

Kursus for medarbejdere, der er ansat hos
AUTOMOBILES CITROEN's autoriserede værksteder
og forhandlere.

Kurset omhandler:

Gennemgang af motor, gearkasse, for-
tøj, bagtøj, bremses og hydraulisk
anlæg.

L.N. 01/1980.

Revideret: 01/1981 L.N.

TILSPÆNDINGSMOMENTER.

MOTOR.

Møtrikker til samling af huset	1.2 - 1.5 mkg.
" ved hovedlejer	4.0 - 5.0 "
Motorophæng (på huset)	5.0 - 6.0 "
Møtrik på oliepinde	3.0 - 4.0 "
Olieaftapningsprop	3.5 - 4.0 "
Bolte for oliepumpe	1.5 - 1.8 "
Bolte og møtrikker for indsugningsmanifold	1.8 "
Tapbolte for topstykker	0.6 - 0.8 "
Oliepåfyldningsstuds	1.4 "
Topbolte:	
1 ^{ste} tilspænding	0.8 - 1.0 "
2 ^{den} " (12 mm møtrikker)	1.6 - 1.8 "
(13 mm ")	2.0 - 2.5 "
Ventildæksler	0.8 - 1.0 "
Bolte i vippearmsaksler	1.7 - 1.8 "
Udstødningsmanifold	1.5 "
Tapbolte for knastakselflanger	0.3 - 0.5 "
Møtrikker " "	1.5 - 1.8 "
Bolt for topsmøringsrør	1.8 - 2.0 "
Møtrikker på remstrammere	1.8 "
" " knastakselhjul	8.2 "
Tapbolte for remstrammere	0.3 - 0.5 "
Gevindstykke for oliefilterpatron	1.3 - 2.2 "
Bolte for oliekoeler	1.8 "
Stop for BY-PASS ventil	4.5 - 5.0 "
Bolte i smørekanaler	3.5 - 5.0 "
Olietryksskontakt	2.2 "
Forbindelse til olietemperatur kontakt	5.5 "
Olietemperatur kontakt	2.5 "
Møtrik for ventilatorvinge. (uden skive)	17.0 - 20.0 "
(med ")	22.0 - 24.0 "

GEARKASSE.

Møtrik på primæraksel	6-7-8-10	7.0 - 8.5	mkg.
" " spidshjulsaksel	22-23-24-5	10.0 - 12.0	"
Ringmøtrikker på udgangsaksler	6.5 - 7.5	6.0 - 10.0	"
Møtrik på udgangsaksel		14.0 - 16.0	"
Aksel (bolt) for baggears skiftearm		2.7 - 3.0	"
Kronhjulsmøtrikker 9 mm		4.8 - 5.3	"
" 10 mm		8.0 - 9.0	"
Oliefæftapningsprop + Påfyldningsprop		3.5 - 4.5	"
Baklyskontakt		1.2 - 1.5	"
Møtrikken mellem koblingshus og gearkasse		1.3 - 1.5	"
Bolte for bageste dæksel		2.5 - 3.0	"
Møtrikker for gearkassehalvdele		1.3 - 1.5	"
Tapbolte for udgangsaksler		0.4	"

C MATIC.

Bolte for oliepumpe		1.8	"
" " fordeler		1.2 - 1.7	"
Bolt " olierør		3.5 - 4.5	"
" " oliefilter		1.0 - 1.5	"
Bolte for montering af kontakthus		0.3 - 0.4	"
" " kontakter		0.3 - 0.4	"
Oliefpåfyldningsprop		1.0 - 1.5	"

KARDANNER.

Indvendige møtrikker		4.5 - 5.0	"
Udvendig Møtrik		35.0 - 40.0	"

HT PUMPE.

Prop for trykkammer		4.5 - 5.0	"
Møtrikker for montering af pumpe		1.2 - 1.4	"

HT REGULATOR.

Bolte for montering af regulator	1.8 mkg.
Hovedakkumulator	2.5 - 4.5 "
Mano kontakt	1.1 - 1.2 "
Sikkerhedsventil	1.1 - 1.3 "

FORTØJ.

Fastspændingsrækkefølge for forbro:

Forreste bolte under vogn	2.0 "
Bolte i "horn"	4.5 - 5.0 "
Alle fire bolte under vogn	4.5 - 5.0 "
Læg en skive på 0.5 mm under beslagene som går op af torpedoen og tilspænd	9.0 - 10.0 "
Møtrik for øverste kuglebolt	2.7 - 3.0 "
" " nederste "	2.7 - 3.0 "
Bolte for montering af kuglebolte i svingstykke	1.8 "
Aksel for øverste svingarm	8.0 - 8.8 "
" " nederste "	8.0 - 8.8 "
Ringmøtrik for forhjulsleje	40.0 - 50.0 "
Hjulmøtrikker	4.0 - 6.0 "

BAGTØJ.

Silentblokke mellem bagbro og karrosseri	3.0 - 4.0 "
Møtrik for baghjulsleje	35.0 - 40.0 "
Ringmøtrik for "	35.0 - 40.0 "
Hjulmøtrik	4.0 - 6.0 "

APPJEDRING.

Friktion i forreste krængningslejer (afpr. med vægt)	35.0 - 40.0 "
Beslag til højdejustering	1.3 - 1.5 "
Bolte på beslag til forreste krængningsdampers aksialslør	1.0 - 1.1 "
Bolte for forreste krængningsleje overfald	1.8 - 2.0 "
Møtrik for enden af forreste krængningsdæmper	5.5 - 7.0 "

Møtrik for forreste krængningsdampers forbindelsesstang på øverste svingarm	2.5 - 3.0 mkg.
Bolte i bageste krængningsdæmper	1.8 - 2.0 "

STYRETØJ.

Bolte i tandstangshus	3.6 - 4.0 "
Kuglebolte på tandstang	3.6 - 4.0 "
Kontramøtrik på styreforbindelse	3.6 - 4.0 "
Bolte for snekkeflange	1.3 - 1.4 "
Bolte i kardanled på rataksel	1.3 - 1.4 "
Bolte i rat	1.3 - 1.4 "
Udvendig møtrik på styreforbindelse	1.8 - 2.0 "

BREMSER.

Bolte på forbremsekonsoller: Første model	4.5 - 5.0 "
Anden "	6.0 "
Ekcentrik for håndbremse	4.0 "
Kontramøtrikker på håndbremsekabler	1.5 "
Bolte i bremseventil	1.7 - 1.8 "
Bolte i pedalkonsol	1.8 "
Bolte til montering af bagbremseeskiver	4.5 - 5.0 "
Bolte til bagbremsekonsoller	3.6 - 4.0 "

GENERELT:

1981 Modeller.

GSA:

Type	Karrosseri	Motor	Gearkasse		Franske administrat. BK
			Mekanisk	Converter	
Special	Berline	1130 cm ³	- Serie 4-trins		5 CV m/5-trins
	Break				6 CV m/4-trins
	Enterprise				
Club	Break	1300 cm ³	- Ekstra-udstyr 5-trins højt gearret	3-trins (med "P" pal)	7 CV m/4-trins ell. 5-trins
Pallas	Berline				8 CV m/3-trins
X3					5-trins lavt gearret

Benzintank

43 Liter

Motor olie:

TOTAL GTS 20 W 50 Eller
 TOTAL GT 20W40

Kapacitet:

Efter adskillelse 4.0 Liter
 Efter olieskift 3.5 "
 Mellem MINI og MAXI på oliepind 0.5 "

Gearolie:

EP 80

Kapacitet:

Ved olieskift 1.4 " 3 & 4 Trins
 1.5 " 5 "

DEKTYPE:

145X15 ZX

DEKTYK:

FRONTUL

BAGHJUL

Berline

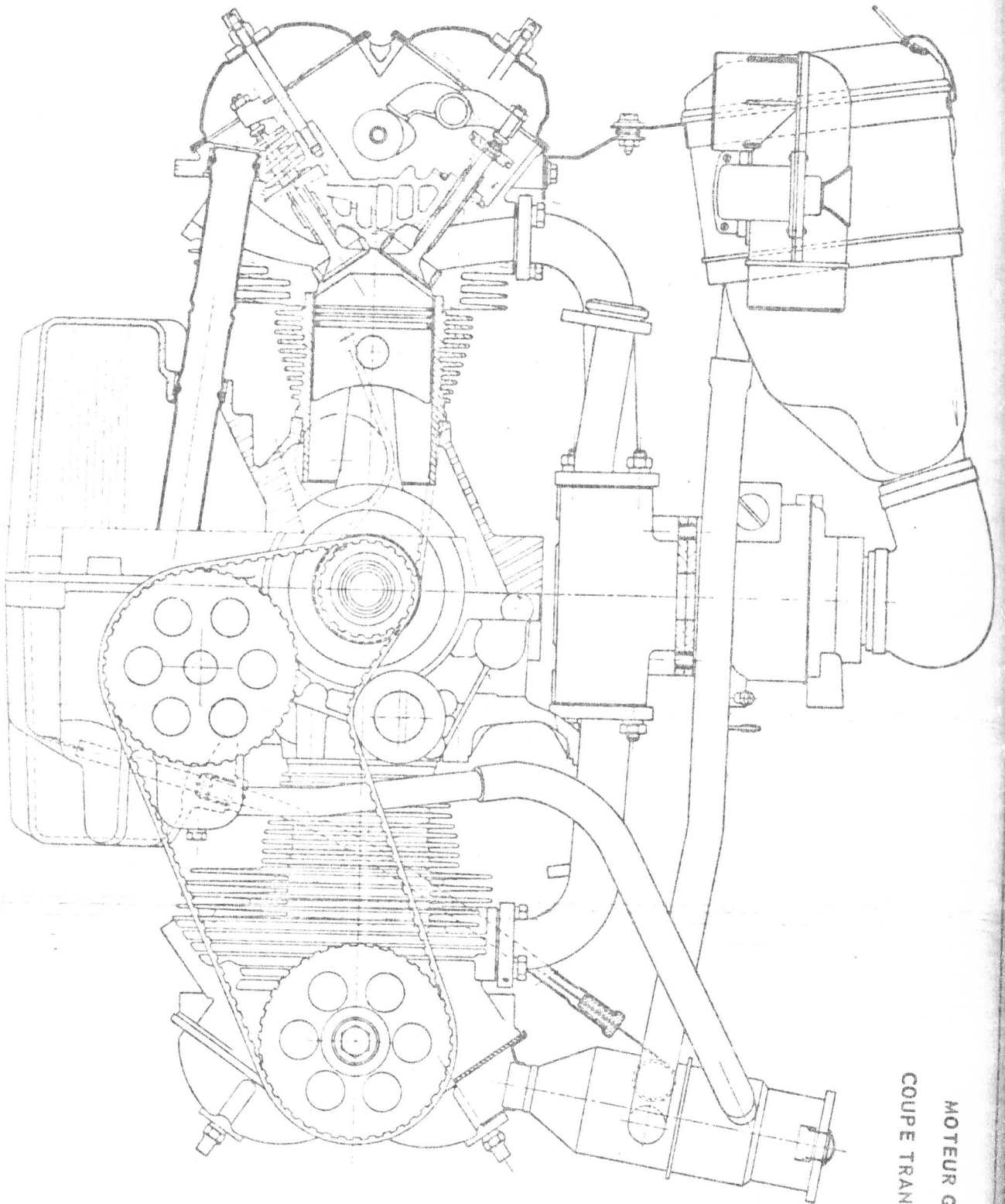
1.9 bar

1.9 bar

Break

1.9 "

1.9 "



MOTEUR G 12/619
COUPE TRANSVERSALE

Generelle karakteristika for motoren:

GS 1015. (G10)

Type på motornummer	G10/612 G10/611 (C MATIC)
Antal cylindre	4 stk (boxermotor)
Cylindervolume	1015 cm ³
Boring	74 mm.
Slaglængde	59 mm.
Kompressionsforhold	9/1
Ydelse	56 HK DIN ved 6500 omdr/min.
Maksimale drejningsmoment	7.2 mkg. DIN ved 3500 omdr/min.
Køling	Luftkølet

Karburator	SOLEX 28 CIC CIT 118 (9/70-7/71)
	SOLEX 28 CIC CIT 133 (7/71-9/72)
	SOLEX 28 CIC ² CIT 137 (9/72-5/73)
	SOLEX 28 CIC ³ CIT 137 ⁴ (5/73-7/75)

~~Ved udskiftning af karburatoren erstattes tidligere~~
 modeller af SOLEX 34 FBIC CIT 199 (7/75-7/77)

WEBER 30 DGS W 50-00 (9/72-1/75)
WEBER 30 DGS W 50-01 (1/75-6/76)
WEBER 30 DGS W 50-02 (6/76-9/76)
WEBER 30 DGS W 50-50 (9/76 →)

Tænding Camvinkel: 57° ± 3° Statisk fortænding 10° f. JD
 Dynamisk fortænding (med demonteret vacuum slange) 53° v. 2500 omdr/m.

Generelle karakteristika for motoren:
GS 1130. (G 11) /Betegnelse efter 7/80 GSA Special.

Type på motornummer	G11/631
Antal cylindre	4 stk. (boxermotor)
Cylindervolume	1129 cm ³
Boring	74 mm
Slaglængde	65.6 mm
Kompressionsforhold	9/1
Ydelse	56 HK DIN ved 5750 omdr/min.
Maksimalt drejningsmoment	8.1 mkg DIN ved 3500 omdr/min.
Køling	Luftkølet

Karburator	SOLEX 28 CIC 4 CIT 213 (7/77-11/78)
	SOLEX 28 CIC 4 CIT 217 (11/78→)
GSA Sp.	SOLEX 28 CIC 4 CIT 229 (7/80→)
	WEBER 30 DGS 9/250 W 84-51 (→ 11/78)
GSA Sp.	WEBER 30 DGS 14/250 W 93-50 (11/78→)
	WEBER 30 DGS 17/250 W 97-50 (7/80→)

Tænding	Camvinkel: 57° +2°
	Statisk fortænding: 10° f.0D
	Dynamisk fortænding (med demonteret vacuum slange) 27° ved 3000 omdr/min.

Generelle karakteristika for motoren:

GS 1220. (G12)

Type på motornummer	G12/611 (C Matic) G12/612 G12/619 (X2)
Antal cylindre	4 stk (boxermotor)
Cylindervolume	1222 cm ³
Boring	77 mm.
Slaglængde	65.6 mm.
Kompressionsforhold	8.2/1 8.7/1 (X2)
Ydelse	60 HK DIN ved 5750 omdr/min. 65 HK DIN ved 5750 omdr/min. (X2)
Maksimalt drejningsmoment	8.9 mkg DIN ved 3250 omdr/min. 9.3 mkg DIN ved 3500 omdr/min.

Koling

Luftkelet

Karburator	SOLEX 28 CIC 3 CIT 131 (→ 9/74)
	SOLEX 28 CIC 4 CIT 131 ⁵ (9/74-7/75)
	SOLEX 28 CIC 4 CIT 181 (7/75-7/76)
	SOLEX 28 CIC 4 CIT 200 (7/76-11/78)
	SOLEX 28 CIC 4 CIT 218 (11/78-7/79)
	WEBER 30 DCS 1 W 51-00 (→ 1/75)
	WEBER 30 DCS 1 W 51-01 (1/75-7/75)
	WEBER 30 DCF 1 W 66-00 el. 01 (7/75-7/76)
	WEBER 30 DCF 1 W 66-00 (7/76-11/78)
	WEBER 30 DCF 1 W 66-00 (11/78-7/79)

X2.

SOLEX 28 CIC 4 CIT 163 (1/75-4/75)

SOLEX 28 CIC 4 CIT 163¹ (4/75-7/75)

SOLEX 28 CIC 4 CIT 172 (7/75-7/76)

SOLEX 28 CIC 4 CIT 201 (7/76-7/78)

WEBER 30 DGS 2 W 58-01 (1/75-4/75)

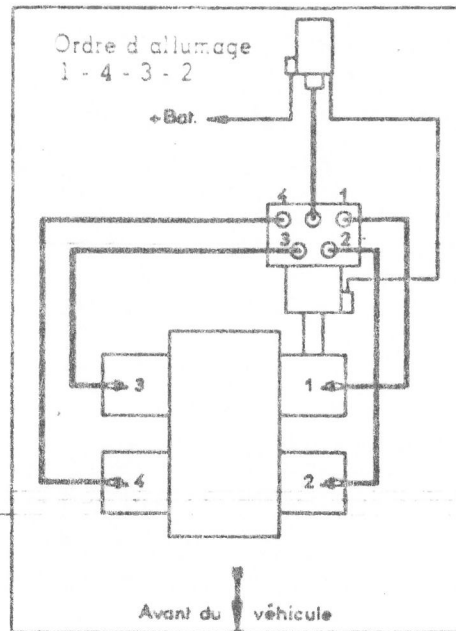
WEBER 30 DGS 2 W 59-00 el. 01 (6/75-7/76)

WEBER 30 DGS 2 W 59-50 (7/76-7/78)

Tænding Camvinkel: $57^{\circ} \pm 2^{\circ}$ Statisk fortænding 10° f. ØD.

