# service bulletin DAF

## DAF 66

E. 0 - 006

Onderwerp : borgvloeistof Loctite 241
Toepassing : alle typen

---

Vanaf heden is de door ons voorgeschreven borgvloeistof Loctite 241 verkrijgbaar in flesjes van 50 cc onder het onderdeelnr. 0-95-265740.

Hieronder volgt een overzicht op welke plaatsen Loctite toegepast dient te worden in DAF personenauto's :

| | | |
|---|---|---|
| 1. | penbout voor bevestiging van variomatic secundair | 33 |
| 2. | splines van steekas (2 tegenover elkaar liggende splines) | 33/44/55 |
| 3. | schijfpakketmoer van variomatic secundair | 33/44/55/66 |
| 4. | moer en splines van steekas | 66 |
| 5. | koppelingsas in toplager | 33/44/66 |
| 6. | emulsiepijp carburateur | 55/66 |

In tegenstelling tot eerder voorgeschreven Loctite borgvloeistoffen, moet Loctite 241 worden toegepast zonder z.g. activator.
De borgende werking is afhankelijk van de mate waarin de kontakt-vlakken van te borgen onderdelen worden schoongemaakt. Naarmate de kontaktvlakken schoner zijn, is de borging beter. Het is daarom noodzakelijk om de kontaktvlakken schoon te maken met een schone doek of een papieren tissue alvorens Loctite aan te brengen.
De uithardingstijd van Loctite 241 bedraagt ca. 45 minuten.

Loctite 241 is een borgmiddel met anaerobe eigenschappen. Dit betekent dat het vloeibaar blijft zolang het in open verbinding staat met zuurstof en hard wordt wanneer het van zuurstof wordt afgesloten. Dit is dan ook de reden dat de flesjes Loctite borgvloeistof slechts gedeeltelijk zijn gevuld waardoor een grote hoeveelheid lucht in de flesjes aanwezig is.

Eindhoven, juli 1973.

# service bulletin DAF

## DAF 66

E. 0 -005

Onderwerp : Reparatieinstruktie voor de elektrisch verwarmbare achterruit.
Toepassing : DAF 66.

---

Onderbroken warmtedraden op de verwarmde achterruit kunnen, ook bij ingebouwde achterruit, worden gerepareerd met behulp van de reparatie set met onderdeelnr. 262343. Met deze set kunnen meerdere reparaties als volgt worden uitgevoerd.

1. Met behulp van de zelfklevende indicator band kan worden nagegaan in welke warmtedraad een onderbreking is (zie punt 6). De onderbreking kan worden opgezocht met het bijgeleverde proeflampje door de warmtedraad met de polen van het lampje af te tasten bij ingeschakelde verwarming. Wanneer de beide polen van het lampje over de onderbreking staan, zal het lampje gaan branden.
2. Strooi wat "Bimspulver" op een schone doek en maak daarmee de ruit aan de binnenkant plaatselijk schoon (vooral olie, vet, e.d. goed verwijderen).
3. Plak boven en onder langs de warmtedraad, ter plaatse van de onderbreking, een strook gele plakband. De stroken moeten naar beide zijden ca. 2,5 cm langer zijn dan de onderbreking (fig. 1).
4. Strooi de gehele inhoud van een capsule met geleidingspasta op het mengglas en kneed de pasta met behulp van de spatel tot deze dikvloeibaar is geworden. Breng vervolgens de pasta aan op de onderbreking en wel over een zodanig lengte als in fig. 2 aangegeven.
5. Bestrijk de geleidingspasta na een droogtijd van minimaal 15 min. met een mengsel van "UHU-plus" en "Metallpulver".
   Hiertoe moet op het mengglas "UHU-plus Binder" en "UHU-plus Härter" in gelijke hoeveelheden worden gemengd en vervolgens met eenzelfde hoeveelheid "Metallpulver" worden geroerd tot een stijve brei is ontstaan. Laagdikte ca. 0,5 mm.
6. Na een uithardingstijd van 1,5 uur is de reparatie gereed. Verwijder de stroken plakband en breng een strook zelfklevende indicator band loodrecht op de warmtedraden aan (fig. 3).
   Schakel de achterruitverwarming in. Bij stroomdoorgang wordt de indicator strook bij de kruisingen met de warmtedraden blauw gekleurd (de indicator stroken kunnen meerdere keren worden gebruikt).

Eindhoven, juli 1973.

z.o.z.

# service bulletin DAF

## DAF 66

E. 0 - 004
2 blz.

Betreft : Motortestapparatuur.
Toepassing : Alle typen.

---

Als gevolg van de steeds verdergaande eisen t.a.v. de lucht-verontreiniging door motoren, zijn met name de eisen aan carburateur en ontsteking aanzienlijk verzwaard. Dit heeft niet alleen gevolgen voor de fabrikant, die nu genoodzaakt wordt om bij de afstemming van carburateur en ontsteking op de motor zeer nauwe toleranties te hanteren, maar ook voor de dealers. Bij de afstelling van de motoren moet men de door ons verstrekte voorschriften in acht nemen.
Ook in die landen waar aan CO-emissie geen exacte eisen worden gesteld, moet men toch onze afstelvoorschriften hanteren daar anders problemen ontstaan, zoals slecht aanslaan van de motor, slecht overnemen, afslaan, nadieselen en hoog benzineverbruik.

Voor een goede afstelling van de motor is de navolgende minimum set apparatuur zonder meer noodzakelijk :

1. Kontakthoekmeter
2. Ontstekingsafstellamp (evt. met vervroegingsmeter)
3. Toerenteller
4. Koolmonoxidetester (CO-tester)
5. Vacuummeter
6. Voltmeter

Voor een juiste CO-afstelling van de carburateur dient altijd eerst het ontstekingstijdstip en het stationaire toerental te worden gekontroleerd.
Alvorens het ontstekingstijdstip te kontroleren moet worden gemeten of de afstelling van de kontakthoek juist is.

Voor de algehele funktiekontrole of afstelling van het vacuumsysteem en van het laad- en startcircuit achter wij een vacuummeter en een voltmeter onmisbaar.

Eindhoven, juli 1973.

z.o.z.

