

ALGEMENE GEGEVENS

Bobine

Plaats: in het motorcompartiment, aan de rechterzijde op de zittingsteunplaat.

Stroomverdeler

Type met centrifugaal- en vacuümvervroeging.

Aandrijving door de oliepompaandrijfas. De stroomverdelersteun is met 2 bouten op het cylinderblok bevestigd.

Op de klembeugels voor de stroomverdeler is met behulp van een haakje een kunststof beschermplaat gemonteerd (tegen opspattend water).

Afstelling van de stroomverdeler

Lichthoogte onderbrekerpunten: $0,5 \text{ mm} \pm 0,03$.

Onderbrekerveerspanning: $650 \pm 50 \text{ g}$.

Contacthoek: $56 \pm 1^\circ$.

Vaste ontstekings tijd (krukasgraden): 4° voor BDP.

Condensator: $0,2 - 0,3 \text{ microfarad}$.

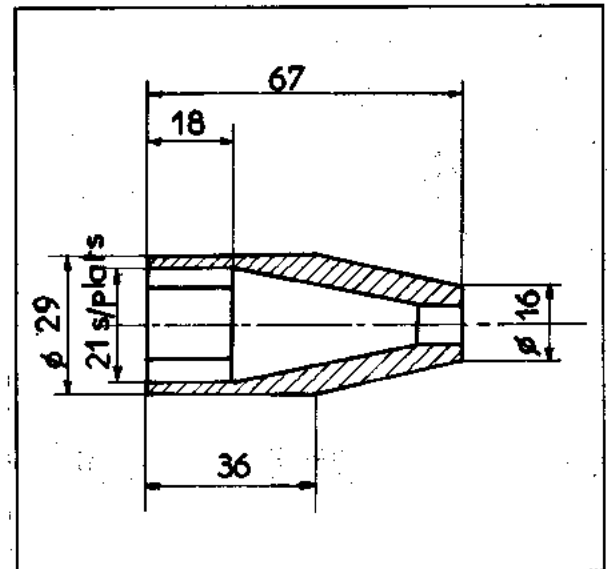


Fig. 1

Bougies

Champion N6Y

Het verwijderen en monteren van de bougies kan worden vergemakkelijkt door gebruik te maken van de dopsleutel FACOM J 21 L, die hiertoe aan de hand van de maatschets in fig. 1 moet worden gewijzigd. Gebruik deze dop tezamen met het verlengstuk FACOM J 215 en de ratelsleutel J151.

Het overzicht van de curven geldt voor op 0 ° ingestelde stroomverdeler.

CENTRIFUGAAL VERVROEGINGSCURVEN

Voor 3G4-motor

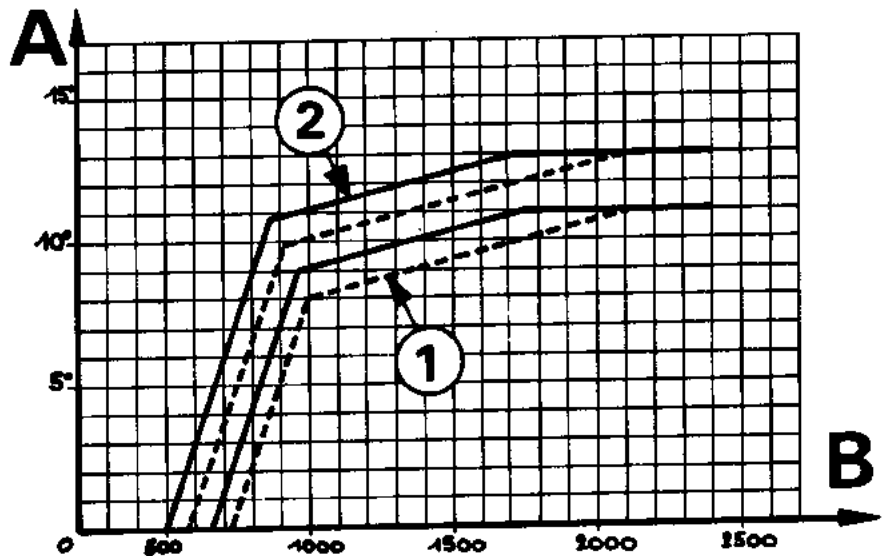
Stroomverdeler: 4426 A.

A: Aantal graden stroomver-
deler

B: Toerental stroomverdeler

1: Curve voor nieuwe stroom-
verdeler

2: Curve voor gebruikte
stroomverdeler



VACUUM VERVROEGINGS- CURVE

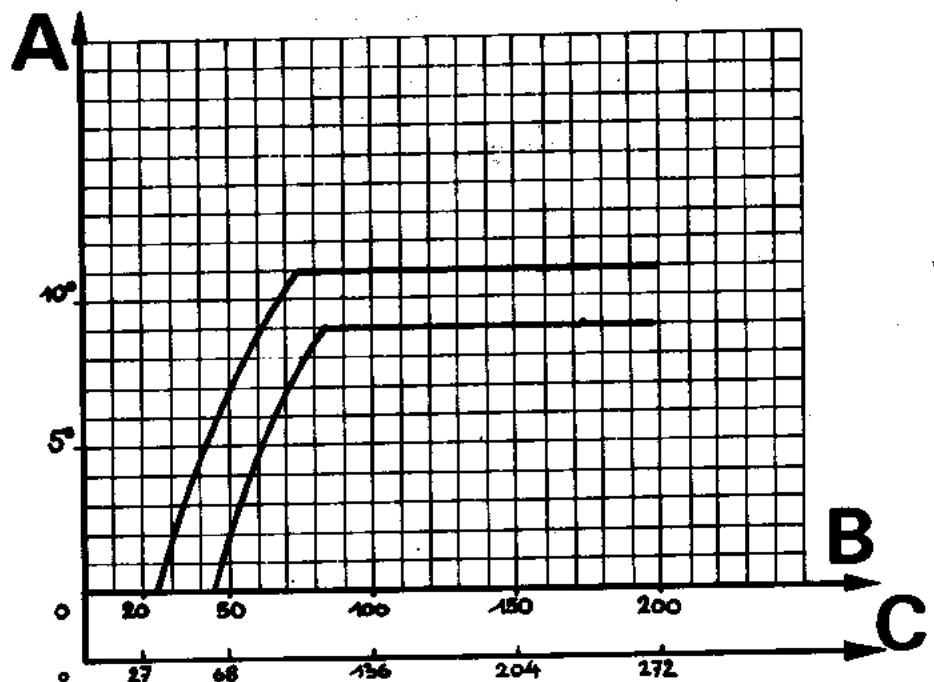
Voor 3G4-motor

Stroomverdeler: 4426 A.

A: Aantal graden stroomver-
deler

B: Vacuüm in mm hg

C: Vacuüm in g per cm²



CONTROLE EN AFSTELLING VAN DE CONTACTHOEK

De contacthoek moet $55 - 57^\circ$ bedragen.

De contacthoek moet bij draaiende stroomverdeler (1000 omwentelingen per minuut) worden afgesteld, door het vaste onderbrekerpunt met behulp van de sleutel 15518 Q te verschuiven (basisafstelling) (fig. 2).

INVLOED VAN HET VACUUM OP DE CONTACTHOEK

Wanneer de vervroegingsarm (5) om het vaste punt (6) draait, wordt het bewegende onderbrekerpunt (9) door toedoen van het scharniergewricht (8) en de onderbrekerhamer (7) verplaatst. Zodra het vacuüm in de capsule (2) toe-

neemt worden het membraam (3) en de stang (4) aangetrokken, waardoor de om het vaste punt (6) scharnierende vervroegingsarm (5) de onderbrekerhamer (7) meer of minder naar voren zal trekken; het bewegende onderbrekerpunt (9) zal daarbij over het (grotere) oppervlak van het vaste onderbrekerpunt (10) verschuiven.

Figuur 3:

- Maximale vervroegingsstand (max. vacuüm) is zwart afgebeeld.
- De stand bij vacuümwaarde "0" is met wit aangegeven.

De hoek alpha op de nok (1) geeft de variatie aan welke de contacthoek door het wisselende vacuüm kan ondergaan. Het is van groot belang dat de variaties van de contacthoek ten opzichte van een gemiddelde waarde zijn "uitgebalanceerd".

Fig. 2

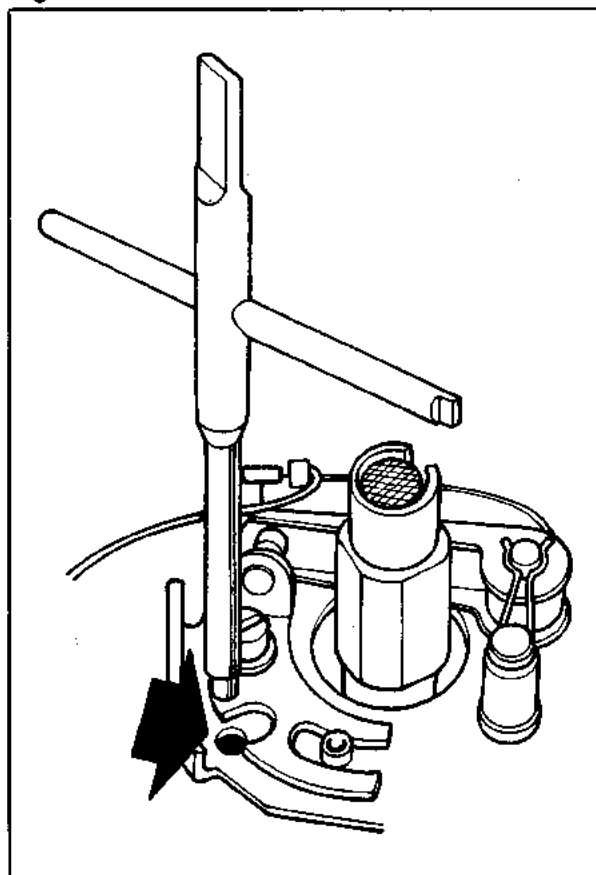
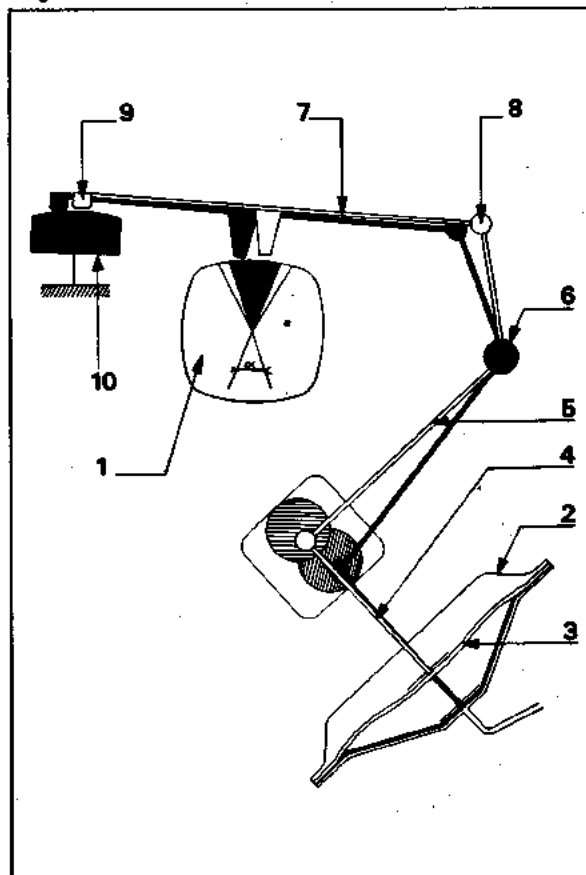


Fig. 3



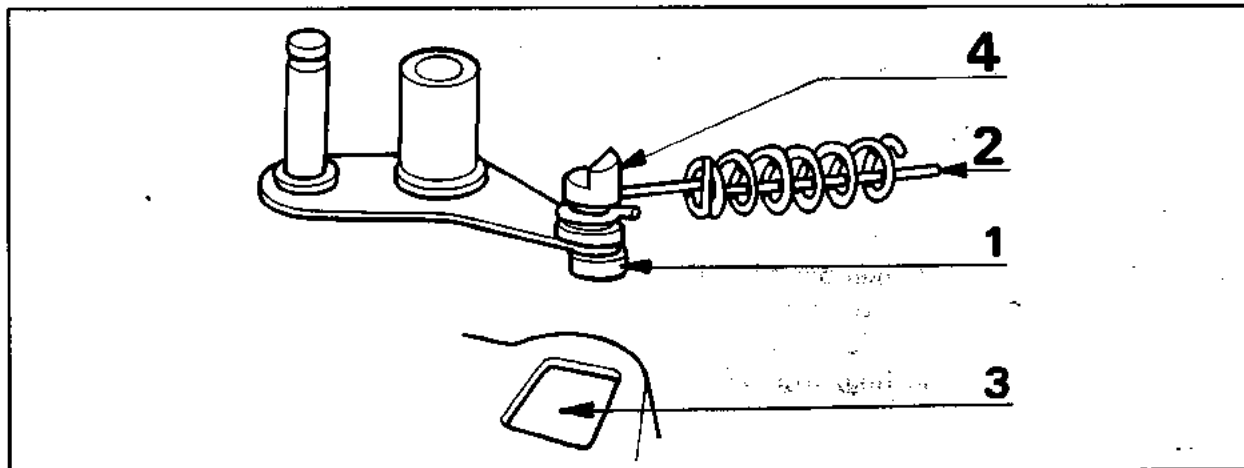


Fig. 4

1 - "UITBALANCEREN VAN DE CONTACTHOEK" (fig. 4)

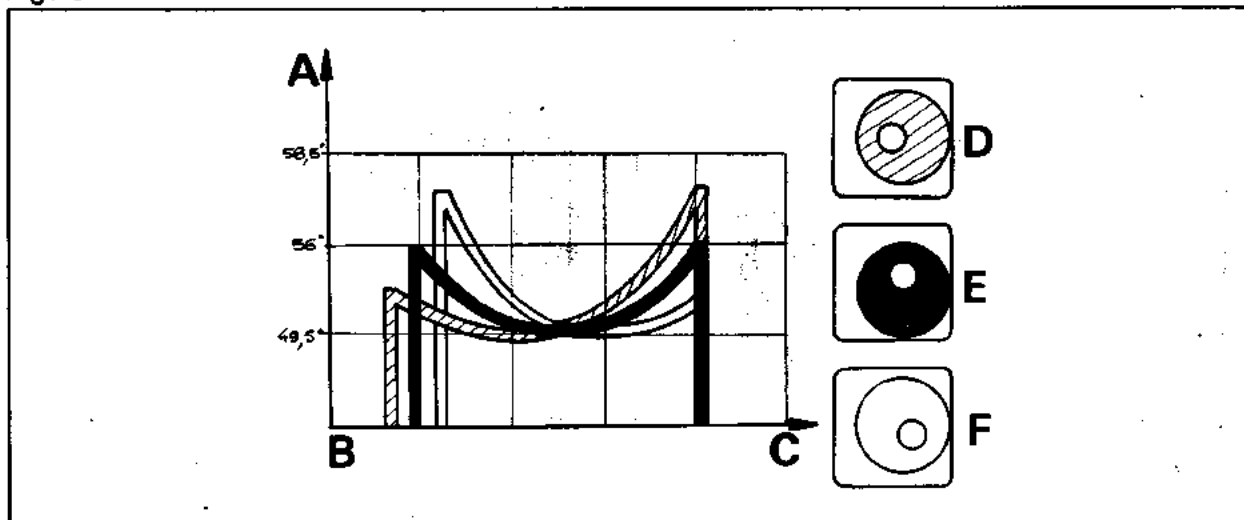
Dit geschiedt m.b.v. een op de vervroegingsarm (2) aangebrachte excentriek (1), welke in de rechthoekige opening (3) van de onderbrekergrondplaat ligt. Het "uitbalanceren" geschiedt op een synchrograaf en wel door de excentriek m.b.v. de platte kant (4) te verdraaien.

WERKWIJZE

In figuur 5 zijn de 3 mogelijke standen van de excentriek met de bijbehorende resultaten schematisch afgebeeld.

A = contacthoek D = foute stand
B = geen vacuüm E = goede stand
C = max. vacuüm F = foute stand

Fig. 5



De contacthoek dient bij minimum (vacuüm "0") en maximum vacuümwaarde gelijk te zijn.

Meet hiertoe de contacthoek achtereenvolgens bij "0" en bij maximum vacuüm. Bepaal de afwijking en stel de excentriek (1) (fig. 4) bij m.b.v. de platte kant (4); houd het vacuüm op de maximum waarde.

- 1° Wanneer de contacthoek bij max. vacuüm groter is dan bij "0" vacuüm, moet de helft van de afwijking worden afgetrokken.
- 2° Wanneer de contacthoek bij max. vacuüm kleiner is dan bij "0" vacuüm, moet de helft van de afwijking worden bijgeteld.

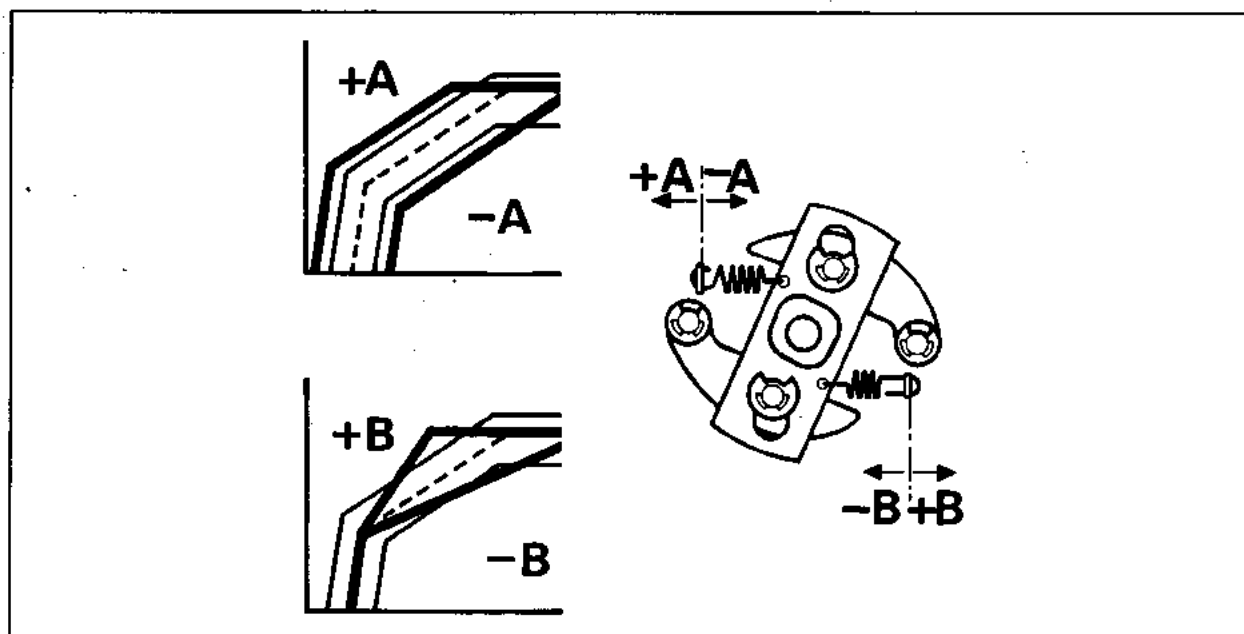


Fig. 6

2 - AFSTELLEN VAN DE VERVROEGINGS-CURVE

Centrifugaalvervroegingcurve (fig. 6)

De centrifugaalvervroeging kan door bijbuigen van de bevestigingslippen (A en B) van de veren worden afgesteld.

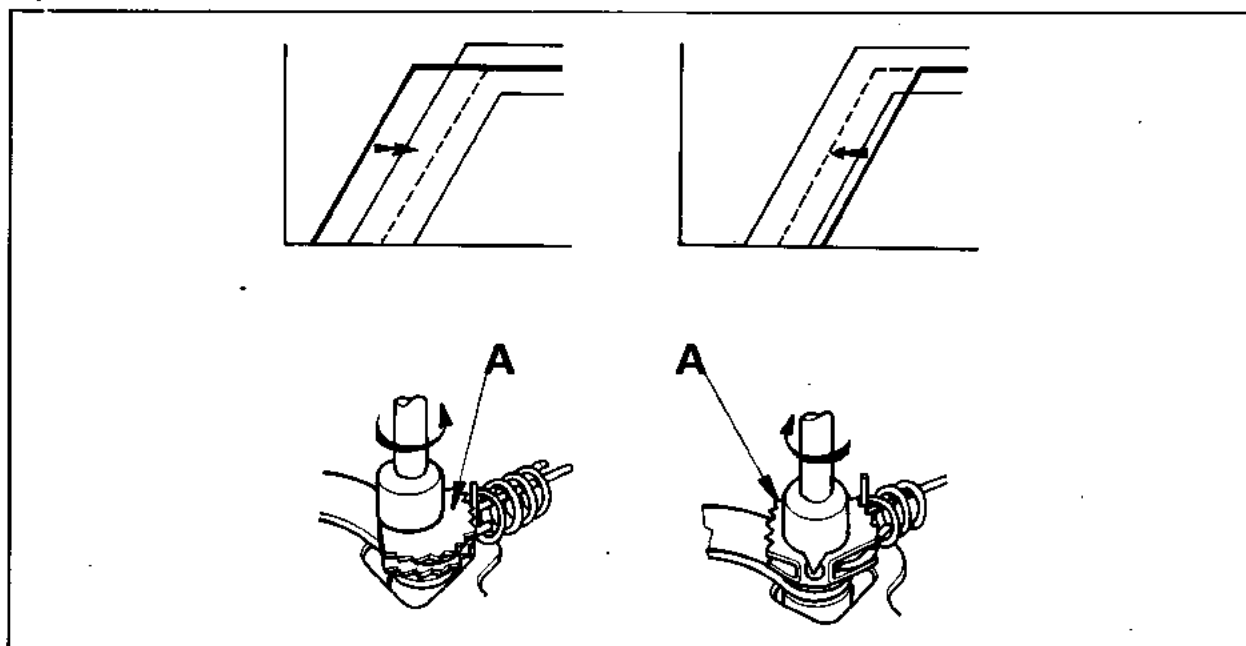
Met de lip (A) kan de curve t.o.v. het toerental worden gewijzigd.

Fig. 7

Met de lip (B) kan alleen het bovenste gedeelte van de curve worden gewijzigd.

Vacuüm vervroegingcurve (fig. 7)

Door de tandsector (A) m.b.v. de sleutel onderdeel nummer 15518 Q te verdraaien, kan de curve in horizontale richting worden verplaatst.



UITBOUWEN

- Maak de secundaire kabel en de primaire draad (A) van de bobine los (fig. 8).
- Maak de bougiekabels los.
- Maak de vacuümslang (B) los.
- Verwijder de bevestigingsbout (C) van het stroomverdelerklemstuk en verwijder het klemstuk vervolgens.
- Verwijder de stroomverdeler.

INBOUWEN

- Draai de motor in de normale draairichting rond tot het merkteken op de krukspoelie correspondeert met het 4° - merkteken (voor BDP) op het distributiecarter. Breng de stroomverdeler op zijn plaats en verdraai daarbij de rotor zodanig, dat de aandrijfnokken op de stroomverdeleras in de uitsparingen van de oliepompaandrijfas vallen (Let op: De aandrijfnokken op de stroomverdeleras zijn uit het midden geplaatst).
- Monteer het klemstuk van de stroomverdeler en draai de bout aan, maar zet hem nog niet vast.
- Sluit de primaire draad aan op de bobine.
- Sluit een proeflampje aan tussen de "rupteur" (stroomverdeler) aansluiting van de bobine en de massa.
- Zet het contact aan.
- Draai het stroomverdelerhuis zo ver in tegengestelde draairichting van de aandrijfas, tot het proeflampje gaat branden.
- Zet de bevestigingsbout van het klemstuk vast.
- Monteer de verdelerkap (controleer of de rotor van de stroomverdeler tegenover de aansluiting van de eerste cilinder staat).
- Sluit de secundaire kabel aan op de bobine.
- Controleer de afstelling met behulp van een neonlamp.

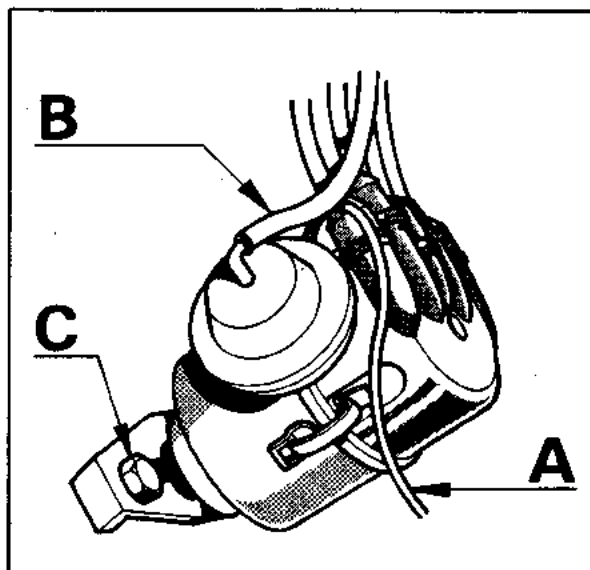


Fig. 8

ALGEMENE GEGEVENS

De drukgroep is van het type 180 DBR en verschilt op de volgende punten van de drukgroep van de Simca 1100 S :

- Koppelingsdruk - 355 kg.
- Overbrengingskoppel - 11,2 mkg.

AFSTELLEN VAN DE VRIJE SLAG VAN HET KOPPELINGSDRUKLAGER

De vrije slag van de koppelingsvork t.o.v. de drukstift van de werkcilinder moet 1 - 1,5 mm bedragen.

Voor het afstellen van de vrije slag gaat men als volgt te werk:

- Draai de contraoer (1) los (fig. 1).
- Verwijder de klemveer (2) van de koppelingsvork.
- Draai de stelmoer aan tot de vrije slag van de koppelingsvork geheel is opgeheven.
- Draai de stelmoer (3) 1 tot $1\frac{1}{2}$ slag terug om de koppelingsvork een vrije slag van 1 - $1\frac{1}{2}$ mm te geven.
- Zet de contraoer vast.
- Plaats de klemveer weer op de koppelingsvork.

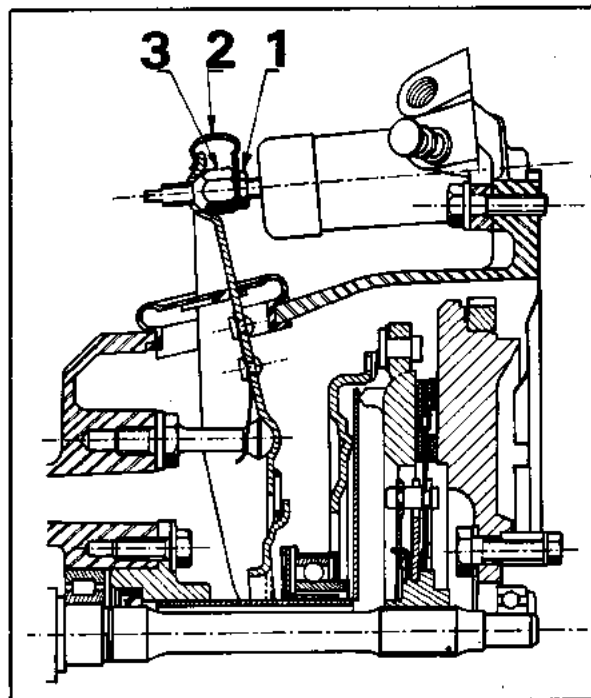


Fig. 1

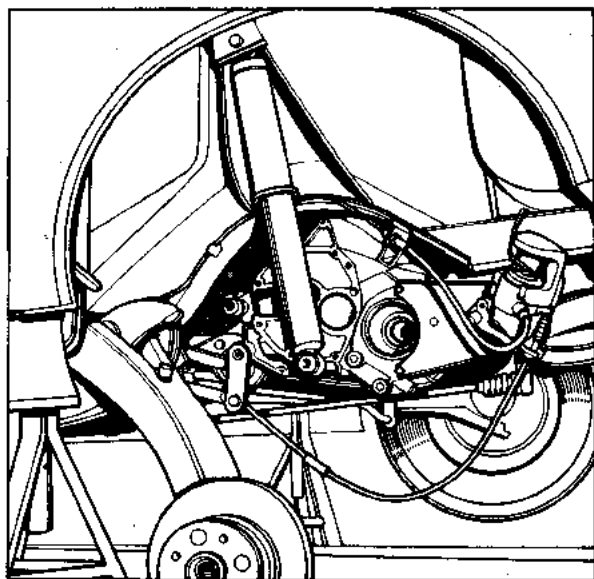
UITBOUWEN

- Bouw de versnellingsbak uit (fig. 2).
- Verwijder het koppelings-/differentieelhuis.
- Verwijder de zes bouten (A) (fig. 3) waarmee de drukgroep op het vliegwiel is bevestigd.
- Verwijder de drukgroep en de koppelingsplaat.

CONTROLE VAN DE KOPPELINGSPLAAT

- Controleer:
 - of de plaat niet op het vliegwiel of op de drukplaat kleeft, als gevolg van de aanwezigheid van olie op de voeringen. Wanneer dit het geval is, moet de oorzaak van de olie lekkage worden verholpen (keerring van achterste krukaslager of van voorste versnellingsbaklager) en de koppelingsplaat worden vervangen.
 - of de koppelingsplaat goed op de spiebanen van de koppelingsas (ingaaende as van versnellingsbak) kan schuiven.
- Reinig eerst de spiebanen op de koppelingsas en op de naaf van de koppelingsplaat m.b.v. een staalborstel.

Fig. 2



- Smeer de koppelingsas vervolgens spaarzaam met molybdeendisulfide-vet (MOS 2).
- Controleer na deze twee handelingen of de koppelingsplaat goed over de gehele lengte van de spiebanen kan schuiven.

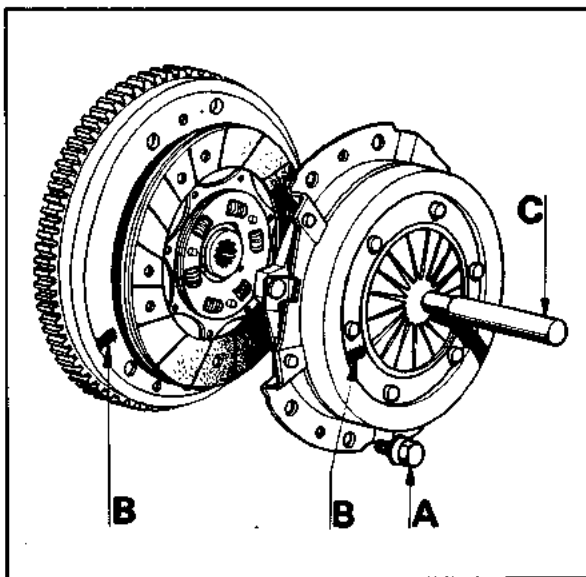
INBOUWEN

Breng achtereenvolgens de koppelingsplaat (naaf aan drukgroepzijde) en de drukgroep aan.

Opmerking: De balanceermerktekens (B) (fig. 3) (verfstrepen) moeten zo goed mogelijk met elkaar corresponderen. Rekening houdende met de bevestigingspunten mag de onderlinge afwijking maximaal circa 60° bedragen.

- Centreer de koppelingsplaat met de dummy koppelingsas (C) (fig. 3), onderdeelnummer 20870 E.
- Centreer de drukgroep op de geleidepenen en zet de bouten vervolgens geleidelijk vast. Aantrekkoppel: 1,5 mkg.
- Verwijder de dummy koppelingsas.
- Monteer het koppelings-/differentieelhuis (zie voorgaande).

Fig. 3



ALGEMENE GEGEVENS

De versnellingsbak is gelijk aan die van de Simca 1100S (zie werkplaatshandboek Simca 1100 S) met uitzondering van:

- Het schakelmechanisme (zie onderstaande beschrijving).
- De snelheidsmeterworm op de versnellingsbak is komen te vervallen en vervangen door een snelheidsmeter-aandrijfmechanisme op het linker voorwiel; het fusee-uiteinde van de snelheidsmeterkabel is voorzien van een aandrijfvierkant.

SCHAKELMECHANISME

BESCHRIJVING

Het op een kogelgewricht gemonteerde versnellingshandel bedient een buis welke twee functies heeft:

- Bediening van de selecteurkabel (d.m.v. de selecteurhefboom).
- Bediening van de schakelstangen.

Selecteurkabel

Het uiteinde van de in langsrichting geplaatste buis is verbonden met de selecteurhefboom (1) (fig. 1), waarop één van de uiteinden van de selecteurkabel is aangesloten; het andere uiteinde van de selecteurkabel is met de schakel-/selecteurkabel verbonden.

Schakelstangen

De selecteurhefboom (1) welke scharnierend op het uiteinde van de in langsrichting geplaatste buis is gemonteerd, is vast verbonden met een arm (3) waarvan de as (4) in een op de carrosserie gemonteerde mantel (5) draait.

De hefboom (6), welke op het bovenste uiteinde van deze as is gemonteerd, bedient de schakelstang (7) welke met de schakelhefboom (8) op de versnellingsbak is verbonden.

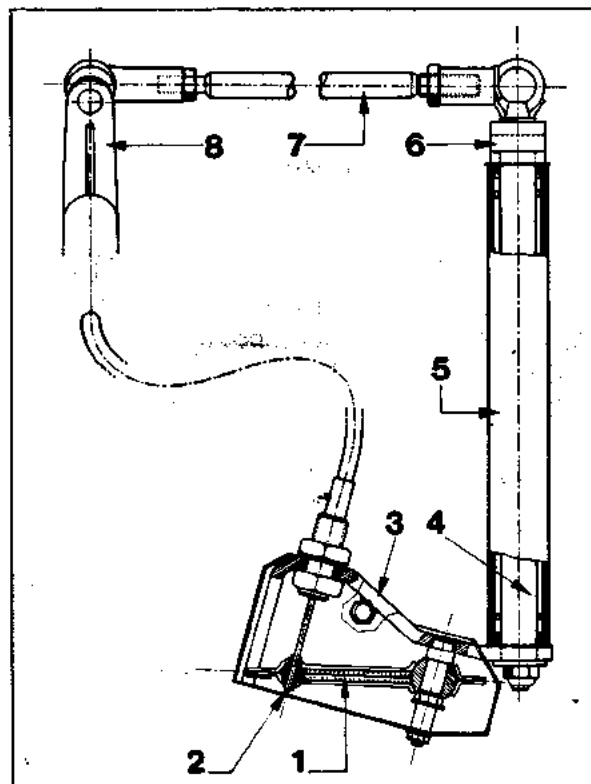
N.B.: De as (4) draait op naaldlagers in de mantel (5); de naaldlagers zijn bij montage gevuld met Shell Retinax.

Samengevat:

Door een zijdelingse beweging van het versnellingshandel (van links naar rechts of omgekeerd) wordt de schakel-/selecteuras in- of uitgeschoven en wordt de betreffende versnellingsgroep (1-2, 3-4, achteruit) geselecteerd.

Door het versnellingshandel in lengterichting te verplaatsen wordt de schakel-/selecteuras in het schakeldeksel verdraaid en wordt de betreffende versnelling ingeschakeld.

Fig. 1



AFSTELLINGEN

Selecteurkabel

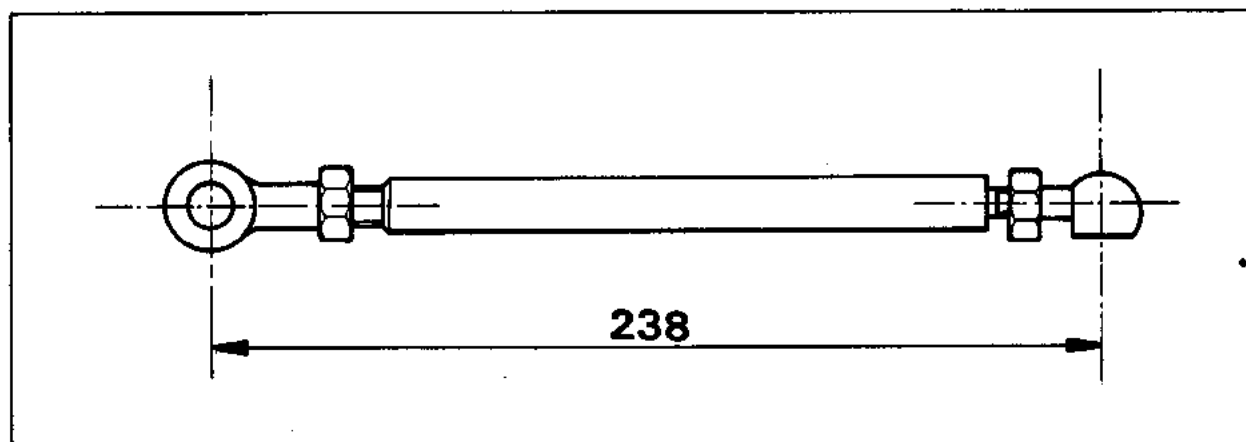
De lengte van de selecteurkabel kan aan de zijde van de in langsrichting geplaatste buis worden afgesteld.

Schakelstangen

Afstelling geschiedt door wijziging van de lengte van de schakelstang welke met de schakelhefboom op de bak is verbonden (fig. 2).

- Afstelling vóór montage: 238 ± 1 mm.

Fig. 2



WERKZAAMHEDEN AAN DE VERSNELLINGS-BAK

Gelijk aan die welke voor de Simca 1100 S gelden (zie Werkplaatshandboek Simca 1100), uitgezonderd het uit- en inbouwen van:

- De selecteurkabel.
- De schakelstangen.
- De versnellingsbak.

Deze werkzaamheden worden op de volgende bladzijden beschreven.

Verwijderen

- Maak de rubber stofhoes op de beschermkappen van het selecteurmechanisme los.
- Verwijder de bevestigingsschroeven van de beide beschermkappen (A) (fig.3).
- Draai de 2 boutjes (A) (fig.4) los waarmee de selecteurkabel aan de selecteurhefboom (B) (fig.4) is bevestigd.
- Verwijder de bout waarmee de selecteurhefboom op de in de langsrichting geplaatste buis is gemonteerd.
- Verwijder de borgveer (C) (fig.4) waarmee de selecteurhefboom op de overbrengingsarm is gemonteerd en trek de selecteurhefboom (fig.5) vervolgens los.
- Draai de onderste moer waarmee de buitenkabel op de overbrengingsarm is gemonteerd los.
- Trek de binnenkabel uit het vierkante blokje op de selecteurhefboom; houd hiertoe de kabel met een tang vast en draai de hefboom zo lang heen en weer tot deze los is van de kabel.
- Draai de bovenste moer los waarmee de buitenkabel op de overbrengingsarm is gemonteerd en verwijder vervolgens de complete selecteurkabel (binnen- en buitenkabel).
- Verwijder de haarspeldveer waarmee het kogelgewricht van de schakelstang op de schakelhefboom van de versnellingsbak is bevestigd en trek het kogelgewricht vervolgens los.

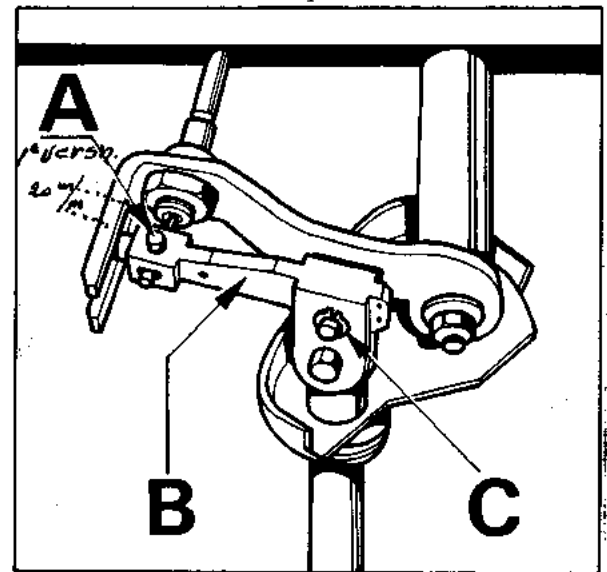


Fig. 4

- Draai de moer los waarmee de buitenkabel op de steun van het selecteurmechanisme is bevestigd.
- Draai de bevestigingsbout los van de klemspie waarmee de schakelhefboom op de schakel-/selecteuras is bevestigd.
- Tik voorzichtig op de boutkop zodat de klemspie loskomt; verwijder de spie.
- Maak de 2 aansluitdraden van de achteruitrijlampschakelaar los.
- Verwijder de 3 bouten waarmee de steun van het selecteurmechanisme op de versnellingsbak is bevestigd en verwijder de steun met de selecteurkabel.
- Draai de buitenkabel uit de steun en knip de binnenkabel vervolgens door teneinde deze los te maken van de schakelhefboom.

Fig. 3

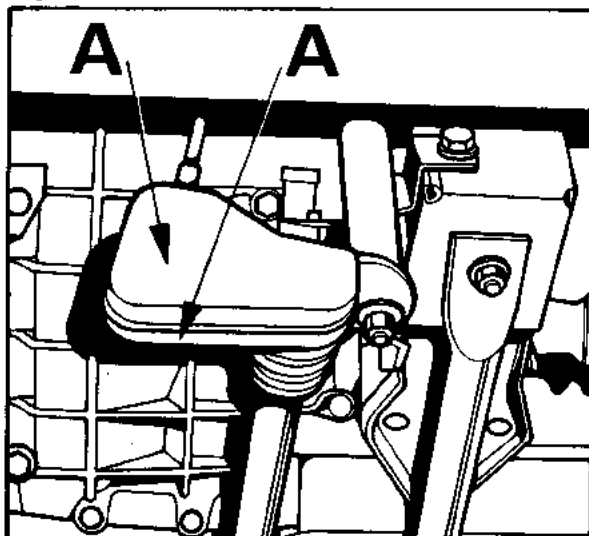
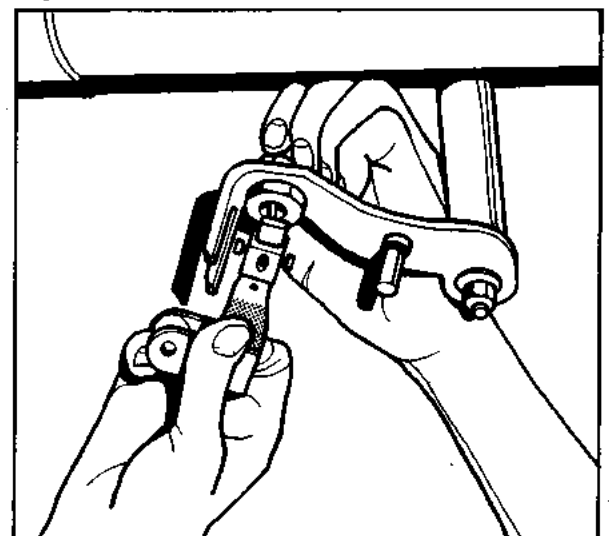


Fig. 5



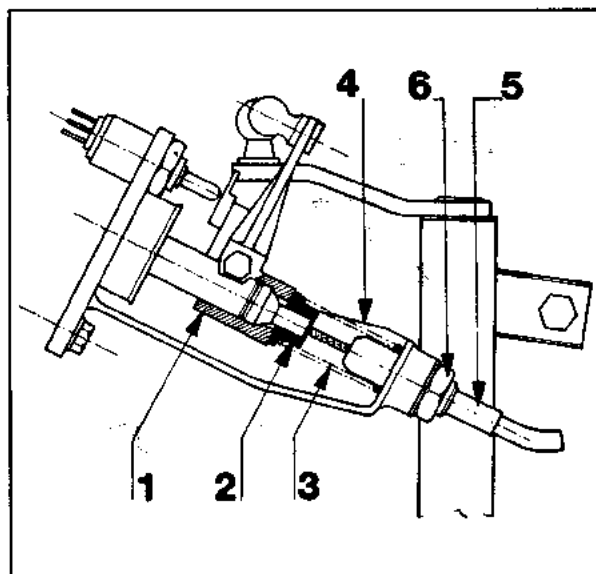


Fig. 6

Monteren

- Schuif de nieuwe kabel door de opening in de schakelhefboom (1) (fig. 6), de opsluitbus van de veer (2) (fig. 6), de veer (3) (fig. 6), de steun van het selecteurmechanisme (4) (fig. 6) en de buitenkabel (5) (fig. 6).
- Draai het eindstuk van de buitenkabel in de selecteursteun en monteer vervolgens aan de tegenoverliggende zijde de borgmoer (6) (fig. 6).
- Monteer de selecteursteun op de versnellingsbak en breng de selecteurhefboom weer op zijn plaats op de schakel-/selecteuras.
- Monteer de klemspie en sluit de schakelstang weer aan op de schakelhefboom; borg het kogelgewricht daarbij met de haarspeldveer.
- Sluit de beide draden van de achteruitrijlampschakelaar aan.
- Draai de moer (1) (fig. 7) op het eindstuk van de buitenkabel (2) (fig. 7) en druk de binnen- en buitenkabel vervolgens door de opening in de overbrengingsarm (3) (fig. 7); monteer de contra-moer (4) (fig. 7).

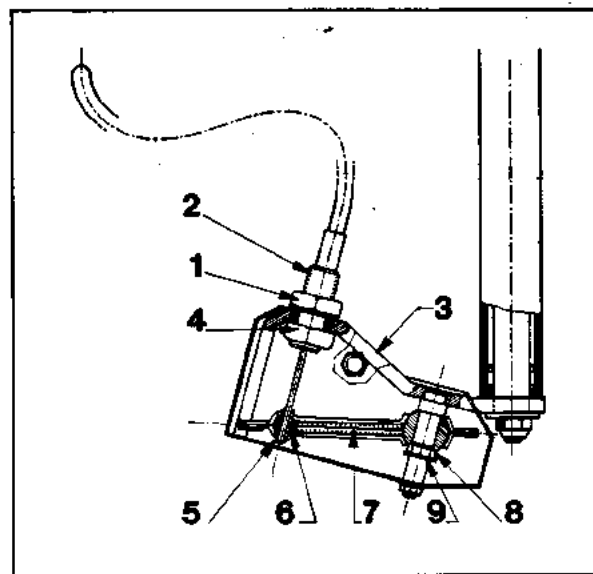


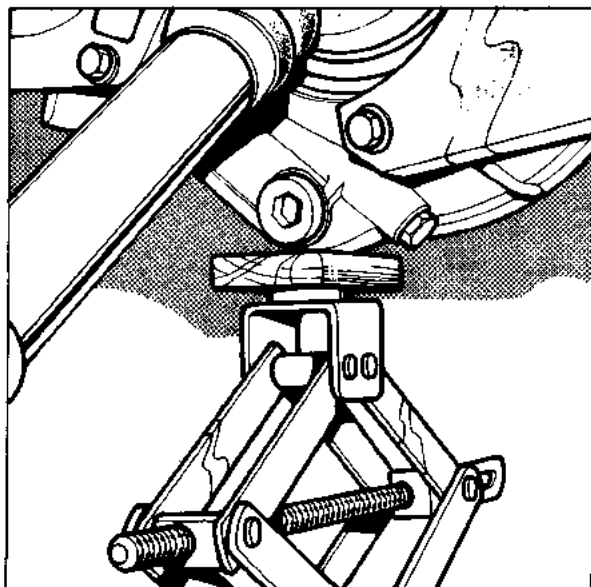
Fig. 7

- Monteer het klembusje (5) (fig. 7) op het uiteinde van de binnenkabel.
- Zet de binnenkabel vast in het vierkante blokje (6) (fig. 7) van de selecteurhefboom.
- Monteer de selecteurhefboom (7) (fig. 7) op het asje van de overbrengingsarm.
- Monteer de vulring (8) (fig. 7) en de borgveer (9) (fig. 7) voor de selecteurhefboom en sluit deze laatste vervolgens aan op de in langsrichting geplaatste buis.
- Stel het selecteurmechanisme vervolgens af met behulp van de beide moeren (1+4) (fig. 7). Smeer het geheel rijkelijk met vet.
- Monteer de beide beschermkappen op het selecteurmechanisme.

UITBOUWEN

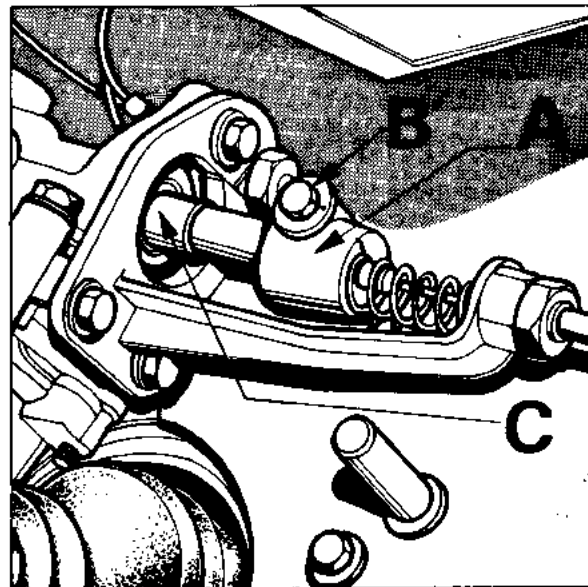
- Rijd de wagen op een hefbrug
- Draai de bevestigingsbouten van het linker achterwiel een slag los.
- Zet de wagen aan de linker achterzijde op een bok en verwijder het wiel.
- Leg een balk tussen de rijplaten van de hefbrug (onder de versnellingsbak).
- Plaats een krik tussen de balk en het differentieelhuis (fig.8).
- Open de achterklep.
- Verwijder het motordeksel.
- Verwijder de 3 bouten waarmee de linker motorsteun op de langsligger is bevestigd.
- Breng de hefbrug halverwege omhoog.
- Tap de versnellingsbak af (sleutel 7302 H).
- Maak de beide aansluitdraden van de achteruitrijlampschakelaar los.

Fig. 8



- Draai de klembout (B) (fig.9) los waarmee de schakelhefboom (A) op de schakel-/selecteuras (C) is bevestigd.
- Tik voorzichtig met een hamer op de boutkop totdat de klemspie loskomt.
- Verwijder de spie en de bout.
- Verwijder de steun met de schakelhefboom.
- Maak de klemveer van de koppelvork los (lip achter koppelvork brengen).
- Verwijder de 3 bouten waarmee de linker motorsteun op het versnellingsbakhuis is bevestigd en verwijder de motorsteun.
- Monteer 2 geleidepennen diameter 8 x 125 (draadlengte 15 mm - totale lengte 55 mm) in de vrijgekomen gaten van de 2 onderste bevestigingsbouten van de linker motorsteun op het koppelhuis.
- Verwijder de bevestigingsbouten van de bak.
- Neem de bak onder de wagen uit; let daarbij op de vrijkomende vulringen voor het pignonaslager.