Dynamisk fortænding (med demonteret vacuum slange) 33° v. 2500 omdr/min.

TÆNDINGS RÆKKEFØLGE FOR ALLE GS MODELLER: 1-4-3-2.



Generelle karakteristika for motoren:

GS X3. (G13)/ Efter 9/79 = GSA CLUB, PALLAS, X3.

Type på motornummer G13/625

Antal cylindre 4 stk (boxermotor)

Cylindervolume 1299 cm³

Boring 79.4 mm.

Slaglængde 65.6 mm.

Kompressionsforhold 8.7/1

Ydelse 47.8 KW el. 65 HK DIN ved 5500 omdr/min.

Maksimalt drejningsmoment 9.8 da Nm el. 10. mkg ved 3500 omdr/min.

Køling Luftkølet

Karburator SOLEX 28 CIC 4 CIT 185 (7/78-7/80)
GSA. SOLEX 28 CIC 4 CIT 230 (7/80 →)

WEBER 30 DGS 14 W 92-50 (7/78-7/80)
GSA. WEBER 30 DGS 16/250 W 96-50 (7/80 →) 7/81

Tænding Camvinkel: 57°^{+2°} Statisk fortænding: 10° f. OD.

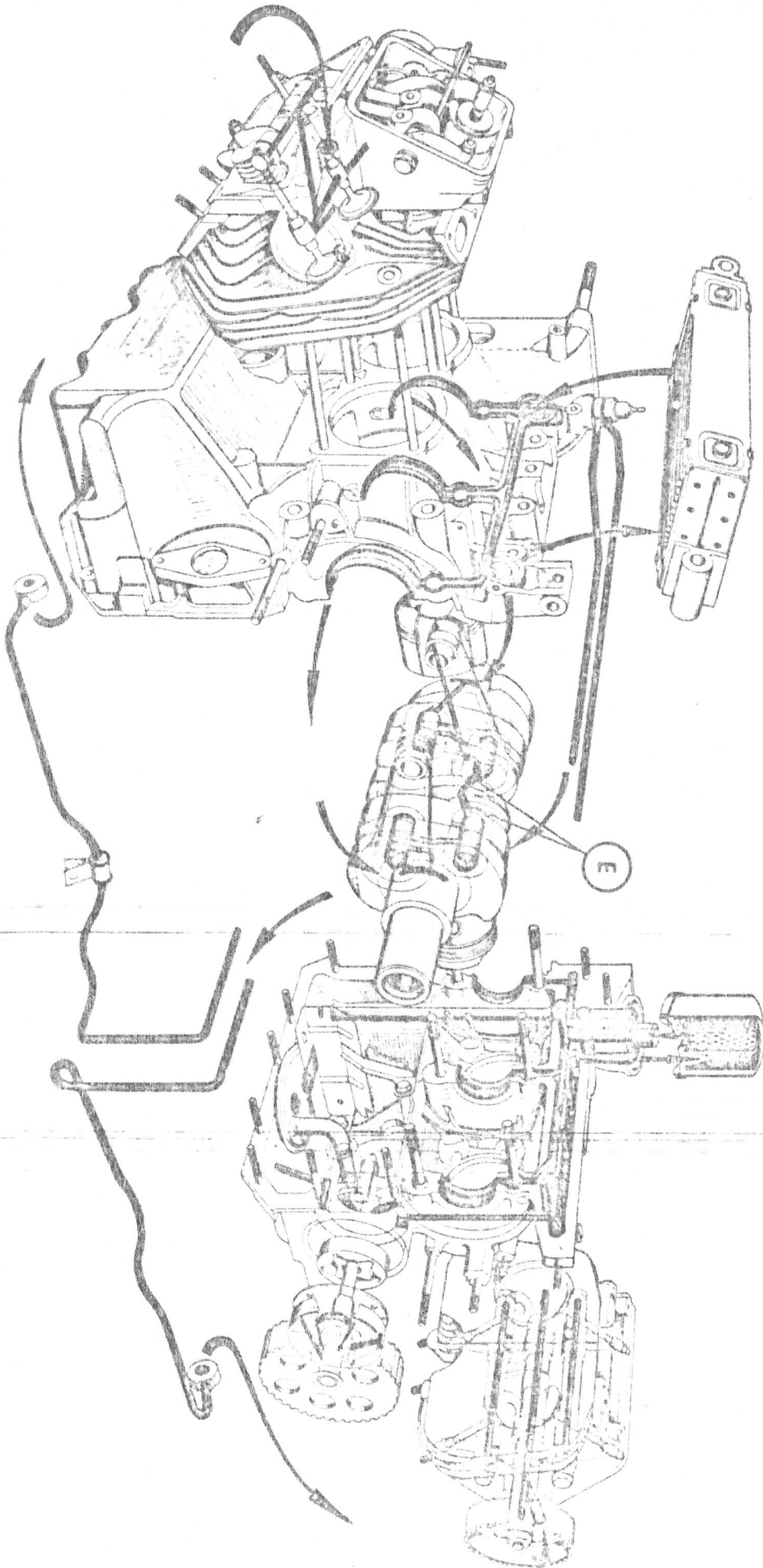
Dynamisk fortænding (med demonteret vacuum slange) 24° v. 2500 omdr/min

Ventilstyring:

ALLE GS modeller har overliggende kræstskaler.

KARBURATOR PÅ C-MATIC (1300 cm³):

GSA. WEBER 30 DGS 18/250 W 98-50 (7/79-7/80) 7/81
111-50 7/81 →



SCHEMA DU CIRCUIT DE GRAISSAGE
Véhicules G tous types sortis depuis Août 1972

E

Circuit d'équilibrage

MOTORHUS:

Krumtappens aksialspil(G10/G11/G12/G13) 0.09-0.20 ikke justbar.

Der findes to størrelser af hovedlejer. Ved udskiftning af lejer på en brugt krumtap, skal man være opmærksom på, at lejerne svarer til markeringerne på krumtappen.

Aksialspil i plejlstangslejer 0.13- 0.18 mm ikke justb.

Aksialspil i knastaksler 0.05-0.15 mm " "

Stemplerne er markeret med et "D" (højre) eller et "G" (venstre) Pilen i toppen af stemplet skal vende i kørselsretningen. Stempelringenes markering (eller fabrikationsmærke) skal vende mod stemplets top.

Startkransens hærdede flade skal vende mod den side, hvor startdrevet kommer fra.

TOPSTYKKER:

Tilspændes ved kold motor.

G10 indtil 6/72: To fjedre på hver ventil. (Disse er identiske for indsugnings- og udstødningsventilerne.)

Alle typer efter 6/72: En fjeder på hver ventil. (Disse er identiske for indsugnings- og udstødningsventilerne.)

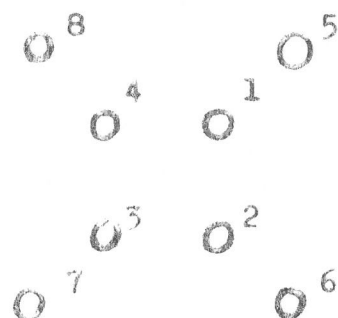
VENTILTOLERANCE:

Justeres ved kold motor.

INDSUGNING: 0.20-0.25 mm.

UDSTØDNING: 0.20-0.25 mm.

TILSPÆNDINGSRÆKKEFØLGE:



TANDREMME:

Placering af tandremme:

Markering på krumtap remhjul skal vende opad.

" på højre knast remhjul skal vende nedad.

" på venstre knast remhjul skal vende opad.

" på pumpe remhjul skal vende nedad, 15° mod højre.

Tandremmene er opmærket fra nye, og monteres ifølge denne opmærkning.

Grundjustering iflg. nedenstående:

Motor type G 10

Længde på kort tandrem 91 tænder.

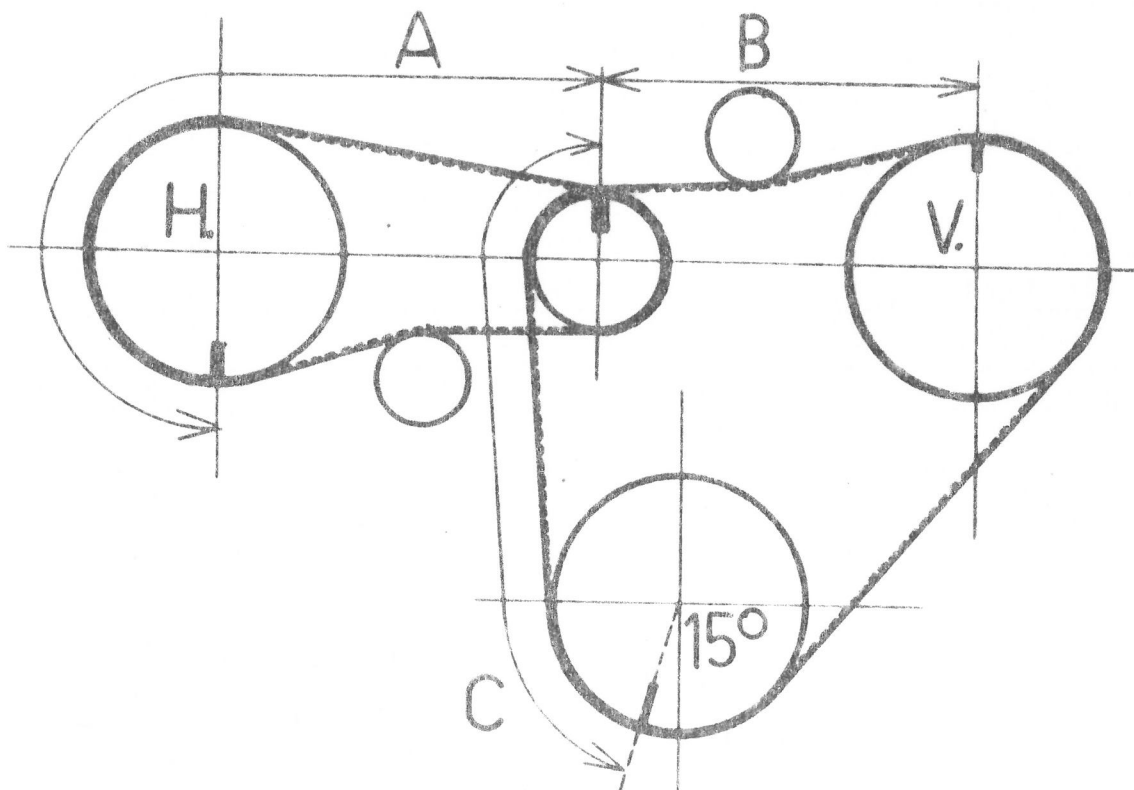
" på lang tandrem 103 tænder.

Markering A = 49 tænder. B = 32 tænder. C = 25 tænder.

Motor type G11-G12-G13

Tandremmene er tildisse modeller 2 tænder længere, altså h.h.v. 93 og 105.

Markering A = 50 tænder. B = 33 tænder. C = 25 tænder.



Justering af tandremme på vognen:

1. Kølergrill demonteres.
2. Ventilator demonteres, frigør generatorremmen (husk skiven bag ventilatoren).
3. Ventildækslerne demonteres.
4. Startkloen monteres midlertidigt.

Venstre side:

5. Cylinder nr. 1 i stilling øverste dødpunkt.
I denne stilling er der tolerance på ventilerne for cylinder nr. 1, samt indsugningsventil for cylinder nr. 2. Opnå tolerance for udstødningsventilen i cylinder nr. 2, ved at sammenpresse ventilfjederen. Løs møtrikken til remspænderen.

NB. Remspænderen er fjederbelastet, og tilspænder automatisk til korrekt remspænding.

Højre side:

6. Krumtappen drejes 1 omgang, til stilling øverste dødp.
I denne stilling er der tolerance på begge ventiler for cylinder nr. 3, samt indsugningsventil for cylinder nr. 4. Opnå tolerance for udstødningsventilen i cylinder nr. 4, ved at sammenpresse ventilfjederen. Løs møtrikken til remspænderen.

NB. Remspænderen er fjederbelastet, og tilspænder automatisk til korrekt remspænding.

7. Med motoren stående i tændingsstilling, monteres startkloen med rillen vandret.

til notater

SMORESISTEMMET:

Olietrykket måles ved en temperatur på $80_{-5}^{+5} \text{ } ^\circ\text{C}$

Ved 2000 omdr/min. skal olietrykket være minimum 4.7 bar og ved 6000 omdr/min. skal olietrykket være 6.2 - 7.0 bar.

Tarering af manokontakt 0.5 - 0.8 bar.

LUFTFILTER:

Fra 7/80 skal filter udskiftes for hver 22500 Km.

KARBURATOR:

Tomgangshastighed: Alle typer undtagen G12 med normalkobling.

850_{-0}^{+50} omdr/min.

Acc. tomgang GSA C-Matic (1300 cm^3). (Håndbremse trukket og vogn i gear.)

850_{-0}^{+50} omdr/min.

G12 med normalkobling og øvrige typer med C-Matic.

GSA H 12 900_{-0}^{+50} omdr/min.

CO%: G10-G12 2.0 - 3.5 %

G11-G13 1.0 - 2.5 %

CO²%: Alle typer minimum 10%.

TÆNDINGSANLÆGET:

Tændrør: Se Teknisk Cirkulære.

Elektrodeafstand: Indtil 4/72 0.6 - 0.7 mm.
Efter 4/72 0.65 - 0.8 mm.

Tilspændingsmoment ved kold motor: m/pakn. 2.0 - 2.5 mkg.
m/konisk s.1.0 - 1.3 mkg.

Tændkabler: ELECTRIC FIL-BOUGICORD.

Modstand i tændspoler. (Målt ved 20°C)

MÆRKE:	DUCELLIER	SEV-MARCHAL	MARELLI	FEMSA
PRIMÆRKREDS	: 1.32 ^{+5%} Ω	MIN. 1.5 Ω	1.35 ^{+4%} Ω	1.2-1.35 Ω
UVENDIG MODSTAND:	0.68 ^{+0.02} Ω	1.1-1.2 Ω	0.8 ^{+10%} Ω	0.6 Ω
SEKUNDER KREDS	: 7500 ⁺¹⁰⁰⁰ Ω	6000 ^{+5%} Ω	7500 ^{+10%} Ω	7,4-8.9 KΩ

Modstand i tændkabler. (Målt ved 20°C)

SPOLE-FORDELER	indtil 9/71	160 - 250 ohm.
	efter 9/71	420 - 720 "
TÆNDKABEL CYL. NR. 1.		370 - 570 "
" " " 2.		650 - 990 "
" " " 3.		1200 - 1820 "
" " " 4.		1430 - 2160 "

Strømfordeler:

typer: SEV -MARCHAL (Cassette) eller DUCELLIER.

Camvinkel: 57⁺²°

Statisk fortænding: 10° før Ø.D.

På siden af strømfordeleren er der istemplet nogle bogstaver og nogle tal, (eks. GA 8-GD.4) disse markeringer henviser til tændingsavanceringskurverne i rep.håndbogen 682 op. 210-0

GA: Henviser til centrifugalavancerings kurven, (Husk at demontere vacuumslangen)

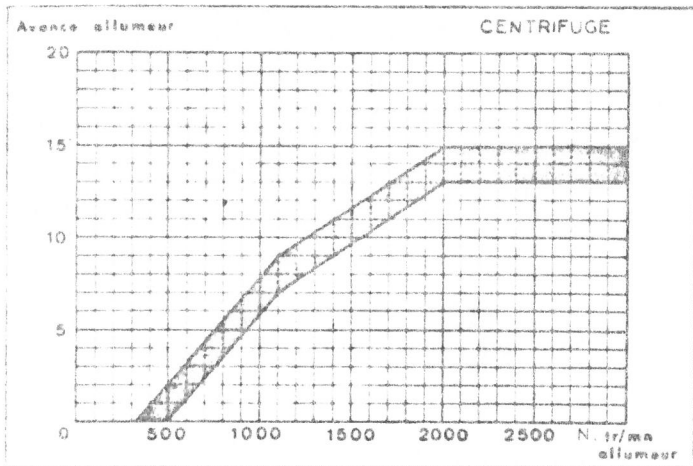
GD: Henviser til vacuumregulerings kurven. (Hvis der er et hul i vacuumdåsen, husk da at lukke dette til.)