# service bulletin DAF

## DAF 66

E. 0 - 003
2 bladen

Betreft: Wijziging speciaal gereedschap.
Toepassing: DAF 66

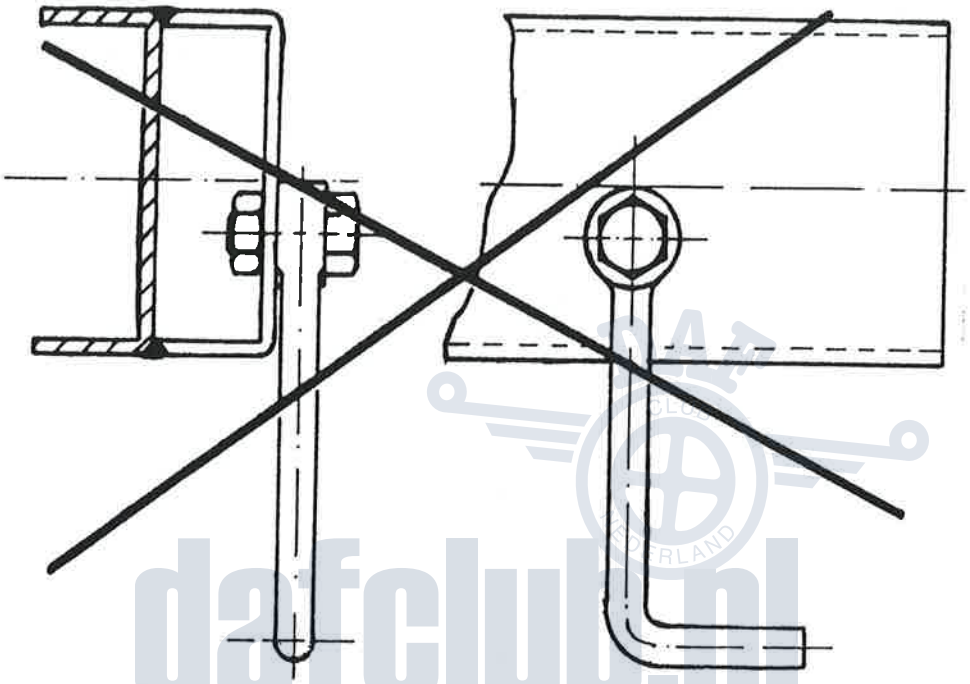
---

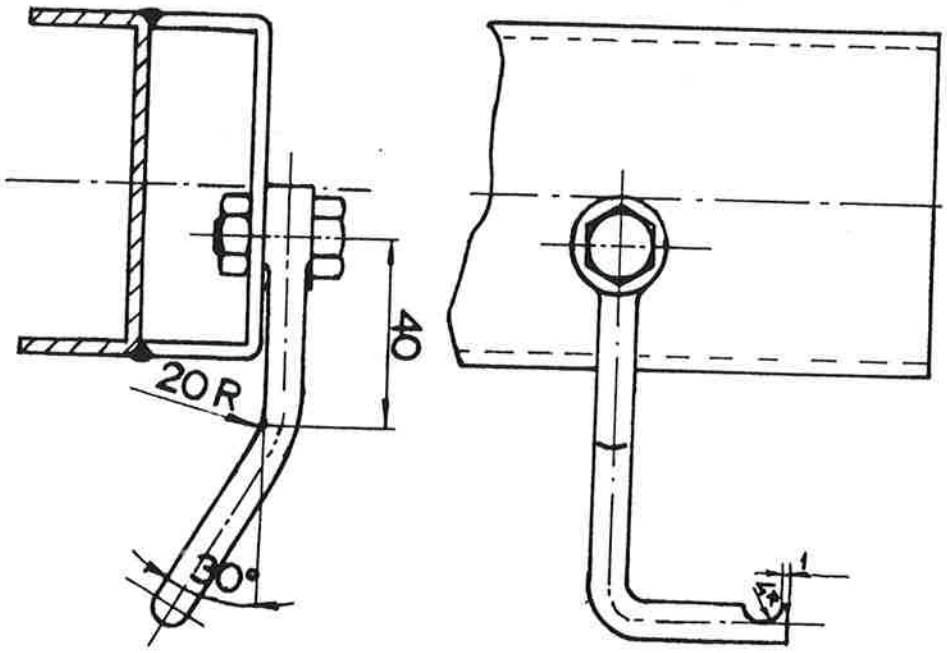
In verband met de gewijzigde uitvoering van de reaktiestangsteun op de achteras, dient de vergrendelhaak van het speciaal gereedschap 535759 hierop te worden aangepast.

Indien men dit speciaal gereedschap reeds in bezit heeft, kunt U de vergrendelhaak aanpassen volgens bijgaande tekening.

Eindhoven, februari 1973.

dafclub.nl






dafclub.nl

# service bulletin DAF

## DAF 66

E. 0 - 002
2 blz.

Betreft: Wijziging schijvenspreider.
Toepassing: DAF 66.

---

Bij het openen van de sekundaire schijven met behulp van schijvenspreider 3.99.535758 kan de riem zodanig bekneld raken tussen de schijvenspreider en de schijven dat de riem inscheurt.

Als gevolg hiervan is op de schijvenspreider een wijziging aangebracht.
De wijziging omvat een breder nylon blokje op het verschuifbare deel van de schijvenspreider. De bestaande (1) en de nieuwe (2) uitvoering zijn hierbij afgebeeld.

Wanneer U reeds in het bezit bent van een schijvenspreider in de bestaande uitvoering, adviseren wij U om het betreffende nylon blokje te vervangen door een gewijzigd exemplaar.

Voor schijvenspreiders welke door DAF reeds zijn geleverd, worden de gewijzigde blokjes nagezonden.

De wijze waarop de schijvenspreider wordt gebruikt is opgenomen in de Werkplaatsinstructies hoofdstuk 3.(zie afbeelding 3). Een andere methode voor het gebruik van de schijvenspreider is op afbeelding (4) te zien. Beide methoden kunnen naar wens worden toegepast.

Eindhoven, december 1972.

Z.o.z.

# service bulletin DAF

## DAF 66

E. 0 - 001

Betreft: Wijziging in onderhoudsvoorschriften
Toepassing: DAF 66

---

De bestaande instructies met betrekking tot het te verrichten onderhoud aan DAF personen- en bestelauto's werden door ons aan een kritische beoordeling onderworpen en getoetst aan de huidige inzichten die er met betrekking tot de verschillende onderhoudsonderwerpen bestaan.
Eén van de onderwerpen welke terecht naar onze mening kritisch getoetst moest worden aan de verlangens die hieromtrent leven, is de veiligheid. Dit resulteerde in een aantal aanpassingen die inmiddels in het onderhoudsboekje zijn opgenomen.

De aanpassingen zijn:
- Bij de schijfrem, iedere 10.000 km de remblokken controleren.
- Bij de trommelrem, iedere 20.000 km de remvoering controleren.
- Het gehele remsysteem iedere 50.000 km of tenminste eenmaal per twee jaar controleren. Het is echter gewenst dat de remvloeistof eenmaal per jaar wordt ververst.

Eindhoven, december 1972.

# service bulletin DAF

## DAF 66

E.1 - 005

Betreft : Gewijzigde afdekkappen met bevestiging van de slaapstoelbeslagen

Toepassing : DAF 44 en 66

---

Vanaf chassisnummer ± 935.000 is de bevestiging van de onder- en boven afdekkap van het slaapstoelbeslag verbeterd.

Deze verbetering is verkregen door het souvereinen van de bevestigingsgaten ten behoeve van de onderste afdekkap (1,5 mm x 45°).

Tevens is de bovenste afdekkap op een grotere afstand van het stalen beslag gekomen door het verhogen van de afstandsprop, waar ook de bevestigingsbout doorheen gemonteerd wordt. De gewijzigde kap is te herkennen aan een platte kant aan de afstandsprop.

In gevallen van onvoldoende bevestiging van de afdekkappen dient als volgt gehandeld te worden :

- Verwijderen van onder- en bovenkap
- Souvereinen van de 2 bevestigingsgaten
- Vervangen van onder- en bovenkap door een nieuw, verbeterd exemplaar.

Het kan voorkomen, dat de bekleding beschadigd wordt door een veertje onder de afdekkap. In deze gevallen dienen de ogen van het veertje dichtgeknepen te worden.

Eindhoven, januari 1974

# service bulletin DAF

## DAF 66

E. 1 - 004

Onderwerp: Veiligheidsgordel
Toepassing: DAF 33/44/66

---

Vanaf chassisnummer 757213 tot chassisnummer 893078 zijn in de DAF 33/44/66 voor Nederland, België en Frankrijk veiligheidsgordels gemonteerd met centrale bevestigingsbeugel van de Fa. Coenen-Wingard.
Deze gordels zijn herkenbaar aan de oranje drukknop en de leveranciersnaam op een oranje label.

Het kan in uitzonderingsgevallen voorkomen dat bij dit type veiligheidsgordels de klinknagel in de sluiting loslaat, waardoor de sluiting niet goed meer funktioneert.
Indien dit plaatsvindt dient als volgt te worden gehandeld:

- Sluiting uit elkaar nemen, waarbij de oranje knop ingedrukt moet worden gehouden.
- Plastic halve maantje uit het centrale gat van metalen haak nemen.
- Sluiting weer monteren.
- Speciale klinknagel in sluiting monteren en klinken.
  Eventueel moet kleinste gat in sluiting iets opgeruimd worden om vlotte montage van klinknagel mogelijk te maken.
  De benodigde klinknagels worden U door de Service Afdeling geleverd.

