



REPARATIEHANDBOEK

No. 621

DEEL I A-TYPEN

Alle typen vanaf 1963

GEGEVENS AFSTELLINGEN CONTROLES

76-161



CITROËN 

CITROËN NEDERLAND B.V. - Stadionplein 22-30 - 1076 CM Amsterdam - tel.: 020 - 5701911

SOCIÉTÉ BELGE des Automobiles Citroën SA - IJzerplein 7 - Brussel - tel.: 02 - 18 30 30

UITVOERING

Om het gebruik van het reparatiehandboek te vergemakkelijken, hebben wij het totaal aan handelingen verdeeld over vijf delen, welke bestemd zijn voor een bepaalde afdeling van de werkplaats of een gespecialiseerde reparatie-inrichting.

- Deel I behandelt:
 - DE GEGEVENS – AFSTELLINGEN – CONTROLESDit deel mag in geen enkele werkplaats ontbreken, daar het onmisbaar is voor het uitvoeren van afstellingen of het verhelpen van storingen.
- Deel II behandelt:
 - HET UITBOUWEN EN INBOUWEN van hoofdcomponenten, onderdeelgroepen en onderdelen.
- Deel III behandelt:
 - DE REVISIE van hoofdcomponenten, onderdeelgroepen en onderdelen.
- Deel IV behandelt de werkzaamheden aan:
 - ELEKTRISCHE INSTALLATIE – VERWARMING – VENTILATIE
- Deel V behandelt de werkzaamheden aan de CARROSSERIE.

Elk van deze delen is afzonderlijk verkrijgbaar, zodat voor elke afdeling van de werkplaats het benodigde aantal exemplaren kan worden besteld.

De vijf delen zijn in een groene Fibrex ringband gebonden, waardoor aanvullingen gemakkelijk kunnen worden ingevoegd, terwijl men bij het uitvoeren van een bepaalde handeling de betreffende bladen kan verwijderen.

SAMENSTELLING

Elk deel van het reparatiehandboek omvat:

- Een inhoudsopgave van de handelingen welke in het betreffende deel zijn beschreven,
- De handelingen, welke in numerieke volgorde zijn opgenomen,
- Een lijst met alle gereedschappen, welke bij de omschrijving van de werkzaamheden worden genoemd en tevens de werktekeningen aan de hand waarvan de speciale gereedschappen, die niet in de handel verkrijgbaar zijn, zelf kunnen worden vervaardigd.

HANDELINGEN

De volgorde van de handelingen is zo opgesteld, dat het werk op de meest efficiënte wijze zo goed mogelijk kan worden uitgevoerd.

De handelingnummers zijn als volgt samengesteld:

- a) Aanduiding van de wagen: "A",
- b) Een groep van drie cijfers welke het onderdeel hoofdcomponent aanduidt,
- c) Een cijfercode voor de aard van de handeling.
 - De cijfers 000 welke de technische gegevens van de wagen aangeven.
 - De cijfers 00 welke de technische gegevens van het hoofdcomponent aangeven.
 - Het cijfer 0 dat de controles en afstellingen aangeeft.
 - De cijfers 1, 4, 7 welke de vervanging (uitbouwen en inbouwen) aangeven.
 - De cijfers 2, 5, 8 welke het verwijderen en monteren van toebehoren aangeven.
 - De cijfers 3, 6, 9 welke de revisie aangeven.

De zwarte vakjes op de bladranden corresponderen met de genummerde driehoeken in de inhoudsopgave; op deze wijze kan de betreffende handeling snel worden opgezocht.

GEREEDSCHAP

Het speciaal gereedschap wordt in de tekst aangegeven door een nummer gevolgd door de letter T. Deze gereedschappen zijn verkrijgbaar bij:

- Citroën Nederland B.V., afd. Onderdelen, Stadionplein 22-30, Amsterdam, tel. 020-731181.
- Gereedschappen welke zelf moeten worden vervaardigd, worden aangeduid met een nummer, voorafgegaan door de letters MR.

De werktekeningen van deze gereedschappen zijn in numerieke volgorde achterin elk deel van het reparatiehandboek opgenomen.

AANTREKKOPPELS

De aantrekkoppels worden uitgedrukt in:

- Kilogrammeter (kgm).

N.B.: wanneer bij een aantrekkoppel ook het woord "momentsleutel" wordt vermeld, **MOET BESLIST** een momentsleutel worden gebruikt.

BELANGRIJKE OPMERKINGEN

Voor alle inlichtingen die betrekking hebben op storingen of reparaties aan deze wagens, gelieve u zich te wenden tot onze Technische Dienst, Stadionplein 22-30, tel. 020-731181.

Voor alle inlichtingen die betrekking hebben op gereedschappen of reparatiemethoden gelieve u zich eveneens tot onze Technische Dienst te wenden.

**LIJST MET WERKZAAMHEDEN DIE VOORKOMEN IN DEEL I
VAN REPARATIEHANDBOEK 621**

A typen vanaf 1963

Handeling no.	OMSCHRIJVING
A. 000 A. 01 A. 02	ALGEMEEN Algemene kenmerken Bescherming van de elektrische delen Werkzaamheden aan de remmen
A. 100-00 A. 112-0 A. 120-0 A. 142-00 A. 142-0 A. 173-0 A. 210-00 A. 210-0 A. 220-0	MOTOR - CARBURATIE - ONTSTEKING Kenmerken en bijzonderheden van de motoren Kleppen stellen Controle op de afstelling van de distributie Kenmerken van de carburators Afstelling van de carburators en bediening Controle op de brandstoftoevoer Kenmerken van de ontsteking Controle en afstellen van de ontsteking Controle en afstellen van de oliedruk. Controle op de carter-onderdruk. - Controle van de oliedruk op de wagen - Controle van de onderdruk in het motorcarter
A. 300-0 A. 300-0a A. 312-00 A. 314-0	FRICTIE Controle op het in lijn liggen van motor en versnellingsbak (MR gereedschap) Controle op het in lijn liggen van motor en versnellingsbak (T gereedschap) Kenmerken en bijzonderheden van de frictie Controle en afstellen van de frictiebediening
A. 330-00 A. 334-0	VERSNELLINGSBAK Kenmerken en bijzonderheden van de versnellingsbak Afstellen van de frictievorken
A. 372-00	AANDRIJFASSEN Kenmerken en bijzonderheden van de aandrijfassen
A. 410-00 A. 410-0	VOORAS Kenmerken en bijzonderheden van de vooras Controles en afstellen van de vooras: - Controle van de wielvlucht - Controle en afstellen van de sporing van de voorwielen - Afstellen van de wieluitslag - Controle van een wieldraagarm buiten de wagen.
A. 420-00 A. 420-0	ACHTERAS Kenmerken en bijzonderheden van de achteras Controles van de achteras: - Controle van de achterdraagarmen op de wagen - Controle van een achterdraagarm buiten de wagen.

INHOUDSOPGAVE
DEEL I VAN REPARATIEHANDBOEK 621
(A typen vanaf 1963 (behalve AMI 6 en AMI 8))

Handeling nummer	OMSCHRIJVING
A. 430-00 A. 430-0	VERING Kenmerken en bijzonderheden van de vering Controles en afstellingen aan de vering: <ul style="list-style-type: none">– Controle van de wagenhoogten– Afstellen van de wagenhoogten– Afstellen van de draagarmaanslagen voor
A. 440-00 A. 440-0	STUURINRICHTING Kenmerken en bijzonderheden van de stuurinrichting Controles en afstellingen aan de stuurinrichting: <ul style="list-style-type: none">– Controle en afstellen van het uitspoor van de voorwielen– Afstellen van de wieluitslag
A. 450-00 A. 451-0 A. 453-0 A. 454-0	REMMEN Kenmerken en bijzonderheden van het remsysteem Controles en afstellingen aan de remmen: <ul style="list-style-type: none">– Remmen stellen– Remmen ontluchten– Controle van het remsysteem op lekkage Controles en afstellingen van het remcommando: <ul style="list-style-type: none">– Afstellen van de vrije slag van het rempedaal– Controle van het remsysteem op lekkage Afstellen van de handrem
A. 530-0 A. 540-0	ELEKTRISCHE INSTALLATIE Kenmerken en controles van de elektrische onderdelen (dyamo's, spanningsregelaars, startmotoren) Koplampen afstellen
	GEREEDSCHAP Lijst van in dit boek genoemd gereedschap. Werktekeningen van niet verkrijgbaar gereedschap.

IDENTIFICATIE VAN ALLE A TYPEN

(Wagens vanaf 1963)

Algemene benaming	Franse Rijksdienst aanduiding	Garantiesymbool Frankrijk	Commerciële naam motorplaatje	Aanduiding	Motortype		
2 CV	AZ (series A en AM)	3/63 → 2/70	AZZ	2CV AZL en 2CV AZAM. 2CV4 2CV4 2CV Spécial 2CV6 2CV6 2CV6 Spécial, Club 2CV Spécial of Club of Spécial E of Charleston	AZ	A 53 (425 cm ³)	
	AZ (series A2)	2/70 → 9/75	AZA		AYA 2	A 79/1 (435 cm ³)	
	AZ (serie KB)	9/75 → 9/78	KB		AYA 2	A 79/1 (435 cm ³)	
	AZ (serie KB)	9/78 → 9/79	KB		AYA 2	A 79/1 (435 cm ³)	
	AZ (serie KA)	2/70 → 9/78	KA		AK 2	M 28/1 (602 cm ³)	
	AZ (serie KA)	9/78 → 9/79	KA		A 06/635	M 28/1 (602 cm ³)	
	AZ (serie KA)	7/79 → 7/81	KA		A 06/635	M 28/1 (602 cm ³)	
	AZ (serie KA)	7/81 →	KA		A 06/635	M 28/1 (602 cm ³)	
DYANE	AYA (series A en AM)	8/67 → 3/78	AZZ	Dyane 4 Dyane 6 Dyane 6	AYA	A 79/0 (425 cm ³)	
	AYA 2 (series A en AM)	3/68 → 2/70			AYA 2	A 79/1 (435 cm ³)	
	AYA 3 (series A en AM)	8/68 → 10/68			AM	M 4 (602 cm ³)	
	AYB (series A en AM)	10/68 → 2/70			AK 2	M 28/1 (602 cm ³)	
	AYA 2 (series A en AM)	2/70 → 9/75			AYA 2	A 79/1 (435 cm ³)	
	AY (serie CB)	2/70 →			CB	AM 2	M 28 (602 cm ³)
MEHARI	AY (serie CA)	10/68 → 7/78	CA	Méhari Méhari	AK 2	M 28/1 (602 cm ³)	
	AY (serie CA)	7/78 →	CA		A 06/6	M 28/1 (602 cm ³)	
2 CV Fourgonnette	AZU (serie A)	1/63 → 8/72	AZZ	{ AZU 1/63 → 8/67 AZU 8/67 → 8/72 Citroën 250 Citroën 250	AZ	A 53 (425 cm ³)	
	AZU (serie B)	8/72 → 9/75	AZU		AYA 2	A 79/0 (425 cm ³)	
	AK serie AP (AZU)	9/75 → 2/78	AZU		AYA 2	A 79/1 (435 cm ³)	
3 CV Fourgonnette	AK	1/63 → 5/68	AZZ	AK AK Citroën 400 Acadiane Acadiane L.P.G.	AM	M 4	
	AK (serie B)	5/68 → 8/70			AK 2	M 28/1 (602 cm ³)	
	AK (serie AK)	8/70 → 2/78			AK 2	M 28/1	
	AY (serie CD)	2/78 →			AM 2 A	M 28/1 (602 cm ³)	
	AY (serie CD gewijzigd)	8/80 →			CD	AM 2 A	M 28/1 (602 cm ³)
3 CV Berline en Break	AM	→ 5/68	AZZ	AMI 6 AMI 6 Break AMI 6 AMI 6 Break AMI 8 AMI 8 AMI 8 Break en Commerc. AMI 8 Break Service	AM	M 4	
	AMB				AM	M 4	
	AM 2	5/68 → 3/69			AM 2	M 28	
	AMB 2	5/68 → 7/69			AM 2	M 28	
	AM 3	3/69 → 7/69			AM 2	M 28	
	AM (serie JA)	7/69 → 9/78			JA	AM 2	M 28 (602 cm ³)
	AM (serie JB)				JB	AM 2	M 28
	AM (serie JC)				JC	AM 2	M 28

* Alle wagens die voor september 1972 uitgebracht zijn dragen het garantiesymbool: AZZ.

□ Wagens die niet meer geproduceerd worden.

BERLINES

	Alle 2 CV Berlines	Alle Dyane Berlines	Alle 3 CV Berlines
Aantal zitplaatsen	4	4	4
Banden: Type: tubeless (export) met binnenband	125-380 X 135-380 X	125-380 X	125-380 X
Spanning in baren: voor achter	Zie instructieboekje		
Algemene maten:			
Wielbasis	2,400 m	2,400 m	2,400 m
Spoorbreedte voor	1,260 m	1,260 m	1,260 m
Spoorbreedte achter	1,260 m	1,260 m	1,220 m
Totale lengte	3,830 m	3,870 m	3,991 m
Totale breedte	1,480 m	1,500 m	1,524 m
Totale hoogte (onbelast)	1,600 m	1,540 m	AMI 6: 1,485 m AMI 8: 1,494 m
Bodemvrijheid (belast)	0,150 m	0,155 m	AMI 6: 0,160 m AMI 8: 0,130 m
Draaicirkel	10,700 m	10,700 m	11,400 m
Ledig gewicht rijklaar (Frankrijk)	2 CV → 2/70: 535 kg 2 CV 2/70 →: 560 kg	Zie tabel blz. 4	AMI 6: 670 kg AMI 8: 725 kg
Totaal toelaatbaar gewicht	2 CV → 2/70: 870 kg 2 CV 2/70 →: 895 kg	Zie tabel blz. 4	AMI 6: 980 kg AMI 8: 1050 kg
Slepen			
Maximum gewicht op de trekhaak	2 CV AZL: 20 kg 2 CV 4 en 6: 35 kg	Dyane → 3/68: 20 kg Dyane 3/68 →: 35 kg	35 kg
Maximum gewicht onberemd	2 CV AZL: 200 kg 2 CV 4 en 6: 270 kg	Dyane → 3/68: 200 kg Dyane 3/68 →: 270 kg	AMI 6: 340 kg AMI 8: 360 kg
Maximum gewicht met oploopprem	400 kg	400 kg	500 kg
Optrekken op een helling met aanhanger	2 CV → 2/70: 11% 2 CV 2/70 →: 12%	12%	11%
Maximum imperiaalgewicht	30 kg	30 kg	30 kg
Diverse inhoud:			
Benzinetank	2 CV AZL : 20 liter 2 CV 4 : 25 liter 2 CV 6 : 25 liter	Dyane 4: 20 liter Dyane 6: 25 liter	AMI 6: 25 liter AMI 8: 30 liter
Motor:			
Inhoud na aftappen	2 CV 4: 2,3 liter 2 CV 6: 2,4 liter	Dyane 4: 2,3 liter Dyane 6: 2,4 liter	2,4 liter
Versnellingsbak	0,9 liter	0,9 liter	0,9 liter

DYANE

(Wagens tot februari 1970)

	AYA (serie A en AM) Dyane 8.1967 → 3.1968	AYA 2 (serie A en AM) Dyane 4 3.1968 → 2.1970	AYA 3 (serie A en AM) AYB (serie A en AM) Dyane 6 AYA 3 1.1968 → 10.1968 AYB 10.1968 → 2.1970
Ledig gewicht rijklaar (Frankrijk)	{ AYA serie A Berline = 570 kg Commerciale = 585 kg { AYA serie AM Berline = 575 kg Commerciale = 590 kg	{ AYA 2 serie A en AM Berline = 590 kg Commerciale = 605 kg	{ AYA 3 serie A Berline = 585 kg Commerciale = 600 kg { AYA 3 serie AM Berline = 590 kg Commerciale = 605 kg { AYB serie A en AM Berline = 600 kg Commerciale = 605 kg
Totaal toelaatbaar gewicht	910 kg	925 kg	AYA 3 = 925 kg AYB = 930 kg

DYANE

(Wagens vanaf februari 1970)

	AYA 2 (serie A en AM) Dyane 2.1970 → 9.1975	AY (serie CB) Dyane 6 2.1970 →
Ledig gewicht rijklaar (Frankrijk)	590 kg	600 kg
Totaal toelaatbaar gewicht	925 kg	930 kg

FOURGONNETTES 2 en 3 CV

	AZ U (serie A) AZ U (serie B) AZU (serie A) 1.1963 → 2.1972 CITROËN 250 2.1972 → 2.1978	AK AK (serie B) AK (serie AK) AK 1.1963 → 5.1968 AK (serie B) 5.1968 → 8.1970 CITROËN 400 8.1970 → 2.1978
Ledig gewicht rijklaar (Frankrijk)	530 kg → 2.1972 560 kg 2.1972 →	AK en AKB = 620 kg AK (serie AK) = 640 kg
Totaal toelaatbaar gewicht	880 kg → 2.1972 910 kg 2.1972 →	AK en AKB = 1055 kg AK (serie AK) = 1115 kg

BREAKS EN BESTELWAGENS

Aantal zitplaatsen:
zonder achterbank
met achterbank

Banden:

(tubeless)
Type: export met
binnenband

Spanning in baren: voor
achter

Break 3 CV	Meharl	AZU	AK	Acadlane
Break Commerc. 2/3 Break Familiale 4/5	2 4	2 4	2	2
125-380 of 135-380 X	135-380 X 135-380 XM + S	125-380 X toegestane montage 135-380 X	135-380 X	135 SR 15 ZX

Zie instructieboekje

Algemene maten:

Wielbasis
Spoorbreedte voor
Spoorbreedte achter
Totale lengte
Totale breedte
Totale hoogte (onbelast)

Bodemvrijheid (belast)
Draaicirkel
Ledig gewicht rijklaar

Totaal toelaatbaar gewicht

2,400 m	2,370 m	2,400 m	2,400 m	2,535 m
1,260 m	1,260 m	1,260 m	1,260 m	1,260 m
1,220 m	1,260 m	1,260 m	1,260 m	1,260 m
3,991 m	3,520 m	3,605 m	3,805 m	4,030 m
1,524 m	1,530 m	1,500 m	1,500 m	1,500 m
1,520 m	1,530 m	1,723 m	AK en AKB 1,723 m AK serie AK 1,840 m	1,820 m
0,130 m	0,177 m	0,180 m	0,160 m	0,140 m
11,400 m	10,700 m	10,700 m	10,700 m	11,440 m
AMI 6: 690 kg AMI 8: 725 kg	555 kg	zie tabel blz. 4	zie tabel blz. 4	680 kg
AMI 6: 1065 kg AMI 8: 1100 kg	935 kg	zie tabel blz. 4	zie tabel blz. 4	1155 kg
Slepen: Maximum gewicht op de trekhaak Maximum gewicht onberemd Maximum gewicht met oplooprem Optrekken op een helling met aanhanger Maximum imperiaalgewicht	35 kg 35 kg 270 kg 360 kg 400 kg 400 kg 30 kg	35 kg AZU → 2/72 200 kg AZU 2/72 → 270 kg 400 kg AZU → 2/72 11% AZU 2/72 → 12% 30 kg	35 kg AK → 5/68 200 kg AK 5/68 → 270 kg 500 kg 12% 30 kg	35 kg 335 kg 500 kg 12% 40 kg
Diverse inhoud: Benzinetank	AMI 6: 25 liter AMI 8: 30 liter	25 liter 20 liter → 7/71 25 liter 7/71 →	25 liter	25 liter
Motor: Inhoud na aftappen Versnellingsbak	2,4 liter 0,9 liter	2,4 liter 0,9 liter	2,4 liter 0,9 liter	2,4 liter 0,9 liter

IDENTITEITSPLAATJES
(FRANKRIJK)
2 CV BERLINE

A.00-14

REPARATIEHANDBOEK A 621-I - AANVULLING 1

S.A. A. CITROEN	
TYPE	SERIE
PTC	PTR

STICKER VOORASNUMMER

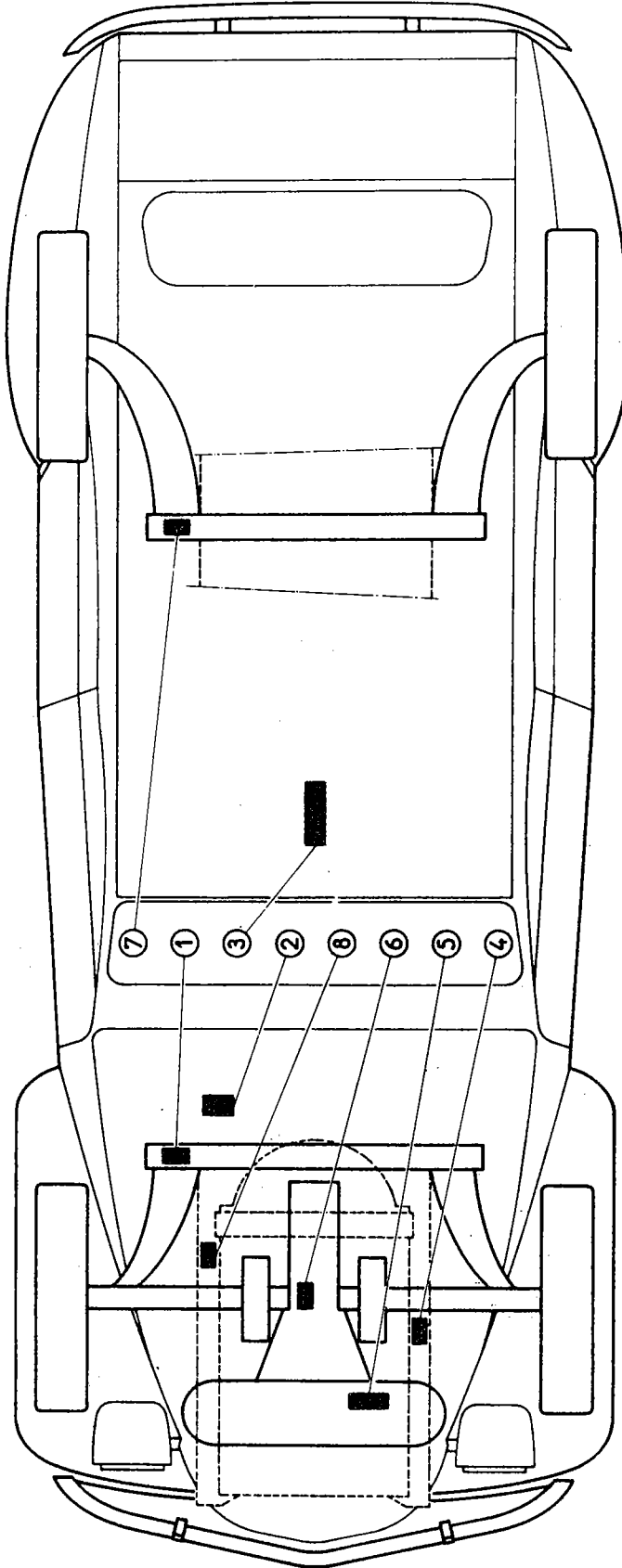
①

TYPEPLAATJE

②

CHASSISNUMMER

③



CHASSISPLAATJE

④

S.A. A. CITROEN TYPE

MOTORPLAATJE

⑤

STICKER
VERSHELLINGSBAKNUMMER

⑥

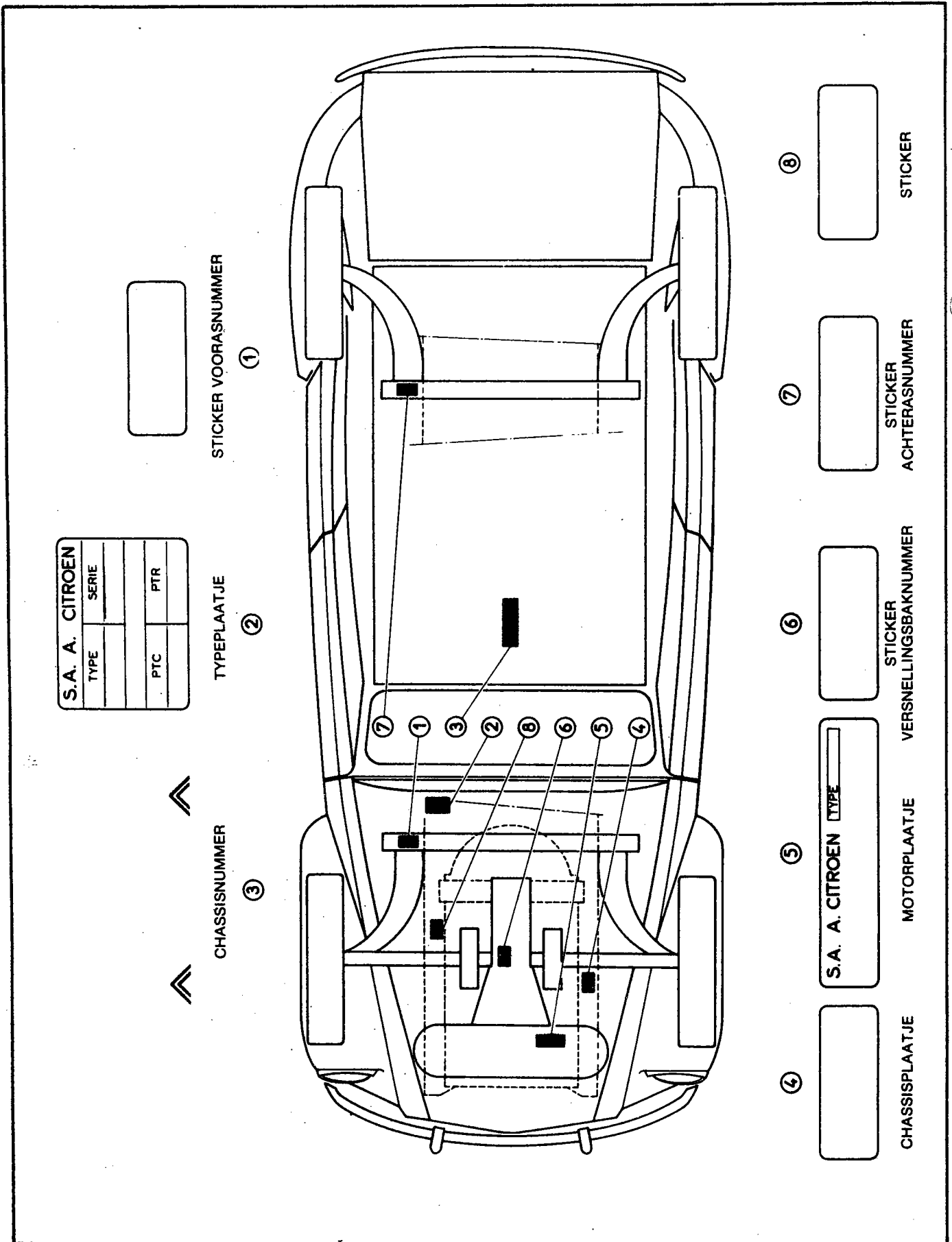
STICKER
ACHTERASNUMMER

⑦

STICKER

⑧

IDENTITEITSPLAATJES
(FRANKRIJK)
DYANE

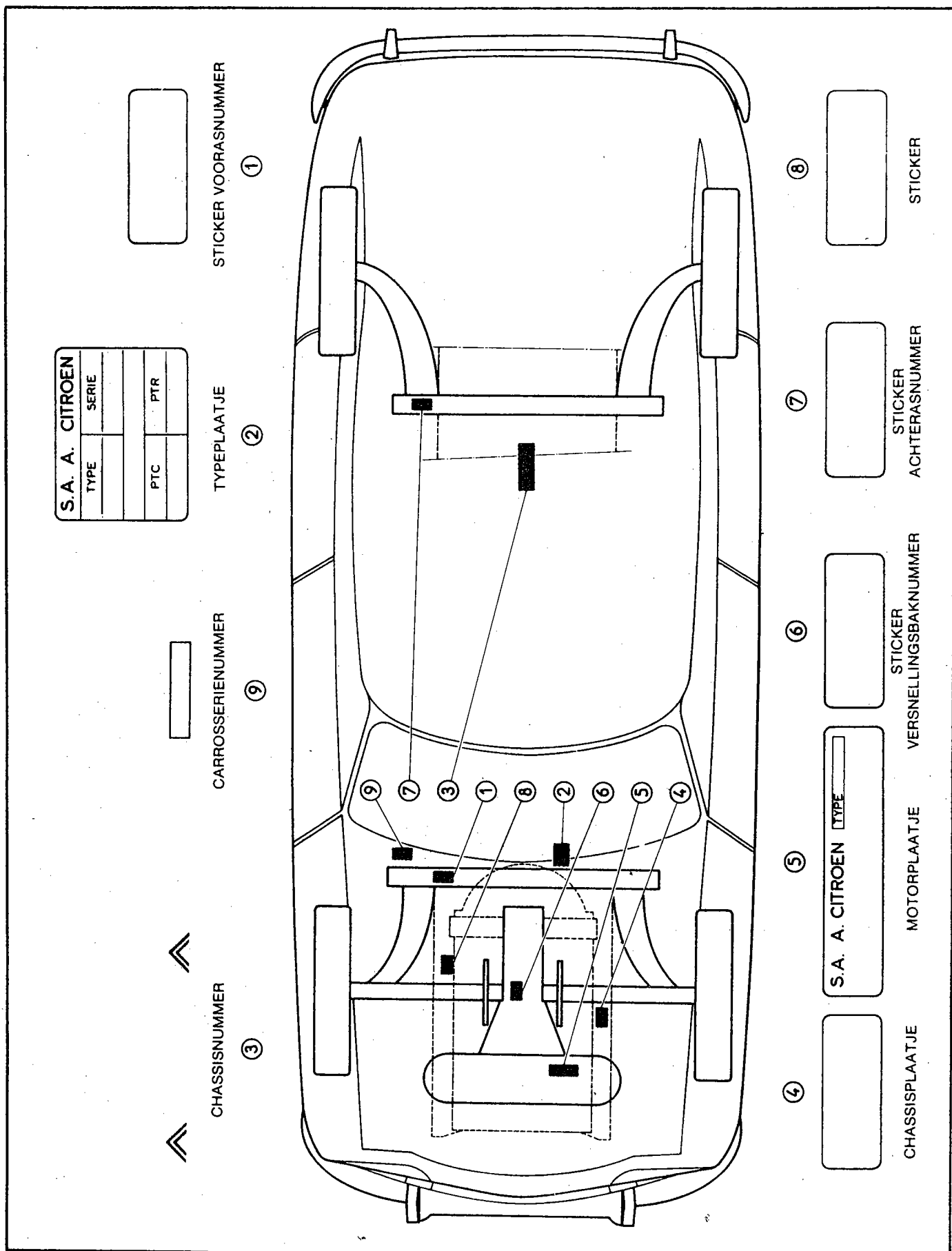


IDENTITEITSPLAATJES

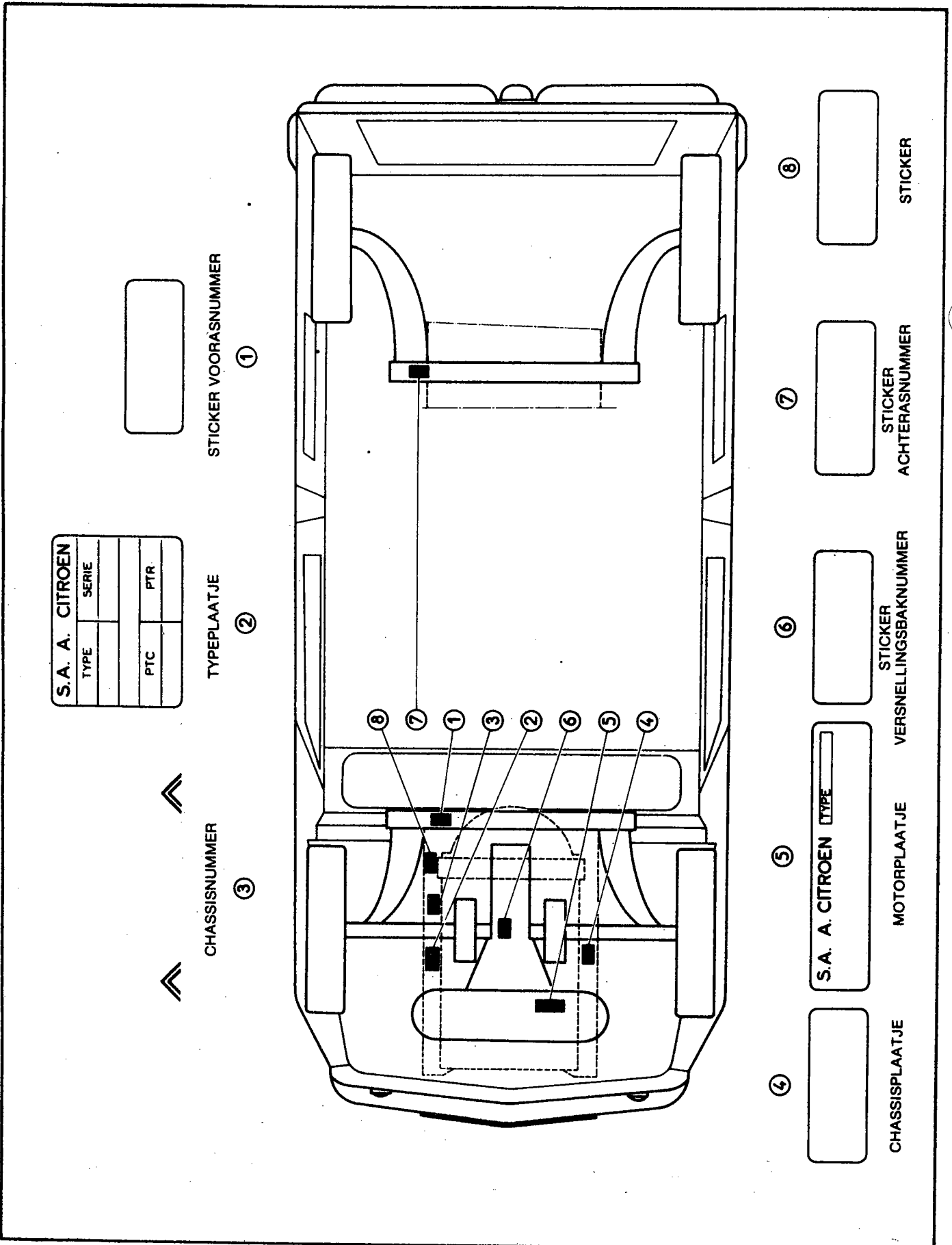
(FRANKRIJK)

AMI 8

REPARATIEHANDBOEK A 621-I - AANVULLING 1



IDENTITEITSPLAATJES
(FRANKRIJK)
MEHARI



S. A. A. CITROËN	
TYPE	SERIE
PTC	PTR

STICKER VOORASNUMMER ①

TYPEPLAATJE ②

CHASSISNUMMER ③

STICKER ⑧

STICKER ACHTERASNUMMER ⑦

STICKER VERSNELLINGSBAKNUMMER ⑥

MOTORPLAATJE ⑤
S. A. A. CITROËN [TYPE]

CHASSISPLAATJE ④

**IDENTITEITSPLAATJES
(FRANKRIJK)
BESTELWAGEN**

REPARATIEHANDBOEK A 621-1 - AANVULLING 1

S. A. A. CITROEN	
TYPE	SERIE
PTC	PTR

STICKER VOORASNUMMER

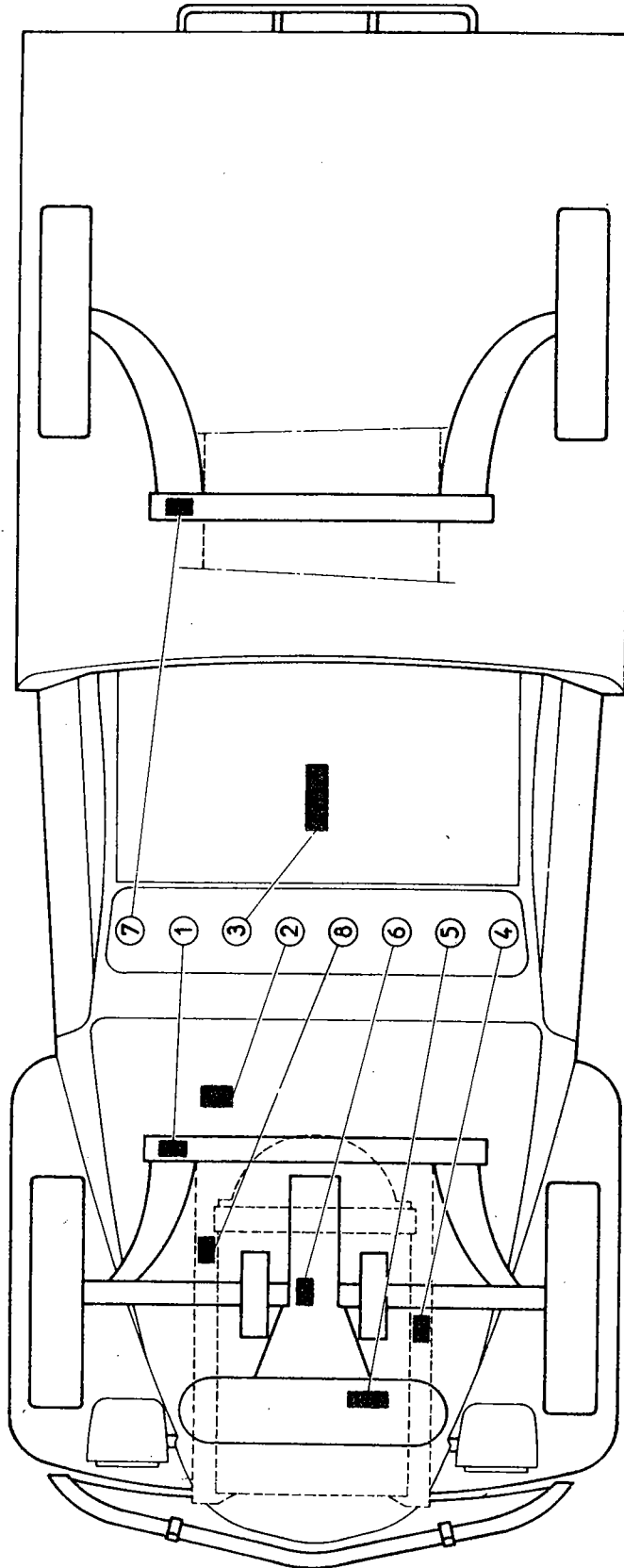
①

TYPEPLAATJE

②

CHASSISNUMMER

③



④

CHASSISPLAATJE

⑤

MOTORPLAATJE

⑥

STICKER
VERSNELINGSBAKNUMMER

⑦

STICKER
ACHTERASNUMMER

⑧

STICKER



VOORZORGSMATREGELEN BIJ WERKZAAMHEDEN AAN DE ELECTRISCHE INSTALLATIE

Om te voorkomen dat bepaalde elektrische onderdelen onherstelbaar worden beschadigd of kortsluiting optreedt (risico van brandgevaar of ongeval) moet absoluut worden vermeden bepaalde foutieve handelingen te verrichten.

1. Accu:

- a) Maak eerst de negatieve accuklem los en vervolgens de positieve.
- b) Sluit de accuklemmen deugdelijk op de accupolen aan; de negatieve accuklem moet *het laatst* worden aangesloten.
- c) Controleer voor het aansluiten van de negatieve accupool of er geen stroom wordt afgenomen.
Controleer dit door met de kabelklem de negatieve accupool aan te tikken: er mag geen vonkvorming zichtbaar zijn. Wanneer dat wel het geval is, is er sprake van kortsluiting in een der stroomkringen, die eerst moet worden verholpen.
- d) De accu moet op de juiste wijze zijn aangesloten; de negatieve pool moet met massa zijn verbonden.
- e) Alvorens de startmotor in werking te stellen, moet worden gecontroleerd of de twee accukabels op de juiste wijze op de accupolen zijn bevestigd.

2. Dynamo - Wisselstroomdynamo - Spanningsregelaar:

- a) Laat de wisselstroomdynamo alleen draaien wanneer deze met de accu is verbonden.
- b) Controleer voor het aansluiten van de wisselstroomdynamo of de accu op de juiste wijze is aangesloten (negatieve accupool op de massa).
- c) Controleer de werking van de wisselstroomdynamo niet door kortsluiting te maken met de positieve accupool en de massa, of tussen de aansluiting "EXC" en de massa.
- d) Let erop de op de spanningsregelaar aangesloten stroomdraden niet onderling te verwisselen.
- e) Tracht niet een wisselstroomdynamo te bekrachtigen; dit heeft geen enkel nut en zal leiden tot storingen aan de wisselstroomdynamo en de spanningsregelaar.
- f) Sluit geen ontstoringscondensator aan op aansluiting "EXC" van de spanningsregelaar of wisselstroomdynamo.
- g) Sluit nooit een acculader aan op een in de wagen aangesloten accu en voer nooit elektrische laswerkzaamheden aan de wagen uit zonder eerst beide accukabels te hebben losgemaakt.

3. Bobine:

Sluit een ontstoringscondensator niet aan op de aansluiting "RUP" van de bobine.
Monteer de door de fabriek voorgeschreven condensator op de "+" of "BAT" aansluiting van de bobine.

4. Jodiumlamp:

- a) Vervang alleen een lamp wanneer deze niet brandt.
Na het doven vijf minuten laten afkoelen.
- b) De lamp niet met de vingers aanraken. Mocht het per ongeluk gebeuren dan de vingerafdrukken verwijderen met water en zeep en de lamp drogen met een gladde doek.



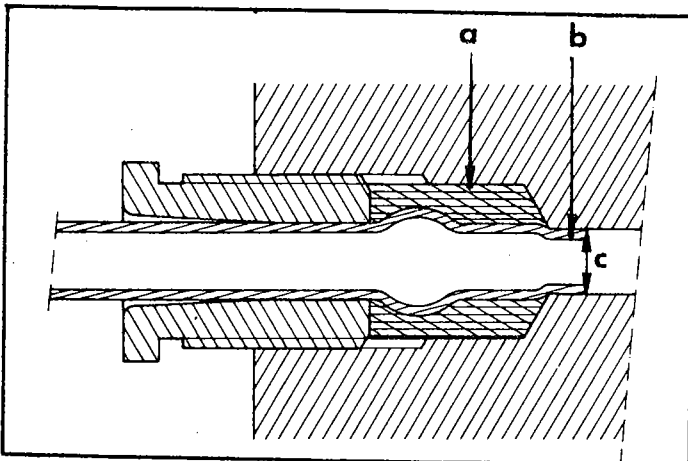
1. VOORZORGEN**A. Wagens uitgerust met rondom trommelremmen.****GEBRUIK REMVLOEISTOF DIE VOLDOET AAN DE NORM SAE J 1703**

Gebruik uitsluitend pakkingen, rubbers en slangen geschikt voor speciale synthetische remvloeistof. Reinig de delen met spiritus of desnoods met hydraulische vloeistof van dezelfde kwaliteit als die welke voor de remmen wordt gebruikt.

B. Wagens uitgerust met schijfremmen voor:**GEBRUIK MINERALE HYDRAULISCHE VLOEISTOF (LHM) IN HET REMSYSTEEM VAN WAGENS UITGERUST MET SCHIJFREMMEN VOOR.**

Gebruik uitsluitend pakkingen, rubbers en slangen geschikt voor minerale hydraulische vloeistof LHM. Reinig ze met benzine.

Ga voor het aansluiten van een leiding als volgt te werk:



- Dompel de pakkingring "a" in remvloeistof en schuif de ring over het uiteinde van de leiding. Schuif de ring zover op de leiding dat de laatste er over een afstand "b" uitsteekt.
- Let er bij het op zijn plaats brengen van de leiding op, deze zuiver centrisc, zonder forceren, in de boring te schuiven (het uiteinde met de kleine diameter "b" moet in de boring met kleine diameter "c" centreren).
- Draai de wartelmoer slechts matig vast, daar te vast aandraaien vervorming van de leidingen en lekkage tengevolge heeft.

N.B.: Aantrekkoppels:

- Leidingdiameter = 3,5 mm) 0,8 – 0,9 kgm
- Leidingdiameter = 4,5 mm)

De constructie van de verschillende pakkingen waarborgt bij een toenemende druk een betere afdichting. De mate van afdichting kan niet worden vergroot door de leidingwartels vaster aan te trekken.

2. NA HET WERK UIT TE VOEREN CONTROLES

Na alle werkzaamheden aan de componenten of het remsysteem te hebben uitgevoerd, controleert u: de afdichting van de leidingaansluitingen.



VOORNAAMSTE VOORGESCHREVEN PRODUKTEN

I. LIJMEN

ONDERGROND	TE PLAKKEN MATERIAAL	HANDELSWIJZE	LIJMSOORT (voorbeelden)	AANBEVOLEN OPLOSMIDDEL
Gelakte staalplaat	Kunstleer Rubber Sierstrip	Insmeren ondergrond Insmeren materiaal Drogen Aanbrengen Glad maken	Neopreen REST-AGRAF Réf. Choisyprène TEROSON Réf. Térokai 2444	Benzine F Trichloorethaan 111
	Vinyl	Insmeren ondergrond Insmeren materiaal Drogen Aanbrengen Glad maken	Synthetische rubberlijm MINNESOTA Réf. EC 1236 Acrylo-nitriet MIPLACOL Réf. HS 3688	Trichloorethaan 111
Gelakte staalplaat Karton Vilt	Stof Vilt	Insmeren ondergrond Drogen Aanbrengen Glad maken	S.E.R. ONFROY Réf. 306 Natuurlijke rubberlijm BOSTIK Réf. 1313	Benzine F
Glas	Aluminium (onderzetruiet)	Vorbereiden lijm Vorbereiden oppervlak Insmeren beide oppervlakken Druk aanbrengen	Eposy TEROSON Réf. Térokai COLFIX Réf. Maticol	Lauw water voor polymerisatie
	Spiegel	Vorbereiden van het oppervlak Aanbrengen Drukken	Spécial COMET Réf. Kit-verre/métal	Super clean
	Rilsan (rail)	Insmeren ondergrond Insmeren materiaal Drogen Aanbrengen Drukken	Néopreen COLFIX Réf. 550 MINNESOTA Réf. EC 1099	Benzine F Trichloorethaan 111
	Klégécel	Insmeren ondergrond Insmeren materiaal 3 tot 8 min. drogen Aanbrengen Drukken	Neopreen BOSTIK Réf. 1400 MINNESOTA Réf. EC. 1099	Trichloorethaan 111 Oplosmiddel S
Polyester	Polyurethaan schuim	Insmeren ondergrond Drogen Aanbrengen Glad maken	Neopreen COLFIX Réf. 180 MINNESOTA Réf. Spray Pavillon 77	Benzine F Trichloorethaan 111

REPARATIEHANDBOEK A. 621-1 - AANVULLING 1

II. SCHOONMAAKPRODUKTEN

GEBRUIK	PRODUKT	BIJZONDERHEDEN	LEVERANCIERS
Reinigen hydraulische leidingen LHM systeem	TOTAL Hydraulingage	Produkt voor compleet reinigen Produkt gedurende 1000 km in systeem.laten	TOTAL C.F.R.
Koud ontvetten	MAGNET 6	Onoplosbaar in water Sneldrogend	MAGNUS
OIL & GREASE	REMOVÉVER	Laat het produkt werken (onverdund of verdund met een oplosmiddel) vervolgens met veel water afspoelen	MULLER ET CIE.
	PROTOLAN 3 D	Onverdund toepassen en vervolgens met veel water afspoelen	Ets. N. BREGER Ets. RAVICOLOR
	RAVITOL X		
Pakkingvlak-reinigen	MAGSTRIP	Gelatineachtige vloeistof bestemd voor het reinigen van vloeibare niet metalen pakkingen	MAGNUS
	SUPER CLEAN	Droogreiniger te gebruiken alvorens Loctite produkten aan te wenden	COMET Département D.A.V.A.
Carburateur reinigen reinigen	Carburateur-cleaner	Onverdund te gebruiken Twee verpakkingen: - spuitbus - vloeistof	SOFRALUS-BARDAHL
	P.D.R.		AGIR
	Carbuclin		REDEX-FRANCE

III. AFDICHTPASTA'S

GEBRUIK	PRODUKT	BIJZONDERHEDEN	LEVERANCIERS
Afdichting van pakkingvlakken, bouten, tapeinden en moeren	PROTO-JOINT	Bestand tegen mechanische weerstand en aardolieprodukten	JEAN-BRASSANT
	CURTYLON	Reinigen met spiritus	CEFILAC Département Joint Curty
	LOWAC	Bestand tegen koolwaterstoffen	SEBIS
	FRENETANCH	Borgen en afdichten van schroefdraad van delen die demontabel moeten blijven	COMET Département D.A.V.A. OPMERKING: Deze vijf produkten worden in een koffer geleverd, met daarbij SCELBLOC (om lagers en bussen vast te zetten) en SUPER-CLEAN (reinigingsmiddel)
	FRENBLOC	Borgen en afdichten van tapeinden, bouten, moeren met max. doelmatigheid	
	FORMETANCH	Afdichting aansluitstukken en pakkingvlakken	
	FORMAJOINT	Afdichting pakkingvlakken als vervanging van de traditionele pakking	
Afdichting portierrubbers, voorruitrubbers	SILICOMET zwart		

AFDICHTPASTAS (vervolg)

GEBRUIK	PRODUKTEN	BIJZONDERHEDEN	LEVERANCIERS
Afdichten van poreuse carters	DEVCON F	Op aluminiumbasis	COMET Dép. D.A.V.A.
	METALIT		DISEMPEX
	METOLUX A	Op lichtmetaalbasis	METOLUX
	SILASTIC 733 R.T.V.	Blijft soepel na drogen	DOW CORNING S.A.R.L.
Afdichten van de verwarmingsbuizen van het inlaathuis	Hittebestendige lijmkit Réf. 1500 (COLLAFEU)		Ets. BARTHELEMY

IV. KRUIPOLIËN

GEBRUIK	PRODUKTEN	BIJZONDERHEDEN	LEVERANCIERS
Geoxydeerde onderdelen	KRUIPOLIE	Spuitbus	MOLYDAL
	KRUIPOLIE EMO	Spuitbus of reservoir van 5 liter	SOFRALUS-BARDAHL

V. VETTEN EN SMEERMIDDELEN

GEBRUIK	PRODUKTEN	BIJZONDERHEDEN	LEVERANCIERS
Smeren van de silentbloccs van de draagarmen	S.I. 33 RHONE-POULENC	Siliconenvet	LAMBERT-RIVIERE
	33 vet (medium)		DOW CORNING S.A.R.L.
Smeren van de aandrijfassen	1 495 vet	Voor meerder doeleinden, met hoge kleefkracht	MOLYDAL
aandrijfassen	MOLYKOTE LONGTERM 2	E.P. vet met hoge kleefkracht en bestand tegen water	DOW CORNING S.A.R.L.
	TOTAL MULTIS MS	"Multipurpose" vet	TOTAL C.F.R.
Plastic rubber smeermiddel	REDEX-SILICONE	Spuitbus	REDEX-FRANCE
Onderdelen die onder zware omstandigheden moeten werken	HI-LUB-HTC	Smeermiddel in spuitbus, bestand tegen zoet- en zout water, bij hoge temperatuur en druk	COMET Département D.A.V.A.
Bougiedraad smeermiddel	NO-BIND	Smeermiddel dat vastzitten tegengaat en bestand is tegen hoge temperatuur	CEFILAC Département joint Curty



1. ALGEMENE KENMERKEN

MOTOR TYPE	WAGEN
A 53 (425 cm ³)	AZ (serie A en AM) 3/1963 → 2/1970 AZU 3/1963 → 8/1967
A 79/0 (425 cm ³)	AZU 8/1967 → 8/1972 AYA (serie A en AM) 8/1967 → 3/1968
A 79/1 (435 cm ³)	AZ (serie A 2) 2/1970 → 2/1975 AZ (serie KB) 9/1975 → 9/1979 AYA 2 (serie A en AM) 3/1968 → 9/1975 AZU (serie B) 8/1972 → 9/1975 AK (serie AP) 9/1975 → 2/1978
M 4 (602 cm ³)	AYA 3 (serie A en AM) 1/1968 → 10/1968 AK → 5/1968 AM 10/1963 → 5/1968 AMB 10/1963 → 5/1968
M 28 (602 cm ³)	AY (serie CB) 2/1970 → AM 2 5/1968 → 3/1969 AMB 2 5/1968 → 7/1969 AM 3 3/1969 → 7/1969 AM (serie JA) 9/1969 → 9/1978 AM (serie JB en JC) 9/1969 → 9/1978
M 28/1 (602 cm ³)	AYB (serie A en AM) 10/1968 → 2/1970 AZ (serie KA) 2/1970 → AY (serie CA) 10/1968 → AK (serie B) 5/1968 → 8/1970 AK (serie AK) 8/1970 → 2/1978 AY (serie CD) 2/1978 → AY (serie CD gewijzigd) 8/1980 →

Motortype	A 53	A 79/0	A 79/1	M 4	
				AYA 3	AK
Aantal cilinders		2 CV	2 box.motor		3 CV
Fiscaal vermogen					
Cilinderinhoud	425 cm ³		435 cm ³		602 cm ³
Boring	66 mm		68,5 mm		74 mm
Slag	62 mm		59 mm		70 mm
Compressie-verhouding	7,5/1	7,75/1	8,5/1	7,75/1	
Effectief vermogen ISO	13,2 kW (18 PK SAE) bij 5000 tpm	15,5 kW (21 PK SAE) bij 5450 tpm	17,7 kW (24 PK DIN) bij 6750 tpm	20,6 kW (28 PK SAE) bij 5000 tpm	19,1 kW (26 PK SAE) bij 4500 tpm
Max. koppel ISO	2,9 m.daN (2,9 mkg SAE) bij 3500 tpm	3,1 m.daN (3 mkg SAE) bij 3500 tpm	2,9 m.daN (2,9 mkg DIN) bij 4500 tpm	4,5 m.daN (4,4 mkg SAE) bij 3500 tpm	4,1 m.daN (4 mkg SAE) bij 3500 tpm

Motortype	M 28		M 28/1		
	AM 2	AK 2	A 06/635	AM 2 A	AM 2 L.P.G.
Motorplaatje					
Aantal cilinders			2 box.motor		
Fiscaal vermogen			3 CV		
Cilinderinhoud			602 cm ³		
Boring			74 mm		
Slag			70 mm		
Compressie- verhouding	9/1			8,5/1	
Effectief vermogen ISO	21,5 kW (30 CV DIN) bij 5750 tpm	19,1 kW (26 CV DIN) bij 5500 tpm		21 kW (29 CV DIN) bij 5750 tpm	18 kW (25 CV DIN) bij 5000 tpm
Max. koppel ISO	4,1 m.daN (4,2 mkg DIN) bij 4000 tpm	4,1 m.daN (4 mkg DIN) bij 3500 tpm		3,8 m.daN (4 mkg DIN) bij 3500 tpm	3,6 m.daN (3,7 mkg DIN) bij 2500 tpm

Koeling: geforceerde luchtkoeling.

Smering: Druksmering; gevoed door een oliepomp type "EATON" gemonteerd op het nokkenasuiteinde.

- ingebouwd filter op de motoren M 28/1 en M 29 11/1969 → 11/1970.
- uitwendig filter op de motoren M 28/1 en M 28 vanaf 11/1970.

Carburatie: (zie tabel van de Handeling A. 142-00).

- Geruisdemper: type met verwisselbaar element.
- Te gebruiken brandstof: Superbenzine

Ontsteking:

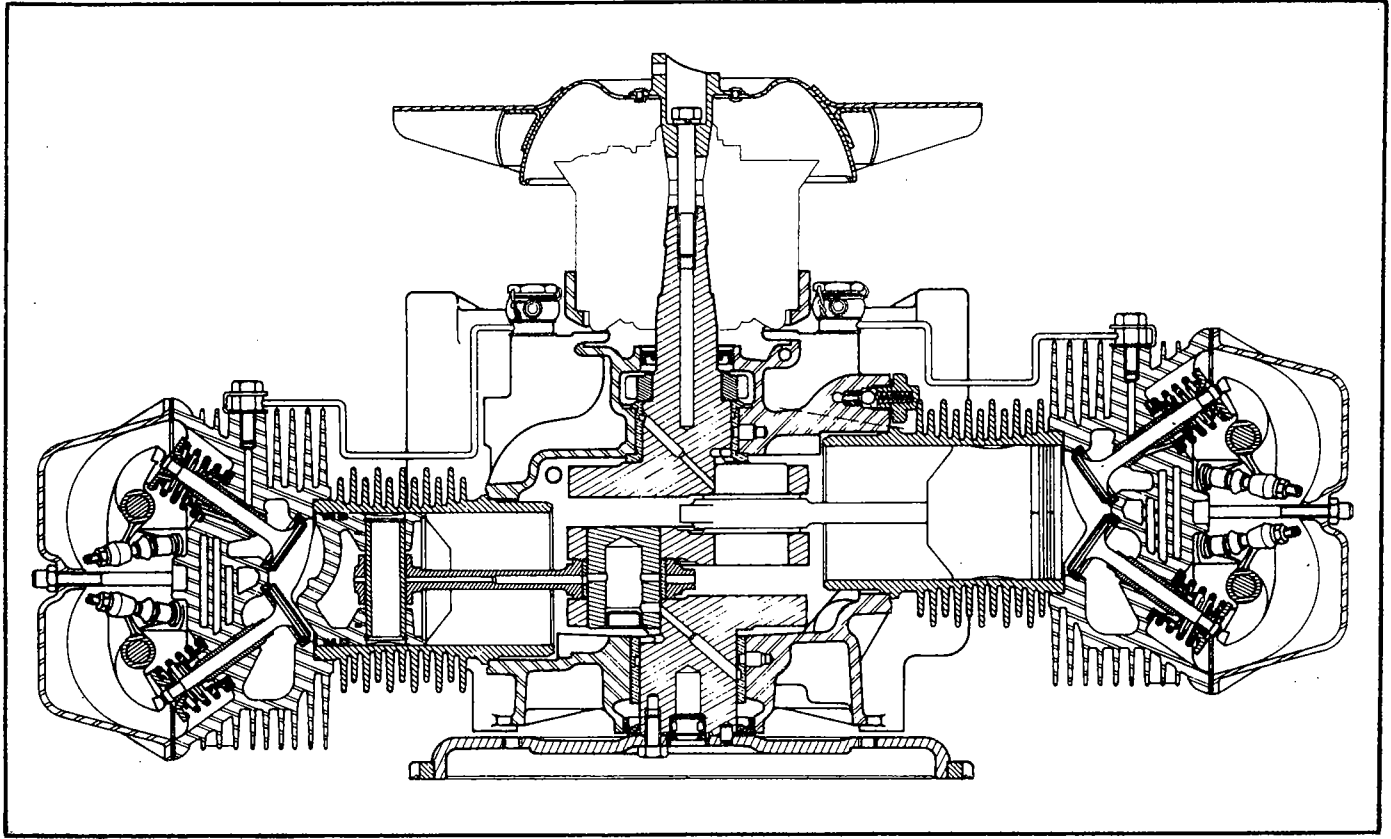
- Ontsteking op het nokkenasuiteinde.
- Merken: DUCÉLLIER of FEMSA.
- Bougies: zie de betreffende Servicebulletins.

Distributie:

- Nokkenas onder de krukas, met tandwiel voor het opheffen van de speling.
- Max. onrondheid van de nokdrager van de ontsteking: 0,02 mm.

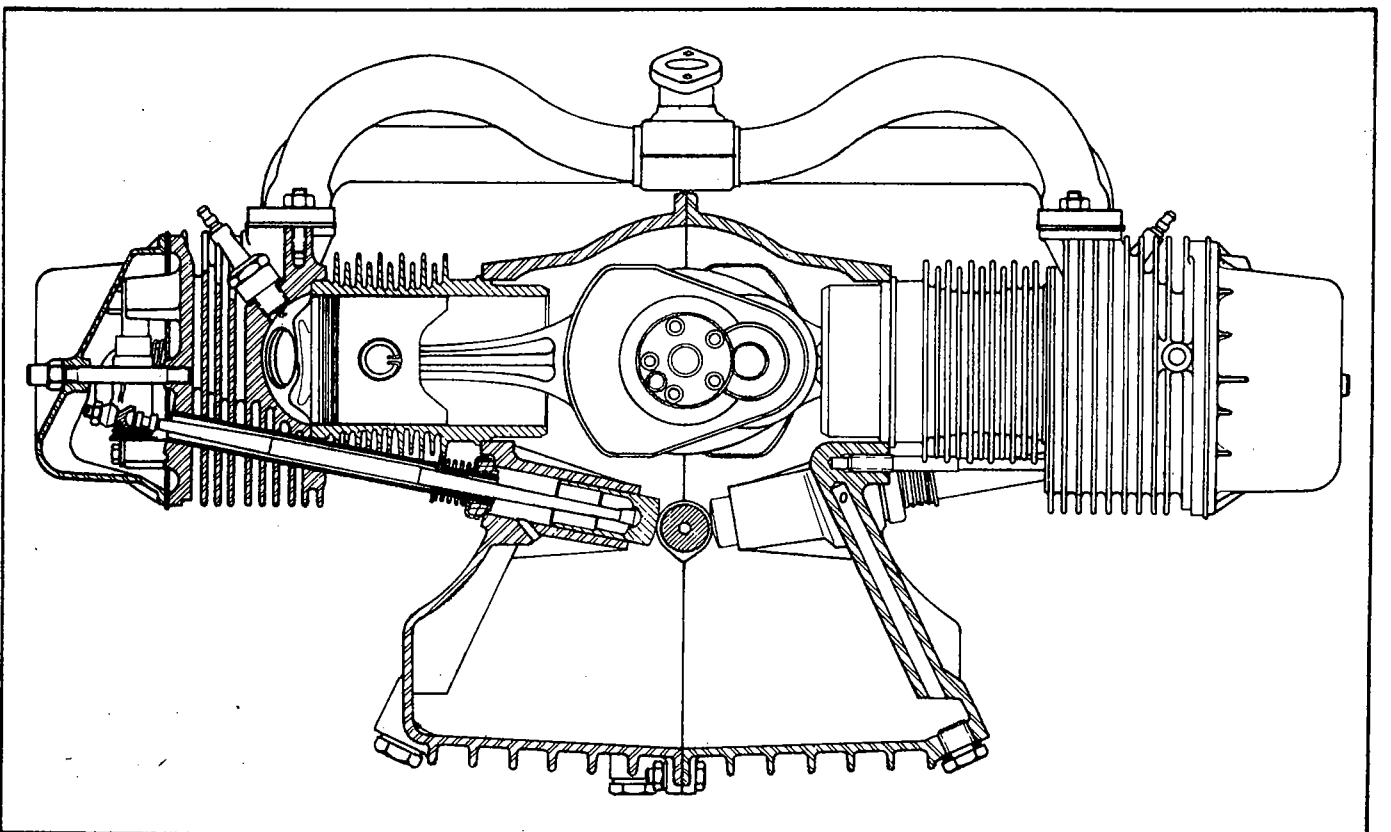
A 53 en A 79/0 MOTOREN
LANGSDOORSNEDE

A. 10-4



DWARSDOORSNEDE

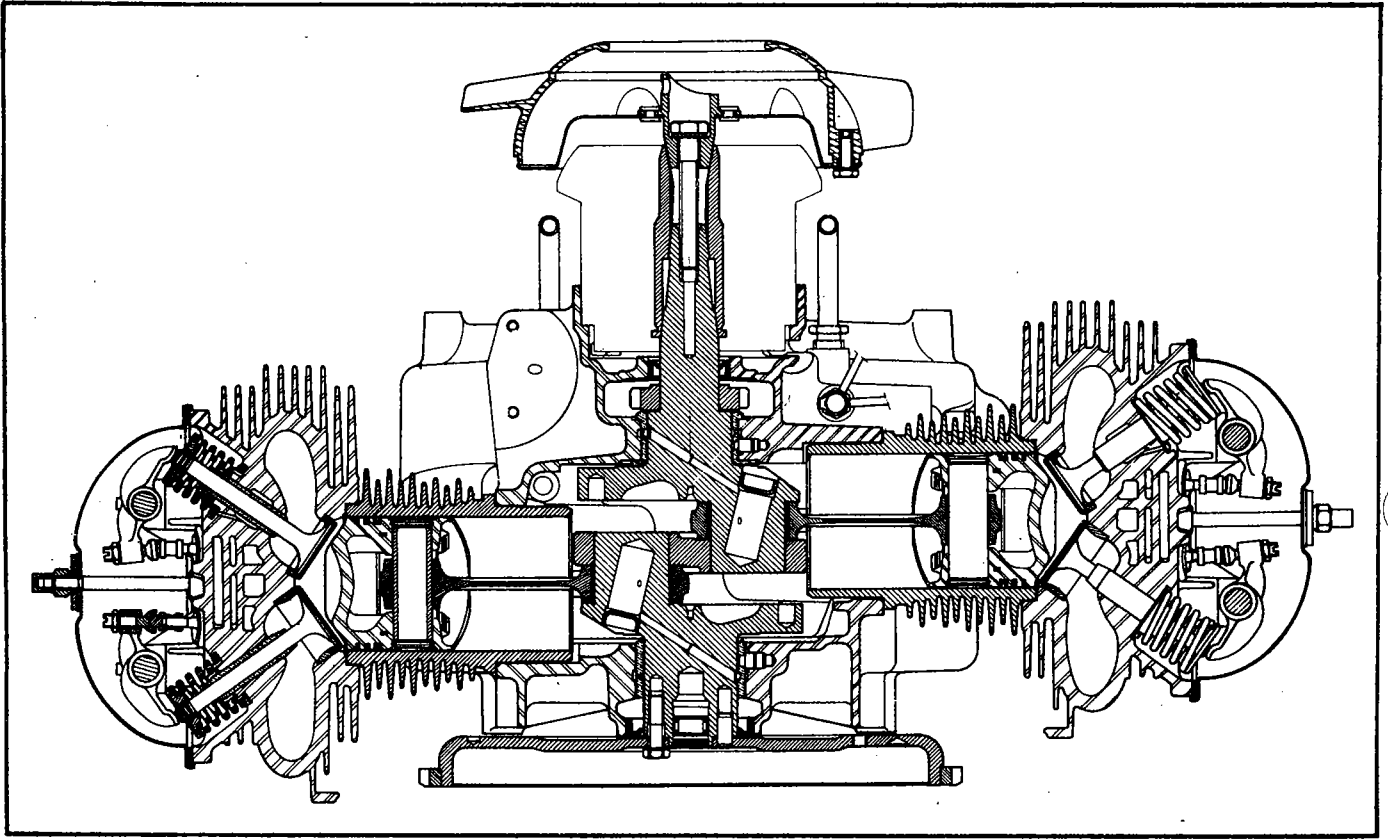
A. 10-5



REPARATIEHANDBOEK A 621-1 - AANVULLING 1

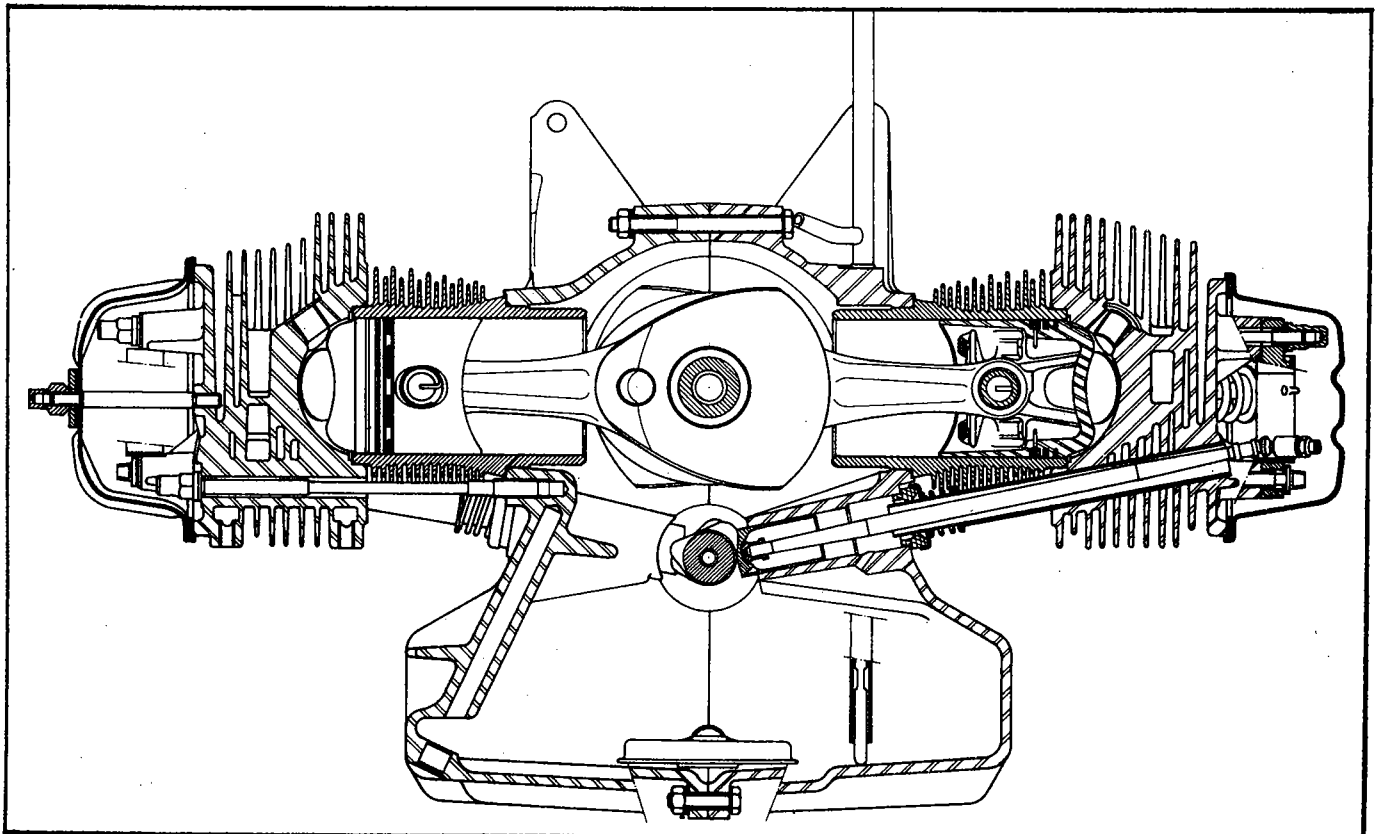
**MOTOR A 79/1
LANGSDOORSNEDE**

A. 10-3



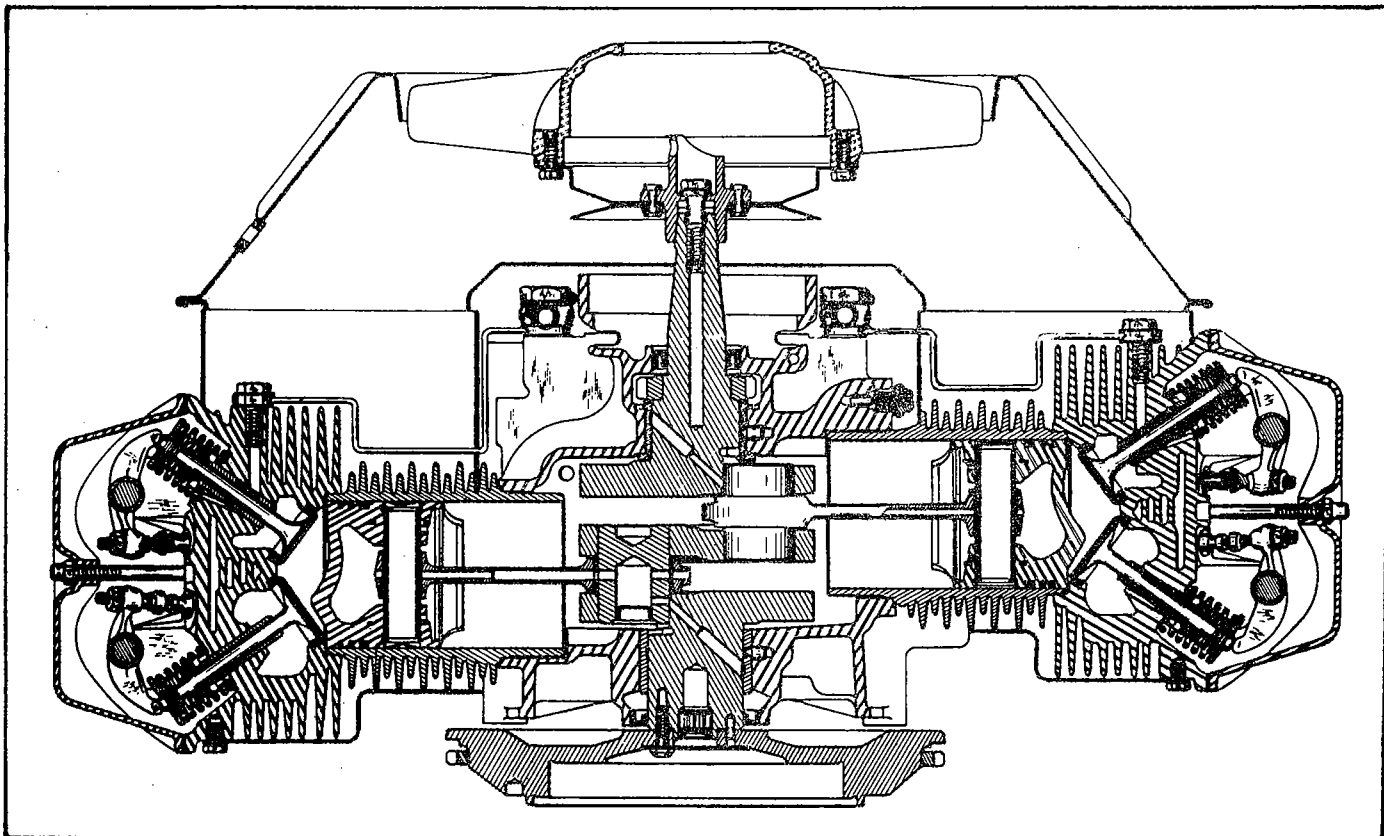
DWARSDOORSNEDE

A. 10-1



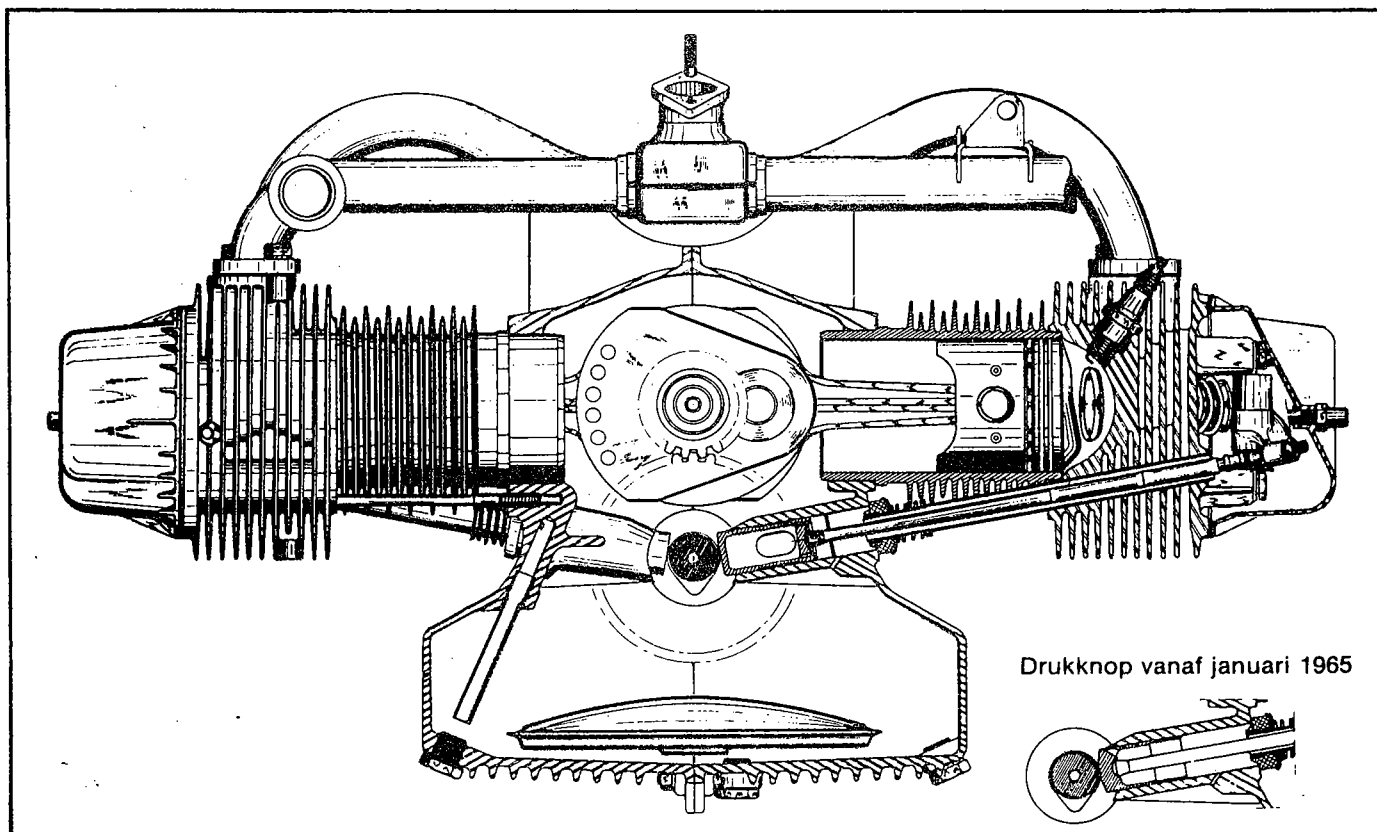
MOTOR M4
LANGSDOORSNEDE

A 10-8



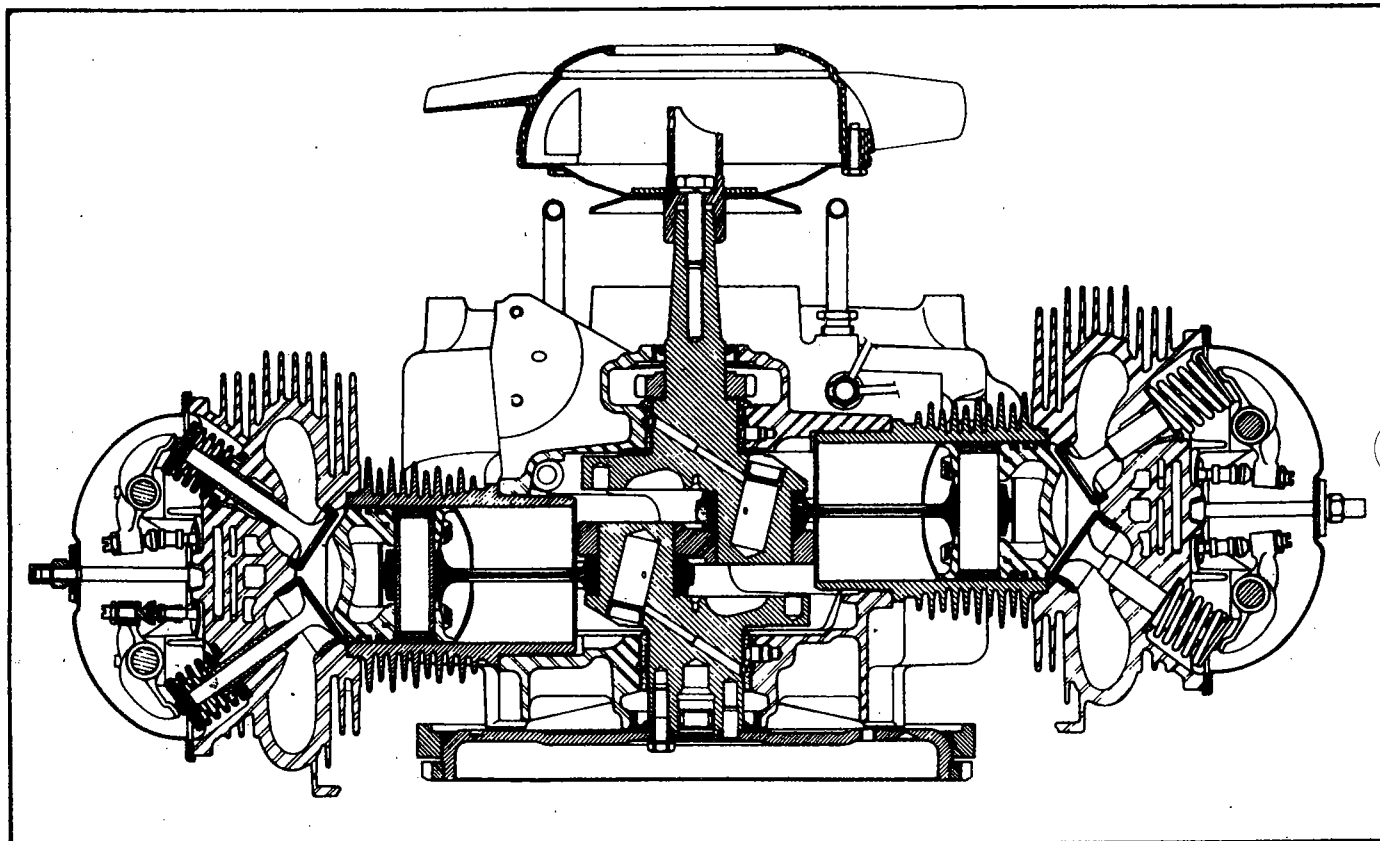
DWARSDOORSNEDE

A 10-9

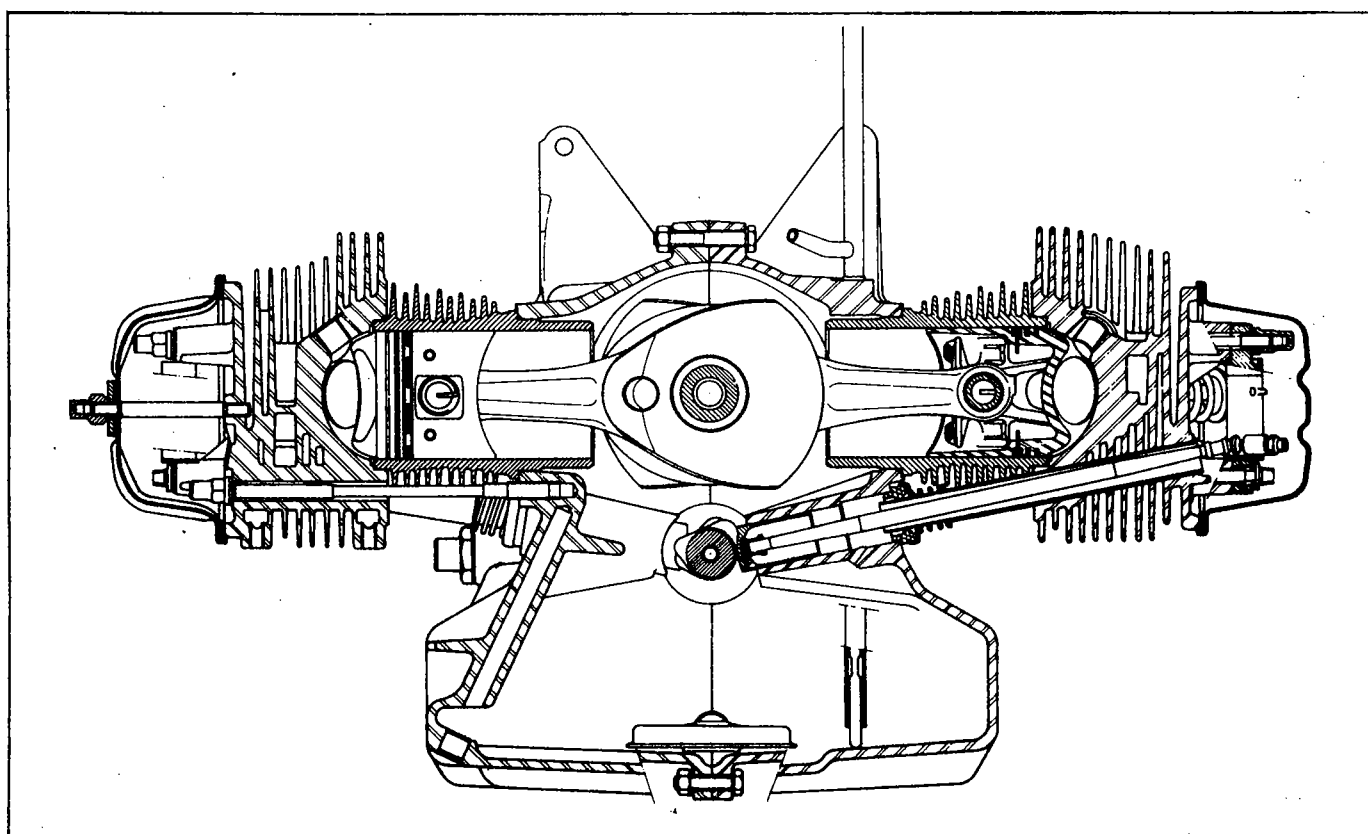


REPARATIEHANDBOEK A 621-I - AANVULLING 1

M 28/1 en M 28 MOTOREN
(wagens tot aan december 1969)
LANGSDOORSNEDE



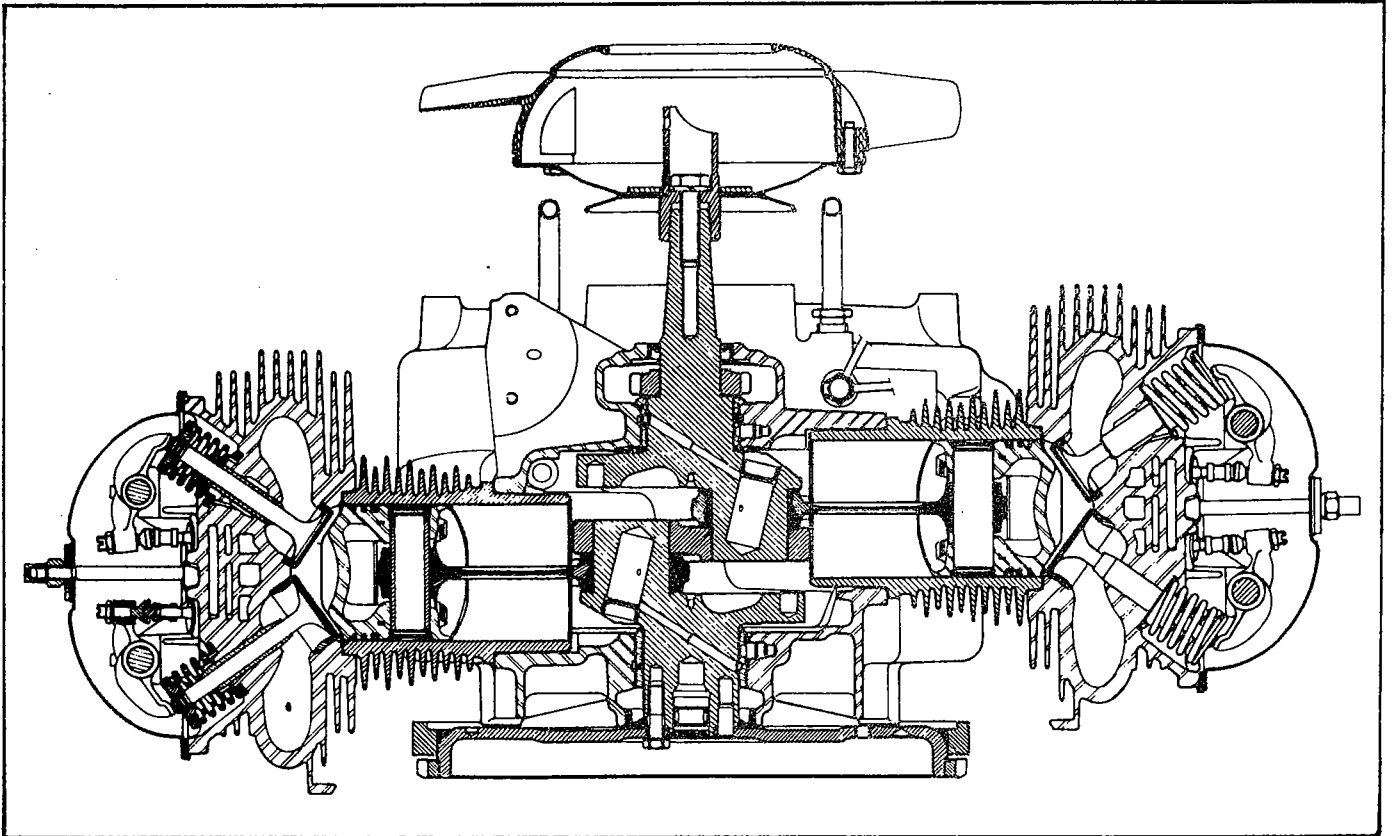
DWARSDOORSNEDE



OPMERKING: De M 28 motor verschilt slechts in de compressieverhouding van de M 28/1 motor.

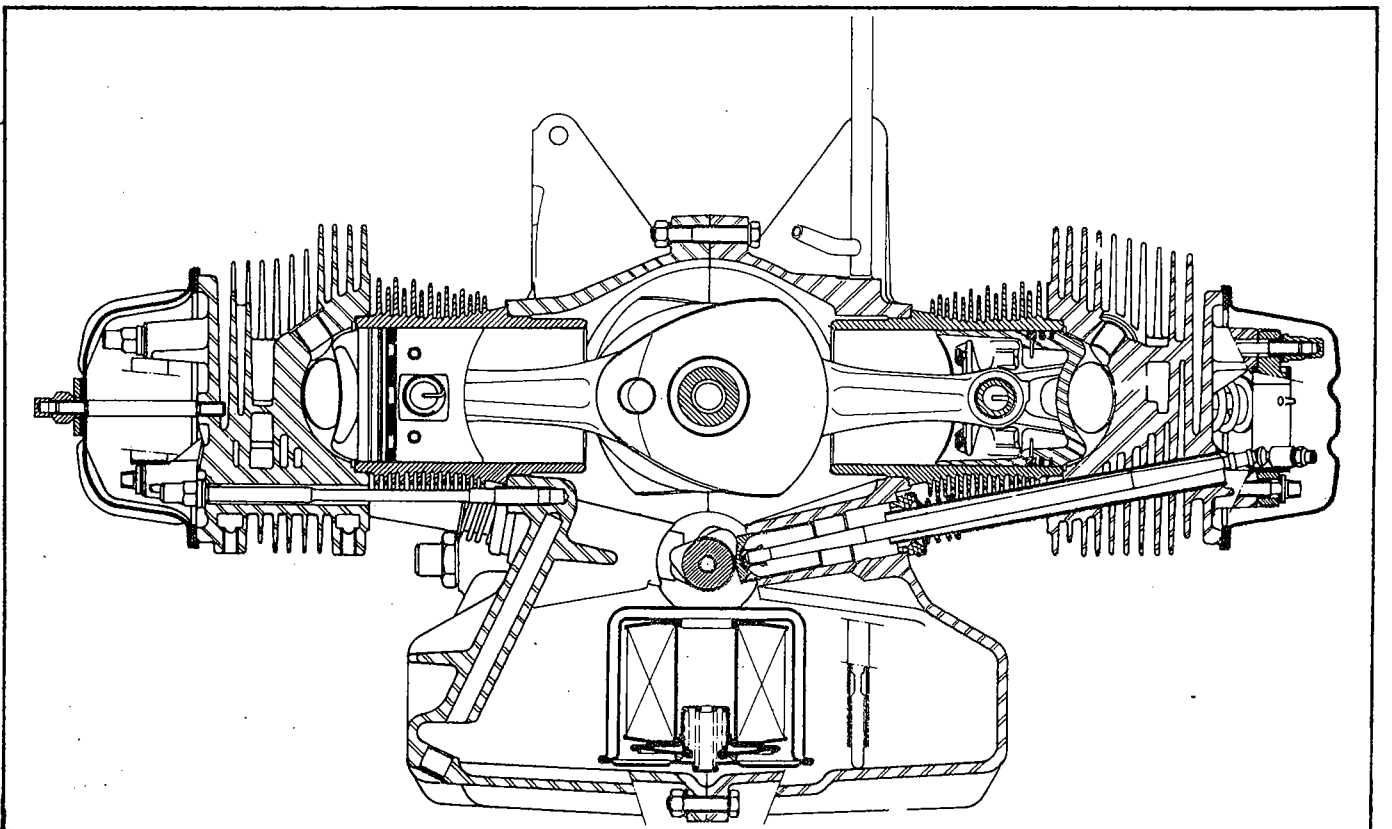
M 28/1 en M 28 MOTOREN
(Wagens van december 1969 tot november 1970)
LANGSDOORSNEDE

A. 10-2



DWARSDOORSNEDE

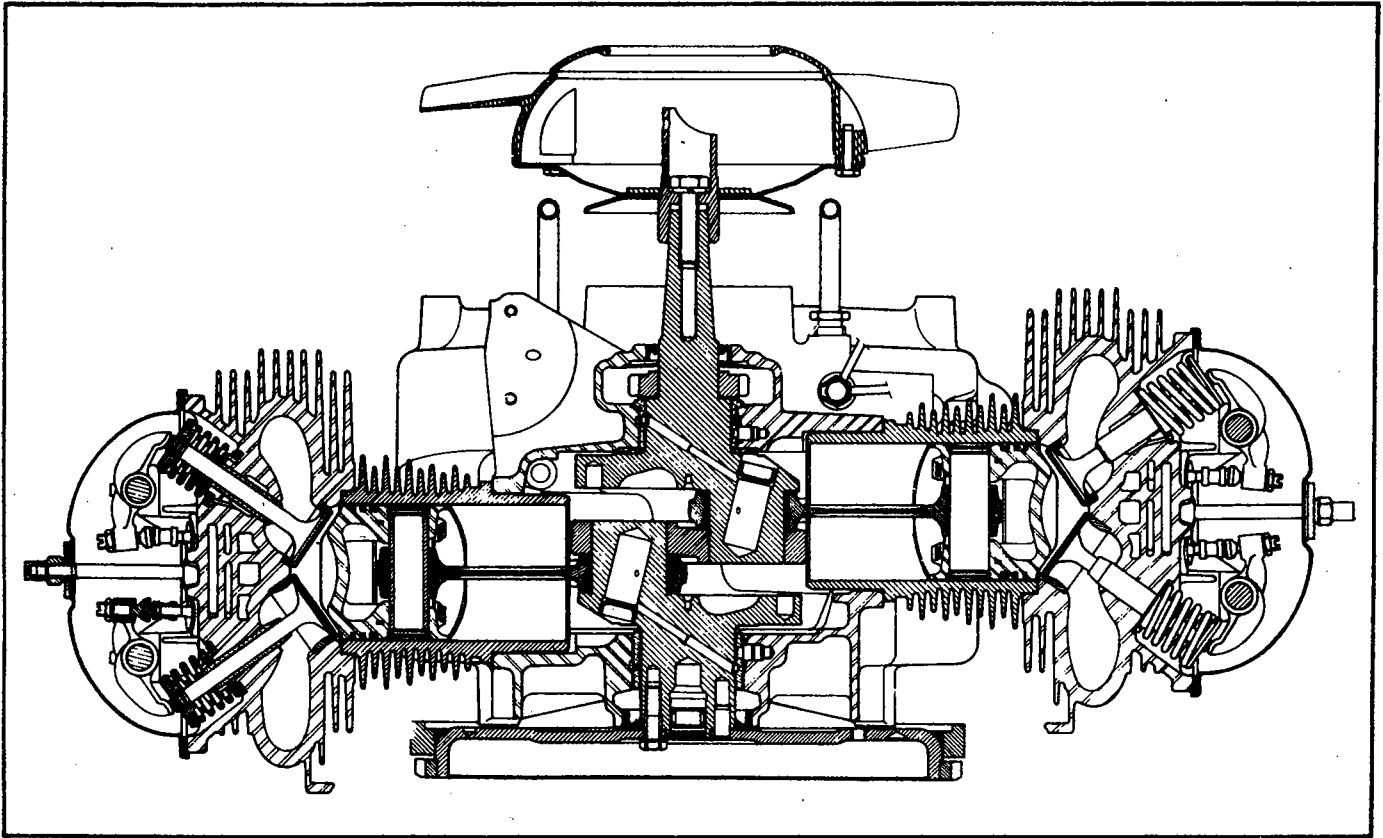
A 10-6a



OPMERKING: De m 28 motor verschilt slechts in de compressieverhouding van de M 28/1 motor.

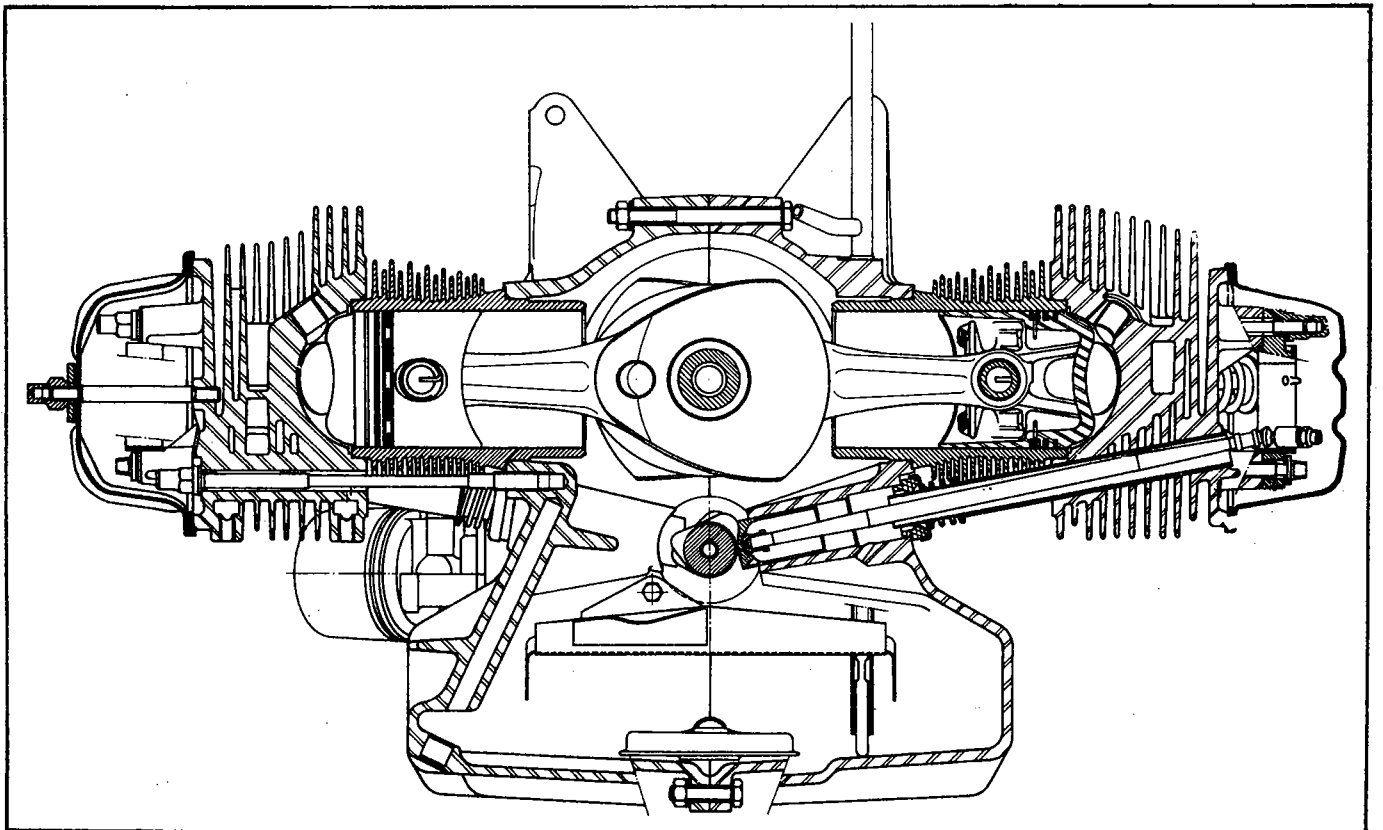
M 28/1 en M 28 MOTOREN
 (wagens vanaf november 1970)
 LANGSDOORSNEDE

A. 10-2



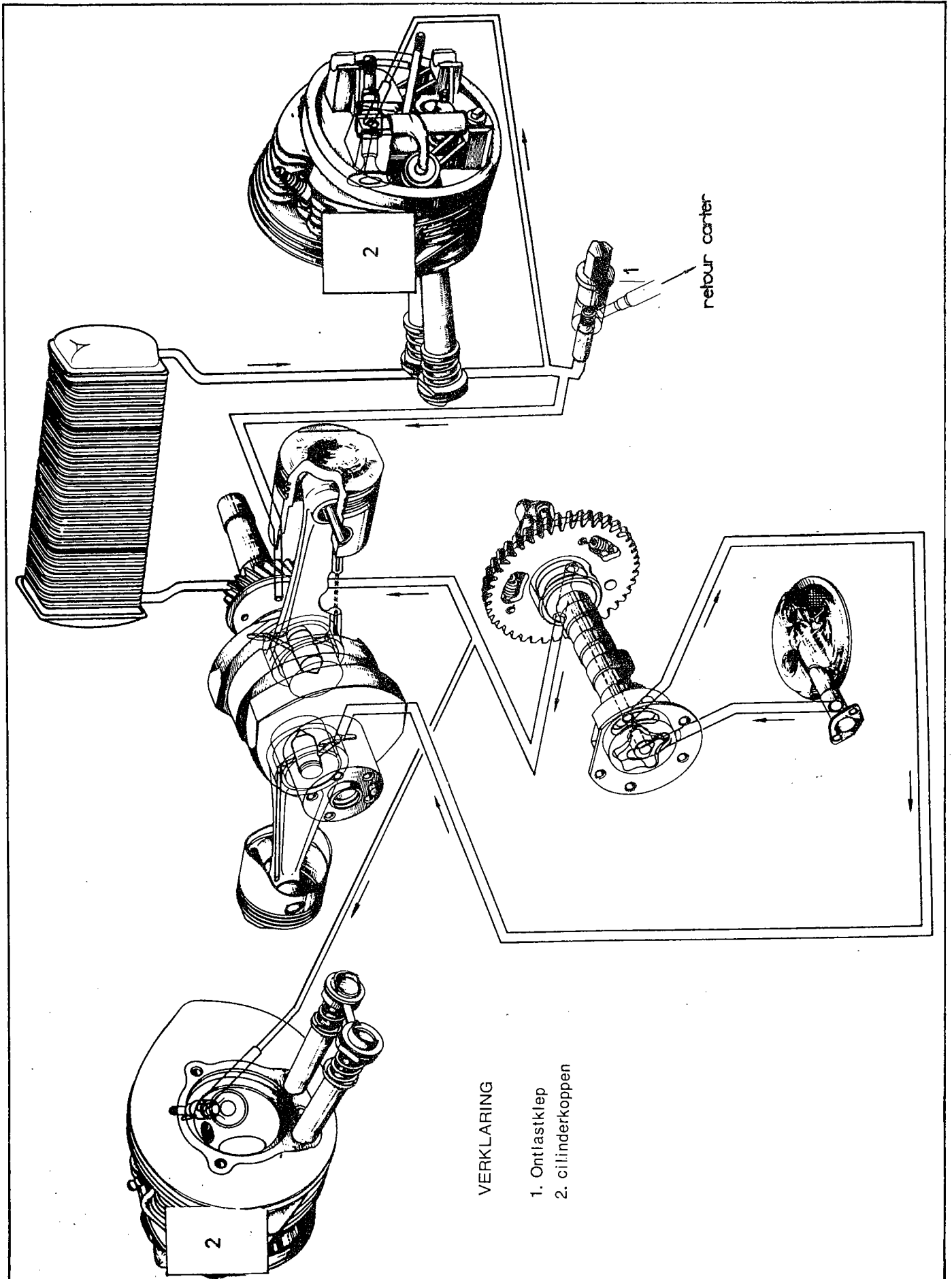
DWARSDOORSNEDE

A. 10-7



OPMERKING: De M 28 motor verschilt slechts in de compressieverhouding van de M 28/1 motor.

SMEERSHEMA
A 53 - A 79/0 - M 4 - MOTOREN

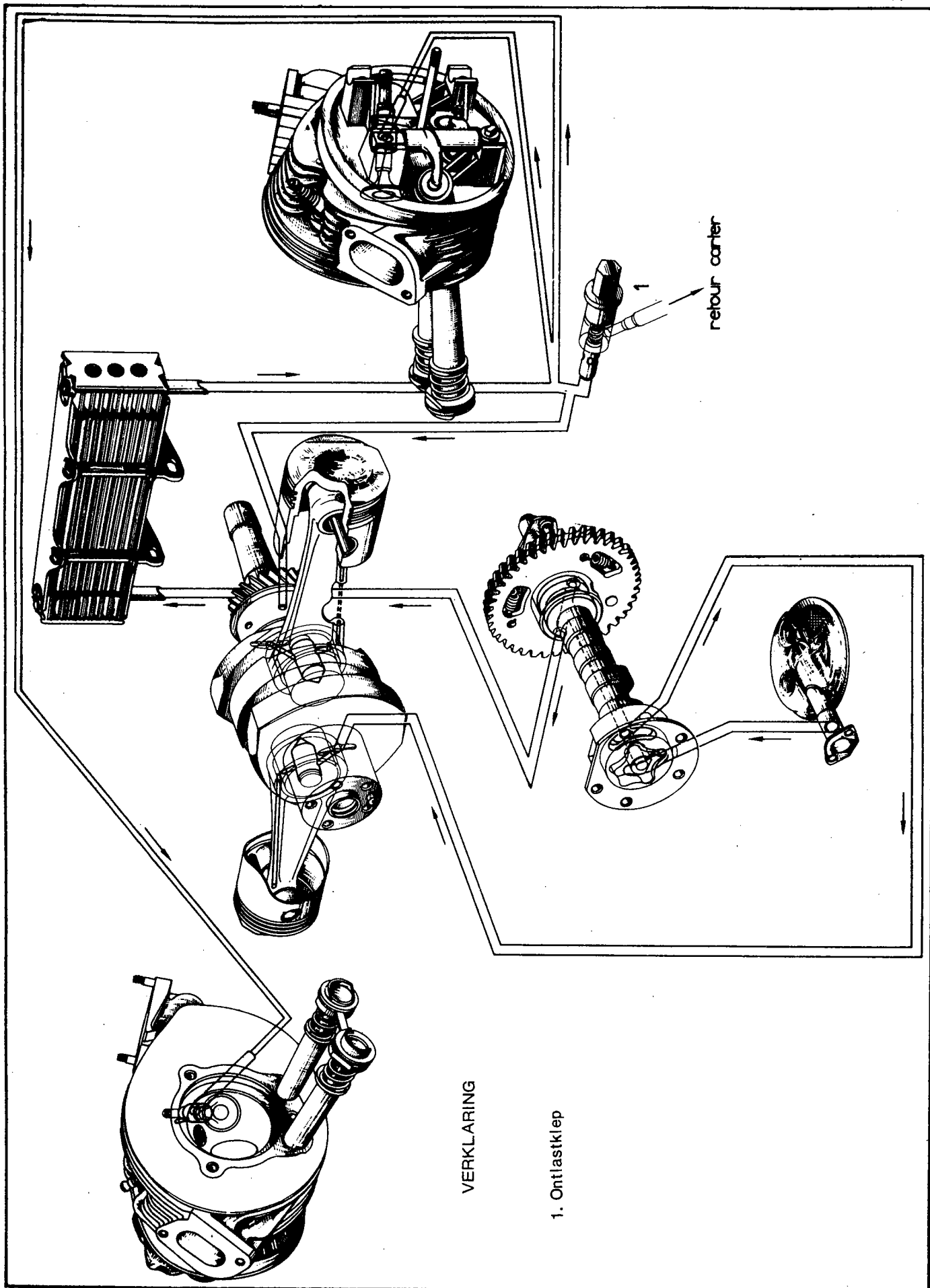


REPARATIEHANDBOEK A 621-1 - AANVULLING 1

SMEERSHEMA

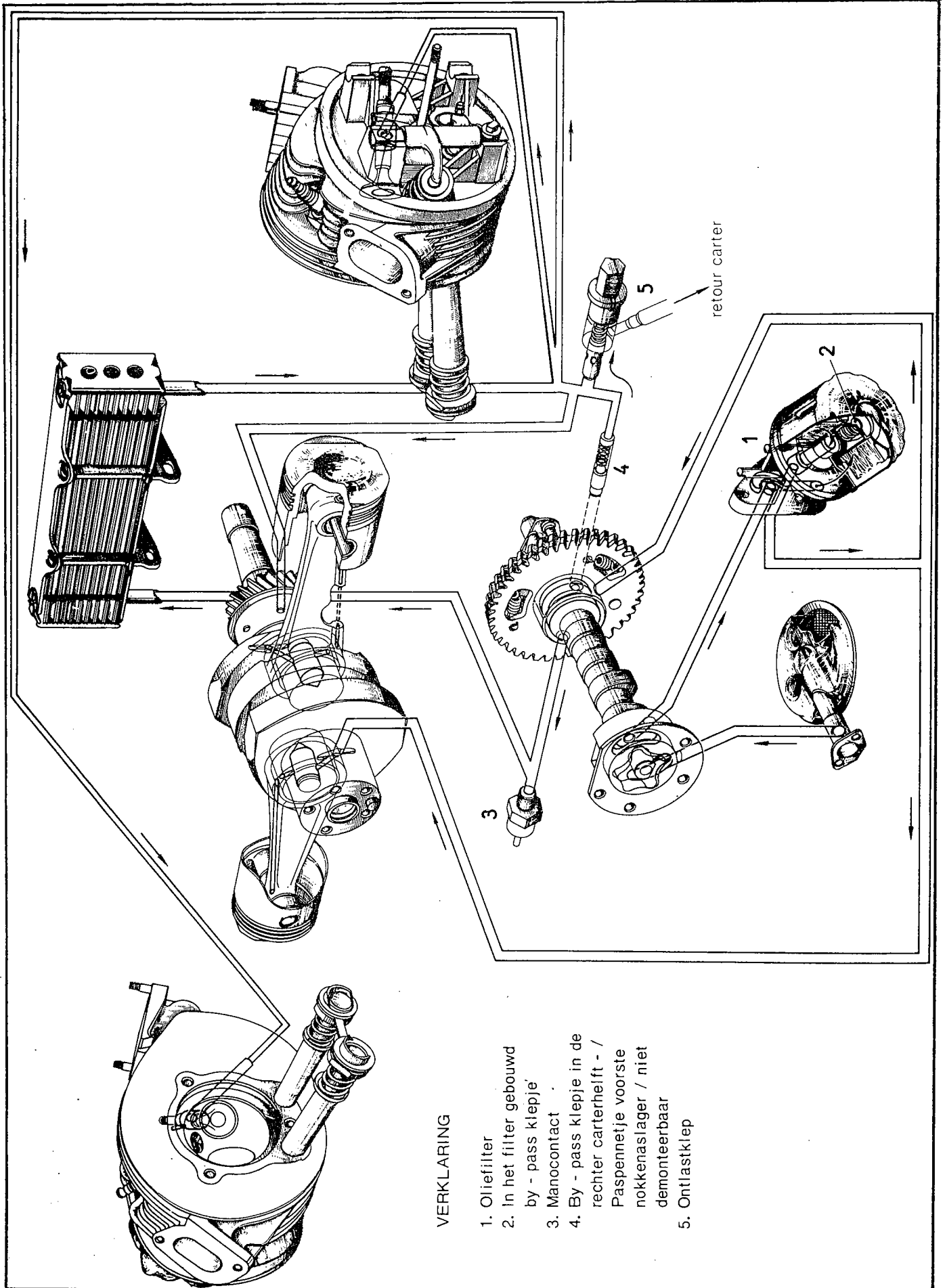
A 79/1 - (M 28/1) en M 28 MOTOREN (tot aan november 1970)

A 220



SMEERSHEMA
 M 28/1 en M 28 MOTOREN
 (Motoren vanaf november 1970)

A. 22-1



VERKLARING

1. Oliefilter
2. In het filter gebouwd by - pass klepje
3. Mancontact
4. By - pass klepje in de rechter carterhelft - / Paspennetje voorste nokkenaslager / niet demonteerbaar
5. Ontlastklep

II. BIJZONDERHEDEN

Motorcarter:

Aanhaalspanningen:

— Bevestigingsmoeren en bouten van de carterhelften	1,5 – 2 kgm
— Lagermoer	3,5 – 4,5 kgm
— Bevestigingsbouten oliezeef	0,3 – 0,5 kgm
— Bevestigingsbouten van de voorste cartersteunen	6 kgm
— Aftapplug	3,5 – 4,5 kgm
— Lagertapeinden op de carterhelft	0,6 – 0,8 kgm
— Bevestigingstapeinden van de carterhelften	0,3 – 0,5 kgm

Krukas - Drijfstangen:

— Zijdelingse krukaspeling (niet afstelbaar)	0,07 – 0,14 mm
— Voorste en achterste krukasboringen niet slijpen (micro-turbine)	
— Drijfstanglagerboringen	20,005 ^{+ 0,011} _{- 0,006} mm
— Zijdelingse drijfstangspeling	0,08 – 0,13 mm

Vliegwiel:

— Maximum slingering van de starterkrans	0,3 mm
— Montagerichting van de starterkrans: afgeschuinde tandvlakken aan versnellingsbakzijde.	

Aanhaalspanning:

— Vliegwielbouten (na elke demontage vervangen)	3,5 – 3,8 kgm
---	---------------

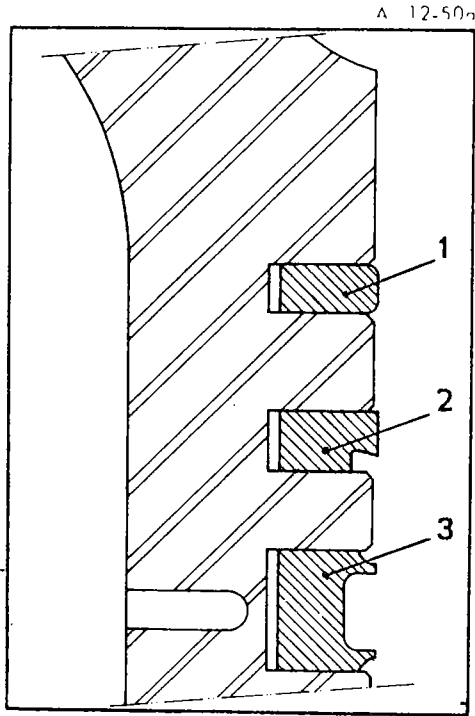
Cilinders:

- Eén enkele klasse cilinder

Zuigers - Zuigerveren:

- De zuigerpennen zijn "Zwevend" gemonteerd.
- Montagerichting van de zuigers:
 - Zuigers zonder montage merkteken (zonder pijl):
Stand niet van belang
 - Zuigers met gedasaxeerde zuigerpen en een montagemerkteken (pijl of AV):
Merkteken aan distributiezijde plaatsen.





Zuigerveren:

Het merkteken (of het merk) moet naar de bovenzijde van de zuiger worden gericht.

Montagevolgorde (vanaf de zuigerbodem):

1 – Compressieveer

2 – Olieschraapveer

3 – Oliveer

OPMERKING:

Vanaf juni 1972 zijn sommige M 28 en M 28/1 motoren voorzien van U-Flex olieschraapveren.

Cilinderkoppen: Aanhaalspanningen:

Aanhaalspanningen:

- Cilinderkopmoeren (aanhaalvolgorde *in koude toestand*: voorste - achterste - onderste moer).
Draai de moeren met de hand aan:
 - 1e maal aanhalen met 0,5 – 1 kgm
 - 2e maal aanhalen met 2 – 2,3 kgm
- Kleppendekselmoeren 0,5 – 0,7 kgm
- Bouten en moeren in- en uitlaatbuizen 1,9 kgm
- Cilinderkoptapeinden op het motorcarter 0,4 – 0,6 kgm
- Kleppendekseltapeinden 0,4 – 0,6 kgm
- Bouten van de uitlaatklembanden 1,9 kgm

Kleppen:

Roterende (TEVES) kleppen op de motoren: A 79/0 - A 79/1 – M 28/1 – M 28.

	Kleppen	Klephoek	Klepschotel Ø mm	Klepsteel Ø (mm) onder schotel	Lengte (mm)
Motoren A 53 – A 79/0	Inlaat	120°	39	8 – 0,025 – 0,040	90,8 ± 0,25
	Uitlaat	90°	32	8,5 – 0,035 – 0,050	88,65 ± 0,25
Motor A 79/1	Inlaat	120°	39	8 – 0,005 – 0,035	89,57 ± 0,45 – 0,25
	Uitlaat	90°	34	8,5 – 0,020 – 0,050	88,18 + 0,45 – 0,25
Motor M 4	Inlaat	120°	39	8 – 0,025 – 0,040	88,8 ± 0,25
	Uitlaat	90°	34	8,5 – 0,035 – 0,050	86,5 ± 0,25
Motoren M 28/1 – M 28	Inlaat	120°	40	8 – 0,020 – 0,035	88,5 + 0,45 – 0,25
	Uitlaat	90°	34	8,5 – 0,035 – 0,050	86,95 + 0,45 – 0,25

REPARATIEHANDBOEK A 621-1 - AANVULLING 1

Klepveren:

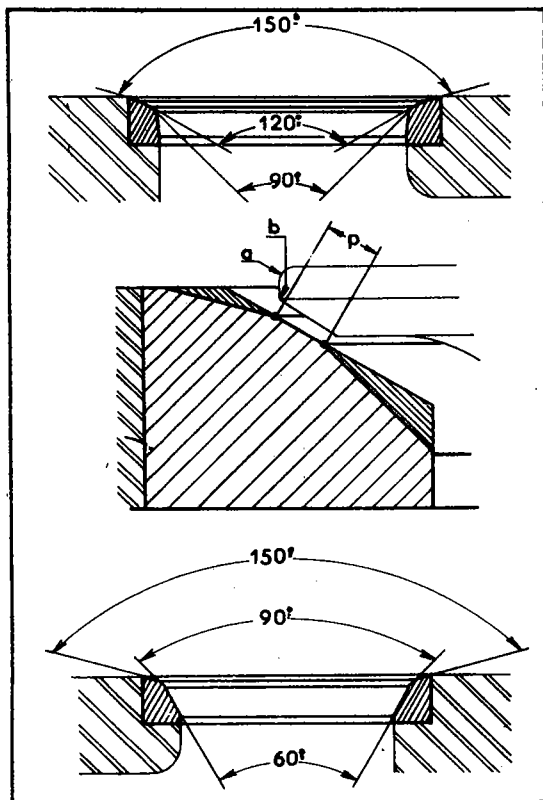
MOTOREN	Veren		Lengte onbelast	Lengte onder belasting	Belasting in kg.	Lengte onder belasting	Belasting in kg.
	A 53	Tot september 1963	buiten	38 mm	24 mm	38 à 42	31 mm
binnen			28 mm	14,5 mm	7,4 à 8,3	21,5 mm	3,6 à 4,4
A 79/0	Vanaf september 1963	buiten	38,6mm	24,4 mm	47,3 à 48,3	31,7 mm	21,2 à 24,6
		binnen	28,8 mm	15 mm	9 à 10	22,3 mm	3,7 à 4,7

MOTOREN	Veren	Lengte onder belasting	Belasting in kg.	Lengte onder belasting	Belasting in kg.
	A 79/1	Buiten	31,4 mm	28 ± 1,5	24,15 mm
M 28/1	Binnen	24,4 mm	12 ± 1	17,15 mm	25 ± 1,5
M 28					

Klepzittingen en geleiders:

INLAAT

A. 11-4



UITLAAT

Boring van de klepgeleiders:

A 53 – A 79/0 motoren:

- inlaat : $\varnothing = 8 \begin{smallmatrix} +0,025 \\ 0 \end{smallmatrix}$ mm
- uitlaat : $\varnothing = 8,5 \begin{smallmatrix} +0,025 \\ 0 \end{smallmatrix}$ mm

A 79/1 motor:

- inlaat : $\varnothing = 8 \begin{smallmatrix} +0,015 \\ +0,005 \end{smallmatrix}$ mm
- uitlaat : $\varnothing = 8,5 \begin{smallmatrix} +0,010 \\ +0,005 \end{smallmatrix}$ mm

M 4 motor:

- inlaat : $\varnothing = 8 \begin{smallmatrix} +0,040 \\ +0,025 \end{smallmatrix}$ mm
- uitlaat : $\varnothing = 8,5 \begin{smallmatrix} +0,050 \\ +0,025 \end{smallmatrix}$ mm

M 28/1 – M 28 motor:

- inlaat : $\varnothing = 8 \begin{smallmatrix} +0,030 \\ +0,005 \end{smallmatrix}$ mm
- uitlaat : $\varnothing = 8,5 \begin{smallmatrix} +0,015 \\ -0,010 \end{smallmatrix}$ mm

Breedte van het draagvlak "p":

- Inlaat max. 1,45 mm
- Uitlaat max. 1,80 mm
- Maximaal toegestane afwijking van de klepstoterstangen 0,2 mm

Distributie:

Nokkenas:

- Zijdelingse speling (niet afstelbaar) 0,04 à 0,09 mm

Theoretische afstelling van de distributie:

Theoretische afstelling met een speling van 0,53 mm tussen tuimelaar en inlaatklep en een speling van 0,43 mm tussen tuimelaar en uitlaatklep.		
	A 53 en M 4 motoren	A 79/0 motoren
Inlaat opent voor B.D.P.	3°	12°
Inlaat sluit na O.D.P.	45°	54°
Uitlaat opent voor O.D.P.	45°	55°
Uitlaat sluit na B.D.P.	11°	21°

Theoretische afstelling met een speling van 1 mm tussen tuimelaar en in- en uitlaatklep.		
	A 79/1 motoren	M 28/1 en M 28 motoren
Inlaat opent na B.D.P.	2° 5'	0° 5'
Inlaat sluit na O.D.P.	41° 30'	49° 15'
Uitlaat opent voor O.D.P.	35° 55'	35° 55'
Uitlaat sluit na B.D.P.	3° 30'	3° 30'

Aanhaalspanningen:

- Klepstelmoeren 1,4 – 1,9 kgm

Smeeroliecircuit:

- Kwaliteit smeerolie TOTAL GTS 20W50

- Inhoud carter:

	Motortype en carterinhoud				
	A 53	A 79/0	A 79/1	M 4	M 28/1-M 28
- Na aftappen	2 liter	2 liter	2 liter	2,5 liter	2,2 liter
- Na demontage van de kleppendecksels	2,2 liter	2,3 liter	2,3 liter	2,85 ltr.	2,5 liter
- Na demontage van de kleppendecksel en het oliefilter (vanaf nov. 1970)					
- Tussen min. en max.	0,5 liter	0,5 liter	0,5 liter	0,5 liter	0,5 liter

- Oliedruk bij 80°:

- A 53 – A 79/0 – M 4 motoren 2,5 – 3,1 kg/cm² bij 4000 tpm
- A 79/1 motor 4 – 5 kg/cm² bij 6000 tpm
- M 28/1 – M 28 motoren 5,5 – 6,5 kg/cm² bij 6000 tpm
- Afstelling van het manocontact 0,5 – 0,8 kg/cm²

Oliefilter:

M 28 en M 28/1 motoren (van nov. '69 tot nov. '70)

- Oliezeef met filter met ingebouwde by-pass.

M 28 en M 28/1 motoren (vanaf nov. '70)

- Nieuw smeercircuit met ingebouwde (demonteerbare) by-pass ter hoogte van het paspenetje van het voorste nokkenaslager (rechter carterhelft).
- Uitwendig oliefilter met ingebouwde by-pass.

Oliekoeler:

Oliekoeler:

A 53 – A 79/0 motoren	7 elementen
M 4 motor	9 elementen
A 79/1 motor	6 elementen (aluminium)
M 28/1 – M 28 motoren	9 elementen (aluminium)

Oliepomp:

- Zijdelingse speling van de tandwielen max. 0,1 mm

Aanhaalspanningen:

— Aansluitbout op cilinderkop en carter	1 – 1,3 kgm
— Aansluitbout van de oliekoeler (oud model)	2,7 – 2,9 kgm
— Aansluitbout van de oliekoeler (nieuw model)	1 – 1,4 kgm
— Bevestigingsbout anti-emulsieplaatje	matig vastzetten (LOCTITE no. GX. 01/459 01 A)
— Oliezeefbevestigingsbout	0,3 – 0,5 kgm
— Bevestigingsbout van het oliepompedksel	1,3 – 1,5 kgm
— Bevestigingsbout van het oliekoeler	1,9 kgm
— Stop in het smeercircuit	2,7 – 3 kgm
— Aftapstop	3,5 – 4,5 kgm

Ventilator:

Aantal bladen:

— A 53 motor	6 bladen (stalen ventilator)
— A 79/0 – A 79/1 – M 4 – M 28/1 – M 28 motoren	8 bladen (plastic ventilator)
— M 28/1 – M 28	9 bladen (plastic ventilator) (vanaf oktober 1970)

Plaatsing van de ventilator:

- In het B.D.P. moet de slingerklaau horizontaal staan.

Aanhaalspanning van de ventilatorbevestigingsbout 5 – 6 kgm

Oliefilter:

M 28 en M 28/1 motoren (van nov. '69 tot nov. '70)

- Oliezeef met filter met ingebouwde by-pass.

M 28 en M 28/1 motoren (vanaf nov. '70)

- Nieuw smeercircuit met ingebouwde (demonteerbare) by-pass ter hoogte van het paspenetje van het voorste nokkenaslager (rechter carterhelft).
- Uitwendig oliefilter met ingebouwde by-pass.

Oliekoeler:

Oliekoeler:

A 53 – A 79/0 motoren	7 elementen
M 4 motor	9 elementen
A 79/1 motor	6 elementen (aluminium)
M 28/1 – M 28 motoren	9 elementen (aluminium)

Oliepomp:

- Zijdelingse speling van de tandwielen max. 0,1 mm

Aanhaalspanningen:

– Aansluitbout op cilinderkop en carter	1 – 1,3 kgm
– Aansluitbout van de oliekoeler (oud model)	2,7 – 2,9 kgm
– Aansluitbout van de oliekoeler (nieuw model)	1 – 1,4 kgm
– Bevestigingsbout anti-emulsieplaatje	matig vastzetten (LOCTITE no. GX. 01/459 01 A)
– Oliezeefbevestigingsbout	0,3 – 0,5 kgm
– Bevestigingsbout van het oliepompedksel	1,3 – 1,5 kgm
– Bevestigingsbout van het oliekoeler	1,9 kgm
– Stop in het smeercircuit	2,7 – 3 kgm
– Aftapstop	3,5 – 4,5 kgm

Ventilator:

Aantal bladen:

– A 53 motor	6 bladen (stalen ventilator)
– A 79/0 – A 79/1 – M 4 – M 28/1 – M 28 motoren	8 bladen (plastic ventilator)
– M 28/1 – M 28	9 bladen (plastic ventilator) (vanaf oktober 1970)

Plaatsing van de ventilator:

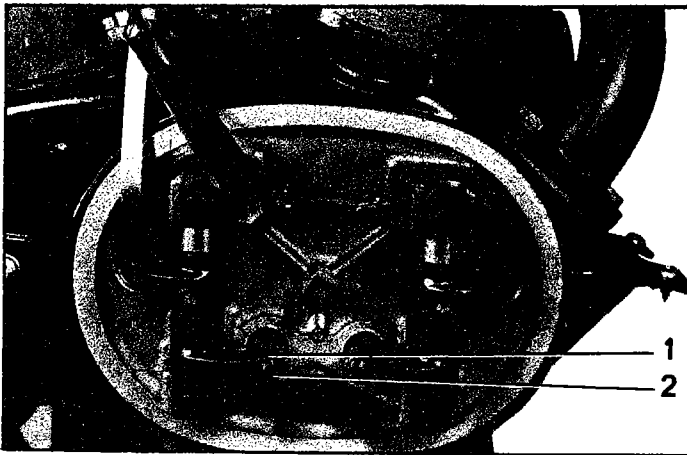
- In het B.D.P. moet de slingerklauw horizontaal staan.

Aanhaalspanning van de ventilatorbevestigingsbout 5 – 6 kgm



AFSTELLING VAN DE KLEPPEN

4112



1. Plaats een bak onder de motor om de olie op te vangen en verwijder de kleppendecksels.

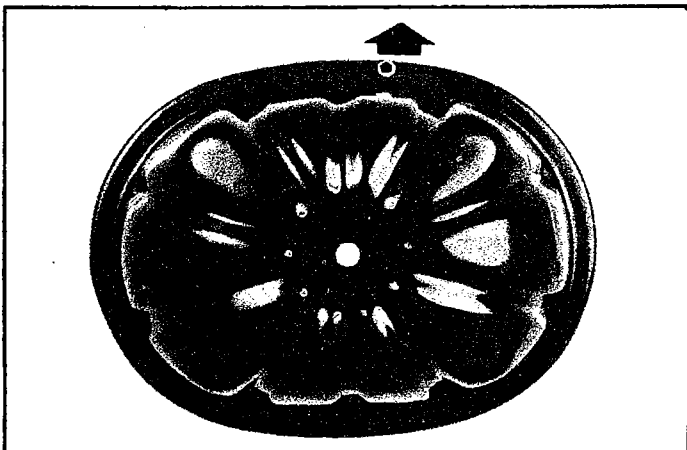
2. **Stel de kleppen af bij koude motor:**
 Stel de kleppen af bij koude motor op 0,20 mm voor de in- en uitlaatkleppen. Stel een klep af terwijl dezelfde klep van de tegenoverliggende cilinder maximaal gelicht is.
 Draai de contra-moer (1) los en stel de klep met de kogelbout (2) af. Zet de contra-moer vast.

3. **Monteer de kleppendecksels:**
 Let erop dat de pakkingsvlakken niet ruw zijn. De pasvlakken moeten droog zijn. Lijm de pakking op het kleppendecksel. (Bostik 1400 of Minnesota F. 10).

OPLETTEN: Bij een aantal motoren zijn de kleppendecksels gemerkt met een ingeslagen "O". Dit merkteken moet naar boven gekeerd worden.

N.B.: Bij verkeerde montage van de klepdecksels, een foutieve montage van de pakking of een foutief aantrekken van de moer kan alle motorolie verloren gaan. Zet de moer (4) vast met 0,5 – 0,7 kgm. (Plaats de rubber ringen en zonodig de vulring (3)).

4278



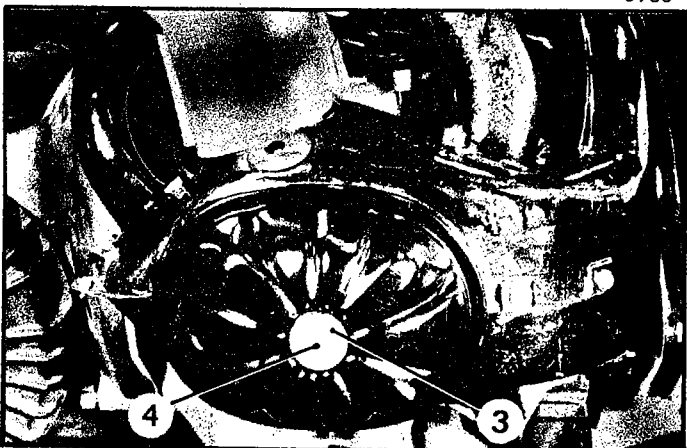
4. Start de motor. (controleer de afdichting van de pakkingen).

5. Stel indien nodig het stationaire toerental af wanneer de motor warm is (750–800 tpm).

6. Controleer bij de uitvoering met centrifugaalkoppeling de afstelling van de gasklepvertrager (de vertraging moet 1 à 2 sec. bedragen). Zonodig afstellen.

7. Breng de motorolie op peil.

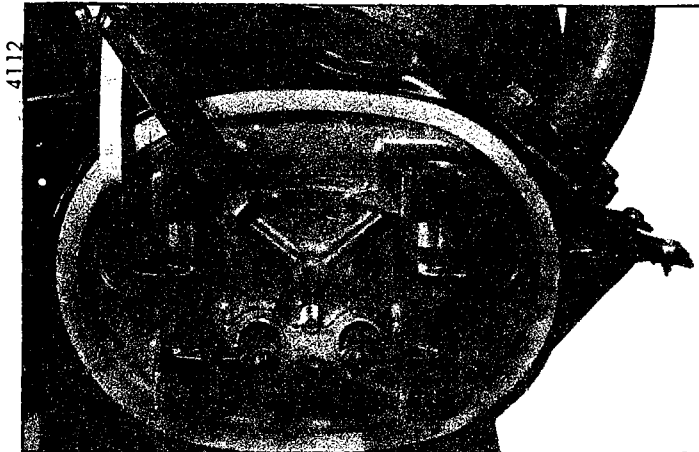
3986



621-1

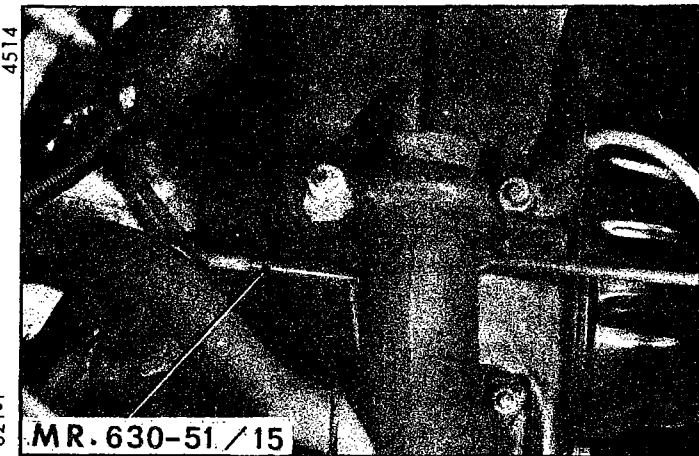


CONTROLE VAN DE DISTRIBUTIEAFSTELLING



OPMERKING: Deze afstelling moet bij koude motor geschieden.

1. Plaats een bak onder de motor om de olie op te vangen en verwijder het linker kleppendecksel.
2. Draai de motor zodanig dat de inlaatklep maximaal gelicht is.
Stel de uitlaatklep af op:
 - A 53 motor 1,95 mm
 - A 79/0 en M 4 motoren 2,40 mm
 - A 79/1 motor 2,40 mm
 - M 28/1 en M 28 motoren 2 mm

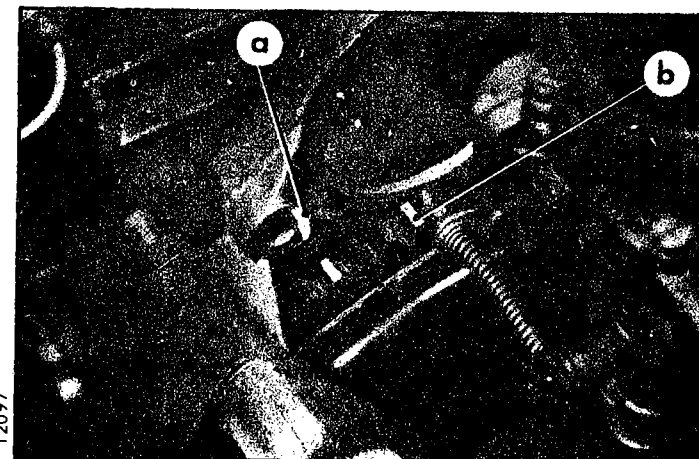
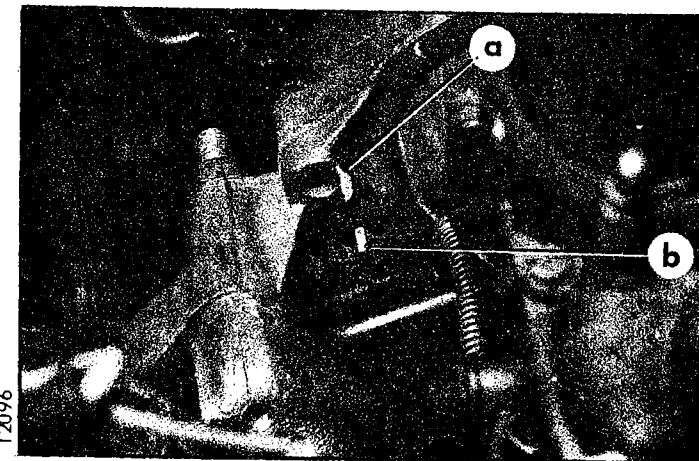


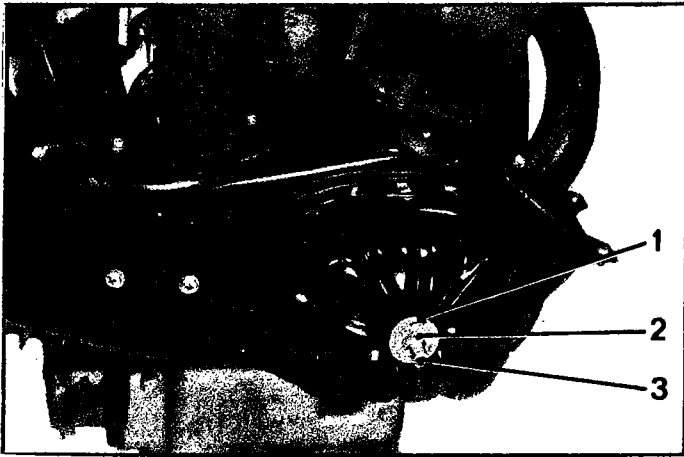
3. Steek een pen van \varnothing 6mm (MR. 630-51/15) in het gat aan de linker zijde van het motorcarter dat dient voor het afstellen van de ontsteking.
Draai de motor *tegen de draairichting in* totdat de pen in het gat van het vliegwiel valt.
4. Meet de speling van de uitlaatklep. Wanneer de distributie goed afgesteld is moet deze speling liggen *tussen*:
 - A 53 motor 0,04 en 0,83 mm
 - A 79/0 en M 4 motoren 0,06 en 0,80 mm
 - A 79/1 motor 0,09 en 0,88 mm
 - M 28/1 en M 28 motoren 0,03 en 0,75 mm

OPMERKING: Bij sommige A 79/1 (435 cm³) motoren is het niet mogelijk om de klepspeling af te stellen op 2,40 mm. *Handel dan als volgt:*

- a) Draai de motor zodanig dat de inlaatklep maximaal gelicht is en stel de uitlaatklep af op 1,50 mm.
- b) Steek de pen MR' 630-51/15 in het motorcarter.
- c) Draai de motor tegen de draairichting totdat de pen in het vliegwiel valt.
- d) Maak een merkteken "b" met krijt op een tand van de starterkrans en een ander op het motorcarter, tegenover elkaar.
Verwijder de pen.
- e) Verdraai de motor **3 tanden in draairichting**.
Meet de klepspeling van de uitlaatklep.

Wanneer de distributie goed is afgesteld moet de speling liggen tussen 0,05 en 0,65 mm.





5. Afstellen van de klepspeling:

Koud afstellen.

Stel een klep af wanneer de overeenkomstige klep van de andere cilinder maximaal gelicht is:

Inlaat = 0,20 mm

Uitlaat = 0,20 mm

6. Monteer de kleppendecksels:

Controleer of het pakkingvlak geen afwijking vertoont en controleer de staat van de op het deksel geplakte pakking.

Monteer:

- de kleppendecksels,
- de rubber pakkingen (1),
- de sluitringen (2) (op de kleppendecksels die ermee uitgerust zijn),
- de moeren (3). Zet de moeren (3) vast met 0,5 – 0,7 kgm.

OPGELET: Een slechts montage van de pakking of een verkeerde aanhaalspanning van de moer kan leiden tot verlies van alle motorolie.

7. Start de motor.

Controleer de kleppendecksel op lekkage.

Vul het motorcarter bij.

CARBURATIE

HANDELING NO. A. 142-00: Kenmerken van de carburators

Hand. A. 142-00 1

Motortype	Wagentype	Produktledatum	Carburatortype	Merktelen op carburator		
				Friclie		
				normaal	centrifugaal	
A 53 (425 cm ³)	AZ (serie A en AM)	3/1963 → 2/1970	SOLEX 28 IBC * SOLEX 28 CBI of ZENITH 28 IN* ZENITH 28 IN 4	32 ¹	30 ¹	
	AZU (serie A)	3/1963 → 8/1967		Z 32	Z 30	
A 79/0 (425 cm ³)	AZU (serie A)	8/1967 → 8/1972	SOLEX 32 PICS*	38		
	AYA (serie A en AM)	8/1967 → 3/1968	SOLEX 32 PCIS	38	39	
A 79/1 (435 cm ³)	AYA 2 (serie A en AM)	3/1968 → 2/1970	SOLEX 34 PICS 4* SOLEX 34 PCIS 4	101	102	
	AYA 2 (serie A en AM)	2/1970 → 8/1972	SOLEX 34 PICS 5* SOLEX 34 PCIS 5	101 ¹	102 ¹	
	AZ (serie A 2)					
	AYA 2 (serie A en AM)	8/1972 → 9/1975	SOLEX 34 PICS 6*	121	122	
	AZ (serie A 2)			121		
	AZU (serie B)			173		
	AK (serie AP) AZU	9/1975 → 7/1976	SOLEX 34 PICS 6	173		
	AZ (serie KB)			173	174	
	AK (serie AP) AZU	7/1976 → 7/1978	SOLEX 34 PICS 10	191		
	AZ (serie KB)	7/1976 → 9/1979	SOLEX 34 PCIS 10	191	192	
M 4 (602 cm ³)	AYA 3 (serie A en AM)	1/1968 → 10/1968	SOLEX 40 PICS 3* SOLEX 40 PCIS 3	44 ³	45 ³	
	AK	→ 5/1968	SOLEX 30 PICS			
	AM (AMI 6)	9/1963 → 4/1964	SOLEX 40 PICS* SOLEX 40 PCIS	44	45	
		4/1964 → 4/1967	SOLEX 40 PICS 2* SOLEX 40 PCIS 2	44 ¹	45 ¹	
		4/1967 → 5/1968	SOLEX 40 PICS 3* SOLEX 40 PCIS 3	44 ²	45 ²	
	AYB (serie A en AM)	10/1968 → 1/1970	SOLEX 34 PICS 4* SOLEX 34 PCIS 4	103	104	
	AY (serie CA)			103	104	
	AK (serie B)			103		
	M 28/1 (602 cm ³)	AYB (serie A en AM)	5/1968 → 1/1970	SOLEX 34 PICS 5* SOLEX 34 PCIS 5	103 ¹	104 ¹
		AY (serie CA)	1/1970 → 8/1972		103 ¹	104 ¹
AK (serie B)		1/1970 → 7/1970	103 ¹			
AK (serie AK)		7/1970 → 8/1972	103 ¹			
AZ (serie KA)		2/1970 → 8/1972	SOLEX 34 PICS 5* SOLEX 34 PCIS 5		103 ¹	104 ¹

Motortype	Wagetype	Produktiedatum	Carburatortype	Merkteken op carburator		
				Fricitie		
				normaal	centrifugaal	
M 28/1 (602 cm ³) (vervolg)	AY (serie CA)	8/1972 → 2/1975	SOLEX 36 PICS 6*	123	124	
	AK (serie AK)			123		
	AZ (serie KA)			123	124	
	AY (serie CA)	2/1975 → 10/1975		164	165	
	AK (serie AK)			164		
	AZ (serie KA)			164	165	
	AY (serie CA)	10/1975 → 7/1976		SOLEX 34 PCIS 6	175	176
	AK (serie AK)				175	
	AZ (serie KA)				175	176
	AY (serie CA)	7/1976 → 7/1978			193	194
	AK (serie AK)				193	
	AZ (serie KA)				193	194
	AZ (serie KA)	7/1978 → 7/1980	SOLEX 26/35 CSIC*	197	198	
	AZ (serie KA)	7/1980 →		225	226	
	AY (serie CA)	7/1978 → 7/1980		197	198	
	AY (serie CA)	7/1980 →		225	226	
		SOLEX 26/35 SCIC				
M 28 (602 cm ³)	AY (serie CB)	2/1970 → 6/1970	SOLEX 26/35 CSIC*	110 ²	111 ²	
	AY (serie CB)	6/1970 → 8/1972		113 ¹	114 ¹	
	AY (serie CB)	8/1972 → 10/1975		127	128	
	AY (serie CB)	10/1975 → 7/1976		179	180	
	AY (serie CB)	7/1976 → 7/1977		195	196	
	AY (serie CB)	7/1977 → 7/1980		197	198	
	AY (serie CB)	7/1980 →		225	226	
	AY (serie CD)	2/1978 → 7/1980		197		
	AY (serie CD)	7/1980 →		225		
	AM (AMI 6)	5/1968 → 11/1968		SOLEX 26/35 SCIC	110	111
		11/1968 → 3/1969			110 ¹	111 ¹
	AM 3 (AMI 8)	3/1969 → 7/1969			110 ¹	111 ¹
		7/1969 → 8/1972			110 ¹	111 ¹
	AM (AMI 8) (serie JA-JB-JC)	8/1972 → 10/1975			125	126
		10/1975 → 7/1976			177	178
		7/1976 → 9/1978			197	198

* Carburators zoner gasklepvertrager (normale frictie).

