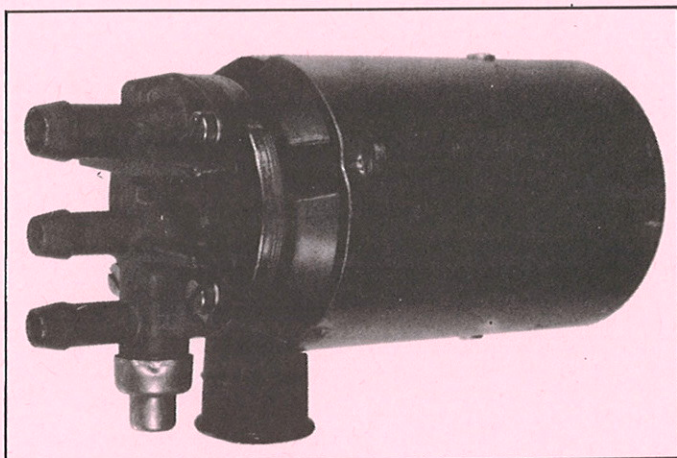


ALLE TYPEN D.IE T.T.

5511



I. GEGEVENS VAN DE BENZINEPOMP

- Elektrische benzinepomp
- Bestelnummer BOSCH of 525 H
- Opbrengst 60 à 80 liter/uur
- Afgeregelde druk 4 baren
- Capaciteit ca. 40 W.

II. GEGEVENS VAN HET BENZINEFILTER

- Filter met papierelement
- Bestelnr.: BOSCH FJ 629 K
- Vervangingsinterval: elke 30.000 km

OPMERKING: Bij deze wagens is de aanzuigpijp in de benzinetank niet voorzien van een filter.
Er mag hier géén filter in worden gemonteerd

III. VERVANGING VAN EEN BENZINEFILTER

UITBOUWEN.

1. Verwijder de dubbele sluitplaat onder de rechter langsligger.
2. Maak de slangklemmen (1) en (2) los en neem de slangen van het filter.

INBOUWEN.

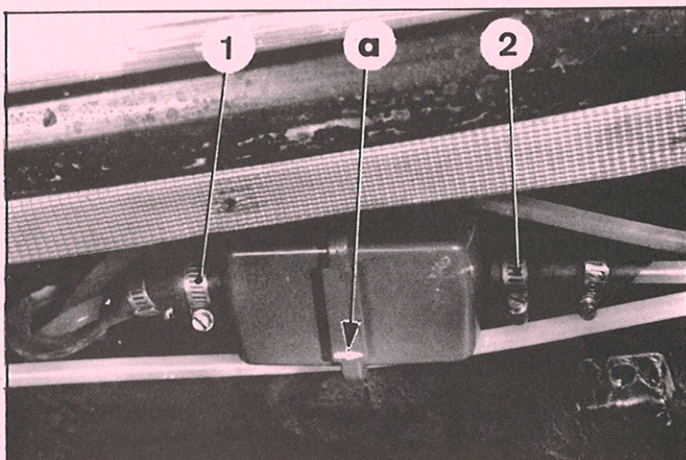
3. Breng het filter op zijn plaats met de pijl "a" naar de voorkant van de wagen gericht.

Sluit de slangen weer aan en zet de slangklemmen (1) en (2) vast.

4. Monteer de dubbele afsluitplaat onder de rechter langsligger.

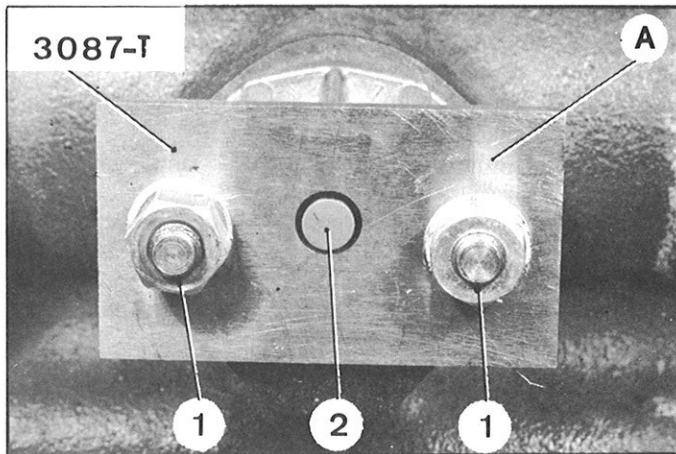
Additif N° 3 au Manuel 583-1

5509



ALLE WAGENTYPEN

2007



1. AFSTELLING VAN DE POMPOPBRENGST.

OPMERKINGEN: Deze ingreep dient te worden uitgevoerd indien een onvoldoende pompopbrengst wordt geconstateerd, of na vervanging van een afstandstuk, een drukstanggeleider, een cilinderblok, of een motor.

Na vervanging van een pomp is hij niet nodig.

Deze handeling bestaat uit het bepalen van de lengte van de drukstang.

De drukstangen worden geleverd in drie verschillende lengten:

- 48,06 mm, merkteken: één groef op de drukstang
- 48,57 mm, merkteken: twee groeven op de drukstang
- 49,08 mm, merkteken: drie groeven op de drukstang

1. Verwijder de pomp.

2. Monteer de plaat A (Kaliberset 3087-T) op de bevestigingstapeinden van de pomp.

Zet de moeren (1) vast met 2,2 à 2,8 kgm (monteer een platte ring onder de moer).

3. Controleer delengte van de drukstang.

a) Eerste voorwaarde:

Draai de motor totdat de drukstang (2) zijn hoogste stand heeft bereikt.

In deze stand mag de drukstang (2) het buitenvlak van de plaat A niet passeren. (hij mag er hoogstens mee gelijk komen). Controleer dit met behulp van een lineaal.

b) Tweede voorwaarde:

Draai de motor totdat de drukstang zijn laagste stand heeft bereikt.

