

VERTROUWELIJK
(nadruk verboden)

n° 165-D
bladzijde 1/26
december 1969

DS 21 (DX - DJ)

M O T O R

Benzine injectie

De DS 21 is leverbaar met een electronisch bediende benzine-inspuiting.

Belangrijke opmerking.

Bij ingrepen aan de componenten van de electronische installatie dienen een zeker aantal voorzorgen genomen te worden:

- Geen enkele controle mag worden uitgevoerd zonder het speciale BOSCH controle-apparaat; de bij het apparaat behorende testmethode moet strikt worden opgevolgd.
- Controleer nooit of er spanning op een draad staat door kortsluiting te maken met de massa of door gebruik te maken van een controlelamp.
- Start wanneer de accu leeg is, nooit met een spanningsbron van meer dan 12 Volt.
- Het is niet mogelijk de wagen met de hand te starten wanneer de accu-spanning minder dan 7 Volt bedraagt.

WIJZIGINGEN AAN DE TYPEN MET BENZINE INSPUITING

I - MOTOR.

1^o) Karakteristieken.

Fiscaal vermogen	12 CV
Maximum vermogen (SAE)	139 pk bij 5500 tpm
Maximum vermogen (DIN)	125 pk bij 5250 tpm
Maximum koppel (SAE)	20 kgm bij 4000 tpm
Maximum koppel (DIN)	18,7 kgm bij 2500 tpm
Compressieverhouding	9 : 1
Carterinhoud:	
- na verversen	4,5 l
- na vervanging filterelement	5 l
Inhoud koelwatercircuit:	
- serie montage	13 l
- met verwarming -15 ^o C	14,2 l
Afstelling stationair toerental	750 ± 25 tpm
Op "hydraulique" typen:	
- versneld stationair toerental	1000 $\begin{matrix} + \\ - \end{matrix}$ 25 tpm
- frictieslipmoment	900 $\begin{matrix} + \\ - \end{matrix}$ 25 tpm

2^o) Motorcarter.

Het smeeroliecircuit is inwendig in het motorblok gewijzigd voor de voeding van een aan de linkerzijde van de motor gemonteerde oliekoeler.

Het motorblok is eveneens voorzien van verdikkingen voor bevestiging van de oliekoeler.

3^o) Distributiedeksel.

Dit is voorzien van een ruimte ten behoeve van de trillingsdemper.

4^o) Cilinderkop.

Deze is voorzien van een aansluiting voor het koelwater aan de linker voorzijde en van een thermo-contact aan de linker achterzijde (inlaat spruitstukzijde).

Het kleppendeksel is gewijzigd (olievulpijp verlengd).

5^o) Uitlaatkleppen.

De uitlaatkleppen zijn inwendig uitgehold en gevuld met natrium ten behoeve van de koeling.

6^o) Inlaatspruitstuk.

Speciale uitvoering.

7^o) Luchtfilter.

Gewijzigd evenals de steun.

8^o) Lagerwerk van de motor.

a) Krukas

- gewijzigd aan distributiezijde voor de montage van een trillingsdemper.

b) Vliegwiel

- gewijzigd voor het nieuwe type koppeling.
- starterkrans gewijzigd, is voorzien van 123 tanden.

c) Lagers

- het voeringmateriaal van de hoofdlagers alsmede van de drijfstanlagers is gewijzigd.

d) Zuigers

9°) Carterventilatie.

De rubber slangen voor de carterventilatie zijn gewijzigd.

10°) Ontsteking.

a) Stroomverdeler

Deze is behalve van de ontstekingsonderbreker voorzien van twee speciale impulsgevers voor de modulator.

b) Afstelling van de voorontsteking

Het ontstekingstijdstip is gewijzigd: het merkteken op het vliegwiel bevindt zich op $8^{\circ} 30'$ vóór het B.D.P.

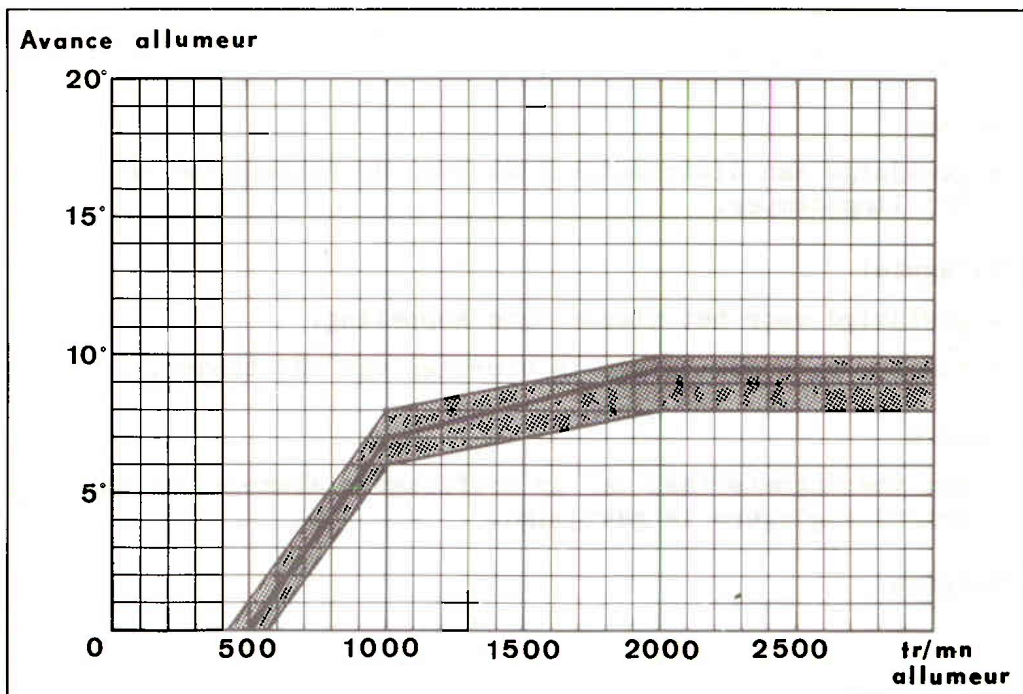
De ontstekingsvervroeging is 22° (krukas) bij 1800 tpm van de motor.

De verstelling t.o.v. het vaste ontstekingstijdstip dat aangegeven is op de aandrijfpoelie is

$$22^{\circ} - 8^{\circ} 30' = 13^{\circ} 30' \text{ (krukas)}$$

(zie Technische Mededeling D-142), d.w.z. $6^{\circ} 45'$ (verdeler)
(af te lezen op de gradenboog).

D. 21-68



..//..

c) Bougies

De bougies S.E.V. Marchal 35 b of AC 42 FF worden van fabriekswege gemonteerd.

Het is mogelijk onderstaande bougies te gebruiken:

Champion L 87 Y

Bosch W 225 T 35

11°) Benzinetoevoer.

a) De benzinetank is gewijzigd: er is een retourleiding toegevoegd.

b) Een elektrische pomp en een benzinefilter zijn geplaatst in de rechter langsligger.

N.B. Deze pomp is ontstoord en wordt gevuld met benzine geleverd.

12°) Koelsysteem.

De radiator is gewijzigd en kan worden gevuld via een vultankje boven de waterpomp.

II - KOPPELING.

Er is een diafragma-koppeling gemonteerd op dit type motor.

III - VERSNELLINGSBAK.

Het versnellingsbakcarter is gewijzigd en bevat een verdikking voor de bevestiging van de hogedrukregelaar.

Het frictiecarter is gewijzigd voor de montage van een nieuwe frictievork en een nieuwe druklagersteun.

Het versnellingsbakdeksel is gewijzigd (vulplug aan de voorzijde).

IV - HYDRAULIQUE.

1°) Op DX en DJ.

De veerbollen zijn evenals de schokbrekers gewijzigd.

De schokbrekers worden in de veerbollen vastgezet met ringmoeren.

Opmerking: Het is niet mogelijk een nieuwe schokbreker te monteren in een vroegere veerbol en omgekeerd.

De vóór- en achterschokbrekers zijn verschillend.

De vóórschokbrekers hebben een gecalibreerd gat, centraal geplaatst, met een boring van 1,6 mm.

De achterschokbrekers zijn voorzien van een gat met een boring van 1,9 mm. Er is tevens een groef gefreesd in de omgafelste rand.

2°) Op DX.

De volgende onderdelen zijn gewijzigd:

- frictiecilinder
- centrifugaalregelaar
- koppelingsregelaar
- bediening versneld stationair toerental
- bevestiging hydraulisch blok
- hydraulische leidingen:
 - het voedingscircuit is gewijzigd

- De hogedrukregelaar is rechtstreeks verbonden met de rem-accu die is voorzien van een driewegstuk.

- De remaccu is verbonden met het verdeelblokje en met de remservo.

- Het 4-wegstuk is vervangen door een 3-wegstuk op de hydraulique en door een 2-wegstuk op de mécanique (geen voeding naar hydraulisch blok).

V - WIELEN EN BANDEN.

De typen DX - DJ met benzine-inspuiting zijn uitgerust met 5 banden 185 HR 380 X AS, op $5\frac{1}{2}$ J velgen.

Bandenspanning (in baren):

Voor = 2 Achter = 1,8 Reserve = 2,2

Hoogte-afstelling:

Voor = 235 ± 3 mm Achter = 360 ± 5 mm

(gemeten tussen de onderzijde van de torsiestang en de vloer).

VI - CARROSSERIE.

De langsliggers van de voorcoque en het schutbord zijn voorzien van gaten ten behoeve van de elektrische kabelbundel en de nieuwe hydraulische leidingen alsmede voor de bevestiging van het luchtfilter. De kriksteun en het reservevloeistofblik zijn in het reservewiel ondergebracht.

VII - ELECTRISCHE INSTALLATIE.

De startmotor is gewijzigd. De buitendiameter is 100 mm en het rondsel heeft 9 tanden.

Opletten:

Deze startmotor kan uitsluitend gemonteerd worden op een motor met een starterkrans van 123 tanden. Deze startmotor kan in geen geval op een motor worden gemonteerd met een vliegwiel met 95 tanden (zoals op de andere "D"-typen).

WERKING VAN DE ELECTRONISCHE INSPUITING

I - WERKINGSPRINCIPE.