CARBURATORS	28 IBC (32 ¹)	28 IN (Z32)	CARBURATORS SOLEX	30 PICS	32 PICS (38)	40 PICS (44)	40 PICS 2 (44 ¹)
	SOLEX 28 CBI (30 ¹)	ZENITH 28 IN 4 (Z30)			32 PICS (39)	40 PICS (45)	40 PICS 2 (45 ¹)
Venturi	22	22	Venturi	26	28	32	32
Hoofdsproeier	125	132	Hoofdsproeier	140	150	165	170
Remluchtsproeier	E1		Remluchtsproeier	AB	215	AB	AC
Chokesproeier	80		Chokesproeier	47,5	55	55	50
Stationaire sproeier	42,5	45	Acceleratie- pompsproeier		40	40	40
Stationaire luchtsproeier		160	Vlotternaaldzitting	1,3	1,3	1,6	1,3
Vlotternaaldzitting	1,2	1,25	Vlotter	5,7 g	5,7 g	5,7 g	5,7 g

CARBURATORS SOLEX	34 PICS 4 (101)	34 PICS 4 (103)	34 PICS (121)	34 PICS 6 (123)	34 PICS 6 (173)	34 PICS 6 (175)
	34 PCIS 4 (102)	34 PCIS 4 (104)	34 PCIS (122)	34 PCIS 6 (124)	34 PCIS 6 (174)	34 PCIS 6 (176)
	34 PICS 5 (101 ¹)	34 PICS 5 (103 ¹)		34 PICS 6 (164)	34 PICS 10 (191)	34 PICS 10 (194)
	34 PCIS 5 (102 ¹)	34 PCIS 5 (104 ¹)		34 PCIS 6 (165)	34 PCIS 10 (192)	
Venturi	28	28	28	28	28	28
Hoofdsproeier	155	160	155	165	155	165
Remluchtsproeier	AB	AB	AB	AB	AB	AC
Stationaire sproeier	40	42,5	40	42,5	35	40
Progressiesproeier	55	55	50	52,5	48	45
Acceleratiepomp- sproeier	35	40	35	40	37,5	40
Vlotternaaldzitting	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
Vlotter	5,7 g	5,7 g	5,7 g	5,7 g	5,7 g	5,7 g

CARBURATORS SOLEX DUBBELE POORT 26/35 CSIC* en SCIC	Merkttekens 110*-111		Merkttekens 110 ¹ *-111 ¹ 110 ² *-111 ¹ 113 ¹ *-114 ¹		Merkttekens 125*-126 127*-128		Merkttekens 225*-226		Merkttekens 177*-178 179*-180 197*-198 195*-196	
	1e poort	2e poort	1e poort	2e poort	1e poort	2e poort	1e poort	2e poort	1e poort	2e poort
Venturi	21	24	21	24	21	24	18	26	21	24
Hoofdsproeier	120	60	125	75	**125 (1/73-)	82,5	102,5	87,5	120	70
Stationaire sproeier	50		50		40		39		40	
Remluchtsproeier	1 F 1	2 H 1	1 F 1	2 AA	1 F 1	2 AA	1 F 2	2 AA	1 F 2	2 AA
Acceleratiepomp- sproeier	40		40		40		35		40	
Vlotternaaldzitting (met veer)		1,7		1,7		1,7		1,7 (met kogeltjes)		1,7 (met kogeltjes)

* Carburator zonder gasklepvertrager (normale frictie).

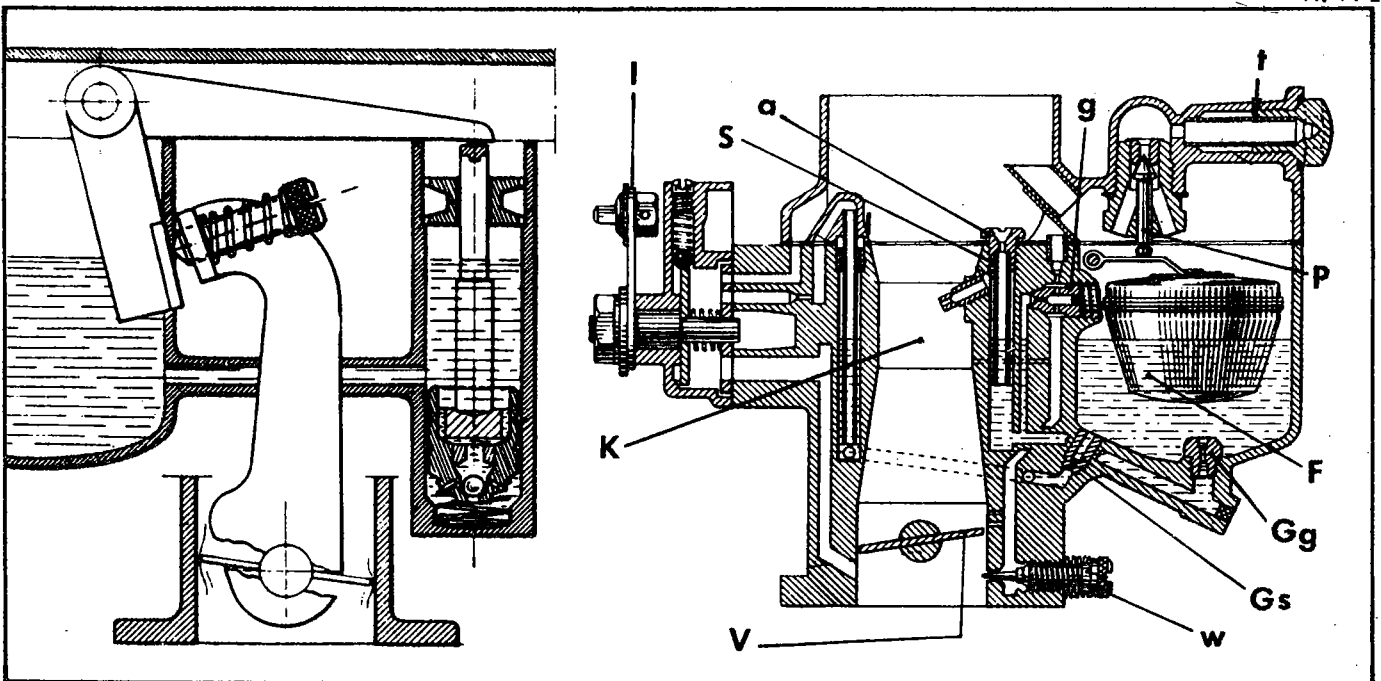


SCHEMATISCHE DOORSNEDE

1. SOLEX 28 IBC (merkteken 32¹) en 28 CBI (merkteken 30¹) CARBURATEURS.

A. 14-2 a

A. 14-2



Verklaring:

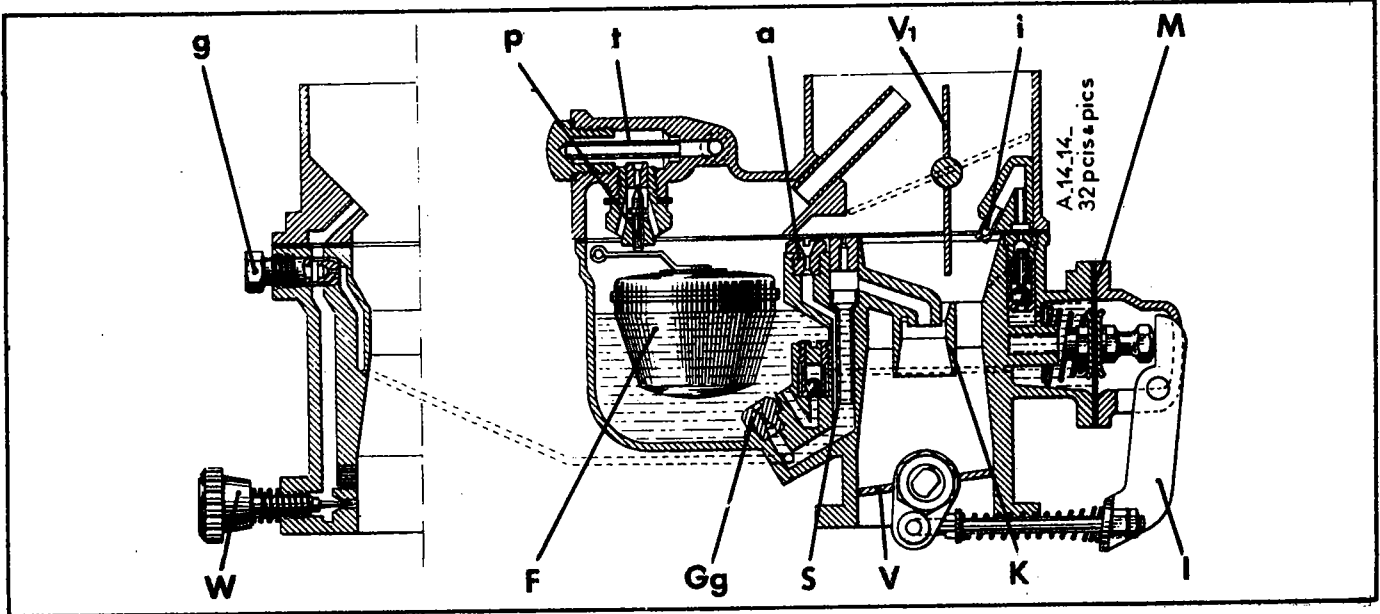
- a : Remluchtsproeier
- F : Vlotter
- Gg : Hoofdsproeier
- g : Stationaire sproeier
- K : Venturi

- I : Chokehefboom
- P : Vlotternaald
- S : Emulsiebuisje
- t : Filterzeefje
- V : Gasklep
- W : Mengselschroef

621-1

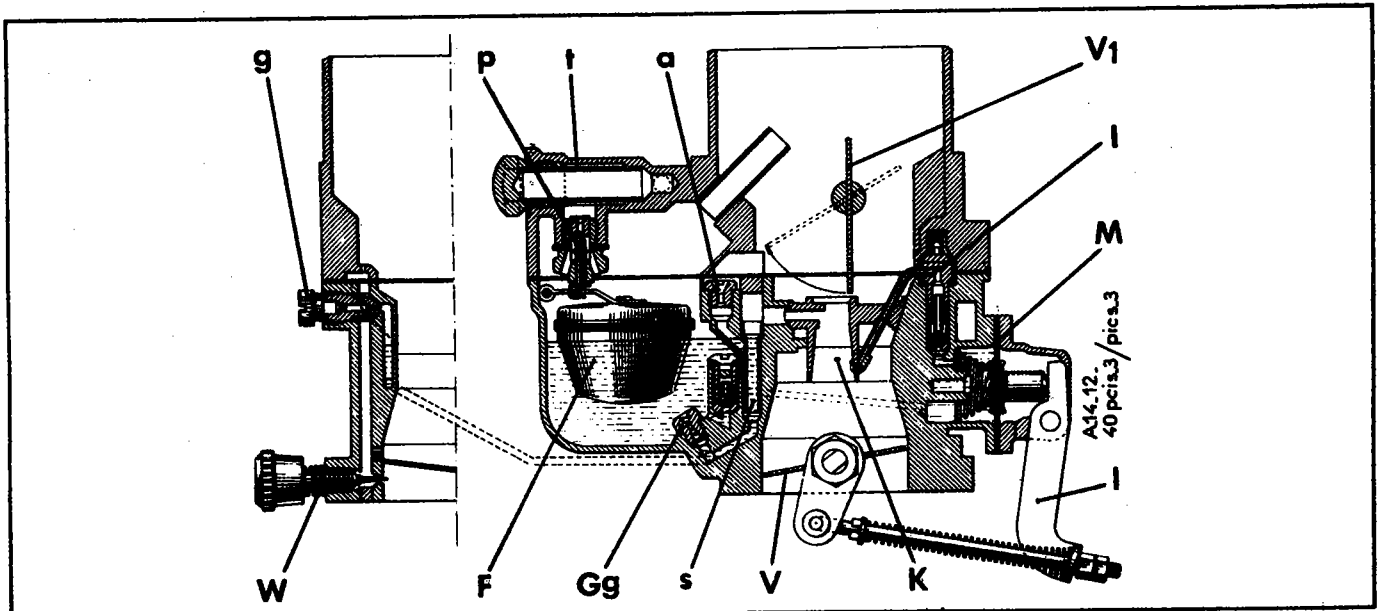
2. SOLEX 30 PICS – 32 PICS (merkteken 38) en 32 PCIS (merkteken 39) CARBURATEURS

A. 14-14



3. SOLEX 40 PICS – 40 PICS 3 CARBURATEURS

A.14-12



Verklaring:

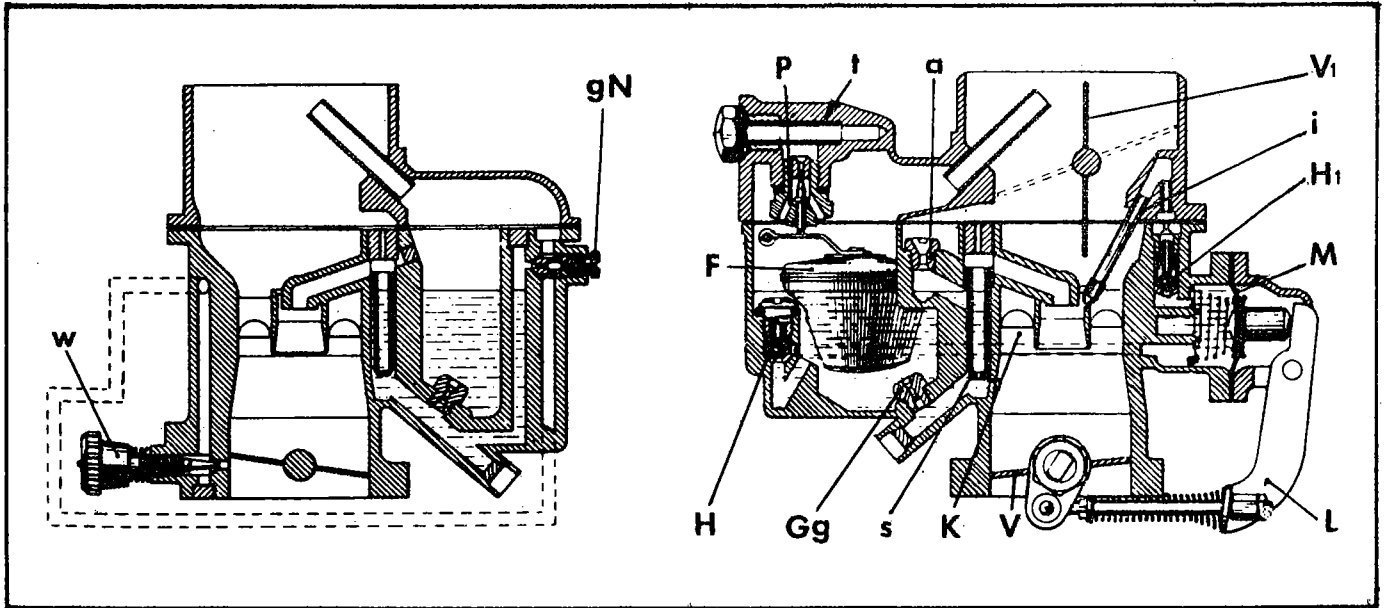
a : Remluchtsproeier
 F : Vlotter
 Gg : Hoofdsproer
 i : Pompinjecteur
 K : Venturi
 I : Pomphefboom

M : Pompmembraan
 P : Vlotternaald
 t : Filterzeefje
 V : Gasklep
 V1 : Chokeklep
 W : Mengselschroef

4. SOLEX 34 PICS 4 – 34 PCIS 4 – 34 PICS 5 en 34 PCIS (alle merktekens) CARBURATEURS

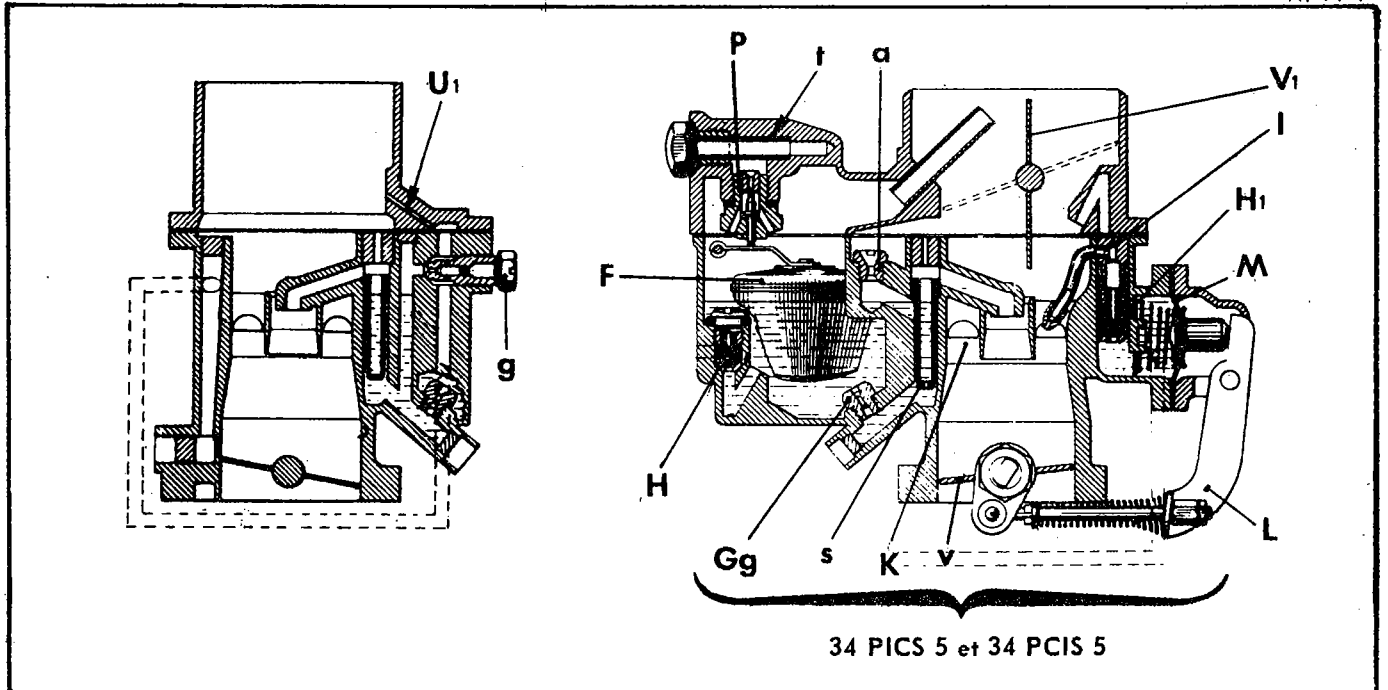
A. 14-1

A. 14-1



A. 14-1

A. 14-4



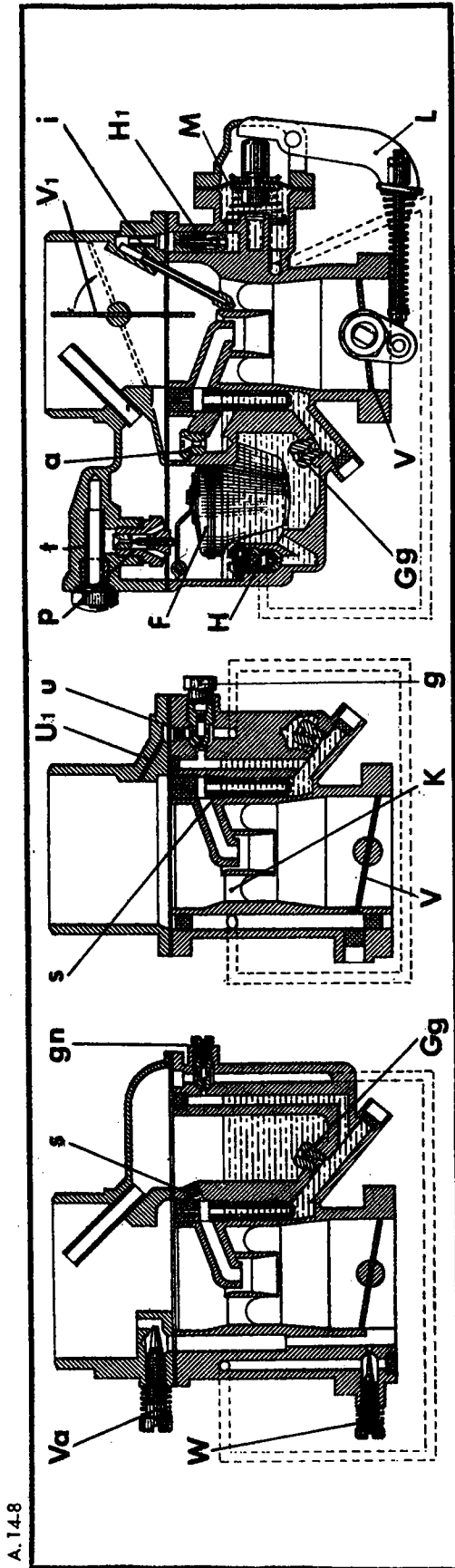
621-1

Verklaring:

- a : Remluchtsproeier
- F : Vlotter
- Gg : Hoofdsproeier
- g : By-pass sproeier
- gN : Stationaire sproeier
- H : Kogelzitting
- H1 : Kogelzitting
- i : Pompinjecteur
- K : Venturi

- L : Pomphefboom
- M : Pompmembraan
- P : Vlotternaald
- s : Emulsiebuisje
- t : Filterzeefje
- U1 : Gecalibreerde opening
- v : Gasklep
- V1 : Chokeklep
- W : Mengselschroef

5. SOLEX 34 PICS 6 en 34 PCIS 6 (alle merktekens) CARBURATEURS

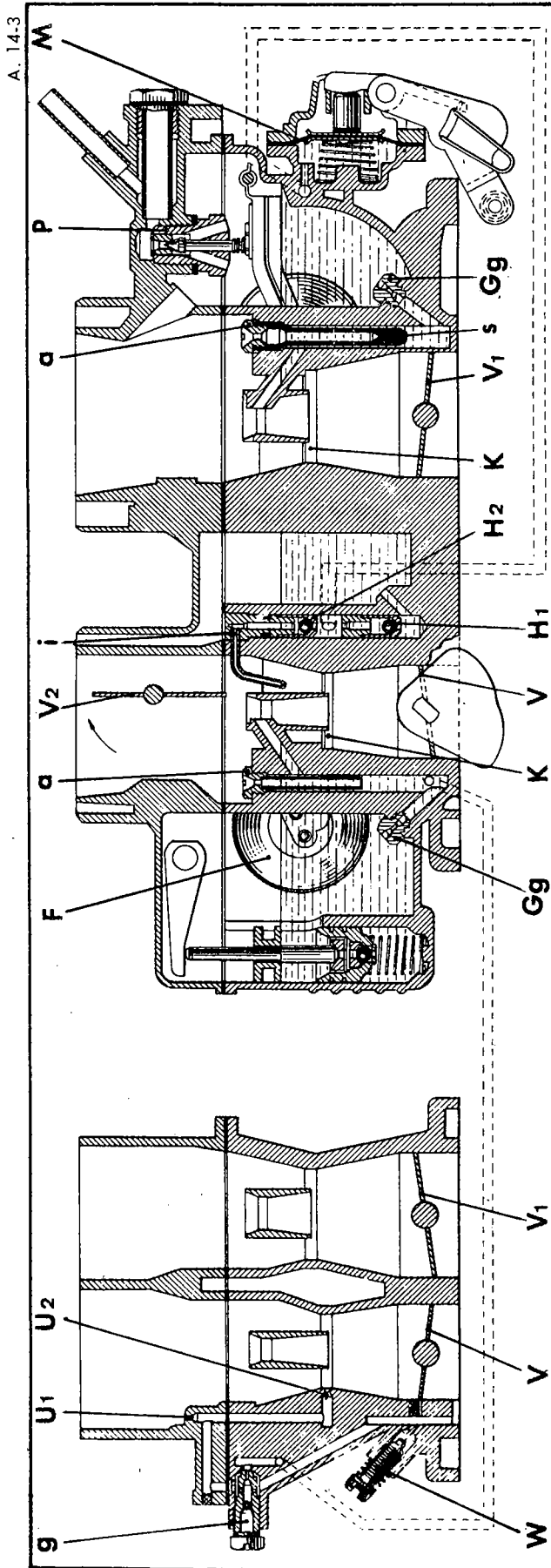


A. 14-8

Verklaring

- | | | | |
|------|------------------------|------|----------------------------|
| a | : Remluchtsproeier | M | : Pompembraan |
| F | : Vlotter | P | : Vlotternaald |
| Gg | : Hoofdsproeier | s | : Emulsiebuisje |
| g | : By-pass-sproeier | t | : Filterzeefje |
| gN | : Stationaire sproeier | U-U1 | : Gecalibreerde opening |
| H-H1 | : Kogelzitting | V | : Gasklep |
| i | : Pompinjecteur | V1 | : Chokeklep |
| K | : Venturi | W | : Mengschroef |
| L | : Pomphefboom | Va | : Stationaire luchtschroef |

6. SOLEX 26/35 CSIC en 26/35 SCIS (alle merktekens) CARBURATEURS tot 9/1972

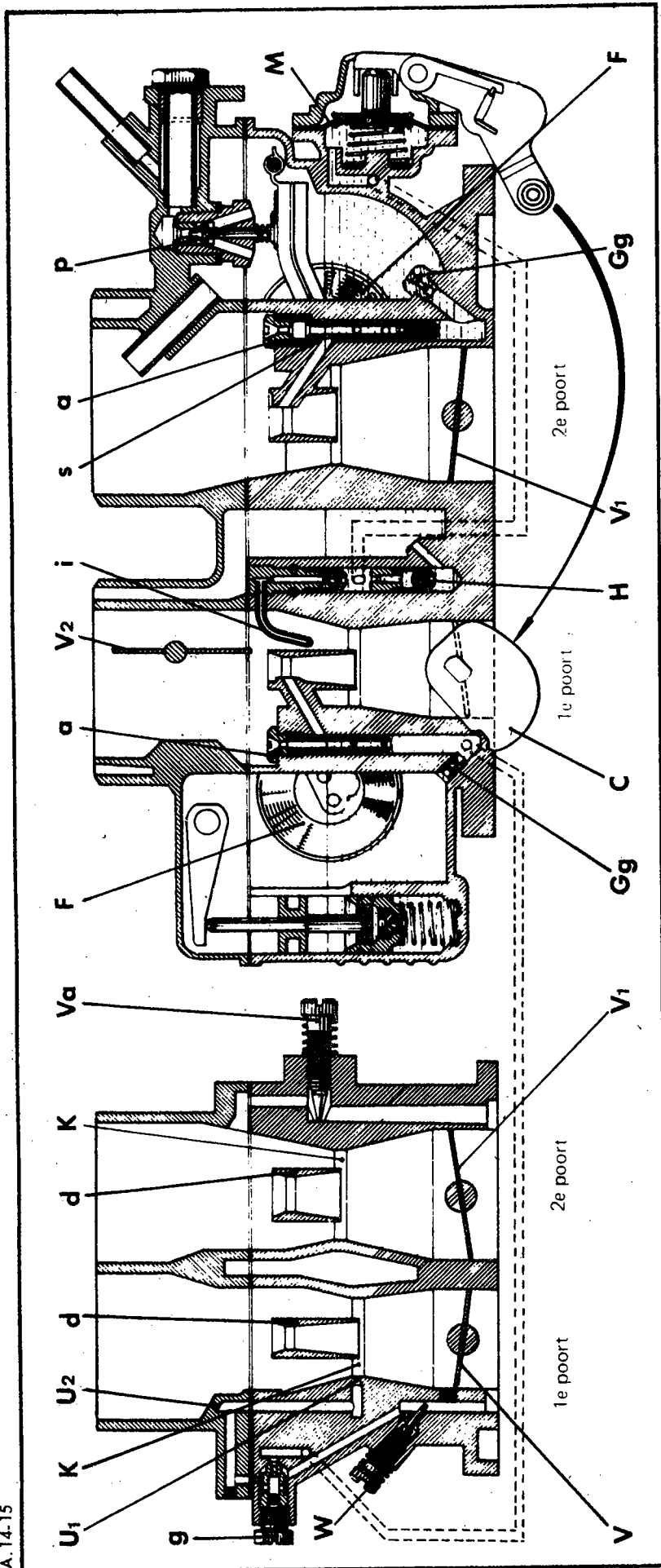


Verklaring:

- a : Remluchtsproeier
- F : Vlotter
- Gg : Hoofdsproeier
- g : Stationaire sproeier
- H1-H2 : Kogelzitting
- i : Pompinjecteur
- K : Venturi

- M : Pompembraan
- P : Vlotternaald
- s : Emulsiebuisje
- U1-U2 : Gecalibreerde opening
- V-V1 : Gaskleppen
- V2 : Choeklep
- W : Mengselschroef

7. SOLEX 26/35 CSIC en 26/35 SCIS (alle merktekens) vanaf 9/1972

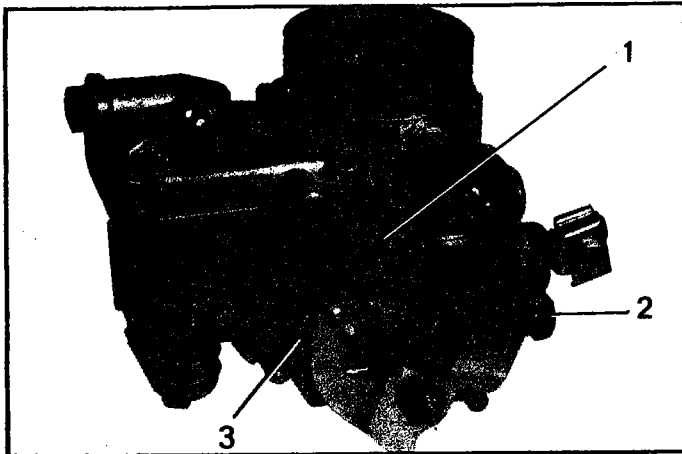


Verklaring:

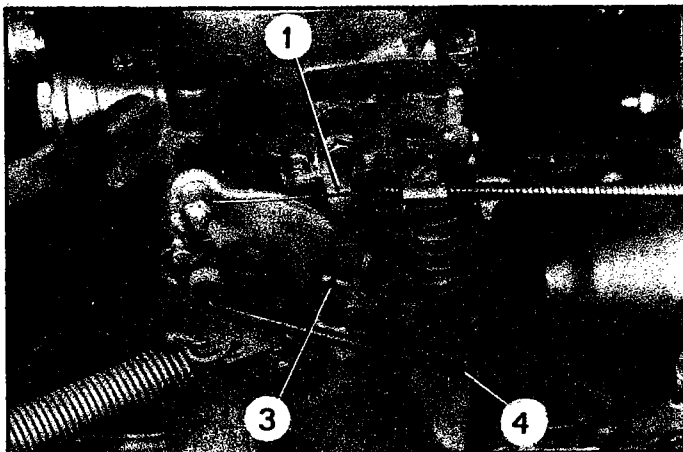
- | | | | |
|----|--------------------|-------|----------------------------|
| a | : Remluchtsproeier | P | : Vlotternaald |
| c | : Pompnok | s | : Emulsiebuisje |
| d | : Venturis | U1-U2 | : Gecalibreerde opening |
| F | : Vlotter | V-V1 | : Gasklep |
| g | : By-pass-sproeier | V2 | : Chokeklep |
| Gg | : Hoofdsproeier | Va | : Stationaire luchtschroef |
| H | : Kogelzitting | W | : Mengschroef |
| i | : Pompinjecteur | | |
| K | : Venturi | | |
| M | : Pompmembraan | | |

I. AFSTELLING VAN DE CARBURATEURS
(Wagens tot 1972)

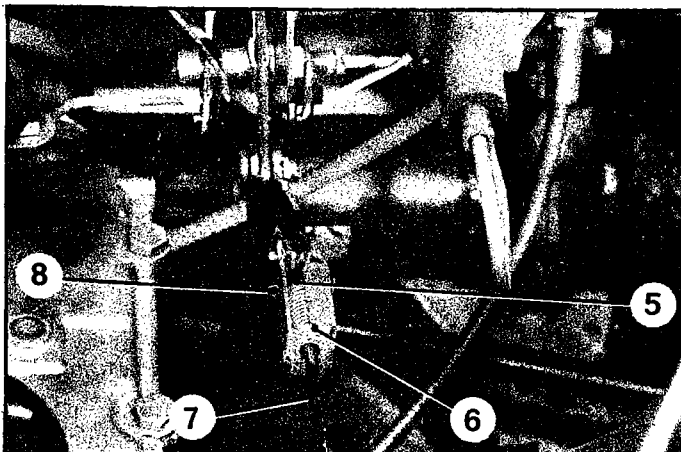
4128



7812



7811



1. Afstelling van de mengschroef:

- a) Stel de gasklepaanslagschroef (3), wanneer de motor op bedrijfstemperatuur is, zodanig af dat het volgende toerental wordt verkregen:

A 53 motor	: 500 – 550 tpm
A 79/0 motor	: 650 tpm
A 79/1 motor	: 650 tpm
M 4 motor	: 500 – 600 tpm
M 28/1 motor	: 650 tpm
M 28 motor	: 750 tpm

- b) Draai de mengschroef (2) langzaam in tot de motor onregelmatig begint te draaien (bijna afslaat). Draai de schroef op dit moment:

A 53 motor	: 1/2 slag los
A 79/0 motor	: 1/4 slag los
A 79/1 motor	: 1/4 slag los
M 4 motor	: 1/2 slag los
M 28/1 motor	: 1/2 slag los
M 28 motor	: 1/3 slag los

voor een correcte mengselafstelling.

2. Afstellen van het toerental:

- a) *Motoren met een normale koppeling:*

Draai de gasklepaanslagschroef (3) zodanig in dat het volgende toerental wordt verkregen:

A 53 motor	: 600 – 650 tpm
A 79/0 motor	: 800 – 850 tpm
A 79/1 motor	: 800 – 850 tpm
M 4 motor	: 750 ± 50 tpm (AYA3)
	650 – 700 tpm (AK)
M 28/1 motor	: 750 – 800 tpm
M 28 motor	: 750 – 800 tpm

- b) *Motoren uitgerust met een centrifugaalkoppeling:*

Draai de aanslagschroef (3) geleidelijk in tot het moment dat de centrifugaalkoppeling in aangrijping komt (slipmoment) en vervolgens 1/8 slag terug.

3. Afstellen van de gasklepvertrager:

Motoren met centrifugaalkoppeling)

- a) Controleer of de hefboom (1) voor de gasklepvertrager vrij kan bewegen en dat de gasstang bij het intrappen van het gaspedaal nergens tegenaan loopt.
- b) Druk het gaspedaal in en laat deze weer los. Controleer de tijd die verstrijkt tussen het moment waarop de hefboom van de gasklep wordt bewogen en dat waarop de vertraging is uitgewerkt. Deze tijd moet liggen tussen 1 en 2 seconden. Verplaats zonnodig de haak op de gasstang.

4. Afstellen van de gasstang:

(M 28/1 en M 28 motoren – dubbelpoorts carburateur SOLEX 26/35).

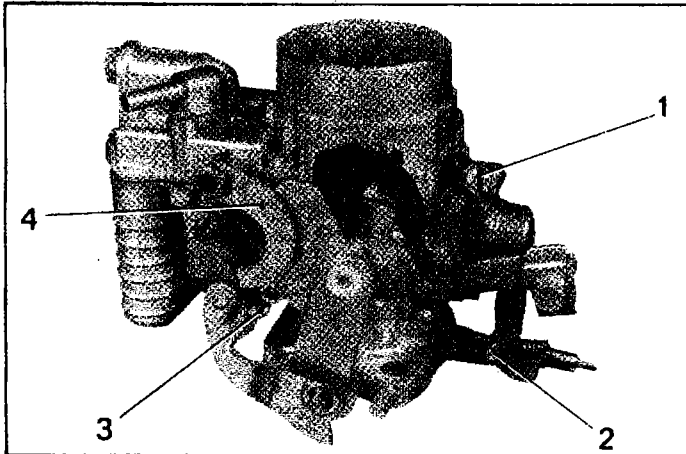
Druk het gaspedaal geheel in met een voeler van 5 mm. tussen pedaal en vloermat.

De gaskleppen moeten geheel geopend zijn en er moet een speling van max. 1,5 mm zijn tussen het uiteinde (5) van de gasstang en de splitpen (8).

Verdraai de stang (7) zonnodig.

II. AFSTELLEN VAN DE CARBURATEURS

(Wagens vanaf augustus 1972)



Carburateurs 34 PICS en PCIS 6 (tot 7/1976).

De gasklepaanslagschroef (3) niet verdraaien; deze is van fabriekswege met een micrometer afgesteld.

CARBURATEURS 34 PICS en PCIS 10 (vanaf 7/1976)

De luchtschroef is vervallen en het stationaire toerental wordt afgesteld met de gasklepaanslagschroef. Deze carburateurs zijn van fabriekswege uitgerust met een (zwarte) stop op de mengschroef. Vervang deze na een ingreep door een witte die afdeling Onderdelen verkoopt.

Afstelvoorwaarden voor het stationair toerental en CO en CO₂ gehalte.

- Ontkoolde motor, kleppen en ontsteking juist afgesteld
- Motorolietemperatuur 70 à 80°C tijdens de afstelling.

Stationair toerental:

Met normale koppeling:

800 ± 50 tpm 34 PICS 6 (tot 7/1976)

800 ± 50 tpm 34 PICS 10 (vanaf 7/1976)

Motoren met centrifugaalkoppeling:

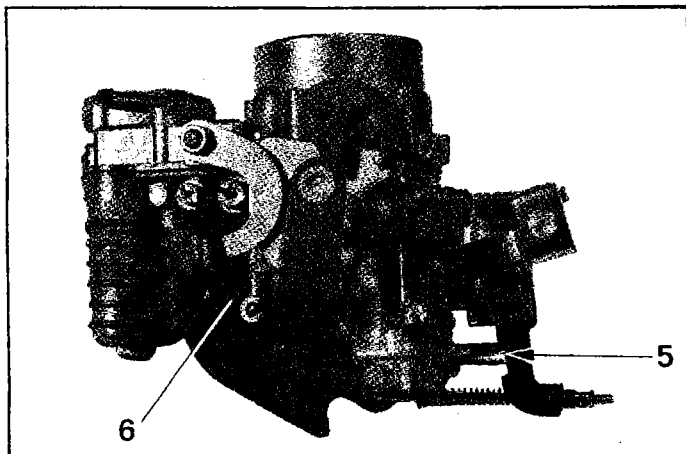
50 tpm onder het slipmoment.

CO en CO₂ gehalte voor bovenstaande toerentallen:

CO: - 0,8% tot 1,6% voor 602 cm³ motoren

- 1,8% tot 2,5% voor 435 cm³ motoren

CO₂: >9% voor 602 en 435 cm³ motoren



CO en CO₂ gehalte voor bovenstaande toerentallen:

Afstellen van het toerental en het CO en CO₂ percentage:

Op de 34 PICS 6 en PCIS 6 carburateur (tot 7/1976)

- Verdraai de bout (1) om het stationair toerental te verkrijgen

- Stel het mengsel af met schroef (2) om een correct CO en CO₂ gehalte te verkrijgen.

OPMERKING: Op carburateur met gasklepvertrager: ga te werk als hiervoor beschreven en breng vervolgens het toerental met schroef (1) op het moment dat de koppeling begint te slippen (slipmoment) en laat het toerental vervolgens 50 tpm zakken.

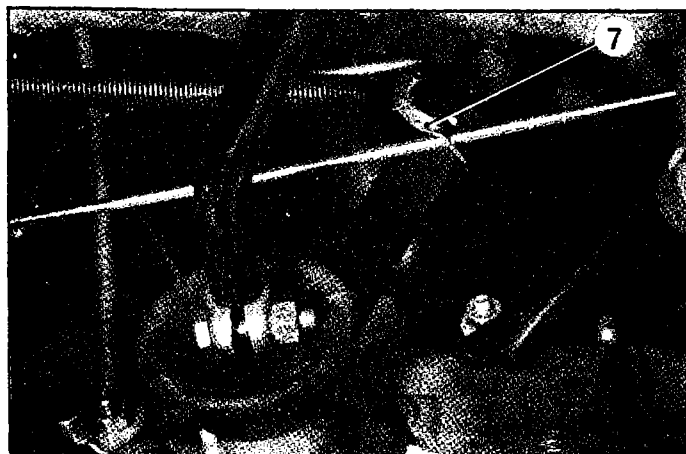
Stel het CO en CO₂ gehalte vervolgens bij dit toerental af (schroef (2)).

Op de 34 PICS en PCIS 10 carburateurs (vanaf 7/1976) zelfde handeling als hierboven beschreven, met uitzondering van het afstellen van het toerental dat geschiedt met de aanslagbout van de eerste poort.

Het mengsel (CO en CO₂) wordt afgesteld met de bout (5)

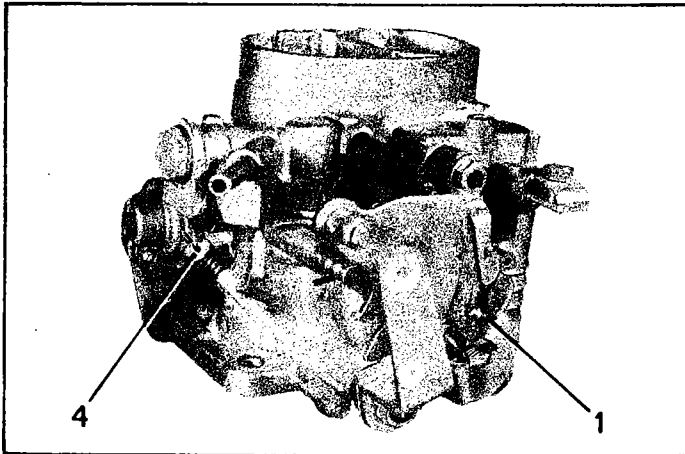
Afstellen van de gasklepvertrager (centrifugaalkoppeling)

Geef flink gas en laat vervolgens het gaspedaal los. Neem de tijd op die verstrijkt tussen het aangrijpen van de hefboom van de gasklepvertrager (4) en het einde van de werking.



Dit moet zijn 1,5 tot 2 seconden. Verplaats zondig de haak op de gasstang om dit te bereiken.

10-253



26/35 CSIC en SCIC. CARBURATORS.

1. OP DE CARBURATORS VAN DE SERIE CIT 110 - 111 - 113 - 114 - 125 - 126 - 127 - 128 (tot 10/1975).

De bouten (1) en (2) van de gasklepaanslagen van de 1e en 2e poort niet verdraaien.

2. OP DE CARBURATORS VAN DE SERIE CIT 177 - 178 - 179 - 180 (vanaf 10/1975) of 195 - 196 - 197 - 198 (vanaf 7/1976):

De bout (7) van de gasklepaanslagschroef van de 2e poort niet verdraaien.

Afstelcondities voor CO en CO2 percentages bij stationair toerental:

- Motor ontkoold, kleppen en ontsteking goed afgesteld.
- Motorolie op 70-80° C gedurende de afstelling.

Stationair toerental:

Motoren met gewone frictie:

+ 50
750 tpm (carburators gemonteerd tot 7/1976).

- 0
+ 50
800 tpm (carburators gemonteerd vanaf 7/1976).

Motoren met centrifugaalfrictie:

50 tpm onder het slipmoment van de frictietrommel.

CO en CO2 percentages van bovenstaande toerentallen:

Koolmonoxyde percentage (CO): 0,8 tot 1,6%

Kooldioxyde percentage (CO2): > 9%

Deze waarde worden opgegeven voor een omgevingstemperatuur tussen 15 en 30° C.

Afstellen van het toerental en de CO en CO2 percentages:

Bij de carburators tot 10/1975:

Verdraai de bout (3) om het juiste stationaire toerental te verkrijgen.

Stel het mengsel af met bout (4) om de opgegeven CO en CO2 percentages te verkrijgen.

Beide handelingen moeten gelijktijdig gebeuren, zo vaak als nodig is.

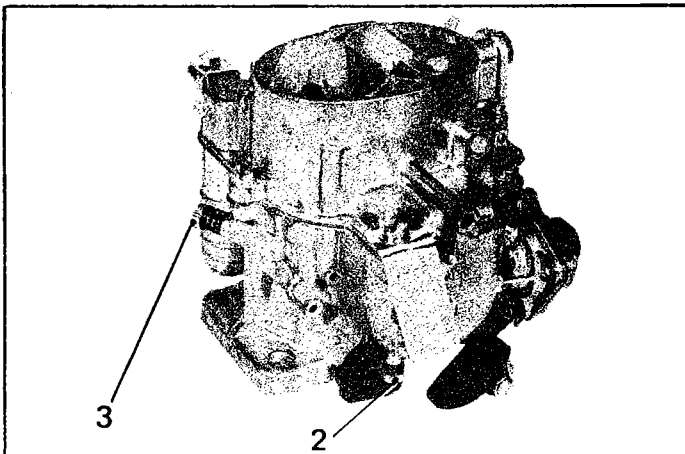
OPMERKING: Op carburators met gasklepvertrager: te werk gaan zoals hiervoor, om vervolgens met bout (3) het toerental zodanig te stellen dat de frictie net slijpt (slipmoment) en daarna 50 tpm lager.

Bij het aldus verkregen toerental het CO en CO2 percentage afstellen (bout (4)).

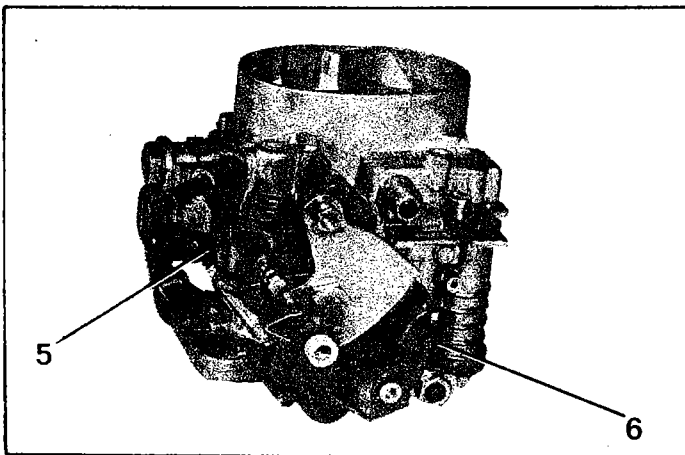
Bij carburators vanaf 10/1975:

Verloop op dezelfde wijze als hiervoor beschreven m.u.v. de afstelling van het toerental dat wordt verkregen met bout (6) van de gasklepaanslag van de 1e poort. CO en CO2 percentage afstellen met (bout (5)).

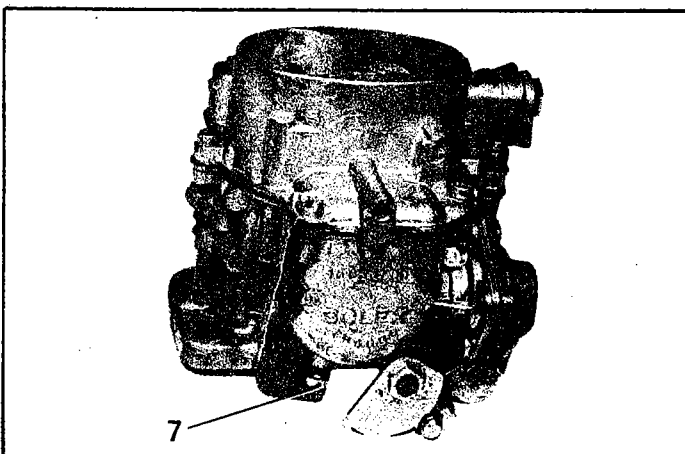
10-231



76-266



76-265



Afstellen van de gasklepvertrager (centrifugaal frictie):

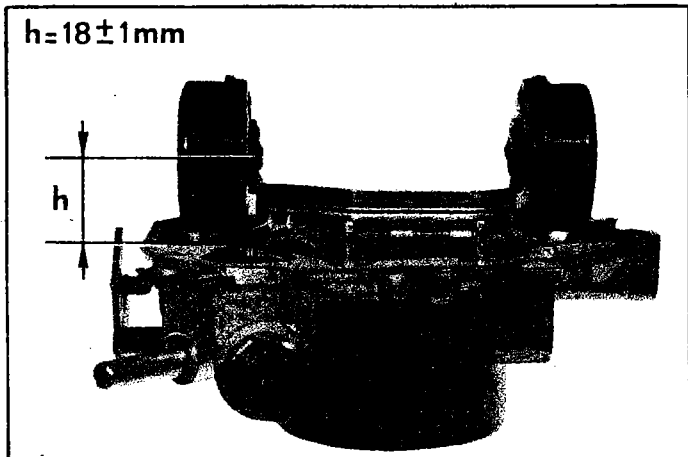
Flink gasgeven - en gaspedaal loslaten.

Neem de tijd op tussen het moment dat de hefboom van de gasklepvertrager in actie komt en het moment waarop de werking ophoudt.

Deze tijd moet 1 tot 2 seconden bedragen.

Bevestig de regelstang op de geruisdemper zodanig dat aan deze voorwaarde wordt voldaan.

4700



Afstellen van de vlotter:

Verwijder het deksel van de carburator en keer dit om. Meet de afstand tussen de vlotteras en het pakkingvlak van het deksel (met pakking).

Deze maat moet $h = 18 \text{ mm}$ bedragen en nauwkeurig gelijk voor elke vlotter (toegestane afwijking = 1 mm). Zonodig de lip verbuigen.

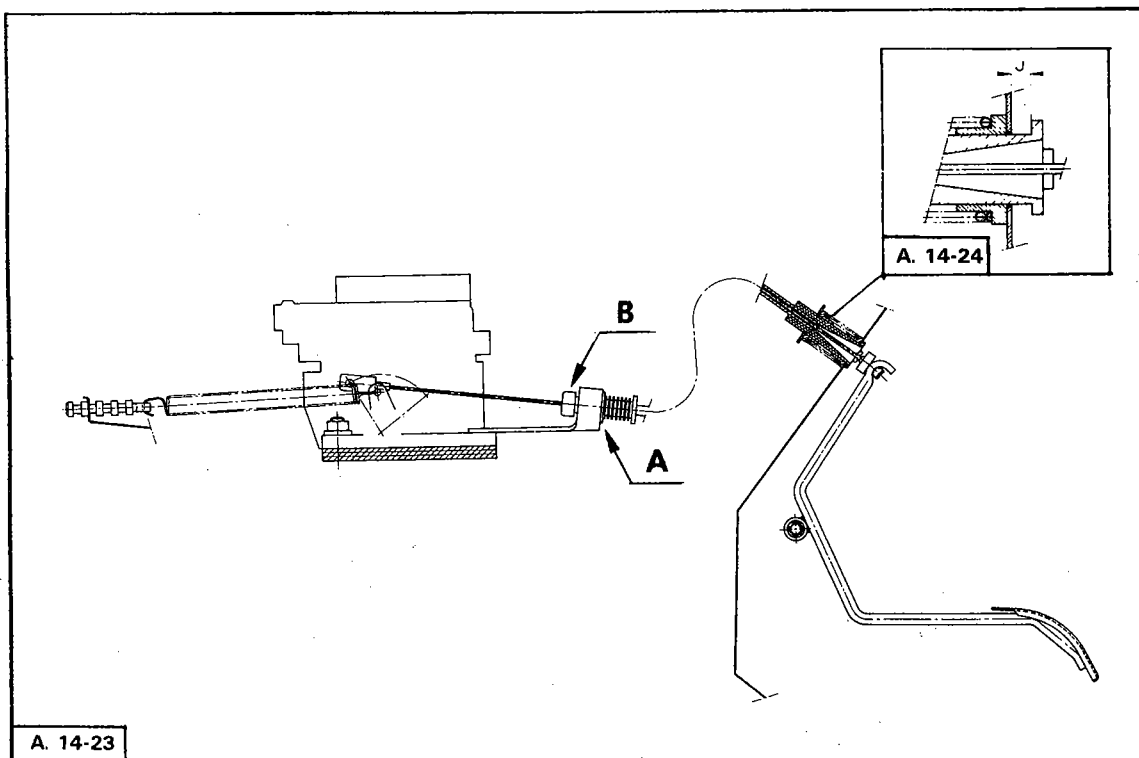
Afstellen van de gaskabel:

Zet met het gaspedaal de gaskleppen van de carburator geheel open.

De afstand tussen pedaal en vloer moet 5 mm bedragen.

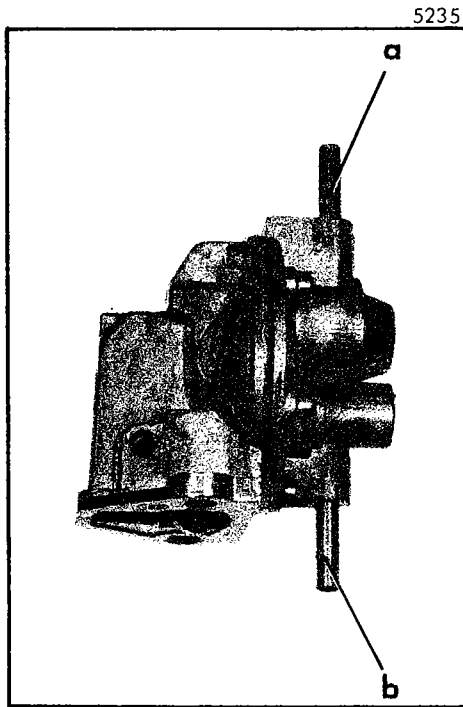
Zonodig de speld A verplaatsen in de groeven van kabelanslag B.

Controleer daarbij of de speling $J = \text{minimaal } 2 \text{ mm}$, de windingen van de veer mogen niet tegen elkaar liggen.



CONTROLE VAN DE BENZINETOEVOER

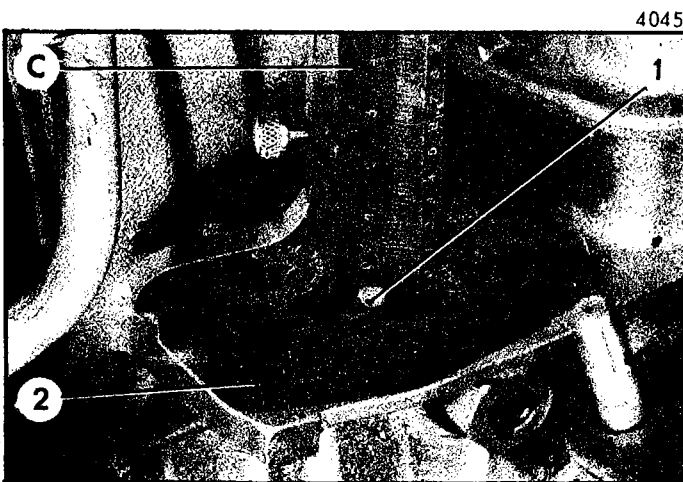
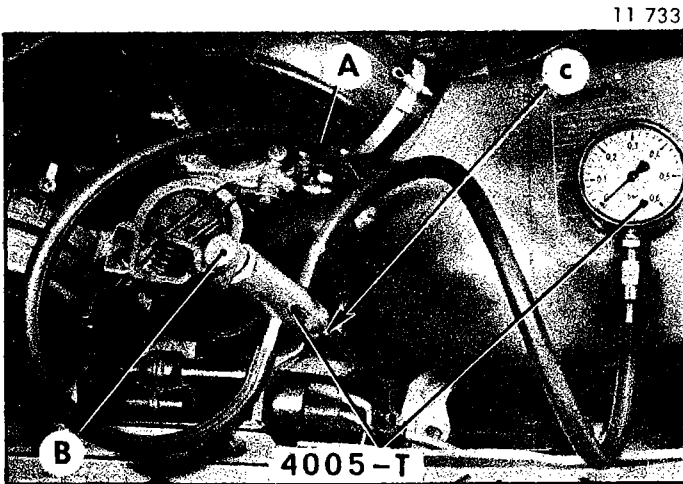
BENZINEPOMP



1. Kenmerken:
 Membraanpomp met excentriekaandrijving
 Fabrikaat:
 - SEV MARCHAL
 - GUIOT.
2. Controle op de afdichting (gedemonteerde pomp):
 a) Dicht de afvoerpipj "a" af.
 b) Zet perslucht van 800 gram/cm² op de aanzuigzijde "b" van de pomp.
 c) Dompel de pomp in een bak met schone benzine, waarbij geen luchtballen mogen verschijnen.

3. Controle van de pompdruk op de wagen met het apparaat 4005-T:
 Breng het apparaat aan zoals op nevenstaande afbeelding is afgebeeld:
 Neem de benzineslang aan carburateurzijde los en verbindt deze met het apparaat bij "c".
 Sluit de slang A op de carburator aan.
 Draai de gekartelde knop B ongeveer anderhalve slag los.
 Start de motor.

- a) Controleer de druk zonder opbrengst:
 Draai de knop B geheel in.
 Lees op de manometer de gestabiliseerde druk af die moet liggen tussen 180 en 200 gram/cm².
- b) Controleer de afdichting van de pompklepjes.
 Zet de motor af.
 De druk mag niet ineens zakken.
- c) Controleer de afdichting van de vlotternaald in de carburateur.
 Draai de knop B los.
 Start de motor en laat deze nige ogenblikken draaien.
 Zet de motor af.
 De druk mag niet ineens zakken.
 Verwijder het apparaat 4005-T en sluit de benzineslang weer op de carburateur aan.



4. Controle van de slag van de commandostift.
 Breng door de motor te draaien de commandostift (1) in zijn laagste stand.
 Meet met een schuifmaat c hoever de stift buiten het bovenste vlak van pomp-tussenstuk (2) uitsteekt.
 Dit moet zijn:
 - 1 mm 425 cm³ motoren (A53 en A79/602 cm³ motoren (M4)
 - 1,2 mm A 79/1 - M 28 en M 28/1 motor
 Meet de lengte van de stift op; dit moet zijn:
 - 144,3 mm 425 cm³ motoren (A53 en A79/602 cm³ motoren (M4)
 - 110,6 en 110,7 mm A 79/1 - M 28 en M 28/1 motor
 De slag van de commandostift moet bedragen:
 - 1,12 mm A53 - A 79/0 en M 4 motoren
 - 2,6 mm A79/1 - M28 en M28/1 motorer

621-1



KENMERKEN

ONTSTEKING

Merken: DUCELLIER of FEMSA

Motor type	Wagentype	Productie- datum	Voor- ontsteking	Ver- vroegings- curve	Max. centrifugaal vervroeging	Controle centrifugaal vervroeging met apparaat 1692-T (Wijzer in ZONE)
A 53 (425 cm ³)	AZ (serie A+AM)	3.1963 → 2.1970	12°	A	6 à 8°	"AZB"
	AZU	2.1963 → 8.1967				
A 79/0 (425 cm ³)	AZU	8.1967 → 8.1972	12°	B	7°30' à 12°30'	Tussen "AZB" en "AZP"
	AYA (serie A+AM)	8.1967 → 3.1968				
A 79/1 (435 cm ²)	AYA2 (serie A+AM)	3.1968 → 2.1970	12°	C	10 à 15°	"AZP"
	AZ (serie A2+KB)	2.1970 → 1978				
	AZU	8.1972 → 2.1978				
M 4 (602 cm ³)	AYA3 (serie A+AM)	1.1968 → 10.1968	12°	A	6 à 8°	"AZB"
	AK en AMI 6	→ 5.1968				
M 28/1 (602 cm ³)	AYB (serie A+AM)	10.1968 → 2.1970	8°	C	10° à 15°	"AZP"
	AZ (serie KA)	2.1970 →				
	AY (serie CA)	10.1968 →				
	AK (serie B)	5.1968 → 7.190				
	AK (serie AK)	7.1970 → 2.1978				
	AY (serie CD)	2.1978 →				
M 28 (602 cm ³)	AMI 6 AY (serie CB) AMI 8 T.T.	5.1968 → 3.1969 2.1970 → 3.1969 →	8°	C	10° à 15°	"AZP"

Contactpuntafstand: 0,35 - 0,45 mm.

Contacthoek:

- Stroomverdelers gemonteerd tot februari 1970: 144° ± 2° (80% ± 2% Dwell)
- Stroomverdelers gemonteerd vanaf februari 1970: 109° ± 3° (60% ± 2% Dwell)

BOBINE:

Merk: DUCELLIER

- 6 volts installatie: Nr. 2768 - 12 volts installatie: Nr. 2769.

Merk: FEMSA

- 12 volts installatie: Nr. BC 12-4.

BOUGIES

Raadpleeg de Service Bulletins voor de voorgeschreven merken en types.

CONDENSATOR

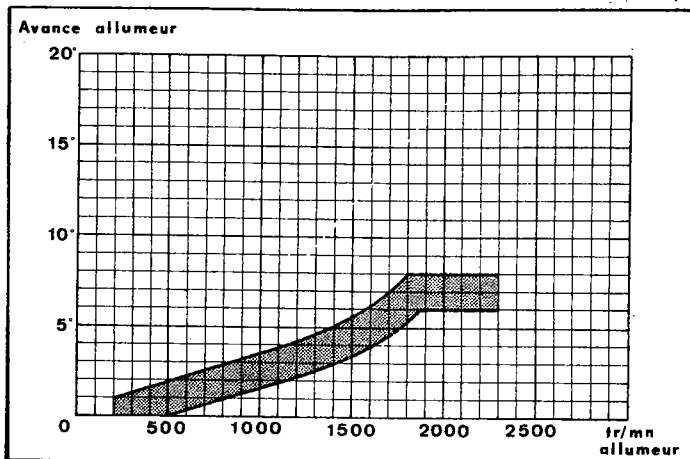
Capaciteit: 0,18 tot 0,28 mF

CENTRIFUGAAL VERVROEGINGSKROMMEN

tr/mn allumeur = tpm. verdeler

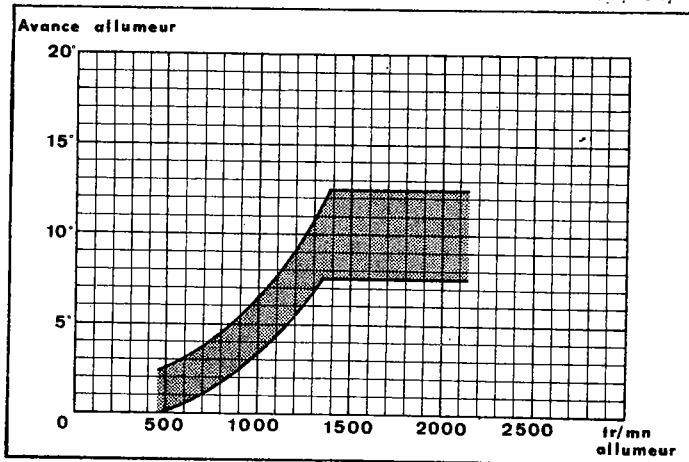
Courbe = Kromme

A. 21-51



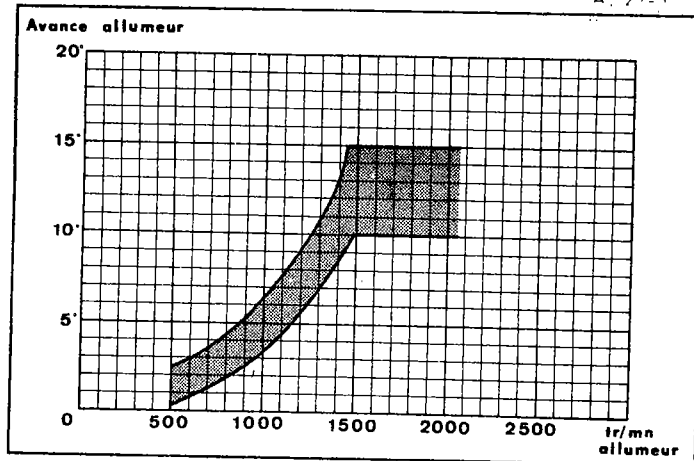
← Courbe **A**

A. 21-52



← Courbe **B**

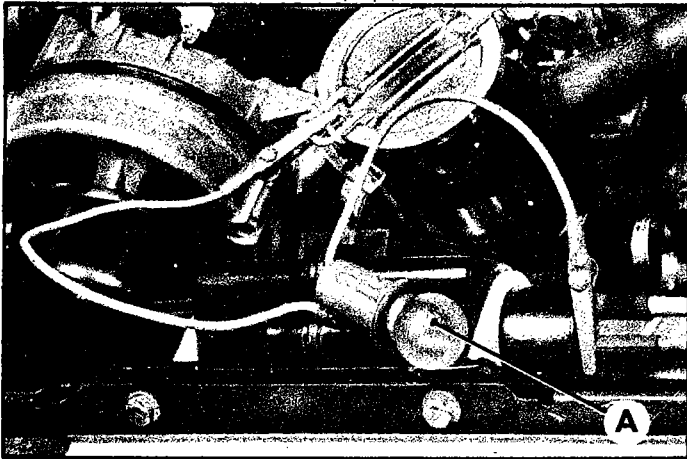
A. 21-53



← Courbe **C**

I. CONTROLEREN VAN HET ONTSTEKINGSTIJDSTIP

5135



1. Sluit een proeflamp "A" aan tussen de aansluiting (blauw gemerkt) van de bobine en de massa (bijv. de carterontluchtingspijp).
Maak de bougiekabels los van de bougies.

2. Zet het contact aan.

3. Schuif een staafje "P" (met een diameter van 6 mm) of een pen MR 630-51/15 bij de A 79/1, M 28/1 of M 28 motoren, in het gat aan de linkerkant van het motorcarter en druk dit tegen het vliegwiel aan.

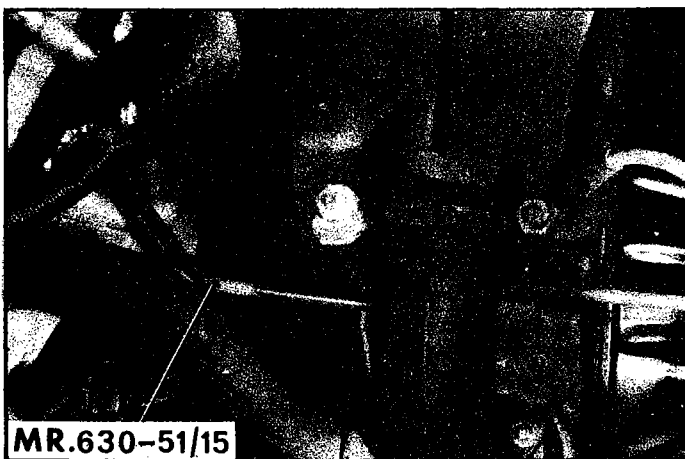
4. Draai het vliegwiel in de normale draairichting tot de pen in het gat in het vliegwiel valt.

Op dit moment (ontstekingstijdstip) moet de proeflamp gaan branden.

Als de proeflamp meer dan 1° vóór het ontstekingstijdstip (te vroeg) of na het ontstekingstijdstip (te laat) gaat branden (2/3 van een tand of een tandholte van de starterkrans) moet het ontstekingstijdstip worden afgesteld.

Markeer het ontstekingstijdstip door middel van een merkstreep op het vliegwiel.

4514



5. Voer dezelfde controle uit voor de andere cilinder: draai het vliegwiel in de normale draairichting. Markeer het ontstekingstijdstip met een merkstreep op het vliegwiel.

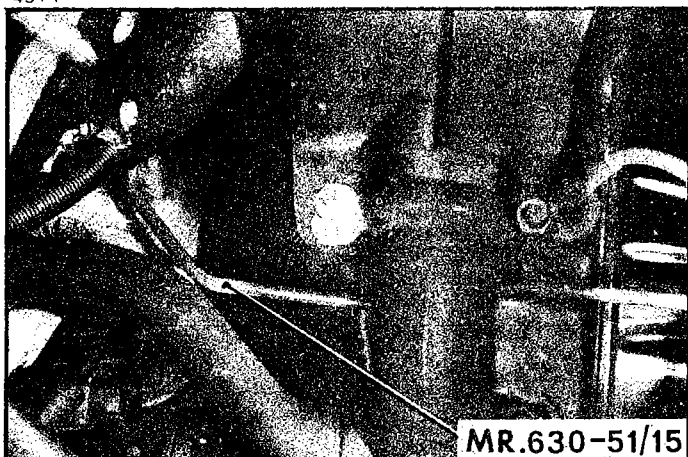
Als deze merkstreep verder dan 3° van de eerste merkstreep is verwijderd (één tand plus een tandholte van de starterkrans) moet de onderbrekernok worden vervangen.

6. Zet het contact af en verwijder het staafje "P" en de proeflamp "A". Sluit de bougiekabels aan op de bougies.

621-1

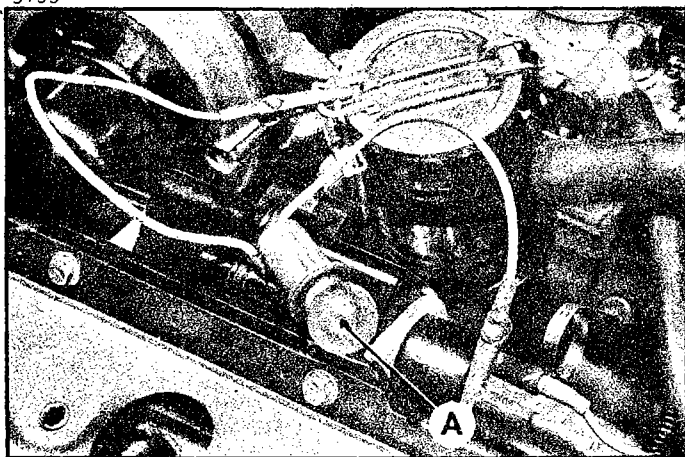
II. AFSTELLING VAN HET ONTSTEKINGSTIJDSTIP

4514



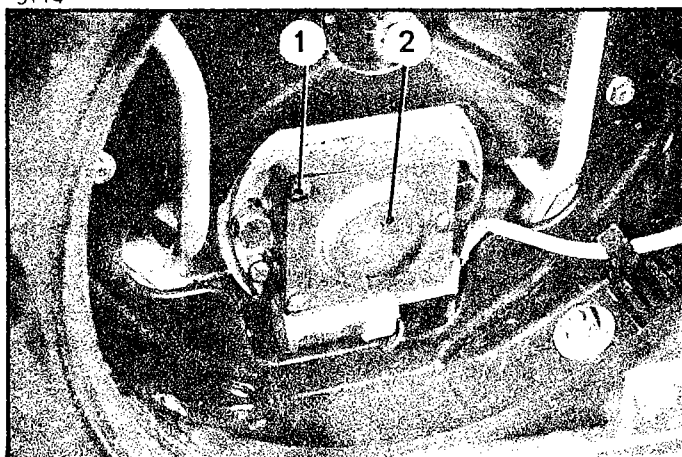
1. Verwijder de grille en het rooster.
Verwijder de ventilateur (trekker 3006-T bis).
2. Steek een pen 6 mm Ø) of een pen MR 630-51/15 afhankelijk van het motortype, in het daartoe bestemde gat aan de linkerzijde in het motorcarter.
3. Draai de motor aan het vliegwiel tot de pen in het gat van het vliegwiel valt. De motor staat dan op het moment van ontsteken.
4. Maak de bougiekabels los van de bougies.
Sluit een controlelamp "A" aan tussen de blauw gemerkte min-aansluiting van de bobine en de massa (bijv. de koppelingskabel).
Zet het contact aan.

5135



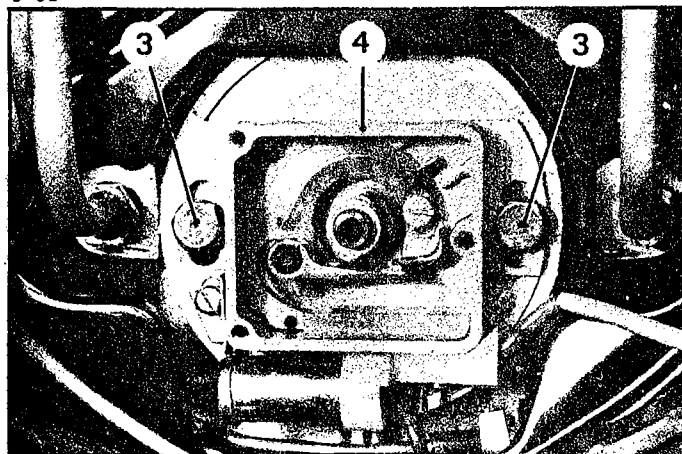
5. Verwijder de drie schroeven (1) en het deksel (2) van de onderbreker. Draai de centrifugaalgewichten met de hand in de ruststand (naar elkaar toe).
6. Draai de twee bouten (3) van de onderbreker los. Draai het onderbrekerhuis (4) zo dat de contactpunten juist worden gelicht. Precies op dat moment gaat de lamp branden.
Zet de bouten (3) vast.
Zet het deksel (2) vast met de drie schroeven (1) (kartelringen).
Verwijder de pen.

5114



7. Draai de motor (aan het vliegwiel) in de draairichting rond tot de lamp opnieuw gaat branden (de motor is éénmaal rond geweest).
De pen moet nu in het vliegwiel vallen.
Als het gat voorbij de pen is staat de ontsteking te laat. Het ontstekingstijdstip voor deze cilinder moet opnieuw worden afgesteld.
De vervroeging mag in geen geval minder dan:
12° (A 53 – A 79/0 – A 79/1 – m 4 motoren)
8° (M 28/1 en M 28 motoren)
bedragen.
Er mag niet meer dan 3° (een tand en een tandholte op de starterkrans) zijn tussen het ontstekingstijdstip van de ene t.o.v. de andere cilinder. Is dit wel het geval dan moet de nok worden vervangen.

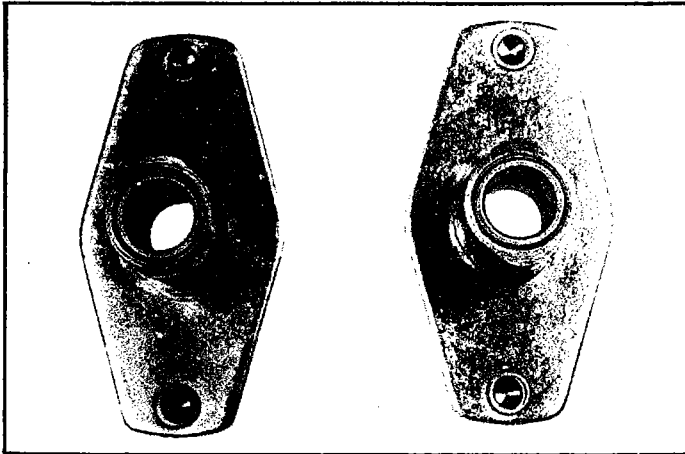
5152



8. Verwijder de pen.
Monteer de ventilateur. Monteer het rooster en de grille.

III. CONTROLE VAN DE CONTACTPUNTAFASTAND

8383



oude nok

nieuwe nok

OPMERKING: De nieuwe en de oude nok zijn onderling verwisselbaar. Afd. Onderdelen levert uitsluitend de nieuwe nok.

Deze controle kan slechts zonder demontage worden uitgevoerd met behulp van een grootbeeldoscilloscoop of een contacthoekmeter (Dwellmeter).

De contacthoek van de contactpunten moet

- $144^\circ \pm 2^\circ$ (80% \pm 2% Dwell) tot 2/1970

- $109^\circ \pm 3^\circ$ (60% \pm 2% Dwell) vanaf 2/1970

bedragen en op oudere wagens voorzien van de nieuwe nok.

Dit komt overeen met een lichte hoogte van de contactpunten van $0,4 \pm 0,05$ mm. Het verschil tussen de contacthoeken van de twee verdikkingen op de nok van één onderbreker mag niet meer dan $1^\circ 30'$ bedragen.

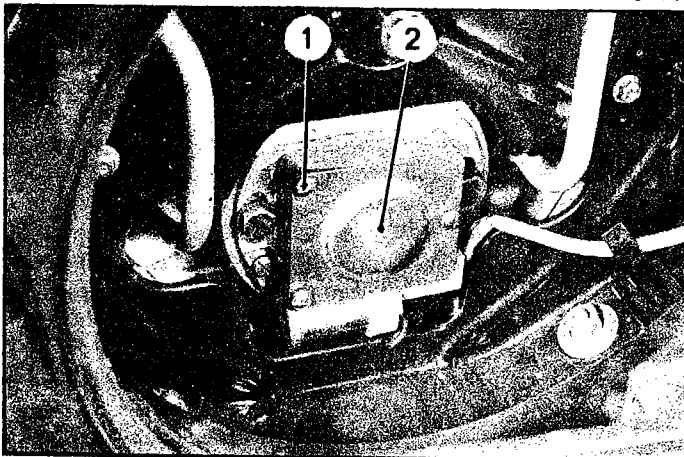
OPMERKING:

a) Met de oscilloscoop kan men een volledige controle van de onderbreker uitvoeren in het bijzonder de controle op het mogelijke verschil tussen de sluihoeken van de contactpunten.

b) Met een contacthoekmeter kan men de sluihoek van de contactpunten controleren maar niet het eventuele verschil tussen de sluihoeken van de twee verdikkingen op de nok.

IV. AFSTELLING VAN DE CONTACTPUNTEN

5114



1. Verwijder de grille en het rooster.

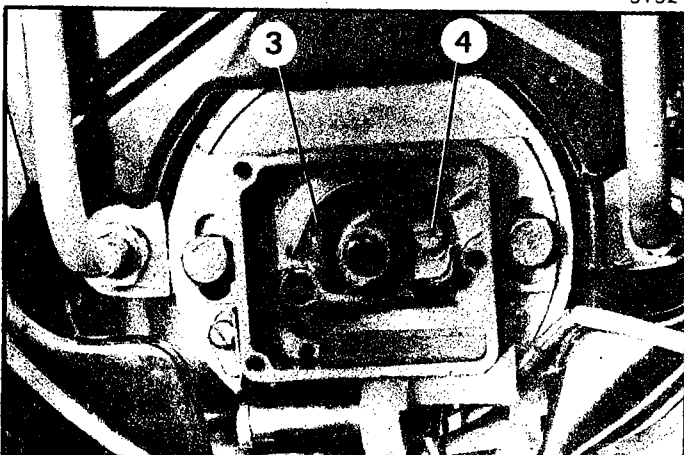
2. Verwijder de ventilateur (trekker 3006-T bis).

3. Verwijder de bouten (1) en het deksel (2) van het onderbrekerhuis.

Controleer of de contactpunten in goede staat zijn; vervang deze wanneer ze zijn ingebrand (zie betr. Hand.).

A. Afstelling met behulp van controle-apparaat.

5152



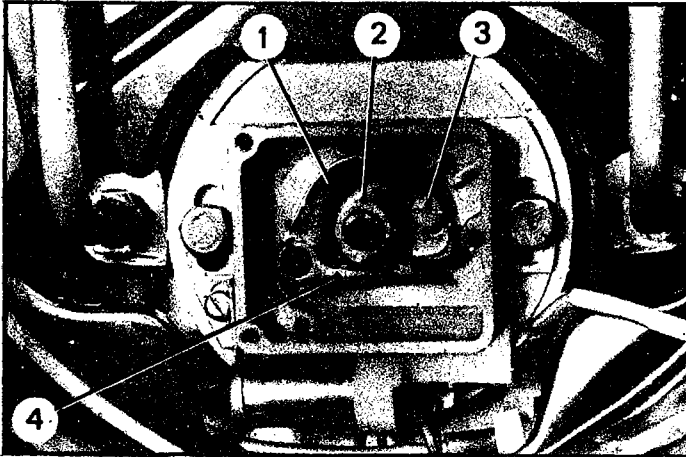
4. Sluit een oscilloscoop of een contacthoekmeter aan.

5. Start de motor. Draai de schroef (4) los en verplaats de vaste contactpunthouder (3) in de juiste richting tot een contacthoek van $144^\circ \pm 2^\circ$ (80% \pm 2% Dwell) of $109^\circ \pm 3^\circ$ (60% \pm 2% Dwell) (afb. van de auto) is verkregen, afhankelijk van het type (zie hoofdstuk III hierboven).

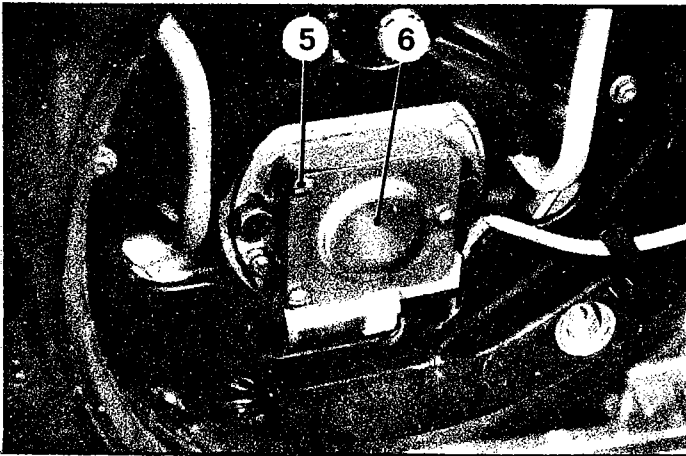
Zet de schroef (4) vast.

Controleer de contacthoek opnieuw en stel deze zo nodig nogmaals af.

5152



5114



6. Controleer de contacthoek van de contactpunten op twee verdikkingen van de nok.

Dit kan alleen op de oscilloscoop geschieden.

OPMERKINGEN: Laat de motor gedurende deze handeling niet te lang draaien om te voorkomen dat de motor te heet wordt.

Als een afwijking wordt geconstateerd gaat men te werk als in par. 9 wordt beschreven.

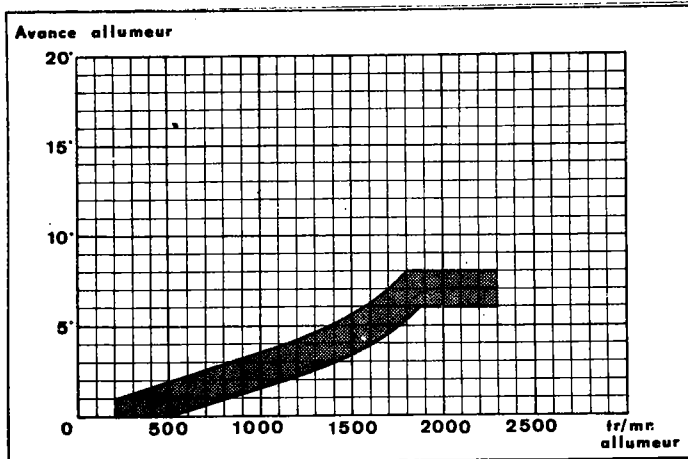
Bij gebrek aan een oscilloscoop of een contacthoekmeter moeten de contactpunten met behulp van voelermaten worden afgesteld.

B. Afstelling met behulp van voelermaten.

7. Draai het vliegwiel tot een van de verdikkingen op de nok (2) de onderbrekerhamer (4) op maximale hoogte ligt.
Op dit punt moet de afstand tussen de contactpunt 0,4 mm bedragen. Draai, als dit niet het geval is de schroef (3) los en verplaats de vaste contactpunthouder (1) in de gewenste richting tot deze afstand juist is.
8. Zet de schroef (3) matig vast.
9. Draai de motor tot de tweede verdikking van de nok (2) de onderbrekerhamer (4) op maximale hoogte licht. Controleer opnieuw de afstand tussen de contactpunten. Is deze afstand minder dan 0,35 mm of meer dan 0,45 mm dan is de nok of de nokkenas defect. Controleer dit als volgt:
Verwijder zonder de motor te verdraaien de onderbreker en de nok en monteer deze 180° verdraaid weer op de nokkenas. Monteer de onderbreker zo, dat de nok de onderbrekerhamer maximaal licht en meet opnieuw de lichte hoogte van de contactpunten: er kunnen zich twee gevallen voordoen:
1e geval:
— bevindt de gemeten afstand zich tussen 0,35 mm en 0,45 mm dan wijst dit er op dat de andere verdikking van de nok is versleten; de nok moet dan worden vervangen.
2e geval:
— de gemeten afstand is gelijk aan de vorige (begin van par. 9).
Dit wijst erop dat het uiteinde van de nokkenas is verbogen; de nokkenas moet worden vervangen.
10. Plaats het deksel (6) en de drie schroeven (5) (kartelringen) op het onderbrekerhuis.
11. Monteer de ventilateur.
12. Monteer het rooster en de grille.

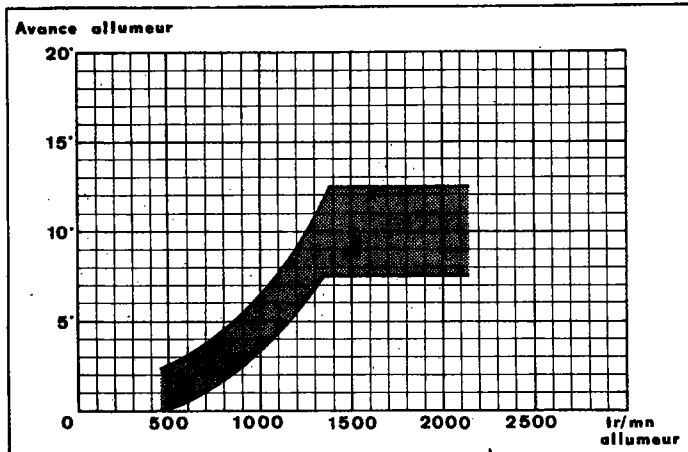
V CONTROLE VAN DE CENTRIFUGAALVERVROEGING

A. 21-54



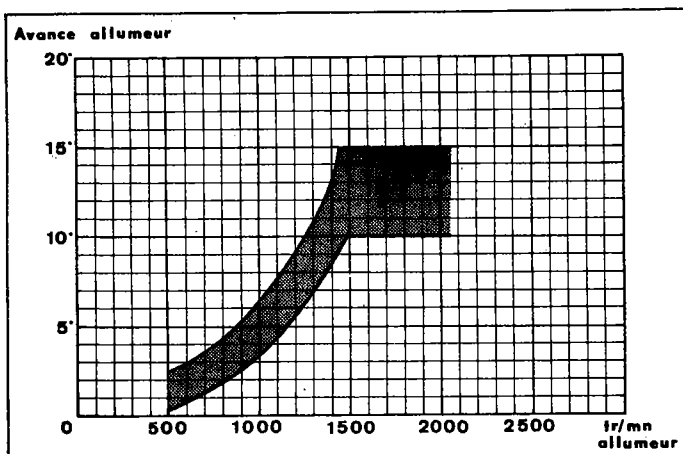
Kromme A

A. 21-52



Kromme B

A. 21-53



Kromme C

OPMERKINGEN:

- Deze controle kan slechts zonder demontage worden uitgevoerd met behulp van een stoboscooplamp, een vervroegingsmeter en een toerenteller. Tevoren moet het ontstekingstijdstip door middel van een merkteken op het vliegwiel en het motorcarter worden gemarkeerd.
- Zie vergelijkingstabel (Hand. A. 210-00) voor de motoren:

Kromme A:

- A 53 en M 4 motoren

Kromme B:

- A 79/0 motor

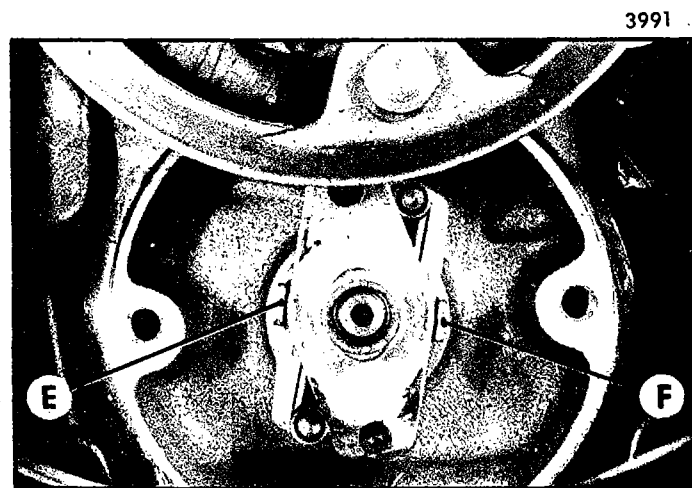
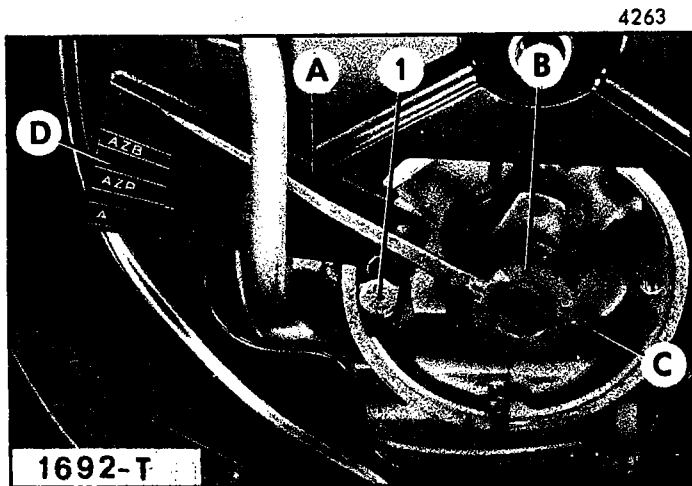
Kromme C:

- A 79/1 — M 28/1 en M 28 motoren.

- Sluit een controlelamp aan tussen de blauw gemerkte "—" aansluiting van de bobine en de massa (bijv. het cartervulpijpdeksel).
Maak de bougiekabels los.
Zet het contact aan.
Draai de motor aan het vliegwiel in draairichting rond. Op het moment dat de lamp gaat branden moet een merkteken worden geplaatst op zowel het vliegwiel als het motorcarter, tegenover elkaar.
(Op een van de steunen voor bevestiging aan de versnellingsbak bijv. met een potloodstreep op een stukje gegomd papier).
- Verwijder de controlelamp en sluit de bougiekabels aan.
- Sluit de stroboscooplamp aan met de vervroegingsmeter en de toerenteller.
- Start de motor en controleer de vervroeging. Als deze niet juist is stel dan de centrifugaalgewichten af of vervang ze.
- Zet de motor af. Verwijder stroboscooplamp met de vervroegingsmeter en de toerenteller.

OPMERKING: Gebruik bij gebrek aan de stroboscooplamp apparaat 1692-T bis (zie hoofdstuk VI van deze handeling).

VI CONTROLE EN AFSTELLING VAN DE CENTRIFUGAALVERVROEGING

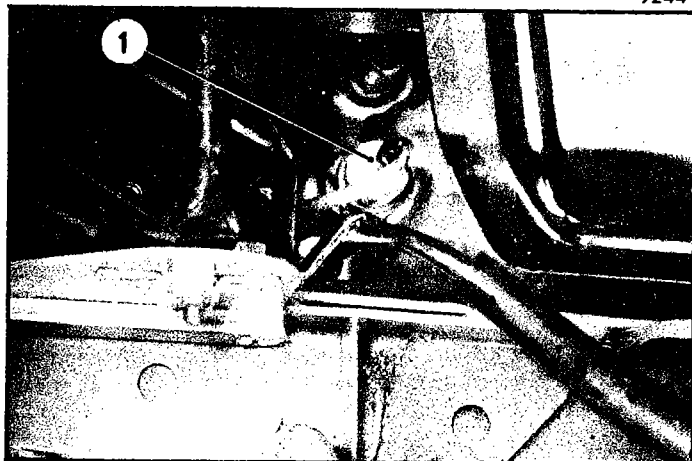


1. Verwijder de gril.
2. Verwijder de ventilator (trekker 3006-T bis).
3. Verwijder de onderbreker.
4. Bevestig de gradenboog "A" van het apparaat 1692-T bis met behulp van de bout (1) van de onderbreker.
5. Schuif de naald "B" geheel op de nok en zet de schroef "C" vast.
6. Draai het vliegwiel tot de naald tegenover de merkstreep "o" staat.
7. Draai de naald zonder forceren van rechts naar links over de gradenboog. Aan het einde van de slag moet de naald zich bevinden:
 - a) in de zone "AZB" voor de onderbrekers van de M 53 en M 4 motoren
 - b) in de zone "D" voor de onderbrekers van de A 79/0 motoren
 - c) in de zone "AZP" voor de onderbrekers van de A 79/1 – M 28/1 en M 28 motoren.

Als de naald zich buiten het overeenkomstige gebied bevindt moet de uitslag van de gewichten worden afgesteld door de steuntjes "E" en "F" te verbuigen.
8. Verwijder het apparaat 1692-T bis.
9. Monteer de onderbreker.
Stel de onderbrekerpuntafstand en het ontstekingstijdstip af.
10. Monteer de ventilator.
11. Monteer de gril.

I. CONTROLE VAN DE OLIEDRUK OP DE WAGEN

9244



1. Laat de motor draaien totdat de olie een temperatuur van $\pm 80^{\circ}\text{C}$ heeft bereikt.

2. Zet de motor af.
Verwijder het manocontact (1) (linkerzijde van het motorcarter) of de stop die zich op deze plaats bevindt bij motoren die niet van een manocontact zijn voorzien.

3. Monteer de nippel 3099-T (koperen pakking) met de manometer 2279-T met een schaal van 0-10 kg/cm²

4. Controleer de oliedruk:

a) *A53 - A79/0 en M4 motoren:*

Laat de motor draaien met **6000 tpm**. De druk moet 2,5 - 3,1 kg/cm² bedragen.

Zonodig het aantal ringen onder de veer van het overdrukventiel vervangen (let op het kogeltje).

b) *A 79/1 motor:*

Laat de motor draaien met **6000 tpm**.

De druk moet **4 -5 kg/cm²** bedragen.

Wanneer de druk niet juist is de veer van het overdrukventiel geplaatst in de dop (2) vervangen.

c) *M 28/1 en M 28 motoren:*

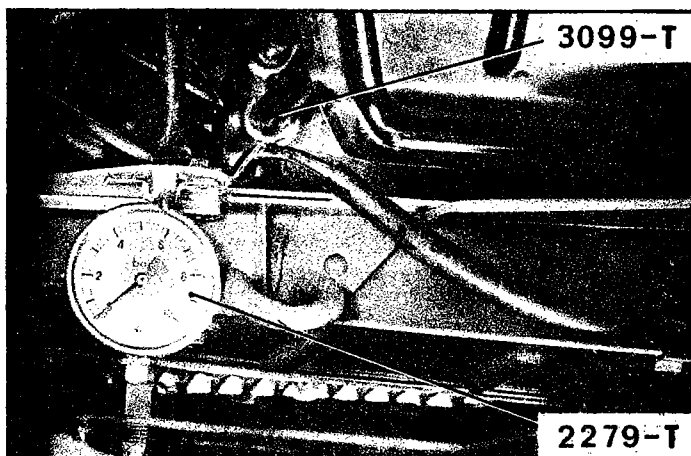
Laat de motor draaien met **6000 tpm**.

De druk moet **5,5 - 6,5 kg/cm²** bedragen.

Wanneer de druk niet juist is de veer van het overdrukventiel (2) vervangen.

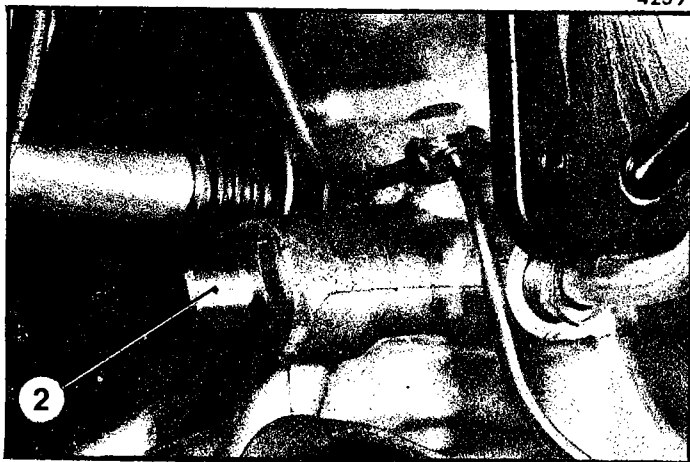
Wanneer de ingreep niet het gewenste resultaat oplevert moet de oliepompe en het smeercircuit worden nagezien.

9243



621-1

4239



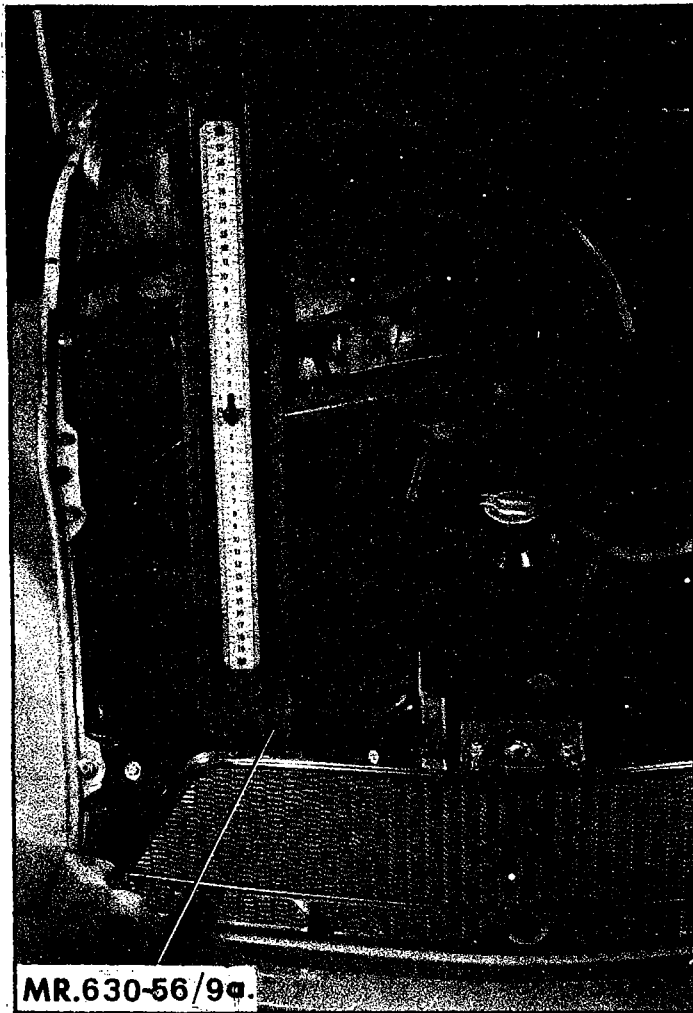
5. Verwijder manometer, nippel en toerenteller.

6. Monteer manocontact (1) of stop (koperen pakking).
Sluit het manocontact aan.

7. Controleer en corrigeer zonodig het motorolieniveau.

II. CONTROLE VAN DE CARTERONDERDRUK

3776



1. Gebruik voor de meting van de carteronderdruk de watermanometer MR 630-56/9a.
Verbind één der uiteinden met de oliepeilstokbuis.
2. Geef bij stationair draaiende motor enigszins gas om het niveau in de manometer te laten stabiliseren.

OPLETTEN: De vloeistof moet stijgen in de buis die is aangesloten op het motorcarter.

Lees het hoogteverschil af:
Bij stationair toerental moet dit zijn:
minimaal 5 cm.

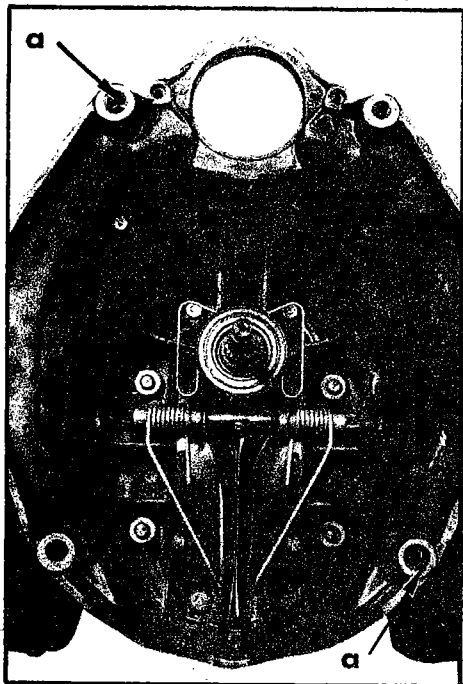
Vervang als de onderdruk niet juist is het carter-ventiel.

OPMERKING: De onderdruk mag nimmer tot nul zakken, bij welk toerental ook.

CONTROLEREN VAN DE UITLIJNING VAN EEN MOTOR/VERSNELLINGSBAKAGGREGAAT

DEMONTAGE

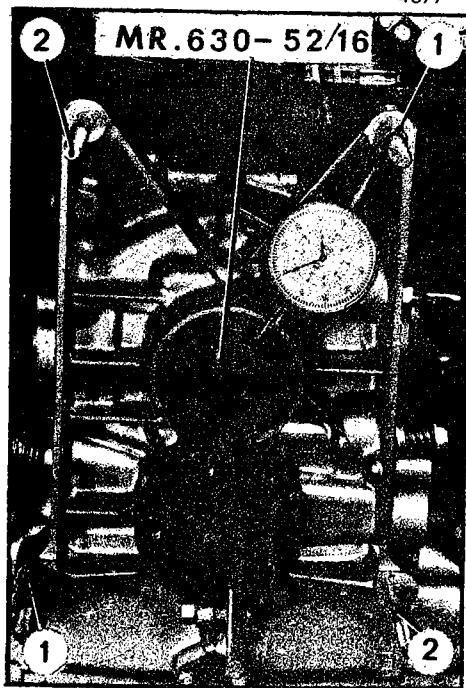
3921



1. Demontage van het motor/versnellingsbakaggregaat.
2. Demontage van de knaldempers.
Plaats het aggregaat op een werkbank.
3. Het losmaken van de motor van de versnellingsbak.
Let er hierbij op dat geen druk op de koppelingsas wordt uitgeoefend.
4. Het gereedmaken van de versnellingsbak.
Verwijder de koppelingstrommel (*alleen bij centrifugaalkoppeling*).
Tik de borgplaat terug en verwijder de moer waarmee het lager is opgesloten (linkse draad).
LET OP: Ondersteun de sleutel tijdens het losdraaien van de moer aangezien anders de koppelingsas wordt belast.
Verwijder de groep koppelingstrommeldrukgroep.
5. Het gereedmaken van de motor:
Verwijder de drukgroep (*alleen bijgewone koppeling*).
Verwijder het vliegwiel.
Verwijder de bougies.

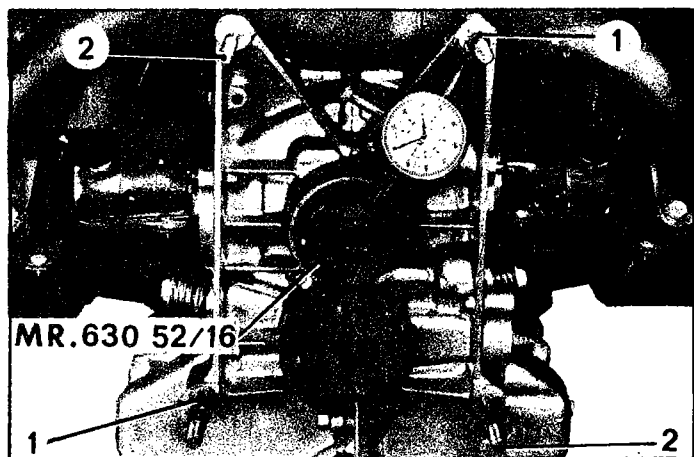
CONTROLES.

4377



6. Controleren van de boringen voor de centreerpennen:
Verwijder de centreerpennen van het motorcarter.
Controleer nauwgezet de boringen "a" voor de centreerpennen in het motorcarter en vooral die in het versnellingsbakcarter. Als de boringen niet volkomen cilindrisch zijn moet het betreffende carter worden vervangen.
7. Controleren van de stand van de tapeinden en centreerpennen op het motorcarter.
Plaats een meetklok (2437-T) in de steun MR 630-52/16 en monteer de steun op de krukas.
N.B.: Het betreft het meten van de afstand tussen de hartlijn van de krukas en de centreerpennen (1) of de tapeinden (2). Als de meetstift van het klokje in aanraking komt met deze cilindrische delen, draait de wijzer van de meetklok eerst in één richting en keert daarna in draairichting om.
De meetklok moet precies op het moment dat de draairichting omkeert worden afgelezen.
Monteer de centreerpennen.
Draai de krukas en meet de twee centreerpennen (1) achtereenvolgens:
de plaatsen waarop de wijzer van draairichting omkeert mogen voor beide metingen niet meer dan 0,10 mm van elkaar afwijken.
Draai de krukas en meet achtereenvolgens de twee tapeinden (2):
de plaatsen waarop de wijzer van draairichting omkeert mogen voor beide metingen niet meer dan 0,10 mm van elkaar afwijken.
Wanneer de afwijkingen buiten de bovenstaande toleranties vallen, moet het motorcarter worden vervangen.

4377

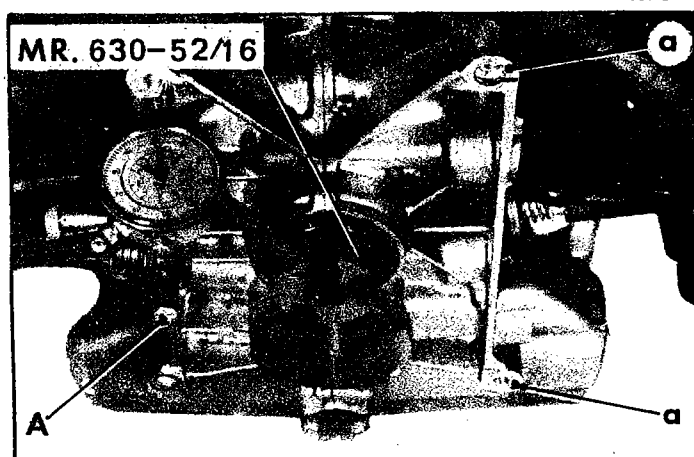


8. Controleer het pasvlak van het motorcarter:

Verwijder de centreerpennen (1) en de tapeinden (2) van het pasvlak van het motorcarter (maak merktekens op de tapeinden).

Plaats de meetklok op de steun (A) (zie de figuur). Draai de krukas en meet achtereenvolgens de vier verdikkingen (a) van het pasvlak van het motorcarter. *De standen van de wijzer mogen onderling niet meer dan 0,10 mm afwijken.* Als dit niet het geval is moet het motorcarter worden vervangen. Verwijder de steun en de meetklok.

4378

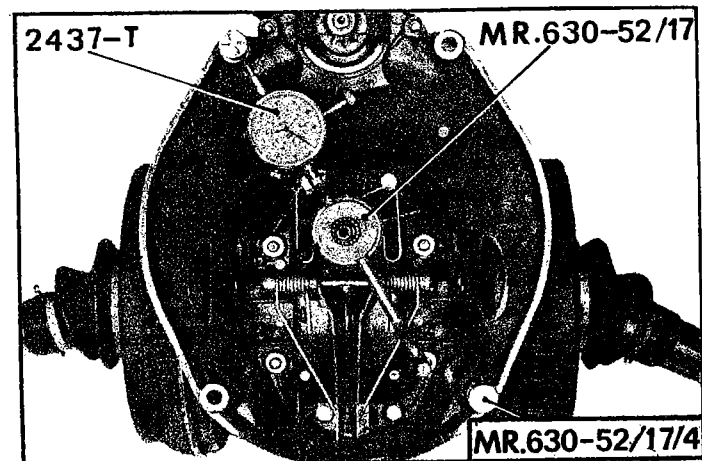


9. Controleer de plaats van de broingen voor de centreerpennen in het frictiecarter.

Plaats de houder MR. 630-52/17 (voorzien van een meetklok 2437-T welke op de kortste as is gemonteerd) op de koppelingsas en zet de borgbout vast. Plaats de twee blokjes MR 630-52/17/4 in de broingen voor de centreerpennen; houd deze op de plaats met behulp van twee moeren (1) 10 mm Ø, 150 gangen. Schakel een versnelling in en draai de koppelingsas door het differentieel te verdraaien.

Tast achtereenvolgens de twee blokjes af. *De plaatsen waarop de draairichting van de wijzer omkeert mogen de beide metingen niet meer dan 0,10 mm afwijken.*

4375



10. Controleren van het pasvlak van het frictiecarter.

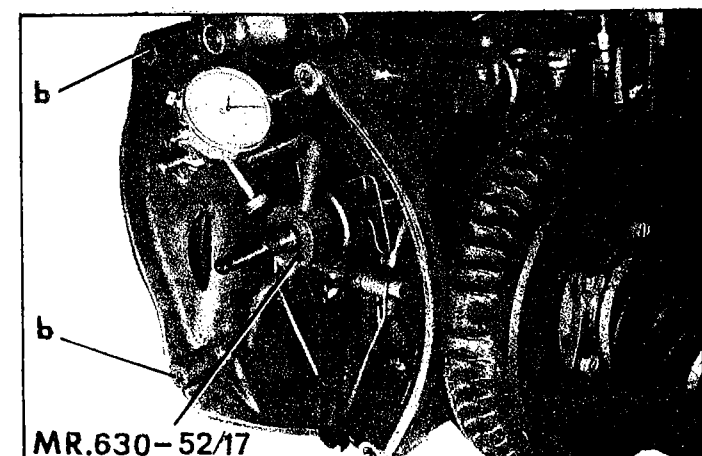
Verwijder de blokjes uit de boringen voor de centreerpennen.

Monteer de meetklok op de andere as van de houder. Draai de koppelingsas en tast achtereenvolgens de vier verdikkingen (b) van het pasvlak af.

De standen van de wijzer moeten bij de vier metingen tot op 0,10 mm nauwkeurig gelijk zijn. Wanneer dit niet het geval is moet het carter worden gericht of vervangen.

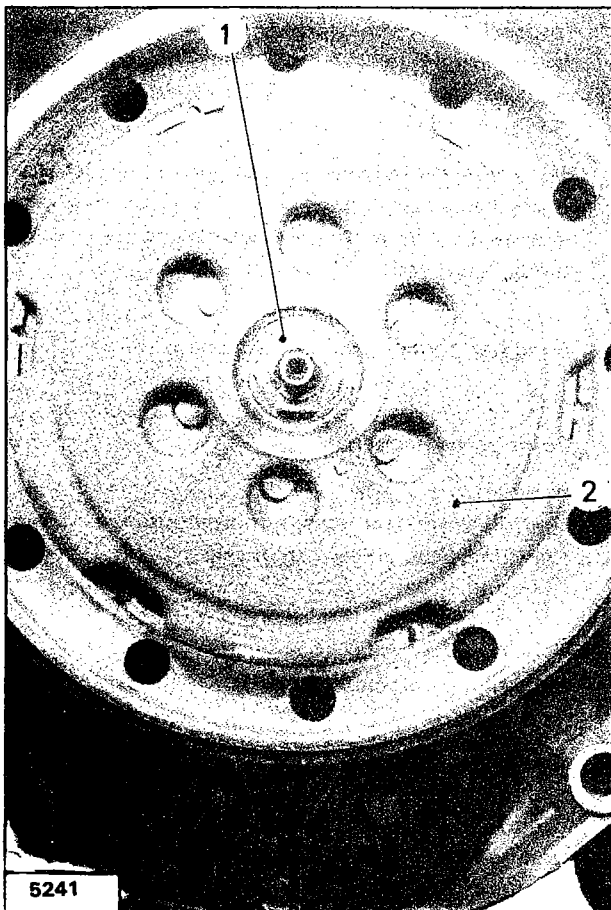
OPMERKING: Een carter kan op de volgende wijze worden gericht: breng de verdikkingen in de oorspronkelijke stand met behulp van een houten hamer. Controleer daarna de stand van de verdikkingen.

4376

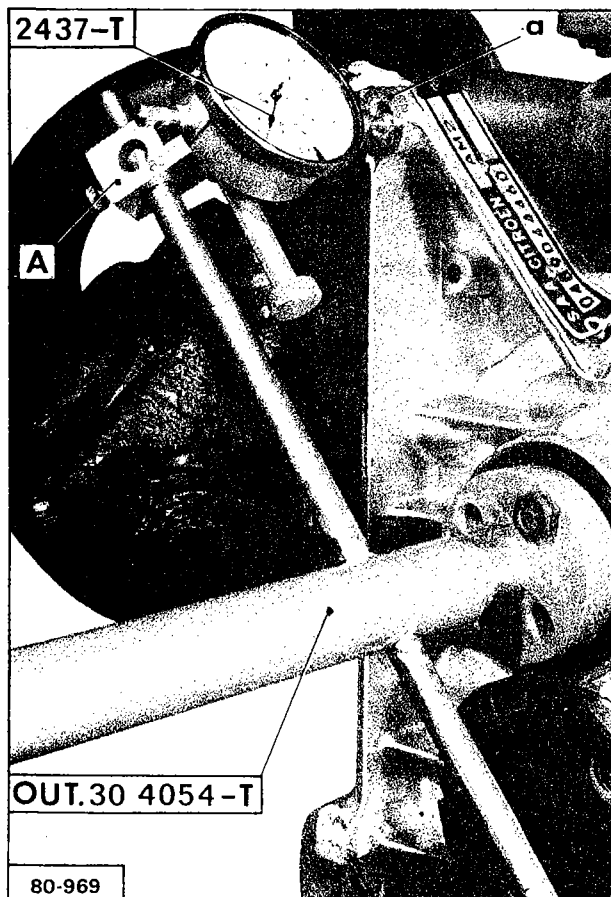


Verwijder de steun met de meetklok.

CONTROLE OP HET IN LIJN LIGGEN VAN MOTOR-VERSHELLINGSBAK



5241



OUT.30 4054-T

80-969

DEMONTAGE

1. Verwijder de motor
2. **Maak de motor gereed:**
Verwijder:
 - de drukgroep en de frictieplaat (*gewone frictie*)
 - het vliegwiel
 - de bougies.
3. **Maak de versnellingsbak gereed:**
(*Centrifugaal frictie*)
 - Verwijder de blokkeeremoer (1) van het lager (*linkse draad*).

Ondersteun de sleutel tijdens het losdraaien van moer (1) om de priseas niet te belasten.

- Verwijder het geheel (2) van trommel + frictie.

(*Gewone en centrifugaal fricties*):

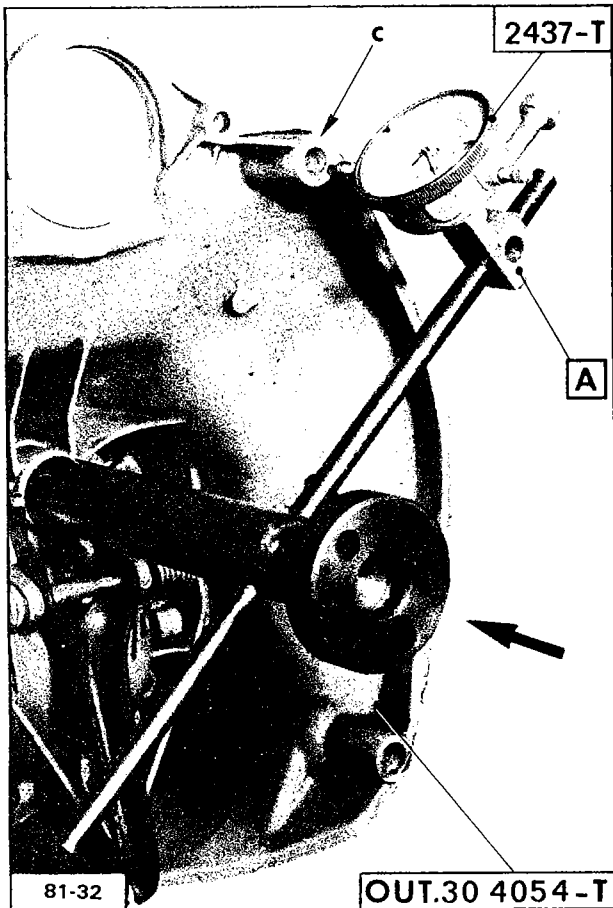
- Het druklager verwijderen.

CONTROLES

4. **Controleer de gaten van de centreerpennen:**
Verwijder de centreerpennen uit het motorcarter.
Controleer de gaten "b" van de centreerpennen in het motorcarter en vooral in het frictiecarter.
Wanneer de gaten niet geheel rond zijn moet het vernielde carter worden vervangen.
5. **Controleer het steunvlak van het motorcarter:**
Verwijder de tapeinden (*noteer hun plaats*).
Bring het controle gereedschap OUT 30 4054-T aan voorzien van het onderdeel A van de steun 5602-T of 2041-T en de meetklok 2437-T.
Verdraai de krukas en tast achtereenvolgens de vier steunpunten "a" van het motorcarter af.
De stand van de wijzers van de meetklok moet op **0,10 mm** na dezelfde zijn bij alle vier de punten.

Het is mogelijk het carter te richten en de bulten hun tolerantie liggende steunpunten in hun oorspronkelijke staat terug te brengen door er met een houten hamer op te slaan.

Gereedschap verwijderen.



6. Controleer het steunvlak van het frictiecarter:

Monteer het gereedschap op de geleider van het frictiedrukklager.
Verdraai het gereedschap terwijl het steunt op de druklagergeleider (→) en tast achtereenvolgens de vier steunpunten "c" van het carter af.

Het is mogelijk het carter te richten en de buiten hun tolerantie liggende steunpunten in hun oorspronkelijke staat terug te brengen door er met een houten hamer op te slaan.

Verwijder het controle gereedschap.

7. Motor gereedmaken

Monteer:

- het vliegwiel: **aanhaalspanning bouten: 4 - 4,5 mdaN**
- de frictieplaat en de drukgroep
- de bougies.

8. Versnellingsbak gereedmaken

Monteer:

- het frictiedrukklager.

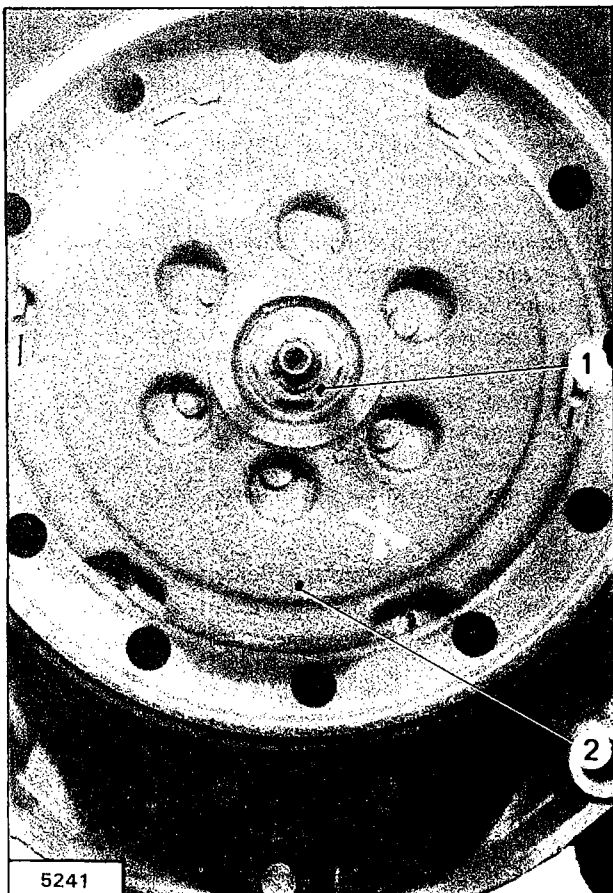
Centrifugaal frictie:

- het geheel (2) van trommel en frictiemechaniek
- de moer (1); **aanhaalspanning = 3 - 4 mdaN (linkse draad).**

Bij het vastzetten de sleutel ondersteunen om de preseas niet te belasten.

De moer borgen door stuiken van het metaal in de asgroef. Let er bij deze handeling op de micro turbine van de preseas niet te beschadigen.

9. Monteer de motor



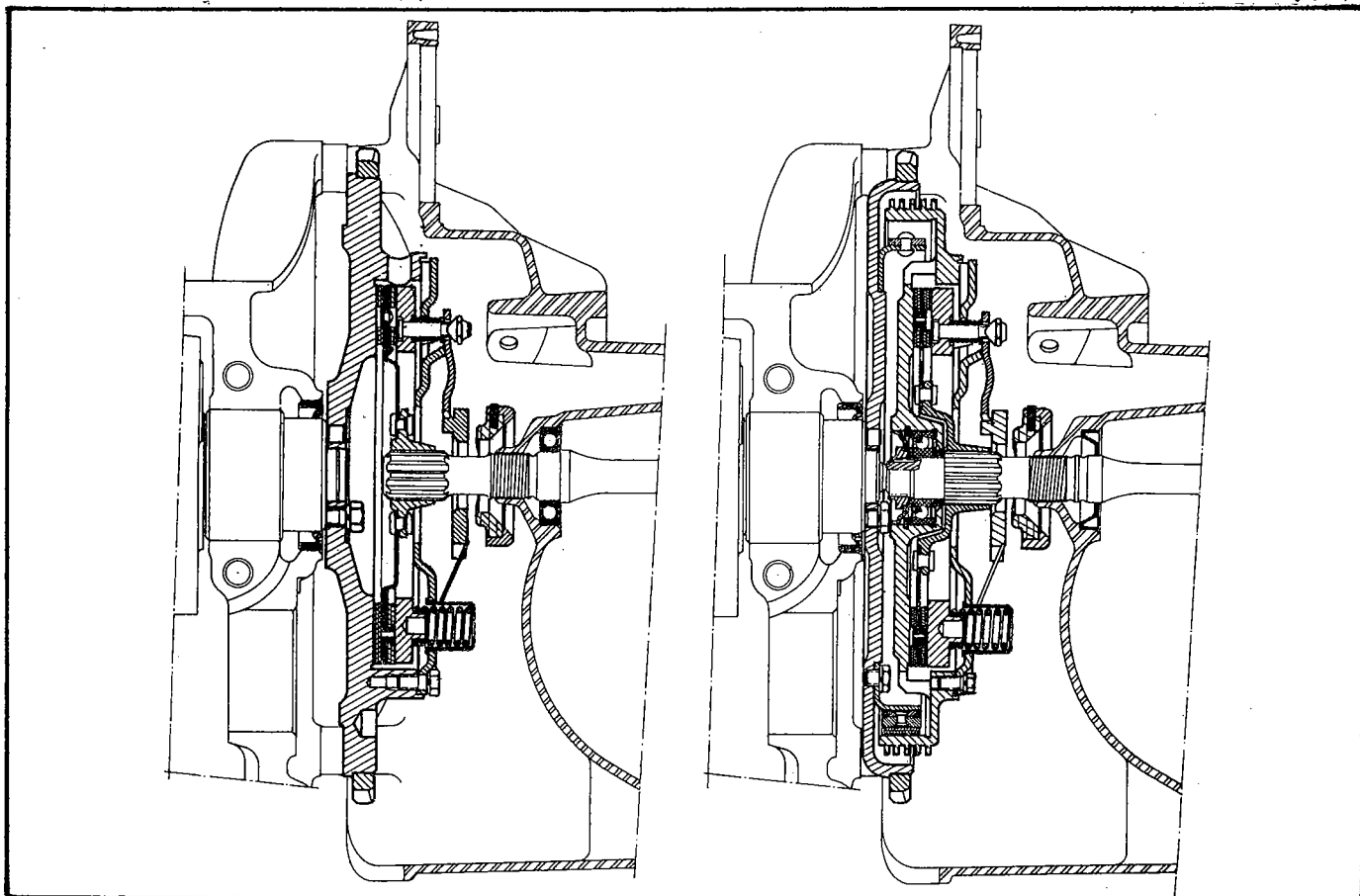
KOPPELINGEN GEMONTEERD OP WAGENS UITGERUST MET DE MOTOREN:

A 53 tot aan februari 1970

A 79/0 tot aan januari 1972

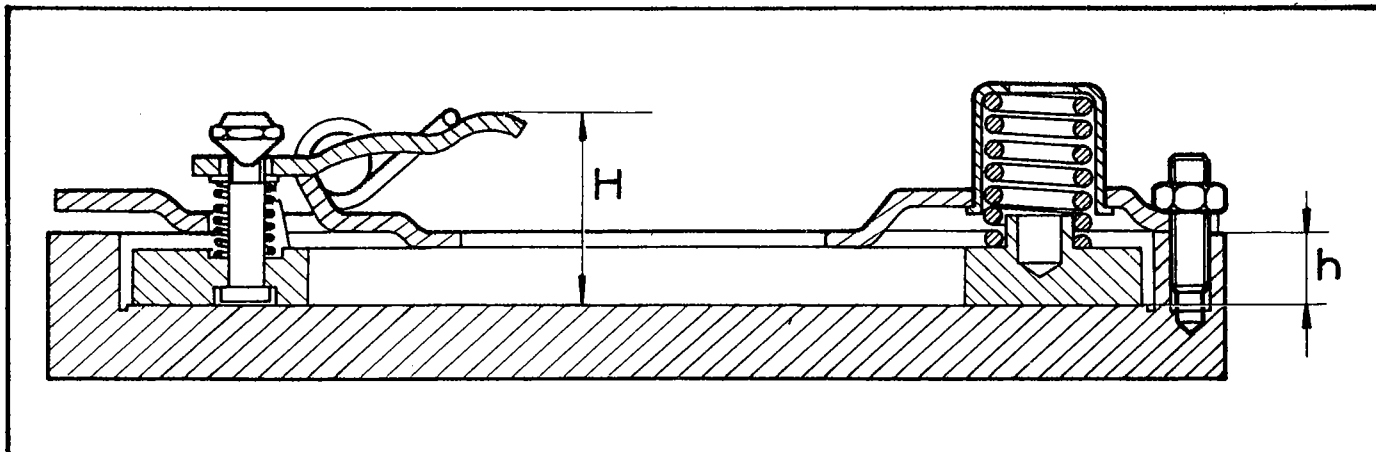
M 4 tot aan oktober 1968

A. 31-7



621-1

A. 31-3



KENMERKEN

Mechaniek: "FERODO" type PKH3 (A 53 en A 79/0 motoren)

"FERODO" type PKH4 (M 4 motoren)

Plaat: Type "progressief" tot 10/1967 – type "DENTEL" vanaf 10/1967.

Naaf: 10 spiebanen tot 4/1966 – 18 spiebanen vanaf 4/1966.

Lager: Koolring

Voering: FERODO M8 of A35

BIJZONDERHEDEN

Frictieveren: (A 53 en A 79/0 motoren)

- 3 veren (rose gemerkt) – lengte = 25 mm onder 27 – 29,5 kg belasting
- 3 veren (oranje gemerkt) – lengte = 25 mm onder 18 – 20,5 kg belasting

Frictieveren: (M 4 motor)

- 6 veren (rood gemerkt) – lengte = 25 mm onder 37 – 40 kg belasting

Afstand tussen montagevlak motor/versnellingsbak en drukvlak voor het druklager in de trommel (centrifugaal koppeling) = 5,12 – 5,42 mm.

Aanhaalkoppels:

- Bevestigingsmoer van de koppelingstrommel op de koppelingsas 3 – 4 kgm
- Bout van de gewichtendrager 0,9 – 1,4 kgm
- Bevestigingsbout van het koppelingsmechaniek 1 – 1,3 kgm
- Speling tussen lager en drukvingerring 0,5 – 1 mm
- Vrije slag van het pedaal 10 – 15 mm

Afstelling van de drukvingers (zie tekening op blz. 1)

- Afstand tussen uiteinde drukvingers en drukplaat H = 26 – 27,5 mm
- Afstand tussen drukplaat en carter h = 12 mm

KOPPELINGEN GEMONTEERD OP WAGENS MET DE MOTOREN:

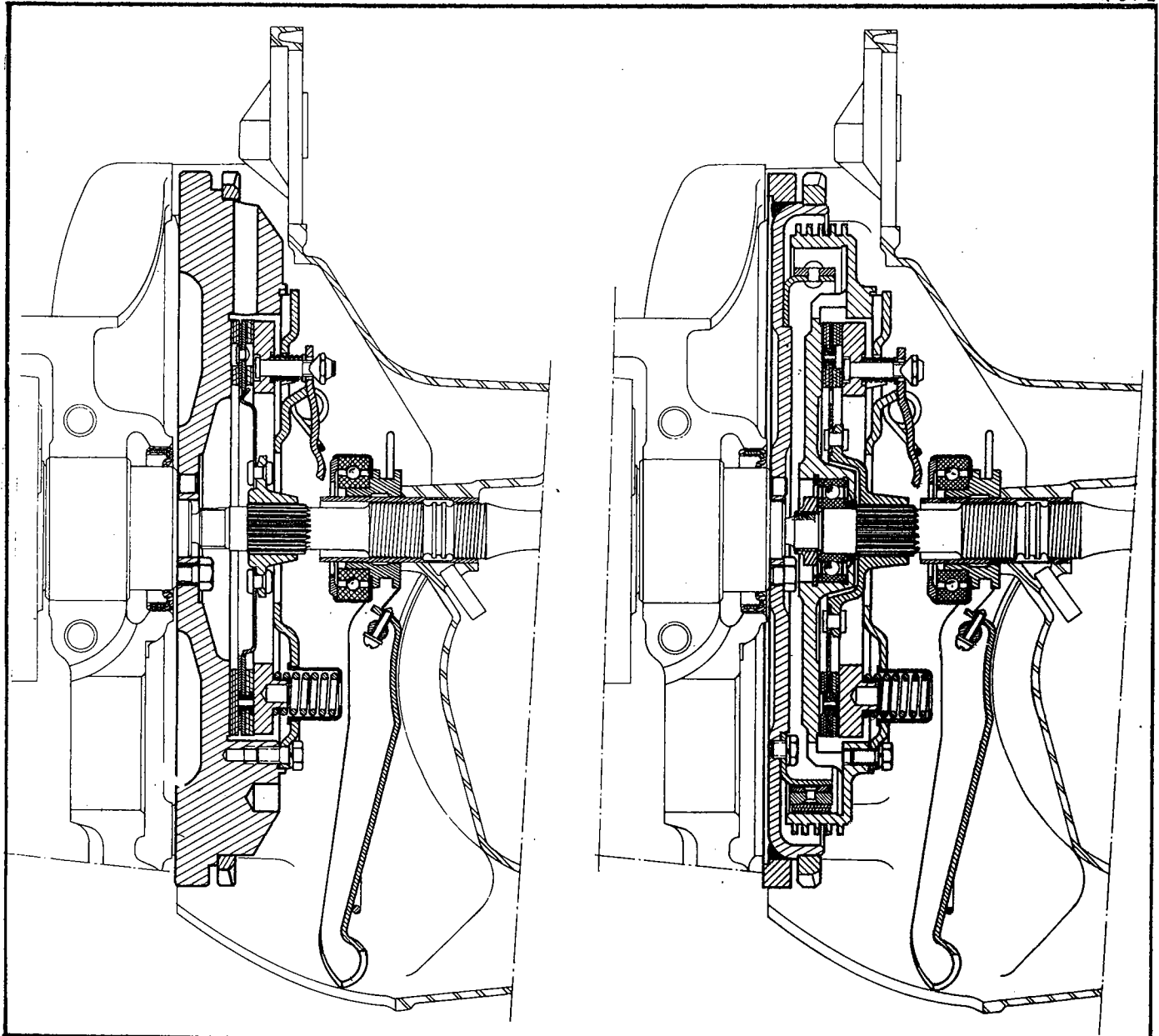
A 79/0 van januari 1972 tot augustus 1972

A 79/1 vanaf maart 1968

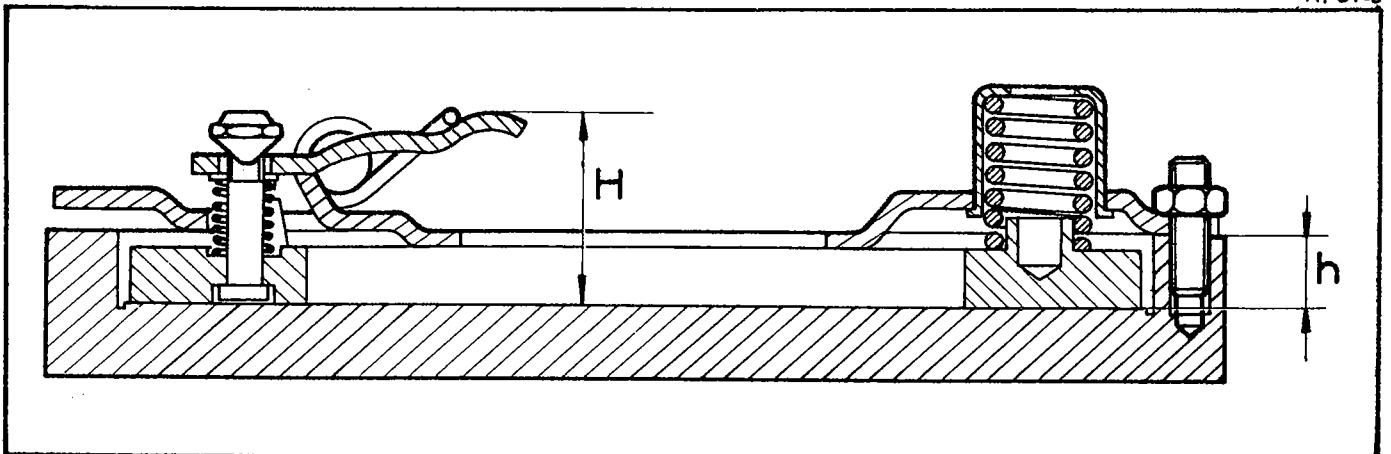
M 28/1 vanaf mei 1968

M 28 vanaf februari 1970

A. 31-2



A. 31-3



KENMERKEN

Mechaniek:	"FERODO" type PKHB. 4,8
Plaat	type "DENTEL"
Naaf	18 spiebanen
Voering	kwaliteit A 3 S
Lager	kogellager

BIJZONDERHEDEN

Frictieveren: (A 53 en A 79/0 motoren)

- 6 veren (rood gemerkt) - lengte = 25 mm onder 37 - 40 kg belasting.

Afstand tussen montagevlak motor/versnellingsbak en drukvlak voor het druklager in de trommel (centrifugaalkoppeling) = 5,12 - 5,42 mm.

Aanhaalkoppels:

- Bevestigingsmoer van de koppelingstrommel op de koppelingsas 3 - 4 kgm
- Bout van de gewichtendrager 0,9 - 1,4 kgm
- Bevestigingsbout van het koppelingsmechaniek 1 - 1,3 kgm

Speling tussen lager en drukvingers 1 - 1,5 mm

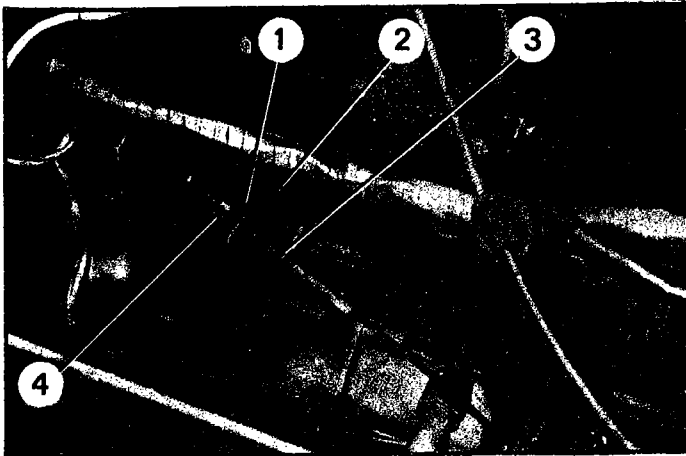
Vrije slag van het pedaal 10 - 25 mm

Afstelling van de drukvingers (zie tekening op blz. 3)

- Afstand tussen uiteinde drukvingers en drukplaat H = 25,6 - 26,3 mm
- Afstand tussen drukplaat en carter h = 12 mm

AFSTELLING VAN DE VRIJE SLAG

10 655



- A. AZ wagens (2CV) tot aan februari 1970**
AZU wagens (2CV) tot aan januari 1972
AK wagens (3CV) tot aan oktober 1967
AM wagens (3CV) tot aan december 1963

OPMERKING: Plaats de aanslagpen in een gat van het pedaal zodat de voetplaat van het koppelingspedaal even hoog staat als dat van het rempedaal. Verplaats zondig de aanslagpen.

1. Afstellen van de vrije slag:

Draai de contraoer los en draai de stelmoer (1) om een speling van: 0,5 - 1 mm tussen de moer (1) en de vorkhefboom (2) te verkrijgen. Controleer dit door de koppelingskabel (3) aan het vrije einde gespannen te houden en de koppelingsvorkhefboom (2) licht aan te drukken om het kooldruk-lager met de drukvingers in aanraking te brengen. Zet de contraoer (4) vast.

- B. AY - AK - AZU - AZL en AM wagens met hangende pedalen.**

2. Controle van de pedaalhoogte:

In de ruststand van het pedaal moet de hoogte "a" van het pedaal maximaal **130,5 ± 5 mm** bedragen; "a" is de afstand tussen de onderkant van het pedaal tot de pedalenplank. Verbuig zondig de strip van de steun bij "a".

Alleen bij AM wagens vanaf 11/1971:
 pedaalhoogte:

$$L = 135 \pm 2,5 \text{ mm}$$

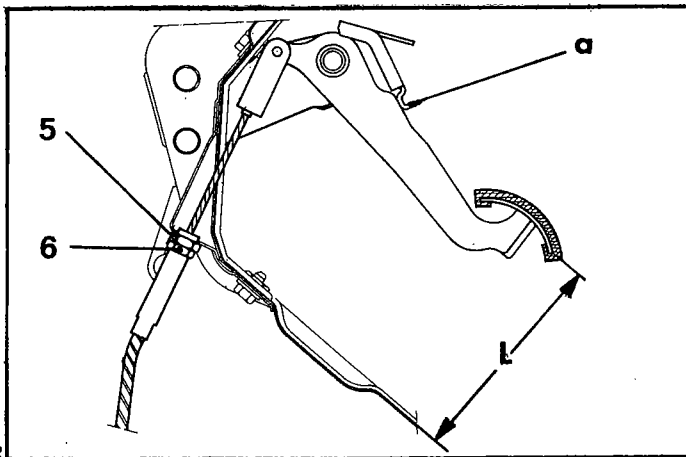
3. Afstelling van de vrije slag van de koppeling.

Draai de moer (6) tot een speling van 1 tot 1,5 mm wordt verkregen tussen de drukring van de koppeling en de drukvingers; dit komt overeen met een slag van 20 tot 25 mm aan het pedaal. Zet de contraoer (6) vast.

REPARATIEHANDBOEK A. 621-1 - AANVULLING 1

621-1

A. 31-1





I. VERSNELLINGSBAKKEN:

Met versnellingshendel op het achterdeksel, op nevenstaande wagens

AZ tot aan februari 1970
AY tot aan oktober 1968 (tot aan maart 1968 op AYA DYANE)
AZU tot aan januari 1972
AK tot aan mei 1968
AM tot 19 februari 1968

BIJZONDERHEDEN

Afstellingen:

- Zijdelingse speling van het losdraaiende tandwiel van de 2e versnelling 0,05 – 0,35 mm
- Zijdelingse speling van de tussengroep:
 - 2cv (niet afstelbaar): vroegere uitvoering (lagerbreedte 18 mm) 0,05 – 0,35 mm
 - nieuwe uitvoering (lagerbreedte 16 mm) 0,45 – 1 mm
 - 3 cv (afstelbaar) 0,10 – 0,20 mm
- Tandspeling (pignon, kroonwiel) 0,13 – 0,20 mm
- Minimum speling tussen planeetwielen en satellieten 0,1 mm

Aanhaalspanningen:

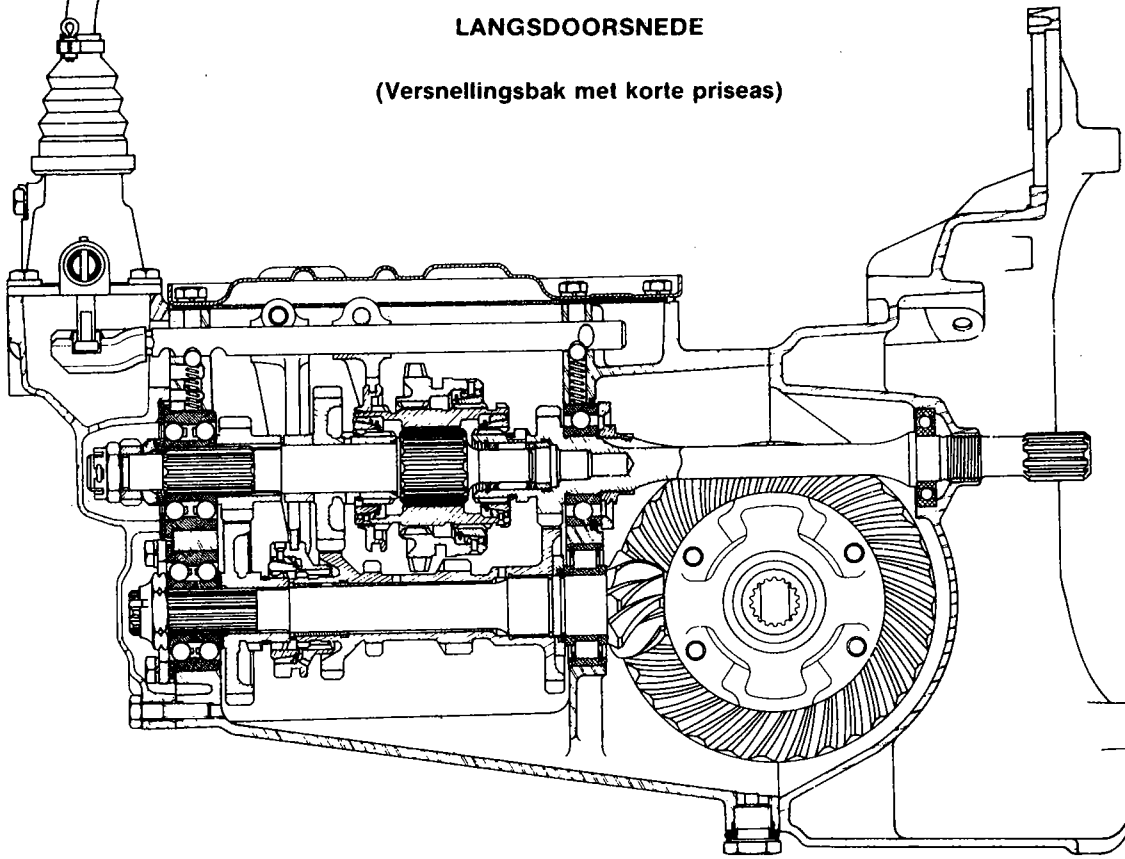
- Priseasmoer 7 – 9 kgm
- Pignonasmoer 7 – 8,5 kgm
- Flensbout van het commandoaslager 2,5 kgm
- Flensbout van het achterste pginonaslager 2,5 – 3 kgm
- Bevestigingsmoer van het commandoaslager 12 – 14 kgm
- Kroonwielbevestigingsbouten 7 – 8 kgm
- Bevestigingsmoer van de differentieelassen in de lagerhuizen 10 – 12 kgm
- Bevestigingsringmoer van het differentieelaslagermoer 10 – 14 kgm
- Aftapstop 3,5 – 4,5 kgm
- niveauplug 1 – 1,5 kgm
- Frictiecarter: carterbouten 3,5 – 4,5 kgm
- Ø 7 mm bouten 1,5 – 2 kgm
- Achterdeksel 1,5 – 2 kgm
- Bevestigingsbouten van de differentieelaslagers (Ø 9 mm) 3,8 – 4,2 kgm

Smering:

- Kwaliteit TOTAL EP 80
- Inhoud 0,9 liter

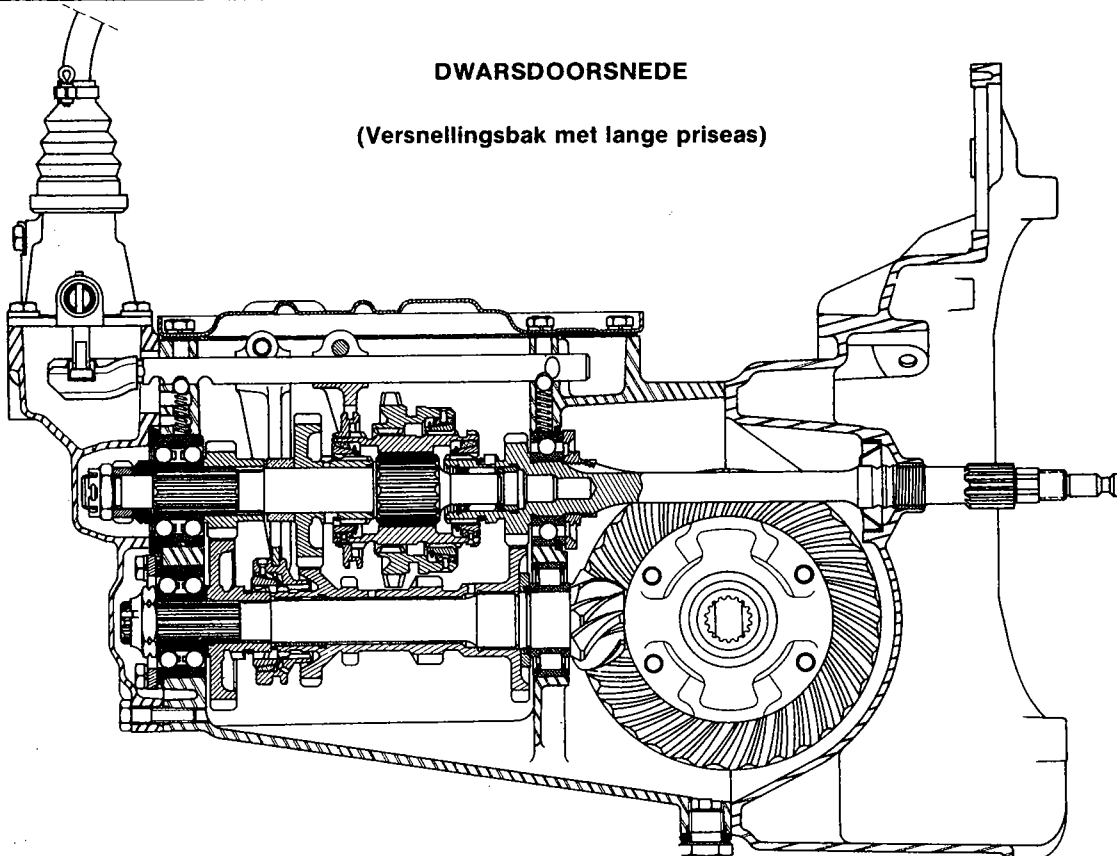
A. 33-1a

LANGSDOORSNEDE
(Versnellingsbak met korte priseas)



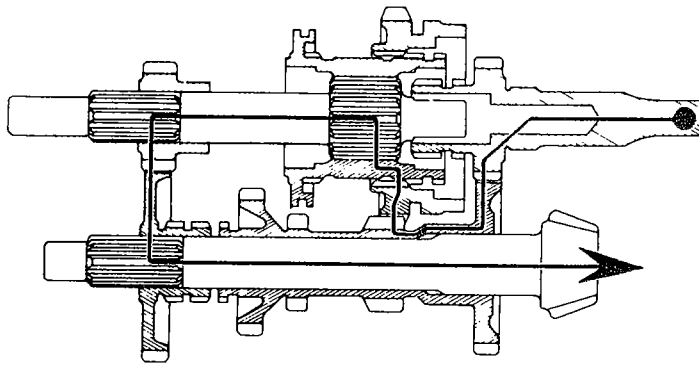
A. 33-1

DWARSDOORSNEDE
(Versnellingsbak met lange priseas)

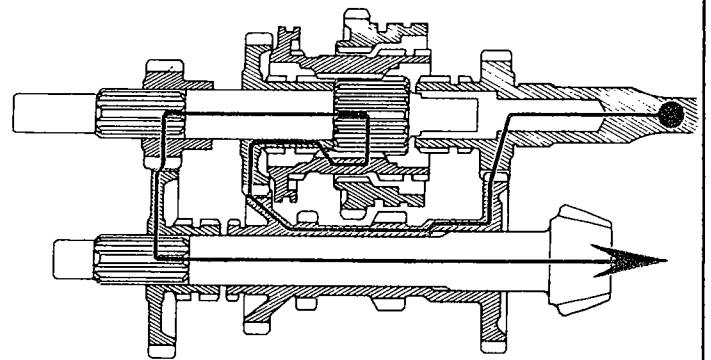


SCHAKELSCHEMA

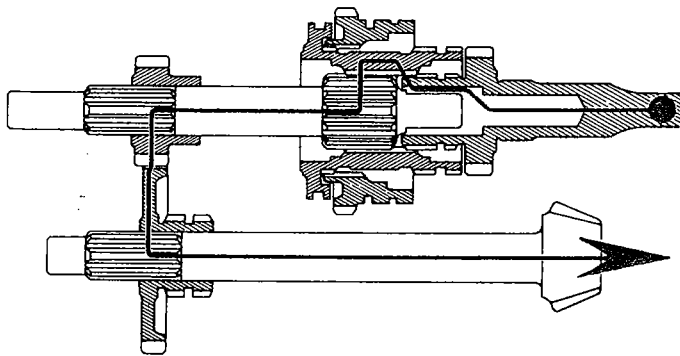
A. 33-5



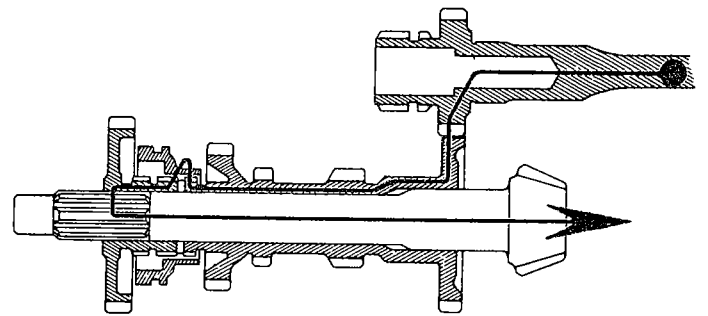
1e versnelling



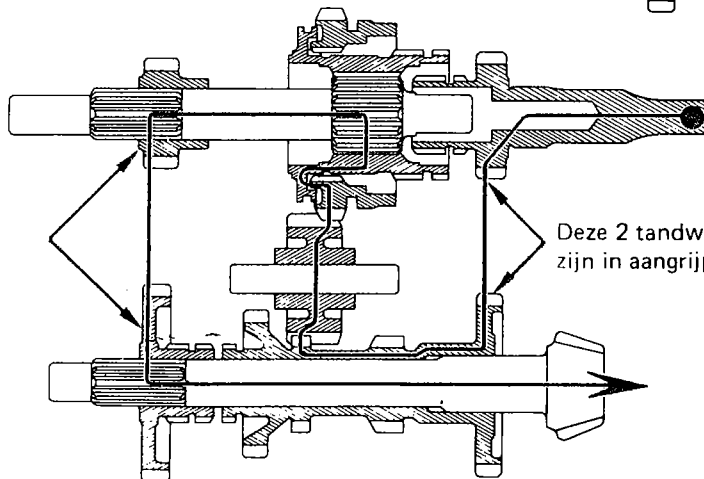
2e versnelling



3e versnelling



4e versnelling



Deze 2 tandwielen
zijn in aangrijping

ACHTERUIT

REPARATIEHANDBOEK A 621-1 - AANVULLING 1

Versnellingsbakverhoudingen (met 125 - 380 X banden met een belaste omtrek van 1,842 m).

