

Forenede Danske Motorejere

FDM-HU ET

Teknisk afdeling

Blegdamsvej 124

2100 København Ø



KORTFATTET ANVISNING FOR

REPARATION

DS CITROËN ID

DETTE HEFTE ER I FØRSTE RÆKKE
FREMSTILLET TIL BRUG FOR MEKA-
NIKERE, DER HAR CERTIFIKAT I
"A" OG "B" KURSUS OMHANDLENDE
CITROËN DS 19 OG ID 19

INDHOLDSFORTEGNELSE

Motor	2
Kobling	7
Gearskifte	8
Gearkasse	10
Foraksel	16
Bagaksel	20
Affjedring	23
Styretøj	25
Bremser	28
Hydraulik	34
Kontrol af organer	42
Karrosseri	46

M O T O R

ANVISNINGER OG JUSTERINGER:

1. Cylinderforinger:

Monteres med blå pakning.

Cylinderen er ikke justerbar i højden
(0,15-0,22 mm)

2. Topstykke:

Må ikke høvles, kun overfladebehandles,
for om muligt at forbedre udseendet.
(Originalhøjde 86,5 mm)

- Det er ikke muligt at udskifte ventil-
sæder.

- Det er muligt at udskifte ventilstyr.
(Se PL 8-9)

Topstykkepakning monteres tør.

Spændingsmoment (se PL 7): 6 kgm i kold
tilstand.

Efterspænding ved 500 , 2000 og 6000 km.
Før efterspænding løsnes boltene.

3. Ventiler:

Just. mål ved kold motor: inds. 0,20 mm,
udst. 0,25 mm.

4. Vippearmsenhed:

Indsugningsenheden skal monteres således,
at hullerne i akselen vender ind imod
indsugningsventilen. Monteres uden fly-
dende pakning.

5. Plejlstænger:

Bredde 22 mm, monteres med bolte som er
29 mm lange, målt fra undersiden af hovedet.

ID

DS

Plejlstængerne kan udskiftes enkeltvis. Snittet i plejlstangen skal flugte med knastakselen. (Se PL 2).

6. Krumtap/motorblok. (Se ID, PL 14 A):

Fra jan. 61 er DS og ID udstyret med aksialskeiver af hvidt-metal ved det bageste hovedleje (Vanderwellskeiver).

Samme dato ændredes målene ved fig. 1 og 2.

Fig. 3 er den gamle montering.

Fig. 4 er den nye montering.

Fig. 5 er mont., hvor en ny krumtap monteres i et gammelt hus.

Fig. 6 er mont., hvor en gammel krumtap monteres i en ny motorblok.

- Tekstforklaring til figurerne på PL 14 A:

61 Aksialskeive til bageste lejeskål i bronze (tykkelse 4 mm) erstattes af en aksialskeive i hvidt-metal (tykkelse 2,3 mm).

Fig. 1 Krumtaphuset: Bredden af det bageste leje: 37,7 mm i stedet for 36 mm.

Fig. 2 Krumtappen: Bredden af den bageste søle: 42,3 mm i stedet for 44,1 mm.

65 Aksialskeive af stål: Tykkelse: 6,7 mm i stedet for 5 mm.

64 Sikringssplit for aksialskeiverne rager 1,5 mm ud i stedet for 2,5 mm.

- altså kan man med den tidligere motor komme ud for to tilfælde, nemlig:

- ved montering af en ny krumtap i et gammelt krumtapshus:

Inderside: tidligere montering.

Yderside: ny montering.

ID

DS

- ved montering af en gammel krumtap i et nyt krumtapshus:
Inderside: ny montering.
Yderside: tidligere montering.

a) Aksialspil: 0,03 - 0,06 mm.
Glem ikke oliereturringen.

b) Indstilling af olieturbine:
Sker ved hjælp af et folie på 0,1 mm tykkelse, 200 mm længde og 10 mm bredde. Foliet sættes på plads, lejet spændes, og lejeskålen bringes på plads. Lejedækslet med lejeskål demonteres, og foliet fjernes.

c) Centrering af forkammerdæksel:
(evt. cirkl. MO - 11).
Pakningen anbringes på forkammerdækslet med fedt. Dækslet anbringes uden at blive fastspændt.

Torsionsdæmperen monteres:
Den cylindriske del tjener som centrering. Forkammerdæksel fastspændes. Torsionsdæmpermøtrik: moment 25 kgm.

ID

DS

7. Knastaksel - knastakselforlængelse:

Fra juli 1961 er trækket til akselen ændret. Det er derfor ikke muligt at:

- montere den tidligere knastaksel med den nye forlængelse.
- montere den nye forlængelse med den tidligere knastaksel.

8. Kølevandskredsløb:

Udluftning sker ikke automatisk, man må åbne for varmehanen og trække slangen for returløbet til pumpen af for at gøre det lettere for luften at passere.

Frostvæske: bliver i køleren hele året:
3,5 l står for -15° . "40% væske af total-
volumen må ikke overskrides."

Tilladte frostvæsker, se tekniske cir-
kulærer under DI.

Rustbeskyttelse: anti-korrosionsolie
5 cm³/l.

Termostat: åbner mellem 70° og 80° .

Motor- og gearkasseophæng:

- a) Bageste ophæng: før motoren lægges i,
indstilles de nederste møtrikker så-
ledes, at der fra møtrikkens øverste
overflade til den nederste flade på
motorophæng er 98 mm.
- b) Travers : Indstilling foretages med
skiver, der anbringes mellem traversen
og chassiset, og fordelingen af ski-
verne skal foretages således, at målet
mellem bremseskiven og chassiset ligger
70 mm højere i venstre side end i højre
side.

ID
DS

Tænding:

Batteri: 12 V, 40 A - almindelig tænding.
Korrektion af fortænding på strømfordeler
er mulig, 1 omdr. af indstillingsarmen
svarer til en halv motoromdrejningsgrad.

Indstilling: Svinghjulet bringes til tænd-
ningspunkt (dorn 6 mm benyttes). Ind-
stillingsarmen stilles til max. fortænding,
løses derefter 2 omdr. Strømfordeleren
indstilles og fastgøres.

Kontakt afstand: 0,4 mm.

Tændrør: Elektrodeafstand 0,6 - max. 0,9

Tændingskurver: DS, PL 38 A

ID før 65, PL 14 A

ID eft. 65, Cirkl. MO - 10.

