

VERTROUWELIJK
(nadruk verboden)

"D" typen (van september 1966 af)

Klappen van de achterremmen

Het is mogelijk het geluid dat de remschoenen veroorzaken bij verhoging en verlaging van de druk in de achterwielremcilinders te verzwakken.

Monteer hiertoe een gekalibreerd draadje in elk der scharnierende remleidingen.

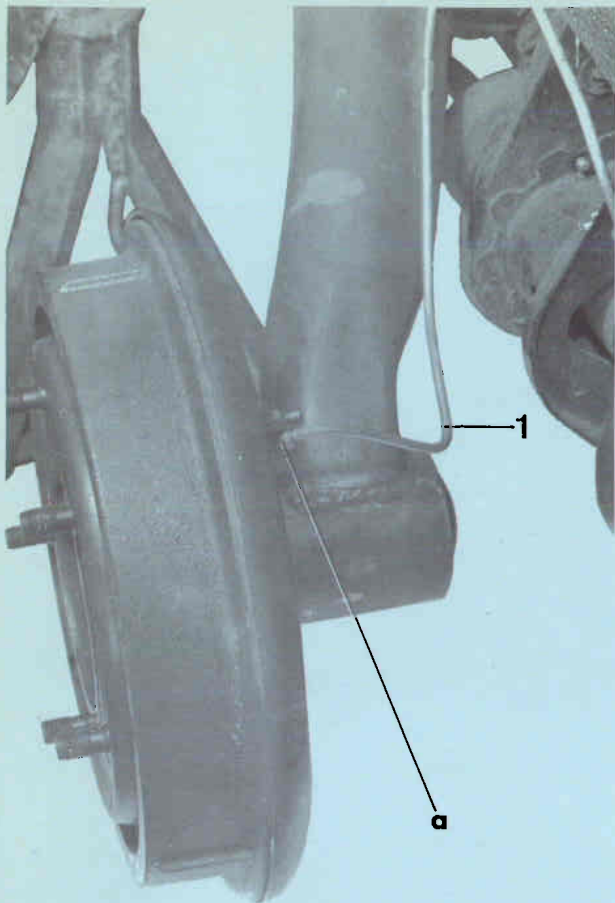
WERKWIJZE.

Het is noodzakelijk de wijziging aan beide zijden uit te voeren.

Benodigde onderdelen:

- twee gekalibreerde draadjes (1) nr. DX 394-38c

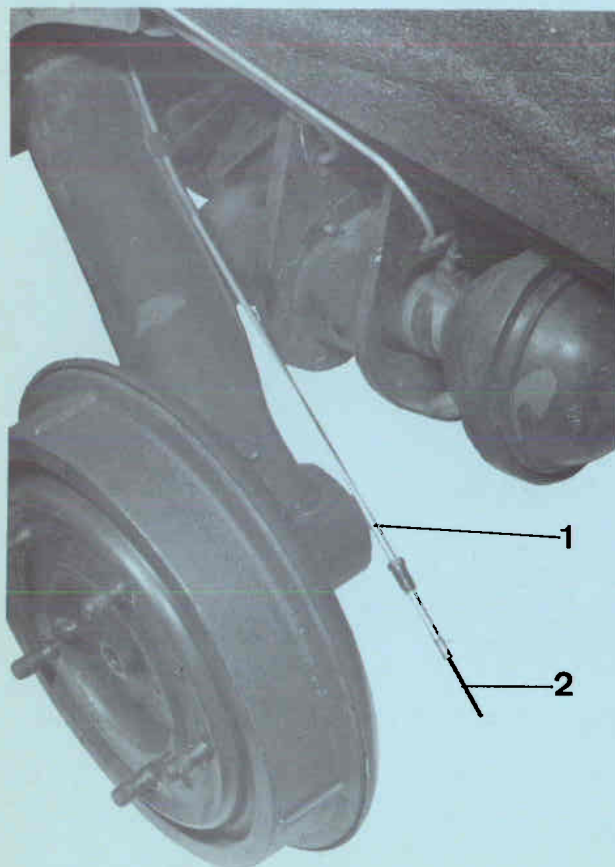
(1) De gekalibreerde draadjes worden verkocht in pakjes van 10 stuks.



Demonteer de achterspatschermen en de achterwielen.

Neem de remleiding (1) los van de ankerplaat bij (a).

Buig de remleiding (1) met de hand recht.



Breng een gekalibreerd draadje (2) in de leiding aan en duw deze met een ijzerdraadje 5 cm naar binnen.

Buig de leiding (1) weer met de hand in de gewenste richting.

Sluit de leiding (1) op de remankerplaat aan (vervang de remvoeringen, indien nodig).

Stel de remschoenen af.

Monteer de wielen.

Ontlucht de remmen (zie hand. DX 453-0a).

Breng de achterspatschermen aan.

VERTROUWELIJK
(afdruk verboden)

"D" typen

M O T O RCarterontluchting

De doseur van de aansluiting op het inlaatspruitstuk kan na een zekere gebruiksduur verstopt geraken door koolaanslag.

