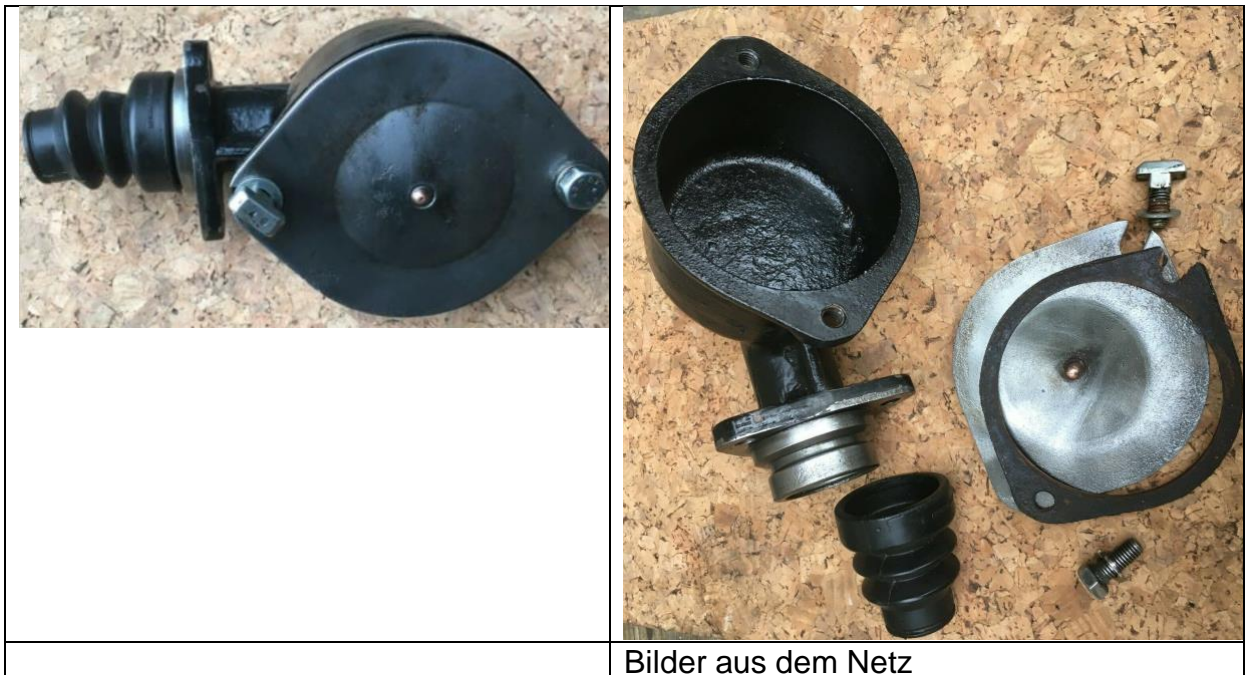
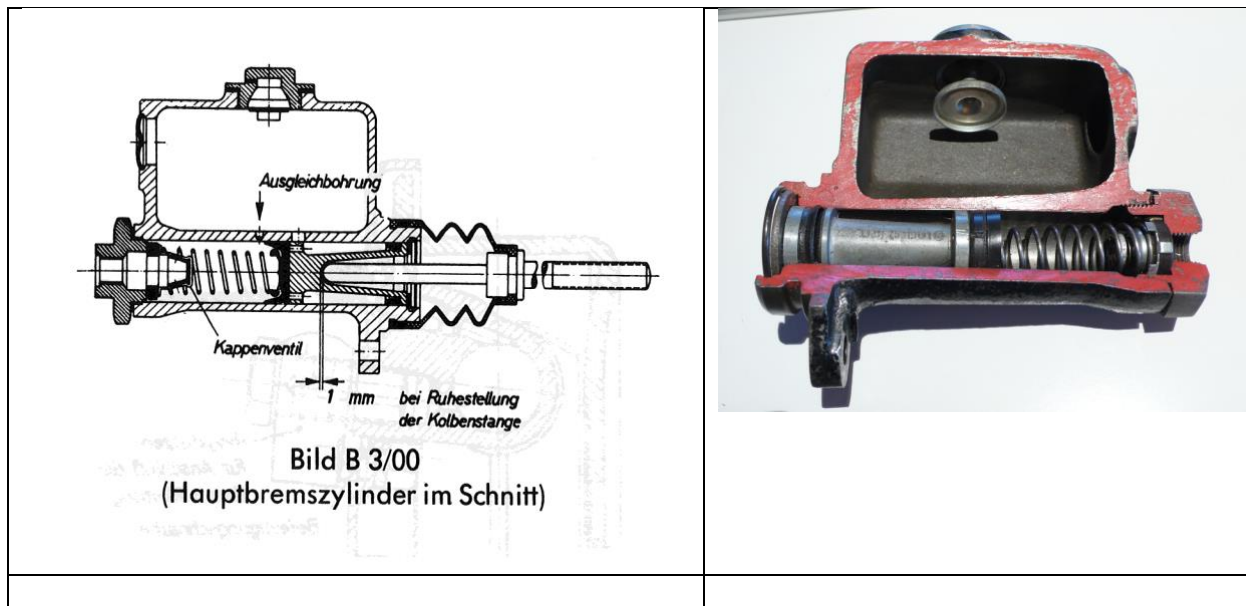