<i>Versnellingsbak op AZ wagens van november 1964 tot febr. 1970</i>				
Versnelling	Versnellingsbakverhouding	Differentieel	Totale reductie	Snelheid bij 1000 tpm (in km/h)
1	19/28 x 14/33 x 15/32 (7,410)		26,863	4,020
2	19/28 x 22/25 x 15/32 (3,572)		12,950	8,339
3	15/32 (2,133)	8/29 (3,625)	7,733	13,966
4	19/28 (1,473)		5,342	20,217
achteruit	19/28 x 13/33 x 15/32 (7,980)		28,929	3,733
Verhouding kilometeraandrijving = 6/25				

<i>Versnellingsbak op AZU wagens van november 1964 tot maart 1968</i>				
Versnelling	Versnellingsbakverhouding	Differentieel	Totale reductie	Snelheid bij 100 tpm (in km/h)
1	19/28 x 14/33 x 15/32 (7,410)		28,713	3,761
2	19/28 x 22/25 x 15/32 (3,572)		13,841	7,802
3	15/32 (2,133)	8/31	8,265	13,067
4	19/28 (1,473)	(3,875)	5,707	18,924
achteruit	19/28 x 13/33 x 15/32 (7,980)		30,922	3,926
Verhouding kilometeraandrijving = 5/22				

<i>Versnellingsbak op AZU wagens van maart 1968 tot januari 1972</i>				
Versnelling	Versnellingsbakverhouding	Differentieel	Totale reductie	Snelheid bij 1000 tpm (in km/h)
1	18/28 x 14/33 x 15/32 (7,822)		30,311	3,563
2	18/28 x 24/26 x 15/32 (3,595)		13,930	7,753
3	15/32 (2,133)	8/31	8,266	13,065
4	18/28 (1,555)	(3,875)	6,027	17,919
achteruit	18/28 x 13/33 x 15/32 (8,423)		32,642	3,308
Verhouding kilometeraandrijving = 5/22				

Versnellingsbakverhoudingen (met 125-380 X banden met een belaste omtrek van 1,842 m)

Versnellingsbak op AYA (DYANE) wagens van aug. 1967 tot maart 1968				
Versnelling	Versnellingsbakverhouding	Differentieel	Totale reductie	Snelheid bij 1000 tpm (in km/h)
1	18/28 x 14/33 x 15/32 (7,822)		28,355	3,808
2	18/28 x 24/26 x 15/32 (3,595)		13,032	8,287
3	15/32 (2,133)	8/29	7,733	13,966
4	18/28 (1,555)	(3,625)	5,638	19,155
achteruit	18/28 x 13/33 x 15/32 (8,428)		30,536	3,536
Verhouding kilometeraandrijving = 6/25				

Versnellingsbak op {
 AYA 3 (DYANE 6) (1/1968 → 10/1968)
 AM - AMB (Berl. Break AMI 6) (10/1963 → 2/1968)
 AMF (Break Familial AMI 6) (10/1963 → 7/1965)
 AMC (Break Commercial AMI 6) (10/1963 → 7/1965)

Versnellingsbakverhoudingen (met 125-380 X en 135-380 X banden met een belaste omtrek van 1,800 en 1,840 m)

Versnelling	Versnellingsbakverhouding	Differentieel	Totale reductie	Snelheid bij 1000 tpm (in km/h)	
				125-380 X	135-380 X
1	19/25 x 14/31 x 13/25 (5,602)		20,310	5,317	5,435
2	19/25 x 23/26 x 13/25 (2,860)		10,367	10,417	10,649
3	13/25 (1,923)	8/29	6,971	15,494	15,837
4	19/25 (1,315)	(3,625)	4,766	22,660	23,115
achteruit	19/25 x 14/31 x 13/25 (5,602)		20,310	5,317	5,435
Verhouding kilometeraandrijving = 4/15					

Versnellingsbakverhouding (met 135-380 X banden met een belaste omtrek van 1,840 m)

Versnellingsbak op {
 AK (→ 10/1967)
 AMF (Break Familial) (7-1965 → 2/1968)
 AMC (Break Commercial) (7/1965 → 2/1968)

Versnelling	Versnellingsbakverhouding	Differentieel	Totale reductie	Snelheid bij 1000 tpm (in km/h)
1	19/27 x 14/31 x 13/25 (6,051)		21,935	5,033
2	19/27 x 23/26 x 13/25 (3,089)		11,198	9,250
3	13/25 (1,923)	8/29	6,971	15,837
4	19/27 (1,421)	(3,625)	5,151	21,432
achteruit	19/27 x 14/31 x 13/25 (6,051)		21,935	5,033
Verhouding kilometeraandrijving = 4/15				

II. VERSNELLINGBAKKEN:

Met versnellingshendel
op het achterdeksel
op nevenstaande wagens:

AZ vanaf februari 1970
AY vanaf oktober 1968 (vanaf maart 1968 op AYA DYANE 435)
AZU vanaf januari 1972
AK vanaf mei 1968
MEHARI vanaf oktober 1968
AM 2/1968 →

BIJZONDERHEDEN

Afstellingen:

– Zijdelingse speling van het losdraaiende tandwiel van de 2e versnelling	0,05 – 0,35 mm
– Zijdelingse speling van de tussengroep:	0,10 – 0,20 mm
– Minimum speling tussen planeetwielen en satellieten	0,1 mm
– Tandspeling (pignon, kroonwiel)	0,13 – 0,23 mm

Aanhaalspanningen:

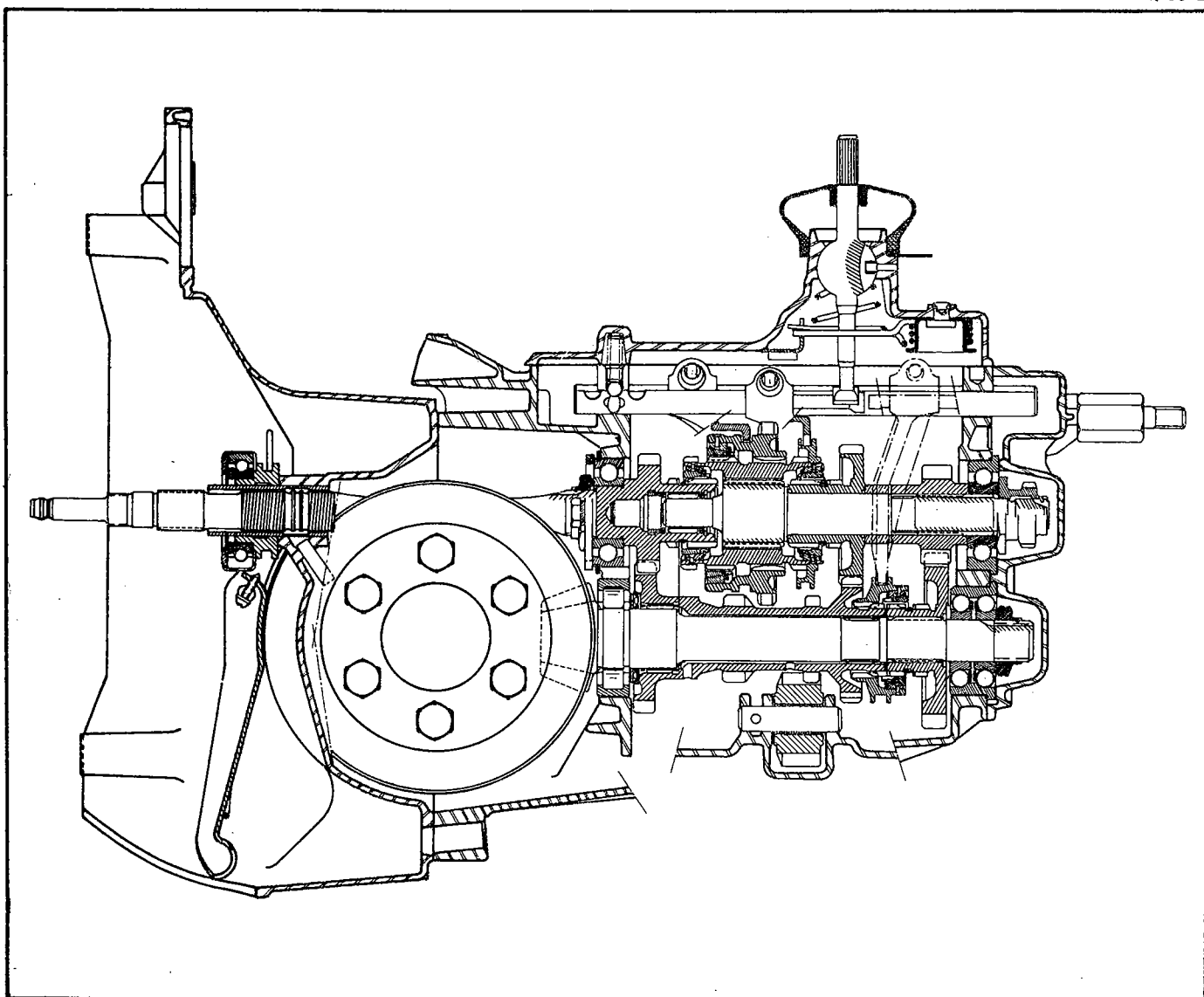
– Priseasmoer	7 – 9 kgm
– Pignonasmoer	7 – 8,5 kgm
– Flensbout van het commandoaslager	2,5 kgm
– Bevestigingsmoer van het commandoaslager	12 – 14 kgm
– Kroonwielbevestigingsbouten	7 – 8 kgm
– Bevestigingsmoer van de differentieelassen in de lagerhuizen	10 – 12 kgm
– Bevestigingsringmoer van het differentieelaslager	6 – 10 kgm
– Aftapstop	3,5 – 4,5 kgm
– Niveauplug	1 – 1,5 kgm
– Frictecarter: carterbouten	3,5 – 4,5 kgm
Ø 7 mm bouten	1,5 – 2 kgm
– Achterdekselbouten	1,5 – 2 kgm
– Bevestigingsbouten van de differentieelaslagers	3,8 – 4,2 kgm

Smering:

– Kwaliteit	TOTAL EP 80
– Inhoud	0,9 liter

LANGSDOORSNEDE

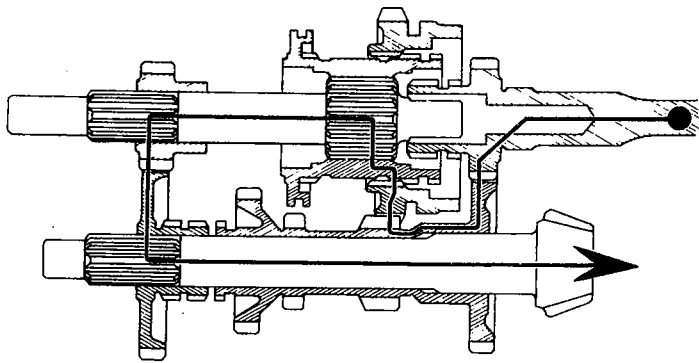
A. 33-2



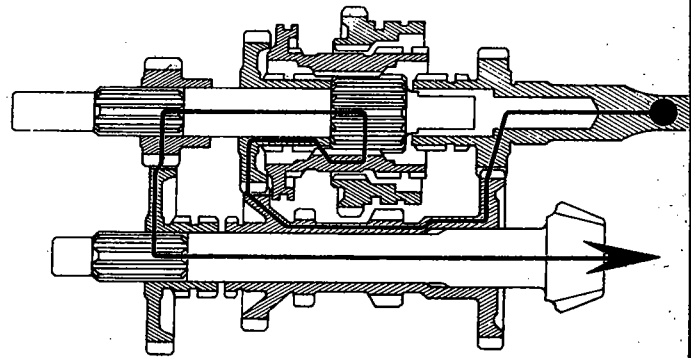
621-1

SCHAKELSCHEMA

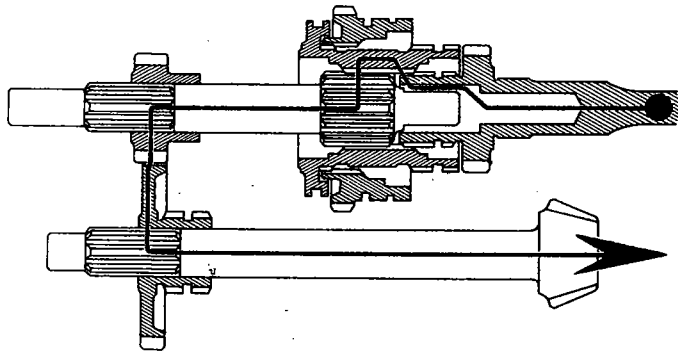
A. 33.5



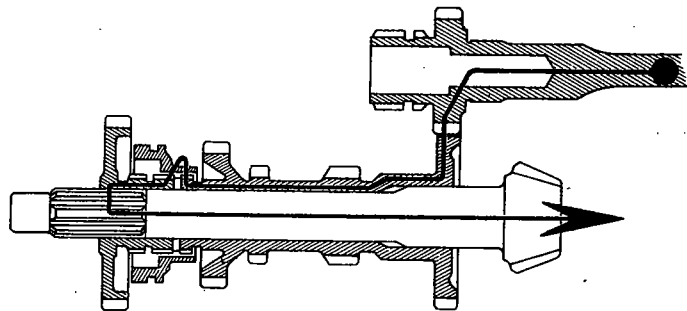
1e versnelling



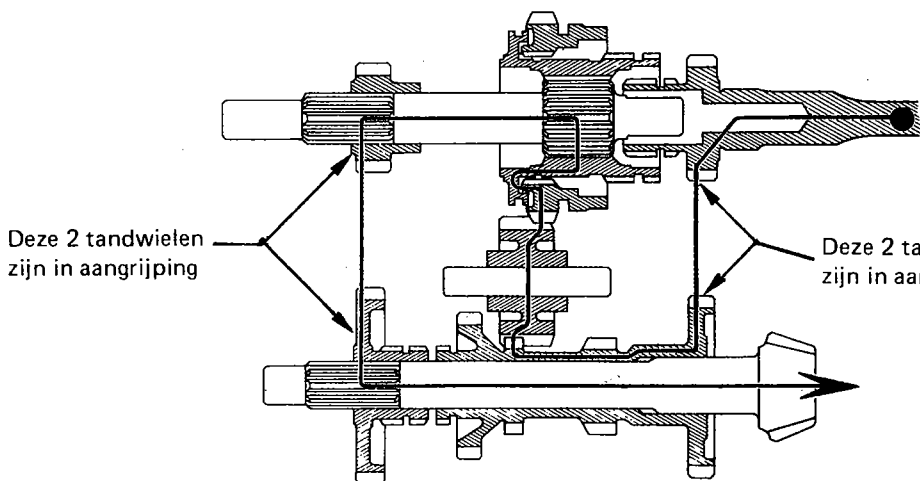
2e versnelling



3e versnelling



4e versnelling



Deze 2 tandwielen zijn in aangrijping

Deze 2 tandwielen zijn in aangrijping

Achteruit

Versnellingsbakverhoudingen (met banden 125-380 X met een belaste omtrek van 1,8 m)
(met banden 135-380 X met een belaste omtrek van 1,84 m)

Versnellingsbak van de wagens { <ul style="list-style-type: none"> AYA 3 (DYANE 6) (1/1968 → 10/1968) AM (AMI 6) (2/1968 → 5/1968) AMB (AMI 6 Break) (2/1968 → 5/1968) 					
Versnelling	Versnellingsbakverhouding	Pignon/ kroonwiel	Totale reductie	Snelheid bij 1000 tpm (in km/h)	
				125-380 X	135-380 X
1	19/25 x 14/31 x 13/25 (5,602)		20,307	5,318	5,436
2	19/25 x 23/26 x 13/25 (2,860)		10,368	10,461	10,648
2	13/25 (1,923)	8/29 (3,625)	6,971	15,492	15,837
4	19/25 (1,315)		4,789	22,646	23,052
M AR	19/25 x 14/31 x 13/25 (5,602)		20,307	5,318	5,318

Verhouding van de tellerkabel = 4/15

Versnellingsbak van de wagens { <ul style="list-style-type: none"> AM 2 AMB 2 (AMI 6, motor M 28) 5/1968 → 3/1969 AMF AMC 					
Versnelling	Versnellingsbakverhouding	Pignon/ kroonwiel	Totale reductie	Snelheid bij 1000 tpm (in km/h)	
				125-380 X	135-380 X
1	19/25 x 14/31 x 13/25 (5,602)		21,707	4,975	5,085
2	19/25 x 23/26 x 13/25 (2,860)		11,082	9,745	9,962
3	13/25 (1,923)	8/31 (3,875)	7,451	14,494	14,816
4	19/25 (1,315)		5,095	21,197	21,668
M AR	19/25 x 14/31 x 13/25 (5,602)		21,707	4,975	5,085

Verhouding van de tellerkabel = 4/15

Versnellingsbak van de wagens { <ul style="list-style-type: none"> AK (10/1967 → 5/1968) AMF (AMI 6 Familial) (2/1968 → 5/1968) AMC (AMI 6 Breal Commercial) (2/1968 → 5/1968) 					
Versnelling	Versnellingsbakverhouding	Pignon/ kroonwiel	Totale reductie	Snelheid bij 1000 tpm (in km/h)	
				125-380 X	135-380 X
1	19/27 x 14/31 x 13/25 (6,051)		21,934	4,923	5,033
2	19/27 x 23/26 x 13/25 (3,089)		11,197	9,645	9,859
3	13/25 (1,923)	8/29 (3,625)	6,970	15,494	15,839
4	19/27 (1,421)		5,151	21,197	21,668
M AR	19/27 x 14/31 x 13/25 (6,051)		21,934	4,923	5,033

Verhouding van de tellerkabel = 4/15

Versnellingsbakverhoudingen (met banden 125-380 X met een belaste omtrek van 1,8 m)

Versnellingsbak van de wagens AYB (DYANE 6, motor M 28) 2/1970 → AM 3 (AMI 8) 3/1969 → 7/1969 AMF (Break AMI 8) 9/1969 → 9/1978				
Versnelling	Versnellingsbakverhouding	Pignon/ kroonwiel	Totale reductie	Snelheid bij 1000 tpm (in km/h)
1	20/27 x 14/31 x 13/25 (5,748)		22,275	4,848
2	20/27 x 23/26 x 13/25 (2,934)		11,372	9,497
2	13/25 (1,923)	8/31 (3,875)	7,451	14,494
4	20/27 (1,350)		5,231	20,646
M.AR	20/27 x 14/31 x 13/25 (5,748)		22,275	4,848
Verhouding van de tellerkabel = 4/16				

Versnellingsbakverhoudingen (met banden 125-380 X met een belaste omtrek van 1,84 m)

Versnellingsbak van de wagens AMC 3 (Break Commercial) 9/1969 → 9/1978 AY (serie CD) Acadiane 2/1978 →				
Versnelling	Versnellingsbakverhouding	Pignon/ kroonwiel	Totale reductie	Snelheid bij 1000 tpm (in km/h)
1	20/27 x 14/31 x 13/25 (5,748)		22,275	4,956
2	20/27 x 23/26 x 13/25 (2,934)		11,372	9,708
3	13/25 (1,923)	8/31 (3,875)	7,451	14,816
4	20/27 (1,350)		5,231	21,104
M.AR	20/27 x 14/31 x 13/25 (5,748)		22,275	4,956
Verhouding van de tellerkabel = 4/16				

Versnellingsbakverhoudingen (met banden 135-380 X met een belaste omtrek van 1,84 m)

Versnellingsbak van de wagens AY serie CA (MEHARI) 10/1968 → AK 5/1968 → 2/1978)				
Versnelling	Versnellingsbakverhouding	Pignon/ kroonwiel	Totale reductie	Snelheid bij 1000 tpm (in km/h)
1	19/27 x 14/31 x 13/25 (6,051)		23,448	4,708
2	19/27 x 23/26 x 13/25 (3,089)		11,970	9,223
3	13/25 (1,923)	8/31 (3,875)	7,451	14,816
4	19/27 (1,421)		5,506	20,059
M AR	19/27 x 14/31 x 13/25 (6,051)		23,448	4,708
Verhouding van de tellerkabel = 4/15				

Versnellingsbakverhoudingen (met 125-380 X banden met een belaste omtrek van 1,800 m):

AYA 2 (DYANE 4) 3/1968 Versnellingsbak op AZ (2 CV 4) (2/1970) AZU (2 CV bestelwagen) 1/1972				
Versnelling	Versnellingsbakverhouding	Differentieel	Totale reductie	Snelheid bij 1000 tpm (in km/h)
1	19/28 x 14/31 x 15/32 (6,961)		28,715	3,761
2	19/28 x 23/26 x 15/32 (3,553)		14,659	7,367
3	15/32 (2,133)	8/33 (4,125)	8,799	12,274
4	19/28 (1,473)		6,078	17,769
achteruit	19/28 x 14/31 x 15/32 (6,961)		28,715	3,761
Verhouding kilometeraandrijving = 3/14				

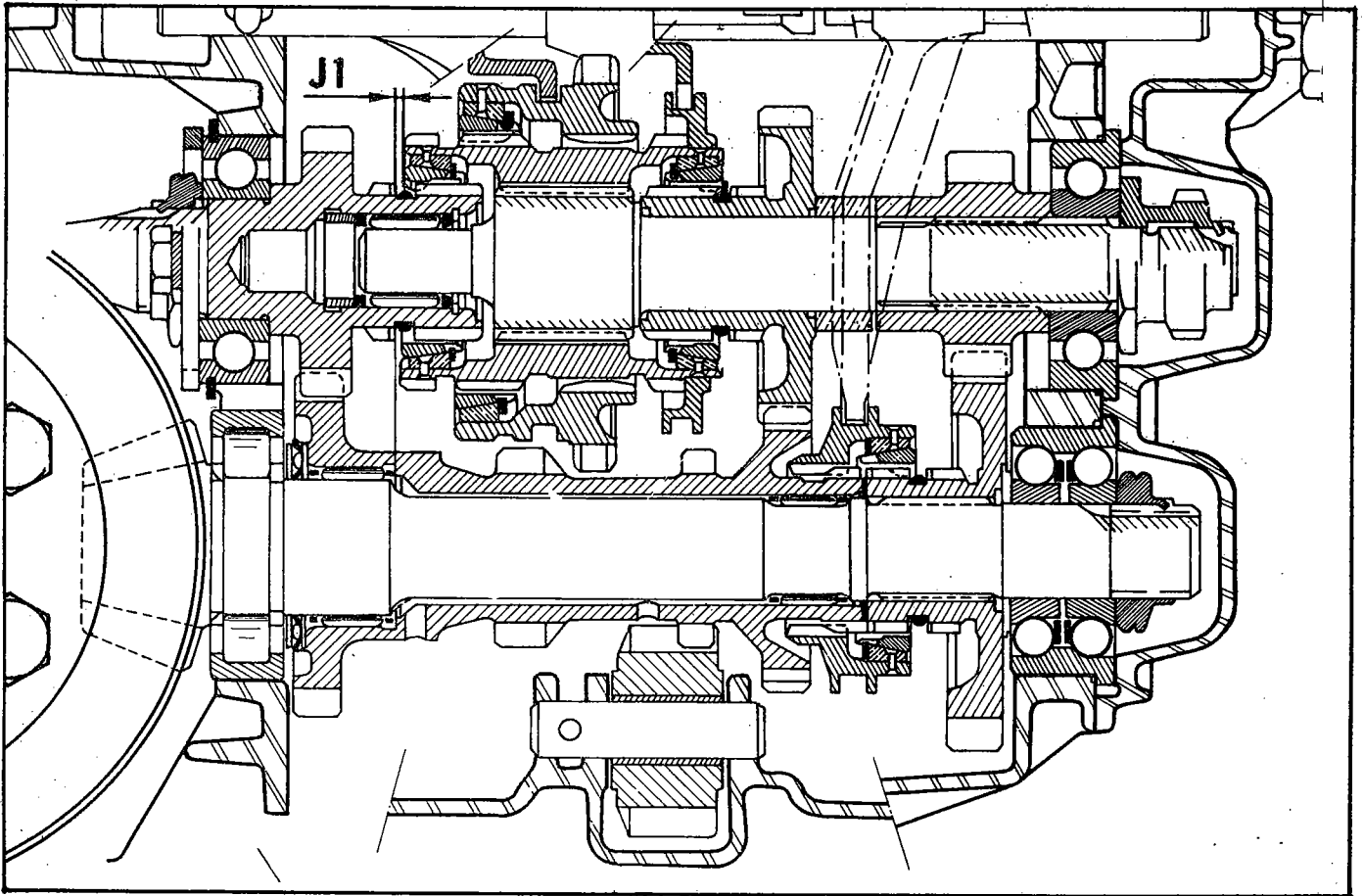
Versnellingsbakverhoudingen (met 125-380 X banden met een belaste omtrek van 1,80 m)

Versnellingsbak op AYB (DYANE 6, M28 motor) 10/1968 2/1970 AZ (2 CV 6) 2/1970				
Versnelling	Versnellingsbakverhouding	Differentieel	Totale reductie	Snelheid bij 1000 tpm (in km/h)
1	19/25 x 14/31 x 14/25 (5,202)		21,458	5,033
2	19/25 x 23/26 x 14/25 (2,656)		10,956	9,857
3	14/25 (1,785)	8/33 (4,125)	7,363	14,667
4	19/25 (1,315)		5,424	19,911
achteruit	19/25 x 14/31 x 14/25 (5,202)		21,458	5,033
Verhouding kilometeraandrijving = 3/14				

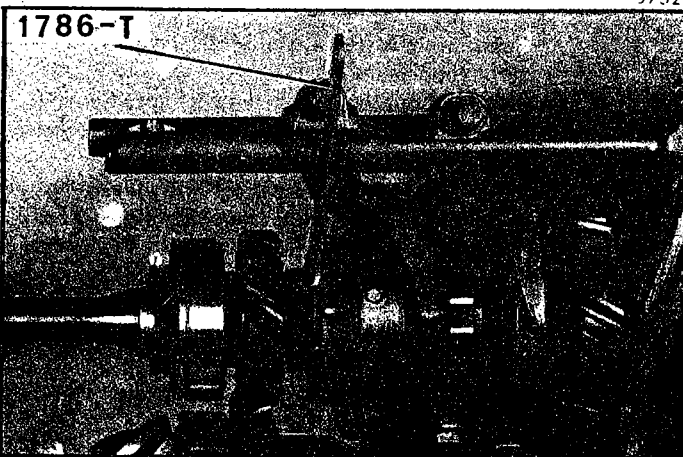
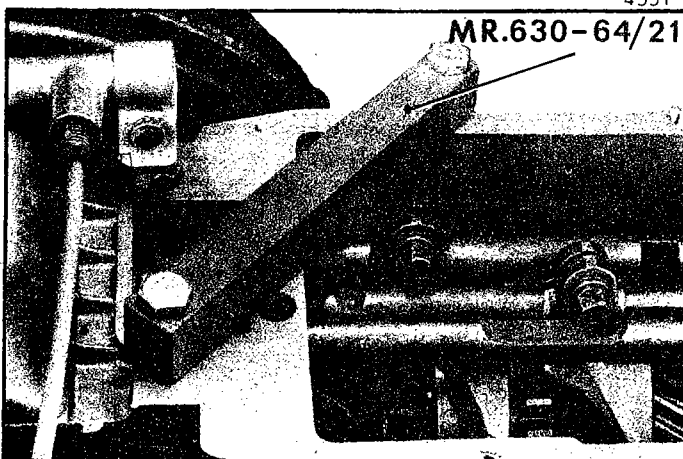


AFSTELLING VAN DE SCHAKELVORKEN

A. 33-3



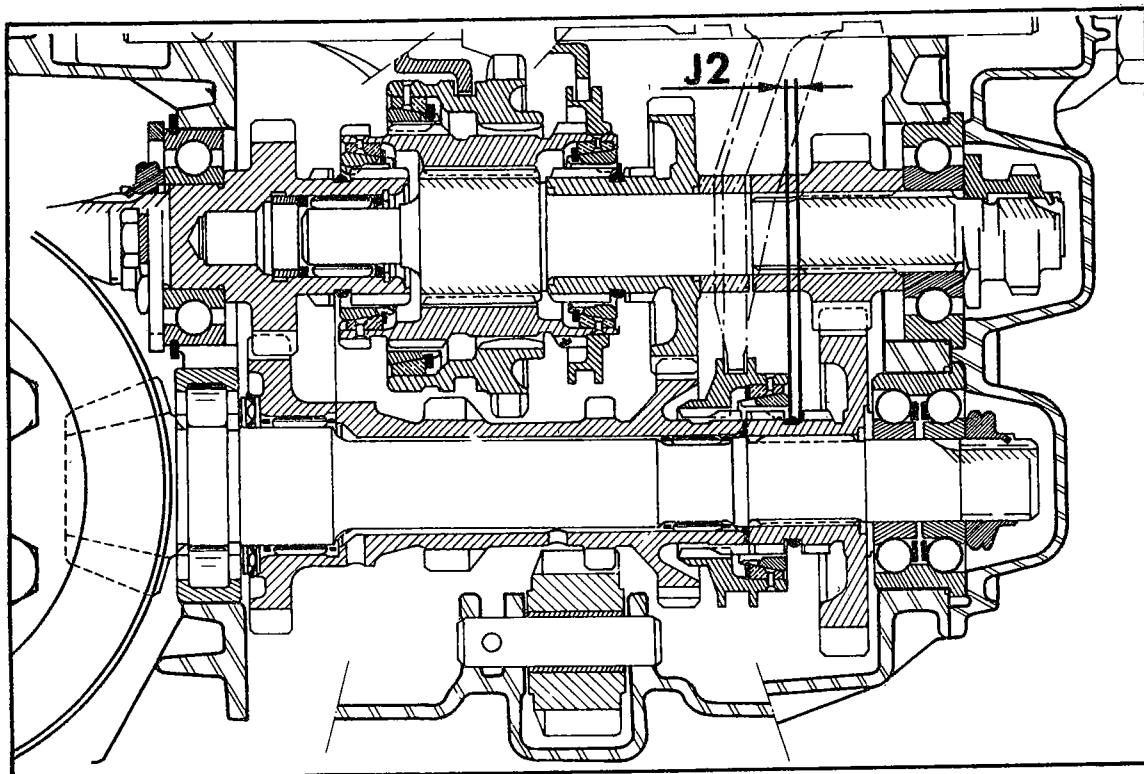
621-1



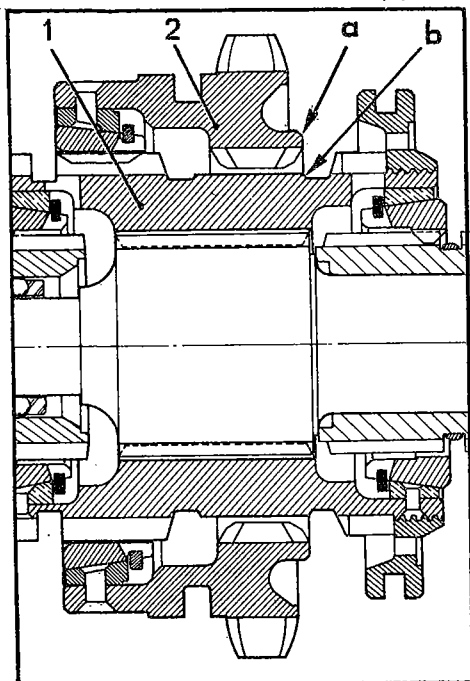
1. Verwijder het bovendeksel van de versnellingsbak.

2. Stel de vork van de 2e-3e af:

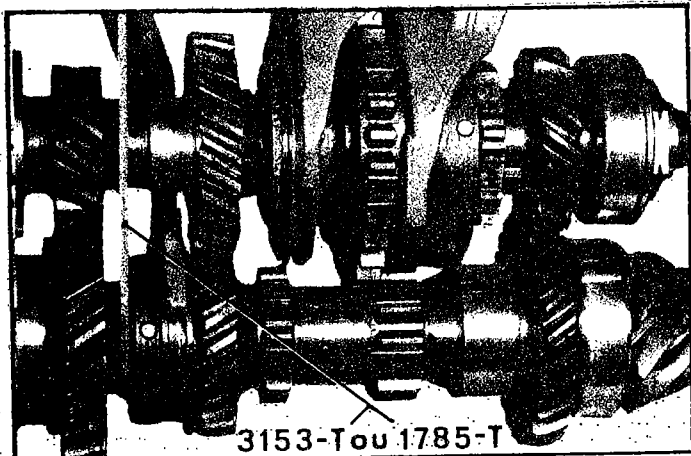
- a) Plaats de schakelas in de vrijstand.
OPMERKING: Wanneer het een versnellingsbak betreft met het handle op het bovendeksel kan deze handeling worden vereenvoudigd met de steun MR 630-64/21 die de vergrendelkogel op zijn plaats houdt.
- b) Plaats het afstelkaliber 1786-T met een dikte van 1,8 mm op de vertragsveer van de priseas. Draai de bout van de vork los (gebruik 1677-T)
- c) Breng door middel van de vork de schakelmof van de 3e-4e tegen het afstelkaliber zodat een speling van $J1 = 1,8 \text{ mm}$ wordt verkregen tussen het uiteinde van de schakelmof van de 2e-3e en de tanden van de priseas.
- d) Zet de bout van de vork vast.
- e) Verwijder het afstelkaliber.



A. 33-8a



3731



3. Stel de schakelvork van de 1e-achteruit af:

BELANGRIJK: Alvorens deze afstelling uit te voeren dient beslist de vork van de 2e-3e goed te zijn afgesteld.

- Controleer of de schakelas in de vrijstand staat.
- Draai de bout van de vork los (gebruik voor bouten met twee platte kanten de sleutel 1677-T)
- Plaats de schakelmof van de 1e-achteruit (2) aan de vork in het midden van de slag de schakelmof van de 2e-3e zodat het achterste vlak "a" van de mof 1e-achteruit in lijn ligt met het achterste einde "b" van de mof voor de 2e-3e.
- Zet de bout van de vork vast.

4. Stel de schakelvork van de 4e af:

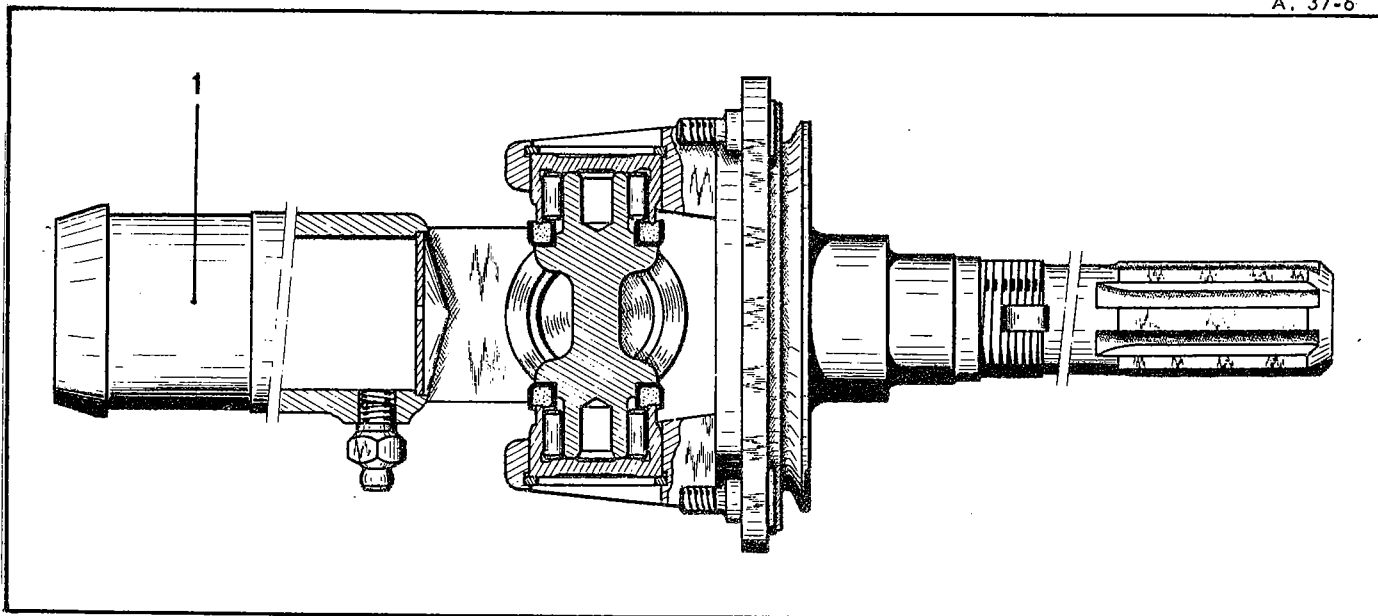
- Controleer of de schakelas in de vrijstand staat.
- Plaats het afstelkaliber op de vertragingsveer van het achteruittandwiel:
Gebruik het kaliber 1785-T van 1,50 mm dikte voor de wagens:
 - AZ tot februari 1970
 - AZU tot januari 1972
 - DYANE (AYA) van augustus 1967 tot maart 1968
 Gebruik het afstelkaliber 3153-T van 2,70 mm dikte voor de andere wagens.
- Draai de bout van de schakelvork los (Gebruik voor de bouten met twee platte kanten de sleutel 1677-T).
- Breng door middel van de vork de schakelmof van de 4e tegen het afstelkaliber zodat een speling van J2 (waarde hierboven bepaald) wordt verkregen tussen het uiteinde van de schakelmof van de 4e en de nokken van het achteruittandwiel.
- Zet de bout van de vork vast.
- Verwijder het afstelkaliber.

5. Controleer achtereenvolgens het inschakelen van de versnellingen. Verwijder de steun MR 630-64/21.

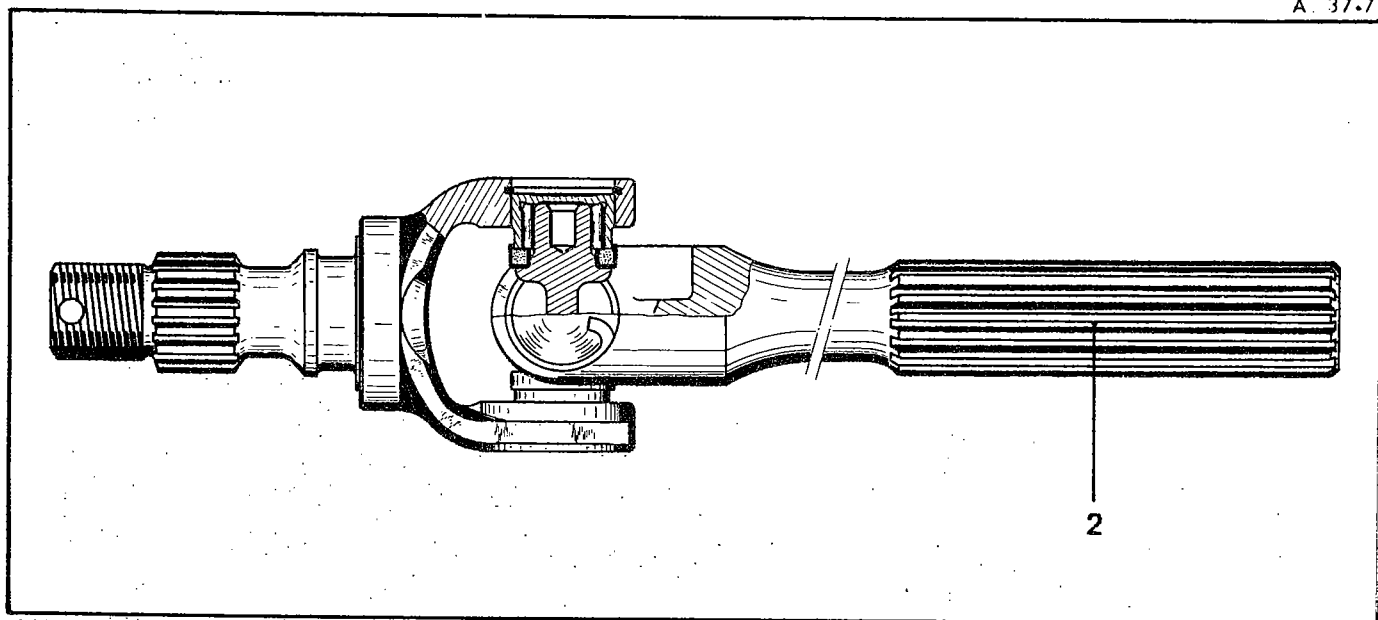
6. Monteer het bovendeksel (let op de vergrendelveren) voor de versnellingsbakken met het schakelhandle op het bovendeksel.

AANDRIJFAS MET ENKELVOUDIG KRUISSTUK

A. 37-6



A. 37-7



621-1

GEGEVENS

- Enkelvoudige kruiskoppeling aan versnellingsbakzijde
- Enkelvoudige kruiskoppeling aan wielzijde.
- Montage: Devork van de schuifmof (1) moet in lijn liggen met de vork van de as met spiebanen (2).

BIJZONDERHEDEN

Aanhaalkoppel:

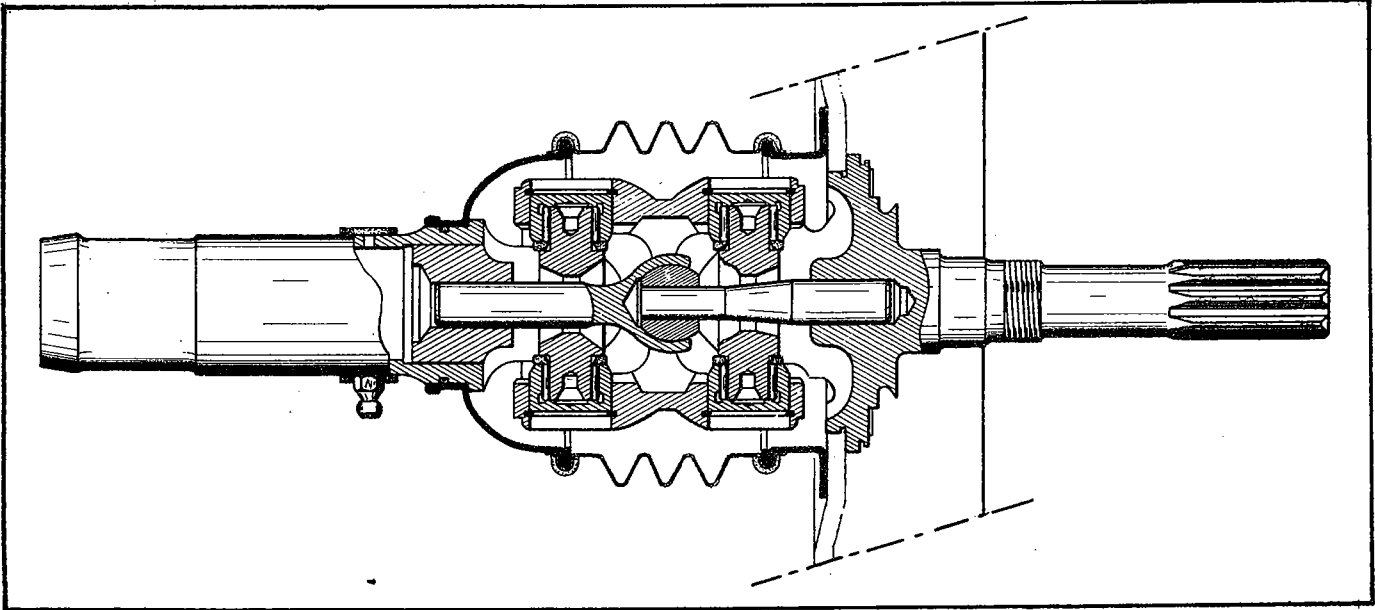
- Moer van de naaf (vlak en draad ingevet) 35 tot 40 mkg

Smering

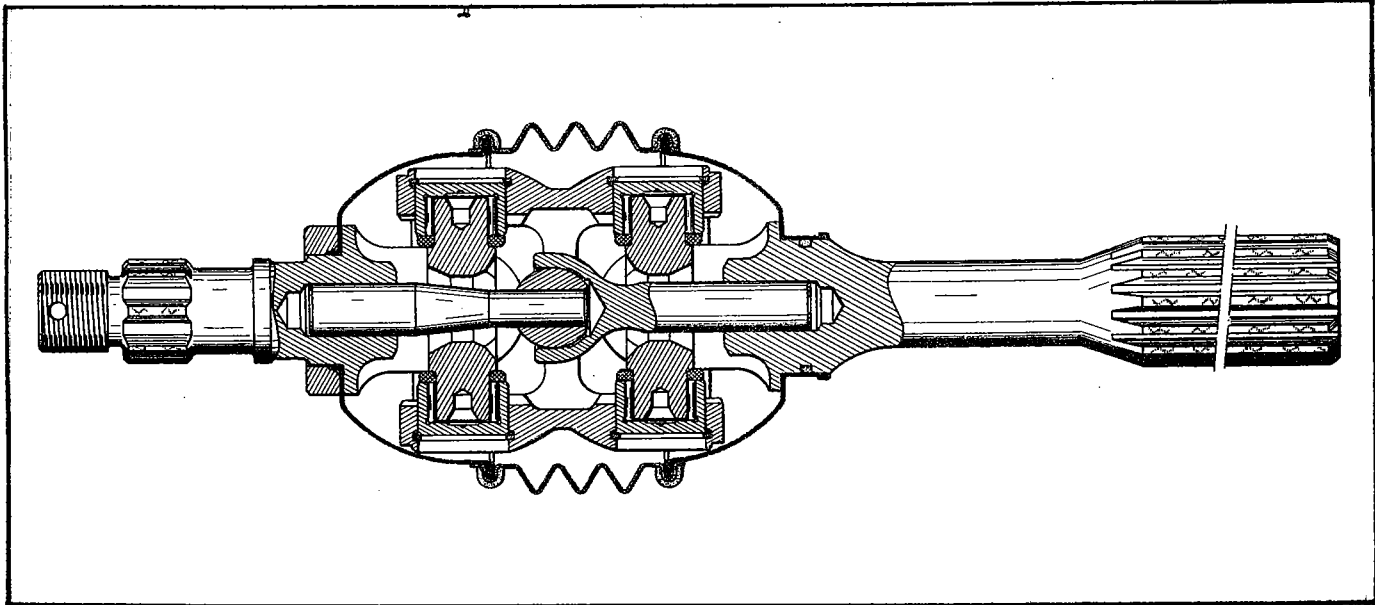
- Vet TOTAL MULTIS MS

AANDRIJFAS MET DUBBELE KRUISKOPPELING

A. 37-8



A. 37-9



GEGEVENS

- Homokinetische dubbele kruiskoppeling aan versnellingsbak zijde
- Homokinetische dubbele kruiskoppeling aan wielzijde
- Montage: Er is geen bepaalde stand van de schuifmof t.o.v. de as met spiebanen.

BIJZONDERHEDEN

Aanhaalkoppel:

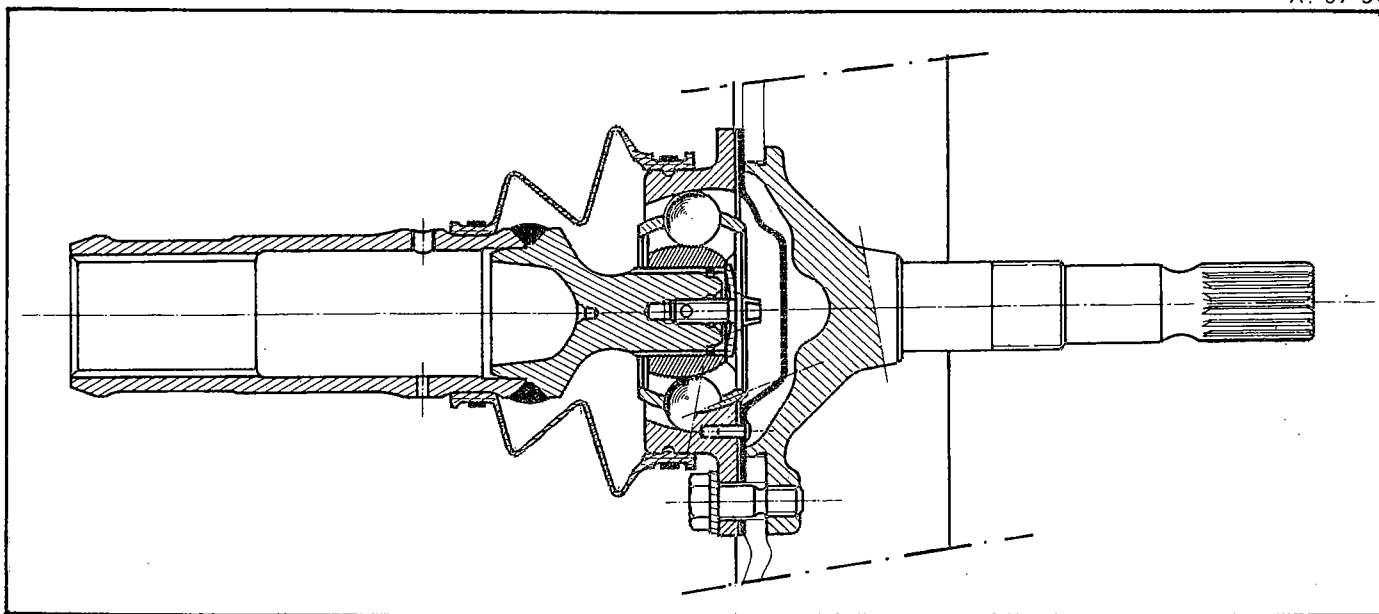
- Naafmoer (vlak en draad ingevet) 35 tot 40 mkg

Smering:

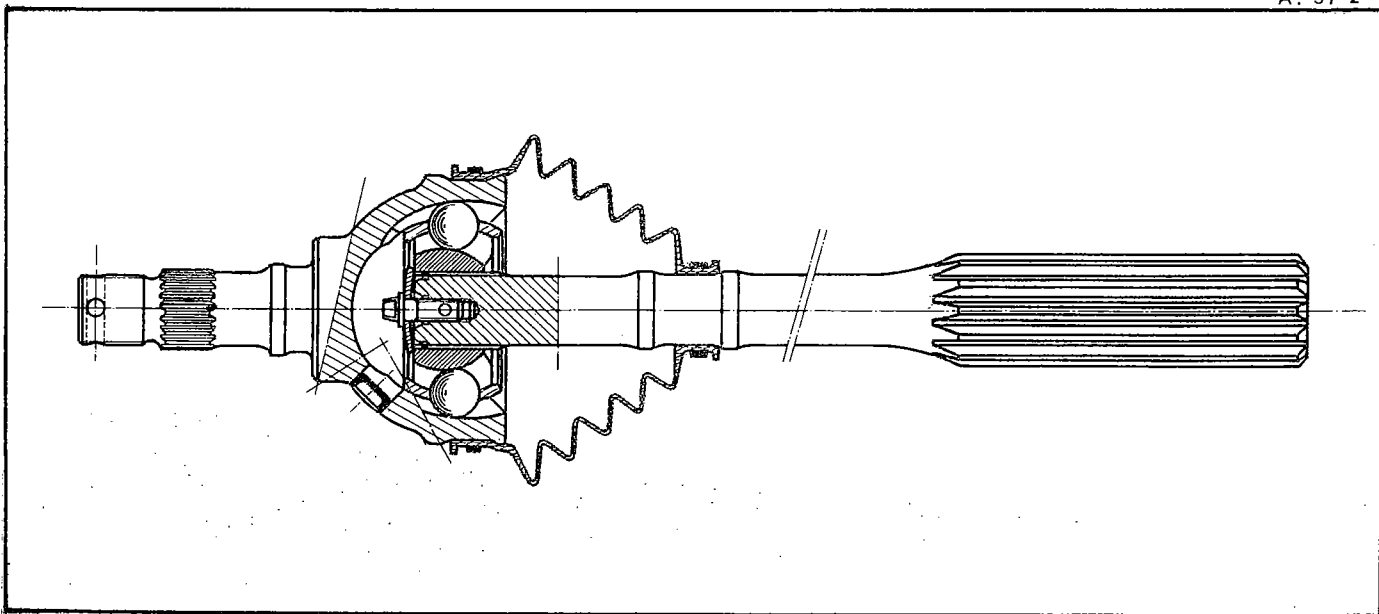
- Vet TOTAL MULTIS

AANDRIJFAS MET KOGELKOPPELING

A. 37-50



A. 37-2



621-1

GEGEVENS

- Homokinetische kogelkoppeling aan versnellingsbakzijde
- Homokinetische kogelkoppeling wielzijde
- Montage: Er is geen bepaalde stand van de schuifmof t.o.v. de as met spiebanen.

BIJZONDERHEDEN

Aanhaalkoppels:

- Naafmoer (vlak en draad ingevet) 35 tot 40 mkg
- Bouten van de aandrijfvas op de differentieelas 4,5 tot 5 mkg

Smering:

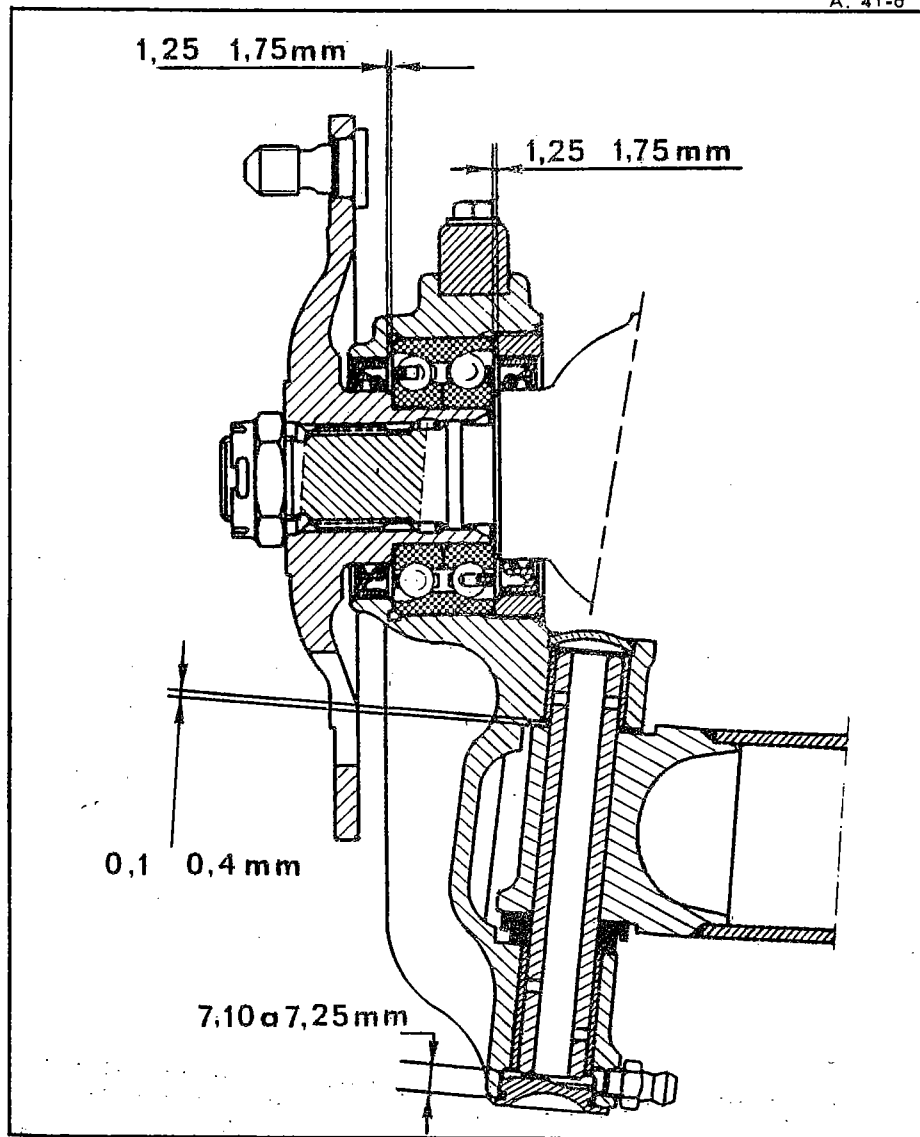
- Vet TOTAL MULTIS MS

OPMERKING: Vanaf oktober 1971 zijn een aantal wagens uitgerust met homokinetische dubbele kruiskoppelingen aan versnellingsbakzijde en kogelkoppelingen aan wielzijde.



I. FUSEE

A. 41-6



GEGEVENS

— Wielen in rechttuitstand	$1^{\circ} \pm 45'$ $25'$
— Wielvlucht	
— Wielen gestuurd	$9^{\circ}30' \pm 1^{\circ}20'$
— Naspoor (niet afstelbaar)	15°
— Sporing: uitspoor	0 tot 3 mm

BIJZONDERHEDEN

Afstellingen:

— Stand van de keerring binnen de ringmoer van de naaf	1,25 tot 1,75 mm
— Stand van de keerring t.o.v. het drukvlak van het lager	1,25 tot 1,75 mm
— Speling tussen fusee en draadarm	0,1 tot 0,4 mm
— Stand van het onderste gedeelte van de fuseepen t.o.v. de fusee	7,10 tot 7,25 mm

Aanhaalspanningen:

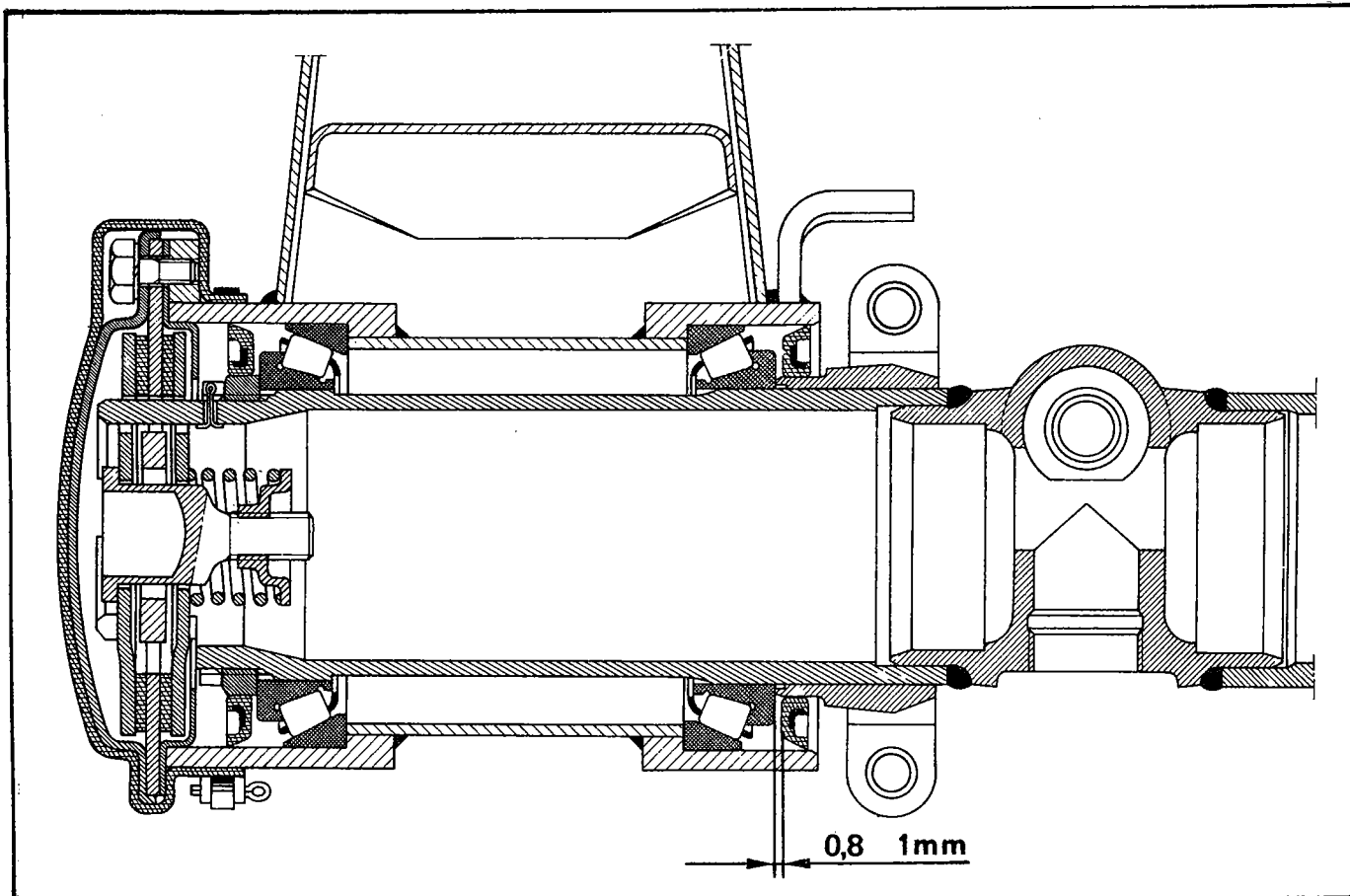
- Ringmoer van het naaflager (vlak en draad ingevet)	35-40 mkg
- Bout van stuurh�efboom op fusee	1,5-2 mkg
- Moer van aandrijfas op de naaf (vlak en draad ingevet)	35-40 mkg
- Moeren van traagheidschokbrekers	6 mkg
- Onderste plug van de fuseepen	2 mkg

Smering:

- Fuseepen	TOTAL MULTIS
------------------	--------------

II. BEWEGING VAN DE ARMEN OM DE ASBUIS

A. 41-3

**BIJZONDERHEDEN**

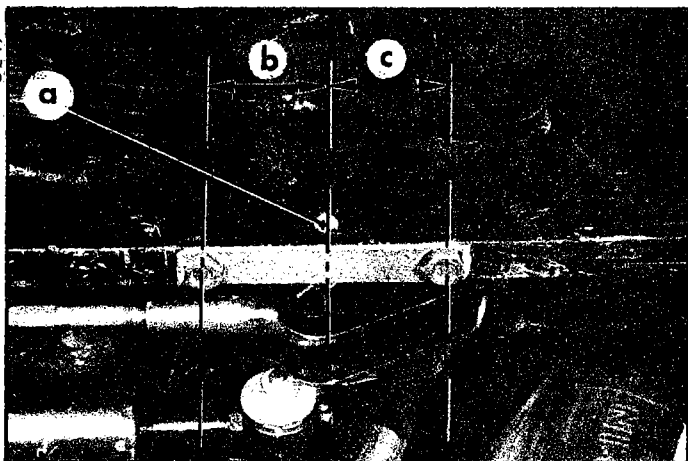
- Plaats van de keerring t.o.v. het drukvlak van het lager	0,8-1 mm
--	----------

Aanhaalspanningen:

- Bouten van de asbuis op het chassis	5 mkg
- Nokmoeren van de arm op de asbuis	5 mkg
- Wielmoeren	4-6 mkg

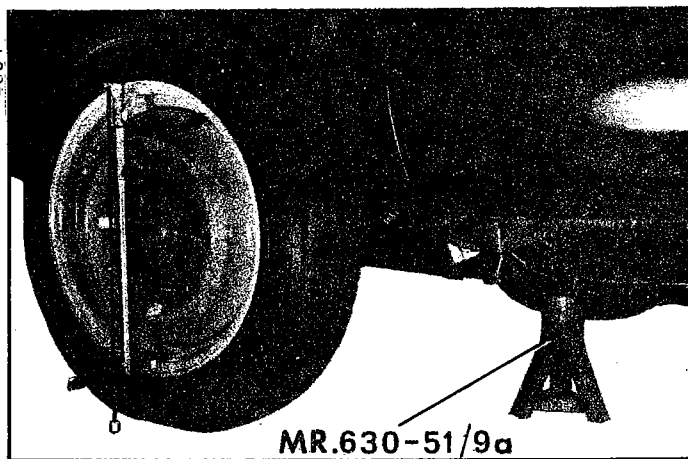
OPMERKING: De wagens met hydraulische voorschokbrekers hebben geen wrijvingschokbrekers meer.

I. CONTROLE VAN DE WIELVLUCHT



N.B.: Deze controle moet worden uitgevoerd om de draagarm te controleren na een botsing. Wanneer de fuseepen een te grote speling heeft is evenwel geen enkele meting meer mogelijk.

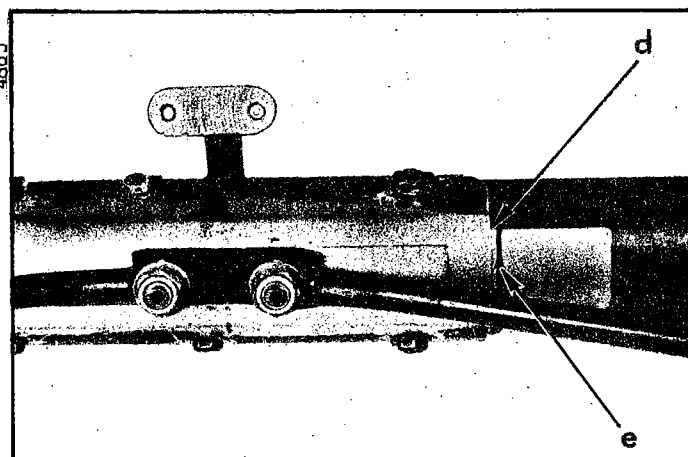
1. Controleer of het voorwiel niet slingert (aan de kant van de te controleren fusee)



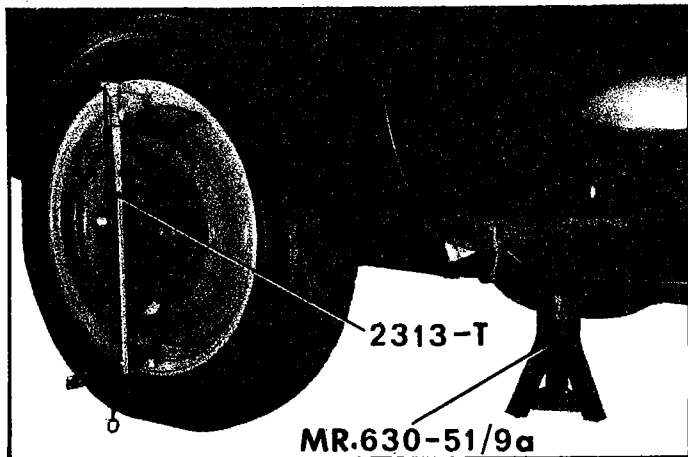
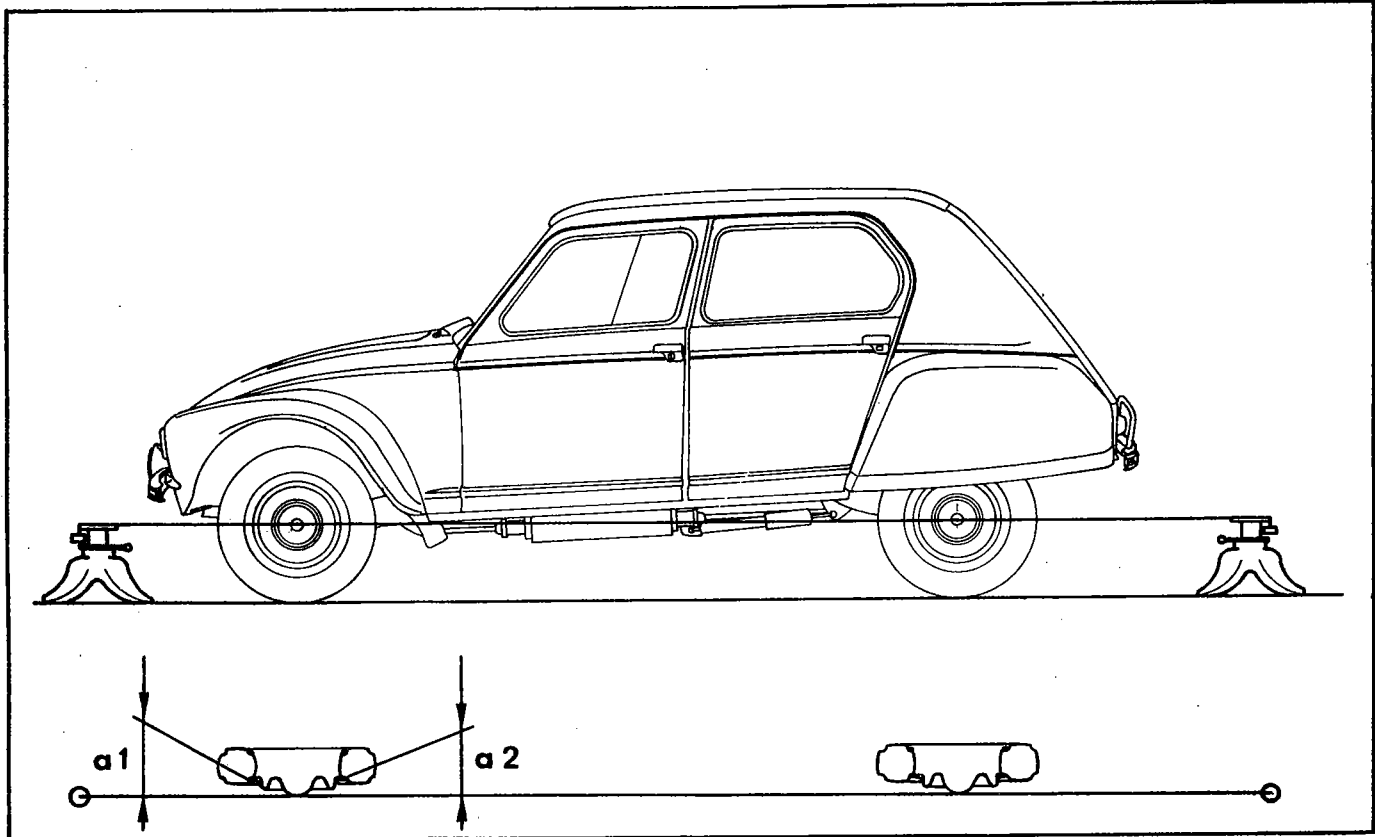
2. Plaats het voertuig op een vlakke en horizontale vloer.

OPLETTEN: De meting van de wagenhoogten wordt uitgevoerd aan de voorzijde en aan de achterzijde tussen vloer en chassis op gelijke afstand tussen de beide bouten van de asbuis (b=c) en aan de kant van de borgplaat bij "a".

3. Zet de wagen onder het chassis aan de voorzijde op bokken zodat de hoogte tussen vloer en het punt "a" aan elke kant van de wagen 207 mm bedraagt. Gebruik de bokjes MR 630-51/9a, hoogte 207 mm.



4. Lijn de voorwielen uit:
 - a) Breng het merkteken "c" van de schuifplaat van de stuurinrichting tegenover de kogelgeleider aan de linker kant bij "d".



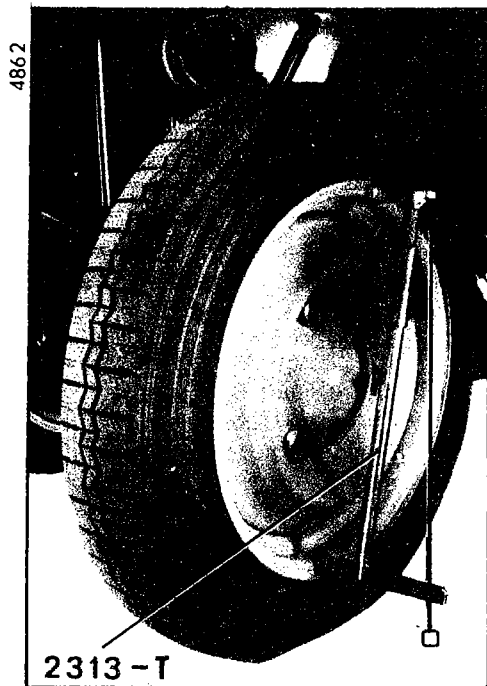
- b) Voor het uitlijnen van de wielen op een wagen waarvan de stuurinrichting niet is voorzien van een merkteken op de beweegbare plaat dient de volgende methode gevolgd te worden:

Span een draad ter hoogte van het hart van de wielen zoals in de foto is aangegeven (verwijder eventueel de spatlap als deze in de weg zit).

Plaats het voorwiel evenwijdig aan de draad door het stuurwiel te verdraaien tot de hoeken "a1" en "a2" gelijk zijn.

5. Meet de wielvlucht van het wiel in deze stand. Gebruik het apparaat 2313-T. *De draad moet zich in de zone 1 van het apparaat bevinden.* Verwijder zonodig de draagarm en controleer deze.

OPMERKING: Wanneer men over een vroeger apparaat 2315-T beschikt moet men het beslist ombouwen tot 2313-T door de plaatjes 2313-T te monteren (zie de instructies die bij dit gereedschap door de leverancier verstrekt zijn).



6. Licht de wagen op totdat de wielen loskomen van de vloer.

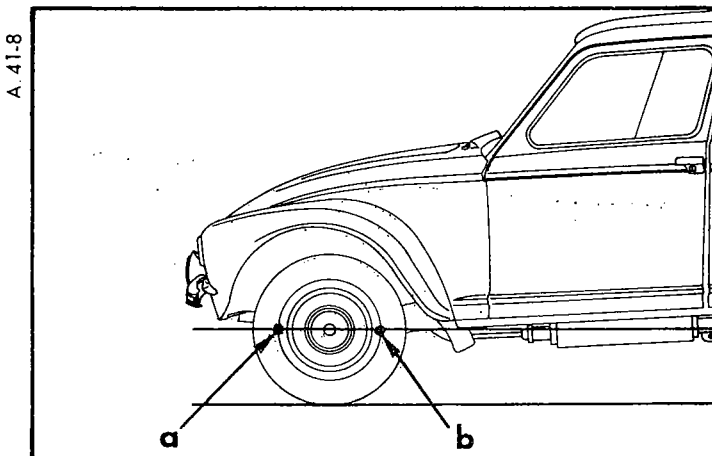
Draai het wiel geheel naar één zijde, de fusee tegen stuurbout. Wanneer men aan het rechter wiel werkt, naar rechts sturen en omgekeerd.

Laat de wagen weer zakken op het bokje MR 630-51/9a (hoogte 207 mm) of op de bokken.

7. Meet de wielvlucht in deze stand. Gebruik het apparaat 2313-T. *De draad moet zich nu in de zone "2" van het apparaat bevinden.*

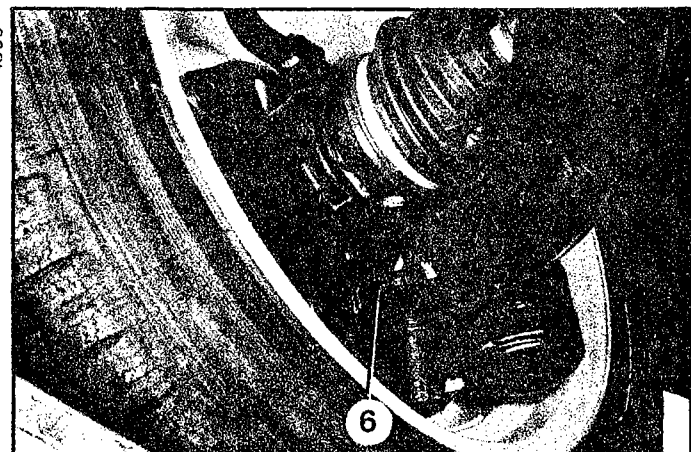
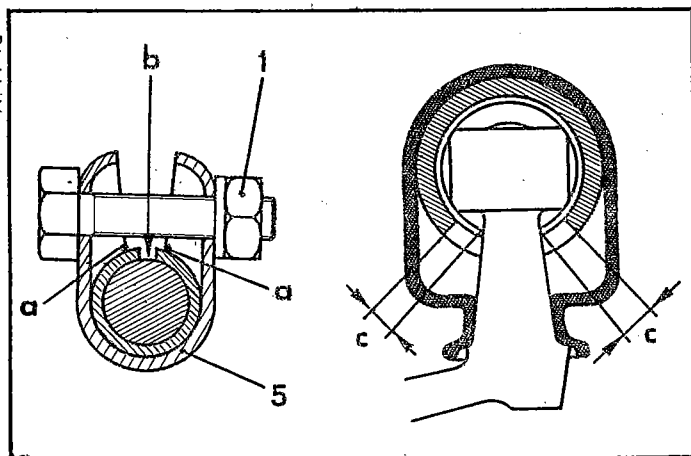
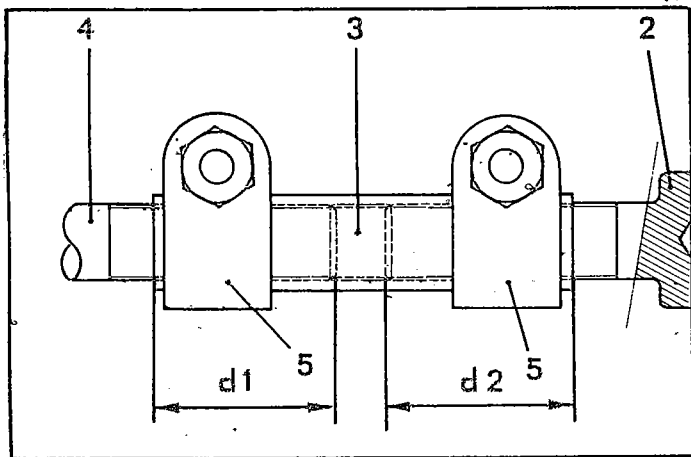
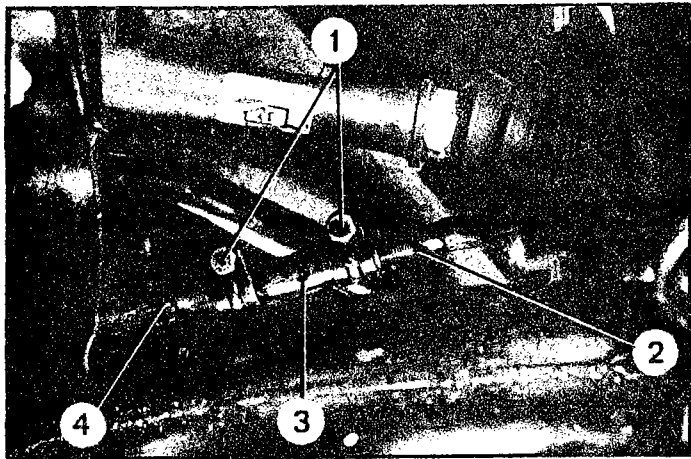
Verwijder eventueel de draagarm en controleer deze.

II. CONTROLE EN AFSTELLING VAN DE SPORING VAN DE VOORWIELEN.



N.B.: De voorwielen moet uitspoor hebben. Het verschil tussen de voor en de achterkant van de wielen moet 0 tot 3 mm bedragen. Voor deze handeling is het noodzakelijk dat de wagenhoogten voor en achter onder het chassis zijn gesteld.

1. Plaats de wielen in de rechthoekstand (zie hoofdstuk I van deze handeling).
2. **Controleer de uitspoor van de voorwielen:**
Gebruik een meetstaaf waarvan er verschillende modellen in de handel zijn.
Handel als volgt:
Meet bij "a" ter hoogte van het hart van de wielen de afstand tussen de buitenranden van de velgen aan de voorzijde. Merk met krijt de meetplaatsen.
Druk de wagen naar voren tot de wielen een halve slag zijn verdraaid en meet aan de achterkant de afstand tussen de merktekens (geplaatst op dezelfde hoogte bij "b")
Wanneer deze afstand binnen 0 tot 3 mm valt is de afstelling juist, stel de sporing af wanneer dit niet het geval is.



3. Stel de sporing van de voorwielen af:

Draai, zonder de schermen te verwijderen, de moeren (1) van de blokkeerbouten van de stelmoffen (3) links en rechts los. Draai elke mof dezelfde hoeveelheid om de afstelling te verkrijgen.

N.B.: Eén slag van een mof doet de stand van het wiel 6 tot 7 mm wijzigen.

OPLETTEN: Controleer of de draadeinden van de spoorstang (4) en van het eindstuk (2) in de mof (3) gelijk zijn ($d1 = d2 + 2 \text{ mm}$).

Richt de klemmen (5) van de moffen (3) zodanig dat de bouten naar boven staan.

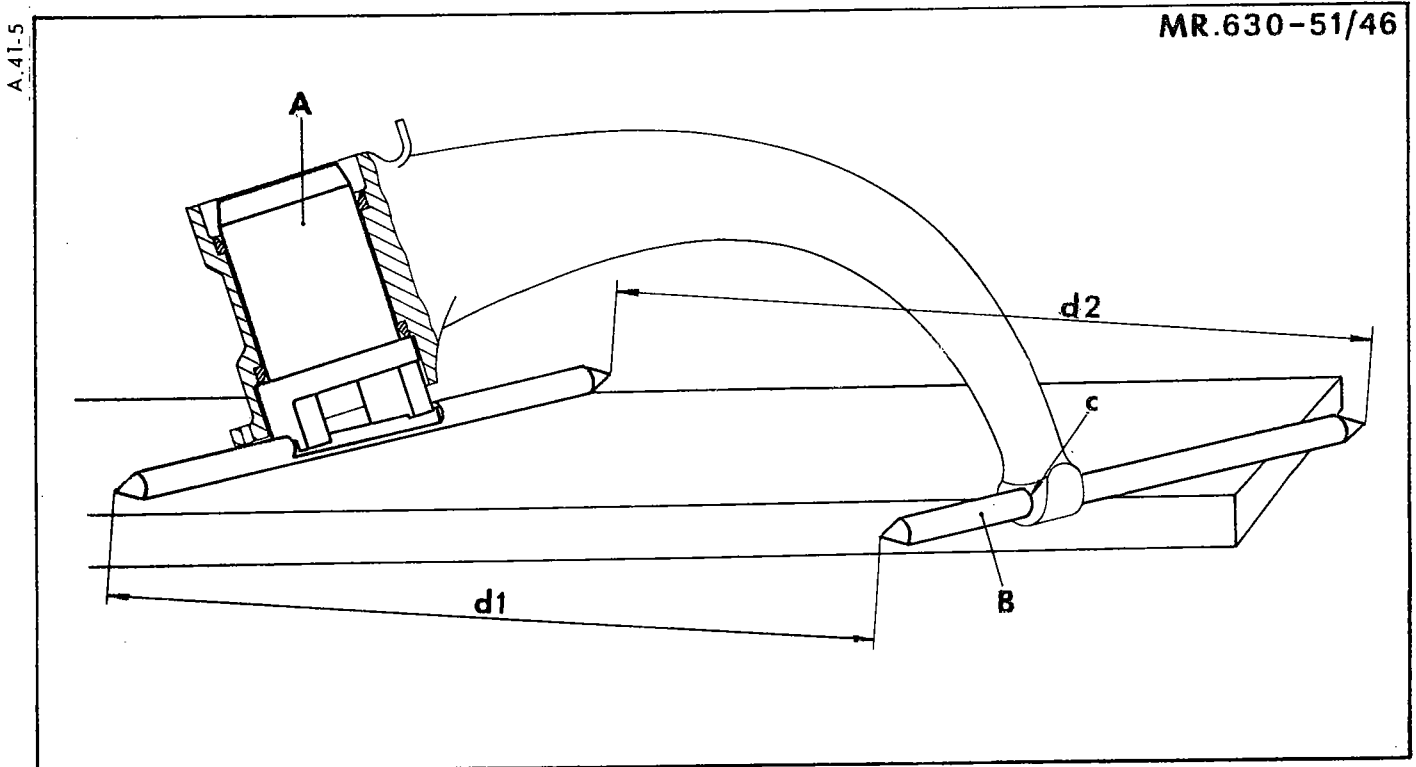
De stand van de gleuf "b" maakt niet uit, maar zorg ervoor dat de punten "a" niet in de gleuf vallen. Verdeel de ruimte "c" voor uitslag van de kogels over beide zijden. Zet de moeren (1) van de blokkeerbouten van de moffen vast met 1 mkg.

III. AFSTELLING VAN DE STUURUITSLAG

N.B.: Voor deze handeling moeten de wagenhoogten voor en achter onder het chassis zijn afgesteld (zie overeenkomstige handeling).

1. Plaats de wagen op een vlakke en horizontale vloer.
2. Draai het stuur geheel naar buiten. Controleer of er een speling van ca. 5 mm bestaat tussen de band en de draagarm en een speling van minimaal 1 mm. tussen de traagheidschokbreker en de draagarm aan de tegenover liggende kant. Wanneer deze afstanden niet juist zijn moet de aanslagbout (6) op de arm afgesteld worden.
3. Controleer de stuuruitslag aan het andere wiel.

IV. CONTROLE VAN EEN LOSSE DRAAGARM



Verwijder en maak de arm kaal:
(zie overeenkomstige handeling)

2. Controleer de draagarm:

Plaats de arm op een richtmal (MR 630-51/46).

Plaats de pen B in de boring "c" van de fuseepen.

Plaats de stempel A met de pen in de boring van de naaf.

Laat de stempel A scharnieren totdat de twee pennen exact op de vlakplaat rusten.

Meet de afstand "d1" tussen de twee uiteinden en vervolgens de afstand "d2" tussen de andere einden.

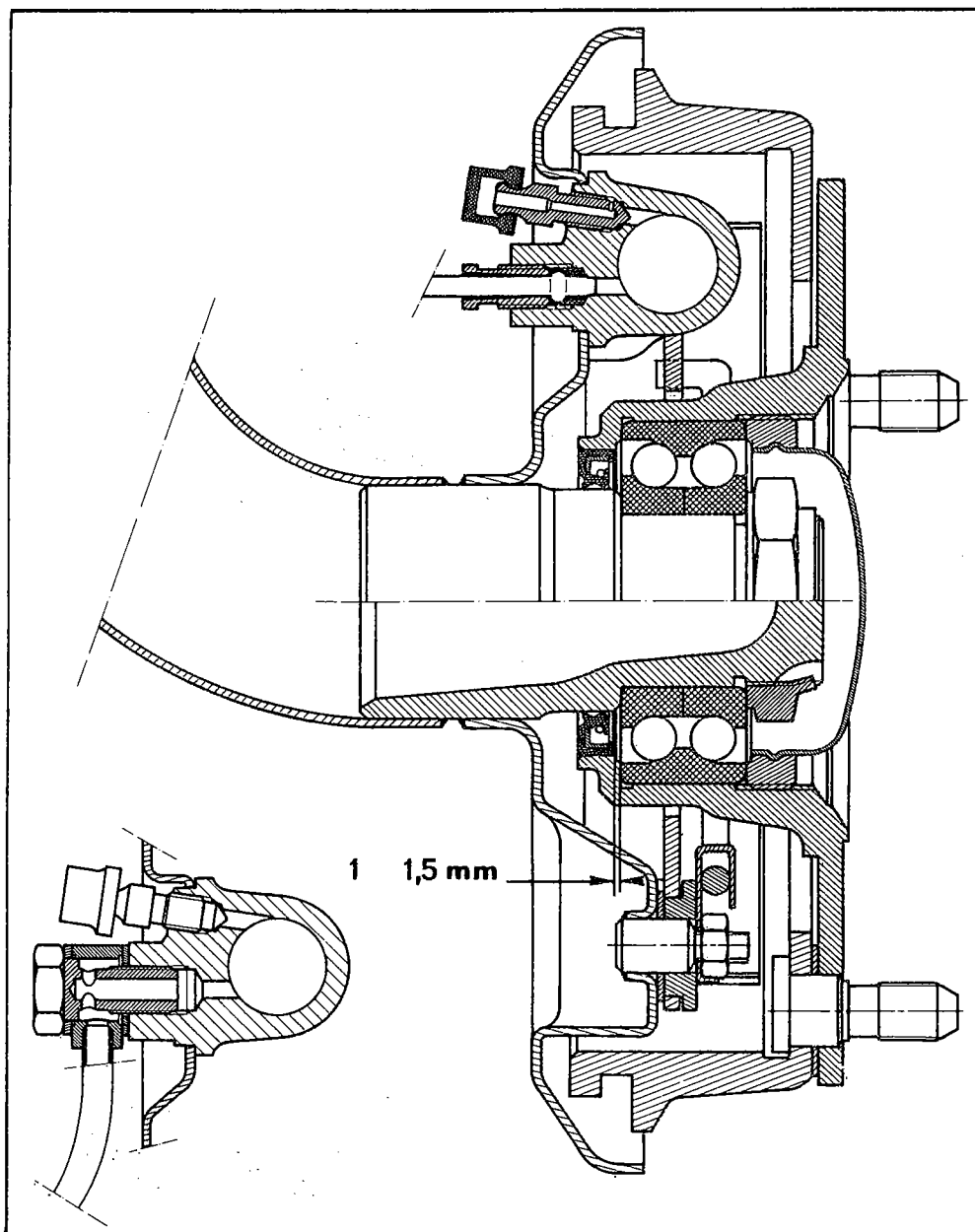
Deze twee lengten moeten op 10 mm na aan elkaar gelijk zijn. Wanneer dit niet het geval is moet de arm vervangen worden.

3. Bouw de draagarm op en monteer deze:
(zie overeenkomstige handeling).



ACHTERNAAF

A.45.50 a



GEGEVENS

Wielstanden:

Wielstanden:

- Sporing (niet afstelbaar) wagens tot maart 1969 - toes
- wagens tot maart 1969 - toespoor - 0 tot 8 mm
- wagens vanaf maart 1969 0 ± 4 mm
- Wielvlucht (niet afstelbaar) 0° tot 0°30,

BIJZONDERHEDEN

Afstelling:

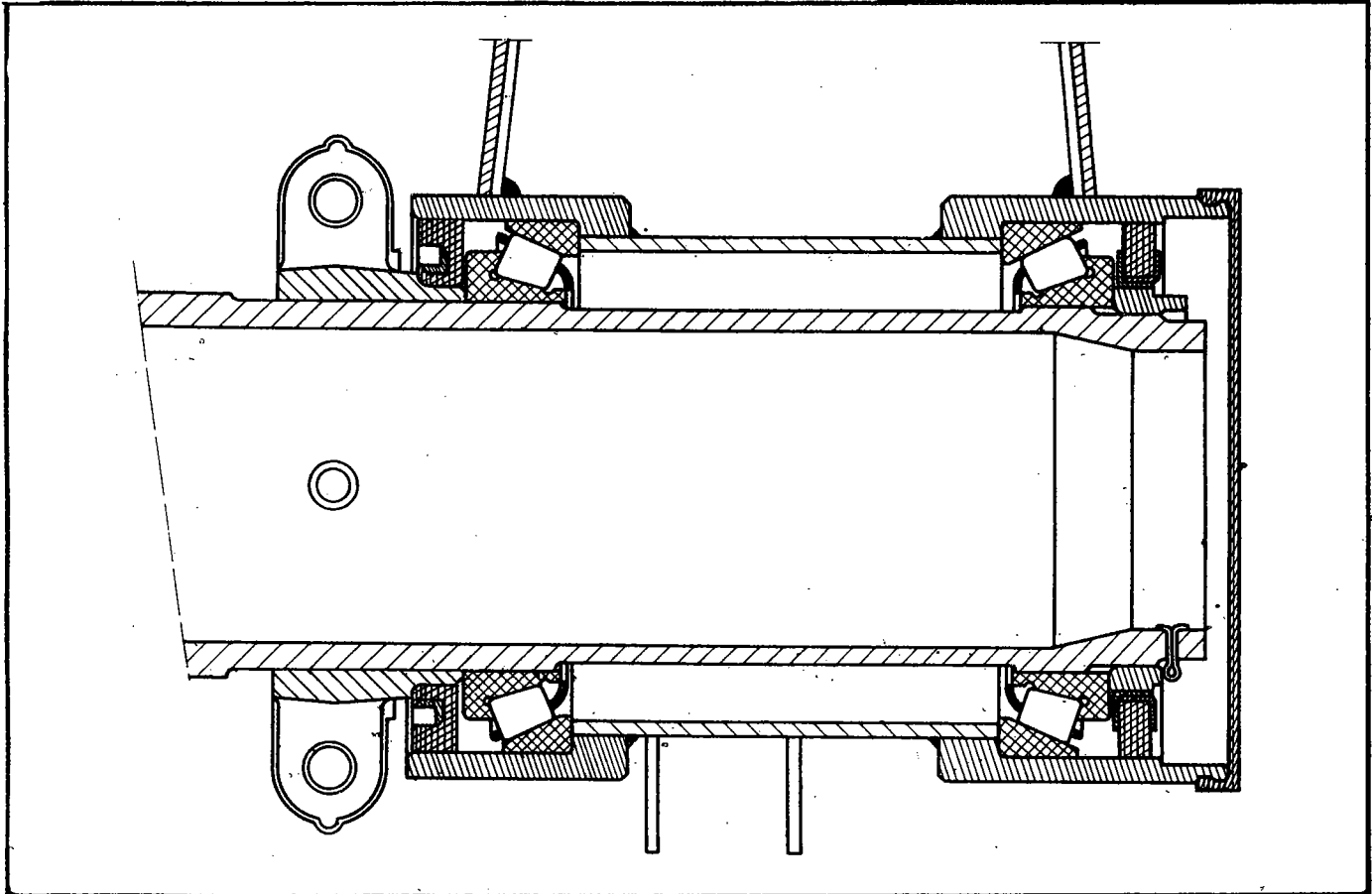
- Stand van de keerring van de naaf t.o.v. het drukvlak van de kraag van het lager 1 ^{+ 0,5} / 0 mm

Aanhaalspanningen:

- Naaflagermoer (vlak en draad ingevet) 35 tot 40 mkg
- Dopmoer van de naaf (vlak en draad ingevet) 35 tot 40 mkg

BEWEGING VAN DE DRAAGARM OM DE ASBUIS

A. 42-50



BIJZONDERHEDEN

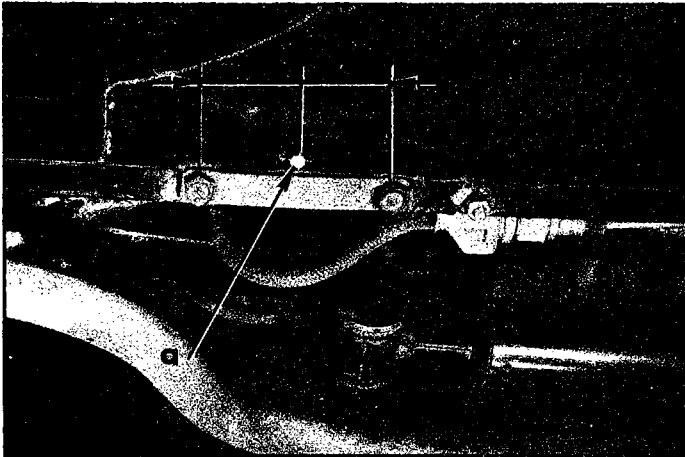
Aanhaalspanningen:

— Bouten van de asbuis	4 tot 5 mkg
— Nokmoeren van de armen op de asbuis	5,5 mkg
— Wielmoeren	4 tot 6 mkg

I. CONTROLE VAN DE ACHTERDRAAGARMEN OP DE WAGEN

N.B.: Deze controles moeten worden uitgevoerd wanneer de wagen na een aanrijding een abnormaal weggedrag vertoont of een abnormale bandenslijtage heeft.

4949



1. Controleer de stand van de achterwielen:

Wagens tot maart 1969:

De wielen moeten een toespoor hebben van 0 tot 8 mm.

Wagens vanaf maart 1969:

- De wielen moeten een sporing hebben van 0 ± 4 mm.

Voor de controle is het nodig dat de wagenhoogte voor en achter zijn afgesteld (zie overeenkomstige handeling).

Meet ter hoogte van de hartlijn van de wielen de afstand tussen de velgranden aan de voorzijde. Merk de meetplaatsen met krijt. Duw de wagen naar voren tot de wielen een halve slag verdraaid zijn en meet dezelfde afstand aan de achterzijde (op dezelfde hoogte). Gebruik een meetapparaat waarvan er verschillende modellen in de handel zijn.

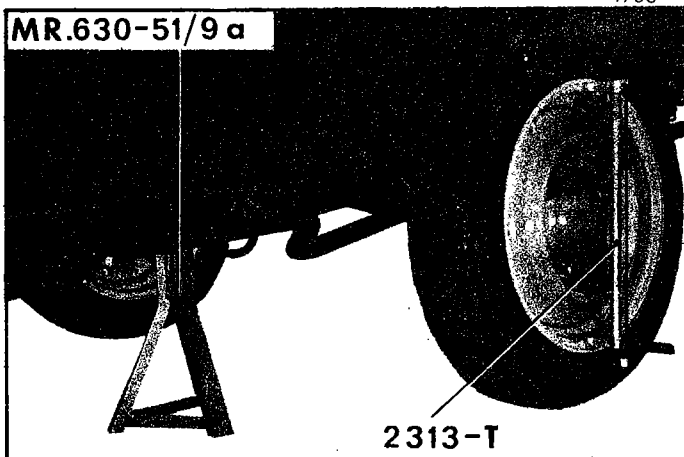
Wanneer de sporing niet binnen de toleranties valt: Is één arm of zijn beide draagarmen krom.

In dat geval moet:

- hetzij de stand van de achterdraagarmen op de wagen worden gecontroleerd (zie par. 3 tot 7 van deze handeling)
- hetzij de draagarm verwijderd worden en op een vlakplaat worden gecontroleerd (zie Hoofdstuk II van deze handeling).

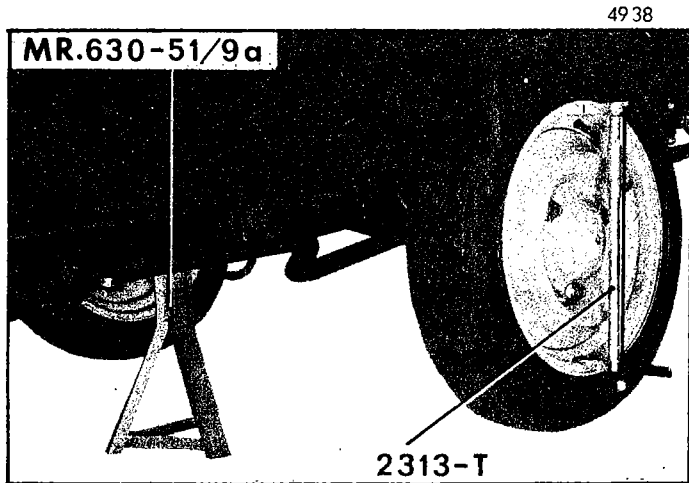
Wanneer de sporing binnen de toleranties valt: Moet de wielvlucht worden gecontroleerd.

4938



2. Controleer de cluvht van de achterwielen:

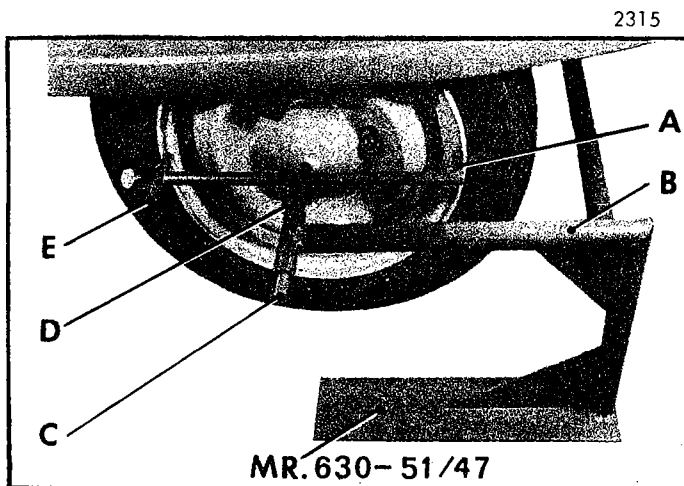
- a) Controleer en corrigeer eventueel de bandenspanning. Plaats de wagen op een vlakke en horizontale vloer.
- b) Zet de wagen zodanig op bokken dat een hoogte van 295 mm gemeten onder het chassis wordt verkregen, bij "a" midden tussen de twee bouten van de asbuis aan de kant van de borgplaat. Gebruik hiervoor de bokjes MR 630-51/9a (hoogte 285 mm) voorzien van blokjes van 10 mm dikte.



Controleer de stand van de achterdraagarmen.

OPMERKING: Het kan nodig zijn dat bij abnormale slijtage van een band de sporing van elk achterwiel gecontroleerd moet worden.

3. Plaats de wagen op een vlakke en horizontale vloer: de wagenhoogten voor en achter moeten juist zijn afgesteld (zie overeenkomstige handeling).
4. Plaats het apparaat MR 630-51/47 zoals op de foto is aangegeven.



Draai de beweegbare pen E los en trek deze van de velg af. Breng de pen A tegen de velg ter hoogte van het hart van de naaf en laat daarbij de vork C in de steun B glijden.

Voer dezelfde handeling uit aan het andere wiel met de andere zijde van het apparaat.

Breng aan elke kant de beweegbare pen E tegen de velg. Lees op elke nonius het cijfer dat tegenover het merkteken "a" staat (zie afbeelding op de volgende pagina)

Noteer dit cijfer:

- hetzij 01 bij uitspoor
- hetzij P1 bij toespoor

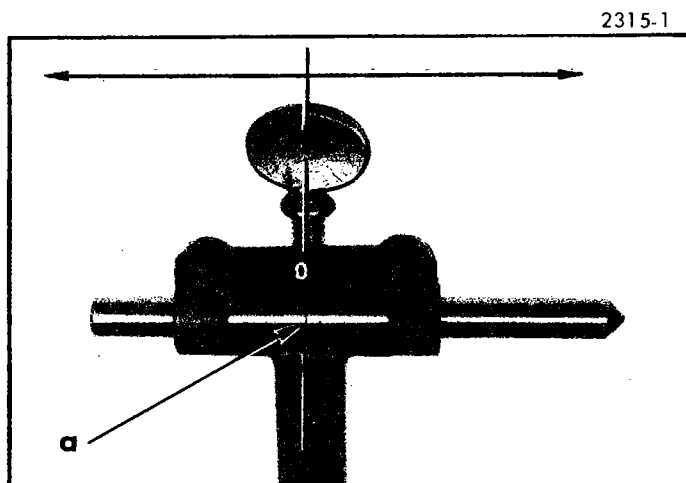
5. Verwijder de vorken C en duw de wagen naar voren om de wielen exact een halve slag te verdraaien.
6. Voer de handelingen van par. 4 opnieuw uit. Noteer weer de getallen op de nonius:
 - hetzij 02, bij uitspoor
 - hetzij P2, bij toespoor

7. Bepaal de waarde van de sporing voor elk wiel:

Er kunnen zich meerdere gevallen voordoen:

a) De twee metingen geven uitspoor aan:
Neem het gemiddelde van de twee metingen:

$$\frac{O1 + O2}{2}$$



De twee metingen geven toespoor aan:
Neem het gemiddelde van de twee metingen:

$$\frac{P1 + P2}{2}$$

b) Dene meting geeft een toespoor en de andere een uitspoor:

Er kunnen zich twee gevallen voordoen:

O is groter dan P

De stand van de arm is:

$$\frac{O - P}{2}$$

P is groter dan O

De stand van de arm is

$$\frac{P - O}{2}$$

Op de wagens

Op de wagenstot maart 1969

Op de wagens tot maart 1969 moet elk wiel een toespoor hebben van 0-4 mm.

Op de wagens vanaf maart 1969 moet elk wiel een sporing hebben van 0±2 mm

Men moet de armen vervangen wanneer het gemiddelde van:

$$\frac{O1 + O2}{2} \quad \text{of} \quad \frac{P1 + P2}{2} \quad \text{of} \quad \frac{O - P}{2} \quad \text{of} \quad \frac{P - O}{2}$$

niet valt binnen 0-4 mm (wagens tot maart 1969)

of 0-2 mm (wagens vanaf maart 1969)

OPMERKING:

De verschillen tussen de metingen O1, O2 of O en P van par. 7. kunnen slechts veroorzaakt zijn door een slingering van het wiel.

Het verschil van de waarden die op het apparaat worden afgelezen is tweemaal de werkelijke slingering van de velg op de meetplaatsen.

Wanneer deze meer bedraagt dan 4 mm (dit komt overeen met een gemeten slingering van 4/2 = 2 mm) moet het wiel gecontroleerd worden, de werkelijk slingering van de velg mag niet meer dan 2 mm bedragen.

II. CONTROLE VAN EEN LOSSE ACHTERDRAAGARM

1. **Verwijder de draagarm** (zie overeenkomstige handeling)

2. **Maak de arm kaal** (zie overeenkomstige handeling).
Het is niet nodig de stelnokken te verwijderen.

3. **Controleer de arm:**

Plaats de arm op een richtmal (montage MR 630-51/46).

Plaats de naaf in de boring van de plaat E en laat de plaat op de vlakplaat rusten.

Plaats het stempel A in de boring van de draagarmnaaf. Ondersteun de arm onder de draagarmnaaf zodat de plaat E geheel op de vlakplaat aanligt.

Controleer de sporing (zie afb. 1):

- Plaats de pen B van het stempel A *in het vlak* van de lasnaad van de arm.
- Neem met een kraspen de hoogte "h1" van een punt; verdraai de stempel een halve slag en neem de hoogte "h2" *op hetzelfde punt*.

Het verschil tussen de twee hoogten moeten binnen 0 en 1,2 mm vallen, de kleinste van de twee waarden moet zich aan de kant van het hart van de naaf of van het hart van de draagarmnaaf bevinden.

Controleer de wielvlucht (zie afb. 2)

- Plaats de pen van het stempel A *loodrecht* of de lasnaad van de arm.
- Neem de hoogte met behulp van een kraspen de hoogte "h3" op een punt; laat het stempel een halve slag draaien en meet de hoogte "h4" *opnieuw op dit punt*:

Het verschil tussen deze waarden moet binnen 0-3,5 mm liggen. De kleinste van de twee waarden moet zich bevinden aan de kant van de vork van het kantelmesje. Vervang de arm wanneer dit niet het geval is.

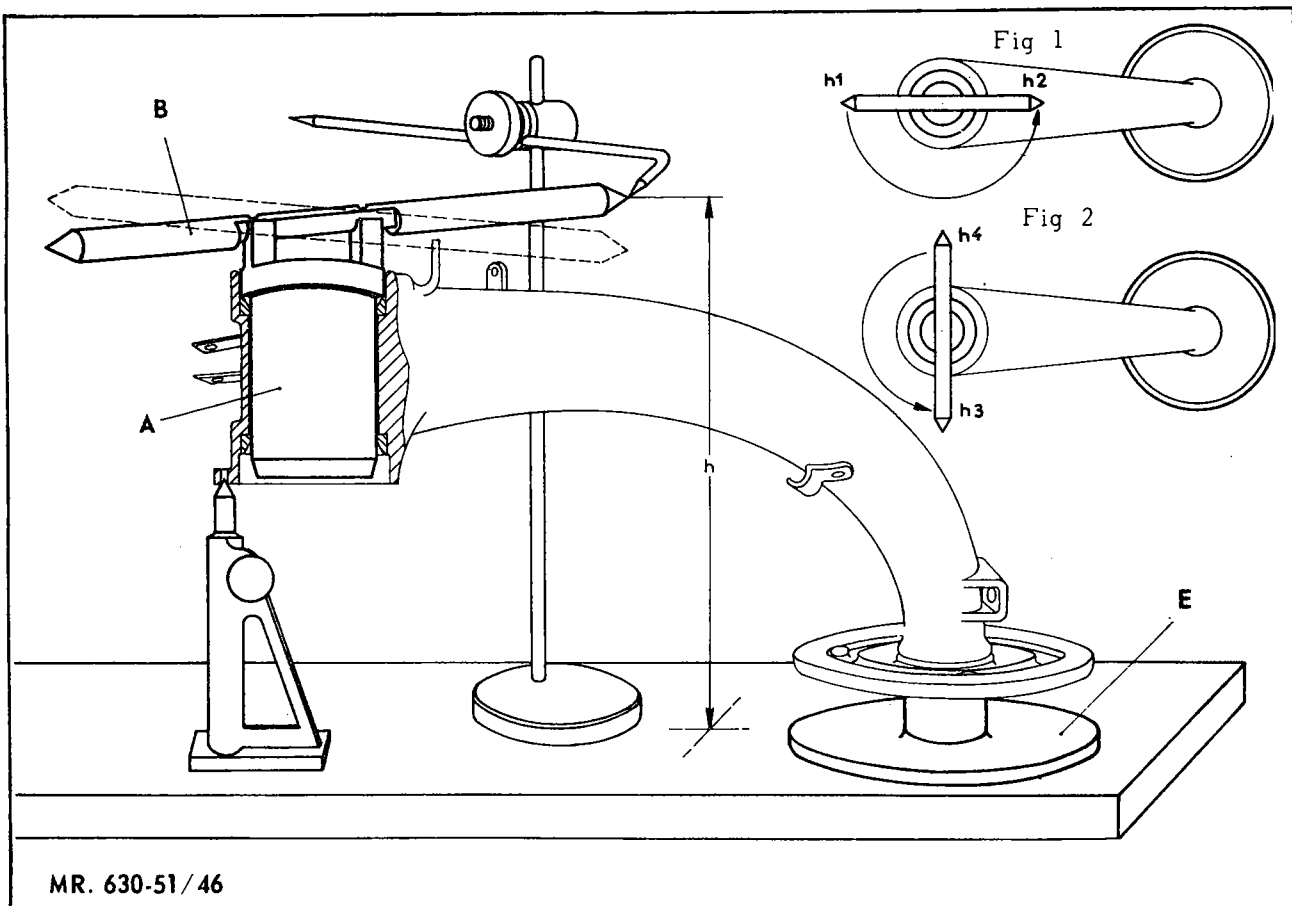
4. **Bouw de arm op:**

(zie overeenkomstige handeling)

5. **Monteer de draagarm:**

(zie overeenkomstige handeling)

A. 42-3

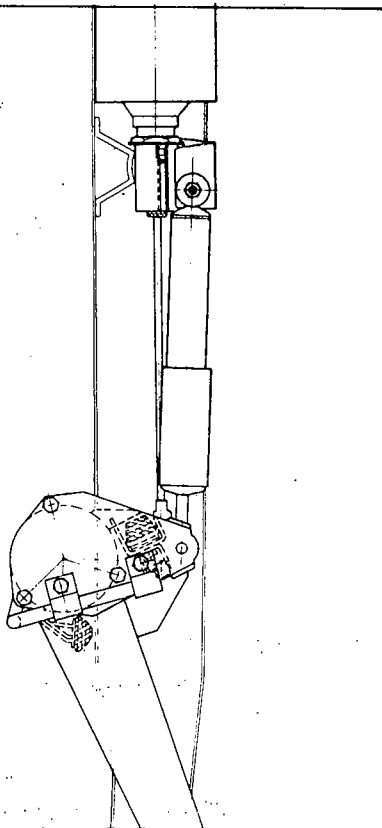


A. 43-55

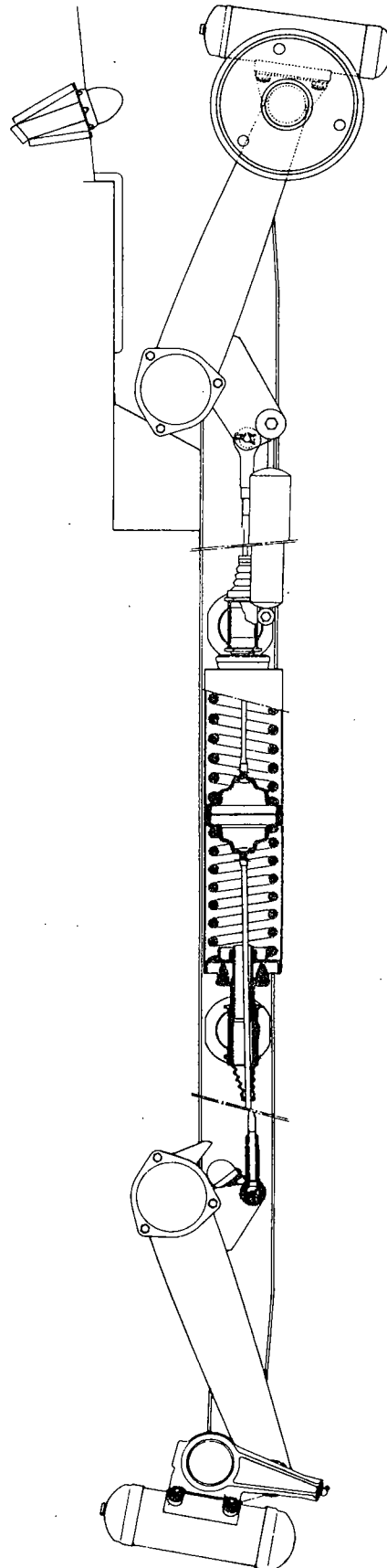
SCHEMA VAN HET VEERSYSTEEM

VEERSYSTEEM: AM wagens tot september 1969
Schokbrekers voor en achter

VEERSYSTEEM: AM wagens van september 1969 tot 9/1978
Schokbrekers voor en achter
Stabilisatorstang voor



VEERSYSTEEM: AZ - AY - Mehari - AZU - AK wagens



KENMERKEN**Veersysteem:**

- **Onderlinge gekoppeld:** (verbinding van de wieldraagarmen van dezelfde zijde van de wagens d.m.v. de veerpot) op alle A typen → 7/1976.
- Zonder onderlinge koppeling op: AM 3, AMF 3, AMC 3, 7/1976 → 9/1978
AK (serie AK), 7/1976 → 2/1978
AY (serie CD) 2/1978 →

Schokbrekers (wrijvings-):

- Wrijvings-schokbrekers op de voorwielen op alle wagens die niet zijn uitgerust met hydraulische schokbrekers.

Schokbrekers:

- Hydraulische schokbrekers op de achterwielen van AZ-AY-AZU en AY-CA (Méhari) wagens → 9/1975
- Hydraulische schokbrekers op alle vier de wielen op alle typen 9/1975 →

Traagheidsschokbrekers (batteurs):

Op alle vier de wielen tot november 1970.

Op de voorwielen van 2CV4, Dyane 4 en AZU bestelwagens van 11/1970 → 9/1975.

Op de voorwielen van 2CV6 en Dyane 6 wagens van 5/1971 → 9/1975.

Op de voorwielen van AY-CA (MEHARI) en AK bestelwagens van 9/1971 → 9/1975.

Op de voorwielen van AM wagens van 9/1971 → 11/1973.

Met de montage van hydraulische schokbrekers op alle vier de wielen 9/1975 → komen de batteurs te vervallen.

Stabilisatorstang:

Stabilisatorstang voor op de wagens:

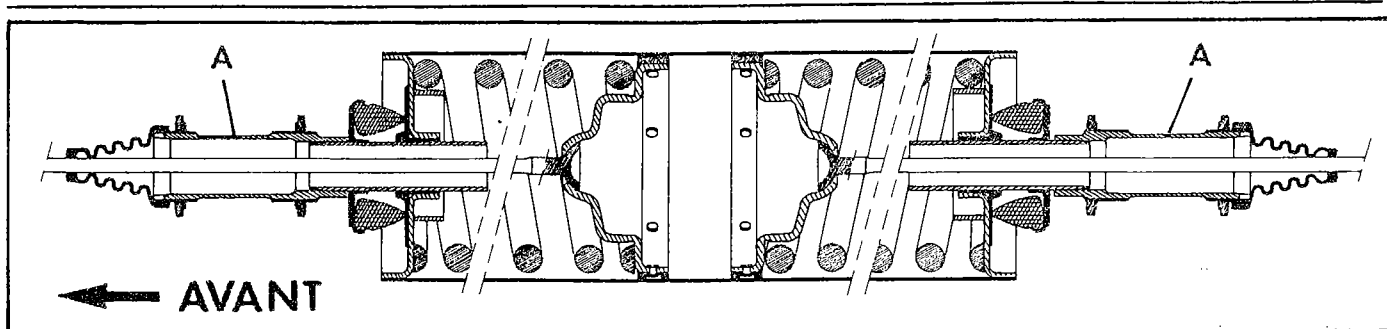
AM 3/1969 → 9/1978

AMB 9/1969 → 9/1978

Wagenhoogten:

LET OP: De wagenhoogte wordt gemeten zowel links als rechts, voor en achter tussen vloer en chassis midden tussen de traversebouten en naast de borg van de bout.

Wagentype	Banden	Hoogte voor in mm	Hoogte achter in mm
AZ → 7/1969	125 - 380 X	195 ± 2,5	280 ± 2,5
	130 - 380 X	208 ± 2,5	291 ± 2,5
AZ (2CV 4 en 2CV 6)	125 - 380 X	195 ± 2,5	280 ± 2,5
AY (Dyane)	125 - 380 X	195 ± 2,5	280 ± 2,5
AY - CA (Méhari)	135 - 380 X 135 - 380 XM + S	236 ± 5	346 ± 5
AZU	125 - 380 X	205 ± 2,5	335 ± 2,5
AK	135 - 280 X	212 ± 2,5	347 ± 2,5
AY (serie CD)	135 SR 15 ZX	212 ± 5	317 ± 5
AM	125 - 380 X	190 ± 2,5	280 ± 2,5
AMB	135 - 380 X	195 ± 2,5	290 ± 2,5



VEERPOTTEN MET ONDERLINGE KOPPELING

Veerpotten die gemonteerd zijn op de wagens AZ en AZU

Type wagen	Vrije lengte van de veren en draad Ø (mm)		Lengte van de trekstangen (in mm)		Lengte van de stelstukken A (in mm)	
	voor	achter	voor	achter	voor	achter
AZ 9/1962 → 3/1963 AZU 6/1955 → 3/1963	185 14,35	170 15,25	623	644	191	173
AZ AZU 3/1963 → 9/1965	185 14,8	170 15,25	600	644	173	173
AZ 9/1965 → 2/1970 AZU 9/1965 → 9/1972 AZ (2CV4) AZ (2CV6) 2/1970 → 10/1971	185 14,8	170 15,25	600	642	173	182
AZ (2CV4) AZ (2CV6) 10/1971 → 9/1972	193 15,25	170 15,25	600	642	173	182
AZU 9/1972 → 2/1978	193 15,25	170 15,25	593	611	173	182
AZ (2CV4) AZ (2CV6) → 9/1972	193 15,25	170 15,25	593	632	173	182

Veerpotten die gemonteerd zijn op DYANE - DYANE 4 en DYANE 6

AYA 8/1967 → 3/1968 AYA 2 3/1968 → 10/1968 AYA 3 1/1968 → 10/1968 AYB 10/1968 → 12/1968	185 14,8	170 15,25	600	642	173	182
AYA 2 → 10/1968 AYB 12/1968 → 9/1972	193 15,25	170 15,25	600	642	173	182
AYA AYB 9/1972 →	193 15,25	170 15,25	593	632	173	182

Veerpotten die gemonteerd zijn op AK wagens

AK alle typen 9/1962 → 5/1968 5/1968 → 7/1976	225 192 17,15	238 17,95	642	618 600	197	197
--	---------------------	--------------	-----	------------	-----	-----

Veerpotten die gemonteerd zijn op AM wagens

AM → 3/1969	192 17,15	205 17,95	623	623	197	197
AMB → 6/1972	195 18,2	243 19	623	644	197	197
AM 3/1969 → 6/1972	160 18,2	222 18,65	605	623	197	197
AM 6/1972 → 7/1976	160 18,2	222 18,65	575	611	197	197
AMB 6/1972 → 7/1976	160 18,2	222 18,65	611	632	197	197

BIJZONDERHEDEN

Schokbrekers:

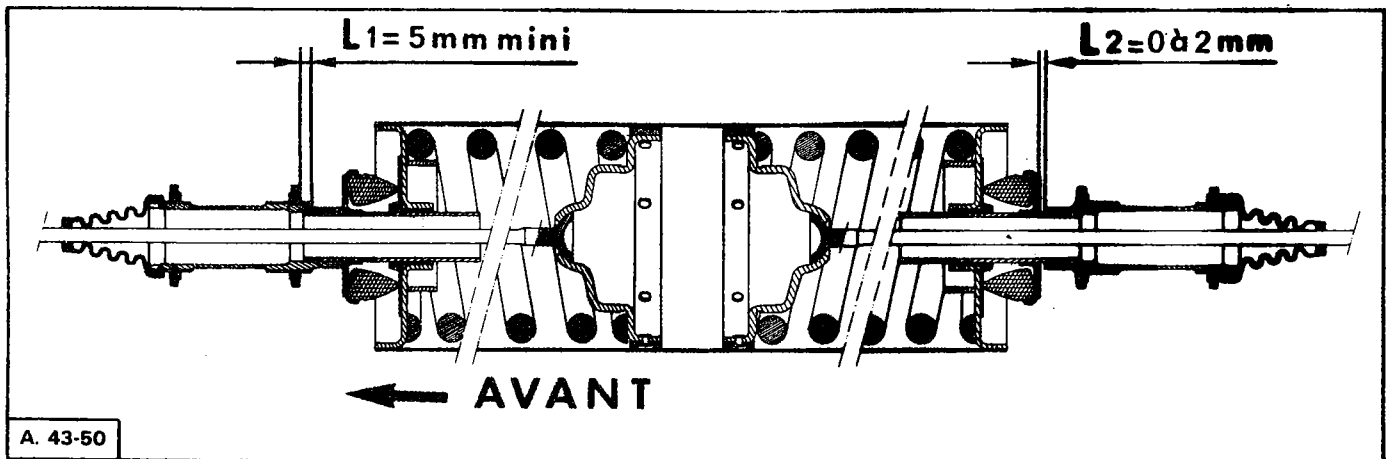
- Montage: **BOGE**-schokbrekers: Het schokbrekerhuis aan de kant van de veerpot, merktekens (putjes) naar boven gericht en afvoergaatjes van de kap naar beneden gericht.
- ALLINQUANT- of LIPMESA**-schokbrekers: Het schokbrekerhuis aan de kant van de draagarm, naar boven gericht.
- Lengte (hartafstand) van een ingedrukte achterschokbreker:

- Typen AZ - AY - AY - CA (MEHARI) - AZU	450 mm
- Typen AK	349 mm
- Typen AM	375 mm
- Typen AY (serie CD)	526 mm
- Lengte (hartafstand) van een ingedrukte voorschokbreker:

- Alle A typen behalve AY (serie CD)	349 mm
- Typen AY (serie CD)	354 mm

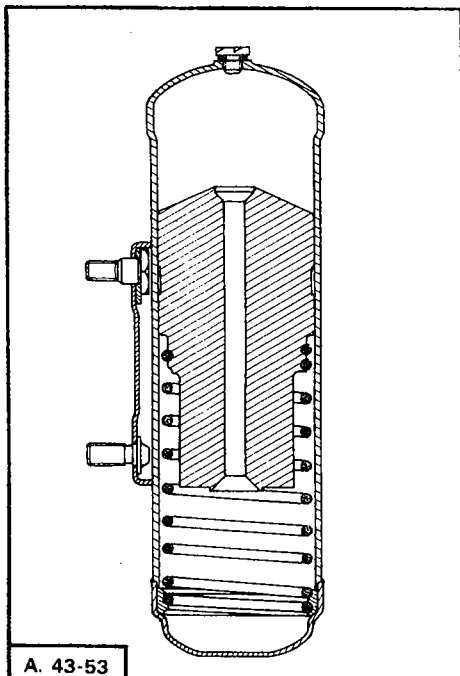
Veerpotten:

- Montage: Merktekens "AV" op de bus naar voren richten.



- Afstelling: De wagen moet leeg en rijklar zijn en worden geplaatst op een vlakke en horizontale vloer, banden op spanning (zie overeenkomstige Service Bulletins omtrent de waarden van de spanningen).
- Stand van het stelstuk aan de voorzijde van de veerpot L 1 = min. 5 min.
- Stand van het achterste stelstuk van de veerpot: Stel deze af om een speling L2 = 0-2 mm te verkrijgen tussen de anti-galopaanslag en het stelstuk.
- Speling tussen uitslagbegrenzer en voorste draagarm 3 tot 6 mm
- Stabilisatorstang:** Vrije slag tussen stabilisatorstang en arm 6 mm
 Zijdelingse speling van de stabilisatorstang na aanhalen van de klembanden 0 ± 0,5 mm

TRAGHEIDSSCHOKBREKER



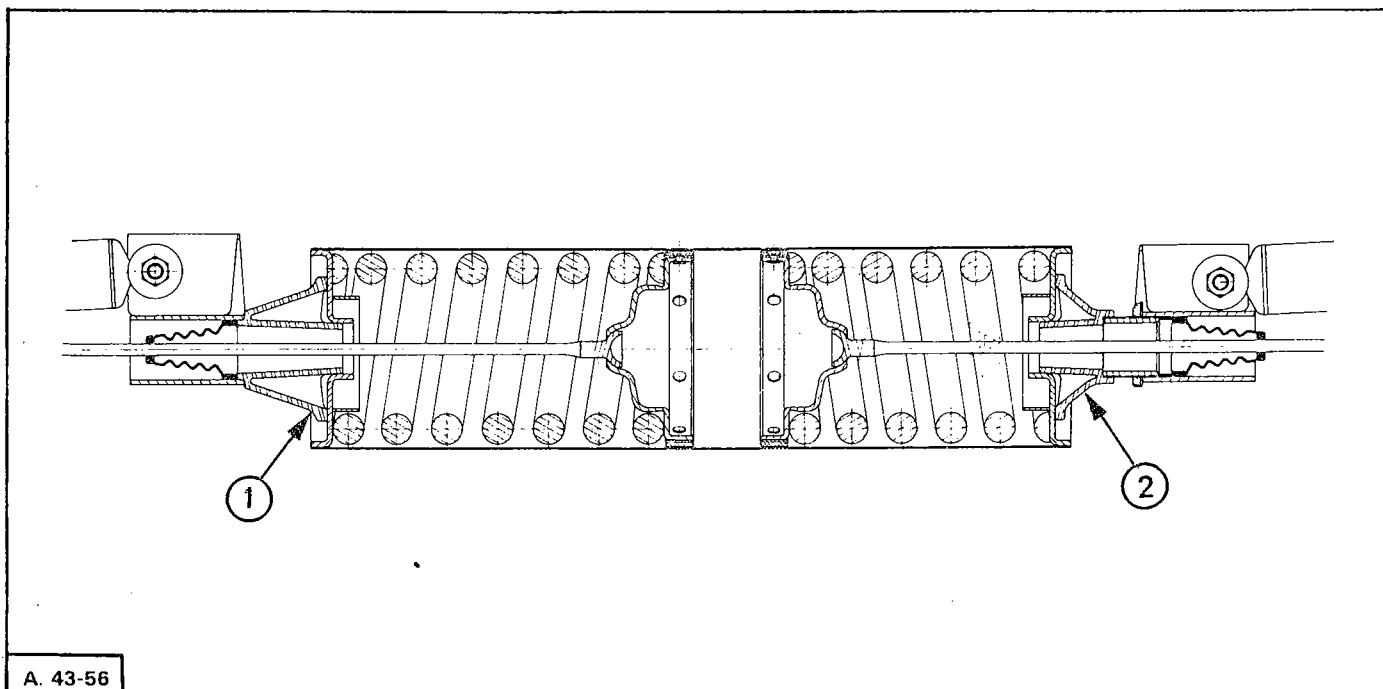
Wrijvingsschokbreker:

- Veerspanning 2,3 tot 2,7 m.daN

Aanhaalkoppels:

- Moeren van traagheidsschokbreker 6 m.daN
- Moeren van voorste uitslagbegrenzer 4 tot 5 m.daN
- Bouten van de steunen van de voorste schokbrekers 4 m.daN
- Schokbrekerpennen 20 m.daN
- Moeren van schokbrekers 3,5 tot 4 m.daN
- Moeren van de veerpotten 17,5 - 21,5 m.daN
- Bevestigingsbouten van de stabilisatorstang klemmen 6 m.daN

VEERSYSTEEM ZONDER ONDERLINGE KOPPELING



De veerpot zit met twee tussenstukken (1) en (2) vast tussen de langsligger-steunen.

Wagentype	Vrije veerlengte en draad Ø (in mm)		Lengte van de trekstangen	
	voor	achter	voor	achter

Veerpotten gemonteerd op AM wagens

AM3 7/1976 → 9/1978	172 18	210,45 17,95	590	608
AMF3 7/1976 → 9/1979	172	239,7	575	629
AMC3	18	18,75		

Veerpotten gemonteerd op AK wagens

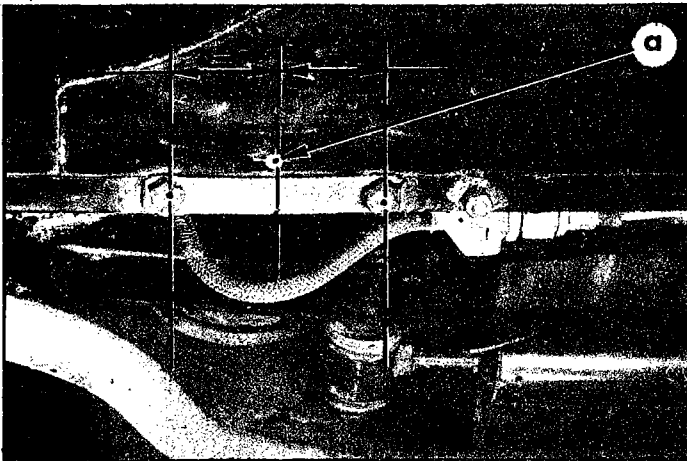
AK 7/1976 → 2/1978	168 17,15	260 17,15	575	608
--------------------	--------------	--------------	-----	-----

Veerpotten gemonteerd op ACADIANE wagens

AY (serie CD) 2/1978 →	168 17,15	260 17,15	520	792
------------------------	--------------	--------------	-----	-----

I. CONTROLES VAN DE WAGENHOOGTEN

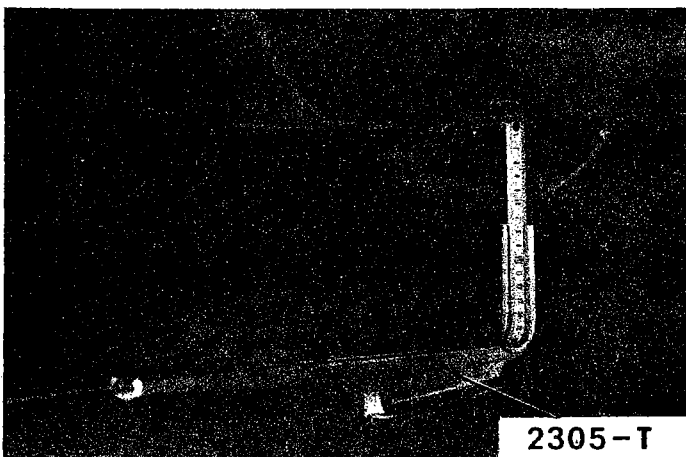
4949



OPLETTEN: De wagenhoogten moeten zowel voor als achter gemeten worden tussen de vloer en de onderkant van het chassis bij "a" tussen de twee boutkoppen van de asbuis op gelijke afstand van elkaar naast de borgplaat.

1. Maak de wagen rijklaar, uitgerust, onder uitsluiting van alle andere belasting, met:
 - het reservewiel op z'n plaats.
 - het boardgereedschap,
 - ongeveer vijf liter benzine in de tank.

12124



2. Controleer en corrigeer eventueel de bandenspanning (zie overeenkomstige Service Bulletins).

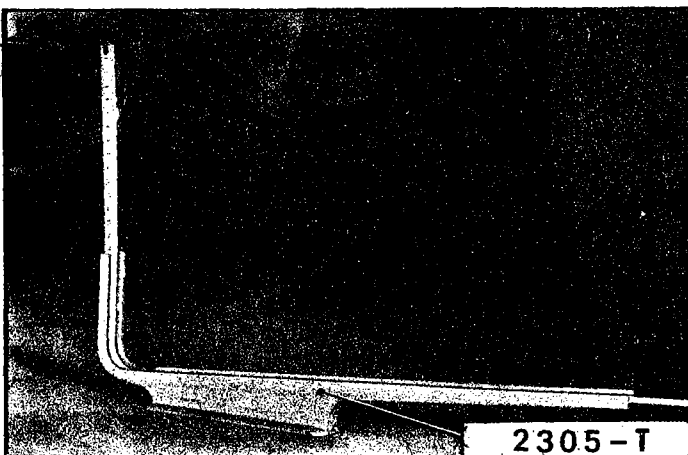
Plaats de wagen op een vlakke en horizontale vloer met de wielen recht vooruit.

3. Laat de wagen op en neer veren aan de schokbrekers en laat de wagen tot rust komen.

4. Meet de wagenhoogten:

Meet de wagenhoogte tussen de vloer en de onderzijde van het chassis bij punt "a" tussen de twee koppen van de bouten van de asbuis op gelijke afstand van elkaar en naast de borgplaat.

12123

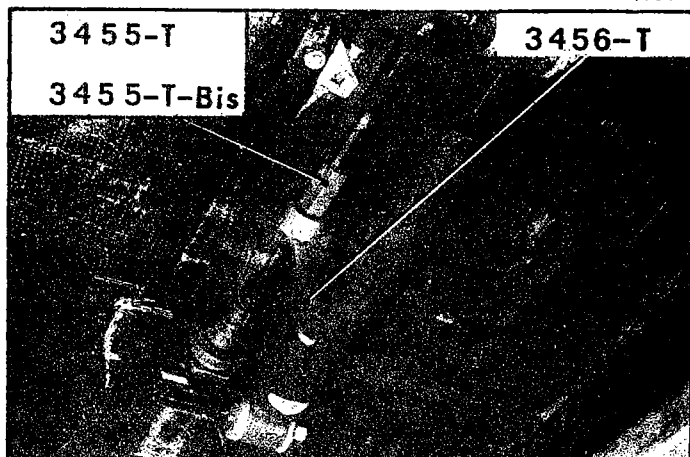


Gebruik voor de meting de pen 2305-T zoals op de foto is aangegeven.

621-1

II. AFSTELLING VAN DE WAGENHOOGTEN

4939



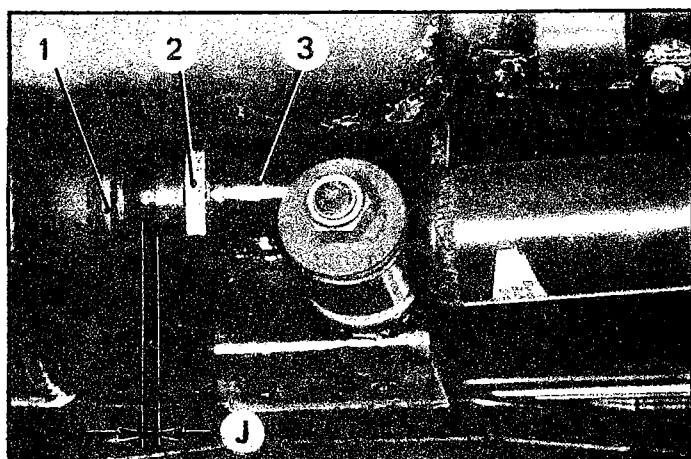
OPMERKING: Wanneer de wrijvingschokbrekers of de schokbrekers verwijderd waren, voer de afstelling van de hoogten dan uit voor de montage van de bouten van de beschermhuizen van de wrijvingschokbrekers of voor de montage van de schokbrekers.

De moeren van de pennen van de schokbrekers behoeven pas te worden aangehaald nadat de hoogten zijn afgesteld en de wagen op de vloer staat, hiermee wordt voorkomen dat de rubbers beschadigen.

Wanneer we de wagenhoogten op onderstaande methode wordt afgesteld is de gewichtsverdeling correct.

1. Maak de wagen rijklaar. De wagen moet uitgerust zijn, onder uitsluiting van elke andere belasting, met:
 - het reservewiel (op z'n plaats)
 - het boardgereedschap,
 - ca. vijf liter benzine in de tank.

4857



2. Controleer en corrigeer eventueel de bandenspanning (zie overeenkomstige service bulletins).

3. **Stel de hoogte voor af** door de voorste trekstangen in of uit te draaien.

Gebruik de montage 3455-T of 3455-T (op het vierkant van de trekstang) en sleutel 3456-T.

Gebruik geen ander gereedschap, speciaal niet gereedschappen met bekken die kunnen krassen en aanleiding kunnen geven tot breuk.

Houd de veerpot met de hand tegen daar door verdraaiing de achterste trekstangen kunnen ontregelen.

4. **Stel de wagenhoogten achter af** door de achterste trekstangen in of uit te draaien.

Wanneer er veel gecorrigeerd moet worden, zijn de hoogte voor niet goed afgesteld. Stel de voorste trekstangen opnieuw om de afstelling te beëindigen.

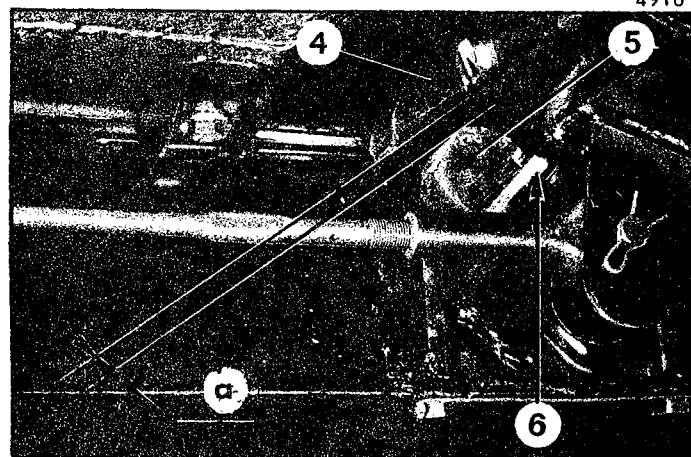
Gebruik het gereedschap 3455-T of 3455-T bis en de sleutel 3456-T.

5. Controleer de wagenhoogten voor en achter na elke afstelling.

6. Controleer de speling "j" tussen het stelstuk (3) en de rubber begrenzer achter (1), deze speling moet 0 tot 2 mm bedragen.

Stel eventueel de stand van het stelstuk (3) af door de moeren (2) te verdraaien.

4916



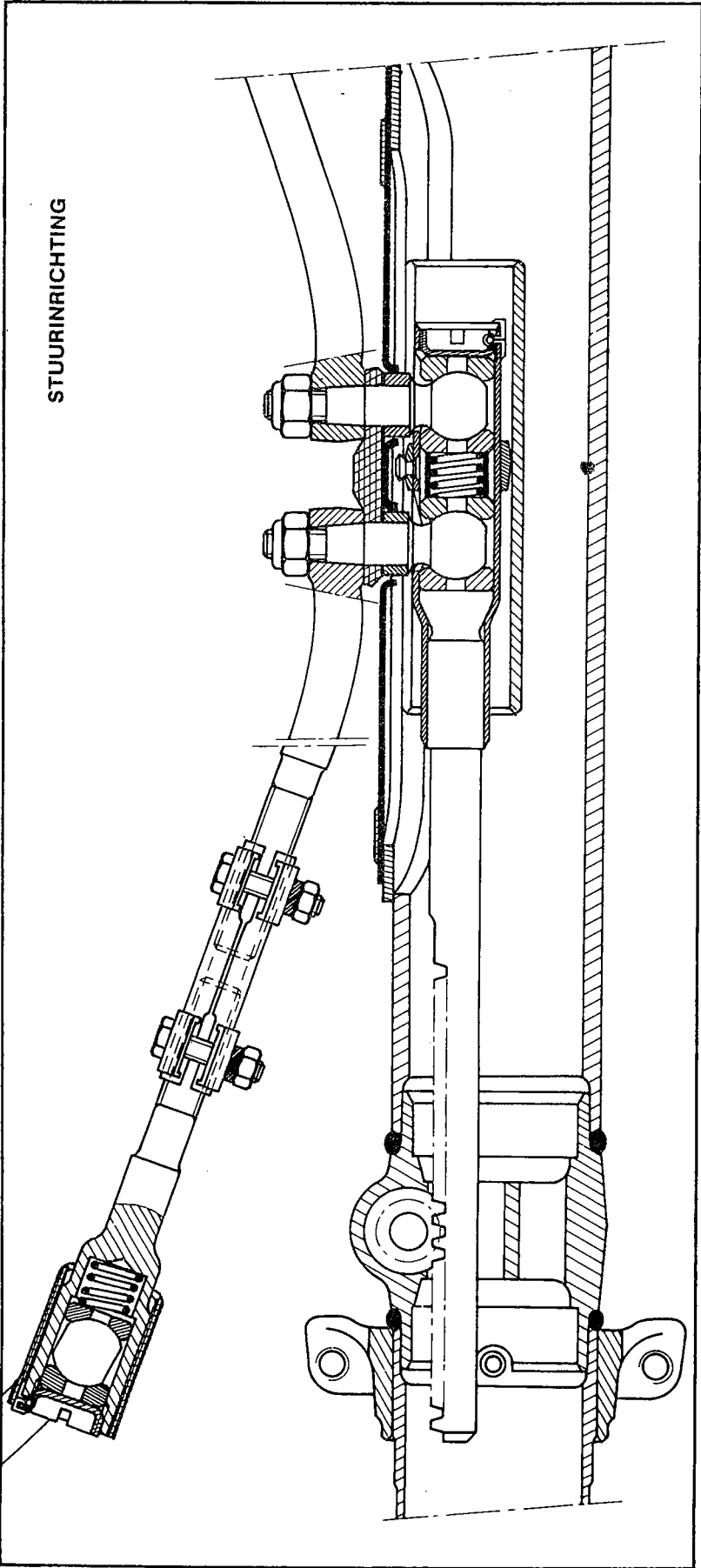
III. AFSTELLING VAN DE VOORSTE AANSLAGRUBBERS

7. Nadat de wagenhoogten zijn afgesteld moet er een speling van "a" = 3 tot 6 mm bestaan tussen de aanslagrubbers (5) en de aanslagen (4) van de draagarmen. Deze afstand wordt verkregen door plaatjes (6) van de gewenste dikte tussen de rubber aanslag en de steun op het chassis te monteren.

