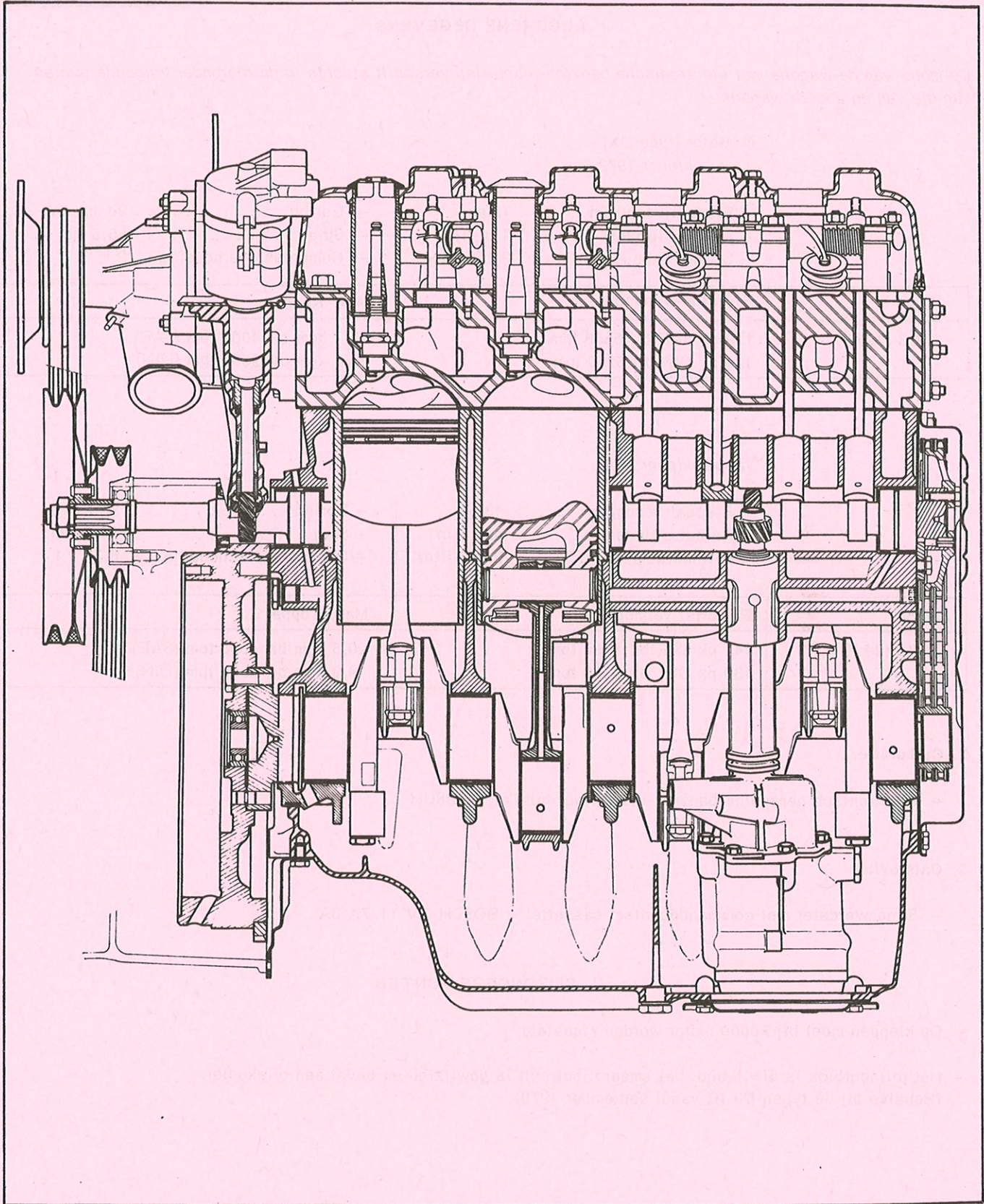


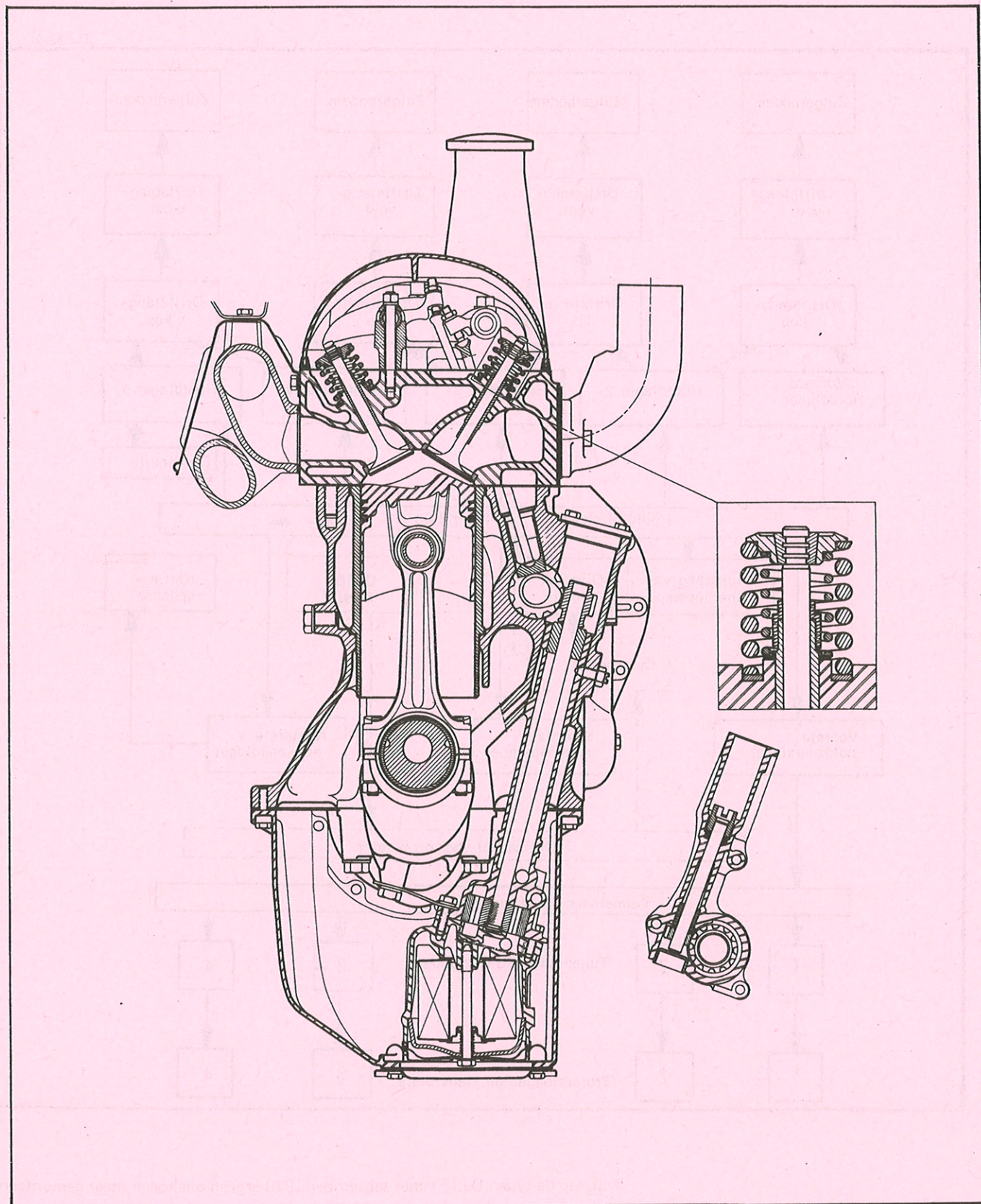
**MOTOR  
LANGSDOORSNEDE**

D.10-6



MOTOR  
DWARSDOORSNEDE

D. 10-51

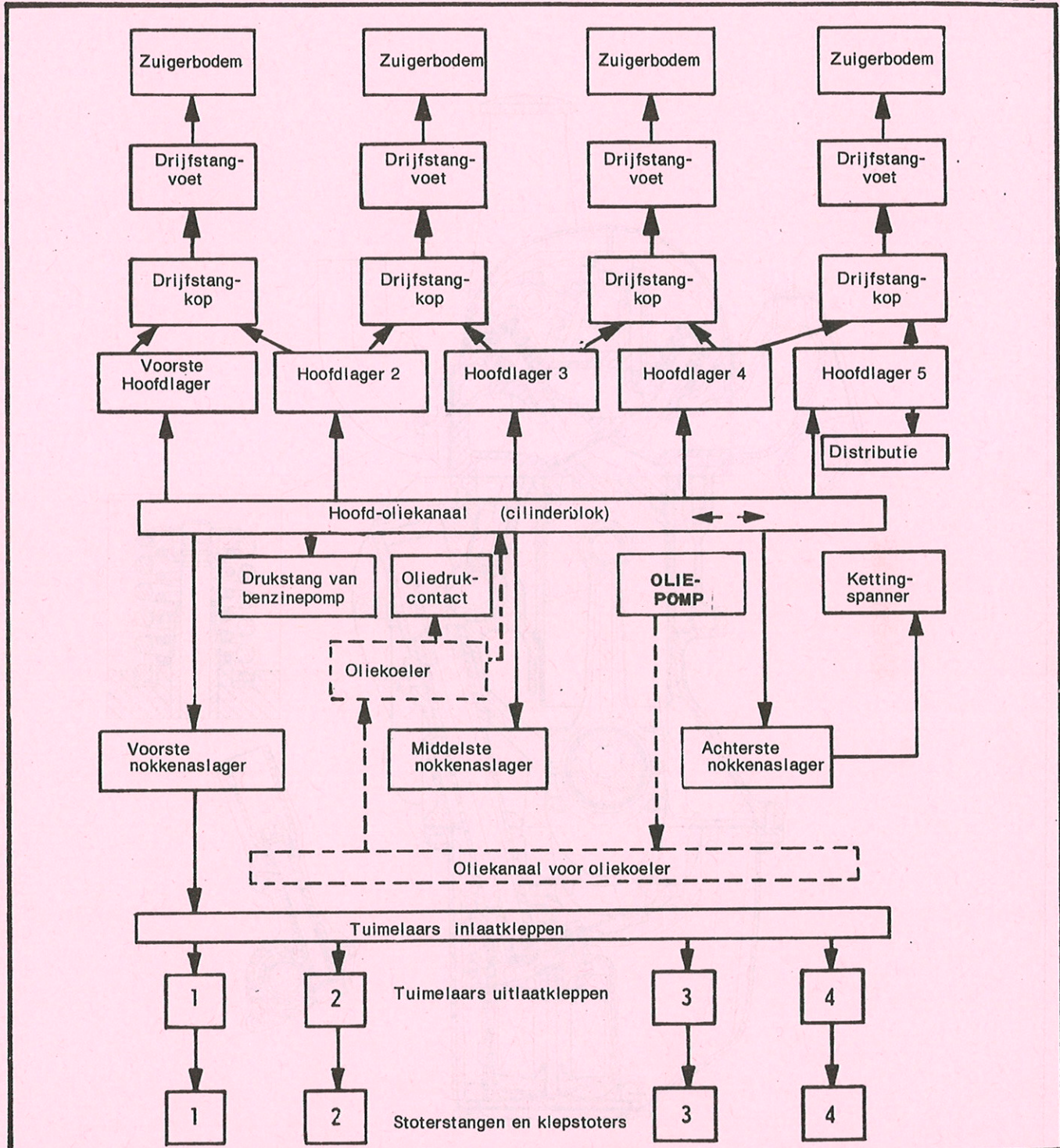


Reparatiehandboek D-583-1 - Correctie no. 1

## SCHEMA VAN DE OLIECIRCULATIE.

D. 22-2 b

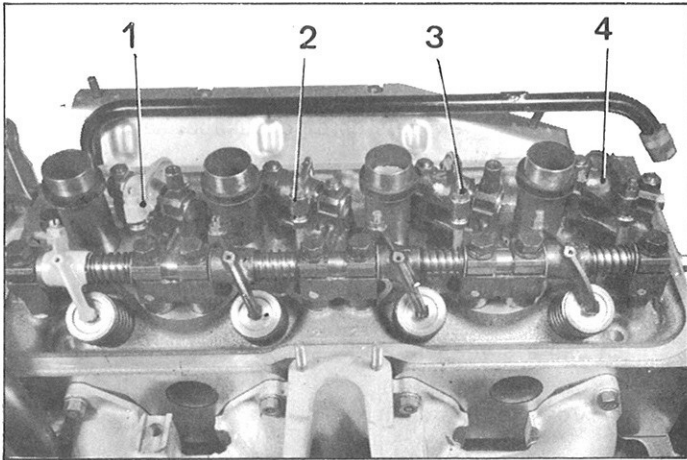
D. 22-2 b



N.B. Op de typen DJ.IE vanaf september 1970 is geen oliekoeler meer gemonteerd.

ALLE WAGENTYPEN

AFSTELLING VAN DE KLEPSPELING



UITLAAT

1. Schakel de frictiebediening in (*Alleen bij de typen hydraulique*).
2. Maak de massakabel los van de accu.
3. **Verwijder het kleppendecksel:**  
Neem de bougiekabels los.  
Verwijder het kleppendecksel met de pakking.  
(Let er op de pakkingen van de bougiekokers niet te verliezen).
4. **Stel de klepspel af (warm):**  
0,20 mm voor de inlaatkleppen  
0,25 mm voor de uitlaatkleppen

N.B.: *De afstelling dient bij warme motor te geschieden.*

Klep die geheel geopend moet staan	Stellen van de kleppen	
	Inlaatklep van de	Uitlaatklep van de
Uitlaat van de 1e cilinder	3e	4e
Uitlaat van de 3e cilinder	4e	2e
Uitlaat van de 4e cilinder	2e	1e
Uitlaat van de 2e cilinder	1e	3e

- a) *Alle wagentypen behalve D.bw.:*  
Draai de motor met de slinger rond (na inschakeling van de handfrictiebediening bij de hydraulique-wagens).
- b) *Wagens D.bw.:*  
Plaats het selecteurhendel in de stand "P".  
Draai de motor rond met behulp van de startmotor, die gevoed wordt door een goed geladen 6 volts accu.

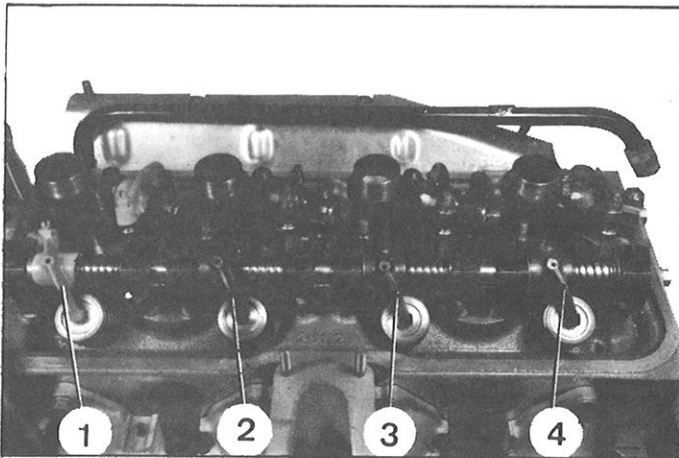
**BELANGRIJK:**

*Tracht nooit de motor rond te draaien door aan de opsluitmoer van de nokkenaspoelie te draaien.*