In dezelfde serie chassisnummers kan het voorkomen dat de bevestigingsbout van de veiligheidsgordel in de middenstijl los loopt.
Indien dit geconstateerd wordt moet de bout met Locktite 241 vastgezt worden.

Eindhoven, November 1973.

# service bulletin DAF

## DAF 66

E. 1 - 003

Onderwerp: Rammelen en/of slecht sluiten van het schuifdak.
Toepassing: DAF 44/66

---

Bij het openen en sluiten van het schuifdak, kan het gebeuren dat de bladveertjes (onderdeelnr. 589574), welke zich aan weerszijden van het schuifdak onder het hemelraam bevinden, van de geleiderpennetjes schuiven.

Om dit te ondervangen, kan men de doordrukking aan de voorzijde van de veertjes dieper maken. Hiertoe dient men als volgt te werk te gaan (zie werkplaatsinstrukties blz. 1-15):

- Draai het schuifdak half open, trek het hemelraam aan de voorzijde los en schuif het naar achteren.
- Draai het schuifdak vervolgens bijna dicht en neem de bladveertjes uit.
- Sla de doordrukking in de bladveertjes wat dieper met behulp van een doorslag. Ondersteun de bladveertjes hierbij met bv. een moertje M5.
- Monteer vervolgens weer bladveertjes en hemelraam.

Over enige tijd zullen op de pennetjes geleidingsrollen worden aangebracht, waardoor bovengenoemd verschijnsel zich niet meer voor zal doen.

Eindhoven, mei 1973.

# service bulletin DAF

## DAF 66

E. 1 - 002

Betreft: Gewijzigde motorkapafstelling.
Toepassing: DAF 66

---

Vanaf chassisnr. 832883 is de centrering en de hoogteafstelling van de motorkap gewijzigd.
De centrering omvat een geleidingsplaat op elk der motorkapslotvangers, welke in gesloten stand van de motorkap aanliggen tegen een centreernok op de motorkapsloten.
De hoogteafstelling is verkregen door twee instelbare rubbers aan de binnenzijde van de motorkap welke in plaats van de aanslagrubbers aan weerszijden van de paravent komen.

De motorkapsloten en slotvangers zijn uitwisselbaar.
De rubbers in de voorafgaande en de nieuwe uitvoering zijn evenwel niet uitwisselbaar.
In de nieuwe uitvoering is de afstelling van de motorkap als volgt:

z.o.z.

Eindhoven, februari 1973.

# service bulletin DAF

## DAF 66

E. 1 - 001

Onderwerp: Bevestiging dashboardstootrand.
Toepassing: DAF 66.

---

Momenteel geschiedt de bevestiging van de dashboardstootrand d.m.v. klemmen.
Over enige tijd wordt een gewijzigde bevestiging toegepast, waarbij in elk der beide stootranddelen puntlasmoeren zijn aangebracht, en de stootrand vanaf de achterzijde van het dashboard met boutjes wordt vastgezet.

Tegelijk met deze wijziging zijn de uitsparingen in de stootrand, aan bestuurderszijde, voor de bevestiging van de schakelaars breder gemaakt (36,3 + 0,1 - 37,0 - 0,1).
Het doel hiervan is om de demontage van de schakelaars te vergemakkelijken. Bij auto's van de voorafgaande uitvoering zitten de schakelaars dermate stevig vastgeklemd in de stootrand, dat demontage niet vanaf de buitenkant mag plaats vinden. In deze gevallen dient dus eerst de stootrand te worden losgetrokken, waarna de schakelaars vanaf de achterzijde uit de stootrand worden gedrukt; daarbij moeten eerst de klemlippen worden ingeduwd.

Wanneer stootranden, die nog van fabriekswege zijn bevestigd met klemmen, los blijken te zitten of na demontage moeilijk zijn te monteren dan kunnen deze op de navolgende wijze worden vastgezet.
Z.o.z.

Eindhoven, november 1972.

# service bulletin DAF

## DAF 66

E. 2 - 001
2 bladen

Onderwerp: Nadieselen
Toepassing: DAF 66

---

De oorzaken van nadieselen bij gebruik van normale benzine RON 91 kunnen zijn:

1. Ontstekingstijdstip te laat afgesteld. De voorgeschreven waarde is $0 \pm 1^{o}$.
   Wanneer zowel op de krukaspoelie als op het vliegwiel merktekens zijn aangebracht, zoals tot op heden het geval is, dan dient het ontstekingstijdstip met behulp van het merkteken op het vliegwiel te worden afgesteld. Deze afstelling is nauwkeuriger door de grotere diameter van het vliegwiel.

2. Stationair toerental te hoog: o.a. door:
   - onjuist afgestelde gaskabel
   - zwaar lopende gasbediening waardoor deze blijft hangen
   - onjuist afgestelde of uitgetrokken choke

   Het voorgeschreven stationair toerental bedraagt $725 \pm 25$ omw/min.
   In geval van nadieselen is het nodig om de motor op een zo laag mogelijk toerental af te stellen binnen de voorgeschreven waarden.

   In de inloopperiode zal het stationair toerental toenemen als gevolg van een vermindering van de inwendige wrijving van de motor. Een correcte afstelling is dan ook alleen mogelijk bij een ingelopen motor. Het kan daarom noodzakelijk zijn om in de inloopperiode superbenzine te gebruiken.

3. Stationair mengsel te rijk. Het voorgeschreven CO-percentage bij stationair toerental en warme motor bedraagt $3 \pm 0{,}5\%$
   Bij het ontbreken van goede CO apparatuur kan de stationaire afstelling van alle 66 typen als volgt geschieden:
   - Mengselregelschroef (messing) zodanig in- of uitdraaien dat bij de bediening van de voetrem of motorremschakelaar het nominaal ingestelde toerental van de motor ($725 \pm 25$ omw/min) niet meer dan 25 omw/min terugloopt, waarbij de motor licht schudt.

- Wanneer het toerental bij het intrappen van de voetrem oploopt, staat de motor te rijk afgesteld; indien de motor sterk gaat schudden of afslaat, staat deze te arm afgesteld.
- Bovenstaande afstelmethode geldt niet voor de DAF 33 en DAF 44 daar deze in de anti-luchtverontreinigingsuitvoering niet of nauwelijks reageren op het inschakelen van het motorremvacuum.

Eindhoven, maart 1973.

dafclub.nl

# service bulletin DAF

## DAF 66

E. 3 - 001

Betreft : Steun koppelingshuis

Toepassing : DAF 55, DAF 66-1100 en 1300

---

Het gesloten koppelingshuis, zoals dit wordt toegepast bij auto's van de hierboven vermelde typen, welke met een platenkoppeling zijn uitgerust, is versterkt.
Daardoor zijn met ingang van chassisnummer 918607 de beide steunen voor het koppelingshuis, codenummers 225270 (li.) en 225407 (re.) komen te vervallen.
De afdichtplaat van het koppelingshuis, codenummer 224241, is daarbij - ter voorkoming van trillingen - vervangen door een zwaardere uitvoering, codenummer 260728.

Bij reparaties van reeds afgeleverde auto's van het type 55 welke met een platenkoppeling zijn uitgevoerd en bij het type 66 met een lager chassisnummer dan hierboven vermeld, kunnen de hiervoren genoemde steunen eveneens komen te vervallen, waarbij dan wel de bestaande afdichtplaat door de versterkte uitvoering moet worden vervangen.

