

CITROËN

APRES-VENTE

Vanaf november 1971 kunnen de DS 21-typen met carburateur- of met injectie-motoren uitgerust zijn met een automatische versnellingsbak, systeem BORG-WARNER en met een hydraulische koppelvormer type VERTO FERODO.

VOORNAAMSTE GEGEVENS.

I. KOPPELING

Het koppelingspedaal is vervallen.
De koppelvormer met drie elementen geeft een koppelvergroting die ligt tussen 2, 3 en 1.

II. VERSNELLINGSBAK

De automatische versnellingsbak wordt hydraulisch bediend. Deze bestaat uit een epicycloïdale groep welke drie versnellingen vooruit en één achteruitversnelling geeft. Het differentieel is apart opgesteld en heeft ook een andere soort smeerolie.

III. BEDIENING VAN DE WAGEN

De selecteur heeft zes standen:
P - Parking - parkeren
R - Reverse - achteruitversnelling
N - Neutral - vrijstand
D - Drive - automatisch 1e, 2e en 3e versnelling
2 - - - automatisch 1e en 2e versnelling
1 - - - automatisch 1e versnelling
Het gaspedaal beweegt een extra "KICK-DOWN"-kabel die een nok in de versnellingsbak bedient welke de regelaardruk bepaalt.

1. Stand "P"

In deze stand is het ringwiel geblokkeerd door een mechanische veiligheidsblokkeerinrichting. Deze stand wordt gebruikt bij parkeren, tijdens het starten en tijdens werkzaamheden voor het afstellen van de motor.

N.B.: NOOIT IN DE STAND "P" SCHAKELEN WANNEER DE WAGEN NOG IN BEWEGING IS.

2. Stand "R"

Er kan slechts in deze stand geschakeld worden wanneer de wagen geheel stil staat en stationair draait.

3. Stand "N"

Gebruik deze stand slechts tijdens starten of in UITZONDERINGSGEVALLEN TIJDENS HET SLEPEN OVER ZEER KORTE AFSTANDEN (maximaal 30 km).

Z.O.Z.

Afdeling Technische Dienstverlening



SERVICE BULLETIN

201-D

Vertrouwelijk
(alle rechten voorbehouden)

september 1972

DS 21

met carburateur
of
met elektronische
benzine-injectie

DJ -bw

DJ.IE -bw

VERSNELLINGSBAK

BORG-WARNER

4. Stand "D"

Te gebruiken bij stads- en grote-wegverkeer.

In deze stand rijdt de wagen weg in de 1e versnelling en schakelt deze automatisch naar de 2e en 3e versnelling afhankelijk van de stand van het gaspedaal en van de snelheid van de wagen.

Het terugschakelen geschiedt eveneens automatisch.

Het "KICK-DOWN"-systeem maakt het mogelijk door geheel intrappen van het gaspedaal van de 3e naar de 2e of van de 2e naar de 1e versnelling terug te schakelen buiten het automatische schakelpatroon om.

De schakeling wordt weer automatisch wanneer het pedaal wordt losgelaten (zie tabel).

5. Stand "2"

In deze stand worden uitsluitend de twee laagste versnellingen gebruikt, terwijl de 3e versnelling niet ingeschakeld kan worden.

Deze stand kan worden gebruikt bij rijden in de bergen.

6. Stand "1"

In deze stand, welke zelden gebruikt behoeft te worden, wordt uitsluitend de eerste versnelling ingeschakeld zonder dat de tweede versnelling ingeschakeld kan worden. Deze stand wordt aanbevolen bij zeer stijle hellingen (in de bergen en voor een garage).

Het remmende effect bij afremmen op de motor is hierbij het grootst.

Er kan tijdens het rijden van "D" in "2" geschakeld worden MITS DE SNELHEID VAN DE WAGEN LAGER IS DAN 130 km/h OM OVER-DE-TOEREN-DRAAIEN VAN DE MOTOR TE VOORKOMEN. Het schakelen van "2" naar "1" KAN UITSLUITEND GESCHIEDEN BIJ EEN LAGERE SNELHEID DAN 50 km/h (een veiligheidsinrichting voorkomt dat boven 50 km/h in de eerste versnelling kan worden geschakeld).

IN GEEN GEVAL MAG HET MOTORTOERENTAL BOVEN DE 6000 TOEREN PER MINUUT UITKOMEN. Het is mogelijk van stand "1" in "2" en van "2" in "D" onder het rijden te schakelen door tijdens het schakelen het gaspedaal los te laten.

N.B.: De standen "P" en "N" mogen slechts ingeschakeld worden wanneer de wagen geheel stil staat evenals voor de stand "R".

| TABEL VOOR SNELHEDEN VOLGENS DE STAND VAN HET GASPEDAAL MET HET SCHAKELHANDLE IN STAND "D" | | | | |
|---|--------------|----------------|----------------|--------------|
| GASPEDAAL STAND | 1 → 2 | 2 → 3 | 3 → 2 | 2 → 1 |
| Matige acceleratie | ca 10 km/h | ca 15 km/h | ca 10 km/h | ca 5 km/h |
| Grote acceleratie | ca 45 km/h | ca 85 km/h | ca 55 km/h | |
| "Plankgas" "KICK-DOWN" | 60 à 65 km/h | 115 à 120 km/h | 100 à 105 km/h | 50 à 55 km/h |

In bovenstaande tabel komt duidelijk naar voren dat de "KICK-DOWN"-schakelaar het terugschakelen van de 3e naar de 2e en van de 2e naar de 1e versnelling bij hogere toerentallen dan die van de automaat bewerkstelligt.

IV. REDUCTIES VAN DE VERSNELLINGSBAK

| Versnelling | Reductie van de epicycloïdale groep | Tandwiel-overbrenging | Versnellingsbak reducties | Kroonwiel/Pignon | Totale reductie | Snelheid bij 1000 tpm |
|-------------|--|-----------------------|---------------------------|------------------|-----------------|-----------------------|
| 1 | 28/67 | 38/33 | 0,481 | 8/35 | 0,110 | 13,667 |
| 2 | $\frac{28}{67} \times (\frac{28}{67} + \frac{32}{28})$ | | 0,794 | | 0,181 | 22,544 |
| 3 | 1/1 | | 0,151 | | 0,263 | 32,689 |
| achteruit | 32/67 | | 0,550 | | 0,126 | 15,650 |

* Snelheid in km/h bij 1000 tpm motor voor bandenmaat 180 HR 380 X As waarvan de belaste omtrek 2,07 m bedraagt.

INHOUDEN.

1. Koppelomvormer: 2,8 liter - Versnellingsbakcarter: 2 liter -
Koeler en leidingen: 1,2 liter; totaal 6 liter

Oliesoort: TOTAL ATF 33

De oliepeilstok van het versnellingsbakniveau en voor de koppelomvormer bevindt zich rechts voor, deze is voorzien van twee uitsparingen, de eerste F = koude olie, de tweede C = warme olie.

De controle van het oliepeil moet geschieden bij draaiende motor met het handle in de stand "P".

2. Differentieelcarter: 1,2 liter

Oliesoort: TOTAL SAE 80 EP

De peilstok van het differentieelcarter bevindt zich rechts voor, achter de radiator, deze is voorzien van een "mini-maxi" uitsparing.

Controle van het oliepeil dient te geschieden bij stilstaande auto.

V. VERPLAATSEN IN DE GARAGE (zonder motor)

Het verplaatsen van de wagen dient te geschieden met het handle in de stand "N".

VI. AANSLAAN VAN DE MOTOR

Het aanslaan is slechts mogelijk met behulp van de startmotor (de slinger is vervallen en het is niet mogelijk de wagen door slepen te starten).

VII. SLEPEN VAN DE AUTO

Het slepen dient te geschieden MET OPGEKRIKTE VOORZIJDEN VAN DE AUTO ("Dolly").

In uitzonderingsgevallen kan de wagen over zeer korte afstand en met zeer lage snelheid gesleept worden, waarbij het handle in de stand "N" moet staan.

WIJZIGINGEN IN VERBAND MET DE TOEPASSING VAN DE AUTOMATISCHE VERSNELLINGSBAK

I. MOTOR

De krukas is gewijzigd voor de montage van de koppeling tussen de motor en de koppelomvormer.

Het middelste lager is uitgerust met 4 halve axiaallagers (twee boven en twee onder).

II. GASPEDAAL

Carburateur-uitvoering: de carburateur is gewijzigd ten behoeve van de "KICK-DOWN"-kabel.

Injection -uitvoering: Het luchtklephuis is gewijzigd ten behoeve van de "KICK-DOWN"-kabel en is voorzien van een gasklepvertrager.

III. KOELING

De radiator is gewijzigd, er is een warmtewisselaar in opgenomen voor de versnellingsbakolie, deze bevindt zich in het linker gedeelte van het koelblok. Er is een extra door een thermostaat bediende ventilateur aangebracht vóór de normale ventilateur ter verbetering van de koeling.

IV. ELECTRISCHE INSTALLATIE

Een schakelaar op de versnellingsbak bedient de startmotor uitsluitend wanneer het handle in de stand "P" of "N" staat, deze schakelaar bedient eveneens de achteruitrijlampen wanneer het handle in de stand "R" staat. De aanduidingen van de schakelstanden op het dashboard worden verlicht wanneer de verlichting van de auto is aangezet, er is daartoe een schakelaar op het dashboard aangebracht.

V. REPARATIE

1. Afstellen van de kleppen:

Handel voor het verdraaien van de motor als volgt:

(de slinger is immers vervallen)

Vervang de accu door een 6 Volts exemplaar.

Draai de motor in de gewenste stand door impulsen te geven met het startrelais.

