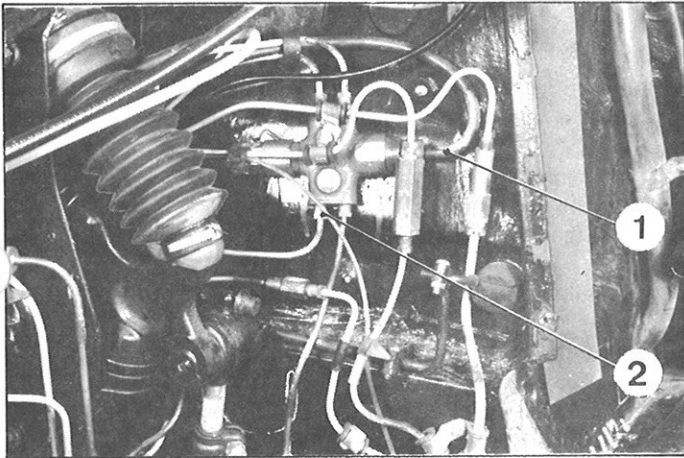


TYPEN DV-DT

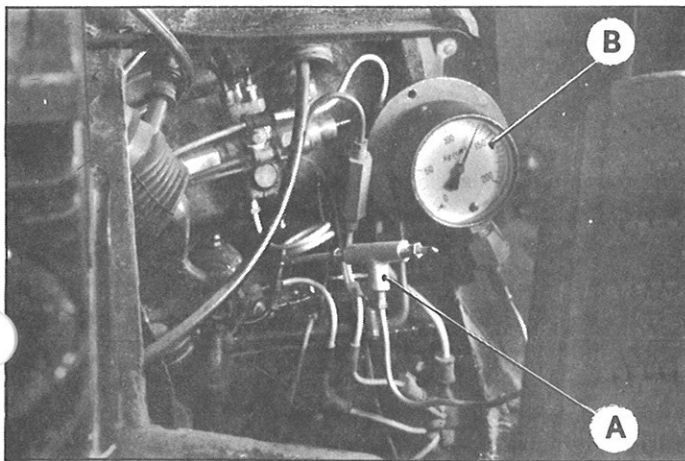
## CONTROLE VAN DE HYDRAULISCHE ORGANEN OP DE WAGEN.

Voor het uitvoeren van deze controles moeten de volgende onderdelen worden gebruikt:

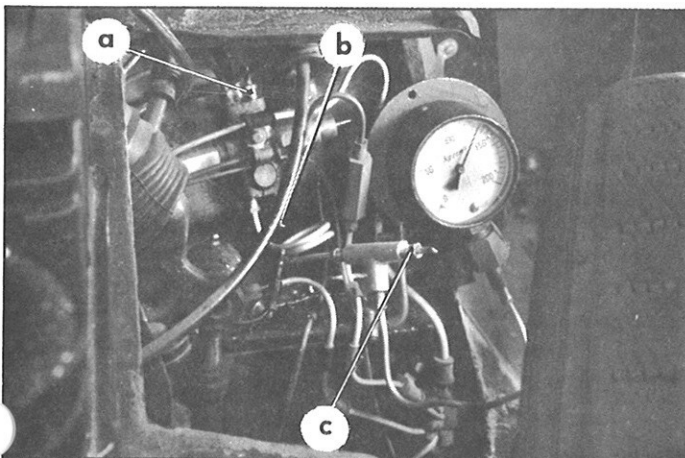
- 2 driewegstukken (HY. 453-134)
- 2 verbindingsleidingen (DV. 394-122)
- enige leidingrubbers (NN. 394-87a), groen gemerkt voor LHM vloeistof.
- 1 manometer met een meetbereik van 0 tot 200 bar.
- 6 afsluitplugs (met in- en uitwendige schroefdraad)



3261



3261

**ZEER BELANGRIJK:**

Tijdens de controles dient de grootst mogelijke reinheid in acht te worden genomen.

De organen en de omgeving van de aansluitingen moeten voor de montage zorgvuldig worden gereinigd.

De handelingen moeten worden uitgevoerd:

- met de wagen in de laagste stand.
- met de ontlastnippel van de H.D. regelaar open.
- met afgezette motor.

## VOORBEREIDING

1. Controleer:
  - de spanning van de riemen van de H.D. pomp.
  - of het filter van het hydraulisch reservoir schoon is.
  - of de vloeistof op bedrijfstemperatuur is. (maak vooraf een proefrit als de motor koud is).
2. Verwijder:
  - het linker voorspatscherm
  - de beschermplaat van het veermechanisme.
3. Zet de hand-hoogtebediening in de laagste stand.
4. Draai de ontlastnippel van de H.D.-regelaar open.
5. Maak los:
  - de rubber lekleiding (1) van het verdeelblokje.
  - de toevoerleiding (2) van de voorremmen, van het verdeelblokje.
6. Sluit op het verdeelblokje, in plaats van de remleiding (2), een driewegstuk (A) aan, voorzien van een manometer (B). Driewegstuk en manometer blijven gedurende de diverse controles op hun plaats.

## CONTROLES

7. **Controle van de hoofd-voorraadbol.**
  - a) Maak de toevoerleidingen naar de voorremmen bij "a" en die van de achtervering bij "b" los. Sluit met plug af:
    - het uiteinde "c" van het driewegstuk.
    - de openingen "a" en "b" voor de voeding van de voor- en achtervering.
  - b) Plaats het versnellingshandel in de neutrale stand. Zet de parkeerrem vast en draai de ontlastnippel van de H.D.-regelaar dicht.
  - c) Stel de startmotor in werking zonder het contact aan te zetten.

Let op de wijzer van de manometer. Deze loopt eerst op om dan even stil te staan alvorens verder op te lopen. Noteer wat de wijzer bij dit stilstaan aangeeft. Dit is de initiaalspanning van de hoofd-voorraadbol, welke moet bedragen:  $40 \pm \frac{5}{15}$  bars.

**8. Controle van de HD-regelaar.**

Sluit het uiteinde "d" van het driewegstuk en de openingen van de toevoerleidingen van de voorvering bij "a" en van de achtervering bij "b" af.

**a) Uitslagdruk.**

Start de motor met het dichtgedraaide ontlastnippel van de HD-regelaar en de wagen in de *laagste* stand. Let op de wijzer van de manometer. Wanneer deze niet meer oploopt geeft hij de maximale uitslagspanning aan.

Zet het contact af.

Let op de wijzer van de manometer en noteer de drukverlaging gedurende drie minuten.

Als de drukverlaging meer is dan 10 bar, moet de controle opnieuw worden uitgevoerd. Indien het resultaat gelijk blijft, is de HD-regelaar defect.

Hij moet dan worden vervangen of gereviseerd.

**b) Inslagdruk.**

Laat de motor draaien.

Draai, zodra de uitslagdruk is bereikt, de ontlastnippel van de HD-regelaar een weinig open. De wijzer daalt langzaam en begint weer op te lopen wanneer de HD-pomp druk gaat leveren.

De minimale waarde welke de wijzer aangeeft, correspondeert met de inslagdruk.

**9. Controle van het verdeelblokje.**

Sluit met plugs het uiteinde "d" van het driewegstuk en de openingen "a" en "c" van de voor- en achtervering af.

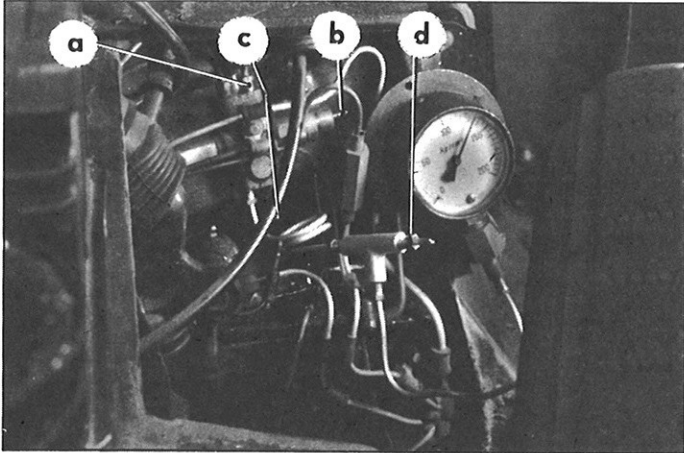
Start de motor teneinde de uitslagspanning te verkrijgen.