Kondensatorens kapacitet: 0.25 - 0.30 μF

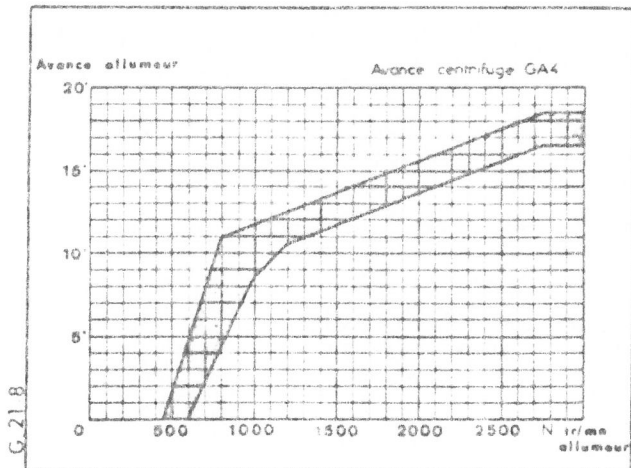
TÆNDINGSAVANCERINGS KURVER:

(Husk at demontere vacuumslangen, ved kontrol af centrifugalreg)

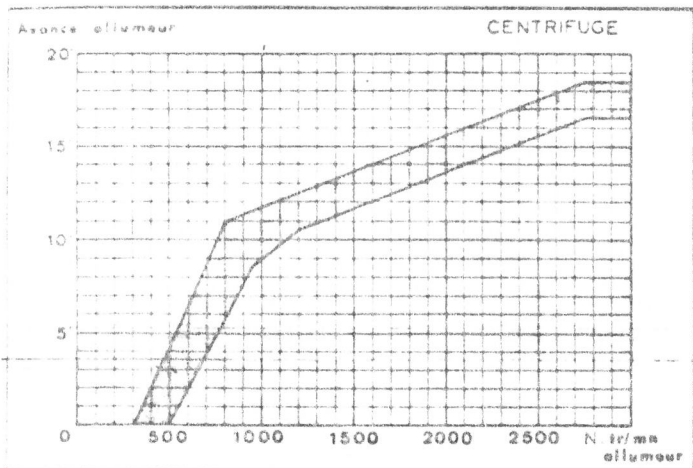
Curve d'avance centrifuge GA1



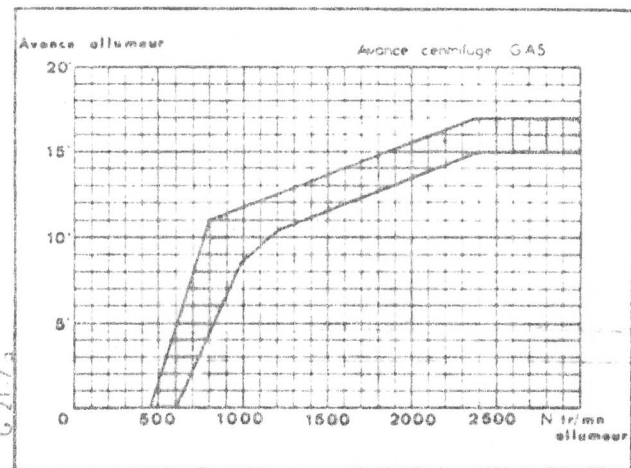
Curve d'avance centrifuge GA4



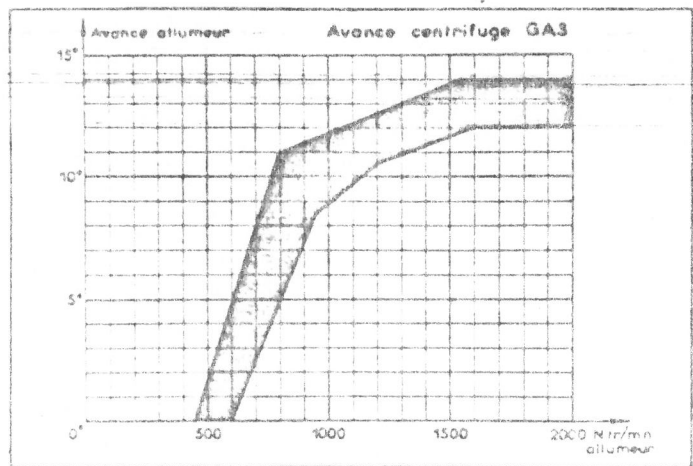
Curve d'avance centrifuge GA2



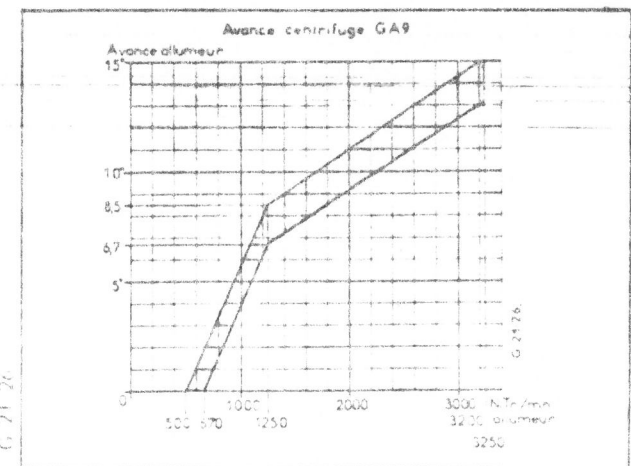
Curve d'avance centrifuge GA5



Curve d'avance centrifuge GA3



Curve d'avance centrifuge GA9



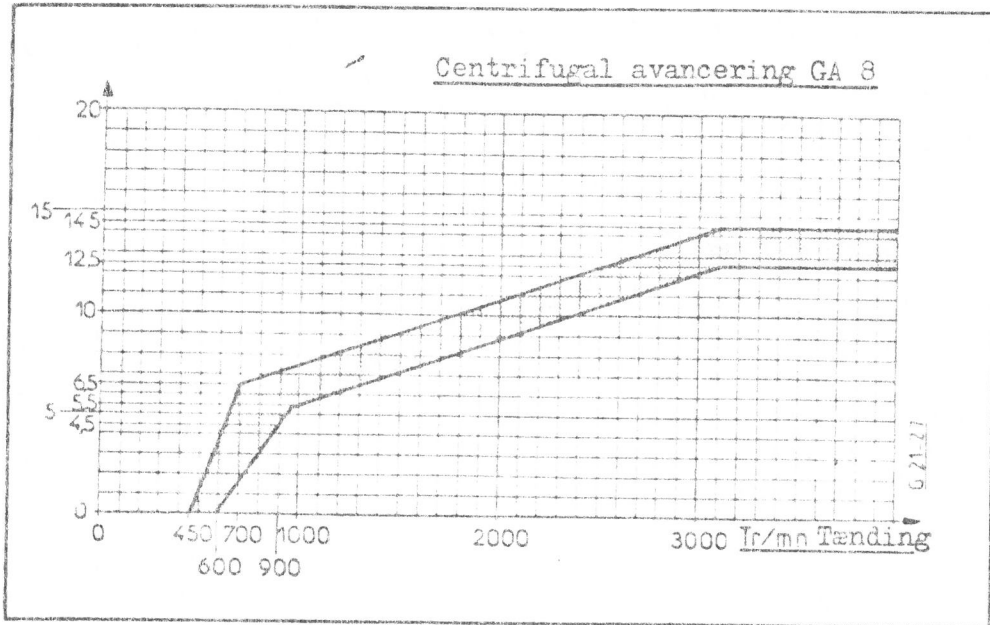
Notat:

Control of impuls generator.

altid modstand mellem 5+6 indenfor 100 ohm.

altid lille spænding 2 til 4 volt på motor 0 ohm

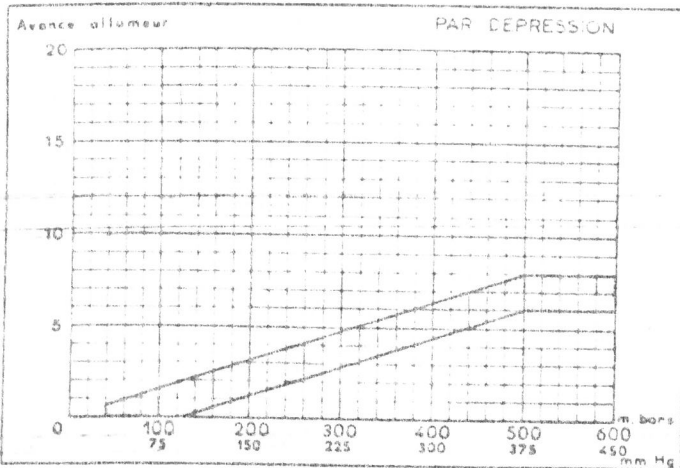
afstanden af isolering mellem 5+2 - 5+3 varde lig



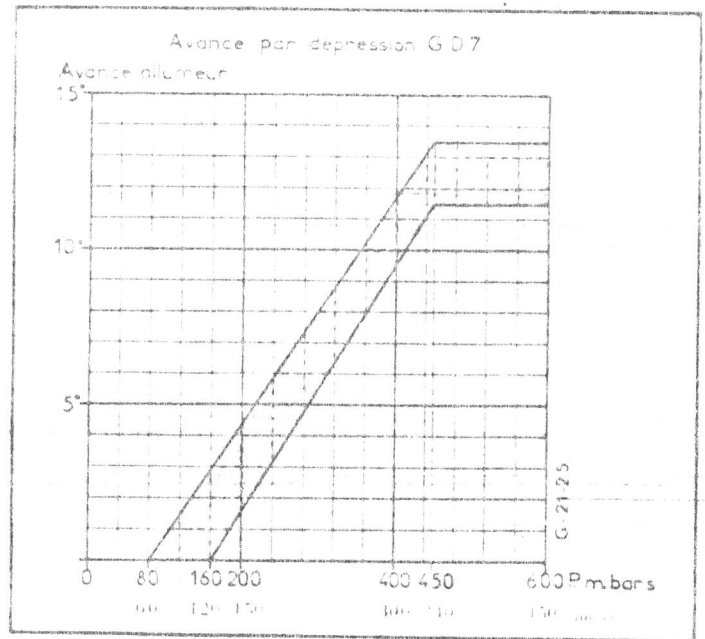
VACUUMREGULERINGS KURVER:

(Evis der er et hul i vacuumåsen, husk da at lukke dette til.)

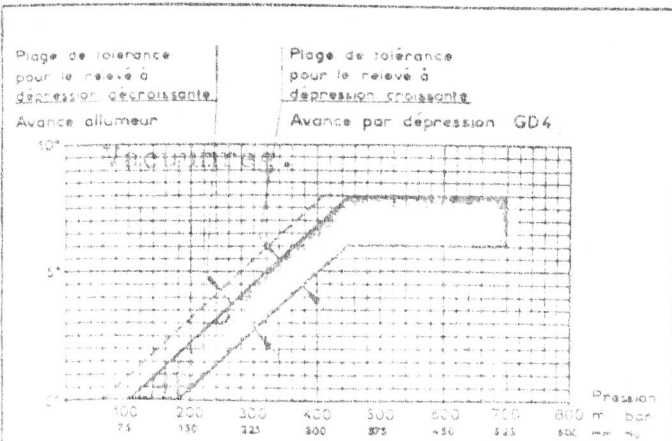
Curve d'avance par depression GD 1



Curve d'avance par depression GD 7



Curve d'avance par depression GD 4



Vacuumreguleringer skal afprøves ved et fordelerevnejusteringsstal på

1000 ± 50 omdr./min.

TEKNISK CIRKULÆRE: NR. 2 DATO. 26.02.1979 REF. 53 G.

SIDE 1.

Dette cirkulære annullerer tidligere meddelelser ang. tændrørs monteringer (tekniske cirkulærer nr. 37 af 11.03.1977, 42 af 27.10.1977 og 45 af 23.01.1978).

I - SAMMENDRAG AF STANDARD MONTERING AF TÆNDRØR

MOTOR	MERKE	TYPE	P.R.nr.
1130cm ³	BOSCH EYQUEM SEV-MARCHAL	W 200 T 30 ell. W 6 D	5 406 176
		800 LS	GX 06 188 08 A
		34 HS	GX 06 188 02 A
		ell. GT 34-2 H	75 491 695
1220cm ³	AC BOSCH CHAMPION EYQUEM MAGNETI-MARELLI SEV-MARCHAL	41 XLS	75 491 696
		W 200 T 30 ell. W 6 D	5 406 176
		N 7 Y	75 491 697
		755 LS	75 491 694
		CW 89 LP	75 491 698
		GT 34-2 H	75 491 695
X2	AC BERU BOSCH CHAMPION EYQUEM FIRESTONE SEV-MARCHAL	40,8 XLS	GX 06 188 03 A
		230-14-3 A	
		W 200 T 30 ell. W 6 D	5 406 176
		N 6 Y	GX 06 188 10 A
		800 LS	GX 06 188 08 A
		F 33 LP	
34 HS	GX 06 188 02 A		
1300cm ³ (X3)	AC BERU BOSCH CHAMPION EYQUEM FIRESTONE SEV-MARCHAL	40,8 XLS	GX 06 188 03 A
		230-14-3 A	
		W 200 T 30 ell. W 6 D	5 406 176
		N 6 Y	GX 06 188 10 A
		800 LS	GX 06 188 08 A
		F 33 LP	
34 HS	GX 06 188 02 A		

DANMARK:

1130 AC 42 LTS

1300 AC 42 LTS

SIDE 2.

II - ALTERNATIV TÆNDRØRS MONTERING

I tilfælde af funktionsfejl eller startvanskeligheder, forårsaget af tilsodning ved kørsel i kolde perioder, er det muligt at montere tændrør af nedenstående typer, som gør starten nemmere under disse forhold. Det anbefales at skifte tændrør af typen "standard" montering ved vinterens slutning.

MOTOR	MARKE	MULIG TYPE	P.R.nr.
1015 cm ³ Lang tændrørsfatning	AC BERU BOSCH CHAMPION EYQUEM NGK SEV-MARCHAL	41,4 XLS 200-14/3 A W 200 T 30 ell. W 6 D N 7 Y 755 LS BP 7 ES GT 34-2 H	ZC 9 852 140 U 5 406 176 75 491 697 75 491 694 75 491 695
1130 cm ³	AC BERU BOSCH CHAMPION EYQUEM NGK SEV-MARCHAL	42 XLS 175-14/3 A W 175 T 30 ell. W 7 D N 9 Y 750 LS BP 6 ES 35 HS	5 417 998 5 417 768 ZC 9 852 141 U ZC 9 852 142 U ZC 9 852 138 U
1220 cm ³ (uden X2)	AC BERU BOSCH CHAMPION EYQUEM NGK SEV-MARCHAL	42 XLS 175-14/3 A W 175 T 30 ell. W 7 D N 9 Y 750 LS BP 6 ES 35 HS	5 417 998 5 417 768 ZC 9 852 141 U ZC 9 852 142 U ZC 9 852 138 U
X2 og 1300 cm ³ (X3)	AC BERU BOSCH CHAMPION EYQUEM NGK SEV-MARCHAL	41,4 XLS 200-14/3 A W 200 T 30 ell. W 6 D N 7 Y 755 LS BP 7 ES GT 34-2 H	ZC 9 852 140 U 5 406 176 75 491 697 75 491 694 75 491 695

KOBLING:

Tør enkeltpladekobling.

Trykfod: FERODE 180 DBR 285

Nav: FERODE A 755

NB: Et koblingsnav til en G13, kan ikke monteres på en G10/G11/G12.

En frigang på 1.0-1.5 mm mellem trykleje og trykfod, svarer til en frigang på 15-20 mm på koblingspedalen.

GEARKASSE:

Oliekvalitet: TOTAL EP 80

Oliekvantitet: 1.4 Liter

Olieskift: For hver 22500 km.

Alle justerbare tolerancer på spidshjulsakslen skal være max. 0.05 mm.