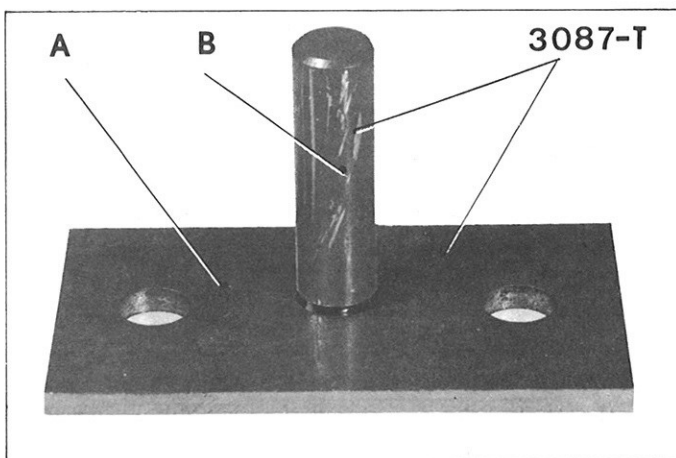
Steek het kaliber B in het gat van de plaat A van de kaliberset 3087-T. De grootste diameter mag niet door het gat van de plaat A kunnen, wanneer het uiteinde met de kleine diameter op de drukstang rust.

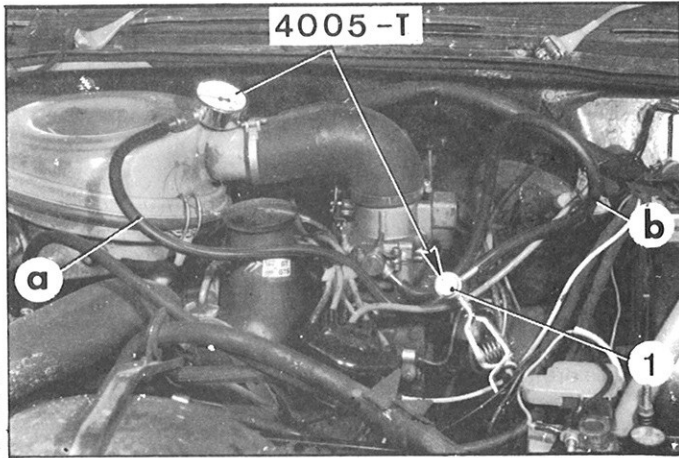
c) Kies uit de drukstangen die, welke aan beide voorwaarden voldoet.

4. Verwijder de kaliberset 3087-T

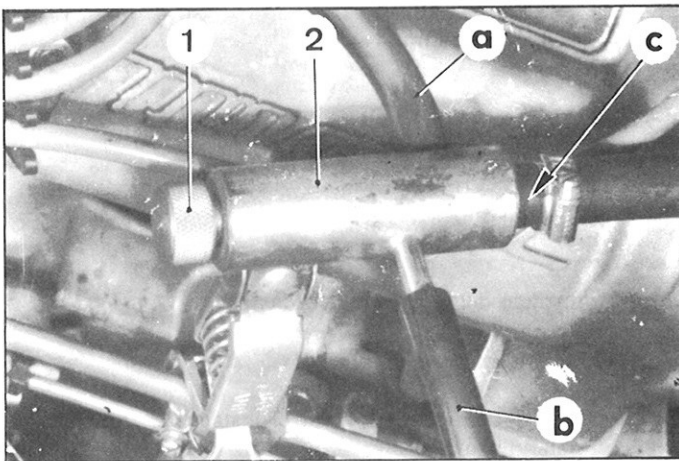
5. Monteer de pomp.

2008





10 792



10 790

II. CONTROLE VAN DE DRUK MET BEHULP VAN HET APPARAAT 4005-T.

1. Plaats het apparaat op de wagen:
 - a) Maak de benzinetoevoerleiding los van de carburateur en sluit de leiding bij "c" aan op de kraan (2).
 - b) Sluit de leiding "a" van de kraan (2) aan op de manometer.
 - c) Sluit de leiding "b" van de kraan (2) aan op de carburateur.
 - d) Draai de kartelknop (1) ongeveer 1½ slag los. Start de motor.

2. Controleer de benzinedruk bij opbrengst nul:

Draai de kartelknop (1) geheel in.
Lees op de manometer de gestabiliseerde druk af: deze moet *maximaal 330 g/cm² bedragen*

3. Controleer de afdichting van de persklep van de benzinepomp:

Zet de motor af: De druk mag niet plotseling terugvallen.

4. Controleer de afdichting van de vlotternaald van de carburateur:

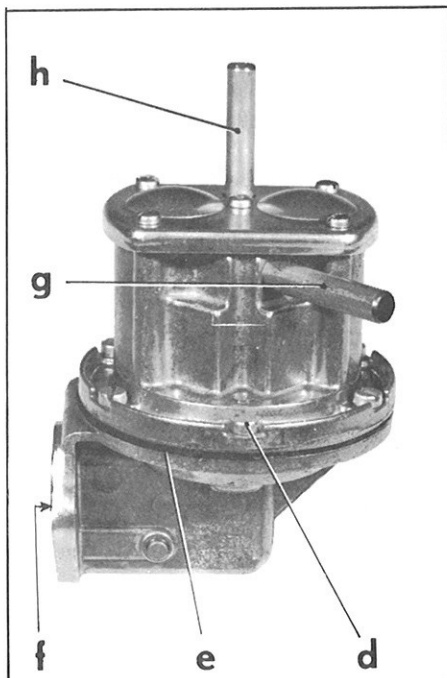
- a) Draai de kartelknop (1) los.
- b) Start de motor en laat deze enkele minuten draaien.
- c) Zet de motor af: De druk mag niet plotseling terugvallen.

5. Verwijder het apparaat 4005-T.

Sluit de toevoerleiding weer op de carburateur aan.