Controleer het uiteinde "b" van de lekleiding van het verdeelblokje.

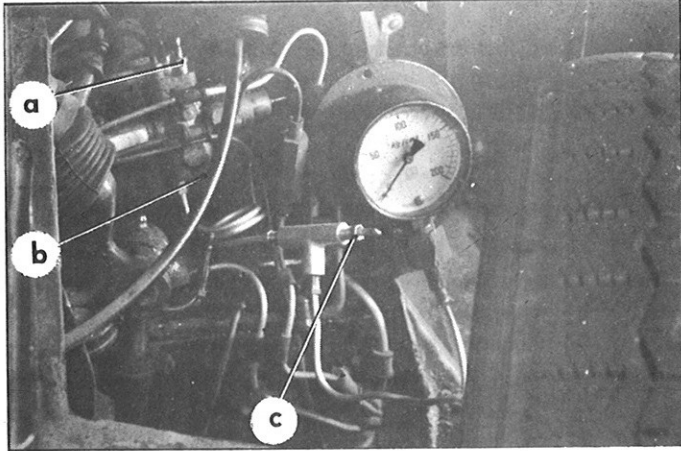
Als er slechts weinig vloeistof uit het verdeelblokje lekt, is dit laatste in orde.

Als er evenwel vloeistof uitstroomt, dient het verdeelblokje te worden vervangen.

3261



3259



**10. Controle van de plunjer van het verdeelblokje.**

Sluit met pluggen af:

- het uiteinde "c" van het driewegstuk,
- een opening "a" voor voeding van de vering.

Zet de ontlastschroef van de HD-regelaar vast.

Laat de motor draaien met behulp van de start-motor, zonder het contact aan te zetten.

De vloeistof moet door het vrije gat "b" stromen bij een druk die ligt tussen 70 en 90 kg/cm<sup>2</sup>.

**11. Controleer de remservo (remcommando).**

Sluit met pluggen af:

- de twee openingen "a" en "b" voor voeding van de voor en achtervering.

Sluit de voedingsleiding van de remmen aan op het uiteinde "d" van het driewegstuk.

Start de motor.

Draai de ontlastschroef van de HD-regelaar dicht.

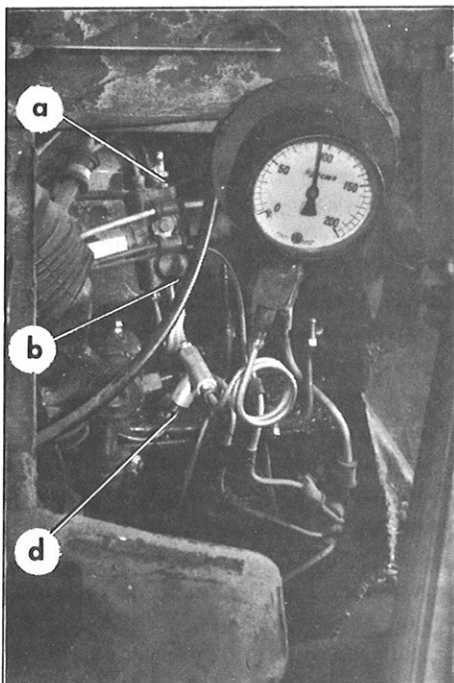
Wacht na het bereiken van de uitslagspanning 10 seconden tot de druk zich heeft gestabiliseerd en zet de motor af.

Noteer de drukval op de manometer gedurende drie minuten.

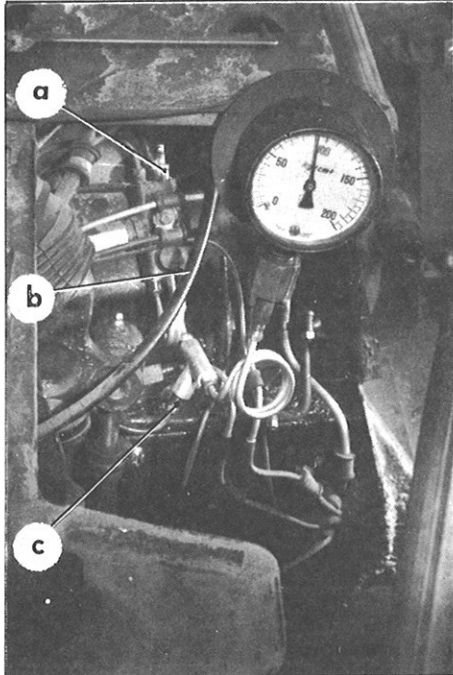
Als de drukval groter is dan 10 atm. moet de controle opnieuw worden uitgevoerd. Als de drukval opnieuw optreedt is de servo defect.

Reviseer of vervang de servo.

3267



3267

**12. Controle van het manocontact van de remdruk!**

- a) Sluit met pluggen de openingen voor toevoer van de voorvering "a" en van de achtervering "b".

Sluit de voedingsleiding van de servo aan het uiteinde "c" van het driewegstuk.

Zet de ontlastschroef van de HD-regelaar dicht. Start de motor tot de druk is opgebouwd en zet daarna de motor weer af.

Druk het rempedaal in tot het controlelampje gaat branden.

- b) Op dit moment moet de manometer aan geven: tussen 55 en 75 atm (tot 3/1973) en tussen 75 en 95 atm (vanaf 3/1973).

Als de lamp niet gaat branden tussen deze waarden moet het manocontact vervangen worden.

**13. Controleer de voorvering:**

- a) Sluit met pluggen af:

- de opening "b" voor voeding van de achterremmen;
- het uiteinde "c" van het driewegstuk.

Sluit aan het verdeelblokje de voedingsleiding van de voorvering.

Zet de ontlastschroef vast.

Zet de handhoogtebediening in de *rijstand*.

Start de motor en laat deze draaien tot de voorzijde van de auto omhoog komt en de uitslagdruk is bereikt. Wacht tien seconden tot de druk is gestabiliseerd en zet de motor af.

- b) Controleer of de druk op de manometer zakt. Als de wijzer gedurende drie minuten meer dan tien atm. minder aangeeft moet de controle worden herhaald.

Zoek zonodig het orgaan of de organen op die lek zijn, t.w.:

- één of twee voorveercilinders,
- de voorste hoogteregelaar.

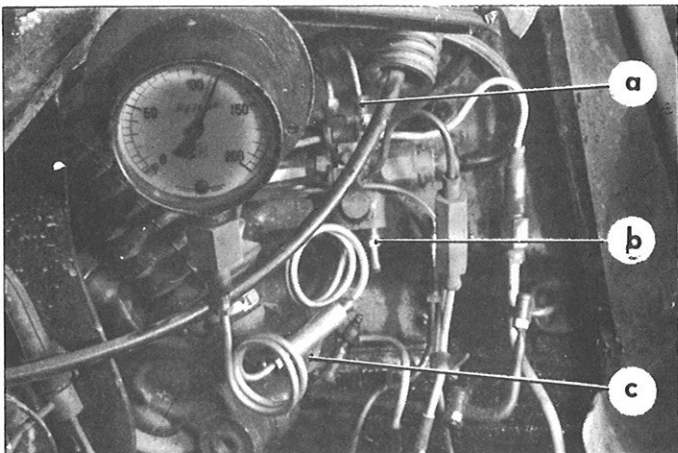
Om het defecte orgaan te lokaliseren moet de controle opnieuw worden uitgevoerd, waarbij de organen één voor één moeten worden uitgeschakeld.

