

**VERTROUWELIJK**  
(nadruk verboden)

Hiermede vervalt:  
T.M. ALG-27  
van juni 1970

Alle Typen

B E N Z I N E V E R B R U I K

Volgens D I N - normen

Hierbij volgen de cijfers van het benzineverbruik van onze wagens volgens onderstaande DIN-normen.

Het DIN-norm verbruik komt als volgt tot stand:

- de maximum snelheid wordt vol belast gemeten.
- het verbruik wordt vervolgens gemeten:
  - . bij  $\frac{3}{4}$  van de maximum snelheid, wanneer deze lager is of gelijk aan 147 km/h (A-typen).
  - . bij 100 km/h wanneer de maximum snelheid gelijk of hoger is dan 147 km/h (D en SM).
- de meting wordt uitgevoerd op een gladde vlakke weg in 2 richtingen bij constante snelheid en weinig wind.  
Deze constante snelheden moeten worden gereden op eenvoudige, gemakkelijke trajecten.
- aan het gevonden verbruik wordt 10% toegevoegd.

Dit verbruik zal eveneens in de folders worden opgegeven.

- Officieel -		- Officieus -	
<p><u>2 CV 4</u></p> <p><u>Maximum snelheid: 102 km/h</u></p> <p>Vermogen (DIN 24 pk bij 6750 tpm (SAE 26 pk bij 6750 tpm</p> <p>. DIN verbruik: 1 : 18,5 (5,41)*</p> <p>. Gem. : 1 : 18,2 (5,5)</p>	<p>Verbruik bij 70 km/h gem.: 1 : 19,2 (5,2)</p> <p>" " 80 km/h " : 1 : 16,8 (6)</p> <p>" " 90 km/h " : 1 : 14,2 (7)</p> <p>" in de stad " : 1 : 12,5 (8)</p>		
<p><u>DYANE 435</u></p> <p><u>Maximum snelheid: 104 km/h</u></p> <p>Gelijk aan 2 CV 4</p>			
<p><u>2 CV 6</u></p> <p><u>Maximum snelheid: 110 km/h</u></p> <p>Vermogen (DIN 28,5 pk bij 6750 tpm (SAE 33 pk bij 7000 tpm</p> <p>. DIN verbruik: 1 : 17 (6,1)</p> <p>. bij 70 km/h gem.: 1 : 17,8 (5,6)</p> <p>. bij 80 km/h gem.: 1 : 15,6 (6,4)</p>	<p>Verbruik bij 90 km/h gem.: 1 : 13,7 (7,3)</p> <p>" in de stad gem.: 1 : 11,5 (8,7)</p>		
<p><u>DYANE 6</u></p> <p><u>Maximum snelheid: 118 km/h</u></p> <p>Vermogen (DIN 32 pk bij 5750 tpm (SAE 35 pk bij 5750 tpm</p> <p>. DIN verbruik: 1 : 16,4 (6,1)</p>	<p>Verbruik bij 80 km/h gem.: 1 : 15,6 (6,4)</p> <p>" " 90 km/h " : 1 : 13,7 (7,3)</p> <p>" " 100 km/h " : 1 : 11,8 (8,5)</p> <p>" in de stad " : 1 : 11,1 (9)</p>		
<p><u>AMI-8</u></p> <p><u>Maximum snelheid: 123 km/h</u></p> <p>Vermogen (DIN 32 pk bij 5750 tpm (SAE 35 pk bij 5750 tpm</p> <p>. DIN verbruik: 1 : 15,4 (6,4)</p> <p>. bij 60 km/h gem.: 1 : 19,6 (5,1)</p> <p>. bij 80 km/h gem.: 1 : 15,6 (6,4)</p> <p>. bij 90 km/h gem.: 1 : 13,8 (7,3)</p>	<p>Verbruik bij 100 km/h gem.: 1 : 11,8 (8,5)</p> <p>" " 120 km/h " : 1 : 11,0 (9,1)</p> <p>" in de stad " : 1 : 9,25 (10,8)</p>		

\* de getallen tussen haakjes geven  
het verbruik aan in liters per  
100 kilometer.

../..

- Officieel -

- Officieus -

GS

Maximum snelheid: 147 km/h

Vermogen (DIN 55,5 pk bij 6500 tpm  
(SAE 61 pk bij 6750 tpm)

- . DIN verbruik: (110 km/h)  
1 : 10,3 (9,68)
- . bij 80 km/h gem.: 1 : 14,3 à 12,5  
(7 à 8)

Verbruik op circuit bij:

- 70 km/h gem.: 1 : 17,5 (5,7)
- 80 km/h " : 1 : 16,4 (6,1)
- 100 km/h " : 1 : 13,3 (7,5)
- 120 km/h " : 1 : 10,9 (9,2)
- 140 km/h " : 1 : 9 (11,1)
- 147 km/h " : 1 : 8,45 (11,8)

D SPECIAL

Maximum snelheid: 163 km/h

Vermogen (DIN 81 pk bij 5500 tpm  
(SAE 91 pk bij 5750 tpm)