42.1 Hauptbremszylinder

Alle vorkriegs-Fahrzeuge mit Ate-Bremssystem hatten den gleichen Hauptbremszylinder mit dem grosse runden Reserve-Behälter und dem grossen Deckel mit Entlüftungs-Öffnung.



Nach dem Krieg erhielt der Hauptbremszylinder einen rechteckigen Reservebehälter mit kleiner Füllöffnung, System und Funktion blieben aber die selben.



42.1 Hauptbremszylinder

Wichtig bei der Montage im Fahrzeug ist der tote Weg der Kolbenstange. Bleibt die Ausgleichsbohrung verschlossen können die Bremsbacken nicht durch die Federn in ihre Ruhestellung zurückgezogen werden, die Bremsanlage macht Schwierigkeiten.

Die Räder werden blockiert, oder der Bremsbelag schleift, die Bremsanlage überhitzt und die Bremsanlage fällt wegen Dampfblasen im System aus.

Vorkriegs-Bremszylinder im Neuzustand wird es nicht mehr geben, die Revision mit dem Einbau einer Edelstahlbüchse wird die einzige Möglichkeit sein den alten Zylinder aus Gründen der Originalität oder Ästhetik weiter zu verwenden. Die modernen Reparatursätze können auch in den alten Zylinder eingebaut werden.

Die Befestigungslöcher des Nachfolgemodells entsprechen aber den alten Zylindern.

Kontrollen im Fahrzeug

Kurzes Anheben der Manschette am Haupt-Bremszylinder, ist alles trocken, ist der Bremszylinder noch dicht. Zugleich Kontrolle ob der Kolben hinten an der mit dem Sprengring gesicherten Scheibe ansteht.

Wenn der Kolben nicht ganz nach hinten rutscht, wird die Ausgleichsbohrung vor der Manschette nicht freigegeben. Es besteht dann Gefahr, dass sich die Bremse nicht vollständig löst und heiss wird, im Extremfall blockiert. Aus diesem Grund ist der Leerweg des Pedals notwendig.

Die Bohrung im Kolben ist konisch, sobald die Spitze der Stößelstange nicht am Boden der Kolbenbohrung anliegt hat sie seitliches Spiel, ist normal. also Spiel 2 mm einstellen und seitliches Spiel nochmals kontrollieren. Das Gewinde hat 1.5 mm Steigung, wenn man nur die vordere Stößelstange dreht wäre das etwas mehr als eine Umdrehung.

42.1 Hauptbremszylinder

Gruppe 42

Haupt- und Radbremszylinder

Nenn-Ø	in Zoll	7/8"	15/16"	1"	1 1/16"	1 1/8"	1 1/4"
	in mm	22,2	23,81	25,40	26,99	28,57	31,75
Gehäuse- bohrung	neu	$\frac{22,225}{22,277}$	$\frac{23,812}{23,864}$	$\frac{25,400}{25,452}$	$\frac{26,987}{27,020}$	$\frac{28,575}{28,608}$	$\frac{31,750}{31,789}$
	Rep.-Fall	22,31	23,92	25,51	27,10	28,68	31,84
Zulässige Unrundheit der Bohrung	0,03						
Kolben-Ø	neu	$\frac{22,185}{22,152}$	$\frac{23,772}{23,739}$	$\frac{25,360}{25,330}$	$\frac{26,922}{26,889}$	$\frac{28,510}{28,477}$	$\frac{31,630}{31,591}$
	Rep.-Fall	22,05	23,66	25,25	26,84	28,42	31,58
Kolbenspiel	0,065 – 0,26						
Spiel „a“ zwischen Kolben und Kolben- stange des Haupt- bremszylinders (Bild 42/1 und 42/2)	ca. 0,5 – 1 ¹⁾						

¹⁾ Entspricht einem Leerweg von 6–8 mm am Bremsfußhebel.