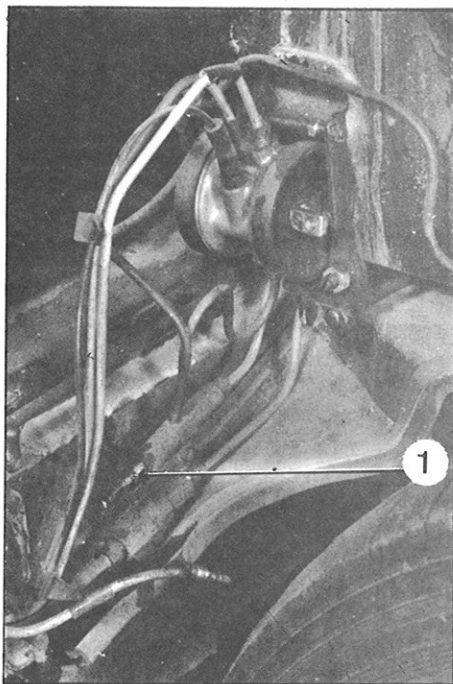
- c) Om een veercilinder te controleren, moet men de toevoerleiding van de te controleren cilinder met een plug afsluiten en de controle opnieuw uitvoeren. Noteer de drukdaling op de manometer.

De lekkage van de betreffende cilinder is het verschil tussen de totale lekkage (geconstateerd in par. 13.b) toen de gehele voorvering in de controle was opgenomen, en de laatst gemeten lekkage.

Deze lekkage mag geen drukval van meer dan 10 atm veroorzaken binnen drie minuten, anders is de veercilinder defect.

3268





3266

- d) Om de hoogteregelaar te controleren, moet men de toevoerleidingen naar de veercilinders met plugs afsluiten. De geconstateerde lekkage komt dan van de hoogteregelaar.  
Deze lekkage mag binnen drie minuten geen drukdaling van meer dan 10 bar. veroorzaken.

#### 14. Controle van de achtervering.

- a) Sluit met plugs af:
- de opening (2) voor de voedingsleiding naar de voorvering.
  - het uiteinde (3) van het driewegstuk, dat de remservo voedt.
  - de aansluiting voor de voeding van de achterremmen (1).

Schakel de stuurbekrachtiging uit. (Schuif een plaatje van voelerlint tussen het pakkingplaatje en de flens om de toevoeropeningen af te sluiten).

Maak de toevoerleidingen (4) en (5) naar de achtervering los van de voedingsaansluiting (6) voor de stuurbekrachtiging.

Sluit deze leidingen aan op een driewegstuk A waarvan één opening met een plug is afgesloten. Draai de ontlastnippel dicht.

Plaats de hand-hoogtebediening in de *rijstand*.

Start de motor en laat deze draaien totdat de achterzijde van de wagen omhoogkomt en de uitslagspanning is bereikt. Wacht tien seconden tot de druk zich heeft gestabiliseerd en zet de motor af.

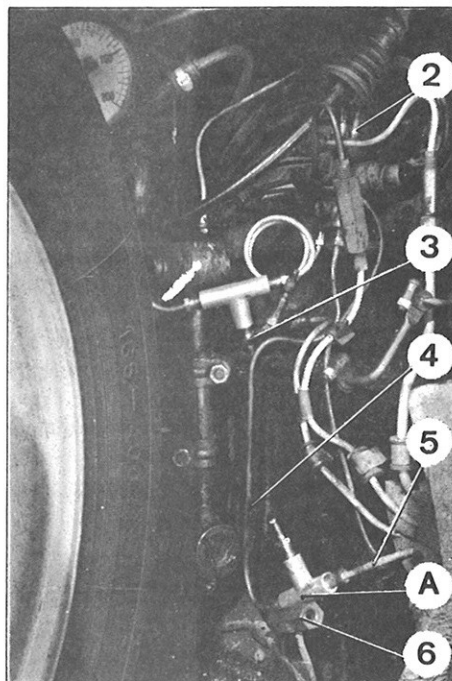
- b) Controleer de drukdaling op de manometer. Als de drukdaling meer is dan 10 bar. in drie minuten moet de controle opnieuw worden uitgevoerd om er zeker van te zijn dat de meting juist was. Zoek zondig het defecte orgaan op de volgende wijze:

##### 1<sup>o</sup>) Bij wagens tot februari 1967:

Sluit de voedingsaansluiting (7) van de achterremmen af.

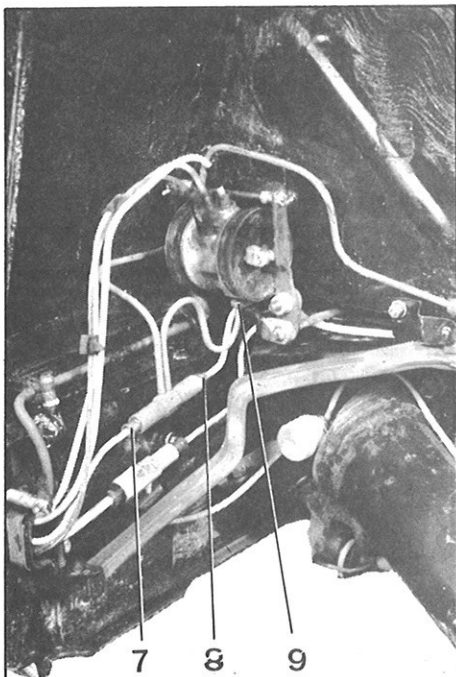
Om de rechter achterveercilinder te controleren moet de aansluiting (8) worden afgesloten.

Om de hoogteregelaar te controleren, moet de aansluiting (9) hiervan worden afgesloten. De lekkage van de linker achterveercilinder kan niet worden gemeten, maar kan worden bepaald door het verschil te meten tussen de totale lekkage (hoogteregelaar en cilinder) en de lekkage van de hoogteregelaar alleen.



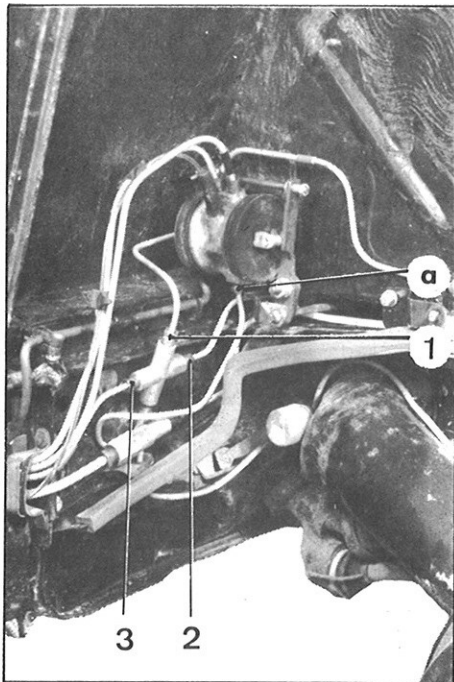
3264

308 i

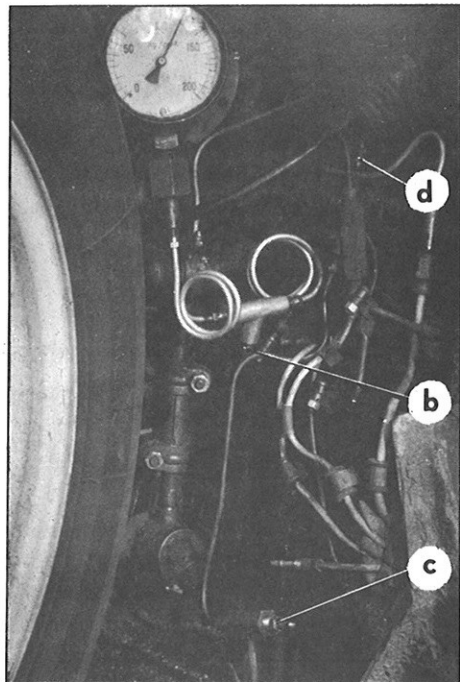


2<sup>o</sup>) *Bij wagens vanaf maart 1967*

3083



3263



Sluit de voedingsaansluiting (3) voor de achterremmen af.

Om de rechter achterveercilinder te controleren moet de aansluiting (2) worden afgesloten.

Om de linker achterveercilinder te controleren moet de aansluiting (1) worden afgesloten.

Voor de controle van de hoogteregelaar moet de opening 'a' worden afgesloten.

