

# Vervangen van de voorste lezzak

Door: Cees Berkvens

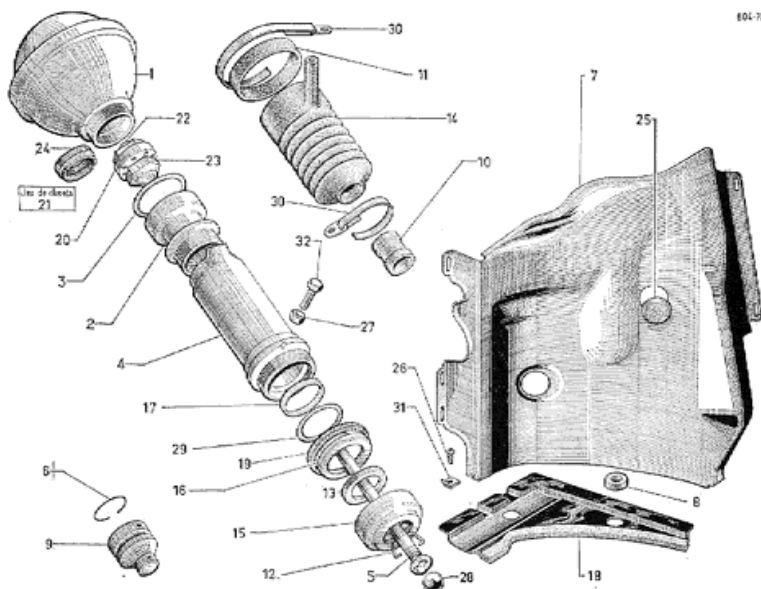
Reacties: [cees.berkvens@hetnet.nl](mailto:cees.berkvens@hetnet.nl)

Het hydraulisch systeem van onze auto's kent enkele typische reparaties die je bij een andere wagen niet aan zult treffen. Een daarvan is de vervanging van een lezzak. De vervanging van de lezzak achter is in het decembernummer van 1995 behandeld. In deze bijdrage voor de beginnend sleutelaar: de vervanging van een lezzak vóór. Minder enerverend als achter, maar wat je er allemaal voor moet wegslopen.

## Diagnose:

Lekkage in de buurt van de achterkant van het voorspatbord links of rechts, duidt op een kapotte lezzak van het hydraulieksysteem. De lezzak is gemonteerd om de duwstang van de veercilinder; tussen veercilinder en bovenste scharnierpunt.

Een lekke lezzak dient ten spoedigste vervangen worden. Het verlies aan hydrauliekolie is afhankelijk van de staat van de veercilinders; de lekkende olie loopt uit lezzak over de overbrengingsmechanismen van de voorwielophanging en maakt er daar een vreselijke troep van. Vooral de extra complicaties bij de LHS-systemen zorgen ervoor, dat we meteen aan de gang gaan bij de eerste lekkagesporen.



## Demontage:

Om de lezzak te bereiken moet het voorspatbord aan de desbetreffende zijde worden verwijderd. Zet de wagen aan de voorkant op steuntjes en ontlast de hogedrukregelaar met sleuteltje 8 of 12 mm. Het staat hier allemaal heel schematisch.

*Voor diegenen, die de oude jaargangen van La Bombe Citroën in hun bezit hebben: zoek de stukjes die gaan over doorsmeren en olieversen; daar staat het allemaal wat uitgebreider in verteld.*

Demontage van het voorspatbord vereist een aantal handelingen afhankelijk van het wagentype en het bouwjaar. Het eenvoudigst gaat dit bij de oudere typen; bij de typen met de beweegbare koplampen en de meedraaiende schijnwerpers heb je het meeste werk. De beide bedieningen moeten worden gedemonteerd, samen met de stang tussen de koplamphuizen en de aluminium dwarsbalk waarop het reservewiel rust (overigens spelen sleutelfreaks het klaar om deze onderdelen te laten zitten, doch voor de incidentele sleutelaar is het handiger om alles even te verwijderen; weghalen en terugplaatsen van het spatbord gaat dan veel eenvoudiger). Het spatbord zit cf. de Citroën-eigen innoverende techniek met twee bouten vast: binnenin de motorruimte nabij de slotvangers van de motorkap en onder het spatbord vóór het voorwiel. Het spatbord laat zich nu verwijderen, nadat:

- de elektrische aansluitingen aan voor- en achterzijde zijn losgemaakt; links is dat het meest uitgebreid vanwege de aansluitingen in het vooronder van de toeters en de draadjes voor de remmenslijtage. Let zowel links als rechts op de massa-aansluitingen op het chassis, vooral bij terugplaatsen van het spatbord;
- de verse-lucht toevoerslangen aan de voorzijde zijn losgemaakt van de luchthapper en aan de achterzijde respectievelijk rechts op het schutbord middels het zilverkleurige overgangsstukje of links in de kachelventilator.

Voorals als dit je eerste keer is, kun je het beste iemand in je omgeving vragen om toe te zien of alles goed gaat en los zit, terwijl je je een hernia tilt om het spatbord zonder beschadigingen te verwijderen. Bij twijfels over het voortgaande roestproces moet het spatbord goed vóór en achter de wielkast ondersteund worden om in tweeën vallen te voorkomen.

