

Conservering / restauratie

voor de beginnende sleutelaar en de smalle beurs



1985. Het jaar 1984 van . . . Orwell is voorbij, een geladen 1985 jaar voor onze Deesse is begonnen! 30 jaar "La Deesse" echter ook 10 jaar einde productie, officiële stopzetting aanmaak (levering?) onderdelen, voor onze Godinnen!!

Zaak dus om deze schitterende en tijdloze voitures snel in storingsvrije en probleemloze staat te brengen, maar vooral om haar NU zo te behandelen / op te knappen, dat u er straks, als DSSen parts schaars gaan worden, veilig en zorgeloos nog jaren in rond kunnen zweven.

Want nu na 4 jaar zéér intensief met DSSen bezig te zijn, kan ik met redelijke ervaring zeggen, dat er van de ± 1300 Clubleden met een DS, er misschien nog geen 100 echt gave wagens bij zijn.

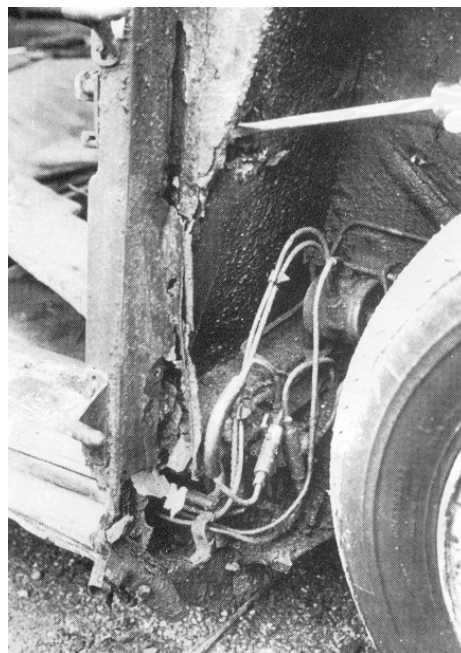
Dagelijks worden wij weer geconfronteerd met leden die denken voor f 500,- tot f 1500,- (Holl. DS) toch een prima roestvrije goede DS gekocht te hebben, met ja . . . ach, hier en daar een plekje. Bij 85% blijkt na uitvoerige inspectie altijd weer dezelfde constatering t.w.: men rijdt met veerbollen op (druk) van 0-10 bar, kapotte voorraadbol/rembol, speling op de fusée's en tripoids, verkeerde klepspeling, verkeerd ontstekingstijdstip, versleten draagarmen, slechte accu, slecht afgestelde of lekkende stuurbekrachtiging, te slappe of versleten snaren, diverse hydraulieklekkages, vieze hydrauliekolie en filter, te laag hydrauliek olienivo, versleten remblokken -schijven, veel al niet juiste type en/of niet-originele onderdelen.

"Last but not least" roest en doorrotting op vitale delen. Vooral dit laatste meestal in onwetendheid en grote schrik van de eigenaar(es) en ja . . . zelfs NA GOED-keuringen of inspecties bij garages of specialistische bedrijven!

Men weet dit alles niet en rijdt (vrolijk?) door, totdat er mankementen optreden, gevolgd door wegslepen en krachttermen aan de "godin" en alweer "last but certainly not least" dure reparaties.

De afloop van deze ""Snoeken"" drama's is altijd weer triest! Was aankoop ± f 1.000,-, 1 jaar eigenaar met veel rij ellende en reparaties van ± f 2.500,-, zodat men na zo'n ellende jaar gefrustreerd is en een illusie armer en vooral financieel armer en men voiture ""pauvre Deesse" moet/wil verkopen à f 400,-. Conclusie van deze ex-Deesse bezitters: "DSSen, ellende karren!". En men koopt vervolgens een Kadet?!

Dit is zo jammer, juist voor deze zo betrouwbare, schitterende Deesse. Als dit zo doorgaat zullen we over ± 2 jaar nog slechts zo'n ± 400 DS-Clubleden over hebben, gelukkig misschien dan wel met goede voitures.



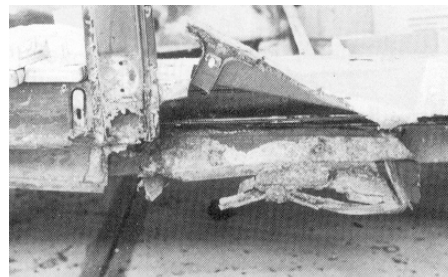
Het is zonde van zo'n prachtig ontwerp en fataal voor het DS-gebeuren. Een sterke grote Club kan een vuist maken en er is meer mogelijk, zoals b.v., groot voorraad-magazijn, onderdelen aanmaak enz.

Daarom hebben wij; Rob van Berlo / Eric Kuin / Hein Gijsen besloten in Delen een eenvoudige handleiding te gaan schrijven in uw Clubblad om een onheil voor de DS te laten uitmonden in een "Orwell 85" te voorkomen!



Het zullen eenvoudige richtlijnen en handleidingen zijn, geïllustreerd met tekeningen en foto's n.h.v. onze eigen ervaringen bij de conserveringen en restauratie van onze DSen. Vooral bestemd voor leden die dachten niet technisch

te zijn, twee linker handen te hebben en . . . een dunne beurs.



Voorbereidingen: Prettigste tijd om te sleutelen/conserveren zijn de zomermaanden; "warme, droge lucht, lange dagen met meer licht en soms met meer vrije dagen.

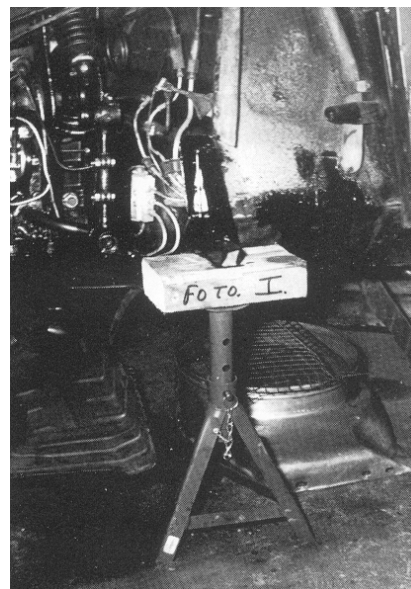
Echter dan willen we meestal pronkend rijden met onze Deesse en op vakantie, juist met de DS! Dan moeten we maar starten na de zon voor het pekelseizoen en de regen periode, zo ± 1 september tot 1 april.

Een droge gesloten, te verwarmen (evt. met butagaskacheltje) ruimte met elektra is noodzakelijk. Probeer een boerenschuur, lege bedrijfsruimte te huren met max. 3 à 4 soortgenoten.

Voordelen: "gedeelde huur, samen in één auto op en neer rijden, samen gebruik/-aanschaf gereedschap, compressor e.d., elkaar stimuleren op moeilijke momenten en . . . 4 weten meer dan 1, vooral bij het weer in elkaar zetten!

Benodigd gereedschap: 2 staalborstels, smal en normaal (± f 6,-) 2 typen draai(staal) borstels voor op boormachine (± f 10,-) 4 z.g.n. bokjes, (foto 1 en 2) (± f 60,-) 4 gelijke blokken hout (foto 1 en 2)

1 evt. gezamenlijke aanschaf compressor (eenvoudige) (± f 200,-/f 300,-).



Véél oude kranten.

Véél oude doeken, lappen.

Véél lege jampotjes, doosjes, bakjes, etc. 1 aantekeningen of notitieblok, plaketiketten, gereedschap, vooral 2 maten sterkop schroevendraaiers, vel maten goede schroevendraaiers, hamer, steekring-sleutels, t.w. 4, 6, 8, 10, 11, 12, 13 en 14 (evt. gezamenlijke aanschaf).

Leest u ook nog eens de prima artikelen in onze vorige clubbladen, geschreven door anderen t.w.:

Clubblad 5/5 sept. 1983, blz. 10, 11.

Clubblad 5/6 okt. 1983, blz. 6, 7, 8 en 9.

Clubblad 5/7 nov. 1983, blz. 14, 15.

Clubblad 6/2 febr. 1984, blz. 16, 17.

Clubblad 6/5 mei 1985, blz. 11, 13, 18, 19, 21, 22 en 23.

Clubblad 6/6 juli 1984, blz. 15, 18.

Clubblad 6/7 sept. 1984, blz. 12, 13, 29 en 30.

Het lenen of gezamenlijke aanschaf van een werkplaatshandboek en onderdelenboek (er zijn kopieën te koop!) voor uw bouwjaartype is sterk aan te bevelen. Zoekt u maar vast opgewekt oude truien,

broeken, warme sokken en "Moon boots" want in het februari nr. gaan we echt aan de gang.

Voor opmerkingen en kritiek vanuit de deskundigen hoek en techn. specialisten houden wij ons oor graag te luisteren. Succes met de voorbereidingen.

Rob van Berlo (werk: 030-392012). Info: Rob van Berlo, 020-646564 Eric Kuin, 020-163752 Hein Gijsen 020-950879.

Conservering / Restauratie

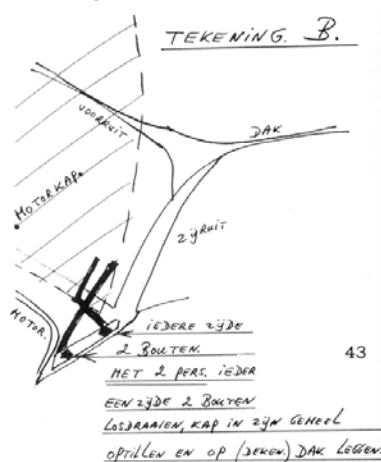
Voor de beginnende sleutelaar en de smalle beurs.

Deel II

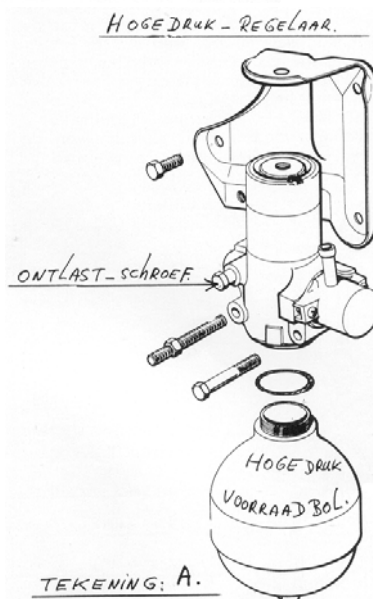
Zo, allemaal uw moonboots aan, gelukkig is het nu veel beter weer en droog, reden te meer om nu echt te beginnen.

De auto staat op stal.

Liefst dus een regenvrije dag. Eerst een flinke rit maken (± 100 km) zodat de olie op temperatuur is en de uitlaat inwendig droog. Ververs de motorolie (bij warme motor) en eventueel ook de versnellingsbakolie. Dan parkeer je de auto in de garage. Zorg dat je ± 1 meter rondom vrij houdt. Laat de motor lopen (garagedeur open!!!). Zet de auto in de hoogste stand, plaats bokjes met blokken onder de auto, (zie nog foto I en II).



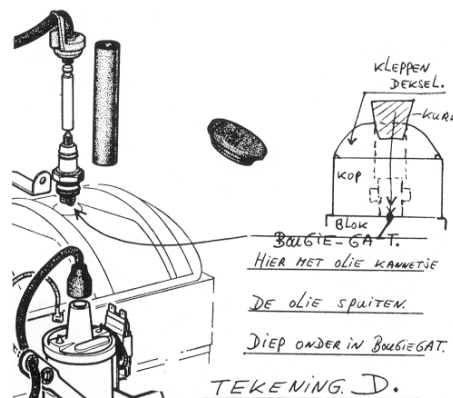
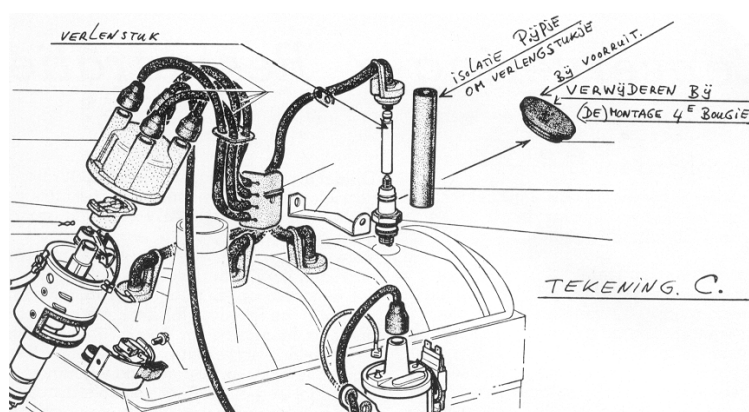
Overtuig je ervan dat alles absoluut safe staat! Zet de motor af en zet de auto in de laagste stand, draai daarna de ontlastschroef op de hoge drukregelaar los, zie tekening A.



Omdat de auto rondom al op blokken rust en de wielen de grond raken, gebeurt er niets, de wielen komen niet geheel los van de grond, geeft echter niets. Verwijder de voorwioldoppen, wielmoeren en voorvelgen / banden.

Zet motorkap open, of beter verwijder hem, met hulp (zie tekening B.). Zet kofferbak open en alle ramen ± 10 cm. open. Verwijder alle vloermatten, achterbank en leuning. Verwijder de akku en bougies (zie tekening C.). Spuit met een oliekannetje enkele druppels olie in de bougiegaten. Plaats een kurk met niet pluizend doekje in de bougiegaten

(kleppen dekselgaten) (zie tekening D.).



Waar te beginnen

Lees nog eens het artikel van Joep Wanders, DS-clubblad juli 1983, blz. 20 uitgezonderd polyurethaan-schuimgdeelte! Met alle respect voor de rest van het artikel. Begin niet in de wilde weg te demonteren. Verwijder de voorspatborden (2 bouten), maak de lichtregelstangen en de draden los.

Plak etikettes op de bedrading en maak uitvoerige tekeningen van alle losgehaalde constructies. Alle boutjes en moeren in jampotjes met etiket doen. Onderschat dit niet, je zult verbaasd staan over hoeveel je niet meer weet bij de montage een half jaar later. Verwijder nu de twee hydrauliek-afdekplaten voor (sleuteltje 8 en kruiskopschroevendraaier). Leg een oude deken op uw "Deesse" dak, daarop kunt u dan krasvrij grote stukken bij demontage kwijt (bijv. hydrauliek schermplaten en motorkap).

Tap uw radiator af, rechts onder de radiator zit een kraantje, (met een slangetje, anders aanbrengen, permanent!). Verwijder de aluminium koeltunnel (alle boutjes in de geëtiketteerde jampotjes). Verwijder radiator (onder de radiator 2 grote bouten door rubber blokken). Haal voorzichtig de bovenste en onderste dikke waterslangen los. Tekent u bij twijfel eerst alles na in uw groot notitieboek! Zet spaninrichting dynamo los en verwijder de dynamo. Verwijder de 2 V-snaren. Teken vooral eerst de elektr. aansluiting van de dynamo na.