Een verstopte doseur kan het afstellen van het stationaire toeren-tal verhinderen.

Het is raadzaam de doseur systematisch elke 10.000 kilometer te reinigen.

REINIGEN VAN DE DOSEUR.

Leg de doseur:

- hetzij in een reinigingsbad met een daarbij behorend in de handel verkrijgbaar middel.
- hetzij in een bad van 50% benzine en 50% trichloor-aethyleen.

Blaas de doseur droog alvorens hem opnieuw aan te brengen.

VERTROUWELIJK
(nadruk verboden)

n^o 8
bladzijde 1/4
november 1968

"D" typen

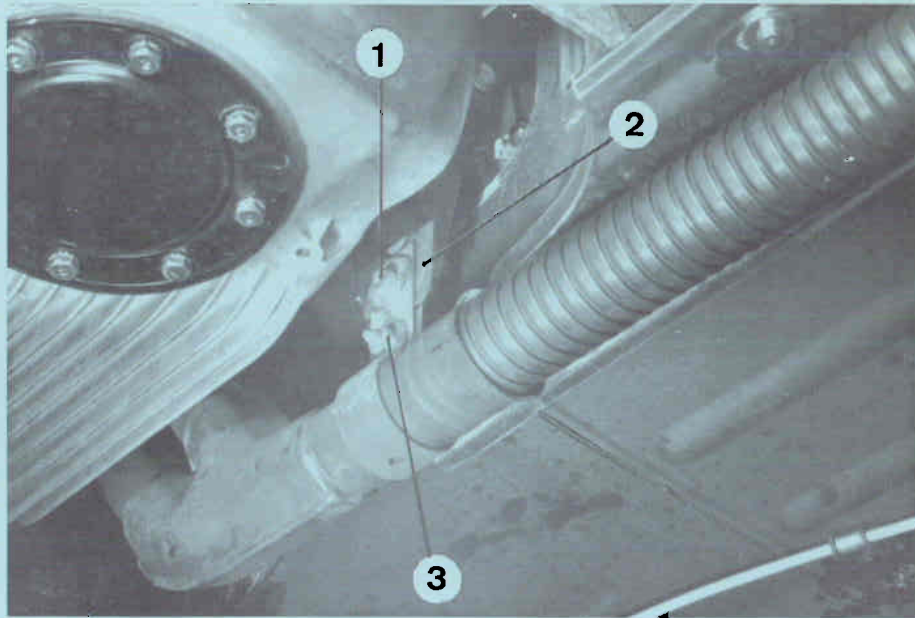
Uitlaatpijpen en knaldempers

Alvorens tot vervanging van een middelste uitlaatpijp of een knaldemper over te gaan wegens uitlaatlawaai, is het nodig U ervan te overtuigen dat het geluid niet wordt veroorzaakt door een te geringe speling tussen deze delen en de wagenbodem, noch door losgelopen bouten van de uitlaatbevestiging.

Controleer de volgende punten.

I - Controleer de aanhaalspanning van de bout (1) (2,4 kgm) en de moer (3) (1,7 - 1,8 kgm).

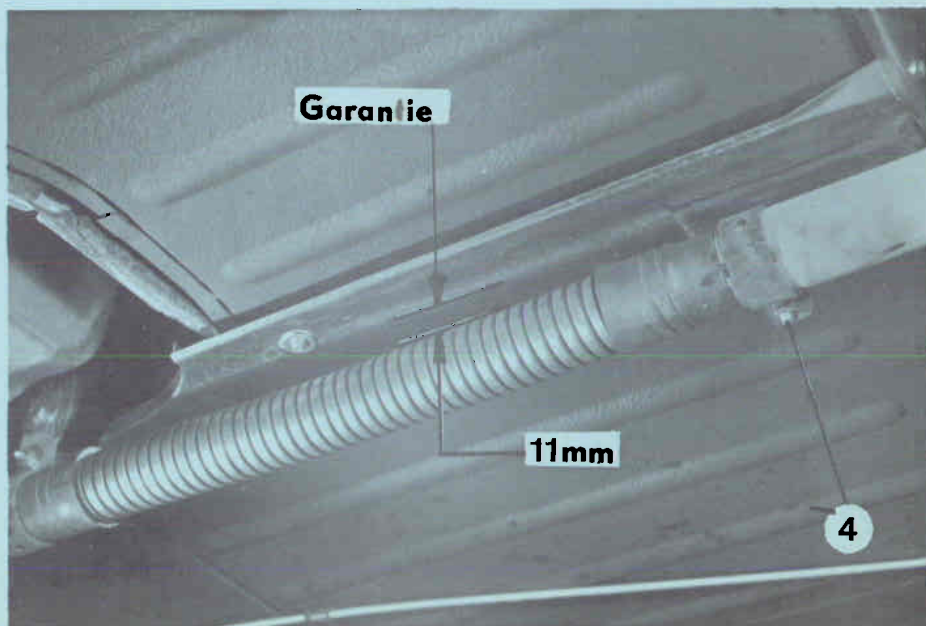
De steun (2) is ter verbetering van de bevestiging der klemband op die plaats niet geschilderd.