### 15. Controle van de stuurbekrachtiging.

- a) Sluit met plugs af:
  - het uiteinde "b" van het driewegstuk.
  - de opening "d" voor de voeding van de voorvering.
  - het uiteinde "c" van het driewegstuk voor de voeding van de achtervering.

Sluit de voedingsleiding van de achtervering en van het verdeelblokje aan op het verdeelblokje.

Draai de ontlastnippel van de HD-regelaar dicht en plaats de hand-hoogtebediening in de *rijstand*.

Start de motor en laat deze draaien tot de uitslagspanning is bereikt en wacht dan 10 seconden tot de druk zich heeft gestabiliseerd alvorens de motor af te zetten.

- b) Noteer de drukdaling op de manometer. Als deze meer bedraagt dan 10 bar. gedurende drie minuten, moet een tweede controle worden uitgevoerd.
- c) Indien een ingreep nodig blijkt, moet worden nagegaan of de lekkage wordt veroorzaakt door de roterende aansluiting of door de tandreepbediening. Ga volgens de methode van eliminatie te werk en wel als volgt:
  - sluit de voeding van de tandreepbediening af door een plaatje van voelerlint tussen het pakkingplaatje en het huis te schuiven.
  - Voer de controle opnieuw uit.
  - Als er nog steeds lekkage is, is deze uitsluitend te wijten aan de roterende aansluiting.

### 16. Eenvoudige controle van lekkages van de remservo.

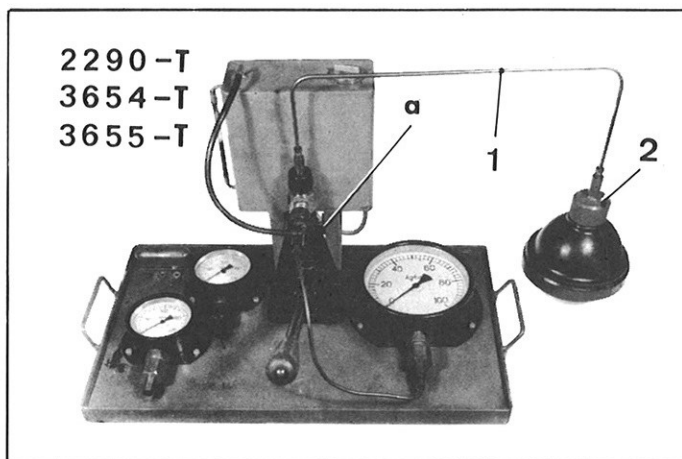
- a) Maak de rubber retourleiding van de remservo los van het reservoir. Bevestig op het uiteinde van deze leiding een transparante plastic slang. Start de motor en plaats de hand-hoogtebediening *in de rijstand*.
- b) Druk, als de wagen zijn *normale hoogte* heeft bereikt, op het rempedaal tot de vloeistof in het transparante buisje zichtbaar wordt. Laat het pedaal los en controleer het vloeistofniveau in het buisje; dit moet praktische onveranderd blijven. Als het niveau snel stijgt moet de servor worden vervangen.

ALLE WAGENTYPEN

## CONTROLE VAN DE INITIAALSPANNING VAN EEN VOORRAAD- OF VAN EEN VEERBOL

## OPMERKING:

Voor deze handeling moet men de bank 2290-T gebruiken voor wagens welke met synthetische vloeistof LHS2 werken (rood) of de bank 3654-T voor wagens met minerale vloeistof LHM (groen).



1. Draai de aansluitnippel (2) die als accessoire met de bank wordt meegeleverd, op de veerbol (*wit-gemerkte O-ring*).
2. Verbind de aansluitnippel (2) met de pomp van de bank met behulp van een leiding (1) (zonder merkteken voor LHS2, groen merkteken voor LHM).  
OPLETTEN:  
*Gebruik uitsluitend leidingrubbers welke corresponderen met de voor de controle gebruikte vloeistof.*
3. Lees het op de bol ingeslagen getal af. (Dit getal geeft de initiaalspanning aan).
4. Draai de ontlastnippel "a" van de pomp dicht. Pomp de druk op en lees de manometer af: de druk loopt in het begin niet op, maar springt ineens naar een bepaalde waarde: dit is de initiaalspanning.

## OPMERKING:

Bij een temperatuur van 20°C moet de initiaalspanning bedragen:

## a) Voor de veerbollen:

- Berlines:	
Voorveerbol	59 $\pm$ 2 - 15 atm
Achterveerbol	26 $\pm$ 2 - 10 atm
- Breaks:	
Voorveerbol	59 $\pm$ 2 - 15 atm
Achterveerbol	37 $\pm$ 2 - 10 atm

## b) Voorraadbol:

- ALLE TYPEN behalve DV/DT/DP	65 $\pm$ 2 - 10 atm
- DV/DT/DP tot 3/1973	40 $\pm$ 2 - 10 atm
vanaf 3/1973	60 $\pm$ 2 - 10 atm

## c) Remaccu:

- ALLE TYPEN behalve DV/DT/DP 40  $\pm$  2 atm.

5. Laat de druk zakken door de ontlastnippel "a" van de pomp los te draaien. Verwijder de leiding (1) en de aansluitnippel (2).

