

ALLE TYPEN D.IE

Het veersysteem van de sedans met elektronische benzine-inspuiting verschilt van dat van de andere wagens in de volgende punten:

1^e) Bandenmaat:

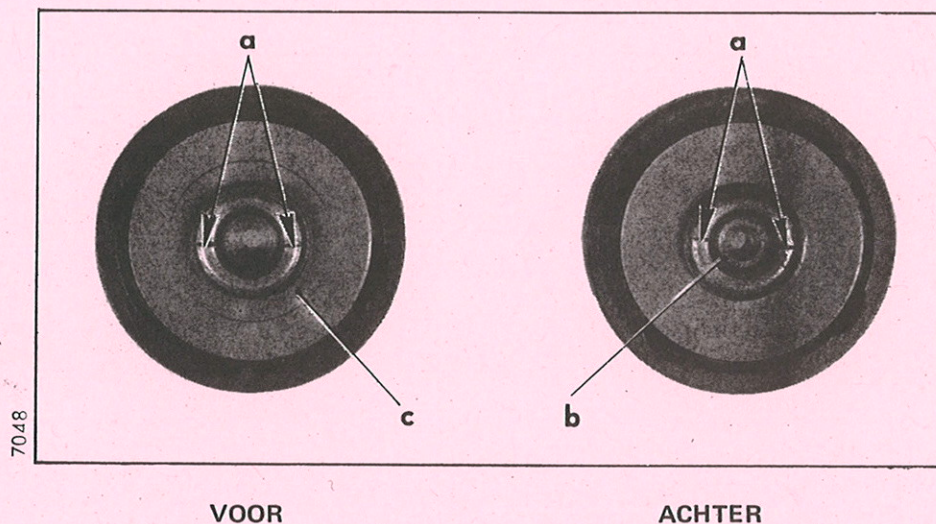
Vóór en achter	185 HR 380 XAS
Spanning: vóór	2 kg/cm ²
achter	1,8 kg/cm ²

2^e) Veerbollen en schokbrekers:

a) Wagens van vóór december 1970:

De veerbollen en schokbrekers zijn gewijzigd:

- de schokbrekers kunnen niet worden gerepareerd: de centrale as is gefelst,
- de schokbrekers zijn met draadbussen op de veerbollen bevestigd.



N.B.: Deze schokbrekers dragen twee diametraal tegenover elkaar aangebrachte merktekens bij "a".

De voorschokbrekers onderscheiden zich van de achterschokbrekers door:

- een extra plaatje "c" van kleinere diameter, op de voorschokbrekers,
- een borst "b" in de centrale opening van de achterschokbreker.

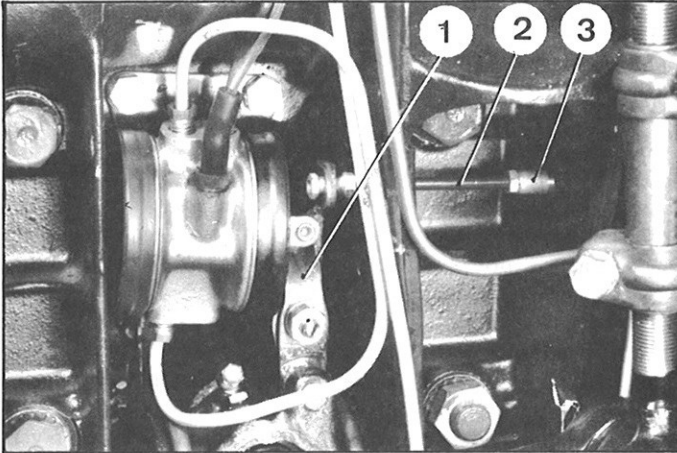
3^e) Afstelling van de rijhoogten:

N.B.: De rijhoogten worden gemeten vanaf de onderzijde van de stabilisatorstangen en het vlak waar de wielen op rusten:

Rijhoogte vóór = 235 + 3 mm

Rijhoogte achter = 355 + $\begin{matrix} 10 \\ 0 \end{matrix}$ mm

1625



I. VOOR-AFSTELLING VAN DE RIJHOOGTEN VOOR.

1. Sluit het trekstangetje (2) van de handhoogteregeling aan op het hefboompje (1) en de gaffel (3) op de bedieningsstang van de hoogteregelaar; hierbij moet het bedieningshandel van de hoogteregelaar in de laagste stand staan.
2. Plaats het handel voor de hoogteregeling in de hoogste stand. Controleer of het ventiel van de hoogteregelaar in de geheel geopende stand staat. Dit is te controleren door met een schroevendraaier te proberen, of het ventiel nog verder naar voren kan worden gedrukt, waarbij men de schroevendraaier laat steunen op de versterkingsrib van de armsteun.

OPMERKING: Laat de schroevendraaier nooit op de hoogteregelaar zelf steunen; dit zou beschadiging van de rubber kap ten gevolge kunnen hebben.

3. Monteer de controlestaven MR 630-51/3.

De kortste staaf B wordt in de wielnaaf gemonteerd, de lange staaf A wordt in de boring "a" van het hulpstuurhuis gestoken.

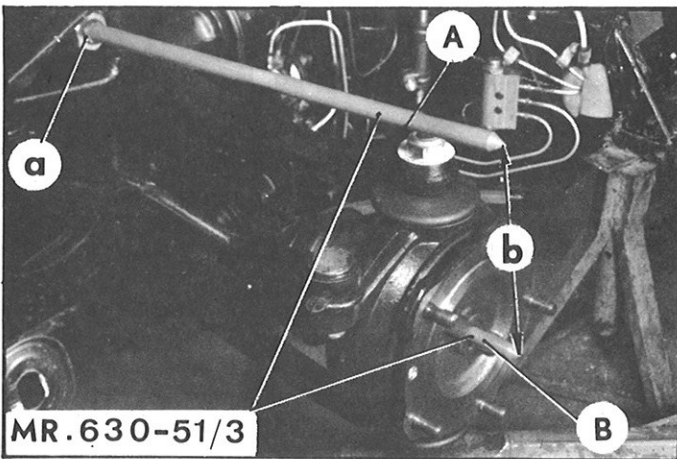
Plaats een krik onder de draagarmen aan beide zijden van de wagen en licht de wagen omhoog totdat aan beide zijden een afstand "b" = 185 mm bestaat tussen de staven. Controleer of er tussen de onderzijde van de bedieningshefboom en het kogelgewricht van de hoogteregelaar een speling bestaat van ca. 1 mm; verplaats zonedig de trekstang op de stabilisatorstang m.b.v. de sleutel 1677-T.

Verwijder de controlestaven MR 630-51/3.

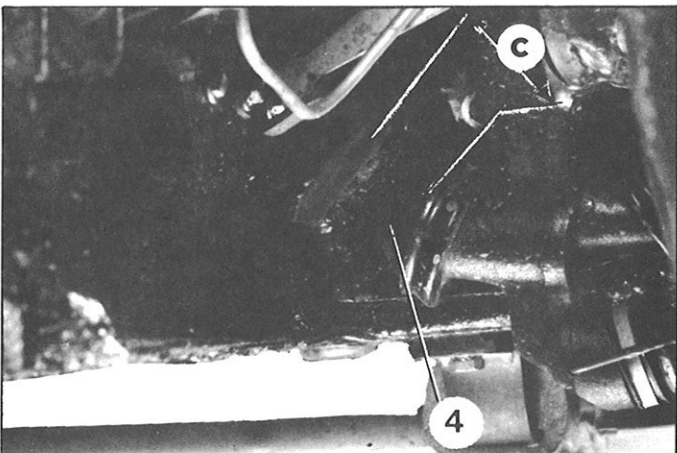
II. VOOR-AFSTELLING VAN DE RIJHOOGTEN ACHTER.

4. Plaats de draagarmen zodanig dat tussen de bovenzijde van de cup van het stootrubber (4) en het steunvlak van de stootplaat een afstand "c" = 35 mm wordt verkregen.
5. Plaats met behulp van de trekstang het ventiel in de geheel geopende stand.
Zet de klembout vast (sleutel 1677-T voor de bouten met twee platte kanten).

1533



1790



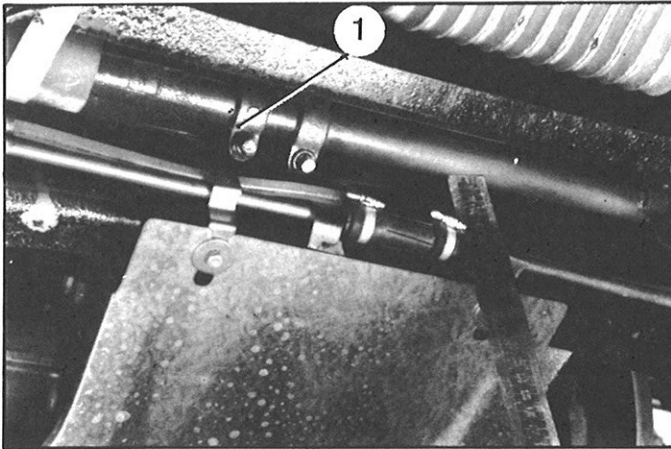
III. AFSTELLING VAN DE RIJHOOGTEN.

Om deze handeling uit te kunnen voeren, dient de wagen rijklaar te zijn.

Plaats het bedieningshandel voor de hoogteregeling in de rijstand.

6. Controleer de bandenspanning:
(Zie Hand. D. 000).
7. Plaats de wagen op een hefbrug of boven een smeerkuil.
Laat de motor stationair draaien. Zet de parkeerrem los.
Leg geen blokken voor de wielen.

1444

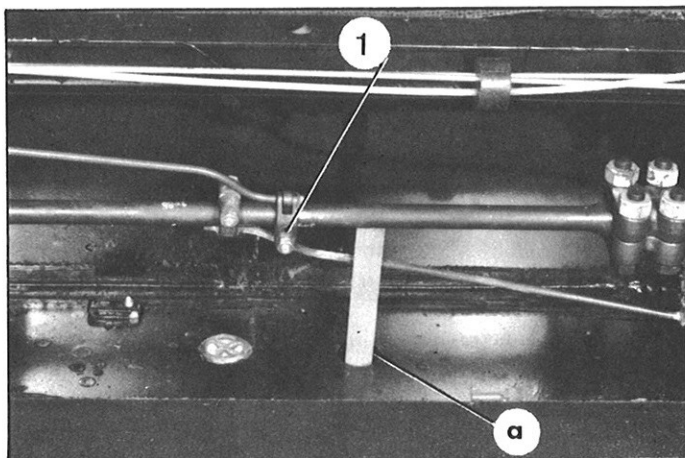


8. **Afstelling van de rijhoogten voor:**
Draai de bout van de klembeugel (1) van de trekstang van de hoogteregelaar een weinig los. Draai de klembeugel (1) zodanig dat een gemiddelde hoogte wordt verkregen van:
 $235 + 3$ mm
gemeten vanaf de onderzijde van de stabilisatorstang tot het vlak waar de wielen op rusten. Verdraai de klembeugel bij kleine stukjes tegelijk. Door de klembeugel (1) naar voren te draaien wordt de wagenhoogte vergroot en door de klembeugel naar achteren te draaien wordt de wagenhoogte verkleind.
Zet de bout van de klembeugel (1) weer vast (sleutel 1677-T).

9. **Controleer de wagenhoogten vóór:**
 - a) Plaats een stalen rij over de randen van de hefbrug of smeerkuil, loodrecht onder en parallel aan de stabilisatorstang.
Het ondervlak van de rij moet precies in het steunvlak van de wielen liggen.
 - b) Licht de wagen aan de voorbumper op.
Laat de wagen los wanneer het gewicht te groot wordt.
De wagen zakt en komt dan weer omhoog tot een evenwichtsstand wordt bereikt.
Meet nu de afstand tussen de onderzijde van de stabilisatorstang aan beide uiteinden en het steunvlak van de wielen. Beide metingen mogen niet meer dan 3 mm uiteenlopen. Bij afwijking van deze limiet moet de stelmoef van de stabilisatorstang worden verdraaid. Neem het gemiddelde van de gevonden waarden, b.v. 236 mm.

583-1

1791



- c) Druk de wagen bij de voorbumper omlaag en laat hem los zodra een grote weerstand wordt gevoeld. De wagen komt omhoog, zakt weer en neemt dan zijn evenwichtsstand weer in. Meet de afstand tussen de onderzijde van de stabilisatorstang aan beide uiteinden en het steunvlak van de wielen. Neem het gemiddelde van de gemeten waarden b.v. 232 mm. Neem de gemiddelde waarde van die welke in alinea b en c werden gevonden b.v. (in het gekozen voorbeeld):

$$\frac{236 + 232}{2} = 234 \text{ mm}$$

Dit gemiddelde moet liggen tussen:
→ 232 en 238 mm.

Bij afwijking hiervan moeten de in paragraaf 8 omschreven handelingen worden herhaald.

10. Afstelling van de rijhoogten achter:

Ga te werk als omschreven voor het afstellen van de wagenhoogten vóór (zie par. 8), na de beschermplaat van de hoogteregelaarbediening (in de kofferruimte) te hebben verwijderd.

Verdraai de klembeugel (1).

De hoogte welke moet worden verkregen, bedraagt:

Voor alle **Sedanmodellen behalve IE**: $335 + \begin{matrix} 10 \\ 0 \end{matrix}$ mm

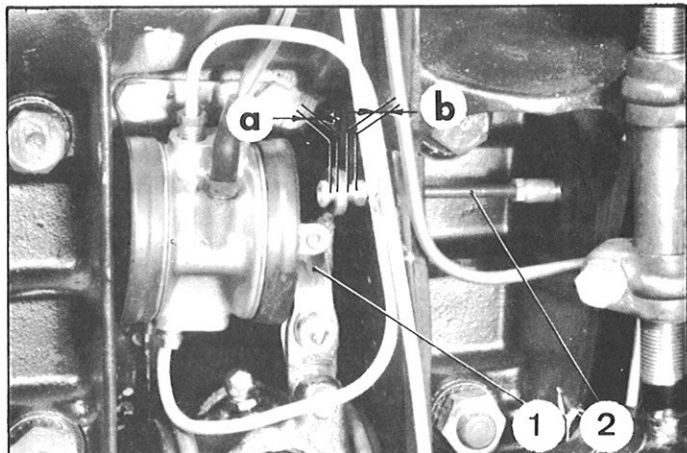
Voor alle **Sedanmodellen D.IE**: $355 + \begin{matrix} 10 \\ 0 \end{matrix}$ mm

Voor **Breaks type D**: $350 + \begin{matrix} 10 \\ 0 \end{matrix}$ mm

11. Controleer de rijhoogten achter:

- a) Plaats de rij op de randen van de hefbrug of smeerkuil, loodrecht onder en parallel aan de stabilisatorstang.
- b) Verwijder de rubber dop uit de vloerplaat.
- c) Licht de wagen bij de achterbumper omhoog. Laat de wagen los zodra het gewicht te hoog wordt. De wagen zakt, komt weer omhoog en neemt dan zijn evenwichtsstand in. Meet nu de afstand tussen de onderzijde van de stabilisatorstang en het steunvlak van de wielen (steek de lineaal door het gat "a" in de bodemplaat en laat het uiteinde van de lineaal tegen de stabilisatorstang rusten). Laat deze afstand b.v. 347 mm bedragen.
- d) Druk de wagen bij de achterbumper omlaag en laat hem weer los zodra een grote weerstand wordt gevoeld. De wagen komt omhoog, zakt weer en neemt dan de evenwichtsstand in.

1625



Meet de afstand vanaf de onderzijde van de stabilisatorstang tot het vlak waar de wielen op rusten; laat deze b.v. 342 mm bedragen. Neem het gemiddelde van deze beide metingen:

$$\frac{347 + 342}{2} = 344,5 \text{ mm}$$

Dit gemiddelde moet liggen tussen:

- 335 en 345 mm bij alle typen D behalve IE
- 355 en 365 mm bij alle typen DJ. IE
- 350 en 360 mm bij de Break.

