# WERKPLAATS INSTRUCTIES

# +

# SERVICE BULLETINS

DAF CLUB
dafclub.nl

# DAF 66

Uitgegeven door:

**VAN DOORNE'S AUTOMOBIELFABRIEKEN N.V. - EINDHOVEN - HOLLAND**

Afd. Service Voorlichting

Wijzigingen in de uitvoering blijven onder alle omstandigheden en zonder nadere kennisgeving voorbehouden.

Printed in the Netherlands
Bestelnummer S 3024 - 08 - 72

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

## INDEX

0 Omrekeningstabellen - Lakken - Smeermiddelen - Speciaal gereedschap - Accessoires

1 Carrosserie - Verwarming

2 Motor - Koeling

3 Variomatic primair - Vacuumsysteem Koppeling

4 Uitlaat - Brandstofsysteem

5 Elektrische installatie

6 Remmen

7 Ophanging - Wielen - Stuurinrichting

8 Variomatic secundair

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

Printed in the Netherlands 08-72

# INHOUD

Pag.

**Speciaal gereedschap** . . . . . 0-15
**Accessoires** . . . . . 0-29, 0-33, 0-34

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

De hierboven aangegeven pagina's vermelden alleen datgene, waarin de DAF 66-1300 Marathon verschilt ten aanzien van de DAF 66-1100. Voor de overige gegevens blijven ook voor de DAF 66-1300 Marathon de op de witte pagina's vermelde gegevens van kracht.

Printed in the Netherlands 09-73

# INHOUD


| | Pag. |
|---|---|
| **Omrekeningstabellen** . . . . . | 0 - 3 |
| **Lakken** . . . . . | 0 - 6 |
| **Smeermiddelen** . . . . . | 0 - 11 |
| **Speciaal gereedschap** . . . . . | 0 - 13 |
| **Accessoires** . . . . . | 0 - 29 |


DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

Printed in the Netherlands 10-72

# OMREKENINGSTABELLEN

**BETEKENIS VAN DE AFKORTINGEN EN SYMBOLEN**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Ah | ampère uur | Hg | druk in cm (inch) kwikkolom | n | toerental |
| a | vertraging | I | stroomsterkte | p | druk |
| °C | graad Celsius | I max. | max. stroomsterkte | p.s.i. | pounds per square inch |
| ft.lbs | food-pounds | M | aanhaalkoppel of draaimoment | p | kracht |
| G | gewicht | mm | millimeter | V | snelheid |
| gr. | gram | mmF | microfarad | W | vermogen in Watt |
| h | uur | mkg | meterkilogram | W max. | max. vermogen in Watt |

**voor lengtematen**

| mm | inches | feet | yards | m | km | mile |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 0,03937 | 0,003281 | 0,001094 | 0,001 | 0,000001 | 0,0000006214 |
| 25,4 | 1 | 0,08333 | 0,02777 | 0,0254 | 0,0000254 | 0,00001577 |
| 304,8 | 12 | 1 | 0,3333 | 0,3048 | 0,0003048 | 0,0001894 |
| 914,4 | 36 | 3 | 1 | 0,9144 | 0,0009144 | 0,0005682 |
| 1000 | 39,37 | 3,281 | 1,0936 | 1 | 0,001 | 0,0006214 |
| 1000000 | 39370 | 3281 | 1093,6 | 1000 | 1 | 0,6214 |
| 1609350 | 63360 | 5280 | 1760 | 1609 | 1,609 | 1 |

**voor oppervlaktematen**

| mm² | cm² | square inches | square feet | square yards | m² |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 0,01 | 0,00155 | 0,00001076 | 0,000001196 | 0,000001 |
| 100 | 1 | 0,155 | 0,001076 | 0,0001196 | 0,0001 |
| 645,2 | 6,452 | 1 | 0,006944 | 0,0007716 | 0,0006452 |
| 92900 | 929 | 144 | 1 | 0,1111 | 0,09290 |
| 836100 | 8361 | 1296 | 9 | 1 | 0,8361 |
| 1000000 | 10000 | 1550 | 10,76 | 1,196 | 1 |

**voor inhoudsmaten**

| cm³ | British | | | | dm³-lit. |
|---|---|---|---|---|---|
| | cubic inches | pints | quarts | gallons | |
| 1 | 0,0610248 | 0,0017598 | 0,0008799 | 0,000219975 | 0,001 |
| 16,387 | 1 | 0,02894 | 0,01447 | 0,003618 | 0,016387 |
| 568,2 | 34,67429136 | 1 | 0,5 | 0,125 | 0,5682 |
| 1136,49 | 69,319 | 2 | 1 | 0,25 | 1,13649 |
| 4545,96 | 277,274 | 8 | 4 | 1 | 4,54596 |
| 1000 | 61,0248 | 1,7598 | 0,8799 | 0,219975 | 1 |

| | |
|---|---|
| 1 British Gallon = 1,201 U.S. Gallon | 1 U.S. Gallon = 0,8327 British Gallon |

dafclub.nl

Printed in the Netherlands 10-72

**voor inhoudsmaten**

| cm³ | U.S.A. | | | | dm³-lit. |
|---|---|---|---|---|---|
| | cubic inches | pints | quarts | gallons | |
| 1 | 0,06102 | 0,002114 | 0,001057 | 0,0002642 | 0,001 |
| 16,39 | 1 | 0,03464 | 0,01732 | 0,004329 | 0,01639 |
| 473,2 | 28,874664 | 1 | 0,5 | 0,125 | 0,4732 |
| 946,4 | 57,75 | 2 | 1 | 0,25 | 0,9464 |
| 3785 | 231 | 8 | 4 | 1 | 3,785 |
| 1000 | 61,02 | 2,114 | 1,057 | 0,2642 | 1 |

**voor gewichtsmaten**

| kg | ounces | pounds (lbs) | short tons | long tons | ton (metrisch) |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 35,27 | 2,205 | 0,001102 | 0,0009842 | 0,001 |
| 0,02835 | 1 | 0,0625 | 0,00003125 | 0,0000279 | 0,00002835 |
| 0,4536 | 16 | 1 | 0,0005 | 0,0004464 | 0,0004536 |
| 907,2 | 32000 | 2000 | 1 | 0,8929 | 0,9072 |
| 1016 | 35840 | 2240 | 1,12 | 1 | 1,016 |
| 1000 | 35274 | 2205 | 1,102 | 0,9842 | 1 |

**voor snelheden**

| cm/sec. | m/sec. | km/h | feet/sec. | miles/h. |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 0,01 | 0,036 | 0,03281 | 0,02237 |
| 100 | 1 | 3,6 | 3,281 | 2,237 |
| 27,78 | 0,2778 | 1 | 0,9113 | 0,6214 |
| 30,48 | 0,3048 | 1,097 | 1 | 0,6818 |
| 44,70 | 0,4470 | 1,609 | 1,467 | 1 |

**voor drukken**

| kg/cm² | lbs/sq in (p.s.i.) | atm. | kwikkolom bij 15° C en g = 980,665 cm/sec² | | waterkolom bij 15° C en g = 980,665 cm/sec² | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | mm | inches | m | inches |
| 1 | 14,22 | 0,9678 | 735,56 | 28,96 | 10,01 | 394,1 |
| 0,070307 | 1 | 0,068046 | 51,715 | 2,036 | 0,7037 | 27,70 |
| 1,0332 | 14,70 | 1 | 760 | 29,92 | 10,337 | 407,2 |
| 0,0013595 | 0,01934 | 0,0013158 | 1 | 0,03937 | 0,01361 | 0,5358 |
| 0,03453 | 0,4912 | 0,03342 | 25,40 | 1 | 0,3456 | 13,61 |
| 0,09991 | 1,421 | 0,09668 | 73,49 | 2,893 | 1 | 39,37 |
| 0,002538 | 0,03609 | 0,002456 | 1,867 | 0,07349 | 0,02540 | 1 |

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

**voor arbeid**

| mkg | ft lbs. | kWh | Pkh (metrisch) | HPh | kcal |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 7,233 | 0,000002723 | 0,0000037037 | 0,000003653 | 0,002342 |
| 0,1383 | 1 | 0,0000003765 | 0,00000051206 | 0,00000050505 | 0,0003238 |
| 367200 | 2656000 | 1 | 1,3599 | 1,341 | 860 |
| 270000 | 1952900 | 0,7353 | 1 | 0,9863 | 632,4 |
| 273750 | 1980000 | 0,7455 | 1,0139 | 1 | 641,1 |
| 427 | 3088 | 0,001163 | 0,001581 | 0,00156 | 1 |

**voor vermogens**

| H.P. | kW | Pk (metrisch) | mkg/sec. | ft. lbs/sec. | kcal/sec. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 0,7455 | 1,014 | 76,04 | 550 | 0,1781 |
| 1,341 | 1 | 1,36 | 102 | 737,7 | 0,2389 |
| 0,9863 | 0,7353 | 1 | 75 | 542,5 | 0,1757 |
| 0,01315 | 0,009804 | 0,01333 | 1 | 7,233 | 0,002342 |
| 0,00182 | 0,001355 | 0,00184 | 0,1383 | 1 | 0,0003238 |
| 5,615 | 4,186 | 5,693 | 427 | 3088 | 1 |

**voor verbruik**

| km/lit | lit/100 km | miles/gallon (British) | miles/gallon (U.S.A.) |
|---|---|---|---|
| n | $\frac{100}{n}$ | n x 2,825 | n x 2,352 |
| $\frac{100}{n}$ | n | $\frac{282,5}{n}$ | $\frac{235,2}{n}$ |
| n x 0,354 | $\frac{282,485}{n}$ | n | n x 0,83 |
| n x 0,425 | $\frac{235,294}{n}$ | n x 1,201 | n |

**specifiek verbuik**

| gr/pkh | grains/hph |
|---|---|
| 1 | 15,65 |
| 0,064 | 1 |

**voor temperaturen**

n° Celsius = $^{9}/_{5}$ n + 32° F = $^{4}/_{5}$ n° R
n° Fahrenheit = $^{5}/_{9}$ (n —32)° C = $^{4}/_{9}$ (n —32)° R
n° Réaumur = $^{4}/_{5}$ n° C = $^{9}/_{4}$ n+32° F

dafclub.nl

Printed in the Netherlands 10-72

# LAKKEN

**Produkt: DAF Metaalplamuur**

**Groep: Grondmaterialen luchtdrogend**

**DAF bestelnummer 109302**

### Bestemming

DAF Metaalplamuur is een met het mes op te brengen plamuur voor de auto-industrie, auto-spuitinrichtingen, carrosseriebedrijven. Voor het vullen van diepe gaten en deuken in staal, aluminium, polyester.

### Karakteristiek

Koudhardende 2-componenten vulplamuur op polyesterbasis met uitstekende vulkracht, bijzonder goede elasticiteit, zeer snelle droging en doorharding. Krimpvrij. Slagvast.

### Eigenschappen

schuurbaarheid:
goed met vijl, metaal- of schuurschijf. Vooraf kleeflaagje verwijderen met DAF oplosmiddel of cellulose thinner.

hechting:
uitstekend op opgeruwde droge, roest-, vet- en stofvrije ondergrond en op goed geschuurde oude laklagen.

### Houdbaarheid in ongemengde toestand

1 jaar koel bewaren.

### Kleuraanduiding

witte mesplamuur in bus
rose verharder in tube

### Verwerkingsgegevens

mengverhouding:
100 delen DAF Metaalplamuur
2½ delen DAF Metaalplamuur Verharder
(Een volle tube DAF Metaalplamuur Verharder is voldoende voor een volle bus DAF Metaalplamuur).

potlife:
DAF Metaalplamuur gemengd met verharder is 3-5 min. houdbaar.

methodiek:
DAF Metaalplamuur mengen met Metaalplamuur Verharder tot een homogeen mengsel. Hierna met plamuurmes of plamuur rubber aanbrengen in de gewenste laagdikte.

### Systemen

Voorbeeld van een werkschema:

1. Oude verflagen verwijderen.
2. Ondergrond ontroesten, ontvetten en opruwen.
3. DAF Metaalplamuur in de gewenste laagdikte aanbrengen.
4. Na doorharding (ca. 30 min.) afnemen met een doek gedrenkt in DAF oplosser (109299).
5. Droog schuren.
6. Een kruislingse laag DAF Washprimer aanbrengen.
7. Eventuele kleine gaatjes bijwerken met DAF Mesplamuur.
8. Na het slijpen van de Mesplamuur, DAF Surfacer aanbrengen.
9. Surfacer slijpen met schuurpapier nr. 360 of 400 en water.
10. Afspuiten met DAF Aflak in de vereiste kleur.

### Enige nuttige wenken

a. DAF Metaalplamuur moet koel worden bewaard, teneinde een goede houdbaarheid te verzekeren.
b. DAF Metaalplamuur moet worden verwerkt bij temperaturen boven 10° C en bij een relatieve vochtigheid beneden 75 pct.
c. Het verdient aanbeveling niet méér DAF Metaalplamuur te mengen dan voor direct gebruik nodig is. Bussen na gebruik goed sluiten.
d. Gebruikte gereedschappen moeten steeds onmiddellijk worden schoongemaakt met een oplosmiddel.

### Opmerkingen

Eventuele door luchtinsluiting ontstane kleine blaasjes die bij het schuren kleine gaatjes geven, kunnen met een schraplaag DAF Mesplamuur worden gevuld.
Niet aanbrengen over DAF Washprimer.

dafclub.nl

**Produkt: DAF Washprimer**

**Groep: Grondmaterialen**

**DAF bestelnummer: 109296**

**Bestemming**

Hechtgrond op metaal, oude laklagen, polyester e.d.

**Karakteristiek**

Vullende, sneldrogende hechtgrond met etsende, tevens passiverende werking. Kan na licht schuren direct met aflak worden overgespoten.

**Eigenschappen**

verkwastbaarheid:

goed

droging:

droog na 15 minuten

doorharding:

na 1 uur doorgehard

schuurbaarheid:

zowel nat als droog zeer goed

hechting:

gespoten of gekwast op staal, aluminium, zincorplaat en geschuurde oude laklagen en op geschuurde polyester platen zeer goed.

moffelen:

zo nodig kan DAF Washprimer worden gemoffeld, maximaal 140° C gedurende 15 minuten.

**Kleur**

geelgroen

**Verwerkingsgegevens**

mengverhouding:

voor spuit- of kwastverwerking mengen:
1 volumedeel DAF Washprimer met
1 volumedeel DAF Washprimer Verharder (109297).

potlife:

in gemengde toestand 3 weken houdbaar.

spuitviscositeit:

17-18 sec. DIN-cup 4 bij 20° C (mengen 1 : 1 met verharder geeft de juiste viscositeit)

spuitopening

1,4 - 1,8 mm

spuitdruk:

3,5 - 5 atm.

uitspuitrendement:

± 9 m²/l bij 20/u.

**Systemen**

Werkwijze:

a. **Staalplaat:** zorgvuldig ontroesten, ontvetten met DAF Oplosser. Zeer gladde plaat schuren.
b. **Aluminium:** ontvetten met DAF oplosser. Zeer glad of hard aluminium ruw schuren.
c. **Zincorplaat:** ontvetten met DAF Oplosser.
d. **Polyester:** ontvetten met DAF Oplosser - schuren.
e. **Oude laklaag:** ontvetten en dof schuren.

Na bovenstaande voorbehandelingen een stevige kruislingse laag DAF Washprimer aanbrengen. Hierover kan rechtstreeks worden afgelakt.

**Opmerking**

Geadviseerd wordt DAF Washprimer niet te verwerken bij een relatieve vochtigheid boven 90 pct.

dafclub.nl

Printed in the Netherlands 10-72

**Produkt: DAF Surfacer.**

**Groep: Grondmaterialen luchtdrogend.**

**DAF bestelnummer: 109298.**

**Bestemming**

Luchtdrogende surfacer voor repareren en geheel overspuiten van auto's.

**Karakteristiek**

DAF Surfacer, met snelle droging en doorharding, makkelijk droog en nat schuurbaar. Het goede staanblijven van aflak.

**Eigenschappen**

droging:
droog na ½ uur.

doorharding:
afhankelijk van laagdikte na 30 min. bij 20° C goed doorgehard.

hechting:
over DAF Washprimer en overgeslepen oude laklagen — zeer goed.

schuurbaarheid:
afhankelijk van laagdikte na 30 min. droging bij 20° C zeer gemakkelijk droog en nat schuurbaar.

kleur:
lichtgrijs.

**Verwerkingsgegevens**

spuitviscositeit:
20-22 sec. DIN-cup 4 bij 20° C met ca. 100 pct DAF verdunning (109300).

spuitopening:
1,4 - 1,8.

spuitdruk:
5 atm.

uitspuitrendement:
7 - 8 m²/¼ Gallon.

methodiek:
spuiten 1 à 2 kruislagen, droge laagdikte moet ten minste 40 micron bedragen.

**Systemen**

Een voorbeeld van een goed systeem is:

1. metaal zorgvuldig reinigen, ontvetten met DAF oplosser.
2. 1 stevige kruislaag DAF Washprimer aanbrengen.
3. 1 à 2 kruislagen DAF Surfacer aanbrengen.
4. aflakken met DAF aflak.

**Produkt: DAF Mesplamuur.**

**Groep: Grondmaterialen luchtdrogend.**

**DAF bestelnummer: 109301.**

**Bestemming**

Combinatie-mesplamuur voor alle voorkomende reparaties en spoedeisende werkzaamheden. Speciaal bestemd voor die gevallen, waarin een grote dichtheid van de plamuur wordt verlangd.

**Eigenschappen**

droging:
zeer snel; per uur kunnen drie à vier schraplagen worden opgebracht.

doorharding:
zeer snel, afhankelijk van de laagdikte.

slijpbaarheid
zeer gemakkelijk, zowel droog als nat, te schuren.

**Kleur**

grijsgroen.

**Werkwijze**

Een voorbeeld van een goed systeem is:

— Loszittende oude laklagen verwijderen, verdere laklaag goed schuren.
— Kaal geschuurde delen voorbehandelen met DAF Washprimer.
— Waar nodig DAF Mesplamuur aanbrengen.
— Plamuur slijpen met water en watervast schuurpapier nr. 280.
— Eén kruislingse laag DAF Washprimer aanbrengen.
— Waar nodig kleine oneffenheden bijwerken met DAF Mesplamuur.
— Schuren met water en watervast schuurpapier nr. 360 of 400.
— Voorspuiten met een dunne, vloeiende laag DAF aflak.
— Afspuiten met een kruislingse laag.

**Opmerkingen**

DAF Mesplamuur heeft zo'n grote dichtheid dat het direct overspuiten van deze plamuur met DAF lak mogelijk is wanneer de plamuurplekken zich beperken tot kleine plekjes. Ook wanneer de aflakken op 80° C gedroogd worden bevelen wij deze plamuur sterk aan i.v.m. zijn grotere dichtheid waardoor ook in 80° systemen geen sprake zal zijn van wegkrimpen.
In normale lagen opgezet kan DAF Mesplamuur na 20 minuten worden overgeplamuurd.
Verder is DAF Mesplamuur toepasbaar als eventuele afmesplamuur over de grovere typen vulplamuur.

daf club.nl

# 0 - 9

**Produkt: DAF aflak.**

**Groep: Aflakken luchtdrogend.**

**DAF bestelnummer: 109531.**

### Bestemming

Aflak voor het bijspuiten en geheel overspuiten van auto's.

### Karakteristiek

DAF Aflak is een synthetische luchtdrogende autolak, met snelle droging en doorharding en goede duurzaamheid. Kan ook op verhoogde temperatuur, maximaal 80° C worden gedroogd.

### Eigenschappen

droging:

na 1 à 2 uur stofdroog; na 12 uur afplakbaar indien gedroogd bij kamertemperatuur (20° C).

glans:

hoogglans met een glanseffect van de op de auto gebruikelijke moffellak.

vulkracht:

uitstekend, de schuurkrasjes worden volkomen opgevuld mits een juiste kwaliteit schuurpapier (360-400) gebruikt is en als spuitverdunning DAF Aflak Verdunning wordt gebruikt.

hardheid:

DAF Aflak heeft na een dag droging reeds een opvallend grote oppervlaktehardheid en is na enige dagen goed bestand tegen mechanische beschadigingen.

### Verwerkingsgegevens

spuitviscositeit:

16 - 18 sec. DIN-cup 4 bij 20° C.

spuitopening:

1,2 - 1,5.

spuitdruk

3 - 5 atu.

spuitverdunning:

DAF Aflak Verdunning.

uitspuitrendement:

8 - 10 m² per 1/4 gallon.

versnelde droging:

kan zonder bezwaar **versneld gedroogd** worden bij temperaturen van 30° C tot 80° C.

moffelcyclus:

door toevoeging van 35 - 40 pct. DAF Aflak 80° Verharder ontstaat een spuitklare moffellak die gemoffeld moet worden op 80 à 90° C gedurende een half uur (objecttemperatuur).

**N.B.:** door toevoeging van DAF Aflak 80° Verharder verandert de DAF aflak in een moffeldrogend type autolak. Dit houdt onder meer in dat na een 1/2 - 3/4 uur moffelen bij een objecttemperatuur van 80° C reeds een goede doorharding is bereikt, terwijl bovendien een grotere oppervlaktehardheid wordt verkregen dan bij luchtdroging.
De temperatuur van 80° C is zéér belangrijk. Langere droogtijden bij **lagere** temperaturen geven geen goede resultaten.

### Systemen

Voor reparatiewerk:

1. eventueel loszittende verflagen verwijderen en metaal goed ontroesten.
2. te behandelen deel ontvetten met wasbenzine.
3. schuren met watervast schuurpapier nr. 220 en water.
4. kale plaatsen bijgronden met DAF Washprimer.
5. waar nodig plamuren met DAF mesplamuur.
6. slijpen met watervast schuurpapier nr. 220 of 280 en water.
7. op te behandelen deel 2 kruislingse lagen DAF Washprimer aanbrengen.
8. slijpen met watervast schuurpapier nr. 360 of 400 en water.
9. voorspuiten met een enkele vloeiende laag DAF Aflak en afspuiten met een kruislingse laag van deze lak.

dafclub.nl

Printed in the Netherlands 10-72

**Depreserveringsmiddel**

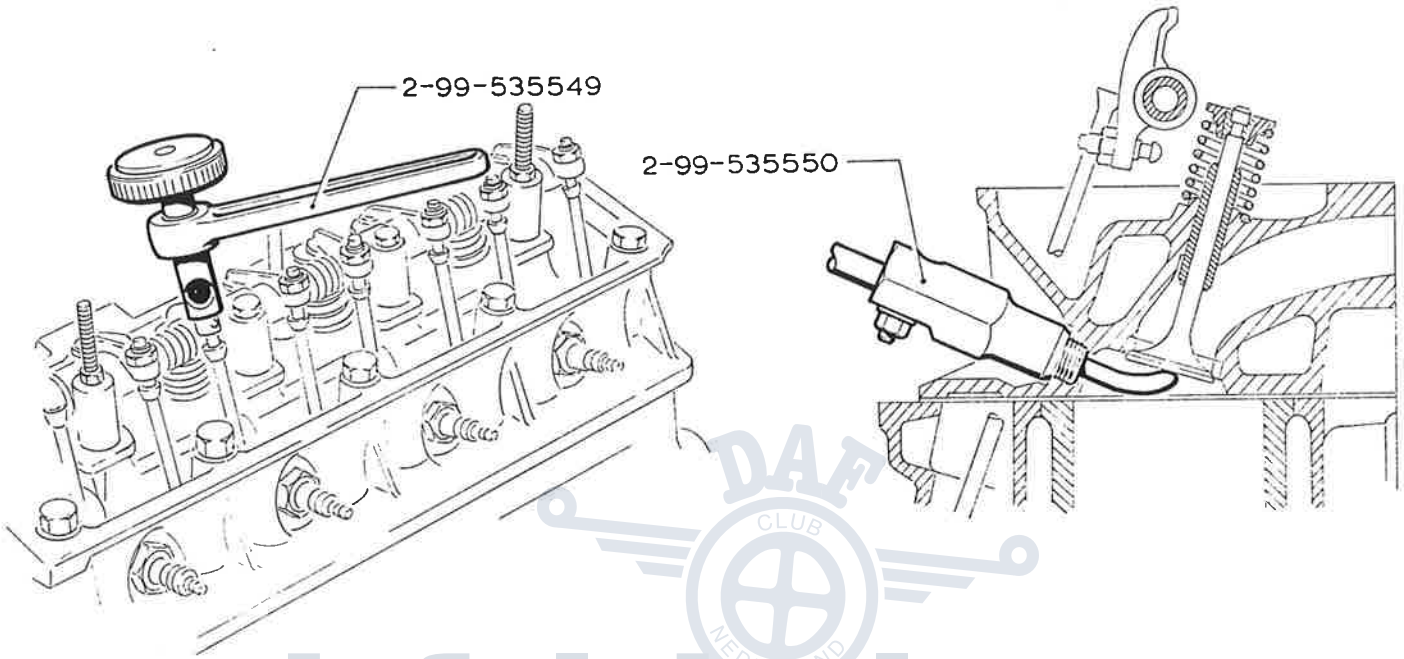
Het produkt KR774-1 wordt vervaardigd door de firma Henkel & Cie te Düsseldorf - Duitsland, welke firma in Nederland wordt vertegenwoordigd door de firma Chemphar N.V., Stadhouderskade 14a, Amsterdam.

**Behandeling**

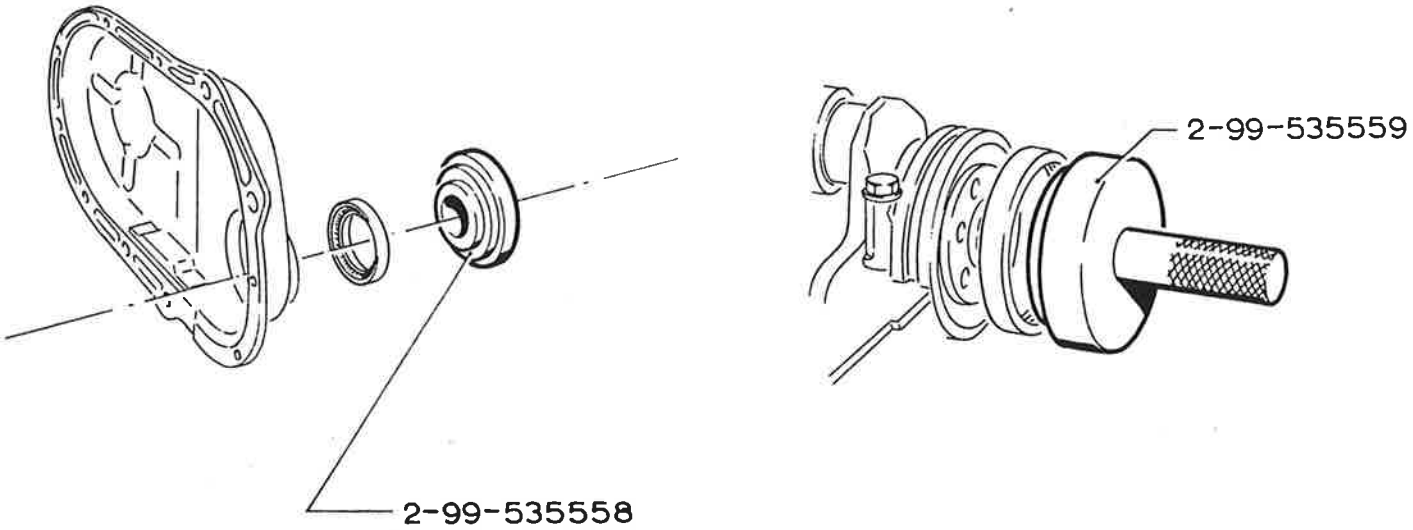
Het middel KR774-1 door middel van verstuiving of met een spons op de preserveringslaag aanbrengen en enige tijd laten inwerken.
Daarna kan de auto met een waterstraal worden schoongespoten en worden drooggezeemd. Wanneer de preserveringslaag met een stoflaag is overdekt, verdient het aanbeveling om deze stoflaag eerst zoveel mogelijk weg te blazen.

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

## SPECIAAL GEREEDSCHAP

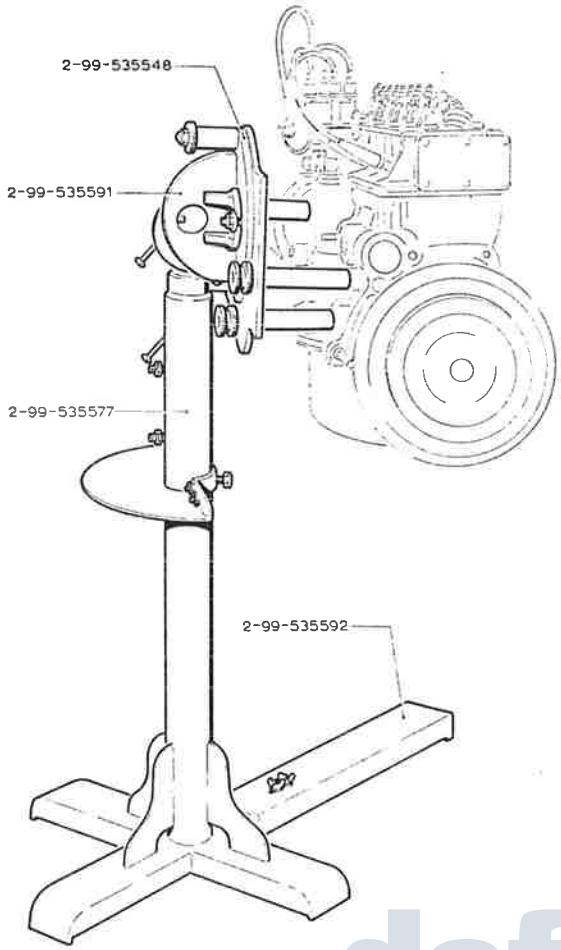


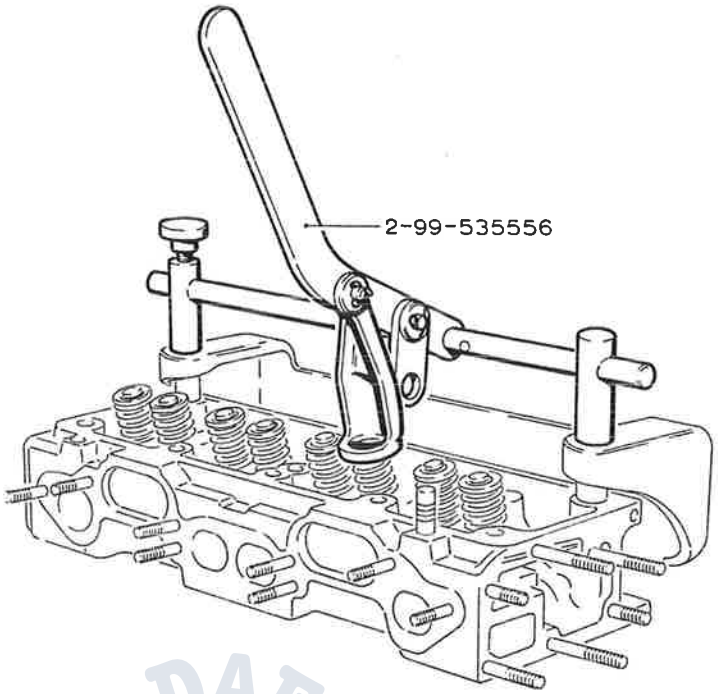

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl



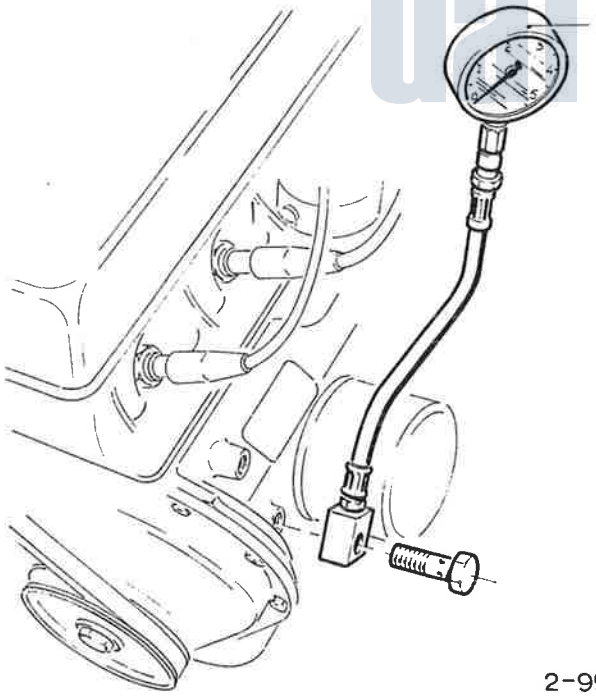

Printed in the Netherlands 10-72

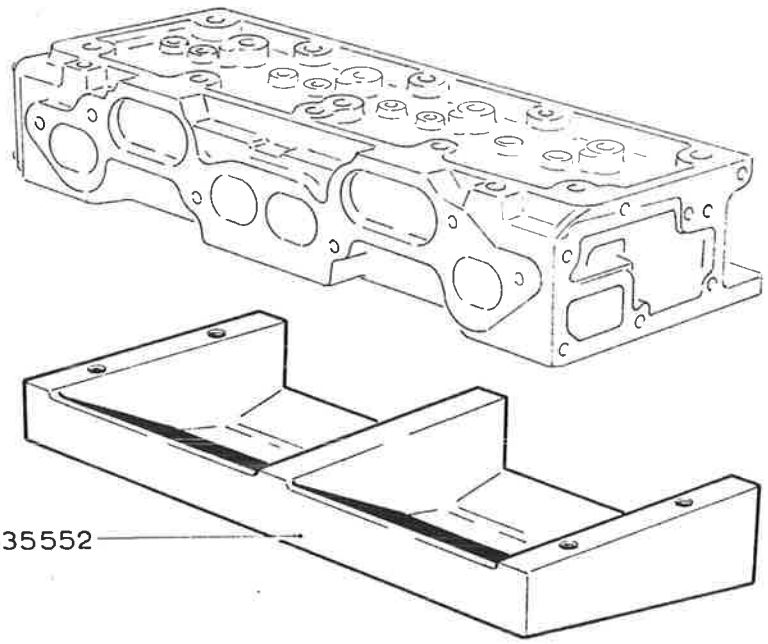
0 - 14



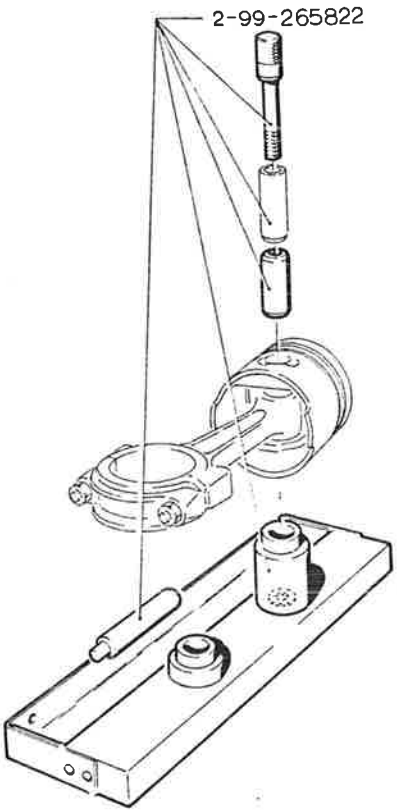



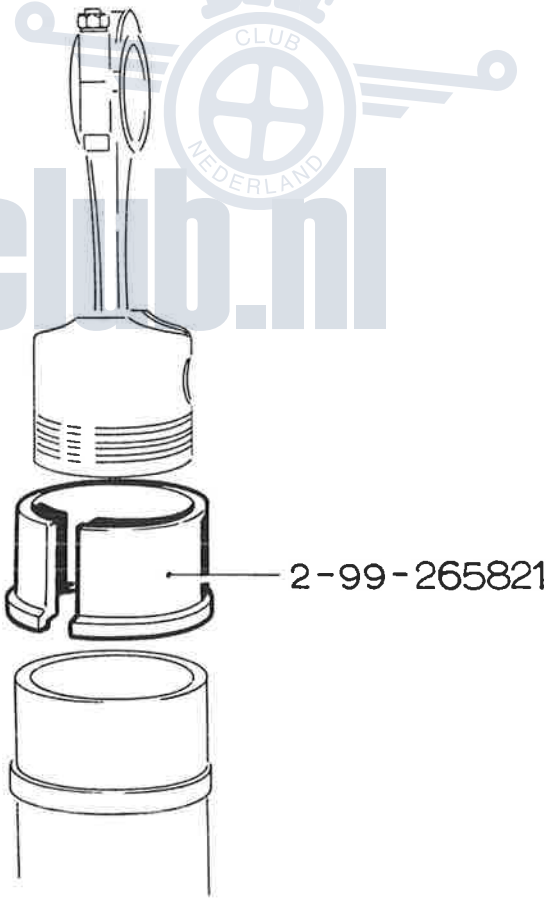

DAF CLUB NEDERLAND
defclub.nl



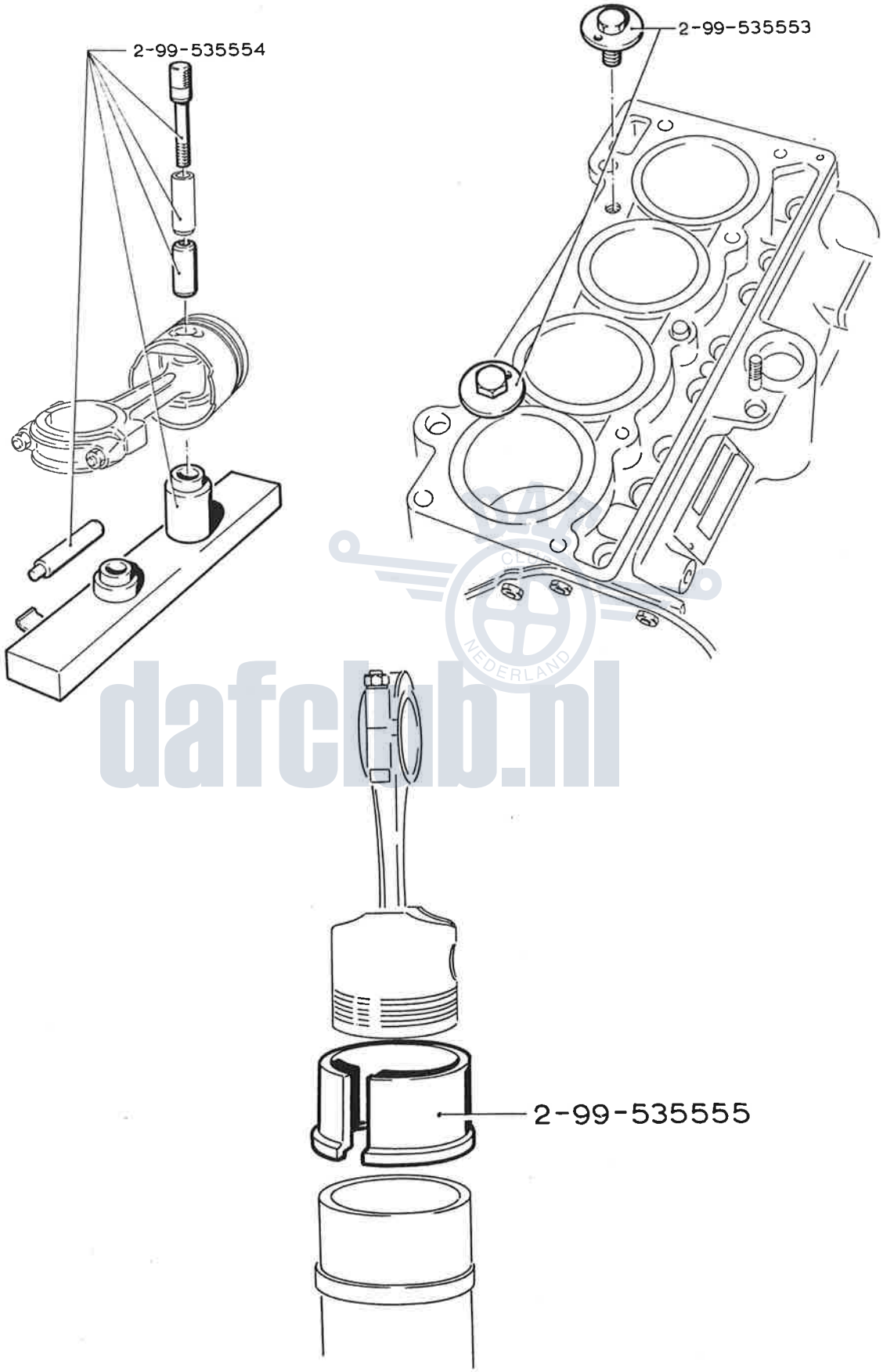



0 - 15



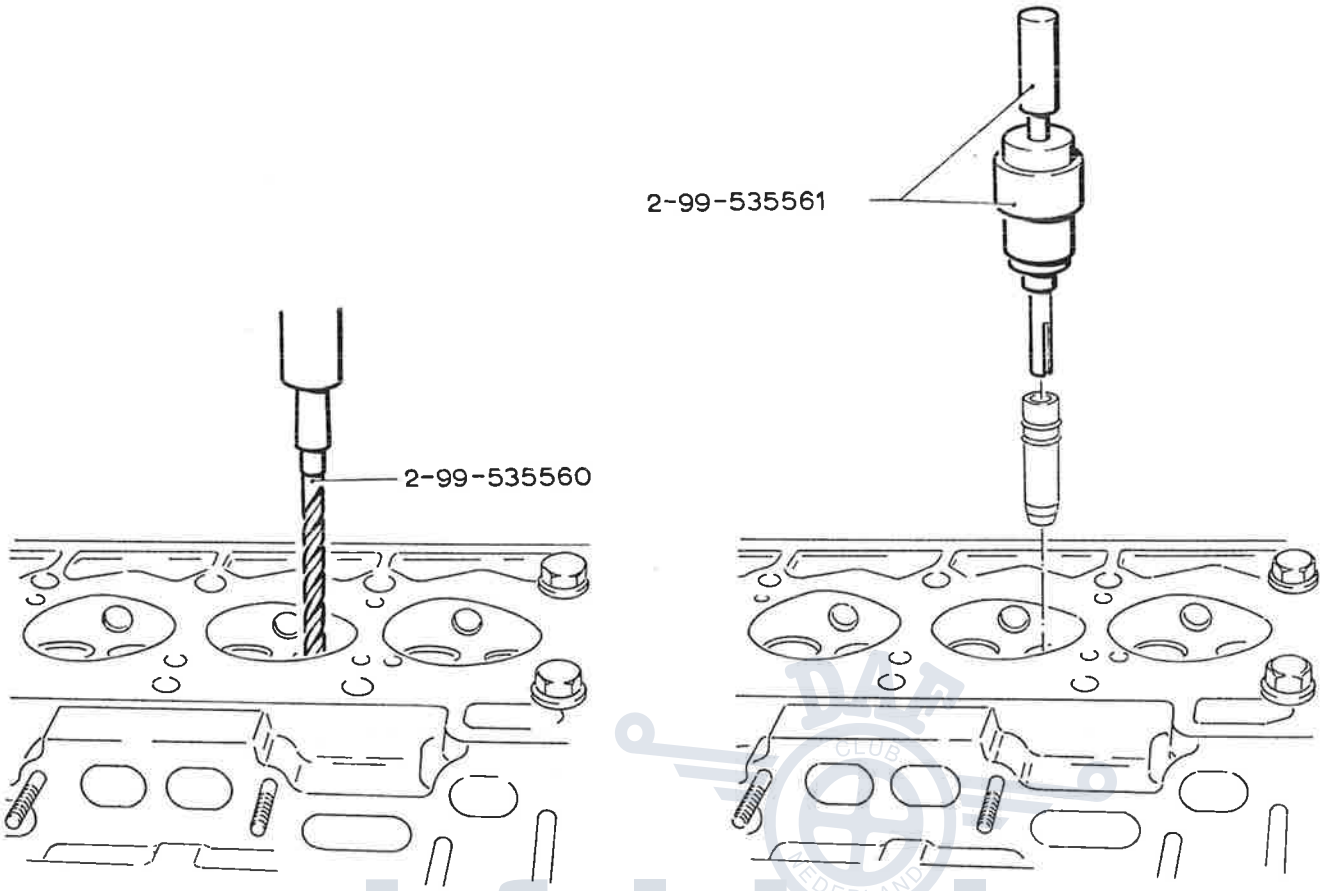

dafclub.nl



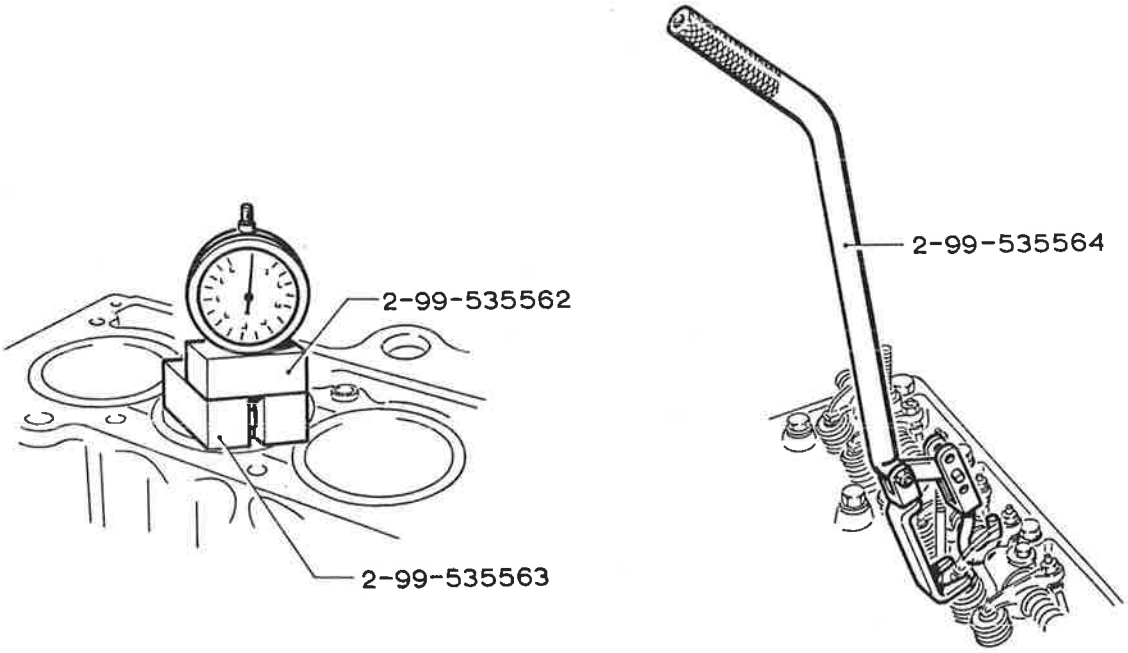

dafclub.nl

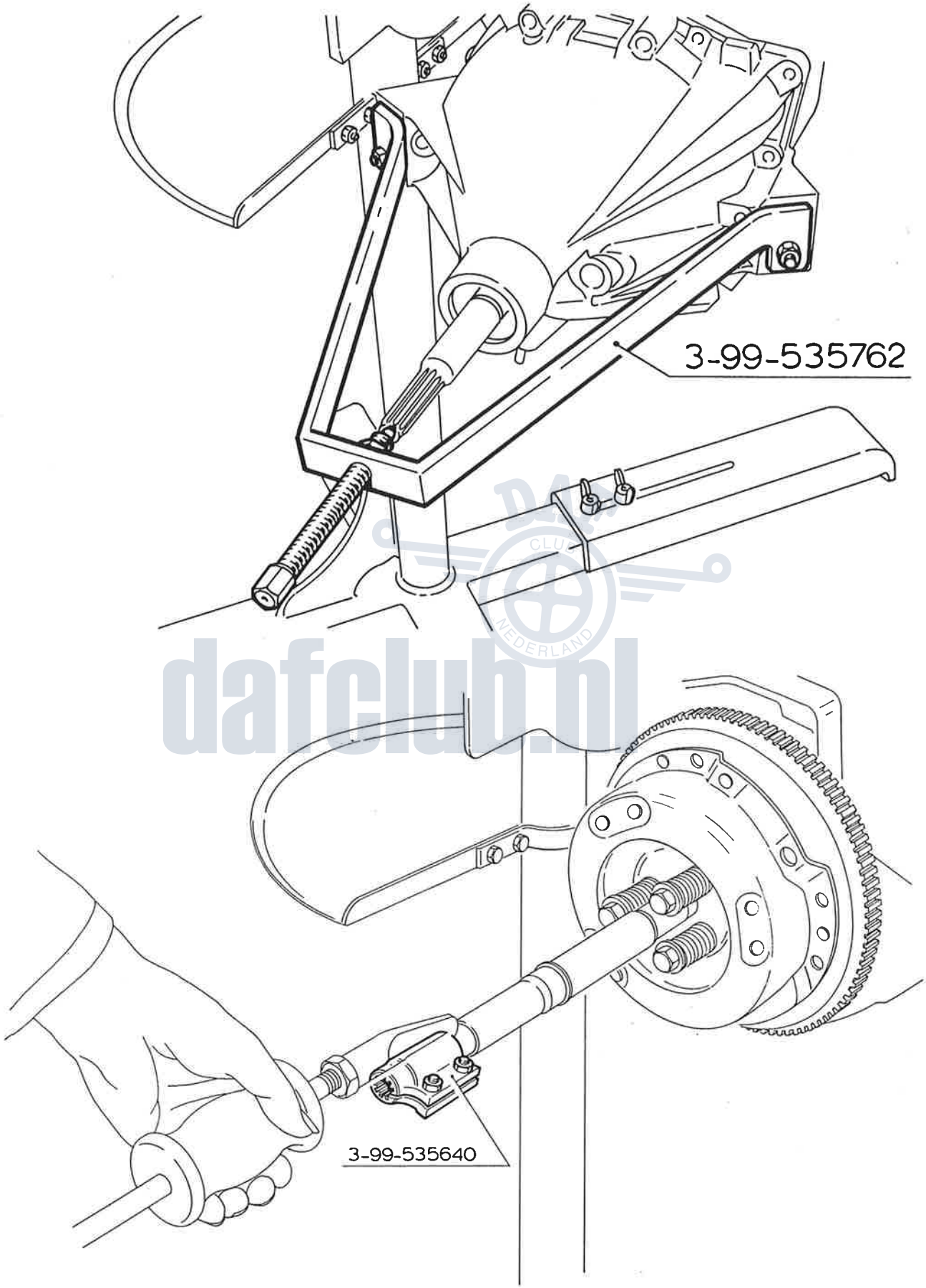
Printed in the Netherlands 10-72

0 - 16




dafclub.nl

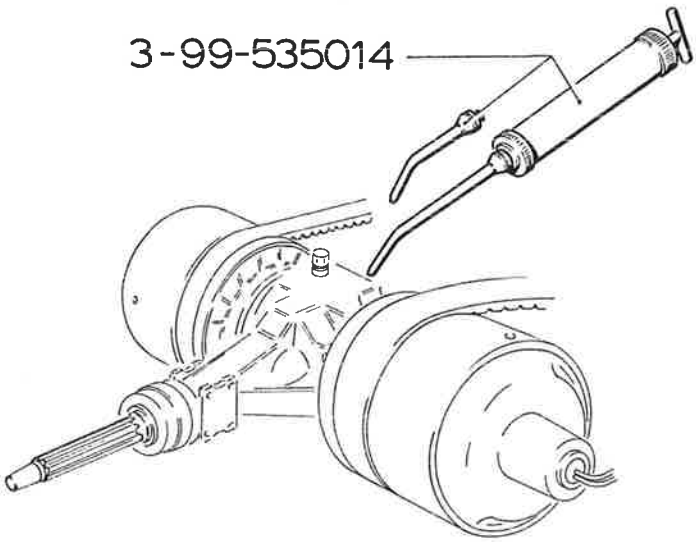


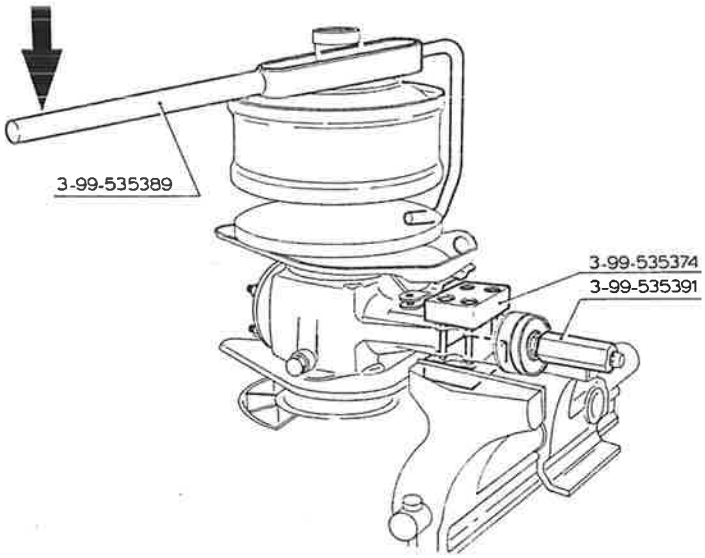



dafclub.nl

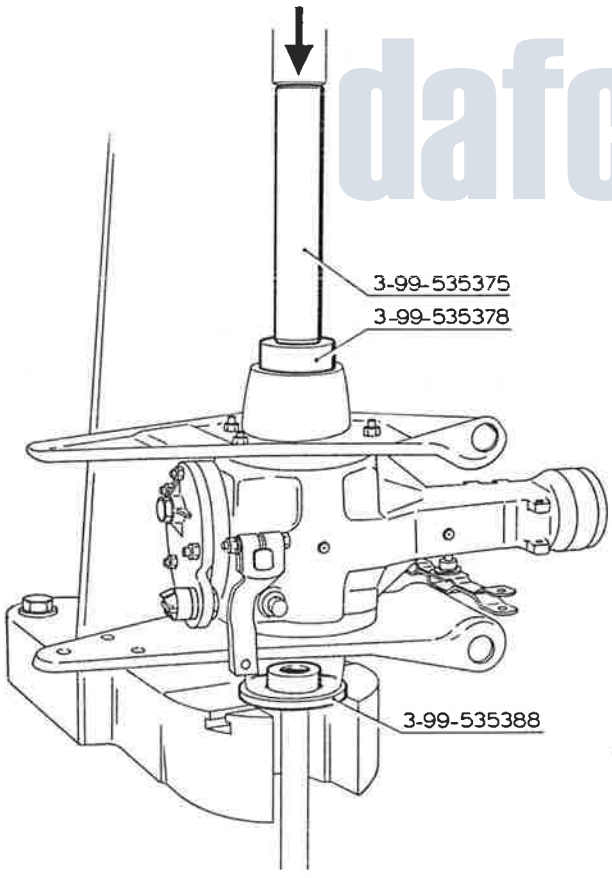
Printed in the Netherlands 10-72

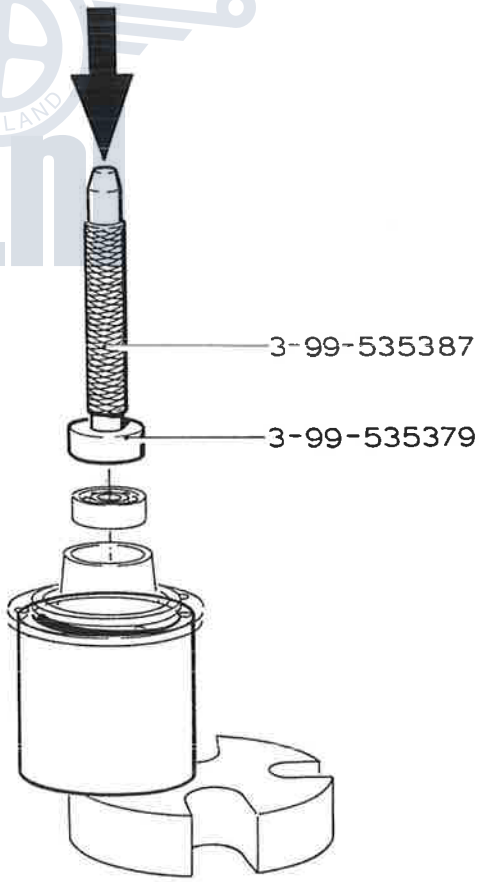
0 - 18

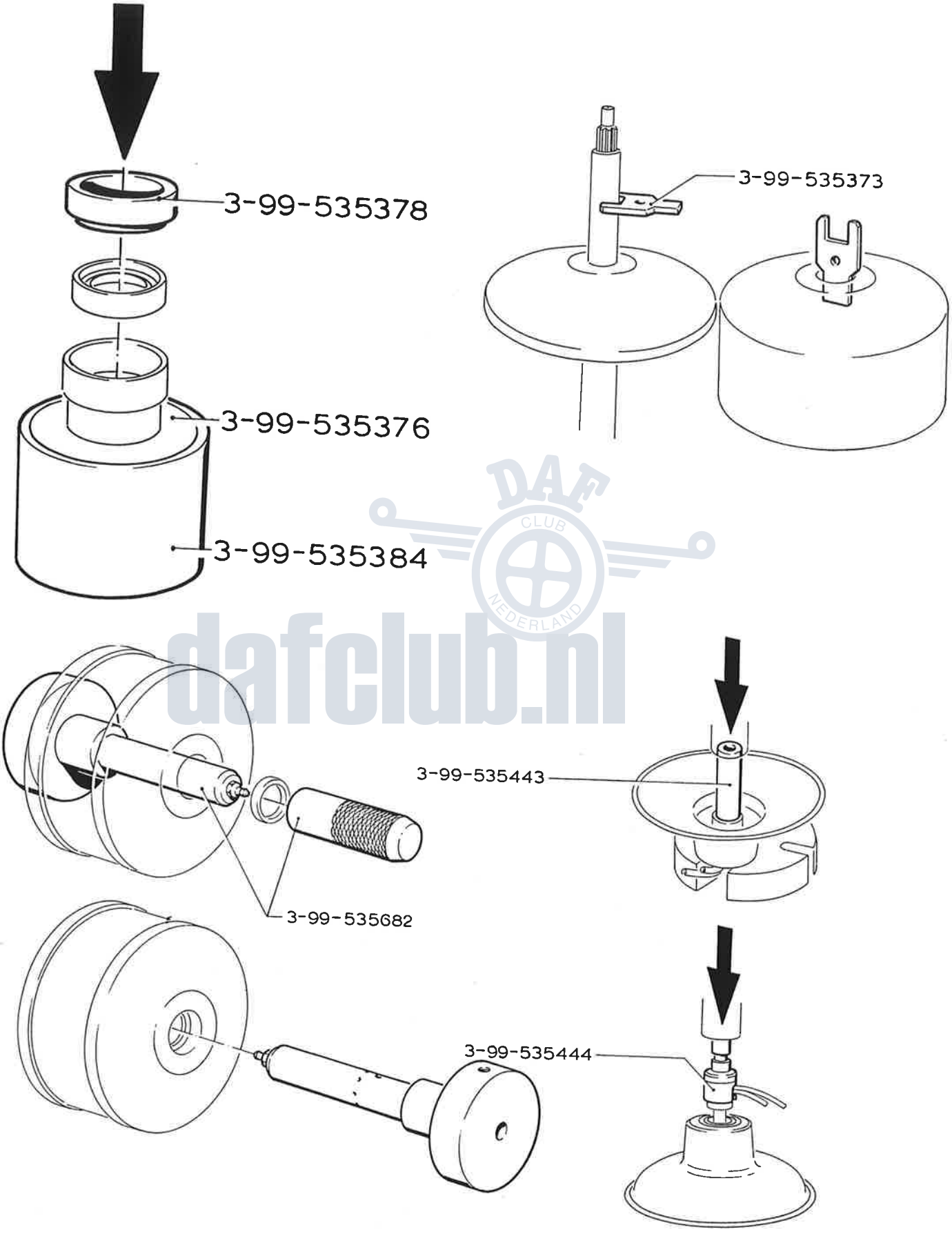



DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

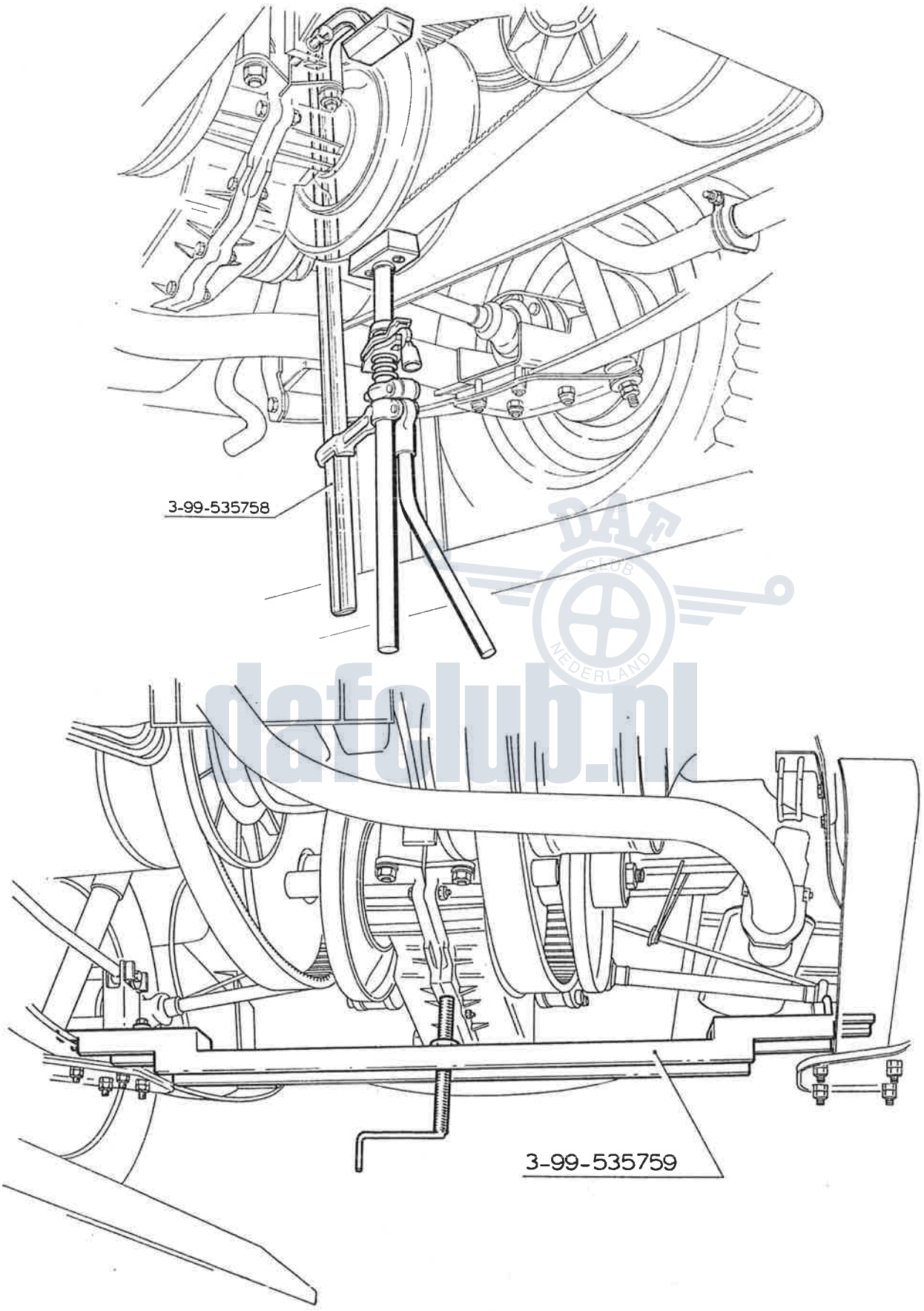


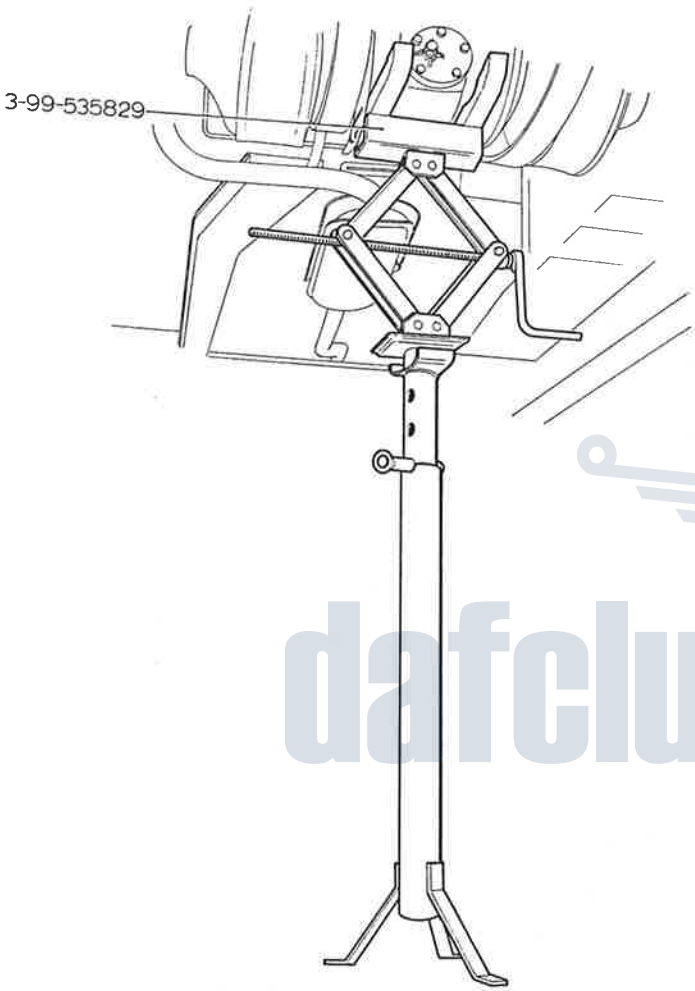


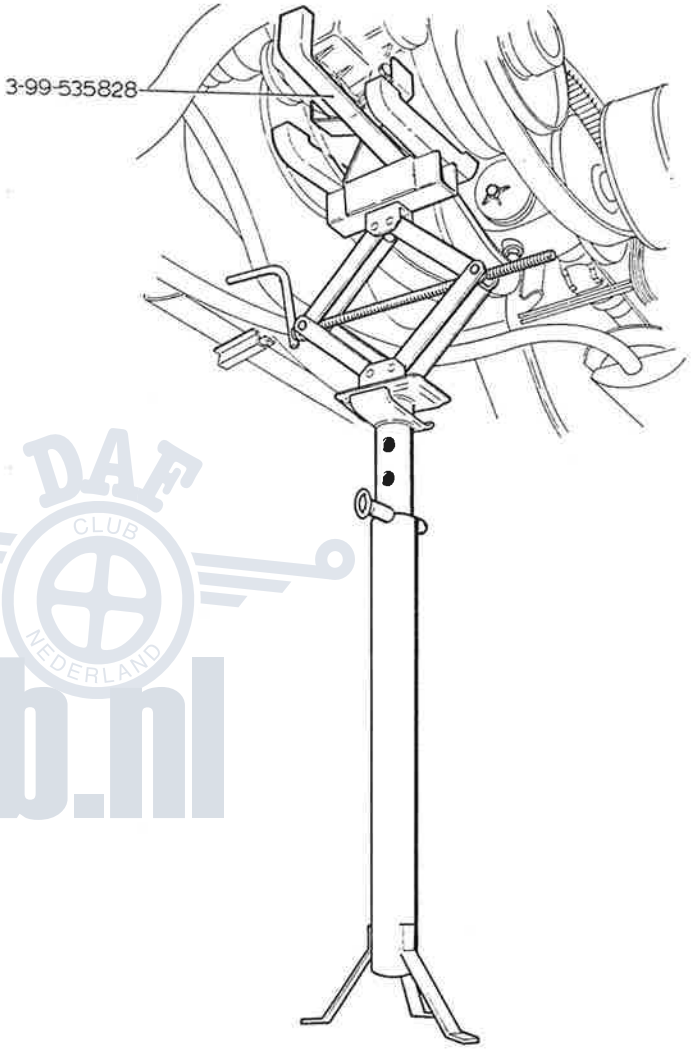

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

Printed in the Netherlands 10-72



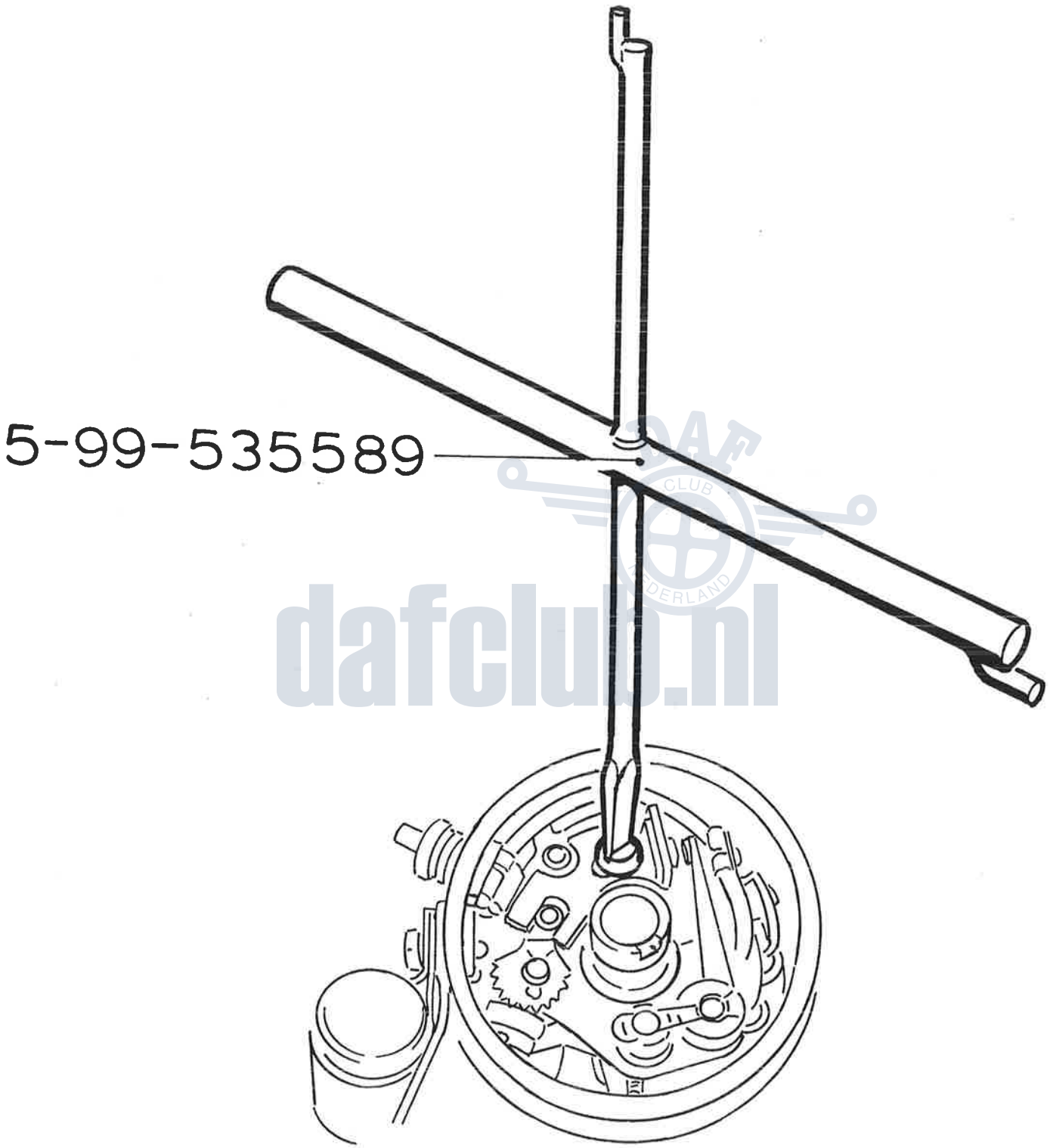

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl



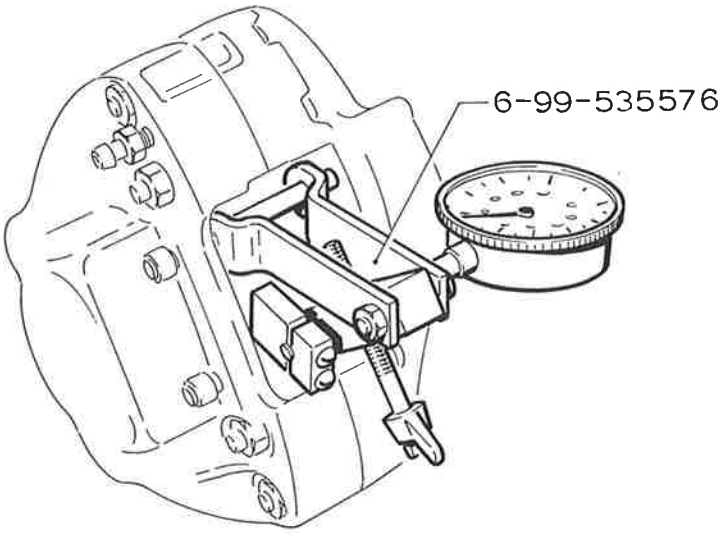



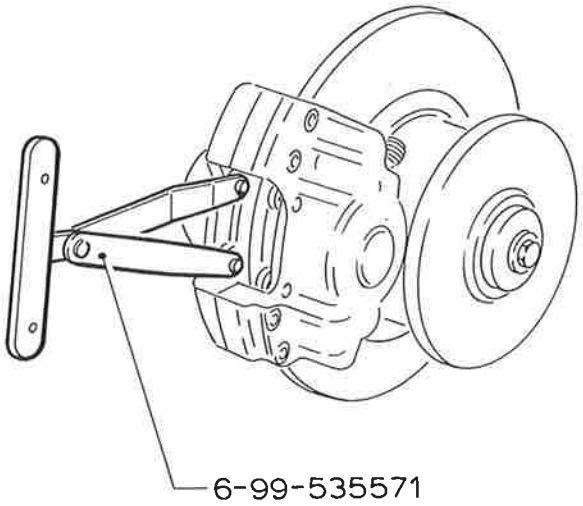

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

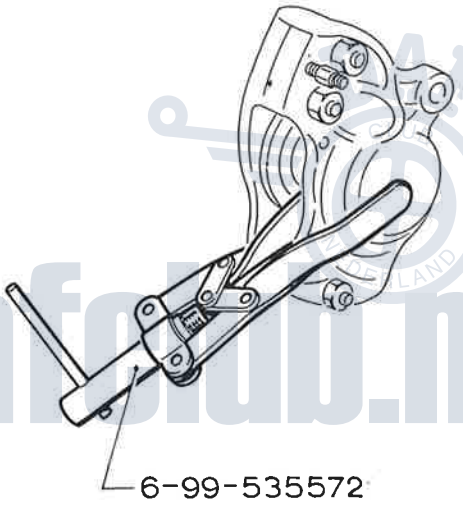
Printed in the Netherlands 10-72



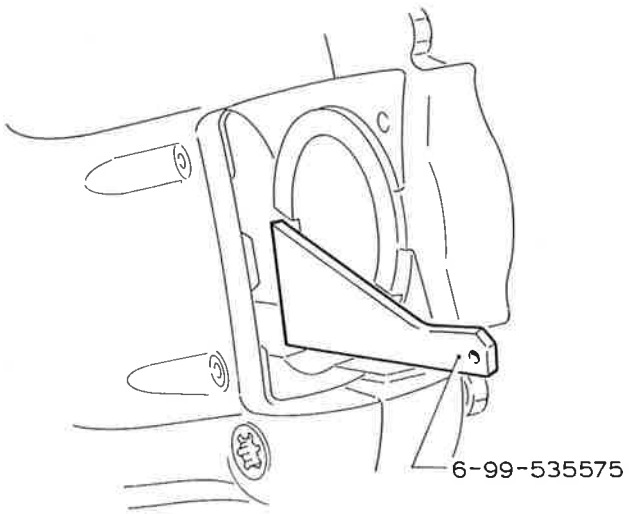

dafclub.nl

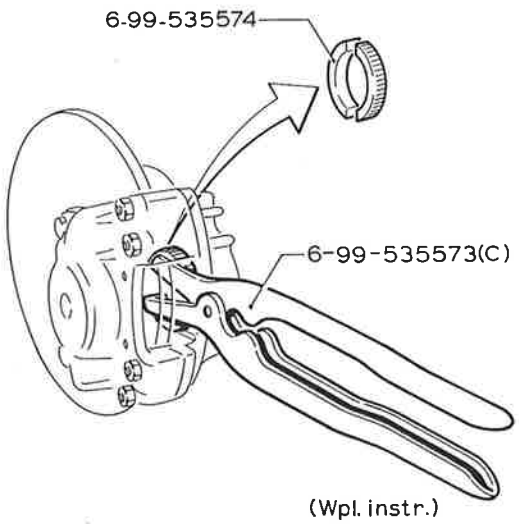


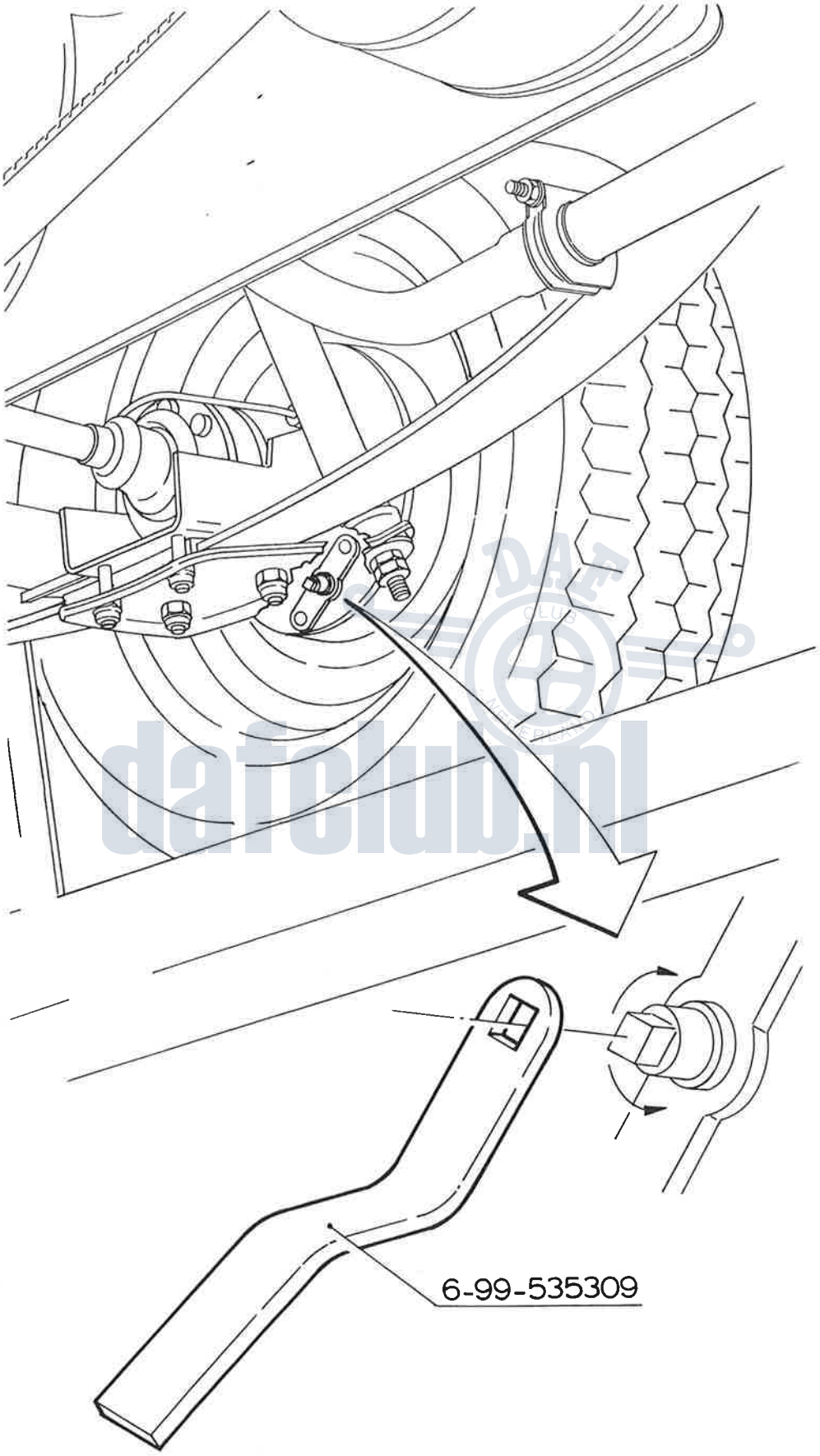




daftclub.nl

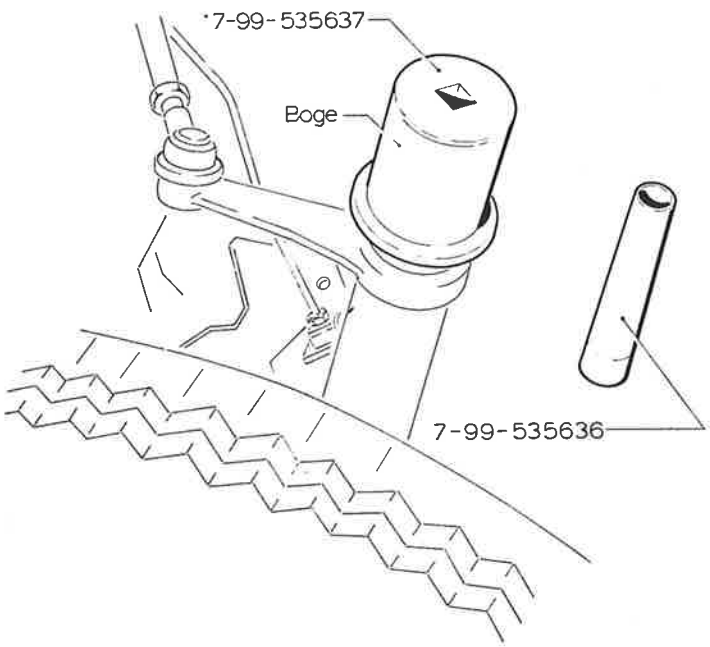


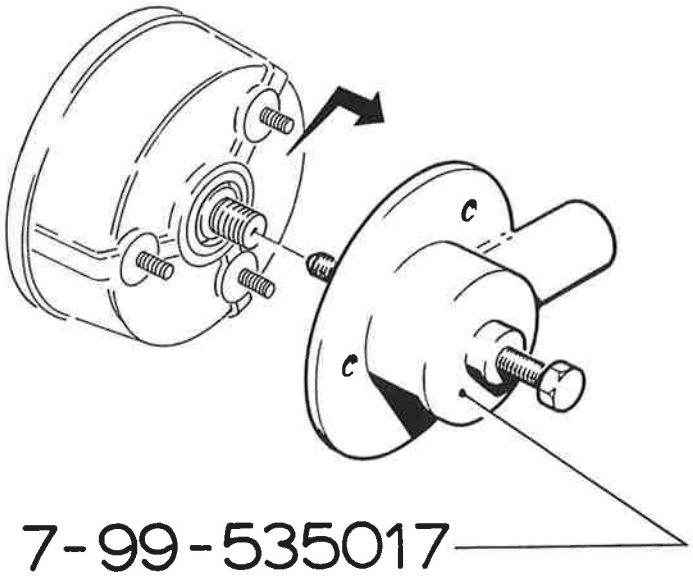




Printed in the Netherlands 10-72

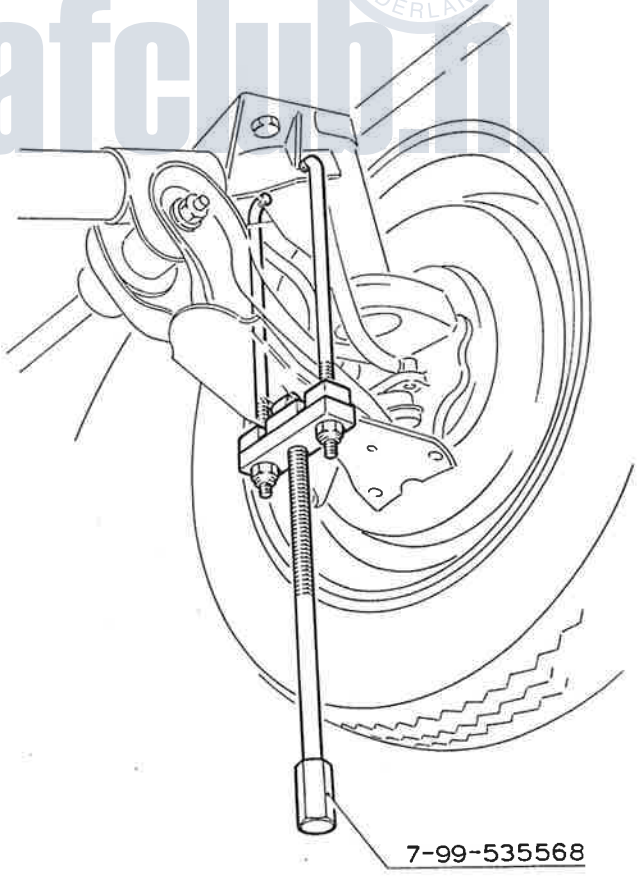



dafclub.nl



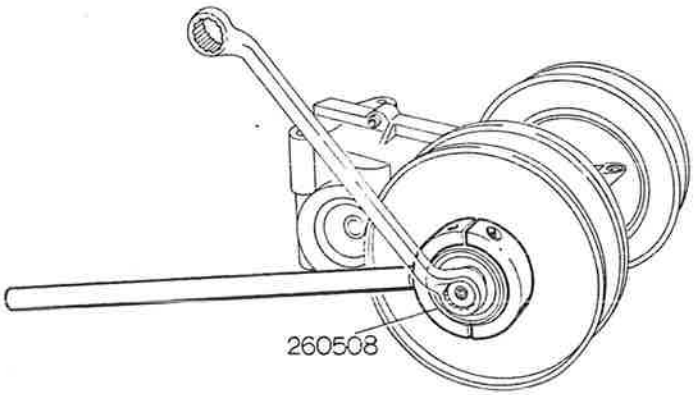



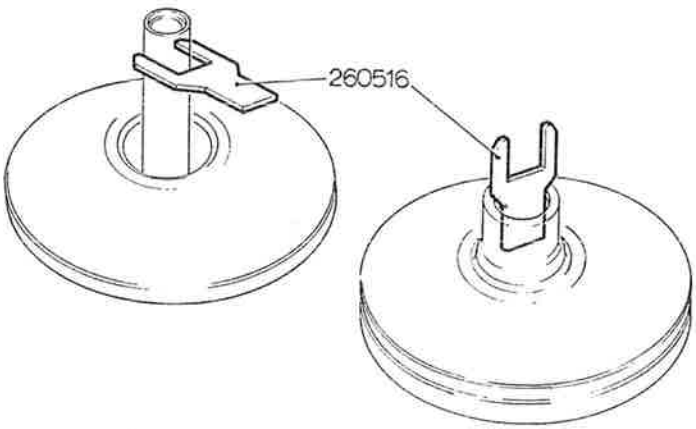

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl



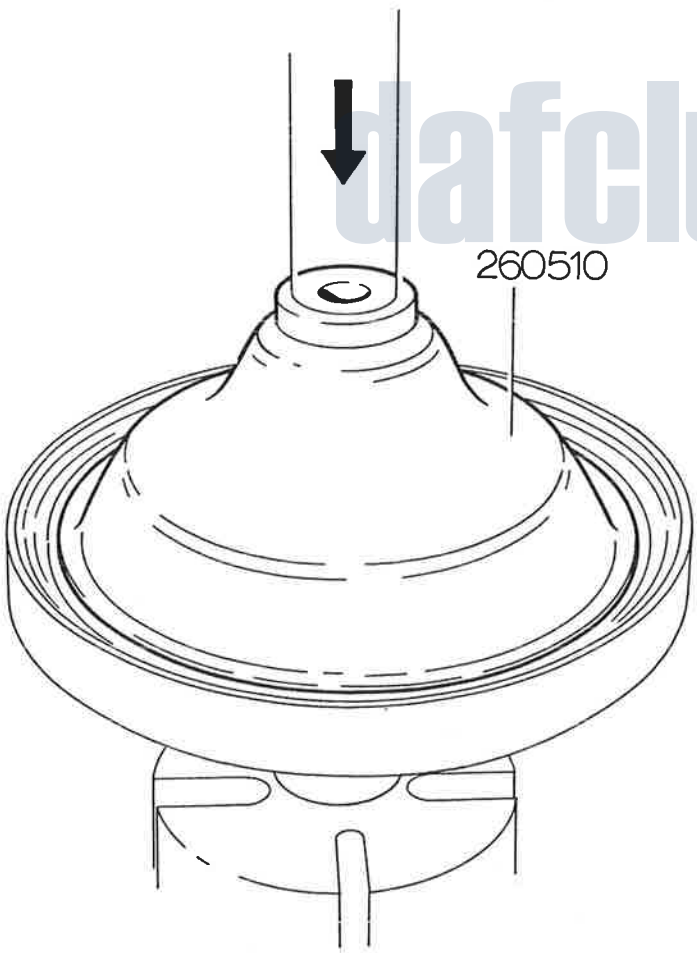

Printed in the Netherlands 10-72

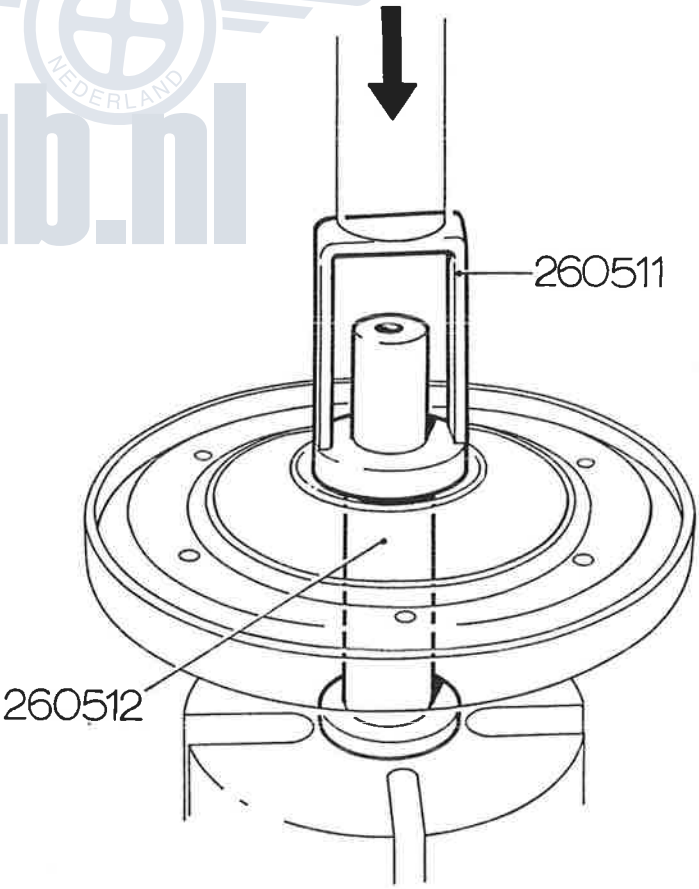
0 - 26

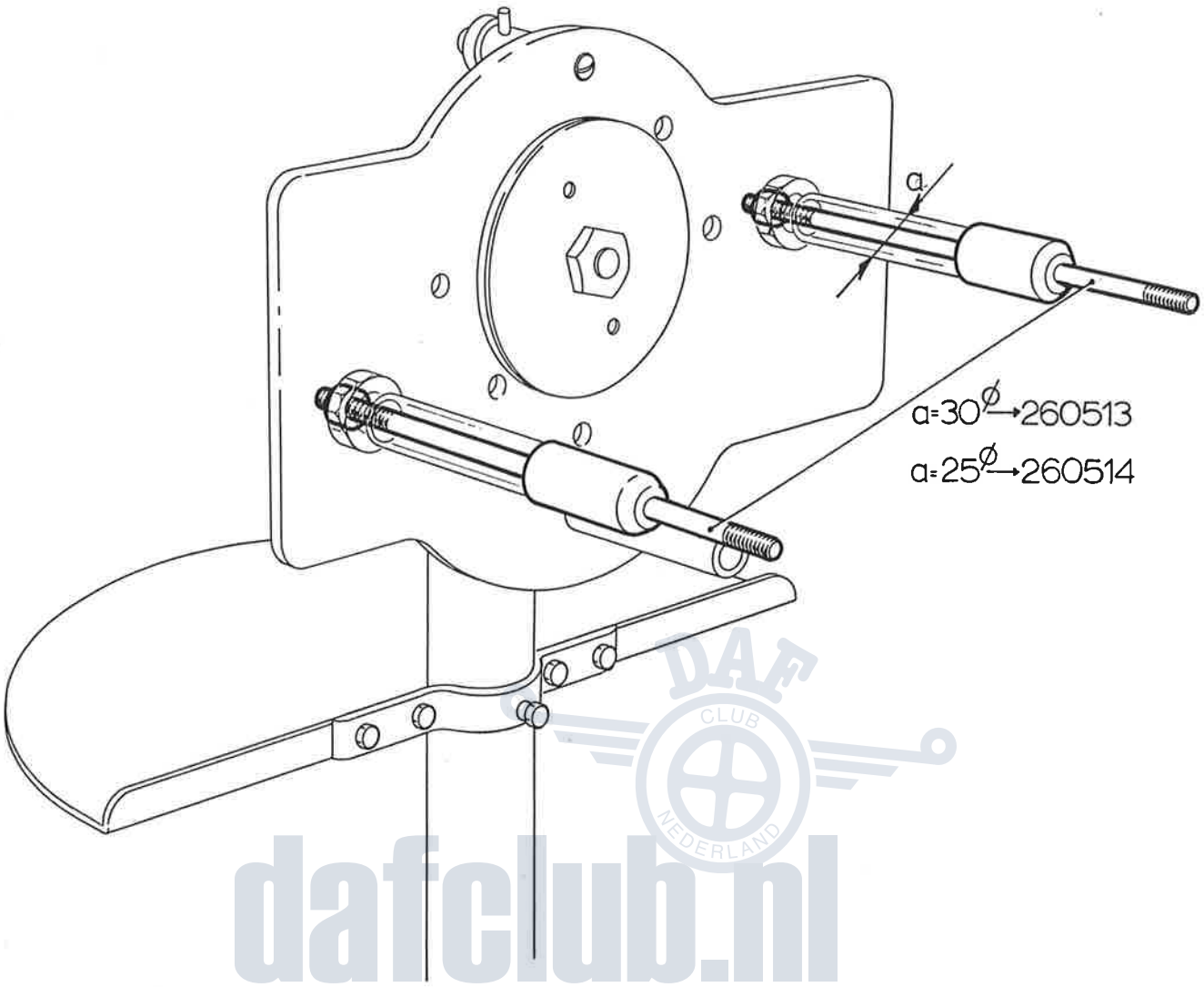


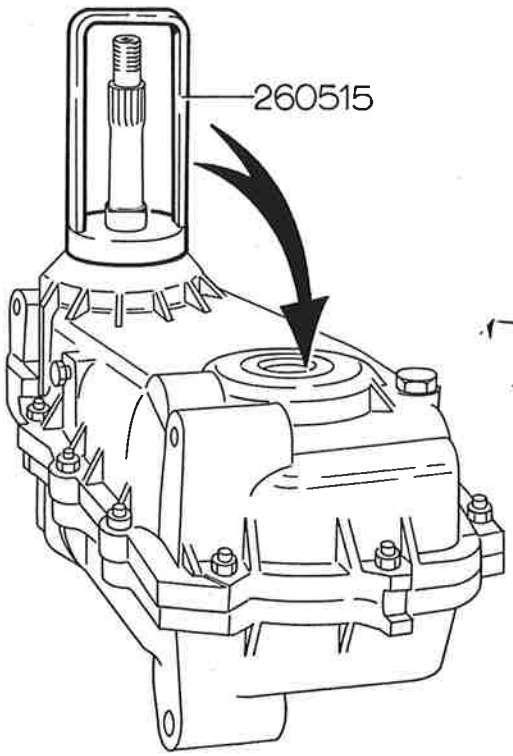

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

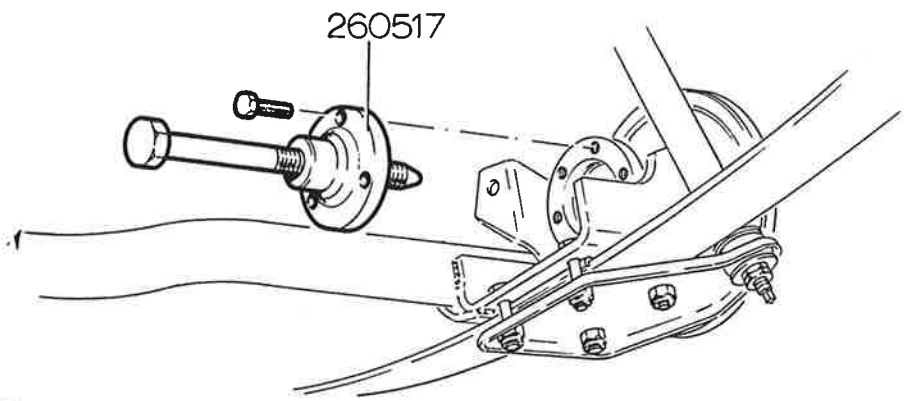





DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl




Printed in the Netherlands 10-72

dafclub.nl

# OVERZICHT ACCESSOIRE PAKKET P.W. DAF 66

## ELEKTRISCHE ACCESSOIRES

| | |
|---|---|
| Klok | 265801 |
| Oliedrukmeter | 265802 |
| Olietemperatuurmeter | 265803 |
| Watertemperatuurmeter | 265804 |
| Toerenteller | 265805 |
| Olietemperatuurgever | 265806 |
| Watertemperatuurgever | 265807 |
| Oliedrukgever | 165974 |
| Schakelaar groen | 265846 |
| Schakelaar rood | 265847 |

dafclub.nl

Printed in the Netherlands 09-73

# OVERZICHT ACCESSOIRE PAKKET P.W. DAF 66

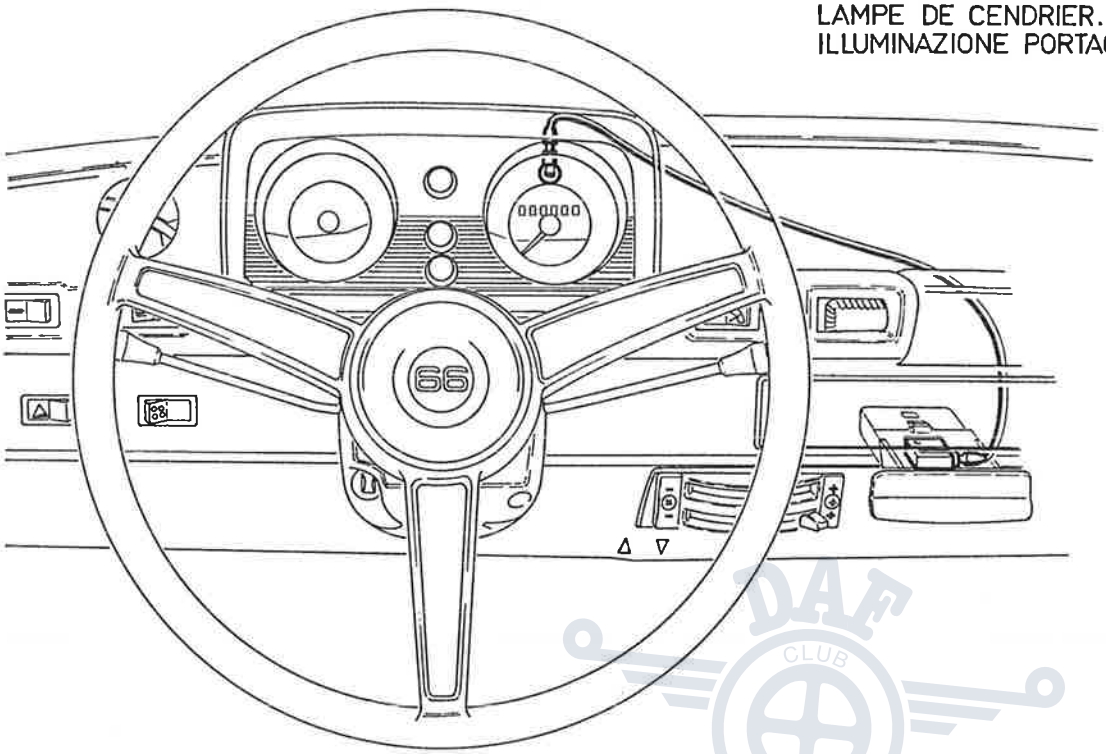
| Benaming | ond. nr. |
|---|---|
| **INTERIEUR** | |
| Set cocosmatten LHD | 589183 |
| Set cocosmatten | 161632 |
| Bagageplank | 117537 |
| Dubbele bediening | 892979 |
| Tunnelconsole | 115778 |
| **EXTERIEUR** | |
| Tankdop met slot | 521992 |
| Uitlaatsierstuk | 559296 |
| Set bumperrozetten | 175022 |
| Set bumperstrips voor | 113567 |
| Set bumperstrips achter | 113568 |
| Set velgsierdoppen 14" | 113565 |
| Trekhaak | 116798 |
| Kabelsetjes trekhaak | 107831 |
| Afdekkapje trekhaakkogel | 108240 |
| Hulpkoppeling trekhaak | 113566 |
| Caravanspiegel L+R | 114094 |
| Klem spiegel L+R | 559400 |
| Triplex voorruit | 592854 |
| Windscherm schuifdak glashelder | 116081 |
| Windscherm schuifdak oranje | 116082 |
| Windscherm schuifdak smoke | 116083 |
| Windscherm schuifdak groen | 116084 |
| Marathonwiel | 258668 |
| Sticker marathon zilver | 112820 |
| Sticker marathon zwart | 112821 |
| Set sierstrepen Coupé zilver | 111374 |
| Set sierstrepen Coupé zwart | 111375 |
| Set sierstrepen Marathon zilver | 111360 |
| Set sierstrepen Marathon zwart | 111361 |

| | |
|---|---|
| **ELEKTRISCHE ACCESSOIRES** | |
| Asbakverlichting 12V | 116960 |
| Sigarenaansteker 12V | 591700 |
| Achteruitrijlamp opbouw | 106072 |
| Rood mistachterlamp + schakelaar | 116698 |
| Set mistlampen 12 V | 105358 |
| Interval schakelaar 12V | 229070 |
| Duplo halogeenkoplamp LHD 12V | 112228 |
| Duplo halogeenkoplamp RHD 12V | 112229 |
| Duplo lampje 12V | 113641 |
| Lampenset 12V | 110124 |
| Verlichting koffer/motorruimte | 559357 |
| Verwarmde achterruit Sedan | 168831 |
| Verwarmde achterruit Combi | 102121 |
| Verwarmde achterruit Coupé | 102122 |
| Controle remvloeistofniveau dubbelleiding | 115903 |
| **DIVERSEN** | |
| Reispakket 12V | 117284 |
| Reispakket | 225200 |
| Reispakket | 117285 |
| Shampoowas | 591303 |
| Lakreiniger | 591304 |
| Politoerwas | 591305 |
| Speciaalwas | 591306 |
| Glasreiniger | 591307 |
| RST | 591308 |
| Ontdooispray | 591309 |
| Bekleding reiniger | 591310 |

dafclub.nl

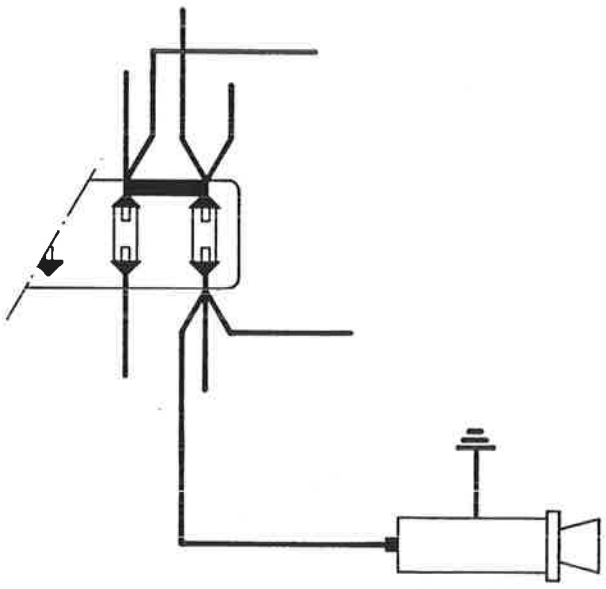
Printed in the Netherlands 10-72

## ASBAKVERLICHTING.
ASH TRAY LAMP.
ASCHENBECHERBELEUCHTUNG.
LAMPE DE CENDRIER.
ILLUMINAZIONE PORTACENERE.

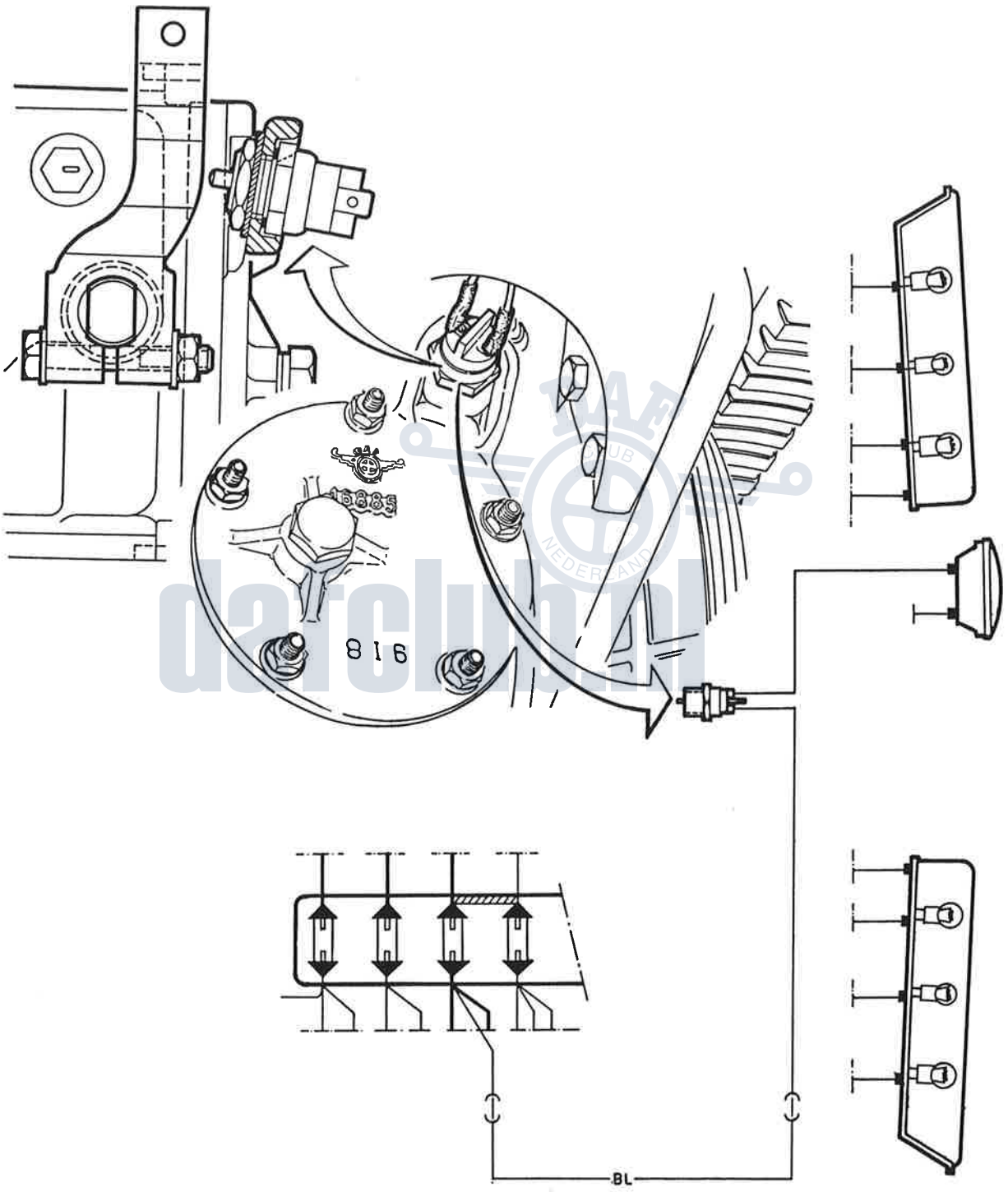


dafclub.nl

## SIGARENAANSTEKER
CIGAR LIGHTER.
ZIGARREN-ANZÜNDER.
ALLUME CIGARES.
ACCENDISIGARI.



**Aansluitschema achteruitrijverlichting.**



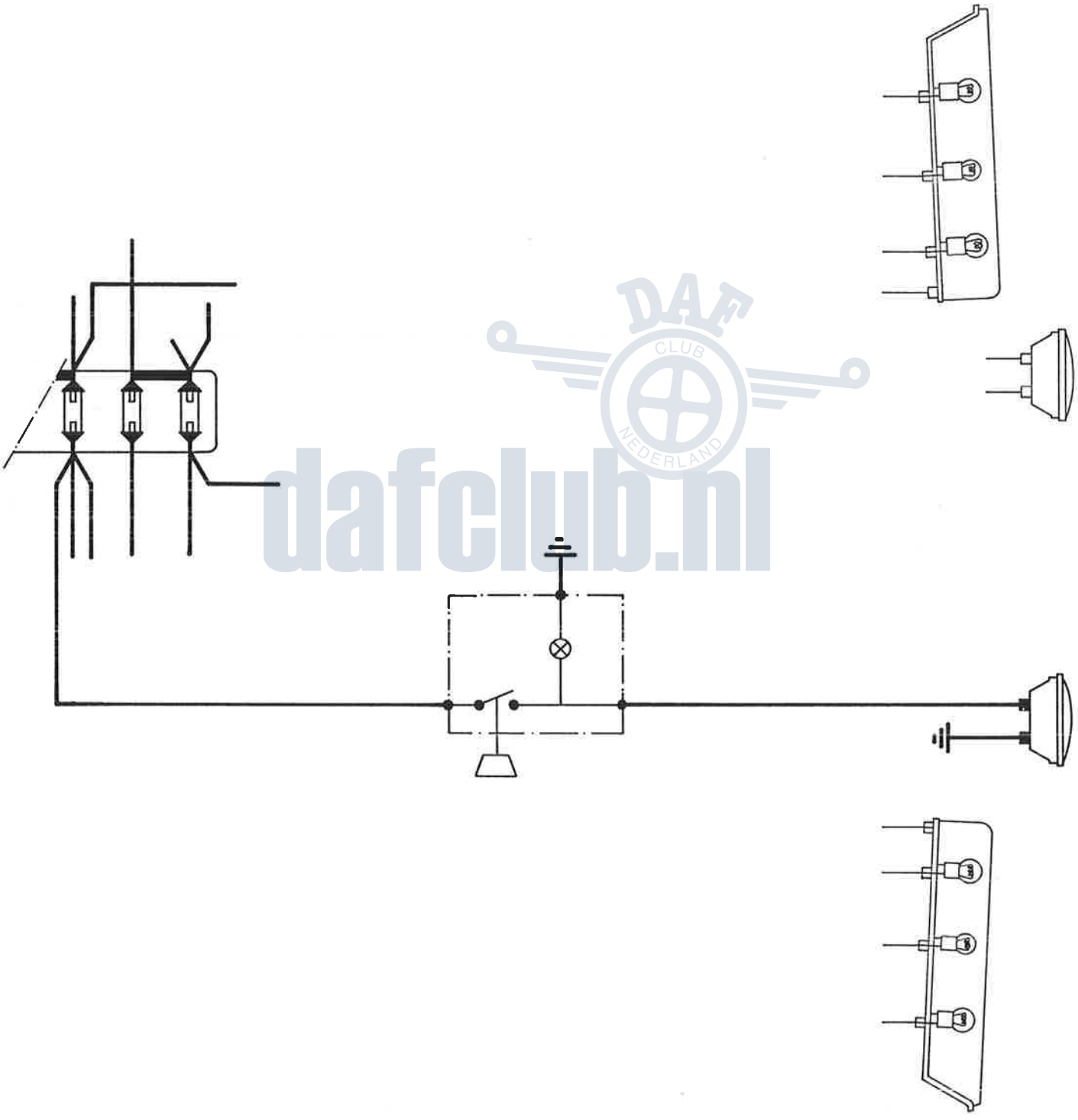

**Opmerkingen:**

— Om de achteruitrijschakelaar te kunnen aanbrengen moet de olie van de verdeelkast worden afgetapt en het achterdeksel worden afgenomen.
— De achteruitrijverlichting is standaard gemonteerd op de Super-Luxe, Coupé en Marathon-uitvoeringen.