Fig. 9



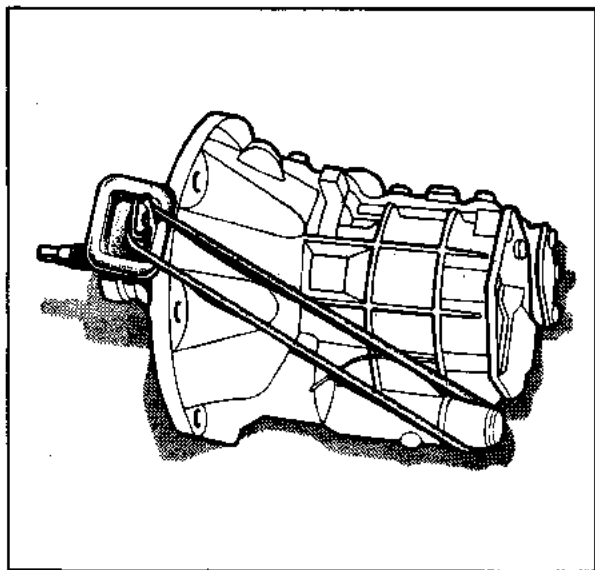


Fig. 10

INBOUWEN

- Houd de koppelingsvork m.b.v. een sterk stuk elastiek in de ontkoppelde stand (fig. 10).
- Breng de vulringen voor het pignonaslager op hun plaats in het koppelingshuis door ze met vet of vaseline vast te plakken.
- Controleer of de beide kleine O-ringen rond de olieverbindingboringen tussen versnellingsbak en differentieel (A) en (B) (fig. 11) zijn aangebracht.
- Monteer het koppelingsdrukklager in het koppelingshuis en controleer of de drukstift van de koppelingswerkcilinder zich goed in de boring van de koppelingsvork bevindt.
- Laat de 2 geleidepennen op hun plaats op het koppelingshuis en schuif de ingaande as van de versnellingsbak (koppelingsas) in de drukgroep; verdraai daarbij de pignonas om de spiebanen van de koppelingsas gemakkelijker in de spiebanen van de koppelingsplaat te kunnen schuiven.
- Schuif de bak op de beide geleidepennen.
- Druk de bak op zijn plaats en verdraai daarbij een aandrijfas tot de pignon in de kroonwielvertdanding valt.

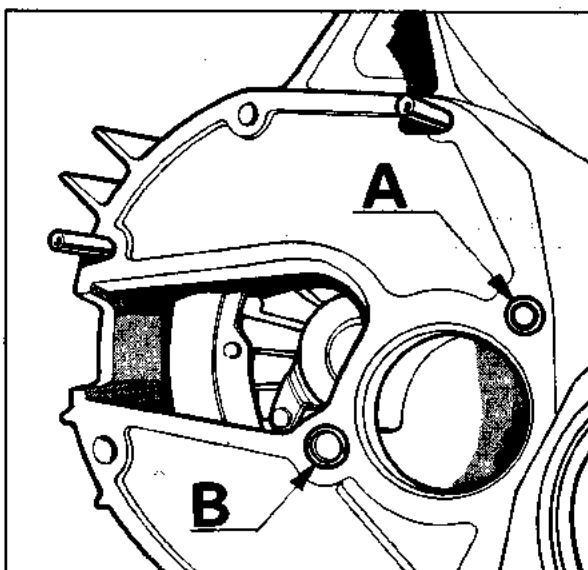


Fig. 11

- Zet de bevestigingsbouten vast.
- Verwijder de 2 geleidepennen.
- Verwijder het elastiek waarmee de koppelingsvork is vastgezet.
- Monteer de linker motorsteun en zet de bevestigingsbouten op het koppelingshuis vast.
- Schuif de schakelhefboom op de schakel-/selecteeras.
- Monteer de steun van het schakelmechanisme weer op de versnellingsbak.
- Monteer de spie en zet de bevestigingsbout vast.
- Sluit de 2 draden van de achteruitrijlampschakelaar aan.
- Laat de hefbrug zakken.
- Zet de 3 bevestigingsbouten van de linker motorsteun op de langsligger vast.
- Monteer het motordeksel en sluit de achterklep.
- Breng de hefbrug omhoog, laat de krik zakken en verwijder de balk.
- Breng de klemveer voor de koppelingsvork op zijn plaats.
- Vul de versnellingsbak.
- Monteer het linker achterwiel, zet het wiel op de grond en draai de wielbouten vast.

DIFFERENTIEEL

ALGEMENE GEGEVENS

Gelijk aan die van de Simca 1100 S (zie Werkplaatshandboek Simca 1100) met uitzondering van:

- Snelheden bij 1000 omw./min. voor theoretische bandomtrek = 1,90 m:
- 1e versnelling - 7,9 km/h
- 2e versnelling - 13,2 km/h
- 3e versnelling - 20,2 km/h
- 4e versnelling - 28,5 km/h
- Achteruit - 8,1 km/h

WERKZAAMHEDEN AAN HET DIFFERENTIEEL

Raadpleeg het Werkplaatshandboek Simca 1100 met uitzondering van de rubriek "uit- en inbouwen van het koppelings- en differentieelhuis"; zie hiervoor de betreffende rubriek van dit werkplaatshandboek.

AANDRIJFASSEN

ALGEMENE GEGEVENS

Gelijk aan die van de Simca 1100 S (zie Werkplaatshandboek Simca 1100) m.u.v. de lengte:

- rechter aandrijf-as: 649 mm i.p.v. 621 mm.
- linker aandrijf-as: 482 mm i.p.v. 451,5 mm.



- Voor deze bewerking moet de versnellingsbak worden uitgebouwd.
- Aangezien de linker motorsteun wordt verwijderd, moet de motor op zijn plaats worden gehouden met behulp van een houten blokje dat tussen de reaktiestang en het motorcarter wordt geplaatst.
- Bij het uit- en inbouwen moet een geleidepen worden gebruikt.

UITBOUWEN

- Rijd de wagen op een hefbrug.
- Zet de achterzijde van de wagen op bokken.
- Maak de accuklemmen los.
- Breng de hefbrug omhoog.
- Tap de versnellingsbak en het differentieel af (Sleutel 7302 H).
- Plaats een houten blokje tussen de reaktiestang en het motorcarter (fig.1) en (fig.2).
- Bouw de versnellingsbak uit.
- Maak de koppelingswerkcilinder los (aansluitslang niet losmaken) en plaats de cilinder tussen de achtertraverse en de benzinetank.
- Verwijder de bevestigingsbouten van de startmotor en schuif deze laatste vervolgens zo ver langs het cilinderblok, dat hij tegen de koelwaterafvoerpijp aanligt.
- Verwijder de 2 bouten waarmee de knaldemper op zijn steun is bevestigd.
- Verwijder de linker aandrijf-as.
- Maak de handremkabel los van de rechter achterremklauw, verwijder de

Fig. 1

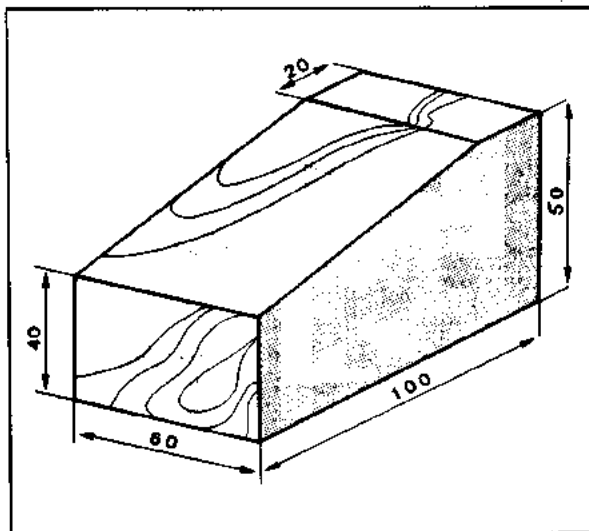
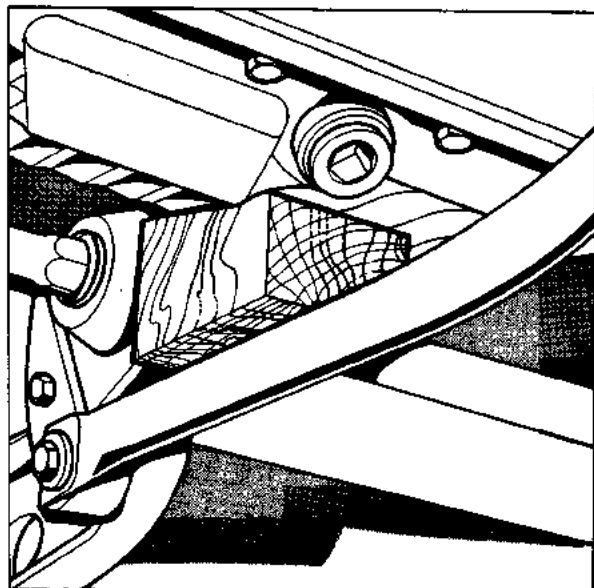
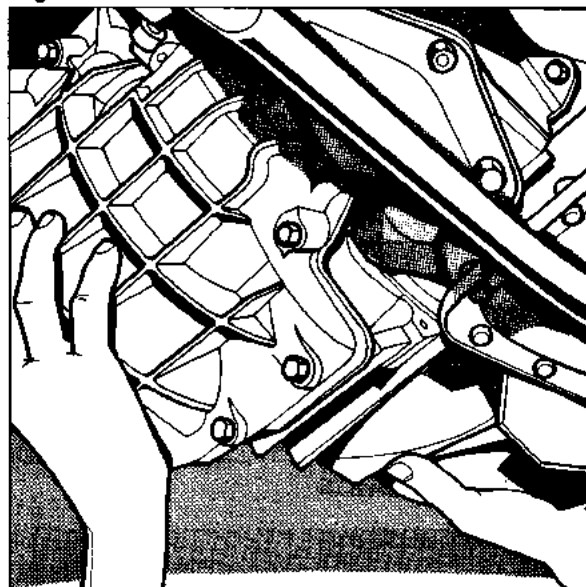


Fig. 2

- remklauw vervolgens (remslang niet losmaken) en bind hem met een stuk touw op aan de langsligger.
- Verwijder de onderste bevestigingsbout van de rechter schokbreker en laat de wieldraagarm omlaag hangen.
- Verwijder de vliegwielschermplaat welke het dichtst bij het differentieelhuis is aangebracht.
- Verwijder de bevestigingsbouten van de vliegwielschermplaat naast de startmotor, maar verwijder de schermplaat niet.
- Verwijder de bevestigingsbout (koppelingshuis op blok) welke zich het dichtst bij het uitlaatspruitstuk bevindt en monteer de geleidepen (diameter 10 x 125, lengte van de schroefdraad 15 mm, totale lengte 55 mm) in het vrijgekomen gat van deze bout.

Fig. 3



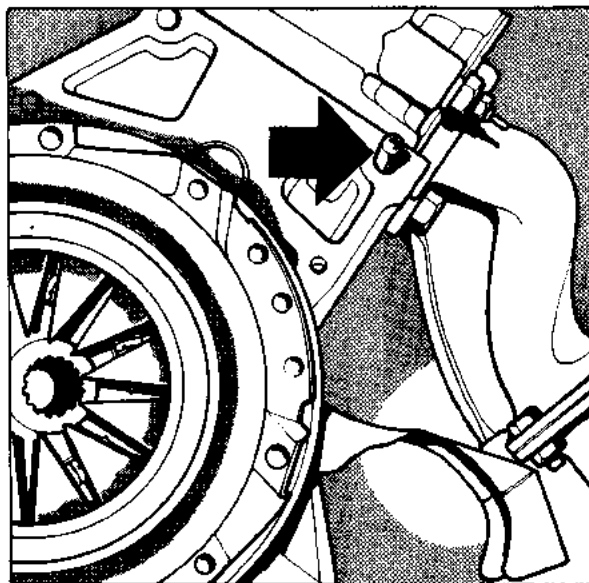


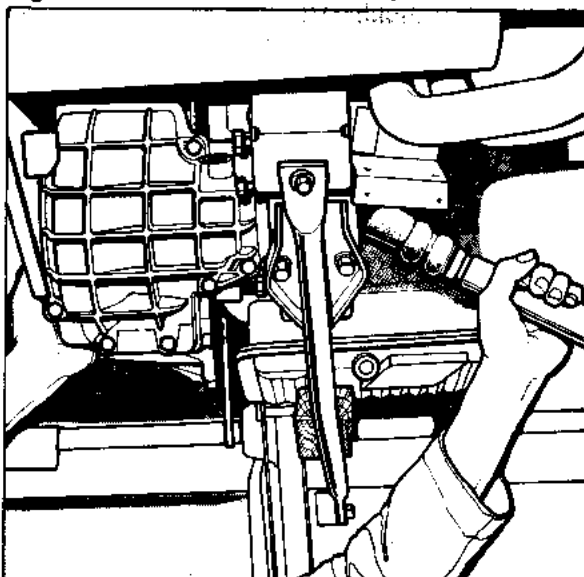
Fig. 4

- Verwijder de linker bevestigingsbout (cilinderblokzijde) van de achterste motorsteun teneinde de daarachter gelegen bevestigingsbout van het koppelingshuis te kunnen verwijderen.
- Verwijder de overige bevestigingsbouten van het koppelingshuis.
- Verwijder het koppelings- en differentieelhuis door het geheel naar u toe te trekken (fig.3) en van de rechter aandrijfas te schuiven.

INBOUWEN

- Schuif het koppelingshuis voorzichtig op de geleidepen (fig.4).
- Schuif de rechter aandrijfas in het differentieel.

Fig. 5



- Druk het koppelingshuis aan en verdraai daarbij de aandrijfas zodat de spiebanen op de aandrijfas in de spiebanen van het differentieeltandwiel kunnen schuiven. (fig.5).
- Monteer de bevestigingsbouten van het koppelingshuis en zet ze met het voorgeschreven aantrekkoppel vast.
- Verwijder de geleidepen.
- Zet de linker bevestigingsbout van de achterste motorsteun vast met 2,2 mkg.
- Monteer de vliegwielschermplaat welke zich het dichtst bij de startmotor bevindt en zet de bevestigingsbouten met het voorgeschreven aantrekkoppel vast.
- Monteer de vliegwielschermplaat aan de differentieelzijde en zet de bevestigingsbouten met het voorgeschreven aantrekkoppel vast.
- Monteer de onderste bout van de rechter schokbreker en zet deze met het voorgeschreven aantrekkoppel vast.
- Monteer de rechter achterremklauw en bevestig vervolgens de handremkabel aan de hefboom van de remklauw.
- Monteer de linker aandrijfas.
- Monteer de 2 bouten voor de bevestiging van de knaldemper op diens steun en zet ze met het voorgeschreven aantrekkoppel vast.
- Breng de startmotor op zijn plaats en zet de bouten met het voorgeschreven aantrekkoppel vast.
- Monteer de koppelingswerkcilinder en zet de bevestigingsbouten met 2,2 mkg vast.
- Bouw de versnellingsbak in.
- Verwijder het houten blokje tussen de reactiestang en het motorcarter.
- Vul de versnellingsbak en het differentieel met de voorgeschreven oliesoort.
- Laat de hefbrug zakken.
- Sluit de accuklemmen aan.
- Rijd de wagen van de hefbrug.

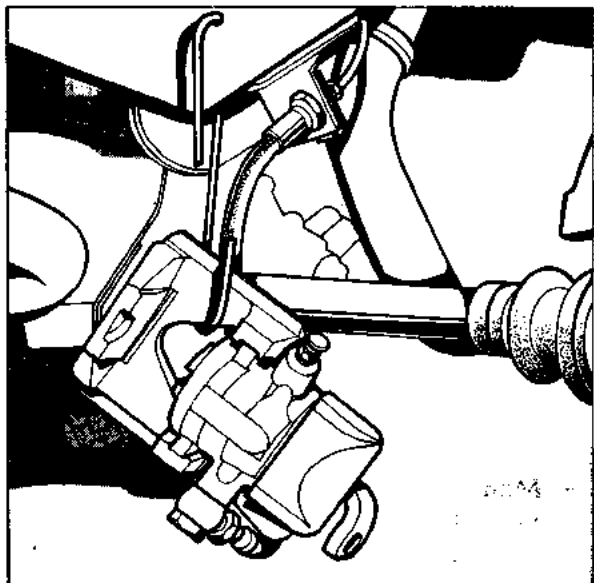


Fig. 6

Inbouwen

- Zet de achterzijde van de wagen op bokken.
- Verwijder het achterwiel aan de betreffende zijde.
- Druk het rempedaal in om de as te blokkeren en verwijder vervolgens de naafmoer en de ring (bewaar deze laatste).
- Verwijder de remklauw (remslang niet losmaken) en hang deze met behulp van een haak op aan de langsligger.
- Verwijder de onderste bevestigingsbout van de schokbreker.
- Druk de wieldraagarm geheel omlaag.
- Tik de astap voorzichtig met een hamer uit de wielnaaf.
- Druk de as aan differentieelzijde terug zodat de veer wordt samengedrukt en trek de as vervolgens uit de wieldraagarm; houd hem daarbij in de in fig. 7 afgebeelde stand.
- Trek de aandrijf-as uit het differentieeltandwiel.

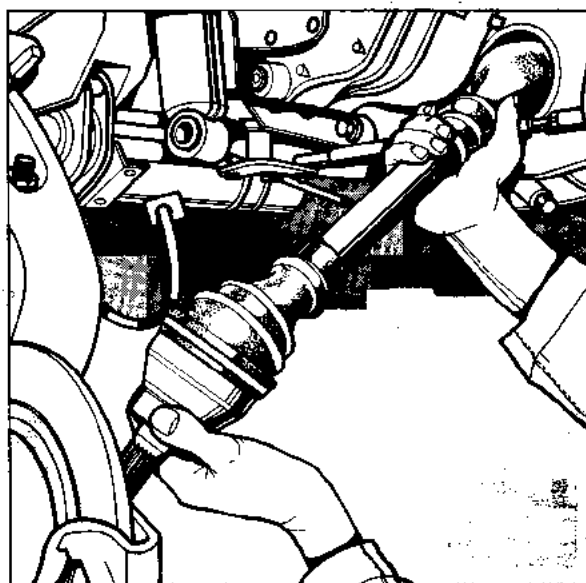


Fig. 7

Inbouwen

- Schuif de aandrijf-as in het differentieeltandwiel en let er daarbij op dat de oliekeerring in het differentieelhuis niet wordt beschadigd.
- Druk de wieldraagarm zonodig geheel omlaag, druk de aandrijf-as aan differentieelzijde terug en houd hem zo schuin mogelijk zodat hij in de wieldraagarm kan worden geschoven.
- Druk de wieldraagarm geleidelijk omhoog zodat de astap geheel in de spiebanen van de naaf kan schuiven. (Verdraai de naaf zonodig iets indien de spiebanen van de afstap niet corresponderen met die van de naaf).
- Monteer de onderste bevestigingsbout van de schokbreker.
- Schuif de (gebruikte) ring op de astap en monteer een nieuwe naafmoer.
- Zet de naafmoer met 25 mkg. vast en houd daarbij het rempedaal ingedrukt.
- Borg de moer door de kraag in de groef van de astap te stuiken.
- Monteer het wiel.
- Verwijder de bokken.

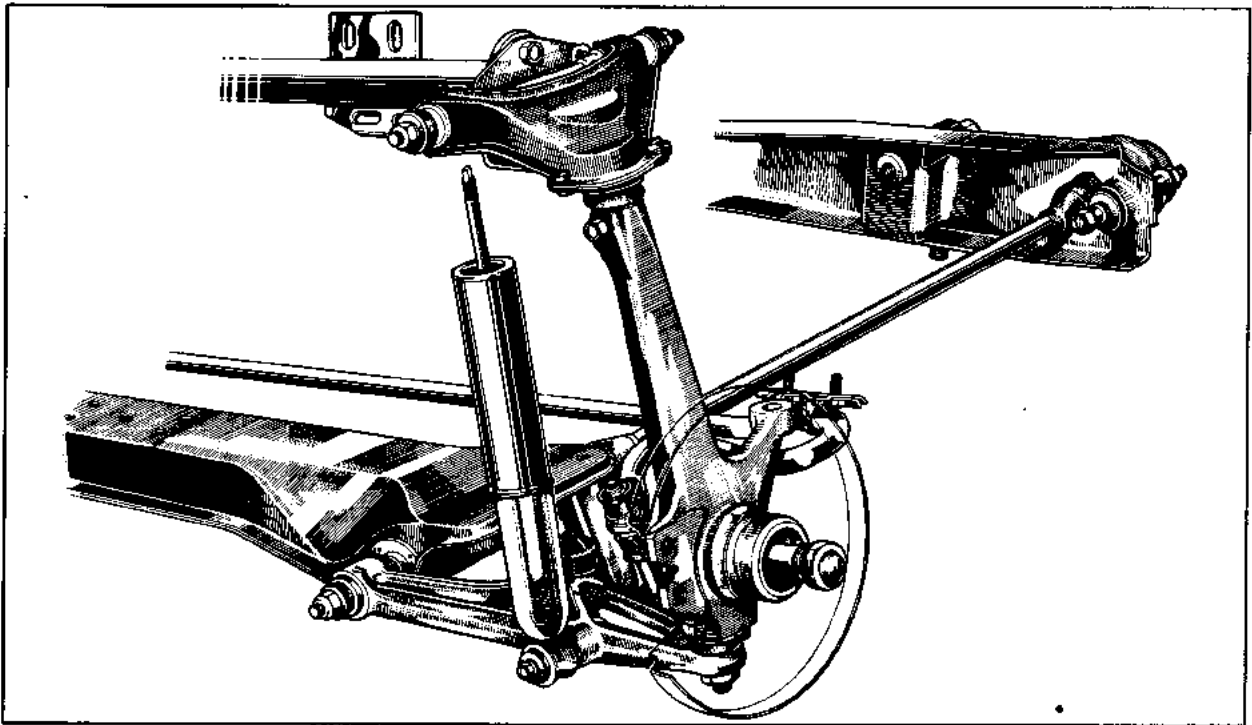


Fig. 1 Voorwielophanging

BESCHRIJVING (fig. 1 en 2)

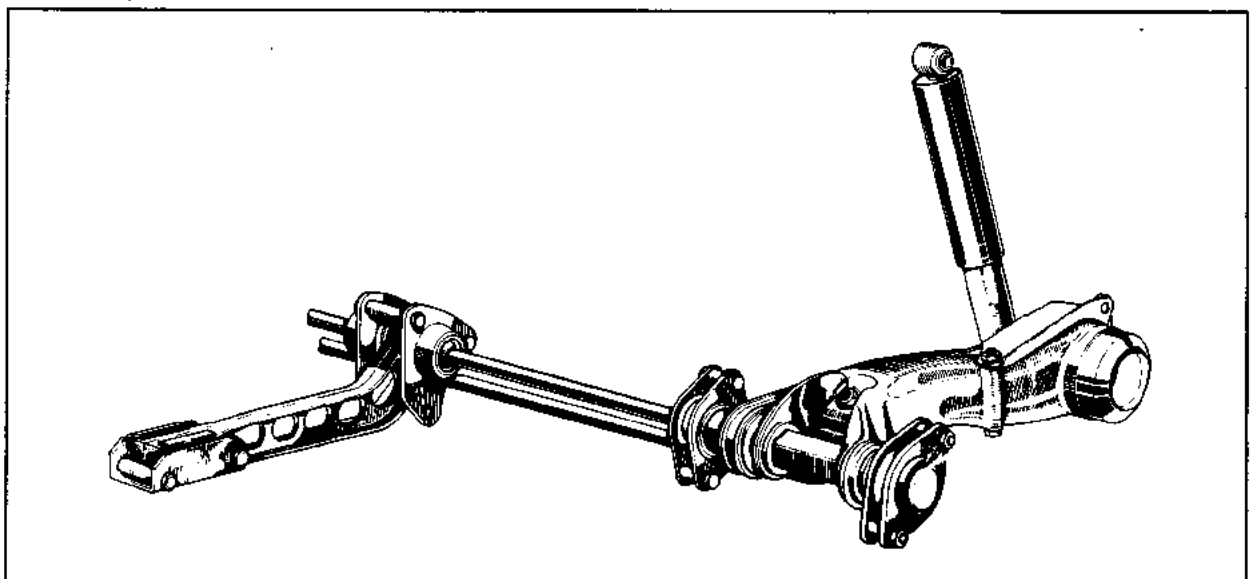
Onafhankelijke voor- en achterwielophanging met torsiestaven, dubbelwerkende telescoopschokbrekers en stabilisatorstang (voor).

De verankering van de torsiestaven op de carrosserie vindt plaats door middel van een stelmechanisme - met bout en moer - voor het afstellen van de wagenhoogte.

Opmerking: Het afstellen van de wagenhoogte alsmede dat van de voorwieluitlijning wordt in hoofdstuk H "stuurinrichting" behandeld.

Belangrijk: Bij werkzaamheden aan de opanging moet vóór montage telkens de staat van de verschillende onderdelen worden gecontroleerd, in het bijzonder van de stofkappen, vetkeerringen en silent-blocs.

Fig. 2 Achterwielophanging



ALGEMENE GEGEVENS

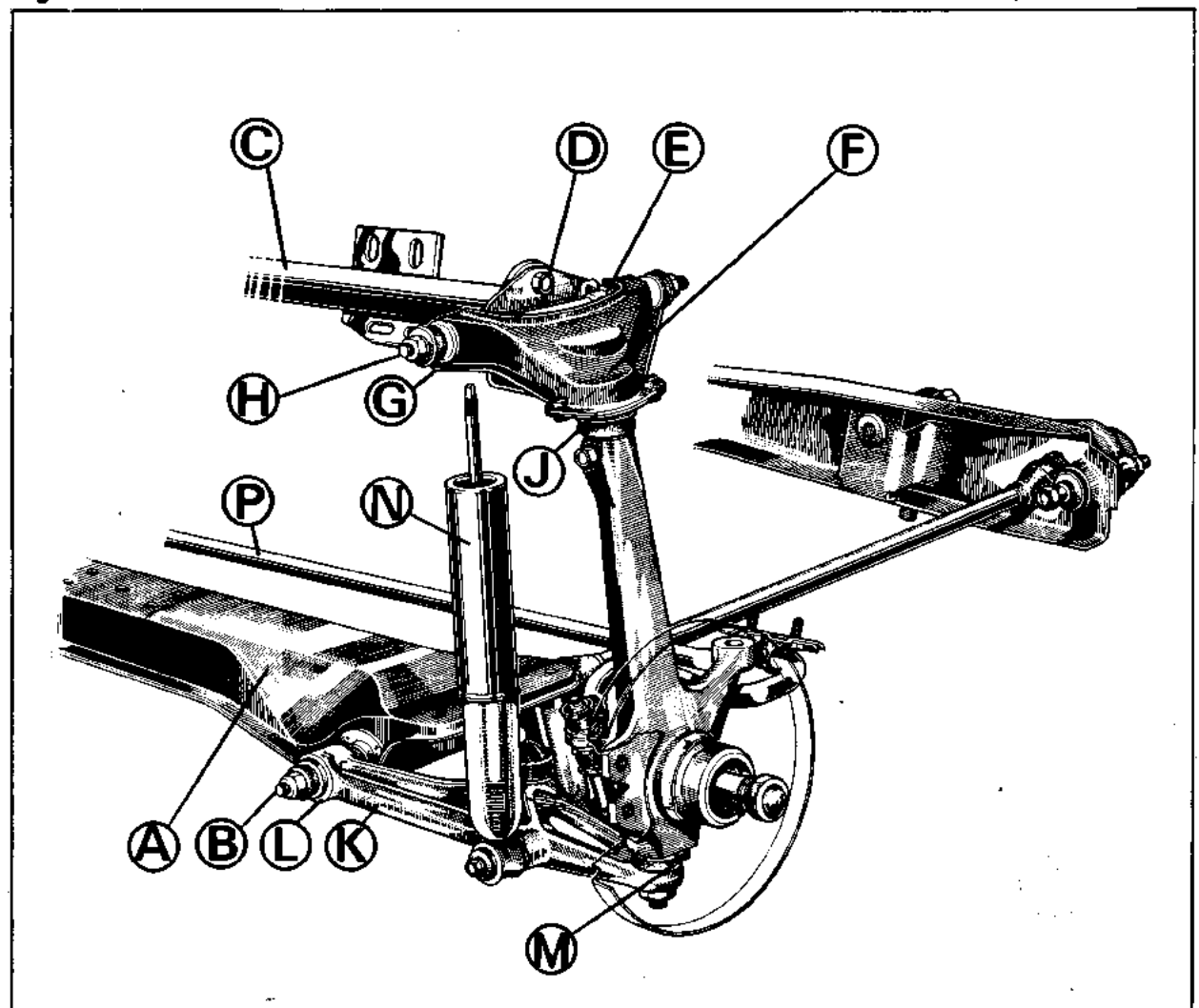
De voorwielophanging (fig. 1) bestaat uit:

- Een plaatstalen ondertraverse (A), welke op de 2 voorste langsliggers is bevestigd; op de uiteinden van de traverse zijn de assen van de onderste wieldraagarmen (B) bevestigd.
- Een buisvormige boventraverse (C), welke op de 2 voorste langsliggers is bevestigd; op de uiteinden van de traverse zijn de steunen (D) voor de assen van de bovenste wieldraagarmen bevestigd.
- Een hoekplaat welke aan weerszijden tussen het uiteinde van de traverse en de langsligger is bevestigd. Deze hoekplaat draagt bij tot een grotere stijfheid van de bevestiging van de traverse aan de langsligger.

Opmerking: De plaatjes (E) voor het afstellen van de voorwieluitlijning worden op de bouten gemonteerd waarmee de bovenste wieldraagarmas op zijn steun is bevestigd.

- Twee plaatstalen bovenste wieldraagarmen, links en rechts (F), welke elk d.m.v. in silent-blocs (G) gelagerde assen (H) aan de boventraverse zijn bevestigd. Het buitenste uiteinde van deze wieldraagarmen is voorzien van de bovenste fuseekogel (J).
- Twee smeedstalen onderste wieldraagarmen, links en rechts (K), welke d.m.v. in silent-blocs (L) gelagerde assen (B) aan de ondertraverse zijn bevestigd. Het buitenste uiteinde van deze wieldraagarmen is voorzien van de onderste fuseekogel (M).

Fig. 1



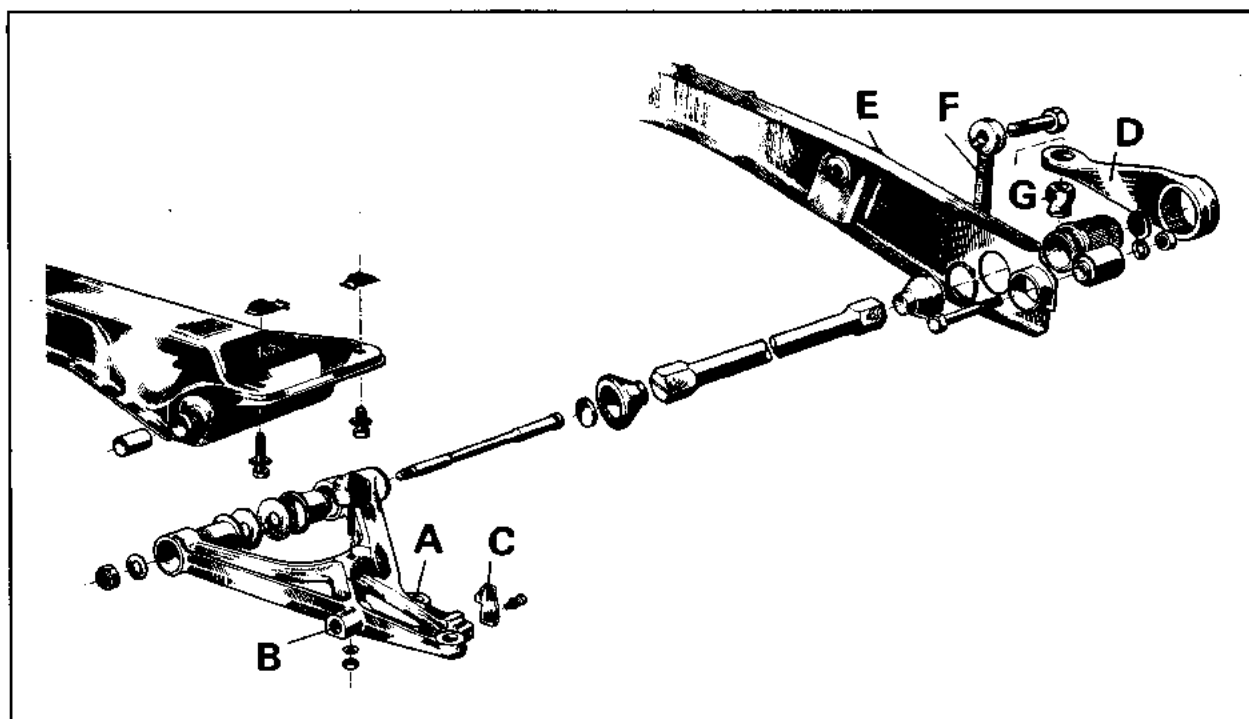


Fig. 2

Elke onderste wieldraagarm is voorzien van een aanslagnok voor de stuuruitslag (C), alsmede twee bevestigingspunten: 1 voor de stabilisatorstang (A) (fig.2) en 1 voor de onderste bevestiging van de schokbreker (C).

Elke onderste wieldraagarm is verbonden met een in langsrichting gemonteerde torsiestaaft, welke aan het achterste uiteinde door middel van een traverse op de carrosserie is bevestigd.

Dit uiteinde van de torsiestaaft is gevat in een stelarm (D), die via een stelbout (F) en een moer (G) met de traverse (E) is verbonden.

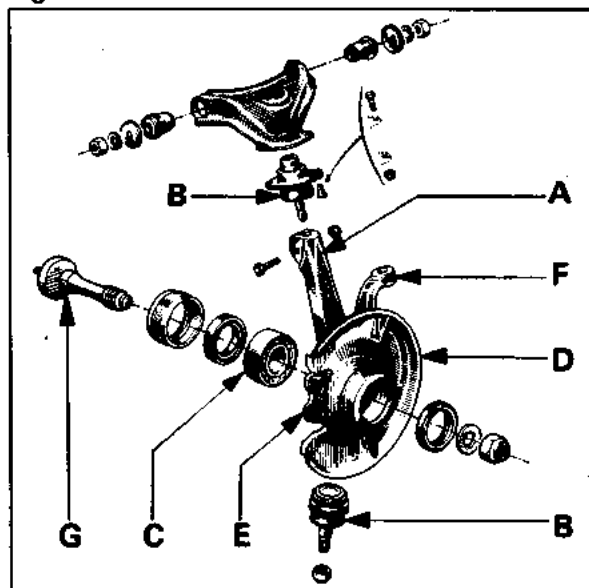
- Twee smeedstalen fusees, links en rechts (A) (fig.3), welke elk door middel van de fuseekogels (B) scharnierend op de onderste en bovenste wieldraagarm zijn bevestigd.

De fusee bevat:

- Het dubbelrijig kogellager van de wielnaaf (C).
- De spatplaat voor de remschijf (D).
- De remklauwsteun (E).
- De fusee-arm (F) voor de verbinding met de spoorstang.
- De fuseetap (G).

- Twee schokbrekers, links en rechts (N) (fig.1), welke enerzijds op de onderste wieldraagarmen en anderzijds op de schokbrekersteunen op de voorste langsliggers zijn bevestigd.
- Een stabilisatorstang (P) (fig.1), welke met rubber lagere op de langsliggers en d.m.v. trekstangen op de onderste wieldraagarmen is bevestigd.

Fig. 3



SPECIALE GEREEDSCHAPPEN
UIT- EN INBOUWEN VAN DE ONDERSTE TRAVERSE VAN DE VOORWIEL-
OPHANGING

G 1/III-V

3

blz. /

SPECIALE GEREEDSCHAPPEN

| | |
|--|----------|
| VACI trekker | 15 533 F |
| VACA trekker | 15 534 G |
| Sleutel voor het afstellen van de voorspanning van de torsie- staven | 20 916 Q |
| Sleutel voor onderste fuseekogel | 20 909 A |
| Dop | 20 814 J |
| Sleutel voor moer van dubbel- rijig kogellager | 20 908 H |
| Stempel voor naafkeerring | 20 907 Y |
| Bus voor 20 907 Y | 15 522 C |
| Stempel | 20 875 X |
| Trekstangen voor de voorwielop- hanging (zie "Speciale gereed- schappen", rubriek A0). | |

UIT- EN INBOUWEN VAN DE ONDERSTE
TRAVERSE VAN DE VOORWIELOPHANGING

UITBOUWEN

Rijd de wagen op een hefbrug.

Verwijder:

- Het reservewiel.
- De accu met diens steun.
- De voorwielen.
- De beschermplaat onder de wagen.
- Ontspan en verwijder de voorste torsiestaven.
- Maak de beide voorschokbrekers los van de onderste wieldraagarmen.
- Verwijder de beide steunen van de stabilisatorstang op de carrosserie.
- Maak de beide onderste fuseekogels los van de wieldraagarmen (VACI trekker nr. 15 533 F).
- Verwijder de traverse compleet met de beide wieldraagarmen en de stabilisatorstang.

INBOUWEN

Inbouwen geschiedt in omgekeerde volgorde van uitbouwen; na het inbouwen moeten de wagenhoogte en de voorwieluitlijning worden gecontroleerd.

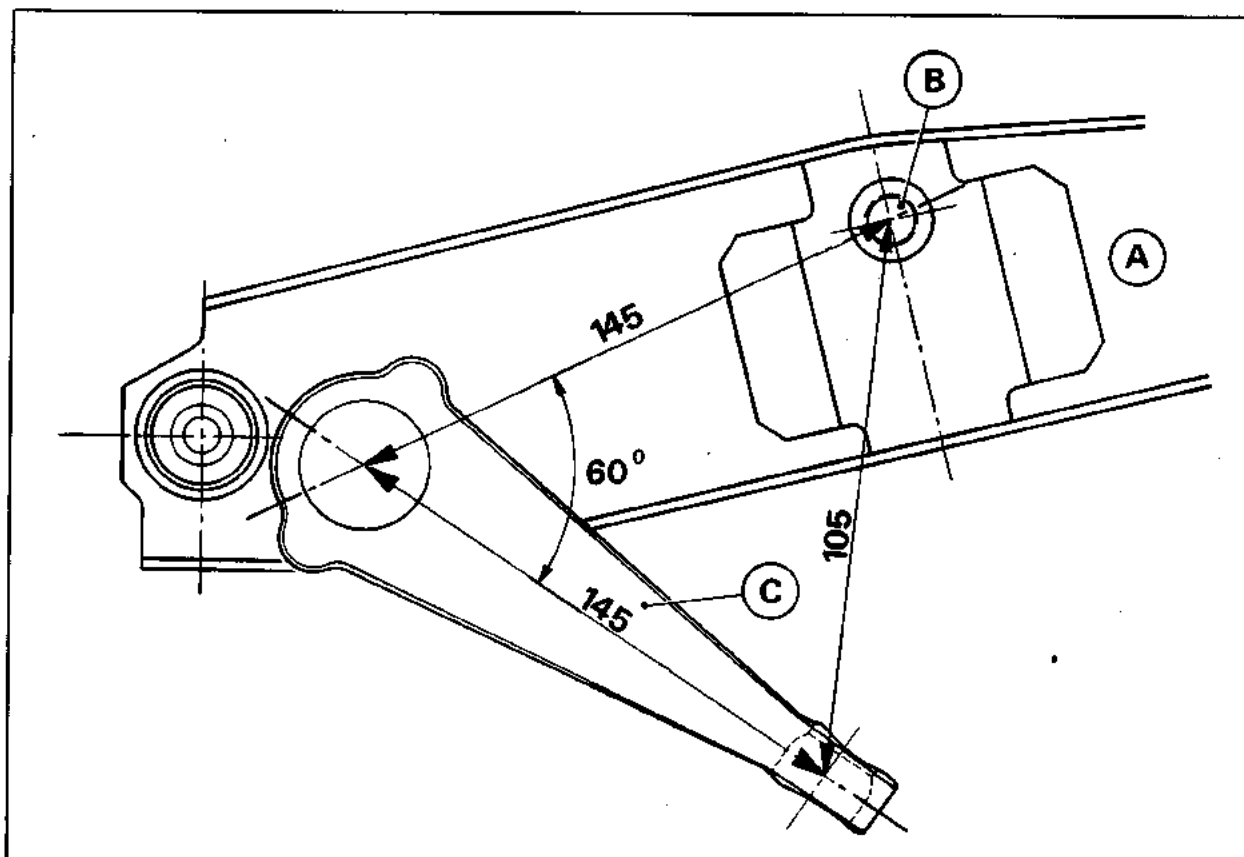


Fig. 7

Stand van de stelarm:

A: traverse

B: bevestigingsgat van de stelbout

C: stelarm

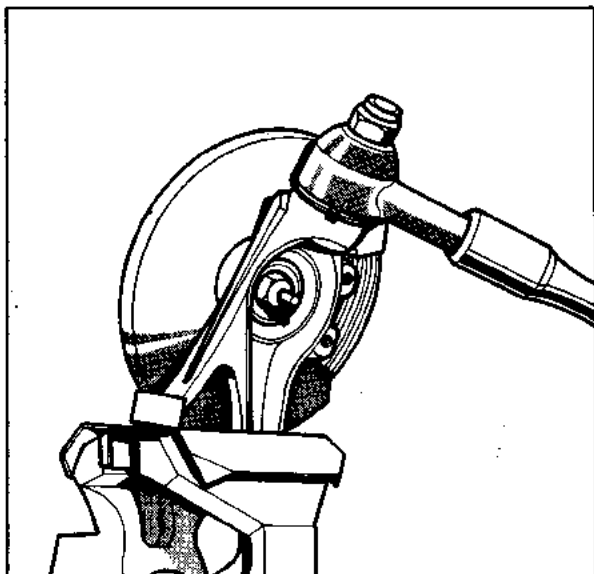


Fig. 8

VERVANGEN VAN DE ONDERSTE FUSEEKOGEL

VERWIJDEREN

- Plaats de fusee in een bankschroef welke voorzien is van beschermplaten (de fusee zo dicht mogelijk bij de remschijf vastklemmen om tordering te voorkomen).
- Ontborg de ringmoer van de fuseekogel en plaats de sleutel 20 909 A op de kogel (fig.8).
- Draai de Nylstopmoer van de fuseekogel op het gereedschap om te voorkomen dat dit tijdens de bewerking losschiet (fig.8).
- Verwijder de ringmoer.

MONTEREN

- Draai de nieuwe fuseekogel met de hand aan.
- Plaats de sleutel 20 909 A op de ringmoer en let daarbij op het volgende:
 - Smeer de beschermhoes van de kogel met Shell Retinax A vet.
 - Zorg er voor dat de hoes niet door de sleutel wordt beschadigd.
- Houd de sleutel m.b.v. de Nylstopmoer op zijn plaats.
- Zet de ringmoer met het voorgeschreven aantrekkoppel vast.
- Borg de ringmoer (op 1 uitsparing).

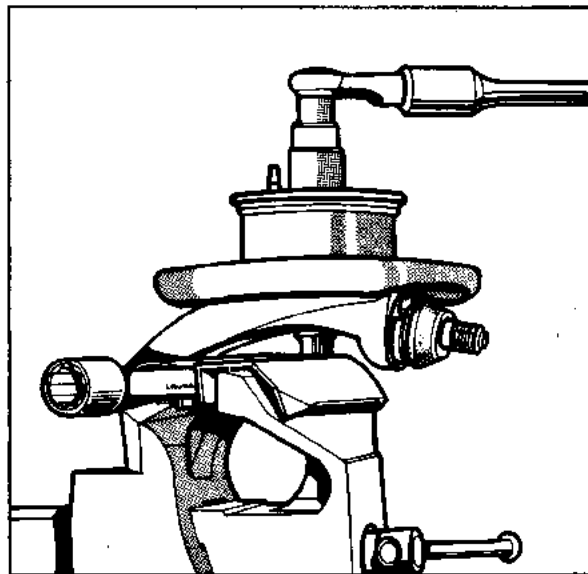


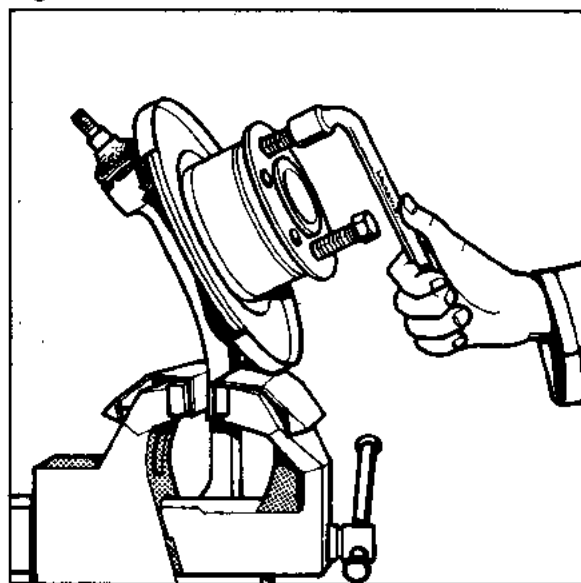
Fig. 9

VERVANGEN VAN HET DUBBELRIJIG KOGELLAGER

VERWIJDEREN

- Bouw de fusee uit (fig.9).
- Verwijder de remschijf en de naaf (fig.10).

Fig. 10



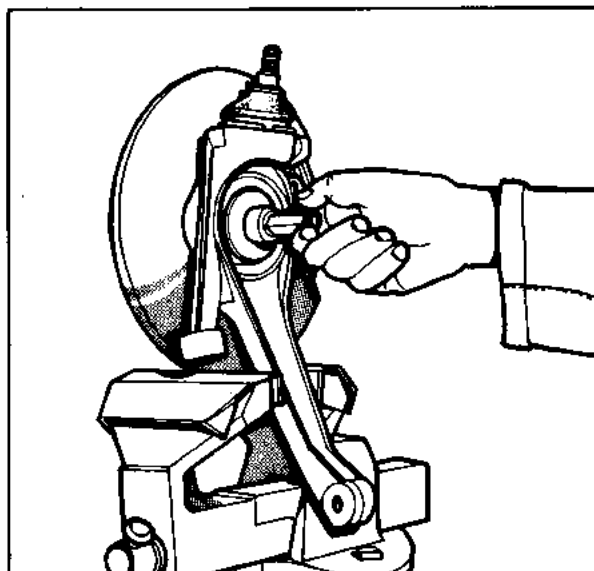


Fig. 11

- Ontborg en verwijder de ringmoer waardoor de buitenring van het dubbelrijig kogellager wordt opgesloten (fig. 11). (sleutel 20 908 H).
- Plaats de stempel 20 875 X (A) (fig. 12) voorzien van de bus 15 522 C (B) op de binnenring van het lager.
- Tik of pers het lager uit de naaf.

Fig. 12

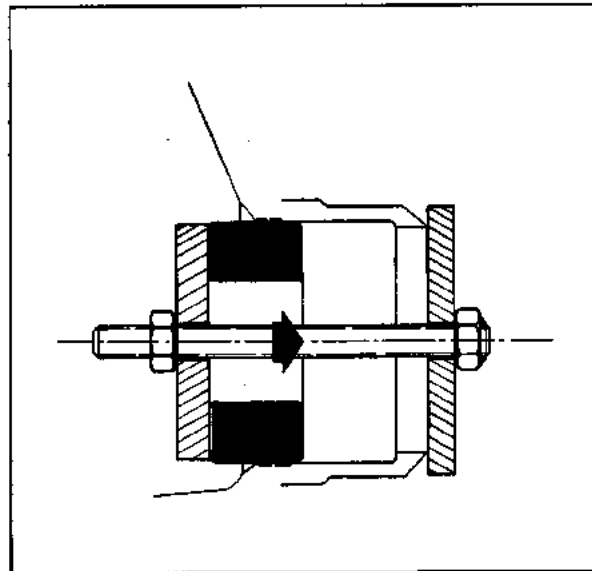
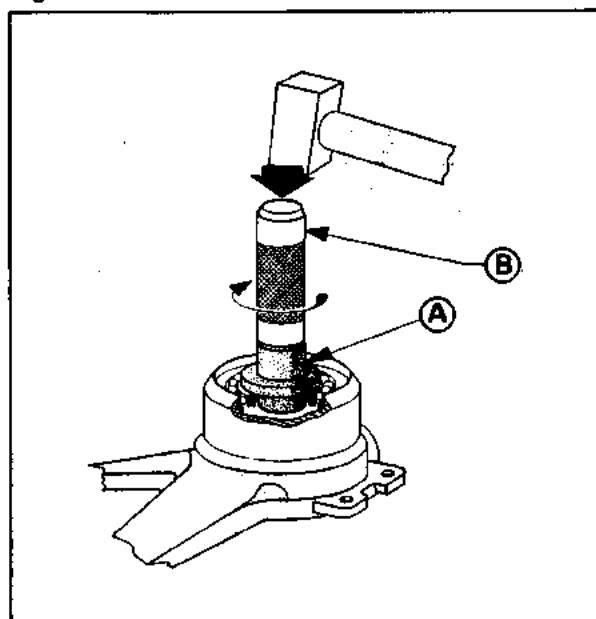


Fig. 13

MONTEREN

Vóór montage moet worden gecontroleerd of de kogels en de loopringen van het lager schoon zijn en in goede staat verkeren.

- Pers het lager op de in fig. 13 afgebeelde wijze in de fusee.
- Pers een nieuwe keerring (dubbele lipkeerring) in de ringmoer m.b.v. de stempel 20 907 Y en de bus 15 522 C.
- Monteer de ringmoer.
- Zet de ringmoer vast met 30 mkg.
- Borg de ringmoer op 2 plaatsen door een weinig materiaal in de fusee te stuiiken:
 - in verband met de dubbele borging moeten de moer en de dubbele lipkeerring na elke demontage worden vernieuwd.

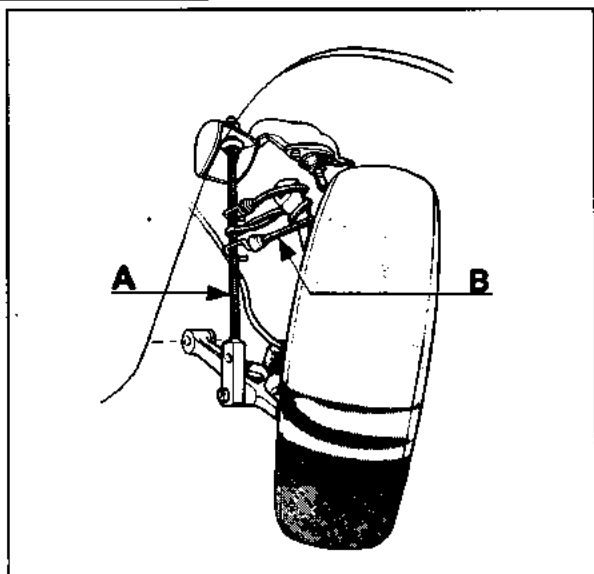


Fig. 14

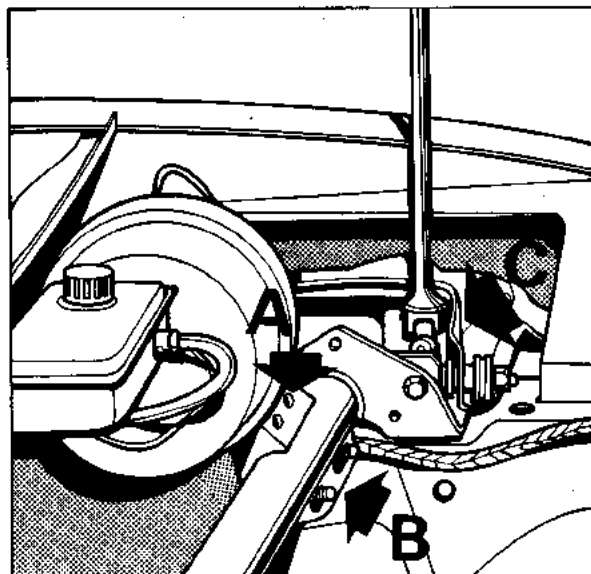
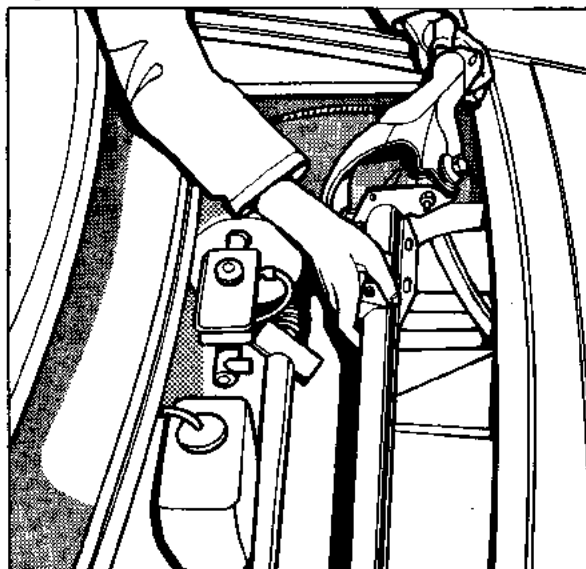


Fig. 15

UITBOUWEN

- Verwijder de beide voorschokbrekers en vervang ze door de 2 trekstangen (A) (fig.14).
- Verwijder de bevestigingsbouten van de remservo (A) (fig.15).
- Verwijder de massastrap en neem de draadbundel uit de klemmen.
- Maak de bovenste fuseekogels los.
- Bevestig de beide fusees m.b.v. een snelbinder (B) (fig.14) aan de trekstangen.
- Verwijder de bouten waarmee de traverse op de linker hoekplaat (B) (fig.15) is bevestigd.
- Verwijder de bouten waarmee de traversesteunen aan weerszijden op de carrosserie zijn bevestigd (C) (fig.15).
- Verwijder de traverse vervolgens (fig.16).