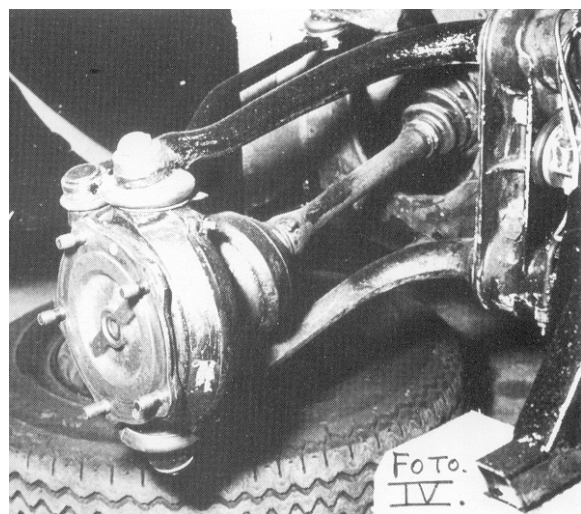
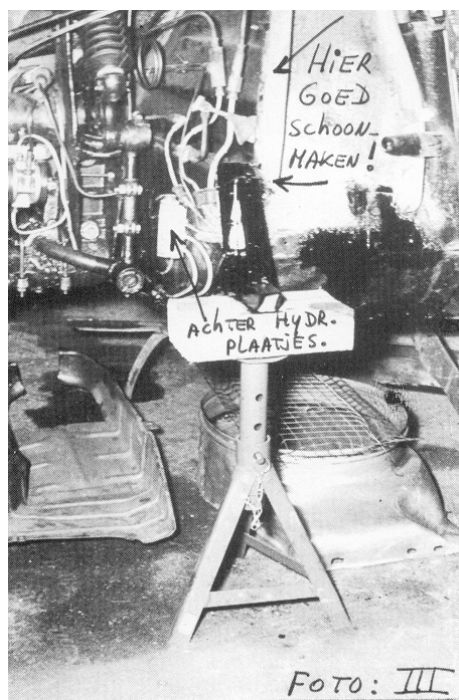
Schoonmaken.

Voor we echt gaan werken, dit is pas demontage om toegang te krijgen tot de machinekamer.

Verwijder alle aangekoekte modder, vuil, zand en wat meer. Gebruik met BELEID de schroevendraaier, krabber en pluurmes! Veeg met dikke oude kwast vuil en stof weg, gebruik de compressor. (Bril op!!). Krab verder met staalborstel uit de hand en op de boormachine. Wees voorzichtig, voor beschadigen van de hydr. leidingen en VERBUIG ZE NIET! (Zie foto III).

Vooral dus de ruimtes achter de hydrauliek schermen. Ook de ruimte rond de draagarmen en de voorsnippen. (zie foto IV). Zo heeft u genoeg werk (vies werk) voor deze maand.

TIPS. Ruim na elke werkdag alles op, veeg de vloer, maak gereedschap schoon, berg gedemonteerde delen systematisch op. Maak eerder te veel (aan) tekeningen, merk alles. Als een bepaalde plek schoon is gemaakt, probeer dan door goed te kijken (en denken) eens te begrijpen hoe een en ander werkt. Leg na elke werkdag een oud laken over uw machinekamer.



Gebruik GEEN agressieve chemische schoonmaakproducten, liever gewoon petroleum, pas op de rubbers. Leg de oude kranten onder het te bewerken deel, na afloop ruimt u de kranten op en blijft de vloer schoon en droog. Krab, voor u gaat werken, uw nagels over een stuk zeep, krijgt u geen "rouwnagels".

Gebruik een stevige lamparmatuur met stenen fitting en een 100 Watt lamp. Natuurlijk een dik en veilig snoer met randaarding. Zet de lamp dicht op het werkvlak, wat u dan allemaal ziet ..., bij het schoonmaken! Rook (liever) niet, uw prachtig restauratie object is snel tot schroot verwerkt met alle vluchtige stoffen in de buurt.

In het maart nr. gaan we dieper in op de techniek, zoals aandrijfassen, tripoids, fusées, hoogteregelaar, banden, veerbollen, bougies, etc. Veel genoeg, vergeet de radio en koffie niet onder het restaureren. Laat familie en aanhang regelmatig u restauratie vorderingen (?) aanschouwen, dat kweekt veel meer begrip voor uw afwijking.

Voor info: Rob van Berlo 020-646564 / 030-392012. Eric Kuin 020-163752.

Uit: clubblad Citroën ID/DS Nederland, nr: 7-4, (apr. 1985), bladvolgnr: 48

Conservering / Restauratie

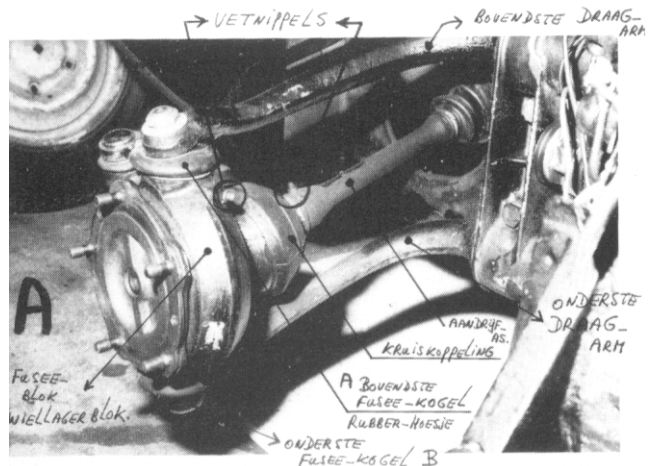
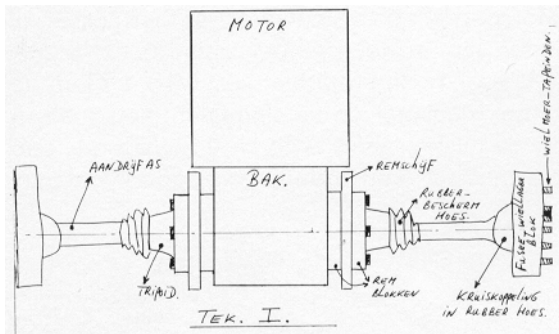
Voor de beginnende sleutelaar en de smalle beurs.

Vervolg: deel III

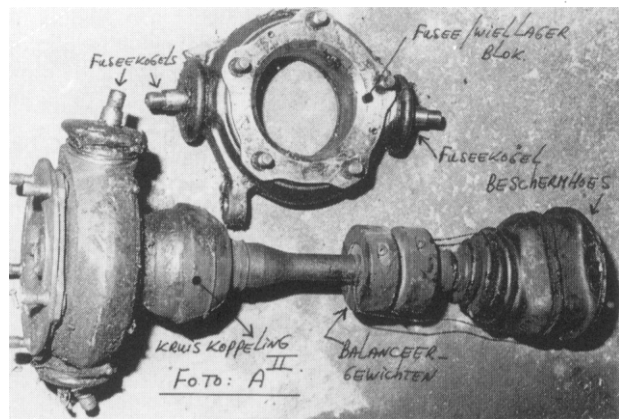
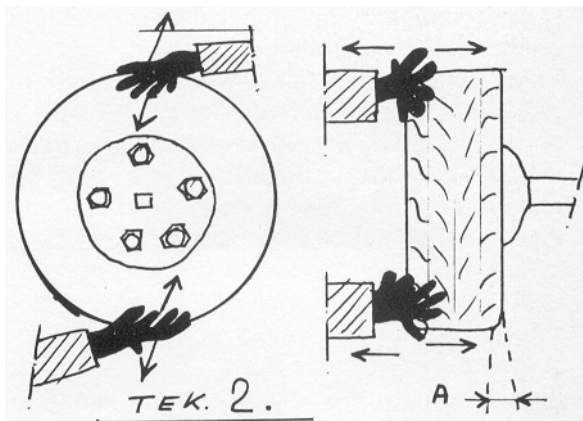
Heeft u al rouwnagels, kloven in de vuile handen, vette oude broeken, zijn alle jampotjes vol en ziet u het nog steeds zitten?

Want behalve zand en modder kunt u achter de hydrauliek beschermplaatjes ook bergen vet vinden. Een zwarte dikke kleverige brij zag ik laatst nog bij een restaurerend clublid in Hoofddorp.

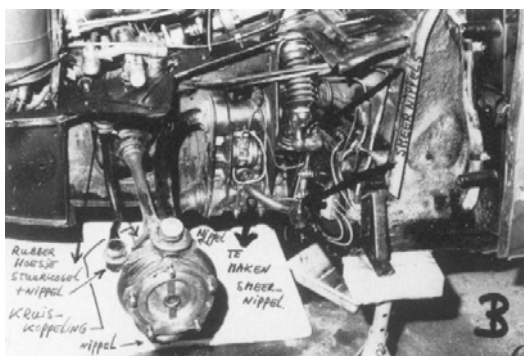
Deze keer wat meer over de techniek. Een DS heeft, zoals u hopelijk weet, voorwielaandrijving. Dat betekent dat twee aandrijfassen die via de tripoids uit de versnellingsbak komen de aandrijfkrachten overbrengen in het wiellagerblok/fuseeblok naar de voorwielen (zie de tekening I en foto AI en AII).



Nu is er bij onze minimaal 10 jaar oude DS in de meeste gevallen speling opgetreden in die tripoids, fusee 's en soms in de kruiskoppelingen. Hoe dit te controleren?



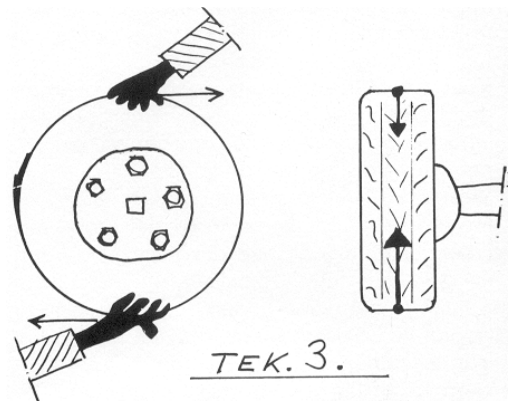
Als de wagen op de krik of blokjes staat en het wiel er nog opzit, pakt u het wiel vast met beide handen, zoals op tekening 2. Er mag dan géén speling zijn (A). Geringe speling is niet goed, meer dan 2 à 3 mm. is zelfs heel slecht en schreeuwt om reparatie. Inruilfusee 's zijn mogelijk.



ook de hoesjes op de spoor-stuurstangen (f. 3,50), (zie foto A+B).

Over de spelingen in de stuurinrichting laat ik liever de echte techneut Hein Gijzen aan het woord. Lees daarom clubblad

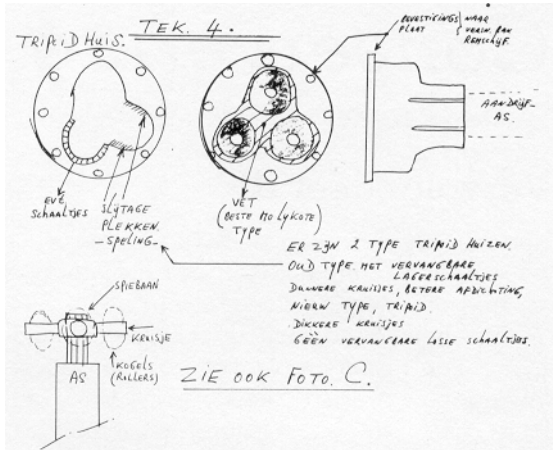
Bij de DS-constructie is fuseeblok en wiellager één geheel blok (foto A). Onder a en b zitten de fuseekogels die u alleen met een speciale fuseekogel-trekker kunt verwijderen (moeilijk). De rubber hoesjes over deze kogels kunt u bij de restauratie beter direkt vernieuwen (kosten: f. 6,-). Smeren op de nippels tot het rubber hoesje begint te bollen. Dus niet te weinig maar beslist ook niet te veel. Vernieuw dan



6/7 van 1984, blz. 30 (blz. 12, 13, 29, 33, 36, 37 en 38 ook sterk aanbevolen).

Speling op de kruiskoppeling (foto A, foto B, tekening I) is te controleren:

de wagen moet op blokjes/krik staan (dus het wiel los van de vloer). Wagen in de 1^e versnelling en op de handrem. Beweeg het wiel heen en weer (tekening 3) zeer weinig speling is niet goed, maar er is mee te leven (in de gaten houden!). Veel speling is zeer gevaarlijk, nieuwe aandrijfassen nodig of goede gebruikte.



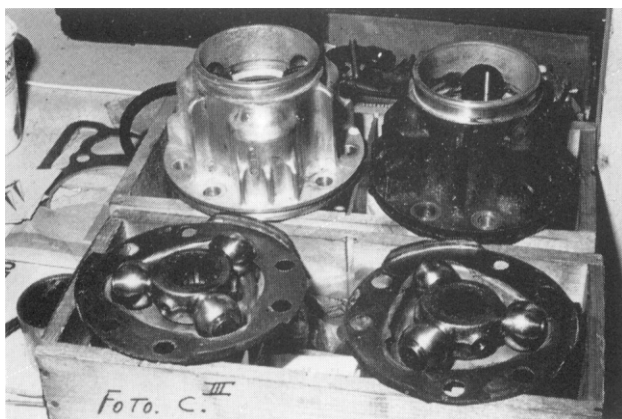
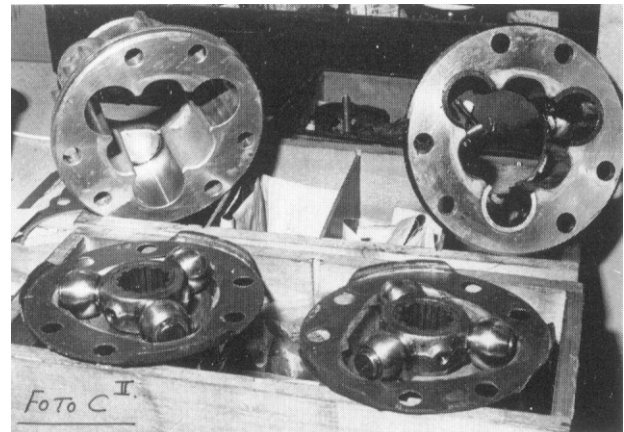
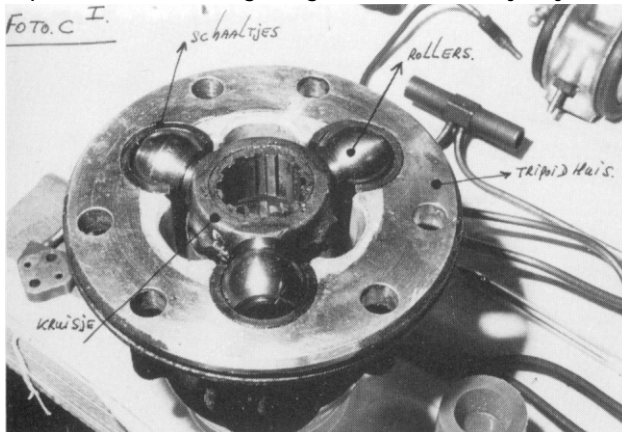
Speling op de tripoids (zie voor de werking tekening 4 en foto C1, C2 en C3).

Controle:

auto weer met het wiel vrij van de vloer, versnelling 0, handrem los. Weer het wiel bewegen als in tekening 3, voelt u een ruime speling gepaard met een klik-klak, ratelend geluid, dan is dat foute boel.

Enige speling is er altijd wel, om meerdere redenen. Doch speling van ± 0,5 - 2 cm. is beslist niet goed. Gevolg: sterke trillingen in de wagen bij het optrekken, soms ook bij afremmen of wanneer je door een diepe kuil gaat, maar vooral bij het optrekken.

Bij grote speling bestaat het gevaar dat de as met kruisstukje en rollers bij een sterke stuuruitslag uit het tripod schieten. De gevolgen zullen duidelijk zijn.



In 90% van de gevallen is de oorzaak van deze speling een gescheurde tripodrubber-hoes, waardoor het vet (dat dun wordt bij warmte (lange ritten, hoge snelheden)) er uit geslagen wordt, gevolg is dan drooglopen van de rollers in de kommen (zie tekening 4 en foto C) en dus slijtage.

In 10% van de gevallen is de oorzaak te ruw (te stoer) optrekken bij het groene licht (naast die Porsche). Smeer de rollers en de kom van het tripod goed in met kwaliteit vet (bv. speciale type Molykote).

Monteer nieuwe rubber tripodhoezen (f. 25,-) en goede klembanden. Dit alles regelmatig controleren (1x per maand). Zo, dat is weer meer dan genoeg techniek voor deze keer.