K A R B U R A T O R

DS: gl.: Weber 24/30 DCZC1 - ny: 24/32 DDC
 ID: gl.: Solex 34 PBIC (chokerarm mrk. 4)
 ID: ny: Solex 34 PBIC (chokerarm mrk. 50)

ID 19

	Før 65	Eft. 65
Halsring	26	27
Hovedstrålerør	135	130
Luftkorr.dyse	230	190
Emulsionsrør	28	19
Tomg.strålerør	50	50
Tomg.luftdyse	130	130
Acc.strålerør	løftet 72	forsænket 60
Pumpedyse	50	50
Chokerstrålerør	115	115
Chokerluftdyse	4	4
Svømmer, vægt	5,7 g	5,7 g

DS 19

	Før 60		Eft. 60	
	prim.	sek.	prim.	sek.
Halsring	21	26	21	27
Hovedstrålerør	105	145	100	155
Luftkorr.dyse	220	240	150	160
Emulsionsrør	F 17	F 18	F 16	F 16
Tomg.strålerør	45	65	45	55
Tomg.luftdyse	220	240	185	80
Chokerstrålerør	105		findes ikke	
Chokerluftdyse	450		-	-
Pumpedyse	50		60	
Acc. strålerør	80		55	
Nåleventil	1,75		1,75	
Svømmer, vægt	18 g		13 g	

Svømmerhøjde Weber 24-30 DCZC1: 5-12 mm
 Svømmerhøjde Weber 24-32 DDC: 8-13 mm

K O B L I N G

ANVISNINGER OG JUSTERINGER:

1. Nav:

1 stk. FERRODO-belægning A 3 S på
koblingssiden (sort riflet belægning)
1 stk. FERRODO-belægning M 8 på sving-
hjulssiden (glat belægning).

2. Fjederspænding (ID, PL 6):

Grønne fjedre: $64 \text{ kg} \begin{matrix} + 4,5 \\ - 0 \end{matrix}$: 29,7 mm

Hvide fjedre: $52 \text{ kg} \begin{matrix} + 3,5 \\ - 0 \end{matrix}$: 29,7 mm

ID
DS

3. Just. af fingre (ID, PL 40):

Målet C skal være 57 mm

4. Just. af koblingspedal (ID, PL 41):

Pedalhøjde:

148 ± 5 mm (a) mellem underkanten af pe-
dalfoden og bunden (uden måtte)

Koblingsspil:

ID

a) Justeringsmøtrikkerne ved koblingskablet
(8 og 9) påvirkes så meget, at der ved
"j" bliver 1 mm. DS

b) Pedalen påvirkes, indtil man mærker,
trykblejdet har kontakt. Tolerancen ved
"j" måles igen, og forskellen mellem
det tidligere mål og det nye skal være
mellem 1,75 og 2,25 mm - hvis ikke, på-
virkes indstillingsmøtrikkerne (1, 11, 15).

5. Koblingsindst. på DS: se under grundind-
stillingen.

GEARSKIFTEMEKANISME.

ANVISNINGER OG JUSTERINGER.

1. Indstilling af kulisse (DS, PL 67):

Gearvælgeren stilles i 4. gear, hvor kulisserne bringes til låst position, skruen spændes. Kulisserne og aksel gennembores og låses.

2. Indstilling af modstand ved isætning af bakgear (DS, PL 67):

Vælgerarmen stilles i 1. gear, spændebåndet føres ned mod fjederen og spændes.

3. Startkontakt (DS, PL 67):

Udskiftning er mulig, kræver demontering af skiftemekaniske.

DS

4. Indstilling af skiftearm (DS, PL 67):

Skiftearmen stilles i 1. gear.
Gearblokken stilles ligeledes i 1. gear ved hjælp af specialdornen 2429 - T
(Ø 3,94 + 0,005)
- 0

5. Håndkoblingsarm (DS, PL 67):

Når håndkoblingsarmen er tilbage, skal glideventilen i gearblokken være i bundstilling (justerbar).

1. Mekanisk ratgear (ID, PL 59):

- gearvalg foregår med kabeltræk
- gearskifte foregår med stangtræk.

ID

DS

2. Vælgekabel: (ID, PL 59)

Spændingen af vælgekablet foregår ved 12 og 13, og påvirkning skal være således, at der ved "a" fremkommer et mål på $17,5 \pm 0,5$.
(Gearstangen står i neutral stilling).

ID

3. Skiftestænger: (ID, PL 59)

Forbindelsesstykket ved skifterøret (2 og 21) påvirkes således, at der ved "b" fremkommer et mål på 39,5 mm.

- Efter indstillingen afprøves alle gearene for at kontrollere, at gearstangen ikke går imod nogen steder.

G E A R K A S S E .

Teoretiske hastigheder i km/t:

omd/min	1000	2000	3000	4000	5000
1.	8,77	17,54	26,31	46,08	43,85
2.	16,01	32,03	48,04	64,06	80,08
3.	25,31	50,62	75,94	101,25	126,57
4.	36,47	72,95	109,91	145,91	182,39

Udveksling:

1. gear:	0,282	4. gear:	1.173
2. gear:	0,515	bakgear:	0,270
3. gear:	0,814	Kron- og spidshjul:	
		31 x 8:	0,258

Speedometertræk: 15 x 8

OBS: IS -

Da 1. og bakgear ikke er synkroniserede, skal vognen være i absolut stilstand, før den sættes i gear.

ID
DS

Oliepåfyldning:

2,5 l - kvalitet SAE 90 Hypoid.

Forskellen mellem hydraulisk aktiveret gearkasse og mekanisk aktiveret gearkasse er:

- huset
- primæraksel
- hjul for bakgear (indtil juli 1964)
- synkronring for 3. og 4. gear (komplet)
- hjul for 2. gear og gribestifterne
- overføringshjul for bakgear (indtil juli 1964)
(se cirk. KG - 6).
- dæksel.

ANVISNINGER OG JUSTERINGER:

1. Lejehus - Bremseskive: (ID, PL 45 - DS, PL 54)
Lejehus og venstre aksel er 10 mm længere end højre side.
2. Gearkassehus:
Koblingshus og gearkassehus leveres samlet.
3. Tæthed ved højgearsaksel (DS, PL 52/13)
(ID, PL 43/11):
Opnås ved en grafitpakning mod en skive.
Overfladetilstanden efterses.
 - Ved montering af differentialet efterses, om kronhjulet har en neddrejning, således at det ikke berører sædet for grafit-skiven.
4. Differentiale: ID
DS
 - For at opnå et minimum af tolerance ved satellithjulene leveres skiver i forskellige tykkelser.
 - En fiberskive under planethjulet vendt imod huset.
 - Tilspænding af kronhjulsbolte: 7,2 - 8 kgm.
5. 1. gear: (DS, PL 52/19 ID, PL 43/17)
Hjulet for 1. gear: 0,04 maksimal.
Opnås ved en skive, der anbringes mellem kuglelejet og låseringen.
Efter sammenspænding konstateres det, om der er en lille tolerance ved 1. gear.
6. Synkronring for 2. gear:
Såkaldt "positiv" system.

a) Gribestifter leveres 12 stk. samlet.

b) Forskellige dele ved DS - ID:

- hjul for 2. gear.
- tandindgang ved ID symmetrisk.
- " " " DS asymmetrisk.
- gribestiften er markeret med tap på ID.

c) Synkronringstolerance for 2. gear:

DS, PL 53/39 - ID, PL 44/36: 0,20-0,40 mm.
Opnås med en skive anbragt mellem synkronring og hjul for 2. gear.