**OPMERKING:**

Stel de kleppen bij voorkeur af bij warme motor. Wanneer dit niet mogelijk is, kan de afstelling bij koude motor geschieden en wel:

0,15 mm voor de inlaatkleppen  
0,20 mm voor de uitlaatkleppen

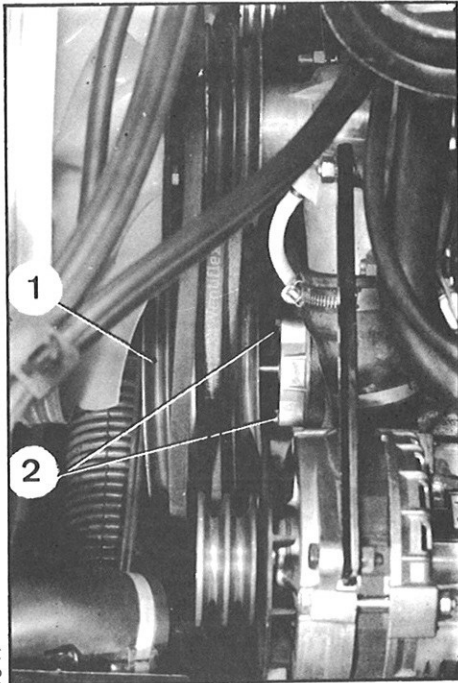


INLAAT

Reparatiehandboek D-583-1 - Correctie no. 1

1261

1261



5849

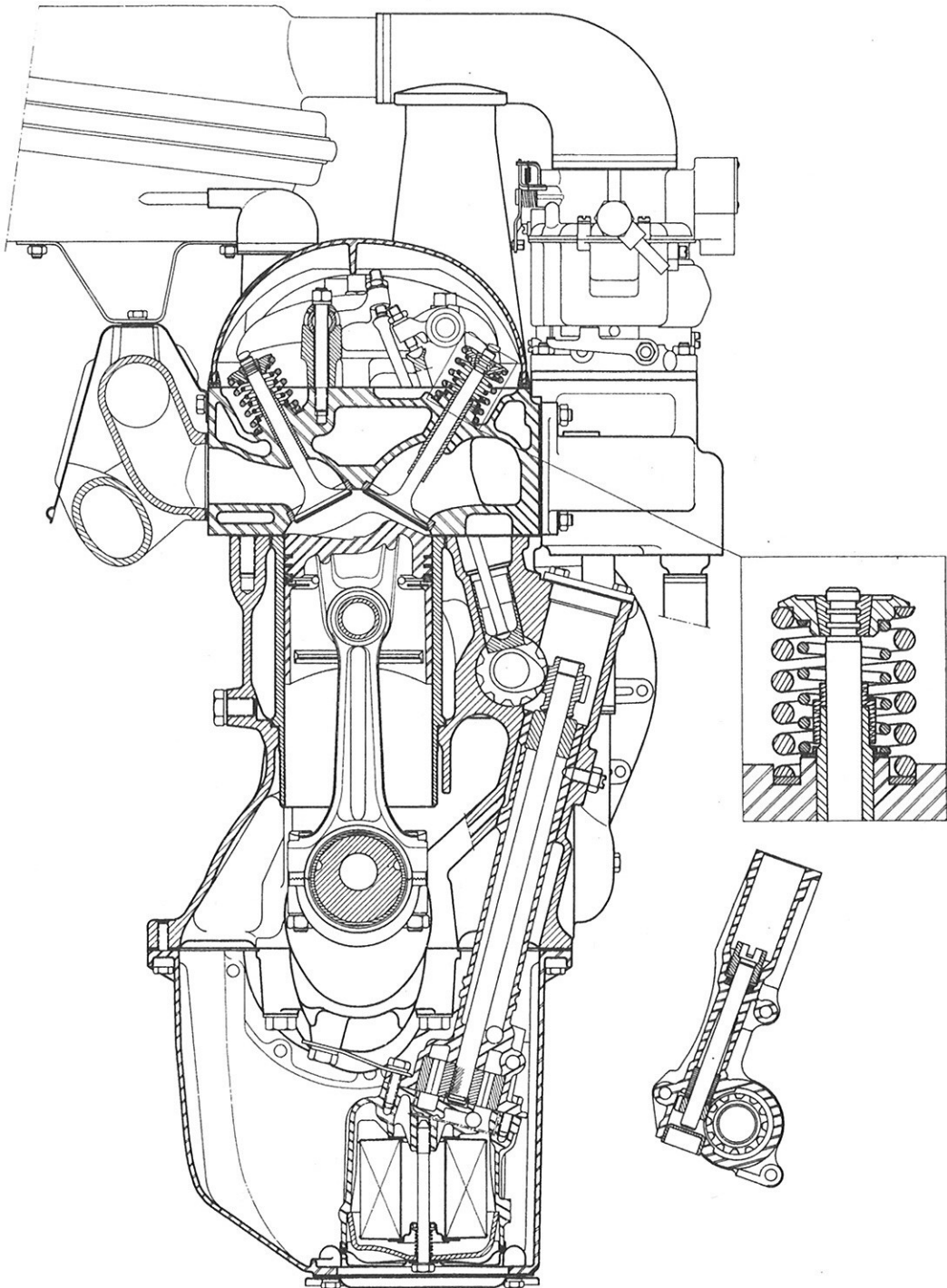
5. Monteer het kleppendecksel met de pakking.  
Controleer of de pakking op de juiste wijze is aangebracht.  
Zet de bouten vast met 0,75 mkg.  
(Koperen ring onder de bouten).
6. Sluit de bougiekabels en de accukabel aan.
7. Breng het hydraulisch circuit van de koppeling met behulp van de handfrictiebediening weer op druk (*alleen bij hydraulique typen*).
8. Als na afstelling de klep nog hoorbaar blijft, ga dan als volgt te werk:
  - Verwijder de accu.
  - Maak de bevestigingen van de wisselstroomdynamo en de H.D. pomp los. Neem de riemen van de aandrijfpoelie.
  - Zet de parkeerrem vast.
  - Verwijder de moer van de aandrijfpoelie (1) en trek de poelie zo ver mogelijk naar voren.
  - Draai de bouten (2) van het voorste lagerhuis van de nokkenas los.
  - Draai de krukas rond tot de uitlaatklep van de vierde cilinder maximaal open staat.
  - Draai de bouten (2) van het lagerhuis vast.
  - Monteer de aandrijfpoelie. Monteer een nieuwe moer en zet deze vast met 7 tot 8 mkg.
  - Zet de parkeerrem los.
  - Monteer de aandrijfriemen en stel de spanning ervan af. Zet de bouten en moeren van de wisselstroomdynamo en van de H.D. pomp vast.
  - Monteer de accu en de accusteun.
  - Stel de klepspel af als eerder beschreven (par. 1 tot 7).

