

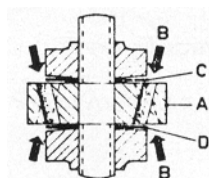
Over demontabele schokbrekers gesproken . . .

Zoals misschien bekend hebben alle DS'en van voor december 1970 demontabele schokbreker-tjes in de veerbollen. Een razend knap uitgedacht onderdeelje van ca 2 1/2 X 3 cm. dat voor een groot gedeelte de kwaliteit van het veercomfort bepaald. Een ander groot voordeel van deze schokbrekertjes was het feit dat ze te regelen zijn. Een "nadeel" echter is dat maar weinig mensen van dit feit op de hoogte zijn.

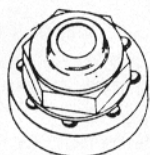
Voor hen is een veerbol een veerbol, klaar uit. Zo kan het dus gebeuren dat men, al sleutelende, ontdekt dat de linker schokbreker anders samengesteld is dan de rechterschokbreker.

Nog gekker: in mijn pas aangeschafte ID familiale uit 1964 ontdekte ik 4 verschillende schokbrekertjes! Om enige duidelijkheid in deze materie te scheppen hieronder een gedeelte uit de cursus hydraulique van Citroën alsmede een overzicht van alle typen schokbrekers tot december 1970. Hierna werden helaas slechts niet demontabele schokbrekers gebruikt.

A.P.



afb. 1



afb. 2

De schokbreker:

Afb. 1 geeft een doorsnede van de schokbreker. Afb. 2 geeft deze schokbreker nogmaals in een perspectiefsch aanzicht.

De uitvoering behoort tot een der meest eenvoudige die denkbaar zijn. Het doel is een remming te bewerkstelligen bij het stromen van de vloeistof van de veerbol naar de veercylinder tijdens een neergaande beweging van het wiel en bij het stromen van de vloeistof van de veercylinder naar de veerbol tijdens een opwaartse beweging van het wiel. Het ronde plaatje A is voorzien van een aantal gaatjes, die in twee series zijn geboord.

De ene serie beweegt zich van een kleine steekcirkel aan de onderzijde van het plaatje naar een grote steekcirkel aan de bovenzijde en de andere serie beweegt zich van een grote steekcirkel aan de onderzijde naar een kleine steekcirkel aan de bovenzijde. Boven en onder dit plaatje zijn op een van schroefdraad voorziene stift de moeren B gemonteerd, waarvan de naar plaatje A gekeerde vlakken licht bolgedraaid zijn.

Overzicht van de schokbrekers tot september 1966

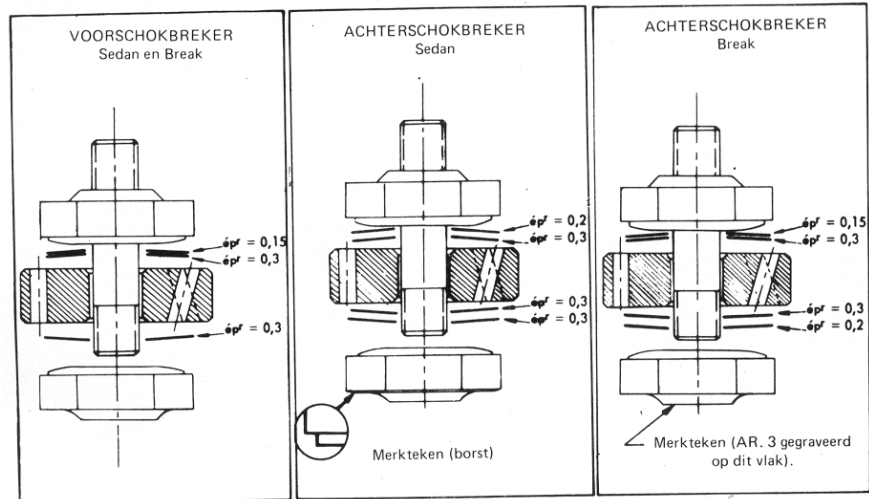
ID 19			IDEAL 19			DS 19			ID 19 F			ID 19			IDEAL 19			DS 19			ID 19 F		
VOOR		maten in mm		VOOR		maten in mm		ACHTER		maten in mm		ACHTER		maten in mm		ACHTER		maten in mm					
		dikte	diam.	dikte	diam.	dikte	diam.	dikte	diam.	dikte	diam.	dikte	diam.	dikte	diam.	dikte	diam.	dikte	diam.				
		0.2	23	0.2	23	0.15	23	0.2	23	0.03	17	0.2	23	0.03	17	0.3	23	0.3	23	0.03	17		
		0.03	17	0.03	17	0.03	17	0.03	17	0.3	23	0.3	23	0.3	23	0.2	23	0.3	23	0.03	17		
		0.3	23	0.3	23	0.3	23	0.3	23	0.3	23	0.2	23	0.3	23	0.2	23	0.3	23	0.03	17		

Tussen de bolvormige draagvlakken der moeren en het plaatje A bevinden zich combinaties van zeer dunne stalen flexibele plaatjes.

Schokbrekers tot december 1970

Bij een opwaartse beweging van het wiel en de plunjer stroomt de vloeistof van onderen naar boven zoals de pijlen op de tekening 1 aangeven en drukt daarbij de combinatie van plaatje C omhoog.

Bij een neergaande beweging van het wiel, dus bij een opgaande beweging van de carrosserie, stroomt de vloeistof van boven naar beneden, waarbij het de plaatjes D zijn die een remming der stroming veroorzaken.



Dit schokbrekertype kent nagenoeg geen slijtage, terwijl zowel de snelheid der opwaartse als de neerwaartse bewegingen van het wiel en dus respectievelijk de doorzakkende en opwaartse bewegingen van de carrosserie zijn te regelen door de keuze der plaatjes bij C en D.