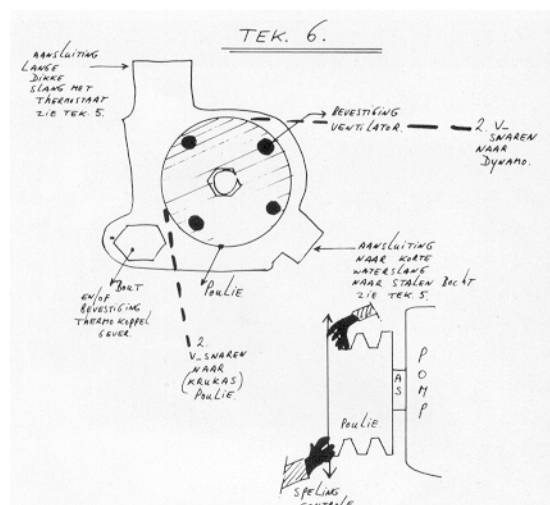
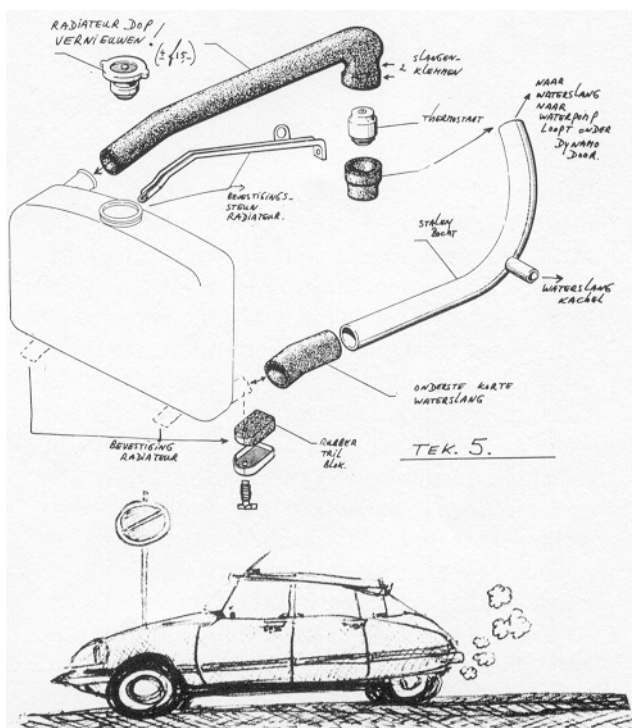
Nu een waterrijk onderwerp, dat soms gepaard gaat met veel stoom (tekening 5). Als u toch zo goed aan het restaureren bent, verwijder dan (na aftapping) uw radiator en breng de radiator naar een goed radiatorrevisiebedrijf voor controle cq. vervanging van het inwendige koelblok.

Veel te veel DSsen met weggeblazen, of erger, gescheurde kop staan in de zomervakanties langs de weg, juist op die hoge heuvel / berg in het warme zuiden met de familie.

Wijst de koelwatertemperatuurmeter (later daar meer over) in ons koele, frisse Holland al iets meer dan gemiddeld aan, dan blijkt in 60% van de gevallen, dat als men een oude DS heeft waaraan niet veel onderhoud is gepleegd (vooral bij Franse wagens) dat zo'n blok in het warme zuiden en/of bij lange, snelle ritten warm loopt.

Oorzaak te veel kalkafzetting in de waterslangen, waterpomp en... de radiator. Dichte kanaaltjes door drab, verstopte luchtinlaatkanaaltjes aan de voorzijde (als de windtunnel is verwijderd). Na eventueel doe-het-zelf schoonmaak of na revisie het koelsysteem vullen met koelvloeistof Citroën en een blikje Barr-leaks Monteer ook nieuwe waterslangen en slangklemmen (goed vast aandraaien).

Monteer ook een nieuwe, juiste thermostaat of beter: kijk in het werkplaatshandboek, bouwjaar en type (thermostaat kost f. 15,-). Klem de thermostaat met 2 waterslangklemmen goed en op de juiste plaats stevig vast! Soms zie je een thermostaat een hele slang doorwandelen.



Speling waterpomp

Als de radiator is verwijderd en de dynamo en de 2 V-snaren (deze laatste ook vernieuwen) dan is de waterpomppoulie vrij gekomen. De poulie moet soepel en zonder bijgeluiden kunnen draaien. Ten tweede: er mag géén speling zitten op de poulie-as (tekening 6). Magazijn Odijk heeft thans goedkope en goede waterpompen. Een nieuwe snaar moet na ongeveer 300 km worden nagespannen, snaren moeten strak staan, maar niet te strak. Indrukken met duim moet ruim mogelijk zijn, anders begeeft de snaar het voortijdig en slijt het waterpomplager.

Een heleboel techniek zo in een aflevering. De pagina is vol, ik stop. Volgende keer: stabilisator, lezakken, veerbollen, hogedrukregelaar en -bol, remaccu, remschijven

en blokken en nog veel meer.

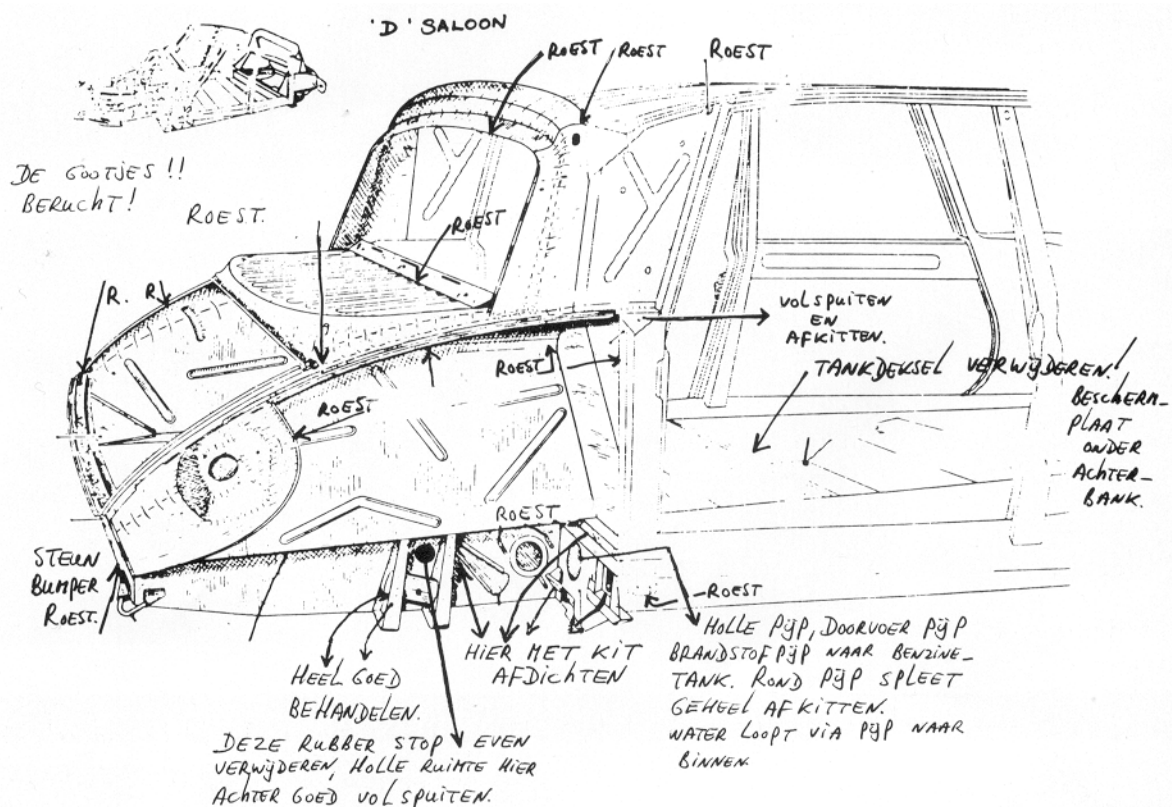
Leest u dit artikel eens bij uw gestripte DS, dan begrijpt/ziet u wat u leest.

Kijkt u maar vast naar het plaatje van de 'kont' en achterschermen van uw DS want we bespreken dan ook... roest!

Volgende keer ook meer over de Achillespees van de DS: de dwarsbalk achter de benzinetank. En wat betreft 'geen paniek voor autokeuring': insiders, keurmeesters en keuringstations die ik zelf sprak, geven juist meer redenen om snel met de restauratie te starten. Juist in het begin van deze grootse eerste autokeuring in Nederland, waarbij dan ook nog wordt begonnen met de wagens van 10 jaar en ouder (dus onze DSsen) zal er zeker streng worden gecontroleerd. Dat kan wel eens leiden tot afkeuringen. Na enige jaren zal dit wel wat afzwakken, maar wij zijn de proefdieren.

Iedere keuring duurt 45 min. tot 1,5 uur. Men keurt niet alleen chassisbalken, maar ook zaken als juiste aansluiting, mistlamp, trekhaak, verlichting, kentekens, gas of benzine, wegenbelasting enz. Wees dus gewaarschuwd en zorg dat u 'zwevend' kunt blijven rijden.

Voor alle informatie: Rob van Berlo,
020 - 646564 (privé) 030 - 392012 (werk)



Uit: clubblad Citroen ID/DS Nederland, jr-nr 7-5, (mei 1985), bladvolgnr: 49



Voorwoord

Diverse leden belden mij met de verstandige vraag: 'hoe lang moet ik nu rekenen voor conservering/restauratie à la uw serie artikelen?'

Ten eerste, mijn wijze van werken is grotendeels aan de hand van mijn restauratie-DS. Een DS 21 hydrauliek Pallas 1967. Deze auto kwam uit Zuid Frankrijk in 1984 en verkeerde in zeldzaam gave staat.

Ik werk(te) er ± 3 avonden per week aan (zo'n 3 à 4 uurtjes), 1 zaterdag per 14 dagen en hier en daar een volle snipperdag. Deze restauratie duurde ongeveer 7 maanden.

Ten tweede: demontage duurde 1 maand, restauratie en conservering 4 maanden, montage ± 2,5 maanden (dus 2,5 maal zo lang als de demontage!).

Ten derde: andere leden, zoals bijvoorbeeld Joost Veerkamp, doen het nog veel grondiger (beter), met als resultaat een beter dan nieuwe DS. Dit soort restauraties vergt echter ruim 1,5 jaar, waarin bijna elke

dag (overdag) wordt gewerkt en het kost veel geld. Dan gaan echter ook de motor en de bak uit elkaar, dak eraf, laswerk, plaatwerk, spuiten etc. etc.

Nogmaals! begint u niet n.a.v. mijn artikelen alles te demonteren. Maar lees en bewaar de artikelen. Demonteer en monteer deel voor deel bijvoorbeeld eerst rechts voor, dan links voor, dan rechts achter etc., onderplaten waar de leidingen door lopen kofferbak, bumper en kenteken/achterlichten-partij. Dus eerst weer opbouwen en dan verder.

Echt, u raakt in complete verwarring met een andere werkwijze, na 6 maanden ben u zeker iets kwijt (ik ook dus), weet u niet meer hoe het zat, en het wordt eveneens een grote troep bij u in het sleutelhok. Ook bent u dan geneigd vanwege de aankomende zomer-prikkelingen de montage haastig (lees: onzorgvuldig) uit te voeren.

Nog steeds gemotiveerd? Hoe bestaat het!

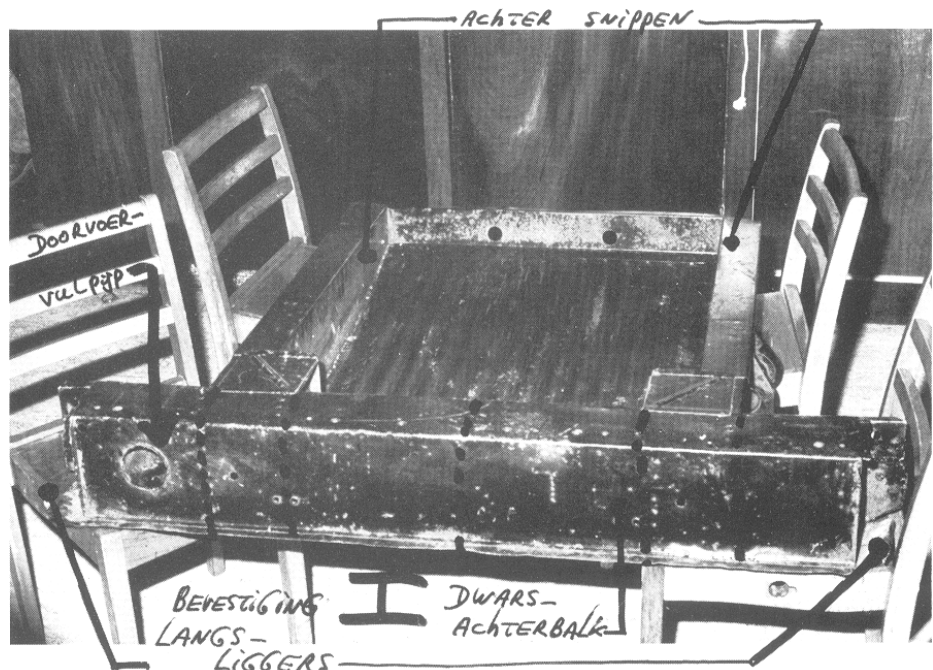
Deel IV

Zie de foto's I, II en III en kont-tekening in deel III.

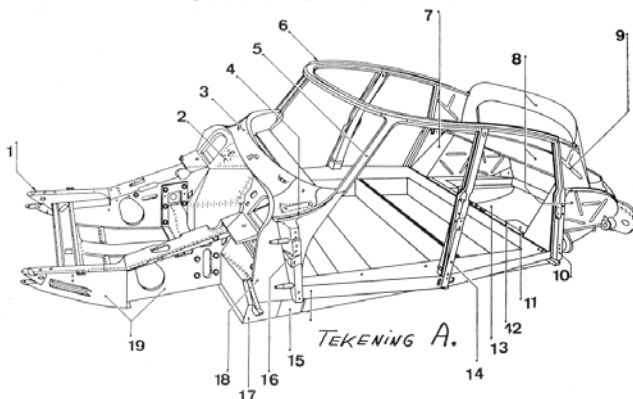
Zoals beloofd deze keer het 'pikante kontje' van de DS. Helaas ook een 'probleemkontje'. De achillespees van de DS.

Foto I geeft een totaalopname van een losse 'kont'. Zie ook tekening A voor het complete chassis van uw DS.

U ziet nu direkt dat het geen echt zg. ladderchassis is, maar een aan/opgebouwd geheel: half echt chassis met twee redelijk zware langsliggers en dwarsliggers



CARROSSERIE



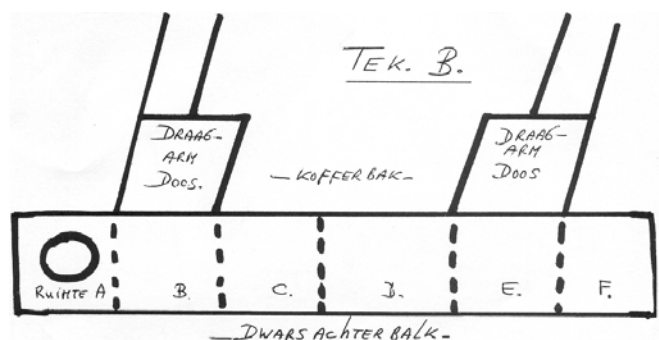
gers en half en half een zelfdragende constructie waarbij de dakconstructie met zijstijlen zeer zwak is, doch wel degelijk bijdraagt aan de benodigde stijfheid van het geheel. Denk maar aan de noodzakelijke versterkingen in het chassis van de DS cabriolet.

U ziet nu ook hoe belangrijk die dwarsachterbalk is (foto I). De achtersnippen zitten er aan vast, de (chassis) langsliggers (tekening A) eindigen er.