- . DIN verbruik: (110 km/h)  
1 : 9,55 (10,451)
- . bij 90 km/h gem.: 1 : 9,1 (11)

Verbruik op circuit bij:

- 60 km/h gem.: 1 : 14,8 (7,2)
- 100 km/h " : 1 : 9,8 (10,1)
- 130 km/h " : 1 : 7,6 (13,2)
- 150 km/h " : 1 : 6,33 (15,8)

Verbruik op de autoweg bij:

- 75 km/h gem.: 1 : 10,75 (9,3)
- 90 km/h " : 1 : 9,1 (11)
- 110 km/h " : 1 : 7,7 (13)
- in de stad " : 1 : 6,6 (15,2)

D SUPER

Maximum snelheid: 168 km/h

Vermogen (DIN 91 pk bij 5900 tpm  
(SAE 103 pk bij 6000 tpm)

- . DIN verbruik: 1 : 9,6 (10,4)
- . bij 90 km/h gem.:  
1 : 8,75 (11,4)

Verbruik op circuit bij:

- 60 km/h gem.: 1 : 13,8 (7,3)
- 100 km/h " : 1 : 9,8 (10,2)
- 130 km/h " : 1 : 7,5 (13,3)
- 150 km/h " : 1 : 6,25 (16)

Verbruik op de autoweg bij:

- 75 km/h gem.: 1 : 10 (10)
- 90 km/h " : 1 : 8,2 (12,2)
- 110 km/h " : 1 : 6,9 (14,5)



- Officieel -

- Officieus -

DS 21

Maximum snelheid: 178 km/h

Vermogen (DIN 106 pk bij 5500 tpm  
(SAE 115 pk bij 5750 tpm)

- . DIN verbruik: 1 : 8,9 (11,27)
- . bij 90 km/h gem.:  
1 : 8,45 (11,8)

Verbruik op circuit bij:

- 60 km/h gem.: 1 : 12,5 (8)
- 100 km/h " : 1 : 9,1 (11)
- 130 km/h " : 1 : 7,15 (14,0)
- 150 km/h " : 1 : 6,05 (16,5)
- 160 km/h " : 1 : 5,55 (18)

Verbruik op de autoweg bij:

- 75 km/h gem.: 1 : 9,9 (10,1)
- 90 km/h " : 1 : 8 (12,5)
- 110 km/h " : 1 : 6,67 (15)

DS 21 Injection

Maximum snelheid: 188 km/h

Vermogen (DIN 125 pk bij 5250 tpm  
(SAE 139 pk bij 5500 tpm)

- . DIN verbruik: 1 : 9,6 (10,4)
- . bij 90 km/h gem.:  
1 : 8,7 (11,5)

Verbruik op circuit bij:

- 60 km/h gem.: 1 : 15,4 (6,5)
- 100 km/h " : 1 : 11,8 (8,5)
- 130 km/h " : 1 : 8,35 (12)
- 150 km/h " : 1 : 6,8 (12,7)
- 160 km/h " : 1 : 5,85 (17,1)
- 180 km/h " : 1 : 4,77 (21)

SM

Maximum snelheid: ca 220 km/h

Vermogen (DIN 170 pk bij 5500 tpm  
(SAE 180 pk bij 6250 tpm)

- . DIN verbruik: 1 : 7,7 (13)

# CITROËN

APRES-VENTE

Hiermede vervalt:  
Techn. Mededeling  
AIG-28 van juli 1970

Er komen ons helaas nog steeds gevallen ter ore inzake het vermengen van LHS 2 en LHM. Het toevoegen van slechts een kleine hoeveelheid verkeerde olie veroorzaakt belangrijke gebreken, terwijl het niet eenvoudig is de vermenging te constateren.

Onderstaand volgt een snelle methode voor het analyseren van de aanwezigheid voor LHS 2 in LHM:

## A. Analyse

Breng in een gesloten reageerbuis met een verdeling tot  $150 \text{ cm}^3$ ,  $100 \text{ cm}^3$  van de te controleren vloeistof. Voeg hierbij  $20 \text{ cm}^3$  water.

Goed schudden.

Als de LHM zuiver is moet na verloop van tijd de  $20 \text{ cm}^3$  water zich in het onderste gedeelte van de reageerbuis bevinden.

Wanneer er zich LHS 2 in de LHM bevindt neemt het water na het schudden een melkachtige kleur aan, waarin de LHS 2 opgenomen is. Hierdoor wordt het volume groter dan  $20 \text{ cm}^3$ . Het verschil geeft na uitzakken het percentage aanwezige LHS 2 aan.

Bijvoorbeeld:  $25 \text{ cm}^3$ , terwijl  $20 \text{ cm}^3$  water is toegevoegd. Er bevindt zich dus  $25 - 20 = 5 \%$  LHS 2 in de vloeistof.

..../..