Zowel links als rechts zijn de veercilinders met de lezzakken en het hele voorwielophangingsbewegingsmechanisme achter een aparte beschermplaat (nr. 6 op de tekening) gemonteerd. Deze plaat moet nog verwijderd worden door het losdraaien van 3 stuks 5 mm-boutjes (sleutelwijdte 8 mm) en een paar parkertjes.

Na wegnemen van de afdekplaat ontvouwt zich het wielophangingsmechanisme met, vooral aan de linkerkant een hele spaghetti aan hydraulische leidingen. We bepalen ons meteen tot het doel: de lekke lezzak. Mogelijkerwijs kun je de oorzaak van de lekkage in dit stadium al ontdekken. Een uitgedroogde zak is vaak de oorzaak. Dit samen met een overbelasting die ontstaat door het wisselend in- en uittrekken van de lezzak doordat de auto een paar keer in de hoogste stand is gezet en daarna in één keer naar beneden wordt gelazerd, levert een scheurtje. Als de lekolie niet snel genoeg door de lekleiding wordt afgevoerd, loopt de hydraulische olie nu langs het overbrengingsmechanisme van de voorvering. Het gevolg is, dat alles onder de olie zit. Deze olie verwijderen we en het is misschien meteen een mooie gelegenheid om de ruimte achter de beschermplaat eens goed onder handen te nemen. Alles cleanen, in de primer en roestwerend middel zetten.

Het verwisselen van de lezzak zelf is een klein kunstje, vergeleken met de hoeveelheid demontage- en montagewerk die je er voor moet doen.

Het splitpennetje, dat onder de lezzak door het bovenste kommetje van het scharnier van de voorvering is gestoken verwijder je met een schroevendraaier en tang. Vervolgens kun je de onderkant van de scharnierkop, waarin zich deze splitpen bevond uit de kom lichten. De slangklem (29) waarmee de lezzak aan de bovenkant om de veercilinder is geklemd, verwijder je.

Nu kun je enerzijds de lezzak naar beneden schuiven en anderzijds met een zijdelingse beweging de drukstang (5) met scharnierkop uit de kom verwijderen. De zuiger van de veercilinder komt nu bloot te liggen. De zuiger moet een stuk omhoog geschoven worden.



Hierbij kan als hulpje een splintervrij stuk hout gebruikt worden, waarmee je de zuiger naar boven duwt (zie foto). Als de zuiger ver genoeg naar boven is geduwd, dan kun je de scharnierkop met de drukstang en de kapotte lezzak verwijderen. Natuurlijk eerst nog even de lekleiding van de lezzak los-trekken.

Het aanbrengen van de nieuwe lezzak verloopt vrijwel zonder problemen. Even controleren of het kogelscharnier nog in orde is. De kogel kan wel eens gescheurd of gebarsten zijn. Alles wordt hier rechtstreeks door de lekkende hydrauliekolie gesmeerd, dus uitdrogingsverschijnselen en kraakjes zoals bij de lezzakken achter vaak het geval is, tref je hier niet aan, tenzij je te lang zonder hydrauliekolie hebt doorgereden.

De onderste en bovenste slangklem kun je uitvoeren met die mooie Ligarex-klemmetjes of met standaard slangklemmen of zelfs met tyeraps (er komt geen overdruk op deze constructie).

De lekleiding heeft nooit veel zin om in de lezzak te worden verschoven. Met een paar handschoenen aan lukt het sneller, zo is mijn ervaring.

### Montage

Alles weer monteren zoals het gezeten heeft is een fluitje van een cent. Je hulpje dat even geassisteerd heeft bij de demontage van het spatbord zal ook nu weer nodig zijn. Vergeet niet de aarde-aansluitingen op de chassisbalk aan te sluiten, anders functioneert de verlichting straks niet meer. Het systeem op druk brengen door met draaiende motor de ontlastschroef van het hydraulisch systeem een paar keer open en dicht te draaien brengt de wagen weer op hoogte. Na de controle van het niveau van de hydrauliekvloei-stof en eventueel bijvullen kun je weer een tijdje lekvrij de wereld rond.

### Nog even...

Geen onderdeel van het vervangen van de lezzak, maar je kunt er nu wel gemakkelijk bij: Alle vet dat in de loop der tijden naast de scharnieren terecht is gekomen kan nu verwijderd worden en je kunt tevens de scharnierkoppelingen mooi smeren. En zoals hierboven al gememoreerd, alles even cleanen en van een roestwerend middel voorzien kan natuurlijk ook geen kwaad.

#### **Gereedschap**

- Ring- of steeksleutels of doppen 12/13 en 14/15 mm
- Pijpsleuteltje of dopje 8 mm
- Steeksleutel 8 of 12 mm voor ontlastschroef hogedrukregelaar
- Schroevendraaier voor slangklemmen en een sterschroevendraaier
- Steuntjes om je wagen op te laten steunen
- Optioneel: vetspuit

#### **Onderdelen**

- Lekzak vóór
- Evt. splitpen 3 mm dik en ca 45 á 50 mm lang
- Evt. slangklem nominaal 65 mm of tye-raps of Ligarex klemmen