2. Afstellen van het stationaire toerental:

a) Carburateur-motor: 825 ± 25 tpm

b) Injection -motor: 975 ± 25 tpm

3. Afstelling van de bedieningskabels: (zie afb. 1 en 2)

a) Selecteurkabel:

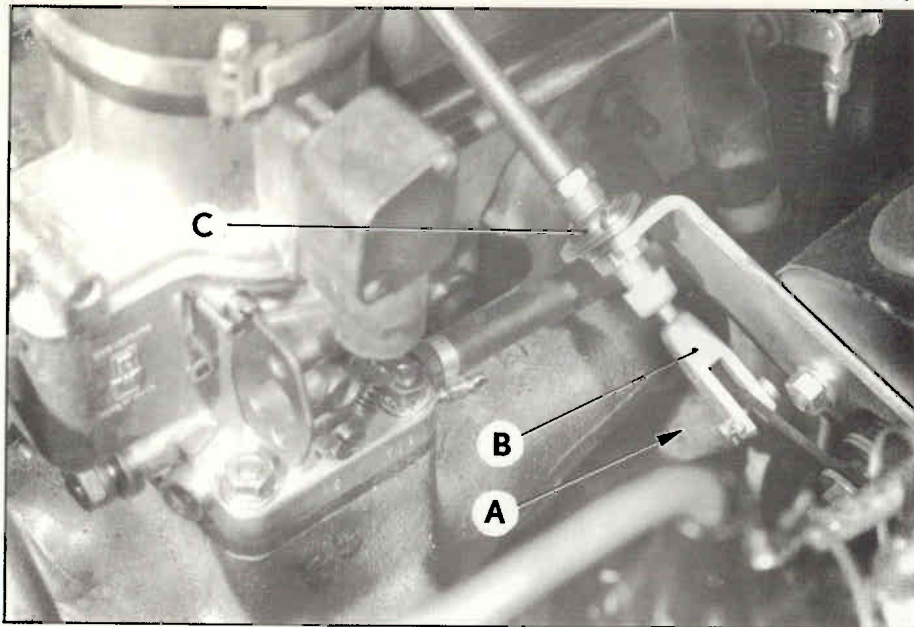
Plaats het handle in de stand "1", hierbij is de kabel maximaal uitgetrokken, en controleer of de pen A en de vork B niet onder spanning staan. Verstel zonodig het draadeinde C.

b) "KICK-DOWN"-kabel:

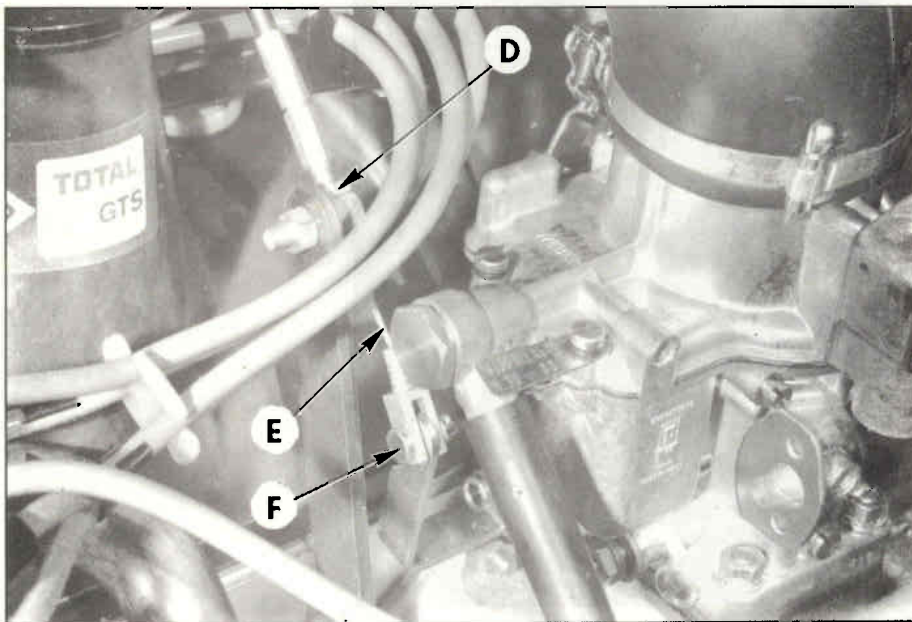
Trek bij losgelaten gaspedaal, gesloten gasklep (=luchtklep voor de Injection) en afgesteld stationair toerental aan de kabel E en laat deze vervolgens weer in de oorspronkelijke stand terugkomen. Bij gespannen, maar niet aangetrokken kabel moet de pen F vrij in de vork van de kabel en in de hefboom kunnen schuiven. Verstel het draadeinde zonodig nadat de contra-moer D is losgedraaid.

4. Controleer de werking van de extra ventilateur:

De ventilateur moet inschakelen bij een watertemperatuur tussen 82° en 92° .



Afb. 1



Afb. 2

VI. 1000 KM-BEURT

Versnellingsbak aftappen:

Plaats de wagen op een brug en draai de bout (1, afb. 3) met ronde kop, los en laat de olie er uitstromen.

Differentieelcarter aftappen:

Draai de plug (2, zeskant, afb. 3) los en laat de olie uit het carter stromen. Plaats de pluggen opnieuw en vul de carters.

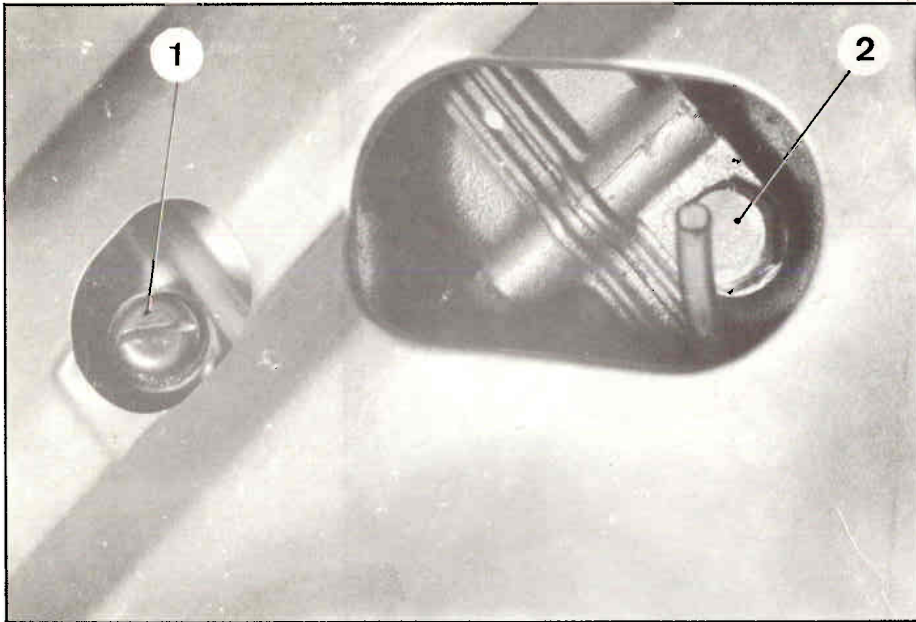
Versnellingsbak vullen:

Vullen via de peilstokhouder (3, afb. 4) met behulp van een trechter: ca 2,5 liter TOTAL ATF 33 (zie ook Technische Mededeling D-66).

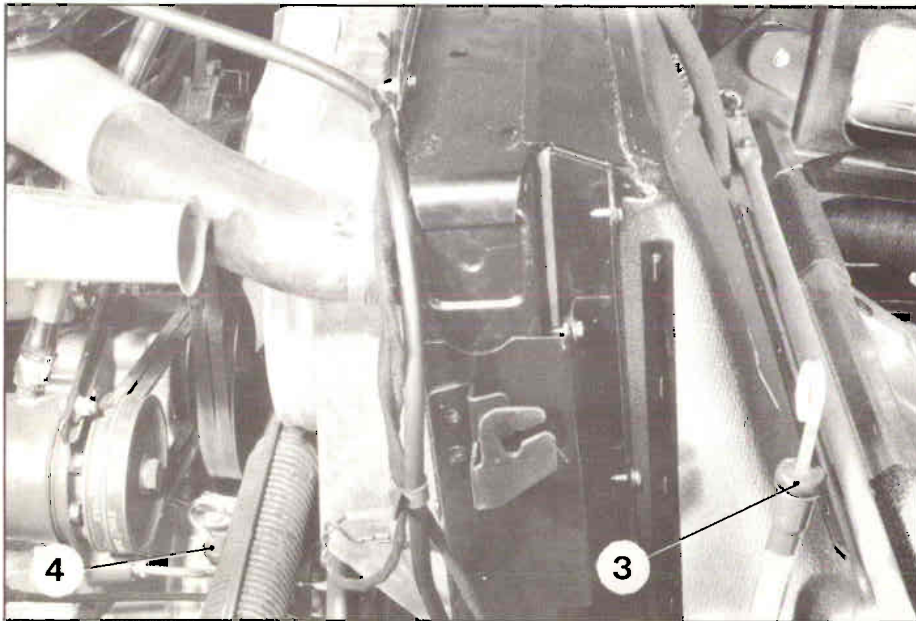
(De olie die zich in de koppelmvormer en in de oliekoeler bevindt stroomt er tijdens het verversen niet uit).

Differentieelcarter vullen:

Vullen via de peilstokhouder (4, afb. 4) 1,2 liter TOTAL EP 80.



Afb. 3



Afb. 4

Controleer het oliepeil van het differentieelcarter:
 BIJ STILSTAANDE MOTOR met behulp van de peilstok (4).
 Controleer het oliepeil van de versnellingsbak:
 BIJ DRAAIENDE MOTOR met behulp van de peilstok (3) met de selecteurhandle
 in de stand "P".
 Het peil moet staan boven de uitsparing F bij koude olie,
 boven de uitsparing C bij warme olie.