- e) Plaats de rubber dop weer in de opening in de vloer plaat en monteer de beschermplaat van de hoogteregelaarbediening.

Controleer opnieuw de rijhoogten vóór en stel deze zonedig bij.

Controleer de wielvlucht van de voorwielen: het verschil in wielvlucht tussen de beide voorwielen mag niet meer dan 1 mm bedragen.

12. Afstelling van de trekstangen van de handbediening van de hoogteregeling:

Plaats het handel *in de rijstand*.

- a) Controleer aan de voorzijde of er een speling "a" bestaat, wanneer de hoogteregelaar in de geheel geopende stand staat (hefboom (1) naar voren gedrukt) en een speling "b", wanneer de hoogteregelaar geheel op retour staat (hefboom (1) geheel naar achteren gedrukt).

Deze speling wordt gemeten tussen hefboom (1) en moer.

Zonedig stelt men de trekstang (2) bij.

- b) Controleer aan de achterzijde of er een speling "c" bestaat, wanneer de hoogteregelaar in de geheel geopende stand staat (hefboom (5) naar voren gedrukt) en een speling "d", wanneer de hoogteregelaar geheel op retour staat (hefboom (5) naar achteren gedrukt). De speling wordt gemeten tussen hefboom (5) en moer.

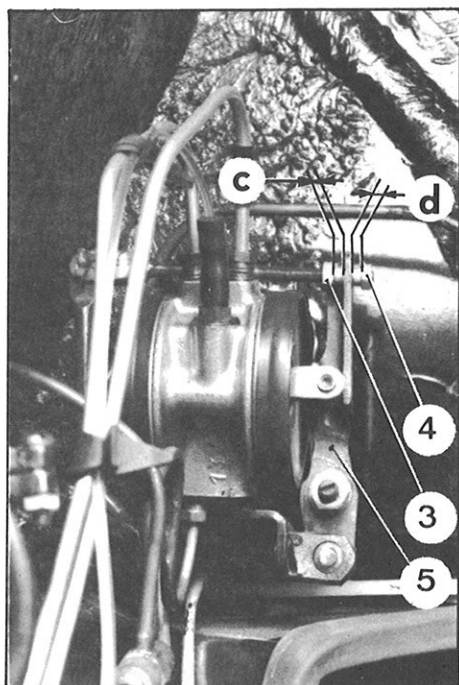
Verdraai zonedig de moeren (3) en (4).

- c) Controleer de werking van de handbediening van de hoogteregelaar. Controleer vooral of de bedieningshefbomen niet tegen de carrosserie aankomen. Stel zonedig de stand van de lagers van het bedieningsmechanisme af.

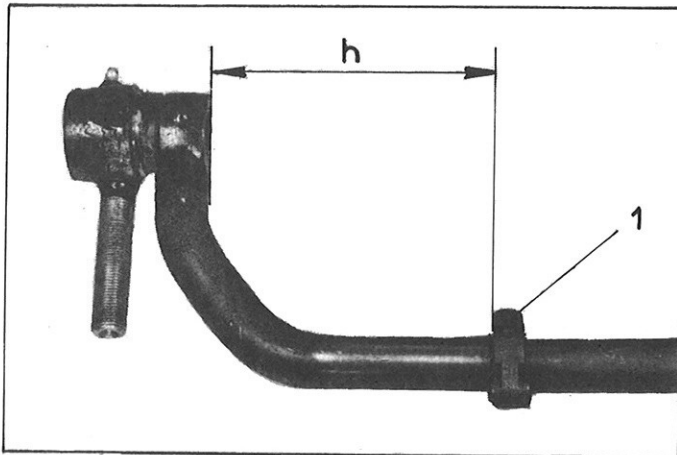
OPMERKING:

Voor het geval het onmogelijk blijkt de rijhoogten juist af te stellen met behulp van de trekstangen, moet de voor-afstelling van de rijhoogten worden uitgevoerd (zie par. 1 tot 3 van dezelfde Handeling voor de voorzijde en de par. 4 en 5 van dezelfde Handeling voor de achterzijde).

1626



1686



IV AFSTELLINGEN AAN DE VOORST STABILISATOR-STANG

13. Afstelling van de zijdelingse stand van de stabilisatorstang:

- a) Verwijder de zijdelingse en onderste beschermplaten.
- b) Meet de afstand (h) tussen de aanslag (1) en het binnenvlak van de verdikking voor de bevestiging van de kogelbout aan de rechterzijde.

Deze meting wordt vergemakkelijkt door een lineaal tegen de verdikking te laten steunen, deze lineaal met de hand vast te houden en de afstand (h) te meten m.b.v. een ander meetlatje (tussen de aanslag en het buitenvlak van de lineaal).

Verplaats zonedig, de aanslag zodanig dat de afstand (h): $110 + 0,5$ mm bedraagt.

Zet de klembout van de aanslag vast.

14. Afstelling van de zijdelingse speling van de stabilisator.

Druk de stabilisatorstang met zijn rechter aanslag tegen het rechter lager.

Verplaats de linker aanslag zodanig dat er tussen de aanslag en de onderste helft van het linker lager een speling $k = 0,5-1$ mm bestaat.

Hiervoor moet de voorste hoogteregelaar worden verwijderd.

15. Afstelling van de stabilisatorstanglagers.

- a) Plaats het lager op de stabilisatorstang zoals op de figuur aangegeven. Houd het lager in deze stand en meet de speling (j) met behulp van set voelmaatjes. Laat (j) b.v. 1,80 mm bedragen.

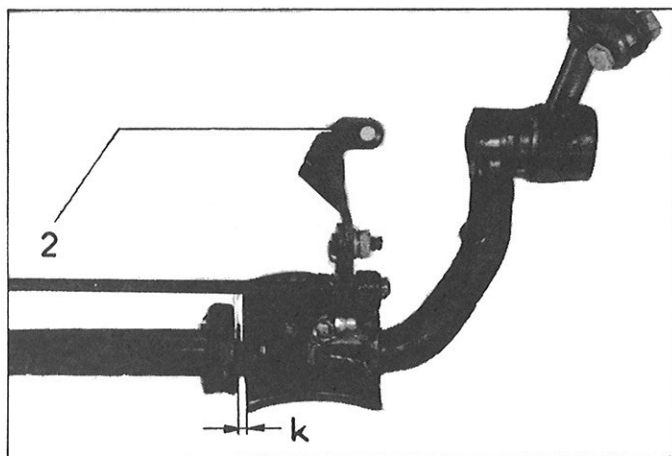
OPMERKING: Deze lagers zijn met een zekere klemming gemonteerd. Kies uit de vulplaatjes welke bij de Afd. Onderdelen verkrijgbaar zijn, die waarvan de dikte gelijk is aan:

$$\frac{j - 0,2}{2} \text{ dus in bovenstaand voorbeeld } \frac{1,80 - 0,2}{2} = 0,8 \text{ mm}$$

$$\frac{1,80 - 0,2}{2} = 0,8 \text{ mm}$$

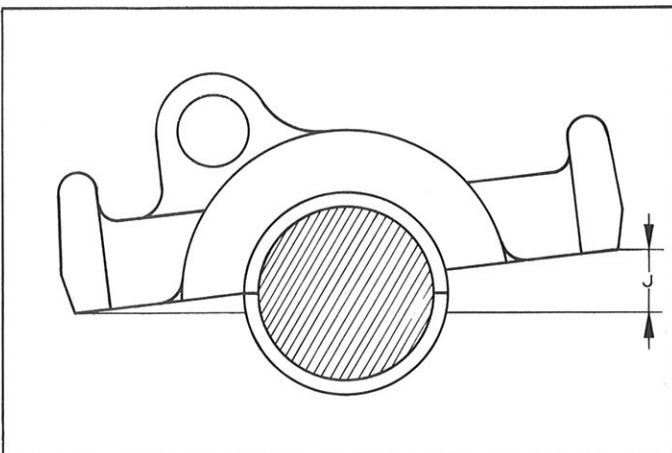
- b) Smeer de lagerschalen met grafietvet in en monteer de lagerkappen. Monteer de beide vulplaatjes, waarvan de dikte hierboven werd bepaald, tussen lagerkap en lager.
- c) Zet de moeren van de rechter klembeugels vast met 1,2 kgm. Controleer het koppel dat nodig is om de stabilisatorstang te verdraaien. Deze moet draaien wanneer er een koppel van 2-3 kgm op wordt uitgeoefend, aangrijpend op de kogelbout. Bij afwijking van deze waarde moeten de dikten van de vulplaatjes worden gewijzigd.
- d) Zet de moeren van de linker klembeugels vast met 1,2 kgm. Controleer zoals bij "c" het koppel dat nodig is om de stabilisatorstang te verdraaien. Dit koppel moet 4-6 kgm bedragen. Wijzig zonedig de dikte van de vulplaatjes.

1687



Manuel 583-1

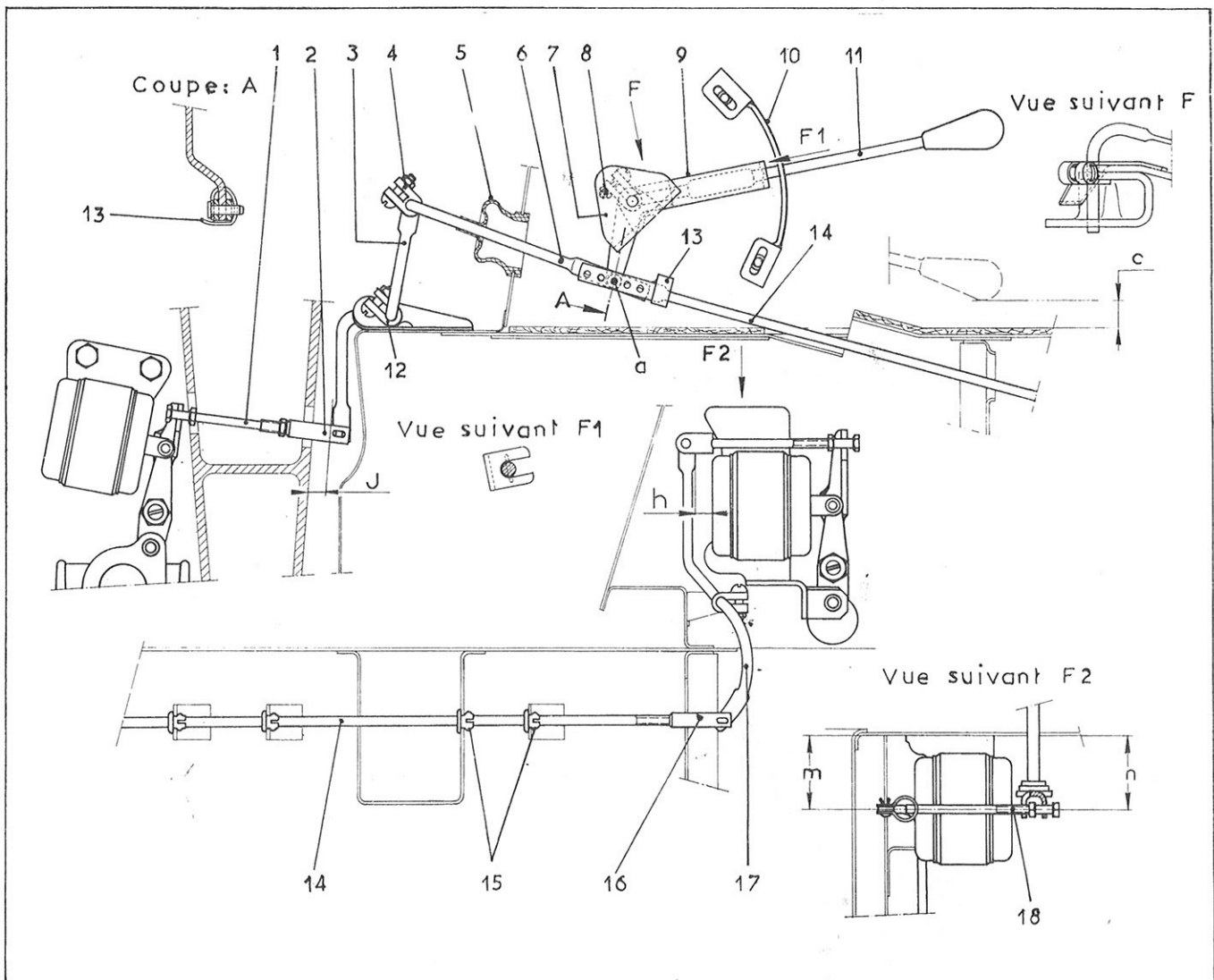
X. 51



16. Monteer de hoogteregelaar.

17. Monteer de beschermplaten.

V. AFSTELLING VAN DE HOOGTEREGELING



18. Stel de stand van de voorste verbindingstang (6) af t.o.v. de overbrengingshefboom (9).

Bepaal het gat "a" van de stang, waarbij een maat $J = 7,5 + 1,5 \text{ mm}$ verkregen wordt.

Indien deze maat niet met behulp van de gaten in de stang (6) kan worden verkregen, moet de sector (10) in zijn sleufgaten worden verplaatst.

19. Stel de stand van de achterste verbindingstang (14) af t.o.v. de overbrengingshefboom (9).

Bepaal het gat "a" van de stang, waarbij een maat "h" = $8 + 1,5 \text{ mm}$ wordt verkregen.

Indien deze maat niet met behulp van de gaten in de stang (14) kan worden verkregen, moet de gaffel (16) worden verdraaid.

20. Monteer de scharnierpen van de stangen (6) en (14) en de hefboom (9). Sla het borgplaatje (13) waar de scharnierpen doorheen steekt, om, zoals uit de doorsnede A te zien is.

21. Smeer de draaipunten en de steunen (15) van de stang (14) met cardanvet in.

22. Stel de zijdelingse stand van de voorste torsiestangen af. Het eind (1) van de stang moet op 1 mm nauwkeurig in de doorvoergaten in de armsteun gecentreerd zijn.

Verplaats zondig de stang, na de klembeugel (12) te hebben opgelost.

23. Stel de zijdelingse stand van de achterste torsiestangen af.

Het eindstuk (18) moet parallel aan het plaatwerk zijn ($m = n + 1 \text{ mm}$). Verplaats zondig de torsiestang (3) na de klembeugel (4) te hebben opgelost.

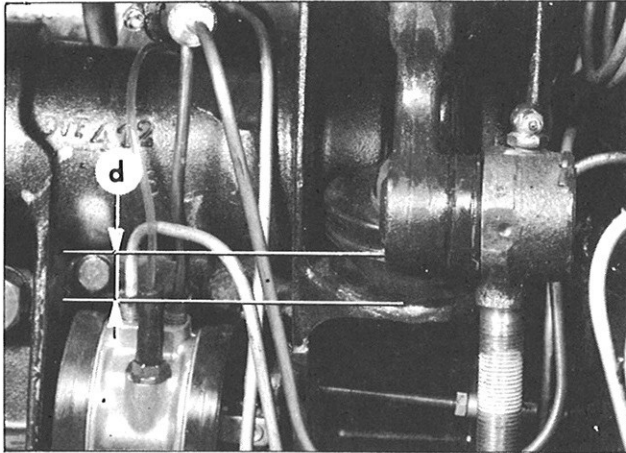
24. Stel de bedieningshefboom af.

Wanneer de bedieningshefboom (11) in de laagste stand staat, moet er een afstand $c = 10 + 5 \text{ mm}$ bestaan tussen de knop van de hefboom en de bekleding van de langsligger. Verbuig zondig de hefboom (11) om deze maat te verkrijgen.