Afdeling Technische Dienstverlening

Société Belge des Automobiles Citroën SA  
IJzerplein 7 - 1000 Brussel  
Tel. 02 - 18 30 30

Citroën Nederland nv  
Stadionplein 22 - 30 - Amsterdam  
Tel. 020 - 73 11 81



TECHNISCHE MEDEDELING

AIG-28

Vertrouwelijk  
(alle rechten voorbehouden)

oktober 1971

ALLE TYPEN

HYDRAULISCH SYSTEEM

Vermenging van  
hydraulische vloeistoffen

## B. Reinigen en controleren

- a. Wanneer gedurende korte tijd vermenging van vloeistoffen heeft plaatsgevonden zonder merkbare gevolgen voor het hydraulisch systeem, gaat men als volgt te werk:

### 1°/ Ververs en spoel het hydraulisch systeem

Zet de wagen in de laagste stand.

- open de ontlastschroef van de hogedrukregelaar,
- ledig de remaccu (zie hand. DX 00 van het reparatiehandboek),
- ledig de inhoud van het hydraulisch reservoir.

#### • Wagens voorzien van LHS 2.

- Giet 4 liter hexyleen-glycol in het reservoir.
- Laat alle hydraulische organen gedurende 20 à 30 minuten werken en verwijder daarna de spoelvloeistof zoals bovenstaand is aangegeven.
- Maak de retourleidingen van de lezakken van de veercilinders los en tap de vloeistof af.

#### • Wagens voorzien van LHM.

- Volg dezelfde werkwijze als hierboven beschreven, maar gebruik motor-spoelolie, vaseline-olie (of LHM) als spoelmiddel.

### 2°/ Controleer de veerbollen

De membranen van de veerbollen worden zeer snel na vermenging van de vloeistoffen vernield - de controle van de veerbollen kan dus een waardevolle aanwijzing geven voor wat betreft de staat waarin het hydraulisch systeem zich bevindt.

- Demonteer de voorraadbol van de hogedrukregelaar.
- Demonteer de veerbollen en de schokbrekers.
- Controleer of de membranen niet zijn beschadigd: indien de membranen vervormd zijn door de inwerking van de verkeerde vloeistof, bevindt het beschermplaatje van het membraan zich niet meer tegenover vloeistofkanaaltjes. \*)
- Controleer de initiaalspanning van de veerbollen, van de voorraadkamer en van de remaccu (zie hand. DX 433-3 par. 24 tot 27); de initiaalspanningen moeten normaal zijn.

\*) N.B. Deze controle is niet meer mogelijk bij wagens die uitgerust zijn met het laatste type veerbol (vanaf december 1970) ..../..



Indien slechts één of twee bollen te weinig druk hebben of beschadigd zijn, vervang ze dan.

Indien alle bollen beschadigd zijn volg dan de instructies onder b. op.

- Monteer de schokbrekers op de veerbollen, monteer de voorraadkamer, de remaccu en veerbollen, op de wagen.

3°/ Vul het reservoir met de voorgeschreven vloeistof.

4°/ Ontlucht gedurende geruime tijd het remsysteem, maar gebruik de olie, die de eerste minuut uit de ontluichtingsnippel komt niet opnieuw.

5°/ Controleer zorgvuldig het vloeistofniveau in het reservoir:

- controleer met de wagen in de rijstand, de tijd tussen tweemaal inslaan van de hogedrukregelaar en de tijdsduur waarin de hogedrukpomp werkt bij stationair draaiende motor,
- beoordeel de vering door de wagen aan de voor- en achterbumper op en neer te bewegen,
- beoordeel het gedrag van de remmen van de wagen,
- bij DS en BREAK: zet de motor af, plaats de wagen in de laagste stand en tel het aantal keren dat geremd kan worden tot het rode remdrukcontrolelampje gaat branden.

6°/ Controleer een week na deze controle of er geen verschil is ten opzichte van de resultaten van de test uitgevoerd in par. 5. Het vloeistofniveau mag niet merkbaar afwijken (behalve in het begin bij het zich vullen van de lekkzakken).

7°/ Ververs na één à twee weken opnieuw het hydraulisch systeem en ontlucht wederom het remcircuit zonder de uit het ontluichtingsventiel komende vloeistof opnieuw te gebruiken.

b. Wanneer gedurende geruime tijd vermenging van vloeistoffen heeft plaatsgevonden, waarbij zich merkbare afwijkingen in het hydraulisch systeem voordoen zoals stugge vering, abnormaal gedrag van de remmen, lekkages, enz.... gaat men als volgt te werk:

(De veerbollen zijn dan vernield evenals het merendeel der rubber onderdelen).

Het is nu nodig de verschillende hydraulische organen te demonteren teneinde ze te reinigen en alle rubber delen te vervangen (pakkingen, membranen, lezzakken, enz....).

Wagens voorzien van LHM: reinig de onderdelen

eerst met benzine,

daarna met alcohol,

blaas vervolgens de onderdelen schoon met droge gecomprimeerde lucht.