De injecteurs zijn in het inlaatspruitstuk geplaatst boven iedere inlaatklep. Ze worden gevoed door benzine op een constante druk. De hoeveelheid ingespoten benzine is afhankelijk van de openingstijd van de injecteur; alle injecteurs worden elektrisch bediend.

Een elektronisch apparaat bepaalt de openingstijd van de injecteur aan de hand van het inlaatvacuum, de stand van de gasklep, het motortoerental en de motortemperatuur.

II - WERKING.

1^o) Benzinecircuit.

De in de tank (1) aanwezige benzine wordt via het filter (2) door een elektrische pomp (3) aangezogen.

De brandstof wordt door de pomp (3) naar een drukregelaar (4) geperst welke de injecteurs (5) onder een constante druk van 2 baren voedt.

N.B. Er mag nimmer aan de stelschroef van de benzinedrukregelaar worden gedraaid.

De druk is van fabriekswege afgesteld.

De elektrische pomp werkt voortdurend; het overschot aan benzine van de drukregelaar en van de pomp wordt teruggevoerd naar de tank (1).

De benzinetank (1) heeft een inwendige voorziening in de vorm van een aparte kamer waardoor wordt voorkomen dat de benzinepomp lucht aanzuigt. De tank is tevens voorzien van een retourleiding.

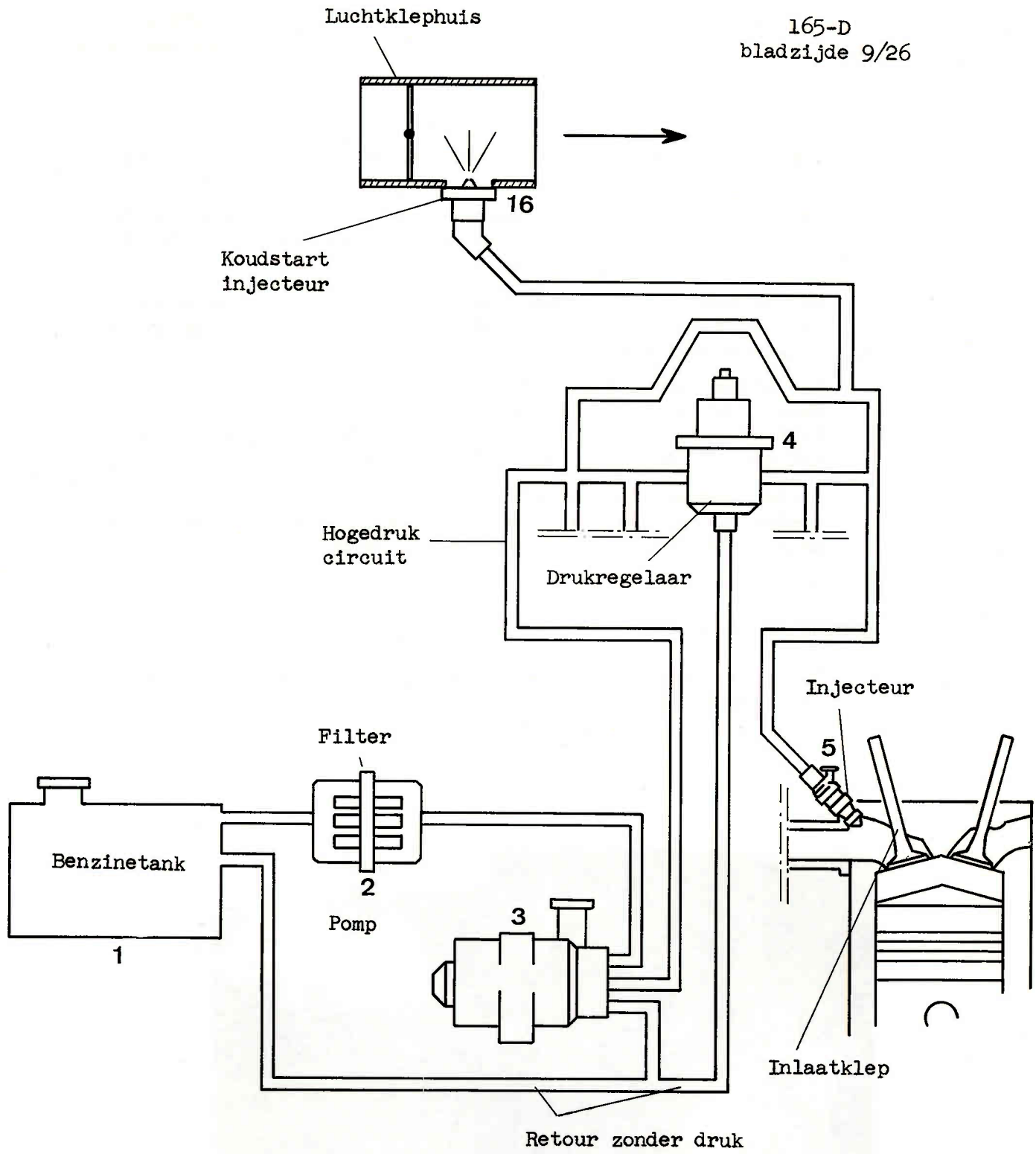
Het benzinefilter (2) geplaatst onder de rechter langsligger moet periodiek (elke 20.000 km) worden vervangen. Een pijl op het huis geeft de montagerichting aan.

De elektrische pomp (3) is geheel afgedicht en kan niet worden gedemonteerd. De elektrische voeding van de pomp wordt door de modulator bediend.

De pomp wordt gevoed:

- gedurende ca 1 seconde wanneer het contact wordt aangezet,
- gedurende de tijd dat er gestart wordt,
- wanneer de motor meer dan 100 tpm draait.

De benzinedrukregelaar (4) voedt de injecteurs (5) met een constante druk (dit is nodig omdat de benzine-dosis geleverd door de injecteurs uitsluitend afhangt van de openingstijd).



BENZINE-CIRCUIT

2°) Luchtcircuit.

Het luchtcircuit omvat het luchtfilter verbonden d.m.v. een rubber slang met het luchtklephuis, dat aan het inlaatspruitstuk is bevestigd.

Het luchtklephuis is voorzien van de luchtklep, welke bediend wordt door het gaspedaal, het stationaire circuit en de stelschroef van het stationaire toerental.

Het inlaatspruitstuk heeft aansluitingen voor de druksonde en het vollast-contact (zie gedetailleerde uiteenzetting op de volgende pagina's).

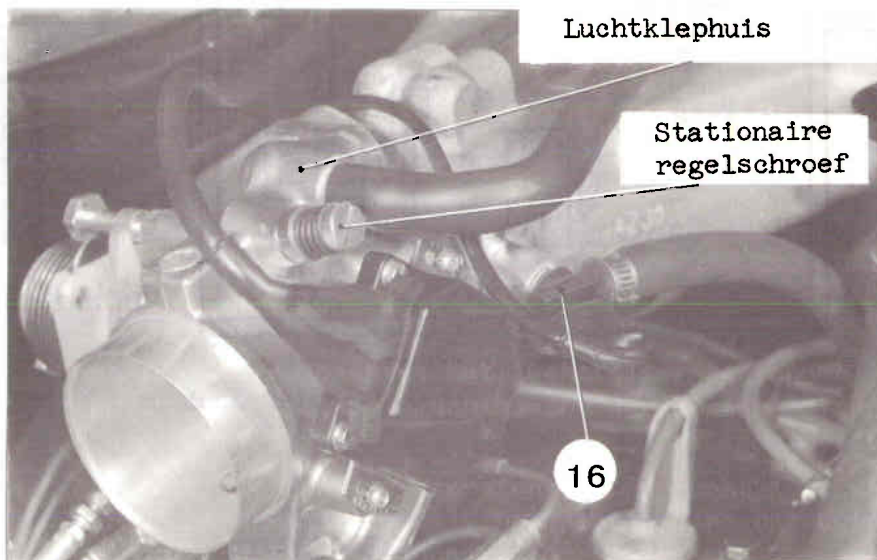
Een extra luchtcircuit ontvangt lucht uit het luchtfilter. Deze lucht wordt via een extra luchtklep naar het luchtklephuis geleid teneinde een nagenoeg constant toerental te verkrijgen onafhankelijk van de motortemperatuur.

Op de hydraulique uitvoering wordt het versneld stationaire toerental op dezelfde wijze verkregen door een zekere hoeveelheid lucht in het luchtklephuis toe te laten.