REPARATIEHANDBOEK A 621-I - AANVULLING 1

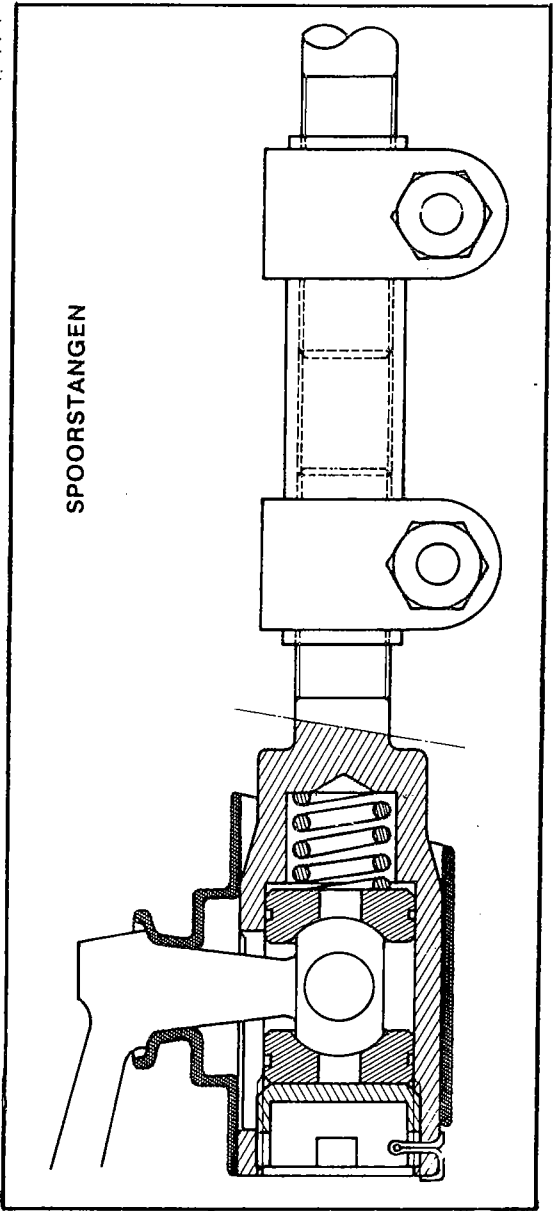
A. 41-9

STUURINRICHTING



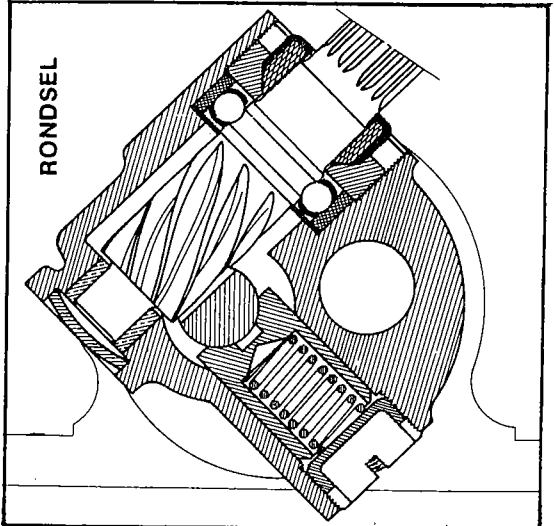
A. 44-1

SPOORSTANGEN



A 41-5

RONDSEL



GEGEVENS

Tandreepstuurinrichting:

- Sporing: Uitspoor	0 - 3 mm
- Stuuruitslag (afstelbaar)	34° tot 35°
- Speling tussen de band en de draagarm in uiterste stand	5 mm
- Speling tussen draagarm en traagheidsschokbreker in uiterste stand	1 mm
- Draaicirkel (tussen muren/ca.)	10,70 mm
- <i>Stuurreductie</i> (2CV Berline 1/13 tot 2/1970 - 1/14 vanaf 2/1970)	
met Ø 430 stuurwiel (2 CV bestelwagen)	1/13
Alle typen (m.u.v. 2 CV bestel)	1/14
- <i>Stuurreductie</i> (2CV Berline en alle typen Dyane)	
met Ø 390 stuurwiel (2CV en 3CV bestelwagens)	1/17
AM alle typen	

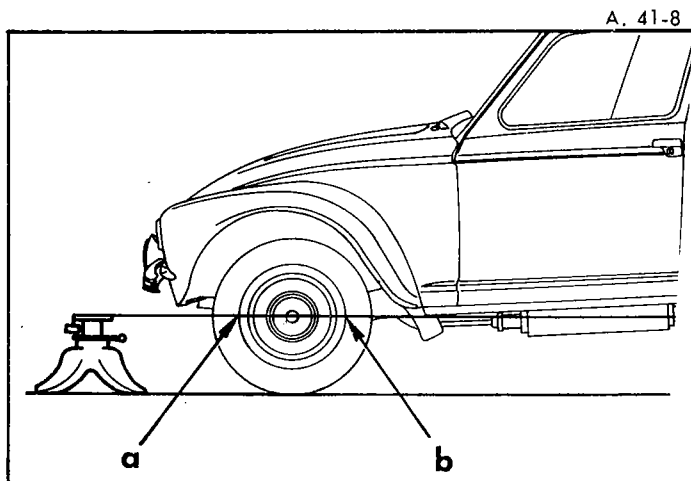
Afstellingen:

- Speling aan de taats (op het zwaarste punt) 0,1 tot 0,25 mm
- Speling aan de kogels (aan de kant van de hefboom en van de tandheugel): Draai de moer geheel aan, draai vervolgens 1/6 slag terug en monteer de splitpen.

Aanhaalspanningen:

- Moer van het ronsel 10 tot 14 mkg
- Nylstop-moer van de spoorstangen op de kogels 4 mkg

I. CONTROLE EN AFSTELLING VAN DE UITSPOOR

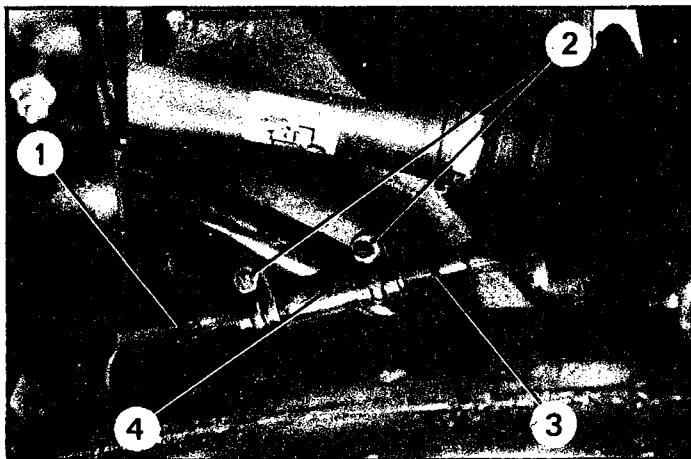


A. 41-8

N.B.: De wielen moeten een uitspoor hebben van 0 tot 3 mm.

Om deze handeling te kunnen uitvoeren moeten de wagenhoogten zijn afgesteld.
(zie overeenkomstige handeling)

1. Plaats de wielen recht vooruit.



4855

2. Controleer de uitspoor:

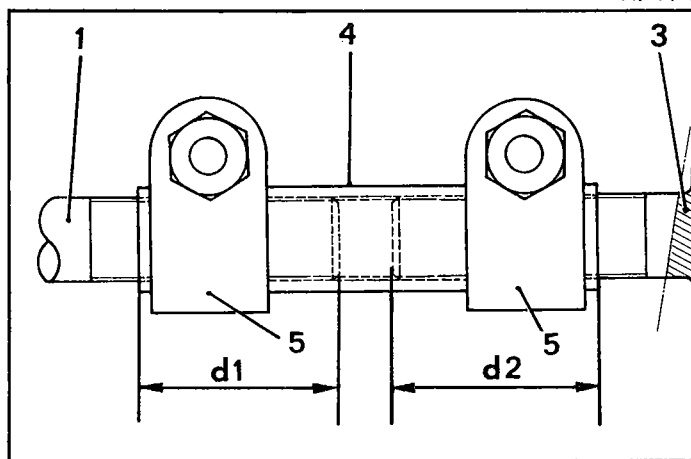
Gebruik een meetapparaat waarvan er verschillende modellen in de handel zijn.

Handel als volgt:

Meet bij "a" ter hoogte van het hart van de wielen de afstand tussen de buitenranden van de velgen aan de voorzijde. Markeer de meetplaatsen met krijt.

Duw de wagen naar voren tot de wielen een halve slag zijn verdraaid en meet aan de achterzijde de afstand tussen de twee merktekens (op dezelfde hoogte bij "b")

Wanneer de afstand binnen 0 tot 3 mm ligt is de afstelling correct. Afstellen, wanneer dit niet het geval is.



A. 44-1

3. Stel de uitspoor af:

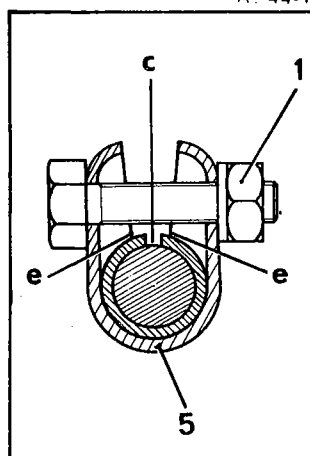
Draai zonder de schermen te verwijderen de moeren (2) van de stelmoffen (4) links en rechts. Verdraai elke mof eenzelfde hoeveelheid om de afstelling te verkrijgen.

N.B.: Een slag van de mof wijzigt de stand van het wiel met 6 tot 7 mm.

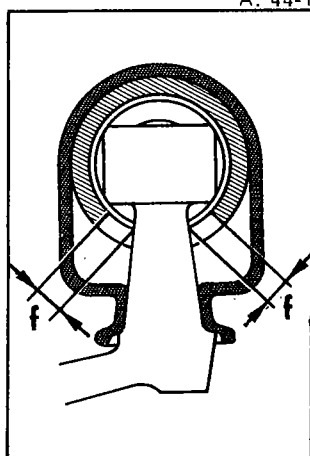
OPLETTEN: Controleer of de schroefdraadeinden van de spoorstang (1) en het eindstuk (3) in de mof (4) evenlang zijn ($d1 = d2 \pm 2$ mm).

Richt de klemmen (5) van de moffen vertikaal met de bouten aan de bovenkant. De stand van de gleuf "c" is niet van belang mits de punten "e" zich niet in het vlak hiervan bevinden.

Verdeel de speling "f" voor uitslag van de kogels gelijk. Zet de moeren (2) van de bouten voor het vastklemmen van de moffen met 1 mkg vast.



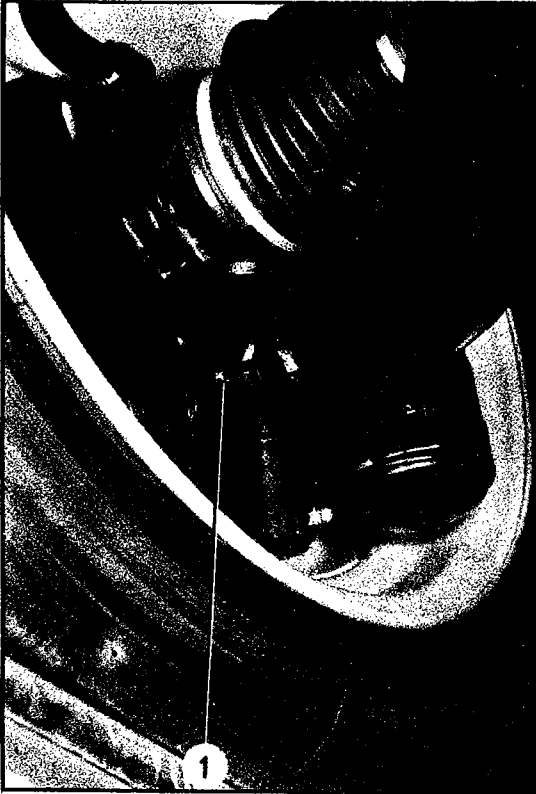
A. 44-1



A. 44-1

II. AFSTELLING VAN DE WIELUITSLAG

4853



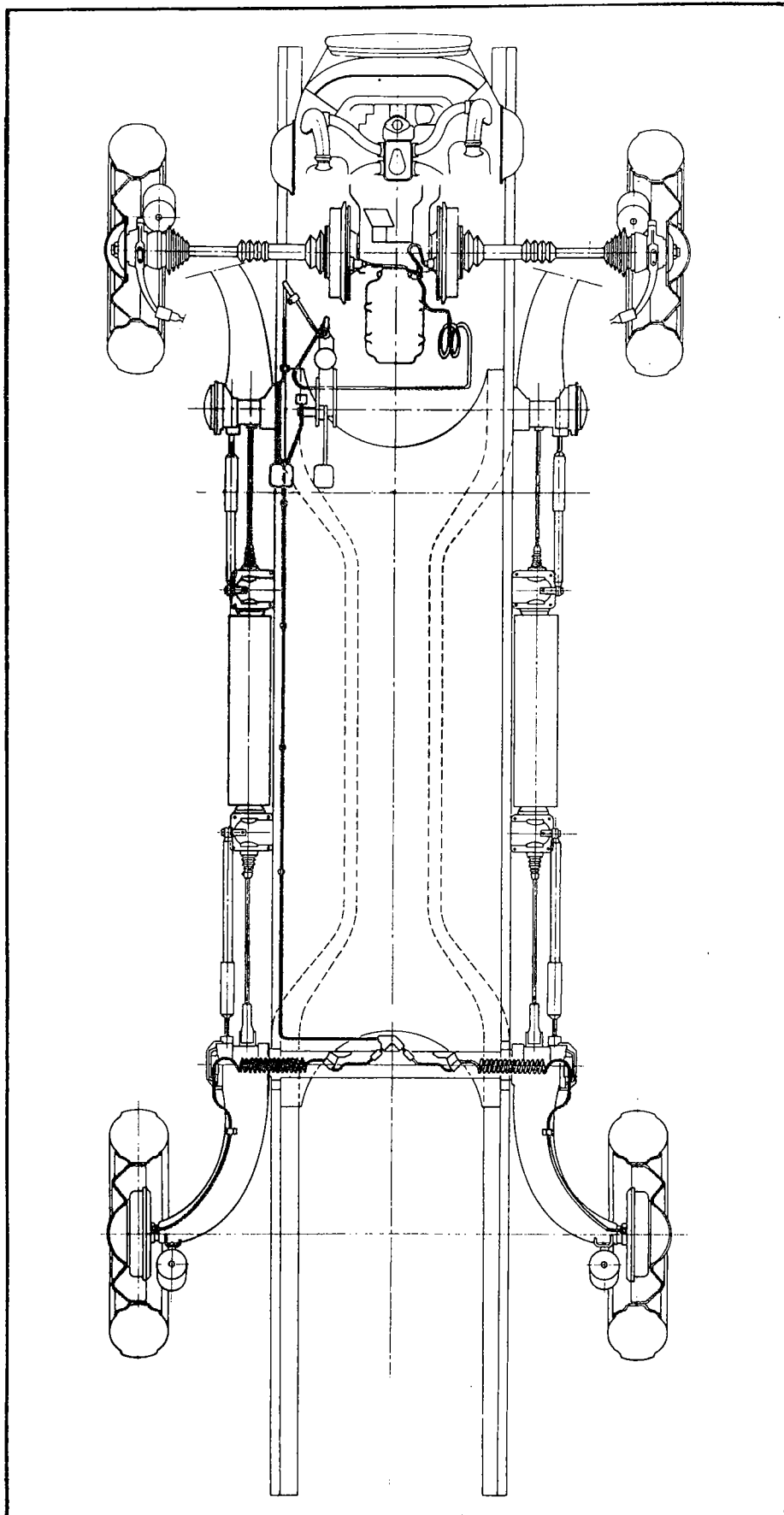
N.B.: *Om deze handeling uit te kunnen voeren is het nodig dat de wagenhoogte voor en achter zijn afgesteld.*
(zie overeenkomstige handeling)

1. Plaats de wagen op een vlakke en horizontale vloer.
2. Verdraai het stuur geheel naar een kant.
Controleer of er een speling bestaat van ca. 5 mm tussen de band en de draagarm en een minimale speling van 1 mm tussen de traagheidsschokbreker en de draagarm aan de andere kant.

Draai als dit niet het geval is de aanslagbout (1) op de arm om dit te bereiken.

3. Controleer de uitslag van het andere wiel.

SCHEMA VAN HET REMCIRCUIT



GEGEVENS**Hoofdremlinder - Wielremcilinders:**

Hoofdremlinder en wielremcilinders van de typen AZ en AZU:

Wagentype	Diameter van de hoofdremlinder (in mm)	Diameter van de wielremcilinders (in mm)	
		voor	achter
AZ → 2/1970	22	25,5	19
AZ (2CV4) AZ (2CV6) 7/1970 → 6/1973	20,6	28,57	17,5
AZ (2CV4) AZ (2CV6) 7/1973 → 10/1976	19	28,57	17,5
AZU → 1/1972	22	28,57	19
AZU 2/1972 → 6/1973	20,6	28,57	17,5
AZU 7/1973 → 10/1976	19	28,57	17,5
AZ en AZU 10/1976 → 9/1978*	20,6	28,57	17,5

Hoofdremlinder en wielremcilinders van de typen DYANE:

AYA 8/1967 → 3/1968 AYA 3 1/1968 → 10/1968 AYA 2 3/1968 → 2/1970	20,6	28,57	19
AYA 2 2/1970 → 6/1973 AYB 10/1968 → 6/1973 MEHARI 9/1968 → 6/1973	20,6	28,57	17,5
AYA 2 AY-CB 7/1973 → 10/1976 MEHARI 10/1976 → 7/1977°	19 20,6	28,57 28,57	17,5 17,5

Hoofdremlinder en wielremcilinders van de typen AK:

AK → 5/1968	22	28,57	19
AK 5/1968 → 6/1973	20,6	28,57	19
AK 7/1973 → 10/1976	19	28,57	17,5
AK 10/1976 → 2/1978°	20,6	28,57	17,5

Hoofdremlinder en wielremcilinders van de typen AM:

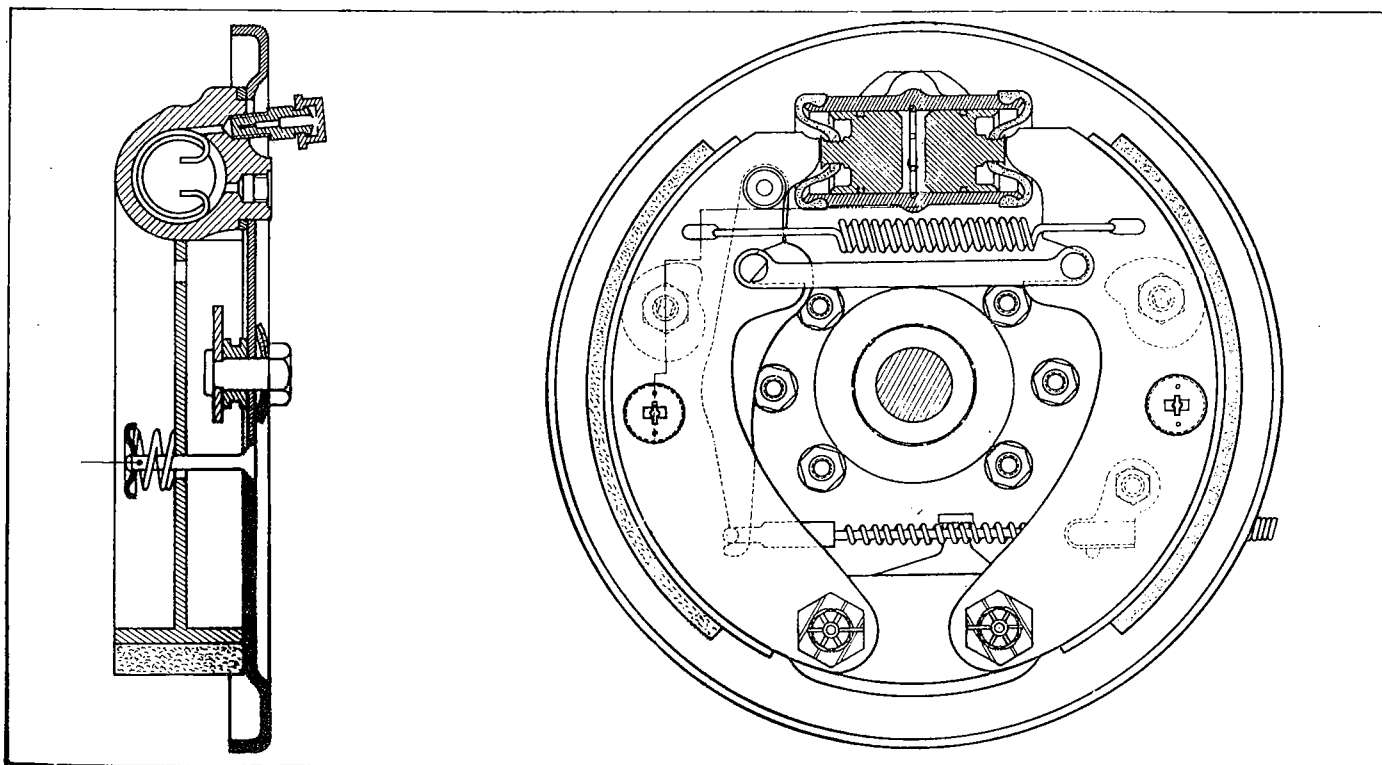
AM → 9/1969	20,6	28,57	17,5
AMB → 9/1969	20,6	28,57	19

Hoofdremlinder, remunitzuiger en wielremcilinders van de typen AM, AY en AZ met schijfremmen voor:
(groene LHM-vloeistof)

Wagentype	Diameter van de hoofdremlinder (in mm)	Diameter van de remunitzuiger	Diameter van de wielremcilinders
AM Berlines alle typen 9/1969 → 10/1976 10/1976 → 9/1978°	17,5	42	16
AM Break alle typen 9/1969 → 10/1976 10/1976 → 9/1978°	17,5	42	17,5
AY CB (DYANE 6) → 7/1977* AY CA (MEHARI) AY CD (ACADIANE) 2/1978 → 10/1979* AY CD (ACADIANE) met begrenzer 10/1979 →	20,6	42	17,5
AZ KA (2CV) → 7/1981	17,5	42	16

* Wagens uitgerust met gescheiden remcircuits.

VOORREMMEN MET TROMMELS

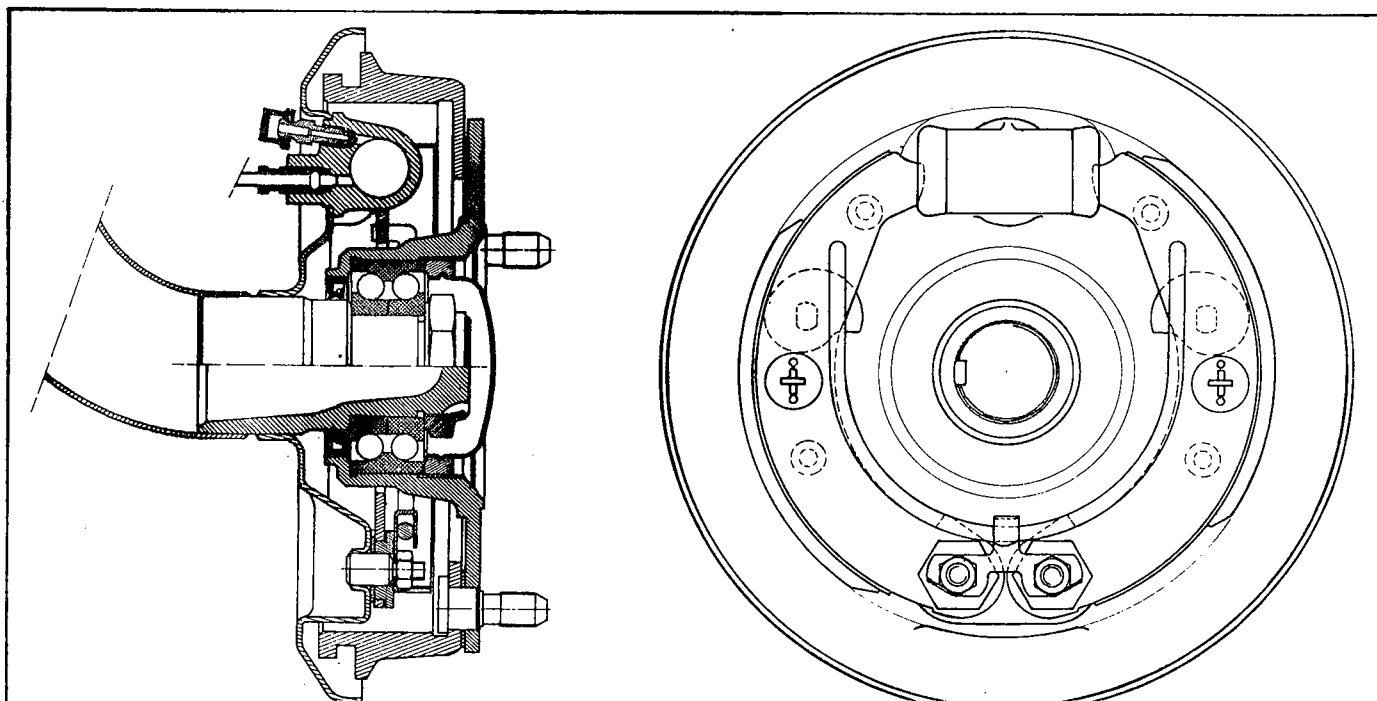


Trommels:

Wagentype	Trommeldiameter (in mm)		Remoppervlak (in cm ²)	
	voor	achter	voor	achter
AZ - 2CV4 - 2CV6 - AZU - AYA - AYA 2 - AYA 3	200	180	195,5	193,2
AK - AYB - MEHARI - AM - AM 2 - AM 3	220	180	354,6	139,2

- Opzuiveren remtrommel maximaal 2 mm
- Maximum onrondheid 0,10 mm
- Remvoeringdikte 4,8 - 5,3 mm

ACHTTERREMMEN



Aanhaalspanningen:

- Moeren van de remankerplaat	3,8 tot 4,2 m.daN
- Moeren van de voorremtrommels (7 mm Ø)	2,5 m.daN
- Bouten van de voorremtrommel (9 mm Ø)	4,5 m.daN
- Moer van het differentieelaslager	12 tot 14 m.daN
- Ringmoer van het differentieelaslager:	
- Vroegere montage (<i>ringmoer in het lagerhuis</i>)	10 tot 12 m.daN
- Nieuwe montage (<i>ringmoer op het lagerhuis</i>)	6 tot 10 m.daN
- Achternaafmoer (vlak en draad ingevet)	35 tot 40 m.daN
- Dopmoer van het achternaaflager (vlak en draad ingevet)	35 tot 40 m.daN
- Nippels van de remleidingen	0,6 tot 0,8 m.daN

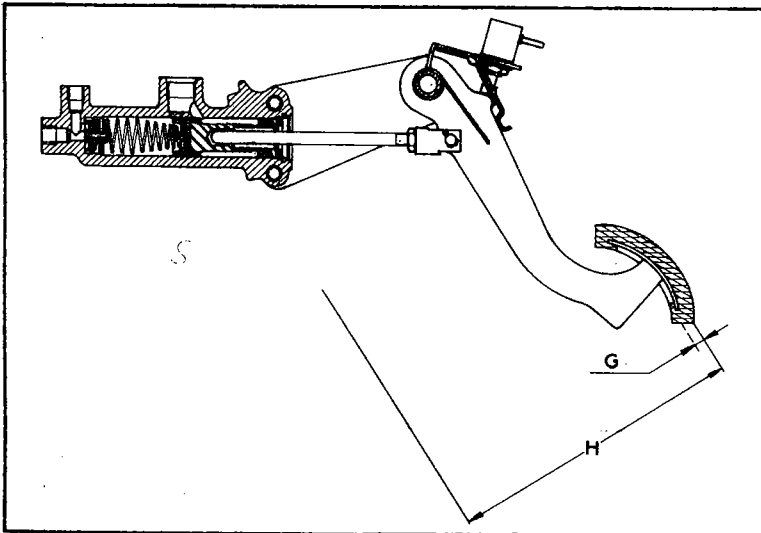
PEDALENSTEL

Afstellingen:

- Veiligheidsspel van de hoofdremcilinder **J = 0,5 tot 1 mm**
- Vrije slag van het pedaal **G = 5 mm**
- Stoplichtschakelaar: de stoplichten moeten gaan branden op het moment dat de plunjer van de hoofdremcilinder zich verplaatst.

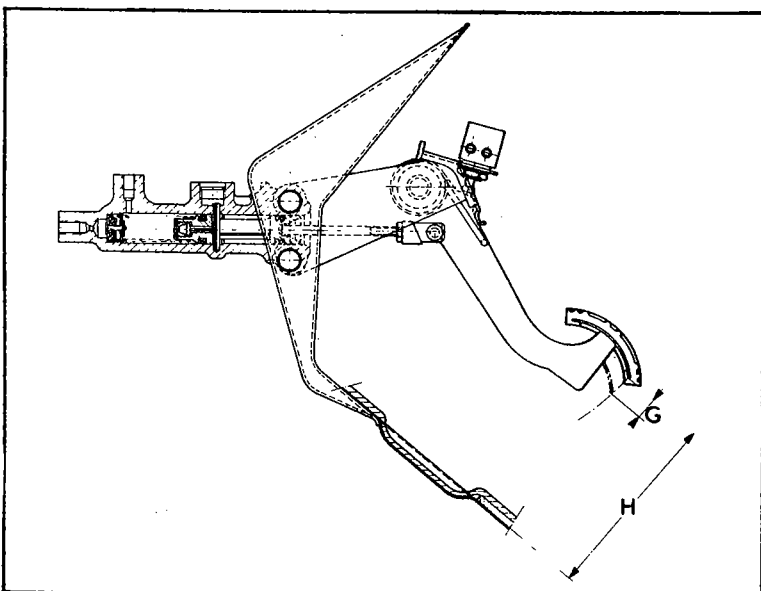
Pedaalhoogte:

- Pedalenstel bij de AZ - AY - MEHARI - AZU - AK wagens → 5/1973 en de AM wagens → 9/1969.



Hoogte van het pedaal:
 $H = 130 \pm 5$ mm (afstand gemeten tussen de onderste hoek van het pedaal tot de vloer zonder matten).

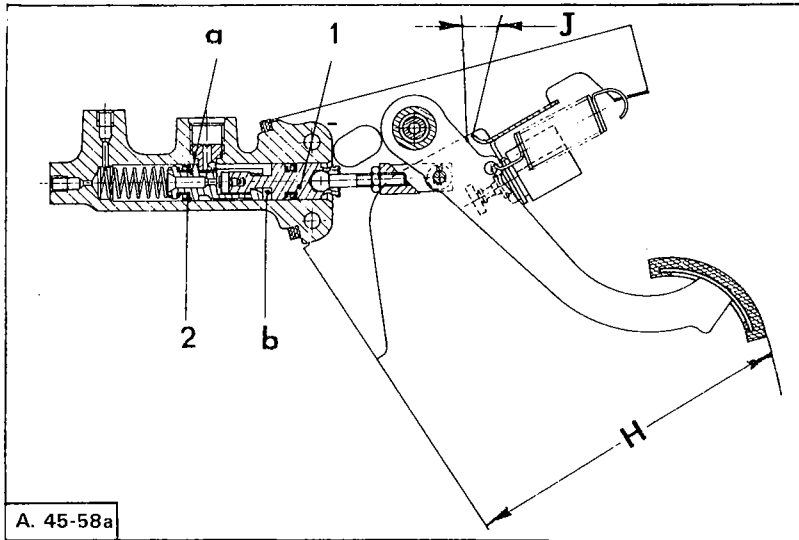
- Pedalenstel bij de AZ - AY - MEHARI - AZU - AK 7/1973 → 10/1976



Hoogte van het pedaal:
 $H = 130 \pm 5$ mm (afstand gemeten tussen de onderste hoek van het pedaal tot de vloer zonder matten).

PEDALENSTEL

Pedalenstel van de AM wagens met schijfremmen: van 9/1969 → 10/1971



A. 45-58a

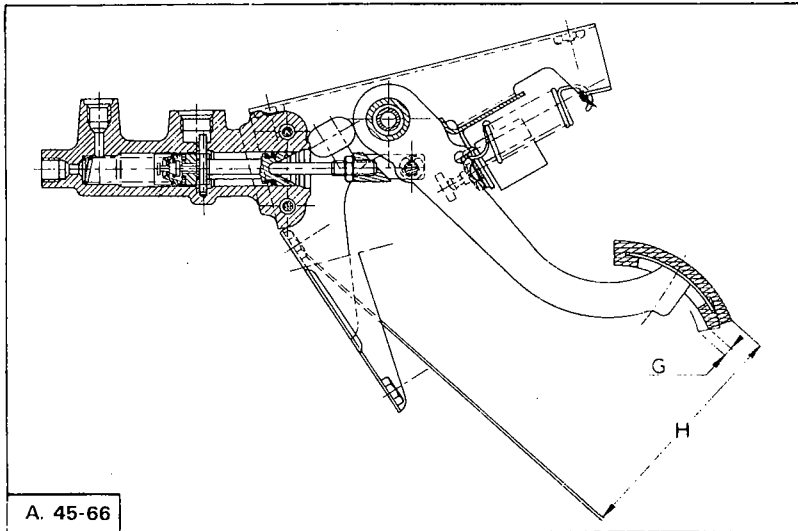
Plunjer 2 tegen "a"
Plunjer 1 tegen "b"

J = minimaal 2 r

De pedaalhoogte gemeten v
ste rand van het pedaal tot d
matten" moet zijn:

H = 125 ± 2,5 m

Pedalenstel van de AM wagens met schijfremmen: van 11/1971 → 10/1976

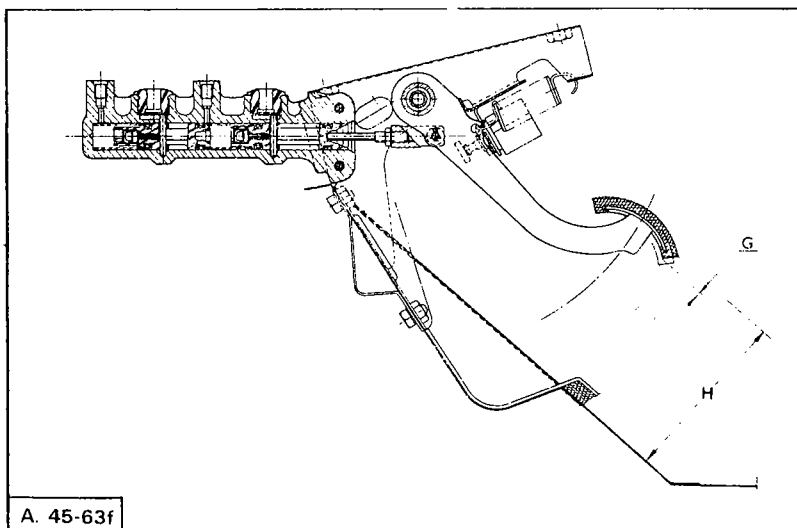


A. 45-66

De pedaalhoogte gemeten v
ste pedaalrand tot aan de
matten" moet zijn:

H = 135 ± 2,5 m

Pedalenstel van de AM wagens met schijfremmen en gescheiden remcircuits: van 10/1976 → 9/1978

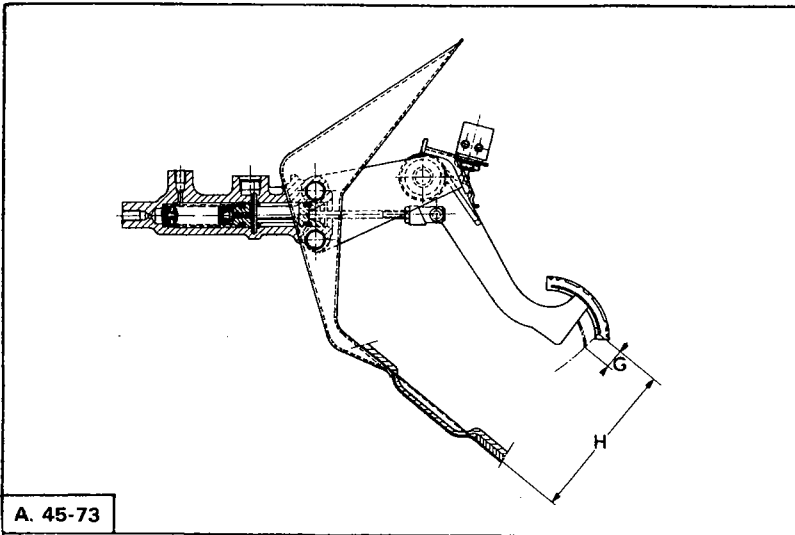


A. 45-63f

De pedaalhoogte gemeten v
ste pedaalrand tot aan de
matten" moet zijn:

H = 140 ± 5 m

Pedalenstel van de wagens: AZ - AY - MEHARI - AZU en AK: 7/1973 → 10/1976

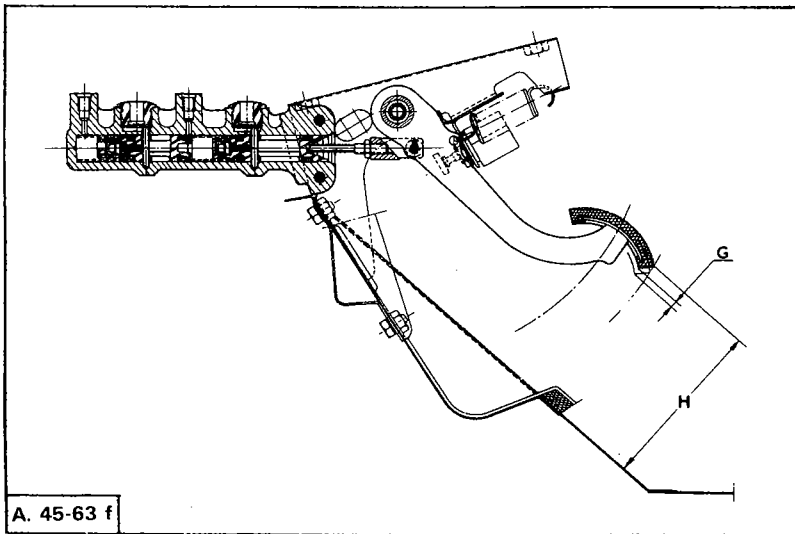


A. 45-73

De pedaalhoogte gemeten vanaf de onderste pedaalrand tot aan de vloer "zonder matten moet zijn:

$$H = 130 \pm 5 \text{ mm}$$

Pedalenstel van de AZ wagens 10/1976 → 7/1981 - AY en MEHARI, 10/1976 → 7/1977, AZU en AK, 10/1976 → 2/1978

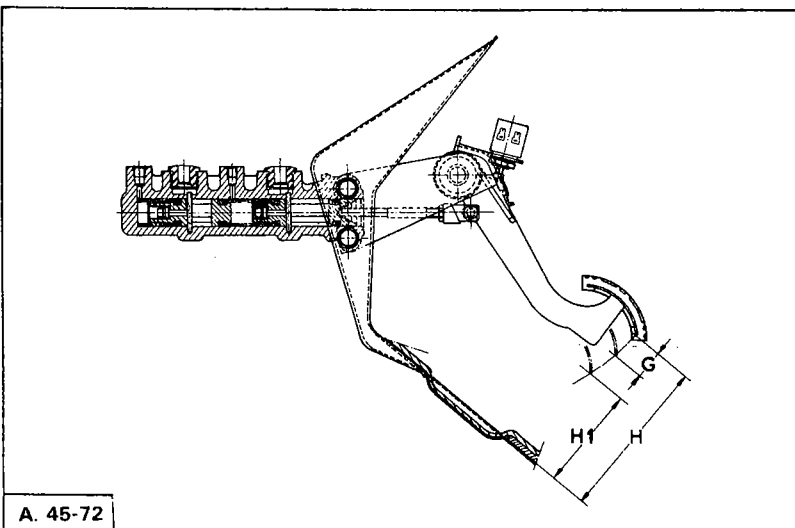


A. 45-63 f

De pedaalhoogte gemeten vanaf de onderste pedaalrand tot aan de vloer "zonder matten" moet zijn:

$$H = 131,5 \pm 2,5 \text{ mm}$$

Pedalenstel van de wagens: AY en MEHARI, 7/1977 → - AY - CD, 2/1978 → - AZ, 7/1981 →



A. 45-72

De hoogte tussen het pedaal en de vloer moet zijn:

$$H = 143 \pm 4 \text{ mm}$$

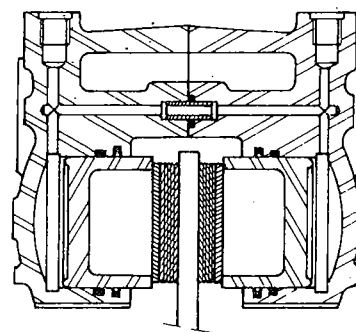
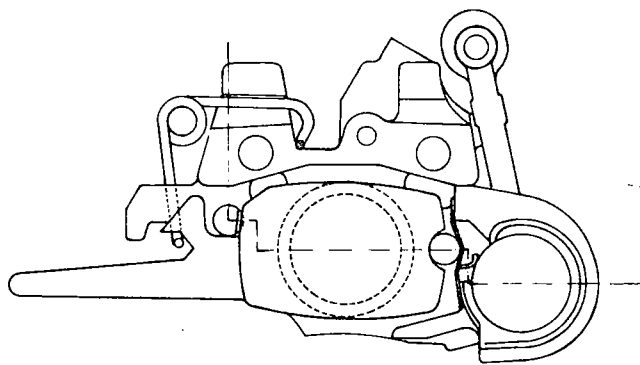
Aanhaalspanningen:

- Remvloeistofreservoir
- Drukstiftmoer
- Hoofdremcilinder bevestigingsbouten

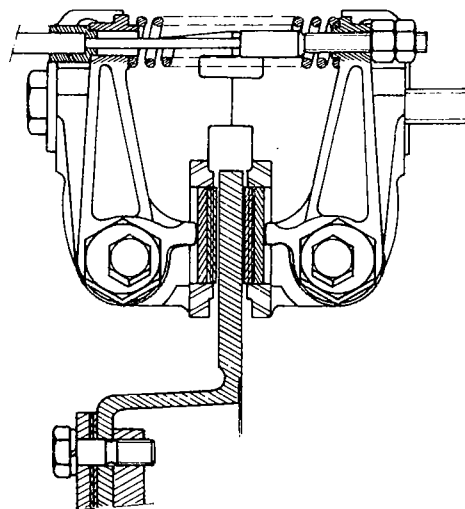
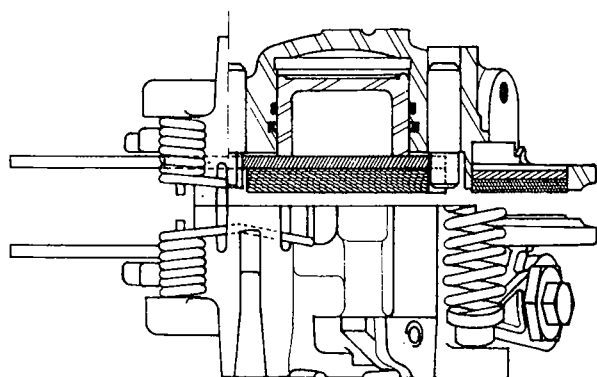
- 3,5 - 4,5 m.daN
- 1 - 2,5 m.daN
- 1 m.daN

♦ VOORREMUNIT MET SCHIJVEN

HYDRAULISCH GEDEELTE



MECHANISCH GEDEELTE
(Handrem)



DE SPECIALE LHM-VLOEISTOF VAN GROENE KLEUR DIE GEBRUIKT WORDT IN HET REMCIRCUIT VAN DEZE WAGEN IS VAN MINERALE OORSPRONG ZOALS SMEEROLIE VOOR MOTOREN.

HET GEBRUIK VAN ELKE ANDERE VLOEISTOF VEROORZAAKT TOTALE VERNIELING VAN DE RUBBERS EN DE PAKKINGEN.

DE GÛEIGENDE DELEN ZIJN GROEN GEMERKT OF GEVERFD EN MOGEN SLECHTS WORDEN VERVANGEN DOOR ORIGINELE DELEN DIE EVENEENS GROEN GEVERFD OF GEMERKT ZIJN. ZIJ MOGEN ALLEEN WORDEN GEBRUIKT VOOR AUTO'S MET SCHIJFREMMEEN.

REINIGING IS MOGELIJK MET BENZINE GEVOLGD DOOR DROGEN MET PERSLUCHT. GEEN SPIRITUS GEBRUIKEN.

SCHIJFREMMEEN VOOR

KENMERKEN

Schijfrem:

- | | |
|----------------------|------------|
| - Schijfdiameter | Ø = 244 mm |
| - Originele dikte | 7 mm |
| - Minimum dikte | 4 mm |
| - Maximum slingering | 0,2 mm |

Unit:

- | | |
|---|-----------|
| - Zuigerdiameter | Ø = 42 mm |
| - Stand van de unit t.o.v. de schijf: | |
| Pakkingvlak van de unit helften gelijk met het midden van de schijf op 0,5 mm nauwkeurig. | |

Remblokken:

- | | |
|---|------------------------------------|
| - Oppervlak van het remblok | 22 cm ² |
| - Oppervlak van het handremblokje | 7 cm ² |
| - Speling tussen handremblokjes en schijf | 0,1 mm (bij max. schijfslingering) |

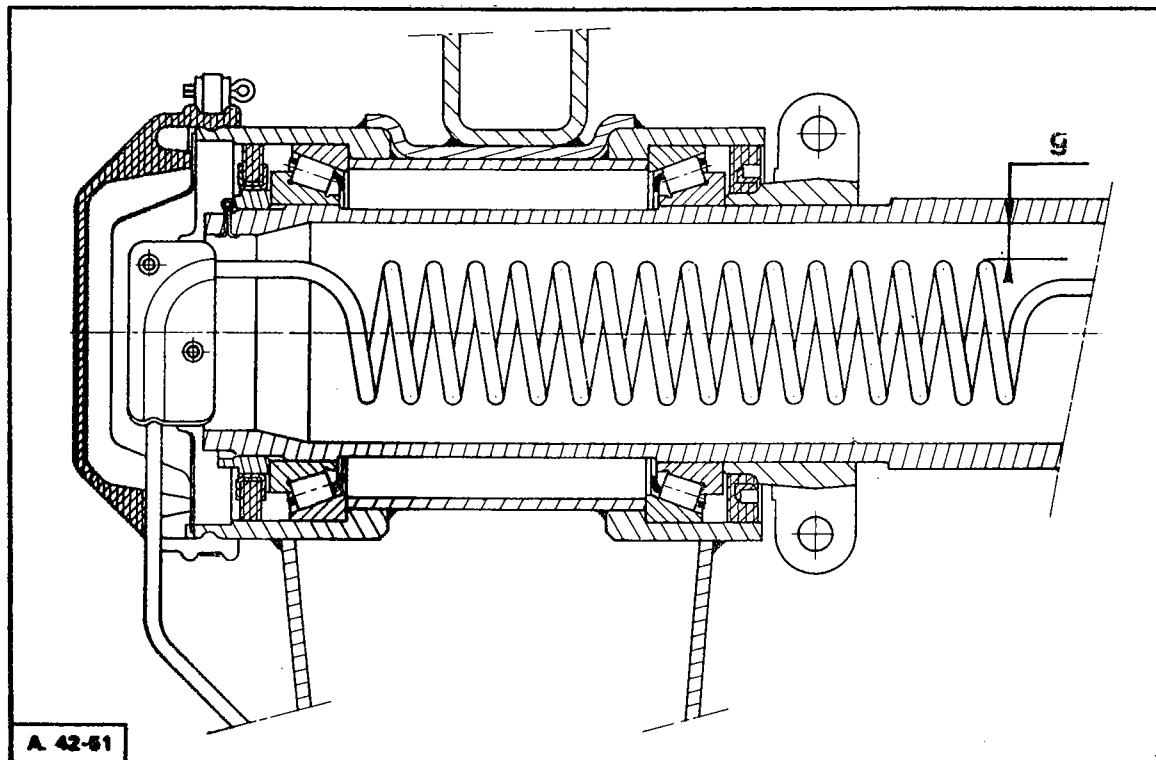
AFSTELLINGEN

Aanhaalspanningen:

- | | |
|--|-----------------|
| - Bevestigingsbouten van de remunits | 4,5 - 5 m.daN |
| - Bevestigingsbouten van de excentrieken | 4 m.daN |
| - Bevestigingsbouten van de schijf | 4,5 - 5 m.daN |
| - Aansluitbout hydraulische leiding | 0,8 - 0,9 m.daN |
| - Contraoer handremkabel | 1,5 m.daN |

ACHTERREMLEIDING

(Nieuwe montage)



- Speling tussen windingen van de leiding en de asbuis
- Buitendiameter van de remleidingen
- Binnendiameter van de leidingrubbers
- Diameter van de nippels

g = max. 6 mm
 3,5 mm Ø
 3,5 Ø
 8 mm Ø x 1,25

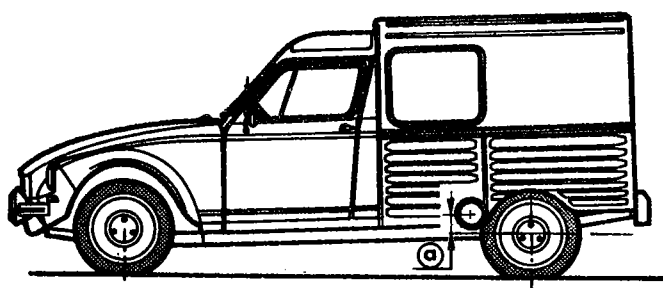
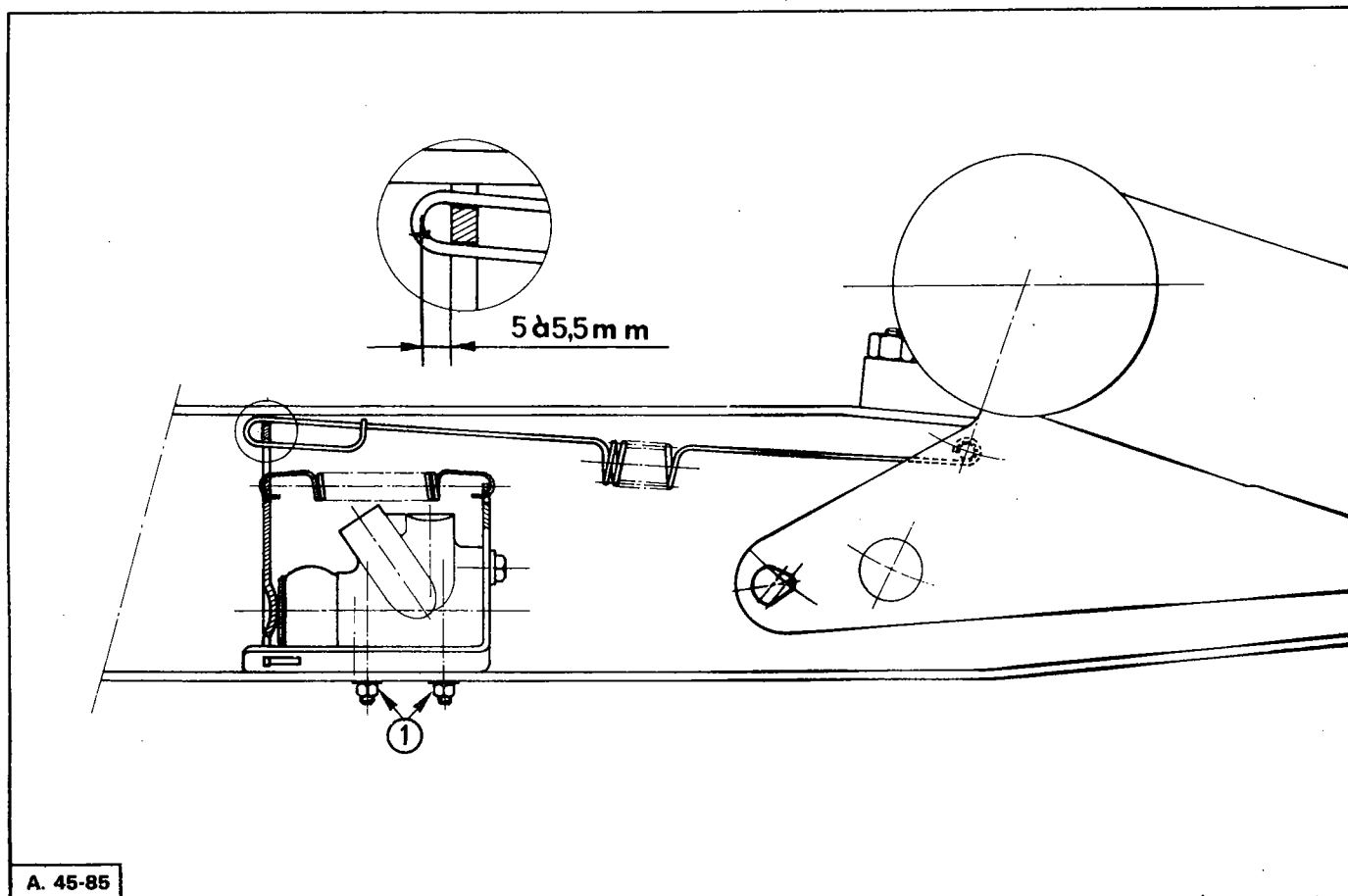
Aanhaalspanningen:

- Moeren van de leidingsteunen
- Bout van driewegstuk
- Nippels van de leidingen

1 m.daN
 2 m.daN
0,8 - 0,9 m.daN

REMDRUKBEGRENZER

ACADIANE wagens (AY serie CD) 10/1979 →



Afstelling van de remdrukbe­grenzer:

Deze afstelling moet worden uitgevoerd na elke wijziging van de wagenhoogte.

Afstelvoorwaarden:

- wagen leeg,
- volle tank,
- 70 kg belading op de bestuurdersplaats, waardoor de afstand $a = 143,5 \text{ mm}$ tussen wielas en die van de achterastraverse.

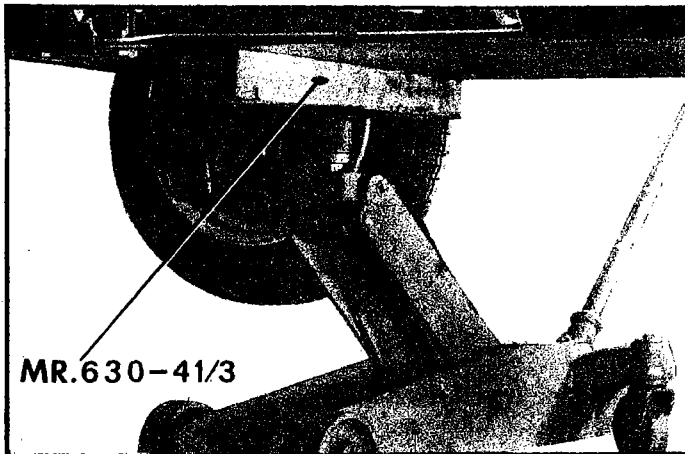
Afstelling:

Trap het rempedaal in om de begrenzer te sluiten en houd dit ingetrapt. De moeren (1) losdraaien en het geheel van begrenzer met steun zodanig verplaatsen dat de afstand b tussen bedieningshandel en de lus van de bedieningsveer 5 tot 5,5 mm bedraagt.

AFSTELLING VAN DE REMMEN

Afstelling van de voorremmen:

PL. 478

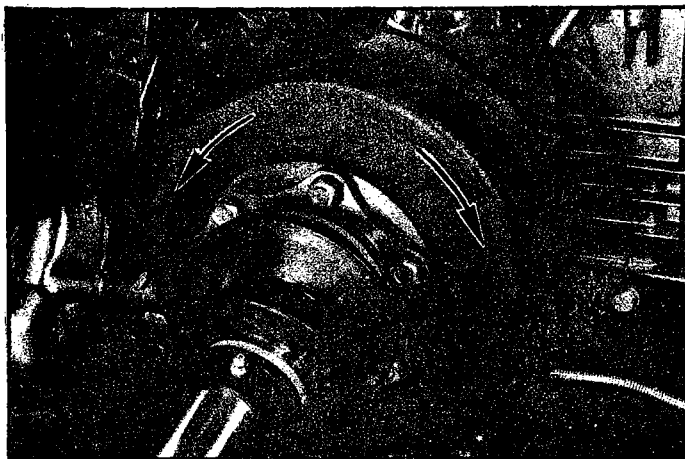


1. Licht de wagen aan de voorzijde op (steun MR 630-41/3 geplaatst op een garagekrik)
2. Verdraai de excentrieken in de pijlrichting en draai daarbij de remtrommel met de hand rond tot het remsegment tegen de trommel komt. Draai de stelnok een klein eindje terug om de rem te lossen. Breng de remschoen opnieuw naar voren tot deze licht aanloopt. Voer dezelfde handeling uit voor de andere schoen.

OPMERKING: Beëindig de afstelling nooit door de schoen naar achteren te stellen.

De schoenen moeten zo dicht mogelijk bij de trommel worden gesteld teneinde een zo kort mogelijke slag van het pedaal te verkrijgen.

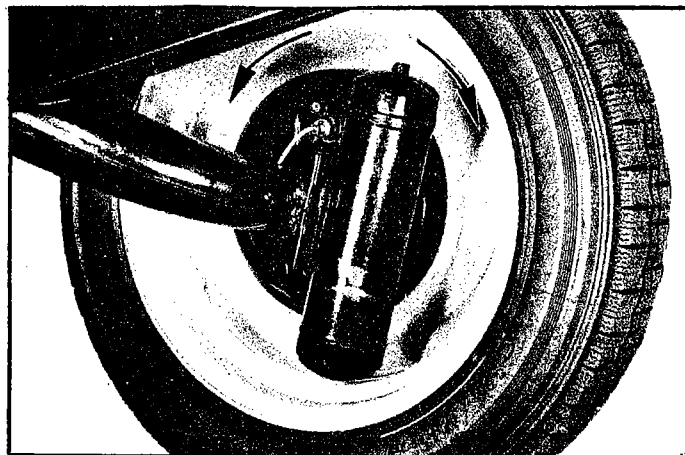
3352



3. Voer dezelfde handeling uit aan het andere wiel.
4. Plaats de wagen op de vloer.

Afstelling van de achterremmen:

PL. 515



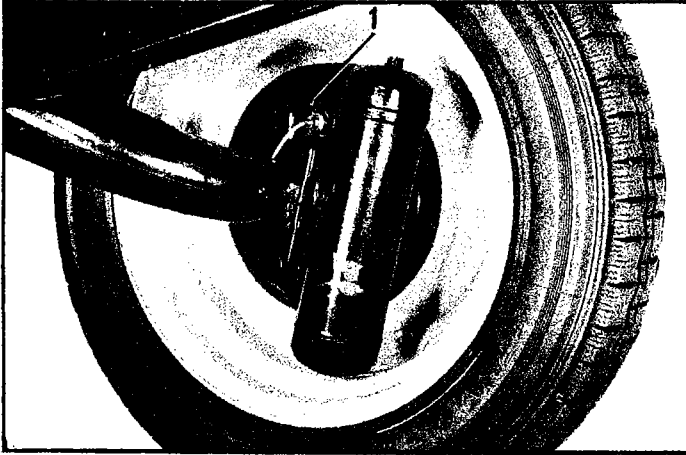
5. Licht de wagen aan de achterzijde op (steun MR 630-41/3) geplaatst op een garagekrik.
6. Handel zoals aangegeven in par. 2. Verstel de remstelnokken in de pijlrichting.
7. Voer dezelfde handeling uit bij het andere wiel.
8. Plaats de wagen op de vloer.

II. ONTLUCHTEN VAN DE LEIDINGEN

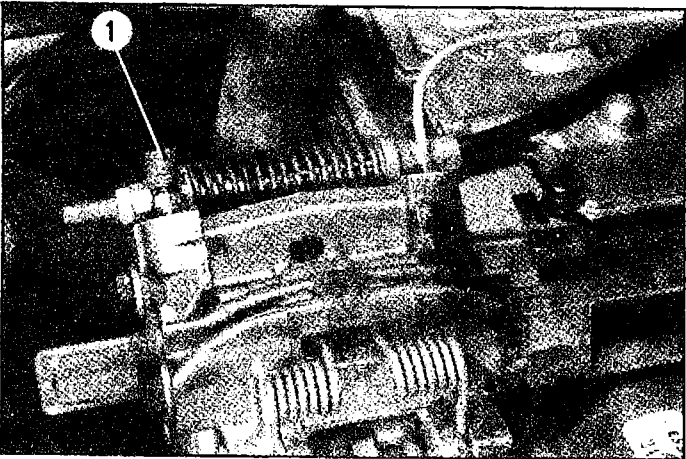
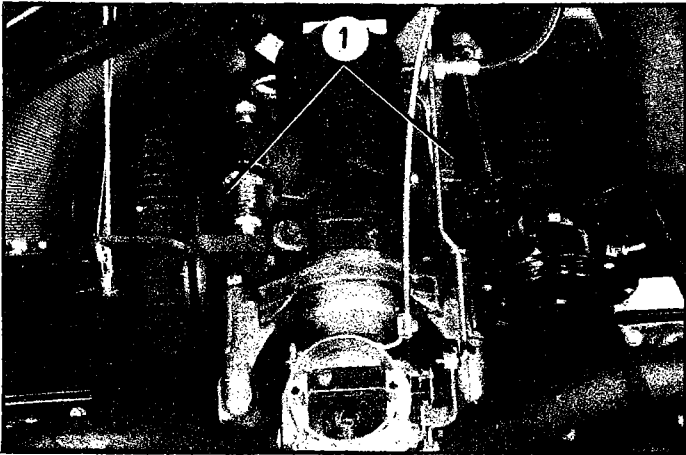
Remvloeistof:

Wagens voorzien van trommelremmen rondom: gebruik uitsluitend remvloeistof die voldoet aan de norm SAE J 1703
Wagens met schijfremmen voor: gebruik uitsluitend groene LHM vloeistof.

PL. 515



4459



1. Vul het (de) remvloeistofreservoir(s).
OPMERKING: Bij de wagens met een gescheiden remcircuit allereerst de voorremmen ontluichten.
2. Verwijder het rubber dopje (1) voor bescherming van de rechter achterwielremcilinder.
Plaats op de ontluichtingsschroef een doorzichtige plastic slang (leg het einde in een bakje om de vloeistof op te vangen).
3. **Ontlucht de leidingen:**
Draai de ontluichtingsschroef ongeveer een halve slag los. Laat een hulp op het rempedaal drukken. Wanneer het pedaal geheel ingetrapt is, moet de ontluichtingsschroef vastgezet worden.
Laat het pedaal terugkomen. Herhaal deze handeling tot er geen luchtbelletjes meer in de slang verschijnen. Controleer steeds het remvloeistofniveau en vul dit van tijd tot tijd bij.
Nooit de ontluichtingsschroef dichtdraaien wanneer het pedaal druk heeft.
4. Verwijder de leiding. Plaats het rubber beschermdopje.
5. Voer deze handeling uit bij elk der wielen in de volgende volgorde:
 - rechter achterwiel,
 - linker achterwiel,
 - rechter voorwiel (bij schijfremmen alleen de nippel op de rechter voorunit),
 - linker voorwiel.
6. Vul het remvloeistofreservoir bij.

III. CONTROLE VAN DE AFDICHTING VAN DE COMPONENTEN EN VAN HET HYDRAULISCH CIRCUIT

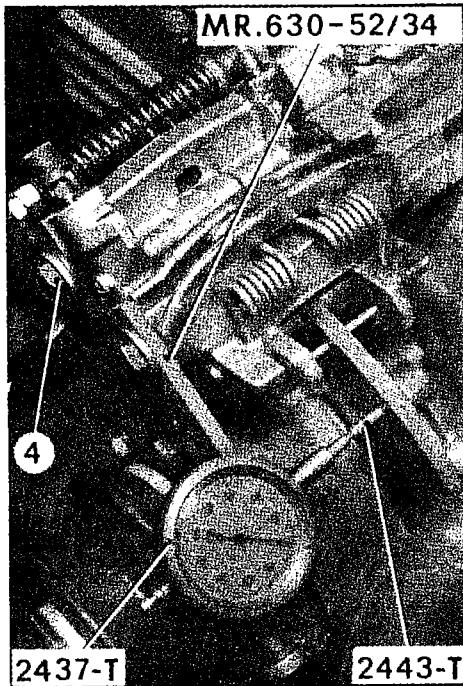
Druk zo hard mogelijk gedurende 30 seconden tot een minuut op het rempedaal.

Als het pedaal blijft staan is de afdichting in orde. Als het pedaal min of meer snel zakt, is er een lekkage.

Controleer eveneens het remvloeistof reservoir. Als er vloeistof terugstroomt is de cup van de hoofdremcilinder lek en moet de hoofdremcilinder worden gereviseerd.

IV. CONTROLE VAN DE SLINGERING VAN EEN VOORREMSCHIJF

Gebruik de meetklokken MR 630-52/34 met de meetklok 2437-T voorzien van de stift 2443-T.



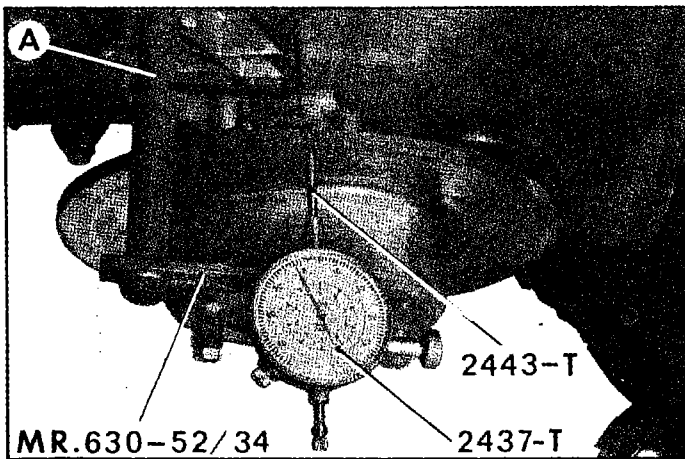
a) Controle op de wagen:

Bevestig de hoeksteun met behulp van de bevestigingsbout (4) van de unit.

b) Geval verwijderde remunit:

Plaats tussen de steun en de versnellingsbak een vulpijp (A) (lengte: 110 mm, binnendiameter: minimaal 10 mm).

De aldus gemeten slingering mag niet meer bedragen dan 0,2 mm.



N.B.: Deze meting geeft de som van de slingering van de schijf en van de differentieelas.

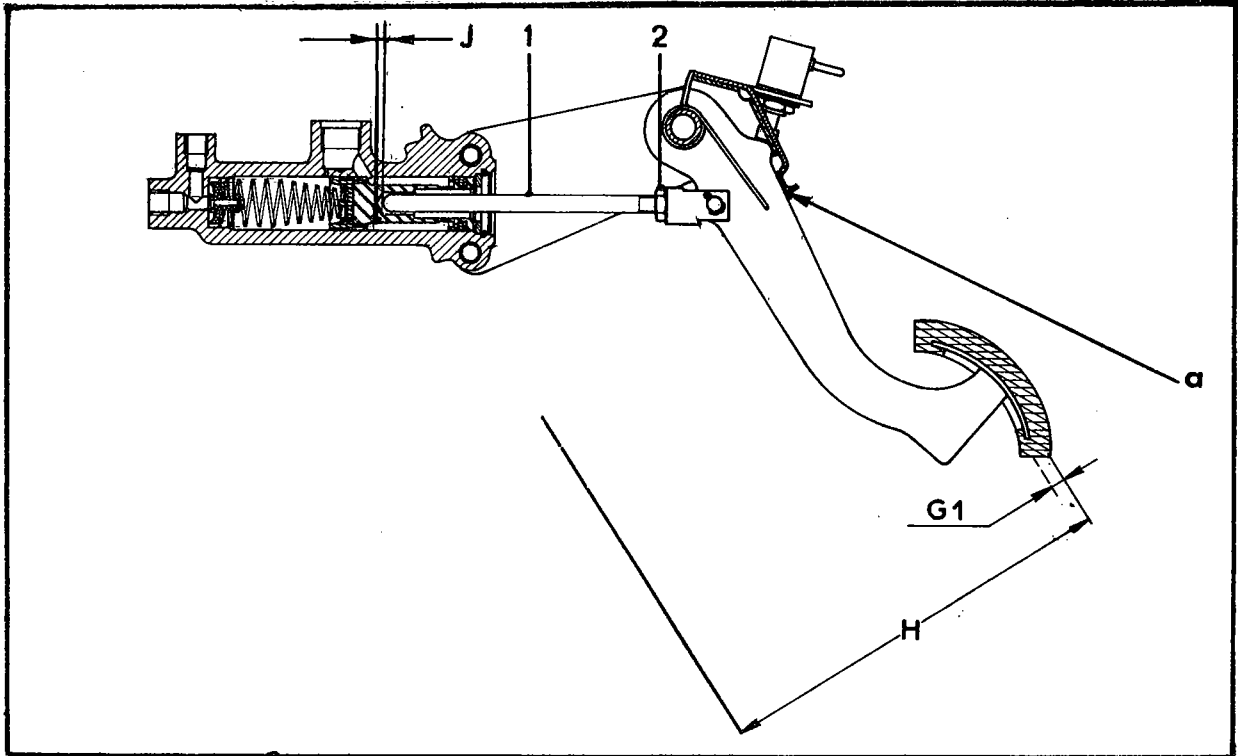
Wanneer deze meer bedraagt dan 0,2 mm kies dan een van de zes mogelijke standen van de schijf op de as, teneinde een slingering van maximaal 0,2 mm te verkrijgen.

Wanneer dit resultaat niet wordt verkregen moet de schijf worden vervangen.



I. AFSTELLING VAN DE VRIJE SLAG VAN HET REMPEDAAL

A.45-8 a



1. Controleer de hoogte van het pedaal:

Raadpleeg Hand. A. 450-00 voor pedaalhoogte **H** wanneer het pedaal tegen de aanslag "a" aanligt. Verbuig zonodig het steuntje bij "a" om deze afstand te verkrijgen.

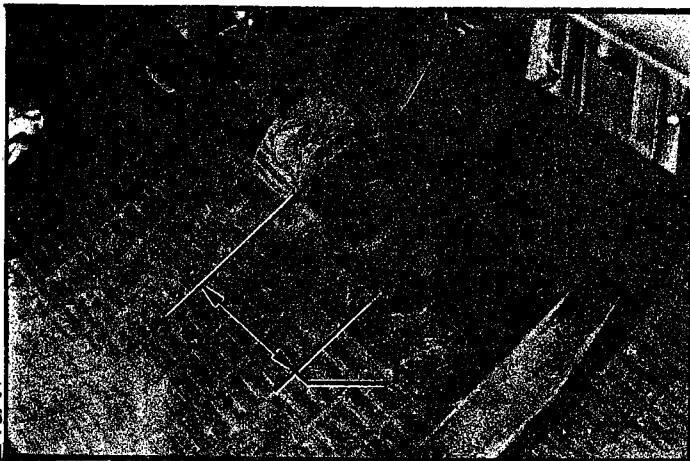
2. Stel de vrije slag van het pedaal af:

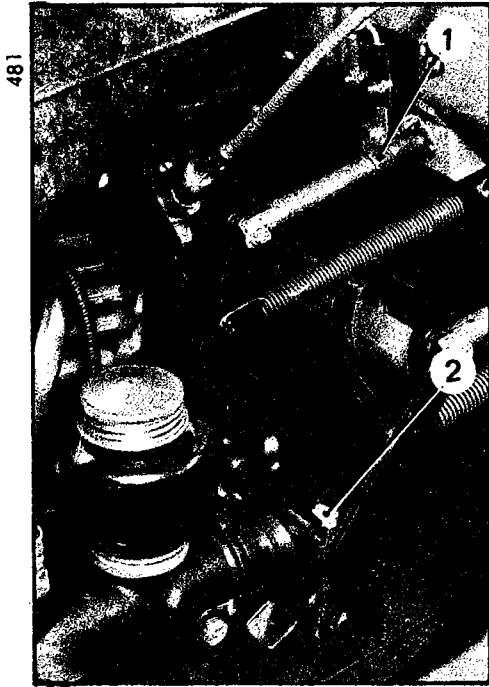
Draai de contramoer (2) los. Verstel de stift (1) door in of uitdraaien tot een speling wordt verkregen van "j" = 0,5 tot 1 mm tussen de stift en de zuiger van de hoofdremcilinder. Hierdoor ontstaat een vrije slag van **G1 = 5 mm**.

3. Stel de stoplichtschakelaar af:

- a) Controleer de juiste afstelling van het rempedaal in de ruststand (zie par. 1 en 2)
- b) Druk met de hand op het rempedaal. De stoplichten moeten gaan branden wanneer de speling is opgeheven en de zuiger van de hoofdremcilinder zich verplaatst.

Verbuig eventueel het steuntje van de schakelaar om dit te bereiken.



**Stel de stoplichtschakelaar af:**

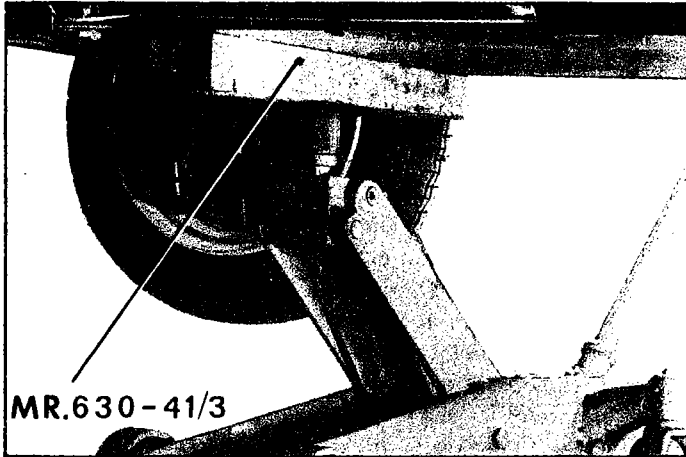
De stoplichten mogen niet gaan branden na een **slag** van het pedaal van **1,5 mm**.

De stoplichten moeten gaan branden bij een **slag** van het pedaal van **10 mm**.

Verplaats eventueel de stand van de klem (1) op het pedaal om dit te verkrijgen.

AFSTELLING VAN DE HANDREM

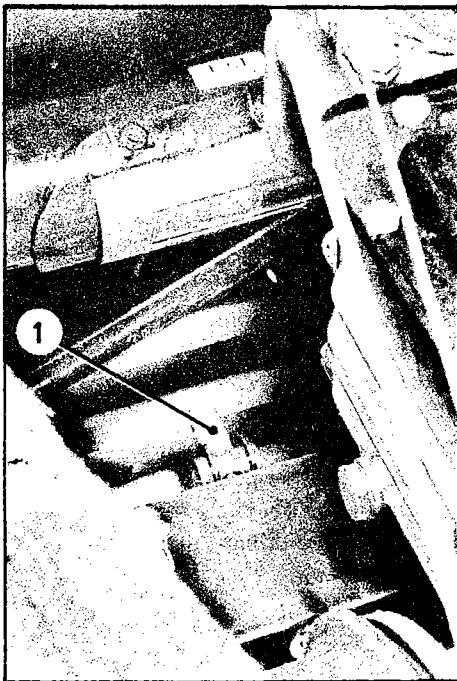
PL. 478



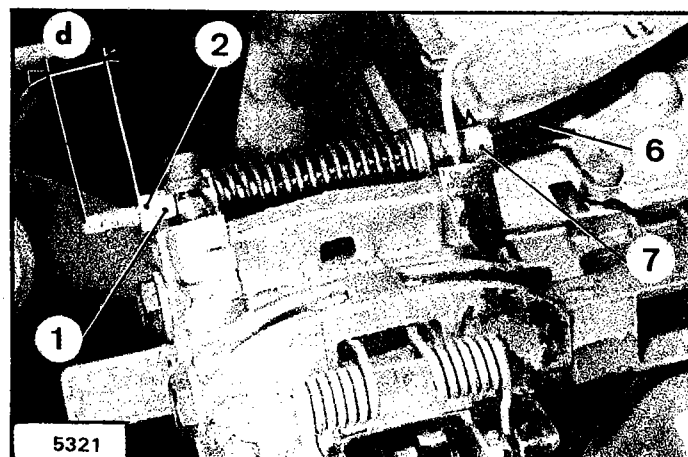
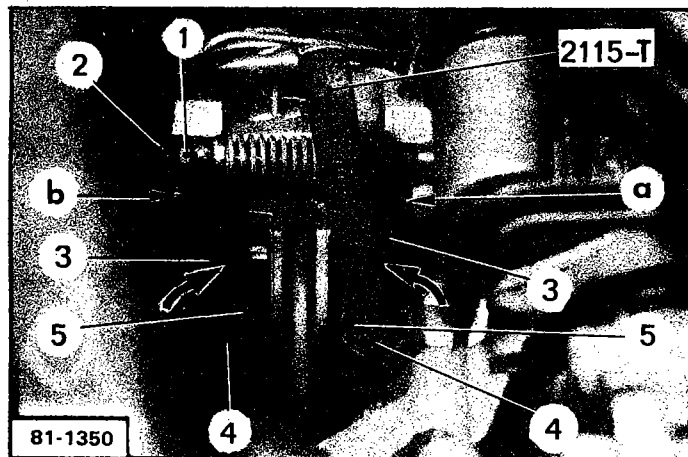
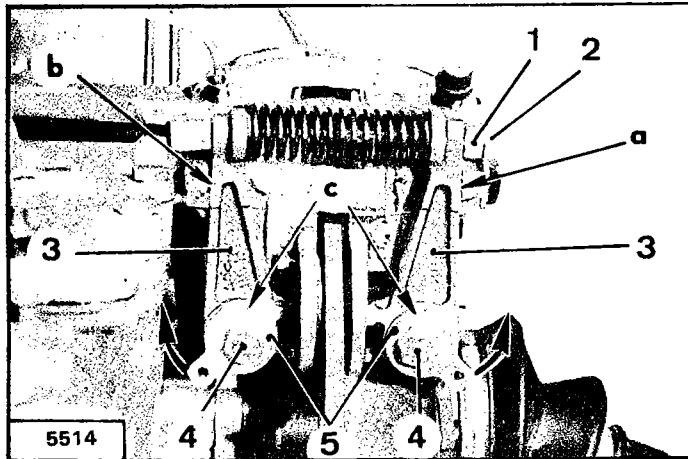
OPMERKING: De handrem werkt uitsluitend op de voorremtrommels.

1. Licht de wagens aan de voorzijde op (steun Mr. 630-41/3 geplaatst op een garagekrik).
2. Stel één voor één de twee remkabels af door middel van de moeren (1) zodat, wanneer de handremgreep in het derde tandje valt, de wielen beginnen aan te lopen en bij het vijfde tandje blokkeren.

PL. 518



AFSTELLING VAN DE HANDREM



De handrem bedient vier remblokjes op de remschijven. Het werkt onafhankelijk van de hoofdrems.

1. Krik de voorzijde van de wagen op en zet deze vast. Duw de handremgreep geheel in.

2. Stel de excentrieken af:

a) Verwijder kachelslangen.

Draai de excentriek (5) bevestigingsbouten (4) los. Draai de contra moeren (2) en de stelmoeren (1) los.

b) Wagens → 6/1971:

Draai de excentrieken in de op de foto afgebeelde stand (de uitsparingen "c" naar boven).

Wagens 6/1971 →:

Draai de excentrieken in de stand die de maximum speling geeft (sleutel 2115-T).

Controleer of de hefboom (3) bij "a" en "b" aanliggen.

c) Verdraai de excentriek (5) zodanig in de richting van de pijl dat er een speling ontstaat tussen het blokje en de hefboom bij maximum slingering van de schijf.

d) Zet de bevestigingsbouten (4) vast met 4 m.daN zonder dat de excentrieken daarbij verdraaien.

3. Stel de handremkabel af:

a) Controleer of de kabeluiteinden (7) en de buitenkabels (6) bevestigd zijn.

b) Verdraai gelijktijdig de moeren (1) links en rechts zodanig dat de remmen beginnen aan te grijpen bij het derde tandje van de handrem en bij het vijfde tandje blokkeren.

OPMERKING: Het draadeind "d" van de kabels moet links en rechts op 5 mm na gelijk zijn.

Zet de contra moeren (2) vast met 1,5 m.daN.

4. Controleer de handrem:

Controleer of de handrem niet losschiet in aange trokken en vergrendelde toestand.

Controleer of de afstelling niet verloopt na meerdere malen aantrekken.

5. Zet de wagen op de grond.

GEGEVENS

I. DYNAMO'S EN REGELAARS

6 Volts uitrusting:

Merk	AZ en AY typen		AM en AK typen	
	Dynamo	Regelaar	Dynamo	Regelaar
DUCELLIER	7276 G	8325 A	7301 G	8308 A
PARIS-RHONE	G 11 R 111	XT 212	G 10 C 26	XD 213

12 Volts uitrusting:

Merk	Dynamo	Regelaar
DUCELLIER	7302 G	8243 F
PARIS-RHONE	G 10 C 51	YT 2116

Afdraaien van de collector:

Dynamo type	7276 G	G 11 R 111	7301 G	G 10 C 26	7302 G	G 10 C 51
Min. collectordiameter na afdraaien	52,5 mm	51 mm	35 mm	35,5 mm	35 mm	35 mm

Beproeven van de dynamo op de testbank of op de wagen:

(Dynamo's zonder regelaar: aansluiting "DYN" verbonden met de aansluiting "EXC" en het dynamohuis aan de massa).

Dynamo type	7276 G	G 11 R 111	7301 G G 10 C 26	7302 G	G 10 C 51
Begin toerental koud bij 6,5 V	1350 tpm	1200 tpm	950 tpm		
Opbrengst koud bij 6,5 V	12 A bij 1800 tpm 21 A bij 2200 tpm	13 A bij 1600 tpm 25 A bij 2200 tpm	8 A bij 1500 tpm 22 A bij 2000 tpm		
Begin toerental koud bij 13 V				1520 tpm	1700 tpm
Opbrengst koud bij 13 V				12 A bij 2000 tpm 25 A bij 3000 tpm	19 A bij 2200 tpm 33 A bij 3000 tpm

CONTROLE VAN DE REGELAARS OP PROEFBANK

A - Regelaar 8325 A:

Sluitspanning: 6-6,5 Volt (koud)

Uitslagspanning: minder dan 1 volt onder de sluitspanning

Retourstroom: 5 ampère bij 6 volt (koud)

AFSTELLING: (Dynamotoerental: 3500 tpm):

a) Stroomspoel:

Bij een spanning afgesteld op 6,6 volt moet de stroomsterkte 23-25 ampère bedragen.

b) Spanningspoel:

Bij een stroomsterkte afgesteld op 4 ampère moet de spanning liggen tussen 7,1 en 7,5 volt.

Bij een stroomsterkte afgesteld op 18 ampère moet de spanning liggen tussen 6,9 en 7,3 volt.

B - Regelaar XT 212:

Sluitspanning: 6-6,5 volt (koud)

Uitslagspanning: minder dan 1 volt onder de sluitspanning

Retourstroom: 3 - 7 ampère bij 6 volt (koud)

AFSTELLING: (Dynamotoerental: 3500 tpm):

a) Stroomspoel:

Bij een spanning afgesteld op 6,6 volt moet de stroomsterkte 23-25 ampère bedragen.

b) Spanningspoel:

Bij een stroomsterkte afgesteld op 5 ampère moet de spanning liggen tussen 7,3 en 7,7 volt

Bij een stroomsterkte afgesteld op 18 ampère moet de spanning liggen tussen 7,1 en 7,5 volt.

C - Regelaar 8308 A en XD 213:

Sluitspanning: 6-6,5 volt

Uitslagspanning: minder dan 1 volt onder de sluitspanning

AFSTELLING: (Dynamotoerental: 3500 tpm):

a) Stroomspoel

Bij een spanning afgesteld op 6,5 volt, moet de stroomsterkte 25-32 ampère bedragen.

b) Spanningspoel:

Bij een stroomsterkte afgesteld op 5 ampère moet de spanning liggen tussen 7,5 en 8,3 volt.

Bij een stroomsterkte afgesteld op 25 ampère moet de spanning liggen tussen 6,6 en 7,2 volt.

D - Regelaar 8343 F en YT 2116:

Sluitspanning: 12-13,6 volt

Uitslagspanning: minder dan 1 volt onder de sluitspanning

Retourstroom 5 ampère max. bij 13 volt.

AFSTELLING: (Dynamotoerental 3500 tpm):

Regelaar 8343 F:

a) Stroomspoel:

Bij een spanning afgesteld op 13,2 volt, moet de stroomsterkte 20-22 ampère bedragen.

b) Spanningspoel:

Bij een stroomsterkte afgesteld op 2 ampère moet de spanning liggen tussen 14 en 14,4 volt.

Bij een stroomsterkte afgesteld op 17 ampère moet de spanning liggen tussen 13,5 en 14,4 volt.

Regelaar YT 2116:

Bij een spanning afgesteld op 12,5 volt, moet de stroomsterkte 30-33 ampère bedragen.

Bij een spanning afgesteld op 13,5 volt, moet de stroomsterkte 18-33 ampère bedragen.

Bij een spanning afgesteld op 14 volt, moet de stroomsterkte 5-28 ampère bedragen.

II. WISSELSTROOMDYNAMO'S EN REGELAARS (12 volt)

BELANGRIJK:

- Laat nooit een wisselstroomdynamo draaien zonder dat deze met de accu is verbonden.
- Sluit de wisselstroomdynamo nooit aan een accu met een omgekeerde polariteit.
- Controleer nooit de werking van de wisselstroomdynamo door kortsluiting te maken tussen de + aansluiting en de massa of de "EXC"-aansluiting en massa.
- Nooit een accu laden of elektrisch lassen aan het chassis zonder beide accukabels te hebben losgenomen en de + kabel te hebben geïsoleerd.

A. Wisselstroomdynamo DUCELLIER 7522 B

Op de AK-typen (van maart 1966 tot mei 1968) en op AM "AMI 6" typen (van juli 1966 tot mei 1968).

Wisselstroomdynamo DUCELLIER 7542 A (gelijk aan de vorige uitgezonderd de wisselspanningsaansluitingen voor bediening van het laadstroomcontrolelampje).

(Op de wagens AYA 3 "Dyane 6" van januari 1968 tot september 1968)

(Op de wagens AYM "Mehari" van augustus 1968 tot juli 1969)

Nominaal vermogen: 260 watt

Nominale stroomsterkte bij 13 volt: 20 amp. bij 5000 tpm dynamo

Weerstand van de rotor: 7,4 Ω

Begintoerental: 1500 tpm dynamo

Reduktie dynamo/motor: 2,1/1

Wisselstroomdynamo DUCELLIER 7542 G:

(Op de wagens AYA 3 "Dyane 6" met verwarming FR-20)

Nominaal vermogen: 320 watt

Nominale stroomsterkte bij 13 volt: 25 amp. bij 6000 tpm dynamo.

Regelaar DUCELLIER 8347 B (voor bovenstaande wisselstroomdynamo):

Van het type "J" met één trap.

B. Wisselstroomdynamo DUCELLIER 7534 A

Wisselstroomdynamo PARIS-RHONE A 11 M 4

Op de wagens {
 AY CA "MEHARI" vanaf juli 1970 tot sept. 1973
 AK van mei 1970 tot juli 1970
 AY "Dyane 4" van maart 1968 tot februari 1970
 AYB "Dyane 6" van september 1968 tot februari 1970

Wisselstroomdynamo PARIS-RHONE A 11 M 11

AY CA "MEHARI" van sept. 1973 tot september 1974

Wisselstroomdynamo DUCELLIER 7532 A of B

Wisselstroomdynamo PARIS-RHONE A 11 M 6 tot 9/73

Wisselstroomdynamo PARIS-RHONE A 11 M 12 vanaf 9/73

Op de wagens {
 AM "Dyane 4" vanaf februari 1970
 AY CB "Dyane 6" vanaf februari 1970
 AK vanaf juli 1970
 AZA 2 (2CV4) en AZKA (2CV6) vanaf februari 1970
 AZU vanaf juli 1972
 AM "AMI 6" van mei 1968 tot maart 1969 en AM 3 (AMI 8) vanaf maart 1969
 AYCA "Mehari" vanaf september 1974

Gelijk aan de vorige maar zonder stekers voor wisselstroomaansluiting voor bediening van laadstroomcontrolelamp.

Wisselstroomdynamo FEMSA ALN 12-1 (op alle typen vanaf februari 1975)

Vermogen: 400 watt

Spanning: 14 volt

Nominale stroomsterkte: 28amp. bij 8000 tpm dynamo

Weerstand van de rotor: 7 Ω

Sluitspanning bij: 1450 tpm dynamo

Reduktie Dynamo/motor: 1,8/1

Regelaar DUCELLIER 8347 C

Regelaar PARIS-RHONE AYA 213

} Bestemd voor de zeven voorgaande wisselstroomdynamo's

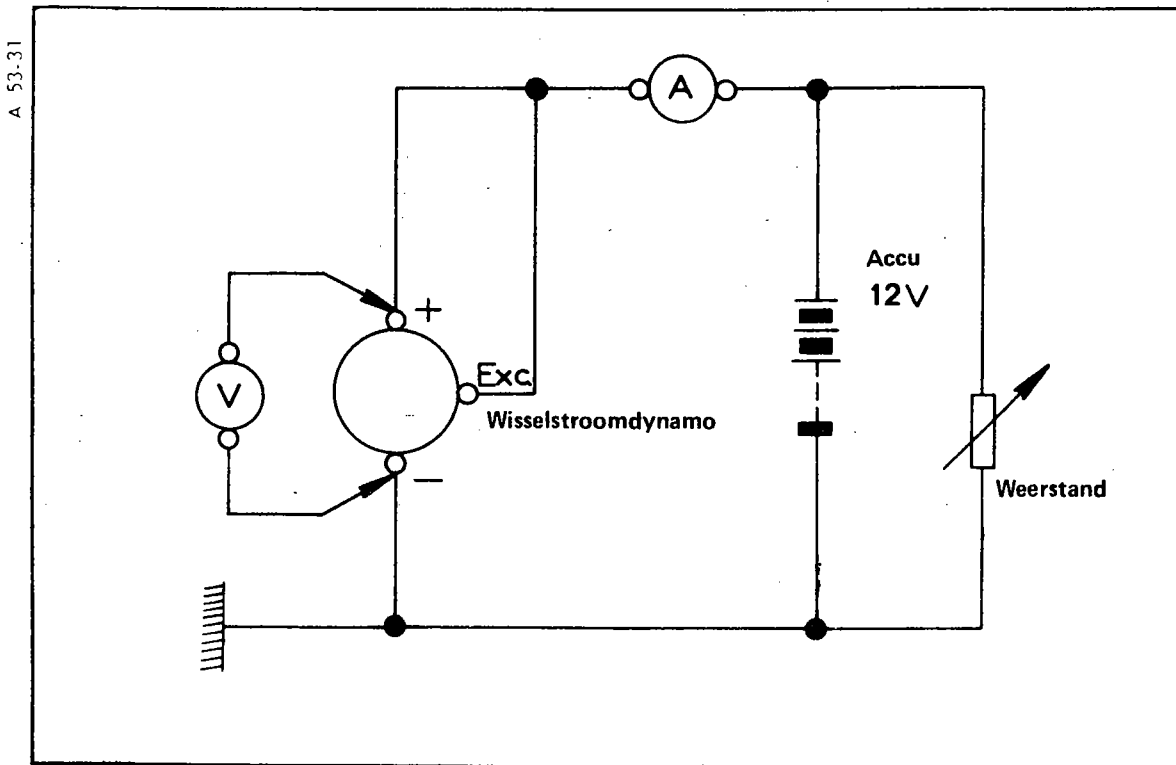
C. Transistorrelais DUCELLIER 8363

Op wagens met wisselstroomdynamo's voorzien van wisselstroomaansluitingen:

Wisselstroomdynamo 7542 A - 7542 G - 7543 A - A 11 M 4 - A 11 M 11

Dit relais bedient de laadstroomcontrolelamp als de dynamo stroom levert.

CONTROLE VAN DE OPBRENGST VAN EEN WISSELSTROOMDYNAMO



Sluit volgens bovenstaande tekening een voltmeter **V**, een ampèremeter **A** en een weerstand of beter het apparaat "Volt-ampère-weerstand" dat in de handel verkrijgbaar is aan (zie de map "Gereedschapsmededelingen").

Controle van de opbrengst: (Goed geladen accu)

a) Wisselstroomdynamo's 7522 B en 7542-A:

Meet de opbrengst bij langzaam oplopend toerental en houd de spanning met behulp van de weerstand op 13 volt.

Opbrengst: 5 amp. bij 900 tpm motor (1900 tpm dynamo) bij 13 volt
 17 amp. bij 1800 tpm motor (3800 tpm dynamo) bij 13 volt
 20 amp. bij 2400 tpm motor (5000 tpm dynamo) bij 13 volt

b) Wisselstroomdynamo 7542 G:

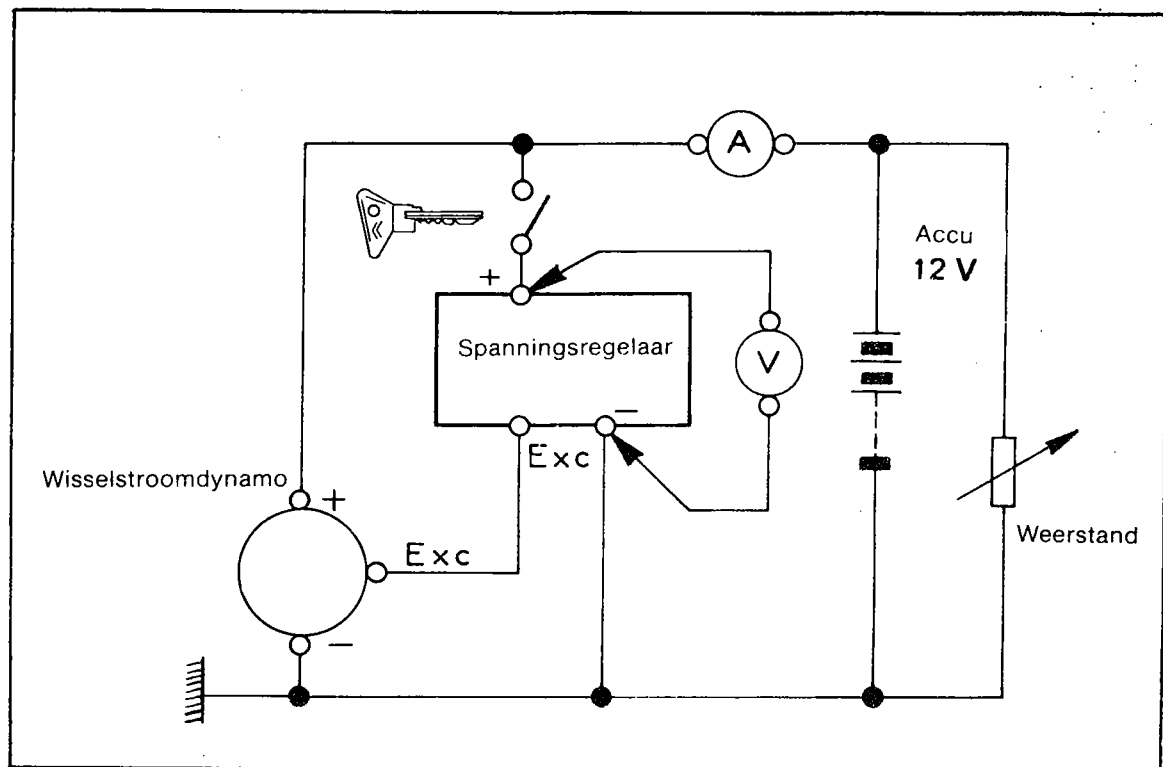
Opbrengst: 7,5 amp. bij 1300 tpm motor (2700 tpm dynamo) bij 13 volt
 24 amp. bij 2900 tpm motor (6000 tpm dynamo) bij 13 volt

c) Wisselstroomdynamo's 7534 A - 7532 A - A 11 M4 - A 11 M6 - A 11 M11 - A 11 M12 - ALN 12-1:

Meet de opbrengst bij oplopend toerental en houd de spanning met behulp van de weerstand op 14 volt.

Opbrengst: 6 amp. bij 1050 tpm motor (1900 tpm dynamo) bij 14 volt
 22 amp. bij 2350 tpm motor (4200 tpm dynamo) bij 14 volt
 28 amp. bij 4450 tpm motor (8000 tpm dynamo) bij 14 volt

CONTROLE VAN EEN SPANNINGSREGELAAR 8347 of AYA 213



Sluit volgens bovenstaande tekening een voltmeter **V**, een ampèremeter **A** en een weerstand of beter het apparaat "Volt-ampère-weerstand" dat in de handel verkrijgbaar is aan (zie de map "Gereedschapsmededelingen").

Breng het toerental op 5000 tpm van de dynamo: dit komt overeen met:

- 2400 tpm motor voor de wagens met de wisselstroomdynamo's: 7522 B, 7542 A, 7542 G
- 2800 tpm motor voor de wagens met de wisselstroomdynamo's: 7534 A, 7532 A, A 11 M4, A 11 M6, A 11 M11, A 11 M12, ALN 12-1.

Stel de opbrengst met behulp van de weerstand af op 15 amp.

Zet het contact *gedurende zeer korte tijd* af om de regelaar te demagnetiseren.

Wacht tot de motor het juiste toerental heeft teruggevonden en lees op de voltmeter de spanning af die 14 tot 14,6 volt moet bedragen bij 20°C tot 11/75 of 13,6 tot 14,2 volt bij 22°C (vanaf 11/75).

N.B. Dit getal verschilt afhankelijk van de temperatuur.

De spanning verschilt omgekeerd evenredig met de temperatuur en wel $\pm 0,2$ volt per 10°C.

Wanneer de spanning zich niet binnen de genoemde waarden bevindt is de regelaar defect.

III. STARTMOTOREN

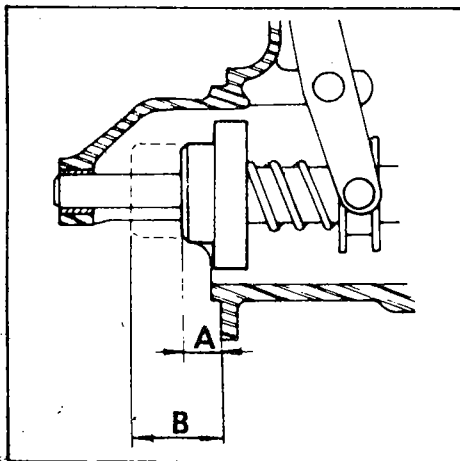
Startmotor 6 volt: (met kabelbediening)

Merk en type	Minimale collector diam. afdraaien	Opgenomen vermogen		Toepassing op
		Onbelast	Belast	
DUCELLIER 6112 A	31,5 mm	30 - 35 A	70 - 90 A	AM (tot 7/1966) AZ (tot 2/1970) AK (tot 2/1966) AY (tot 3/1968) AZU (tot 7/1972) AY (van 3/1968 tot 2/1970)
PARIS-RHONE D 8 L 38	34,5 mm	30 - 35 A	70 - 90 A	
ISKRA-KRANJ ZC 4	32 mm	30 - 35 A	70 - 90 A	
DUCELLIER 6188 A	31,5 mm	30 - 35 A	70 - 90 A	
PARIS-RHONE D 8 L 79	34,5 mm	30 - 35 A	70 - 90 A	

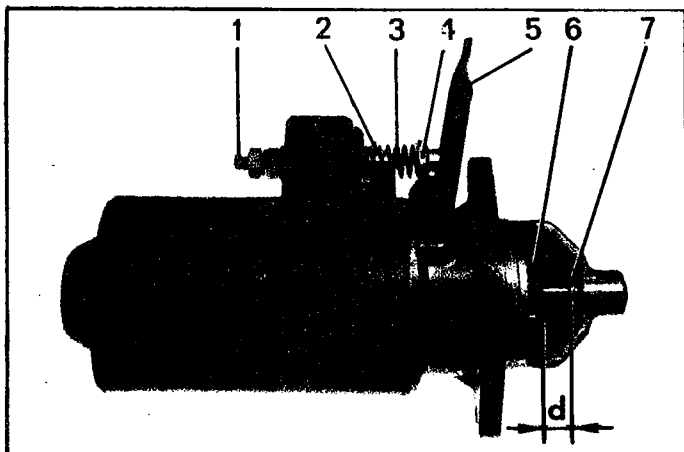
Startmotoren 12 volt (met kabelbediening)

Merk en type	Minimale collector diam. afdraaien	Opgenomen vermogen		Toepassing op
		Onbelast	Belast	
DUCELLIER 6134	31,5 mm	25 - 30 A	45 - 60 A	AY (12 volts) (tot 2/1970) AK (van 2/1966 tot 7/1973) AYA 3 "Dyane 6" (tot 10/1968) AM (van 7/1966 tot 5/1968) DUC AM (van 7/1966 tot 3/1969) P.R.
PARIS-RHONE D 8 L 67	34,5 mm	25 - 30 A	45 - 60 A	
DUCELLIER 6174	30,5 mm	25 - 30 A	45 - 60 A	AZ (12 volts) (tot 2/1970) AYA 2 (12 volt) (3/1968 tot 2/1970) AYB (tot 1969) AY CA "Méhari" (tot 12/1971)
PARIS-RHONE D 8 L 80	34,5 mm	25 - 30 A	45 - 60 A	
DUCELLIER 6195 A	32 mm	25 - 30 A	45 - 60 A	

Afstelling van de bendix:



6 Volts		12 Volts	
DUCELLIER	PARIS-RHONE	DUCELLIER	PARIS-RHONE
6112 6188	D 8 L 38 D 8 L 79	6134 6174 6195 A	D 8 L 67 D 8 L 80
A = 19,7 mm B = 31,7 mm	A = 21 mm B = 31,7 mm	A = 19,7 mm B = 31,7 mm	A = 21 mm B = 31,7 mm



Afstelling van een schakelaar van de startmotor 6134 D en D 8 L 67:

- Sluit een spanning aan van 12 volt tussen de voedings-aansluiting (1) en het huis met een proeflamp in serie.
- Beweeg de hefboom (5) tot de lamp gaat branden. Op dit moment moet de voorzijde van het rondsel (6) zich bevinden op een afstand $d = 1 \pm 0,2$ mm van de aanslagring (7).
N.B.: Deze aanslagring (7) wordt sinds januari 1967 op deze typen startmotor gemonteerd.
- Als deze afstand niet juist is, stel dan de slag af van de stift (2) door de aanslag (4) van de hefboom (5) in of uit te draaien.
Druk de veer (3) in om de groef van de aanslag (4) los te maken van de hefboom (5).

Startmotoren 12 volt met startrelais

Merk en type	Minimale collector diam. afdraaien	Opgenomen vermogen		Toepassing op
		Onbelast	Belast	
DUCELLIER 6202 A of B	31 mm	30 - 40 A	150 A	AZ - AYA 2 (vanaf 2/1970) AZU (vanaf 7/1972) AYB (van 9/1969 tot 2/1970) AY - CB (vanaf 2/1970) AY - CA (vanaf 12/1971) AK (vanaf 7/1973) AM 3 (vanaf 3/1969)
PARIS-RHONE D 8 E 99 of D 8 E 116 (vanaf 6/1972)	34,5 mm	30 - 40 A	150 A	
ISKRA ZB 4 (vanaf 11/1971)	31 mm	30 - 40 mm	150 A	
FEMSA MTA 12-30 (vanaf 7/1973)		30 - 40 A	150 A	
DUCELLIER 6202 C	Platte collector	30 - 40 A	150 A	

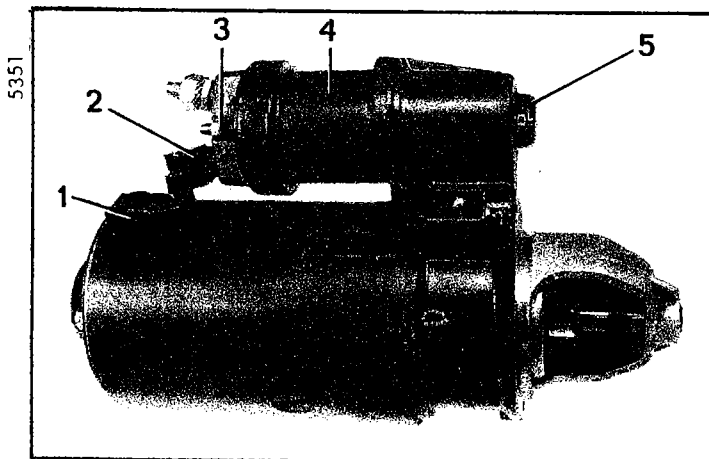
1. Beproeving op de wagen:

- a) Controleer of de accu goed is geladen en meet:
De opgenomen stroomsterkte bij geblokkeerd rondsel 280 Amp
- b) Verwijder de startmotor en meet:
De opgenomen stroomsterkte onbelast 30-40 Amp.

2. Beproeving op proefbank:

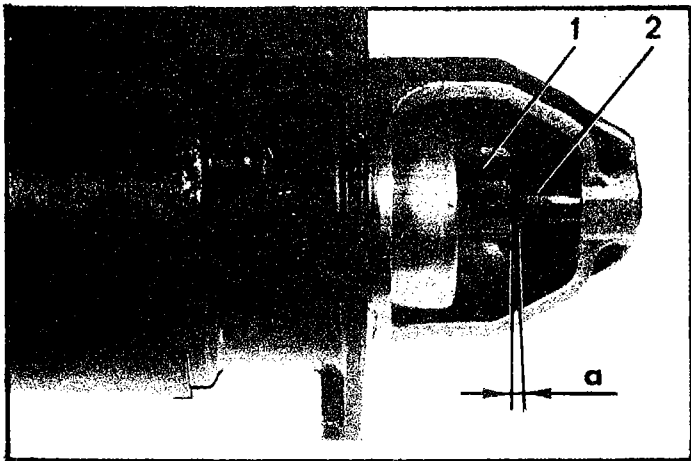
- a) Gemiddeld koppel bij 1000 tpm 0,4 mkg
Opgenomen stroomsterkte bij dit koppel 215 Amp.
- b) Maximaal vermogen 0,8 pk
Corresponderend koppel bij dit vermogen 0,25 mkg
Opgenomen stroomsterkte bij dit koppel 150 Amp.

AFSTELLING VAN HET RONDSEL VAN DE STARTMOTOR DUCCELLIER 6202 of ISKRA ZB4



1. Neem de massakabel los van de accu.
2. Verwijder de startmotor.
3. Verwijder de plastic dop (5) van het relais (4).
4. Neem de verbindingsdraad (1) van de aansluiting (2) (gemarkt met "DEM") los van het relais.
5. Bekrachtig het relais (4). Verbind:
 - a) de plus-aansluiting van een accu aan de aansluiting (3) voor de voeding van het relais.
 - b) de min-pool van de accu aan de aansluiting (2) (gemarkt "DEM") van het relais.

5370

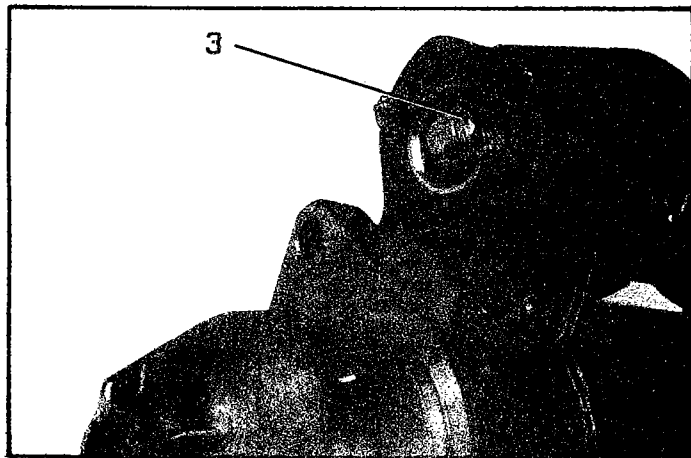


Meet met het rondsel (1) naar voren de afstand "a" tussen de voorzijde van het rondsel (1) en de aanslag (2).

Deze afstand "a" moet 1 mm bedragen, stel zonodig de stelschroef (3) af.

6. Neem de accu los van de aansluitingen (6) voor voeding van het relais en (5) voor voeding van de wikkelingen. Het rondsel (1) komt in de ruststand terug. Meet de afstand "b" tussen het drukvlak van de flens van de startmotor op het friktiecarter en het uiteinde van het rondsel (1). *Deze afstand "b" moet maximaal 21 mm bedragen, reviseer de startmotor eventueel.*

5350



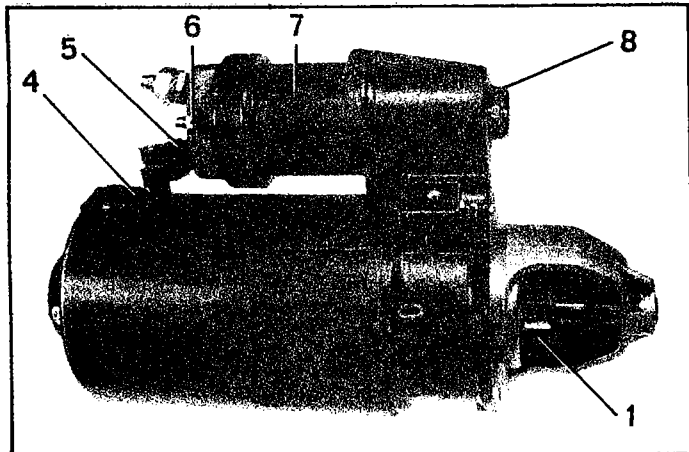
7. Verbind de verbindingsdraad (4) van de wikkelingen met de aansluiting (5) (gemarkt met "DEM") van het relais (7).

8. Monteer de startmotor op de wagen.

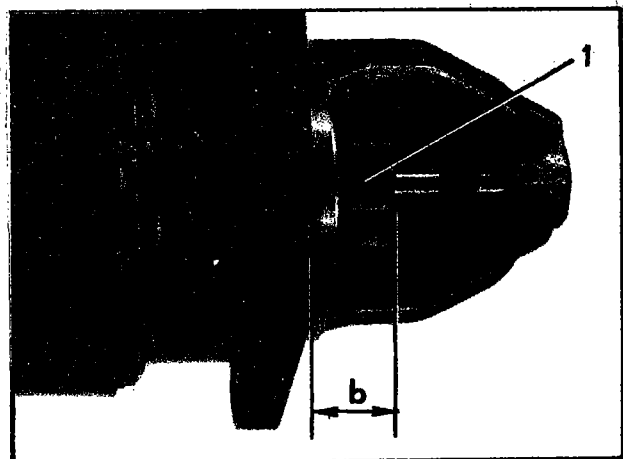
9. Monteer de startmotor op de wagen.

10. Sluit de massakabel aan de min-pool van de accu.

5351



5348



CONTROLE VAN EEN STARTMOTOR

PARIS-RHONE D 8 E 99 of (D 8 E 116 vanaf juni 1972)

1. Beproeving op de wagen:

- a) Controleer of de accu goed is geladen en meet
 - Opgenomen stroomsterkte, geblokkeerd rondsel
- b) Verwijder de startmotor en meet:
 - de stroomsterkte, onbelast

2. Beproeven op proefbank:

- a) Gemiddeld koppel bij 1000 tpm
- a) Gemiddeld koppel bij 1000 tpm
- Opgenomen stroomsterkte door dit koppel
- b) Maximaal vermogen
- Koppel bij dit vermogen
- Opgenomen stroomsterkte bij dit koppel

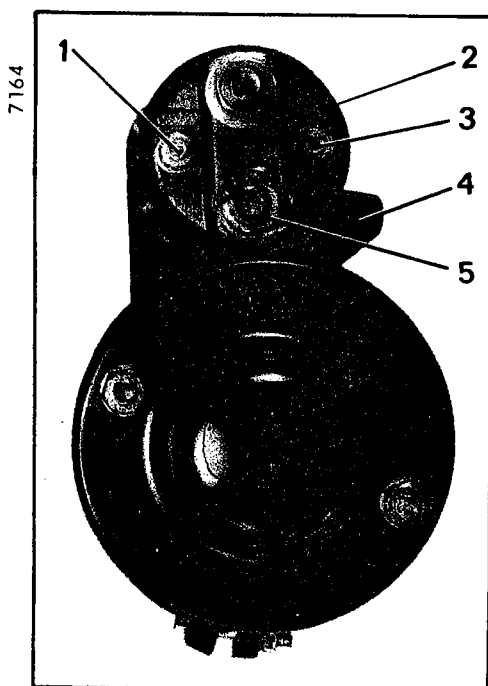
	D 8 E 99	D 8 E 116
	330-340 amp.	360 amp.
	30-40 amp	30-40 amp.
	0,6 mkg 220 amp.	0,5 mkg 220 amp
	1 pk 0,38 mkg 180 amp.	0,9 pk 0,35 mkg 175 amp.

AFSTELLING VAN HET RONDSSEL VAN EEN STARTMOTOR

PARIS-RHONE D 8 E 99

of D 8 E 116

MET STARTRELAIS CED 402

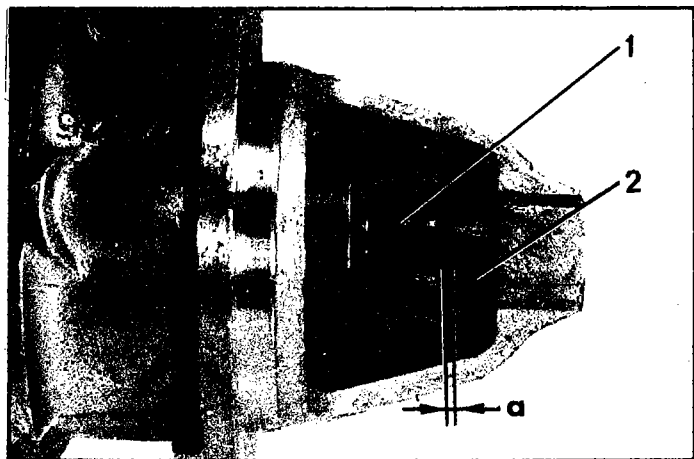


1. Neem de massakabel los van de min-pool van de accu.
2. Verwijder de startmotor.
3. Neem de voedingsdraad (4) van de wikkelingen los van de aansluiting (5) van het relais.
4. Bekrachtig het relais. Verbind daarvoor:
 - a) de plus van de accu met de aansluiting (1) voor voeding van het relais.
 - b) de min van de accu met de aansluiting (3) van het relais.

REPARATIEHANDBOEK A 621-1 - AANVULLING 1

7164

7166



Meet met het rondsel (1) naar voren de afstand "a" tussen de voorzijde van het rondsel (1) en de aanslag (2).

Deze afstand "a" moet 1 mm bedragen. Voer eventueel de volgende handelingen uit:

- Neem het relais los van de startmotor.
- Druk de veerschotel (volgens "b") in en houd de vork (3) tegen.

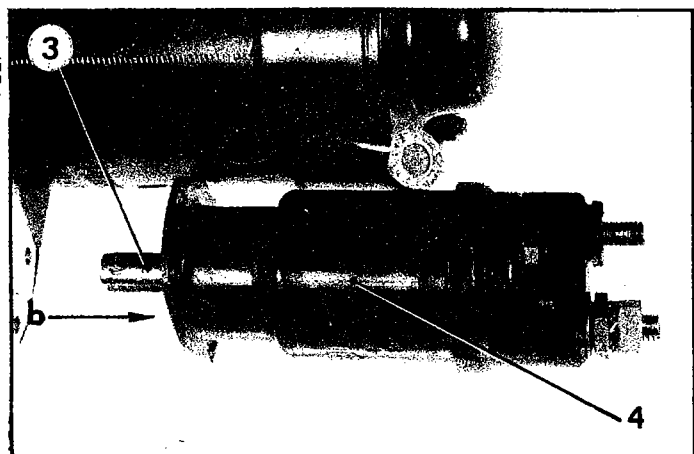
Draai deze in of uit om de afstand "a" in te stellen.

Als "a" 1 mm: vork inschroeven

Als "a" 1 mm: vork uitschroeven (gedeelten van een slag verdraaien)

- Bevestig het relais aan de startmotor.

7227



5. Neem de accu los van de aansluitingen (5) en (6) van het relais.

Het rondsel komt nu terug en neemt de ruststand in. Meet de afstand "c" tussen het drukvlak van de flens van de startmotor op het friktiecarter en het uiteinde van het rondsel (1):

Deze afstand "c" moet maximaal 21 mm bedragen (startmotor D8E99) of 21,57 mm (startmotor D8E116).

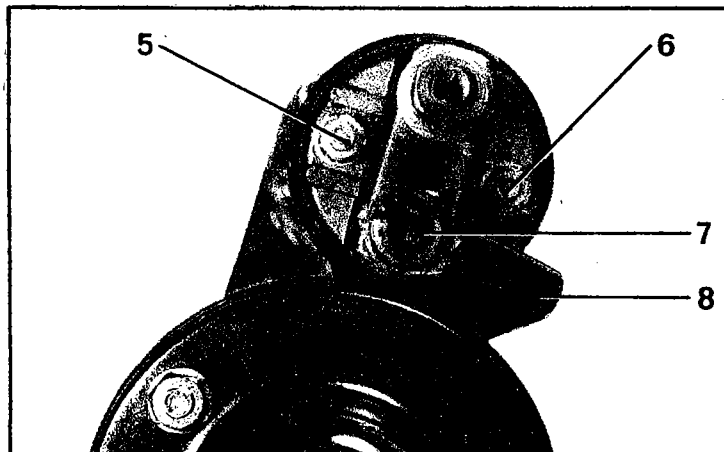
Reviseer de startmotor eventueel.

6. Sluit de voedingsdraad (8) van de wikkelingen aan de aansluiting (7) van het relais (4).

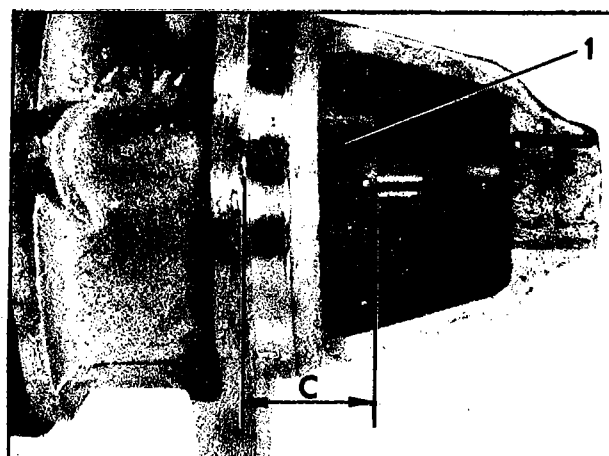
7. Monteer de startmotor op de wagen.

8. Sluit de massakabel aan de min-pool van de accu.

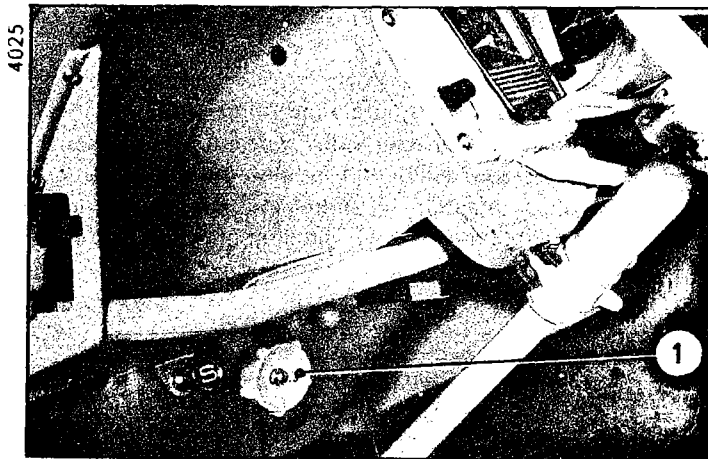
7164



7167



AFSTELLING VAN DE KOPLAMPEN



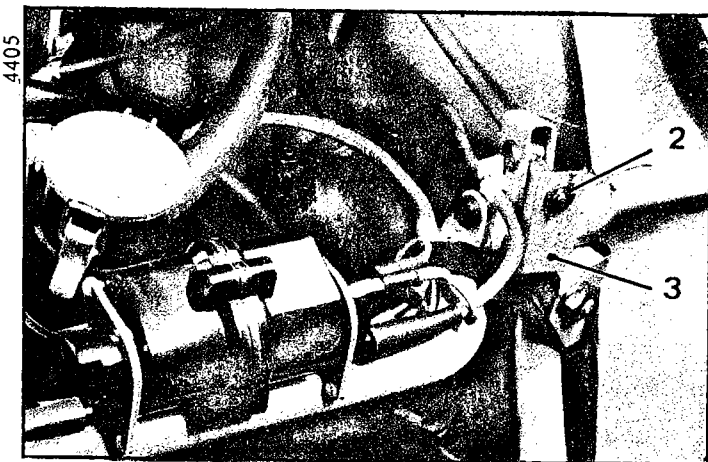
OPMERKING: Het is mogelijk om de koplampafstelling te corrigeren met behulp van een handcommando afhankelijk van de belasting van de auto. Toch moet een vòorafstelling plaatsvinden bij een ledige auto welke rijklaar is (met boordgereedschap, reservewiel en vijf liter benzine in de tank)

A. AUTO'S VAN HET TYPE AZ EN AK

1. **Controleer de lengtespeling van de handbediening:** Plaats zonodig stelringen (2) zodat de speling tussen de steun (3) van de stang en de eerste stelring 0,5 mm bedraagt.

2. **Stel de koplampen af:**

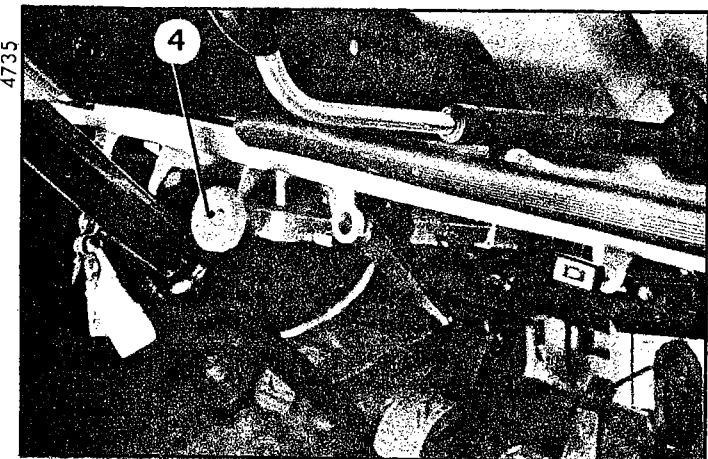
- Plaats de wagen op een vlakke en horizontale vloer.
- Draai de bedieningsknop (1) rechts om tegen de aanslag.
Draai de knop nu twee en een halve slag links slag.
- Stel met de banden op spanning en afgestelde wagenhoogten de koplampen af met een koplampstelapparaat van het type: "REGLOSCOPE" of "REGLOLUX".
Controleer of de auto en het apparaat in lijn liggen.



B. AUTO'S VAN HET TYPE DYANE.

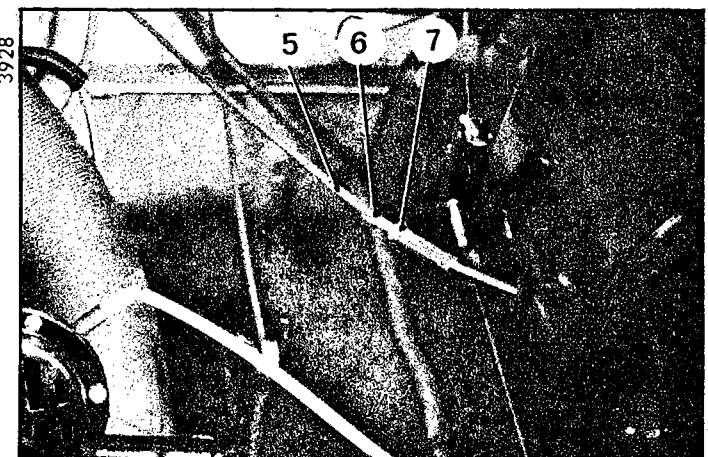
3. **Stel de kabels van elke koplamp af:**

- Controleer of er geen knip in de kabels (5) zit.
- Draai de knop (4) van de koplampbediening geheel kloksgewijs tegen de aanslag.
- Plaats de reflector tegen de aanslag.
 - Draai daarvoor de contraoer (7) los.
 - Draai de spanner (6) terug tot de reflector aanligt.
 (Deze handeling kan worden gecontroleerd door op het bovenste gedeelte van de reflector te drukken).



4. **Stel de koplampen af:**

- Plaats de wagen op een vlakke en horizontale vloer.
- Controleer of de knop (4) van de handbediening geheel is ingedraaid.
- Stel met de handen op spanning en de wagenhoogten goed afgesteld de koplampen af met behulp van een apparaat van het type: "REGLOSCOPE" of "REGLOLUX".
Controleer of de wagen en het apparaat in lijn liggen.





C. AFSTELLING VAN DE KOPLAMPEN (AM typen)

OPMERKING: De koplamphoogte kan vanaf de bestuurdersplaats aangepast worden aan de belasting van de auto. Niettemin moeten de lampen allereerst worden afgesteld bij onbelaste wagen (met gereedschap, reservewiel en vijf liter benzine in de tank).

Afstelling met een apparaat zoals: "REGLOLUX" of "REGLOSCOOP"

1. Controleer de bandenspanning en de wagenhoogten.
2. Zet de wagen op een vlakke horizontale vloer.
3. Draai de knop (1) geheel linksom (uitgedraaid).
4. Stel de twee knoppen (2) en (3) af op de helft van hun schroefdraad.
5. Zet het stelapparaat tegenover de koplamp (apparaat op dezelfde vloer als de auto).

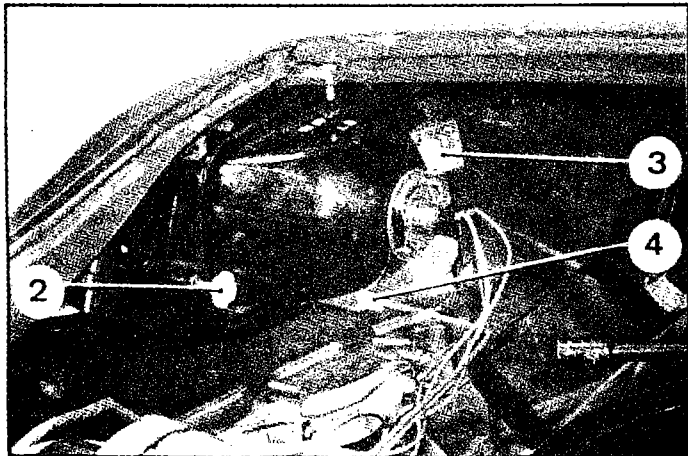
6. Stel de koplampen af:

a) Vertikaal:

- Ontsteek het dimlicht.
- Draai met de gekartelde knop (4) de lichtlijn van de bundel in de corresponderende zone van het apparaat.

b) Horizontaal:

- Ontsteek het grootlicht
- Breng het midden van de lichtvlek van de bundel op het overeenkomende merkteken van het stelapparaat door de twee knoppen (2) en (3) gelijktijdig te verdraaien (de ene evenveel in als de andere uit).



OPMERKING: Vervang de lamp wanneer in de lichtbundel een donkere vlek zichtbaar is.