De hele kofferbak, schermen, bumper etc. zitten er eigenlijk als het ware aan vast. Maar (het ergste) de achterdraagarmen (voor de achter-

wielen) eindigen in de beruchte dozen (foto II). Dus uw wielen rusten in feite op de achterdwarsbalk. Was dit nu maar een echte balk of stevige koker. Maar nee, hij bestaat uit vele holle kamertjes. Alles lekker gepuntlast. Aan de puntlasnaden ziet u waar de schotjes zitten. Zie doorsnede achterbalk (tekening B, foto II).

Wanneer u gaat waxoil-en of tectyleren en u spuit er bij ruimte A alles goed in, dan komt er *nooit* iets in ruimte B, C, D, E of F. U moet dus



via de achter-veiligheidsgordel-gaatjes boven in de balk (of door u zelf te boren 6 mm gaatjes rijkelijk spuiten).



Dan is er nog de beruchte vulpijp naar de benzinetank (zie tekening clubblad 7/3, deel III).

De achterwielen gooien het straatwater op tegen de vulpijp, die schuin afloopt door de achterbalk (zie foto III en I). Het water loopt vervolgens vrolijk de benzinetank-ruimte in. Gevolg: water in de grote doos die ook nog lekker goed is afgesloten, dus doorroesten van benzinetank, ruimte en aanliggende balken, zie maar eens foto IV!

Het allerbeste is dan ook beslist de benzinetank met vul-

pijp uit deze ruimte te verwijderen. Pas dan kunt u de eventuele roest daar beoordelen en de ruimte goed ontroesten, schuren, in de corroless zetten (2x) en zwarte chassislak (2x). Uiteindelijk de gehele ruimte en de kont uitwendig en inwendig rijkelijk wax-oilen.

Ziet u op tegen de tank-verwijdering (is ook niet zo simpel) handel dan als volgt. Kijk met een sterke 100 - 150 W lamp goed tussen de tank en de tankruimte naar eventueel roest en vuil. Blaas het vuil met een compressor weg. Spuit tussen, over, langs, op en onder de tank rijkelijk met wax-oil. Giet uiteindelijk uit het blik flink wat wax-oil in de ruimte tussen tank en tankruimte.

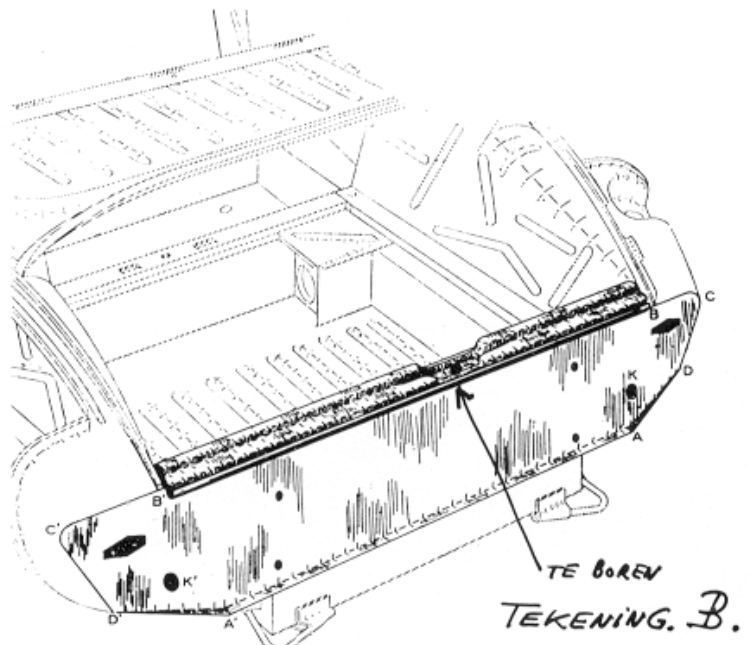
Kit in ieder geval na afloop de ruime spleet tussen vulpijp en doorvoergat in de dwars-achterbalk (foto I) goed dicht. Zie voor verder afkitting de tekening 'DS-kont' in aflevering III. Gebruik kit die olie-bestendig is, veerkrachtig en niet verouderd (hard wordt), bijvoorbeeld Sealing-strips van de firma Hallfords (2,5 meter à f. 4,75).

Natuurlijk zijn helaas vooral de achtergootjes berucht (zie nogmaals tekening 'DS-kont' in aflevering III). U kunt o.a. bij de firma Onnink nieuwe gootjes bestellen en/of laten aanzetten. Zijn de gootjes nog goed, dan is het ook te overwegen de rubbers daarin weg te laten. Gootjes kit u dan geheel af. In ieder geval de oorspronkelijke rubbers of wat daar van over is verwijderen, alles goed schuren en corrolessen.

N.B. we spreken nu meerdere malen over corroless. Corroless is een oud goed produkt. Een zogenaamde grondverf (primer) op visolie-basis. Een ouderwets degelijk produkt, wel duur.

Even aandacht voor een heel veel vergeeten plek (zie tekening DS-kont in deel III): de rubber stop bij de veerpothouder. Deze beslist verwijderen en in de achterliggende grote holle ruimte goed met wax-oil volspuiten, waarna stop weer monteren.

Uiteraard verwijdert u eerst weer grondig al het vuil, zand etc. Links en rechts onder de achterschermen en binnenschermen. Dan pas ziet u ook de gemene spleetjes, gaatjes en kieren waar onze zure, zoute regenwater zich zo graag huisvest.



Na anti-roestbehandeling al deze kieren en naden degelijk afkitten. Boor ook een gaatje in het beruchte waterkuiltje (tekening B). Water dat bij rijden door de stroomlijn onder de achterklep wil doorslaan hoopt zich op in een kuiltje (tekening B), het kuiltje loopt vol en vervolgens over, de kofferbak in. Boor een gaatje, tectyleer en plaats een open tectyldopje er in. Ook bij A t/m K (tekening B) goed volspuiten met waxoil.



Knijp het rubber op de achterklep goed uit, het heeft zich meestal vol water gezogen, en laat klep met rubber goed drogen bij de cv. Spuit daarna het rubber goed vol met wax-oil, ook in de dubbele holle delen van de achterklep.

Is het schildje over de tankdop nog gaaf of zit er alleen hier en daar nog wat vergaan blik; de firma van Laan v/d Leeuwen of firma Onnink levert nieuwe schildjes.

Natuurlijk heeft u na de demontage van de achterklep met scharnieren en veerschokbrekers ook de achterruit verwijderd. Dit is heel simpel, let wel op de draden van de achterruit-verwarming. Verwijder rubber rand en de hoedenplank bekleding. Daaronder zit meestal roest, vooral in de kieren in verband met condenswater dat van de achterruit komt.

Plak bij montage het leer/skai NIET vast met de moderne lijmsorten. Deze reageren meestal agressief op het stukje leer of skai. Beter kunt u 2-zijdig klevend plakbank gebruiken en wel die met brede bruine textiel onderlaag, die men bij de tapijthandel verkoopt. Bepoeder

ook de raamrubbers rijkerlijk met talkpoeder voor u de ruit weer monteert.

Merkt u tot uw schrik dat bij montage van de achterklep deze sluit en schijnbaar voorgoed gesloten wil blijven? Onderneem dan een kruiptocht via de achterbank naar de binnen-zijde van de klep en druk met een schroeven-draaier de pal weer omhoog. Dus dikwijls na hermontage klepsluiting afstellen!

Spuit de volgende holte lokatie vol: zijschildjes achter, scharnier-achterklep, einde gootje, achterruit, deze lokatie zeer goed vol wax-oil. Even resumeren:

- 1 Verwijder grof vuil met staalborstel, schuren etc. roest verwijderen.
- 2 Eventueel plaatwerk reparaties uitvoeren.
- 3 Alles 3x corrolessen, dan 2x zwarte chassislak, verf de achterremtrommels (van buiten!) groen (hydr. groen, HEMA f. 4,95) en de achterdraagarmen.
- 4 Nadat de veerbollen zijn getest en eventueel hervuld, maakt u ze schoon en verft ze eveneens hydraulisch groen.
- 5 Daarna alles meerdere malen wax-oilen met de compressor. Vooral rijkelijk in spleten, kieren en naden etc.
- 6 Naden en kieren afkitten.

Volgende keer gaan we opbouwen.

Eindelijk leuk werk!

Montage remmen, reinigen en ontluchten van de hoogteregelaars. Ontsteking stellen, de kleppen stellen, uitlijnen etc.

Veel succes met de mooi gerestaureerde DS-en, op (zwevend) naar het 30 jaar DS evenement op 8 september a.s.



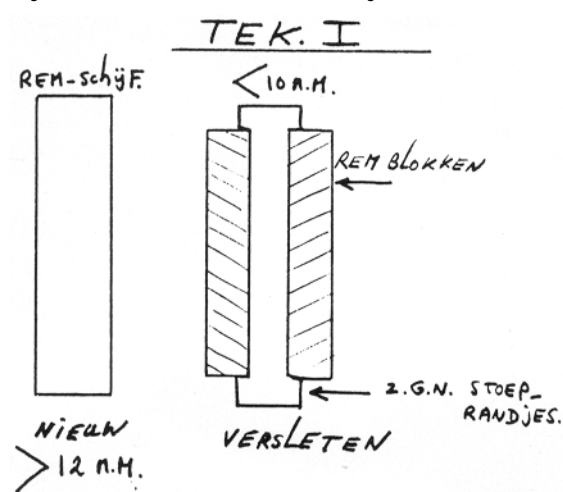
DEEL V:

Na de 'moonboots; de 'afkrabperiode' en het pikante kontje, naderen we misschien gedesillusioneerend of juist gesterkt (door meer zelfwerkzaamheid) met meer vertrouwen, het einde van de restauratie en de opbouw. Eerst nog wat noodzakelijke techniek.

De voorremmen

Wist u dat de DS voor schijfremmen heeft en achter trommelremmen? Beide systemen zijn bekrachtigd en gescheiden. De bekrachtiging gaat door middel van de hydraulische vloeistof LHM of LHS. Het hogedruk/hydraulisch systeem verzorgt dus de vering, de evt. halfautomaat, de stuurinrichting en de remmen.

Nieuwe schijfremmen hebben een dikte van ± 12 mm, controleer deze dikte. Door de vele km's remweg slijten de remblokken en - schijven. De blokken zijn zachter dan de schijven en slijten dus sneller.



Het slijten veroorzaakt ook de z.g. stoeprandjes op uw remschijven, zie tekening 1.

Als de remschijven nog maar een dikte van minder dan ± 10 mm. hebben zijn ze absoluut aan vervanging toe.

Niet-originele DS remschijven zijn dit keer wel beter dan de originele en kosten f. 200,- per set (Odijk).

Gebruik echter beslist wel de originele Citroën remblokken! Imitatie is slecht voor uw remschijven, bovendien bonken ze en maken afschuwelijke geluiden bij het remmen.

Montage van nieuwe remblokken: verwijder reserveband en koeltunnel van de radiator, maak borgveerpennen los en elektrische draden (trap niet op uw rempedaal!).

Wrik de blokken naar rechts en links en trek ze naar voren. Gebruik de speciale remtang van Citroën of een houten wig en druk de ronde remzuigers daarmee terug, naar binnen. Spuit met luchtdruk de ruimte waar de remblokken zaten goed schoon, vrij van remvoeringstof. N.B. NIET INADEMEN.

Smeer speciaal koper-remmontagevet op de plek waar de ronde remzuigers de achterzijde van de remblokken raken. Dus voor hele erge klunzen, niet de remvoering, maar de achterzijde, de koelribben-kant, zie tekening 2.

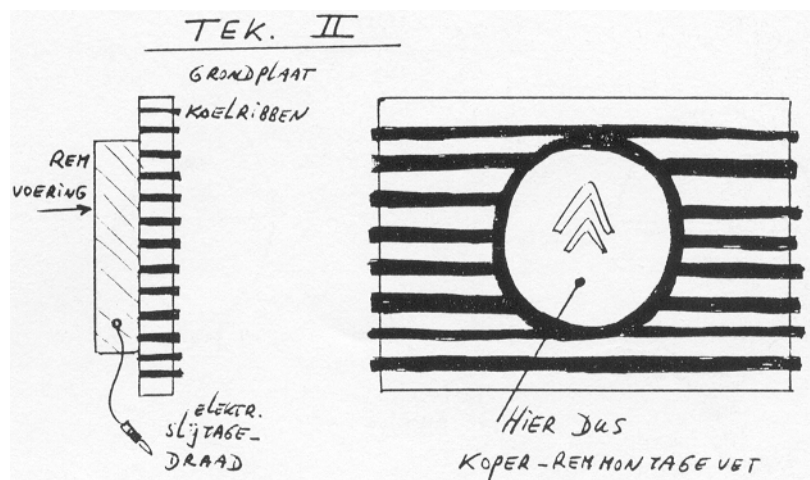
Druk rustig, met beleid de blokken in de houders, plaats de borgveerpennen en sluit de elektrische draden aan. Ontlucht de voorremmen, zie werkplaatshandboek deel I, blz. D 453-0. Rem de eerste km. rustig, de eerste 300 km met beleid.

Achterremmen

Verwijder wiel, draai met sterkop-schroevendraaier de 2 sterkop-schroeven los. Tik met een hamer verscheidene malen voorzichtig tegen de trommel. Trek de loszittende trommel naar voren.

Achter-remvoeringen slijten zeer langzaam, ze gaan meestal meer dan 100.000 km. mee. Controleer dikte. Odijk heeft nieuwe remvoeringen (n.b. een break heeft zwaardere remvoeringen!). Blaas met perslucht de hele trommel, remschoenen en omgeving goed schoon. Pas op, niet inademen!

Maak evt. remzuigertjes gangbaar. Controleer evt. lekkage remcups.



Stel de remmen (zie werkplaatshandboek deel I, blz. D 451-0). Vraag zonodig advies aan de TC. Controleer remleidingen op lekkage. Ontlucht achterremmen, beginnend met rechts achter. Zie werkplaatshandboek deel I, blz. 453-0.

Stabilisator (voor)

Deze heeft meestal speling op de lagerschaaltjes. Dit is geen eenvoudige demontage/montage. Raadpleeg liever een TC. Zie werkplaatshandboek deel I, blz. D430-00. Smeer in ieder geval de lagerschaaltjes met molykote, ook de glijpunten/raakvlakken onder de wagen. Met de stelmoeren aan het einde van de stabilisatoras stelt u de rijhoogte af (links en rechts). Werkplaatshandboek deel I, blz. 430-0. Lees ook het TC-artikel in clubblad 7 mei 1985.

Lekzakken

Vervang voor-lekzakken (f. 25,- Odijk) en achter (f. 27,50); vooral achter zijn ze meestal uitgedroogd en lek.

Hoe een en ander moet, tja dat is net als helaas de stabilisator en de remmen een te lang en voor sommigen van u (met respect) een te ingewikkeld technisch verhaal. Dus raadpleeg uw TC, garage en/of werkplaatshandboek.

Vergeet vooral niet de veerstang met kogel achter op slijtage en invreting te controleren. Smeer de veerstangen en kogels goed in met molykote-vet!

