

Hydrauliczny układ hamulcowy.

W BMW R75 i Zündappie KS 750 hydrauliczny układ hamulcowy jest taki sam. Oba pojazdy są pierwszymi na świecie motocyklami wyposażonymi w hamulce hydrauliczne. Układ składa się z następujących elementów: 1.Pompka hamulcowa (3132/ 3086/ 3176) 2.Przewód do rozdzielacza (2130) 3.Rozdzielacz (3015) 4.Przewód do cylinderka tylnego koła (3190) 5.Cylinder hamulcowy 22 mm (3133/ 3135/ 3165) 6.Przewód elastyczny do wózka (3050) 7.Przewód metalowy na ramie wózka (3191) 8.Przewód elastyczny do koła wózka (3051) 9.Adapter przyłącza cylinderka (3141) 10.Cylinder hamulcowy 19 mm (3134/ 3136/3165)

Cylinder tylnego koła motocykla ma średnicę 22 mm a cylinder koła wózka średnicę 19 mm. Dzięki temu wyrównana jest siła hamowania obu kół, gdyż należy pamiętać, że obciążenie tylnego koła jest większe od obciążenia koła wózka. Nasza pompa hamulcowa jest wykonana ze stali a cylinderki hamulcowe z mosiądzu, czyli tak jak były w pierwszym modelu.

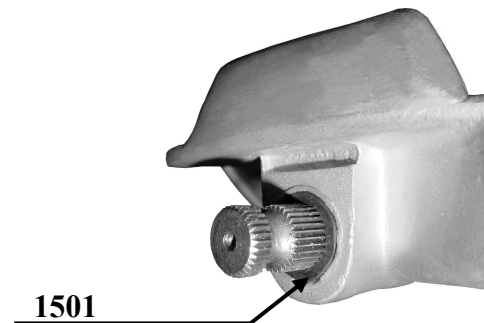
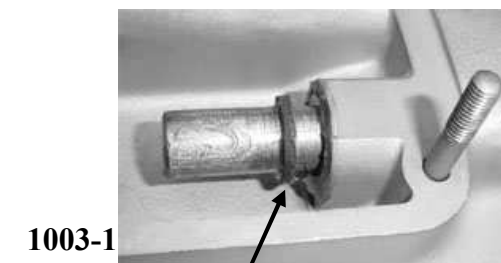
1102 Przewód hamulcowy.

W pierwszej wersji przewodu hamulcowego, na skutek występującej vibracji, dochodziło do pęknięć w miejscach przykręcania do pompy hamulcowej lub rozdzielacza. Celem wyeliminowania tego zjawiska zastosowano konstrukcję z dodatkowymi nakrętkami i gumowymi wypełniaczami.

Wyeliminowano w ten sposób drgania przewodu hamulcowego. Należy zwrócić uwagę, że większość współczesnych producentów przewodów hamulcowych nie stosuje się do ówczesnych zaleceń i wytwarza przewody tylko w pierwszej, niedoskonałej, wersji.

1194 Walek hamulca nożnego.

Walek musi być gładki, szlifowany. Tylko wtedy uzyskamy swobodny obrót wałka w obudowie skrzyni biegów. Bardzo ważne jest uszczelnienie wałka na styku obudowa skrzyni-mała dźwignienka hamulcowa (nr kat.1194-1). Dokonuje się tego przez umieszczenie na wałku pierścienia skórzanego (1003-1) i odpowiednie wyregulowanie śrubą dociskową. Na wyjściu ze skrzyni biegów, strona dźwigni hamulcowej (nr kat. 1212) walek uszczelniany jest gumowym pierścieniem o specjalnym kształcie (nr kat. 1501)



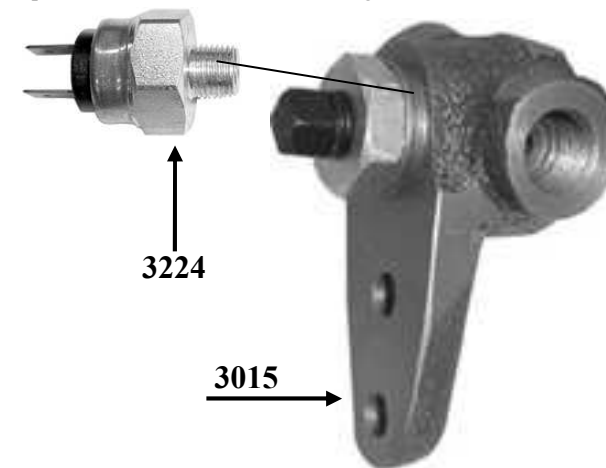
3015 Rozdzielacz płynu hamulcowego.

W rozdzielaczu spotykają się dwa sztywne (metalowe) przewody hamulcowe i jeden elastyczny (gumo-wy). Od strony przewodu elastycznego umieszczono zawór zwrotny, który podczas odłączenia przewodu elastycznego, zapobiega wypłynięciu płynu hamulcowego. Zawór ten nie służy utrzymaniu ciśnienia roboczego i jego funkcja sprowadza się do blokady wypływu płynu podczas prac naprawczych związanych z koniecznością odłączenia wózka bocznego. Z tyłu rozdzielacza wkręcony jest włącznik światła stop. Od 1943 roku włączników nie montowano (podobnie jak i światła stopu), zaślepiając otwór wkrętem.

3086 Tłoczek pompy hamulcowej i zawór zwrotny.

Tłoczek posiada nasadkę, która podczas cofania się tłoczka, umożliwia łatwy przepływ płynu hamulcowego. Tłoczek ma szlifowaną powierzchnię boczną i czołową. Popychacz tłoczka umieszczony jest w gumowym (guma odporna na płyn hamulcowy) wypełniaczu. Zawór zwrotny pozwala na utrzymywanie w układzie hamulcowym lekkiego nadciśnienia. Owe nadciśnienie pokonywane jest przez sprężyny szczęk hamulcowych i nie występuje zjawisko blokowania hamulca.

Gdy zawór zwrotny jest uszkodzony lub pompa hamulcowa, w miejscu jego osadzenia jest niewłaściwie wykonana, następuje zanik wstępnego nadciśnienia. Skutkiem tego jest konieczność kilkakrotnego naciśnięcia pedału hamulca aby uzyskać efekt hamowania. Zjawiska tego nie należy mylić z zapowietrzeniem układu hamulcowego.



3224 Włącznik światła STOP

Światło jest włączane w momencie zwiększenia ciśnienia w układzie hamulcowym a wywołanym naciskiem na dźwignię hamulca nożnego. Od 1943 roku nie instalowano światła STOP. W miejsce wyłącznika wkręcano do rozdzielacza płynu hamulcowego (nr kat. 3015) wkręt zaślepiający.