II- Controleer of er tussen de middelste uitlaatpijp en de bodemplaat minimaal een vrije ruimte bestaat van 11 mm.

Controleer de aanhaalspanning van de bout (4) (0,9 - 1,1 kgm). Wanneer deze bout niet goed aangehaald is ontstaat er een trilling van de middelste pijp in de pijp van de knaldemper (een geluid dat lijkt op een losgeraakt knaldemperschotje).

Een te strak aangehaalde bout daarentegen verhindert het schuiven van de middelste pijp in die van de knaldemper (de verlenging wordt veroorzaakt door uitzetting van het materiaal tengevolge van de verhitting).

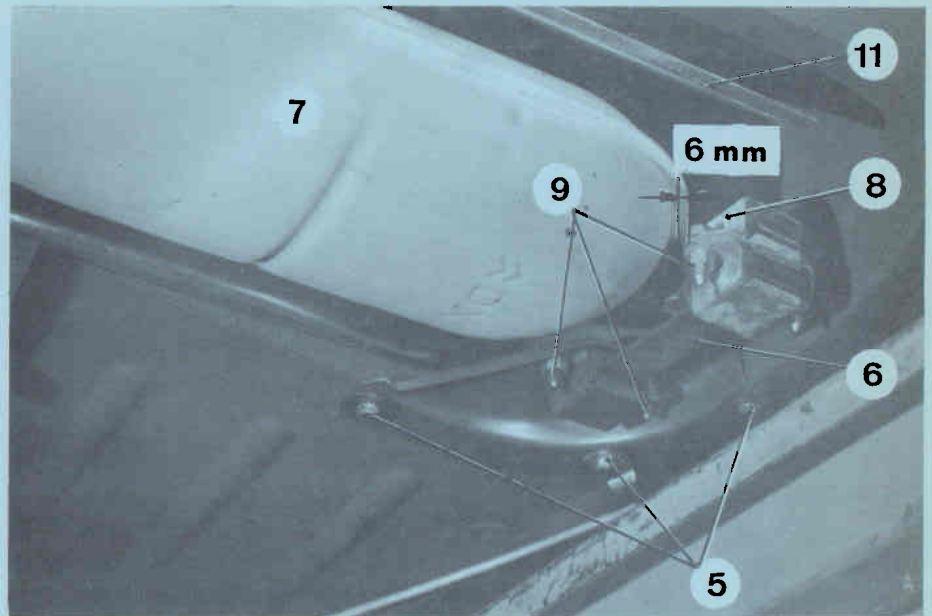


III- Controleer de aanhaalspanning van de bouten (5) (1 kgm).

De veren (6) van de knaldemper-ophanging moeten evenwijdig zijn aan de middelste pijp, teneinde te vermijden dat de knaldemper (7) aanloopt tegen de ophangbeugels (8). De speling tussen demper en beugel moet minimaal 6 mm bedragen.

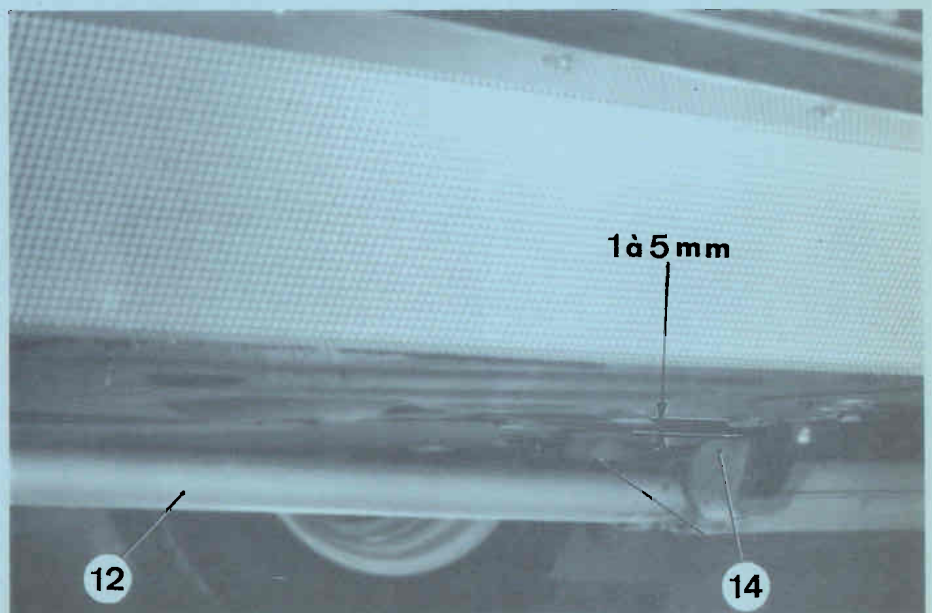
Controleer de aanhaalspanning van de bouten (9) (0,9 - 1 kgm).