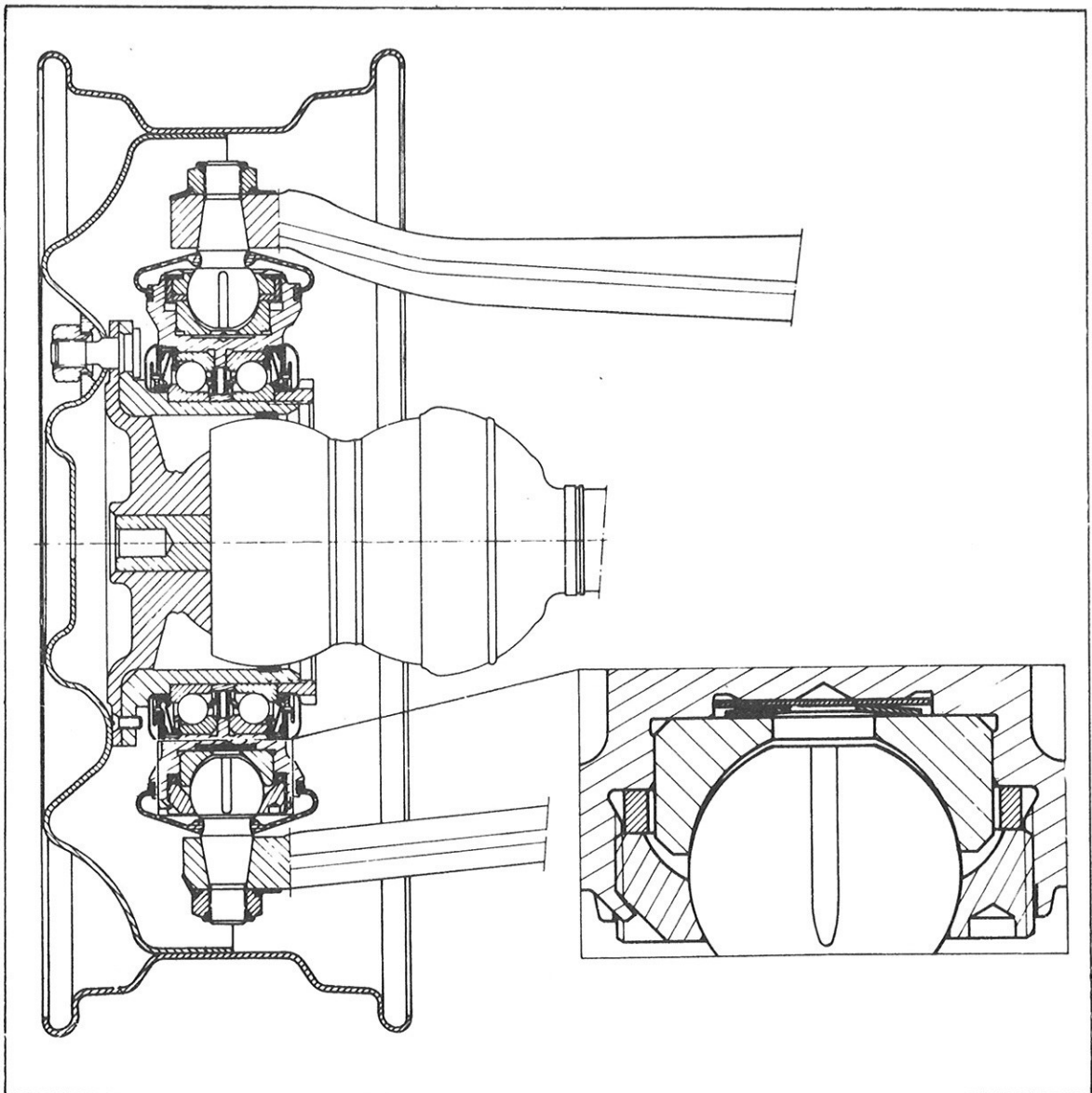




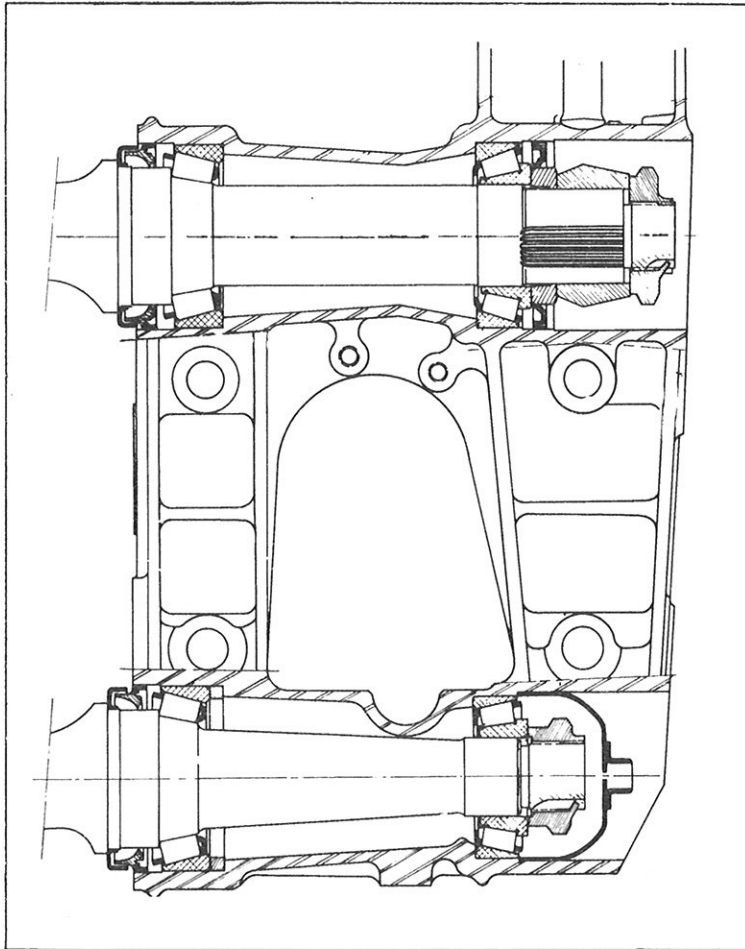
1. GEGEVENS

- 1. Fuseelangshelling:
  - Fuseelangshellingshoek ..... 1°30'
- 2. Wielvlucht:
  - Vershil tussen rechter- en linkerzijde ..... 15' max.
  - Afstand tussen de kogelbout van de stabilisatorstang en de kogelbout van de bedieningshefboom van de vering:
    - linkerzijde ..... 199 mm
    - rechterzijde ..... 198 mm
- 3. Uitlijning:
  - Toespoor: ..... 2-4 mm

D. 41-2



D. 41.1



## II. SPECIALE PUNTEN

### DRAAIPUNTEN VAN DE WIELDRAAGARMEN

De groep draagarm en draagarmhuis mag niet worden gereinigd door het geheel in de schoonmaakvloeistof te dompelen.

De lagers van de draagarmen kunnen slechts met behulp van speciaal gereedschap worden vervangen.

Aantrekkoppel van de bovenste draagarmmoer .....	10 kgm
Aantrekkoppel van de onderste draagarmmoer .....	10 kgm
Aantrekkoppel opsluitmoer van de draagarmlagers .....	100 <sup>+40</sup> <sub>0</sub> kgm
Aantrekkoppel van de onderste fuseekogelmoer .....	40 kgm

Door dit hoge aantrekkoppel is het niet mogelijk de kogelbout op de wagen te vervangen zonder de draaipunten en de aandrijfassen te beschadigen.

De dikte van de stelring van de onderste fuseekogel moet met de grootste nauwkeurigheid worden bepaald.

De stelring van de bovenste fuseekogel wordt tezamen met bijbehorende fuseekogel en cup als een geheel geleverd.

Aantrekkoppel van de bovenste fuseekogelmoer .....	14 kgm
--	--------

Bij het monteren van de cup van de bovenste fuseekogel mag niet op de cup worden geslagen of gedrukt met behulp van een pers, daar het lager anders wordt beschadigd.

## HALVE VOORAS

### 1. Uitbouwen

De zuigerstang van de veercilinder kan niet worden losgemaakt alvorens de gaten voor de borgveer in de stang en de arm in elkaars verlengde liggen. Druk hiervoor de draagarm omlaag.

### 2. Inbouwen

Aantrekkoppel van de bevestigingsbouten van de halve vooras ..... 7-0 kgm

Stabilisatorstang: De zijdelingse stand moet door verplaatsing van de rechter aanslag zodanig worden ingesteld, dat er tussen het buitenvlak van deze aanslag en het binnenvlak van de verdikking voor de bevestiging van de kogel aan de rechterzijde een afstand van  $110 \pm 0,5$  mm bestaat.

Aantrekkoppel van de klambeugelmoeren van de stabilisatorstang ..... 1,2 kgm

Verdraaiingskoppel van de stabilisatorstang ..... 4-6 kgm

Zijdelingse speling van de stabilisatorstang ..... 0,5-1 mm

Voor de bevestigings van de stabilisatorstang aan het veersysteem wordt verwezen naar de desbetreffende handeling. Waarbij er op gelet dient te worden dat tussen de kogel op de arm en de kogel van de stabilisatorstang aan de rechterzijde een afstand van 198 mm en aan de linkerzijde een afstand van 199 mm moet bestaan.

### 3. Montage.

Afstand tussen het buitenvlak van de achterste vetkeerring van de bovenste draagarm en het buitenvlak van de binnenste lagerloopring .....  $6,25 \begin{smallmatrix} +0 \\ -0,5 \end{smallmatrix}$  mm

Afstand tussen buitenvlak van de voorste vetkeerring en buitenvlak van de steun .....  $2,5 \pm 0,25$  mm

Aantrekkoppel van bovenste en onderste draagarmmoer ..... 9 kgm

Daarna 1/12 slag losdraaien.

Stel de fuseelangshelling af met behulp van het apparaat 2321-T.

De afgelezen waarde op het apparaat moet tussen 24,75 en 25,25 mm liggen (bij uitgebouwde halve vooras).