Wagens voorzien van LHS 2: reinig de onderdelen

eerst met alcohol,

vervolgens met benzine,

tenslotte met alcohol,

blaas daarna de onderdelen schoon met droge gecomprimeerde lucht.

Vervang in beide gevallen de voorraadkamer, de remaccu en de veerbollen.

De metalen en plastic leidingen moeten worden gespoeld met een handspuit:

- eerst met benzine en daarna met alcohol voor wagens met LHM.
- eerst met alcohol, vervolgens met benzine en daarna met alcohol voor wagens met LHS 2.
- blaas de leidingen tenslotte door met droge gecomprimeerde lucht.

Deze handelingen kunnen op de wagen worden uitgevoerd zonder de leidingen te demonteren. Het is niet nodig de leidingrubbers te vervangen indien de leidingen niet worden gedemonteerd.

Vervang alle rubber leidingen en stofhoezen.





**VERTROUWELIJK**  
(nadruk verboden)

ALLE TYPEN

STROOMVERDELER

Tabel van contacthoeken

Type	Contacthoek	Opmerkingen
Alle A-typen	$144 \pm 2^\circ$	tot oktober 1969
	$140 \pm 2^\circ 30'$	van oktober 1969 tot maart 1970
	$109 \pm 3^\circ$	vanaf maart 1970
Alle H-typen	$57 \pm 2^\circ$	Stroomverdeler Ducellier
Alle D-typen (behalve injection)	$59 \pm 2^\circ$	Stroomverdeler SEV Marchal
DX - DJ (injection)	$50 \pm 3^\circ$	
M35	$150 \pm 5^\circ$	

VERTROUWELIJK  
(nadruk verboden)

Hiermede vervalt:  
Service Bulletin CV/41/682  
van juli 1965

ALLE TYPEN

TUBELESS BANDEN

A. ALGEMENE INFORMATIE

Het voordeel van de tubeless band

*N.B. Op tekeningen  
Velgvoet "Tigre"  
is montage vloeiend.*

Het grootste voordeel van de tubeless band is dat men er geen "klapband" mee kan krijgen.

Ook bij de conventionele band (met binnenband) sluit het binnendringende voorwerp de beschadiging van de buitenband in de meeste gevallen af, maar het vergroot de beschadiging van de binnenband. Het luchtverlies zou zeer langzaam kunnen gaan, als deze lucht niet ontsnapte door het ventielgat! De lucht in de band ontsnapt namelijk snel door de vrije doorgang rondom het ventielgat en er volgt bijna onmiddellijk leeglopen van de band ...

Bij de tubeless band, waarbij de binnenband één geheel vormt met de buitenband, kan de lucht niet langs het ventiel ontsnappen. Als het lek het gevolg is van een spijker, wat het meest voorkomende geval is, blijft deze in de beschadiging zitten, sluit die af en het leeglopen gaat zeer langzaam.

HET GEVAARLIJKE PLOTSELINGE LEEGLOPEN IS DUS OPGEHEVEN.

Bovendien kan men, omdat het leeglopen in het algemeen langzaam gaat, dikwijls nog op een plaats komen, waar de lekke band met wiel in alle rust verwisseld kan worden.

Hoe onderscheidt men tubeless banden van conventionele banden?

Deze banden zijn op de zijwand bij de centreerlijn voorzien van de aanduiding:

"sans chambre" of "à chambre incorporée".

Bandenspanning

De bandenspanning is gelijk aan die voor de X banden met binnenband.

### Voorzorgsmaatregelen

Bij een band zonder binnenband, die met de velg, waarop hij wordt gemonteerd, een volkomen luchtdicht geheel moet vormen, moeten bepaalde elementaire voorzorgsmaatregelen in acht worden genomen:

- a) een passende velg, waarvan de lasnaden en klinknagels luchtdicht zijn,
- b) een tubeless ventiel,
- c) een volkomen schoon oppervlak van de velg die in contact is met de band en het ventiel.

Het schoon zijn is de voornaamste voorwaarde voor het verkrijgen van de luchtdichtheid.

### BELANGRIJKE OPMERKING:

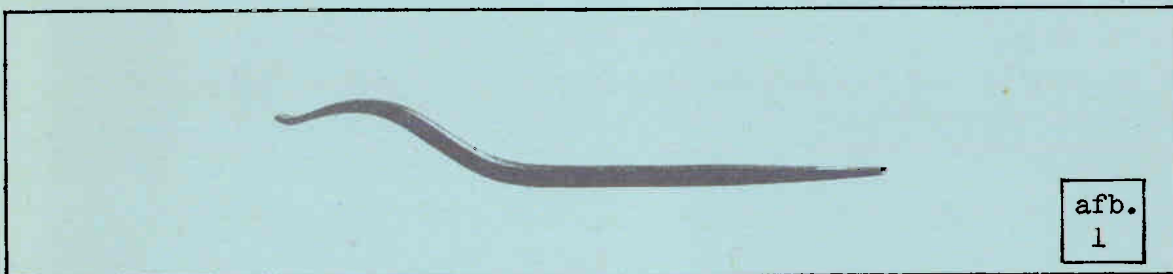
Indien U een nieuwe wagen ontvangt met een lege tubeless band, volsta dan niet met deze uitsluitend op spanning te brengen, maar demonteer de band en controleer de binnenzijde op de aanwezigheid van beschadigingen.