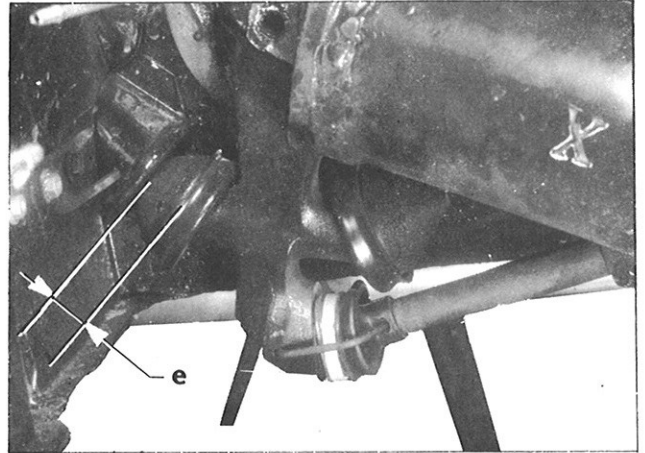
25. Controleer of de torsiestangen bij hun uitslag tussen de hoogste en laagste stand nergens in hun beweging worden belemmerd.

26. Controleer de afstelling van de bedieningshefboom (1) en (17) van de hoogteregelaars.

1523



1465



N.B.:

In de *laagste stand* moeten de veerbollen een vrijslag hebben.

In de *hoogste stand* moeten de stootrubbers ingedrukt zijn.

De afstand tussen de rand van de cup en het steunvlak op de stalen aanslag moet bedragen:

vóór: d = 6 mm maximaal
achter: e = 8 mm maximaal.

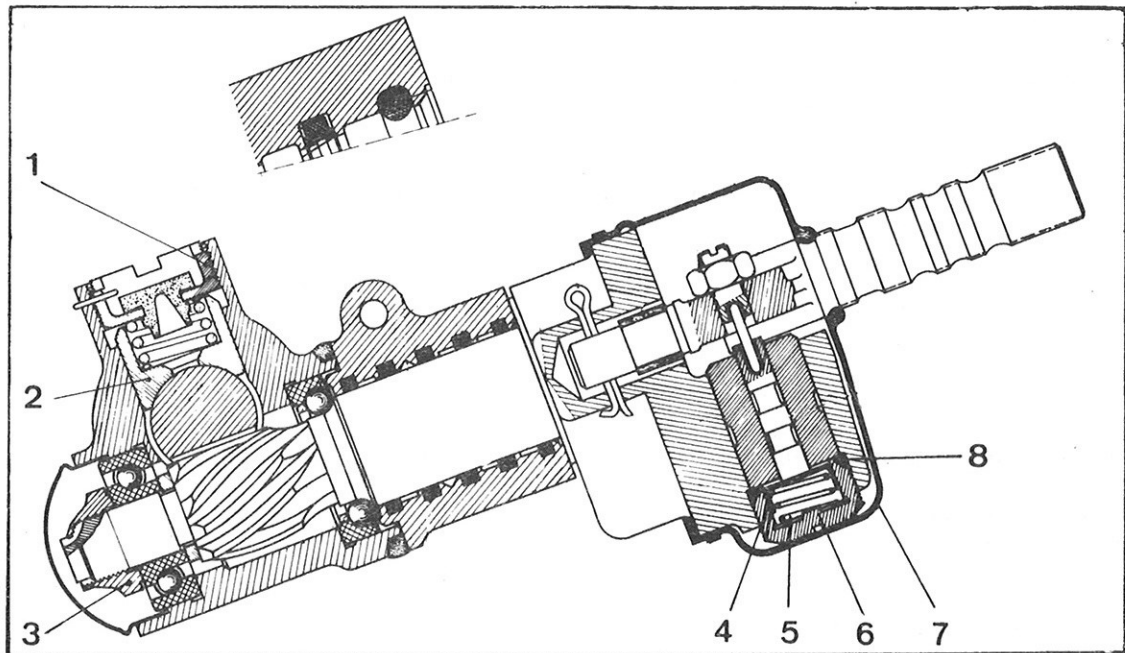
ALLE WAGENTYPEN

A. STUURINRICHTING MET HYDRAULISCH TANDHEUGELCOMMANDO

Alle wagentypen (op DV en DT extra leverbaar)

I. GEGEVENS

- Toespoor:	2-4 mm
- Overbrengingsverhouding	1 : 15
- Draaicirkel	ca. 11 m
- Wieluitslag	42° - $\frac{0}{10}$
- Aantal omwentelingen van het stuurwiel vanaf de rechtuitstand	1½ slag



II. SPECIALE PUNTEN

Afstellingen op de wagen:

Zijdelingse afstelling: afstand tussen hart hulpstuurarmas links en hart opsluitmoer (1) van taats, gemeten haaks op de hartlijn van de wagen (zie afbeelding op pag. 3):
 $a = 122 + 2,5 \text{ mm.}$

Wieluitlijning: toespoor 2 - 4 mm
 Afstelling van het punt voor rechtuit rijden: dit geschiedt op de weg.
 Afstelling van de wieluitslag 42°
 Afstelling tussen hart kogelbout en hart silentbloc spoorstang $c = 402 \text{ mm}$ (zie afb. op pag. 3).
 Aantrekkoppel van de bevestigingsmoer van de spoorstangkogel 4 mkg
 Aantrekkoppel van de moer (3) op het stuurronsel . 5 mkg
 Aantrekkoppel van de bedieningsstang op de tandheugel 7 mkg
 Zet de opsluitmoer (1) van de taats (2) vast en draai hem vervolgens 1/6 slag terug m.b.v. de sleutel MR. 630-16/7.

Afstand tussen anti-rammelring en hart spoorstang: $140 + \frac{5}{0} \text{ mm}$

Aantrekkoppel van de bevestigingsmoer v/h spoorstangjuk 4 mkg
 Aantrekkoppel van de bevestigingsmoer v/d spoorstangen op het juk 3,5 mkg
 Aantrekkoppel van de contraoer van de afsteldop op het stuurhuis 10 mkg
 Vrijslag tussen band en beschermplaat minimaal 10 mm

Afstand tussen stofkappen en hart taats (2):
 links $56 + 2,5 \text{ mm}$
 rechts $574 + 2,5 \text{ mm}$

Lengte van de bedieningsstang op de tandheugel:
 tot juli 1967 460 mm
 vanaf juli 1967 464 mm

Diameter van de stang van de commandozuiger:
 tot juli 1967 21 mm
 vanaf juli 1967 19 mm

III. BELANGRIJKE OPMERKINGEN

1. Alvorens aan het hydraulische stuurcommando te werken, dient men te controleren of de spoorstangkogels in goede staat verkeren.

Ga hiertoe als volgt te werk:

Maak de stuurstang los van de kogel op de fusee-arm (kogelbouttrekker 1964-T). De kogels op de fusee-arm en op de hulpstuurarm) moeten gemakkelijk draaien, zonder haken en zonder zwaar punt, zelfs in de uiterste standen van het stuur.

Wanneer de kogelbout haakt, moet men de volgende delen vervangen:

- òf de fusee-arm
- òf de fusee-arm met spoorstang.

2. Indien de stuurinrichting lekt, kan dit veroorzaakt worden door:

1^e) een lek dat een sissend geluid veroorzaakt, zoals dat van ontsnappend gas.

Maak de leidingbundel van de stuurcommando los. Sluit de flensopeningen af m.b.v. een stalen plaatje over een pakkingflens.

- a) Wanneer de lekkage niet ophoudt, ligt de oorzaak bij de roterende aansluiting, die dan dient te worden vervangen of gerepareerd.
- b) Wanneer de lekkage is opgehouden, werd deze veroorzaakt door de hydraulisch stuurcommando en moet deze worden vervangen of gerepareerd.

2^e) Door een lekkage die de stofkappen doet opzwellen, waarna de vloeistof naar buiten uitlekt. In dit geval moet de stuurinrichting gerevideerd worden.

3. De stuurinrichting vertoont onregelmatige weerstand, of aan het begin van de stuuruitslag, een zwaar punt.

1^e) Controleer of de stuurinrichting juist is uitgelijnd
Zijdelingse afstelling
Stuurhuiskanteling

2^e) Stel de overlappingsdrukken af.

4. Wanneer de stuurinrichting "klappert", moeten de overlappingsdrukken worden afgesteld.

Het klapperende geluid kan eveneens worden veroorzaakt door:

- een speling in de meeneempen van zuiger en tandheugel,
- een abnormale speling in de geleider van de stuurtaats,
- een zwaar punt in de commandoplungers of dempers.

In deze gevallen moet de stuurinrichting worden gerevideerd.

5. Wanneer het stuur in de rechtuitstand "uitslaat": (zie afbeelding pag. 1)

1^e) Controleer de overlappingsdrukken

2^e) Controleer de doppen (6) en de schotels (4).

Verwijder de accu en de accubak.

Verwijder de stofkap (7) van de scharnierende aansluiting om de doppen (6) te bereiken.

Laat de druk uit het systeem ontsnappen.

Verwijder de doppen (6), maar verwissel de onderdelen niet onderling: elke schotel (4) behoort paarsgewijs bij de dop (6).

Verwijder de schotel en veer (5). Controleer of de schotel niet klemt in de boring van het huis.

Zonodig kan men met een klein schraapstaaltje de braam verwijderen welke in de dop aanwezig kan zijn.

Wanneer de schotel slechts ondiepe krasjes vertoont, kunnen deze voorzichtig worden verwijderd met fijn schuurpapier no. 600.

Maak de onderdelen zorgvuldig schoon.

Wanneer de schotel (4) niet meer bruikbaar is, moeten schotels en doppen tezamen worden vernieuwd.

Monteer de doppen en de schotels met de veren. Monteer een pakking (8).

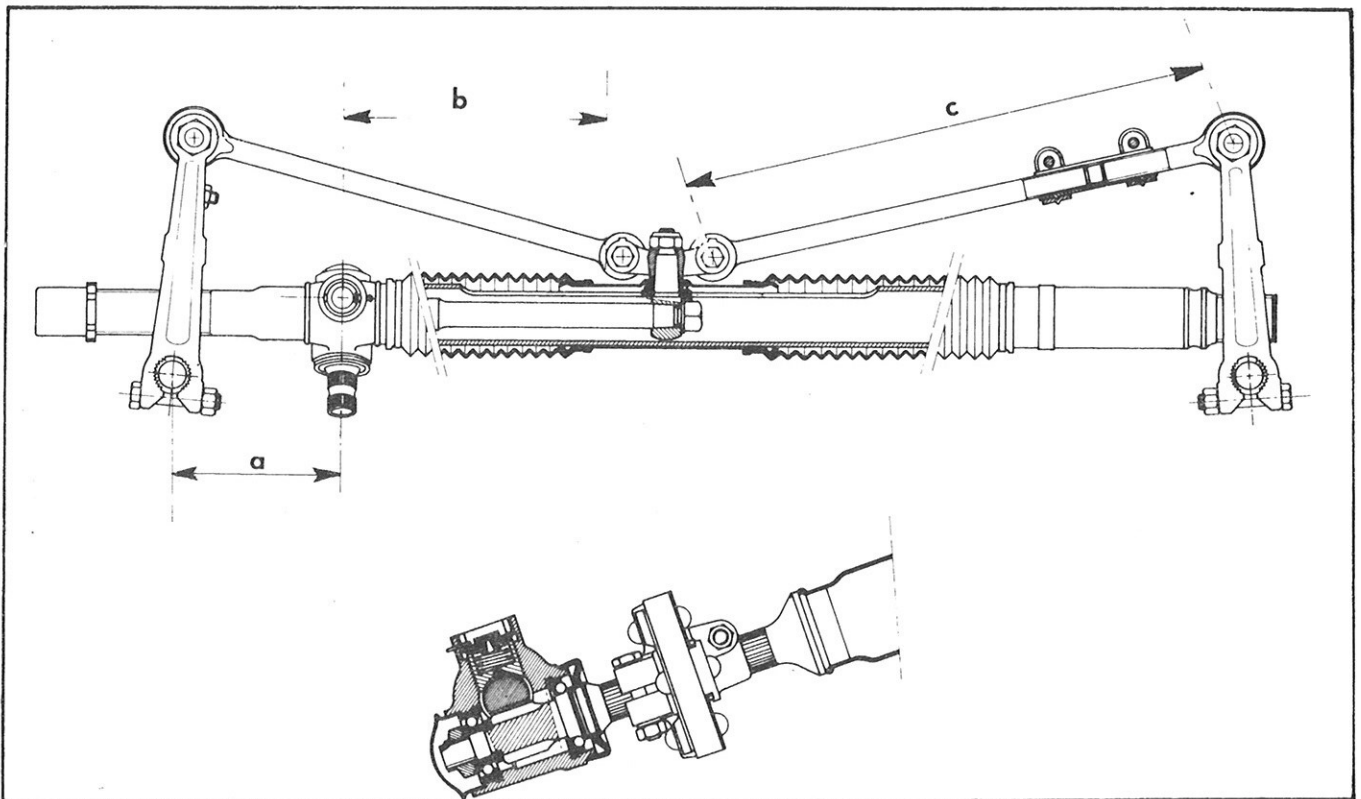
Zet de doppen matig vast (1 mkg) en stel de overlappingsdrukken af.

TYPEN DV-DT
(zonder stuurbekrachtiging)

B. STUURINRICHTING MET MECHANISCHE TANDHEUGELBEDIENING.

I. GEGEVENS

- Toespoor	2-4 mm
- Overbrengingsverhouding	1 : 20
- Draaicirkel	ca. 11 m
- Wieluitslag	$42^{\circ} - \begin{smallmatrix} 0^{\circ} \\ 1^{\circ} \end{smallmatrix}$
- Aantal slagen van het stuurwiel vanaf de rechttuitstand	2



II. SPECIALE PUNTEN

1. Afstellingen op de wagen.

Zijdelingse afstelling: afstand tussen hart hulpstuurarm links en hart taats:

$$a = 122 + 2,5 \text{ mm}$$

De spaak van het stuurwiel moet aan de linkerzijde 30° onder de horizontaal staan, in welke stand de afstand tussen hart taats en buitenzijde van silentbloc van linker spoorstang:

$$b = 275 \text{ mm moet bedragen.}$$

Toespoor 2-4 mm

Wieluitslag $42^{\circ} - \begin{smallmatrix} 0^{\circ} \\ 1^{\circ} \end{smallmatrix}$

Aantrekkoppel bevestigingsmoeren van de armen op het stuurrelais: 2,5 mkg

2. Revisie.

Afstand tussen hart silentbloc spoorstang en hart kogelbout:

$$c = 402 \text{ mm.}$$

Aantrekkoppel moer van spoorstangkogelbout .. 4 mkg

Aantrekkoppel opsluitmoer van taats 5 mkg
(Hierna 1/6 slag losdraaien).