ALLE WAGENTYPEN



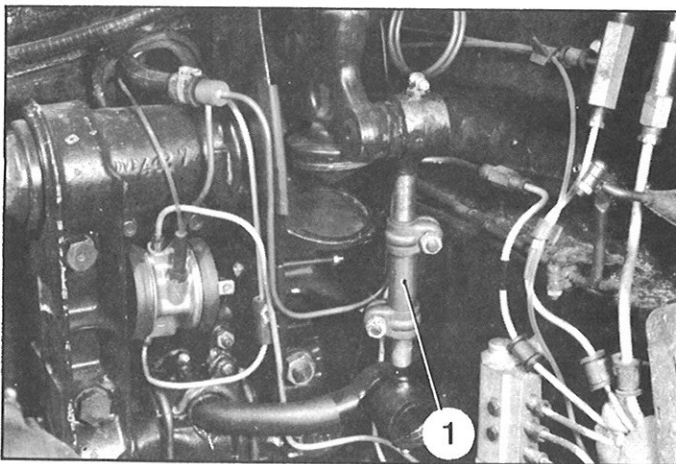
4844

2311-T

I. AFSTELLING VAN DE WIELVLUCHT.

1. Controleer de wagenhoogten (zie betreffende handeling).
2. Plaats de wagen op een vlakke en horizontale vloer. Plaats de hand-hoogtebediening *in de rijstand*. Start de motor en laat deze gedurende de gehele handeling doordraaien.
3. Breng het apparaat 2311-T aan. Noteer de aanwijzing van het schietlood op de schaalverdeling van het apparaat.
4. Voer dezelfde handeling uit op de velg aan de andere zijde.  
*Het verschil tussen de beide metingen mag niet meer dan 15' bedragen.*
5. In het tegenovergestelde geval moet als volgt worden gehandeld:  
Verwijder het linker voorspatscherm en de beschermplaat van de hoogteregelaar.  
Verdraai de stelmof (1) om de wielvlucht over de beide wielen gelijk te verdelen.

583-1

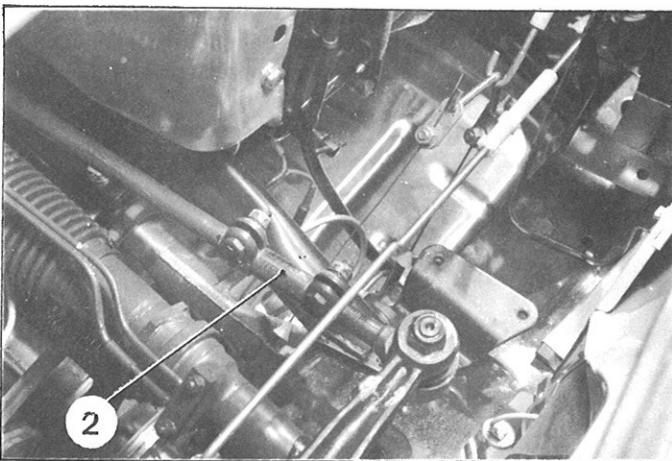


1400

1

II. AFSTELLING VAN HET TOESPOOR

1. Plaats de wagen op een vlakke en horizontale vloer. Plaats de hand-hoogtebediening *in de rijstand*. Start de motor en laat deze gedurende de gehele handeling doordraaien.
2. Gebruik een sporingmeetapparaat. Meet ter hoogte van het hart van de wielen, aan de achterzijde, de afstand tussen de velgranden. Merk de plaats waar men gemeten heeft, met krijt. Draai de wielen een halve slag en meet aan de voorzijde de afstand tussen de met krijt gemerkte punten.
3. *Het gemeten toespoor moet 2 tot 4 mm bedragen.* Bij afwijking van deze waarde moet de stelmof (2) worden verdraaid. Hiervoor moet de wagen aan de voorzijde worden opgekrikt. Draai de klembouten van de stelmoffen los. Verdraai de stelmof slechts met gedeelten van een slag tegelijk (1/4 slag komt overeen met 1 mm verschil in toesporing).
4. Controleer de toesporing opnieuw. Zet de klembouten vast met 1 kgm. Draai het stuurwiel geheel naar links en naar rechts om te controleren of er voldoende vrijslag is tussen de klembouten, de voortraverse en de luchtunnel.

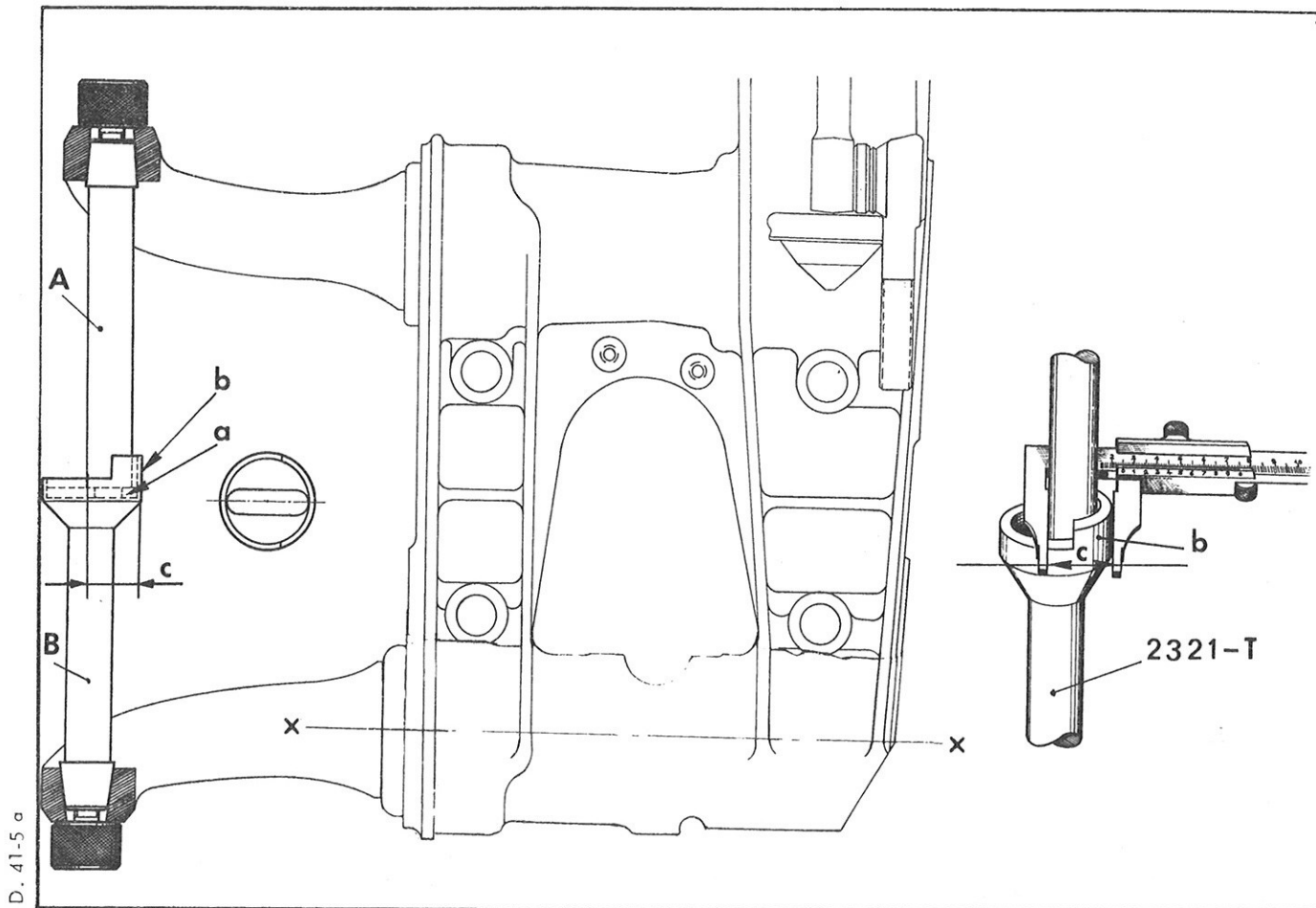


3279

2

*N.B.: Indien de wagen is uitgerust met draaibare koplampen, moet hiervan de afstelling worden gecontroleerd.*

## III. CONTROLE VAN DE FUSEELANGSHELLING



D. 41-5 a

1. **Eerste geval:** men gebruikt een optisch apparaat ofwel een waterpasapparaat:  
Volg in dat geval de voorschriften van de fabrikant.

*De fuseelangshelling moet  $1^{\circ} 30'$  bedragen.*

2. **Tweede geval:** men gebruikt het apparaat 2321-T.