N.B.: Controleer de niveau's tegelijkertijd met het motoroliepeil,
 speciaal vóór een lange rit.

Verversingsperiode:

Versnellingsbak en koppelmvormer: bij 1000 km, bij 5000 km en elke 50.000 km
 Differentieel : bij 1000 km en elke 20.000 km

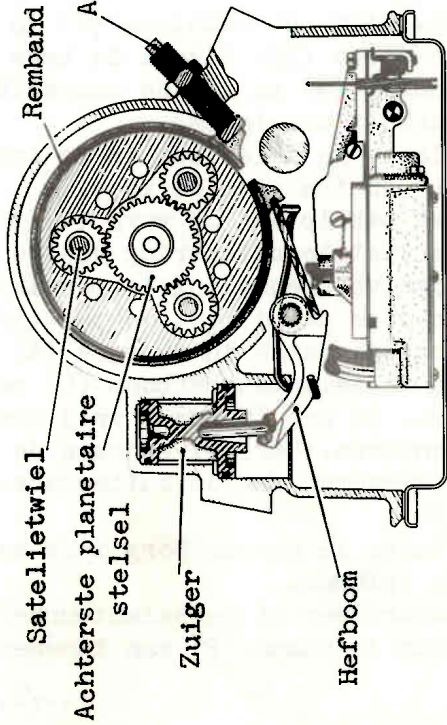
CITROEN Δ DS

AUTOMATISCHE VERSNELLINGSBAK

BORG WARNER

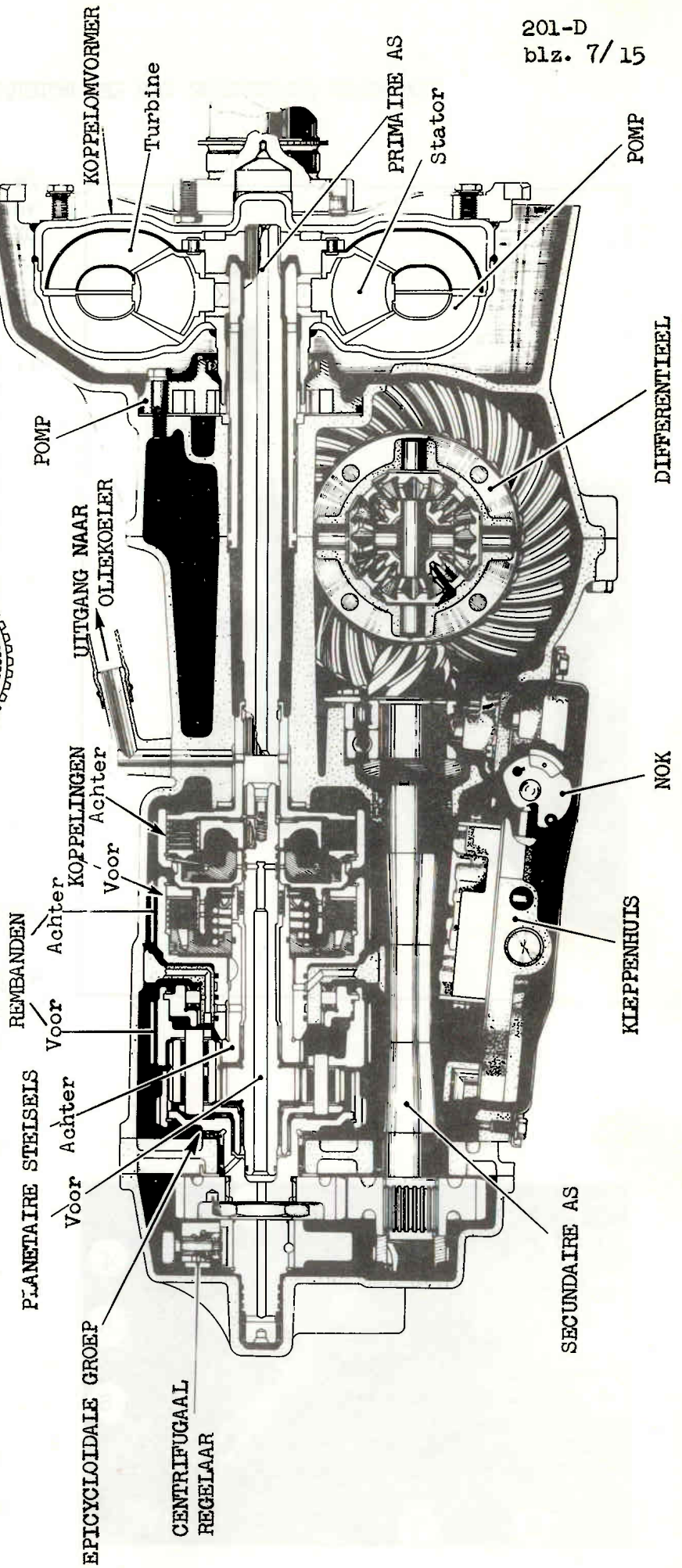
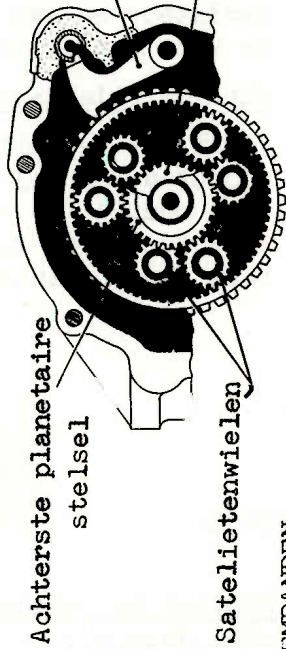
201-D
blz. 7/15

VOORSTE REM



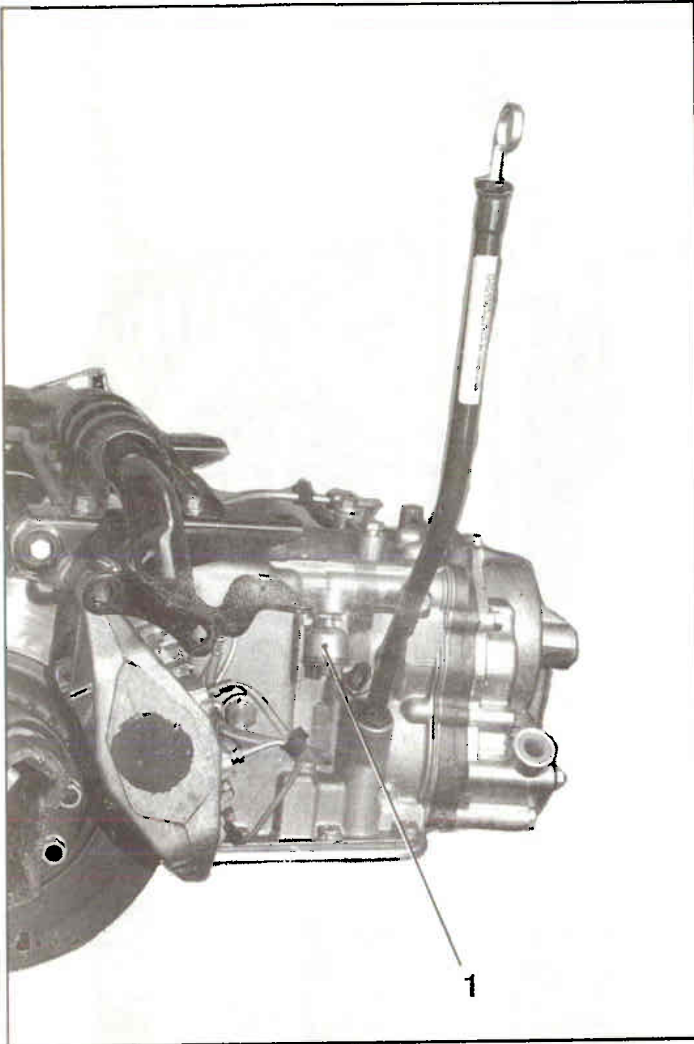
Afstelbare aanslag

EPICYCLOIDALE GROEP



DEMONTAGE EN MONTAGE VAN EEN MOTOR/VERSNELINGSBAK

10151



Deze handeling wijkt slechts op de volgende punten af van Handeling DX 100-1:

DEMONTAGE.

1. Verwijder het vultankje om de motor met de versnellingsbak te kunnen optakelen.
2. Neem de draden van de schakelaar (1), van het thermocontact op de radiator en aan de voeding van de ventilateur los.

3. Maak de selecteurkabel los:

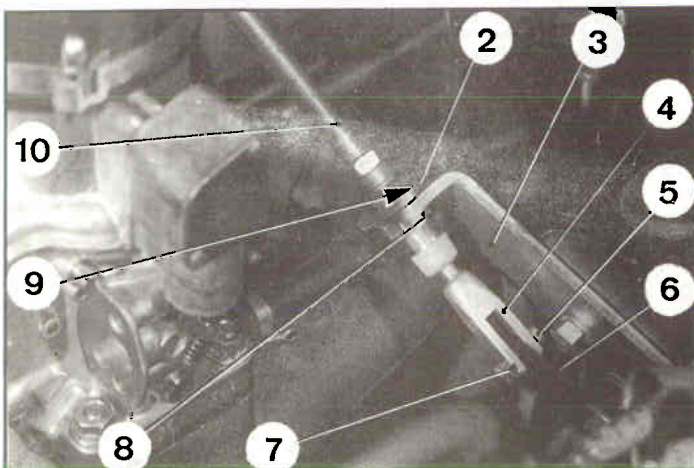
Verwijder de splitpen (7) en verwijder de as (5). Verwijder de twee bouten (9) en verwijder de selecteurkabel (10) van de hefboom (6) en van de kabelsteun(3).

