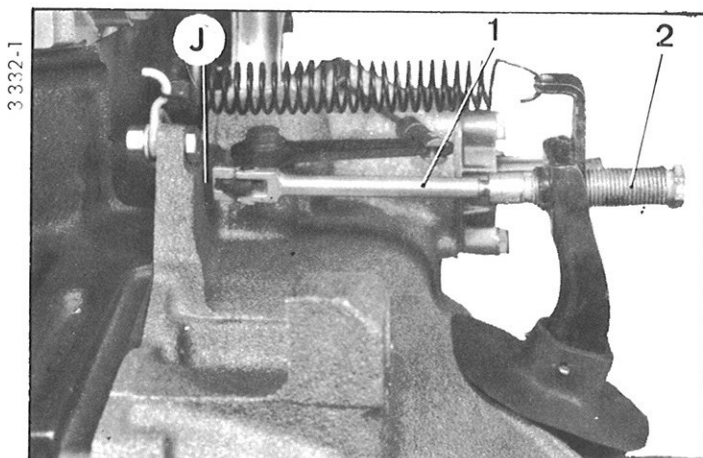


AFSTELLING VAN DE KOPPELINGSBEDIENING (Pedaalstoel met compensatieveer)

TYPEN MECANIQUE
vanaf september 1968



5. Stel de hoogte van het pedaal af:

- a) *Seriemontage*: De hoogte L moet $142 + \frac{5}{0}$ mm bedragen, gemeten vanaf de onderzijde van het pedaal (zonder pedaalrubber), tot op de bodemplaat.
- b) *Uitvoering P.A. (verbeterde uitvoering)*. De hoogte L moet $137 + \frac{5}{0}$ mm bedragen, gemeten vanaf de onderzijde van het pedaal (pedaalrubber gemonteerd) tot op de bodemplaat.

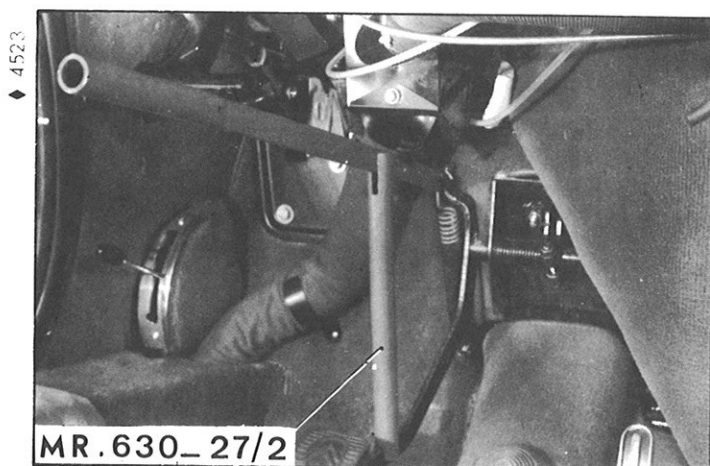
Eventuele afstelling kan geschieden door de contraoer (5) los te draaien en de aanslagbout (6) te verdraaien.

6. Afstelling van de lengte van de buitenkabel:

De speling tussen het uiteinde van het stangetje (1) en het frictiecarter moet zijn: $J = 3 \text{ à } 4$ mm.
Om deze maat te verkrijgen, moet men de stelwarterl (3) verplaatsen door de moer (4) te verdraaien.