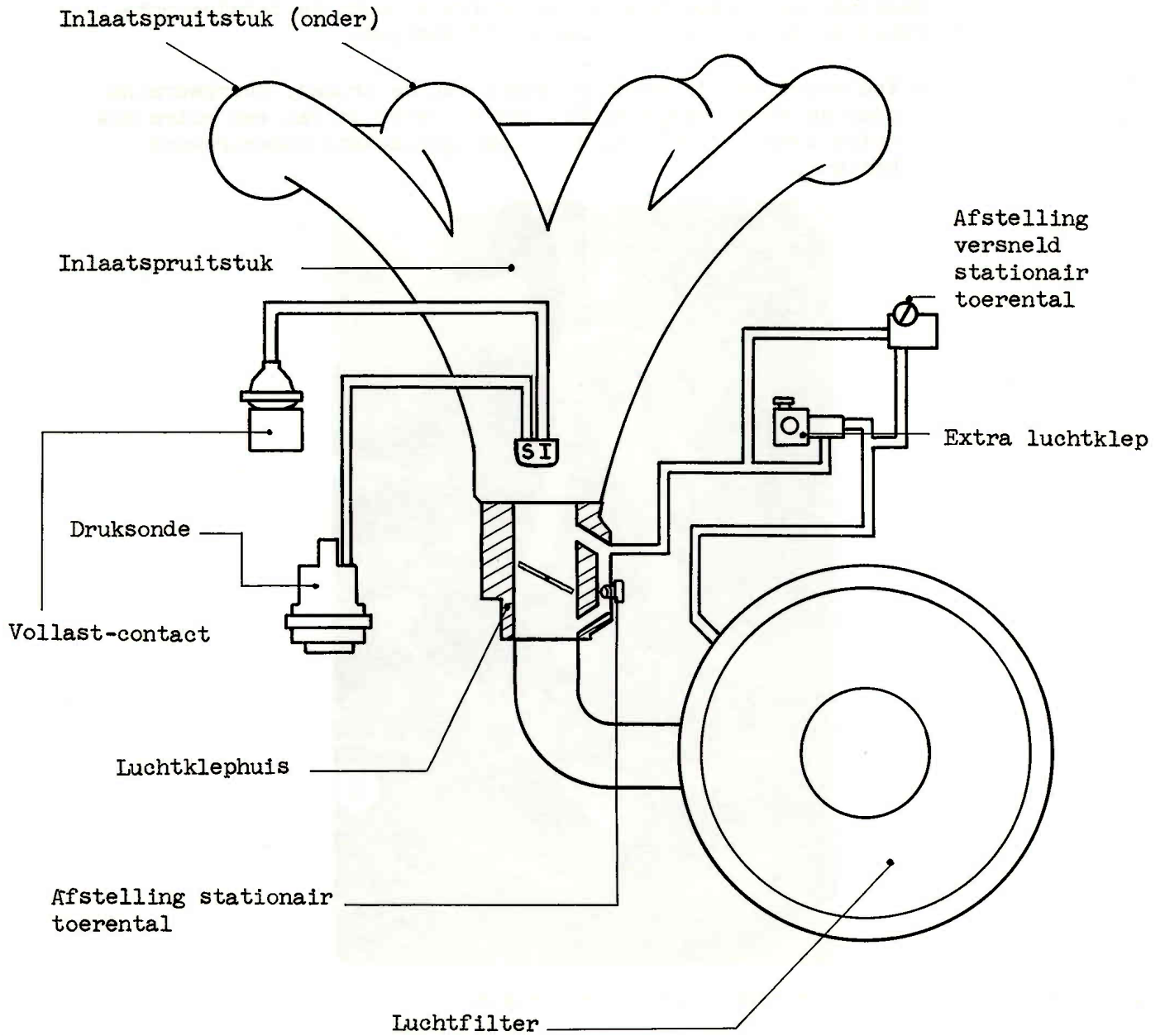
OPMERKING -

De afstelling van het stationaire toerental moet altijd met de stelschroef voor het stationaire toerental geschieden en niet door de aanslagschroef (A) van de luchtklep.

5872



..//..



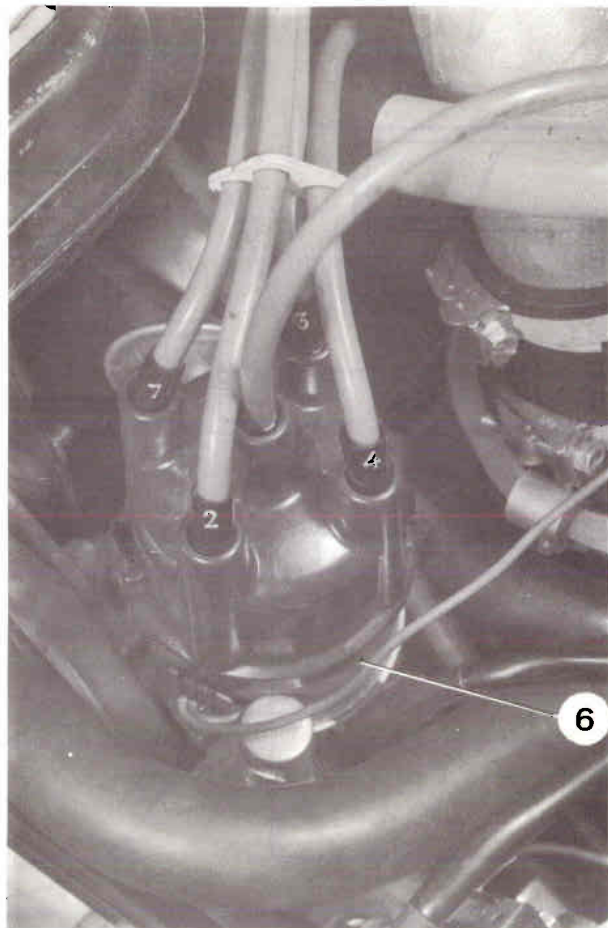
LUHTCIRCUIT

3^o) Bediening van de injecteurs.

165-D
bladzijde 12/26

Teneinde het inspuitmoment en de inspuitduur te bepalen ontvangt de modulator de volgende informatie:

- toerental van de motor en stand van de krukas, overgebracht door de stroomverdeler (6) die voorzien is van een extra nok welke twee op 180^o t.o.v. elkaar geplaatste onderbrekers bedient.

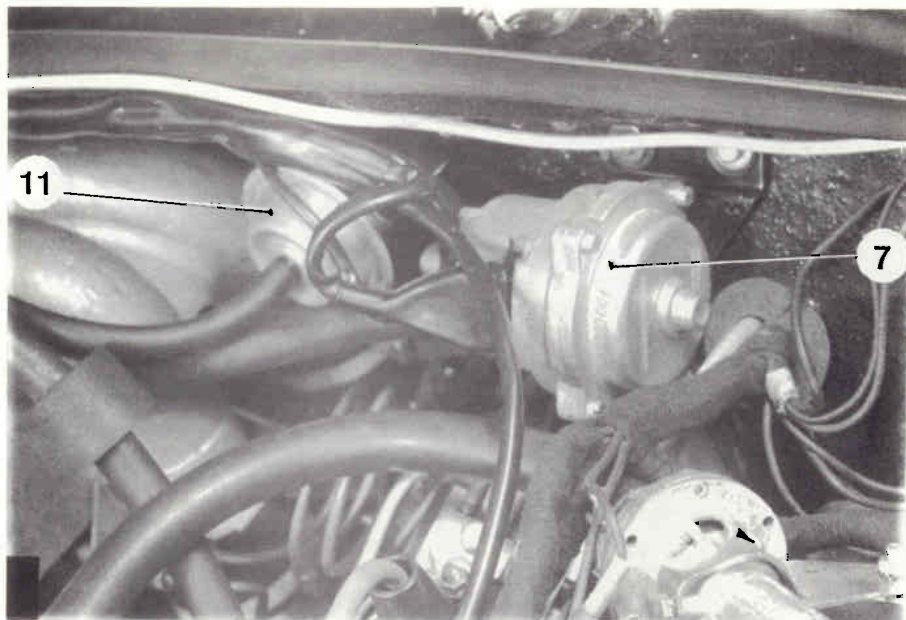


5602

Stroomverdeler - impulsgever

- absolute druk in het inlaatspruitstuk gemeten door de druksonde (7); de druk in het inlaatspruitstuk is rechtstreeks afhankelijk van de stand van de luchtklep bij een bepaald motortoerental.
- grote luchtklepopeningen worden gemeten door het vollast-contact (11) dat verrijking van het mengsel mogelijk maakt om het volle vermogen van de motor te kunnen verkrijgen.

../..



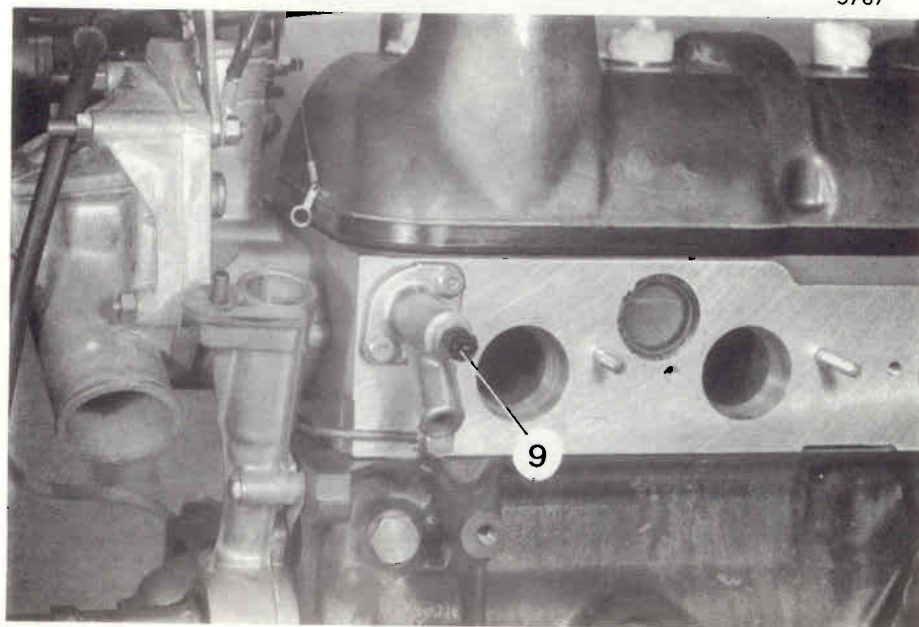
5601

Druksonde (7) Vollast-contact (11)

N.B.: De druksonde (7) en het vollast-contact (11) zijn voorzien van barometerdozen, zij meten de absolute druk. Er is hierdoor een automatische aanpassing aan de atmosferische druk (hoogte verschillen).

- motortemperatuur, gemeten door de temperatuursonde (9) die bij koude motor, de inspuitsduur verlengt.