MONTAGE.

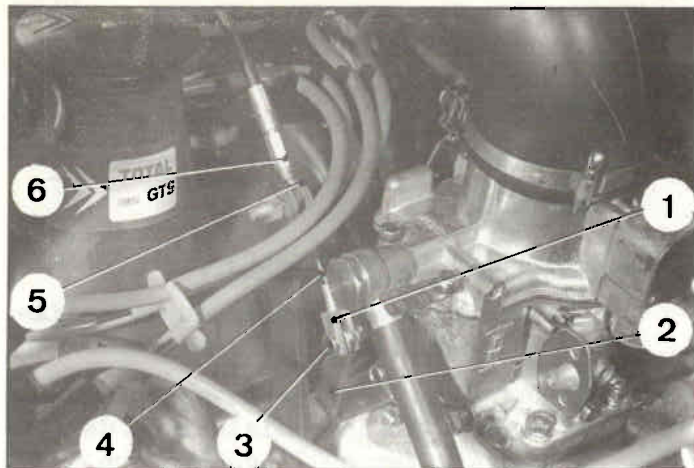
4. Monteer de selecteurkabel en stel deze af:

- a) Bevestig het kabeloog (2) in de steun (3). Plaats de twee bouten (9) en zet de moeren(8) vast (sluitringen).
- b) Plaats de selecteur in de stand "1" en trek aan de kabel. Met behulp van de vork (4) tot de laatste uitsparing van de kogelvergrendeling is bereikt.
- c) In deze stand moet de pen (5) door de gaten in de vork (4) en in de selecteurhefboom (6) passen. De pen (5) moet vrij kunnen schuiven. Verstel zonodig de stelmoeren van de buitenkabel (10).
- d) Plaats de pen en borg deze met de splitpen.
- e) Controleer of de selecteurhefboom de stand "P" kan innemen.

Manuel 583-2

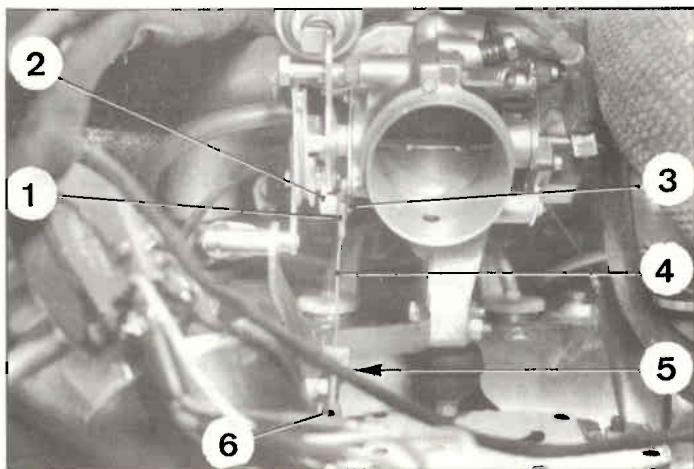


10 098



5. Controleer de afstelling van de "KICK-DOWN"-kabel:

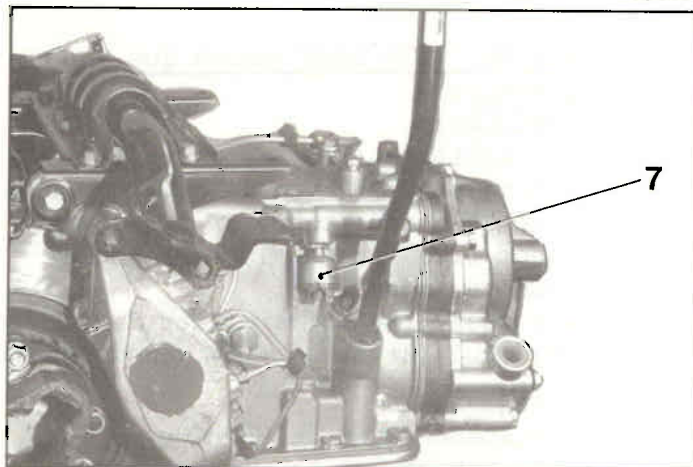
- a) Controleer of de hoogte van het gaspedaal juist is en dat de gaskleppen van de carburateur (of luchtklep voor injectie-motoren) gesloten zijn.
- b) Trek de kabel (4) aan en laat deze langzaam weer terugkomen in de uitgangspositie.
- c) Bij juist gespannen kabel, maar niet aangetrokken moeten de gaten in de vork (1) van de kabel en die in de hefboom (2) samenvallen zodat de pen (3) vrij gemonteerd kan worden. Verstel zondig de contra-moer (5) en het stelstuk (6) in de gewenste richting.



6. Controleer de afstelling van de start-schakelaar/achteruitrijlampschakelaar (7):

Gebruik een ohmmeter of een proeflamp.

- a) Met de selecteurhandle in de stand "R" (achteruit) moet er stroom vloeien tussen de twee breedste stekers.
- b) Met de selecteurhandle in de stand "P" (parkeren) of "N" (vrijstand) moet de stroom vloeien tussen de twee smalste stekers. Draai de schakelaar zondig meer of minder in en zet de contra-moer vast.



7. Sluit de draden aan de schakelaar (7) op de versnellingsbak, aan het thermo-contact op de radiator en aan de motor van de extra ventilateur.

8. Plaats het vultankje.

VERVANGING VAN EEN AUTOMATISCHE
VERSNELLINGSBAK

DEMONTAGE

1. Verwijder de motor met de versnellingsbak.

2. Verwijder de radiator:

- a) Maak de twee slangen en de radiatorsteun los.
- b) Verwijder de twee bevestigingsbouten van de radiator op de voorste versnellingsbaksteun.
- c) Verwijder de radiator en vervolgens de klemmen (1) en (4) om de olieleidingen (5) en (6) los te kunnen nemen van de versnellingsbak.

3. Verwijder de motorsteun-traverse.

4. Verwijder het voorste nokkenaslager:

- a) Verwijder de moeren van de spanners, de bevestigingsbout van de HD-pomp en van de wisselstroomdynamo.
Verwijder de dynamoriemen.

- b) **BELANGRIJK:** Merk (met verf) de stand van de aandrijfpoelie ten opzichte van de sector voor controle van de ontstekingsvervroeging.

- c) Verwijder de moer (2) en de poelie (3). Verwijder de riemen van de HD-pomp.

- d) Verwijder de drie bouten (9) en het lager (8).

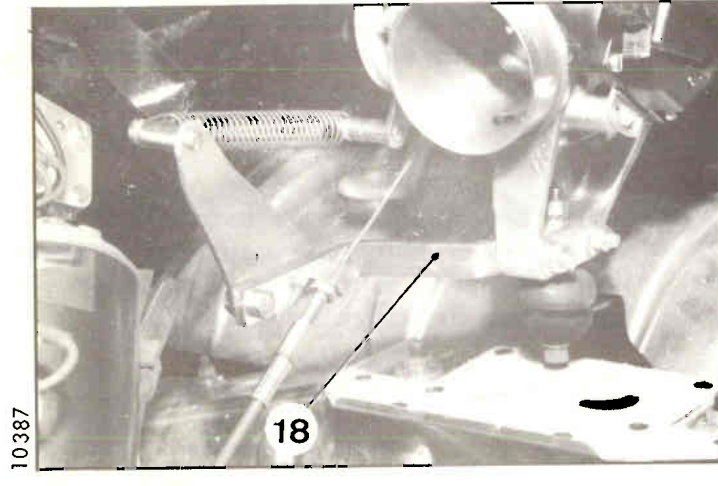
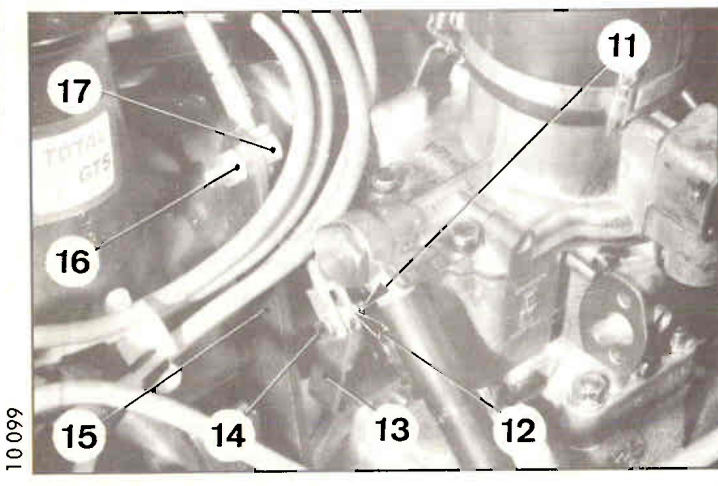
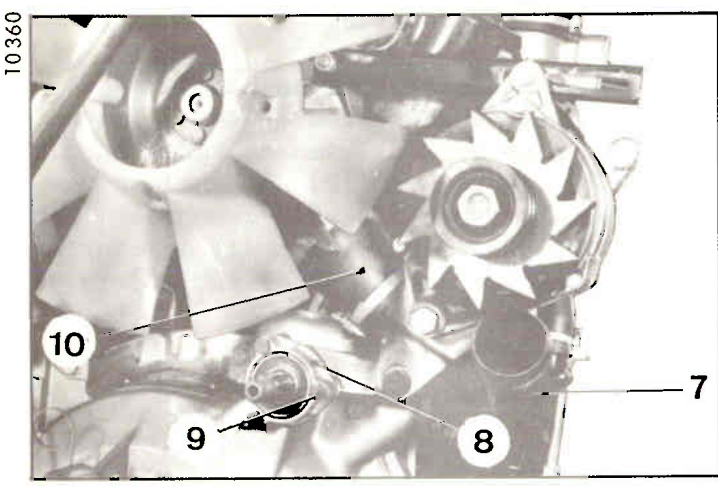
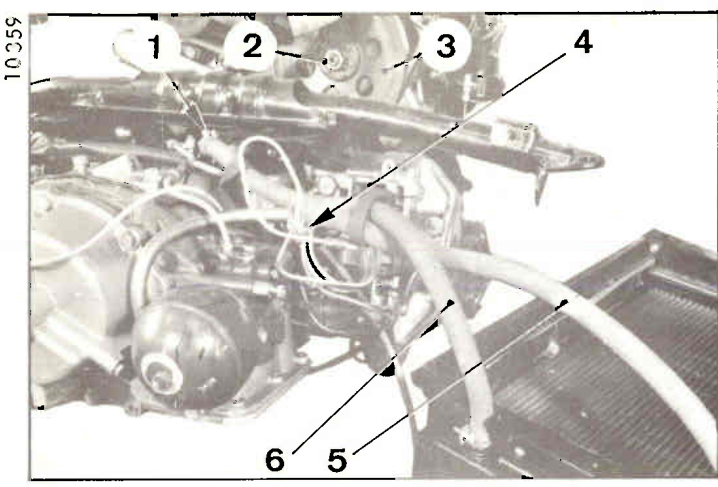
5. Maak de "KICK-DOWN"-kabel los van de motor:

Verwijder:

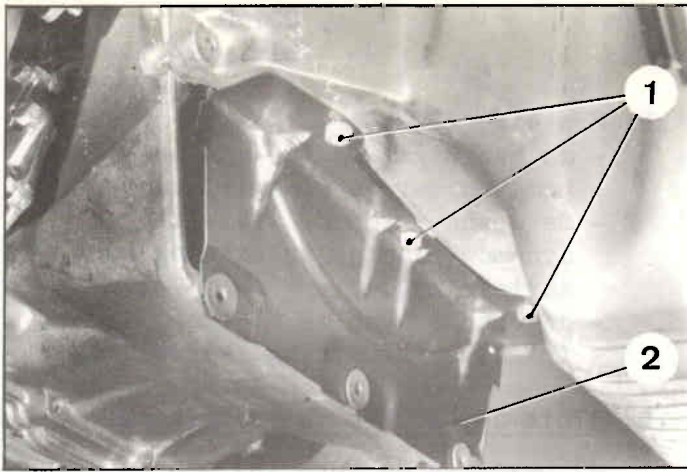
- de splitpen (11), de ring (12) en de pen (14) van de hefboom (13) (op de carburateur) of van de hefboom (18) (op het luchtklephuis van de injection),
- de moer (16) en verwijder de vork (17) uit de steun (15) van de kabel.

6. Verwijder:

- de spanner van de HD-pomp,
- de spanner van de wisselstroomdynamo,
- de aanzuigleiding (10) van de waterpomp en verwijder de leiding (7) met de slang (10).



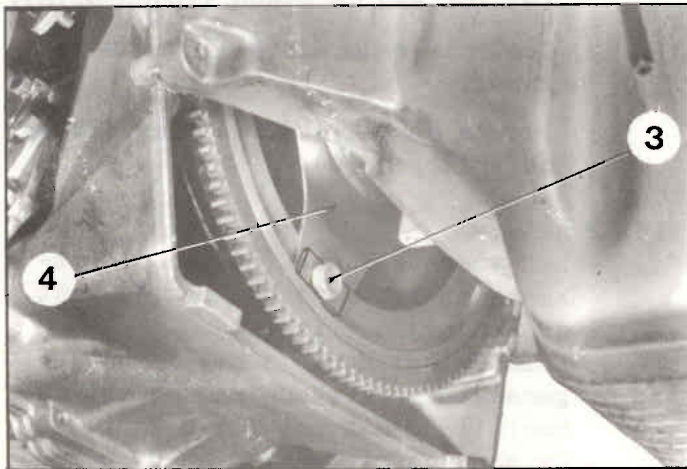
10145



7. Maak de meenemer los van de koppelomvormer:

- a) Verwijder de bouten (1) en de plaat (2).
- b) **BELANGRIJK:** Merk (met een verf-streep) de stand van de meenemer (4) ten opzichte van de koppelomvormer en verwijder de 4 bouten (3).

10146



8. Maak de versnellingsbak los van de motor:

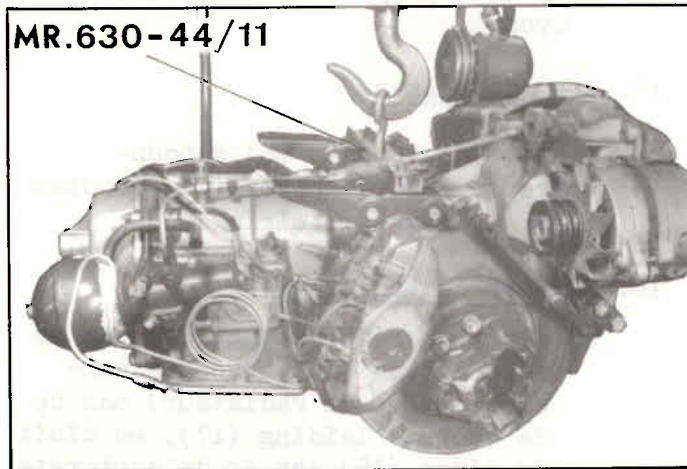
- a) Plaats de hijshaak (steun MR 630-44/11).
- b) Verwijder de bevestigingsbouten van het carter van de koppelomvormer op het motorblok.
- c) Neem de versnellingsbak los van de motor. Let er op: de koppelomvormer kan er uit vallen.

MONTAGE

9. Monteer de versnellingsbak tegen de motor:

- a) Houd de motor horizontaal (steun 3083-T bis).
- b) Controleer of de eerste zuiger in het B.D.P. staat (ontsteking). In deze stand staat de centreerpen van de meenemer op de krukasflens ongeveer bij het cijfer 7 op een horloge.
- c) Verdraai de koppelomvormer tot de groef voor de tijdpennen van het B.D.P. zich tegenover het gat (a) bevindt.
- d) Hijs de versnellingsbak op (steun MR 630-44/11). Smeer de voorzijde van de koppelomvormer en bevestig de versnellingsbak aan de motor. Zet de bevestigingsbouten van het huis van de koppelomvormer op het motorblok vast.

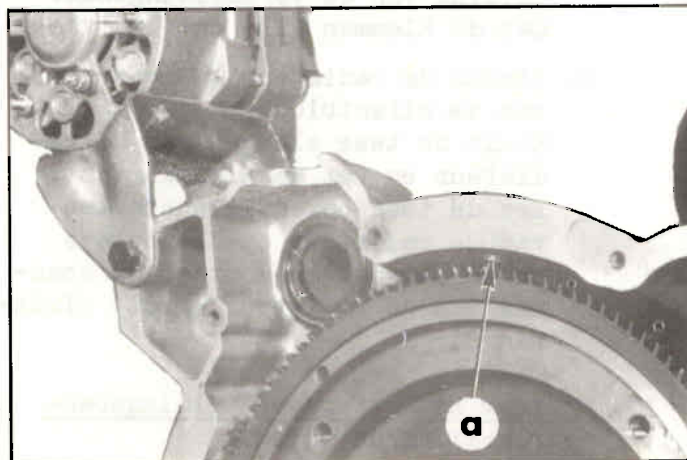
10364



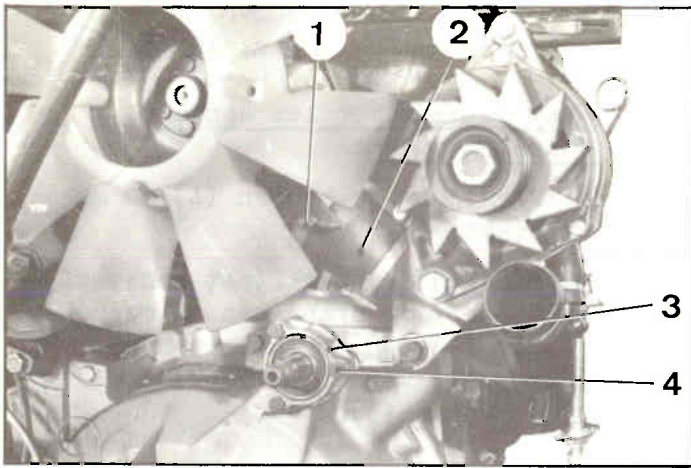
10. Bevestig de meenemer aan de koppelomvormer:

- BELANGRIJK:** Houd het bij demontage gemaakte merkteken aan. Zet de 4 bouten (3) vast met 9 kgm. Plaats de beschermplaat (2). Zet de bouten (1) vast (kartelring).