Fig. 16

INBOUWEN

- Inbouwen geschiedt in omgekeerde volgorde van uitbouwen.
- Controleer de voorwieluitlijning.

Opmerking: De dikte van de vulplaatjes op de beide uiteinden van de traverse moet ongeveer gelijk zijn. Indien het verschil in dikte aanzienlijk is (groot verschil in wielvlucht), dient de traverse opnieuw te worden gecentreerd door hem naar de zijde van de negatieve wielvlucht te drukken.

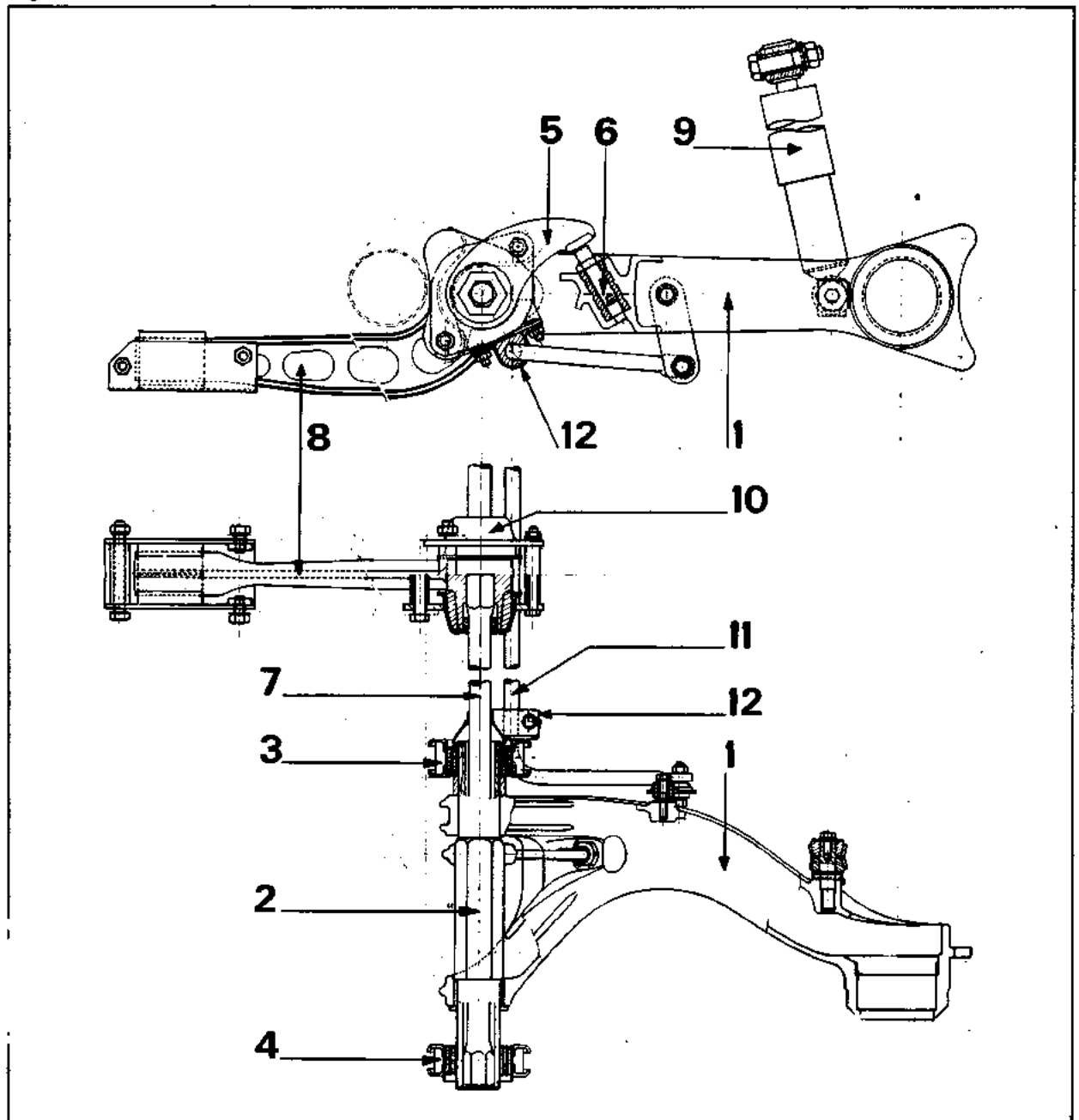
ALGEMENE GEGEVENS

Onafhankelijke achterwielophanging bestaande uit 2 symmetrische eenheden welke als volgt zijn samengesteld (fig. 1 en 2):

- Een uit lichtmetaal - legering vervaardigde wieldraagarm (1) welke d.m.v. een as (2) en 2 lagers (3,4) op de carrosserie is bevestigd.
- Het achterste uiteinde van de wieldraagarm is voorzien van de wielnaaf en de achterrem.

Op de buitenzeskant van de wieldraagarmas is een tuimelaar (5) gemonteerd welke zijdelings d.m.v. een puntlas is geborgd. Deze tuimelaar rust op het stelmechanisme (6) dat op de wieldraagarm is bevestigd. Daar de wieldraagarmas met een torsiestaaft (7) is verbonden, kan men m.b.v. de tuimelaar en het stelmechanisme zeer nauwkeurig de spanning van de torsiestaaft en dus de wagenhoogte afstellen.

Fig. 1



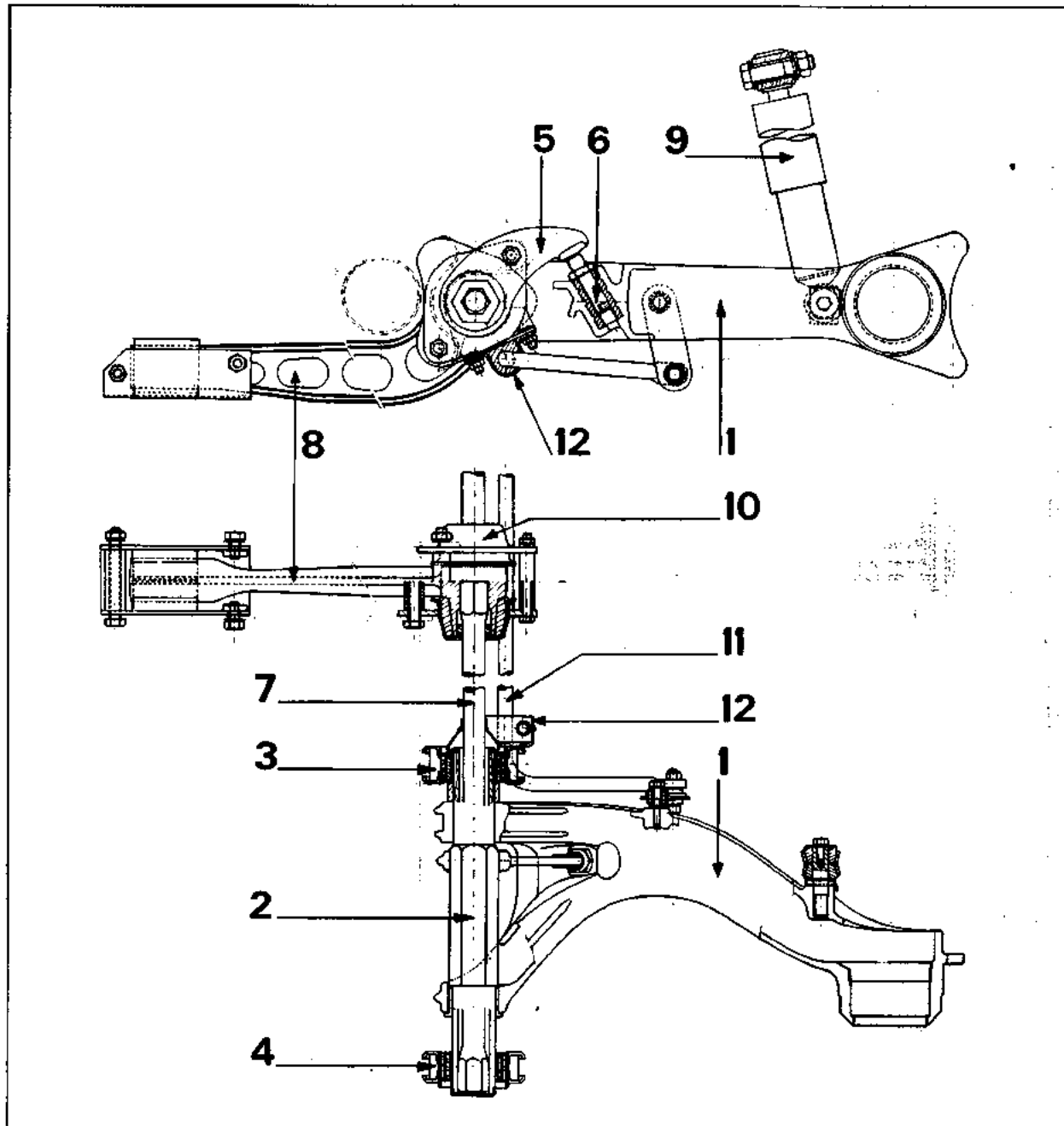
ACHTERWIELOPHANGING

- Een torsiestaaf (7) welke aan elk uiteinde is voorzien van een buitenzeskant. Deze torsiestaaf is enerzijds met de wiel draagarmas en anderzijds met een arm (8) verbonden; zowel de wieldraagarmas als de steunarm zijn daartoe voorzien van een binnenzeskant.
- Een dubbelwerkende telescoopschokbreker (9) welke de wieldraagarm op hydraulisch-pneumatische wijze met de carrosserie verbindt.

Verder bestaat de achterwielophanging uit:

- Een steunarm (8) welke op de middelste langsligger is aangebracht en als vast punt dient voor de beide torsiestaven (7). Deze beide torsiestaven worden vrij (zonder voorspanning) gemonteerd en vervolgens onder voorspanning gebracht door de van lagers (10) voorziene steunarm omhoog te drukken en onder de wagen te monteren.
- Een stabilisatorstang (11) welke de beide wieldraagarmen d.m.v. silent-blocs (12) met de carrosserie verbindt.

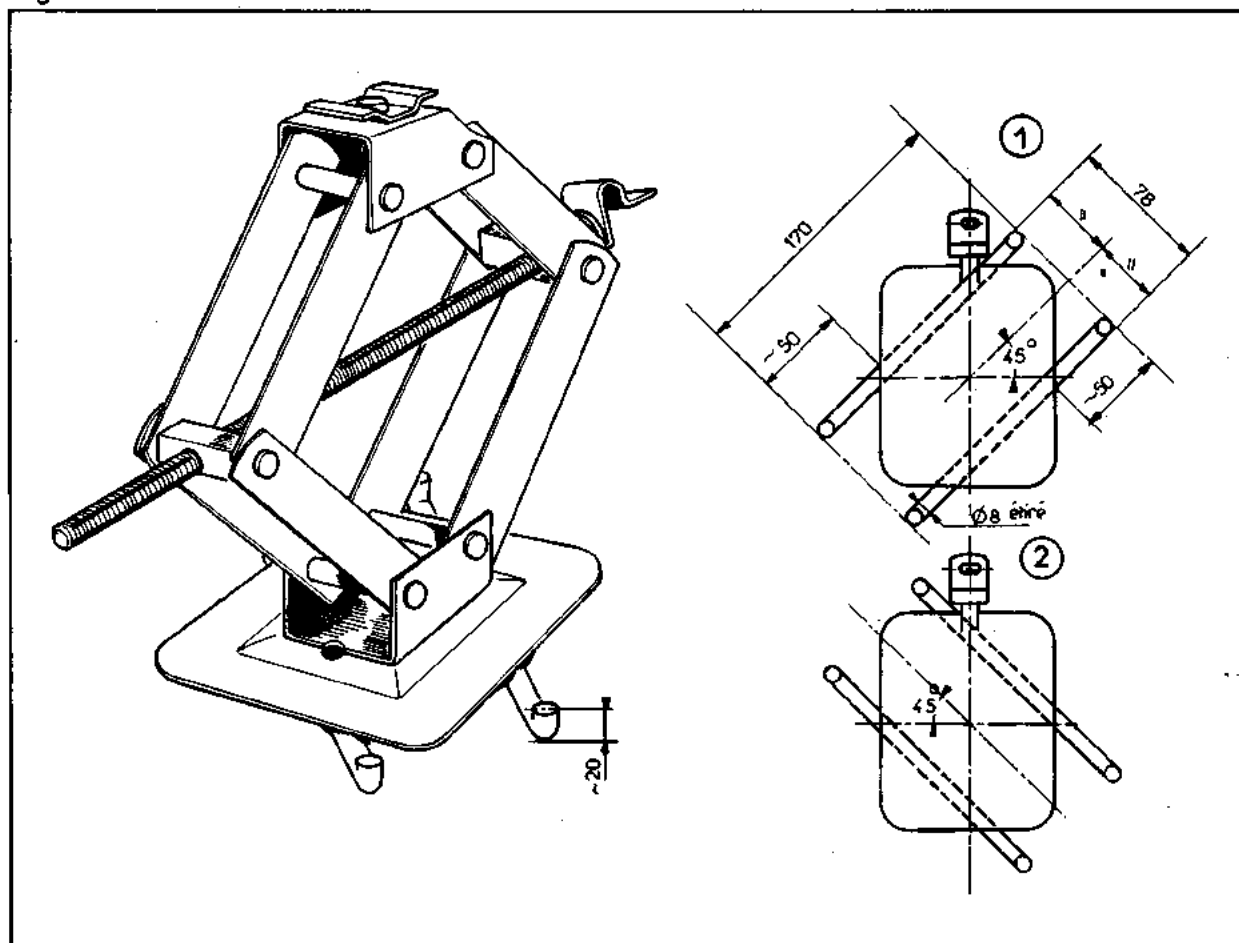
Fig.2



SPECIALE GEREEDSCHAPPEN

- 1 steun voor het uit- en inbouwen
van de achterwielophanging ... 21 915 C
- 1 spanner voor de steunarm van
de achterste torsiestaven..... 21 916 D
- 2 kriks (standaarduitrusting Chrys-
ler 160-180-2L) welke aan de
hand van fig.3 moeten worden
gewijzigd..... 41 310 D

Fig. 3



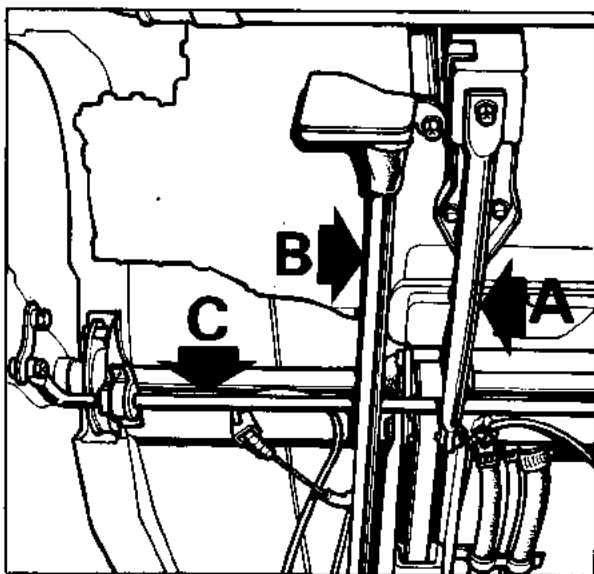


Fig. 4

UITBOUWEN

- Rijd de wagen op een hefbrug.
- Maak de accyklemmen los.
- Draai de bevestigingsbouten van de achterwielen en de aandrijfasmoeren een slag los.
- Leg blokken voor de voorwielen en plaats een gewicht van 20 kg in de kofferruimte.
- Zet de achterzijde van de wagen op bokken.
- Verwijder:
 - de achterwielen.

Fig. 5

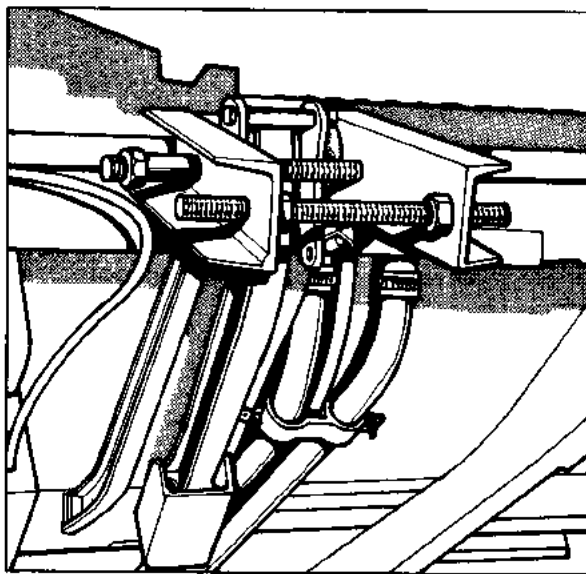
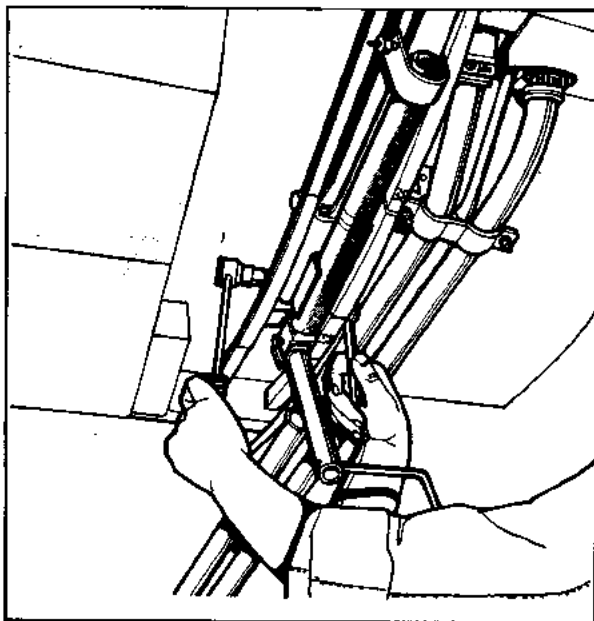
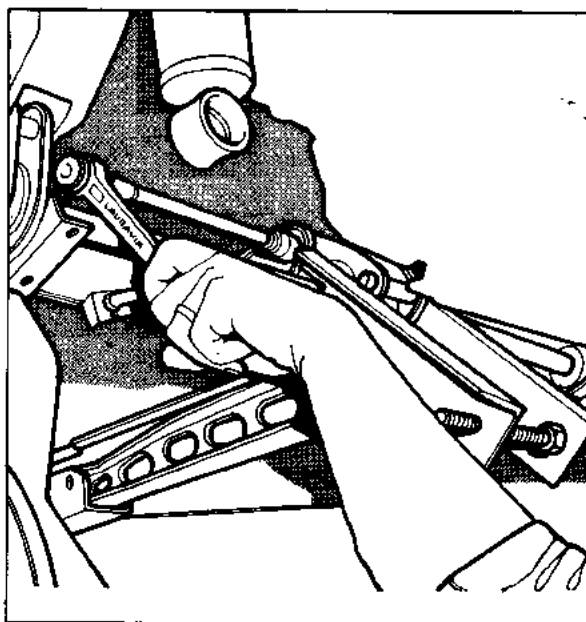


Fig. 6

- De handremkabels (aan remklauwzijde).
- De remklauwen en bind deze op aan de achterste langsliggers.
- De reaktiestang van de motor (A) (fig.4).
- De buis van het schakelmechanisme (B) (fig.4).
- De stabilisatorstang (C) (fig.4).
- De onderste bevestigingsbouten van de schokbrekers.
- De beide aandrijfasen.

Fig. 7



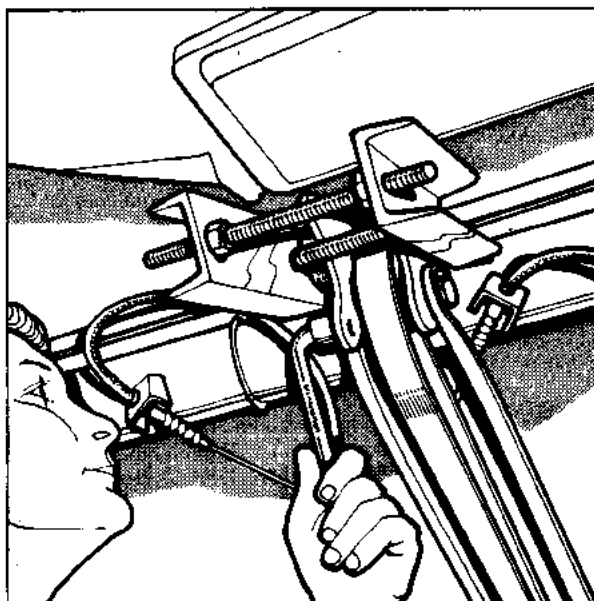


Fig. 8

- Monteer de spanner, nr. 21 916 D, voor de steunarm van de torsiestaven.
- Verwijder de bevestigingsbouten van de steunarm, ontspan de torsiestaven en verwijder de spanner (fig.5).
- Monteer de spanner, nr. 21 915 C, voor het centrale lager (fig.6) van de torsiestaven.
- Verwijder de bevestigingsbouten van het centrale lager en verwijder het bovenste afstandsstuk (fig. 7 en 8).

Fig. 9

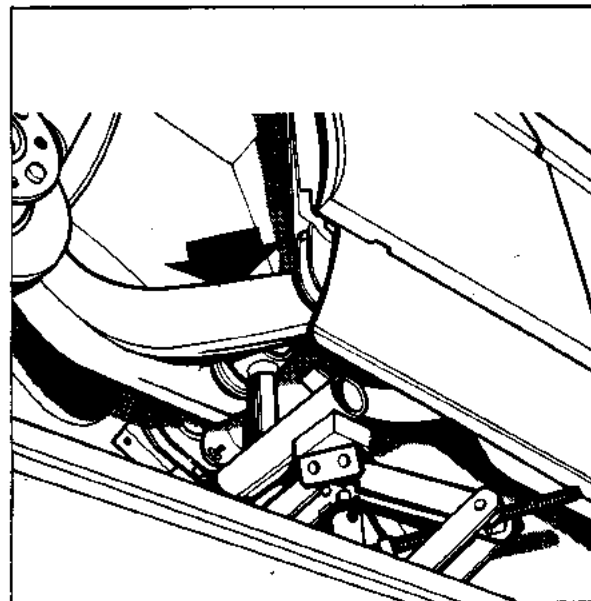
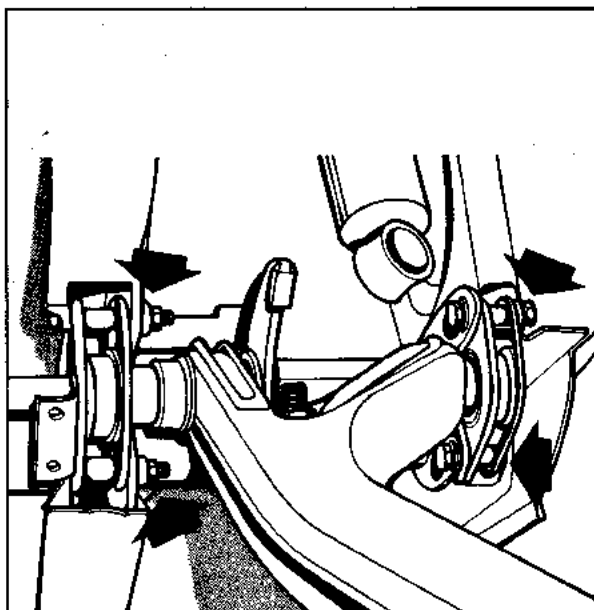
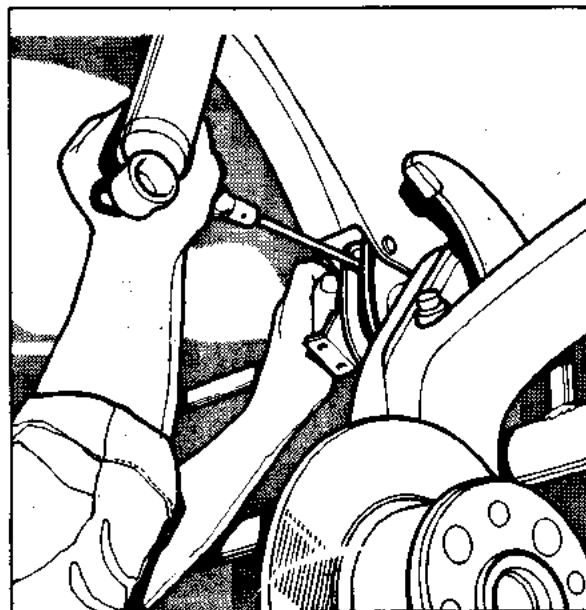


Fig. 10

- Verwijder de bevestigingsmoeren van de zijlagers (fig.9).
- Plaats de steun, nr. 21 915 C, onder de wagen en breng de vorkstukken in contact met de zeskanten van de linker- en rechter wieldraagarmas (fig.10).
- Verwijder de bovenste bouten van het achterste lageren verdraai het lager daarbij iets om de voorspanning weg te nemen (fig.11).

Fig. 11



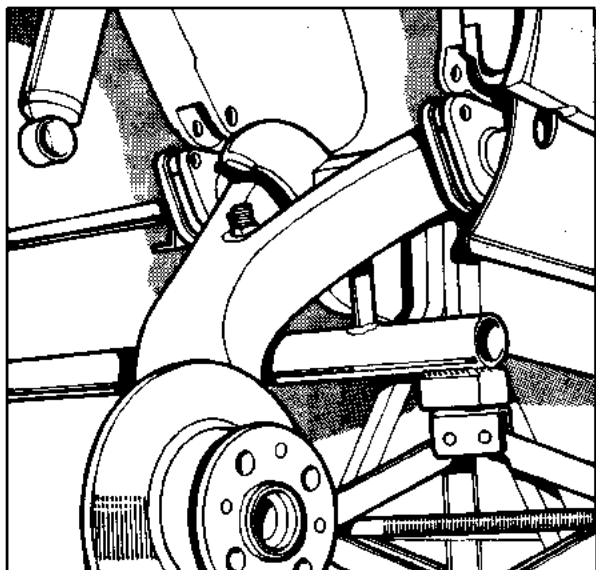


Fig. 12

- Laat de complete wielophanging zover zakken tot het bovenste gedeelte van de lagers los is van de steunen (fig. 12).
- Verwijder de onderste bouten van de lagers (iets oplichten m.b.v. een schroevendraaier) (fig. 13).
- Laat de complete wielophanging vervolgens zakken en neem hem naar achteren toe van de wagen.

INBOUWEN

- Plaats de complete achterwielophanging op de steun.
- Monteer de spanner voor het centrale lager.
- Schuif de achterwielophanging onder de wagen en centreer hem zo goed mogelijk.

Fig. 13

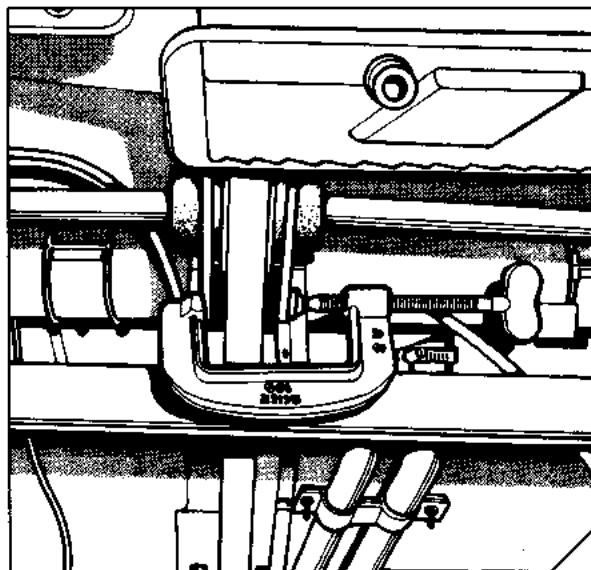
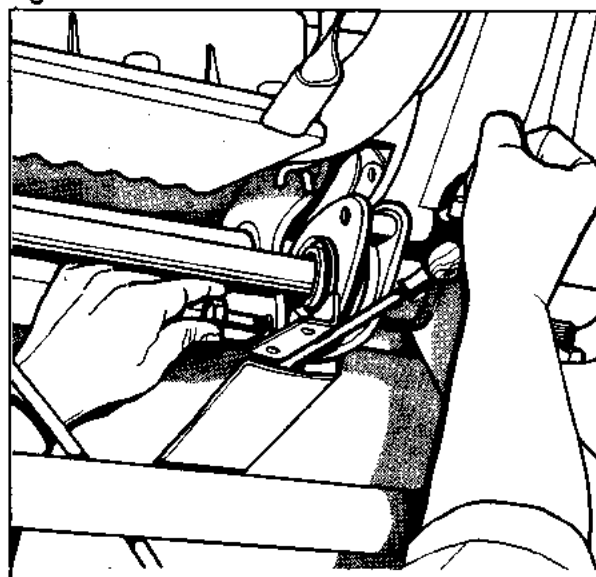


Fig. 14

- Breng de ophanging geleidelijk omhoog en breng achtereenvolgens het centrale lager en de zijlagers op hun plaats.
- Monteer de onderste en bovenste bevestigingsbouten van de zijlagers (zie fig. 11).
- Breng de bovenste bevestigingsgaten van het centrale lager m.b.v. een pen in lijn.
- Verwijder de spanner van het centrale lager.
- Plaats een lijklem op het onderste gedeelte van het centrale lager (fig. 14).
- Breng het afstandsstuk aan en monteer de bovenste bout van het centrale lager.
- Monteer de spanner voor de steunarm van de torsiestaven, span de torsiestaven geleidelijk tot de bevestigingsgaten van de onderste bouten van het centrale lager in lijn liggen en monteer de bouten vervolgens (fig. 8).
- Breng alle lagermoeren aan en zet ze met het voorgeschreven aantrekkoppel vast.
- Span de torsiestaven, monteer de bevestigingsbouten van de steunarm en verwijder het gereedschap.
- Monteer:
 - De aandrijfassen
 - De onderste bevestigingsbouten van de schokbrekers
 - de stabilisatorstang
 - de buis van het schakelmechanisme
 - de reaktiestang van de motor
 - de remklauwen
 - de handremkabels
 - de achterwielen
 - zet de moeren van de aandrijfassen vast en borg ze vervolgens.
- Controleer de wagenhoogte

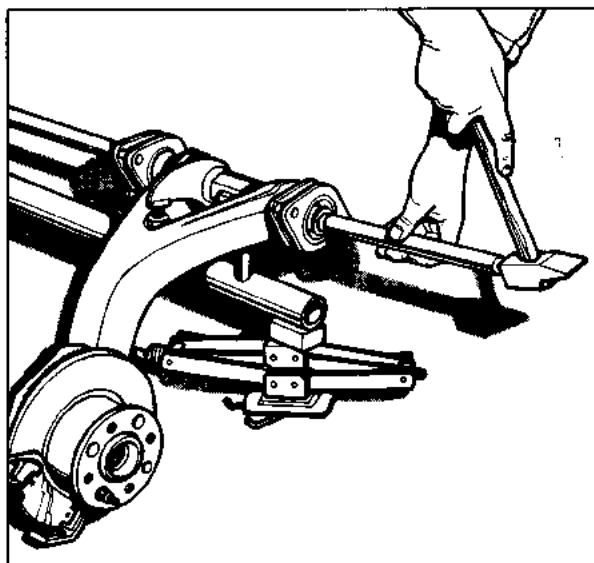


Fig. 15

DEMONTAGE

Bouw de achterwielophanging uit en:

- Verwijder de pluggen welke op de uiteinden van elke torsiestaf zijn aangebracht.
- Tik één van de torsiestaven m.b.v. een bronzen drevel zo ver naar binnen tot de zeskant op het uiteinde van de tegenoverliggende torsiestaf vrij komt (fig. 15 en 16).
- Ondersteun het centrale lager van de steunarm en verwijder achtereenvolgens de beide torsiestaven.
- Verwijder van elke torsiestaf:
 - de rubber beschermkap.
 - de rubber bus.
- Maak de beide wieldraagarmen los.

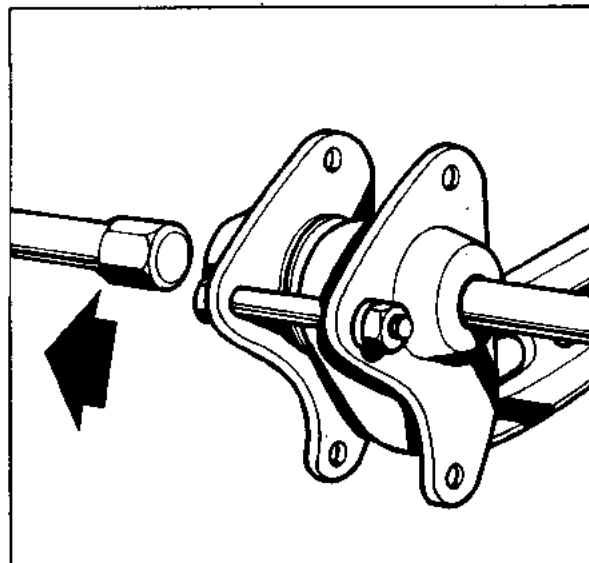


Fig. 16

MONTAGE

- Breng de steun, nr. 21 915 C, in de laagste stand:
 - Breng de beide wieldraagarmen aan en laat daarbij de remklauwen op de grond rusten. Breng de tuimelaar van elke wieldraagarm in contact met de stelbout.
- Schuif de torsiestaven (rechts: groen gemerkt, links: geel gemerkt) in de wieldraagarmen.
- Monteer op elke torsiestaf het beschermrubber en de rubber bus.

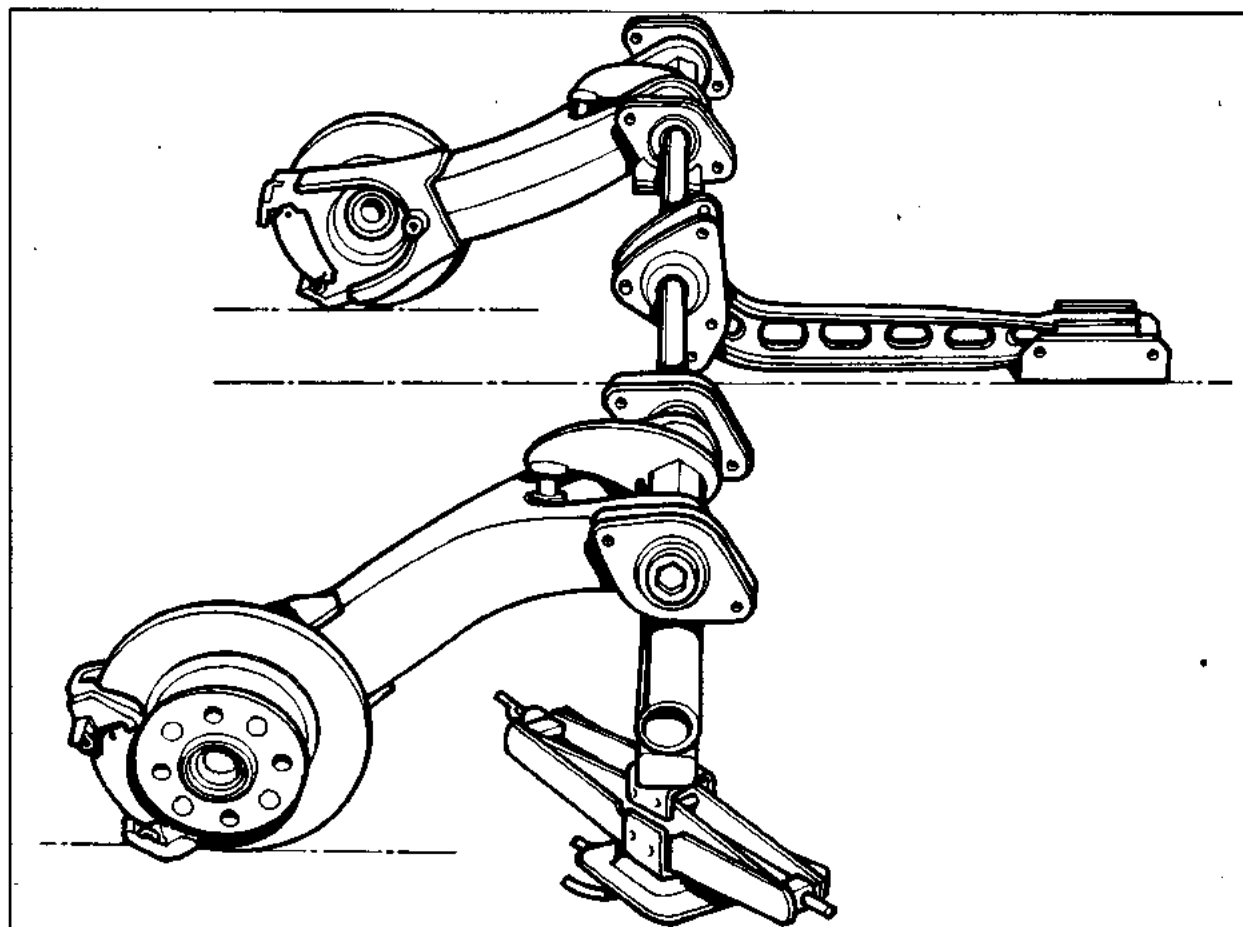
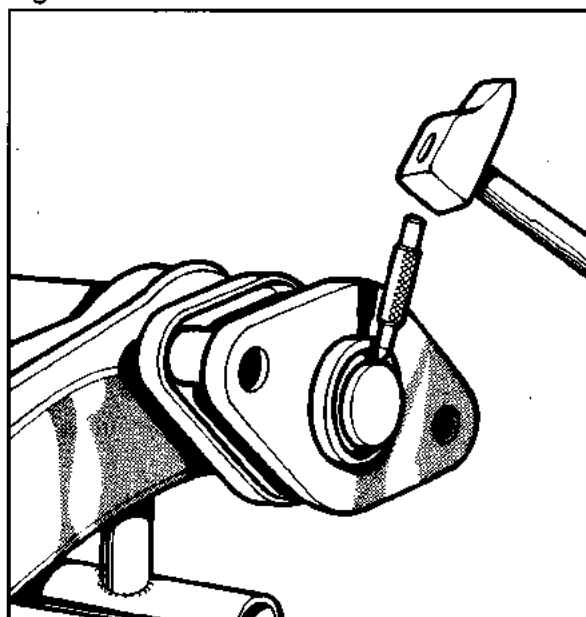


Fig. 17

- Schuif de torsiestaven zodanig in de steunarm, dat deze laatste in een zo horizontaal mogelijke stand wordt gebracht (fig. 17).
- Tik de beide torsiestaven m.b.v. de bronzen drevel zover naar binnen, dat zij gelijk liggen met de uiteinden van de wieldraagarmen.
- Monteer de pluggen en borg deze op drie plaatsen m.b.v. een stuikborg (fig. 18).

Fig. 18



| WIELEN BANDEN | | G3 - G4 | |
|------------------|--|---------|---|
| | | 1 | |
| | | | |
| | | blz. | / |

WIELEN

Technische gegevens

Velgmaat: 5½ J 13.

Lichtmetalen wielen.

- centrering op de naaf d.m.v. een paspen.
- bevestiging op de naaf met vier zeskantbouts van 19 mm met verchroomde kop en conische centreerrand.

Reservewiel: staal.

Aantrekkelijk

Wiel op naaf mkg.
7

BANDEN

Bandenmaten

| | |
|--------------|-----------|
| Voorwielen | 155 HR 13 |
| Achterwielen | 185 HR 13 |
| Reservewiel | 155 HR 13 |

Goedgekeurde banden

Michelin X.A.S.

| <u>Bandenspanning kg/cm²</u> | Voor | Achter |
|---|------|--------|
| Normale snelheden en normale belasting (1 tot 3 personen) | 1,5 | 1,8 |
| Hoge snelheden en alle belastingsomstandigheden (incl. maximum belasting) Langdurig gebruik op snelweg | 1,5 | 1,8 |

ALGEMENE GEGEVENS

Tandheugelstuurinrichting (fig. 1) bestaande uit:

Een tandheugelstuurhuis (A) dat d.m.v. twee steunen (B) (B') op de voorste langsliggers is bevestigd. Het stuurhuis wordt via de stuuras met twee kruiskoppelingen (C) door het stuurwiel (F) bediend. Aan de bovenzijde wordt de stuuras ondersteund door de plaatstalen stuurkolom (E) welke op de pedaalsteun (E) is gelast.

De uiteinden van de tandheugel zijn d.m.v. twee verstelbare spoorstangen (G) met de fuseekogels (H) verbonden.

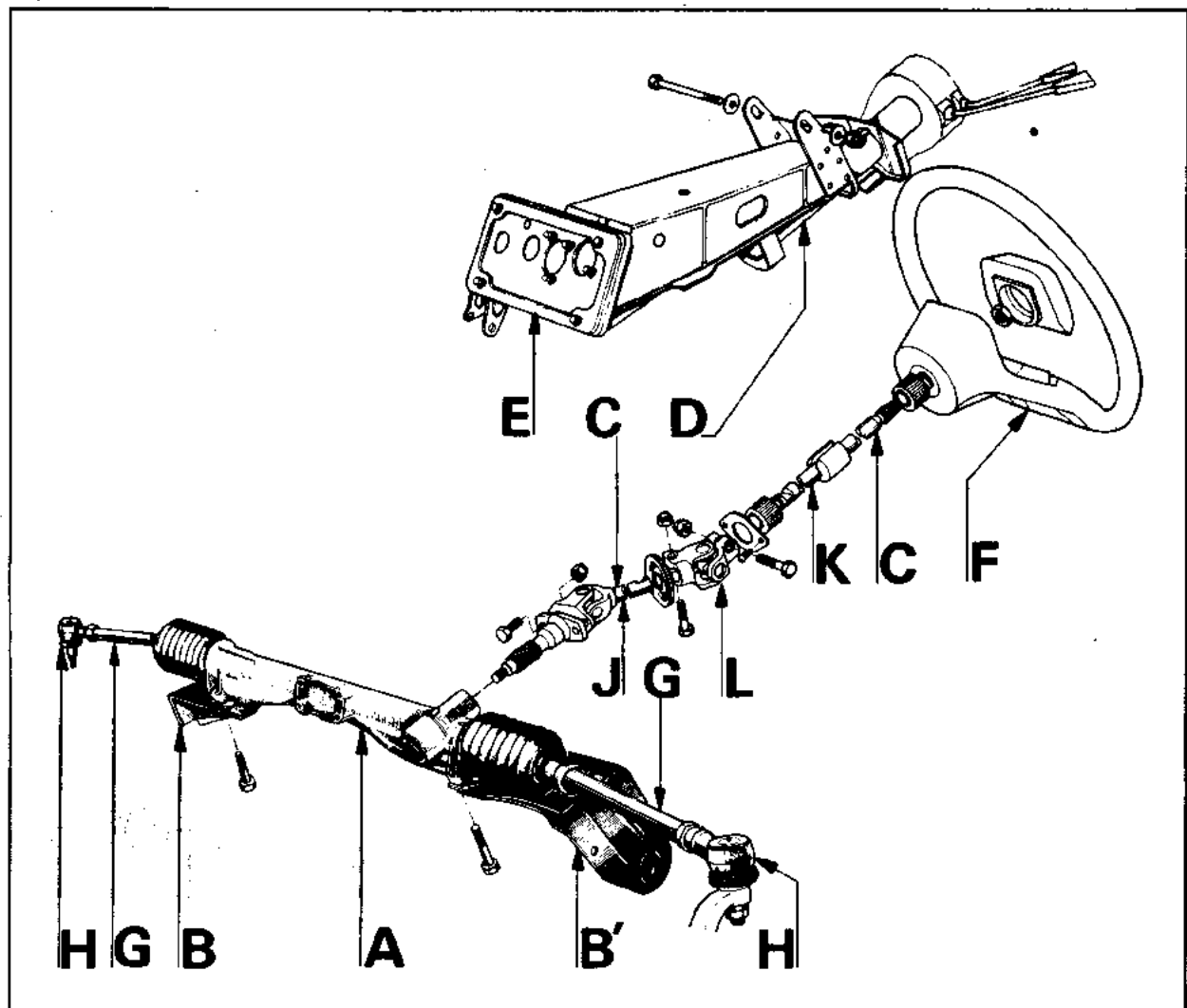
Draaicirkel tussen muren: 10,7 m.

Overbrengingsverhouding: 15,6 - 1

Vetvulling van het stuurhuis: 80 cm³.

Vetsoort: Shell Retinax AM met 3% molybdeendisulfide.

Fig. 1



TANDHEUGELSTUURHUIS

Het tandheugelstuurhuis (fig. 2) bestaat uit: het huis (1), de tandheugel (6), de spoorstangen (23), het rondsel (9) en de druktaats (19).

- Het lichtmetalen huis (1) bevat de tandheugel (6) en het rondsel (9).

Het huis is met 2 bouten (fig. 1) op de beide steunen (B en B') bevestigd; deze steunen zijn met 3 bouten aan de binnenzijde van de voorste langsliggers gemonteerd.

De stand van het stuurhuis is zeer belangrijk om ongewenste afwijkingen van de toespoor tijdens het doorveren van de wagen en de daarmee gepaard gaande bandenslijtage te voorkomen; op de bouten tussen het stuurhuis en de steunen (B en B') (fig. 1) zijn dan ook vulplaatjes aangebracht om het stuurhuis op de juiste hoogte af te stellen. De beide bevestigingssteunen van het stuurhuis zijn voorzien van sleufgaten welke dienen voor het centreren van het stuurhuis.

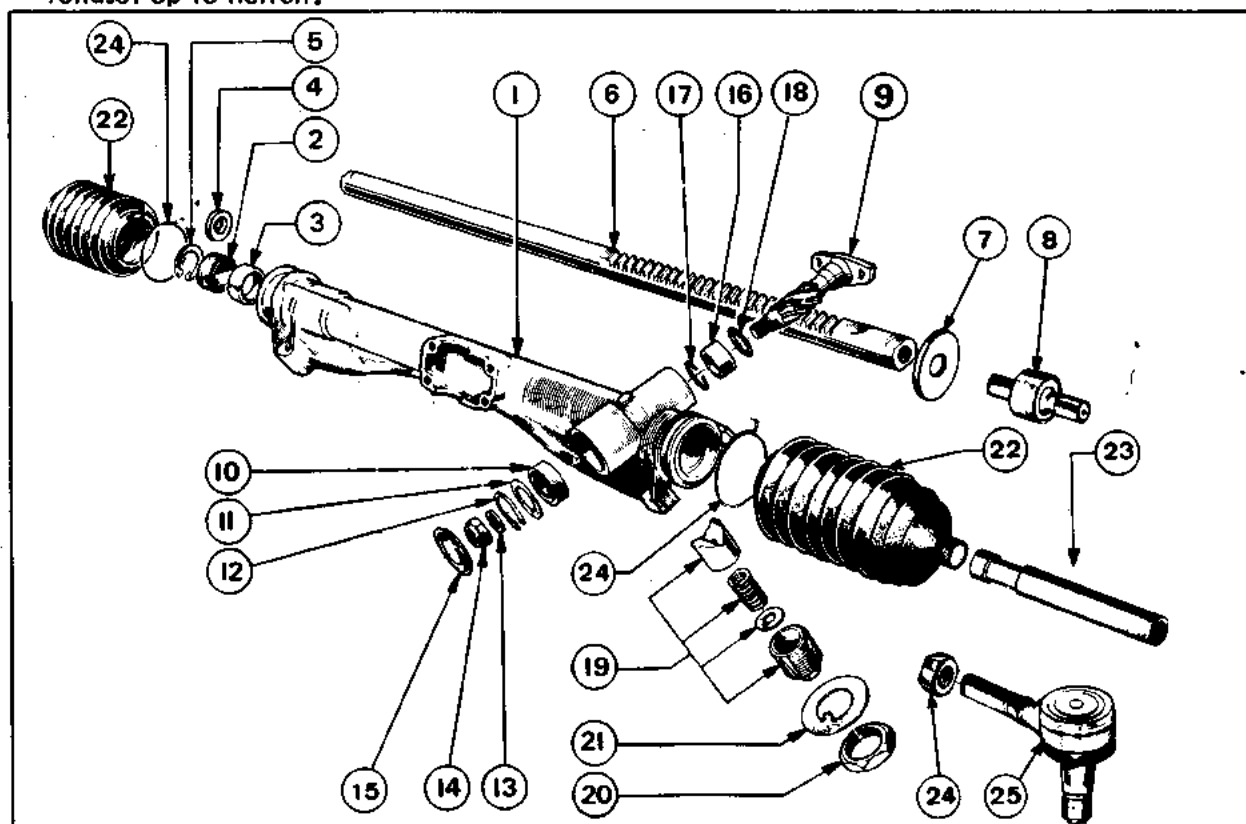
- De tandheugel (6) wordt aan de rechterzijde door een elastische bus (2) en aan de linkerzijde door de druktaats (19) ondersteund; de druktaats dient tevens om de speling tussen de tandheugel en het rondsel op te heffen.

De uiteinden van de tandheugel zijn d.m.v. een kogelgewricht (8) met de spoorstang verbonden; de hoekverdraaiing van deze kogelgewrichten ten opzichte van de hartlijn van de tandheugel bedraagt min. 33°.

De kogelgewrichten (8) zijn met schroefdraad in de uiteinden van de tandheugel gemonteerd, en worden door een contra-moer geborgd.