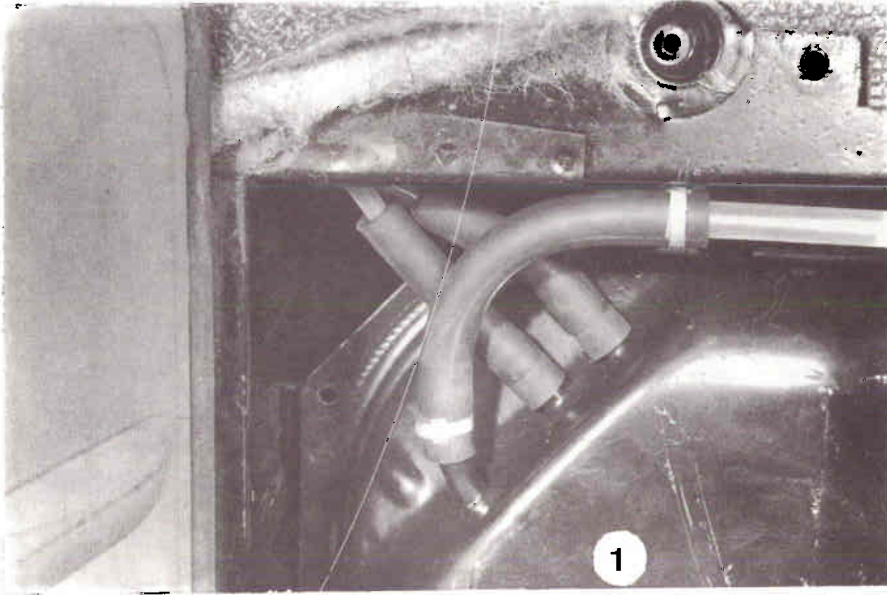
5787



Temperatuursonde

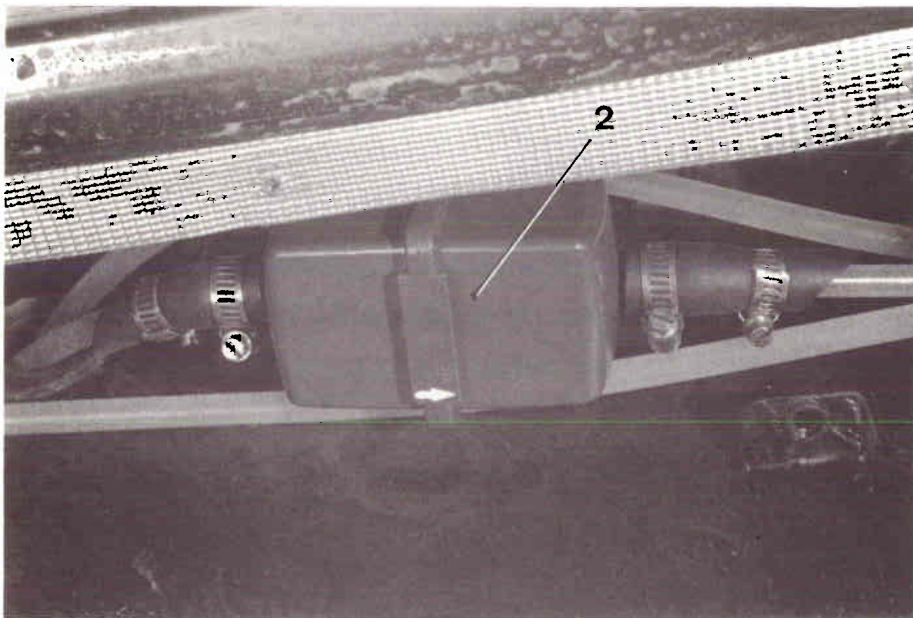
.. / ..

5527



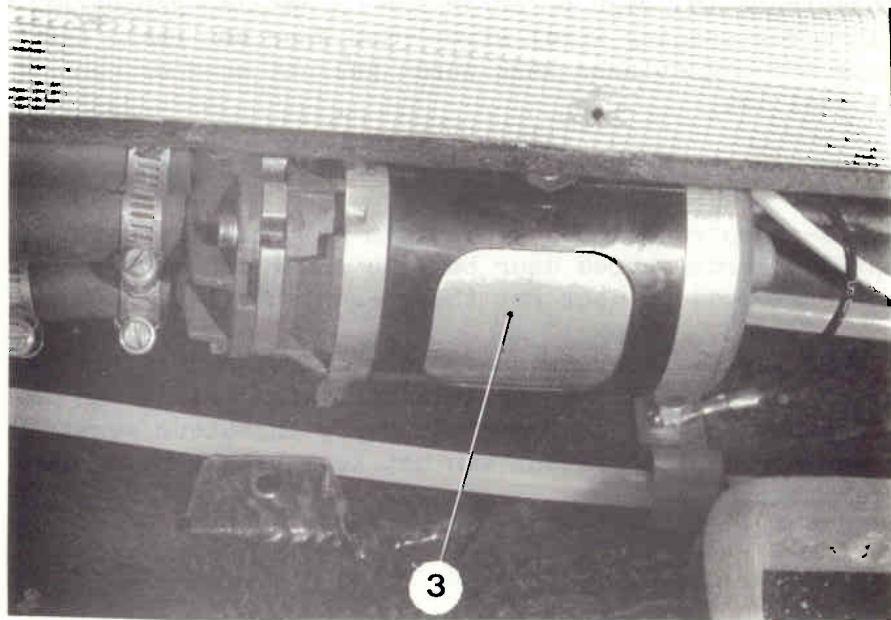
Benzinetank (linker voorzijde)

5509



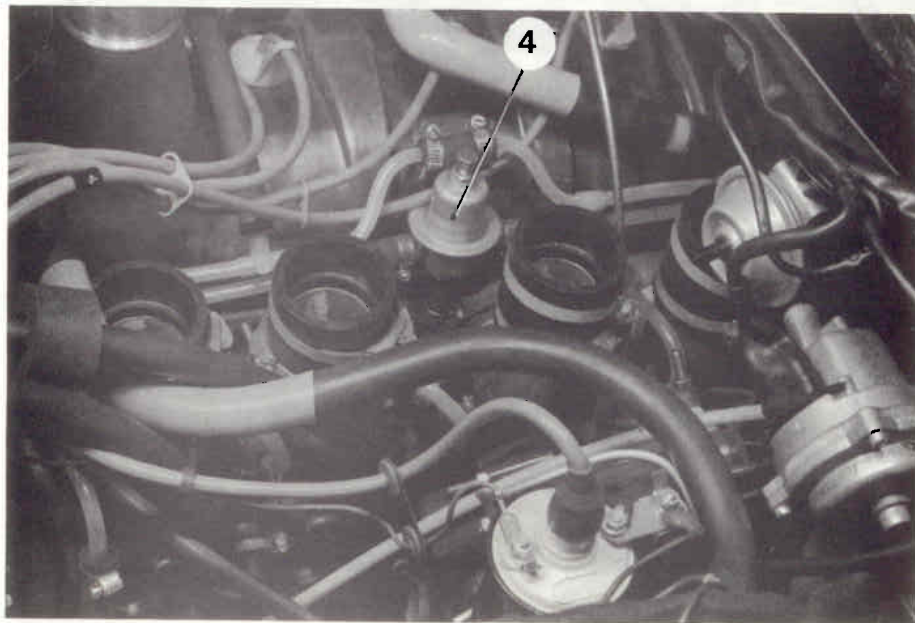
Benzinefilter

5510



Electrische pomp

5854



Drukregelaar

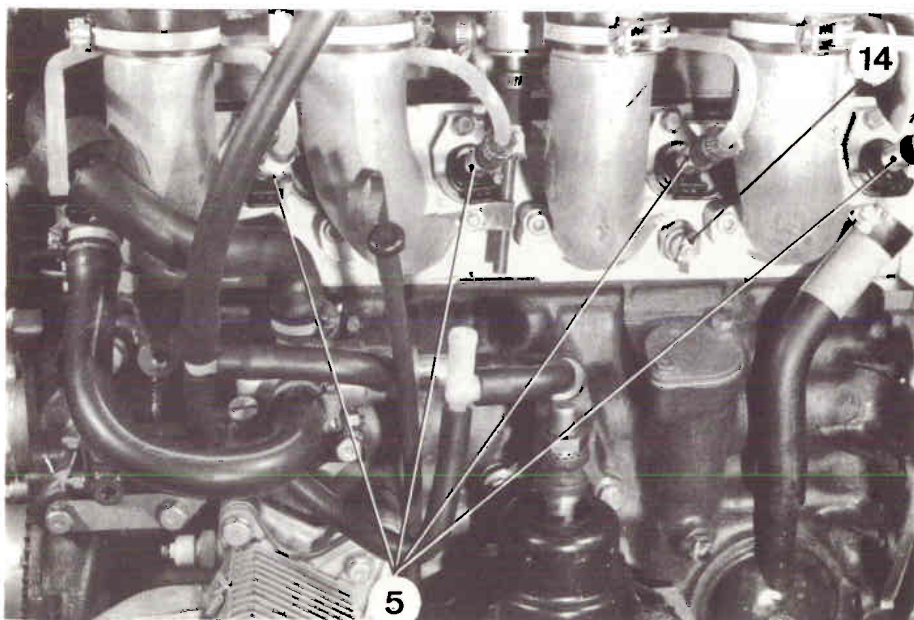
De vier injecteurs (5) zijn boven iedere inlaatklep geplaatst. Een gecalibreerde opening wordt afgesloten door een naald die door een electro-magnetische kern wordt gelicht en door een veer wordt gesloten.

De injecteurs worden met behulp van de modulator bediend.