Printed in the Netherlands 10-72

# ROOD MISTACHTERLAMP + SCHAKELAAR

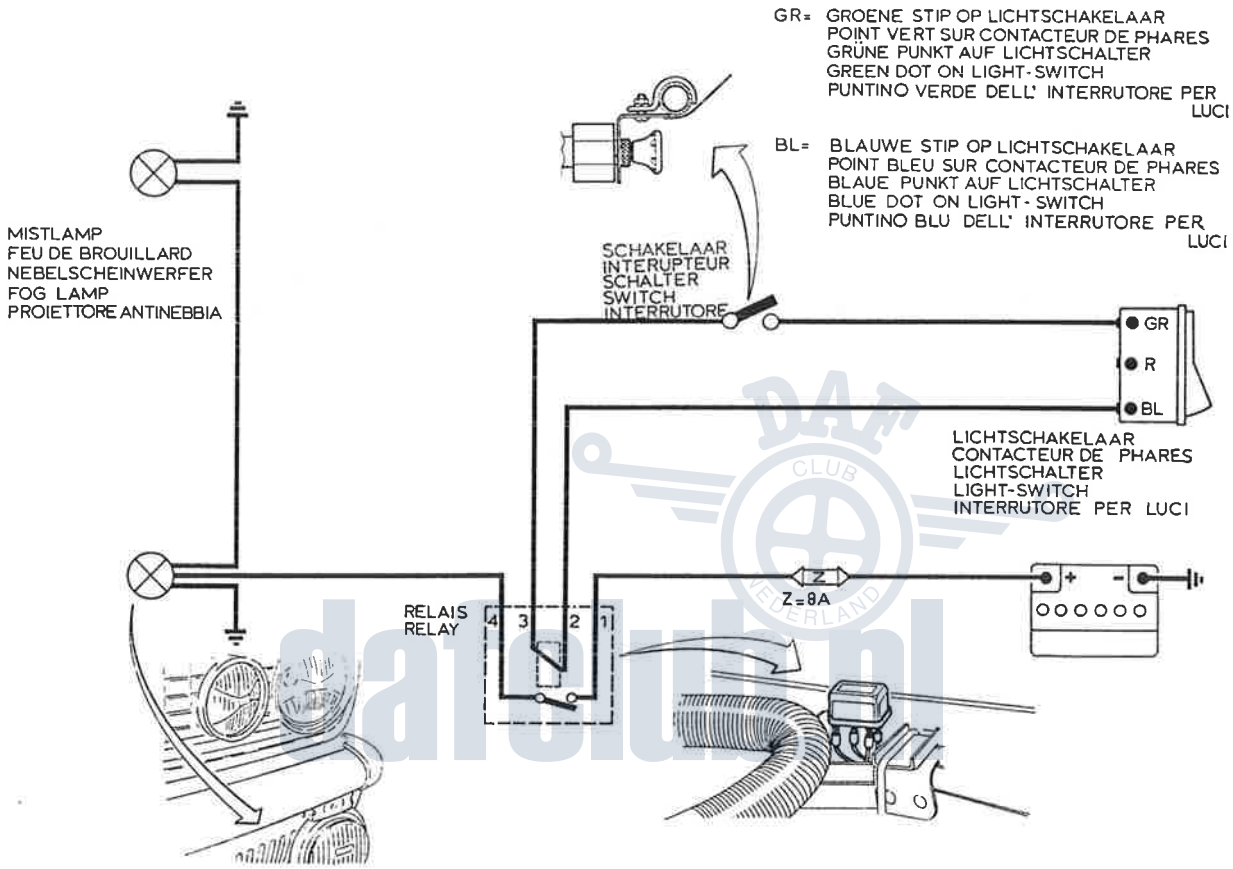
RED ANTI-FOG TAIL LIGHT WITH SWITCH.
ROTE NEBELRUCKLEUCHTE + SCHALTER.
FUE AR ANTI-BROUILLARD (ROUGE) AVEC CONTACTEUR.
PRIOIETTORE ROSSO ANTINEBBIA POSTERIORE + INTERRUTTORE.



DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

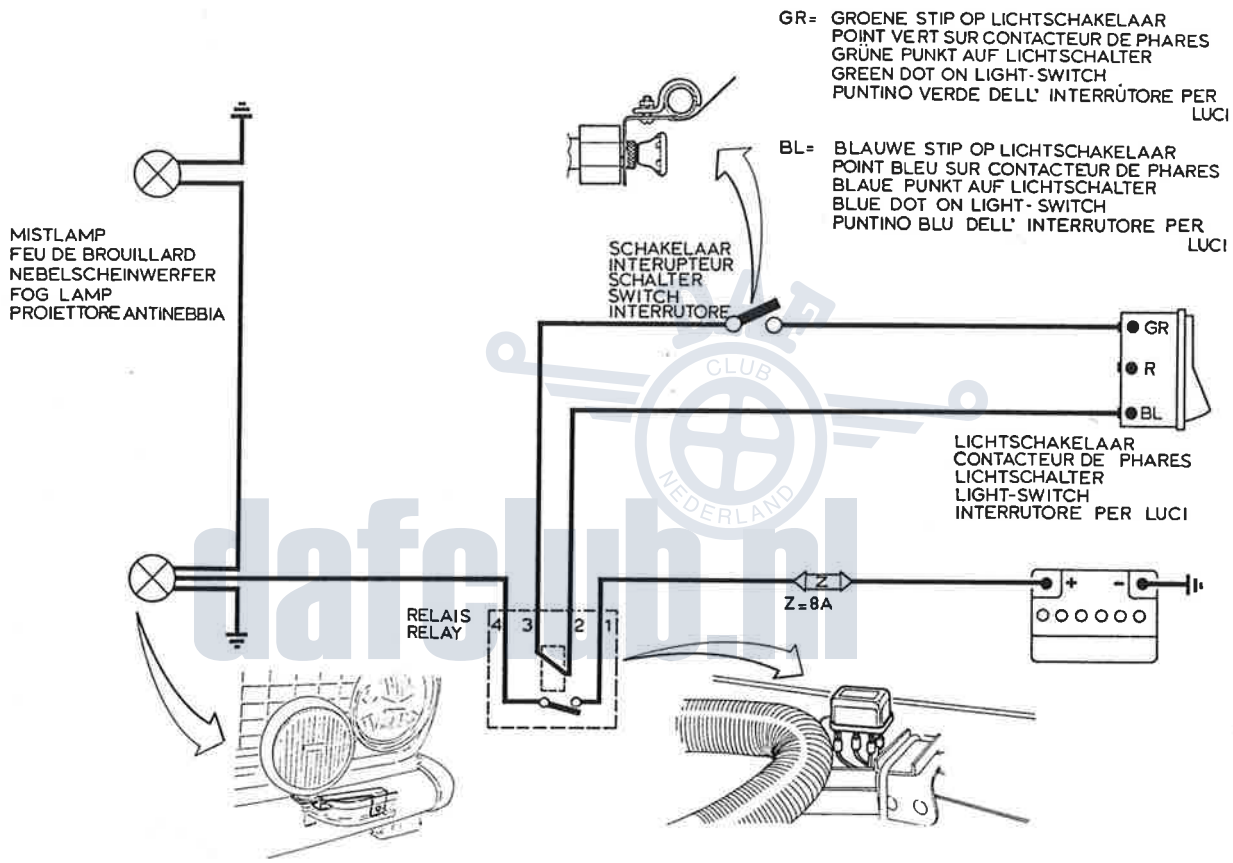
**Aansluitschema mistlichten.**

**Opmerking :** De mistlichten kunnen alleen branden bij ingeschakeld stadslicht.



**Aansluitschema mistlichten.**

**Opmerking:** De mistlichten kunnen alleen branden bij ingeschakeld stadslicht.

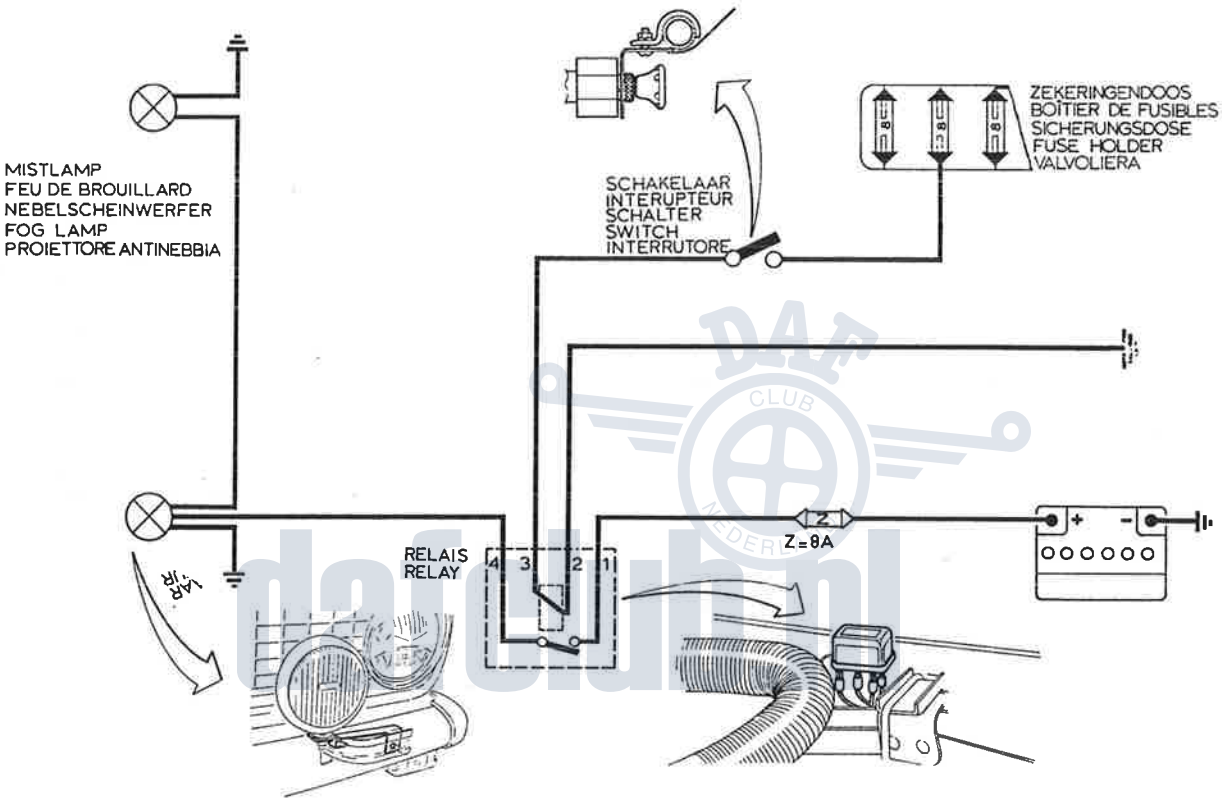



dafclub.nl

Printed in the Netherlands 10-72

**Aansluitschema mistlichten.**

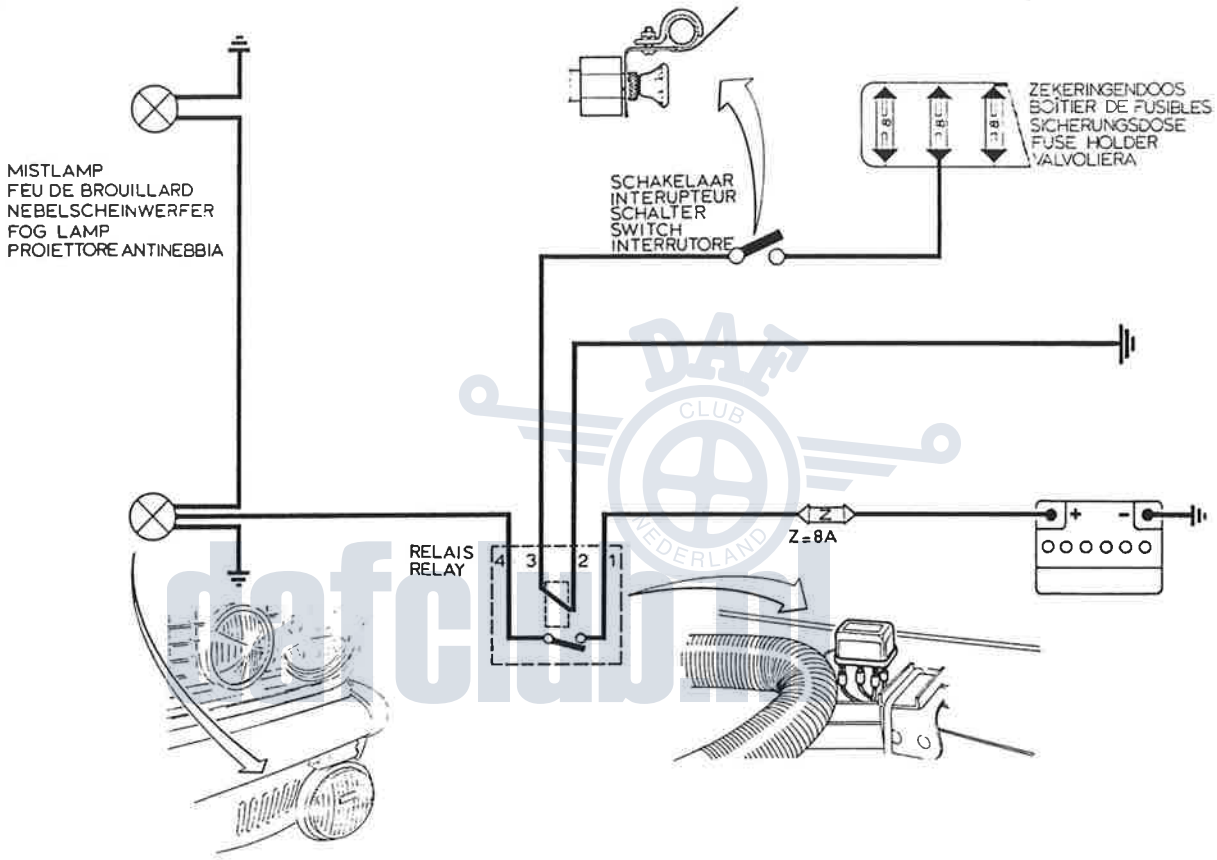
**Opmerking:** De mistlichten kunnen alleen branden bij ingeschakeld stadslicht.



0 - 34

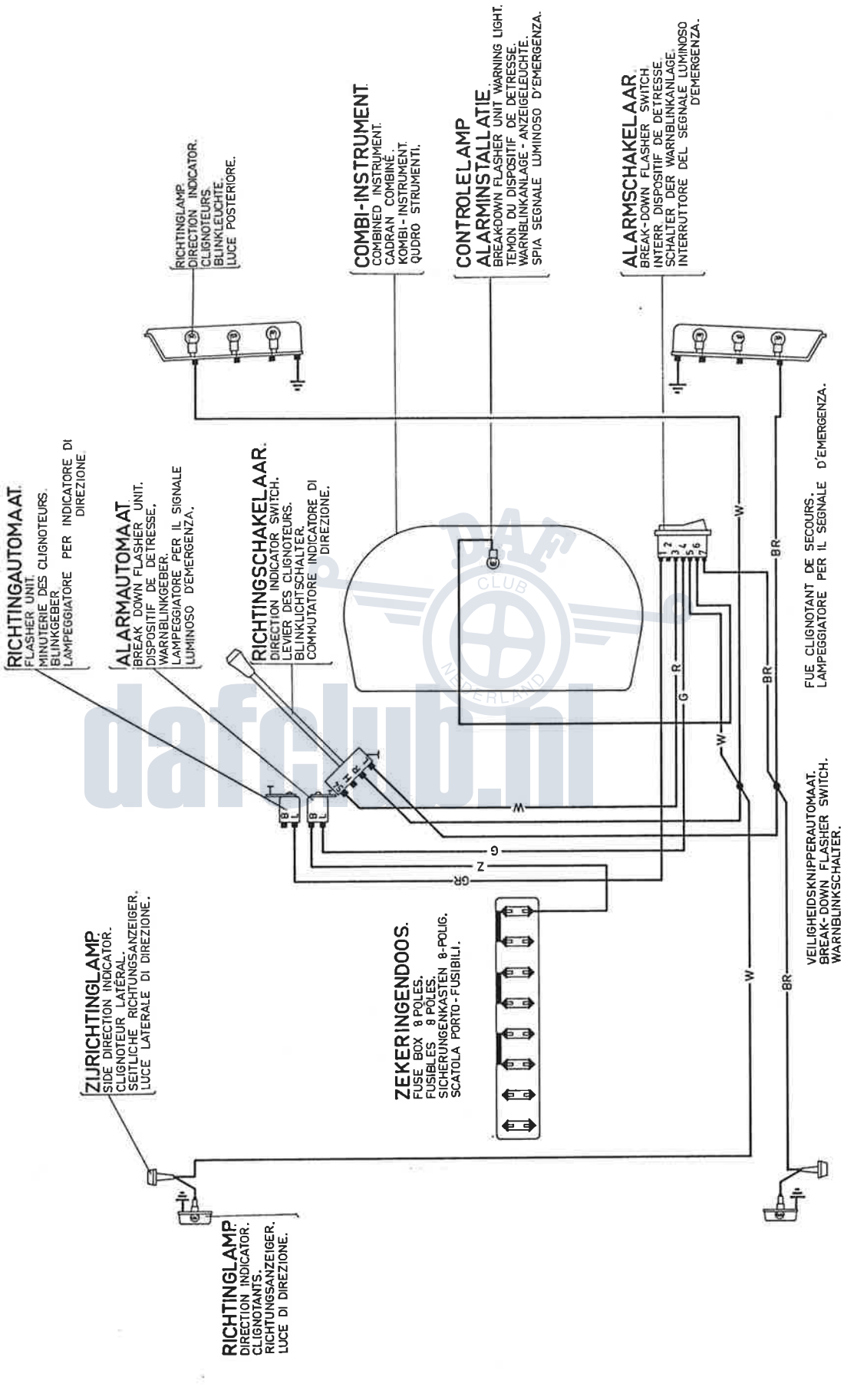
**Aansluitschema mistlichten.**

**Opmerking :** De mistlichten kunnen alleen branden bij ingeschakeld dimlicht




DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

Printed in the Netherlands 09-73



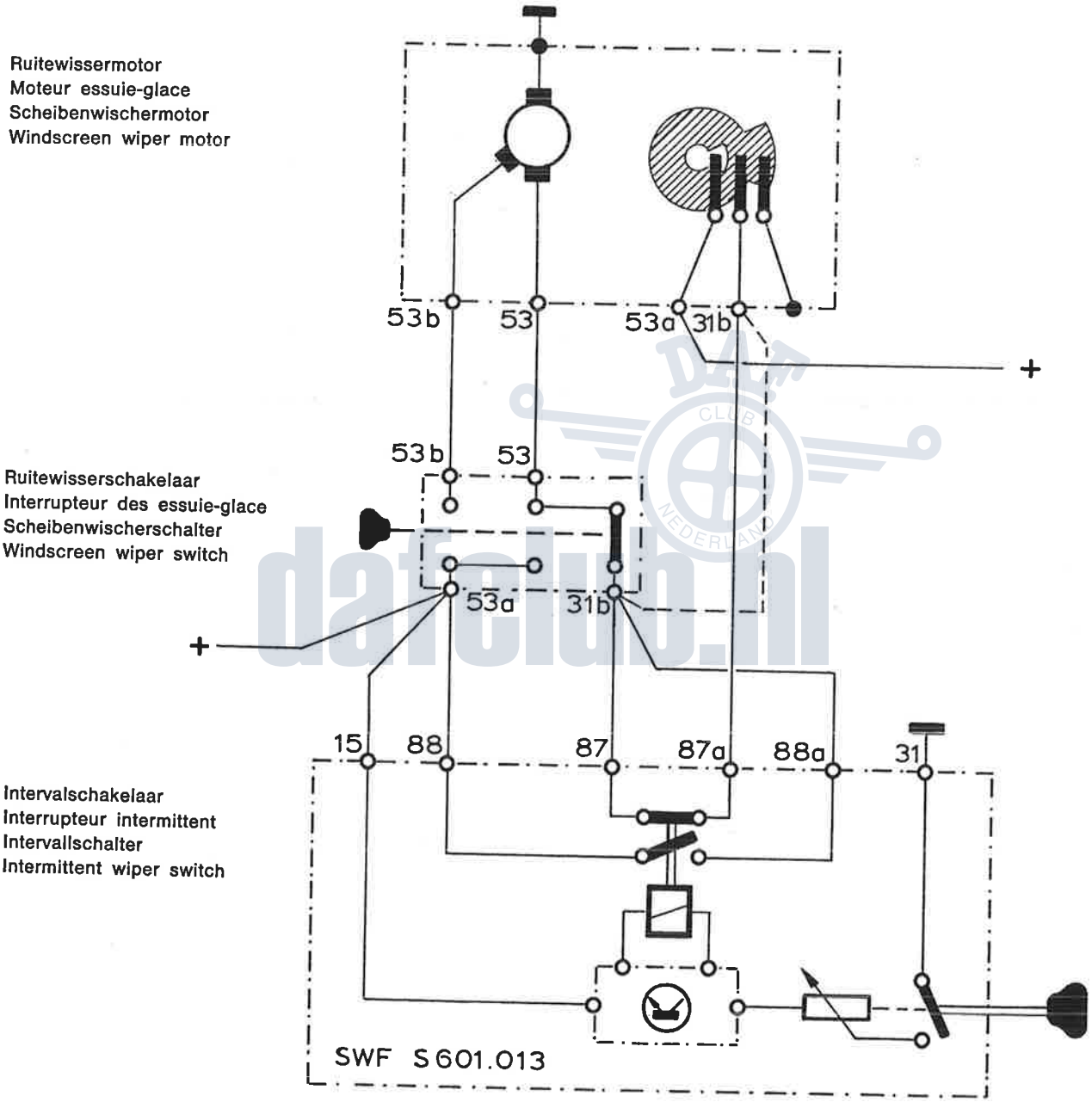

dafclub.nl

Printed in the Netherlands 10-72

**AANSLUITSCHEMA INTERVALSCHAKELAAR**
**SCHEMA DE BRANCHEMENT DE L'INTERRUPTEUR INTERMITTENT**
**SCHALTPLAN INTERVALLSCHALTER**
**CONNECTING DIAGRAM OF INTERMITTENT WIPER SWITCH**

DAF no. 229070

## DAF 44 (12 V) - DAF 55 - DAF 66



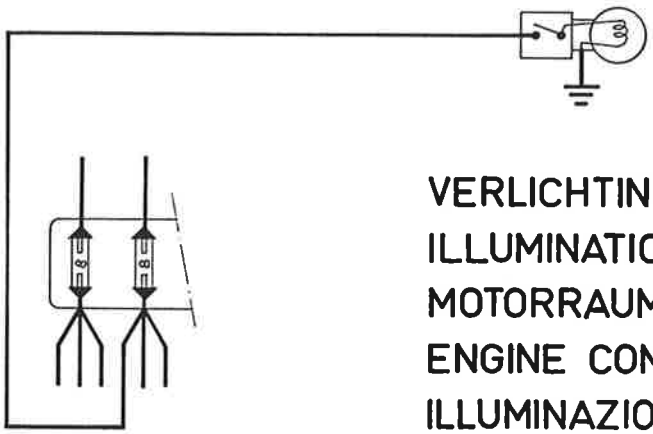

Gestippelde draad van ruitewisserschakelaar lostrekken en met aansluiting 87a verbinden.

Débrancher le fil pointillé du contacteur des essuie-glace et le connecter à 87a.

Gestrichelte Originalleitung vom Wischerschalter abziehen und mit Klemme 87a verbinden.

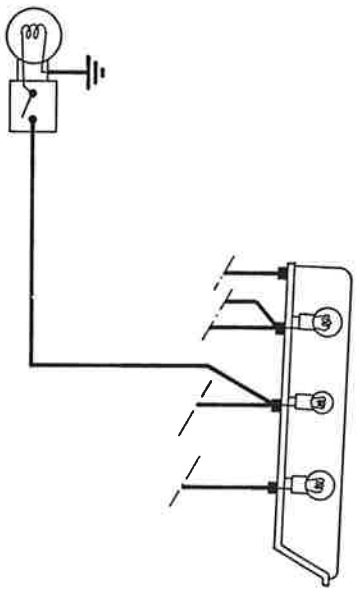
Take dotted wire off windscreen wiper switch and attach it to the 87a contact.

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl



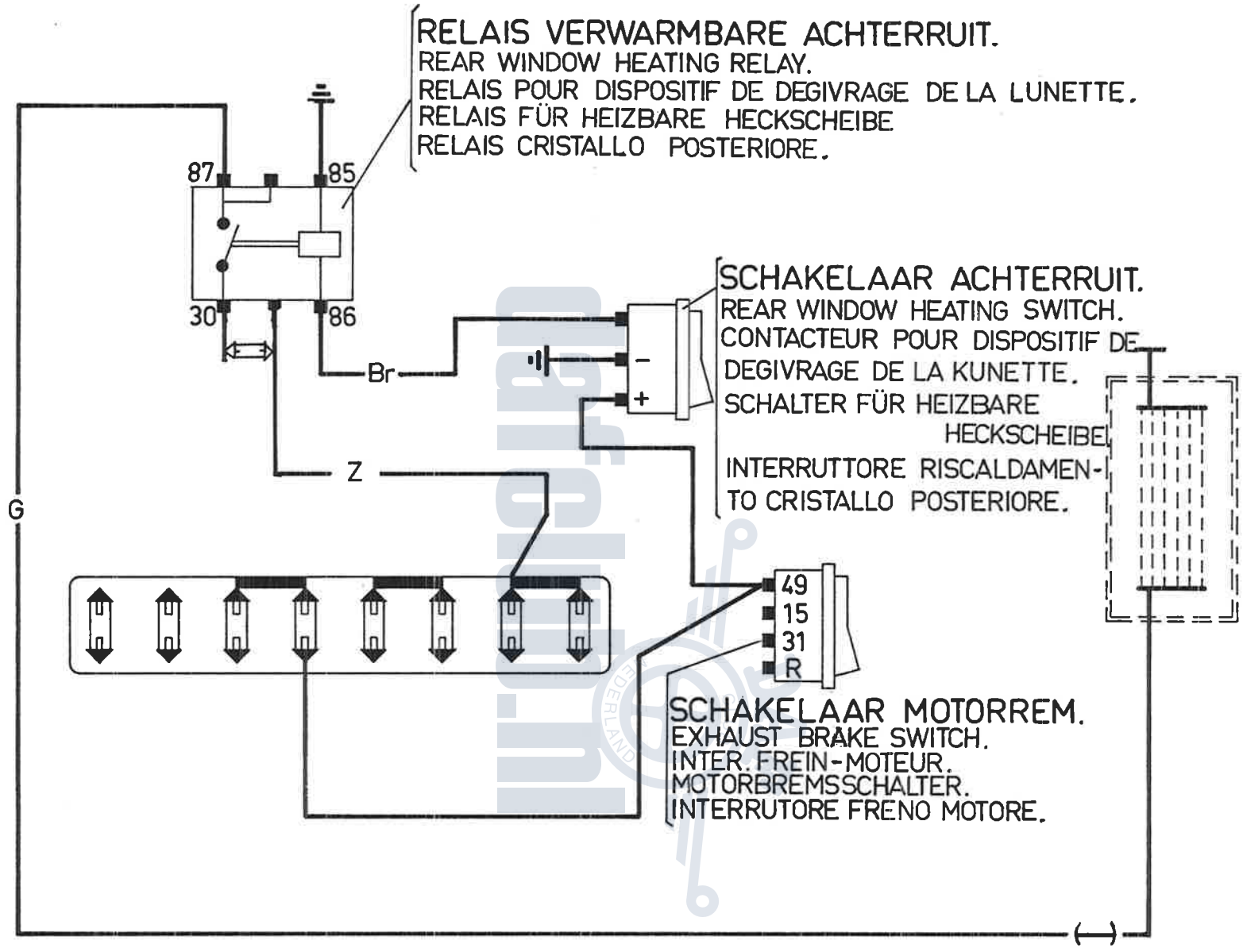
VERLICHTING MOTORRUIMTE
ILLUMINATION DU COMPARTIMENT MOTEUR
MOTORRAUMBELEUCHTUNG
ENGINE COMPARTMENT ILLUMINATION
ILLUMINAZIONE COFANO MOTORE

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl



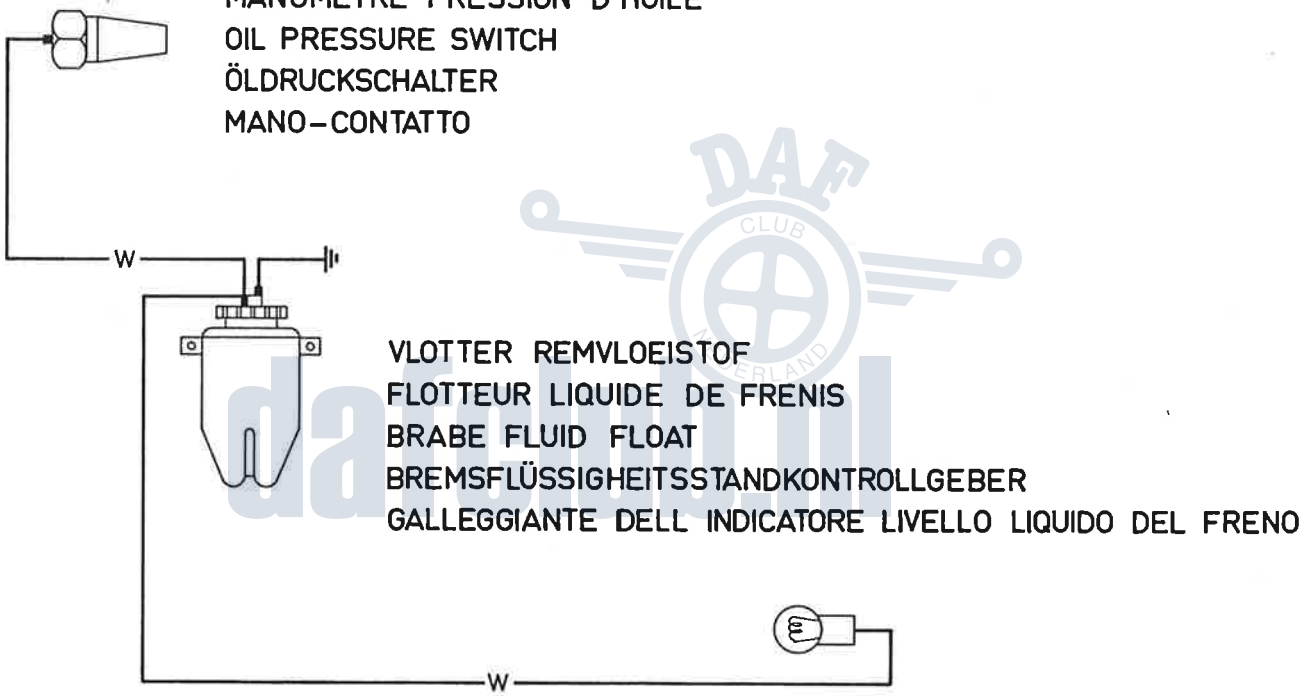
VERLICHTING KOFFERRUIMTE
ILLUMINATION DU COMPARTIMENT BAGAGES
KOFFERRAUMBELEUCHTUNG
BOOT COMPARTMENT ILLUMINATION
ILLUMINAZIONE VANO BAULE

Printed in the Netherlands 10-72




VERWARMBARE ACHTERRUIT.
HEATED REAR WINDOW
BEHEIZTE HECKSCHEIBE
VITRE AR CHAUFFEE
CRISTALLO POSTERIORE

# CONTROLE REMVLOEISTOF
# CONTRÔLE DE NIVEAU DE LIQUIDE DE FRENIS
# BRAKE FLUID LEVEL CHECK
# BREMSFLUSSIGHEITSKONTROLL
# CONTROLLO LIVELLO LIQUIDO DE FRENO




OLIEDRUKSCHAKELAAR
MANOMÈTRE PRESSION D'HUILE
OIL PRESSURE SWITCH
ÖLDRUCKSCHALTER
MANO-CONTATTO

VLOTTER REMVLOEISTOF
FLOTTEUR LIQUIDE DE FRENIS
BRABE FLUID FLOAT
BREMSFLÜSSIGHEITSSTANDKONTROLLGEBER
GALLEGGIANTE DELL INDICATORE LIVELLO LIQUIDO DEL FRENO

SCHAALVERLICHTING
ECLAIRAGE DES CADRAUS
DIAL ILLUMINATION
SCHALENBELEUCHTUNG
ILLUMINAZIONE QUADRO DI CONTROLLO

Printed in the Netherlands 10-72

# RADIO ONTSTORING
# DAF PERSONENWAGENS

Het is niet mogelijk algemeen bindende regels te geven voor het ontstoren van een bepaald type voertuig. De ontstoring moet van geval tot geval bekeken worden, en het is dan ook raadzaam de wagen te laten ontstoren door de firma waar de radio is gekocht. Indien zelf aangebracht zullen echter de hieronder verstrekte richtlijnen voldoende waarborg geven voor een storingvrije ontvangst.

Bij het ontstoren van voertuigen is het niet gelijk welk soort radio wordt ingebouwd. We onderscheiden hier:

A. echte autoradio's

B. z.g. autoportables, waar, bij het bevestigen in de autoslede, de ingebouwde ferrietantenne wordt uitgeschakeld.

C. draagbare transistorradio's die eigenlijk niet bedoeld zijn als autoradio.

Autoradio's zijn speciaal voor gebruik in auto's gemaakt. Klein van afmetingen, mechanisch sterk, grote geluidssterkte, voeding vanuit de voertuigaccu, aansluiting op een buiten de wagen geplaatste antenne en ongevoelig voor motorstoring. Autoportables zijn voor automobilisten die een ontvanger willen hebben welke zowel in als buiten de auto gebruikt kan worden. Wanneer een autoportable in de slede onder het dashboard wordt geschoven, wordt de buitenantenne automatisch ingeschakeld. De ingebouwde antenne wordt uitgeschakeld waardoor de stoorgevoeligheid veel kleiner wordt. In veel gevallen wordt ook de batterijvoeding automatisch omgeschakeld en gevoed via de boordaccu. Het toestel behoudt echter het karakter van een portable wat betekent dat de geluidssterkte veel geringer is dan van een autoradio. Bij een gewone portable radio komen de zendersignalen verzwakt binnen op de ingebouwde antenne. Het geluidsvolume is zwak en de gevoeligheid voor motorstoringen zeer groot.

Bij A. en B. moet altijd een autobuitenantenne worden gemonteerd, bij C. kan in sommige gevallen een buitenantenne worden aangesloten. Wil men bij B en C de hoge ontstoringskosten niet maken, dan kan men volstaan met het toestel op de achterbank te leggen. Zonder buitenantenne is de radio dan echter wel richtinggevoelig.

De volgende onderdelen kunnen voor ontstoring in aanmerking komen:

1. Ontstoorcondensator 2,5 à 3$\mu$F
2. Ontstoorcondensator ong. 0,5$\mu$F
3. Korte verdeelsteker 5000$\Omega$
4. Ontstoorde verdelerrotor 5000$\Omega$
5. Afgeschermde bougiekap 5000$\Omega$
6. Doorvoercondensator ong. 3$\mu$F

Ontstoringscondensatoren en weerstanden moeten mechanisch sterker en beter temperatuur, vocht, olie, benzine, pekel bestendig zijn dan normaal in radio's gebruikte exemplaren.

Denk erom:

**Nooit** een condensator aansluiten aan de kabel tussen verdeler en bobine. **Nooit** een condensator aansluiten op klem Exc. van de dynamo of regelaar. **Nooit** een aansluitdraad van de condensator verlengen.

Bij het opschroeven van de bougie- of verdelersteker moet tussen de mantel en de kern van de door DAF gemonteerde ontstoorde bougiekabel, een messing kopspeld gestoken worden (kop afknippen). Dit, om een bedrijfszekere verbinding te krijgen tussen de weerstanddraad in de kabel en de aansluitschroef in de steker. Vóór de montage van een ontstoringscondensator of massastrip moeten de raakvlakken eerst blank gemaakt worden en zo mogelijk met grafiet worden ingesmeerd.

**Plaatsing van radio en antenne**

Voor het monteren van de radio in het dashboard, verdient het aanbeveling de dashboardkast te demonteren. Daarvoor is het nodig de rechterkant van het dashboard los te nemen en iets naar achteren te trekken.

Bij het plaatsen van de antenne op het volgende letten. Antennes moeten een goed massacontact maken. Hiertoe moet om het bevestigingsgat aan de onderkant de verf worden weggehaald, waarna deze plek met grafietvet wordt ingesmeerd.

De spanningsconstanthouder achter op de brandstofmeter kan zeer hardnekkige storingen geven. Alleen een z.g. stijlantenne, geplaatst op de **rechter** voorstijl brengt hier voldoende ontstoring, indien de toevoerkabel zo dicht mogelijk langs de beplating ligt en aan de rechterkant van de wagen blijft. Bij plaatsing van de antenne op **linker** voorstijl moet op het volgende worden gelet:

a. Bij het boren van het gat letten dat aan deze kant de draadboom loopt en deze zodoende niet beschadigd wordt.

b. De spanningsconstanthouder verplaatsen naar de rechterkant van de wagen, om de hierboven genoemde storing uit de weg te gaan.

Hekantennes maken lange toevoerleidingen nodig met verhoogde kabelcapaciteit, waardoor aanzienlijk verminderde prestaties. Het is dan ook niet meer mogelijk met de antennetrimmer een optimale aanpassing te krijgen en moet de antenneverlengkabel vervangen worden door een kabel met aangepaste capaciteit.

**Ontstoringsvolgorde**

Voor radio type A en B.
In sommige gevallen kan de door DAF aangebrachte ontstoorde bougiekabel reeds voldoende zijn. Is dit niet het geval, dan beginnen met a) en vervolgens doorgaan tot de ontstoring bevredigend is.

a) bougiepunt afstand juist afstellen.

b) massacontact carrosserie-motorblok en carrosserie-accu controleren.

c) verdelerroter vervangen door een rotor met ingebouwde weerstand (4)

d) bobine ontstoren d.m.v. condensator (1) op klem 15 (draad welke van contactslot komt)

e) regelaar ontstoren d.m.v. condensator (1) op klem + (draad welke naar accu gaat).

Blijft er een ruisend geluid hoorbaar bij hoger wordend toerental, dan

f) dynamo ontstoren met condensator (2) op klem +.

Is de ontstekingsratel nog hoorbaar, dan

g) korte verdelerstekers (3) aan de bougiekabels (verdelerkant) bevestigen.

Ontstoring voor radio type C:

Altijd a), b), c), d), e), indien nodig f) en g). Meestal is het ook nodig de bougies te voorzien van randaardekappen (5). Bij radio's waar het F.M. golfgebied stoort moeten in plaats van de condensatoren (1) en (2) de zg. doorvoercondensatoren type (6) gebruikt worden, en i.pl.v. steker (3) kappen (5). Z.g. statische storingen kunnen bij droog weer optreden en zijn zeer moeilijk te localiseren resp. op te heffen.

De volgende maatregelen kunnen verbetering brengen.
massakabel tussen voorveer en carrosserie.
massakabel tussen sec. variomatic en carrosserie.
massakabel tussen prim. variomatic en carrosserie.
monteren van z.g. wielveren op de voorwielen.

Sterk ingebrande vervuilde contactsegmenten in de verdelerkap kunnen oorzaak zijn van een hardnekkige, vaak onvindbare ontstekingsstoring.

**Testen van de ontstoring op de wagen**

Getest moet worden op een plaats waar bij stilstaande motor geen storing te horen is. Is de radio geheel in orde, dan wordt de aansluiting van de buitenantenne uit het toestel genomen. Bij max. volume op alle golfgebieden na gaan of storing te horen is. Is geen storing hoorbaar, dan de buitenantenne weer aansluiten (indien mogelijk antenne-ingang met de ingebouwde trimmer optimaal afstellen). Met de toonregeling zo helder mogelijk, stemmen we bij A.M. ontvangst steeds zo af dat GEEN zender doorkomt. Bij lopende motor en rijdend voertuig mag geen storing hoorbaar worden. Horen we een geringe storing dan moeten we op een zwakke zender afstemmen om te beoordelen of een verder doorgevoerde ontstoring wenselijk is. Het bestrijden van zwakke resterende storing kan veel hoofdbrekens kosten en zeer kostbaar zijn.

Voor de beoordeling van de ontstoring bij F.M. ontvangst moeten we precies op een zender afstemmen. Hoe verder we de knop vanuit het midden naar links en rechts kunnen draaien hoe beter de ontstoring is. Uitvoeren bij sterke en zwakke zenders.

De ontsteking veroorzaakt een ratelend geluid, wat ook bij stationair draaien als tikken goed hoorbaar is.

Ontstekingsstoring is vast te stellen door de motor via contactslot aan en af te zetten.

De dynamo met regelaar veroorzaakt een ruisend geluid wat meestal pas merkbaar wordt bij hoger wordend toerental.

Dynamostoring is te horen met afgezette motor en rijdende auto.

Electrostatische storingen in de wielen verdwijnen indien het voertuig afgeremd wordt.

Bowdenkabels en stuurstang kunnen soms storingen tot achter het instrumentenpaneel brengen. Deze delen dan met massa te verbinden.

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

Printed in the Netherlands 10-72

# INHOUD

Pag.

**20 RUITEN**

Vervangen van een voor- of achterruit, of ruitrubber . . . . . 1-10
Vervangen van een portierruit . . . . . 1-11

**25 MOTORKAP - KOFFERDEKSEL**

Vervangen van het kofferdeksel . . . . . 1-13

**50 HEMELBEKLEDING**

Vervangen van de hemelbekleding en het hemelraam . . . . . 1-19

**55 DASHBOARD**

Vervangen van het dashboard . . . . . 1-22

**60 VERWARMING - VENTILATIE**

Vervangen van de kachelradiateur . . . . . 1-24
**MAATSCHETSEN VAN DE CARROSSERIE** . . . 1-27

**TECHNISCHE GEGEVENS** . . . . . 1-29

dafclub.nl

De hierboven aangegeven pagina's vermelden alleen datgene, waarin de DAF 66-1300 Marathon verschilt ten aanzien van de DAF 66-1100. Voor de overige gegevens blijven ook voor de DAF 66-1300 Marathon de op de witte pagina's vermelde gegevens van kracht.

Printed in the Netherlands 09-73

# INHOUD

Pag.

**05 GELASTE PLAATDELEN**

Vervangen van een achterspatscherm . . . 1 - 3
Vervangen van een portierbuitenplaat . . . 1 - 5

**15 PORTIEREN**

Vervangen van een portier . . . . . 1 - 7
Afstellen van een slotvanger . . . . . 1 - 9

**20 RUITEN**

Vervangen van een voor- of achterruit, of ruitrubber . . . . . 1 - 10
Vervangen van een portierruit . . . . . 1 - 11

**25 MOTORKAP - KOFFERDEKSEL**

Vervangen van de motorkap . . . . . 1 - 13
Vervangen van het kofferdeksel . . . . . 1 - 13

**30 SCHUIFDAK**

Vervangen van de afdichtlijst . . . . . 1 - 15
Vervangen van de bedieningskabels en de geleiderails . . . . . 1 - 16
Afstellen van het schuifdak . . . . . 1 - 18

**50 HEMELBEKLEDING**

Vervangen van de hemelbekleding en het hemelraam . . . . . 1 - 19

**55 DASHBOARD**

Vervangen van het dashboard . . . . . 1 - 22
Vervangen van het dashboardframe . . . 1 - 23

**60 VERWARMING - VENTILATIE**

Vervangen van de kachelradiateur . . . 1 - 24
**MAATSCHETSEN VAN DE CARROSERIE** . . . 1 - 27

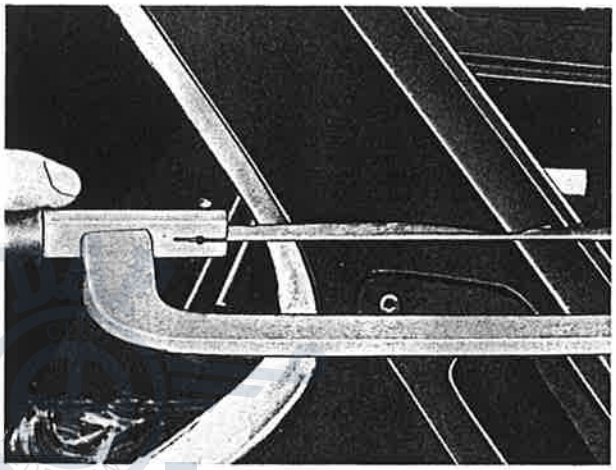
**TECHNISCHE GEGEVENS** . . . . . 1 - 29

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

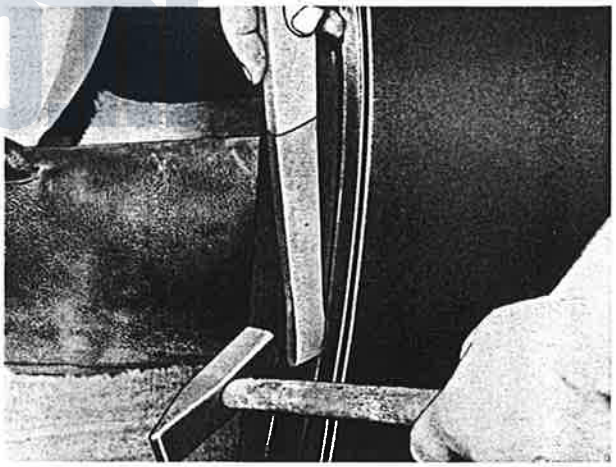
Printed in the Netherlands 08-72

# 05 GELASTE PLAATDELEN

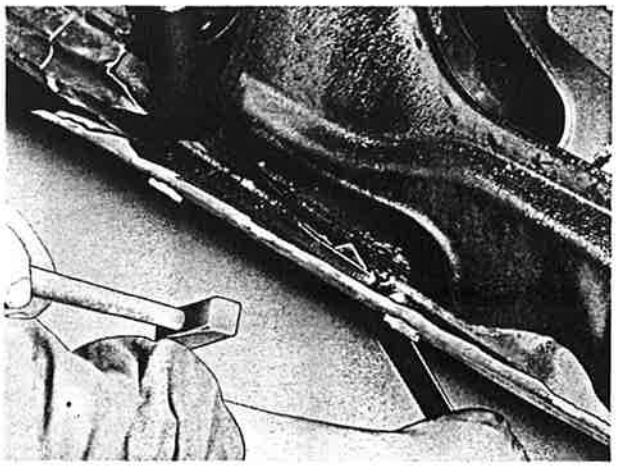
**Vervangen van een achterspatscherm** **1.05.030.3**
Verwijder de achterbumper, het kofferdeksel, het achterlicht, de zijruit, de achterruit, de achterbankleuning, de hoedenplank, de achter- en middenstijlbekleding en het zijpaneel.
Daar het niet mogelijk is het achterscherm bij de daklijst los te maken, moet deze juist boven de ventilatiesleuf in de achterstijl en op de zelfde hoogte in de middenstijl worden doorgezaagd.



Hak het achterscherm los langs de puntlasranden met behulp van een hamer en beitel.



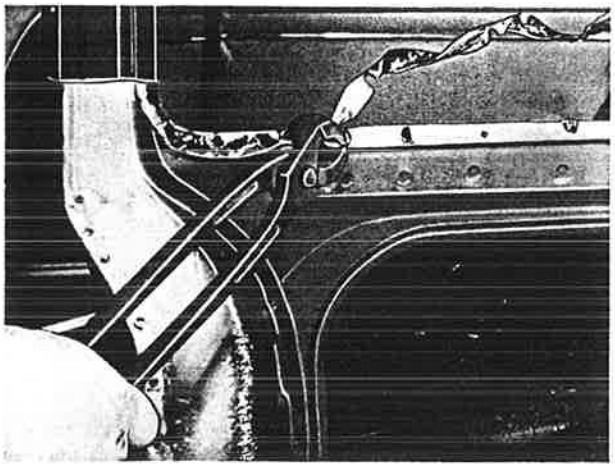
Opdat de kriksteun niet behoeft te worden verwijderd, moet het achterspatscherm aan de onderzijde langs de kriksteun worden doorgehakt.



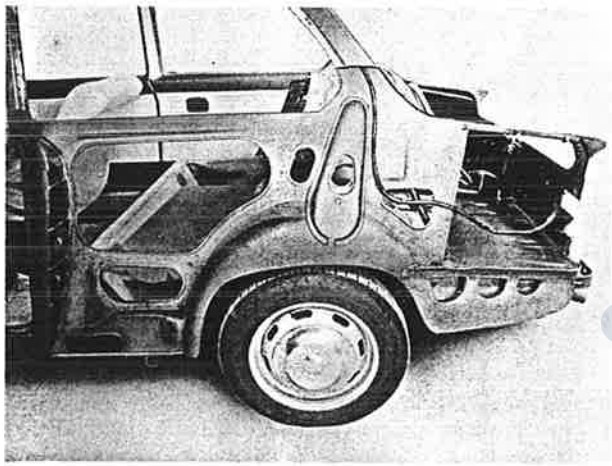
dafclub.nl

Printed in the Netherlands 08-72

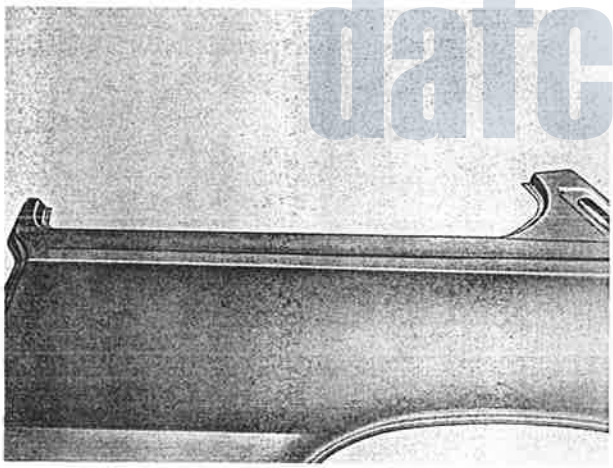
1 - 4



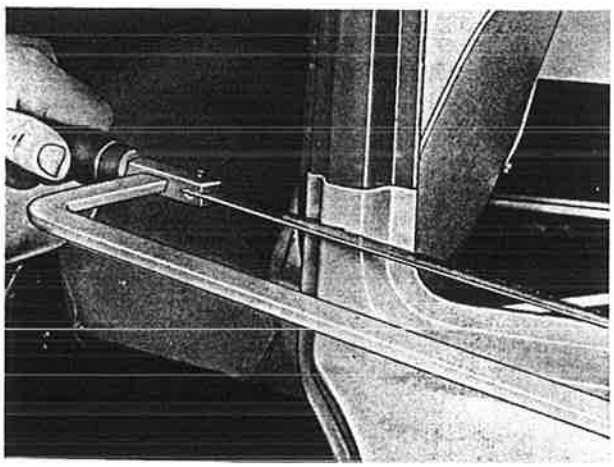
Trek vervolgens de puntlasranden los met behulp van een tang (bijvoorbeeld Knipex no. 99/250).
Verwarm de plaatsen waar hardsoldeer is toegepast met behulp van een brander en strijk de gesmolten hardsoldeer weg met een staalborstel.



De vervormingen in de randen, die opgetreden zijn bij het verwijderen van de puntlasranden kunnen met behulp van een hamer en een uitdeuktas worden gecorrigeerd. Slijp vervolgens de lasranden vlak en bestrijk deze met puntlas-primer.



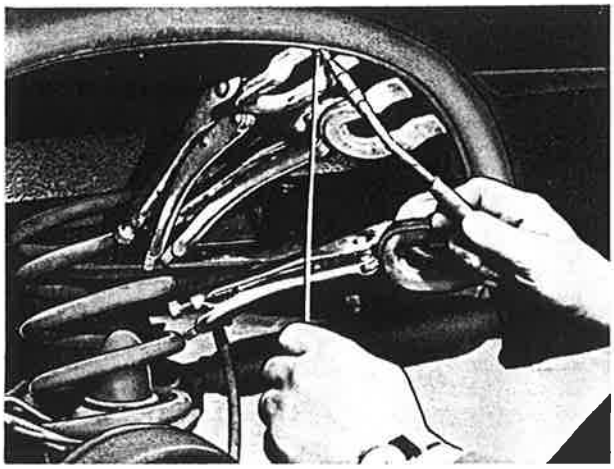
Zaag de bovenrand van het nieuwe achterspatscherm zover af, dat bij montage van het achterspatscherm een geringe overlapping met de niet gedemonteerde bovenrand optreedt.
Knip de onderrand van het nieuwe achterspatscherm ter hoogte van de kriksteun zover af dat het scherm aansluit op het niet gedemonteerde gedeelte.



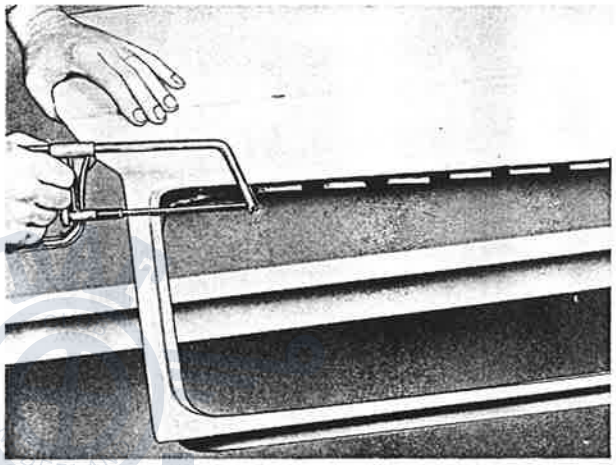
Plaats het nieuwe achterspatscherm en zet dit vast met behulp van lastangen en griptangen.
Breng vervolgens het kofferdeksel aan. Controleer de juiste positie van het scherm ten opzichte van het portier, het kofferdeksel en het achterpaneel.
Corrigeer zonodig de positie van het achterscherm.
Zaag de midden- en achterstijl van het achterspatscherm door in de overlapping. Op deze wijze wordt een correcte vebindingsnaad verkregen.

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

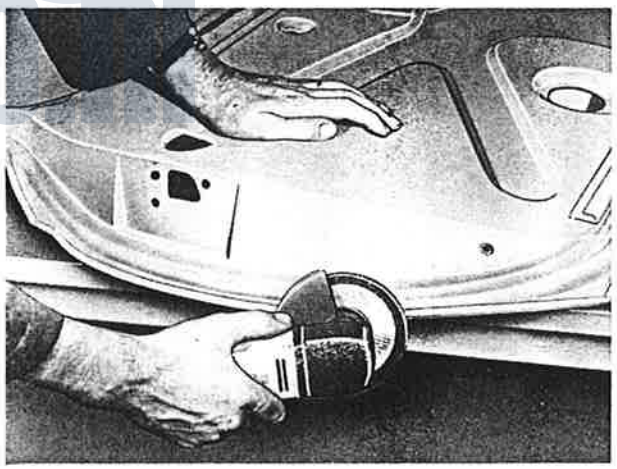
Verwijder wederom het kofferdeksel en zet het achterspatscherm vast door middel van puntlassen of gatlassen.
Las de overgangen naar drempelkoker, naar achterpaneel en naar paravent met hardsoldeer.
Let op! Bij alle typen 66 is de hoofddraadboom door de binnenzijde van de drempelkoker geleid.
De aansluitvlakken in de middenstijl en in de achterstijl worden autogeen gelast en geslepen. De achterwand dient ter plaatse van het achterlicht te worden dichtgekit (bijvoorbeeld met 3M „Drip check" sealer no. 8531).
Na het spuiten verloopt de montage van de gedemonteerde onderdelen in omgekeerde volgorde.



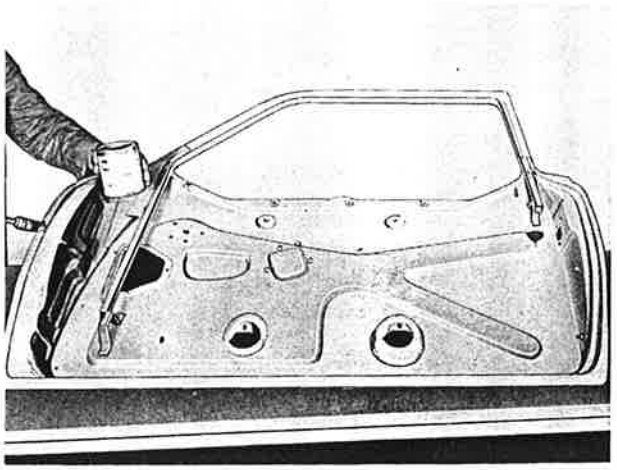
**Vervangen van een portierbuitenplaat** **1.05.080.3**
Strip en demonteer het portier (zie 1.15.010.3).
Zaag de stijlen van de buitenplaat door.



Slijp de felsranden aan de zijkanten door.
Hak de bevestigingssteun voor het afstrijkrubber los aan de uiteinden.
Neem vervolgens de buitenplaat af.

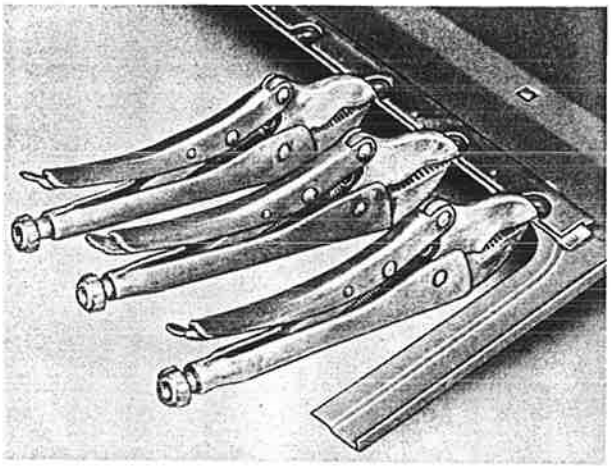


Verwijder de felsranden, welke op de binnenplaat van het portier zijn achtergebleven. Slijp de rand vlak en bestrijk deze met puntlasprimer.

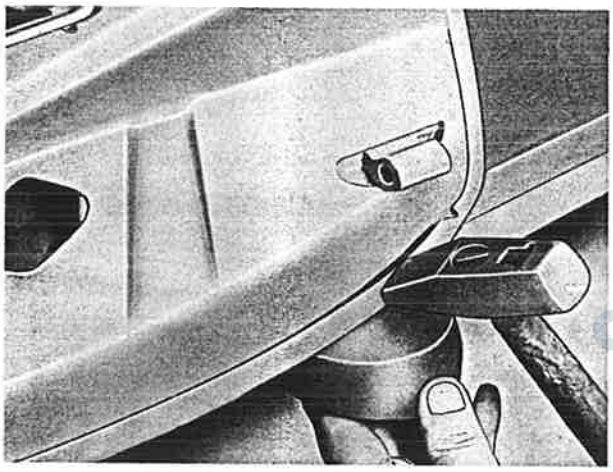


daffclub.nl

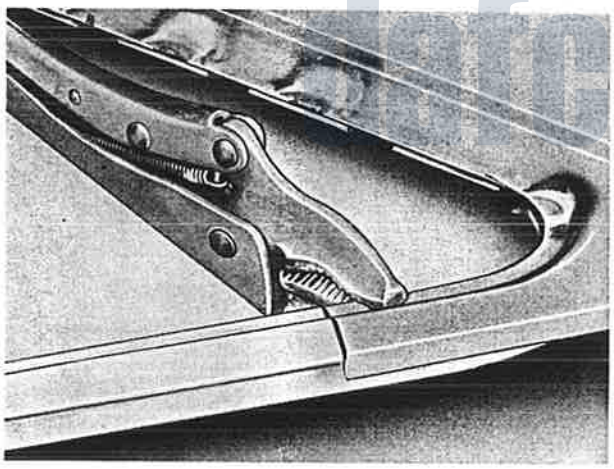
Printed in the Netherlands 08-72



Zaag de bovenrand van de nieuwe portierbuitenplaat zover af, dat bij montage van de buitenplaat een geringe overlapping optreedt met de niet gedemonteerde rand op het portier.
Breng vervolgens een nieuwe bevestigingssteun voor het afstrijkrubber aan door middel van puntlassen of hardsoldeer.



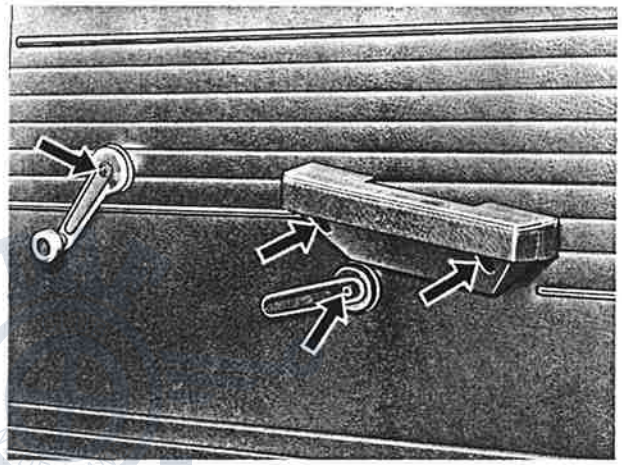
Sla de opstaande rand van de nieuwe portierbuitenplaat om met behulp van een hamer en een uitdeuktas.
Breng daarna op de omgeslagen rand enige puntlassen aan of las de rand op enkele plaatsen vast met hardsoldeer.



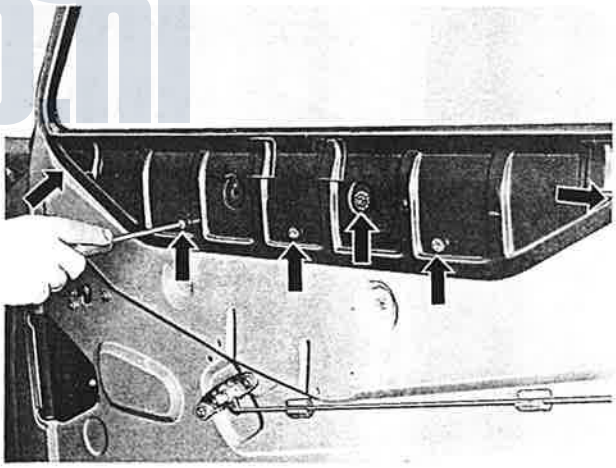
Zaag de stijlen van de portierbuitenplaat door in de overlapping. Op deze wijze wordt een correcte verbindingsnaad verkregen.
Vervolgens worden de aansluitvlakken autogeen gelast en geslepen.
Na het spuiten verloopt de montage van de gedemonteerde onderdelen in omgekeerde volgorde (zie ook 1.15.010.3).

# 15 PORTIEREN

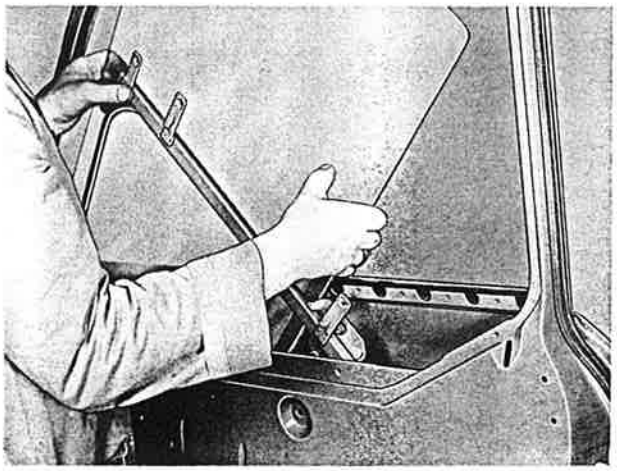
**Vervangen van een portier** **1.15.010.3**
Verwijder de raamslinger, de armsteun en de deurkruk.
Trek de paneelklemmen aan de voor- en achterzijde van het portier los, schuif vervolgens het paneel naar boven en neem het uit.



Verwijder zes kruiskopschroeven en neem de afdekplaat af.

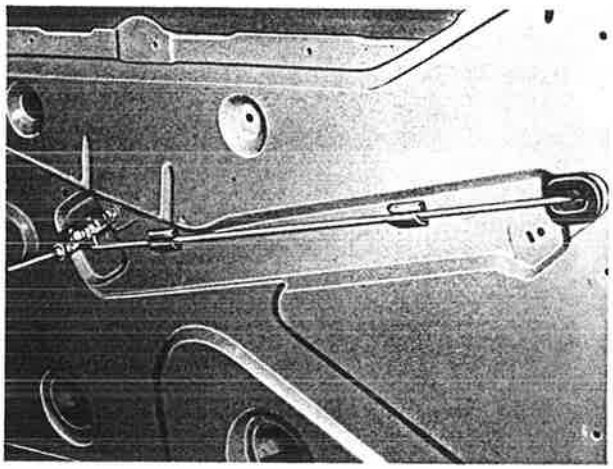


Verwijder vijf kruiskopschroeven van het raammechanisme en neem het complete raammechanisme uit het portier.

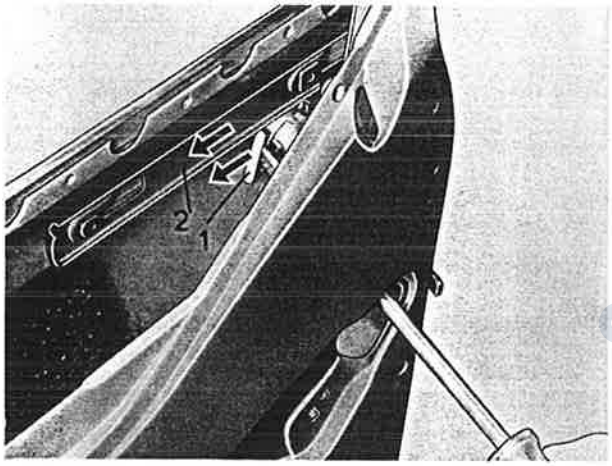


dafclub.nl

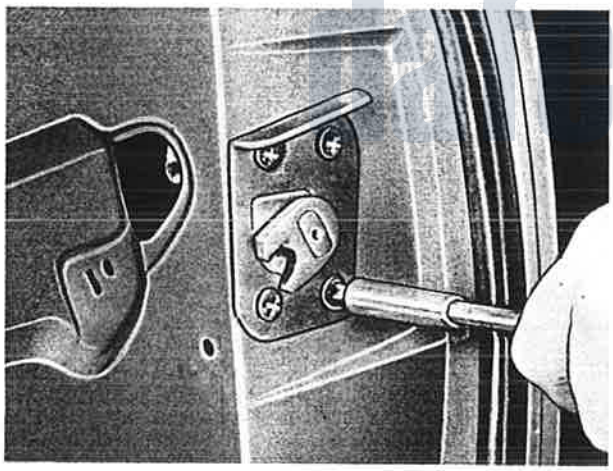
Printed in the Netherlands 08-72



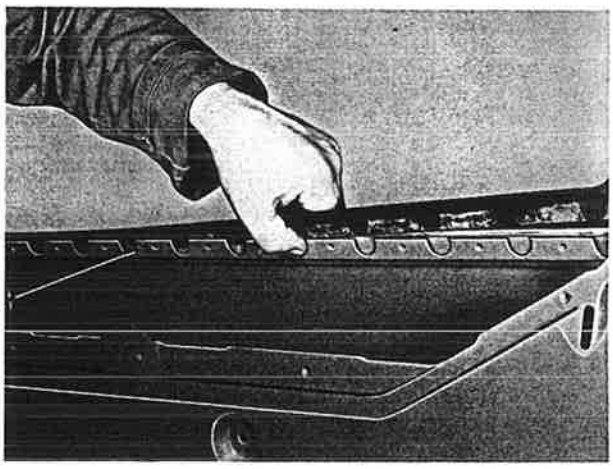
Verwijder twee kruiskopbouten en neem de afstandsbediening van het portierslot af.




Schuif de klemplaat 1 weg, neem de nylon ring van het cilinderslot en neem vervolgens het cilinderslot uit het portier. Schuif vervolgens klemplaat 2 weg en neem de handgreep van het portier.

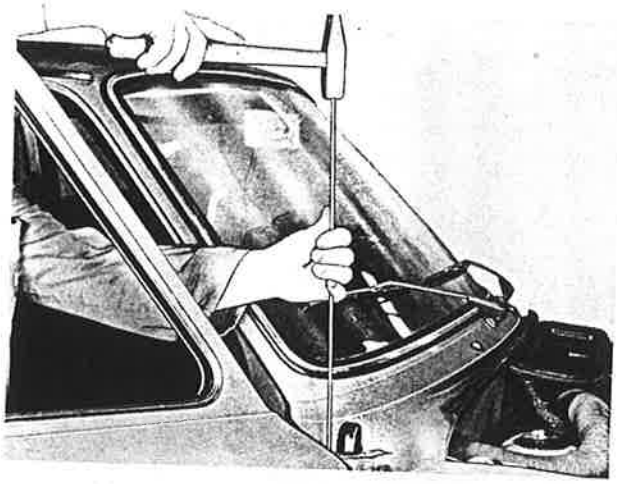


Verwijder de schroeven van de slotplaat en neem het slot van binnen af uit.

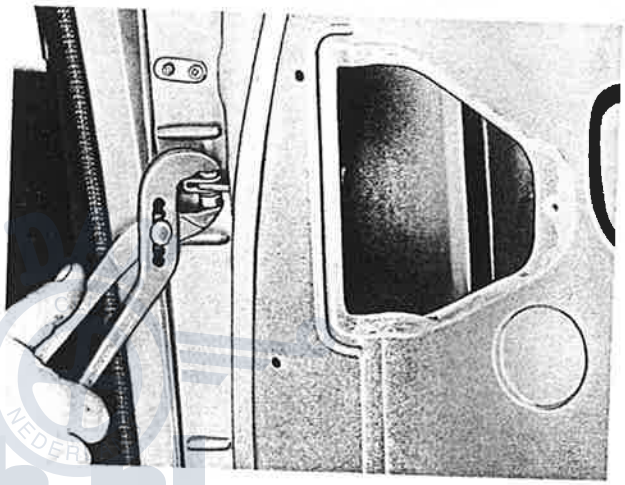


Druk het afstrijkrubber met behulp van een schroevedraaier gelijkmatig uit de bevestigingssteun.
Verwijder vervolgens het rubber raamloperprofiel en de portierruitsierlijst.

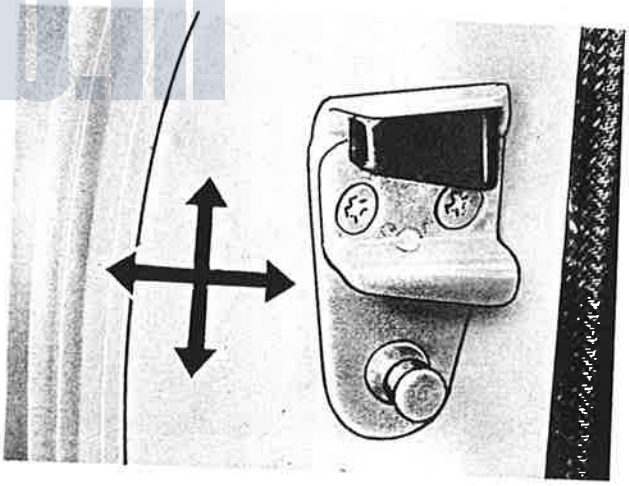
Verwijder de koppen uit de deurbegrenzingsstrip.
Tik de beide scharnierpennen met behulp van een pen (Ø 7 mm) naar beneden en neem het portier uit. Verwijder vervolgens twee bouten en neem de complete deurbegrenzer uit het portier.



Breng een nieuw portier aan. De snapring op de koppen van de deurbegrenzer kan op eenvoudige wijze met behulp van een tang en een passend afstandsbusje worden aangebracht.
Lijm een nieuw afdichtrubber om het portier.
Te gebruiken lijm: Tivogum no. 7275 of dienovereenkomstig.
De montage verloopt verder in omgekeerde volgorde.



**Afstellen van een slotvanger** **1.15.230.2**
Door het lossen van de twee kruiskopschroeven en de sluitpen, kan de slotvanger zowel in vertikale als in horizontale richting worden versteld.
De slotvanger moet zodanig worden gesteld dat de bovenzijde van de slotvanger horizontaal staat. Het portier mag bij het sluiten noch worden getild, noch omlaag worden gedrukt. In gesloten stand moet het portier de juiste positie hebben ten opzichte van het achterspatscherm en moet in het „tweede slot" zijn gevallen.



datclub.nl

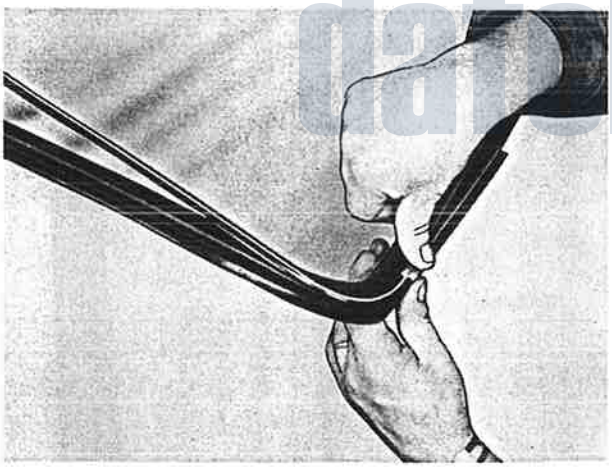
Printed in the Netherlands 08-72

# 20 RUITEN

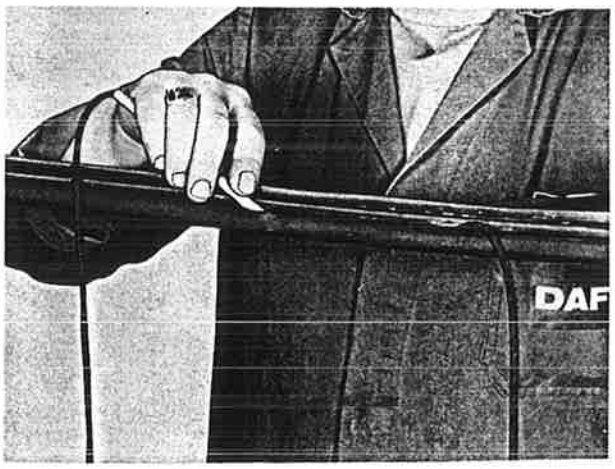


**Vervangen van een voor- of achterruit of ruitrubber**
**1.20.010.3**

Alvorens de voorruit te verwijderen, dienen de ruitenwissers en de binnenspiegel worden verwijderd.
Het verwijderen van de ruit geschiedt door deze, aan de bovenzijde beginnend, uit de raamsponning te drukken.



Reinig de raamsponning met spiritus en controleer de raamsponning op vlakheid. Beschadigde plaatsen moeten worden vlak gemaakt met metaalplamuur.
Leg het profielrubber om de ruit en breng vervolgens, in de hoeken beginnend, de sierlijsten aan.




Breng met behulp van een pijpje een koord aan in het profielrubber en wel zodanig dat de uiteinden van het koord elkaar aan de onderzijde van de ruit kruisen.

DAF CLUB NEDERLAND
daf-club.nl

# 20 RUITEN

**Vervangen van een voor- of achterruit of ruitrubber**
**1.20.010.3**

Alvorens de voorruit te verwijderen, dienen de ruitenwissers en de binnenspiegel te worden verwijderd.
Het verwijderen van de ruit geschiedt door deze, aan de bovenzijde beginnend, uit de raamsponning te drukken.



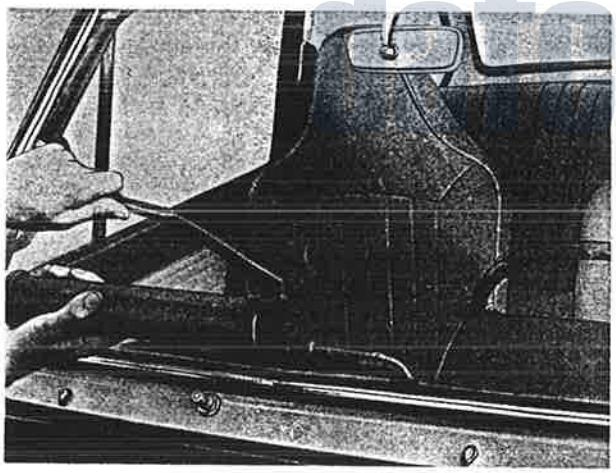
dafclub.nl

Printed in the Netherlands 09-73

1 - 11



Plaats de ruit compleet met rubber en sierlijsten in de raamsponning. Trek met behulp van het aangebrachte koord de flap van het rubber om de raamsponning, waarbij de ruit van buiten af goed wordt aangedrukt.



Het kitten geschiedt zowel tussen ruit en rubber als tussen rubber en sponning en dient in de benedenhoeken in één ononderbroken beweging te worden uitgevoerd.

Opmerkingen:

1. Het kitten dient steeds te geschieden wanneer de ruit, de ruitrubber en de sponning droog zijn.
2. Indien water het interieur bereikt via de zijpaneelbekleding onder het dashboard, kan dit worden veroorzaakt door lekkage langs de voorruit.

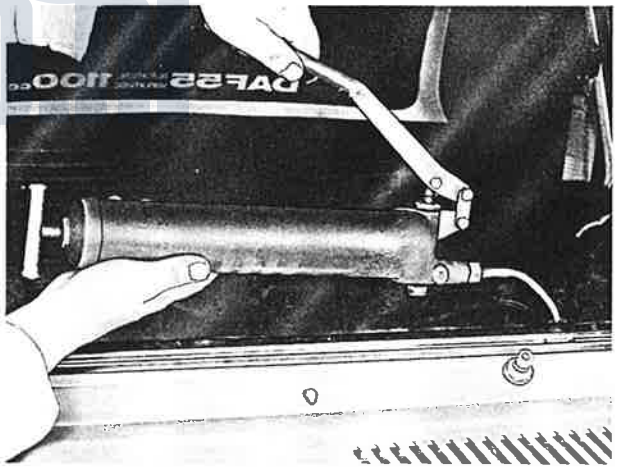
Plaats de ruit compleet met rubber en sierlijsten in de raamsponning. Trek met behulp van het aangebrachte koord de flap van het rubber om de raamsponning, waarbij de ruit van buiten af goed wordt aangedrukt.



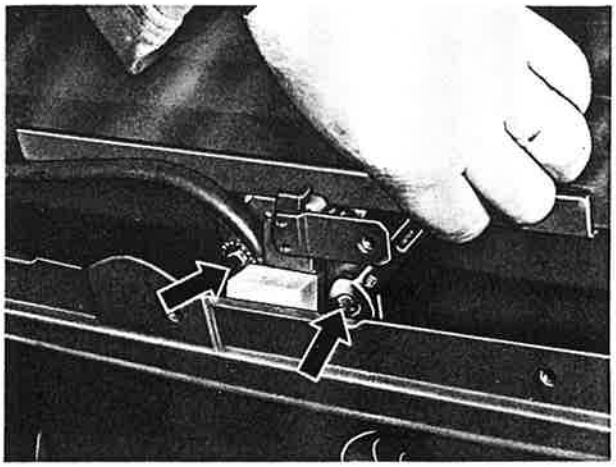
Sla de ruit over de gehele omtrek in de sponning met behulp van een hamer en een rubberblok of met een rubberhamer.



Het kitten geschiedt zowel tussen ruit en rubber als tussen rubber en sponning en dient in de benedenhoeken in één ononderbroken beweging te worden uitgevoerd.
Opmerkingen:
1. Het kitten dient steeds te geschieden wanneer de ruit, de ruitrubber en de sponning droog zijn.
2. Indien water het interieur bereikt via de zijpaneelbekleding onder het dashoard, kan dit worden veroorzaakt door lekkage langs de voorruit.

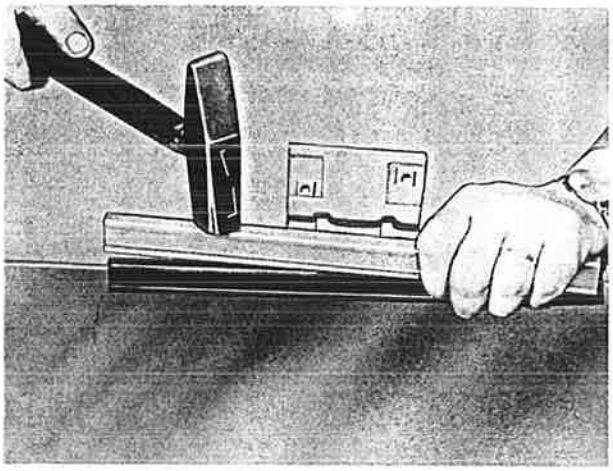


**Vervangen van een portierruit** **1.20.180.3**
Verwijder de raamslinger, armsteun, portierkruk, portierpaneel en de portierafdekplaat.
Plaats een blokje van ca. 25 mm tussen de portierbinnenplaat en het raammechanisme.
Verwijder de twee aangegeven bouten en neem de portierruit uit.

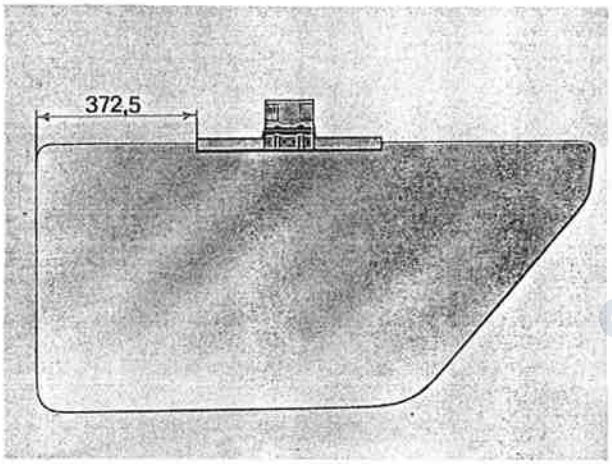


Printed in the Netherlands 08-72

1 - 12



Plaats de nieuwe portierruit vertikaal op een vlakke vloer. Leg het rubberprofiel over de ruit en tik vervolgens de glasroede met behulp van een hamer over het rubberprofiel.

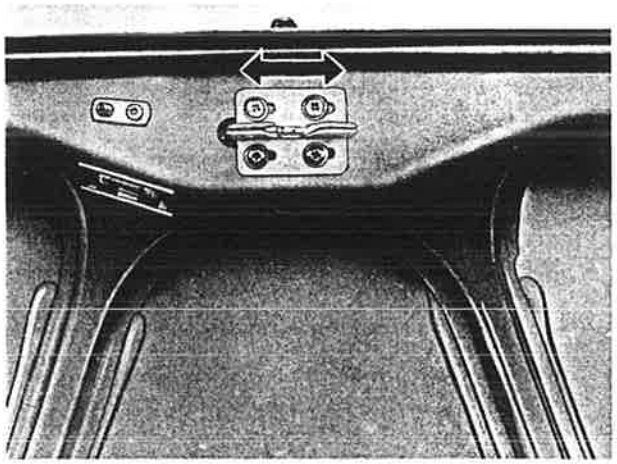



De afstand tussen de achterzijde van de ruit en de achterzijde van de glasroede moet 372,5 mm bedragen.
De montage geschiedt verder in omgekeerde volgorde van demontage.

dafclub.nl

# 25 MOTORKAP - KOFFERDEKSEL

dafclub.nl



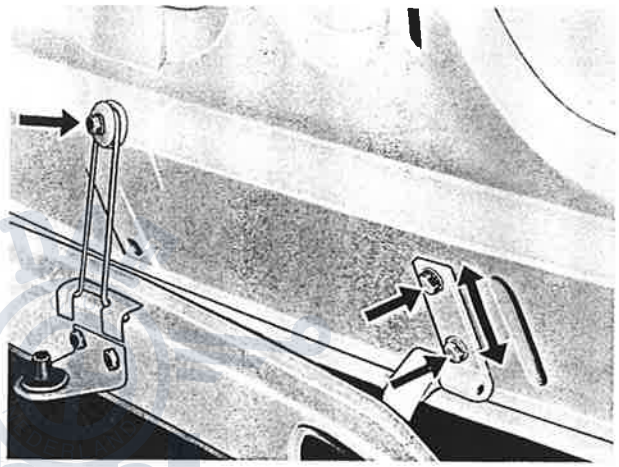
**Vervangen van het kofferdeksel** **1.25.140.3**
Verwijder de vier schroeven van het slot en neem dit uit het kofferdeksel. Het slot kan in dwarsrichting worden versteld.

Printed in the Netherlands 09-73

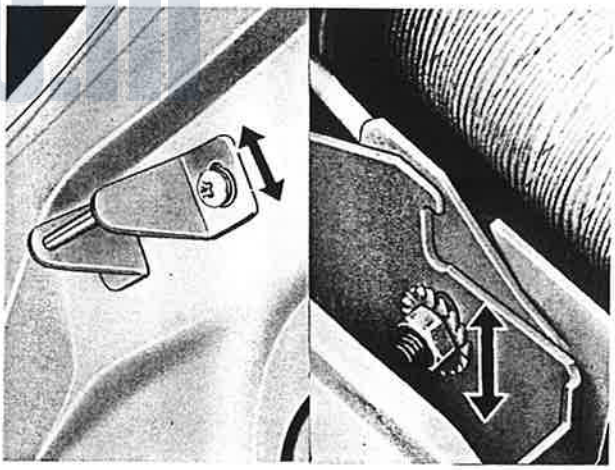
# 25 MOTORKAP - KOFFERDEKSEL

**Vervangen van de motorkap** **1.25.010.3**

Verwijder de motorkapuitsteller, de beide slotpenhouders en de motorkapbegrenzer.
Verwijder van elk scharnier de twee motorkapbevestigingsbouten en neem de motorkap af.
Het aanbrengen van de motorkap geschiedt in omgekeerde volgorde waarbij de motorkap in langsrichting kan worden versteld.

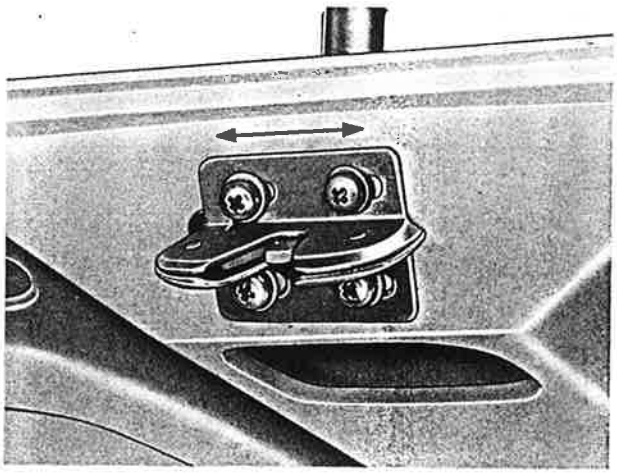


Indien de motorkap aan de voorzijde te laag ligt, kan dit worden gecorrigeerd met behulp van vulplaatjes, welke tussen het scharnier en de motorkap worden gelegd. De vulplaatjes dient men zelf te vervaardigen.
Door het lossen van de beide bouten kan de slotpenhouder in langsrichting worden versteld.
Door het lossen van de moer kan de slotplaat in vertikale richting worden versteld.

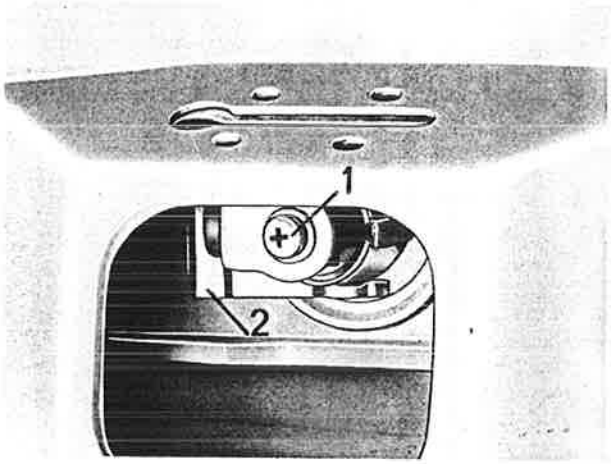


**Vervangen van het kofferdeksel** **1.25.140.3**

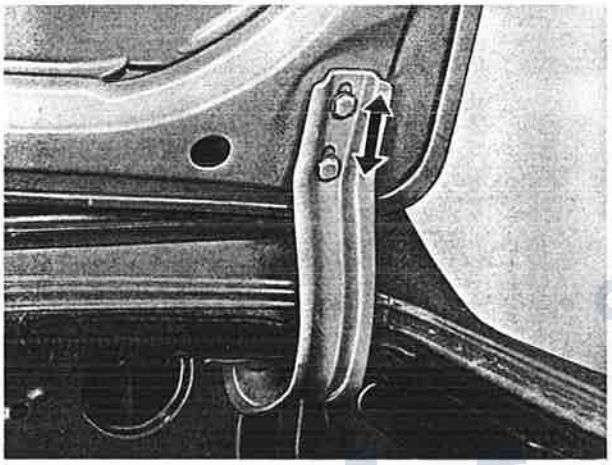
Verwijder de vier schroeven van het slot en neem dit uit het kofferdeksel. Het slot kan in dwarsrichting worden versteld.



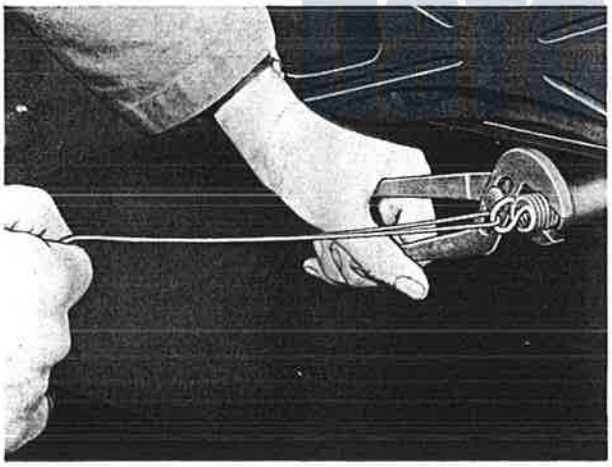
Printed in the Netherlands 08-72



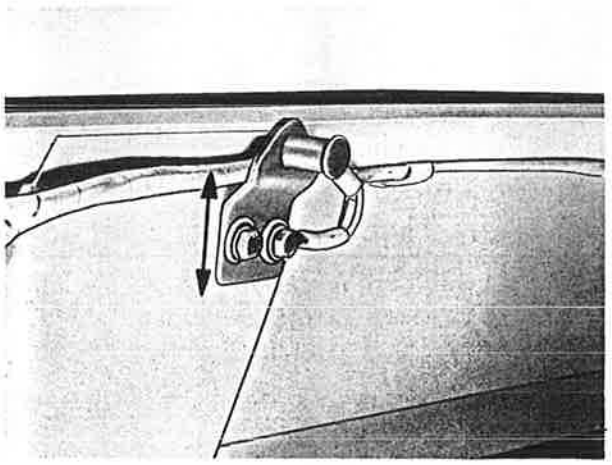

Verwijder de schroef (1) en schuif de klemplaat (2) weg. Neem het cilinderslot uit.