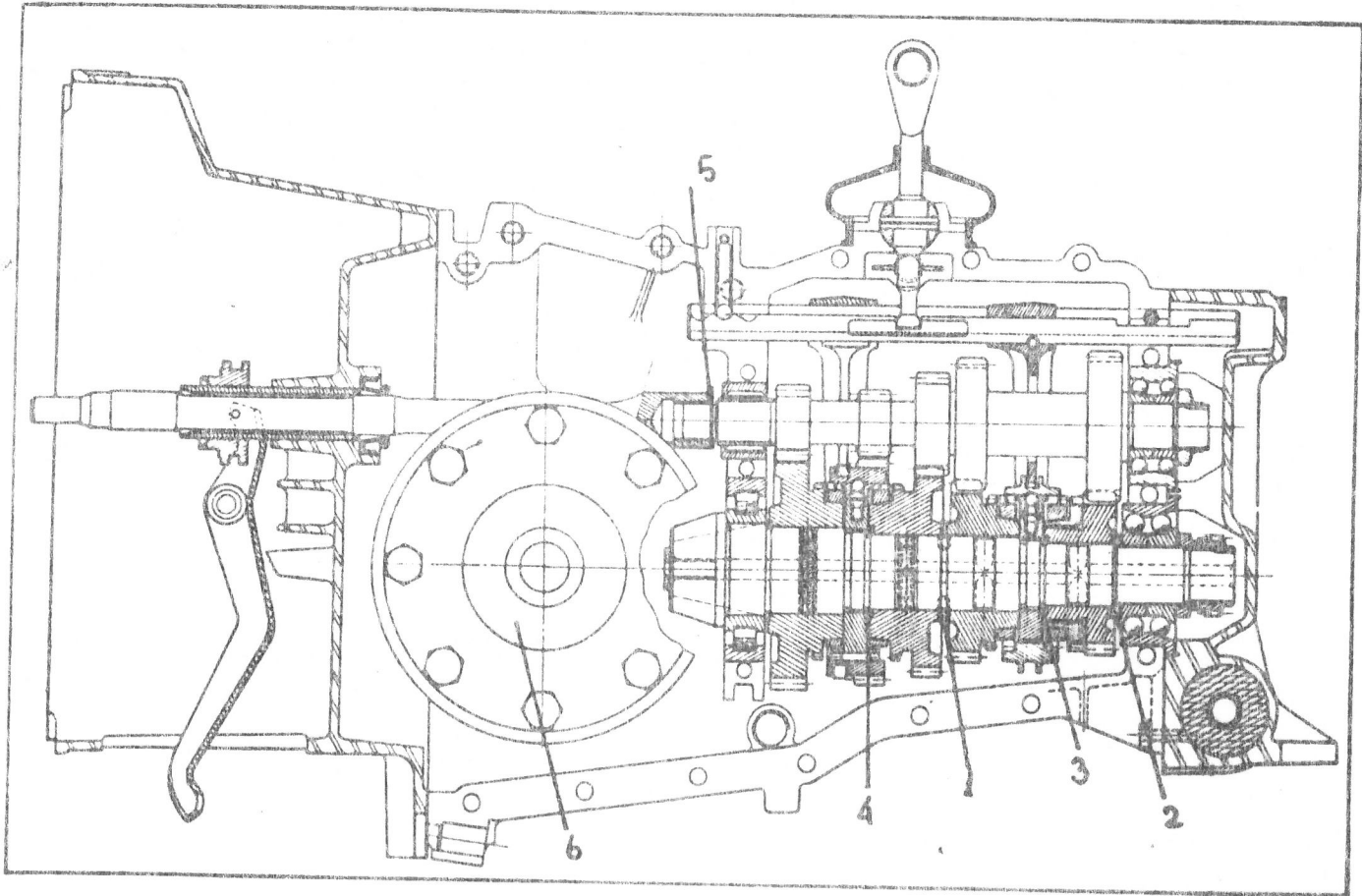
Tandspillet mellem Kron- og Spidshjulet skal være 0.13-0.27 mm.

Forspændingen på sidelejerne skal være 0.05 mm.

Udfræsningerne for lejerne i bageste dæksel må ikke være mere end 0.03 mm. større, eller 0.01 mm. mindre end kanten på det tilsvarende leje.

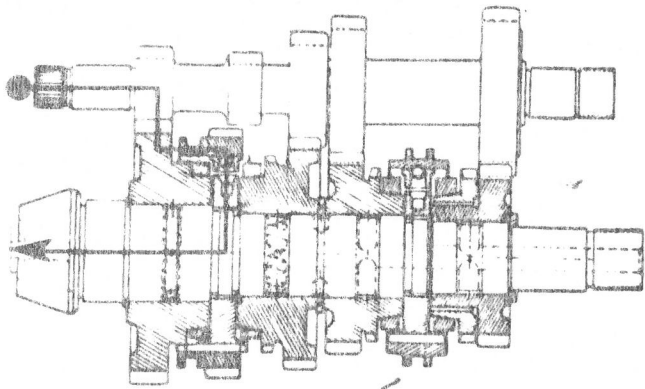
Eksempel på udregning af sidelejejustering og tandspil:

<u>venstre hushalvdel</u>		<u>højre hushalvdel</u>	
værktøj	35.00 mm	værktøj	35.00 mm
udmåling	+ 7.55 "	udmåling	+ 2.40 "
	42.55 mm		37.40 mm
kronhjulsmaal	+ 40.15 "	kronhjulsmaal	40.15 mm
	2.40 mm	udmålingsresultat	+ 37.40 "
lejeforspænding	+ 0.05 "	skive tykkelse	2.75 mm
skive tykkelse	2.45 mm		=====

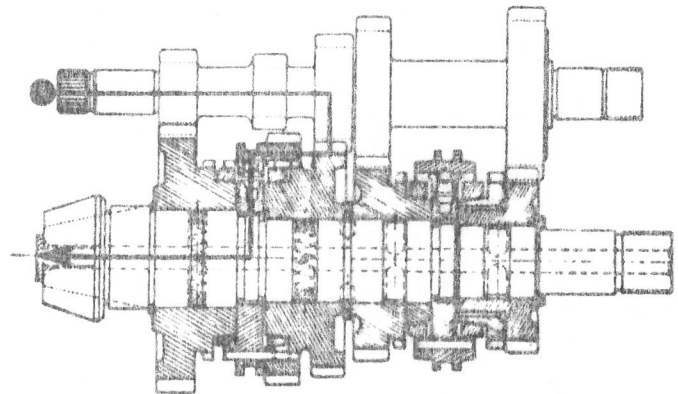


JUSTERSKIVER I GEARKASSEN.

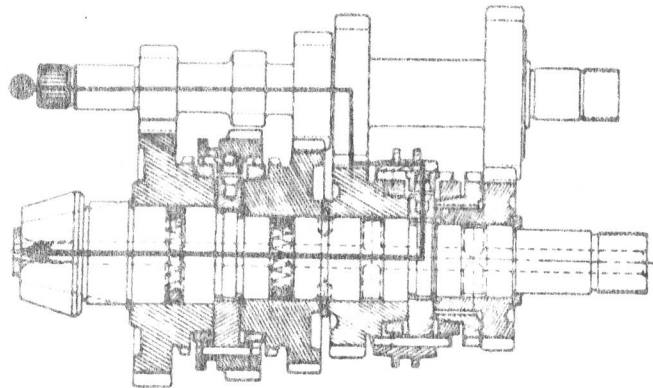
- | | | | | |
|----|----|--------------|---------------------|-------------------|
| 1. | 6 | justerskiver | fra 2.56 - 2.71 mm. | interval 0.05 mm. |
| 2. | 34 | " | " 2.50 - 3.82 mm. | " 0.04 mm. |
| 3. | 5 | " | " 1.42 - 1.58 mm. | " 0.04 mm. |
| 4. | 5 | " | " 1.42 - 1.58 mm. | " 0.04 mm. |
| 5. | 1 | låsering | på 1.20 mm. | |
| 6. | 44 | justerskiver | fra 1.60 - 3.75 mm | " 0.05 mm. |



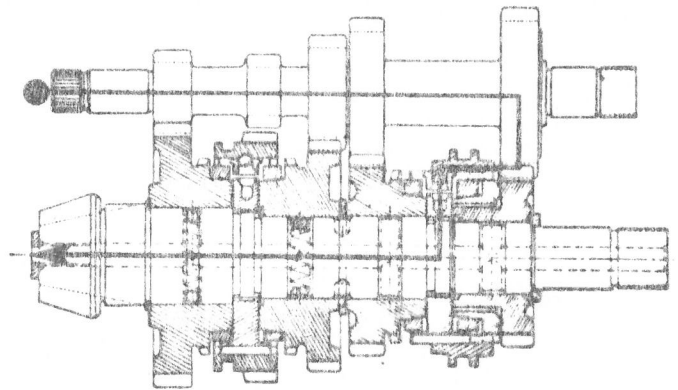
1^{ère} VITESSE



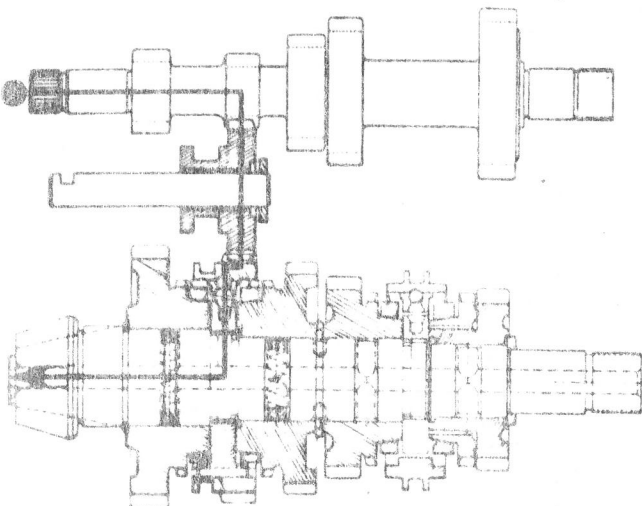
2^{ème} VITESSE



3^{ème} VITESSE



4^{ème} VITESSE

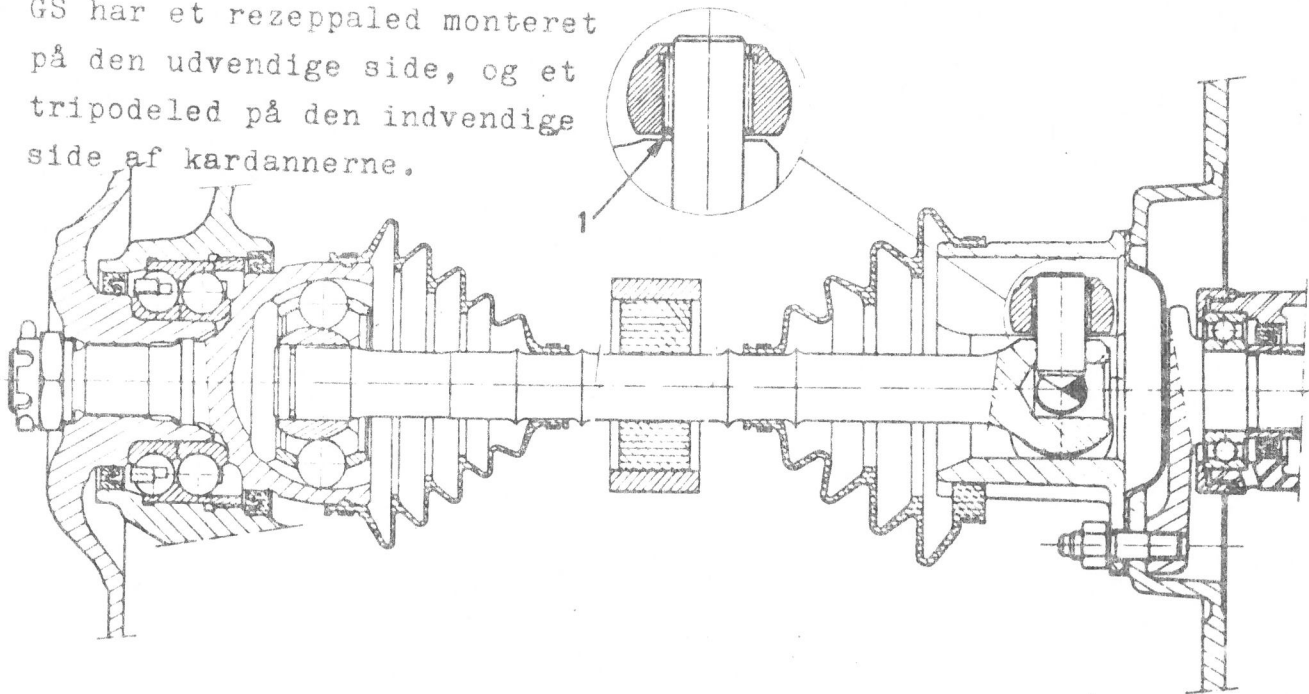


MARCHE ARRIERE

NOTA Les pignons de l'arbre primaire sont constamment en prise avec les pignons récepteurs des 1^{ère}, 2^{ème}, 3^{ème}, 4^{ème} vitesses.

KARDANNER:

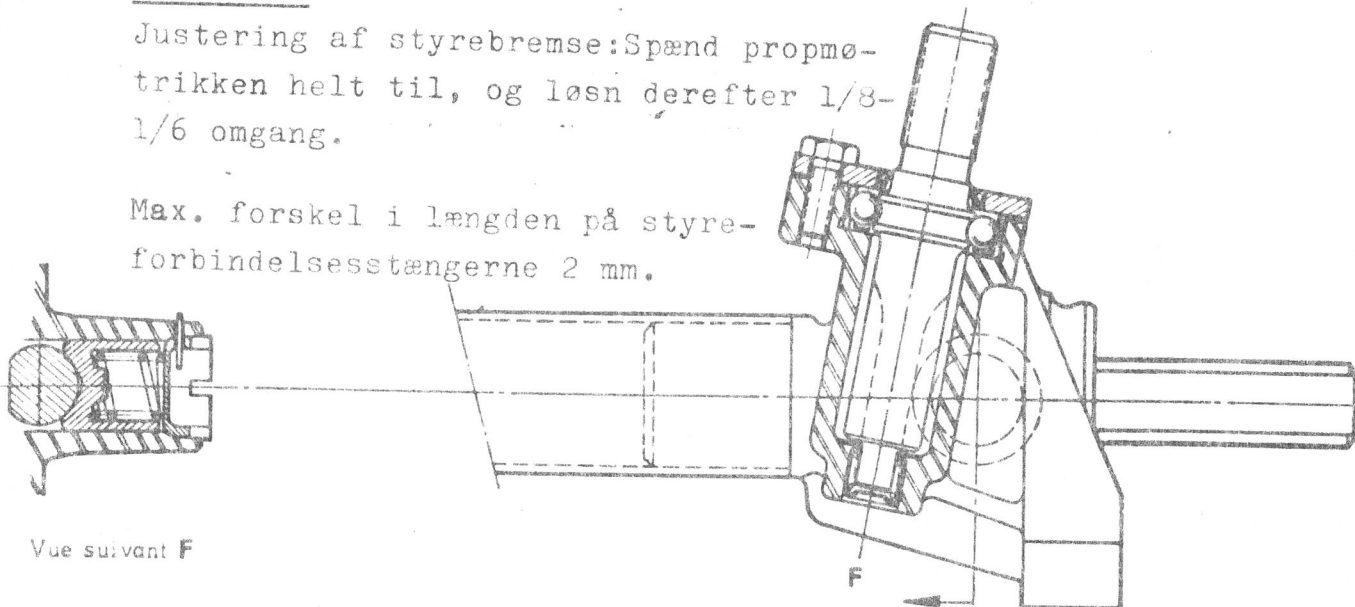
GS har et rezeppaled monteret på den udvendige side, og et tripodaled på den indvendige side af kardannerne.



STYRETØJ:

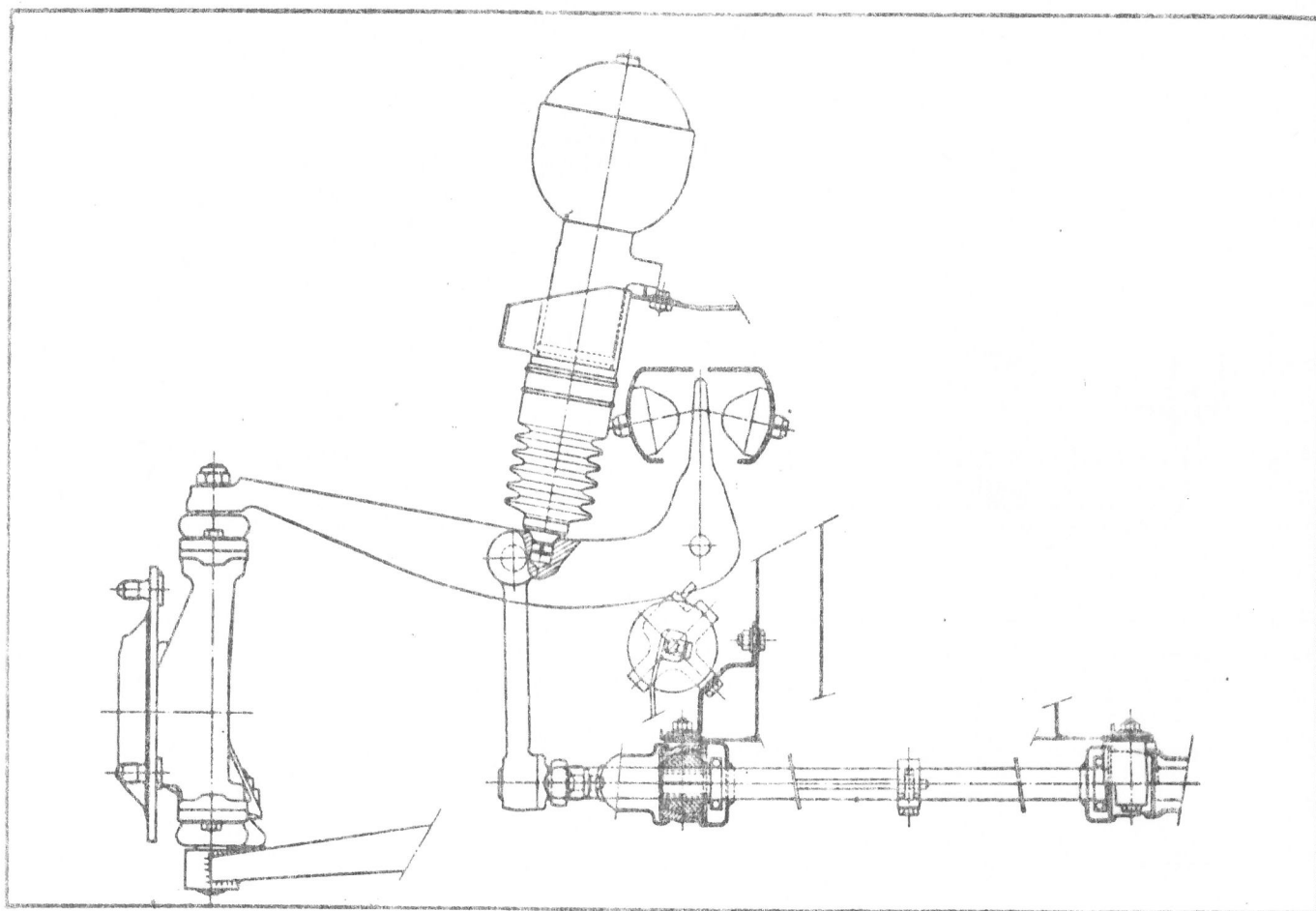
Justering af styrebremse: Spænd propmøtrikken helt til, og løsn derefter 1/8-1/6 omgang.