## B. REPARATIE VAN EEN TUBELESS BAND

### I. DEMONTAGE

Plaats de band op een montagetafel en bevochtig de hielen na het losdrukken met montagevloeistof.

Maak vervolgens - met de nodige voorzichtigheid om de hielen niet te beschadigen - gebruik van de montage-ijzers "FUSIL" (afb. 1).



afb.  
1

Verwijder tenslotte de band van de velg, op dezelfde wijze als bij een conventionele band.



## II. REPARATIE

Controleer, alvorens tot reparatie over te gaan, de gehele band - en speciaal de binnenzijde - op beschadigingen.

Spijkerpaten tot een maximum diameter van 5 mm, kunnen gerepareerd worden door aan de binnenzijde van de band een zelf-vulcaniserende pleister te plaatsen.

Voor grotere beschadigingen wende men zich tot een bekwaam vulcaniseerderbedrijf.

Vermijd het gebruik van paddestoelen of stoppen van rubber.

### Gebruiksaanwijzing voor de zelf-vulcaniserende pleisters

Voor het repareren van banden zonder en met binnenband op dezelfde manier te werk gaan als bij het aanbrengen van een pleister op een binnenband. De reparatie vindt dan plaats aan de binnenzijde van de buitenband.

1. De te repareren plek goed schoonmaken met een droge doek en ruwen. Gebruik daarvoor het bijgevoegde staalborsteltje: het aldus geruwde oppervlak moet groter zijn dan de aan te brengen pleister.
2. De door het ruwen veroorzaakte stof verwijderen (met een schone, droge doek, een nieuwe kwast, samengeperste lucht of een stofzuiger, enz.).
3. Geen benzine of een of ander oplosmiddel gebruiken. Geen gewone solutie gebruiken. Uitsluitend de speciale vulcaniseersolutie gebruiken, die bij de zelfvulcaniserende pleisters geleverd wordt.

Het geruwde oppervlak met de vulcaniseersolutie gelijkmatig insmeren. + 10 minuten goed laten drogen, daarna voor de tweede maal insmeren en weer 10 minuten goed laten drogen.

Om de droogtijd te bekorten, kan men een looplamp voorzien van reflector  $\pm$  2 cm boven de met solutie behandelde plek houden. De solutie moet goed droog zijn alvorens de pleister aan te brengen.

Men kan met de rug van zijn hand controleren, of de solutie goed droog is. Het is het beste, de solutieplek aan de rand, waar de pleister niet komt, te controleren.

4. Het aluminium schutblaadje aan de kleefzijde van de pleister verwijderen. Daarbij vermijden, met de vingers de kleefzijde aan te raken.

Daarna de pleister goed gecentreerd op het gaatje aanbrengen.

Vanuit het midden van de pleister naar buiten goed aanrollen om eventueel ingesloten luchtbelletjes te verwijderen.

Verwijder hierna het transparante schutblad van de pleister.

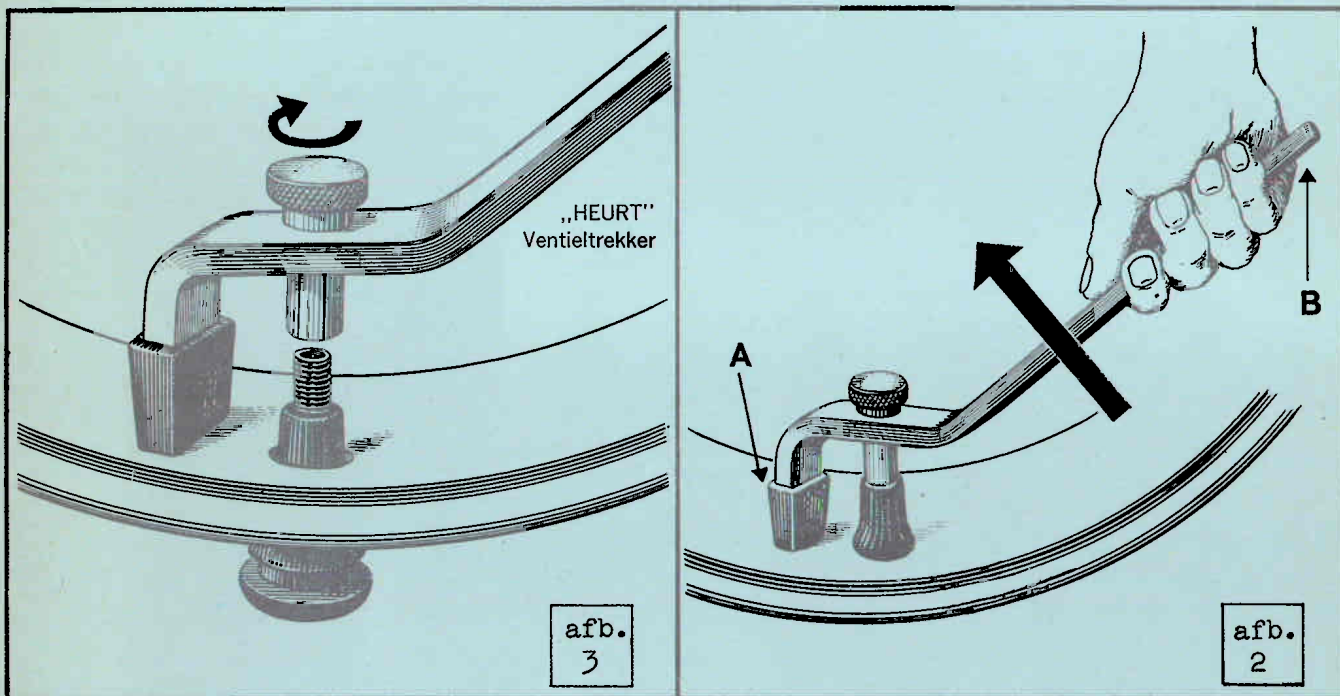
De band kan meteen weer gebruikt worden.