10126

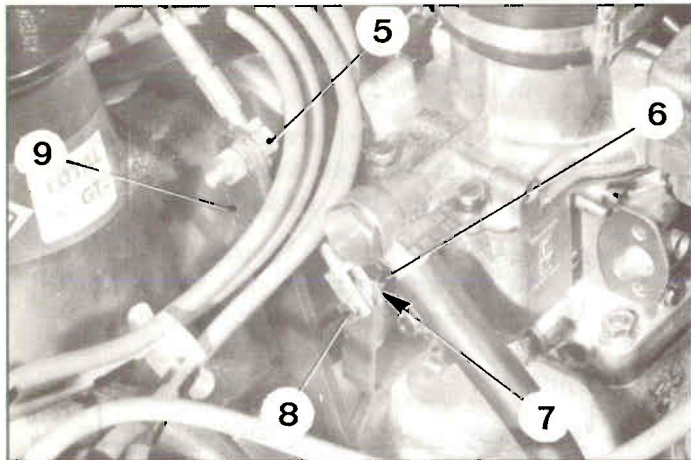


10360



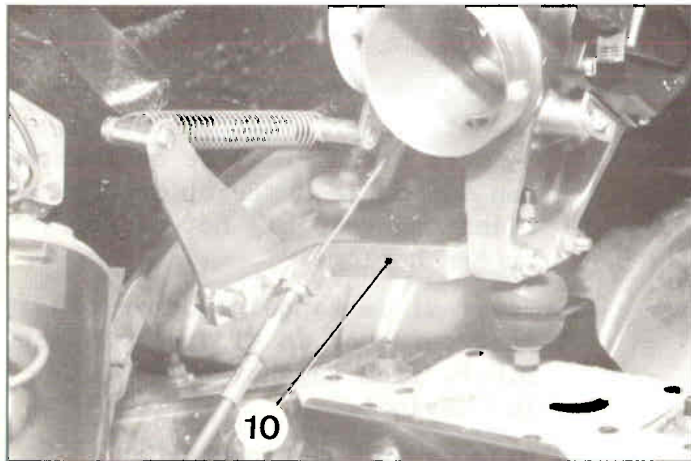
11. Monteer:
- de aanzuigslang (2) aan de waterpomp en zet de klem (1) vast,
 - de spanner van de wisselstroomdynamo (plaatje, sluitring en kartelring),
 - de spanner van de HD-pomp (plaatje, sluitring, kartelring).

10099



12. Sluit de "KICK-DOWN"-kabel aan:
- a) Bevestig de vork (5) aan de steun (9) (of aan de steun (10) op D.IE).
 - b) Controleer de afstelling van de kabel.
 - c) Plaats de pen (8), de ring (7) en de splitpen (6).

Manuel 583-2

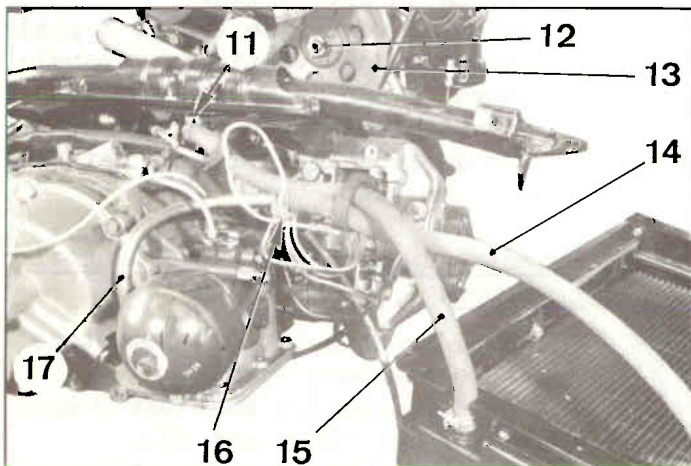


13. Plaats:
- het voorste lager (3) van de nokkenas en zet de 3 bouten (4) vast,
 - de aandrijfpoelie (13).
- BELANGRIJK:** Houd de bij demontage gemaakte merktekens aan en zet de moer (12) vast met 7 à 8 kgm.
- de aandrijfriemen van de HD-pomp, de waterpomp en de wisselstroomdynamo.

14. Span de riemen.

15. Monteer de voorste motorsteun-traverse. Zet de bevestigingsbouten vast (vulring-kartelring).

10387



16. Monteer de radiateur:

- a) Sluit de retourslang (14) van de versnellingsbak (bovenste aansluiting op de radiateur) aan op de voorste leiding (17), en sluit de slang (15) aan op de achterste leiding van de versnellingsbak. Zet de klemmen (11) en (16) vast.
- b) Plaats de radiateur na montage van de silentblocs. Sluit de twee slangen aan de radiateur en zet de klemmen vast. Zet de twee bevestigingsbouten van de radiateur op de voorste traverse vast en monteer de spanner van de radiateur (grote sluitring).

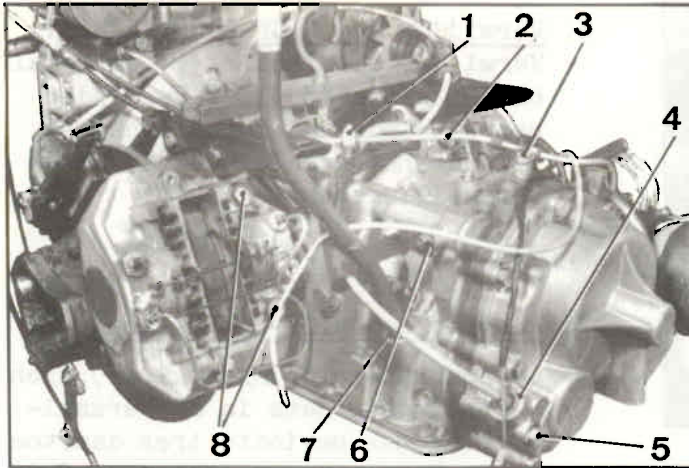
10359

17. Monteer het motor/versnellingsbak-aggregaat in de wagen.

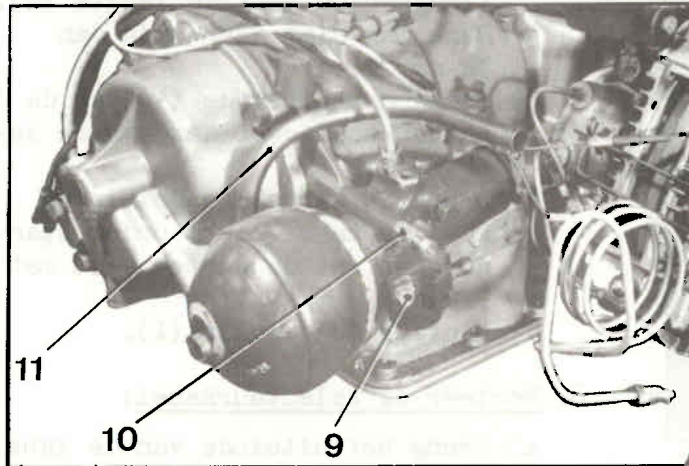
DE- EN MONTAGE VAN DE TOEBEHOREN
VAN DE AUTOMATISCHE VERSNELLINGSBAK

DEMONTAGE

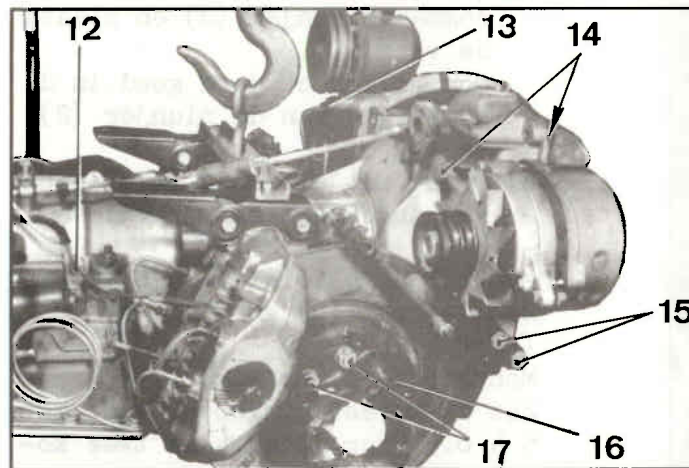
10 363



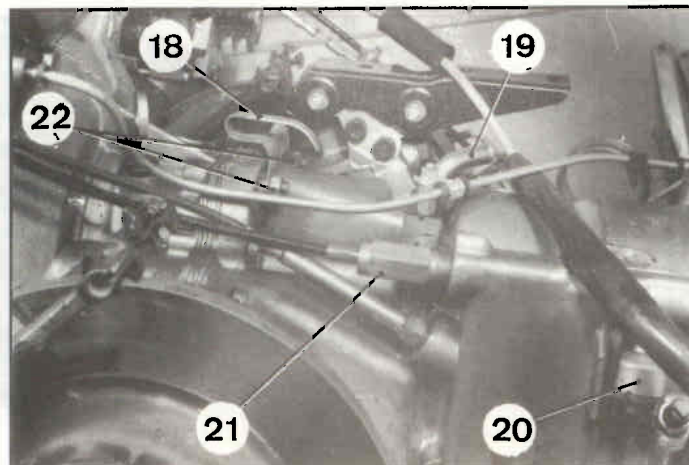
10 362



583-2



10 364



10 367

1. Verwijder de koppelomvormer en leg deze plat neer op de zijde van de startkrans en bescherm de meenemer van de versnellingsbak met behulp van een stop.

2. Verwijder de bout (5) en verwijder de tellerkabel zonder het nylon uiteinde (4) te demonteren.

3. Verwijder de bout (3) en de moer (1). Draai de nippels los en verwijder de verbindingsleiding (2) tussen pomp en HD-regelaar.