Trek de kofferdekseluitstelveren los aan de achterzijde. Verwijder van elk scharnier de twee kofferdekselbevestigingsbouten en neem het deksel af. De montage van het kofferdeksel geschiedt in omgekeerde volgorde waarbij het kofferdeksel in langsrichting kan worden versteld.



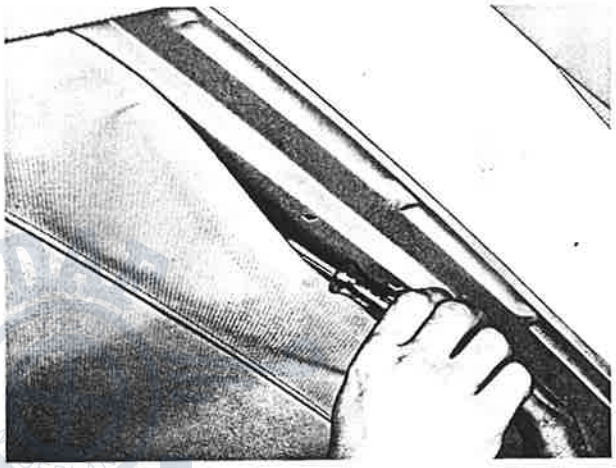
Het aanbrengen van een kofferdekseluitstelveer kan als volgt geschieden. Trek de veer met behulp van een haak op spanning, plaats een tang op de veer en laat de tang afsteunen tegen de beschermhoes. Haak vervolgens de veer vast. Door de bevestigings-lip van de uitstelveer aan het scharnier naar beneden te buigen, kan de veerspanning worden verhoogd.



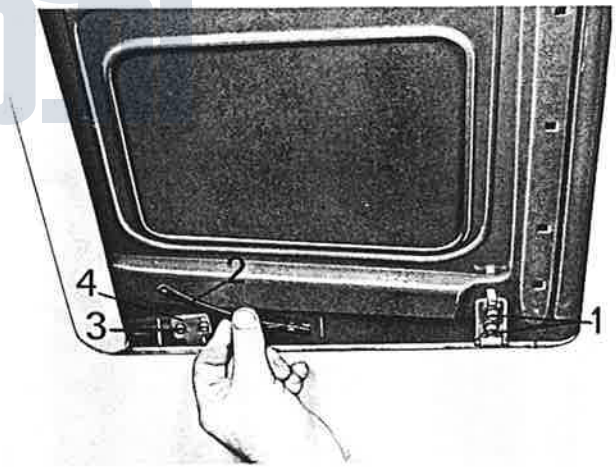
Door het lossen van de beide bouten kan de slotvanger in vertikale richting worden versteld.
Wanneer het kofferdeksel aan de achterzijde niet horizontaal ligt, kan dit worden gecorrigeerd door het kantelen van de slotvanger.

# 30 SCHUIFDAK

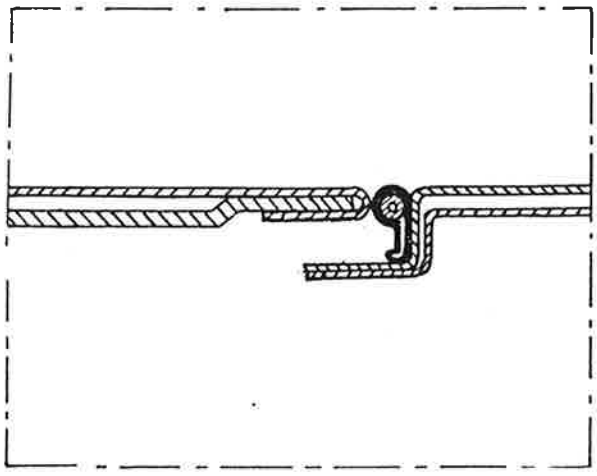
**Vervangen van de afdichtlijst** **1.30.190.3**
Draai het schuifdak half open, trek het hemelraam aan de voorzijde los en schuif deze naar achter.



Draai het schuifdak vervolgens bijna dicht.
Neem de bouten (1) los en verwijder de voorste geleiders.
Draai de bladveren (2) naar binnen, neem de bouten (3) uit en verwijder de plaat (4).
Til het schuifdak aan de voorzijde op en neem het uit.

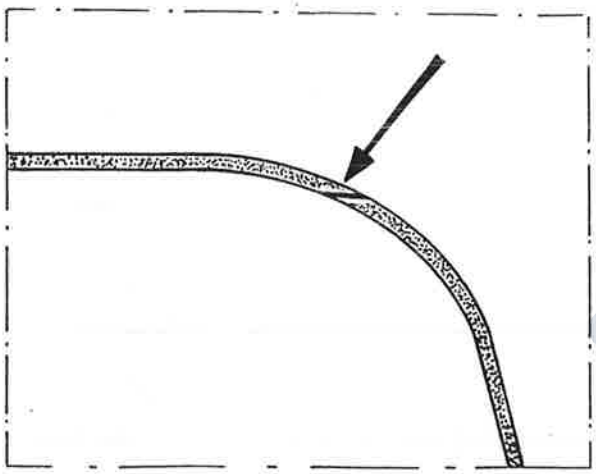



Verwijder de afdichtlijst van het schuifdak. Verwijder de lijmresten met wasbenzine.
Smeer het vertikale vlak van het schuifdak in met lijm (bijvoorbeeld Tivogum no. 7275).
Breng de nieuwe afdichtlijst zodanig aan, dat deze loopt tot aan het einde van de vertikale rand van het schuifdak. De afdichtlijst moet gelijk liggen met de bovenzijde van het schuifdak.



Printed in the Netherlands 08-72

Verwijder vervolgens de afdichtlijst en de lijmresten van het dak.
Smeer de dakrand in met lijm en breng de afdichtlijst zodanig aan dat de afdichtlijst gelijk komt te liggen met de bovenzijde van het dak.

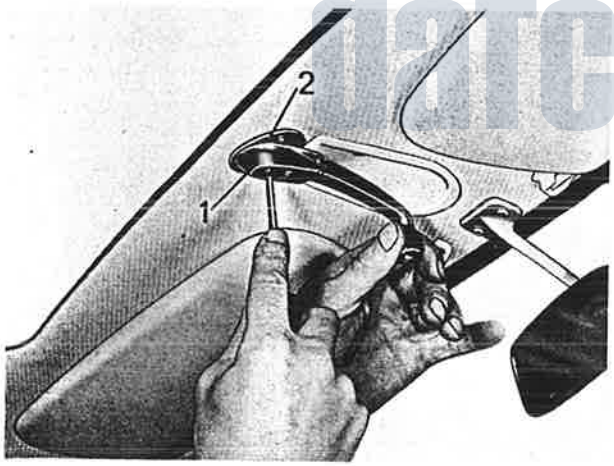


**Vervangen van de bedieningskabels en de geleiderails**
**1.30.250.3**

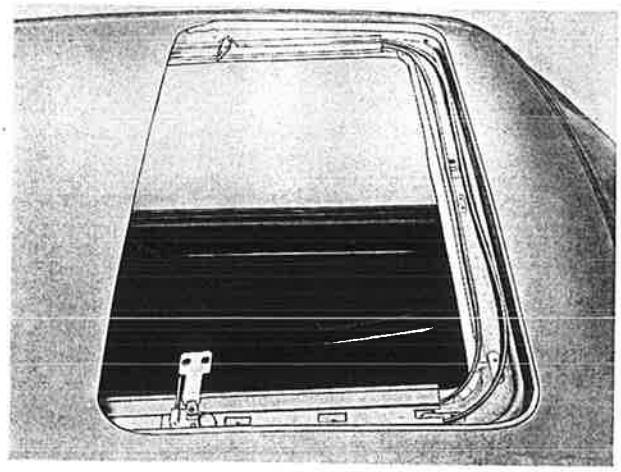
Na montage van het schuifdak moeten de afdichtlijsten van dak en schuifdak worden afgesneden zoals op tekening staat aangegeven.

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

Neem het schuifdak uit (zie 1.30.190.3).
Verwijder de slinger (1) en de rozet (2).

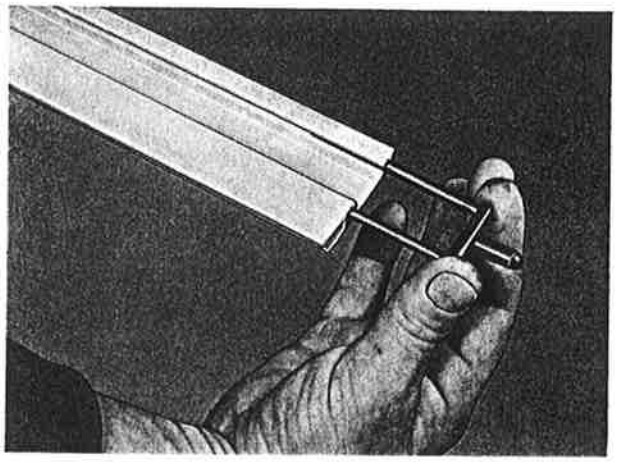



Verwijder de hoekstukken en de tussenstukken aan de voorzijde.
Verwijder vervolgens de bevestigingsstrips van de achterste geleiderails en neem de achterste geleiderails compleet met bedieningskabels en hemelraam uit.

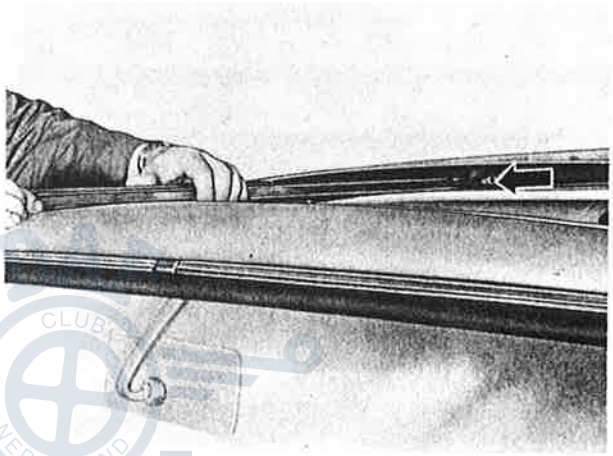


1 - 17

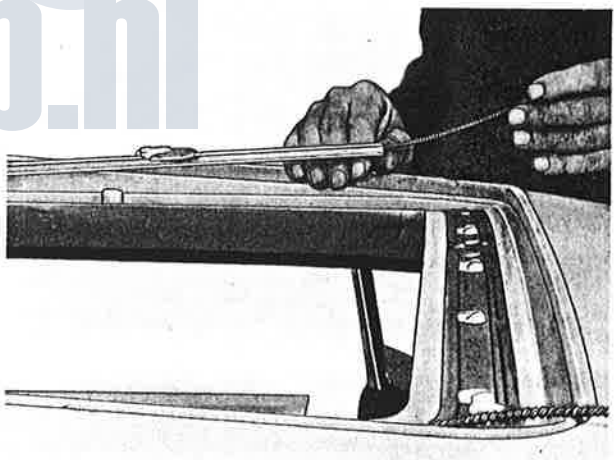
Schuif de beide lange pennen van de houder in de geleiderail.



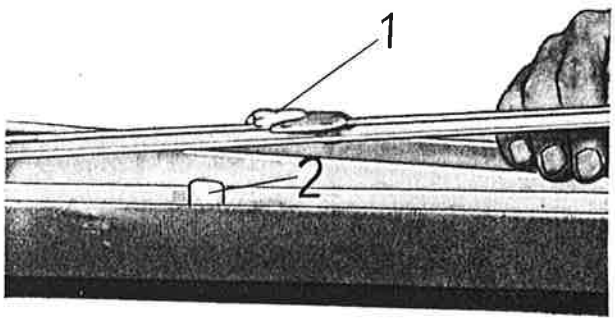
Breng de geleiderail aan, waarbij de korte pen van de houder in het aangegeven gat wordt geschoven. Breng op eenzelfde wijze de andere geleiderail aan.
Schuif de hemelraam tussen de beide geleiderails.



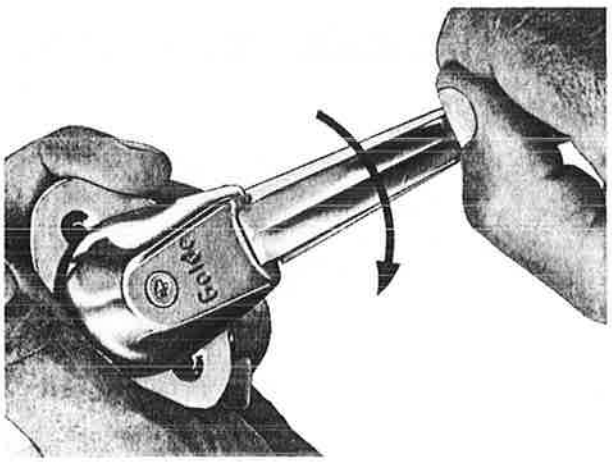
Breng vervolgens de bedieningskabels aan.
De bedieningskabels moeten altijd tegelijker tijd worden vervangen. Bij het aanbrengen van de kabels moet er op worden gelet dat de kabel van de linker geleider in de binnenste kabelgoot van de geleiderails komt te liggen. Vet de kabels vóór montage licht in met grafietvet.



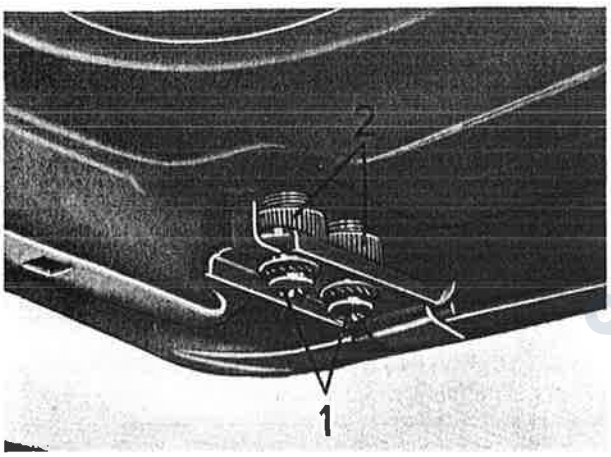
Schuif de geleiders (1) zover over de rails tot deze zich juist achter de nok (2) bevinden.
Breng vervolgens de bevestigingsstrips van de achterste geleiderails en de hoekstukken aan.
De geleiders moeten nu met de hand heen en weer kunnen worden geschoven.
Breng vervolgens de tussenstukken aan de voorzijde aan.



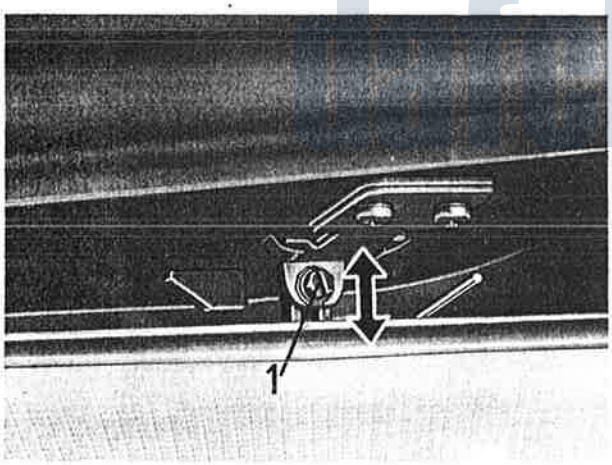

Printed in the Netherlands 08-72



Breng het schuifdak aan. Monteer het schuifdak verder in omgekeerde volgorde van demontage.
Sluit vervolgens het schuifdak met de hand.
Breng de slinger op het tandwielasje aan en draai de slinger rechtsom tot tegen de aanslag.
Draai hierna het tandwiel een kwart slag terug en monteer de rozet en de slinger.
Stel vervolgens het schuifdak af.




**Afstellen van het schuifdak** **1.30.270.2**
Draai het schuifdak half open, trek de hemelraam aan de voorzijde los en schuif deze naar achter. Draai het schuifdak vervolgens geheel dicht.
Los de bouten (1) van de voorste geleiders.
Met behulp van de kartelmoeren (2) kan nu het schuifdak aan de voorzijde op de gewenste hoogte worden ingesteld.
Zet hierna de bouten (1) weer vast.



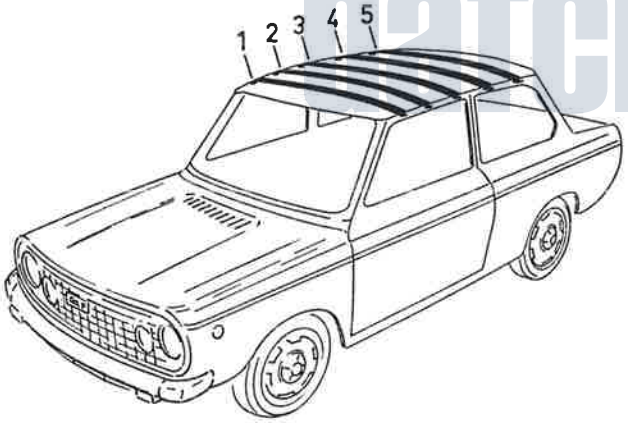

Na het wegdraaien van de bladveren, kan het schuifdak aan de achterzijde met behulp van de bout (1) op de gewenste hoogte worden ingesteld. Het schuifdak is juist afgesteld wanneer dit in gesloten stand geheel vlak ligt met het dak van de auto.

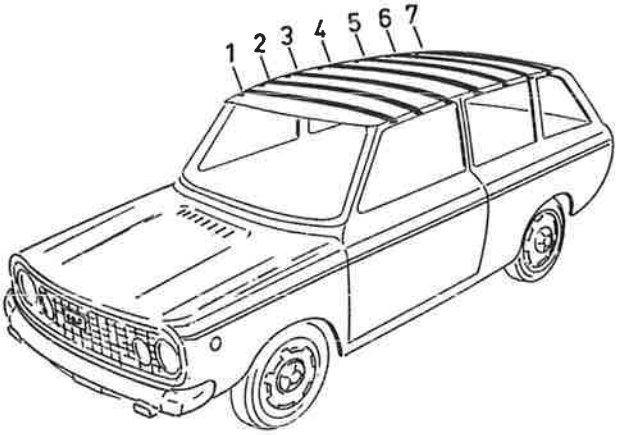
Indien waterlekkage langs het schuifdak optreedt, dient allereerst te worden gecontroleerd of het schuifdak goed afsluit.
Het schuifdak kan te laag liggen, hetgeen kan worden gecorrigeerd met de hiervoor omschreven afstelling van het bedieningsmechanisme.
Het schuifdak kan in gesloten stand aan een kant nog open staan. Dit kan worden gecorrigeerd door het gehele bedieningsmechanisme te lossen en het schuifdak recht te leggen.
Indien het schuifdak desondanks nog lekt, dient de bevestiging en de ligging van de afwateringsslangen te worden gecontroleerd.
Bij gebruik van een windscherm dient de bevestiging van dit scherm zodanig te zijn, dat de bevestigingsbeugels de goede sluiting van het schuifdak niet belemmeren.

# 50 HEMELBEKLEDING

**Vervangen van de hemelbekleding en het hemelraam**
**1.50.040.3**

Verwijder het schuifdak en de geleiderails van het schuifdak (zie 1.30.250.3).
Verwijder de voorruit, de achterruit en de zijruiten (zie 1.20.010.3).
Verwijder eveneens de binnenspiegel, de zonnekleppen, de kledinghaak, de hoedenplank, de midden- en achterstijlbekleding, de handgreep, de voorstijlbekleding en de portierafdichtprofielen. Neem de massakabel van de batterij los en verwijder het binnenlicht. Neem vervolgens de hemelbekleding met de hemeltogen uit de auto.




Zet de hemeltogen over in de nieuwe hemelbekleding.
Kleur van toogserie 66 sedan: zwart
Kleur van toogserie 66 stationcar: 1 t/m 3 zwart (zie sedan) 4 t/m 7 geelgroen.
Kleur van de toogserie 66 coupé: aluminium.
Kleuren van de toognummers (de kleur is op één uiteinde van de hemeltoog aangebracht):

1 = groen
2 = lichtblauw
3 = donkergrijs
4 = rood
5 = wit
6 = geel
7 = zwart

Voor de sedan en de coupé gelden alleen de nummers 1 t/m 5.

Printed in the Netherlands 09-73

# 50 HEMELBEKLEDING

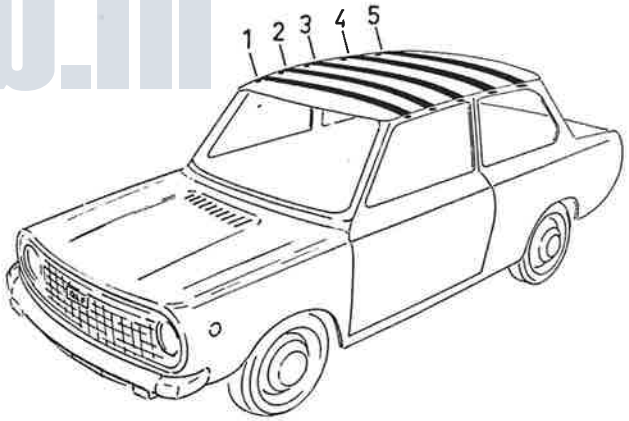
**Vervangen van de hemelbekleding en het hemelraam**
**1.50.040.3**

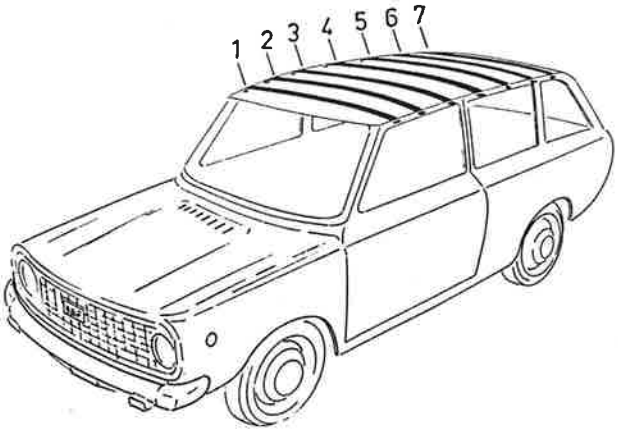
Verwijder het schuifdak en de geleiderails van het schuifdak (zie 1.30.250.3).
Verwijder de voorruit, de achterruit en de zijruiten (zie 1.20.010.3).
Verwijder eveneens de binnenspiegel, de zonnekleppen, de kledinghaak, de hoedenplank en de midden- en achterstijlbekleding. Neem de massakabel van de batterij los en verwijder het binnenlicht. Neem vervolgens de hemelbekleding met de hemeltogen uit de auto.

Zet de hemeltogen over in de nieuwe hemelbekleding.
Kleur van toogserie 66 sedan : zwart
Kleur van toogserie 66 combi : geelgroen
Kleur van toogserie 66 coupé : aluminium
Kleuren van de toognummers (de kleur is op één uiteinde van de hemeltoog aangebracht):

1 = groen
2 = lichtblauw
3 = donkergrijs
4 = rood
5 = wit
6 = geel
7 = zwart

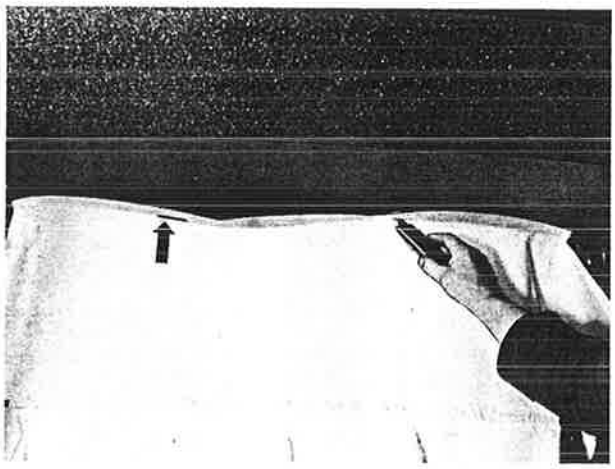
Voor de sedan en de coupé gelden alleen de nummers 1 t/m 5.



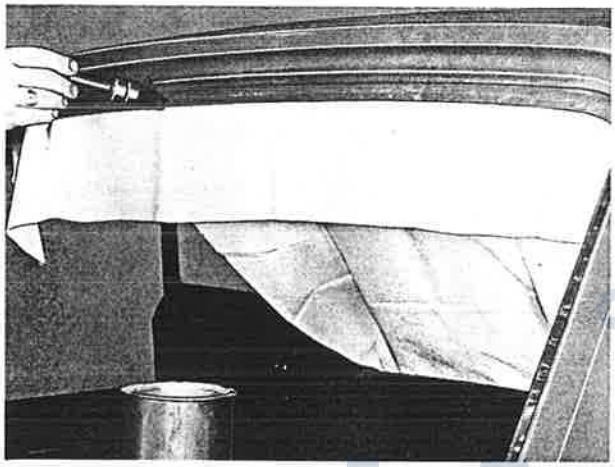




DAF CLUB NEDERLAND defclub.nl

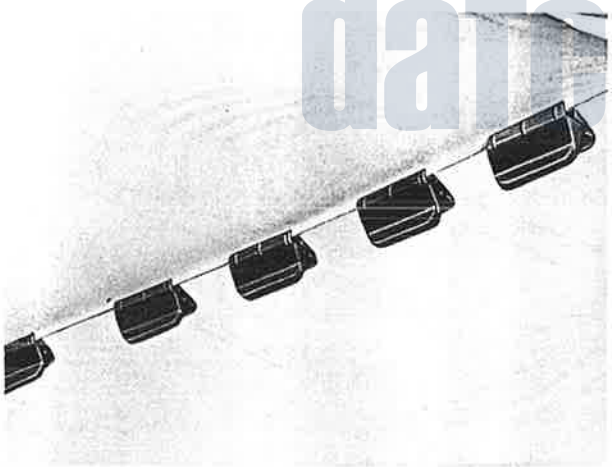
Printed in the Netherlands 08-72



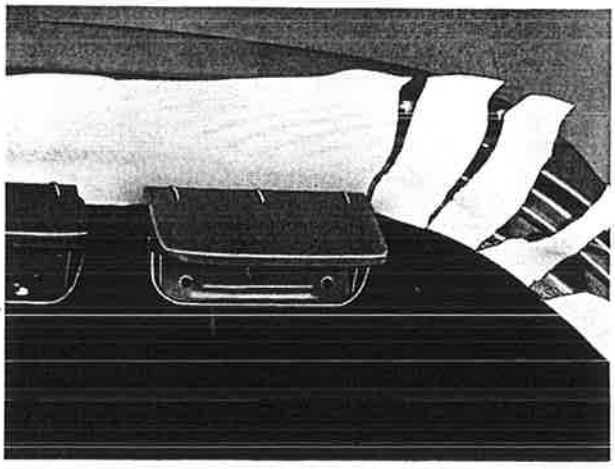
Plaats de achterste hemeltoog en snijd de hemelbekleding in ter plaatse van de beide steunstrips.
Plaats vervolgens de andere hemeltoog.



Strijk de bovenzijde van de raamsponning van de achterruit in met lijm (bijvoorbeeld Tivogum no. 7275).
Span vervolgens de hemelbekleding om de sponning, beginnend vanuit het midden.
De bekleding moet zodanig worden gespannen tot deze juist strak staat.
Zet de bekleding vast met klemmen.



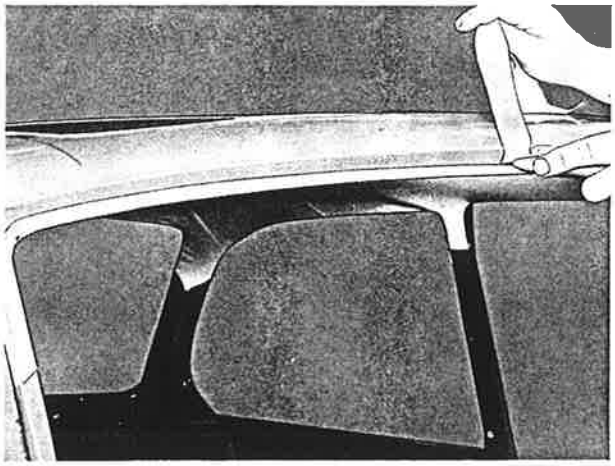
Span vervolgens de hemelbekleding om de bovenzijde van de raamsponning van de voorruit.



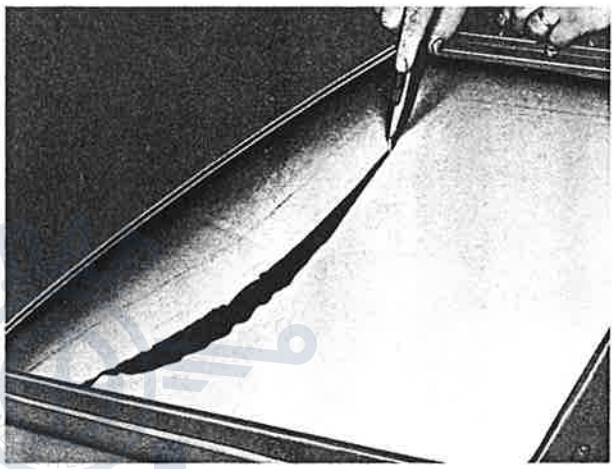
Span hierna de hemelbekleding aan de zijkanten.
Snijd de bekleding in de hoeken een voldoende aantal keren in om plooien in de hemelbekleding te kunnen corrigeren.

DAF CLUB NEDERLAND
daf club.nl

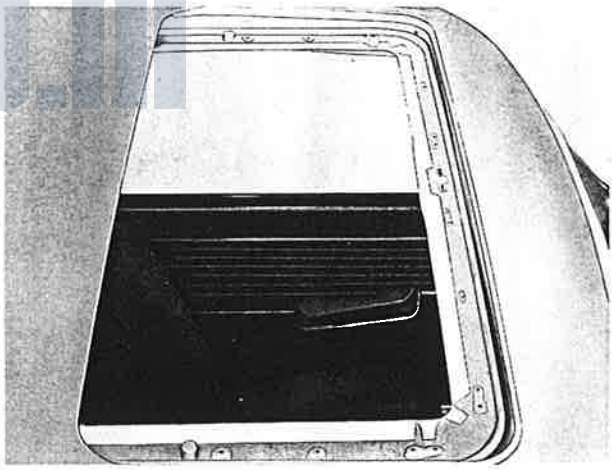
Snijd de overtollige randen langs de sponningen weg.



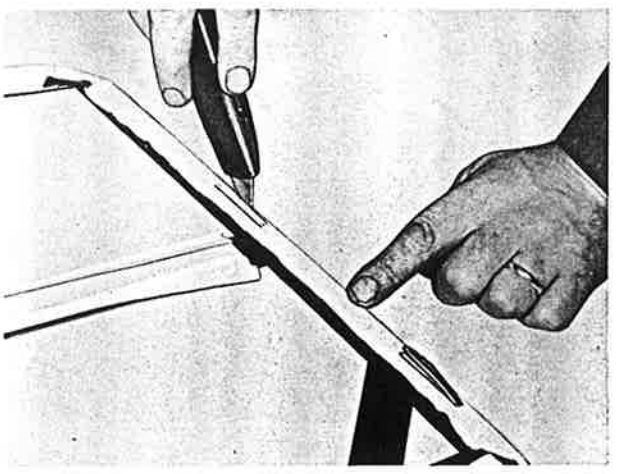
Teken de hemelbekleding af langs de randen in de dakopening.
Snijd of knip een gat in de hemelbekleding ter plaatse van de dakopening, waarbij rekening moet worden gehouden met een zoom van ca 3 cm om de dakrand.



Lijm de dakrand in. Snijd de hoeken van het gat in de hemelbekleding in en lijm de zomen om de dakrand.
Indien in de hemelbekleding nog plooien aanwezig zijn, kunnen deze worden verwijderd door het plaatsen van een lamp van ca 500 Watt in de auto, waarbij de lamp op de hemelbekleding is gericht.

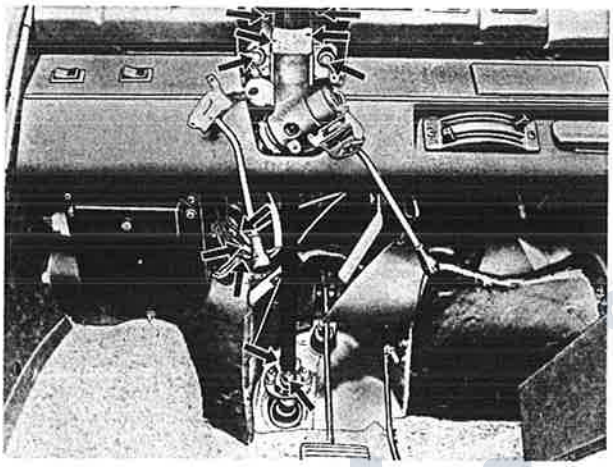


Snijd de bekleding ter plaatse van de lippen in het hemelraam weg en buig de lippen omhoog.
De montage verloopt verder in omgekeerde volgorde van demontage.



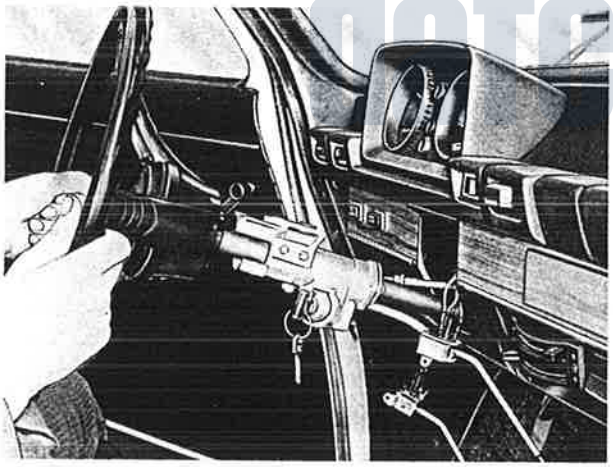
Printed in the Netherlands 08-72

# 55 DASHBOARD

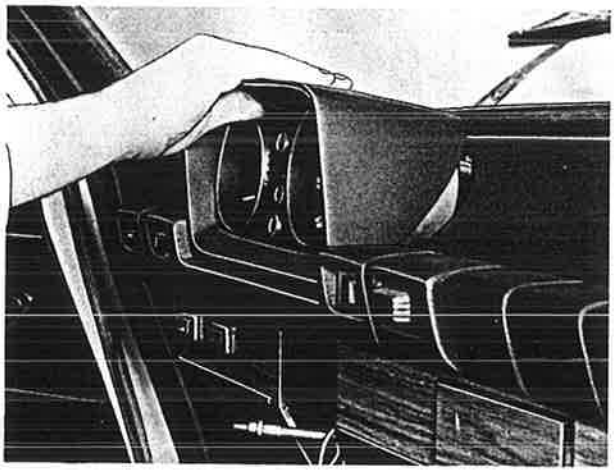


**Vervangen van het dashboard** **1.55.010.3**

Neem de massakabel van de batterij los.
Verwijder de chokeknop, de siermoer van de chokekabel en de onderste kap van de stuurkolom. Neem de bedrading van het contactslot los.
Verwijder de bevestigingsboutjes van de dimschakelaar en de richtingschakelaar. De schakelaars blijven aan de bedrading hangen.



Neem de beide bouten van de stuurstanglagering los. Neem vervolgens de stuurstang los bij het stuurhuis en neem de stuurstang compleet met stuurwiel uit het dashboard.



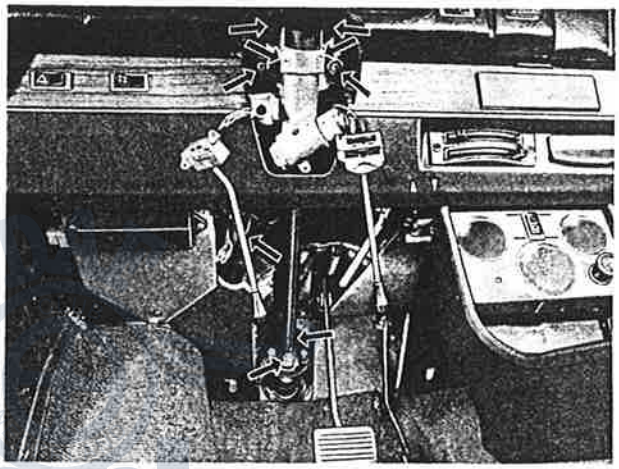
Neem de wartel van de snelheidsmeterkabel los bij het combi-instrument.
Trek vervolgens het combi-instrument achterwaarts van het dashboard en neem de bedrading aan de achterzijde van het combi-instrument los.

DAF CLUB NEDERLAND
defclub.nl

# 55 DASHBOARD

**Vervangen van het dashboard** **1.55.010.3**

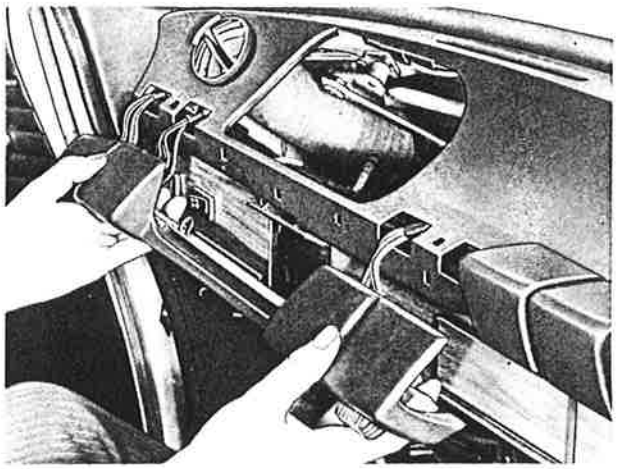
Neem de massakabel van de batterij los.
Verwijder de chokeknop, de siermoer van de chokekabel en de onderste kap van de stuurkolom. Neem de bedrading van het contactslot los.
Verwijder de bevestigingsboutjes van de dimschakelaar en de richtingschakelaar. De schakelaars blijven aan de bedrading hangen.
Neem de bedrading van de sigarenaansteker en van de schakelaar van de verstralers los.
Verwijder de konsole.



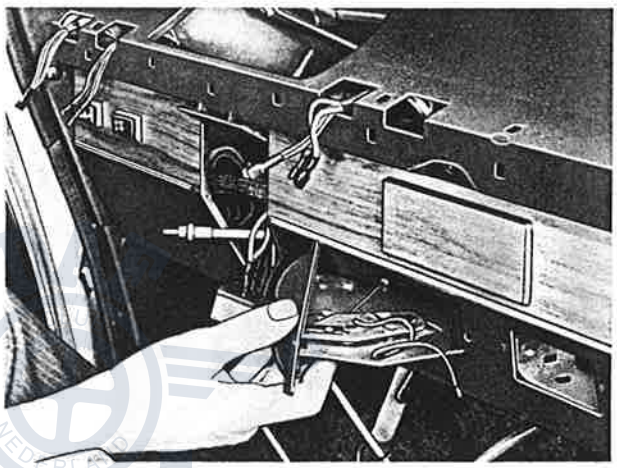
dafclub.nl

Printed in the Netherlands 09-73

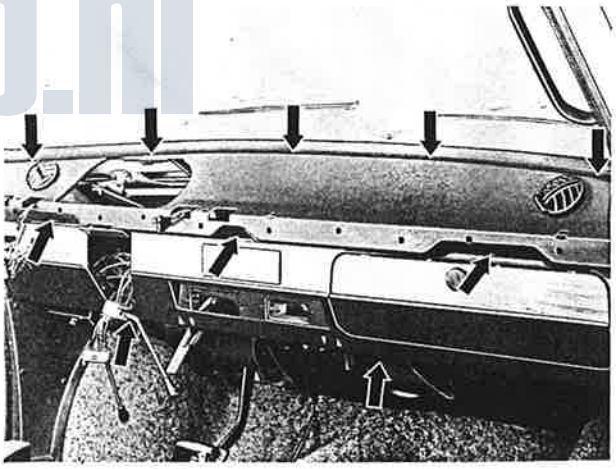
Trek de stootranden van het dashboard en neem de bedrading van de schakelaars los.



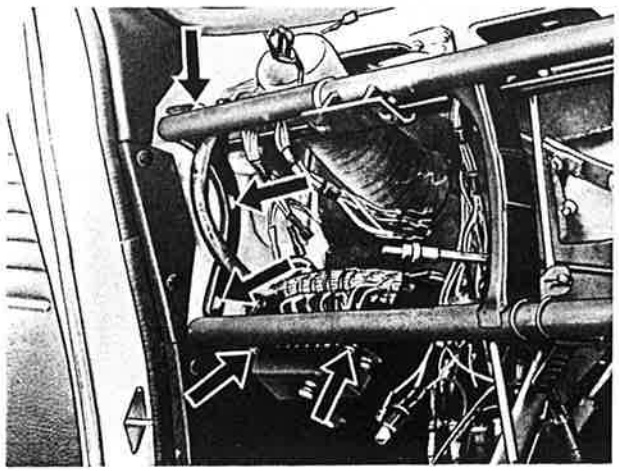
Neem de beide bowdenkabels van de verwarming los bij de kachelkraan en bij de kachelklep in de motorruimte. Verwijder vervolgens het bedieningspaneel van de verwarming compleet met bowdenkabels.
Druk de schakelaars van de motorrem en van de waarschuwingslichten achterwaarts uit het dashboard en trek de bedrading hiervan los.



Verwijder de proppen aan de bovenzijde van het dashboard. Verwijder de aangegeven kruiskopschroeven en neem het dashboard uit.
Zet vervolgens alle nog aanwezige onderdelen over op het nieuwe dashboard. De montage van het dashboard verloopt in omgekeerde volgorde van demontage. Zie het electrische schema in hoofdstuk 5 voor de electrische aansluitingen.

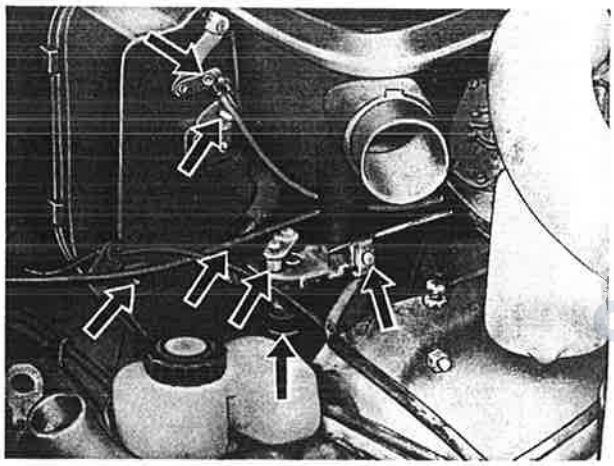


**Vervangen van het dashboardframe** **1.55.020.3**
Verwijder het dashboard (zie 1.55.010.3).
Neem de trekstangen van de motorkapvergrendeling los. Verwijder de aangegeven bouten van de steunplaat. Verwijder vervolgens aan elke zijde van het frame de bevestigingsbouten en neem het frame uit.
De montage geschiedt in omgekeerde volgorde.

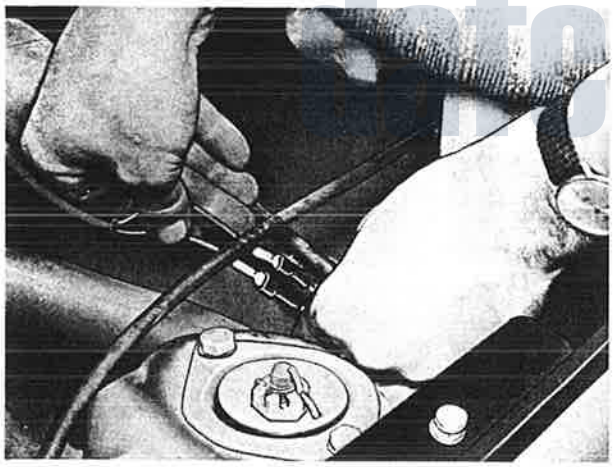


daffelub.nl

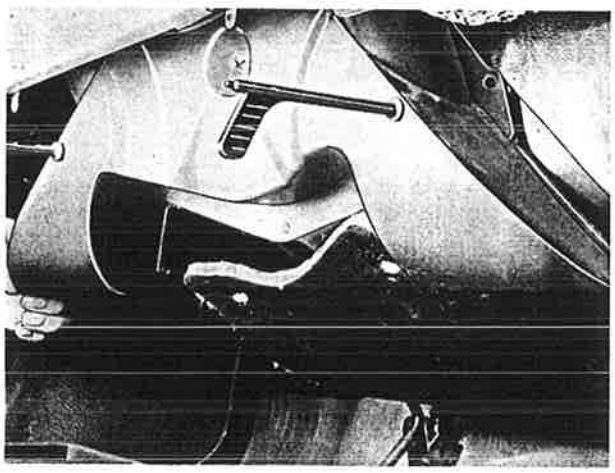
# 60 VERWARMING - VENTILATIE



**Vervangen van de kachelradiator** **1.60.240.3**
Tap het koelsysteem gedeeltelijk af, waarbij de ontluchtingsnippel van de kachel moet worden opengedraaid.
Neem de waterslangen, de bowdenkabels en de gaskabelsteun los.



Trek de bedrading los van de kachelventilator.



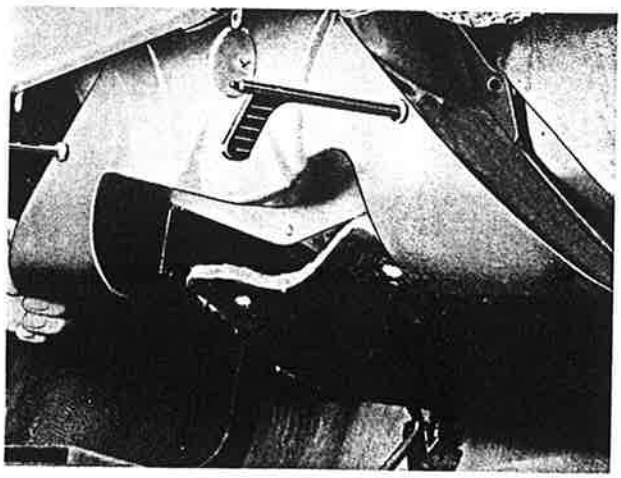
Neem de schutbordbekleding los ter plaatse van de verwarmingsverdeeldoos. Verwijder de vijf bevestigingsschroeven van de verdeeldoos en neem de verdeeldoos vervolgens uit.

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

## 60 VERWARMING - VENTILATIE

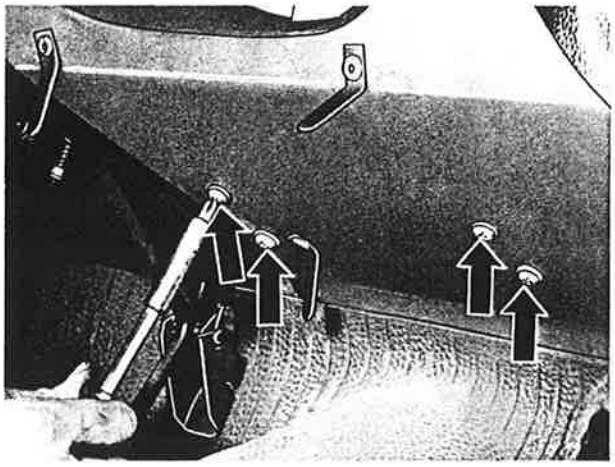
DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

Neem de bedrading van de sigarenaansteker en van de schakelaar van de verstralers los.
Verwijder de konsole.
Neem de schutbordbekleding los ter plaatse van de verwarmingsverdeeldoos. Verwijder de vijf bevestigingsschroeven van de verdeeldoos en neem de verdeeldoos vervolgens uit.

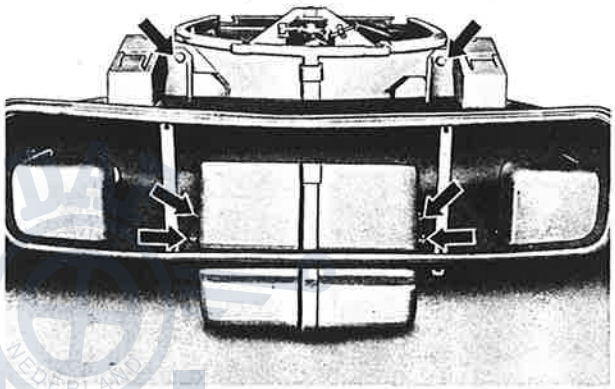


Printed in the Netherlands 09-73

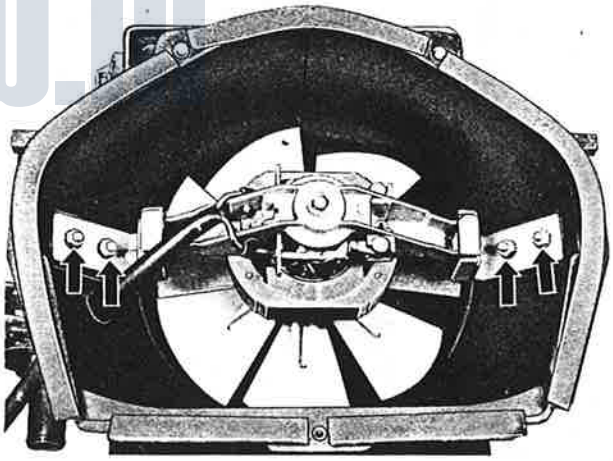
Verwijder de vier bevestigingsschroeven van het kachelhuis. De kachel kan nu compleet worden uitgenomen.



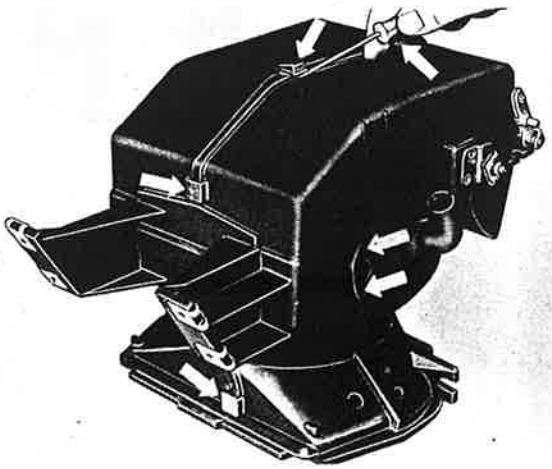
Verwijder de waterbak van de kachel door zes boutjes los te nemen.



Verwijder de ventilatormotor.



Verwijder de kachelkraan en zeven klembeugels en trek vervolgens de beide kachelhuishelften uit elkaar.
Hierna kan de kachelradiateur worden uitgenomen.
De montage van de kachel geschiedt in omgekeerde volgorde. Bij montage van de ventilatormotor moet er op worden gelet dat de ventilator goed wordt gecentreerd.
Zie hoofdstuk 2 voor het onluchten van het koelsysteem.

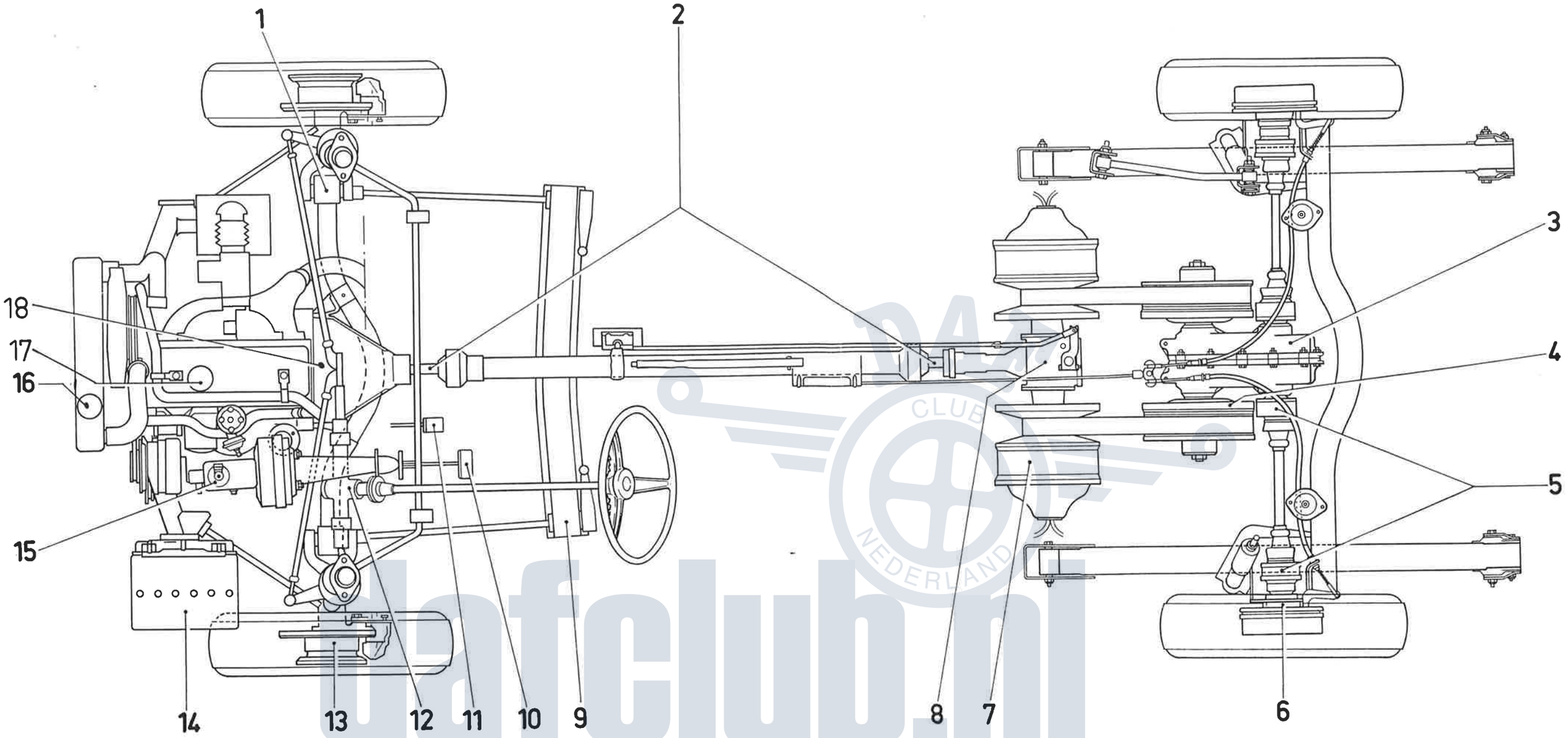


daf club.nl

Printed in the Netherlands 08-72

dafclub.nl

0 - 11




## SMEERMIDDELEN

| Pos. | Smeerplaats | Smeermiddel |
|---|---|---|
| 1 | Inklemming torsieveer voor | Chevron Dura Lith EP2* |
| 2 | Splines koppelingas en pignonas | Molykote BR2-S* |
| 3 | Tandwielkast secundair | Multipurpose transmissie-olie SAE 80 vlgs. specificatie MIL-L2105 of MIL-L2105B echter zonder loodhoudende additives. |
| 4 | Schijven secundair | Automatic transmission fluid ATF type A/A |
| 5 | Homokenitische koppeling | Molykote BR2-S* |
| 6 | Achterwiellagers + lagerhuis achterwiel | Chevron Dura Lith EP2* |
| | Schroefdraad steekas + splines meeneemflens | Loctite 241 |
| 7 | Schijven primair | Automatic transmission fluid ATF type A/A |
| | Kamer in naaf losse schijf | Molykote BR2-S* |
| | Lager vacuumbus | Shell Alvania 3* |
| | Oliekeerringen | Shell Retinax G* |
| 8 | Verdeelkast | Multipurpose transmissie-olie SAE 80 vlgs. specificatie MIL-L2105 of MIL-L2105B echter zonder loodhoudende additives. |
| 9 | Inklemming torsieveer achter | Chevron Dura Lith EP2* |
| 11 12 | Gaspedaal draaipunt invetten | Shell TS/WL 240* |
| 10 11 | Rempedaal draaipunt | Molykote BR2-S* |
| 12 | Stuurhuis | Shell Retinax G* |
| | Hugel + rondsel | Shell Retinax G* |
| | Stuurkolom lagering | Valvoline X all* |
| 13 | Voorwiellagers | Chevron Dura Lith EP2* |
| | Naaf voorwiel | Chevron Dura Lith EP2* |
| | Naafdop + meenemer Km-tellerkabel | Chevron Dura Lith EP2* |
| 14 | Accuklemmen | Zuurvrije vaseline |
| 15 | Remvloeistof | SAE J 1703 a |
| 17 18 | Motorolie | SAE 20 W 40 boven + 10° C<br>SAE 10 W 30 beneden + 10° C |
| 16 17 | Vloeistof koelsysteem | 1/3 deel DAF koelvloeistof - 2/3 deel water |
| 18 | Lager in vliegwiel | Loctite 241. |

**Opmerking:** *) of dien overeenkomstig.

dafclub.nl

**TECHNISCHE GEGEVENS**

| | | |
|---|---|---|
| Eigen gewicht Sedan | 842 kg | rijklaar met volle benzinetank |
| Eigen gewicht Coupé | 844 kg | |
| Eigen gewicht Stationcar | 870 kg | |
| Max. toelaatbaar totaal gewicht Sedan | 1200 kg | zie ook identificatieplaat |
| Max. toelaatbaar totaal gewicht Coupé | 1130 kg | |
| Max. toelaatbaar totaal gewicht Stationcar | 1200 kg | |
| Voor alle types geldt verder: | | |
| Grootste lengte | 3,875 m | |
| Grootste breedte | 1,52 m | |
| Hoogte onbelast | 1,44 m | |
| Hoogte vollast | 1,39 m | |
| Bodemvrijheid vollast (onder middendemper) | 0,12 m | |
| Wielbasis | 2,255 m | |
| Spoorbreedte vóór | 1,30 m | |
| Spoorbreedte achter | 1,23 m | |
| Bumperhoogte vóór belast | 46,7 cm | |
| Bumperhoogte vóór onbelast | 49,5 cm | |
| Bumperhoogte achter belast | 41,8 cm | |
| Bumperhoogte achter onbelast | 48,8 cm | |
| Draaicirkel diameter | 9,55 m | |
| Inhoud kofferruimte | 360 l | |
| Inhoud brandstoftank | 42 l | |
| Inhoud ruitesproeiertank | 1,5 l | |

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

Printed in the Netherlands 09-73

## TECHNISCHE GEGEVENS

| | |
|---|---|
| Eigen gewicht Sedan (Rijvaardig zonder benzine) | 765 kgf |
| Laadvermogen Sedan | 335 kgf |
| Eigen gewicht Combi (rijvaardig zonder benzine) | 790 kgf |
| Laadvermogen Combi | 365 kgf |
| Eigen gewicht Coupé (rijvaardig zonder benzine) | 773 kgf |
| Laadvermogen Coupé | 265 kgf |
| Grootste lengte | 3,875 m |
| Grootste breedte | 1.52 m |
| Hoogte onbelast | 1,44 m |
| Hoogte vollast | 1,39 m |
| Bodemvrijheid vollast (onder middendemper) | 0,12 m |
| Wielbasis | 2,255 m |
| Spoorbreedte vóór | 1,31 m |
| Spoorbreedte vóór Marathon | 1,30 m |
| Spoorbreedte achter | 1,24 m |
| Spoorbreedte achter Marathon | 1,23 m |
| Bumperhoogte voor belast | 46,7 cm |
| Bumperhoogte voor onbelast | 49,5 cm |
| Bumperhoogte achter belast | 41,8 cm |
| Bumperhoogte achter onbelast | 48,8 cm |
| Draaicirkel diameter | 9,55 m |
| Inhoud kofferruimte | 0,36 $m^3$ |
| Inhoud brandstoftank | 42 l |
| Inhoud ruitesproeiertank | 1,5 l |

dafclub.nl

Printed in the Netherlands 04-72

# INHOUD

Pag.

**05 MOTOR COMPLEET**

Uit- en inbouwen van de motor . . . . . 2-3
Revideren van de motor
2-4, 2-5, 2-6, 2-7, 2-8, 2-10, 2-11, 2-12, 2-14

**10 CILINDERKOP, KLEPPENDEKSEL EN CILINDERBLOK**

Revideren van de cilinderkop . . . . . 2-16
Vervangen van de oliekeerring, vliegwielzijde . 2-17

**15 KLEPPEN MECHANISME EN DISTRIBUTIE**

Vervangen van de distributieketting, kettingwielen en -spanner . . . . . 2-21, 2-22

**20 ZUIGERS EN CILINDERS**

Vervangen van cilinders, zuigers en zuigerveren, inclusief kleppen schuren . . 2-23, 2-24, 2-25, 2-26

**30 KOELSYSTEEM**

Vervangen van het complete waterpompdeksel . 2-27

**35 INLAAT- EN UITLAATSPRUITSTUK**

Vervangen van het inlaat- of uitlaatspruitstuk . 2-28

**Technische gegevens** . 2-29, 2-31, 2-32, 2-33, 2-34

**Technische gegevens BR 110 E** . . . . . 2-35

dafclub.nl

De hierboven aangegeven pagina's vermelden alleen datgene, waarin de DAF 66-1300 Marathon verschilt ten aanzien van de DAF 66-1100. Voor de overige gegevens blijven ook voor de DAF 66-1300 Marathon de op de witte pagina's vermelde gegevens van kracht.

Printed in the Netherlands 09-73

# INHOUD

**05 MOTOR COMPLEET**

Uit- en inbouwen van de motor . . . . . 2 - 3
Revideren van de motor . . . . . 2 - 4

**10 CILINDERKOP, KLEPPENDEKSEL EN CILINDERBLOK**

Revideren van de cilinderkop . . . . . 2 - 16
Vervangen van de koppakking . . . . . 2 - 16
Vervangen van de oliekeerring, vliegwielzijde . 2 - 17
Vervangen van de oliekeerring, distributiezijde . 2 - 17

**15 KLEPPEN MECHANISME EN DISTRIBUTIE**

Vervangen van een klepveer . . . . . 2 - 19
Vervangen van de nokkenas en klepstoters . 2 - 19
Vervangen van de distributieketting, kettingwielen en -spanner . . . . . 2 - 21

**20 ZUIGERS EN CILINDERS**

Vervangen van cilinders, zuigers en zuigerveren, inclusief kleppen schuren . . . . . 2 - 23

**30 KOELSYSTEEM**

Vervangen van het complete waterpompdeksel 2 - 27
Testen van de thermostaat . . . . . 2 - 27

**35 INLAAT- EN UITLAATSPRUITSTUK**

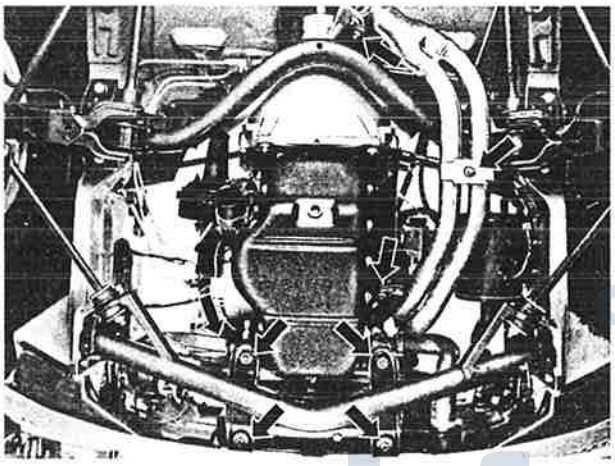
Vervangen van het inlaat- of uitlaatspruitstuk . 2 - 28

**TECHNISCHE GEGEVENS** . . . . . 2 - 31

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

Printed in the Netherlands 04-72

# 05 MOTOR COMPLEET



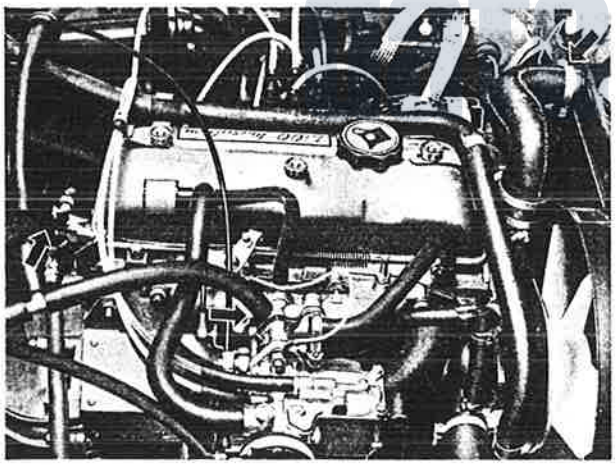
**Het uit- en inbouwen van de motor** **2.05.010.3**

Maak de batterijkabel (massa) los. Tap het koelsysteem af door de aftapplug aan de onderzijde van de radiateur te verwijderen en tap zonodig de motorolie af. Tap de koelvloeistof van het motorblok af door de aftapplug bij de startmotor te verwijderen. Verwijder de motorafschermplaten.

Verwijder de twee moeren van resp. de radiateurophanging en voorste motorophanging en de twee moeren van de achterste motorophanging.

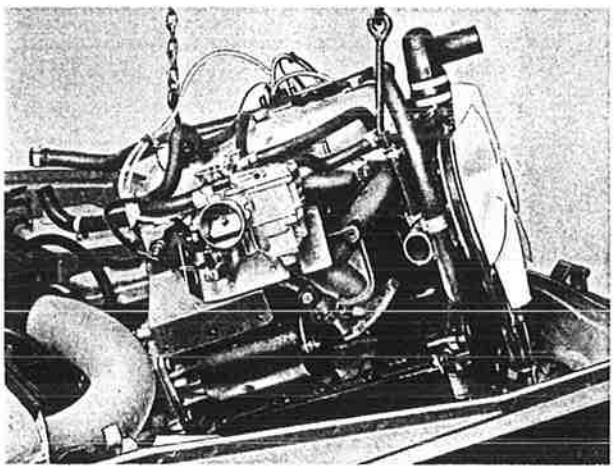
Neem de uitlaatbevestiging aan het spruitstuk en aan de beide ophangsteunen bij het koppelingshuis los.

Neem de massakabel bij de stelsteun los. Neem de bedrading op de startmotor los alsmede de bedrading voor de vacuumbedieningsschakelaar (microschakelaar) bij het luchtfilter.



Verwijder de motorkap en het reservewiel. Maak de bevestigingssteun aan de bovenzijde radiateur los en neem de waterslangen resp. bij waterpomp en radiateur los en neem de radiateur uit.

Neem de vacuumslang naar het electromagnetisch ventiel los. Neem de kachelslangen bij de kachel los. Maak de temperatuuraansluiting op de achterzijde van de cilinderkop los. Neem de luchtfilterslang van de carburateur los.



Neem de benzineslang bij de pomp los. Neem de bedrading op dynamo, bobine en oliedrukschakelaar los. Breng het hijsjuk aan, takel de motor iets omhoog en druk de motor naar voren zodat de aandrijfas los komt. Takel de motor verder omhoog terwijl deze rechtsom wordt gedraaid en achterover wordt gekanteld. Het aanbrengen van de motor geschiedt in omgekeerde volgorde.

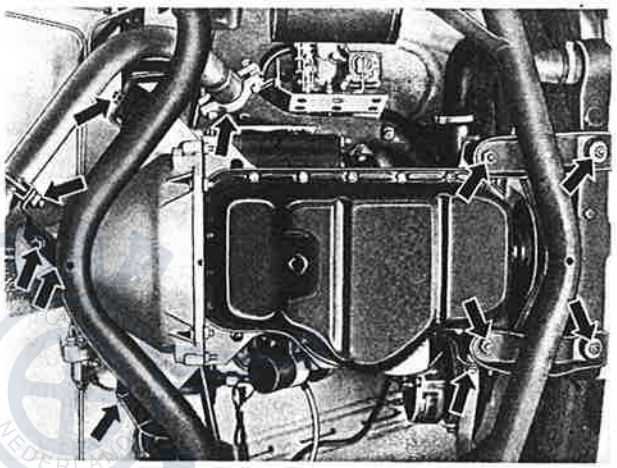
De uitlaatpijp eerst bij het spruitstuk vast zetten en vervolgens bij het koppelingshuis. Voor het ontluchten van het koelsysteem, zie 2.30.060.3 pag. 2-27.

Printed in the Netherlands 09-73

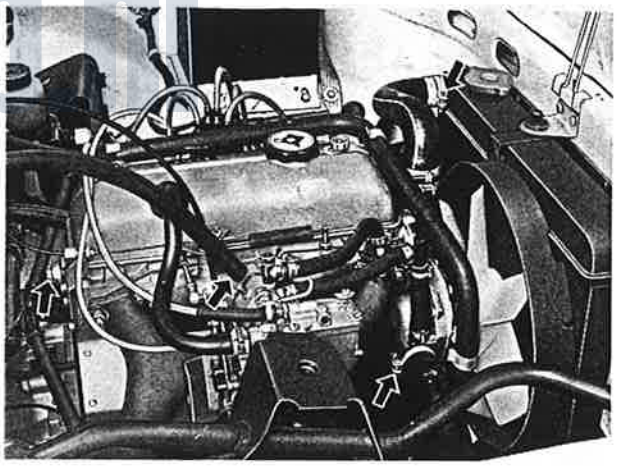
# 05 MOTOR COMPLEET

**Het uit- en inbouwen van de motor** **2.05.010.3**

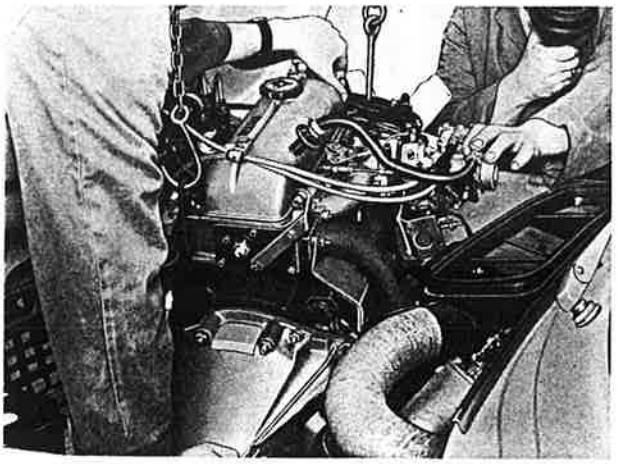
Maak de batterijkabel (massa) los. Tap het koelsysteem af door de aftapstop aan de onderzijde van de radiateur te verwijderen en tap zonodig de motorolie af. Tap de koelvloeistof van het motorblok af door de aftapplug bij de startmotor te verwijderen. Verwijder de motorafschermplaten.
Verwijder de twee moeren van resp. de radiateurophanging en voorste motorophanging en de twee moeren van de achterste motorophanging.
Neem de uitlaatpijp bij het uitlaatspruitstuk los en los de ophangbouten bij het koppelingshuis.
Neem de massakabel bij de stelsteun los. Neem de bedrading op de startmotor los alsmede de bedrading voor de vacuumbedieningsschakelaar (microschakelaar) bij het luchtfilter.



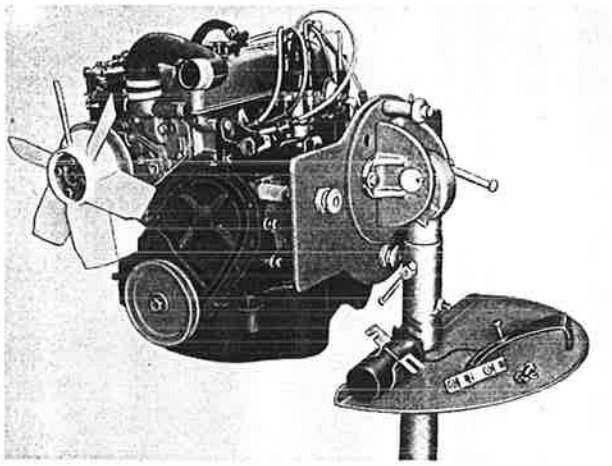
Verwijder het reservewiel. Maak de bevestigingssteun aan de bovenzijde radiateur los en neem de waterslangen resp. bij waterpomp en radiateur los en neem de radiateur uit. Neem de vacuumslang naar het electromagnetisch ventiel los. Neem de kachelslangen bij de kachel los. Maak de temperatuuraansluiting op de achterzijde van de cilinderkop los. Neem de luchtfilterslang van de carburateur los.



Neem de benzineslang bij de pomp los. Neem de bedrading op dynamo, bobine en oliedrukschakelaar los. Breng het hijsjuk aan, takel de motor iets omhoog en druk de motor naar voren zodat de aandrijfas los komt. Takel de motor verder omhoog terwijl deze rechtsom wordt gedraaid en achterover wordt gekanteld. Het aanbrengen van de motor geschiedt in omgekeerde volgorde. Hierbij moet de uitlaatpijpklem bij het spruitstuk eerst iets worden dichtgeknepen. De uitlaatpijp eerst bij het spruitstuk vast zetten en vervolgens bij het koppelingshuis. Voor het ontluchten van het koelsysteem, zie 2.30.060.3 pag. 2-27.

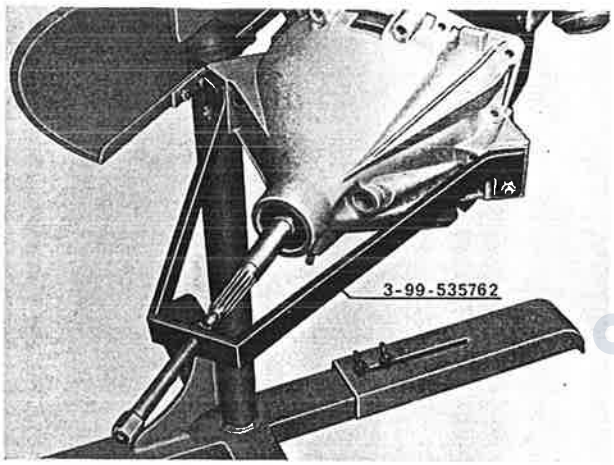


Printed in the Netherlands 04-72

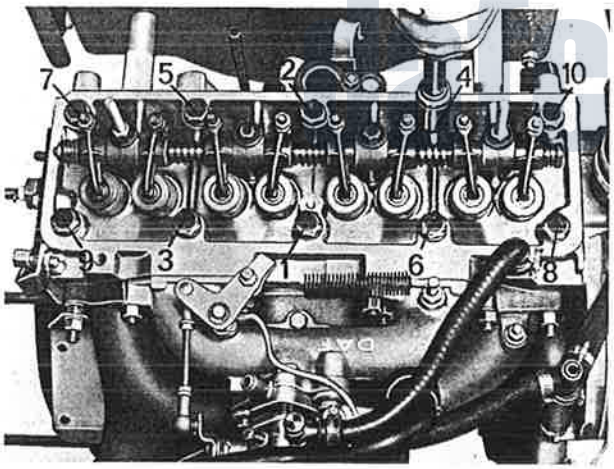


**Revideren van de motor** **2.05.030.3**

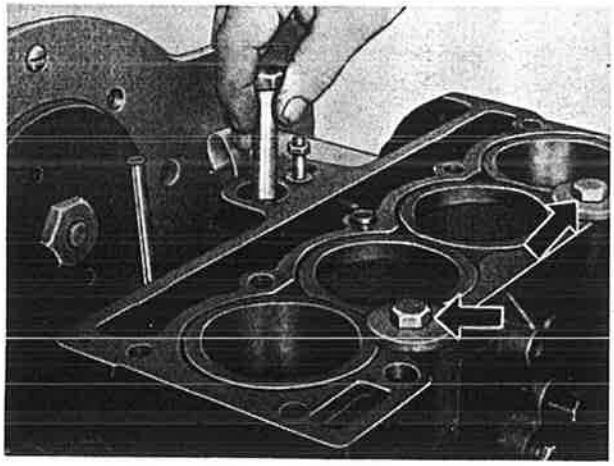
Verwijder de motor uit de auto (zie 2.05.010.3).
Verwijder de bobine compleet met bevestigingsstrip.
Verwijder de dynamo compleet met stelsteun.
Plaats de draaischijf (no. 2-99-535548) op de motorbok en bevestig de drie ophangbouten aan de motor. Plaats de motor aan de draaischijf.




Maak de startmotor achtereenvolgens bij het motorblok en het koppelingshuis los en verwijder de startmotor.
Verwijder de bevestigingsmoeren en bouten van het koppelingshuis.
Neem de aanslagring en de afstandbus van de koppelingsas. Verwijder de borgring (Seegerring) van het lager in het koppelingshuis. Vervolgens de ophangrubbers en de bevestigingsbouten van het koppelingshuis verwijderen.
Verwijder het koppelingshuis van de as met de trekker (nr. 3-99-535762). De trekker wordt vastgeschroefd op de bevestigingsplaatsen van de ophangrubbers, waarna de schroefspil wordt afgesteund op de koppelingsas. Verwijder thans de koppelingsas met het speciale gereedschap nr. 3-99-535690.
**Waarschuwing:** Indien het koppelingshuis kompleet met de as wordt verwijderd is de kans zeer groot dat het vliegwiellager meekomt en daardoor de koppelingsplaat onherstelbaar wordt beschadigd.



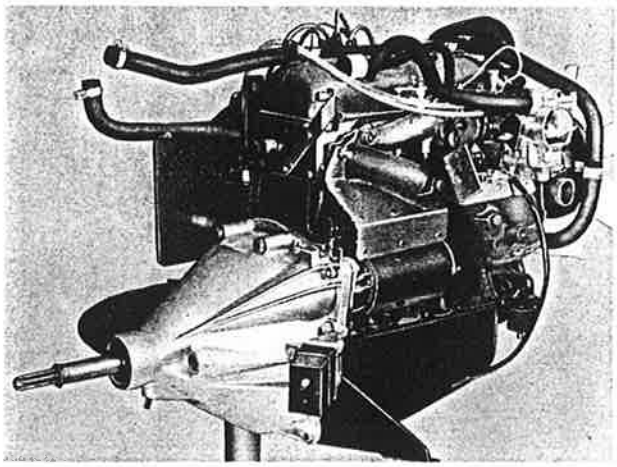

Verwijder de stroomverdeler compleet met de bougiekabels alsmede de vacuumleiding en benzineleiding. Verwijder de cilinderkop en koppakking.
Neem de klepstoterstangen uit het blok en leg deze weg in de volgorde zoals ze zijn uitgenomen. Verwijder de benzinepomp. Verwijder de ventilator met poelie.



Verwijder de klepstoters en leg deze weg in de volgorde zoals deze zijn uitgenomen. Monteer de cilinderbusklemplaten (2-99-535553). Neem het aandrijftandwiel van de stroomverdeler uit het blok met behulp van een bout (M12, spoed 1.75).

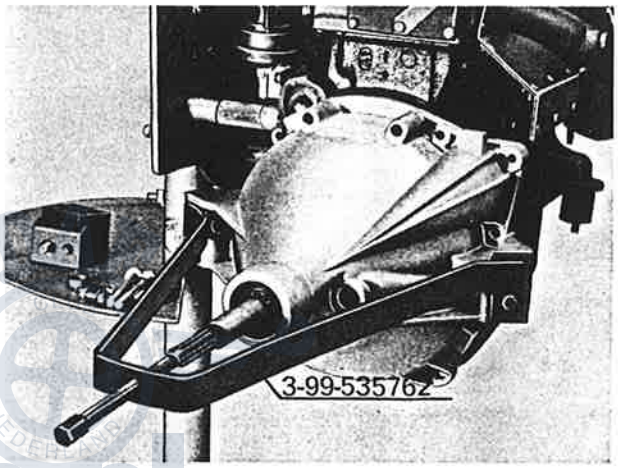
**Revlderen van de motor** **2.05.030.3**

Verwijder de motor uit de auto (zie 2.05.010.3).
Verwijder de bobine compleet met bevestigingsstrip.
Verwijder de dynamo compleet met stelsteun.
Plaats de draaischijf (no. 2-99-535548) op de motorbok en bevestig de drie ophangbouten aan de motor. Plaats de motor aan de draaischijf.



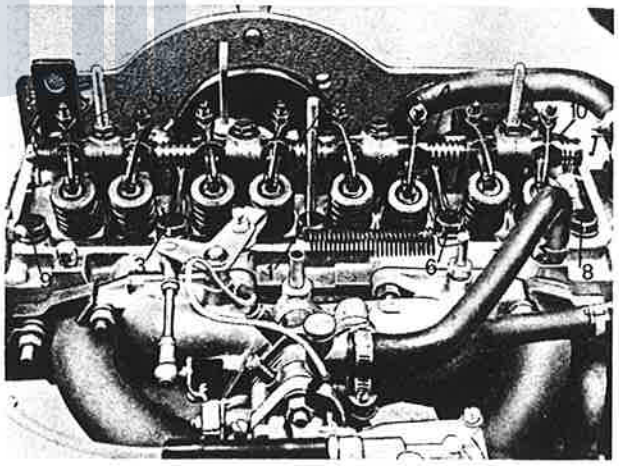
---

Maak de startmotor achteenvolgens bij het cilinderblok en het koppelingshuis los en verwijder de startmotor.
Verwijder de bevestigingsmoeren en bouten van het koppelingshuis.
Neem de aanslagring en de afstandbus van de koppelingsas. Verwijder de borgring (Seegerring) van het lager in het koppelingshuis. Vervolgens de ophangrubbers van het koppelingshuis verwijderen.
Verwijder het koppelingshuis van de as met de trekker (nr. 3-99-535762). De trekker wordt vastgeschroefd op de bevestigingsplaatsen van de ophangrubbers, waarna de schroefspil wordt afgesteund op de koppelingsas. Verwijder de drukgroepbouten en daarna de koppelingsas met het speciale gereedschap nr. 3-99-535640.
**Waarschuwing:** Indien het koppelingshuis kompleet met de as wordt verwijderd is de kans zeer groot dat het vliegwiellager meekomt en daardoor de koppelingsplaat onherstelbaar wordt beschadigd.



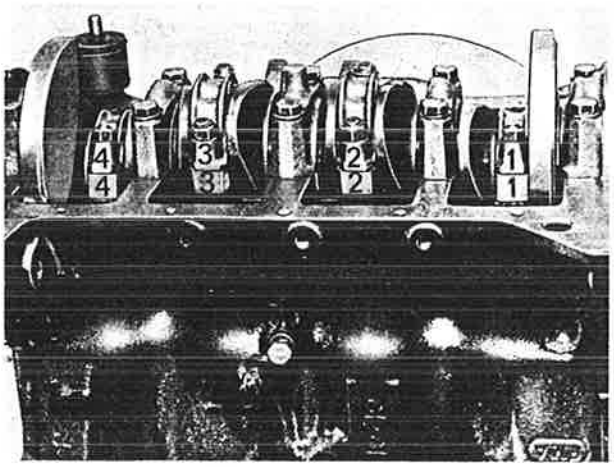

---

Verwijder de stroomverdeler compleet met de bougiekabels alsmede de vacuumleiding en benzineleiding. Verwijder de cilinderkop en koppakking.
Neem de klepstoterstangen uit het blok en leg deze weg in de volgorde zoals ze zijn uitgenomen. Verwijder de benzinepomp.



---

dafclub.nl

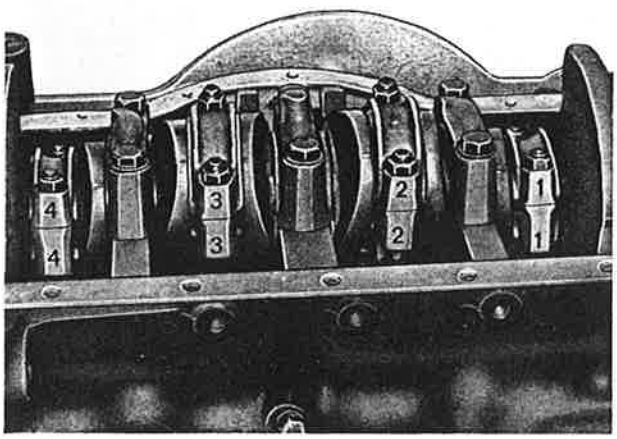



Draai de motor een halve slag in de motorbok. Verwijder de oliepan en oliepomp. Controleer of de drijfstangen en de drijfstangkappen zijn gemerkt. Als dit niet het geval is moet dit alsnog geschieden en wel zodanig dat no. 1 aan de vliegwielzijde ligt en de merktekens van de nokkenas zijn afgekeerd.
Verwijder de drijfstangmoeren, lagerkappen en lagerschalen. Draai de motor een kwart slag in de motorbok, verwijder de cilinderbusklemplaten en neem de cilinderbussen compleet met zuigers en drijfstangen uit het blok.

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

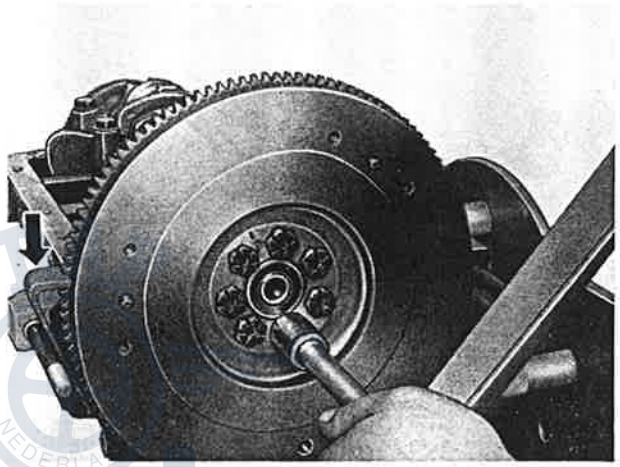
## 2 - 5

Draai de motor een halve slag in de motorbok. Verwijder de carterpan en oliepomp. Controleer of de drijfstangen zijn gemerkt. Als dit niet het geval is moet dit alsnog geschieden en wel zodanig dat no. 1 aan de vliegwielzijde ligt en de merktekens van de nokkenas zijn afgekeerd. Verwijder de drijfstangmoeren, lagerkappen en lagerschalen. Draai de motor een halve slag in de motorbok, verwijder de cilinderbusklemplaten en neem de cilinderbussen compleet met zuigers en drijfstangen uit het blok.



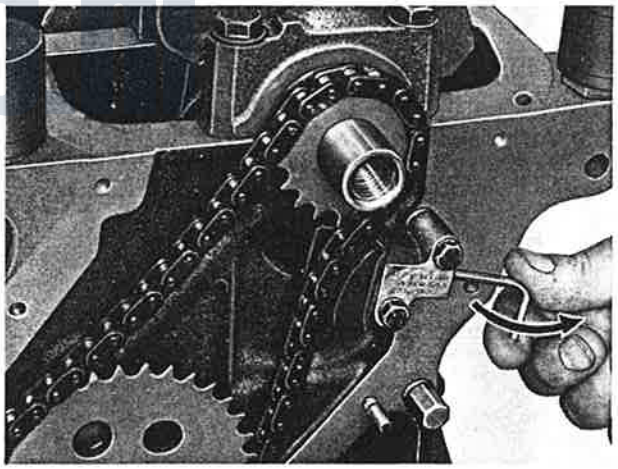

---

Verwijder de krukaspoelie en vliegwiel. Blokkeer hierbij het vliegwiel op afdoende wijze; zie afbeelding.
Verwijder het distributiedeksel.



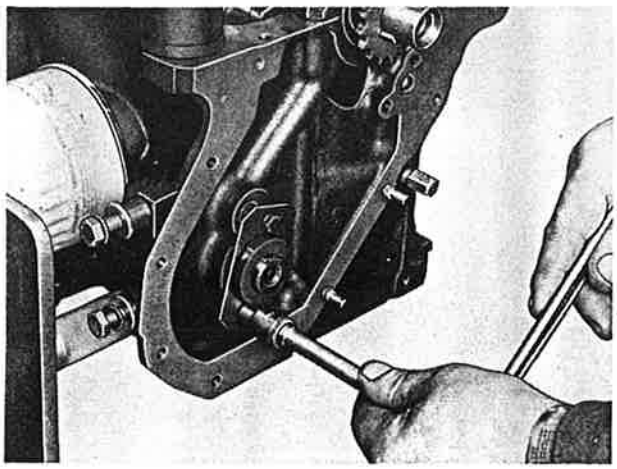
---

Verwijder de kettingspanner als volgt:
Buig het borgplaatje terug en verwijder de bout van de kettingspannercilinder. Steek een inbussleutel van 3 mm (1/8") in de cilinder van de kettingspanner. Draai de sleutel rechtsom, totdat het schuifstuk geheel in het huis is teruggeschoven. Verwijder vervolgens de complete kettingspanner.



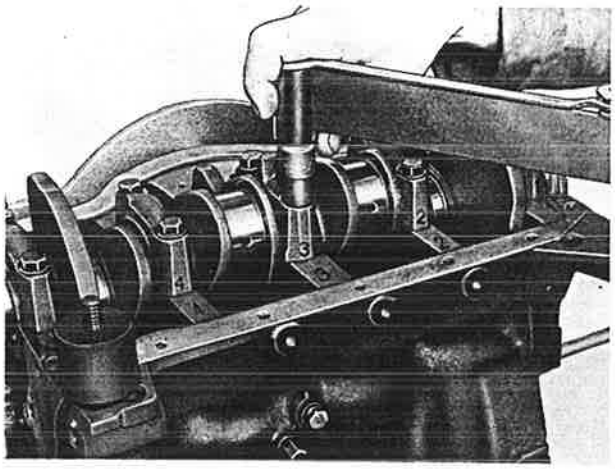
---

Buig het borgplaatje terug en verwijder de bout van het nokkenastandwiel.
Verwijder het tandwiel met ketting. Verwijder de bevestigingsbouten van de nokkenasflens en neem de nokkenas uit het blok.

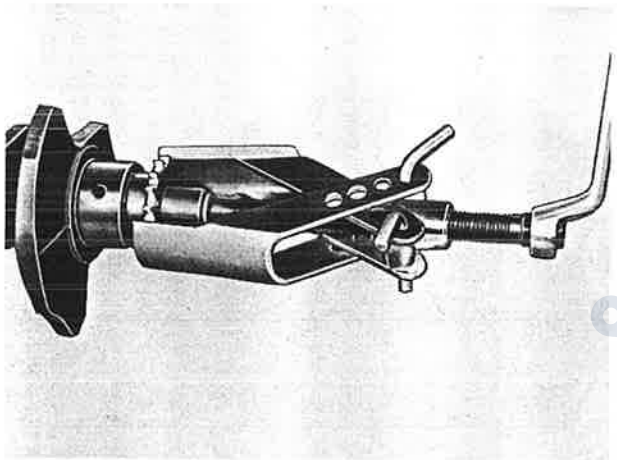


Printed in the Netherlands 04-72

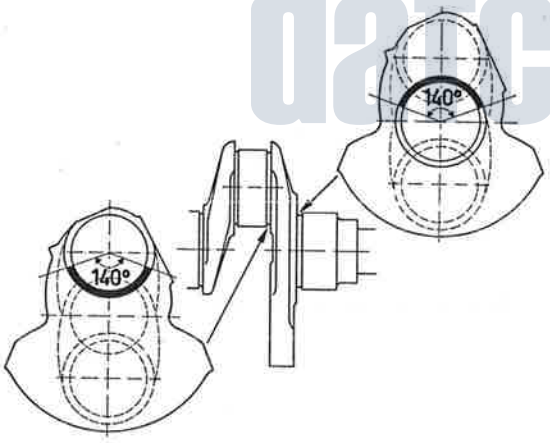
2 - 6



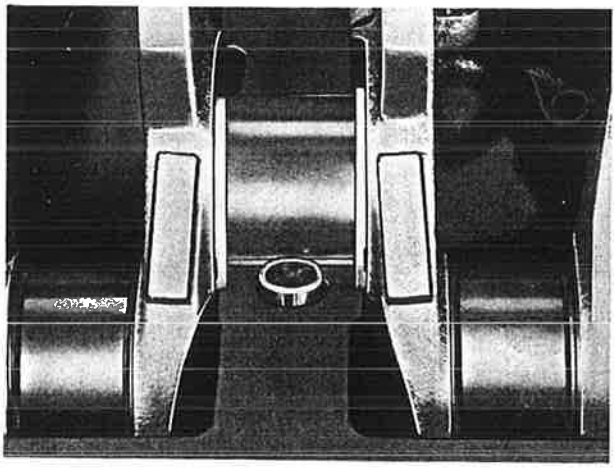
Maak merktekens op de hoofdlagerkappen en het bovencarter. Verwijder de lagerkapbouten, de lagerkappen en de lagerschalen. Neem de krukas uit het blok en verwijder de lagerschalen en de halve drukringen, waarmede de axiale speling wordt ingesteld. Verwijder de oliedrukschakelaar en het oliefilter. Verwijder de pakkingresten van carterpan, distributiedeksel en voetpakkingen van de cilinders.



Meet de kruktappen en hoofdlagertappen van de krukas met behulp van een micrometer. Voor maten zie de technische gegevens. Indien de krukas moet worden geslepen, dan moet het krukastandwiel worden verwijderd.
Handel hiertoe als volgt:
Plaats een beschermdop op het uiteinde van de as om beschadiging van de schroefdraad te voorkomen. Verwijder het krukastandwiel met een geschikte trekker. Verwijder de spie, maak de krukas schoon en reinig de oliekanalen.



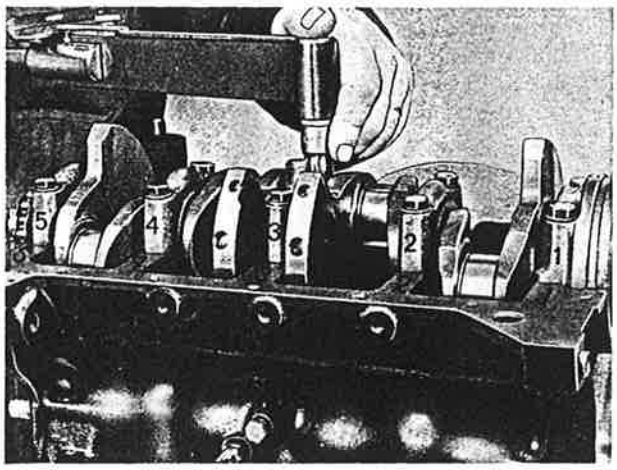

Na het slijpen moet worden gecontroleerd of de gerolde groef „A" van de drijfstanglagerhals en hoofdlagerhals minimaal over een hoek van 140°, gezien vanaf de hartlijn van de krukas, intact is gebleven. Bedraagt de hoek minder dan 140° dan moet de krukas worden vervangen.



Plaats de spie en pers het krukastandwiel op de krukas.
Opmerking: Het merkteken „+" op het tandwiel moet naar buiten zijn gekeerd.
Plaats de hoofdlagerschalen in het blok (deze schalen zijn voorzien van een oliegaatje). Smeer de lagerschalen en de hoofdlagertappen met olie en leg de krukas in het blok. Monteer de halve drukringen, waarmee de axiale speling van de krukas wordt ingesteld. De zijde met de smeergroeven moet naar de krukas zijn gekeerd.

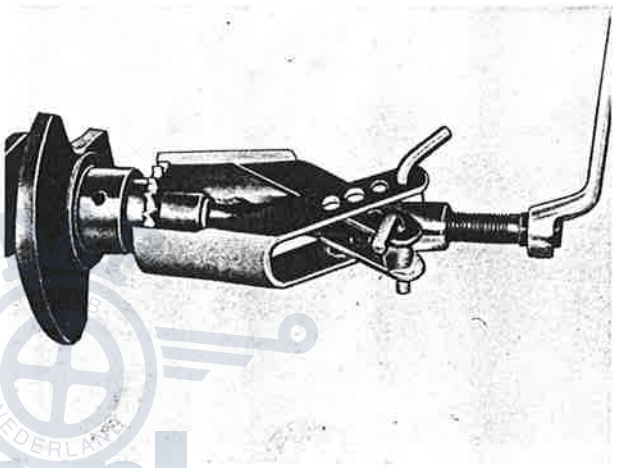
DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

Maak merktekens op de hoofdlagerkappen en het cilinderblok. Verwijder de lagerkapbouten, de lagerkappen en de lagerschalen. Neem de krukas uit het blok en verwijder de lagerschalen en de halve drukringen, waarmede de axiale speling wordt ingesteld. Verwijder de oliedrukschakelaar en het oliefilter. Verwijder de pakkingresten van oliepan, distributiedeksel en voetpakkingen van de cilinders.



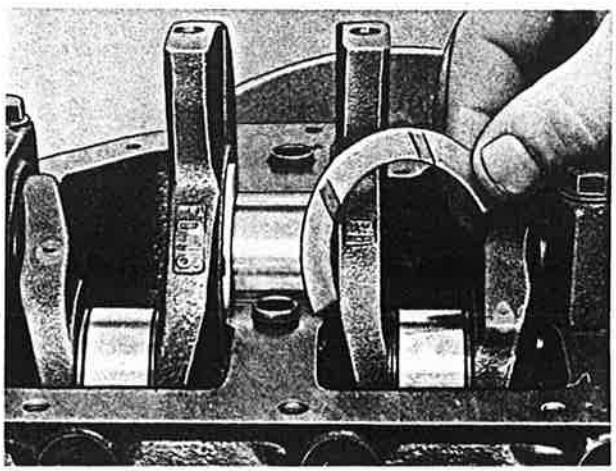

---

Meet de kruktappen en hoofdlagertappen van de krukas met behulp van een micrometer. Voor maten zie de technische gegevens. Indien de krukas moet worden geslepen, dan moet het krukastandwiel worden verwijderd.
Handel hiertoe als volgt:
Plaats een beschermdop op het uiteinde van de as om beschadiging van de schroefdraad te voorkomen. Verwijder het krukastandwiel met een geschikte trekker. Verwijder de spie, maakt de krukas schoon en reinig de oliekanalen.



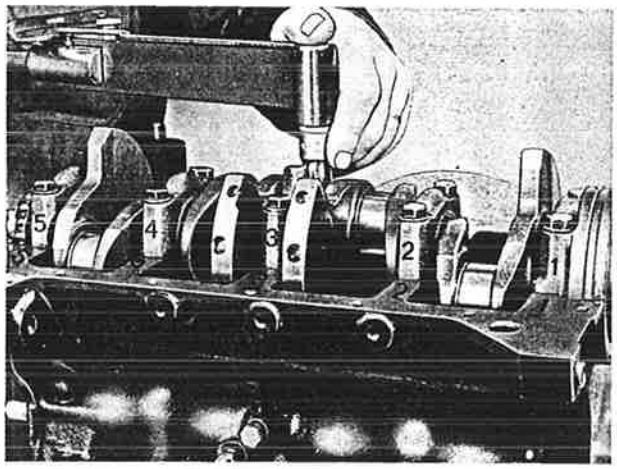
---

Plaats de spie en pers het krukastandwiel op de krukas. Opmerking: Het merkteken „+" op het tandwiel moet naar buiten zijn gekeerd.
Plaats de hoofdlagerschalen in het blok (deze schalen zijn voorzien van een oliegaatje). Smeer de lagerschalen en de hoofdlagertappen met olie en leg de krukas in het blok. Monteer de halve drukringen, waarmee de axiale speling van de krukas wordt ingesteld. De zijde met de smeergroeven moet naar de krukas zijn gekeerd.

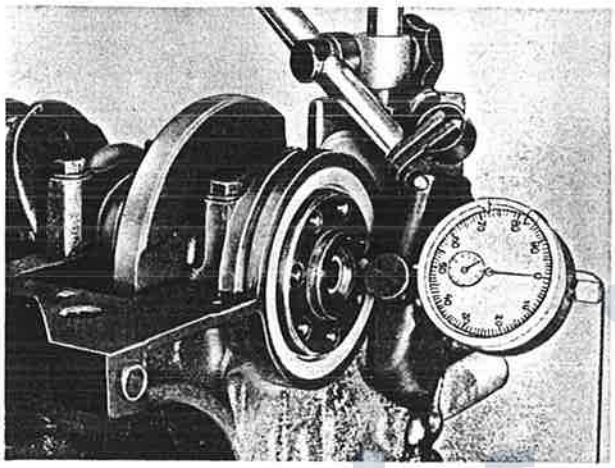


dafclub.nl

Printed in the Netherlands 09-73

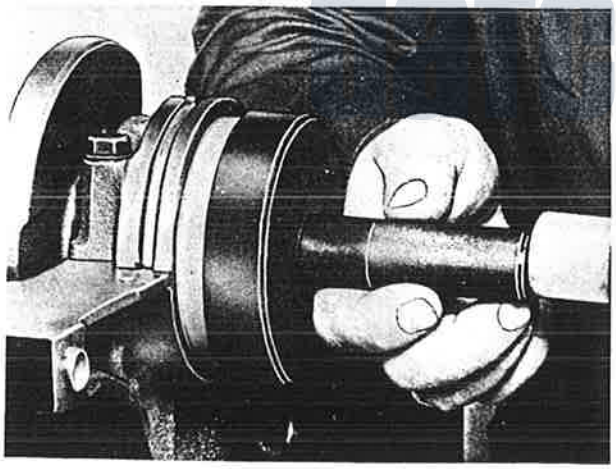



Monteer de hoofdlagerschalen zonder oliegaatjes in de lagerkappen, smeer de lagerschalen met olie en plaats de lagerkappen overeenkomstig de gemaakte merktekens. Zet de lagerkapbouten vast met een aanhaalmoment van 5,5-6,5 kgfm en controleer of de krukas vrij draait.
Opmerking: Zorg dat alle lagerschaalzittingen stof- en olie vrij zijn voordat de lagerschalen worden gemonteerd.