Synkron for 3. og 4. gear:

Montering af skiftering på ID: PL 44/44-42:

Monteres på akslen således, at farvemærkerne stemmer overens ved de tre synkronklodser, og således, at markeringsrillen på siden af skiftringen vender mod 3. gear.

- Kuglernes diameter er 6,35 mm.

- Tolerancen ved synkronklodserne skal ligge mellem 0,05 og 0,25 mm (leveres i tre forskellige tykkelser).

ID

DS

Montering af skiftering på DS: PL 53:

Den fremragende side af skiftringen skal vende mod 3. gear.

3. gears hjul: DS, PL 53/41 - ID, PL 44/39:

Sikringsringene skal monteres med meget lille tolerance (mellem 0,02 og 0,06 mm).

4. gears hjul: DS, PL 53/36 - ID, PL 44/32:

Hjulet er ikke indstilleligt. Efter at have spændt kloen prøves, om hjulet kan dreje frit.

synkronringstolerance for 3. og 4. gear:
2,4 - 3 mm - ikke justerbar.

10. Bakgear:

Fra juli 64 er bakgearet ens på DS og ID,
det gamle bakgear leveres ikke længere.
Se cirkl. KG - 6.

11. Justering af spidshjul: (DS, PL 59 ID, PL 50)

Med en enkelt skive mellem hjulet for 4.
gear og det forreste kugleleje (indstilling
foretages med værktøj 2044-T).

Kloens spændingsmoment: 10-12 kgm.
Spændingsmoment for møtrikken: 20 kgm.

12. Dæksel for de forreste kuglelejer:

(DS, PL 52/7-8 ID, PL 43/6-7)

Papirpakning anbringes, dækslet spændes for
at få pakningen til at sætte sig.
Dækslet afmonteres. Forskellen mellem dyb-
den i dækslerne (pakning på dækslet) og
tykkelsen af kuglelejets krave udlignes med
skiver.

13. Gearkassedæksel: DS (DS, PL 55 og 56)

Tre ens tilbagetræksfjedre for skifte-
gafler. Fem ens fjedertallerkener. En
speciel, noget stærkere, fjedertallerken
til låsning af 1. og 2. gears aksel pla-
ceres på 2. gears siden. Værktøj 1798 - T.
Indstilling af dæksel: se kursushefte for
"B" kursus.

ID

DS

14. Gearkassedæksel; ID (ID, PL 46 og 47)

- 1. og bakgear:
Gevindproppen løsnes helt, skubbes i gear, indtil man mærker, at kuglerne falder i. Gevindproppen skrues ind, til kontakt mærkes, løsnes derefter $\frac{1}{4}$ omdr. Kontramøtrikken spændes.
- 2. gear:
Samme fremgangsmåde som ved 1. og bakgear bortset fra, at gevindproppen spændes $\frac{1}{4}$ omdr. i stedet for at løsnes.

15. Lejespænding ved differentialet:

(DS, PL 60 ID, PL 51)

ID

Indenfor lejehuset ved gearkassens højre side monteres en skive på ca. 6,5 mm.

DS

- For at bestemme indstillingsskivernes tykkelse for opnåelse af korrekt rullelejespillerum benyttes specialværktøj 1766 - T.
- O-stillingen af micrometeruret på 1766-T foretages på halsen på venstre lejehus.
- Specialværktøjet monteres på gearkassens venstre side (med pakning)
- Den midterste bolt spændes med 10 kgm, løsnes med $\frac{1}{3}$ omdr.
- Micrometeruret aflæses, og forskellen mellem denne værdi og o-stillingen angiver tykkelsen på skiverne, der skal benyttes.

16. Tandtolerance ved kron- og spidshjul:

(DS, PL 59 ID, PL 51)

- Med micrometeruret kontrolleres tandspillerummet fire forskellige steder. Dette spillerum skal ligge mellem 0,19 og 0,24 mm.
 - For eksempelvis at formindske spillerum med 1 mm må der anbringes en 2 mm tykkere skive i højre side, således at tykkelsen af de 2 skiver bliver $(6,5 + 2 \text{ mm}) = 8,5$ ID DS
 - De 2 mm, der blev anbragt i højre side, skal trækkes fra værdien, man fandt frem til ved hjælp af specialværktøj 1766 - T, for at beholde rullelejets spillerum.
 - De derved fundne værdier monteres i form af 2 skiver i hver side.
 - Tandspillerummet kontrolleres.
-

F O R A K S E L.

ANVISNINGER OG JUSTERINGER:

1. Krængningsstabilisator:

Lejer kan rep. og indstilles på vognen.

2. Stødstang for affjedringsorgan:

Demont. og mont. er mulig, idet man løfter vognen i begge sider. Hvis ikke dette er tilstrækkeligt, fjernes anslagsbegrænsningen.

3. Bærearmer:

Udskiftning af bærearmer kræver demont. af konsoller.

4. Svingstykke - kardanaksel (ID, PL 66):

Adskillelse af disse dele foretages med 1920 T.

Udskiftning af manchetter se ID, PL 68.

OBS:

Venstre kardanaksel er 70 mm længere end højre.

Indstilling af demont. dele:

1. Indstilling af caster: (1^o30).
(ID, PL 69)

Skiven for justering af caster er anbragt ved den nederste bærearmer.

I stedet for at afmontere lejerne kan man ved justering benytte to indstillingsringe 1865 og 1866T.

Med specialværktøj 2321 T kontrolleres det korrekte mål 25 - 0,25 mm.

ID
DS

2. Indstilling af den øverste kuglebolt i svingstykket:

Gennemføres med skiver, der anbringes mellem styrearm og svingstykke.

- Indstillingsmulighed ved forringelse af skivetykkelserne.
- Kuglebolte og skåle leveres samlet.
- (ID, PL 63)
Til demont. og mont. af den nederste kugleskål benyttes specialværktøj 1856 T og 1857 T.
- Indstilling af en ny enhed: Delene anbringes og boltene til befæstigelse af styrearmen spændes, indtil kugleboltens vanskelig lader sig bevæge, løsnes derefter lidt, indtil kuglen bevæger sig frit, men uden tolerance.
- Tolerancen mellem styrearm og svingstykke ID måles med en følelære. Skiver i samme DS tykkelse, som følelæren angiver, er den korrekte justering.
- Efter smøring monteres det hele, boltene spændes med 5 kgm, og kuglens bevægelse afprøves.

3. Indstilling af den nederste kuglebolt i svingstykket:

Gennemføres med skiver, der anbringes mellem styrearm og svingstykke.

- Øverste skål (uden fjeder), kuglebolt og flanger anbringes.
- Tolerancen mellem flange og svingstykke måles.
- Demont., monteres igen med fjeder og fedt. Derefter skal der mellem flangen og svingstykket anbringes skiver, der har den fundne tolerance plus 0,10 mm. Boltene spændes med 5 kgm.

4. Svingarmslejer:

Svingarmene skal kunne bevæges, uden at tolerance mærkes.

- Tilspændingsværdi for rullelejerne: 9 kgm, derefter løsnes møtrikken 30°.