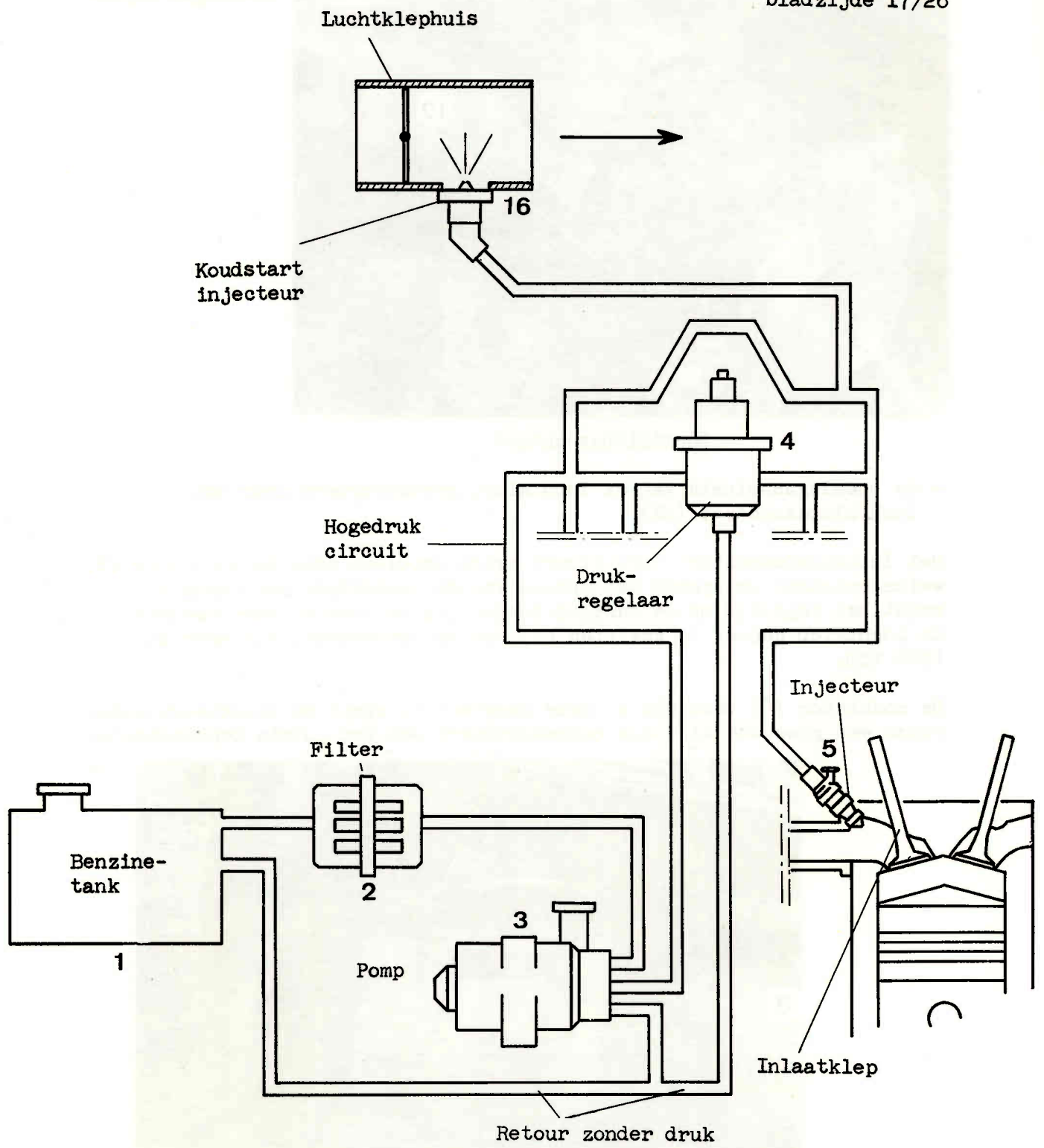
Een koudstart-injecteur (16) geplaatst in het inlaatspruitstuk na de luchtklep wordt gevoed door benzine onder een druk van 2 baren en wordt bediend door het thermo-contact (14).

Deze injecteur werkt slechts wanneer de startmotor draait. Het thermo-contact beperkt de werkingsduur, afhankelijk van de in het koelsysteem heersende temperatuur. De injecteur werkt niet meer wanneer de temperatuur van het koelsysteem boven de 25° C is gekomen.

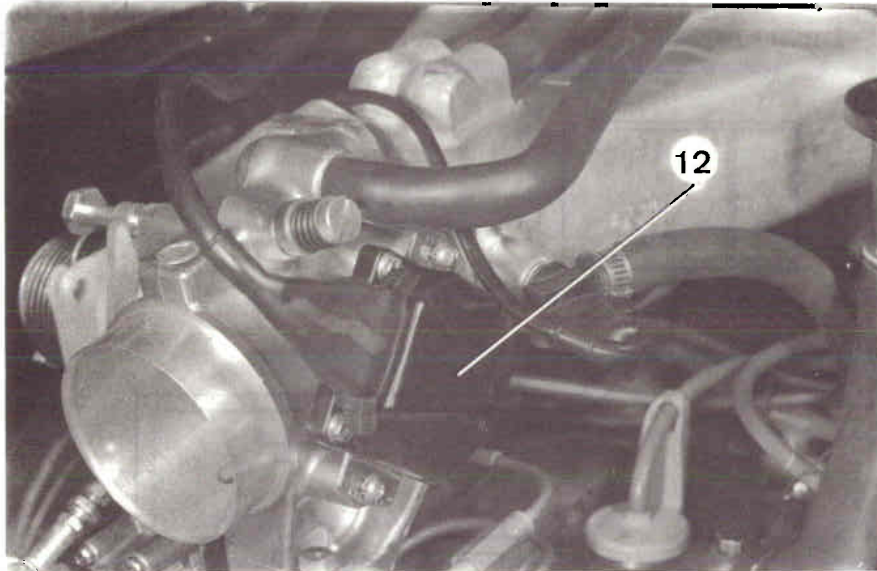
5788



Injecteurs (5) en het thermo-contact (14) van de koudstart-inrichting.



.../...

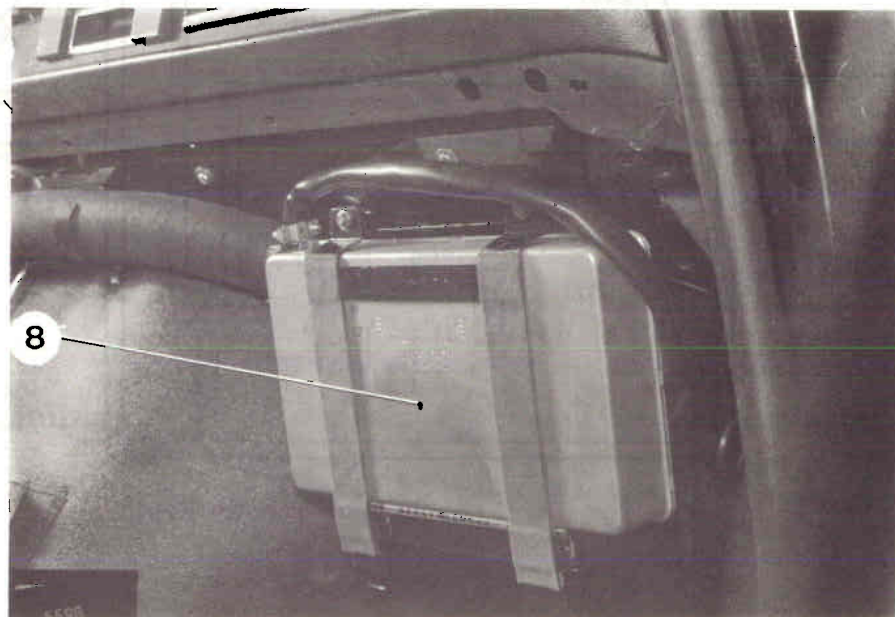


Luchtklepascontact

- de openingsnelheid van de luchtklep, geregistreerd door het luchtklepascontact (12).

Het luchtklepascontact (12) stuurt extra impulsen naar de modulator (8) welke ontstaan gedurende het openen van de luchtklep. Een contact maakt het mogelijk om de benzine-inspuiting te doen stoppen wanneer de luchtklep geheel is gesloten bij een motortoerental van meer dan 1100 tpm.





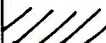



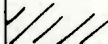




De modulator (8) verwerkt al deze gegevens en opent de injecteurs gedurende een gewenste tijd die correspondeert met een juiste benzinedosis.




Modulator

De injecteurs worden per groep van 2 bediend (1 en 3 - 2 en 4) ter vereenvoudiging van de modulator, zonder dat het rendement van de motor daardoor beïnvloed wordt.

Onderstaand schema geeft de injectie aan t.o.v. de tacten van de motor.

Inlaat 	Compressie Arbeid 	Uitlaat	Inlaat 	Compressie Cilinder no 1 	
Uitlaat 	Inlaat	Compressie Arbeid 	Uitlaat 	Inlaat	Cilinder no 3
Arbeid 	Uitlaat	Inlaat 	Compressie Arbeid 	Uitlaat	Cilinder no 4
Compressie Arbeid 	Uitlaat 	Inlaat	Compressie Arbeid 	Cilinder no 2	
Injectie groep 1		Injectie groep 2	Injectie groep 1		
0	180	360	0	180	360
		0	180	360	0
					Krukashoek

 Injectie

De injecteurs 1 en 4 spuiten gedurende de inlaatslag van de betreffende cilinders in. De injecteurs 2 en 3 spuiten in gedurende de uitlaatslag van de betreffende cilinders.

De benzine-nivel blijft voor de inlaatklep staan gedurende 180° (krukas) tot de inlaatslag begint.

4^o) Bijzondere gevallen.

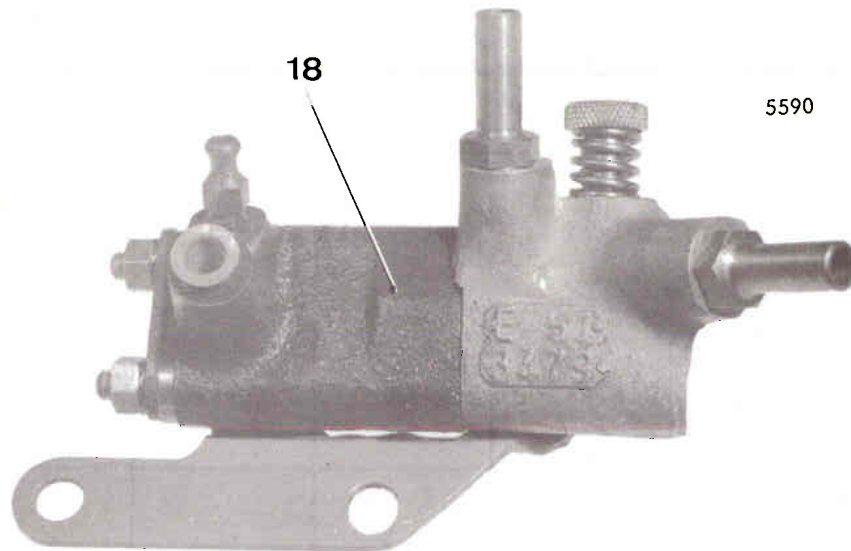
a) Stationair toerental.

../..

Wanneer de motor stationair draait komt de lucht door het stationaire kanaal in het luchtklephuis.