Uitlaat

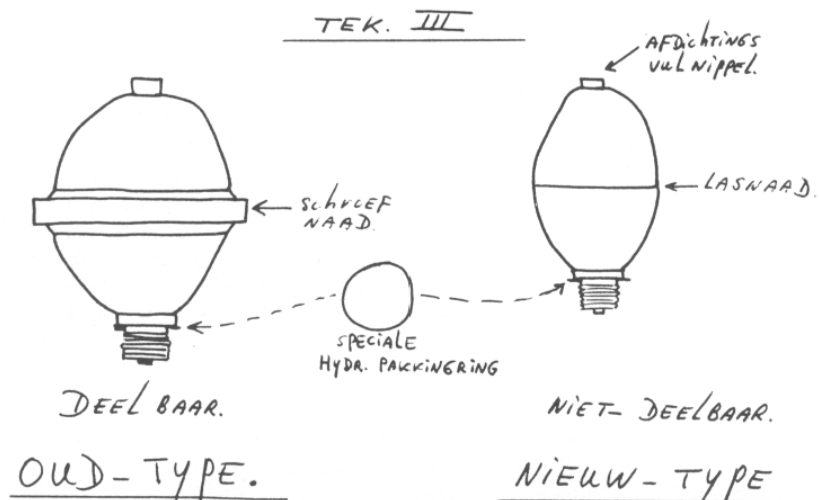
Monteer een origineel Citroen uitlaatsysteem of . . . een RVS uitvoering.

De Pallas DS-uitvoeringen hebben een fraaiere en uitvoeriger uitlaatsysteem. Vergeet vooral niet speciaalafdichtkit te gebruiken tussen de diverse verbindingen. Gebruik vooral de originele Citroën ophangsteun bij de overgang van spuitstuk naar flexibel stuk. Laat u niet door praatjes verleiden tot een z.g. 'sjoggel'-klem. Dat kost u op den duur, door trilling, een spuitstuk.

Veerbollen

Voor de bollebozen, niet te verwarren met olieballen. Elke DS, SM, CX, GS en BX heeft veerbollen. De DS kent:

- oud type veerbol (zie tek. III) deze zijn deelbaar, dus er kan een nieuw membraan in gemonteerd worden.
- nieuw type veerbol (zie tek. I en III), de z.g. eieren in DS-kringen. Ze zijn niet deelbaar. Als het membraan kapot is zijn ze dus waardeloos.



Het voorbollensysteem bestaat uit:

1. voorbol
 2. achterbol
 3. voorraadbol
 4. evt. rem-akku bol
- onderver-
deeld in
- I demontabele schokbrekers (oud type)
 - II break achterbollen.
 - III injectiebollen

Alle bollen hebben natuurlijk tot overmaat van ramp een verschillende druk.

Diverse TC's en DS reparateurs (ook Hoofddorp) bezitten een bollen-initiaal spanningstester. De bol wordt met een kettingtang (nadat de wagen in de laagste

stand is gezet, motor uit) verwijderd en op eenvoudige wijze opgemeten. Er zijn sinds kort ook bollentesters/-vullers op de markt die op de wagen kunnen meten /vullen.

Goede, juist gevulde bollen zijn van wezenlijk belang voor uw rijcomfort en weggedrag. Maar ook essentieel voor een langdurig, storingsvrij hydraulisch leven van uw voiture. Het is één van de meest verwaarloosde technische onderdelen van de DS.

Hogedrukregelaar

Ja mensen, we moeten het artikel beperken tot een paar pagina's, terecht. Dus mijn advies, lees clubblad van nov '82, blz. 16 en 17 absoluut eens.

Vriend André Pol heeft het hier zo duidelijk en goed beschreven, daar kan ik niets meer aan toevoegen.

Elektrische installatie

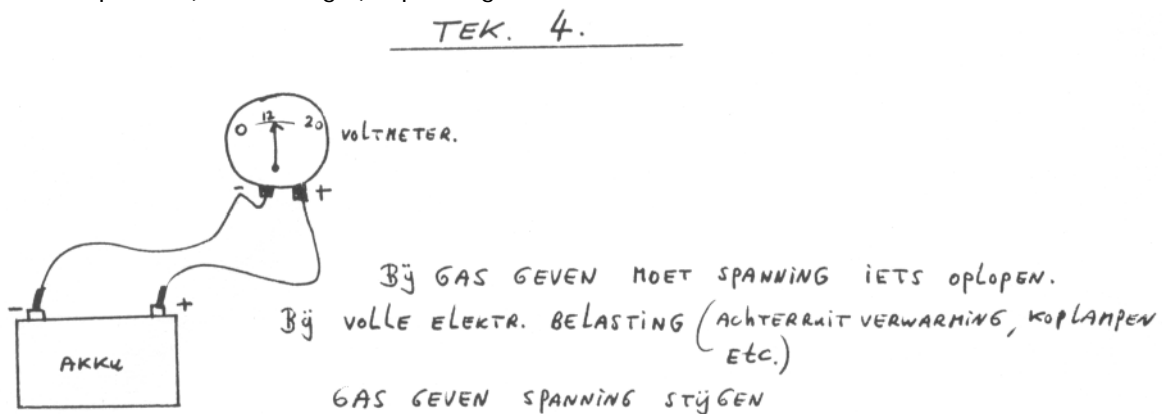
Ook voor velen een mysterieuze onbegrijpelijke zaak. Het is allemaal niet zo moeilijk. Onthoud een paar dingen: de akku levert gelijkstroom, dat wil zeggen (simpel) de electriciteit verlaat de +pool en komt weer terug bij de -pool.

De -pool is aan massa (chassis) en dus aan bijna alle metalen delen bevestigd. Dus (weer simpel) al het ijzer/metaal is -pool. Electriciteitstroom loopt in een kringetje rond. Dus bij controle is een schroevendraaier met ingebouwd lampje een heel fijn hulp/zoekmiddel. Ook bij ontsteking afstellen, zie daarover het uitstekende artikel van Hein Gijzen in clubblad sept. '84, blz. 12 en 13.

Akku-laden:

Polen los, vuldoppen eraf, niet roken / geen vuur. Bij draaiende motor nooit één van de akkuklemmen loshalen. Niet lassen aan de wagen als de akkuklemmen zijn aangesloten (gooi aansluitingen dynamo los). Gebruik liever geen snellader.

Met een eenvoudige voltmeter b.v. 20 V. kunt u op eenvoudige wijze de laadstroom controleren. Meter parallel op akku (zie tekening 4). Spanning meestal tussen 13 en 14 volt.



Ook een eenvoudige controle; als u groot licht aanzet in het donker, de motor (dynamo) loopt stationair en u geeft gas, en u ziet dat de lichten feller gaan branden: dat betekent dat de dynamo stroom levert, maar dat de akku niet voldoende is geladen of versleten!

Koop een akkulader. 's Winters is dat het behoud van de akku en altijd een goede ochtendstart. Belangrijk: de akku na korte ritten en/of ritten met veel elektrische apparaten aan (blower, licht, achterrautverwarming e.d.) op de lader zetten.

Bij restauratie van de DS wordt frequent geconstateerd:

- a. akku-polen vies, gecorrodeerd (witte aanslag).
- b. akku-klemmen gedeeltelijk vergaan.
- c. akkubakhouder aangetast door akkuzuur, veel wit zwavelzuurpoeder.

Monteer daarom nieuwe klemmen. En voor de -pool een complete 162 of beter 202 kabel, gelast aan de klem (bv. Hallfords f. 13,50). Een goede verbinding met het chassis leidt tot betere ontstekingsvonk, vooral beter starten en beter bijladen. Wanneer u een nieuwe akku monteert, neem dan een echte, u weet wel: "Mijn vader zegt tegen de Wegenwacht: 'aan de akku zal het niet liggen, dat is een Varta' ". Varta, Sonnenschein, Hopecker zijn bijv. goede merken, neem tenminste 65 ah liever nog iets meer, 80 ah b.v.

Als u toch in het motorcompartiment bezig bent, leg dan eens een goede mooie rode 162 of 202 kabel naar de startmotor in plaats van dat miezige dunne uitgedroogde originele oude kabeltje. Soldeer netjes 2 flinke kabel-schoenen. U zult veel beter starten 's winters. Oude akkukabels, startkabels etc. geven spanningsverlies (hoge weerstand).

Eindelijk de opbouw

Dit is het laatste clubblad tot eind september. Een aflevering van mijn verhaal schoof één clubblad op vanwege gebrek aan plaatsruimte. We komen dus ofwel in tijdnood of we gaan in het septembernummer door.

De meesten willen tijdens de vakantie maanden rijden of de restauratie afmaken (droog weer, warm, lekker).

Ik schrijf de cursus nu een beetje in telegramstijl af.

In het septembernummer kom ik nog terug op enige zaken, op vragen en suggesties (o.a. reinigen en ontluchten van de hoogteregelaars en afstellen van eventuele half automaat. (motorsteunen).

Bij opbouw werkt u natuurlijk in de omgekeerde volgorde, de eerder aangeprezen briefjes, tekeningen, foto's en jampotjes zullen zeker van pas komen.

Houdt u zich aan de afstelinstructies uit het werkplaatshandboek (u weet: kopieën bij Menno Eikelboom). Smeer alles wat u moet smeren met molykotevet. Monteer bougies met het koper-remmontagevet. Gebruik Bosch-bougies i.v.m. de lichtmetalen cilinderkop.

Monteer nieuwe puntjes, bougiekabels, verdeler en rotor. Reinig het luchtfilter met benzine en compressor. Smeer wat vet aan bouten en moeren voor u monteert, vooral die aan het plaatwerk komen.

Kit alle naden en kieren af. Spuit alles vol met wax-oil. Monteer uitsluitend Michelin X-as (niet meer te koop) en XVS-as.

Laat de wielen balanceren en de wagen uitlijnen. (b.v. Bandorama te Badhoevedorp is bekend met DS en SM).

Smeer de raamgeleiders eens goed in met vet, voor de zijpanelen er weer tegenaangaan. Uiteraard heeft u de onderzijde van alle deuren nagelopen en gerepareerd (eventueel nieuwe onderbakken) en gecorrolessed. Maak afwateringsgaten weer open!

Schuur de afsluitingen in zekeringenkastje eens op en monteer dan de zekeringen, plak reservezekeringen aan binnenzijde dekseltje.

Controleer lampjes en vervang in ieder geval de rem en achterlichten. Stel de koppeling. Wielmoeren alleen vastdraaien met momentsleutel (let op in de garage bij het balanceren) 9 mkg.

Controleer juiste afstelling sluiting motorkap. Plak eens een nieuwe geluidsisolatiedeken in uw motorkap (b.v. Bart Ebben levert die) Het is zo'n armzalig gezicht al die hangende stukken bekleding komt het overal in, op en aan, zoals bv. het luchtfilter.

Controleer de konditie van de koppelingskabel en smeer hem goed. Stel de handrem.

Veel DS-technologie haalt u uit de ingebonden DS-club jaargangen: 1979/1980, 1981/1982, 1983/1984. (Club-shop, Susan van der Sloot, Kedichem).

In ons prachtige clubblad moeten gelukkig meer zaken behandeld worden dan roestige restauratie projecten. Voor de broodnodige stimulans, lezen we ook over rijden met de godinnen. Daarom niet pagina's vol over de restauratie. Helaas 3 maanden geen clubblad. We gaan in september weer verder. Ik dank iedereen voor de belangstelling. Zij die van de zomer toch wilden rijden, kunnen mij altijd bellen voor info. Zij met meer geduld en zorg. (het geduld ontbreekt mij regelmatig ook, rijden met de DS is nu eenmaal het heerlijkste). Tot ziens in september. P.S. Een fijne vakantie.

Rob van Berlo

020-646564 (thuis), 030-392012 (werk).

Uit: clubblad Citroen ID/DS Nederland, jr-nr: 7- 7, (sept 1985), bladvolgnr: 51

DEEL VI:

Allemaal gebruid en uitgerust na de vakantie, vol nieuwe knutselzin.

Gemotiveerd na het zien van zoveel schitterende DS-en op ons geslaagde 30 jaar DS evenement te Amersfoort. Nu weer aan de slag, de winter staat voor de deur, herfst was het al maanden.

Doordat ikzelf in de organisatie van het evenement zat, heeft het mij totaal ontbroken aan tijd voor het schrijven van een echt deel VI van deze cursus. Echter in het volgende clubblad (eind oktober 1985) zal een uitgebreid deel VII verschijnen.

Even een reactie op een reactie 'Vraagtekens' van Max van Woerden (clubblad 7/6). Dank je Max, dat was een volkomen juiste opmerking. Ik heb van meer mensen soortgelijke opmerkingen gekregen. Zeker met DS-en is men nooit te wijs om alsnog iets te leren. Ik heb mij verdiept in het probleem en jouw opmerkingen. In mijn eigen gerestaureerde wagen heb ik ook veel ventilatie-openingen gelaten of gemaakt. Ik heb het niet duidelijk genoeg omschreven. Mijn bedoeling was extra inwateren van opspattend water te voorkomen. Vocht/condens zoals Max van Woerden omschrijft is niet uit te bannen / te isoleren. Probeer dus 'overbewatering' door wegdekwater en lekkage door regen te voorkomen. Kit degelijk af, maar laat ventilatie en uitwaseming mogelijk blijven. De oplossing van Max van Woerden bijv. t.a.v. de benzine-vulpijp is eenvoudig en doeltreffend.

Hier ziet u een foto (I) van een op 2 plaatsen gescheurd spuitstuk. De (domme) eigenaar, die onbekend wenst te blijven van schaamte, had een z.g. 'sjoggel-klem' gebruikt in plaats van de originele Citroënklem

(zie tekening I). Het is dus echt waar: bij niet juiste klemmontage gebeurt dit morgen, volgende week of een half jaar na montage.



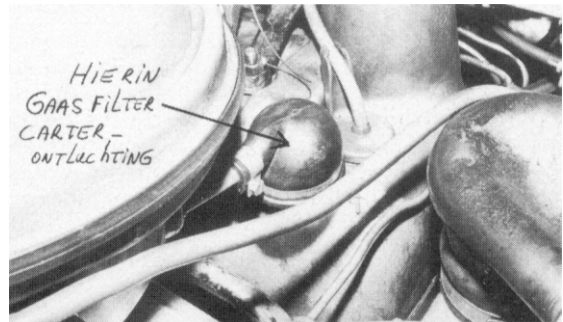
Uit clubblad Citroen ID/DS Nederland, jr-nr: 7- 8, (okt. 1985), bladvolgnr: 52

DEEL VII DE GROTE MOTOR ONDERHOUDSBEURT

Deze keer wil ik samen met onze TC Theo Vogelaar eens chronologisch aangeven wat er eigenlijk nu precies moet gebeuren bij een grote naloop/afstel en onderhoudsbeurt.

Waarschijnlijk zal voor velen van u de term COI meet-apparatuur, Dweill meter etc. enige schrikreacties opleveren. Maar al heeft u deze apparatuur niet, het is zeker verstandig zelf te weten wat uw garage eigenlijk zou moeten doen of doet. Er zijn zeker goede zelfstandige DS-reparateurs in ons landje.

Daarom is dit meer een zeer nauwkeurig systematisch onderhoudsplan, waarbij niets aan het toeval wordt overgelaten. Te vaak zie je bij een beurt: even nieuwe bougies er in, olie en hup rijden. Gevolg: toch niet lekker lopende motor, slecht starten, hoog verbruik, ergernis. Men moet zorgvuldig werken. Dat geldt ook voor storingen. Je moet rustig systematisch alles nalopen in een bepaalde volgorde. Dan weet je waar het zeker niet aan ligt, wat zeker goed in orde is en dan openbaart de storing zich vanzelf. Maar al te vaak begint men in het wilde weg draden los te trekken, delen uit elkaar te halen. U kent toch allen die overbekende, maar ware mop: 'Er zat geen benzine in'. Bent u overtuigd? we beginnen.



DE CO-METING (koolmonoxide)

Alleen uit te voeren met een CO-uitlaatgas emitter. En te regelen met een schoon luchtfilter en schoon carter ontluuchtingsfilter. Te regelen met de aanslag stelschroef en menselschroef, beide op carburateur (bij warme motor) APK-eis koolmoonoxide (uitlaatgasemmissies): Voertuigen (met verbrandingsmotoren met een elektrische ontsteking die na 31 december 1973 in gebruik genomen zijn in Nederland) mogen niet meer dan 4.5 % vol. koolmonoxide bevatten. (bij onbelast draaiende motoren).