Indstilling på vognen.

1. Krængningsstabilisator:

a) Indstilling af lejer:

Gennemføres med skiver, der anbringes ved hver side under lejedækslet.

Ved indstilling af den ene side skal den modsatte side være fri.

Tilspænding af dragebånd 1,2 kgm.

Stabilisatoren skal kunne bevæge sig uden tolerance og større modstand.

Under indstillingen smøres lejet med grafitfedt.

b) Sideindstilling:

Før venstre anslag spændes, skal en justering foretages af stabilisatorens placering i sideled.

- (ID, PL 80)

Fra den inderste kant af stabilisatorstangen til den yderste kant af anslaget skal afstanden være 110 mm (målet "h").

- Stabilisatorens sidespil skal være mellem 0,5-1 mm mellem lejeskålen og anslaget. Denne indstilling foretages i højre side.

c) Støjdæmpningsfjedre:

Begge fjederblade er forskellige.

Anlægningsfladerne smøres med grafitfedt.

d) Indstilling af forbindelsesled:

(ID, PL 79)

Disse er korrekt indstillet, når der mellem midtpunktet af øverste og nederste kugleforbindelse i venstre side ved "e" er 199 mm og i højre side 198 mm.

ID
DS

Da kun den venstre gevindbøsning er indstillelig (den højre har ret gevind) benyttes følgende fremgangsmåde:

Højre gevindbøsning skrues helt i bund.

Venstre gevindbøsning indstilles, indtil man har opnået målet 199 mm.

Højre gevindbøsning skrues op i kugleforbindelsen, når krængningsdæmperen er anbragt ved målet 198 mm.

OBS:

Før februar 62 var både venstre og højre gevindbøsning indstillelige.

2. Grovindstilling af højde:
efter en større reparation.

a) Placering af bærearne: (ID, PL 113)

ID
DS

Ved hjælp af to donkrafte løftes svingarmene så meget, at målet "n" bliver 175^{mm}.
Benyt værktøj 2307-T.

b) Indstilling af korrektør: (ID, PL 113)

Betjeningsarmen føres ved "19" helt til venstre med en skruetrækker, hvorefter torsionsstangen spændes under krængningsdæmperen. Kontroller, at der er 1 à 2 mm afstand mellem kuglen og gaflen (se ID, PL 80)

3. Kontrol af cambervinkel: (0° - $0,15^{\circ}$)
(ID, PL 112)

Cambervinklen afprøves ved hjælp af værktøj 2314 T, efter at højden er kontrolleret. Differencen mellem højre og venstre side må ikke overstige 1 mm, hvis den gør det, skal gevindbøsningerne indstilles, indtil korrekt cambervinkel er opnået.

B A G A K S E L

ANVISNINGER OG JUSTERINGER.

1. Bærearmer:

Møtrikken spændes med 9 kg, løsnes derefter med 1/6 omdr.

Fra maj 1960 er svingarmene ændret. Ny drejning af tilslutningsfirkanten for krængningsstabilisator.

- Kuglen til stangen for affjedring er 15,875 mm i stedet for 14,28 mm, hvilket også har krævet en ændring af stangen.

2. Hjullejer: (ID, PL 77)

Den tilladte tolerance ved kuglelejerne opnås med et afstandsrør, der er anbragt mellem kuglelejernes to inderringe. Denne tolerance udmåles ved hjælp af værktøjet 2021 T, som påvirker kuglelejerne med et tryk på 25 kg.

- Fra fabrikken leveres afstandsrøret i forskellige længder på nye vogne.
- I rep.tilfælde benyttes et afstandsrør plus en indstillingsskive (der kan leveres 43 forskellige indstillingsskiver fra 1,98 til 3,70).

OBS:

På afstandsrørene til rep. (lgd. $72,78 \pm 0,02$) er der indgraveret et tal, som angiver 0,01 over de 72 mm; man kan altså få udleveret rør, hvorpå der står angivet tallene 76, 77, 78, 79 eller 80.

Resultatet bliver altså: 72,76 - 72,77 - 72,78
72,79 - 72,80.

ID
DS

Indstilling:

- Mic.uret indstilles på 0 på det yderste kugleleje "A".
 - Akselen til værktøjet udstyret med den store fjeder og den inderste ring fra det inderste kugleleje anbringes i navet.
 - Værktøjets afstandsstykke, inderringen fra det yderste kugleleje og skiven med mic.uret anbringes.
 - Møtrikken "G" på værktøjet spændes.
 - På mic.uret kontrolleres forskellen mellem den tidligere 0-indstilling og det nu fremkomne mål:
Dette mål plus målet på værktøjets afstandsstykke giver den korrekte tolerance mellem kuglelejerne.
 - Afstandsrør plus skive rekvireres.
Eks.: Opnået mål 75,66 minus udleveret afstandsrør 72,80 = skivens tykkelse 2,86.
Ved valget i reservedelskataloget vælges da skiven D426-321 (2,82-2,86 mm).
- Efter færdigmontering spændes hjullejets møtrik med 10 kgm.

ID
DS

3. Grovindstilling af højder: efter en større operation.

- a) Placering af bærearne (ID, PL 82):
Bagvognen stilles på bukke, og trykket fjernes.
Bærearne løftes så meget med to donkrafte, at målet "c" er 35 mm.
- b) ID, PL 81.
Betjeningsarmen ved "14" føres helt til venstre, hvorefter torsionsstangen spændes ved krængningsdæmperen.
Kontroller, at der mellem kuglen og gafflen (se ID, PL 80) er mellem 1 og 2 mm afstand.

HJULINDSTILLING:

1. Indstilling af sporing:

Ikke indstillelig.

Sporing: 0-2 mm.

ID
DS

2. Camber:

Ikke indstillelig.

(0-0,15°)

Kan afprøves med værktøj 2314 T.

A F F J E D R I N G

ANVISNINGER OG JUSTERINGER

Affjedringskugler:

For: DS, ID gastryk: 59 kg (- 15 + 2)
Bag: DS, ID - : 26 kg (- 10 + 2)
ID F - : 37 kg (- 10 + 2)

Afprøves med pumpeanlæg og manometer. Pumpning foretages, indtil en stagnation af viser på manometeret finder sted. Viserens placering på skiven angiver gastryk.

Affjedringscylinder:

For: ID, DS er ens.

Bag: ID, DS er ens.

ID F har stempeldiameter på 40 mm i stedet for 35 mm som på ID og DS.

Støddæmpere:

Se cirkulære FB - 2.

ID
DS

Indstilling af højder:

Vognen anbringes på en lift eller over en grav. Bremsen må ikke spændes, vognen skal stå frit, dæktryk skal være afprøvet, højdeindstillingsarmen på normal, og motoren skal gå i tomgang.

1. Højdemåling foretages fra underkanten af krængningsstabilisatoren lodret ned til hjulenes anlægningsplan.
- Dette mål må variere maksimalt 3 mm fra den ene side til den anden. Indstillelig ved gevindbøsningerne ved stabilisatoren. .