Max. forskel i længden på styreforbindelsesstængerne 2 mm.



Vue suivant F

FORTØJ:



KARSTER: $\begin{matrix} +1^{\circ}15' \\ -1^{\circ}15' \end{matrix}$ $\begin{matrix} +1^{\circ}25' \\ -1^{\circ}15' \end{matrix}$ Ikke just.bar.

KAMBER : $\begin{matrix} 0^{\circ} \\ +1^{\circ} \\ -1^{\circ} \end{matrix}$ " " "

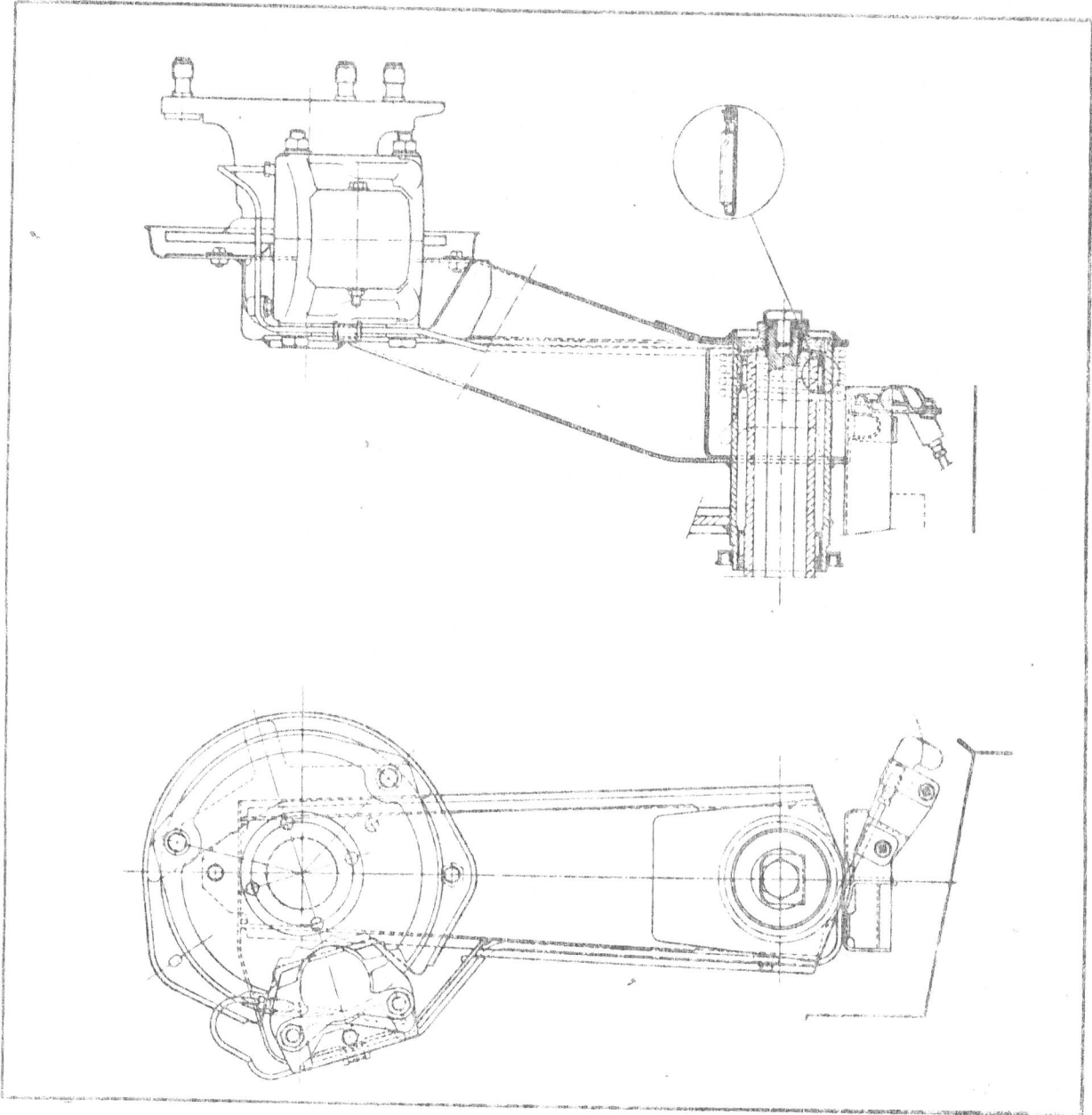
STYREUDSLAG: indv. hjul. $40^{\circ}-45^{\circ}30'$ Ikke just.bar.
udv. hjul. $34^{\circ}-37^{\circ}$ " " "

SPORING: Spidsning 0-2 mm.

HØJDEJUSTERING:

FOR: 189 ± 10 mm
Bag: 272 ± 1 mm

BAGTØJ:



SPORING: Indtil 9/72 ϕ_{-4}^{+4} mm.

Efter 9/72 spidsning $\phi-5$ mm.

KAMBER: ϕ_{-40}^{+40}

BREMSE:

To kreds bremsesystem, med lastafhængig bagbremse.

Trykkilde: Det hydrauliske anlæg.

Håndbremsen påvirker de forreste bremseskiver, ved hjælp af selvstændige bremseklodser.

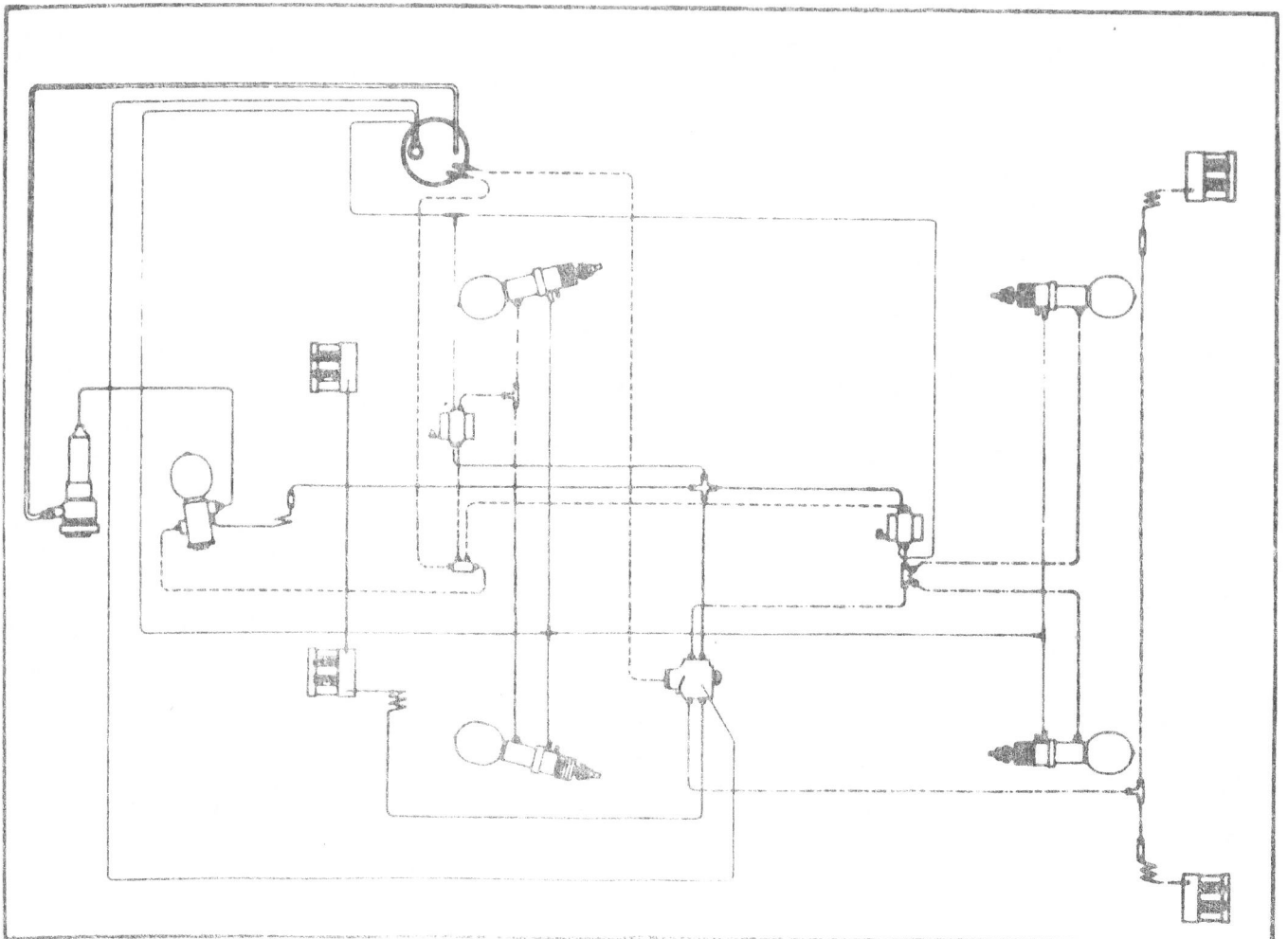
	<u>FOR</u>	<u>BAG</u>
Skivediameter	270 mm	178 mm
Skivetykkelse (indtil 9/72)	7 mm	6 mm
Minimum tykkelse " "	4 mm	4 mm
Skivetykkelse (efter 9/72)	9 mm	7 mm
Minimum tykkelse " "	6 mm	4 mm
Maksimale kast i skive	0.2 mm	0.2 mm
Stempeldiameter (indtil 9/72)	42 mm	30 mm
Stempeldiameter (efter 9/72)	45 mm	30 mm
Størrelse på br. klodser (indtil 9/72)	23 cm ²	13 cm ²
Størrelse på br. klodser (efter 9/72)	36 cm ²	17 cm ²
Belægnings tykkelse på klodser (indtil 9/72)	8.55 mm	7.55 mm
Belægnings tykkelse på klodser (efter 9/72)	12 mm	7.55 mm
Maksimale tykkelses forskel på skiver	0.02 mm	0.02 mm
Afstand mellem håndbr. klodser og skive	0.1 mm	

Det hydrauliske anlæg på vore modeller, er nok det der karakteriserer CITROËN's produkt mest af alt.

Det var en sensation da det blev præsenteret i september 1955, på en model DS 19 med halvautomatisk gearbetjening.

Ikke alene vognens aero-dynamiske stil og udseende vakte stor interesse, men i særdeleshed den, selv indtil dato, meget avancerede Hydropneumatiske (luft-væske) affjedring, med konstant vognhøjde uanset belastningen, tokreds bremse-system og med lastafhængig bagbremse.

En teknik hvor begejstringen var stor såvel hos publikum som hos fagfolk.



Fejlfri funktion af det hydrauliske anlæg, kræver absolut renlighed med væske og div. organer.

Påpasselighed ved af- og påmontering af rørforbindelser og organer. Alle tilslutninger lukkes med propper eller klæbestrimler.

Påpasselighed ved væskepåfyldning, brugt væske må ikke genanvendes.

LHM = Liquid Hydraulic Minerale.

Væsken er farvet grøn. Denne væske type er anvendt siden december 1966.

Tank, - slanger og alle hydrauliske organer er mærket med grøn farve.

Tidligere benyttedes en væske med betegnelsen LHS 2, væsken var af syntetisk oprindelse, farven svag rød. Sammenblanding af disse væsker, eller påfyldning af andre væsketyper, der ikke er godkendte af CITROËN, medfører ødelæggelse af det hydrauliske system.

Kontrol og evt. redning af anlæget, se bag i kursus-mappen.

Trykrørerne må ikke forsøges repareret med svejsning eller lodning, ligeledes vil skarpe bøjninger ødelægge strukturen i rørene. Rørene er spundne og består af fem lag plade. Rørene leveres fra vert reservedelslager færdigarbejdet, dog vil en endelig tilpasning efter at rørene er placeret være nødvendig.

Retur- og lækolie slangerne er af kunststoffet RILSAN. Reparation er mulig når der limes med RILSAN-lim.

Efter en reparation skal slangerne trykprøves indtil 5 atm. tryk. Der må kun være ca. 80 cm. mellem hver reparation.

til notater

Gummislanger anvendes som sugeslange fra tank og til pumpe, samt enkelte lækolie- og returløb.

Pakninger skal udskiftes efter hvert indgreb.

Pakninger til rør monteres så ca. 2 m.m. af røret er frit.

Påskrue omløberen med hånden og vær sikker på en rigtig centrering, før værktøj anvendes. Spændingsmoment for omløberen 0,8 - 0,9 kg/m.

Pakningernes tæthed opstår ved deformation af pakningen under trykpåvirkningen.

Der leveres 3 slags pakninger fra lageret:

Pakninger mærket med grøn farve for LHM væske

Pakninger mærket med rød farve for LHS 2 væske

Pakninger mærket med hvid farve for begge væsketyper

Farvemarkeringen på pakningen skal så vidt muligt vendes mod tryksiden.

De med hvidt mærkede pakninger, anvendes fortrinsvis kun mellem faste komponenter.

Teflonringe anvendes i dele der arbejder konstant fx. i affjedringscylindre.

Tætningsplader kan benyttes ved samling af et rørbundt til et Hydr. organ eller med et andet rørbundt.

Plader og pakninger leveres separat.

Afrensning:

Dele til LHM renses i rensed benzin.

Dele til LHS 2 renses i sprit.

Delene blæses tørre med trykluft.

Hydrauliske organer skal opbevares tilproppede og fyldt med væske.

Pakninger skal opbevares støv- lys og varmfrit.

til notater

Trykkilden:

Organer som indgår heri er, tank, - højtryks-
pumpe, - højtryksregulator og højtryksakkumulator.

Tank:

Kapacitet ca. 4 liter, aftageligt midterparti indeholdende
to filtre, een på sugesiden og een på retursiden, ind-
bygget niveauviser, samt deflektorplade.

Pumpe:

Een stemplet pumpe, monteret på motoren.

Syv stemplet pumpe, trukket af remme, for modeller
med hydraulisk hjælpestyring. Pumperne arbejder konstant.

Højtryksregulator:

Opretholder et minimumstryk for korrekt funktion.

Mindste og største tryk bestemmes af to glideventiler.

HT regulator tilkoblet, oparbejder pumpen tryk.

HT regulator frakoblet, går væsken retur til tanken uden
tryk, og sikre derved pumpen hvileperioder.

HT akkumulatoren:

forbedre funktionsforløbet ved at levere ved forbrug,
væske meget hurtigt, og sikre HT regulatoren hvileperioder.

Funktion:

HT regulator med glideventil er opbygget med fire kamre,
forbundet indbyrdes med en kugleventil samt to glide-
ventiler, h.h.v. T1 T2.

Kammer A: tilførsel af væske fra HT pumpen

Kammer U: forbundet med kammer A, væske under
tryk til forbrug.

Kammer B: forbundet med kammer A eller kammer
R, afhængig af glideventilen T1 stilling.

HT akkumulatoren har en tætsluttende gummimembran ind-
bygget, hvor der på oversiden, gennem en ventil, er
påfyldt et bestemt tryk af kvælstof, kvælstof af hensyn
til korrosion, Dette tryk præsser gummimembranen mod
kuglens sider. Dette tryk kaldes TÅRERINGSSTRYK (forspæn-
ding).

Når væsketrykket fra HT regulatoren presses ind under membranen i HT akkumulatoren ved større tryk end tareringstrykket, komprimeres gassen.

Gummimembranen påvirkes ikke nævneværdigt af det høje tryk, men flyder mellem gas- og væsketrykket.