Aantrekkoppel moer op stuurronsel 5 mkg

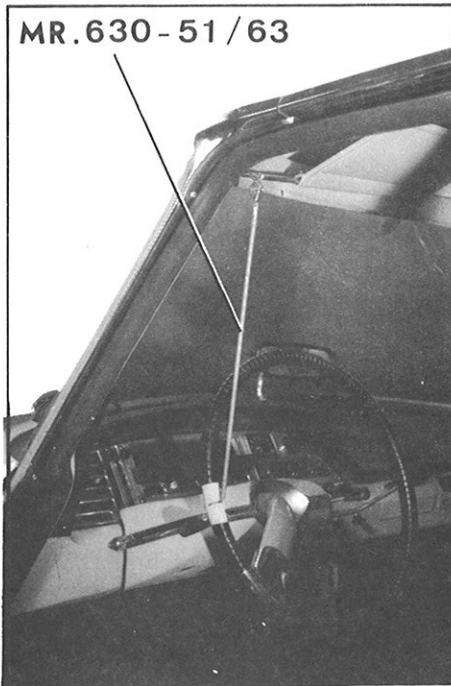
Aantrekkoppel moer op spoorstangjuk 4 mkg

Aantrekkoppel bevestigingsmoeren van spoorstangen op spoorstangjuk 3,5 mkg

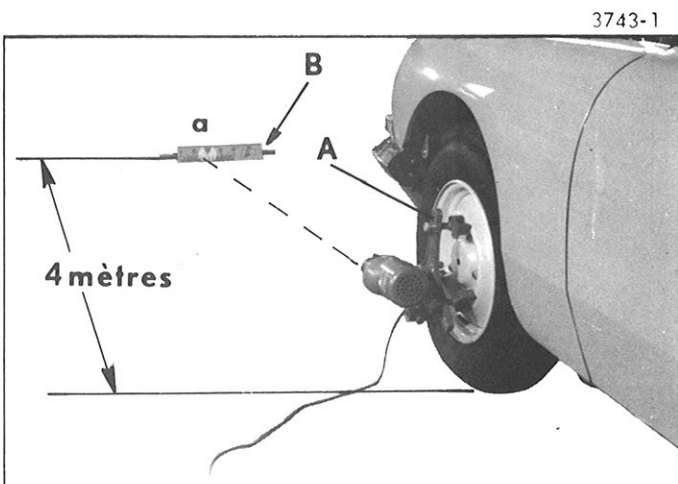
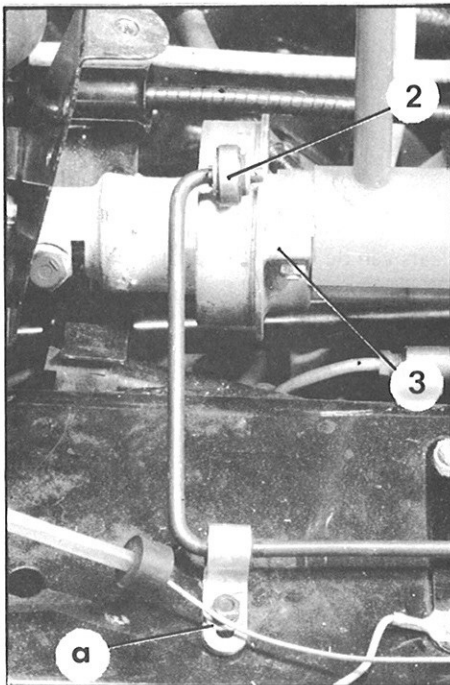
AFSTELLING VAN DE STAND VOOR RECHTTUITRIJDEN

ALLE TYPEN met stuurbekrachtiging

3918



1300



3743-1

N.B.: Controleer de bandenspanning alvorens tot de afstellingen over te gaan.

I. OP DE WEG

1. Bepaal de stand van het stuurwiel bij rechttuitrijden.
 - Voer de controle op een rechte en vlakke weg uit.
 - Haak de knijper van de staaf MR.630-51/63 aan het scharnierasje van de linker zonneklep en plak op het stuurwiel bij het uiteinde van de staaf een stuk plakband. Trek, rechttuitrijdend, een streep op het plakband, gelijk met de punt van de staaf.

2. Zet de wagen stil.

3. Stel de stand van de nok als volgt af:
 - Breng door verdraaien van het stuurwiel de merktekens (zie par. 1) tegenover elkaar.
 - Draai de klem (3) van de nok los en verdraai deze totdat de rol (2) in de uitholling van de nok valt.
 - Zet de klem vast met 0,4 mkg.

N.B. De rol moet parallel aan de nok liggen en op 2 mm nauwkeurig in het midden van de breedte hiervan. De rol kan over het sleufgat "a" worden verplaatst.

4. Controleer nogmaals op de weg of de afstelling juist is.

II. IN DE WERKPLAATS.

5. Gebruik voor deze werkzaamheden een optisch apparaat van het type dat algemeen voor de controle van voor- en achtertrenten wordt toegepast.

OPMERKING:

- Bij deze werkwijze wordt gebruik gemaakt van de eigen karakteristieken van de wagen (stand van de assen, toespoor, drifthoek van de banden, etc.) daar men de wagen laat rollen.
- De wagen moet in goede staat verkeren, zonder overmatige speling in voortrein of stuurinrichting.

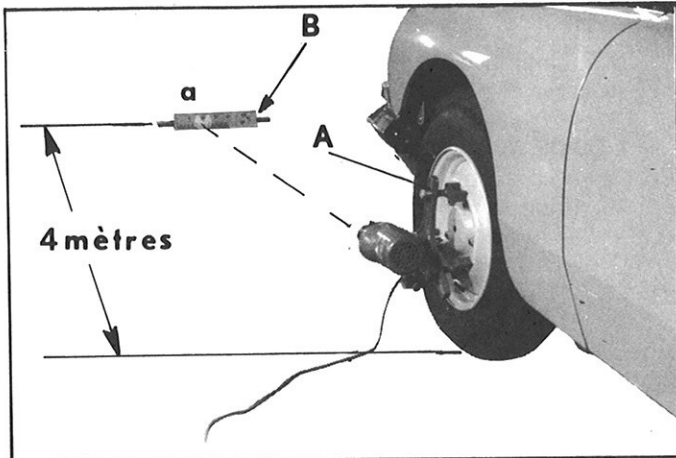
6. Plaats de wagen met de wielen zoveel mogelijk in de rechtuitstand, op een vlakke en horizontale vloer.
ZEER BELANGRIJK: *Het is een eerste vereiste dat de vloer volkomen vlak en horizontaal is, daar anders de aflezingen foutief zijn.*

7. Haak de knijper van de staaf MR. 630-51/63 aan het scharnierasje van de linker zonneklep en plak op het stuurwiel bij het uiteinde van de staaf een stuk plakband.

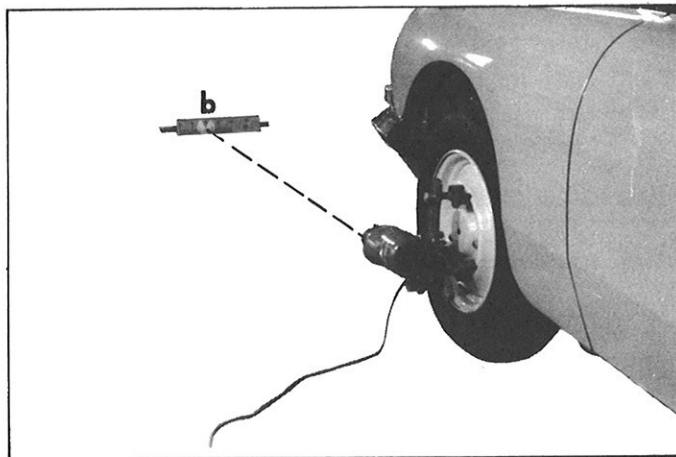
8. Bevestig op elk van de voorwielen een steun A voor de projectielamp. Men mag nu de voorwielen niet meer van stand laten veranderen, voordat de controle is afgelopen.

9. Plaats twee rijen met schaalverdeling B op een afstand van 4 m voor de wagen.

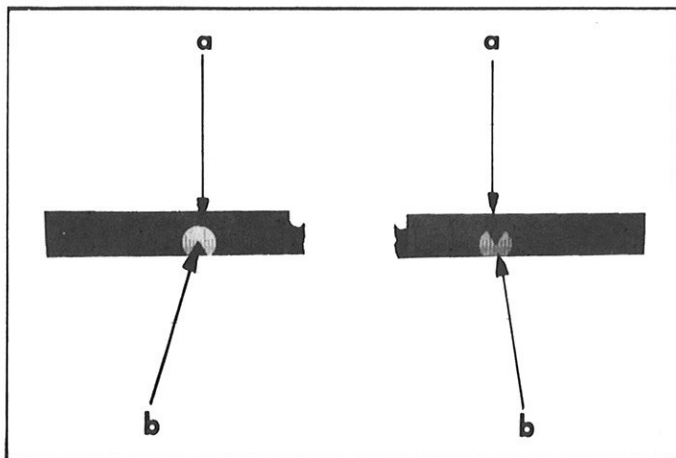
3743-1



3743-1



4180



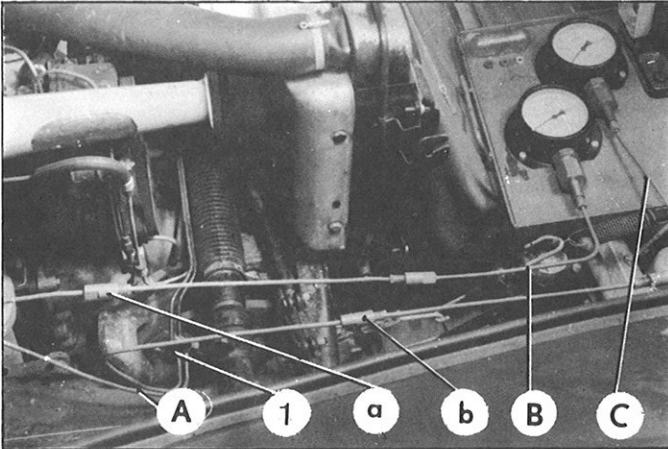
10. Start de motor om het hydraulisch systeem onder druk te brengen.
11. Plaats een blokje (b.v. een schroevendraaierhandvat) onder de verende stang van de rol van de nok voor de rechttuitstand, zodanig dat de rol niet op de nok rust.
12. Bevestig de projectielamp op zijn support op het linker voorwiel. Richt de lichtbundel op de rij en merk het projectiepunt "a".
13. Voer dezelfde handeling aan het rechter voorwiel uit en merk ook daar het projectiepunt "a".
14. Maak met krijt eveneens een merkteken op de band, zoals nevenstaand afgebeeld.
15. Plaats op het traject van de wielen, ca. 2 m vóór de assen hiervan, twee stel staalplaten, elk bestaande uit 2 op elkaar geplaatste 1 mm dikke platen van 400 bij 400 mm, waartussen een laagje vet is aangebracht. Laat de wagen met motorkracht op de 1^e versnelling vooruitrijden. Stop de wagen nadat deze een afstand heeft afgelegd, welke overeenkomt met één omwenteling van het wiel.

OPMERKING:

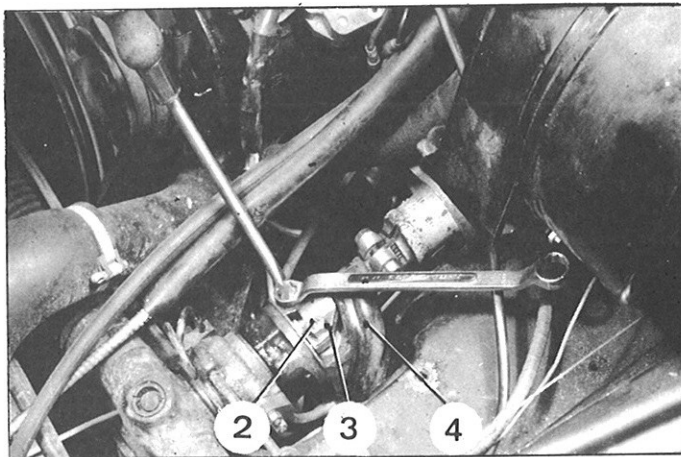
Het wegrijden en stoppen van de wagen moet aan een stuk, dus ononderbroken gebeuren, vooral wanneer er speling is in de diverse draaipunten van de voorwielophanging en de stuurinrichting.

16. Projecteer aan de rechterkant een lichtbundel op de rij (deze mag intussen niet zijn verplaatst). Merk de plaats van de lichtbundel bij "b".
17. Verricht dezelfde handeling aan de linkerkant.
18. *Er kunnen zich verscheidene gevallen voordoen:*
 - a) De afstanden "ab" zijn gelijk op 7 mm na gelijk (toelaatbare afwijking van de rechttuitstand) en de punten "b" liggen aan de buitenzijde van de punten "a": de wielen staan in de rechttuitstand. Merk nu, op het stuurwiel, de rechttuitstand.

2338



2339



OPMERKING: Bij de maximale uitslag van de wielen moet er speling bestaan tussen de band en de zijdelingse beschermplaten van het veersysteem. Verminder zonodig de wieluitslag.

VI. AFSTELLING VAN DE OVERLAPPINGSDRUKKEN. (Alleen bij wagens met stuurbekrachtiging)

OPMERKING: Gebruik de testbank 3654-T met toebehoren 3655-T voor de groene LHM vloeistof, of de bank 2290-T voor de rode LHS 2 vloeistof.

Gebruik manometers met een meetbereik van 0 tot 200 bar.

18. Laat de druk uit het systeem ontsnappen door de ont-luchttingsnippel van de hogedrukregelaar los te draaien.
19. Leg aan de rechterzijde een doek onder de aansluitflens (1) van de leidingbundel voor de stuurinrichting om te voorkomen dat er vloeistof lekt op de remunit. Verwijder de hydraulische leidingbundel aan stuurhuiszijde.
20. Monteer de leiding A met een pakkingplaatje op de aansluitflens (1) van de verbindingsleidingen. Sluit de uiteinden "a" en "b" van de leiding A met behulp van de leidingen B en C op de beide manometers van de bank aan.
21. Start de motor en draai de ontluuchttingsnippel van de hogedrukregelaar dicht. Draai het stuur beurteelings naar links en naar rechts om de leidingen van de manometers te ontluuchten.
22. **Plaats de wielen in de rechteuitstand.** dit nadat de stand van de nok is afgesteld.
23. Draai het stuurwiel langzaam naar rechts of naar links om een drukverschil van + 60 bar. tussen de beide manometers te verkrijgen. (b.v. 20 bar. en 60 bar.) Draai het stuurwiel vervolgens langzaam in tegengestelde richting en neem de druk op wanneer de manometers hetzelfde aangeven.
Deze druk moet 65 + 5 bar. bedragen.
24. Indien de druk niet 65 + 5 bar. bedraagt, moet de verdeler worden afgesteld.
Zet de motor af. Verwijder de accu met zijn steun indien deze links zijn gemonteerd.
Maak de rubber beschermhoes (4) van de verdeler los zodat de stelschroeven (2) van de plungers bereikbaar zijn. Draai de contraoer (3) van één van de stelschroeven (2) los.

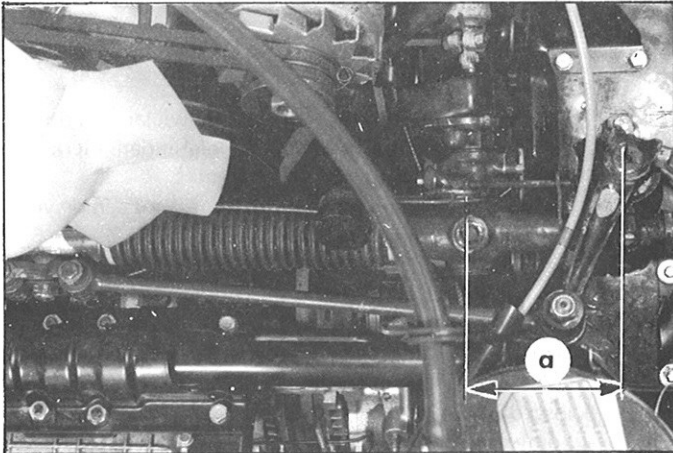
LET OP: Zorg er voor dat de stelschroef bij het losdraaien van de contraoer niet meedraait.

Als de overlappingsdruk te hoog is, moet de stelschroef (2) worden losgedraaid; in het tegengestelde geval moet men de schroef aandraaien. (Verdraai de schroef steeds met niet meer dan + 1/12 slag tegelijk).

OPMERKING: Laat het stuurwiel niet los voordat de overlappingsdrukken zich hebben gestabiliseerd. Doet men dit niet, dan zal het stuurwiel heen en weer gaan slaan, waarna de manometers defect kunnen raken.