**LIJST VAN SPECIAALGEREEDSCHAP BEHOREND BIJ DEEL I
VAN REPARATIEHANDBOEK 621**

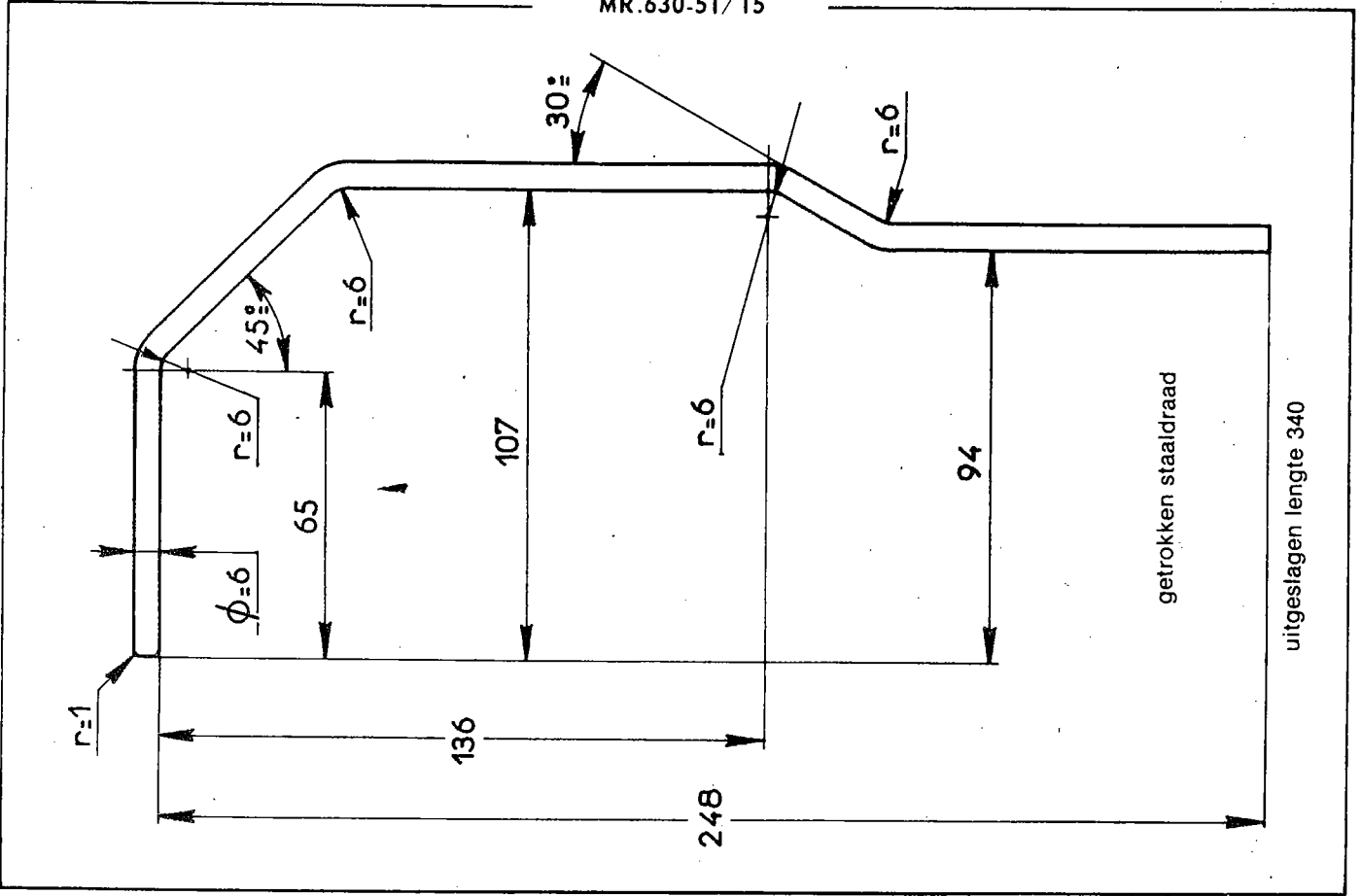
1

OMSCHRIJVING	NUMMERS		REFERENTIE van verkocht gereedschap
	Zelf te vervaardigen gereedschap Vroeger	Nieuw	
2 MOTOR			
Ventilatorettrekker			3006-T bis
Pen voor afstellen ontstekingstijdstip		MR. 630-51/15 of MR. 630-51/15a	
Benzinedrukmeter			4005-T
Nippel voor controle motoroliedruk			3099-T
Manometer (0 tot 10 kg/cm ²)			2279-T
Apparaat voor controle onderdruk in motorcarter		MR. 630-56/9a	
Steun voor controle in lijn liggen van motorcarter	MR. 3365-290	MR. 630-52/16	
Steun voor controle in lijn liggen van versnellingsbakcarter	MR. 3365-300	MR. 630-52/17	
Stiften (te gebruiken met steun MR. 630-52/17)	MR. 3365-304	MR. 630-52/17/4	
Klokmicrometer			2437-T
Apparaat voor controle centrifugaalvervroeging			1692-T
Controleapparatuur voor het in lijn liggen van motor en versnellingsbak			30 4054-T
4 VERSNELLINGSBAK			
Afstelcaliber vork (dikte 1,5 mm)			1785-T
Afstelcaliber vork (dikte 1,8 mm)			1786-T
Afstelcaliber vork (dikte 2,7 mm)			3153-T
Klem voor tegenhouden van de vergrendelveer van de schakelas 2e-3e		MR. 630-64/21	
Sleutel met twee platte zijden (6 x 9)			1677-T
7 8 VOOR- EN ACHTERBRUG			
Controleapparaat wielvlucht			2313-T
Blokjes voor controle voor- en achterbrug		MR. 630-51/9a	
Montage voor controle draagarmen	MR. 3745	MR. 630-51/46	
Springmeetapparaat voor achterbrug	MR. 3756-20/28	MR. 630-51/47	
9 VERING			
Hoogtemeetapparaat			2305-T
Stelstuk voor wagenhoogten			3455-T of 3455-T bis
Sleutel voor stelstuk			3456-T
11 REMMEN			
Meetklokstift			2443-T
Steun voor opkrikken van de wagen	MR. 3300-70	MR. 630-41/3	
Meetkloksteun		MR. 630-52/34	

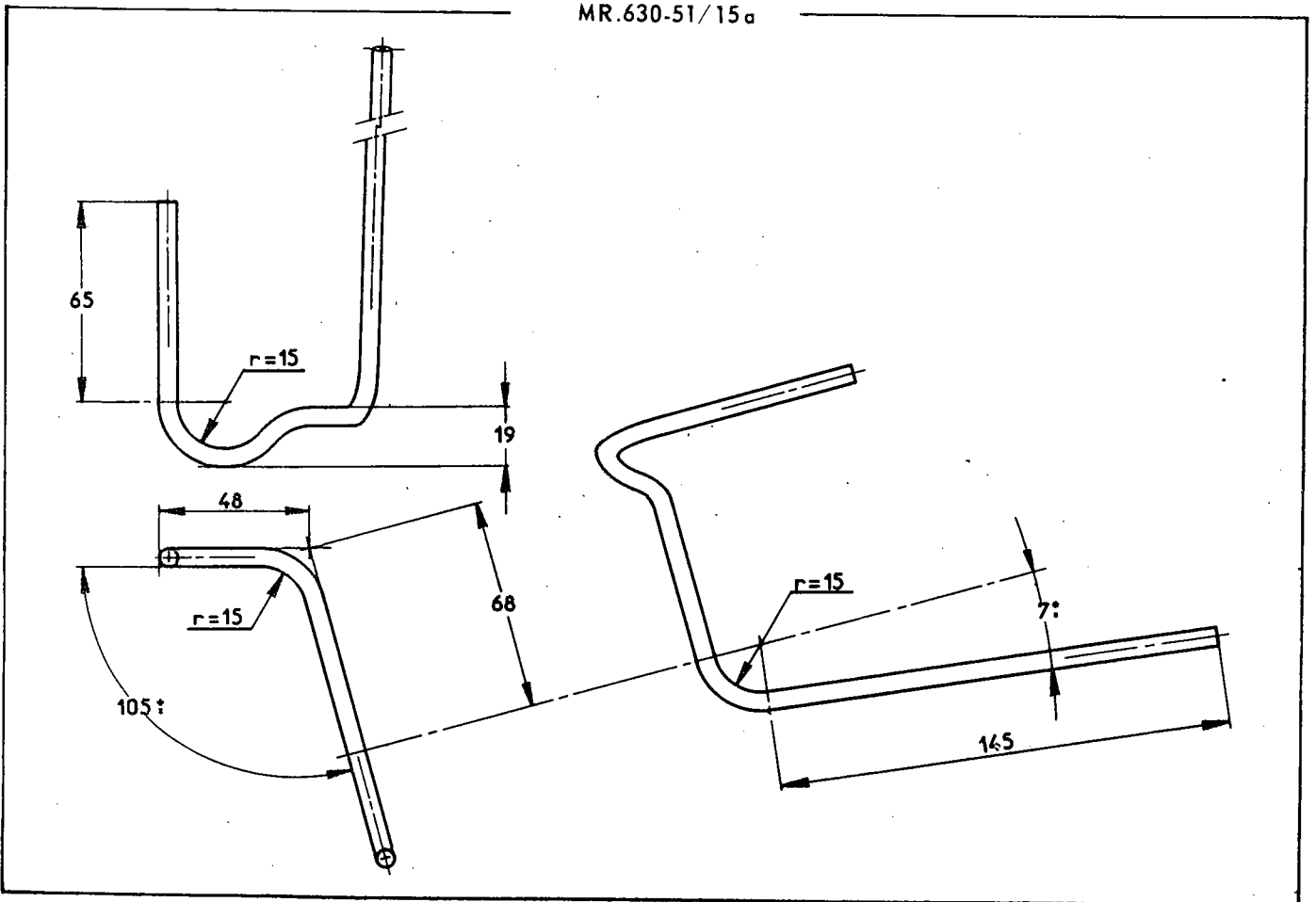


REPARATIEHANDBOEK A 821-I - AANVULLING 1

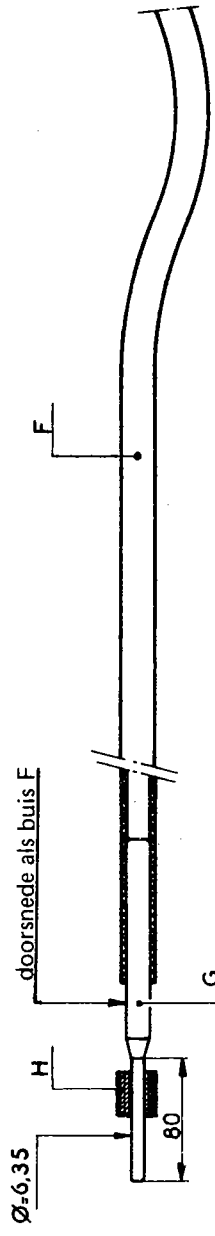
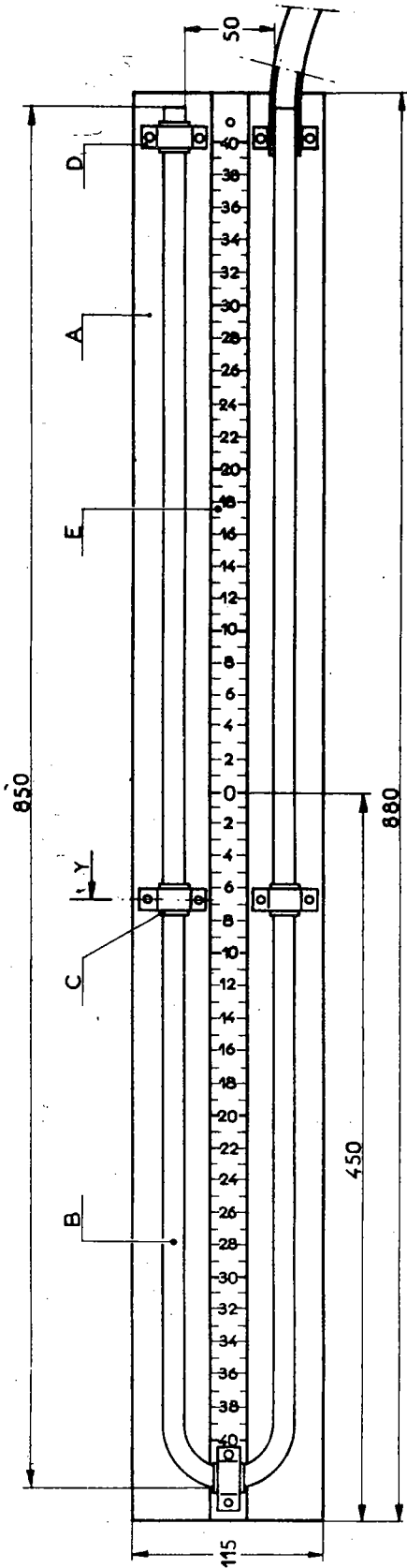
MR.630-51/15



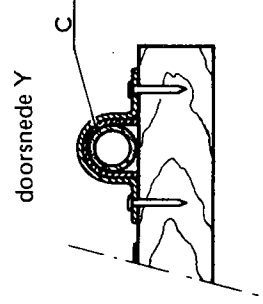
MR.630-51/15a



MR. 630-56/9 a



No.	Aantal	Omschrijving
A	1	Pland dikte : 20
B	1	Glazen of plastic buis
C	4	Rubber bescherming
D	5	Klem
E	1	Rij
F	1	Slang met doorsnede als B
G	1	Mondstuk
H	1	Leidingrubber NN 394-87

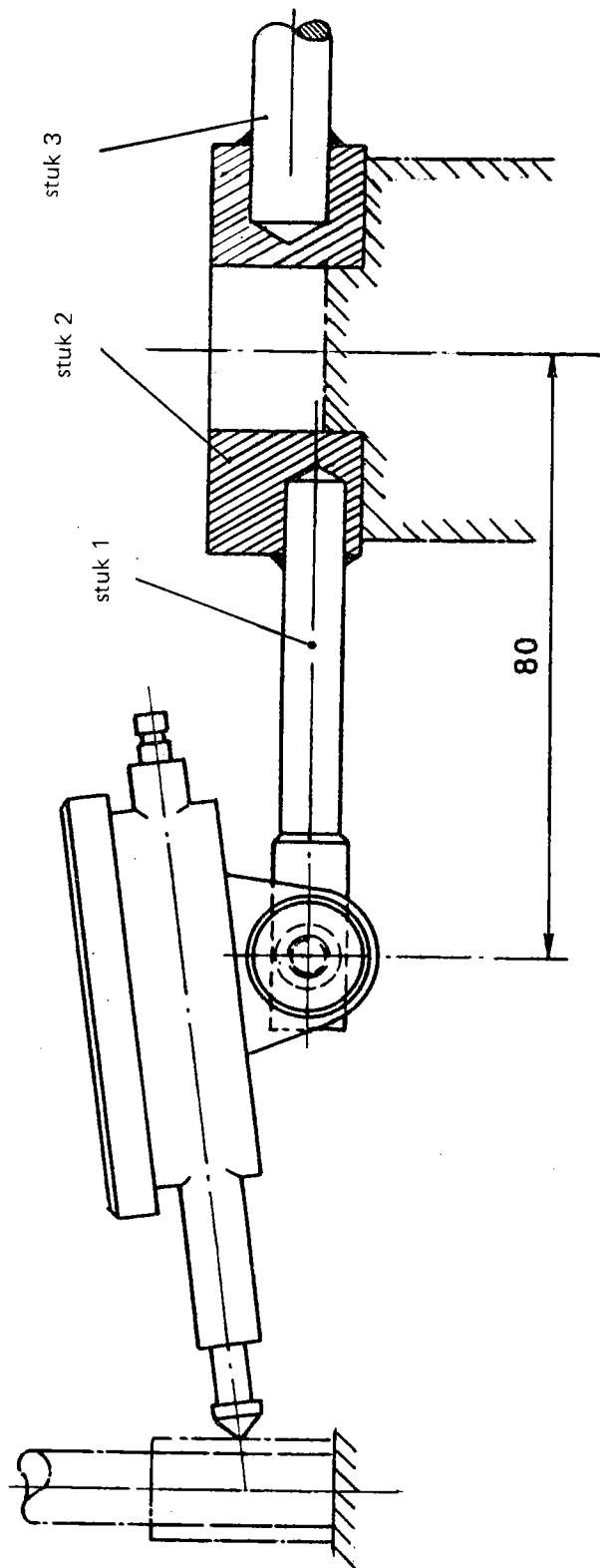


MR.630-52/ 16
ex MR. 3365-290

1

Meetkloksteun voor controle motorcarter

Controle van de stand van de tapeinden van de carters



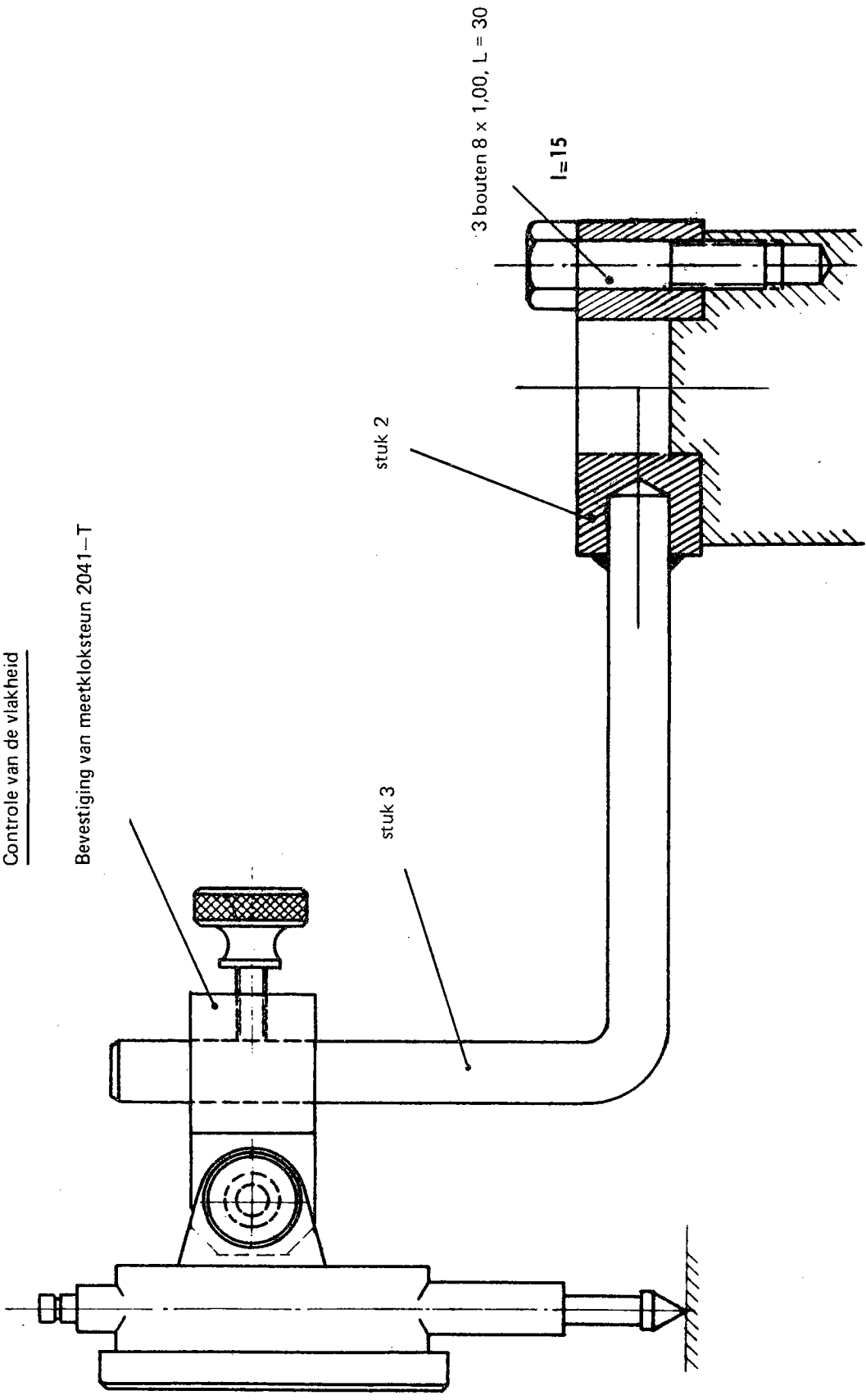
621-1

MR. 630-52/16
ex MR. 3365-290

Meetkloksteun voor controle motorcarter

Controle van de vlakheid

Bevestiging van meetkloksteun 2041-T



stuk 2

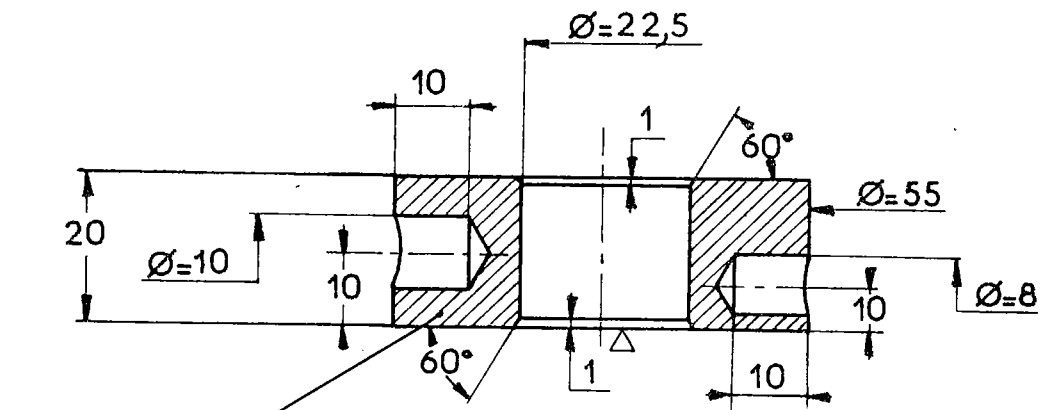
stuk 3

3 bouten 8 x 1,00, L = 30

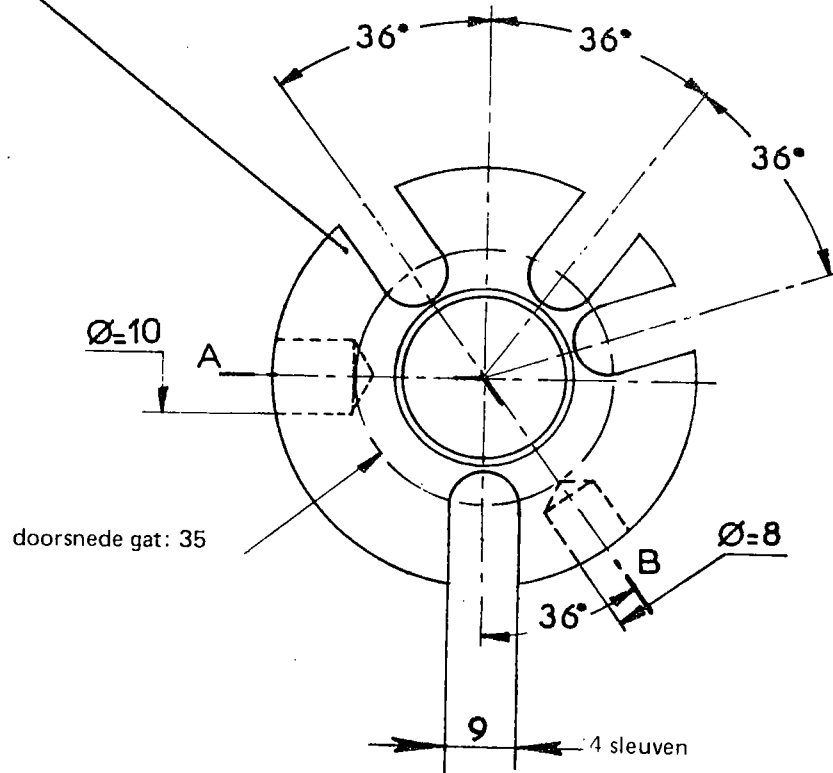
l = 15

MR. 630-52/16
ex MR.3365-290

Doorsnede AB

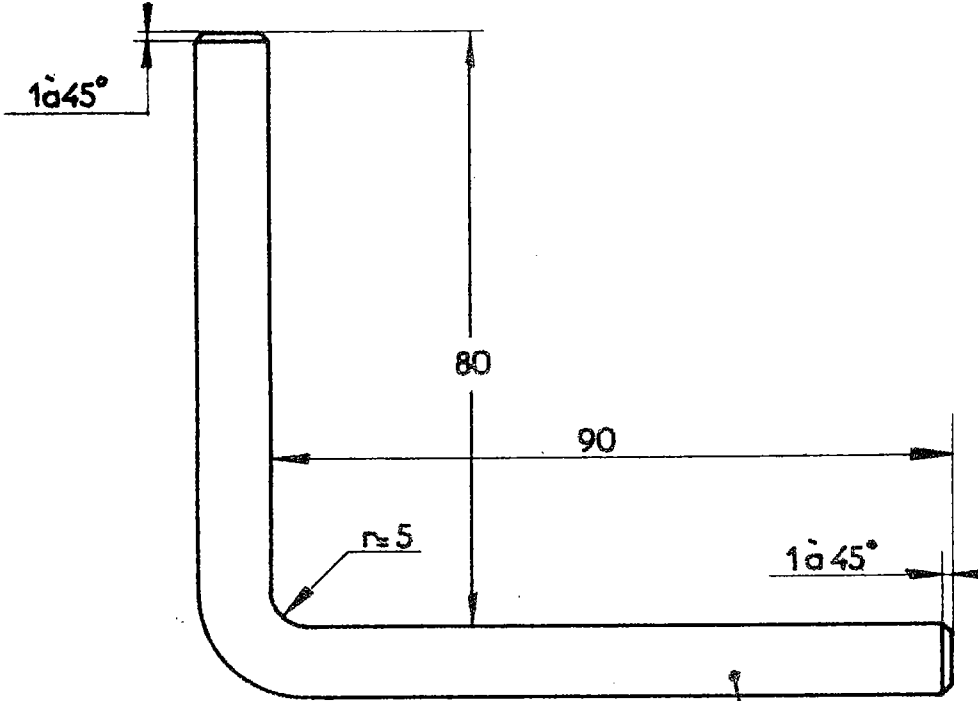


stuk 2



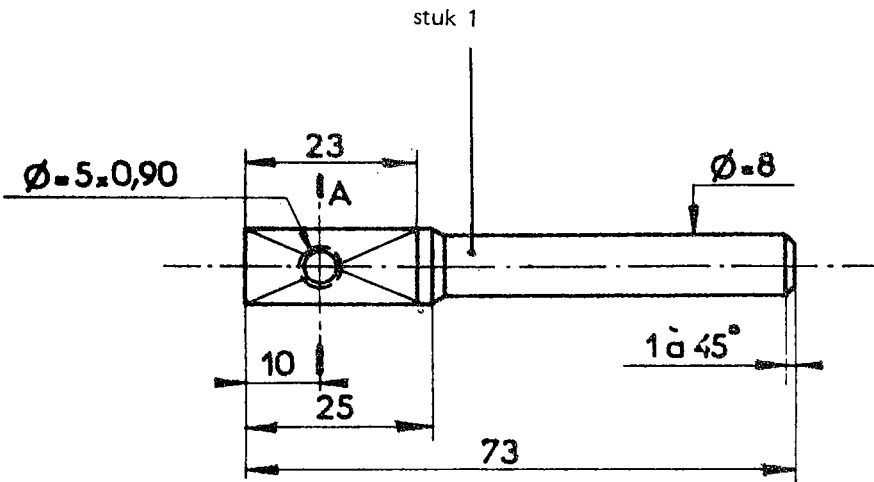
gereedschapstaal

MR. 630-52/16
ex MR. 3365-290



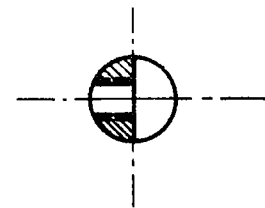
Materiaal staf 10 Ø

stuk 3



Materiaal: staf 10 Ø

doorsnede A



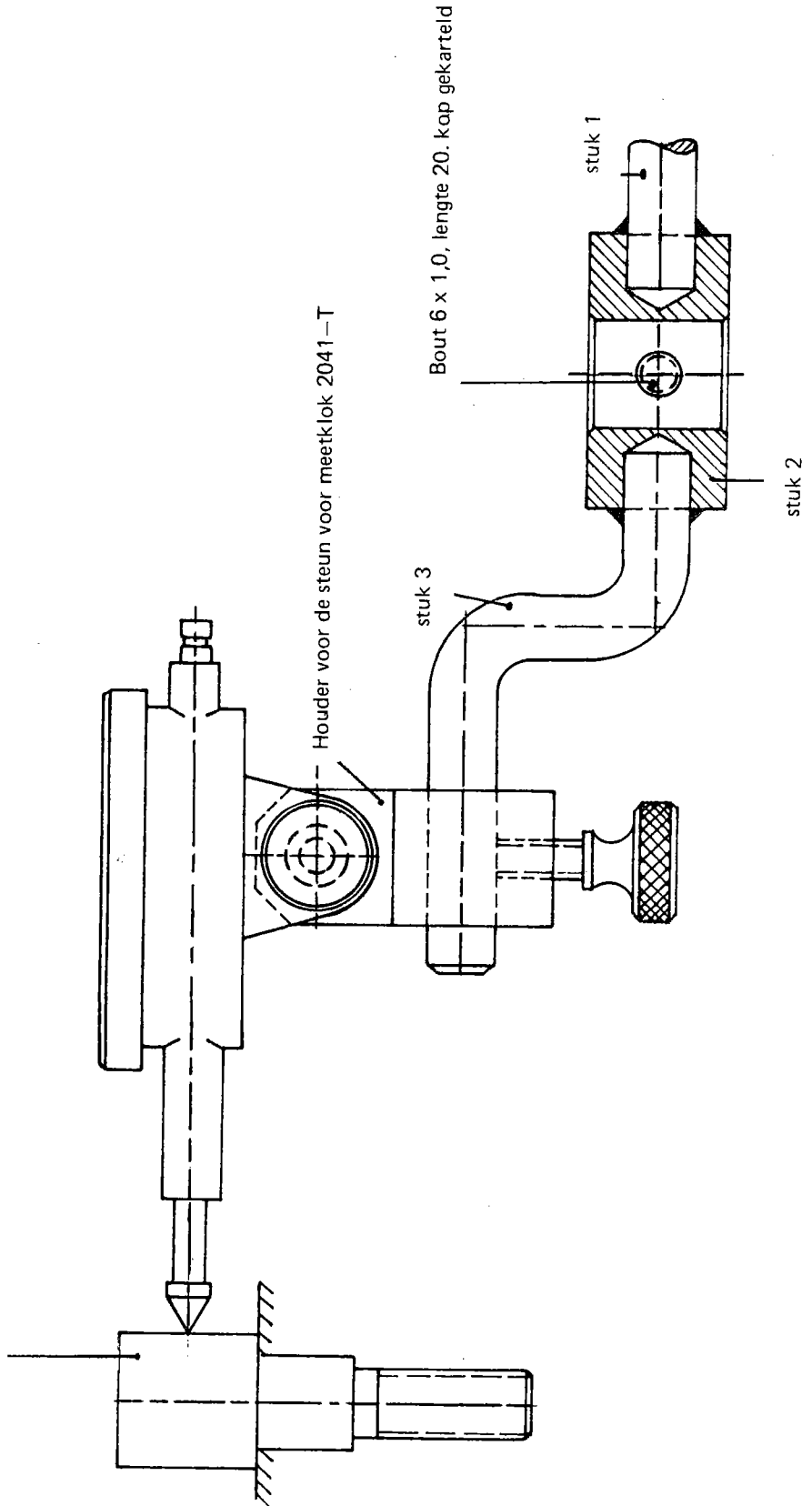
621-1

STEUN VOOR MEETKLOK VOOR CONTROLE FRIKTIECARTER

Controle van de stand van de boringen voor de centreerpennen

Stift MR 630-52/17/4

MR. 630-52/17
ex MR. 3365-300



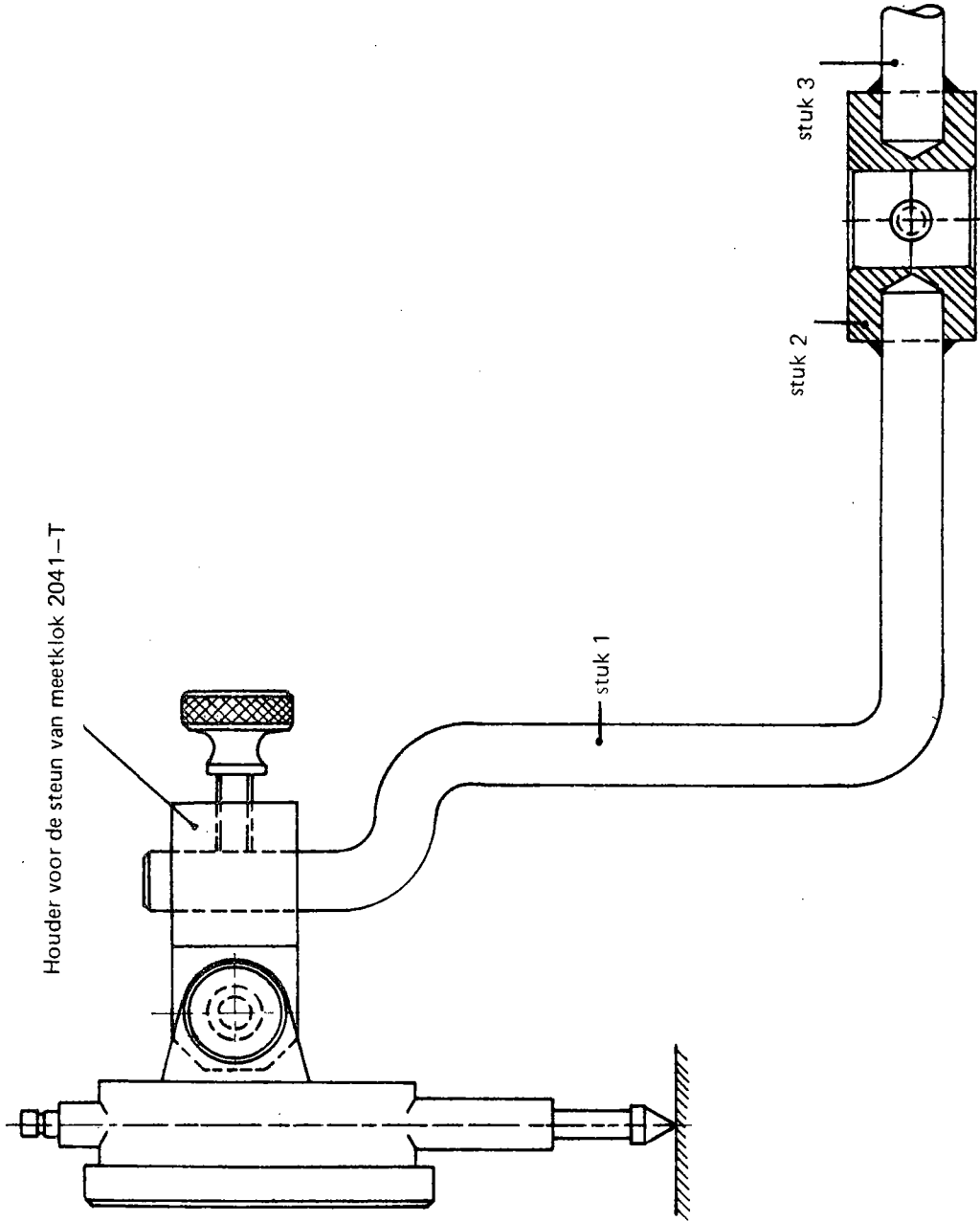
MR. 630-52/17
ex MR. 3365-300

2

STEUN VOOR MEETKLOK VOOR CONTROLE FRIKTIECARTER

Controle van de vlakheid

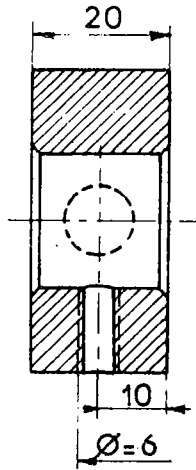
Houder voor de steun van meetklok 2041-T



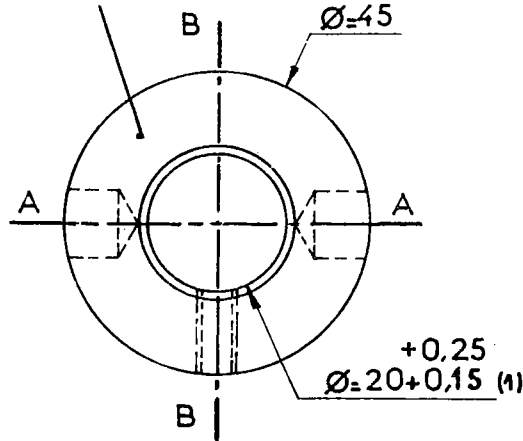
MR.630-52/17
ex MR. 3365-300

3

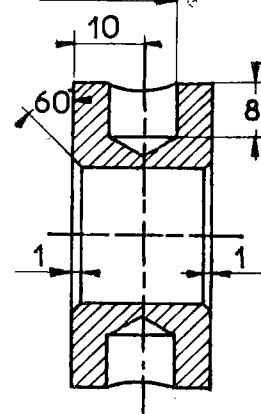
DOORSNEDE B



stuk 2

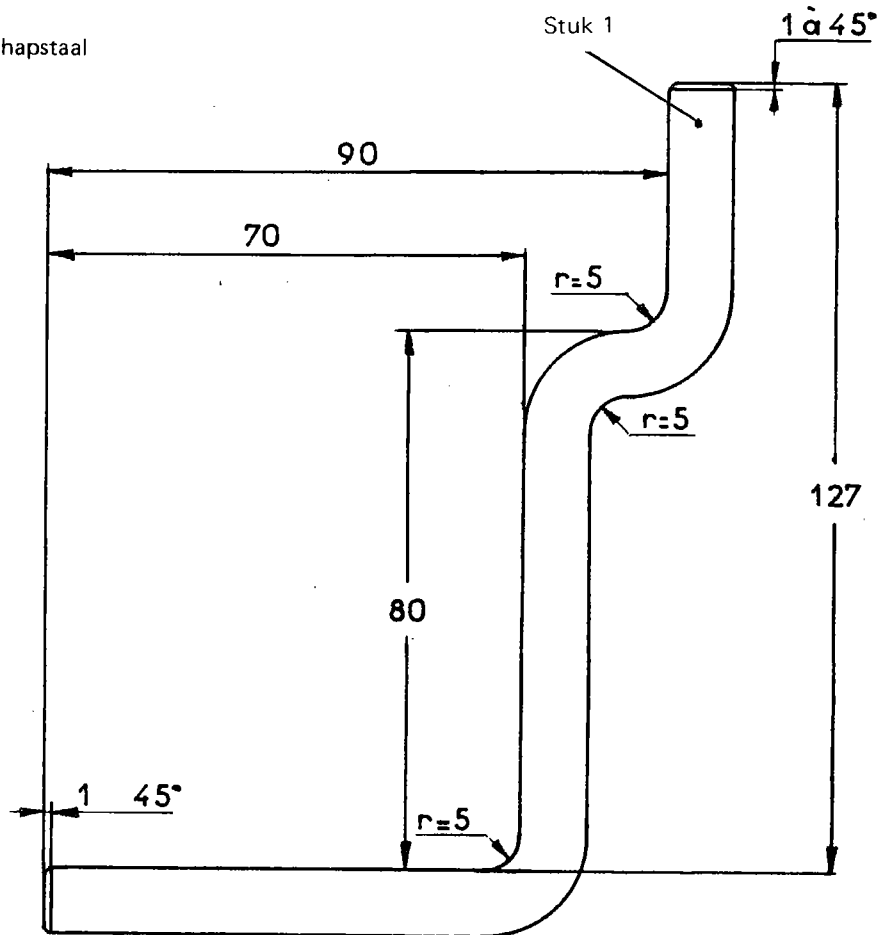


DOORSNEDE A
 $2\varnothing = 10$



Materiaal: gereedschapstaal

Stuk 1

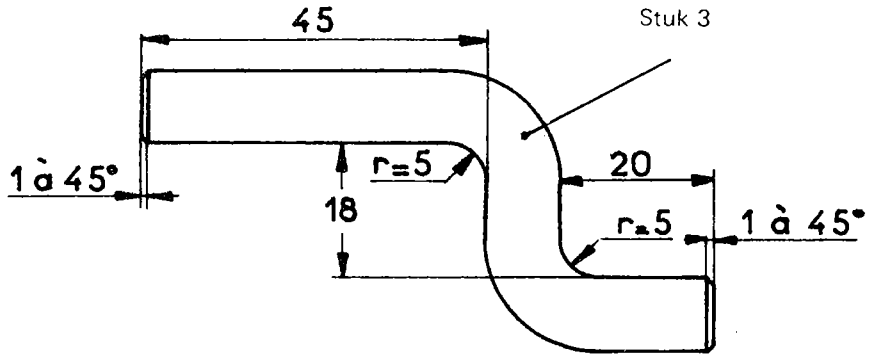


Materiaal staf 10 \varnothing

621-1

MR. 630-52/17
ex MR. 3365-300

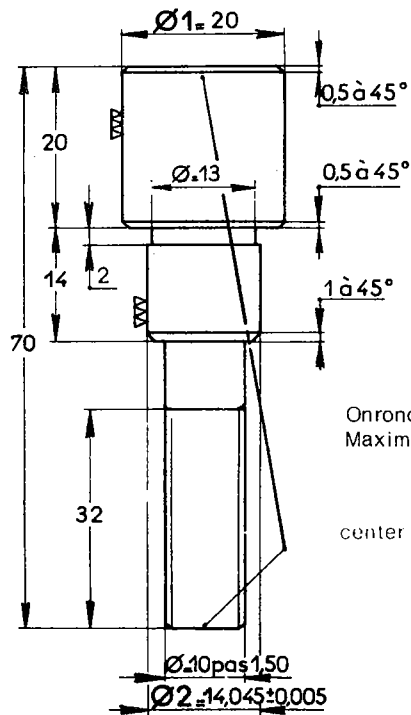
4



Materiaal: staf 10 Ø

MR. 630-52/17/4
ex MR. 3365-304

De diameters Ø 1 moeten op 0,01 mm nauwkeurig worden vervaardigd.



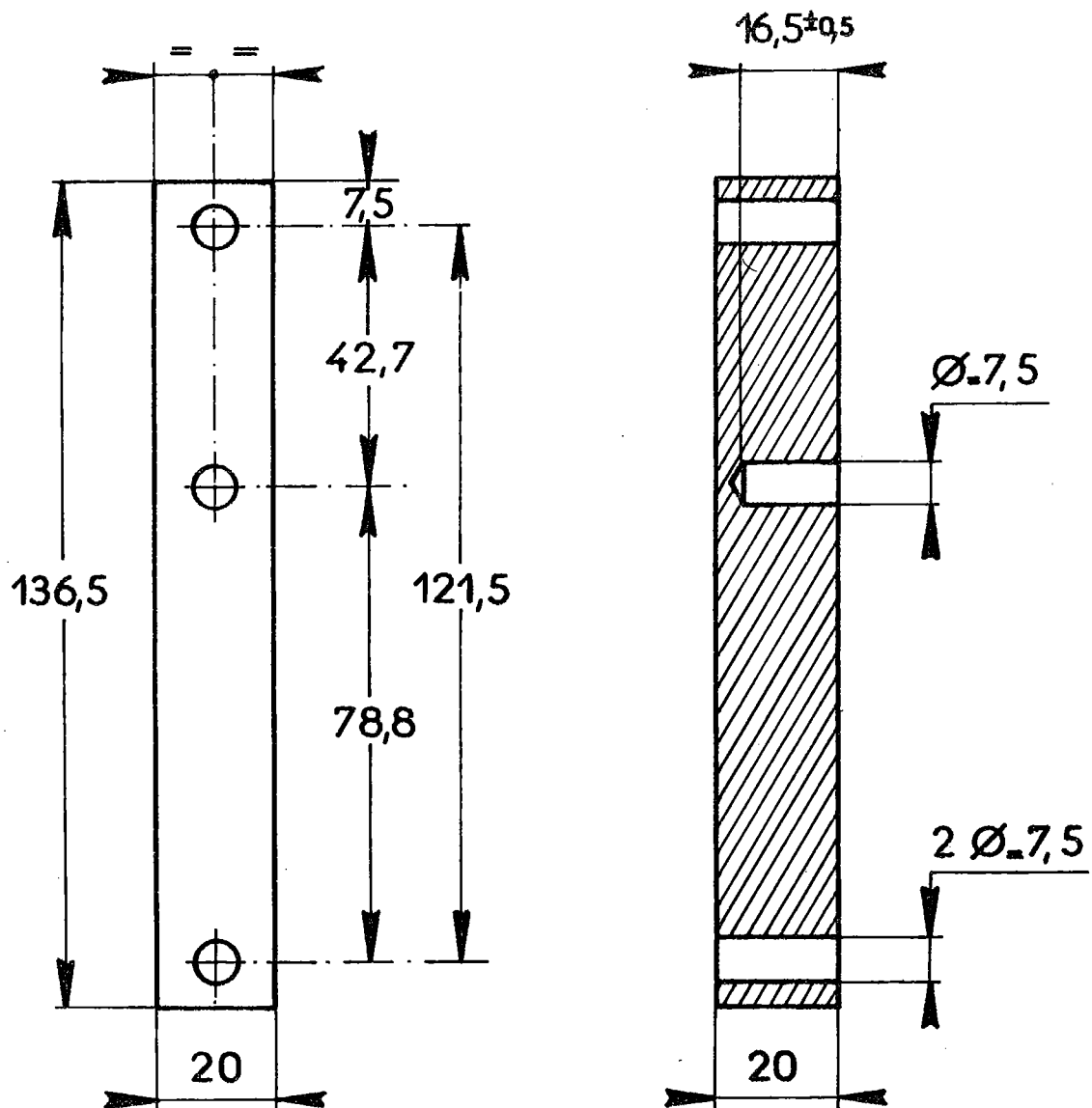
Onrondheid Ø 1 en 2
Maximaal 0,01

center toegestaan

Gereedschapstaal

2 onderdelen

MR. 630-64/21



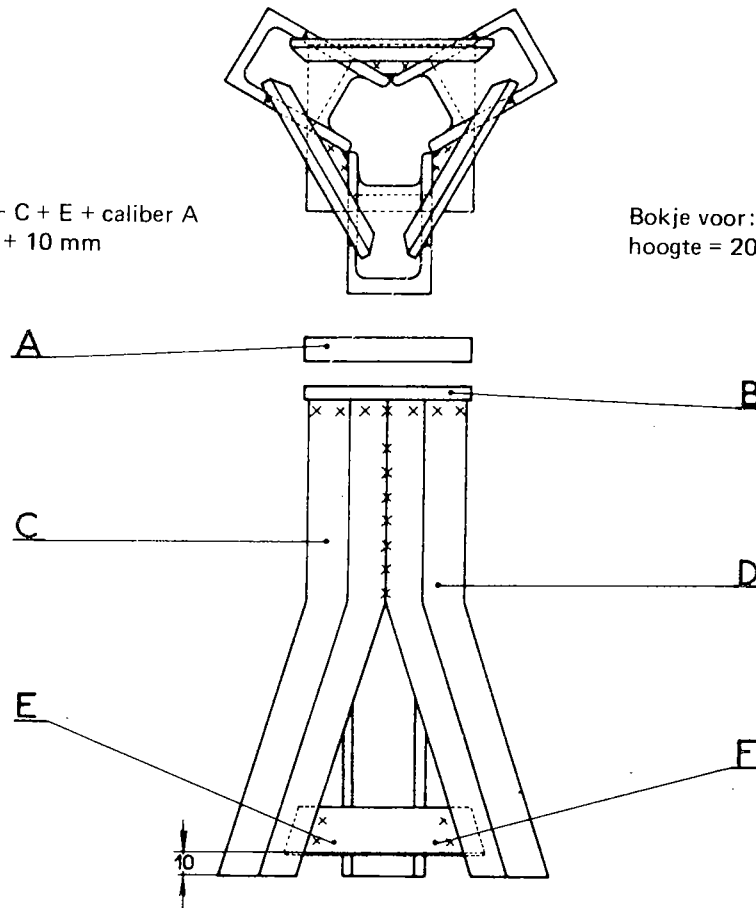
Materiaal: zacht staal of ander hard materiaal



MR. 630.51/9a

Blokje achter: B + C + E + caliber A
 Hoogte = $284 \pm 1 + 10$ mm

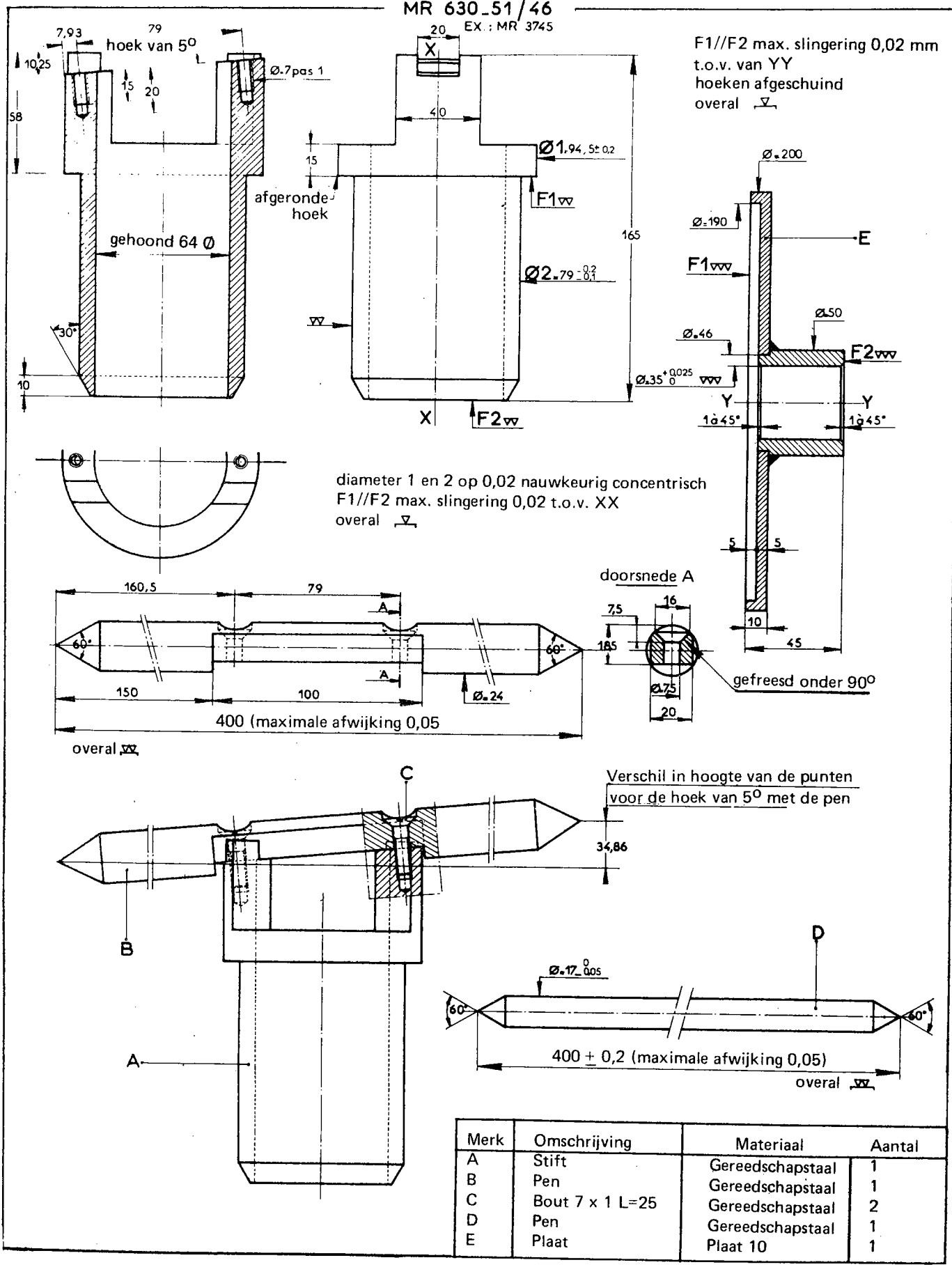
Bokje voor: B + D
 hoogte = 206 ± 1 mm



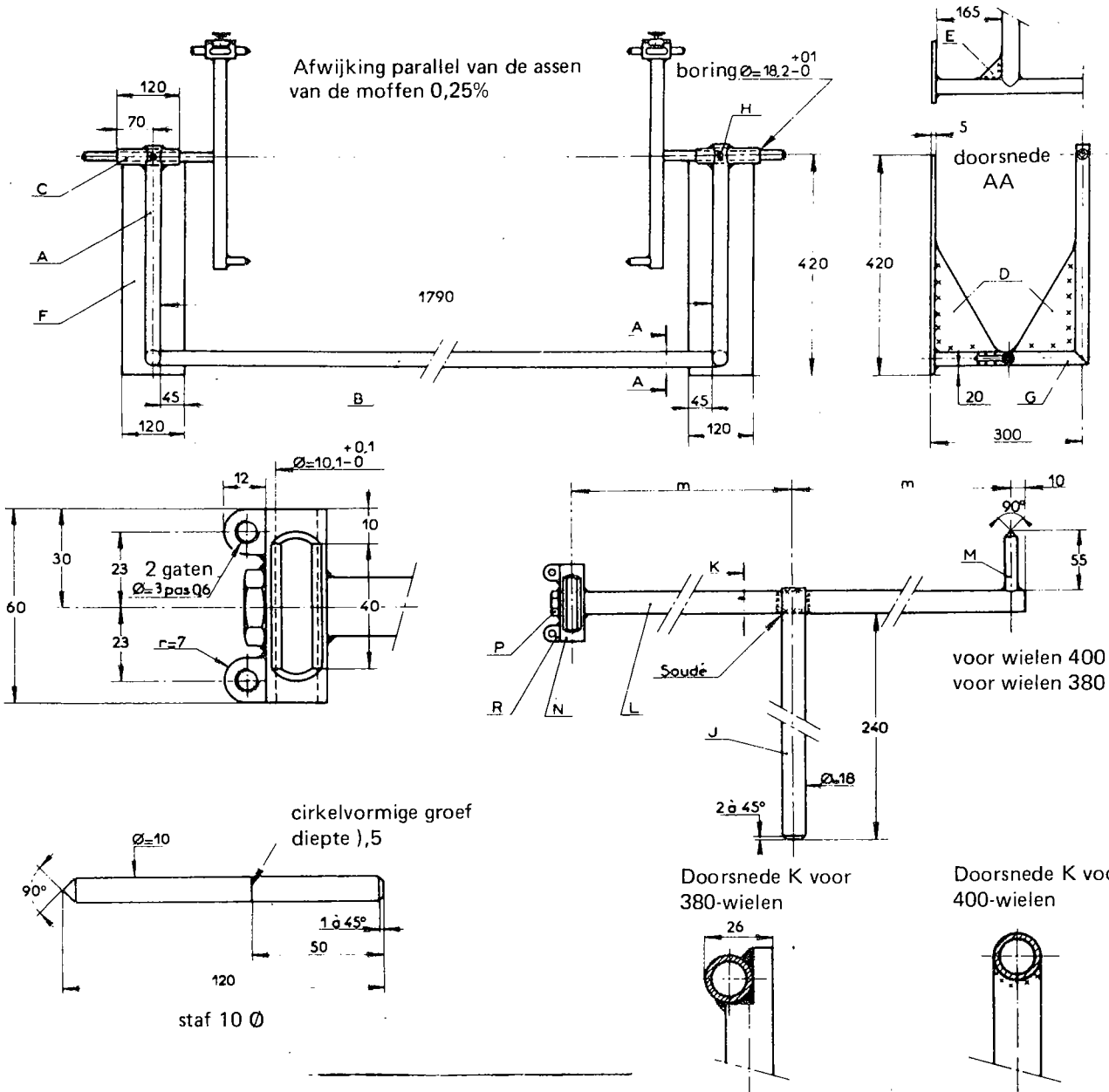
Merk	Aantal	Materiaal	Afmetingen	Tekening
A	1	Gereedschap staal	70x70 dikte 10	
B	1	zacht staal	70x70 dikte 6	
C	3	Caliber achter U staal	Uitgeslengte 35.175 298	<p>C = 278 ± 1 D = 200 ± 1</p>
D	3	Caliber voor U staal	Uitgeslengte 35.175 212	
E	3	Caliber achter plat	20 x 4 L = 135	
F	3	Caliber voor fer plat	20 x 4 L = 85	

MR 630_51/46

EX.: MR 3745



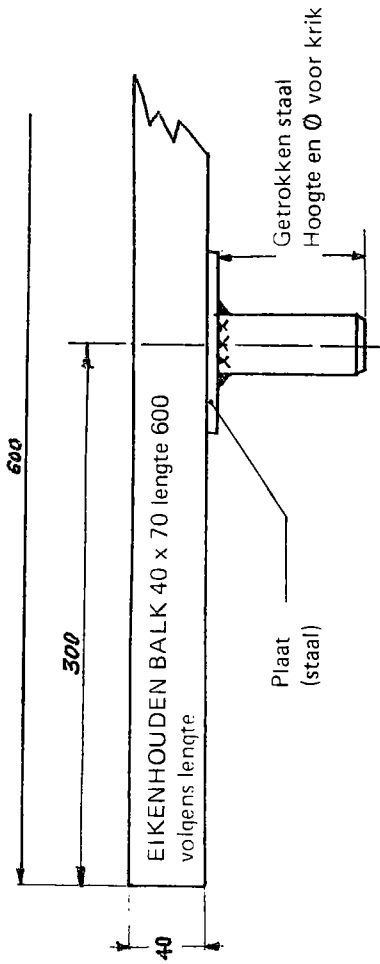
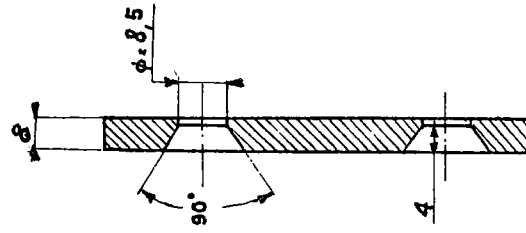
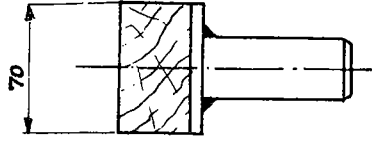
MR 630-51/47
ex:MR 3756-20



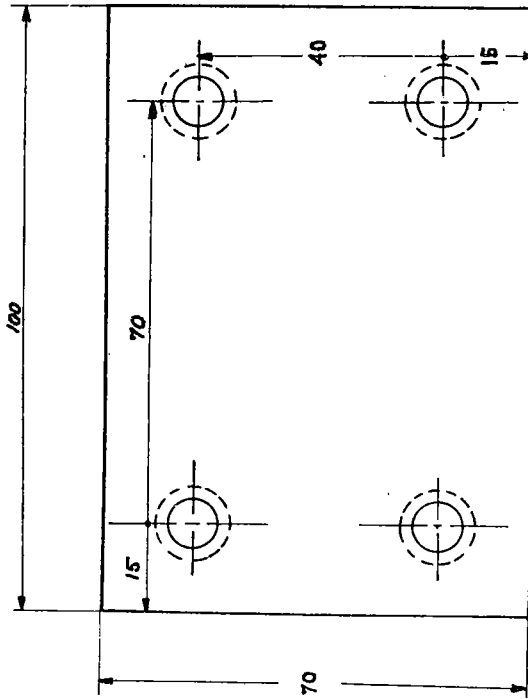
Merk	Omschrijving	Materiaal	aantal
A	Steun voor vork L - 420	Pijp 26x30 Ø	2
B	Afstandsstuk L - 1820	Pijp 26x30 Ø	1
C	Mof L - 140	Pijp 18x26 Ø	2
D	Steunplaat 200x120	Plaat dik 5	4
E	Steunplaat 50x50	Plaat dik 5	2
F	Voet L - 420 B - 120	Plaat dik 5	2
G	Voet L - 310	Pijp 26x30	2
H	Moer 8x1,25 h - 6		2
J	Pen gelast op L	Gereedschapstaal	4
L	Steunstang	Pijp 13x18 Ø	4
M	Vaste pen	Staaf 10 Ø	4
N	Nonius	Pijp 10x18 Ø	4
P	Moer 8x1,25 h - 6		4
R	Steuntjes	Plaat dik 3	8



MR. 630 , 41 / 3
ex MR. 3300 -70



Detail van de plaat



Bevestiging met 4 schroeven met schuine kop 8 ϕ , lengte 40



REPARATIEHANDBOEK

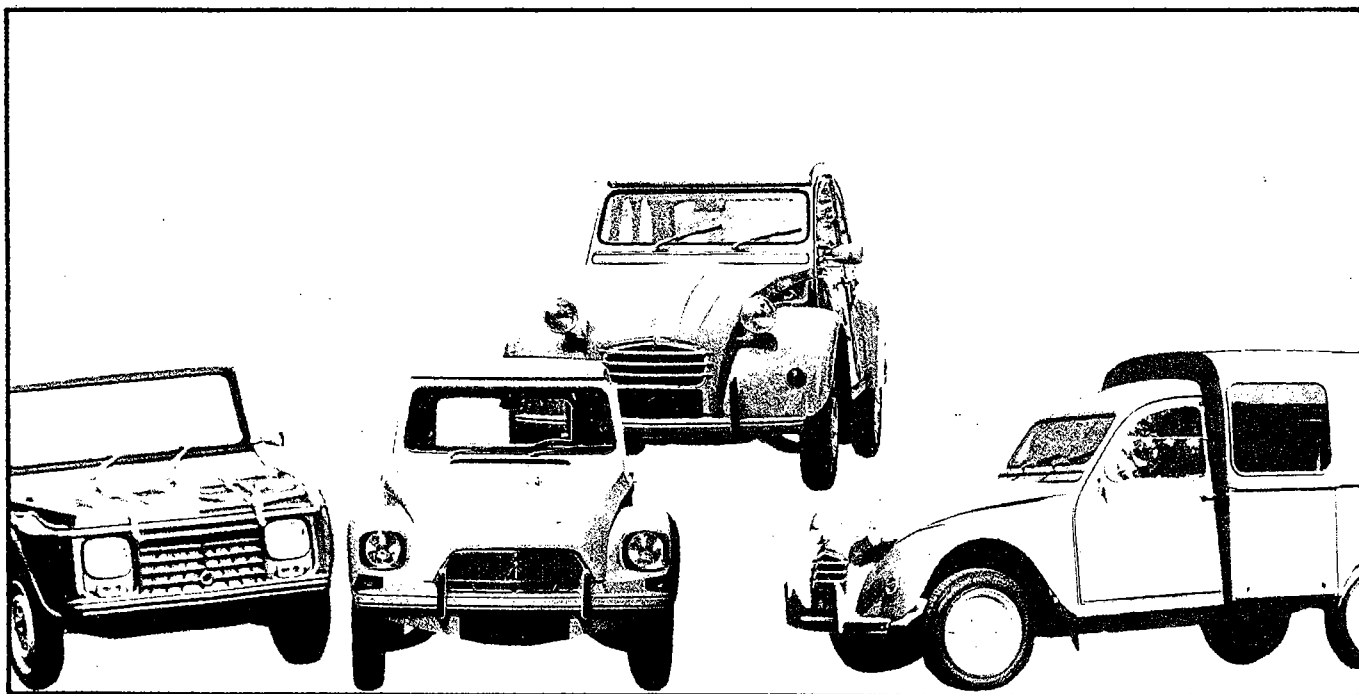
No. 621

DEEL II A-TYPEN

Alle typen vanaf 1963

DEMONTAGES

MONTAGES



CITROËN 

CITROËN NEDERLAND B.V. STADIONPLEIN 22-30 AMSTERDAM TEL.: 020-731181

UITVOERING

Om het gebruik van het reparatiehandboek te vergemakkelijken, hebben wij het totaal aan handelingen verdeeld over vijf delen, welke elk bestemd zijn voor een bepaalde afdeling van de werkplaats of een gespecialiseerde reparatie-inrichting.

- Deel I behandelt:
 - DE GEGEVENS – AFSTELLINGEN – CONTROLESDit deel mag in geen enkele werkplaats ontbreken, daar het onmisbaar is voor het uitvoeren van afstellingen of het verhelpen van storingen.
- Deel II behandelt:
 - HET UITBOUWEN EN INBOUWEN van hoofdcomponenten, onderdeelgroepen en onderdelen.
- Deel III behandelt:
 - DE REVISIE van hoofdcomponenten, onderdeelgroepen en onderdelen.
- Deel IV behandelt:
 - ELEKTRISCHE INSTALLATIE – VERWARMING – VENTILATIE
- Deel V behandelt de werkzaamheden aan de CARROSSERIE

Elk van deze delen is afzonderlijk verkrijgbaar, zodat voor elke afdeling van de werkplaats het benodigde aantal exemplaren kan worden besteld.

De vijf delen zijn in een groene Fibrex ringband gebonden, waardoor aanvullingen gemakkelijk kunnen worden ingevoegd, terwijl men bij het uitvoeren van een bepaalde handeling de betreffende bladen kan verwijderen.

SAMENSTELLING

Elk deel van het reparatiehandboek omvat:

- Een inhoudsopgave van de handelingen welke in het betreffende deel zijn beschreven,
- De handelingen, welke in numerieke volgorde zijn opgenomen,
- Een lijst met alle gereedschappen, welke bij de omschrijving van de werkzaamheden worden genoemd en tevens de werktekeningen aan de hand waarvan de speciale gereedschappen, die niet in de handel verkrijgbaar zijn, zelf kunnen worden vervaardigd.

HANDELINGEN

De volgorde van de handelingen is zo opgesteld, dat het werk op de meest efficiënte wijze zo goed mogelijk kan worden uitgevoerd.

De handelingnummers zijn als volgt samengesteld:

- a) Aanduiding van de wagen: „A”.
- b) Een groep van drie cijfers welke het onderdeel hoofdcomponent aanduidt.
- c) Een cijfercode voor de aard van de handeling.
 - De cijfers 0 0 0 welke de technische gegevens van de wagen aangeven.
 - De cijfers 0 0 welke de technische gegevens van het hoofdcomponent aangeven.
 - Het cijfer 0 dat de controles en afstellingen aangeeft.
 - De cijfers 1, 4, 7 welke de vervanging (uitbouwen en inbouwen) aangeven.
 - De cijfers 2, 5, 8 welke het verwijderen en monteren van toebehoren aangeven.
 - De cijfers 3, 6, 9 welke de revisies aangeven.

De zwarte vlakjes op de bladranden corresponderen met de genummerde driehoeken in de inhoudsopgave; op deze wijze kan de betreffende handeling snel worden opgezocht.

GEREEDSCHAP

Het speciaal gereedschap wordt in de tekst aangegeven door een nummer gevolgd door de letter T.

Deze gereedschappen zijn verkrijgbaar bij:

– Citroën Nederland b.v., afd. Onderdelen, Stadionplein 22-30, Amsterdam, tel. 020 - 731181.

Gereedschappen welke zelf moeten worden vervaardigd, worden aangeduid met een nummer, voorafgegaan door de letters MR.

De werktekeningen van deze gereedschappen zijn in numerieke volgorde achterin elk deel van het reparatiehandboek opgenomen.

AANTREKKOPPELS

Deze koppels worden uitgedrukt in:

da Nm

1 mkg = 9,81 Nm = 0,981 da Nm (decanewtonmeter)

Door afrondingen kan worden gesteld dat **1 da Nm = 1 mkg**.

De aanduidingen **da Nm** worden op sommige plaatsen in dit boek gebruikt.

N.B.: Wanneer de aanduiding MOMENTSLEUTEL wordt gebruikt dient men BESLIST van de momentsleutel gebruik te maken.

BELANGRIJKE OPMERKINGEN

Voor alle inlichtingen die betrekking hebben op storingen of reparaties aan deze wagens, gelieve u zich te wenden tot onze Technische Dienst, Stadionplein 22-30, Amsterdam, tel. 020 - 731181.

Voor alle inlichtingen die betrekking hebben op gereedschappen of reparatiemethoden gelieve u zich eveneens tot onze Technische Dienst te wenden.

INHOUDSOPGAVE
DEEL II VAN REPARATIEHANDBOEK 621

Handeling nummer	OMSCHRIJVING
	ALGEMEEN
A. 01	Bescherming van de elektrische installatie
A. 02	Werkzaamheden hydraulisch systeem: te nemen voorzorgen
A. 03	Voorgeschreven produkten
	MOTOR - CARBURATIE - ONTSTEKING
A. 100-1	Demontage en montage van motor en versnellingsbak (<i>AZL en alle typen bestelwagens</i>)
AY. 100-1	Demontage en montage van motor en versnellingsbak (<i>alle AY typen</i>)
AM. 100-1	Demontage en montage van motor en versnellingsbak (<i>alle AM typen</i>)
AZ. 100-1	Demontage en montage van motor en versnellingsbak (<i>alle AZ typen vanaf 7/1981</i>)
A. 100-4	Demontage en montage van een motor
A. 111-1	Zuigerveren vervangen (<i>alle motortypen</i>)
A. 112-1	Een of twee cilinderkoppen vervangen (zie Hand. A. 111-1)
A. 112-4	Werkzaamheden aan een cilinderkop: <ul style="list-style-type: none"> - Demontage en montage van de stoterstangbuizen - Demontage en montage van een tuimelaar, een tuimelaar, een stoterstang, een klepveer of een valve-seal.
A. 120-4	Verhelpen van lekkage langs de krukaskeringen
A. 121-1	Demontage en montage van een vliegwiel of een starterkrans
A. 133-1	Werkzaamheden aan de motorophanging: <ul style="list-style-type: none"> - Demontage en montage van de voorste motorsteunen - Demontage en montage van de achterste motorsteun
AM. 133-1	Werkzaamheden aan de motorophanging: <ul style="list-style-type: none"> - Demontage en montage van de achterste motorsteun
A. 180-1	Werkzaamheden aan de uitlaat: <ul style="list-style-type: none"> - Demontage en montage van de knalpot (<i>AZL tot 2/9172 en AZU tot 7/1972</i>) - Demontage en montage van de expansiepot (<i>alle typen m.u.v. AZL tot 2/1970 en AZU tot 7/1972</i>) - Demontage en montage van de expansiepot (<i>AZL vanaf 2/1970 en AZU vanaf 7/1972</i>)
A. 220-1	Werkzaamheden aan het smeersysteem: <ul style="list-style-type: none"> - Demontage en montage van een oliekoeler (<i>1e model</i>) - Demontage en montage van een oliekoeler (<i>2e model</i>)
A. 241-1	Werkzaamheden aan de motorkoeling: <ul style="list-style-type: none"> - Demontage en montage van de ventilator - Demontage en montage van de koeltunnel
	KOPPELING
A. 312-1	Werkzaamheden aan de koppeling: <ul style="list-style-type: none"> - Demontage en montage van een koppeling (gewoon of centrifugaal) - Afstellen van de stand van de trommel van een centrifugaalkoppeling
A. 314-4	Werkzaamheden aan de koppelingsbediening: <ul style="list-style-type: none"> - Demontage en montage van de anti-rammelbusjes, of een frictievorkveer

INHOUDSOPGAVE
DEEL II VAN REPARATIEHANDBOEK 854

A typen

Handeling nummer	OMSCHRIJVING
	VERSNELLINGSBAK
A. 330-1	Uit- en inbouwen van een versnellingsbak (Zie Hand. A of AY 100-1)
A. 334-1	Werkzaamheden aan versnellingsbakbediening: — Uit- en inbouwen van een versnellingsbakdeksel (met handel in het midden)
A. 343-4	Werkzaamheden aan differentieelassen (Zie Hand. A. 451-1)
	AANDRIJFASSEN
A. 372-1	Werkzaamheden aan kogelkoppelingen: — Uit- en inbouwen van een koppeling (wielzijde) — Uit- en inbouwen van een koppeling (v.bakzijde)
	VOORAS
A. 410-1	Uit- en inbouwen van de gehele vooras met stuurinrichting
A. 412-1	Uit- en inbouwen van een voorwieldraagarm
A. 413-1	Werkzaamheden aan voorwielnaaf en fusee: — Uit- en inbouwen van een voorwielnaaf of een wiellager — Uit- en inbouwen van een fusee of van een fusee-as
	ACHTERAS
A. 422-1	Uit- en inbouwen van een achterwieldraagarm
A. 422-4	Werkzaamheden aan de achterwieldraagarm: — Uit- en inbouwen van wiellagers of vetkeerring (Zie Hand. A. 451-4, hoofdstuk I)
A. 423-1	Werkzaamheden aan de achterwielnaaf: — Uit- en inbouwen van een achterwielnaaf of van een wiellager (Zie hand. A. 451-4)
A. 424-1	Uit- en inbouwen van de achtertraverse
	VEERSYSTEEM
A. 434-1	Uit- en inbouwen van een veerpot
AM. 434-4	Uit- en inbouwen en controleren van een stabilisatorstang (<i>AM-modellen</i>)

A typen

Handeling nummer	OMSCHRIJVING
	STUURINRICHTING
A. 441-1	Werkzaamheden aan stuurwiel en stuurbuis: — Uit- en inbouwen van stuurbuis of stuurslot (<i>AZ en bestelwagens</i>) — Uit- en inbouwen van stuurbuis of stuurslot (<i>Dyane 4 en 6</i>) — Uit- en inbouwen van een stuurwiel of een aandrijfvas (<i>AMI 8</i>) — Uit- en inbouwen van een stuurbuis of een stuurslot (<i>AMI 8</i>)
A. 442-1	Uit- en inbouwen van een stuurinrichting (<i>Zie Hand. A. 410-1</i>)
A. 443-1	Werkzaamheden aan de stuurinrichting: — Uit- en inbouwen van een spoorstang op de wagen
	REMMEN
A. 451-1	Werkzaamheden aan de voorremmen: — Uit- en inbouwen van een remtrommel — Uit- en inbouwen van de remsegmenten of van een wielcilinder — Uit- en inbouwen van een remankerplaat of van een differentieelas of van een wiellager- vetkeerring
AM. 451-1	Werkzaamheden aan de voorremmen: — Uit- en inbouwen van de remblokken van het hoofdremsysteem — Uit- en inbouwen van een voorremklauw — Uit- en inbouwen van de remblokken van de handrem — Uit- en inbouwen van een voorremschijf
A. 451-4	Werkzaamheden aan de achterremmen: — Uit- en inbouwen van een naaf-remtrommel of van een wiellager of van een vetkeerring — Uit- en inbouwen van de remsegmenten
A. 453-1	Uit- en inbouwen van de hoofdremscilinder en het pedaalstel
A. 455-1	Werkzaamheden aan de remleidingen:
	GEREEDSCHAP
	Lijst van speciaal gereedschap dat in dit boek voorkomt Werktekeningen voor speciaal gereedschap dat niet wordt verkocht

VOORZORGSMATREGELEN BIJ WERKZAAMHEDEN AAN DE ELEKTRISCHE INSTALLATIE

Om te voorkomen dat bepaalde elektrische onderdelen onherstelbaar worden beschadigd of kortsluiting optreedt (risico van brandgevaar of ongeval) moet absoluut worden vermeden bepaalde foutieve handelingen te verrichten.

1. Accu:

- a) Maak eerst de negatieve accuklem los en vervolgens de positieve.
- b) Sluit de accuklemmen deugdelijk op de accupolen aan; de negatieve accuklem moet *het laatst* worden aangesloten.
- c) Controleer voor het aansluiten van de negatieve accupool of er geen stroom wordt afgenomen.
Controleer dit door met de kabelklem de negatieve accupool aan te tikken: er mag geen vonkvorming zichtbaar zijn.
Wanneer dat wel het geval is, is er sprake van kortsluiting in een der stroomkringen, die eerst moet worden verholpen.
- d) De accu moet op de juiste wijze zijn aangesloten; de negatieve pool moet met de massa zijn verbonden.
- e) Alvorens de startmotor in werking te stellen, moet worden gecontroleerd of de twee accukabels op de juiste wijze op de accupolen zijn bevestigd.

2. Dynamo – Wisselstroomdynamo – Spanningsregelaar:

- a) Laat de wisselstroomdynamo alleen draaien wanneer deze met de accu is verbonden.
- b) Controleer voor het aansluiten van de wisselstroomdynamo of de accu op de juiste wijze is aangesloten (negatieve accupool op de massa).
- c) Controleer de werking van de wisselstroomdynamo niet door kortsluiting te maken met de positieve accupool en de massa, of tussen de aansluiting „EXC” en de massa.
- d) Let erop de op de spanningsregelaar aangesloten stroomdraden niet onderling te verwisselen.
- e) Tracht niet een wisselstroomdynamo te bekrachtigen; dit heeft geen enkel nut en zal leiden tot storingen aan de wisselstroomdynamo en de spanningsregelaar.
- f) Sluit geen ontstoringscondensator aan op aansluiting „EXC” van de spanningsregelaar of wisselstroomdynamo.
- g) Sluit nooit een acculader aan op een in de wagen aangesloten accu en voer nooit elektrische laswerkzaamheden aan de wagen uit zonder eerst beide accukabels te hebben losgemaakt.

3. Bobine:

Sluit een ontstoringscondensator niet aan op de aansluiting „RUP” van de bobine.
Monteer de door de fabriek voorgeschreven condensator op de „+” of „BAT” aansluiting van de bobine.

1. TE NEMEN VOORZORGSMATREGELEN**A. Wagens uitgerust met trommelremmen op alle vier wielen:****GEBRUIK EEN REMVLOEISTOF WELKE VOLDOET AAN DE NORM SAE I 1703**

Gebruik uitsluitend pakkingen, rubbers en slangen waarvan de kwaliteit geschikt is voor de speciale synthetische remvloeistof.

Reinig de delen met spiritus of desnoods met remvloeistof van dezelfde kwaliteit als die welke voor het remsysteem van de wagen wordt gebruikt.

Het reinigen van het remsysteem dient uitsluitend met spiritus te geschieden.

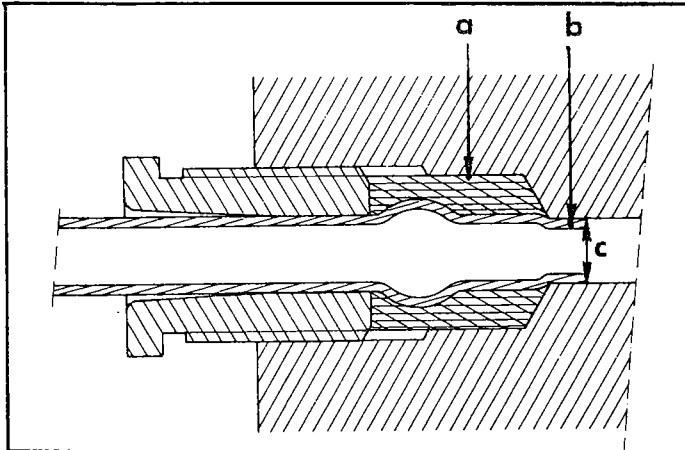
B. Wagens uitgerust met schijfremmen op de voorwielen:

GEBRUIK VOOR HET REMCIRCUIT VAN WAGENS MET SCHIJFREMMEN OP DE VOORWIELEN MINERALE REMVLOEISTOF (LHM).

Gebruik uitsluitend pakkingen, rubbers en slangen waarvan de kwaliteit geschikt is voor minerale remvloeistof (LHM) (groen gemerkt).

Reinig de delen met benzine of met benzine „C” en blaas ze schoon met perslucht.

Ga voor het aansluiten van een leiding als volgt te werk:



— Dompel de pakkingring „a” in remvloeistof en schuif de ring over het uiteinde van de leiding. Schuif de ring zover op de leiding dat de laatste er over een afstand „b” uitsteekt.

— Let er bij het op zijn plaats brengen van de leiding op, deze zuiver centrisc, zonder forceren, in de boring te schuiven (het uiteinde met de kleine diameter „b” moet in de boring met kleine diameter „c” centreren).

— Draai de wartelmoer met de hand aan.

— Zet de wartelmoer slechts matig vast, daar te vast aandraaien van de leidingen lekkage kan veroorzaken.

N.B.: Aantrekkoppels:

— Leidingdiameter = 3,5 mm

— Leidingdiameter = 4,5 mm

0,8—0,9 da Nm.

De constructie van de diverse pakkingen waarborgt bij een toenemende druk een betere afdichting. De mate van afdichting kan niet worden vergroot door de leidingwartels vaster aan te trekken.

2. NA HET WERK UIT TE VOEREN CONTROLES

Na alle werkzaamheden aan de componenten of aan het remsysteem te hebben uitgevoerd, moet de afdichting van de aansluitingen worden gecontroleerd.

VOORNAAMSTE VOORGESCHREVEN PRODUCTEN

I. LIJMEN

ONDERGROND	TE PLAKKEN MATERIAAL	HANDELSWIJZE	LIJMSOORT (voorbeelden)	AANBEVOLEN OPLOSMIDDEĒL
Gelakte staalplaat	Kunstleer Rubber Sierstrip	Insmeren ondergrond Insmeren materiaal Drogen Aanbrengen Glad maken	Neopreen REST-AGRAF Réf. Choisyprène TEROSON Réf. Térokak 2444	Benzine F Trichloorethaan 111
	Vinyl	Insmeren ondergrond Insmeren materiaal Drogen Aanbrengen Glad maken	Synthetische rubberlijm MINNESOTA Réf. EC 1236 Acrylo-nitriet MIPLACOL Réf. HS 3688	Trichloorethaan 111
Gelakte staalplaat Karton Vilt	Stof Vilt	Insmeren ondergrond Drogen Aanbrengen Glad maken	S.E.R. ONFROY Réf. 306 Natuurlijke rubberlijm BOSTIK Réf. 1313	Benzine F
Glas	Aluminium (onderzetruiet)	Vorbereiden lijm Vorbereiden oppervlak Insmeren beide oppervlakken Druk aanbrengen	Eposy TEROSON Réf. Térokak COLFIX Réf. Maticol	Lauw water voor polymerisatie
	Spiegel	Vorbereiden van het oppervlak Aanbrengen Drukken	Spécial COMET Réf. Kit-verre/métal	Super clean
	Rilsan (rail)	Insmeren ondergrond Insmeren materiaal Drogen Aanbrengen Drukken	Néopreen COLFIX Réf. 550 MINNESOTA Réf. EC 1099	Benzine F Trichloorethaan 111
	Klégécel	Insmeren ondergrond Insmeren materiaal 3 tot 8 min. drogen Aanbrengen Drukken	Neopreen BOSTIK Réf. 1400 MINNESOTA Réf. EC. 1099	Trichloorethaan 111 Oplosmiddel S
Polyester	Polyurethaan schuim	Insmeren ondergrond Drogen Aanbrengen Glad maken	Neopreen COLFIX Réf. 180 MINNESOTA Réf. Spray Pavillon 77	Benzine F Trichloorethaan 111

II. SCHOONMAAKPRODUKTEN

GEBRUIK	PRODUKT	BIJZONDERHEDEN	LEVERANCIERS
Reinigen hydraulische leidingen LHM systeem	TOTAL Hydraulingçage	Produkt voor compleet reinigen Produkt gedurende 1000 km in systeem laten	TOTAL C.F.R.
Koud ontvetten OIL & GREASE	MAGNET 6	Onoplosbaar in water Sneldrogend	MAGNUS
	REMOVER	Laat het produkt werken (onverdund of verdund met een oplosmiddel) vervolgens met veel water afspoelen	MULLER ET CIE.
	PROTOLAN 3 D	Onverdund toepassen en vervolgens met veel water afspoelen	Ets. N. BREGER Ets. RAVICOLOR
	RAVITOL X		
Pakkingvlak-reinigen	MAGSTRIP	Gelatineachtige vloeistof bestemd voor het reinigen van vloeibare niet metalen pakkingen	MAGNUS
	SUPER CLEAN	Droogreiniger te gebruiken alvorens Loctite produkten aan te wenden	COMET Département D.A.V.A.
Carburateur reinigen reinigen	Carburateur-cleaner	Onverdund te gebruiken Twee verpakkingen: - spuitbus - vloeistof	SOFRALUS-BARDAHL
	P.D.R.		AGIR
	Carbuclin		REDEX-FRANCE

III. AFDICHTPASTA'S

GEBRUIK	PRODUKT	BIJZONDERHEDEN	LEVERANCIERS
Afdichting van pakkingvlakken, bouten, tapeinden en moeren	PROTO-JOINT	Bestand tegen mechanische weerstand en aardolieprodukten	JEAN-BRASSANT
	CURTYLON	Reinigen met spiritus	CEFILAC Département Joint Curty
	LOWAC	Bestand tegen koolwaterstoffen	SEBIS
	FRENETANCH	Borgen en afdichten van schroefdraad van delen die demontabel moeten blijven	COMET Département D.A.V.A. OPMERKING: Deze vijf produkten worden in een koffer geleverd, met daarbij SCELBLOC (om lagers en bussen vast te zetten) en SUPER-CLEAN (reinigingsmiddel)
	FRENBLOC	Borgen en afdichten van tapeinden, bouten, moeren met max. doelmatigheid	
	FORMETANCH	Afdichting aansluitstukken en pakkingvlakken	
	FORMAJOINT	Afdichting pakkingvlakken als vervanging van de traditionele pakking	
Afdichting portierrubbers, voorruitrubbers	SILICOMET zwart		

AFDICHTPASTAS (vervolg)

GEBRUIK	PRODUKTEN	BIJZONDERHEDEN	LEVERANCIERS
Afdichten van poreuse carters	DEVCON F	Op aluminiumbasis	COMET Dép. D.A.V.A.
	METALIT		DISEMPEX
	METOLUX A	Op lichtmetaalbasis	METOLUX
	SILASTIC 733 R.T.V.	Blijft soepel na drogen	DOW CORNING S.A.R.L.
Afdichten van de verwarmingsbuizen van het inlaathuis	Hittebestendige lijmkit Réf. 1500 (COLLAFEU)		Ets. BARTHELEMY

IV. KRUIPOLIÉN

GEBRUIK	PRODUKTEN	BIJZONDERHEDEN	LEVERANCIERS
Geoxydeerde onderdelen	KRUIPOLIE	Spuitbus	MOLYDAL
	KRUIPOLIE EMO	Spuitbus of reservoir van 5 liter	SOFRALUS-BARDAHL

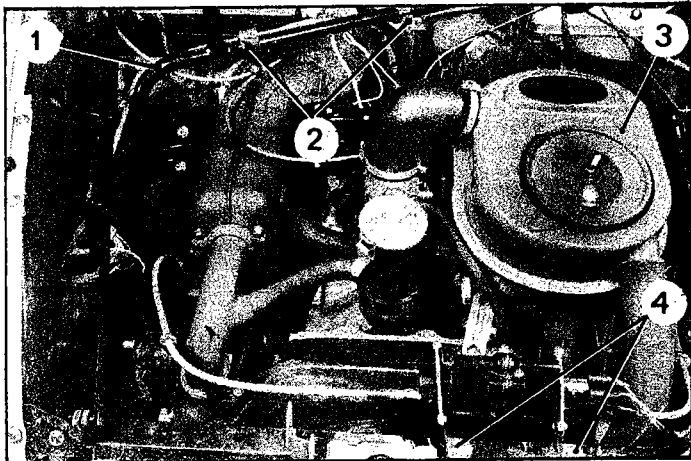
V. VETTEN EN SMEERMIDDELEN

GEBRUIK	PRODUKTEN	BIJZONDERHEDEN	LEVERANCIERS
Smeren van de silentblocs van de draagarmen	S.I. 33 RHONE-POULENC	Siliconenvet	LAMBERT-RIVIERE
	33 vet (medium)		DOW CORNING S.A.R.L.
Smeren van de aandrijfassen	1 495 vet	Voor meerder doeleinden, met hoge kleefkracht	MOLYDAL
aandrijfassen	MOLYKOTE LONGTERM 2	E.P. vet met hoge kleefkracht en bestand tegen water	DOW CORNING S.A.R.L.
	TOTAL MULTIS MS	"Multipurpose" vet	TOTAL C.F.R.
Plastic rubber smeermiddel	REDEX-SILICONE	Spuitbus	REDEX-FRANCE
Onderdelen die onder zware omstandigheden moeten werken	HI-LUB-HTC	Smeermiddel in spuitbus, bestand tegen zoet- en zout water, bij hoge temperatuur en druk	COMET Département D.A.V.A.
Bougiedraad smeermiddel	NO-BIND	Smeermiddel dat vastzitten tegengaat en bestand is tegen hoge temperatuur	CEFILAC Département joint Curty

VERVANGEN VAN EEN MOTOR/VERSNELLINGSBAKAGGREGAAT

AY alle typen

4105



DEMONTAGE

1. Zet de motorkap in geheel geopende toestand vast met behulp van een touw (laat de kap niet tegen de ruitwissersarmen steunen).

AY.CA wagens (Méhari): verwijder de motorkap.

2. Verwijder:

- de motorkapsteun,
- het reservewiel,
- de krik,
- de accu,
- het geheel van grill met grillsteun (Méhari).

3. Maak de elektrische bedrading los:

- van de rechter koplamp,
- van de dynamo,
- van de claxon,
- van de startmotor (maak de + kabel los van de accu),
- van de ontsteking verwijder de draden uit de klem op het linker spatscherm.

Maak de massadraden los van de accu, van de spanningsregelaar, van het bovendeksel van de versnellingsbak.

Verwijder de kabelbundel uit de klemmen op het rechter spatscherm en op de reservewielsteun.

4. Verwijder:

- de bobine en zijn steunen (4),
- het luchtfilter (3),
- de klembanden (2) en de reservewielsteun (1) (indien aanwezig).

5. Vervaardig een stop om de benzineleiding af te dichten. Snij een lengte van ± 50 mm benzineslang af en dicht één der uiteindern af met een bout van $\varnothing 7$ mm.

6. Maak los:

- de benzinetoevoerleiding naar de pomp van de leiding op de langsligger (dichtstoppen met de vervaardigde stop),
- de gasklepbedieningsstang van de carburateur (verwijder de stang),
- de startmotorkabel (indien aanwezig),
- de verbindingshefboom (5) van de baladeurasbedieningshefboom "a" op de versnellingsbak.

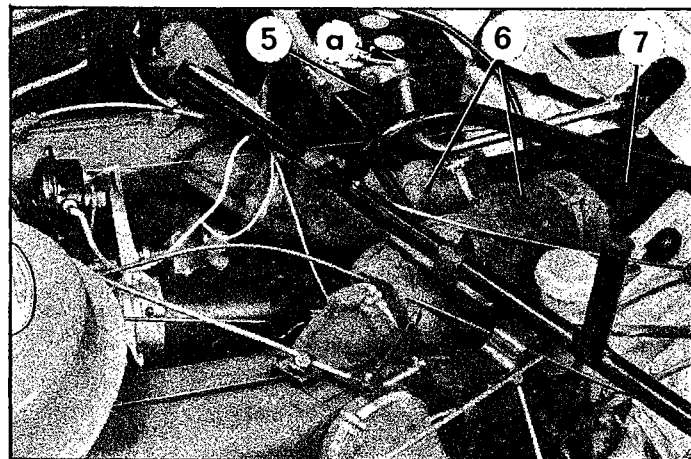
7. Verwijder het verwarmingshuis van het schutbord:

Maak de verwarmingslangen (6) los van de warmtewisselaars en verwijder het geheel van verwarmingshuis (7) met slangen (6).

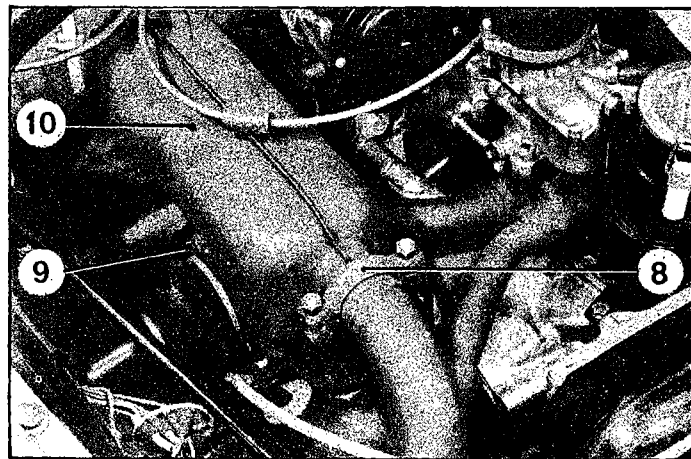
8. Verwijder de warmtewisselaars:

- a) Verwijder:
- de spuitstukkleembeugels (8),
 - de expansiepot klembeugels (9),
 - de klembeugel van de uitlaatpijp op de expansiepot.
- b) Draai de twee bouten waarmee de expansiepot op de versnellingsbak is bevestigd los.
- c) Maak de warmtewisselaars (10) los, zonder de verwarmingsbediening los te maken. Leg het op de ventilatiebak van het schutbord.

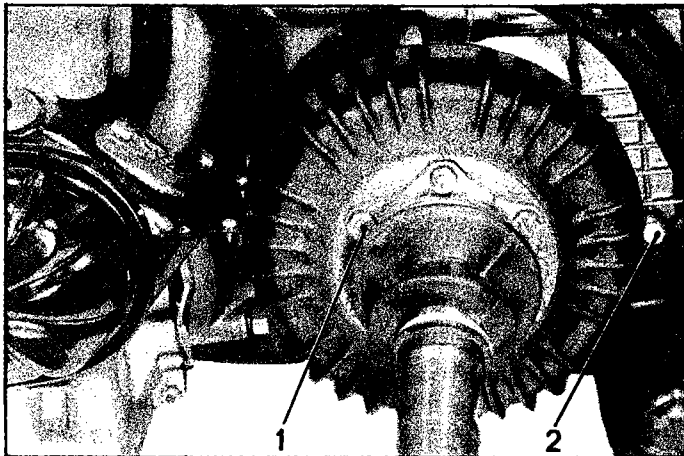
4107



4108



4041

**9. Maak de aandrijfassen los:**

Draai de bevestigingsbouten (1) op de differentieelassen los.

Verwijder de aandrijfassen.

10. Verwijder de expansiepot (indien nodig):

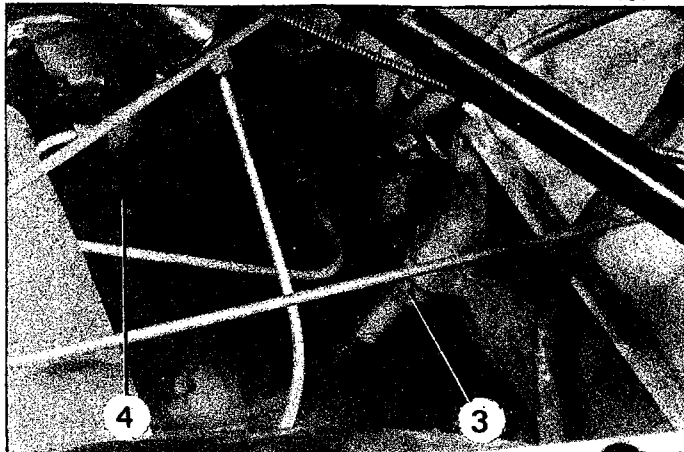
Draai de bouten (2) op het versnellingsbakcarter los en verwijder de pot naar de onderzijde van de wagen.

11. Maak de frictie- en kilometertellerkabel los:

Draai de bouten (3) los en neem het uiteinde van de frictiekabel van de pedaalkap.

Verwijder de bout (4) en verwijder de kabel.

4107

**12. Maak de handremkabel (3) los:**

- *Wagens met trommelremmen:*

Verwijder de stelmoeren van de handremkabels.

- *Wagens met schijfremmen:*

Verwijder de stelmoeren en contra-moeren van de kabels en neem ze los van de handrem hefboomen op de rem-units.

13. Maak de remleidingen los van de voorremmen:

- *Wagens met trommelremmen:*

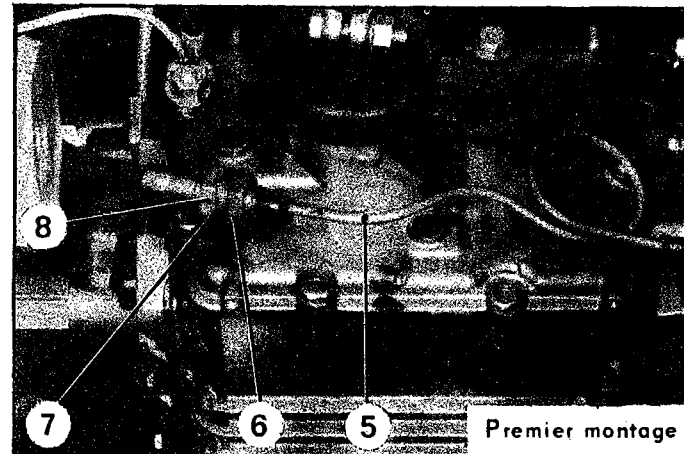
Maak de verbindingsleiding (5) los van de slang (8).

Draai de moer (6) geheel los van de slang en verwijder de slang, de moer (6) en de sluitring (7) (*eerste montage*) of verwijder de klem (11) en maak de leiding (10) los van het verbindingsstuk (9) (*tweede montage*).

- *Wagens met schijfremmen:*

Maak de aanvoerleiding los van de rechter unit en verwijder de steunlippen van het versnellingsbakdeksel.

3981

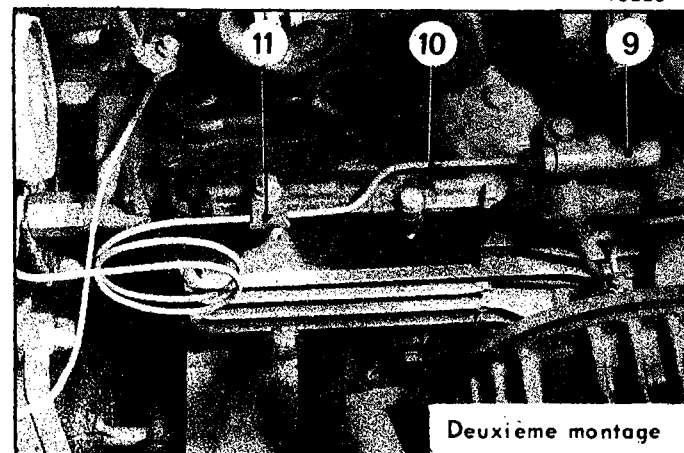
**14. Verwijder motor met versnellingsbak:**

- Verwijder de twee bevestigingsbouten van de motor op de voortraverse.

- Verwijder de bevestigingsbouten van de achterste versnellingsbaksteun.

- Maak gebruik van de hijsketting MR. 630-44/4 of gereedschap 4016-T.

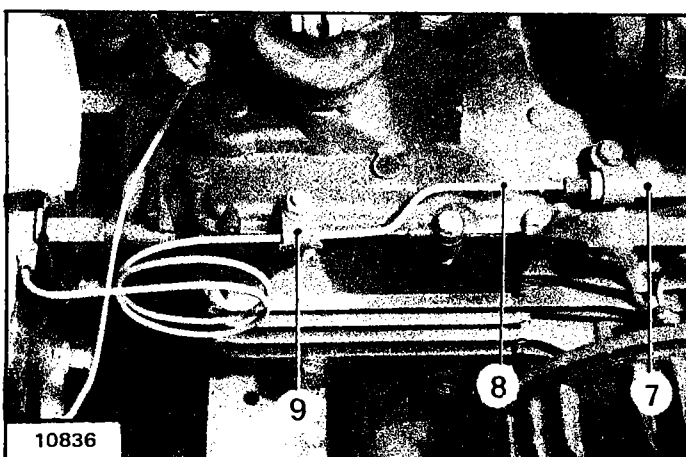
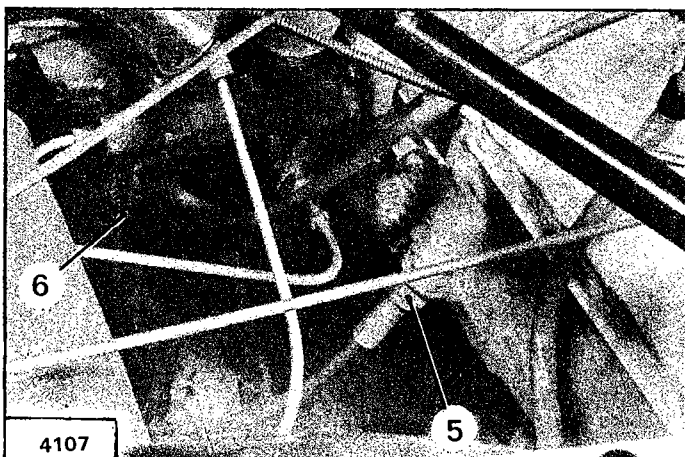
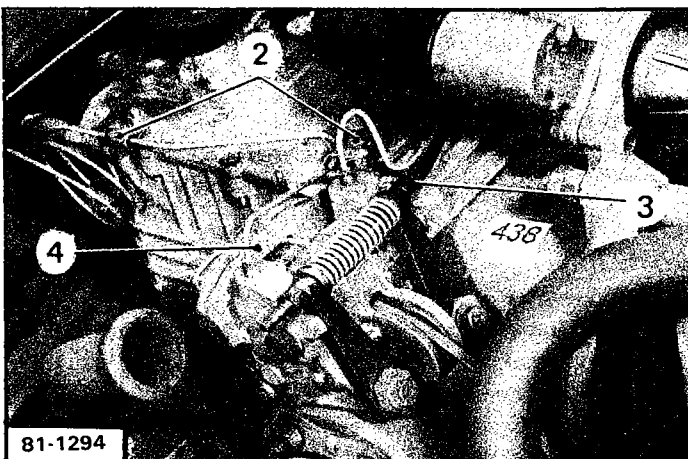
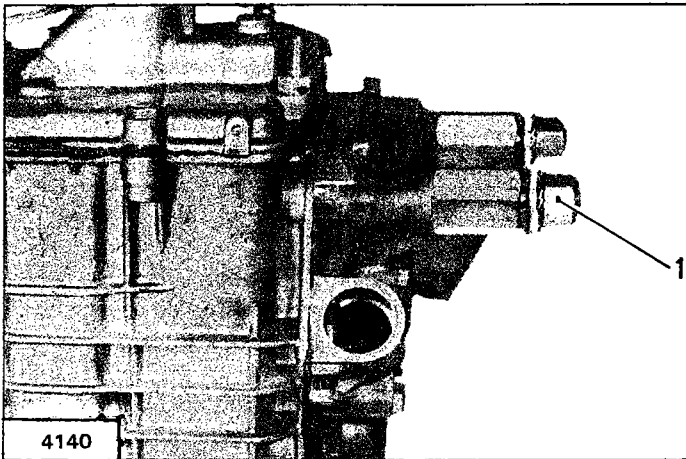
10836



OPMERKING: *Wagens met trommelremmen:*

In het begin van het hijsen de handremkabels losmaken van de dwarsbalk.

MONTAGE

**15. Monteer motor en versnellingsbak:**

- a) Breng de hijsketting MR. 630-44/14 of gereedschap 4016-T aan en hef motor en versnellingsbak boven de wagen.
- b) *Wagens met trommelremmen:*
breng de handremkabels in de geleidingen op het chassis aan.
Laat het geheel verder zakken en steek de remkabeluiteinden in stelstukken.
- c) Geleid de tussenstukken in de steun op de astraverse, de moeren (1) en ringen achter de steun.
- d) Monteer de voorste motorsteun-bevestigingsbouten zonder ze vast te zetten (borgring onder de kop).
- e) Zet de moeren (1) van de achterste steun vast. Zet de bouten van de voorste steunen vast met 6 m.daN.
- f) *Wagens met trommelremmen:*
Draai de stelmoeren van de handremkabels provisorisch vast.
- g) Verwijder de hijsketting.
- h) *Wagens met schijfremmen:*
Breng de kabels (3) aan in de hefboomen op de units en draai de stelmoeren en contraoeren matig vast.

16. Sluit de aandrijfassen aan:

Zet de bevestigingsbouten op de differentieelassen vast met 5-6 m.daN (veerring).

17. Sluit de frictiekabel aan:

Breng het uiteinde van de kabel in de carrosserie aan. Monteer het kabeluiteinde in de pedaalkap.

18. Stel de vrije slag af:

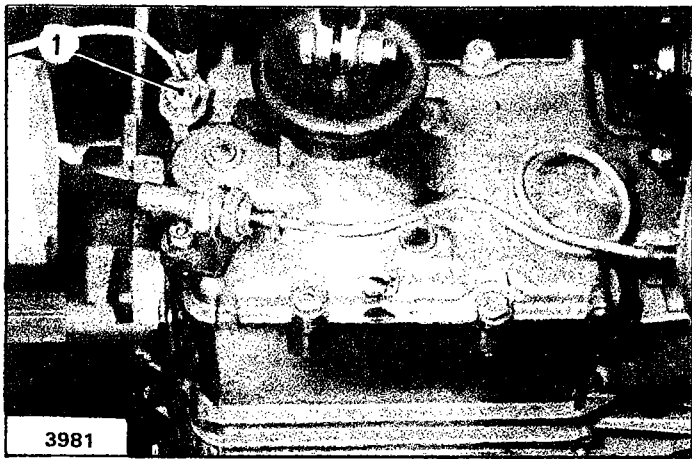
Draai de moer (5) zodanig in dat tussen druklager en drukvingers een speling ontstaat die overeenkomt met een slag van 20 tot 25 mm aan het uiteinde van het pedaal. Zet de contraoer vast.

19. Monteer de tellerkabel:

Steek het einde van de kabel in de versnellingsbak en zet de bout (6) vast.

20. Sluit de remleidingen aan:

- a) *Wagens met trommelremmen:*
Sluit de verbindingsleiding aan op de slang of de leiding (8), op het verbindingsstuk (nieuwe pakkingring) en monteer de klem (9).
Draai de wartel van de leiding (8) aan zonder deze vast te zetten (nieuwe pakkingring).
- b) *Wagens met schijfremmen:*
Sluit de leiding (4) op de rechter remunit aan en monteer de steunstrips (2).
Zet de wartel vast met 0,5 - 0,7 m.daN.

**21. Sluit de versnellingsbakbediening aan:**

Sluit de verbindingshendel aan op de versnellingshendel op het dashboard.

22. Sluit de massakabel op de accu aan en de massadraad van de spanningsregelaar op de kolombout (1) van het versnellingsbakbovendeksel.

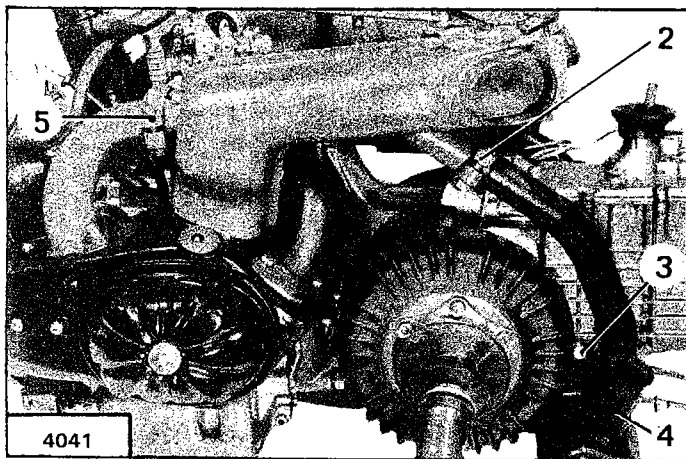
Sluit de massakabel op de accu aan en de massadraad van de spanningsregelaar op de kolombout (1) van het versnellingsbakbovendeksel.

23. Monteer de carburateurcommando:

a) Sluit de gasstang op het pedaal en op de gasklepas aan (viltring).
Monteer de trekveer.

b) Monteer de chokekabel in de chokeklephefboom. Monteer de buitenkabel in de steun en zet het boutje matig vast.

Stel de kabel af met een speling van 1 tot 2 mm. Zet het boutje matig vast.

**24. Monteer de expansiepot:**

Breng deze aan vanaf de wagenonderzijde. Zet de bevestigingsbouten (3) op de versnellingsbak niet definitief vast.

25. Monteer de warmtewisselaars:

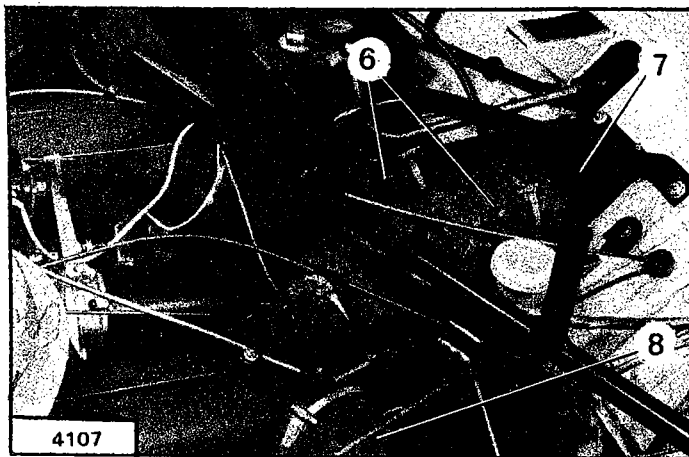
Breng de afvoerslangen (8) in de wielkasten aan en monteer de warmtewisselaars op de bovenste koelbeplating van de cilinderkop.

Monteer zonder deze definitief vast te zetten:

- de klembeugels (5) van het spuitstuk,
- de expansiepotklembeugels (2).

Sluit het uiteinde (4) van de expansiepot aan op de uitlaatpijp.

Zet de vijf klembeugels en de twee bouten (3) definitief vast.

**26. Stel de handrem af.**

(Hand. A. 454-0 van reparatiehandboek 854-1).

27. Ontlucht de remmen.

(Hand. A. 451-0 van reparatiehandboek 854-1).

28. Monteer het verwarmingshuis:

monteer het geheel van verwarmingshuis met de verwarmingslangen (6). Zet de bevestigingsbouten vast op het schutbord (sluitring).

Sluit de verwarmingslangen (6) aan op de warmtewisselaars.

29. Monteer de reservewielsteun (1):

Zet de bevestigingsbout op schutbord en chassis vast (veerring).

Monteer de klemmen (2) voor de kabelbundel en de koplampbedieningskabel.

30. Monteer de startmotorbediening (indien van toepassing):

Sluit de kabel op de hefboom aan. Stel deze af zonder spanning noch speling.

31. Sluit de benzinetoevoerleiding op de tankleiding aan.**32. Monteer de bobine en de steunen (3).****33. Monteer de grill en zijn steun (AY, Méhari).****34. Bevestig de elektrische draden:**

Bevestig:

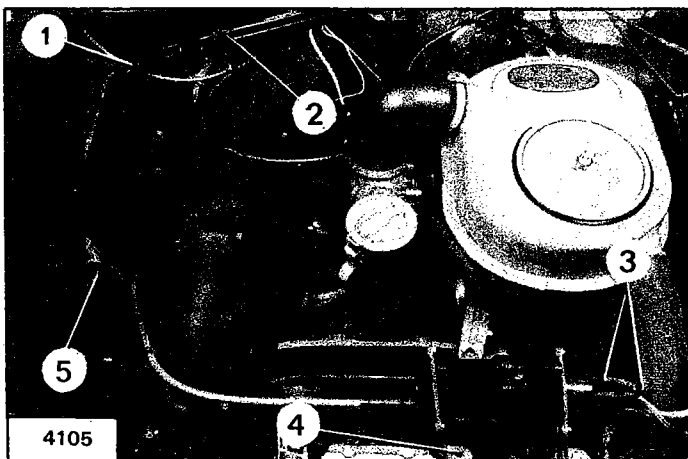
- de draad en de pluskabel van de accu aan het startrelais (kapje),
- de claxondraad,
- de voedingsdraden (5) van de rechter koplamp,
- de draad van de wisselstroomdynamo,
- de voedingsdraden (4) van de bobine,
- de bougiekabels,
- de voedingsdraden van de ontsteking en de dynamo (op de modellen die ermee zijn uitgerust).

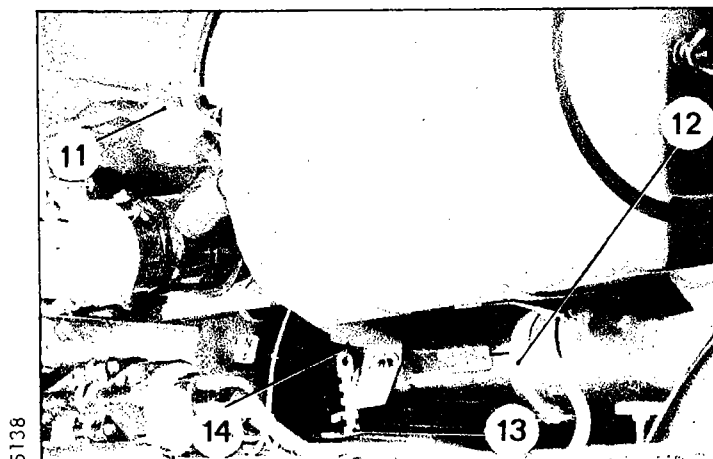
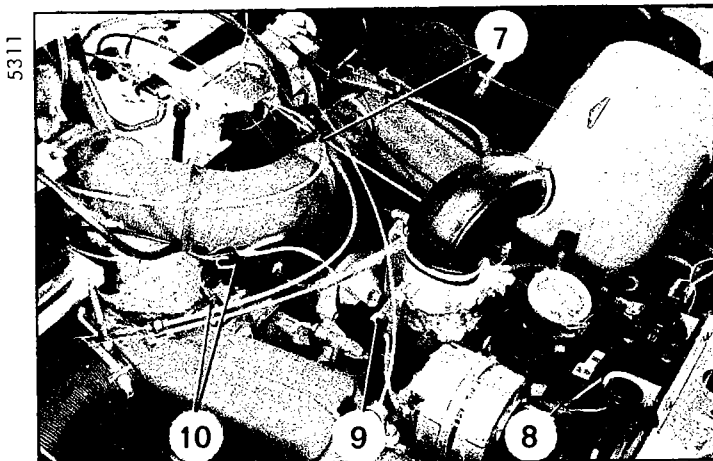
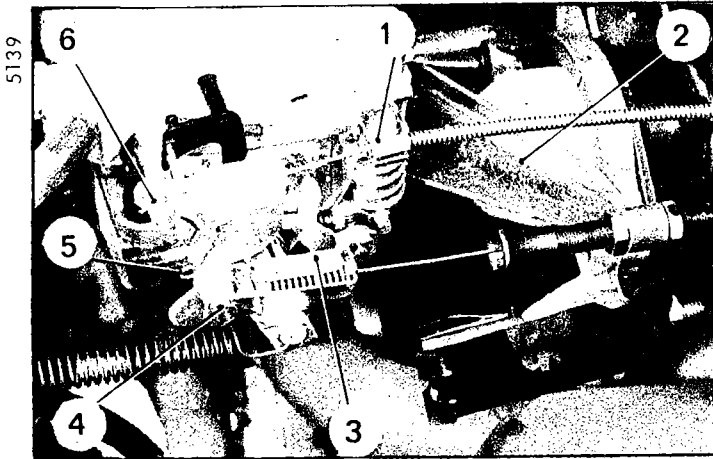
35. Controleer de niveaus van motorolie en versnellingsbakolie.

Een te hoog niveau, of een te dikke olie kunnen storingen in de werking van de versnellingsbak veroorzaken.

36. Monteer de accu. Bevestig de accukabels.**37. Monteer het luchtfilter.****38. Start de motor. Laat hem warm draaien.**

Controleer het schakelmechaniek en de afdichting van de uitlaatverbindingen.

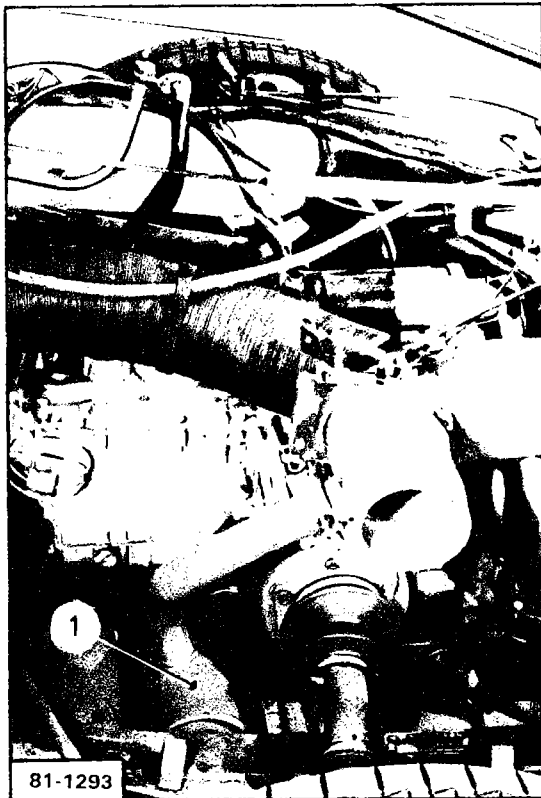
39. Controleer de olledruk, indien nodig.**40. Stel het stationaire toerental af.****41. Monteer de motorkapsteun. Controleer het sluiten van de motorkap en de werking van het motorkapslot.****42. Monteer de motorkap (AY, Méhari).****43. Monteer de krik en het reservewiel.**



- 36. Sluit de carburateurbediening aan:**
 Monteer de buitenkabelsteun (2). Zet de twee achterste bevestigingsbouten van de carburateur vast (veerringen gebruiken). Sluit de spanningsbegrenzer (3) aan op het gasklepompje: monteer het asje (4) en de borgveer (5). Schuif de chokekabel in de chokehefboom en de chokebuitenkabel in de steun. Zet de boutjes (1) en (6) matig vast en stel de kabel zodanig af dat de chokeknop een vrije slag behoudt van 3—5 mm, zodat de chokeknop goed geopend kan worden.
- 37. Sluit de bedrading aan:**
 Sluit de stekkers van de koplampbedrading aan. Sluit de bedrading van de knipperlichten, stadslichten, claxon en bobine aan. Sluit de rechter bougiekabel en de draad van de stroomverdeler aan op de bobine. Sluit de massadraad aan op de bovenste bevestigingsbout (8) van de ventilatiehuisheft. Maak de draadbundel met behulp van de bevestigingsklemmen vast op het frontpaneel. Sluit de bedrading van de startmotor aan op de aansluitingen (10) (beschermrubbers). Sluit de bedrading van wisselstroom- of gelijkstroomdynamo aan en bevestig de draden op de steun (9) op de carburateur. Houdt de kabels op hun plaats in de rubberhouder (7).
- 38. Monteer de inlaatgeruisdemper of het luchtfilter:**
 Breng de geruisdemper op zijn plaats en sluit daarbij de slangen op de koeltunnel en de carterontluchtingspijp en vervolgens op de carburateur aan. Breng de steunen aan en zet de bouten aan (met platte ringen onder de kop). Zet de slangklemmen (11) en (12) vast. Monteer de terugtrekveer van het gaspedaal en zijn spanner (13) (in de bij demontage gemerkte stand). Sluit de linker bougiekabel aan.
- 39.** Sluit de massakabel op de accu aan.
- 40.** Start de motor en laat deze warmdraaien. Controleer:
 — het schakelen in de diverse versnellingen,
 — de afdichting van de aansluitingen in het uitlaatsysteem,
 — de werking van de verwarmingsbediening.
- 41.** Stel het stationair toerental van de motor af op 750—800 tr./min.
- 42.** Controleer de volgende punten en verricht zodanig de afstellingen (Zie de corresponderende handelingen):
 — het ontstekingstijdstip,
 — de oliedruk,
 — de koplampen.
- 43.** Controleer het oliepeil in motor en in versnellingsbak.
- 44.** Monteer het reservewiel.

DEMONTAGE EN MONTAGE VAN MOTOR MET VERSNELLINGSBAK

AZ wagens met remschijven voor



DEMONTAGE

1. Verwijder de motorkap.

2. Maak de accukabels en de clignoteur- voedings- en massadraad los.

3. Verwijder:

- de motorkapzijpanelen,
- de voorspatschermen,
- het luchtfilter.

4. Maak de elektrische bedrading los van de:

- koplampen,
 - claxon,
 - bobine,
 - onderbreker,
 - dynamo,
 - startmotor,
- en neem de bundels uit de elektrische klembanden.

5. Losmaken:

- de bougiekabels,
- de benzinetoevoerleiding van de leidingbundel op de langsliggers (stopjes).

6. Verwijder:

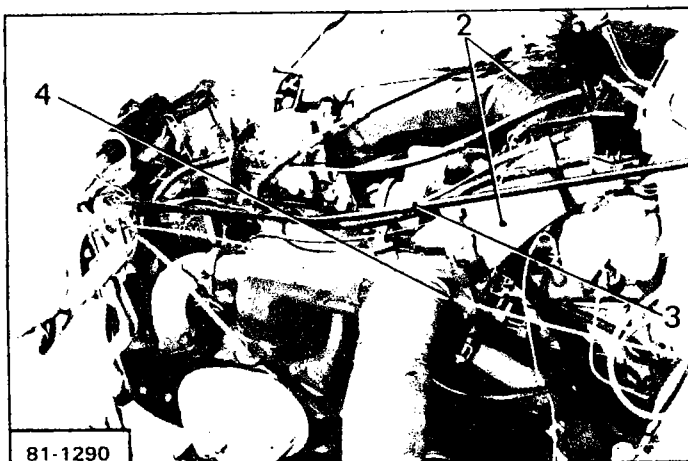
- de knop van de hoogteregeling van de koplampen,
- de koplampsteun met de motorkapsteun (3) en de stang van de hoogteregeling van de koplampen (4),
- de verwarmingsslangen (2).

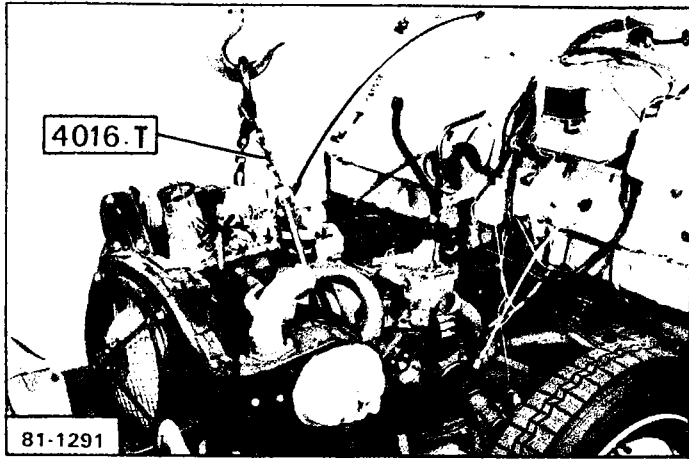
7. Draal de bevestigingsbouten van de expansiepot (1) op de versnellingsbak los en verwijder de pot.

8. Verwijder de warmtewisselaars zonder de bediening los te nemen.

9. Losnemen:

- de chokekabel,
- de gaskabel,
- de handremkabels (6),
- de versnellingshendel,
- de remolie-toevoerleiding (5) van de linker remunit en van het versnellingsbakdeksel,
- de frictiekabel van het pedaal,
- de tellerkabel,
- de massakabel van het versnellingsbakdeksel,
- de aandrijfassen (7) van de steekassen.





10. De bevestigingsbouten van de voorste motorsteunen verwijderen (borg).
11. De bevestigingsbouten (4) van de achterste versnellingsbaksteun verwijderen.
12. Verwijder het motor-versnellingsbakaggregaat met **hulpsgereedschap 4016-T**.

MONTAGE

13. breng motor met versnellingsbak aan met **gereedschap 4016-T**. Laat het geheel zodanig zakken dat de bouten (4) in de dwarsbalksteunen vallen. Zet de bouten (4) vast en borg deze. Zet de bouten van de voorste motorsteunen vast en borg deze.

14. Aansluiten:

- de aandrijfassen,
- de massekabel (1) op het versnellingsbakdeksel,
- de tellerkabel (5),
- de frictiekabel (*de vrije slag afstellen op 20 tot 25 mm vanaf het pedaaluiteinde*),
- de toevoerleiding (3) van de remmen op de linker remunit en op het versnellingsbakdeksel (*de voorremmen ontluichten*),
- de versnellingsbakbediening,
- de handremkabels (2),
- de chokekabel,
- de gaskabel.

15. Sluit de expansiepot aan op de versnellingsbakbevestigingsbouten.

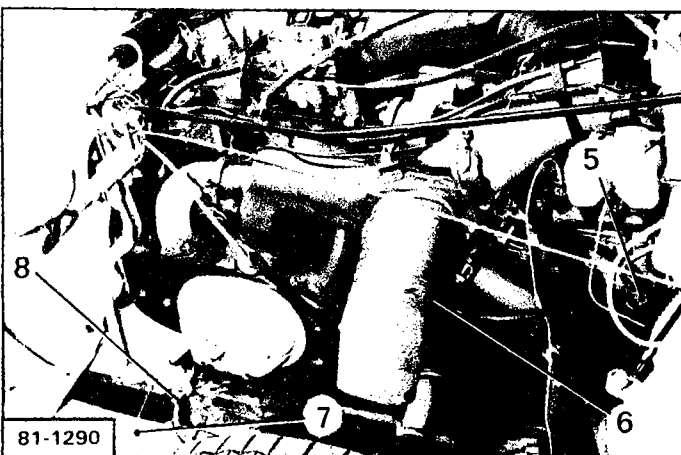
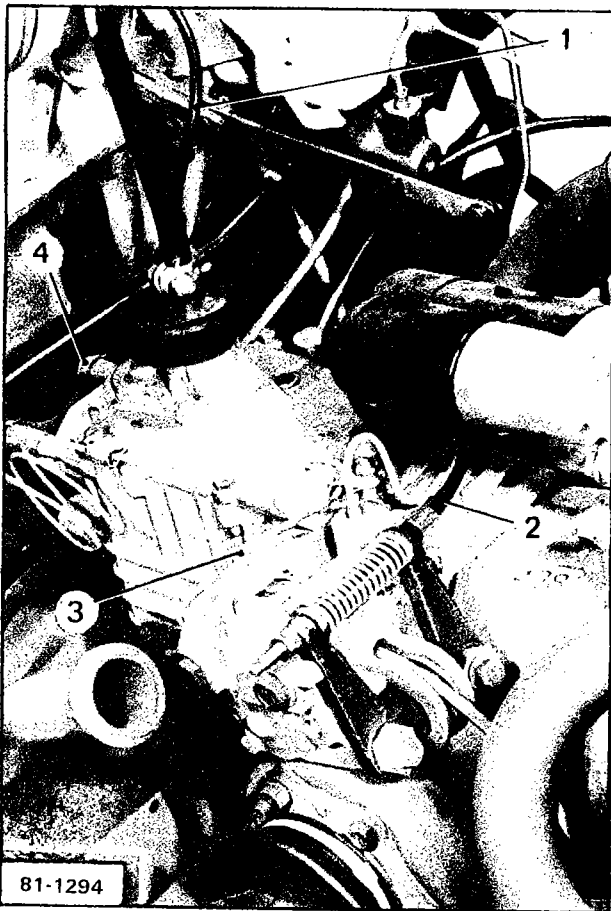
16. Monteer de warmtewisselaars.

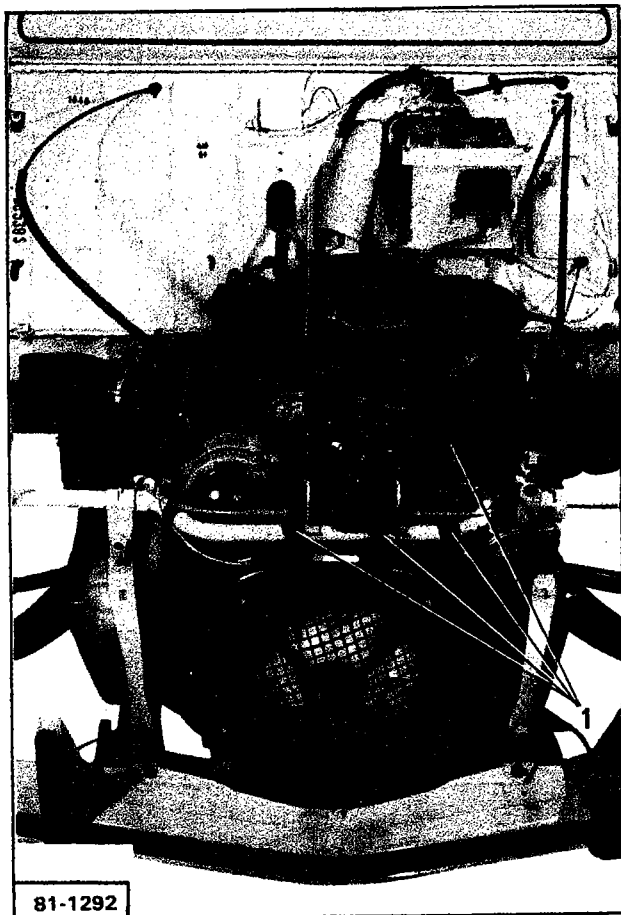
17. Zet de bevestigingsbouten van de expansiepot op de versnellingsbak vast.

18. Monteer:

- de verwarmingsslangen,
- de koplampsteun, de clignoteur massadraden (7) en schuif de koplampstang (6) in het dashboard,
- de regelknop voor koplampenhoogte.

19. Sluit de benzinetoeverleiding (8) aan op de leidingbundel op de langsligger.



**20. Aansluiten:**

- de bougiekabels.

21. Sluit de elektrische bedrading aan op:

- de startmotor,
- de dynamo,
- de onderbreker,
- de bobine,
- de claxon,
- de koplampen,
- de accu.

Bevestig de bundel met elastische klembanden (1).

22. Monteer het luchtfilter.**23. Start de motor en laat deze warmdraaien.**

Controleer het schakelmechaniek, de afdichting van de uitlaatverbindingen. Zonodig het stationair toerental afstellen.

24. Monteer:

- de voorspatschermen,
- de motorkap-zijbeplating,
- de motorkap.

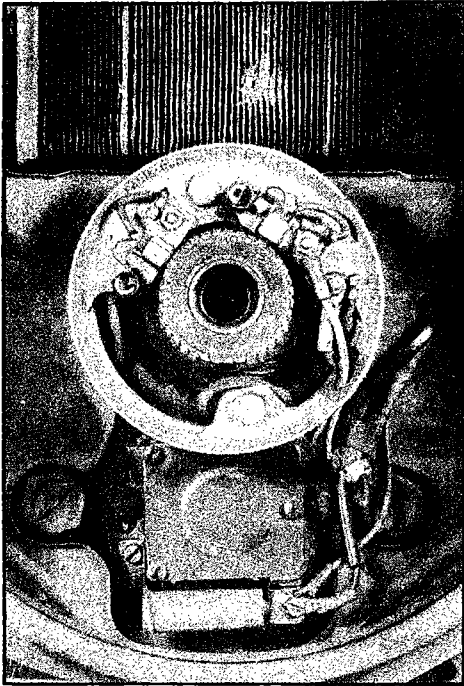
25. Aansluiten:

- de clignoteur massadraden,
- de clignoteur voedingsdraden,
- de ruitesproeierslang.

DEMONTAGE EN MONTAGE VAN EEN MOTOR

DEMONTAGE

PL. 6



1. AZ wagen (2 cv 4 - 2 cv 6 en alle typen bedrijfswagens):

Verwijder:

- de motorkap,
- de spatschermen,
- de zijplaten,
- het geheel van koplampensteun,
- de motorkapsteun.

AY wagens:

Houdt de motorkap maximaal geopend, met behulp van een touw (uitgezonderd Méhari).

Verwijder:

- de motorkapsteun,
- het reservewiel,
- de krik,
- het geheel van voorbumper, en steunraam.

2. Maak de elektrische bedrading los:

Maak los:

- de massakabel van de accu,
- de bougiekabels,
- de voedingsdraden van de bobine,
- de draden aan de wisselstroomdynamo,
- de draden aan de ontsteking en de dynamo (Op de wagens die ermee zijn uitgerust. In dat geval moet men de ventilator verwijderen) (gereedschap 3006-T bis),
- de claxondraad.

Verwijder ze van de klem (indien nodig).

3. Neem de carburateurcommando's los:

Neem de benzineslang los van de pomp of van de leidingen op de linker langsligger (afhankelijk van het geval).

Stop deze dicht met een stop.

4. Maak de warmtewisselaars los (afhankelijk van het geval):

Maak de verwarmingsslangen (1) los van de warmtewisselaars.

Verwijder:

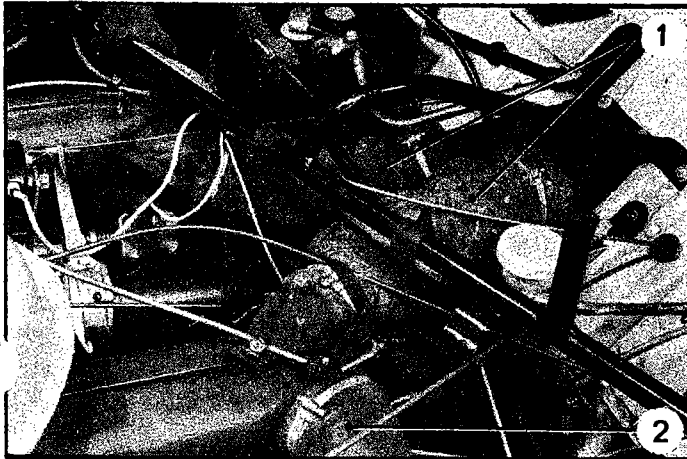
- de beugels (3) van de spuitstukken,
- de beugels (4) van de expansiepot.

Draai de twee bouten (5) waarmee de expansiepot op het versnellingsbakcarter is bevestigd, iets los.

Verwijder de warmtewisselaars, voorzien van de aanvoerslangen (2), zonder de verwarmingsbediening los te maken. Leg deze op het verwarmingsverdeelhuis.

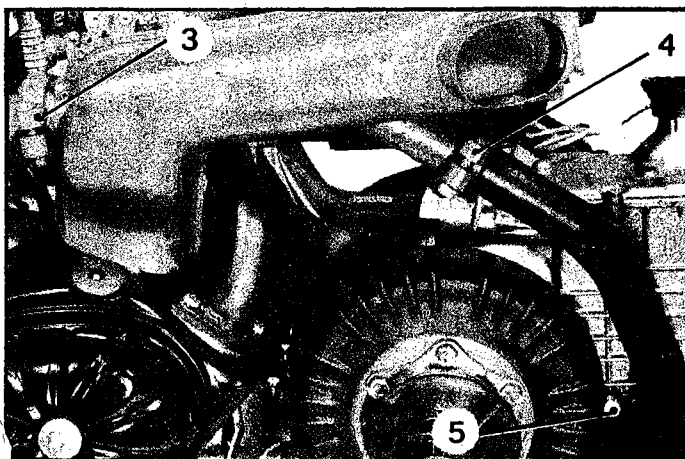
5. Draai de stelmoeren van de handrem los.

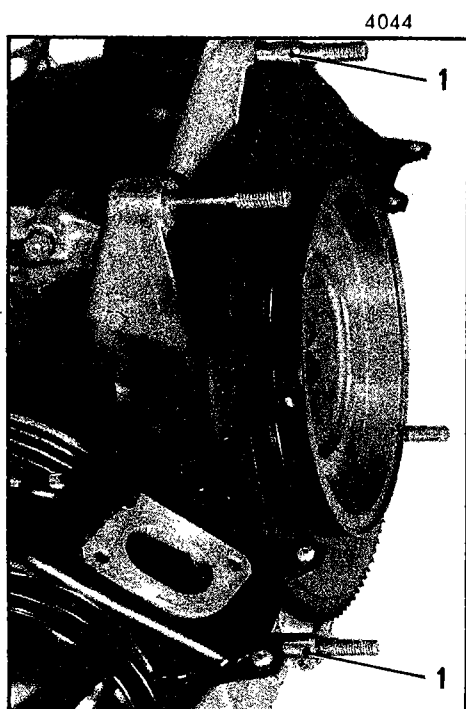
4107



Manuel 62T-2

4041





6. Verwijder de motor:

Verwijder de twee bevestigingsbouten van de motor op de voorste traverse.
 Hijs motor en versnellingsbak op (gebruik de ketting MR. 630-44/4).

Zet het geheel zodanig onder de versnellingsbak vast dat er een speling tussen motorcarter en voortraverse blijft.

Verwijder:
 – de claxon met steun,
 – de uitlaatpijp of knalpot (*indien nodig*)

Draai de moeren van de vier tapeinden los waarmee de motor en versnellingsbak aan elkaar bevestigd zijn (sleutel 1791-T voor de onderste bouten).

Verwijder de motor door deze naar voren te trekken. Hang de motor zodanig in de ketting dat geen druk op de priseas wordt uitgeoefend.

OPMERKING: Verplaats de motor niet glijdend over de vloer om beschadiging van het carter te voorkomen.

MONTAGE.

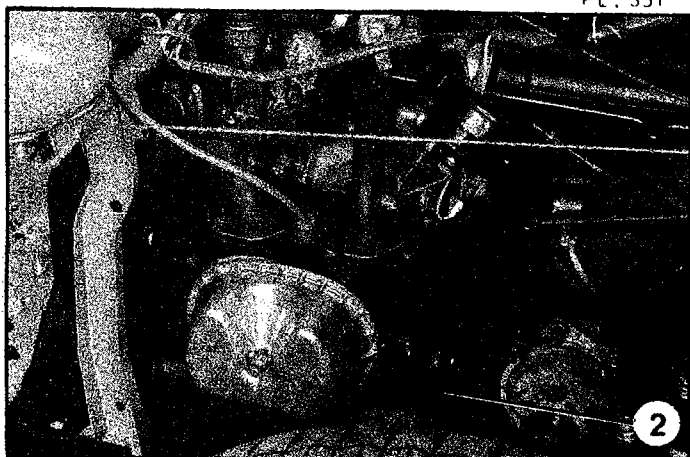
7. Gereedmaken van de motor:

Overtuig u ervan dat de twee centreerpennen (1) aanwezig zijn in het motorcarter.
 Controleer tevens of de overeenkomende gaten in het frictiecarter niet zijn vervormd.

BELANGRIJKE OPMERKING: Wanneer dit wel het geval is dient het motor- of frictiecarter te worden vervangen, daar een niet in lijn liggen van deze carters leiden tot breuk van de frictieplaat.

Zie voor deze controle de betreffende handeling.

PL. 351



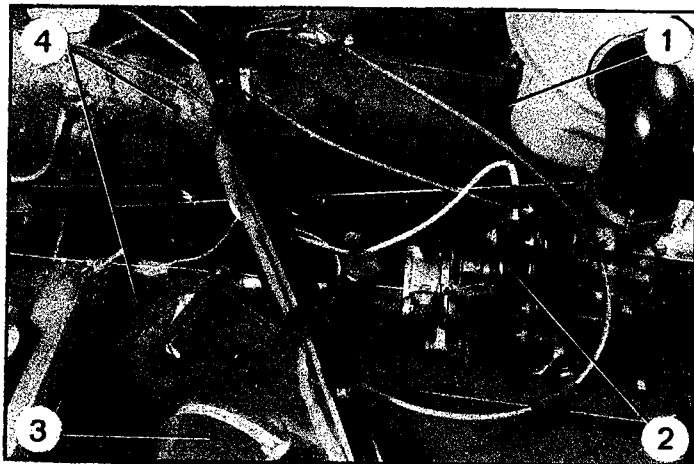
8. Monteer de motor op de versnellingsbak:

a) Wagens met een lange priseas:
 Plaats de motor voor de bak, steek het uiteinde van de priseas in het naaldlager van de krukas (smeer het lager en de priseas in met vet).

b) Wagens met een korte priseas:
 Schakel een versnelling in. Plaats de motor voor de bak, schuif de tapeinden in de overeenkomende gaten zodat de naaf van de frictieplaat met de priseas in contact komt. Verdraai het vliegwiel met de hand totdat beide assen in elkaar schuiven.
 Monteer (afhankelijk van het geval) de steun van de expansiepot (2) op het onderste linker tapeind, tussen carter en moer.

9. Sluit de pijp of de expansiepot aan op het uitlaatspruitstuk (afhankelijk van het geval).
 Zet de moeren vast op de tapeinden (veerring) (sleutel 1791-T).

4109



10. Verwijder de steun onder de versnellingsbak en laat de motor op de voorste traverse zakken.
Zet de bevestigingsbouten van de voorste motorsteunen vast met 6 mkg.

11. Sluit de benzinetoevoerslang aan op de leiding van de tank of op de benzinepomp.

12. Monteer op de bovenste assemblagetapeinden van de motor-versnellingsbak:

- de claxon (2) met steun,
- de bevestigingssteun (1) van de geruisdemper (*indien nodig*).

13. Stel de handrem af.

14. Controleer en stel zonodig de vrije slag af van het frictiepedaal.

15. Monteer de carburateurbediening:

Sluit de gasstang op de gasklephefboom aan (viltring).
Sluit de chokekabel aan met een speling van 3 tot 5 mm.

16. Monteer de warmtewisselaars (*indien nodig*).

Breng de afvoerslangen (3) in de wielkasten aan en monteer de warmtewisselaar op de bovenbeplating van de cilinderkoeling.

Monteer, zonder definitief vast te zetten:

- de klembeugels (5) op de spuitstukken,
- de klembeugels (6) op de expansiepot.

Zet de vier beugels evenals de twee bevestigingsbouten (7) van de expansiepot op de versnellingsbak definitief vast.

Sluit de verwarmingsslangen (4) aan op de warmtewisselaars.

17. Monteer de koplampsteun (*indien van toepassing*).

18. Monteer het geheel van bumpersteun en frontsteun (*AY-wagens*).

19. Sluit de elektrische bedrading aan:

Sluit de voedingsdraden aan:

- op de bobine,
- van de ontsteking en de dynamo (*indien aanwezig*).
Zet ze vast in de klem op het linker spatscherm (*indien nodig*),
- van de claxon,
- van de wisselstroomdynamo.

Sluit aan:

- de bougiekabels,
- de massakabel op de accu.

20. Monteer het luchtfilter.

21. Vul het motorcarter bij (TOTAL GTS 20 W 50).

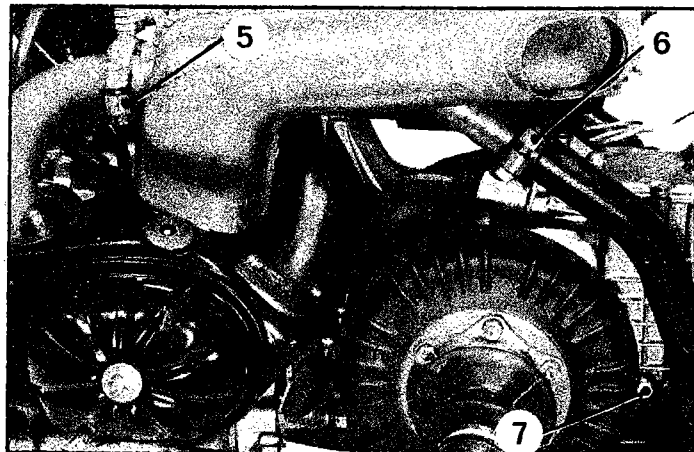
22. Start de motor. Laat deze warmdraaien en controleer de afdichting van de uitlaat.

23. Stel het stationaire toerental af.

24. Controleer zonodig de oliedruk.

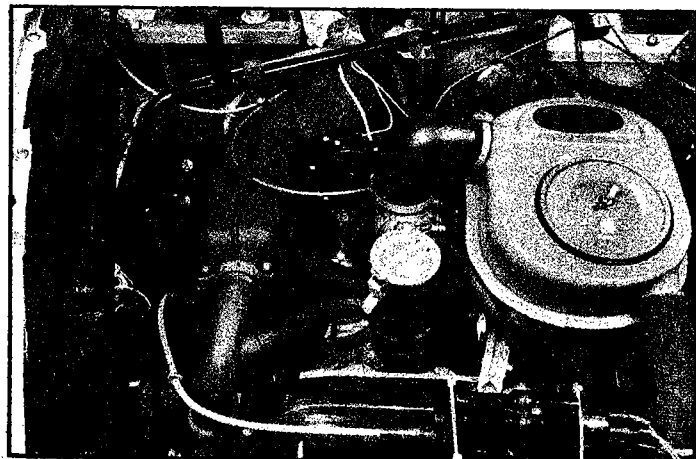
25. Monteer de motorkapsteun, de krik en het reservewiel op de spatschermen, de zijbeplating van de motorkap en de motorkap.

4041



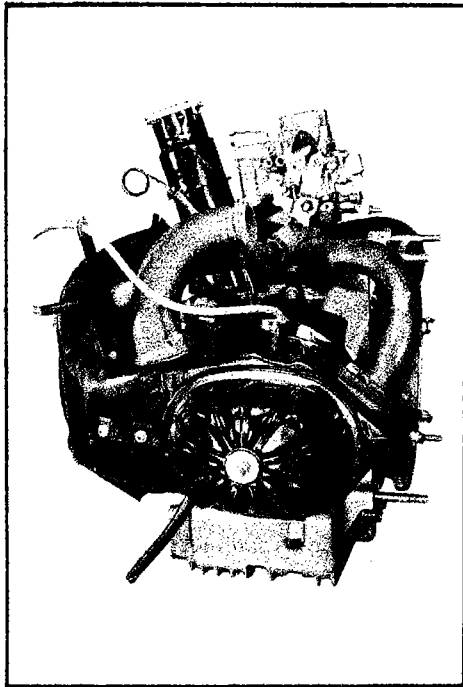
Manuel 621-2

4105



IN ONDERDELEN UITEENNEMEN EN WEER OPBOUWEN VAN EEN MOTOR
(bij vervangen of revisie)

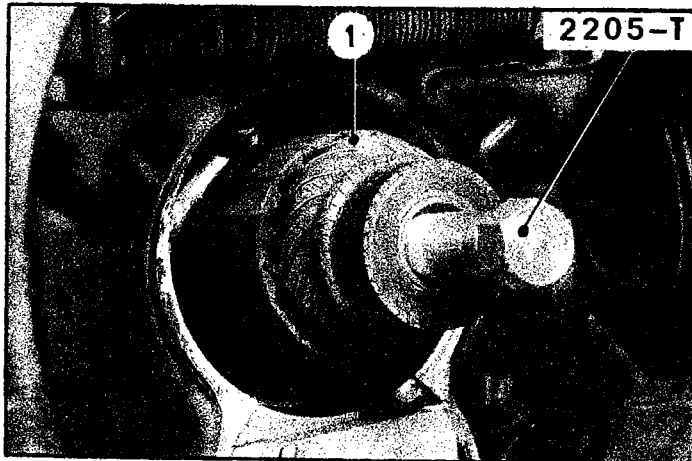
4500



IN ONDERDELEN UITEENNEMEN.

1. Tap de motor af en ledig de kleppendecksels.
2. Plaats de motor op een werkbank.
3. Verwijder:
 - de ventilator (gereedschap 3006-Tbis of 3006-T),
 - de dynamo (Trekker 2205-T voor het verwijderen van het anker (1),
 - de dynamosnaar,
 - de benzinepomp met tussenstuk en stift,
 - het carterventiel en de snaarspanner van de dynamo,
 - de bougies,
 - het in- en uitlaatspruitstuk met carburateur,
 - de koeltunnel,
 - de cilindermantels,
 - de voorste motorsteunen,
 - het manocontact (*indien aanwezig*),
 - de koppeling,
 - het vliegwiel,
 - de assemblage-tapeinden van motor en versnellingsbak met de centreerbussen,
 - de oliekoeler en de ontsteking (*alleen bij revisie*).

PL 31



4. Reinig de onderdelen.

OPBOUWEN.

5. Monteer de benzinepomp:

Smeer de stift en controleer de gangbaarheid in zijn boring.

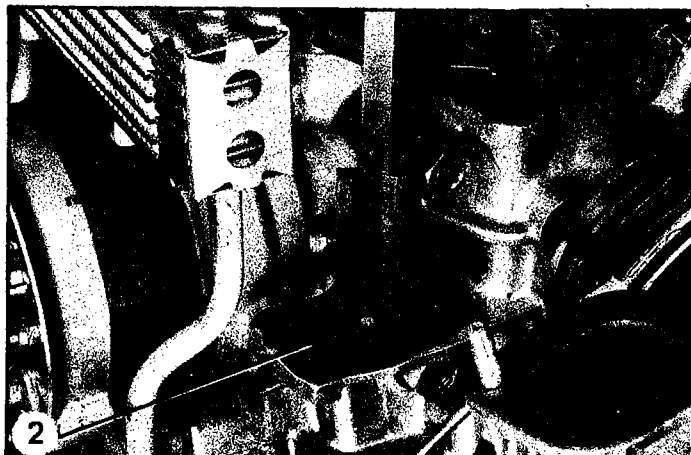
Verdraai de motor met de hand totdat de stift in zijn laagste punt staat.

Monteer het tussenstuk (2) (de vlakken moeten schoon zijn). Controleer of het einde van de stift minimaal 1,2 mm. buiten het bovenzvlak van het tussenstuk uitsteekt. Zonodig de dikte van het tussenstuk wijzigen. Vul het huis van de benzinepomphefboom met (TOTAL MULTIS) vet.

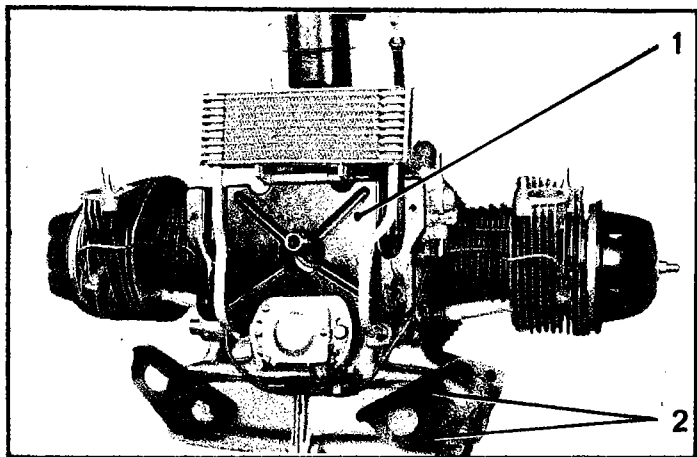
Monteer de slangen op aan- en opvoerzijde.

Monteer de pomp en zet de bouten met een borgring vast.

4045



4225



6. Monteer het vliegwiel:

Zet de bouten vast met 4-4,5 mkg (momentsleutel 2471-T).

Na elke demontage moeten deze bouten worden vervangen.

Monteer (indien van toepassing) de trommel met centrifugaalgewichtjes.

7. Monteer de voorste motorsteunen.

Zet de bouten (7) met een veerring vast.

8. Monteer de koeltunnel:

a) Breng de afdichtingsplaat (1) aan (indien van toepassing).

b) Monteer de oliekoeler (indien nodig) met nieuwe pakkingen.

c) Monteer de koeltunnel (3).

Plaats de steunen tussen de silentblocs (6) en de koeltunnel.

Zet de moeren (5) matig vast (de stand van de silentblocs wordt bij montage in de wagen vastgesteld).

d) Bevestig de afdichtingsplaat (1) (indien van toepassing).

e) Monteer de cilinderbeplating.

9. Monteer de dynamo.

(indien van toepassing)

Monteer indien nodig de oliekoeler in de ontsteking (met nieuwe pakkingen).

10. Zet de ontsteking vast (indien van toepassing)

11. Monteer het in- en uitlaatspruitstuk:

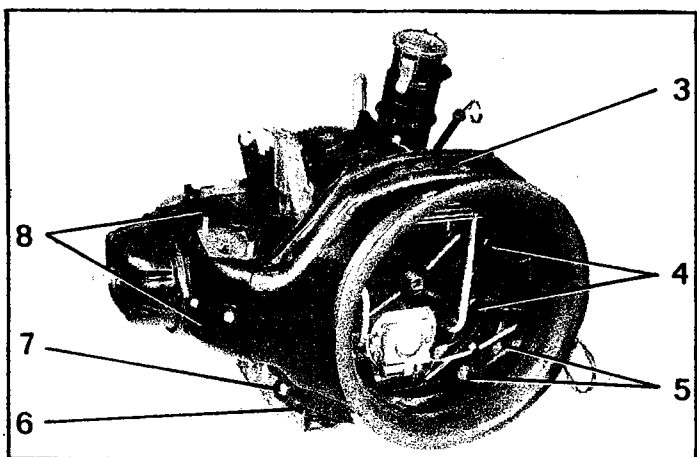
Monteer de pakkingen op de cilinderkoppen.

OPMERKING: De pakkingen na elke demontage vervangen.

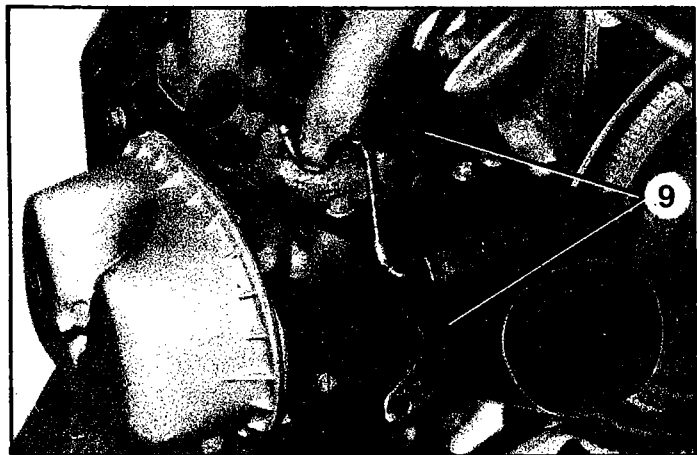
Schuif de spruitstukken op de tapeinden.

Zet de moeren en bouten vast met 1,5 mkg. (borgring).

5202



PL 209



12. Monteer de carterontluchting:

Monteer de klingeritpakking tussen pijp en carter.

Monteer de bevestigingssteun van de snaarspanner van de dynamo onder de rechter bout.

Zet de bouten vast (borgring).

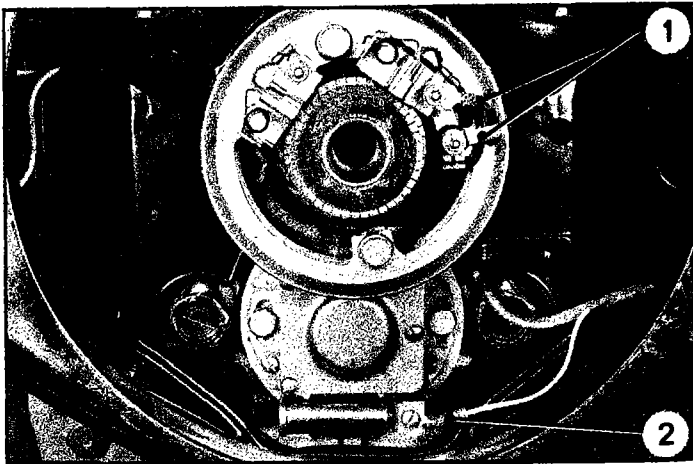
13. Monteer de bougies (sleutel 1601-T).

14. Monteer het manocontact (indien aanwezig nieuwe koperen pakking).

Zet het vast met 2 tot 2,5 mkg.

15. Monteer de assemblagetapeinden van motor en versnellingsbak en de centreerbusjes.

3358



16. Monteer de koppeling:

Monteer de frictieplaat en de drukgroep.

Centreer de bouten (met een veerring) vast met 1 tot 1,4 mkg.

17. Monteer de wisselstroomdynamo:

(indien aanwezig)

a) Plaats de dynamo en leg de snaar over de poelie alvorens het ventilatiehuis aan te brengen.

b) Breng het ventilatiehuis (3) aan.

c) Monteer de dynamo snaarspanner (4).

18. Sluit de dynamo- (1) en de ontstekingsdraden (2) aan.

19. Monteer de ventilator:

OPMERKING: De ventilator wordt eerst aangebracht nadat de motor in de wagen geplaatst is; dit om de plaats van de silentblocs op de koeltunnel te bepalen. Zet de bouten op de traverse vast met 6 mkg (borgring onder de kop).

Zet de bouten op de koeltunnel vast met 2 tot 2,5 mkg (stuit- en borgring).

Monteer de ventilator, breng de zuigers op het ontstekingsstijdstip.

Leg de snaar in de poelie *(indien van toepassing)* en bevestig de ventilator op de krukas.

Richt de ventilator zodanig dat de slinger horizontaal kan worden aangebracht.

Zet de bout (5) vast met 5 mkg (veerring).

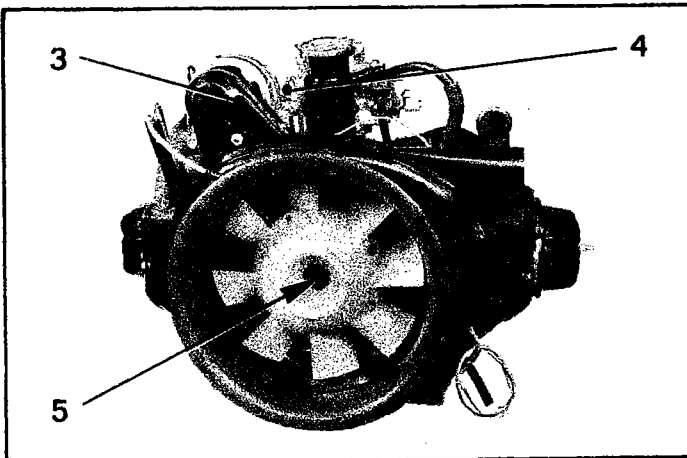
20. Span de dynamosnaar.

21. Monteer het ventilator-beschermgaas *(afhankelijk van het geval)*.

22. Vul het motorcarter (met TOTAL GTS 20 W 50).

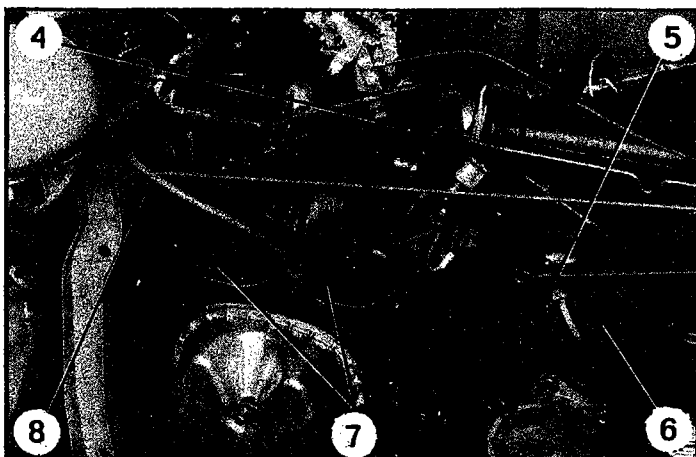
Manuel 621-2

5201



DEMONTAGE EN MONTAGE VAN DE ZUIGERVEREN
(alle typen motoren)

PL.351



DEMONTAGE

OPMERKING: Neem de motor uit de wagen wanneer aan beide cilinders moet worden gewerkt (zie Hand. A. 100-4).

1. **Alle wagens (behalve AY. CA Méhari).**
Verwijder:
 - het reservewiel (*indien van toepassing*),
 - de zijbeplating,
 - het spatscherm, de wielkast (*indien van toepassing*) aan die zijde waar gewerkt wordt.

2. **Wagentypen AY.CA (Méhari).**

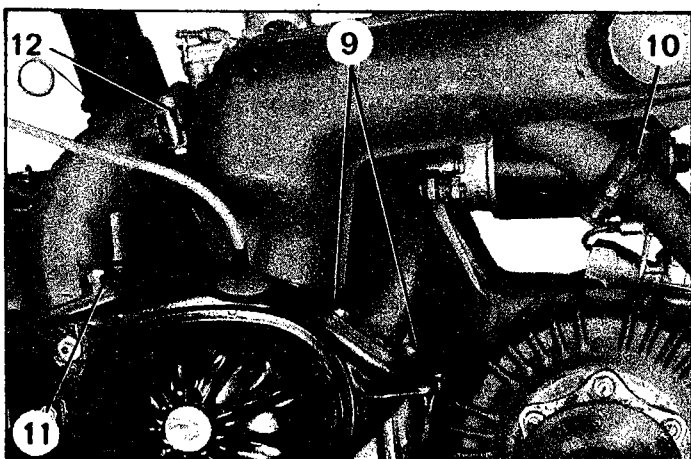
Bouw de motor uit.

3. **Maak de massakabel van de accu los.**
Losmaken:
 - de verwarmingslangen (6) (*indien van toepassing*),
 - de afvoerslang (*indien van toepassing*),
 - de gasstang (4) van de gasklepbediening.

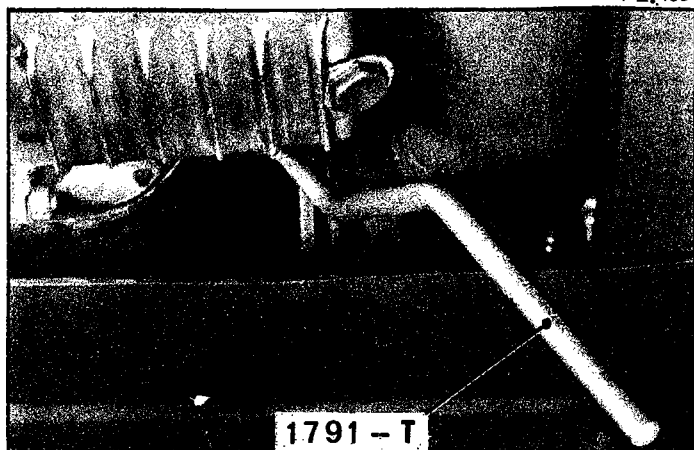
4. **Verwijder de geruisdemper (*indien van toepassing*).**

5. **Verwijder het geheel van spuitstuk en carburateur:**
(Zonder de chokekabel of de kachelbedieningskabel los te maken).
 - a) Maak de stang (5) en zijn veer los (oude motorkap).
 - b) Verwijder de uitlaatklembeugels (8), (10) en (12).
 - c) Verwijder aan elke zijde de moeren (7) of de bouten (9) en de moeren (11) waarmee het spuitstuk op de cilinderkoppen is bevestigd.
Maak de benzinetoevoerslang los van de carburateur.
 - d) Verwijder het geheel van de onderdelen en laat deze op de motor rusten aan die zijde waar niet gewerkt moet worden.

4162



PL.403



- e) Verwijder de pakkingen tussen spuitstukken en cilinderkoppen.
Dicht de gaten van de cilinderkoppen af.
Maak de bougiekabels los.

6. Verwijder de kleppendecksels (let op het weglopen van de olie) en breng de zuiger in het B.D.P., einde compressieslag (aan die zijde waar gewerkt wordt).

7. Motoren met de oude motorkap:

- a) Verwijder de ventilateur (trekker 3006-Tbis).

- b) Losdraaien:
- de moer van expansiepotsteun (sleutel 1791-T),
 - de klemband van de uitlaatpijp op de expansiepot of de knalpot.
 - Kantel de expansiepot of de knalpot naar de buitenzijde van de wagen, zodat de koeltunnel naar voren gebracht kan worden.

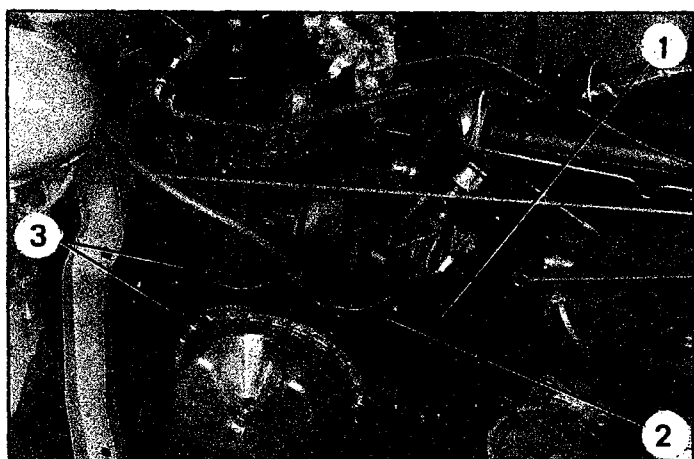
- c) Verwijder:
- het verwarmingshuis (1),
 - de bovenste beplating (2) en de bouten (3) (aan de zijde waar niet gewerkt wordt),
 - de twee silentbloc-bevestigingsbouten op het chassis.

- d) Draai de vier moeren waarmee de voorste steunen op de koeltunnel zijn bevestigd los.

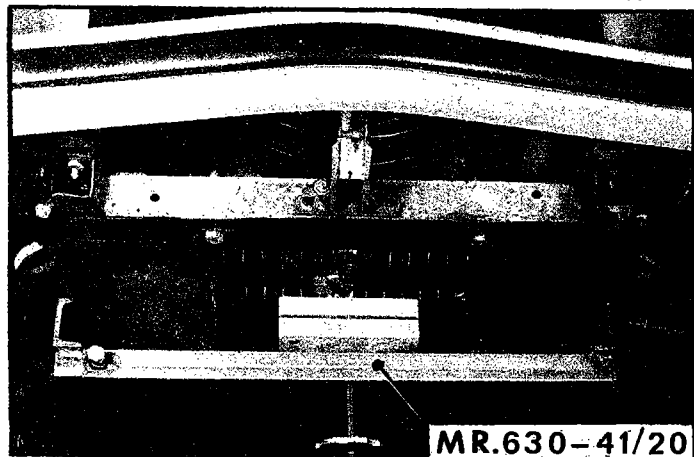
- e) Licht de motor op met behulp van de steun MR. 630-41/20 of, eventueel, met een krik met een houten blok onder het motorcarter.

Kantel de motor naar rechts en naar links om de koeltunnel naar voren te kunnen brengen zonder deze te verwijderen.

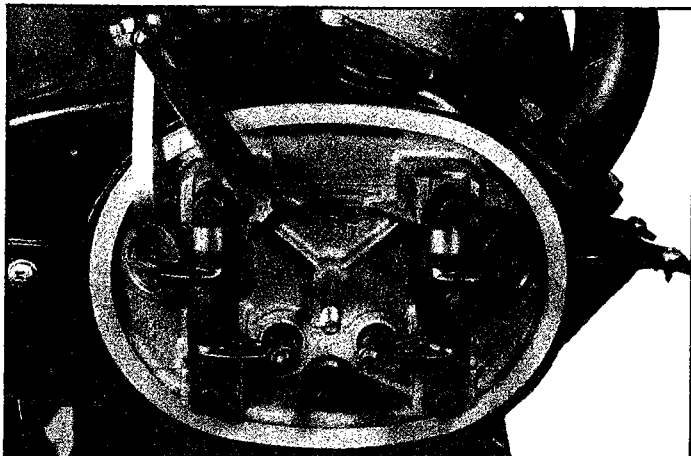
PL.351



2664



4112



22. Stel de klepspeling af (koud):
In- en uitlaat = 0,20 mm.

Stel een klep af wanneer dezelfde klep van de tegenoverliggende cilinder maximaal wordt gelicht.

