

Cuando se pone el interruptor de ignición en SI o ACC, una luz de advertencia de frenos duales en el tablero de instrumentos proporciona también una indicación visual si parte del sistema ha dejado de funcionar.

Si sucediera una falla del sistema hidráulico delantero o trasero, la diferencia de presión hidráulica que resulta de la pérdida de presión del sistema de frenos que falló, empuja la válvula hacia el área de baja presión para iluminar la luz de advertencia (Fig. 2).

Hay un interruptor eléctrico de operación mecánica ubicada en el costado de la válvula diferencial de presión. El extremo interno del buzo del interruptor que está cargado a resorte, toca el fondo de la ranura en el centro de la válvula (Fig. 2). Los sellos anulares permanecen en las bandas de la válvula.

Si hubiera una falla en el sistema de frenos traseros, bajaría

la presión hidráulica en el sistema de frenos traseros. Durante la operación del pedal, la presión del sistema delantero hace que la válvula se mueva hacia el área de baja presión o hacia el orificio de salida del sistema de frenos traseros (Figura 2). El movimiento de la válvula diferencial empuja el buzo del interruptor hacia arriba sobre la parte cónica de la válvula para cerrar los contactos eléctricos del interruptor y encender la luz de advertencia de los frenos duales, indicando una falla en el sistema.

Si llegara a fallar el sistema delantero de frenos, la mayor presión del sistema trasero durante operación del pedal, empuja la válvula hacia adelante moviendo el buzo del interruptor hacia arriba hasta la rampa de la válvula para encender la luz de advertencia del sistema. **Sin embargo, la falla del sistema delantero o del sistema trasero, no afecta el funcionamiento del otro sistema de frenos.**

FRENOS DE TAMBOR DE AJUSTE AUTOMÁTICO

El mecanismo de ajuste automático consta de un cable, una guía del cable, palanca de ajuste y resorte de ajuste (Fig. 3). El cable está enganchado sobre el pasador de anclaje en la parte superior y, en la inferior, está conectado a la palanca. El cable está conectado a la zapata secundaria por medio de una guía del cable. El resorte de ajuste está enganchado a la zapata primaria y a la palanca. El ajustador automático funciona únicamente cuando se aplican los frenos cuando el automóvil va rodando en reversa (marcha atrás).

Cuando el automóvil está en marcha atrás y se aplican los frenos, la acción "envolvente" de las zapatas que quieren seguir la rotación del tambor, empuja la parte superior de la zapata primaria contra el pasador de anclaje. La acción del cilindro de rueda separa la parte superior de la za-

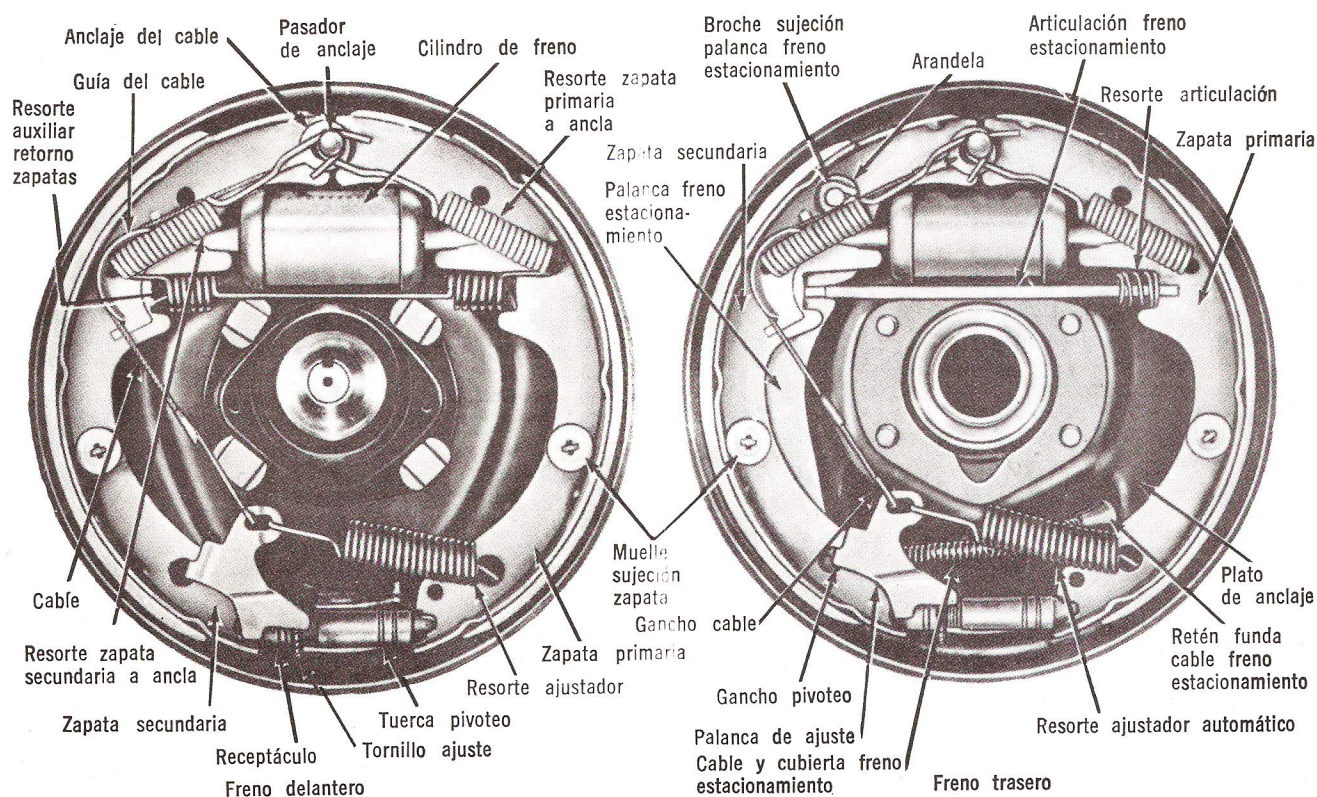


Fig. 3 — Frenos de Ajuste Automático.