2. Vognen løftes ganske langsomt i kofangeren i ca. 20 sek., indtil man hører højdekorrektøren gå i funktion, netop i dette øjeblik foretages højdeudmålingen.

- Lad vognen stabilisere sig.
Vognen trykkes ned i ca. 20 sek., indtil man hører højdekorrektøren gå i funktion, netop i dette øjeblik foretages målingen. Et gennemsnit af disse 2 mål skal foran give mellem 222 og 228, bag mellem 335 og 345.
- En eventuel indstilling foretages ved at løsne spændestykket til torsionsstangen under midten af vognen, hvorefter man med en passende forskydning kan komme frem til de korrekte mål.

ID
DS

Dæktryk:

For: 165 x 400 X: 1,7 kg/cm²
Bag: 165 x 400 X: 1,4 kg/cm²

For: 165 x 400 XA2: 1,8 kg/cm²
Bag: 165 x 400 XA2: 1,5 kg/cm²

Se iøvrigt cirkl. FB - 3.

Højdeindstillingsarm: (ID, PL 83)

- Prøv om betjeningsstængerne og gaflerne bevæger sig let.
- I normal stilling skal stangen ved gaflen være indstillet således, at gaflen står anbragt midt imellem de 2 justeringsmøtrikker f.g. (for) og h.i. (bag).

S T Y R E T Ø J .

ANVISNINGER OG JUSTERINGER:

For at reparere den mekaniske del skal styretøjet demonteres.

Indstilling af snekkedrev, se cirkel. FB - 1.

MONTERING AF STYRETØJ:

Styretøjets sideindstilling ved mont.

(gælder mek.st. og hydr.st.) ID, PL 93:

Styretøjet forskydes i sine lejer, indtil der mellem midtpunktet af bolten for den venstre relæksel og midtpunktet af styrebremseren opnås et mål ved "c" på 122,5 mm.

Rattets indstilling (mek.st. og hydr.st.) ID, PL 93:

Snekken drejes, indtil der opnås et mål på 275 mm ved "d" mellem midtpunktet af styrebremseren og den ydre rand af silentblokken, der er anbragt ved tandstangsføringen.

Rattet sættes på plades således, at rat-egen ligger noget under den horisontale linie.

Ratstammens parallelitet:

a) Hydr.st. DS, PL 125:

Med ikke-spændte lejeoverfald anbringes styretøjet i sin korrekte stilling ved hjælp af specialværktøj 1955T.

b) Mek.st.:

Med ikke spændte lejeoverfald drejes rattet først helt til den ene side, derefter til den anden side, hvorpå overfaldene spændes.

ID
DS

HJULINDSTILLINGER:

Skal gennemføres i nedenstående rækkefølge:

1. Sporing:

Spidsning 1 - 3 mm.

$\frac{1}{4}$ omdr. af gevindstykket forandrer sporingen med ca. 1 mm.

2. Ligeudskørsel: DS, PL 125/42.

Indstilling foretages ved styrerullen og gennemføres bedst under en prøvekörsel.

3. Hjuludslag:

Det inderste hjul i kurven under drejning må have et maksimalt udslag på 41° .

Hydr.st.:

Justering ved propperne i enderne af styretøjjet.

Mek.st.:

Justering i højre side ved et anslag og i venstre side ved proppen på styretøjjet.

INDSTILLING AF STYREVENTILER:

1. Tilslutning:

DS, PL 135/M2 og M3 angiver manometre.

Dobbeltrør skrues af ved cylinderside. Et andet dobbeltrør med 2 manometre påmonteres.

2. Indstillinger:

Med motoren igang drejes rattet fra side til side for udluftning.

Rattet drejes helt til venstre eller højre.

ID
DS

Rattet drejes langsomt til den modsatte side. Trykket, hvor manometernålene krydser hinanden, noteres.

Trykket skal være $70 \pm 10 \text{ kg/cm}^2$.
Hvis ikke, påvirkes indstillingsskruerne.

RELÆAKSLER:

1. Reparation:

(ID, PL 94)

Hvert kugleleje har 14 kugler.

Den nederste møtrik spændes meget kraftigt.

Den øverste møtrik spændes med 6 kgm, løsnes igen og spændes med 2-3 kgm.

ID
DS

2. Indstilling:

a) (ID, PL 94/48)

Når karrossen ikke skal udskiftes, benyttes samme indstillingsskiver.

b) (ID, PL 95)

Efter udskiftning eller reparation af karrossen bestemmes skivernes tykkelse til relæakselens indstilling således, at denne kommer til at stå lodret i forhold til den horisontale linie.

OBS:

Nederste arm på relæakslen er kortere og øverste arm er længere ved ID end ved DS.

B R E M S E R

OPLYSNINGER.

1. Forreste bremseser:

Skivebremser med automatisk indstilling.
Belægningsoverflade 272 cm².
2 cylindre pr. bremse $\emptyset = 42$ mm.

2. Bageste bremseser - tromlebremser:

Tromlediameter:	10"
Hjulcylinder ID/DS:	18 mm \emptyset (fra 60)
Hjulcylinder IDF:	20 mm \emptyset
Belægningsoverflade ID/DS:	215 cm
Belægningsoverflade IDF:	276 cm
Belægningsbredde ID/DS:	35 mm
Belægningsbredde IDF:	45 mm

3. Bremsesystem:

DS/IDF efter sept. 60: Bremseventil:
ID PL 98 B

Det forreste bremsekredsløb bliver forsynet med tryk fra den forreste affjedring. Det bageste bremsekredsløb bliver forsynet med tryk fra den bageste affjedring. Over de to gliderventiler er der anbragt en bremsekraftfordeler, der sørger for udjævning af bremsestrykket i forhold til belastningens placering.

ID før sept. 61: Hovedcylinder.
ID PL 98

I enden af hovedcylinderen er der anbragt en katastrofeventil, som træder i funktion, når pedalvandringen bliver unaturligt lang; den vil i et sådant tilfælde besørge en transport af væske fra den forreste affjedring til bremserne.

ID eft. sept. 61: Bremseventil.
ID PL 98 A

Det forreste og det bageste bremseanlæg er uafhængige af hinanden, idet bremsevent. er udstyret med to glideventiler. Den forreste ventil får sit tryk fra regulatoren, den bageste ventil får sit tryk fra den bageste affjedring.

- Hovedtryksakkumulatoren virker også som bremseakkumulator for det forreste bremsekredsløb. Derfor er gastrykket formindsket til 40 kg/cm.

ANVISNINGER OG JUSTERINGER:

1. Slibning af de forreste bremseeskiver:

Maksimal tykkelsesforskel: 0,03 mm

Maksimal afslibning pr. flade: 0,5 mm
(originaltykkelse: $12 \pm 0,1$)

Maksimal slag: 0,17 mm.

Afslibning kan foretages i monteret tilstand med dertil indrettede slibebelægninger.

2. Slibning af bageste bremsetromler:

Maksimal ovalitet: 0,04 mm.

Tromlens originale \emptyset : 255 mm.