De speling tussen bodemplaat (11) en knaldemper moet minimaal 15 mm bedragen.

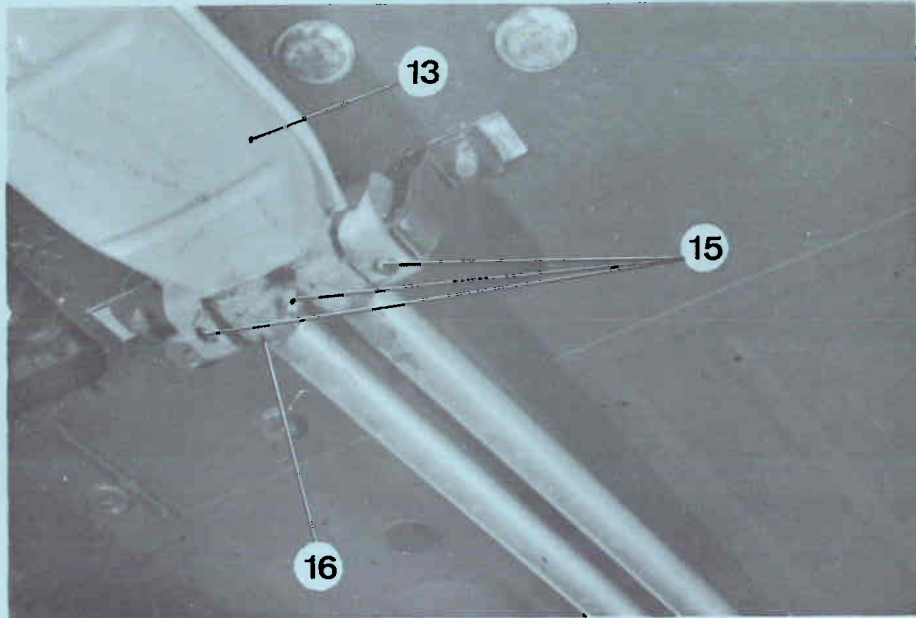


IV - Er moet een minimum speling van 4 mm zijn tussen de uitlaatpijpen (12) en de wagenbodem.

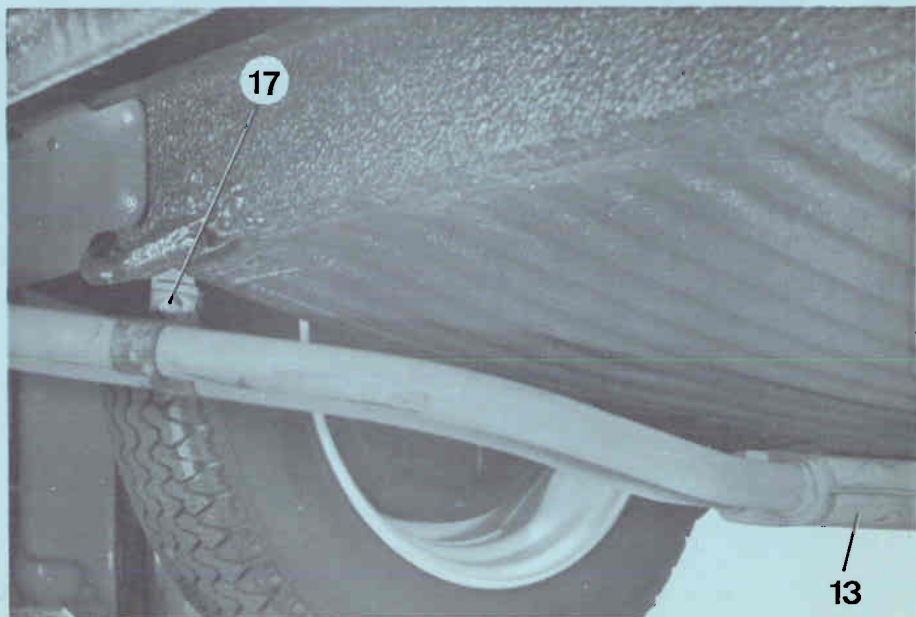
De speling tussen wagenbodem en de aanslagen (14) dient 1 - 5 mm te bedragen.



7 - Controleer de aanhaalspanning van de bouten (15) en (17).



Een niet goed vastzitten van deze bouten beïnvloedt de positie van de achterste knaldemper (13) (niet evenwijdig lopen met de wagenbodem).