Voor de DAF 55 met schoenenkoppeling moet de oude situatie gehandhaafd blijven, d.w.z. de steunen van het koppelingshuis mogen niet vervallen en moeten in combinatie met afdichtplaat 224241 worden gemonteerd.

Ruilmotoren type 66-1100 en 1300 zullen zonder steunen voor het koppelingshuis worden geleverd.

Eindhoven, januari 1974

# service bulletin DAF

## DAF 66

E. 4 - 002
5 blz.

Betreft: Afstel- en kontrolerichtlijnen voor carburateurs.
Toepassing: DAF 55/66

---

### Inleiding

Om produktietoleranties te kompenseren worden alle carburateurs in produktie gekontroleerd en afgesteld op een doorstromingstest-bank.
De reden daartoe zijn de inmiddels van kracht geworden emissie-eisen waardoor hoge eisen moeten worden gesteld aan het tolerantieveld van de afgegeven mengverhouding van de carburateur.

Om een carburateur achteraf goed te kunnen kontroleren dient men dus de beschikking te hebben over een doorstromingstestbank of moet men de carburateur, op een motor gemonteerd, op de proefstand doormeten.
Beide methoden vergen een zodanige kostbare installatie dat deze voor reparaties doorgaans niet ekonomisch verantwoord zijn.
In de praktijk kan men in de meeste gevallen toch op verantwoorde wijze een carburateur op goede werking kontroleren.
Daarbij is het wel gewenst dat bekend is wat de klacht van de betreffende carburateur is, om het gericht opsporen van de fout mogelijk te maken.
Wanneer de klacht vaag wordt omschreven zoals "werkt niet" e.d. is men gedwongen om de gehele carburateur grondig te kontroleren, hetgeen onnodig veel tijd vergt.

De verschillende carburatie gedeelten (stationair; overneemgedeelte; hoofdsysteem; ekonostat; acceleratiegedeelte) zijn sterk afhankelijk van elkaar. Een wijziging aan het ene deel heeft ook een verandering aan een of meer andere gedeelten tot gevolg, waardoor vrijwel steeds de carburateur als geheel slechter wordt.

### Algehele kontrole

- Carburateur uitwendig reinigen, visuele kontrole op beschadigingen.
- Gangbaarheid van choke, gasklep en acceleratiepompmechanisme kontroleren. Speling op gasklepas kontroleren met de gasklep in iets geopende stand.
- Vlotterkamerdeksel afnemen. Vlotter kontroleren op lekkage (onderdompelen in warm water); hefboom en asje op verbuiging kontroleren

../2

Een andere mogelijkheid om het CO-percentage te verhogen kan worden bereikt door de stat. sproeier enkele maten groter te kiezen (bv. van 46 naar 50).
Men moet echter bedenken dat hierdoor het benzineverbruik en de emissie zullen stijgen.

- Het kan voorkomen dat het CO-percentage schommelt bij het indraaien of het uitdraaien van de mengselregelschroef.
  In dit geval moet het stationair toerental worden verlaagd tot 675 à 700 t.p.m.
- Bij het moeilijk aanslaan van de motor dient de chokeklep op vlakheid te worden gekontroleerd. Een verbogen chokeklep moet worden vervangen. Tevens dient te worden gekontroleerd of de choke geheel openkomt.
- Wanneer de motor stationair niet loopt kan de oorzaak worden gezocht in een omgekeerd gemonteerde pakking tussen carburateur en gasklephuis of een afgebroken punt van de stationair mengselregelschroef of een afgesloten kanaal naar de hoofdsproeier.
- Wanneer de motor stationair te hard loopt dient de stang aan de gasklep op verbuiging te worden gekontroleerd.
  Bij de 55/66 moet de gasklep 0,95 mm openstaan bij gesloten chokeklep.
- Een te hoog benzineverbruik ligt in het algemeen niet aan de carburateur. In die gevallen waar de carburateur toch de oorzaak is zijn de afwijkingen nauwelijks vast te stellen.
- Een te lage topsnelheid wordt doorgaans niet veroorzaakt door de carburateur.

Uitwisselbaarheid complete carburateurs.

De uitvoeringen REN 400 en REN 486 zijn volledig uitwisselbaar.
De REN 515 mag ook gemonteerd worden i.p.v. REN 400 en REN 486.
De REN 559 kan worden toegepast i.p.v. REN 537.
De REN 538 is niet uitwisselbaar met een van de andere typen o.a. vanwege het gewijzigde luchtfilter met warme luchtaanzuiging.
De REN 584 van de DAF 66 Marathon verschilt van de REN 559 van de 55 Marathon door de twee horizontale aansluitingen voor het koelwater op het gasklephuis. Door overzetten van het gasklephuis is e.e.a. uitwisselbaar te maken.

Opmerkingen

- Op de bijlage worden de technische gegevens van de diverse carburateurs vermeld. De waarden voor het stationair toerental en het CO% wijken enigszins af van de eerder verstrekte gegevens.
- De maten van diverse gecalibreerde boringen zoals Econostat en de stationairluchtsproeiers $U_1$ en $U_2$ hebben wij tot nu toe steeds vermeld; in de toekomst zal dit echter achterwege worden gelaten omdat naar gelang produktie toleranties in het carburateurhuis de maat van deze boringen kan varieren. Op de doorstroomtestbank wordt bepaald welke precieze maat in een bepaald geval wordt vereist.