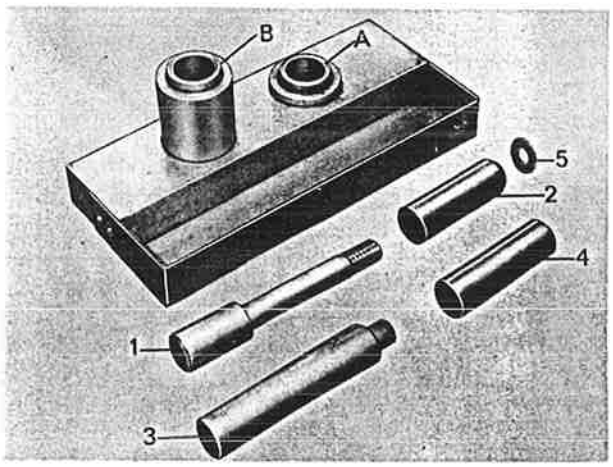


Plaats een klokmicrometer tegen het uiteinde van de krukas en controleer de axiale speling van de krukas. Deze moet 0,044-0,16 mm bedragen en kan zonodig worden gecorrigeerd door de halve drukringen te vervangen. Deze ringen worden in verschillende dikten geleverd.

| | | |
|---|---|---|
| Standaard klasse 1 | : | 2,28 - 2,33 mm |
| Standaard klasse 2 | : | 2,32 - 2,37 mm |
| Overmaat 0,1 mm | : | 2,38 - 2,43 mm |
| Overmaat 0,15 mm | : | 2,43 - 2,48 mm |



Smeer de buitenzijde van de oliekeerring voor het achterste lager in met olie en plaats de keerring zodanig op de montagestempel (no. 2-99-535559), dat de lip naar het lager is gekeerd. Tik vervolgens de oliekeerring **voorzichtig** op zijn plaats tot de stempel aanligt tegen het cilinderblok.
Opmerking: Indien de krukas ter plaatse van het keerringloopvlak lichtelijk is gegroefd, dan is het gewenst de oliekeerring 3 mm dieper te monteren. Leg daartoe een ring met een uitwendige diameter van 90 mm tussen de stempel en de keerring.

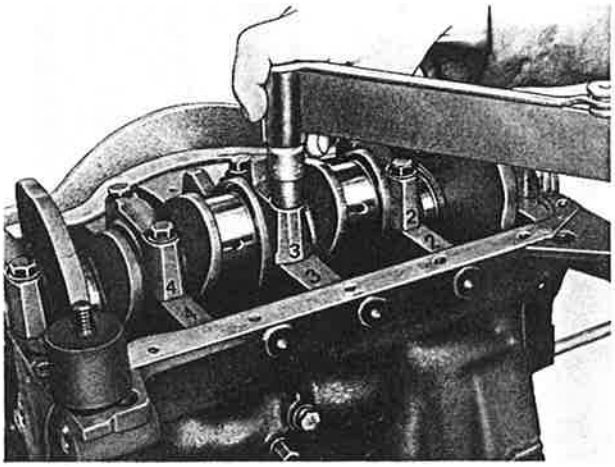



Verwijder de drijfstangen uit de zuigers. Handel hiertoe als volgt:
Neem de zuiger met drijfstang uit de cilinderbus en verwijder de zuigerveren.
Voor de zuigerpen te verwijderen is gereedschap no. 2-99-265822 benodigd. Dit gereedschap bestaat uit:
grondplaat met 2 geleiders „A" en „B". Geleider A dient voor zuigerpendemontage en geleider B voor zuigerpenmontage.
Montagestempel (1); centreerbus (2); demontagestempel (3); dummyzuigerpen (4) en onderlegring (5).

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

## 2 - 7

Monteer de hoofdlagerschalen zonder oliegaatjes in de lagerkappen, smeer de lagerschalen met olie en plaats de lagerkappen overeenkomstig de gemaakte merktekens. Zet de lagerkapbouten vast met een aanhaalmoment van 5,5-6,5 kgfm (40-47 ft.lbs) en controleer of de krukas vrij draait.



---

Plaats een klokmicrometer tegen het uiteinde van de krukas en controleer de axiale speling van de krukas. Deze moet 0,05-0,19 mm (.0020"-.0075") bedragen en kan zonodig worden gecorrigeerd door de halve drukringen te vervangen. Deze ringen worden in verschillende dikten geleverd.

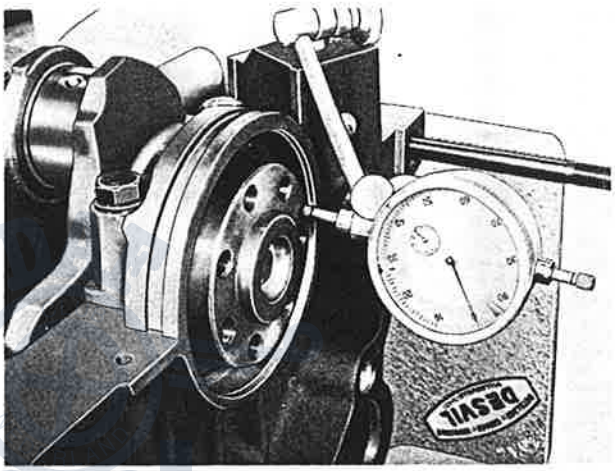
Standaard:

Klasse I: 2,83 mm / 2,78 mm — .1115" / 1095"

Eerste overmaat van 0,1 mm (.004") = 2,93 mm / 2,88 mm — .1154" / .1135"

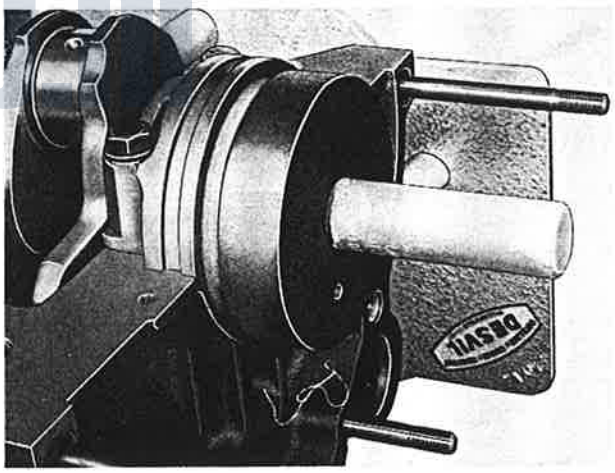
Klasse II: 2,87 mm / 2,82 mm — .1131" / .1111"

Tweede overmaat van 0,15 mm (.006") = 2,98 mm / 2,93 mm — .1174" / .1154"



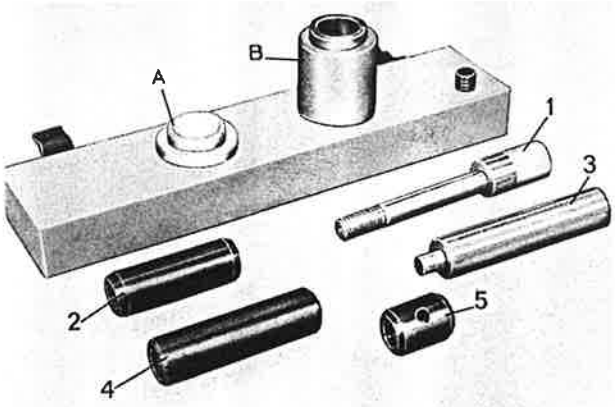
---

Smeer de buitenzijde van de oliekeerring voor het achterste lager in met olie en plaats de keerring zodanig op de montagestempel (no. 2-99-535559), dat de lip naar het lager is gekeerd. Tik vervolgens de oliekeerring **voorzichtig** op zijn plaats tot de stempel tegen het motorblok stuit.
Opmerking: Wordt dezelfde krukas weer gemonteerd, dan is het gewenst de oliekeerring 3 mm dieper te monteren. Leg daartoe een ring met een uitwendige diameter van 90 mm (3½") tussen de stempel en de keerring.



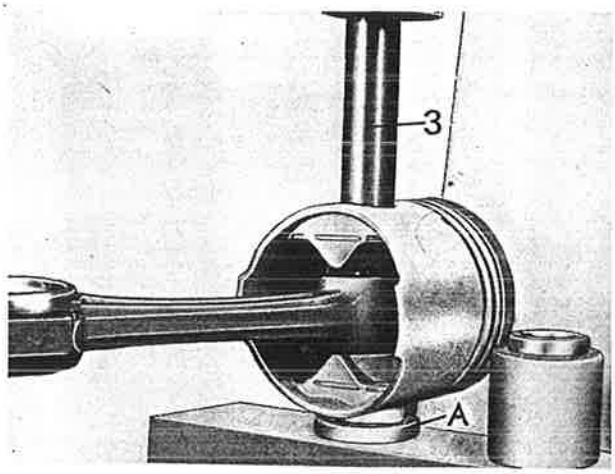
---

Verwijder de drijfstangen uit de zuigers. Handel hiertoe als volgt:
Neem de zuiger met drijfstang uit de cilinderbus en verwijder de zuigerveren.
Voor de zuigerpen te verwijderen is gereedschap no. 2-99-535554 benodigd. Dit gereedschap bestaat uit:
grondplaat met 2 geleiders „A" en „B". Geleider A dient voor zuigerpendemontage en geleider B voor zuigerpenmontage.
Montagestempel (1); centreerbus (2); demontagestempel (3); dummyzuigerpen (4) en verzinkgereedschap (5).



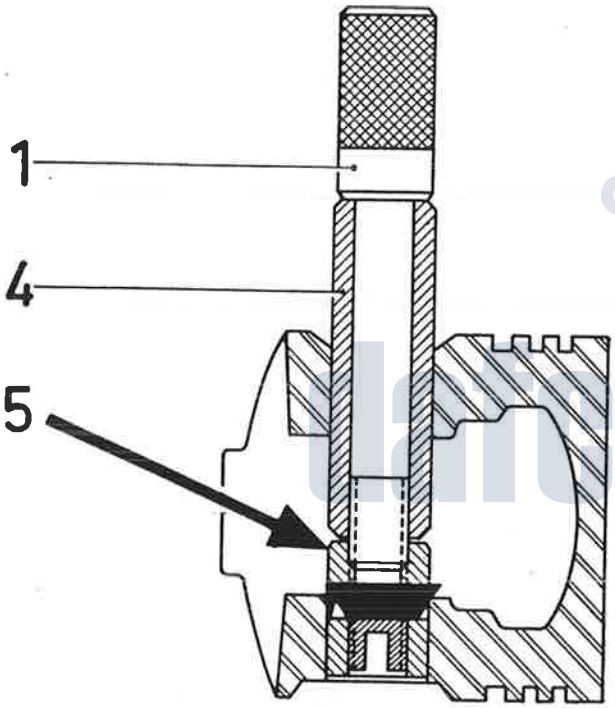

Printed in the Netherlands 04-72

2 - 8



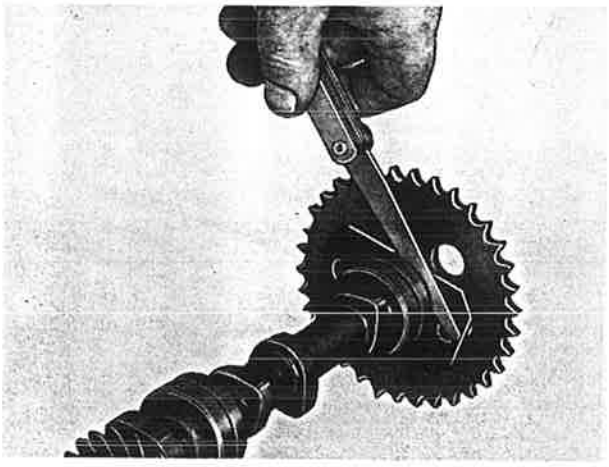

Plaats de zuiger op de geleider „A" en breng de demontagestempel 3 aan.
Plaats het geheel onder een pers en pers de zuigerpen uit de drijfstang met een druk van ca. 1200 kgf. (2650 lbs).

---




Controleer de zuigerpenboring in de drijfstangen op beschadiging. Controleer vervolgens de drijfstangen met behulp van de dummyzuigerpen (4) op een drijfstangrichtapparaat. Aan de buitenzijde van een der zuigerpenboringen bevindt zich een afgedraaid vlak. In deze zuigerpenboring moet, indien niet aanwezig, aan de andere zijde van het afgedraaide vlak een kleine afschuining van 0,5 mm (.020") worden gemaakt. Dit geschiedt met behulp van montagestempel (1), dummyzuigerpen (4) en verzinkgereedschap (5).
Schuif de houder van het verzinkgereedschap (5) tussen de twee zuigerpenboringen in de zuiger; de snijkant van het gereedschap moet naar de te verzinken zuigerpenboring zijn gekeerd. Schuif de dummyzuigerpen (4) op de montagestempel (1) en draai deze in de houder van het verzinkgereedschap. Maak een gelijkmatige afschuining door het gereedschap te draaien en er tegelijkertijd licht op te drukken. Controleer of de zuigerpen in de betreffende nieuwe zuiger vrij draait.

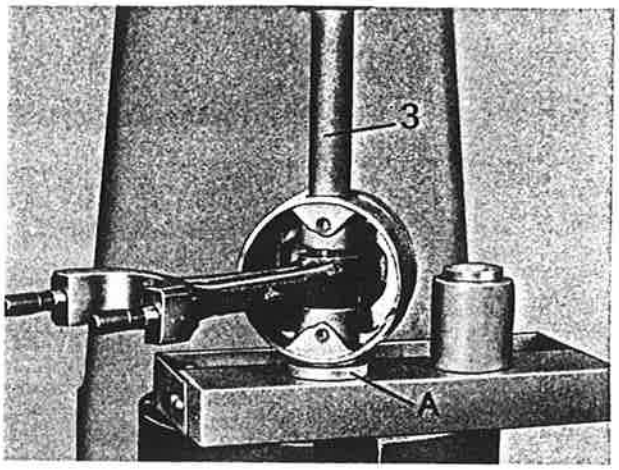
---



Verhit de vier drijfstangen tot minimaal 250° C (482° F). Dit verhitten kan gebeuren in een daartoe geschikte oven of op twee electrische kookplaten van elk 2000 W.
Daar het verhitten minstens 10 minuten duurt kan tijdens het verhitten van de drijfstangen de nokkenas en de distributie worden aangebracht.
Maak de nokkenas schoon. Monteer het tandwiel (let op: merkteken aan voorzijde) en zet de bout vast met een aanhaalmoment van 2,7-3,2 kgfm (19,5-23 ft.lbs).
Controleer nu de speling van de nokkenasflens. De speling moet 0,06-0,11 mm (.0024"-.0044") bedragen. Is de speling groter dan 0,11 mm (.0044") dan moet de nokkenasflens worden vernieuwd.

2 - 8

Plaats de zuiger op de geleider „A" en breng de demontagestempel 3 aan.
Plaats het geheel onder een pers en pers de zuigerpen uit de drijfstang met een druk van ca. 1200 kgf.

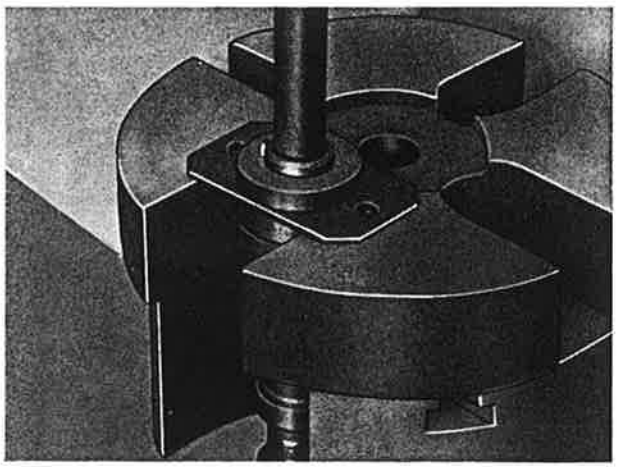



dafclub.nl

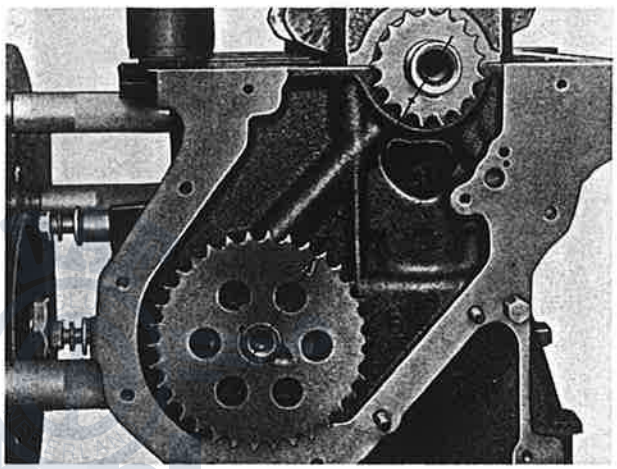
Printed in the Netherlands 09-73

2 - 9

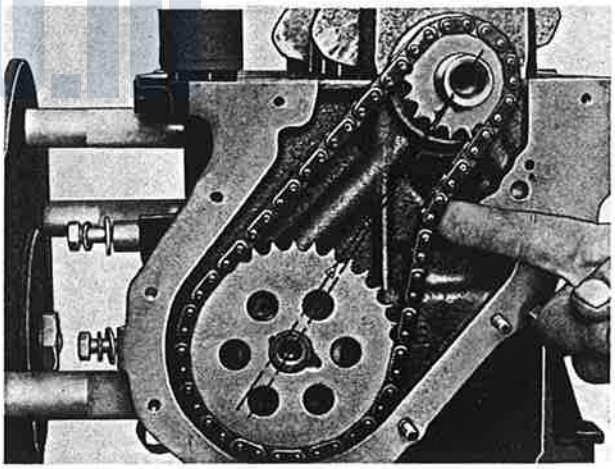
Pers de nokkenasflens en de afstandsring van de nokkenas. Monteer een nieuwe nokkenasflens. Pers de afstandsring m.b.v. een passend stuk pijp zover op de nokkenas tot de afstandsring de nokkenasflens juist raakt. Controleer de speling opnieuw.



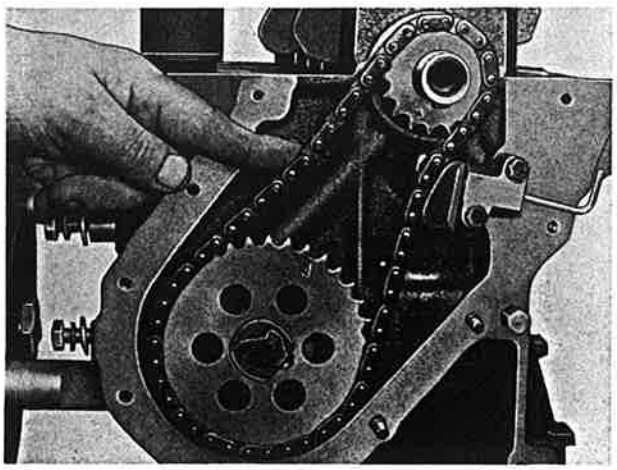
Smeer de lagertappen van de nokkenas in met olie en schuif de nokkenas in het blok. Draai de bouten van de nokkenasflens vast. Breng het nokkenastandwiel op zijn plaats en let er op dat het merkteken zich aan de voorzijde bevindt. Draai de krukas en de nokkenas zodanig, dat de merktekens op de beide tandwielen naar elkaar zijn toegekeerd en in lijn liggen.



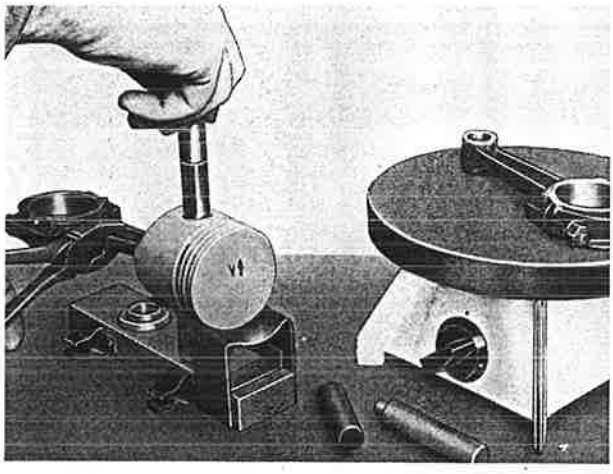
Neem het nokkenastandwiel van de nokkenas zonder de nokkenas te verdraaien. Leg de distributieketting om het nokkenastandwiel en om het krukastandwiel. Plaats het nokkenastandwiel op de nokkenas en controleer of de merktekens nog in lijn liggen. Bij op spanning staande ketting zullen de merktekens niet meer geheel in lijn liggen. Breng de bevestigingsbout van het nokkenastandwiel en een nieuwe borgplaats aan; zet de bout vast met een aanhaalmoment van 2,7-3,2 kgfm (19,5-23 ft.lbs).
Buig de borgplaat om.



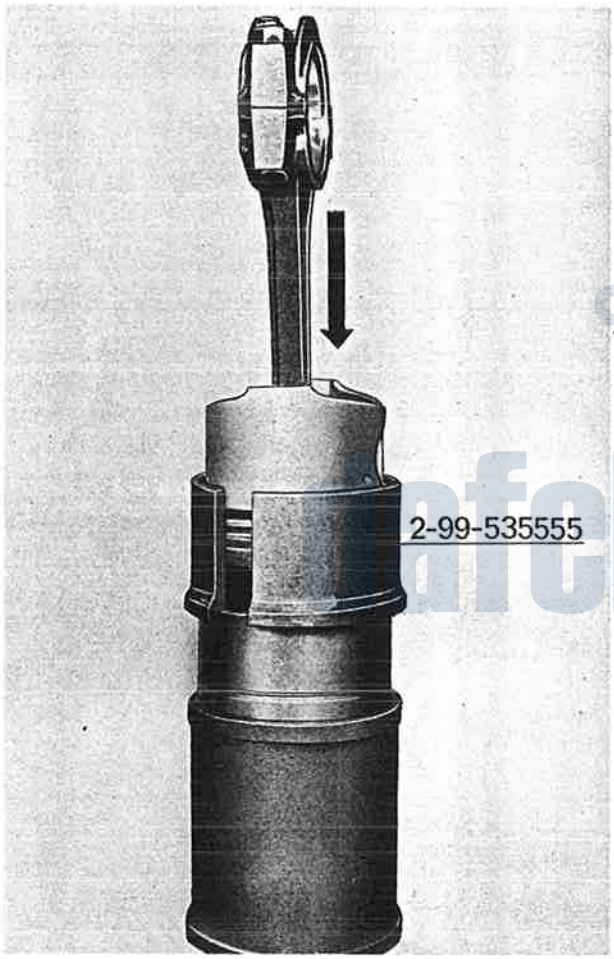
Breng de kettingspanner, compleet met schuifstuk, op zijn plaats en zet deze met 2 bouten vast met een aanhaalmoment van 0,7-1,2 kgfm (5,1-8,7 ft.lbs). Steek een inbussleutel van 3 mm (1/8") in de cilinder van de kettingspanner en draai de sleutel zover rechtsom tot een klik wordt gehoord. Controleer de werking van de kettingspanner door aan de tegenovergestelde zijde op de ketting te drukken. Breng een nieuwe borgplaat aan en zet de bout van de kettingspannercilinder vast.
Buig de borgplaat om.



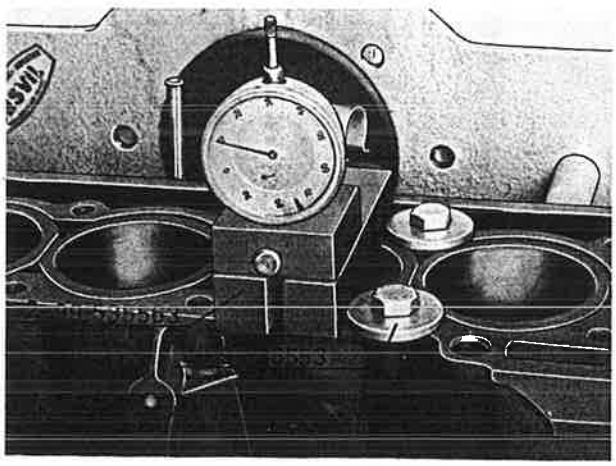
Printed in the Netherlands 04-72



Schuif de nieuwe zuigerpen over de montagestempel (1) en draai de centreerbus (2) op de stempel handvast. Smeer de zuigerpenboringen in de zuiger en de zuigerpen in met olie. Leg de zuigerkop naar rechts gekeerd zodanig op de montagegeleider (B) van de grondplaat, dat het pijltje op de zuigerkop omhoog wijst en de zuigerpenboring van de zuiger op de kraag van de geleider rust. Maak zonodig een stuk hulpgereedschap dat de zuiger niet kan kantelen. De volgende handelingen moeten snel worden uitgevoerd. Pak de verhitte drijfstang met een tang zodanig beet dat de merktekens op de drijfstang en drijfstangkap naar U toe zijn gericht.
Breng de kop van de drijfstang in de zuiger en druk de zuigerpen snel in de zuiger, wacht enkele seconden en verwijder dan het speciaal gereedschap. Herhaal bovengenoemde handelingen voor de overige zuigers en drijfstangen.



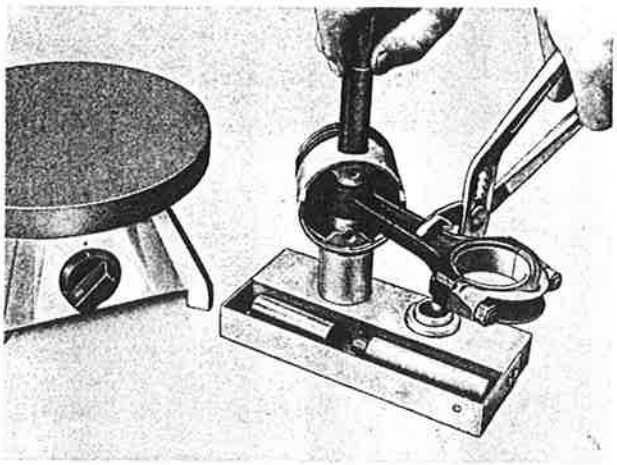

Monteer de zuigerveren op de zuiger, olie ze in en verdeel de zuigerveersloten gelijkmatig over de omtrek van de zuiger. De bovenste zuigerveer is chroomgehard. De tweede compressieveer is taps (het merkteken op deze zuigerveer moet naar de bovenzijde van de zuiger zijn gericht). De olieschraapveer is een zogenaamde Uflex schraapveer.
Olie de zuiger en de cilinderbus in. Monteer de complete zuiger met drijfstang in de cilinderbus met behulp van de zuigerveerklem (no. 2-99-535555).
Leg een cilinderbuspakking van 0,10 mm (.004") dik met **rood** merkteken om de cilinderbussen en plak deze vast met een weinig vet. Controleer of de afdichtvlakken van de cilindervoet goed schoon zijn en reinig zonodig. Druk de cilinderbussen met de hand aan om goed aanliggen van de pakkingen te verkrijgen.
N.B. De zuiger met drijfstang gemerkt met „1" moet zich aan de vliegwielzijde bevinden, terwijl de pijl op de zuigerkop naar de vliegwielzijde van het motorblok moet wijzen.



Zet twee cilinderbussen vast, door de cilinderbusklemplaten (no. 2-99-535553) gelijkmatig vast te zetten. Controleer met een klokmicrometer hoever deze twee cilinderbussen boven het motorblok uitsteken. Deze waarde moet 0,05-0,12 mm (.002"-.005") bedragen. De hoogte kan zonodig worden gecorrigeerd door andere cilinderbuspakkingen te monteren. De cilinderbuspakkingen zijn in de volgende dikten verkrijgbaar:
0,07 mm (.003") blauw merkteken
0,10 mm (.004") rood merkteken
0,13 mm (.005") groen merkteken (indien aanwezig).
Handel voor de overige twee cilinders op overeenkomstige wijze.
Controleer of de platte kanten van de cilindervoeringen evenwijdig ten opzichte van elkaar liggen.

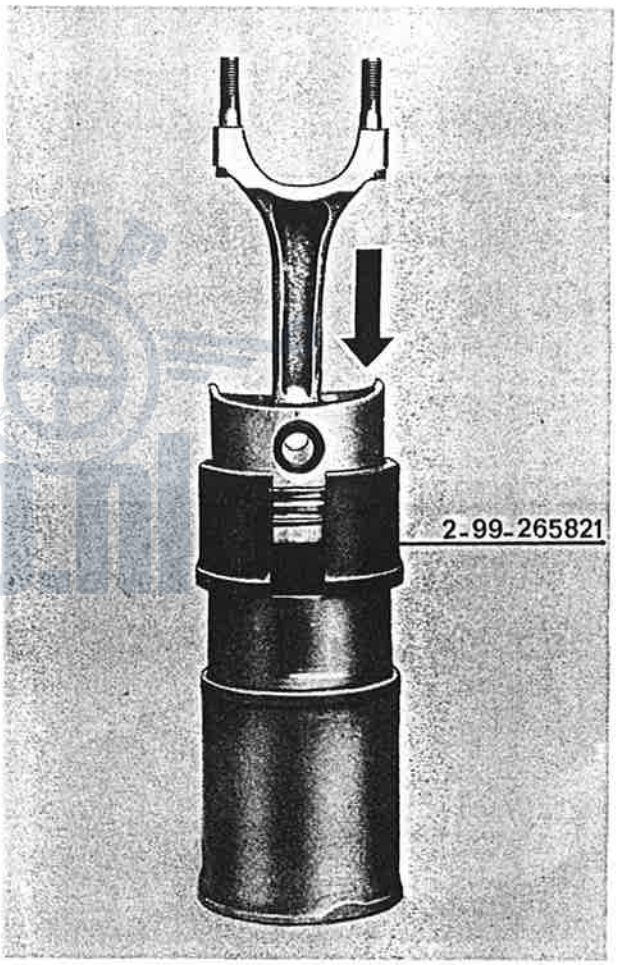
afelub.nl

Schuif de nieuwe zuigerpen over de montagestempel (1) en draai de centreerbus (2) op de stempel handvast. Smeer de zuigerpenboringen in de zuiger en de zuigerpen in met olie. Plaats daarna de onderlegring (5) in de montagegeleider (B) van de grondplaat. Leg de zuigerkop naar rechts gekeerd zodanig op de montagegeleider (B) van de grondplaat, dat het pijltje op de zuigerkop omhoog wijst en de zuigerpenboring van de zuiger op de kraag van de geleider rust.
De volgende handelingen moeten snel worden uitgevoerd. Pak de verhitte drijfstang met een tang zodanig beet dat de merktekens op de drijfstang en drijfstangkap naar U toe zijn gericht.
Breng de kop van de drijfstang in de zuiger en druk de zuigerpen snel in de zuiger, wacht enkele seconden en verwijder dan het speciaal gereedschap. Herhaal bovengenoemde handelingen voor de overige zuigers en drijfstangen.



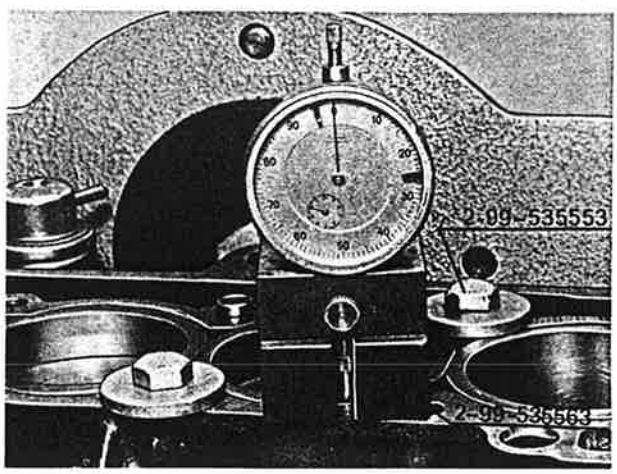
---

Monteer de zuigerveren op de zuiger, olie ze in en verdeel de zuigerveersloten gelijkmatig over de omtrek van de zuiger. De bovenste zuigerveer is chroomgehard. De tweede compressieveer is taps (het merkteken op deze zuigerveer moet naar de bovenzijde van de zuiger zijn gericht). De olieschraapveer is een zogenaamde Uflex schraapveer.
Opmerking: De slotopening van de zuigerveren mag nooit worden vergroot.
Olie de zuiger en de cilinderbus in. Monteer de complete zuiger met drijfstang in de cilinderbus met behulp van de zuigerveerklem (no. 2-99-265821).
Leg een cilinderbuspakking van 0,10 mm dik met **rood** merkteken om de cilinderbussen en plak deze vast met een weinig vet. Controleer of de afdichtvlakken van de cilindervoet in het cilinderblok goed schoon zijn en reinig zonodig. Druk de cilinderbussen met de hand aan om goed aanliggen van de pakkingen te verkrijgen.
N.B. De zuiger met drijfstang gemerkt met „1" moet zich aan de vliegwielzijde bevinden, terwijl de pijl op de zuigerkop naar de vliegwielzijde van het cilinderblok moet wijzen.

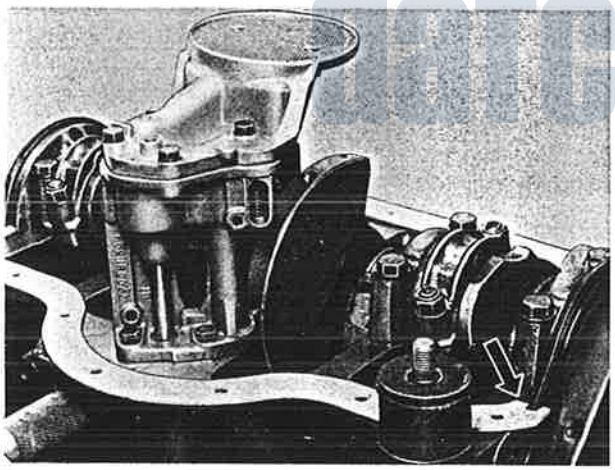



---

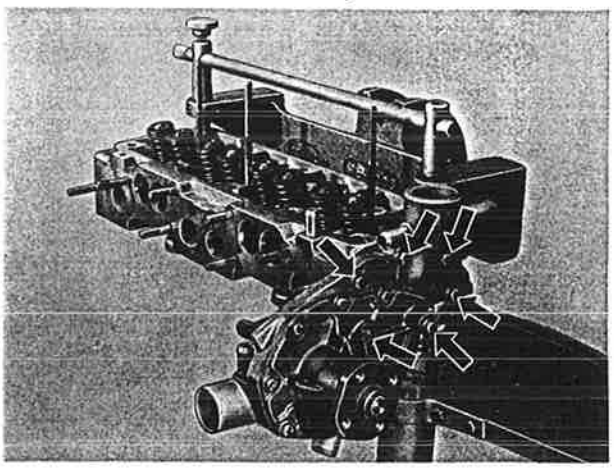
Zet de cilinderbus vast, door de cilinderbusklemplaten (no. 2-99-535553) gelijkmatig vast te zetten (handvast). Controleer met een klokmicrometer hoever deze cilinderbus boven het cilinderblok uitsteekt. Deze waarde moet 0,04-0,11 mm bedragen. De hoogte kan zonodig worden gecorrigeerd door een andere cilinderbuspakking te monteren. De cilinderbuspakkingen zijn in de volgende dikten verkrijgbaar:
0,08 mm blauw merkteken
0,10 mm rood merkteken
0,12 mm groen merkteken
Handel voor de overige cilinders op overeenkomstige wijze.
Controleer of de platte kanten van de cilinderbussen evenwijdig ten opzichte van elkaar liggen.
Het maximaal onderling verschil in hoogte met naaste cilinders bedraagt 0,04 mm.




Printed in the Netherlands 09-73

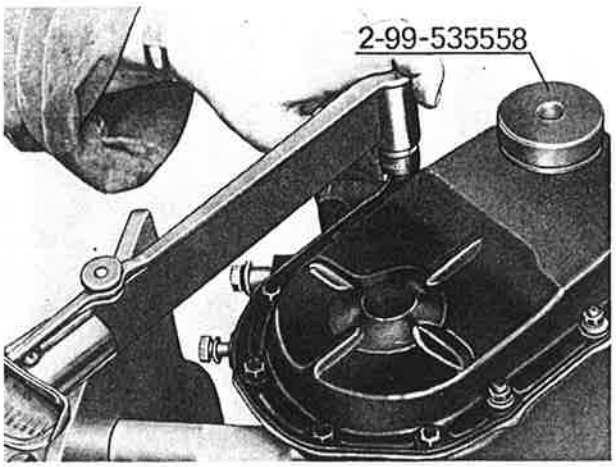


Plaats de rubberpakkingen in de groeven van het distributiedeksel en de achterste hoofdlagerkap. Let er hierbij op, dat de lip van de pakking in de betreffende uitsparing van het deksel resp. de lagerkap valt. Smeer de kurkpakking zonodig licht in met vet en breng de kurkpakkingen aan. De uiteinden van de pakkingen moeten op de lippen van de rubberpakkingen liggen. Smeer de halzen van de oliepan licht in met vloeibare pakking. Plaats de oliepan en zet de bouten geleidelijk vast met een aanhaalmoment van 0,7-1,0 kgfm. Breng het vliegwiel aan, smeer de schroefdraad van de nieuwe vliegwielbouten in met vloeibare pakking. Zet de bouten vast met een aanhaalmoment van 4,5-5 kgfm, hierbij het vliegwiel blokkeren. Breng de snaarschijf aan en zet de bout vast met een aanhaalmoment van 7-8 kgfm.



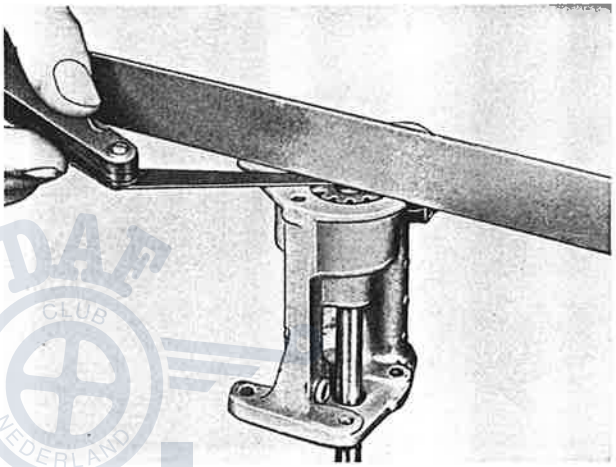
Verwijder van de cilinderkop de dynamosteun, hijsoog en bougies. Neem het cilinderblok uit de motorbok. Plaats de cilinderkop. compleet met de kleppensteunplaat, in de montagestandaard (no. 2-99-535556) en plaats het geheel in de motorbok. Verwijder de complete waterpomp. Maak de waterslang van cilinderkop naar carburateur bij de cilinderkop los. Verwijder het in- en uitlaatspruitstuk compleet met carburateur en hitteschilden.

Zet de vier cilinders met de cilinderbusklemplaten vast. Draai de motor in de bok een halve slag om. Plaats de bovenste drijfstanglagerschalen in de drijfstangen en smeer ze in met olie. Druk de drijfstangen op de kruktappen. Plaats de onderste drijfstanglagerschalen in de lagerkappen, smeer ze in met olie en monteer de kappen op de drijfstangen. Zet vervolgens de nieuwe drijfstangmoeren vast met een aanhaalmoment van 3,0-3,5 kgfm (21,7-25 ft.lbs). Plaats de distributiedekselpakking (droog) en breng het deksel aan. Centreer het deksel met behulp van gereedschap no. 2-99-535558.
Draai de boutjes gelijkmatig vast tot 0,7-1,2 kgfm (5,1-8,7 ft.lbs).
Breng de nieuwe oliekeerring (met de lippen naar binnen gericht) aan met behulp van gereedschap no. 2-99-535558.



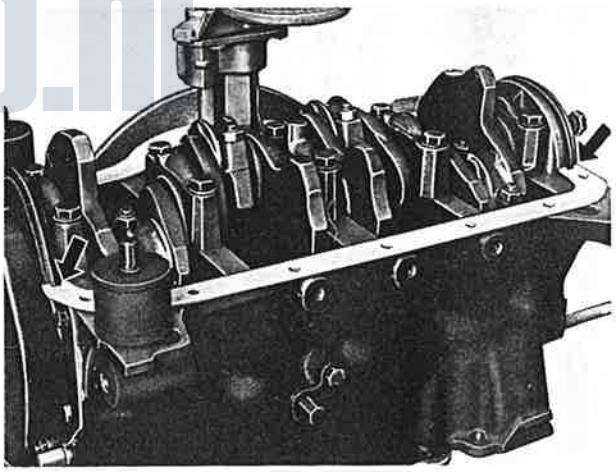

---

Demonteer de bevestigingsbouten van het oliepompdeksel. Let er wel op, dat het kogeltje met veer en zitting van het oliedrukventiel niet wegraken. Verwijder het loze tandwiel. Neem het aandrijfwiel met pompas uit de pomp. Maak alle onderdelen schoon. Controleer of de spiebanen van de pompas en de zetel in goede staat verkeren.
Controleer de axiale speling tussen de pomptandwielen en het pomphuis. Bij een grotere speling dan 0,2 mm (.008") moeten de tandwielen worden vernieuwd. Zuiver het pasvlak van het pompdeksel op wanneer dit is ingesleten.
Breng de oliepomp zonder pakking op het motorblok aan en zet de bouten vast met een aanhaalmoment van 0,7-1,3 kgfm (5,1-7,2 ft.lbs).



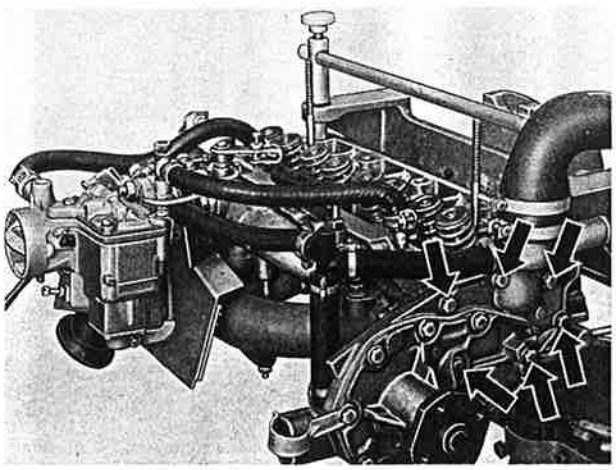
---

Plaats de rubberpakkingen in de groeven van het distributiedeksel en de achterste hoofdlagerkap. Let er hierbij op, dat de lip van de pakking in de betreffende uitsparing van het deksel resp. de lagerkap valt. Smeer de kurkpakking zonodig licht in met vet en breng de kurkpakkingen aan. De uiteinden van de pakkingen moeten op de lippen van de rubberpakkingen liggen. Smeer de halzen van de carterpan licht in met vloeibare pakking. Plaats de carterpan en zet de bouten geleidelijk vast met een aanhaalmoment van 0,7-1,0 kgfm (5,1-7,2 ft.lbs). Breng het vliegwiel aan, smeer de schroefdraad van de nieuwe vliegwielbouten in met vloeibare pakking. Zet de bouten vast met een aanhaalmoment van 4,5-5 kgfm (32,5-36,3 ft.lbs); hierbij het vliegwiel blokkeren. Breng de snaarschijf aan en zet de bout vast met een aanhaalmoment van 7-8 kgfm (51-58 ft.lbs).



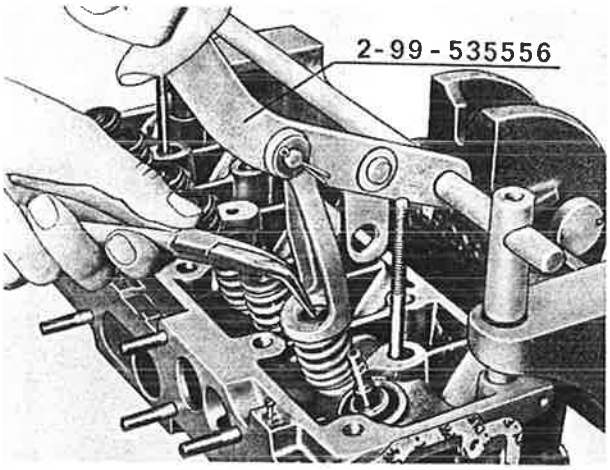
---

Verwijder van de cilinderkop de dynamosteun, hijsoog en bougies. Neem het motorblok uit de motorbok. Plaats de cilinderkop, compleet met de kleppensteunplaat, in de montagestandaard (no. 2-99-535556) en plaats het geheel in de motorbok. Verwijder de complete waterpomp. Maak de waterslang van cilinderkop naar carburateur bij de cilinderkop los. Verwijder het in- en uitlaatspruitstuk compleet met carburateur en hitteschilden.

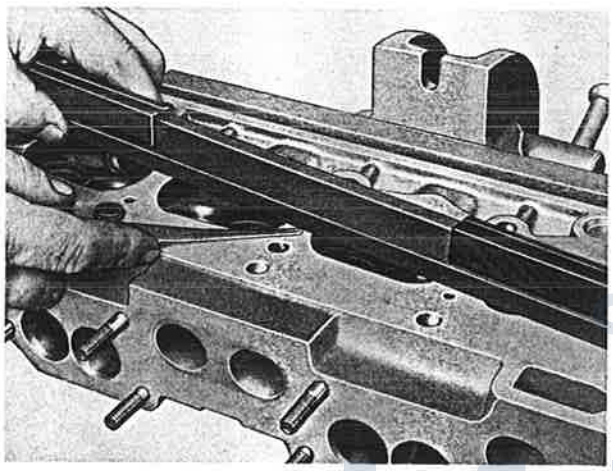


dafclub.nl

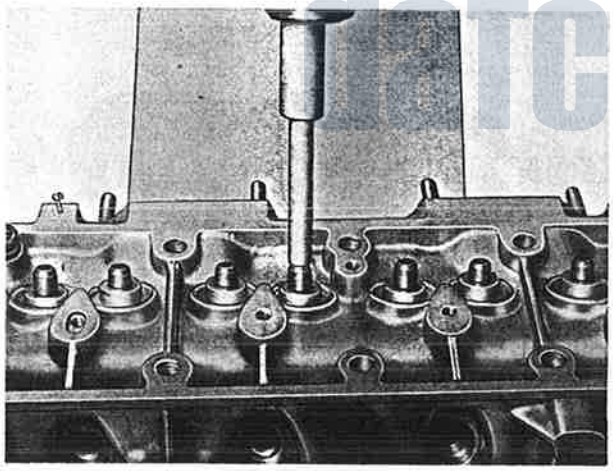
Printed in the Netherlands 04-72



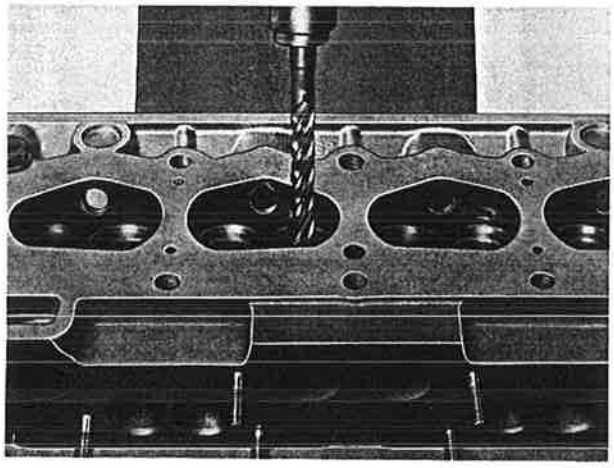

Verwijder de complete tuimelaaras. Plaats de klepveerspanner op de cilinderkop. Verwijder de klepspietjes, klepveerschotels, klepveren en drukringen. Draai de cilinderkop om, verwijder de kleppen en leg deze weg in de volgorde zoals deze zijn uitgenomen. Controleer de klepveren: zie technische gegevens. Slijp de kleppen (als ze niet worden vernieuwd) en de klepzittingen; klepzittinghoek 45°.



Maak de cilinderkop schoon en controleer het koppakkingsvlak met behulp van een stalen rei. De maximaal toelaatbare afwijking bedraagt 0,05 mm (.020″). Zonodig moet de kop worden gevlakt. Controleer de hoogte van de cilinderkop. Voor de BB110E motor bedraagt de standaardmaat 71,42 ± 0,05 mm (2.814 ± .020″); de minimaal toelaatbare hoogte bedraagt 71,12 mm (2.802″). Beneden deze waarde moet de cilinderkop worden vervangen. Voor de BR110E motor (Marathon) bedraagt de standaardmaat 69,42 ± 0,05 mm (2.735 ± .020″); de minimaal toelaatbare hoogte bedraagt 69,12 mm (2.723″).

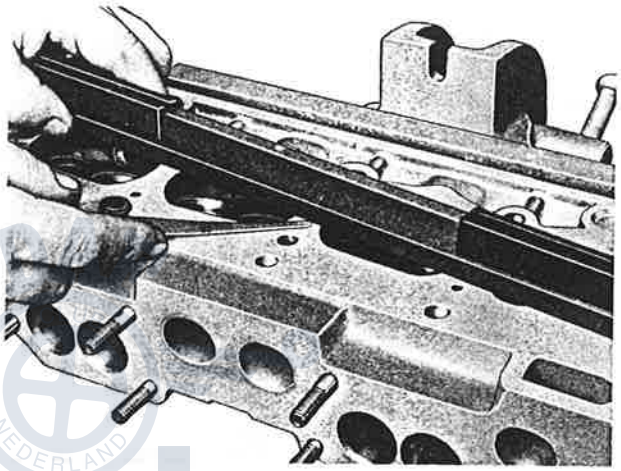


Geeft het slijtagebeeld op de klepstelen aanleiding om de klepgeleiders te vervangen, handel dan als volgt:
Verwijder de tapeinden van de tuimelaaras en de gaskabelsteun op het achterdeksel. Plaats de cilinderkop op de steunplaat (no. 2-99-535552) en pers de klepgeleider uit de kop met behulp van stempel no. 2-99-535561. Meet de buitendiameter van de verwijderde klepgeleiders om vast te stellen of het een standaardmaat of een overmaatklepgeleider betreft.
Standaardmaat: 11 mm (.433″)
Eerste overmaat: 11,10 mm (.437″)
Tweede overmaat: 11,25 mm (.443″)
De eerste overmaat van 11,10 mm diameter is gemerkt met één groef. De tweede overmaat van 11,25 mm is gemerkt met twee groeven. De te monteren klepgeleider moet altijd een maat groter zijn dan de oude.



Keer de cilinderkop om en zet deze vast op de steunplaat (no. 2-99-535552). Ruim de klepgeleiderboring met de ruimer uit set no. 2-99-535560 overeenkomstig de buitendiameter van de nieuwe klepgeleider.

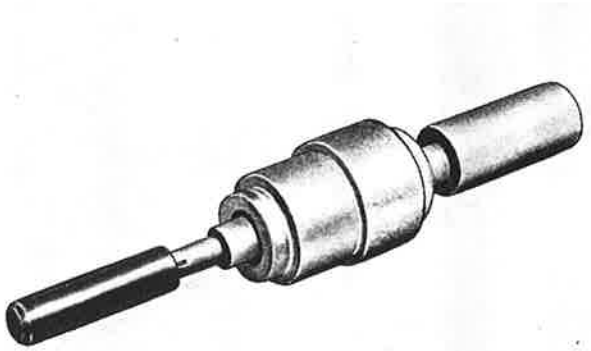
Maak de cilinderkop schoon en controleer het koppakkingsvlak met behulp van een stalen rei. De maximaal toelaatbare afwijking bedraagt 0,05 mm. Zonodig moet de kop worden gevlakt. Controleer de hoogte van de cilinderkop. Voor de B130 motor bedraagt de standaardmaat 73,40 ± 0,05 mm; de minimaal toelaatbare hoogte bedraagt 73,10 mm. Beneden deze waarde moet de cilinderkop worden vervangen.



dafclub.nl

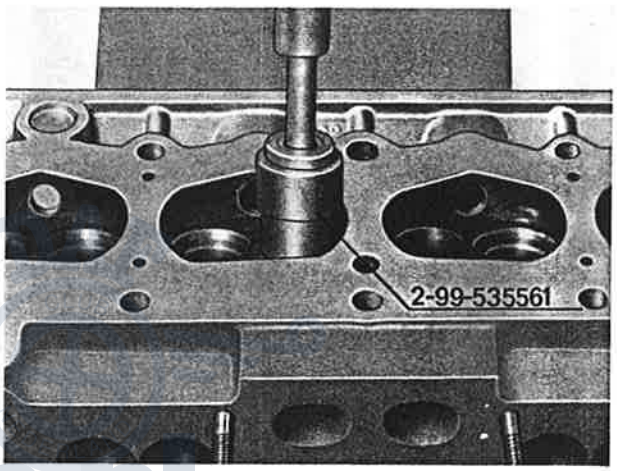
Printed in the Netherlands 09-73

Monteer de nieuwe klepgeleider met behulp van stempel set no. 2-99-535561. Schuif de stempel in de geleidebus waarbij op de juiste stand van de geleidebus moet worden gelet al naar gelang het een in- of uitlaatklepgeleider betreft. Plaats de klepgeleider op het uiteinde van de stempel met het afgeschuinde uiteinde naar beneden gekeerd. Smeer de klepgeleider met olie.



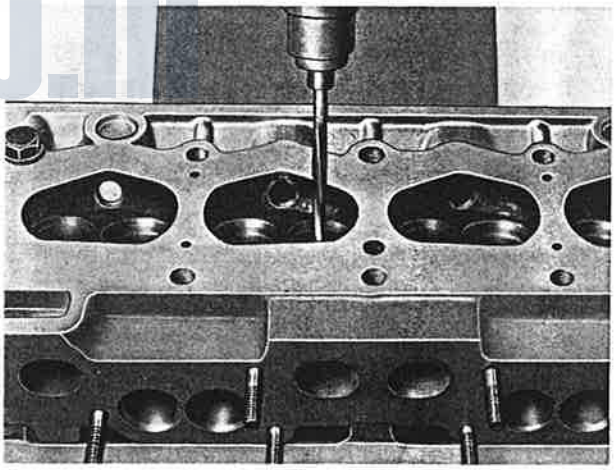
---

Plaats het geheel op de cilinderkop en pers de geleider er in tot de kraag van de stempel bijna op de geleidebus rust; draai de geleidebus nu rond en pers onderwijl de klepgeleider voorzichtig verder tot de kraag van de stempel de geleidebus juist raakt.



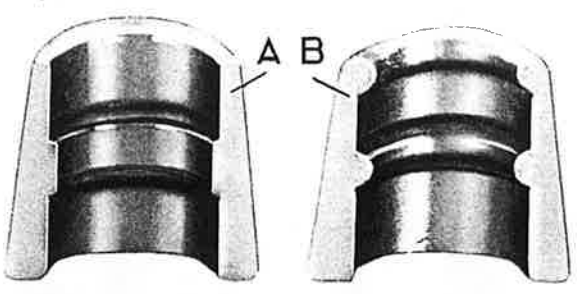

---

Ruim de boring van de klepgeleider met de ruimer uit set no. 2-99-535560 (diameter 7 mm (.276")). Thans moeten de klepzittingen worden geslepen of zonodig worden gefraisd. Voor maten zie de technische gegevens.



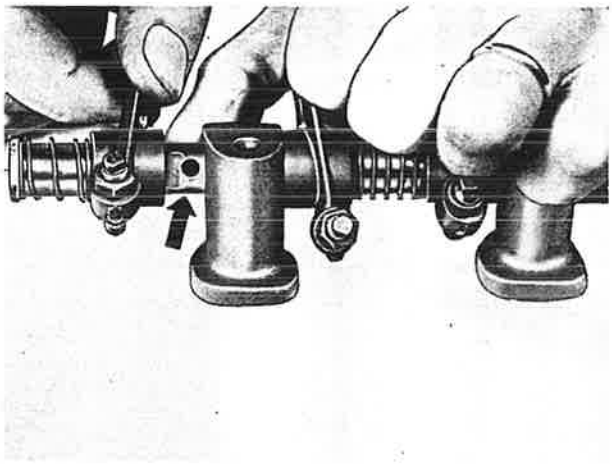
---

Smeer de klepstelen met olie en plaats de kleppen op hun oorspronkelijke plaats in de cilinderkop en zet de kop, compleet met de kleppensteunplaat, in de montagestandaard (no. 2-99-535556). Plaats de drukringen waarop de klepveren rusten, de klepveren en de klepveerschotels.
Attentie: De klepveerwindingen hebben een spoedverloop. De zijde waar de windingen het dichtst bij elkaar liggen moet naar de cilinderkop zijn gericht.
Druk de klepveren samen met de klepveerspanner (no. 2-99-535556) en monteer de klepspietjes. Let er hierbij op dat de klepspietjes voor de inlaatkleppen (A) en voor de uitlaatkleppen (B) verschillend zijn.

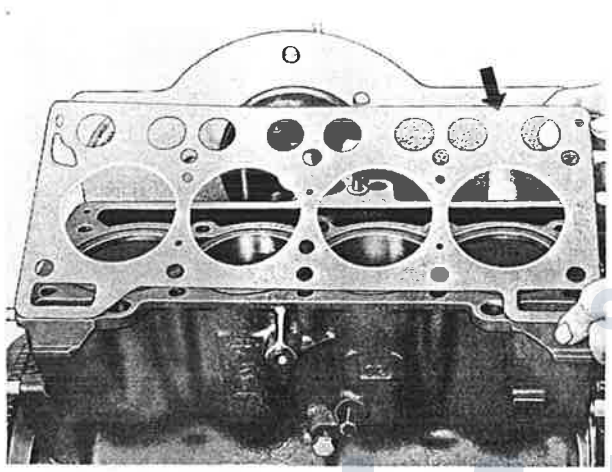



defelub.nl

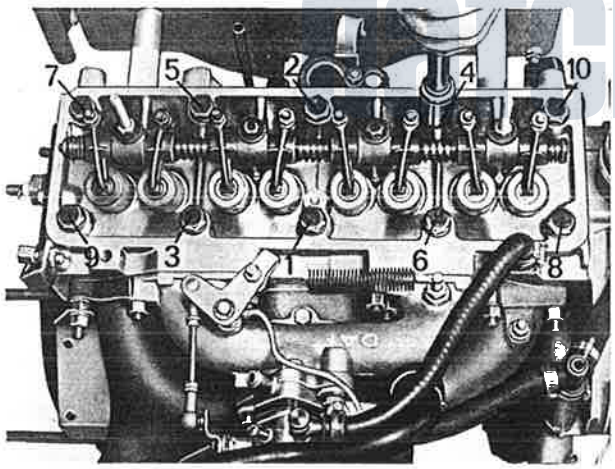
Printed in the Netherlands 04-72



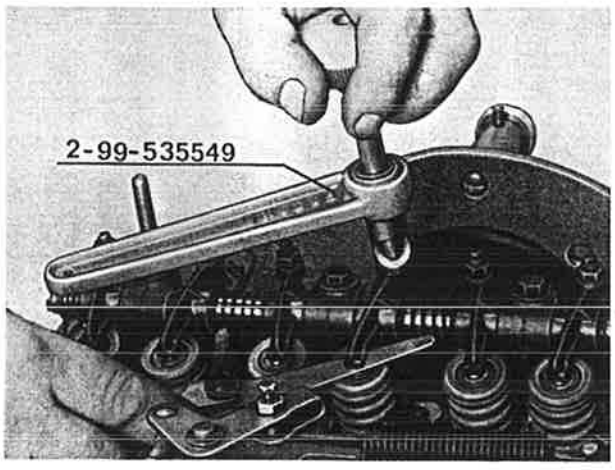
Monteer de veren, tuimelaarassteunen, tuimelaar en borgveren in de juiste stand op de tuimelaaras. De boutgaten van de kleptuimelaarassteunen moeten in lijn liggen met de uitsparingen in de as. Breng de twee tapeinden voor de tuimelaaras aan en plaats de tuimelaaras op de cilinderkop. Breng de verende sluitringen, met de bolle zijde naar de moer of boutkop gericht, aan en draai de moeren en tapbouten geleidelijk vast met een aanhaalmoment van 1,5-1,7 kgfm (11-13 ft.lbs). Breng vervolgens de waterpomp (met eventueel nieuw compleet deksel) en het in- en uitlaatspruitstuk met carburateur en hitteschild aan (zie groep 4). Breng de gaskabelsteun op het achterdeksel aan.



Verwijder de cilinderkop uit de montagestandaard en plaats het motorblok weer in de standaard. Olie de klepstoters en breng deze in de juiste volgorde in de boringen. Verwijder de cilinderbusklemplaten. Leg de koppakking op het motorblok; hierbij moet „HAUT-TOP" zich aan de bovenzijde bevinden.



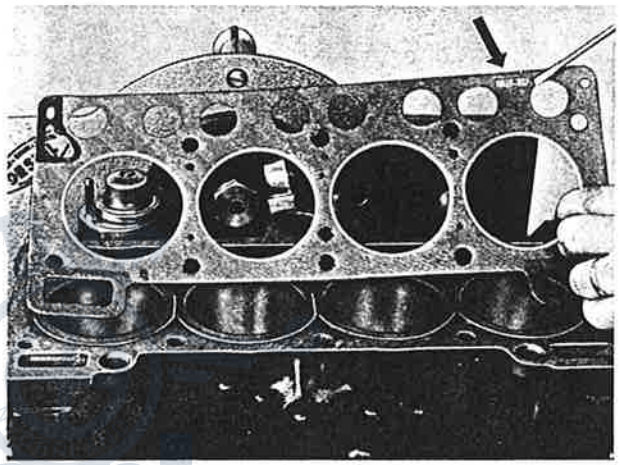

Plaats de cilinderkop op het motorblok en breng de klepstoterstangen aan in de oorspronkelijke volgorde. Zet de cilinderkopbouten vast met een aanhaalmoment van 5,5-6,5 kgfm (40-47 ft.lbs) volgens de in de afbeelding aangegeven volgorde.



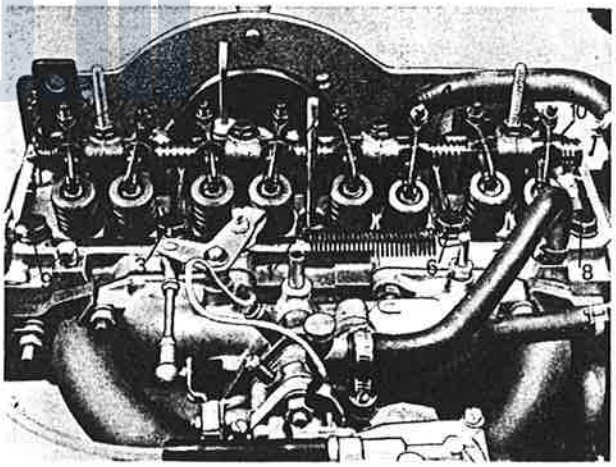

Stel de klepspeling af met de sleutel no. 2-99-535549.
De klepspeling bedraagt bij koude motor:
inlaat 0,15 mm (.006")
uitlaat 0,20 mm (.008")
Opmerking: Na 500 km moeten de kopbouten worden nagetrokken (hierbij de bouten eerst iets lossen en daarna op de voorgeschreven waarde aantrekken) en de klepspeling worden afgesteld.
Breng de benzinepomp aan. Schroef de oliefilter tegen het blok; hierbij moet eerst de rubber afdichtring worden geolied, daar anders bij het aandraaien lekkage kan optreden.

DAF CLUB NEDERLAND
defclub.nl

Verwijder de cilinderkop uit de montagestandaard en plaats het cilinderblok weer in de standaard. Olie de klepstoters en breng deze in de juiste volgorde in de boringen. Verwijder de cilinderbusklemplaten. Leg de koppakking op het cilinderblok; hierbij moet „HAUT-TOP" zich aan de bovenzijde bevinden.



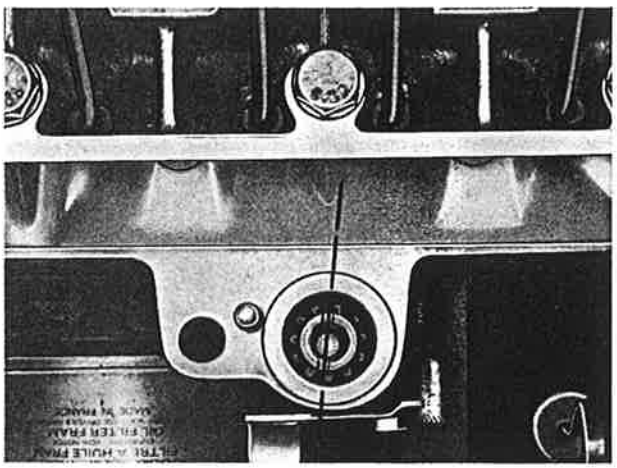
Plaats de cilinderkop op het cilinderblok en breng de klepstoterstangen aan in de oorspronkelijke volgorde. Zet de cilinderkopbouten vast met een aanhaalmoment van 5,5-6,5 kgfm volgens de in de afbeelding aangegeven volgorde.



dafclub.nl

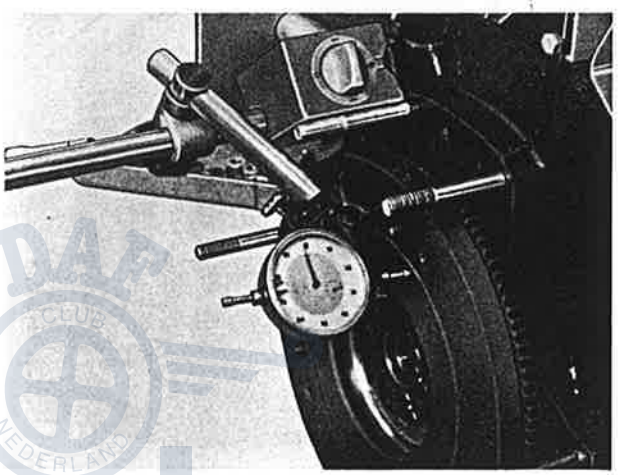
Printed in the Netherlands 09-73

Draai de krukas tot de zuiger van de eerste cilinder (vliegwielzijde) aan het einde van de compressieslag staat (kleppen 4e cilinder op tuimelen). Breng het aandrijftandwiel van de stroomverdeler met behulp van een M12 bout (spoed 1,75) op zijn plaats. De gleuf moet ongeveer loodrecht staan op de lengteas van de motor, terwijl het grote segment naar het vliegwiel moet zijn gekeerd.
Breng de stroomverdeler, de bougies, bougiekabels en slangen aan.



---

Controleer met een klokmicrometer het vliegwiel op slingering. Deze mag maximaal 0,06 mm (.003") bedragen, gemeten op de rand van het aanlegvlak van de koppelingsplaat.
Smeer de toplagerzitting van de koppelingsas in met borgvloeistof; zie groep 0 en 3.
Breng de drukgroep, kompleet met koppelingsplaat, aan.
Breng het koppelingshuis aan. Breng de startmotor aan; zet de startmotor **eerst** in het koppelingshuis vast en daarna aan de achterzijde tegen het motorblok.
Breng de dynamosteun en de dynamo aan. Breng de bobine met steun, hijsoog, de steunen voor de verwarmingsslangen en het kleppendeksel aan.
Breng de motor in de auto aan; zie 2.05.010.3.

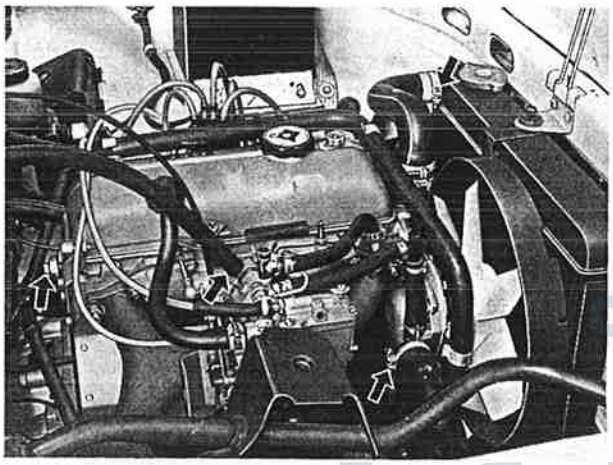


---

dafclub.nl

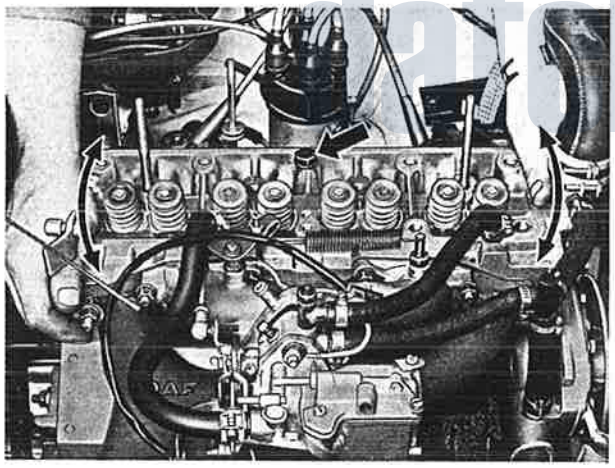
Printed in the Netherlands 04-72

# 10 CILINDERKOP, KLEPPENDEKSEL EN CILINDERBLOK

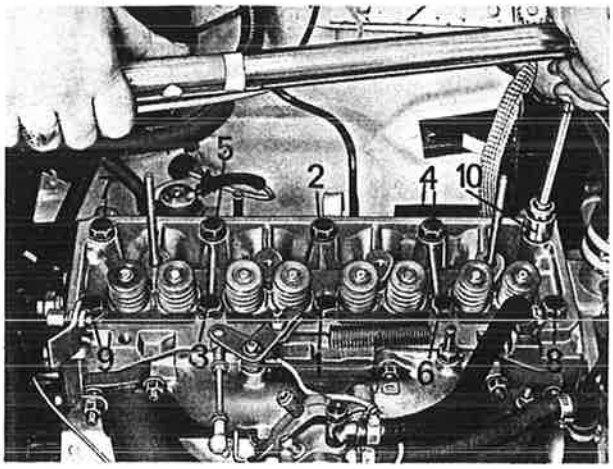


**Revideren van de cilinderkop resp. vervangen van de koppakking** **2.10.040.4 2.10.070.3**

Controleer of de motor voldoende is afgekoeld. Maak de batterijkabel (massa) los en verwijder het reservewiel. Tap de koelvloeistof van het motorblok af door de aftapplug bij de startmotor te verwijderen.
Neem de slangen bij de radiateur en kachel los. Maak de gas- en chokebediening los. Neem de uitlaatpijp bij het uitlaatspuitstuk los en los de ophangbouten bij het koppelingshuis. Neem de overige draad- en slangverbindingen naar de cilinderkop los. Verwijder de dynamo en dynamosteun en neem de bougiekabels los. Verwijder de ventilatorriem.



Verwijder het kleppendeksel, de kleptuimelaaras en de klepstoterstangen. Verwijder de kopbouten, behalve de bout bij de stroomverdeler. Deze laatste kopbout iets lossen. Vervolgens de cilinderkop iets heen en weer draaien, zodat de kop los komt van de pakking en/of blok; dit laatste is belangrijk daar anders de mogelijkheid bestaat dat met het verwijderen van de cilinderkop de cilinderbussen iets mee omhoog komen en daardoor waterlekkage zou kunnen ontstaan.
Verwijder de cilinderkop.
Verwijder de koppakking en breng de cilinderbusklemplaten no. 2-99-535553 aan. Revideer de cilinderkop; zie hiervoor subgroep 2.05.030.3 pag. 2-11 en volgende.

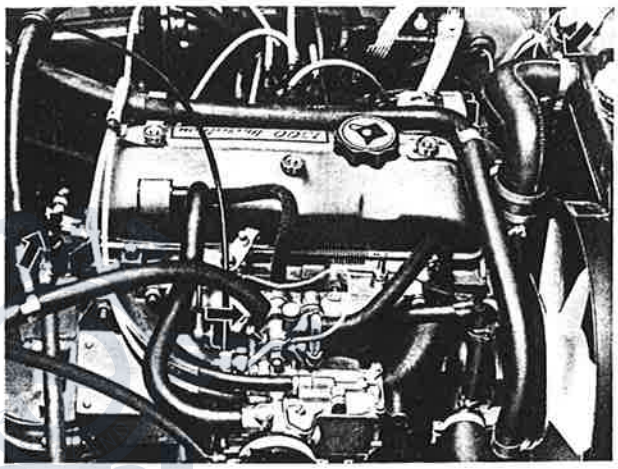



Maak de bovenzijde van het cilinderblok schoon. Breng een nieuwe koppakking aan: Let hierbij op de juiste stand; „HAUT-TOP" moet zich aan de bovenzijde bevinden. Plaats de cilinderkop op het blok en zet de kopbouten geleidelijk aan vast met een aanhaalmoment van 5,5, tot 6,5 kgfm (40-47 ft.lbs) volgens de in de afbeelding aangegeven volgorde.
Verdere montage geschiedt in omgekeerde volgorde van demontage.
Stel de klepspeling af met de sleutel no. 2-99-535549. De klepspeling bedraagt bij koude motor:
inlaat 0,15 mm (.006")
uitlaat 0,20 mm (.008")
Opmerking: Na 500 km moeten de kopbouten worden nagetrokken en de klepspeling worden afgesteld. Vul het koelsysteem met de voorgeschreven vloeistof, waarbij de ontluchters bij de kachel en carburateur moeten zijn geopend, en ontlucht het systeem; zie 2.30.060.3.

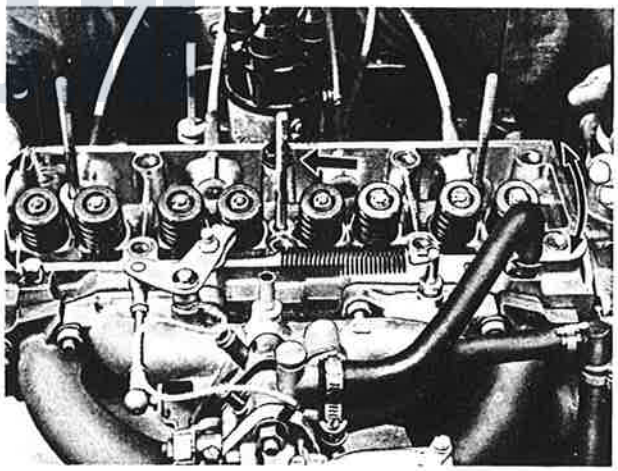
# 10 CILINDERKOP, KLEPPENDEKSEL EN CILINDERBLOK

**Revideren van de cilinderkop resp. vervangen van de koppakking** **2.10.040.4 2.10.070.3**

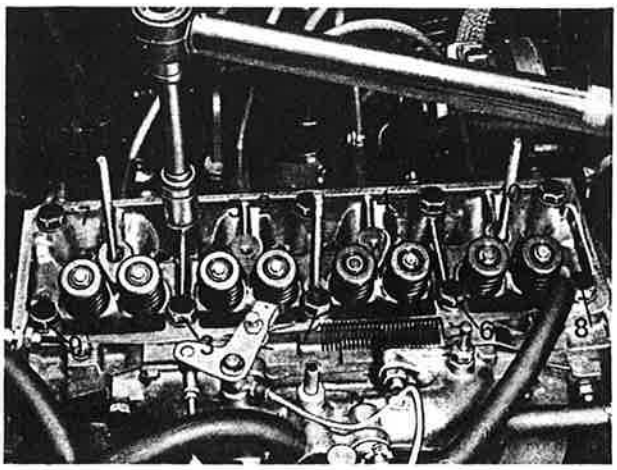
Controleer of de motor voldoende is afgekoeld. Maak de batterijkabel (massa) los en verwijder het reservewiel. Tap de koelvloeistof van het cilinderblok af door de aftapplug bij de startmotor te verwijderen.
Neem de slangen bij de radiateur en kachtel los. Maak de gas- en chokebediening los. Neem de uitlaatpijp bij het uitlaatspruitstuk los en los de ophangbouten bij het koppelingshuis. Neem de overige draad- en slangverbindingen naar de cilinderkop los. Verwijder de dynamo en dynamosteun en neem de bougiekabels los. Verwijder de ventilatorriem.



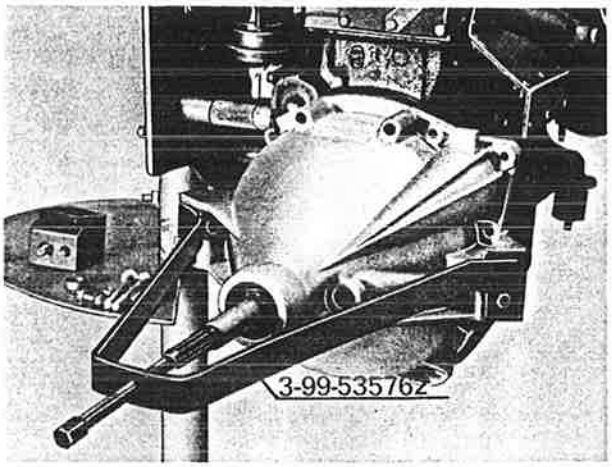
Verwijder het kleppendeksel, de kleptuimelaaras en de klepstoterstangen. Verwijder de kopbouten, behalve de bout bij de stroomverdeler. Deze laatste kopbout iets lossen. Vervolgens de cilinderkop iets heen en weer draaien, zodat de kop los komt van de pakking en/of blok; dit laatste is belangrijk daar anders de mogelijkheid bestaat dat met het verwijderen van de cilinderkop de cilinderbussen iets mee omhoog komen en daarvoor waterlekkage zou kunnen ontstaan.
Verwijder de cilinderkop.
Verwijder de koppakking en breng de cilinderbusklemplaten no. 2-99-535553 aan. Revideer de cilinderkop; zie hiervoor subgroep 2.05.030.3 pag, 2-11 en volgende.



Maak de bovenzijde van het cilinderblok schoon. Breng een nieuwe koppakking aan: Let hierbij op de juiste stand; „HAUT-TOP" moet zich aan de bovenzijde bevinden.
Plaats de cilinderkop op het blok en zet de kopbouten geleidelijk aan vast met een aanhaalmoment van 5,5 tot 6,5 kgfm volgens de in de afbeelding aangegeven volgorde.
Verdere montage geschiedt in omgekeerde volgorde van demontage.
Stel de klepspeling af met de sleutel no. 2-99-535549. De klepspeling bedraagt bij koude motor:
inlaat 0,15 mm
uitlaat 0,20 mm
Opmerking: Na 500 km moeten de kopbouten worden nagetrokken en de klepspeling worden afgesteld. Vul het koelsysteem met de voorgeschreven vloeistof, waarbij de ontluchters bij de kachel en carburateur moeten zijn geopend, en ontlucht het systeem; zie 2.30.060.3.



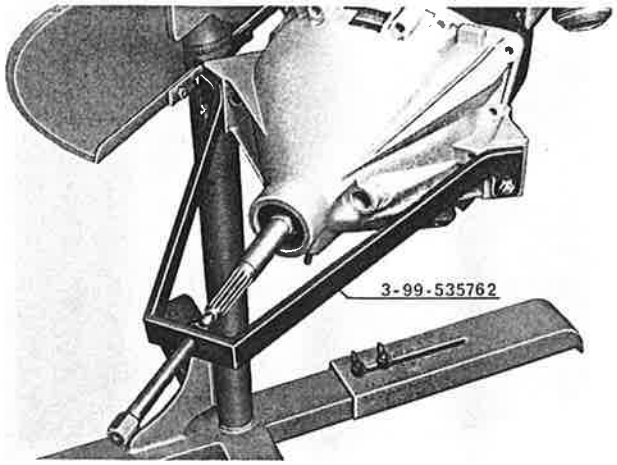

Printed in the Netherlands 09-73




**Vervangen van de oliekeerring, vliegwielzijde** **2.10.090.3**
Verwijder de motor uit de auto; zie 2.05.010.3.
Plaats de motor in de motorbok.
Maak de startmotor achtereenvolgens bij het cilinderblok en het koppelingshuis los en verwijder de startmotor.
Neem de aanslagring en de afstandbus van de koppelingsas. Verwijder de borgring (Seegerring) van het lager in het koppelingshuis. Vervolgens de ophangrubbers en de bevestigingsbouten van het koppelingshuis verwijderen.
Verwijder het koppelingshuis van de as met de trekker (nr. 3-99-535762). De trekker wordt vastgeschroefd op de bevestigingsplaatsen van de ophangrubbers, waarna de schroefspil wordt afgesteund op de koppelingsas.
Verwijder de drukgroepbouten en daarna de koppelingsas met het speciale gereedschap nr. 3-99-535640.
**Waarschuwing:** Indien het koppelingshuis kompleet met de as wordt verwijderd is de kans zeer groot dat het vliegwiellager meekomt en daardoor de koppelingsplaat onherstelbaar wordt beschadigd.

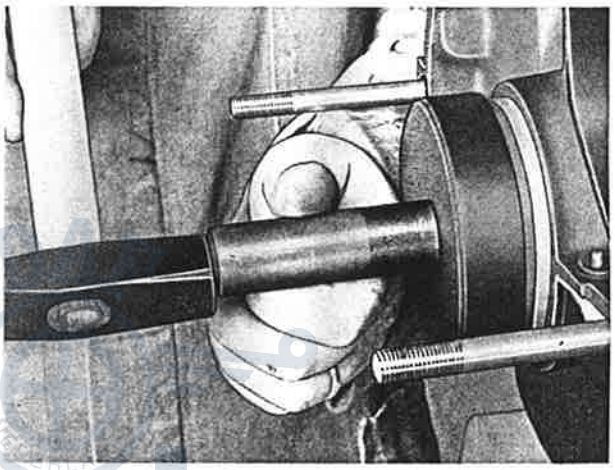
DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

**Vervangen van de oliekeerring, vliegwielzijde** **2.10.090.3**
Verwijder de motor uit de auto; zie 2.05.010.3.
Plaats de motor op de bok.
Maak de startmotor achtereenvolgens bij het motorblok en het koppelingshuis los en verwijder de startmotor.
Neem de aanslagring en de afstandbus van de koppelingsas. Verwijder de borgring (Seegerring) van het lager in het koppelingshuis. Vervolgens de ophangrubbers en de bevestigingsbouten van het koppelingshuis verwijderen.
Verwijder het koppelingshuis van de as met de trekker (nr. 3-99-535762). De trekker wordt vastgeschroefd op de bevestigingsplaatsen van de ophangrubbers, waarna de schroefspil wordt afgesteund op de koppelingsas.
Verwijder thans de koppelingsas met het speciale gereedschap nr. 3-99-535690.
**Waarschuwing:** Indien het koppelingshuis kompleet met de as wordt verwijderd is de kans zeer groot dat het vliegwiellager meekomt en daardoor de koppelingsplaat onherstelbaar wordt beschadigd.



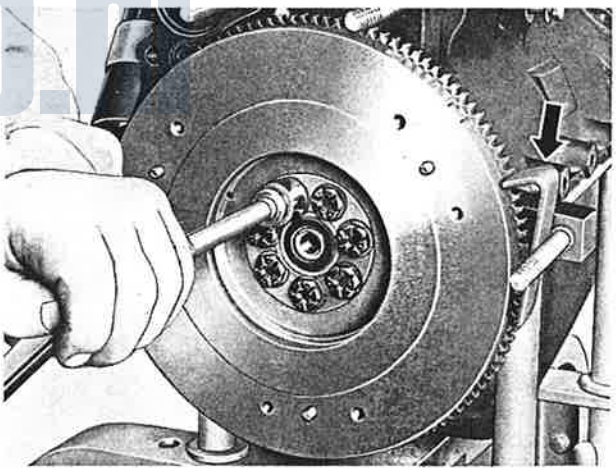

---

Verwijder de defecte oliekeerring. Bij het monteren van een nieuwe keerring is het gewenst deze keerring 3 mm dieper te monteren. Leg daartoe een ring met een uitwendige diameter van 90 mm (3½") en een dikte van 3 mm (⅛") tussen de stempel en de keerring. Smeer de buitenzijde van de nieuwe keerring in met olie en plaats de keerring zodanig op de montagestempel (no. 2-99-535559) dat de lip naar het lager is gekeerd. Tik vervolgens de oliekeerring **voorzichtig** op zijn plaats tot de stempel tegen het motorblok sluit.



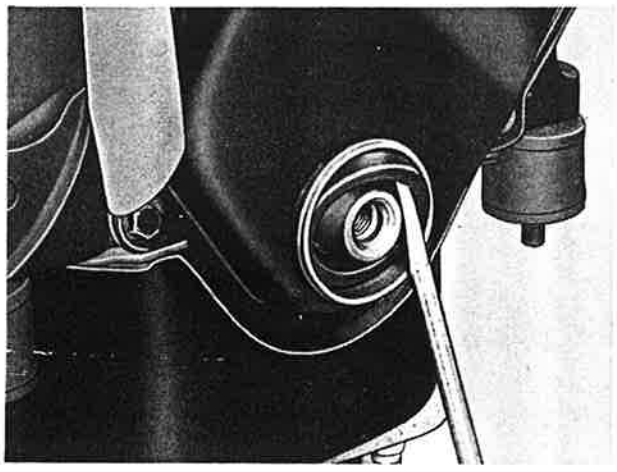
---

Breng het vliegwiel aan, smeer de schroefdraad van de **nieuwe** vliegwielbouten in met vloeibare pakking en zet de bouten vast met een aanhaalmoment van 4,5-5 kgfm (32,5-36,3 ft.lbs); hierbij het vliegwiel blokkeren. Smeer de toplagerzitting van de koppelingsas in met borgvloeistof; zie groep 0 en 3.
Breng de drukgroep, compleet met koppelingsplaat, aan.
Breng het koppelingshuis aan.
Breng de startmotor aan; zet de startmotor **eerst** in het koppelingshuis vast en daarna aan de achterzijde tegen het motorblok.
Breng de motor in de auto aan; zie 2.05.010.3.

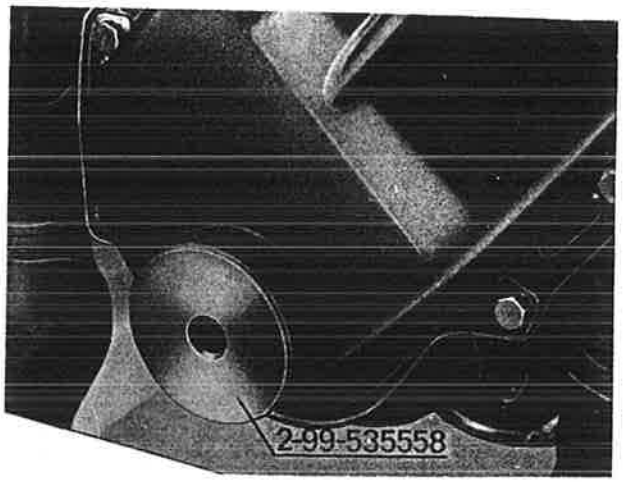


---

**Vervangen van de oliekeerring, distributiezijde** **2.10.100.3.**
Tap de radiateur af en verwijder het reservewiel.
Maak de koelwaterslangen bij de radiateur los.
Maak de radiateurophanging aan de onder- en bovenzijde los en verwijder de radiateur.
Verwijder de V-snaar en vervolgens de krukassnaarschijf; blokkeer hierbij de krukas door met bijv. een zware schroevedraaier via het inspectieluikje de drukgroep bij een inbusbout tegen te houden.



defelub.nl



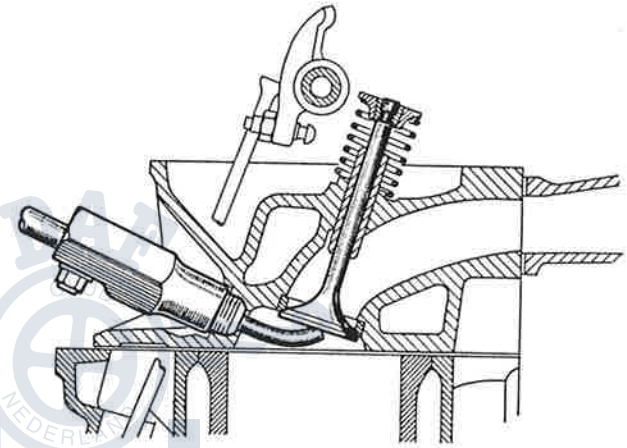

Breng de nieuwe oliekeerring (met de lippen naar binnen gericht) aan met behulp van gereedschap no. 2-99-535558.
Controleer het loopvlak voor de oliekeerring op de snaarschijf.
Indien het loopvlak is beschadigd of gegroefd moet de snaarschijf door een nieuw exemplaar worden vervangen.
Breng de snaarschijf aan en zet de bout vast met een aanhaalmoment van 7-8 kgfm (51-58 ft.lbs). Breng de V-snaar aan en stel de voorspanning af.
Breng de radiateur aan, sluit de slangen aan en vul het koelsysteem met de voorgeschreven koelvloeistof.
Breng de voorbumper aan.
Ontlucht het koelsysteem; zie 2.10.040.4 pag 2-27.
Breng het reservewiel aan.

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

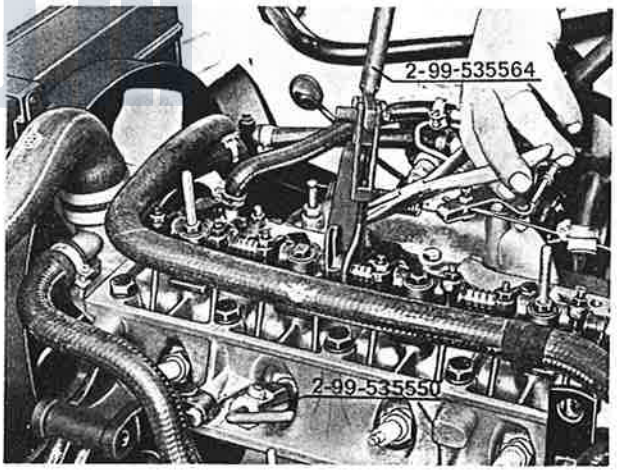
# 15 KLEPPENMECHANISME EN DISTRIBUTIE

**Vervangen van een klepveer** **20.15.020.3**

Verwijder het kleppendeksel. Verwijder de bougie van de betreffende cilinder; zonodig ook de stroomverdeler verwijderen. Draai het klepstelboutje van de betreffende kleptuimelaar geheel terug en kantel de tuimelaar achterover. Monteer de klepsteunpen no. 2-99-535550.

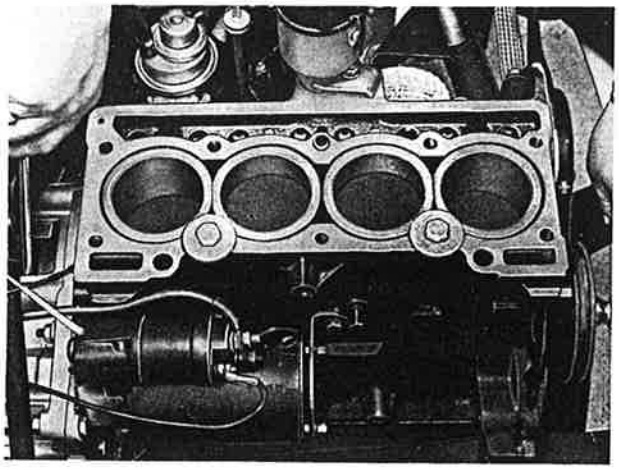


Draai de pen, zodat deze de klep op zijn zitting houdt en druk met behulp van de klepveerspanner no. 2-99-535564 de klepveer in. Verwijder de klepspietjes, klepveerschotel en de klepveer. Breng de nieuwe veer aan. Verdere montage geschiedt in omgekeerde volgorde. Stel de klepspeling af met sleutel no. 2-99-535549.

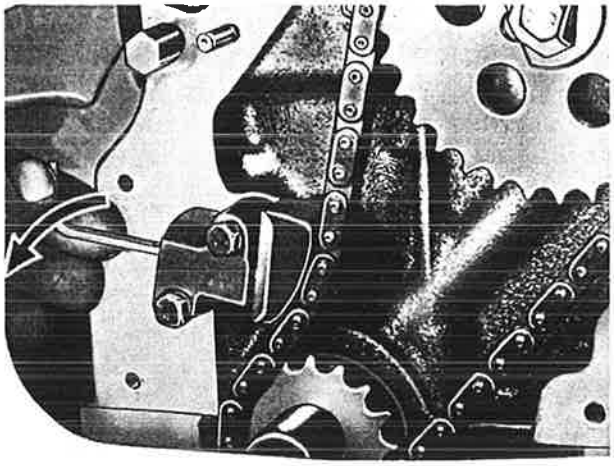



**Vervangen van de nokkenas en klepstoters** **2.15.120.3**

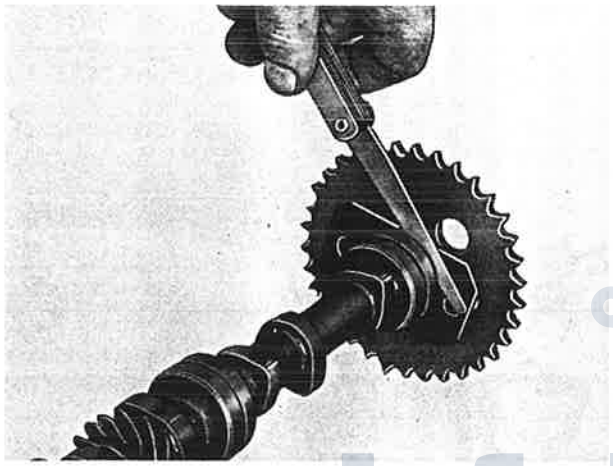
Tap het koelsysteem bij de radiateur en motorblok af. Tap de motorolie af. Verwijder de carterpan en maak de beide ophangpunten van de radiateur aan de onderzijde los. Maak de massakabel van de batterij los en verwijder het reservewiel. Maak de koelwaterslangen bij de radiateur en waterpomp los. Maak de bovenste bevestiging van de radiateur los en neem de radiateur uit.
Verwijder de cilinderkop (zie: subgroep 2.10.040.4). Verwijder de klepstoters, benzinepomp, stroomverdeler en aandrijfas.
Verwijder de voorbumper. Verwijder de krukassnaarschijf; blokkeer hierbij de krukas door met bijv. een zware schroevedraaier via het inspectieluikje de drukgroep bij een inbusbout tegen te houden.



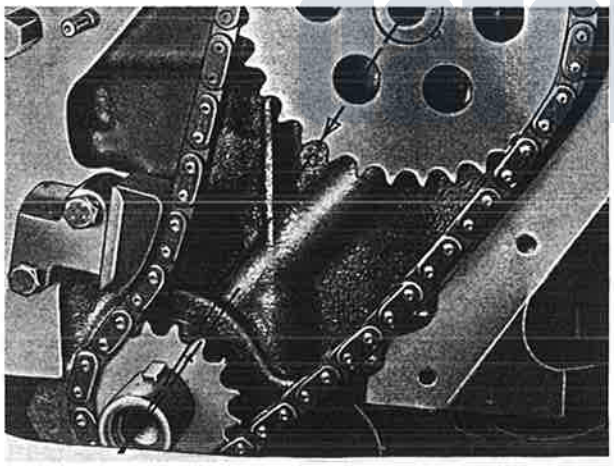
Printed in the Netherlands 04-72



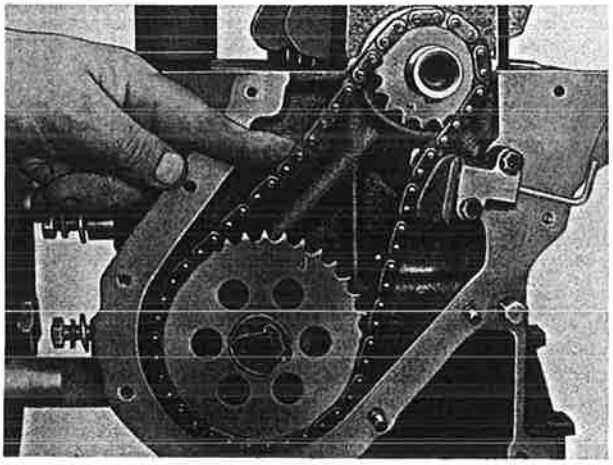
Verwijder het distributiedeksel.
Verwijder de bout van de kettingspannercilinder, steek een inbussleutel van 3 mm (⅛") in de cilinder van de kettingspanner. Draai de sleutel rechtsom totdat het schuifstuk geheel in het huis is teruggeschoven.
Verdraai de krukas zover tot de merktekens van de beide tandwielen tegenover elkaar liggen. Verwijder het nokkenastandwiel en distributieketting.
Verwijder de bevestigingsbouten van de nokkenasflens en neem de nokkenas uit het blok.



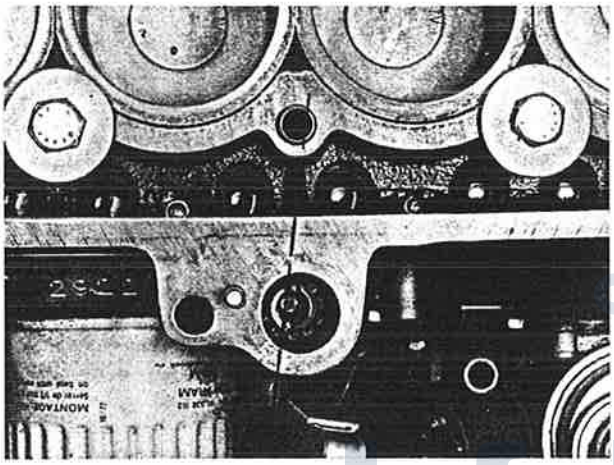
Pers de nokkenasflens en de afstandsring van de nokkenas en zet deze delen over op de nieuwe nokkenas. Monteer het tandwiel (let op: merkteken aan voorzijde) en zet de bout vast met een aanhaalmoment van 2,7-3,2 kgfm (19,5-23 ft.lbs). Controleer nu de speling van de nokkenasflens. De speling moet 0,06-0,11 mm (.0024"-.0044") bedragen. Is de speling groter dan 0,11 mm (.0044") dan moet de nokkenasflens worden vernieuwd. Verwijder het tandwiel.



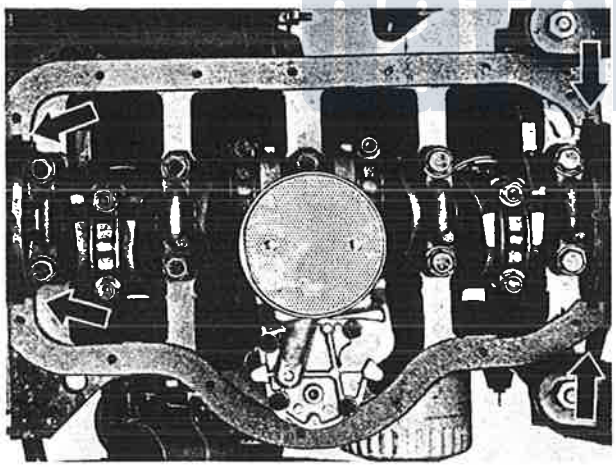
Smeer de lagertappen van de nokkenas in met olie en schuif de nokkenas in het blok. Draai de bouten van de nokkenasflens vast. Breng het nokkenastandwiel met ketting op zijn plaats. Let er hierbij op dat het merkteken op het nokkenastandwiel tegenover die van het krukastandwiel ligt; verdraai zonodig de nokkenas. Bij op spanning staande ketting zullen de merktekens niet meer geheel in lijn liggen.
Breng een nieuwe borgplaat en de bevestigingsbout van het nokkenastandwiel aan; zet de bout vast met een aanhaalmoment van 2,7-3,2 kgfm (19,5-23 ft.lbs).
Buig de borgplaat om.



Controleer de kettingspanner. Indien het kunststofblokje te ver is ingesleten moet de kettingspanner worden vervangen. Steek een inbussleutel van 3 mm (⅛") in de cilinder van de kettingspanner en draai de sleutel zover rechtsom tot een klik wordt gehoord. Controleer de werking van de kettingspanner door aan de tegenovergestelde zijde op de ketting te drukken. Breng een nieuwe borgplaat aan en zet de bout van de kettingspannercilinder vast.
Buig de borgplaat om.



Breng de klepstoters en de benzinepomp aan. Breng het aandrijftandwiel van de stroomverdeler met behulp van een M12 bout (spoed 1,75) op zijn plaats. De gleuf moet ongeveer loodrecht staan op de lengteas van de motor terwijl het grote segment naar het vliegwiel moet zijn gekeerd.
Breng de cilinderkop aan (zie subgroep 2.10.040.4) draai de krukas tot de zuiger van de eerste cilinder (vliegwielzijde) aan het einde van de compressieslag staat (kleppen 4e cilinder op tuimelen). Breng de stroomverdeler, bougies, bougiekabels en slangen aan.

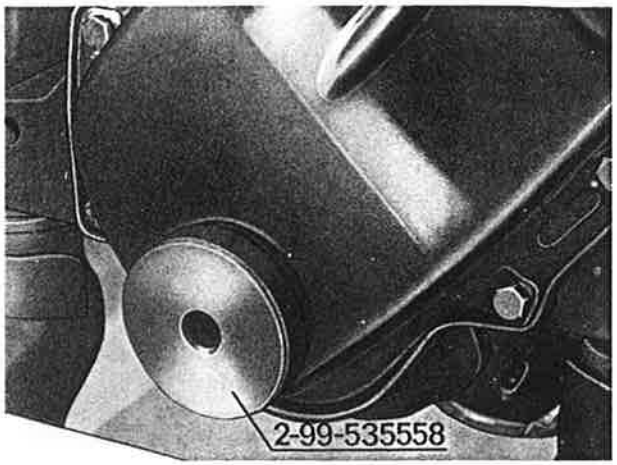


Breng de radiateur aan en zet de koelwater- en kachelslangen vast. Zet de radiateur aan de boven- en onderzijde vast. Plaats nieuwe rubber pakkingen in de groeven van de betreffende hoofdlagerkap en het distributiedeksel. Let er hierbij op, dat de kop van de pakking in de betreffende uitsparing valt.
Smeer de kurkpakkingen zonondig licht in met vet en breng de kurkpakkingen aan. De uiteinden van de pakkingen moeten op de lippen van de rubberpakkingen liggen.
Smeer de halzen van de oliepan licht in met vloeibare pakking.
Plaats de oliepan en zet de bouten geleidelijk vast met een aanhaalmoment van 0,7-1,0 kgfm. Breng de afschermplaten aan. Breng de voorbumper aan.
Vul het koelsysteem en de oliepan met de voorgeschreven vloeistoffen.
Sluit de massakabel aan. Ontlucht het koelsysteem; zie 2.30.060.3, pag. 27.
Breng het reservewiel aan.