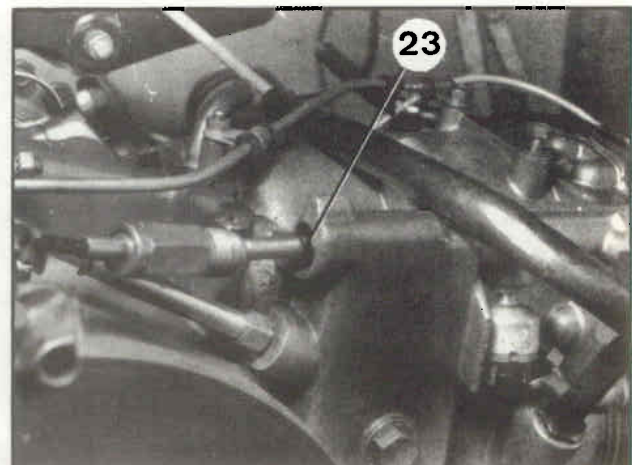
4. Verwijder:

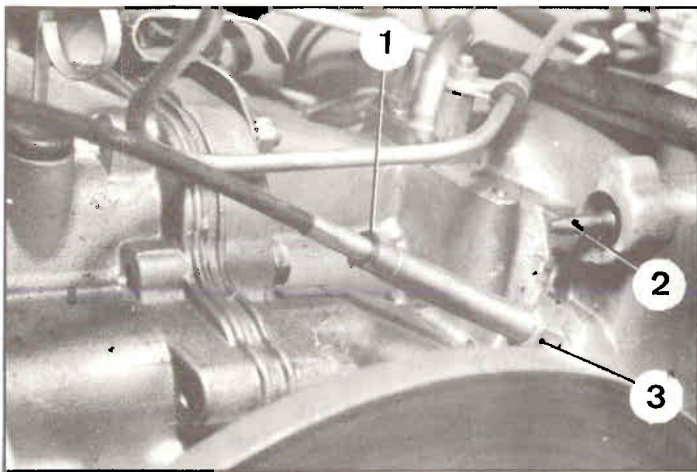
- de bout (10), de twee bouten (9) en (12) en de HD-regelaar,
- de bout (13) en verwijder de HD-pomp,
- de bouten (14) en verwijder de wisselstroomdynamo,
- de bouten (15) en verwijder de handremklauwen,
- de bouten (18) en verwijder de remunits,
- de moeren (17) en verwijder de meenemers (16) en de remschijven,
- de bout (6), draai de nippel (7) los en verwijder de peilstokhouder met de peilstok,
- de schakelaar (20),
- de moeren (22) en de steun (18) van de handrem,
- de olieleidingen (19) en (11).

5. Verwijder de selecteurkabel.

Draai het uiteinde (21) los, verwijder de veer (23) uit de groef van het kabeleinde en verwijder de kabel.

10 368

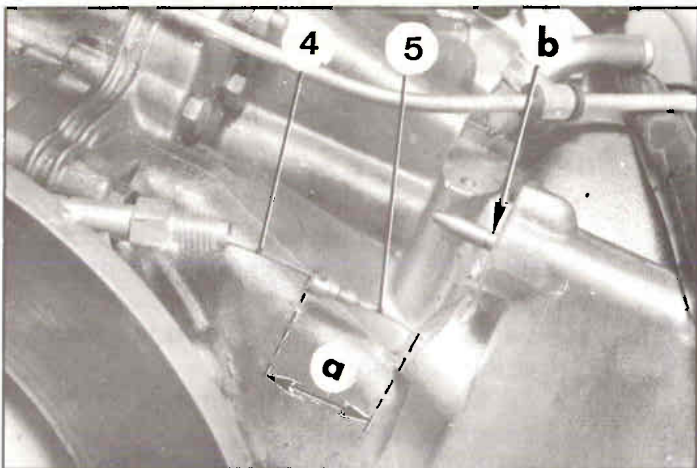




10369

6. Verwijder de "KICK-DOWN"-kabel:
Verwijder de circlip (1) en draai het uiteinde (3) los. Verwijder het uiteinde van de buitenkabel (4) uit het kabeleinde (5) op de versnellingsbak.

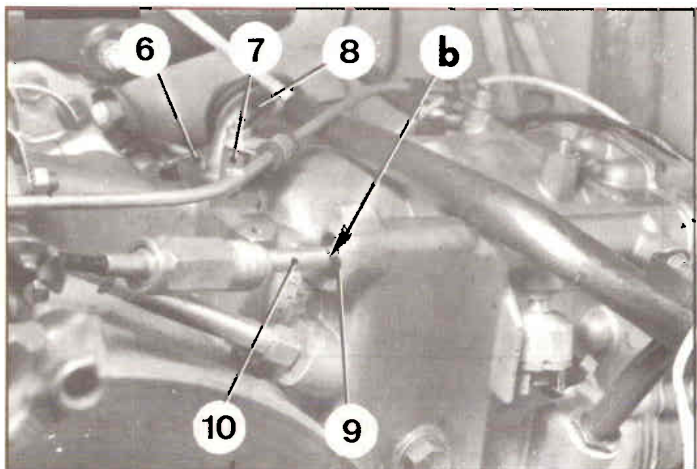
MONTAGE



10370

7. Monteer de "KICK-DOWN"-kabel:

- a) Controleer of de kabel (5) zich op zijn plaats in de versnellingsbak bevindt: trek daartoe de kabel aan en laat deze functioneren en meet de lengte (a). Deze mag niet meer zijn dan 32 mm.
- b) Breng het uiteinde (4) van de buitenkabel over dat van de kabel (5).
Draai de wartel geheel in en houd de kabel licht onder spanning en zet de wartel vast met 2 kgm.
Monteer de circlip (1).

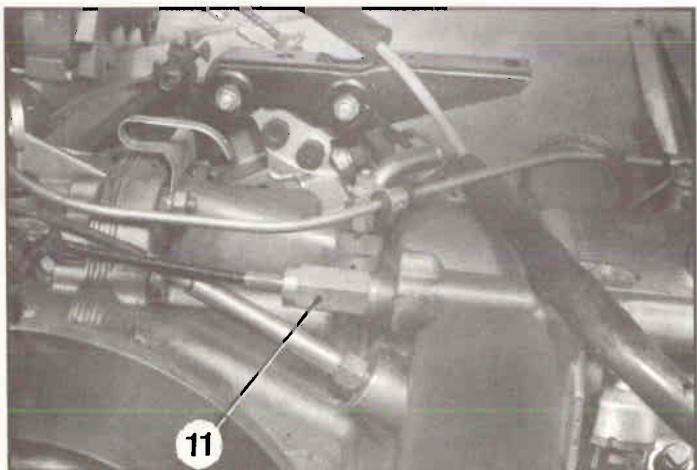


10368

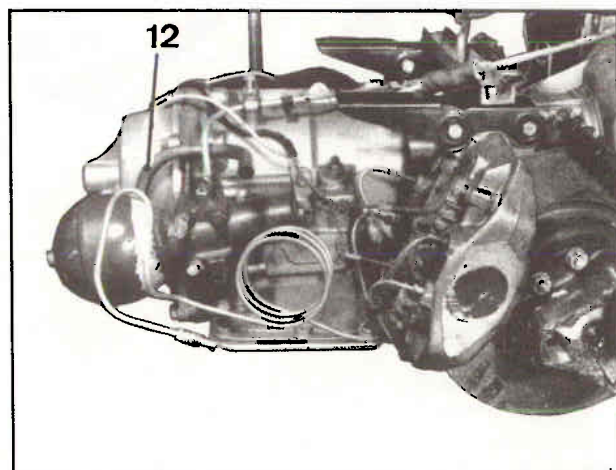
8. Monteer de selecteurkabel:

- a) Breng het uiteinde van de kabel (10) op het uiteinde van de commandoplunjer (2) en plaats de veer (9).
Controleer of deze goed in de groef (b) van de plunjer (2) valt.
- b) Draai het uiteinde (11) in en zet deze vast met 3 kgm.

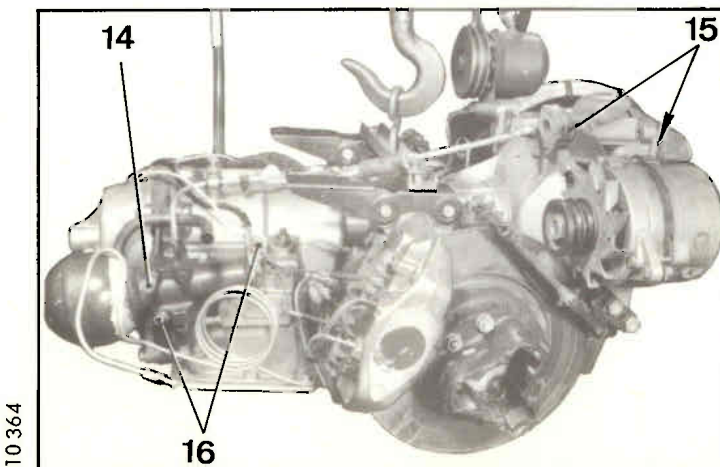
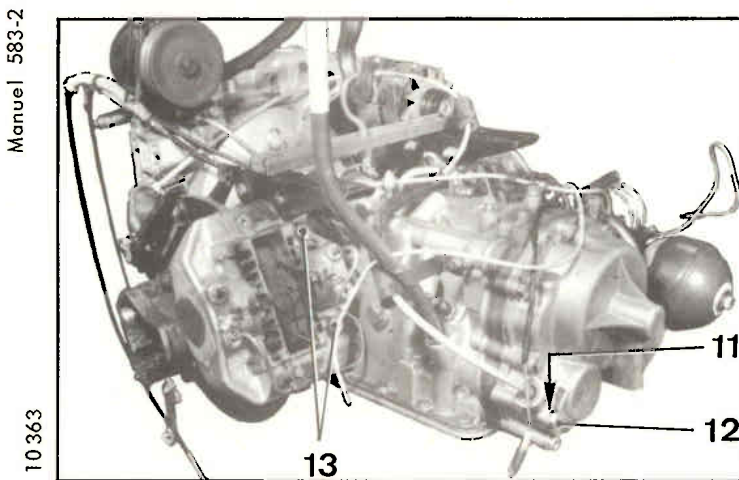
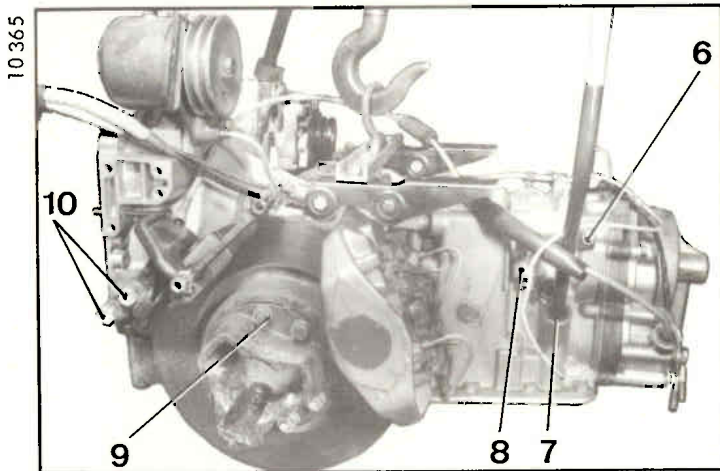
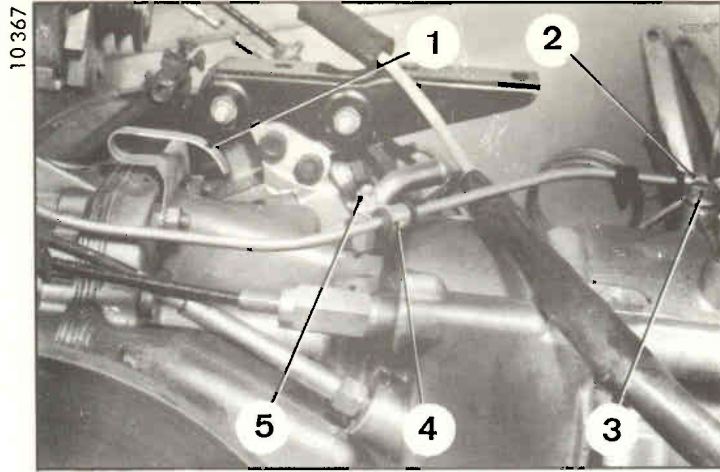
9. Monteer de olieleiding (8)(O-ring).
Zet de bout (6) en (7) vast (kartelring).
Monteer de slang (12).
Zet de bevestigingsbout vast met 5 à 6,5 kgm (plaats de twee koperen ringen).