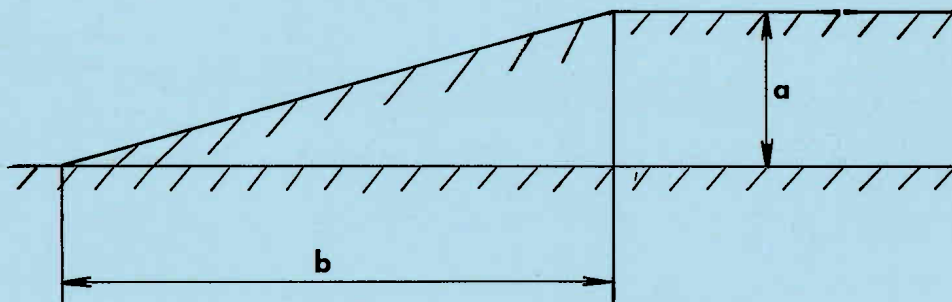


VERTROUWELIJK
(nadruk verboden)n^o D-11
bladzijde 1/4
april 1970Hiermede vervalt:
T.M. No. 15
dd. januari 1969

"D" - typen

van september 1962 afToelaatbaar percentage voor een garage-opritVrije hoogte boven de grond - Draaicirkels

I - OPRIT.



$$\frac{a}{b} = \text{maximaal } 18\% \text{ in de rijstand}$$

$$\frac{a}{b} = \text{maximaal } 30\% \text{ in de hoogste stand}$$

Z.O.Z.

Rijklaar voertuig

Laagste stand

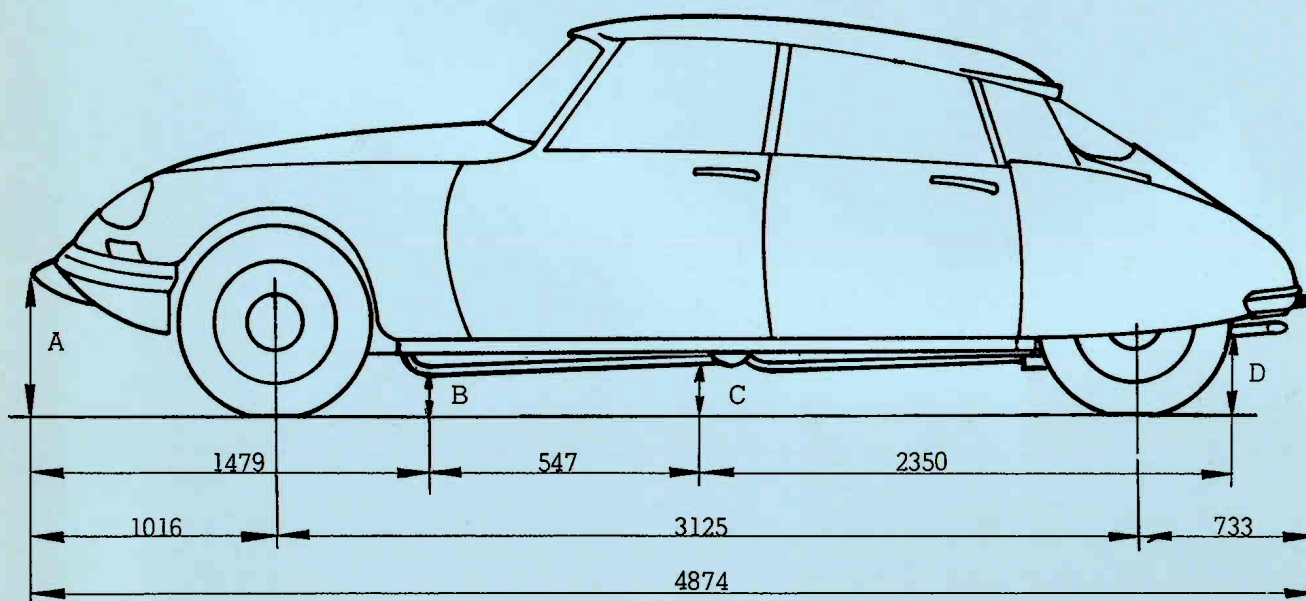
Rijstand

1e Verhoogde rijstand

2e Verhoogde rijstand

Hoogste stand

	A	B	C	D
Laagste stand	417	75	74	68
Rijstand	464	150	158	183
1e Verhoogde rijstand	502	185	189	204
2e Verhoogde rijstand	522	225	236	265
Hoogste stand	550	250	263	310