MOTOR

DWARSDOORSNEDE

\_\_\_\_\_ MOTEUR \_\_\_\_\_  
COUPE TRANSVERSALE

X. 134

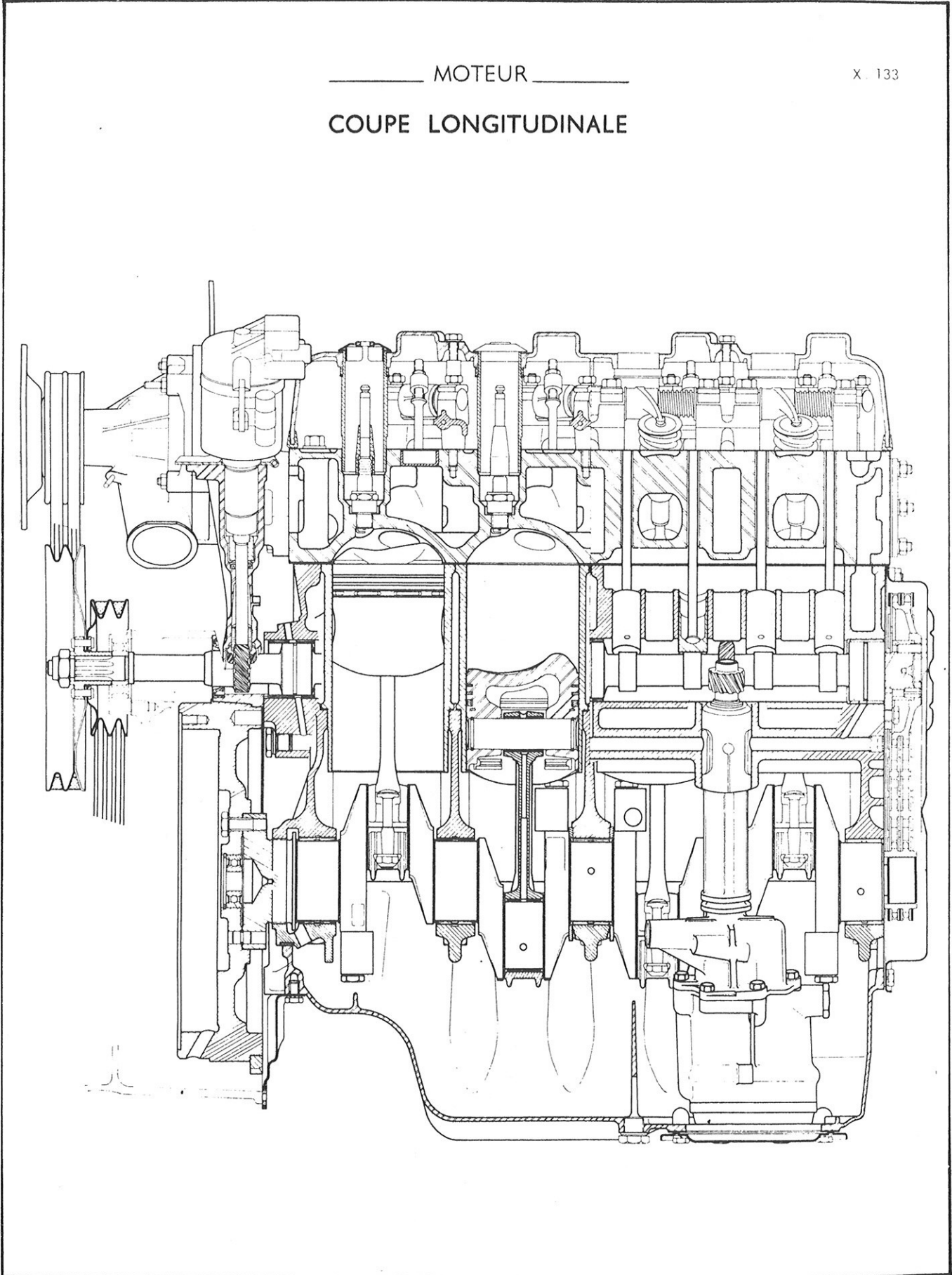


Manuel 583 - 1

MOTOR  
LANGSDOORSNEDE

———— MOTEUR ————  
COUPE LONGITUDINALE

X 133



## II. BIJZONDERHEDEN

## 1. Motorblok en carters:

- a) Motorblok:
- Cilinderblok en hoofdlagerkappen behoren bij elkaar.
  - De hoofdlagerkappen zijn vanaf de voorzijde van de motor (vliegwielszijde) met de cijfers 1-2-3-4 gemerkt.
  - Grondboring van de hoofdlagers .....  $68,7 \pm 0,005$  mm
  - Max. toelaatbare onvlakheid van het pasvlak voor de cilinderkop ..... 0,05 mm
  - Aantrekkoppels van de hoofdlagerkappen ..... 9 à 10 kgm
- b) Oliecarter:
- Aantrekkoppel van de bevestigingsbouten ..... 1,4 à 1,9 kgm
  - Aantrekkoppel van de aftapplug ..... 3,5 à 4,5 kgm
  - Aantrekkoppel van de bevestigingsbouten van de afsluitplaat van het koppelinghuis ..... 0,9 à 1,2 kgm
- c) Distributiecarter:
- Aantrekkoppel van de bevestigingsbouten en -moeren ..... 1,4 à 1,9 kgm

## 2. Krukas en drijfstangen:

- a) Vijfmaal gelagerde krukas:
- Diameter van de hoofdlagertappen  $\left\{ \begin{array}{l} 1^{\text{e}} \text{ mogelijkheid} \dots\dots\dots 64,04 \pm 0,005 \text{ mm} \\ 2^{\text{e}} \text{ mogelijkheid} \dots\dots\dots 63,54 \begin{array}{l} + 0,010 \\ - 0,005 \end{array} \text{ mm} \end{array} \right.$
  - Diameter van de krukstappen  $\left\{ \begin{array}{l} 1^{\text{e}} \text{ mogelijkheid} \dots\dots\dots 54 \begin{array}{l} + 0,010 \\ - 0,005 \end{array} \text{ mm} \\ 2^{\text{e}} \text{ mogelijkheid} \dots\dots\dots 53,5 \begin{array}{l} + 0,010 \\ - 0,005 \end{array} \text{ mm} \end{array} \right.$
  - Krukaslagers:
  - boring (twee mogelijkheden) ..... 64,04 en 63,54 mm
  - breedte .....  $28,6 \begin{array}{l} + 0,100 \\ - 0,150 \end{array}$  mm
  - buitendiameter (niet gemonteerd): .....  $68,705 \begin{array}{l} + 1,200 \\ - 0,200 \end{array}$  mm

N.B.: De lagers zijn van een aluminium-tin alliage op alle motoren, behalve die welke gekoppeld zijn met een Borg-Warner versnellingsbak waar de koper-loodlagers zijn gemonteerd.

- Axiale speling van de krukas ..... 0,045 à 0,160 mm

N.B.: De afstelling van de axiale speling geschiedt door het kiezen van de onderste halve drukringen van het middelste hoofdlager, behalve bij motoren gekoppeld aan een Borg-Warner versnellingsbak waar men twee halve drukringen toepast (boven en onder) aan weerszijden van het middelste hoofdlager.

- Halve drukringen van het middelste hoofdlager .....  $3,10 \text{ à } 3,14$  mm  
 $3,14 \text{ à } 3,18$  mm
  - Aantrekkoppel van de hoofdlagerbouten ..... 9 à 10 kgm
- b) Drijfstangen:
- Hartlijnafstand .....  $160 + 0,050$  mm
  - Grondboring voor zuigerpenbus .....  $25,005 \begin{array}{l} + 0,009 \\ - 0,003 \end{array}$  mm
  - Speling van zuigerpen in zuigerpenbus .....  $0,012 \text{ à } 0,018$  mm
  - Grondboring voor drijfstanglagers .....  $57,69 \begin{array}{l} + 0,005 \\ - 0,015 \end{array}$  mm



- Drijfstanglagers:
  - diameter (twee mogelijkheden) ..... 54 en 53,5 mm
  - breedte .....  $25^{+0,100}_{-0,150}$  mm
  - buitendiameter (niet gemonteerd) .....  $57,695^{+1,200}_{-0,200}$  mm
- Radiale speling drijfstanglagers op kruktappen ..... 0,013 à 0,050 mm
- Max. toelaatbare onderlinge gewichtsvariatie van drijfstangen ..... 7 g
- Aantrekkoppel van drijfstanglagerkapbouten ..... 6,8 à 7,5 kgm
- Montage: de cijfers op drijfstang en drijfstangkop (bij "a") moeten naar de nokkenas gekeerd zijn.