../4

# OVERZICHT SOLEX CARBURATEURS DAF 55/66

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Nummer** | 225416 | 225416 | 162690 | 165189 | 100442 | 106263 | 113770 | 113771 | 265074 |
| **Type** | 32 EH SA | 32 EH SA | 32 EH SA 2 | 32 EH SA 2 | 32 EH SA 2 | 32 EH SA 2 | 32 EH SA 3 | 32 EH SA 3 | 32 EH SA |
| **Ref.nr.** | REN 400 | REN 486 | REN 515 | REN 537 | REN 559 | REN 538 | REN 577 | REN 584 | REN 596 |
| **In Produktie toegepast** | B110 t/m A 21369 | B110-A21369 B110-B30479 | B110-B30479 laatste 55 | 55 Marathon BR110-motor tot ch.729012 | BR110E-motor v.a.ch.729012 55 Marathon | BR110E-motor Duitsland-uitv. 55 | DAF 66 BB110E-motor | DAF 66 Marathon BR110E-motor | DAF 66 1300 cc B130-motor |
| **Hoofdsproeier** | 127,5 | 130 | 115 | 117,5 | 117,5 | 112,5 | 112,5 | 117,5 | 110, 112,5, 115 |
| **Luchtdoseur met emulsiepijp** | 180 B 8 | 180 B 8 | 175 T 1 | 175 T 1 | 175 T 1 | 185 | 175 | 175 | 140 - 150 |
| **Acceleratiesproeier** | 45 | 45 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 |
| **Stationairsproeier** | 50 | 50 | 50 | 50 | 41 t/m 48 | 44 t/m 51 | 46 t/m 53 | 41 t/m 48 | 37 t/m 43 |
| **Gasklepopening bij vol choke** | 0,95 mm | 1,00 mm | 0,95 mm | 0,95 mm | 0,95 mm | 0,95 mm | 0,95 mm | 0,95 mm | 1,15 mm |
| **Vlotternaald** | 1,5 mm | 1,5 mm | 1,5 mm | 1,5 mm | 1,5 mm | 1,7 mm | 1,7 mm | 1,5 mm | 1,5 mm |
| **Venturi** | 26 mm | 26 mm | 26 mm | 26 mm | 26 mm | 25 mm | 25 mm | 26 mm | 25 mm |
| **Vlotter** | 5,2 gr | 5,2 gr | 5,2 gr | 5,2 gr | 5,2 gr | 5,2 gr | 5,2 gr | 5,2 gr | 5,2 gr |
| **Einde slag acceleratiepomp** | bij 4 mm gasklep-opening | bij 4 mm | bij 4 mm | bij 4 mm | bij 10 mm | bij 3 mm | bij 5 mm | bij 5 mm | bij 10 mm |
| **Vlotterkamernivo** | 38±1 mm | 38±1 mm | 38±1 mm | 38±1 mm | 38±1 mm | 38±1 mm | 38±1 mm | 38±1 mm | 38±1 mm |
| **Stationairtoerental** | 700-750 | 700-750 | 700-750 | 700-750 | 700-750 | 675-725 | 700-750 | 700-750 | 700-750 |
| **Afstelling % CO** | - | - | 2,5-3,5 % bij min. 60° C olietemp. | 2,5-3,5 % bij min. 60° C olietemp. | 2,5-3,5 % bij min. 60°C olietemp. | 1,5-2,5 % bij min. 60°C olietemp. | 2,5-3,5 % bij min. 60°C olietemp. | 2,5-3,5 % bij min. 60°C olietemp. | 2,5-3,5 % bij min. 60°C olietemp. |
| **Opbrengst acceleratiepomp** | 0,4-0,6 $cm^3$ | 0,4-0,6 $cm^3$ | 0,4-0,6 $cm^3$ | 0,4-0,6 $cm^3$ | 0,4-0,6 $cm^3$ | 0,4-0,6 $cm^3$ | 0,4-0,6 $cm^3$ | 0,4-0,6 $cm^3$ | 0,4-0,6 $cm^3$ |
| **Voor Marathonset :** | | Marathon set als REN 400 | | | | | | | |
| **Hoofdsproeier** | 140 | | | | | | | | |
| **Stationair** | 45 | | | | | | | | |
| | | | Luchtsproeier met emulsie-pijp : sleuf loodrecht op venturi-hart-lijn; niet demontabel. Kan niet omge-bouwd worden tot Marathon set vanwege vaste Econo-stat-sproeiers. | | Kan toege-past worden i.p.v. REN 537; niet omge-keerd. | Geen Bypass-gaten maar by-pass-sleuf 0,6 x 3,2 mm. | Deksel pomp gewijzigd. Bypass-sleuf Gasklephuis is anders dan 584. 584 heeft Bypassgaten. | Bypassgaten. Gelijk aan REN 559 m.u.v. 2 horizontale aansluitingen voor warm water gasklephuis. | Choke mechanisme gewijzigd. |

Eindhoven, september 1973.

# service bulletin DAF

## DAF 66

E. 4 - 001

Onderwerp : Aanliggen reservewiel op hotspotslang 4-85-106913.
Toepassing : DAF 66.

---

Het kan voorkomen dat het reservewiel aanligt op de hotspotslang (onderdeelnr. 4-85-106913), de ontluchtschroef van de hotspotflens en de vacuumslang van spruitstuk naar terugslagklep van de rembekrachtiger (onderdeelnr. 4-85-224779). Als gevolg hiervan schuurt de hotspotslang door en wordt ook de vacuumslang beschadigd. Dit geldt vooral voor de Marathon uitvoering vanwege de bredere band. De afstand tussen band en ontluchtschroef moet ongeveer 15 mm bedragen.

In het geval van aanliggen van de band op de slangen moet de bevestigingsplaat van de steun reservewiel zover verbogen worden dat de band ± 15 mm vrijligt van de ontluchtschroef.
De vacuumslang kan in de steun aan de verwarmingskast zodanig verschoven worden dat hij vrij komt te liggen van het reservewiel.
Om dit te bereiken moet de bocht in de slang tussen rembekrachtiger en steun groter gemaakt worden.

E.e.a. is in produktie gekorrigeerd vanaf chassisnr. 893000.

Eindhoven, augustus 1973

# service bulletin DAF

## DAF 66

E. 5 - 004

Betreft: Aansluiting bobinekabel
Toepassing: DAF 66

---

Bij het kontroleren en/of vervangen van kontaktpuntjes, rotor of verdeelkap kan het gebeuren dat de bobinekabel enigszins uit de bobine wordt getrokken.

Bij montage van de verdeelkap kan gemakkelijk worden vergeten de bobinekabel weer goed in de bobine te drukken, dit te meer daar de bobine moeilijk bereikbaar is door de plaatsing van de rembekrachtiger.

Indien de bobinekabel niet diep genoeg in de bobine is geschoven kan dit zowel verbranden van de kop van de bobine als van de bobinekabel tot gevolg hebben.
Het steeds kontroleren van juiste montage van de bobinekabel voorkomt derhalve onnodige storingen.

Eindhoven, september 1973.

# service bulletin DAF

## DAF 66

E. 5 - 003

Onderwerp: Bougiespecificatie
Toepassing: DAF 55/66

---

Voor de marathonuitvoeringen (BR 110 E motor) is voor produktie (eerste montage) de bougie AC 42 FS vrijgegeven ter vervanging van AC 43 FS.
Laatstgenoemde bougie, welke "warmer" is, blijft voor produktie gehandhaafd voor de andere 55/66 uitvoeringen (B110 - B110E - BB110E motoren).
Tevens is voor alle 55/66 uitvoeringen vrijgegeven de bougie Eyquem 705S.

Voor Service kunnen voor alle 55/66 uitvoeringen de volgende bougies worden toegepast:

Champion L 87 Y
Eyquem 705 S
AC 42 FS (onderdeelnr. 265850).

De bougie AC 43 FS (onderdeelnr. 225196) wordt niet meer geleverd nadat de bestaande magazijnvoorraad is uitverkocht.

Eindhoven, juli 1973.

dafclub.nl

# service bulletin DAF

## DAF 66

E. 5 - 002

Betreft: Spanningsregelaar.
Toepassing: DAF 66.

---

Wanneerde motorkapuitsteller niet goed wordt bevestigd in het daarvoor bestemde klemrubber, kan het voorkomen dat de uitsteller hieruit losraakt.

Bij onvoorzichtig openen van de motorkap zal de uitsteller dan blijven haken achter de spanningsregelaar. De mogelijkheid bestaat dat hierbij de draadweerstand onder de spanningsregelaar tegen de voet van de spanningsregelaar wordt gedrukt en massasluiting maakt.

In deze situatie wordt de spanning niet meer afgeregeld en bereikt een te hoge waarde. De wijzer van de voltmeter zal te ver uitslaan. In voorkomende gevallen dient U te controleren of de draadweerstand vrij ligt van de massa en deze zonodig vrij te buigen.

Te zijner tijd zal de voet van de spanningsregelaar worden afgeschermd waardoor bovenomschreven situatie niet meer kan ontstaan.

Eindhoven, december 1972.

# service bulletin

DAF

DAF 66

E. 5 - 001
2 bladen

Onderwerp: diode voor kontrolelampje koelwatertemperatuur.
Toepassing: DAF 66.

---

Aan de achterzijde van het combi-instrument is tussen de controlelampjes voor de koelwatertemperatuur en voor de oliedruk een diode aangebracht. De diode is aangesloten volgens bijg. schema.

Het doel van een diode is de controle op het mogelijk defect zijn van het temperatuurcontrolelampje. Zonder deze diode zou het lampje namelijk alleen branden wanneer de motor te heet is.

Bij een aantal auto's (tot chassisnr. 816978) is de diode evenwel nog niet aangebracht. De aanwezigheid van de diode is gemakkelijk vast te stellen door de contactschakelaar op contact te zetten. Wanneer nu twee controlelampjes branden is de diode aanwezig; brandt alleen het oliedruklampje, dan is de diode niet aanwezig. Bij auto's die van fabriekswege niet zijn voorzien van een diode, dient deze alsnog te worden aangebracht bij de eerst volgende Servicebeurt.