Maksimal \emptyset efter afdrejning: 257 mm.

3. Udskiftning af forreste bremsebelægninger:

ID PL 101

Kan foretages uden demontering af konsoller.

- Belægningskvalitet:
foran: Ferrodo 623.
bag: SM

Bremsebakkerne skal udskiftes, når tykkelsen af belægningen er under 2 mm.

4. Bremsekonsol: ID PL 100

- a) Automatisk indstilling.
Ved ethvert indgreb skal konsollen demonteres:
- Indstillingshjul med 8 tænder.
(Prøv om venstre og højre hjul har samme antal tænder).
 - Trykstang: linksgevind på højre bremse, ret gevind på venstre bremse.
- b) Udskiftning af pakninger.
Stemplerne må ikke være behæftet med ridser. Pakningsrillen i cylinderen skal renses med stor grundighed. Specielt den øverste flade som ikke er synlig. Efter at pakningen er monteret, samles det hele i en beholder med hydraulisk væske.

Hvis dårligt resultat opnås ved rep. af ID før 61, bedes De henvende Dem til ID DS
Automobiles Citroën, København.

Indstilling:

- a) Kontroller at bremsebakken glider let. Sidetolerance reguleres med forskellige tykkelser af skiver (0,25 - 0,05).
- b) ID PL 110/26
Indstilling af anslag for bremsearme. Bremsearmen aktiveres, indtil et klik høres. Derefter føres armen tilbage, indtil næste klik høres.
I dette øjeblik skal excentrikken ID PL 110/27 indstilles således, at der mellem excentrikken og armen forekommer tolerance på 0,1-0,4 mm. I tilfælde af, at denne indstilling ikke gennemføres, hindres funktioneringen af den automat. indstilling.

5. Indstilling af bremsekonsol:

ID PL 99/Fig.2.

- a) Centrering: Kuglebolten for den bageste befæstigelse 39 løsnes. Den hydrauliske bremse påvirkes og kuglebolten spændes igen.
- b) Indstillingsmøtrikkerne ved forreste befæstigelse påvirkes således, at den forreste del ligger 1 mm højere end randen af skiven. (Fig.1).

6. Indstilling af bremsekabler:

ID PL 110.

Som vist på planchen, skal der være 60 mm afstand mellem armene (a), som opnås ved møtrikkerne 28 og 29.

Mellem armen og konsollen skal der være et spillerum på 1 mm, ellers må de 60 mm re-

duceres med 8 mm. Indstilling af håndbremsens eller pedalens vandring foretages ved 23 og 24 således, at den sekundære bremse kan funktionere slørfrit, og således, at begge bremsearmene går imod anslagene på excentrikerne.

ID

DS

7. Bremsekraftfordeler: DS og ID F

- a) Tilslutning ID, PL 98 B (cyl.repartiteur):

Fra 3-gangsforbindelsen under venstre forreste dækplade fjernes rørledningen, der har forbindelse med fordelercylindere, og en håndpumpe sættes i forbindelse med denne ledning.

- b) Indstilling ID, PL 108 F:

Ved 50 kg/cm^2 tryk i fordeleren skal målet a mellem den bageste glideventil og rulleakselen være 13,8-14,2 mm for DS og 13,5-14,0 for ID F.

Gennemsnittet af målet ved stigende og faldende tryk kontrolleres.

OBS:

Ved vogne med to bremseakkumulatorer skal trykket i fordeleren være 78 kg; når bremsepedalen derefter aktiveres, skal trykket til for- og bagbremse være ens.

8. Indstilling af pedaltolerance:

ID med hovedcylinder: indtil 5 mm
ID med bremseventil: skruen ved pedalen i vognen påvirkes, indtil en tolerance på 0,05-5,5 mm er opnået.

9. Indstilling af stoplygte:

Skruen påvirkes, indtil kontakt opnås, løsnes derefter 2 omdr.

10. Udluftning af bremsesystem:

Udluftning foregår i den rækkefølge, det står anført.

- a) Højdeindstillingsarmen stilles i nederste stilling.
- b) Trykket i bremsesystemet fjernes ved at løsne trykudluftningsskruen og ved at aktivere bremsepedalen, indtil al modstand i pedalen er fjernet.
- c) På de fire løsnede udluftningsskrue anbringes fire plasticslanger, de forreste til hydr.tanken, de bageste til en ren beholder.
- d) Højdeindstillingsarmen stilles i normal stilling.
- e) Bremsepedalen trædes i bund eller holdes i bund med en vægt.
- f) Motoren startes, trykudluftningsskruen spændes: væsken løber uden tryk.

ID
DS

g) Udluftningsskruerne spændes igen, når væsken passerer gennem slangerne uden luftbobler.

Denne fremgangsmåde gælder både for DS og ID efter sept. 61.

ID
DS

OBS:

Når udluftningsskruen er løsnet, sænker bagvognen sig, når bremsepedalen påvirkes.

Udluftning af bremses på ID 19 før sept. 61:

Udluftning foregår på normal måde, dog er det klogt ikke at påvirke bremsepedalen længere ned, end til man mærker modtrykket fra katastrofeventilen.

ID
1

H Y D R A U L I K

Hydr. skema (DS, ID og IDF):

Se hydr. kursusmappe ell. ID, PL 98 A og 98 B.

H.T. Regulator:

På ID med en-cylindret HT-pumpe fungerer regulatoren under følgende tryk:

Frakobling: 130-140 kg/cm²

Tilkobling: 100-110 - -

På ID, IDF og DS med syv-cylindret HT-pumpe fungerer regulatoren under følgende tryk:

Frakobling: 160-170 kg/cm²

Tilkobling: 130-140 - -

H.T. Akkumulator:

På ID med hovedbremsecyl., samt DS og ID F.

Kvælstoftryk: 65 kg/cm² $\begin{matrix} +5 \\ -15 \end{matrix}$

På ID med servobremse,

Kvælstoftryk: 40 kg/cm² $\begin{matrix} +2 \\ -10 \end{matrix}$

ID
DS

Afprøves med pumpeanlæg og manometer. Pumpning foretages, indtil en stagnation af viser på manometeret finder sted. Viserens placering på skiven angiver gastrykket.

Hydr. væske:

Følg nøjagtig de tekn.cirkl.

Væskeskift:

Det er ønskeligt, at væsken bliver skiftet for hver 30.000 km. Der kan udskiftes 5 l på DS og 4 l på ID, og denne mængde suges ud af tanken, enten med en slange eller med en pumpe.

Muligheder for at sænke trykket:

Ved at løsne trykudluftningsskruen på regulatoren sænkes trykket i hele systemet på nær i affjedrings- og bremsekredsløbet. For at fjerne trykket i affjedringssystemet og til de bageste bremses, anbringes højdeindstillingsarmen i laveste stilling. På DS.IDF skal desuden trykket i det forreste bremse-system fjernes ved at påvirke bremsepedalen, indtil al modstand i pedalen ophører.

ID
DS

UDLUFTNING.