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

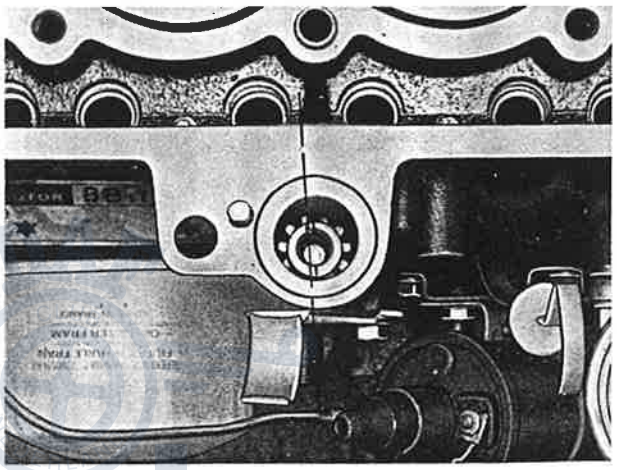
Printed in the Netherlands 09-73

Verwijder de oliekeerring uit het distributiedeksel. Plaats de distributiedekselpakking; gebruik zonodig een weinig vet. Plaats het distributiedeksel tegen het blok en centreer het deksel ten opzichte van de krukas met behulp van gereedschap no. 2-99-535558. Draai de bouten en moeren gelijkmatig vast tot 0,8-1,2 kgfm (5,8-8,7 ft.lbs).
Breng de nieuwe oliekeerring (met de lippen naar binnen gericht) aan met behulp van gereedschap no. 2-99-535558.
Breng de snaarschijf aan en zet de bout vast met een aanhaalmoment van 7-8 kgfm (51-58 ft.lbs).



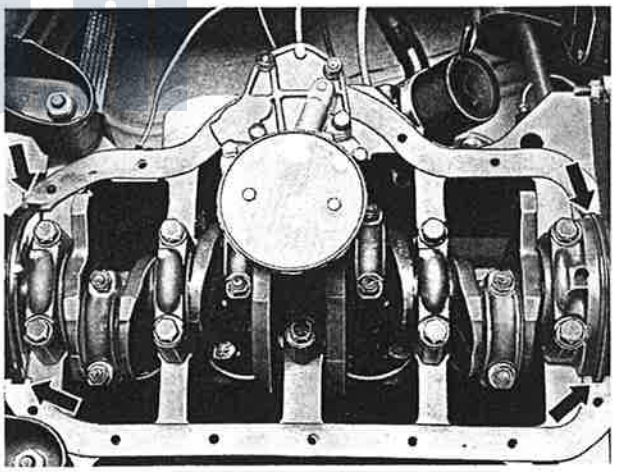

---

Breng de klepstoters en de benzinepomp aan. Breng het aandrijftandwiel van de stroomverdeler met behulp van een M12 bout (spoed 1,75) op zijn plaats. De gleuf moet ongeveer loodrecht staan de op lengteas van de motor terwijl het grote segment naar het vliegwiel moet zijn gekeerd.
Breng de cilinderkop aan (zie subgroep 2.10.040.4) draai de krukas tot de zuiger van de eerste cilinder (vliegwielzijde) aan het einde van de compressieslag staat (kleppen 4e cilinder op tuimelen). Breng de stroomverdeler, bougies, bougiekabels en slangen aan.



---

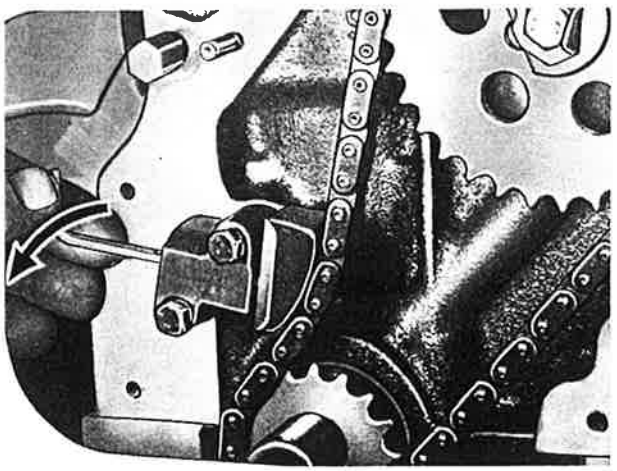
Breng de radiateur aan en zet de koelwater- en kachelslangen vast. Zet de radiateur aan de boven- en onderzijde vast. Plaats nieuwe rubber pakkingen in de groeven van de betreffende hoofdlagerkap en het distributiedeksel. Let er hierbij op, dat de kop van de pakking in de betreffende uitsparing valt.
Smeer de kurkpakkingen zonodig licht in met vet en breng de kurkpakkingen aan. De uiteinden van de pakkingen moeten op de lippen van de rubberpakkingen liggen.
Smeer de halzen van de carterpan licht in met vloeibare pakking.
Plaats de carterpan en zet de bouten geleidelijk vast met een aanhaalmoment van 0,7-1,0 kgfm (5,1-7,2 ft.lbs). Breng de afschermplaten onder het carter aan. Breng de voorbumper aan.
Vul het koelsysteem en het oliecarter met de voorgeschreven vloeistoffen.
Sluit de massakabel aan. Ontlucht het koelsysteem; zie 2.30.060.3, pag. 27.
Breng het reservewiel aan.



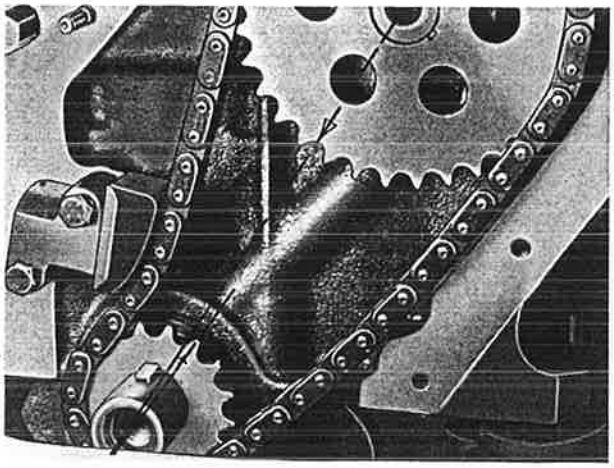
---

**Vervangen van de distributieketting, kettingwielen en -spanner** **2.15.140.3**

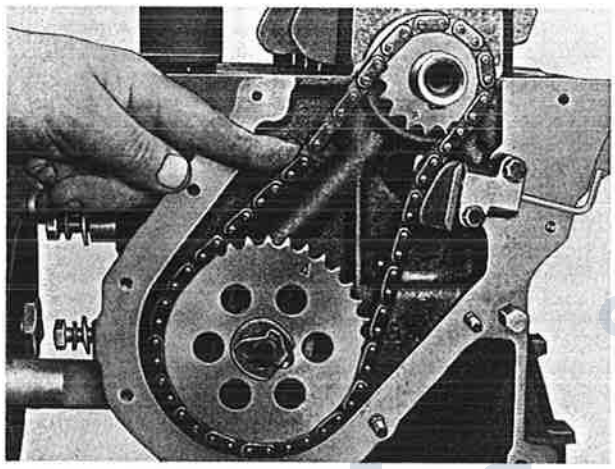
Tap het koelsysteem bij de radiateur af. Tap de motorolie af. Verwijder de carterpan en maak de beide ophangpunten van de radiateur aan de onderzijde los. Verwijder het reservewiel. Maak de koelwaterslangen bij de radiateur en de waterpomp los. Maak de bovenste bevestiging van de radiateur los en neem de radiateur uit.
Verwijder de voorbumper. Verwijder de krukassnaarschijf; blokkeer hierbij de krukas door met bijv. een zware schroevedraaier via het inspectieluikje de drukgroep bij een inbusbout tegen te houden.
Verwijder het distributiedeksel. Verwijder de bout van de kettingspannercilinder, steek een inbussleutel van 3 mm (1/8") in de cilinder van de kettingspanner. Draai de sleutel rechtsom totdat het schuifstuk geheel in het huis is teruggeschoven.
Verdraai de krukas zover tot de merktekens van de beide tandwielen tegenover elkaar liggen.
Verwijder het nokkenastandwiel en de distributieketting.



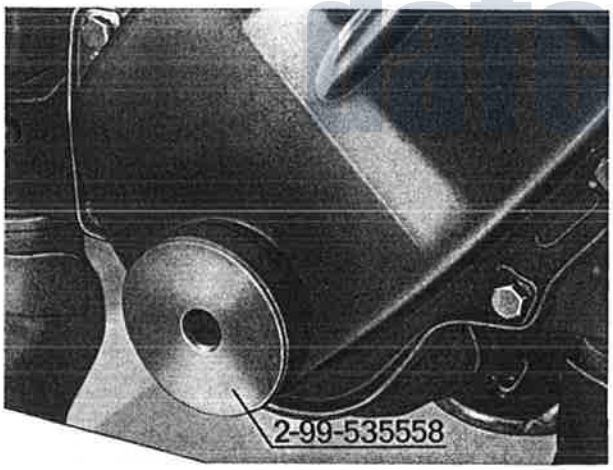
Printed in the Netherlands 04-72



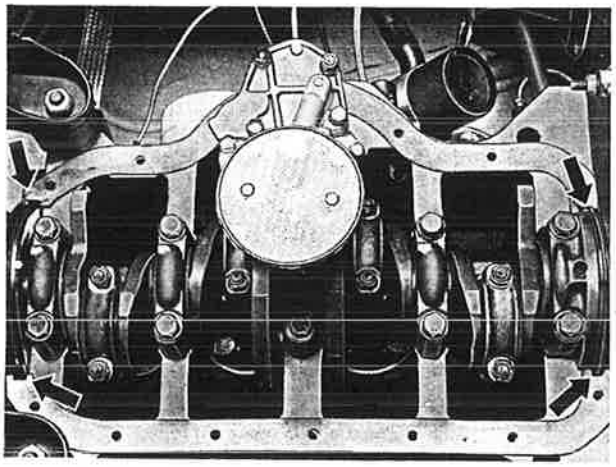
Vervang, indien nodig, het krukastandwiel. Breng het eventuele nieuwe nokkenastandwiel met de nieuwe ketting op zijn plaats. Let er hierbij op, dat het merkteken op het nokkenastandwiel tegenover die van het krukastandwiel ligt; verdraai zonodig de nokkenas. Bij op spanning staande ketting zullen de merktekens niet meer geheel in lijn liggen.
Breng een nieuwe borgplaat en de bevestigingsbout van het nokkenastandwiel aan; zet de bout vast met een aanhaalmoment van 2,7-3,2 kgfm (19,5-23 ft.lbs).
Buig de borgplaat om.



Controleer de kettingspanner. Indien het kunststofblokje te ver is ingesleten moet de kettingspanner worden vervangen. Steek een inbussleutel van 3 mm (⅛") in de cilinder van de kettingspanner en draai de sleutel zover rechtsom tot een klik wordt gehoord.
Controleer de werking van de kettingspanner door aan de tegenovergestelde zijde op de ketting te drukken.
Breng een nieuwe borgplaat aan en zet de bout van de kettingspanner vast.
Buig de borgplaat om.



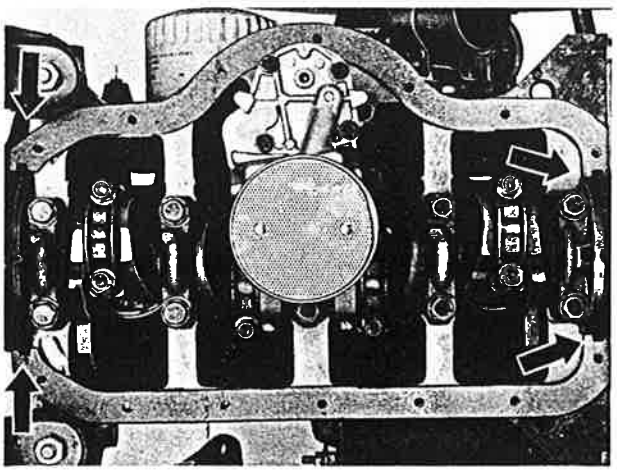

Verwijder de oliekeerring uit het distributiedeksel. Plaats de distributiedekselpakking; gebruik zonodig een weinig vet. Plaats het distributiedeksel tegen het blok en centreer het deksel ten opzichte van de krukas met behulp van centreergereedschap no. 2-99-535558. Draai de bouten en moeren gelijkmatig vast tot 0,8-1,2 kgfm (5,8-8,7 ft.lbs).
Breng de nieuwe oliekeerring (met de lippen naar binnen gericht) aan met behulp van gereedschap no. 2-99-535558.
Breng de snaarschijf aan. Zet de bout vast met een aanhaalmoment van 7-8 kgfm (51-58 ft.lbs).



Breng de radiateur aan en zet de koelwaterslangen vast. Zet de radiateur aan de boven- en onderzijde vast. Plaats nieuwe rubber pakkingen in de groeven van de achterste hoofdlagerkap en het distributiedeksel. Let er hierbij op, dat de lip van de pakking in de betreffende uitsparing valt. Smeer de kurkpakkingen licht in met vet en breng de kurkpakkingen aan. De uiteinden van de pakkingen moeten op de lippen van de rubber pakkingen liggen. Smeer de halzen van de carterpan licht in met vloeibare pakking. Plaats de carterpan en zet de bouten geleidelijk vast met een aanhaalmoment van 0,7-1,0 kgfm (5,1-7,2 ft.lbs).
Breng de afschermplaten onder het carter aan. Breng de voorbumper aan. Vul het koelsysteem en het oliecarter met de voorgeschreven vloeistoffen. Ontlucht het koelsysteem; zie 2.20.060.3, pag. 2-27.
Breng het reservewiel aan.

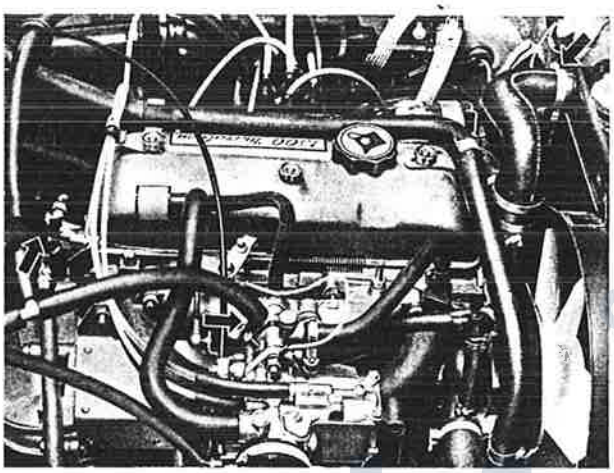
DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

Breng de radiateur aan en zet de koelwaterslangen vast. Zet de radiateur aan de boven- en onderzijde vast. Plaats nieuwe rubber pakkingen in de groeven van de achterste hoofdlagerkap en het distributiedeksel. Let er hierbij op, dat de lip van de pakking in de betreffende uitsparing valt. Smeer de kurkpakkingen licht in met vet en breng de kurkpakkingen aan. De uiteinden van de pakkingen moeten op de lippen van de rubber pakkingen liggen. Smeer de halzen van de oliepan licht in met vloeibare pakking. Plaats de oliepan en zet de bouten geleidelijk vast met een aanhaalmoment van 0,7-1,0 kgfm.
Breng de motorafschermplaten aan. Breng de voorbumper aan. Vul het koelsysteem en de oliepan met de voorgeschreven vloeistoffen. Ontlucht het koelsysteem; zie 2.20.060.3, pag. 2-27.
Breng het reservewiel aan.



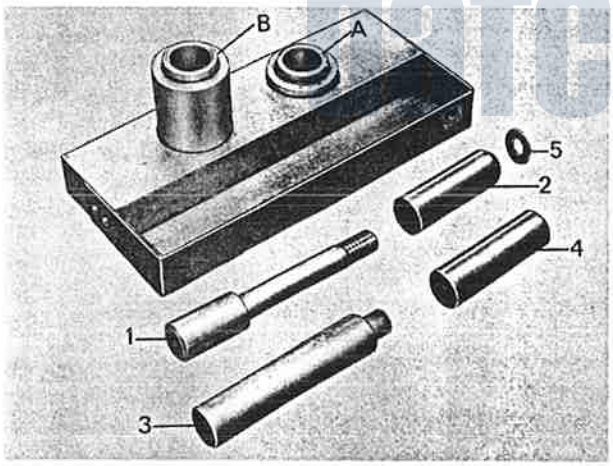
Printed in the Netherlands 09-73

# 20 ZUIGERS EN CILINDERS

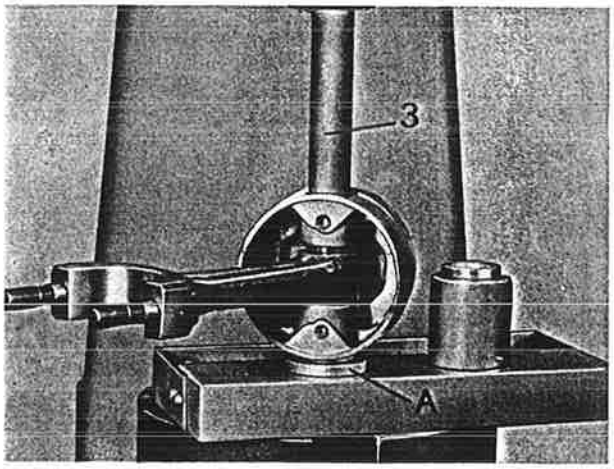


**Vervangen van alle cilinders, zuigers en zuigerveren, inclusief kleppen schuren** **2.20.010.3**

Controleer of de motor voldoende is afgekoeld.
Maak de batterijkabel (massa) los en verwijder het reservewiel. Tap de koelvloeistof van het cilinderblok af door de aftapplug bij de startmotor te verwijderen.
Neem de slangen bij de radiateur en kachel los.
Maak de gas- en chokebediening los.
Neem de uitlaatpijp bij het uitlaatspruitstuk los en los de ophangbouten bij het koppelingshuis.
Neem de overige draad- en slangverbindingen naar de cilinderkop los. Verwijder de dynamo en neem de bougiekabels los.
Verwijder de ventilatorriem.




Verwijder het kleppendeksel, de kleptuimelaaras en de klepstoterstangen.
Verwijder de kopbouten en de cilinderkop.
Verwijder de koppakking.
Verwijder de motorafschermplaten en vervolgens de oliepan. Breng de merktekens aan op de drijfstangen en de drijfstangkappen. Cilinder no. 1 aan de vliegwielzijde.
Verwijder de drijfstangmoeren en neem de drijfstangkappen met lagerschalen af. Druk de cilinders met zuigers omhoog en neem deze aan de bovenzijde uit de motor.
Verwijder de drijfstangen uit de zuigers. Handel hiertoe als volgt: Neem de zuiger met drijfstang uit de cilinderbus en verwijder de zuigerveren. Om de zuigerpen te verwijderen is gereedschap no. 2-99-265822 benodigd.
Dit gereedschap bestaat uit: grondplaat met twee geleiders „A" en „B". Geleider „A" dient voor zuigerpen demontage en geleider „B" voor zuigerpen montage.
Montagestempel (1); centreerbus (2); demontagestempel (3); dummy zuigerpen (4); en onderlegring (5).

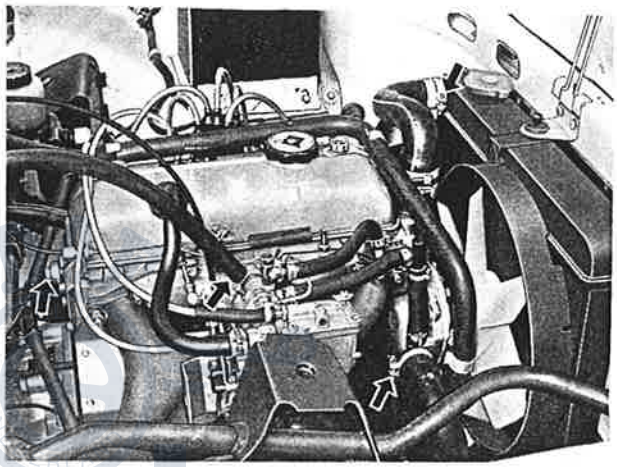



Plaats de zuiger op de geleider „A" en breng de demontagestempel (3) aan. Plaats het geheel onder een pers en pers de zuigerpen uit de drijfstang met een druk van ca. 1200 kgf.

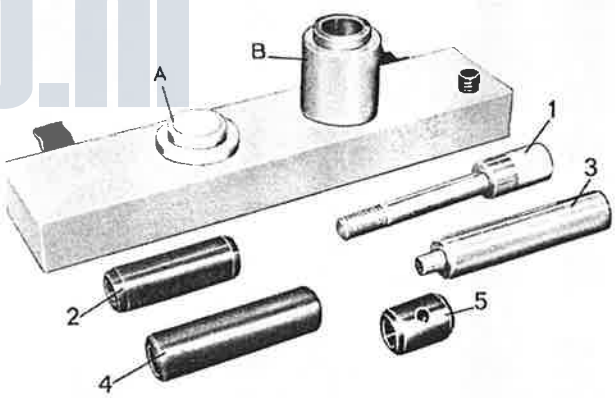
# 20 ZUIGERS EN CILINDERS

**Vervangen van alle cilinders, zuigers en zuigerveren, inclusief kleppen schuren** 2.20.010.3

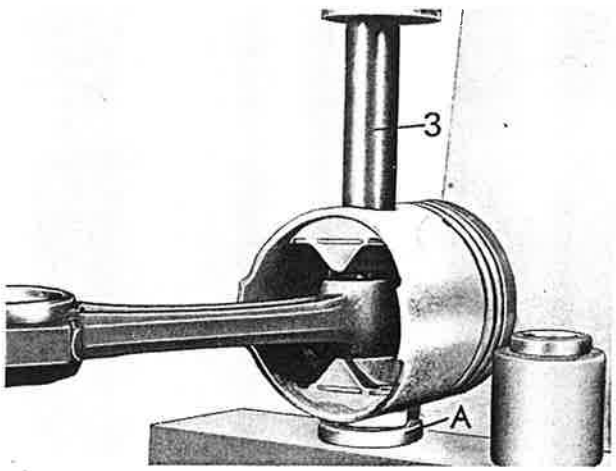
Controleer of de motor voldoende is afgekoeld.
Maak de batterijkabel (massa) los en verwijder het reservewiel. Tap de koelvloeistof van het motorblok af door de aftapplug bij de startmotor te verwijderen.
Neem de slangen bij de radiateur en kachel los.
Maak de gas- en chokebediening los.
Neem de uitlaatpijp bij het uitlaatspruitstuk los en los de ophangbouten bij het koppelingshuis.
Neem de overige draad- en slangverbindingen naar de cilinderkop los. Verwijder de dynamo en neem de bougiekabels los.
Verwijder de ventilatorriem.



Verwijder het kleppendeksel, de kleptuimelaars en de kleptoterstangen.
Verwijder de kopbouten en de cilinderkop.
Verwijder de koppakking.
Verwijder de motorafschermplaten en vervolgens de carterpan.
Verwijder de drijfstangmoeren en neem de drijfstangkappen met lagerschalen af. Druk de cilinders met zuigers omhoog en neem deze aan de bovenzijde uit de motor.
Verwijder de drijfstangen uit de zuigers. Handel hiertoe als volgt: Neem de zuiger met drijfstang uit de cilinderbus en verwijder de zuigerveren. Om de zuigerpan te verwijderen is gereedschap no. 2-99-535554 benodigd.
Dit gereedschap bestaat uit: grondplaat met twee geleiders „A" en „B". Geleider „A" dient voor zuigerpen demontage en geleider „B" voor zuigerpen montage.
Montagestempel (1); centreerbus (2); demontagestempel (3); dummy zuigerpen (4); en verzinkgereedschap (5).

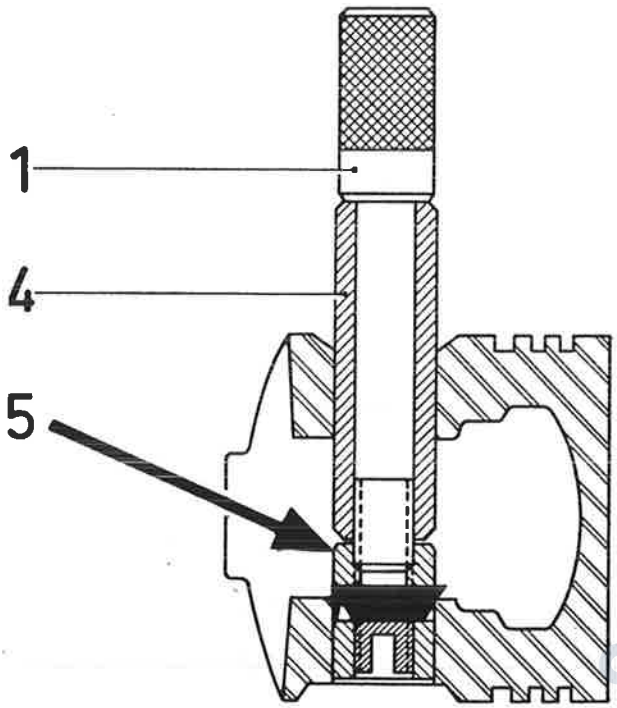



Plaats de zuiger op de geleider „A" en breng de demontagestempel (3) aan. Plaats het geheel onder een pers en pers de zuigerpen uit de drijfstang met een druk van ca. 1200 kgf (2650 ft.lbs).

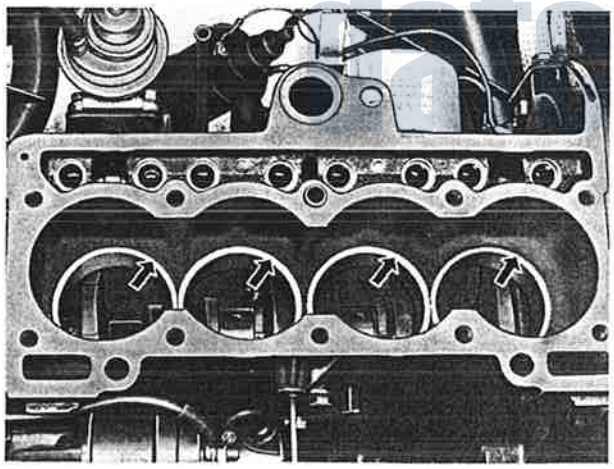



dafclub.nl

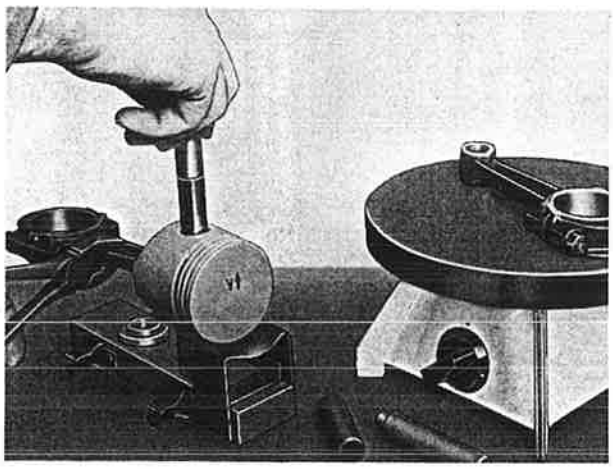
Printed in the Netherlands 04-72




Controleer de zuigerpenboring in de drijfstangen op beschadiging. Controleer vervolgens de drijfstangen met behulp van de dummyzuigerpen (4) op een drijfstangrichtapparaat.
Aan de buitenzijde van een der zuigerpenboringen in de zuiger bevindt zich een afgedraaid vlak. In deze zuigerpenboring moet, indien niet aanwezig, aan de andere zijde van het afgedraaide vlak een kleine afschuining van 0,5 mm (.020") worden gemaakt. Dit geschiedt met behulp van montagestempel (1), dummyzuigerpen (4) en verzinkgereedschap (5).
Schuif de houder van het verzinkgereedschap (5) tussen de twee zuigerpenboringen in de zuiger; de snijkant van het gereedschap moet naar de te verzinken zuigerpenboring zijn gekeerd. Schuif de dummizuigerpen (4) op de montagestempel en draai deze in de houder van het verzinkgereedschap. Maak een gelijkmatige afschuining door het gereedschap te draaien en er tegelijkertijd licht op te drukken.
Controleer of de zuigerpen in de betreffende nieuwe zuiger vrij draait. Verhit de vier drijfstangen tot minimaal 250° C (482° F). Dit verhitten kan gebeuren in een daartoe geschikte oven of op twee electrische kookplaten van elk 2000 W. Daar het verhitten minstens 10 minuten duurt kunnen tijdens het verhitten andere werkzaamheden worden verricht.
Neem de klepstoters uit het blok en leg ze weg in de volgorde zoals deze zijn uitgenomen.



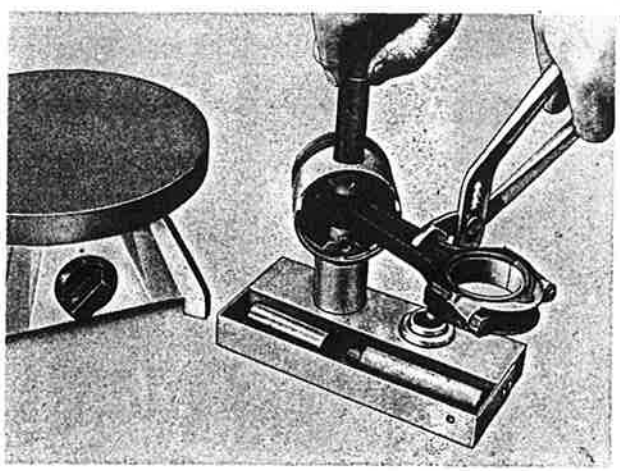
Reinig het motorblok uitwendig. Maak de bovenzijde van het blok goed schoon.
Reinig het motorblok inwendig. Maak vooral de afdichtrand van cilinderblok en cilinderbus goed schoon.
Reinig de nieuwe delen. Schuif de nieuwe zuigerpen over de montagestempel en draai de centreerbus op de stempel handvast. Smeer de zuigerpenboringen in de zuiger en de zuigerpen in met olie.



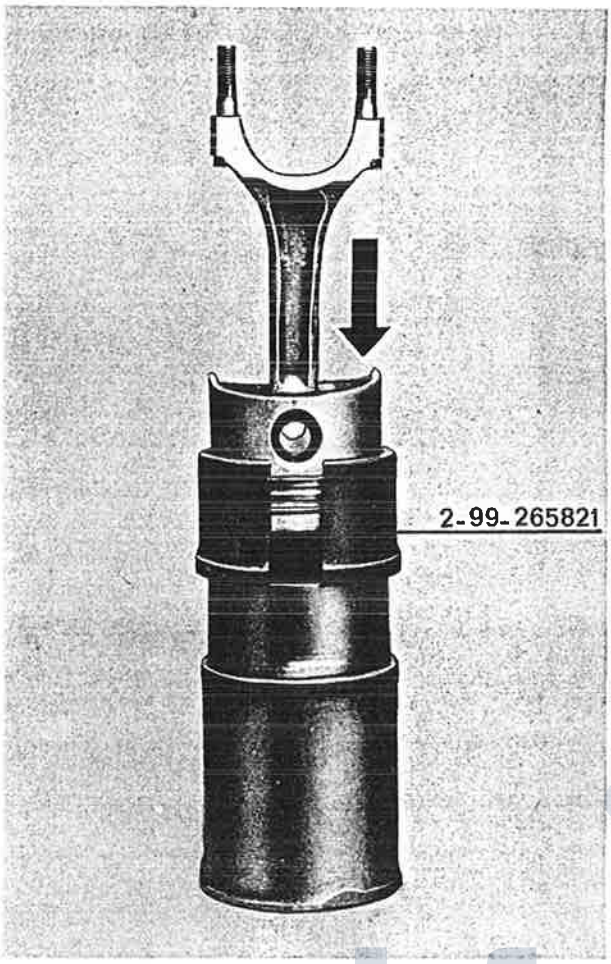
Leg de zuiger, met de zuigerkop naar rechts gekeerd, zodanig op de montagegeleider (B) van de grondplaat dat het pijltje op de zuigerkop omhoog wijst en de zuigerpenboring van de zuiger op de kraag van de geleider rust. Maak zonodig een stuk hulpgereedschap dat de zuiger niet kan kantelen.
De volgende handelingen moeten snel worden uitgevoerd: Pak de verhitte drijfstang met een tang zodanig beet dat de merktekens op de drijfstangkap naar u toe zijn gericht. Breng de kop van de drijfstang in de zuiger en druk de zuigerpen snel in de zuiger; wacht enkele seconden en verwijder dan het speciaalgereedschap.
Herhaal bovengenoemde handelingen voor de overige zuigers en drijfstangen.

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

Plaats de onderlegring (5) in de montagegeleider (B) van de grondplaat.
Leg de zuiger, met de zuigerkop naar rechts gekeerd, zodanig op de montagegeleider (B) van de grondplaat dat het pijltje op de zuigerkop omhoog wijst en de zuigerpenboring van de zuiger op de kraag van de geleider rust.
De volgende handelingen moeten snel worden uitgevoerd:
Pak de verhitte drijfstang met een tang zodanig beet dat de merktekens op de drijfstangkap naar u toe zijn gericht.
Breng de kop van de drijfstang in de zuiger en druk de zuigerpen snel in de zuiger; wacht enkele seconden en verwijder dan het speciaalgereedschap.
Herhaal bovengenoemde handelingen voor de overige zuigers en drijfstangen.



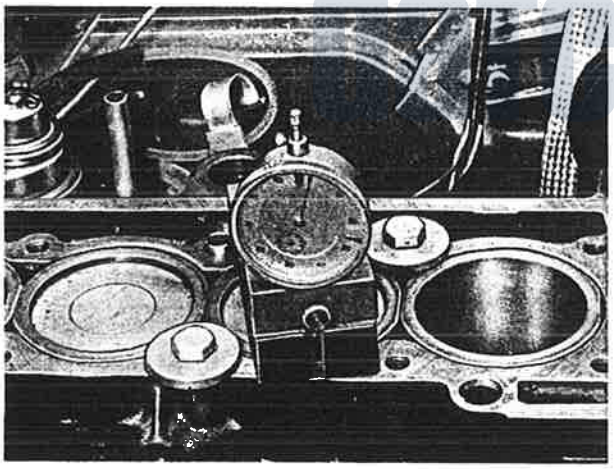
Printed in the Netherlands 09-73



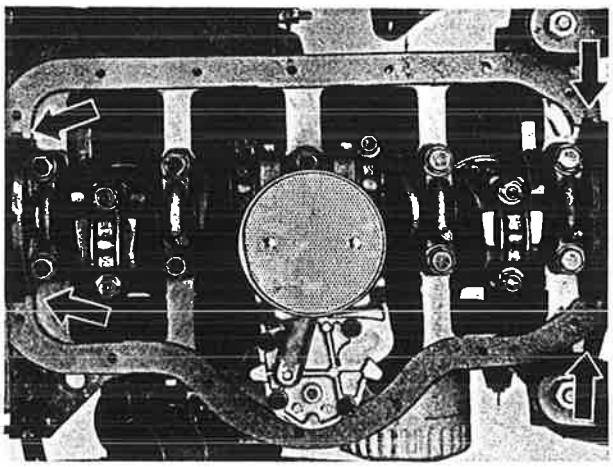

Monteer de zuigerveren op de zuiger, olie ze in en verdeel de zuigerveersloten gelijkmatig over de omtrek van de zuiger. De bovenste zuigerveer is chroomgehard. De tweede compressieveer is taps (het merkteken op deze zuigerveer moet naar de bovenzijde van de zuiger zijn gericht.) De olieschraapveer is een zogenaamde U-Flex schraapveer. Opmerking: De slotopening van de zuigerveren mag nooit worden vergroot.
Olie de zuiger en de cilinderbus in.
Monteer de complete zuiger met drijfstang in de cilinderbus met behulp van zuigerveerklem no. 2-99-265821.
Leg een cilinderbuspakking van 0,10 mm dik met rood merkteken om de cilinderbussen en plak deze vast met een weinig vet. Controleer of de afdichtvlakken van de cilindervoet in het cilinderblok goed schoon zijn en reinig zonodig. Druk de cilinderbussen met de hand aan om goed aanliggen van de pakkingen te verkrijgen.

N.B. De zuiger met drijfstang gemerkt met „1" moet zich aan de vliegwielzijde bevinden, terwijl de pijl op de zuigerkop naar de vliegwielzijde van het cilinderblok moet wijzen.

Opmerking: Controleer de drijfstanglagerschalen en vervang deze indien het nodig is. Zorg dat alle lagerschaalzittingen stof- en olie vrij zijn voordat de lagerschalen worden gemonteerd.

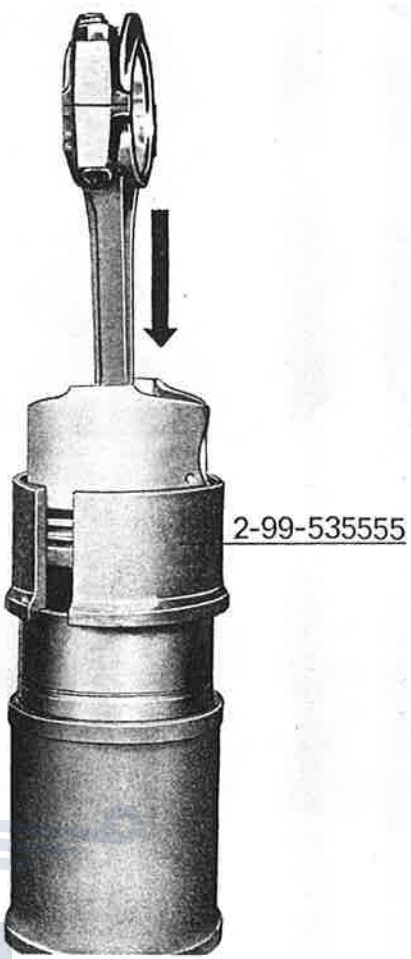


Zet de cilinderbus vast door de cilinderbusklemplaten (no. 2-99-535553) gelijkmatig vast te zetten (handvast).
Controleer met een klokmicrometer hoever deze cilinderbus boven het cilinderblok uitsteekt. Deze waarde moet 0,04-0,11 mm bedragen. De hoogte kan zonodig worden gecorrigeerd door een andere cilinderbuspakking te monteren.
De cilinderbuspakkingen zijn in de volgende dikten verkrijgbaar:
0,08 mm blauw merkteken
0,10 mm rood merkteken
0,12 mm groen merkteken
Handel voor de overige cilinders op overeenkomstige wijze. Controleer of de platte kanten van de cilinderbussen evenwijdig ten opzichte van elkaar liggen.
Het maximaal onderling verschil in hoogte met naaste cilinders bedraagt 0,04 mm.

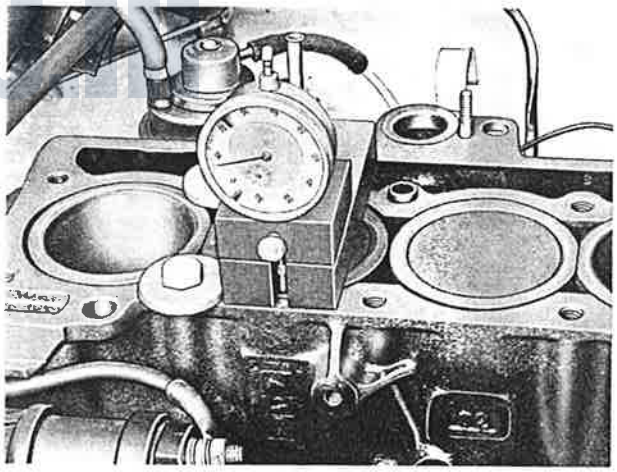


Zet de vier cilinders met de cilinderbusklepplaten vast. Plaats de bovenste drijfstanglagerschalen in de drijfstangen en smeer ze in met olie. Druk de drijfstangen op de kruktappen. Plaats de onderste drijfstanglagerschalen in de lagerkappen, smeer ze in met olie en monteer de kappen op de drijfstangen.
Zet vervolgens de nieuwe drijfstangmoeren vast met een aanhaalmoment van 4,0-4,5 kgfm.
Plaats de rubberpakkingen in de groeven van het distributiedeksel en de achterste hoofdlagerkap. Let er hierbij op, dat de lip van de pakking in de betreffende uitsparing van het deksel resp. de lagerkap valt.
Smeer de kurkpakkingen licht in met vet en breng de kurkpakkingen aan. De uiteinden van de pakkingen moeten op de lippen van de rubberpakkingen liggen. Smeer de halzen van de oliepan licht in met vloeibare pakking. Plaats de oliepan en zet de bouten geleidelijk vast met een aanhaalmoment van 0,7-1,0 kgfm. Breng de motorafschermplaten aan.

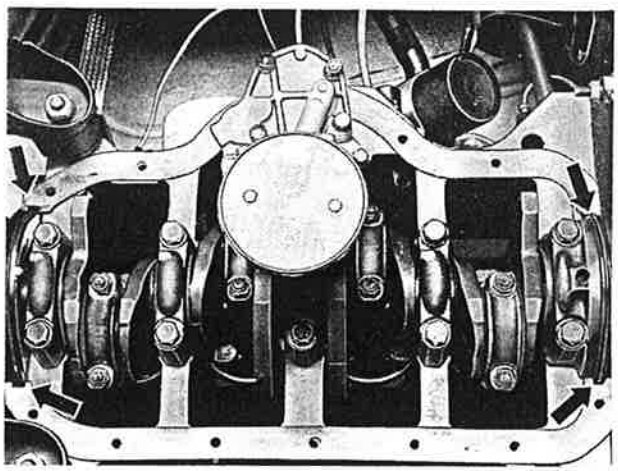
Monteer de zuigerveren op de zuiger, olie ze in en verdeel de zuigerveersloten gelijkmatig over de omtrek van de zuiger. De bovenste zuigerveer is chroomgehard. De tweede compressieveer is taps (het merkteken op deze zuigerveer moet naar de bovenzijde van de zuiger zijn gericht.) De olieschraapveer is een zogenaamde U-Flex schraapveer.
Olie de zuiger en de cilinderbus in.
Monteer de complete zuiger met drijfstang in de cilinderbus met behulp van zuigerveerklem no. 2-99-535555.
Leg een cilinderbuspakking van 0,10 mm (.004") dik met **rood** merkteken om de cilinderbussen en plak deze vast met een weinig vet. Controleer of de afdichtvlakken van de cilindervoet goed schoon zijn en reinig zonodig. Druk de cilinderbussen met de hand aan om goed aanliggen van de pakkingen te verkrijgen.
N.B. De zuiger met drijfstang gemerkt met „1" moet zich aan de vliegwielzijde bevinden, terwijl de pijl op de zuigerkop naar de vliegwielzijde van het motorblok moet wijzen.




Zet twee cilinderbussen vast door de cilinderbusklemplaten (no. 2-99-535553) gelijkmatig vast te zetten.
Controleer met een klokmicrometer hoever deze twee cilinderbussen boven het motorblok uitsteken. Deze waarde moet 0,05-0,12 mm (.002"-.005") bedragen. De hoogte kan zonodig worden gecorrigeerd door andere cilinderbuspakkingen te monteren.
De cilinderbuspakkingen zijn in de volgende dikten verkrijgbaar:
0,07 mm (.003") blauw merkteken
0,10 mm (.004") rood merkteken
0,13 mm (.005") groen merkteken (indien aanwezig).
Handel voor de overige twee cilinders op overeenkomstige wijze. Controleer of de platte kanten van de cilindervoeringen evenwijdig ten opzichte van elkaar liggen.

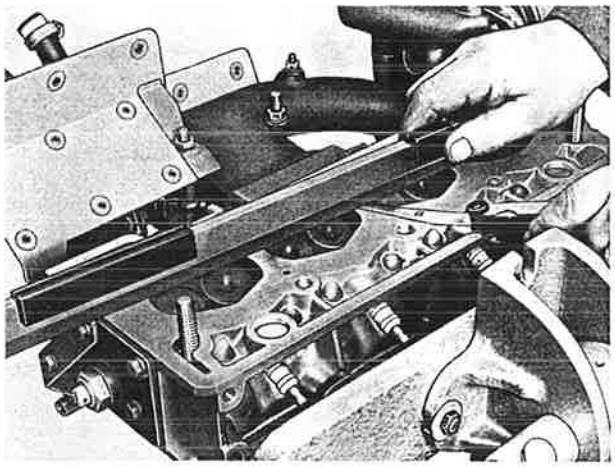


Zet de vier cilinders met de cilinderbusklepplaten vast.
Plaats de bovenste drijfstanglagerschalen in de drijfstangen en smeer ze in met olie. Druk de drijfstangen op de kruktappen. Plaats de onderste drijfstanglagerschalen in de lagerkappen, smeer ze in met olie en monteer de kappen op de drijfstangen.
Zet vervolgens de nieuwe drijfstangmoeren vast met een aanhaalmoment van 3,0-3,5 kgfm (21,7-25 ft.lbs).
Plaats de rubberpakkingen in de groeven van het distributiedeksel en de achterste hoofdlagerkap. Let er hierbij op, dat de lip van de pakking in de betreffende uitsparing van het deksel resp. de lagerkap valt.
Smeer de kurkpakkingen licht in met vet en breng de kurkpakkingen aan. De uiteinden van de pakkingen moeten op de lippen van de rubberpakkingen liggen. Smeer de halzen van de carterpan licht in met vloeibare pakking. Plaats de carterpan en zet de bouten geleidelijk vast met een aanhaalmoment van 0,7-1,0 kgfm (5,1-7,2 ft.lbs). Breng de motorafschermplaat aan.

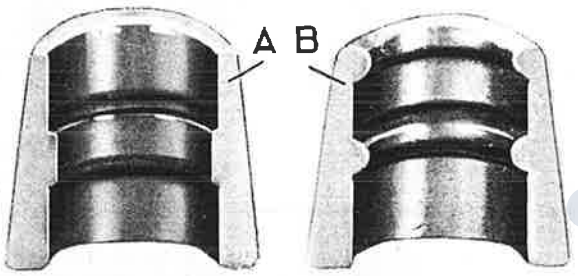


Printed in the Netherlands 04-72

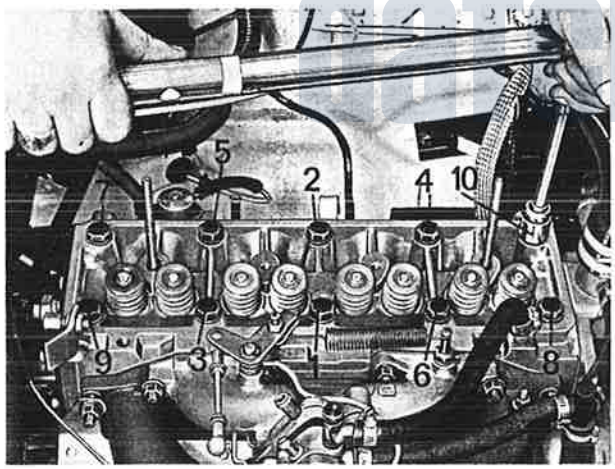
2 - 26



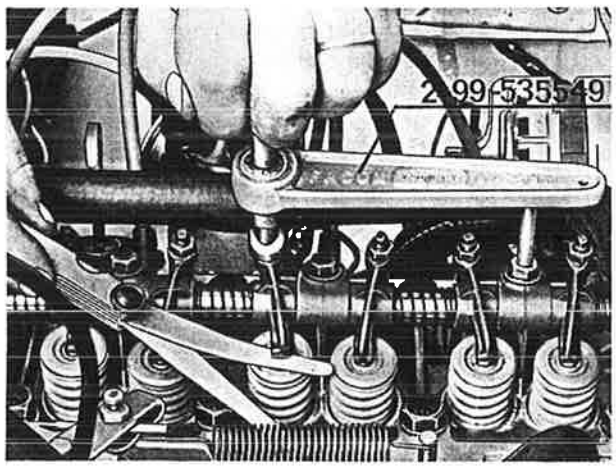
Verwijder van de cilinderkop de dynamosteun, hijsoog en bougies. Plaats de cilinderkop, kompleet met de kleppensteunplaat, in de montagestandaard (no. 2-99-535556) en plaats het geheel in de motorbok.
Plaats de klepveerspanner op de cilinderkop. Verwijder de klepspietjes, klepveerschotels, klepveren en drukringen. Draai de cilinderkop om, verwijder de kleppen en leg deze weg in de volgorde zoals deze zijn uitgenomen. Ontkool de kleppen en de verbrandingskamers in de cilinderkop. Maak de cilinderkop schoon en controleer het koppakkingsvlak met behulp van een stalen rei. De maximaal toelaatbare afwijking bedraagt 0,05 mm (.020"). Zonodig moet de kop worden gevlakt. Controleer de hoogte van de cilinderkop. Voor de BB110E motor bedraagt de standaardmaat 71,42 ± 0,05 mm (2.814 ± .020"); de minimaal toelaatbare hoogte bedraagt 71,12 mm (2.802"). Beneden deze waarde moet de cilinderkop worden vervangen. Voor de BR110E motor (Marathon) bedraagt de standaardmaat 69,42 ± 0,05 mm (2.735 ± .020"); de minimaal toelaatbare hoogte bedraagt 69,12 mm (2.723").
Schuur de kleppen in op de klepzittingen en reinig de cilinderkop en kleppen.




Smeer de klepstelen met olie en plaats de kleppen op hun oorspronkelijke plaats in de cilinderkop. Monteer de kleppensteunplaat en draai de cilinderkop om. Plaats de drukringen waarop de klepveren rusten, de klepveren en de klepveerschotels.
Attentie: De klepveerwindingen hebben een spoedverloop; de zijde waar de windingen het dichtst bij elkaar liggen moet naar de cilinderkop zijn gericht.
Druk de klepveren samen met de klepveerspanner (no. 2-99-535556) en monteer de klepspietjes. Let er hierbij op dat de klepspietjes voor de inlaatkleppen (A) en voor de uitlaatkleppen (B) verschillend zijn.



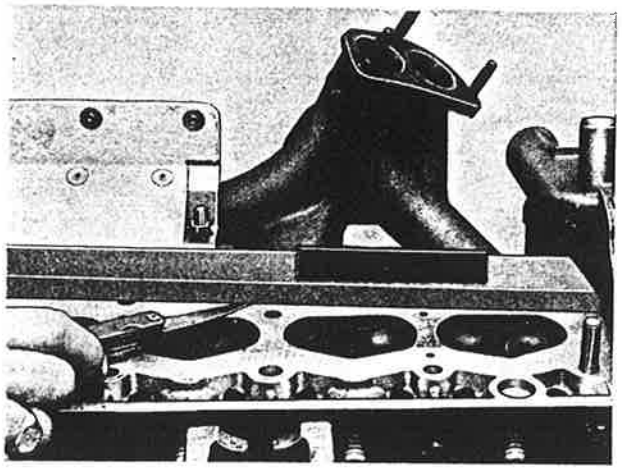

Breng de klepstoters in de oorspronkelijke volgorde aan. Leg de koppakking op het motorblok; hierbij moet „HAUTTOP" zich aan de bovenzijde bevinden. Plaats de cilinderkop op het motorblok en zet de cilinderkopbouten vast met een aanhaalmoment van 5,5-6,5 kgfm (40-47 fl.lbs) volgens de in de afbeelding aangegeven volgorde.
Breng de klepstoterstangen in de oorspronkelijke volgorde aan.
Plaats de tuimelaaras op de cilinderkop. Breng de verende sluitringen, met de bolle zijde naar de moer of de boutkop gericht, aan en draai de moeren en tapbouten geleidelijk vast met een aanhaalmoment van 1,5-1,75 kgfm (11-13 ft.lbs).



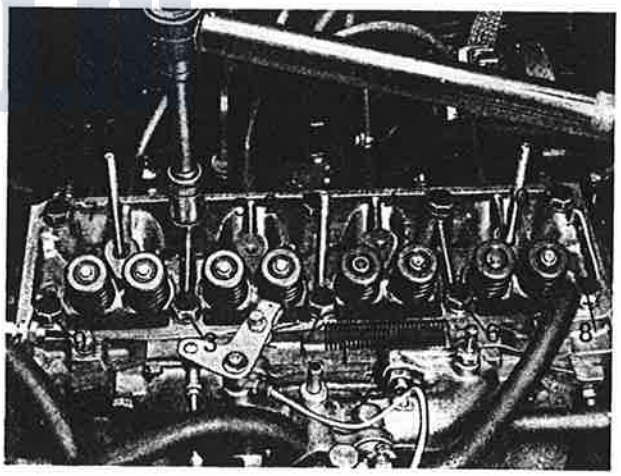

Stel de klepspeling af met de sleutel no. 2-99-535549. De klepspeling bedraagt bij koude motor:
Inlaat 0.15 mm (.006")
Uitlaat 0,20 mm (.008").
Opmerking: Na 500 km moeten de kopbouten worden nagetrokken (hierbij de bouten eerst iets lossen en daarna op de voorgeschreven waarden aantrekken) en de klepspeling worden afgesteld.
Breng de dynamosteun, de dynamo, de ventilatorriem, het hijsoog en het kleppendeksel aan. Breng de bougiekabels aan. Breng de overige draad- en slangverbindingen naar de cilinderkop aan. Zet de koelwater- en kachelslangen vast. Maak de uitlaatpijp bij het spruitstuk vast. Hierbij moet de uitlaatpijpklem bij het spruitstuk eerst iets worden dichtgeknepen. Tenslotte de uitlaatpijp bij het koppelingshuis vastzetten.
Maak de gas- en chokebediening vast. Maak de massakabel vast.
Vul en ontlucht het koelsysteem; zie 2.30.060.3, pag. 27.
Breng het reservewiel aan.

CLUB NEDERLAND
defalubal

Verwijder van de cilinderkop de dynamosteun, hijsoog en bougies. Plaats de cilinderkop, kompleet met de kleppensteunplaat, in de montagestandaard (no. 2-99-535556) en plaats het geheel in de motorbok.
Plaats de klepveerspanner op de cilinderkop. Verwijder de klepspietjes, klepveerschotels, klepveren en drukringen. Draai de cilinderkop om, verwijder de kleppen en leg deze weg in de volgorde zoals deze zijn uitgenomen. Ontkool de kleppen en de verbrandingskamers in de cilinderkop. Maak de cilinderkop schoon en controleer het koppakkingsvlak met behulp van een stalen rei. De maximaal toelaatbare afwijking bedraagt 0,05 mm. Zonodig moet de kop worden gevlakt. Controleer de hoogte van de cilinderkop. Voor de B130 motor bedraagt de standaardmaat 73,40 ± 0,05 mm, de minimaal toelaatbare hoogte bedraagt 73,10 mm. Beneden deze waarde moet de cilinderkop worden vervangen.
Schuur de kleppen in op de klepzittingen en reinig de cilinderkop en kleppen.

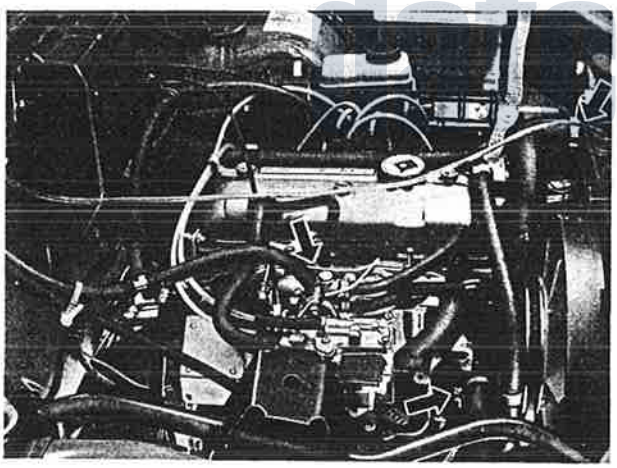


Breng de klepstoters in de oorspronkelijke volgorde aan. Leg de koppakking op het cilinderblok; hierbij moet „HAUT-TOP"' zich aan de bovenzijde bevinden. Plaats de cilinderkop op het cilinderblok en zet de cilinderkopbouten vast met een aanhaalmoment van 5,5-6,5 kgfm volgens de in de afbeelding aangegeven volgorde.
Breng de klepstoterstangen in de oorspronkelijke volgorde aan.
Plaats de tuimelaaras op de cilinderkop. Breng de verende sluitringen, met de bolle zijde naar de moer of de boutkop gericht, aan en draai de moeren en tapbouten geleidelijk vast met een aanhaalmoment van 1,5-1,75 kgfm.



Printed in the Netherlands 09-73

# 30 KOELSYSTEEM

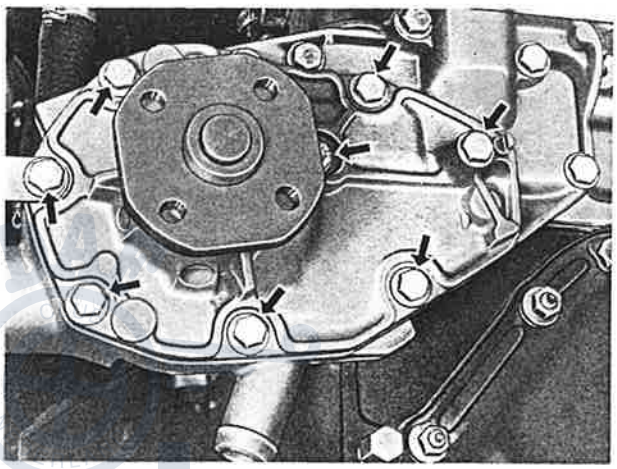


Breng de snaarschijf en ventilator aan en zet de boutjes vast met een aanhaalmoment van 2-2,5 kgfm.
Breng de V-snaar aan en stel de voorspanning af.
Breng de radiateur aan, sluit de slangen aan en vul het koelsysteem met de voorgeschreven koelvloeistof. Ontlucht het koelsysteem als volgt:
Sluit een slang aan op de ontluchter van de kachel en hang het andere uiteinde in de radiateur. Zet de kachel op „heet", start de motor en draai de ontluchter bij de carburateur dicht. Laat de motor drie minuten met iets verhoogd stationair toerental draaien en draai vervolgens de ontluchter op de kachel dicht en zet de motor af.
Verwijder de slang en vul het koelsysteem zonodig bij.
Breng de radiateurdop aan.
Breng het reservewiel aan.
Opmerking: Koelvloeistof bestaat voor 1/3 deel uit een corrosie- en vorstbeveiligingsmiddel specificatie nr. BS 3152 en voor 2/3 deel uit water. De koelvloeistof moet telkens na 1 jaar ververst worden om corrosie- en vorst beveiliging (—20° C) te waarborgen.

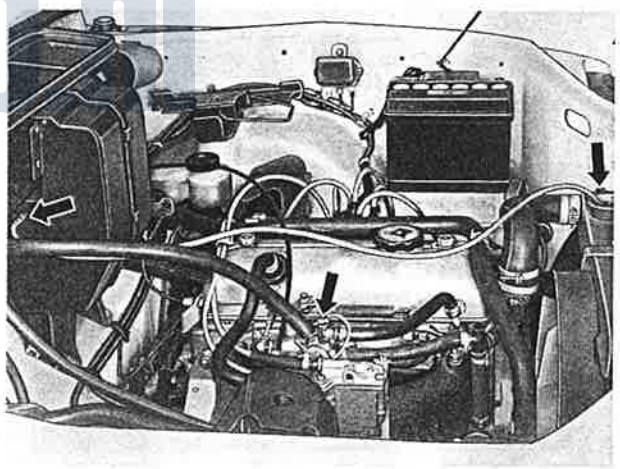
DAF CLUB NEDERLAND
defolubel

# 30 KOELSYSTEEM

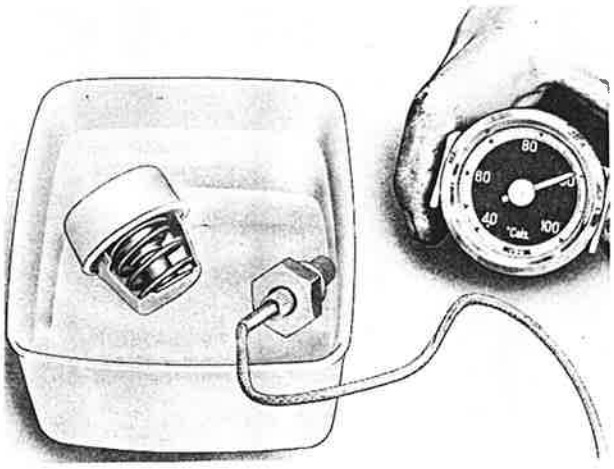
**Vervangen van het komplete waterpompdeksel** **2.30.060.3**
Tap de radiateur af.
Maak de koelwaterslangen bij de radiateur los.
Maak de radiateurophanging aan de onder- en bovenzijde los en verwijder de radiateur.
Verwijder de V-snaar en de ventilator met snaarschijf. Verwijder het waterpompdeksel van het pomphuis. Maak het pakkingvlak van het pomphuis goed schoon. Plaats een nieuwe pakking, breng het nieuwe komplete waterpompdeksel op het pomphuis aan en zet de boutjes vast met een aanhaalmoment van 0,7-1,2 kgfm (5,1-8,7 ft.lbs).



Breng de snaarschijf en ventilator aan en zet de boutjes vast met een aanhaalmoment van 2-2,5 kgfm (14,5-18 ft.lbs).
Breng de V-snaar aan en stel de voorspanning af.
Breng de radiateur aan, sluit de slangen aan en vul het koelsysteem met de voorgeschreven koelvloeistof. Ontlucht het koelsysteem als volgt:
Sluit een slang aan op de ontluchter van de kachel en hang het andere uiteinde in de radiateur. Zet de kachel op „heet", start de motor en draai de ontluchter bij de carburateur dicht. Laat de motor drie minuten met iets verhoogd stationair toerental draaien en draai vervolgens de ontluchter op de kachel dicht en zet de motor af.
Verwijder de slang en vul het koelsysteem zonodig bij.
Breng de radiateurdop aan.
Breng het reservewiel aan.

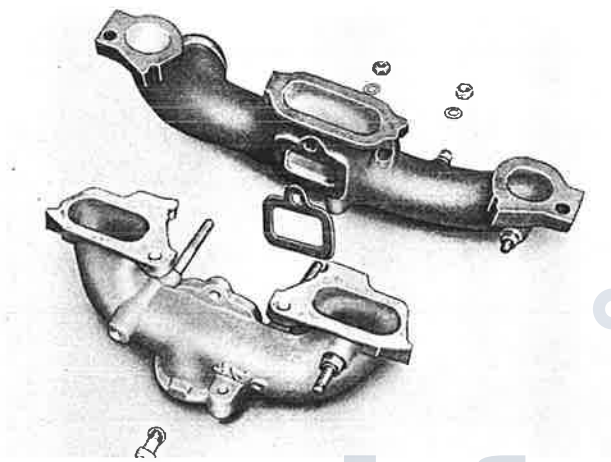


**Testen en eventueel vervangen van de thermostaat** **2.30.110.3**
Draai de beide slangklemmen van de slang bij de waterpomp los. Trek de slang van de waterpomp en neem de thermostaat uit de slang. Leg de thermostaat in een bak met water.
Verwarm het water en lees de temperatuur af op een thermometer, waarbij de thermostaat opent. De thermostaat moet openen bij 89 - 3° C en is bij 100° C maximaal 7 mm geopend.

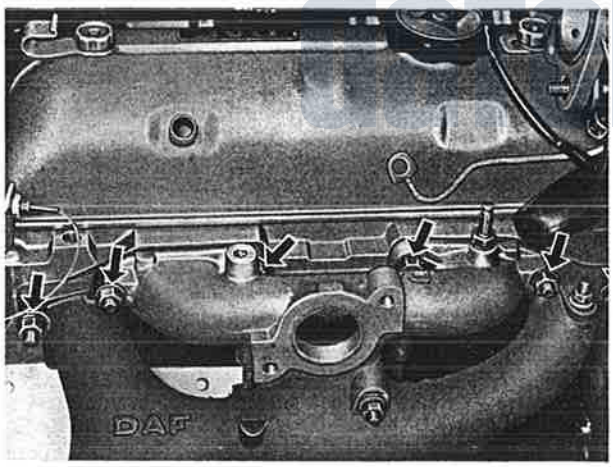



Printed in the Netherlands 04-72

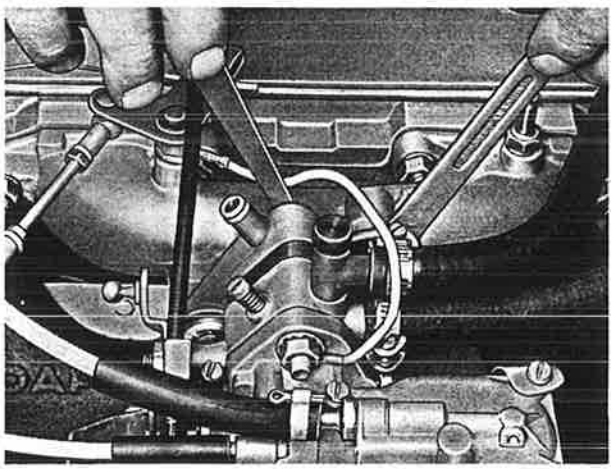
# 35 INLAAT- EN UITLAATSPRUITSTUK



**Vervangen van het inlaat- of uitlaatspruitstuk** **2.35.010.3**
Maak de massakabel bij de batterij los.
Neem de kogelkoppeling van de gasstang bij de carburateur los, alsmede de bedrading voor de vacuumbedieningsschakelaar.
Neem de vacuumslang naar de electro-magnetische klep en de slang naar het kleppendeksel los.
Verwijder de komplete tussenhefboom van de gasbediening uit het spruitstuk. Neem de carburateur bij het spruitstuk los en leg de carburateur opzij.
Neem de uitlaatpijp bij het uitlaatspruitstuk los en los de ophangbouten bij het koppelingshuis.
Verwijder het hitteschild. Verwijder het inlaat- en uitlaatspruitstuk.




Verwijder de centrale bevestigingsbout en de twee moeren van de tapeinden. Reinig het inlaat- en uitlaatspruitstuk. Vervang zonodig een der delen door een nieuw exemplaar. Reinig de pakkingvlakken van de cilinderkop en spruitstuk. Breng de nieuwe pakking tussen inlaat- en uitlaatspruitstuk aan en draai de centrale bevestigingsbout en de twee moeren slechts **handvast** aan; bij montage op de cilinderkop moet het spruitstuk kunnen centreren.
Breng een nieuwe pakking aan, plaats het inlaat- en uitlaatspruitstuk en zet de messing moeren vast met een aanhaalmoment van 1,5-2 kgfm (11-14,5 ft.lbs).
Breng het hitteschild aan. Draai de centrale bevestigingsbout en de twee moeren goed vast.



Knijp de uitlaatpijpklem iets dicht. Zet de uitlaatpijp eerst bij het spruitstuk vast en vervolgens bij het koppelingshuis. Breng de komplete tussenhefboom van de gasbediening op het spruitstuk aan.
Plaats een nieuwe rubber afdichtring in de carburateurflens. Bevestig de carburateur aan het spruitstuk en draai de twee bouten zover aan tot de opening tussen carburateur en spruitstuk 0,7-0,8 mm (.028-.032") bedraagt.
Sluit de gasstang aan. Sluit de vacuumslang en de carterventilatieslang aan. Bevestig de massakabel aan de batterij.
Stel de carburateur en de vacuumbedieningsschakelaar af; zie hiervoor groep 3 en 4.

## TECHNISCHE GEGEVENS MOTOR B130

### ALGEMEEN

| | |
|---|---|
| Type | B130 |
| Uitvoering | benzinemotor - 4 cil. verticaal in lijn - 4 tact - watergekoeld kleppen in kop |
| Boring, nominaal | 73 mm |
| Slag | 77 mm |
| Cilinderinhoud | 1289 cm³ |
| Compressieverhouding | 8,5 : 1 |
| Stationair afstelling | 3 ± 0,5% CO bij 725 ± 25 t.p.m. bij min. 60° C olietemp. |
| Vermogen (volgens DIN 70020) | 57 pk bij 5200 omw./min. |
| Koppel (volgens DIN 70020) | 9,6 kgfm bij 2800 omw./min. |
| Compressiedruk | 11-12 kg/cm² |
| Compressiedruk, toelaatbaar verschil tussen de cilinders | ± 0,5 kg/cm² |
| Carterinhoud | max.: 3 l.<br>min.: 2 l. |
| Oliesoort | bij buitentemp. boven + 10° C: SAE20W40<br>bij buitentemp. beneden + 10° C: SAE10W30 |
| Oliedruk, stationair (80° C olietemp.) | 1-1,5 kg/cm² |
| Oliedruk, bij n = 3000 (80° C olietemp.) | 3,5-4,5 kg/cm² |
| Oliedrukschakelaar, inschakeldruk | 0,27-0,43 kg/cm² |
| Inhoud oliefilter | 0,25 l. |
| Gewicht motor (incl. olie en complete koppeling, excl. water) | 109 kgf |

### AANHAALKOPPELS

| | | | |
|---|---|---|---|
| Cil. kopbouten | M10x1,5 | 5,5-6,5 | kgfm |
| Drijfstang moeren | M8x1 | 4-4,5 | kgfm |
| Wielbouten | M9x1 | 4,5-5 | kgfm |
| Lagerkap bouten | M10x1,5 | 5,5-6,5 | kgfm |
| Bout snaarschijf-krukas | M12x1,75 | 7-8 | kgfm |
| Bouten huis en deksel oliepomp | M6x1 | 0,7-1 | kgfm |
| Bouten oliepan | M6x1 | 0,7-1 | kgfm |
| Aftapplug | M18x1,5 | 2-2,5 | kgfm |
| Oliedrukschakelaar | M14x1,5 | 2-2,5 | kgfm |
| Bout van kettingwiel aan nokkenas | M8x1,25 | 2,7-3,2 | kgfm |
| Bout en moer stoel tuimelaaras | M7x1 | 1,5-1,75 | kgfm |
| Bout uitl.- aan inl. spruitstuk | M7x1 | 1-1,75 | kgfm |
| Bout uitl.- aan inl. spruitstuk (Inbus) | M7x1 | 1,5-2 | kgfm |
| Moer uitl.- aan inl. spruitstuk | M8x1,25 | 1,5-2 | kgfm |
| Moer in- en uitl. spruitstuk aan kop | M8x1,25 | 1,5-2 | kgfm |
| Moer bev. carb. aan inl. spruitstuk | M8x1,25 | 1,5-2 | kgfm |
| Bout en moer bev. benzinepomp | M8x1,25 | 1,5-2 | kgfm |
| Bougies | M14x1,25 | 2-3 | kgfm |
| Bout en moer bev. startmotor | M8x1,25 | 2-2,5 | kgfm |
| Bout en bev. waterpomp snaarschijf en ventilator | M8x1,25 | 2-2,5 | kgfm |
| Bout bev. dynamo | M10x1,5 | 4,5-5 | kgfm |
| Bout dynamosteun op cil.kop | M8x1,25 | 1-1,75 | kgfm |
| Moer bev. stroomverdeler | M7x1 | 0,5-1 | kgfm |
| Bouten bev. kettingspanner | M6x1 | 0,7-1 | kgfm |
| Bouten bev. huis en deksel waterpomp | M6x1 | 0,7-1 | kgfm |
| Ophangrubber vóór aan motor | M10x1,25 | 2,5-2,75 | kgfm |
| Ophangrubber aan carrosserie | M10x1,25 | 4,2-4,7 | kgfm |
| Ophangrubber achter aan motor | M8x1,25 | 1,8-2 | kgfm |
| Ophangrubber aan carrosserie | M10x1,25 | 4,2-4,7 | kgfm |
| Beugel uitl. pijp bev. aan koppelingshuis | M8x1,25 | 1,8-2 | kgfm |
| Bouten en moeren, distributiedeksel | M6x1 | 0,8-1,2 | kgfm |

dafclub.nl

Printed in the Netherlands 09-73

## TECHNISCHE GEGEVENS MOTOR BB110E

### ALGEMEEN

| | |
|---|---|
| Type | BB110E |
| Uitvoering | benzinemotor - 4 cil. verticaal in lijn - 4 tact - watergekoeld kleppen in kop. |
| Boring, nominaal | 70 mm 2.756" |
| Slag | 72 mm 2.835" |
| Cilinderinhoud | 1108,4 cm³ 67,6 cu.in. |
| Compressieverhouding | 8,5 : 1 |
| Stationair afstelling | 3±0,5 %CO bij 725±25 t.p.m. bij min. 60°C olietemp. |
| Vermogen (SAE) | 53 pk bij 5000 omw./min. |
| Koppel (SAE) | 8,2 kgfm (59,3 ft. lbs) bij 3000 omw./min. |
| Vermogen (volgens DIN 70020) | 47 pk bij 5000 omw./min. |
| Koppel (volgens DIN 70020) | 7,6 kgfm (50 ft. lbs) bij 2700 omw./min. |
| Compressiedruk | 11-12 kg/cm² 156-170 p.s.i. |
| Compressiedruk, toelaatbaar verschil tussen de cilinders | ± 0,5 kg/cm² ± 7 p.s.i. |
| Carterinhoud | max.: 3 l. 5,3 pints (Br) = 6,5 pints (USA) |
| | min. : 2 l. 3,5 pints (Br) = 4,2 pints (USA) |
| Oliesoort | Bij buitentemp. boven + 10°C: SAE20W40<br>Bij buitentemp. beneden + 10°C: SAE10W30 |
| Oliedruk, stationair (80° C olietemp.) | 1-1,5 kg/cm² 14,2-21,3 p.s.i. |
| Oliedruk, bij n= 3000 (80° C olietemp.) | 3,5-4,5 kg/cm² 49,7-63,9 p.s.i. |
| Oliedrukschakelaar, inschakeldruk | 0,27-0,43 kg/cm² 3,8-6 p.s.i. |
| Inhoud oliefilter | 0,25 l. |

| | |
|---|---|
| Type | BR110E |
| Compressieverhouding | 10 : 1 |
| Vermogen (SAE) | 63 pk bij 5600 omw./min. |
| Koppel (SAE) | 8,7 kgfm (63 ft.lbs) bij 3500 omw./min. |
| Vermogen (volgens DIN 70020) | 55 pk bij 5600 omw./min. |
| Koppel (volgens DIN 70020) | 8,2 kgfm (59,3 ft.lbs) bij 3000 omw./min. |
| Compressiedruk | 12,2-12,9 kg/cm² (88-93 p.s.i.) |
| Voor de overige gegevens wordt verwezen naar motor BB110E | |

### AANHAALKOPPELS

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Cil. kop bouten | M10x1,5 | 5,5-6,5 | kgfm | 40-47 ft. lbs. |
| Drijfstang moeren | M8x1 | 3-3,5 | kgfm | 21.7-25.3 ft. lbs. |
| Vliegwielbouten | M9x1 | 4,5-5 | kgfm | 32.5-36.3 ft. lbs. |
| Lagerkap bouten | M10x1,5 | 5,5-6,5 | kgfm | 40-47 ft. lbs. |
| Bout snaarschijf-krukas | M12x1,75 | 7-8 | kgfm | 51-58 ft. lbs. |
| Bouten huis en deksel oliepomp | M6x1 | 0,7-1 | kgfm | 5.1-7.2 ft. lbs. |
| Bouten oliepan | M6x1 | 0,7-1 | kgfm | 5.1-7.2 ft. lbs. |
| Aftapplug | M18x1,5 | 2-2,5 | kgfm | 14.5-18 ft. lbs. |
| Oliedrukschakelaar | M14x1,5 | 2-2,5 | kgfm | 14.5-18 ft. lbs. |
| Bout van kettingwiel aan nokkenas | M8x1,25 | 2,7-3,2 | kgfm | 19,5-23 ft. lbs. |
| Bout en moer stoel tuimelaaras | M7x1 | 1,5-1,75 | kgfm | 11-13.0 ft. lbs. |
| Bout uitl.- aan inl. spruitstuk | M7x1 | 1-1,75 | kgfm | 7.2-13 ft. lbs. |
| Moer uitl.- aan inl. spruitstuk | M8x1,25 | 1,5-2 | kgfm | 11-14.5 ft. lbs. |
| Moer in- en uitl. spruitstuk aan kop | M8x1,25 | 1,5-2 | kgfm | 11-14.5 ft. lbs. |
| Moer bev. carb. aan inl. spruitstuk | M8x1,25 | 1,5-2 | kgfm | 11-14.5 ft. lbs. |
| Bout en moer bev. benzinepomp | M8x1,25 | 1,5-2 | kgfm | 11-14.5 ft. lbs. |
| Bougies | M14x1,25 | 2-3 | kgfm | 14.5-21 ft. lbs. |
| Bout en moer bev. startmotor | M8x1,25 | 2-2,5 | kgfm | 14.5-18 ft. lbs. |
| Bout en bev. waterpomp snaarschijf en ventilator | M8x1,25 | 2-2,5 | kgfm | 14.5-18 ft. lbs. |
| Bout bev. dynamo | M10x1,5 | 4,5-5 | kgfm | 32.5-36 ft. lbs. |
| Moer bev. stroomverdeler | M7x1 | 0,5-1 | kgfm | 3.6-7.2 ft. lbs. |
| Bouten bev. kettingspanner | M6x1 | 0,7-1 | kgfm | 5.1-8.7 ft. lbs. |
| Bouten bev. huis en deksel waterpomp | M6x1 | 0,7-1 | kgfm | 5.1-8.7 ft. lbs. |
| Ophangrubber vóór aan motor | M10x1,25 | 2,5-2,75 | kgfm | 18-20 ft. lbs. |
| Ophangrubber aan carosserie | M10x1,25 | 4,2-4,7 | kgfm | 30.5-34 ft. lbs. |
| Ophangrubber achter aan motor | M8x1,25 | 1,8-2 | kgfm | 13-14.5 ft. lbs. |
| Ophangrubber aan carosserie | M10x1,25 | 4,2-4,7 | kgfm | 30.5-34 ft. lbs. |
| Beugel uitl. pijp bev. aan koppelingshuis | M8x1,25 | 1,8-2 | kgfm | 13-14.5 ft. lbs. |
| Bouten en moeren, distributiedeksel | M6x1 | 0,8-1,2 | kgfm | 5.8-8.7 ft. lbs. |

dafclub.nl

Printed in the Netherlands 04-72

## CILINDERS EN ZUIGERS

| | | | |
|---|---|---|---|
| Cilinders, inw. diam. std. | geel | 70,125 mm | 2.76082″ |
| | | 70,115 mm | 2.76043″ |
| | wit | 70,115 mm | 2.76043″ |
| | | 70,105 mm | 2.76003″ |
| | rood | 70,105 mm | 2.76003″ |
| | | 70,095 mm | 2.75954″ |
| Losse cilindervoering. Het uitsteken van cilinderbussen boven cilinder blok | | 0,05 mm | 0.002″ |
| | | 0,12 mm | 0.005″ |
| Zuiger, diam. std. | geel | 70,065 mm | 2.75846″ |
| | | 70,055 mm | 2.75806″ |
| | wit | 70,055 mm | 2.75806″ |
| | | 70,045 mm | 2.75767″ |
| | rood | 70,045 mm | 2.75767″ |
| | | 70,035 mm | 2.75728″ |
| Zuigerspeling | | 0,050—0,070 mm | 0.0197—0.0276″ |
| Zuigerpenboring | blauw | 18,006 mm | 0.70944″ |
| | | 18,003 mm | 0.70932″ |
| | geel | 18,003 mm | 0.70932″ |
| | | 18,000 mm | 0.70920″ |
| | rood | 18,000 mm | 0.70920″ |
| | | 17,997 mm | 0.70908″ |
| Zuigerpen | blauw | 18,000 mm | 0.70920″ |
| | | 17,997 mm | 0.70906″ |
| | geel | 17,997 mm | 0.70908″ |
| | | 17,994 mm | 0.70896″ |
| | rood | 17,994 mm | 0.70896″ |
| | | 17,991 mm | 0.70885″ |
| Zuigerpenspeling | | 0,003—0,009 mm | 0.0012—0.0036″ |

### CILINDERKOP (BB11OE)

| | | |
|---|---|---|
| Standaard hoogte cilinderkop tussen kop pasvlak en kleppendeksel pasvlak | 71,42 mm | 2.814″ |
| Maximum toelaatbare afwijking van cilinderkophoogte in lengte en dwarsrichting gemeten | ± 0,05 mm | ± 0.002″ |
| Inhoud verbrandingskamer met gemonteerde kleppen en bougies | 32,18 cm³ | 1.964 cu.in. |

### CILINDERKOP BR11OE

| | | |
|---|---|---|
| Standaard hoogte cilinderkop tussen kop pasvlak en kleppendeksel pasvlak | 69,42 mm | 2.735″ |
| Maximum toelaatbare afwijking van cilinderkophoogte in lengte- en dwarsrichting gemeten | ± 0,05 mm | ± 0,002″ |
| Inhoud verbrandingsruimte met gemonteerde kleppen en bougies | 26 cm³ | 1.586 cu.in. |

### DISTRIBUTIE-NOKKENAS

| | | | |
|---|---|---|---|
| Krukas kettingwiel | | 17 tanden | |
| Nokkenas kettingwiel | | 34 tanden | |
| Nokkenaslagers, grondboring | | 38,0 mm | 1.49606″ |
| | | 38,25 mm | 1.50590″ |
| Nokkenastap, diam. | | 37,950 mm | 1.49409″ |
| | | 37,925 mm | 1.49280″ |
| Lichthoogte nok | Inl. | 4,949 mm | 0.19500″ |
| | Uitl. | 4,908 mm | 0.19337″ |

dafclub.nl

## CILINDERS EN ZUIGERS

| | | |
|---|---|---|
| Cilinders met nominale maat | | 73.000 mm |
| Zuigers nominale maat | | 72,945 mm |
| Geselecteerd in 4 klassen, aangegeven met de kleuren: | Groen | (nom. + 0 tot 0,010 mm) |
| | Blauw | (nom. + 0,010 tot 0,020 mm) |
| | Rood | (nom. + 0,020 tot 0,030 mm) |
| | Geel | (nom. + 0,030 tot 0,040 mm) |
| Zuigerspeling | | 0,045-0,065 mm |
| Losse cilindervoering. Het uitsteken van cilinderbussen | | 0,04-0,11 mm |
| Onderling max. verschil met naaste cilinder | | 0,04 mm |
| Pakking tussen cilindervoet en cilinderblok | | |
| Geselecteerd in 3 klassen: aangegeven met de kleuren: | Blauw | (0,08 ± 0,015 mm) |
| | Rood | (0,10 ± 0,015 mm) |
| | Groen | (0,12 ± 0,015 mm) |
| Zuigerpen nominale maat | | 20.000 mm |
| Zuigerpenboring in zuiger nominale maat | | 20.000 mm |
| Geselecteerd in 3 klassen: aangegeven met de kleuren: | Rood | zuiger van 0,000 tot — 0,003 mm<br>pen van 0,006 tot — 0,009 mm |
| | Geel | zuiger van 0,000 tot + 0,003 mm<br>pen van — 0,003 tot — 0,006 mm |
| | Blauw | zuiger van + 0,003 tot + 0,006 mm<br>pen van — 0,000 tot — 0,003 mm |
| Zuigerpenspeling | | 0,003-0,009 mm |

### CILINDERKOP (B130)

| | |
|---|---|
| Standaard hoogte cilinderkop tussen kop pasvlak en kleppendeksel pasvlak | 73,40 mm |
| Maximum toelaatbare afwijking van cilinderkophoogte in lengte en dwarsrichting gemeten | ± 0,05 mm |
| Inhoud verbrandingskamer met gemonteerde kleppen en bougies | 37,81 cm³ |

### DISTRIBUTIE-NOKKENAS

| | |
|---|---|
| Krukas kettingwiel | 17 tanden |
| Nokkenas kettingwiel | 34 tanden |
| Nokkenas lagers, grondboring | 38,00-38,25 mm |
| Nokkenastap, diam. | 37,975-37,960 mm |
| Lichthoogte nok | Inl. 4,949 mm<br>Uitl. 4,908 mm |

dafclub.nl

**DRIJFSTANGEN**

| | |
|---|---|
| Lengte h.o.h. kleine kop - grote kop | 128 ± 0,05 mm |
| Kleine kop, inw. diameter | 20,029-20,041 mm |
| Speling zuigerpen - diameter kleine kop | —0,020 tot —0,041 mm |
| Grote kop, inw. diameter | 47,614 + 0,011 mm |
| Dikte drijfstanglager std (Aluminium-tin) | 1,80-1,806 mm |
| Overmaat dikte drijfstanglager 0,25 mm | 1,925-1,931 mm |
| Drijfstangtap diameter standaard (Aluminium-tin) | 43,98-0,020 mm |
| Drijfstangtap diameter 0,25 ondermaat | 43,73-0,020 mm |
| Axiale speling | 0,31-0,57 mm |
| Radiale speling | 0,022-0,007 mm |

**KRUKAS**

| | | |
|---|---|---|
| Hoofdlagertap nominale diameter | | 46,00 mm |
| Geselecteerd in 2 klassen, aangegeven met de kleuren: | Blauw | van 46,00 tot 45,99 mm |
| | Rood | van 45,99 tot 45,98 mm |
| Hoofdlagertap diameter 0,25 ondermaat | | 45,75-0,25 mm |
| Lagerdikte hoofdlagertap | | |
| Geselecteerd in 2 klassen, aangegeven met de kleuren: | Blauw | van 1,921 tot 1,927 mm |
| | Rood | van 1,926 tot 1,932 mm |
| Lagerdikte hoofdlagertap 0,25 ondermaat | | 2,046 tot 2,052 mm |
| Radiale speling | | 0,02 tot 0,058 mm |

**VLIEGWIEL**

| | |
|---|---|
| Max. toelaatbare slingering | 0,06 mm |
| Halve axiaallagers | |
| Standaard klasse I | 2,28-2,33 mm |
| Standaard klasse II | 2,32-2,37 mm |
| Overmaat 0,1 mm | 2,38-2,43 mm |
| Overmaat 0,15 mm | 2,43-2,48 mm |
| Axiale speling gemeten op het aanlegvlak met het vliegwiel | 0,044-0,16 mm |

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

## DRIJFSTANGEN

| | | | |
|---|---|---|---|
| Lengte h.o.h. kleine kop - grote kop | | 127,95 mm | 5.03739" |
| | | 128,05 mm | 5.04133" |
| Kleine kop, inw. diameter | | 17,959 mm | 0.70705" |
| | | 17,971 mm | 0.70752" |
| Speling zuigerpen - diameter kleine kop | | —0,020 mm | —0.00079" |
| | | —0,041 mm | —0.00161" |
| Zuigerpen, diameter | blauw | 17,997 mm | 0.70908" |
| | | 18,000 mm | 0.70920" |
| | geel | 17,994 mm | 0.70896" |
| | | 17,997 mm | 0.70908" |
| | rood | 17,991 mm | 0.70885" |
| | | 17,994 mm | 0.70896" |
| Grote kop, inw. diameter | | 47,614 mm | 1.87456" |
| | | 47,625 mm | 1.87500" |
| Dikte drijfstanglager std. (Aluminium-tin) | | 1,797 mm | 0.07080" |
| | | 1,803 mm | 0.07104" |
| Overmaat dikte drijfstanglager 0,25 mm: | | 1,922 mm | 0.07573" |
| | | 1,928 mm | 0.07596" |
| Drijfstangtap, diameter standaard (aluminium-tin) | | 43,964 mm | 1.73085" |
| | | 43,98 mm | 1.72849" |
| Drijfstangtap diameter 0,25 ondermaat | | 43,714 mm | 1.72233" |
| | | 43,730 mm | 1.72896" |
| Axiale speling | | 0,11 mm | 0.00433" |
| | | 0,246 mm | 0.00969" |

## KRUKAS

| | | | |
|---|---|---|---|
| Hoofdlagertap, diameter standaard | blauw | 45,99 mm | 1.81063" |
| | | 46,0 mm | 1.81102" |
| | rood | 45,98 mm | 1.81023" |
| | | 45,99 mm | 1.81054" |
| Hoofdlagertap diameter 0,25 ondermaat | | 45,740 mm | 1.80216" |
| | | 45,750 mm | 1.80255" |
| Lagerdikte hoofdlagertap standaard | blauw | 1,92 mm | 0.07569" |
| | | 1,927 mm | 0.07592" |
| | rood | 1,926 mm | 0.07588" |
| | | 1,932 mm | 0.07612" |
| Overmaat lagerdikte hoofdlagertap 0,25 mm overmaat | | 2,046 mm | 0.0861" |
| | | 2,052 mm | 0.0808" |

Vliegwiel

| | | |
|---|---|---|
| Max. toelaatbare slingering | 0,06 mm | 0.003" |
| Axiale speling | 0,05 mm | 0.00197" |
| | 0,19 mm | 0.00748" |

Halve axiaallagers

| | | |
|---|---|---|
| Standaard Klasse I | 2,83 mm | 0.1115" |
| | 2,78 mm | 0.1095" |
| Standaard Klasse II | 2,87 mm | 0.1131" |
| | 2,82 mm | 0.1111" |
| Overmaat 0,1 mm | 2,93 mm | 0.1154" |
| | 2,88 mm | 0,1135" |
| Overmaat 0,15 mm | 2,98 mm | 0.1174" |
| | 2,93 mm | 0.1154" |

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

Printed in the Netherlands 04-72

## KLEPPENMECHANISME

Bij theoretische klepspeling 1,0 mm
- Inlaat opent 0°30' na BDP
- Inlaat sluit 36° na ODP
- Uitlaat opent 38°30' voor ODP
- Uitlaat sluit 5° voor BDP

| | | | |
|---|---|---|---|
| Speling klepstoter in cilinderblok | | 0,013 mm<br>0,047 mm | 0.00051"<br>0.00185" |
| Tuimelaaras diameter | | 13,982 mm<br>14,000 mm | 0.55047"<br>0,55118" |
| Tuimelaarboring | | 14,016 mm<br>14,034 mm | 0.55181"<br>0.55294" |
| Klepspeling inlaat<br>Klepspeling uitlaat | Koud | 0,15 mm<br>0,20 mm | 0.006"<br>0.009" |
| Klepveer, draaddikte | | 3,4 mm | 0.134" |
| Klepveer, aantal windingen | | 5 | |
| Klepveer vrije lengte | | 42,2 mm | 1.661" |
| Druk bij veerlengte van 32 mm (1.362") | | 42—46,3 lbs<br>19—21 kgf | |

UITLAAT::

| | | | |
|---|---|---|---|
| Klepschotel diameter nominaal | | 30,3 mm | 1.1938" |
| Zitting breedte in de cilinderkop | | 1,7 mm | 0.0639" |
| Zitting, hoek | | 45° | |
| Klepsteel, diameter (conisch) | boven | 6,980 mm<br>6,958 mm | 0.27501"<br>0.27415" |
| | beneden | 6,960 mm<br>6,938 mm | 0.27422"<br>2.27336" |
| Klepsteel, speling in geleider | | 0,020—0,064 mm | 0.000787"—0.00252" |

INLAAT:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Klepschotel diameter nominaal | | 33,5 mm | 1.3199" |
| Zitting, breedte in cilinderkop | | 1,4 mm | 0.05512" |
| Zitting hoek | | 45° | |
| Klepsteel diameter (conisch) | boven | 6,99 mm<br>6,968 mm | 0.27541"<br>0.27454" |
| | beneden | 6,975 mm<br>6,953 mm | 0.27581"<br>0.27395" |
| Klepsteel, speling in geleider | | 0,010—0,054 mm | 0.00038"—0.00213" |

## OLIEPOMP

| | | |
|---|---|---|
| Speling aandrijfas in huis | 0,025—0,047 mm | 0.00984"—0.00185" |
| Speling secundaire tandwiel op as | 0,013—0,037 mm | 0.00051"—0.00146" |
| Speling tandwielen in pomphuis, axiaal | 0,020—0,080 mm | 0.00079"—0.00315" |

## BENZINEPOMP

| | | |
|---|---|---|
| Persdruk max. bij 750 omw./min. | 0,2—0,18 kgf/cm² | 2,8—2,6 p.s.i. |
| Opbrengst bij 2000 omw./min. | 60 l/h | |

## KOELSYSTEEM

| | | |
|---|---|---|
| Type | Overdruk, met thermostaat, waterpomp en ventilator | |
| Radiateur | 2 pijps | |
| Afmeting koelblok | 256,5x454x35 mm | |
| Ventilator | 6 bladen (kunststof) | |
| Uitw. diam. | 286 mm | 11.268" |
| Afm. ventilatorriem (doorsnede) | 10x8 mm | 0.39370"x0.33371" |
| Thermostaat | Opent bij 89° C | |
| Drukdop opent bij overdruk | 0,45—0,55 kgf/cm² | 6,4—7,8 p.s.i. |
| Drukdop opent bij onderdruk | 0,06—0,1 kgf/cm² | 0,85—1,42 p.s.i. |
| Inhoud totaal | 4,8 l | |

dafclub.nl

**KLEPPENMECHANISME**

| | | |
|---|---|---|
| Bij theoretische klepspeling 1,0 mm | | |
| Inlaat opent 0°30′ na BDP | | |
| Inlaat sluit 36° na ODP | | |
| Uitlaat opent 38°30′ voor ODP | | |
| Uitlaat sluit 5° voor BDP | | |
| Speling klepstoter in cilinderblok | | 0,013-0,047 mm |
| Tuimelaaras diameter | | 13,982-14,000 mm |
| Tuimelaaras boring | | 14,016-14,034 mm |
| Klepspeling inlaat | Koud | 0,15 mm |
| Klepspeling uitlaat | Koud | 0,20 mm |
| Klepveer, draaddikte | | 3,4 mm |
| Klepveer, aantal windingen | | 5 |
| Klepveer vrije lengte | | 42,2 mm |
| Druk bij veerlengte van 32 mm | | 19-21 kgf |

UITLAAT:

| | | |
|---|---|---|
| Klepschotel diameter nominaal | | 30,3 mm |
| Zitting breedte in de cilinderkop | | 1,4-1,7 mm |
| Zitting, hoek | | 45° |
| Klepsteel, diameter (conisch) | boven | 6,980-6,958 mm |
| | beneden | 6,960-6,938 mm |
| Klepsteel, speling in geleider | | 0,020-0,084 mm |

INLAAT:

| | | |
|---|---|---|
| Klepschotel diameter normaal | | 33,5 mm |
| Zitting, breedte in cilinderkop | | 1,1-1,4 mm |
| Zitting hoek | | 45° |
| Klepsteel diameter (conisch) | boven | 6,99-6,968 mm |
| | beneden | 6,975-6,953 mm |
| Klepsteel, speling in geleider | | 0,010-0,069 mm |

OLIEPOMP

| | |
|---|---|
| Speling aandrijfas in huis | 0,025-0,047 mm |
| Speling secundaire tandwiel op as | 0,013-0,037 mm |
| Speling tandwielen in pomphuis, axiaal | 0,020-0,080 mm |

BENZINEPOMP

| | |
|---|---|
| Persdruk max. bij 725 omw./min. | 0,2-0,18 kgf/cm² |
| Opbrengst bij 2000 omw./min. | 60 l/h |

KOELSYSTEEM

| | |
|---|---|
| Type | Overdruk, met thermostaat, waterpomp en ventilator |
| Radiateur | 2 pijps |
| Afmeting koelblok | 256,5 x 454 x 35 mm |
| Ventilator | 6 bladen (kunststof) |
| Uitw. diam. | 286 mm |
| Afm. ventilatorriem (doorsnede) | 10 x 8 mm |
| Thermostaat | Opent bij 89° C |
| Drukdop opent bij overdruk | 0,73-0,86 kgf/cm² |
| Drukdop opent bij onderdruk | 0,06-0,1 kgf/cm² |
| Inhoud totaal | 4,8 l |
| Samenstelling koelvloeistof | 1/3 deel corrosie- en vorstbeveiligingsmiddel vlgs. specificatie nr. BS 3152<br>2/3 deel water |
| Samenstelling koelvloeistof voor scandinavische landen | 1/2 deel corrosie- en vorstbeveiligingsmiddel vlgs. specificatie nr. BS 3152<br>1/2 deel water |
| Beveiligingsperiode | 1 jaar tegen corrosie en —20° C vorst |
| Beveiligingsperiode voor scandinavische landen | 1 jaar tegen corrosie en —38° C vorst |
| Verversingsperiode | 1 maal per jaar |

dafclub.nl

Printed in the Netherlands 09-73

**Aanvullende gegevens voor de DAF 66 met de BR110E motor in productie vanaf 1-9-1973**

| | | |
|---|---|---|
| Type | | BR110E |
| Compressieverhouding | | 10 : 1 |
| Vermogen | volgens DIN 70020 | 52 pk bij 5400 omw./min. |
| Koppel | volgens DIN 70020 | 8 kgfm bij 3400 omw./min. |
| Compressiedruk | | 12,2-12,9 kg/cm² |
| Standaard hoogte cilinderkop tussen kop pasvlak en kleppendeksel pasvlak | | 69,42 mm |
| Maximum toelaatbare afwijking van cilinderkophoogte in lengte en dwarsrichting gemeten | | ± 0,05 mm |
| Inhoud verbrandingsruimte met gemonteerde kleppen en bougies | | 26 cm³ |

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

Printed in the Netherlands 09-73

# INHOUD

Pag.

**05 VARIOMATIC PRIMAIR COMPLEET**

Vervangen van de variomatic riemen . . . 3—3
Afstellen van de secundaire schijfafstand . . 3—4
Vervangen van de variomatic primair . . . 3—5

**10 VARIOMATIC PRIMAIR**

Vervangen van de membranen en de lagers in de zijdeksels, inclusief alle keerringen in de beweegbare trommels en op de pignonas . . 3—7

**15 VACUUMSYSTEEM**

Het afstellen van de vacuumbedieningsschakelaar (microschakelaar) . . . . . 3—14
Schema van het vacuumsysteem . . . . 3—15

**25 BEDIENING**

Het revideren van de koppeling blokkeerinrichting (Zwitserlanduitvoering) . . . . . 3—16

**30 KOPPELING COMPLEET**

Vervangen van een koppelingsplaat . . . 3—18
Revideren van de koppeling compleet . . . 3—20
Vervangen van de beide ophangrubbers aan het koppelingshuis . . . . . 3—21

**DOORSNEDE VAN KOPPELING EN VARIOMATIC** . . . . . 3—23

**SMEERMIDDELEN** . . . . . 3—25

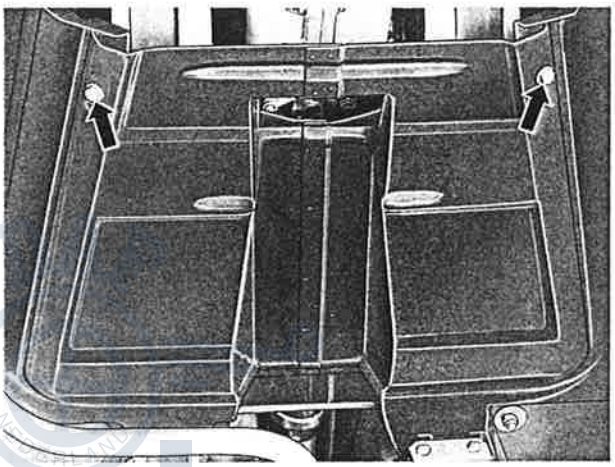
**TECHNISCHE GEGEVENS** . . . . . 3—25

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

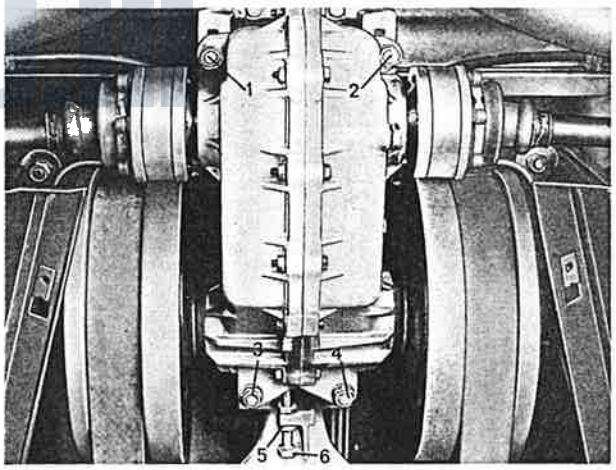
Printed in the Netherlands 04-72

# 05 VARIOMATIC PRIMAIR COMPLEET

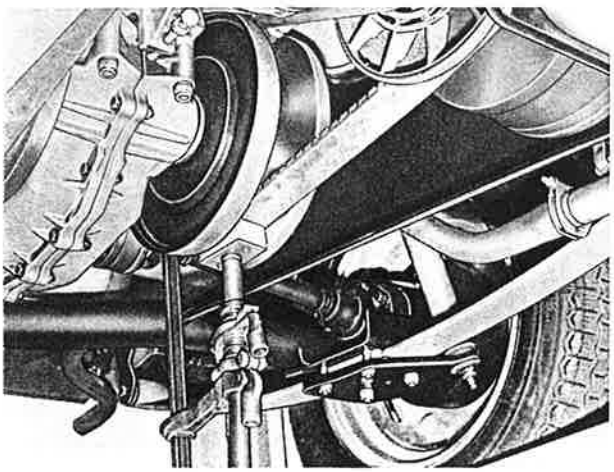
**Vervangen van de variomatic riemen** **3.05.010.3**
De auto op een hefbrug plaatsen. De twee aangegeven bouten verwijderen en de onderplaat van de variomatic afschermbak afnemen.
De slangen naar de trommels lostrekken. De slangen zijn ongelijk in diameter en kunnen derhalve niet worden verwisseld.



