

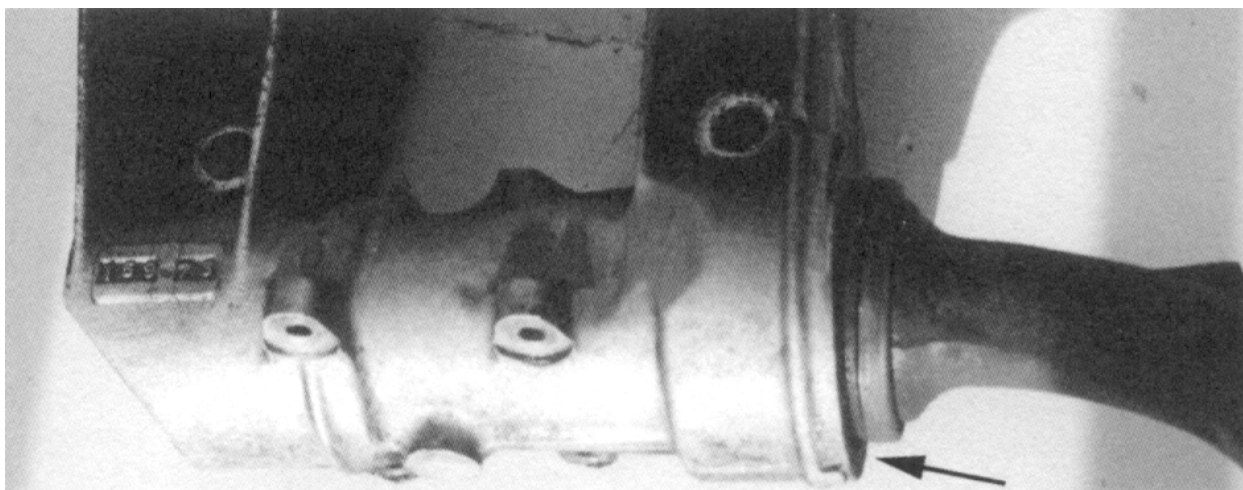
## **VETNIPPELS IN WIELDRAAGARMEN**

In *la Bombe Citroën* nummer 201 en 202 heeft Mart van der Blom verteld over zijn ervaringen met de restauratie van zijn DS 19 van 1957. Inmiddels heeft hij toegezegd dat hij ons regelmatig deelgenoot zal maken van zijn nieuwe belevenissen.

### **Montage van vetnippels**

Bij de restauratie is getracht de auto zoveel mogelijk origineel te houden waarbij kleine concessies werden gedaan. Zo heb ik smeernippels aangebracht op de voorste, onderste draagarmen; de achterste draagarmen en de achterwiellagerhuizen van de DS. Een DHZ-klusje dat op alle typen gemakkelijk kan worden uitgevoerd en dat de levensduur van de conische rollagers van de draagarmen en achterste wiellagers met vele duizenden kilometers verlengt.

Met name geven in de loop der jaren de lagers, en in het bijzonder de onderste conische rollagers van de draagarmen, problemen. Meestal is het een gevolg van (pekel)water dat is binnengedrongen en corrosie veroorzaakt. Tengevolge van deze corrosie gaan de lagers zwaar lopen en op den duur gaan de lagers naar de Filistijnen.



*Kapotte keerring als gevolg van uitgelopen lager*

Eén en ander is indirect vast te stellen bij de voorste draagarmen als de auto vanuit de laagste stand naar de hoogste stand met schokken omhoog komt.

De hoogteregelaar en de fusees moeten wel in orde zijn. In sommige gevallen zijn de lagers zo ernstig beschadigd (zie foto) dat de afdichting er uit ligt en dat er problemen zijn met de sporing. Dit leidt tot overmatige bandenslijtage. In dit geval is dan vervanging van de draagarmen noodzakelijk. Deze zijn aanwezig in het clubmagazijn.

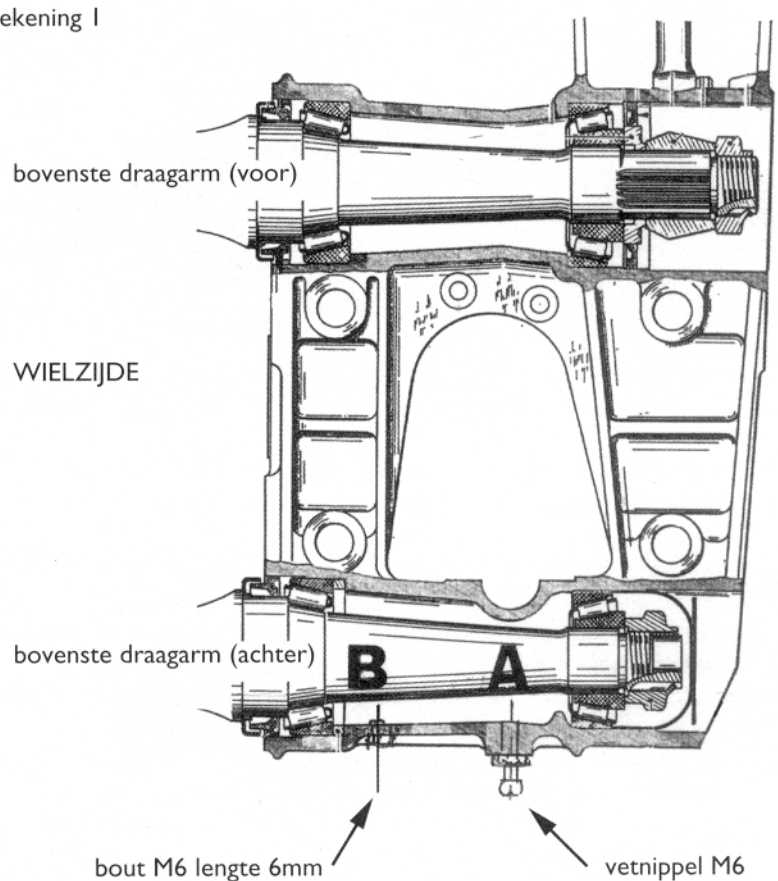
Vanaf de fabriek zijn de lagers voorzien van vet, doch de smerende eigenschappen zullen wellicht in de loop der tijd zijn afgenomen. Indien de draagarmen, maar ook de achterwiellagers in goede staat verkeren, is het aan te bevelen om smeernippels aan te brengen. Omdat de onderste draagarmen het meeste last krijgen, heb ik mij voorlopig beperkt tot deze draagarmen en de achterwiellagers en is demontage van de voorschermen niet nodig.