7. Afstelling van de hulpveer:

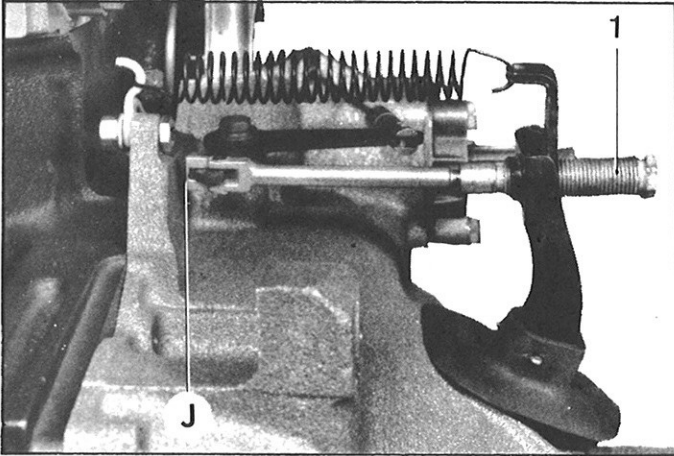
- a) Steek een voelmaat van 9 mm tussen het uiteinde van het stangetje (1) en het carter om de trekkracht van de kabel op het pedaal op te heffen. Controleer of het pedaal na geheel te zijn ingedrukt, tegen de aanslag "a" stuit. Stel zonodig de stelbout (7) af.
- b) Indien deze afstelling niet door indraaien van de bout (7) verkregen kan worden, moet men het bovenste bevestigingspunt van de veer naar de voorzijde van de wagen toe verplaatsen (gebruik hiervoor het apparaat MR.630-27/2). Draai de bout (7) los om de afstelling te verkrijgen.



- c) Ingeval de afstelling niet door het losdraaien van de bout (7) kan worden verkregen ($L' = 35$ mm maximaal), moet men het bovenste bevestigingspunt met behulp van het apparaat MR.630-27/2 naar de achterzijde van de wagen toe verplaatsen. Draai de bout (7) in om de afstelling te verkrijgen.
- d) Steek een voelmaat van 10,2 mm tussen het uiteinde van het stangetje (1) en het frictiecarter. Na geheel indrukken van het koppelingspedaal mag dit niet tegen de aanslag "a" stuiten.

BELANGRIJKE OPMERKING: De afstelling van de hulpveer en de controle daarvan moeten met de grootste zorg worden uitgevoerd, dit ter voorkoming van een snelle slijtage van het koppelingsdrukklager, doordat dit lager in de "ingekoppelde stand" tegen de drukvingers van de drukgroep blijft rusten.

3332-1



8. Afstelling van de vrije slag van de koppeling

Meet met behulp van een lineaal de bovengenoemde speling "J".

Laat door een hulp met de hand het koppelingspedaal indrukken totdat het druklager voelbaar tegen de drukvingers stuit.

Meet de nieuwe speling "J'". Het verschil $J' - J$ moet tussen 1,6 en 2,4 mm liggen.

Bij afwijking hiervan moet de stelbout (1) worden verdraaid.

Controleer bij geheel ingedrukt koppelingspedaal of er speling bestaat tussen het uiteinde van de bout (1) en de rubber stofkap van de stuurstandbeugel.

Indien dit niet het geval is dient de bout (1) door een nieuwe te worden vervangen met de afmetingen:

- dikte van de kop: 3 mm
- draadlengte = 46,5 mm

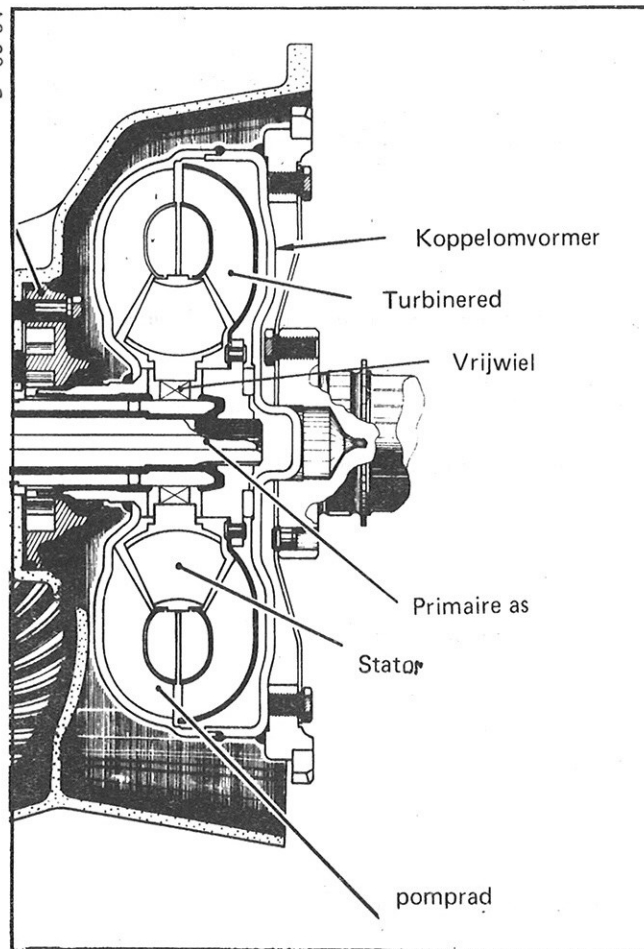
**ALLE TYPEN MET BROG-
WARNER TRANSMISSIE****I. BESCHRIJVING**

- Op de "DS 21" (met carburateur of elektronische benzine-inspuiting) is een vol-automatische "BORG-WARNER" transmissie, type 35 als extra leverbaar.
- Deze transmissie bestaat in hoofdzaak uit:
 - Een koppelomvormer met drie elementen (pomprad, turbine en stator) welke een koppelvergroting geeft, variërend tussen 2, 3 en 1.
 - Een oliepomp (aangedreven door het pomprad), welke olie onder druk levert, die nodig is voor de werking van de koppelomvormer en voor het bloc hydraulique van de versnellingscommando's, alsmede voor de smering van de planetaire tandwielstelsels.
 - Een automatische versnellingsbak met hydraulische bediening, bestaande uit een planetair tandwielstelsel waarmee drie overbrengingsverhoudingen vooruit en één achteruit kunnen worden verkregen.

II. VOORDELEN VAN DE KOPPELOMVORMER

- De koppelomvormer vergroot het motorkoppel bij het wegrijden van stilstand en bij het accelereren hetgeen de volgende voordelen biedt:
 - er kan worden volstaan met een drierversnellingsbak,
 - een grote souplesse bij het rijden, ook bij zeer lage snelheden,
 - een vlot acceleratievermogen vanuit lage snelheden,
 - een grotere trekkracht, een niet te onderschatten voordeel bij het trekken van een caravan, of bij het rijden met volle belasting.
- De koppelomvormer geeft in combinatie met een planetaire versnellingsbak de volgende voordelen:
 - het vervallen van de koppeling van het gebruikelijk type.
 - het dempen van geluiden en trillingen daar de motor mechanisch geïsoleerd is van de versnellingsbak.
- De koppelomvormer zorgt in alle gevallen voor een soepel en schokvrij overbrengen van het door de motor geleverde vermogen.

III. GEGEVENS



Koppelomvormer — Hydraulische koppeling

Merk:

FERODO 250 1 (transmissie 1680)

Licentie: BORG-WARNER

De koppelomvormer bestaat uit een met olie gevuld gesloten carter, waarin zich drie schoepenraderen bevinden:

- Twee hiervan zijn draaiende delen: het pomprad en het turbinerad,
- het derde, stator genaamd, is gemonteerd op een vrijwiel, dat de stator tot een bepaalde snelheid van het turbinerad blokkeert; boven deze snelheid kan de stator vrij draaien.

Tot aan deze snelheid werkt het geheel als een koppelomvormer welke een koppelvergroting geeft, variërend tussen 2, 3 en 1.

Boven deze snelheid werkt de koppelomvormer als hydraulische koppeling.

IV. SPECIALE PUNTEN

De koppelomvormer en de versnellingsbak worden door dezelfde olie gesmeerd.

Deze olie is van een andere soort dan die welke voor de eindreductie en het differentieel wordt gebruikt en die zich dan ook in een afzonderlijk carter bevindt.

— Oliesoort:	TOTAL ATF. 33
— Totale inhoud van de groep koppelomvormer-versnellingsbak en het commandocircuit, gevuld in de fabriek ca. 6 liter.	ca. 6 liter
— Hoeveelheid olie benodigd bij verversing	ca. 2,5 liter

Het vullen van de koppelomvormer-versnellingsbakgreep geschiedt via de koker van de voorste oliepeilstaaf.

BELANGRIJK: *Het vullen moet bij draaiende motor geschieden, met het selecteurhandel in de stand "P".*

Aantrekkoppels:

— Bevestigingsbouten van het diafragma op de krukas	7 kgm
— Bevestigingsbouten van het diafragma op de koppelomvormer	7 kgm

ALLE TYPEN:DX-DL-DV-DT
DJ vanaf september 1970

1. GEGEVENS

1. Overbrengingsverhoudingen:

N.B. De snelheden gelden voor wagens uitgerust met banden van die maten 180-380 XAS, 180 HR 380 XAS, en 185 HR 380 XAS, waarvan de rolomtrek onder belasting 2.07 m bedraagt.

a) Alle wagentypen (behalve DV) tot september 1967.