ALLE WAGENTYPEN

3525

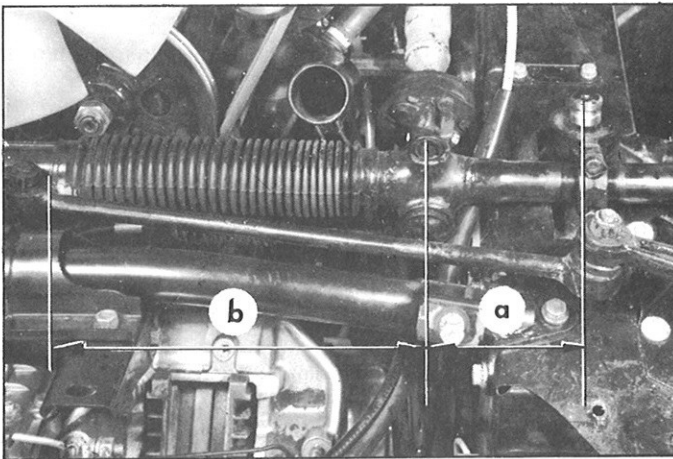


I. ZIJDELINGSE AFSTELLING VAN HET STUURHUIS.

1. Plaats de voorzijde van de wagen op steunen. (Steun 2505-T).
Maak de massakabel van de accu los.
2. Verwijder:
 - het reservewiel
 - de voorspatschermen
 - de accu, de accubak en zijn steun, indien deze aan de linkerzijde gemonteerd zijn.
3. Draai de bevestigingsbouten van de klemstroppen van het stuurhuis los en verschuif dit in zijn steunen, zodanig dat de afstand:

$$a = 122,5 + 2,5 \text{ mm}$$
 bedraagt, gemeten tussen de hartlijn van de linker hulpstuurarm en de hartlijn van de druktaats van de tandheugel, loodrecht op de as van de wagen. Zet de bouten van de klemstroppen vast.

2383



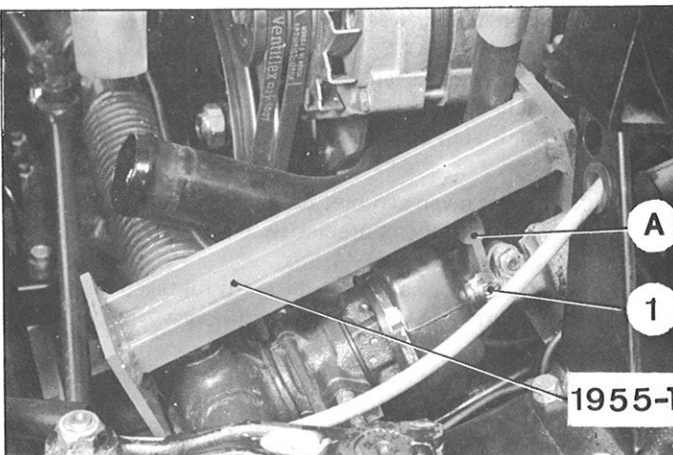
4. Controleer de stand van het stuurwiel. Draai het stuurwiel totdat de afstand tussen het hart van de taats van de taatsheugel en de buitenrand van het silentbloc van de linker spoorstang

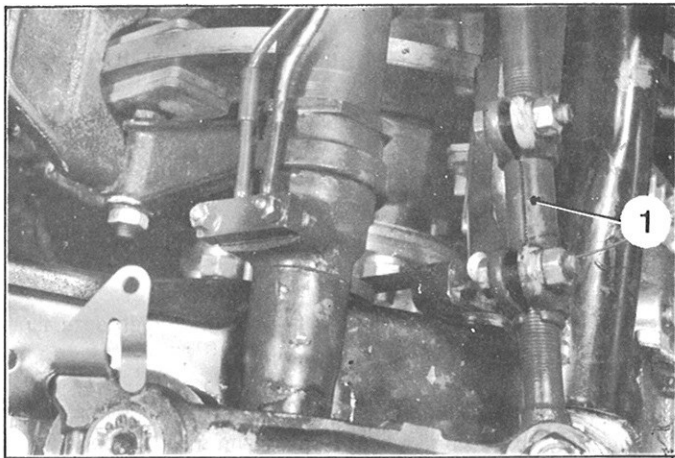
$$b = 275 \text{ mm}$$
 bedraagt. In deze stand moet de spaak van het stuurwiel aan de linkerzijde en 30° onder de horizontaal staan. Stel hiertoe zonodig de stand van het stuurwiel af.

II. AFSTELLING VAN DE STUURKANTELING. (*Wagens met stuurbekrachting*)

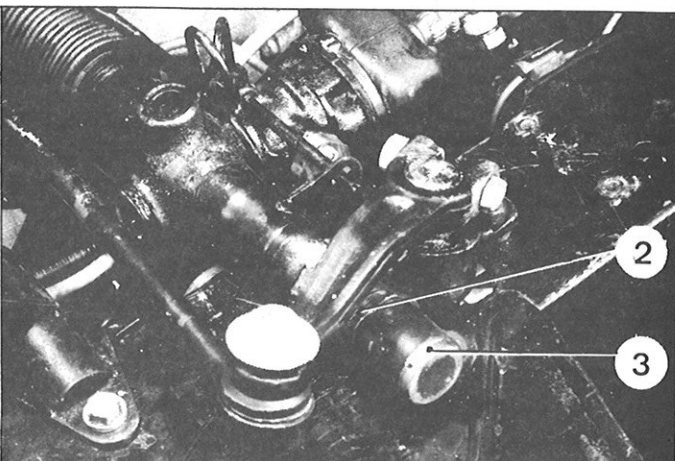
5. Breng, nadat de wagen aan de voorzijde op steunen is geplaatst en zonder dat de klembouten van het stuurhuis zijn vastgezet, het apparaat 1955-T aan.
6. Verdraai het stuurhuis in zijn steunen totdat het stuurpignon (1) tegen de centrale stift A van het apparaat rust.
7. Zet de bouten van de klemstroppen vast. Verwijder het apparaat.

3526

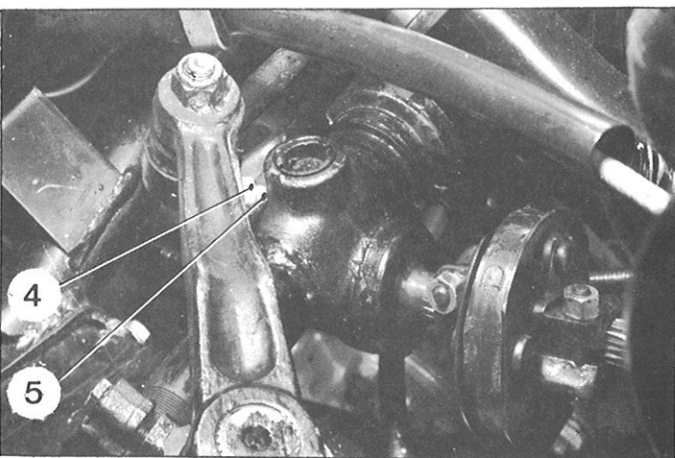




3472



1139



2409

III. AFSTELLING VAN DE SPORING.

8. Plaats de wagen op de normale rijhoogte, met draaiende motor.
9. Gebruik een sporing controle-apparaat, zoals dit in de handel verkrijgbaar is. Meet ter hoogte van het hart van de wielen aan de achterzijde de afstand tussen de velgranden. Merk de meetplaats met krijt. Draai de wielen een halve slag en meet nu aan de voorzijde de afstand tussen de gemerkte punten.
10. Het toespoor moet 2 tot 4 mm bedragen. Stel dit eventueel bij door de stelmof (1) te verdraaien. Hiertoe moet de wagen aan de voorzijde worden opgekrikt en de klembouten van de spoorstangstelmoffen worden losgedraaid. Draai met gedeelten van een slag (1/4 slag komt overeen met 1 mm verschil in sporing). Controleer het toespoor opnieuw. Zet de moeren van de klembouten vast met 1 mkg. Draai het stuurwiel geheel naar rechts en naar links om te controleren of er voldoende vrijslag bestaat tussen de klembouten, de voorste traverse en de luchtunnel.

N.B.: Voor een juiste afstelling van het toespoor moeten de spoorstangen in goede staat verkeren.

BELANGRIJK: Na deze werkzaamheden moeten de koplampen worden afgesteld.

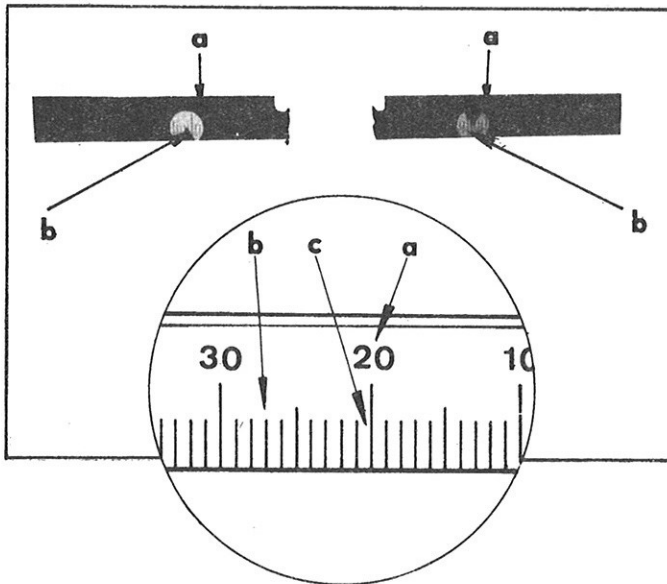
IV. AFSTELLING VAN DE STAND VOOR HET RECHTUITRIJDEN. (*Alleen bij wagens met stuurbekrachtiging*)

11. Er zijn hiervoor twee methoden mogelijk: zie de betreffende handeling.

V. AFSTELLING VAN DE WIELUITSLAG.

12. Plaats de voorzijde van de wagen op bokken. Verwijder het rechter voorspatscherm.
13. Plaats de wielen in de stand voor rechtuitrijden. (dit nadat de stand van de nok is afgesteld).
14. Draai het stuurwiel precies 1 1/2 slag naar links, **wanneer het een bekrachtigd stuur** betreft, of twee slagen **wanneer het een mechanisch bediend stuur** betreft. Draai de aanslagdop (3) tegen de tandheugel aan en zet de contraoer (2) vast. Plaats het stuur weer in de rechtuitstand.
15. **In het geval van een bekrachtigd stuur:** Draai het stuurwiel precies 1 1/2 slag naar rechts. Draai de aanslagdop aan en zet de contraoer vast
16. **In het geval van een niet bekrachtigd stuur:** Draai het stuurwiel precies twee slagen naar rechts. Draai de contraoer (4) los. Draai de aanslagbout (5) terug tot hij tegen het stuurhuis stuit en zet dan de contraoer (4) vast.
17. Monteer het rechter voorspatscherm en plaats de wagen op de grond.

4180-1



- b) De afstanden "ab" zijn aan beide zijden nagenoeg gelijk, doch de twee punten "b" zijn, of allebei links, ofwel allebei rechts van het punt "a": de wagen wijkt onder het rijden af. Men moet dus over een zekere hoek "bijsturen" overeenkomende met een afstand "bc", welke gelijk is aan het gemiddelde van de twee afstanden "ab".

Voorbeeld: de wagen wijkt naar links af.

De afstand "ab" rechts bedraagt 30 mm

De afstand "ab" links bedraagt 35 mm

De afstand "bc" moet nu zijn:

$$bc = \frac{30 + 35}{2} = 32,5 \text{ mm}$$

Draai het stuurwiel (na dit enige malen naar links en naar rechts te hebben bewogen om de speling te egaliseren) totdat de lichtbundel op het punt "c" is gericht.

N.B.: Op de voor de afbeelding gebruikte rij komt elke streep van de schaalverdeling overeen met 5 mm.

Laat nu de wagen met motorkracht minstens anderhalve wielomwenteling achteruit rijden, daarna weer vooruit en zet hem stop in de stand die de wagen innam bij het begin van de eerste projectie. Herhaal de handeling ter controle. Wijzig zonodig de stand van het stuurwiel totdat wordt voldaan aan de onder "a" beschreven voorwaarden.

- c) In zeer zeldzame gevallen komt het voor dat de afstanden "ab" nagenoeg gelijk zijn, doch dat de punten "b" naar binnen liggen t.o.v. de punten "a": de wielen staan in de rechttuitstand, doch hun uitlijning is fout. (Uitspoor in plaats van toespoor), ofwel is er te veel speling in de diverse draaipunten; mogelijk is het een combinatie van beide factoren. Repareer de wagen alvorens tot afstellingen over te gaan.

OPMERKING:

Bij wijze van voorbeeld: wanneer de punten "b" aan de buitenzijde van de punten "a" liggen, moet de afstand "ab" voor een wagen waarvan het toespoor juist is en waarvan de diverse draaipunten geen speling vertonen, tussen 5 en 10 mm bedragen.

19. Stel de stand van de nok af als omschreven in par. 3.

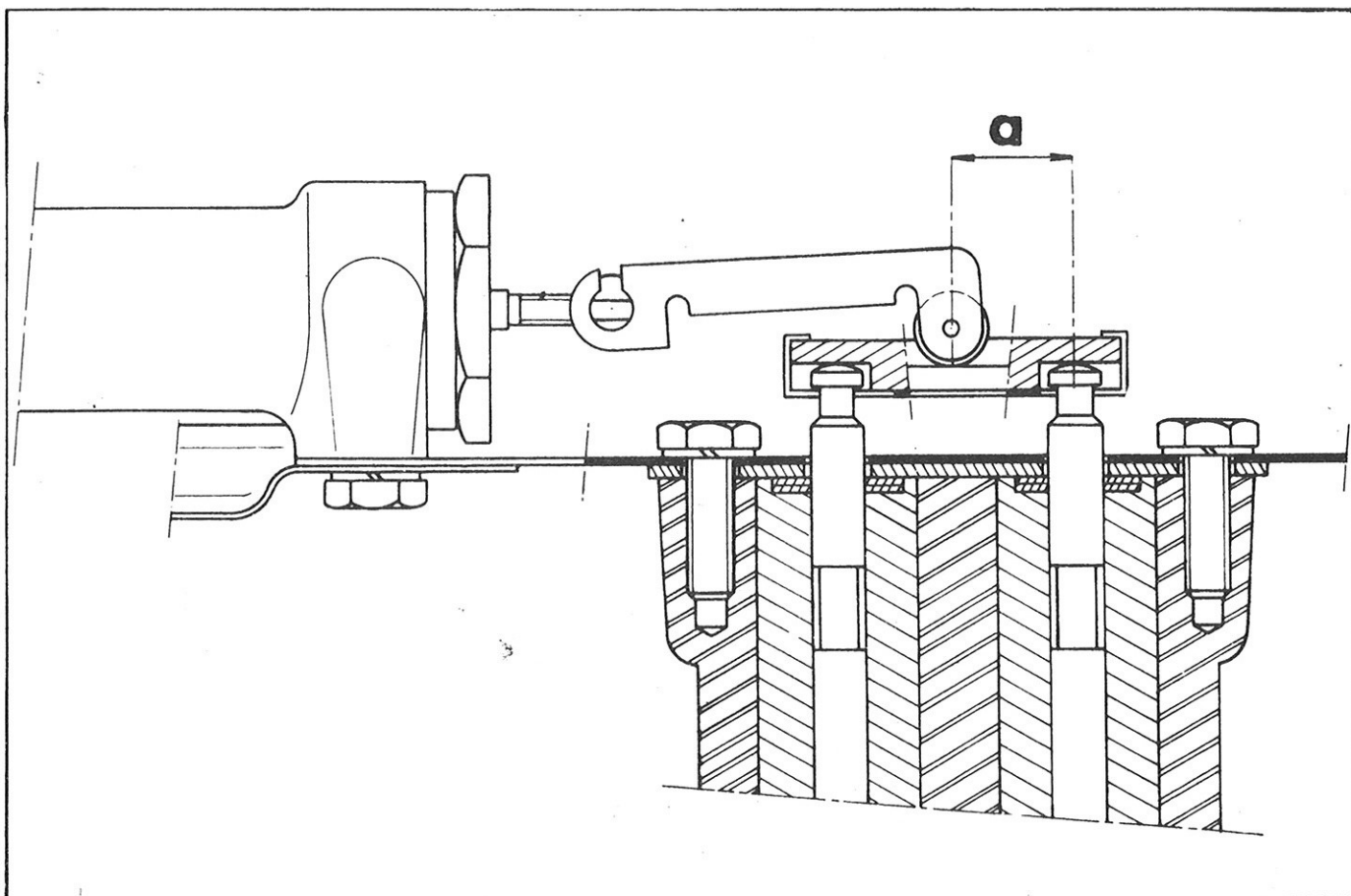
ALLE WAGENTYPEN
Behalve DV - DT en DP

I - GEGEVENS:

Remaccu:

Initiaalspanning	40 \pm 2	atm
Afdichting van het klepje	50	atm
- Voorremblokjes	FERODO 623	
- Handremblokjes	FERODO 583	
- Achterremsegmenten	FERODO S M	
- Achterremtrommels:		
<i>Berlines:</i>	zonder koelribben	
<i>Breaks:</i>	met koelribben	
- Afstelling van het manocontact	60 - 70	atm
- Afdichting van het remcommando	150	atm
- Afdichting van de remkrachtverdeler	175	atm

II - REMKRACHTVERDELER



Reparatiehandboek D-583-1 - Correctie no. 1

TYPEN DV - DT

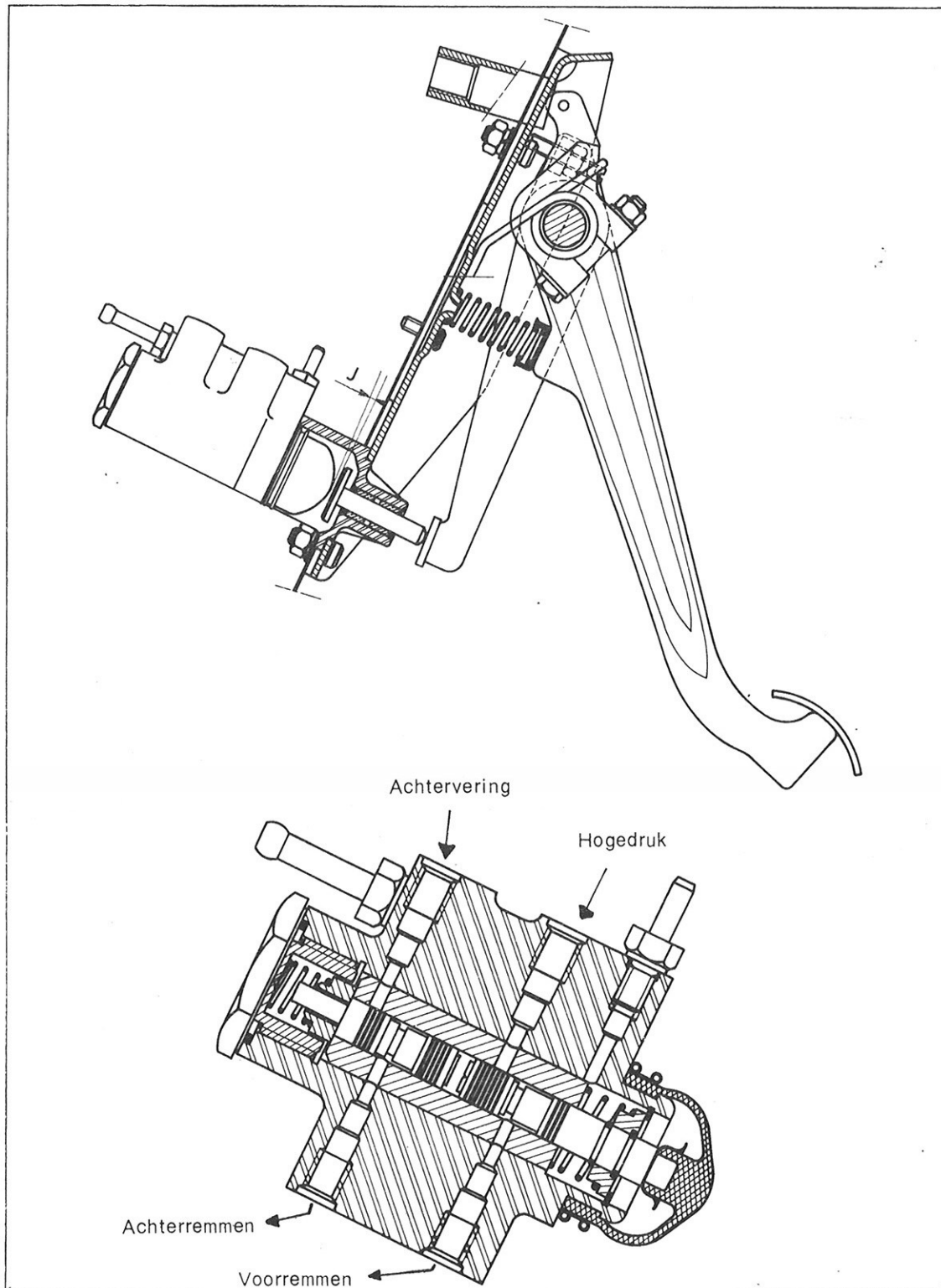
I - GEGEVENS

- Voorremblokjes FERODO 623
- Handremblokjes FERODO 583
- Achterremsegmenten FERODO S M
- Achterremtrommels zonder koelribben
- Afstelling van het manocontact 55 - 85 atm tot 3/1973
en 75 tot 95 atm vanaf 3/1973

- Afdichting van het remcommando:
Drukdaling in 1 minuut vanaf 140 atm max. 20 atm

II - REMCOMMANDO

D.45-1



ALLE WAGENTYPEN

I - BIJZONDERHEDEN

1. Remschijven:

- Max. slingering 0,15 mm
- Diameter 300 mm
- Originele dikte $12 \pm 0,1$ mm
- Minimale dikte na opzuiveren (0,5 mm op elk vlak) $11 \pm 0,1$ mm
- Dikteverschil aan de omtrek max. 0,015 mm
- Maximale afwijking van de vlakheid aan de omtrek 0,025 mm

2. Originele dikte van de voorremblokjes 11,4 mm

3. Diameter van de voorremzuigers $60 - 0,023$ mm
 $- 0,036$ mm

4. Handrem:

- Speling tussen schijf en blokje 0,1 mm
- Speling tussen steun en schijf 4 mm
- Spanning van de kabel: speling bij kabelsteun 0,3 tot 0,5 mm

5. Achterremtrommels:

- Maximaal opzuiveren op de diameter 2 mm
- Originele diameter $255 + 0,21$ mm
 $- 0$
- Max. onrondheid 0,03 mm

6. Achterremsegmenten:

Voorste segment $175 + 4$ mm
 $- 0$

Lengte (Achterste segment $132 + 4$ mm
 $- 0$

Breedte (Break $45 - 0$ mm
 $- 0,5$

Berline $35 - 0$ mm
 $- 0,5$

Originele dikte $5 + 0,3$ mm
 $- 0$

Centrering van de remsegmenten: speling tussen segmenten en trommel: 0,25 mm (boven)
 0,15 mm (onder)

Afstelling in contact met remtrommel

7. Alle typen behalve DV en DT:

- Remkrachtverdeler: bij een druk van 60 atm moet de afstand "a" tussen hart-plunjer en hart-rol bedragen: $14 \pm 0,25$ mm
- Stoplichtschakelaar:
 - Nadat de lamp is uitgegaan moet de stelschroef 1 slag worden aangedraaid.
 - Speling 0,4 - 0,6 mm

8. Typen DV en DT:

- Stoplichtschakelaar:
 - Nadat de lamp is aangegaan moet de stelschroef 2 slagen worden losgedraaid.
- Remservo:
 - Overwicht van de voeding van de voorremmen (ca.): 5 atm
 - Speling aan de drukstang $J = 0,05$ tot 0,5 mm

II - AANTREKKOPPELS

1. Voorremunits:

- Aantrekkoppel van de differentieelliasbouten 13 tot 14 mkg
- Aantrekkoppel van de traversebouten 4 tot 4,5 mkg
- Aantrekkoppel van de bouten van de remklauwen 4,5 tot 5,5 mkg
- Aantrekkoppel van de ontluchtingsschroeven (mecanique) 0,6 tot 0,7 mkg

2. Handrem:

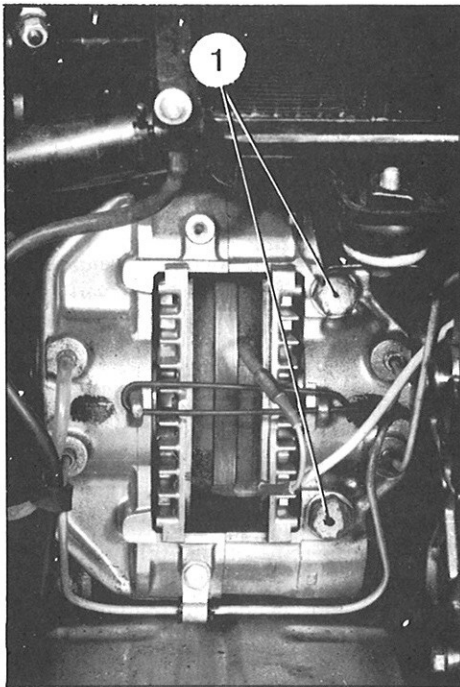
- Aantrekkoppel van de handremklauwen op het koppelingscarter 10 tot 11 mkg

3. Alle wagentypen behalve DV en DT:

- Remkrachtverdeler:
 - Aantrekkoppel van de geleiderplug 2 tot 2,5 mkg
- Manocontact:
 - Aanhaken van de nippelmoer 0,6 tot 0,8 mkg
- Remcommando:
 - Aanhaken van de bouten 2 tot 2,5 mkg
- Rempedaal:
 - Aanhaken van de moer van het pedaalschoentje 2,5 tot 3 mkg

ALLE WAGENTYPEN

1132

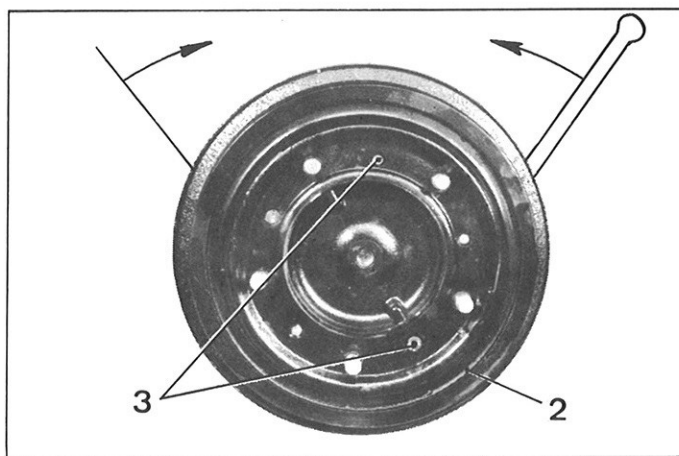
**I. AFSTELLINGEN AAN DE VOORREMMEN.****Afstelling van de hydraulische remunit.**

1. Verwijder:
 - het reservewiel
 - de bedieningsstang van de koplampen
 - de reservewielsteun
 - de luchtunnel.
2. Draai de bouten (1) los.
3. Monteer, indien nodig, nieuwe remblokjes.
4. Laat door een hulp het rempedaal indrukken.
5. Zet de bouten (1) vast met 13–14 mkg.
6. Het rempedaal kan nu worden losgelaten.
7. Monteer:
 - de luchtunnel
 - de reservewielsteun
 - de bedieningsstang voor de koplampen
 - het reservewiel.

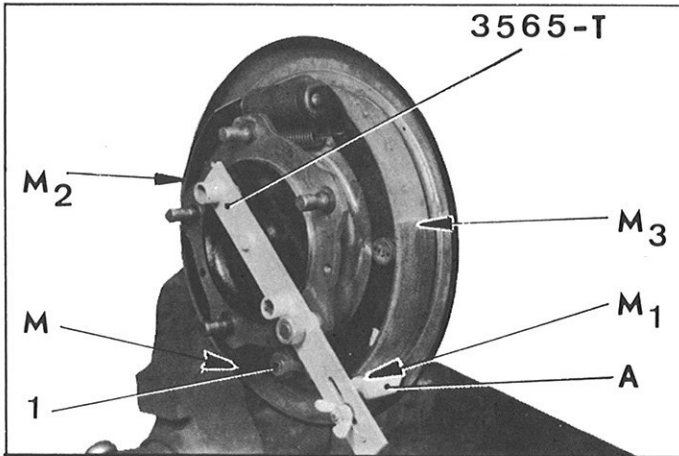
II. AFSTELLINGEN AAN DE ACHTERREMMEN.**Centreren van de remsegmenten.****DEMONTAGE:**

8. Plaats de achterzijde van de wagen op bokken. (steun 2505-T)
Verwijder het betreffende spatscherm en wiel.
9. Breng de segmenten in contact met de remtrommel door de stelnokken in de richting van de pijltjes te draaien. De remtrommel moet met de hand verdraaid kunnen worden.
10. Draai de twee bouten (3) los en verwijder de remtrommel (2).

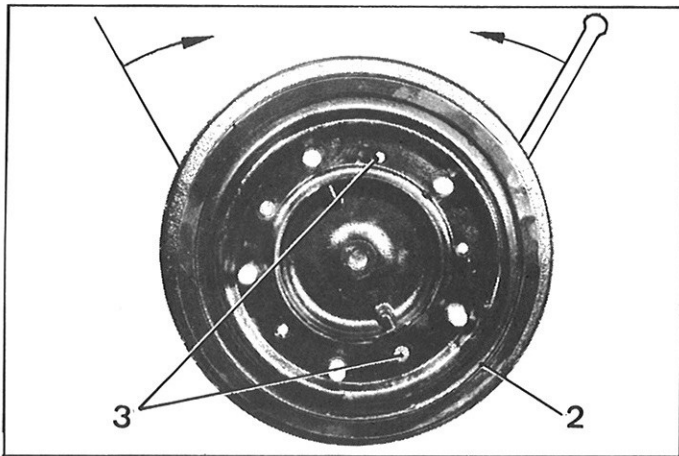
1433



1434



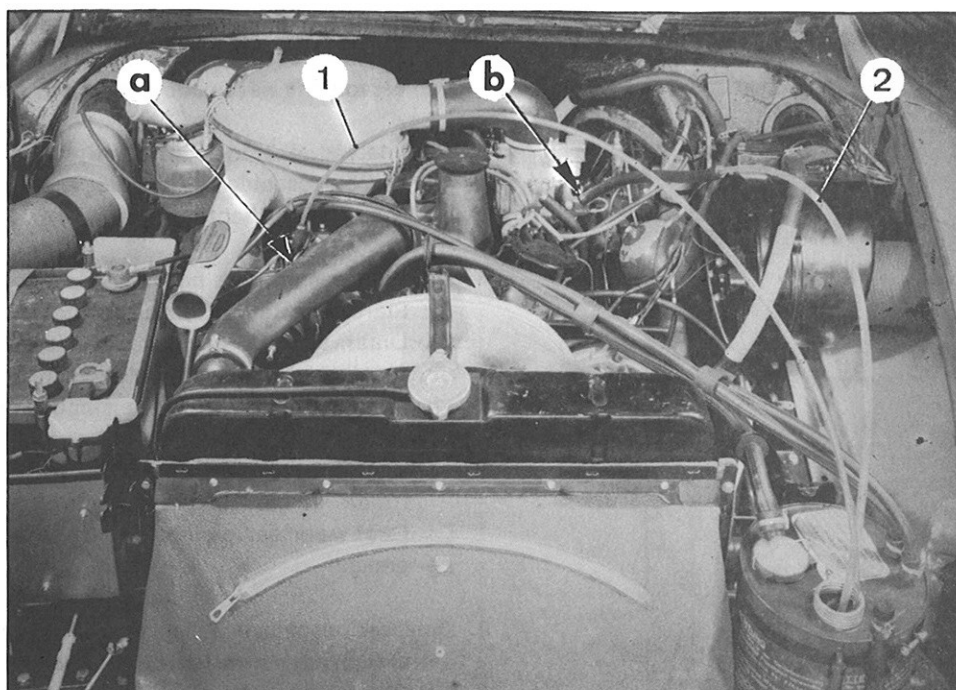
1433

**MONTAGE**

11. Monteer het apparaat 3565-T (zie foto). Draai het apparaat rond en bepaal met de aftaster A de grootste diameter van de segmenten. Zet de aftaster met de vleugelmoer vast.
12. Draai de blokkeermoeren (1) van de excentrische bussen los. Verdraai het excentriek zodanig dat het minst uitstekende gedeelte aan de de onderzijde komt.
13. Verplaats de segmenten door gelijktijdig met de stel-nokken en de excentrieken te werken, totdat tussen de aftaster A en de segmenten een speling bestaat van:
 - 0,15 mm bij de punten M en M1.
 - 0,25 mm bij de punten M2 en M3.
 Meet deze speling met een voelermaat.
14. Zet de moeren (1) vast en sla de borg om. Monteer de remtrommel (2) en zet de bouten (3) vast.
15. Monteer het wiel en het spatscherm.
16. Plaats de wagen op de grond.