1. Gearblok:

Med motoren gående i normal tomgang påvirkes gearvælgeren og håndkoblingsarmen, indtil alle gear skifter normalt.

2. Centrifugalregulator:

En slange anbringes på udluftningsskruen. Ved normal tomgang løsnes skruen, indtil væsken kommer ud af slangen uden luftblærer.

DS

3. Udluftning af bremses:

Se under "Bremses".

4. Hjælp med at få HT-pumpen igang:

Sugeslangen og filterrøret fyldes med væske. Trykudluftningsskruen på regulatoren løsnes, og motoren sættes i gang. Efter nogle øjeblikke spændes skruen igen.

ID
DS

REPARATION AF 1-CYLINDRET HT-PUMPE:

(ID, PL 84)

1. Efter adskillelse renses delene, efterses og udskiftes om nødvendigt. Ventil sædet (6) slibes eller udskiftes. Pakninger og ventilplade udskiftes konsekvent hver gang.

2. Tykkelse af skiver under dækslet:

I pumpehuset anbringes cylinder (9), ventil sæde (6) og dæksel (1) (uden pakning). Med hånden holdes dækslet på plads, og tolerancen mellem dæksel og hus måles med en følelære. Tolerancen skal være mellem 0,05 og 0,09, evt. større tolerance udignes med skiver (5).

3. Forberedelse af delene:

Pakningen (7) mellem sædet og cylinderen anbringes. Pakningen (10) for cylinderen anbringes. Derefter monteres stempel (8) med fjeder, skive og sikringsring. Derefter føres stemplet ind i cylinderen.

4. Samling:

Dækslet anbringes med 2 bolte. De under punkt 2 valgte skiver samt dækselpakning (4), ventilfjeder og ventil anbringes. Tryk på ventilen således, at den går ind i boringen. Sædet med pakning anbringes på ventilen og holdes fast. Arrangementet stempel og cylinder anbringes. Dækslet spændes med 1,7 til 1,9 kgm.

MONTERING AF 1-CYLINDRET HT-PUMPE:

(ID, PL 20)

Bestemmelse af skivetykkelsen mellem pumpe og motorblok (1).

Nedenfor anførte udmåling skal kun foretages i tilfælde af, at motorblok eller knastaksel udskiftes. Målerværktøjet 1693-T benyttes (A, B og C).

Fig.1

- Måleuret anbringes på værktøjet og indjusteres over den slebne ring på 22 mm (c).
- Vi antager, at måleuret i dette øjeblik viser 7 og 0.

Fig.2

- Knastakselen drejes, indtil knasten ligger i sin dybeste stilling. Måleuret anbringes på motorblokken, og målet indtil knasten konstateres. Vi antager, at måleuret viser 3 og 40.
- Afstanden mellem den yderste flade på motorblokken og knasten bliver altså:
 $22 + (7,0 - 3,40) = 25,60$ mm.
- Afstanden mellem flangen på pumpen og knasten skal være $40 \text{ mm} - 0,1$ (fig.3 a).
- Forskellen bliver altså: $40 - 25,60 = 14,40$ mm. Begge pakningers tykkelse er i sammenpresset tilstand $0,34$ mm.
- Skivetykkelsen til brug ved montering af pumpen bliver altså: $14,40 - 0,34 = 14,05$. Den skivetykkelse, der ligger nærmest det fundne mål, benyttes.

Fig.3.

- Pumpen monteres, og udluftning foretages.

SIKKERHEDSVENTIL:

Tilslutninger:

- Tilslutningshullerne nærmest mano-kontakten er højtryk. De to øvrige tilslutningshuller fører til højdekorrektørerne.
- Mano-kontakten skal slukke ved et tryk på mellem 75 og 55 kg/cm.
- Glideventilen skal åbne for afgang til højdekorrektørerne ved et tryk på mellem 90 og 70 kg/cm.

INDST. AF DS HYDR.KOBLING

Skal foretages som følger:

TOMGANG.

1. Kontrol af gasspjæld:

Indstillingsmulighed ved stangtrækket.

2. Normal tomgang:

Indstilles ved varm motor.

a) Karburator med ikke indbygget tomgangs- bremse:

Tomgangsbremsen afbrydes ved at fjerne fjederen.

Tomgangsindstillingen justeres med henholdsvis blandingsskrue og tomgangsskrue således, at omdr.tallet bliver ca. 550 o/m.

b) Karburator med indbygget tomgangsbremse:

Den accelererede tomgang afbrydes ved at skrue den store justerskrue kraftigt i bund.

Blandings- og tomgangsskrue påvirkes, indtil ca. 550 o/m er opnået.

KONTROL AF DEN MEKANISKE KOBLING.

1. Kontrol af koblingsnav:

Med motoren gående i tomgang justeres der på gafflen, indtil man netop er i stand til med en skonæse på startsvingets forlængelse at holde koblingsnavet stille.

2. Sikkerhed ved udkobling:

Sekskantskruen ved gaflen spændes 1 - 2 omdr. således, at der opnås et koblings-spillerum på 1 - 2 mm, d.v.s. at man med startsvingets forlængelse med største let-hed skal kunne dreje koblingsnavet.

TILKOBLINGSHASTIGHED.

1. Indstillingsbetingelser:

Vognen skal stå på et plant gulv, hjulene må ikke være låst, hverken med klods eller bremse. Accelereret tomgang skal være afbrudt.

2. Indstilling:

Sæt i 1. gear og giv progressivt gas:
Vognen skal begynde at bevæge sig ved et motoromdrejningstal mellem 725 og 750 omdr. Efter behov påvirkes skruen i midten af rem-skiven på centrifugalregulatoren.

DS

OBS:

Ved vogne, der er udstyret med lavtryks-system, påvirkes skruen, der sidder foran ved gearblokken.

ACCELERERET TOMGANG.

Med ikke indbygget tomgangsbremse:

Med fjederen på plads påvirkes indstillings-skruen, indtil et omdrejningstal på 875-925 opnået.

Med indbygget tomgangsbremse:

Den store justerskrue skrues ud, indtil et omdrejningstal på 875-925 er opnået.

KOBLINGSKORREKTØR.

1. Fjederindstilling:

Med stillestående motor trædes gaspedalen helt i bund.

Fjederspændingen indstilles således, at koblingskorrektørens arm bliver holdt fast ind imod motorsiden.

Spænding 6 mm for fjedre med 16 mm \emptyset og 18 vindinger.

Spænding 2 mm for fjedre med 16 mm \emptyset og 11 vindinger.

2. Funktionskontrol:

Før begge de følgende kontroller skal der være fuldt tryk i kredsløbet:

a) Motoren standses, og uden at give gas føres håndkoblingsarmen frem: DS
Gaflen skal komme langsomt og stødfrit tilbage.

b) Motoren standses, og gaspedalen trædes helt ned. Håndkoblingsarmen føres frem: Gaflen skal komme hurtigt og regelmæssigt tilbage.

- Hvis gaflen i begge tilfælde bevæger sig hurtigt, er koblingskorrektøren defekt.