- N.B. Bij een reparatie van een scheur in de binnenband, dient men rekening te houden met de max. lengte (zie tabel op laatste pagina). Teneinde het verder scheuren te voorkomen, aan beide zijden van de scheur een rond gat maken van  $\pm$  2 cm doorsnede.

### III. MONTAGE

#### a. Montage van het ventiel

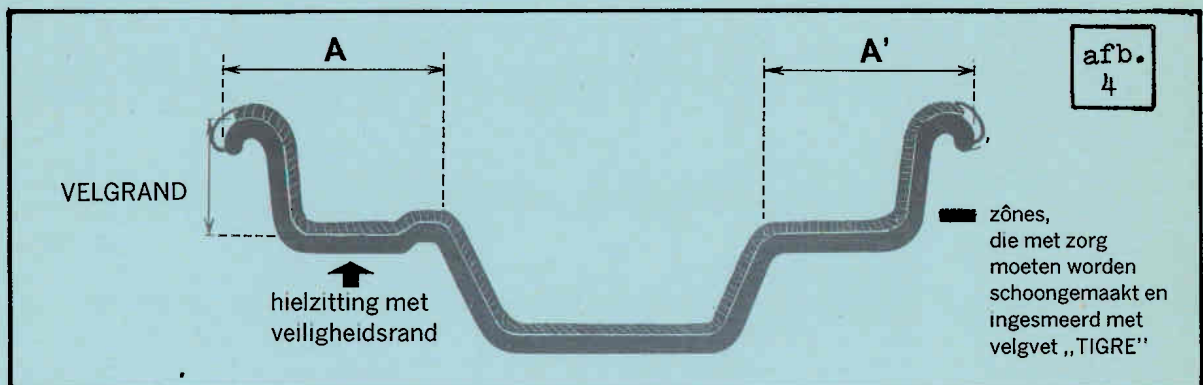
- Controleer, alvorens het ventiel aan te brengen, of het ventielgat schoon is en niet vervormd.
- Bevochtig het conische gedeelte een weinig. Steek het ventiel door het ventielgat en draai de moer van de ventieltrekker "HEURT" stevig vast op het ventiel (afb. 2). Laat het uiteinde A van de ventieltrekker "HEURT" op de velg rusten vlak bij het ventiel en trek het andere uiteinde B naar boven, totdat de zitting van het ventiel in het ventielgat zit (afb. 3).





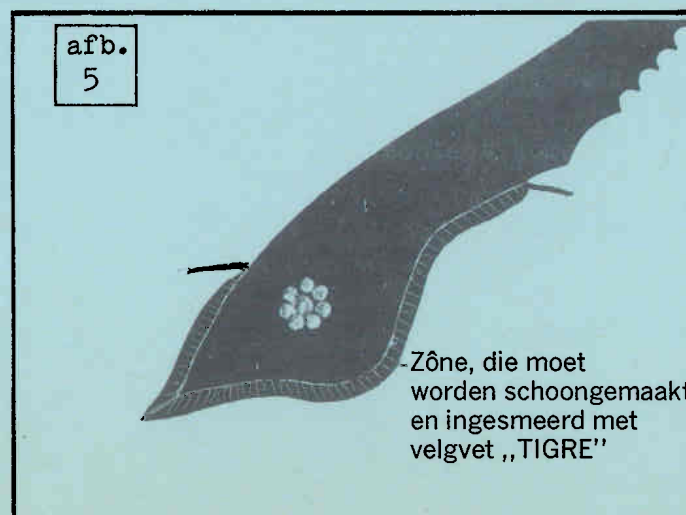
b. Gereedmaken van de velg

- Controleer, of de delen, die in contact komen met de hiel, niet vervormd zijn door stoten.
- Verwijder met een radeermes of iets dergelijks alle opgehoopte roest of rubber, die zich eventueel bevindt in de zones A en A' (afb. 4).
- Maak genoemde oppervlakken verder volledig glad met een borstel en schuurpapier en veeg ze daarna schoon met een schone doek. Schilder ze, indien nodig, opnieuw (met aluminium verf bijv.).
- Smeer de gehele binnenzijde van de velg en de buitenzijde van de velghoorn in met montagevloeistof (afb. 4).