### **Ik heb de modificatie als volgt uitgevoerd:**

- Verwijder de onderste afdekplaatjes ter plaatse van de draagarmen links en rechts;
- Boor in beide draagarmen twee gaten met een diameter van 5,5 mm op de plaatsen A en B (zie tekening I pag. 36);

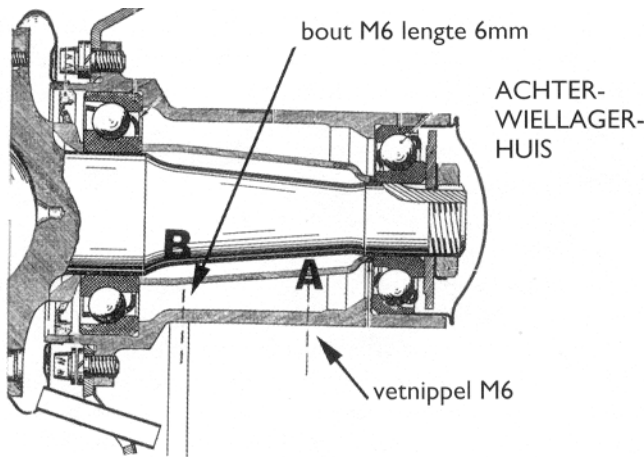
- Tap een M6 schroefdraad in gat **A** en **B**. Let op dat er geen boorsel in de gaten komt! Gebruik hiertoe een stofzuiger;
  - Monteer voorzichtig de M6 vetnippel in gat **A**, gat **B** is bedoeld, opdat er geen drukopbouw plaats vindt als er wordt door gesmeerd. Gebruik altijd een handvetspuit en stop als er tegendruk wordt gevoeld om te voorkomen dat de afdichtingen worden beschadigd.
- Dus nooit een vetkanon!  
 Nog beter is het om de nippels te verwijderen als het onderhoud niet zelf wordt gedaan, teneinde vergissingen te voorkomen. Gaten na doorsmeren afstoppen met een M6 bout, lengte maximaal 6 mm.

tekening 1



Gebruik een waterbestendige vetsoort! Bijvoorbeeld: lithiumvet met MoS2 van Molykote of PTFE (teflon).

tekening 2

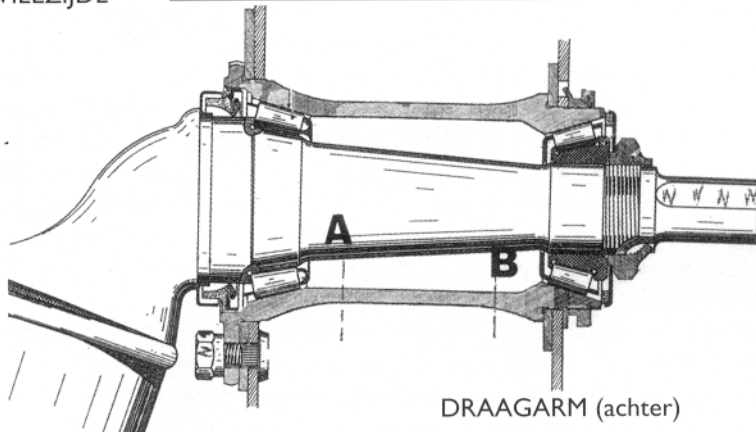


Het aanbrengen van de nippels op de achterwiellagerhuizen is op identieke wijze uitgevoerd (zie tekening 2).

Controleer bij de stofdop of deze niet is doorgeroest! Het aanbrengen van nippels op achterdraagarmen kan in principe op dezelfde wijze gebeuren. Of het nodig is, vraag ik mij af.

De beschreven modificatie werd en wordt door de bonafide bedrijven preventief toegepast.

WIELZIJDE



Malafide *vendeurs* brachten bij kapotte lagers nippels aan en spoten er een zo dik mogelijk vet in, dan hoorde je de eerste kilometers geen gerammel van de draagarmen, zoals ik op CitroMobile vernam van een kenner.

*Mart van der Blom*

Materiaalkosten van deze DHZ-klus: f 19,-.