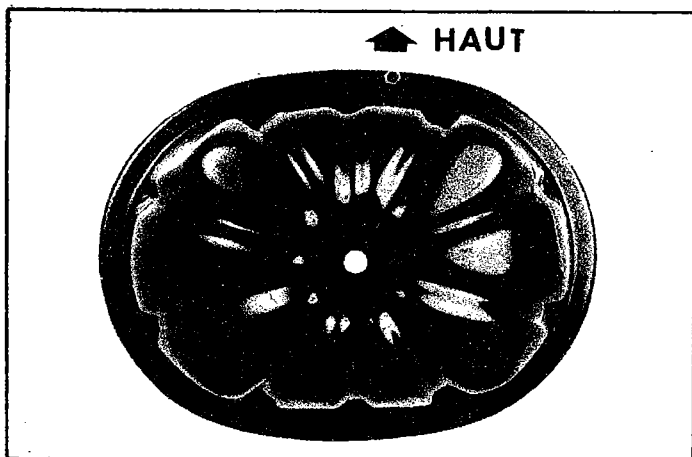
23. Monteer de kleppendecksel:

Controleer of de pakkingvlakken volkomen vlak zijn. Plak de rubber pakking op het kleppendecksel (BOSTIK 1400 of MINNESOTA F 19 lijm).

Monteer dit kleppendecksel en zet de moer vast met 0,5 tot 0,7 mkg.

LET OP: Een verkeerd aangebrachte pakking of een onjuiste aanhaalspanning van de moer kan de gehele olievoorraad doen verloren gaan. Op een aantal motoren zijn de kleppendecksel gemerkt met de letter „O”. Dit merkteken moet naar boven worden geplaatst.

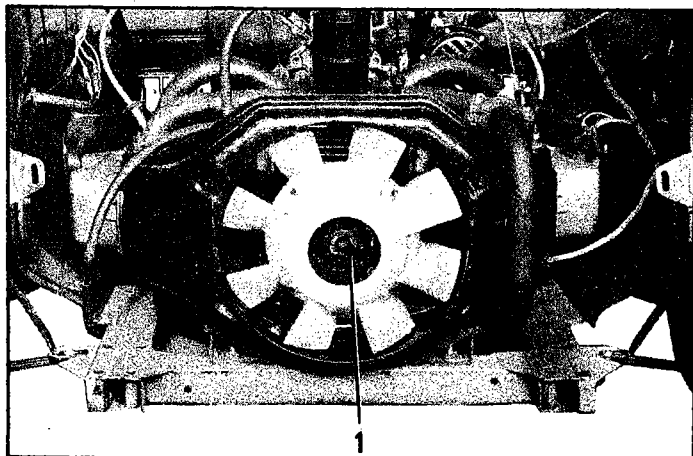
4278



24. Monteer de ventilator.
(indien van toepassing)

Breng deze zodanig aan dat de slinger horizontaal in de slingerklauw aangebracht kan worden, wanneer één der cilinders op het ontstekingsstijp staat (pen en gat). Zet de bout (1) (borgring) vast met 4,9 tot 5,1 mkg. Zet het vliegwiel vast met een schroevendraaier.

3403



25. Sluit de benzineslang op de carburateur aan.
Sluit de gasstang op de gasklephefboom aan.

26. Sluit de verwarmings- en afvoerslangen alsmede de bougiekabels aan.

27. **Alle wagentypen** (behalve AY-CA Méhari):

Monteer:

- de wielkast (indien van toepassing),
- het spatscherm en de zijbeplating,
- het reservewiel (indien van toepassing).

28. Sluit de massakabel op de accu aan.

29. Sluit de inlaatgeruisdempers aan (indien van toepassing).

30. Monteer het reservewiel (indien van toepassing).

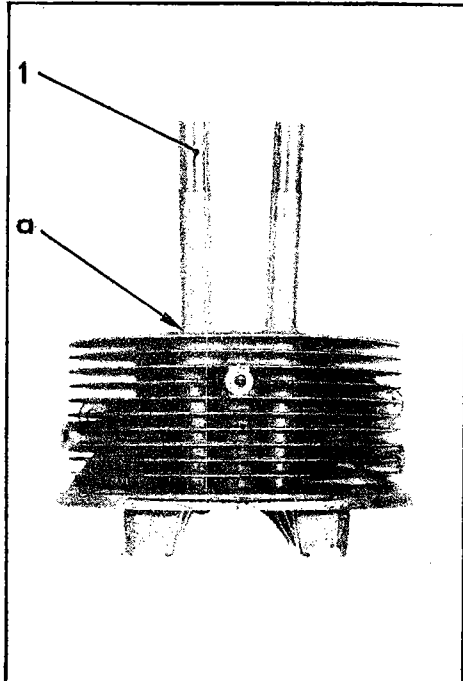
31. Controleer het motoroliepeil.

32. Start de motor en controleer de afdichting van:

- de olieleiding naar de cilinderkop,
- de klepstoterstangeleidepijpen,
- de kleppendecksels.

VERVANGING VAN EEN KLEPSTOTERSTANGGELEIDERPIJP

PL 575



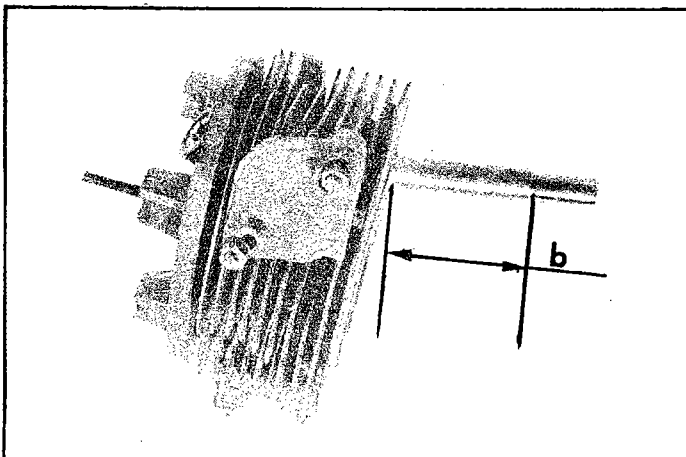
DEMONTAGE.

1. Verwijder de cilinderkop.
2. Verwijder de groep kleptuimelaaras en kleptuimelaars.
3. Verwijderen van de geleiderpijp.
 - a) Zaag de geleiderpijp (1) gelijk met het onderste cilinderkoppasvlak af (bij „a“).
 - b) Snijd het in de cilinderkop achtergebleven deel van de geleiderpijp in de lengterichting door met behulp van een zaagblad.

LET OP: De boring in de cilinderkop mag niet worden geraakt.

- c) Tik het pipeinde uit de boring met behulp van een pen met kraag.

1209 2



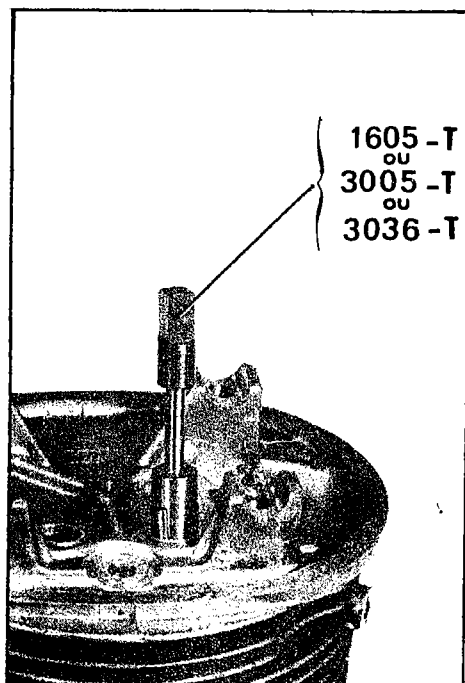
MONTAGE

4. Monteer de pijp:

Schuif de pijp in de boring tot de maat „b” gelijk is aan 47,5 mm (2 cv motoren) of 71 mm (3 cv motoren).
5. Uitzetten van de geleidepijp.

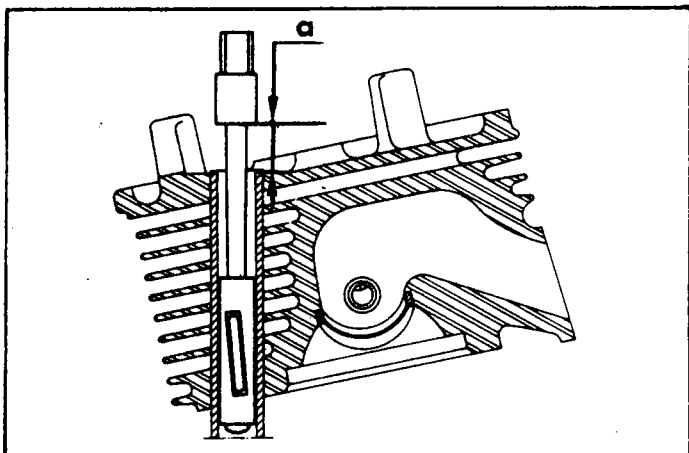
Uitzetapparaat 1605-T:	423 cm ³ motoren (A52)
Uitzetapparaat 3005-T:	425 cm ³ motoren (A53)- (A79/0)
	602 cm ³ motoren (M4)
Uitzetapparaat 3036-T:	435 cm ³ motoren (A79/1)
	602 cm ³ motoren (M28/1)- (M28)

PL 574



- a) Aan de bovenzijde:
 - Plaats het uitzetapparaat in de geleiderpijp; gebruik uitsluitend de rollen van 12 mm.
 - Draai de conische pen klokgewijs en druk gelijktijdig op de pen, totdat de einden van de rollen gelijk liggen met het bovenste deel van de pijp.
 - Verwijder het uitzetapparaat door de pen in omgekeerde richting te draaien.

A 11.5



b) Aan de onderzijde:

Plaats het uitzetapparaat zo in de geleiderpijp dat de afstand „a” 14 mm is.

Draai de conische pen klokgewijs en druk gelijktijdig op de pen, tot het vierkante gedeelte van de pen 15 mm is gezakt.

Verwijder het uitzetapparaat door de pen in tegengestelde richting te draaien.

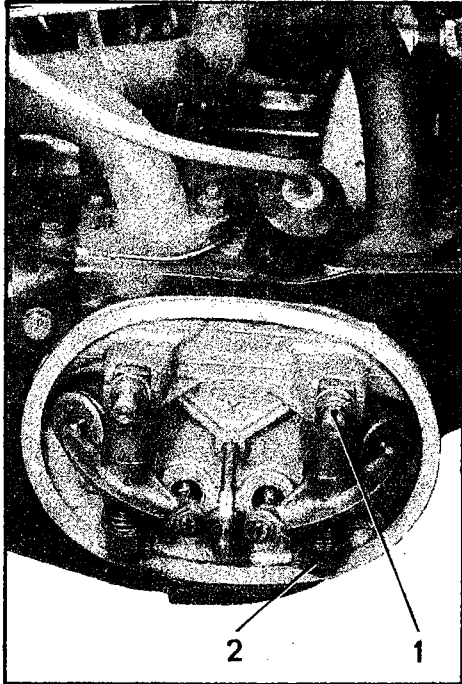
6. **Monteer de groep kleptuimelaaras en kleptuimelaars.**

7. **Monteer de cilinderkop.**

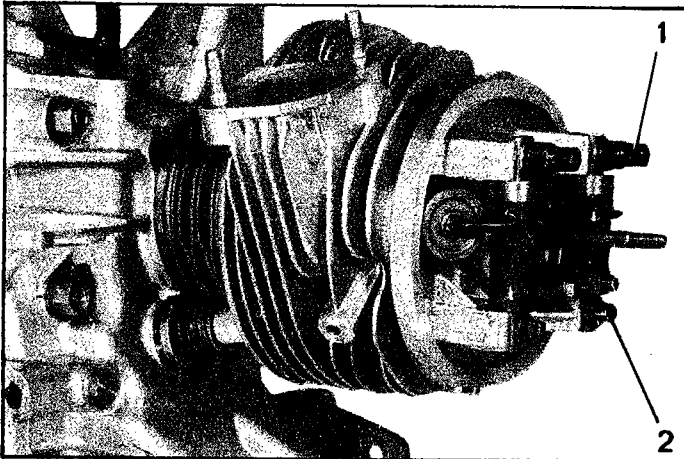
8. **Stel de klepspel af.**

II. VERWIJDEREN EN AANBRENGEN VAN EEN AS, EEN TUIMELAAR, EEN KLEPSTOTERSTANG, EEN KLEPVEER, EEN VALVE SEAL

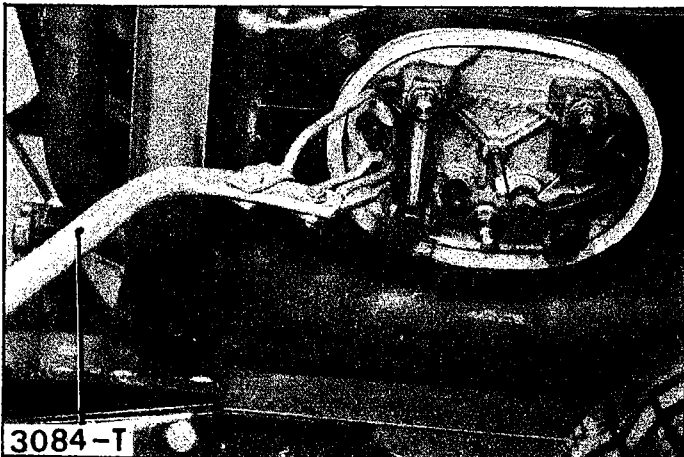
PL. 538



4062



PL 540



DEMONTAGE

1. Alle typen (m.u.v. Méhari):

Verwijder de wielkuip, het spatscherm en de motor-zijbeplating.

2. AY. CA (Méhari):

Maak het front (met steun) los van het spatscherm aan de zijde waar gewerkt moet worden. Buig de delen zover uit elkaar dat het werk kan worden verricht.

3. Verwijder het klependeksel:

Plaats een bakje om de olie op te vangen.

4. Verwijder de tuimelaaras:

a) Draai de motor zodanig dat de zuiger in het B.D.P. staat, einde compressieslag (kleppen gesloten).

b) Verwijder:
 - de cilinderkopmoer (1)
 - de bout (2) (sleutel 1677-T, indien van toepassing).

c) Verwijder het geheel van as, tussenstuk, tuimelaar, veer (*oude cilinderkop*) of elastische ring (*nieuwe kop*) en steunring.

5. Verwijder de klepstoterstang.

6. Verwijder de klepveren:

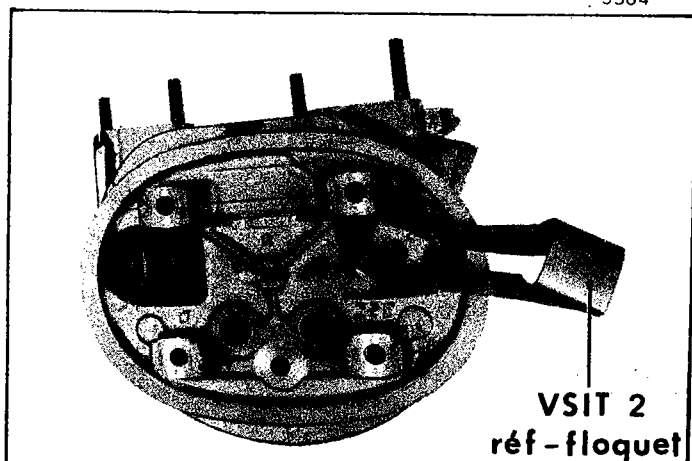
Zet de zuiger op het ontstekingsstijpstip (pen en gat).

a) Monteer de as al steun om de klem te kunnen lichten. Zet de bout en kopmoer vast.

b) Monteer de kleplichter 3084-T zoals hiernaast wordt getoond. Druk de veren samen.

c) Verwijder:
 - de halve maan spietjes,
 - cup,
 - de twee veren,
 - de centreercup van de veren,
 - de valve seal.

3584



MONTAGE

7. Monteer de valve-seal:

Smeer de klepsteel in en plaats de plastic montagedop op het uiteinde van de stang. Laat de valve-seal (3) over de dop glijden. Druk de valve-seal tegen de geleider aan.

Gebruik voor het voltooiën van de montage de tang VSIT 2 van FLOQUET.

8. Monteer de klepveren:

a) Monteer:

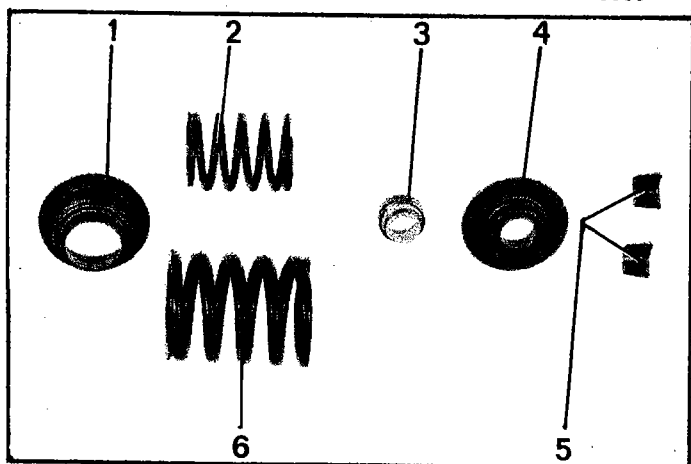
- de centreercup (1),
- de binnenste veer (2);
- de buitenste veer (6)
- de cup (4)

b) Gebruik de klepverlichter 3084-T om de veren samen te drukken en plaats de halve maan spietjes (5).

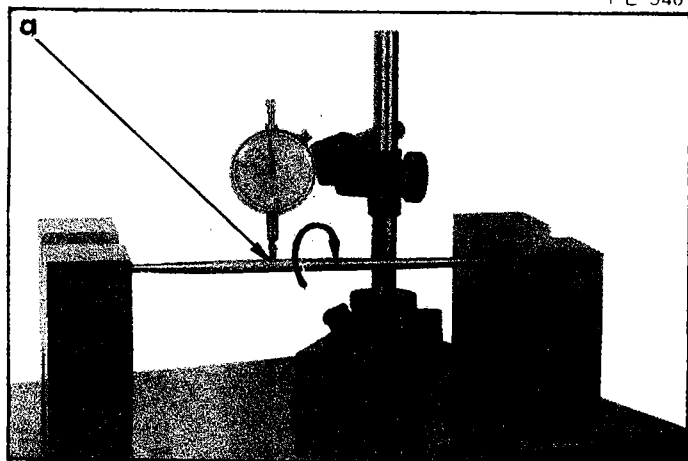
c) Verwijder:

- de klepveerlichter 3084-T,
- de as.

3583



PL 340



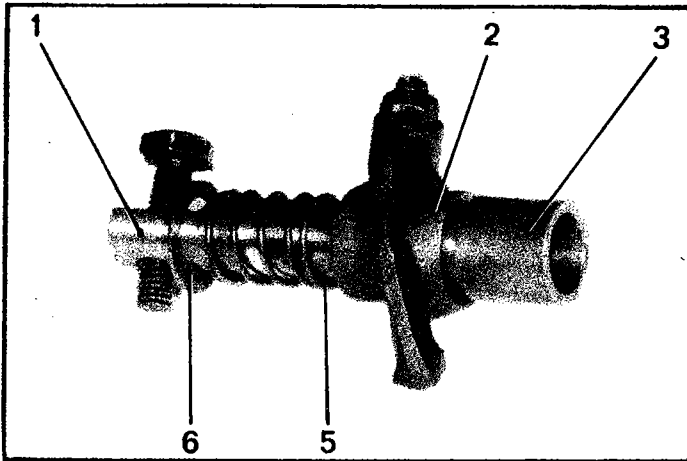
9. Monteer de klepstoterstang:

a) Wanneer een stoterstang opnieuw wordt gebruikt moet worden gecontroleerd of deze bij „a” niet meer dan 0,2 mm is verbogen. Controleer dit op twee V-blokken. Zonodig de stang recht slaan met een houten hamer.

b) Breng de vantevoren ingeoliede stang in de geleider aan, met de verkoperde kogel aan tuimelaarzijde.

PREMIER MONTAGE

220-bis

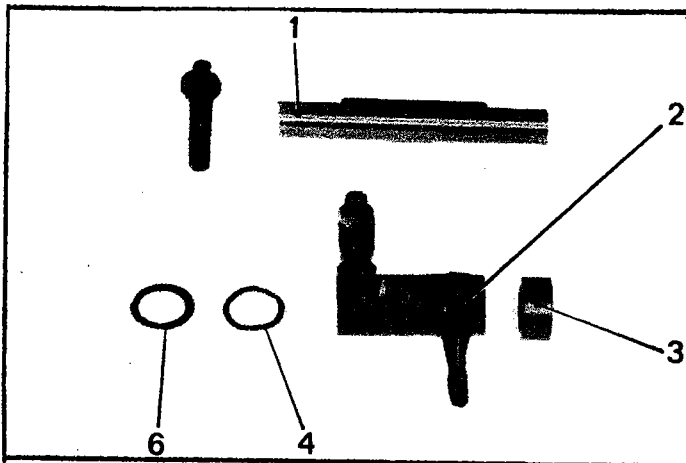


10. Monteer de kleptuimelaars:

- a) Breng op de as (1) aan:
 - de steunring (6)
 - de veer (5) (*eerste montage*),
 - de elastische ring (4) (*tweede montage*),
 - de tuimelaar (2),
 - het tussenstuk (3).
- b) Monteer de aldus uitgeruste as op de steunen.
- c) Zet de cilinderkopmoer vast met 2 tot 2,3 mkg.
- d) Controleer de aanhaalspanning van beide andere moeren.
- e) Zet de onderste bevestigingsbout van de as vast (sleutel 1677-T, *tweede montage*).

DEUXIEME MONTAGE

1076



11. Stel de klepspel af (bij koude motor):

Stel een klep af wanneer dezelfde klep van de tegenoverliggende cilinder maximaal is gelicht.

In- en uitlaat = 0,20 mm.

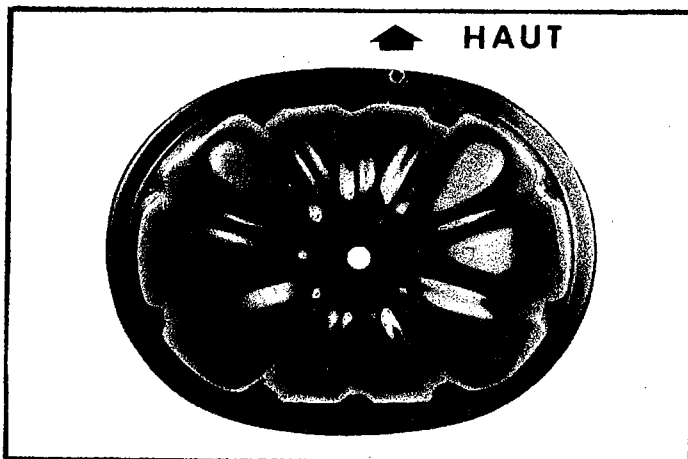
12. Monteer het kleppendeksel:

Controleer of het pakkingvlak geen beschadiging vertoont.

LET OP: Op een aantal motoren zijn de kleppendeksel gemerkt met de letter „O”. Dit merkteken moet naar boven worden geplaatst.

Draai de moeren matig vast met 0,5 tot 0,7 mkg.

1278



13. Vul het motorcarter bij.

14. Alle wagens (m.u.v. Méhari):

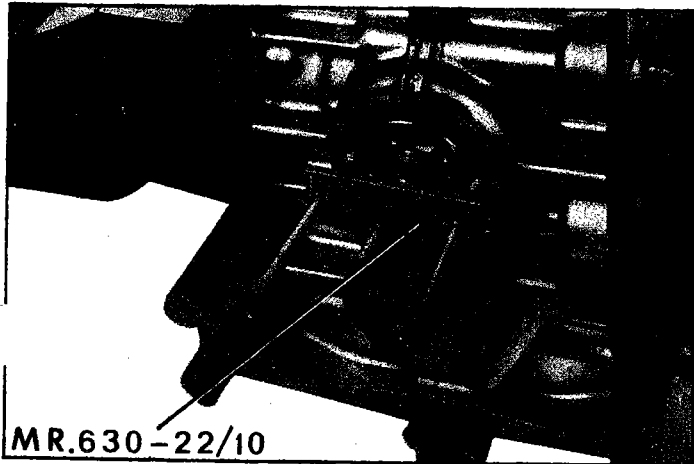
Monteer de wielkast (*indien van toepassing*), het spat-scherm en de motor-zijbeplating.

15. Méhari:

Monteer het front (met steun) op het spat-scherm.

II. VERHELPEN VAN LEKKAGE UIT DE HOOFDLAGERS

2839



1. Controleer de in het carter heersende onderdruk (zie hoofdstuk 1):

Als nu nog lekkage optreedt, moet dit in de motor worden gezocht.

2. Verwijder de motor (zie betr. Handeling)

3. Verwijder frictie en vliegwiel.

4. Verwijder de achterste oliekeerring:

- a) Boor twee gaten met een diameter van 2 mm diametraal tegenover elkaar in de keerring.
- b) Draai de bouten van de trekker in deze gaten.
- c) Trek de keerring uit door draaien van de centrale bout van de trekker.

5. Monteer de achterste oliekeerring:

Neem dezelfde voorzorgen in acht als bij de montage van de voorste oliekeerring. (Zie Hoofdstuk I).

Gebruik de montagegereedschappen:

- MR. 630-34/25 of 3007-T voor de wagentypen AZ - AZU - AYA - AYA 2 (motoren A 53 - A 79/0 - A 79/1).
- 3004-T voor de wagentypen AYA 3 - AK (1968) AM (1968) (motor M 4).
- 3007-T bis voor de wagentypen AYB - AY.CA - AZ - AK - AM (motoren M 28/1 en M 28).

Smeer de binnenconus van het apparaat in met motorolie.

OPMERKING: Monteer uitsluitend de door onze afdeling „Onderdelen” geleverde oliekeerringen.

6. Monteer het vliegwiel.

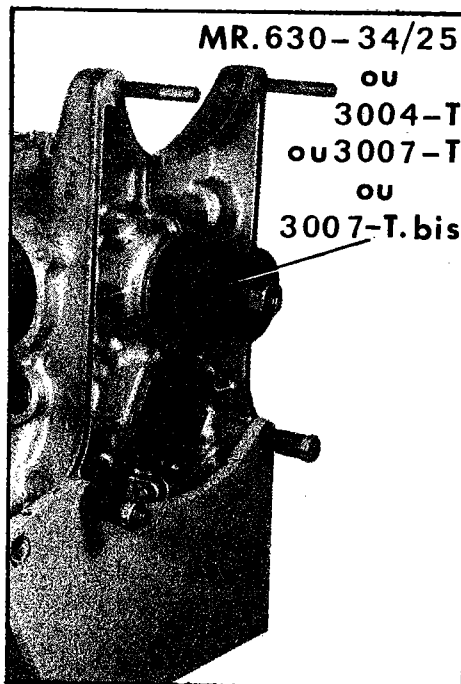
De bouten voor de bevestiging van het vliegwiel moeten na elke demontage worden vervangen.

Zet de bouten vast met 4—4,5 da Nm.

7. Bouw de motor in.

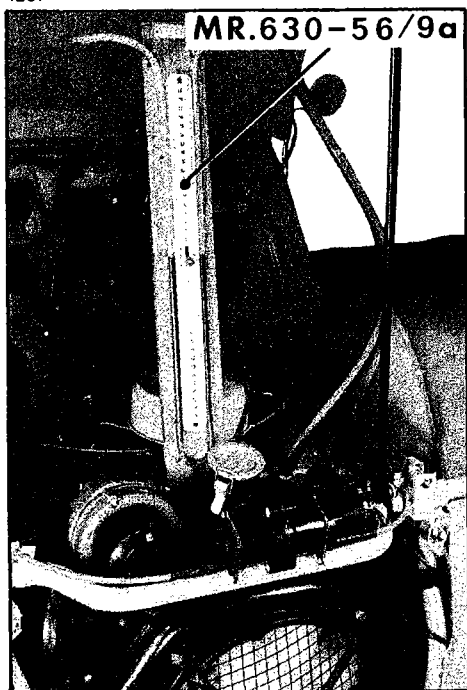
(Zie betreffende Handeling).

PL.305



I. VERHELPEN VAN LEKKAGE LANGS DE VOORSTE KERING

4237



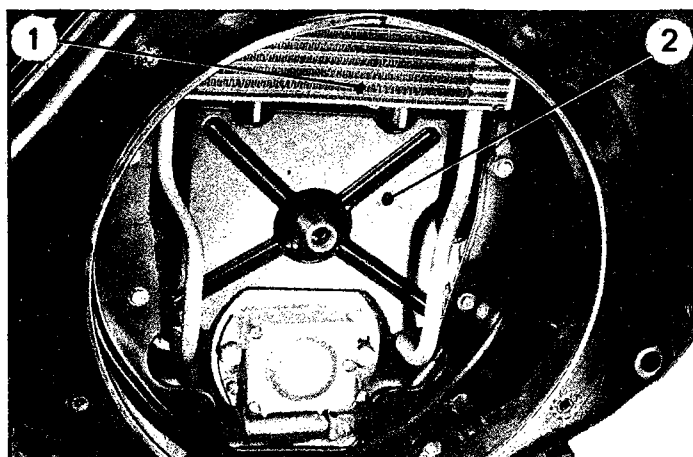
1. Controleer de carteronderdruk:

- a) Gebruik hiervoor de water-manometer MR. 630-56/9a.
Verwijder de peilstok.
Sluit één der uiteinden van de manometer aan op de peilstokhouder.
- b) Laat de motor stationair draaien en geef wat gas om het niveau in de manometer te stabiliseren.

LET OP: De vloeistof moet stijgen in het buisje dat met de motor is verbonden.

- c) Lees het niveau-verschil af.
Stationair draaiend moet dit minimaal 5 cm. bedragen.
- d) In het tegenovergestelde geval moet het carterventiel worden vervangen.
- e) Maak een proefrit, met warme motor. Wanneer de lekkage blijft moet tot reparatie worden overgegaan.

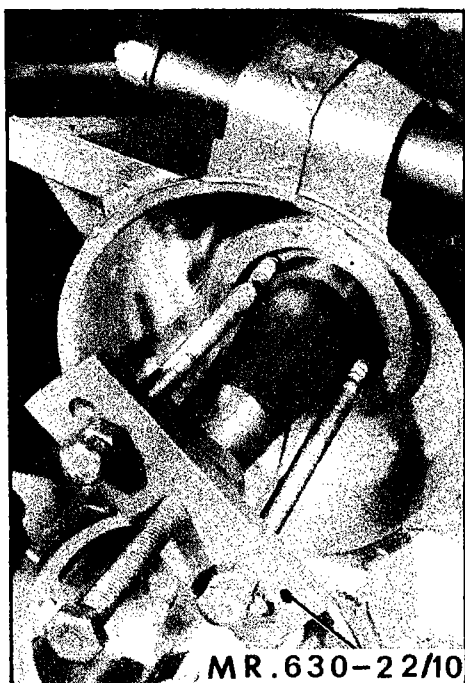
4223



2. Verwijder het beschermrooster en de ventilateur (trekker 3006-T bis).
3. Verwijder, afhankelijk van het wagentype, de dynamo of de oliekoeler (sleutel MR. 630-11/18) (zie de betr. Handeling).

- a) Verwijder zondig de afdichtplaat achter de koeltunnel.
- b) Controleer of de krukasspeling (in beide richtingen) niet overdreven is.

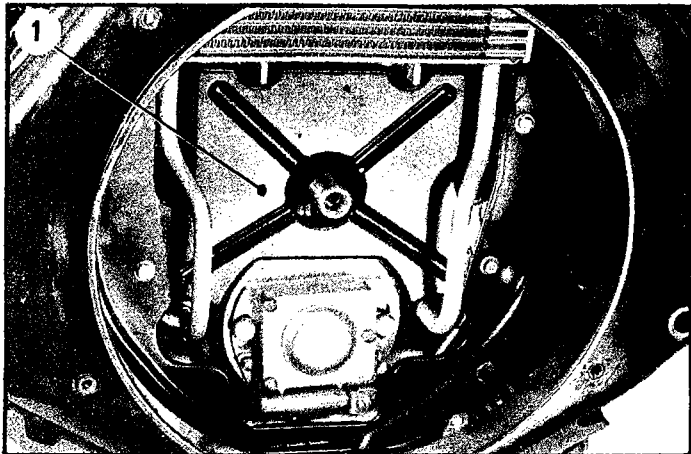
2840



4. Verwijder de voorste kering:

- a) Boor hierin twee gaten van $\phi 2$ mm diameteral tegenover elkaar.
- b) Draai de stangen van de trekker in deze gaten.
- c) Verwijder de kering door de centrale bout van de trekker in te draaien.

4223



BELANGRIJK: Controleer of het draagvlak van de krukas, waarop de kering wordt aangebracht geen enkele beschadiging (vooral niet in lengterichting) heeft.

Nimmer dit gedeelte polijsten, anders wordt de micro-turbine beschadigd.

5. Smeer de boring en de buitenzijde van de kering in met hittebestendig vet.
Richt de lip van de kering naar de binnenzijde van de motor en het merk en nummer van de fabrikant naar buiten.

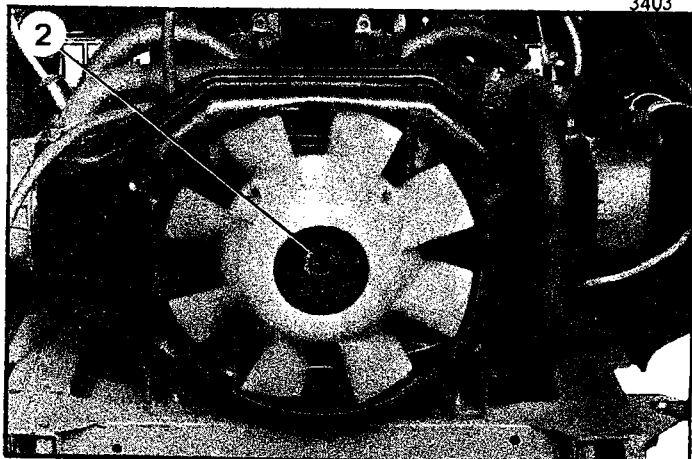
6. Monteer de voorste krukasoliekering:

Breng de kering op zijn plaats met behulp van een buis $\phi 45/\phi 31 \times 100$ mm.

De gemonteerde kering moet 0,5 mm binnen het cartervlak blijven.

OPMERKING: Waak er bij de montage van de kering voor de lip niet te beschadigen, om lekkage te voorkomen.

3403



7. Monteer de afdichtplaat (1) van de koeltunnel (indien van toepassing).

8. Monteer afhankelijk van het wagentype, de dynamo of de oliekoeler (*zie betr. Handeling*).

9. Laat de motor enkele minuten draaien.
Controleer de afdichting van de oliekoeleraansluiting (*indien van toepassing*).

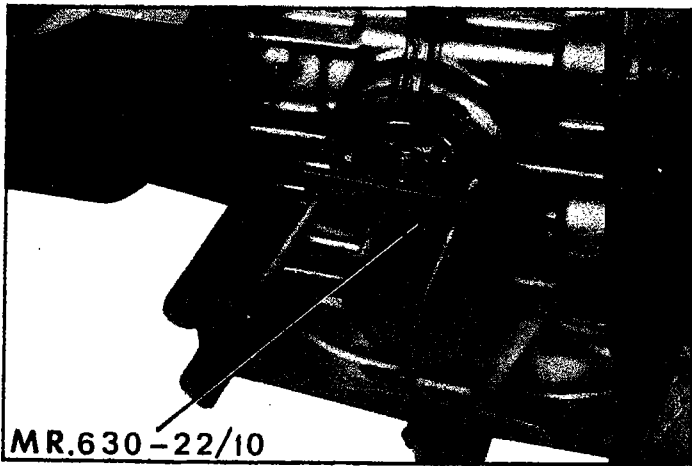
10. Monteer de ventilator. Zet de bout (2) vast met 4,1 - 5,1 mkg.

11. Monteer het beschermrooster.

12. Breng de motorolie op peil.

II. VERHELPEN VAN LEKKAGE UIT DE HOOFDLATERS

2839



1. Controleer de in het carter heersende onderdruk (zie hoofdstuk 1):

Als nu nog lekkage optreedt, moet dit in de motor worden gezocht.

2. Verwijder de motor (zie betr. Handeling)

3. Verwijder frictie en vliegwiel.

4. Verwijder de achterste oliekeerring:

- a) Boor twee gaten met een diameter van 2 mm diametraal tegenover elkaar in de keerring.
- b) Draai de bouten van de trekker in deze gaten.
- c) Trek de keerring uit door draaien van de centrale bout van de trekker.

5. Monteer de oliekeerring:

OPMERKING: Zelfde voorzorgen in acht nemen als bij de montage van de voorste keerring (zie Hoofdstuk 1).

Gebruik voor de montage:

- MR. 630-34/25 of 3007-T voor AZ - AZU - AYA - AYA 2 wagens (A53 - A 79/0 - A 79/1 motoren).
- 3004-T voor AYA 3 - AK (1968) wagens (M4 motor)
- 3007-T bis voor AYB - AY.CA - AZ-AK (M 28/1 en M 28 motoren)

Smeer de binnenconus van het apparaat in met motorolie.

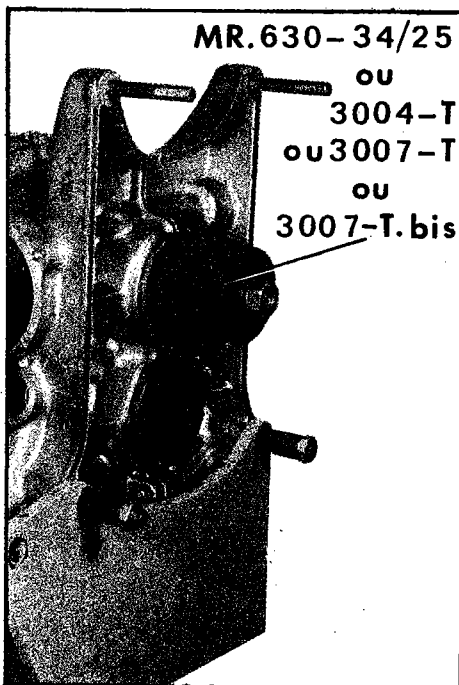
OPMERKING: Monteer uitsluitend de door onze afdeling „Onderdelen“ geleverde oliekeerringen.

6. Monteer het vliegwiel en zet de bouten vast met 4 tot 4,5 mkg.

OPMERKING: De bouten voor bevestiging van het vliegwiel moeten na elke demontage worden vernieuwd.

7. Monteer de motor.
(Zie betr. Handeling).

PL.305



VERVANGING VAN EEN VLEIGWIEL OF EEN STARTERKRANS



DEMONTAGE.

1. Verwijder de motor (zie betr. Handeling).
2. Demontage van het vliegwiel.

a) *Wagens met gewone koppeling:*

- Verwijder: –
– de drukgroep,
– de frictieplaat,
– het vliegwiel.

b) *Wagens met centrifugaalkoppeling:*

- Verwijder:
– de krans met centrifugaalgewichten (2),
– het vliegwiel (1).

3. Verwijderen van de starterkrans.

Tik de starterkrans met een beitel van het vliegwiel af.
Reinig het pasvlak voor de starterkrans op vliegwiel.

MONTAGE.

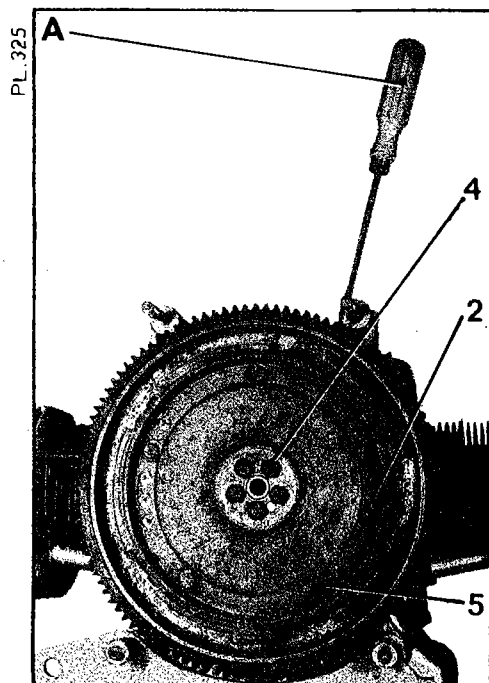
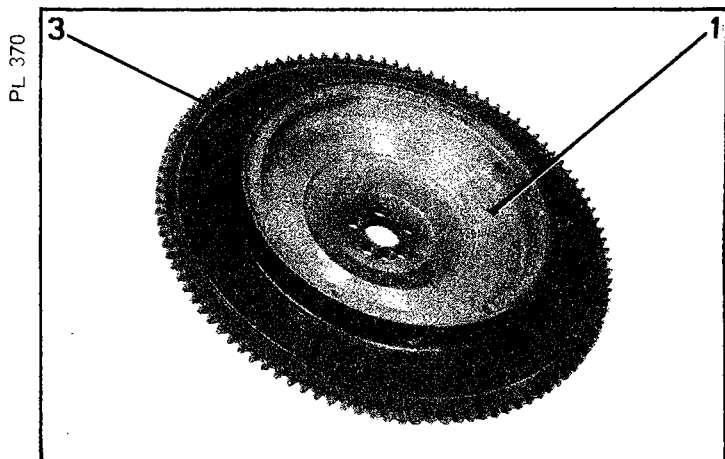
4. Montage van de starterkrans:

- a) Verwarm de starterkrans rondom met een vlam zodat deze gelijkmatig uitzet (ca. 200 - 250°C, aanloopkleur geel).
- b) Plaats de starterkrans (3) met de afgeschuinde zijde van de vertanding naar de zijde van de koppeling gekeerd op het vliegwiel.
- c) Controleer de slingering van de starterkrans (max. toelaatbaar 0,3 mm).

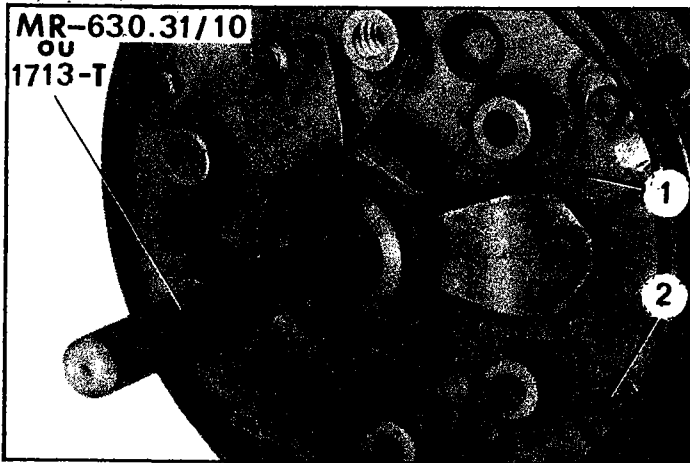
5. Montage van het vliegwiel.

a) *Wagens met centrifugaalkoppeling:*

Monteer het vliegwiel en zet de bouten (4) vast met 4 tot 4,5 mkg.
Blokkeer het vliegwiel met behulp van een schroevendraaier (A).
Monteer de krans met de centrifugaalgewichten (2) en zet de bouten (5) vast met 0,9 - 1,4 mkg.



PL.178



b) *Wagens met gewone koppeling:*

Monteer:

- het vliegwiel (als beschreven in § 5a),
- de frictieplaat,
- de drukgroep (1).

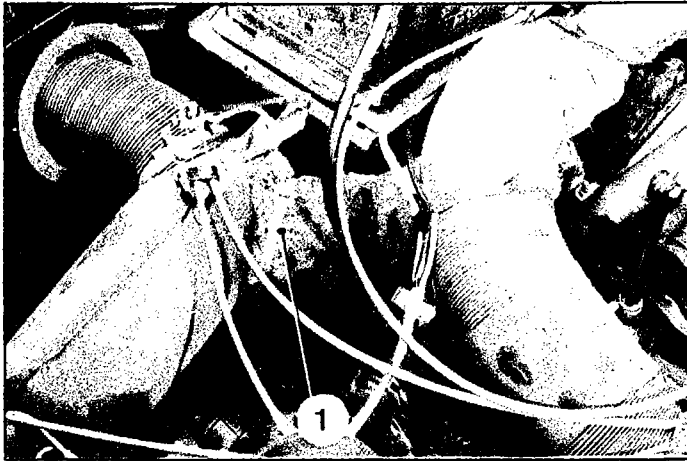
Centreer de frictieplaat met behulp van een centreerpen (centreerpen MR. 630-31/10 voor een frictieplaat met van spiebanen voorziene naaf of centreerpen 1713-T voor een frictieplaat met vertande naaf).

Zet de bouten vast met 1 - 1,3 mkg.

6. **Monteer de motor:**
(Zie betr. Handeling).

UIT- EN INBOUWEN VAN EEN ACHTERSTE MOTORSTEUN
AM-Modellen

5137



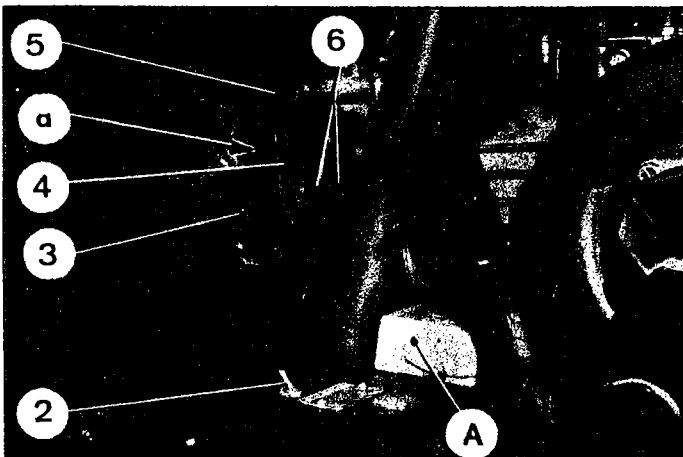
UITBOUWEN

10. Verwijder aan rechterzijde de verwarmingsslang (1).
11. Neem de vloermat uit de weg en verwijder de twee afsluitpluggen bij „a”.
12. Draai de twee moeren (5) van de bevestiging van de achterste motorsteun op de versnellingsbak verscheidene slagen los.
13. Draai de twee vleugelmoeren (2) van de handremkabelafstelling verscheidene slagen los (indien van toepassing).
14. Licht de versnellingsbak op en plaats een blok hout van circa 35 mm dikte tussen versnellingsbak en chassistraverse.
15. Verwijder de bouten (16) waarmee de steun (4) op de voorasbuis is bevestigd en neem de steun los.

INBOUWEN

16. Plaats de achterste motorsteun (4) op de vaste steun (3) op de voorasbuis en zet de bouten (6) vast (veerring).
17. Neem het houten blok (A) weg. Laat de versnellingsbak zakken. Geleid de tapeinden van de achterste motorsteun in de steun (4) op de asbuis. Zet de twee moeren (5) vast (platte ring en veerring).
18. Monteer de beide afsluitpluggen bij „a” en leg de vloermat weer op zijn plaats.
19. Zet de twee vleugelmoeren (2) vast en stel zodanig de handrem af.
20. Sluit de rechter verwarmingsslang (1) weer aan en zet de klembeugel vast.

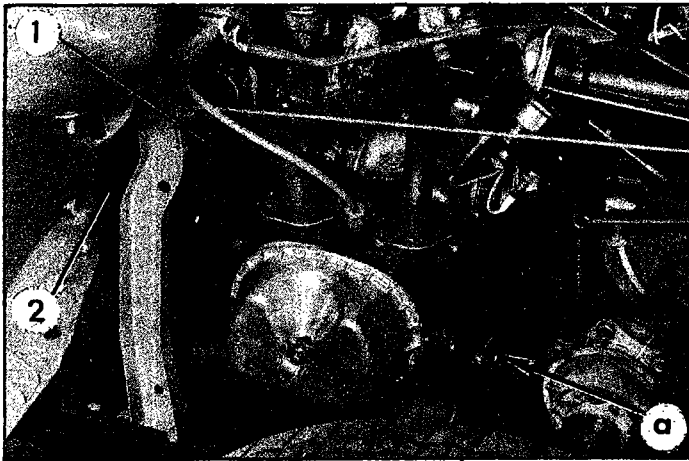
5222



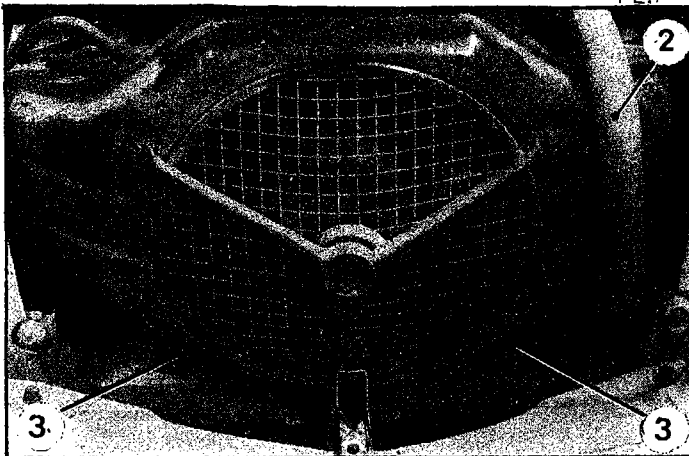
Reparatiehandboek 621-2 aanvulling 1

I. VERVANGING VAN EEN EXPANSIEPOT
 (2 CV (AZL) - tot aan febr. 1970 en 2 CV (AZU) tot aan juli 1972)

PL.351



PL.7



Manuel 621-2

DEMONTAGE.

1. Verwijder het spatscherm en de zijplaat van de motor-kap aan de linker zijde.
2. Verwijder de achterste uitlaatdemper (zie § III).
3. Verwijder de halve klemmen (1) waarmee de pijp van de voorste demper aan het spruitstuk is bevestigd. Verwijder de moer bij „a” (sleutel 1791-T).
4. Verwijder de twee bouten (3) waarmee de voorste motorsteunen op het chassis zijn gemonteerd.
5. Draai de wielen zover mogelijk naar links. Druk de motor met behulp van een hefboom naar de rechterzijde van de wagen.
6. Maak de voorste demper los:
 - a) door deze naar voren te duwen. Wanneer de demper zich onder de luchtunnel bevindt kan de uitlaatpijp van de demper onder de aandrijf-as doorgeschoven worden.
 - b) Kantel de voorste demper zodat de inlaatpijp (2) in horizontale stand staat en verwijder de demper door deze om de koplampsteun heen te draaien.

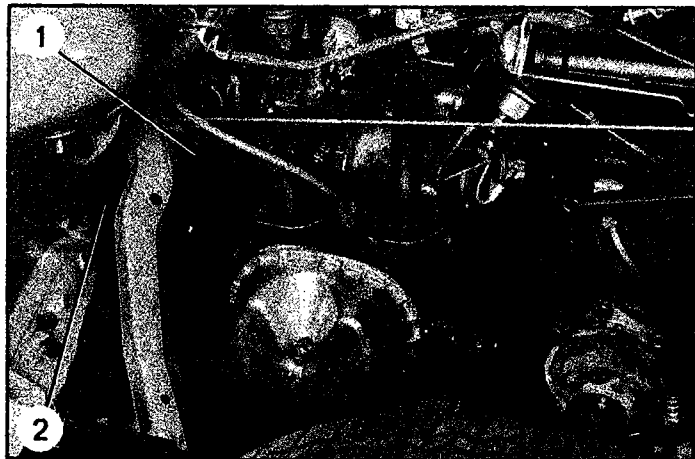
MONTAGE.

7. Plaats de inlaatpijp (2) van de demper in horizontale stand om de koplampsteun heen onder de motor terwijl de wielen zover mogelijk naar links zijn gedraaid en de motor met een hefboom naar rechts wordt geduwd.

Kantel de demper voordat deze geheel onder de lucht-tunnel ligt zodanig, dat de uitlaatpijp (2) in verticale stand staat.

Zet de demper verder op zijn plaats door deze onder de motor te brengen en de uitlaatpijp onder de aandrijf-as te schuiven.

PL 351



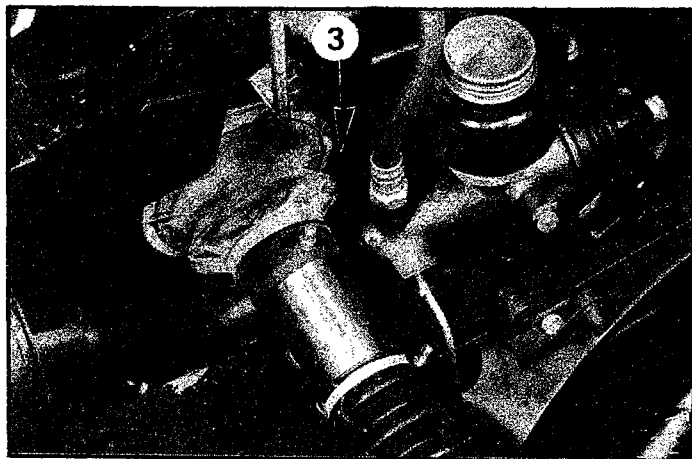
8. Monteer de voorste demper zonder de moer van de steun en de bout (3) van de klem vast te zetten.

9. Zet de halve klemmen (1) waarmee de demper op het spuitstuk is bevestigd vast.

Zet de moer waarmee de dempersteun op het motorcarter is bevestigd vast (sleutel 1791-T) en zet vervolgens de bout (3) van de klem vast.

10. Breng de motor op zijn plaats en zet de bouten waarmee voorste motorsteunen op het chassis zijn gemonteerd vast met 6 mkg.

PL.348



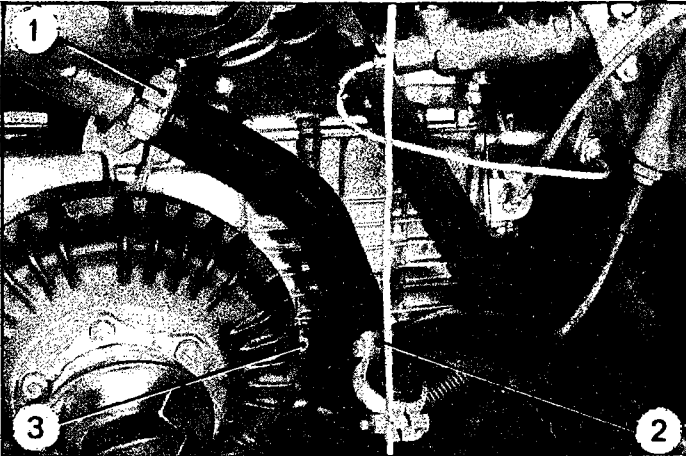
11. Sluit de rechter en linker verwarmings slang aan en zet de klemmen vast.

12. Monteer het linker spatscherm en de zijplaat van de motorkap.

II. VERVANGEN VAN EEN EXPANSIEPOT

(Alle typen (behalve 2 CV (AZL) tot febr. 1970 en 2 CV (AZU) tot juli 1972)

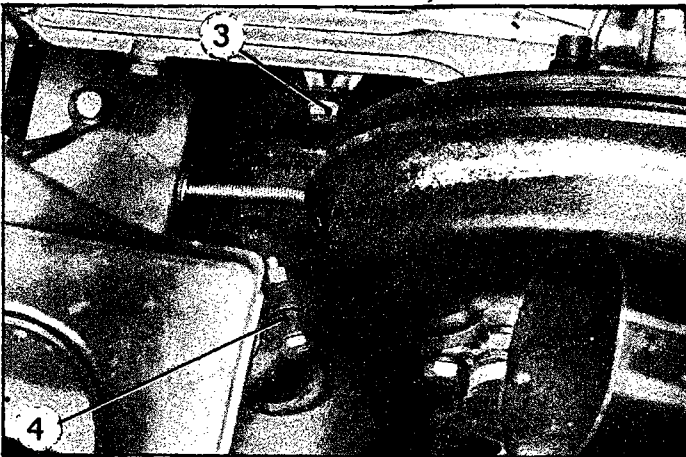
3978



DEMONTAGE.

1. Verwijder:
 - het reservewiel (indien van toepassing),
 - de verwarmingslangen,
 - de carterbeschermplaat (alleen Méhari).
2. Verwijder: (afhankelijk van het wagentype)
 - de klembeugels (1) en (2) of de klembeugels (4) en (5),
 - de klembeugel (5).

3451



3. Draai de bevestigingsbout (3) van de expansiepot op het versnellingsbakcarter los.

4. Neem de expansiepot naar beneden uit de wagen.

MONTAGE.

5. Breng de expansiepot onder de wagen met de bevestigingssteunen op de bouten (3).

LET OP: Controleer of de frictiekabel op de steun „a” ligt om contact met de expansiepot te vermijden.

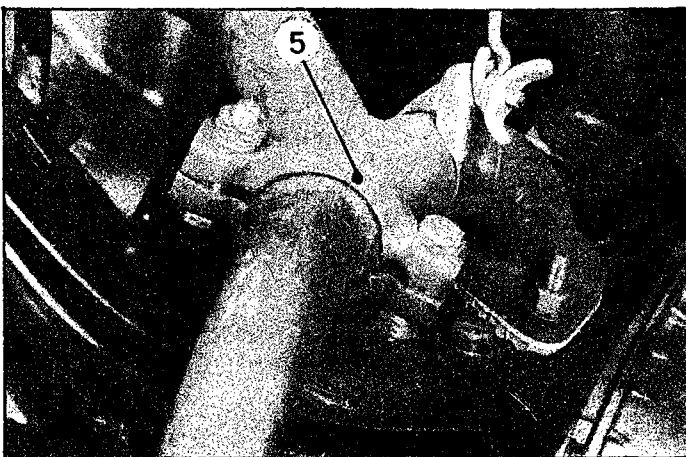
Draai de bouten (3) met de hand vast.

6. Monteer de klembeugels (1) en (2) of (4) en (5) en zet de bouten (3) definitief vast.

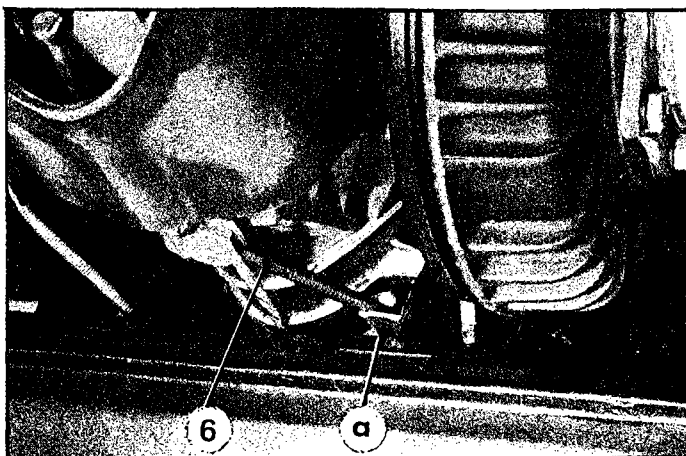
7. Monteer:

- de carterbeschermplaat (alleen Méhari),
- de verwarmingslangen,
- het reservewiel (indien van toepassing).

3240



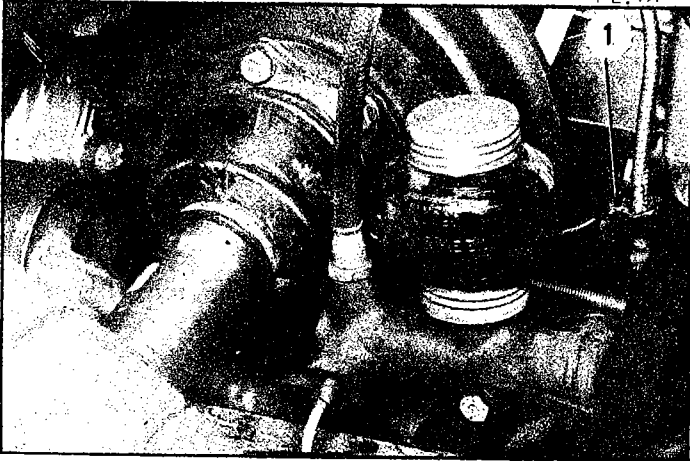
3997



anuel 621-2

VERVANGING VAN DE KNALDEMPER
(2 CV (AZL) tot febr. 1970 en 2 CV (AZU) tot juli 1972)

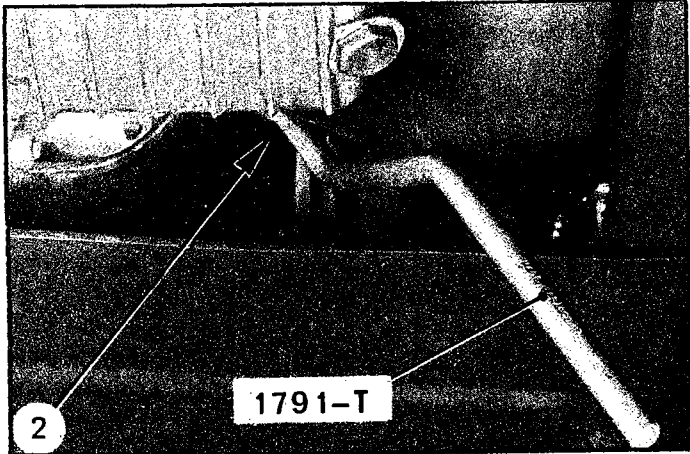
PL 497



DEMONTAGE.

1. Maak de linker en rechter verwarmings slang los.
2. Verwijder de bouten (1) waarmee de knaldempersteunen aan de versnellingsbak zijn gemonteerd.
3. Verwijder:
 - de bout (3) van de klem waarmee de uitlaatdemper met elkaar zijn verbonden,
 - de moer (2) waarmee de steun van de voorste demper op het motorcarter is bevestigd (sleutel 1791-T).

PL 403



4. Neem de achterste demper van de wagen.

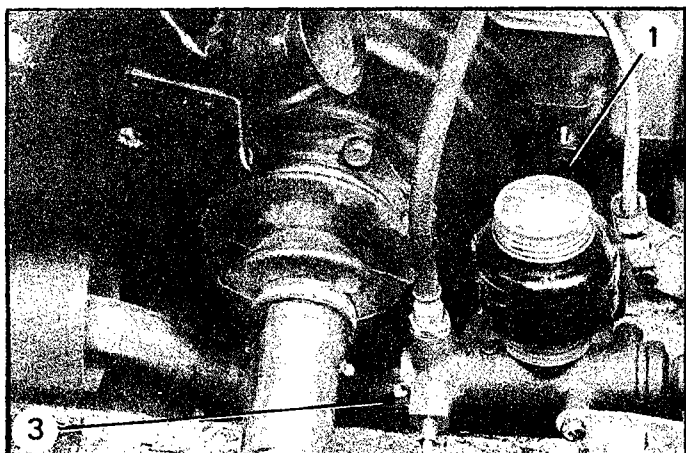
MONTAGE.

5. Plaats de uitlaatdemper onder de versnellingsbak en schuif het pijp einde over de pijp van de voorste demper.

Monteer de pijpklem (3) zonder de bout vast te zetten.

6. Bevestig de steunen van de demper op het versnellingsbakcarter en zet de bouten (1) vast.

PL 532



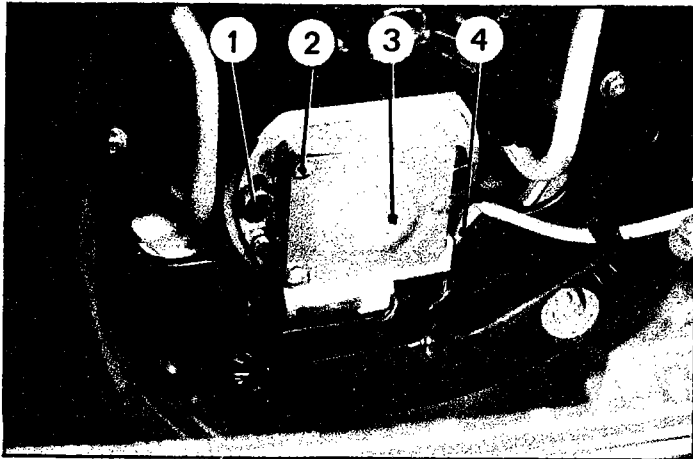
7. Plaats de steun van de voorste demper op het tapeind en zet de moer (2) vast (sleutel 1791-T).

Zet de bout (3) van de pijpklem vast.

8. Sluit de linker en rechter verwarmingslangen aan en zet de klemmen vast.

DEMONTAGE EN MONTAGE VAN EEN ONDERBREKER

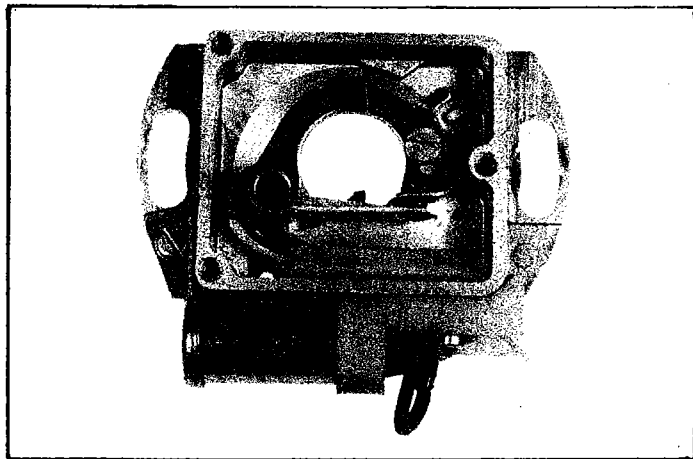
5114



DEMONTAGE.

1. Verwijder:
 - het beschermgaas,
 - het front (indien nodig),
 - de ventilator (trekker 3006-T bis).
2. Maak de onderbrekerdraad (4) los.
3. Verwijder deksel (3) met pakking.
4. Verwijder de twee bouten (1) en de onderbreker.
5. Vervang (zodanig) de onderbreker.

4834

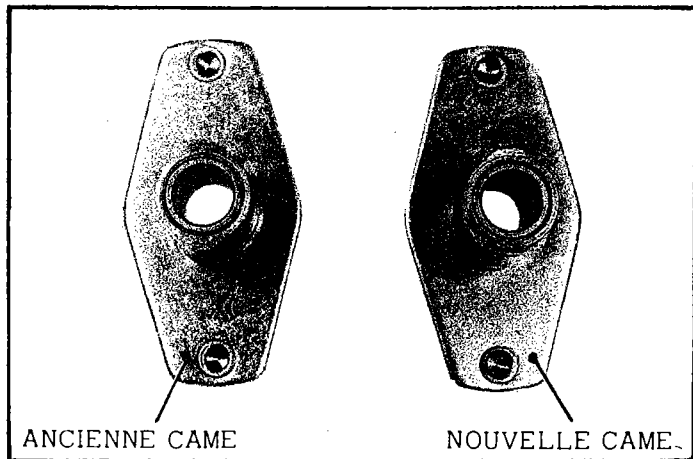


MONTAGE

6. Breng de onderbreker op zijn plaats aan en monteer de bouten (1) (sluitring).
7. Olie de onderbrekers en smeer de fiber nokaanslag (TOTAL MULTIS MS vet).
8. Stel de contactpuntafstand af op 0,35 tot 0,45 mm.
9. Sluit de onderbrekerdraad (4) aan.
10. Stel het ontstekingstijdstip af:

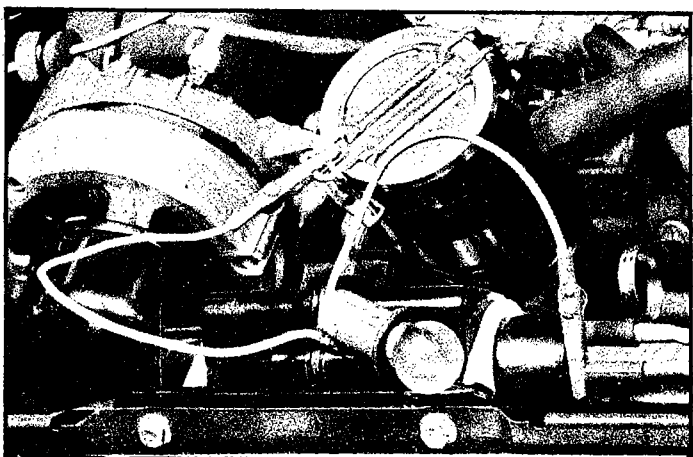
- a) Steek de pen MR. 630-51/15 door het gat in de linker zijde van het motorcarter en in het gat van het vliegwiel.
- b) Sluit een controlelamp aan tussen de + aansluiting van de bobine en de massa. Maak de bougiekabels los. Zet het contact aan en zoek het punt op waarbij de lamp oplicht door de onderbreker in de juiste richting te verdraaien. Zet de bouten (1) vast.
- c) Verwijder de pen en draai de krukas een slag om. Op het moment dat de lamp weer oplicht moet de pen in het vliegwielgat vallen. Wanneer het gat al voorbij de pen is, staat de ontsteking te laat. Stel de ontsteking in dat geval opnieuw af op deze cilinder. Het verschil tussen beide cilinders mag niet meer bedragen dan 3° (1½ tand van de starterkrans). Vervang anders de nok.
- d) Zet het contact af, verwijder het controlelampje en sluit de bougiekabels aan.

Manuel 621-2



8383

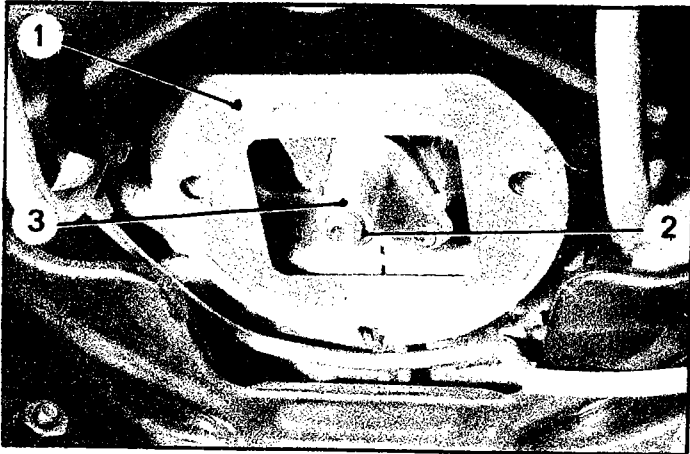
5135



11. Monteer het deksel (3) met pakking. Zet de drie bouten (2) vast.
12. Monteer de ventilator, het beschermgaas en het front.

II. VERVANGING VAN EEN ONDERBREKERNOK OF DE CENTRIFUGAALGEWICHTEN

5116



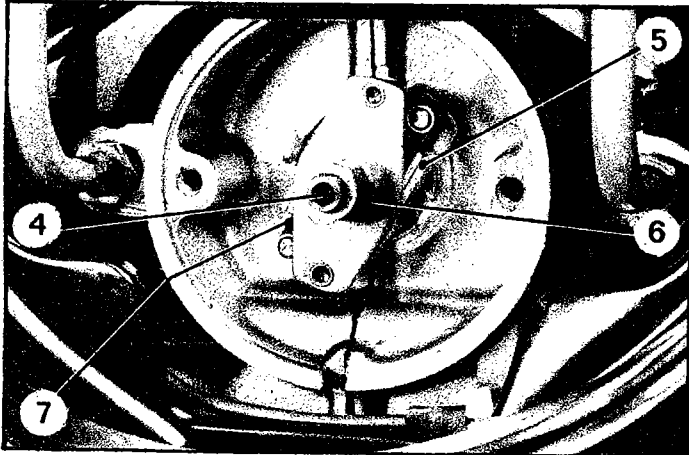
DEMONTAGE.

1. Verwijder de onderbreker (zie hoofdstuk I).

2. Verwijder de beschermplaat (1).

3. Verwijder:
– de borgveer (2).4. Verwijder:
– de drukring (3),
– de onderbrekernok (6),
– de twee centrifugaal gewichten (5) en (7).5. Reinig de onderdelen.
Vervang de gewichtjes zonodig door gelijksoortige.

5153



MONTAGE

6. Smeer het einde van de as (4) licht in met olie, evenals de asjes (a) van de centrifugaalgewichten op de onderbrekernokplaat en de meenemerplaat.

7. Plaats de centrifugaalgewichten (5) en (7) op de asjes (a) van de nok en plaats het geheel op de as (4); schuif de centrifugaalgewichten op de asjes van de gewicht-houderplaat.

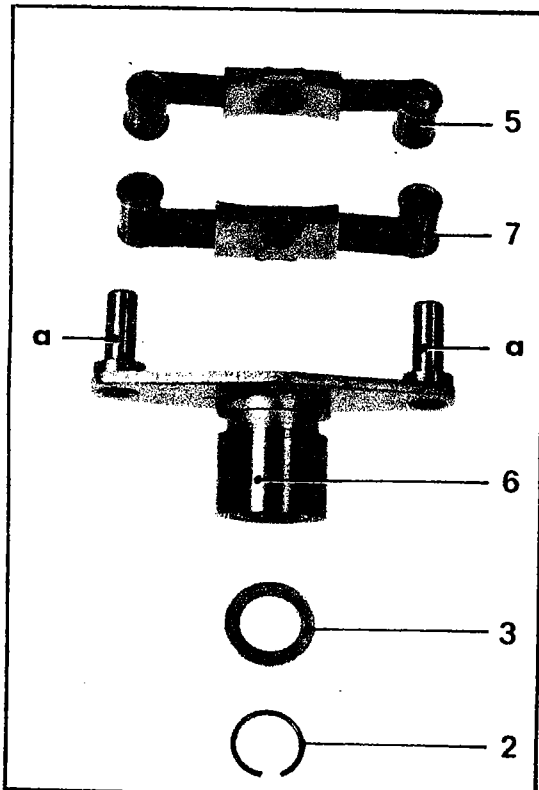
N.B.: Richt de centrifugaalgewichten zoals in de afbeelding is aangegeven.

8. Monteer op de as (4):
– de drukring (3),
– de borgveer (2).

9. Monteer de beschermplaat (1).

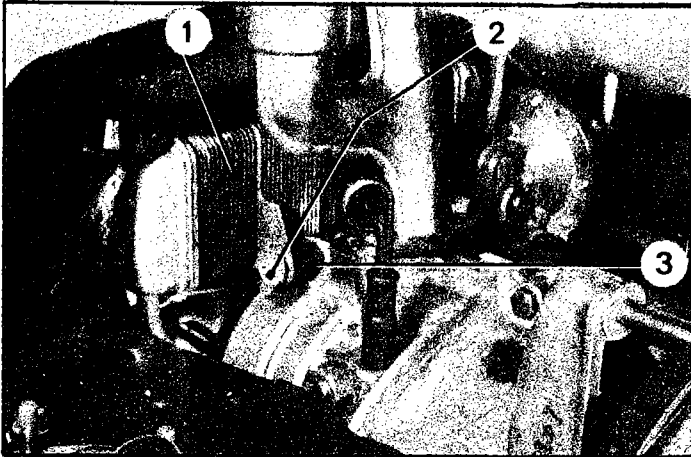
10. Monteer de onderbreker (zie hoofdstuk I).

2804



I. VERVANGING VAN EEN OLIEKOELER (1e model)

PL. 206



DEMONTAGE.

BELANGRIJKE OPMERKING: Laat de motor nooit zonder oliekoeler draaien.

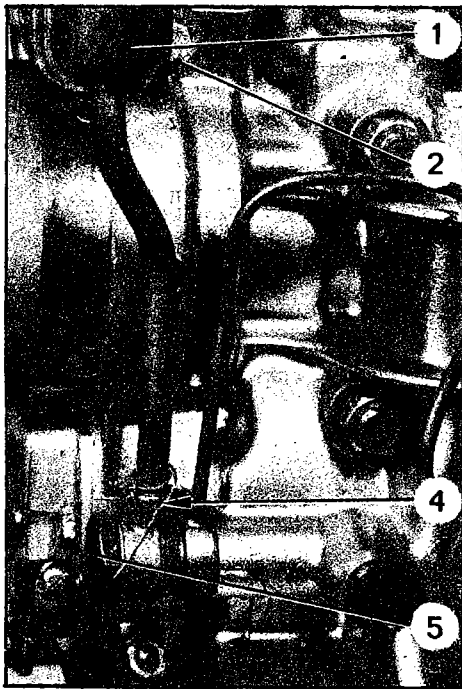
1. Verwijder de ventilator (zie betr. Hand.)

2. Verwijder de luchtunnel (zie betr. Hand.)

3. Verwijder de oliekoeler:

- a) Knip de borgdraden (4) door waarmee de nippelbouten van de olieleidingen zijn geborgd en verwijder deze.
- b) Verwijder de twee nippelbouten (5) van de olieleidingen en de bevestigingsbout (2) op het carter.
- c) Verwijder de oliekoeler (1) en de pakkingen (3).

PL. 207



MONTAGE

4. Plaats een gemetalseerde pakking (6) tussen de aansluiting van de olieleiding (7) van de cilinderkop en het carter.

5. Draai de nippelbouten (5) in de leidingaansluitingen. Draai van de koeler; leg een gemetalseerde pakkingring aan elke zijde van de aansluiting.

6. Plaats de oliekoeler (1) en draai de nippelbouten (5) met de hand slechts enige gangen in. Zet de bouten (5) vast met 2,7-2,9 mkg. Borg de nippelbouten met borgdraad (4).

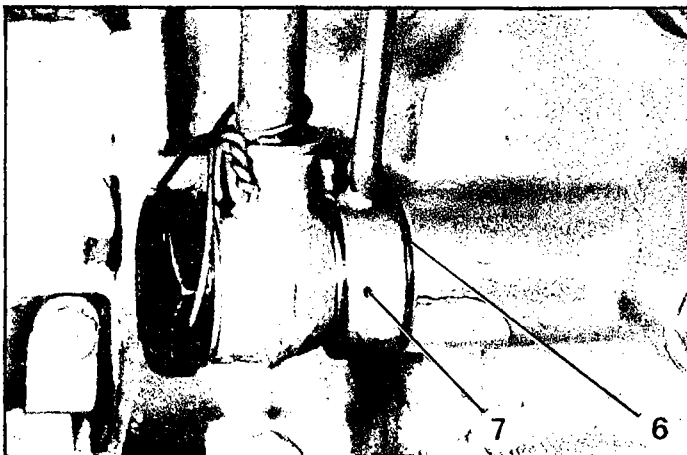
7. Monteer de bout (2). Plaats de afstandsbusjes (3) tussen het motorcarter en de steunen van de oliekoeler. Zet de bout (2) vast met 1,9 mkg.

8. Monteer de luchtunnel (zie betr. Hand.).

9. Monteer de ventilator (zie betr. Hand.).

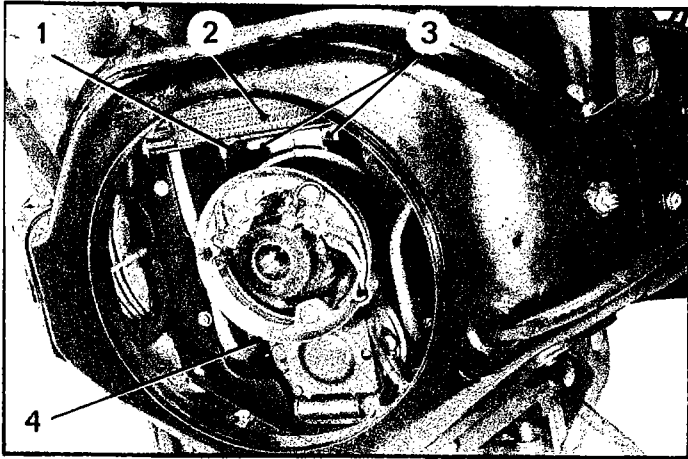
10. Controleer en corrigeer zonedig het motoroliepeil.

PL. 324



II. VERVANGING VAN EEN OLIEKOELER (tweede model)

4164

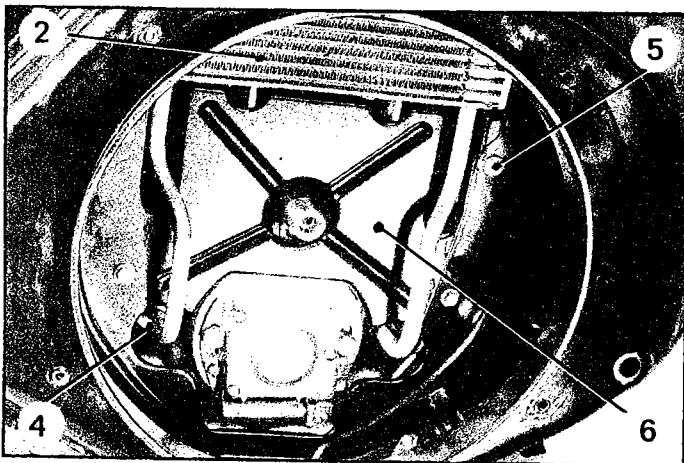


DEMONTAGE

BELANGRIJK: Laat de motor nooit zonder oliekoeler draaien.

1. **Verwijder de ventilator:**
(zie betr. Hand.).
2. **Verwijder de oliekoeler:**
 - a) Verwijder de vier bevestigingsbouten (5) van de afdichtplaat (6) (indien van toepassing).
 - b) Verwijder de bevestigingsbout (1) van de oliekoeler op het carter.
 - c) Draai de twee nippelbouten (4) van de olieleidingen los (sleutel MR 630-11/18).
 - d) Verwijder de oliekoeler (2) en de twee vulstukken (3).

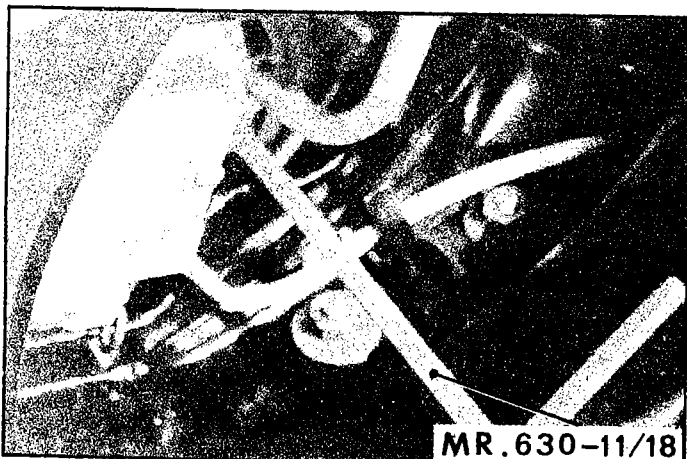
4223



MONTAGE

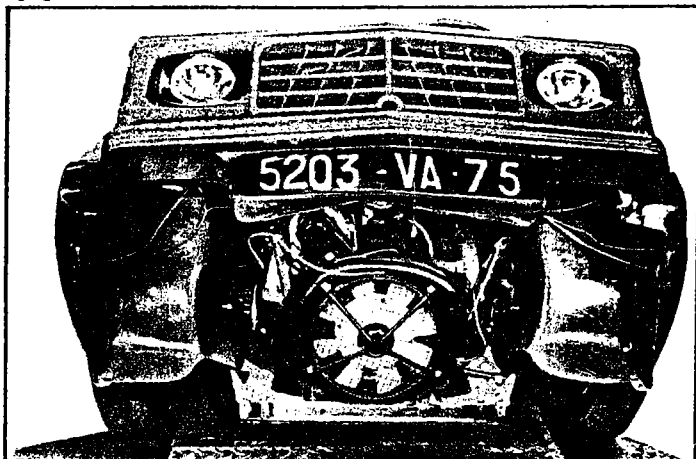
3. **Monteer de oliekoeler:**
 - a) Plaats een nieuwe pakking op de uiteinden van beide koelerpijpen.
 - b) Breng de pijpen in het carter aan.
 - c) Zet de nippelbouten vast met 1 tot 1,4 mkg.
4. **Monteer de vulstukken (3) tussen motor en de steunen van de oliekoeler.**
Zet de bouten (1) vast.
5. **Zet de bevestigingsbout van de plaat (6) vast (indien van toepassing).**
6. **Monteer de ventilator.**
(zie betr. Hand.).
7. **Controleer de corrigeer zonodig het oliepeil.**

5180

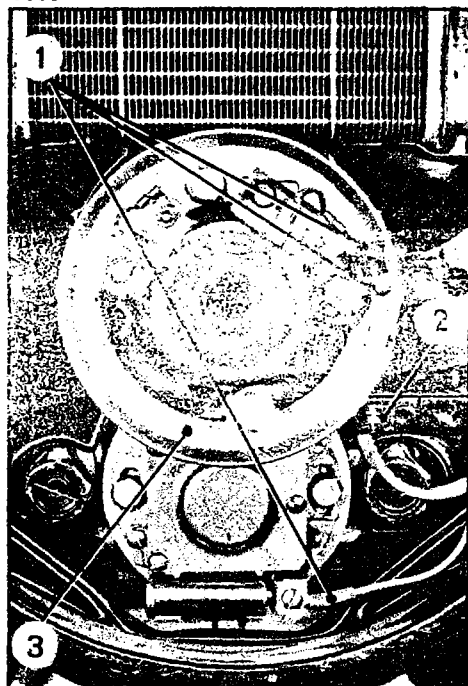


II. UIT- EN INBOUWEN VAN EEN KOELTUNNEL

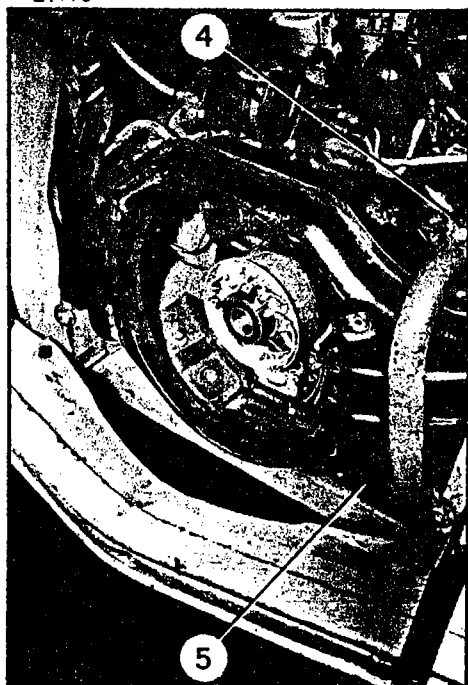
4572



3358

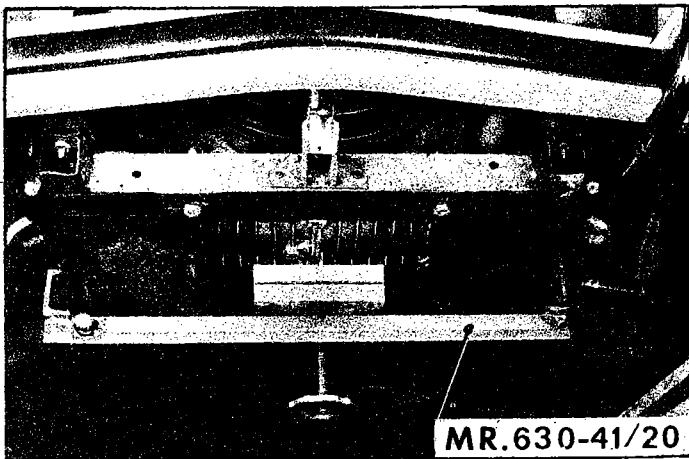


PL.198



1. „AZL”-modellen en Bestelwagens:
Verwijder de motorzijbeplating en de spatschermen.
2. „Dyane”- en „AM”-modellen:
Verwijder de voorbumper, de bumperplaat, de grille en de bumperplaatsteun.
3. „Méhari”-modellen:
Verwijder steun en front en voorschermen, door deze laatste uiteen te buigen en leg de grille op de spatschermen.
4. Verwijder het beschermgaas.
5. Bouw de ventilateur uit:
(Zie de betreffende Handeling).
6. Wagens uitgerust met dynamo op de krukas:
 - a) Maak de draden (1) van de onderbreker en de dynamo los.
Maak de draadtunnel los van de steun (2) op de koeltunnel.
 - b) Verwijder het dynamohuis met borstelhouder (3).
7. Motoren met de oude motorkap:
 - a) Verwijder de klembeugels (4) van de uitlaatpijp op het spruitstuk (indien nodig).
 - b) Losmaken:
 - de moer waarmee de steun van de expansiepot is bevestigd (sleutel 1791-T).
 - de klembeugel waarmee de uitlaatpijp op de expansiepot of de knalpot is bevestigd.
 - c) Kantel de expansiepot of de uitlaatpijp naar de buitenzijde van de wagen.
8. Verwijder de twee bevestigingsbouten (5) van de voorste silentbloccs op het chassis.

2664



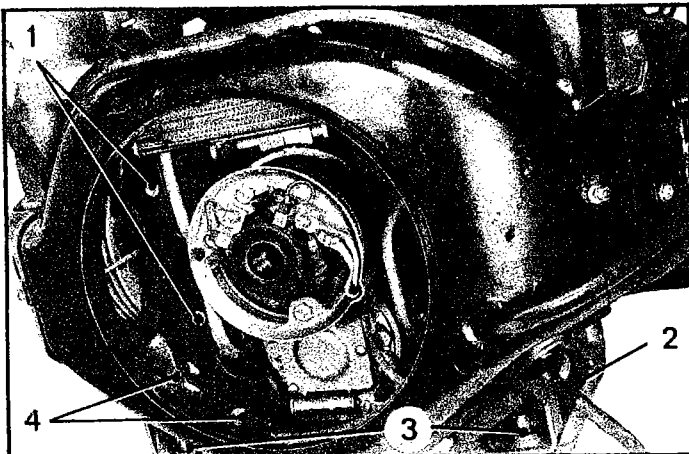
9. Licht het motor/versnellingsbakaggregaat omhoog met behulp van de beugel MR. 630-41/20 of desnoods met een krik met een houten blok tussen krik en motorcarter.

10. **Verwijder de koeltunnel met de silentblocs.**

- Draai de bevestigingsmoeren (4) van de koeltunnel op de motorsteunen los.
- Verwijder (indien van toepassing) de bouten (1) en de bevestigingsbouten van de tunnel op de koelluchtbeplating van de cilinderkoppen.
- Verwijder de koeltunnel met de silentblocs.
- Verwijder de silentblocs.

INBOUWEN

4164



11. Breng de silentblocs op de koeltunnel aan en draai de moeren (4) enkele slagen aan.

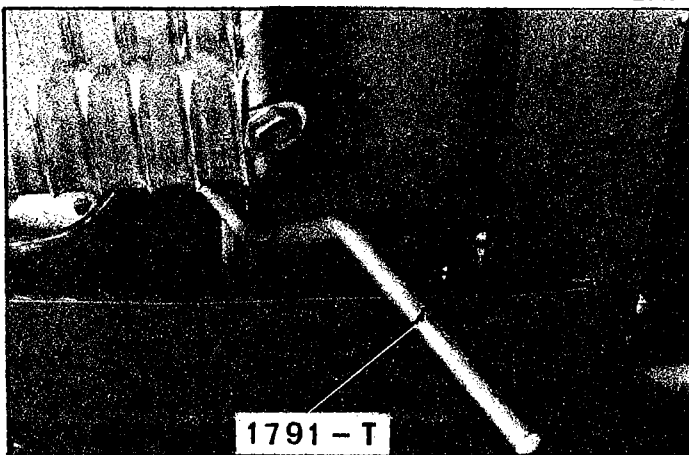
12. **Bouw de koeltunnel met de silentblocs in.**

- Schuif de koeltunnel in de cilinderkopomman- teling en monteer de steunen (2) tussen de koeltunnel en de silentblocs.
- Zet (indien van toepassing) de bouten (1) en de bevestigingsbouten van de koeltunnel op de koelluchtbeplating van de cilinderkoppen vast.

13. Laat motor en versnellingsbak zakken en verwij- der de beugel MR. 630.41/20.

14. Monteer de twee bevestigingsbouten (3) van de silentblocs op het chassis met **6 da Nm**. Sla de borglippen om. Zet de moeren (4) definitief vast met **2—2,5 da Nm**.

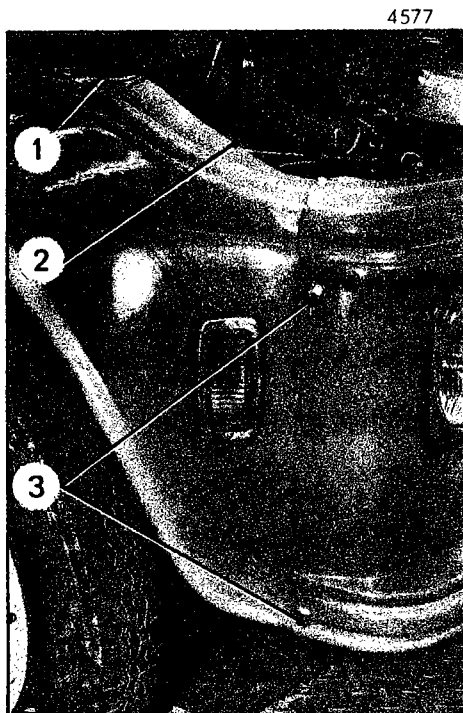
PL. 403



15. **Motoren met de oude motorkap:**

- Vastzetten:
 - de bevestigingssteun van de expansiepot (sleutel 1791-T).
 - de klembeugel van de uitlaatpijp op de expansiepot of de knalpot.

II. VERVANGEN VAN EEN KOELTUNNEL



1. AZL wagens en AZU/AK:

Verwijder de motorzijbeplating en de spatschermen.

2. Dyane:

Verwijder de bumper, de bumperplaat, de grill en de fontsteun.

3. Méhari:

Verwijder het geheel van steun en front, van de voorspatschermen door deze te verbuigen en leg het front op de spatschermen.

4. Verwijder het beschermgaas.

5. Verwijder de ventilator:
(zie betr. Hand.).

6. Wagens uitgerust met een dynamo op de krukas:

a) Maak de draden (1) los van de dynamo en de onderbreker.
Maak de kabelbundel los van de steun (2) op de koeltunnel.

b) Verwijder het geheel van dynamohuis met borstelhouder (3).

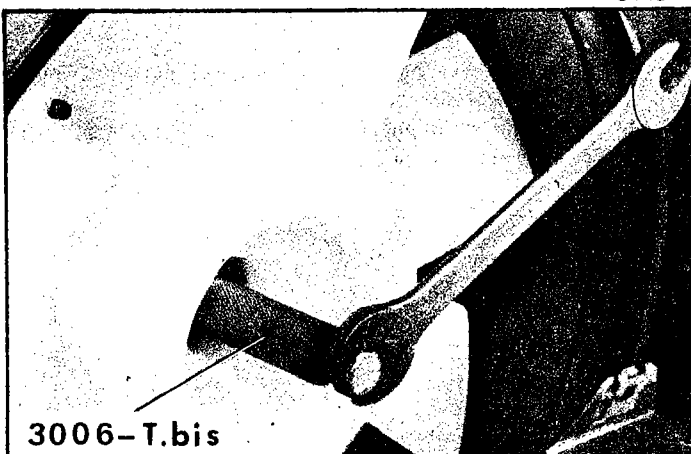
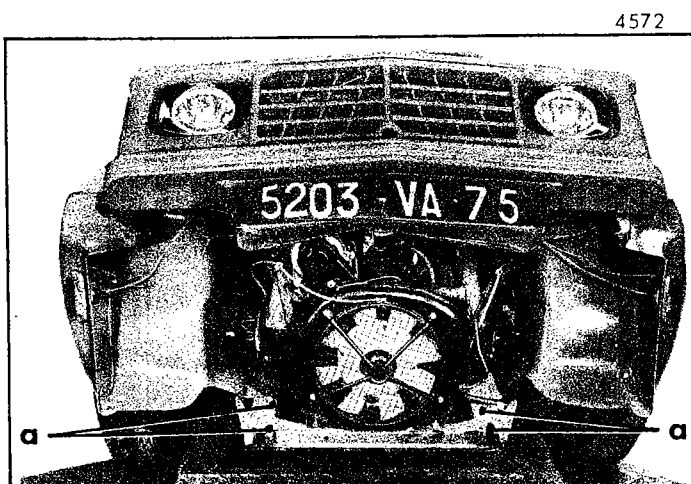
7. Motoren met de oude motorkap:

a) Verwijder de klembeugels (4) van de uitlaatpijp op het spruitstuk (*indien nodig*).

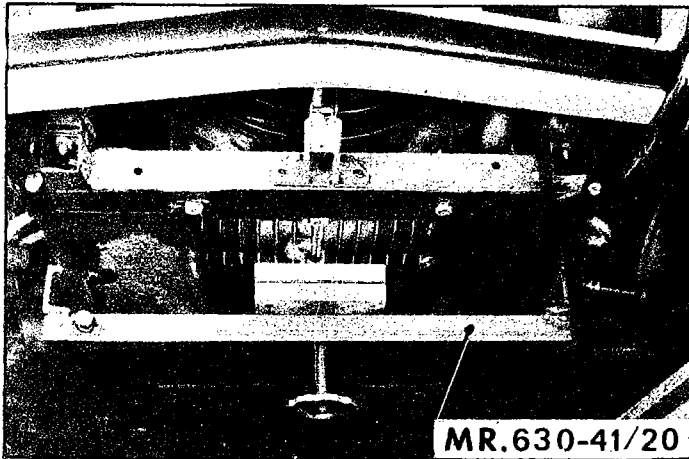
b) Losmaken:
— de moer waarmee de steun van de expansiepot is bevestigd (sleutel 1791-T),
— de klembeugel waarmee de pijp van de expansiepot aan die van de knalpot is bevestigd.

c) Buig de expansiepot of de pijp naar de buitenzijde van de auto.

8. Verwijder de twee bevestigingsbouten (5) van de silentblocs op het chassis.



2664



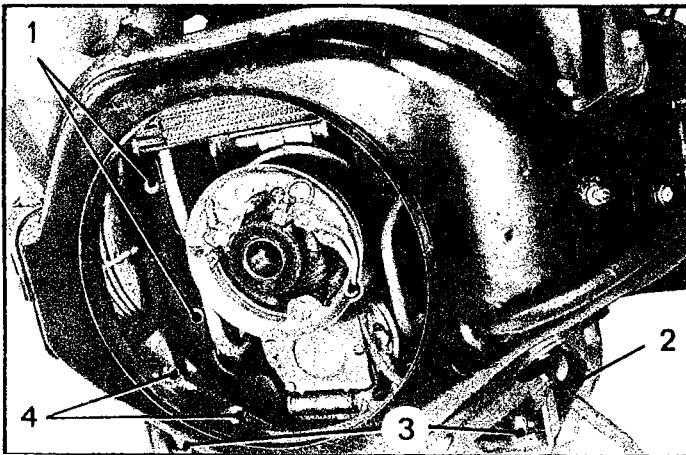
9. Licht de motor omhoog met behulp van de beugel MR. 630-41/20, of desnoods een krik met een houten blok tussen krik en motorcarter.

10. Verwijder het geheel van koeltunnel en silentblocs.

- a) Draai de bevestigingsmoeren (4) van de koeltunnel op de motorsteunen los.
- b) Verwijder (indien van toepassing) de bouten (1) en de bevestigingsbouten van de tunnel op de cilinderbeplating.
- c) Verwijder het geheel van koeltunnel en silentblocs.
- d) Verwijder de silentblocs.

MONTAGE

4164



11. Breng de silentblocs aan op de koeltunnel en draai de moeren (4) enkele slagen vast.

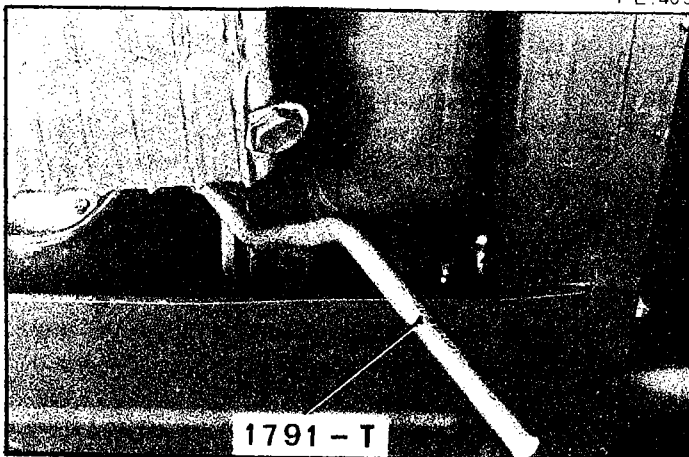
12. Monteer het geheel van koeltunnel en silentblocs.

- a) Schuif de koeltunnel in de cilinderrommanteling en de steunen (2) tussen tunnel en silentblocs.
- b) Zet (indien van toepassing) de bouten (1) en de bevestigingsbouten van de koeltunnel op de cilinderbeplating vast.

13. Laat motor en bak zakken en verwijder de beugel MR. 630-41/20.

14. Monteer de twee bevestigingsbouten (3) van de motorsteunen op het chassis met 6 mkg. Sla de borglippen om. Zet de moeren (4) definitief vast met 2 tot 2,5 mkg.

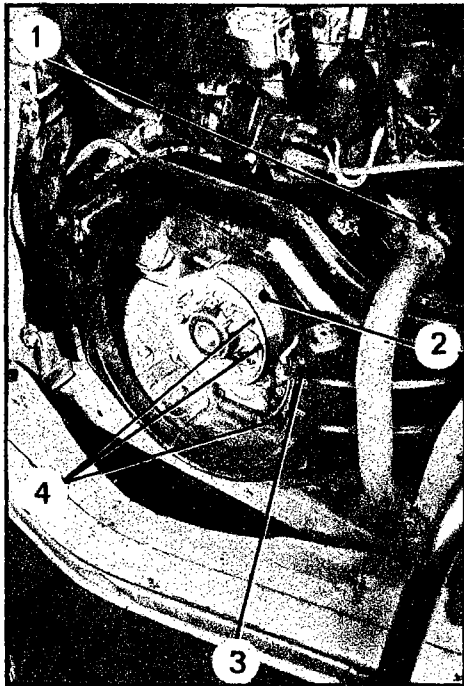
PL.403



15. Motoren met de oude motorkap:

- a) Vastzetten:
 - de bevestigingssteun van de expansiepot (sleutel 1791-T),
 - de klembeugel van de uitlaatpijp op de expansiepot of de knalpot.

PL. 198



- b) Monteer de klembeugels (1) van de uitlaatpijp op het spruitstuk (indien van toepassing).

16. Wagens met een dynamo op de krukas:

- a) Monteer het geheel van dynamohuis en borstelhouder (2)
- b) Sluit de draden (4) aan dynamo en onderbreker aan.
- c) Monteer de kabelbundel onder de steun (3) op de koeltunnel.

17. Monteer de ventilator:
(zie betr. Handeling)

18. AZL en AZU/AK:

Monteer de spatschermen en de zijbeplating.

19. Dyane:

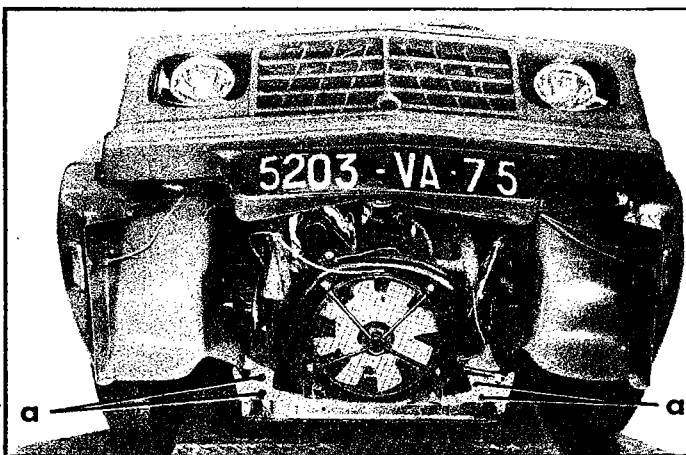
Monteer de bumper, bumperplaat, gril en frontsteun.

20. Méhari:

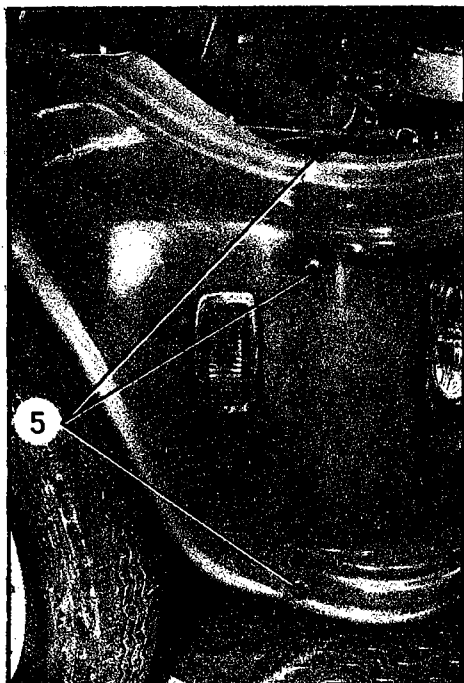
Monteer:

- de bevestigingsbouten van de frontsteun op het chassis bij „a”,
- de bevestigingsbouten (5) van het front op de voorspatschermen.

4572.

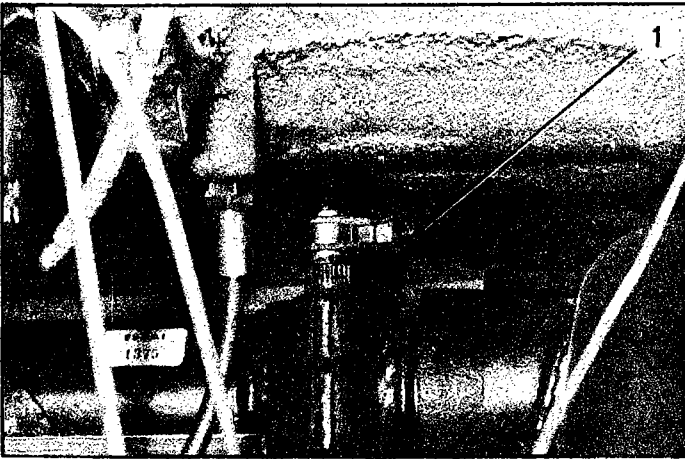


4577

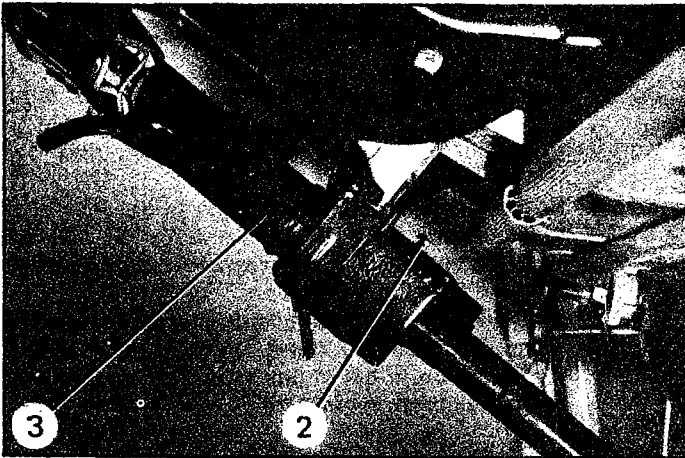


I. UIT- EN INBOUWEN VAN EEN VASTE STUURBUIS OF VAN EEN STUURSLOT
(AZ en BESTELWAGENS)

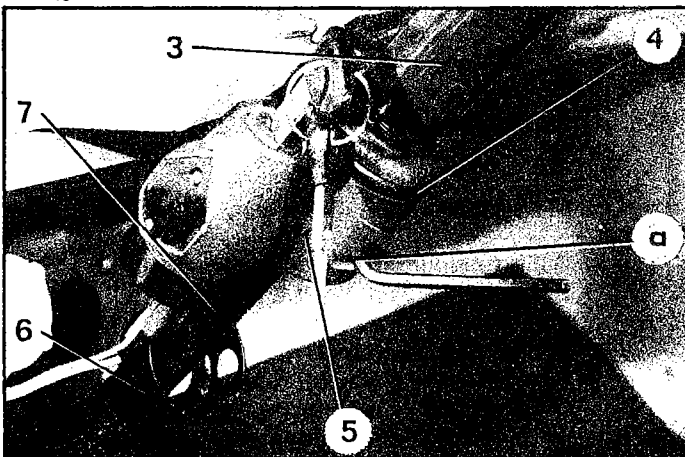
3244



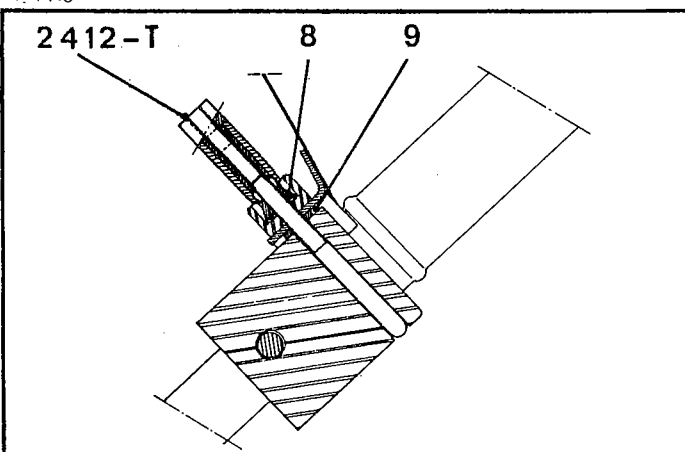
7853



10 058



A. 11-8



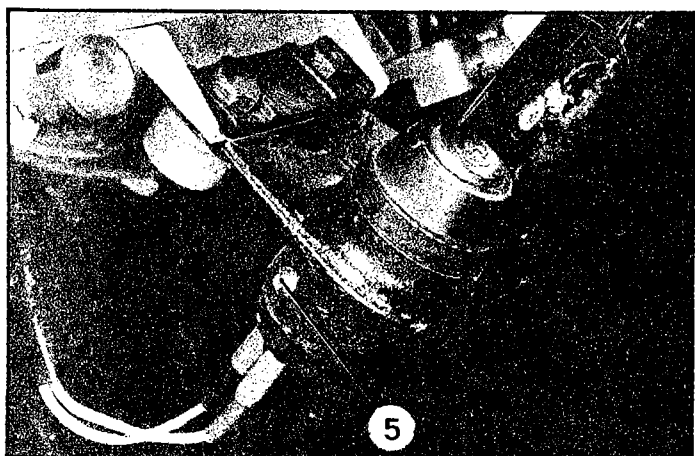
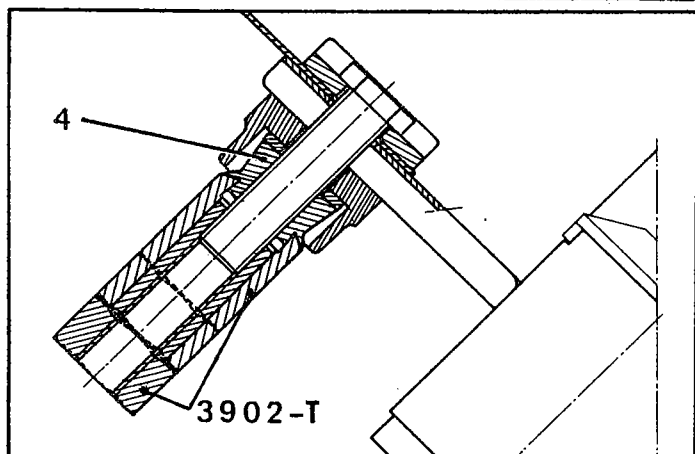
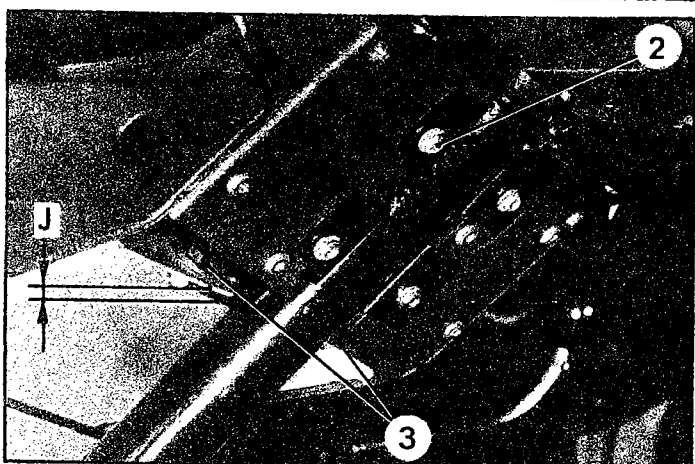
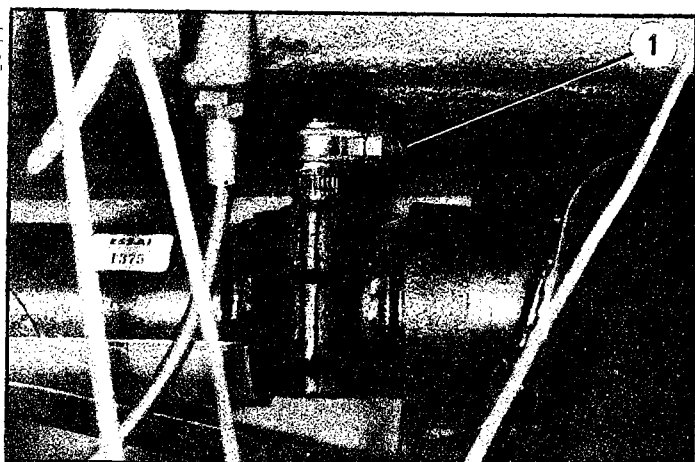
UITBOUWEN

1. Verwijder de bout (1) van de klembeugel van de stuurpijp op het stuurrontsel van de tandreep en maak de stroomdraden van het stuurslot los.
2. **Verwijder de beschermring:**
Verwijder de bout (2).
Verwijder de bescherming (6).
3. **Verwijder de vergrendelring:**
Zet het stuurslot in de ontgrendelde stand.
Verwijder de bouten bij „a” (inbusleutel van 5 mm).
Verwijder de vergrendelring.
4. **Bouw het stuurslot uit:**
Verwijder de moeren (8) van de houder (4) (gereedschap 2412-T).
Neem het stuurslot (5) en de stelplaten (9) los.
5. Verwijder de stuurpijp (7), de vaste stuurbuis (3) en het rubber blok.
6. Verwijder zondig de stuurpijp uit de vaste stuurbuis, alsmede de Rilsan ringen en de rubber ringen.

INBOUWEN

7. Monteer zondig de vaste stuurbuis op de stuurpijp en monteer de rubber ringen en de Rilsan ringen.
8. Sluit de stuurpijp aan op het rondsel.
Zet de moer (1) vast met **1,9 da Nm**.
9. **Bouw het stuurslot in:**
Monteer het rubber blok tussen de vaste buis en de bevestigingsplaat van het stuurslot.
Monteer het stuurslot en de stelplaten. Zet de moeren (8) vast tot de koppen afbreken.
10. **Monteer de vergrendelring:**
Zet het stuurslot in de ontgrendelde stand.
Breng de vergrendeling aan. Zet de bout bij „a” licht vast.
Controleer of het vergrendelen en ontgrendelen normaal geschiedt.
Zet nu de bouten definitief vast.
11. Monteer de beschermring (6) en zet de bout (2) vast.
12. Sluit de bedrading van het stuurslot aan.

II. UIT- EN INBOUWEN VAN EEN VASTE STUURBUIS OF VAN EEN STUURSLOT (DYANE 4 en DYANE 6)



UITBOUWEN

N.B.: Voor het uitbouwen van een vaste stuurbuis is het niet nodig het stuurslot te verwijderen.

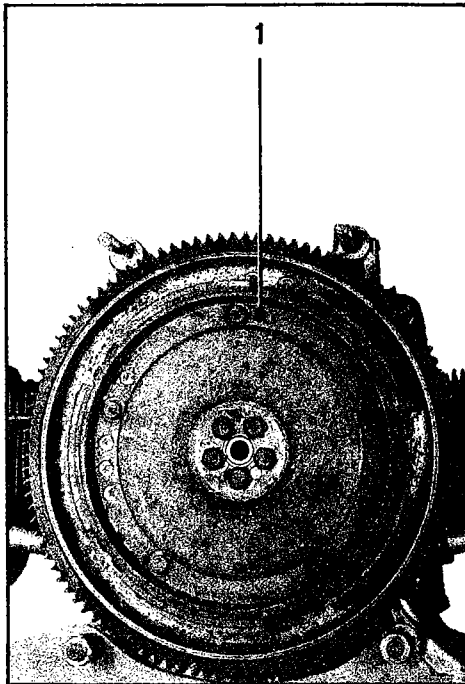
1. Verwijder de bout (1) van de klembeugel van de stuurpijp op het rondsel van de tandreep. Verwijder de bouten (2) en (3).
2. Verwijder de conische moeren (4) van de bevestigingsplaat van de vaste stuurbuis en van het stuurslot (gereedschap 3902-T).
3. Maak de stuurpijp los van het rondsel van de tandreep. Maak de stroomdraden los van het stuurslot.
4. Verwijder de vaste stuurbuis en de stuurpijp.
5. Neem de vaste stuurbuis zonedig van de stuurpijp af. Verwijder de Riisan ring en de rubber ring.
6. **Bouw het stuurslot uit** (zonedig):
 - a) Doorboor de kop van de bout (5) met een boor van 3,5 mm en verwijder de bout door deze linksom te draaien.
 - b) Druk op de contactsleutel en houdt deze in de vergrendelde stand. De blokkeerduim blijft zodoende in het stuurslothuis en het stuurslot kan worden verwijderd.

INBOUWEN

7. **Bouw het stuurslot in:**
Plaats het stuurslot en zet de bout (5) vast tot de kop afbreekt. Monteer de rubber- en de Riisan ring.
8. Monteer stuurpijp in de vaste stuurbuis.
9. Sluit de stuurpijp op het stuurronsel aan. Zet de moer vast met **1,9 da Nm**.
10. Monteer de bouten (2) en (3) en de twee moeren met conische kop. Draai ze aan zonder ze nog vast te zetten. Monteer de bevestigingsplaat van de vaste buis en het stuurslot. Centreer de vaste stuurbuis. Monteer zonedig stelplaten zodat een speling „j” van tussen 0,05 en 0,5 mm tussen de onderste steun en het dashboard wordt verkregen.
11. Zet de bouten (2) en (3) vast. Controleer de werking van het stuurslot en het draaien van de stuurpijp. Zet de conische moeren vast tot de koppen afbreken.
12. Sluit de bedrading op het stuurslot aan.

I. DEMONTAGE EN MONTAGE VAN EEN KOPPELING
(gewoon of centrifugaal)

PL. 325



DEMONTAGE

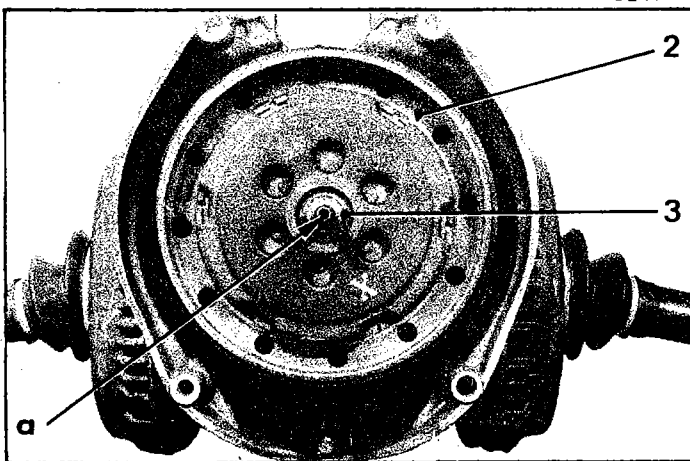
1. **Verwijder de motor:**
(Zie hand. A. 100-4).
2. **Wagens met gewone koppeling:**
Verwijder de drukgroep en de frictieplaat.
3. **Wagens met centrifugaal koppeling:**
Verwijder:
 - de koppelingstrommel (1) van het vliegwiel,
 - het geheel van trommel en drukgroep van de priseas en de versnellingsbak.
4. **Verwijder de koppelingstrommel:**
 - a) Tik het in de priseas omgeslagen metaal van de bevestigingsmoer los (bij „a’’),
 - b) Schakel een versnelling in en zet een wiel vast. Draai de moer (3) los (linkse draad).

LET OP: Ondersteun de sleutel tijdens het losdraaien van de moer (3) zodat de priseas niet wordt belast.

- c) Verwijder het geheel van trommel (2) en drukgroep.

LET OP: Oefen geen overmatige druk uit op de achterzijde van de trommel om deze los te nemen, om „slingeren’’ te voorkomen.

5241



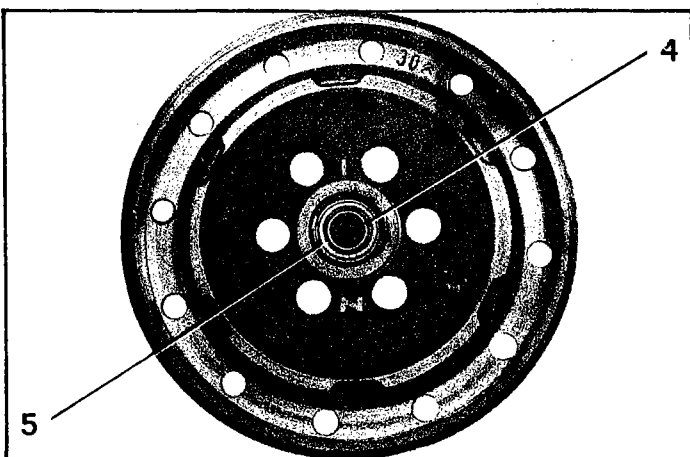
Manuel. 621-2

5. **Neem de trommel uiteen:**
 - a) Verwijder de bevestigingsbouten van de drukgroep. Verwijder de drukgroep, de frictieplaat en stelstuk van de trommel.
 - b. Verwijder de borgveer (5), het lager (4), de oliekring (indien van toepassing).

OPMERKING: Vervang de borgveer na elke demontage.

- c) Verwijder het lager (4) met doorslag en pers.

3779

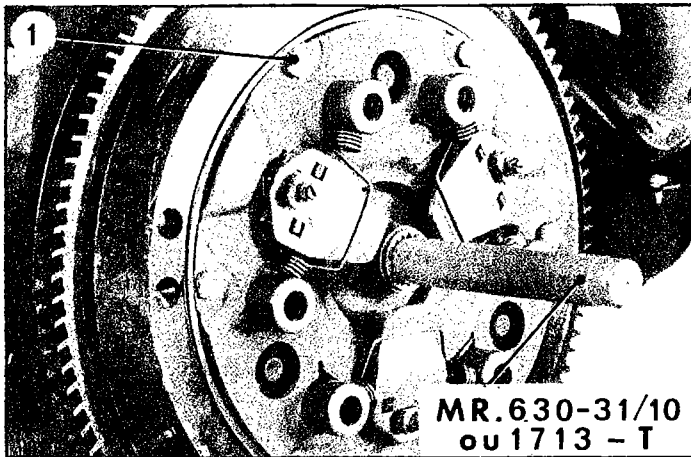


6. Reinig de onderdelen.

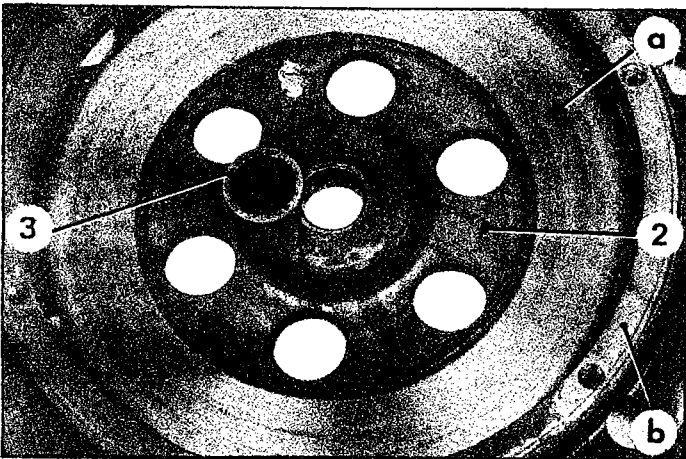
OPMERKING: Vanaf januari 1966 is de koppelingstrommel uitgerust met een dicht lager en is de oliekring vervallen.

Het dichte lager (4) mag niet door dompelen worden gereinigd.

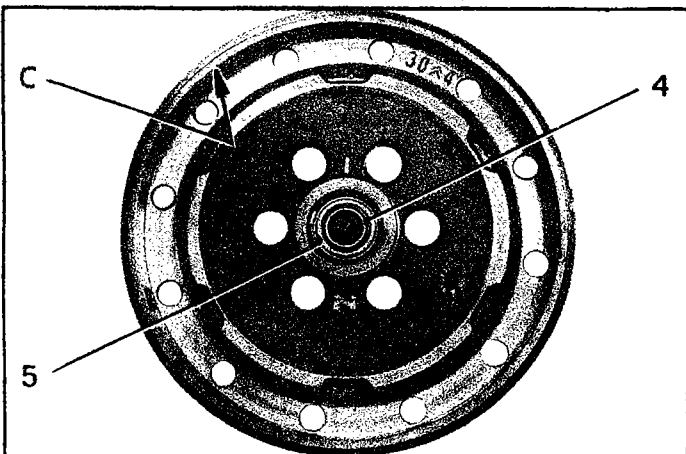
4259



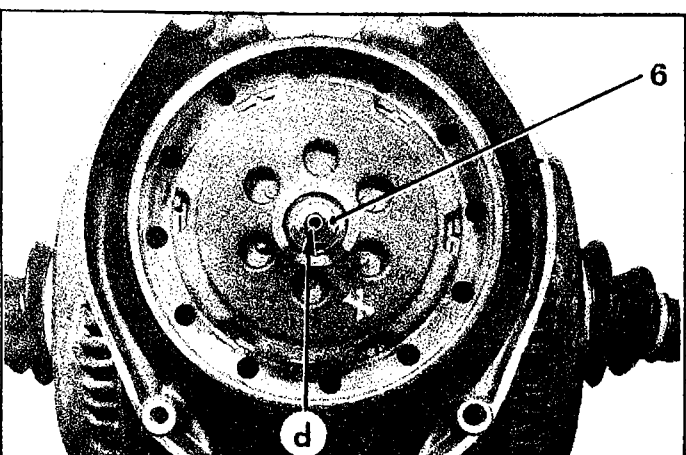
PL. 180



7779



5241



MONTAGE.

I GEWONE KOPPELING:

7. Het koppelingsdrukvlak van de frictieplaat op het vliegwiel dient zondig te worden gezuiverd (spil MR. 630-35/9).
Ga voor een trommel van een centrifugaalkoppeling te werk zoals hieronder aangegeven.
8. Breng het geheel van frictieplaat en drukgroep op het vliegwiel aan.
Centreer de frictieplaat m.b.v. de spil MR. 630-31/10 of 1713-T.
Zet de bouten (1) (veerring) vast met 1 tot 1,3 mkg.

ii CENTRIFUGAAL KOPPELING:

9. Maak de koppelingstrommel (2) gereed:
BELANGRIJK: In geen geval het draagvlak „c” van de centrifugaal segmenten opzuiveren.
Als dit draagvlak een afwijking vertoont moet de trommel worden vervangen.

- a) Controleer de staat van het drukvlak van de frictieplaat op de trommel bij „a” en zuiver dit zondig op (spil MR. 630/35/8).
Slijp steeds dezelfde hoeveelheid materiaal van het steunvlak „b” van het carter op de trommel af, als van het vlak „a”.
- b) Monteer het lager (4) in de trommel m.b.v. doorslag en pers.
Monteer de borgveer (5) en let erop dat deze goed in de groef zit.
BELANGRIJK: Wanneer de koppelingstrommel vervangen wordt moet de stand worden afgesteld (zie hoofdstuk II).

10. Monteer de frictieplaat en de drukgroep op de trommel:

- Plak het stelstuk (3) met vet op het trommellager.
- Breng de frictieplaat aan en centreer deze met de spil 1713-T.
- Monteer de drukgroep. Zet de bevestigingsbouten (veerring) vast met 1 tot 1,3 mkg.
- Verwijder de spil.

11. Monteer de complete koppelingstrommel.

- Breng de trommel op de priseas aan, en geleid het stelstuk (3) bij het insteken.
- Zet de moer (6) vast met 3-4 mkg (*linkse draad*).
- LET OP: Ondersteun bij het vastzetten de sleutel om de priseas niet te belasten.
- Sla materiaal van de moer in de priseas (bij „d”) om.
- LET OP: Ondersteun daarbij de moer om de oliekering van de priseas niet te beschadigen.

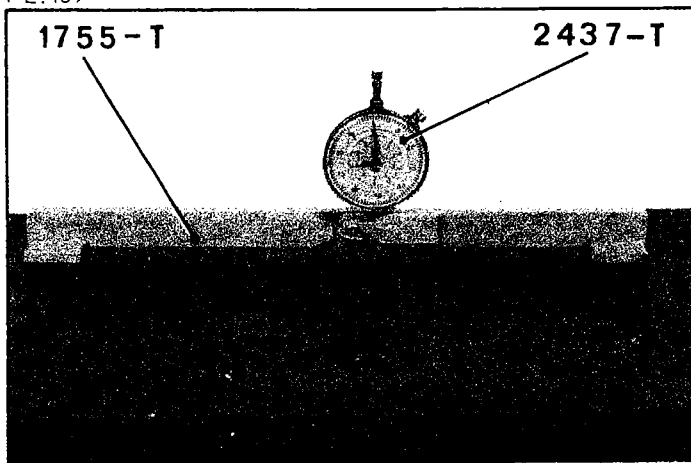
12. Zet de versnellingshandel terug in vrij.

13. Monteer de krans met centrifugaal segmenten (*indien nodig*) en zet de bouten vast (borgring) met 0,9-1,4 mkg.

14. Monteer de motor.
(zie hand. A. 100-4).

II. AFSTELLEN VAN DE STAND VAN DE KOPPELINGSTROMMEL

PL. 169



OPMERKING

Deze handeling moet steeds worden verricht bij vervangen van een priseas, een versnellingsbakcarter of een centrifugaal koppelingstroommel.

AZL 2 CV en alle berlines niet uitgerust met hangende pedalen (wel met koolring):

Gebruik de lineaal 1755-T met een meetblok 2457-T.

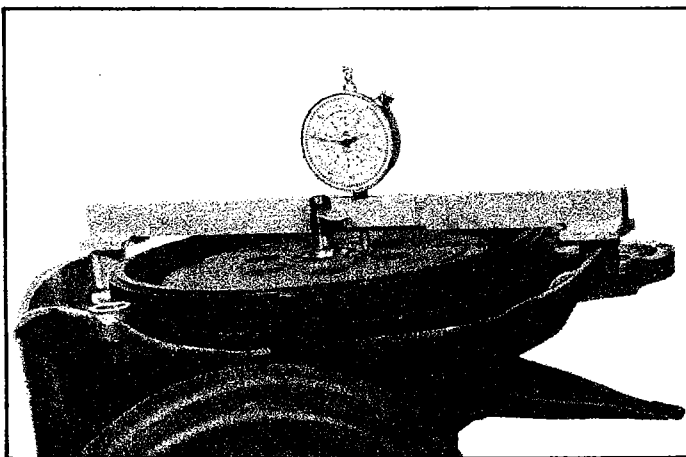
2 CV en 3 CV voorzien van een versnellingshendel centraal op het versnellingsbakdeksel.

Gebruik de lineaal 1755-T met meetklok 2457-T en de ring 3101-T.

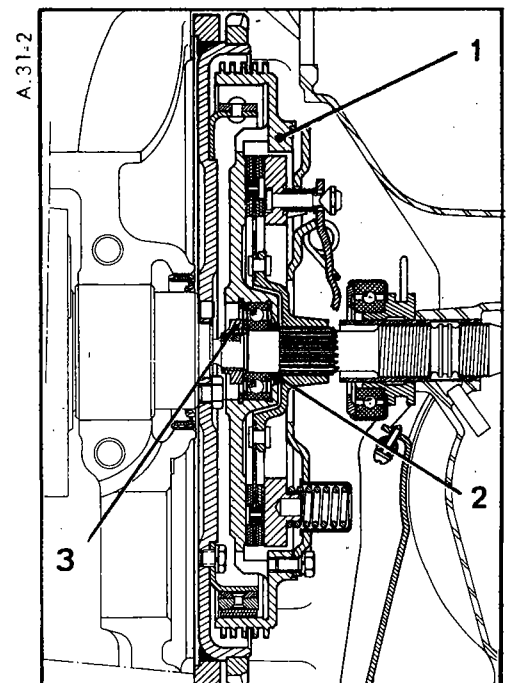
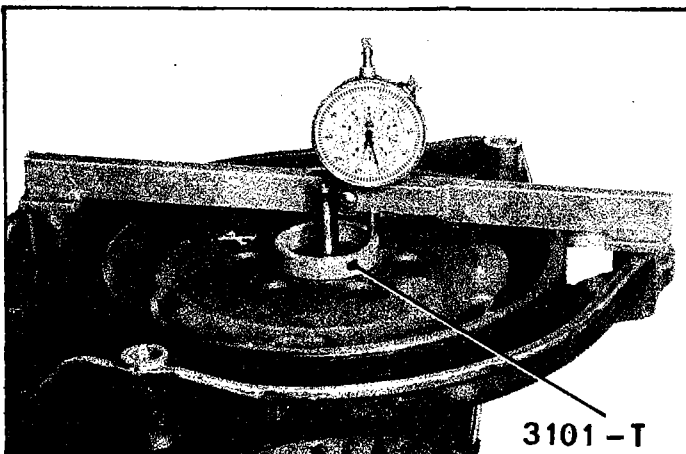
1. Stel de stand van de koppelingstroommel af:

- a) Stel de meetklok door de lineaal op een vlakplaat te leggen.
- b) Plaats tijdelijk een stelring (2) van bekende dikte (b.v. 3,1 mm) op de priseas.
- c) Monteer de koppelingstroommel (1) zonder frictieplaat noch drukgroep en zet de moer (3) provisorisch vast.
- d) Monteer de ijkring 3101-T zonodig op het lager steunvlak in de trommel.
- e) Plaats de lineaal op de twee steunvlakken van het frictiecarter.

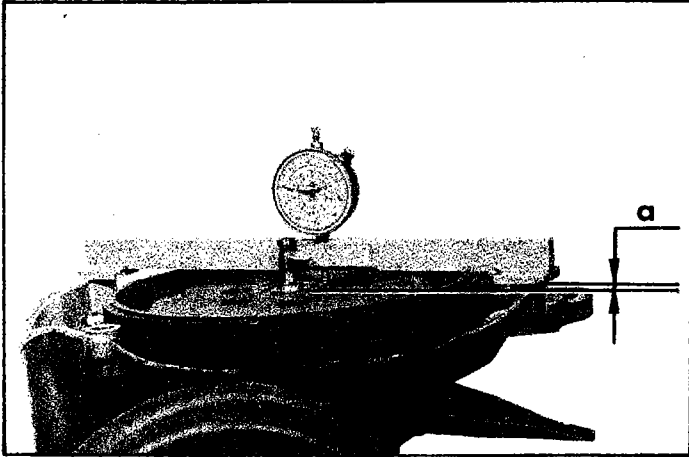
PL. 170



4875



PL. 170



- f) Meet de maat „a” tussen drukvlak van het frictiecarter en het lagersteunvlak in de trommel of de buitenzijde van de ijkring 3101-T.

De afstand „a” moet liggen tussen 5,12 en 5,42 mm. Wijzig de waarde van de tijdelijk aangebracht stelring (2) om deze waarde te verkrijgen.

OPMERKING: Afdeling Onderdelen verkoopt stelringen met maten tussen 2,5 en 4 mm, oplopend met 0,3 mm.

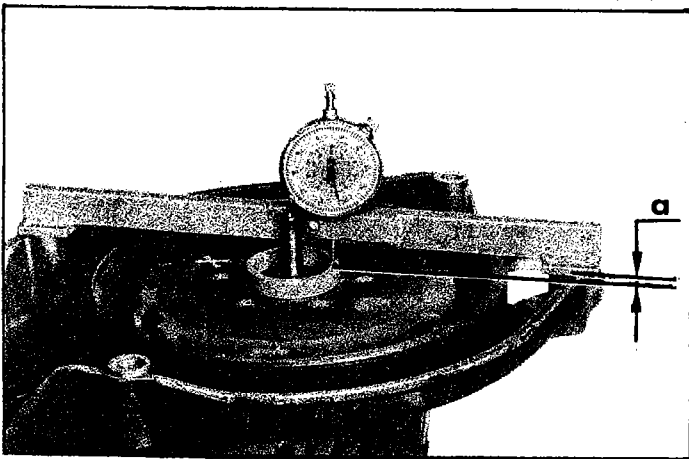
- g) Verwijder de moer (3), de trommel (1) van de tijdelijk aangebrachte stelring.

2. Monteer de koppelingstrommel:

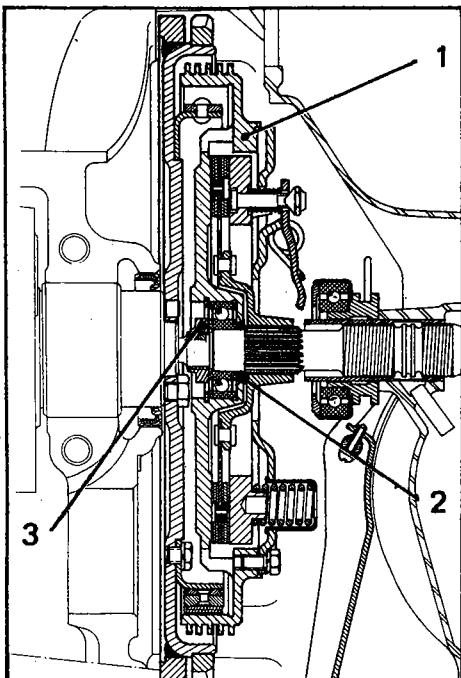
- a) Monteer de hierboven vastgestelde stelring (2) met vet tegen het lager.
- b) Monteer de frictieplaat en centreer deze met de spil MR 630-31/10 of 1713-T.
- c) Monteer de drukgroep en zet de bouten vast met 1-1,3 mkg (borgring).
- d) Monteer de koppelingstrommel op de priseas. Zet de moer (3) (*linkse draad*) vast met 3-4 mkg.

Borg de moer bij „b” (ondersteun de moer om de boring van de priseas in het frictiecarter niet te beschadigen).

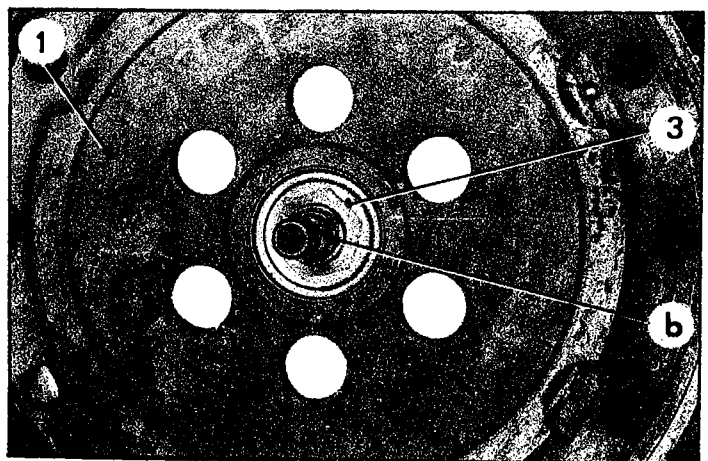
4875



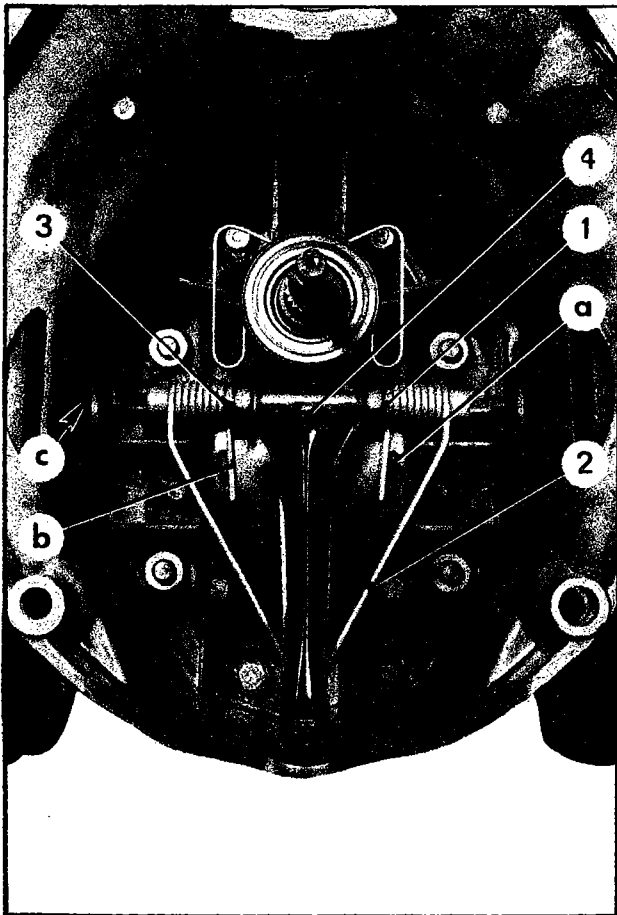
A.31-2



PL. 175



3921



DEMONTAGE EN MONTAGE VAN DE ANTI-RAMMELBUSJES OF EEN FRICTIEVORK

Wagens uitgerust met een kogeldrukklager.

DEMONTAGE

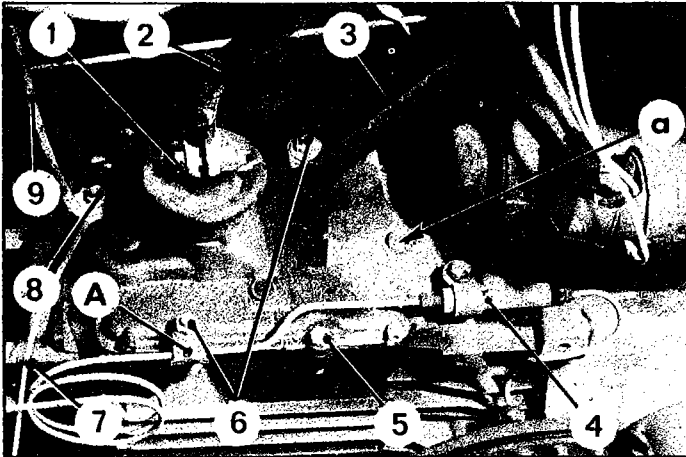
1. Verwijder alleen de motor.
(zie betr. Hand.).
2. Verwijder de bout (4) waarmee de vorkas op zijn plaats wordt gehouden.
3. Verschuif de as zover mogelijk naar rechts (opening „c” in het frictiecarter).
Verwijder de windingen van de veer (2) links en de anti-rammelbus (1).
4. Verschuif de as zover mogelijk naar links en verwijder de veer in zijn geheel en de tweede anti-rammelbus (3).

MONTAGE.

5. Monteer beide anti-rammelbussen (1) en (3) in de windingen van de veer, met de kragen naar elkaar toe gericht.
Olie de as licht in.
6. Monteer de vork-trekveer (2).
 - a) Haak de veer achter de vorkarm.
 - b) Schuif de vorkas achtereenvolgens in de rechter windingen van de veer en vervolgens in de linker door de as eerst naar rechts en daarna naar links te verplaatsen.
 - c) Zet de bout (4) vast (borgring).
 - d) Plaats de beide vrije uiteinden (b) van de veer tegen de steunvlakken (a) van het frictiecarter.
 - e) Olie het steunvlak van de veer op de frictievorkarm licht in.
7. Monteer de motor.
(zie betr. Hand.).

DEMONTAGE EN MONTAGE VAN EEN VERSNELLINGSBAKDEKSEL (met handel in het midden)

10836

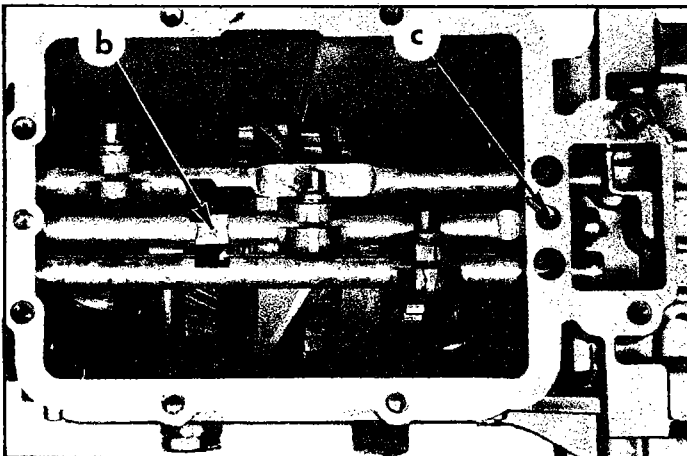


DEMONTAGE

1. Verwijder het reservewiel (eventueel).
2. Verwijder de steun (3) van het luchtfilter en de steun A van de remleiding.
3. Verwijder de bout (1) en maak het handel (2) los van de bedieningshefboom.
4. Verwijder de bouten (5) van het deksel, verwijder de massakabels (9) en (7) van de accu en de regelaar.
5. Verwijder het deksel en controleer of de vergrendel-veer van de schakelas van de 2e-3e op zijn plaats blijft in de boring "c" van het versnellingsbakcarter.
6. Verwijder de vergrendelveer en maak het pakkingvlak schoon.

MONTAGE

3690



7. Controleer of het handel in de vrijstand staat.
8. Smeer de pakkingvlakken in met vloeibare pakking HD 37 of CURTYLON.
9. Plaats de vergrendelveer van de 2e-3e in de boring "c" van het versnellingsbakcarter.
10. Plaats het deksel:

Geleid de vergrendelveer in de boring van het deksel bij "a".

Controleer of het uiteinde van handel op zijn plaats komt in de uitsparing van de schakelvorkas van de 2e-3e bij "b".

11. Monteer de bouten van het deksel:

Plaats de bouten (5) en de staartbouten (6) en (8) (kartelring).
Plaats een afstandstuk tussen het deksel en het driewegstuk (4).
Zet alle bouten vast.

Sluit de massakabels (7) en (9) aan de bouten (8) en zet de moer vast (kartelring).
Monteer de steun (3) van het luchtfilter en de steun (A) van de remleiding.
Zet de moeren vast (Kartelring).