ALLE WAGENTYPEN

A. ONTLUCHTEN VAN HET REMSYSTEEM



I. ONTLUCHTEN VAN DE VOORREMMEN

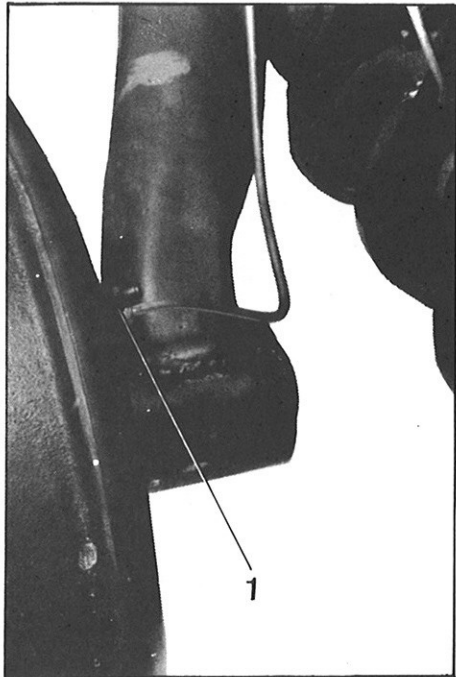
Bij het ontluichten mag het systeem niet onder druk staan om schuim-vorming en als gevolg hiervan luchtbellens in de leidingen te voorkomen.

1. Draai bij afgezette motor de ontluichtingsnippel van de hogedrukregelaar open.
2. Plaats de handhoogtebediening in de *laagste stand*.
(Deze handeling is niet nodig bij wagens vanaf december 1967 en bij de typen DV - DT en DP).
3. Bij de typen *mecanique*:
Verwijder de slangen van de ontluichtingsnippels van van de remunits.
Verbind deze nippels m.b.v. ontluichtingslangen met het reservoir.
4. Bij de typen *hydraulique*:
Breng een ontluichtingsslang aan op:
 - de achterste nippel van de centrifugaalregelaar bij "a" (om de rechtervoorzijde te ontluichten) (leiding 1).
 - de gasklepafslag bij "b" (om de linker voorzijde te ontluichten (slang 2).
5. Bij de typen *DX.IE* vanaf 2/1971 en de typen *DX* en *DY* vanaf 9/1971:
Verwijder de slang van de ontluichtingsnippel van de rechter remunit.
Schuif een ontluichtingsslang:
 - op de ontluichtingsnippel van de centrifugaalregelaar bij "a" (om de linker voorzijde te ontluichten).

- op de ontluichtingsnippel van de rechter remunit (om de rechter voorzijde te ontluichten).
6. Laat de uiteinden van de slangen (1) en (2) in het vloeistofreservoir hangen.
 7. Houd het rempedaal ingedrukt.
Draai de beide voorste ontluichtingsnippels los (de vloeistof onder druk in de remaccu loopt nu weg).
 8. Plaats de handhoogtebediening in de *hoogste stand*. (Deze handeling is niet nodig bij wagens vanaf december 1967 en bij de typen DV-DT en DP).
 9. Start de motor bij ingedrukt rempedaal.
Draai de ontluichtingsnippel van de hogedrukregelaar dicht.
Laat de vloeistof door de slangen stromen totdat er geen luchtbelletjes meer zichtbaar zijn en sluit dan de ontluichtingsnippel.
 10. Laat het rempedaal los en verwijder de slangen (1) en (2).
 11. Controleer of de ontluichtingsnippels niet lekken door het rempedaal in te drukken.
 12. Zet de motor af.
 13. Plaats de rubber beschermdopjes of de slangen op de ontluichtingsnippels.

II. ONTLUCHTEN VAN DE ACHTERREMME

4431



1. Plaats de wagen boven een smeerkuil of op een hefbrug. Plaats blokken voor de voorwielen.
2. Plaats de handhoogtebediening in de *laagste stand*. Wacht totdat de wagen geheel is gezakt en plaats vervolgens het hendel in de *hoogste stand*.
3. Verbind elke ontluuchtingsnippel (1) met een schoon bakje door middel van slangetjes. Draai de ontluuchtingsschroeven open (1).
4. Laat een hulp op het rempedaal drukken. Start de motor en laat deze stationair draaien. Draai, wanneer er geen belletjes meer in de vloeistof voorkomen, de ontluuchtingsschroeven (1) dicht en verwijder de slangetjes.
5. Laat het rempedaal opkomen. Plaats de handhoogtebediening *in de rijstand*. Geef wat meer gas om het circuit op druk te brengen.
6. Druk het rempedaal geheel in en controleer de afdichting van de ontluuchtingsschroeven. Plaats de beschermkapjes op de ontluuchtingsschroeven.
7. Laat de motor draaien:

Vul het reservoir van het hydraulisch systeem met vloeistof (handbediening in de *hoogste stand*).

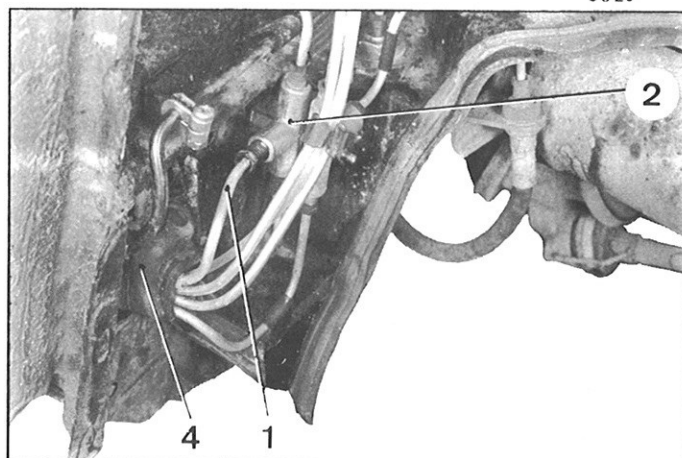
Synthetische vloeistof LHS2: tot 9/1966

Minerale vloeistof LHM : vanaf 9/1966
8. Plaats de handhoogtebediening in de *rijstand*.

Zet de motor af.

ALLE WAGENTYPEN behalve DV – DT

8820



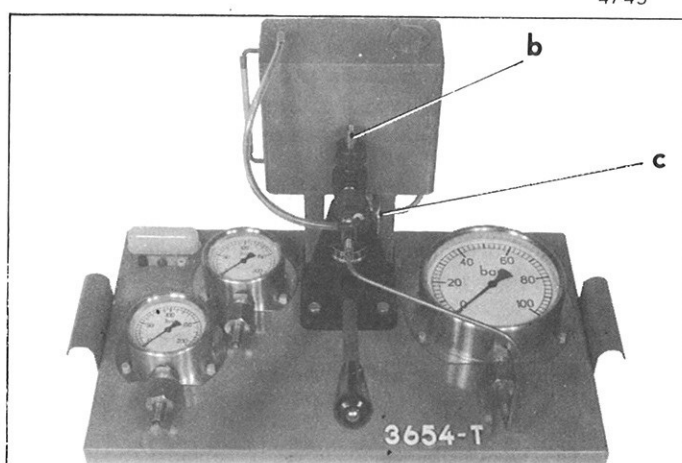
B. REMCOMMANDO MET REMKRACHTVERDELER.

I. AFSTELLING VAN DE REMKRACHTVERDELER.

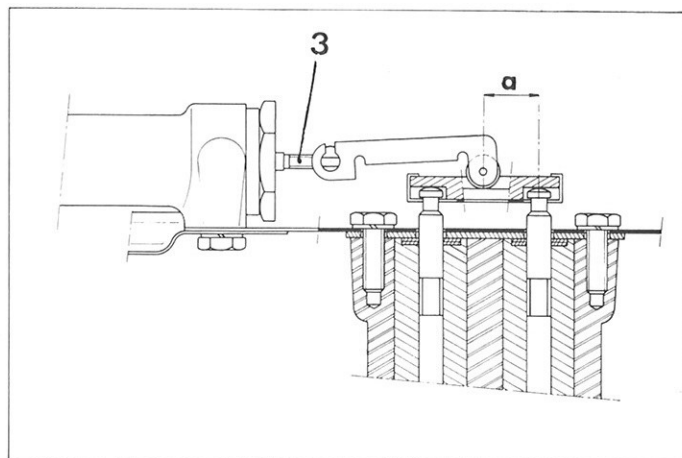
OPMERKING: Gebruik de testbank 2290-T (wagens welke met de synthetische LHS 2 vloeistof – rode merktekens – werken) of de testbank 3654-T (wagens welke met de minerale LHM vloeistof – groene merktekens – werken). Sluit hierop een manometer met een meetbereik van 0 tot 100 bar. aan.

1. Verwijder het linker achterspatscherm. Verwijder de beschermplaat van het veersysteem. Plaats het handel van de hoogteregeling in de laagste stand.
2. Maak de leidingklem (4) los. Maak de leiding (1) (naar de remkrachtverdeler) los van de vierwegaansluiting (2). Verbind deze leiding (1) met behulp van een andere leiding met de aansluiting "b" van de pomp. Sluit de opening van de aansluiting (2) af met een plug. Bouw de complete remkrachtverdeler uit.
3. Pomp de druk omhoog tot ca. 100 bar. Draai nu de ontluchtingsnippel "c" van de pomp langzaam open om de druk tot 60 bar. te laten zakken. Meet de afstand "m1" met een schuifmaat (m1 = afstand tussen de buitenzijde van de plunger en de buitenzijde van de rol).
4. Laat de druk zakken.
5. Pomp de druk opnieuw op tot 60 bar. Meet de nieuwe maat "m2".

4745



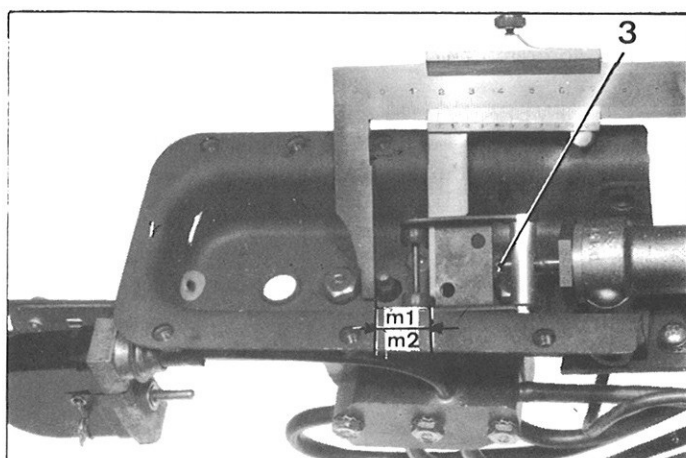
D. 45-2



3171

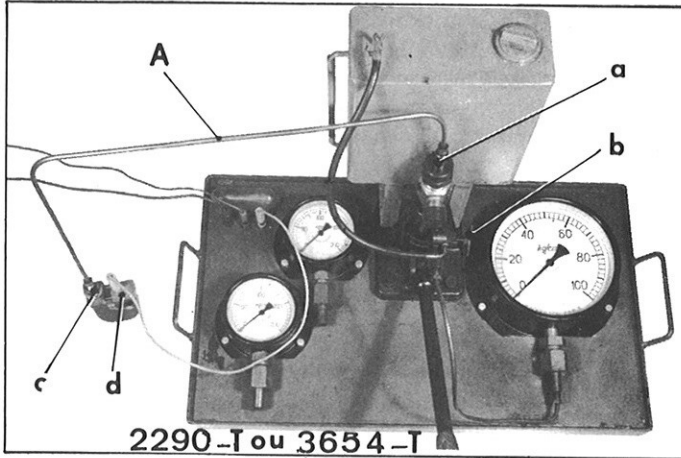
6. a) Neem het gemiddelde van de beide waarden.

$$m3 = \frac{m1 + m2}{2}$$
 b) Om de afstelmaat "a" (afstand tussen hart plunger en hart rol) te bepalen, moet men van de maat "m3" aftrekken:
 - de halve diameter van de plunger:
 $\frac{6,35}{2} = 3,175 \text{ mm}$
 - plus de halve diameter van de rol:
 $\frac{11}{2} = 5,5 \text{ mm}$
 - wat totaal oplevert: 8,675 mm
 $a = m3 - 8,675 \text{ mm}$
 c) Indien de alsdus gevonden maat "a" niet gelijk is aan $14 + 0,25 \text{ mm}$, moet men de bout (3) verdraaien.
7. Laat de druk zakken door de ontluchtingsnippel van de bank open te draaien.
8. Monteer de pedaalsteun met het pedaal, alsmede de kunststofbekleding.
9. Maak de leiding welke de pomp met de toevoerleiding (1) van de remkrachtverdeler verbindt, los. Verwijder de afsluitplug van de driewegaansluiting (2) en verbind de leiding (1) met de aansluiting (2). Monteer de leidingklem (4).



Manuel 583-1

2110



10. Monteer de beschermplaat van het veersysteem.
11. Start de motor en plaats de hefboom voor de hoogte-regeling in de **hoogste** stand.
12. Ontlucht de remmen (Zie zelfde handeling, hoofdstuk A).
Monteer het linker achterspatscherf.

II. CONTROLE VAN HET MANOCONTACT.

Gebruik de testbank 2290-T (*wagens welke met de synthetische LHS 2 vloeistof – rode merktekens – werken*) of de testbank 3654-T (*wagens welke met de minerale LHM vloeistof – groene merktekens – werken*).

Sluit hierop een manometer met een meetbereik van 0 tot 100 bar. aan.

13. Sluit met behulp van de leiding A de opening "c" van het manocontact op de opening "a" van de pomp aan. Sluit de groene en blauwe aansluitingen van de met de bank medegeleverde elektrische draden op de aansluitingen van de overeenkomstige kleur aan. Sluit de krokodilleklemmetjes van deze draden op een 12 volts accu aan. Verbind met de gele draad de aansluiting "d" van het manocontact met de vrije aansluiting van de bank. Het controlelampje moet nu gaan branden; is dit niet het geval, dan is het manocontact defect.

14. Draai de ontluuchtingsnippel "b" dicht en pomp de druk geleidelijk op tot 100 bar. Het lampje moet bij een druk tussen 60 en 70 bar. uitgaan. Draai de ontluuchtingsnippel "b" iets los, zodat de druk daalt. Het lampje moet tussen 70 en 60 bar gaan branden. Doet het dit niet, dan dient het manocontact te worden vervangen.

15. Laat de druk ontsnappen door de ontluuchtingsnippel "b" los te draaien. Maak de aansluitingen met de accu los. Verwijder de elektrische aansluitingen alsmede de leiding A.

OPMERKING: Deze handeling kan op de wagen worden uitgevoerd.

