



Techniek

Installeren van Cobra remschijven op een klassieke Mustang

Het is het beste van twee werelden. De look van een klassieke Mustang met het enorme remvermogen van de SVT Cobra met moderne 17-inch velgen en banden. Er is een nieuwe kit van Vintage Venom die het mogelijk maakt om een remsysteem te bouwen met tweedehands onderdelen van een '99-'04 Cobra of nieuwe Cobra remmen van Ford Racing.

Je hebt hierdoor wel grotere 17- of 18-inch velgen nodig voor de benodigde ruimte binnen de velg. Gelukkig is er een enorme keuze in velgen, zoals bijvoorbeeld de Bullitt of Cobra R velgen van het '94-'04 Mustang model met 245-45-ZR17 banden.

Ford Racing heeft een aantal opties voor deze conversie. De standaard 13-inch Cobra remschijven met de 11.65-inch Cobra remschijven achter, zwarte of rode Cobra remklauwen of rode Bullitt remklauwen. De M-2300-R kit heeft Cobra remklauwen, -schijven voor en -slangen. En de Brembo kit, M-2300-X heeft de vierzuiger remklauwen en gesleufde remschijven van de 2000 Cobra R. Met de laatste moet je goed kijken of de velgen die je wilt ook passen, want de Brembo remklauwen zijn groter.



In de Vintage Venom Cobra kit zitten remzadels, spacers, langere ARP wielbouten en de nodige bouten.



Verwijder eerst de bestaande remmen en steenslag-schilden.



Je hebt buiten de aan te schaffen remschijven een aantal extra onderdelen nodig, zoals Cobra remslangen, handremkabels en remnippels. In de kit vindt je naast de 67 pagina's tellende instructies een lijst met de onderdeelnummers. Je kunt vooraf natuurlijk onderzoek doen. Wil je je Mustang ook upgraden naar rembekrachtiging dan raden wij je om het techniek artikel in Pony Corral 4-2008 te lezen voor het monteren van de rembekrachtigingsbooster.



Monteer de aluminium houders met de meegeleverde bouten. De houders zijn gemerkt "L" en "R" voor links en rechts.



De Vintage Venom kit is ontwikkeld voor Mustangs met trommelremmen voor. Heb je al schijfremmen dan zal je een naaf voor trommelremmen moeten gebruiken. De boutgaten moet je nu voorzichtig vergroten naar 15,75 mm (0,25 mm groter) om de dikere ARP wielbouten te huizen. Je moet nu de wielbouten en wielagers in de naaf persen. Als je het juiste hydraulische gereedschap niet hebt, dan kun je dit ook laten doen.



Monteer de naaf op de houders en borg deze met de kroonmoer en splitpen. Vervolgens schuif je de spacer, nadat je de binnenkant hebt ingevet, over de naaf.



Monteer de remschijf met de wielmoeren omgedraaid, zodat die met de platte kant tegen de remschijf aan zitten en draai ze vast om alles tegen elkaar te drukken. De remzadels zitten met twee bouten vast. Gebruik een momentsleutel om die volgens specificaties aan te draaien. Plaats de remblokken in de remklauwen en monteer de remklauwen in de remzadels. Plaats de borgpen met de c-clip. Verwijder de wielmoeren weer.



De remslang moet nu worden aangesloten op de originele remleiding. De remslang moet op een nieuwe positie worden gemonteerd op het frame, waarvoor je een gat moet boren. Vervolgens moet een nieuwe remleiding worden gemaakt om aan te sluiten op de originele remleiding. Hier zie je hoe die ongeveer gebogen moet worden.



Nu naar achteren. Verwijder de remmen en assen. Maak de assen klaar voor de conversie. Je moet de lagers er af persen voor de houders. Net als voor moet je de gaten vergroten voor de ARP wielbouten. Installeer daarna de houders en nieuwe aslagers.



Monteer de dunne spacers. Vervolgens zijn de schijven en remklauwen aan de beurt. Omdat de smallere '65-'66ers ruimteproblemen hebben, moet je de schijven en remklauwen samen in een keer monteren.

Installeer de remslang op de remklauw. Laat de slang naar voren uitkomen en kijk hoe je uitkomt vanaf het verdeelblok op de achteras. Bij een '67er of later kan je wellicht de originele leidingen bijbuigen. Op een '65-'66er moet je net als voor nieuwe leidingen maken vanaf het verdeelblok.



Met dank aan Mustang Monthly voor het gebruik van de foto's.