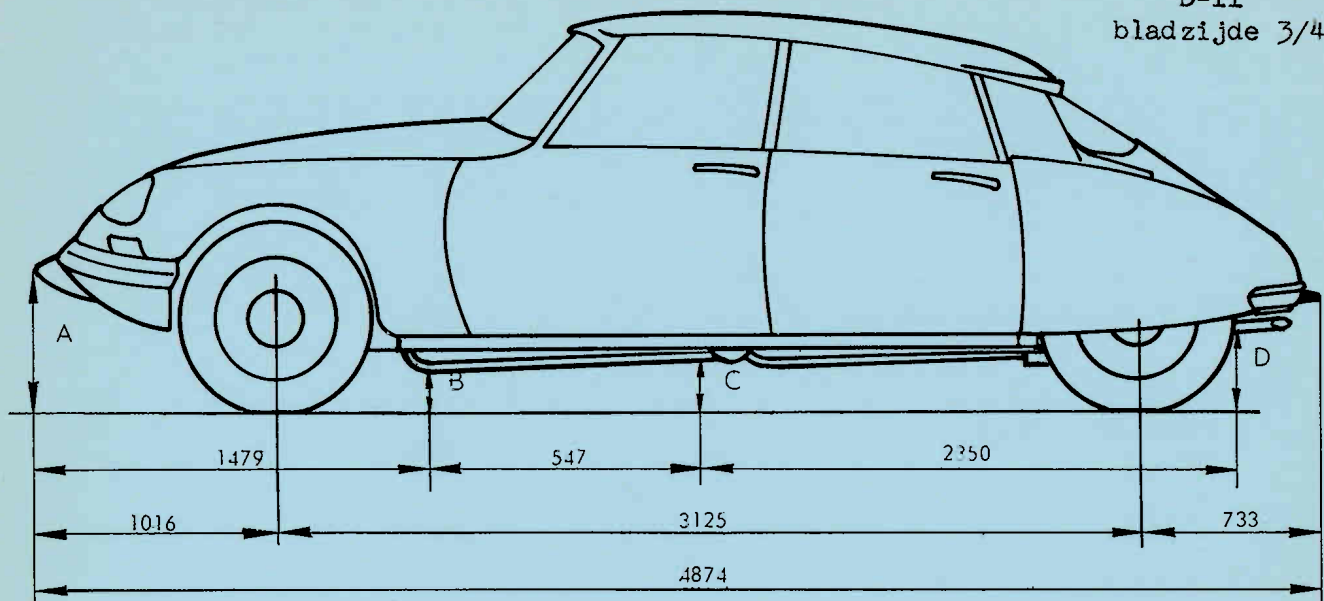


A: Afstand tussen de punt van de bumperrubbers en de vloer.

B: Afstand tussen het laagste punt aan de voorzijde van de uitlaatpijp en de vloer.

C: Afstand tussen het laagste punt aan de ingangszijde van de hoofdknal-demper en de vloer.

D: Afstand tussen het gebogen uiteinde van de uitlaatpijp en de vloer.



Wagen met lekke banden:

Laagste stand: 1 voorband lek Rechterband B = 30
 Linkerband B = 45

2 voorbanden lek B = 5
 1 achterband lek B = 58
 2 achterbanden lek B = 45

D: De achterste knaldemper raakt de grond.

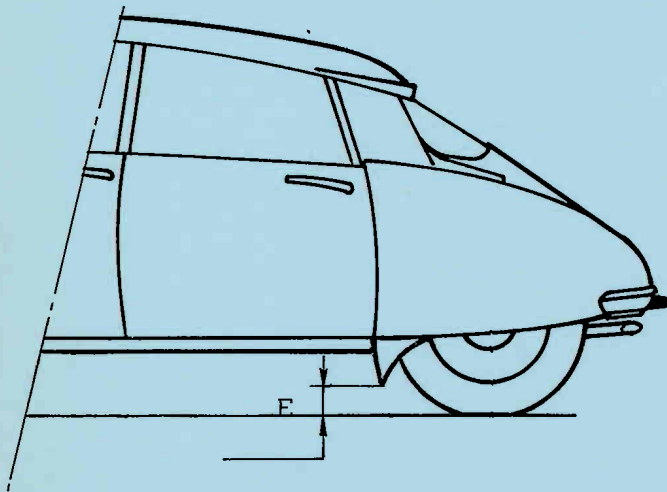
Plaats van de spatlap:

Wagen in de laagste stand E = 55

Wagen in de laagste stand.