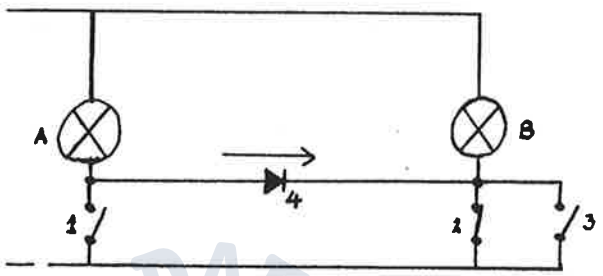
De montage geschiedt als volgt:
- Neem de massakabel van de batterij los.
- Druk de wartel van de snelheidsmeterkabel aan de achterzijde van het combi-instrument in en draai deze linksom los. Trek het combi-instrument van het dashboard.
- Klem de diodehouder (pertinax-plaatje)tussen de fitting en de lampvoet van het koelwatertemperatuur-controlelampje.
- Verbind de zwarte draad van de diode met de zwarte aansluitdraad van het koelwatertemperatuurcontrolelampje.
- Verbind de witte draad van de diode met de witte aansluitdraad van het oliedrukcontrolelampje.
- Omwikkel de klemveer van het combi-instrument met plakband om te voorkomen dat de rimpellak van het dashboard wordt beschadigd bij montage.
- Monteer vervolgens het combi-instrument op het dashboard en sluit de batterij weer aan.

Het onderdeel nr. van de diode compleet is 116045; dit onderdeel kunt U op gebruikelijke wijze claimen.

../2

E. 5 - 001
blad 2.

15/54 van contactslot.




A = controlelamp koelw. temp.
B = controlelamp oliedruk
1 = temperatuurgever (bimetaalcontact)
2 = oliedrukschakelaar
3 = schakelaar remvloeistofniveau (alleen Noorw., Zweden, Zwitserl.)
4 = diode.

Eindhoven, november 1972

service bulletin **DAF**

**DAF 66**

E. 6 - 004

Betreft : Zelfnastellende remmen fabrikaat Girling.

Toepassing : DAF 6645 - 6646 - 6647 - DAF 66 Nordic.

---

De DAF 66-1300 is vanaf produktiestart uitgerust met zelfnastellende trommelremmen van het fabrikaat Girling op de achteras.

Het onderhoud beperkt zich tot het regelmatig controleren van de remcilinders en remvoeringen volgens het onderhoudsschema.
Het nastellen van de schoenen gebeurt automatisch tijdens het bedienen van de voetrem.

Het nastellen van de handrem gebeurt op dezelfde wijze als bij de DAF 66-1100. Na het stellen van de handrem controleren of de handremhefboom tegen de plastic aanslag aan de buitenzijde van de remankerplaat ligt.

Voor het afnemen van de trommels is het, zeker bij ingelopen remtrommels, nodig om de plastic aanslag te verwijderen en de handrem geheel terug te stellen om zodoende de schoenen voldoende naar binnen te krijgen.
De gewijzigde werkplaatsinstrukties en de aanvullende bladen van het onderdelenboek zullen U zo spoedig mogelijk toegezonden worden.

Eindhoven, december 1973

# service bulletin DAF

## DAF 66

E. 6 - 003

Betreft: Remleiding bevestiging.
Toepassing: DAF 66

---

De remleiding naar de achterwielen wordt tezamen met de brandstof-leiding, kort vóór de benzinetank, in een klembeugel vastgezet. Het kan voorkomen, dat deze klembeugel niet voldoende gesloten is waardoor de beide leidingen gaan rammelen en kunnen beschadigen.

Het is dan ook noodzakelijk om alle afgeleverde auto's van het type DAF 66 bij de eerstvolgende service beurt op dit punt te kontroleren en zonodig te korrigeren.

Alle wagens welke de fabriek na 1.9.1973 verlaten, zijn op dit punt gekontroleerd. Vanaf chassisnummer 911917 worden beide bedoelde leidingen met een afzonderlijke klembeugel vastgezet.

Eindhoven, november 1973.

# service bulletin

DAF

## DAF 66

E. 6 - 002

Betreft : Scheeftrekken
Toepassing : DAF 44 - DAF 66 met trommelremmen op de voorwielen.

---

Het kan voorkomen dat auto's van bovengenoemde typen scheeftrekken tijdens het remmen bij nat weer.
Dit wordt veroorzaakt door het binnendringen van water in de voorwielremmen.via het gat, dat zich juist boven de fuseeflens in de remankerplaat bevindt.
Bovendien is het mogelijk dat water in de binnenste wiellagers komt waardoor deze vroegtijdig defekt raken.
Het gat kan vanaf de achterzijde van de remankerplaat gemakkelijk worden afgedicht met een prop kit. Hiertoe dient eerst het plaatselijk aanwezige vuil te worden verwijderd met perslucht.
Over enige tijd zal de fuseeflens plaatselijk groter worden gemaakt, waardoor het gat wordt afgedekt.

darclub.nl

Eindhoven, april 1973

# service bulletin DAF

## DAF 66

E. 6 - 001

Onderwerp: Remvoering voor trommelremmen
Toepassing: DAF 66

---

In produktie zijn de volgende remvoeringen toegepast:

| DAF 66 | vanaf chassisnr. 812923 | | vanaf chassisnr. 836858 | |
|---|---|---|---|---|
| | voor | achter | voor | achter |
| type remvoering | DON 202 | DON 202 | Danblock | DON 202 |
| onderdeelnr. remvoering | -- | 114135 | 261299 | 114135 |

Opmerking: Bij vervanging van de remvoeringen vóór, dient Danblock te worden gemonteerd en mag DON 202 niet worden gebruikt.

De beide typen remvoering zijn licht van kleur en op de zijkant gemerkt met DON 202 en DB 85 GG.

Eindhoven, februari 1973.

# service bulletin

DAF

## DAF 66

E. 7 - 006

2 bladzijden

Betreft : Speciaal gereedschap 7-99-535568

Toepassing : DAF 66

Vervangt : E. 7 - 005

---

Bij de tot nu toe door ons geleverde klembeugels is een aantal waarvan de haken te kort blijken te zijn om er op de in de werkplaatsinstructie aangegeven manier mee te kunnen werken. Het gereedschap kan worden verbeterd volgens bijgaande tekening.

Men dient er op te letten dat na wijziging van het gereedschap de in te stellen maat niet langer 210 mm bedraagt, maar 205 mm. Ook bij de nog door ons te leveren klembeugels zal deze wijziging zijn doorgevoerd, terwijl tevens de haken langer zullen zijn om het aanbrengen van het gereedschap te vergemakkelijken. De in te stellen maat blijft ook dan 205 mm.