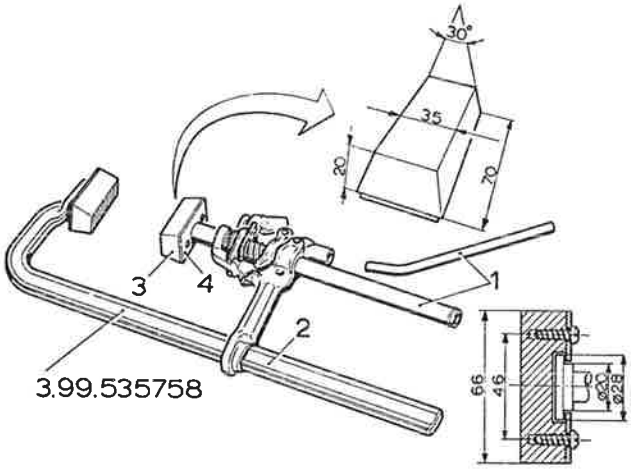
De zelfborgende moeren (1-2-3-4) lossen. De contramoer (5) lossen en de stelbout (6) geheel uitdraaien, zodat de riemen slap komen te liggen.



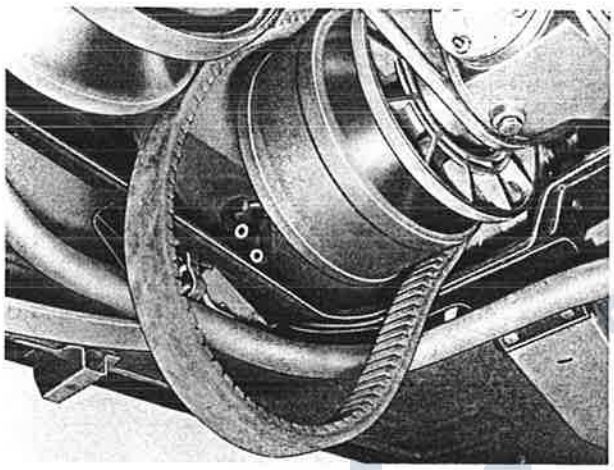

Achtereenvolgens aan elke zijde de secundaire schijven spreiden met behulp van speciaal gereedschap 3.99.535.758 en een afstandsblokje van 23 mm tussen de schijven plaatsen.



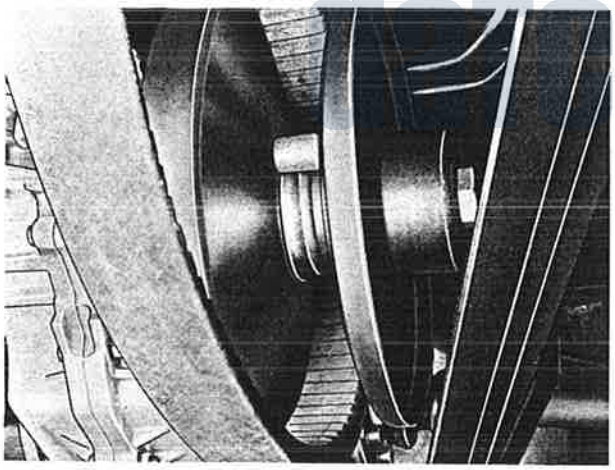
Printed in the Netherlands 04-72



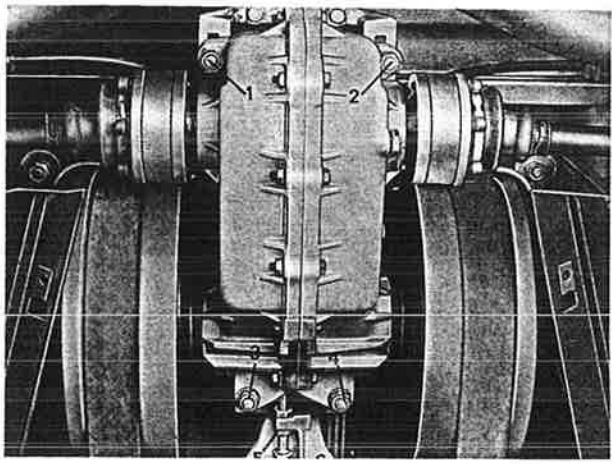

De schijvenspreider 3-99-535758 kan desgewenst zelf worden vervaardigd volgens nevenstaande afbeelding.
1 = autokrik : fabrikaat Bilstein
2 = lijmtang (sergeant) : fabrikaat Bessey; lengte 550 mm
3 = nylon blok
4 = stalen steunplaat.
De nylon blokken moeten scharnierend zijn aangebracht.



Achtereenvolgens aan elke zijde de riem zover mogelijk tussen de primaire schijven trekken. Hierna kan de riem uit de secundaire en vervolgens uit de primaire schijven worden genomen.
**Opmerking:** Door de vier bevestigingsmoeren van de variomatic secundair over ca. 1 cm los te draaien, wordt de ruimte tussen de kofferbodem en de secundaire schijven vergroot. Het afnemen van de riem langs de bovenzijde van de secundaire schijf wordt hierdoor vereenvoudigd.
De loopvlakken van de schijven reinigen met een in aceton bevochtigde **schone** doek.
Zorg ervoor dat de handen goed schoon zijn voordat men nieuwe riemen gaat aanbrengen.

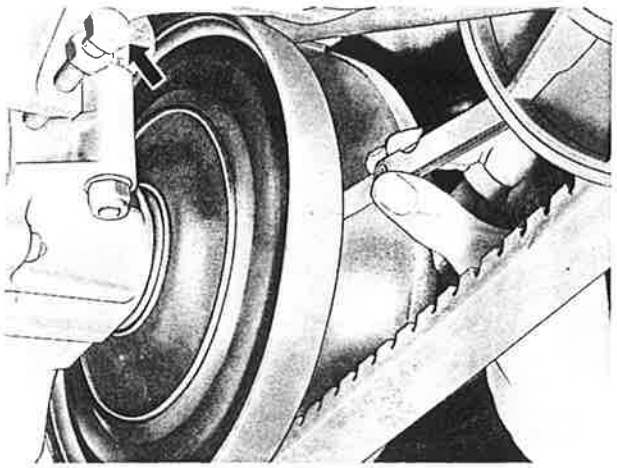


Het is beslist noodzakelijk om in die gevallen, waarbij slechts één riem vervanging behoeft, toch steeds beide riemen te vernieuwen.
Achtereenvolgens aan elke zijde de riem tussen de primaire schijven leggen. Door aan de riemen te trekken worden de primaire schijven uit elkaar getrokken. Nu kan de riem tussen de secundaire schijven worden gelegd.
Verdere montage geschiedt in omgekeerde volgorde. Voor afstelling van de riem zie 3.05.020.2.

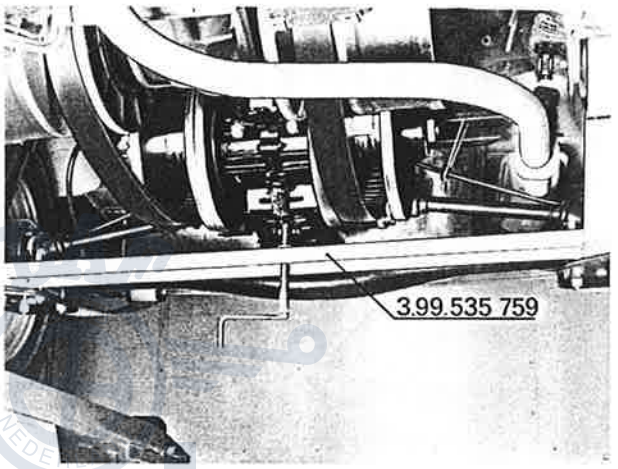



**Afstellen van de secundaire schijfafstand** **3.05.020.2**
Door de complete variomatic secundair naar voren of naar achteren te verplaatsen, wordt de schijfafstand tussen de secundaire schijven gewijzigd. Bij nieuwe riemen moet de schijfafstand, gemeten in het midden van de schijven 3-4 mm bedragen. Aanvankelijk zal deze afstand geleidelijk kleiner worden. Wanneer bij een onderhoudsbeurt een waarde van minder dan 2 mm wordt gemeten dan moet de schijfafstand weer op 2-3 mm worden gebracht.
De onderplaat van de variomatic afschermbak verwijderen.
De zelfborgende moeten (1-2-3-4) en de contramoer (5) lossen.

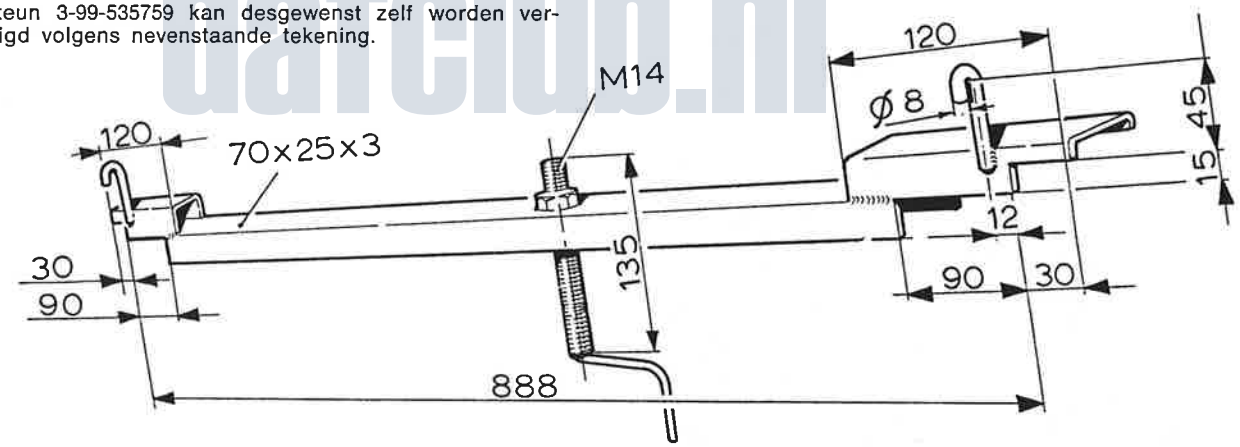
Na elke correctie met behulp van de stelbout (6) moet eerst de auto enige keren heen en weer worden gerold, voordat de schijfafstand mag worden gemeten.
Nadat de schijfafstand correct is afgesteld, worden de zelfborgende moeren en de contramoer weer vastgedraaid en de beplating weer aangebracht.
Maak tijdens het uitvoeren van deze werkzaamheden gebruik van de gelegenheid om de vacuumslangetjes en de ligging hiervan te controleren.



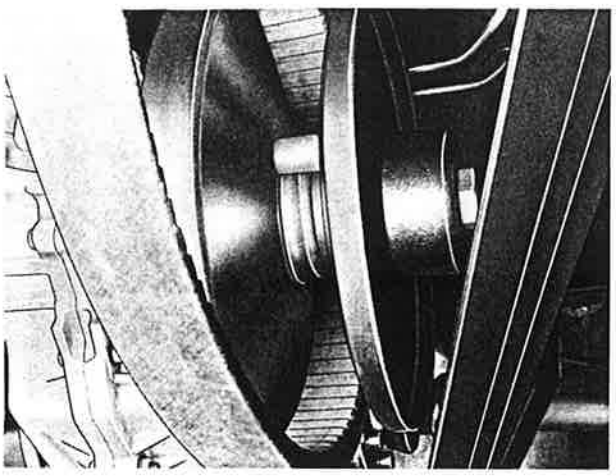
**Vervangen van de variomatic primair** **3.05.030.3**
De auto op een hefbrug plaatsen. De bevestiging van de uitlaatpijp bij de linkertrommel van de variomatic primair losnemen. Vervolgens de complete afschermbak verwijderen.
De olie van de verdeelkast aftappen.
Omdat de aluminium bevestigingsbalk van de variomatic secundair aan de voorzijde moet worden losgeschroefd, is het noodzakelijk om de variomatic secundair te ondersteunen met behulp van speciaal gereedschap 3-99-535759. Het gereedschap wordt op de bladveren gelegd, waarna de schroefspil zover wordt aangedraaid, tot deze juist aanligt tegen de tandwielkast van de variomatic secundair.



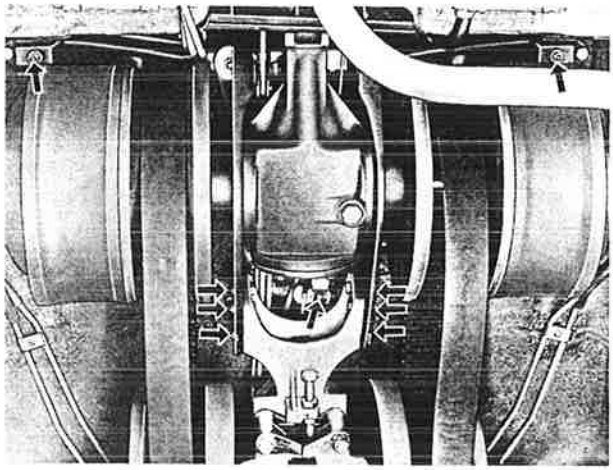

De steun 3-99-535759 kan desgewenst zelf worden vervaardigd volgens nevenstaande tekening.




Met behulp van de schijvenspreider 3-99-535758 aan weerszijden de secundaire schijven spreiden en een afstandsblokje van 23 mm tussen de schijven plaatsen.

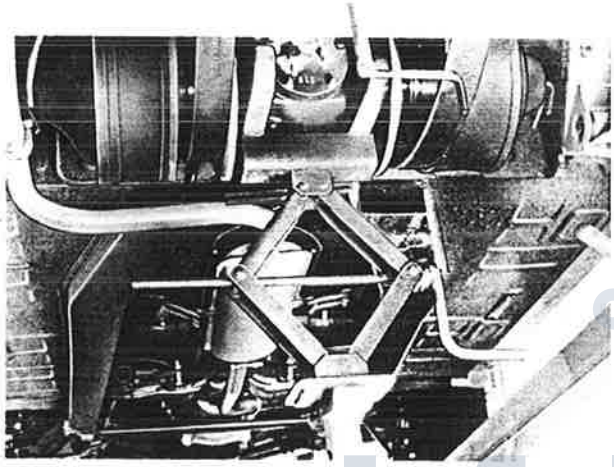


dafclub.nl



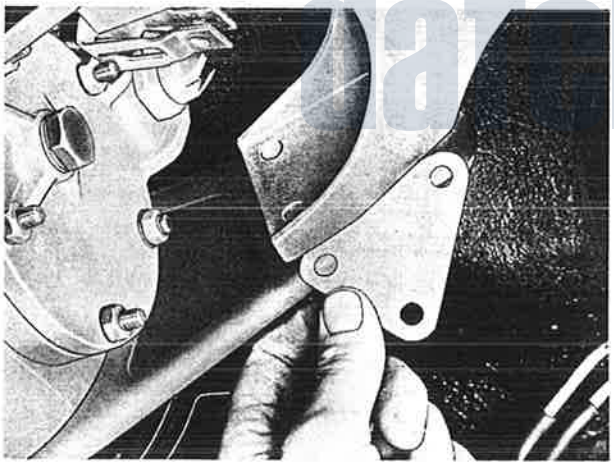
De slangen naar de variomatic trommels lostrekken.
De handremkabel losnemen bij de evenaar en de aangegeven bouten en moeren lossen. De schakelstang van de schakelhefboom losnemen.

---



Alvorens de bouten en moeren te verwijderen, dient de variomatic primair te worden ondersteund met het hiernaast afgebeelde hulpstuk.
Dit hulpstuk dient zelf te worden aangemaakt. De maten worden genomen aan de hand van het ophangframe. Dit hulpstuk is eveneens van toepassing voor de DAF 44/55. Het geheel iets laten zakken en naar achteren schuiven. Let er op dat de aandrijfas niet meekomt. De dwarsbalk en de ontluchtingsnippel overzetten.

---



De splines van de pignonas vóór montage invetten met Molykote BR2-S.
Het aanbrengen van de variomatic primair geschiedt in omgekeerde volgorde. Hierbij de afgebeelde opvulplaten niet vergeten. De opvulplaten dienen om de breedtetoleranties op te heffen en moeten naar behoefte worden aangebracht.
Na montage van de variomatic primair dient het olieniveau in de verdeelkast en de secundaire schijfafstand te worden gecontroleerd.

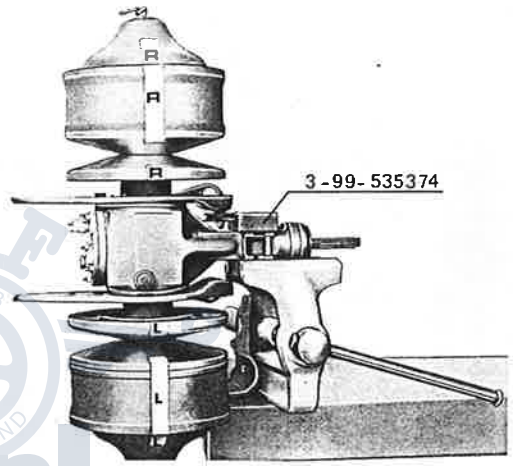
---

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

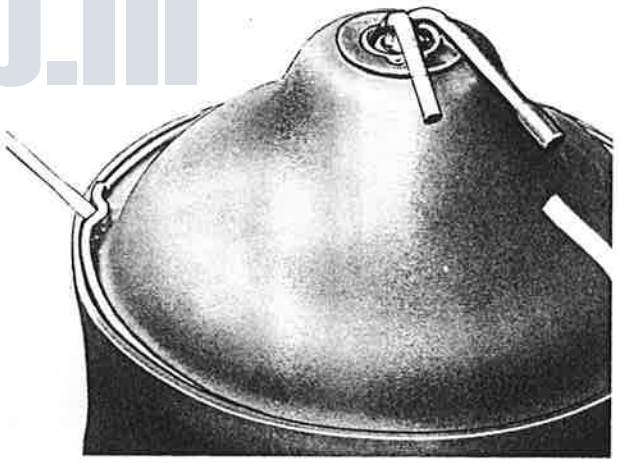
# 10 VARIOMATIC PRIMAIR

**Vervangen van de membranen en de lagers in de zijdeksels, inclusief alle keerringen en O-ringen in de beweegbare trommels en op de pignonas** **3.10.150.3**

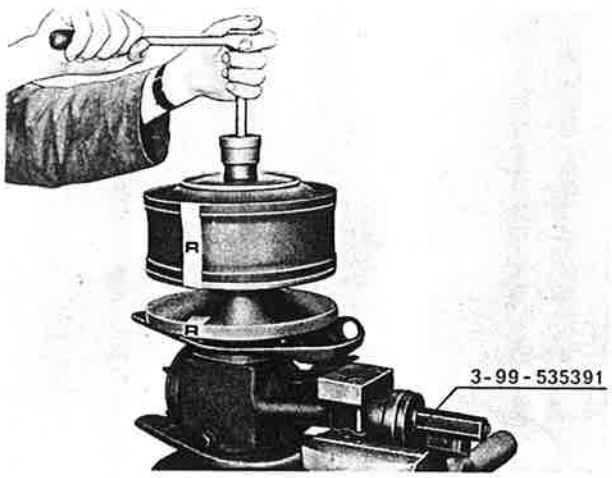
De variomatic primair uitbouwen (zie 3.05.030.3) en met behulp van opspanblok 3.99.535374 in een bankschroef plaatsen.
De zijdeksels, de beweegbare trommels en de vaste schijven ten opzichte van elkaar merken en ten opzichte van de linker- en rechterzijde.




De spanring waarmee het deksel wordt tegengehouden, verwijderen.
Met behulp van een plastic hamer het deksel voorzichtig lostikken en vervolgens afnemen.
Het deksel controleren op beschadigingen en vlakheid, waar dit in contact komt met de afdichtingsrand van het membraan.



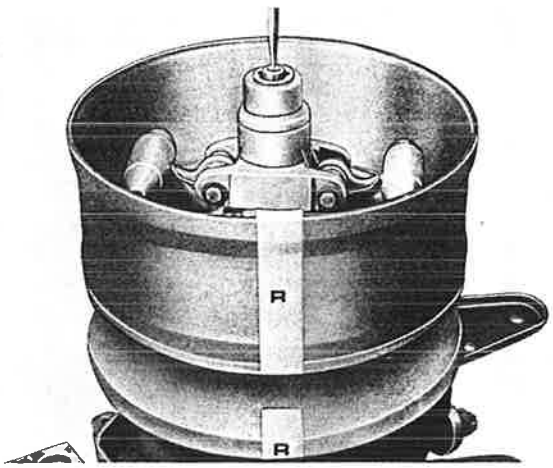
De moer in de vacuumdoorvoerpot verwijderen, waarbij de pignonas wordt geblokkeerd met de splinesleutel 3.99.535391. De vacuumdoorvoerpot vervolgens afnemen.
Het membraan verwijderen, waarbij er op moet worden gelet dat de gewichtendrager niet meekomt.
N.B. : Wanneer het membraan niet behoeft te worden vervangen, verdient het aanbeveling om het, alvorens te verwijderen, te merken ten opzichte van de reeds aangebrachte merktekens.
De membraansteunring uitnemen en op beschadiging controleren.



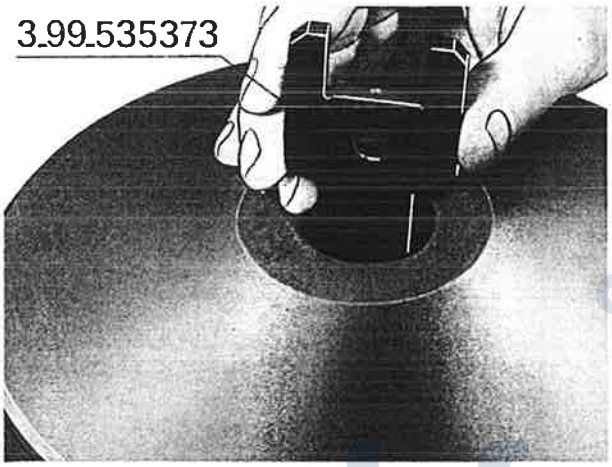

dafclub.nl

Printed in the Netherlands 04-72

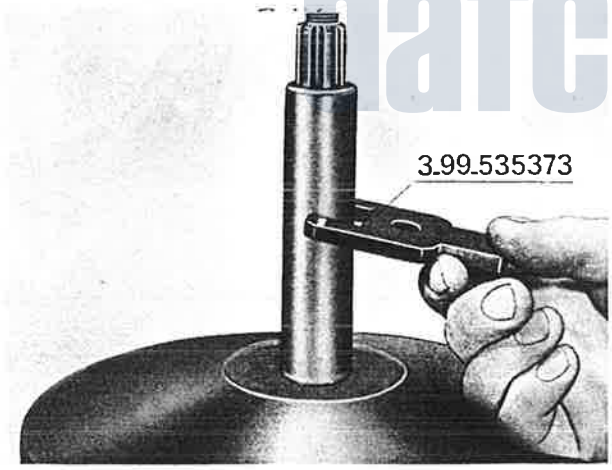
3 - 8



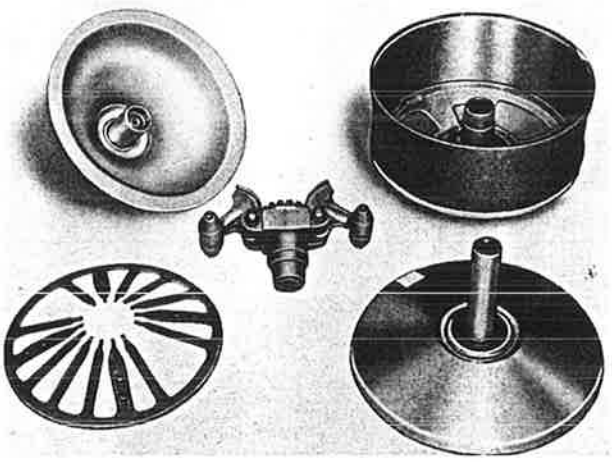

De schotelveer en de verdeelas merken ten opzichte van de reeds aangebrachte merktekens en vervolgens de complete gewichtendrager en de schotelveer uitnemen.
De beweegbare trommel en vaste schijf afnemen. Wanneer de vaste schijf niet met de hand kan worden afgenomen dan dient men gebruik te maken van een trekker. Het is niet toegestaan om de schijf te lossen door met een hamer op de rand van de schijf te tikken.
De variomatic primair kan nu met de andere zijde naar boven worden geplaatst, waarna de voorafgaande demontage wordt herhaald.




De vetkeerring, de O-ringen en het vet uit de boring van de beweegbare trommel verwijderen.
Met behulp van kaliber 3-99-535373 de maat van de boring van de beweegbare trommel controleren.
Als dit kaliber in de boring past, moet de trommel worden afgekeurd.




De maat van de naaf van de vaste schijf eveneens controleren met kaliber 3-99-535373. Indien de bek van het kaliber over de naaf kan worden geschoven, moet de vaste schijf worden afgekeurd.

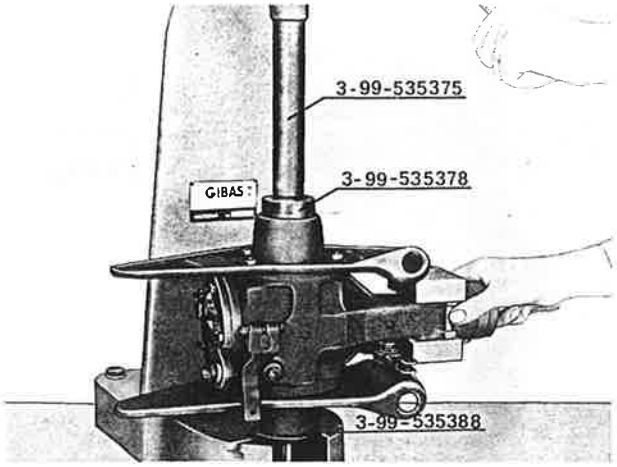


Van de hiervoor gedemonteerde onderdelen mogen het deksel, de schotelveer, de gewichtendrager compleet, de vaste schijf en de beweegbare trommel niet worden vervangen, daar anders de variomatic primair opnieuw moet worden gebalanceerd.
Wanneer bij demontage blijkt dat een der genoemde onderdelen vervanging behoeft, dan moet de complete variomatic primair worden vervangen door een ruilexemplaar.

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

## 3 - 9

In beide lagerhuizen een nieuwe oliekeerring persen met stempel 3-99-535378 en 3-99-535375.
De kast hierbij ondersteunen met onderlegring 3-99-535388.



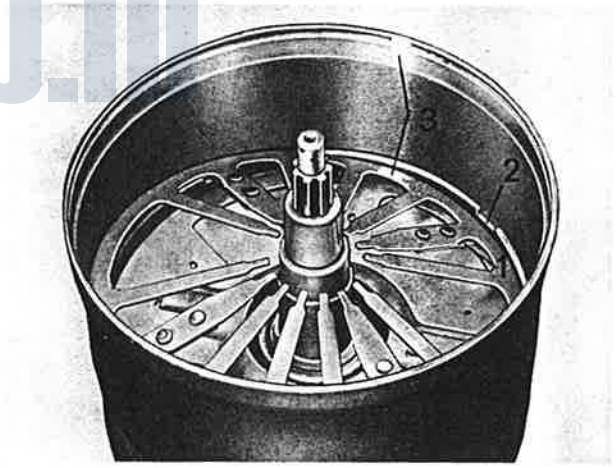

---

De vetkamer van de beweegbare trommel vullen met 7 cc vet (Molykote : DAF nr. 600090).
Voor dit doel kan eventueel gebruik worden gemaakt van smeerstift 3-99-535682.
Twee nieuwe O-ringen aanbrengen en een nieuwe vetkeerring inpersen. Hiervoor kan gebruik worden gemaakt van de stempel behorende bij smeerstift 3-99-535682.



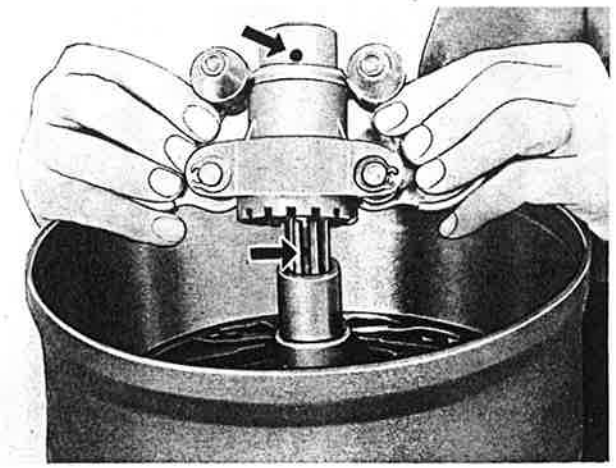

---

De keerringen in het lagerhuis en in de beweegbare trommel licht invetten. De vaste schijf en beweegbare trommel aanbrengen met de merktekens op de schijf, de trommel en de verdeelas in lijn.
De schotelveer nauwkeurig in de beweegbare trommel plaatsen met de nokken (1) en de uitsparingen (2).
Let op de merktekens (3).




---

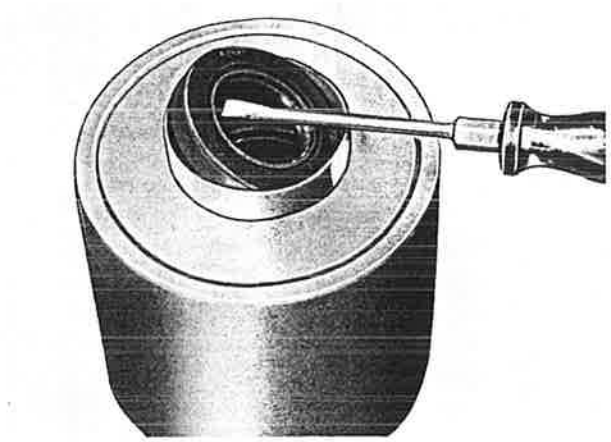
De completee gewichtendrager aanbrengen. Let hierbij goed op dat het gat in de verdeelas correspondeert met het gat in de gewichtendrager.
Let er eveneens goed op dat de vertanding van de gewichtendrager goed valt in de vertanding van de schotelveer.
Hierna 100 cc olie (ATF type A/A) in de beweegbare trommel aanbrengen.



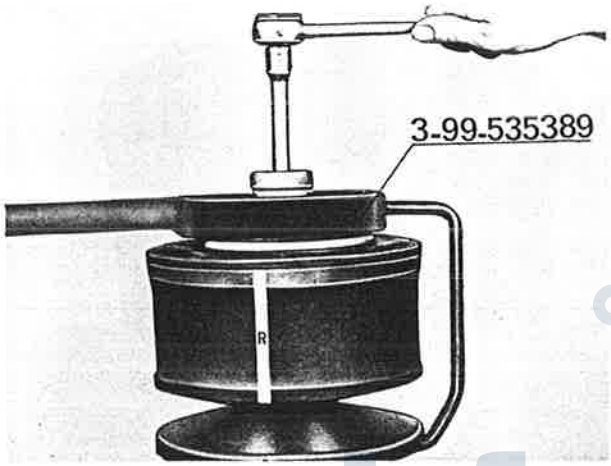
dafclub.nl

Printed in the Netherlands 04-72

3 - 10



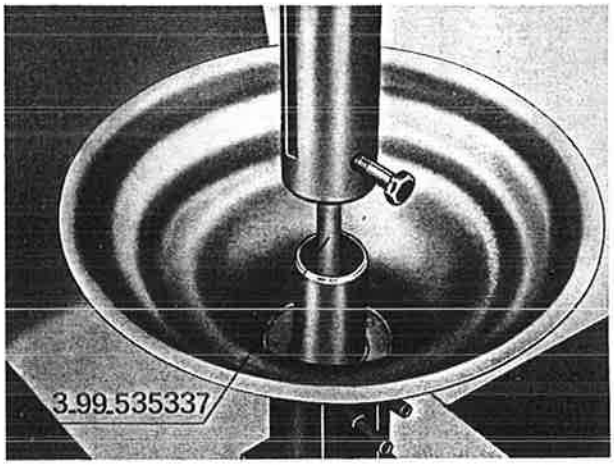
De vacuumdoorvoerpot in de ring 3-99-535376 en steunbus 3-99-535385 plaatsen. De afdichtring verwijderen en vervolgens een nieuwe afdichtring inpersen. De afdichtring moet gelijk liggen met de bovenzijde van de vacuumdoorvoerpot.




De membraansteunring en het membraan aanbrengen. Het membraan aandrukken met de beugel 3-99-535389, de vacuumdoorvoetpot plaatsen en de moer met onderlegring aanbrengen.
De moer vastzetten met een aanhaalmoment van 11-12,5 mkg (80-90 ft.lbs) waarbij de pignonas wordt geblokkeerd met de splinesleutel 3.99.535391.
Vervolgens de rand van het membraan in de trommel drukken.



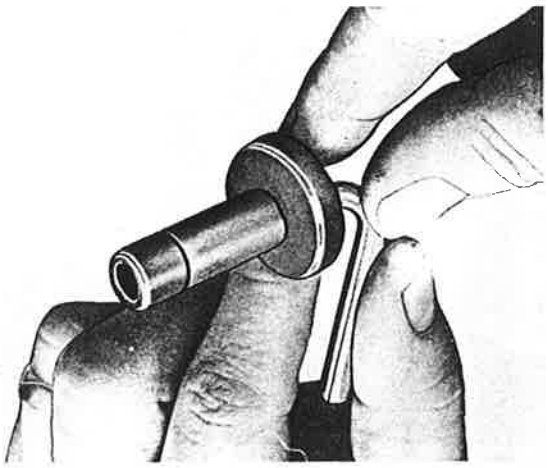
De afdichtring en de Seegerring aan de binnenzijde van het deksel verwijderen.



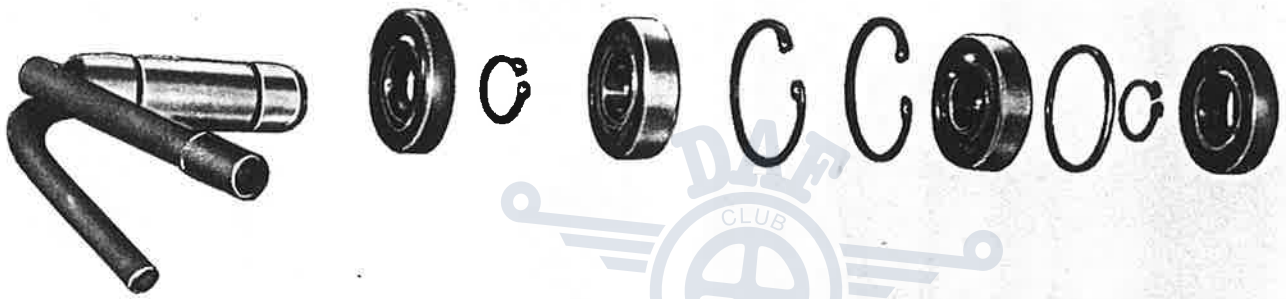

Het deksel ondersteunen en het centrale pijpje uit het deksel persen met de pen 3.99.535337.
Vervolgens de beide lagers uit het deksel trekken.

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

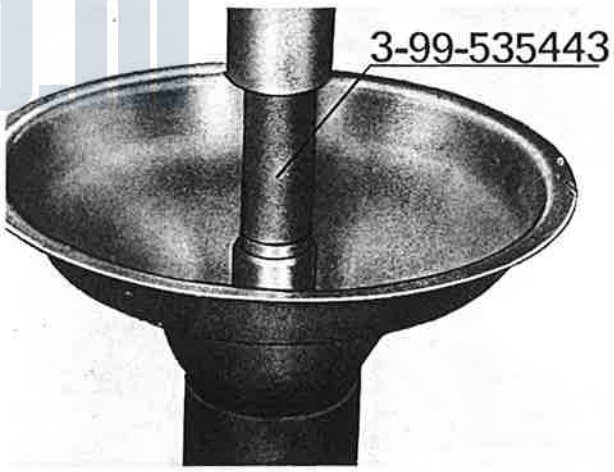
Met een punttang de Seegerring verwijderen en de afdichtring van het centrale pijpje nemen. Het centrale pijpje controleren op luchtdichtheid en op beschadigingen daar, waar dit in contact komt met de afdichtringen. Het centrale pijpje zonodig vervangen.



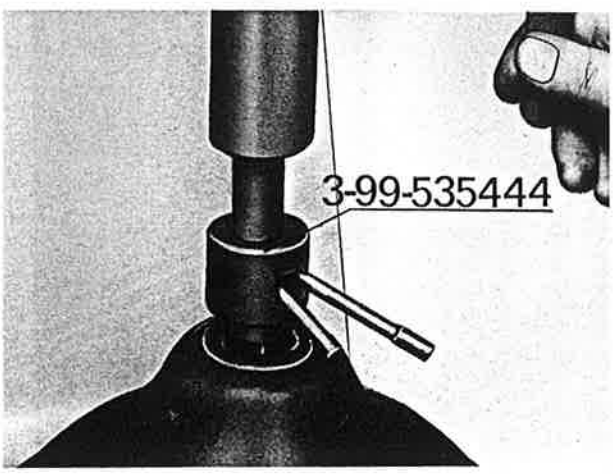
Overzicht van dekselafdichting en lagers.



Twee nieuwe lagers invetten (bijvoorbeeld Shell Alvania 3 of dienovereenkomstig) en vervolgens in het deksel persen met de bus 3.99.535443.
Ondersteun hierbij het deksel met de steunring 3.99.535377.



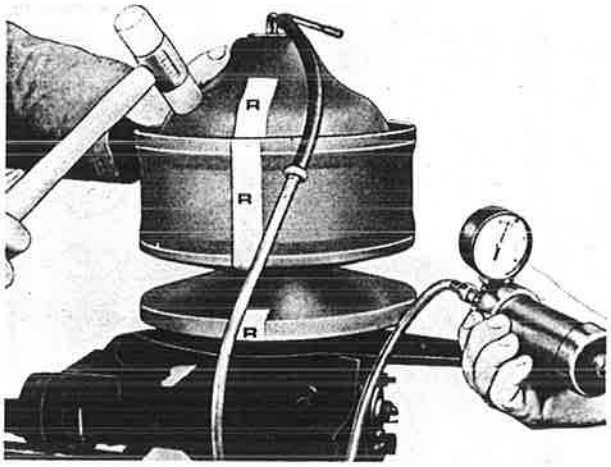

Een nieuwe afdichtring met de lip naar buiten gericht op het centrale pijpje plaatsen en een nieuwe Seegerring aanbrengen. Deze samenstelling vervolgens in het deksel persen met stempel 3.99.535444, waarbij het deksel wordt ondersteund met de bus 3.99.535443.
Daarna aan de binnenzijde een nieuwe Seegerring en afdichtring aanbrengen.



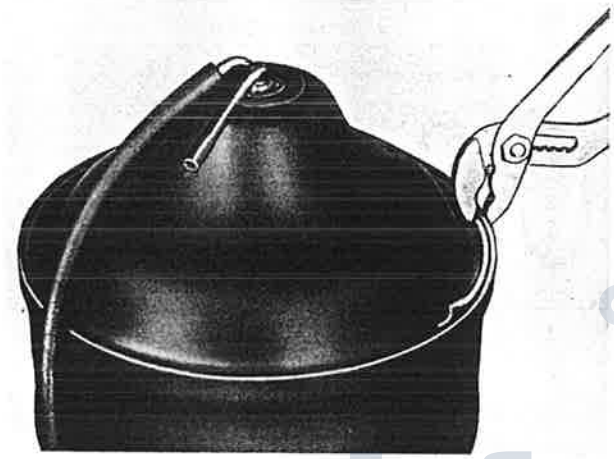

dafclub.nl

Printed in the Netherlands 04-72

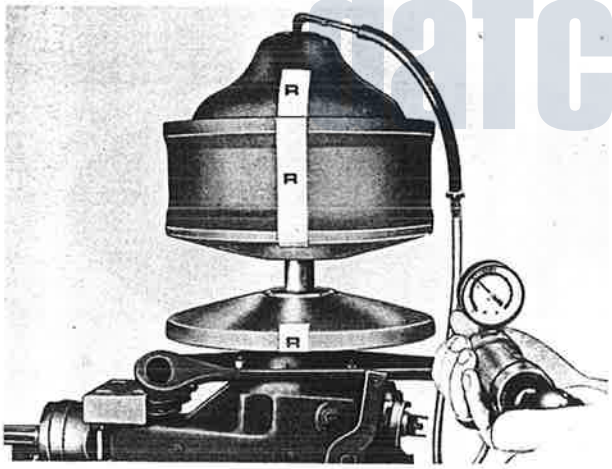
3 - 12



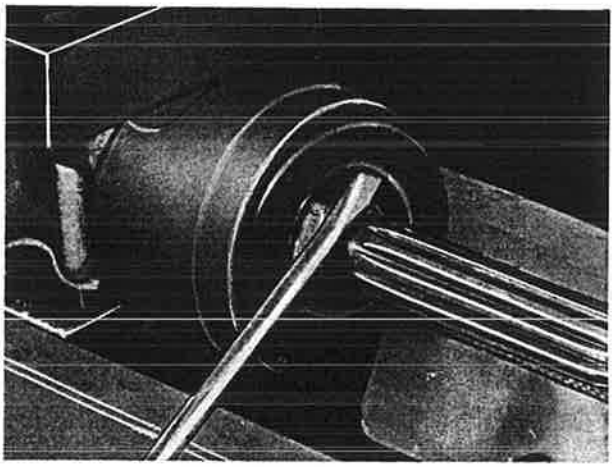
De afdichtring van de vacuumdoorvoerpot licht invetten en vervolgens het deksel op de beweegbare trommel plaatsen. Let op de merktekens. Met behulp van een plastic hamer het deksel centreren. Een vacuumpomp aansluiten op het korte aansluitpijpe en gelijktijdig met het centreren van het deksel vacuum zuigen.



De spanring met een tang in de groef van de trommel knijpen. De afdichtingen van het centrale pijpje controleren door de trommel rond te draaien en de aansluitpijpjes tegen te houden.



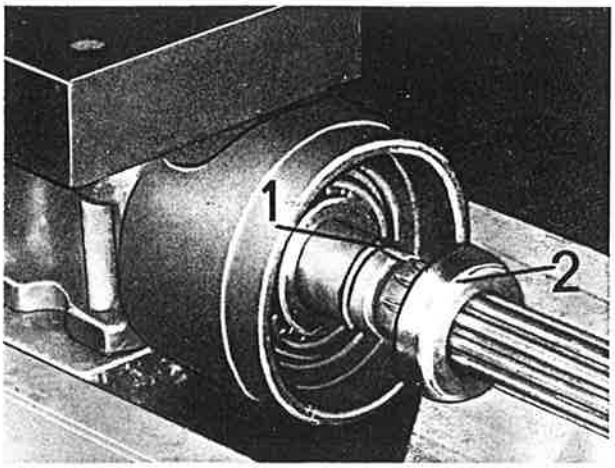
De vacuumpomp aansluiten op het lange aansluitpijpje en vacuum zuigen.
De beweegbare trommel moet nu omhoog komen, terwijl op de meter wordt gecontroleerd of de afdichtringen niet lekken. De wijzer van de vacuummeter mag niet meer terugvallen dan 0,3 mW/K of 1" KWK per minuut.
De montage van de andere zijde geschiedt op dezelfde wijze, waarbij er echter op gelet dient te worden dat de aangebrachte merktekens voor links en rechts in lijn worden gebracht.



De oliekeerring van de pignonas verwijderen. De pignonas moer losdraaien, waarbij de pignonas wordt geblokkeerd met de splinesleutel 3.99.535391.

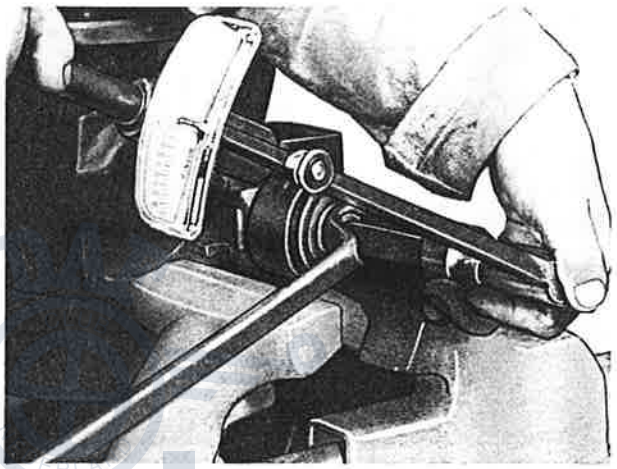
DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

Vervolgens de loopring (2) en de O-ring (1) van de pignonas schuiven en een nieuwe O-ring en loopring, met de afgeschuinde binnenkant naar de O-ring gericht, aanbrengen.



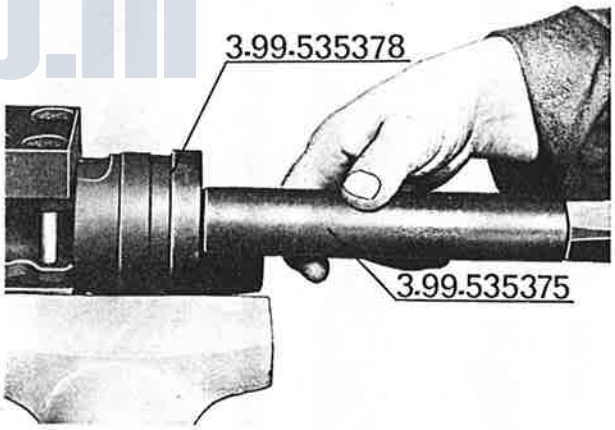

---

Een nieuwe pignonasmoer aanbrengen en vastzetten met een aanhaalmoment van 4-6 mkg (29-43 ft.lbs).
De moer borgen door een centerpunt boven de splinegroef.



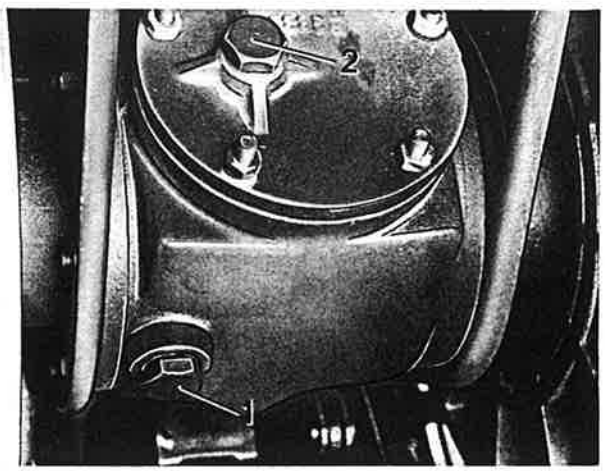
---

Een nieuwe oliekeerring aanbrengen met behulp van stempel 3.99.535378 en 3.99.535375.




---

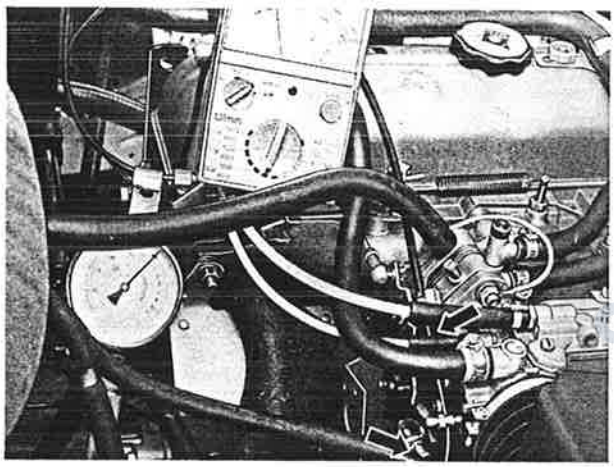
De verdeelkast na het inbouwen onder de auto met oliespuit 3.99.535014 vullen met olie (SAE 80) tot aan de vulniveauplug (2).
Aanhaalmoment van aftapplug (1) en vul-niveauplug (2) : 4,2 mkg (30 ft.lbs).




dafclub.nl

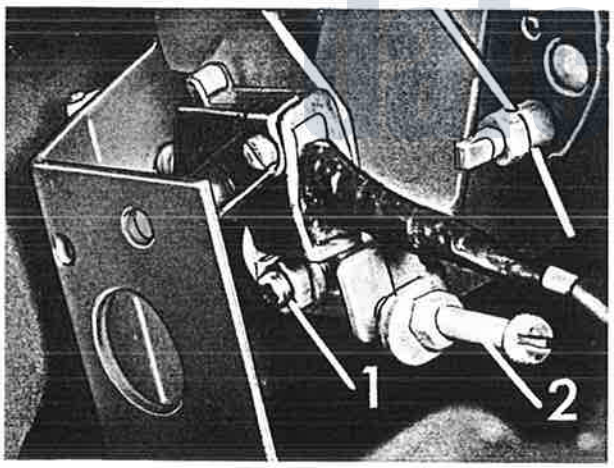
Printed in the Netherlands 04-72

# 15 VACUUMSYSTEEM

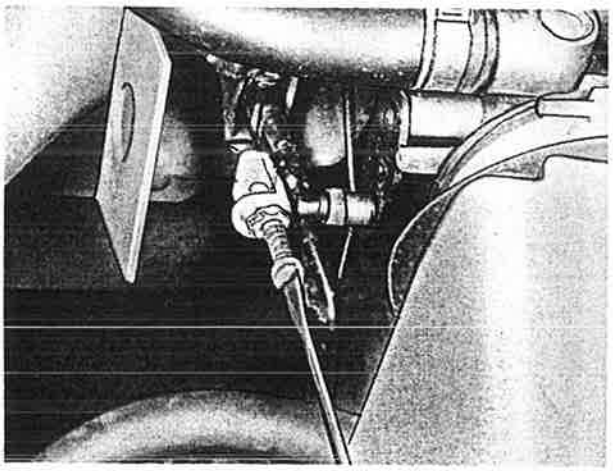


**Het afstellen van de vacuumbedieningsschakelaar (microschakelaar)** **3.15.030.2**

De motor warmdraaien en goed stationair afstellen. Een vacuummeter met behulp van een T-stuk aansluiten op de buitenkamers (opschakelzijde) van de variomatic primair (zie afbeelding). Handrem aantrekken en de keuzehefboom in neutrale stand zetten.

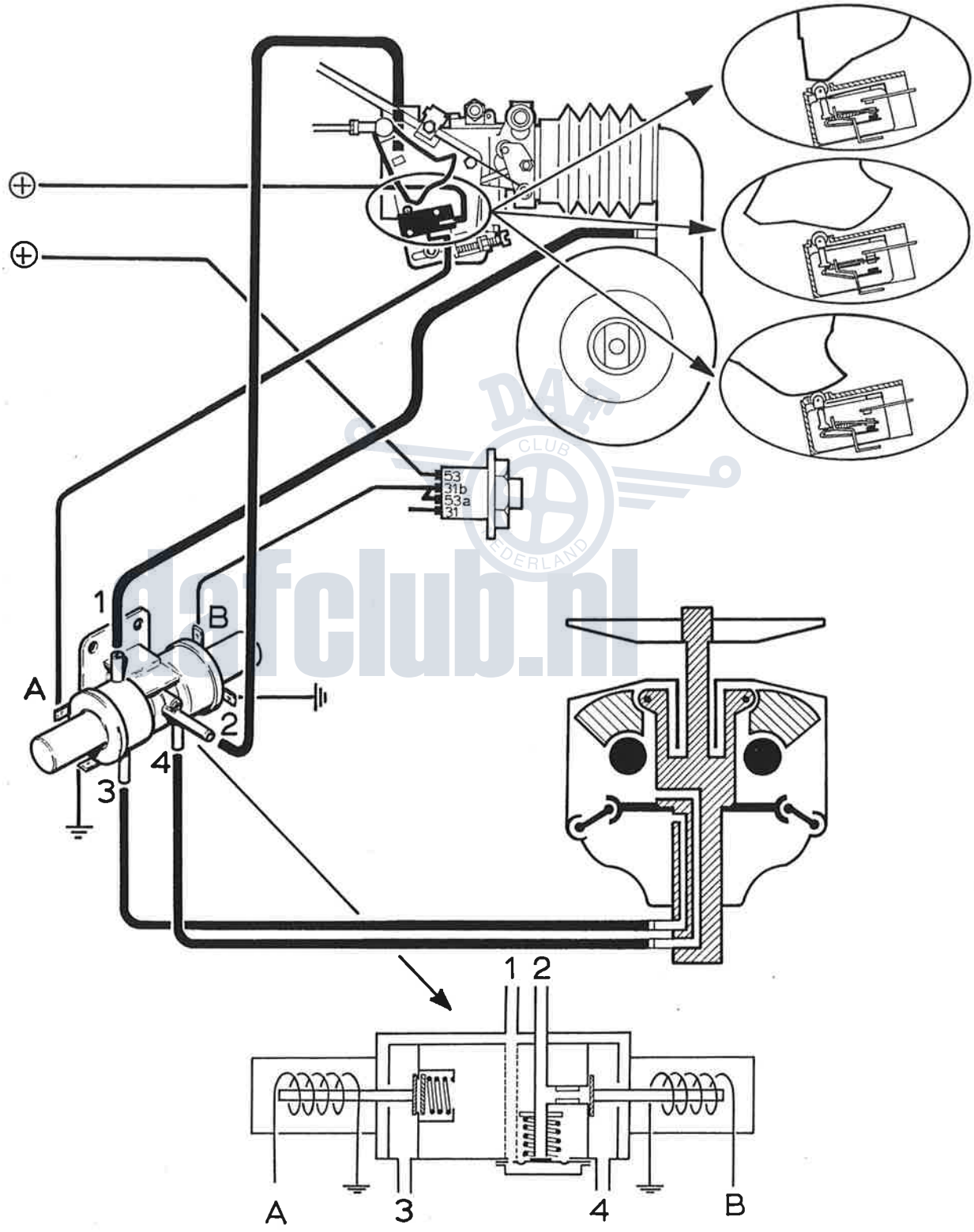



Een elektrische toerentalteller aansluiten. De motor starten en het toerental afstellen op 2650 omw./min.
De bevestigingsbout (1) van de vacuumbedieningsschakelaar losdraaien, de stelbout (2) geheel terugdraaien en de complete vacuumbedieningsschakelaar naar voren halen.



Met behulp van de stelbout (2) de schakelaar zover terugdrukken tot de wijzer van de vacuummeter terug valt.
Hierna de borgmoer van de stelbout vastzetten en vervolgens de bevestigingsbout (1) vastzetten. De afstelling hierna als volgt controleren :
De motor laten draaien met een lager toerental dan 2650 omw./min. Vervolgens het toerental verhogen. Bij 2650 omw./min. moet de vacuummeter uitslaan. Zonodig de afstelling corrigeren.

**Schema van het vacuumsysteem.**




dafclub.nl

Printed in the Netherlands 04-72

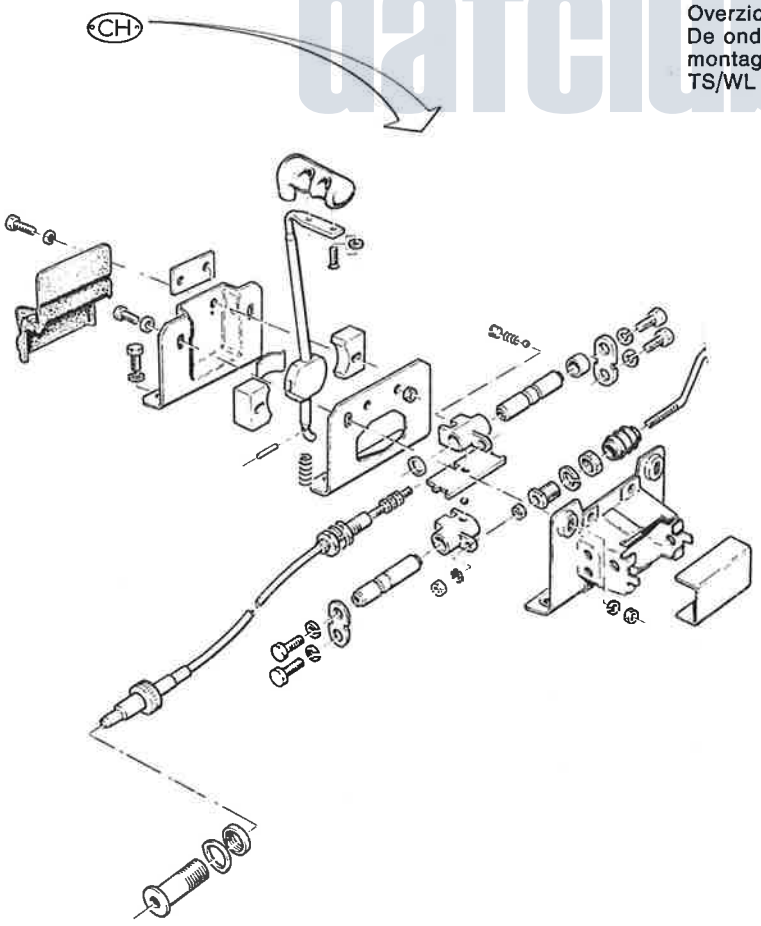
# 25 BEDIENING

**Het revideren van de blokkeerinrichting van de koppeling (Zwitserland uitvoering)** **3.25.120.4**

De auto op een hefbrug plaatsen en de keuzehefboom in de achteruitpositie zetten. De uitlaat en het hitteschild verwijderen.
De wartel bij het koppelingshuis losdraaien en de kabel met blokkeerstift uit het koppelingshuis trekken.
De schakelstang losnemen bij de variomatic primair. De vier bevestigingsmoeren van de schakelkast verwijderen en het kastje afnemen.
Voor het verwijderen van het deksel moeten de twee buiglippen worden opengebogen. Hierna kan het kastje worden gedemonteerd.

dafclub.nl

Overzicht van montage volgorde.
De onderdelen goed reinigen, eventueel vervangen en vóór montage invetten met een niet emulgeerbaar vet (bijv. Shell TS/WL 240).



Vóór het inbouwen van het kastje de bowdenkabel afstellen volgens tekening. Bij afstelling van de maat 51 ± 0,5 het schuifstuk in de achterste arretering plaatsen (blokkering uitgeschakeld).

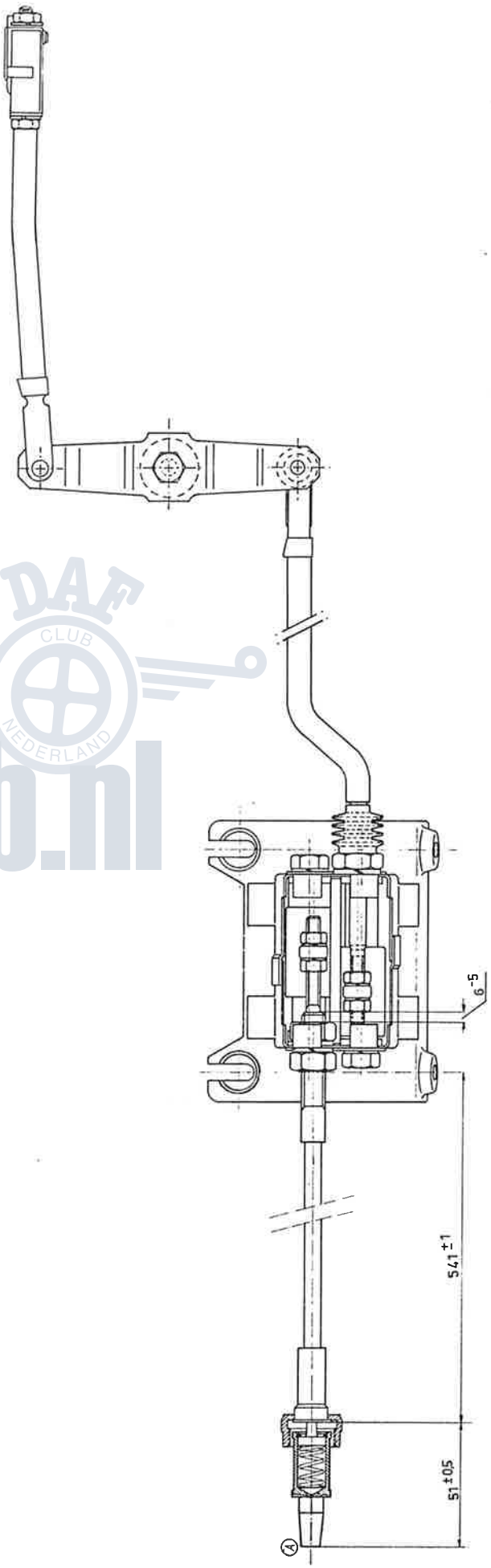
---

Na het inbouwen van het kastje de schakelstang als volgt afstellen.
De variomatic primair in de achteruitstand plaatsen en het onderste schuifstuk in de voorste arretering plaatsen. Vervolgens de schakelstang aan het onderste schuifstuk vastzetten.

---

Bij het inbouwen van de schakelkast moeten tussen de snakelkastflens en de tunnel veterkit (DAF nr. 600077) worden aangebracht om binnendringen van water te voorkomen.
De schakelkast na de afstelling geheel vullen met vet (bijv. Shell TS/WL 240).
Het deksel van de schakelkast afdichten met veterkit.

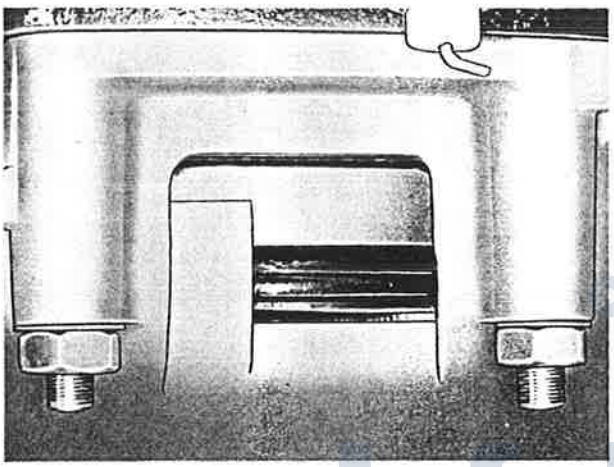
---




DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

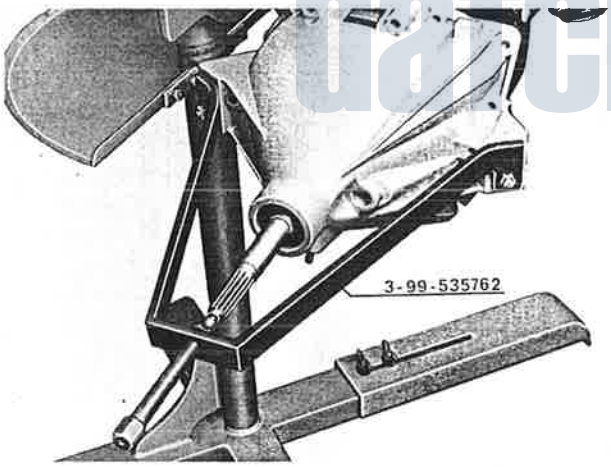
Printed in the Netherlands 04-72

# 30 KOPPELING COMPLEET

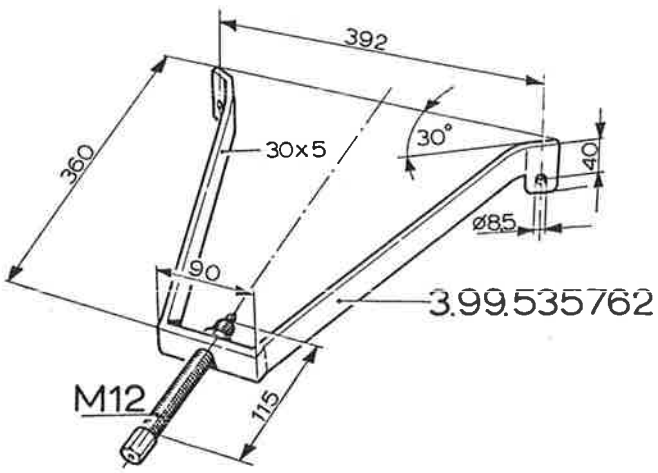


**Vervangen van een koppelingsplaat** **3.30.015.3**

Aan de bovenzijde van het koppelingshuis is een inspectie-opening aangebracht om de slijtage van de koppelingsplaat te kunnen controleren. Bij een nieuwe koppelingsplaat bedraagt de dikte van elke voeringshelft 3 mm.
De koppelingsplaat dient te worden vervangen bij een slijtage van 1 mm per voeringshelft.



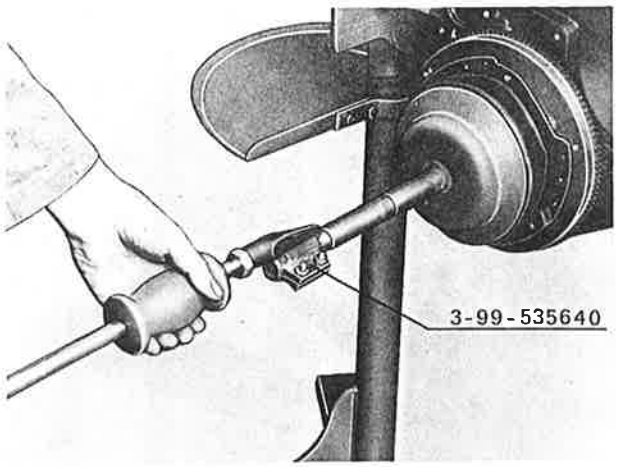

De motor uitbouwen en op de motorbok plaatsen (zie hoofdstuk 2). De aanslagring en de afstandsbus afnemen van de koppelingsas. Vervolgens de ophangrubbers en de bevestigingsbouten van het koppelingshuis verwijderen.
Voor het verwijderen van het koppelingshuis moet worden gebruikt gemaakt van trekker 3-99-535762.
De trekker wordt vastgeschroefd op de bevestigingsplaatsen van de ophangrubbers, waarna de schroefspil wordt afgesteund op de koppelingsas.




De speciale trekker 3.99.535762 kan desgewenst zelf worden vervaardigd volgens nevenstaande tekening.

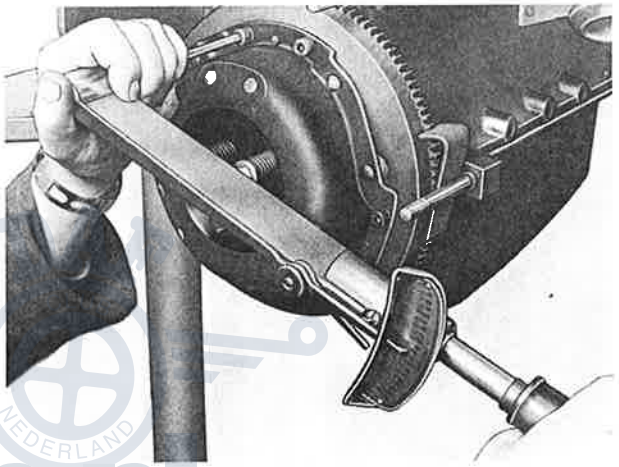
DAF CLUB NEDERLAND
datclub.nl

De drukgroepbouten verwijderen. Voor het verwijderen van de koppelingsas moet worden gebruik gemaakt van speciaal gereedschap 3-99-535640. Het speciaal gereedschap wordt op de koppelingsas geklemd, waarna de koppelingsas tezamen met de drukgroep en de koppelingsplaat met behulp van een slagtrekker (handelsgereedschap) wordt gelost en afgenomen. Vervolgens wordt het toplager van de koppelingsas getrokken. De drukgroep en het vliegwiel schoonblazen met perslucht.



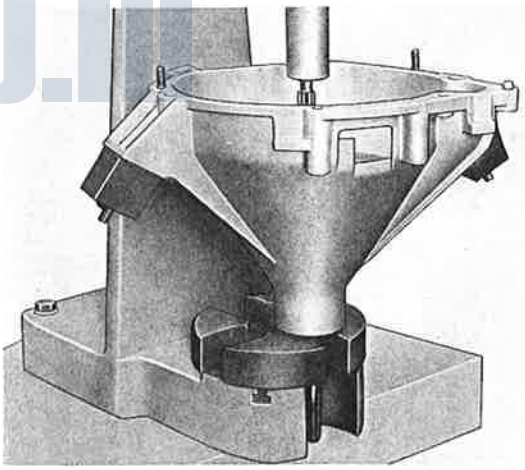

---

Het verdient aanbeveling om bij het vervangen van de koppelingsplaat van de gelegenheid gebruik te maken om eveneens het toplager te vervangen. Het toplager wordt in het vliegwiel geperst met behulp van een stempel die alleen op de lagerbuitenring draagt. Het lager moet gelijk liggen met de voorzijde van het vliegwiel. Na montage dient de boring van het toplager zeer spaarzaam te worden bevochtigd met Loctite 241 (zonder Activator). De boring dient vooraf te worden schoongemaakt met een tissue of een schone doek. Het centreren van de koppelingsplaat is niet nodig daar de koppelingsplaat vrij tussen vliegwiel en drukgroep kan bewegen.
De drukgroepbouten vastzetten met een aanhaalmoment van 1,8 - 2,2 mkg (13 - 16 ft.lbs).



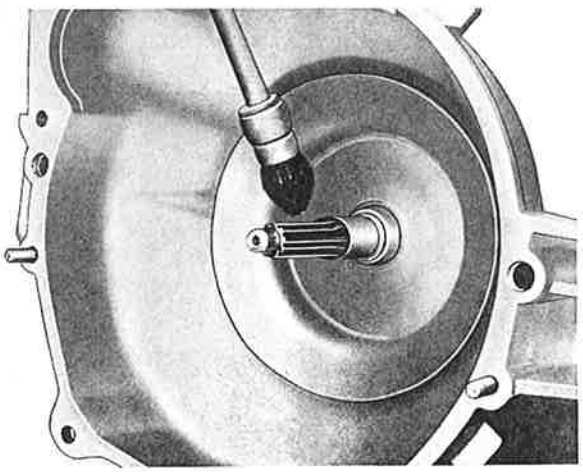
---

De koppelingsas vervolgens in het eindlager van het huis persen, waarbij de binnenring van het eindlager wordt ondersteund. Een nieuwe inwendig vertande borgring op de koppelingsas tikken met behulp van een pijp met een inwendige diameter van 25 mm. De borgring moet zodanig worden gemonteerd dat de tanden naar achteren zijn gericht. De afstandsbus en de aanslagring op de koppelingsas aanbrengen.



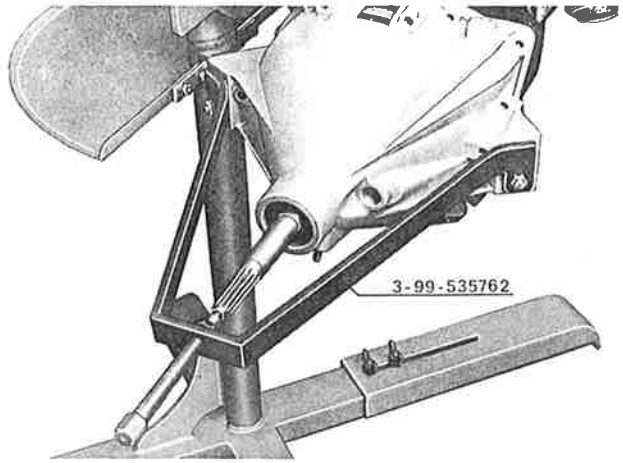
---

De splines van de koppelingsas met behulp van een borsteltje zeer spaarzaam invetten met Molykote BR2-S.
De toplagerzitting schoonmaken met een tissue of een schone doek. Vervolgens het koppelingshuis compleet met koppelingsas tegen de motor monteren. Hierbij kan men zacht op de koppelingsas tikken tot het koppelingshuis aanligt tegen het motorblok. De montage geschiedt verder in omgekeerde volgorde.



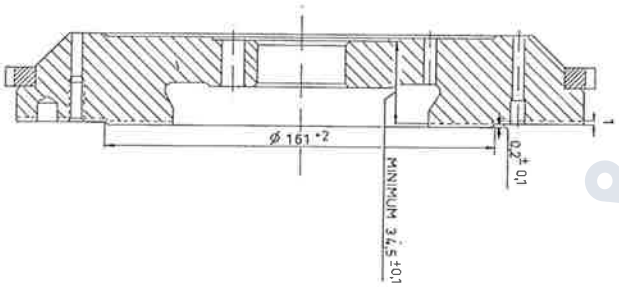
defelub.nl

Printed in the Netherlands 04-72



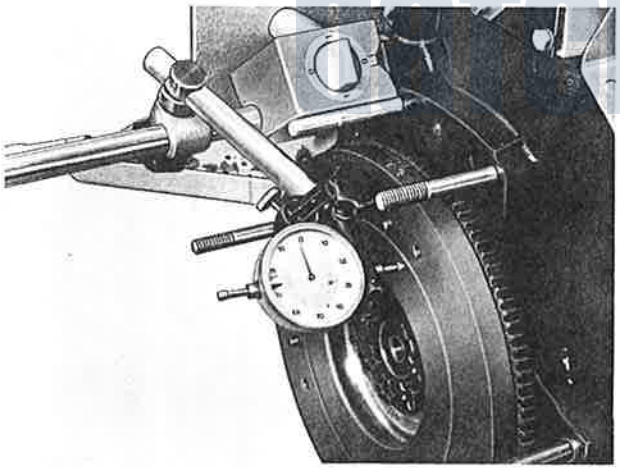

**Revideren van de koppeling** **3.30.020.4**
Het koppelingshuis, de koppelingsas en de drukgroep verwijderen (zie 3.30.015.3).
De drukgroep en het vliegwiel schoonblazen met perslucht. Bij een eventueel defect aan de drukgroep, dient deze compleet te worden vervangen. Het vliegwiel en de drukgroep zijn afzonderlijk gebalanceerd en kunnen derhalve afzonderlijk worden vervangen.

---




Indien het vliegwiel diep gegroefd is als gevolg van een te ver versleten koppelingsplaat, kan het op een draaibank worden vlakgedraaid.
Het vliegwiel dient over de gehele oppervlakte met dezelfde dikte te worden afgedraaid (zie stippellijn).
De maximum toelaatbare afdraaidikte bedraagt 1 mm.
Het vliegwiel dient steeds te worden gemonteerd met nieuwe vliegwielbouten. Om olielekkage langs de vliegwielbouten te voorkomen, dienen de bouten voor montage te worden ingesmeerd met vloeibare pakking. Het aanhaalmoment van de vliegwielbouten bedraagt 4,5-5 mkg (33-36 ft.lbs).

---



De slingering van het vliegwiel controleren met een klokmicrometer. De slingering mag maximaal 0,06 mm (.0024") bedragen. Vervolgens een nieuwe toplager in het vliegwiel persen met behulp van een stempel die alleen op de lagerbuitenring draagt. De binnenzijde van het toplager zeer spaarzaam insmeren met Loctite 241. Het vliegwiel en de drukgroep monteren. Aanhaalmoment drukgroepbouten 1,8-2,2 mkg (13 - 16 ft.lbs).

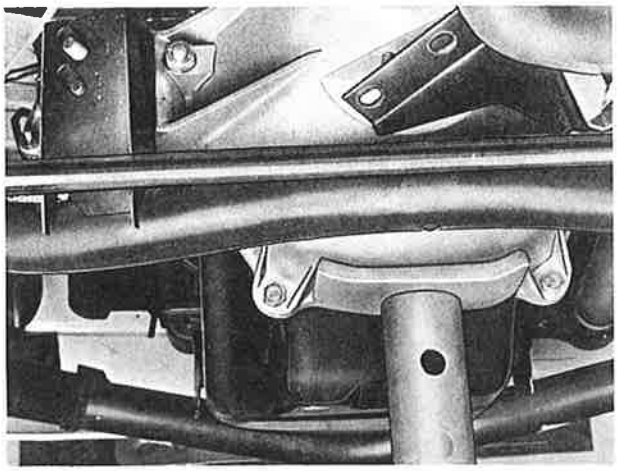
---

De borgring (Seegerring) van het eindlager uitnemen.
Het eindlager met behulp van een speciaal gereedschap 3.99.535397 uit het koppelingshuis drijven en vervolgens een nieuw eindlager inpersen met behulp van een stempel die alleen op de lagerbuitenring draagt en de borgring weer aanbrengen. Zie 3.30.015.3 voor de verdere montage van de koppeling.

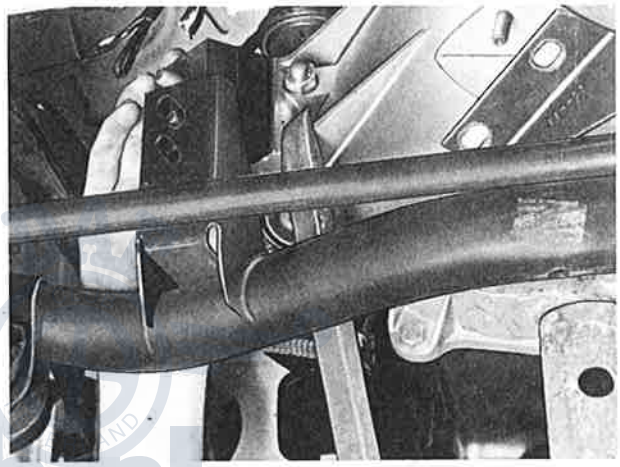
defelub.nl

**Vervangen van de beide ophangrubbers aan het koppelingshuis** **3.30.090.3**

De auto op een hefbrug plaatsen. Het reservewiel en de afschermplaten van de motorruimte verwijderen. De uitlaat losnemen bij het spruitstuk en bij de bevestiging aan het koppelingshuis.
De bevestigingsmoeren van de ophangrubbers aan de achterzijde verwijderen.
Een steun onder het koppelingshuis plaatsen.



De brug voorzichtig laten zakken, waarbij de motor met behulp van een hefboom naar voren worden gedrukt, zodat de tapeinden aan de ophangrubbers uit de bevestigingsgaten wordt gelicht.
De brug zover laten zakken tot het koppelingshuis nog juist vrij ligt van de tandheugel van het stuurhuis.
Vervolgens de moeren van de ophangrubbers aan de voorzijde verwijderen. De motor met behulp van een hefboom naar voren drukken en de ophangrubbers uitnemen. De montage van nieuwe ophangrubbers geschiedt in omgekeerde volgorde.



dafclub.nl

Printed in the Netherlands 04-72

## SMEERMIDDELEN

| | | |
|---|---|---|
| Verdeelkast | Multipurpose transmissie-olie SAE 80 volgens specificatie MIL-L2105 òf MIL-2105B echter zonder loodhoudende toevoegingen.<br>Na aftappen bijvullen tot niveauplug : 430 cc | |
| Beweegbare schijven | ATF type A/A; 100 cc | |
| Naven beweegbare schijven | Molykote BR2-S (DAF nr. 600090) | |
| Lagers in zijdeksels | Shell Alvania 3 | |
| Oliekeerringen | Shell Retinax G | |
| Splines van pignonas | Molykote BR2-S | |
| Splines van koppelingsas | Molykote BR2-S | of dien- |
| Draaipunt + tule keuzehefboom | Shell TS/WL 240 | overeen- |
| Tule van schakelstang | Shell TS/WL 240 | komstig |
| Schakelkast (Zwitserland uitvoering) | Shell TS/WL 240, geheel vullen | |
| Pijp blokkeerpen (Zwitserland uitvoering) | Shell Retinax A | |
| Splines van koppelingsas | Molykote BR2-S of Molykote 321R (spray) | |
| Toplagerzitting van koppelingsas | Loctite 241 (zonder activator; uithardingstijd 45 min.). | |
| Vliegwielbouten | Vloeibare pakking | |

## TECHNISCHE GEGEVENS

| | |
|---|---|
| Overbrenging verdeelkast | 1,53 : 1 |
| Conisch tandwiel drijvend (pignon) | 17 |
| Conisch tandwiel gedreven | 26 |
| Inhoud verdeelkast | 475 cc |
| Schijfhoek | 30° |
| Slag van trommels | 31,5 mm |
| Afstand primaire-secundaire schijven h.o.h. | $365{,}7\ ^{+25}_{-7}$ |
| Schijfafstand secundair bij eerste montage | 3 - 4 mm |
| Schijfafstand secundair bij nastelling | 2 - 3 mm |
| Max. toelaatbaar onderling verschil in schijfafstand | 1 mm |
| Ingrijptoerental | 1050 - 1200 omw/min |
| Max. sliptoerental onder vol koppel | 2300 - 2500 omw/min |
| Max. toelaatbare afdraaidikte van vliegwiel | 1 mm |
| Schakelpunt vacuumbedieningsschakelaar | 2650 omw/min |
| Afstelling opschakelvacuum bij elektromagnetisch vacuumklep met ingebouwde vacuumbegrenzer | 3,5 - 4 m.w.k. |

DAF CLUB NEDERLAND
defclub.nl

Printed in the Netherlands 04-72

# INHOUD


Pag.

**05 UITLAAT**

Vervangen van het voorste deel van de uitlaatpijp . . . . . 4—3

**10 GASBEDIENING**

Vervangen van de vacuum-bedieningsschakelaar inclusief afstellen . . . . . 4—4

**15 BENZINETANK- EN LEIDINGEN**

Vervangen van de benzineleiding . . . . 4—5

**20 CARBURATEUR**

Revideren van de carburateur . . . . 4—6, 4—7
De carburateur type 32 EHSA (beschrijving) . 4—8

**25 BENZINEPOMP**

Vervangen van de benzinepomp . . . . . 4—9

**TECHNISCHE GEGEVENS CARBURATEUR** . 4—10

**TECHNISCHE GEGEVENS CARBURATEUR BR 110 E** . . . . . 4—11


DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

De hierboven aangegeven pagina's vermelden alleen datgene, waarin de DAF 66-1300 Marathon verschilt ten aanzien van de DAF 66-1100.
Voor de overige gegevens blijven ook voor de DAF 66-1300 Marathon de op de witte pagina's vermelde gegevens van kracht.

Printed in the Netherlands 09-73

# INHOUD

Pag.

**05 UITLAAT**

Vervangen van het voorste deel van de uitlaatpijp . . . . . 4—3

**10 GASBEDIENING**

Vervangen van de vacuum-bedieningsschakelaar inclusief afstellen . . . . . 4—4

**15 BENZINETANK- EN LEIDINGEN**

Vervangen van de benzineleiding . . . . 4—5
Reinigen van het brandstofsysteem . . . 4—5

**20 CARBURATEUR**

Revideren van de carburateur . . . . . 4—6
De carburateur type 32 EHSA-3 (beschrijving) . 4—8

**25 BENZINEPOMP**

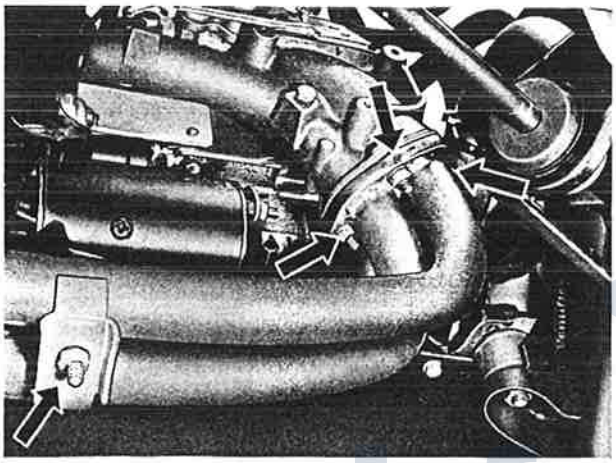
Vervangen van de benzinepomp . . . . . 4—9

**TECHNISCHE GEGEVENS CARBURATEUR** . 4—10

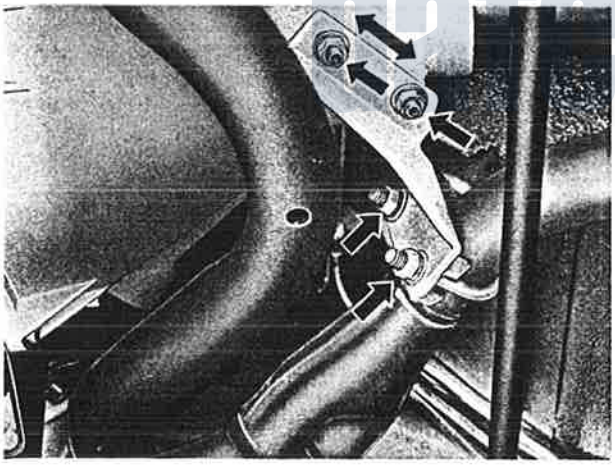
dafclub.nl

Printed in the Netherlands 04-72

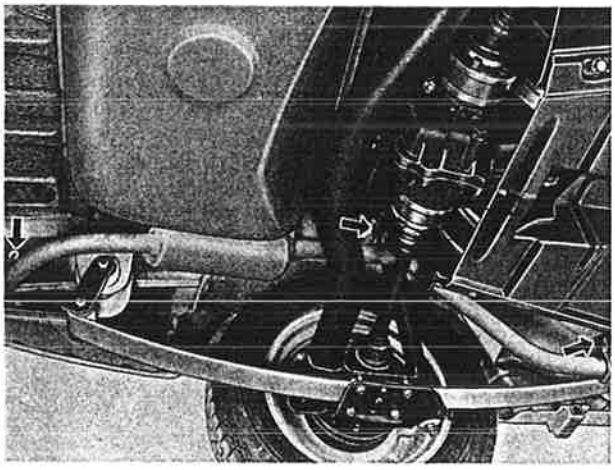
# 05 UITLAAT



**Vervangen van het voorste deel van de uitlaatpijp 4.05.090.3**
De auto op de brug plaatsen en de bevestigingsbouten inspuiten met penetreerolie (kruipolie).
De pijp bij het uitlaatspruitstuk losmaken. De ophangbeugels bij het koppelingshuis verwijderen.
De beide rubber ophangringen verwijderen. Vervolgens de drie ophangrubbers losnemen en de komplete uitlaatpijp verwijderen.



Het voorste deel van de uitlaatpijp in de bankschroef plaatsen en de klembeugel bij de middendemper losnemen.
Het midden- en achterdeel verwijderen. De aansluitflens van het uitlaatspruitstuk goed reinigen en een nieuwe pakking aanbrengen. Vervolgens het voorste deel van de uitlaatpijp losvast aan het koppelingshuis bevestigen. Hierbij de moeren van de ophangbeugels iets lossen, zodat, dankzij de slobgaten, een spanningsvrije ophanging van de uitlaatpijp kan worden verkregen.



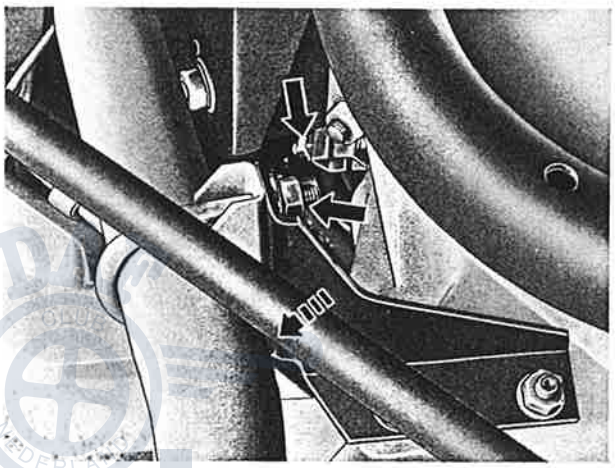
De aansluitflenzen goed laten aansluiten en de moeren vastzetten. De ophangbeugels vastzetten en het achterste deel van de uitlaatpijp weer aanbrengen.

DAF CLUB NEDERLAND
datelubnl

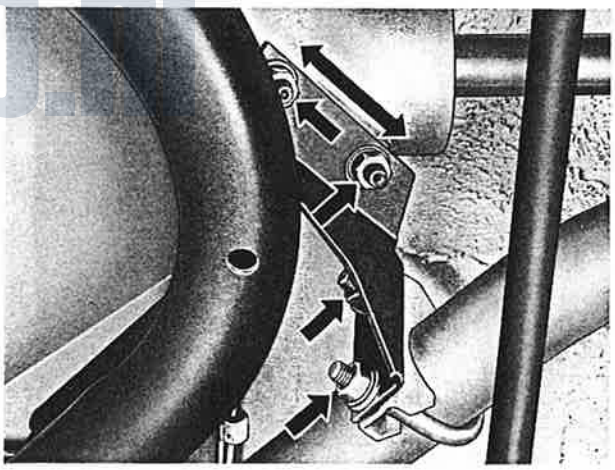
Printed in the Netherlands 09-73

# 05 UITLAAT

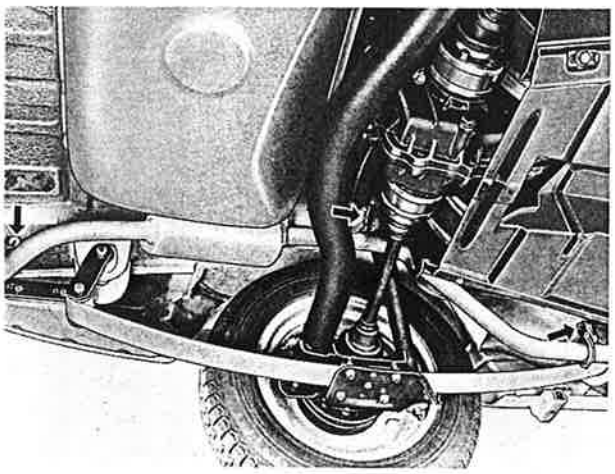
**Vervangen van het voorste deel van de uitlaatpijp 4.05.090.3**
De auto op de brug plaatsen en de bevestigingsbouten inspuiten met penetreerolie (kruipolie).
De pijp bij het uitlaatspruitstuk losmaken en de klembeugel verwijderen. De ophangbeugel bij het koppelingshuis verwijderen.
De beide rubber ophangringen verwijderen. Vervolgens de drie ophangrubbers losnemen en de komplete uitlaatpijp verwijderen.



Het voorste deel van de uitlaatpijp in de bankschroef plaatsen en de klembeugel bij de middendemper losnemen.
Het achterste deel verwijderen. De aansluitkraag van het uitlaatspruitstuk goed reinigen en vervolgens het voorste deel van de uitlaatpijp losvast aan het koppelingshuis bevestigen. Hierbij de moeren van de ophangbeugel iets lossen, zodat, dankzij de slobgaten, een spanningsvrije ophanging van de uitlaatpijp kan worden verkregen.

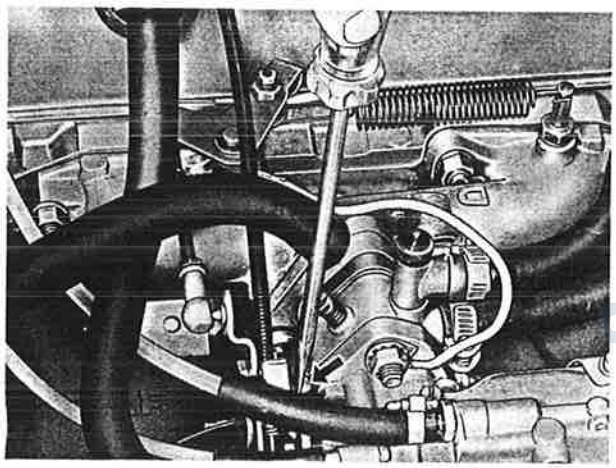


De aansluitkragen goed laten aansluiten en met een **nieuwe** klembeugel aan elkaar bevestigen. De ophangbeugel vastzetten en het achterste deel van de uitlaatpijp weer aanbrengen.



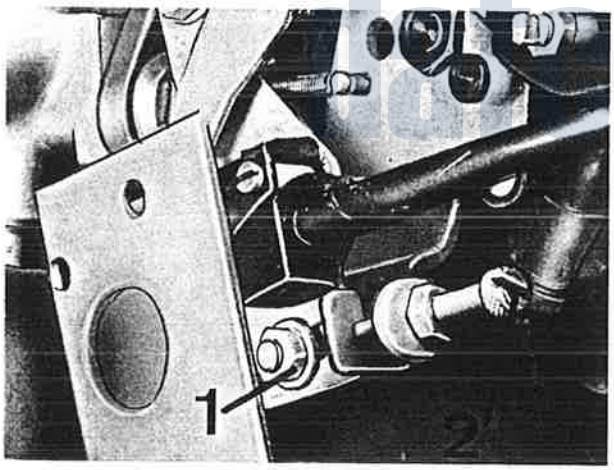
Printed in the Netherlands 04-72

# 10 GASBEDIENING

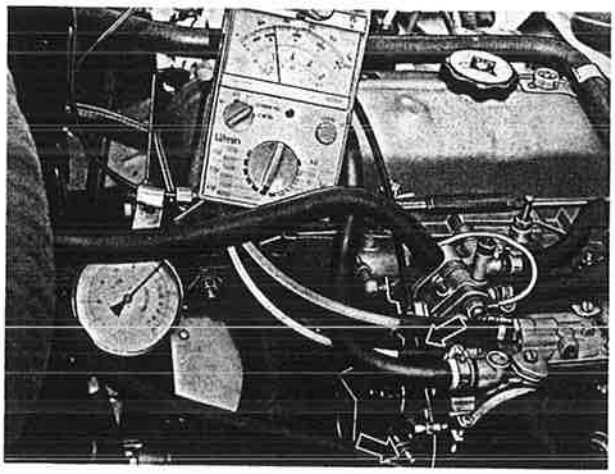


**Vervangen van de vacuum-bedieningsschakelaar (microschakelaar) inclusief afstellen** **4.10.070.3**

De motorkap openen en het reservewiel verwijderen. De toerenteller en vacuummeter aansluiten. Een afvoerslang op de uitlaat aanbrengen, de keuzehefboom in de middenstand plaatsen en de motor warm draaien. De carburateur correct afstellen en stationair toerental afstellen; zie ook technische gegevens en 4.20.020.4.




De kabelaansluitingen voor de vacuum-bedieningsschakelaar losnemen en de schakelaar verwijderen. De nieuwe schakelaar aanbrengen. Hierbij moet de drukrol worden overgezet. De kabel op de schakelaar aansluiten.
De bevestigingsbout (1) van de vacuum-bedieningsschakelaar losdraaien, de stelbout (2) geheel terugdraaien en de komplete vacuum-bedieningsschakelaar naar voren halen.

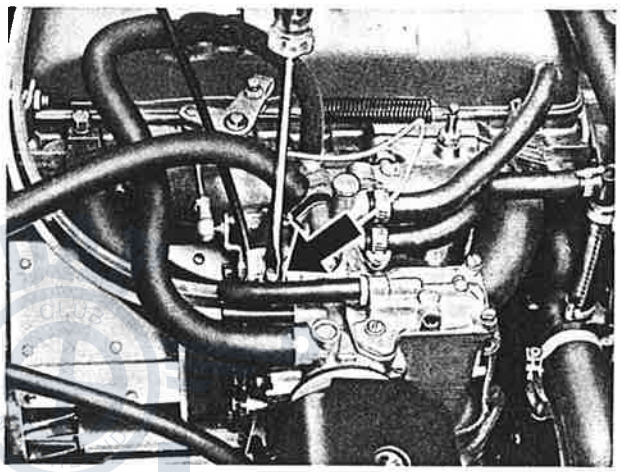


De motor starten en op 2650 omw/min laten draaien; zie hoofdstuk 3. Met behulp van van stelbout (2) de schakelaar zover terugdrukken tot de wijzer van de vacuummeter terug valt. Hierna de borgmoer van de stelbout vastzetten en vervolgens de bevestigingsbout (1) vastzetten. De afstelling hierna als volgt controleren : de motor met een lager toerental dan 2650 omw/min laten draaien. Vervolgens het toerental langzaam verhogen. Bij 2650 omw/min moet de vacuummeter uitslaan. Zonodig de afstelling corrigeren.

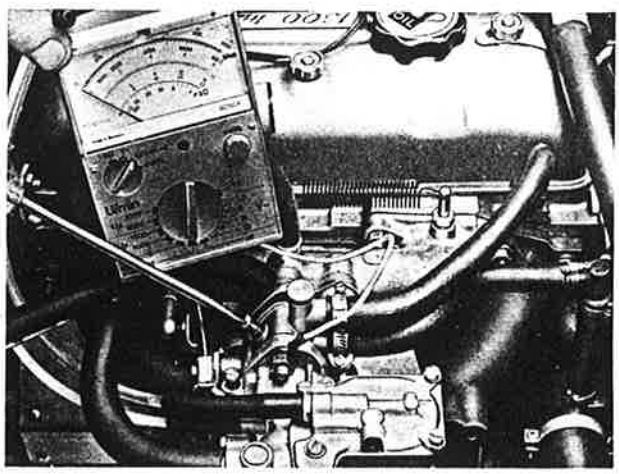
# 10 GASBEDIENING

**Vervangen van de vacuum-bedieningsschakelaar (microschakelaar) inclusief afstellen** **4.10.070.3**

De motorkap openen en het reservewiel verwijderen. De toerenteller en vacuummeter aansluiten. Een afvoerslang op de uitlaat aanbrengen, de keuzehefboom in de middenstand plaatsen en de motor warm draaien. De carburateur correct afstellen en stationair toerental afstellen; zie ook technische gegevens en 4.20.020.4.



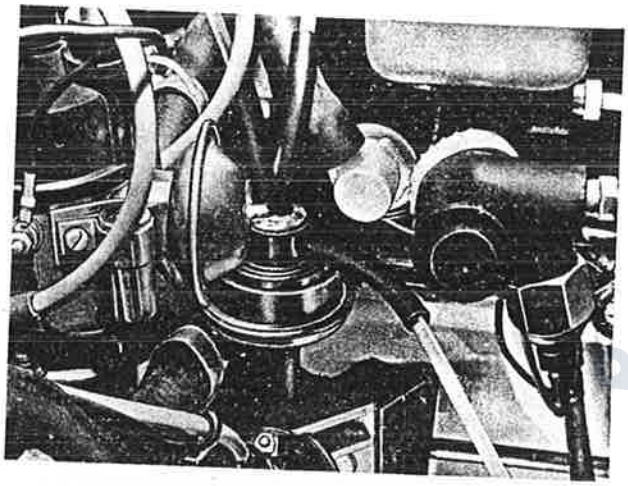
De motor starten en op 2650 omw/min laten draaien; zie hoofdstuk 3. Met behulp van de stelbout (2) de schakelaar zover terugdrukken tot de wijzer van de vacuummeter terug valt. Hierna de borgmoer van de stelbout vastzetten en vervolgens de bevestigingsbout (1) vastzetten. De afstelling hierna als volgt controleren: de motor met een lager toerental dan 2650 omw/min laten draaien. Vervolgens het toerental langzaam verhogen. Bij 2650 omw/min moet de vacuummeter uitslaan. Zonodig de afstelling corrigeren.



dafclub.nl

Printed in the Netherlands 09-73

# 15 BENZINETANK EN LEIDINGEN



**Vervangen van de benzineleiding** **4.15.080.3**

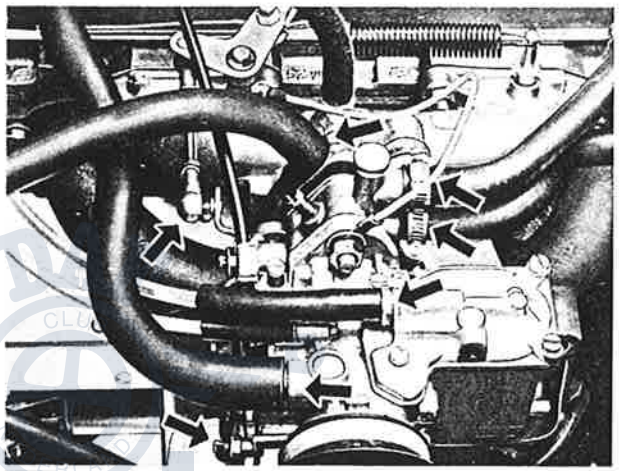
Neem de benzineleiding bij de pomp los. Verwijder de klembeugel en de rubber tule. Verwijder de variomatic-beschermbak. Druk de zes klembeugels open. Neem de slang bij de tank los. Verwijder de defekte benzineleiding en neem de beschermrubbers en bochtstuk af.
Dicht de nieuwe leiding aan de invoerzijde af. Voer de nieuwe leiding (totale lengte 305 cm) vanuit de motorruimte door de koeltunnel. Breng de rubber tule aan en zet de leiding met een rubber slang aan de benzinepomp vast. Let op de juiste ligging van de plastic leiding; de bocht mag niet te krap of te ruim zijn. Zet de leiding met de klembeugel vast.

dafclub.nl

# 20 CARBURATEUR

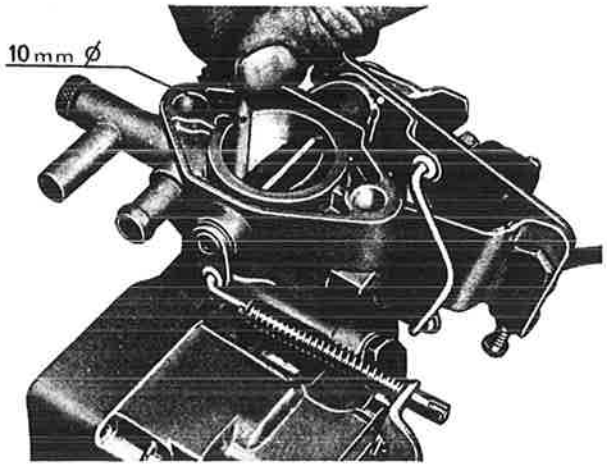
**Revideren van de carburateur**
**Solex 32 EHSA** **4.20.020.4**

Het reservewiel verwijderen. De gaskabel, chokekabel, benzineslang, verwarmingsslangen, vacuumslang en carterventilatieslang losnemen.
De verbindingsslang naar het luchtfilter en de kabelaansluitingen van de vacuum-bedieningsschakelaar losnemen.
Tap de radiateur af en neem de koelwaterslangen bij de carburateur los.