Gastrykket i HT akkulatorerne bliver udvalgt for akk. bestemte opgaver.

Højt gastryk når der ønskes, at akk. skal afgive sin væskemængde hurtigt og på kort tid og under stort tryk.

Lavt gastryk når der ønskes en endnu større mængde væske, men nødvendigvis ikke under særlig stort tryk = mindre væske pr. tidsenhed.

HT akkumulatoren tjener bl.a. bremsesystemet med reserve-tryk.

HT akkumulatoren kan identificeres ved tallet, der er istemplet påfyldningsventilen, svarende til det påfyldte tryk = tareringstryk.

til notater

Affjedring:

To ting kræves for funktion af den hydropneumatiske affjedring.

1. En væske
2. En luftart, kvælstof, (gassen) der tjener som det fjedrende element.

Væsken er et varierende forbindelsesled, afhængig af vognens belastning, mellem vognen og det fjedrende element. Gassen er indeholdt i en affjedringskugle, hvis opbygning er identisk med HT akkumulatoren.

Affjedringskugle og affjedringscylinder udgør en enhed, som hver af de fire hjul er udstyret med.

Enheden er fastsat på karrosseriet, og gassen, der er det fjedrende element står i forbindelse med hjulet, gennem affjedringsstemplet og væsken.

En støddæmperventil er ipresset affjedringskuglen. Støddæmpningen virker begge veje ved afbremsning af vækestrømmen mellem kugle/cylinder enheden.

Elastiske stålskiver dækker kanalboringerne i støddæmperventilen og vækestrømmen skal presse disse skiver mere eller mindre fra boringerne, afhængig af belastning og selve affjedringen fra vejbanen.

Affjedringakuglerne kan identificeres ved tallet, der er istemplet påfyldningsventilen for gassen = tareringstryk.

til notater

Funktion:

I stabiliseret højdestilling er gassen og væsken, på hver side af membranen, under samme tryk. Dette tryk bestemmes af vognens vægt og belastning.

Trykket er ens i begge sider på samme aksel, i affjedrings-elementerne. Men trykket er forskelligt på for- og bagaksel (vognens vægtfordeling).

For at opnå en effektiv affjedring, er det nødvendigt at gastrykket er i nøje overensstemmelse med det beregnede akseltryk.

Når et hjul støder på en forhindring, forskydes stemplet i affjedringscylinderen opad, og væsken i cylinderen presses forbi støddæmperventilen ind i kuglen og komprimerer gassen.

Hvis hjulet skal passere en hulning, vil gastrykket presse væsken, forbi støddæmperventilen og ud af kuglen, ned i affjedringscylinderen.

Komprimering eller udvidelse af gassen forhindre at energi fra forekomne stød forplantes til karrosseriet.

Når forhindringen eller hulningen er passeret, antager trykket igen sin udgangsværdi, og stemplet sin udgangsstilling i cylinderen.

Elastisiteten i dette uovertrufne system, er større end almindelige affjedringsystemer og har mindre udsving = bedre komfort.

Vejbanens ujævnheder forårsager kun ringe svingninger = god vejbeliøgenhed.

Svingarmenes- og hjulets stabile ophæng mindsker sideslinger = god stabilitet.

til notater

Højdekorrekter:

Andret belastning, ændre frihøjden under vognen.

For at sikre ens frihøjde uanset vognens belastning, er to ens højdekorrekter monteret, een til forakslen og een til bagakslen, korrektererne er fastspændt på h.h.v. for- og bagbro. Korrektererne foreynes med højtryk, der står konstant til rådighed for hurtigt at indtage den ønskede højde, og dermed forbedre vejbeliøgenheden og bremseeffekten.

til notater

Funktion:

Højdekorrekterens kuglehoved påvirker glideventilen. Kuglehovedet påvirkes igen, gennem trækstænger, af en torsionsstang der er fastspændt til krængningsdæmperakslen.

Da krængningsdæmperakslen er forbundet med hvert sit hjul på samme aksel, forårsager enhver bevægelse af hjulene en drejning af akslen.

Når vognen er i normal kørehøjde, er torsionsstangens vinkelstilling i forhold til krængningsdæmperen således, at der ikke sker nogen påvirkning af korrekteren, den står altså i neutralstilling.

En ændring af belastningen forårsager, som nævnt, at frihøjden ændres og dette medfører drejningen af krængningsdæmperen, som overfører påvirkningen til torsionsstangen der forspændes og derved afgiver en kontinuerlig påvirkning af højdekorrekteren.

Ydeligere kan en håndregulering i kabinen betjene både forreste og bageste samtidig, til manuel ændring af frihøjden.

Højdekorrekteren er en tregrenshane, der kan sætte affjedningskredslebet i serie med højtrykket eller returlebet, dette reguleres af glideventilen.

For at styre og afdæmpe glideventilens bevægelser, er et "Dash-pot" system indbygget.

Sidekammerne under gummimanchetterne på korrekteren, er pakket og tætte og fyldt med hydr. væske, indbyrdes forbundet med to kanalsystemer.

Væskens passage fra et kammer til et andet, bremses dels gennem een kanal med dyse, dels ved ventilskiver anbragt for enderne af glideventilen.

Når glideventilen påvirkes fra NEUTRALSTILLING til KORREKTIONSSTILLING, vil ventilskiven i den side af kammeret hvor væsken skal flyttes fra, presse mod og lukke den "store boring", og væsken vil da være tvunget til at passere kanalen med reduceret gennemgang (dysen).

Herved bliver væskens passage afbremset og ligeledes glideventilen og opnår at kortvarige påvirkninger fra affjedringer under kørslen ikke ændre glideventilens stilling.

Først efter ca. 15 - 25 sek. konstant påvirkning, vil væskens passage fra et kammer til det andet være total, og glideventilen vil gå til en korrigerende stilling.

Når glideventilen påvirkes fra KORREKTIONSSTILLING til NEUTRALSTILLING, vil væsken passere hurtigt tilbage gennem den "store boring", idet ventilskiven i denne side ikke kan dække boringen og væskestrømmens tilbageløb vil løfte den anden ventilskive ud fra sit sæde.

Glideventilens bevægelse bliver ikke afbremset mod NEUTRALSTILLINGEN.

Umiddelbart før glideventilens NEUTRALSTILLING, kan ventilskiven presse mod og lukke for den "store boring", og sidste del af korrektionen forløber langsommere, da væsken må passere kanalen med reduceret gennemgang, dette for korrekt stabilisering af frihøjden første gang.

Da GS modellen, bl.a. til Danmark, ikke er monteret med sikkerhedsventil indskudt i det hydr. anlæg, har den manuelle frihøjde betjening kun tre funktionsstillinger, i modsætning til modeller med sikkerhedsventil indskudt. Disse modeller har fire funktionsstillinger (D modellerne 5 funktionsstillinger).

GS modeller til lande med indskudt sikkerhedsventil, henvises til TC. 8 af 1975.

Ved reparation af en højdekorrektor er det vigtigt at denne samles nedsænket i hydr. væske.

til notater

Indstilling af: korrekterer, - trækstænger for manuel højde regulering samt frihøjde under vogn.

Korrektererne er placeret på h.h.v. for- og bagbro. Forreste korrekter er afskærmet med en plade.

Korrekt indstilling er af største betydning for systemets rette funktion.

Trækstængerne, eller vinkelarmene ved korrektererne, for manuel frihøjde ændring er justerbare.

Disse skal, med motoren gående og højdereguleringshåndtaget i position normal frihøjde, være placeret således at der opnås samme frigang til begge sider i det ovale hul på korrekterens vinkelarm.

Løjhængslingen af trækstængerne har en tendens til at gå fast, og denne friktion kan forårsage forstyrrelser i funktionen. Lignende friktion kan også opstå ved korrekterens kuglehoved.

Ændring af frihøjden foran:

Løser spændbåndet omkring krængningsdæmperakalen fra torsionsstangen og bevæg dette frem og tilbage, indtil korrekt frihøjde opnås

Ændring af frihøjde bagpå:

Adgang til korrekteren gennem bagagerumbunden. Løser korrekteren fra sit opspændingsbeslag, bevæg korrekteren frem og tilbage, indtil korrekt frihøjde opnås.

Frengangsnaade: (vognen på lift)

Løft vognen med håndkraft, slip når den bliver for tung, vognen går nedad, stiger igen og stabiliseres. Aflæs og noter frihøjden.

Derefter trækkes vognen nedad med håndkraft, slip når den begynder at hæve sig, vognen løfter sig, går nedad og stabiliseres. Aflæs og noter frihøjden.

Ex. 1. mål 147 mm. 2. mål 163 mm. = $310 : 2 = 155$ mm.

til notater

Bremseventilen:

Er i princippet to bremsestempler, som glideventiler, monteret efter hinanden. Returfjedere ved hver glideventil placerer disse i neutralstilling med åbent returlob. Systemet er et tokreds bremsesystem, med lastafhængig bagbremse.

Funktion:

Modkraften til pedaltrykket kommer fra bagsiden af den forreste glideventil.

Når bremsepedalen påvirkes, forskydes glideventilen til de forreste bremser, returkanalen lukkes og HT tilførslen åbnes.

Der opbygges et tryk til den forreste bremsekreds og samme tryk vil, gennem en langsgående boring i glideventilen, samtidig opbygges bag glideventilen som modtryk til pedaltrykket. Jo højere pedaltryk, jo højere modtryk, jo højere tryk sendes der ud til forbremsene.

Modtrykket bag glideventilen til forbremsene, udever samtidig et tryk på forsiden af den bageste glideventil til bagbremsene.

Så længe dette tryk ikke overstiger fjederkraften bag glideventilen til bagbremsene, bevæger denne sig ikke. Først i det øjeblik trykket er større, begynder aktiveringen af bagbremsene.

Glideventilen bliver herefter presset bagud, lukker for returkanalen, og åbner for trykket fra den bageste affjedringskreds. Trykket i bageste affjedringskreds bestemmes, som tidligere nævnt, af belastningen.

Det tryk der opbygges i bageste bremsekreds vil, gennem en langsgående boring i glideventilen, også opbygges bag glideventilen som modtryk og vil derfor altid regulere til et optimalt bremsetryk, uden blokkering af baghjulene = lastafhængig bagbremse.

Jo større belastning på vognen, jo mere vægt skal bringes til standsning, jo højere tryk skal der udeves på bremsepedalen for at opnå samme bremselængde.

GS modellen har en manokontakt monteret på firevejs forgreningen, der lader en lampe lyse på instrumentbordet ved trykfald.

Hydrauliske specifikationer

HT regulator	Tilkoblings- tryk	Frakoblings- tryk
	kg/cm ²	kg/cm ²
Forreste affjedrings- gaskugle Tareringstryk	→ 2/73 kg/cm ²	2/73 → kg/cm ²
Bageste affjedrings- gaskugle Tareringstryk	kg/cm ²	
x/ Manokontakt	→ 3/73 kg/cm ²	3/73 → kg/cm ²
x/ HT akkumulator	→ 3/73 kg/cm ²	3/73 → kg/cm ²

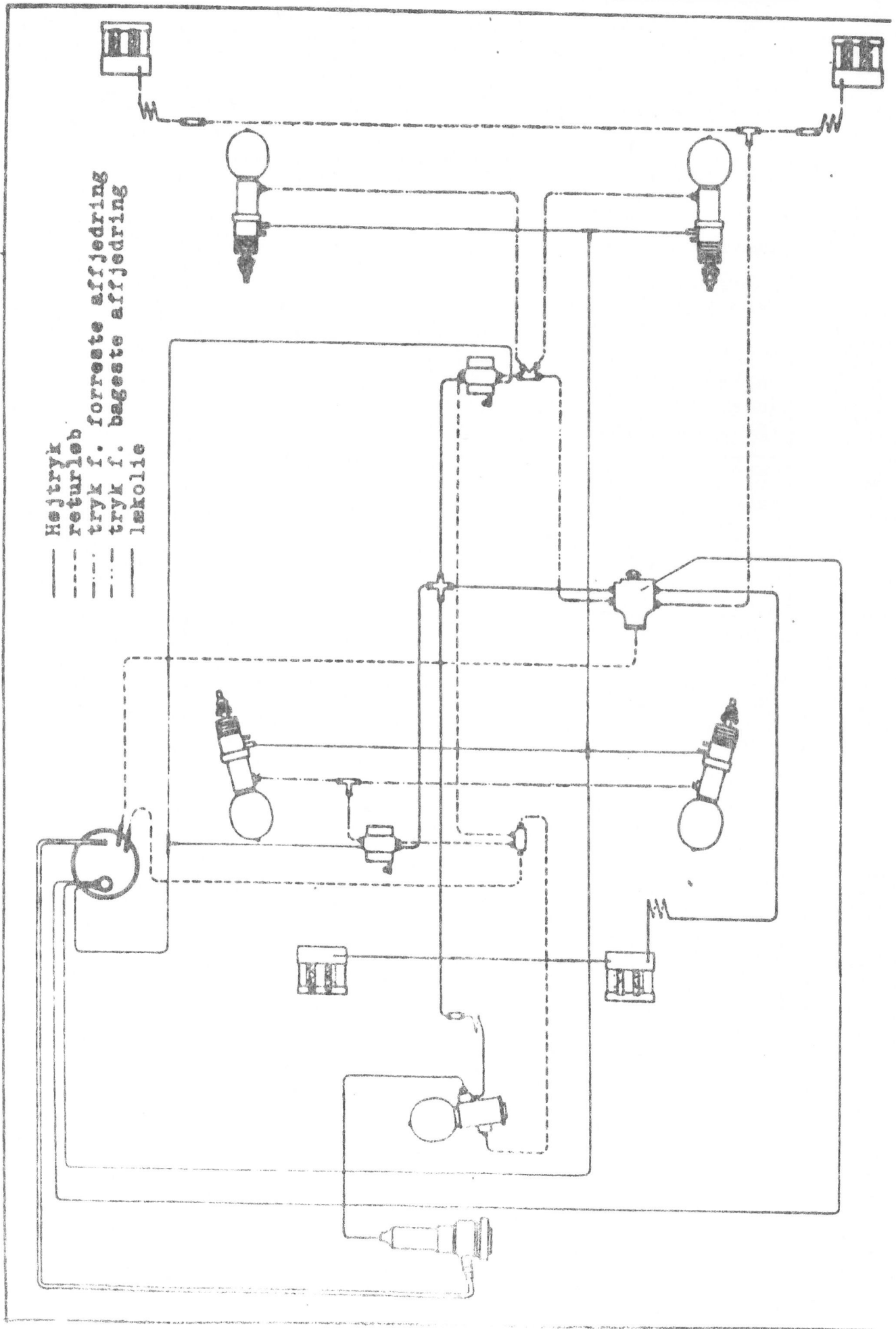
x/ 3-1973 ændring: ændres der fra gl. type til ny type, SKAL begge komponenter skiftes.

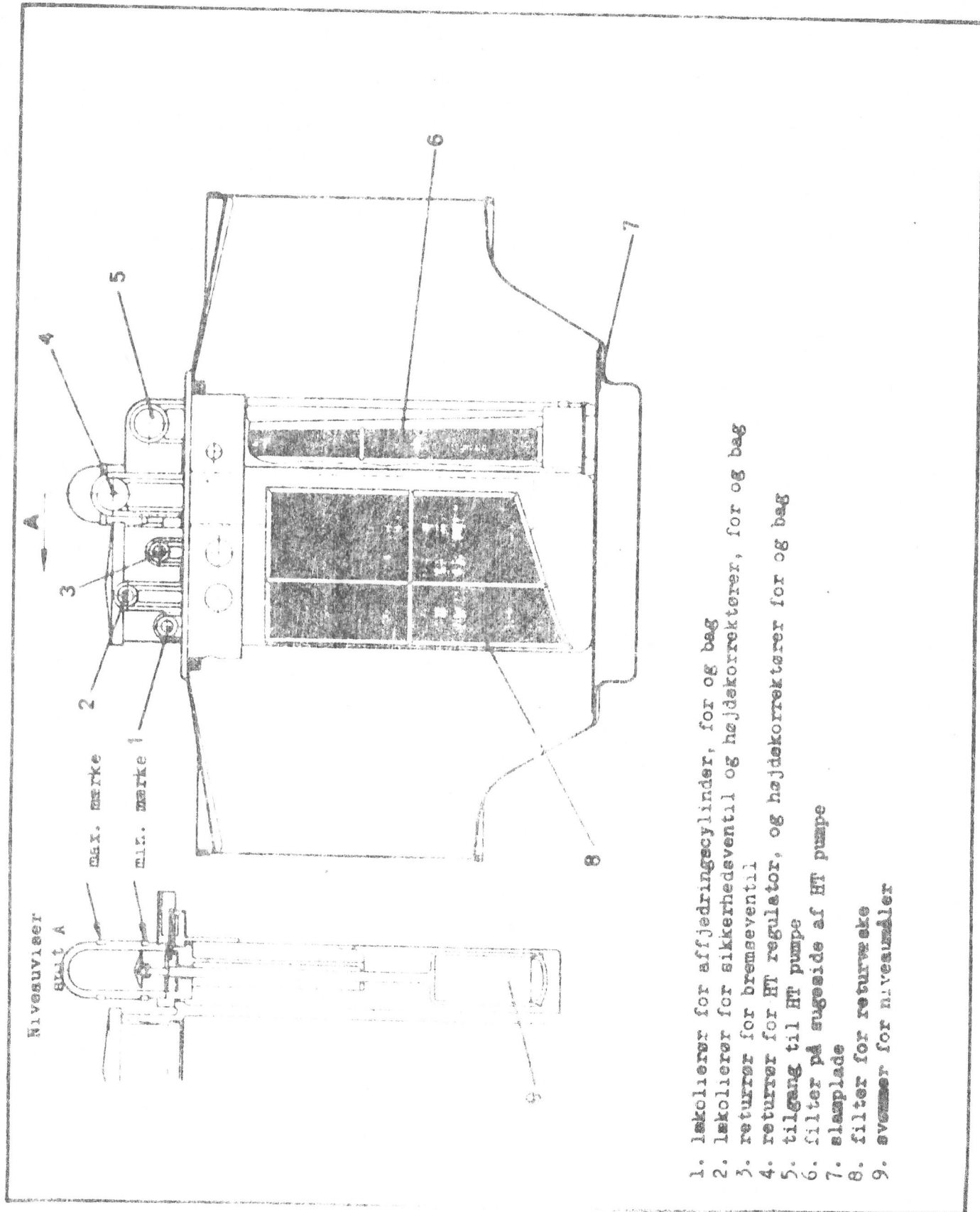
Frihøjde specifikationer

Foran	m.m.	Fra plant gulv til undersiden af krængningsdæmperakslen.
Bagpå	m.m.	Fra plant gulv til forkant af bag- bro ved benzintank opspending.