dafclub.nl

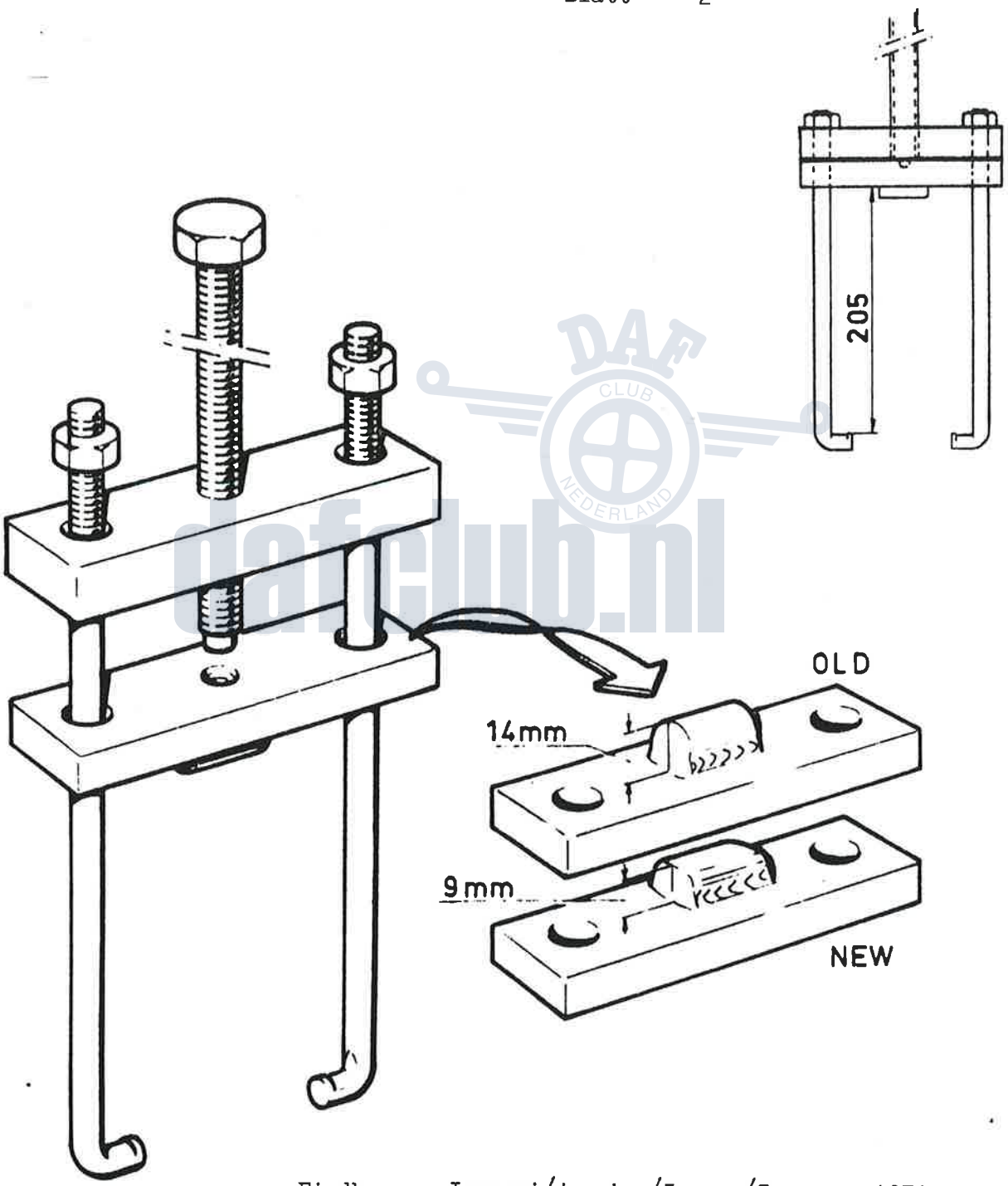
..2/..

# service bulletin DAF

## DAF 66

E. 7 - 006

Bladzijde 2
Page 2
Blatt 2




DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

Eindhoven ,Januari/janvier/Januar/January 1974

# service bulletin DAF

## DAF 66

E. 7 - 005

Onderwerp: Penwijzigingen
Toepassing: DAF 66

---

Gelieve de volgende penwijzigingen aan te brengen in de Werkplaats Instrukties:

- Op bladz. 7 - 4 (04 - 72) de maat 195 mm in de afbeelding wijzigen in 210 mm.

- Op bladz. 7 - 13 (04 - 72) het onderdeelnummer 535635 wijzigen in 535 636.

dafclub.nl

Eindhoven, maart 1973.

# service bulletin DAF

## DAF 66

E. 7 - 004
2 bladen

Onderwerp: Startbeveiliging op kontaktslot
Toepassing: DAF 44/66

---

Vanaf chassisnummer 850058 is een kleine serie auto's voorzien van een kontaktslot met startbeveiliging.
Over enige tijd zullen alle auto's van de typen 44 en 66 worden uitgerust met een startbeveiliging.

De startbeveiliging omvat een sperinrichting welke dient ter voorkoming van het abusievelijk starten van een lopende motor.
Dit houdt ook in dat wanneer de motor na een eerste startpoging niet aanslaat, de kontaktsleutel eerst in de "B" positie moet worden teruggedraaid voordat opnieuw kan worden gestart.
Bij aflevering van auto's met startbeveiliging, dienen de gebruikers van deze handelwijze op de hoogte te worden gebracht.

Wanneer men tracht de kontaktsleutel door de sperring te draaien, kan een zodanige vervorming optreden dat het kontaktslot in startpositie geen doorverbinding meer maakt en starten derhalve niet meer mogelijk is.
In dergelijke gevallen dient het komplete stuur/kontaktslot te worden vervangen door een nieuw exemplaar.
Voor het vervangen van het stuur/kontaktslot wordt verwezen naar de Werkplaatsinstrukties, hoofdstuk 7. Het kodedefektnr. is 5-55-00.
Bij het bestellen van een stuur/kontaktslot 894846 wordt het afbreekboutje 894852, dat dient ter bevestiging van het stuur/kontaktslot, niet automatisch meegeleverd en dient dus afzonderlijk te worden besteld.

Het komplete stuurkontaktslot met startbeveiliging is uitwisselbaar met de uitvoering zonder startbeveiliging; beide uitvoeringen hebben dan ook hetzelfde onderdeelnummer (894846).
Nadat de bestaande magazijnvoorraad stuur/kontaktsloten (zonder startbeveiliging) is uitverkocht, wordt uitsluitend nog de nieuwe uitvoering (met startbeveiliging) geleverd.

# service bulletin

DAF

DAF 66

E. 7 - 004
blad 2

In beide uitvoeringen stuur/kontaktslot is het kontaktslot (elektrisch gedeelte) afzonderlijk te vervangen. De afzonderlijke kontaktsloten (elektrisch gedeelte) in beide uitvoeringen zijn evenwel niet uitwisselbaar.

De twee bovengenoemde stuur/kontaktsloten zijn bovendien uitwisselbaar met een kontaktslot zonder stuurslot 895007 (typen 44/55). Nadat de magazijnvoorraad van 895007 is uitverkocht wordt nog uitsluitend de uitvoering 894846 geleverd. Op auto's in RHD uitvoering welke zijn voorzien van een kontaktslot zonder stuurslot mag evenwel geen stuur/kontaktslot worden gemonteerd.
Bij vervanging dient hier het kontaktslot 895006 te worden gebruikt.

Eindhoven, maart 1973.

dafclub.nl

# service bulletin DAF

## DAF 66

E. 7 - 003
2 blz.

Betreft: Banden met slijtage graad indicators
Toepassing: Alle typen.

---

Momenteel worden alle banden (Michelin, Kléber Colombes, Vredestein) alleen nog maar geleverd met een z.g. slijtage-graad-indicator (Tread Wear Indicator).
Deze indicators worden gevormd door plaatselijk de bandengroeven minder diep te maken. De daardoor verkregen verhogingen in de bandengroeven liggen op een aantal plaatsen over de omtrek van de band en wel zodanig dat zij in looprichting van de band gezien, dwars van de ene kant van het loopvlak naar de andere lopen.

Naarmate de normale profielslijtage toeneemt komen deze indicators meer aan de oppervlakte tot zij als gladde banen over de gehele breedte van het loopvlak zichtbaar worden. Op dat moment zal het restprofiel nog een diepte van ca 1,5 mm hebben.