- Hvis gaflen bevæger sig rykvis, er det på grund af modstand, og en sådan modstand vil skade koblingens korrekte funktion (koblingsstempel - cylinder, gafkens funktion).

3. Kontrol af koblingsfunktion under tryk:

En håndpumpe med et manometer fra 0-100 kg/cm² tilsluttes koblingscylinderen.

Start motoren og lad den gå i tomgang.
Startsvingets forlængelse anbringes i
kloen, og pumpen aktiveres:

- Koblingen skal under et tryk på 30 kg/cm^2
koble fri.
- Forskellen mellem udkoblings- og tilkob-
lingstryk må ikke overstige 7 kg.

Eks.: Udkobling 30 kg/cm^2 , tilkobling mellem
30 og 23 kg.

4. Indstilling under kørsel (varm motor):

a) 1. test:

Kør op til 30 km/t i 1. gear, skift over
til 2. gear, fjern samtidig foden fra
gaspedalen: Der skal forekomme en stød-
fri tilkobling.

b) 2. test:

Kør op til 90 km/t i 4. gear, og uden
at fjerne foden fra gaspedalen sættes
vognen i 3. gear. Den skal tilkoble
stødfrit og uden at motoren løber fra.

- I tilfælde af stød:
Fjederen spændes.
- I tilfælde af, at motoren løber fra:
Fjederen løsnes.

DS

1. HT-pumpe: ID, PL 84 G

HT-pumpen tilsluttes pumpeanlægget.

- Pump indtil 150 kg.
- Tæthed: Nålen på manometeret bliver stående eller falder kun ganske langsomt.
- Utæthed: Nålen stiger ikke eller falder meget hurtigt. I et sådant tilfælde gøres forsøget om flere gange, idet der kan være tale om en periodisk utæthed ved en ventil.

2. HT-regulator: DS, PL 87

En stålprop anbringes på det sted, hvor gaskuglen ellers er anbragt. Håndpumpen tilsluttes regulatoren ved tilførselsåbningen. Ved afgangsåbningen tilsluttes manometeret.

Returrøret sættes i forbindelse med en beholder med en plastikslange.

a) Frakoblingstryk:

Pump til manometerenålen står stille.
(ID uden h-styring 130 - 140 kg/cm,
ID/DS med h-styring 150 - 170 kg/cm)
Væsken løber da tilbage i beholderen gennem plastikslangen. Hvis frakobling ikke finder sted, og væsken løber gennem plastikslangen, er regulatoren defekt.

b) Tæthed:

Efter frakobling må trykket ikke falde.

c) Tilkoblingstryk:

Trykudluftningsskruen løsnes, og pumpning påbegyndes ved tilkoblingsværdi. Hvis trykket på manometeret stiger, har tilkobling fundet sted.

Denne tilkobling skal ved ID foregå mellem 100 og 110 kg/cm og ved ID/DS mellem 130 og 140 kg/cm.

3. Fordelerblok: DS, PL 90

- a) Tilbageslagsventil for den forreste affjedring:
Pumpen tilsluttes den midterste åbning på blokken, og åbningen til den bageste affjedring på blokken lukkes med en prop.
Pump indtil væsken løber ud ved åbningen til den forreste affjedring. I dette øjeblik skal manometernålen ligge mellem 5 og 7 kg.
- b) Tilbageslagsventil for den bageste affjedring:
Hullet til den forreste affjedring afbrydes, og hullet for den bageste affjedring skal stå åbent. Pump indtil væsken løber ud ved åbningen til den bageste affjedring. I dette øjeblik skal manometernålen ligge mellem 35 og 42 kg.
- c) Ventilernes tæthed: DS, PL 91
Pumpen tilsluttes den ene af de yderste tilslutninger. Pump indtil 150 kg/cm. Nålen på manometeret må ved dette tryk ikke falde.
Samme prøve gennemføres ved den anden af de yderste tilslutninger.

4. Koblingscylinder:

Pumpen tilsluttes koblingscylinderen. Pump indtil 75 kg/cm. Nålen på manometeret må ikke falde.

5. Affjedringscylinder:

En stålprop skrues i de gevind, hvor ellers affjedringskuglen er anbragt. Pumpen tilsluttes cylinderen. Pump til ca. 40 kg/cm. Nålen på manometeret må ikke falde. Eller se DS, PL 119.

6. Gaskugler: DS, PL 88 og 92

Kuglerne anbringes i forbindelse med pumpen og med manometeret. Pump indtil manometerenålen har stabiliseret sig.

Tilladte tryk:

Forreste affjedringskugle ID, DS: $59 \begin{matrix} + 2 \\ - 9 \end{matrix} \text{kg/cm}^2$

Bageste - ID, DS: $26 \begin{matrix} + 2 \\ - 9 \end{matrix} \text{kg/cm}^2$

- - ID F : 37 kg/cm²

HT-akkumulator:

På ID med hovedbremsecyl. samt DS: $65 \begin{matrix} + 2 \\ - 10 \end{matrix} \text{kg/cm}^2$

På ID med servobremse: $40 \begin{matrix} + 2 \\ - 10 \end{matrix} \text{kg/cm}^2$

Bremseakkumulator DS, ID F: $40 \begin{matrix} + 2 \\ - 10 \end{matrix} \text{kg/cm}^2$

8. Bremseadvarselampe:

Pumpen tilsluttes kontakten, og et elektrisk kabel med en pære monteres. Pump indtil pæren slukker, i dette øjeblik skal nålen på manometeret for DS 19 og ID F vise mellem 60 og 80 kg/cm, for ID 19 mellem 55 - 75 kg/cm.

9. Styretøj:

Stempel og cylinder:

Et dobbeltrør anbringes på cylinderen, det ene af rørene tilsluttes pumpen, det andet rør forbliver åbent.

Tandstangen holdes låst.

Pump indtil 150 kg/cm.

Der må ikke forekomme trykfald, og dermed må der naturligvis heller ikke løbe væske ud af det frie rør. Gentag forsøgene med stemplet i forskellige stillinger. Ligeledes bør pumpen skifte fra det ene rør til det andet.

KARROSSERI

1. Dimensioner og vægt:

Akselafstand:	3125 mm
Sporvidde for:	150 mm
bag:	130 mm
Totallængde:	4800 mm
Totalbredde:	1790 mm
Højde:	1470 mm
Totalvægt (ubelastet):	1200 kg

2. Kontrol af karrosseriet uden retteplan.

Forvogn:

For kontrol af denne del kræves følgende værktøj: 2 konsoller nr. 2633-T, 1 målestang nr. 2632-T.

- a) Relæaksler med hus demonteres.
Begge bærearmskonsoller demonteres, og de to konsoller, 2633-T, anbringes i stedet for.
- b) Hvis forvognen er i orden, skal målestangen uhindret gå igennem de to huller i rammen ved relæakselen.
Ligeledes skal den uhindret kunne gå igennem hullet i konsollerne.

Bagvogn:

- Nye dele monteres (bærearmer, nav og hjul).
- Sporing og camber kontrolleres.

ID
DS