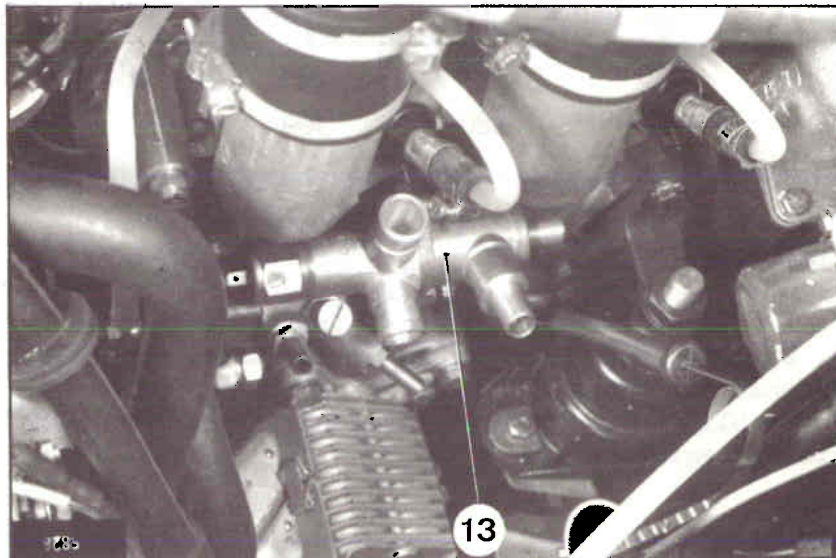
Op de hydraulique typen voert de gasklepafslag (18) extra lucht achter de luchtklep waardoor de absolute druk in het spuitstuk toeneemt wat gevolgd wordt door meer benzine-inspuiting zodat het motortoerental wordt verhoogd.

Als de motor koud is voert de extra luchtklep (13) lucht naar het inlaatspruitstuk teneinde de injectie-hoeveelheid te verhogen en het stationaire toerental enigszins te verhogen bij koude motor. Het mengsel wordt aldus rijker gemaakt door de modulator afhankelijk van de temperatuur van de motor geregistreerd door de temperatuur-sonde.



Gasklepafslag

5828



Extra luchtklep (13) en thermo-element

..//..

b) Acceleratie.

Bij het snel openen van de luchtklep moet de vertraging die te wijten is aan de noodzakelijke tijd van reageren van de druksonde op de absolute druk worden voorkomen.

Deze vertraging wordt opgevangen door het gasklepascontact in de vorm van extra insputingen op dezelfde wijze als een acceleratiepomp van een carburateur.

c) Gesloten luchtklep.

Als de luchtklep geheel is gesloten (afremmen op de motor) opent een contact in het luchtklepascontact waarna de modulator geen injectie-impulsen meer geeft wanneer de motor meer dan 1100 tpm draait (dit toerental ligt even boven het versneld stationair toerental).

Als de snelheid van de wagen bij het afdalen van een helling geleidelijk toeneemt vanaf een zeer laag toerental wordt bij gesloten luchtklep de injectie onderbroken vanaf 1800 tpm. Deze functie dient om het benzineverbruik te verminderen en om luchtvervuiling te voorkomen.

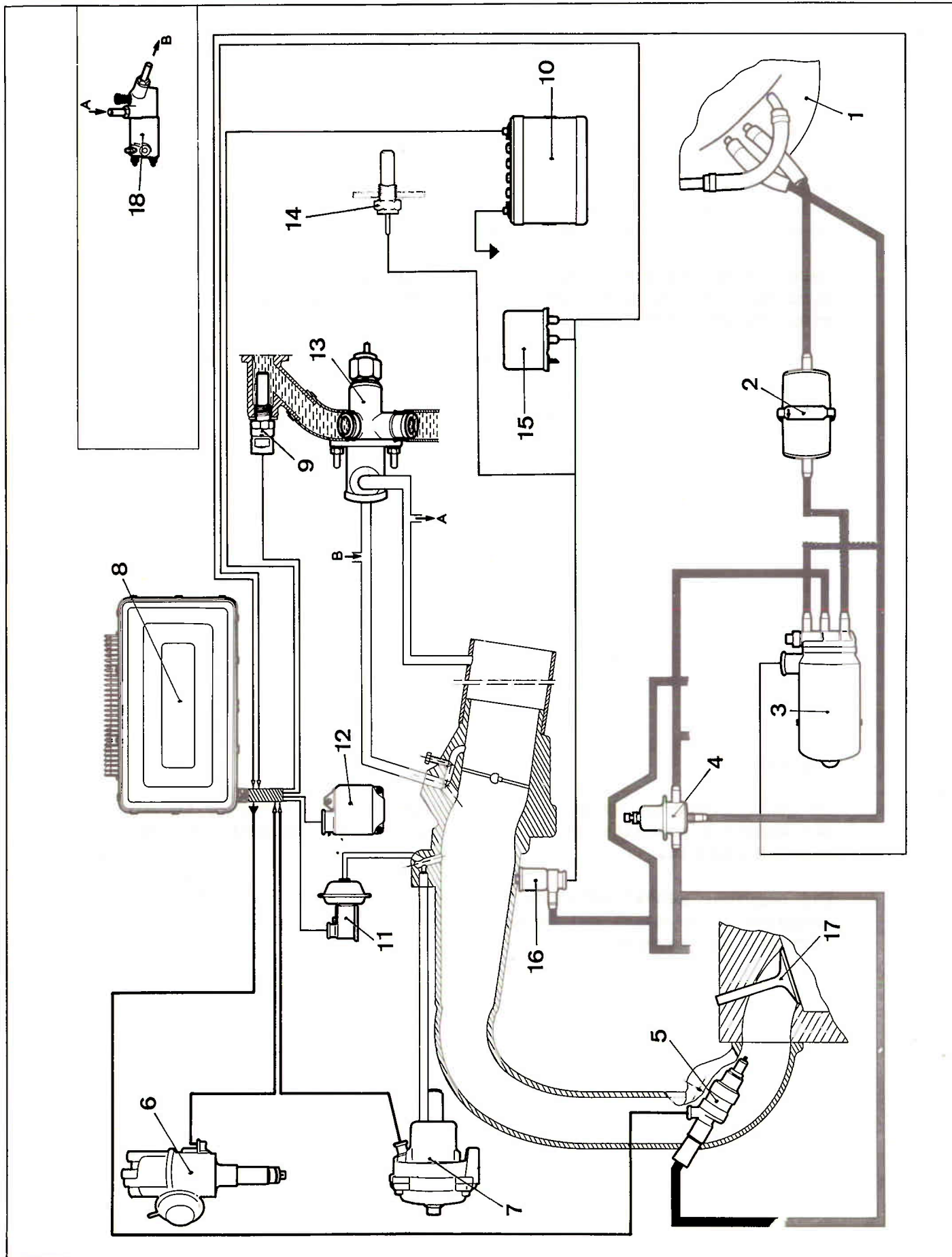
d) Vollast.

De benzinedosering welke door de modulator wordt geregeld gedurende het grootste gedeelte van de luchtklep-verdraaiing geeft een maximale zuinigheid.

Bij ongeveer geheel geopende luchtklep verhoogt de modulator de inspuitsduur en maakt het mengsel rijker zodat de motor het volle vermogen kan leveren.

SCHEMA VAN HET INJECTIE SYSTEEM

D. 14 51 c



B E N A M I N G

- 1 - Benzinetank
- 2 - Benzinefilter
- 3 - Benzinepomp
- 4 - Drukregelaar
- 5 - Injecteurs
- 6 - Stroomverdeler-impulsgever
- 7 - Druksonde
- 8 - Modulator
- 9 - Temperatuursonde
- 10 - Accu
- 11 - Vollast-contact
- 12 - Luchtklepascontact
- 13 - Extra luchtklep
- 14 - Koudstart thermo-contact
- 15 - Impulsrelais
- 16 - Koudstart injecteur
- 17 - Inlaatklep
- 18 - Gasklepafslag (hydraulique)

R E P A R A T I E

Aan het begin van dit Service Bulletin is reeds opgemerkt dat geen enkele diagnose kan worden gesteld zonder gebruikmaking van het BOSCH-testapparaat.

Bij gebreken aan het injectiesysteem moet onderstaande methode worden gevolgd:

- 1^o) Controleer de installatie met het BOSCH-testapparaat en volg daarbij zorgvuldig de bij het apparaat geleverde instructies op.
 - Controleer alle componenten (behalve de modulator) met ontkoppelde modulator.
 - Controleer of alle stekers goed op de organen zijn aangesloten.
- 2^o) Als er geen afwijkingen worden geconstateerd, controleer dan alvorens de modulator af te keuren de volgende vijf massa verbindingen:

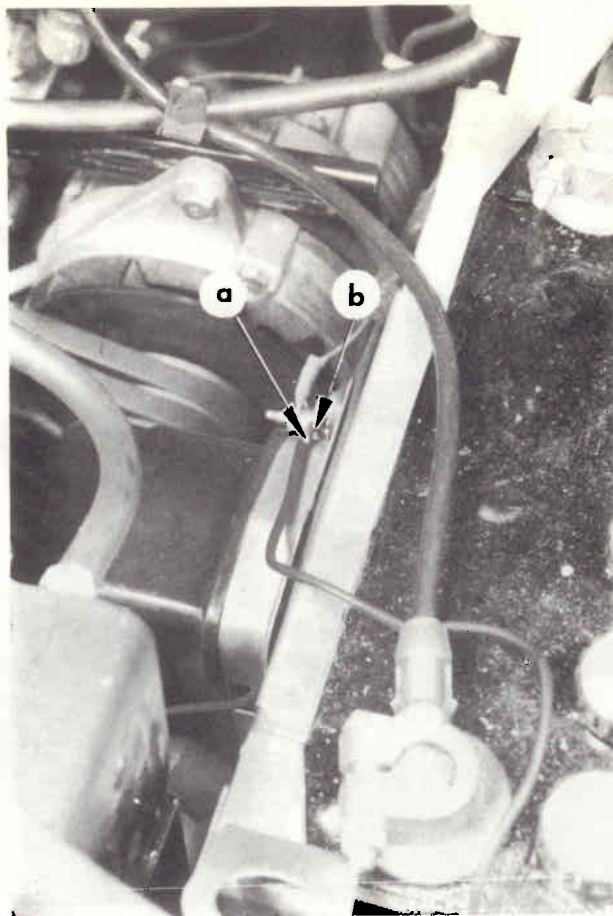
- van de spanningsregelaar (a),)
- van de leidingbundel (b),)
- van de accu (c),) Zie afbeelding
- van de benzinepomp (d),)
- van het chassis van de wagen (e).)

(controleer of de bouten vastzitten en trek aan de draden ter controle van een juiste kabelschoen-verbinding).

- 3^o) Als de massa-verbindingen goed zijn, neem dan de bekrachtigings-(EXC-)-aansluiting los van de wisselstroomdynamo.