c. Gereedmaken van de band

- Als de buitenband reeds heeft gelopen, controleer dan, of de hieldraden niet vervormd zijn en verwijder de opgehoopte rubber, die eventueel aan de hielen geplakt zit. Veeg ze schoon met een droge, schone doek.
- Als de buitenband nog niet heeft gelopen, maak dan de hielen schoon met een droge, schone doek.
- In alle gevallen, na het schoonmaken, de hielen van de band licht bevochtigen met montagevloeistof (afb. 5).





d. Montage

- MONTAGE OP DE GROND WORDT ZEER STERK AFGERADEN.
- DE MONTAGE MOET PLAATSVINDEN OP EEN SCHONE TAFEL.
- NOOIT TALK GEBRUIKEN. De talk kan een volmaakte luchtdichtheid verhinderen.

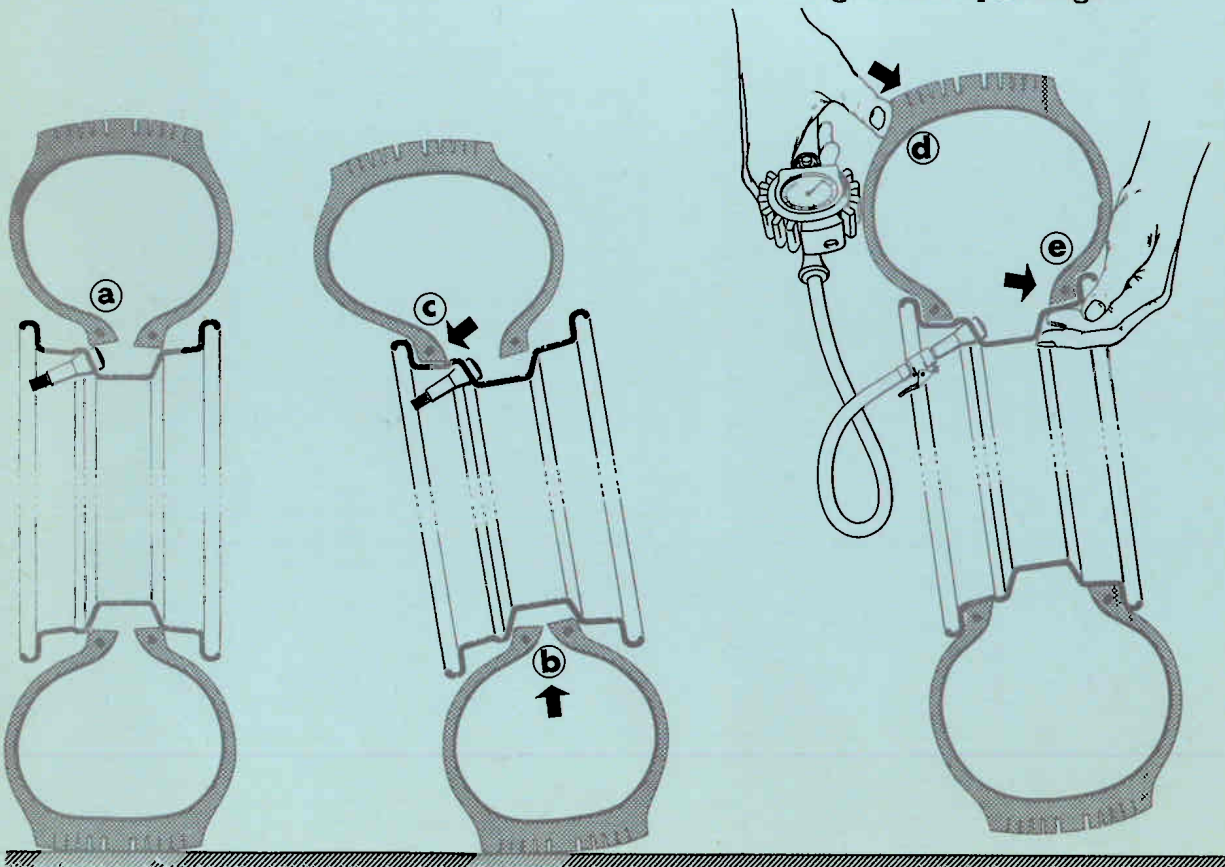
e. Op spanning brengen (Dit gebeurt niet op de montagetafel).

