

pata secundaria del pasador de anclaje. El movimiento de la zapata secundaria hace que el cable tire hacia arriba de la palanca de ajuste, contra uno de los dientes del tornillo de ajuste. El movimiento hacia arriba de la palanca aumenta conforme va aumentando también el desgaste de los forros. Cuando la palanca se puede mover hacia arriba lo suficiente, pasa por la punta del diente y se engancha con el diente. Cuando se sueltan los frenos, el resorte del ajustador tira de la palanca hacia abajo, con lo cual hace girar el tornillo ("estrella") de ajuste y expande las zapatas. El tornillo de ajuste gira un diente, cada vez, conforme va aumentando el desgaste de los forros.

Cuando el automóvil va en marcha hacia adelante y se aplican los frenos, la zapata secundaria está contra el pasador de anclaje y la zapata primaria se mueve hacia el tambor. Por lo tanto, el ajustador no funciona.

El conjunto de frenos traseros es, básicamente, el mismo que en los delanteros. En los frenos trase-

ros se utilizan la palanca, articulaciones y resortes acostumbrados en el freno de estacionamiento.

Los pasadores de anclaje en las cuatro ruedas, son del tipo fijo que no se pueden ajustar.

REFORZADOR DE FRENOS

El reforzador de frenos tipo diafragma, es una unidad hidráulica al vacío montada en el lado del motor del tablero de instrumentos. El reforzador es de tipo suspendido por vacío que utiliza el vacío del múltiple de admisión del motor y presión atmosférica.

FRENO DE ESTACIONAMIENTO

El freno de estacionamiento, independiente y controlado por pedal, hace funcionar los frenos de las ruedas traseras mediante un sistema de cables. El cable va tendido desde el control del freno hasta la palanca compensadora. Los cables traseros conectan el compensador con la palanca del freno de estacionamiento en cada zapata secundaria trasera, como se ilustra en la Fig. 3.

Cuando se aprime el pedal, las zapatas secundarias son movidas contra los tambores. El pedal se mantiene en su posición por medio del acoplamiento de una uña bajo carga de resorte con una cremallera en el conjunto de control (Fig. 16).

El conjunto de control está montado en el panel interior del cubretablero. El pedal pivotea sobre un soporte estacionario. En el pedal están montados una uña bajo carga de resorte y una palanca de soltar. En el extremo superior del pedal hay una cremallera. La uña hace contacto con la cremallera en un ángulo tal, que los dientes de la cremallera se deslicen sobre la uña cuando se oprime el pedal; sin embargo, cuando se deja de oprimir el pedal y empieza a soltarse, la uña engancha la cremallera y mantiene aplicados los frenos.

Cuando se tira de la perilla de soltar (Fig. 16) la acción excéntrica de la palanca sobre el pasador de la excéntrica de la uña, la separa de la cremallera para soltar los frenos.

2 AJUSTES Y REPARACIONES MENORES

Después de cualquier operación de servicio en los frenos, obtenga un pedal firme antes de mover el vehículo. Debe evitarse conducir el vehículo con el pie apoyado en el pedal del freno (esto es común en los casos de aplicación del freno con el pie izquierdo.)

AJUSTE DE LAS ZAPATAS FRENOS DE TAMBOR

Los frenos hidráulicos se ajustan por sí solos; únicamente se requiere el ajuste manual después de haber cambiado los forros, cuando se han reemplazado las zapatas o cuando se ha variado la longitud del tornillo de ajuste al efectuar algún otro trabajo de servicio. El ajuste manual se efectúa con los tambores quitados con las herramientas y procedimientos

detallados a continuación.

Cuando ajuste las zapatas de frenos traseros, vea si están bien ajustados los cables del freno de estacionamiento. Consulte Ajuste del Varillaje del Freno de Estacionamiento. Cerciórese que el compensador funciona libremente.

Para ajustar las zapatas:

1. Utilice la Herramienta T69F-2200-BAS (Fig. 4) y determine el diámetro interior de la superficie de frenaje del tambor.

2. Invierta la herramienta como se muestra en la Fig. 5 y ajuste el diámetro de las zapatas al del calibrador. Sujete la palanca del ajustador automático, desacoplada, mientras hace girar el tornillo de ajuste, para que no se dañen las ranuras. Cerciórese de que el tornillo de ajuste gira libremente. Si es necesario, lubri-

que las roscas del tornillo con una capa delgada y uniforme de Grasa.

3. Gire la herramienta T69F-2200-BAS alrededor de las zapatas para comprobar su posición.

4. Aplique una pequeña cantidad de grasa para alta temperatura en los puntos en que las zapatas tocan el plato de anclaje,

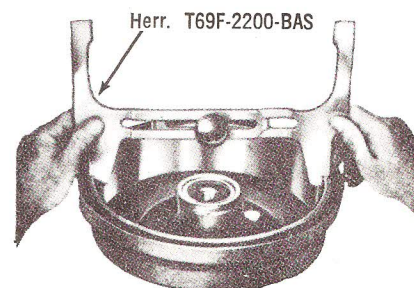


Fig. 4—Medición del Tambor.