De hart-afstand tussen de beide kogelgewrichten moet 665 mm bedragen; afstelling vindt plaats door de kogelgewrichten in of uit de tandheugel te draaien. De afstand tussen de binnenzijde van elke contra-moer en het uiteinde van het stuurhuis moet $75 \pm 0,9$ mm bedragen (fig. 3). Rubber hoezen (22) beschermen de uiteinden van de tandheugel tegen opspattend vuil; ze dienen tevens als vetkeerring en zorgen daarbij voor de smering van de kogelgewrichten op de uiteinden van de tandheugel.

- De spoorstangen (23) zijn in lengte verstelbaar om de sporing te kunnen afstellen. Het binnenste uiteinde (niet afstelbaar) is d.m.v. schroefdraad en een felsrand met het kogelgewricht aan stuurhuiszijde verbonden; het buitenste uiteinde (afstelbaar) is d.m.v. schroefdraad en een contra-moer op de fuseekogel gemonteerd.



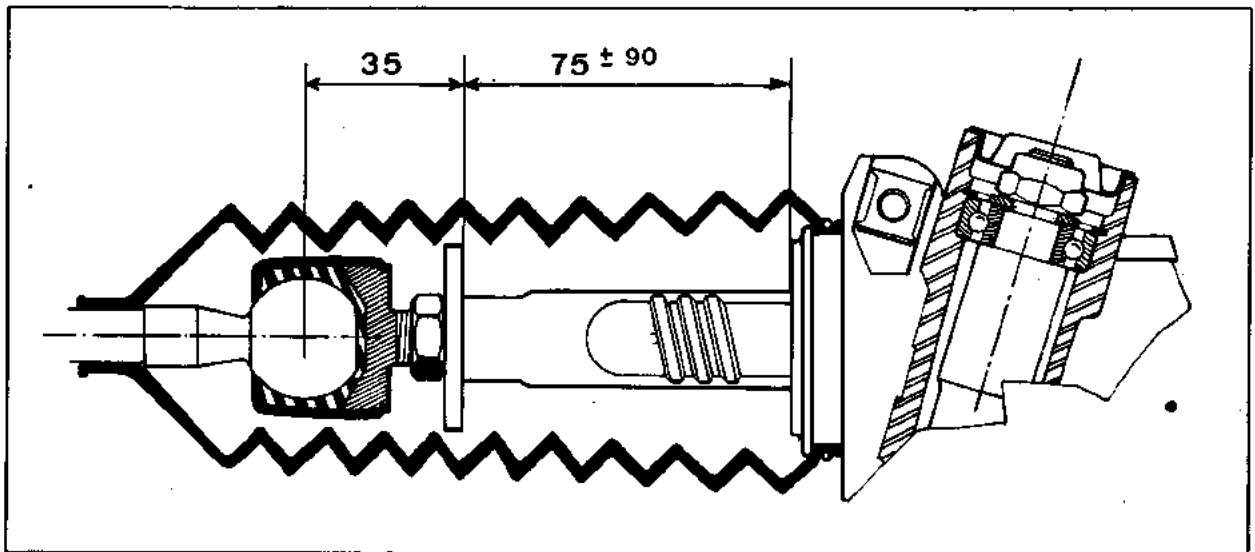


Fig. 3

De gemiddelde hartafstand tussen de kogelgewrichten aan stuurhuiszijde en de fuseekogels moet 291,5 mm bedragen en dient aan beide zijden even groot te zijn.

- De stand van het rondsel (9) op de tandheugel wordt van fabriekswege afgesteld door het plaatsen van vulringen (11) tussen het lager (10) en de borgveer (12).

Het rondsel draait aan de onderzijde in een bus (16). Het rondsel is d.m.v. 2 bouten met de onderste kruiskoppeling van de stuuras verbonden.

- De druktaats (19) dient om de tandspeling tussen tandheugel en rondsel op te heffen en om de tandheugel te geleiden. Klapperende geluiden in het stuurhuis kunnen door afstelling van de druktaats worden weggevoerd. Door de stelbus in of uit te draaien, wordt de veer van de druktaats meer of minder gespannen.

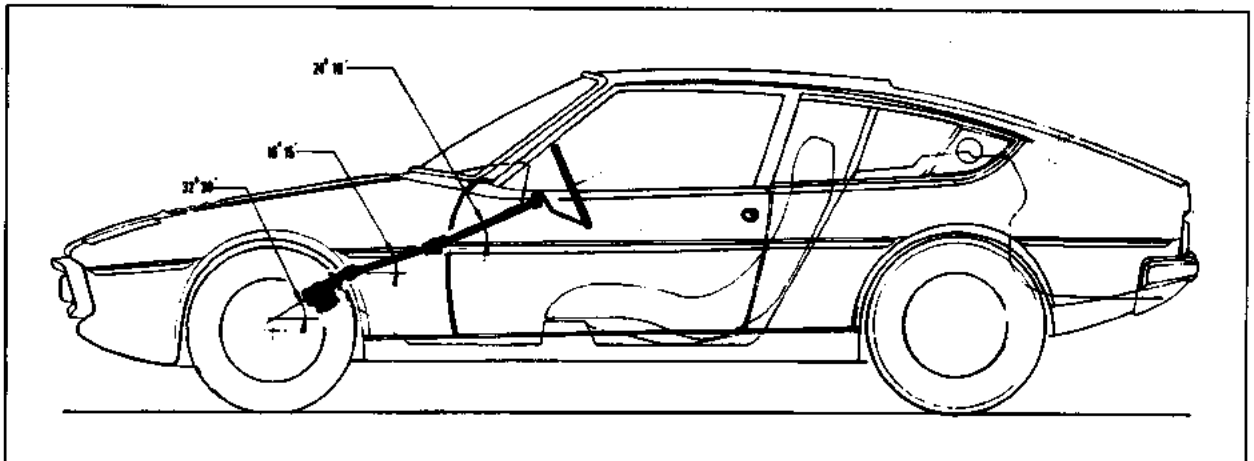
STUURKOLOM

De stuurkolom (fig. 1) bevat: de stuuras (C), de stuurassteun (buis) (D) en het stuurwiel (F).

- De stuuras bestaat uit 2 delen (J en K) welke d.m.v. een kruiskoppeling met elkaar zijn verbonden.
- De onderste stuurashelft (J) vormt één geheel met de Nadella kruiskoppeling (op naaldlagers gemonteerd) welke met het rondsel is verbonden.

De stuuras loopt door een opening in het schutbord welke met een doorvoerrubber is afgedicht. De onderste stuurashelft staat onder een hoek van 27° t.o.v. de lengtehartlijn van de wagen en onder een hoek van 16° t.o.v. het horizontale vlak (fig. 4 en 5). Tussen beide stuurashelften is een Nadella kruiskoppeling met naaldlagers gemonteerd; de kruiskoppeling is d.m.v. klembouten op de beide stuurashelften aangesloten.

Fig. 4



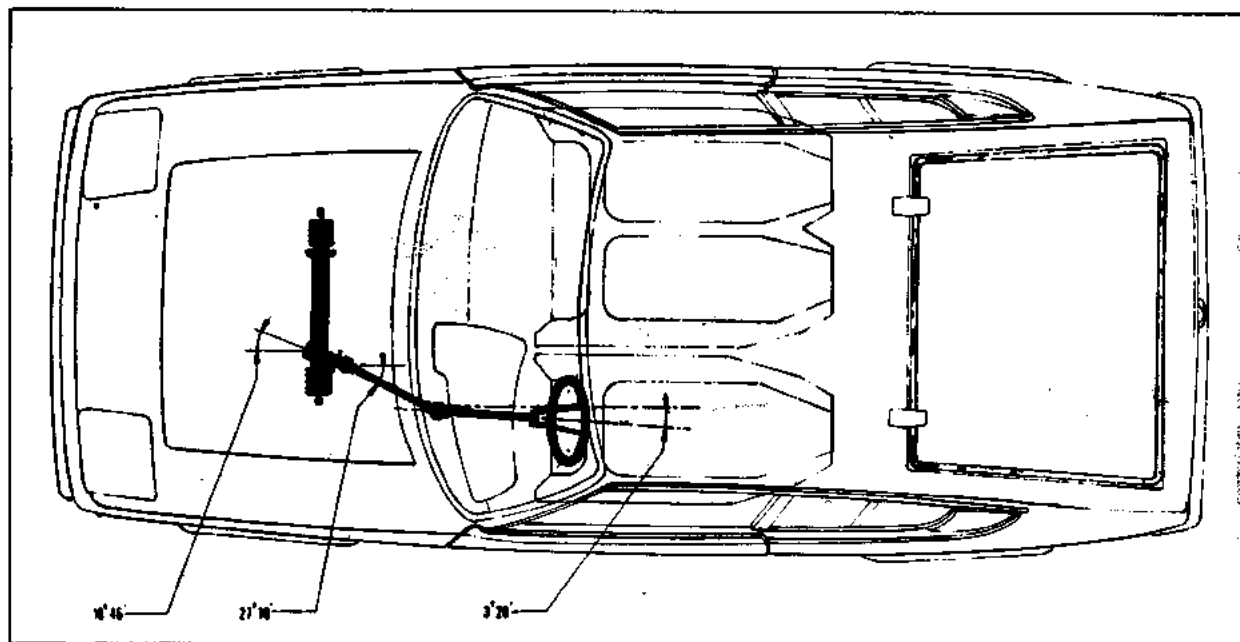


Fig. 5

- De bovenste stuurashelft (K) draait in twee zelfsmierende lagerbussen welke in de stuurasbuis zijn ingeperst.

Deze stuurashelft staat onder een hoek van 3° t.o.v. de lengtehartlijn van de wagen en onder een hoek van 24° t.o.v. het horizontale vlak (fig. 4 en 5).

Op het midden van deze stuurashelft is een kraagstuk met groef gemonteerd dat dient voor het blokkeren van de stuurinrichting d.m.v. het stuurslot (op stuurkolom gemonteerd).

Dit stuurslot van het fabrikaat Neiman wordt door een sleutel bediend en dient eveneens als contact-/startschakelaar.

De stuurkolom is op de pedaalsteun gelast, terwijl deze laatste op het schutbord is gemonteerd.

- Het eenspaaks stuurwiel (F) (fig. 1) heeft een buitendiameter van 350 mm.

De stalen stuurwielrand - welke met zwart, schokabsorberend materiaal is bekleed - is met de naaf op het uiteinde van de bovenste stuurashelft verbonden; de naaf is d.m.v. spiebanen en een centrale moer bevestigd.

De naaf is aan de bovenzijde bekleed met een zwart, schuimrubber stootblok.

Een gedeelte van de stuurwielspook is eveneens met een dergelijk stootblok bekleed.

Het stuurwiel staat onder hoek van 3° naar links t.o.v. de bestuurder.

AANTREKKOPPELS

| | mkg |
|---|-----|
| - Stuurwiel op bovenste stuurashelft | 5,3 |
| - Nadella kruiskoppeling op stuurashelften | 2 |
| - Pedaalsteun op schutbord | 1 |
| - Pedaalsteun, bovenste bevestiging | 2,2 |
| - Rondselas en onderste stuurashelft op flens | 1 |
| - Rondselas op lager | 2,5 |
| - Contramoer van druktaatsstelbus | 6 |
| - Contramoer voor bevestiging van spoorstangkogelgewricht op tandheugel | 7,5 |
| - Stuurhuis op steun | 2,2 |
| - Stuurhuissteun op voorste langslig-ger | 2,2 |
| - Contramoer voor bevestiging van fuseekogel op spoorstang | 7 |
| - Spoorstangkogel op fusee | 2,9 |

SPECIALE GEREEDSCHAPPEN

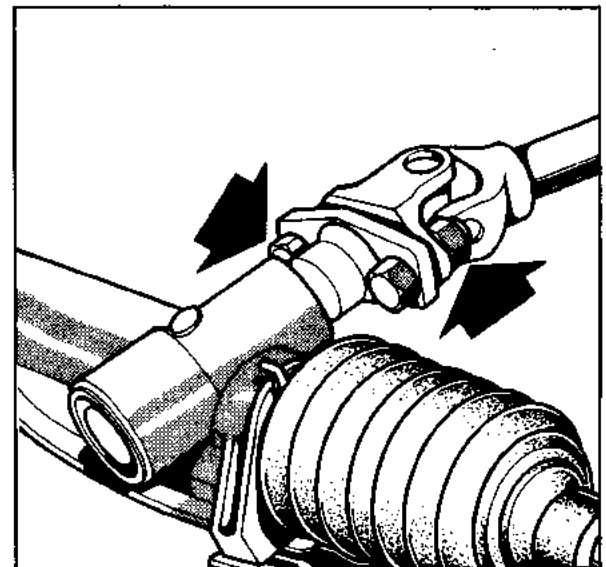
| | |
|---|----------|
| - Trekstangen voor voorwielophanging | |
| - Uitlijnapparaat met lichtprojectie | |
| - Sleutel voor moer op uiteinde tandheugel | 20 933 R |
| - Mal voor het plaatsen van de tandheugel | |
| - Bodemlineaal met pennen voor het afstellen van de wagenhoogte | 20 918 E |
| - Gewichten | |
| - Geleider | 20 870 E |
| - Spiebouttrekker | 20 961 V |

UIT- EN INBOUWEN VAN HET STUURHUIS

UITBOUWEN

- Rijd de wagen op een hefbrug,
 - open het voordeksel, verwijder het reservewiel en de accu.
 - verwijder de twee bouten waarmee de onderste kruiskoppeling aan de pignonas is bevestigd (fig. 6).
 - zet de wagen op bokken.
 - verwijder de voorwielen
 - maak de 2 spoorstangen los van de fusees.
- Breng de hefbrug omhoog,
 - verwijder de beschermplaat onder de voortrein
 - verwijder de 4 bouten waarmee het stuurhuis op zijn steunen is bevestigd; noteer daarbij voor elke steun de dikte van de vulplaatjes.

Fig. 6



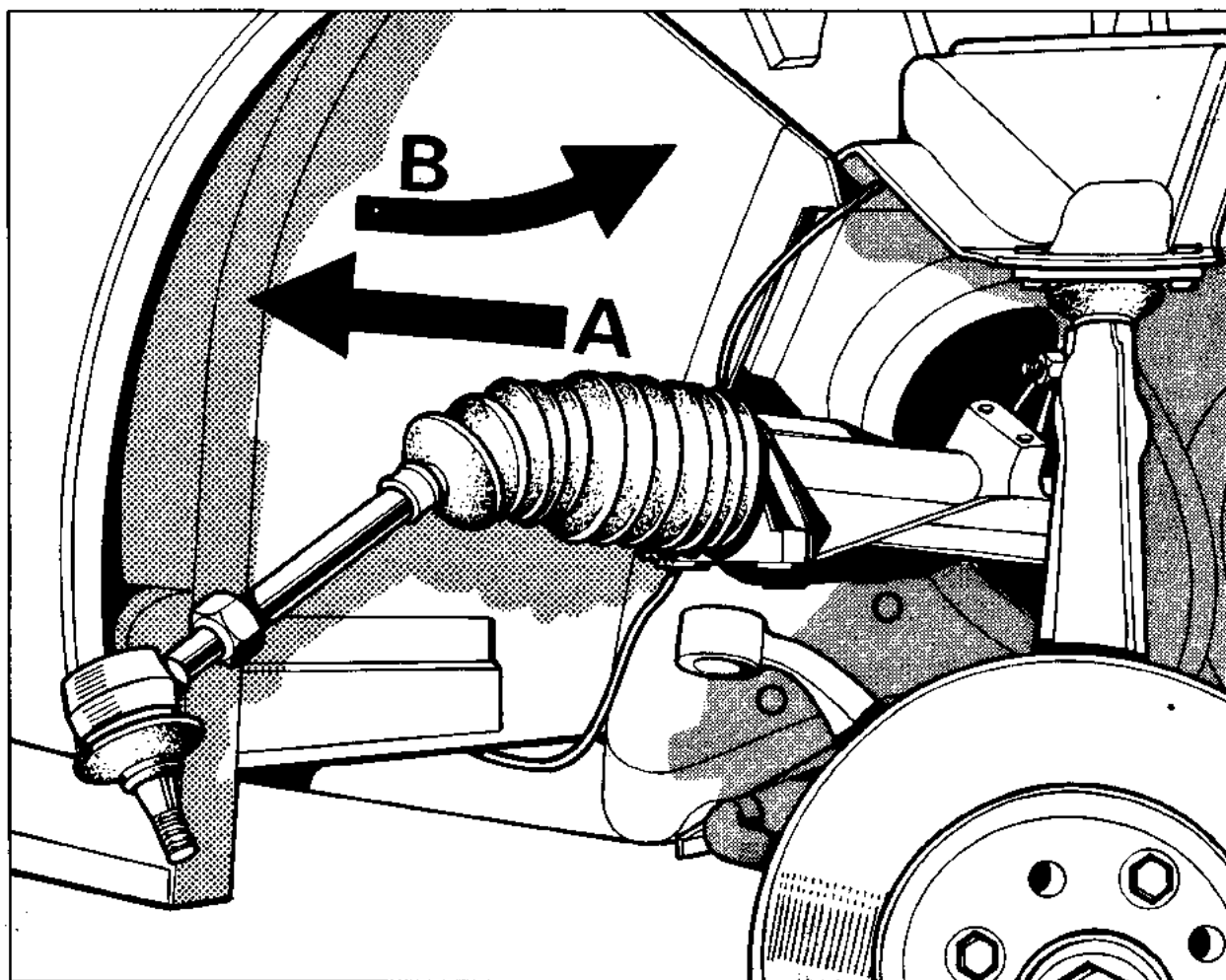


Fig. 7

- Laat de hefbrug zakken,
 - trek het stuurhuis naar rechts (A) (fig.7)
 - en verwijder het vervolgens via de ruimte onder het voordeksel (B) (fig.7).

INBOUWEN

- Schuif het stuurhuis via de opening bij de rechter fusee naar binnen en plaats het op de steunen.
- Breng de hefbrug omhoog,
 - monteer de bevestigingsbouten en vergeet daarbij niet de vulplaatjes op hun oorspronkelijke plaats aan te brengen
 - zet de vier bouten vast
 - monteer de beschermplaat onder de voortrein
- Laat de hefbrug zakken,
 - sluit de spoorstangen aan
 - sluit de stuuras aan op het stuurhuis en zet de beide verbindingbouten vervolgens vast
 - monteer de accu en sluit de accuklemmen aan
 - breng het reservewiel op zijn plaats
 - monteer de voorwielen
 - verwijder de bokken.
- Controleer de toespoor.
- Controleer de afstelling van het stuurhuis.

UITBOUWEN

- Maak de accuklemmen los.
- Verwijder de hoofdkoppelingscilinderen maak de drukstift van het rempedaal los van de overbrengingsarm voor de rembekrachtiger (fig.8).
- Verwijder de moeren waarmee de steun van de overbrengingsarm op de stuurkolomsteun is bevestigd.
- Verwijder het stootrubber op de naaf van het stuurwiel (A) (fig.9).
- Verwijder de centrale moer (B) na de stand van het stuurwiel t.o.v. de as te hebben gemerkt.
- Verwijder het stuurwiel.
- Maak het stekkerblokje en de drie aansluitdraden van de combinatieschakelaar los; maak de draden van het Neiman stuurslot alsmede de aansluiting van de terugstelknop van de dagteller los.
- Zet het contact aan (stand "MARCHE") om het stuurslot te ontgrendelen.
- Verwijder de driehoekige steun onder het dashboard.
- Maak de kruiskoppeling (C) tussen de bovenste en onderste stuurashelft los en verwijder de koppeling.

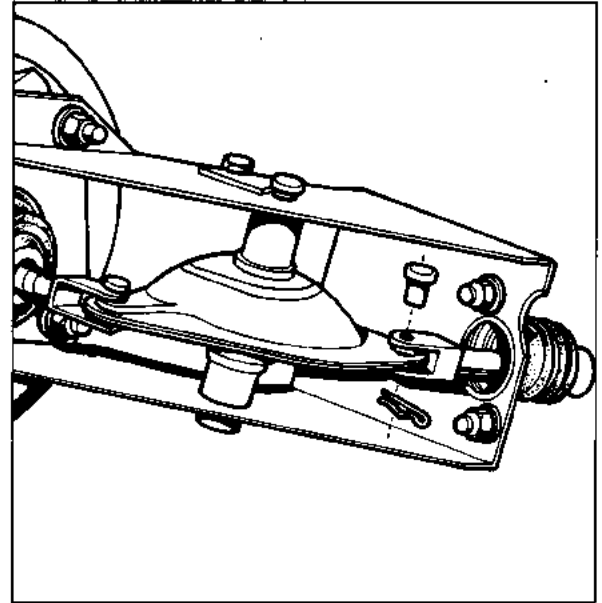
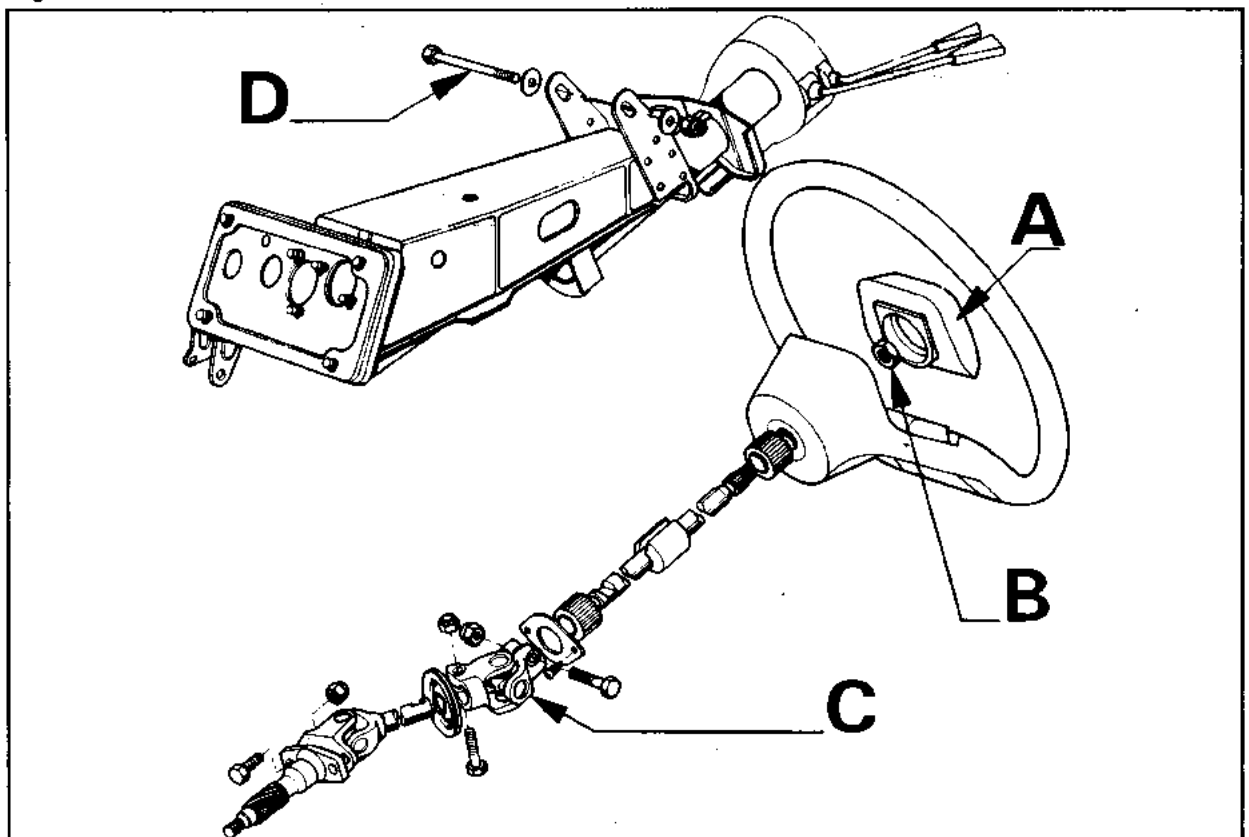


Fig. 8

- Verwijder de bovenste bevestigingsbout (D) van de stuurkolom aan de achterzijde van het dashboard.

Fig. 9



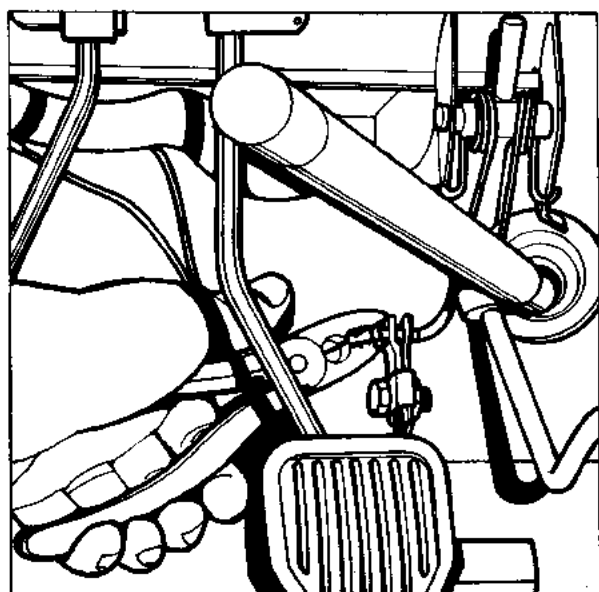


Fig. 10

- Druk het gaspedaal van de overbrengingsarm en maak de gaskabel los (fig. 10).
- Maak de klemmen van de hoofdraadbundel los (op de linkerzijde van de steun).
- Verwijder de combinatieschakelaar.
- Maak de draden van de stoplichtschakelaar los van de pedaalsteun.
- Druk de stuuras geheel in de stuurkolom.
- Trek de stuurkolom naar achteren, laat het voorste gedeelte vervolgens tot op de vloer zakken en druk het geheel tenslotte naar rechts toe los; licht daarbij het onderste gedeelte van het dashboard iets op om de as en het stuurslot te laten passeren.

INBOUWEN

- Lijm het afdichtrubber op het schutbord (op het drukvlak van de steun).
- Schuif de stuuras in zijn houder op het dashboard.
- Breng de voorzijde van de stuurkolom op zijn plaats op het schutbord.
- Zet het stuurslot in de stand "MARCHE" en monteer de kruiskoppeling op de onderste en bovenste stuurashelft (bouten nog niet vastzetten).
- Monteer de bovenste bevestigingsbout van de stuurkolom aan de achterzijde van het dashboard.
- Zet de bevestigingsbouten van de stuurkolom (aan voorzijde en bovenzijde) vast.
- Monteer de hoofdkoppelingscilinder en sluit de drukstift van het rempedaal aan.
- Breng het gaspedaal weer op zijn plaats en sluit de gaskabel aan.
- Monteer de combinatieschakelaar.
- Zet de hoofdraadbundel weer vast en sluit de stoplichtschakelaar, het stekkerblokje en de 3 draden van de combinatieschakelaar alsmede het Neiman stuurslot aan.
- Monteer de driehoekige steun aan de onderzijde van het dashboard.
- Sluit de terugstellknop van de dagteller aan.
- Monteer het stuurwiel.
- Zet de bouten van de kruiskoppeling zodanig vast, dat een speling van 1 mm tussen het stuurwiel en het huis van de combinatieschakelaar wordt verkregen.
- Controleer de vrije slag bij de hoofdkoppelingscilinder en bij de rembekrachtiger.
- Sluit de accuklemmen aan.
- Controleer de werking van het stuurslot (tevens contact-/startschakelaar), de stoplichten en de verlichting.

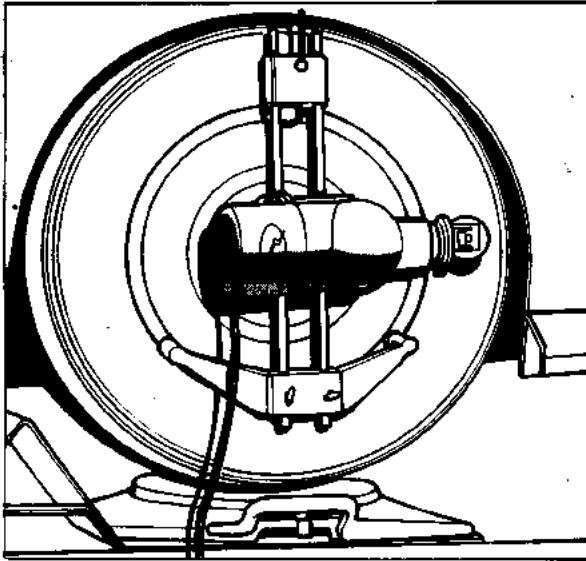


Fig. 1

Doel van de afstelling

- Het voorkomen van een te grote spoorverandering tijdens het in- en uitveren van de wagen.

Principe

- Om de spoorverandering te controleren wordt gebruik gemaakt van 2 trekstangen; hiermee kan de voorvering in dezelfde stand worden gebracht als bij volle belasting. Het stuurhuis moet nu op een zodanige hoogte worden afgesteld, dat het verschil in sponing (toespoor) tussen de belaste en de onbelaste stand zo gering mogelijk is.

Het verschil in sponing moet 0 - 0,75 mm TOESPOOR per wiel bedragen.

Gereedschap

- Uitlijnapparaat met lichtprojectie.
- Mal voor het vastzetten van de tandheugel nr. 20 924 Q.

Fig. 3

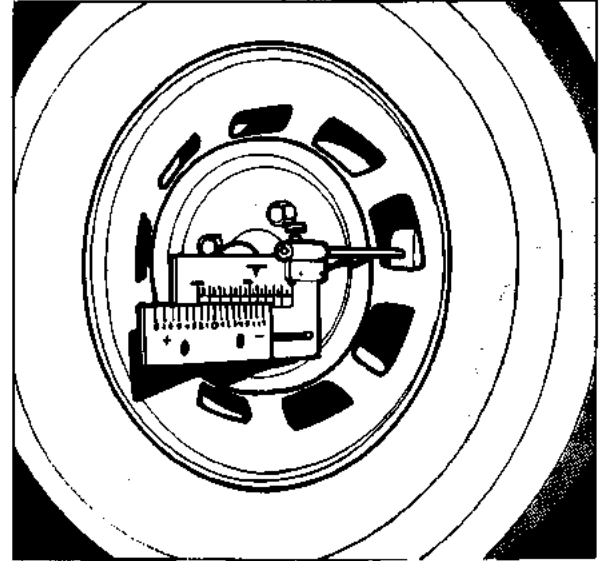
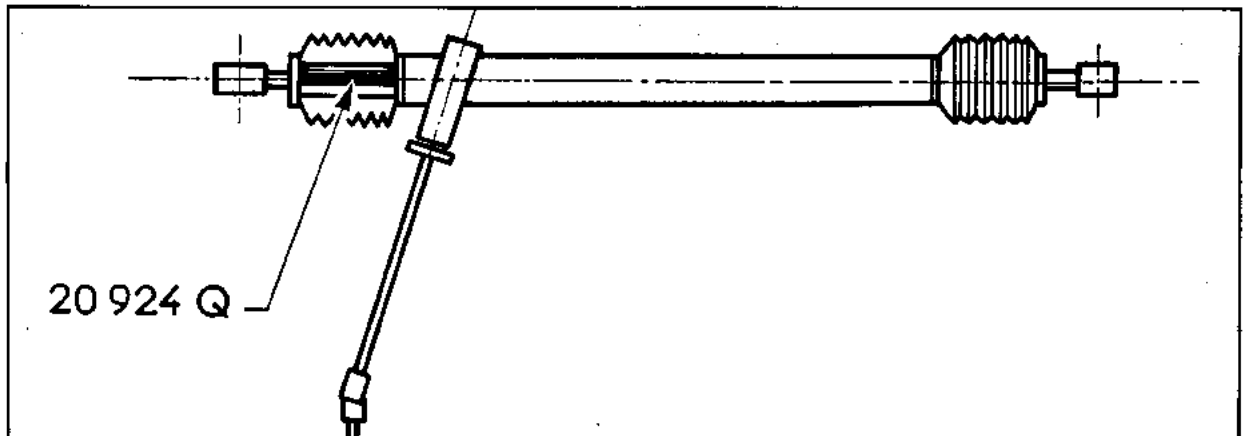


Fig. 2

- Trekstangen voor de voorwielophanging (gelijk aan die van de Simca 1100).
- Afleesscalen.

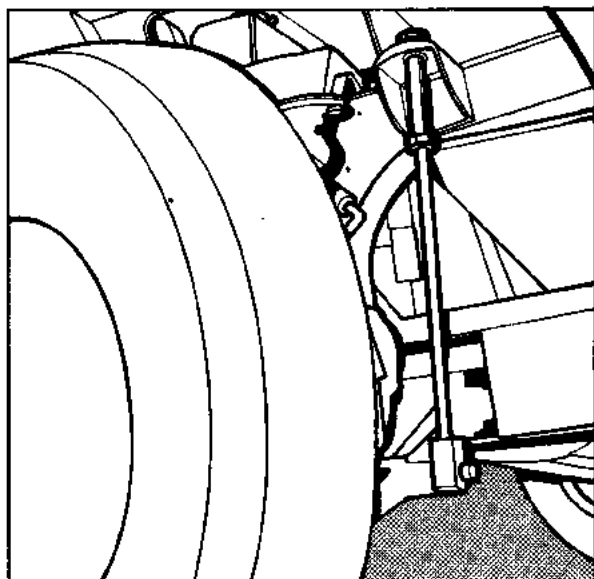
Werkwijze

- Plaats de wagen op een horizontale, vlakke vloer.
- Verwijder de beschermplaat onder de voorwielophanging.
- Plaats de wielen op draaischijven en breng de uitlijnapparaat aan (fig.1).

N.B.: Bevestig de afleesscalen aan de achterremklauwen (fig.2).

- Stel de uitlijnapparaat zorgvuldig in op de voorwielen (zie rubriek "Afstellen van de voorwieluitlijning").
- Controleer de voorwieluitlijning.
- Verwijder de voorschokbrekers.
- Blokkeer de tandheugel in de middenstand m.b.v. de beugel nr. 20 924 Q, welke onder de linker stofhoes van het stuurhuis wordt geplaatst (fig.3).

AFSTELLEN VAN HET STUURHUIS OP DE WAGEN

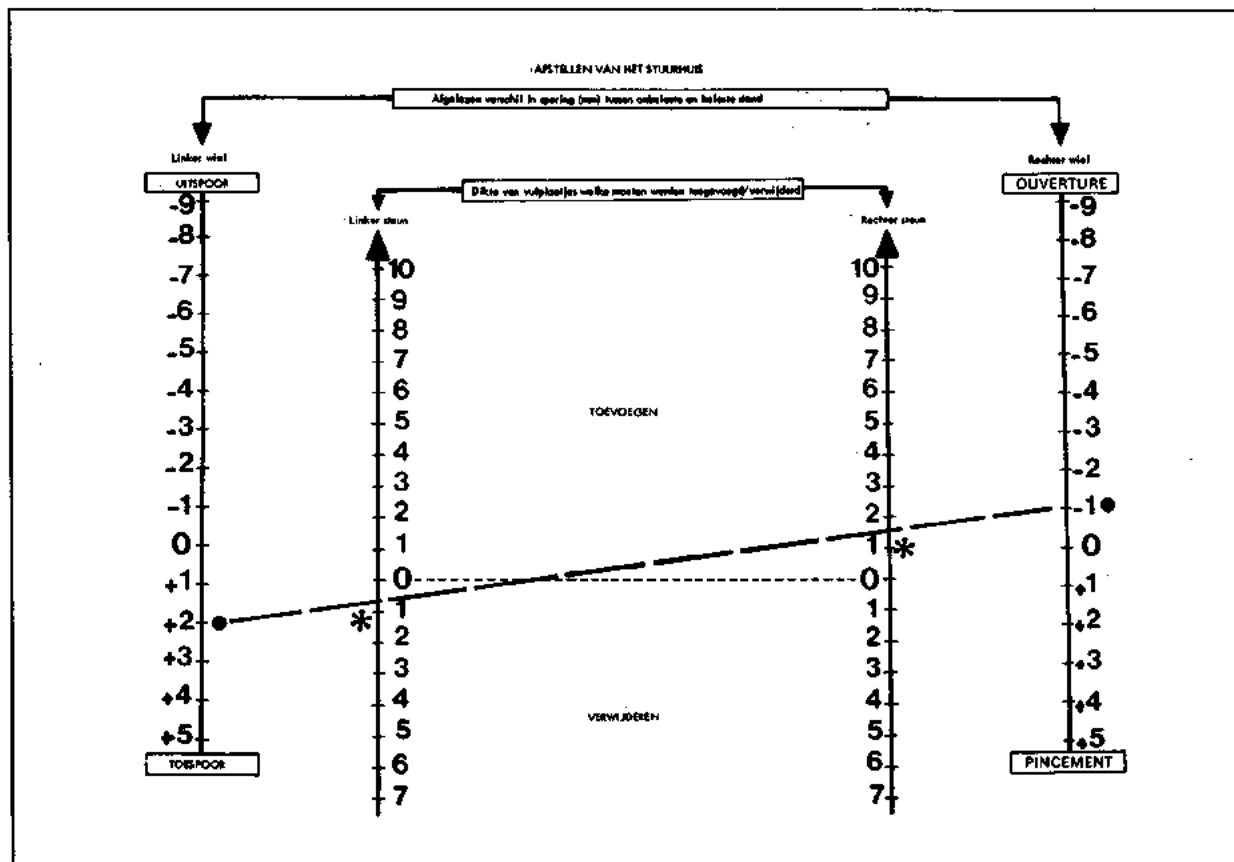


- Monteer de trekstangen met hun afstands-bussen.
- Stel de lichtbundel van elke projektor in op het "0-punt" van elke afleesschaal.
- Verwijder de afstandsbusen van de trekstangen en draai de moeren geheel aan.
- Noteer de spoorverandering (negatief of positief) welke op elke schaal wordt afgelezen; de spoorverandering mag maximaal 0,75 mm toespoor per wiel bedragen.

Wanneer afwijkende waarden worden gevonden, moet de stang van het stuurhuis aan de hand van de tabel in fig. 5 worden gewijzigd.

- Verbind de beide gemeten waarden d.m.v. een lineaal en lees op de twee binnenste schalen de dikte af van de vulplaatjes welke moeten worden toegevoegd of verwijderd (fig.5).
- Wijzig de dikte van de vulplaatjes onder de stuurhuissteunen; maak daarbij slechts één steun tegelijk los om een zijdelingse verplaatsing van het stuurhuis te voorkomen.

Fig. 5



AFSTELLEN VAN HET STUURHUIS

Algelezen verschil in sporing (mm) tussen onbelaste en belaste stand

Linker wiel

UITSPOOR

-9 -8 -7 -6 -5 -4 -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 +4 +5

TOESPOOR

Linker steun

10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 0 1 2 3 4 5 6 7

Dikte van vulplaatjes welke moeten worden toegevoegd/verwijderd

Rechter steun

10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 0 1 2 3 4 5 6 7

TOEVOEGEN

VERWIJDEREN

Rechter wiel

OUVERTURE

-9 -8 -7 -6 -5 -4 -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 +4 +5

PINCEMENT

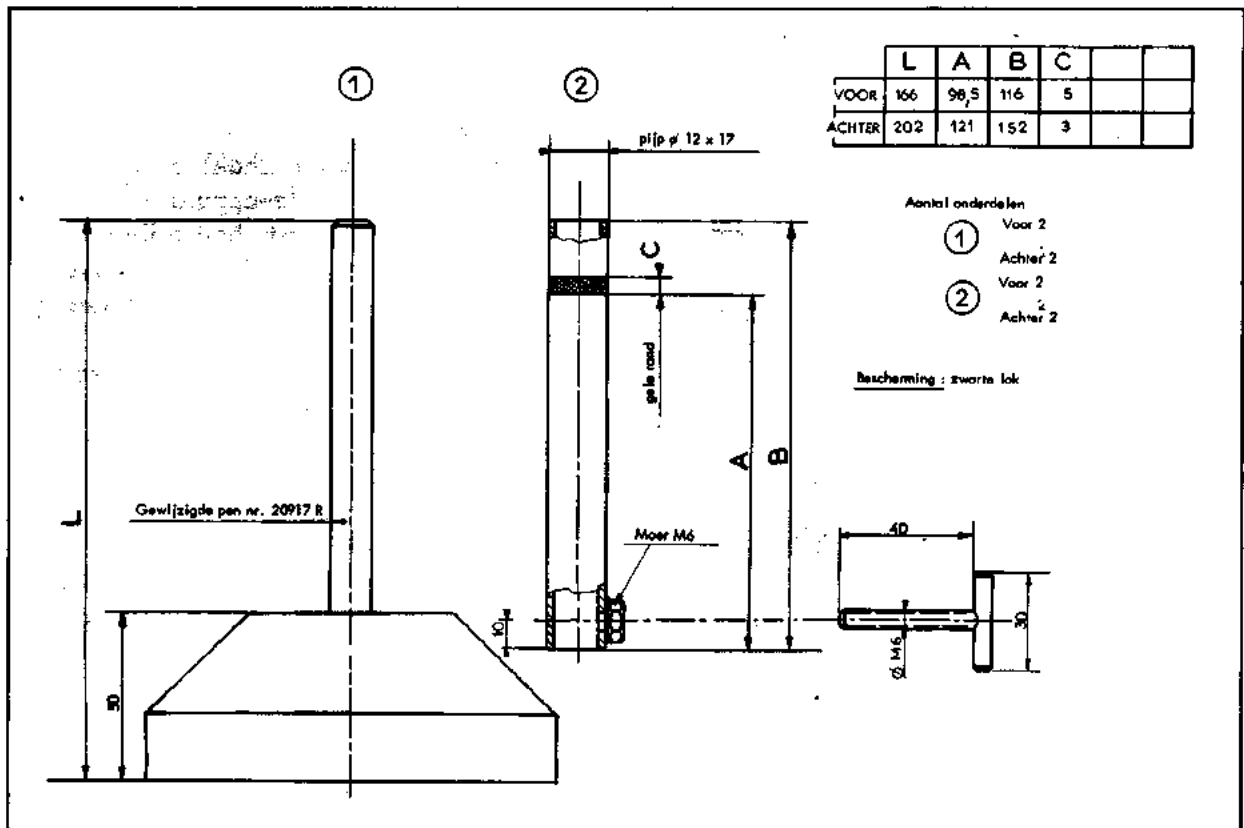
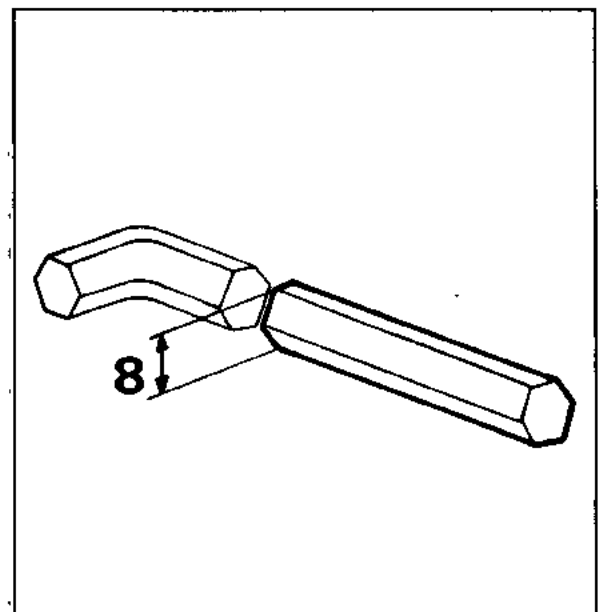


Fig. 6

- Speciale gereedschappen
 - Bodemlineaal, voor
 - Bodemlineaal, achter
- Zelf te vervaardigen of te wijzigen gereedschappen
 - Steun voor meetpen, te wijzigen volgens fig. 6.
 - Meetpennen, te vervaardigen volgens fig. 6.
 - Stelsleutels voor achterste bouten (fig. 7).
- Principe van de afstelling
 - De afstelling geschiedt in twee fasen:
 - Door het voorspannen van de torsiestaven tijdens het monteren (zie hoofdstuk "Ophanging").
 - Door een nauwkeurige afstelling van de wagenhoogte m.b.v. de stelbouten.

Fig. 7



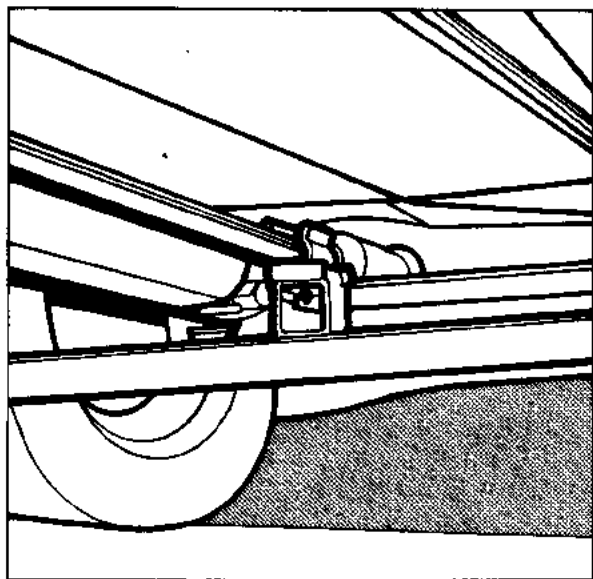


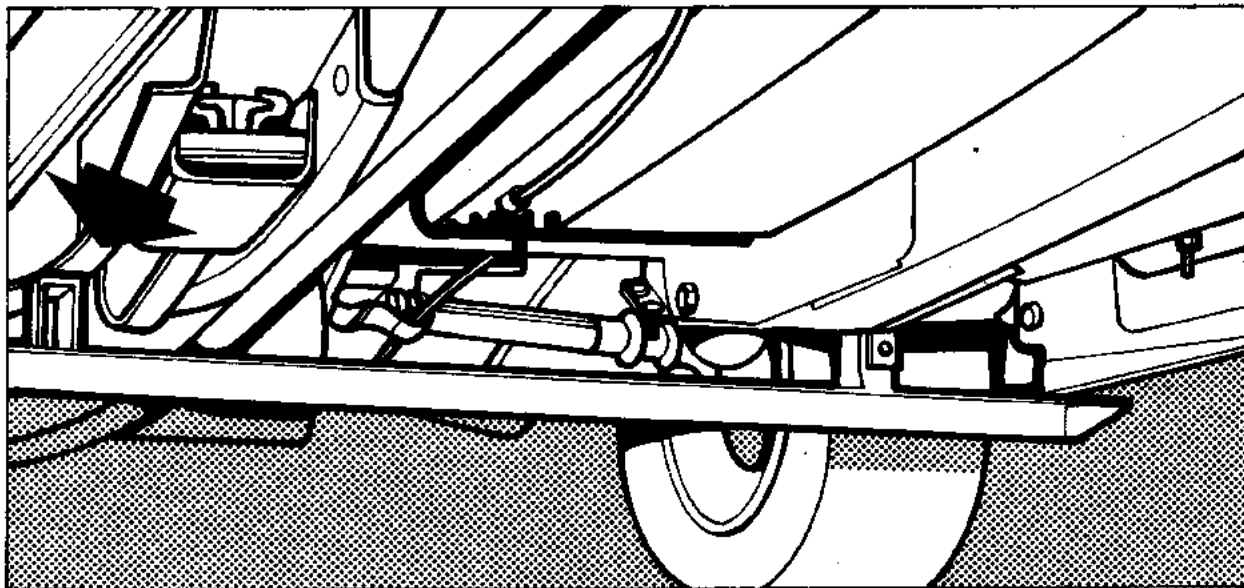
Fig. 8

● Afstelmethode

- Verwijder de onderste bevestigingsbouten van de 4 schokbrekers.
- Breng de controle-apparatuur aan:
 - Haak de voorste bodemlineaal zodanig aan de beide torsiestaven dat hij tegen de stabilisatorstang rust (fig.8),
 - haak de achterste bodemlineaal zodanig aan de achtertraverse dat hij tegen de bevestigingssteun van de steunarm rust (fig.9); de uiteinden van elke lineaal doen tevens dienst als wijzer,
 - plaats de 4 speciale meetpennen tegenover de uiteinden van de 4 wijzers:
 - de kleine pennen voor;
 - de 2 grote pennen achter.

N.B.: Indien de wagen op draaiplaten staat (bijv. voor het afstellen van de voorwieluitlijning), moeten de pijpen van de meetpennen evenveel omhoog worden gebracht als de hoogte van de draaiplaten bedraagt.

Fig. 9



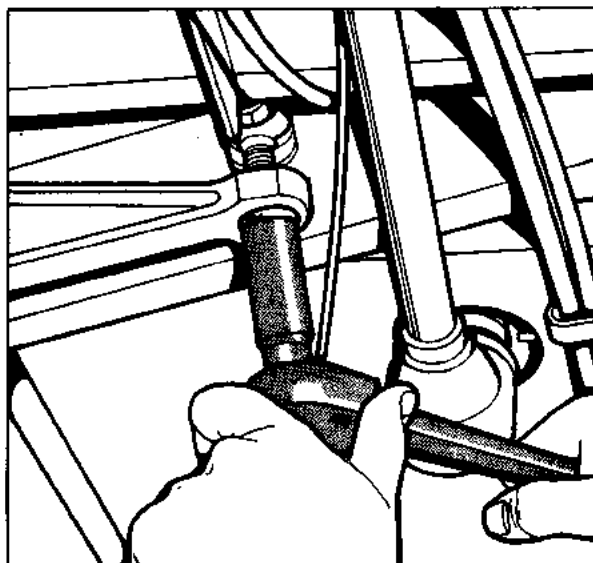


Fig. 10

● Afstelling

- De torsiestaven moeten zoveel worden ontspannen als de draaglengte van de afzonderlijke stelbouten mogelijk maakt. De wijzers moeten zich dan onder de merktekens van de pennen bevinden.
- Door de stelbouten gelijktijdig en met ongeveer dezelfde waarde aan te draaien, dienen de wijzers geleidelijk binnen de gele zones op de voorste en achterste meetpennen te worden gebracht (fig. 10 en 11).

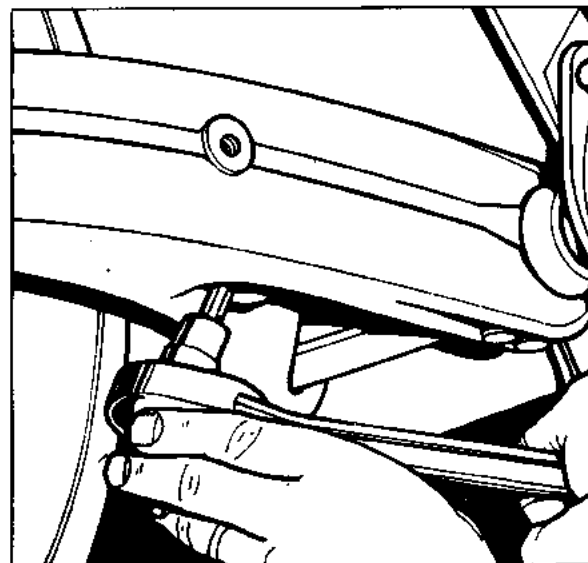


Fig. 11

- BELANGRIJK

- Draai de bouten altijd geleidelijk bij alle 4 de torsiestaven aan.
 - Tijdens het afstellen mag de voorspanning van de torsiestaven nooit worden verlaagd, maar dient men integendeel de voorspanning geleidelijk te verhogen. Als de wagen aan één zijde te hoog staat, moet men eerst alle vier de staven ontspannen en vervolgens weer zoveel spannen dat de juiste wagenhoogte is bereikt.
- Monteer de schokbrekers.
- Verwijder de controle-apparatuur.

Het controleren en afstellen van de voorwieluitlijning moet bij onbelaste wagen plaatsvinden; de wagen moet rijklaar zijn, de benzinetank moet vol zijn en de banden dienen op de juiste spanning te zijn gebracht.