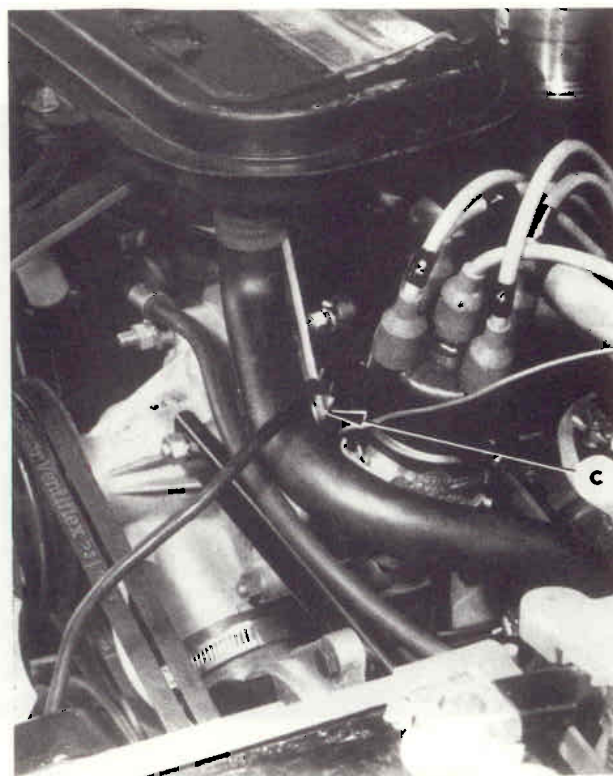
Als de afwijkingen verdwijnen, controleer dan de wisselstroomdynamo en de spanningsregelaar.

Als de afwijkingen niet verdwijnen, vervang dan de modulator.



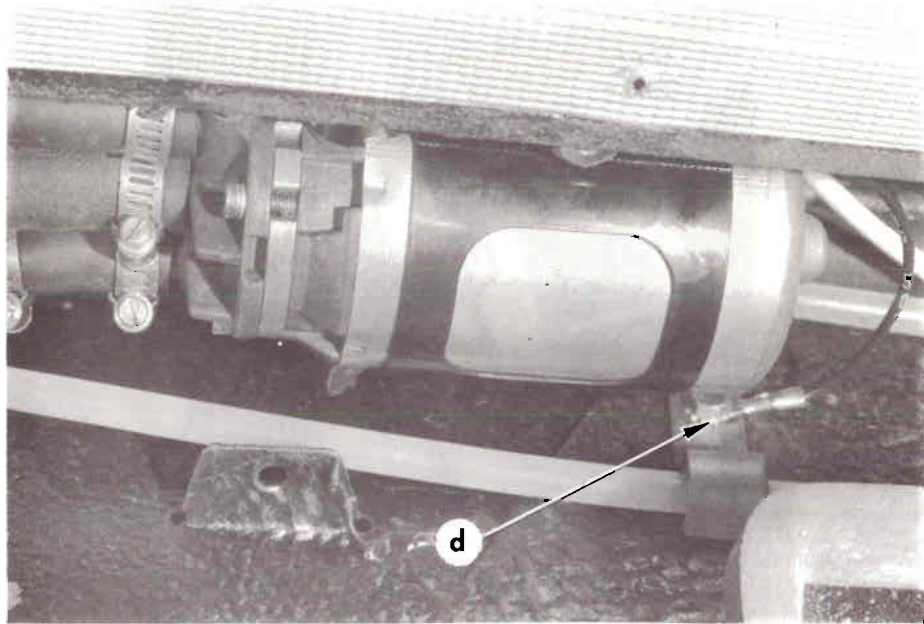
5895

Massa van de spanningsregelaar en van de leidingbundel

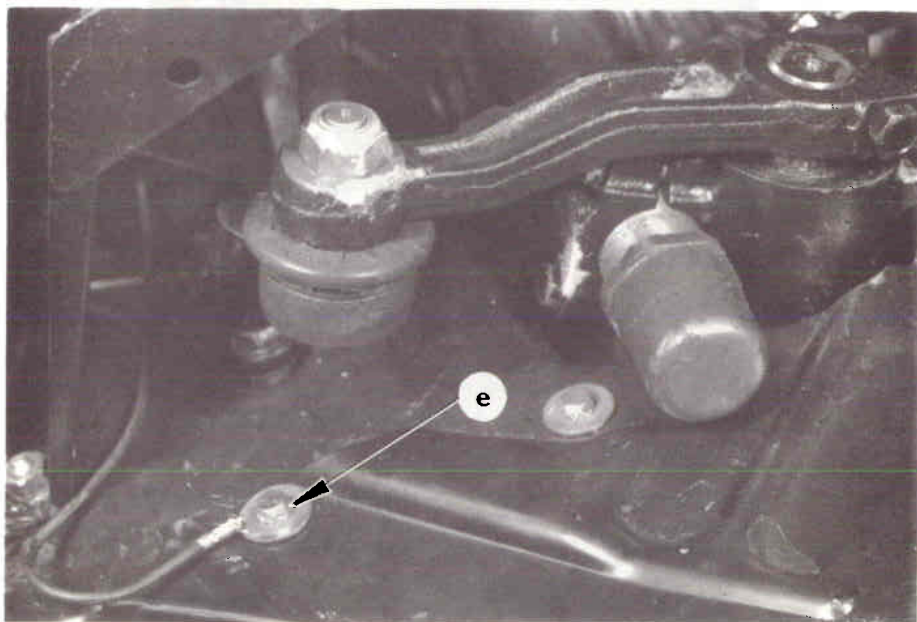


5875

Massa van de accu



Massa van de elektrische pomp



Massa van het chassis



VERTROUWELIJK
(nadruk verboden)

n° 166-D
bladzijde 1/6
maart 1970

DS 21 (DX-DJ) ELECTRONISCHE INSPUITING

1.000 km-beurt

De hieronder aangegeven werkzaamheden dienen gratis te worden uitgevoerd tussen 1.000 en 1.500 kilometer.

De genoemde controles zijn noodzakelijk omdat tijdens de eerste kilometers de bij de montage ingestelde aanhaalspanningen en afstellingen verlopen ten gevolge van het zich zetten van de verschillende onderdelen.

Wij hebben hieronder weergegeven:

- a) De handelingen die bij koude motor moeten worden uitgevoerd.
- b) De handelingen die bij warme motor moeten worden uitgevoerd.
- c) De handelingen waarbij de motortemperatuur van geen belang is.

Om de servicebeurt zo efficiënt mogelijk uit te voeren dient de volgorde van de handelingen door U zelf vastgesteld te worden, rekening houdende met de organisatie van Uw bedrijf.

UIT TE VOEREN WERKZAAMHEDEN.

a) Bij koude motor.

- 1°) Aanhalen waterslang-bevestigingsbeugels.
- 2°) Aanhalen cilinderkopbouten.
- 3°) Afstellen klepspeling.
- 4°) Reinigen filter reservoir hydraulisch systeem.
- 5°) Aanhalen in- en uitlaatspruitstukbouten.
- 6°) Controle werking en afstelling smoorklepbediening.
- 7°) Controle spanning ventilator- en dynamoriem.
- 8°) Controle spanning hogedrukpomp-riemen.
- 9°) Controle spanning centrifugaalregelaar-riem (DX).
- 10°) Aanhalen startmotoraansluiting.
- 11°) Afstellen vrije slag koppeling (DJ).
- 12°) Controle en aanhalen bevestigingsklemmen uitlaatpijpen.
- 13°) Controle bevestiging massa-aansluitingen:
accu, regelaar, kabelbundel electronische installatie,
electrische benzinepomp en het chassis van de wagen.

b) Bij warme motor.

- 14°) Afstellen stationair toerental.
- 15°) Afstellen vrije slag koppeling (DX).
- 16°) Afstellen slipmoment en versneld stationair toerental (DX).
- 17°) Aftappen motorolie.
- 18°) Vervangen motoroliefilterelement.
- 19°) Aftappen versnellingsbakolie.

c) Onafhankelijk van de motortemperatuur.

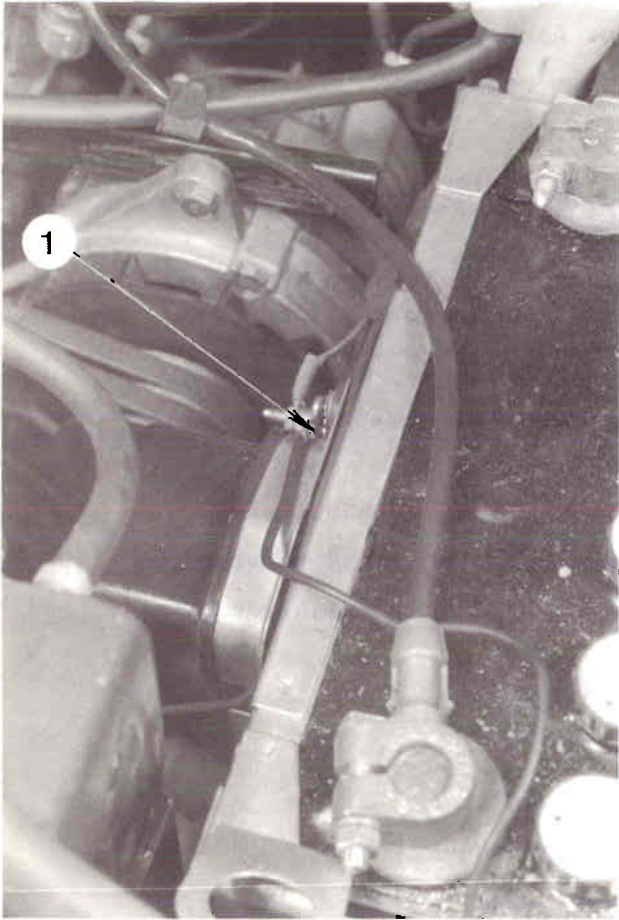
- 20°) Vullen motorcarter (5 liter SAE 20 W 40).
- 21°) Verwijder de luchtgeleiding van de radiator.
- 22°) Vullen versnellingsbakcarter (2 liter SAE 80 E.P.).
- 23°) Controle van de borging van de remblokjes.
- 24°) Sluit de luchtgeleiding aan de radiator en monteer het reservewiel.
- 25°) Smeer de aandrijfassen, de kogels en lagers van de stabilisatorstang.
- 26°) Correctie van de bandenspanning.
- 27°) Aanhalen wielmoeren.
- 28°) Controle werking hoogtebediening (draaiende motor).