Het tevoorschijn komen van deze gladde banen mag dus niet worden verwisseld met een vorm van onregelmatige slijtage maar moet worden gezien als een waarschuwing, dat in de nabije toekomst met de aanschaf van nieuwe banden rekening moet worden gehouden.

Eindhoven, maart 1973.

# service bulletin DAF

## DAF 66

E. 7 - 002
3 bladen.

Betreft: Versterking van reactiestangsteun.
Toepassing: DAF 66.

---

Vanaf chassisnummer 833475 is de reactiestangsteun ter plaatse van de bladveerinklemming versterkt door middel van een schetsplaat.
De schetsplaat is gelast tussen de reactiestangsteun en de bladveerbovenlegplaat.
Bij alle auto's van de voorafgaande uitvoering moet deze versterking alsnog zo snel mogelijk worden aangebracht.
Hiervoor bestaat een Service-oplossing waarbij de versterking wordt geschroefd in plaats van gelast.

De montage van de versterkingssteun geschiedt als volgt:

- Plaats de auto op een hefbrug.
- Verwijder het inspektieluik van de variomatic.
- Ondersteun de carrosserie bij de beide achterste kriksteunen en laat de brug zakken tot de bladveer ontspannen is.
- Verwijder de twee aan de binnenzijde geplaatste bouten van de bladveerinklemming.
- Verwijder de eventueel aanwezige lasspetters en het vuil van de veerbovenlegplaat en breng de versterkingssteun aan (zie tekening).
- Zet de versterkingssteun vast met de twee (langere)bouten (1) van de bladveerinklemming. Plaats hierbij onderlegringen (2) onder de boutkoppen. Draai de vier moeren van de bladveeronderlegplaat gelijkmatig vast met een aanhaalmoment van 5-5,5 kgm (36-40 ft.lbs.)
- Boor vervolgens een gat Ø 10 in de reactiestangsteun via het gat in de versterkingssteun.
- Zet de versterkingssteun vast met de bout (4).
  Plaats hierbij een onderlegring (2) onder de boutkop en onder de moer. (3)

../2

# service bulletin DAF

## DAF 66

E. 7 - 002
Blad 2

De benodigde onderdelen zijn:

| | | |
|---|---|---|
| 1x | versterkingssteun | 118553 |
| 4x | ring | 891962 |
| 1x | bout | 311185 |
| 1x | moer | 523871 |
| 2x | bout | 311057 |

De tijdsduur voor het aanbrengen van de versterking bedraagt 0,5 uur.
Voor onderdelen en werkzaamheden kan op de gebruikelijke wijze een garantieaanvraag worden ingediend. Kodedefektnr. is 9-10-10-07.

Eindhoven, december 1972.

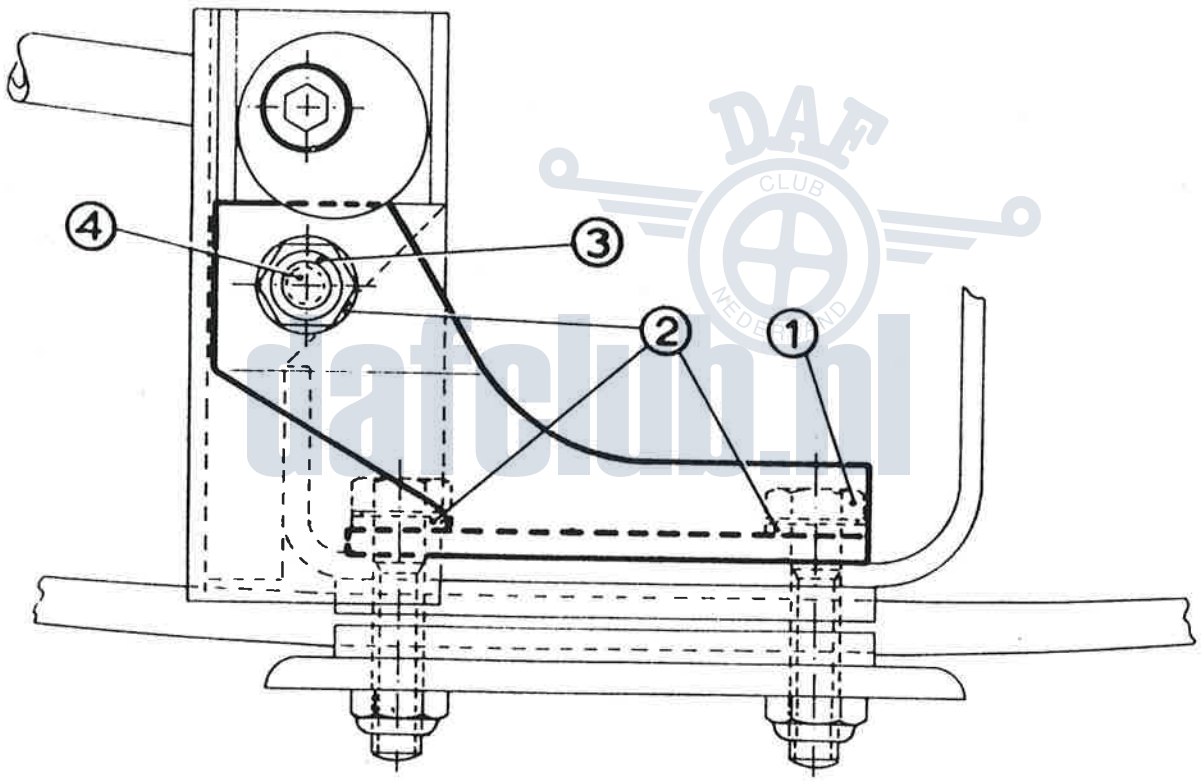
dafclub.nl

service bulletin

DAF

# DAF 66

E. 7 - 002
Blad 3.




DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

# service bulletin

DAF

DAF 66

E. 7 - 001

Betreft: Bladveerbevestiging
Toepassing: DAF 66.

---

Zoals vermeld in het onderhoudsboekje dienen bij de 500 km beurt de bouten en moeren van de voor- en achtertrein te worden gecontroleerd.

Speciale aandacht op dit punt vraagt de bladveerinklemming ter plaatse van de achteras.

In verband met de mogelijke kruip van de nylon tussenlegplaten is het noodzakelijk om de 4 moeren van de veeronderlegplaat bij deze onderhoudsbeurt na te trekken.
Het aanhaalmoment van de veerplaatmoeren is 5-5,5 kgfm of 36-40 ft. lbs en deze moeten gelijkmatig worden aangehaald.

DAF NEDERLAND
dafclub.nl

Eindhoven, november 1972.

# service bulletin DAF

## DAF 66

E. 8 - 002

Betreft: Stelbout van variomatic secundair.
Toepassing: DAF 66

---

Bij werkzaamheden aan de variomatic secundair dient men met de volgende punten rekening te houden:

1. Bij het vervangen van de variomatic secundair moet de stelbout geheel worden uitgedraaid. Hierdoor wordt voorkomen dat de secundaire kast tijdens het demonteren op de stelbout komt te rusten waardoor de stelboutsteun zou kunnen afbreken.

2. Alvorens de secundaire schijfafstand in te stellen dienen uiteraard eerst de 4 bevestigingsmoeren van de secundaire kast en de 2 moeren van de hoekprofielen bij de primaire kast te worden gelost.
   Het is echter mogelijk dat de secundaire kast hierna nog geklemd zit.
   Om te voorkomen dat de stelboutsteun bij het instellen van de secundaire schijfafstand afbreekt, is het daarom noodzakelijk om de bevestigingsmoeren voldoende ver los te draaien en daarna de secundaire kast naar beneden te trekken zodat deze zeker niet in zijn geleiding klemt.
   Hiermee vervalt Service Bulletin E. 8 - 001.

Eindhoven, mei 1973. Bm