

Por el contrario, si la falla por pérdida se verificara en el circuito posterior, el vástago, resultará desplazado hacia la izquierda de la figura (ver Figura 9). En este caso, el buje compensador es retenido por el resalto del cuerpo y la superficie expuesta por el extremo izquierdo será mayor. Luego, una vez reparada la falla, el vástago volverá a su posición me-

dia hasta tomar contacto con el buje compensador.

Además, en el sistema de freno de disco, cuando todo el conjunto se encuentra inactivo, no debe existir presión hidráulica en las mordazas para evitar así el rozamiento pronunciado de las pastillas. En este caso, ello se logra eliminando la válvula de presión residual en el circuito hidráulico

(salida anterior de la bomba) correspondiente a las ruedas delanteras.

Importante: Ninguna de las válvulas mencionadas es susceptible de reparación y, en caso de falla, debe reemplazarse el conjunto completo.

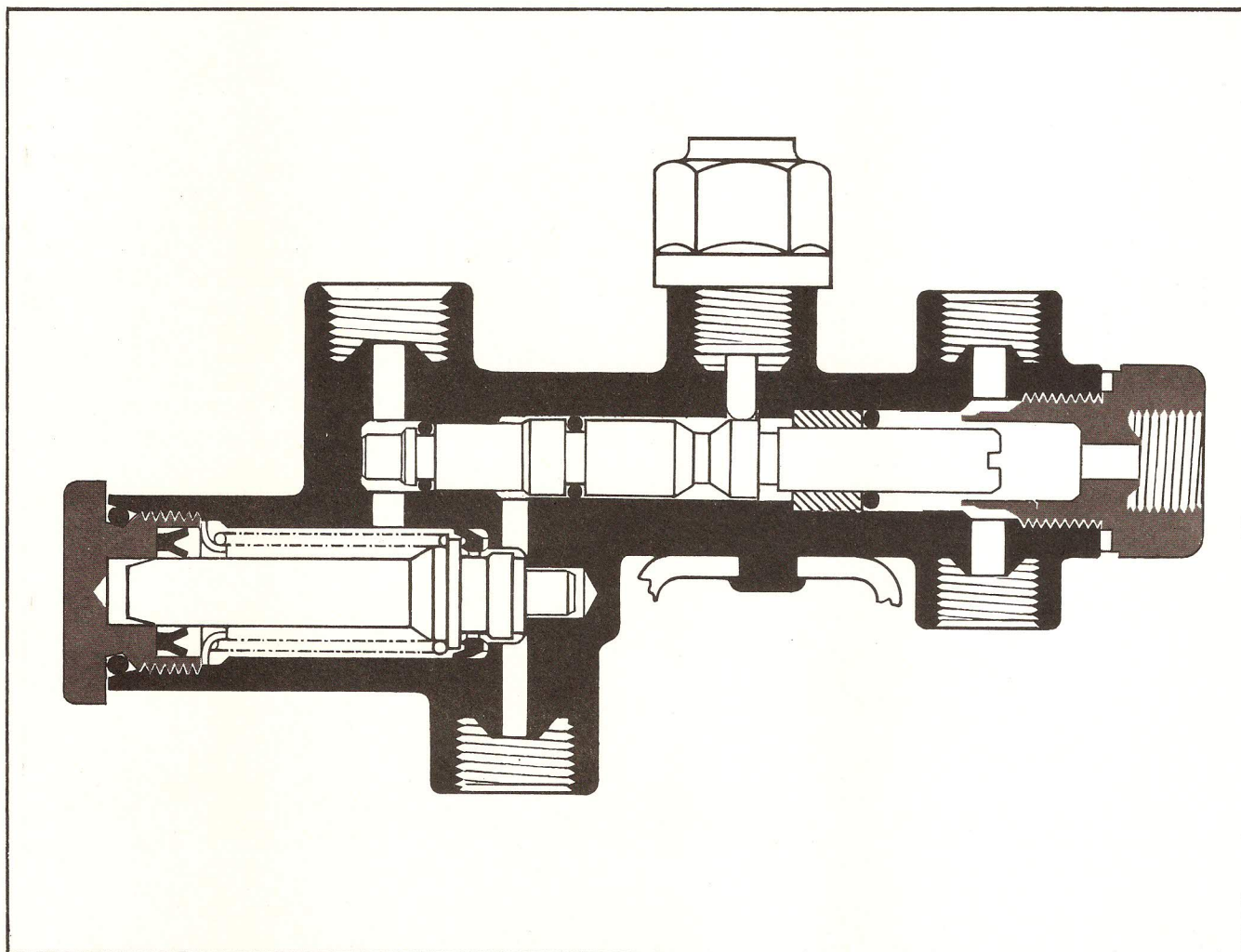


FIG. 9 – Vástago desplazado por falla en circuito trasero

3 SERVO FRENO

En todos los casos el sistema es complementado por la acción de un servo que colabora para reducir a un mínimo el esfuerzo

requerido durante el período de frenado.

Este servo es del tipo tandem (doble diafragma) activado me-

cánicamente y ubicado sobre el panel parallamas entre el pedal y la bomba maestra (Fig. 10).