Bij het begin van het op spanning brengen, heeft de band nog niet zijn definitieve plaats ingenomen, de luchtdichtheid is **BELANGRIJK** dus slecht, doordat de hielen nog niet op hun plaats zitten. Om snel de druk te verkrijgen, die de hielen op hun plaats brengt, als volgt te werk gaan:

1  
Verwijder het binnenventiel.  
Zet het geheel band/wiel verticaal op de grond, ventiel aan de bovenzijde (a).

2  
Duw de 2 hielen van de band in de holte van de velg aan de onderkant (b) - Laat het geheel band/wiel overhellen naar de kant van het ventiel - Druk de hiel van de band tussen de opstaande velgrand en het ventiel (c).  
Maak de pompslag vast op het ventiel.

3  
Til het geheel band/wiel enkele cm van de grond en geef lucht. Druk gelijk op de schouder van de band (d), om de 2e hiel door de spanning op z'n plaats te krijgen (e). De doffe klap, die men hoort, zegt nog niet dat de band op z'n plaats zit. Ga dus verder met pompen tot  $3,5 \text{ kg/cm}^2$  (niet hoger). Breng het binnenventiel weer aan en laat de spanning weer teruglopen tot de gebruiksspanning.



OPMERKING Als in een heel bijzonder geval (geïmproviseerde en niet luchtdichte reparatie) de montage van een binnenband absoluut noodzakelijk is, dan:

- De velg en de hielen van de buitenband licht insmeren met montagevloeistof.
- Het geheel precies zoals een conventionele band monteren.
- De band oppompen tot 3,5 atm. (niet hoger) en de spanning terug laten lopen tot de gebruiksspanning.

#### IV. CONTROLE VAN DE LUCHTDICHTHEID NA DE MONTAGE

Men moet de luchtdichtheid van het ventiel en de verbinding band-velg langs elk van de velgranden controleren.

ALS U DIT NIET KUNT DOEN IN EEN BAK MET WATER, DAN ALS VOLGT CONTROLEREN:

Bij het ventiel: zet de band schuin tegen de muur, ventiel aan de onderzijde en giet water over de voet van het ventiel.

Bij de verbinding  
"band-velg" : leg het wiel horizontaal op de montagetafel en giet water tussen de rand van de velg en de buitenband.  
Controleer, of er geen lek is.

Draai het wiel om en controleer op dezelfde manier de andere velgrand.

ZOEK, BIJ SPANNINGVERLIES, DE  
OORZAAK OP.

O O R Z A K E N

O P L O S S I N G E N

- 1 Lekken ter hoogte van de  
velgrand veroorzaakt door:  
verbogen of ruwe velgrand.

Velg of hielen van de band  
niet schoon.

- 2 Lek bij de voet van het  
ventiel.

- 3 Lek in de band (luchtbelletjes  
bij het lek).

Als de oorzaak van het lek is gevonden, de band demonteren, laten repareren en opnieuw monteren volgens de genoemde voorschriften voor montage en op spanning brengen.

DAN WEER OPNIEUW CONTROLEREN.

Afwijkingen corrigeren.

De ruwe gedeelten in de zones A  
en A' bijvijlen (hiervoor geen  
slijpsteen gebruiken).

Goed schoonmaken.

Het ventiel vervangen en de toestand van het ventielgat controleren.

Zie het Hoofdst. "Reparatie van  
lekke banden" blz. 9).

V. BALANCEERGEWICHTEN

De bevestigingsbeugels van de balanceergewichten voor banden zonder binnenband, mogen in geen geval tussen de velgrand en de hiel van de band komen.

Als dit wel het geval is, bestaat er gevaar voor lek worden.

Gebruik balanceergewichten die hiervoor speciaal gemaakt zijn.



VI. GEREEDSCHAP EN REPARATIEMATERIAAL

Al het in deze mededeling genoemde gereedschap en reparatiemateriaal is verkrijgbaar bij de N.V. Nederlandse Bandenindustrie "MICHELIN", De Boelelaan 30, Amsterdam (Buitenveldert). Telefoon: 020 - 429833.

Codenaam van de reparatieset	REJAP of REGOM
Codenaam van de zelf-vulcaniserende pleisters	RUDEC - REKAB
Codenaam van de vulcaniseersolutie	RERAS
Codenaam van staalborsteltje	REJIS

Reparatieset voor het koud repareren van kleine inrijdingen, b.v. spijkergaten in personenwagenbanden met of zonder binnenband en in binnenbanden.

Afmeting pleister in mm	Max. lengte in mm scheur in binnenband	Max. bescha- diging in buitenband	Uitvoering	Code
			Doosje met 30 pleisters RUDEC tube solutie RERAS 1 borstel REJIS	REJAP
35 x 35 (RUDEC)	5	5	doos met 100 pleisters RUDEC	RUBOT
45 x 45 (ROVEF)	15	5	doos met 50 st.ROVEF	ROTIV
			doosje met 20 pleisters REKAB tube solutie RERAS 1 borstel REJIS	REGOM
55 x 55 (REKAB)	20	5	doos met 50 st. REKAB	REKUG
70 x 40 (ROVIG)	25		doos met 50 st. ROVIG	ROTOB