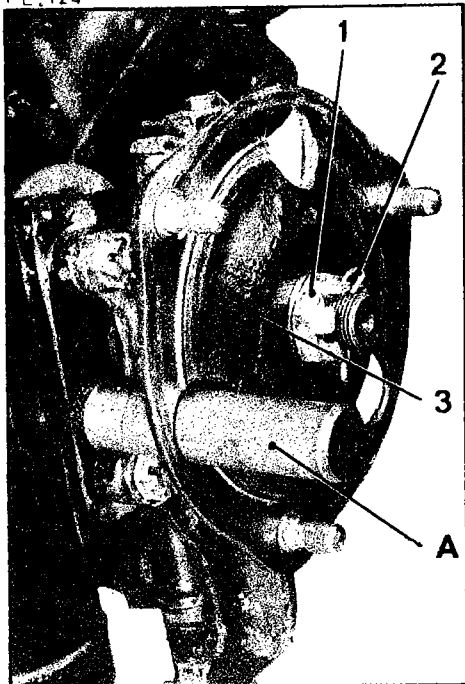
12. Sluit de verbindingshefboom (2) aan op het commandohandel.
Zet de bout (1) vast.

13. Controleer het schakelen.

14. Monteer eventueel het reservewiel.

I. DEMONTAGE EN MONTAGE VAN EEN AANDRIJFAS (Aan fusee-zijde)

PL. 124



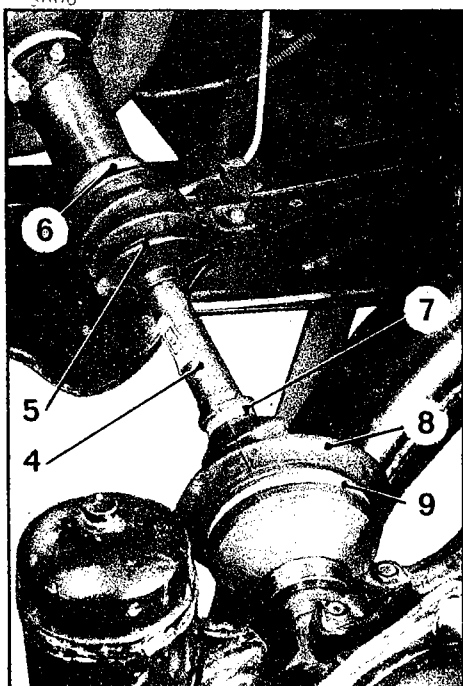
DEMONTAGE

1. Krik de wagen op en plaats bokken onder het chassis ter hoogte van de vooras.
2. Verwijder het wiel.
Houd de fusee tegen door er een stuk hout onder te zetten om te voorkomen dat de uitslagbegrenzer wordt beschadigd tijdens losdraaien van de moer (1).
3. Verwijder de splitpen (2) en verwijder de naafmoer (1): Houd de naaf tegen met behulp van het gereedschap MR 630-64/40 of bij gebrek hieraan een stempel A die door een der gaten van de naaf wordt gestoken zodat deze rust tegen de fusee.

BELANGRIJK: Nooit druk uitoefenen met de pen A tegen de stuurarm waardoor de bouten kunnen afbreken.

4. Draai het stuur geheel naar links.
5. Verwijder de stofhoes (5) van het schuifstuk nadat de klem (6) is losgenomen.
6. Verwijder de aandrijfvas (4) van de fusee.

3600

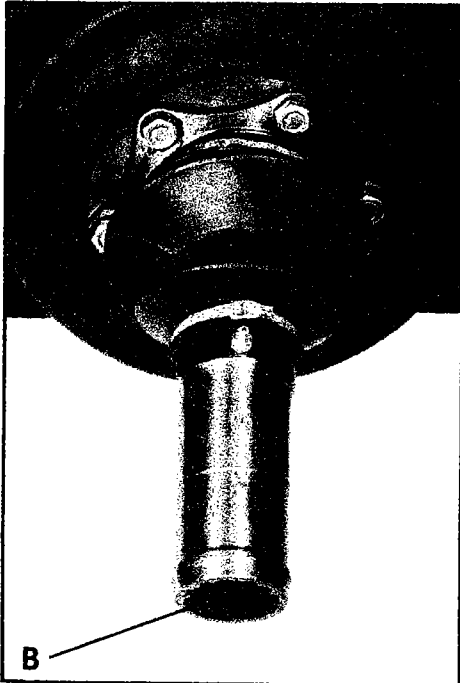


OPMERKING: Als de aandrijfvas opnieuw wordt gebruikt, controleer dan of de stofkap (8) in goede staat verkeert en of de klembanden (7) en (9) goed zijn aangehaald. Een slechte afdichting veroorzaakt een snelle vernieling van de homokinetische koppeling. Verwijder eventueel de stofkan (8).

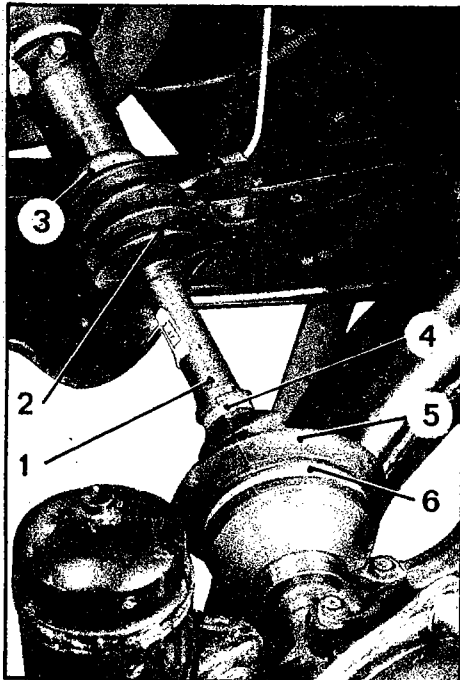
Reinig de aandrijfvas niet door deze onder te dompelen in een reinigingsmiddel.

MONTAGE

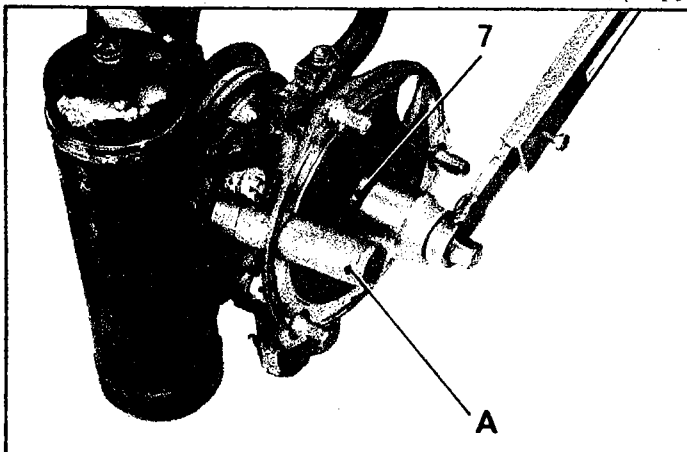
Pl. 119



3600



Pl. 120



7. Monteer de onderdelen van de aandrijfjas:

Nadat de kogelkoppeling is ingevet met TOTAL MULTIS MS-vet, monteer:

- de stofhoes (5), indien nodig. Bevestig deze met de klembanden (4) en (6).
- de stofhoes (2) van de schuifmof.

8. Smeer de spiebanen (B) van de schuifmof in.

9. Monteer de aandrijfjas (1):

- in de spiebanen van de schuifmof,
- in de naaf (stuur geheel uit gedraaid).

N.B.: Bij deze aandrijfjas maakt het niet uit in welke stand de spiebanen van de as t.o.v. die van de schuifmof worden geplaatst.

10. Houd de naaf tegen met behulp van de hefboom MR 630-64/40 of van een pen A (zie par. 3 voor de te nemen voorzorgen) Zet de moer (7) vast met 35 tot 40 mkg en plaats de splitpen.

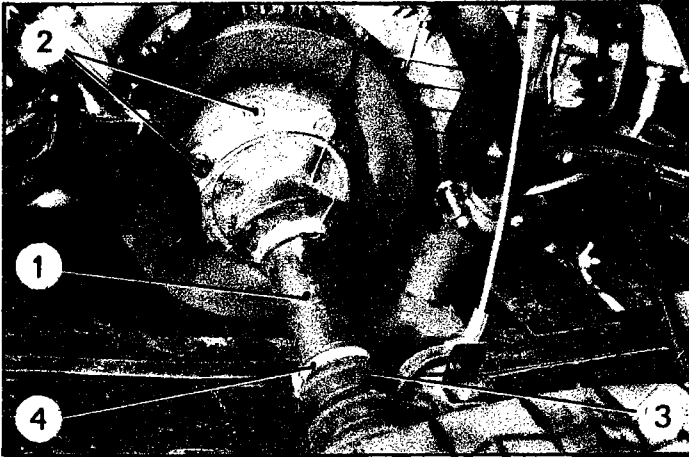
11. Plaats de stofhoes (2) over de schuifmof. Zet de klemband (3) vast.

12. Monteer het wiel en zet de moeren vast met 4,5 tot 6 mkg.

13. Plaats de wagen op de vloer.

II. DEMONTAGE EN MONTAGE VAN EEN AANDRIJFAS (Vernellingsbakzijde)

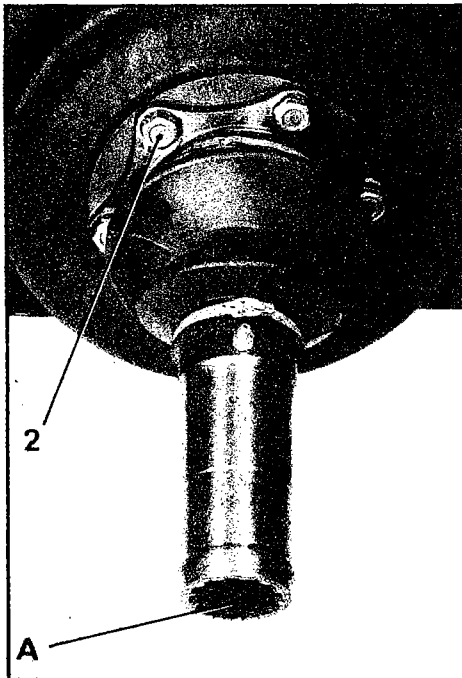
5114



DEMONTAGE

1. Krik de wagen op en plaats deze ter hoogte van de voorbrug op bokken.
2. Verwijder het wiel aan de kant waar gewerkt moet worden.
3. Draai de klemband (4) los en verwijder de stofkap (3) van de schuifmof (1).
4. Verwijder de bouten (2) van de koppeling.
5. Verwijder de aandrijfvas door deze eerst geheel in de schuifmof (1) te drukken.
Laat de gehele aandrijfvas nu naar voren kantelen en verwijder nu de aandrijfvas uit de spiebanen van de schuifmof.

PL 119



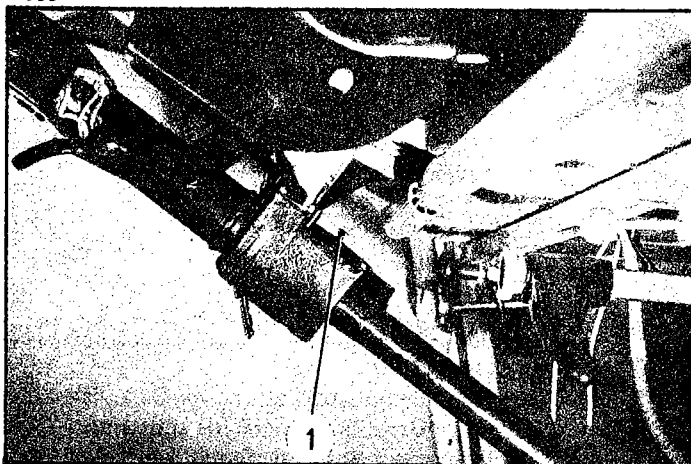
MONTAGE

6. Smeer de spiebanen (a) van de schuifmof in met TOTAL MULTIS MS-vet en schuif de aandrijfvas geheel in de mof.
 7. Bevestig de aandrijfvas tegen de flens van de differentieeluitgang. Zet de bouten (2) vast (kartelring) met 4,5 tot 5 mkg.
- N.B.: Deze bouten moeten na iedere demontage worden vervangen.
8. Plaats de stofkap (3) op de schuifmof en bevestig deze met een klemband (4).
 9. Monteer het wiel. Zet de moeren vast met 4,5 tot 6 mkg.

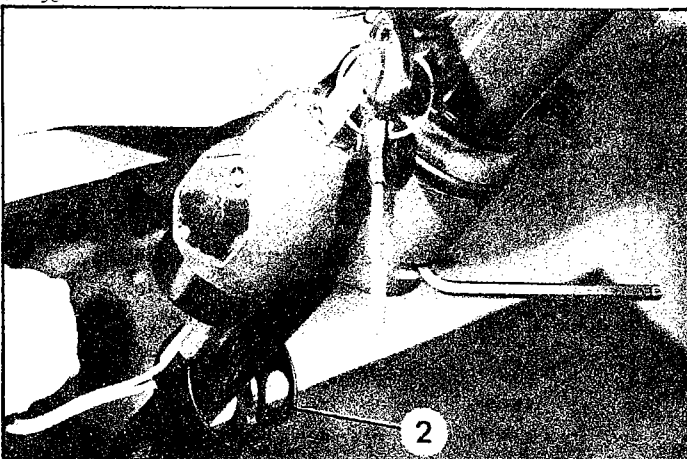
Plaats de wagen op de vloer.

DEMONTAGE EN MONTAGE VAN EEN VOORASBUIS-STUURINRICHTING

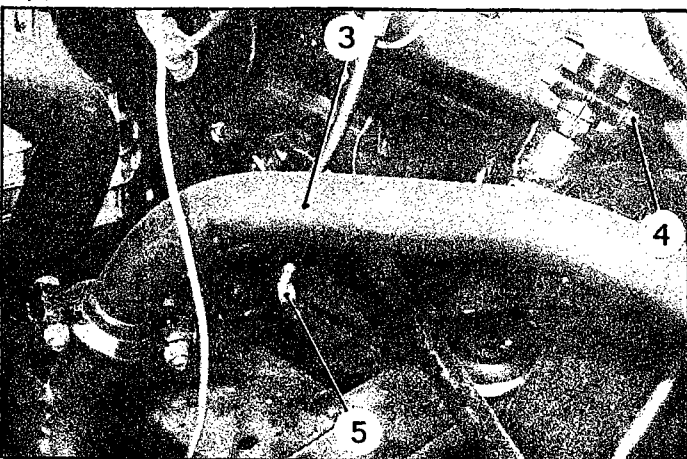
7853



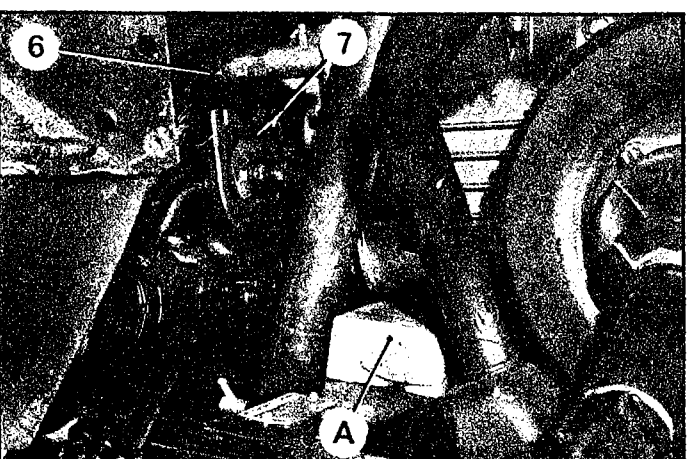
10058



2921



5222



DEMONTAGE

1. Neem de massakabel los van de accu.
2. Verwijder de zijschotten, de wielkuipen en de twee voorschermen (*Alle typen behalve Mehari*).

3. Maak de stuurstang los:

a) *Wagens met stuurslot:*

Verwijder de bout (1),
Verwijder de beschermring (2).
Zet het stuurslot in de stand „Ontgrendelen“.
Draai de bouten van de vergrendelring los (Inbus-
sleutel 5 mm) en handel vervolgens zoals onder-
staand is aangegeven.

b) *Wagens zonder stuurslot:*

Verwijder de bout (4) en verwijder de stuurpijp-
stuurwiel van het rondsel van de stuurinrichting,
hefboom 1951-T of de hefboom Mr 630-27/6.

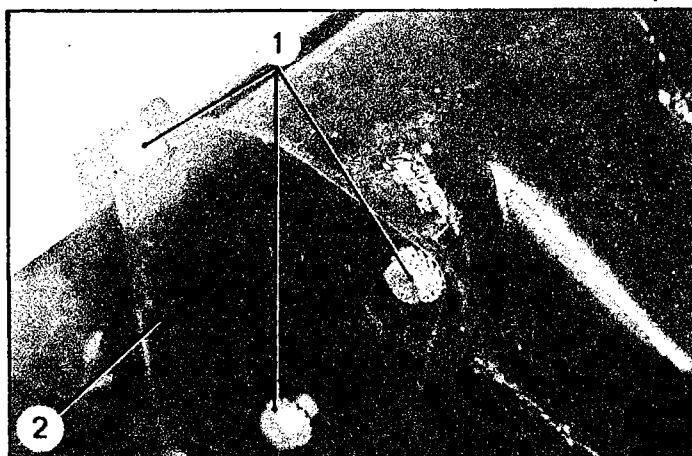
4. Verwijder (*afhankelijk van het type*) de uitlaatpijp (3) tussen de expansiepot en de demper.

5. Draai de twee vleugelmoeren (5) van de handremaf-
stelling los.

6. Draai de bouten (6) van de versnellingsbak op de
elastische steun aan de achterzijde en licht de versnel-
lingsbak op zodat de bouten (6) van de achterste steun
(7) kunnen worden verwijderd.
Plaats een houten blok A (dikte 35 mm) tussen de
versnellingsbak en de balk van het chassis.

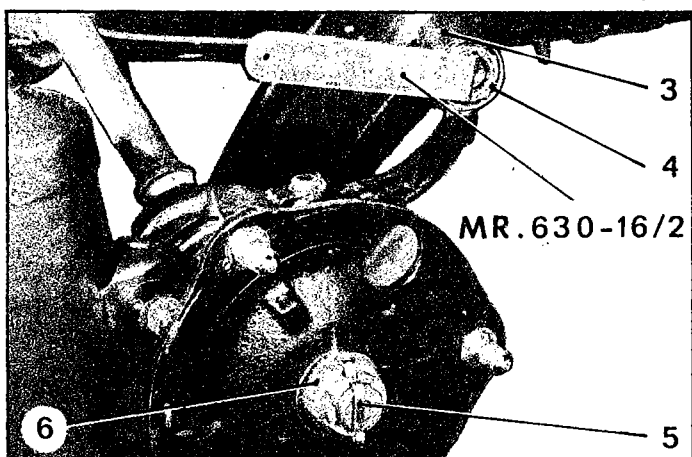
7. Blokkeer de achterwielen van de wagen.
Licht de voorzijde van de wagen op en plaats deze op
bokken.

Verwijder de voorwielen.



8. Verwijder de voorste schokbrekersteunen:
(wagens die er mee zijn uitgerust)

Verwijder de bouten (1)
Verwijder de steun (2) naar onderen.



9. Verwijder de aandrijfassen:

Verwijder de splitpen (5) en de moer (6).
Verwijder de aandrijfvas uit de naaf.

10. Neem de rechter spoorstang los:

Verwijder de splitpen en vervolgens de moer (4) (sleutel MR 630-16/2).
Verwijder de buitenste zitting van de kogel.
Verwijder de stofkap (3) van de stuurarm.
Draai de naaf zodat de platte kanten van de kogel gelijkliggen met de sleuf in de spoorstang. Verwijder de spoorstang.

11. Neem de trekstangen van de vering los:

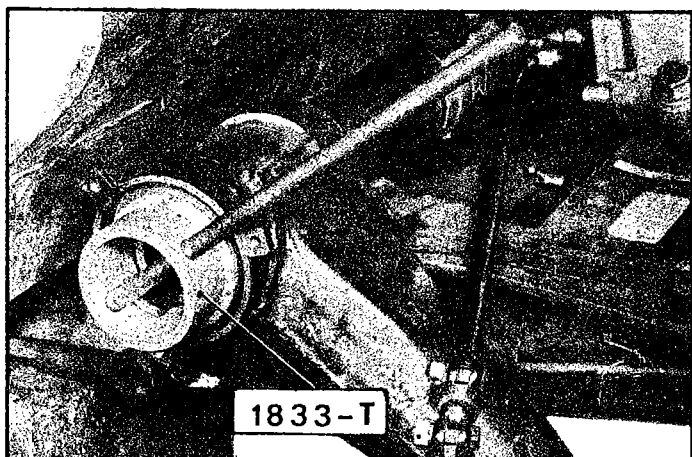
Merk met verf de stand van het stelstuk (8) op de trekstang (7).

N.B.: Dit merkteken geeft een aanwijzing bij benadering tot hoever de hoogte van de wagen moet worden afgesteld bij de montage van een abuis.

Draai de trekstang (7) los om het mesje (9) vrij te maken.

Verwijder de veer aan de binnenzijde en verwijder het mesje naar buiten.

Verwijder de trekstang naar achteren.



12. Verwijder de rechter draagarm:

a) *Wagens met voorschokbrekers:*

Verwijder de splitpen en de nokmoer.
(Gebruik de sleutel 1833-T).

b) *Wagens met wrijvingsschokbrekers:*

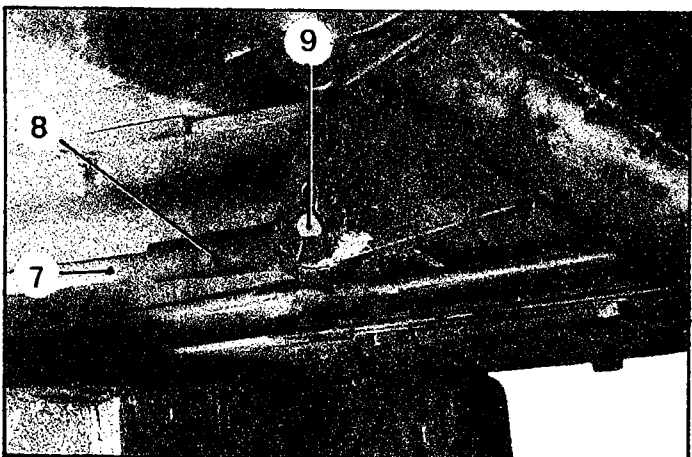
Draai de klemband en verwijder de stofkap.
Verwijder het beschermhuis van de wrijvingsschokbreker.

Verwijder de schokbreker en de afdichtschotel

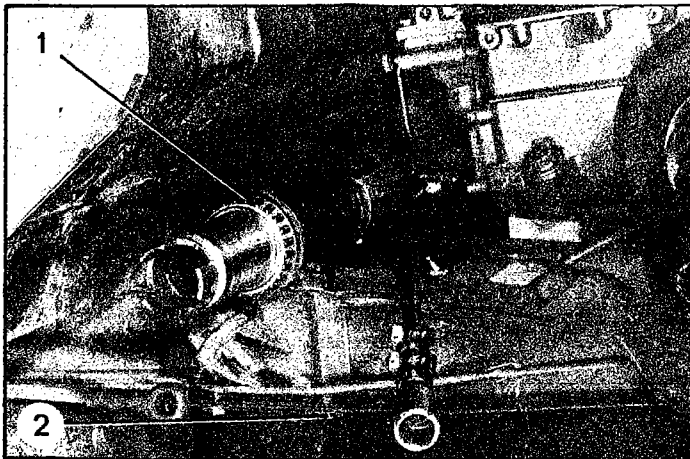
Verwijder de splitpen en de nokmoer.

(Gebruik de sleutel 1833-T)

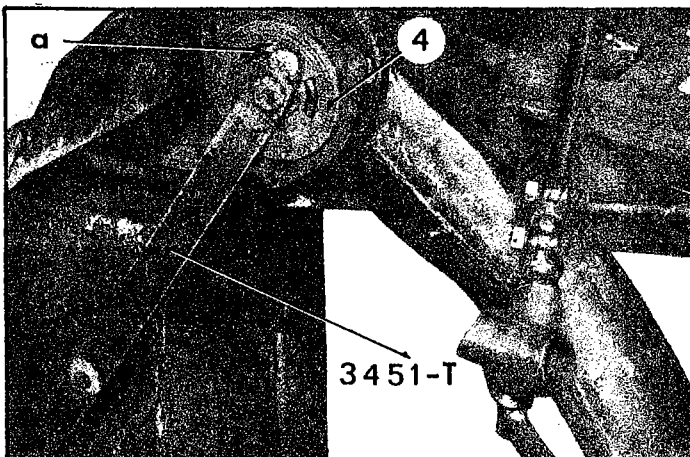
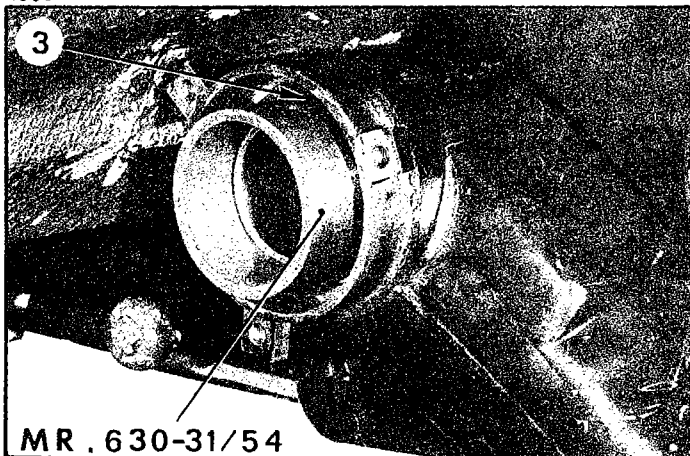
c) Verwijder de draagarm en aandrijfvas van de abuis door eventueel met een hamer tegen de achterzijde te tikken.



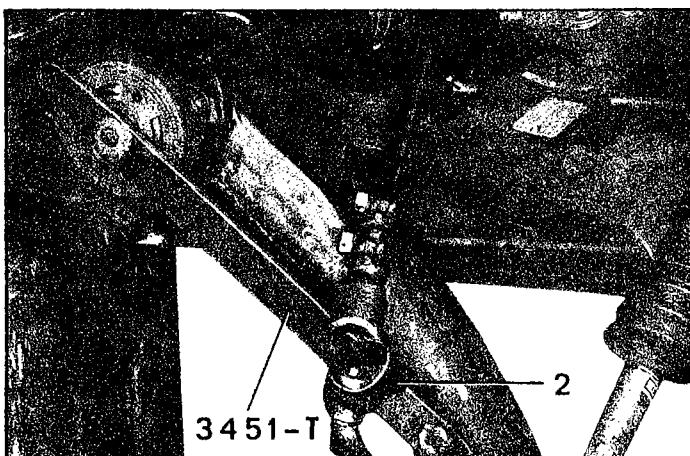
PI 318



4882



PI 321



13. Verwijder de asbuis met de linker draagarm:

Verwijder de vier bouten (2) van de asbuis.
Verwijder de asbuis met de linker arm.

MONTAGE

14. Plaats de voorasbuis-stuurinrichting-linker arm:

- a) Plaats de vooras op het chassis door deze van de linker zijde aan te brengen.
- b) Controleer of de centreerpennen van de asbuis op hun plaats in het chassis.
- c) Bevestig de asbuis:
Plaats een borg onder de boutkoppen (2).
Zet de bouten vast met 5 mkg en sla de borgen om.

15. Monteer de rechter draagarm:

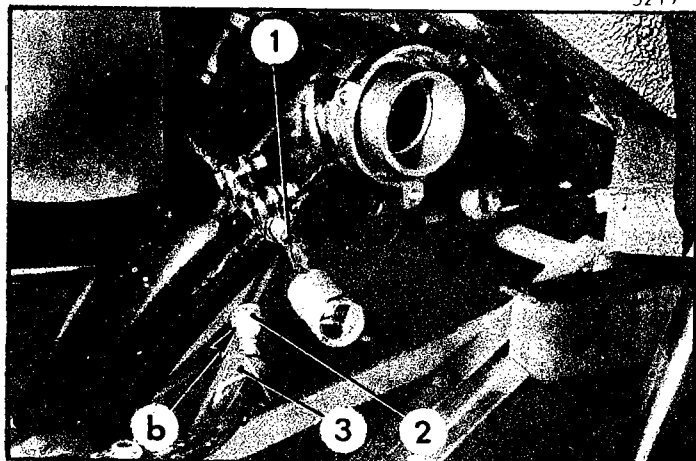
- a) Smeer de binnen- en buitenlagers (1) en (3) in met TOTAL MULTIS-vet.
- b) Plaats de arm over de asbuis.
- c) Plaats het buitenste lager met behulp van de pijp MR 630-31/54.
- d) Monteer de nokmoer met 5 mkg (sleutel 1833-T). De arm moet zonder zware punten kunnen draaien.
- e) Plaats de splitpen en buig de einden van de splitpen in de boring van de asbuis.

16. Wagens met wrijvingschokbrekers:

- a) Plaats de wrijvingschokbreker (4) met de buitenste afdichtschotel op de nokken „a” van de asbuis.
- b) Breng de sleuven van de schokbrekernaaf tegenover de nokken (sleutel 3451-T) en schuif de schokbreker op zijn plaats over de nokken.
- c) Laat met het andere einde van de sleutel 3451-T de gaten van de schokbrekerflens samenvallen en die van de afdichtschotel met de taggaten van de draagarmnaaf.
- d) Monteer het beschermhuis en zet de bouten vast.
- e) Monteer de stofkap en zet de klemband vast.

Manuel 621-2

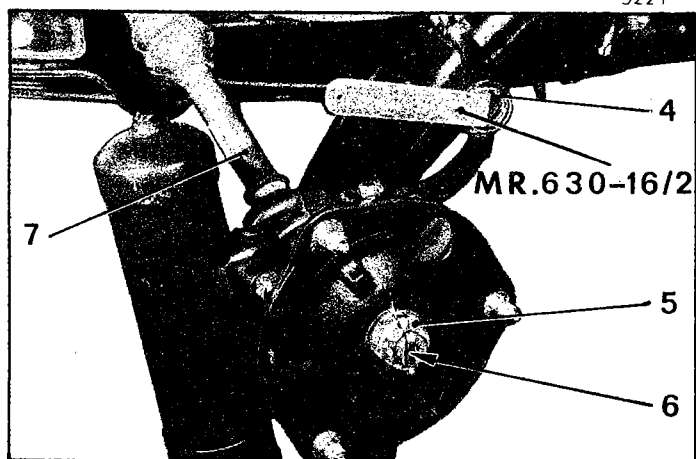
5219



17. Monteer de rechter spoorstang;

- a) Smeer de boring van de kogel, de kogel en de zittingen met cardanvet.
- b) Richt de kogel (2) zó dat de platte kanten „b” gelijk liggen met de sleuf in de spoorstang (1). Schuif de kogel in de sleuf van de spoorstang.
- c) Schuif de stofkap (3) over het spoorstangeind.
- d) Monteer de kogelzitting. Monteer de moer (4) en zet deze vast en vervolgens 1/6 slag los (sleutel MR 630-16/2). Monteer de splitpen.

5221



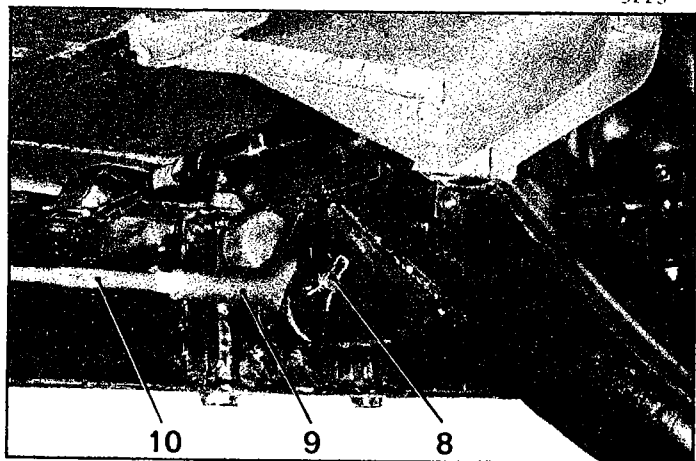
18. Monteer de aandrijfassen:

- a) Smeer de spiebanen van de aandrijfjas (7) (cardanvet) en schuif deze in de naaf.
- b) Smeer de moer (5) in met olie. Houd de naaf tegen met een stempel of een hefboom MR 630-64/40 en zet de moer vast met 35 tot 40 mkg. Plaats de splitpen (6).

19. Monteer de trekstangen van de veering:

- a) Plaats het stelstuk (9) in de vork van de arm.
- b) Smeer het mesje (8) met TOTAL MULTIS MS-vet en plaats deze met het buitenste veertje. Plaats het binnenste veertje.
- c) Schroef de trekstang (10) in het stelstuk tot het in par 11 gemaakte merkteken.
- d) Controleer of de rubber stofhoes op zijn plaats zit over het stelstuk van de veerpot.

5223



20. Wagens met hydraulische schokbrekers:

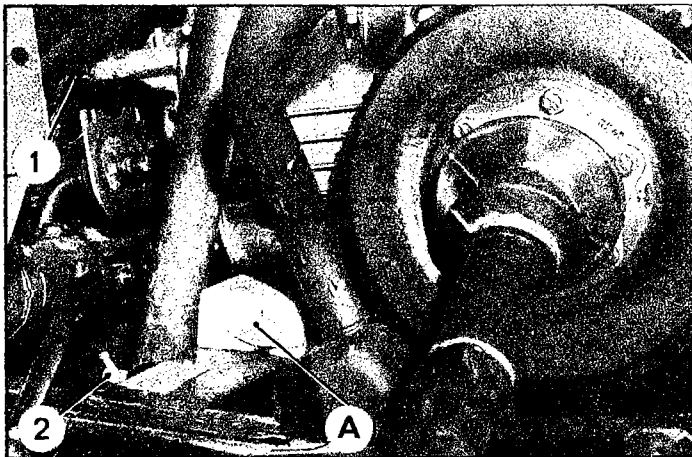
Sluit de schokbrekersteunen aan.

OPMERKING: Om de montage van de bouten te vergemakkelijken en om te voorkomen dat er spanning op de rubbers van de schokbrekers komt te staan dienen de moeten van de schokbrekers los gedraaid te worden.

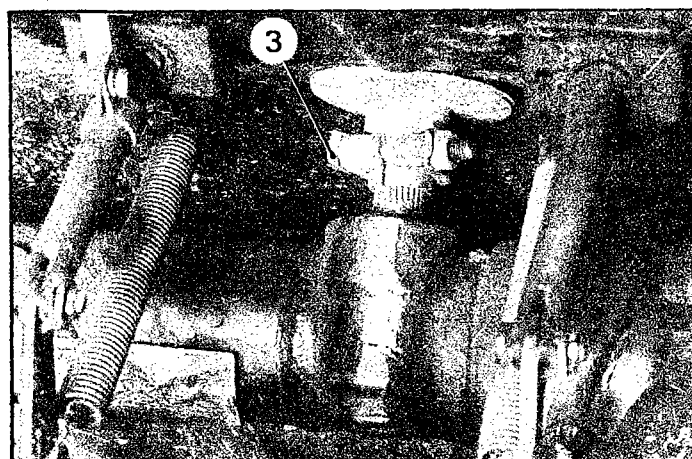
Dicht de asbuis af door vloeibare pakking op de drukvlakken te smeren.

Zet de bouten vast met 4 mkg.

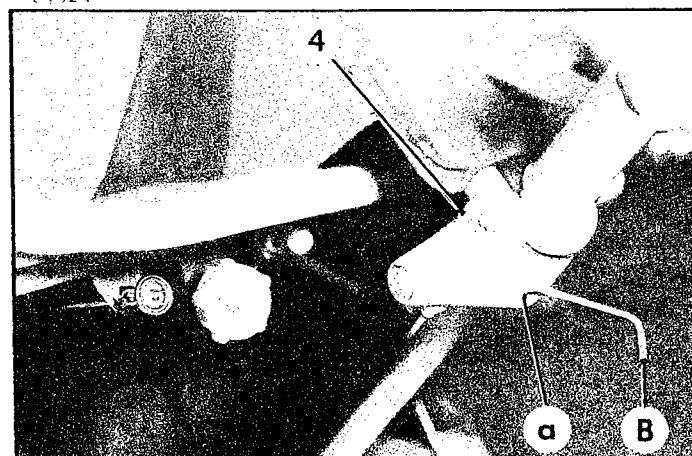
5222



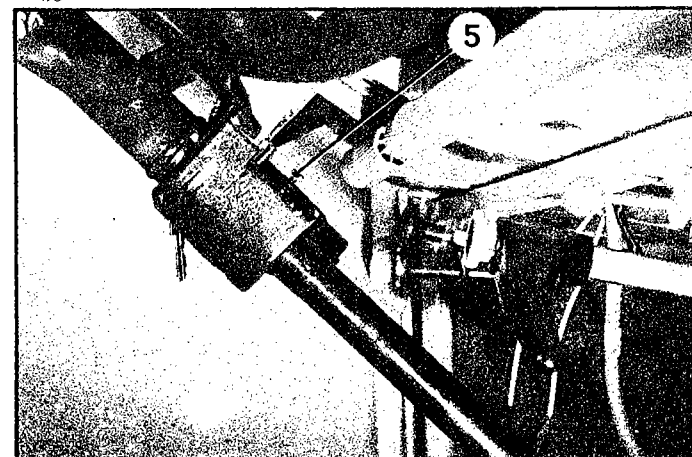
Pl. 529



Pl. 524



Pl. 523



21. Monteer (afhankelijk van het type) de uitlaatpijp van de knaldemper.

22. Monteer de versnellingsbak op de achterste steun:

- a) Verwijder het houten blok A (zie par. 6)
- b) Zet de bouten vast (1).

23. Monteer de wielen.

24. Stel de handremkabels af:

Stel achtereenvolgens de spanning van de twee handremkabels af door middel van de vleugelmoeren (2) met de handremgreep in het derde tandje waarbij de remmen beginnen aan te grijpen en zodat deze bij het derde tandje blokkeren..

25. Sluit de stuurinrichting aan:

- a) Plaats de wagen in de rechtuitstand (Merkteken op de beschermplaat van de kogelgeleiding)
- b) Plaats het stuurwiel zó dat de spaken op 10° beneden de horizontale lijn staan en schuif vervolgens de stuurpijp over de rondselas. Zet de bout (3) vast. Sla de borgen om.

26. Stel (afhankelijk van het type) de vergrendelring van het stuurslot af:

- a) Breng de ring in het huis (4). Zet de bouten van de halve ringen om en om vast tot de ring enigszins begint te klemmen op de pijp, maar nog kan schuiven.
- b) Plaats de wielen in de richtvooruitstand. Richt het gat van de ring tegenover de vergrendelduim en schuif de blokkeerring in het huis. Vergrendel het stuurslot.
- c) Ontgrendel weer en draai aan het stuurwiel tot de boutkoppen tegenover de gleuf „a” in het huis staan. Draai elke bout vast (inbussleutel B van 5 mm).
- d) Plaats de beschermring en zet de bout (5) vast.

27. Monteer de schermen en de wielkuipen (zo nodig).

28. Controleer de bandenspanning.

29. Controleer de wagenhoogte voor en achter en stel deze eventueel af (stelstuk 3455-T of 3455-Tbis en sleutel 3456-T)

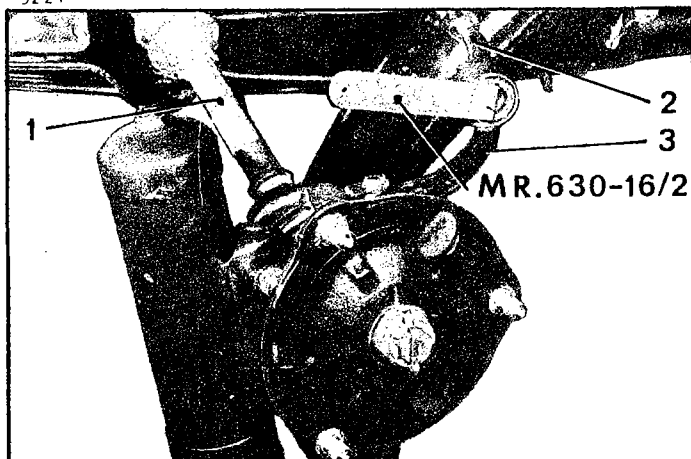
30. Zet de moeren van de schokbrekers vast met 3,5 tot 4 mkg.

31. Stel de voortrein af (sporing en stuuruitslag).

32. Sluit de massakabel aan de accu.

DEMONTAGE EN MONTAGE VAN EEN VOORDRAAGARM

5221



DEMONTAGE

1. Verwijder de draagarm:

- a) Licht de voorzijde van de wagen op en verwijder het wiel.
- b) Verwijder de bouten van de voorste schokbrekersteun of van de wrijvingsschokbreker (*afhankelijk van het type*).
- c) Neem los:
 - uitlaatpijp van de expansiepot (*afhankelijk van het type*)
 - de aandrijfjas (1) van de fusee,
 - de spoorstang (2) van de arm (3), (sleutel MR 630-16/2),
 - de trekstang van de vering en het stelstuk (gereedschap 3455-T bis of 3455-T en sleutel 3456-T)

OPMERKING: Ten einde de wagenhoogte en de wioldrukken niet te ontregelen dient met verf de stand van het stelstuk op de trekstang te worden gemerkt.

- d) Draai de moer van de draagarm los (sleutel 1833-T) en verwijder de arm.

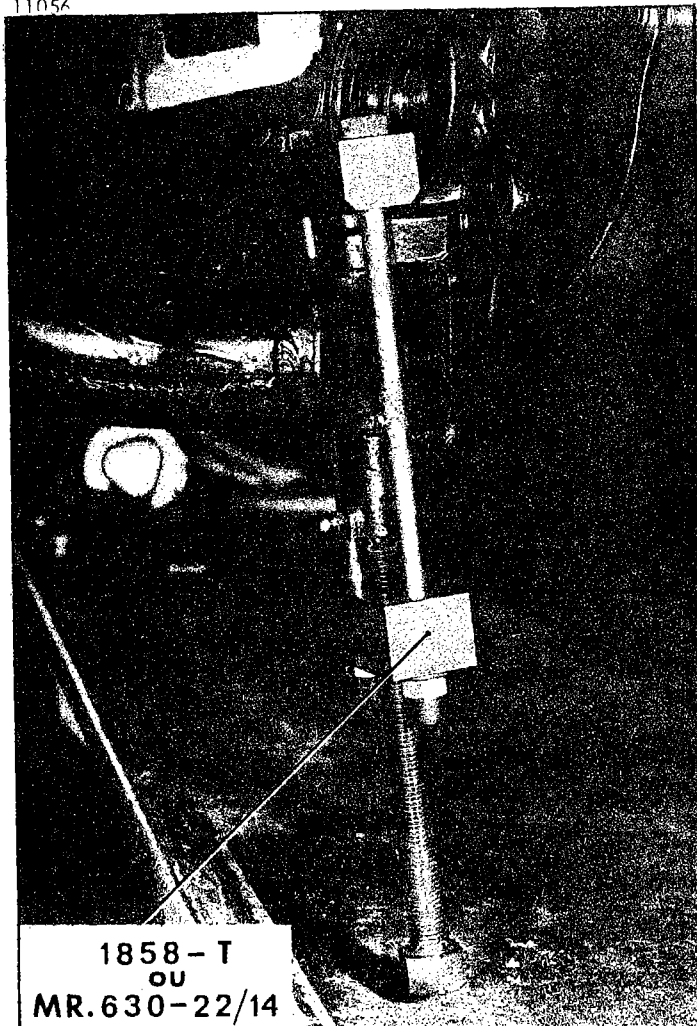
2. Verwijder de fuseepen met een pers of met de trekker 1858-T of met de trekker MR 630-22/14. (*zie overeenkomstige handeling*)3. Verwijder de buitenste ringen van de draagarm-lagers (*Merk de plaats van de lagerringen als deze opnieuw worden gebruikt*).

BELANGRIJK: Als de lagers van dezelfde arm een verschillend merk hebben zorg er dan voor de ringen niet te verwisselen tijdens de montage.

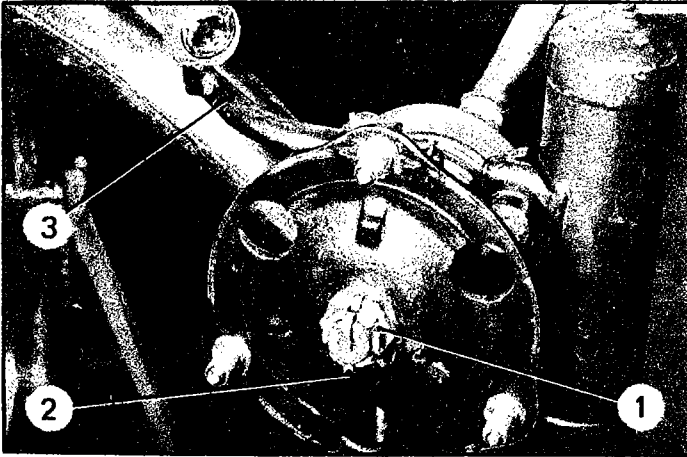
Men mag nooit een S.K.F.-lager monteren in een TIMKEN-ring en omgekeerd, de konus van de lagers zijn niet gelijk.

4. Verwijder de binnenring en de lagerkooi van het binnenste lager (*eventueel*).

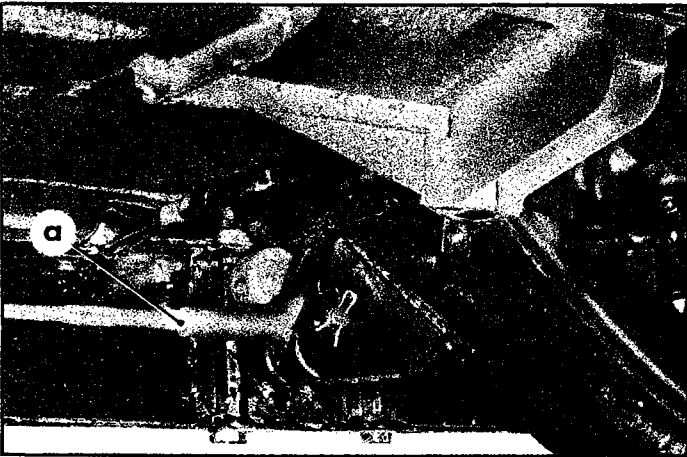
11056



4893



5223



MONTAGE

5. Monteer de binnenring en de lagerkooi (eventueel) (Stempel MR 630-31/54).

6. Monteer de fuseepen en monteer de fusee op de draagarm:
(Zie overeenkomstige handeling).

7. Monteer de buitenste lagerringen in de arm.

8. Monteer de draagarm:

- a) Plaats de aandrijfvas in de naaf.
- b) Plaats de draagarm op de asbuis.
- c) Monteer de binnenste ring en de rollagerkooi van het buitenste lager (stempel MR 630-31/54).
Zet de moer vast met 5 mkg (sleutel 1833-T) en monteer de splitpen zonder de moer terug te draaien.
- d) Zet de moer (1) vast met 35 tot 40 mkg (Houd de naaf tegen met behulp van de hefboom 630-64/40)
Plaats de splitpen (2).
- e) Monteer de spoorstang aan de hefboom (3).
- f) Sluit de trekstang van de veerpot aan: Draai het stelstuk aan tot het merkteken „a” dat voor de demontage is gemaakt.
- g) Monteer de schokbrekersteun of plaats de wrijvingsschokbreker.

OPMERKING: Ten einde de montage van de bouten van de schokbrekersteun te vergemakkelijken dient de moer van de schokbreker te worden losgedraaid.

h) Sluit de uitlaatpijp aan de expansiepot. (zodig).

9. Plaats de wagen op de vloer en controleer de wagenhoogten en stel deze zodig af.

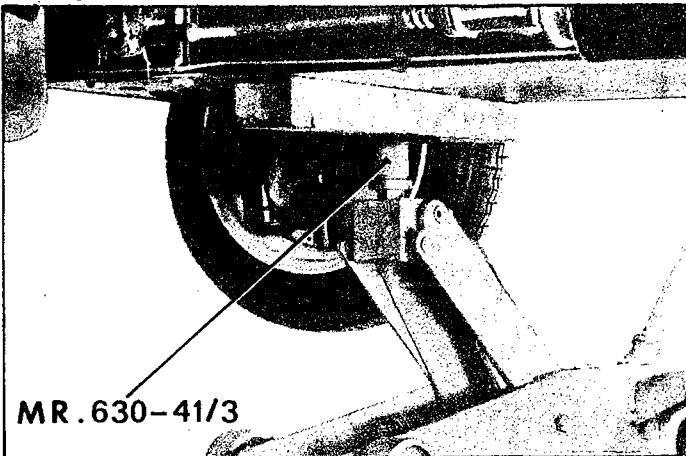
10. Zet de moer van de voorste schokbrekersteun vast met 3,5 tot 4 mkg (eventueel)

11. Controleer:

- de sporing,
- de wieluitslag.

I. DEMONTAGE EN MONTAGE VAN EEN VOORNAAF OF VAN EEN VOORWIELLAGER

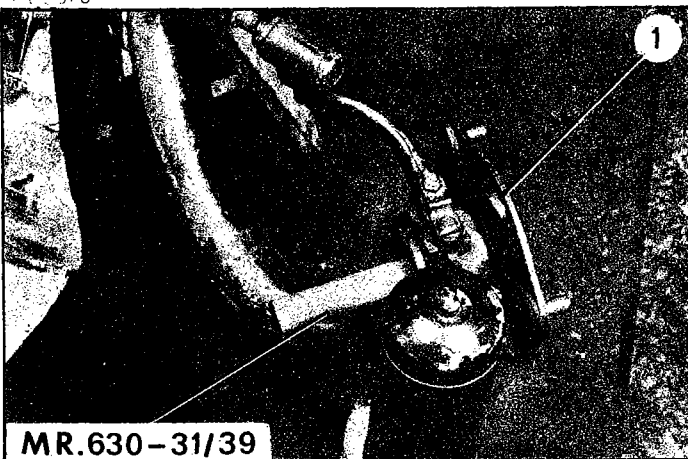
Pl. 478



DEMONTAGE

1. Licht de wagen op (steun MR 630-41/3 op een garagekrik).
Plaats onder het chassis ter hoogte van de asbuis bokken.
Verwijder het wiel aan de kant waar gewerkt wordt.

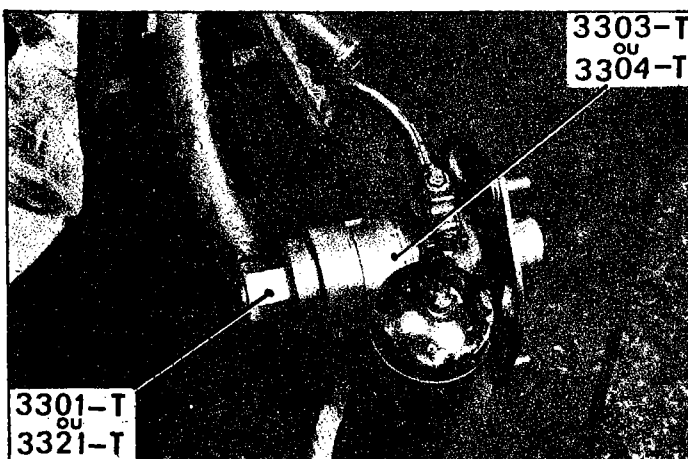
Pl. 578



2. Verwijder de aandrijfas:
(Zie overeenkomstig handeling)

3. Verwijder de naaf:
Ondersteun de draagarm.
Tik de naaf (1) er met behulp van stempel MR 630-31/39 uit.

PL 577

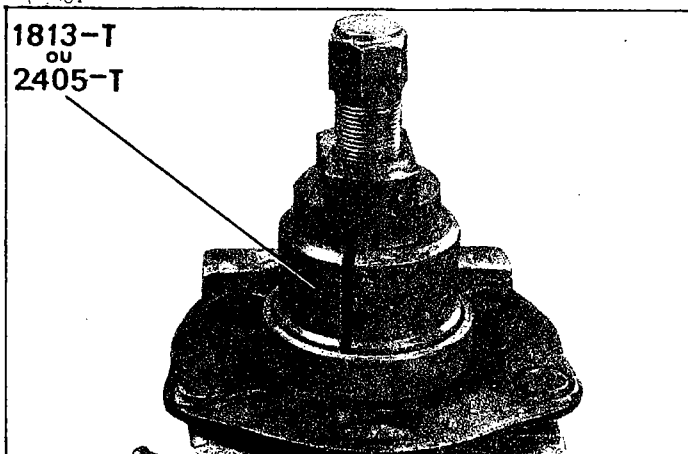


4. Verwijder het lager:
 - a) Doorboor met een boor van 4 mm ϕ de centerpunten voor het borgen van de ringmoer.
 - b) Verwijder de ringmoer door gebruikmaking van het midden gedeelte van de set 3301-T (of 3321-T) en de sleutel 3303-T of 3304-T.
 - c) Tik het lager uit de fusee eventueel met behulp van een koperen doorslag.

OPMERKING: De binnenring van het lager kan in de fusee blijven zitten.
Verwijder deze ring met de trekker 1813-T of met de universeeltrekker 2405-T

5. Verwijder de verkeerringen:
Tik deze ringen uit de fusee en uit de ringmoer.

Pl. 82

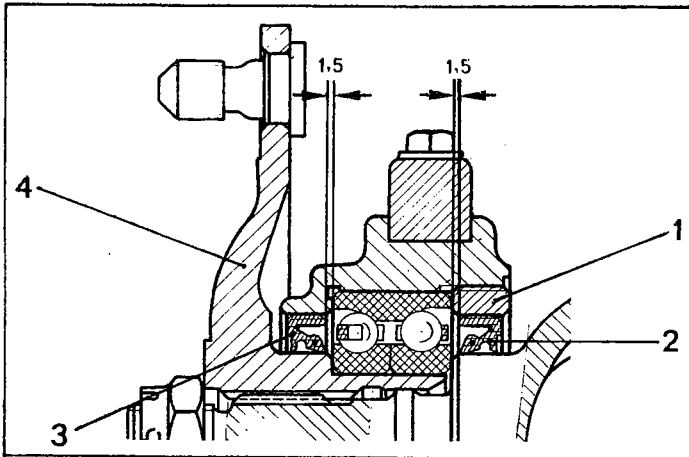


6. Maak de onderdelen schoon.

Manuel 621-2

MONTAGE

A. 41-1



7. Monteer de keerringen:

- a) Plaats de keerring (2) in de ringmoer (1) met de lip van de ring naar het lager gericht. De keerring moeten 1,5 mm binnen het drukvlak van het lager vallen.
- b) Plaats de keerring (3) in boring van de naaf. De ring moet eveneens 1,5 mm binnen het drukvlak van het lager liggen. Gebruik voor de montage van deze twee keerringen de stempel MR 630-31/55.

8. Monteer het naaflager:

- a) Smeer het lager in met TOTAL MULTIS-vet en plaats het in de boring van de fusee met behulp van een pijp die draagt op de buitenring van het lager (pijp met een buitendiameter van 70 mm, lengte = 100 mm).
- b) Draai de ringmoer er op en zet deze vast met 35 tot 40 mkg. Gebruik het middendeel van de set 3321-T of 3301-T (zonder buitenste geleider) met het gereedschap 3303-T of 3304-T. Borg de ringmoer met twee centerpunten.

PL 579



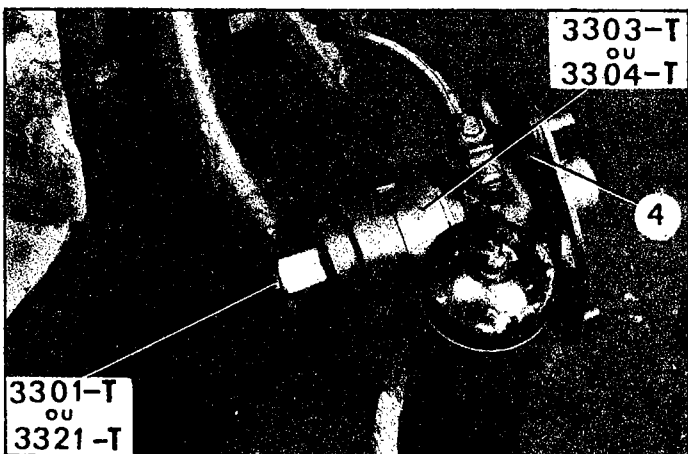
9. Monteer de naaf:

- a) Plaats de naaf (4) in het lager (plastic hamer of doorslag)
- b) Verwijder de ondersteuning van de arm.

10. Monteer de aandrijfjas:

(Zie overeenkomstig handeling)

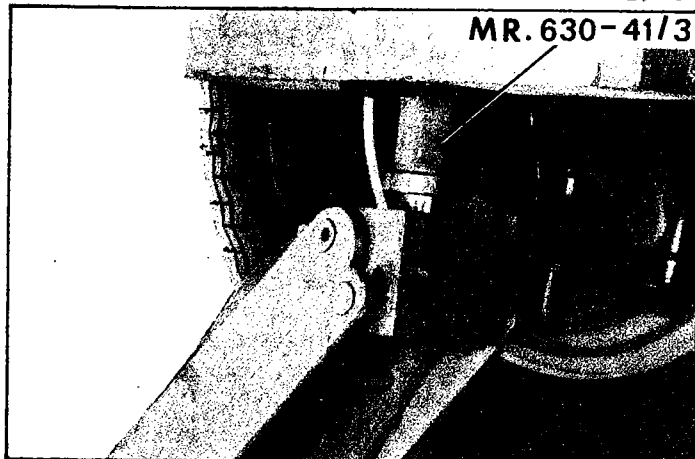
PL. 577



11. Monteer het wiel. Plaats de wagen op de vloer (steun MR 630-41/3 op een garagekrik) en zet de wielmoeren vast.

II. DEMONTAGE EN MONTAGE VAN EEN FUSEE OF VAN EEN FUSEEPEN

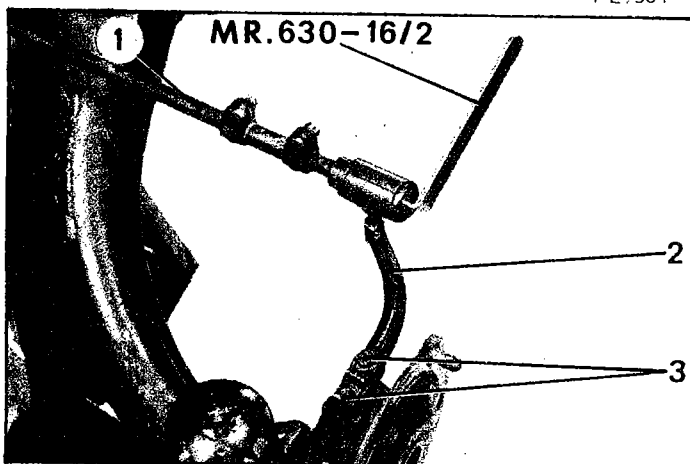
PL. 478



DEMONTAGE;

1. Licht de wagen op (steun MR 630-41/3 geplaatst op een garagekrik) Plaats ter hoogte van de asbuis bokken onder het chassis. Verwijder het wiel.
2. Verwijder de aandrijfjas:
(Zie overeenkomstige handeling)
3. Verwijder de traagheidsschokbreker.
4. Neem de spoorstang (1) los van de arm (Sleutel MR 630-16/2).

PL. 581



5. Verwijder de fusee:
 - a) Verwijder de borg van de onderste stop en verwijder deze stop met behulp van een schroevendraaier.
 - b) Tik de expansieplug weg met behulp van een stempel van 7 mm ϕ en 200 mm lang.
 - c) Trek de pen er uit met het apparaat 1858-T of MR 630-22/14.
N.B.: In bepaalde gevallen kan de fuseepen alleen verwijderd worden met behulp van een pers, hierbij moet de draagarm worden verwijderd (zie overeenkomstige handeling).
 - d) Verwijder de fusee en de wrijvingsring, de drukringen en de stofring.

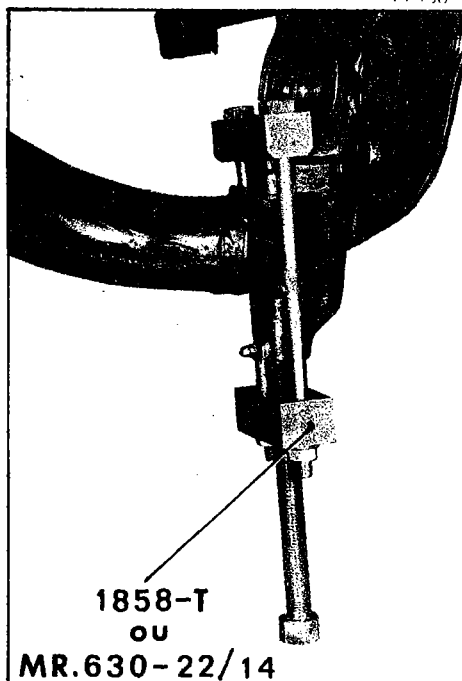
6. Verwijder de onderdelen van de fusee (zonodig)
Verwijder de naaf en de onderdelen ervan (zie overeenkomstige handeling)
Verwijder de borg en verwijder de bouten (3). Verwijder de fuseearm (2).

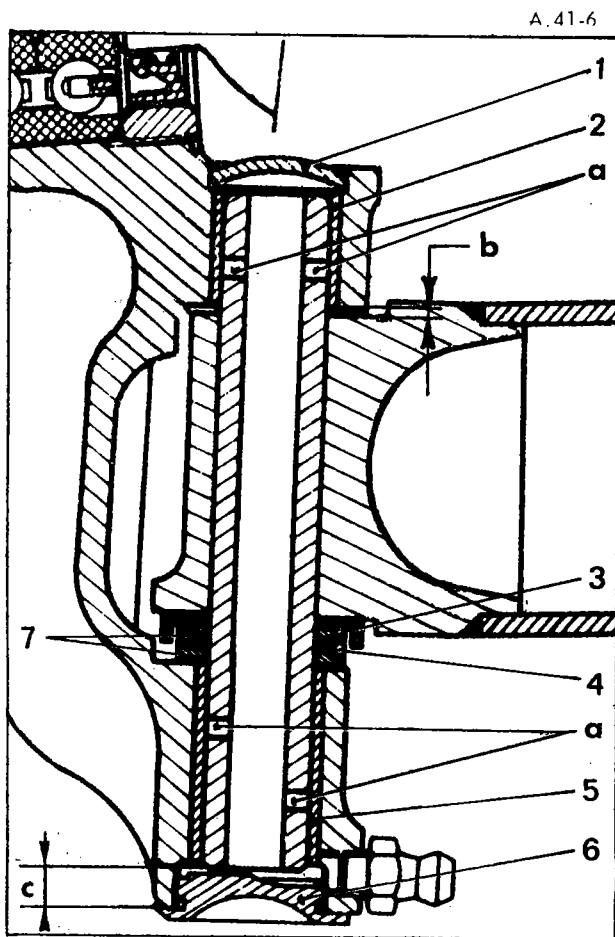
7. Maak de onderdelen schoon.

MONTAGE

8. Monteer de onderdelen van de fusee (zonodig):
(Zie overeenkomstige handeling)
Monteer de fuseearm (2) aan de fusee. Zet de bouten (1) vast met 1,5 tot 2 mkg en sla de borg en om.

11056

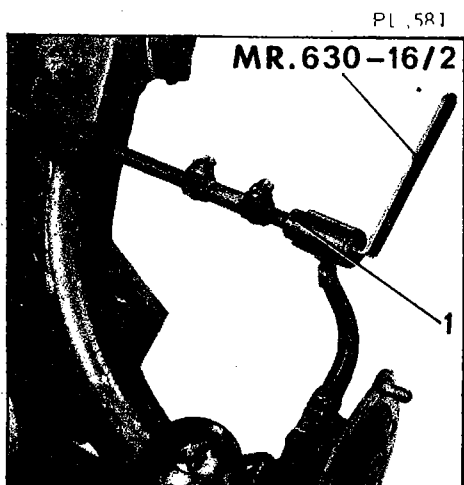




8. Monteer de fusee:

OPMERKING: Als de bovenste ringen (2) en de onderste (1) ovaal of beschadigd zijn moeten ze worden vervangen.

- a) Maak een dummy-fuseepen gereed met een konisch uiteinde.
Diameter = 16,5 mm, lengte = 150 mm.
- b) Plaats in de stofring (3):
 - een aanslagring (7),
 - de wrijvingsring (4),
 - een aanslagring (7).
- c) Plaats de fusee op de arm. Plaats tussen de fusee en de arm aan de onderkant de hierboven gereedgemaakte stofring met de ringen. Breng de onderdelen op hun plaats met behulp van de dummy-as.
- d) Meet de speling tussen de fusee en de arm bij „b” met behulp van voelers.
Deze speling moet 0,1 tot 0,4 mm bedragen. Kies een ring van de juiste dikte tussen de ringen die door de afdeling onderdelen worden geleverd.
- e) Maak de fuseepen zorgvuldig schoon met trichloorethyleen. Controleer de pen zorgvuldig. Smeer de aanslagringen in met olie.
Smeer de fuseepen in met olie en plaats deze in de fusee:
begin met behulp van een koperen doorslag en vervolgens met het apparaat 1858-T of MR 630-22/14.
OPLETTEN: Richt de gaten „a” van de as zoals in de figuur is aangegeven.
Het onderste gedeelte van de pen moet een afstand „c” binnen de fusee vallen:
„c” = 7,10 tot 7,25 mm
- f) Vul de binnenzijde van de fuseepen en de beschikbare openingen tussen pen en dop (1) en (6).
Zet de plug (6) vast met een schroevendraaier.
Sla de kraag op de huis van de fusee.
Plaats de expansiedop (1).
Sla deze plat met een hamer en borg het materiaal op vier punten met een drevel.
- g) Als de fusee vervangen is dient de smeernippel gemonteerd te worden.



9. Monteer de traagheidsschokbreker.

10. Sluit de spoorstang aan op de fuseearm (sleutel MR 630-16/2).

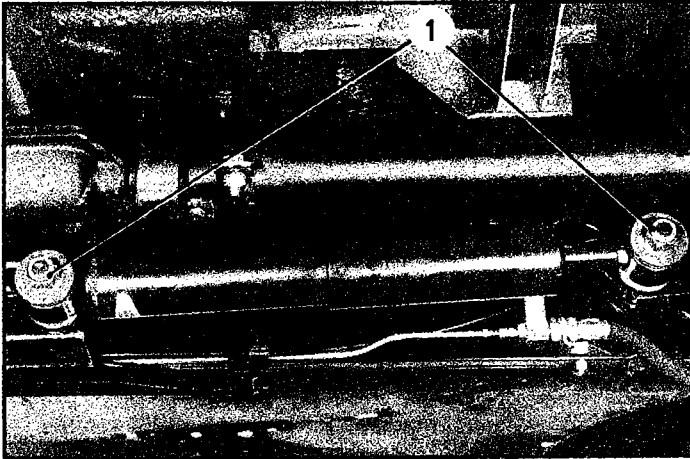
11. Monteer de aandrijf-as
(Zie overeenkomstige handeling)

12. Stel de sprong en de wieluitslag af.

13. Smeer de fuseepen(TOTAL MULTIS).

DEMONTAGE EN MONTAGE VAN EEN ACHTERDRAAGARM.

4857



DEMONTAGE

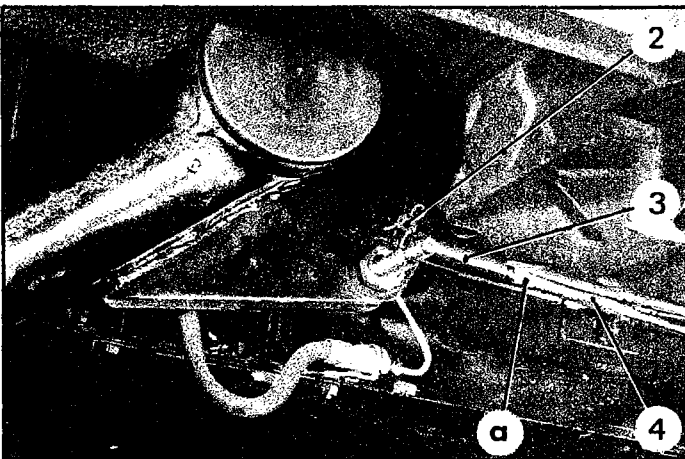
1. Krik de wagen met loshangende wielen op ter hoogte van de achterste steunen van de veerpotten. Verwijder het wiel aan de zijde waar gewerkt wordt.
2. Verwijder de achterschokbreker aan de kant van de te verwijderen arm:
Verwijder de moeren (1) en verwijder de schokbreker.

3. Maak de trekstang los van de draagarm:

OPMERKING: Teneinde de wagenhoogte en de wioldrukken niet te ontregelen dient met een verfmerkteken bij „a” de stand van het stelstuk (3) op de trekstang (4) gemerkt te worden.

- a) Draai de trekstang los om het mesje (2) los te maken (sleutel 3455-T of 3455-T bis)
- b) Verwijder de binnenste borgveer en verwijder het kantelmesje (2).

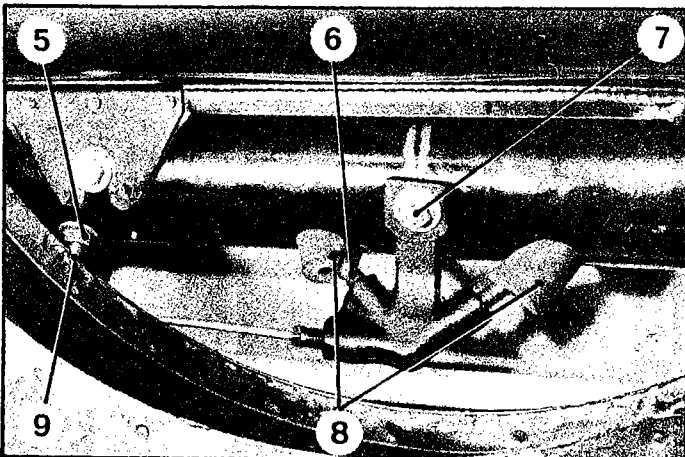
4886



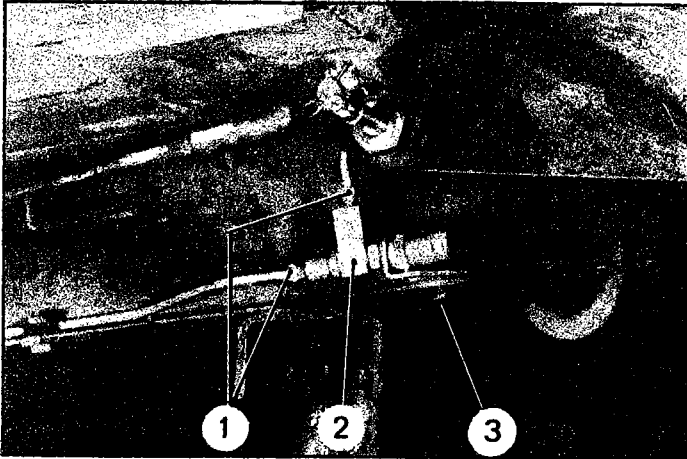
4. Verwijder de voedingsleiding van de achterremmen:
(Wagens met een „spiraal-leiding”)

- a) Verwijder:
 - de klemband van het deksel,
 - het deksel.
- b) Maak de aansluitnippel aan de wielremcilinder los. Buig het steuntje op en verwijder de leiding van de wielremcilinder.
- c) Verwijder:
 - de bout (7) van het driewegstuk op de asbuis.
 - de moer (5) van de bout (9) van de leiding in de asbuis.
- d) Verwijder de rubber beschermringen (8) en schroef de nippelmoer (6) van de leiding op de te verwijderen arm los.
- e) Verwijder:
 - de bout (9) van de leiding in de asbuis door deze naar binnen te drukken,
 - de leiding van het driewegstuk,
 - de voedingsleiding van de asbuis.

10920



PL 552



5. **Verwijder de voedingsleiding van de achterremmen:**
(Wagens met flexibele leidingen)

Draai de twee nippelmoeren (1) los van de remleidingen op het driewegstuk (2) dat aan de linker kant is geplaatst (er is een enkele nippelmoer aan de rechterzijde)

Verwijder de bout (3) van de nippel (2) op het chassis.

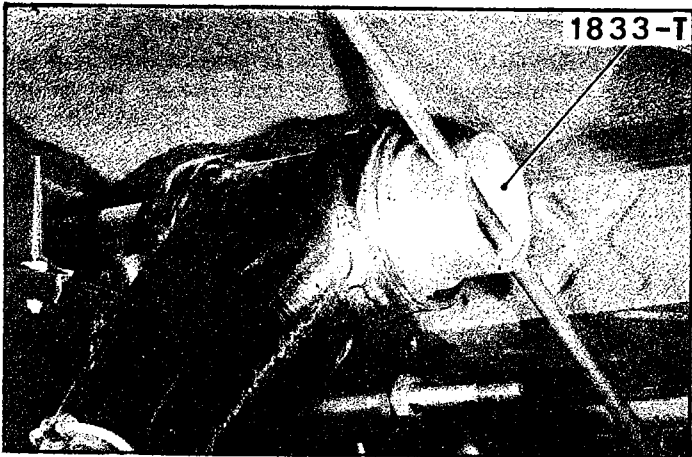
6. **Verwijder de achterdraagarm:**

Verwijder eventueel de wrijvingschokbreker

Verwijder de splitpen en verwijder de nokmoer (sleutel 1833-T)

Verwijder de arm van de asbuis door eventueel met een hamer tegen de arm te tikken.

1007



7. Verwijder zonedig de binnenste ring (5) van het lager en de keerring (4).

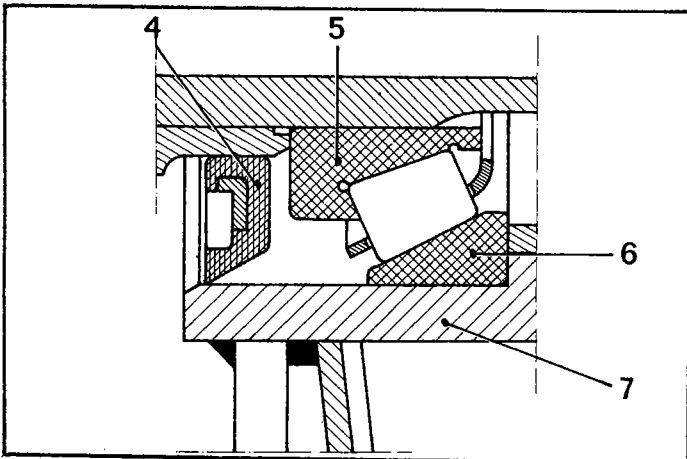
(Gebruik de universeeltrekker 2405-T).

8. Tik zonedig de buitenste loopringen (6) van de naaf-lagers (7) uit de draagarm.

MONTAGE

9. Monteer zonedig de buitenste loopringen (6) van de draagarmnaaf (7).

1007



10. **Monteer (eventueel) de keerring en de binnenste ring van het lager op de asbuis:**

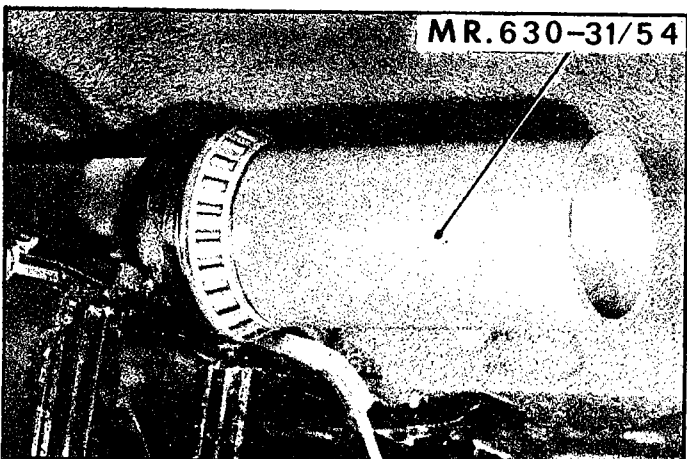
- a) Plaats de keerring (4) op het draagvlak van het lagerhuis door onderstaande montagewijze aan te houden:

het vlakke gedeelte van de keerring moet zich tegen het lager bevinden.

Gebruik de pijp MR 630-31/54 (lengte 150 mm)

- b) Monteer de binnenring (5) van het binnenste lager op het draagvlak van de asbuis met behulp van de pijp MR 630-31/54 (lengte = 150 mm), om dit op zijn plaats te brengen.

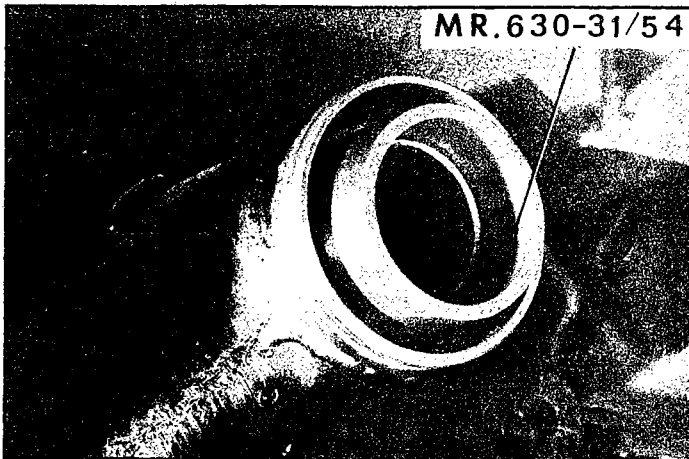
MR. 630-31/54



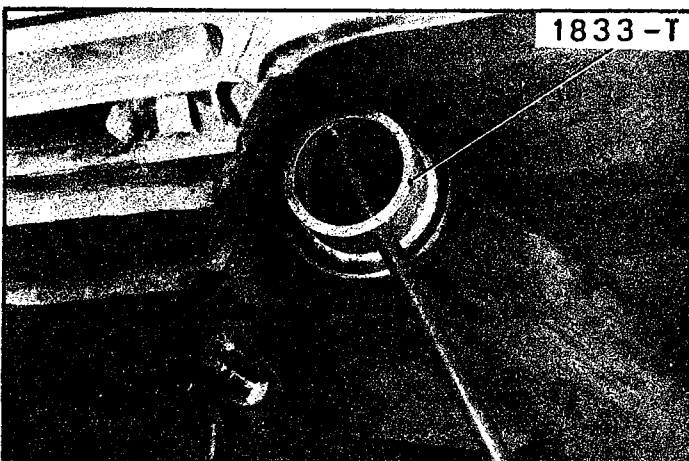
BELANGRIJK: Als de lagers op dezelfde arm van verschillende merken zijn, zorg er dan voor dat ze niet worden verwisseld.

Er mag in geen geval een S.K.F.-lager in een TIMKEN-loopring en omgekeerd gemonteerd worden, omdat de konus van de lagers niet gelijk zijn.

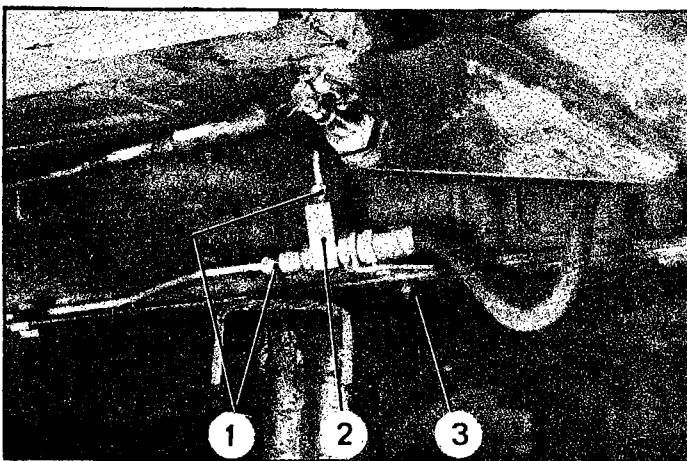
4915



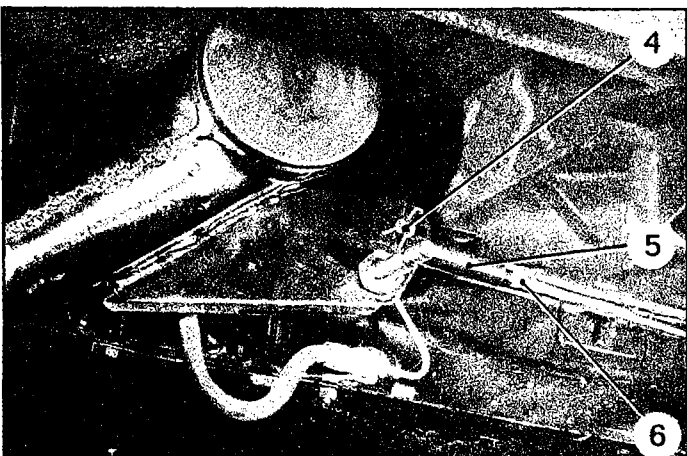
PI 159



PI 162



1984



11. Monteer de draagarm op de asbuis:

- a) Smeer de binnenste en buitenste lagers in met TOTAL MULTIS MS-vet.
- b) Plaats de arm op de asbuis.
- c) Plaats het buitenste lager op de asbuis met behulp van een pijp (MR 630-31/54, lengte = 50 mm).
- d) Monteer de nokmoer en zet deze vast met 5,55mkg (sleutel 1833-T).
De draagarm moet zonder zware punten kunnen draaien. Verdraai de nokmoer verder naar het dichtstbijzijnde gat en monteer de splitpen (nooit losdraaien).

12. Monteer eventueel de wrijvingschokbreker, de beschermkap en het rubber.

13. Monteer de voedingsleiding van de achterremmen:
(Wagens met flexibele leidingen).

Sluit de leidingen (1) aan het driewegstuk (2) (nieuwe leidingrubbers)

Monteer de bout (3).

Zet de nippels vast met 0,6 tot 0,8 mkg.

OPLETTEN: De leiding mag het chassis noch de draagarm bij uitslagen van de arm raken.

14. Sluit de trekstang aan de arm:

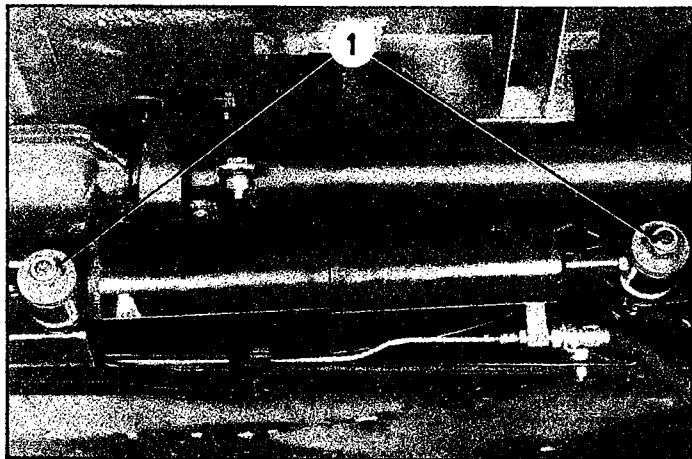
Smeer het kantelmesje (4) en de arm (5) in met TOTAL MULTIS-vet.

Plaats het stelstuk in de vork.

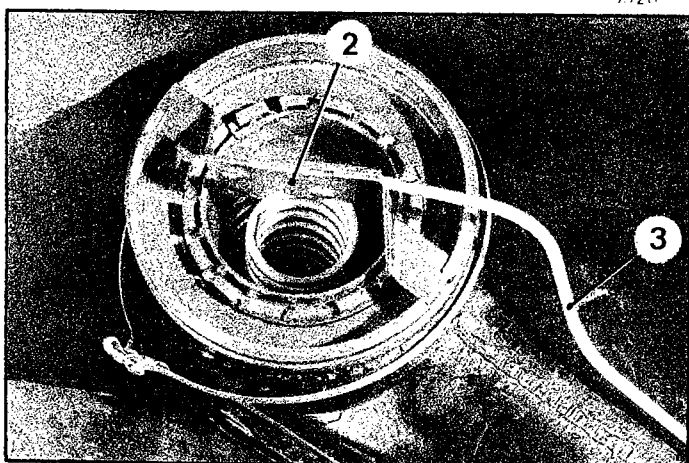
Schuif het mesje op zijn plaats en monteer de veer.

Schroef de trekstang (6) in het eindstuk (5) tot het bij demontage gemaakte merkteken.

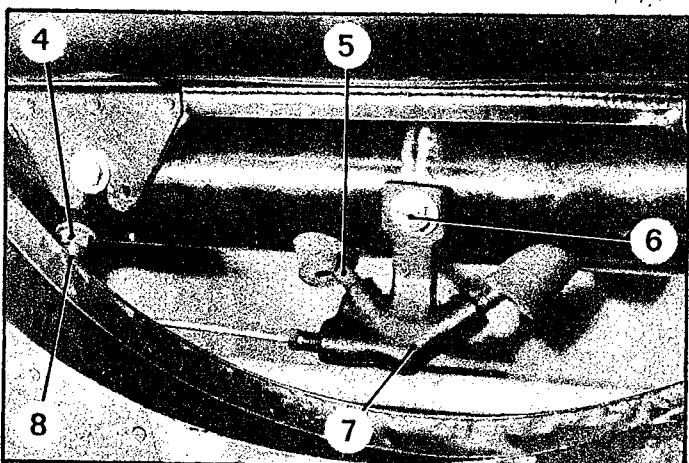
4857



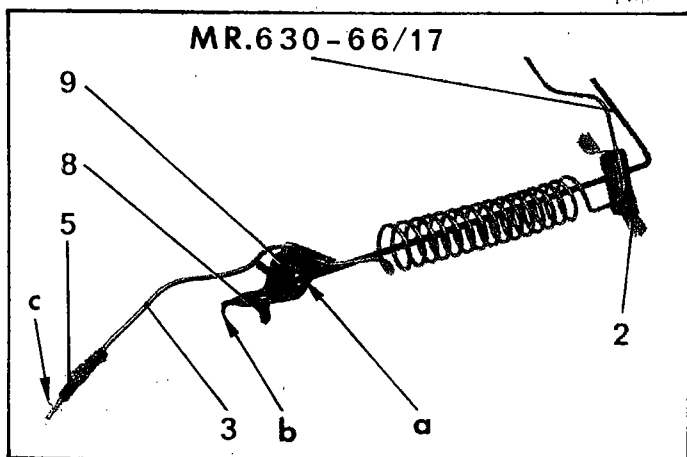
5326



1297



1297



15. Monteer de schokbreker (eventueel):

- a) Plaats de dikste ringen op de assen.
- b) Plaats de schokbreker als volgt:

BOGE-schokbreker:

De grootste diameter naar de arm gericht het merkteken (kogelputjes) naar boven.

De waterafvoergaatjes naar onderen.

ALLINQUANT- of LIPMESA-schokbreker:

De grootste diameter naar de veerpot gericht.

Men dient zich te houden aan de op het schokbrekerhuis vermelde aanwijzingen.

- c) Plaats de dunste ringen en zet de moeren nog niet vast.

16. Monteer de voedingsleiding van de achterremmen:

(Wagens met spiraalleidingen)

N.B.: De nippel (5) aan de kant van het driewegstuk kan langs de leiding (3) glijden tijdens de montage hiervan. Het is noodzakelijk deze met plakband aan het uiteinde „c” van de leiding te bevestigen.

- a) Schuif de leiding (3) in de asbuis en geleid deze met de hand zodat het einde „c” door de opening in de asbuis komt.

Plaats de leiding (3) langs de draagarm in de uiteindelijke stand.

Houdt de steun (2) tegen en trek aan het einde „c” totdat, eventueel door links of rechtsom te draaien, de bout (8) op zijn plaats in de asbuis komt.

Monteer de moer (4) (kartelring) zonder vast te zetten.

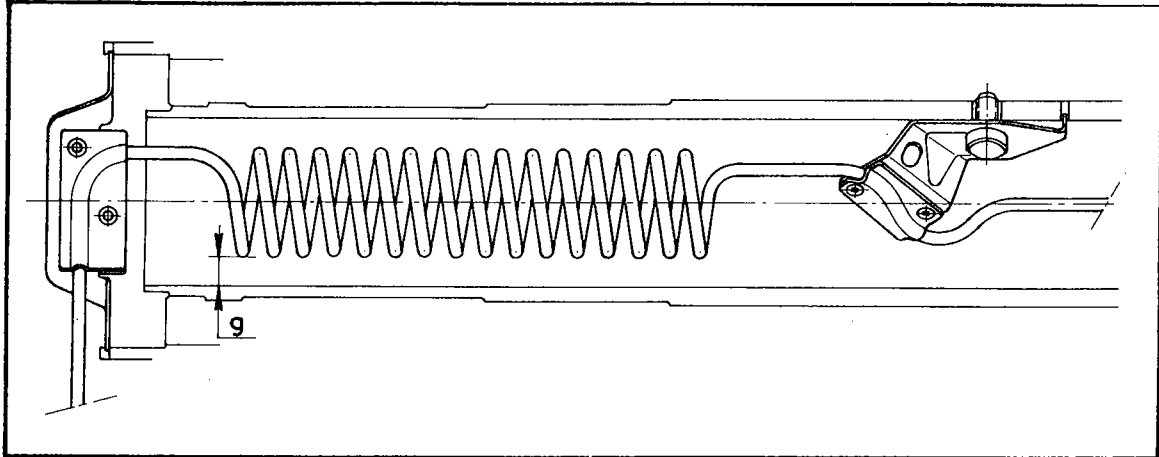
- b) Sluit de nippel (5) aan in het driewegstuk (7) zonder vast te zetten.

Plaats de bout (6) van het driewegstuk zonder vast te zetten.

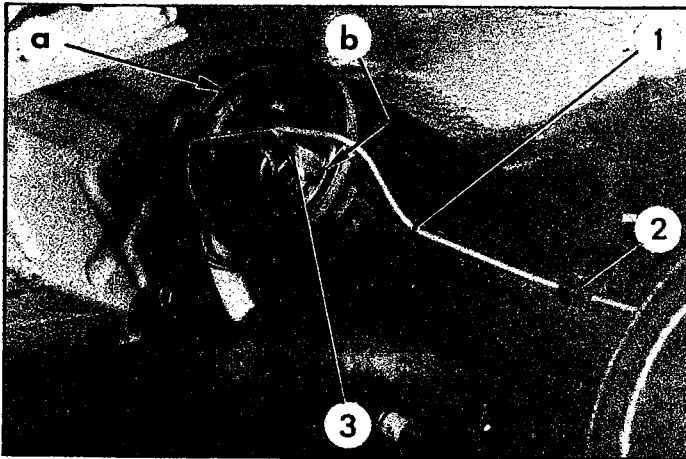
OPMERKING: In bepaalde gevallen kan de montage van de bout (8) in de asbuis moeilijkheden opleveren. Gebruik dan gereedschap MR 630-66/17. Schuif dit gereedschap in de spiraalleiding met het eindstuk in de sleuf „a” zoals op de foto is aangegeven. Schuif dit geheel in de asbuis, sluit de nippel (5) aan in het driewegstuk (7) zonder vast te zetten. Monteer de bout van het driewegstuk (6) zonder deze vast te zetten.

Richt de steun (9) zodanig dat de bout (8) en de nok „b” op hun plaats in de asbuis met behulp van het gereedschap MR 630-66/17 terwijl de steun (2) wordt vastgehouden. Monteer de moer (4) (kartelring) zonder vast te zetten.

A 45,55

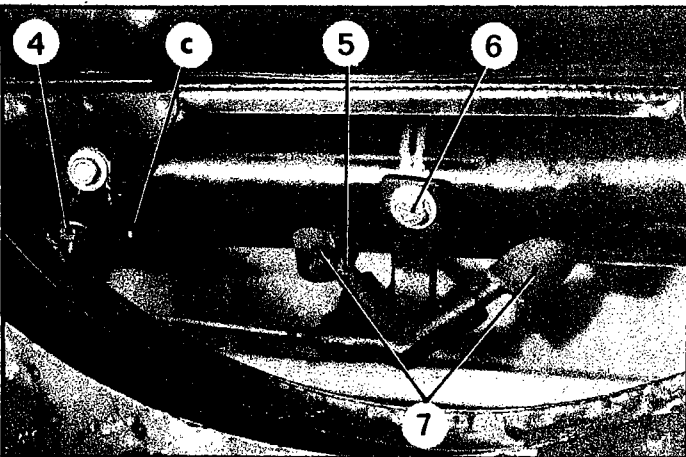


11008



Manuel 621-2

10920



- c) Sluit de leiding (1) aan de achterwielremcilinder. Zet de nippel vast met 0,8 tot 0,9 mkg vast (nieuw leidingrubber).

Plaats:

- de leiding (1) onder de steun (2) en breng de beschermkous aan. Sla de steun plat.
- de steun (3) in de uitsparingen „a” en „b” van de draagarm.

- d) Zet vast:

- de nippel (5) van de voedingsleiding met 0,8 tot 0,9 mkg.
- de bout (6) van het driewegstuk (6) met 1,9 mkg.
- de moer (4) van de leiding (1) in de asbuis met 1 mkg (controleer of de nok „c” goed in de asbuis ligt).

- e) Plaats de rubber moffen (7).

OPLETTEN: Controleer met behulp van een pen van 6 mm ϕ , lengte 250 mm, of de windingen van de voedingsleiding een speling hebben van $g = 6$ mm met de asbuis over de gehele lengte van de spiraal.

- f) Plaats het deksel op de draagarm. Monteer de klemband.

17. Ontlucht de achterremleidingen.

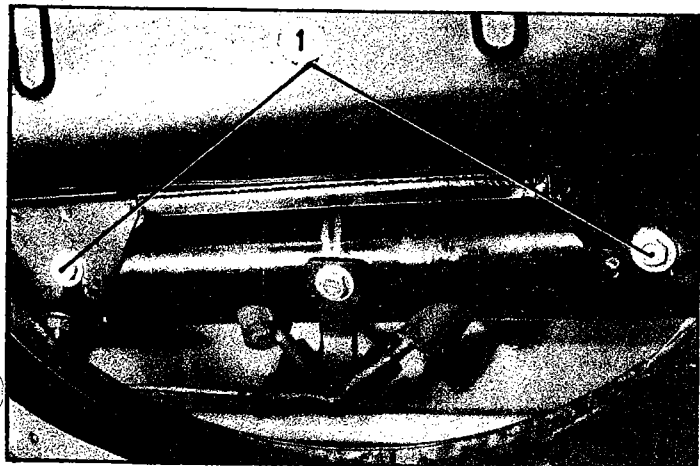
18. Monteer het wiel, plaats de wagen op de vloer en haal de wielmoeren aan.

19. Controleer eventueel de wagenhoogten.

20. Zet de moeren van de schokbrekers vast met 3,5 tot 4 mkg.

VERVANGING VAN EEN ACHTERASBUIS

10920

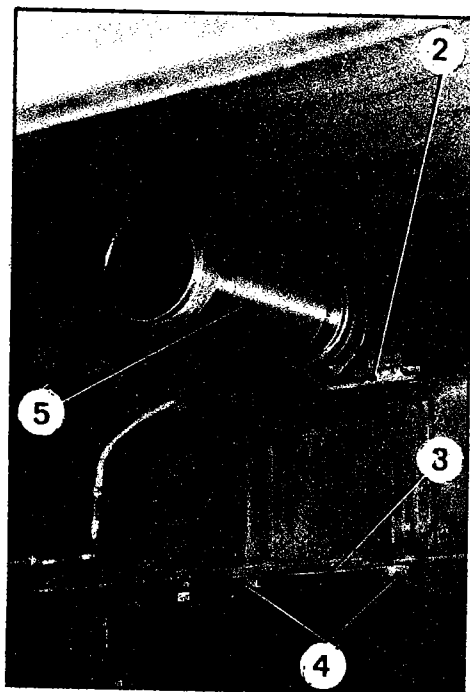


DEMONTAGE

1. Verwijder de twee draagarmen:
(Zie overeenkomstige handeling)
2. Verwijder de twee voorste bouten (1) van de benzine-tank.
3. Verwijder de onderdelen van de asbuis:
(Zie overeenkomstige handeling)
4. Verwijder de asbuis:
Verwijder de borg en verwijder de vier bouten (4).
Verwijder:
 - de aluminium vulplaten (2) (eventueel)
 - de asbuis (5) via de linker kant van de wagen.

OPLETTEN: Voorkom tijdens het verwijderen van de asbuis dat de rem- en benzineleiding worden vervormd of dat de steuntjes losgetrokken worden.

PL. 572

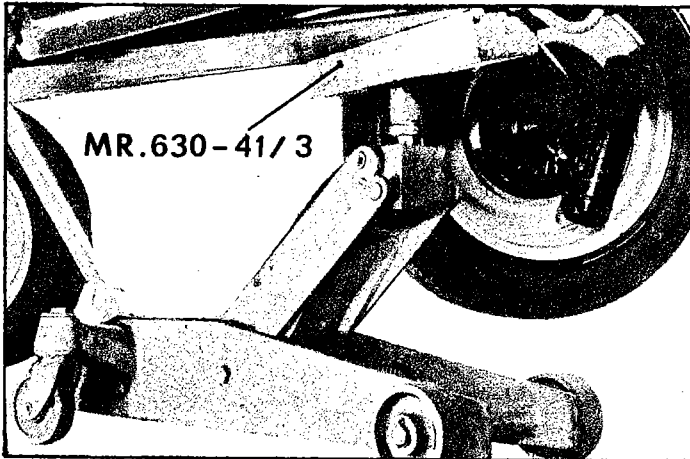


MONTAGE

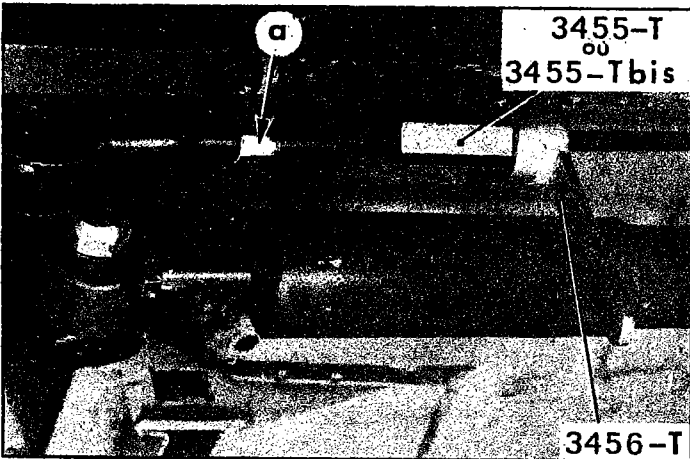
5. Monteer de asbuis:
 - a) Schuif de asbuis vanaf de linker kant over het chassis.
 - b) Plaats eventueel de aluminium vulplaten (2) tussen de asbuis en het chassis.
 - c) Controleer of de centreernokken van de asbuis goed op hun plaats vallen en breng de asbuis op zijn plaats.
 - d) Monteer de borgplaten, zet de bouten vast met 4 tot 5 mkg en sla de borgen om.
6. Monteer de twee voorste bouten (1) van de benzine-tank.
7. Monteer de onderdelen van de asbuis:
(zie overeenkomstige handeling)
8. Monteer de twee draagarmen:
(Zie overeenkomstige handeling).

VERVANGING VAN EEN VEERPOT

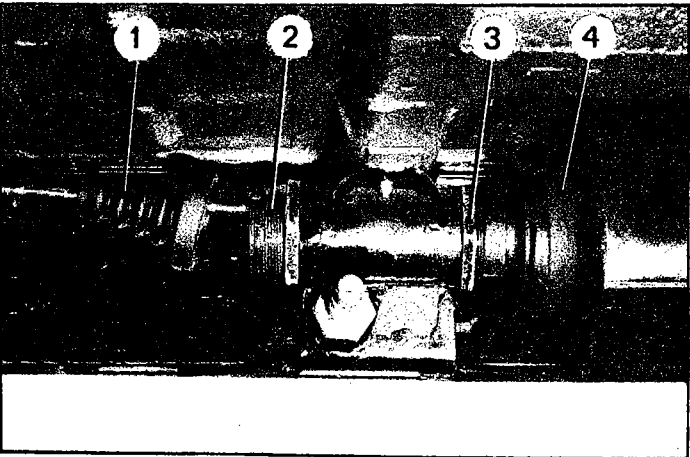
479 Pl.



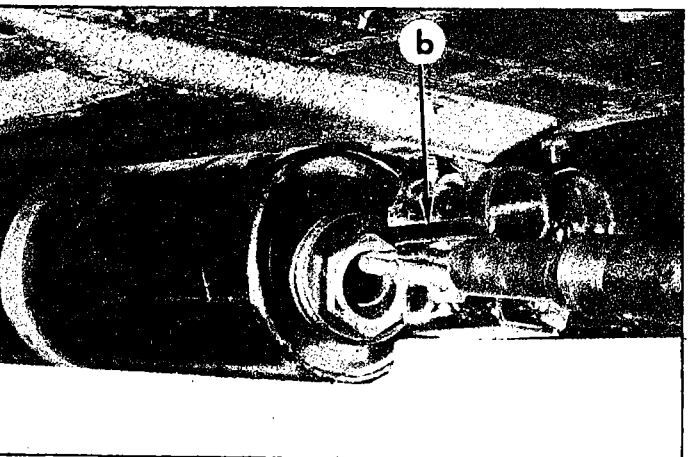
10 912



1918



1920



DEMONTAGE

1. Licht de wagen op met behulp van een garagekrik waarop een steun is geplaatst (Steun MR 630-41/3) Ondersteun het chassis ter hoogte van de asbuizen voor en achter aan de kant van de veerpotten.

2. Verwijder de achterschokbreker (en al naar gelang het type de voorschokbreker).

3. Maak de trekstangen los van de voorste en achterste draagarmen:

OPMERKING: Teneinde de wagenhoogte en de wiel-drukken niet te ontregelen dient, wanneer de veerpot niet wordt vervangen, met verf een merkteken bij „a” de stand van het stelstuk op de trekstang aangebracht te worden.

a) Draai de trekstangen los en verwijder de voorste en achterste stelstukken (gebruik gereedschap 3455-T of 3455 Tbis en sleutel 3456-T).

b) Verwijder de voorste en achterste hoes (1) van de veerpot.

4. Verwijder de veerpot:

Verwijder de voorste en achterste stelstukken uit de steunen op de langsligger:

a) Houdt het stelstuk (2) tegen met behulp van de sleutel 3458-T en draai de moer (3) geheel los (sleutel 2186-T of 3453-T).

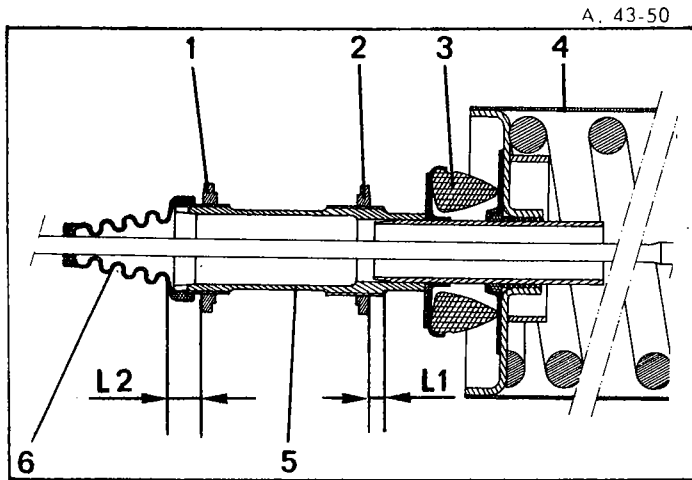
b) Verwijder het stelstuk (2) van de veerpotsteunen.

c) Verwijder de voorste trekstang door de gleuf „b” van de steun op de langsligger en verwijder vervolgens de veerpot naar voren terwijl de achterste trekstang door de steun op de langsligger wordt geleid.

d) Verwijder de rubber aanslagen (4).

nuel 621-2

MONTAGE

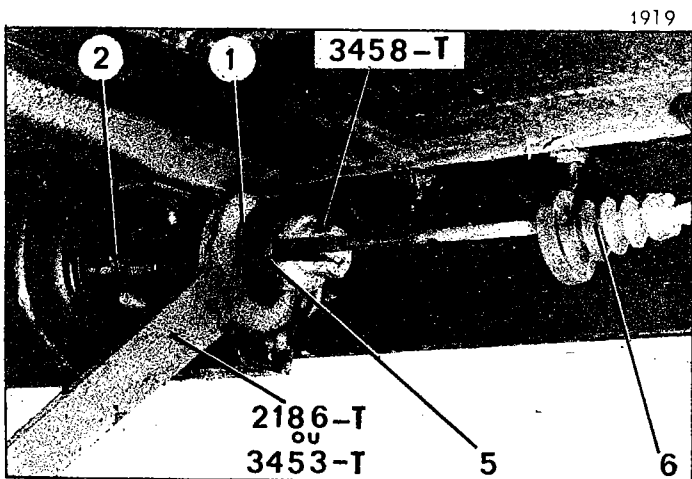


N.B.: De veerpotten worden door de afdeling Onderdelen compleet geleverd.

De voorzijde van de veerpot is gemerkt met de letters AV ingeslagen in de plaatijzeren bus.

5. Monteer de veerpot:

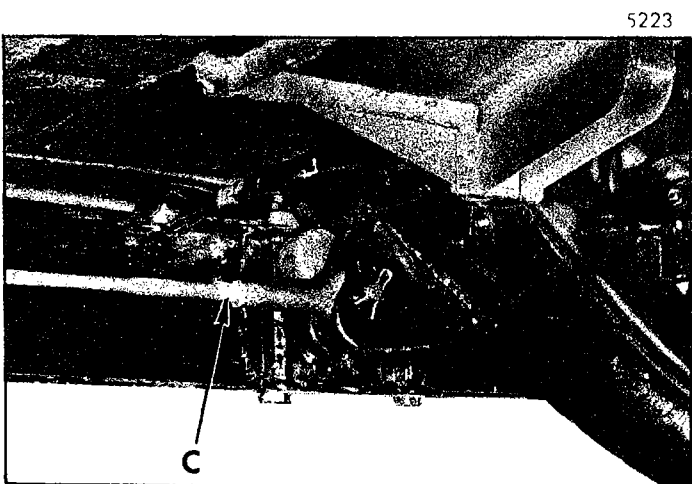
- a) Plaats de rubber aanslagen (3) tegen de pot (4). Plaats de binnenste moeren (2) tegen de rubbers (3).
- b) Plaats de veerpot en leidt de achterste trekstang door de achterste steun op de langsligger en voor de voorste trekstang door de gleuf in de voorste steun.
- c) Schuif de stelmoffen (5) in steunen. Draai de moeren (2) voorlopig op de moffen.



6. Stel de voorste mof af:

- a) Stel de mof met de moeren (2) en (1) zodanig af dat:
L1 = 5 mm en L2 = 12 mm minimaal.
- b) Zet de moeren (2) en (1) vast met 18 tot 22 mkg (sleutel 3453-T of 2186-T) terwijl de mof (1) met de sleutel 3458-T wordt tegengehouden.

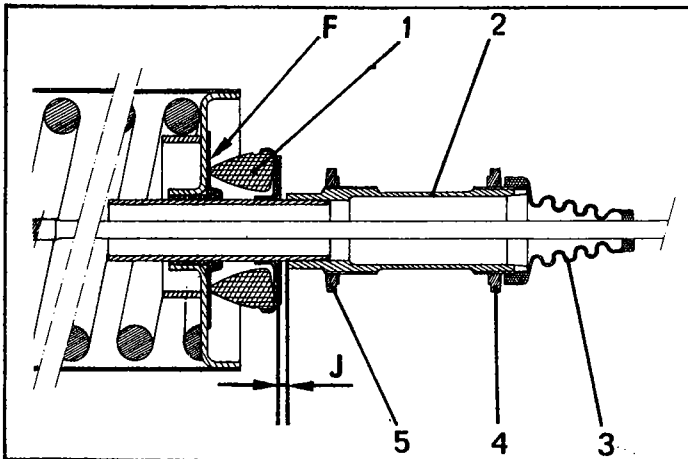
7. Schuif de stoffhoezen (6) in de voorste en achterste steunen van de veerpot.



8. Smeer het kantelmesje en het oog van de trekstangen met TOTAL MULTIS MS-vet. Draai de trekstangen in de stelstukken voor en achter tot de bij de demontage gemaakte merktekens bij „C”.

9. Plaats de wagen op de vloer.

A. 43-50



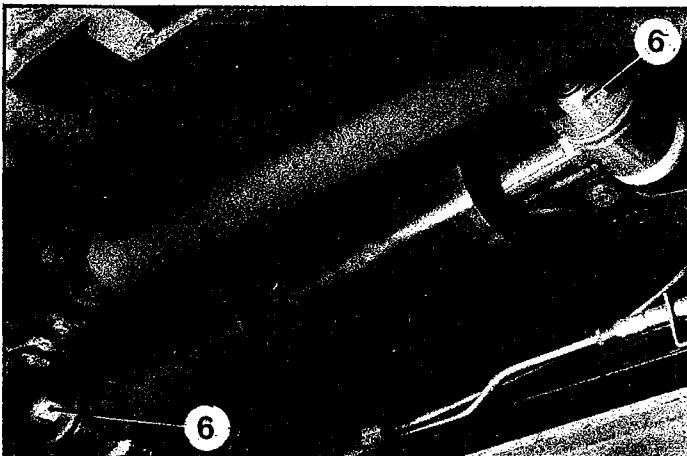
10. Stel de wagenhoogten af:
(Zie overeenkomstige handeling)

OPMERKING: Om deze handeling goed te kunnen uitvoeren dient de wagen rijklaar te zijn, ledig, geplaatst op een vlakke en horizontale vloer, met de banden op spanning wielen in de rechte stand, losgezette remmen en schokbrekers verwijderd.

11. Stel de anti-galop-aanslag af:

- a) Plaats de aanslag (1) tegen het vlak F van de veerpot en stel de speling J met behulp van de moeren (4) en (5) af op:
 $J = 0 - 2 \text{ mm}$
- b) Zet de moeren (4) en (5) vast met 18 tot 22 mkg (sleutel 2186-T of 3453-T) terwijl de mof (2) met behulp van de sleutel 3458-T wordt tegengehouden.
- c) Breng de stofhoezen (3) op hun plaats over de stelmoffen.

5330



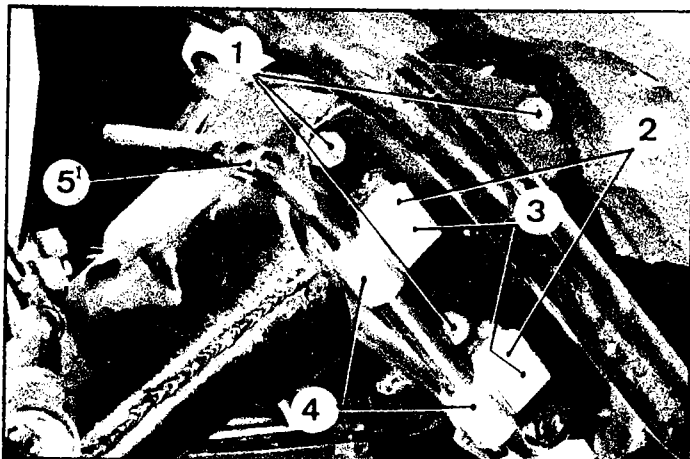
12. Monteer de achterschokbrekers (en al naar gelang het type de voorschokbrekers):

OPMERKING: Zet de moeren (6) niet eerder vast dan wanneer de wagen op de wielen rust, om te voorkomen dat de rubbers onder spanning komen te staan.

Zet de moeren vast met 3,5 tot 4 mkg.

I. UIT- EN INBOUWEN VAN EEN STABILISATORSTANG

5120



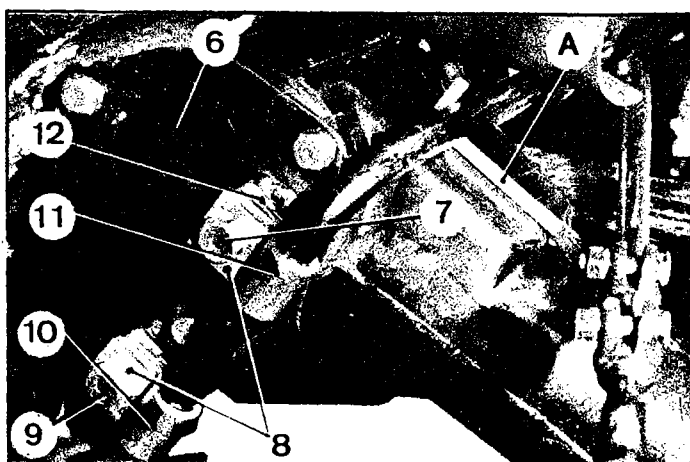
UITBOUWEN

1. Licht de wagen aan de voorzijde omhoog.
2. Verwijder aan linkerszijde de bevestigingsbouten (3), daarna aan rechterszijde. (Merk de montagewijze van de stelplaatjes en de borgplaatjes).
3. Neem de stabilisatorstang naar links toe van de wagen.

INBOUWEN

4. Breng de stabilisatorstang, voorzien van de klembeugels (4), (10) en (11) en bij voorkeur vanaf de linkerszijde op zijn plaats, met het gekromde gedeelte van de staaf naar de achterszijde van de wagen gericht.
5. *Linkerszijde:* Stel de vrije slag af. Plaats een staaf A ($\varnothing = 6$ mm) tussen de stabilisatorstang en de arm. Monteer de bevestigingsbouten (3). De afgeronde kant van het steunplaatje (2) moet naar de klembeugel gericht zijn. Zet de bouten vast met **6 da Nm**.
6. *Rechterszijde:*
 - a) Stel de vrije slag af. Ga hiertoe op dezelfde wijze te werk als aan de linkerszijde.

5225



7. Monteer de wielen en laat de wagen zakken.

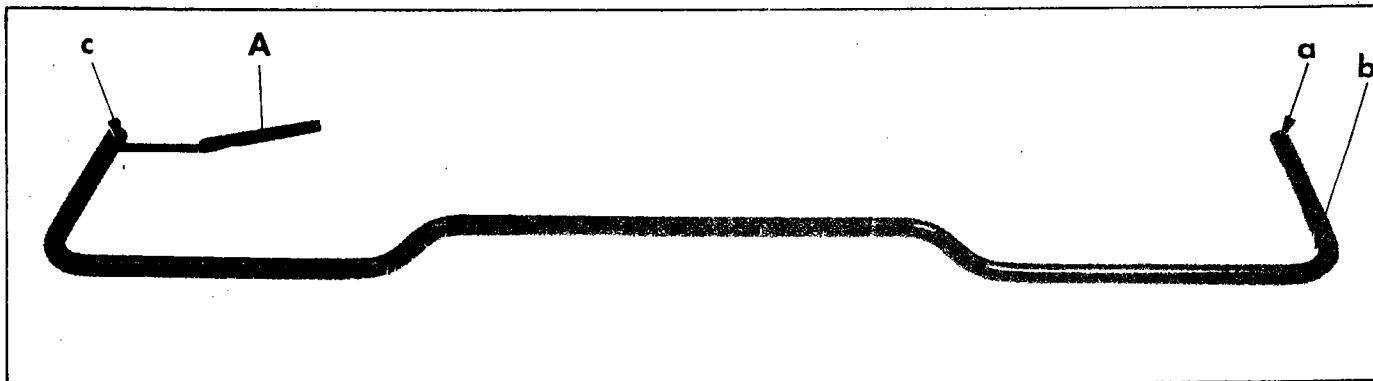
II. CONTROLE VAN EEN STABILISATORSTANG

N.B.: Om de wagenhoogten te controleren of af te stellen moet men de stabilisatorstang aan de rechterzijde losmaken.

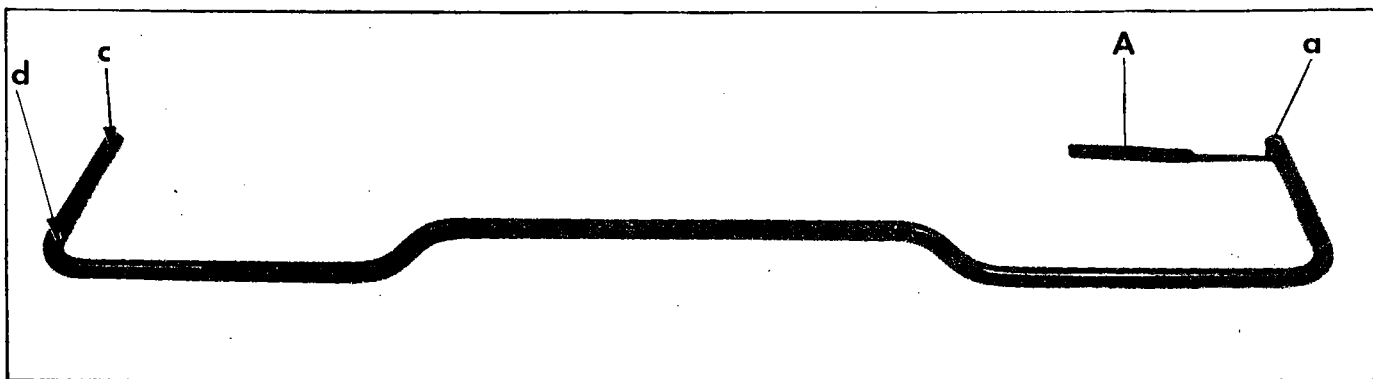
Indien, na de hoogten juist te hebben afgesteld, men na montage van de stabilisatorstang constateert dat de hoogten rechts en links niet gelijk zijn, is controle van deze stang noodzakelijk.

8. Verwijder de stabilisatorstang (zie par. 1 t/m 3 van dezelfde handeling).
9. Leg de staaf plat op een vlakbank of op een volkomen vlak oppervlak (zie figuur).
10. **Controleer de stang als volgt:**

4951



- a) Druk de stang met het gedeelte „ab” op de vlakplaat en meet met een stel voelermatjes **A** de afstand tussen de vlakplaat en het uiteinde (c) van de stang. Deze maat moet tussen 0 en 3 mm liggen.

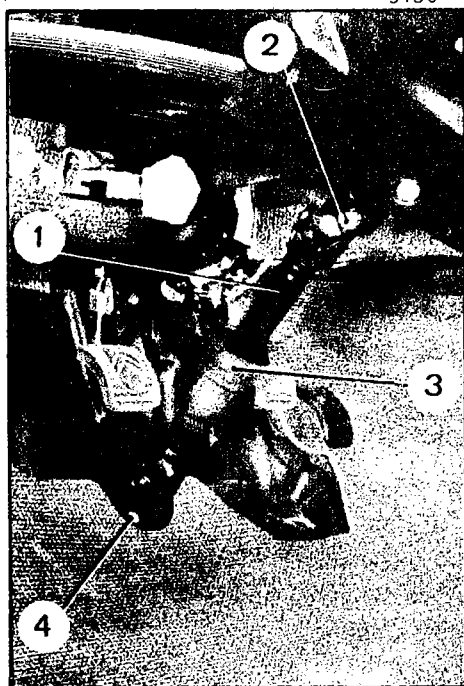


- b) Druk de stang bij „cd” op de vlakplaat en meet met een set voelermatjes **A** de afstand tussen de vlakplaat en het uiteinde „a” van de stang. Deze maat moet tussen 0 en 3 mm liggen.

Indien in het eerste of het tweede geval bovengenoemde maat meer bedraagt dan 3 mm dient de stabilisatorstang te worden vervangen.

III. UIT- EN INBOUWEN VAN EEN STUURWIEL OF VAN EEN STUURAS (AMI 8)

5150



UITBOUWEN

1. Zet het stuurslot in de ontgrendelde stand.
2. Verwijder het stuurwiel als volgt:
Verwijder de bevestigingsbout (2).
Neem het stuurwiel naar boven toe los.
3. Indien een stuuras (1) moet worden vervangen, moet men het beschermrubber (3) losnemen en de bout (4) verwijderen, waarna de stuuras kan worden losgenomen.

N.B.: Het verwijderen van het beschermrubber gaat gemakkelijker indien men talk of een niet mineraal vet gebruikt.

INBOUWEN

4. Bij vervanging van een stuuras (1) moet het beschermrubber (3) op de stuuras worden aangebracht waarna de as op het stuurwiel kan worden aangesloten.

N.B.: Het aanbrengen van het beschermrubber gaat gemakkelijker wanneer men hierbij talk of een niet mineraal vet gebruikt.

Draai de moer (Nylstopmoer) van de bevestigingsbout (4) aan, doch nog niet vast.

N.B.: De Nylstopmoeren moeten na elke demontage worden vervangen.

5. **Befestig het stuurwiel op de stuuras:**
Plaats de wagen in de rechte stand (breng het merkteken „b” dat op de cache mobile is gegraveerd, gelijk met de geleider „a” van stuurkogels aan linkerzijde).

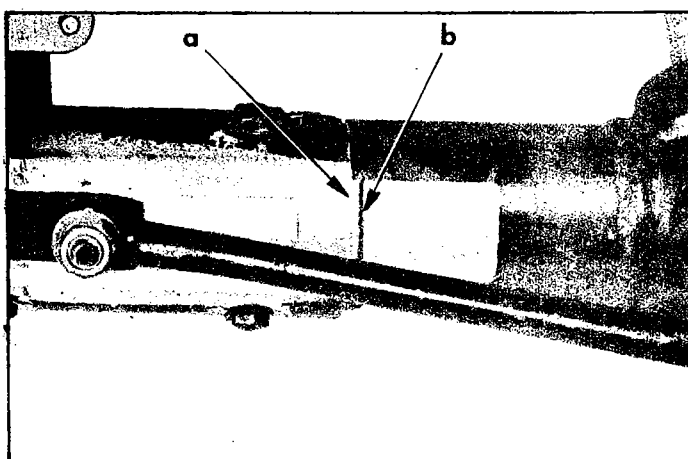
Breng het stuurwiel in de juiste stand. De spaak moet naar de linker benedenhoek van de cirkel gericht worden en met de horizontaal een hoek van ong. 30° maken.

Sluit in deze stand de pijp van het stuurwiel op de stuuras (1) aan. Draai de moer (Nylstopmoer) van de bevestigingsbout (2) aan, doch nog niet vast.

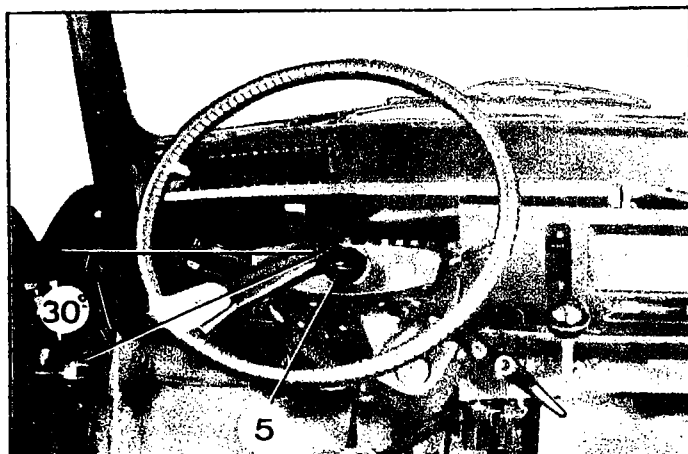
N.B.: De Nylstopmoeren moeten na elke demontage worden vervangen.

6. **Stel het stuurwiel in diepte af:**
Bij verdraaiing van het stuurwiel over een gehele slag mag de spaak de plastic ring (5) niet raken. Zet de moeren (2) en (4) vast met **2 da Nm**. Schuif het beschermrubber (3) zover mogelijk omhoog.
Controleer de werking van het stuurslot.

4863

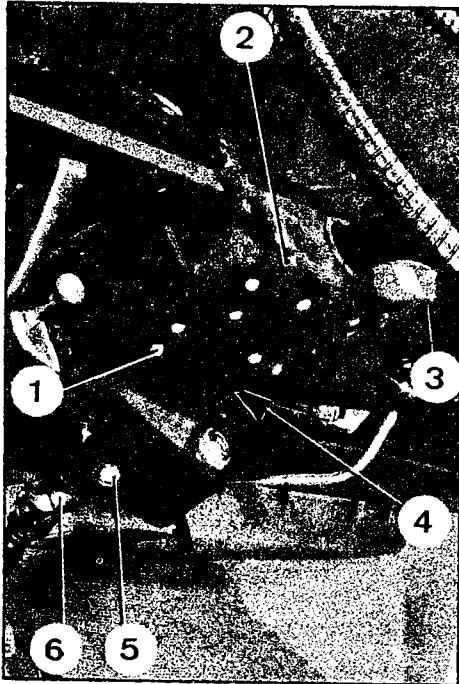


5146



IV. UIT- EN INBOUWEN VAN EEN STUURPIJP OF EEN STUURSLOT (AMI 8).

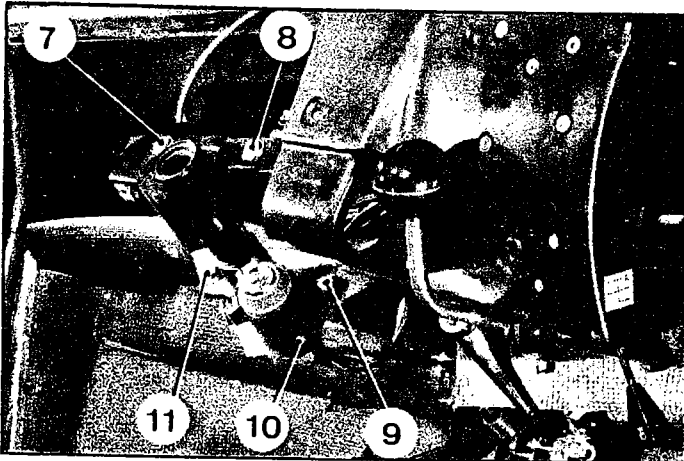
5150



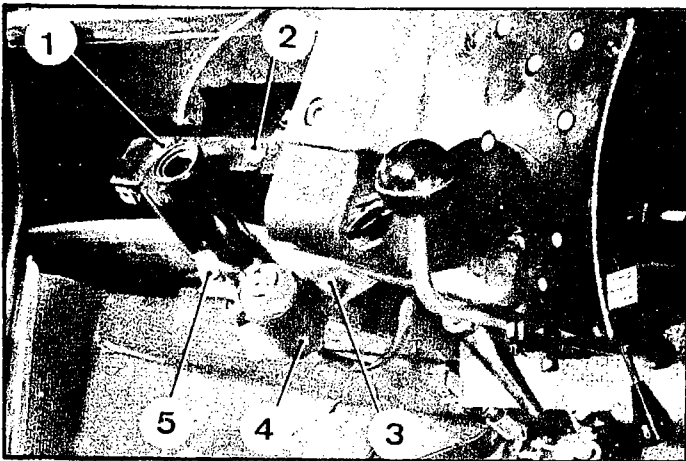
UITBOUWEN

7. Maak de massakabel van de accu los.
8. Verwijder het reservewiel.
9. Maak de chokekabel los van de carburateur.
10. Zet het stuurslot in de ontgrendelde stand.
11. Verwijder het stuurwiel als volgt:
Verwijder de bevestigingsbout (6).
Neem het stuurwiel naar boven toe los.
12. Verwijder het bovenstuk van de schakelaarkast als volgt:
Verwijder de bouten (2) en (3).
Verwijder de kast.
13. Verwijder het onderstuk van de schakelaarkast als volgt:
Verwijder de bouten (1), (4) en (5).
Neem de kast los en laat deze rechts op het versnellingshendel rusten zodat de bedrading niet los hoeft te worden gemaakt.
14. Verwijder het stuurslot als volgt:
Verwijder de bevestigingsbout (10).
Maak de bedrading van het stuurslot los.
Verwijder het stuurslot.
15. Bouw de vaste stuurbuis als volgt uit:
Verwijder de bouten (7), (8), (9) en (11).
Neem de vaste stuurbuis los.

4879



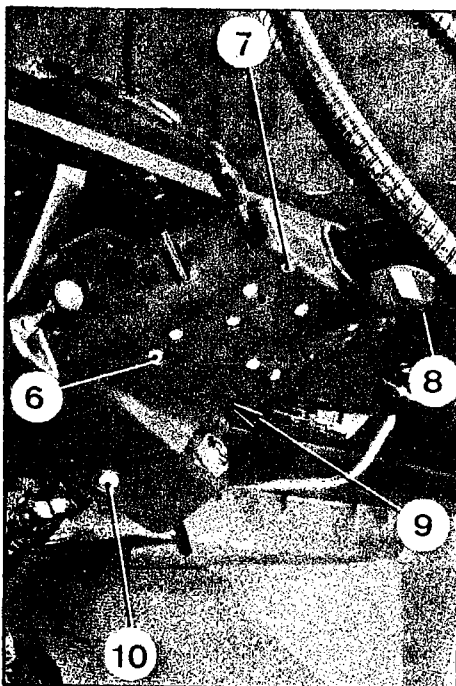
4879



INBOUWEN

16. Breng de vaste stuurbuis op zijn plaats, monteer de bevestigingsbouten (1), (2), (3) en (5) en zet deze vast (met contactringen onder de boutkoppen).
17. Breng het stuurslot op zijn plaats, monteer de bevestigingsbout (4) (met kartelring) en zet de bout vast.
Sluit de bedrading aan.
18. Monteer het onderstuk van het schakelaarhuis als volgt:
Breng het onderstuk op zijn plaats, monteer de bevestigingsbouten (6), (9) en (10) (met contactringen) en zet de bouten vast.

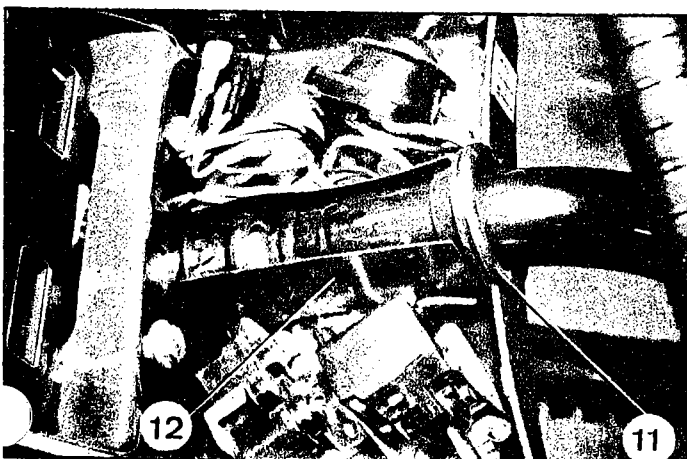
5150



Sluit de elektrische draden op de juiste punten in het schakelaarhuis aan en monteer de plastic bescherming (12) om de stuuras.

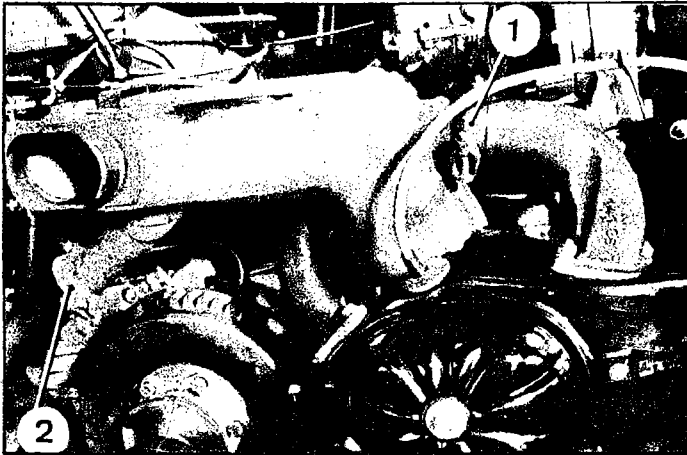
19. Monteer het bovenstuk van het schakelaarhuis als volgt:
Breng op hun plaats:
— de plastic ring (11),
— het bovenstuk van het schakelaarhuis.
Monteer de bouten (7) en (8) en zet deze vast.
20. Sluit het stuurwiel op de stuuras aan (zie zelfde Hand. par. 3 en 4).
21. Sluit de chokekabel aan op de carburateur.
22. Sluit de massakabel aan op de accu.
23. Controleer:
— of het stuurslot zowel electrisch als mechanisch goed werkt,
— of de elektrische bedieningsorganen op het dashboard goed werken.
24. Monteer het reservewiel.

5174

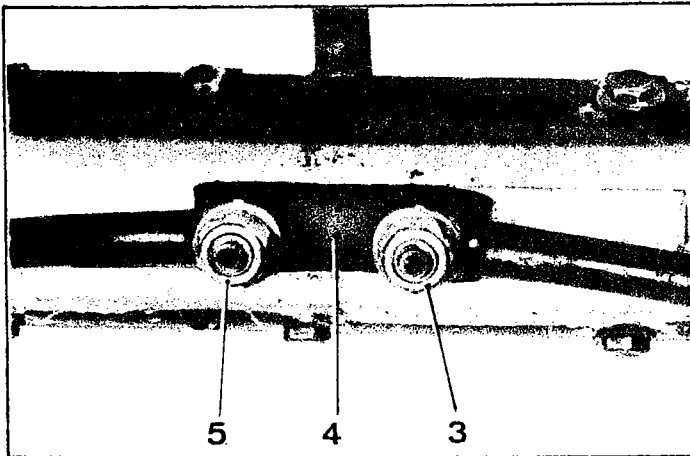


UIT- EN INBOUWEN VAN EEN SPOORSTANG OP DE WAGEN

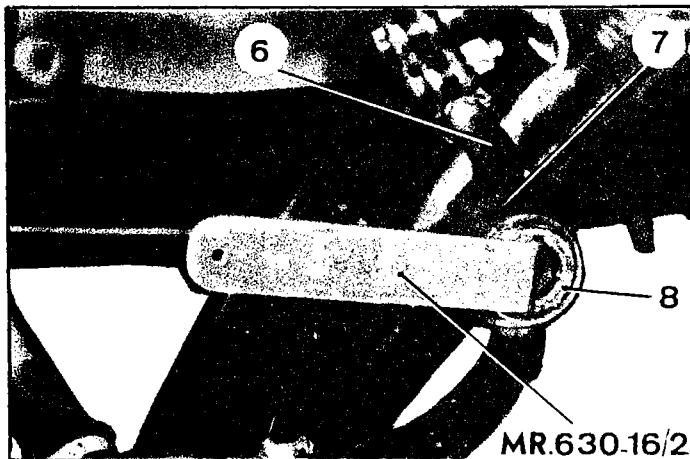
5145



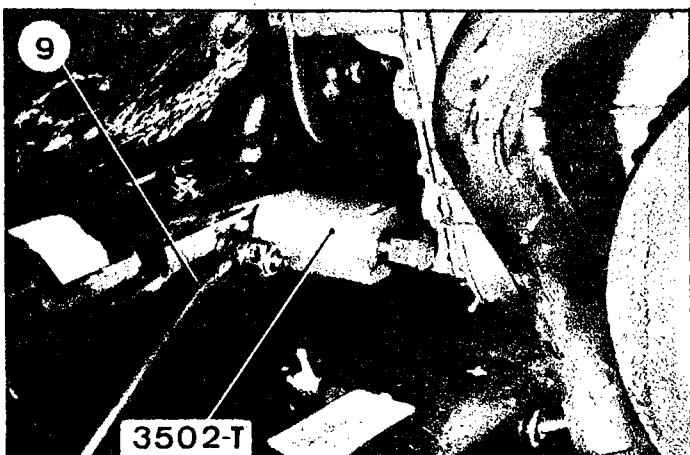
4863



5221



4890



UITBOUWEN

1. Maak de massakabel van de accu los.
2. Bouw de rechter warmtewisselaar en verwijder hiertoe:
 - de klembeugel (1) en (2),
 - de klembeugel van de verwarmingsmof.
 Neem de warmtewisselaar los en leg deze op de linkerzijde van de wagen.
3. Draai het stuur geheel naar links, snijd het anti-rammelplaatje (4) los en verwijder dit. Verwijder de moeren (3) en (5).

4. Bouw de spoorstang uit:

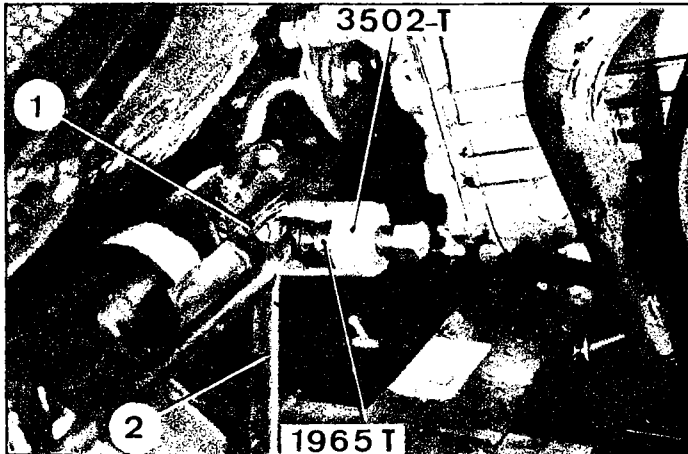
N.B.:

- 1e. Om het anti-rammelplaatje (4) te kunnen monteren moet men eerst de beide spoorstangen (aan tandreepzijde) losnemen.
- 2e. Voor het verwijderen van de linker spoorstang is het niet nodig de rechter spoorstang los te maken van de stuurarm op de fusee.
- 3e. Voor het verwijderen van de rechter spoorstang is het echter *wel nodig de linker spoorstang los te maken van zijn stuurarm*. Dit maakt het mogelijk de stuurinrichting in de uiterst linkse stand te brengen om de trekker 3502-T bis te kunnen monteren.

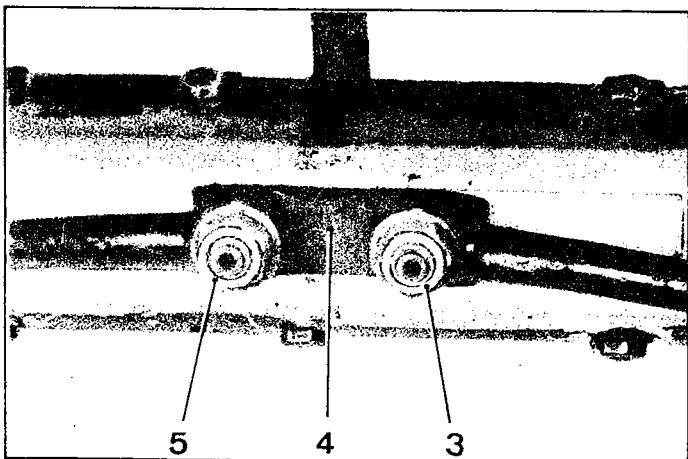
a) Licht de wagen aan de voorzijde op en plaats hier bokken onder.
 Voor het vervangen van een willekeurige spoorstang moet in ieder geval het linker wiel worden verwijderd.
 Om de rechter spoorstang te vervangen moet eveneens het rechter wiel worden verwijderd.

b) Maak de spoorstang los van de stuurarm. Verwijder de splitpen en de moer (8) (sleutel MR. 630-16/2). Verwijder de buitenste kogelcup. Verwijder de stofkap (7) van de stuurarm. Draai de naaf in de stand waarbij de platte kanten van de kogel gelijk liggen met die van de openingen in het spoorstangeind. Neem de spoorstang van de stuurstang af.

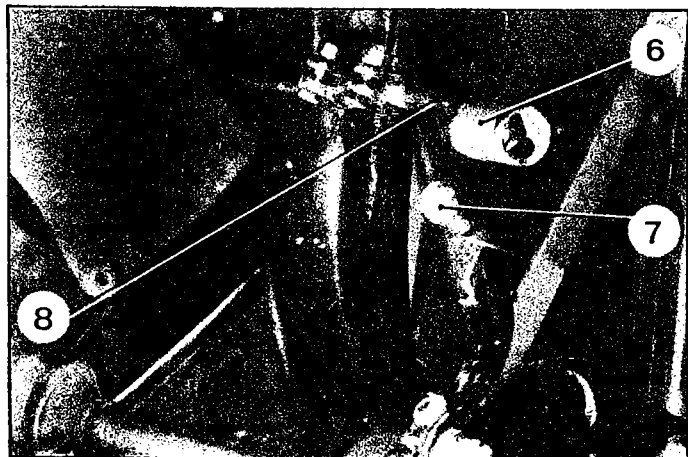
Om de *rechter spoorstang* te kunnen vervangen moet de *linker spoorstang* van de stuurarm worden losgemaakt. Draai het stuur zover mogelijk naar links. Maak de spoorstang los van de kogel van de tandreep met behulp van de trekker 3502-T en het hulpstuk 1965-T. Verwijder de spoorstang.



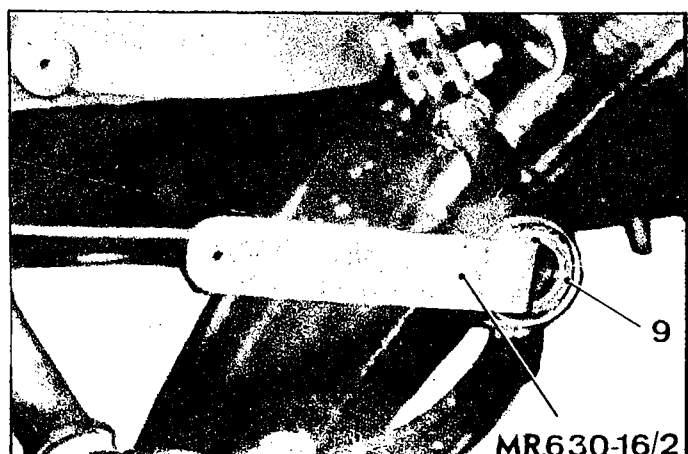
4863



5219



5221



5. Maak de tweede spoorstang los van de kogel van de tandreep.

N.B.: Het kan nodig blijken de fusee wat omhoog te halen teneinde de trekker onder de stabilisatorstang door te krijgen.

INBOUWEN

6. Monteer een nieuw anti-rammelplaatje (4).
Monteer de spoorstangen op de tandreepkogels. Draai de moeren (3) en (5) (Nylstopmoeren) aan zonder ze nog vast te zetten.

N.B.: De Nylstop-moeren moeten na elke demontage worden vervangen.

7. **Monteer de spoorstang(en)** op zijn (hun) stuurarm(en).
 - a) Smeer de holte voor de kogel, de kogel en zijn cups met cardanvet in.
 - b) Draai de kogel (7) in een zodanige stand dat de platte kanten parallel komen te liggen met de spoorstang (8).
Druk de kogel in de opening van de stang.
 - c) Schuif de stofkap (6) op het spoorstangeind.
 - d) Monteer de kogelcup. Monteer de moer (9) (sleutel MR. 630-16/2), zet de moer vast en draai hem dan ong. $\frac{1}{6}$ slag los. Monteer de splitpen.

8. Monteer het wiel of de wielen. Laat de wagen op de grond zakken.

9. Zet de moeren (3) en (5) aan tandreepzijde vast met **4 da Nm**.

10. Monteer de rechter warmtewisselaar als volgt:
Bring de warmtewisselaar op zijn plaats, monteer de klembeugels en zet de klembouten vast. Monteer de verwarmingsmof en zet de klembeugel vast.

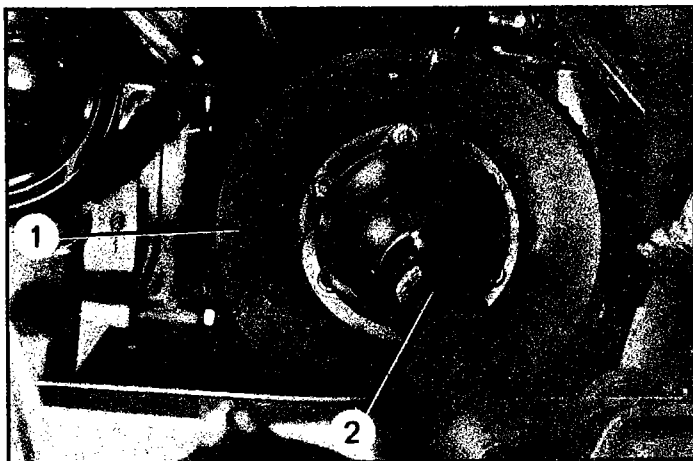
11. Sluit de massakabel op de accu aan.

12. Controleer de wagenhoogten voor en achter, alsmede de afstelling van de spring.

I. DEMONTAGE EN MONTAGE VAN EEN TROMMEL.

DEMONTAGE

4604



1. **Neem de aandrijfas (2) los:**
 - a) **Naafzijde:**
Wagens met enkelvoudige of dubbele kruiskoppelingen.
(Zie overeenkomstige handeling)
 - b) **Versnellingsbadzijde:**
(Wagens met kogelkoppelingen).

2. **Verwijder de remtrommel (1):**
 - a) *Wagens met enkelvoudige kruiskoppelingen:*
Verwijder de moeren en de trommel.
 - b) *Wagens met dubbele kruiskoppelingen:*
Verwijder de smeernippel en de plaatijzeren cup (4) aan de kant van de schuifmof (trekker 3251-T of trekker MR 630-21/17).
Verwijder de hoes (5)
Verwijder de moeren van de trommel (6) en verwijder de plaats (7), trommel en papieren pakking.
 - c) *Wagens met kogelkoppelingen:*
Verwijder de trommel van de differentieel van de versnellingsbak.
 - d) *MEHARI-typen:*
Buig de wielkuip om of verwijder deze (afhankelijk van het type).
N.B.: Om de wielkuip te verwijderen is het voldoende de POP-nagels bij „a”, en „b” door te boren met een boor van 3,75 mm.

7555

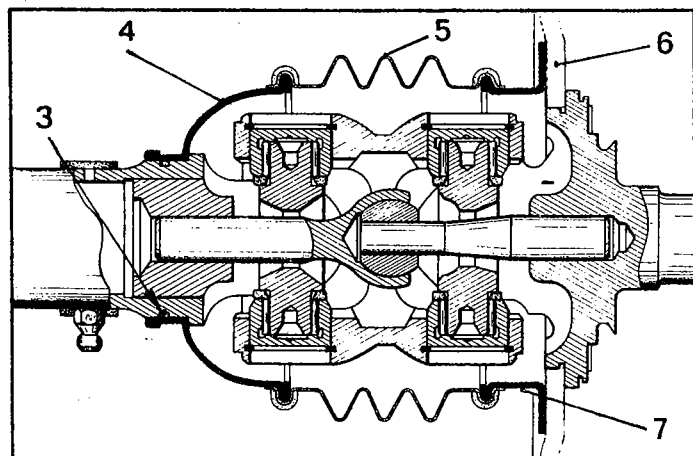


MONTAGE

3. **Centreer de remsegmenten:**
(Zie overeenkomstige handeling)

4. **Plaats de remtrommel:**
Wagens met dubbele kruiskoppelingen:
 - a) Plaats een papieren pakking tussen trommel en flens.
Plaats de stalen cup (7) en plaats een papieren pakking tussen de cup en de trommel. Zet de moeren vast met 2,5 mkg.
 - b) Plaats de hoes (5). Controleer of de pakkingring (3) op zijn plaats is aangebracht en schuif de cup (4) met een pijp op zijn plaats.
Monteer de smeernippel.