Afstelwaarden.

| | voortrein | symmetrie tolerantie van voortrein | achtertrein |
|-----------------------------|------------------------|------------------------------------|---|
| Toespoor | 1-3 mm toespoor | | 3-5 mm toespoor |
| Camber (wielvlucht) | $0^{\circ}15' \pm 15'$ | $0^{\circ}15'$ | $-0^{\circ}15'$ tot $-0^{\circ}30'$ |
| Caster (fuseelangs-helling) | $3^{\circ}30' \pm 30'$ | $0^{\circ}30'$ | (niet afstelbaar, gegevens alleen ter informatie) |

● Voorbereidende werkzaamheden

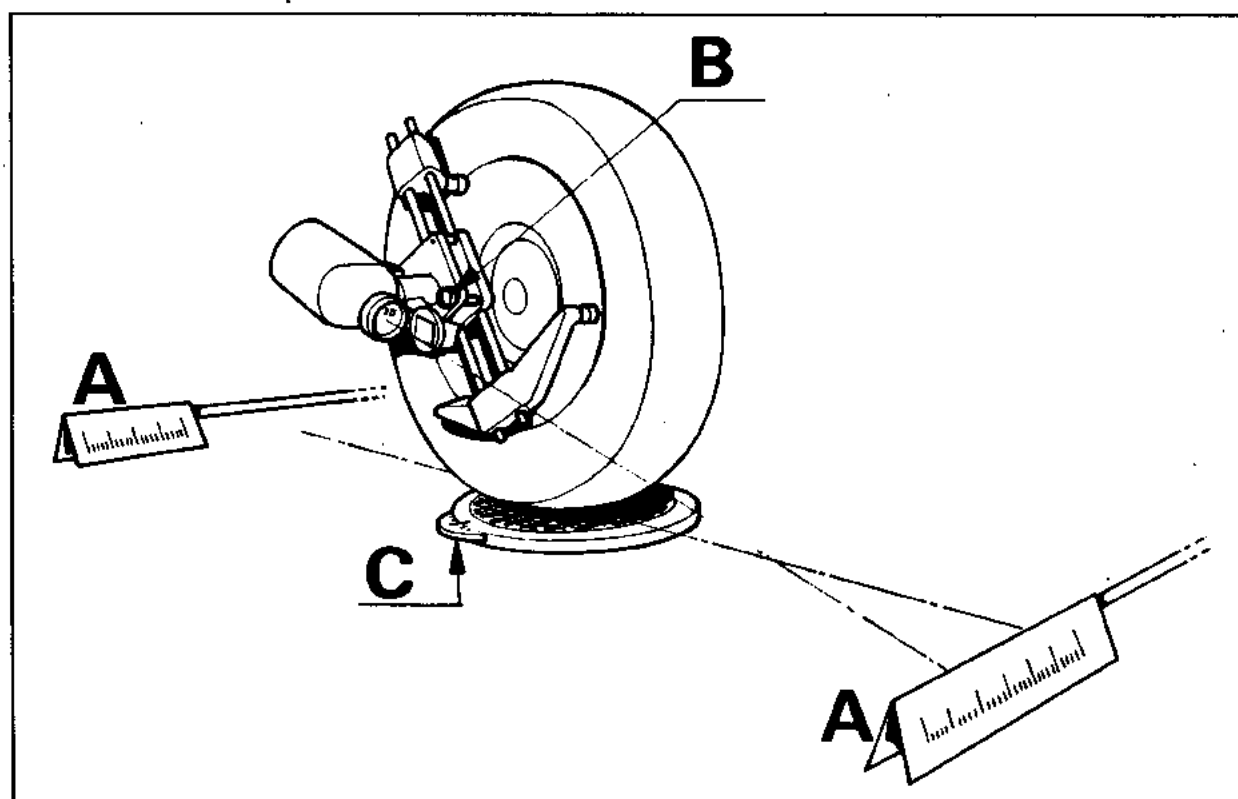
- Plaats de wagen op een vlakke, horizontale vloer; de voorwielen moeten midden op draaischijven worden geplaatst.
- Breng de controle-apparatuur aan:
 - plaats de lichtprojectors op het midden van de voorwielen.
 - de meetschalen (A) (fig.12) voor het meten van de toespoor moeten op nauwkeurige afstand van het wiel worden geplaatst; deze afstand is afhankelijk van:

- de diameter van de wielen

- de grootte van de meetschalen.

- Stel de uitlijnapparaat nauwkeurig in op de voorwielen. Ga hiertoe aan elke zijde als volgt te werk:

- Licht het voorwiel iets op en richt de lichtbundel van de projector op één van de schalen (fig.12).
- Laat de merkstreep van de lichtbundel samenvallen met een cijfer op de schaal.



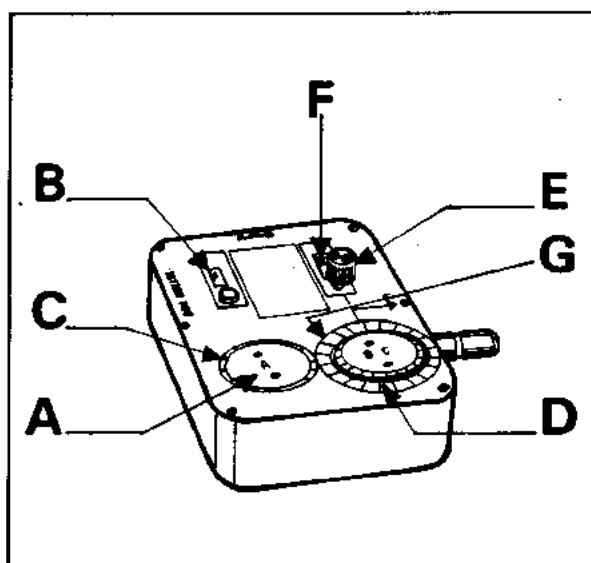


Fig. 13

- Draai het wiel langzaam rond en verdraai daarbij de stelschroeven (D) (fig.12) geleidelijk. De instelling is juist wanneer de lichtbundel zich na een volledige omwenteling van het wiel niet verplaatst.
- Controleren van caster (fuseelangshelling) en camber (wielvlucht)
 - Laat het "0"-merkteken van de gradensector op de draaiplaat samen vallen met het "0"-merkteken op de nonius (C) (fig. 12).
 - Breng de controle-apparatuur aan.
 - Bepalen van de camberhoek
 - Breng de luchtbel m.b.v. de schijf (A) (fig. 13) binnen de merktekens (B).
 - Lees bij (C) de positieve of negatieve camberhoek af.
 - Bepaal het verschil tussen deze waarde en de voorgeschreven waarde.
 - Noteer dit verschil.
 - Bepalen van de casterhoek
 - Zet de draaiplaten "vrij".

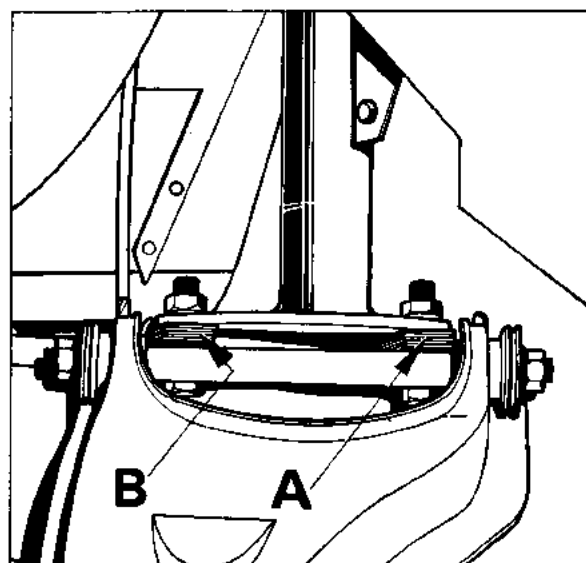


Fig. 14

- Verdraai de voorwielen zodanig dat de plaat 20° naar achteren wordt gedraaid.
- Stel de wijzer van de schijf (D) in op het "0"-merkteken.
- Breng de luchtbel m.b.v. de kartelknop (E) binnen de merktekens (F).
- Draai de plaat 20° naar voren.
- Verdraai de schijf (D) zodanig dat de luchtbel binnen de merktekens (F) wordt gebracht.
- Lees bij (G) de positieve of negatieve casterhoek af.
- Bepaal het verschil tussen deze waarde en de voorgeschreven waarde.
- Noteer dit verschil.
- Corrigeren van de camber- en casterhoek.
 - Correctie vindt plaats door vulplaatjes tussen de bovenste traverse en de assen van de bovenste wieldraagamen te plaatsen (fig.14); (A) achterste vulplaatjes - (B) voorste vulplaatjes.

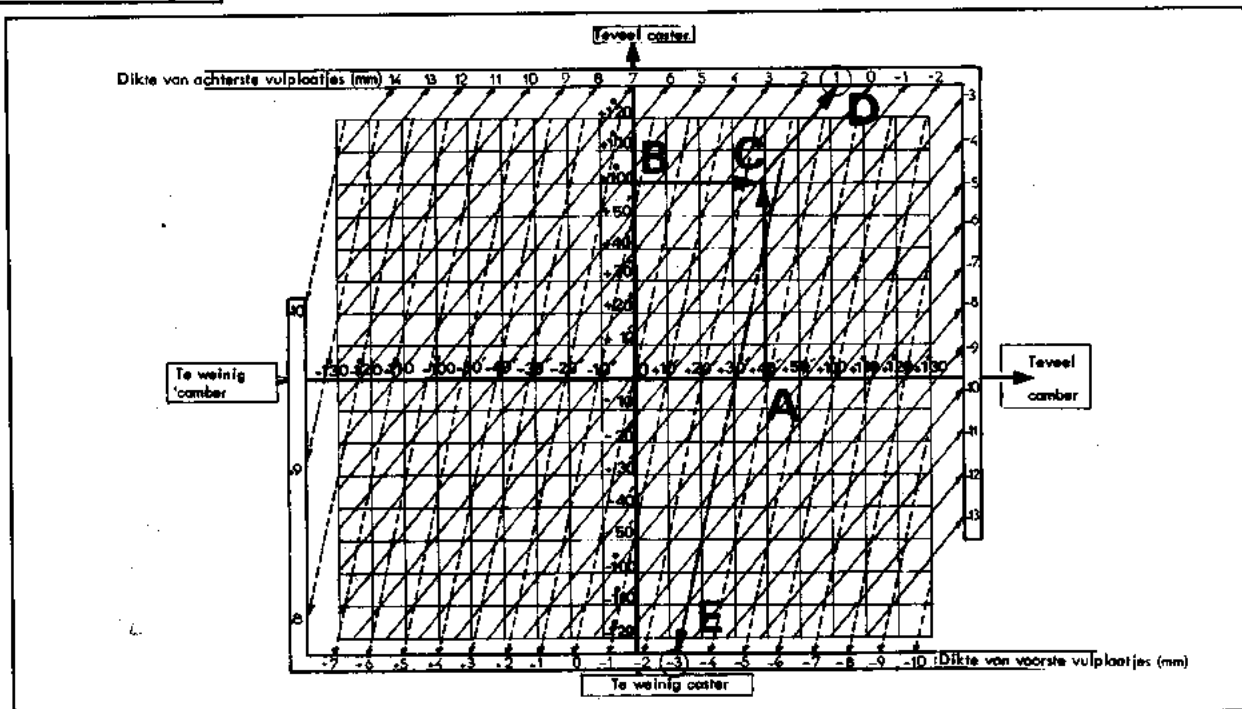
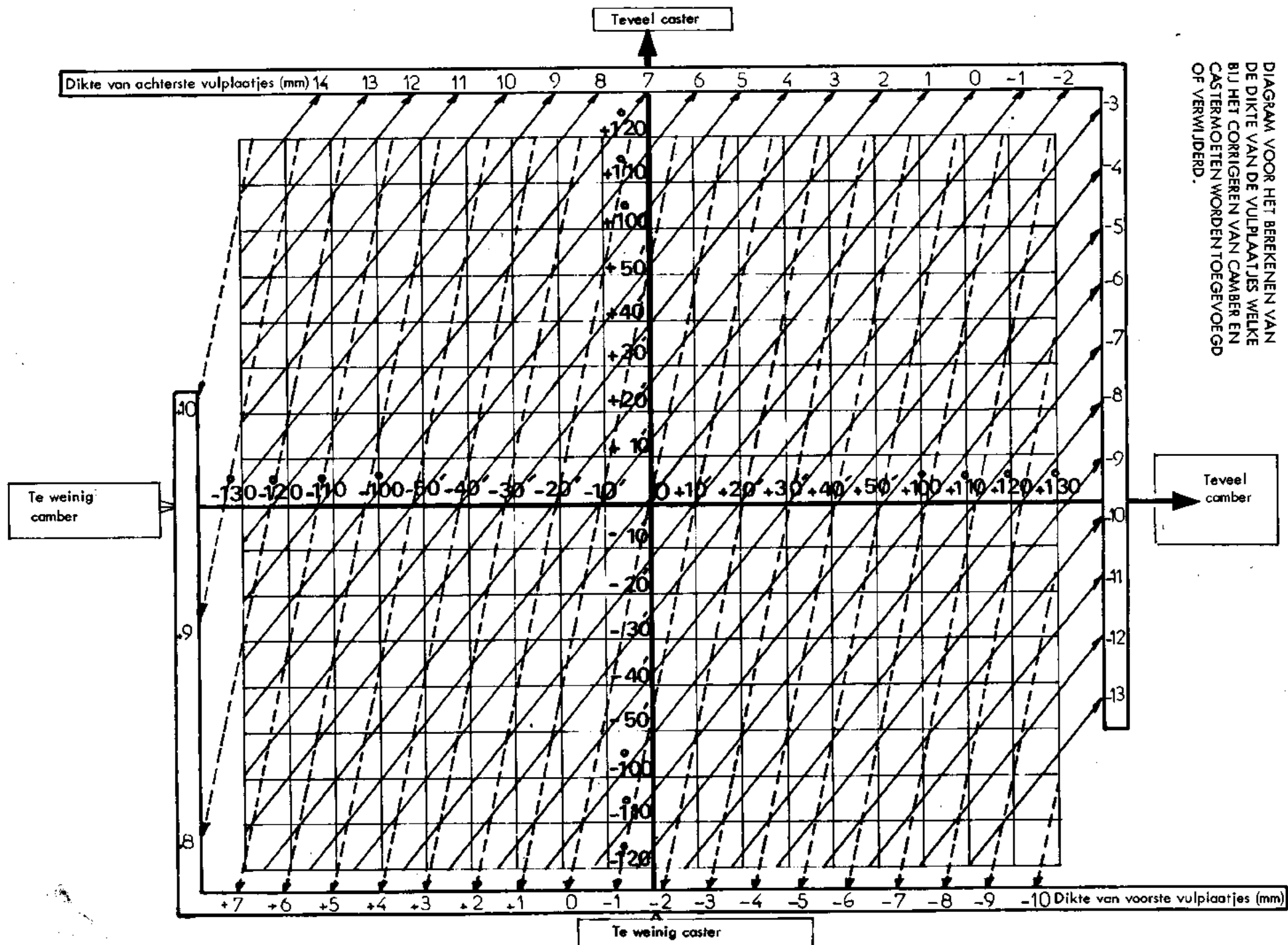


Fig. 15

- Bepalen van de dikte van de vulplaatjes
 - Gebruik het diagram (fig. 15).
 - Zoek op de dik getekende horizontale lijn de waarde op welke het teveel of tekort aan camber aangeeft (A).
 - Zoek op de dik getekende verticale lijn de waarde op welke het teveel of tekort aan caster aangeeft (B).
 - Bepaal aan de hand van deze 2 punten het punt (C).
 - De ononderbroken lijn die het dichtst langs het punt (C) gaat, wijst de dikte (D) aan van de vulplaatjes welke toegevoegd of verwijderd moeten worden bij het achterste afstelpunt (A) (fig. 14).
 - De stippellijn die het dichtst langs het punt (C) gaat, wijst de dikte (E) aan van de vulplaatjes welke toegevoegd of verwijderd moeten worden bij het voorste afstelpunt (B) (fig. 14).
 - Controleren van de uitlijning en de sporing van de voorwielen.
 - Draai de wielen in de rechthoekstand en zet de tandheugel in de middenstand vast m.b.v. de beugel nr. 20 924 Q welke onder de linker stofhoes wordt geplaatst. Stel de gradensector op de draaiplaten in op "0".
 - Controleer de uitlijning van de voortrein t.o.v. de achterrein.
 - Richt de lichtbundel van elke projector op de gradenschalen welke tegen de achterremschijven drukken; de merkstrepen van de lichtbundels moeten bij beide gradenschalen op hetzelfde punt zijn gericht.
 - Indien dit niet het geval is, moet de lengte van de voorstangen worden gewijzigd.
 - Controleren en afstellen van de sporing.
 - Verplaats de meetschalen voor het opmeten van de toespoor zodanig, dat de merkstreep van de lichtbundel aan één zijde van de wagen bij beide meetschalen samenvalt met hetzelfde merkteken.
 - Lees aan de andere zijde van de wagen eerst de waarde op de voorste schaal en vervolgens die op de achterste schaal af.
 - Het verschil tussen deze beide waarden geeft de toespoor- of uitspoorwaarde aan. Wanneer de waarde aan de voorzijde groter is dan aan de achterzijde, is er sprake van uitspoor en in het omgekeerde geval van toespoor.
 - De sporing wordt afgesteld door de lengte van de spoorstangen te wijzigen.
- OPMERKING: Bij het afstellen van de voortrein kan een wijziging van het caster het bijstellen van de stuurhuishoogte noodzakelijk maken.

DIAGRAM VOOR HET BEREKENEN VAN DE DIKTE VAN DE VULPLAATJES WELKE BIJ HET CORRIGEREN VAN CAMBER EN CASTER MOETEN WORDEN TOEGEVOEGD OF VERWIJDERD.



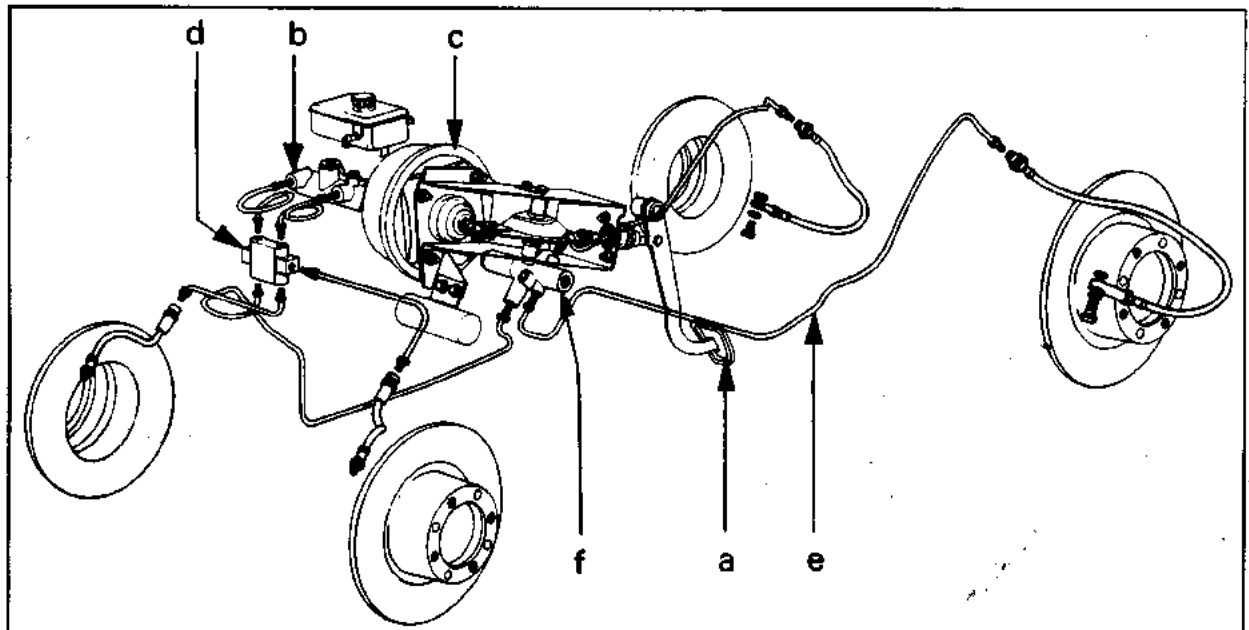


Fig. 1

BESCHRIJVING (Fig. 1).

Tweekringsremsysteem met rembekrachtiger en TEVES schijfremmen op de voorwielen en BENDIX schijfremmen op de achterwielen.

Het hydraulisch bedieningssysteem omvat:

- a - een hangend rempedaal.
- b - een tandemhoofdremcilinder met Lockheed reservoir.
- c - een rembekrachtiger (BENDIX)
- d - een remlekkageverklapper (Lockheed) welke waarschuwt bij een eventuele lekkage.
- e - remleidingen
- f - een remkrachtverdeler (BENDIX) op de achterwielen.

De handrem werkt op de achterwielen en wordt mechanisch d.m.v. een kabel bediend.

Libans

1000000000

1000000000

1000000000

AANTREKKOPPELS

| | mkp |
|--|-----|
| Stoplichtschakelaar op hoofdremcilinder | 3,2 |
| Remslang op voorremklauw | 2 |
| Hoofdremcilinder op rembekrachtiger | 1 |
| Rembekrachtiger op steun | 1 |
| Steun van rembekrachtiger op bovenste traverse van voorwielophanging | 2,2 |
| Steun van rembekrachtiger op pedaalplaat | 1 |
| Drukstift op rembekrachtiger | 1,7 |
| Ontluchtnippel op remklauw | 1,1 |
| Bevestiging van remklauw op wieldraagam | 6,5 |
| Bevestiging van remschijf op wielnaaf | 4,8 |

SPECIALE GEREEDSCHAPPENVoorremmen

| | |
|---|----------------------|
| Mal voor het controleren van de stand van de zuigers | 20838 S |
| Tang voor het in de juiste stand brengen van de zuigers | 20839 T |
| Tang voor het terugdrukken van de zuigers in hun boringen | 20837 R |
| Bout voor het verwijderen van de naaf | 20910 W |
| Trekker voor binnenste loopring van wielager | { 20915 P 39962 K |
| Stempel voor lipkeerring | { 20907 Y 15522 C |

| | |
|---|---------|
| Gereedschap voor het oppersen van de remschijf met naaf | 20911 K |
|---|---------|

Achterremmen

| | |
|--|---------|
| Gereedschap voor het terugdrukken van de remklauwzuigers (DBA) | 21645 V |
| Gereedschap voor het verwijderen en monteren van de as van de handremarm | 21642 S |
| Gereedschap voor het uit elkaar drukken van de remklauwarmen (DBA) | 21641 Z |

ALGEMENE GEGEVENS

Schijfremmen (TEVES) type: vaste remklauw met 2 cilinders.

De schijfrem omvat:

- Remklauw
 - bevestiging op de fusee d.m.v. van 2 bouten.
 - samengesteld uit 2 remklauwhelften welke met 4 bouten op elkaar zijn gemonteerd.
 - diameter van de cilinderboringen: 48 mm.
 - Remblokjes
 - Type: ABEX.
 - Voeringsoort: 337.
 - Totale dikte van voering + metalen grondplaat: 15 mm.
 - Dikte van afzonderlijke voering: 10 mm.
 - Minimaal toelaatbare dikte (incl.grondplaat): 7 mm.
 - Werkzaam oppervlak: 104 cm².
 - Remschijven
 - Materiaal: gietijzer Ft. 26.
 - Buitendiameter, max.: 238,5 mm.
 - Wrijvingszone:
 - Buitendiameter - 236,8 mm
 - Binnendiameter - 144,5 mm.
 - Dikte: 10,9 + 0,15 mm.
 - Minimaal toelaatbare dikte na opzuiveren: 9,9 mm.
 - Maximaal toelaatbare slingering van remschijf: 0,2 mm.
 - Maximaal toelaatbaar verschil in dikte (op wrijvingszijden gemeten): 0,1 mm.
- De remschijf is aan de binnenzijde voorzien van een spatplaat en is met 4 bouten (waaronder een kolombout) op de wielnaaf bevestigd.

BESCHRIJVING (fig. 1)Een voorremunit omvat:

- Een op de wielnaaf gemonteerde schijf (1).
- Een op de fusee gemonteerde spatplaat.
- Een remklauw (2) welke eveneens op de fusee is gemonteerd (2 bouten).

De remklauw is samengesteld uit:

- Twee remklauwhelften welke onderling door een inwendig kanaal zijn verbonden; elke helft omvat:
 - een zuiger (3).
 - een in een boringgroef aangebrachte afdichtring (4).
 - een stofkap (5) welke met een klemring (6) is vastgezet.
 - een remblokje (7) waarvan de voering op een metalen grondplaat is ge vulcaniseerd.
- Een metalen stofkap (8).
- Een kruisvormige spreidveer (9) welke tussen de remblokjes is aangebracht; de veer voorkomt dat de blokjes in hun ruststand gaan trillen.
- Een ontluchnippel (10).

WERKING

- Wanneer het rempedaal wordt ingedrukt, worden de zuigers (3) door de druk in het remsysteem naar elkaar toe gedrukt, waardoor de remblokjes een even grote, maar tegengesteld gerichte kracht op de remschijf gaan uitoefenen; de kracht is rechtstreeks evenredig met de pedaal-druk.

AANTREKKOPPELSSPECIALE GEREEDSCHAPPEN

Raadpleeg de rubriek JO.

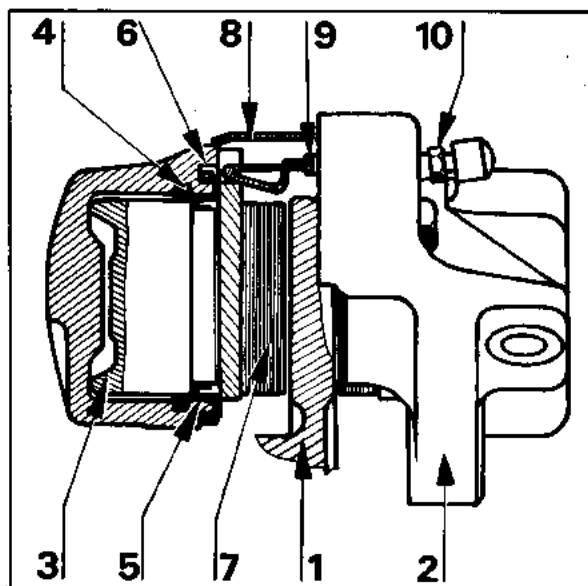


Fig. 1

- Wanneer het pedaal wordt losgelaten, zorgt de elasticiteit van de afdichtringen (4) ervoor dat de zuiger weer in zijn oorspronkelijke stand terugkeert. Daarbij wordt de zuiger circa 0,15 mm naar achteren gedrukt; dit komt overeen met de normale bedrijfsspelings tussen remschijf en remblokjes.

Deze constructie is zelf-nastellend zodat het afstellen bij slijtage overbodig is.

ALGEMENE GEGEVENS

Schijfremmen (DBA).

Type: zwevende remklauw met één cilinder.

Elke achterremunit omvat:

- Remklauw
 - uit één stuk gegoten remklauw
 - diameter van de cilinderboring: 45 mm.
- Remblokjes
 - Type: ABEX
 - Soort voering: 337
 - Totale dikte van voering + metalen grondplaat: 14 mm
 - Dikte van voering afzonderlijk: 9 mm
 - Minimaal toelaatbare dikte (incl.grondplaat): 7 mm
 - Werkzaam oppervlak: 146 cm².
- Remschijf
 - Materiaal: gietijzer
 - Buitendiameter max.: 234,6 mm
 - Wrijvingszone:
 - buitendiameter - min. 232,9 mm
 - binnendiameter- max. 145 mm
 - Dikte : 10,9 + 0,15 mm
 - Min. toelaatbare dikte na opzuiveren: 9,9 mm
 - Max. toelaatbare slingering van schijf: 0,2 mm
 - Max.toelaatbaar verschil in dikte (op wrijvingszijden gemeten): 0,1 mm.

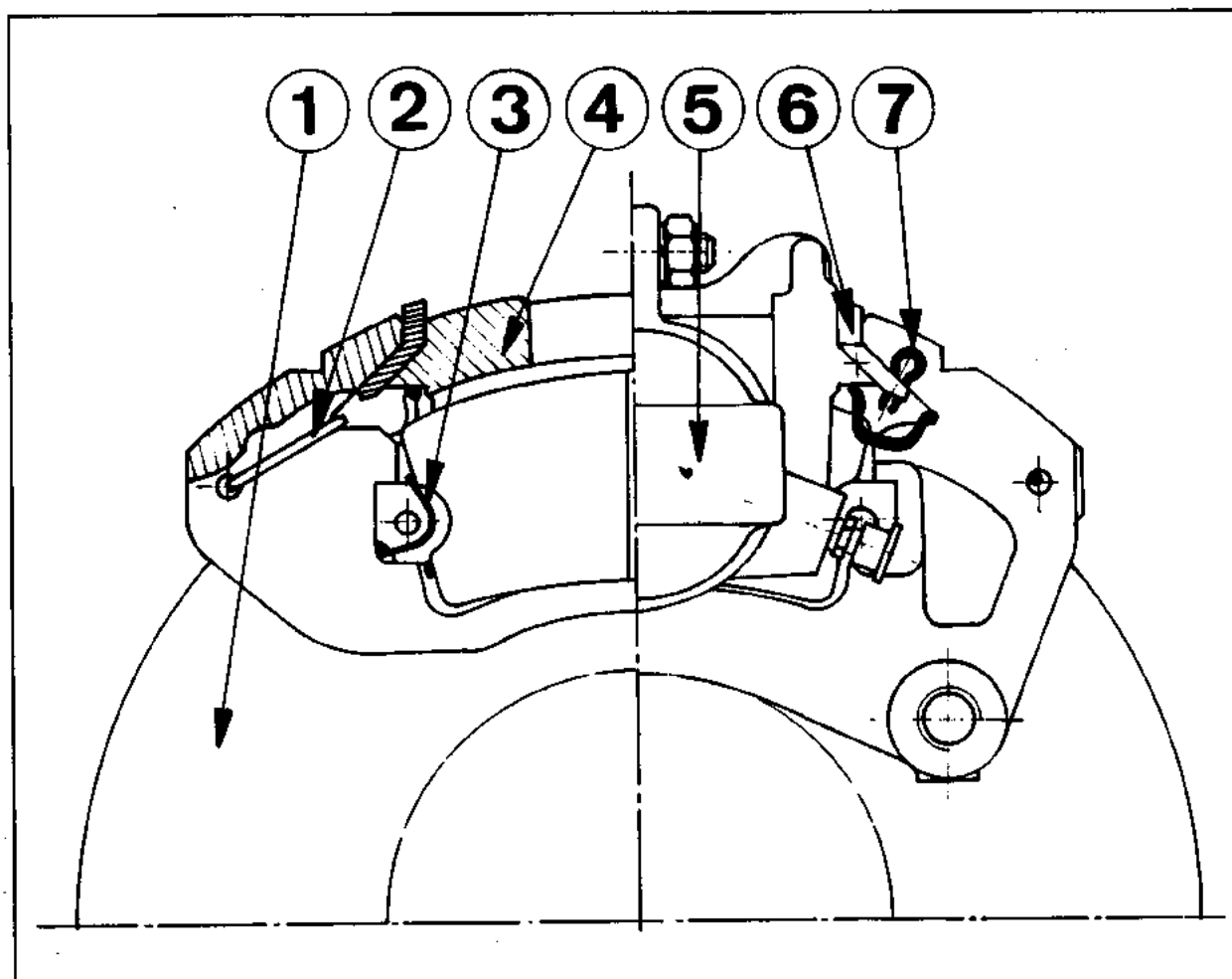


Fig. 1

BESCHRIJVING (fig. 1)De achterremunit omvat:

- Een op de aandrijfas gemonteerde remschijf (1).
- Een gietijzeren remklauwsteun (4).
- Een zwevende remklauw (5) welke met 2 klemspieën (6) - elk geborgd door 2 borgveren (7) - en 2 spanveren (2) op de remklauwsteun is bevestigd.

De 2 spanveren drukken de remklauw op de steun en gaan hierdoor trillingen tegen.

De zwevende remklauw omvat (fig.2):

- Een gietijzeren beugel.
- Een lichtmetalen cilinder, welke d.m.v. een pen en een borgveer in 2 schroeven van de remklauwbeugel is gemonteerd.

De cilinder bestaat uit:

- Een mechanische bediening voor de handrem.
- Een beweegbare zuiger (A) (fig.2), voorzien van een automatisch instelmechanisme voor de vrije slag van de mechanische bediening.
- Een in een boringgroef aangebrachte afdichtring (C).
- Een stofkap (E) voor de zuiger.
- Een beschermhoes voor de mechanische bediening.

- Twee remblokjes waarvan de voering op een metalen grondplaat is geïmpregneerd. Tussen elk remblokje en de remklauwsteun is een platte veer (3) (fig. 1) aangebracht welke voorkomt dat de remblokjes in de ruststand gaan trillen.

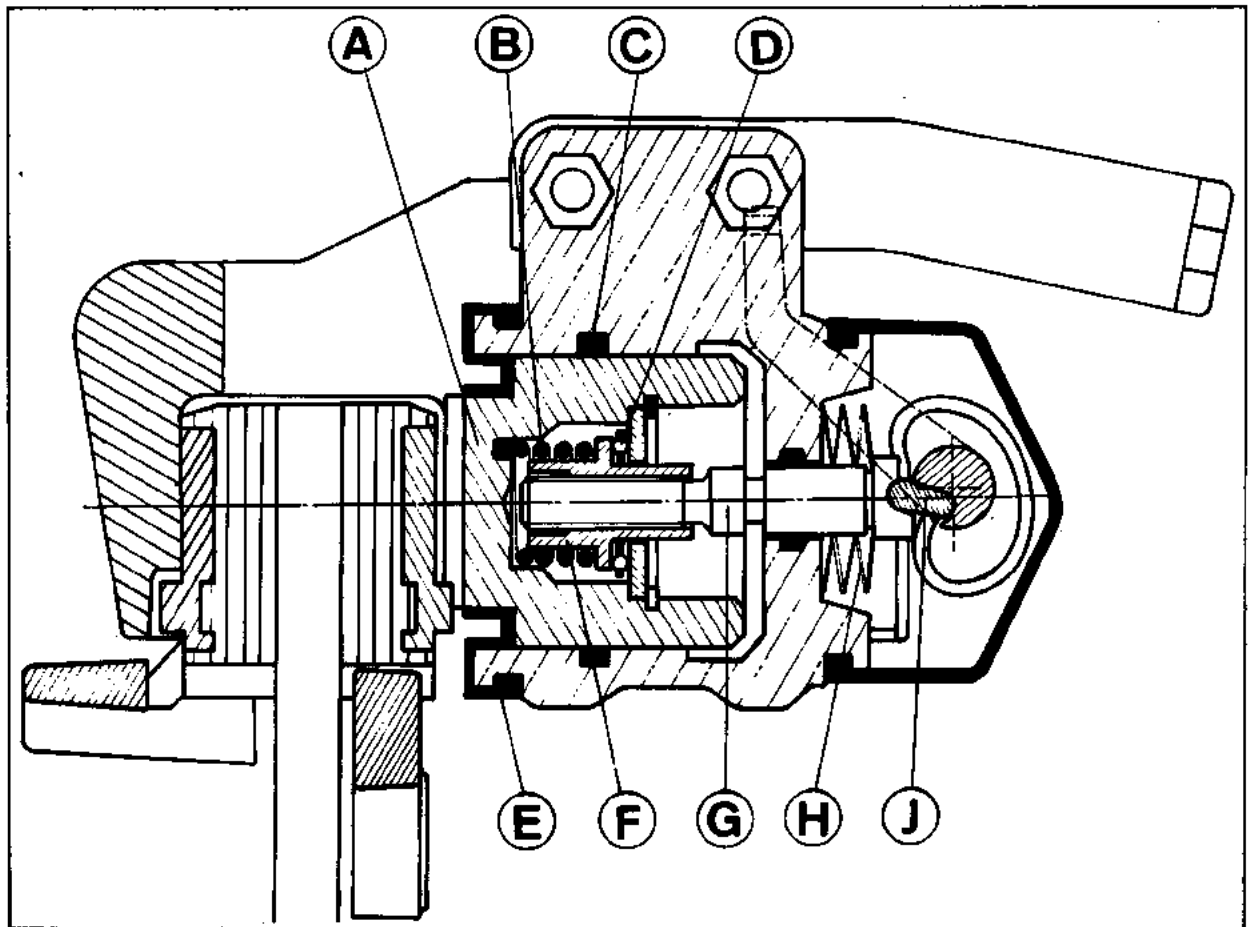


Fig. 2

WERKING (Fig. 2)

A) Hydraulisch gedeelte

Wanneer het rempedaal wordt ingedrukt, stijgt de druk in het remcircuit waardoor het eerste remblokje door de zuiger (A) en het tweede remblokje door de reactie van de zwevende remklauw tegen de schijf wordt gedrukt.

De kracht welke op de beide remblokjes wordt uitgeoefend is tegengesteld gericht en rechtstreeks evenredig met de druk op het rempedaal.

Wanneer het rempedaal wordt losgelaten, valt de druk in het circuit weg en keert de afdichting (C) - welke tijdens het remmen werd vervormd - weer in zijn oorspronkelijke stand terug; daarbij wordt de zuiger (A) zover teruggedrukt tot er tussen de schijf en de remblokjes een bepaalde speling (bedrijfsspel) overblijft. Bovendien wordt bij dit systeem de speling, die groter wordt naarmate de remblokjes slijten, automatisch nagesteld.

B) Handremmechanisme

Wanneer de handrem wordt aangetrokken, wordt de drukstift (J) door de handremarm verdraaid; de drukstift drukt daarbij de stelbout (G) met de van schroefdraad voorziene bus (F) tegen de zuiger (A) waardoor deze laatste wordt verplaatst. De speling tussen de bodem van de zuiger (A) en de bus (F) komt overeen met de vrije slag van de handrem. Tijdens het loszetten van de handrem drukken de schotelveren (H) de stelbout (G) met de bus (F) terug in de ruststand. De werking van de veerschotels wordt versterkt door de schroefveer (B); de nagenoeg constante druk van de schroefveer maakt het mogelijk om de handremarm op de remklauw ook vanuit maximaal aangetrokken stand terug te brengen in de ruststand. Hierdoor wordt voorkomen dat het handremmechanisme blijft hangen als de drukstift (J) en de handremarm in één lijn liggen.

Raadpleeg de rubriek J0.

ALGEMENE GEGEVENSBEDRIJFSREM

Het rempedaal is scharnierend opgehangen aan de pedaalsteun en de stuurkolom en bedient de rembekrachtiger d.m.v. drukstiften en een overbrengingsarm.

Overbrengingsverhouding van pedaal: 4/1.

- De Bendix rembekrachtiger (type Master-Vac) is op het schutbord in de ruimte onder het voordeksel gemonteerd; de rembekrachtiger maakt gebruik van het drukverschil tussen het vacuüm in het inlaatspruitstuk en de atmosferische druk om de voor het remmen benodigde pedaal-druk te verminderen.
- De Teves tandemhoofdremcilinder - diameter 20,64 mm, slag 15 + 15 mm - voor het tweekringsremsysteem is op de rembekrachtiger gemonteerd en wordt door deze laatste bediend; het met Lockheed 55 remvloeistof gevulde reservoir is direct op het hoofdremcilinderhuis gemonteerd.

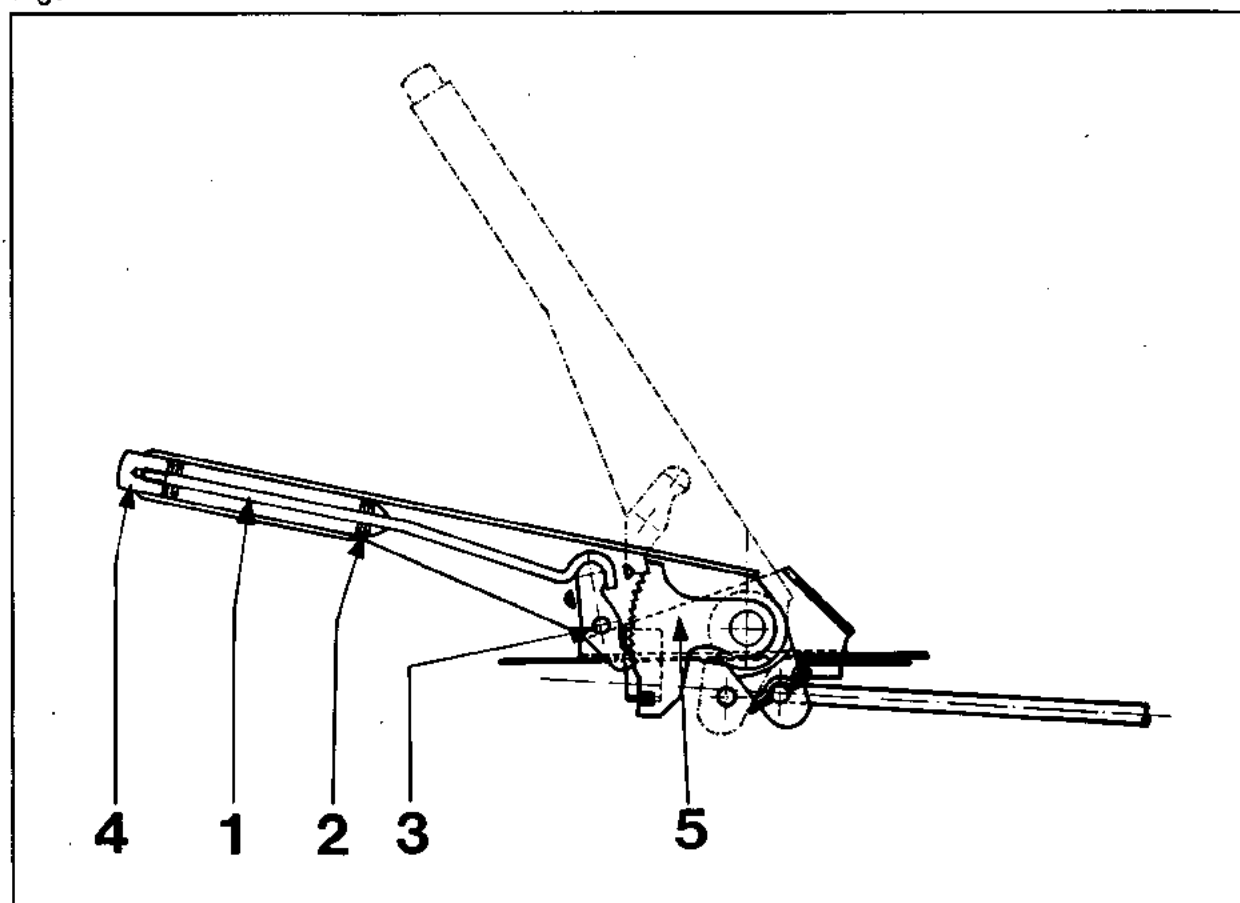
- De Lockheed remlekkageverklapper is eveneens op het schutbord gemonteerd en controleert de druk in de remcircuits.
- De DBA remkrachtverdelers, welke onder de vloer van de bagageruimte is gemonteerd, begrenst de druk in het achterremcircuit tot een bepaalde waarde en voorkomt daarmee het blokkeren van de achterwielen.

HANDREM (fig. 1 en 2)

De handrem omvat:

- Een handremhefboom op de wagenvloer, bestaande uit:
 - een stang (1), een veer (2) en een pal (3).
 - een ontgrendelknop (4).
 - een tandsector (5) om de hefboom d.m.v. de pal in verschillende standen te vergrendelen.

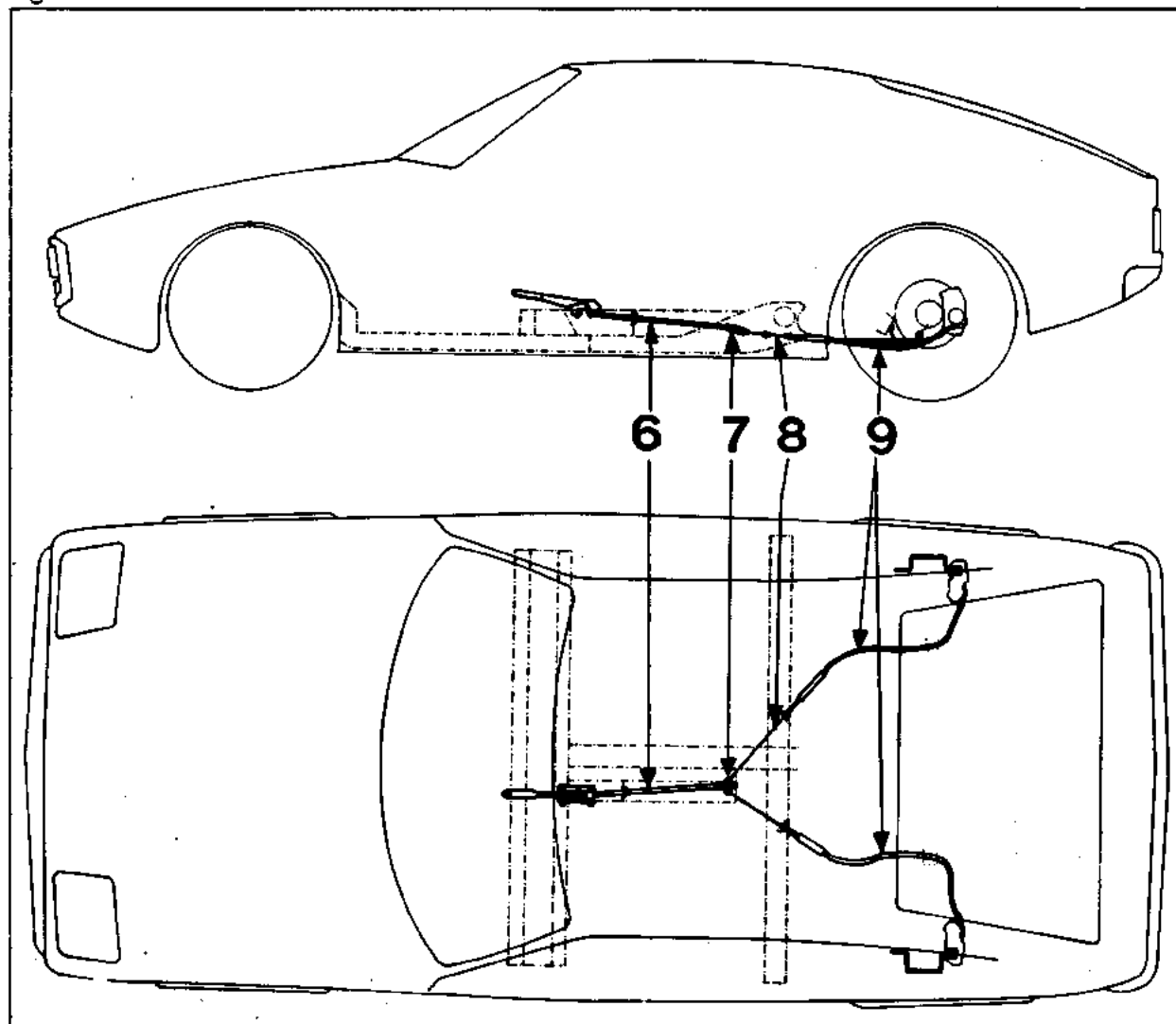
Fig. 1



- Een in lengte verstelbare handremstang (6), welke met één uiteinde aan de handremhefboom en met het andere uiteinde aan de balansarm (7) is bevestigd.
- Een kabel (8) welke de balansarm met de beide achterremmen verbindt.
- De handremkabel wordt aan beide zijden omsloten door een buitenkabel (9).



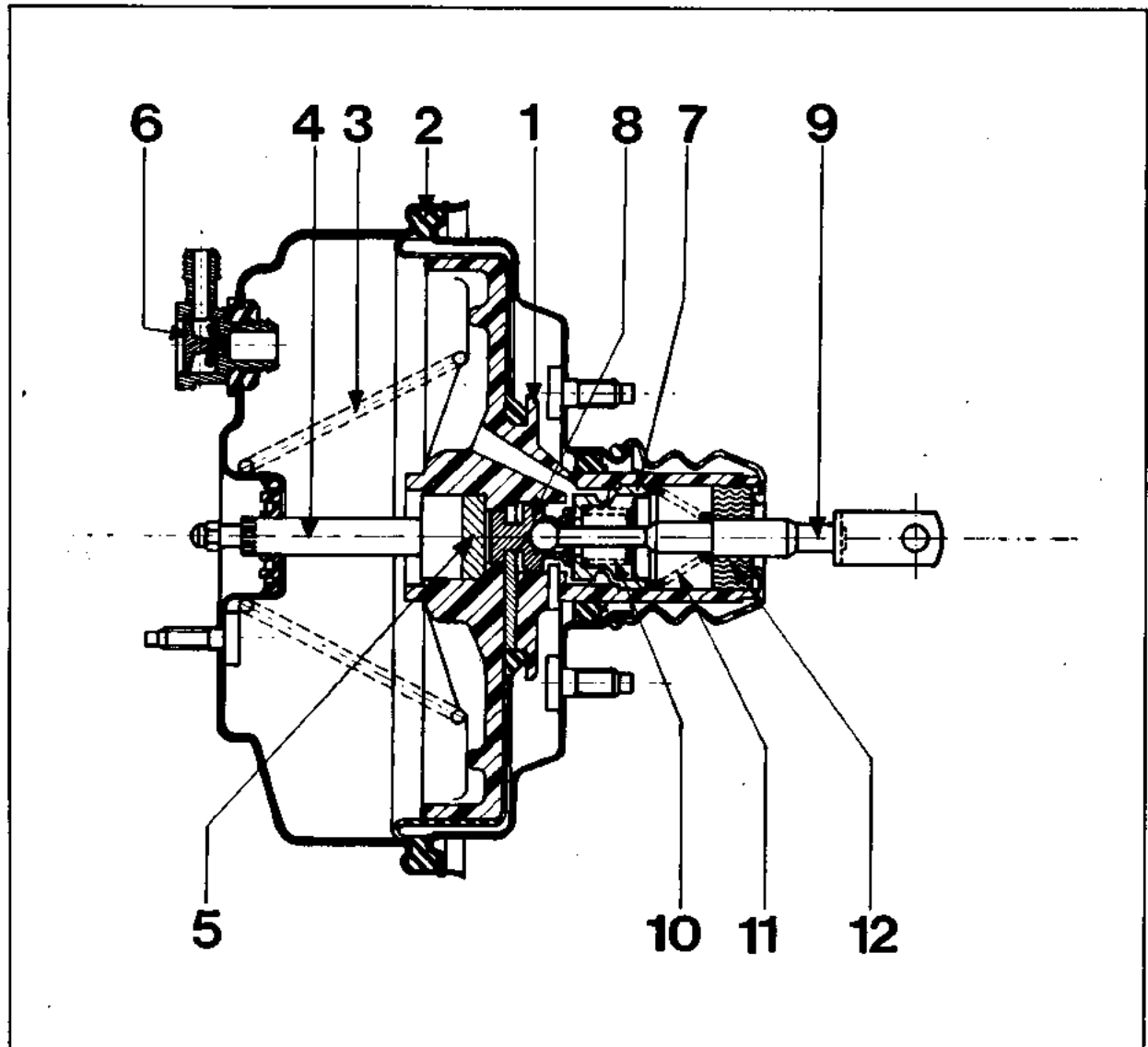
Fig. 2



REMBEKRACHTIGER (Master-Vac) (fig.3)

- | | |
|-----------------|----------------------|
| 1 Zuiger | 7 Klep |
| 2 Membraan | 8 Plunjer |
| 3 Drukveer | 9 Drukstift |
| 4 Drukstift | 10 Veer van klep (7) |
| 5 Reactieschijf | 11 Veer |
| 6 Terugslagklep | 12 Filterplug |

Fig. 3



TANDEMHOOFDREMCIJLINDER**Beschrijving (fig. 4)**

De tandemhoofdremcilinder, welke door een rechtstreeks op het hoofdremcilinderhuis gemonteerd reservoir (R) met dubbele aansluiting wordt gevoed, bestaat uit twee onafhankelijke circuits. Elk circuit bevat een drukkamer en een remvloeistof-toevoerboring.