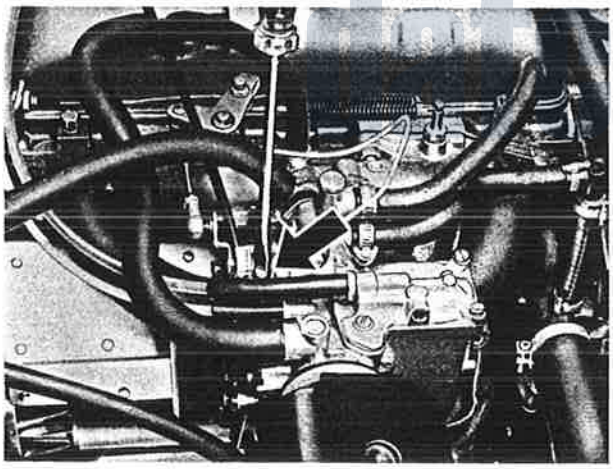
dafclub.nl

Printed in the Netherlands 09-73



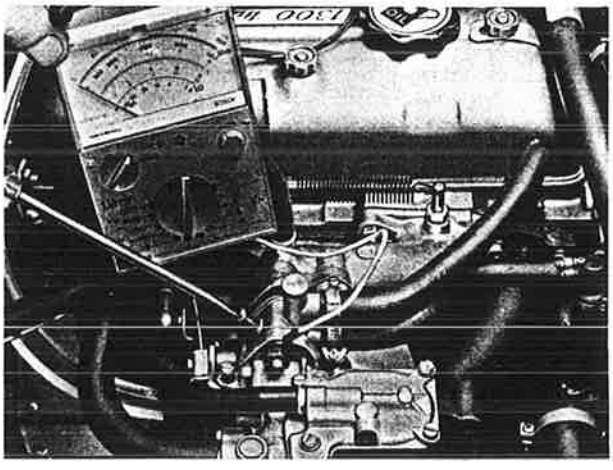

Eventueel kan thans de effectieve slag van de acceleratiepomp worden gecontroleerd. Hiertoe een staafje van 10 mm tussen de wand en de gasklep plaatsen. De geborgde stelmoer moet nu nog **juist tegen** de hefboom aanliggen. Indien de afstelling niet korrekt is, dan de stelmoer zover terugdraaien tot deze geheel vrij ligt van de acceleratiepomphefboom. Vervolgens de stelmoer weer zover indraaien tot deze **juist tegen** de hefboom aanligt. De stelmoer tenslotte weer afdoende borgen.

---



Breng de kabelaansluitingen van de vacuum-bedieningsschakelaar aan en sluit alle slangen aan. Vul het koelsysteem met de voorgeschreven koelvloeistof; zie groep O. Sluit de uitlaatgastester aan. De keuzehefboom in de neutrale stand zetten.
Start de motor en ontlucht het koelsysteem; zie hiervoor groep 2. Vervolgens de motor met de stelschroef voor stationair toerental ± 725 omw/min laten draaien.

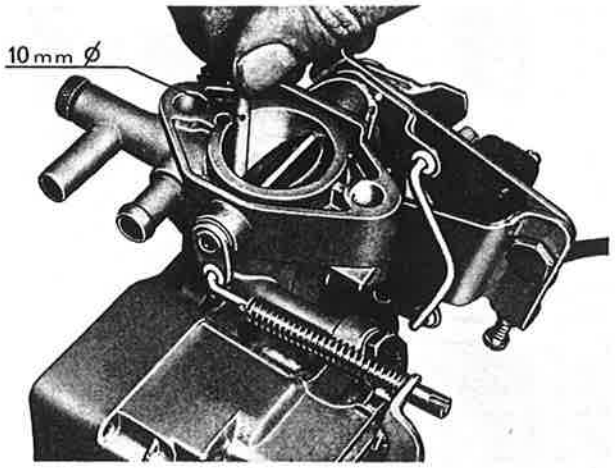
---



De kwantiteitsregelschroef enkele slagen uitdraaien.
**Vervolgens de schroef langzaam indraaien tot het motortoerental nog juist niet terugloopt.**
Hierna kan het toerental met de reeds eerder genoemde stelschroef voor stationair toerental worden teruggebracht tot 725 ± 25 omw/min. De CO-emissie moet nu 3 ± 0,5% bedragen, gemeten met warme motor en een olietemperatuur van minimaal 60° C.
Tenslotte de vacuum-bedieningsschakelaar afstellen; zie hiervoor 4.10.070.3.

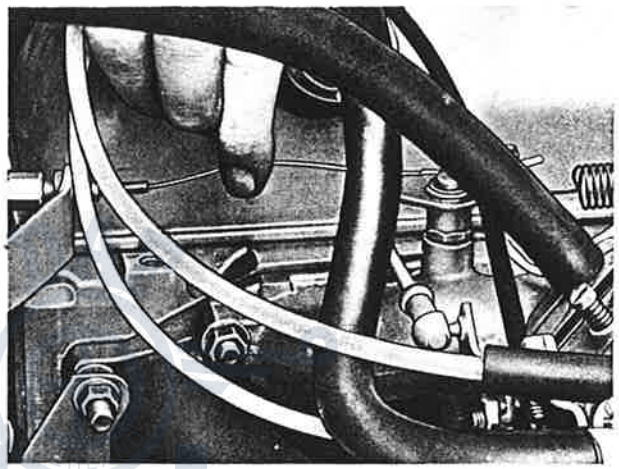
4 - 7

Eventueel kan thans de effectieve slag van de acceleratiepomp worden gecontroleerd. Hiertoe een staafje van 10 mm tussen de wand en de gasklep plaatsen. De geborgde stelmoer moet nu nog **juist tegen** de hefboom aanliggen. Indien de afstelling niet korrekt is, dan de stelmoer zover terugdraaien tot deze geheel vrij ligt van de acceleratiepomphefboom. Vervolgens de stelmoer weer zover indraaien tot deze **juist tegen** de hefboom aanligt. De stelmoer tenslotte weer afdoende borgen.



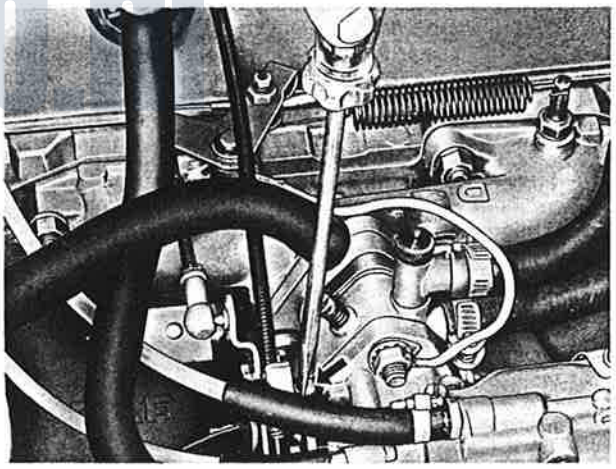

---

De carburateur op het spruitstuk aanbrengen. Hierbij moet aan weerszijden van het hitteschild een pakking worden geplaatst. De gaskabel aansluiten en de kabel zodanig afstellen dat deze in ruststand iets slap hangt. Maak de chokekabel aan de hefboom vast. Bij geheel ingedrukte chokeknop moet de arreteerkogel in het gat van de hefboom vallen.



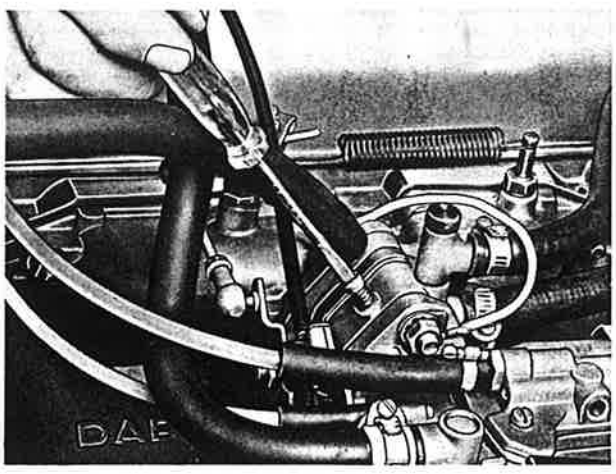
---

Breng de kabelaansluitingen van de vacuum-bedieningsschakelaar aan en sluit alle slangen aan. Vul het koelsysteem met de voorgeschreven koelvloeistof; zie groep O. Sluit de uitlaatgastester aan. De keuzehefboom in de neutrale stand zetten.
Start de motor en ontlucht het koelsysteem; zie hiervoor groep 2. Vervolgens de motor met de stelschroef voor stationair toerental ± 725 omw/min laten draaien.

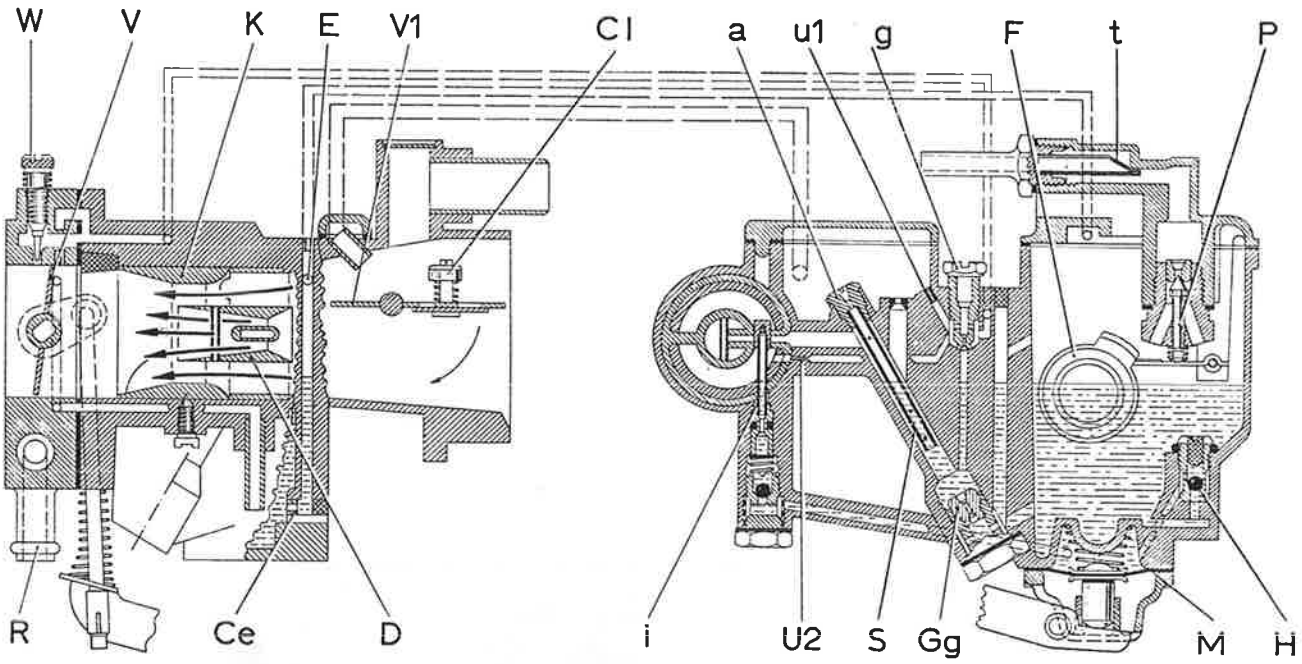


---

De kwantiteitsregelschroef enkele slagen uitdraaien.
**Vervolgens de schroef langzaam indraaien tot het motortoerental nog juist niet terugloopt.**
Hierna kan het toerental met de reeds eerder genoemde stelschroef voor stationair toerental worden teruggebracht tot 725 ± 25 omw/min. De CO-emissie moet nu 3 ± 0,5% bedragen, gemeten met warme motor en een olietemperatuur van minimaal 60°C.
Tenslotte de vacuum-bedieningsschakelaar afstellen; zie hiervoor 4.10.070.3.




Printed in the Netherlands 04-72




## 32 EHSA-3 (REN 577, 584)

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| a | Luchtdoseur | Gg | Hoofdsproeier | s | Mengbuis |
| Ce | Sproeier van de Econostat | H | Kogelklep | t | Brandstoffilter |
| C1 | Veerbelaste klep | i | Acceleratiepompsproeier | $U_1$ / $U_2$ | Gecalibreerde boringen |
| D | Hulp venturi | K | Hoofdventuri | V | Gasklep |
| E | Econostat | M | Membraan van acceleratiepomp | $V_1$ | Chokeklep |
| F | Vlotter | P | Vlotternaald | W | Stelschroef v. stationair mengsel |
| g | Stationair sproeier | R | Aansluitstuk voor watercirculatie | | |

**De carburateur 32 EHSA-3**

De carburateur bestaat uit 3 hoofddelen :

— Het voetstuk met de gasklep. Het voetstuk wordt door koelwater verwarmd, zodat ijsvorming wordt voorkomen.

— De vlotterkamer.
De vlotterkamer bevat de doseurs, sproeiers en gecalibreerde boringen voor het regelen van de hoeveelheid benzine-lucht mengsel alsmede de acceleratiepomp, de met de hand te bedienen chokeklep en de aansluitpijpen voor de carterventilatie en de vacuumvervroeging.

— Het vlotterkamerdeksel.
Het vlotterkamerdeksel bevat de benzine-inlaat met zeef, de vlotternaald en de vlotter.

**De chokeklep**

De met de hand bediende chokeklep maakt het starten van een koude motor mogelijk.
De chokeklep kan de luchtinlaat van de carburateur geheel afsluiten. De chokeklep is voorzien van een veerbelaste klep C1. Aan de chokeklepas bevindt zich een hefboom, welke met de chokekabel en via een verbindingsas en hefboomstelsel met de gasklep is verbonden.
Achter de chokeklephefboom bevindt zich een kogel met veer. Bij geheel ingedrukte chokeknop wordt de hefboom in deze stand door de kogel gefixeerd.
Bij het starten van een koude motor moet de chokeknop geheel worden uitgetrokken. In deze stand is de chokeklep geheel gesloten en de gasklep iets geopend. Hierdoor zal de motor ook bij lage temperaturen vlot aanslaan.
Zodra de motor loopt wordt de klep C1 tengevolge van de heersende onderdruk in het inlaatspuitstuk geopend en kan lucht toestromen. Deze lucht mengt zich met de benzine uit de hoofdsproeier zodat een juist benzineluchtmengsel ontstaat. Na enige seconden moet de chokeknop **gedeeltelijk** worden ingedrukt en zodra de motor voldoende warm is moet de chokeknop **geheel** worden ingedrukt.

**Stationair draaien**

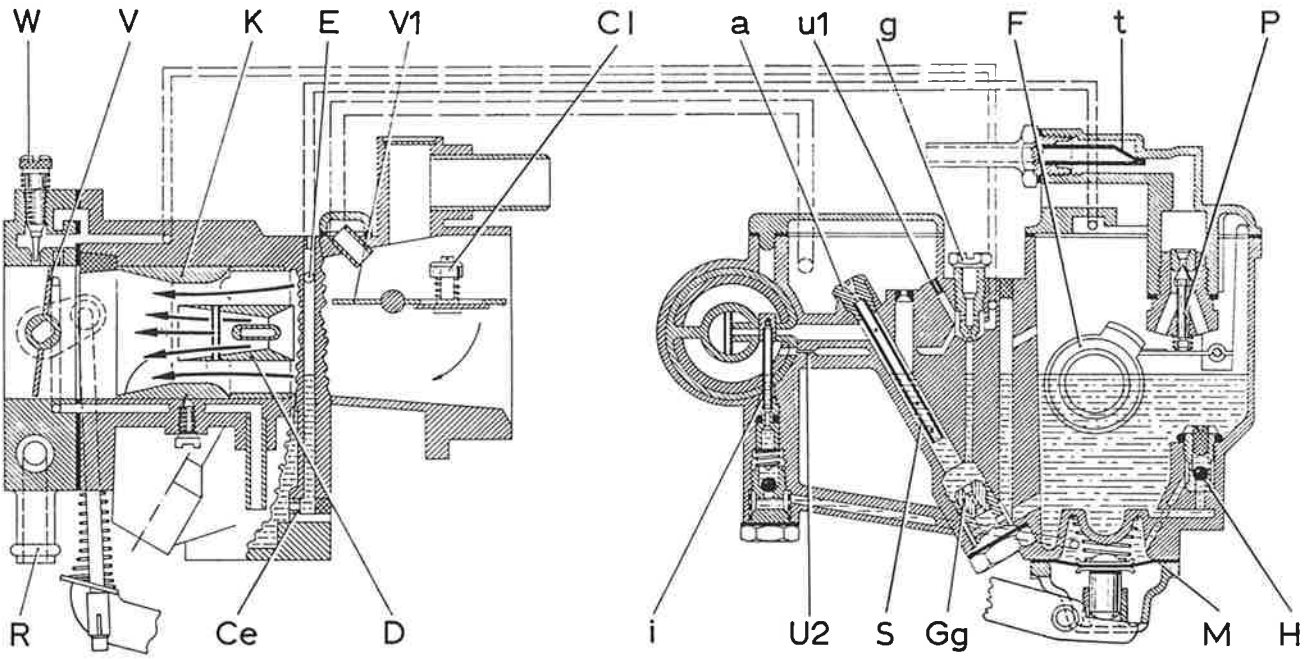
Wanneer de motor stationair draait levert de stationair sproeier (g) de vereiste hoeveelheid benzine. Tevens wordt via de gecalibreerde boringen $U_1$ (onder de vlotterkamerdeksel) en $U_2$ (komende vanuit de venturi) lucht toegevoerd, welke zich mengt met de benzine uit de stationair sproeier (g). Door gebruik te maken van twee gecalibreerde boringen wordt een turbulentievrije luchttoevoer gegarandeerd.

**Normaal draaien**

Wanneer de motor met verhoogd toerental draait, dan wordt de benodigde hoeveelheid benzine door de hoofdsproeier (Gg) gedoseerd terwijl de benodigde lucht via de venturi wordt aangevoerd. Bij toenemende onderdruk wordt via de luchtdoseur (a) aan de uitstromende benzine lucht toegevoerd, zodat het mengsel niet te rijk kan worden. De emulsiepijp (s) vormt één geheel met de luchtdoseur (a).
Bij de carburateur 32 EHSA-3 is de luchtdoseur met emulsiepijp **niet** demontabel en mag de doseur **niet** worden verdraaid, daar anders de boringen in de emulsiepijp een verkeerde stand aannemen. **De gleuf van de doseur (a) moet loodrecht staan op de hartlijn van de inlaatbuis van de carburateur.**
Verder is deze carburateur nog voorzien van een zgn. „Econostat". (Bij dit systeem wordt namelijk extra brandstof toegevoerd afhankelijk van de onderdruk en luchtsnelheid in de instroomopening van de carburateur).

**Acceleratiepomp**

De acceleratiepomp werkt als volgt :
Bij stationair draaien, als de gasklep is gesloten wordt de membraan (M) door een veer naar buiten gedrukt, zodat de pompkamer zich met brandstof vult.
De membraan (M) staat via een stang in verbinding met de gasklepas. Zodra de gasklep wordt geopend wordt ook de membraan (M) naar voren gedrukt.
Hierdoor wordt de in de kamer aanwezige benzine via een kogelklep en een gecalibreerde opening in de inspuitpijp (acceleratiepompsproeier) in de venturi (K) gespoten.




## 32 EHSA (REN 596)

a Luchtdoseur
Ce Sproeier van de Econostat
C1 Veerbelaste klep
D Hulp venturi
E Econostat
F Vlotter
g Stationair sproeier
Gg Hoofdsproeier
H Kogelklep
i Acceleratiepompsproeier
K Hoofdventuri
M Membraan van acceleratiepomp
P Vlotternaald
R Aansluitpijp voor watercirculatie
s Mengbuis
t Brandstoffilter
$U_1$, $U_2$ Gecalibreerde boringen
V Gasklep
$V_1$ Chokeklep
W Stelschroef v. stationair mengsel

**De carburateur 32 EHSA**

De carburateur bestaat uit 3 hoofddelen:

— Het voetstuk met de gasklep. Het voetstuk wordt door koelwater verwarmd, zodat ijsvorming wordt voorkomen.
— De vlotterkamer.
De vlotterkamer bevat de doseurs, sproeiers en gecalibreerde boringen voor het regelen van de hoeveelheid benzine-lucht mengsel alsmede de acceleratiepomp, de met de hand te bedienen chokeklep en de aansluitpijpen voor de carterventilatie en de vacuumvervroeging.
— Het vlotterkamerdeksel.
Het vlotterkamerdeksel bevat de benzine-inlaat met zeef, de vlotternaald en de vlotter.

**De chokeklep**

De met de hand bediende chokeklep maakt het starten van een koude motor mogelijk.
De chokeklep kan de luchtinlaat van de carburateur geheel afsluiten. De chokeklep is voorzien van een veerbelaste klep C1. Aan de chokeklepas bevindt zich een hefboom, welke met de chokekabel en door middel van een stangenstelsel met de gasklep is verbonden.
Achter de chokeklephefboom bevindt zich een kogel met veer. Bij geheel ingedrukte chokeknop wordt de hefboom in deze stand door de kogel gefixeerd.
Bij het starten van een koude motor moet de chokeknop geheel worden uitgetrokken. In deze stand is de chokeklep geheel gesloten en de gasklep iets geopend. Hierdoor zal de motor ook bij lage temperaturen vlot aanslaan. Zodra de motor loopt wordt de klep C1 tengevolge van de heersende onderdruk in het inlaatspruitstuk geopend en kan lucht toestromen. Deze lucht mengt zich met de benzine uit de hoofdsproeier zodat een juist benzineluchtmengsel ontstaat. Ne enige seconden moet de chokeknop **gedeeltelijk** worden ingedrukt en zodra de motor voldoende warm is moet de chokeknop **geheel** worden ingedrukt.

**Stationair draaien**

Wanneer de motor stationair draait levert de stationair sproeier (g) de vereiste hoeveelheid benzine. Tevens wordt via de gecalibreerde boringen $U_1$ (onder de vlotterkamerdeksel) en $U_2$ (komende vanuit de venturi) lucht toegevoerd, welke zich mengt met de benzine uit de stationair sproeier (g). Door gebruik te maken van twee gecalibreerde boringen wordt een turbulentievrije luchttoevoer gegarandeerd.

**Normaal draaien**

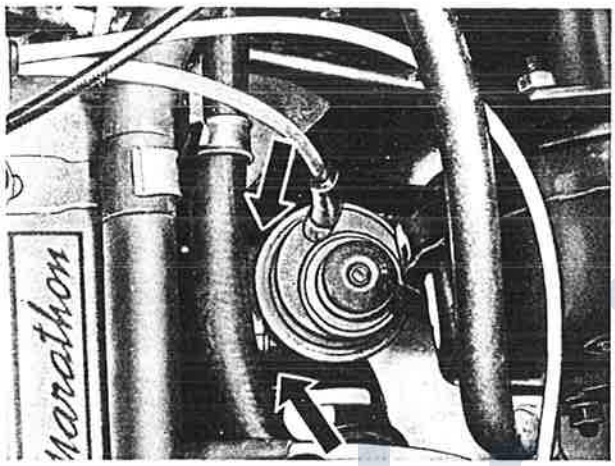
Wanneer de motor met verhoogd toerental draait, dan wordt de benodigde hoeveelheid benzine door de hoofdsproeier (Gg) gedoseerd terwijl de benodigde lucht via de venturi wordt aangevoerd. Bij toenemende onderdruk wordt via de luchtdoseur (a) aan de uitstromende benzine lucht toegevoerd, zodat het mengsel niet te rijk kan worden. De emulsiepijp (s) vormt één geheel met de luchtdoseur (a). Bij de carburateur 32 EHSA is de luchtdoseur met emulsiepijp **niet** demontabel en mag de doseur **niet** worden verdraaid, daar anders de boringen in de emulsiepijp een verkeerde stand aannemen. **De gleuf van de doseur (a) moet loodrecht staan op de hartlijn van de inlaatbuis van de carburateur.**
Verder is deze carburateur nog voorzien van een zgn. „Econostat". (Bij dit systeem wordt namelijk extra brandstof toegevoerd afhankelijk van de onderdruk en luchtsnelheid in de instroomopening van de carburateur).

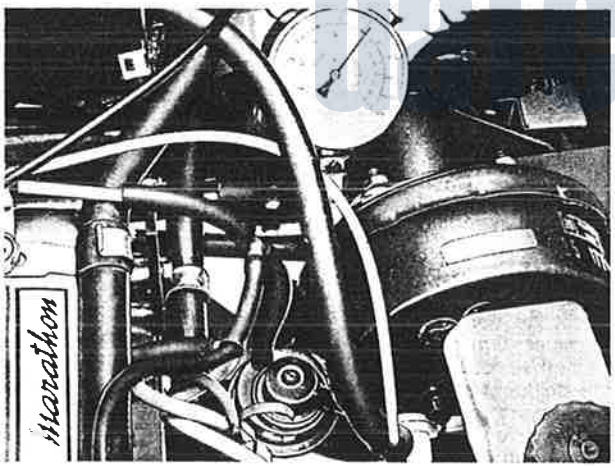
**Acceleratiepomp**

De acceleratiepomp werkt als volgt:
Bij stationair draaien, als de gasklep is gesloten wordt de membraan (M) door een veer naar buiten gedrukt, zodat de pompkamer zich met brandstof vult.
De membraan (M) staat via een stang in verbinding met de gasklepas. Zodra de gasklep wordt geopend wordt ook de membraan (M) naar voren gedrukt.
Hierdoor wordt de in de kamer aanwezige benzine via een kogelklep en een gecalibreerde opening in de inspuitpijp (acceleratiepompsproeier) in de venturi (K) gespoten.

Printed in the Netherlands 09-73

# 25 BENZINEPOMP




**Vervangen van de benzinepomp** **4.25.010.3**

Motorkap openen.
Het motorblok rondom de benzinepomp reinigen.
De bevestigingsmoer en bouten verwijderen en de benzinepomp afnemen. De beide pakkingen en het isolatieblok verwijderen. Het isolatieblok reinigen en de pakkingen vernieuwen.

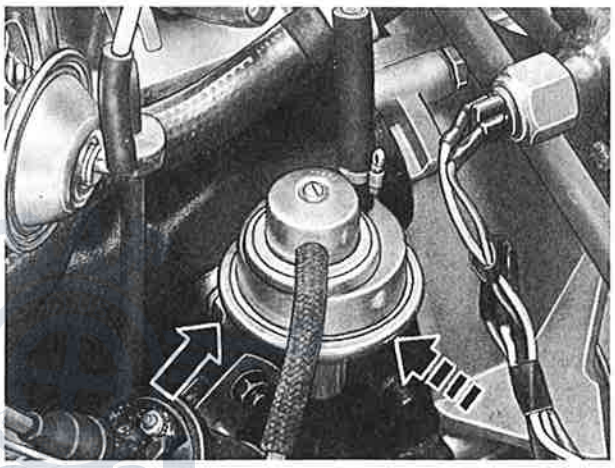
Het isolatieblok, met aan weerszijden een nieuwe pakking, op het motorblok aanbrengen. De ruimte om de pomphefboom vullen met multipurpose vet. Vervolgens de pomp monteren. Na 500 km de bevestigingsbouten en -moer natrekken.
De benzinepompdruk controleren. Deze druk moet 0,18 - 0,20 kg/cm² bedragen. Indien de pompdruk te hoog is, moeten één of meer pakking(en) worden aangebracht.

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

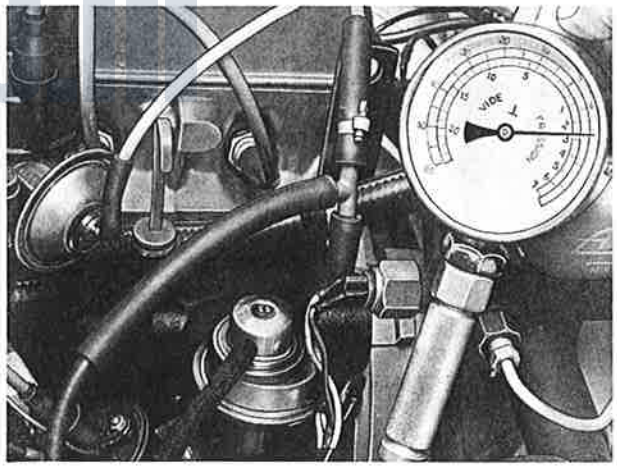
# 25 BENZINEPOMP

**Vervangen van de benzinepomp** **4.25.010.3**

Motorkap openen.
Het motorblok rondom de benzinepomp reinigen.
De bevestigingsmoer en bout verwijderen en de benzinepomp afnemen. De beide pakkingen en het isolatieblok verwijderen. Het isolatieblok reinigen en de pakkingen vernieuwen.



Het isolatieblok, met aan weerszijden een nieuwe pakking, op het motorblok aanbrengen. De ruimte om de pomphefboom vullen met multipurpose vet. Vervolgens de pomp monteren. Na 500 km de bevestigingsbout en -moer natrekken.
De benzinepompdruk controleren. Deze druk moet 2,6 - 2,8 p.s.i. (0,18 - 0,20 kg/cm$^2$) bedragen. Indien de pompdruk te hoog is, moeten één of meer pakking(en) worden aangebracht.



defelub.nl

Printed in the Netherlands 04-72

## TECHNISCHE GEGEVENS CARBURATEUR

Het typenummer van de carburateur is op de voorzijde van de vlotterkamer aangebracht. Ingrijpende wijzigingen, meestal niet uitwisselbaar, worden aangeduid door achter de letters nog een cijfer aan te brengen.
Bovendien is op het vlotterkamerdeksel een plaatje aangebracht waarop o.a. een Solex referentienummer staat aangegeven. Dit nummer is bij geopende motorkap duidelijk zichtbaar. Bij een wijziging aan de carburateur of van de sproeierbezetting wordt ook het referentienummer gewijzigd.

| | | |
|---|---|---|
| Type | : | 32 EHSA-3 |
| Referentienummer | : | REN 577 |
| Sproeiermaten | : | |
| Hoofdsproeier | : | 112,5 |
| Luchtdoseur met emulsiepijp | : | 175 (niet demontabel; sleuf moet loodrecht staan op de hartlijn van de venturi) |
| Acceleratiesproeier | : | 40 |
| Stationair sproeier | : | 50 (+3/—4); teneinde productietoleranties te compenseren is iedere carburateur op een doorstroomtestbank gecontroleerd en afgesteld. Dit houdt o.a. in dat de stationair sproeier niet een vaste diameter heeft, maar varieert naar gelang het meetresultaat. De diameter van de stationair sproeier varieert binnen de aangegeven toleranties. De aldus zorgvuldig vastgestelde sproeiermaat mag derhalve **niet** worden gewijzigd, daar anders de stationaire CO-emissie niet op de voorgeschreven waarde is af te stellen. |
| Stationair luchtsproeier ($U_1$) (naast de stationair benzinesproeier) | : | 135 |
| Stationair luchtsproeier ($U_2$) (onder de venturi) | : | 130 |
| Gasklepopening bij vol uitgetrokken choke | : | 0,95 mm |
| Venturi diameter | : | 25 mm |
| Benzinesproeier econostat | : | 100 |
| Luchtsproeier econostat | : | 175 |
| Diameter vlotternaald | : | 1,7 mm |
| Vlotter | : | 5,2 gram |
| Einde effectieve slag van de acceleratiepomp | : | bij 10 mm opening van de gasklep |
| Vlotterkamer niveau | : | 38 ± 1 mm, gemeten vanaf de pakkingrand; hierbij moet eerst de benzinepompdruk worden gecontroleerd (de druk moet 2,6- - 2,8 lbs/sq.inch (0,18 - 0,20 kg/cm²) bedragen bij 725 omw/min).<br>Handel hiertoe als volgt : Motor gedurende korte tijd stationair laten draaien. Nu eerst de benzineslang afnemen en vervolgens het deksel met vlotter van de vlotterkamer verwijderen. |
| Stationair toerental | : | 725 ± 25 omw/min |
| Stationair CO-emissie | : | 3% ± 0,5% bij 725 ± 25 omw/min; gemeten met warme motor, met olietemperatuur van minimaal 60°C. |

Deze carburateur is voorzien van de zogenaamde „Econostat". Bij dit systeem wordt namelijk extra brandstof toegevoerd afhankelijk van de onderdruk in de instroomopening van de carburateur.
De uitstroomopening van dit systeem is zichtbaar achter de beluchtingspijp van de vlotterkamer.

N.B. Bovengenoemde benzinesproeier en luchtsproeier van de Econostat zijn niet te vervangen. De vermelding dient uitsluitend ter informatie.

**Opmerking :** Het deksel van de acceleratiepomp wijkt voor wat betreft de inwendige diameter sterk af van die welke werden gemonteerd op alle voorgaande carburateur typen 32 EHSA en 32 EHSA-2. Deze inwendige diameter bepaalt in sterke mate de opbrengst van de acceleratiepomp.

dafclub.nl

## TECHNISCHE GEGEVENS CARBURATEUR

Het typenummer van de carburateur is op de voorzijde van de vlotterkamer aangebracht. Ingrijpende wijzigingen, meestal niet uitwisselbaar, worden aangeduid door achter de letters nog een cijfer aan te brengen.
Bovendien is op het vlotterkamerdeksel een plaatje aangebracht waarop o.a. een Solex referentienummer staat aangegeven. Dit nummer is bij geopende motorkap duidelijk zichtbaar. Bij een wijziging aan de carburateur of van de sproeierbezetting wordt ook het referentienummer gewijzigd.

| | | |
|---|---|---|
| Type | : | 32 EHSA |
| Referentienummer | : | REN 596 |
| Sproeiermaten | : | |
| Hoofdsproeier | : | 112,5 ± 2,5 |
| Luchtdoseur met emulsiepijp | : | 145 ± 5 (niet demontabel; sleuf moet loodrecht staan op de hartlijn van de venturi) |
| Stationair sproeier | : | 45 ± 3; teneinde productietoleranties te compenseren is iedere carburateur op een doorstroomtestbank gecontroleerd en afgesteld. Dit houdt o.a. in dat de stationair sproeier niet een vaste diameter heeft, maar varieert naar gelang het meetresultaat. De diameter van de stationair sproeier varieert binnen de aangegeven toleranties. De aldus zorgvuldig vastgestelde sproeiermaat mag derhalve **niet** worden gewijzigd. |
| Venturi diameter | : | 25 mm |
| Einde effectieve slag van de acceleratiepomp | : | bij 10 mm opening van de gasklep |
| Vlotterkamer niveau | : | 38 ± 1 mm, gemeten vanaf de pakkingrand; hierbij moet eerst de benzinepompdruk worden gecontroleerd (de druk moet 0,18 - 0,20 kg/cm² bedragen bij 725 omw/min). Handel hiertoe als volgt: Motor gedurende korte tijd stationair laten draaien. Nu eerst de benzineslang afnemen en vervolgens het deksel met vlotter van de vlotterkamer verwijderen. |
| Stationair toerental | : | 725 ± 25 omw/min. |
| Stationair CO-emissie | : | 3% ± 0,5% bij 725 ± 25 omw/min; gemeten met warme motor, met olietemperatuur van minimaal 60° C |

Deze carburateur is voorzien van de zogenaamde „Econostat". Bij dit systeem wordt namelijk extra brandstof toegevoerd afhankelijk van de onderdruk in de instroomopening van de carburateur.
De uitstroomopening van dit systeem is zichtbaar achter de beluchtingspijp van de vlotterkamer.

**Opmerking:** Het deksel van de acceleratiepomp wijkt voor wat betreft de inwendige diameter sterk af van die welke werden gemonteerd op alle voorgaande carburateur typen 32 EHSA. Deze inwendige diameter bepaalt in sterke mate de opbrengst van de acceleratiepomp.

dafclub.nl

Printed in the Netherlands 09-73

**Aanvullende gegevens voor de DAF 66 met de BR110E motor in productie vanaf 1 september 1973**

| | |
|---|---|
| Type | 32 EHSA |
| Referentienummer | REN 584 |
| Sproeiermaten | |
| Hoofdsproeier | 117,5 ± 2,5 |
| Luchtdoseur met emulsiepijp | 175 T 1 (niet demontabel: sleuf moet loodrecht staan op de hartlijn van de venturi) |
| Stationair sproeier | 45 (+3/—4), zie verder ook de opmerking bij de carburateur met referentienummer 596 |
| Venturi diameter | 26 mm |
| Einde effectieve slag van de acceleratiepomp | bij 5 mm opening van de gasklep |
| Vlotterkamer niveau | 38 ± 1 mm, zie verder ook de opmerking bij de carburateur met referentienummer 596 |
| Stationair toerental | 725 ± 25 omw/min |
| Stationair CO-emissie | 3% ± 0,5% bij 725 ± 25 omw/min; gemeten met warme motor, met olietemperatuur van minimaal 60° C |

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

Printed in the Netherlands 09-73

De af-fabriek geleverde DAF 66 in Marathon uitvoering heeft de volgende carburateur uitvoering :

| | |
|---|---|
| Type | 32 EHSA-3 |
| Referentienummer | REN 584 |
| Sproeiermaten | |
| Hoofdsproeier | 117,5 |
| Luchtdoseur met emulsiepijp | 175 T 1 (niet demontabel ;sleuf moet loodrecht staan op de hartlijn van de venturi) |
| Acceleratiesproeier | 40 |
| Stationair sproeier | 45 (+3/—4), zie verder ook de opmerking bij de carburateur met referentienummer 577 |
| Stationair luchtsproeier ($U_1$) (naast de stationair benzinesproeier) | 115 |
| Stationair luchtsproeier ($U_2$) (onder de venturi) | 100 |
| Gasklepopening bij vol uitgetrokken choke | 0,95 mm |
| Venturi diameter | 26 mm |
| Benzinesproeier econostat | 110 |
| Luchtsproeier econostat | 220 |
| Diameter vlotternaald | 1,5 mm |
| Vlotter | 5,2 gram |
| Einde effectieve slag van de acceleratiepomp | bij 10 mm opening van de gasklep |
| Vlotterkamer niveau | 38 ± 1 mm, zie verder ook de opmerking bij de carburateur met referentienummer 577. |
| Stationair toerental | 725 ± 25 omw/min |
| Stationair CO-emissie | 3% ± 0,5% bij 725 ± 25 omw/min; gemeten met warme motor, met olietemperatuur van minimaal 60°C |

N.B. De genoemde benzinesproeier en luchtsproeier van de Econostat zijn niet te vervangen. Deze vermelding dient uitsluitend ter informatie.

dafclub.nl

Printed in the Netherlands 04-72

# INHOUD

Pag.

**15 BEDRADING EN ZEKERINGEN**

Bedradingsschema . . . . . 5-14
Kabelboomtekening . . . . . 5-15, 5-16

**20 INSTRUMENTEN EN SCHAKELAARS**

Vervangen van de ventilatormotor . . . . 5-17

**25 ONTSTEKING**

Revideren van de stroomverdeler . . . . . 5-19

**30 VERLICHTING**

Vervangen van de koplamp cpl. . . . . 5-21
Afstellen van de koplampen . . . . . 5-22

**Technische gegevens** . . . . . 5-29, 5-30, 5-31

De hierboven aangegeven pagina's vermelden alleen datgene, waarin de DAF 66-1300 Marathon verschilt ten aanzien van de DAF 66-1100. Voor de overige gegevens blijven ook voor de DAF 66-1300 Marathon de op de witte pagina's vermelde gegevens van kracht.

dafclub.nl

Printed in the Netherlands 09-73

# INHOUD

Pag.

**05 DYNAMO, REGELAAR EN BATTERIJ**

Revideren van de wisselstroomdynamo . . 5—3
Schema van de wisselstroomdynamo en de spanningsregelaar . . . . . 5—6
Controle van de wisselstroomdynamo en de spanningsregelaar op de auto . . . . . 5—7
Controle van de voltmeter . . . . . 5—8
Storingstabel wisselstroomdynamo en spanningsregelaar . . . . . 5—9
Waarschuwingen met betrekking tot de wisselstroomdynamo . . . . . 5—9

**10 STARTMOTOR**

Revideren van de startmotor . . . . . 5—10
Controle van het startcircuit op de auto . . 5—13
Storingstabel startmotor . . . . . 5—13

**15 BEDRADING EN ZEKERINGEN**

Bedradingsschema . . . . . 5—14
Kabelboomtekening . . . . . 5—15

**20 INSTRUMENTEN EN SCHAKELAARS**

Vervangen van de ventilatormotor . . . . 5—17

**25 ONTSTEKING**

Vervangen van de onderbrekerpunten en afstellen van de ontsteking . . . . . 5—18
Revideren van de stroomverdeler . . . . 5—19

**30 VERLICHTING**

Vervangen van de koplamp cpl. . . . . 5—21
Afstellen van de koplampen . . . . . 5—22

**35 RUITEWISSERMECHANISME**

Vervangen van het ruitewissermechanisme cpl. inclusief het afstellen . . . . . 5—23
Revideren van de ruitewissermotor . . . 5—24

**40 ACCESSOIRES**

Aansluitschema intervalschakelaar . . . . 5—25
Aansluitschema achteruitrijverlichting . . . 5—26
Aansluitschema's mistlichten . . . . . 5—27

**TECHNISCHE GEGEVENS** . . . . . 5—29

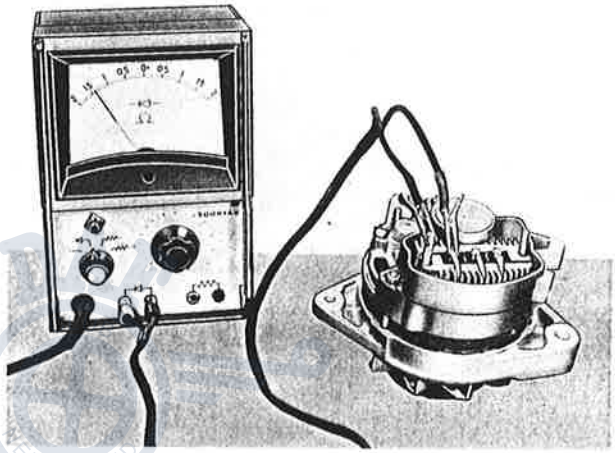
DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

Printed in the Netherlands 04-72

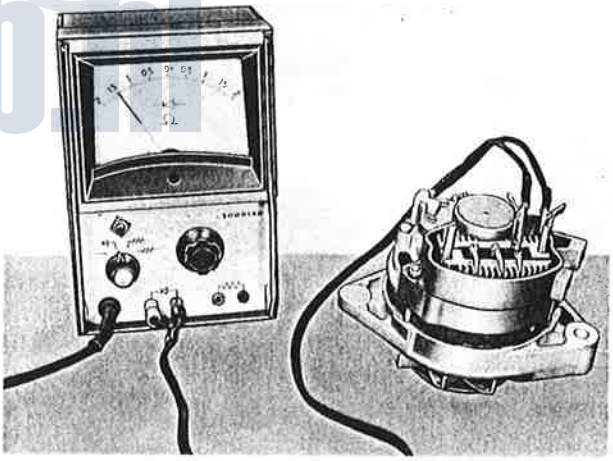
# 05 DYNAMO, REGELAAR EN BATTERIJ

**Revideren van de wisselstroomdynamo** **5.05.120.4**

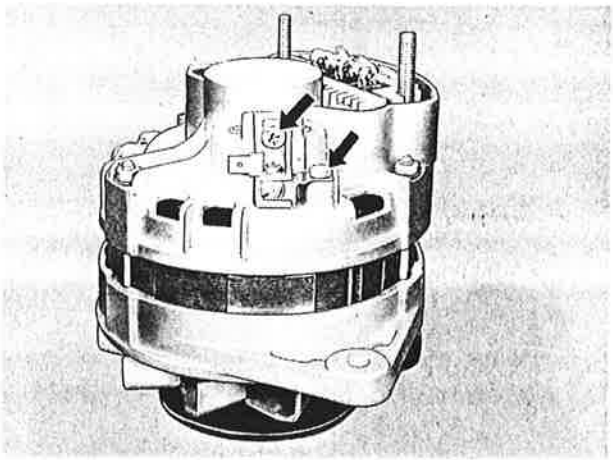
Neem de massakabel van de batterij los en bouw de wisselstroomdynamo uit.
Verwijder de afschermkap van de diodebrug aan de achterzijde van de wisselstroomdynamo.
Controleer de dioden op kortsluiting of onderbreking met behulp van een diodentester zoals bijvoorbeeld Souriau type 1499. Plaats bij controleren van de positieve dioden een testpen op de "+" aansluitbout en de andere pen achtereenvolgens op de gesoldeerde aansluitingen.



Plaats bij controleren van de negatieve dioden een testpen op de "—" aansluitbout en de andere pen achtereenvolgens op de gesoldeerde aansluitingen. In geval van storing kunnen één of meer dioden kortgesloten zijn dan wel de stator sluiting maken tegen massa.

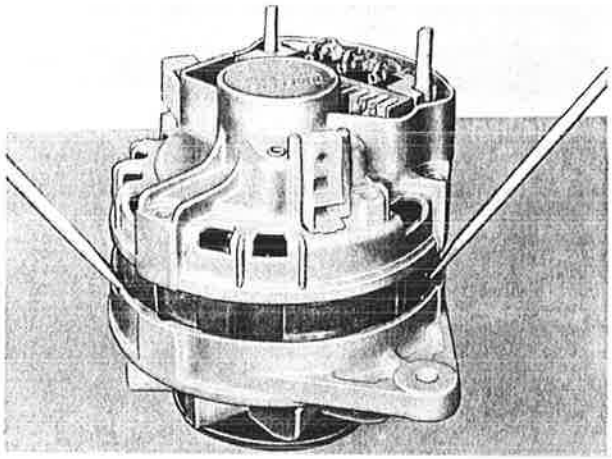


Verwijder de beide koolborstels.
Merk het voorschild, de stator en het achterschild ten opzichte van elkaar. Verwijder vervolgens de 3 schildbouten, die het voor- en achterschild bij elkaar houden.



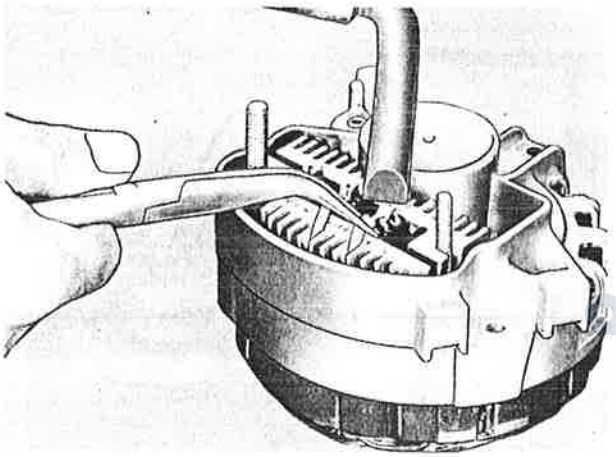
Printed in the Netherlands 04-72

5 - 4



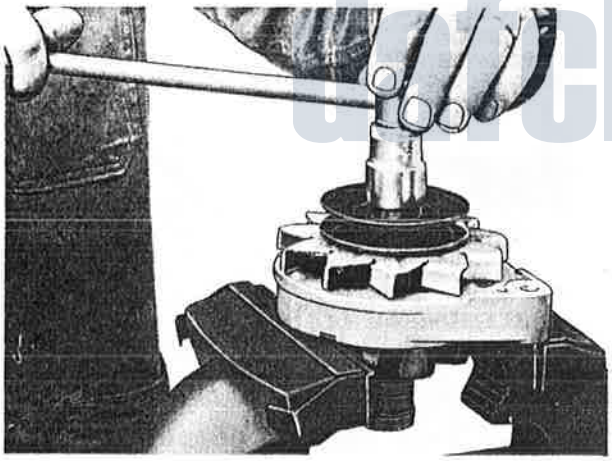
Verwijder het achterschild met stator van het voorschild. Gebruik hiervoor twee schroevedraaiers die tegenover elkaar in de uitsparingen tussen voorschild en stator worden gestoken. Steek de schroevedraaiers niet dieper dan 2 mm naar binnen om te voorkomen dat de statorwikkelingen worden beschadigd.

---



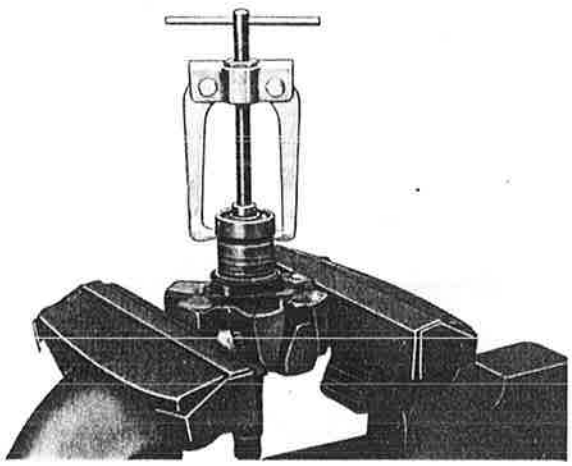
Indien bij het doormeten van de dynamo een storing is geconstateerd, dan moet de diodebrug worden los gesoldeerd. Hierna kan met behulp van een diodetester worden geconstateerd welke diode defect is. Controleer eveneens de stator op massasluiting met behulp van een ohmmeter. Plaats hierbij een testpen op één der uiteinden van de wikkelingen en de andere testpen op het ijzer van de stator.

---



Klem de rotor met twee spanplaten in een bankschroef en verwijder vervolgens de poeliemoer, poelie, ventilator en de spie.
Hierna kan het voorschild van de rotoras worden geschoven.

---

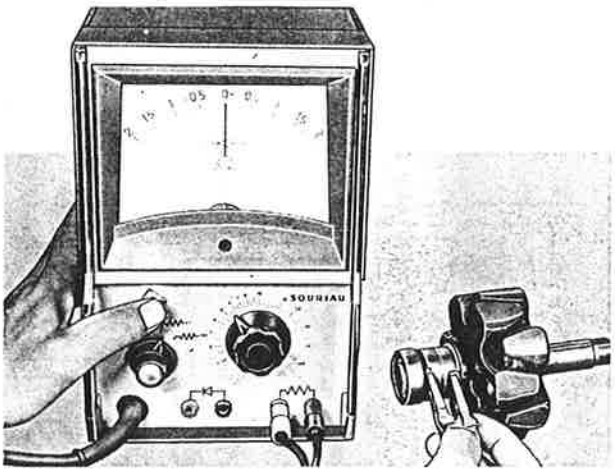


Verwijder de drie bouten van de opsluitplaat van het voorschildlager en druk het lager uit het voorschild.
Trek het achterschildlager met een trekker van de rotoras.

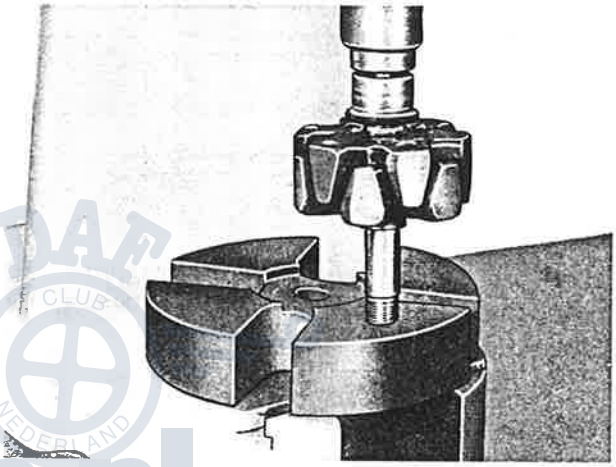
DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

5 - 5

Meet de weerstand van de rotorwikkeling. De weerstandswaarde bedraagt : 5,5 ohm. Wanneer de sleepringen diep zijn ingesleten moeten deze op een draaibank worden afgedraaid. Reinig de onderdelen met wasbenzine en blaas deze droog met perslucht. Rotor en stator niet drenken.




Plaats een nieuwe lager in het voorschild en breng de opsluitplaat aan.
Pers op de achterzijde van de rotoras een lager met behulp van een stempel die alleen op de lagerbinnenring draagt.
De montage verloopt verder in omgekeerde volgorde van demontage.
Aanhaalmoment van poeliemoer : 4 mkg (29 ft.lbs).

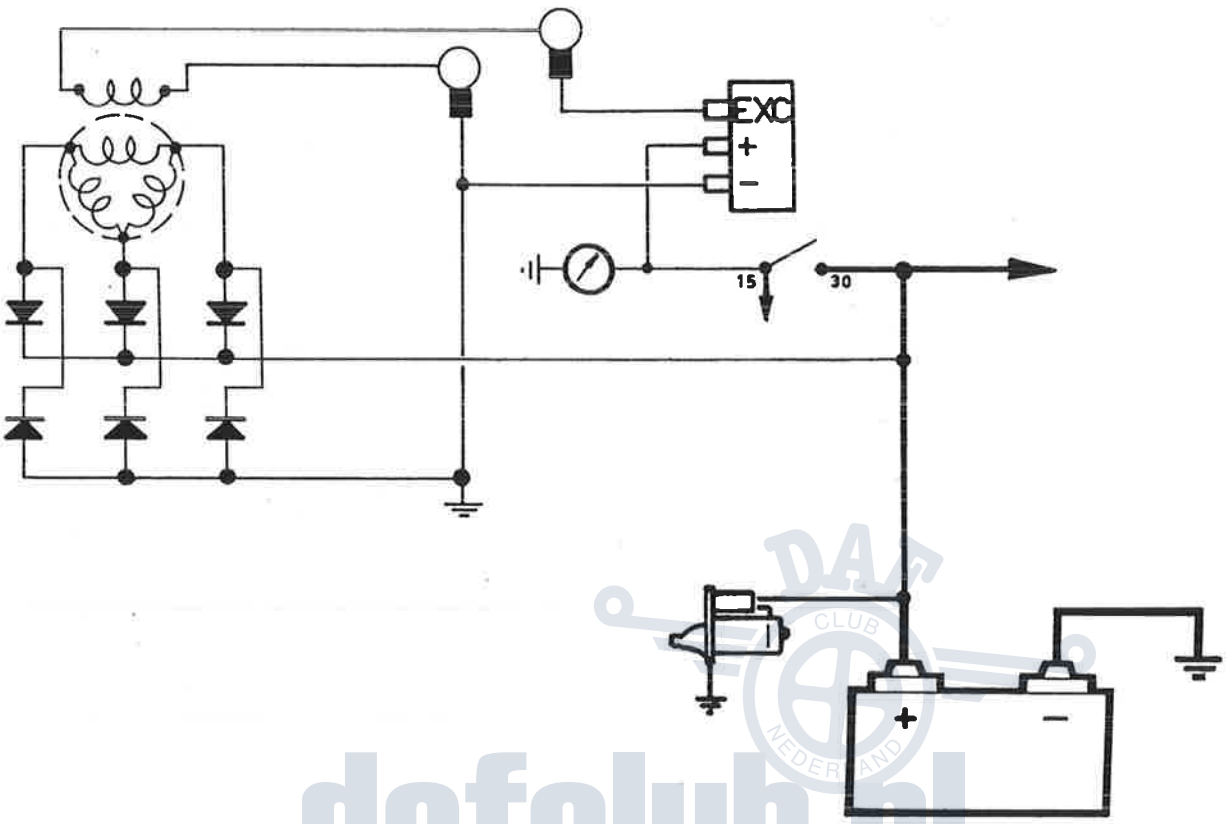


DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

Printed in the Netherlands 04-72

5 - 6

**Schema van de wisselstroomdynamo en de spannings-regelaar.**



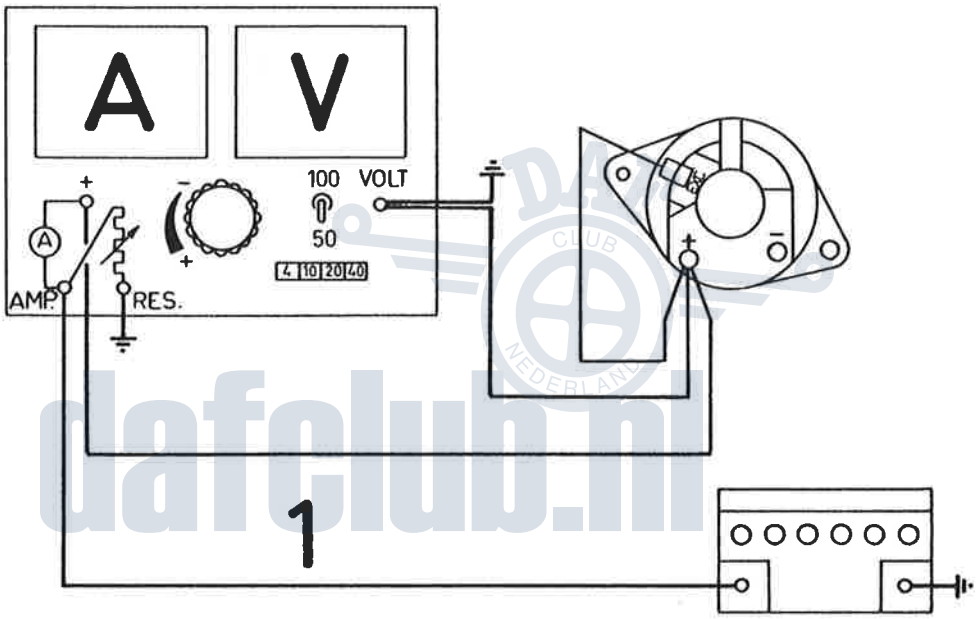

dafclub.nl

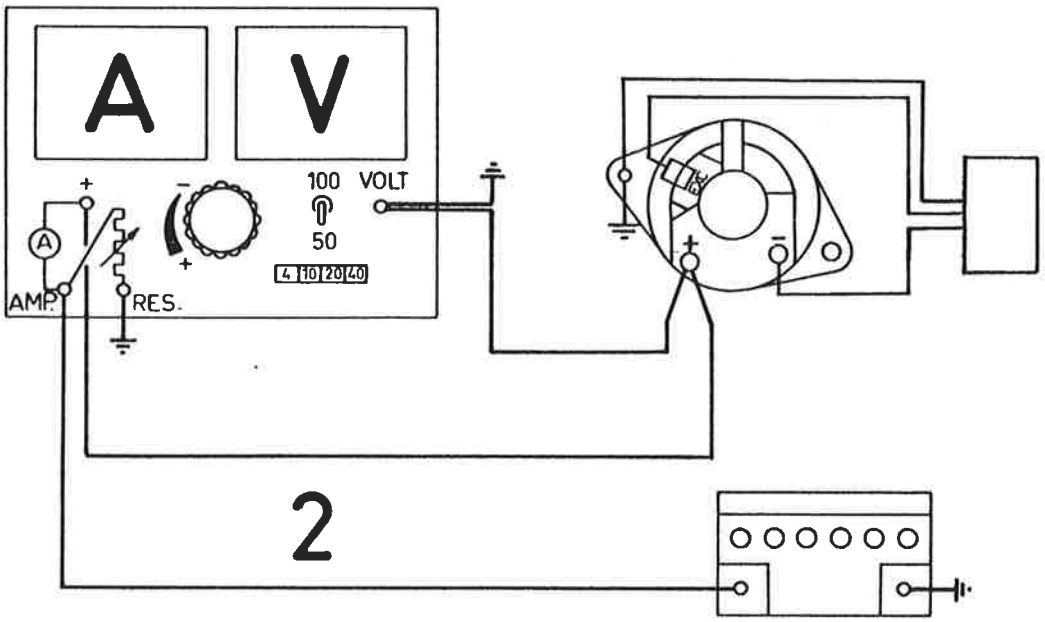
**Controle van de wisselstroomdynamo en de spannings-regelaar van de auto**

Controle van de wisselstroomdynamo afzonderlijk.
Sluit een elektronische toerenteller aan op de motor. De overbrengingsverhouding tussen motorpoelie en dynamo-poelie bedraagt 1,9. Sluit een Volt-Ampèremeter aan zoals bijv. Souriau type 1490 volgens schema 1.
Teneinde kortsluiting aan "+" van de dynamo te voorkomen tijdens het aansluiten van de ampèremeter, dient de massakabel van de batterij te worden losgenomen.
Draai de weerstandsknop van de in de Volt-Ampèremeter ingebouwde belastingweerstand geheel uit (dynamo onbelast).
Start vervolgens de motor en belast de dynamo door het indraaien van de weerstandsknop. De wisselstroomdynamo moet bij 4000 omw/min (2100 omw/min van de motor) ca. 30 A leveren bij een spanning van 14,4 V. (Dit maar korte tijd proberen).

Controle van de regelspanning.

Sluit de voltmeter aan volgens schema 2. Start de motor en lees de spanning af. De spanning moet liggen tussen 13,4 en 14,4 V bij een belasting van ca. 30 A.




dafclub.nl

Printed in the Netherlands 08-72

**Controle van de voltmeter.**

— Zet het contact aan, evenwel zonder de motor te starten.
— Na ongeveer 1 minuut moet de wijzer van de voltmeter in het groene gebied staan.
In dit geval werkt de voltmeter correct en is de batterij geladen.
— Wanneer de wijzer van de voltmeter niet uitslaat tot in het groene gebied, dan zijn er twee oorzaken mogelijk :
1. De voltmeter werkt niet òf
2. de batterij is ontladen.

Oorzaak 1. De voltmeter werkt niet.

— Controleer de massa-aansluiting van de voltmeter.
— Controleer de voeding van de voltmeter.
Maak de blauwe aansluitdraad (+) van de voltmeter los en sluit een proeflampje aan tussen de losgenomen draad en massa.
Wanneer, bij ingeschakelde contactschakelaar, het lampje gaat branden dan is de voeding in orde en moet de voltmeter worden vervangen; wanneer het lampje niet gaat branden, dan moet de voeding worden gecontroleerd.

Oorzaak 2. De batterij is ontladen.

Zie hiervoor : Controle van het startcircuit op de auto.

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

## STORINGSTABEL WISSELSTROOMDYNAMO EN SPANNINGSREGELAAR

| Storing | Mogelijke oorzaak |
|---|---|
| De wisselstroomdynamo geeft geen stroom. | 1. De V-snaar slipt.<br>2. Het laadcircuit, het bekrachtigingscircuit of de massaleiding zijn onderbroken.<br>3. Koolborstels zijn versleten, maken geen goed contact of zijn gebroken.<br>4. Spanningsregelaar defect.<br>5. Grendeldiode defect of maakt massa.<br>6. Statorwikkeling maakt massa. |
| De opbrengst is laag of onregelmatig. | 1. De V-snaar slipt.<br>2. Een los contact in laadcircuit.<br>3. De koolborstels maken geen goed contact.<br>4. De spanningsregelaar is defect.<br>5. Een gelijkricht diode is onderbroken of kortgesloten.<br>6. De rotor is gedeeltelijk kortgesloten.<br>7. De stator is onderbroken, maakt sluiting tegen massa of is gedeeltelijk kortgesloten. |
| De opbrengst is overmatig hoog. | 1. Slechte massaverbinding tussen motor en carrosserie.<br>2. De spanningsregelaar is defect.<br>3. Een verkeerde aansluiting van spanningsregelaar en wisseldynamo. |
| De wisselstroomdynamo maakt lawaai. | 1. De wisselstroomdynamo zit los.<br>2. De V-snaar is versleten.<br>3. De poelie zit los.<br>4. De poelie van de wisselstroomdynamo is niet goed uitgelijnd.<br>5. Een lager is versleten.<br>6. Een gelijkricht diode is kortgesloten. |

**Waarschuwingen met betrekking tot de wisselstroomdynamo.**

1. Verbreek nooit de verbinding tussen wiselstroomdynamo en batterij bij draaiende motor (bijv. om een batterij te verwisselen). De in een dergelijke situatie optredende piekspanningen hebben het defect raken van de dioden in de dynamo tot gevolg. Bovendien zullen eventueel ingeschakelde lampen onmiddellijk doorbranden, terwijl ook andere, ingeschakelde verbruikers schade kunnen ondervinden.

2. Neem bij „snelladen" de massakabel van de batterij los. Bij ingeschakeld contactslot komt de relatief hoge spanning van de snellader op de + aansluiting vande regelaar, hetgeen het defect raken van de regelaar tot gevolg kan hebben.

3. Zorg bij het aansluiten van de batterij altijd voor de juiste polariteit. Bij een onjuiste polariteit worden de dioden in de dynamo kortgeschoten, hetgeen het onmiddellijk defect raken van deze onderdelen tot gevolg heeft.

4. Maak de massakabel van de batterij los alvorens de wisselstroomdynamo te verwijderen. In tegenstelling tot de D+ aansluiting van de gelijkstroomdynamo staat de + aansluiting van de wisselstroomdynamo ook bij stilstaande motor onder spanning. Om massasluiting aan + te voorkomen is het daarom raadzaam de massakabel va nde batterij los te nemen.

5. Zorg steeds voor een juiste aansluiting van de spanningsregelaar aan de wisselstroomdynamo. Bij het verwisselen van + en EXC gaat de eindtransistor in de spannigsregelaar defect, hetgeen resulteert in een te hoge regelspanning.

6. Bij elektrisch lassen aan de auto dient de massakabel van de batterij te worden losgenomen om de dioden van de batterij te beschermen tegen overbelasting als gevolg van eventuele lasstromen (zwerfstromen).

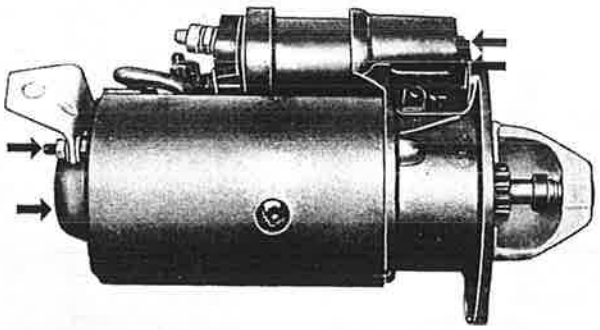
DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

Printed in the Netherlands 04-72

# 10 STARTMOTOR

**Revideren van de startmotor** **5.10.040.4**

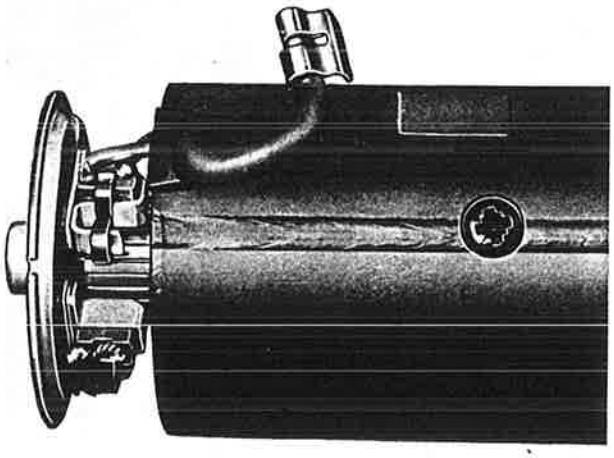
Neem de massakabel van de batterij los en bouw de startmotor uit. Neem de kabelaansluiting bij het relais los en verwijder de scharnierpen van de schakelvork uit het voorschild. Verwijder de moeren van het achterschild en van het relais. Neem het voorschild met relais en schakelvork van het startmotorhuis.



Verwijder het achterschild van het anker. Verwijder de borstels en pers de lagerbussen uit het voor- en achterschild. Reinig de onderdelen met wasbenzine en blaas deze droog met perslucht. Het anker, de veldwikkelingen en het relais mogen niet worden gedrenkt. Zuiver de collector op met fijn schuurlinnen en snijd de isolatie tussen de lamellen over de gehele breedte 0,5 mm uit met behulp van een zaagblad.

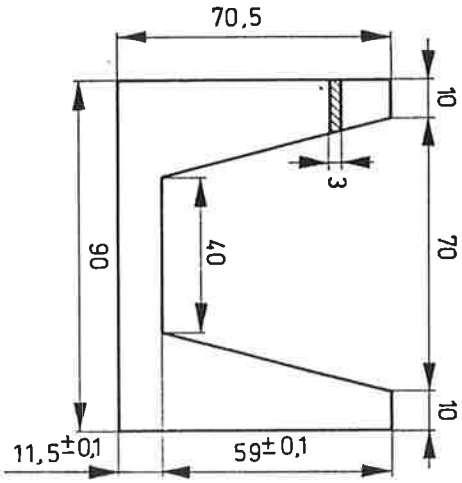


Monteer nieuwe borstels en let erop dat deze gemakkelijk in de houders kunnen bewegen. Nieuwe lagerbussen dienen vóór de montage gedurende een half uur in olie (SAE 80) te worden gedrenkt. Smeer de bendix en het schroefgedeelte van de ankeras me teen weinig Molykote pasta in.

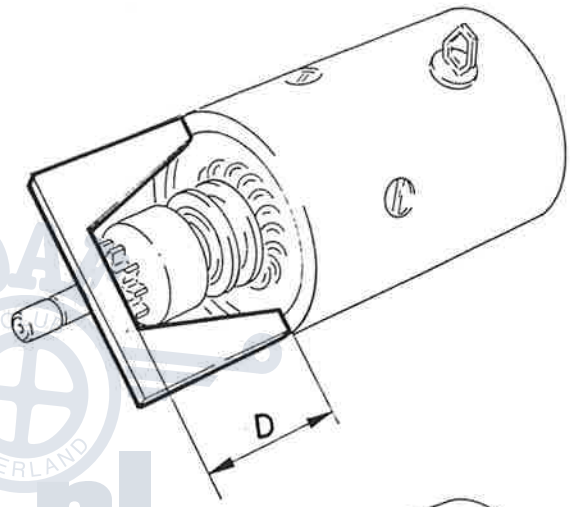


5 - 11

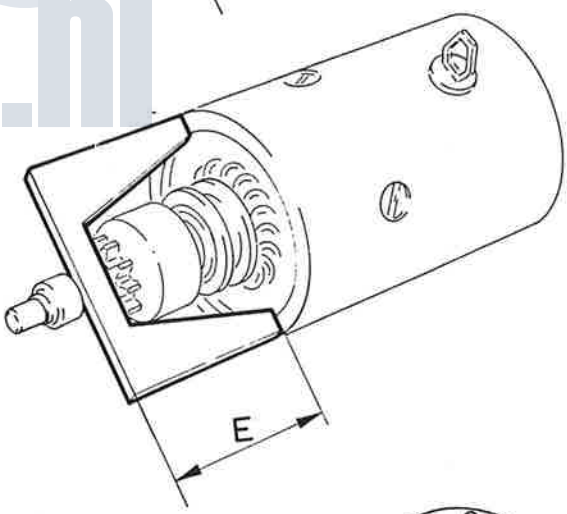
De lagerbus in het achterschild moet zover worden ingeperst, dat de rand van de lagerbus gelijk ligt met de rand van de voor de lagerbus bestemde boring in de binnenzijde van het achterschild en dat het anker op deze lagerbus rust. Bij het in elkaar zetten van de startmotor moet de afstelling van het rondsel worden gecontroleerd met het hiernaast afgebeelde hulpgereedschap.



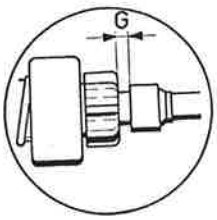

Na montage van het anker moet met behulp van het hulpgereedschap de maat D worden gecontroleerd. Deze maat moet 59 ± 0,6 mm bedragen.
Hierbij moet het hulpgereedschap zowel op het huis als tegen de voorzijde van het rondsel rusten. In geval de afstelling niet overeenkomt met die van het meetkaliber (hulpgereedschap), dan moet dit worden gecorrigeerd met de opvulringen R tussen anker en achterschild (zie doorsnede tekening startmotor).

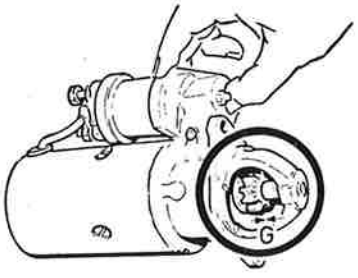



Nadat het rondsel in de ruststand op de juiste waarde is afgesteld moet nu de voorste aanslaghuls worden gecontroleerd.
Controleer of het achterschild goed aansluit tegen het huis enhet anker. Plaats het meetkaliber zoals hiernaast is aangegeven. De afstand E (ingeschakelde stand van het rondsel) moet nu 70,5 ± 1 mm bedragen.



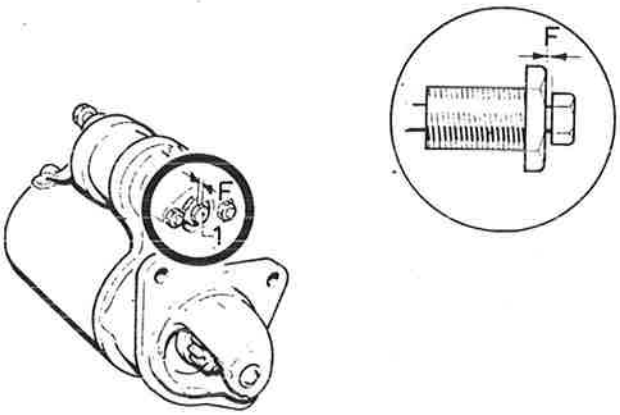

Monteer het complete relais op de startmotor en controleer het afstelmechanisme van de schakelvork. Druk hiervoor de verbindingsbout zover mogelijk in en meet de afstand tussen het rondsel en de voorste aanslaghuls; deze afstand moet 0,05 - 1,5 mm bedragen (maat G).



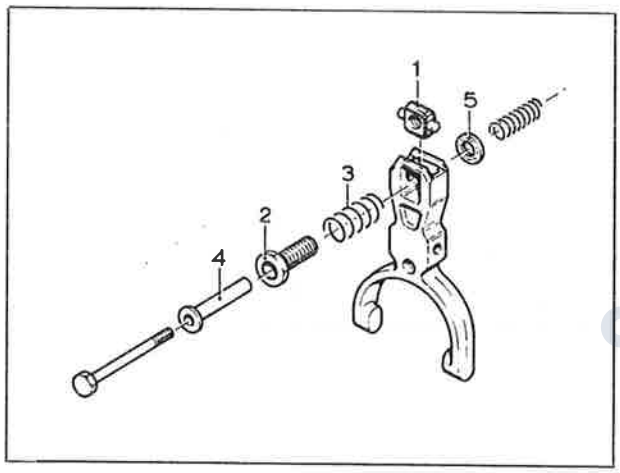




daflub.nl

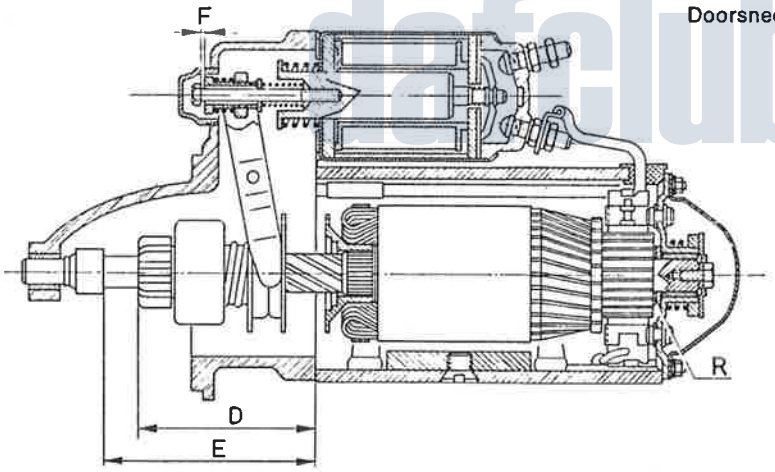
Printed in the Netherlands 04-72



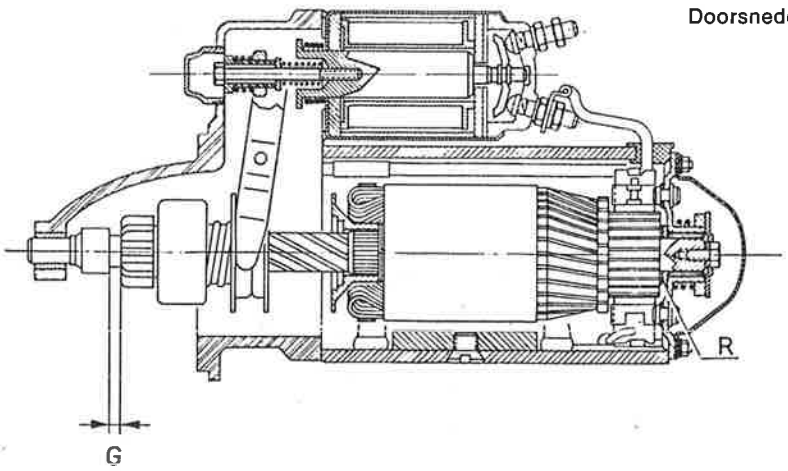

Voor het afstellen van voorgenoemde maat G moet als volgt worden gehandeld :
Laat de verbindingsbout in de ruststand terugkomen en draai de stelhuls zover in of uit, dat bij ingedrukte stand van de verbindingsbout de maat G is bereikt. Tussen de stelhuls en de bevestigingsbout moet in ruststand nog een speling van 0,1 tot 0,5 mm aanwezig zijn (maat F) opdat de bendix in de ruststand tegen de achterste aanslag ligt.




Door middel van de zaagsnede in de vierkante moer (1), wordt de stelhuls (2) in deze moer geborgd. Bij toepassing van het plastic pijpje (4) vervalt het fiberringetje (5) en omgekeerd.
Bij het inbouwen van de startmotor dienen eerst de drie flensbouten aan de voorzijde van de startmotor te worden vastgezet en vervolgens de steun aan de achterzijde.




Doorsnede startmotor in uitgeschakelde stand.




Doorsnede motor in ingeschakelde stand.

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

**Controle van het startcircuit op de auto.**

Visuele controle van de batterij en de kabelaansluitingen. Maak de bovenzijde van de batterij schoon, alsmede de batterijpolen en batterijklemmen. Een lekke batterij dient door een nieuwe te worden vervangen.

Controleer het niveau van het elektrolyt in de batterij en vul zonodig gedestilleerd water bij. Controleer de aansluitingen van massastrippen aan de carrosserie. Gecorrodeerde aansluitingen veroorzaken tijdens het starten een spanningsverlies aan de startmotor. Maak zonodig de aansluitingen los en maak deze schoon.

Controle van het elektrolyt in de batterij.

Het soortgelijk gewicht van het elektrolyt geeft de volgende aanwijzing betreffende de ladingtoestand van de batterij :

soortelijk gewicht : boven 1,22 : batterij geladen
1,15 - 1,22 : batterij half geladen
beneden 1,15: batterij geheel ontladen.

Deze waarden gelden bij een temperatuur van 15° C.
Bij hogere temperaturen moet het soortelijk gewicht worden verhoogd met 0,002 per 3° C en bij lagere temperaturen met 0,002 per 3° C.

Het soortelijk gewicht van het elektrolyt dient met behulp van een zuurweger van elke batterijcel te worden gemeten. Indien het elektrolyt door toevoeging van gedestilleerd water op peil is gebracht moet de batterij eerst enige tijd worden geladen, zodat het water goed met het elektrolyt is gemengd, alvorens het soortelijk gewicht wordt gemeten.

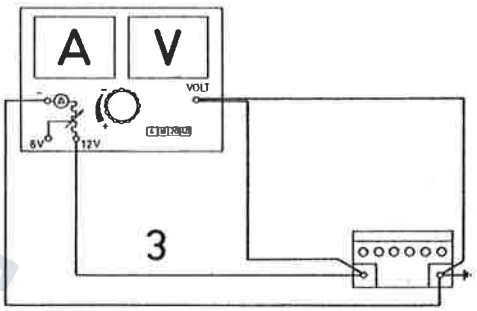
Elektrische controle van de batterij.

Sluit een startcircuittester aan zoals bijvoorbeeld Souriau type 1491 volgens schema 3. Door het indraaien van de weerstandsknop van de ingebouwde belastingweerstand kan de batterij worden belast.

Belast de batterij met een stroom die gelijk is aan 3 maal de capaciteit bij 20-urige ontlading. Voor een batterij met een capaciteit van 36 Ah/20H, bedraagt dit 108 A. De spanning van de batterij mag hierbij niet dalen beneden 9 V gedurende 15 seconden.

Elektrische controle van de startmotor.

De startmotor dient te worden uitgevoerd met een in goede staat verkerende batterij (zie hiervoor). Sluit de startcircuittester aan volgens schema 3. De weerstandsknop van de belastingweerstand moet geheel zijn uitgedraaid. Neem de primaire bobinekabel los en start de motor. Lees de spanning af. De spanning mag tijdens het starten niet dalen beneden 9,6 V. Belast vervolgens de batterij bij stilstaande motor door het indraaien van de weerstandsknop tot de spanning dezelfde waarde heeft aangenomen als tijdens het starten. Lees de stroomsterkte af. De waarde van de stroom moet ca. 110 A bedragen, waarbij motor en batterij op een temperatuur van min. 15° C zijn gebracht.




**STORINGSTABEL STARTMOTOR**

| Storing | Mogelijke oorzaak |
|---|---|
| Bij het inschakelen van de ankeras draait de startmotor niet of draait te langzaam. | 1. De batterij is ontladen of versleten.<br>2. De accuklemmen zitten los, zijn geoxideerd of hebben een slechte massaverbinding.<br>3. De aansluitklemmen of de borstels van de startmotor maken massasluiting.<br>4. De borstels maken geen goed contact met de collector, zitten vast in de houder, zijn gebroken, versleten of vervuild.<br>5. De startschakelaar is defect.<br>6. Het startrelais is defect.<br>7. Het spanningsverlies in de leidingen is te groot. Er is een onderbreking of een geoxideerde verbinding.<br>8. De schakelvork is niet juist afgesteld. |
| Het anker draait, maar het rondsel grijpt niet in de starterkrans in. | 1. Het rondsel is vervuild.<br>2. Rondsel of starterkrans zijn ingeslagen of er is braamvorming.<br>3. De schakelvork is niet juist afgesteld. |
| Bij het starten draait het anker, maar houdt op als het rondsel ingrijpt in de starterkrans. | 1. De batterij is onvoldoende geladen.<br>2. De borsteldruk is onvoldoende.<br>3. Het startrelais is defect.<br>4. Het spannigsverlies in de leidingen is te groot.<br>5. De vrijloopkoppeling slipt. |
| De startmotor loopt door nadat de startschakelaar wordt losgelaten. | 1. De startschakelaar schakelt niet uit.<br>2. Het startrelais blijft kleven. |
| Het rondsel blijft in aangrijping met de starterkrans na het aansluiten van de motor. | 1. Het rondsel of de starterkrans zijn sterk vervuild of beschadigd.<br>2. De terugtrekveer in magneetschakelaar is lam of gebroken. |

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

## BEDRADINGSSCHEMA DAF 66

1. Koplamp (2 ×)
   Grootlicht/Dimlicht 45/40 W
   Stadslicht 4 W
2. Richtinglamp 21 W (2 ×)
3. Bobine
4. Klaxon
5. Oliedrukschakelaar
6. Wisselstroomdynamo
7. Startmotor
8. Batterij
9. Stroomverdeler
10. Bougie (4 ×)
11. Ruitewissermotor
12. Spanningsregelaar
13. Zekeringendoos 8-polig 8 × 8 A
14. Stoplichtschakelaar
15. Kabelverbinder 9-polig
16. Deurschakelaar
17. Binnenverlichting 5 W
18. Kontaktschakelaar
19. Richtingautomaat
20. Richtingschakelaar met klaxonsignaal
21. Ruitewisserschakelaar
22. Lichtschakelaar
23. Dimlicht/Grootlichtschakelaar
24. Vlotter brandstoftank
25. Combi-instrument
    a. Watertemperatuur controle 2 W (rood)
    b. Oliedrukkontrole 2 W (rood)
    c. Schaalverlichting (3 ×) 2 W
    d. Richtingkontrole 2 W (groen)
    e. Grootlichtkontrole 2 W (blauw)
    f. Massapunt
    g. Brandstofelement "+"/"G"
    h. Voltmeter
    k. Controlelamp alarminstallatie
26. Achterlamp (2 ×)
    Stoplamp 21 W
    Achterlamp 5 W
    Richtinglamp 21 W
27. Kentekenlamp 5 W (2 ×)
30. Temperatuurgever
31. Ventilatormotor
32. Regelweerstand ventilatormotor
33. Schakelaar motorrem
34. Elektro-magnetische vacuumklep
35. Vacuumbedieningsschakelaar
36. Alarmschakelaar (uitgezonderd Frankrijk)
37. Kwikschakelaar (alleen voor stationcar en bestelauto)
38. Verwarmbare achterruit
39. Schakelaar verwarmbare achterruit
40. Relais verwarmbare achterruit
41. Ruitewasserpomp (alleen Noorwegen en Zweden)
42. Schakelaar ruitewasserpomp
    (alleen Noorwegen en Zweden)
43. Schakelaar achteruitrijlampen
44. Alarmautomaat (uitgezonderd Frankrijk)
46. Vlotter remvloeistofniveaucontrole
    (alleen Noorwegen, Zweden en Zwitserland)
47. Achteruitrijlamp 18 W
48. Afdekplaat (alleen Frankrijk)
49. Zijrichtinglamp 4 W (2 ×)

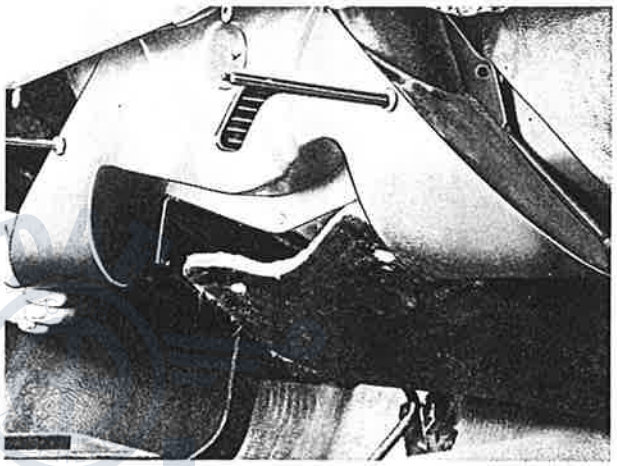
Leiding ½ mm²
Leiding 1 mm²
Leiding 1½ mm²
Leiding 2½ mm²
Leiding 4 mm²
Leiding 6 mm²
Leiding 25 mm²
Leiding ontstoord

Bl. = Blauw
Br. = Bruin
Gr. = Groen
Ge. = Geel
G. = Grijs
R. = Rood
W. = Wit
Z. = Zwart

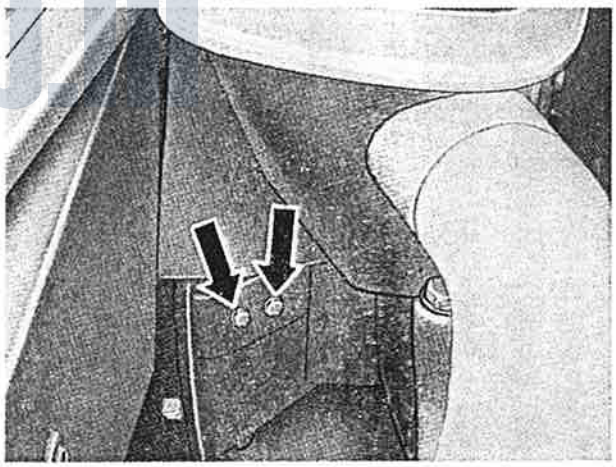
dafclub.nl

# 20 INSTRUMENTEN EN SCHAKELAARS

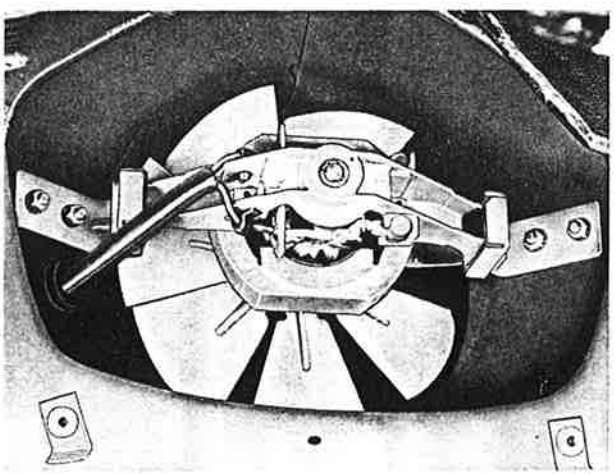
**Vervangen van de ventilatormotor.** **5.20.020.3**
Neem de schutbordbekleding los ter plaatse van de verwarmingsverdeeldoos. Verwijder de vijf bevestigingsschroeven van de verdeeldoos en neem de verdeeldoos vervolgens uit.



Neem de bedrading van de ventilatormotor los in de motorruimte. Verwijder de twee bouten van de rechter bevestigingssteun.



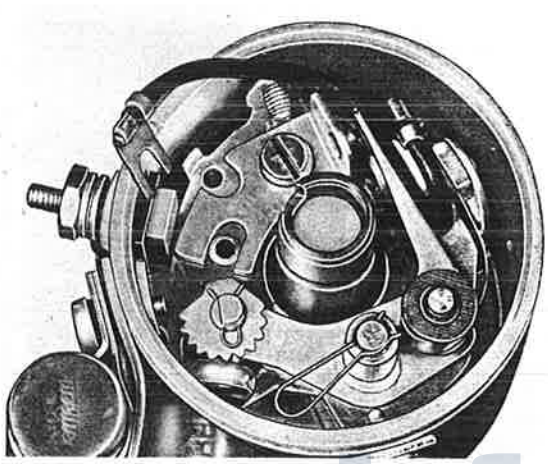
De ventilatormotor kan nu worden uitgenomen. De montage geschiedt in omgekeerde volgorde van demontage.



dafclub.nl

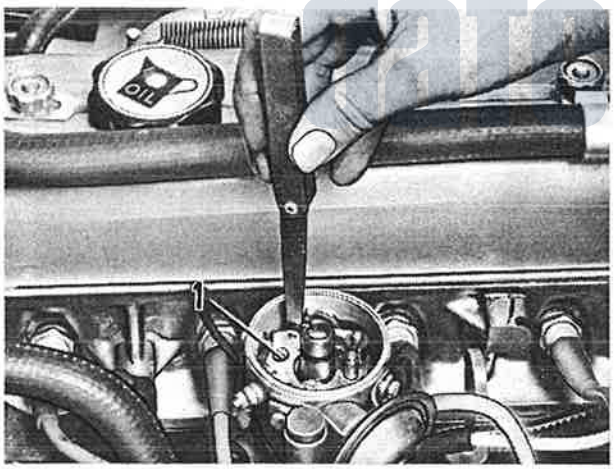
Printed in the Netherlands 04-72

# 25 ONTSTEKING

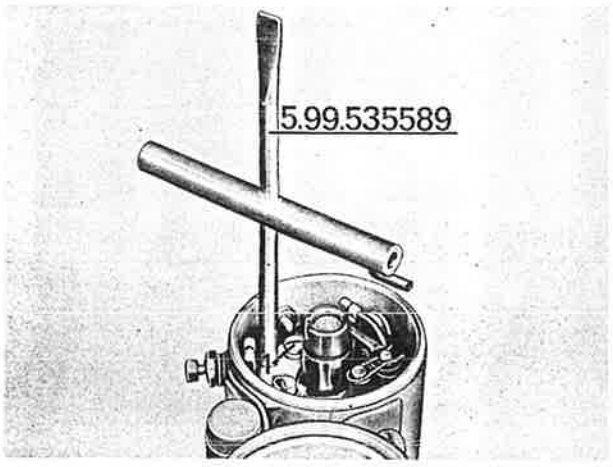


**Vervangen van de onderbrekerpunten en afstellen van de ontsteking.** **5.25.020.3**

Verwijder de stroomverdelerkap en de stofkap en neem de aansluitdraad los.
Verwijder de klemveer en neem vervolgens het beweegbare onderbrekerpunt uit.

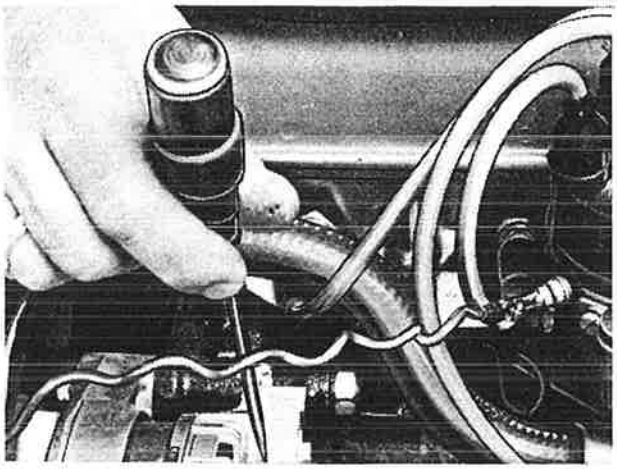



Verwijder de schroef (1) en neem het vaste onderbrekerpunt uit. Het aanbrengen van de onderbrekerpunten geschiedt in omgekeerde volgorde.
Verdraai vervolgens de krukas zover tot een nok van de stroomverdeleras het beweegbare onderbrekerpunt in de hoogste stand heeft geplaatst. Draai hierna de schroef (1) een weinig los.

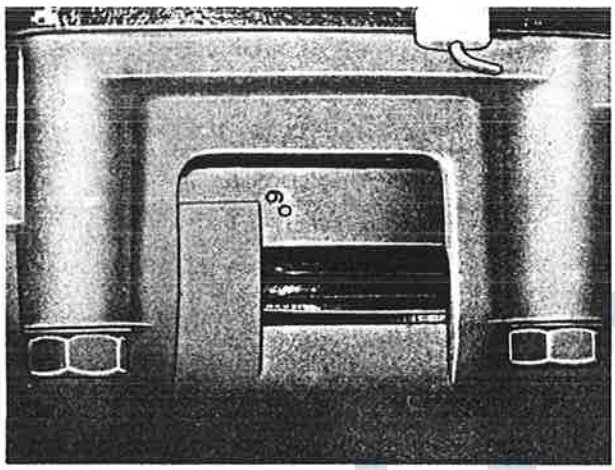



Verschuif het vaste onderbrekerpunt zover met behulp van speciaal gereedschap 5-99-535589, tot de onderbrekerpuntafstand 0,4 - 0,5 mm bedraagt. De afstand wordt gemeten met behulp van een voelermaat. Zorg ervoor dat de voelermaat goed schoon en vetvrij is om vroegtijdig inbranden van de onderbrekerpunten te voorkomen. Zet vervolgens de schroef (1) vast en controleer nogmaals de onderbrekerpuntafstand.
Om een correcte afstelling van de onderbrerkerpunten te verkrijgen, dient de contacthoek te worden gemeten met behulp van een contacthoekmeter. Zonodig moet de afstelling worden gecorrigeerd.

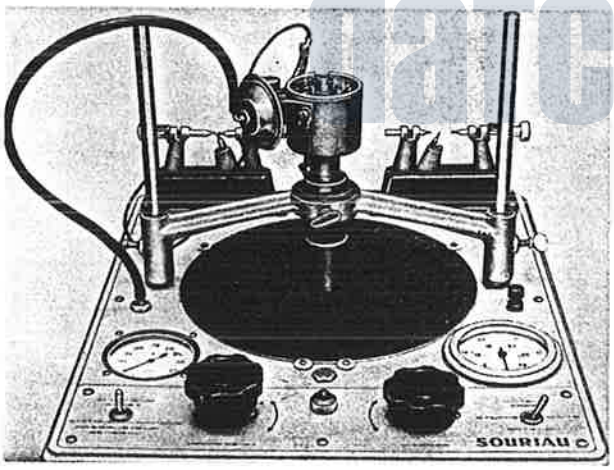
DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl



De afstelling van het ontstekingstijdstip geschiedt nu als volgt. Sluit een proeflampje aan tussen de aansluitdraad van de verdeler en de massa. Zet het merkteken "6" op het vliegwiel tegenover het merkteken op het koppelingsuis. Los vervolgens de klembout van de stroomverdeler.



Zet het contact aan en verdraai nu de gehele stroomverdeler zover linksom tot het proeflampje brandt. Zet de klembout van de verdeler vast en controleer de afstelling door de krukas een gehele omwenteling door te draaien. Op het moment dat het merkteken op het vliegwiel tegenover het merkteken op het koppelingshuis staat, moet het lampje branden. Bij het instellen van het merkteken moet de krukas steeds in normale draairichting worden verdraaid.
Indien het ontstekingstijdstip wordt afgesteld met behulp van een stroboscooplamp, mag het motortoerental 800 omw/min niet te boven gaan.

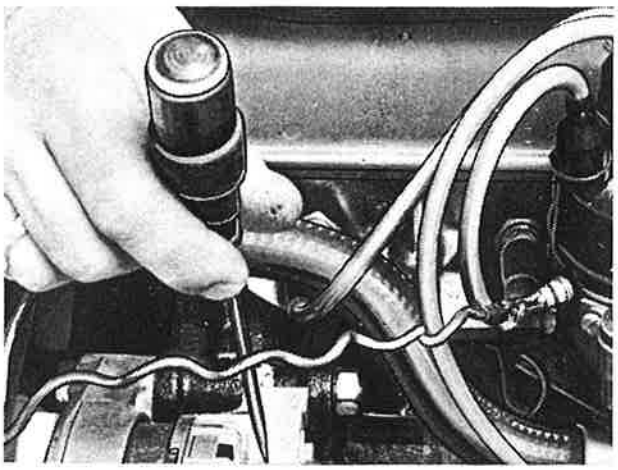



**Revideren van de stroomverdeler** **5.25.090.4**
Bouw de stroomverdeler uit. Plaats de stroomverdeler op een verdelertestbank om de onderlinge afstand van de vier ontstekingstijdstippen te controleren. Draai dat ontstekingstijdstip welk het verst verwijderd is van zijn theoretisch juiste plaats tegenover de „6". De andere ontstekingstijdstippen mogen niet meer dan 2 graden verwijderd zijn van hun theoretisch juiste plaats. Zonodig dient de verdelernok te worden vervangen.

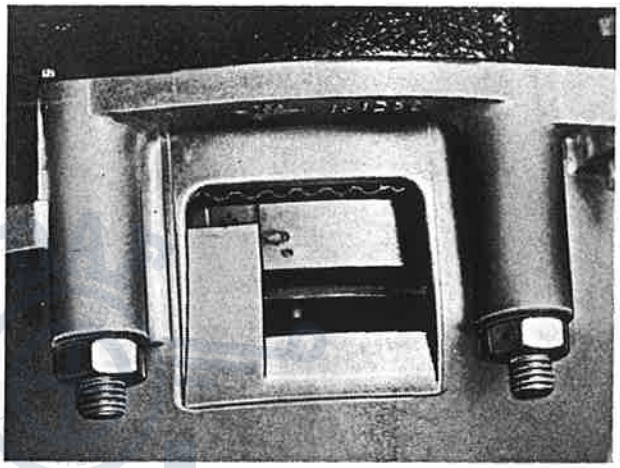
Controleer de centrifugaal vervroeging; raadpleeg hiervoor de betreffende grafiek onder Technische gegevens. Wanneer de vervroeging niet juist is dienen de veren te worden vervangen en de centrifugaalgewichten te worden gecontroleerd.

Printed in the Netherlands 09-73

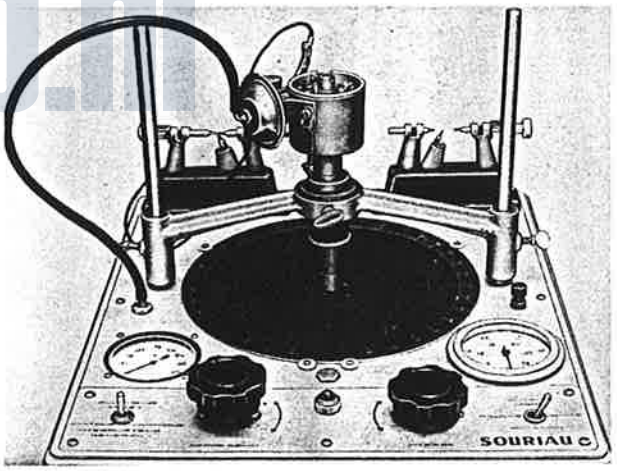
De afstelling van het ontstekingstijdstip geschiedt nu als volgt. Sluit een proeflampje aan tussen de aansluitdraad van de verdeler en massa. Zet het merkteken "O" op het vliegwiel tegenover het merkteken op het koppelinghuis. Los vervolgens de klembout van de stroomverdeler.



Zet het contact aan en verdraai nu de gehele stromverdeler zover linksom tot het proeflampje brandt. Zet de klembout van de verdeler vast en controleer de afstelling door de krukas een gehele omwenteling door te draaien. Op het moment dat het merkteken op het vliegwiel tegenover het merkteken op het koppelingshuis staat, moet het lampje branden. Bij het instellen van het merkteken moet de krukas steeds in normale draairichting worden verdraaid.
Indien het ontstekingstijdstip wordt afgesteld met behulp van een stroboscooplamp, mag het motortoerental 800 omw/min niet te boven gaan.