A. 37.P





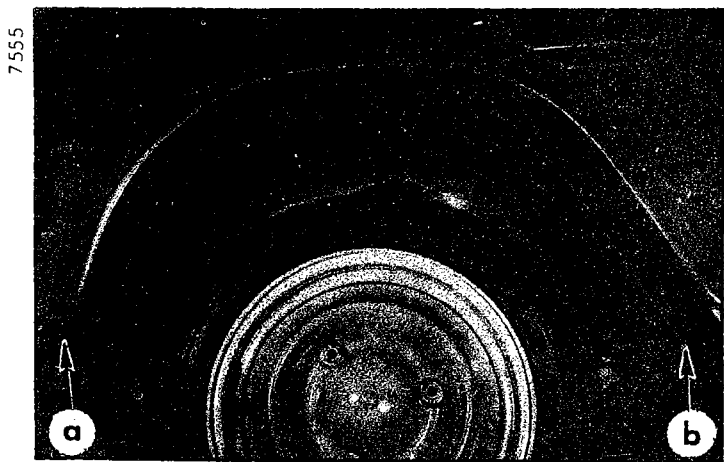
5. Monteer de aandrijf-as:

- a) Aan naafzijde:
(Wagens uitgerust met enkelvoudige of dubbele kruiskoppelingen).

OPMERKING: Om een eenparige beweging van de aandrijf-as met enkelvoudige kruiskoppelingen te verkrijgen moet de vork van het schuifstuk en die van de as met spiebanen in hetzelfde vlak liggen.

Zet de moer op de naaf (draad en vlak ingevet) vast met 35 tot 40 mkg.

- b) Versnellingsbakzijde:
Wagens met kogelkoppelingen):
Zet de bouten vast met 4,5 tot 5 mkg.

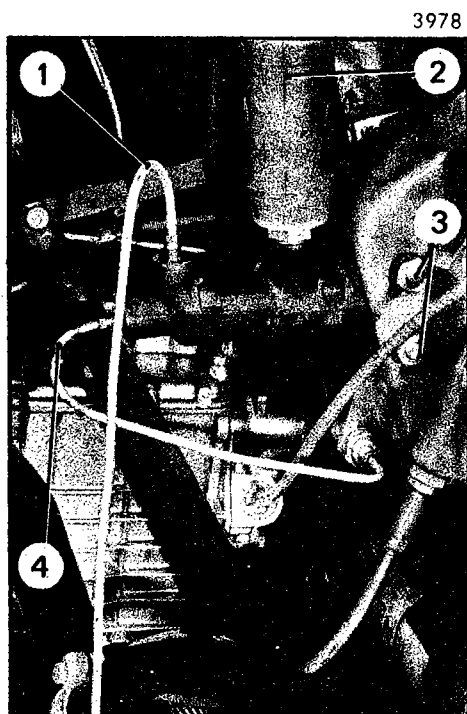


- 6. Stel de remmen af:**
(Zie overeenkomstige handeling).

- 7. Monteer de wielkuip (MEHARI).**

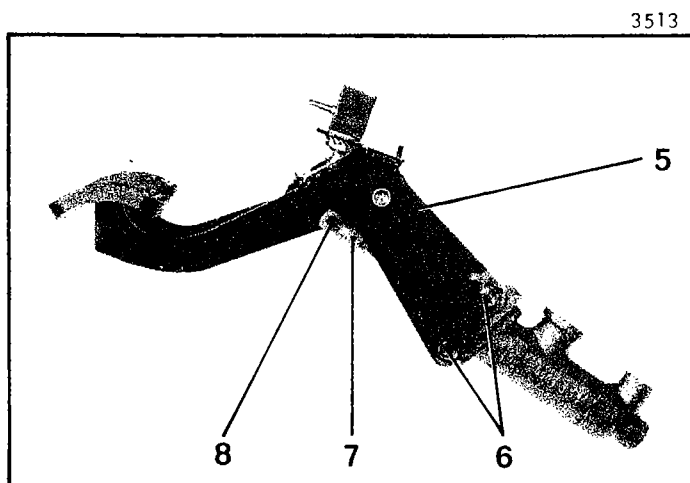
Monteer deze bij „a” en „b” met behulp van POP-nagels van 3,75 mm (popnageltang 2669-T).

VERVANGING VAN EEN HOOFDREMCIJLINDER EN VAN EEN PEDALENSTEL



DEMONTAGE

1. Neem de massakabel los van de accu.
2. Verwijder het reservewiel (indien aanwezig). Tap het remvloeistofreservoir af.
3. **Neem de leidingen los van de hoofremcilinder**
Neem de leidingen (1) en (4) naar de voor- en achterremmen los.
4. **Verwijder:**
 - het remvloeistofreservoir (2).
 - de twee bouten (3) van hoofdremcilinder/pedalenstel op het schutbord.
5. **Verwijder het pedalenstel met de hoofdremcilinder:**
Maak de draden los van de stoplichtschakelaar.
Verwijder het pedalenstel met de hoofdremcilinder voorzichtig naar het interieur van de auto en maak de koppelingkabel los van de vork (7).
Verwijder nu het pedalenstel geheel.

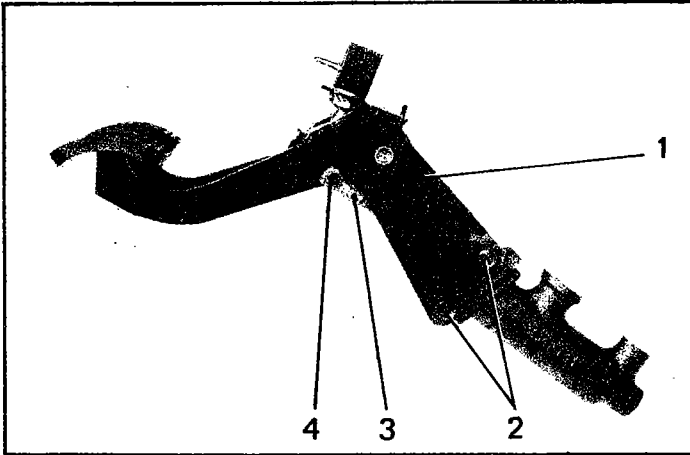


6. **Maak de hoofdremcilinder los:**
Verwijder de splitpen en verwijder de as (8) van de vork.
Verwijder de afstandsbuisjes (6) door de klemrand door te boren met een boor van 10,5 mm ϕ .
OPMERKING: De afstandsbuisjes moeten na iedere demontage worden vervangen. Het is echter mogelijk ze opnieuw te gebruiken als de uiteinden in de gaten van de steun (5) vallen.

Verwijder de hoofdremcilinder.

MONTAGE

3513



7. Monteer de afstandsbusjes (2) in de boring en klem deze zodanig dat het uiteinde niet buiten de steun (1) steekt.

8. Monteer de as (4) van de vork (3) en monteer de splitpen.

9. Schuif het pedalenstel en de hoofdcilinder via het interieur op zijn plaats

10. Monteer de twee bouten (6) van het pedalenstel op het schotbord en zet ze vast.

11. Monteer het reservoir (5) (met een koperen ring)
Zet de moer vast met 3,5 tot 4,5 mkg.

12. **Monteer:**

- de koppelingskabel aan het pedalenstel
- de draden aan de stoplichtschakelaar
- de leidingen (7) en (8) naar de voor- en achterremmen.

Zet de nippels vast met 0,6 tot 0,8 mkg.

N.B.: De leidingrubbers moeten na iedere demontage worden vervangen.

13. Stel de vrije slag van het rempedaal af:
2 tot 5 mm aan het pedaal.

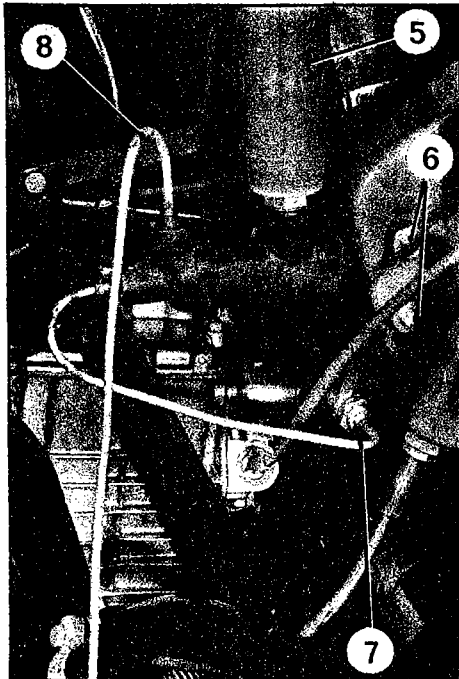
14. Stel de vrije slag van het koppelingspedaal af:
20 tot 25 mm aan het pedaal.

15. Vul het remvloeistofreservoir en ontlucht de remleidingen.

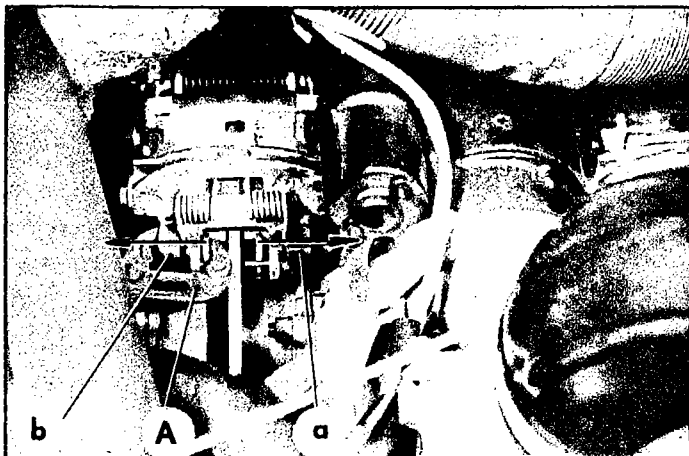
16. Monteer het reservewiel indien aanwezig.

17. Sluit de massakabel aan op de accu.

3978



4997



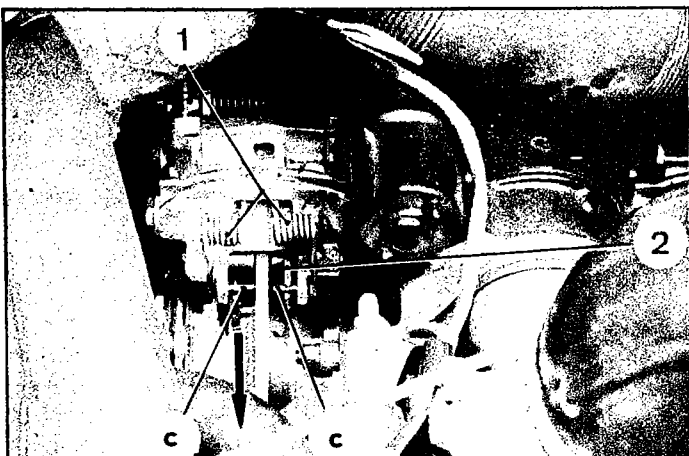
I. UIT- EN INBOUWEN VAN DE REMBLOKKEN VAN HET HOOFDREMSYSTEEM.

UITBOUWEN

1. Druk de remzuigers terug:

Druk met behulp van een universeeltang „A”, daarbij enerzijds steunend op het remblok en anderzijds op de uitsteeksels (a) en (b), de remblokken naar de remklauw (pijlrichting).

4998



2. Verwijder de remblokken:

Trek aan de uiteinden „c” van de dubbele veer (1) en druk het remblok (2) omlaag. Neem het remblok naar voren toe los (pijlrichting).

N.B.: Om een goede remkrachtverdeling te behouden moeten de remblokken steeds bij vieren tegelijk worden vervangen.

5315



INBOUWEN

3. Monteer de remblokken:

Schuif het remblok in de remklauw en druk het zo ver mogelijk naar achteren.

Vergrendel het remblok door het uiteinde zodanig op te lichten dat de veer (1) in de uitsparing (d) valt.

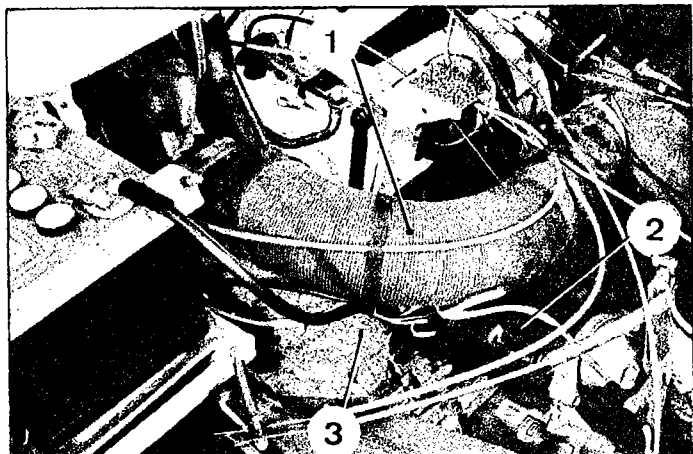
Controleer of de slag van het rempedaal normaal is na het enkele malen ingedrukt te hebben.

5314



II. UIT- EN INBOUWEN VAN EEN VOORREMCLAUW

5311



UITBOUWEN

4. Maak de massakabel van de accu los.

Verwijder:

- de verwarmingsslang (1).
- de verwarmingsslang (3) (om de rechter remklaus uit te kunnen bouwen).
- de startmotor (2) zonder de bedrading los te nemen (leg de startmotor op het schutbord).
- de remblokken van het hoofdremstelsel. (zie par. 1 en 2, zelfde Hand.)

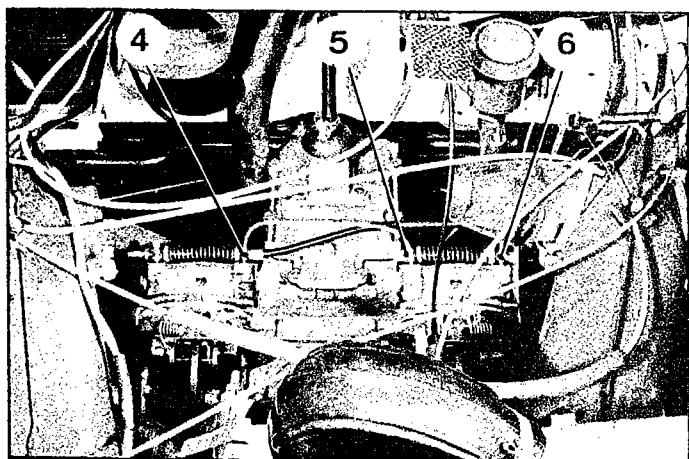
5. **Bouw de remklaus uit:**

- a) Maak de remleidingen los.

- *Rechter remklaus:* Maak de aansluiting (4) los en draai de aansluiting (5) enige slagen los.
- *Linker remklaus:* Maak de aansluitingen (5) en (6) los, draai de aansluiting (4) enige slagen los en neem de leiding uit de steun (10).

Daar de hoofdremcilinder geen restdrukventiel bezit, is het nodig de opening van de remvloeistoftoevoerleidingen na het uitbouwen dicht te stoppen daar anders het reservoir leeg loopt.

5313



- b) Zoek een moer (7) van 100 mm diameter en een spoed van 150.

Verwijder de achterste bevestigingsbout (11) van de remklaus. Draai de voorste bevestigingsbout (12) van de remklaus een weinig (1/2 slag) los en kantel het geheel naar voren.

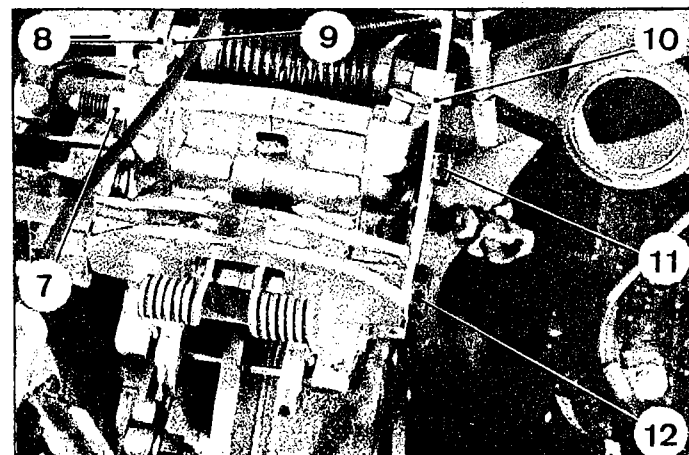
Monteer de bout (11) weer op de remklaus. Monteer de moer (7) en zet deze vast, zodat de twee remklauselhelften tegen elkaar gedrukt worden gehouden zodat geen vloeistof kan ontsnappen.

Verwijder de voorste bevestigingsbout (12).

Maak de handremkabel los door de contra-moer (8) en de stelmoer (9) te verwijderen. Neem de kabel naar links toe uit de weg.

- c) Neem de remklaus naar boven toe los en let er op dat de handremblokken niet uit de klaus vallen.

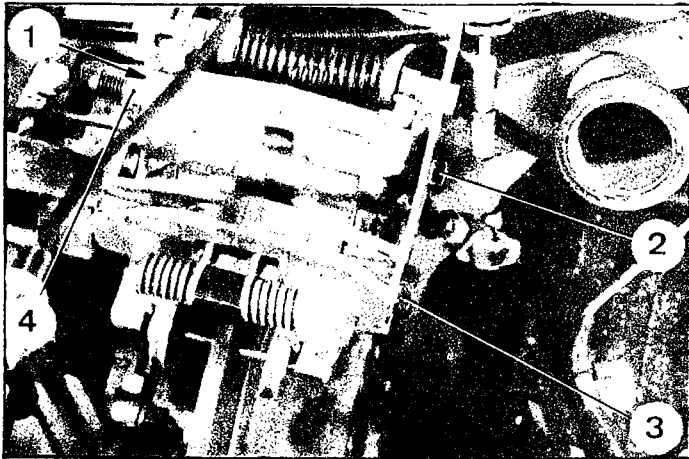
5317



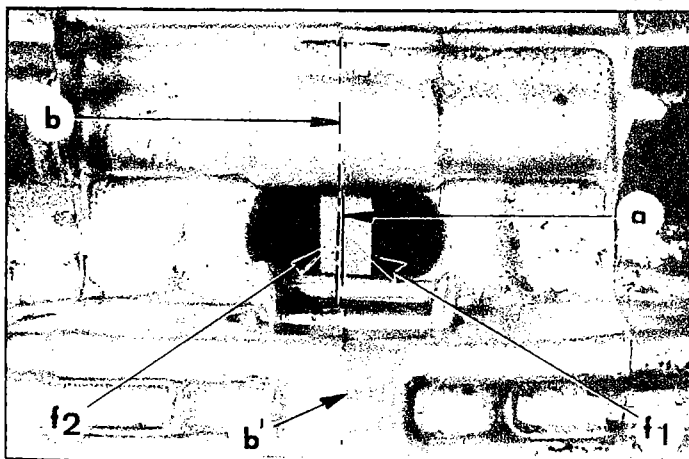
6. Revideer zonnodig de remklaus.

N.B.: Monteer na revisie de remklauselhelften weer aan elkaar met behulp van de bout (11) en de moer (7) (zoals bij het uitbouwen).

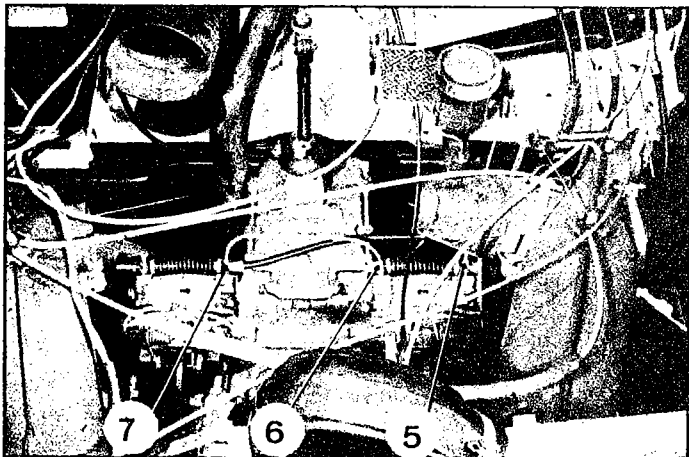
5317



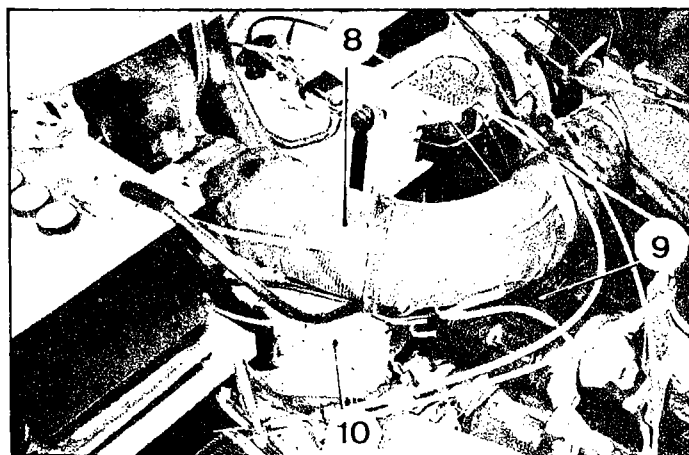
5513



5312



5311



INBOUWEN

Het blok (1), geplaatst tussen remklauw en versnellingsbakcarter dient om de stand van de remklauw ten opzichte van de remschijf af te stellen.

7. Bouw de remklauw in:

a) Controleer de staat waarin het steunvlak van de remklauwen op het versnellingsbakcarter verkeert. Verwijder eventuele bramen met behulp van een schraapstaal.

b) Breng de compleet uitgeruste remklauw tezamen met het originele stelblok (1) op zijn plaats. (De beide remklauwhelften zijn met de bout (2) en de moer (4) aan elkaar gemonteerd.

Houdt de handremblokken met behulp van een stuk rubber op hun plaats.

c) Monteer de voorste bevestigingsbout (3): zet deze vast en draai hem vervolgens ongeveer 1 slag terug.

Verwijder de moer (4) en kantel de remklauw naar achteren. Monteer de achterste bevestigingsbout (2) (platte ring onder kop, rechts). Controleer of het blok (1) op de juiste plaats zit.

Zet de bouten (2) en (3) vast met **4,5—5 da Nm** (schroefdraad ingevet).

d) Maak op de remschijf een merkstreep „a” midden tussen de twee vlakken (f1) en (f2) en controleer of deze merkstreep in één lijn ligt met het pasvlak (bb') van beide remklauwhelften.

De afwijking tussen de beide vlakken mag niet meer dan 0,5 mm bedragen.

e) Monteer de remblokken van het hoofdremstelsysteem (zie par. 3, zelfde Hand.).

8. **Stel de speling van de handremblokken af.** (zie betr. Hand.).

9. **Sluit de handremkabel aan en stel deze af.** (zie betr. Hand.).

10. Sluit de remleidingen aan:

— *rechter remklauw*: sluit de nippels (6) en (7) aan.

— *linker remklauw*: sluit de nippels (6) en (7), vervolgens de nippel (5) aan.

Zet de nippels vast met **0,8—0,9 da Nm** (nieuwe pakkingringen na elke demontage).

Gebruik uitsluitend pakkingringen welke met een groene verfstip gemerkt zijn.

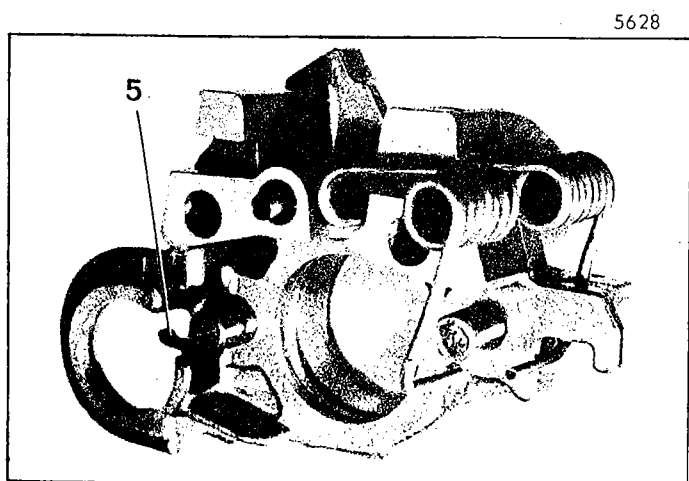
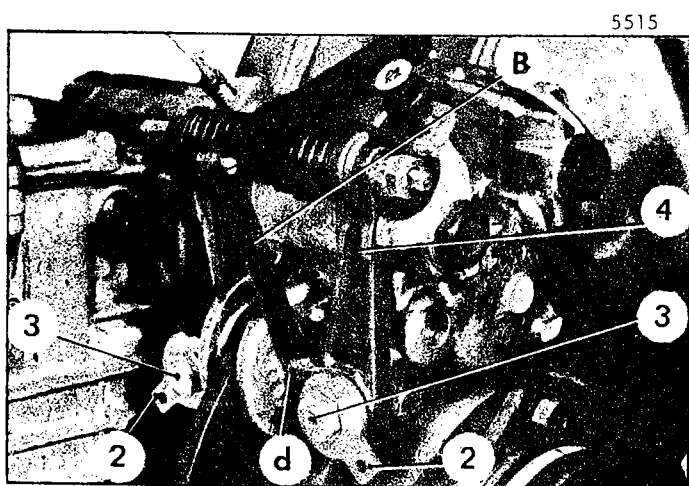
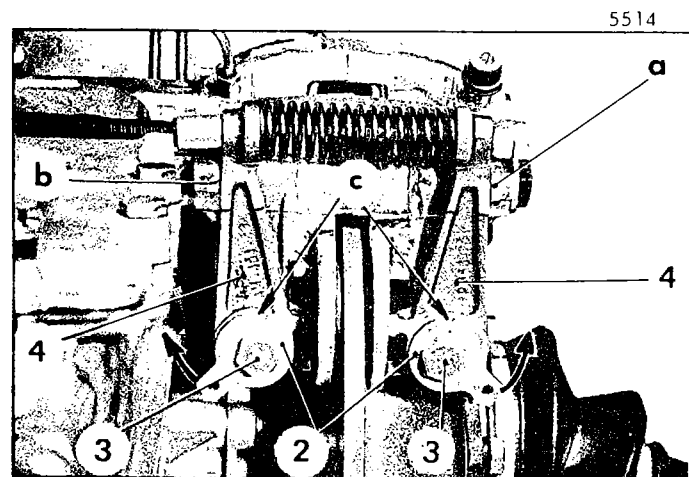
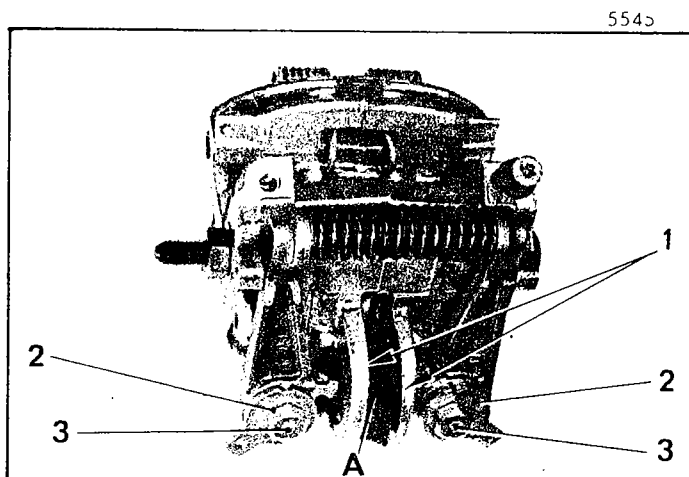
11. **Ontlucht het remsysteem.**

12. Monteer:

— de startmotor (9),

— de verwarmingslangen (8) en (10).

Sluit de massakabel op de accu aan.



III. UIT- EN INBOUWEN VAN DE HANDREMBLOKKEN

UITBOUWEN

13. Druk de handgreep van de handrem zover mogelijk naar voren.
Krik de wagen omhoog en plaats er bokken onder.
14. **Bouw de remklauw uit.**
(zie par. 4 en 5, zelfde Hand.)
15. Verwijder de remblokken (1) en draai de bouten (3) van de excentrieken (2) enige slagen los.

N.B.: Om een goede remkrachtverdeling te behouden moeten de remblokken altijd bij vieren tegelijk worden vervangen.

INBOUWEN

16. **Bouw de remblokken in:**
 - a) Breng de remblokken (1) op hun plaats.
 - b) Controleer of de anti-rammelveren (5) goed op hun plaats zitten.
 - c) Monteer een stuk rubber (A) tussen de remblokken om deze op hun plaats te houden.
17. **Bouw de remklauw in.**
(zie par. 7 t/m 12, zelfde Hand.)
18. **Stel de speling van de remblokken af:**
 - a) Breng de excentrieken (2) in de in de figuur aangegeven stand (de uitsparingen (c) naar boven gericht).
Controleer of de hefboomen (4) bij (a) en (b) tegen hun aanslag rusten.
 - b) Verdraai de excentrieken zodanig (in pijlrichting) dat er een speling ontstaat van 0,05 mm tussen het remblok en het nokje (d) bij de maximale slingering van de remschijf. Meet deze speling met behulp van een voelmaatje (B) (zoals in de figuur aangegeven).
Ga bij alle remblokken op dezelfde wijze te werk.
 - c) Zet vervolgens de bevestigingsbouten (3) vast met 4 da Nm en zorg ervoor dat de excentrieken bij dit vastzetten niet verdraaien

19. **Stel de handrem af.**

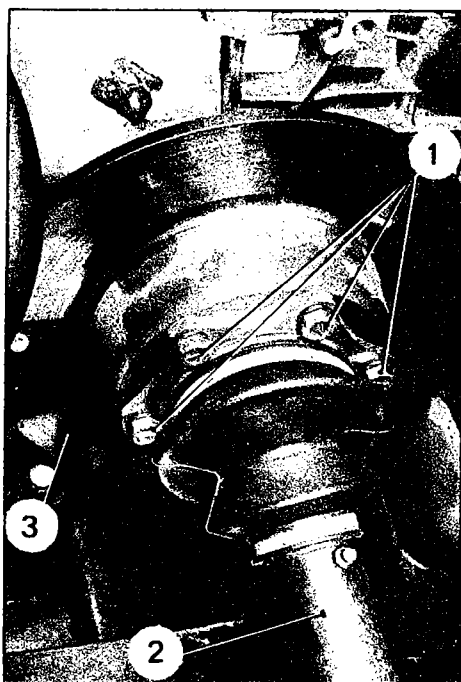
20. Laat de wagen op de grond zakken.

IV. UIT- EN INBOUWEN VAN EEN VOORREMSCHIJF

De dikte van de remschijf mag in het wrijvingsvlak niet minder zijn dan 4 mm.

UITBOUWEN

21. Krik de wagen aan de voorzijde op en plaats daar bokken onder.
22. **Bouw de remklauw uit:**
(Zie par. 4 t/m 6, zelfde Hand.) Neem alle in deze paragrafen vermelde voorzorgsmaatregelen in acht.
23. **Bouw de remschijf uit:**
Verwijder de bevestigingsbouten (1) van de groep remschijf-aandrijftras.
Neem de aandrijftras (2) los.
Verwijder de remschijf (3).



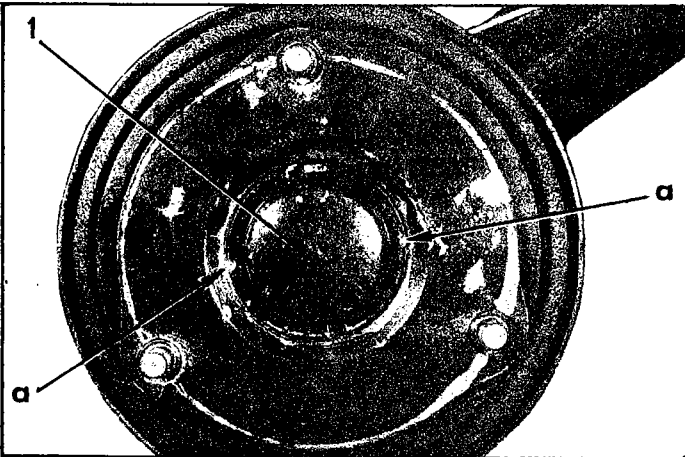
INBOUWEN

24. **Bouw de remschijf in:**
Breng de remschijf (3) en de aandrijftras (2) op hun plaats.
Monteer de bevestigingsbouten (1) van de groep en zet ze vast met 4,5—5 da Nm.
25. **Bouw de remklauw in.**
(Zie par. 7 t/m 12, zelfde Hand.)
26. Laat de wagen op de grond zakken.

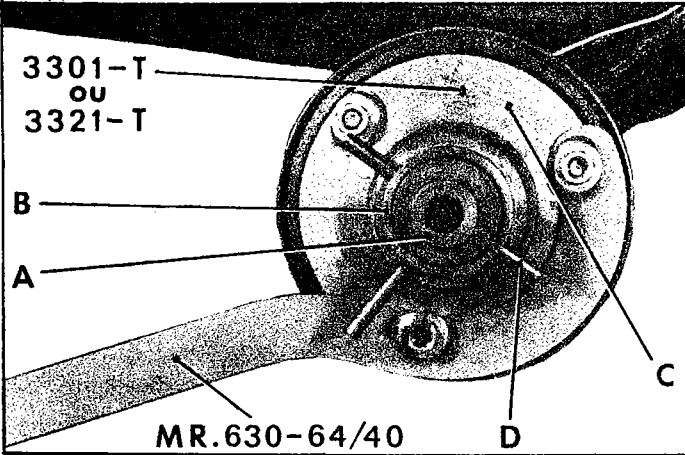
reparatiehandboek 021-2 aanvulling 1

I. DEMONTAGE EN MONTAGE VAN EEN TROMMELNAAF
(of van een lager, of van een keerring)

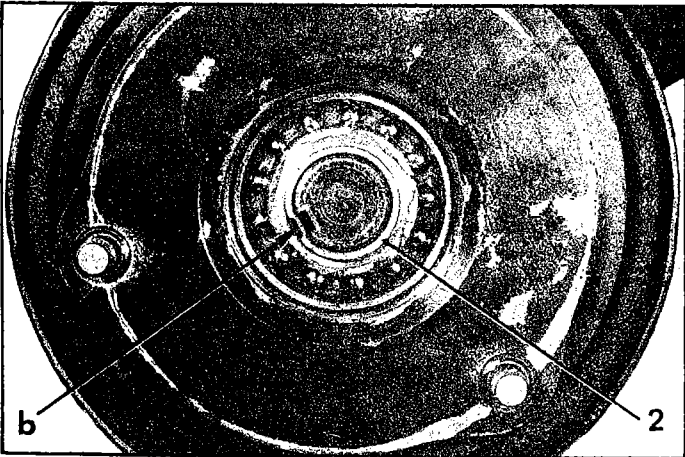
10931



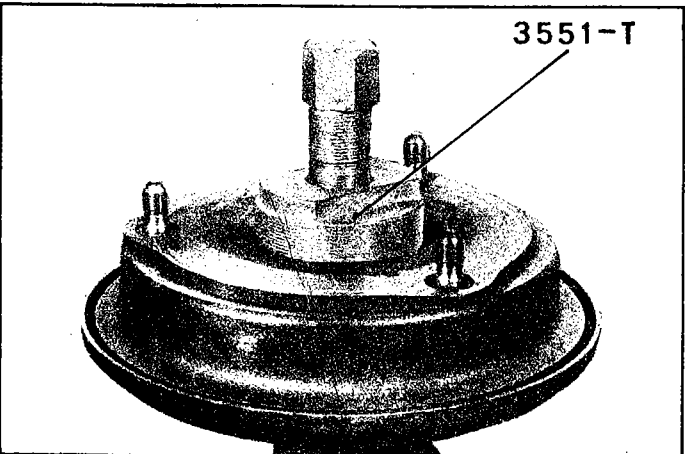
10932



10933



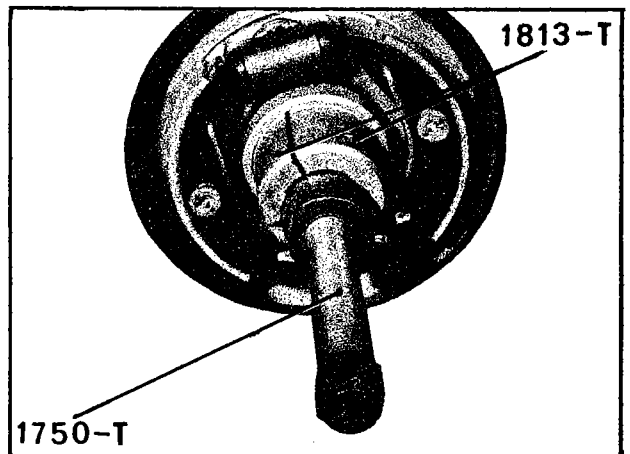
01 57 5

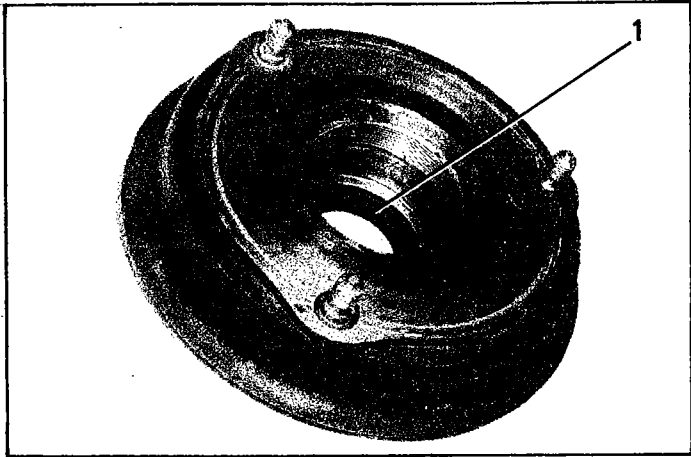


DEMONTAGE

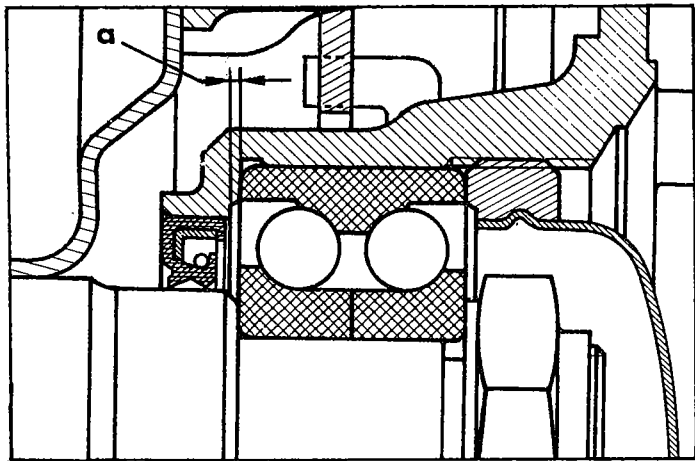
1. Zet de wagen ter hoogte van de achterasbuis op bokken. Verwijder het wiel aan de kant waar gewerkt wordt.
2. Verwijder de trommelnaaf:
 - a) Doorboor met een boortje van 4 mm ϕ de borgen van de dopmoer (1).
 - b) Verwijder de dopmoer: Gebruik de set 3301-T of 3321-T met de sleutel 3303-T of 3304-T en het gereedschap MR 630-64/40 om de trommel tegen te houden. Bevestig de geleider C en het gereedschap MR 630-64/40 met de wielmoeren. Breng de nokken van de sleutel 3303-T of 3304-T in de uitsparingen van de dopmoer (1) en plaats de dop A. Draai de ringmoer B vast tot deze tegen de dop A aanligt, zonder te blokkeren. Vergrendel de dop A en de ringmoer B door middel van een stempel D. Draai de dopmoer van de naaf door de dop A los te draaien. Verwijder de wielmoeren, het gereedschap en de ringmoer.
 - c) Verwijder met een drevel bij „b” het in de groef omgeslagen metaal van de as. Verwijder de moer (2) van het lager.
 - d) Verwijder de trommel. Gebruik de trekker 2003-T of 3551-T. **OPMERKING:** Het kan voorkomen dat de binnerring van het lager op de as blijft zitten. Verwijder deze ring dan met de trekker 1750-T en een houder 1813-T. Bij gebrek aan dit gereedschap kan de universeel-trekker 2405-T worden gebruikt.

4901

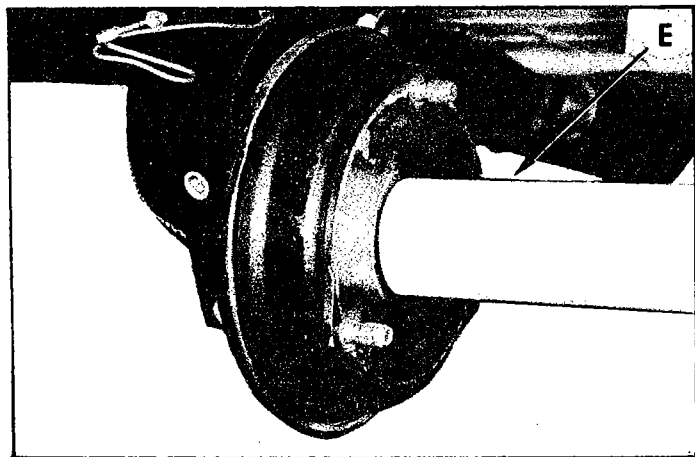




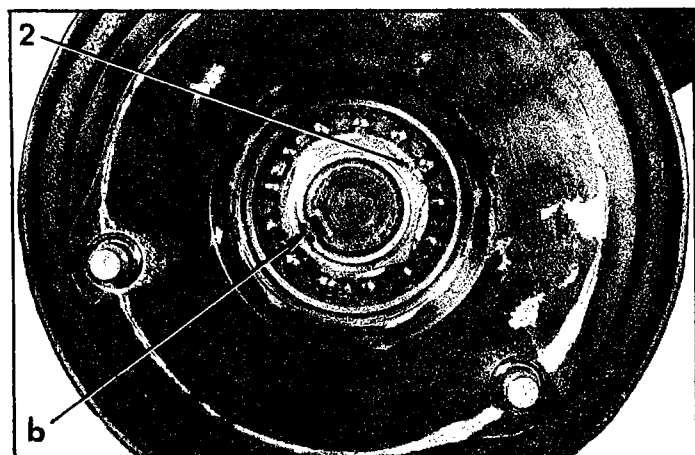
A. 45. 50



11138



10971

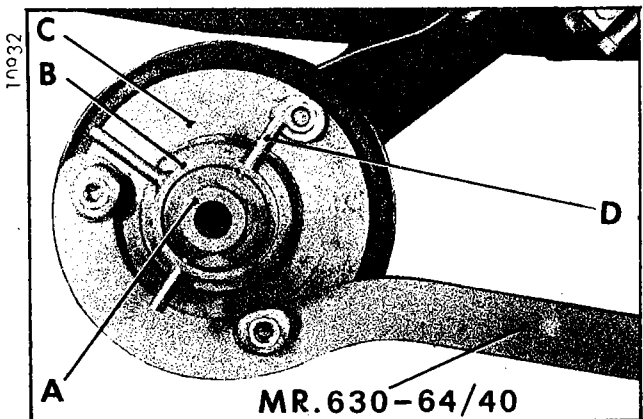


3. Verwijder eventueel het lager en de keerring (1)
Verwijder:
 - het lager,
 - de keerring.

MONTAGE

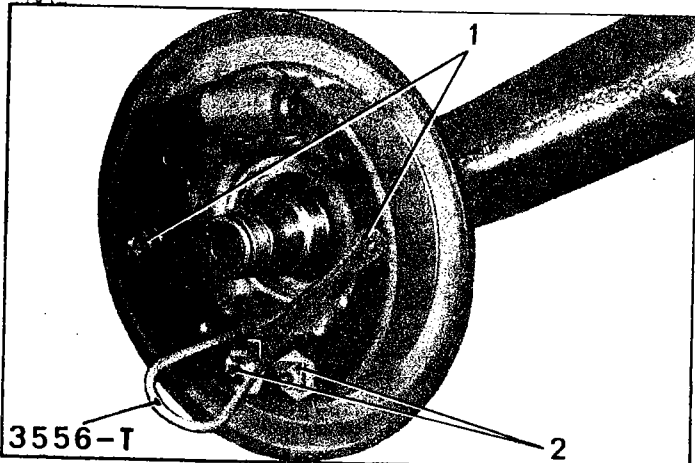
4. Monteer eventueel het lager en de keerring (1).
 - a) Plaats de keerring met de lip naar het lager.
De keerring moet een afstand $a = 1$ tot $1,5$ mm binnen de drukkraag van het lager vallen.
 - b) Monteer het lager:
Smeer het lager in met TOTAL MULTIS MS-vet en plaats dit in de boring van de naaf met behulp van een pers en een pijp die op de buitenring wordt geplaatst. (pijp, buitendiam. $75,5$ mm ϕ , binnendiam. 72 mm ϕ , lengte 100 mm).
5. Monteer de trommel op de arm:
 - a) Plaats de trommel met het arm op de as.
Gebruik een pijp E die drukt op de binnenkooi van het lager (pijp, binnendiam. $36,5$ mm ϕ , buitendiam. 44 mm ϕ , lengte 200 mm).
 - b) Monteer de moer (2):
Deze moer dient na iedere demontage te worden vervangen. Zet de moer vast met 35 tot 40 mkg (vlak en schroefdraad ingevet).
Tik met een hamer bij „b” de kraag van de moer in de groef van de as.
 - c) Monteer de dopmoer:
Vul de dopmoer met TOTAL MULTIS MS-vet.
Zet de dopmoer vast:
Gebruik de set 3301-T of 3321-T met de sleutel 3303-T of 3304-T en het gereedschap MR 630-64/40 om de trommel te blokkeren.
Bevestig de geleider C en het gereedschap MR 630-64/40 met behulp van de wielmoeren.
Breng de twee nokken van de sleutel 3303-T of 3304-T in de uitsparingen van de dopmoer.
Monteer vervolgens de dop A. Schroef de ringmoer B tegen de dop A zonder te blokkeren.
Vergrendel de set dopmoer A en ringmoer B door middel van de stempel. Zet de dopmoer vast met 35 tot 40 mkg (vlak en schroefdraad ingevet) en borg de moer met twee centerpunten tegenover elkaar.

6. Stel eventueel de remmen af.
7. Ontlucht de remmen zonedig.
8. Monteer het wiel en plaats de wagen op de vloer.

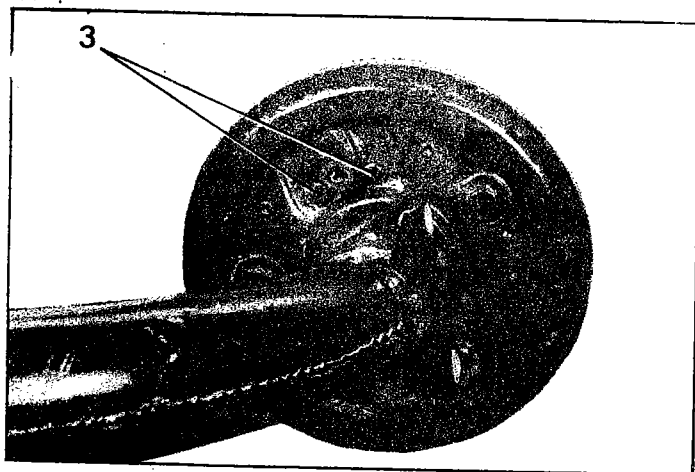


II. DEMONTAGE EN MONTAGE VAN DE REMSEGMENTEN

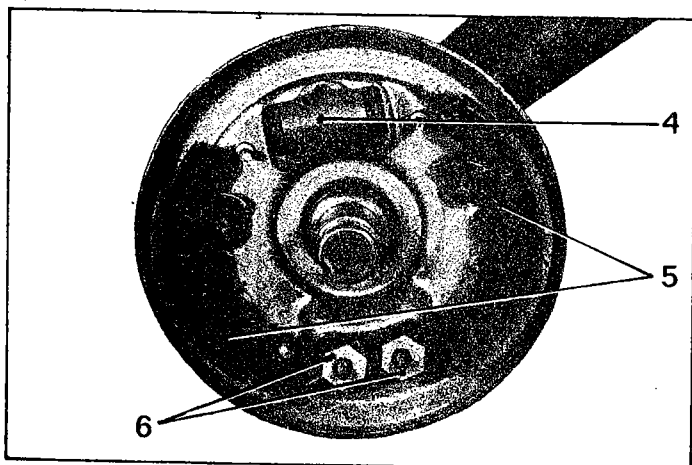
11012



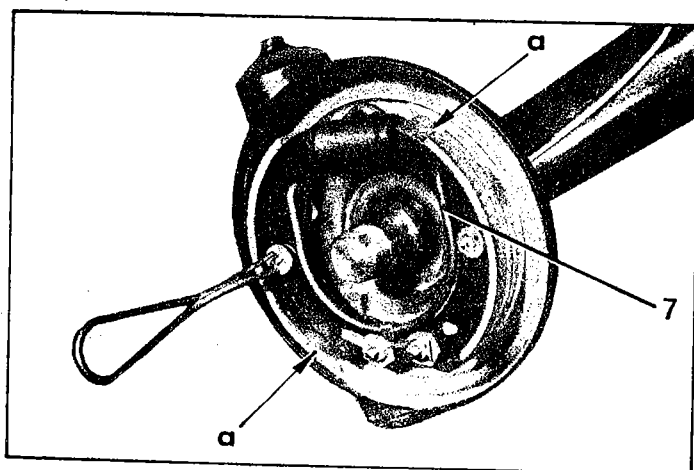
11014



11016



11017



BELANGRIJK: Om een goede verdeling van de remwerking te verkrijgen moet men altijd de vier remsegmenten tegelijkertijd vervangen. Het is eveneens wenselijk dat de remtrommels een gelijk oppervlak hebben.

DEMONTAGE

1. **Verwijder de achterremtrommelnaaf:**
(Zie overeenkomstige handeling)
2. **Verwijder de remsegmenten:**
 - a) Verwijder de veer (7) van de remsegmenten.
 - b) Verwijder de cupjes (1) van de drukveertjes. Druk elke veer in en draai het cupje een kwart slag. Verwijder de cupjes, de veertjes en de pennetjes (Gebruik gereedschap 3556-T).
 - c) Verwijder de dubbele borging en verwijder de moeren (2) van de ankerbouten. Verwijder de borgplaat.
 - d) Verwijder de remsegmenten.
3. **Verwijder de wielremcilinder (4), eventueel:**
Verwijder het beschermkapje van de ontluchtingsbout. Maak de remleiding los van de wielremcilinder. Verwijder de bouten (3) en de wielremcilinder

MONTAGE

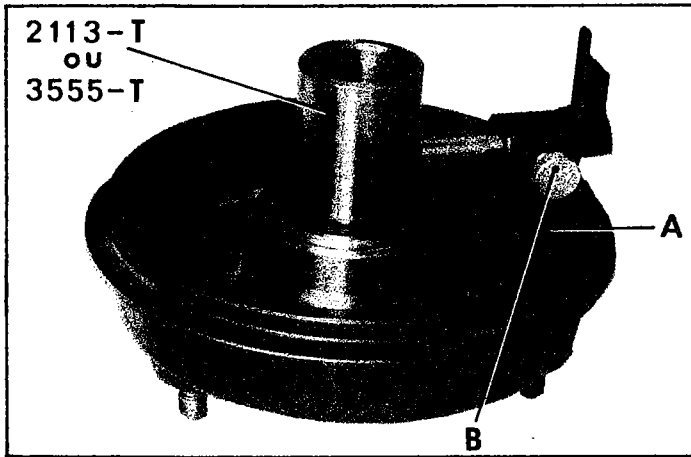
4. **Monteer, eventueel, de wielremcilinder (4):**
Plaats de wielremcilinder en monteer de twee bouten (3) (borging). Sluit de remleiding aan de cilinder (nieuwe leidingrubber). Zet de nippel vast met 0,8 tot 0,9 mkg.
5. **Monteer de remsegmenten (5):**

OPMERKING: Ieder segment heeft een gedeelte „a” op de schoen dat niet door het voeringmateriaal is bedekt.

Het segment waar de zone „a” zich aan de bovenzijde bevindt wordt voor en het segment met de zone aan de onderkant wordt achter gemonteerd.

- a) Breng de segmenten op de ankerplaat.
- b) Smeer de excentrieken (6) licht in en breng ze op hun plaats.
Monteer de dubbele borgplaat en monteer voorlopig de moeren.
- c) Monteer de stangetjes, de drukveren en de cupjes (1). Vergrendel deze door de cupjes over de stangetjes te drukken en ze vervolgens een kwart slag te draaien (Gebruik gereedschap 3556-T) Controleer of de segmenten zonder haperen kunnen bewegen.
- d) Monteer de veer (7).

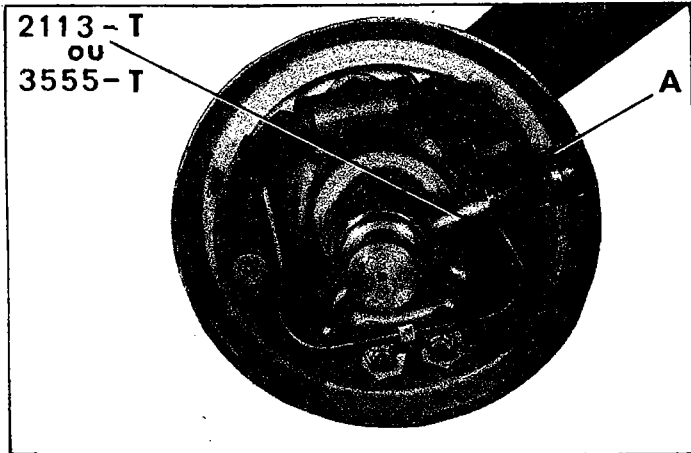
Pl. 464



6. Centreer de remsegmenten:

- a) Neem de trommeldiameter over:
Plaats het apparaat 2113-T of 3555-T in de trommel.
Breng de stift A tegen de boring van de trommel en zet deze vast met behulp van blokkeerbout B.
- b) Centreer de remsegmenten:
Breng het apparaat 2113-T of 3555-T over de as van de naaf.
De centrering is juist als de stift A over de gehele omtrek van de voeringen draagt.
Draai achtereenvolgens aan de excentrieken en aan de stelnokken om dit in te stellen.
- c) Verwijder het centreerapparaat en borg de moeren van de ankerpennen. Draai de stelnokken los om de trommel gemakkelijk te kunnen monteren.

11 015



7. Monteer de remtrommel.

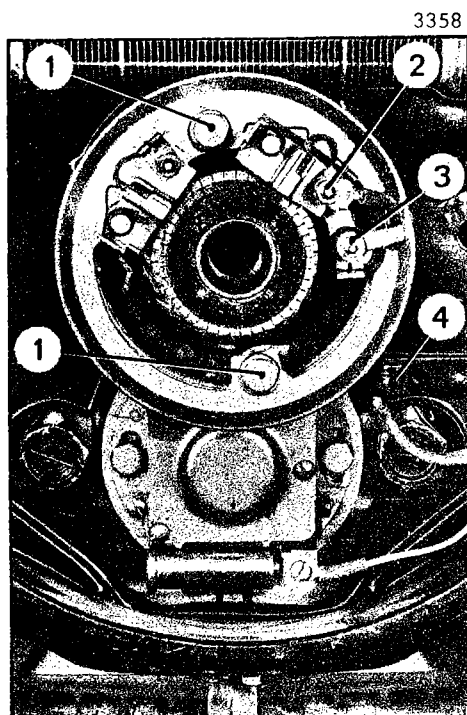
8. Stel de remmen af:

(Zie overeenkomstige handeling)

9. Monteer het wiel en zet de wagen op de vloer en zet de wielmoeren vast.

10. Ontlucht de remleidingen indien nodig.

DEMONTAGE EN MONTAGE VAN EEN DYNAMO (6 Volt)



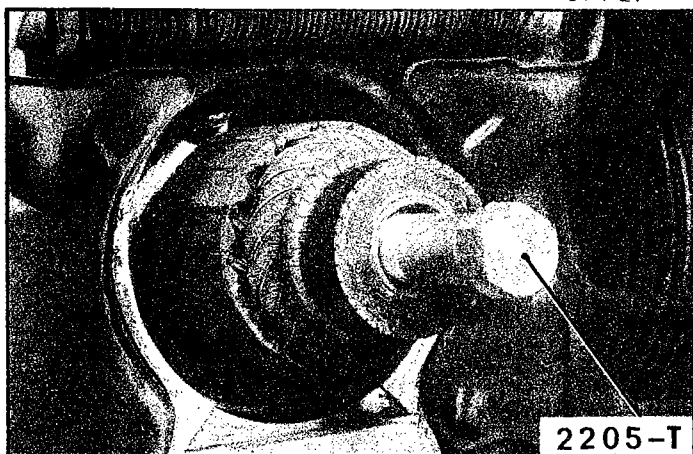
DEMONTAGE

1. Neem de massakabel van de accu (trekker 2200-T, indien nodig).
2. Verwijder de ventilator:
(Zie overeenkomstige handeling)
3. Verwijder de grill en het rooster (al naar gelang)
4. Neem los:
 - de laadstroomdraad (2) (rood gemerkt)
 - de veldstroomdraad (3) (geel gemerkt) van de dynamo.
5. Verwijder de twee bouten (1) van de dynamo.
6. Verwijder het huis van de dynamo uit de boring van het carter zonder aan het deksel van de borstelhouder te trekken teneinde de draden niet te beschadigen.
7. Verwijder het anker van de krukas met gebruikmaking van de trekker 2205-T.

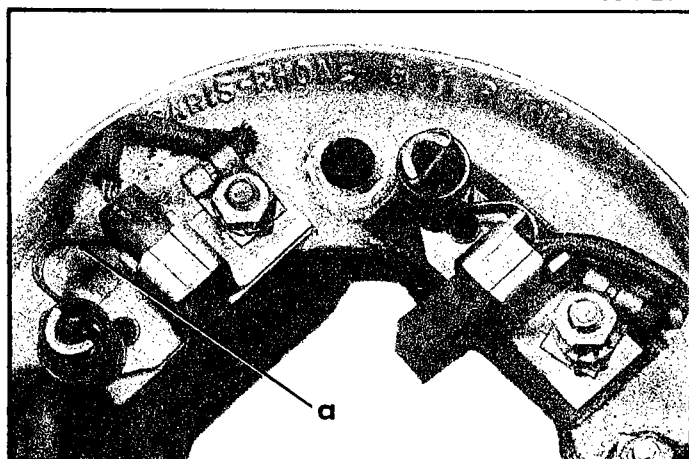
MONTAGE

8. Ontvet de konische boring van het anker en het draagvlak van de krukas.
Controleer of de boring van de dynamo in het carter schoon is.
9. Plaats het anker op de krukas.
10. Houdt de borstel opgelicht met behulp van de veertjes zoals aangegeven bij „a”.
11. Smeer de boring van het carter licht in met TOTAL MULTIS-vet. Schuif het dynamohuis in de boring van het carter. Overtuig u ervan dat de isolatie aanwezig is op de twee bouten (1). Draai deze bouten enige gangen met de hand in en zet ze vast met 0,5 tot 0,8 mkg.
OPLETTEN: Dit koppel niet overschreiden om te voorkomen dat de verdikkingen van het deksel/borstelhouder afbreken.
12. Laat de borstels zakken op het anker.
13. Sluit de draden aan de aansluitingen (2) en (3). Monteer een kartelring en de moeren vast. Controleer of de draden goed worden tegengehouden door het steuntje (4) en tegen de voorzijde van het motorblok en het dynamohuis blijven plakken.
14. Monteer de ventilator:
(Zie overeenkomstige handeling)
15. Monteer de grill of het rooster (al naar gelang)
16. Sluit de massakabel aan op de accu.

31 PL.



35 PL.



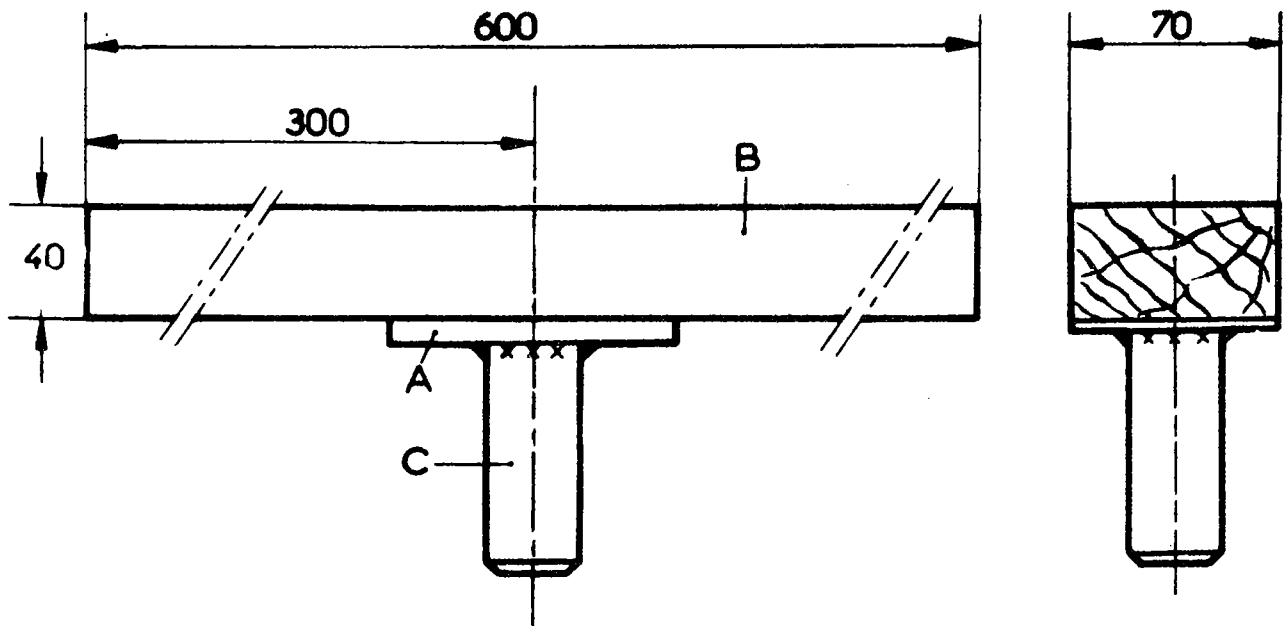
BEHOREND BIJ DEEL 2 VAN HET REPARATIEHANDBOEK 621

OPMERKING: De gereedschappen gemerkt met een (*) worden niet meer verkocht door de Soc. Fenwick en moeten worden vervaardigd volgens de MR-tekeningen.

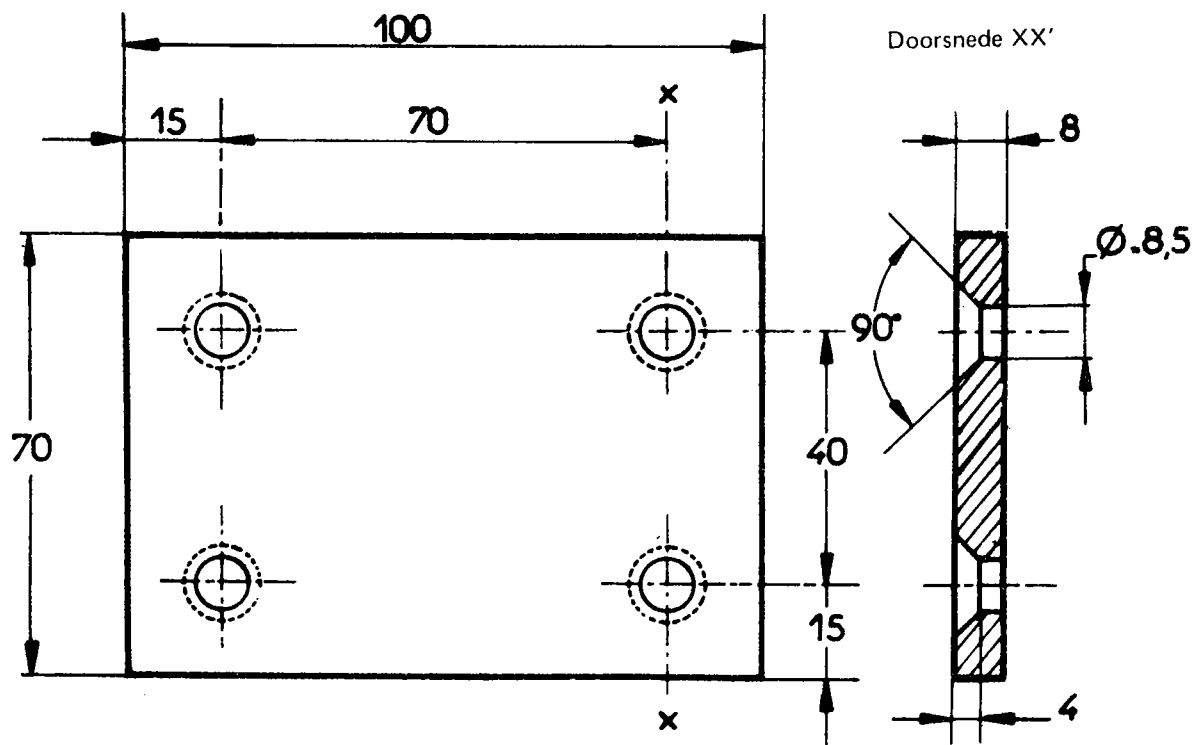
OMSCHRIJVING	NUMMER zelf te maken gereedschap	REFERENTIE nummer verkocht gereedschap
ALGEMEEN		
Hijsblok	Mr 630-41/3	
MOTOR		
Wielewaalsleutel (6 x 9)		1677-T
Bougiesleutel		1601-T
Zuigerveerontagering (66 mm ϕ)		1654-T
Zuigerveerontagering (68,5 mm ϕ)		3063-T
Zuigerveerontagering (74 mm ϕ)	MR 630-65/7	*) 3002-T
Zuigerveerontagering U-FLEX (74 mm ϕ)		3010-T
Stempel voor montage van keerring van achterste lagerhuis (48 mm ϕ)	MR 630-34/25	*) 3007-T
Stempel voor montage van keerring van achterste lagerhuis (52,5 mm ϕ)		3004-T
Stempel voor montage van keerring van achterste lagerhuis (56 mm ϕ)		3007-Tbis
Klepveerlichter (vervangt 1613-T)		3084-T
Lichterstangbuisroller (2CV 425 cm ³)		1605-T
Lichterstangbuisroller (2CV 435 cm ³)		3005-T
Lichterstangbuisroller (3CV 602 cm ³)		3036-T
Hijsketting motor en versnellingsbak	MR 630-44/4	*) 1619-T
Trekker voor ventilator		3006-Tbis
Carburateursleutel (12 mm)		3081-Tbis
Sleutel voor motor/v. bakmoeren (17 mm)		1791-T
Trekker voor krukasnaaldlager of bus		1671-T
Stempel voor montage krukasbusje		3052-Tbis
Stempel voor montage krukasnaaldlager	MR 630-31/46	
Houder voor ondersteunen motor/v.bak	MR 630-41/20	
Zuigerpentrekker	MR 630-23/16	
Manometer voor controle carteronderdruk	MR 630-56/9a	
Sleutel voor nippel oliekoeler	MR 630-11/18	
Trekker voor voorste en achterste krukasoliekeerring	MR 630-22/10	
KOPPELING – VERSNELLINGSBAK		
Rij voor montage koppelingstrommel		1755-T
Afstelring koppelingstrommel		3101-T
Meetklok		2437-T
Stempel voor centreren koppelingsplaat (spiebanen)		1713-T
Stempel voor centreren koppelingsplaat (vertandingen)	MR 630-31/10	
Stempel voor uitdraaien koppelingstrommel	MR 630-35/8	
Stempel voor uitdraaien motorvlieg wiel	MR 630-35/9	
AANDRIJFASSEN		
Hefboon voor voor- en achternaaf	MR 630-64/40	
Trekker voor cup van aandrijf as	MR 630-21/17	*) 3251-T

OMSCHRIJVING	NUMMER	REFERENTIE
	zelf te maken gereedschap	nummer verkocht gereedschap
VOOR- EN ACHTERBRUG		
Nok sleutel voor draagarm lagermoeren		1833-T
Sleutel voor de- en montage wrijvingschokbrekers		3451-Tbis
Universeel trekker		2405-T
Gereedschap voor vervanging fuseepen op de wagen	MR 630-22/14	*) 1858-T
Set voor demontage ringmoeren en dopmoeren		3321-T
		of 3301-T
Sleutel voor ring- of dopmoeren		3303-T
		of 3304-T
Sleutel voor binnenste moeren stuurkogels	MR 630-16/2	
Stempel voor asbuislagers	MR 630-31/54	
Stempel voor demontage voornaaf	MR 630-31/39	
Stempel voor montage naaf lagers	MR 630-31/55	
VERING		
Eindstuk voor afstelling wagenhoogte		3455-T
		of 3455-Tbis
Sleutel voor stelstuk		3456-T
Sleutel voor stelstuk veerpot		3458-T
Sleutel voor stelmoeren van veerpot		3453-T
		of 2186-T
STUURINRICHTING		
Trekker tandreepkogel		3502-T
Stempel voor kogel trekker		1965-T
Trekker stuurslotmoeren (7 mm ϕ bout)		2412-T
Trekker stuurslotmoeren (9 mm ϕ bout)		3902-Tbis
Hefboom voor demontage stuurwiel	MR 630-27/6	*) 1951-T
REMMEN		
Gereedschap voor veercupjes remsegmenten		3556-T
Apparaat voor centreren achterremmen		2113-T
Apparaat voor centreren achterremmen		3555-T
Apparaat voor centreren voorremmen		3570-T
Gereedschap voor montage spiraalleiding	MR 630-66/17	
Tas voor klinken remstelnokken	MR 630-62/13	
Roller voor klinken remstelnokken	MR 630-62/11	
ELECTRISCHE INSTALLATIE		
Accupool trekker		2200-T
Dynamoankertrekker (6 volt)		2205-T
DIVERSEN		
POP-nagel tang		2669-T

MR. 630-41/3

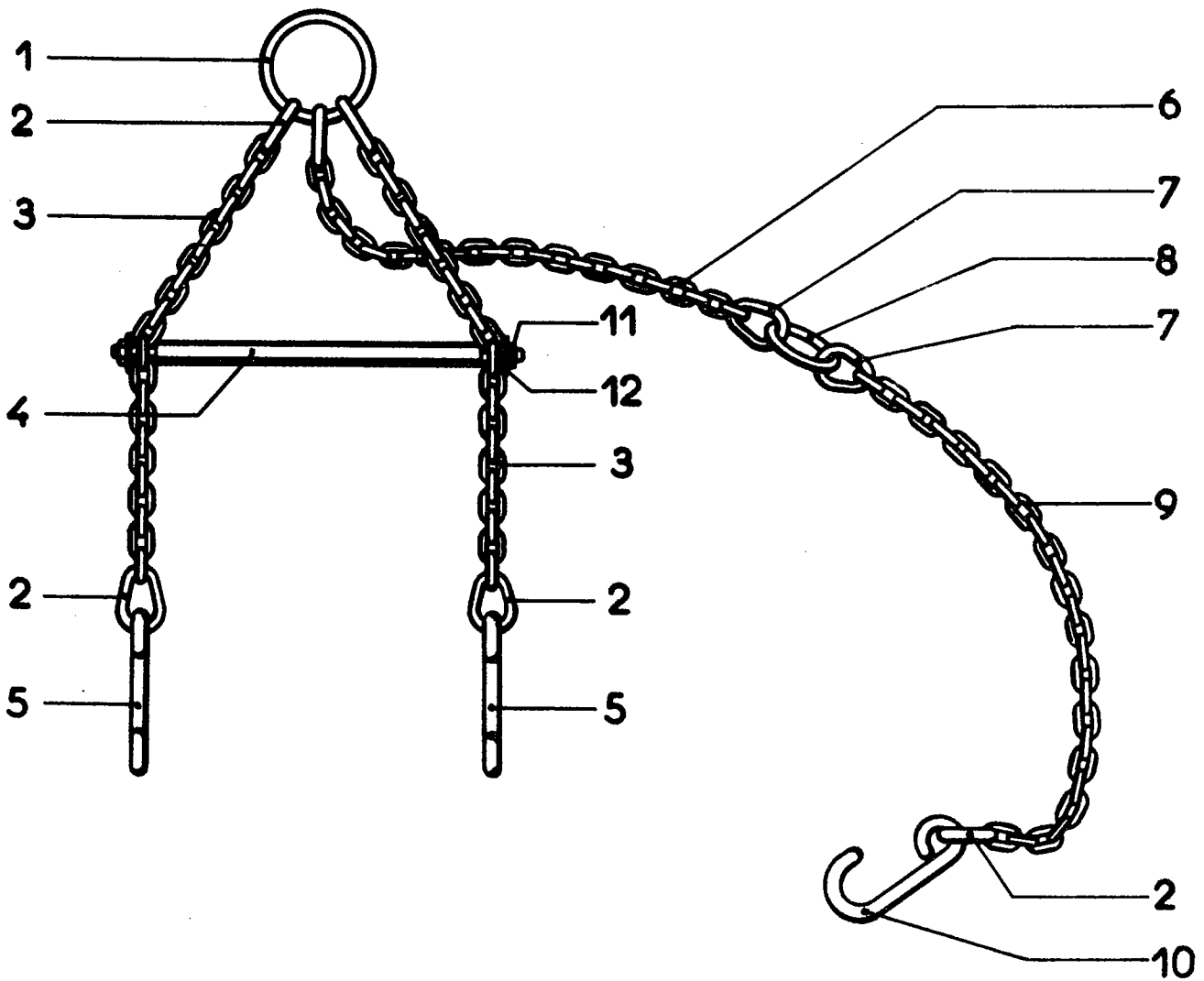


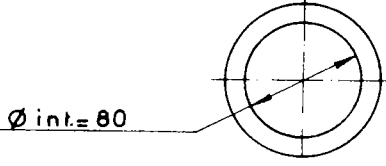
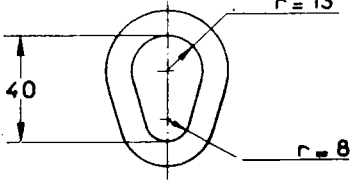
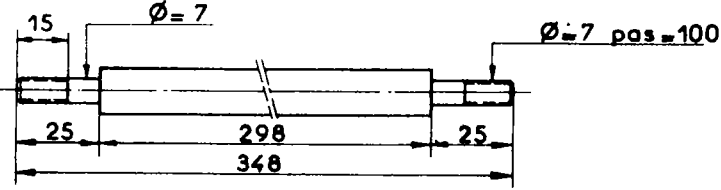
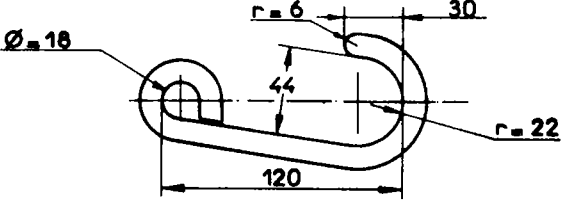
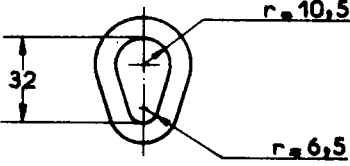
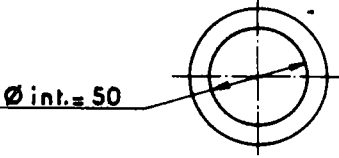
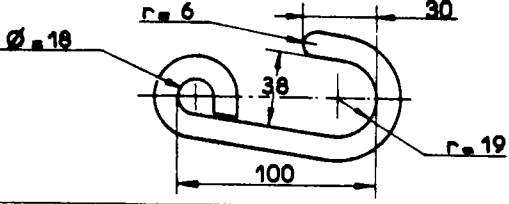
Detail van de plaat A



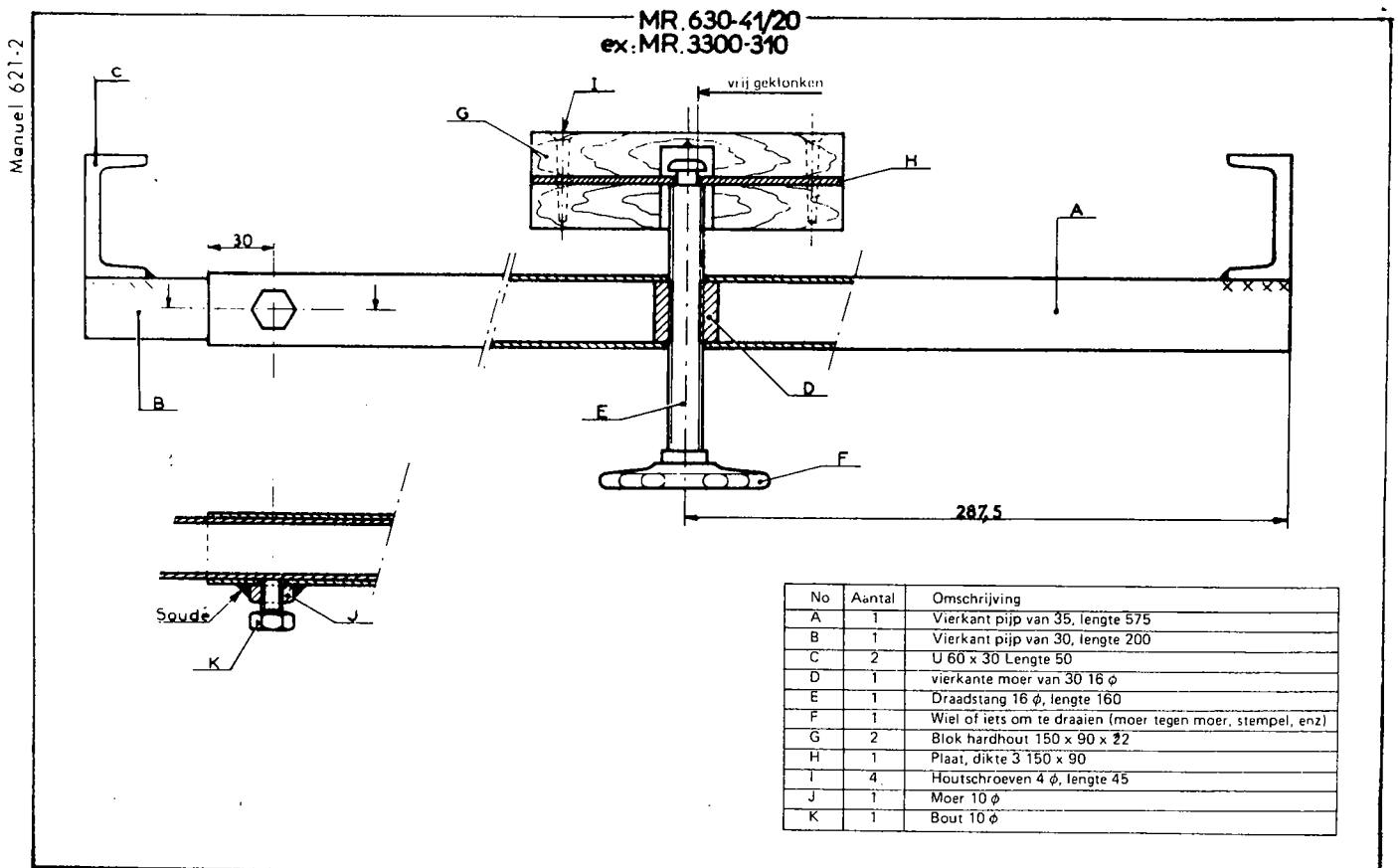
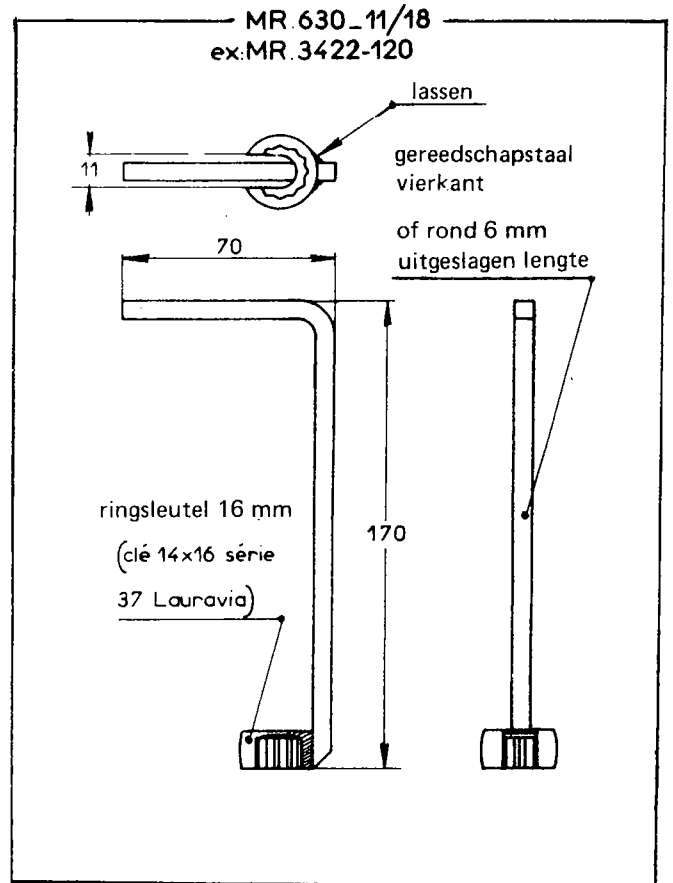
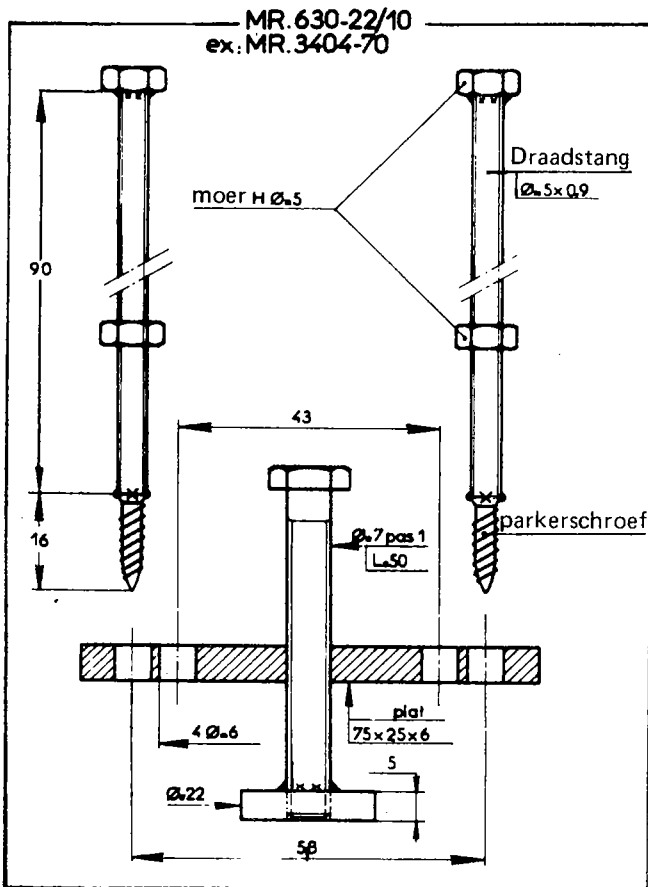
- A – Bevestigingsplaat, stalen plaat van 8 mm
- B – Fiberbalk volgens lengte
- C – Getrokken rond, hoogte en diameter afhankelijk van krik
- Bevestiging van de plaat met 4 bouten met schuine kop 8 ϕ , lengte 40.

MR 630_44/4



No.	Aantal	Materiaal	Bestemming	MR 630.44/4
1	1	zachtstaal draad 10 ϕ	Hoofdring	
2	6	Zachtstaal draad 10 ϕ	Peervormige schakel	
3	2	Draad 7 ϕ		Ketting voor voorzijde, lengte 400
4	1	Staal 14 ϕ	Stang afstandsstuk	
5	2	Zachtstaal draad 12 ϕ	Voorste haak Uitgsl. L ca. 271	
6	1	draad 7 ϕ		Achterste ketting, lengte 430
7	2	Zachtstaal draad 8 ϕ	Peervormige schakel	
8	1	Zachtstaal draad 10 ϕ	Tussenschakel	
9	1	Draad 9 ϕ		Achterste ketting, lengte 500
10	1	Zachtstaal draad 12 ϕ	Haak achter Uitgsl. L 246	
11	2	Staal	Moeren 7 ϕ x 100	
12	2	Staal	Ringen buiten 20 ϕ , binnen 7,5 ϕ dikte 2	

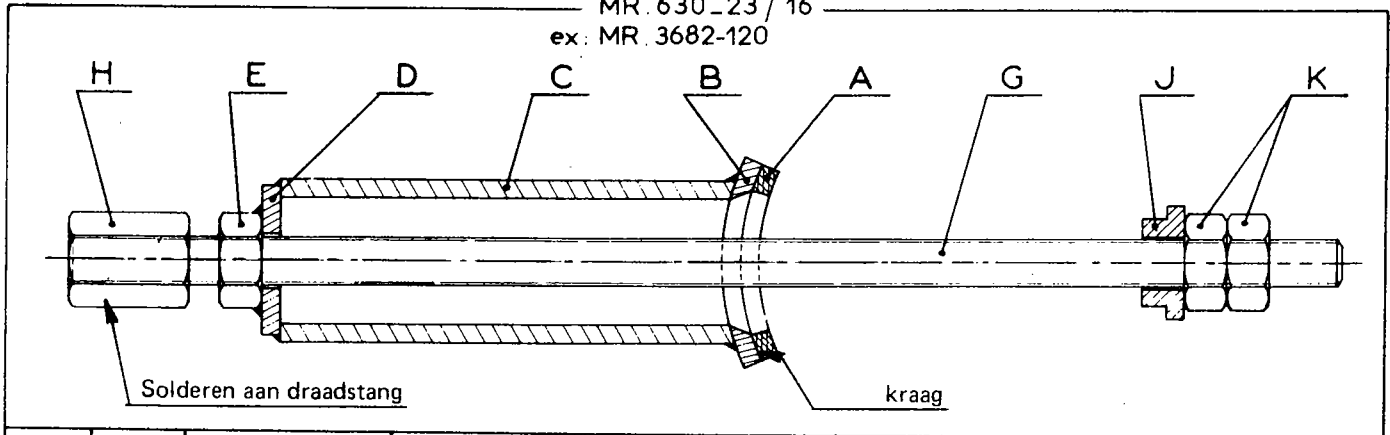
Tekening 2/2



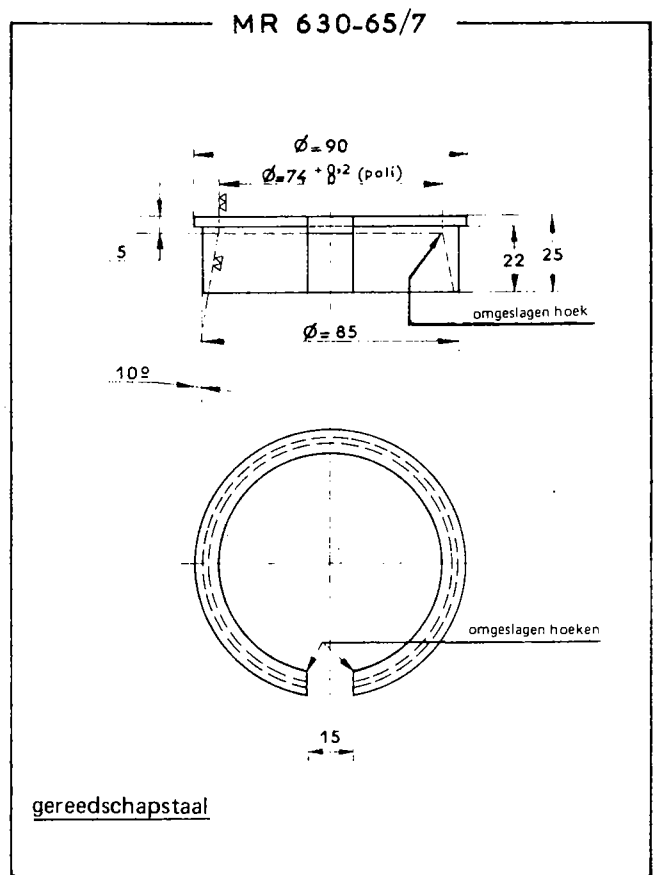
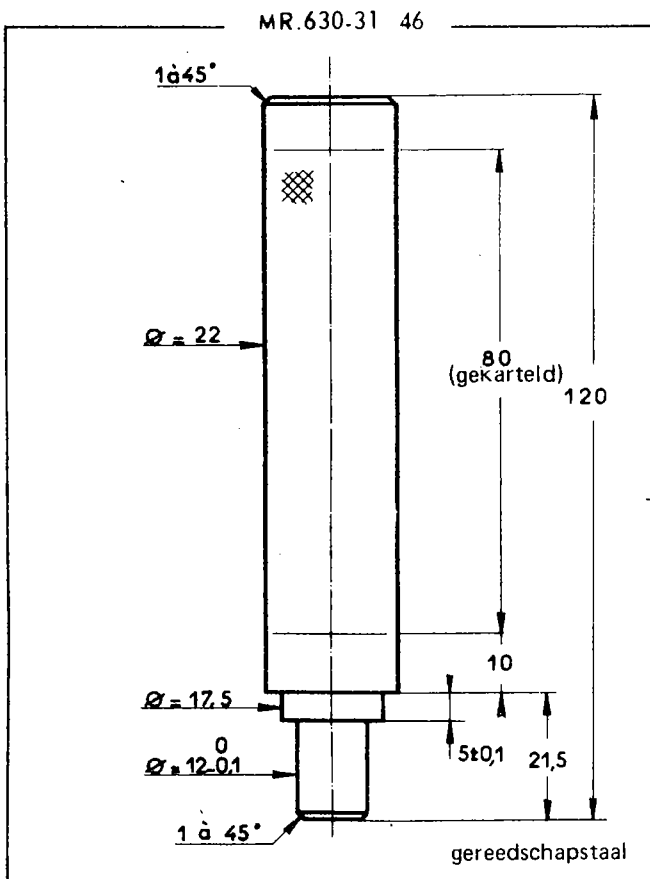
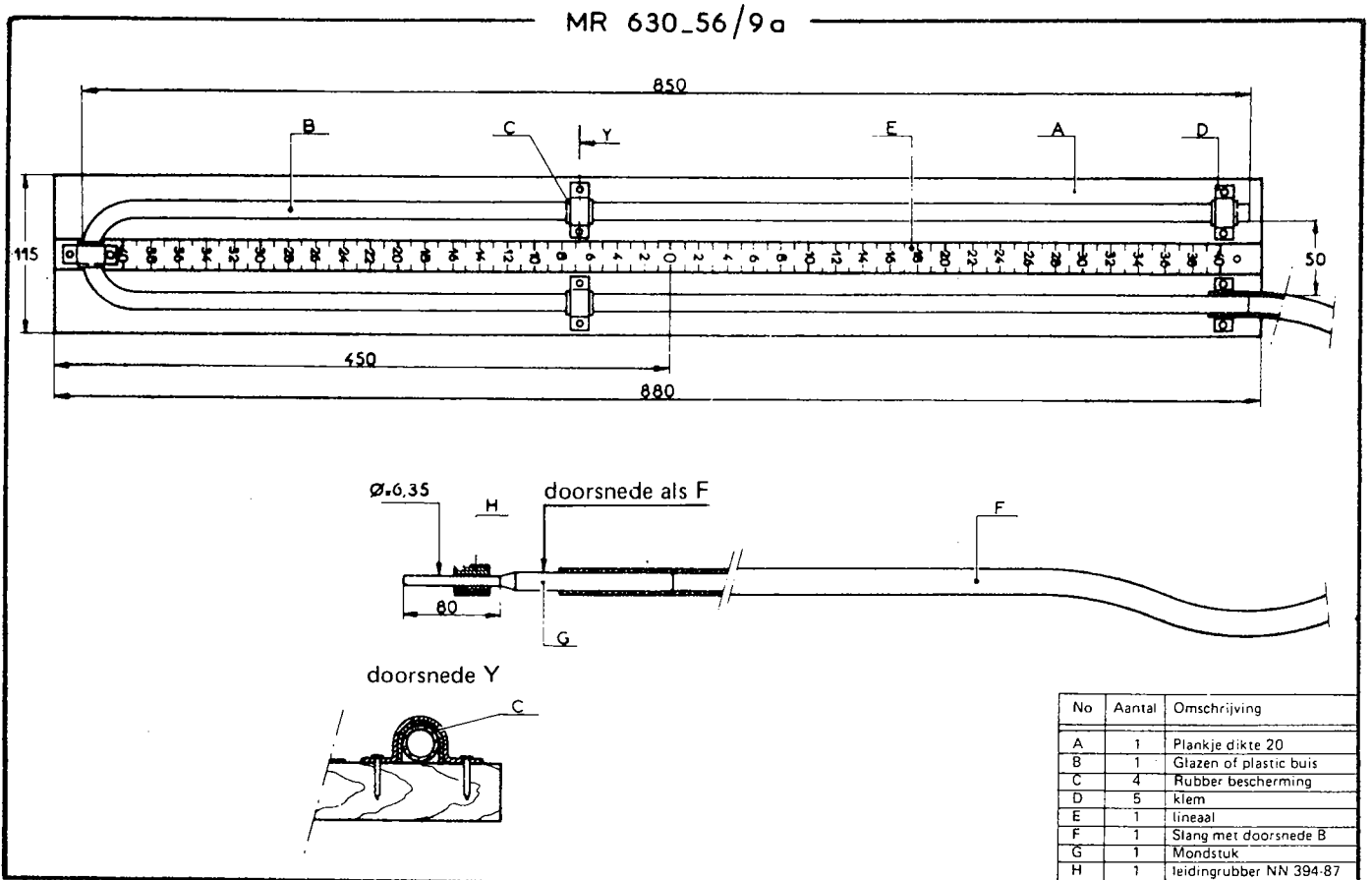
Manuel 621-2

MR. 630_23 / 16

ex: MR. 3682-120

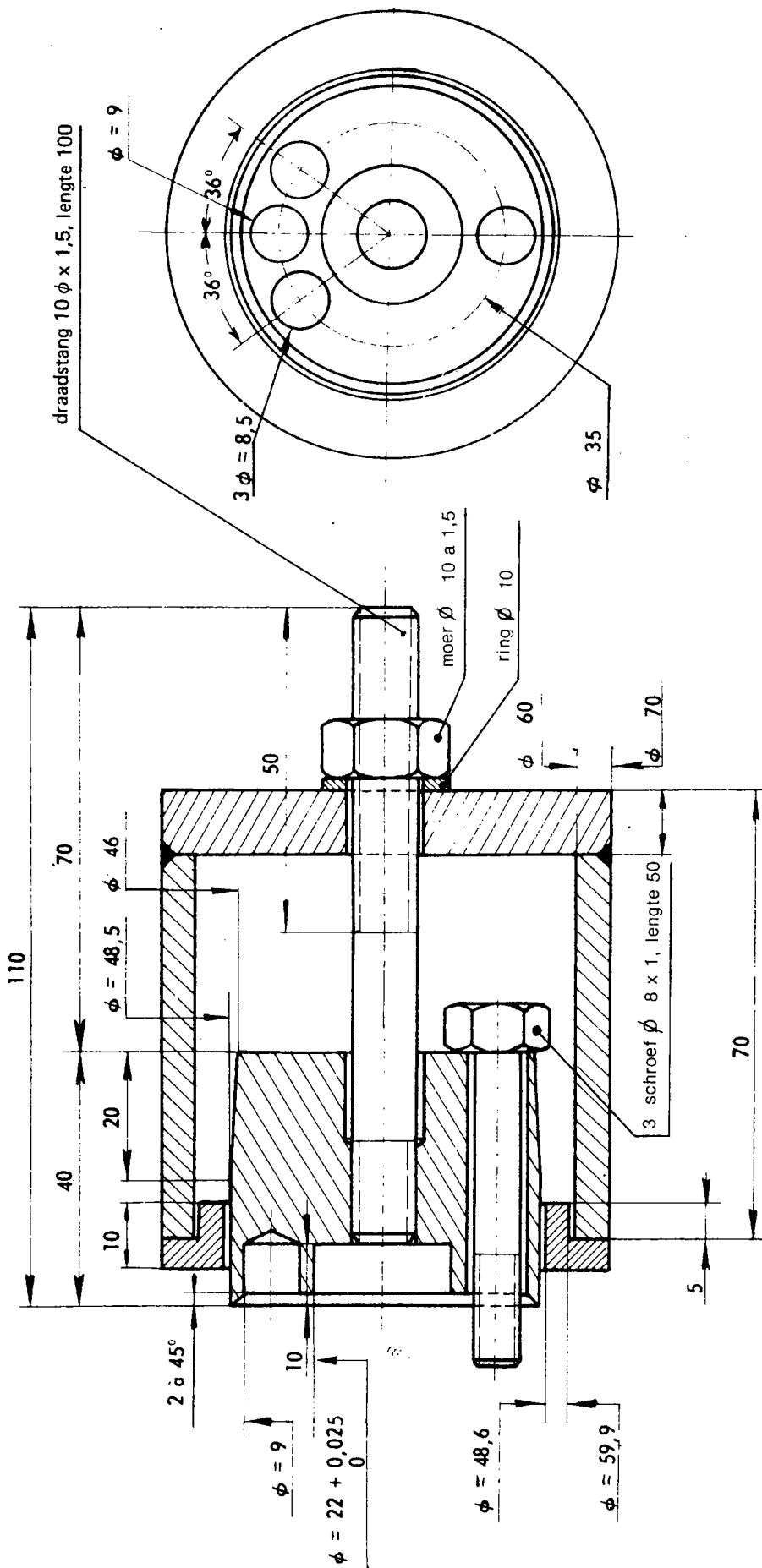


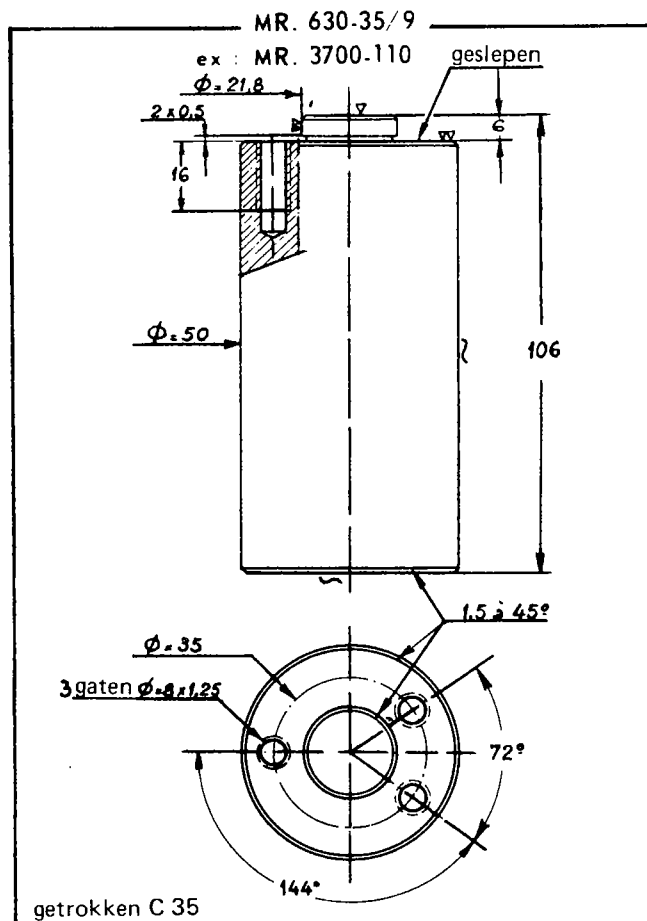
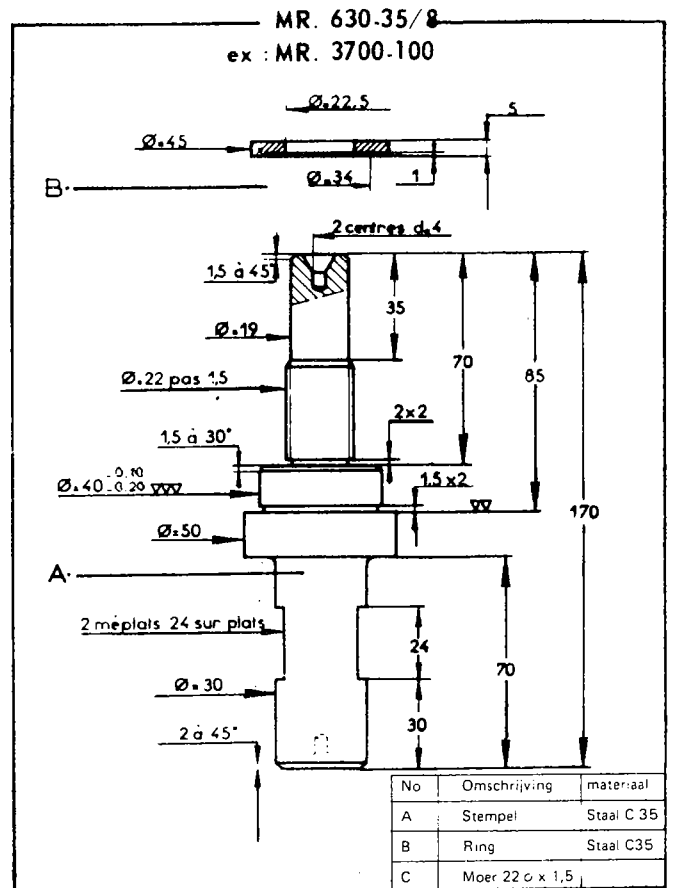
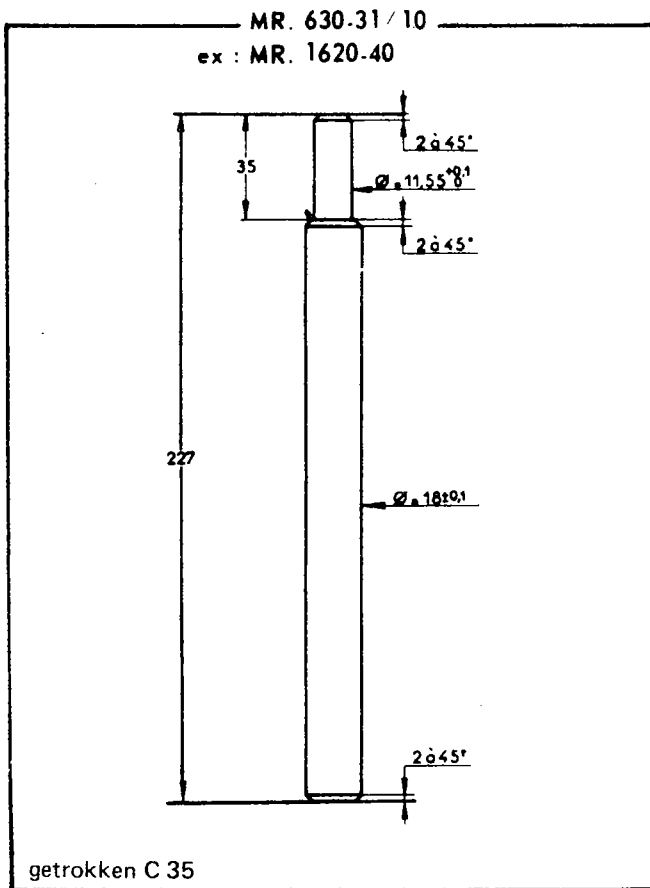
No.	Aantal	Materialen	Maat	Tekening
A	1	leer	34 ϕ dik 3	
B	1	Gereedschapstaal	34 ϕ dik 3	Voor het werven Na het werven
C	1	pijp 21x27	L = 75	
D	1	plat 25x3	L=30	
E	1	staal	ϕ 8x1,25	standaard moer
G	1	draadstang ϕ 8x1,25	L=225	
H	1	Gereedschapstaal	14 mm L=20	
J	1	gereedschapstaal	19 ϕ dik 7	
K	2	staal	ϕ 8x1,25	standaard moer

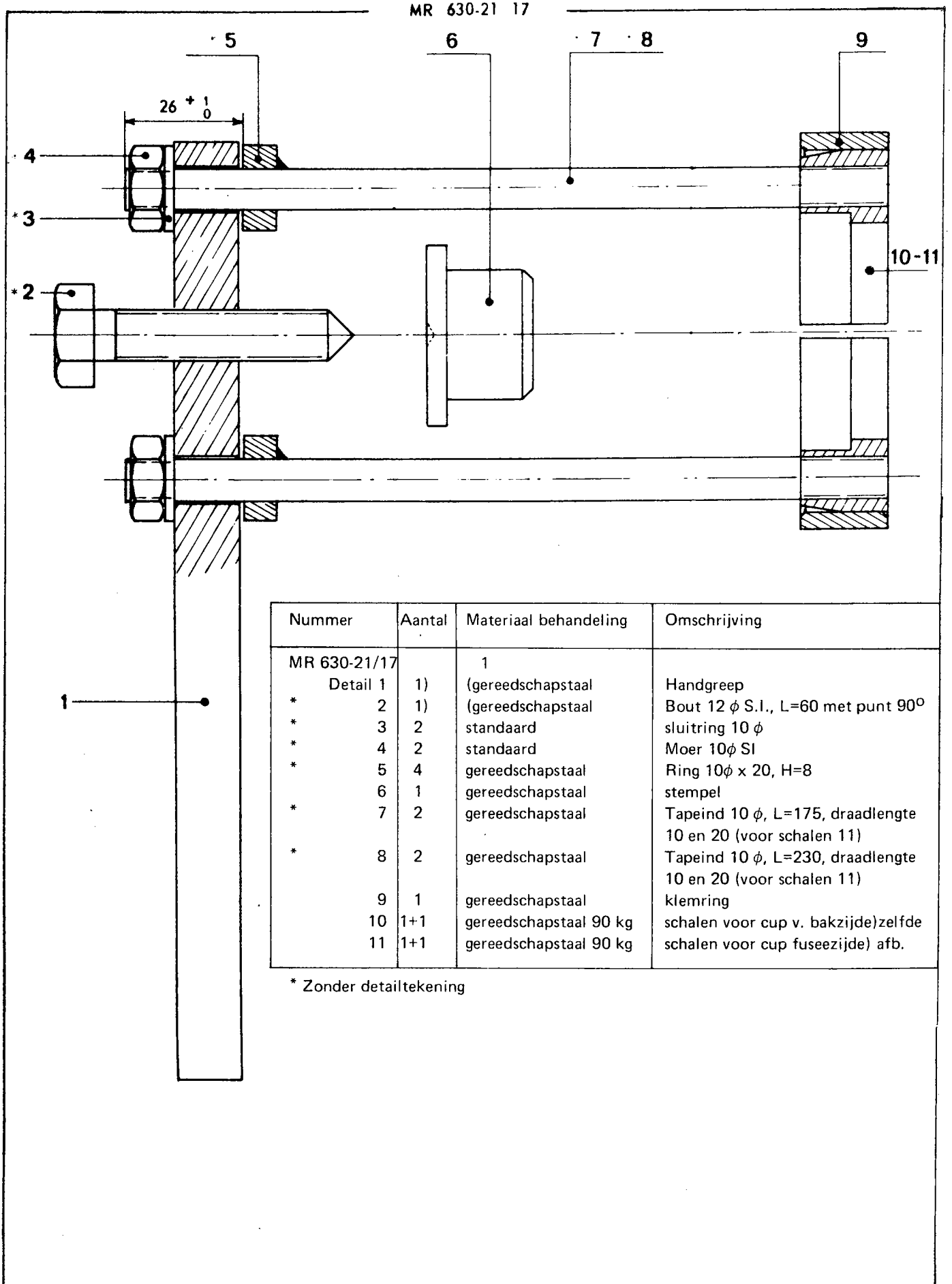


MR. 630 - 34/25

STEMPEL EN HOUDER VOOR MONTAGE ACHTERSTE MOTOROLIEKEERING

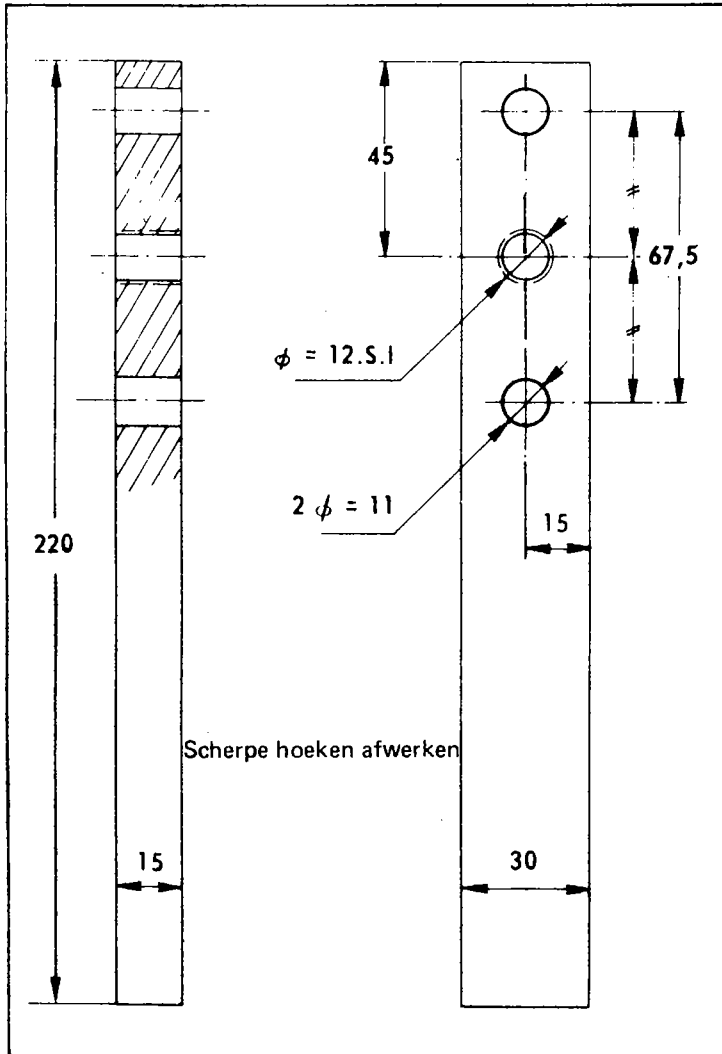




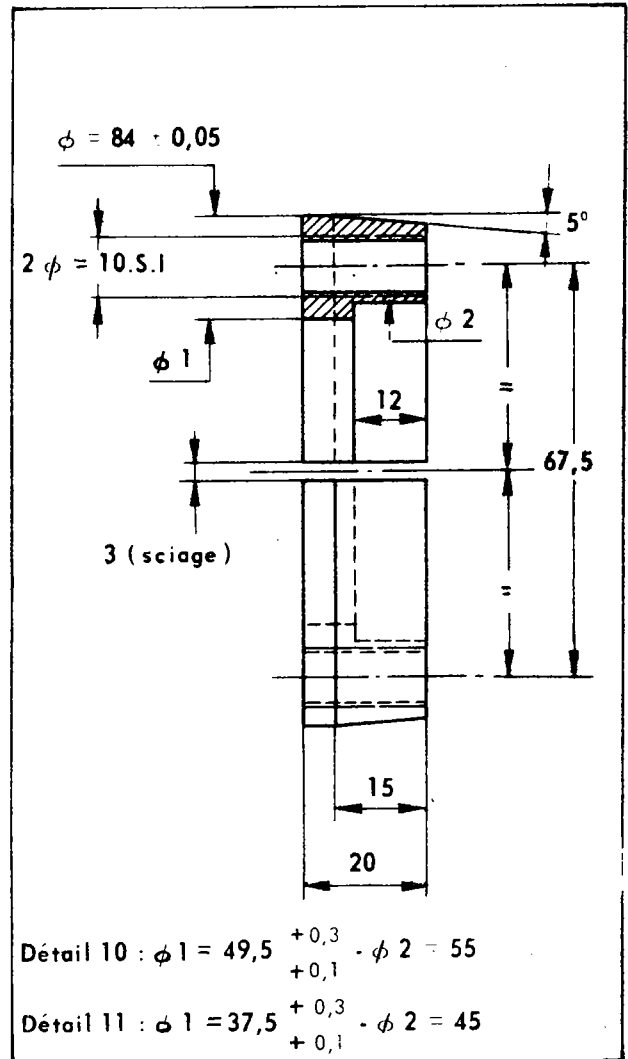


MR. 630-21/17

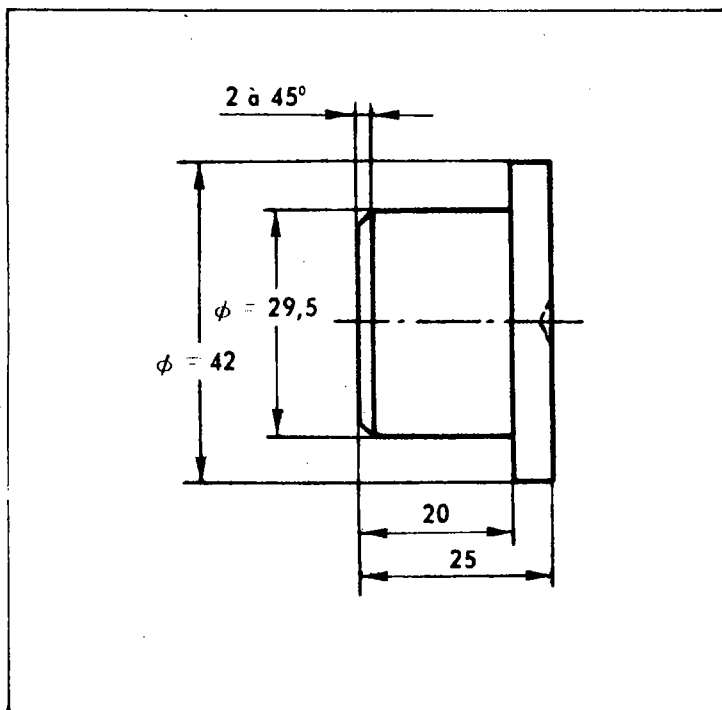
ONDERDEEL 1



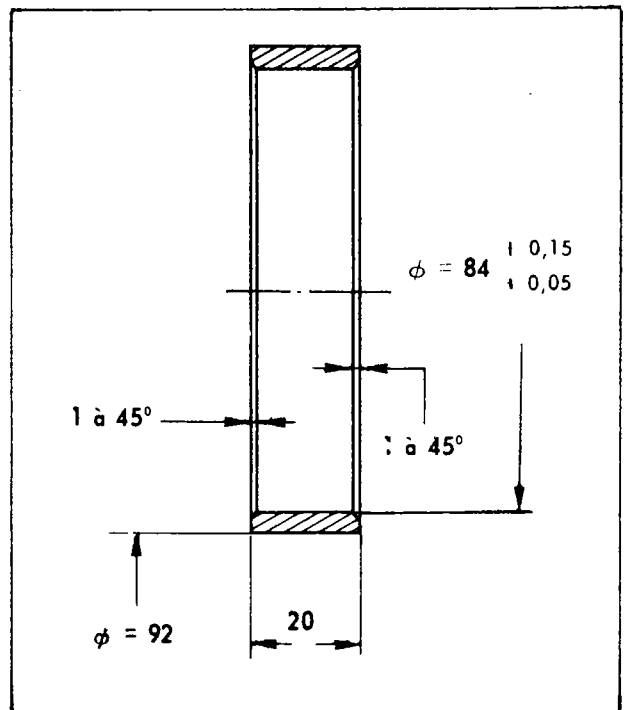
ONDERDELEN 10-11

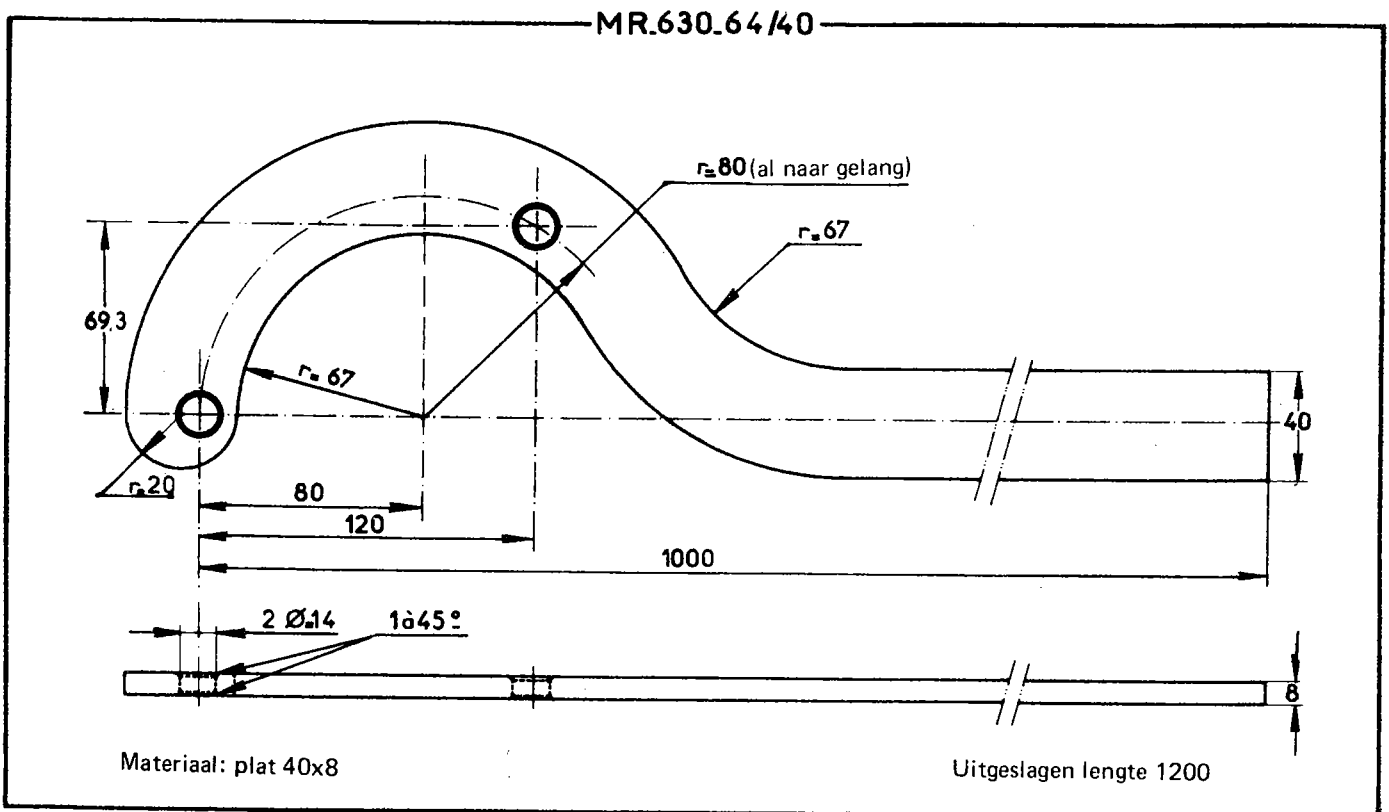


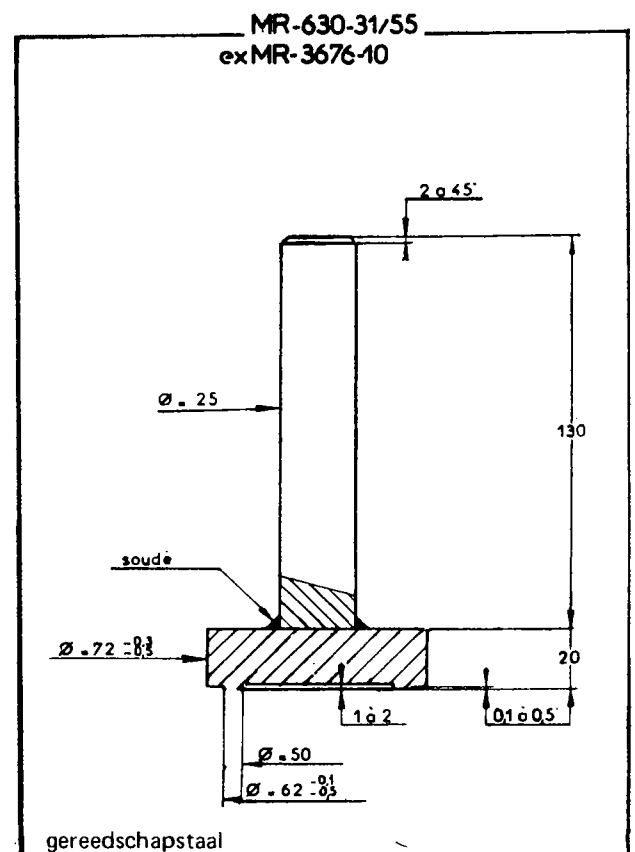
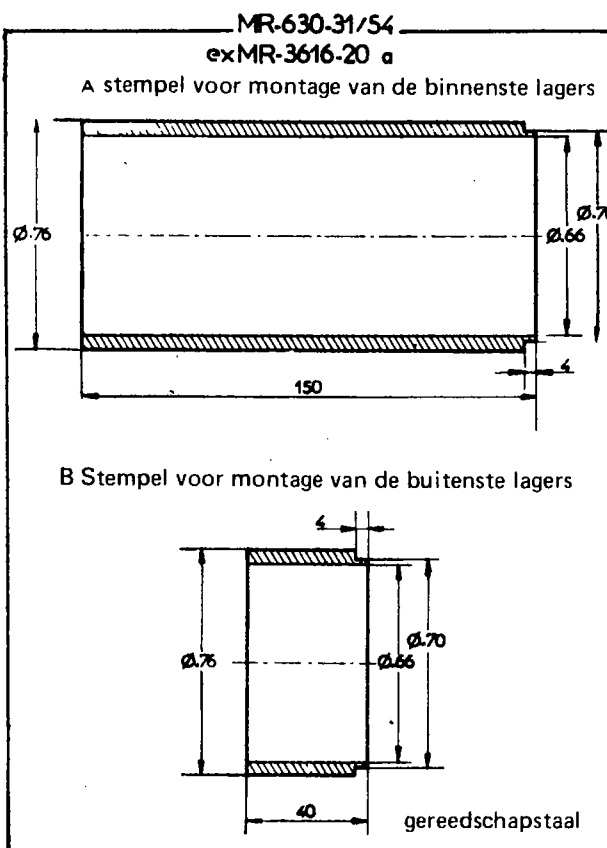
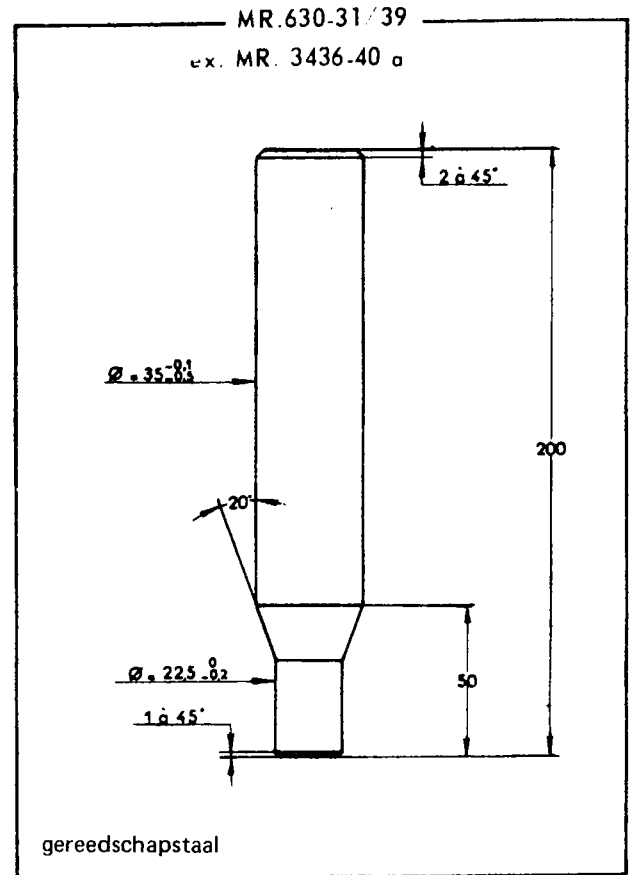
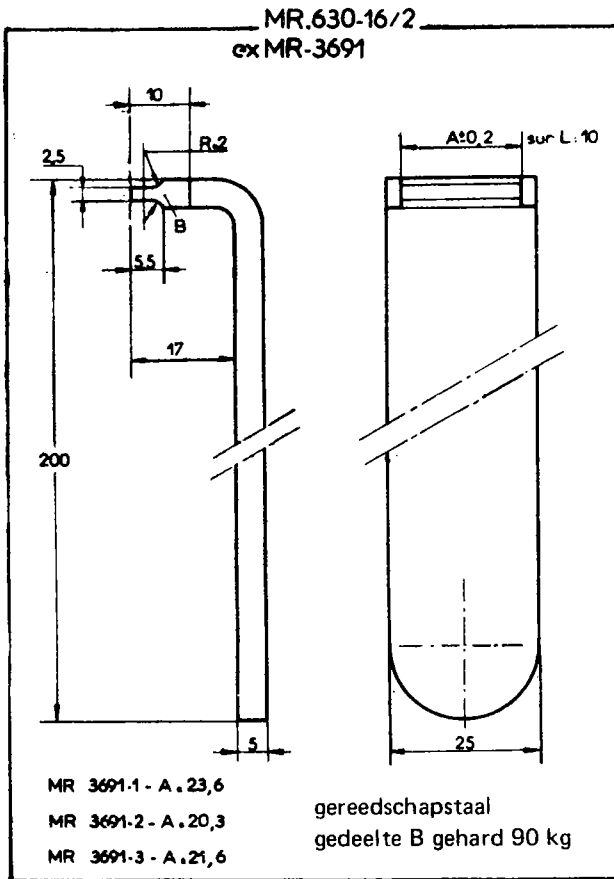
ONDERDEEL 6



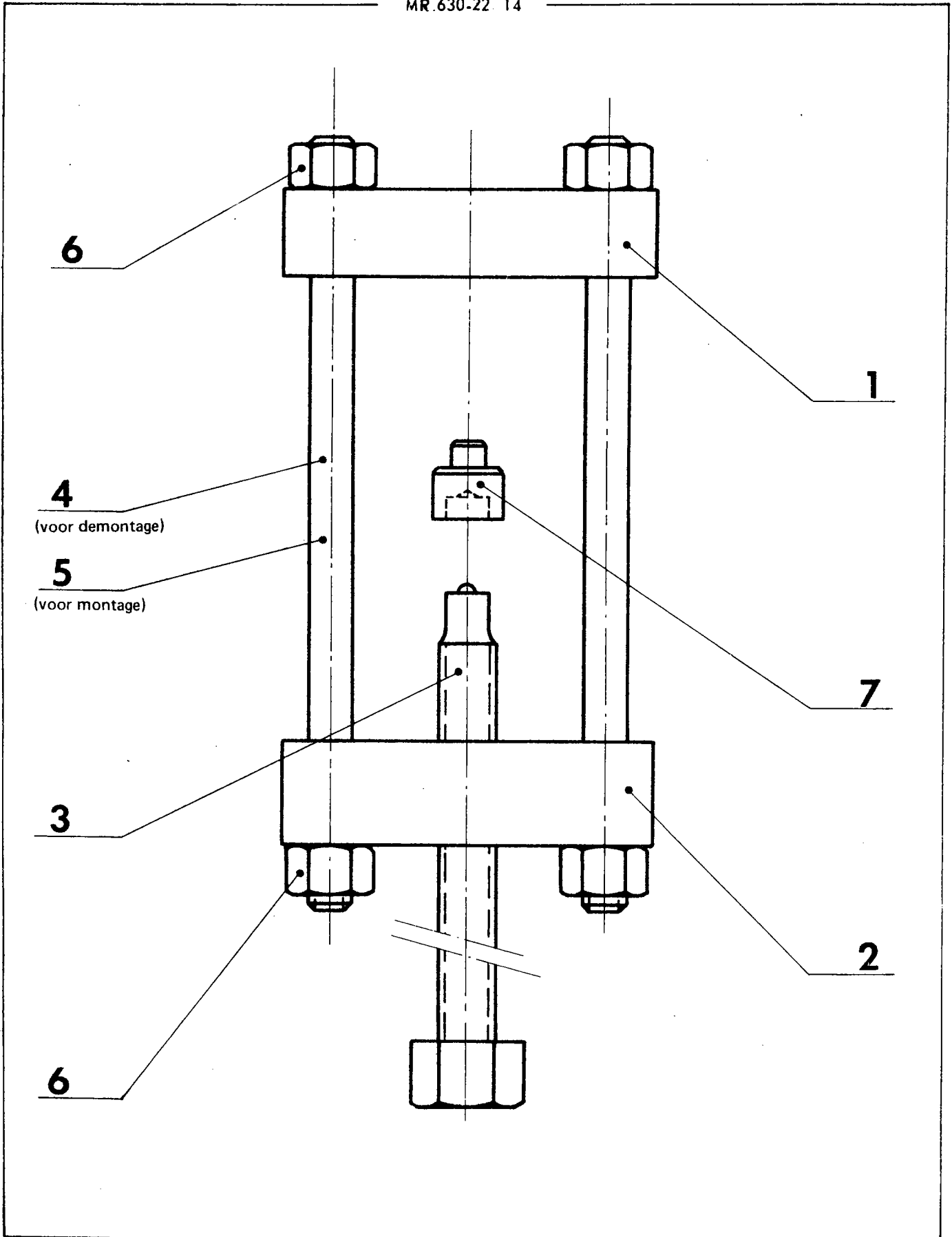
ONDERDEEL 9



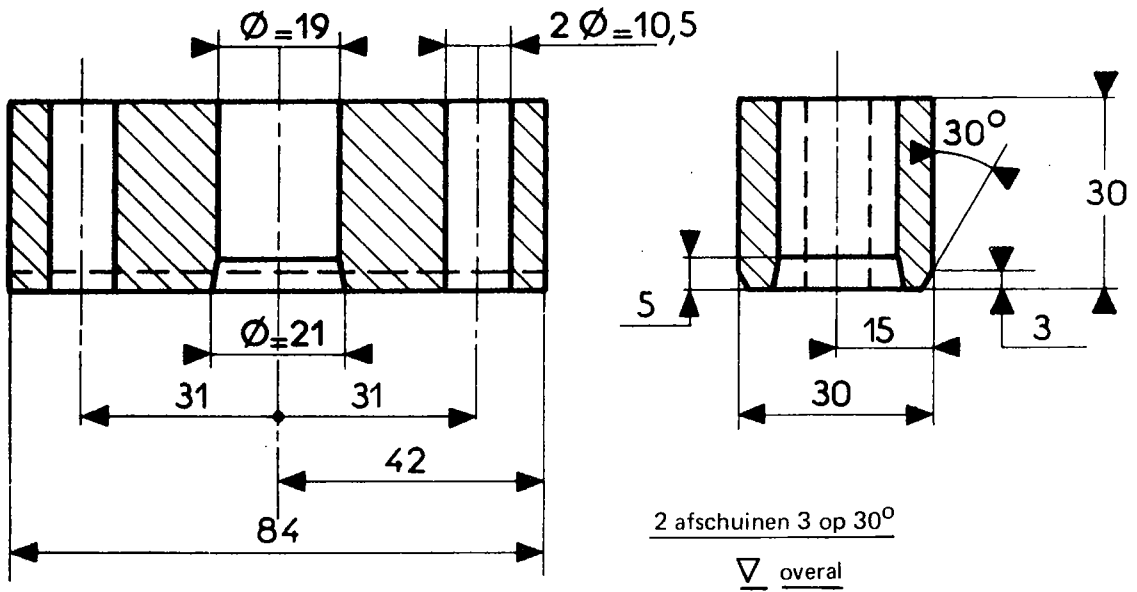




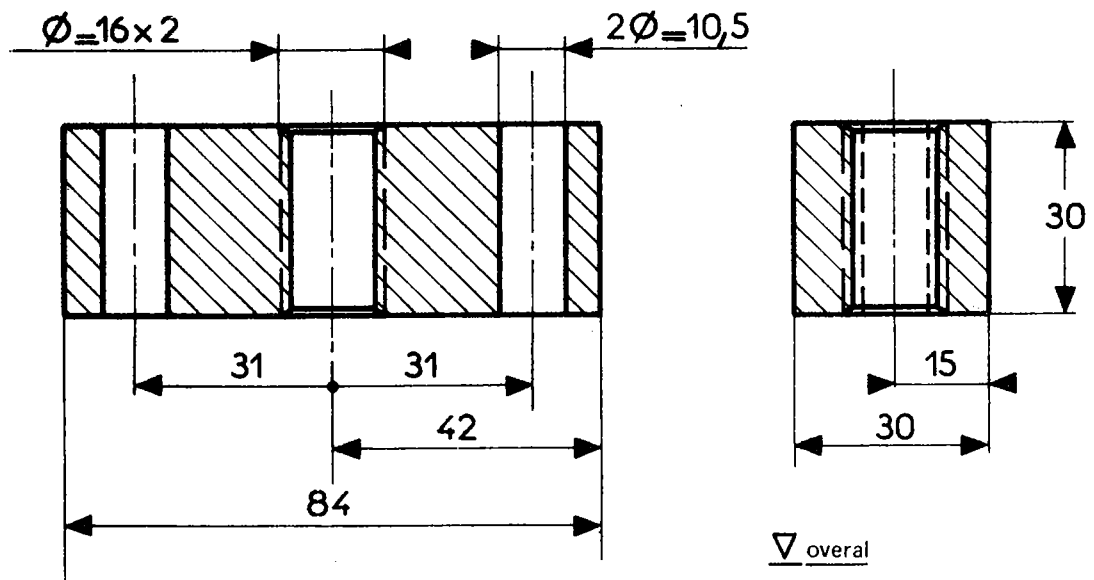
MR.630-22.14



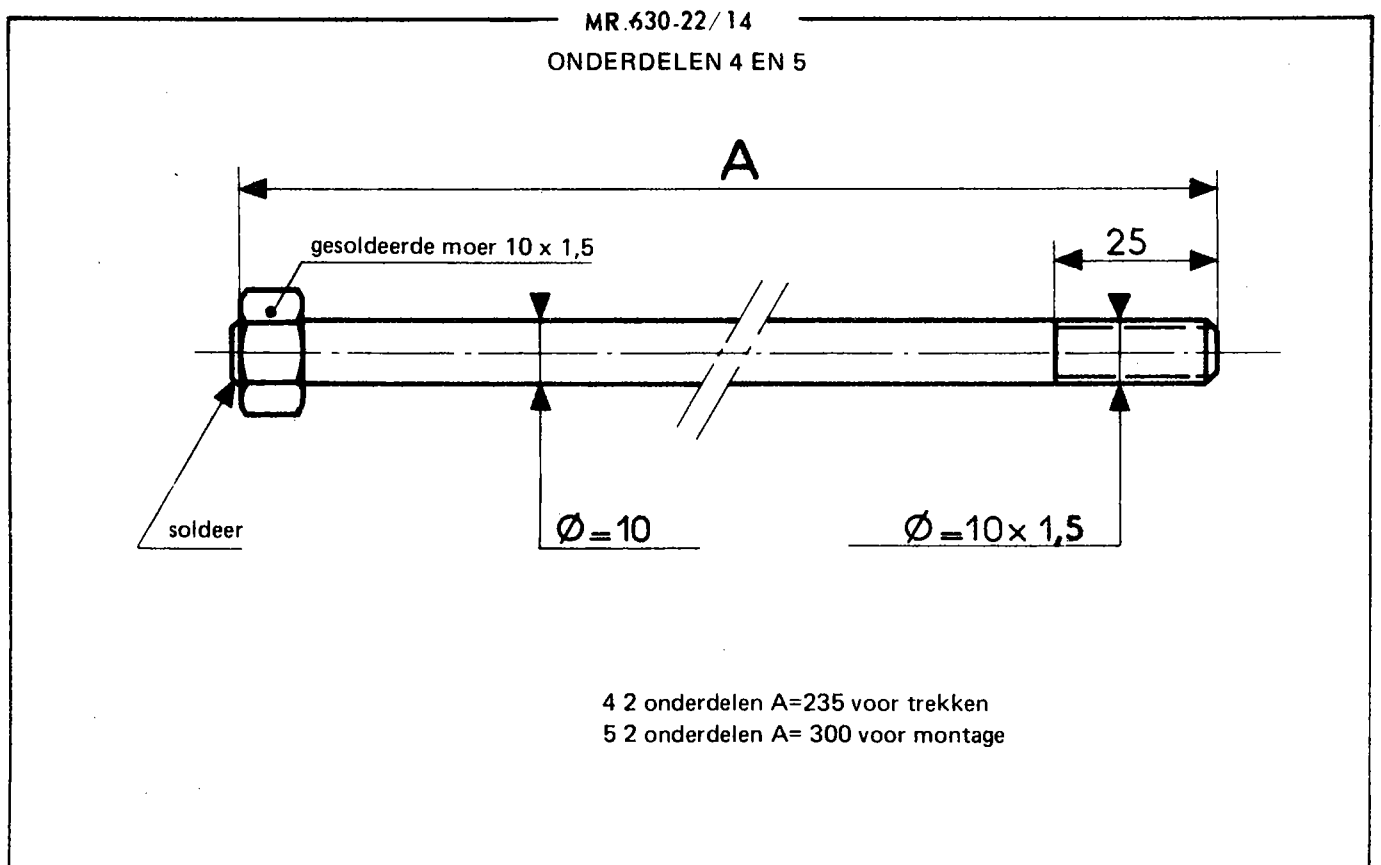
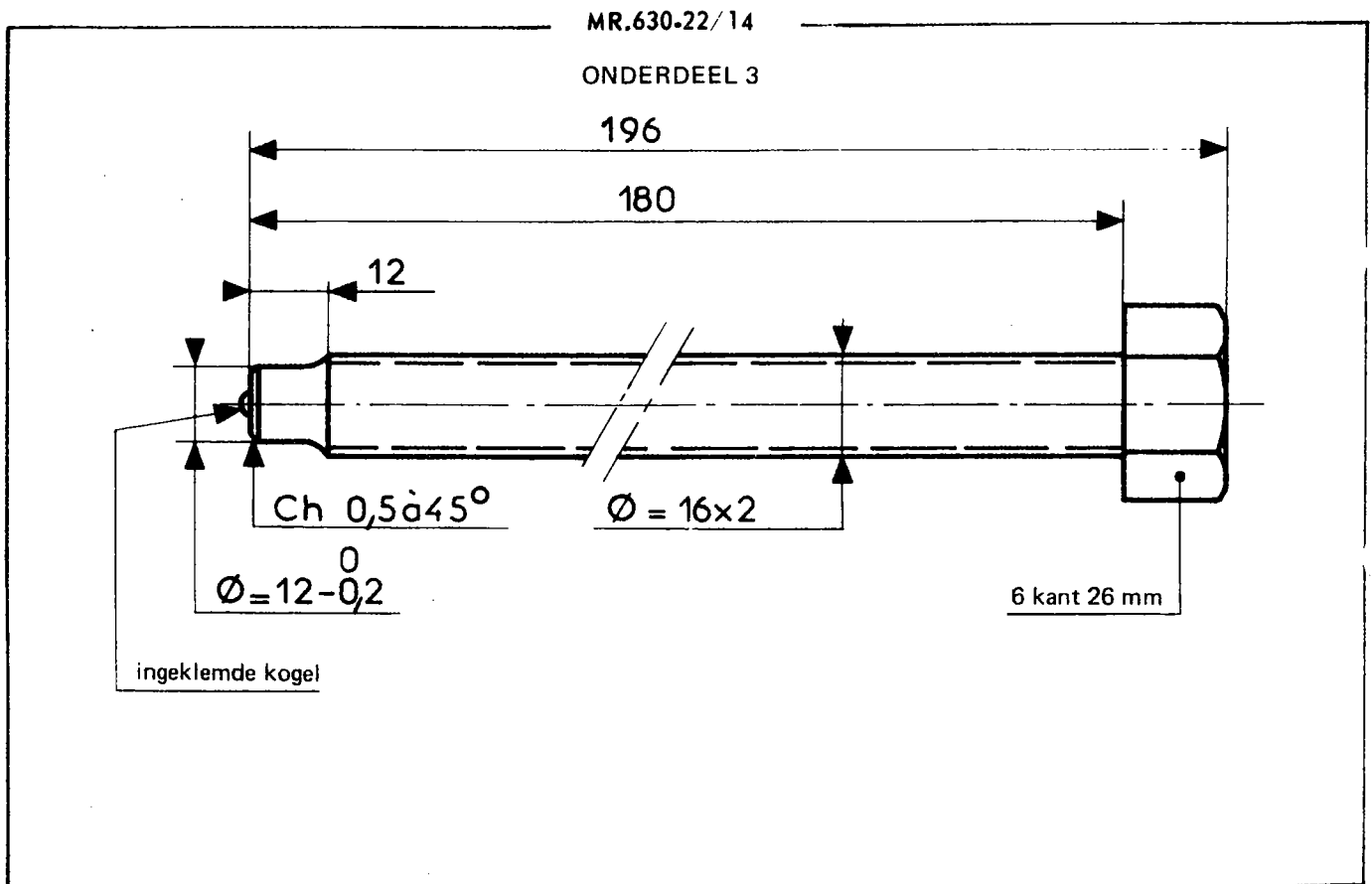
MR.630-22/14
ONDERDEEL 1

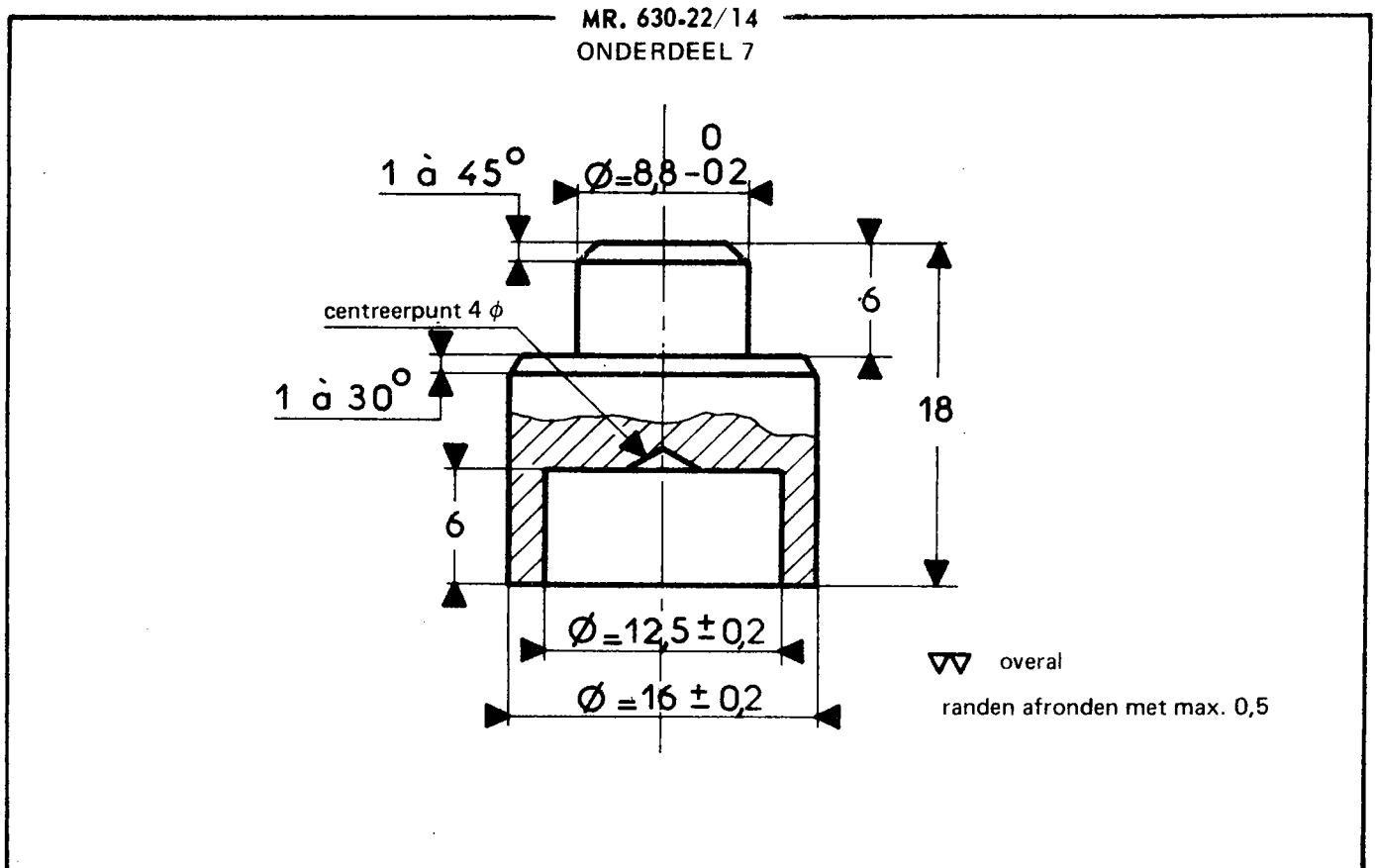


MR.630-22/14
ONDERDEEL 2



Manuel 621-2





ONDERDEELNUMMER	Aantal	MATERIAAL	OMSCHRIJVING
MR 630-22/14			
1	1	Gereedschapstaal	BOVENSTE BALK
2	1	Gereedschapstaal	ONDERSTE BALK
3	1	Gereedschapstaal	DRUKBOUT
4	2	Gereedschapstaal	KORTE TREKSTANGEN, VOOR TREKKER
5	2	Gereedschapstaal	LANGE TREKSTANGEN, VOOR MONTAGE
6	6	Gereedschapstaal	MOEREN 10 x 1,5
7	1	Gereedschapstaal	STEMPEL