OLIE

Olie verversen (Total). Oliefilter en nieuwe oliefilterdekselpakking, nieuwe koperen ring onder aftapplug. Reinig deksel, plaat en huis olie-filterhuis.

Controleer: koelvloeistof, akkuzuur peil, hydr. olie nivo. (DS hoogste stand, draaiende motor peil max.). Gooi min klem akku los en laad akku bij. Maak klemmen goed schoon.

Controleer alle V-snaren, hun toestand en de spanning.

Controleer verlichting, remlichten, zekeringen, afdichting uitlaat en bandenprofiel (ook slijtage en beschadigingen).

Maak rits open van tunnel naar radiator en verwijder insecten, bladeren etc. Blaas met perslucht door de koelopeningen door. Controleer dikte remblokken.

LUCHTFILTER

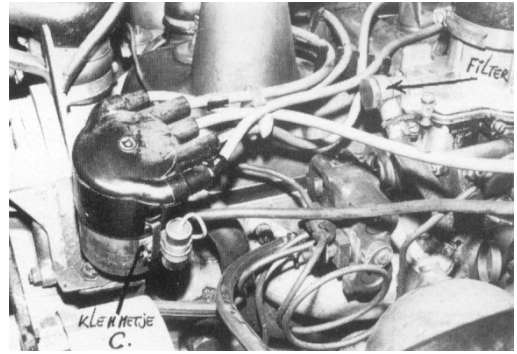
Verwijder bovenzijde luchtfilter, merk bovenzijde van het filter. Neem filter met een bak benzine mee naar buiten en leg het filter in de benzine.

Beter is het filter (eveneens buiten i.v.m. brandgevaar en inademing looddampen) met benzine= compressor schoon te spuiten. Echter van boven naar beneden!

Goed en lang schoonspuiten, laten uitdruipen en weer monteren. Reinig gaasfiltertje en rubber van carterontluchting. Reinig filterhuis zelf, ook van binnen. Staat uw "schuif" dadelijk weer op winterstand!?

Doe de complete ontsteking-onderhoudsbeurt (zie verder in dit verhaal). Dus nieuwe bougies, bougiekabels, punten, condensator, verdelkap en rotor, evt. nieuwe bougie-isolatiepijpjes.

Controleer bobine: dan, als u alles volgens voorschrift heeft vernieuwd en afgesteld, de dikke rode bougiekabel die uit de bobine komt en naar de verdeelkap gaat, bij de verdeelkap lostrekken. Houdt de kabel met een geïsoleerde tang bij een metalen massa van de motor (niet bij de carburateur!) (1 à 1 1/2 cm tussenruimte). Laat iemand de motor starten, nu moet er een vonkstraal overspringen van minimaal 1 cm. lang. Dan is alles in orde.



Stel de kleppen af. (bij koude motor). Knijp in de water- en hydrauliek slangen, controleer ze. Let op, spontane zweetlek plekken van carter en/of hydrauliek olie.

Draai messing bout op carburateur los en reinig gaasfilter (zie foto).

KONTAKTHOEK AFSTELLEN

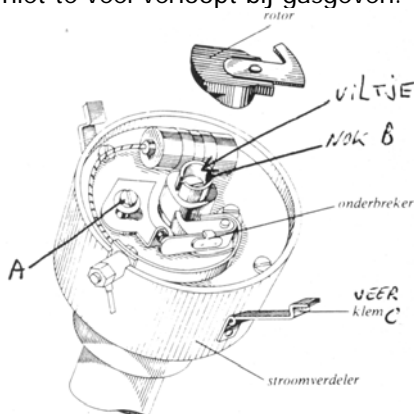
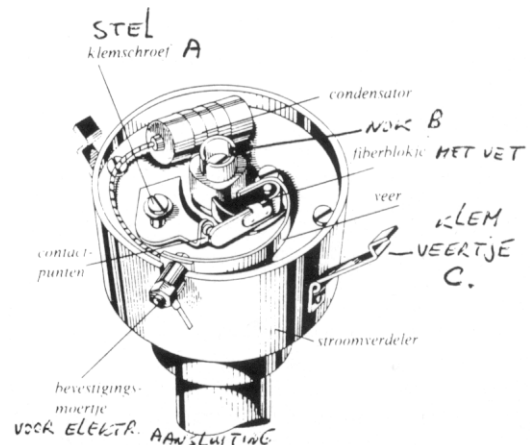
Hiervoor moet u een z.g. kontakthoekmeter kopen. Meestal is dit een gecombineerd meetinstrument dat d.m.v. een schuifschakelaar op Dweill = kontakthoek of toerentalmeting gezet kan worden. Deze meters zijn niet duur en te koop in warenhuizen en diverse autoshops (± f. 50,-). Beter en zuiverder is natuurlijk een universeelmeter voor autogebruik, waarmee ohm/weerstand, stromen en voltages, dweill en toerentalen (2 bereiken) gemeten kunnen worden. Deze kosten echter toch wel zo'n f. 120,- à f. 250,-.

Bij montage van de puntjes kan de kontakthoek het best gesteld worden met een meter, dat is beter dan met een voelmaatje. De kontakthoek bedraagt voor Ducellier $57^\circ \pm 2^\circ$ en voor Marchall ontsteking $59^\circ \pm 2^\circ$.

De werkwijze is als volgt: de zwarte draad met de minklem van de meter op de massa van de auto. De rode draad van de plusmeter op de bobine-aansluiting daar waar de dunne zwakstroomdraad uit het verdelershuis komt (van de kontaktpuntjes) (zie tekening). Start de motor en lees de dweill af. Is die te hoog dan moet je, na de motor afgezet te hebben, de afstand tussen de punten via de schroef A (foto) nauwer zetten. Weer starten, weer meten enz.

De verstellingen aan schroef A zijn heel gering. Te lage dweill dan de punten natuurlijk wijder zetten.

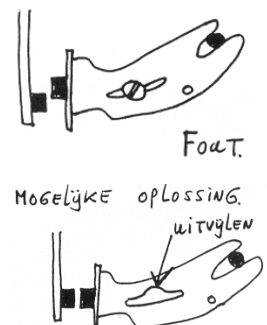
Alles ok, dan motor uit, schroef voorzichtig goed vastdraaien, weer starten en controleren, ook kijken of de dweill niet te veel verloopt bij gasgeven.



Een klein beetje kopervet (weet u nog van de remmen) op nokje B, de nieuwe verdeelkap erop, klemmetje C vast.

En dan pas de ontsteking afstellen. Zie hiervoor het uitstekende artikel in het oude clubblad nr. 7 van september 1984.

Een kleine tip bij montage kontaktpuntjes: Meestal blijkt bij aankoop van originele Ducellier puntjes en montage daarvan dat de puntjes niet precies op elkaar aansluiten (zie tekening). Hoe je ook draait of monteert, de vonk springt dan op de zij kant van de geharde puntjes over. Gevolg: slechtere vonk,



weglekken van de vonk en scheef inbranden van de punten.

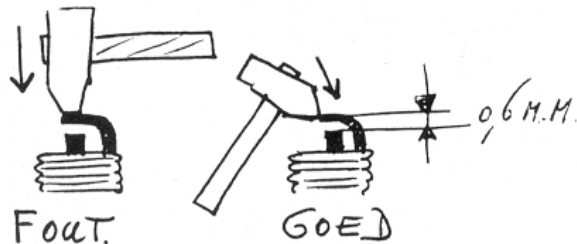
Oplossing (tekening), vijl voorzichtig de sleuf een beetje uit. De verstelmogelijkheid is dan groter en de punten liggen dan wel recht tegenover elkaar. Raak de puntjes zelf niet met de handen aan. Laat 2 à 3 druppeltjes olie op viltje E vallen. Smeer (zeer weinig) koper (rem)vet op nokje B.

BOUGIES

Monteer bij voorkeur originele bougies Egieum, Marchall of Bosch bougies.

Liever géén Champion: ze zijn beter, maar door het galvanische laagje op de bougieschroefdraad molt u de schroefdraad in uw lichtmetalen cilinderkop.

Bij montage: eerst met behulp van een stukje slang de bougie vastzetten, dan pas met een goede bougiesleutel (zie tek.) vast. Denk er aan: VAST IS VAST!



Voor de montage de afstelling controleren, de afstand moet zijn 0,6 mm. (zie tek.). Bij het stellen niet met een hamer domweg op contactbrug meppen, maar als in tekening te werk gaan. Vergeet niet weer het beroemde kopervet lichtelijk op bougieschroefdraad te smeren vóór de montage en vergeet de pertinax isolatiepijpjes niet (zie tekening).

Maak voor 'montage met een lange schroevendraaier

met lapje er omheen de holte waar de bougies met verlengpijp inzakt, goed olie/vetvrij. Zit er veel olie in deze holtes, dan zijn de 4 ronde olieafdichtingsrubbers onder het kleppendecksel slecht.

De rubbers moet u eigenlijk bij het kleppenstellen vernieuwen, evenals het kleppendeckselrubber.

Beetje moeilijk deze keer. Maar u bent vast enorm bevestigd in uw DS afwijking na alle aandacht in de pers.

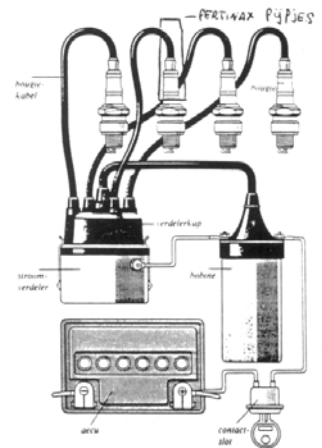
Zelfs de (deftige kwaliteitskrant) N.R.C., een hele pagina, de Autokampioen nr. 40 en het "Automobil".

Toch de juiste voiture gekocht eindelijk erkenning voor uw goede keus!

Bij onduidelijkheden/problemen kortom vragen belt u gerust mij of Theo Vogelaar. Tot aflevering 8 alweer.

Rob van Berlo, Tel. 020-646564 of 030-392012 (werk).

Vragen: Theo Vogelaar 01806-15654



Uit: clubblad Citroën ID/DS Nederland, jr-nr: 7- 9, (nov. 1985), bladvolgnr: 53

DEEL VII bis **Belangrijke aanvulling en rectificatie op deel VII uit clubblad 7.8.**

In deel VII in het vorige clubblad 7.8 zijn enkele fouten en onvolledigheden geslopen. We zullen daarom deel VII opnieuw moeten doorlopen.

V-snaar spanning:

Onderzoek de V-snaren op scheurtjes. Zonodig vervangen. De spanning van de V-snaren mag niet te groot zijn. Dit geeft overmatige slijtage aan de toplagers van pomp, waterpomp en dynamo.

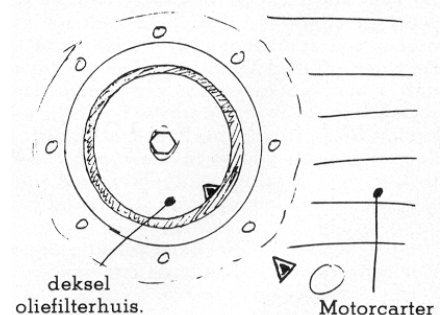
Indien u de V-snaar tassen duim en wijsvinger houdt moet u ze ongeveer 1 1/2 cm op en neer kunnen bewegen. Dat is strak genoeg.

Olieverversen:

Naast het belangrijke schoonmaakwerk van tapplug, deksel en oliefilterhuis is het belangrijk te controleren of het rubber pakkingringetje van het oude oliefilter niet bovenin de oliepomp is blijven plakken. Verwijderen natuurlijk.

Bij montage moeten we zorgen dat we het schoteltje op de lange centrale bout niet vergeten. Hier steunt het binnenste gedeelte van het oliefilter op. Vaak blijft dit schoteltje aan het oude filter plakken en wordt het oude filter weggegooid. Dus: let op. Als we het oliefilterhuis gaan vastzetten moet het driehoekige teken op het filterdeksel ter hoogte van het driehoekige teken op het motorcarter vastgezet worden → Zie afbeelding.

Zit het driehoekige teken niet op de juiste plaats gemonteerd, dan geeft dit zeer snel een fatale motorstoring.



Kontakthoek afstellen:

Er wordt ten onrechte over een dwell(-meter) gesproken. Dit moet natuurlijk **dwell**(-meter) zijn.

Er is een belangrijk verschil tussen dwell en contacthoek. Een kontakthoek wordt in graden gegeven, maar de "dwell" wordt in procenten genoteerd.

Tegenstrijdig is, dat op wat goedkopere dwellmeters de contacthoek is af te lezen.

Hoe houdt u dit uit elkaar: Indien de meter tot 100 gaat, heeft u te maken met een echte dwellmeter, in procenten dus.

Een contacthoekschaal gaat meestal tot 90°, soms tot 70°. In ieder geval is het in het laatste geval duidelijk te zien, dat het om graden gaat.

Voorbeeld:

Dwell 65% = $1/10 \times 65 \times 9 = 58,5^\circ$ hoek

hoek 57° = $1/9 \times 57 \times 10 = 63,3$ % dwell.

Hoek 59° = $1/9 \times 59 \times 10 = 65,6$ % dwell.

Rectificatie

In tegenstelling tot het geschrevene in deel VII van het vorige clubblad (nr. 7.8) moet u als volgt te werk gaan:

- Is de contacthoek (en dus ook dwell) te groot, dan moeten de punten wijder gesteld worden, dus uit elkaar.
- Is de contacthoek (en dus ook dwell) te klein, dan moeten de contactpunten nauwer gesteld worden.

Niet vergeten, anders blijft u aan het stellen.

Succes,

Theo Vogelaar.

Uit: clubblad Citroën ID/DS Nederland, jr-nr: 7-10, (dec. 1985), bladvolgnr: 54

Foto 1.



Eerst nog even terug naar deel VII: 'De grote onderhoudsbeurt'. Hierbij nog 3 foto's. Foto I: nog eens de verdeler, puntjes en rotoras, bekijk deze samen met de tekeningen op bladzijden 6 en 7 van het vorig clubblad.

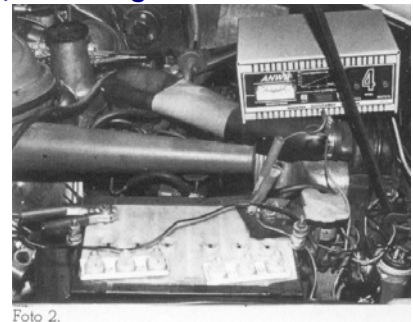


Foto 2.

Foto II: akkuladen; doppen eraf, klem los. Foto III: dit is zo'n auto-universeelmeter.

Verder nog twee belangrijke punten: Kleine onderhoudsbeurt = olie verversen van de motor, LHM-peil controleren, akkupeil controleren, snaren etc, om de 5000 km. Dan tevens de smeerpunten smeren! (zéér belangrijk), daar straks meer over.

Grote beurt = dezelfde handelingen als bij de 5000 km beurt, plus oliefilter (zie "les" VII vernieuwen volgens fabrieksspecificaties om de 10.000 km. Zelf doe ik de grote beurt echter om de 8000 km en vervang dan ook het filter en ververs de versnellingsbakolie. Misschien overdreven, geldwegsmijten, maar er zijn meer echte DS-liefhebbers die dit doen. Hun motoren die ik zag en vooral hoorde, hadden 250.000 km en zelfs 345.000 km gelopen en liepen dus nog én stil. Om verwarring te voorkomen, zie de tabel en de smeerschema tekening.

P.S. de versnellingsbakolie is een totaal andere oliesoort dan de motorolie, nl. Total SAE 80 ep. U moet die verversingsinterval standen ook zien als leidraad.