10367



10364



10. Monteer:

- de steun (1) voor de handremkabel (kartelring),
- de schakelaar (8) (deze wordt naderhand afgesteld),
- de peilstok met de houder.
Zet de wartel (7) vast met 1 kgm (pakking onder de rand van de houder).
Zet de bout (6) vast (sluitring).
- de remschijven, de meenemers van de aandrijfassen en zet de moeren (9) vast met 10,5 à 13,5 kgm.
- de remunits en zet de bouten (13) vast met 13 à 14 kgm (sluitring),
- de klauwen van de handrem en zet de bouten (10) vast met 10 à 11 kgm,
- de wisselstroomdynamo en draai de bevestigingsbouten (15) in zonder vast te zetten (sluitring en kartelring),
- de HD-pomp (vulring tussen het draaipunt van de pomp en de verdikking voor de bevestiging), en draai de bevestigingsmoer in zonder vast te zetten,
- de HD-regelaar. Zet de bout (14) en de twee bouten (16) vast.

11. Plaats de leiding tussen de HD-pomp en regelaar. Zet de nippels vast met 1 kgm. Plaats de handrem (2) en (4) (kartelring onder elke steun). Zet de moer (5) en de bout (3) vast.

12. Plaats de tellerkabel en zet de bout vast met 1,6 à 2 kgm (nieuwe koperen ring (11)).

13. Richt de meenemer van de oliepomp verticaal om de montage te vergemakkelijken en plaats de koppelvormer.

N.B.: Na montage moet het achterste vlak van de startkrans zich ca 5 mm binnen het drukvlak van het carter van de koppelvormer op het motorblok bevinden.

A - DT - DJ (met 5-versnellingsbak)

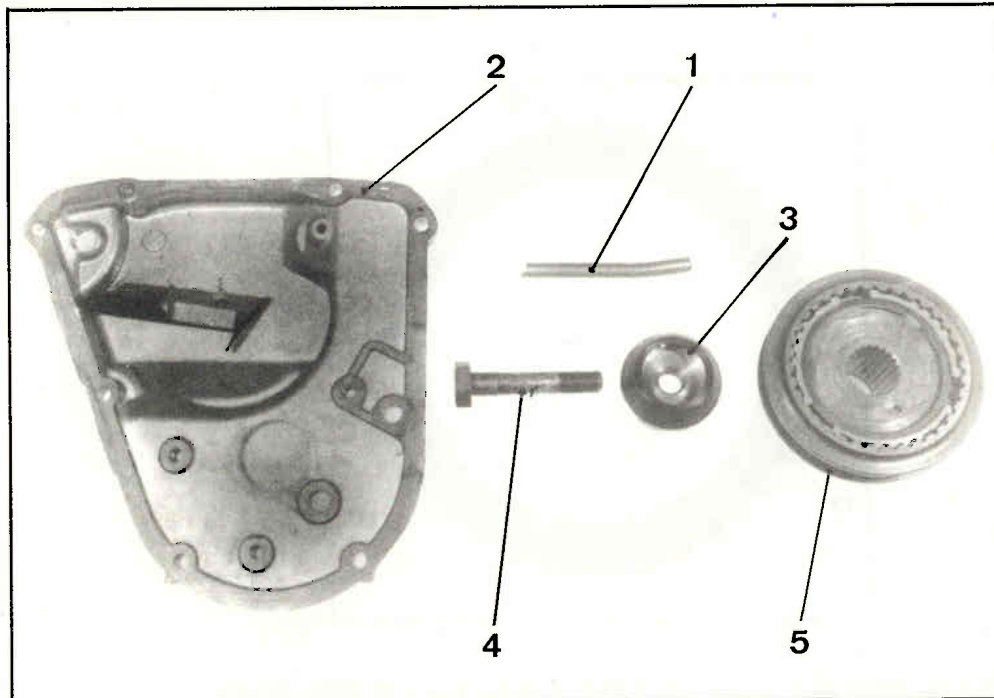
Vanaf november 1971 is de smering van de synchromof van de 5e versnelling verbeterd.

De montage is gelijk aan die van de SM.

Het voorste versnellingsbakdeksel is versterkt ter plaatse van het bovenste gedeelte door middel van profileringen.

Het smeeroliecircuit bevat: (zie afb. 1)

- een leiding (1) welke gemonteerd is in het voorvlak van het versnellingsbakcarter,
- een deksel (2) waarop een geleidingsplaatje is aangebracht,
- een olie-afscheider (3) waarin zich twee gaatjes bevinden,
- een nieuwe bout (4) voor bevestiging van de olieafscheider en de synchromof op de primaire as,
- een synchromof (5) met een olie-doorvoergat.



Afb. 1

Z.O.Z.



april 1972

D

ALLE TYPEN

VERSNELLINGSBAK

R E M M E N

CARROSSERIE

Wijzigingen

Afdeling Technische Dienstverlening

ONDERDELEN.

| Omschrijving | Onderdeel nummer |
|------------------------|------------------|
| Leiding | 5 412 308 K |
| Deksel | 5 412 304 S |
| Afscheider | 5 412 310 G |
| Bevestigingsbout | 5 412 314 A |
| Synchromesh | 5 412 313 P |

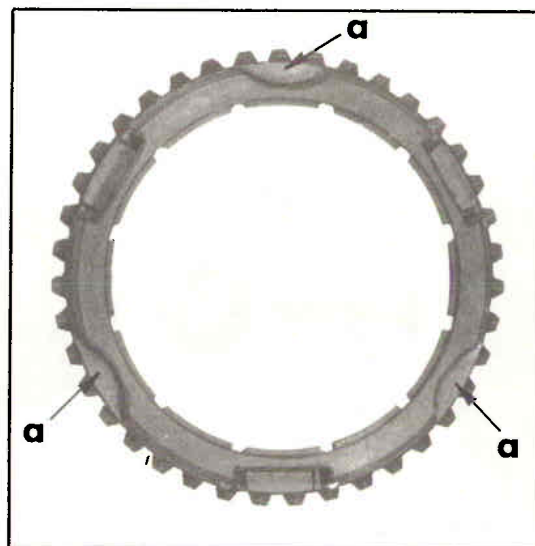
REPARATIE.

Het is mogelijk deze wijziging op vroegere auto's toe te passen met behoud van dezelfde bevestigingsbout.

B - D - Alle typen

I. VERSNELLINGSBAK:

- a) Vanaf 15 januari 1972 zijn de synchroringen van de 1e en 2e versnelling voorzien van drie nokken bij "a" aan de buitenzijde tussen de uitsparingen voor de pallen.



- b) De bovenste deksels zijn op alle typen gelijk geworden. Het vullen geschiedt nu zoals bij de injectie-wagens. (vulplug op dezelfde plaats).

II. REMMEN.

Vanaf 3 januari 1972 is de voetbediende parkeerrem (met verlengde ontgrendelhefboom) toegepast op alle D-wagens met linkse besturing.

III. CARROSSERIE.

Vanaf 10 februari 1972 zijn alle D-typen (met leren bekleding of hoofdsteunen) uitgerust met handgrepen met korte hefboom voor de achterportieren.

ONDERDELEN.

| Omschrijving | Onderdeel nummers | | |
|---------------------------|-------------------|-------------|-------------|
| | DV - DT | DX | DX - PA |
| Linker portier handgreep | 5 426 407 K | 5 426 405 N | 5 426 403 S |
| Rechter portier handgreep | 5 426 408 W | 5 426 406 Z | 5 426 404 C |

-o-o-o-o-o-