1 achterband lek E = 28

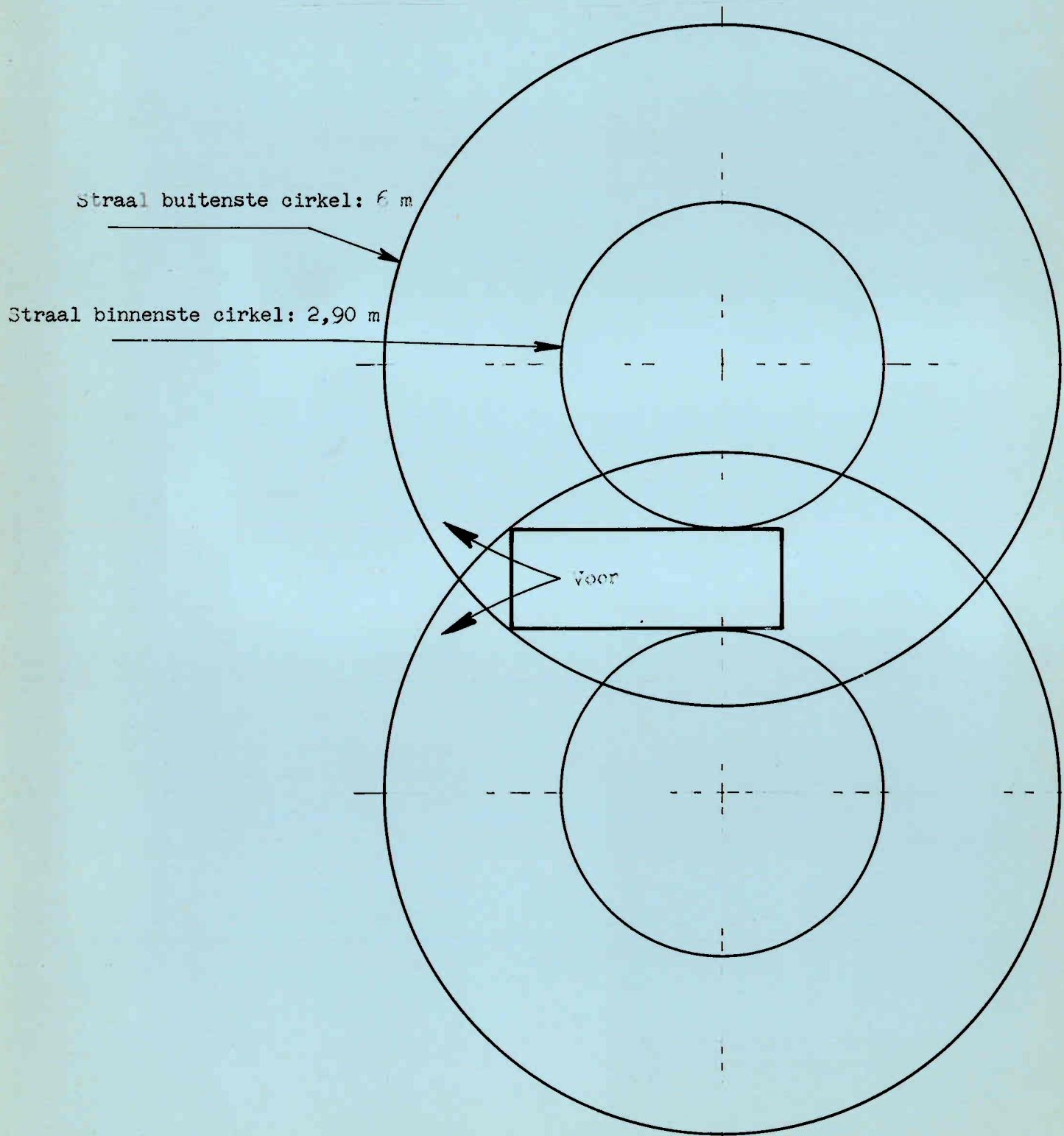
2 achterbanden lek E = 7



E = Afstand tussen het laagste punt van de spatlap en de vloer.

III - DRAAICIRKELS.

Bij maximum wieluitslag:



VERTROUWELIJK
(nadruk verboden)

n° 13
januari 1969

"D" - typen

MOTOREN met vijf-voudige lagering

Klepafstelling

Onderstaande methode voor de klepafstelling vermindert het geluid van de kleppen.

Klep geplaatst in de geheel geopende stand	Klepafstelling	
	Inlaat	Uitlaat
Uitlaat 1e cilinder	3e	4e
Uitlaat 3e cilinder	4e	2e
Uitlaat 4e cilinder	2e	1e
Uitlaat 2e cilinder	1e	3e

OPMERKING: De 1e cilinder bevindt zich aan vliegwielzijde van de motor.

De speling tussen tuimelaar en klepsteel blijft hiermee gehandhaafd op:

Koud	(inlaat : 0,15 mm	Warm	(inlaat : 0,20 mm
	(uitlaat: 0,20 mm		(uitlaat: 0,25 mm

VERTROUWELIJK
(nadruk verboden)

Hiermede vervalt:
Circulaire PRODUCT blz. 138
dd. 13 juni 1968

"D" - Serie

DAKLEKKAGE

Een foutieve afdichting van het dak kan het volgende veroorzaken:

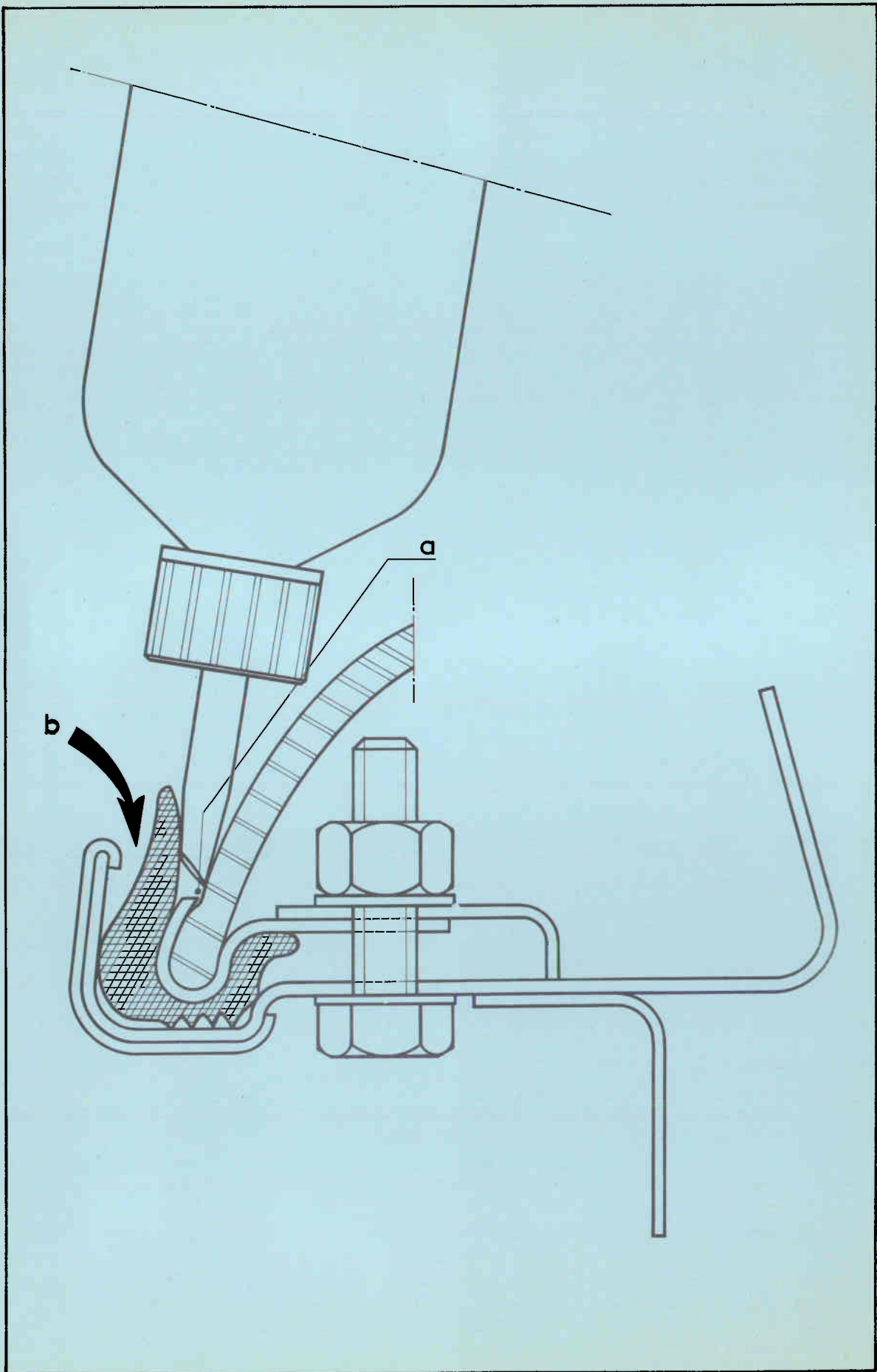
- Dakbekleding doordrenkt van water,
- Verschijnen van water door het gat in de daklijst in het midden van het rechter voorportier.

REPARATIE.

- Maak gebruik van kit op plastic basis (b.v. van Bostik).
- Verwijder de kitlaag aan de voorkant van het dak.
- Buig de lip van het afdichtingsrubber met behulp van een schroevendraaier open, zodat de mond van de kitspuit tussen de lip en het dak kan komen en breng een dunne laag kit aan rond de omtrek van het dak bij "a".
- Doe hetzelfde bij "b".
- Laat deze laag gedurende 5 minuten drogen alvorens de laag aan de voorkant van het dak aan te brengen.
- De wagen kan vier uur na het aanbrengen van de laatste kitlaag weer gebruikt worden.

OPMERKINGEN:

- Verwijder bij gelakte daken (Breaks en vroegere DS-typen) het teveel aan kit, omdat de lak er door kan worden aangetast.
- Deze handeling dient te worden uitgevoerd op volkomen droge wagens.
- Van oktober 1968 af is deze kit van fabriekswege aangebracht. De kit aan de voorzijde van het dak is niet meer zichtbaar. Deze kit is aangebracht vóór de montage van de sierlijsten. Het teveel wordt na de montage van de sierlijsten verwijderd.



VERTROUWELIJK
(nadruk verboden)

"D" typen

AANZUIGLEIDING IN TANKFILTER

In onze werkplaats in Amsterdam hebben wij de afgelopen tijd bij bovengenoemde typen enkele malen een storing in de brandstoftoevoer geconstateerd, die zich voordoet als voortkomende uit een defecte benzinepomp.

Bij nader onderzoek blijkt deze storing te worden veroorzaakt doordat de plastic aanzuigleiding in de tank te lang is, en de aanzuigmond daardoor op de bodem van het tankfilter wordt dichtgedrukt, zodat de brandstoftoevoer gedeeltelijk wordt afgesloten. (Ter verduidelijking verwijzen wij U naar de tekeningen van Service Bulletin D/17/956).

Remedie:

- Draai de rechter aftapplug van de brandstoftank los
- Verwijder het tankfilter
- Knip ca 1 cm van de onderzijde van de nu vrijgekomen plastic brandstofleiding af.