

Stuur uw vragen naar de redactie van La Bombe Citroën. Is de materie voor een groter publiek interessant, dan volgt beantwoording in La Bombe Citroën.

Technische vraagbaak

Verversen hydrauliekolie

Momenteel heeft Max Borger uit Utrecht een aantal aspecten aangestipt, die het waard zijn behandeld te worden in La Bombe Citroën. In deze en de volgende editie zullen zijn vragen aan bod komen. De redactie is nog op zoek naar interessante sleutelklussen waarvan een uitgebreid verhaal in ons clubblad kan worden gepresenteerd.

We denken dan bijvoorbeeld aan het vervangen van de achterwiellagers, het verwisselen en reviseren van een hoogteregelaar, het vervangen van een leidingbundel naar achteren, e.d. Voorwaarde om een zo volledig mogelijke en natuurgetrouwe verslaglegging te kunnen doen is, dat de klus nog uitgevoerd moet worden.

Woon je in het westen van Nederland en heb je zo'n klus uit te voeren, schroom niet en bel mij voor het maken van een life-verslag. Mogelijk figureer je binnenkort in dit stemmig magazine, vooral ook voor de zelfsleutelende DS-berijd(st)er. Momenteel zijn in voorbereiding en uitvoering een uitgebreide sessie over plaatwerk afhangen, een verhaal over LPG inbouwen met alles erom en eraan. In de volgende La Bombe Citroën kun je alles lezen over het inbouwen van een elektronische ontsteking; welke systemen zijn er, wat doen ze wel en vooral: wat doen ze niet!

Hydrauliekolie

Nu ongeveer 20 jaar nadat de laatste DS is gemaakt, zouden alle, nu nog rijdende DS'en al tien keer voorzien moeten zijn van nieuwe hydraulische olie. Volgens de laatst bekende gegevens moet elke twee jaar of 40.000 km die bekende vloeistof verversen worden.

Dat is voor de doe-het-zelvende DS-rijder best te doen: de groene of rode olie haal je bij je hofleverancier of in het clubmagazijn.

Per beurt heb je ongeveer 4 à 5 liter nodig. Let op bij auto's uit 1967. Laatst kwam bij een sleuteldag van de regio West een lid met een ID uit dat bouwjaar met zwart geverfde bollen. Gelukkig kon je op de onderkant zien dat de bollen oorspronkelijk groen waren geweest en het hier dus een LHM-wagen betrof. Ja, je gelooft het niet, maar dit soort eigenaardigheden komt dus blijkbaar toch voor en vooral in het DHZ-circus kun je wat dat betreft niet duidelijk genoeg zijn. De literprijs is voor LHS f 17,50 (ook per hl verkrijgbaar) en voor LHM f 7,50. Bij LHM heb je de mogelijkheid om met een spoelolie het systeem te reinigen. Kosten van de spoelolie zijn ca. f 8,50 per liter.



Ledigen systeem

Zet je auto in de laagste stand met behulp van de hoogteregelaar. Nu kun je de zwarte rubberen slang die voorop het hydrauliekvoorraadvat zit lostrekken uit de twee beugeltjes waar hij mee vast zit.

Verwijder de stop bovenop die slang. De stop kan behoorlijk vast zitten, maar je krijgt hem er met enige moeite wel uit. Verleng deze slang met een stuk tuinslang of iets dergelijks en laat hierdoor het vaatje leeglopen.

Om zoveel mogelijk hydrauliekolie uit het systeem te verwijderen knijp je de lekzakken achter voorzichtig leeg, te beginnen aan de linkerzijde. Later de rechterzijde leeg-



De pijl wijst naar het klembeugeltje, waarmee het filter in het hydrauliekvat bevestigd is

knijpen waardoor de olie via de rechterzijde van de wagen retour loopt naar het voorraadvat en dan weer via de slang eruit. De oude olie vang je op en lever je in bij een garage of een inzamelingspunt bij de gemeente.

Als alle olie is verwijderd dan kun je het aanzuigfilter reinigen. Je verwijdert het filter door het klembeugeltje bovenop het vaatje weg te klappen. Trek de aanzuigslang los van het plastic filterhuis. Het filter zit met een O-ring vrij strak in het filterhuis, maar je krijgt het er heus wel uit.

Voor rood systeem gebruik je alcohol, voor groen systeem (was-) benzine.

Bekijk het filter maar eens rustig van binnen. Losse staaldeeltjes en rubberdeeltjes vertellen je iets over de onderdelen die je inmiddels kwijt bent in je hydrauliek-systeem. Als het filter erg vuil is, dan zal je na het cleanen merken, dat de wagen na starten sneller omhoog komt.

Nu is het ook het moment om het peilglas eens goed schoon en afleesbaar te maken. Door allerlei vervuilingen is het vaak helemaal niet meer het niveau af te lezen. Probleem bij dat aflezen is dan ook nog, dat je dat moet doen áchter de dwarsverbinding tussen linker- en rechterspatbord waar het reservewiel op behoort te rusten. Het plastic peilglas kun je voorzichtig gewoon lostrekken.

Het vaatje bij een rood systeem extra goed leegmaken. In het vaatje kan zich water hebben opgehoopt dat nu onderin staat. Roestvorming kan zich hier in uit-gebreide vorm voordoen vanwege dit euvel.

Spoelen van het hydraulisch systeem

Met behulp van spoelolie kun je een vervuild groen systeem schoon krijgen. Spoelolie op eigen risico voor moderne wagens te gebruiken, doch ook bruikbaar op ID/DS. De spoelolie lost de vuiligheid en andere aanslag op en transporteert alle troep naar het filter.

Gebruiksaanwijzing globaal: maak het systeem leeg zoals hierboven omschreven. Vul het met voldoende spoelolie en rijd er een paar keer mee naar Parijs op en neer (ca. 3.000 tot 5.000 km). Bij thuiskomst weer leegmaken, filter schoonmaken en vullen met LHM. De spoelolie is iets lichter van kleur dan de LHM en met enige fantasie kun je via ontluchtingsnippeltjes het residu spoelolie uit het systeem persen.

Vullen

Het vullen van het systeem is na bovenstaande een koud kunstje. Je plaatst de verwijderde afvoerslang weer terug in de klemmetjes en giet de zojuist aangeschafte hydrauliekolie door de vuldop in het vaatje. Circa 4 à 5 liter is er nodig afhankelijk van de resthoeveelheid in je systeem. Controleren door bij draaiende motor met de hoogteregelaar in de hoogste stand de stand van het peilglas af te meten.

Het systeem kun je ontluchten door bij draaiende motor een aantal malen de ontluchtingschroef op de HD-regelaar open en dicht te draaien. Hoe sneller de wagen weer op hoogte komt na dat de schroef is dichtgedraaid, hoe beter er ontlucht is.

Restant hoeveelheid olie in goed afgesloten verpakking bewaren. Zorg ervoor dat je altijd wat reseserve-olie bij je hebt, zodat de ergste nood gelenigd kan worden. Als je LHM onderweg bij het tankstation moet kopen ben je tot tweemaal de normale aanschafprijs in het magazijn kwijt.

Cees Berkvens