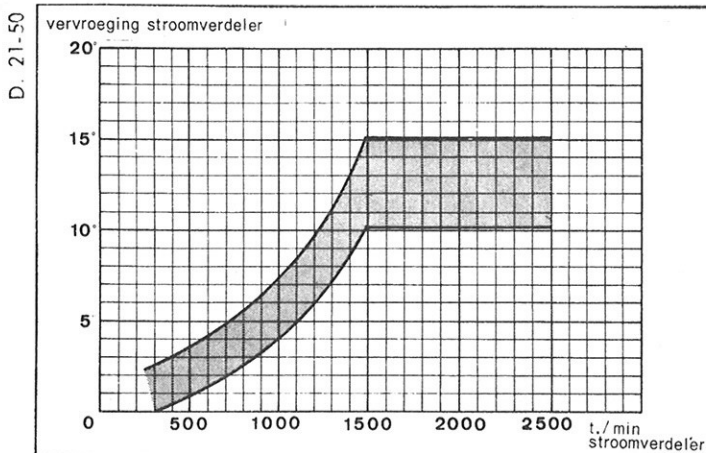
III. CONTROLE VAN DE AFDICHTING (Pomp van de wagen genomen)

1. Sluit de opening "h" van de drukleiding met een plug af.
Schuif een rubberslang op de aanzuigpijp "g".
2. Dompel de pomp geheel in een bak met schone benzine.
3. Blaas door de rubber slang perslucht met een druk van 100 à 300 g/cm² in de aanzuigpijp "g".
4. In het begin zullen zich, door het indrukken van het membraan, luchtbellenvormen.
Houd de pomp enkele ogenblikken onder druk.
Als er luchtbellenvormen uit de opening voor het bedieningshefboompje bij "f" ontsnappen, wijst dit op ondichtheid van het membraan en moet men de onderste helft van het pomphuis vervangen.
Indien er luchtbellenvormen ontsnappen tussen de pasvlakken van de beide pomphuisen bij "e", of bij de bevestigingsboutjes bij "d", zijn de pomphuispasvlakken beschadigd of de boutjes niet goed vastgezet.



ALLE WAGENTYPEN

CENTRIFUGAALVERVROEGING C1



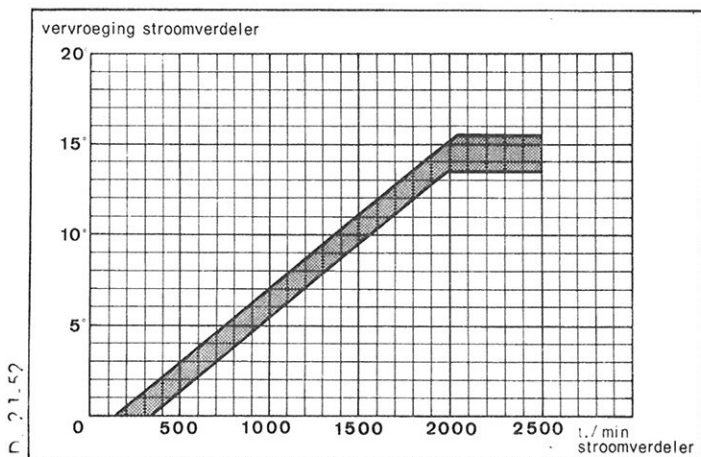
I - STROOMVERDELERS

DS van 10/1955 tot 7/1959

Stroomverdeler met twee onderbrekers
Stel de synchronisatie van de onderbrekers af

- Condensators: 0,18 tot 0,27 mF

CENTRIFUGAALVERVROEGING C2

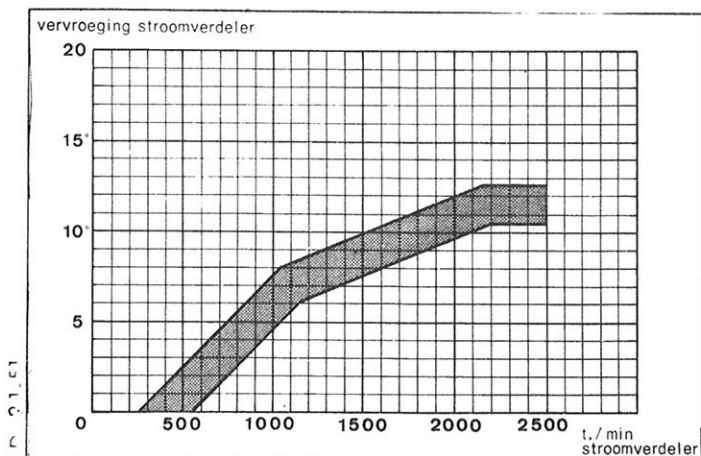


ID tot 2/1964

- Ref.: DUCELLIER 3941 A of
SEV-MARCHAL N4C-FG/LB
- Contactveerdruk (op het fiber nokje):
SEV-MARCHAL 850 tot 1000 g
DUCELLIER 700 tot 850 g

- Contacthoek:
SEV-MARCHAL $59^{\circ} \pm 2^{\circ}$
DUCELLIER $57^{\circ} \pm 2^{\circ}$
- Condensator 0,18 tot 0,27 mF

CENTRIFUGAALVERVROEGING C3



DS van 7/1959 tot 9/1965

- Ref.: DUCELLIER 3944-A
SEV-MARCHAL N4-YG

ID van 2/1964 tot 9/1964

- Ref.: DUCELLIER 3941 B
SEV-MARCHAL N41C - YG/LB
- Contactveerdruk (op het fiber nokje):
SEV-MARCHAL 850 - 1000 g
DUCELLIER 700 - 850 g