N.B.

Op motoren van het type DY vanaf februari 1968 en op alle motortypen behalve DV zijn de drijfstanglagers, drijfstangen en zuigerpenbussen voor de spat-smering van de zuigerbodem van boringen voorzien.

- Voor het vervangen van zuigerpenbussen is speciaal gereedschap nodig.

3. Zuigers en zuigerveren:

a) Zuigers

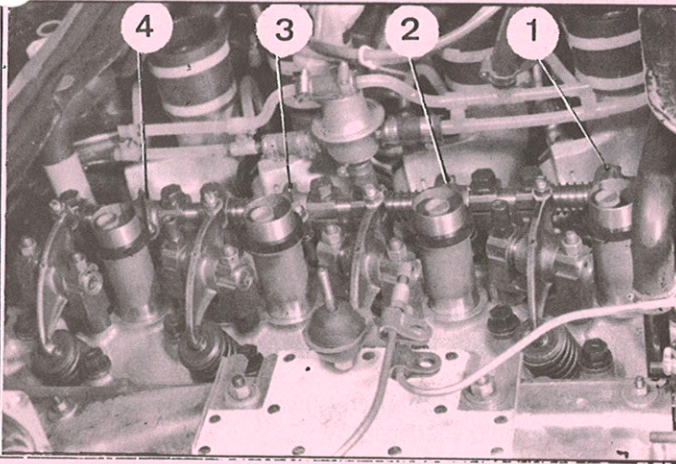
- Hoogte van de zuigerveergroef:
- Compressieveer } .....
- Olieschraapveer } .....
- Olieveer (met expander) .....

Zuiger Ø 93,5 mm	Zuiger Ø 90 mm	Zuiger Ø 86 mm
$2^{+0,060}_{+0,040}$ mm	$2^{+0,050}_{+0,030}$ mm	$2^{+0,045}_{+0,030}$ mm
$2^{+0,050}_{+0,030}$ mm		
$4^{+0,040}_{+0,020}$ mm	$5^{+0,040}_{+0,020}$ mm	

- Zuigerpenboring .....  $25^{+0,010}_{+0,003}$  mm
- Zuigerpen {
  - diameter .....  $25^{+0}_{-0,004}$  mm
  - lengte {
    - zuiger Ø 93,5 mm .....  $81,9^{+0,100}_{-0,300}$  mm
    - zuiger Ø 90 mm .....  $78,4^{+0,100}_{-0,300}$  mm
    - zuiger Ø 86 mm .....  $74,4^{+0,100}_{-0,400}$  mm

AFSTELLING VAN DE KLEPSPELING

ALLE TYPEN D.IE



5850

INLAAT

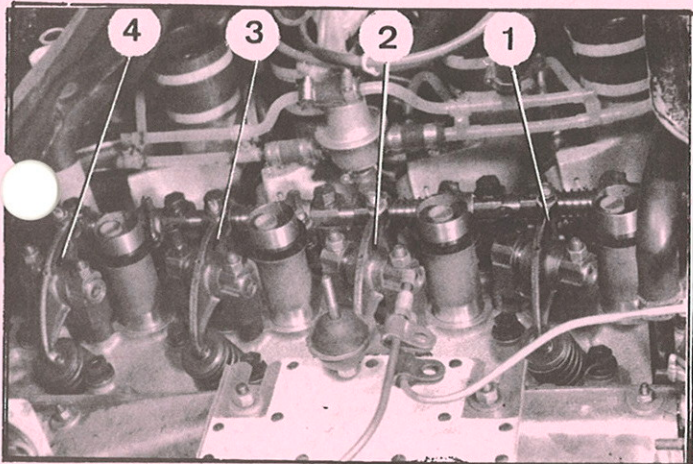
1. Plaats de handfrictiebediening in de stand "gekoppeld". *(Alleen bij de hydraulique typen)*
2. Maak de massakabel van de accu los.
3. Verwijder het inlaatspruitstuk.
4. **Verwijder het kleppendecksel:**  
Maak de bougiesraden los.  
Verwijder het kleppendecksel en de pakking.  
*(let er op de pakkingringen van de bougiekokers niet te verliezen).*
5. **Stel de klepspel aan de tuimelaars (koud) af.**

0,15 mm voor de inlaatkleppen  
0,20 mm voor de uitlaatkleppen

Klep moet geheel geopend staan	Afstelling van de klepspel	
	Inlaat	Uitlaat
Uitlaat 1e cilinder	3e cilinder	4e cilinder
Uitlaat 3e cilinder	4e cilinder	2e cilinder
Uitlaat 4e cilinder	2e cilinder	1e cilinder
Uitlaat 2e cilinder	1e cilinder	3e cilinder

- a) *Alle wagentypen behalve D.bw:*  
Draai de motor met de slinger
- b) *Wagens van het D.bw type:*  
Plaats het selecteurhandel in de stand "P".  
Draai de motor met behulp van de startmotor, welke wordt gevoed met een goed geladen 6 volt accu.

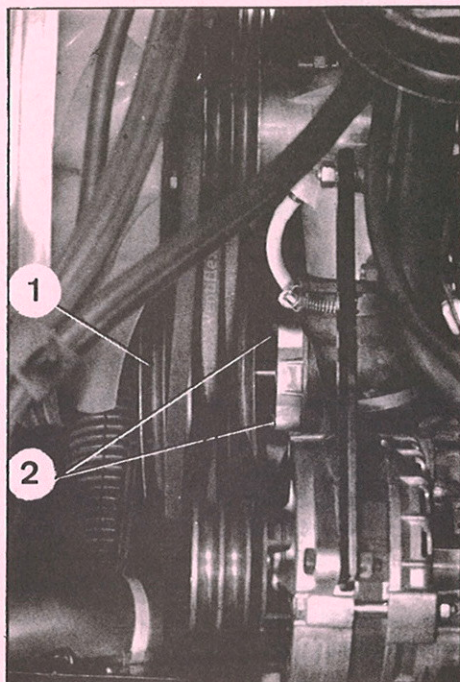
5850



UITLAAT

- BELANGRIJK:** *Tracht nooit de motor te tornen door aan de opsluitmoer van de nokkenaspoelie te draaien.*
6. Monteer het kleppendecksel met zijn pakking.  
Let er op dat de pakking op de juiste wijze wordt aangebracht.  
Zet de boutjes met 0,75 kgm vast.  
*(Koperen ringen onder de boutjes).*
  7. Monteer het inlaatspruitstuk.
  8. Sluit de bougiekabels aan alsmede de massakabel van de accu.
  9. Breng het hydraulisch circuit van de koppeling met behulp van de handfrictiebediening weer onder druk. *(Alleen bij hydraulique typen).*

5849



10. Als na de afstelling de klep nog hoorbaar blijft, ga dan als volgt te werk:
- Verwijder de accu.
  - Maak de bevestigingen van de wisselstroomdynamo en de H.D. pomp los. Neem de riemen van de aandrijfpoelie.
  - Zet de parkeerrem vast.
  - Verwijder de bevestigingsmoer van de aandrijfpoelie (1) en trek de poelie zo ver mogelijk naar voren.
  - Draai de bevestigingsbouten (2) van het lagerhuis van het voorste nokkenaslager los.
  - Draai de krukas tot de uitlaatklep van de 4e cilinder maximaal open staat.
  - Draai de bevestigingsbouten (2) van het lagerhuis vast.
  - Monteer de aandrijfpoelie. Monteer een nieuwe bevestigingsmoer en zet deze vast met 7 à 8 kgm.
  - Zet de parkeerrem los.
  - Monteer de aandrijfriemen en stel hun spanning af. Zet de bevestigingsbouten en moeren van de wisselstroomdynamo en de hogedrukpomp vast.
  - Monteer de accu en de accusteun.
  - Stel de klepspel af als eerder omschreven (par. 1 t/m 9).

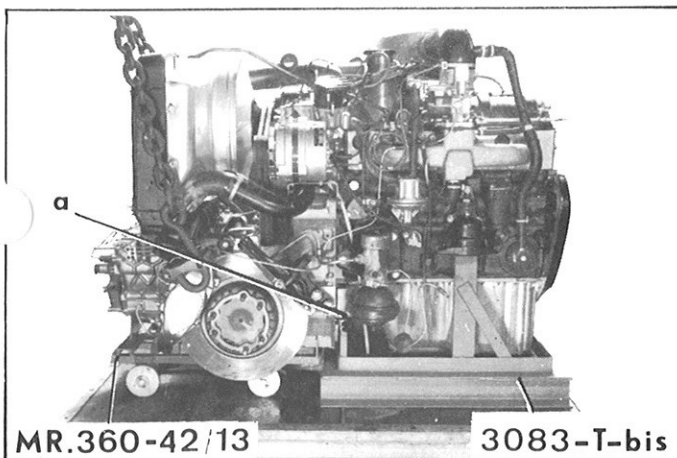
## AFSTELLING VAN DE MOTORSTEUNEN

(Op uitgebouwde motor)

## AFSTELLING

OPMERKING: De afstelling van de motorsteunen moet onder belasting geschieden, met de motor compleet en in bedrijfsklare toestand rustend op zijn vier steunpunten.