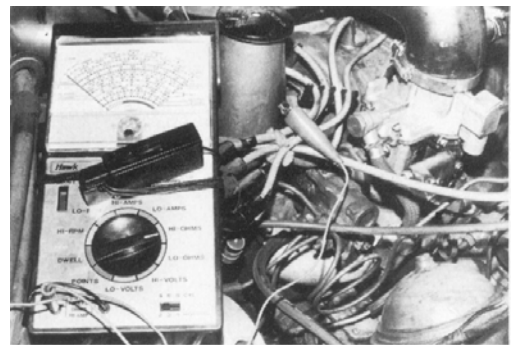
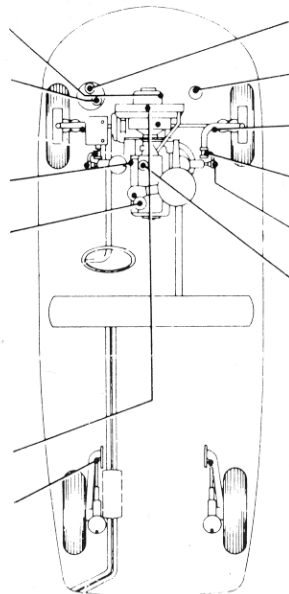


Foto 3.

smeerschema

10.000
Controle: versnellingsbak niveau
Reiniging: filter van het hydraulisch systeem (invullen van bijbehorende label)
Smeren: stroomverdeler viltje van de onderbreker (enige druppels vaselineolie)
Verwisselen: motoroliefilterelement



Verversen: vloeistof hydraulisch systeem (invullen van bijbehorende label) } 30.000
Alleen Pallas
Smeren: de elektrocompressor van de luchthoorns (enige druppels vaselineolie)
Smeren: 2 aandrijfkoppelingen } 5.000
4 stabilisator stangkogelgewrichten
2 stabilisatorstanglagers
Verversen: motorolie (4,5 liter)

20.000
Verversen: versnellingsbakolie (vulopening onder de radiator (2 liter)
Invetten: kogels van de achterveercilinderstangen

Bij de eerste 1000 km motorolie en het motoroliefilterelement vervangen

In de glorie tijd van onze Godinnen (tot 1975) reden we er (gewoon) dagelijks mee. Nu meer af en toe kleine stukjes (terwijl de voiture is gemaakt, evenals de motor, voor lange afstanden).

Daardoor komt er meer water in de olie c.q. meer vervuiling. Dus is het beter om dan frequenter te verversen.

De winterstalling

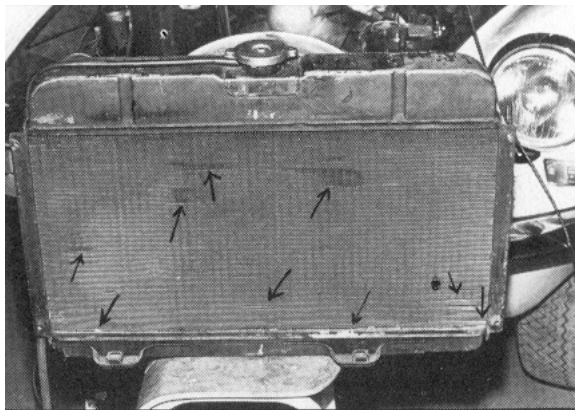
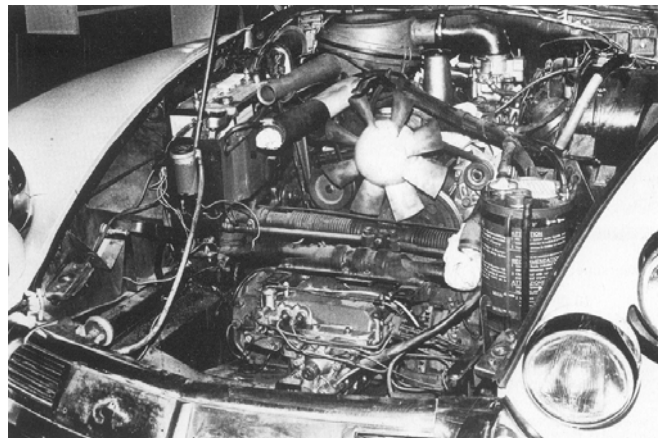
Mijn eigen DS 21 hydr. pallas 1967 staat alweer op bokjes in de winterstalling, voor haar tweede restauratieperiode. Voor winteropberging en eerste grote restauratie leest u mijn artikelen nrs. I en II nog eens door in de clubbladen 7/1 en 7/2.

Bij deze tweede, winter/grote onderhoudsbeurt lopen we, na 31.000 km zomerplezier, (na de eerste grote restauratie) de belangrijke zaken nog eens na. We vervangen, repareren, maken schoon etc. die delen die we vorige keer vergeten zijn en/of in de zomerritten ontdekt hebben. Natuurlijk krijgt de wagen weer een wax-oil behandeling. In de komende artikelen kunt u de spannende afleveringen volgen van: motor + bak uit het frame halen; motorrevisie door TC Theo Vogelaar; het weer inbouwen en, oh jée, alle problemen daarbij; ook gaan we de voiture APK-klaar maken.

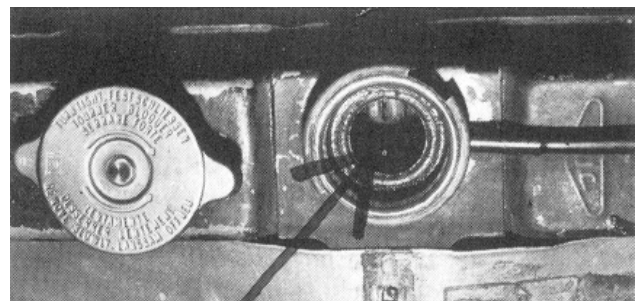
Bij deze tweede, winter/grote onder

Moonboots aan!

Daar gaan we weer, op de kou gekleed. Zie foto IV: de lichtregelstangen verwijderen, de koeltunnel, radiator aftappen, 2 bouten onder de radiator losdraaien, waterslangen los, pas op dat de lekkende koelvloeistof niet op de remblokken komt. Til radiator eraf, let op de 2 metalen onderplaatjes = rubber-blokken.

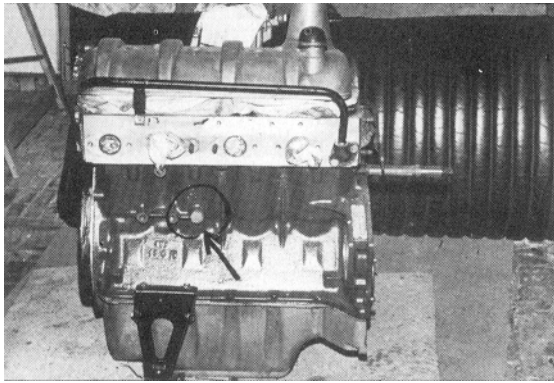


Zie foto V: is uw radiator verroest, veel lekkage, verkleuringen, ingedeukte luchtkanaaltjes: dan vervangen.



Zie foto VI: kijk ook in de radiator of de kanaaltjes niet dicht zijn. Breng de radiator in ieder geval naar een goed gekend staande radiatorreparateur en laat hem testen/ schoonmaken of eventueel vervangen (alleen een koelblok: ± f. 225,—.

Verwijder de plastic fan, maak deze als nieuw met water en vloeibare Vim.



Zie foto VII: draai de aftapbout van het koelvloeistofblok los (sleutel 21 mm) en laat het restant koelwater/vloeistof uit het blok lopen. Haal voorzichtig de waterslangen op de waterpomp los, maak de waterpomp los, verwijder de waterpomp.

Controleer de speling op de pomp (zie clubblad 7/4, blz. 21). Vernieuw eventueel de waterpomp (clubmagazijn Odijs: f. 150,-) met nieuwe pakking. Dit geldt ook voor de montage van de oude, nog goede pomp. Maak vóór montage de kanalen en ruimte van het vaste pomphuis schoon en vrij van kalkaanslag.

Verwijder dan de accu, maak hem schoon en droog van buiten, neem hem mee naar uw warme huis, laad hem vol en ontlad hem om de 2 maanden via een 15W lampje. Daarna weer volladen en opbergen. Het doorsmeren

Na de veerbollen (zie clubblad 7/6, blz. 17 en 18), het meest verwaarloosde, vergeten en verkeerd begrepen onderhoudspunt van de DS. Fusees, wiellagers, aandrijfassen, kruiskoppelingen, draagarmen en stuurspoor-stangen zouden zeker 4x zo lang meegaan als men frequenter en deskundige smeerde.

Nu heeft u wel zo'n futuristische voiture, gestroomlijnd, zijn tijd vooruit ja, maar toch nog ouderwets genoeg wat betreft z'n aantal doorsmeerpunten. We kunnen het er niet genoeg inhameren: om de 5000 km en niet meer: liefst met molykote-vet en een goede handvetspuit. Zet de voiture op de brug of op de hoogste stand en bokjes. Smeerpunten: zie tekening A en het doorsmeerschema.



FAMILIE	5000	10.000	15.000	20.000	25.000	30.000	35.000		
	GR.	KL.	GR.	KL.	GR.	KL.	GR.		
OPKAVE:	BEUAT	BEUAT	BEUAT	BEUAT	BEUAT	BEUAT	BEUAT		
	F	M	F	M	F	M	F		

EIGEN	5000	10.000	15.000	20.000	25.000	30.000	35.000		
	KL.	GR.	KL.	GR.	KL.	GR.	KL.		
SYSTEM:	BEUAT	BEUAT	BEUAT	BEUAT	BEUAT	BEUAT	BEUAT		
	F	M	F	M	F	M	F		
	V		V		V		V		

M = MOTOR olie
 F = MOTOR olie + FILTER
 V = VERSNINGSOLIE

Verwijder de voorschermen en de hydrauliekplaatjes (lees clubblad 7/4, blz. 19 t/m 23). Zie foto's in dat artikel en smeer die punten. Altijd eerst de nippels schoonmaken. Smeer het fusee-wiellager en de smeerpunten met een rubberhoesje niet te vol. Lees dat stukje in clubblad 7/4, blz. 19 goed. Een hele klus dus en daarom zo dikwijls overgeslagen.

DS rijden betekent: fijn rijden, comfortabel, solide en betrouwbaar, maar veel periodiek onderhoud.

Voor hen die het engels (redelijk) goed beheersen is er een uitstekend DS-onderhouds/reparatie/werkplaatsboekje in zak-formaat met plastic cover voor slechts f. 25,- te koop. Het heet 'Citroën DS and ID pocket mechanic' van Peter Russek en is verkrijgbaar via Menno Eikelboom. Handig voor in het dashboardkastje 'for troubles on the road'.

Rob van Berlo



Conservering en restauratie, voor sommige T.C.-ers kun je er niet diep genoeg in verdiepen.



Het veel besproken, geheimzinnige middel 'waxoyl'.

Vele roemruchte artikelen zijn reeds in ons clubblad verschenen over roestbestrijding en -preventie.

Alle rijkelijk geïllustreerd en nog rijkelijker beschreven. Er ontstonden veel discussies en er verschenen ingezonden stukjes. Ik zal mij er niet aan wagen het zoveelste zaligmakende anti-roestmiddel hier aan te kondigen.

Maar al die veelbesproken roestpreventie- en bestrijdingsartikelen hebben in ieder geval het positieve resultaat gehad dat men meer bewust is geworden van de roestgevoeligheid van DSSen in ons klimaat en dat alle (minstens 11 jaar oude) DSSen roest hebben, dus ook die van u. Om ons heen wordt nu weer gerestaureerd. En de APK heeft daar nog een schepje boven op gedaan.

In Engeland gebruikt men al tientallen jaren waxoyl met groot succes. Ook gerenommeerde bedrijven en instellingen passen al jaren waxoyl toe, o.a. North Sea oil company, Chrysler Centre Australië, North Sea Oil Platforms, Westerly Marine Portsmouth, ICI, Citroën Car Club, Opel, BMW en in de nieuwe Citroën BX wordt o.a. wax toegepast als roestpreventie. In talrijke vakbladen wordt over waxoyl gerept: Veteran Motorists magazijn, Autocar mag., tijdschrift voor Civil Engineer Polytechnic en nu zelfs in het Duitse autoblad Motor-Klassik een volledig testrapport.

Waxoyl is een viskeus mengsel van atoomachtige deeltjes fijne was, die geladen zijn met roestwerende middelen, en hun sporen reeds hebben verdiend.

Deze worden samengehouden m.b.v. een hoogwaardig oplosmiddel dat borg staat voor een snelle verdamping. Wat achterblijft is de waxoyl die een atomische ketting vormt, flexibel blijft en een jarenlange garantie biedt tegen roesten. Zo'n eenmaal aangebrachte laag wordt tijdens het jarenlange gebruik van de auto vaak beschadigd. De atomische deeltjes van waxoyl zullen, net zoals bij de menselijke huid, deze kleine krasjes en beschadigde plekken opzoeken, zich hergroeperen en de roestaanval weren.

Wat is Waxoyl?

Waxoyl is een doorzichtige, geurloze, niet giftige samenstelling van verschillende wassoorten met korrosiebestrijdende chemicaliën. Door een fijne verneveling wordt in alle roest-gevoelige zones Waxoyl anti-roest als een film laag aangebracht. Het dringt door in alle naden en hecht op alle oppervlakken, waar het zich elektrochemisch verbindt met het metaal en daar als het ware een ondoordringbaar pantser vormt tegen de meest barre invloeden zoals water, sneeuw, pek, strandzand.

Waxoyl voorkomt echter niet alleen roest, maar stopt ook de reeds aanwezige roest. Waxoyl is een veilig produkt, dat geen probleem geeft met nadruipen en de auto niet besmeurt. Voor het aanbrengen van Waxoyl in de inwendige gedeelten van karrosserie en chassis - waar het zich vasthecht aan de bovenste metaallaag - wordt gebruik gemaakt van de bestaande openingen en gaten. Nieuwe gaten hoeven voor een waxoyl ML behandeling niet worden geboord.

Bij 52 automobiefabrieken en importeurs en in 60.000 garages in de wereld wordt roest voorkomen en bestreden met waxoyl. Overal volgens hetzelfde principe, overal met hetzelfde gunstige resultaat.

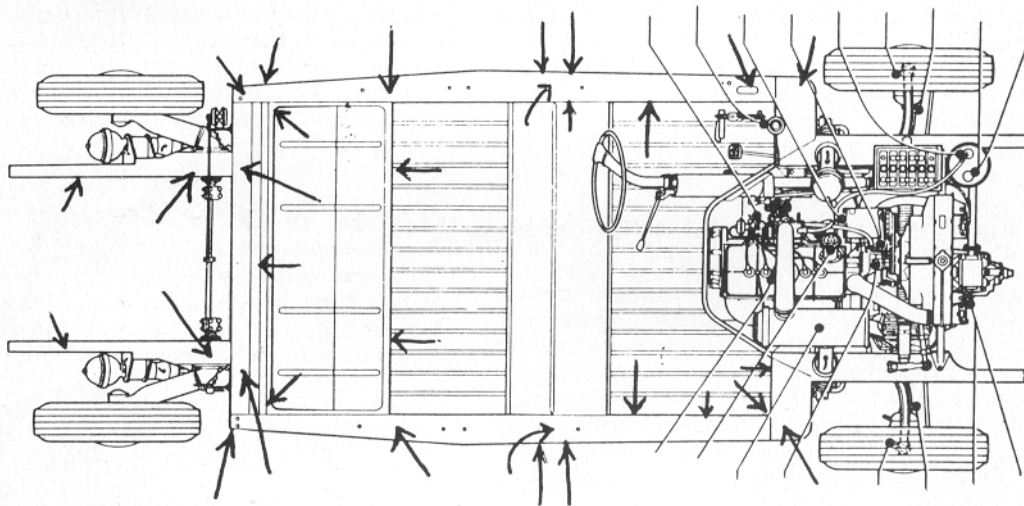
In de Waxoyl laboratoria worden konstant onderzoeken en ontwikkelingen verricht op het gebied van roestvoorkoming- en bestrijding. Daardoor is Waxoyl een produkt dat aan de allerhoogste kwaliteitsnormen voldoet. De producenten van Waxoyl hebben intussen zo'n 40 jaar ervaring.