Foran justeres frihøjden ved krængningsdæmperakslen.

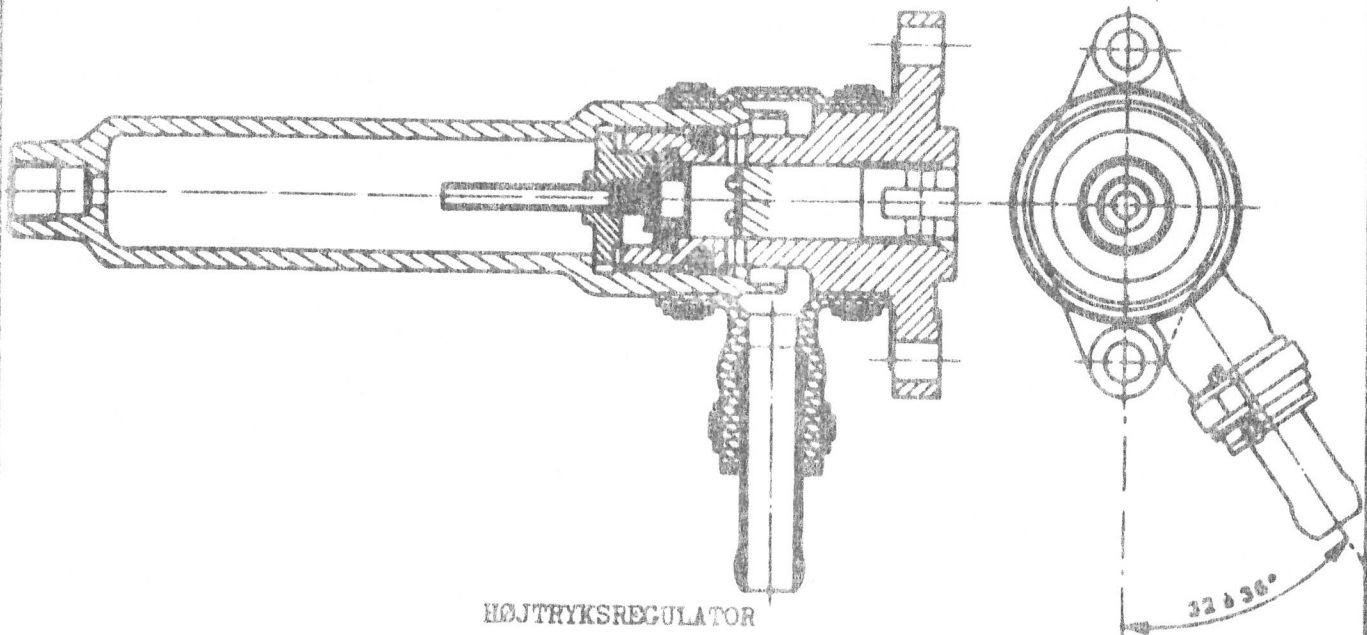
Bagpå justeres frihøjden ved at ændre korrektørens stilling på opspendings beslaget. Adgang gennem bunden i bagagerummet.



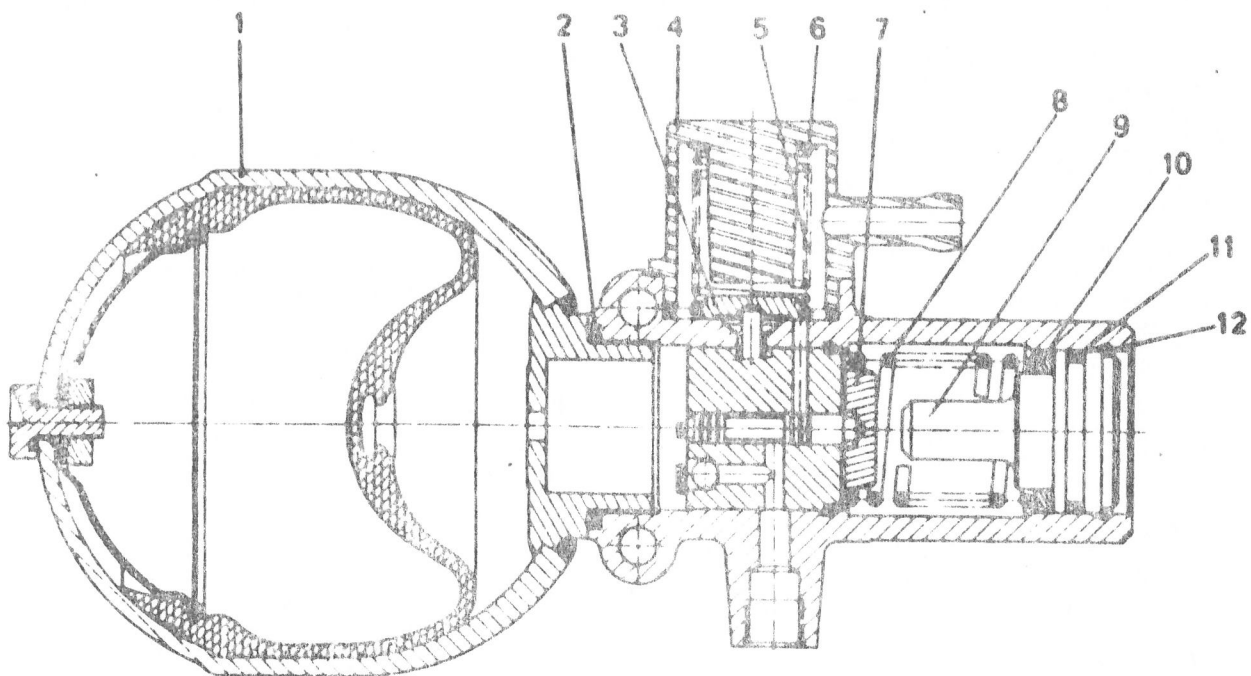


1. løkoller for affjedringscylinder, for og bag
2. løkoller for sikkerhedsventil og højdekorrektorer, for og bag
3. returrør for bremseventil
4. returrør for HT regulator, og højdekorrektorer for og bag
5. tilgang til HT pumpe
6. filter på sugeside af HT pumpe
7. slæmplate
8. filter for returveke
9. svømmer for niveaumåler