3388

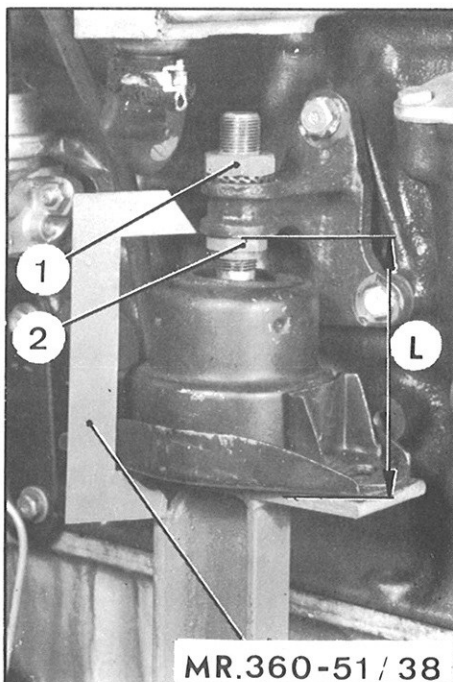


1. Plaats het complete motor-versnellingsbakaggregaat op de steun 3083-T bis en steun MR. 360-42/13.

Licht het motor-versnellingsbakaggregaat bij de uiteinden van de steuntraverse omhoog, zodanig dat de voorzijde van het motorblok bij "a" loskomt van de steun.

Het motor-versnellingsbakaggregaat rust dan alleen nog op z'n vier steunpunten.

1381



2. Draai de conramoer (1) los.  
Draai de moeren (2) tot bij elke steunrubber de maat

$$L = 91 \begin{matrix} + 2 \\ - 0 \end{matrix} \text{ mm}$$

is verkregen. (Deze maat wordt gemeten met de mal MR. 360-51/38).

Zet de moeren (1) vast met 10 kgm.

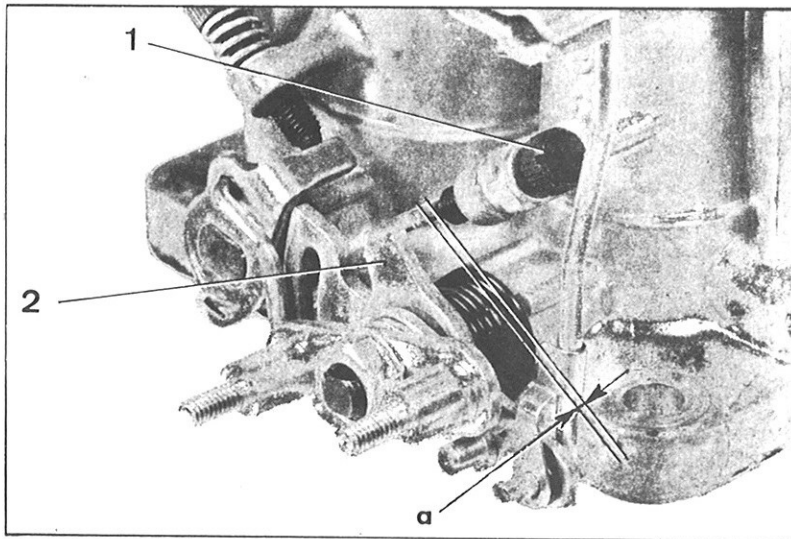
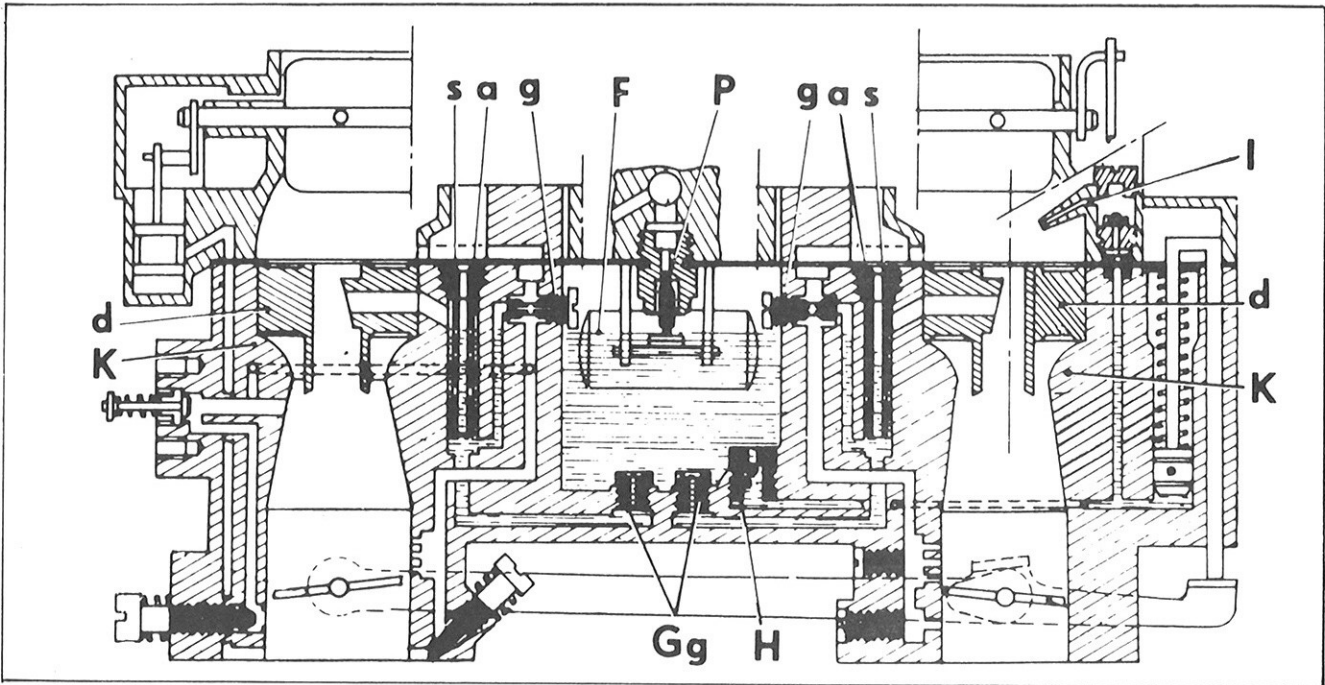


ALLE WAGENTYPEN

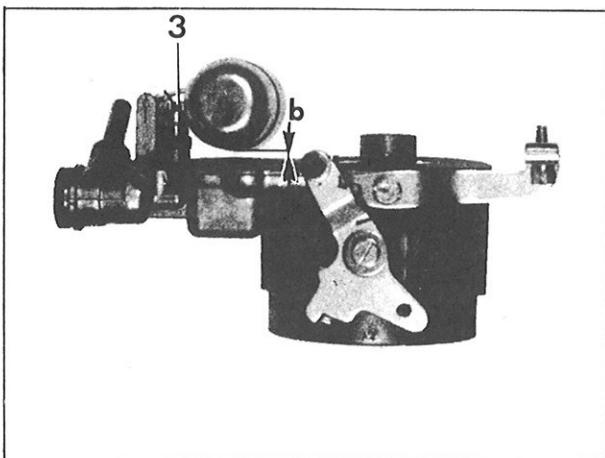
CARBURATEURS  
GEGEVENS EN BIJZONDERHEDEN

WEBER CARBURATEUR

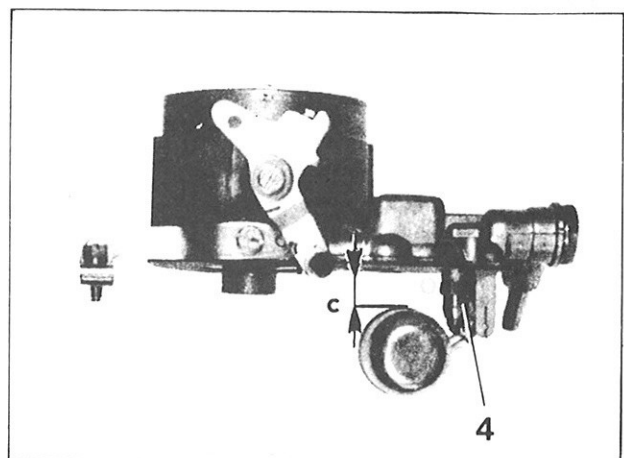
D 14-1



1239



1238



## I. CARBURATEURS WEBER

## 1) Gegevens:

Wagentypen		DX – DXF – DJ – DJF				DY – DYF – DL – DLF – DT			
Datum van introductie		tot 10/1968		vanaf 10/1968		tot 10/1968		vanaf 10/1968	
Typen hydraulique		28 x 36 DDE		28 x 36 DLE		28 x 36 DDE 2		28 x 36 DLE 2	
Typen mécanique		28 x 36 DDE A1		28 x 36 DLE A1		28 x 36 DDE A2		28 x 36 DLE A2	
Typen Borg-Warner				28 x 36 DLE A5					
Spoeierbezetting		primaire poort	second. poort	primaire poort	second. poort	primaire poort	second. poort	primaire poort	second. poort
Venturi.....	<b>K</b>	23	27	23	27	23	27	20	26
Hoofdsproeier .....	<b>Gg</b>	130	175	130	175	120	170	110	155
Remluchtsproeier .....	<b>a</b>	155	155	AB	AB	140	140	AD	AA
Mengbuis.....	<b>s</b>	F 16	F 16	F 16	F 16	F 16	F 16	F 16	F 16
Stationaire luchtsproeier .....	<b>u</b>	185	85	AD	AA	185	85	AD	AA
Stationaire sproeier .....	<b>g</b>	50	70	50	70 of 75*	45	55	50	70 of 75*
Progressieboring Ø .....		80-90-	80-90-	80-90-	80-90-	80-90-	80-90-	80-90-	80-90-
		120	170	120	170	120	170	120	170
Koperen vlotter (gewicht in g) .....	<b>F</b>	11	11	11	11	11	11	11	11
Vlotternaald .....	<b>P</b>	175	175	175	175	175	175	175	175
Acceleratiepompsproeier .....	<b>J</b>	60	60	60	60	60	60	60	60
Acceleratiepompklep .....	<b>H</b>	55	55	55	55	55	55	55	55
Hulpventuri .....	<b>d</b>	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5

\* 70 voor Mécanique en Borg-Warner – 75 voor Hydraulique

## 2) Bijzonderheden:

- Afstelling van de chokeklep:

Bij gesloten chokeklep en gasklep in de stand voor stationair toerental moet de afstand "a" tussen de punt van de schroef (1) (aanslag van de gasklep) en de hefboom (2) van de primaire poort: 3,8 mm bedragen.