- A: Primair circuit voor de bediening van de voorremmen.
- B: Secundair circuit voor de bediening van de achterremmen.
- 2: Cup
- 3: Zuiger van secundair circuit
- 4: Aanslag
- 5: Afdichtring tussen primair en secundair circuit
- 6: Afdichtring tussen secundair en primair circuit

Werking**Ruststand (fig. 4)**

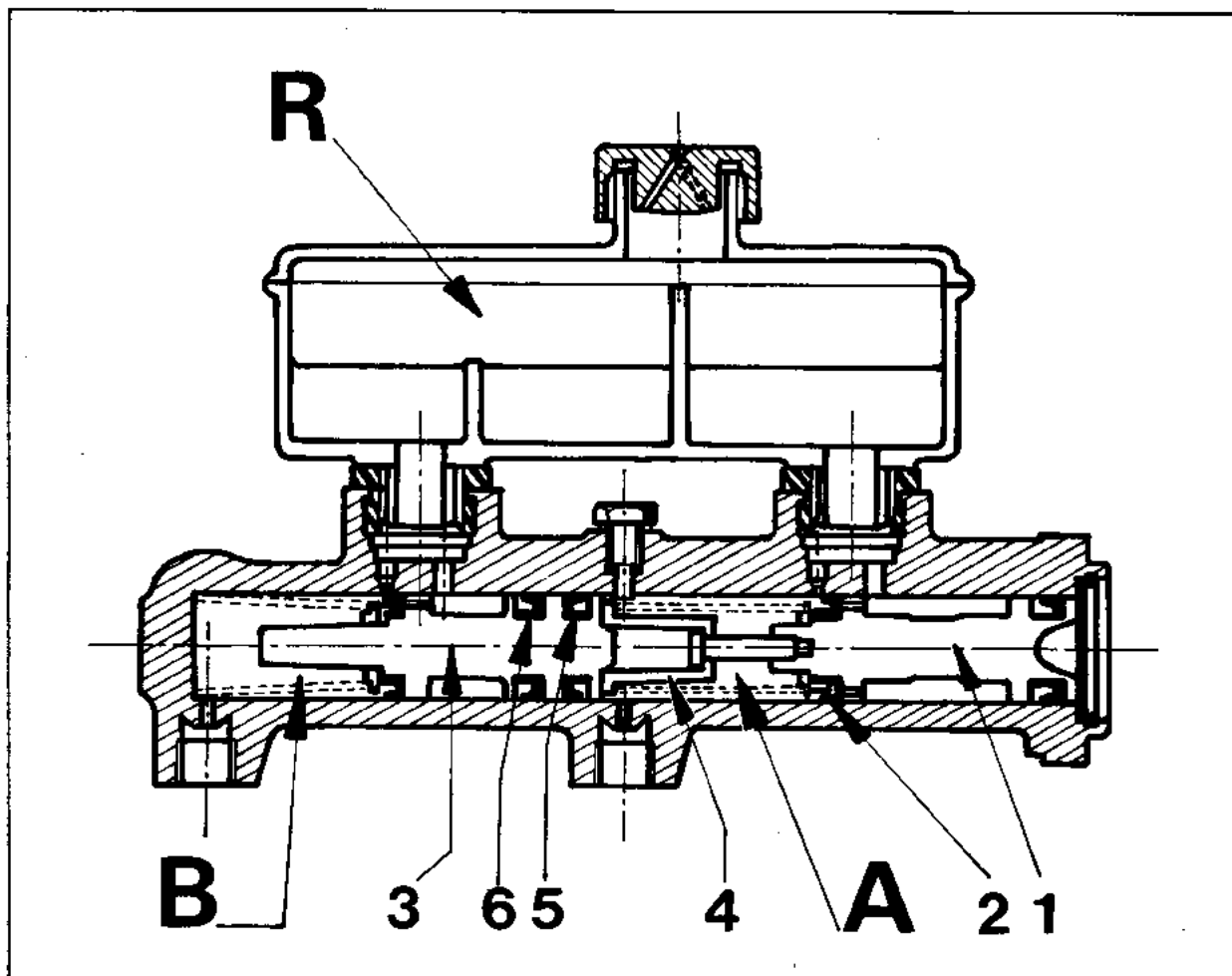
In de ruststand rusten de zuigers (1) en (3) op een aanslag. De remvloeistof staat onder atmosferische druk.

Tijdens het remmen (fig. 5)

Bij het indrukken van het rempedaal worden de zuiger (1) en de cup (2) door de werking van de rembekrachtiger in de boring van de hoofdremcilinder verplaatst. De vloeistofkolom die zich tussen de zuiger (1) van het voorremcircuit en de zuiger (3) van het achterremcircuit bevindt, drukt deze laatste eveneens naar voren.

Vanaf dit moment bouwen beide zuigers (1) en (3) druk op in het remsysteem; de drukstijging is evenredig met de kracht welke door de rembekrachtiger wordt overgebracht. Wanneer men het rempedaal loslaat, worden de zuigers door de werking van de veren teruggedrukt in de ruststand waarna de druk in het remsysteem wegvalt.

Fig. 4



Bij het wegvallen van de druk in het voorremcircuit

(bijvoorbeeld door lekkage).

Wanneer de druk in het voorremcircuit wegvalt, verplaatst de zuiger (1) van dat circuit zich, zonder vloeistofdruk op te bouwen zover tot hij de stalen aanslagring (4) van de zuiger (3) voor de achterremmen raakt.

Hierdoor komt de zuiger (3) van de achterremmen in beweging, waarna deze de achterremmen op de gebruikelijke wijze bedient. Het achterremcircuit behoudt zijn volledige remcapaciteit.

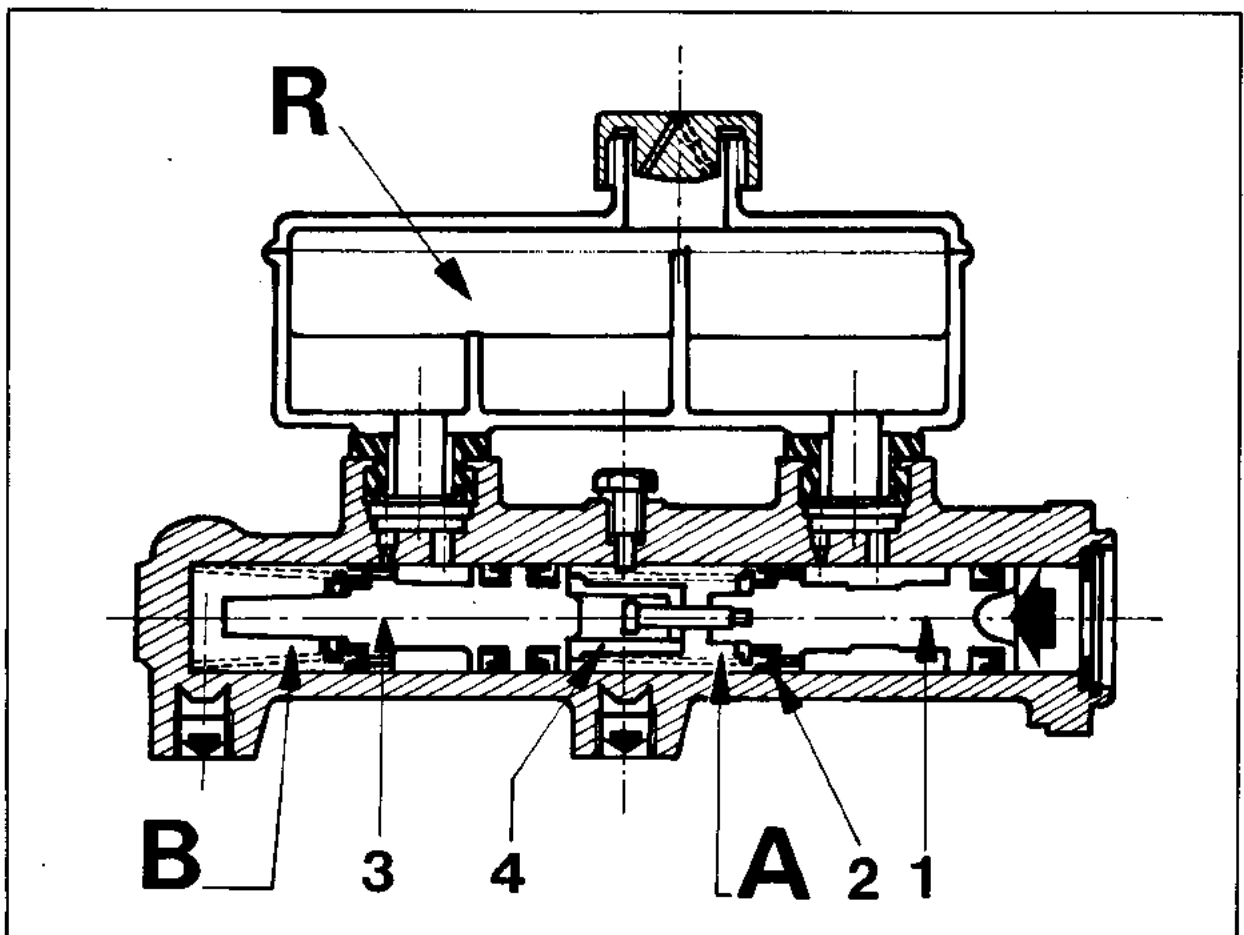
Bij het wegvallen van de druk in het achterremcircuit

(bijvoorbeeld door lekkage).

Wanneer de druk in het achterremcircuit wegvalt, verplaatsen beide zuigers (1 en 3) zich, zonder vloeistofdruk op te bouwen zover tot de zuiger (3) van de achterremmen tegen de voorzijde van de cilinder stuit. De zuiger (1) van het voorremcircuit beweegt nu verder naar voren en zorgt voor een normale werking van de voorremmen. Het voorremcircuit behoudt zijn volledige remcapaciteit.

Opmerking:

De cups (5) en (6) vormen een scheiding tussen het primaire en het secundaire circuit van de hoofdremcilinder; deze scheiding is van groot belang in geval van lekkage van één van de beide circuits.



REMLEKKAGEVERKLIKKERBeschrijving (fig. 6)

De remlekkageverklikker bestaat uit een huis (C) waarin een elektrische zender (M) en een zuiger (P) zijn gemonteerd en waarin de volgende kanalen zijn aangebracht:

- E1: Toevoer vanaf voorste circuit van tandemhoofdremcilinder.
- E2: Toevoer vanaf achterste circuit van tandemhoofdremcilinder.
- S1: Naar linker voorrem.
- S2: Naar remkrachtverdelers en achterremmen.
- S3: Naar rechter voorrem.
- A: Drukkamer van voorremcircuit.
- B: Drukkamer van achterremcircuit.

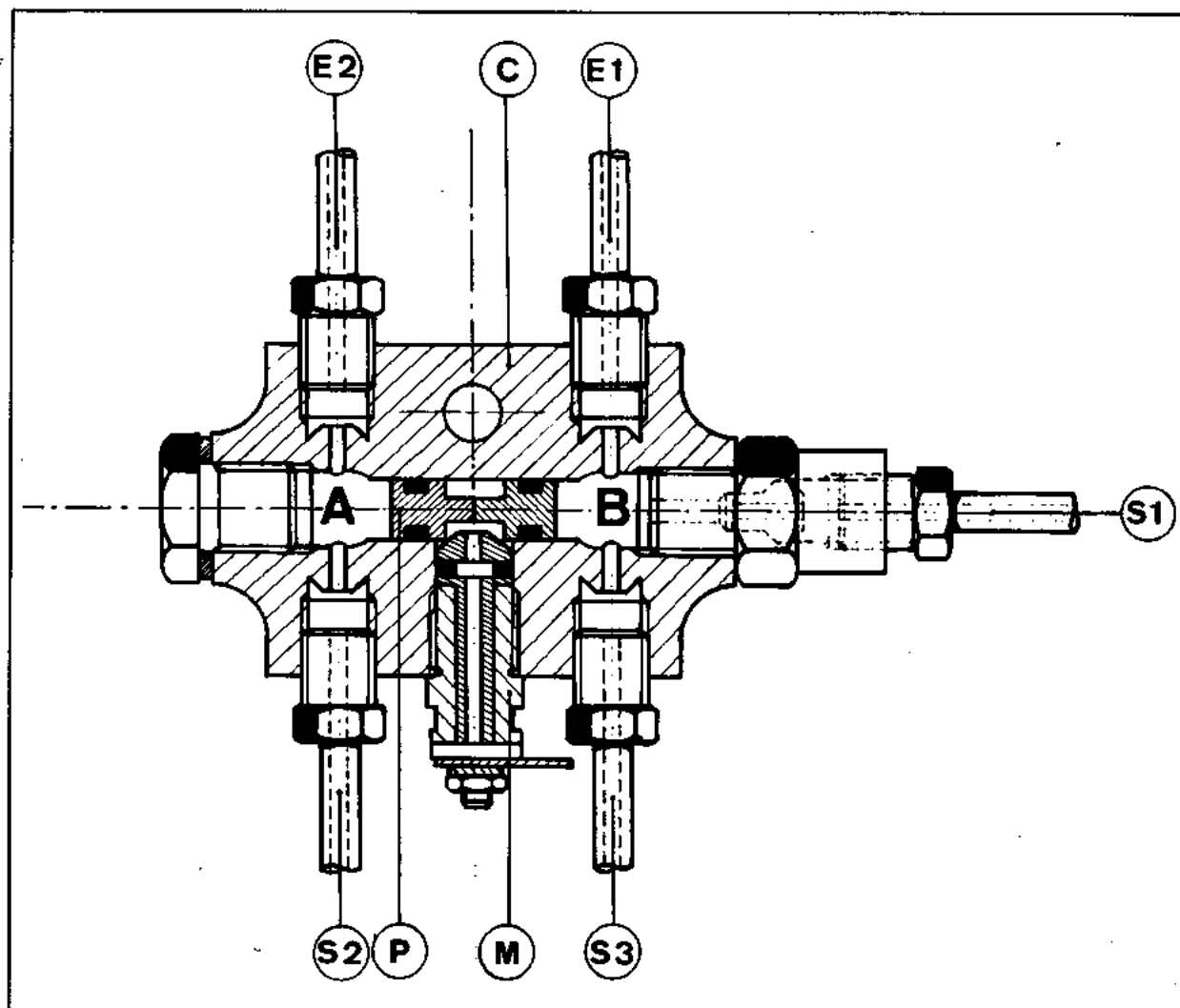
Werking

Wanneer het rempedaal wordt ingedrukt, neemt de vloeistofdruk in het voor- en achterremcircuit in gelijke mate toe. Deze druk heerst ook in de kamers (A) en (B) waardoor de zuiger (P) in de middenstand wordt gehouden (evenwichtstoestand).

Ingeval van een defect

(lekkage bijvoorbeeld)

Wanneer zich een lekkage voordoet in het gedeelte van het remsysteem vóór (tandemhoofdremcilinder) of na (remleidingen, remkrachtverdelers of remklauwen) de lekkageverklikker ontstaat er een drukverschil tussen de kamers (A) en (B). De zuiger (P) verplaatst zich en drukt daarbij het contact van de zender (M) in waardoor het verklikkerlicht van de massa wordt verbonden en gaat branden.



REMKRACHTVERDELER**Beschrijving (fig. 7)**

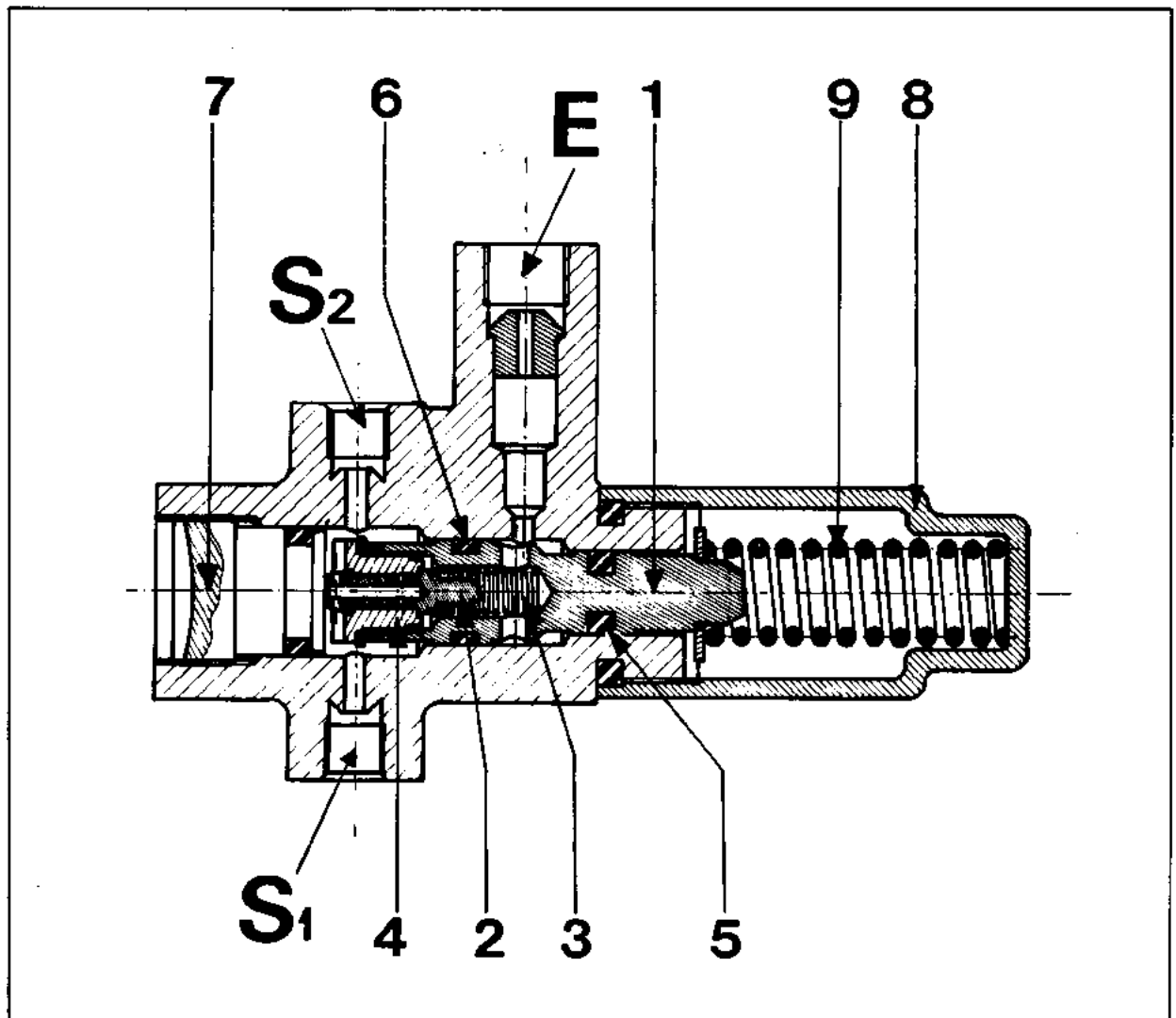
- E:** Toevoerboring
S1: Aansluiting voor linker achterrem
S2: Aansluiting voor rechterachterrem
1: Trapsgewijs uitgevoerde zuiger
2: Klep
3: Veer
4: Zetel
5: Afdichtring tussen huis en zuiger om uitwendige lekkage te voorkomen.

- 6:** Afdichtring tussen huis en zuiger om inwendige lekkage te voorkomen.
7: Afsluitplug
8: Veerhouder
9: Veer.

Werking

De remkrachtverdelers begrenst - vanaf een bepaalde waarde - de druk in het achterremcircuit; de mate van begrenzing is afhankelijk van de doorsneden van de zuigertrappen. Vanaf het moment dat de begrenzer in werking treedt, wordt de vloeistofdruk in het voorremcircuit vergroot.

Fig. 7



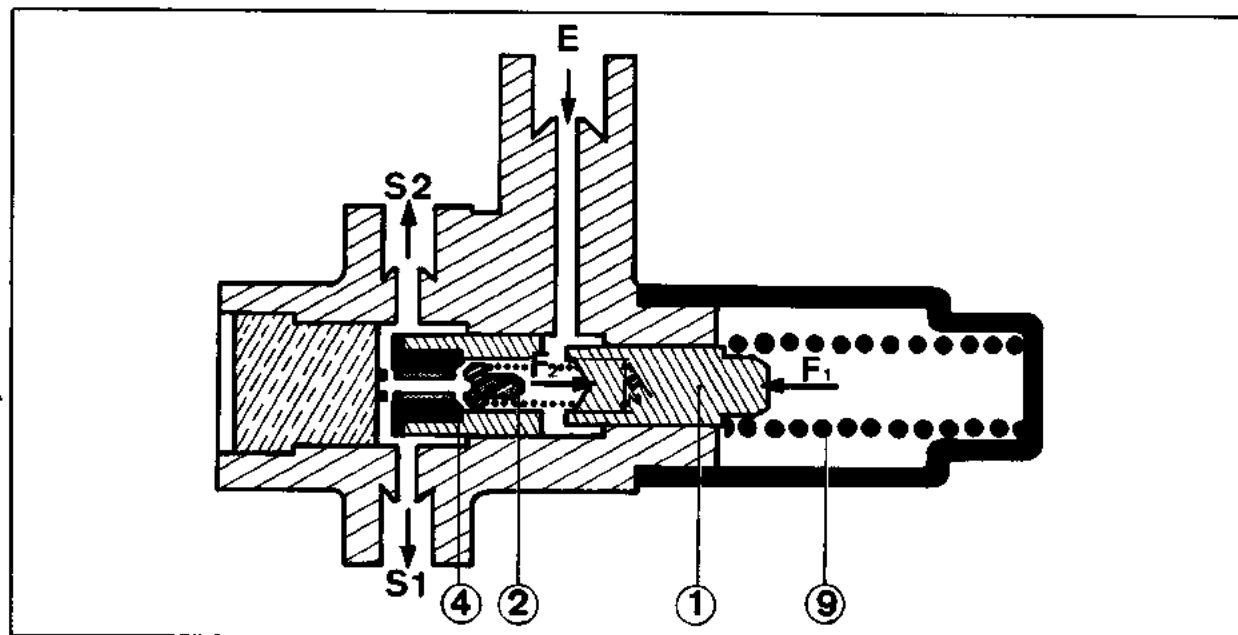


Fig. 8

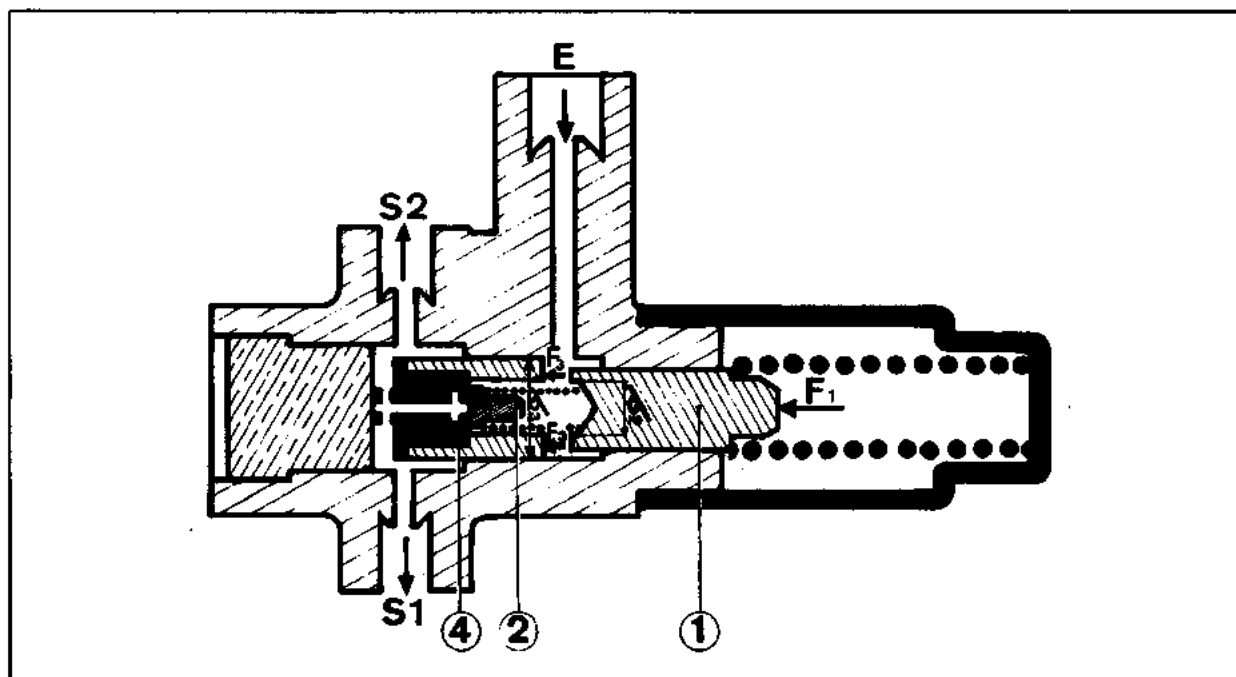
Ruststand (fig. 8)

De veer (9) oefent een kracht F_1 uit op de zuiger (1). De klep (2) is geopend, waardoor de toevoerboring (E) en de aansluitopeningen (S1) en (S2) met elkaar zijn verbonden.

Remmen

1 - Wanneer het rempedaal wordt ingedrukt, stijgt de druk in het circuit. Zodra de door de hoofdremscilinder op het vlak S2 uitgeoefende kracht S2 groter wordt dan de kracht F_1 , verplaatsen de zuiger (1) en de zetel (4) zich in de richting van F_2 (fig. 8).

Fig. 9



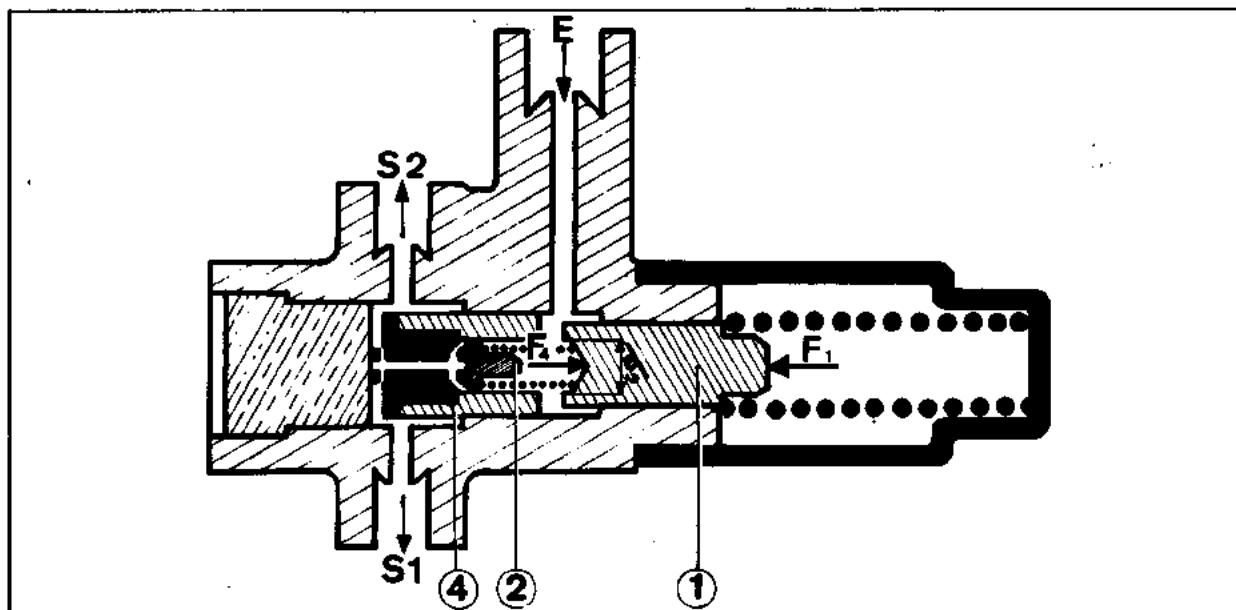


Fig. 10

Dit heeft tot gevolg dat:

- De klep (2) op zijn zetel (4) wordt gedrukt (fig. 9).
- De verbinding tussen (E) en (S1, S2) wordt verbroken.
- De druk in het achterremcircuit, afhankelijk van de doorsneden van de zuigertrappen (1), wordt begrensd.

2 - Vanaf dit moment veroorzaakt een verdere drukverhoging een kracht op de ronde doorsnede $S = S3 - S2$ van de zuiger (1). De zuiger (1) verplaatst zich dan in de richting van de kracht F3.

Hierdoor opent de klep (2) waardoor (E) en (S1, S2) weer met elkaar worden verbonden en de druk in het achterremcircuit verder kan worden verhoogd (fig. 10).

De door de hydraulische druk opgewekte kracht F4 op de doorsnede S2 zorgt er echter ogenblikkelijk voor dat de zuiger (1) opnieuw terugschuift, waardoor de klep (2) weer sluit.

De zuiger (1) bevindt zich dan weer in dezelfde stand (klep 2 gesloten) als bij punt 1, echter met het essentiële verschil dat de druk in het achterremcircuit hoger is dan toen de klep (2) voor de eerste maal werd gesloten.

3 - Elke verdere verhoging van de druk heeft opnieuw een verplaatsing van de

zuiger (1) tot gevolg, waardoor de klep (2) weer wordt geopend. (Zoals bij punt 2 is behandeld).

De drukstijging in het achterremcircuit vindt dus plaats door bovengenoemde cyclus een bepaald aantal malen te herhalen.

Terugkeer naar ruststand

Wanneer het rempedaal wordt losgelaten, neemt de druk af, waardoor de zuiger (1) onder invloed van de door de veer (9) uitgeoefende kracht F1 terugkeert in zijn oorspronkelijke stand. De klep (2) wordt geopend, waardoor (E) en (S1, S2) met elkaar verbonden zijn.

AANTREKKOPPELS

Raadpleeg de rubriek J0.

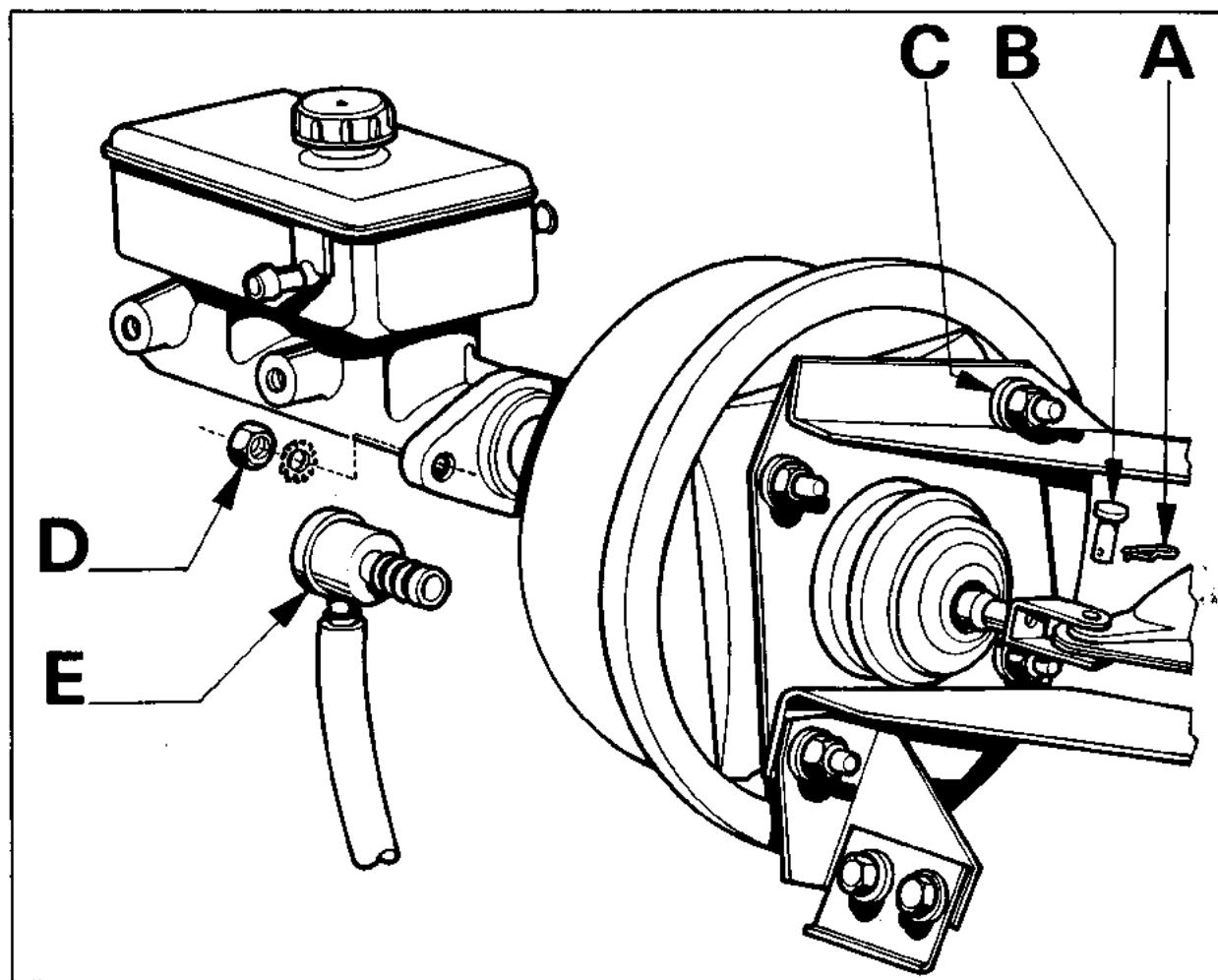


Fig. 11

UITBOUWEN

- Verwijder de borgveer (A) (fig.11) van het asje waarmee de overbrengingsarm aan de rembekrachtiger is gekoppeld.
- Verwijder het asje (B).
- Verwijder de 4 moeren (C) waarmee de rembekrachtiger op zijn steun is bevestigd.
- Verwijder de 2 moeren (D) waarmee de hoofdremcilinder op de rembekrachtiger is bevestigd.
- Neem de hoofdremcilinder van de tap-einden op de rembekrachtiger.
- Trek de rembekrachtiger van zijn steun.
- Maak de vacuümslang (E) los.
- Verwijder de rembekrachtiger.

INBOUWEN

- Plaats de rembekrachtiger op zijn steun en zet hem met de 4 moeren vast.
- Sluit de vacuümslang aan.
- Plaats de hoofdremcilinder op de rembekrachtiger en bevestig hem met de beide moeren.
- Monteer het asje (B) en de borgveer (A).

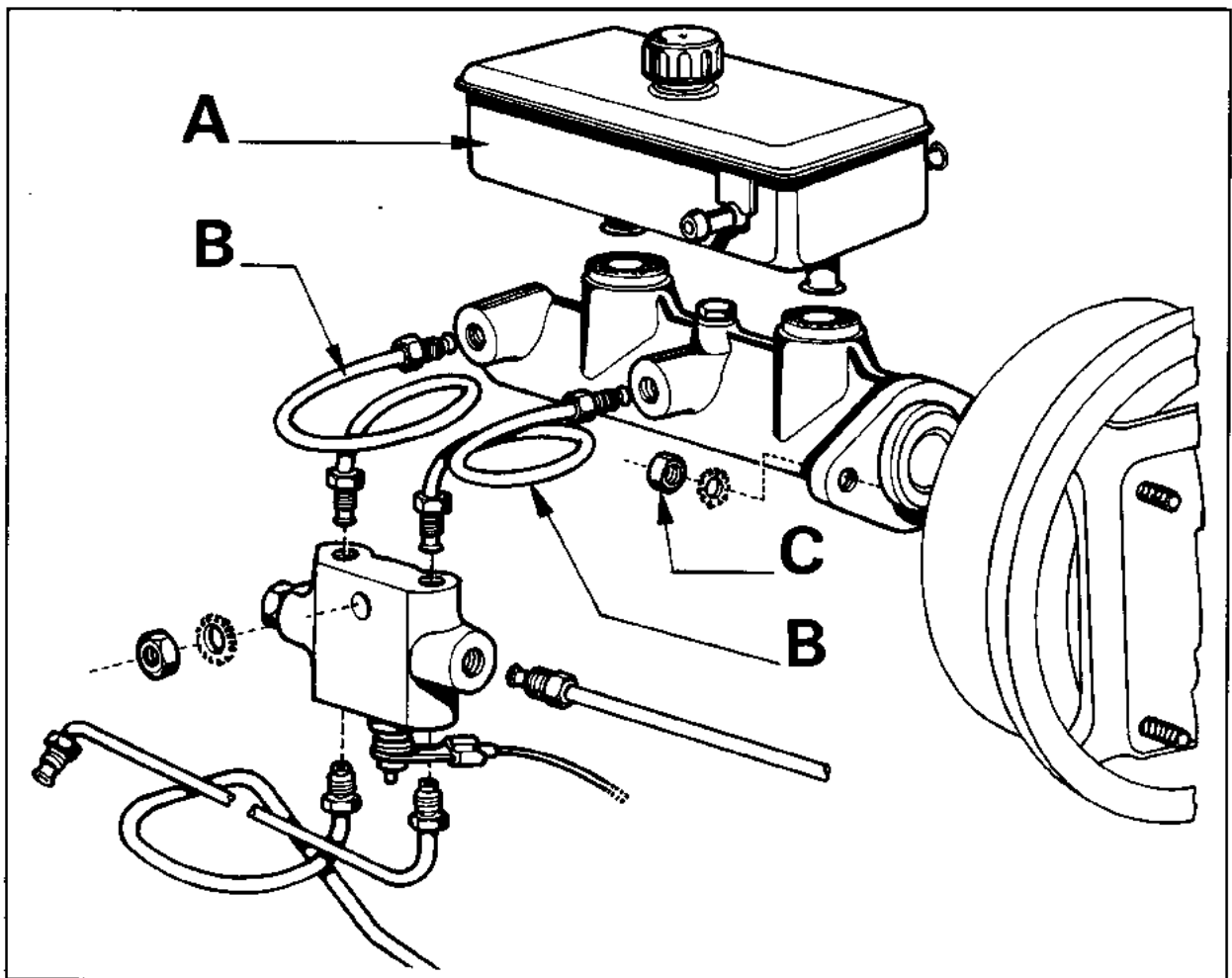


Fig. 12

UITBOUWEN

- Zuig het remvloeistofreservoir (A) (fig.12) m.b.v. een trekspuitje leeg.
- Maak de beide aansluitleidingen (B) naar de voor- en achterremmen op de hoofdremcilinder los.
- Maak de toevoerslang van de hoofdkoppelingscilinder los en bindt de slang in verticale stand vast.
- Verwijder de 2 moeren (C) waarmee de hoofdremcilinder op de rembekrachtiger is bevestigd.
- Verwijder de hoofdremcilinder en neem het remvloeistofreservoir vervolgens los.

INBOUWEN

- Monteer het remvloeistofreservoir op de hoofdremcilinder.
- Plaats de hoofdremcilinder op de rembekrachtiger en bevestig hem met de beide moeren.
- Sluit de 2 leidingen voor de voor- en achterremmen en de slang van de hoofdkoppelingscilinder aan.
- Vul het reservoir met Lockheed 55 remvloeistof.
- Ontlucht het remsysteem.

UITBOUWEN

- Sluit de beluchtingsopening van het remvloeistofreservoir af m.b.v. een propje kit.
- Maak de 3 aansluitleidingen (A) (fig.13) los.
- Verwijder de bout (B) waarmee de remkrachtverdeler op de carrosserie is bevestigd.
- Verwijder de remkrachtverdeler.

INBOUWEN

- Bevestig de remkrachtverdeler op de carrosserie.
- Sluit de 3 leidingen aan op de remkrachtverdeler.
- Verwijder het propje kit waarmee de opening in de dop van het remvloeistofreservoir werd afgesloten.
- Ontlucht het circuit van de achterremmen.

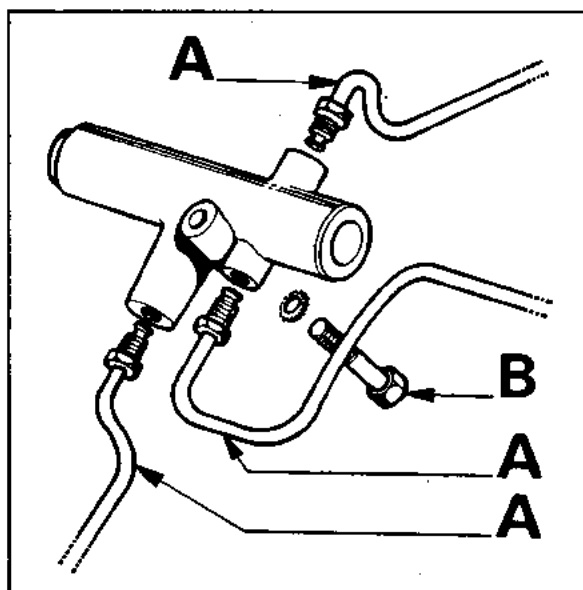


Fig. 13

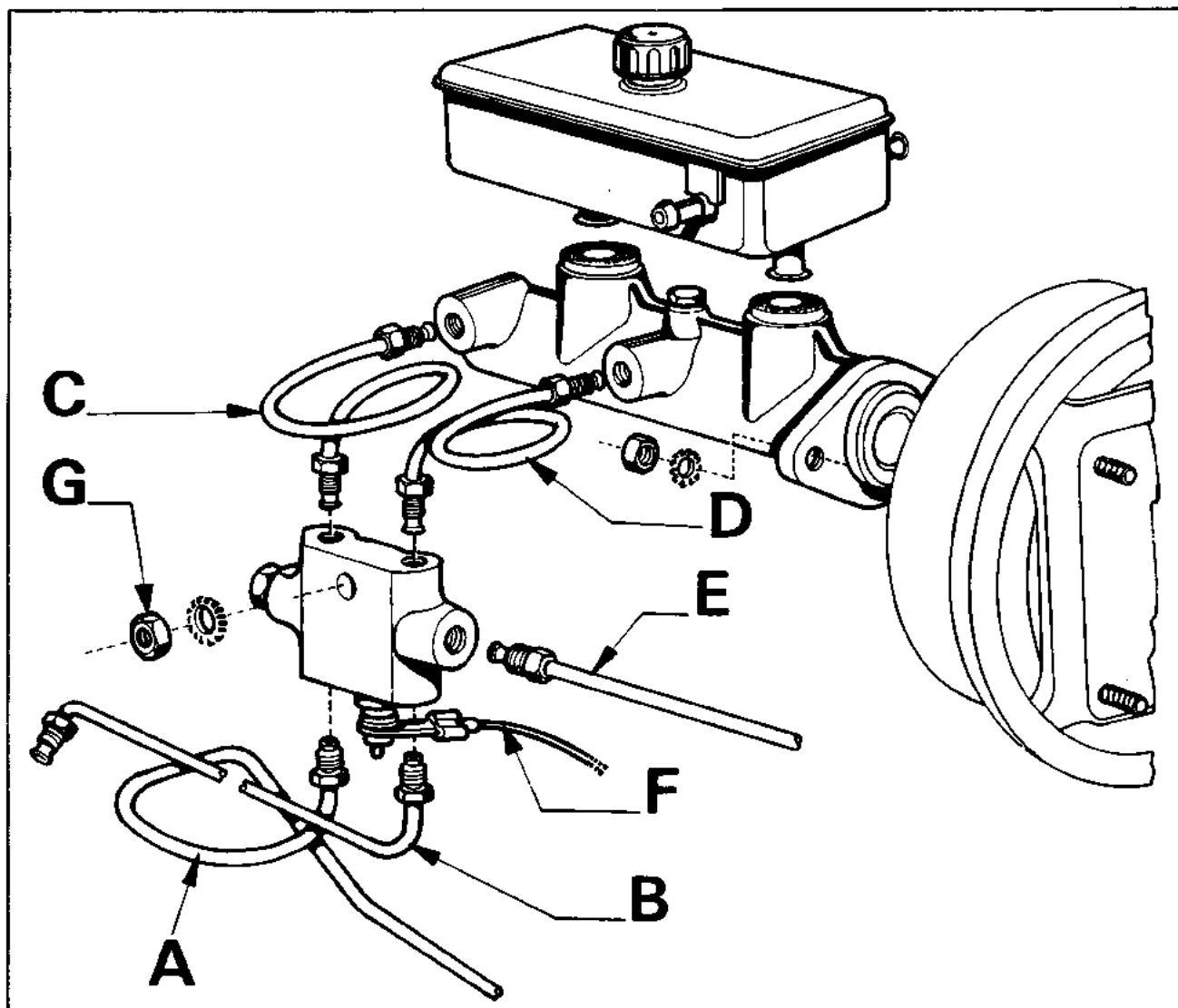


Fig.14

UITBOUWEN

- Maak de 5 aansluitleidingen (A, B, C, D en E) (fig.14) op de remlekkageverklikker los.
- Maak de voedingsdraad (F) van het remlekkageverklikkerlicht los.
- Verwijder de moer (G) waarmee de remlekkageverklikker op de carrosserie is bevestigd.
- Verwijder de remlekkageverklikker.

INBOUWEN

- Sluit de 5 leidingen weer aan op de remlekkageverklikker (zie figuur).
A: naar achterwielen.
B: naar rechter voorwiel.
C: naar hoofdremcilinder (achterremcircuit).
D: naar hoofdremcilinder (voorremcircuit).
E: naar linker voorwiel.
- Bevestig de remlekkageverklikker op de carrosserie.
- Sluit de draad van het remlekkageverklikkerlicht aan.
- Ontlucht het remsysteem.

UITBOUWEN

De instrumentencombinatie wordt op 5 punten op zijn plaats gehouden in het dashboard: 3 paspennen aan de onderzijde en 2 klemmen aan de bovenzijde.

- Maak de terugstellknop van de dagteller los van zijn steun onder het dashboard.
- Druk de 2 bevestigingsklemmen aan de bovenzijde van de instrumentencombinatie in en kantel de combinatie naar u toe (fig. 1).
- Maak de snelheidsmeterkabel los.
- Maak de 16-polige aansluitstekker van de hoofddraadbundel los.
- Verwijder de instrumentencombinatie.

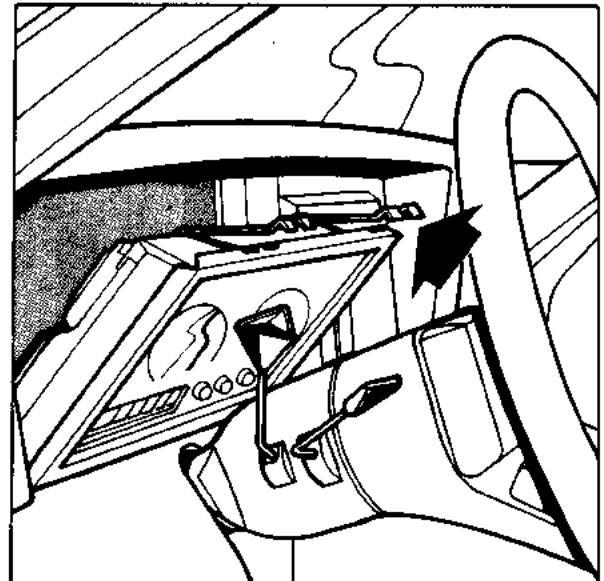


Fig. 1

INBOUWEN

Inbouwen geschiedt in omgekeerde volgorde van uitbouwen.

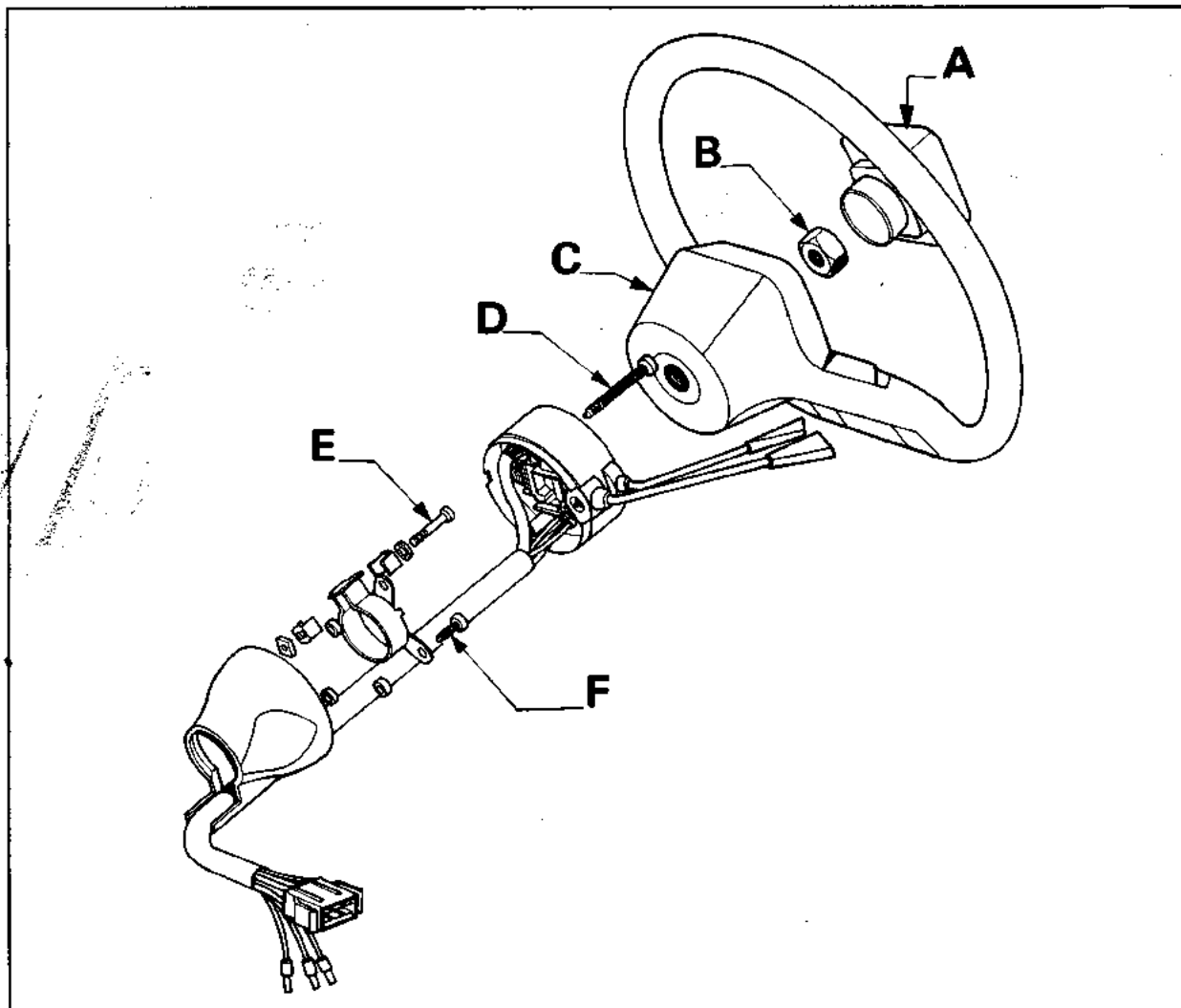


Fig. 2

UITBOUWEN

- Trek de naafdoop (A) (fig.2) van het stuurwiel.
- Merk de stand van het stuurwiel t.o.v. de bovenste stuurashelft.
- Verwijder de bevestigingsmoer (B) van het stuurwiel.
- Verwijder het stuurwiel (C).
- Maak het stekkerblokje en de draden los waarmee de combinatieschakelaar op de hoofd draadbundel is aangesloten.
- Verwijder de 2 bevestigingsschroeven (D) van de combinatieschakelaar.
- Trek de combinatieschakelaar zo ver los tot de klem schroef (E) van de combinatieschakelaarkap op de stuurasbuis kan worden bereikt.
- Verwijder de combinatieschakelaar met diens kap.

