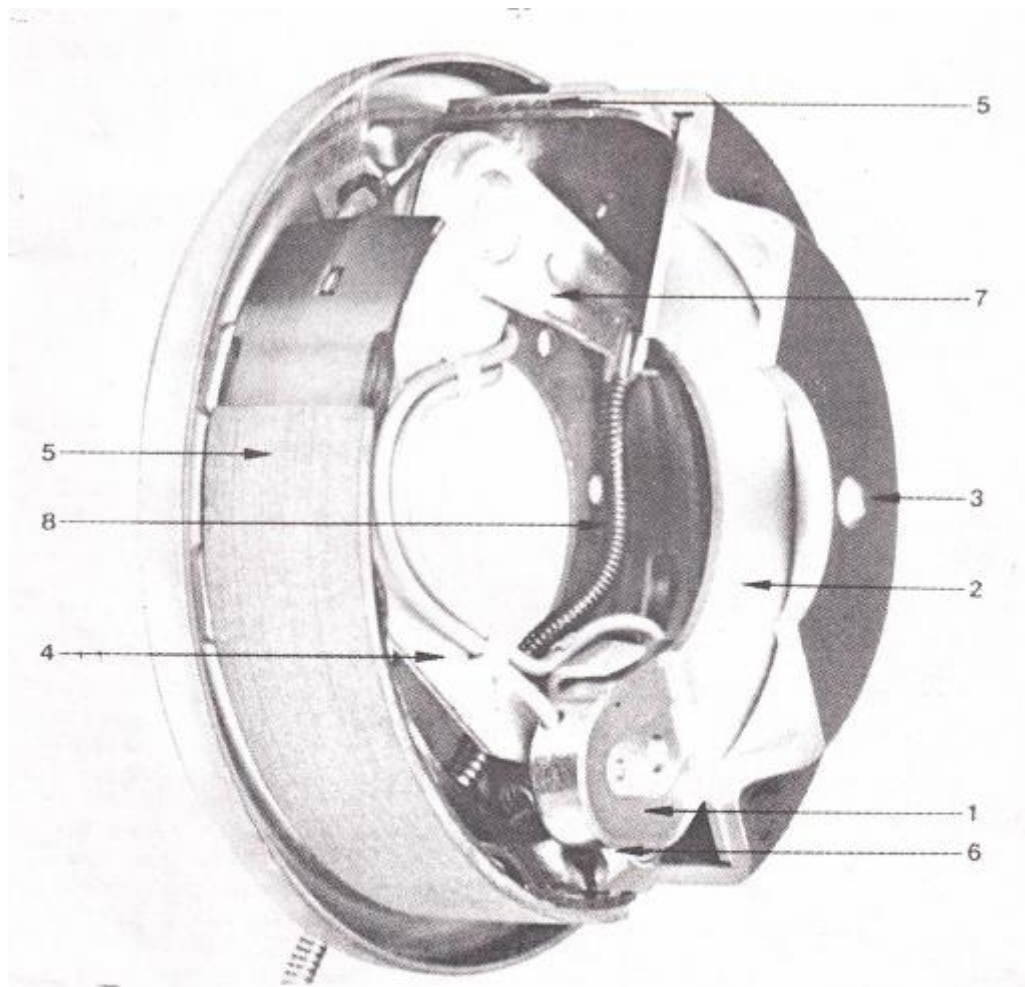
ALGEMEEN

Uit dit artikel blijkt dus dat er dus NIET gesteld wordt met de stel mogelijkheden van de handremkabels midden onder de SMV. In beginsel behoeft men hier bijna nooit te stellen.

Mocht het zijn dat na deze procedure de SMV niet of niet voldoende remt, dan ligt de oorzaak waarschijnlijk ergens anders. Het kan zijn dat er een kabelbreuk is opgetreden in de magneetleidingen in de trommel; een slecht contact door de verbindingen in de ankerplaat of wellicht versleten magneten. Dit laatste komt eigenlijk niet zo vaak voor. Bij dit alles gaan wij er natuurlijk wel van uit dat de technische staat van de remmen optimaal is. Dit wil niet zeggen dat het allemaal nieuw behoeft te zijn, als het maar goed schoon en mechanisch gangbaar is.

Succes.

Joost Ingelse



REMMEN SMV's VANAF 1973

- 1) REMMAGNEET
- 2) MAGNEETPLAAT
- 3) REMTROMMEL
- 4) MAGNEETHEFBOOM

- 5) REMSCHOEN
- 6) REMSCHOENSTELNOK
- 7) HANREMHEFBOOM
- 8) HANDREMKABEL