*Verbuig zonodig het verbindingsstangetje tussen gasklep en chokeklep om deze afstand te verkrijgen.*

- Afstelling van het stationair toerental voor de primaire poort:

Draai, bij gesloten gasklep en aanslagschroef (1) juist in contact met de aanslag, deze schroef 1/3 slag in. In deze stand moet een voelmaatje van 5/100 mm tussen de rand van de gasklep en het huis kunnen gaan.

- Afstelling van de vlotterstand

- Met omgekeerd vlotterkamerdeksel moet de afstand tussen vlotter en dekselpakking:  $b = 4,75 + 0,1$  mm zijn. Is dit niet het geval dan verbuigt men de lip (3), die in deze stand, parallel moet zijn met het pasvlak van het deksel en hiervan 19,75 mm van verwijderd zijn (met gemonteerde pakking).

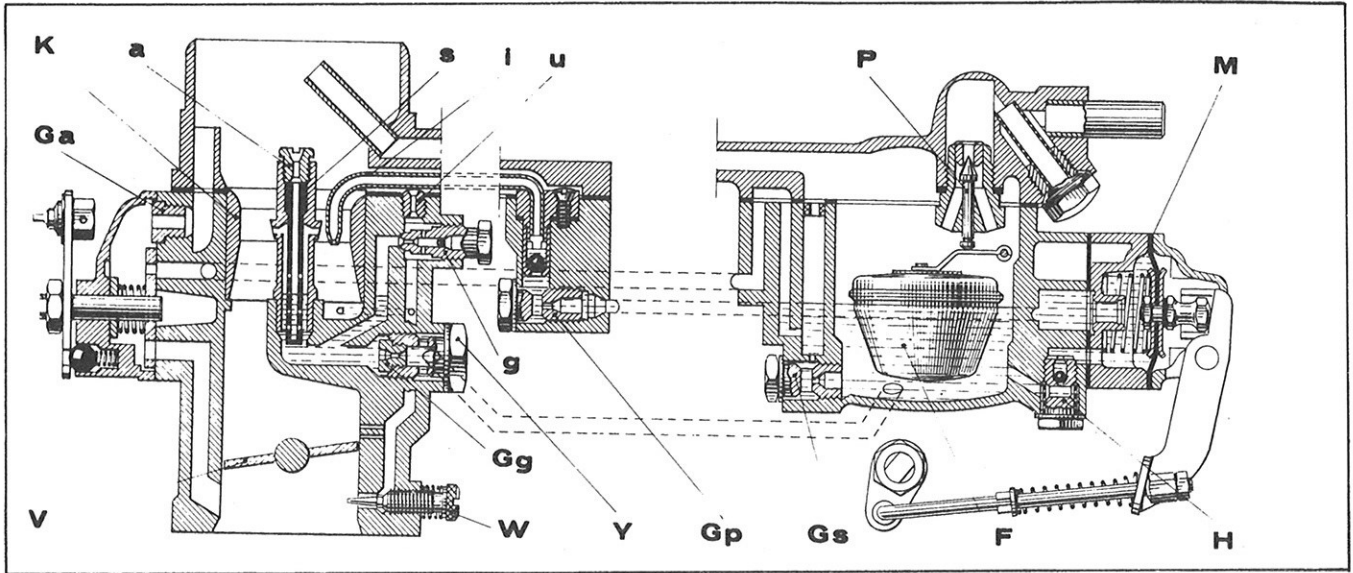
- Met het deksel in de normale stand moet de afstand tussen vlotter en gemonteerde pakking:  $c = 11,5 + 0,1$  mm bedragen.

Verbuig zonodig de lip (4) om deze afstand te verkrijgen.



SOLEX CARBURATEUR

D. 14-50



## II. CARBURATEURS SOLEX

1<sup>o</sup>) Gegevens

## a) Typen DV

Typen carburateurs	34 PBIC	34 PBIC 2	34 PBIC 3	32 BIC
Datum van introductie	tot 7/1968	tot 10/1968	vanaf 10/1968	Taxi*
Sproeierbezetting				
Merkteken op hefboom .....	90	90-1	93	97
Venturi .....	<b>B</b>	26	27	22
Hoofdsproeier .....	<b>Gg</b>	135	142,5	125
Remluchtsproeier .....	<b>a</b>	210	205	250 of AF
Mengbuis No. ....	<b>s</b>	19	130	25
Stationaire sproeier .....	<b>g</b>	50	55	50
Stationaire luchtsproeier .....	<b>u</b>	130	X	
Mengschroef (type) .....	<b>W</b>	A 53	Standaard	
Acceleratiepomp (type) .....		72	72	geen
Acceleratiepompsproeier .....	<b>Gp</b>	50	50	geen
Acceleratiepompinjecteur (laag geplaatst) .....	<b>i</b>	60	60	geen
Chokesproeier .....	<b>Gs</b>	145	145	145
Polyamide vlotter (gewicht in g) .....	<b>F</b>	5,7	5,7	5,7
Standaard vlotternaald .....	<b>P</b>	1,7	1,6	1,7
Progressieboringen .....		2 $\emptyset$ =120	2 $\emptyset$ =120.1 $\emptyset$ =140	2 $\emptyset$ =115
Choke-luchtsproeier .....	<b>Ga</b>	6	6	6
Opening van gasklep gelimiteerd tot 9,6 mm (tussen rand van gasklep en huis)				

\* Leverbaar voor taxibedrijf.

Carburateur type 32 SDID 2		
Sproeierbezetting	primaire poort	secundaire poort
Venturi .....	24	26
Hoofdsproeier (omgekeerd type) .....	130	125
Remluchtsproeier .....	155	150
Hulpventuri kort .....	3,2	3,2
Progressieboring .....	2 $\emptyset$ =100	2 $\emptyset$ =100
Stationaire sproeier .....	45	40
Stationaire luchtsproeier .....	0,80	0,80
Pompsproeier .....	45	
Econostat tot 3/1966 .....		80
vanaf 3/1966 .....		60
Polyamide vlotter .....		7,5 g
Verende vlotternaald, zitting .....		1,7 g

N.B. Vanaf februari 1970 zijn sommige DT typen uitgerust met SOLEX carburateurs van het type 28 x 36 SFIF.

Type van de carburateur	SOLEX 28 x 36 SFIF (merkteken 26)	
	Primaire poort	Secundaire poort
Sproeierbezetting		
Venturi .....	20	26
Hoofdsproeier .....	120	145
Remluchtsproeier .....	1 AD	2 AA
Hulpventuri .....	No.56 980	No.56 980
Mengbuis .....	No.57 105	No.57 105
Stationaire sproeier .....	55	65
Stationaire luchtsproeier .....	90	90
Progressieboringen: 1e boring .....	90	100
2e boring .....	90	100
3e boring .....	110	—
Polyamide vlotter (gew) .....	5,25 gr	
Verende vlotternaald .....	1,7	
Acceleratiepomp .....	membraantype	
Acceleratiesproeier hoog geplaatst (stalen kogel) .....	Ø 0,60	
Koudstartinrichting .....	chokeklep	
Bij gesloten chokeklep: kier tussen rand van gasklep van primaire poort en huis .....	$1,40 + \begin{matrix} 0,10 \\ 0 \end{matrix}$ mm	

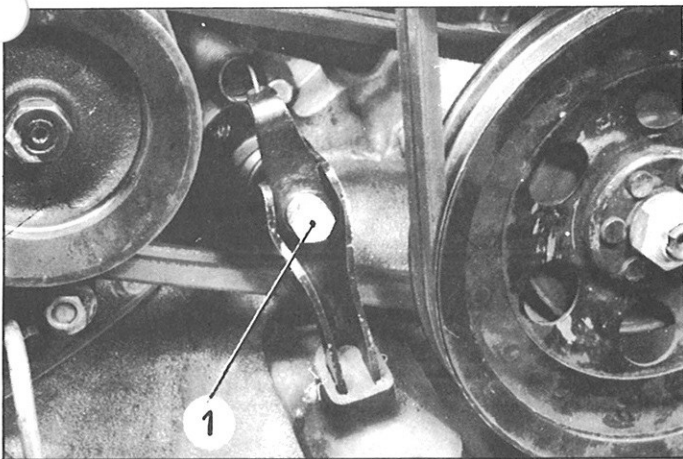
## TYPEN HYDRAULIQUE

## BASISAFSTELLINGEN

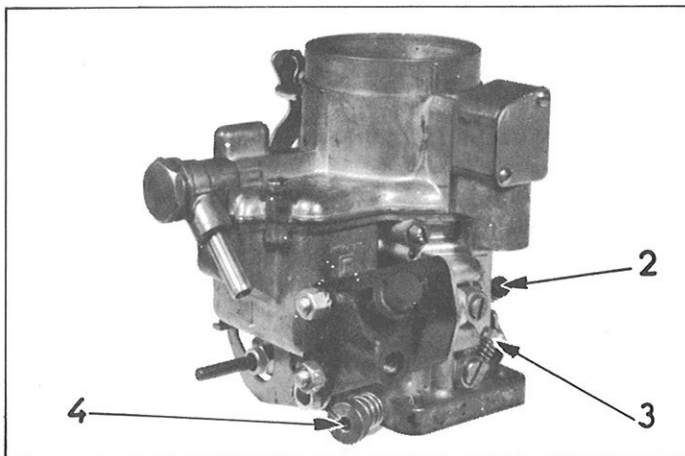
## OPMERKINGEN:

- Deze basisafstellingen zijn noodzakelijk wanneer de wagen slecht loopt of wanneer de motor steeds afslaat.
- Zij bestaan uit zes verschillende handelingen, die beslist in hun geheel en in de aangegeven volgorde dienen te worden uitgevoerd.
- De motor moet warm zijn en er moet tenminste enkele minuten met de wagen gereden zijn, anders zullen de afstellingen na verloop van tijd niet juist blijken te zijn.
- De basisafstellingen dienen met grote zorgvuldigheid te worden uitgevoerd.

1408



1360



## I. AFSTELLINGEN VAN DE VRIJE SLAG VAN DE KOPPELING.

1. Voor-afstelling:  
OPMERKING: De motor moet warm zijn. Een afstelling bij koude motor kan onjuist blijken te zijn wanneer de motor warm is.  
Laat de motor stationair draaien.  
Breng het verlengstuk van de slinger aan.  
Draai de stelbout (1) van de koppelingvork geleidelijk los totdat het verlengstuk mee begint te draaien, maar met de hand kan worden tegengehouden.
2. Afstelling.  
Draai de stelbout (1) twee slagen in.