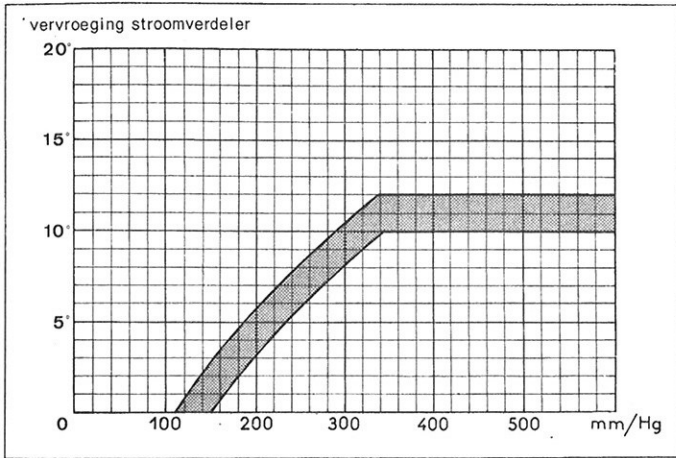
- Contacthoek:
SEV-MARCHAL $59^{\circ} \pm 2^{\circ}$
DUCELLIER $57^{\circ} \pm 2^{\circ}$
- Condensator 0,18 - 0,27 mF

Reparatiehandboek D-583-1 - Correctie no. 1

VACUUMVERVROEGING

D 1

D. 21-53 a

ID tot 2/1964

- Ref.: DUCELLIER 3941-A
SEV-MARCHAL N4C-FG/LB

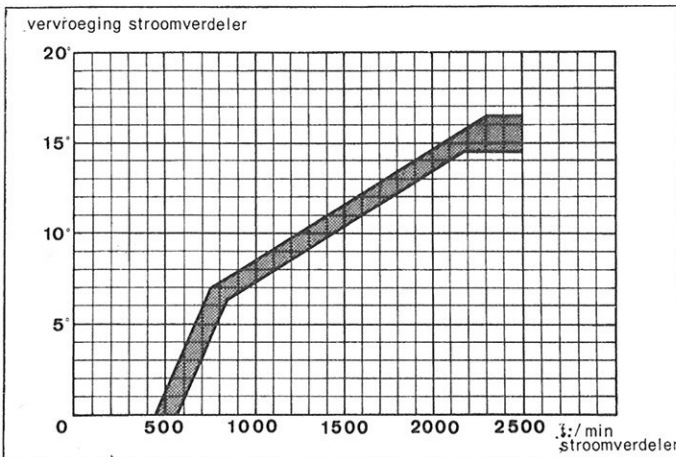
ID van 2/1964 tot 9/1964

- Ref.: DUCELLIER 3941-B
SEV-MARCHAL N41C-YG/LB
- Contactveerdruk (op het fiber nokje):
SEV-MARCHAL 850 - 1000 g
DUCELLIER 700 - 850 g
- Contacthoek:
SEV-MARCHAL $59^{\circ} \pm 2^{\circ}$
DUCELLIER $57^{\circ} \pm 2^{\circ}$
- Condensator: 0,18 - 0,27 mF

CENTRIFUGAALVERVROEGING

C 4

D. 21-54

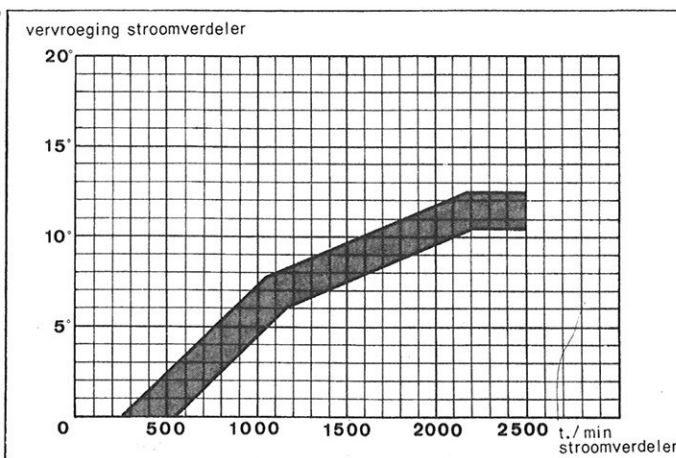
ID van 9/1964 tot 9/1965

- Ref.: DUCELLIER 4141 A
SEV-MARCHAL N41A 123
- Contactveerdruk (op het fiber nokje):
SEV-MARCHAL 850 - 1000 g
DUCELLIER 700 - 850 g
- Contacthoek:
SEV-MARCHAL $59^{\circ} \pm 2^{\circ}$
DUCELLIER $57^{\circ} \pm 2^{\circ}$
- Condensator: 0,18 - 0,27 mF

CENTRIFUGAALVERVROEGING

C 5

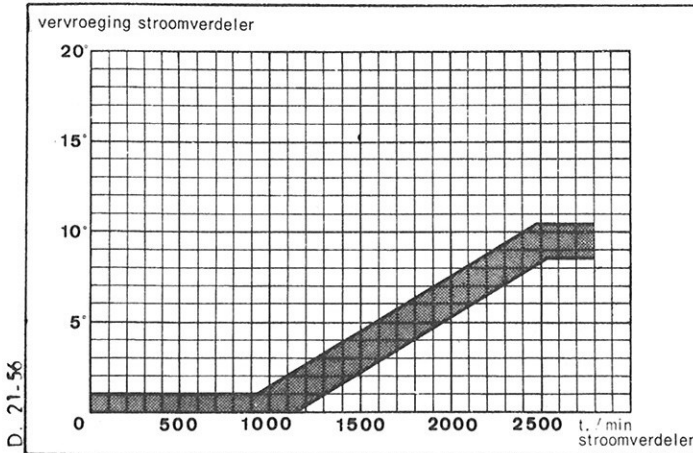
D. 21-55

DE van 9/1965 tot 9/1969

- Ref.: DUCELLIER 3944 A
SEV-MARCHAL N4-YG
- Contactveerdruk (op het fiber nokje):
SEV-MARCHAL 850 - 1000 g
DUCELLIER 700 - 750 g
- Contacthoek:
SEV-MARCHAL $59^{\circ} \pm 2^{\circ}$
DUCELLIER $57^{\circ} \pm 2^{\circ}$
- Condensator: 0,18 - 0,27 mF