- a) Bevestig de staven A en B op de wieldraagarmen, zodanig dat het uitgefreesde gedeelte bij "a" parallel ligt aan de hartlijn XX' van de wieldraagarmen, terwijl de borst "b" naar de achterzijde van de wagen gericht is.
- b) Meet met behulp van een schuifmaat de afstand "c", parallel met de hartlijn van de wieldraagarmen: om dit te controleren draait men de schuifmaat rond; de maat "c" is de kleinste die men op de schaalverdeling afleest.

*Deze maat moet  $25 + 0,25$  mm bedragen.*

ALLE WAGENTYPEN

I. GEGEVENS

1. Wielvlucht (niet afstelbaar)

- Verschil tussen rechter- en linkerzijde: ..... 1 mm
- Hoek: ..... 0° - 0° 15'

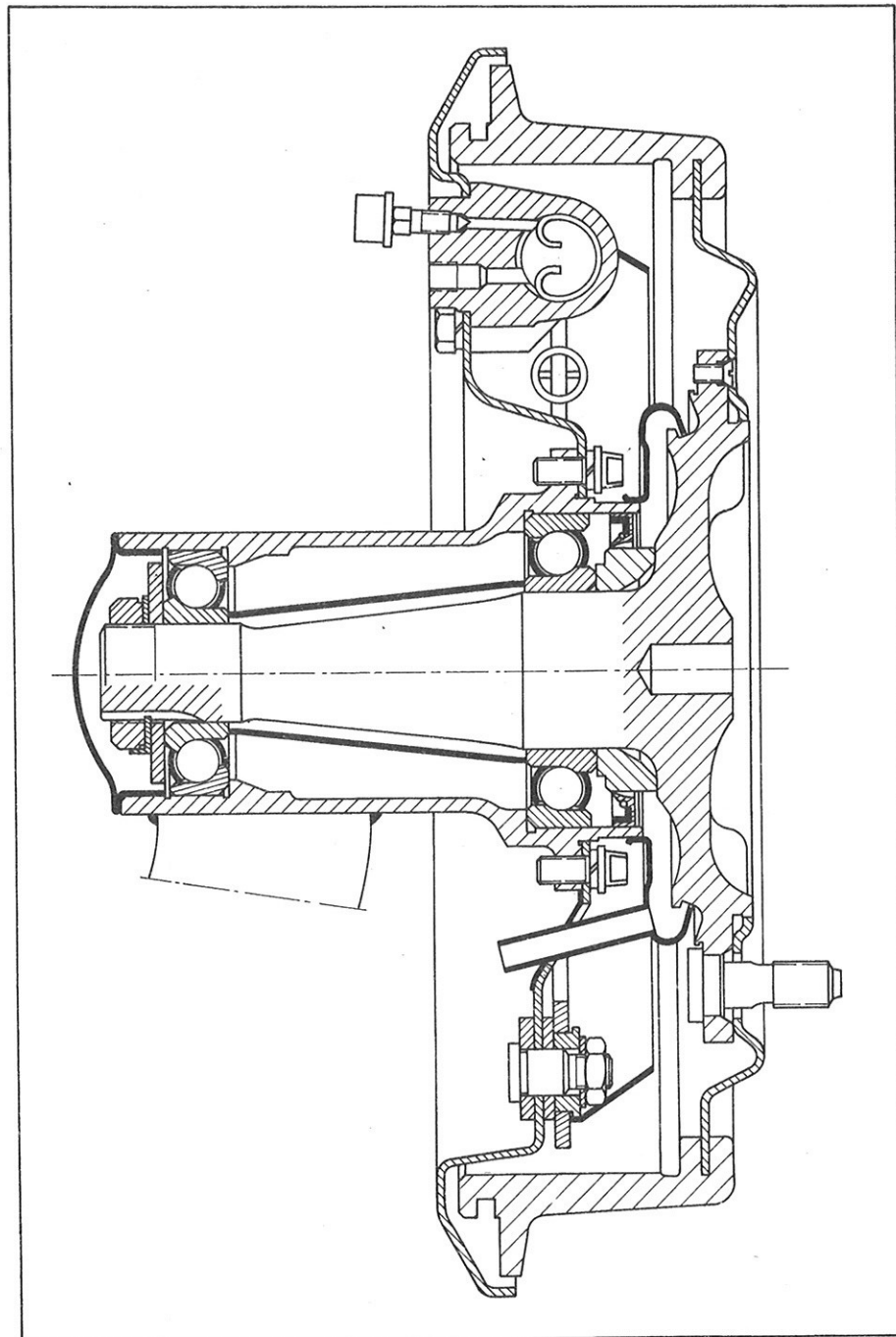
2. Sparing:

- Toespoor (niet afstelbaar) ..... 0 - 2 mm

3. Wielnaaf

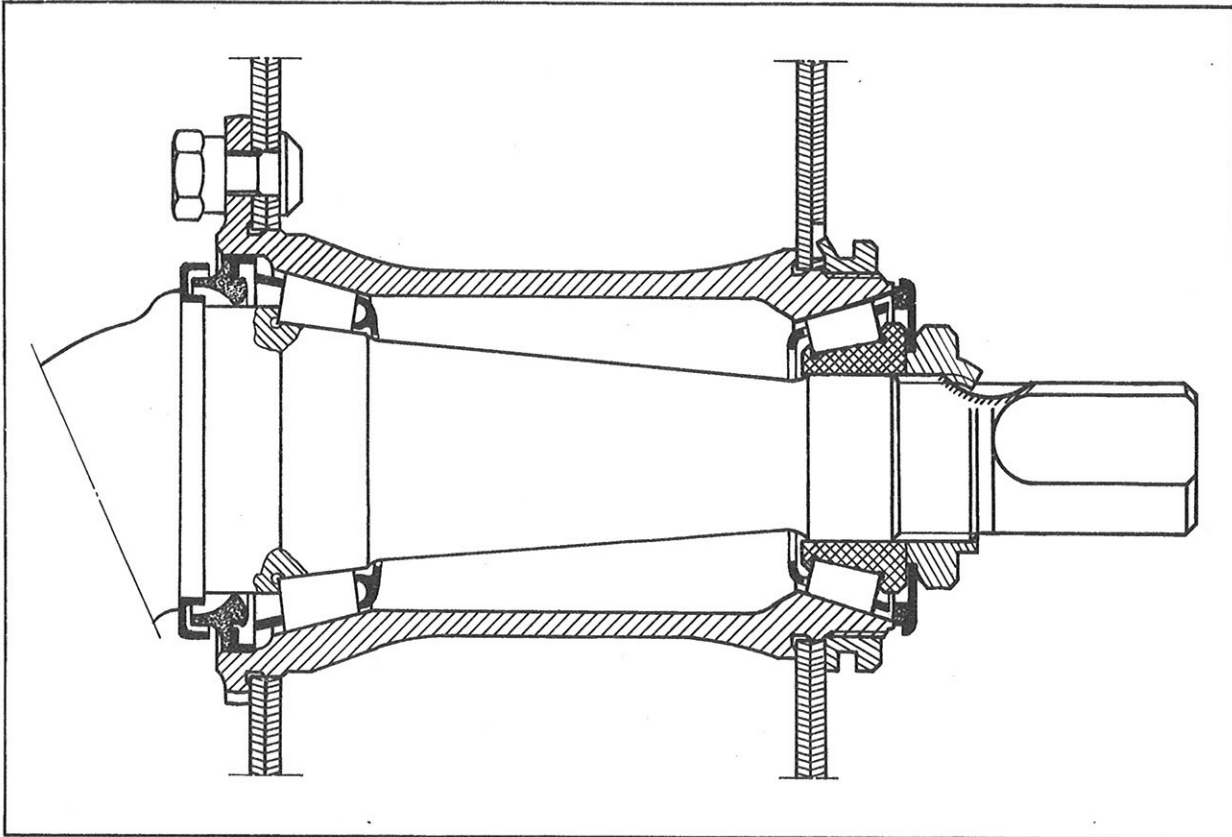
D. 42-2

D. 42-2



4. Lagerhuis van de draagarm:

D. 42-1



D. 42-1

II. BIJZONDERHEDEN:

1. Naaf:

- Lengte van de conische afstandsbuis v.d. wiellagers ..... 72,78 + 0,02 mm
- Stelringen van de wiellagers (25,1 x 31,8) in dikten van 0,04 mm: ..... 1,98 – 3,70 mm
- Afstand tussen buitenvlak van de vetkeerring van het lager en het buitenvlak van de boring ..... 4,5 mm
- Speciaal kogellagervet in het lagerhuis: ..... 50 g

2. Draagarm:

- Minimale speling tussen draagarm en aanslag op chassis: ..... 0,5 mm

3. Aantrekkoppels:

- Moer van de naaf: ..... 10 kgm
- Moer van de scharnieras van de draagarm ..... 8 – 9 kgm  
vervolgens 1/6 slag losdraaien.
- Aantrekkoppel van de bevestigingsbouten van de remankerplaat ..... 2,5 kgm
- Wielmoeren ..... 8 – 10 kgm



ALLE TYPEN D.