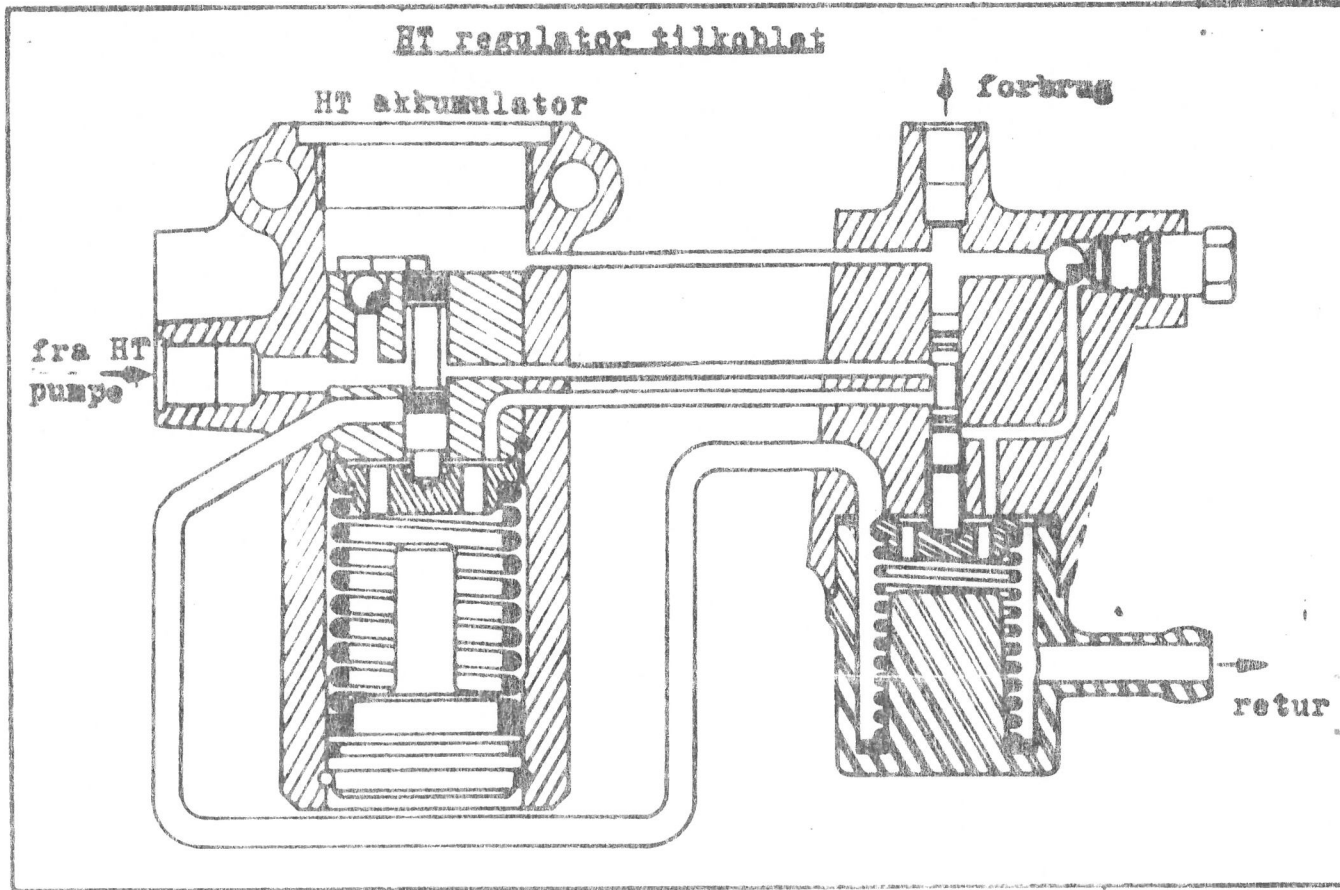
HT pumpe



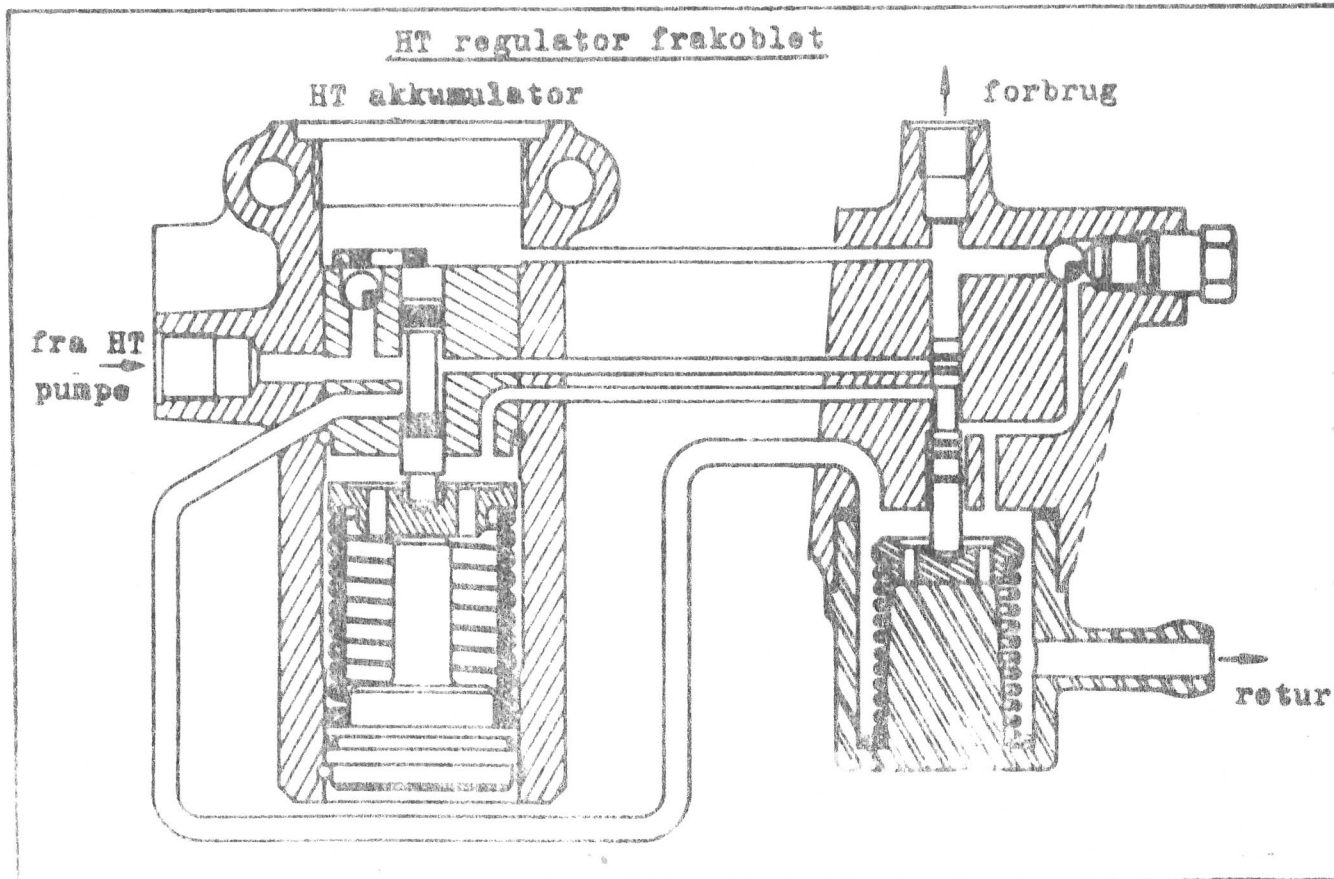
HØJTRYKSREGULATOR
 HOVEDAKKUMULATOR

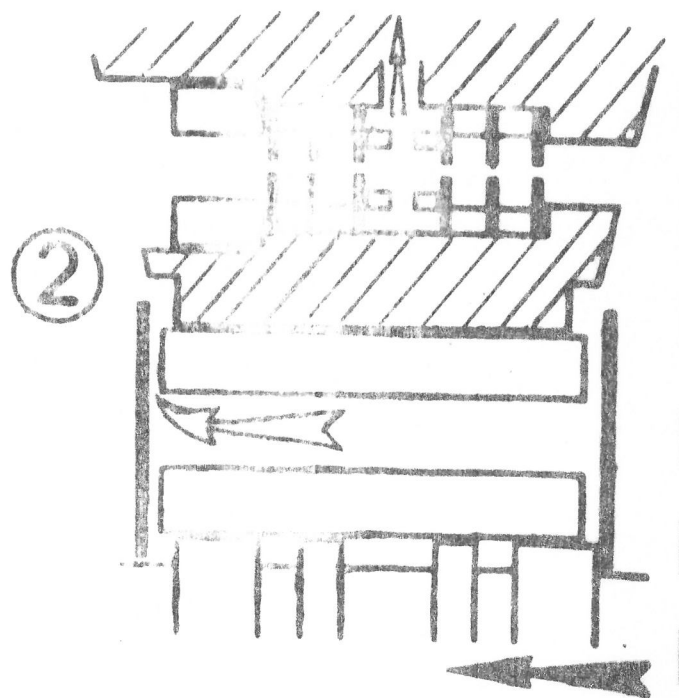
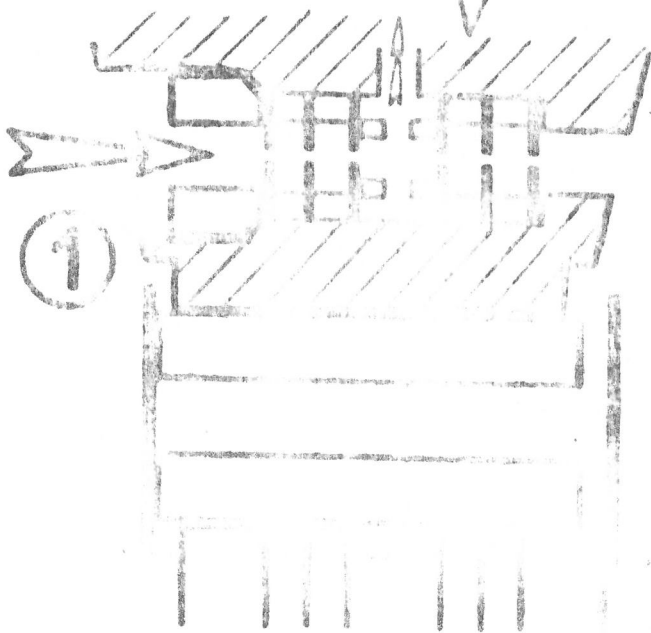
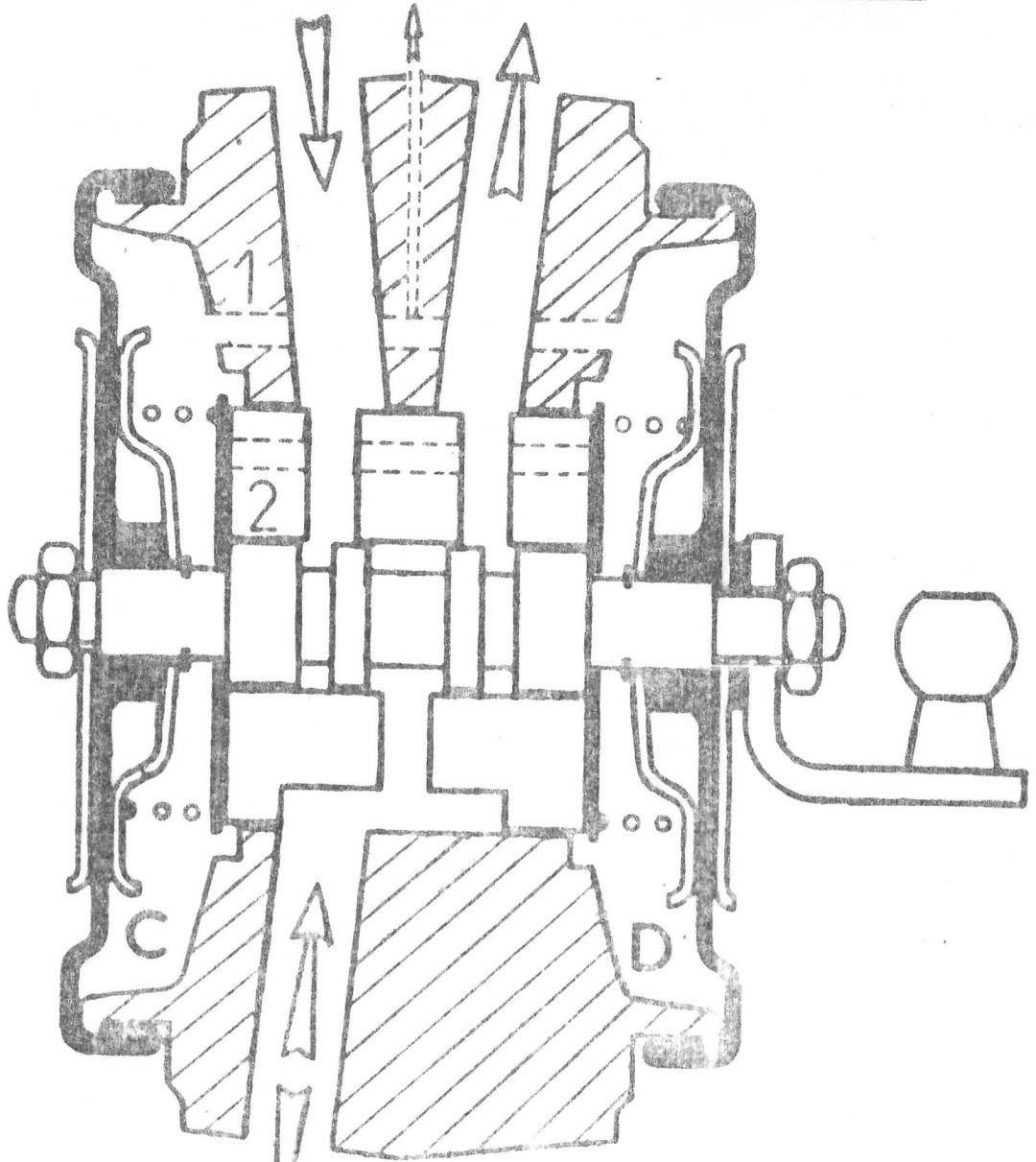


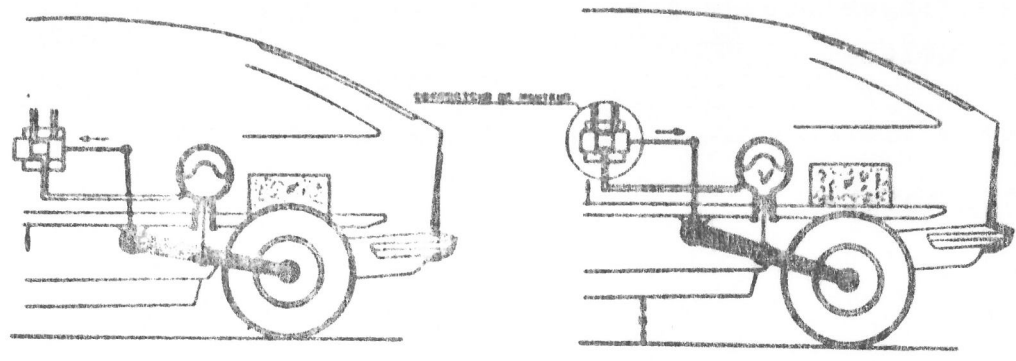
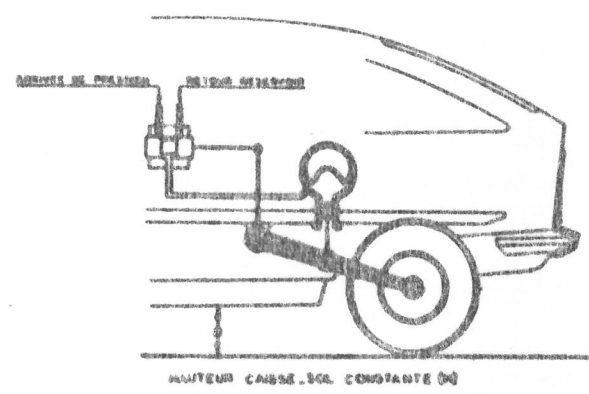
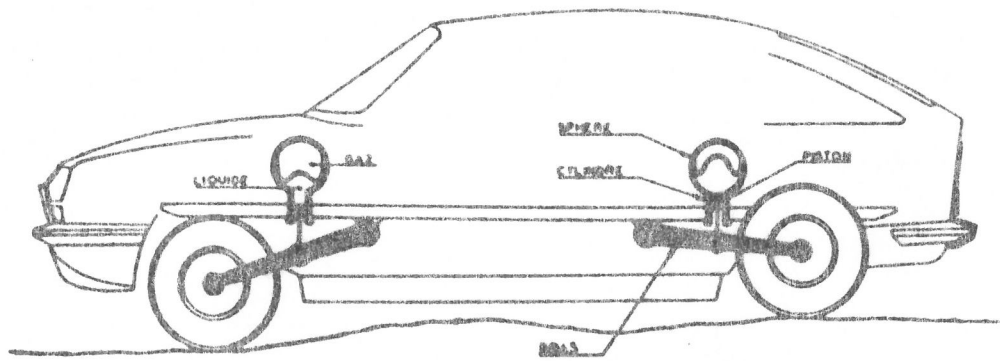
1	hovedakkumulator	7	fjederaksel
2	ringpakning	8	tilkoblingsfjeder
3	fjederventil	9	fjederprop
4	fjederhus	10	presserakiver
5	frakoblingsfjeder	11	ringpakning
6	justerskiver for fjeder	12	låsring



♦ D. 39-5







Kontrol af hydraulisk anlæg med manometer.

Værktøj:

tre-forgrening, - et manometer fra 0 - 250 kg., - tre propper (han), - een prop (hun), - to-forgrening.

Forarbejde:

Kontrol af vækestand.

Kontrol af filter renhed.

Arbejdstemperatur for hydr. væske.

Klargøring for kontrol:

Normal kørestilling.

Trykudligningseskruen åbnes.

Øverste stilling.

Demonter varmfordelingshuset.

Udskift to forgreningen på forbroen med tre forgreningen og monter manometeret.

BEMÆRK:

Rækkefølgen af kontrollerne skal overholdes. Hvis et organ konstateres defekt, skal dette udskiftes inden kontrollen fortsætter.

Kontrol af H.T. akkumulator:

Fra fire-forgreningen demonteres: rør til forbremseser, - rør til forreste og bageste højdekorrekterer, og åbningerne proppes til.

Trykudligningseskruen spændes.

Demonter ledningen fra strømfordeler til tændspole.

Tern motoren med selvstarteren.

Trykket stiger hurtigt til det tryk, der skal være i H.T. akkumulatoren, og her stabilisere sig.

Dens hurtige stigning fortæller trykket i akkumulatoren.

Kontrol af H.T. regulator:

*Monter ledningen til strømfordeler og tændspole.

Start motoren, og kontroller trykstigningen på manometert.

Ved 170 ± 5 kg. skal regulatoren slå fra, lad motoren gå ca. 3 min. for at trykket kan stabilisere sig.

Stop motoren, og kontroller trykfaldet, max. 10 kg. på 3 min. Pumpeydelse, 0 til 170 kg, ca. 45 sek. 1000 motoromdr.

Start motoren trykstigning til 170 kg., og trykudlignings-skruen åbnes en lille smule, så trykket falder langsomt.

Ved 145 ± 5 kg. skal H.T. regulatoren slå til igen og manometeret vil igen stige.

Dette vil fortælle, om fra-og tilkoblingstrykket og korrekt.

Er dette ikke tilfældet, må H.T. regulatoren udskiftes.

Kontrol af bremseventil til forbremserne:

Trykudlignings-skruen åbnes.

Rør til bremseventil monteres på fire-forgreningen.

Trykudlignings-skruen lukkes.

Start motoren, og afvent frakoblingstryk.

Lad motoren gå i 3 min. for at trykket kan stabiliseres.

Stop motoren, og kontroller trykfaldet i 3 min.

Max. trykfald på 3 min. 10 kg.

Kontrol af manokontakt:

Start motoren og afvent frakoblingstryk.

Stop motoren, og tråd på bremseventilen til kontrollampen på instrumentbordet tænder, og aflæs ved hvilket tryk lampen begyndte at lyse.

Kontrol af forreste affjedringskreds:

Trykudlignings-skruen åbnes, og røret til forreste højdekorrekter monteres.

Trykudlignings-skruen lukkes, og motoren startes.

Normal kørstilling. Afvent stabilisering af vognhøjden og frakobling af H.T. regulatoren. Lad motoren gå i 3 min.

Stop motoren og kontroller trykfaldet i 3 min. max. 10 kg.

Portsat.

Hvis der konstateres for stort trykfald, skal højdekorrektøren og affjedringscylindere kontrolleres enkeltvis.

Kontrol af højdekorrekter:

Demonter beskyttelsesskærmen indiv. i højre forskærm.
Trykudligningseskruen åbnes, og vognen i øverste stilling.
Demonter federerret til affjedringscylindrene, og prop hullet.
Trykudligningseskruen lukkes, og vognen i normal kørestilling.
Start motoren og afvent frakoblingstrykket.
lad motoren gå i 3 min. for stabilisering. Stop motoren.
Kontroller trykfaldet i 3min. max. 10 kg.

Kontrol af højre forreste affjedringscylinder:

Trykudligningseskruen åbnes, og i øverste stilling.
Demonter federerret til venstre affjedringscylinder.
Prop hullerne i venstre affjedringscylinder og tre-forgre-
ningen, og udfør samme kontrol som for højdekorrekter.

Kontrol af venstre forreste affjedringscylinder:

Trykudligningseskruen åbnes, og i øverste stilling.
monter federerret til venstre affjedringscylinder og
demonter federerret til højre affjedringscylinder.
Udfør samme kontrol som for højdekorrekter, efter tilpropning
af højre affjedringscylinder.

Kontrol af bageste affjedringskreds:

Trykudligningseskruen åbnes, og i øverste stilling.
Monter federerret til bageste højdekorrekter.
Demonter røret fra bageste affjedring på bremseventilen
og prop hullet.

(federerret til forreste affjedringskreds bør proppes,
hvis der er konstateret trykfald på kredsen.)

Trykudligningseskruen lukkes, normal kørestilling.
Udfør samme kontrolsom for forreste affjedringskreds.

Hydraulisk kontrol på returløbet:

Samme forkontrol som med manometer.

- A Start motoren, vognen i normal frihøjde, afvent regu-
latores frakobling, - mål tiden indtil regu-
latores tilkobling.
Sker dette under ca. 30 sek. kan dette indikere et
indre tryktab.
Er tiden over ca. 30 sek. er den almene tilstand
tilfredsstillende.
- B HT regulator.
Under trykopbygningen, eller med standset motor, må
der ikke sive væske ud fra returslangen.
- C HT pumpe.
Tiden for pumpen at oparbejde tryk fra 0 kg. til
frakoblingstryk, må være ca. 45 sek.
- D Bremseventil.
Med vognen i normal frihøjde og HT regulator frakoblet,
må der ikke kunne iagttages en væskestråle, - højst
dråber.
- E Affjedringscylindre.
Med vognen i normal frihøjde og HT regu-
latores frakoblet, må der ikke kunne iagttages spild ved læk-
kollielebet.
- F Højdekorrektør.
Med vognen i normal frihøjde og HT regu-
latores frakoblet, må der ikke kunne iagttages en væske
stråle, højst dråber fra h.h.v. returrør og/eller læk-
kollieleb.
- G Manokontakt.
Med vognen i øverste frihøjde og åben trykudlignings-
skrue, skal indikeringslampen på instrumentbordet lyse.
Motoren startes, trykudlignings-
skruen spændes, lampen skal slukke lige før
gagvognen begynder at hæve.
- H Sikkerhedsventil (for enkelte modeller GS samt model CX)
Vognen hæves til max. frihøjde. Trykudlignings-
skruen på HT regu-
latores åbnes, vognen skal blive i denne
stilling.

Da vi tilstedighed har tilfælde af sammenblandinger af forskellige væsketyper i det hydrauliske anlæg, gør vi opmærksom på, at selv en mindre del forkert væske fremkaldt store skader, som kan være vanskelige at lokalisere årsagen til.

Kontrol af om der er påfyldt syntetiske væsker i anlæget, kan følgende analyse foretages:

I et gradinddelt måleglas med prop, hældes 100 cm^3 af prøvevæsken. Væsken skal være godt gennemarbejdet i anlæget, før udtagningen.

Tilsæt 20 cm^3 vand og ryst glasset godt.

Hvis LHM væsken er ren, efter udskillelsen, vil de 20 cm^3 vand udskille sig på bunden af glasset.

Hvis der er iblandet syntetiske væsker i anlæget, vil vandet efter udskillelsen antage en mælkeagtig farve, da vand og syntetiske væsker blandes, samtidig vil den udskilte væskevolumen blive større end 20 cm^3 . Forskellen angiver procenten af forkert væske.

FX: 25 cm^3 udskilt væske.

$25 \div 20 = 5 \%$ iblandet forkert væske.

I tilfælde af funktionsfejl på anlæget, hvor det drejer sig om hængende eller stramme organer, kan det anbefales at tømme systemet for væske, påfylde motorolie SAE 10 (uden tilsætninger af adetiver), og lade vognen køre ca. 1000 km. inden udskiftninger af hydrauliske komponenter udføres.

Hvis en vogn har kørt med forkert væske i systemet, vil det medføre at affjedringen bliver hård, bremsesvigt mm.

til notater