CENTRIFUGAALVERVROEGING

C 6

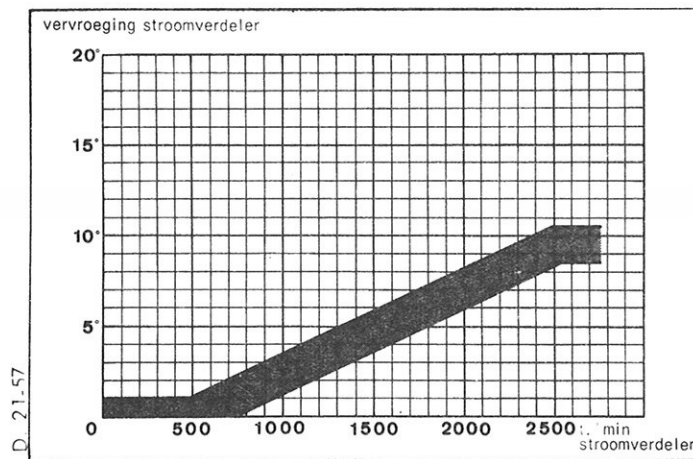


DX - DJ - DXF - DJF van 9/1965 tot 9/1968

- Ref.: DUCELLIER 4155 B
SEV-MARCHAL A 147
- Contactveerdruk (op het fiber nokje):
SEV-MARCHAL 850 - 1000 g
DUCELLIER 700 - 850 g
- Contacthoek:
SEV-MARCHAL $59^{\circ} \pm 2^{\circ}$
DUCELLIER $57^{\circ} \pm 2^{\circ}$
- Condensator: 0,18 - 0,27 mF

CENTRIFUGAALVERVROEGING

C 7

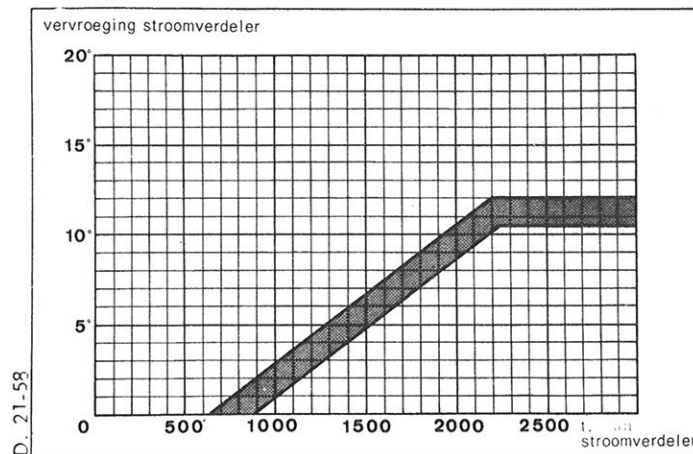


DY - DL - DYF - DLF van 9/1965 tot 9/1968

- Ref.: DUCELLIER 4169 A
SEV-MARCHAL A 158
- Contactveerdruk (op het fiber nokje):
SEV-MARCHAL 850 - 1000 g
DUCELLIER 700 - 850 g
- Contacthoek:
SEV-MARCHAL $59^{\circ} \pm 2^{\circ}$
DUCELLIER $57^{\circ} \pm 2^{\circ}$
- Condensator: 0,18 - 0,27 mF

CENTRIFUGAALVERVROEGING

C 8



DV van 9/1966 tot 9/1968

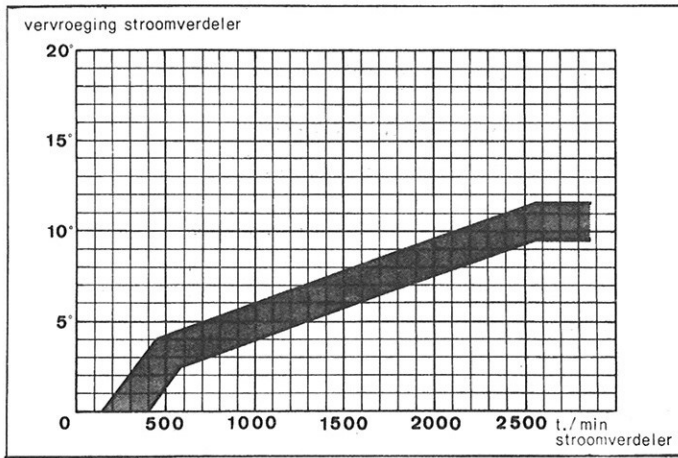
- Ref.: DUCELLIER 4173 A
SEV-MARCHAL A 154
- Contactveerdruk (op het fiber nokje):
SEV-MARCHAL 850 - 1000 g
DUCELLIER 700 - 850 g
- Contacthoek:
SEV-MARCHAL $59^{\circ} \pm 2^{\circ}$
DUCELLIER $57^{\circ} \pm 2^{\circ}$
- Condensator: 0,18 - 0,27 mF