- Verwijder de schroef (F) waarmee de klem op de kap is bevestigd en maak de kap los van de combinatieschakelaar.

INBOUWEN

- Schuif de kap van de combinatieschakelaar op de stuurasbuis en druk hem vervolgens geheel aan.
- Zet de klem bout voor de bevestiging van de kap op de stuurasbuis vast.
- Schuif de combinatieschakelaar op de stuuras en let er daarbij op dat de nok van de terugstelbus voor de richtingaanwijzerschakelaar goed in de groef van de stuuras valt.
- Zet de combinatieschakelaar vast en sluit de draden en het stekkerblokje aan.
- Monteer het stuurwiel en let daarbij op het merkteken dat bij de montage werd aangebracht.
- Monteer de naafdoop.

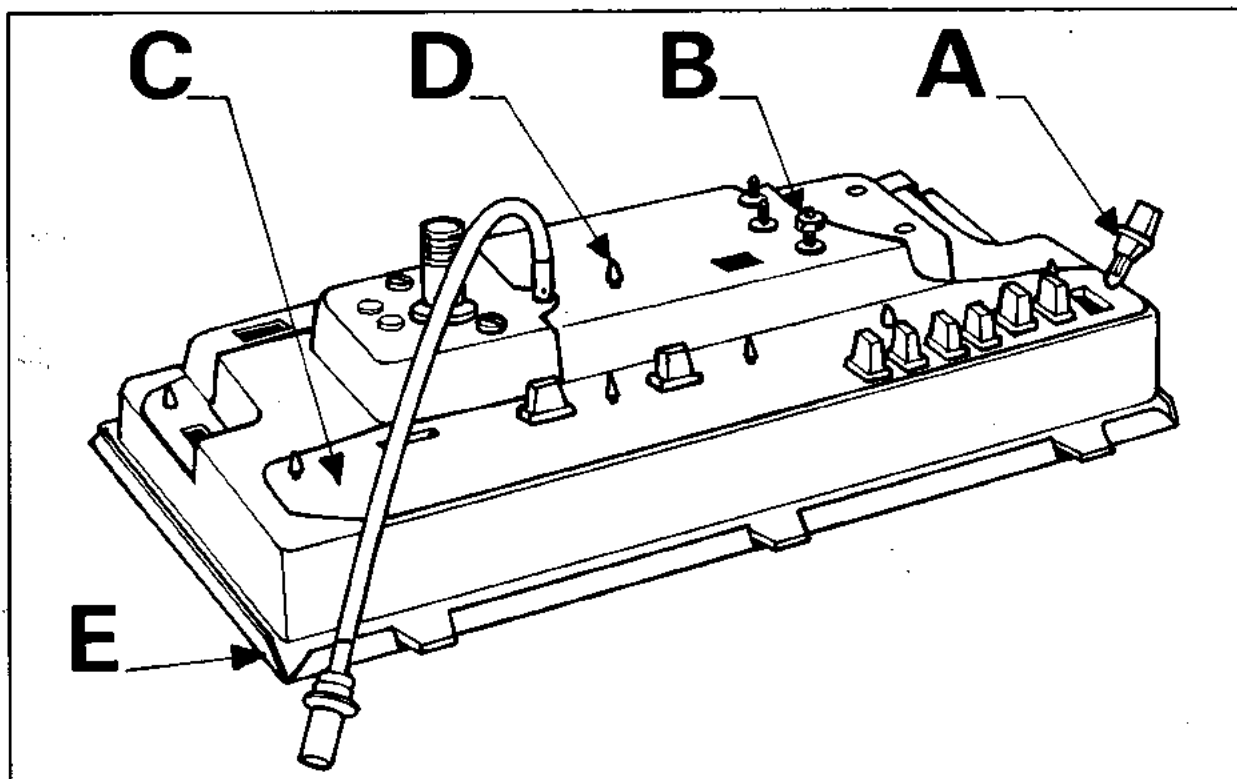


Fig. 3

DEMONTAGE

Verwijderen van het gedrukte bedradingspaneel

- Verwijder de 16 controlelampjes (A) (fig.3) op de achterzijde van de instrumentencombinatie.
- Verwijder de moeren (B) van de aansluitpennen op het gedrukte bedradingspaneel.
- Trek het gedrukte bedradingspaneel (C) van de plastic bevestigingsklemmen (D) op het huis.
- Verwijder het gedrukte bedradingspaneel.

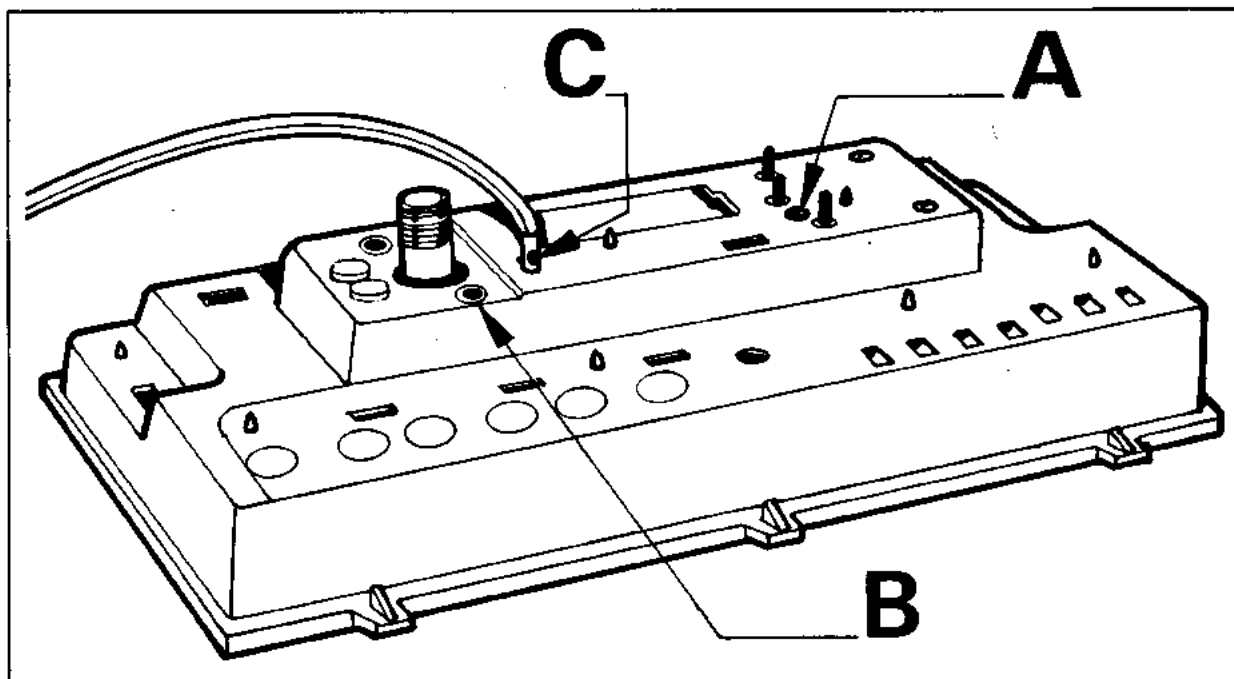
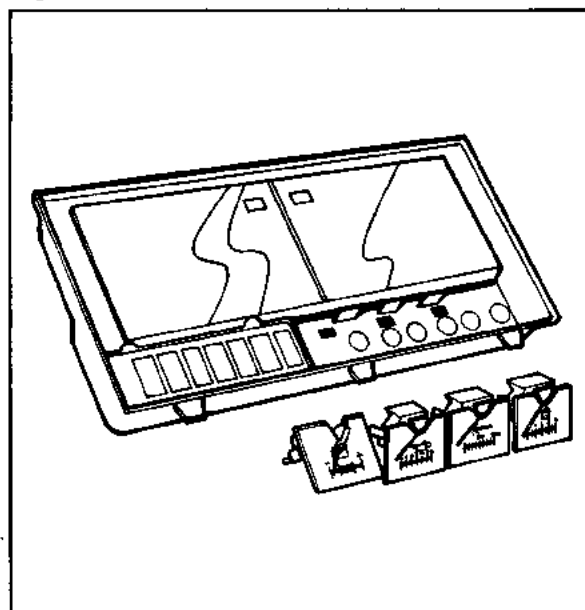


Fig. 4

Verwijderen van de snelheidsmeter, de toerenteller of de vier overige instrumenten

- Verwijder de sierrand (E) (fig.3) en het daaronder aangebrachte glas.
- A) - Verwijder de 3 bevestigingsschroeven (A) (fig.4) van de toerenteller.
 - Verwijder de 3 moeren van de toerentelleraansluitpennen.
 - Verwijder de toerenteller.
- B) - Verwijder de 2 bevestigingsschroeven (B) (fig.4) van de snelheidsmeter.
 - Verwijder het borgschroefje (C) (fig.4) van de terugstelkabel van de dagteller.
 - Verwijder de snelheidsmeter.
- C) - Overige instrumenten: Verwijder de moeren van de aansluitpennen en de moeren waarmee de instrumenten op het gedrukte bedradingspaneel zijn gemonteerd.
 - Verwijder de instrumenten (fig.5).

Fig. 5



MONTAGE

Montage geschiedt in omgekeerde volgorde van demontage met inachtneming van de stand van de instrumenten, zoals in fig. 5 is afgebeeld.

ALGEMENE GEGEVENS

De verlichting omvat:

- Opklapbare koplampen welke door vacuüm worden bediend. Deze koplampen werken alleen in de standen grootlicht en dimlicht.
- Stadslichten, achterlichten en kentekenplaatverlichting. In de stads- en achterlichten zijn tevens de richtingaanwijzers en de waarschuwingsknipperlichten ingebouwd. De achterlichten zijn daarbij tevens voorzien van de stoplichten en de achteruitrijlampen.
- Verstralers welke twee functies hebben:
 - verstralers in stand grootlicht
 - lichtsignaallampen.

De verlichtingsonderdelen worden vanaf het dashboard bediend (fig. 1):

- Opklapbare koplampen:
 - schakelaar (A) gesloten.
 - handel (B) in stand (2) en (3).
- Stadslichten:
 - schakelaar (A) gesloten.
 - handel (B) in stand (1).
- Kentekenplaatverlichting:
 - schakelaar (A) gesloten.
 - handel (B) in stand (1), (2) of (3).
- Richtingaanwijzers
 - links: handel (C) in stand (1)
 - ruststand: handel (C) in stand (2)
 - rechts: handel (C) in stand (3).
- Waarschuwingsknipperlichtinstallatie
 - schakelaar (D) gesloten.

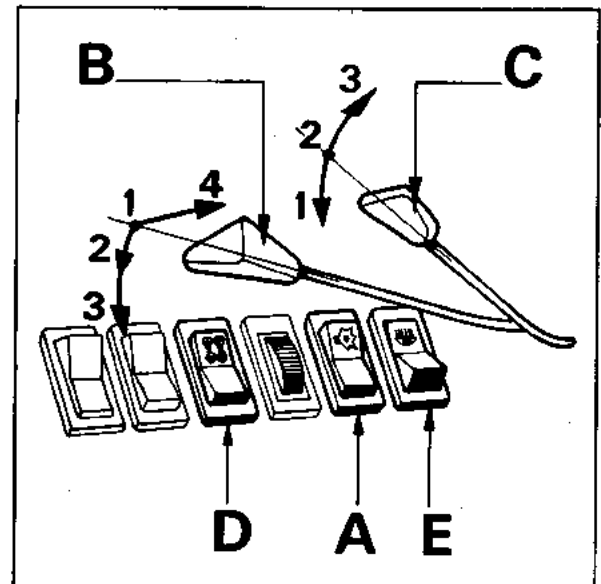


Fig. 1

- Stoplichten
 - rempedaal ingedrukt.
- Achteruitrijlampen
 - versnellingshandel in achteruitstand.

VERSTRALERS

- Lichtsignaal
 - handel (B) in stand (4) trekken.
- In stand verstralers
 - grootlicht ontstoken.
 - schakelaar (E) gesloten.

De bedieningsorganen zijn van de gebruikelijke constructie, m.u.v. de koplampbediening welke speciaal is (zie navolgende tekst).

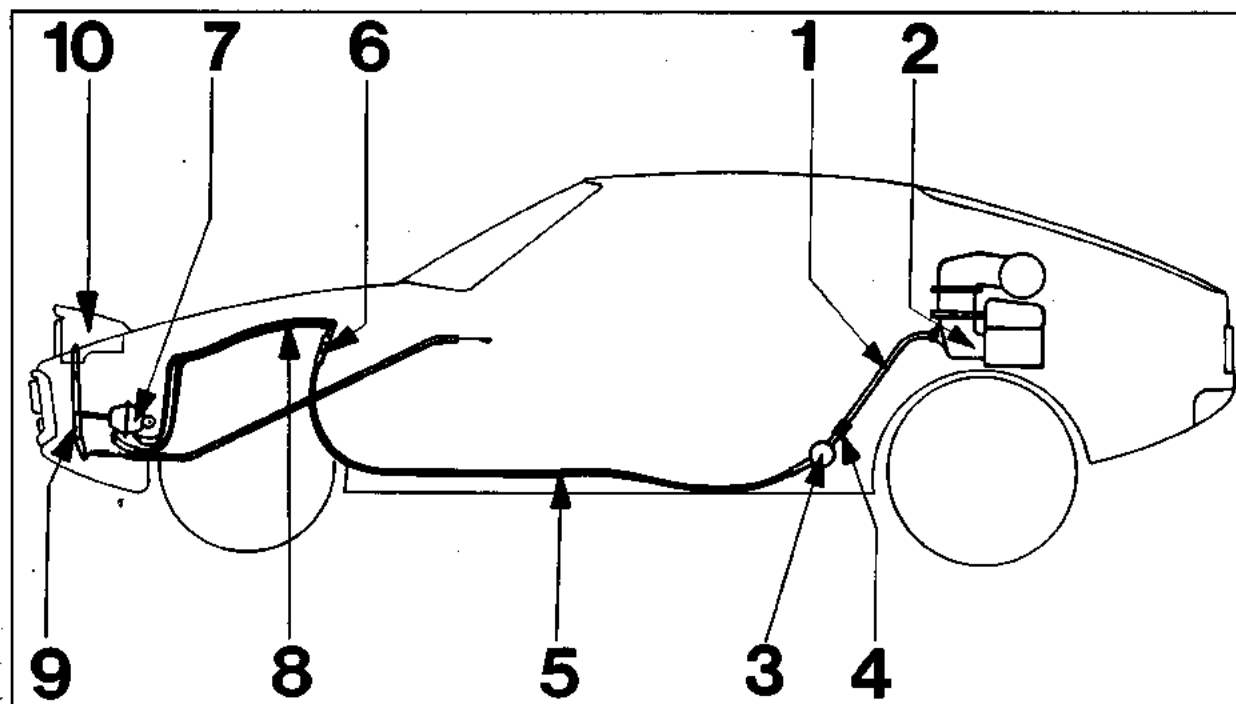
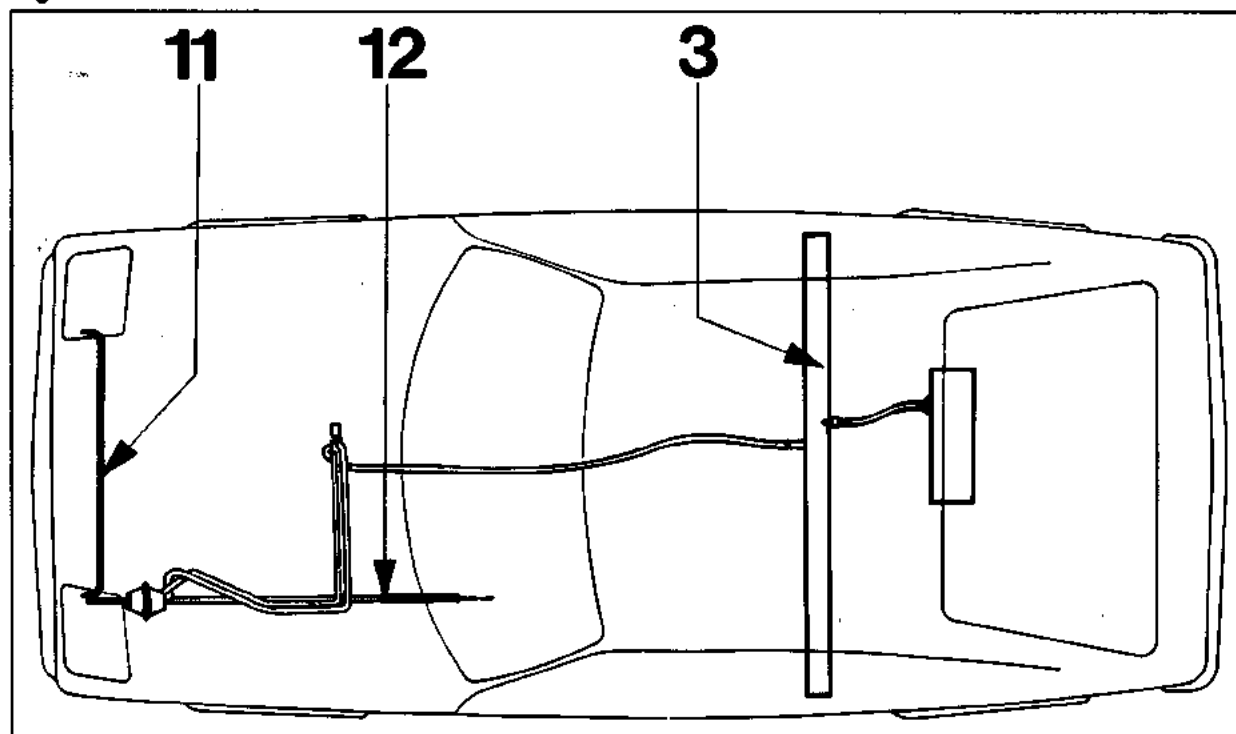


Fig. 2

Fig. 3



ALGEMENE BESCHRIJVING VAN HET KOP- LAMPBEDIENINGSMECHANISME

(Fig. 2 en 3).

De opklapbare koplampen worden door een mechanisme bediend dat als energiebron het vacuüm gebruikt dat in het inlaatspruitstuk heerst. Een leiding (1) verbindt het inlaatspruitstuk (2) met de achtertraverse (3) welke als vacuümreservoir dienst doet. Bij het afzetten van de motor wordt het vacuüm in het reservoir door de terugslagklep (4) vastgehouden. Een leiding (2) verbindt het reservoir met een elektroklep (6) welke de vacuümdoos (7) bediend. Deze elektroklep regelt de druk welke in de leidingen (8) heerst - hetzij onderdruk, hetzij atmosferische druk - en bepaalt op deze wijze de richting waarin de vacuümdoos werkt. De vacuümdoos is rechtstreeks verbonden met de hefbomen (9) welke de koplampen (10) in geopende of gesloten stand houden.

N.B. - De duitse uitvoering is voorzien van een hulpkabel (12) waarmee men de koplampen in geval van een defect in de geopende stand kan brengen.

BESCHRIJVING EN WERKING VAN DE VERSCHILLENDE ONDERDELEN VAN HET KOPLAMPBEDIENINGSMECHANISME

- Koplampen: De opklapbare koplampen dienen als grootlicht en dimlicht. Zij draaien om een horizontaal scharnier en zijn onderling door een verbindingstang (11) (fig.3) verbonden.
- De vacuümdoos is aangesloten op een hefbomenstelsel dat rechtstreeks met de linker koplamp is verbonden en de koplampen in geopende stand vergrendelt. De koplampkappen kunnen onafhankelijk van elkaar worden versteld teneinde ze in lijn te brengen met de rest van de carrosserie.
- Vacuümdoos (fig. 4 en 5).
- Koplampen gesloten: in kamer (A) heerst atmosferische druk, in kamer (B) onderdruk (fig.4).
- Koplampen geopend: in kamer (B) heerst atmosferische druk, in kamer (A) onderdruk (fig.5).

Het omkeren van de druk in de beide kamers van de vacuümdoos wordt geregeld door de elektroklep. Het rubber membraan (1) waarop het drukverschil wordt uitgeoefend is verbonden met de stang (2) van de vacuümdoos. De stang is bekleed met teflon dat een goede afdichting waarborgt en geen smering en onderhoud vereist. De staftring (3) zorgt er voor dat de stang volkomen schoon blijft.

Fig. 4

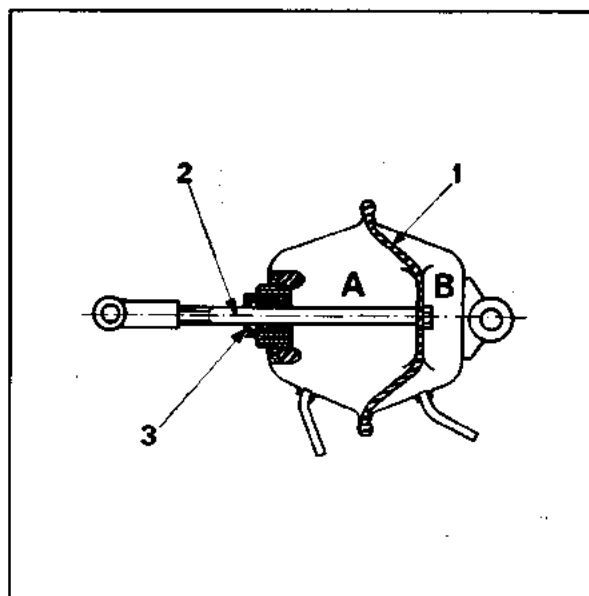
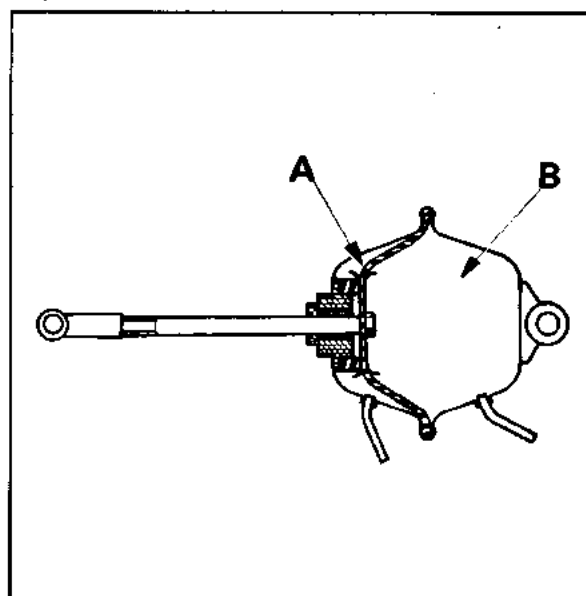


Fig. 5



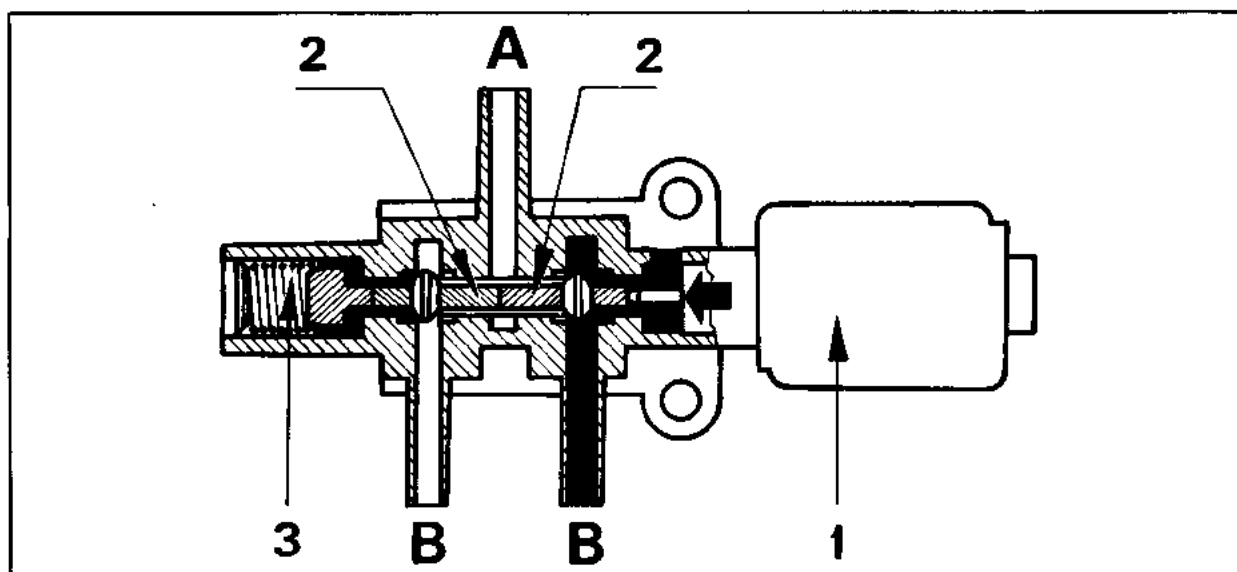


Fig. 6

- Elektroklep (fig. 6 en 7).

De elektroklep wordt bediend door een solenoïde (1) welke wordt gevoed wanneer de lichtschakelaar in de stand "grootlicht" of "dimlicht" staat. De solenoïde bedient rechtstreeks de beide schuiven (2). De veer (3) sluit de beide schuiven zodra de solenoïde niet meer wordt bekrachtigd. In de figuren 6 en 7 zijn de beide standen van de elektroklep afgebeeld.

De wisseling van atmosferische druk en onderdruk is duidelijk zichtbaar.

A = naar vacuumreservoir.

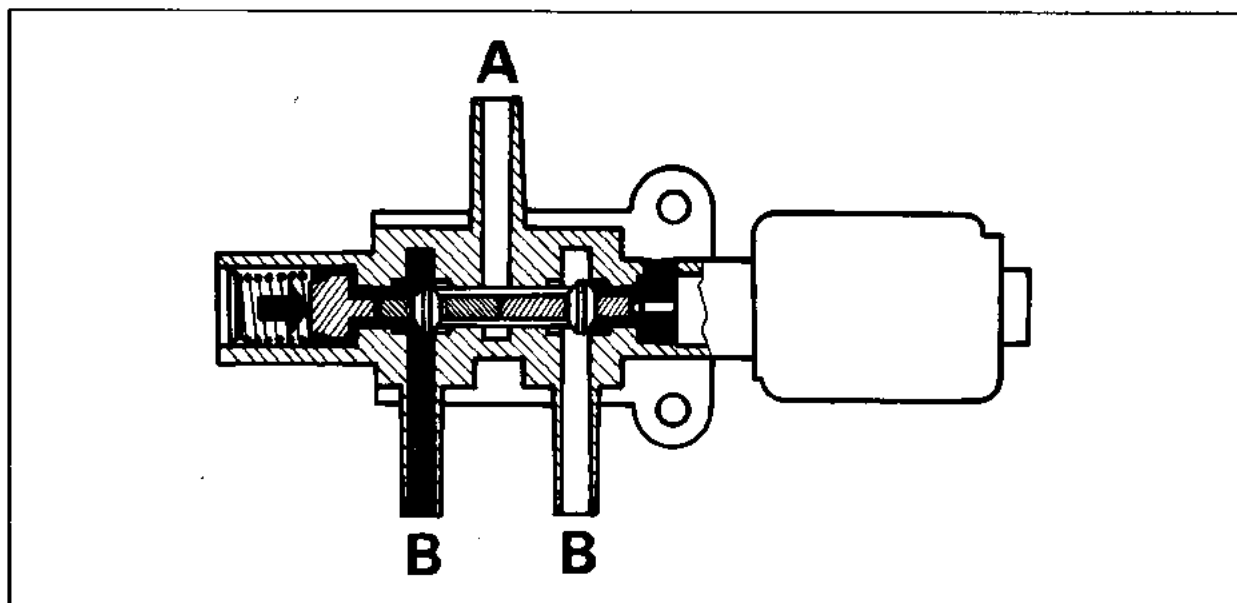
B = naar vacuümdoos.

- Vacuümlreservoir

De achtertraverse vormt een vacuümlreservoir.

De traverse heeft een inhoud van 6,8 l. en is voorzien van:

- een toevoerslang vanaf het inlaatspruitstuk; in deze slang is de terugslagklep opgenomen.
- een afvoerslang welke met de elektroklep is verbonden.



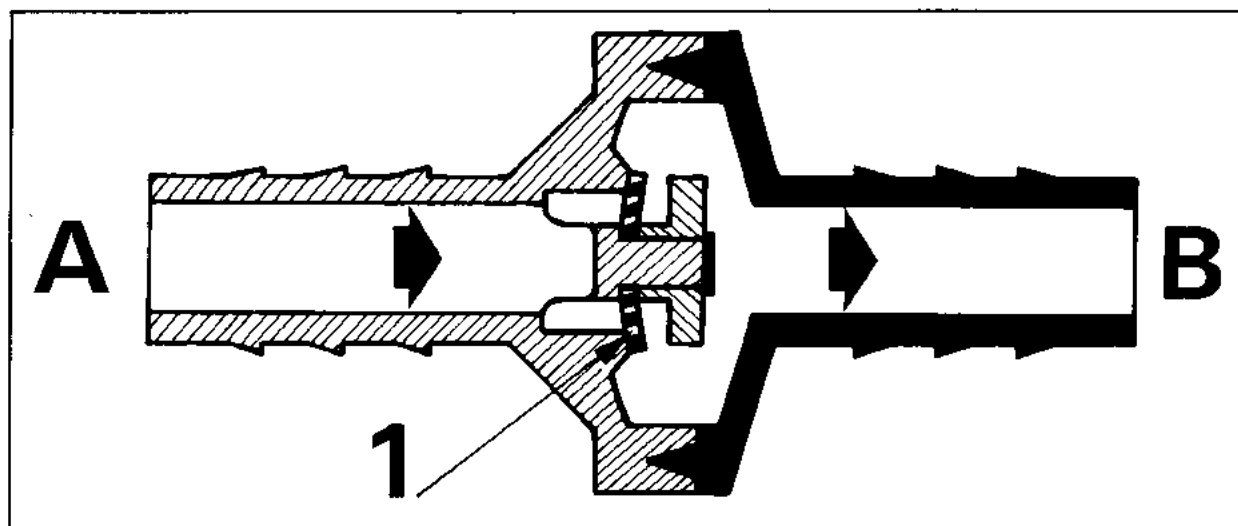


Fig. 8

- Terugslagklep (fig.8)

De slang die het inlaatspruitstuk met de vacuüm tank verbindt, bevat een terugslagklep die wel de toevoer van lucht vanuit het reservoir (opening A) naar het spruitstuk (opening B) toestaat, maar niet in omgekeerde richting; dit laatste is van belang wanneer de motor wordt afgezet.

In figuur 8 is de terugslagklep in de ruststand afgebeeld. De rubberring (1) wordt op zijn zetel gedrukt en sluit het reservoir af.

Bij draaiende motor wordt het reservoir door de zuigende werking van het inlaatspruitstuk onder invloed van het vacuüm gebracht.

- Aansluiting op het inlaatspruitstuk

De terugslagklep is d.m.v. een slang met het inlaatspruitstuk verbonden. Onder ideale bedrijfsomstandigheden bedraagt de druk in het inlaatspruitstuk 0,6 kg/cm².

WERKING VAN HET MECHANISME

1e) Omhoogbrengen van de koplampen

Het omhoogbrengen van de koplampen geschiedt onmiddellijk nadat de lichtschakelaar in de stand "grootlicht" of "dimlicht" is geplaatst. De schakelaar heeft twee functies:

- Het voeden van de koplampen d.m.v. een relais.
- Het voeden van de elektroklep d.m.v. een tweede relais.

Zodra de solenofde van de elektroklep wordt bekrachtigd, stelt deze laatste de vacuümdeus in werking; deze opent op zijn beurt de koplampen d.m.v. het hefbomenstelsel. De geometrie van dit systeem is zodanig, dat de koplampen in geopende stand worden vergrendeld.

2e) Sluiten van de koplampen

De koplampen worden onmiddellijk gesloten zodra de lichtschakelaar in de ruststand of de stand voor stadslucht wordt geplaatst. Door de werking van de veer herneemt de elektroklep zijn oorspronkelijke stand en vindt in de vacuümdeus een omwisseling plaats van atmosferische druk en onderdruk. De koplampen worden door de hefbomen gesloten; ze worden in gesloten stand echter niet vergrendeld.

DUITSE UITVOERING

Het koplampbedieningsmechanisme van de duitse uitvoering is gelijk aan dat van de franse uitvoering, maar bevat bovendien:

- Een hulpkabel om de koplampen te kunnen openen in geval van een defect in het vacuümcircuit (fig. 2 en 3).
- Een vacuümmeter welke met een controlelampje op het dashboard is verbonden.

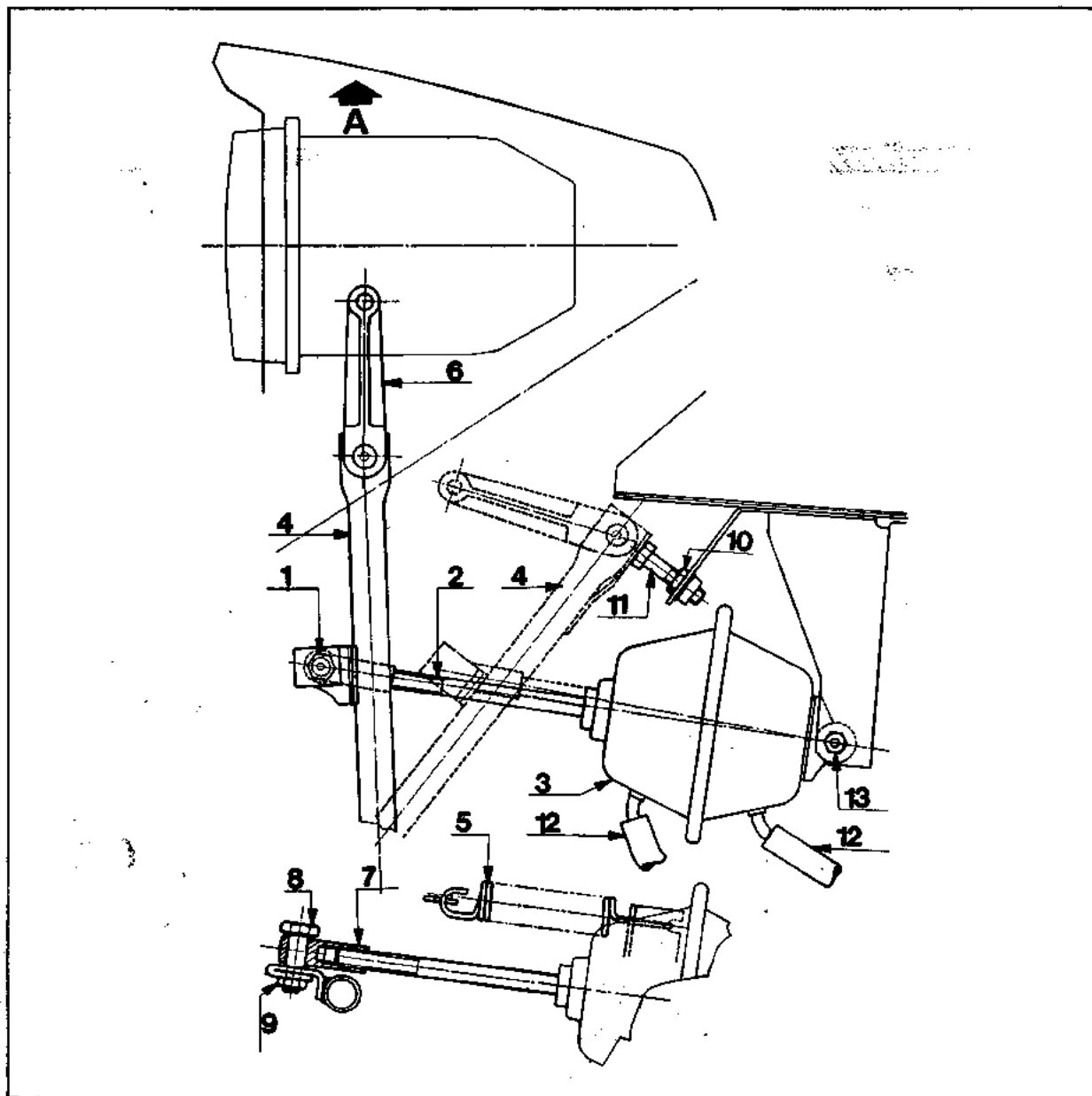


Fig. 9

Er zijn twee afstellingen mogelijk:

- I) Afstelling van de koplampen in geopende stand.
- II) Uitlijnen van de koplampkappen t.o.v. de rest van de carrosserie (gesloten stand).

I) AFSTELLEN VAN DE KOPLAMPEN IN GEOPENDE STAND

Deze afstelling moet telkens na het vervangen van één of meerdere van de volgende onderdelen worden uitgevoerd:

- Koplampunit.
- Vacuümdoos, of aansluiting van vacuümdoos.
- Bedieningsstangen.

Werkwijze

- Verwijder de beschermplaat welke onder de voortrein is gemonteerd.
- Verwijder de bevestigingsbout (1)(fig.9) waarmee de drukstang (2) van de vacuüm-doos (3) aan de bedieningsstang (4) van de linker koplamp is bevestigd.

Het pneumatische gedeelte van het bedieningsmechanisme is nu losgekoppeld van het mechanische gedeelte, zodat de koplampen zonder de werking van het elektro-pneumatische systeem worden opgehouden.

- Maak de veer (5) los.
 - Ontsteek het d i m l i c h t t e n e i n d e d e v a c u u m - d o o s i n d e s t a n d " k o p l a m p e n g e o p e n d " t e b r e n g e n (l a a t d e m o t o r z o n o d i g e n i g e t i j d d r a a i e n o m h e t v a c u u m o p d e v e r e i s t e w a a r d e t e b r e n g e n).
 - Trek de kap van de linker koplamp in de richting van de pijl (A) omhoog teneinde de hefboomen (6) en (4) in lijn te brengen.
 - Houd de koplampkap omhooggetrokken en breng de drukstang (2) van de vacuüm-doos tegenover het van schroefdraad voorziene gat op de bedieningshefboom (4) van de koplamp; verdraai hiertoe het stelstuk (7) op het einde van de drukstang (2) (drukstang tegenhouden).
- De bout (8) moet zonder voorspanning in het gat van de bedieningshefboom (4) kunnen worden gemonteerd.
- Verwijder de bout (8) na deze afstelling en draai het stelstuk (7) anderhalve slag naar buiten.
 - Monteer de drukstang weer op de koplamp-hefboom en borg de bout m.b.v. de contra-moer (9).
 - Sluit de veer aan.

- Monteer de beschermplaat onder de voortrein.

II) UITLIJNEN VAN DE KOPLAMPKAPPEN T.O.V. DE REST VAN DE CARROSSERIE (gesloten stand)

A) Linker koplamp

- Verwijder de beschermplaat welke onder de voortrein is gemonteerd.
- Draai aan de rechterzijde de contra-moer (10) van de aanslagbout (11) los en draai de aanslagbout geheel aan.
- Draai aan de linkerzijde de contra-moer (10) van de aanslagbout (11) los en verdraai de aanslagbout vervolgens zodanig tot de kap van de linker koplamp gelijk ligt met de carrosserie.
- Draai aan de rechterzijde de aanslagbout (11) zover terug tot de bout de bedieningshefboom (4) juist raakt (zonder voorspanning).
- Zet de beide contra-moeren weer vast.
- Monteer de beschermplaat onder de voortrein.

B) Rechter koplamp

- Breng de beide koplampen naar buiten.
- Verwijder de 4 bevestigingsschroeven van de rechter koplamp rand, kantel de rand naar voren en verwijder hem (fig.10).
- Verwijder de rechter koplamp.
- Stel de kap van de rechter koplamp bij m.b.v. de beide bouten (1)(fig.11).
- Zet de beide bouten vast, monteer de koplamp en de sierrand.

Fig.10

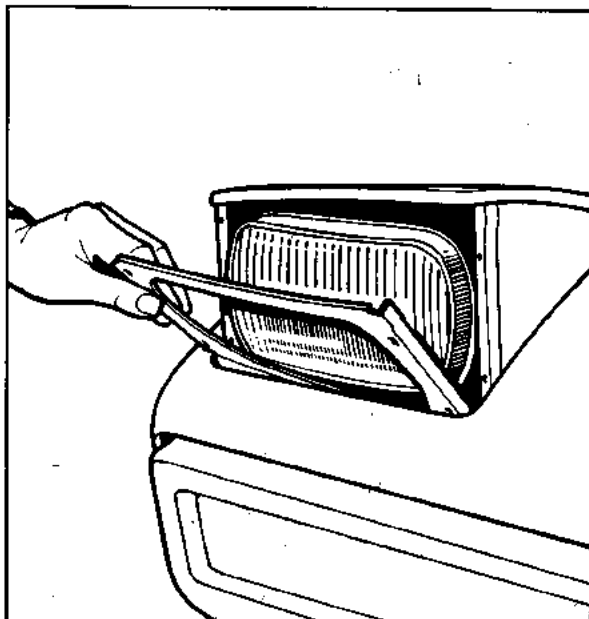
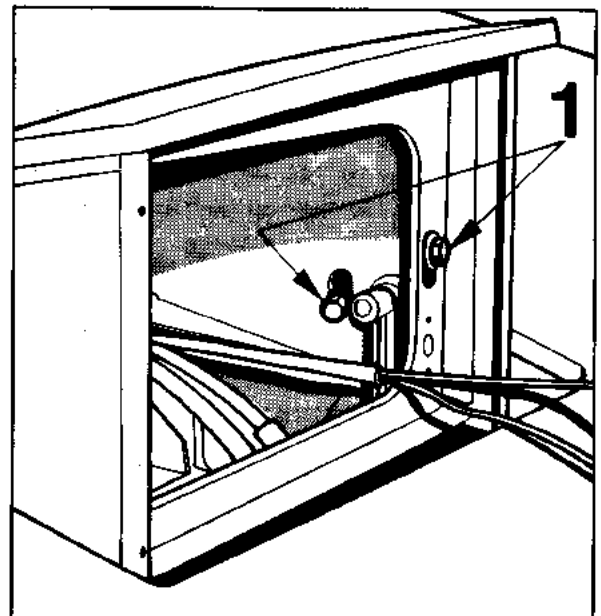


Fig.11



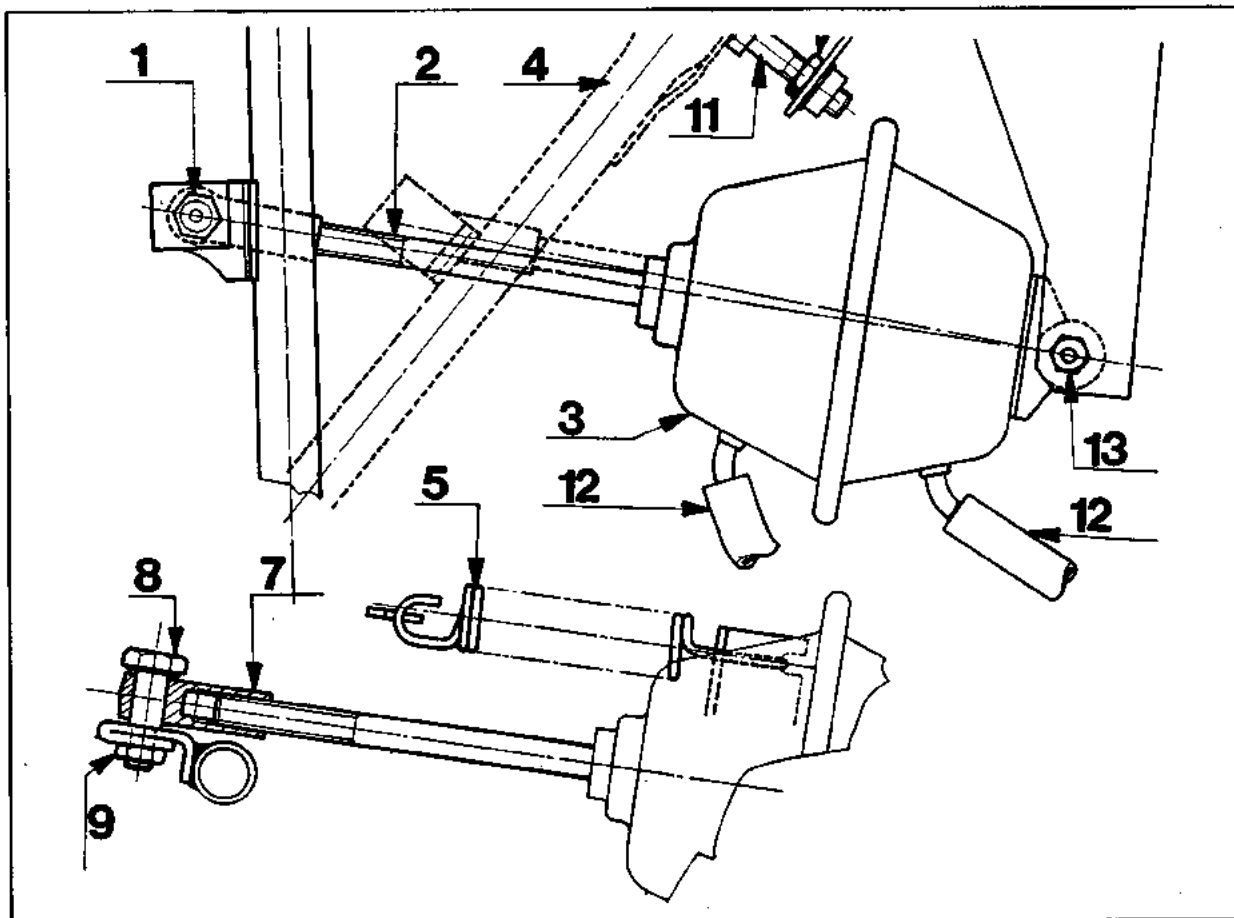


Fig. 12

UITBOUWEN

- Verwijder de beschermplaat welke onder de voortrein is gemonteerd.
- Maak de beide aansluitslangen (12) (fig. 12) van de vacuümdoos los.
- Verwijder de bout (13) waarmee de vacuümdoos op de carrosserie is bevestigd.
- Verwijder de contra-moer (9) en de bout (8) waarmee het stelstuk van de drukstang op de koplampbedieningshefboom is gemonteerd; maak de veer (5) los.
- Verwijder de vacuümdoos.

INBOUWEN

- Zet de vacuümdoos m.b.v. de bout vast op de carrosserie.
- Sluit de beide slangen aan op de vacuümdoos.
- Stel de koplampen in geopende stand af (zie voorgaande).

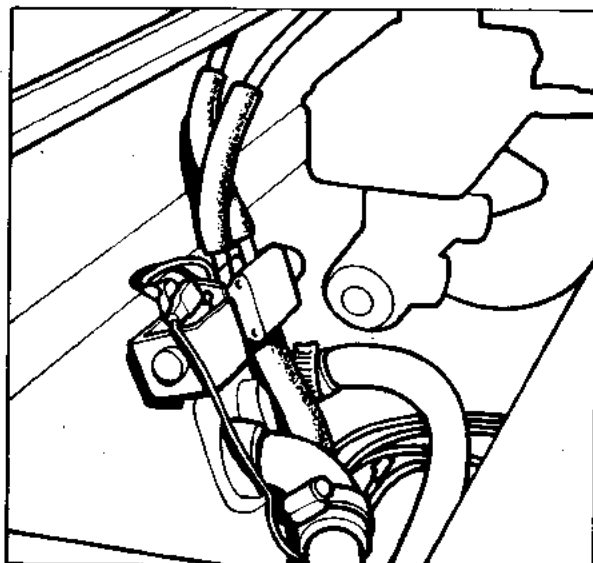
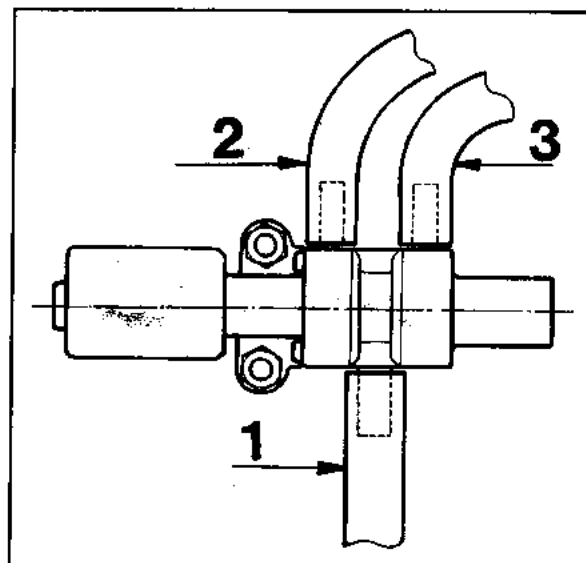


Fig. 13

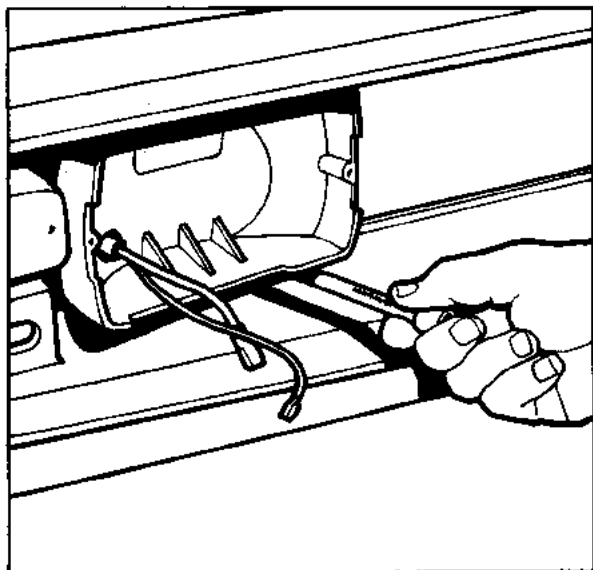
UITBOUWEN

- Maak de 3 aansluitleidingen van de elektroklep los (fig.13).
- Maak de 2 draden van de solenofde los.
- Verwijder de 2 bevestigingsbouten van de elektroklep.
- Verwijder de solenofde van de elektroklep.



INBOUWEN

- Monteer de elektroklep op de solenofde.
- Monteer de elektroklep op de wagen.
- Sluit de beide solenofdedraden aan.
- Sluit de 3 leidingen aan op de elektroklep en let daarbij op een montagestand (fig.14) (1 = naar reservoir, 2 = naar voorste gedeelte van vacuümdoos, 3 = naar achterste gedeelte van vacuümdoos).