## II. CONTROLE VAN DE VRIJE SLAG VAN DE KOPPELING.

3. Controleer of de veer van de koppelingvork in goede staat verkeert en goed bevestigd is.  
Laat met de handfrictiebediening de druk uit de frictiecilinder ontsnappen.

Controleer of de frictievork nergens klemt of stroef beweegt.

Wanneer dit wel het geval is moet de afstelling van de vrije slag opnieuw worden uitgevoerd, daar deze waarschijnlijk te groot is.

## III. AFSTELLING VAN HET STATIONAIR TOERENTAL.

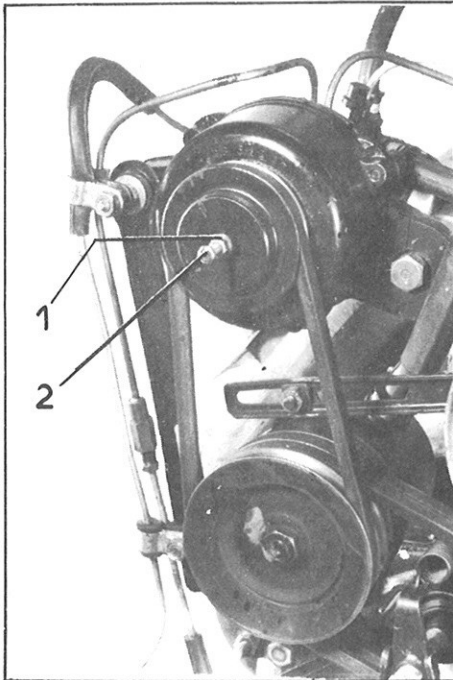
N.B.: Deze afstelling dient bij warme motor te geschieden.

4. Draai de stelschroef (4) voor het versneld stationair toerental voorzichtig geheel in.
5. Draai aan de aanslagschroef (2) van de secundaire gasklep tot een toerental bereikt wordt van:
  - ca. 550 t./min (*wagens vóór september 1968*)
  - 625 t./min (*wagens vanaf september 1968*)
6. Verdraai de mengschroef (3) totdat bij de als boven verkregen gasklepopening het hoogste toerental wordt verkregen.
7. Draai vervolgens de aanslagschroef (2) geleidelijk zover terug dat een toerental wordt verkregen, gelegen tussen:
  - 550 en 600 t./min (*wagens vóór september 1968*)
  - 625 en 675 t./min (*wagens vanaf september 1968*)

Let er op dat de H.D. pomp gedurende de aflezing van de toerenteller niet "inslaat".

8. Wanneer de motor onregelmatig loopt, moet de mengschroef (3) opnieuw en zeer voorzichtig worden verdraaid.  
N.B.: Na iedere afstelling van de aanslagschroef (2) van de secundaire gasklep geeft men even flink gas met ingeschakelde handfrictiebediening, dit om er zeker van te zijn dat de gasklep tegen de stelschroef stuit.

92 338



**OPMERKING:** Voor de volgende handelingen is het gebruik van een elektrische toerenteller (2436-T) noodzakelijk. Deze toerenteller dient parallel op de uitgangsklem (rood kousje) van de bobine te worden aangesloten.

De elektrische toerenteller dient, afhankelijk van het gebruik, regelmatig te worden geijkt. De toerenteller moet aan de volgende eisen voldoen:

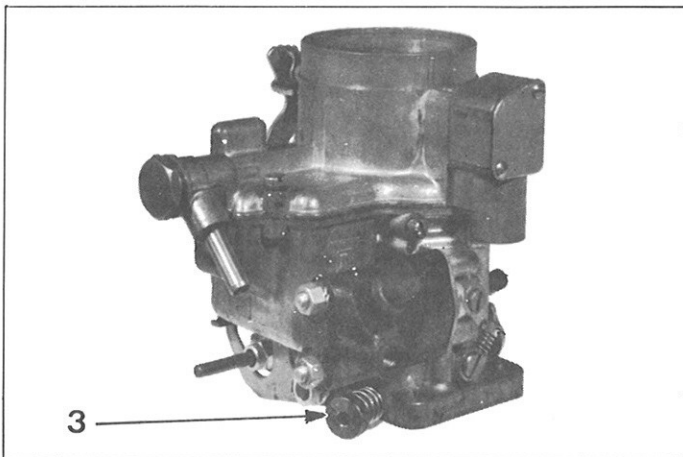
- een grote wijzerplaat met een schaalverdeling van 0 tot 1500 t./min maximaal.
- een rustig bewegende naald.

#### IV. AFSTELLING VAN HET SLIPMOMENT

**OPMERKING:** Deze afstelling dient te geschieden bij warme motor, met de wagen op een vlakke en horizontale vloer.

9. Start de motor, schakel de 1e versnelling in en geef heel langzaam gas. De koppeling moet beginnen aan te grijpen bij:
  - 700 tot 750 t./min (*wagens vóór september 1968*)
  - 725 tot 775 t./min (*wagens vanaf september 1968*)
10. Als dit niet het geval is, moet men als volgt te werk gaan: Zet de motor af. Draai de contraoer (1) van de stelbout (2) van de centrifugaalregelaar los. Draai deze bout in, wanneer de koppeling aangrijpt bij een toerental lager dan 700 of 725 t./min. Draai de bout uit, wanneer de koppeling aangrijpt boven 750 of 775 t./min. Zet de contraoer (1) vast.

1360



#### V. AFSTELLING VAN HET VERSNELD STATIONAIR TOERENTAL

**OPMERKING:** Deze afstelling dient bij warme motor te geschieden.

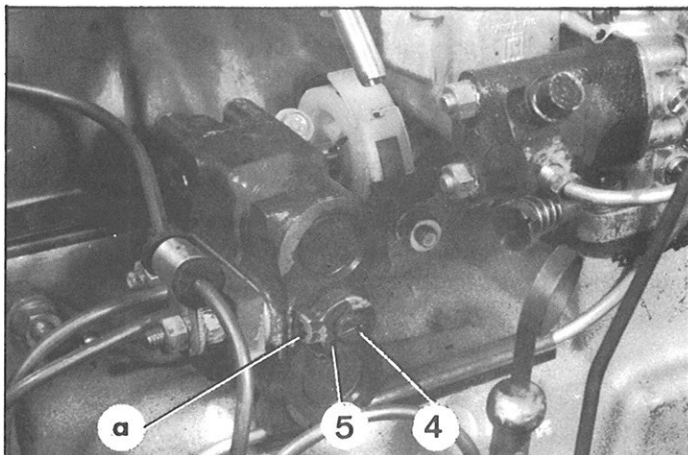
11. Draai, bij stationair draaiende motor, de stelschroef (s) voor versneld stationair toerental uit tot een toerental gelegen tussen:
  - 875 en 925 t./min (*wagens van vóór september 1968*)
  - 850 en 900 t./min (*wagens vanaf september 1968*)
 Let er op dat gedurende het aflezen van de toerenteller de hogedrukpomp niet inslaat.

#### VI. AFSTELLING VAN DE KOPPELINGSREGELAAR.

**OPMERKING:** Deze afstelling moet op de weg gebeuren, met warme motor.

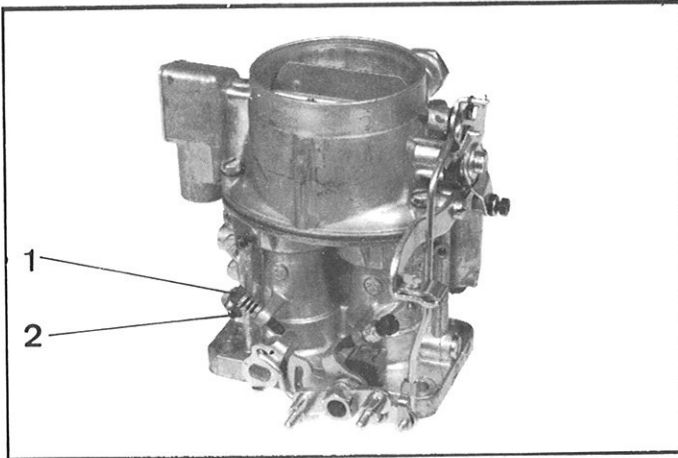
12. Wanneer de koppeling te snel aangrijpt, moet men de bout (4) uitdraaien (tegengesteld aan de wijzers van een uurwerk). Indien het te lang duurt, draait men de bout (4) in. Indien de nok "a" stuit, voordat de afstelling juist is, gaat men als volgt te werk:
  - Draai het borgboutje in de nok "a" los.
  - Verdraai de bus (5) totdat er in beide richtingen een maximale verstelmogelijkheid is verkregen.
  - Zet het borgboutje vast.

3389



TYPEN "MECANIQUE"

1237



VII. AFSTELLING VAN HET STATIONAIRE TOERENTAL.

N.B.:

Deze afstelling moet bij warme motor geschieden.

Het gebruik van een elektrische toerenteller is absoluut noodzakelijk. Dit instrument moet accuraat zijn en gemakkelijk afleesbaar zijn tussen 0 en 1500 t./min.

Gedurende de tijd dat de hogedrukpomp inslaat is de aflezing niet betrouwbaar; wacht tot de pomp hiermee ophoudt.  
(Het is mogelijk de wagen in de *laagste stand* te plaatsen).

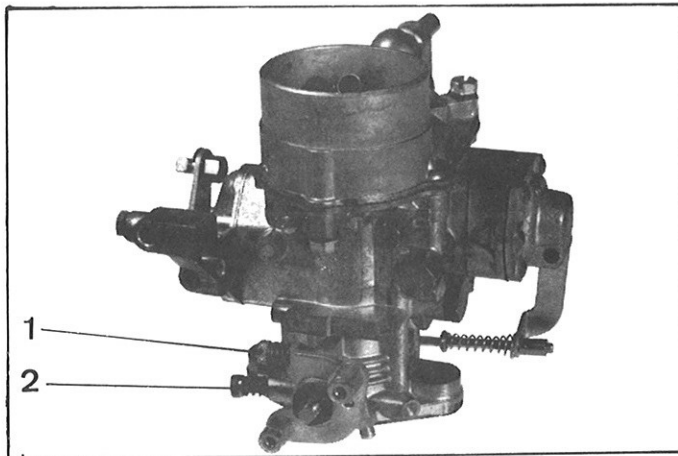
13. Verdraai de stelschroef (1) van de gasklepaanslag tot een toerental van ca. 550 t./min bereikt wordt.