Reparatiehandboek D-583-1 - Correctie no. 1

CENTRIFUGAALVERVROEGING

C9

D. 21-59



DX - DJ - DXF - DJF van 10/1968 tot 9/1972

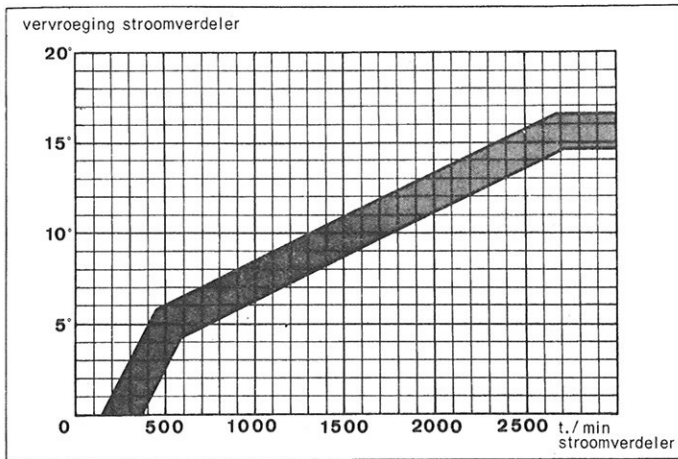
DP vanaf 9/1972

- Ref.: DUCELLIER 4253 A en 4253 B
SEV-MARCHAL A 222
- N.B.: Vanaf februari 1972 zijn de SEV-MARCHAL stroomverdelers uitgerust met een cassette. De vervroegingskrommen en de afstellingen zijn gelijk aan die van de vorige stroomverdelers.
- Contactveerdruk (op het fiber nokje):
SEV-MARCHAL 850 - 1000 g
DUCELLIER 700 - 850 g
- Contacthoek:
SEV-MARCHAL $59^{\circ} \pm 2^{\circ}$
DUCELLIER $57^{\circ} \pm 2^{\circ}$
- Condensator:
tot 9/1969 0,18 - 0,27 mF
vanaf 9/1969 0,25 - 0,30 mF

CENTRIFUGAALVERVROEGING

C10

D. 21-60



DY - DL - DYF - DLF - DT - DV

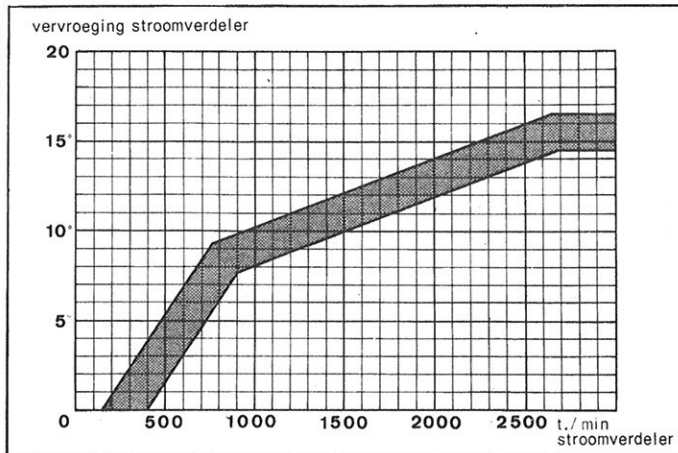
van 10/1968 tot 5/1969

- Ref.: DUCELLIER 4254 A
SEV-MARCHAL A 224
- N.B.: Vanaf februari 1972 zijn de SEV-MARCHAL stroomverdelers uitgerust met een cassette. De vervroegingskrommen en de afstellingen zijn gelijk aan die van de vorige stroomverdelers.
- Contactveerdruk (op het fiber nokje):
SEV-MARCHAL 850 - 1000 g
DUCELLIER 700 - 850 g
- Contacthoek:
SEV-MARCHAL $59^{\circ} \pm 2^{\circ}$
DUCELLIER $57^{\circ} \pm 2^{\circ}$
- Condensator: 0,18 - 0,27 mF

CENTRIFUGAALVERVROEGING

C11

D. 21-66



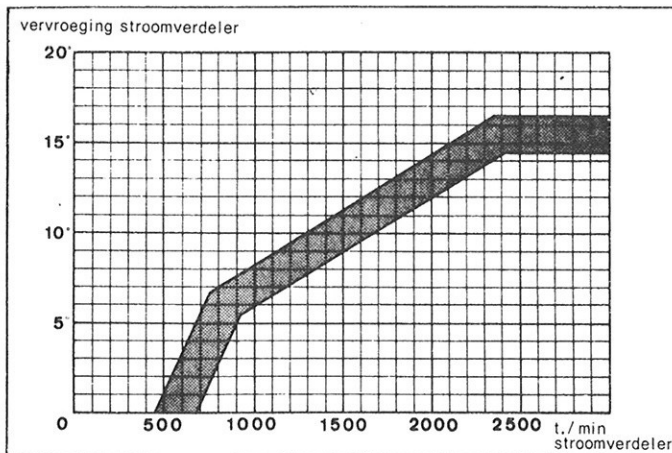
DY - DL - DYF - DLF - DT vanaf 5/1969

DV vanaf 9/1972

- Ref.: DUCELLIER 4291 A en 4291 B
SEV-MARCHAL A 251
- Contactveerdruk (op het fiber nokje):
SEV-MARCHAL 850 - 1000 g
DUCELLIER 700 - 850 g
- Contacthoek:
SEV-MARCHAL $59^{\circ} \pm 2^{\circ}$
DUCELLIER $57^{\circ} \pm 2^{\circ}$
- Condensator:
tot 9/1969 0,18 - 0,27 mF
vanaf 9/1969 0,25 - 0,30 mF

CENTRIFUGAALVERVROEGING

C 12



DV vanaf 5/1969 tot 9/1972

DX - DX.BW - DJ vanaf 9/1972

- Ref.: DUCELLIER 4254 B en 4254 C
SEV-MARCHAL A 252

N.B.: Vanaf februari 1972 zijn de SEV-MARCHAL stroomverdelers uitgerust met een cassette.

De vervroegingskrommen en de afstellingen zijn gelijk aan die van de vorige stroomverdelers.