Versnelling	Tandwiel- verhouding versn.bak	Overbrengings- verhoudingen versn.bak	Eind- reductie	Totale over- brengings- verhoudingen	Snelheid in km/h bij 1000 t./min motor
1e	$\frac{12}{39}$	0,3076		0,0703	8,7
2e	$\frac{17}{33}$	0,5151		0,1177	14,6
3e	$\frac{22}{28}$	0,7857	8/35	0,1795	22,3
4e	$\frac{27}{23}$	1,1739		0,2683	33,3
Achteruit	$\frac{13}{22} \times \frac{22}{41}$	0,3170	0,0724	9	

b) Alle wagentypen (behalve DV en DT) vanaf september 1967

Versnelling	Tandwiel- verhouding versn.bak	Overbrengings- verhoudingen versn.bak	Eind- reductie	Totale over- brengings- verhoudingen	Snelheid in km/h bij 1000 t./min motor
1e	$\frac{12}{39}$	0,3076		0,073	8,7
2e	$\frac{18}{33}$	0,5454		0,1246	15,5
3e	$\frac{29}{35}$	0,8285	8/35	0,1893	23,5
4e	$\frac{27}{23}$	1,1739		0,2683	33,3
Achteruit	$\frac{13}{22} \times \frac{22}{41}$	0,3170		0,0724	9

c) Typen DT vanaf oktober 1968 en DV tot september 1969

Versnelling	Tandwiel- verhouding versn.bak	Overbrengings- verhoudingen versn.bak	Eind- reductie	Totale over- brengings- verhoudingen		Snelheid in km/h bij 1000 t./min motor	
				Eind- red.8/35 DV	Eind- red.7/34 DT	Eind- red.8/35 DV	Eind- red.7/34 DT
1e	$\frac{12}{39}$	0,3070	8/35 (DV)	0,0703	0,0633	8,7	7,9
2e	$\frac{18}{33}$	0,5454		0,1246	0,1123	15,5	13,9
3e	$\frac{23}{27}$	0,8518		0,1947	0,2619	24,2	21,8
4e	$\frac{28}{22}$	1,2727	7/34 (DT)	0,2909	0,2619	36,1	32,5
Achteruit	$\frac{13}{22} \times \frac{22}{41}$	0,3170		0,0724	0,0652	9	8,1

d) Typen DV vanaf september 1969 tot september 1971

Versnelling	Tandwiel- verhouding versn.bak	Overbrengings- verhoudingen versn.bak	Eind- reductie	Totale over- brengings- verhoudingen	Snelheid in km/h bij 1000 t./min motor
1e	$\frac{12}{39}$	0,3076		0,0633	7,9
2e	$\frac{18}{33}$	0,5454		0,1123	13,9
3e	$\frac{29}{35}$	0,8285	7/34	0,1705	21,2
4e	$\frac{27}{23}$	1,1739		0,2416	30
Achteruit	$\frac{13}{22} \times \frac{22}{41}$	0,3170		0,0652	8,1

e) Typen DV en DT vanaf september 1971

Versnelling	Tandwiel- verhouding versn.bak	Overbrengings- verhoudingen versn.bak	Eind- reductie	Totale over- brengings- verhoudingen	Snelheid in km/h bij 1000 t./min motor
1e	$\frac{12}{39}$	0,3076		0,0633	7,9
2e	$\frac{18}{33}$	0,5454		0,1123	13,9
3e	$\frac{30}{34}$	0,8823	7/34	0,1817	22,6
4e	$\frac{28}{22}$	1,2727		0,2619	32,5
Achteruit	$\frac{13}{22} \times \frac{22}{41}$	0,3170		0,0652	8,1

2. Olie-inhoud van de versnellingsbak:

- Inhoud 2 liter
- Oliesoort TOTAL EP. 80

VERSNELINGSBAK
(Hydraulisch schakelcommando)