Het bekende duitse TUV instituut en het A.S.T.M.-American Standard Testing Bureau hebben Waxoyl getest en goedgekeurd.

De apparatuur blijft schoon en verstopt niet. Slechts één liter Waxoyl is voldoende voor een complete anti-roestbehandeling van een auto.

Waarschuwing

- Draai alle ramen omhoog voordat u met de behandeling gaat beginnen.
- Er dient met 7-8 ato druk gespoten te worden.
- Waxoyl schudden vóór het vullen van het spuitpistool.
- Ideale omgevingstemperatuur voor Waxoyl behandeling ca. 20° Celsius.



GEHELE WAGEN WAX-OYL,
VOORAL DE ↑ AANGEGEVEN PLEKKEN.

Foto I.

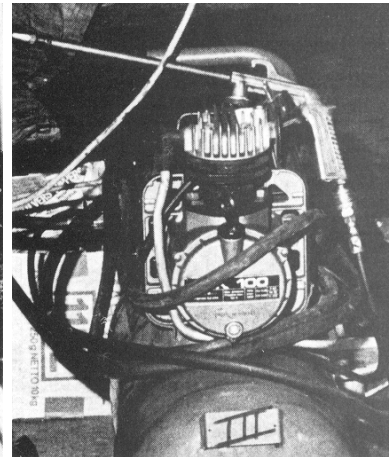
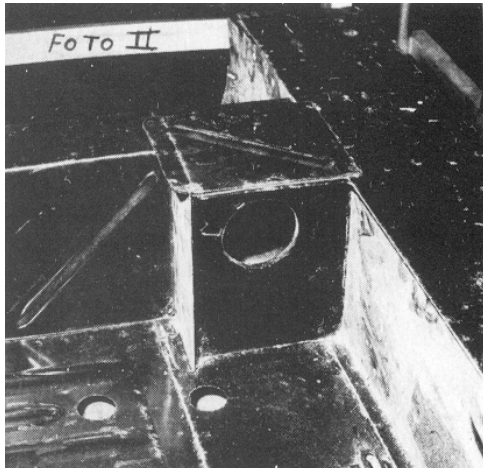
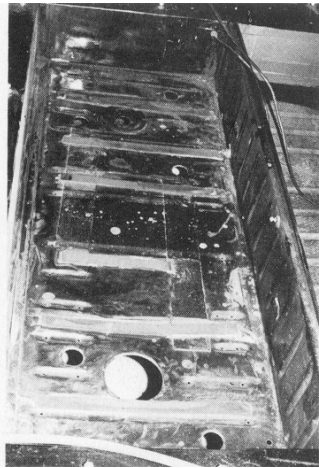


Foto I.B.

Hoe, waar te Wax-oylen?

Zie de tekening en foto's 1 en 2, resp. de benzinetankruimte en de beruchte, achter dwarsbalk. (zie ook afl. nr. IV, clubblad mei 1985). Vooral daar dus driftig volspuiten!

Waarmee?

Een compressor met ± 8 ato druk en een spuitpistool met vulbus. (zie foto III), een spuitpistool met lange spuithals (zie tek.). Door de verstelbare sproeier en de hoge druk (bij warme $\pm 24^{\circ}\text{C}$, Wax-oyl) wordt het produkt zeer wijd, rondom en ver verneveld.

Verdun de Wax-oyl niet! Verwarm ze "au bain Marie" tot $20-26^{\circ}\text{C}$. Spuit in een geventileerde

droge (liefst warme) omgeving. Verwijder eerst vuil en roest. De wagen zal droog zijn. Echter bij Wax-oyl zijn beide niet absoluut noodzakelijk!

De fabrikant heeft het over 1 ltr. voor één voiture. Dat is mij nog niet gelukt. Gemiddeld heeft u $\pm 10-12$ ltr. nodig, ($\pm f 250,-$) wil je het echt grondig doen. Proef ondervindelijk is mij (en anderen) gebleken, spuit in 3 fases.

1^e Fase:

Ontmantel DS, d.w.z. deurbekleding los, achterbank weg, vloermatten weg, voorstoelen weg, evt. afdekken. Alle schermen er af. Hydr. platen er af. Wagen op de brug of bokjes. Kofferbak leeg en klep open. Motorkap open, accu los. (+pool los!). Bij Pallas, Pallasplaten verwijderen van de langsliggers.

Eigenlijk benzinetank verwijderen. Spuit (na schoonmaak) de Wax-oyl in alle holle ruimtes (veilig voor rubber), zie tek. van het chassis, zie foto's I A+B, II, IV en VI.

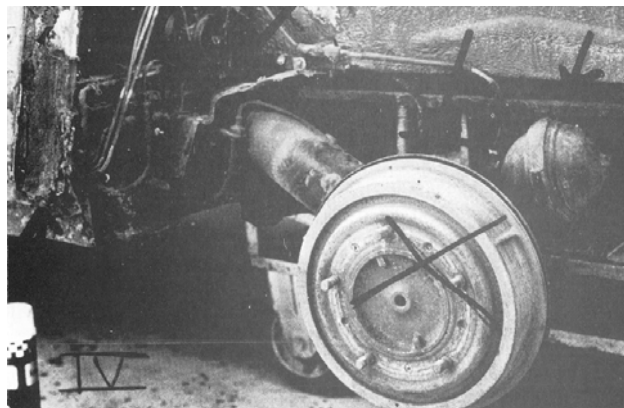


Foto IV: Te laat, u ziet de beruchte plekken.

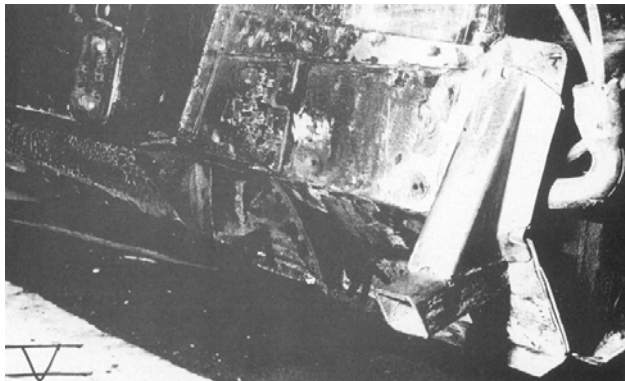


Foto V: Voorzijde onderkant tussen portierophanging en bokjes steun. Dit is hier opengeknipt, u ziet een wederom beruchte holle ruimte. Boor 2 gaaties en stuit goed vol.

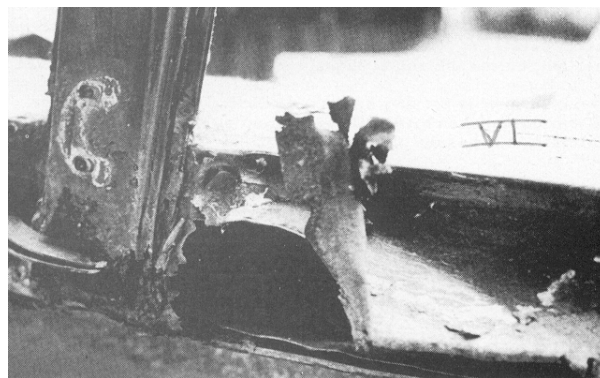


Foto VI: Midden stijl, draaipunt, deuren. Hier ook te laat. Let op afwaterings openingen!

2e fase: Na 3-6 dagen, weer al deze plekken opnieuw. De 1^e Wax-oyl is nu in het staal gedrongen. Men ziet ook bijna geen Wax-oyl meer.

3^e fase: Na 3-6 dagen, weer al deze plekken opnieuw. Nu minder rijkelijk, zuiniger spuiten. Even er overheen, vernevelen. Voor het spuiten voelt u dat de Wax-oyl nu wel op het metaal zit als een filmje. Na deze 3e maal blijft een niet druipende, doorzichtige flinke laag zitten. Ook goed zichtbaar.

Waar te koop? Hoe duur?

Naar mij, nu bekend zijn er thans 4 Wax-oyl produkten te koop. Maar er komen er per dag bij: ook Mercedes (12 jaar garantie) en SAAB (10 jaar garantie) gebruiken nu Wax-oyl. DAF, Scania, Opel, BMW, etc.

Het allereerste (beste?) produkt is: Wax-oyl uit Basel (Switzerland). (zie embleem).

Wordt geleverd door Uni-Cardan Nederland b.v., Haarlemmerstraatweg 87 B-C, 1165 MK Halfweg (N.H.). Verkoop: techn. buro T.B.S., Baarsjesweg 203-204, Amsterdam. ± f. 22,00 p/liter.



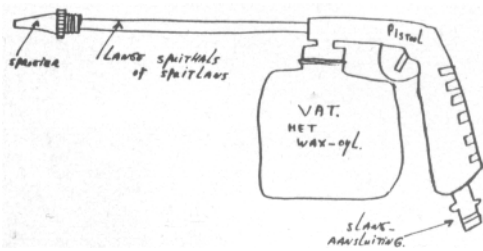
Dan het zeer goede Wax-oyl van Finnigan's, Nothumberland, England (zie embleem). Verkoop via: Erik Pardon-verf, Piet Heinstraat 107, 2518 CE Den Haag: 2 ½ ltr. f. 35,50, 2 ½ drukbus (navulbaar) f. 39,95.

5 ltr. f. 59,90, 20 ltr. f. 226,80. Ook drukpompen en spuitpistolen.

Dan het z.g.n. Wax-Seal uit Engeland. Verkoop: de autoshops "Hallfords", o.a. U-trecht, Amsterdam, Arnhem etc.

2 1/2 ltr. ± 36,00

5 ltr. ± 69,00. Ook drukpompen en spuitpistolen.



Dan van 3M-Scotch. Wax-oyl in 2 ½ ltr. blikken. Prijs mij onbekend (info Theo Vogelaar).

Thans levert Finnigan's (E. Pardon - Den Haag) ook een Underbody Seal with Wax-oyl. Dit is een taaier (zwarte) undercoating voor de onderkant bodemplaat en wielkasten.

Proeven met Wax-oyl

Wax-oyl bestaat dus. al 40 jaar. Ze wordt ook gebruikt door zeer veel autofabrikanten als protectie bij opslag op de enorme voorraad-terreinen bij de fabriek of vervoerder. Waar duizenden voitures staan opgeslagen in de vrije (zure) buitenlucht.

Zelf heb ik (en andere gerestaureerde DS-en in regio) mijn voiture gewax-oyl.

Slagregens, grote vakantie in steenslag hebben geen invloed gehad. Thans bij ontmanteling voor verdere restauratie, blijkt alles keurig schoon (niet plakkend, kleverig, vol zand en modder zoals bij Tectyl-producten) ijzeren delen voelen vet aan.

De (winter) Citroën Visa had van onderen aan de draagbalken 2 kale, beetje roestige plekken (± 15 cm). Deze niet afgeslepen, alleen even schoongeborsteld met staalborstel, dan Waxoyl er over.

Nu van de week, midden winter, na ± 4 maanden in de winter buiten in gebruik. Geen roest en de Wax-oyl zit er nog steeds en voelt ook nog vet aan. N.B. vlak bij wegdek.

Dhr. H. Hora, regio-lid Amsterdam, doet na zeer grondige bestudering van Wax-oyl, proeven met plaatjes blik met Tectyl, olie en Waxoyl in de regen buiten. Resultaten volgen.

Resumé

Wat u ook besluit, oliën met ongedoopte olie, tectyleren, Dinitrol, Wax-oyl etc., etc. Dat is uw keuze, ik wil hier geen reclame of aanprijzing doen.

Maar doe iets! Zie de foto's en volg de behandelwijze, wat u ook gebruikt. Gebruik alleen a.u.b. geen ouderwetse lang achterhaalde teerpek-rubbercoatings meer. Deze verdrogen, verharderen.

Door temperatuurwisselingen, trillingen, bewegingen in het frame enz. treden er haar-scheurtjes op, waarin vocht(water) kruipt. Gevolg keer op keer onder de schijnbaar gave, zwarte laag dikker roest. P.S. Wax-oyl is doorzichtig!

Het restauratie project

Even zonder staalborstel wel met de overbekende moon-boats terug bij eigen restauratie. Zij die deze aflevering hebben gevolgd weten dat deze stukjes werden geschreven evenwijdig aan mijn eigen DS-restauratie.

Zoals u dan ook weet, is na een geslaagde 1^e winterrestauratie thans alweer 5 maanden de 2^e winter restauratie periode aangevangen.

Nu de complete motor met toebehoren. Welke dingen kwam ik nu tegen, in combinatie met regio-sleutel zaterdagdagen in Hoofddorp. Samen met Theo Vogelaar, o.a.:

Koppakkingen - (of erger cilinderkoppen). Steeds keer op keer veel lieden met opgeblazen koppakkingen. Prettig voor onze DS-reperateurs (wel zeer gegund). Doch . . . jammer. Grote oorzaak, het bekende regio . . . geen namen voetje.

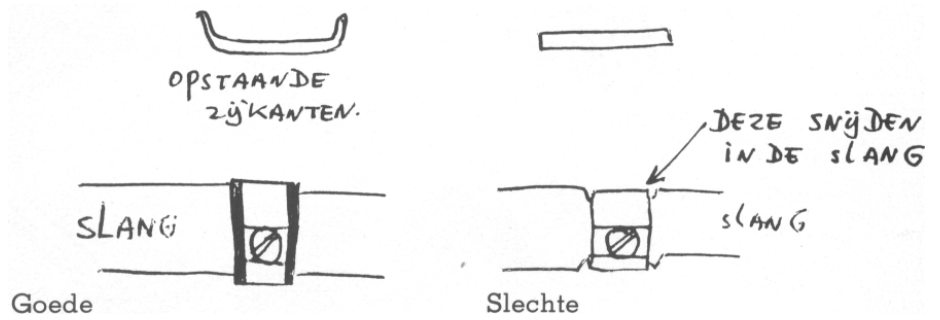
Planken met gas, als het kan ook nog injectie, ook nog DS 23, 11 jaar oud, 22 jaar oud. Hup ... 140-175 km. 2e oorzaak: slechte, verstopte radiator en slechte waterpomp. Monteer toch zo'n DS-temperatuurmeter!

Dan veel gesprongen hydraulische slangen. Deze vervloekte (meer dan 11 jaar oude slangen) zijn keihard. Een zo'n type slangetje heet niet voor niets treiter slangetje.

Op sommige leidingen staat 150 Atm. druk. Leg eens een set leiding reparatie wartels in uw dashboardkastje. (Niek v. d. Sloot verkoopt ze o.a.). Als de hydraulische slangen hard zijn kunnen ze ieder moment gaan lekken of springen. Vandaag, morgen of nog een jaar. Dit geldt trouwens ook voor waterslangen. Zorg dat u altijd een 2 ltr. (DS-club magazijn) L.H.M. blik bij u heeft. Als u slangklemmen, zijnde niet de originele vreemde Citroën klemmen, gebruikt, neem dan wel goede, zie tekening.

Volgende keer meer tips. Dan ook over de hoogteregelaar, zijn werking, het inwendige en reparatie daaraan.

Zij die meer over z.g.n. roestpreventie-produkten testen willen lezen, probeer dan het uitstekende Duitse autotijd-schrift Motor-Klassik januari 1986 te pakken te krijgen.



In het februari nr. van Motor-Klassik een interessant verhaal over waarde, prijzen, klassiekers. Onze 50 en 60 jaren Citroëns in de lift! In het maart nr. van Motor-Klassik staat een vervolg van de roesttesten, nu van de holle ruimtes, natuurlijk ook over Wax-oyl.

Sukses.

Rob van Berlo.