- Contactveerdruk (op het fiber nokje):

SEV-MARCHAL 850 - 1000 g
DUCELLIER 700 - 850 g

- Contacthoek:

SEV-MARCHAL $59^{\circ} \pm 2^{\circ}$
DUCELLIER $57^{\circ} \pm 2^{\circ}$

- Condensator:

tot 9/1969 0,18 - 0,27 mF
vanaf 9/1969 0,25 - 0,30 mF

SAMENVATTENDE TABEL VAN DE VERVROEGINGSKROMMEN

Type	Kromme en stroomverdelertypen (DUCELLIER of SEV-MARCHAL)				
DS	tot 7/1959		van 7/1959 tot 9/1965		
	C1		C3 (3944 A of N4-YG)		
ID	tot 2/1964		van 2/1964 tot 9/1964		van 9/1964 tot 9/1965
	C2 en D1 (3941 A of N4C-FG/LB)	C3 en D1 (3941 B of N41C-YG/LB)	C4 (4141 A of N41 A 123)		
DE	van 9/1965 tot 9/1966				
	C5 (3944 A en N4-YG)				
DX - DJ - DXF DJF	van 10/1968	van 10/1968 tot 5/1969	van 5/1969 tot 9/1969	van 9/1969 tot 9/1972	v.a. 9/1972
	C6 (4155 B of A 147)	C9 (4253A of A 222)	C9 (4253 B of A 222)	C12 (4254 B of A 252)	
DY - DL - DT DYF - DLF	C7 (4169 A of A 158)	C10 (4254 A of A 224)	C11 (4291 A of A 251)	C11 (4291 A of A 251)	C11 (4291 B of A 251)
DV	C8 (4173 A of A 158)	C10 (4254 A of A 224)	C12 (4254 B of A 252)	C12 (4254 C of A 252)	C11 (4291 B of A 251)
DP					C9 (4253 B of A 222)

II. BOUGIES

Voor de merken en typen van de voorgeschreven bougies raadplege men de betreffende Service Bulletins welke geregeld verschijnen.

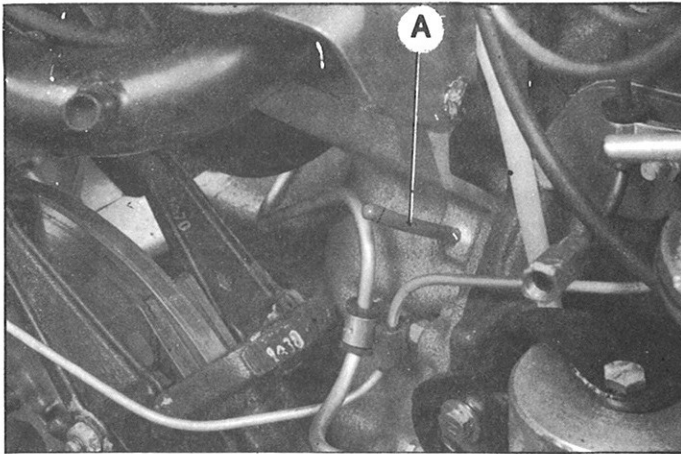
III. BOBINES

tot 9/1969: SEV-MARCHAL 3 H of DUCELLIER 2070 B
vanaf 9/1969: SEV-MARCHAL E 44910312 of DUCELLIER 2777 B

BELANGRIJKE OPMERKING: De nieuwe bobines met uitwendige weerstand moeten uitsluitend met condensators van 0,25 - 0,30 mF worden gemonteerd.

Reparatiehandboek D-583-1 - Correctie no. 1

I. VOOR-AFSTELLING VAN HET ONTSTEKINGSTIJDSTIP

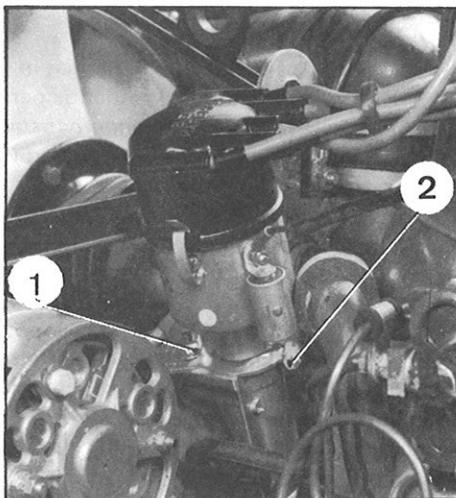


3387

1. Controleer de onderbrekerspuntafstand. (contacthoek)
2. Bepaal het ontstekingstijdstip op de motor.
 - a) Laat de druk uit de frictiecilinder ontsnappen met behulp van de handfrictiebediening. (*typen hydraulique*).
 - b) Breng de zuiger van de 1e cilinder aan het begin van de compressieslag, daarbij lettende op de stand van de rotor van de stroomverdeler. Steek een pen A van 6 mm Ø in het daarvoor bestemde gat van het vliegwielhuis (onder de dynamo). Draai de motor langzaam verder totdat de pen in het gat van het vliegwiel valt. OP dit moment staat de motor op het ontstekingstijdstip van de eerste cilinder; dit is 12° vóór het B.D.P.

N.B.: Bij een wagen met een vijf-versnellingsbak moet de linker voorzijde van de wagen worden opgekrickt, zodat het wiel vrijhangt. Schakel de vijfde versnelling in en draai aan het linker voorwiel om de motor te kunnen tornen.

VERWIJDER DE PEN



3390

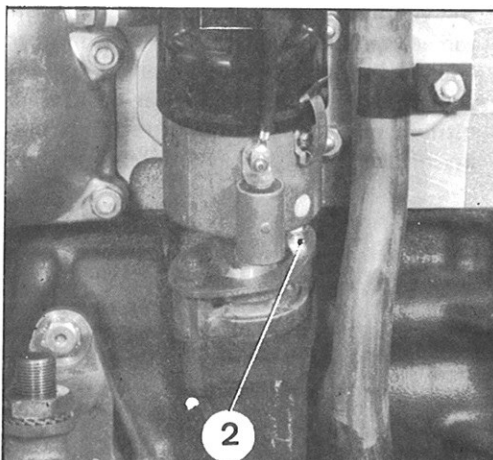
3. Stel de stroomverdeler af.