14. Zoek, bij de aldus verkregen gasklepopening, met behulp van de mengschroef het hoogste toerental.

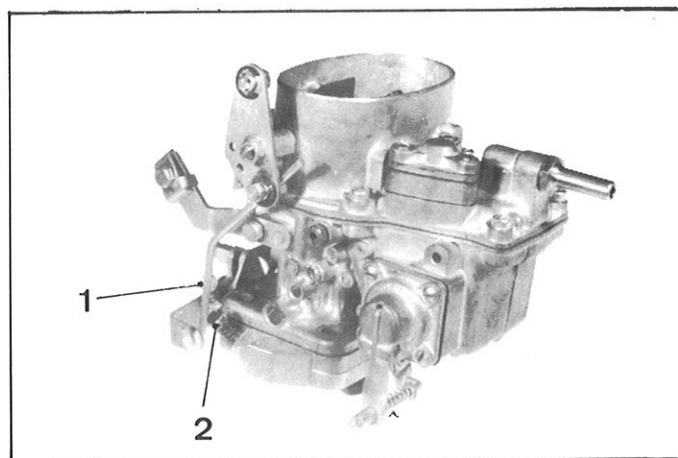
15. Draai vervolgens de stelschroef (1) van de gasklepaanslag langzaam terug totdat een toerental wordt verkregen tussen:

- 550 en 600 t./min (*wagens van vóór september 1968*)
- 625 en 675 t./min (*wagens vanaf september 1968*).

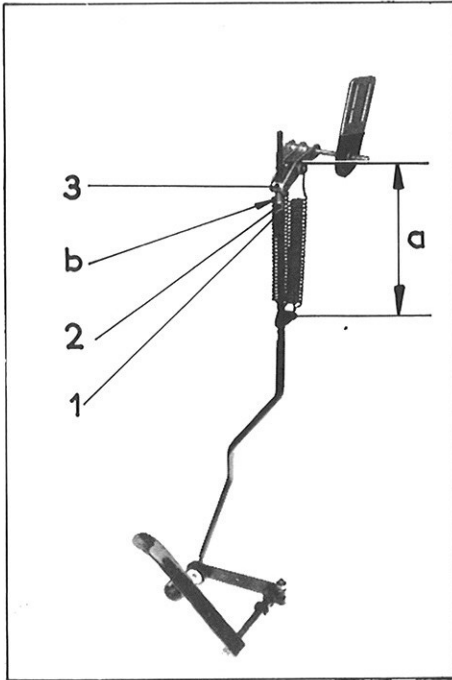
2395



Manuel 583-1



## ALLE WAGENTYPEN

VIII. AFSTELLING VAN DE  
GASKLEPBEDIENING.

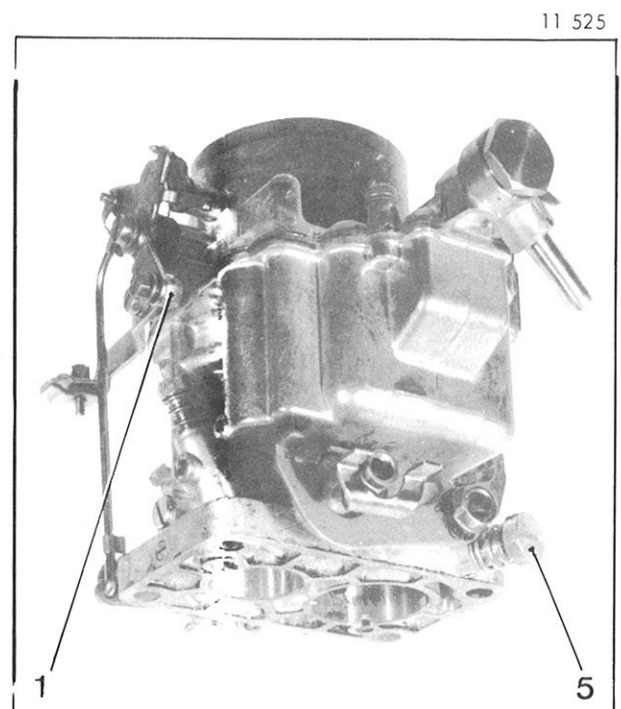
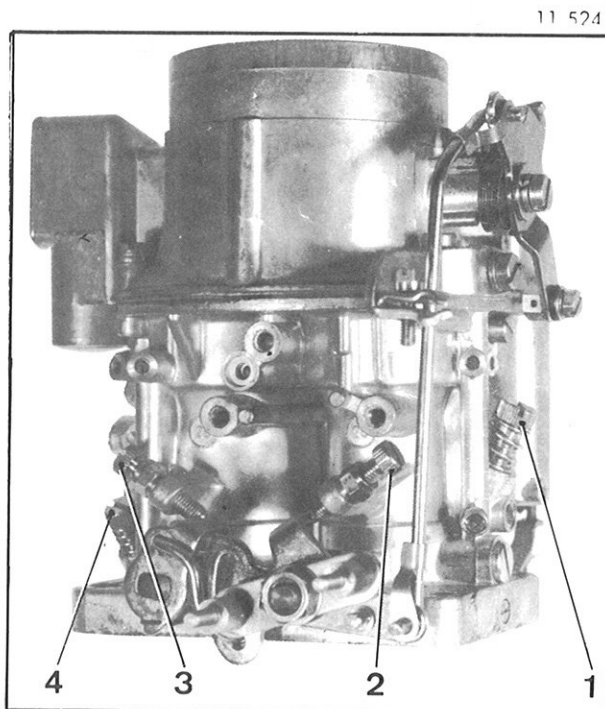
16. Controleer de maat "a"; deze moet zijn:  
a = 135 mm.

Is dit niet het geval, dan moet het plaatje waar de veer aan is bevestigd, worden verplaatst totdat de maat: a = 135 mm, verkregen is.

17. a) Zet, met het gaspedaal geheel ingedrukt, de gasklep(pen) geheel open en controleer de maat "b" tussen de delen (2) en (3).  
Deze maat moet zijn: b = 1 à 4 mm.

- b) Is dit niet het geval, dan moet men de moer met contramoer (1) van de bedieningsstang van de gasklep verdraaien tot de vereiste maat verkregen is.

ALLE TYPEN D.  
vanaf september 1972



#### AFSTELLING VAN HET STATIONAIR TOERENTAL

##### BELANGRIJKE OPMERKING:

Het is uitdrukkelijk verboden de aanslagschroeven (2) en (3) van de primaire en secundaire poort te verdraaien, daar deze in de fabriek met behulp van een micrometer zijn afgesteld.

#### AFSTELLING VAN HET STATIONAIR TOERENTAL (EN VAN HET CO- EN CO<sub>2</sub>-PERCENTAGE)

Het afstellen van het stationair toerental mag alleen gebeuren bij een motor met *juist afgestelde kleppen en ontsteking en een schoon luchtfilter*.

1. Overtuig u ervan dat de gaskleppen van de primaire en secundaire poorten zuiver in hun ruststand terugvallen.
2. Draai de onluchtingsschroef van de hogedrukregelaar open.
3. Laat de motor draaien tot de *olietemperatuur 70 à 80° C* bedraagt.  
Houd deze temperatuur gedurende het afstellen van het stationaire toerental constant.
4. Op de typen DBW moet het selecteurhandel in de stand "N" of "P" worden geplaatst.
5. Breng, door verdraaien van de *luchtregelschroef (1)*, het toerental op:
  - a)  $650 + 25 \text{ t./min}$  (alle typen D behalve DBW)
  - b)  $825 + 25 \text{ t./min}$  (typen DBW)
6. Breng, door verdraaien van de *benzineregelschroef (4)*, de CO- en CO<sub>2</sub>-percentages (met behulp van een uitlaatgas-analysator) op de volgende waarden.
 

a) Typen DX-DJ-DJF:	Percentage koolmonoxyde (CO):	2 à 3,6%
	Percentage kooldioxyde (CO <sub>2</sub> ):	boven de 8%
b) Typen DP-DY-DT-DV-DLF:	Percentage koolmonoxyde (CO):	1,8 à 3,6%
	Percentage kooldioxyde (CO <sub>2</sub> ):	boven de 8,7%

N.B.: Deze CO- en CO<sub>2</sub>-percentages moeten worden verkregen bij gelijkblijvend toerental. Werk eventueel tegelijkertijd met de luchtregelschroef (1) en met de benzineregelschroef (4). *Voltooi de afstelling alleen met de benzineregelschroef (4)*.

OPMERKING: De toelaatbare percentages CO en CO<sub>2</sub> corresponderen met een ter plaatse heersende luchttemperatuur, gelegen tussen 15° en 30°C.

7. *Typen BVH:* Verdraai de stelschroef (5) voor het versneld stationair toerental om het motortoerental op  $900 + 25 \text{ t./min}$  te brengen.





## TYPEN DBW

## AFSTELLING VAN HET STATIONAIR TOERENTAL

N.B.

*Deze afstelling dient bij warme motor te geschieden.*

Het gebruik van een toerenteller is beslist noodzakelijk. Deze moet nauwkeurig zijn en tussen 0 en 1500 t./min gemakkelijk af te lezen zijn.

*Let er op dat gedurende de aflezing de hogedrukpomp niet "inslaat".*

1. Plaats het selecteurhandel in de stand "N" of "P".
2. Verdraai de stelschroef van de gasklepaanslag (1) tot een toerental van ca. 550 t./min verkregen wordt.
3. Verdraai de mengschroef (2) totdat bij de als boven afgestelde gasklepopening het hoogste toerental wordt verkregen.
4. Draai vervolgens de aanslagschroef (1) zover terug tot een toerental wordt verkregen, gelegen tussen:

800 en 850 t./min.