UITBOUWEN

- Verwijder de 2 schroeven aan de buitenzijde van het verstralerhuis.
- Maak de draden los en verwijder de lampunit.
- Verwijder de bout waarmee het verstralerhuis op het scharniergewricht is bevestigd (fig. 15).
- Verwijder het verstralerhuis.

INBOUWEN

Inbouwen geschiedt in omgekeerde volgorde van uitbouwen.

Afstelling

Het afstellen van de verstralers geschiedt door verdraaiing van de bevestigingsbout van het verstralerhuis op het scharniergewricht.

- Verwijder de 2 schroeven

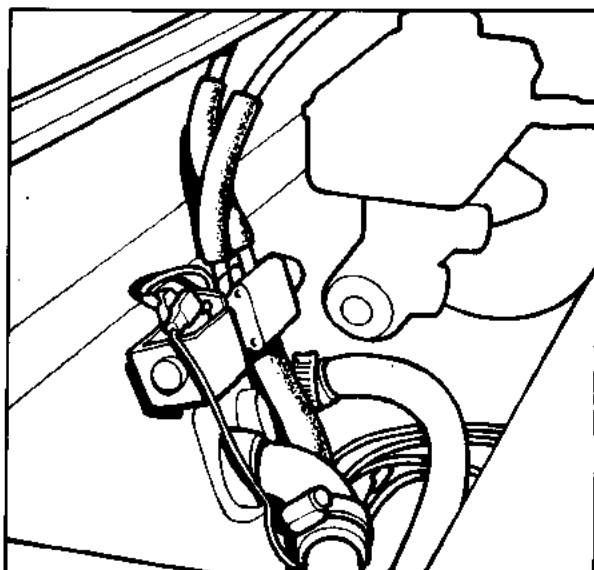


Fig. 16

1e Breng de koplampen naar buiten maar ontsteek ze niet. Ga als volgt te werk:

- Maak de ZWARTE draad met ROOD manchet op de elektroklep in het voorcompartiment los. (fig.16).
- Maak de GRIJZE draad met ROOD manchet in de draadbundel onder het remvloeistofreservoir los en sluit hem aan op de elektroklep (op de plaats van de ZWARTE draad met ROOD manchet).
- Zet het contact aan; de koplampen moeten nu naar buiten komen. Indien dit niet het geval is, moet men de motor starten en enkele seconden nadat de koplampen hun hoogste stand hebben bereikt weer afzetten. Laat het contact aanstaan om de koplampen in geopende stand te houden.

2e Het vervangen van de gloeilamp:

BELANGRIJK: Het glas van de gloeilamp mag niet met de vingers worden aangeraakt.

- Verwijder de 4 bevestigingsschroeven van de koplamp rand, kantel deze laatste naar voren en neem hem weg (fig.17).
- Trek de koplampunit naar voren toe uit het huis.
- Maak de veer aan de achterzijde van de unit los.
- Maak de stekker op de lampvoet los.
- Verwijder de gloeilamp na de klemveer te hebben losgemaakt (fig.18).

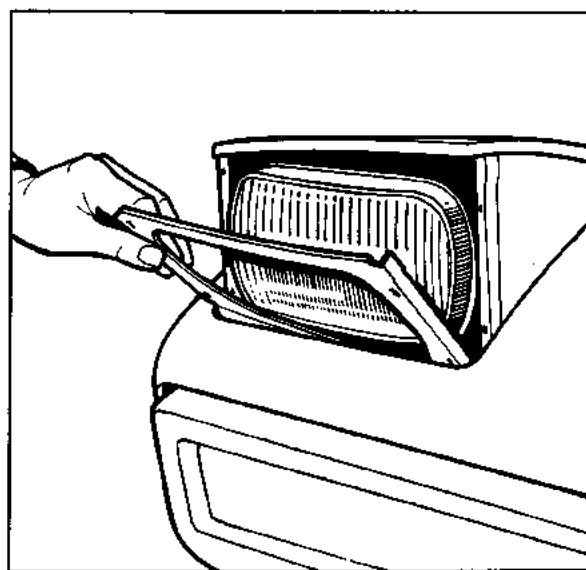
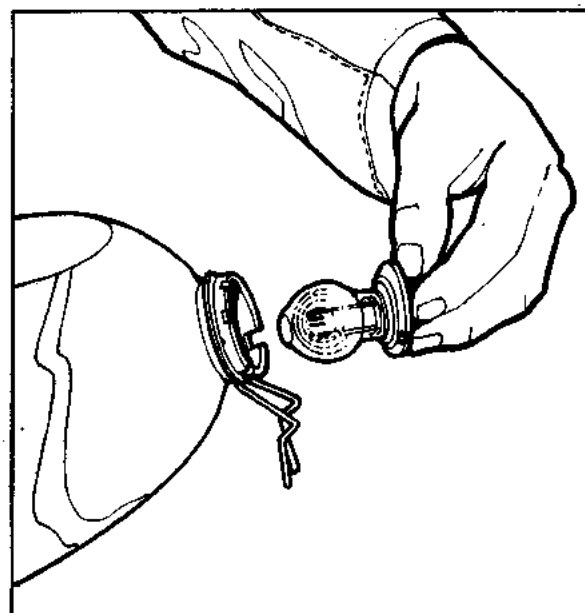


Fig. 17

- Het monteren geschiedt in omgekeerde volgorde van het verwijderen.
- Let op de juiste stand van de beweegbare aanslagnok en controleer of de stelschroeven goed in hun uitsparingen liggen.
- Sluit de draden in het voorcompartiment weer op de normale wijze aan om de koplampen te laten inklappen.



BESCHRIJVING

Het ruitewissermechanisme bestaat uit: een elektrische motor, een stangenstelsel en twee wisserarmen met bladen.

TECHNISCHE GEGEVENS

De ruitewissermotor, bestaande uit een elektrische motor en een reductiemechanisme, is met 3 bouten en silent-blocs op een paneel gemonteerd.

De 12 V elektrische motor heeft 2 snelheden en keert automatisch terug in de ruststand. De bediening geschiedt vanaf het dashboard m.b.v. een tuimelschakelaar met 3 standen: ruststand - 1e snelheid - 2e snelheid.

Op de uitgaande as van het door de ruitewissermotor aangedreven reductiemechanisme is een kruk gemonteerd welke de aandrijfhefboom van de ruitewissers in beweging brengt.

De kruk draait met 40 of 60 omwentelingen per minuut, overeenkomstig de beide snelheden van de ruitewissermotor.

De aandrijfhefboom, welke in lengte verstelbaar is, is enerzijds met de kruk van het reductiemechanisme verbonden en anderzijds - d.m.v. een kogelgewricht met borgveren - met de kruk van de rechter ruitewisserarm.

Een niet verstelbare verbindingstang verbindt de beide krukken van de ruitewisserarmen d.m.v. 2 kogelgewrichten met borgveren.

Fig. 1

De krukken van de ruitewisserarmen zijn gemonteerd in lagers; deze lagers zijn zelf op de ruitsponning bevestigd.

Tussen lager en ruitsponning is op de geleidebus van het asje een rubberafdichting gemonteerd om lekkage in het interieur te voorkomen.

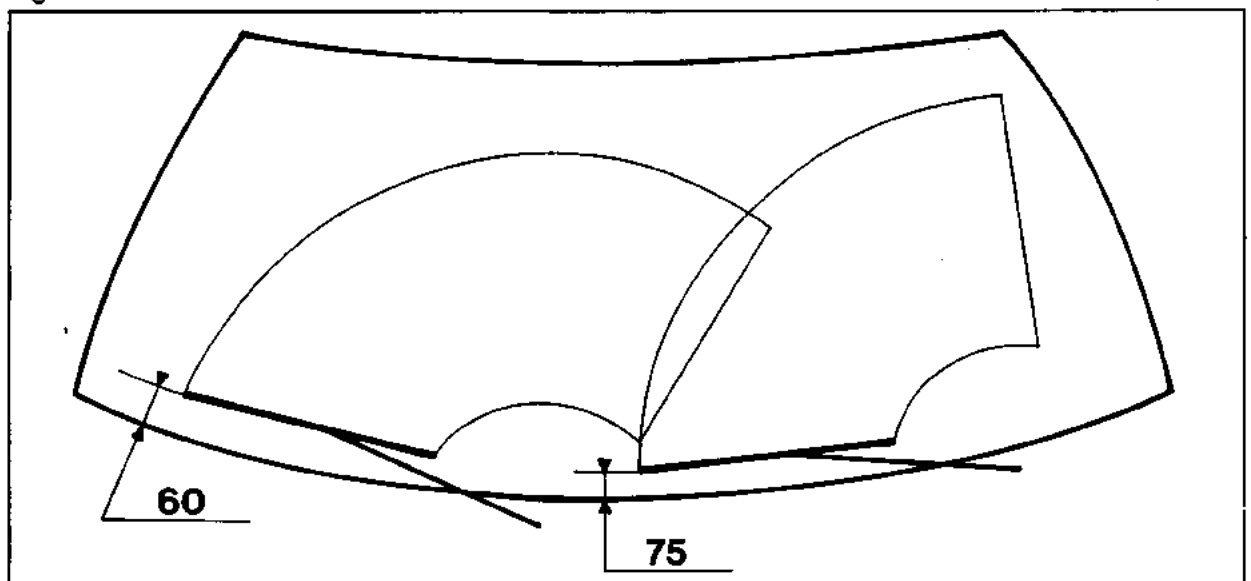
De ruitewisserarmen zijn met spiebanen op de asjes gemonteerd. Een veer bij het draaipunt van de ruitewisserarmen zorgt er voor dat de bladen met een druk van 550 gr. tegen de ruit worden gedrukt.

De verende bladen van de ruitewisserarmen hebben een lengte van 400 mm. De stand van de bladen t.o.v. de onderrand van de ruit is afgebeeld in fig. 1.

In fig. 1 is eveneens het oppervlak getekend dat door de ruitewisserbladen wordt bestreken.

Kleur van de voedingsdraaien

Grijs wit - lage wissnelheid
Grijs blauw - hoge wissnelheid
Grijs rood - + motor
Grijs zwart - automatische ruststand
Zwart zwart - massa



VERVANGEN VAN DE RUITEWISSERMOTOR VERVANGEN VAN HET RUITEWISSERSTANGENSTELSEL

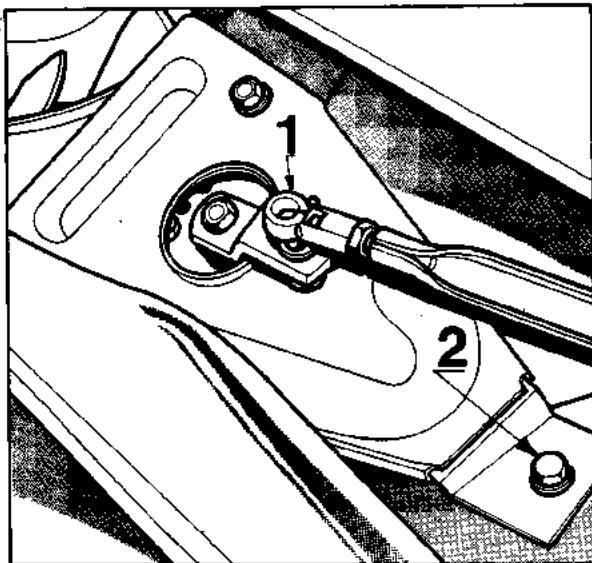


Fig. 2

Vervangen van de ruitewissermotor

- Maak de accuklemmen los.
- Maak de aandrijfhefboom los van het kogelgewricht op de aandrijfkruk (1) (fig.2).
- Verwijder de 3 bevestigingsmoeren van de steun (2) (fig.2) en neem de motor los.
- Maak de voedingsdraden van de ruitewissermotor los.
- Merk de stand van de aandrijfkruk t.o.v. de steun.
- Verwijder de aandrijfkruk (met 1 moer bevestigd).

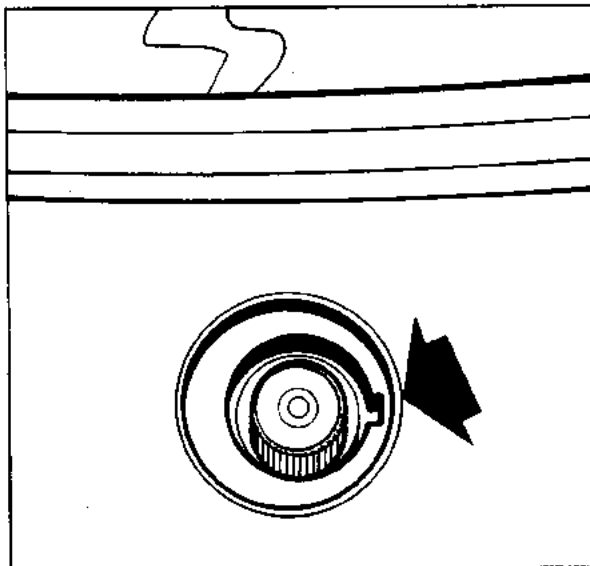
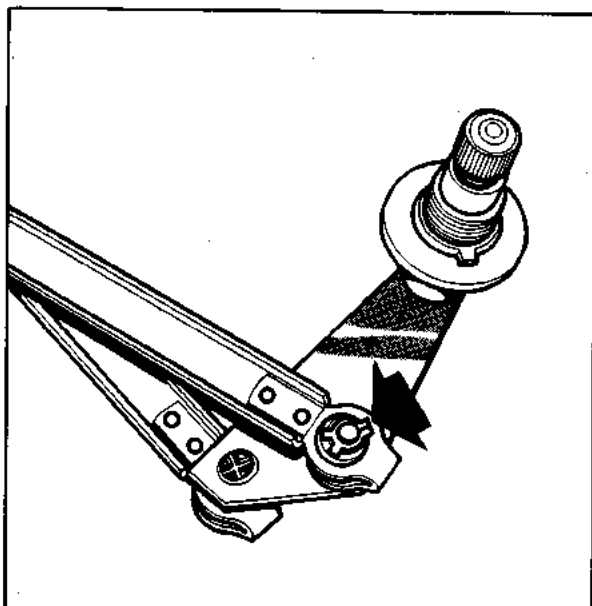


Fig. 4

- Verwijder de 3 moeren waarmee de motor op de steun is bevestigd.
- Neem de motor met het paneel van de steun.
- Het monteren geschiedt in omgekeerde volgorde.
- Let op het volgende:
 - de aandrijfkruk moet weer in zijn oorspronkelijke stand worden gemonteerd volgens het merkteken op de steun dat bij demontage werd aangebracht.
 - bij het aansluiten van de bedrading moeten de kleuren met elkaar corresponderen.

Vervangen van het ruitewisserstangenstelsel

- Verwijder de ruitewisserarmen met de -bladen.
- Verwijder de beide platte moeren waarmee de lagers van de ruitewisserasjes op het schutbord zijn bevestigd en neem de vulringen weg.
- Maak de aandrijfhefboom los van het kogelgewricht op de aandrijfkruk.
- Verwijder het complete stangenstelsel.
- De verbindingstang, de asjes en de aandrijfhefboom worden door splitringen geborgd welke na opendrukken kunnen worden verwijderd (fig.3).
- Het monteren van het stangenstelsel geschiedt in omgekeerde volgorde; let echter op de juiste stand van de lagers op het schutbord: de lagers zijn voorzien van een pasnok welke in een uitsparing van het schutbord moet komen te liggen (fig.4).
- In de ruststand van de ruitewissermotor moeten de wisserarmen en -bladen in de stand staan, zoals in fig. 1 is afgebeeld.



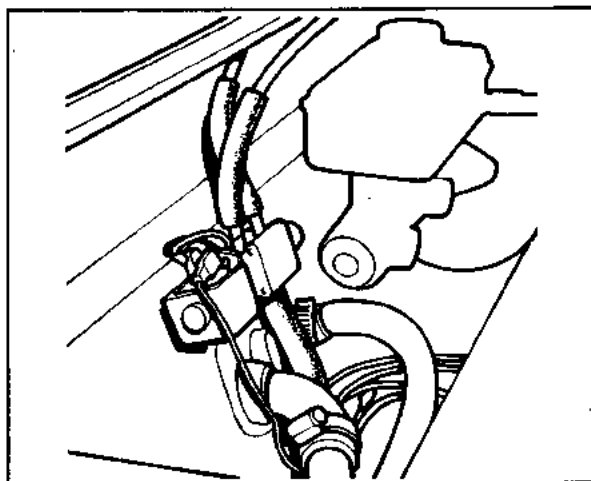


Fig. 1

UITBOUWEN

- Maak in het voorcompartiment de zwarte draad met rode stekker op de elektroklep los. (fig.1).
- Maak onder het remvloeistofreservoir de grijze draad met rode stekker los en sluit hem aan op de elektroklep (op de plaats van de zwarte draad met rode stekker).
- Zet het contact aan om de koplampen naar buiten te brengen en laat de motor zolang enige tijd draaien om de koplampen in de hoogste stand te brengen; zet de motor vervolgens af, maar laat het contact aanstaan.
- Verwijder de 4 bevestigingsschroeven van de sierrand van de rechter koplamp.
- Kantel de sierrand naar voren en verwijder hem (fig.2).

Fig. 2

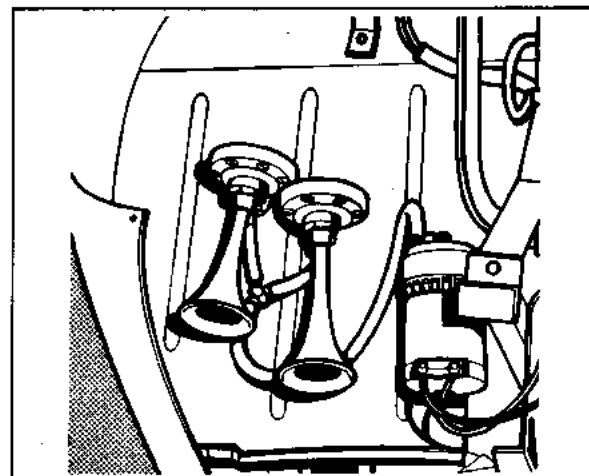
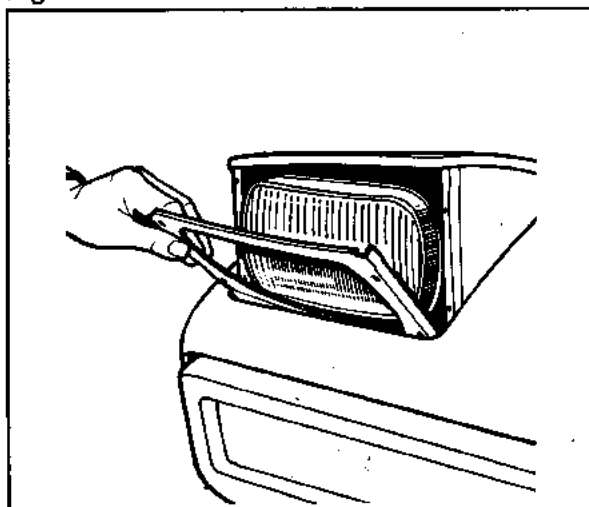


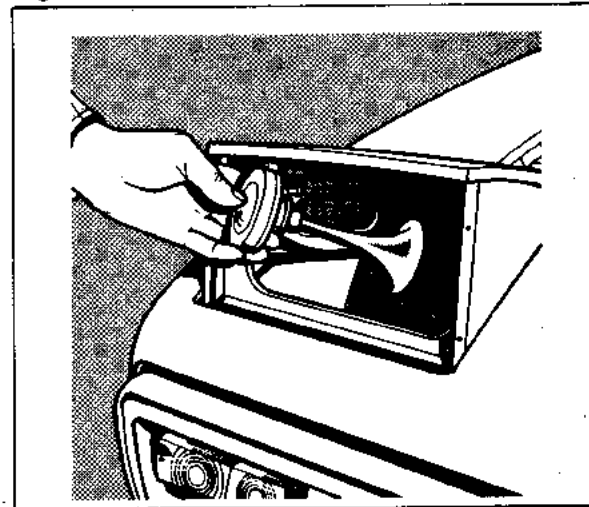
Fig. 3

- Neem de koplampunit uit zijn huis (3 punts bevestiging), maak de aansluitingen los en verwijder de lampunit teneinde de luchthoorns, de compressor en het relais te kunnen bereiken.
- Maak de 2 aansluitdraden van de compressor los alsmede de kunststofslang van de luchthoorns (fig.3).
- Verwijder de 2 bevestigingsboutjes van de compressor en neem deze weg.
- Verwijder de 2 bevestigingsboutjes van de luchthoorns via de wielkast van het rechter voorwiel.
- Maak de slangen van de luchthoorns los.
- Verwijder de luchthoorns (fig.4).

INBOUWEN

Inbouwen geschiedt in omgekeerde volgorde van uitbouwen.

Fig. 4



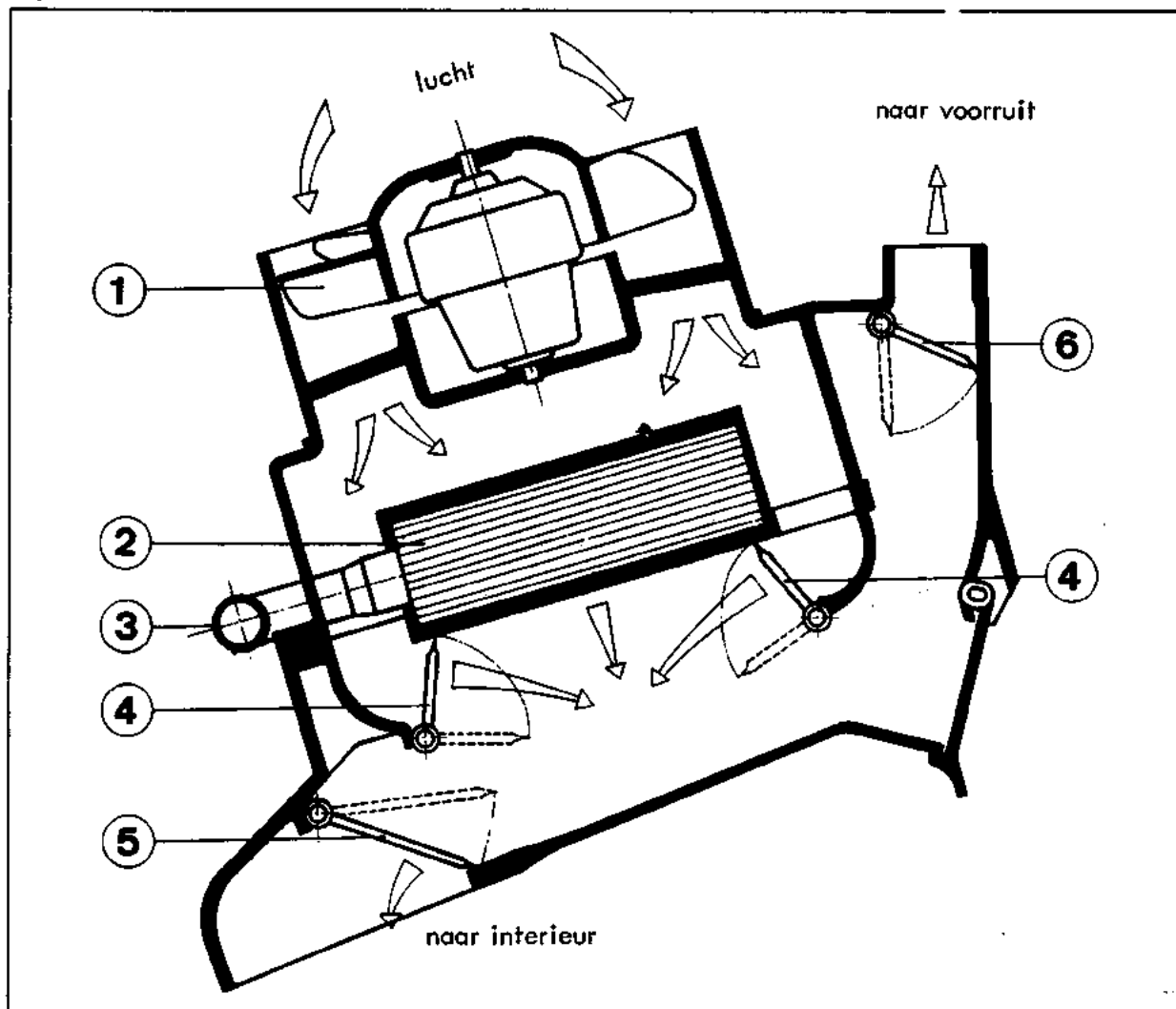
ALGEMENE GEGEVENS

De lucht in het interieur wordt door een verwarmings- en ventilatiesysteem ververs, verwarmd of afgekoeld.

HET VERWARMINGSSYSTEEM bestaat uit:

- Een verwarmingsaggregaat welke onder het dashboard is gemonteerd en is samengesteld uit (fig. 1):
 - een radiator (2) welke door een aftak-leiding van het motorkoelsysteem van warm water wordt voorzien.
 - een aanjager (1) met variabel toeren-tal; de 12 V- aanjagemotor wordt be-diend door een regelbare weerstand.
- kleppen waarmee de lucht in het in-terieur kan worden toegelaten (5 en 6).
- kleppen (4) waarmee men de lucht het-zij door de radiator, hetzij via de ruim-ten tussen de radiator en de wanden van het huis kan laten stromen. Deze kleppen dienen dus voor het men-gen van de lucht.

Fig. 1



- **Bedieningshandels (fig.2)**

- bediening van de verwarmingskraan (A) gekoppeld aan de bediening van de 2 luchtmengkleppen.
 - Hiermede wordt de temperatuur van de lucht gedoseerd.
 - Stand 1 - warm
 - Stand 2 - koud
- bediening van de verwarming (B)
 - Hiermede wordt de hoeveelheid lucht naar het interieur gedoseerd.
 - Stand 1 - gesloten
 - Stand 2 - geopend
- bediening van de voorruitontdooier/-ontwazemer (C)
 - Hiermede wordt de hoeveelheid lucht naar de voorruit gedoseerd.
 - Stand 1 - geopend
 - Stand 2 - gesloten
- bediening van de elektrische ventilateur (D)
 - Hiermede kan de luchtstroming worden versterkt
 - Stand 1 - aanjagermotor maximaal ingeschakeld
 - Stand 2 - aanjagermotor uitgeschakeld

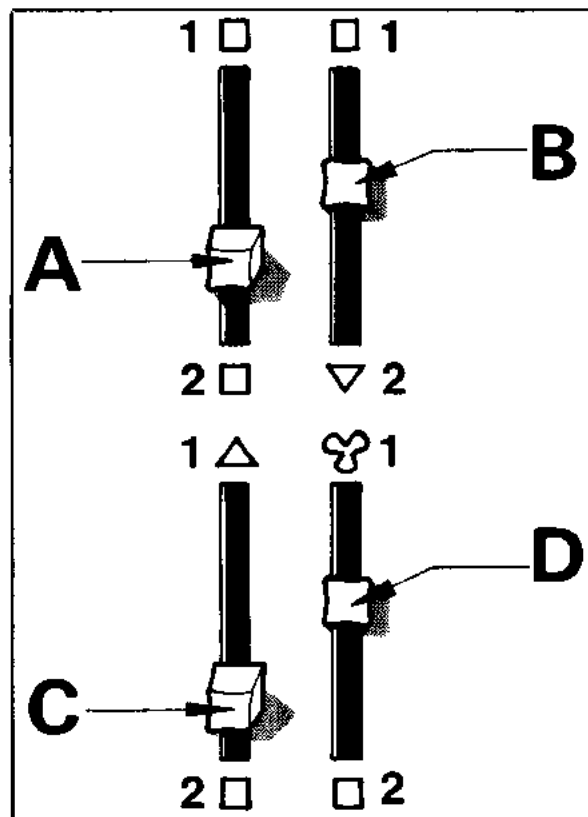


Fig. 2

DE VENTILATIE vindt plaats d.m.v.:

- Verstelbare luchtroosters aan weerszijden van het dashboard.

De lucht wordt door de ventilatiesleuven in het voordeksel aangevoerd. Geleidebuizen leiden de lucht vervolgens naar de ventilatieroosters op het dashboard.

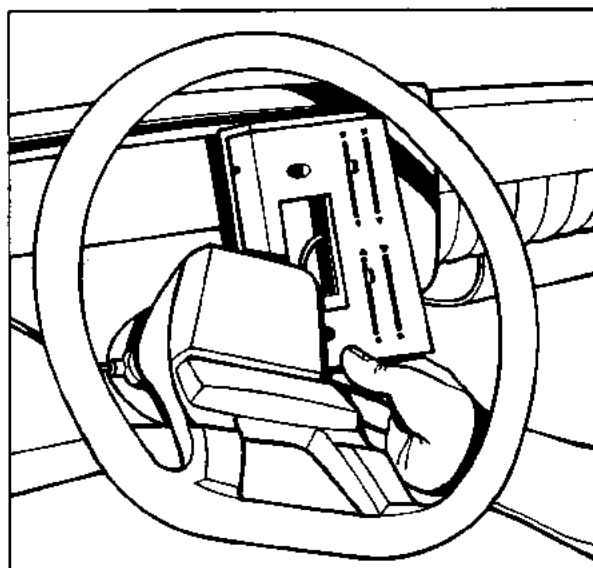


Fig. 3

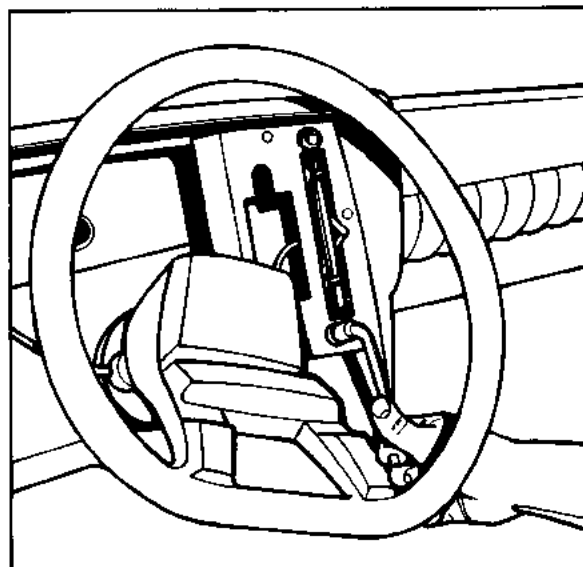


Fig. 4

UITBOUWEN

- Verwijder de knoppen van de verwarmingshandels en bouw vervolgens de instrumentencombinatie uit.
- Verwijder de sierplaat van het bedieningspaneel (fig. 3).
- Verwijder de 2 boutjes waarmee het paneel op het dashboard is bevestigd (fig. 4).
- Maak de 2 aansluitdraden van de regelbare weerstand los.
- Maak de bedieningskabels bij het verwarmingsaggregaat los.
- Verwijder het paneel via de onderzijde van het dashboard.

INBOUWEN

- Plaats het paneel op het dashboard en zet het met de beide boutjes vast.
- Sluit de 2 draden van de regelbare weerstand aan.
- Bevestig de bedieningskabels aan het verwarmingsaggregaat en stel de opening van de kleppen en de verwarmingskraan af.
- Monteer de sierplaat.
- Breng de knoppen aan.

N.B.: Wanneer de wagen met een autoradio is uitgerust, moet ook deze worden uitgebouwd.

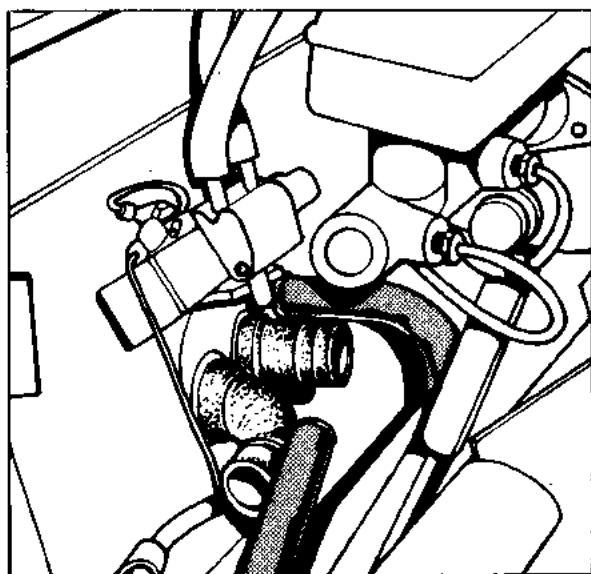


Fig. 5

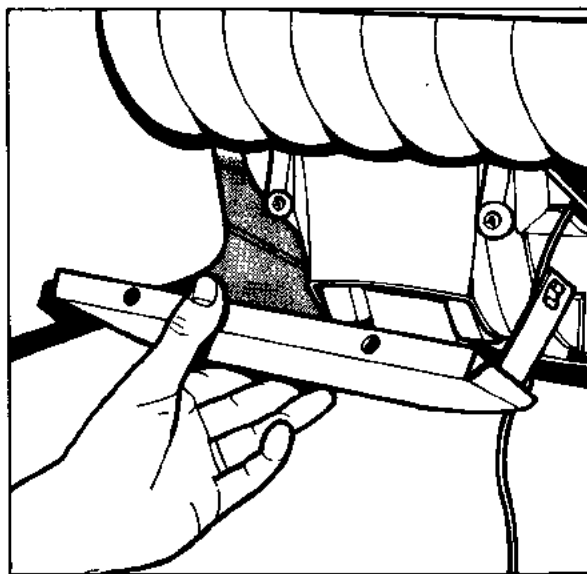


Fig. 6

UITBOUWEN

- Draai de slangklemmen van de toevoer- en afvoerslang van de verwarming los en trek de slangen van hun aansluitingen (fig.5).
- Sluit de 2 slangen vervolgens af m.b.v. plastic pluggen.
- Verwijder de 4 bouten waarmee het verwarmingsaggregaat op het schutbord is bevestigd.
- Verwijder het middelste gedeelte van de onderste dashboardrand (fig.6) (op 4 punten bevestigd).
- Maak de bedieningskabels en de stang van de voorruitontdooier los.
- Maak de 3 aansluitdraden van het verwarmingsaggregaat los en neem dit met een kantelende beweging van het schutbord.

INBOUWEN

- Controleer en vervang zonodig de pakking van de ventilateurmantel.
- Plaats het verwarmingsaggregaat op het schutbord en draai de 4 bevestigingsbouten met de hand aan.
- Sluit de toevoer- en afvoerslang aan en zet ze met de slangklemmen vast.
- Bevestig de rubber aansluitmof van de voorruitontdooier aan het verwarmingshuis.
- Zet de bevestigingsbouten van de verwarming op het schutbord vast.
- Sluit de bedieningskabels van de kleppen en de verwarmingskraan aan.
- Stel de binnen- en buitenkabels en de stang van de voorruitontdooier af.
- Monteer het middelste gedeelte van de onderste dashboardrand.
- Breng het koelsysteem bij geopende verwarmingskraan op peil.
- Ontlucht het koelsysteem.

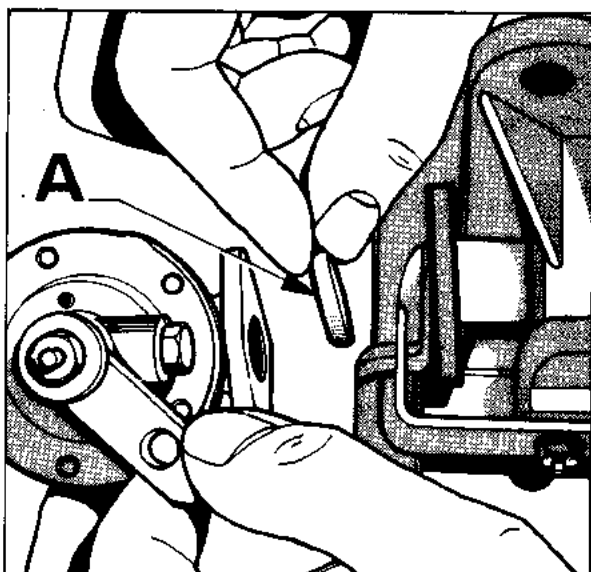


Fig. 7

DEMONTAGE

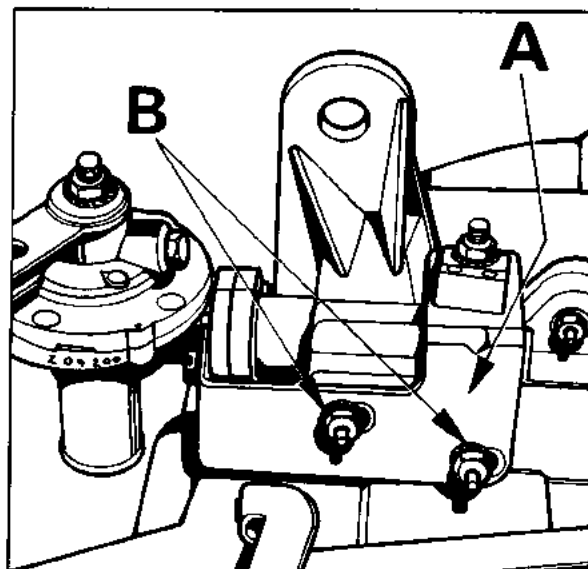
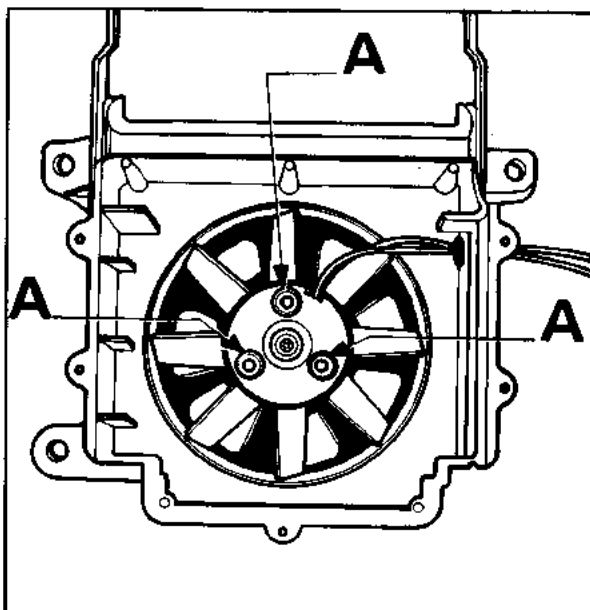
Verwarmingskraan

Verwijder de 2 bouten waarmee de kraan op de ovale flens is bevestigd, neem de kraan van de flens en verwijder de afdichtring (A) (fig.7) tussen flens en kraan.

Huis van verwarmingsaggregaat, radiator

- Verwijder de 5 montagebouten van de beide helften van het huis en neem ze vervolgens van elkaar.
- Verwijder de radiator.

Fig. 8



Aanjagermotor

- Verwijder de 3 moeren (A) (fig.8) waarmee de motor op het huis is gemonteerd en verwijder de motor met de daarop gemonteerde ventilateur.
- Verwijder de bout waarmee de ventilateur op de as van de motor is bevestigd en neem de ventilateur vervolgens los.

MONTAGE

Aanjagermotor

- Plaats de ventilateur op de as van de aanjagermotor en zet hem vervolgens m.b.v. de bout vast; deze moet op de platte zijde van de as rusten.
- Monteer de motor met de ventilateur in het huis en zet het geheel met de 3 moeren vast.

Huis van verwarmingsaggregaat, radiator

- Plaats de radiator in het huis en let daarbij op de stand van de toevoer- en afvoerslang.
- Plaats de beide helften van het huis op elkaar en breng de 5 montagebouten aan.

Verwarmingskraan

- Monteer de kraan m.b.v. de beide bouten na aanbrengen van de afdichtring tussen kraan en flens.
- De steun van de bedieningskabel van de verwarmingskraan (A) (fig.9) moet tegen de kraan aanliggen; verplaats de steun zonodig m.b.v. de beide bouten (B) (fig.9).

VASTLIJMEN VAN EEN VOORRUIT M.B.V. "BUTYL" RUITRUBBER

Onderdelen, gereedschappen en speciale producten

Onderdelen

- 1 voorruit van gelaagd en getint glas, compleet met sierlijsten en zelfklevende bevestiging voor binnenspiegel.
- 1 reparatieset, bestaande uit:
 - 1 "BUTYL" ruitrubber,
 - 2 afgemeten hoeveelheden primer (1 voor de voorruit, 1 voor de ruitponning),
 - 1 spons voor het aanbrengen van de primer.

Gereedschappen

- 1 kraspen,
- pianodraad (60 cm; diam. ca. 0,3 mm),
- 1 spatel.

Speciale producten

- Trichloorethyleen (reinigingsmiddel).

VERWIJDEREN

- Verwijder de ruitewisserarmen.
- Maak de binnenspiegel los.
- Maak m.b.v. de kraspen een gaatje in het ruitrubber (van binnen naar buiten).
- Steek het pianodraad door dit gaatje.
- Snijd het ruitrubber rondom los m.b.v. het pianodraad.
 - Dit moet door 2 monteurs worden gedaan; de uiteinden van het pianodraad moeten om een houten klosje worden gewikkeld.
 - De monteur welke zich in de wagen bevindt moet er op letten dat het pianodraad niet op de randen van de ruitponning schuurt en kan tevens de ruit aandrukken om het lossnijden te vergemakkelijken.
- Verwijder de voorruit met de daarop aangebrachte sierlijsten.
- Verwijder de restanten van het ruitrubber op de sponning m.b.v. een spatel.
- Reinig de sponning zorgvuldig m.b.v. een doekje en trichloorethyleen.

VOORBEWERKING

- Plaats de ruit met de sierlijsten in de sponningen merk de stand van de ruit in de sponning m.b.v. stukjes kleefband.
- Snijd het kleefband door en verwijder de voorruit.
- Reinig de omtrek van de voorruit en de omgeslagen rand van de sierlijst zorgvuldig m.b.v. een doekje en trichloorethyleen.
- Breng m.b.v. de spons over een breedte van ca. 15 mm primer aan op de omtrek van voorruit (binnenzijde), op de omgeslagen rand van de sierlijst en op de randen van de ruitponning.
 - De primer mag na het aanbrengen niet meer met de vingers worden aangeraakt.

MONTAGE VAN DE VOORRUIT

- Leg het "BUTYL" ruitrubber om de voorruit, met één lip op de omgeslagen rand van de sierlijst en met de andere op de voorruit.
 - Het rubber moet m.b.v. het bescherm papier worden afgerold om elk contact met de vingers te voorkomen.
- De beide uiteinden moeten in het midden van een van de verticale zijden worden samengevoegd.
- Breng de voorruit op zijn plaats en let daarbij op de merkstreepjes van kleefband.
- Druk de ruit rondom krachtig aan - te beginnen in het midden aan de boven- en onderzijde - teneinde het "BUTYL" rubber samen te drukken en zodoende een goede afdichting te verkrijgen.
- Verwijder de stukjes kleefband welke als merkstreepjes hebben dienst gedaan.
- Druk de sierlijst naar de sponning toe op de plaatsen waar de welving van de lijst niet geheel op de sponningrand aanligt.
- Monteer de ruitewisserarmen.

MONTAGE VAN DE BINNENSPIEGEL

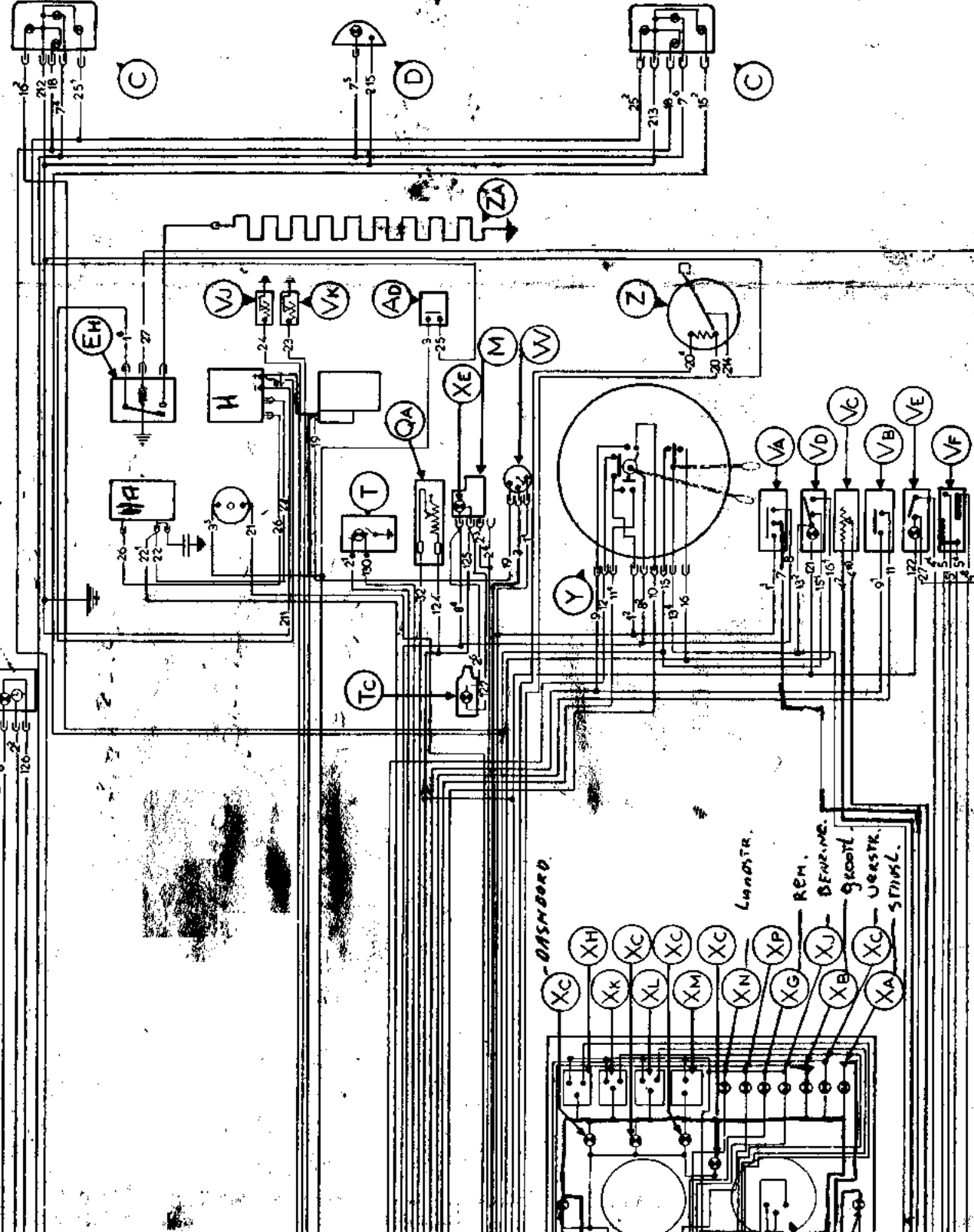
- Verwijder de lijmresten op de spiegelsteun.
- Trek het bescherm papier van de zelfklevende spiegelbevestiging op de voorruit.
- Monteer de spiegel door de steun stevig op de ruit te drukken.



CHRYSLER
FRANCE

CHRYSLER FRANCE
SOCIETE ANONYME AU CAPITAL DE 468 803 200 F.
SIEGE SOCIAL, 136, CHAMPS-ELYSEES 75008 PARIS
R.C. Seine 66 B 1407
Edition 1.020.0673
Réf. P.D. 21420 Q.

blok.



| Doorsnede in 2 mm |
|-------------------------|
| 0,6 |
| 0,6 |
| 0,6 |
| 0,6 |
| 0,6 |
| 0,6 |
| 2 |
| 2 |
| 0,6 |
| 0,6 |
| 0,6 |
| 0,6 |
| 0,6 |
| 0,6 |
| 0,6 |
| 1 |
| 1 |
| 1 |
| 0,6 |
| 0,6 |
| 1 |
| 1 |

| Doorsnede in 2 mm | KLEUR | Hoofd- kleur | Merck- kleur | Derde kleur |
|-------------------------|-------|-----------------|-----------------|----------------|
| 10 ⁴ | Geel | Blauw | Geel | |
| 11 ¹ | Blauw | Blauw | Blauw | Geel |
| 11 ² | Blauw | Blauw | Blauw | Geel |
| 11 ³ | Blauw | Blauw | Blauw | |
| 11 ⁴ | Blauw | Blauw | Blauw | |
| 11 ⁵ | Blauw | Blauw | Blauw | |
| 12 ¹ | Wit | Wit | Wit | |
| 12 ² | Wit | Wit | Wit | |
| 13 ¹ | Wit | Wit | Wit | |
| 13 ² | Wit | Wit | Wit | |
| 14 | Wit | Wit | Wit | |
| 15 ¹ | Wit | Wit | Wit | |
| 15 ² | Wit | Wit | Wit | |
| 15 ³ | Wit | Wit | Wit | |
| 15 ⁴ | Wit | Wit | Wit | |
| 16 ¹ | Wit | Wit | Wit | |
| 16 ² | Wit | Wit | Wit | |
| 16 ³ | Wit | Wit | Wit | |

| Doorsnede in 2 mm | KLEUR | Hoofd- kleur | Merck- kleur | Derde kleur |
|-------------------------|-------|-----------------|-----------------|----------------|
| 16 ⁴ | Wit | Wit | Wit | |
| 17 | Wit | Wit | Wit | |
| 18 | Wit | Wit | Wit | |
| 19 | Wit | Wit | Wit | |
| 20 ¹ | Wit | Wit | Wit | |
| 20 ² | Wit | Wit | Wit | |
| 21 | Wit | Wit | Wit | |
| 22 ¹ | Wit | Wit | Wit | |
| 22 ² | Wit | Wit | Wit | |
| 23 | Wit | Wit | Wit | |
| 24 | Wit | Wit | Wit | |
| 25 ¹ | Wit | Wit | Wit | |
| 25 ² | Wit | Wit | Wit | |
| 26 | Wit | Wit | Wit | |
| 27 | Wit | Wit | Wit | |
| 30 | Wit | Wit | Wit | |
| 31 | Wit | Wit | Wit | |
| 32 | Wit | Wit | Wit | |
| 35 | Wit | Wit | Wit | |
| 111 | Wit | Wit | Wit | |
| 112 | Wit | Wit | Wit | |

| Doorsnede in 2 mm | KLEUR | Hoofd- kleur | Merck- kleur | Derde kleur |
|-------------------------|-------|-----------------|-----------------|----------------|
| 113 | Wit | Wit | Wit | |
| 114 | Wit | Wit | Wit | |
| 117 | Wit | Wit | Wit | |
| 118 | Wit | Wit | Wit | |
| 119 | Wit | Wit | Wit | |
| 121 | Wit | Wit | Wit | |
| 122 | Wit | Wit | Wit | |
| 123 | Wit | Wit | Wit | |
| 124 | Wit | Wit | Wit | |
| 125 | Wit | Wit | Wit | |
| 126 | Wit | Wit | Wit | |
| 127 | Wit | Wit | Wit | |
| 130 | Wit | Wit | Wit | |
| 131 | Wit | Wit | Wit | |
| 133 | Wit | Wit | Wit | |
| 210 | Wit | Wit | Wit | |
| 211 | Wit | Wit | Wit | |
| 212 | Wit | Wit | Wit | |
| 213 | Wit | Wit | Wit | |
| 214 | Wit | Wit | Wit | |
| 215 | Wit | Wit | Wit | |
| 216 | Wit | Wit | Wit | |