I. GEGEVENS

1. Veerbollen:

a) Initiaalspanning:

Sedan: voor =  $59 \begin{smallmatrix} + 2 \\ - 15 \end{smallmatrix}$  bar

achter =  $26 \begin{smallmatrix} + 2 \\ - 10 \end{smallmatrix}$  bar

Break: voor =  $59 \begin{smallmatrix} + 2 \\ - 15 \end{smallmatrix}$  bar

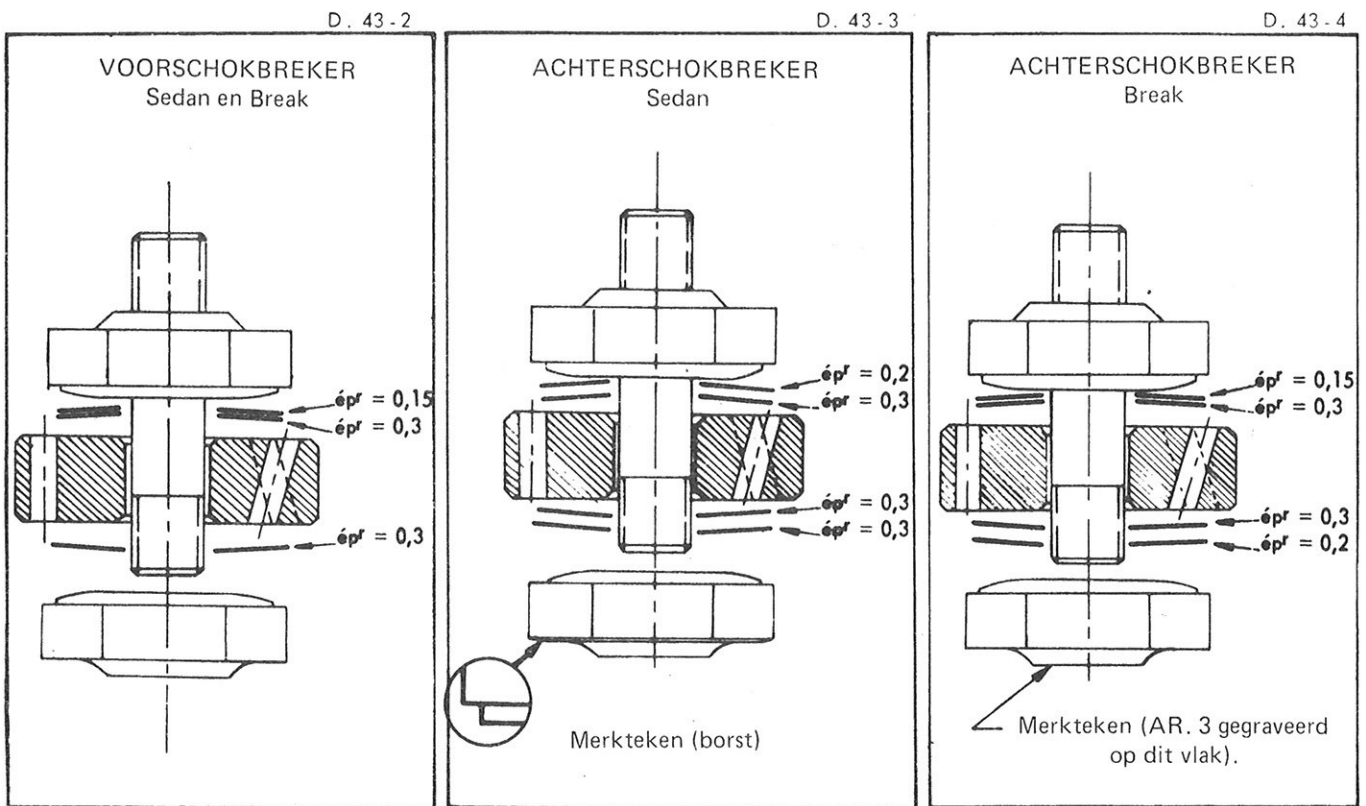
achter =  $37 \begin{smallmatrix} + 2 \\ - 10 \end{smallmatrix}$  bar

b) Bevestiging van de schokbrekers:

- *Wagens tot december 1970:* De as van de schokbreker is in de veerbol geschroefd.
- *Wagens vanaf december 1970:* De schokbreker is met een felsrand aan de veerbol bevestigd, deze beide delen kunnen niet worden gescheiden.

2. Schokbrekers:

a) *Wagens tot december 1970:* Deze schokbrekers zijn demontabel en kunnen worden gerepareerd.



b) *Wagens vanaf december 1970:* De schokbreker is op de veerbol gefelsd en kan niet worden gerepareerd; als hij defect is moet de veerbol met schokbrekers als één geheel worden vervangen. De nieuwe onderdelen zijn met de oude typen verwisselbaar, op voorwaarde dat op één as altijd twee gelijke veerbollen worden gemonteerd.

3. Veercilinders:

a) Diameter van cilinders en zuigers:

- voorste cilinders (alle typen) en achterste (sedan): ..... 35 mm
- achterste cilinders voor Break: ..... 40 mm

b) Controledruk voor de afdichting van een cilinder ..... 40 bar

4. Bandenspanning (in kg/cm<sup>2</sup>):

(Zie Hand. D. 000)

## 5. Afstelling van de hoogten:

N.B.: De hoogten worden gemeten tussen de onderzijde van de stabilisatorstang en het wegdek.

Wagen	Hoogte vóór	Hoogte achter
Alle typen "D"	235 + 3 mm	335 + $\begin{smallmatrix} 10 \\ 0 \end{smallmatrix}$ mm
Break	235 + 3 mm	350 + $\begin{smallmatrix} 10 \\ 0 \end{smallmatrix}$ mm

## II. SPECIALE PUNTEN

## 1. Vóór-afstelling van de hoogten:

Gebruik voor de voorzijde de meetstaven MR. 630-51/3. De afstand tussen de beide uiteinden van de staven moet 185 mm bedragen.

Achterzijde: plaats de draagarmen zodanig, dat tussen de bovenrand van de cup en de rubber aanslag een afstand van 35 mm wordt verkregen.

## 2. Afstelling van de stabilisatorstang:

Afstand tussen het binnenvlak van de verdikking voor de bevestiging van de kogelbout en de aanslag aan de rechterzijde ..... 110 + 0,5 mm

Speling tussen de linker aanslag en het onderste lager wanneer de rechteraanslag tegen het rechter lager steunt ..... 0,5 – 1 mm

Vastzetten van de moeren van de stabilisatorstanglagers: trek 0,2 mm af van de totale dikte van de stelringen.

Aantrekkoppel van de lagerbevestigingsmoeren ..... 1,2 kgm

Koppel benodigd voor het verdraaien van de stabilisatorstang, uitgeoefend op de kogelbout ..... 4 – 6 kgm

## 3. Veerbollen:

Aantrekkoppel van de afstandsbus links voor ..... 5 kgm

Aantrekkoppel van de bevestigingsbout van de veercilinder ..... handvast

Aantrekkoppel van de contraoer ..... 1,9 kgm

Aantrekkoppel van de schokbrekers (momentsleutel) (*wagens tot december 1970*) ..... 1,5 – 1,7 kgm