- 29°) Controle wagenhoogten (draaiende motor).
- 30°) Controle afdichting aansluitingen hydraulisch systeem (draaiende motor) onder motorkap en onder de wagen. Zonodig bevestigingen aanhalen.
- 31°) Controle van het op druk komen van de voorraadbol (draaiende motor).
- 32°) Controle niveau hydraulische vloeistof (draaiende motor).
- 33°) Controle vloeistofniveau in de accu. Aanhalen accupoolklemmen.
- 34°) Controle aanhaalspanning aansluitingen regelaar.
- 35°) Controle opbrengst wisselstroomdynamo.
- 36°) Controle werking ruitewisser en ruitesproeier.
- 37°) Controle werking en afstelling koplampen.
- 38°) Controle werking interieurverlichting (schakelaar op dashboard en portiercontacten), achterlichten en stoplichten, kofferverlichting en de schakelaar, parkeerverlichting, clignoteurs, claxons, dashboardverlichting, sigarenaansteker, benzinestandmeter en kachelventilator.
- 39°) Controle werking waarschuwingslampen:
- stadslicht - koplampen - clignoteurs - motoroliedruk -
- remvloeistofdruk - watertemperatuur - controlelamp remvoering-
slijtage - controlelamp achterrautverwarming - laadstroom-
controlelamp.
- 40°) Controle sluiting en vergrendeling portieren.
- 41°) Controle werking ruitmechanisme.
- 42°) Controle sluiting motorkap en kofferdeksel.
- 43°) Controle werking kofferdeksel telescoopsteunen.

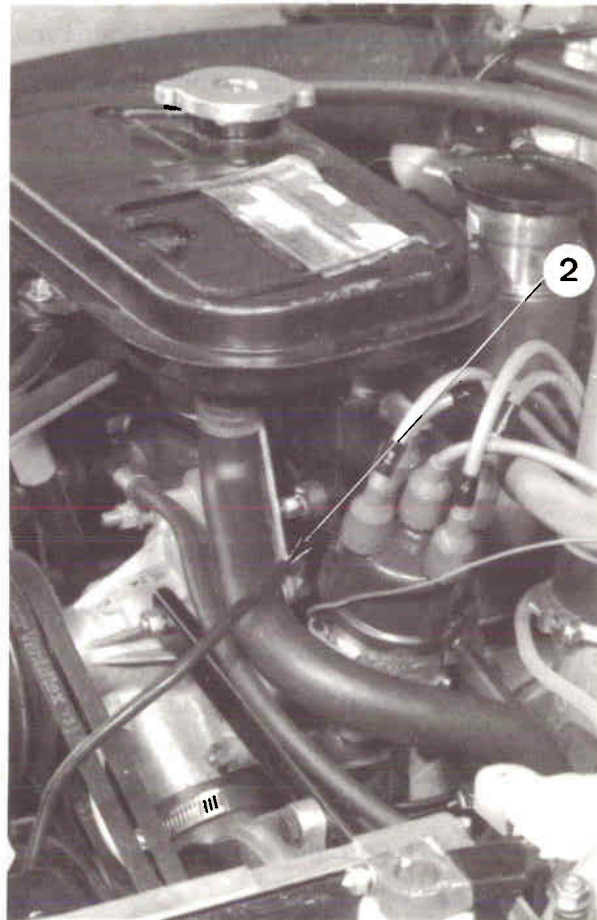
Uitvoering.

Punt 13^o) Controleer de massa-verbindingen van:

- de spanningsregelaar (1)
- de accu (2)
- de kabelbundel van de elektronische installatie (3)
- de benzinepomp (4)
- het chassis van de wagen (5)

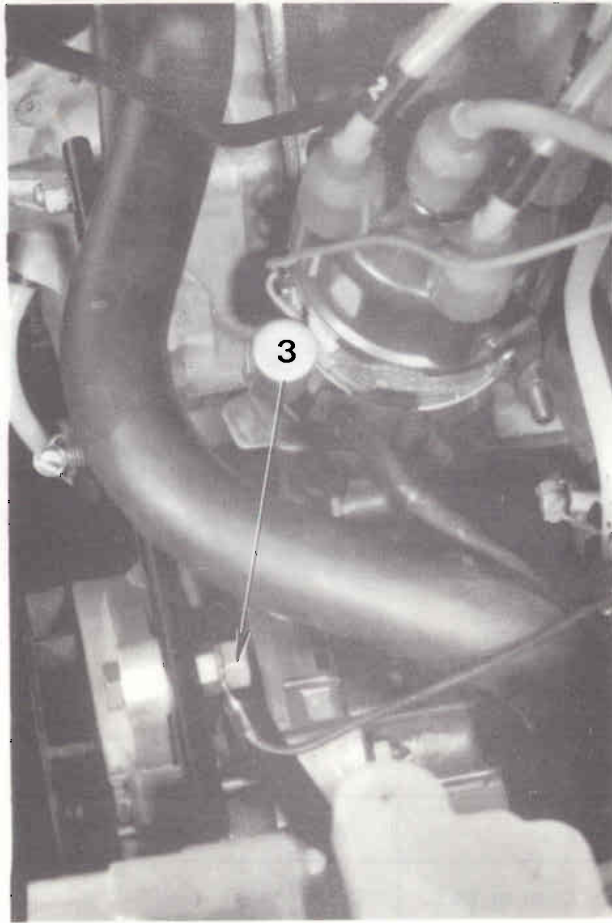


Massa van de regelaar

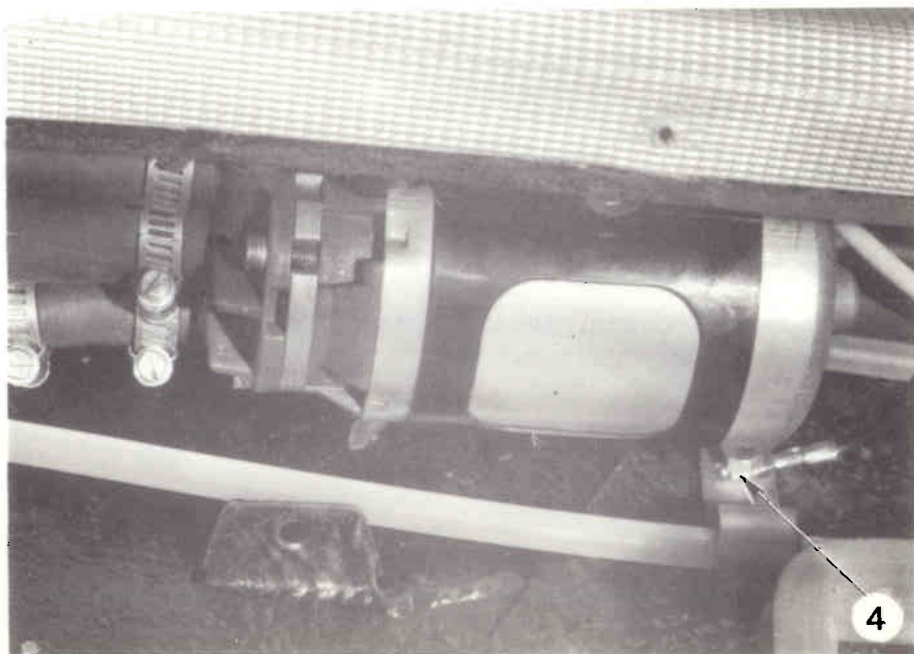


Massa van de accu

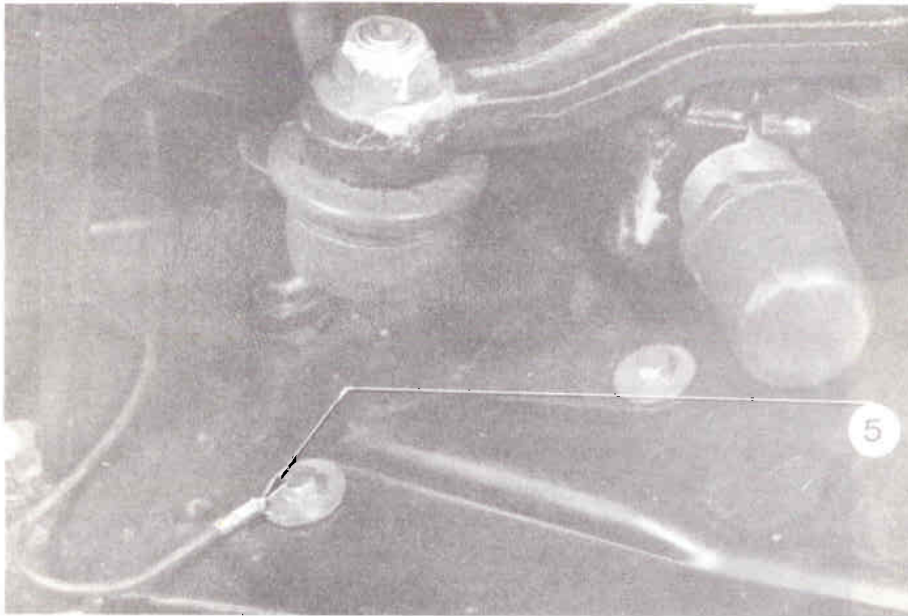
../..



Massa van de kabelbundel



Massa van de benzinepomp



Massa van het chassis

14° - 15° - 16°) Basisafstellingen.

Omschrijving	DX	DJ
Stationaire toerental	750 ± 25 tpm	750 ± 25 tpm
Versneld stationair toerental	1000 ± 25 tpm	
Slipmoment	900 ± 25 tpm	

2/0) Controleer de bandenspanning.

5 banden: 185 HR - 380 X As

Voor = 2,0 baren - Achter = 1,8 baren - Reservecap

2/1) Controleer de wagenhoogten.

De wagenhoogten worden gemeten tussen de onderzijde torsiestang en de rijvloer.

Wagenhoogte voor: 235 ± 3 mm - Achter: 360 ± 5 mm