Sluit een testlamp aan tussen de condensator en de massa. Zet het contact aan. Draai de klembout (2) van de stroomverdeler los. Plaats de voorontstekingsbediening in de stand "SUP" (indien deze bestaat), en zet de moer (1) vast.

Draai het stroomverdelerhuis nu langzaam tegen de wijzers van de klok in, tot het testlampje gaat branden. Op dit tijdstip beginnen de onderbrekerpunten te openen. Zet de klembout (2) van de stroomverdeler vast. Zet het contact af. Plaats de hand-frictiebediening in de *rijstand*. (*typen hydraulique*).

BELANGRIJK:

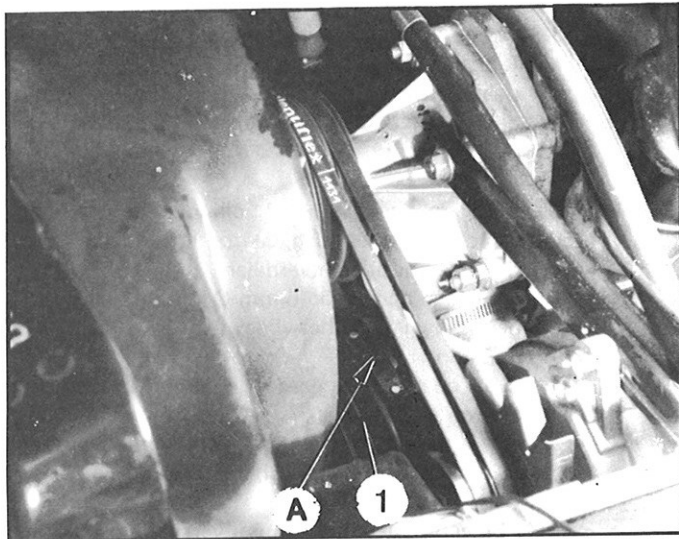
De voor-afstelling van het ontstekingstijdstip met behulp van een testlamp dient alleen om de motor te kunnen laten lopen. Deze werkwijze is onvoldoende nauwkeurig voor het eigenlijke afstellen van de stroomverdeler, dat uitsluitend met behulp van een stroboscooplamp dient te geschieden. (zie "afstelling van het ontstekingstijdstip").



4050

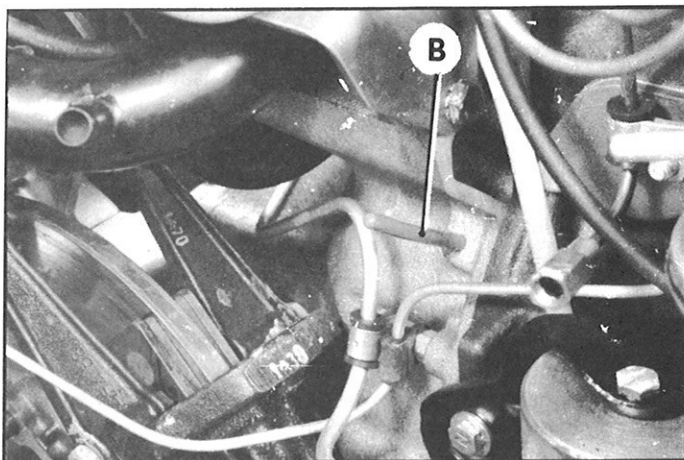
ALLE WAGENTYPEN
vanaf juli 1971

II. VOOR-AFSTELLING VAN HET ONTSTEKINGSTIJDSTIP



10140

N.B. Bij een wagen met een vijf-versnellingsbak moet de wagen aan de linker voorzijde worden opgekrikt, zodat het wiel vrijhangt. Schakel de vijfde versnelling in en draai aan het linker voorwiel om de motor te kunnen tornen.



3387

Vanaf 1 juli 1971 zijn de vliegwiel van de motor gewijzigd:

De uitsparing in het vliegwiel, welke voor de voorafstelling van het ontstekingsstijdstip dient, correspondeert met het B.D.P. van de 1e en 4e cilinder, wanneer de in het gat van het carter gestoken stelpen in deze uitsparing valt. Een sector A met graadverdeling is op de waterpomp bevestigd (zie nevenstaande figuur).

Eén graadverdeling van de sector correspondeert met 1° van de stroomverdeler.

Vóór-afstelling van het ontstekingsstijdstip.

1. Controleer de onderbrekerpuntafstand (contacthoek).
2. Breng de zuiger van de 1e cilinder aan het eind van de compressieslag, daarbij lettend op de stand van de stroomverdelerrotor.
3. Steek de pen B van 6 mm Ø in het gat in het vliegwielhuis en draai de motor langzaam totdat de pen in de uitsparing van het vliegwiel valt. *Op dat moment staat de zuiger van de 1e cilinder in het B.D.P. aan het eind van de compressieslag.*
4. VERWIJDER DE STELPEN
5. Controleer of het merkteken (gele verfstreep), dat op de aandrijfpoelie (1) zichtbaar moet zijn, tegenover het nulpunt van de sector met graadverdeling staat. Maak zonodig alsnog dit merkteken (ingeval de poelie gedemonteerd is geweest)
6. Draai de stroomverdeler totdat de onderbrekercontacten van elkaar beginnen te gaan (gebruik een testlampje)

BELANGRIJK:

Het voor-afstellen van het ontstekingsstijdstip met behulp van een testlamp dient alleen om de motor te kunnen laten lopen. Deze methode is onvoldoende nauwkeurig voor de definitieve afstelling van de stroomverdeler, welke uitsluitend met behulp van een stroboscooplamp dient te geschieden (zie "afstelling van het ontstekingsstijdstip").