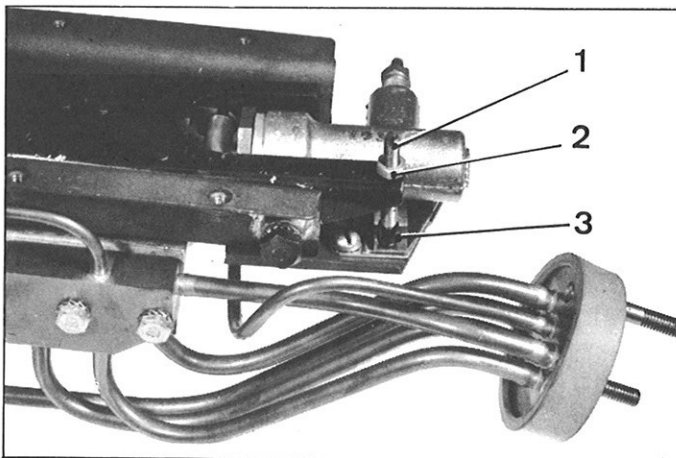
III. AFSTELLING VAN EEN STOPLICHTSCHAKELAAR.

16. Verwijder de remkrachtverdeler. Sluit een controlelampje aan tussen de stoplichtschakelaar en de massa. Verdraai de stelschroef (1) totdat het controlelampje uitgaat. Draai de schroef (1) vervolgens precies 1 slag aan en zet de contramoer (2) vast.

OPMERKING: De schroef moet loodrecht op en zoveel mogelijk op het midden van het plaatje (3) rusten; verbuig zonodig het uiteinde van de steun.

17. Monteer de remkrachtverdeler.

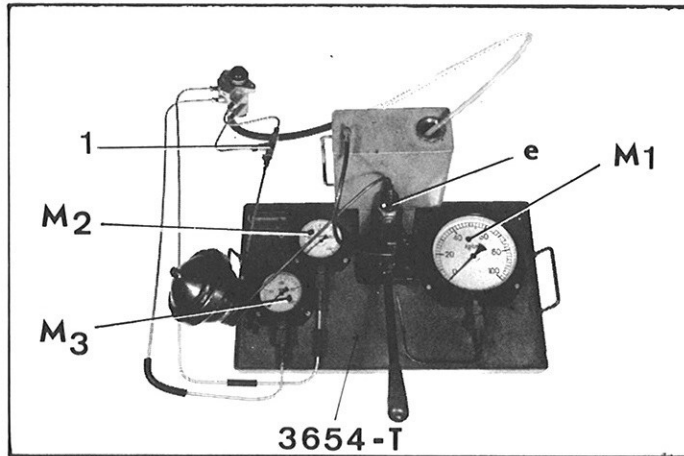
2091



TYPEN DV – DT

C. REMCOMMANDO MET DOSEUR

2390



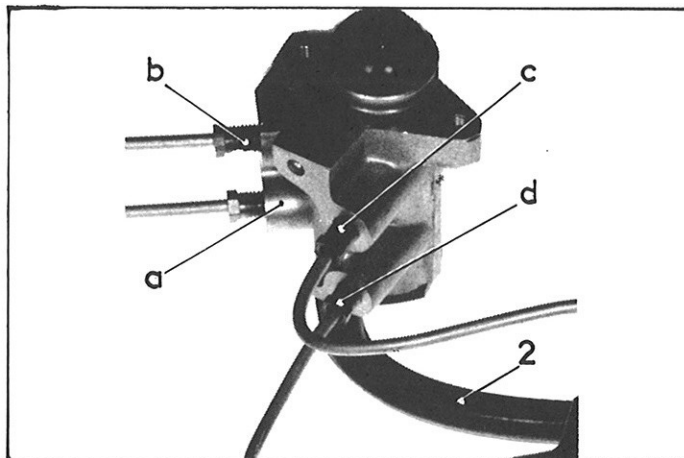
N.B.: Deze wagens gebruiken de *minerale* hydraulische vloeistof LHM. Het hoofdreservoir is *groen geleverd* en de hydraulische organen zijn of *groen geleverd* of van *groene merktekens voorzien*.

I. CONTROLE VAN DE WERKING VAN HET REM-COMMANDO.

BELANGRIJKE OPMERKING:

Gebruik uitsluitend de testbank 3654-T welke met de minerale LHM vloeistof werkt (*deze bank is groen geleverd*) met de toebehoren 3655-T (*de leidingen en manometers zijn groen gemerkt*).

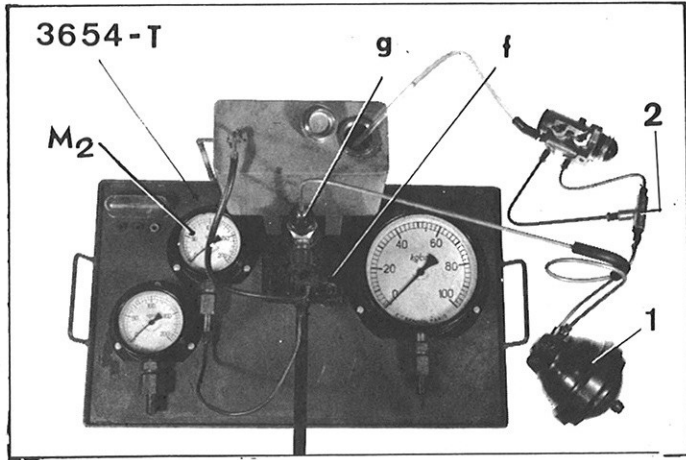
1. Verbind de opening (e) van de pomp van de bank met de voedingsopening van een remaccu van het type "break". Verbind de uitgangsoening van deze remaccu met het driewegstuk (1).
2. Verbind de 2 andere uitgangen van het driewegstuk (1) met de voedingsopeningen (e) en (d) van de doseur. Verbind de uitlaatopening van de servo met behulp van een (lieft transparante) leiding (2) met het reservoir van de bank. Verbind de voedingsopening (b) van de voorremmen met de manometer (M2) en de voedingsopening (a) van de achterremmen met de manometer (M3).
3. Draai de ontlastnippel van de bank dicht en pomp de druk omhoog tot 100 bar. (manometer M1).
4. Druk de doseur in en lees de manometers (M2) en (M3) af. De druk moet eerst in manometer (M2) stijgen en moet steeds ca. 5 bar meer bedragen dan die welke op manometer (M3) wordt afgelezen. Laat de doseur los; hierna moet de druk op nul terugvallen.



OPMERKING: Na een zekere tijd te zijn gebruikt, kunnen de manometers (M2) en (M3) wat minder zuiver aanwijzen.

Het is daarom raadzaam een 2e aflezing uit te voeren waarbij de op de manometers (M2) en (M3) aangesloten toevoerleidingen onderling van plaats worden verwisseld en dan het gemiddelde van de 2 aflezingen te nemen.

2389



II. CONTROLE VAN DE AFDICHTING VAN DE DOSEUR.

BELANGRIJKE OPMERKING: Gebruik uitsluitend de testbank 3654-T, welke speciaal bestemd is voor gebruik met de minerale hydraulische vloeistof LHM. *(deze bank is groen geverfd)* en de toebehoren 3655-T *(de leidingen en manometers zijn groen gemerkt)*.

5. Verbind de opening (g) van de pomp van de bank met de voedingsopening van een remaccu (1) van het type "break".

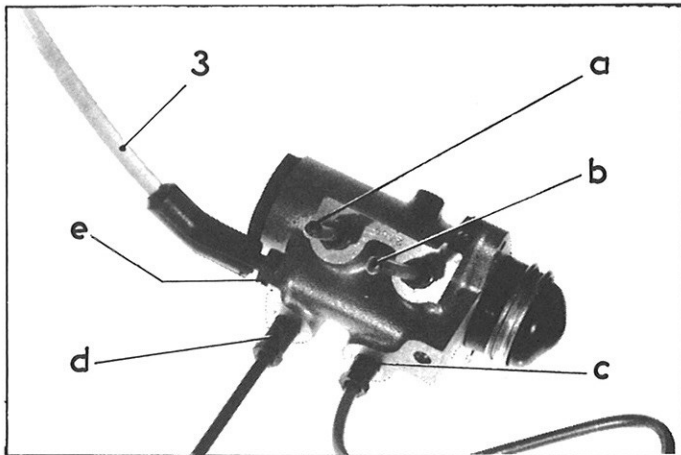
Verbind de uitgangsoopening van de remaccu (1) met het driewegstuk (2).

6. Verbind de 2 andere openingen van het driewegstuk (2) met de openingen (c) en (d) van de doseur. Sluit de openingen (a) en (b) van de remservo met plugs af. Verbind de uitlaatopening (e) van de remservo met behulp van een transparante leiding (3) met het reservoir van de testbank.

7. Draai de ontlastnippel (f) van de testbank dicht en pomp de druk omhoog tot ca. 100 bar (manometer M2).

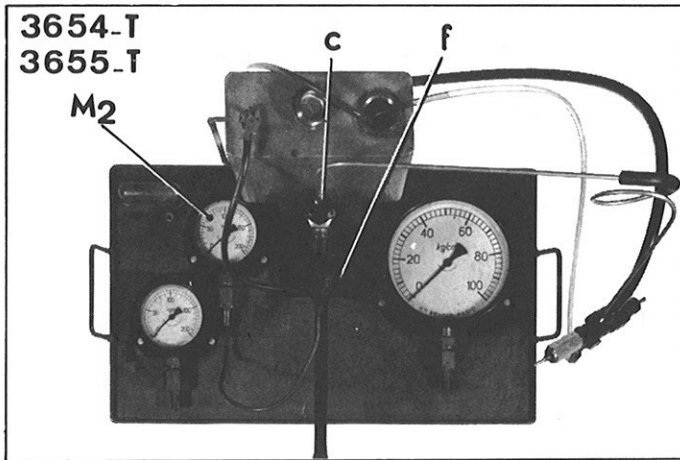
8. Druk verscheidene malen op de doseur om deze te ontlichten. Verwijder de leiding (3).

9. Pomp de druk omhoog tot 140 bar (manometer M2). Let op de aanwijzing van deze manometer. Na een minuut moet de druk nog altijd hoger of gelijk zijn aan 120 bar. Er mag uit de uitlaatopening (e), noch uit de lekretourleiding vloeistof lekken. Is dit wel het geval, dan moet de doseur worden vervangen.



Manuel 583-1

2388



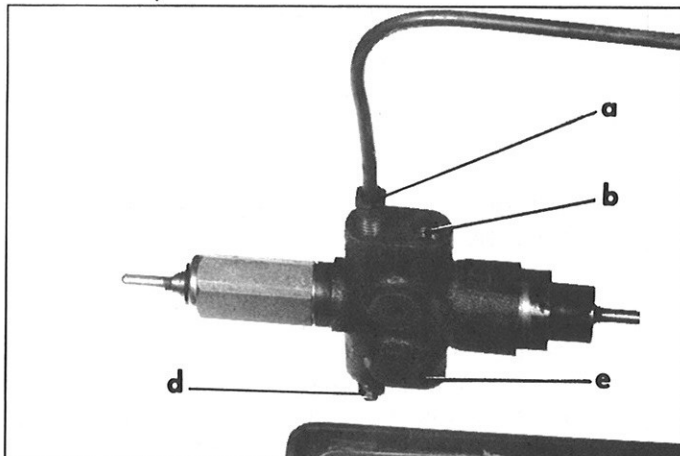
III. CONTROLE VAN DE WERKING VAN HET VERDEELBLOK.

BELANGRIJKE OPMERKING: Gebruik uitsluitend de testbank 3654-T voor minerale LHM vloeistof (*deze bank is groen geschilderd*) met de toebehoren 3655-T (*leidingen en manometers zijn groen gemerkt*)

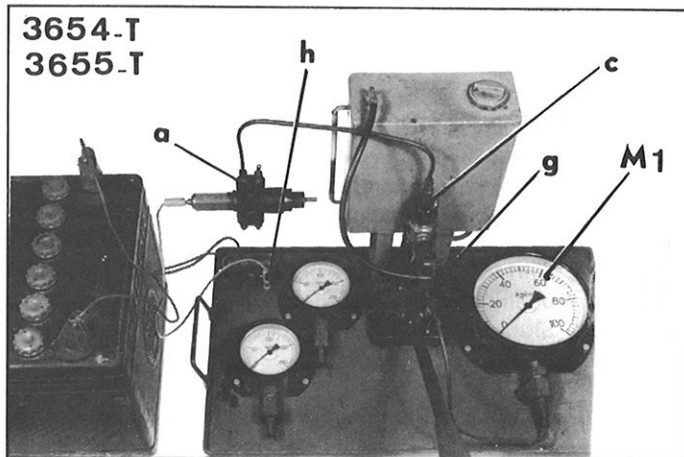
10. Verbind de toevoeropening (a) van het verdeelblok met de opening (c) van de testbank.
Sluit de opening (d) met een plug af.
11. Draai de ontluchtingsnippel (f) van de testbank dicht en pomp de druk geleidelijk omhoog (manometer M2). Bij een druk van 90 bar. of lager moet er vloeistof uit de openingen (b) en (c) lopen.
12. Draai de ontluchtingsnippel (f) iets open zodat de druk geleidelijk kan dalen.

Het uitstromen van vloeistof moet bij een druk hoger dan 70 bar. ophouden.

2388 bis



13. Als de in par. 11 gevonden waarde hoger is dan 90 bar., moet de dikte van de drukring van de veer worden verminderd.
14. Als de in par. 12 gevonden waarde lager is dan 70 bar., moet de dikte van de drukring van de veer worden vergroot.

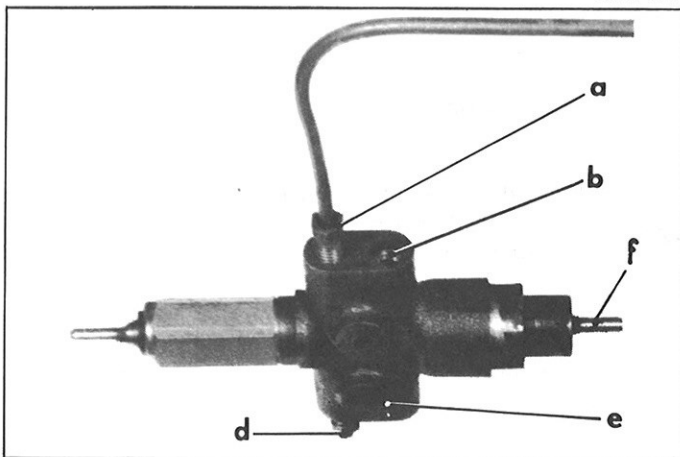


IV. CONTROLE VAN HET MANOCONTACT VAN HET VERDEELBLOK.

BELANGRIJKE OPMERKING: Gebruik uitsluitend de testbank 3654-T voor minerale LHM vloeistof (*Deze bank is groen geschilderd*) met de toebehoren 3655-T (*leidingen en manometers zijn groen gemerkt*).

15. Verbind de toevoeropening (a) van het verdeelblok met de opening (c) van de pomp van de testbank. Sluit de drie openingen (b, d, en e) van het verdeelblok met plugs af.
16. Verbind de aansluiting van het verdeelblok met de aansluiting (h) van de testbank, en de twee andere draden van de bank met de polen van een accu. Het controlelampje op de bank moet nu gaan branden.
17. Draai de ontluichtingsnippel (g) van de testbank dicht en pomp de druk (manometer M1) geleidelijk omhoog totdat het controle lampje uitgaat. Dit moment moet bij een druk tussen 55 en 85 bar. liggen.
18. Pomp de druk omhoog tot ca. 100 bar. en draai dan de ontluichtingsnippel langzaam open, zodat de druk geleidelijk daalt. Het controlelampje moet gaan branden bij een druk gelegen tussen 85 en 55 bar. (Manometer M1). Indien de gevonden waarden afwijken van bovengenoemde grenzen, dient het manocontact te worden vervangen.

2388 bis



V. CONTROLE VAN DE AFDICHTING VAN HET VERDEELBLOK.

19. Verbind de toevoeropening (a) van het verdeelblok met de opening (c) van de pomp van de bank. Sluit de openingen (b, d, en e) met plugs af. Draai de ontluichtingsnippel (g) van de testbank dicht en pomp de druk omhoog tot 175 bar. Houd het verdeelblok gedurende 1 minuut onder deze druk, er mag gedurende deze tijd geen vloeistof uit de opening (f) lekken. Is dit wel het geval, dan moet het verdeelblok worden vervangen.

2386