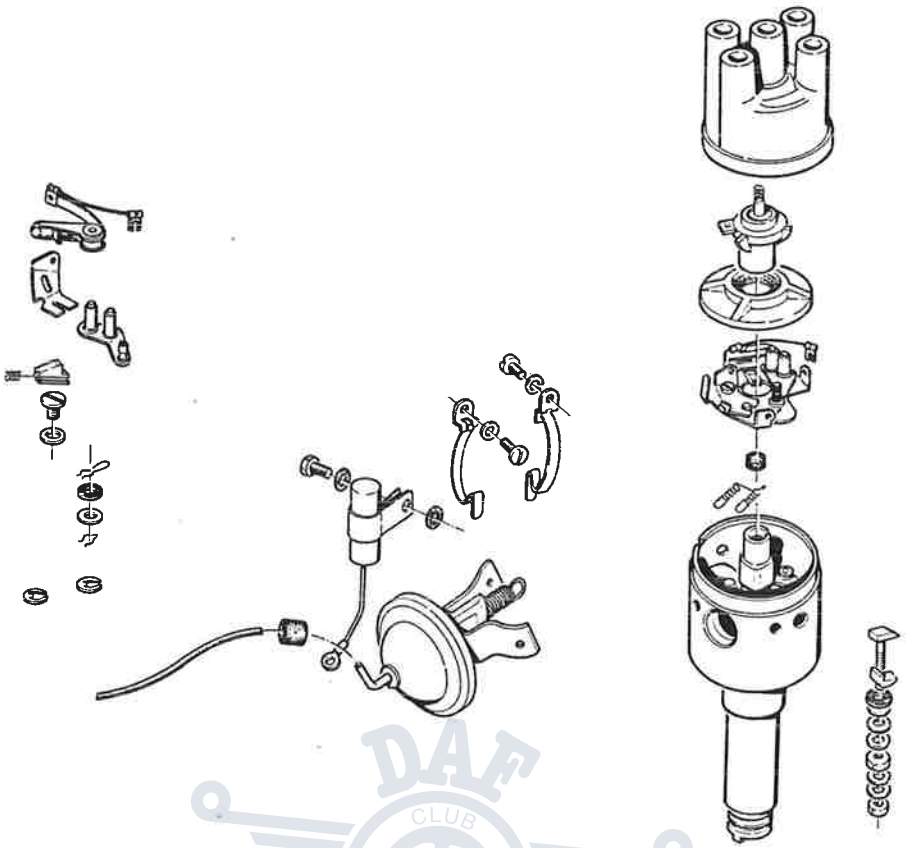


**Revideren van de stroomverdeler.** **5.25.090.4**
Bouw de stroomverdeler uit. Plaats de stroomverdeler op een verdelertestbank om de onderlinge afstand van de vier ontstekingstijdstippen te controleren. Draai dat ontstekingstijdstip welk het verst verwijderd is van zijn theoretisch juiste plaats tegenover de O. De andere ontstekingstijdstippen mogen niet meer dan 2 graden verwijderd zijn van hun theoretisch juiste plaats. Zonodig dient de verdelernok te worden vervangen.
Controleer de centrifugaal vervroeging; raadpleeg hiervoor de betreffende grafiek onder Technische gegevens. Wanneer de vervroeging niet juist is dienen de veren te worden vervangen en de centrifugaalgewichten te worden gecontroleerd.

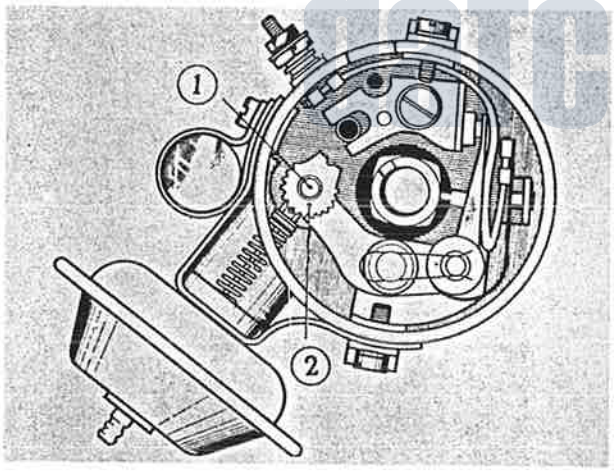



defelub.nl

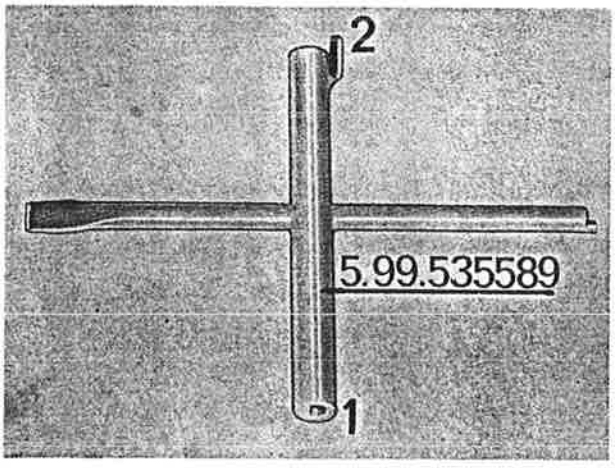
Printed in the Netherlands 04-72



Demonteer en reinig de stroomverdeler. Controleer alle onderdelen op slijtage en vervang deze zonodig.



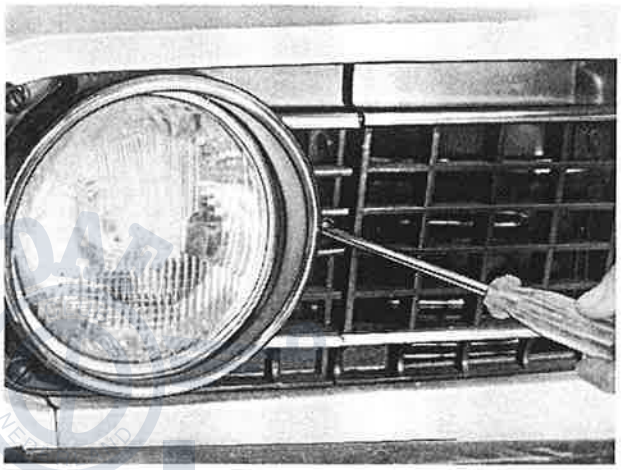

Controleer of in beide uiterste standen van het membraan dezelfde onderbrekerpuntopening wordt bereikt. Indien dit niet het geval is moet men de nok (1) verstellen om in beide standen de voorgeschreven contactpuntafstand (0,4 - 0,5 mm) te bereiken.
De tandsector (2) dient voor het afstellen van de vacuumvervroeging op de testbank : zie technische gegevens. Zonodig dient het membraanhuis te worden vervangen.
Controleer nogmaals de centrifugaal vervroeging.




Bij het bepalen van de centrifugaal- en vacuum vervroeging dient men als volgt te werk te gaan : de vervroeging opmeten zonder onderdruk en vervolgens bij volle onderdruk. Het verschil bepalen en de tandsector (2) afstellen terwijl de volle onderdruk behouden blijft.
Het verstellen van de nok (1) en de tandsector (2) kan worden uitgevoerd met speciaal gereedschap 5-99-535589.

# 30 VERLICHTING

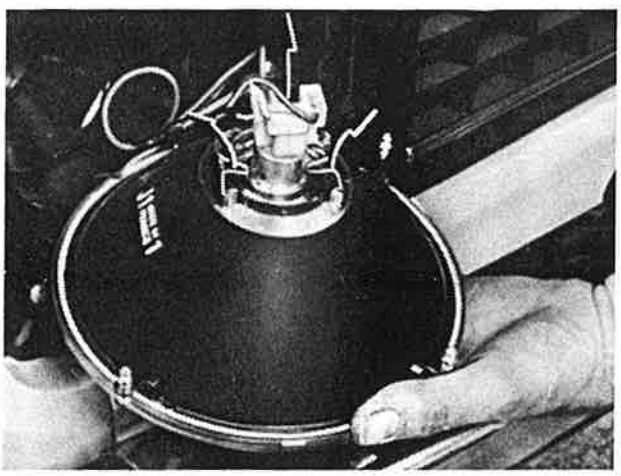
**Vervangen van de koplamp cpl.** **5.30.010.3**
Verwijder de plastic sierrand. Dit geschiedt door de drie schroeven een kwart slag te draaien en vervolgens de sierrand naar voren te rekken.



Trek de reflector voorzichtig uit de drie bevestigingspunten. Nu kan de reflector geheel naar buiten worden gehaald.

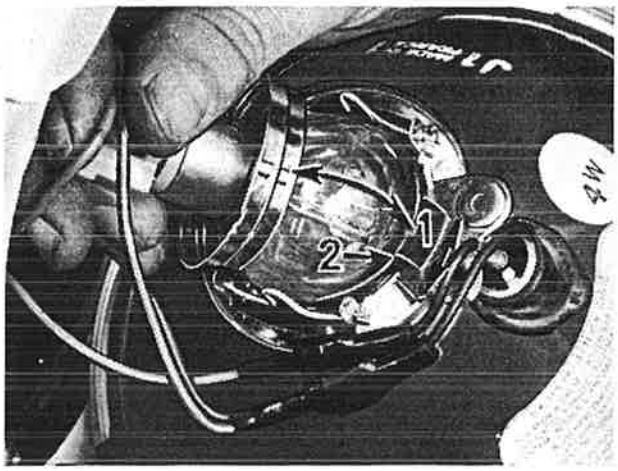


Trek vervolgens het contactblokje van de lampvoet.
Om de duplolamp te kunnen uitnemen moeten de klemmetjes "A" en "B" omhoog worden gedrukt, waarna de lamp kan worden verwijderd.
Het uitnemen van de gloeilamp van het stadslicht geschiedt door de stadslichtlampfitting uit de reflector te trekken.



daf club.nl

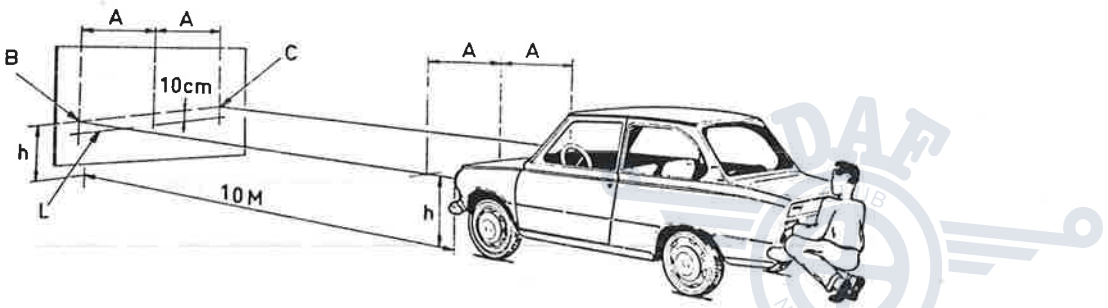
Printed in the Netherlands 04-72

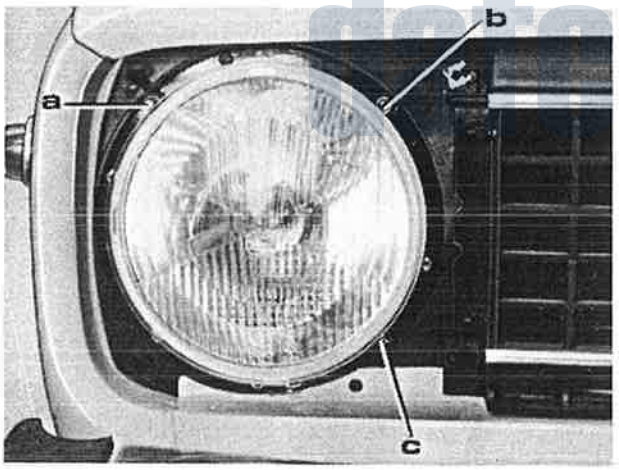



Het verdient aanbeveling om het glas van de duplolamp niet met de vingers aan te raken.
Bij het inzetten van de duplolamp in de reflector dient men erop te letten dat de uitstekende nokjes van de lampfitting vallen in de daarvoor bestemde uitsparing "1" in de reflectorrand. Bij auto's met rechtse besturing (links verkeer) is op de reflectorrand een schuifje aangebracht en moeten de nokjes van de lampfitting in de uitsparing "2" vallen. Verwijder zes schroeven uit de afschermkap van de reflector en neem de reflector met rubberring uit het voorspatscherm. De montage van de koplamp geschiedt in omgekeerde volgorde. Hierna moeten de koplampen worden afgesteld.

---

**Afstellen van de koplampen.** **5.30.050.2**
De auto op een afstand van 10 meter van een scherm plaatsen. De punten B en C op het scherm aanbrengen volgens tekening. Onder de lijn door de punten B en C een evenwijdige lijn aanbrengen op een afstand van 10 cm.

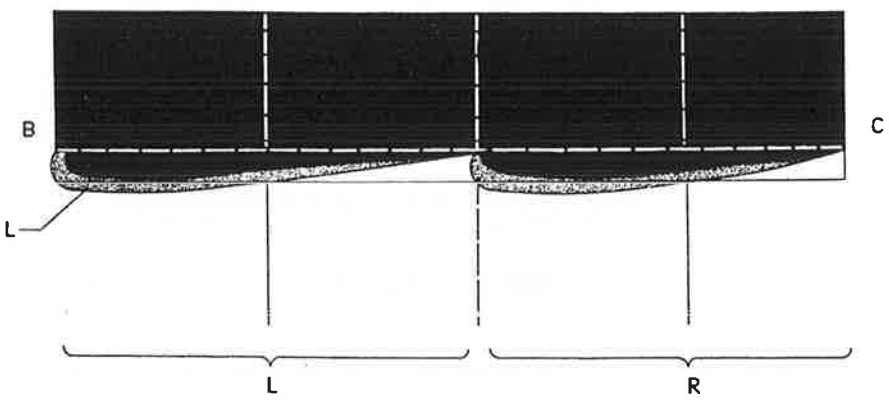



Het dimlicht wordt nu ingeschakeld en door het indraaien van de stelschroeven "a" en "b" gaan de lichtbundels omlaag, door het uitdraaien omhoog.
Door het indraaien van de stelschroeven "b" en "c" gaat de lichtbundel naar rechts, door het uitdraaien naar links, gezien vanaf de bestuurderszitplaats.

---

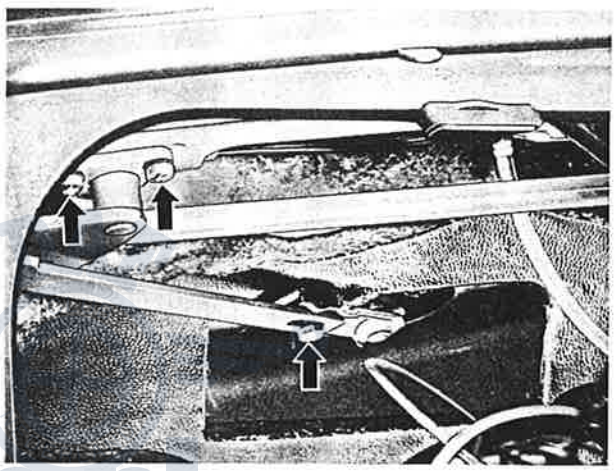
De koplampen zijn juist afgesteld wanneer de overgangslijnen tussen licht en donker overeenstemmen met de tekening. Teneinde de overgangslijnen op het scherm goed te kunnen onderscheiden, dient het stellen van de koplampen met één afgedekte lamp te geschieden.



# 35 RUITEWISSERMECHANISME

**Vervangen van het ruitewissermechanisme cpl. inclusief het afstellen.** **5.35.070.3**

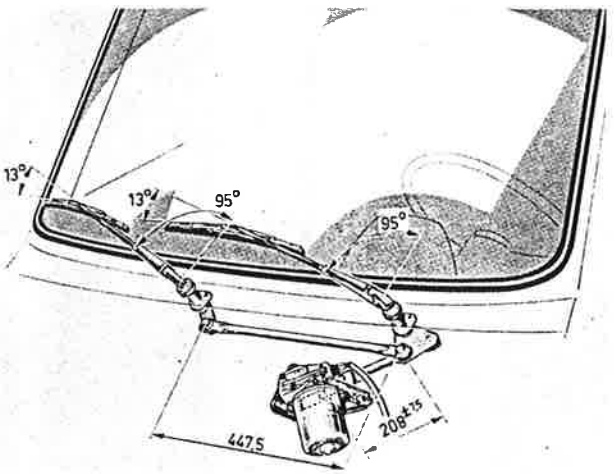
Verwijder de ruitewissers, moeren, ringen en de ruitewisserasjes. Maak de kilometertellerkabel los bij het combi-instrument en neem het combi-instrument van het dashboard. Verwijder vervolgens de bout uit de gedeelde verbindingsstang en de schroeven van de ruitewisserasflenzen. Het ruitewissermechanisme kan vervolgens van onder het dashboard worden uitgenomen.



Verwijder de moer van de motorkruk. Teken de motorkruk af ten opzichte van de motoras en trek de motorkruk van de motoras. De montage geschiedt in omgekeerde volgorde van demontage.

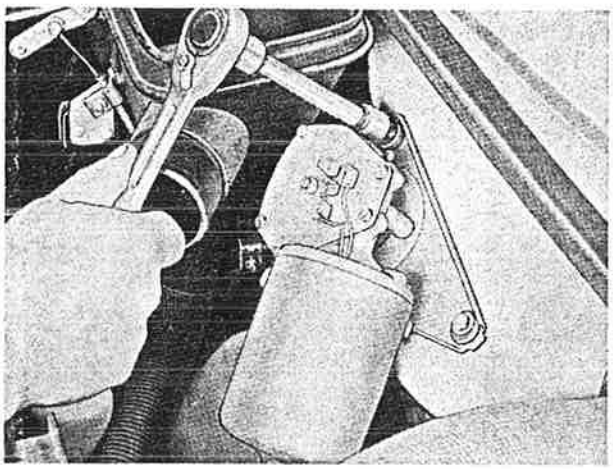
Afstelling van het ruietwissermechanisme.

**Opmerking :** Het verdient aanbeveling om de doorvoerassen van de ruitewissers bij elke 10.000 km beurt te smeren met enige druppels olie.

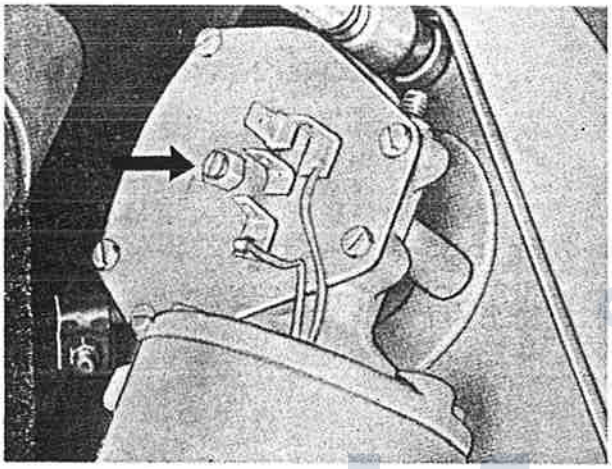



dafclub.nl

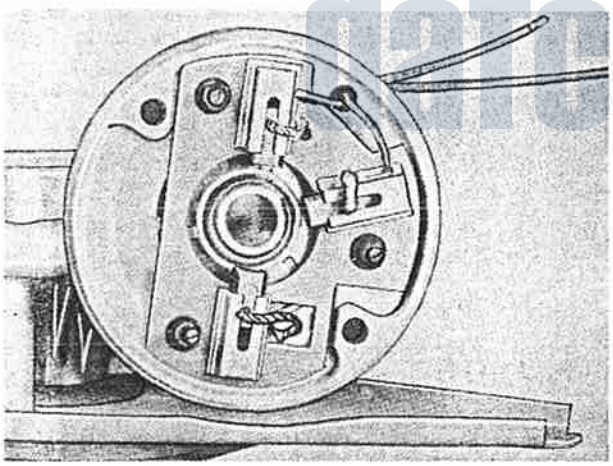
Printed in the Netherlands 04-72



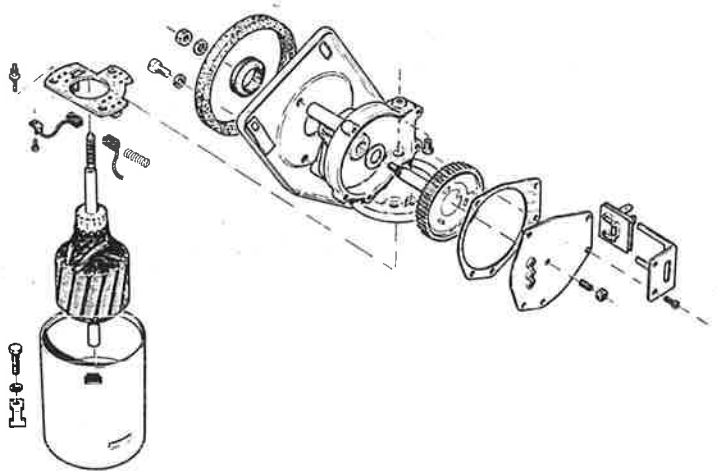
**Revideren van de ruitewissermotor.** **5.35.100.3**
Maak de kilometertellerkabel los bij het combi-instrument en neem het combi-instrument van het dashboard. Verwijder vervolgens de bout uit de gedeelde verbindingsstang. Neem de bedrading los van de ruitewissermotor. Verwijder de drie bevestigingsbouten en neem de ruitewissermotor uit.



Verwijder de moer van de motorkruk en trek de motorkruk van de as. Verwijder de bevestigingsbouten van het deksel en neem het deksel met de sleepcontaten af. Bij het aanbrengen van een nieuw deksel moet eerst de stelschroef worden teruggedraaid. Na montage van een nieuw deksel wordt deze stelschroef ingedraaid en vervolgens een kwart slag teruggesteld. Hierna moet de stelbout met behulp van het borgmoertje worden vastgezet. Bij de uitvoering waar geen borgmoertje is toegepast, moet de stelschroef worden geborgd met lak.

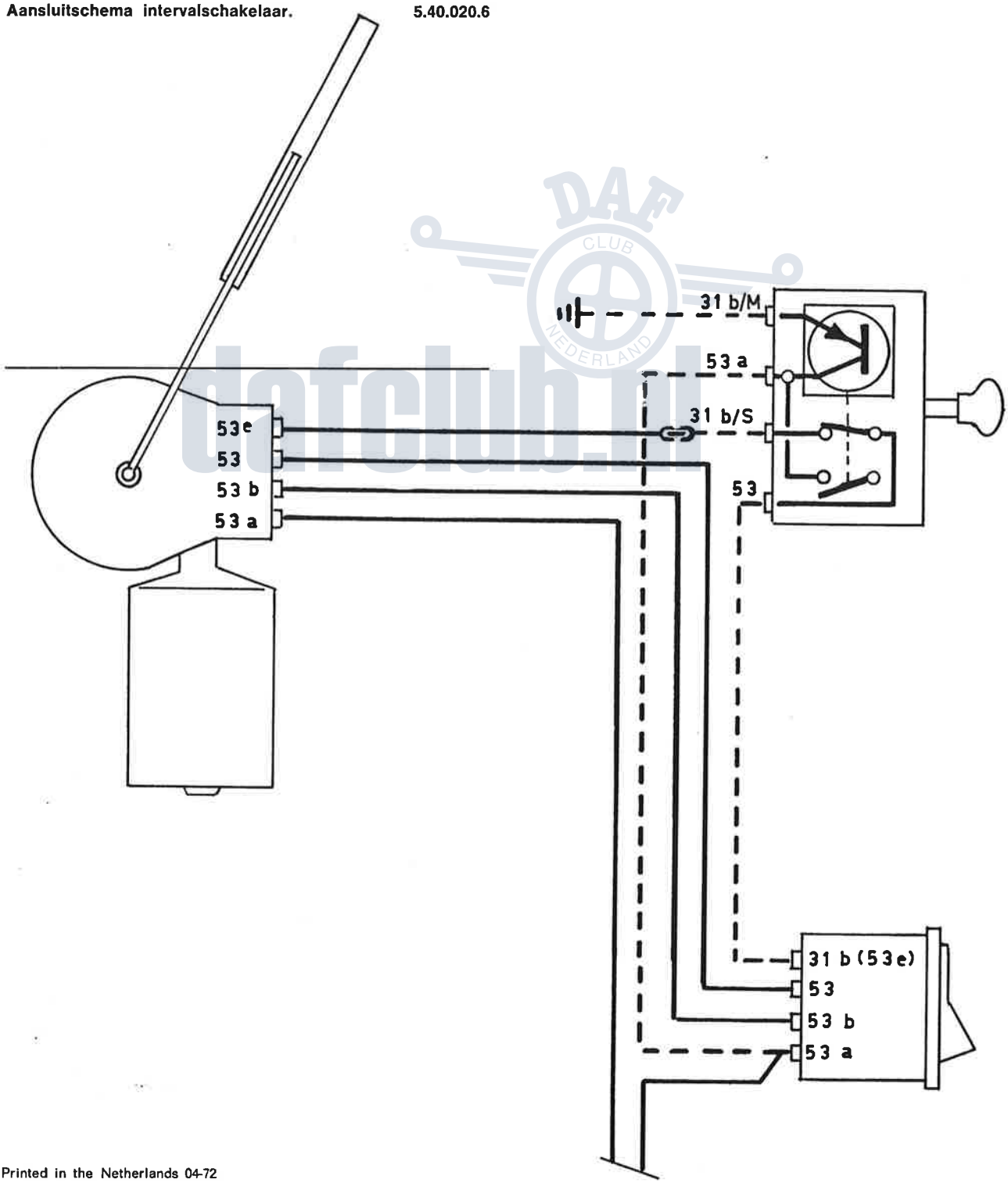


Neem het tandwiel uit en verwijder het tandwielhuis van het motorhuis. Neem het anker uit en schuur de collector op met fijn schuurlinnen. Soldeer de aansluitdraden van de borstelbrug los, neem de drie rubber ophangpennen los en verwijder de borstelbrug. Bij het vervangen van de borstels behoeft de brug niet te worden losgenomen. De borstels worden dan op de borstelhouder vastgesoldeerd. De aan massa liggende borstel wordt aan het tandwielhuis vastgesoldeerd. De montage geschiedt in omgekeerde volgorde van demontage.



## 40 ACCESSOIRES

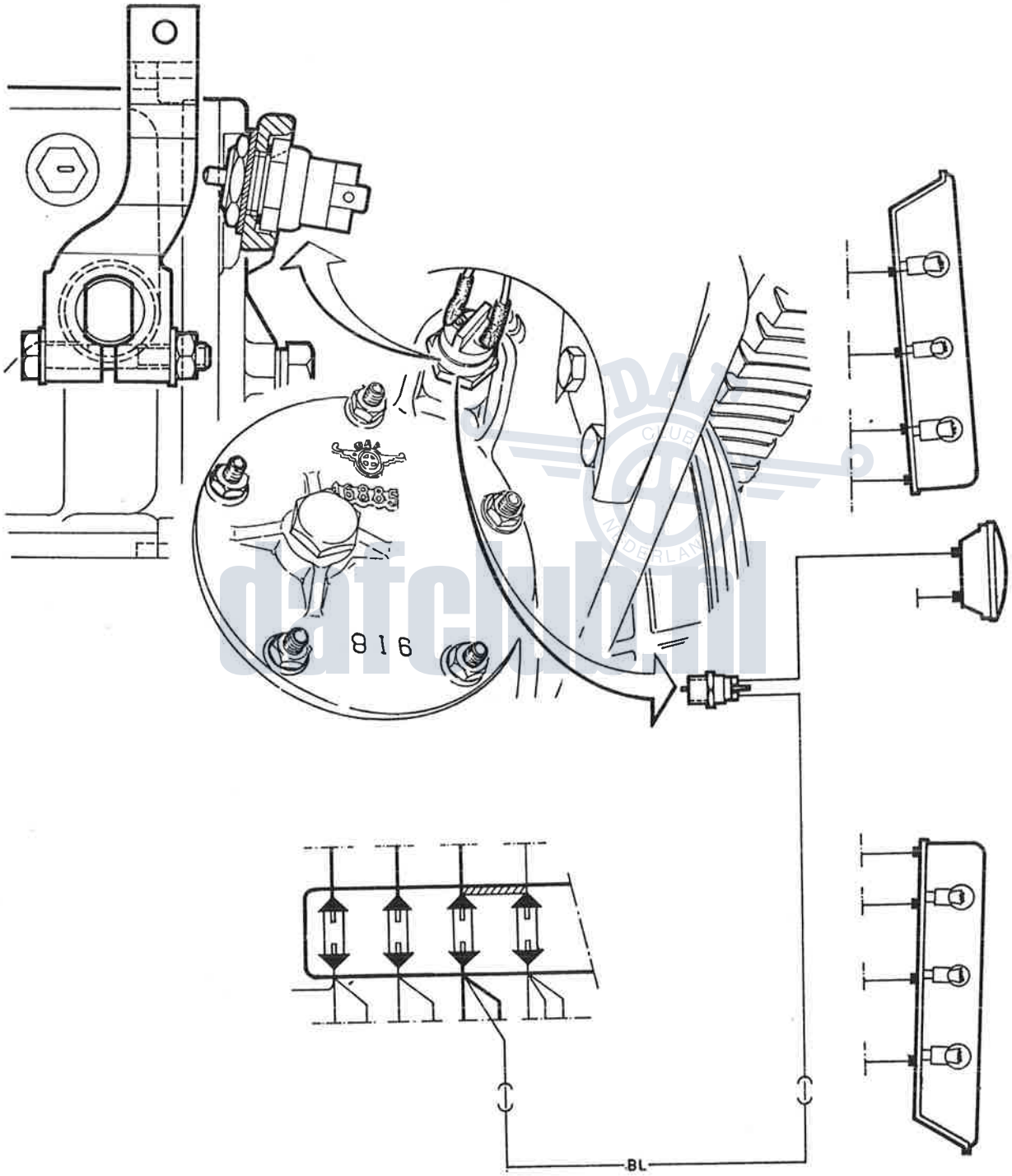
**Aansluitschema intervalschakelaar.** **5.40.020.6**




DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

Printed in the Netherlands 04-72

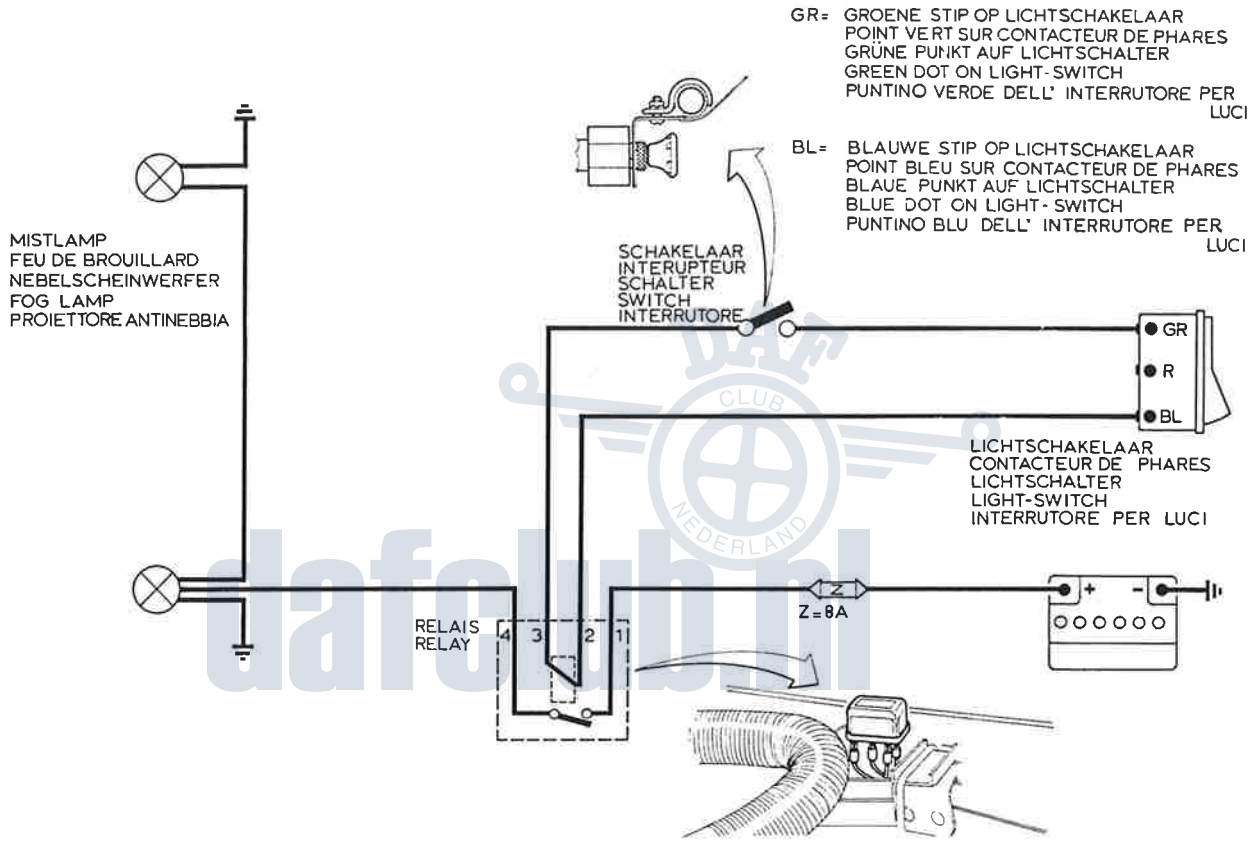
**Aansluitschema achteruitrijverlichting.** **5.40.040.6**




**Opmerkingen :** — Om de achteruitrijschakelaar te kunnen aanbrengen, moet de olie van de verdeelkast worden afgetapt en het achterdeksel worden afgenomen.
— De achteruitrijverlichting is standaard gemonteerd op de Super-luxe, Coupé en Marathon-uitvoeringen.

**Aansluitschema mislichten.** **5.40.050.6**

**Opmerking :** De mistlichten kunnen alleen branden bij ingeschakeld stadslicht.

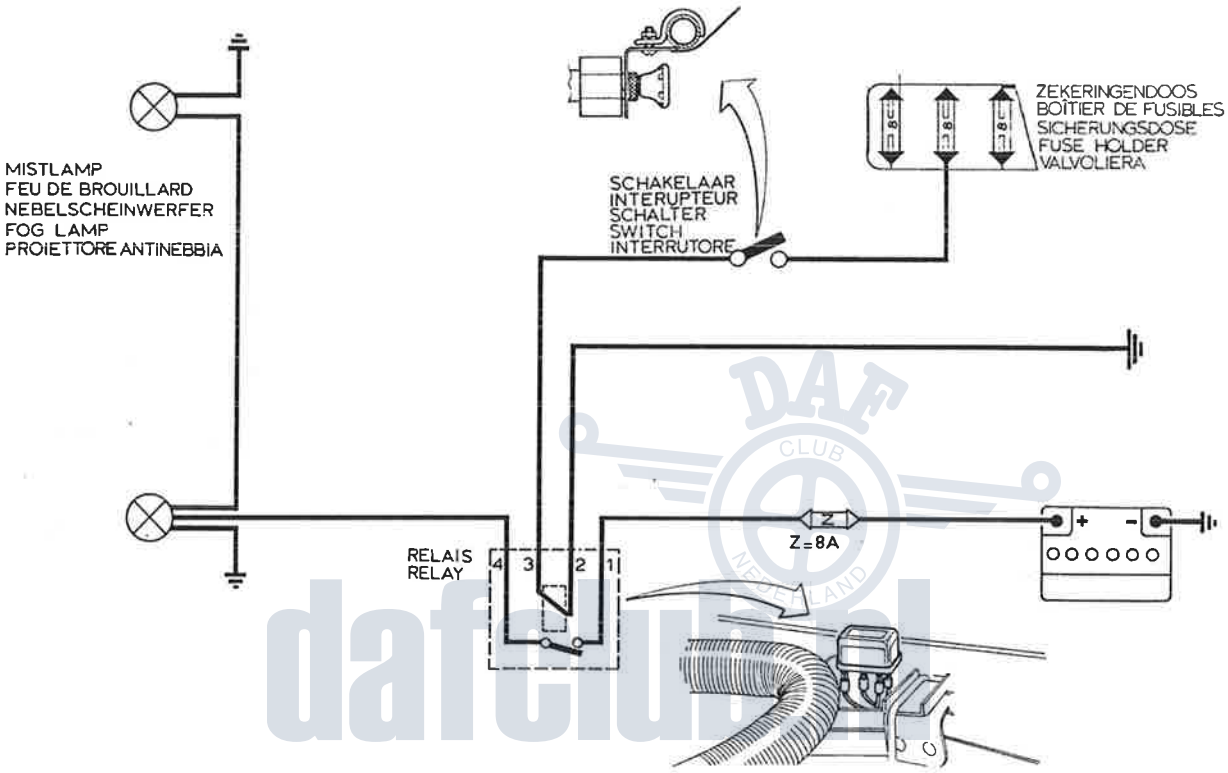



dafclub.nl

Printed in the Netherlands 04-72

**Aansluitschema mistlichten.** **5.40.050.6**

**Opmerking :** De mistlichten kunnen alleen branden bij ingeschakeld dimlicht.




DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

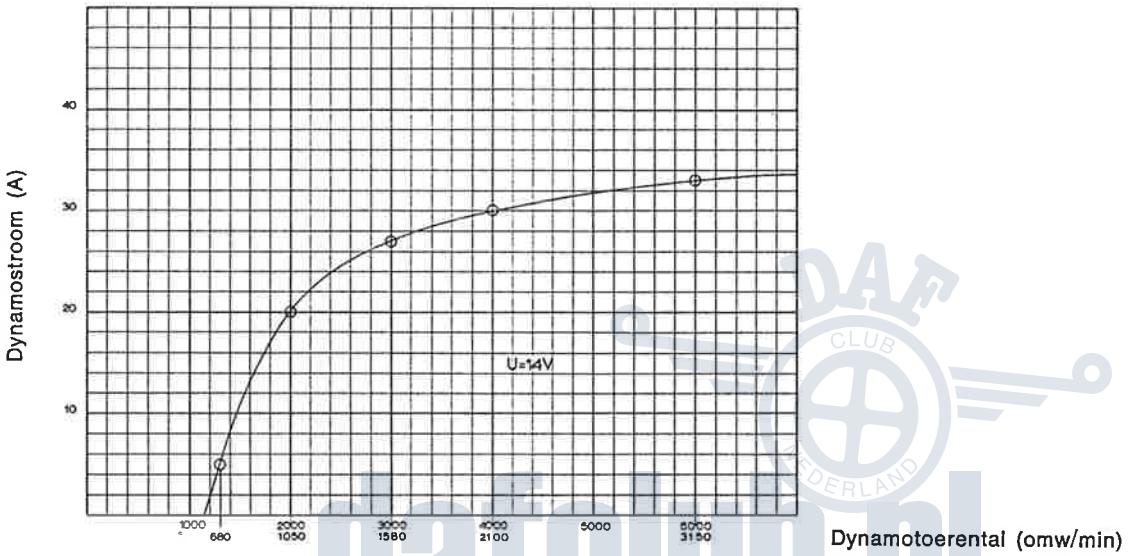
## TECHNISCHE GEGEVENS

### Batterij

| | |
|---|---|
| Type | : 53615 (volgens DIN 72311) |
| Capaciteit | : 36 Ah/20h |
| Type (koude landen uitvoering) | : 54518 (volgens DIN 72311) |
| Capaciteit (koude landen uitvoering) | : 45 Ah/20h |

### Wisselstroomdynamo

| | |
|---|---|
| Fabricaat | : Ducellier |
| Type | : 7550 |
| Vermogen max. | : 14 V 36 A |




### Spanningsregelaar (mechanisch)

| | |
|---|---|
| Fabricaat | : Ducellier |
| Type | : 8371 A |
| Regelspanning | : 13,4 - 14,4 V bij 30 A (= nominale stroom) |

### Startmotor

| | |
|---|---|
| Fabricaat | : Ducellier |
| Type | : 6231 A |
| Draairichting gezien van rondselzijde | : rechtsom |
| Spanning | : 12 V |
| Vermogen max. | : 1,25 pk |
| Opgenomen stroomsterkte bij max. vermogen | : 200 A |
| Koppel bij max. vermogen | : 0,42 mkg |
| Opgenomen stroom bij 1000 omw/min | : 285 A |
| Gemiddeld koppel bij 1000 omw/min | : 0.7 mkg |
| Opgenomen stroom bij geblokkeerd anker | : 370 A |
| Koppel bij geblokkeerd anker | : 1.05 mkg |
| Min. intrekspanning van het relais (koud) | : 8 V |
| Borsteldruk | : 1,5 kg |
| Lengte nieuwe borstels | : 15 mm |
| Min. borstellengte | : 7 mm |
| Axiale ankerspeling | : 0.5 mm |
| Collectordiameter nieuw | : 32,5 mm |
| Min. collector diameter | : 32,0 mm |
| Aantal tanden van het rondsel | : 9 |
| Tandmodulus | : 2,116/1,814 $\alpha = 12^{o}$ |

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

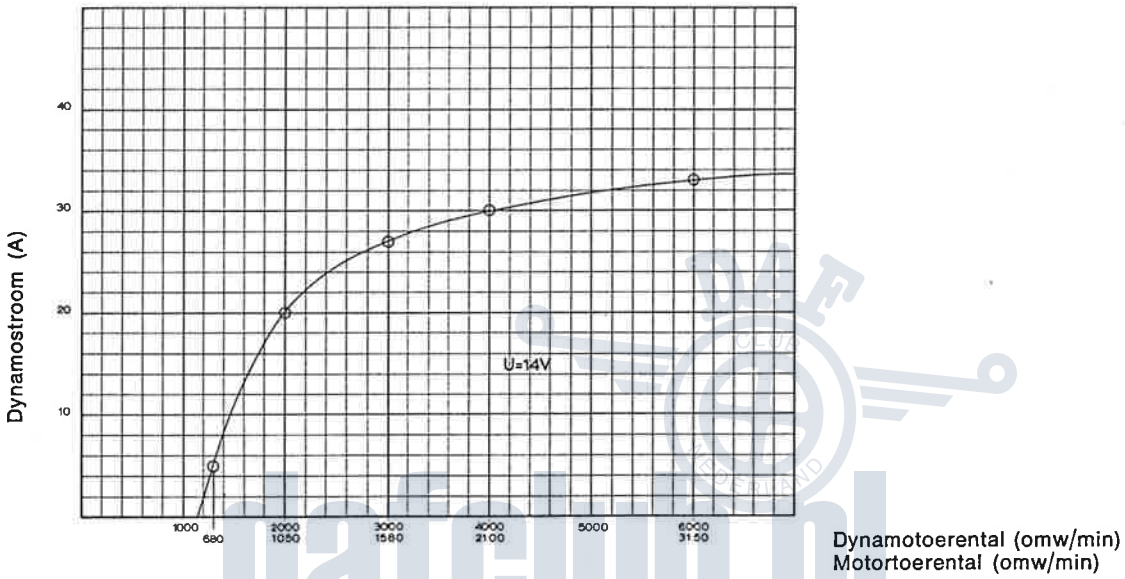
TECHNISCHE GEGEVENS

**Batterij**

| | |
|---|---|
| Type | : 53615 (volgens DIN 72311) |
| Capaciteit | : 36 Ah/20h |
| Type (koude landen uitvoering) | : 54518 (volgens DIN 72311) |
| Capaciteit (koude landen uitvoering) | : 45 Ah/20h |

**Wisselstroomdynamo**

| | |
|---|---|
| Fabricaat | : Ducellier |
| Type | : 7550 |
| Vermogen max. | : 14 V 36 A |




**Spannigsregelaar** (mechanisch)

| | |
|---|---|
| Fabricaat | : Ducellier |
| Type | : 8371 A |
| Regelspanning | : 13,4 - 14,4 V bij 30 A (= nominale stroom) |

**Startmotor**

| | |
|---|---|
| Fabricaat | : Ducellier |
| Type | : 6172 B |
| Draairichting gezien van rondselzijde | : rechtsom |
| Spanning | : 12 V |
| Vermogen max. | : 1,25 pk |
| Opgenomen stroomsterkte bij max. vermogen | : 200 A |
| Koppel bij max. vermogen | : 0.42 mkg |
| Opgenomen stroom bij 1000 omw/min | : 285 A |
| Gemiddeld koppel bij 1000 omw/min | : 0.7 mkg |
| Opgenomen stroom bij geblokkeerd anker | : 370 A |
| Koppel bij geblokkeerd anker | : 1.05 mkg |
| Min. intrekspanning van het relais (koud) | : 8 V |
| Borsteldruk | : 1,5 kg |
| Lengte nieuwe borstels | : 15 mm |
| Min. borstellengte | : 7 mm |
| Axiale ankerspeling | : 0.5 mm |
| Collectordiameter nieuw | : 32,5 mm |
| Min. collector diameter | : 32,0 mm |
| Aantal tanden van het rondsel | : 9 |
| tandmodulus | : 2,116/1,814 $\alpha$ = 12° |

Printed in the Netherlands 04-72

**Stroomverdeler**

| | |
|---|---|
| Fabricaat | : Ducellier |
| Type | : 4168 A |
| Draairichting van boven gezien | : rechtsom |
| Ontstekingstijdstip | : 0° |
| | : 0° (BDP) staat ingesteld wanneer de merkstreep op het vliegwiel samen valt met het merkteken op het koppelingshuis. |
| Cilinder 1 | : aan vliegwielzijde |
| Ontstekingsvolgorde | : 1-3-4-2 |
| Onderbrekerpuntafstand | : 0,4 - 0,5 mm |
| Contacthoek | : 55° ± 2° 45' (Dwell 61% ± 3%) |
| Veerdruk onderbrekerarm | : 400 - 500 g |
| Condensatorcapaciteit | : 0,22 ± 10% µF |
| Weerstand bougiekabels | : 1500 ohm/m |

**Bougies**

| | |
|---|---|
| Fabricaat en type | : Champion L87Y, AC43FS of dienovereenkomstig |
| Schroefdraad | : M14 × 1,25 |
| Elektrode afstand | : 0,6 - 0,7 mm |
| Aanhaalmoment | : 1,5 - 2 mkg |

**Bobine**

| | |
|---|---|
| Fabricaat | : Ducellier |
| Type | : 3920 A |
| Spanning | : min. 9 - 9 V bij starten |
| | : min. 11 - 11,5 V bij ruststroom |
| Weerstand primaire spoel | : 4 - 4,5 ohm bij 20° C |

**Verlichting**

| | |
|---|---|
| Koplicht | : 45/40 W |
| Stadslicht | : 4 W |
| Richtinglicht | : 21 W |
| Kentekenplaatverlichting | : 5 W |
| Binnenlicht | : 5,2 W |
| Snelheidsmeterverlichting | : 1,2 W |
| Stop-/achter-/richtinglicht | : 21/5/21 W |
| Motorremschakelaarlicht | : 1,2 W |
| Achteruitrijlicht | : 18 W |

**Zekeringen** : 8 × 8 A

**Richtingautomaat**

| | |
|---|---|
| Vermogen | : 2 × 18 W |
| Knipperfrequentie | : 90 ± 30 per minuut |

**Oliedrukschakelaar**

| | |
|---|---|
| Type | : Jaeger 092045-01 |
| Schakeldruk | : 0,35 ± 0,08 kg/cm² |

**Watertemperatuurschakelaar t.b.v. waarschuwingslampje**

| | |
|---|---|
| Type | : VDO 232.011/017/010 |
| Schakeltemperatuur | : 115° ± 3° C |
| Spanning | : 12 V |

dafclub.nl NEDERLAND

**Stroomverdeler**

| | |
|---|---|
| Fabricaat | : Ducellier |
| Type | : 4502 A |
| Draairichting van boven gezien | : rechtsom |
| Ontstekingstijdstip | : 6° |
| | : 6° (BDP) staat ingesteld wanneer de merkstreep op het vliegwiel samen valt met het merkteken op het koppe- |
| Cilinder 1 | : aan vliegwielzijde |
| Ontstekingsvolgorde | : 1-3-4-2 |
| Onderbrekerpuntafstand | : 0,4 - 0,5 mm |
| Contacthoek | : 55° ± 2° 45′ (Dwell 61% ± 3%) |
| Veerdruk onderbrekerarm | : 400 - 500 g |
| Condensatorcapaciteit | : 0,22 ± 10% $\mu$F |
| Weerstand bougiekabels | : 1500 ohm/m |

**Bougies**

| | |
|---|---|
| Fabricaat en type | : Eyquem 705S, AC42FS of dienovereenkomstig |
| Schroefdraad | : M14 x 1,25 |
| Elektrode afstand | : 0,6 - 0,7 mm |
| Aanhaalmoment | : 1,5 - 2 mkg |

**Bobine**

| | |
|---|---|
| Fabricaat | : Ducellier |
| Type | : 3920 A |
| Spanning | : min. 9 - 9 V bij starten |
| | : min. 11 - 11,5 V bij ruststroom |
| Weerstand primaire spoel | : 4 - 4,5 ohm bij 20° C |

**Verlichting**

| | |
|---|---|
| Koplicht | : 45/40 W |
| Stadslicht | : 4 W |
| Verstralers | : 55 W |
| Richtinglicht | : 21 W |
| Kentekenplaatverlichting | : 5 W |
| Binnenlicht | : 5 W |
| Snelheidsmeterverlichting | : 1,2 W |
| Stop-/achter-/richtinglicht | : 21/5/21 W |
| Motorremschakelaarlicht | : 1,2 W |
| Achteruitrijlicht | : 18 W |
| Kofferruimteverlichting | : 5 W |
| Verlichting sigarenaansteker | : 2 W |

**Zekeringen** : 8 x 8 A

**Richtingautomaat**

| | |
|---|---|
| Vermogen | : 2 x 18 W |
| Knipperfrequentie | : 90 ± 30 per minuut |

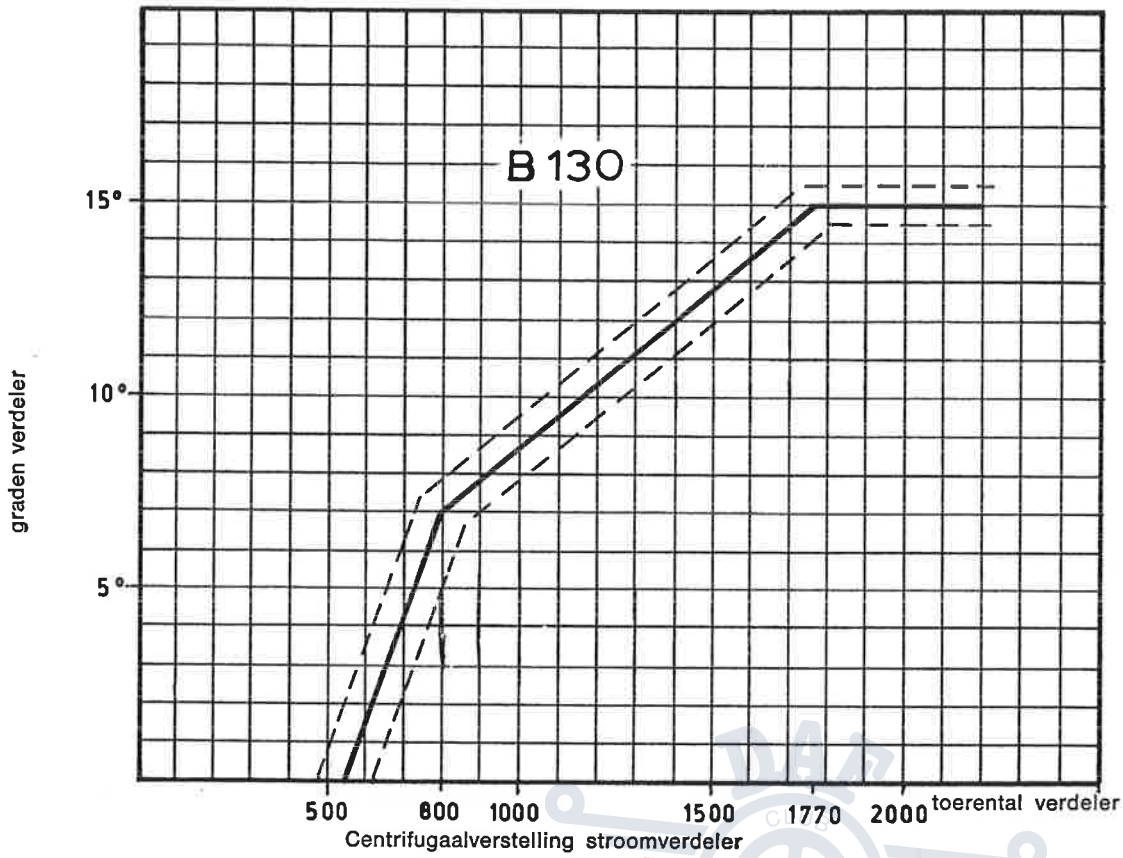
**Oliedrukschakelaar**

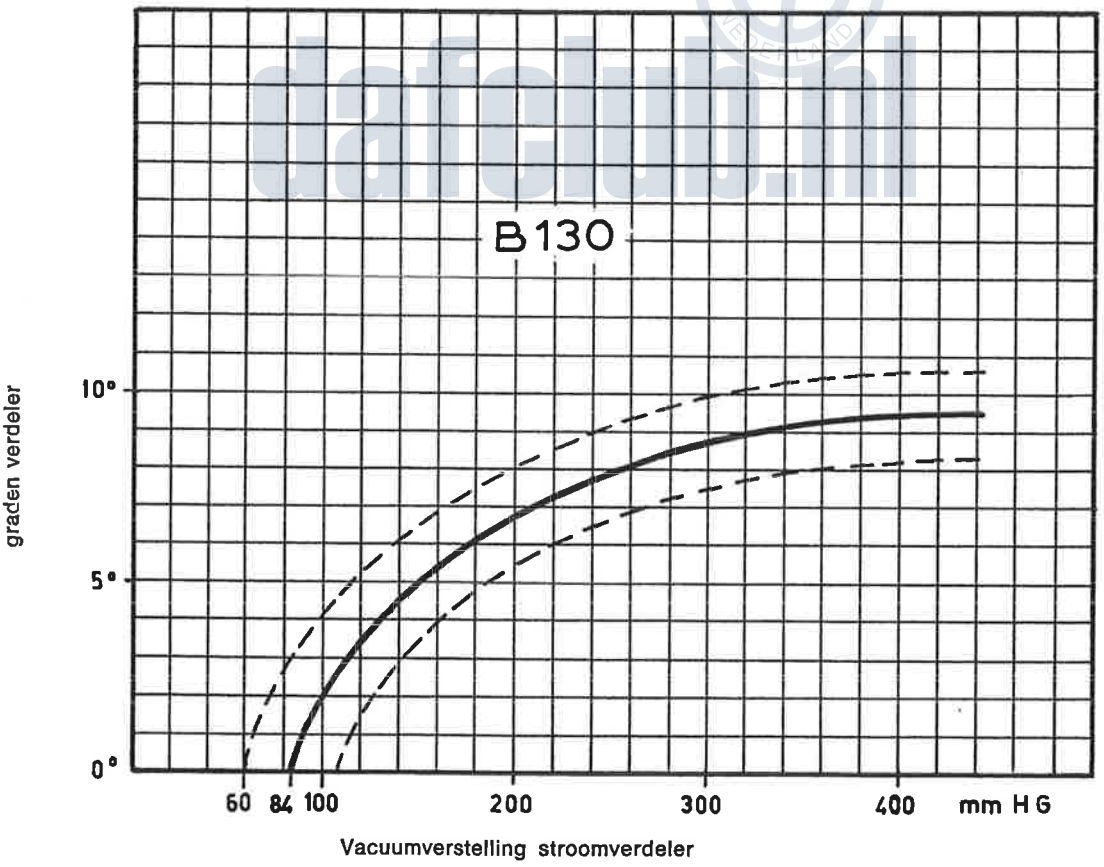
| | |
|---|---|
| Type | : Jaeger 092045-01 |
| Schakeldruk | : 0,35 ± 0,08 kg/cm² |

**Watertemperatuurschakelaar t.b.v. waarschuwingslampje**

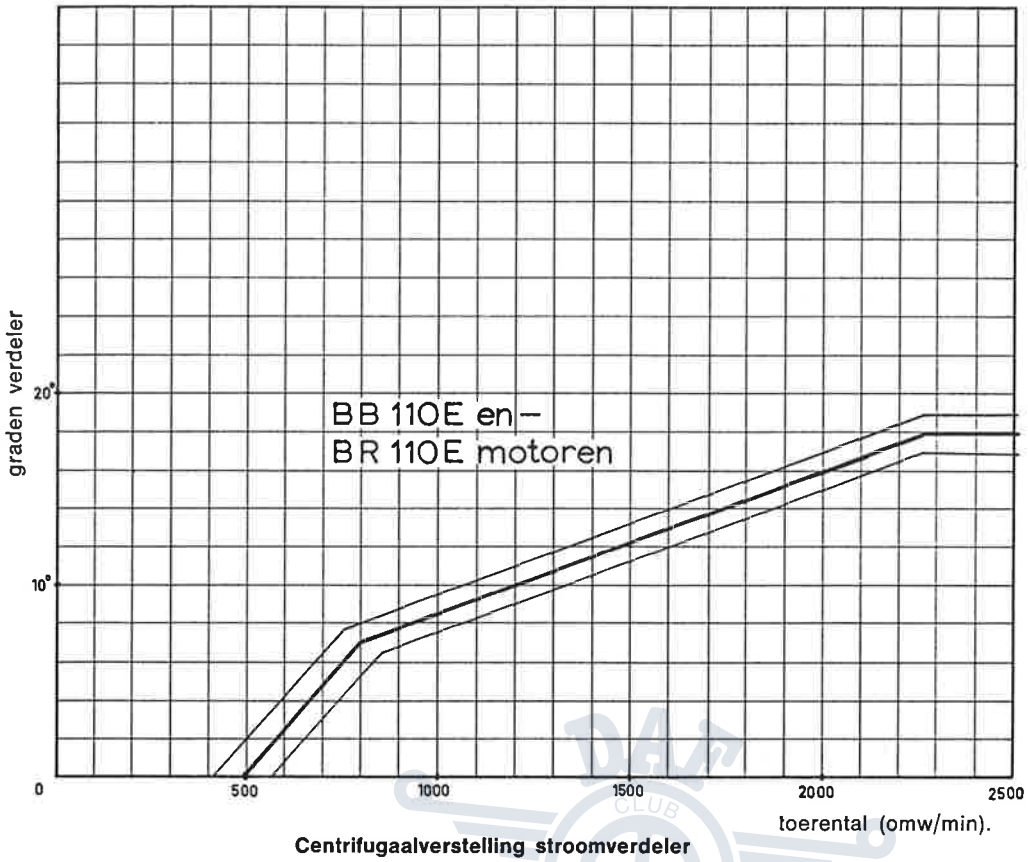
| | |
|---|---|
| Type | : VDO 232.011/017/010 |
| Schakeltemperatuur | : 115° ± 3° C |
| Spanning | : 12 V |

dafclub.nl

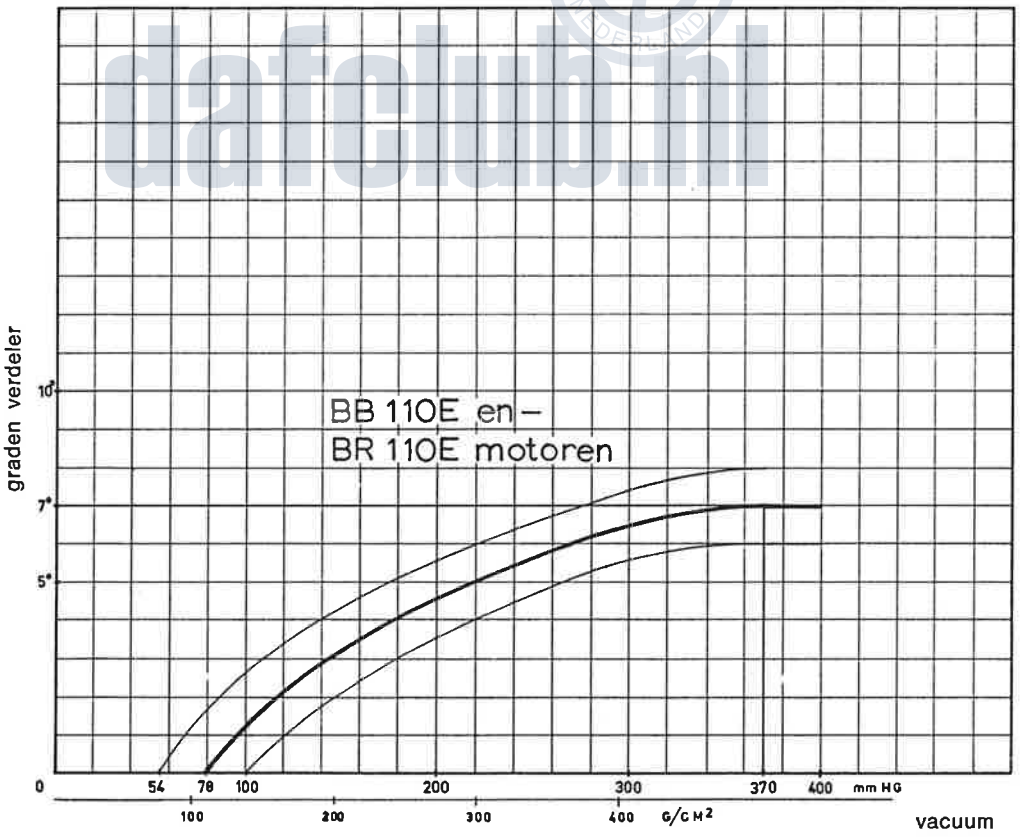

B 130
15°
10°
5°
graden verdeler
500
800
1000
1500
1770
2000
toerental verdeler
Centrifugaalverstelling stroomverdeler


B 130
10°
5°
0°
graden verdeler
60
84
100
200
300
400
mm H G
Vacuumverstelling stroomverdeler

daffclub.nl




**Centrifugaalverstelling stroomverdeler**




**Vacuumverstelling stroomverdeler**

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

Printed in the Netherlands 04-72

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

# INHOUD

Pag.

**REPARATIERICHTLIJNEN** . . . . . 6—3

**HULPGEREEDSCHAP** . . . . . 6—4

**05 REMLEIDINGEN**

Vervangen van alle remleidingen (stalen en flexibele) en remvoeringen alsmede reviseren en/of vervangen van de hoofdremcilinder, beide wielremcilinders en remblokhouders 6—6

**10/15 REMVOERINGEN, HOOFDREMCILINDER EN WIELREMCILINDERS**

Vervangen van de remblokken, incl. controleren van de remvoering achter . . . 6—6

Vervangen van de remvoering rondom incl. revideren of vervangen van de hoofdremcilinder en de beide achterwielremcilinders en de remvloeistof (66 Super Luxe, Coupé en Marathon modellen) . . . . . 6—8

Vervangen van de remvoering rondom incl. revideren of vervangen van de hoofdremcilinder en alle wielremcilinders en vervangen van de remvloeistof (66 de Luxe modellen) . . . . . 6—12

Revideren van de beide remblokhouders alsmede het vervangen en/of revideren van beide remschijven en het controleren van de achterwielremvoeringen . . . . 6—13

Vervangen van een ATE-rembekrachtiger . 6—17

**20 VOET- EN HANDREMBEDIENING**

Afstellen van de handrem . . . . . 6—19

Afstellen van de voetrem . . . . . 6—19

**HET BEPROEVEN VAN DE DRUK IN HET REMSYSTEEM**

Algemeen . . . . . 6—20

Testen van de lage druk . . . . . 6—20

Testen van de stoplichtschakelaar . . . 6—20

Testen van de hoge druk . . . . . 6—20

Testen van de bodemklep in hoofdremcilinder . . . . . 6—20

Remschema's . . . . . 6—21

Technische gegevens . . . . . 6—23

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

Printed in the Netherlands 04-72

# REPARATIERICHTLIJNEN

Alle remcomponenten zijn aan slijtage onderhevig en zullen dientengevolge na een bepaalde tijd moeten worden gerevideerd of vervangen.
Voor alle remcomponenten bestaan reparatiepakketten.
Indien een remcomponent wordt gerevideerd moet het gehele reparatiepakket worden gebruikt. Indien niet het gehele reparatiepakket wordt gebruikt is een vroegtijdige slijtage van de nieuw aangebrachte delen te verwachten. Bij versleten rubber manchetten zijn meestal ook de zuigerloopvlakken gegroefd.
Wordt bij een in reparatie zijnde auto sterk vervuilde remvloeistof aangetroffen, dan moeten alle remcomponenten worden gedemonteerd en gereinigd. Hierbij de stalen leidingen en remslangen niet vergeten. De onderdelen van het remsysteem mogen alleen met brandspiritus of remvloeistof worden gereinigd.

**Controleren van de remvloeistof bij een latere inbouw van een rembekrachtiger.**

Bij inbouw van een rembekrachtiger op een niet nieuwe auto moet de remvloeistof worden gecontroleerd. Indien de remvloeistof niet meer geheel zuiver is, dan moet het gehele remsysteem worden gereinigd, daar anders de rembekrachtiger door de vervuilde remvloeistof slecht zou kunnen functioneren.

**Het verversen van de remvloeistof.**

De remvloeistof moet aan diverse eisen voldoen.
De belangrijkste daarvan zijn wel :
— de remvloeistof mag geen water bevatten;
— de remvloeistof moet een hoog kook- en vlampunt hebben.
Water veroorzaak roestvorming in het remsysteem. Indien remvloeistof water bevat daalt het kookpunt van de remvloeistof waardoor tijdens het remmen dampbelvorming kan optreden met als gevolg het weigeren van de remmen.
De remvloeistof is hygroscopisch en neemt daardoor vochtigheid uit de lucht op.
Bovendien zal door stofdeeltjes en slijtage van de remcomponenten de remvloeistof vervuilen. Om deze redenen moet de remvloeistof in het systeem regelmatig worden ververst. Wij adviseren de remvloeistof ieder jaar te verversen, doch tenminste eenmaal per twee jaar.

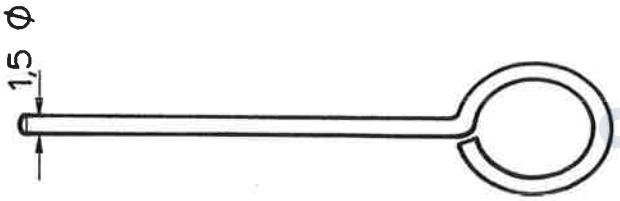
DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

Printed in the Netherlands 04-72

6 - 4

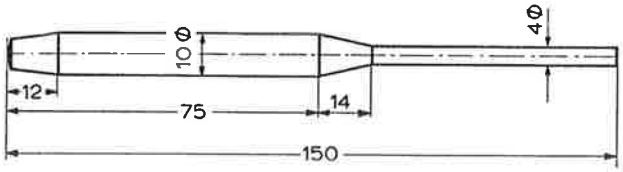
## HULPGEREEDSCHAP

**Ter vereenvoudiging van de werkzaamheden aan het remsysteem, worden hieronder enkele stukken hulpgereedschap weergegeven, welke zelf kunnen worden aangemaakt, dan wel kunnen worden besteld.**
Montagenaald met afgeronde punt voor het naar binnen brengen van rubber manchetten in de cilinderboring.
Deze naald is zeer eenvoudig aan te maken van bijv. een stuk lasdraad van voldoende dikte.

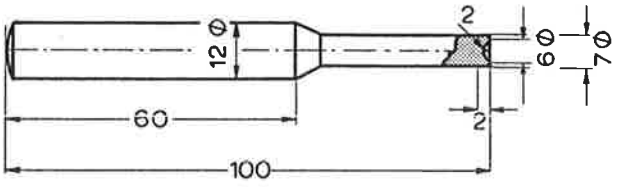



DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

Drijver voor het verwijderen van de stiftpennen (in de handel verkrijgbaar).

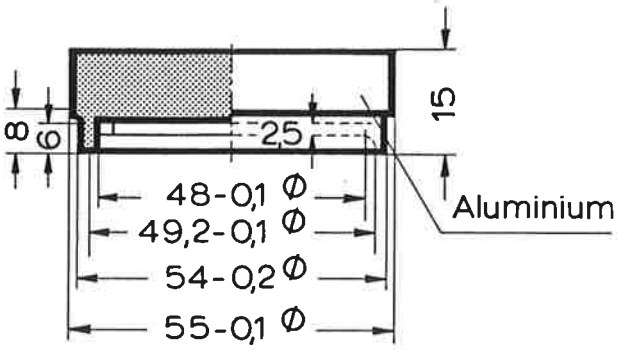



Slaghuls voor het aanbrengen van de stiftpennen (in de handel verkrijgbaar).

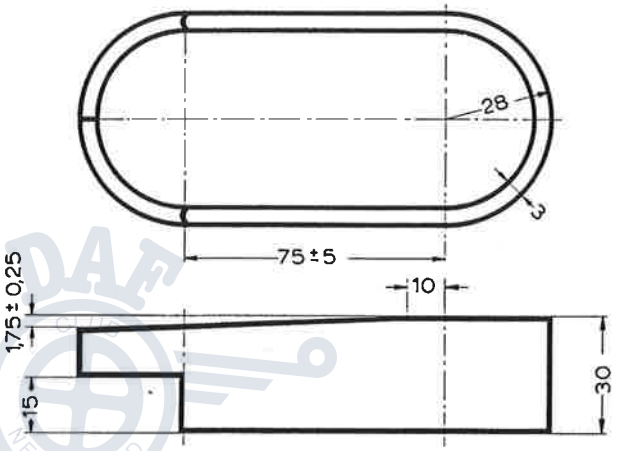


6 - 5

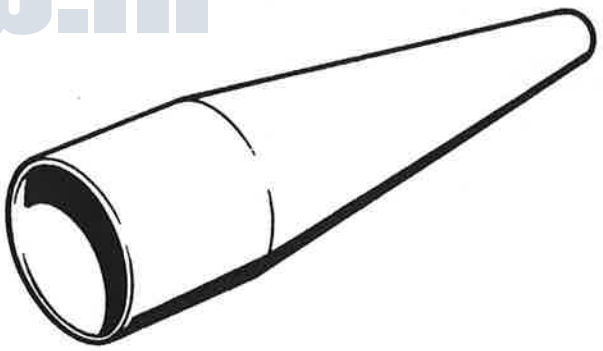
Afdichtplaat voor verwijderen van de zuigers uit de remblokhouder. Deze afdichtplaat moet nog worden voorzien van een rubber afdichtring. Hiervoor kan men het beste een oude afdichtring uit een remblokhouder gebruiken.




Klemring. Deze klemring drukt de afdichtplaat op haar zitting en vangt tevens de te verwijderen zuiger op; deze zuiger zou anders bijv. op de grond kunnen vallen en onherstelbaar worden beschadigd.




Montagehuls voor het aanbrengen van de rubbermanchetten op de zuigers in de hoofdremcilinder.
Bestelnummer 6-99-535764
voor hoofdremcilinder met 20,64 mm ø.
Bestelnummer 6-99-535765
voor hoofdremcilinder met 17,46 mm ø.



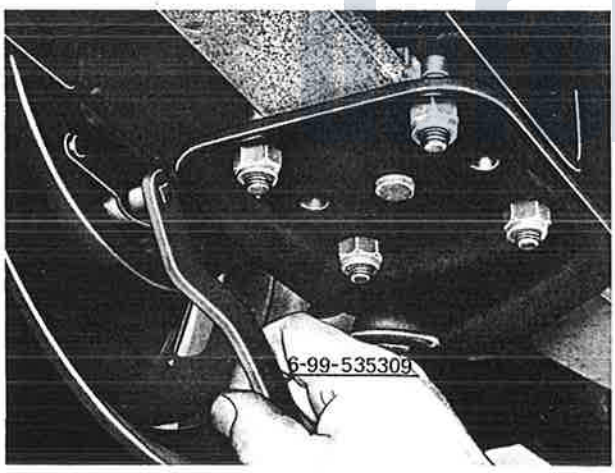
dafclub.nl

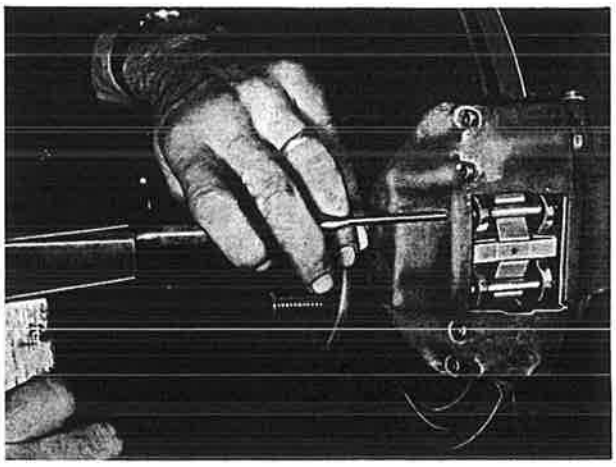
Printed in the Netherlands 04-72

## 05 REMLEIDINGEN

**Vervangen van alle remleidingen (stalen en flexibele) en remvoeringen alsmede reviseren en/of vervangen van de hoofdremcilinder, beide wielremcilinders en remblokhouders : 6.05.070.3**
Zie hiervoor de handelingen volgens 6.10.030.3 en 6.10.060.4.

## 10/15 REMVOERINGEN, HOOFDREMCILINDER EN WIELREMCILINDERS



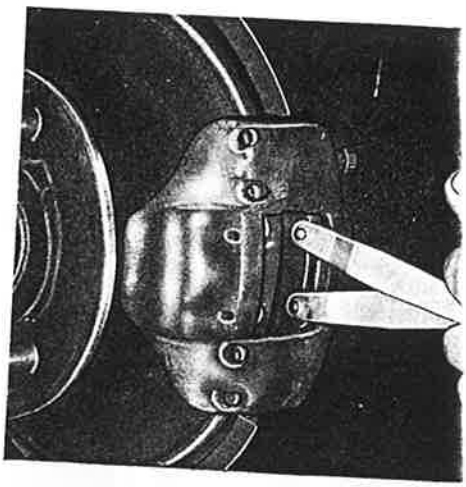



**Vervangen van de remblokken, inclusief controleren van de remvoering achter : 6.10.020.3**

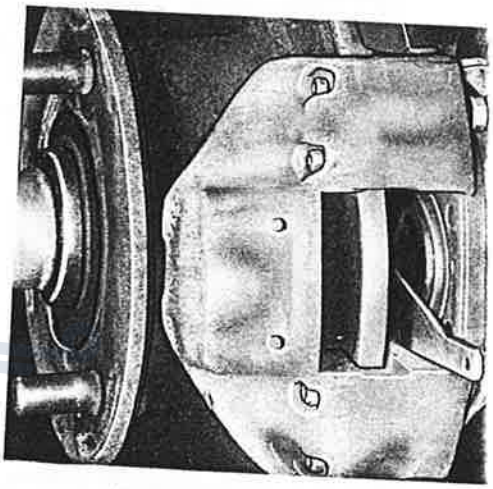
De auto op de brug plaatsen en de wielmoeren rondom lossen. Plaats een steun onder de achteras en verwijder de achterwielen.
Stel de remschoenen van de achterwielen geheel terug met sleutel nr. 6-99-535309.
Verwijder de remtrommels van de naven. Blaas de ankerplaten en de remtrommels schoon met perslucht. Controleer de remvoering op slijtage en de wielremcilinders op lekkage.
Indien er zich remvloeistof bevindt tussen de wielremcilinder en de stofhoes dan moet de wielremcilinder worden gerepareerd of vervangen.
Breng de remtrommels en de wielen aan. Stel de achterwielremmen af. Draai de wielmoeren vast met een aanhaalmoment van 8-9 kgfm (58-65 ft.lbs).

Breng de brug omhoog en plaats de steun onder de voorste motordrager. Laat de brug zover zakken tot de wielen vrij hangen en verwijder de wielen. Verwijder de beide stiftpennen met een passende drijver.
De kruisveer kan nu worden uitgenomen.

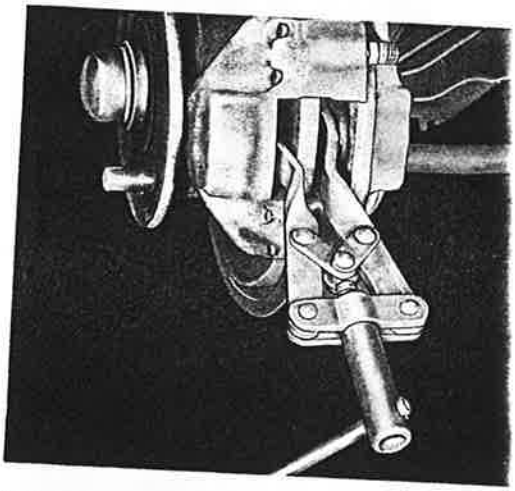
Verwijder de beide remblokken met trekhaak 6-99-535571.
De remblokhouder en de schijf reinigen van roest en vuil.
Geen mineraalolieachtige reinigingsmiddelen gebruiken.
Het gebruik van scherp gereedschap is ontoelaatbaar.



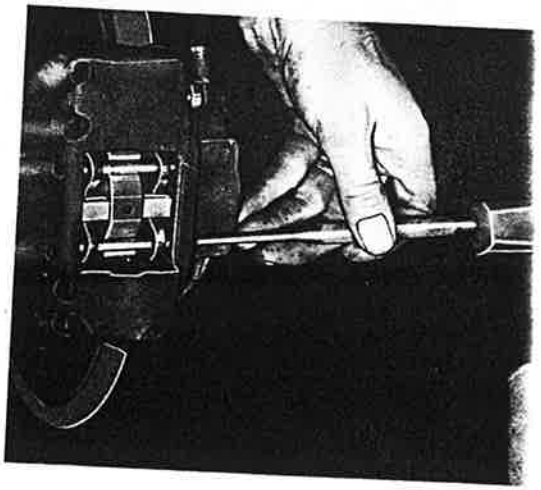
De stand van de zuiger met het kaliber controleren en de zuiger zonodig met de tang 6-99-535573 in de juiste stand draaien.



Nieuwe remblokken monteren. De remblokken moeten juist tussen de schijf en de zuiger kunnen worden geschoven. Eventueel kunnen de zuigers met de tang 6-99-535572 iets worden teruggedrukt.

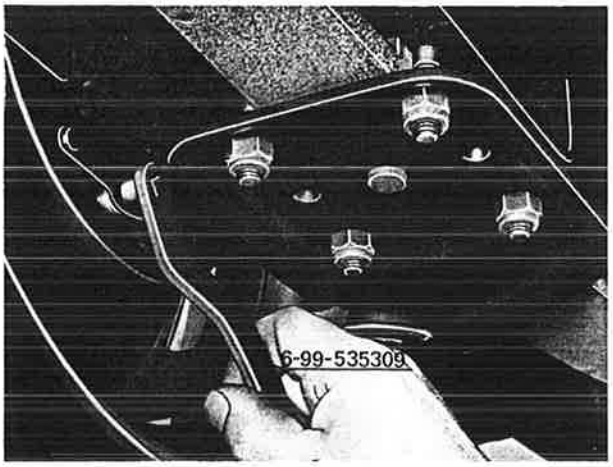


Nieuwe stiften en kruisveer aanbrengen en de stiften met de slaghuls op hun plaats tikken.
Breng de beide wielen aan en verwijder de steun.
Laat de brug zakken en zet de wielmoeren vast met een aanhaalmoment van 8-9 kgfm (58-65 ft.lbs); bren de wieldoppen aan.



DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

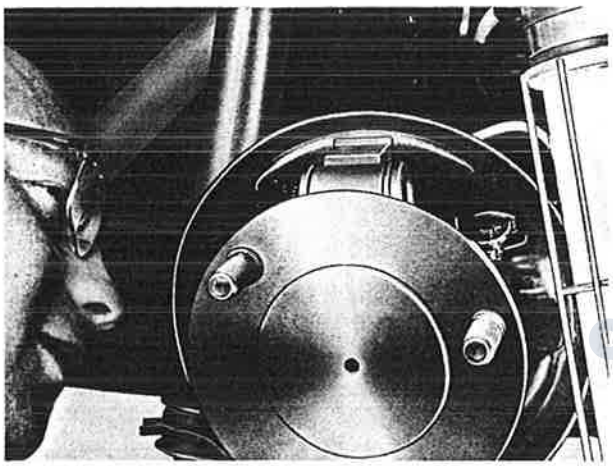
Printed in the Netherlands 04-72



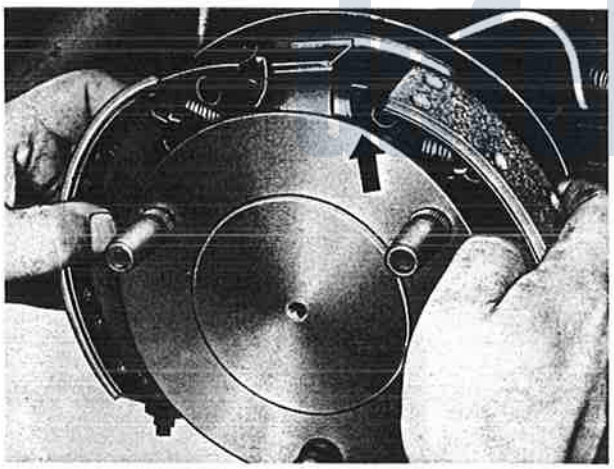

**Vervangen van de remvoering rondom incl. revideren of vervangen van de hoofdremcilinder en vervangen van de remvloeistof en de beide achterwielremcilinders. (66 Super Luxe, Coupé en Marathon modellen).**

**6.10.030.3**

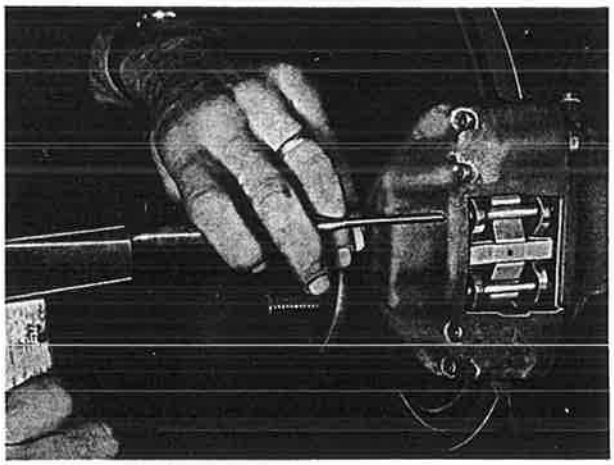
De auto op de brug plaatsen en de wielmoeren rondom lossen. De voorwielen t.o.v. de naaf merken.
Plaats een steun onder de achteras en verwijder de achterwielen.
Stel de remschoenen van de achterwielen geheel terug met sleutel nr. 6-99-535309.
Bij alle wielen de ontluchtingsnippels op gangbaarheid controleren. Eventueel inspuiten met penetreerolie.
Verwijder de remtrommels van de naven. Blaas de ankerplaten en de remtrommels schoon met perslucht. Controleer de remtrommels; deze kunnen eventueel worden uitgedraaid (tot maximaal 179 mm ø (7.0472″)).



Let op de stand van remschoenen en de trekveren.
Verwijder de remschoenen door de beide veren los te haken. Handel evenzo met het andere wiel.
Verwijder van de vier remschoenen de remvoeringklinknagels met een passende drijver of klinkmachine. De remschoenen goed ontroesten en nieuwe remvoering opklinken.
De zuigers uit de wielremcilinders verwijderen. De wielremcilinder reinigen met een pluisvrije doek en de boring controleren op groeven of roestvorming. Bij roestvorming of groeven moet de complete wielremcilinder worden vernieuwd. Alleen de uiteinden van de boring mogen met leppapier worden bijgewerkt.
Indien de cilinder en zuigers in goede staat verkeren kan worden volstaan met het monteren van nieuwe rubber manchetten op de wielremcilinderzuigers. Maak de groeven voor de stofhoezen in de wielremcilinders goed schoon en smeer de boring licht in met ATE-pasta. Vervolgens de zuigers al draaiend in de cilinder brengen.
Nieuw stofhoezen aanbrengen.

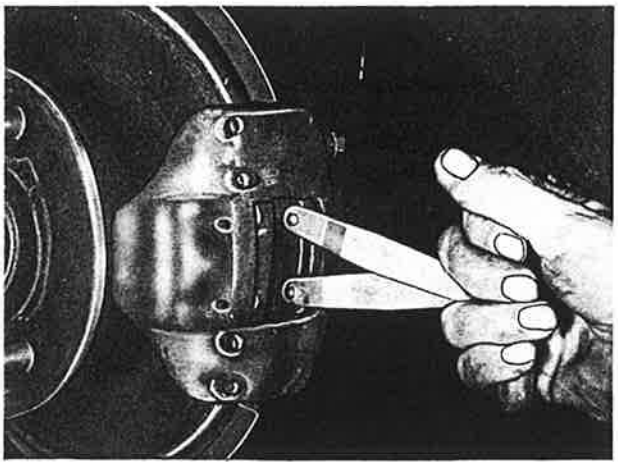


De bovenste (rode) veer in de beide schoenen haken en de schoenen aan de bovenzijde op hun plaats brengen; hierbij de naaf in de meest gunstige stand draaien. Vervolgens de onderste veer inhaken en de schoenen op hun plaats brengen.

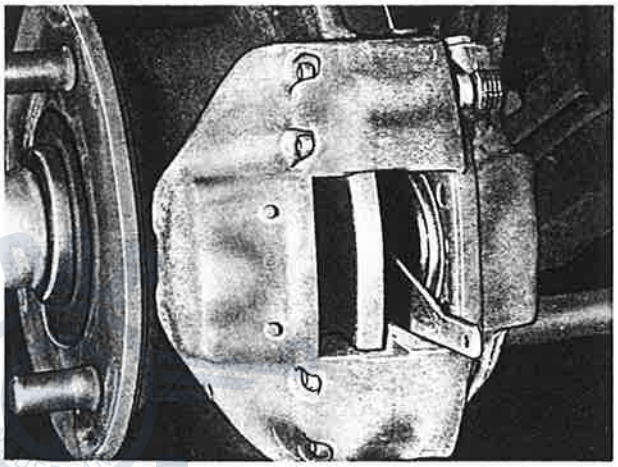


De remtrommels en de wielen aanbrengen. De achterwielremmen afstellen en de steun onder de achteras verwijderen. De wielmoeren vastzetten met een aanhaalmoment van 8-9 kgfm. (58-65 ft.lbs).
Breng de brug omhoog, verwijder de steun onder de achteras en plaats deze steun onder de voorste motordrager. Laat de brug zover zakken tot de wielen vrij hangen en verwijder de wielen. Verwijder de beide stiftpennen met een passende drijver. De kruisveer kan nu worden uitgenomen.

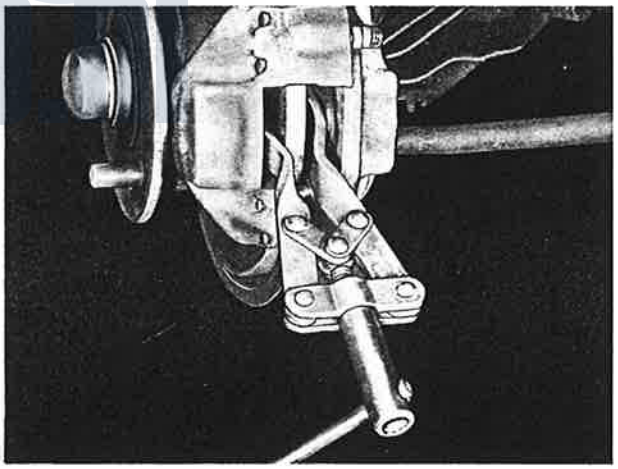
Verwijder de beide remblokken met trekhaak 6-99-535571.
De remblokhouder en de schijf reinigen van roest en vuil.
Geen mineraalolieachtige reinigingsmiddelen gebruiken.
Het gebruik van scherp gereedschap is ontoelaatbaar.
De stofkappen controleren. Indien deze kappen zijn gescheurd of hard zijn geworden dan moeten de beide remblokhouders geheel worden gerevideerd; zie hiervoor 6.10.060.4 blz. 12.



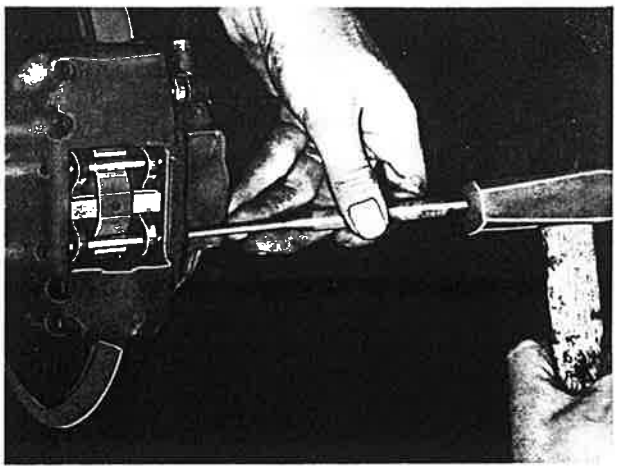
De stand van de zuiger met het kaliber controleren en de zuiger zonodig met de tang 6-99-535573 in de juiste stand draaien.



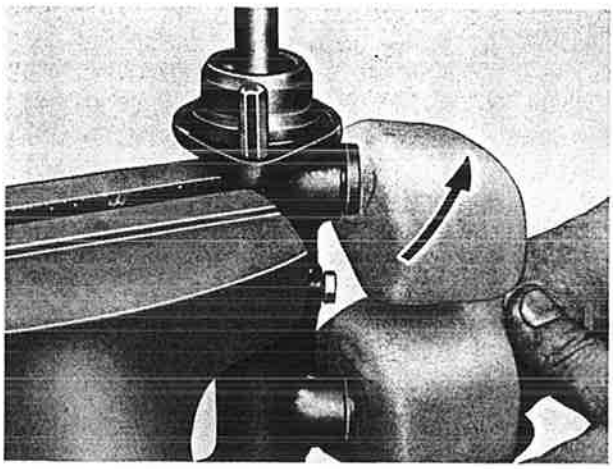
Nieuwe remblokken monteren. De remblokken moeten juist tussen de schijf en zuiger kunnen worden geschoven.
Eventueel kunnen de zuigers met de tang 6-99-535572 iets worden teruggedrukt.



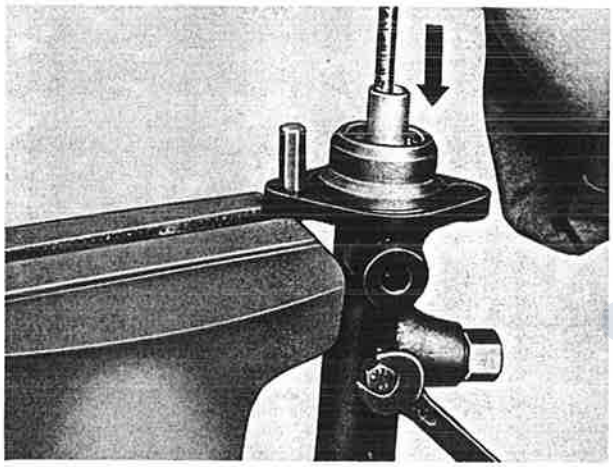
Nieuwe stiften en kruisveer aanbrengen en de stiften met de slaghuls op hun plaats tikken.
Breng de beide wielen weer aan en verwijder de steun.



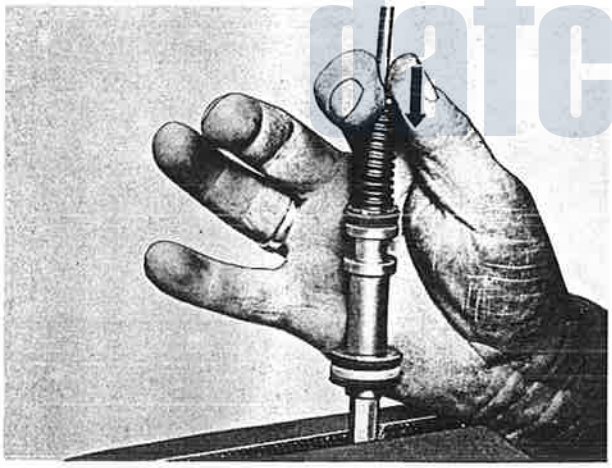
Printed in the Netherlands 04-72



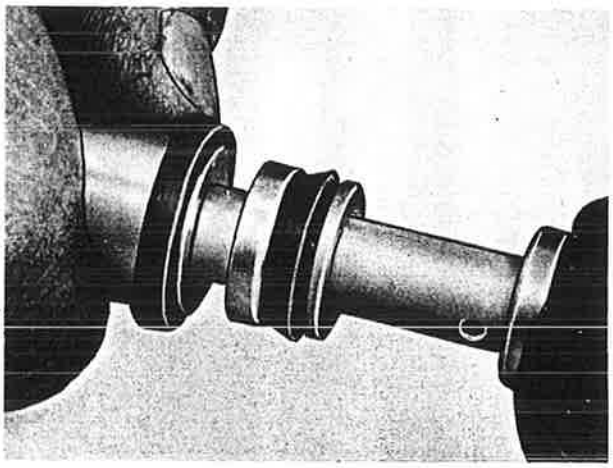
Laat de brug zakken en open de motorkap. Neem de massakabel los en verwijder de draden van de stoplichtschakelaar. Neem de twee remleidingen bij de hoofdremcilinder los en dicht de vrij gekomen openingen af.
Verwijder de hoofdremcilinder uit de wagen en giet de remvloeistof uit het reservoir.
Plaats de hoofdremcilinder in de bankschroef en verwijder het remvloeistofreservoir door deze te kantelen.
Verwijder de opsluitpluggen.



Plaats de hoofdremcilinder zodanig in de bankschroef dat het cilindergedeelte niet wordt ingedrukt.
Druk met een doorn de primaire zuiger tot de aanslag in het cilinderhuis en verwijder de aanslagbout met de afdichtring. Verwijder, bij nog steeds ingedrukte primaire zuiger, de borgring en laat de doorn voorzichtig omhoog komen. Verwijder de primaire zuiger, de aanslagring, en bij de hoofdremcilinder van de rembekrachtiger nog de beide secundaire manchetten, de tussenring en de lagerring van het huis.



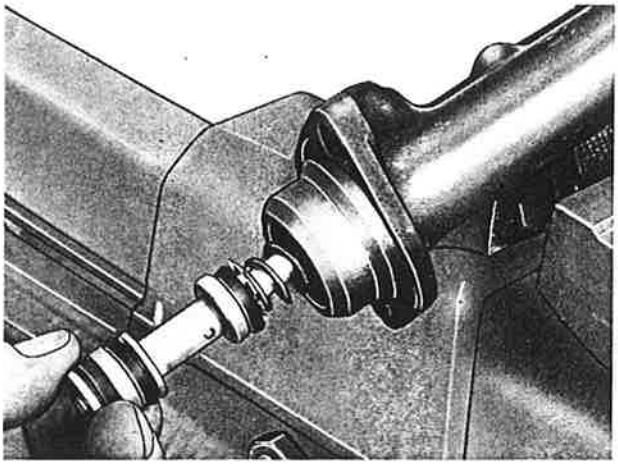
Verwijder de tussenzuiger uit de cilinder door met de cilinder op een houten ondergrond te kloppen.
Reinig alle delen in spiritus en blaas droog met perslucht.
Controleer de boring van de hoofdremcilinder op groeven en roestvorming. Indien dit laatste het geval is, dan moet de hoofdremcilinder kompleet worden vernieuwd.
Druk de veer iets in en verwijder de opsluitschroef uit de primaire zuiger. De beide zuigers en alle rubber manchetten moeten thans worden vernieuwd.



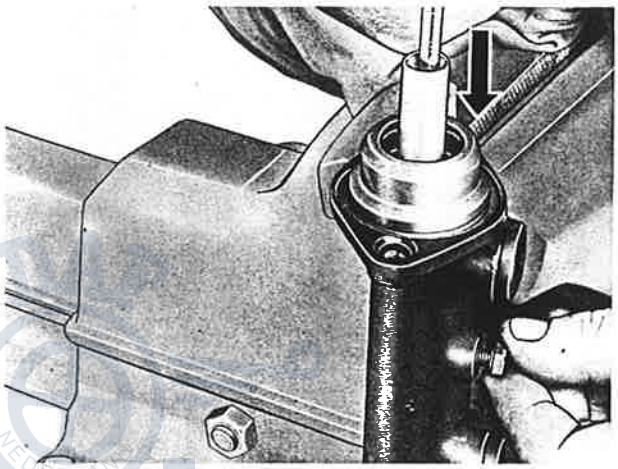
De vulschijf en de rubber manchetten op de primaire zuiger plaatsen. Plaats een drukstang in de bankschroef. Hierover de primaire zuiger plaatsen en de veerschotels met drukveer en de opsluitschroef plaatsen. De veer samendrukken en de schroef vastdraaien.
Breng de betreffende manchetten met de montagehuls 6-99-535764 in de groeven van de tussenzuiger; let op de juiste plaatsing van de manchetten.
De vulschijf en voorste rubber manchet op de tussenzuiger plaatsen.

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

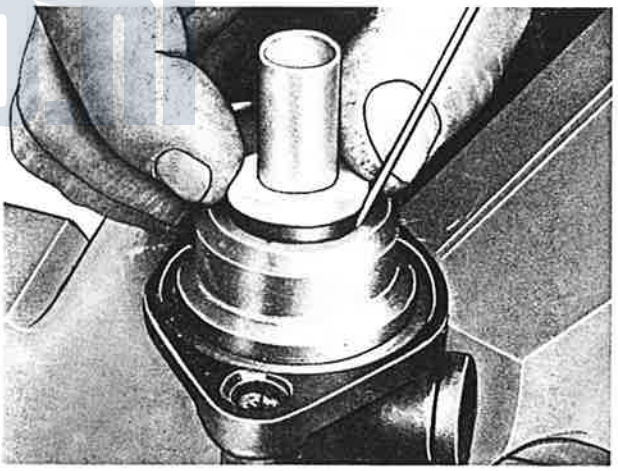
Plaats de hoofdremcilinder zodanig in de bankschroef dat de cilinderboring schuin naar beneden wijst. Breng een weinig ATE-remcilinderpasta in de cilinderboring en op de manchetten en tussenzuiger aan. Nu kan de tussenzuiger kompleet met drukveer en veerschotel in de cilinder worden gebracht.



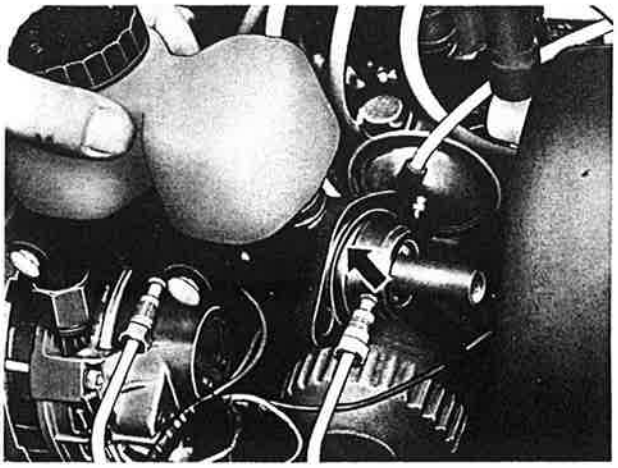
Plaats de hoofdremcilinder vertikaal. Breng een weinig ATE-remcilinderpasta op de manchetten en primaire zuiger aan. Breng de primaire zuiger kompleet met drukveer en veerschotel in de cilinder en druk de zuiger zover mogelijk naar onderen en breng de aanslagbout met de afdichting aan.
Smeer de as van de primaire zuiger licht in met siliconenvet. Smeer de groeven van de manchetten ook vol met siliconenvet.



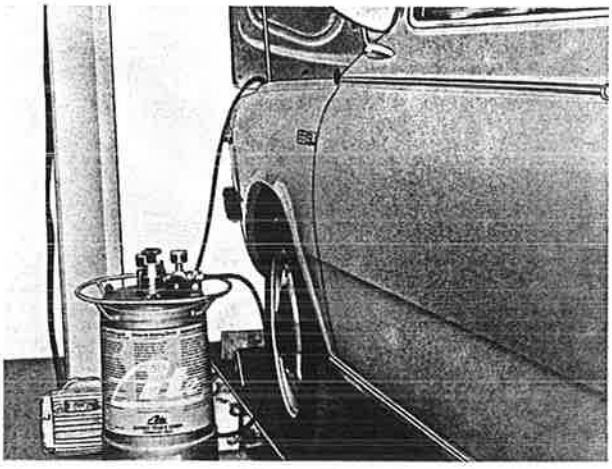
Breng de stalen lagerring aan. Plaats vervolgens de rubber manchet op de as van de zuiger, met de lippen naar voren gericht, en breng de manchet met de montagenaald op haar plaats.
Plaats vervolgens de nylon tussenring en de tweede rubber manchet (eveneens met de lippen naar voren gericht) in de cilinder. Tenslotte de aanslagring en borgring aanbrengen.



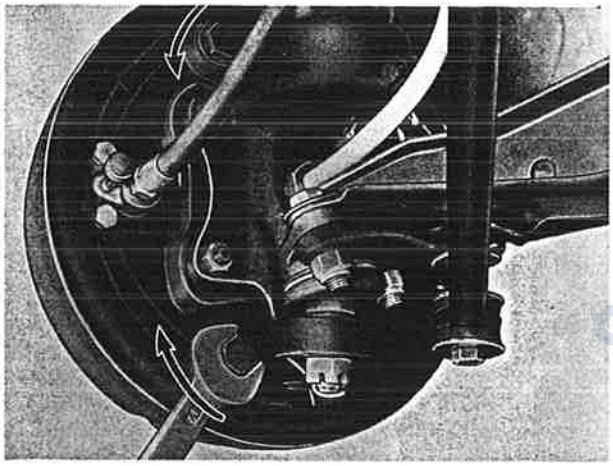
Breng de hoofdremcilinder op de rembekrachtiger aan; gebruik hierbij een **nieuwe** rubber afdichtring. Controleer de vrije (loze) slag van het rempedaal; deze moet 3-5 mm bedragen (gemeten bij het pedaalrubber). Zonodig de vrije slag met de stelbout corrigeren.
Sluit de remleidingen aan en vul het remsysteem met DAF-remvloeistof (specificatie SAE-J1703a).



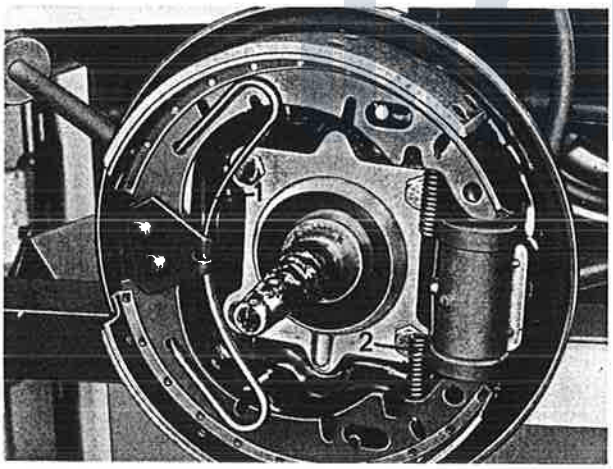
Printed in the Netherlands 04-72



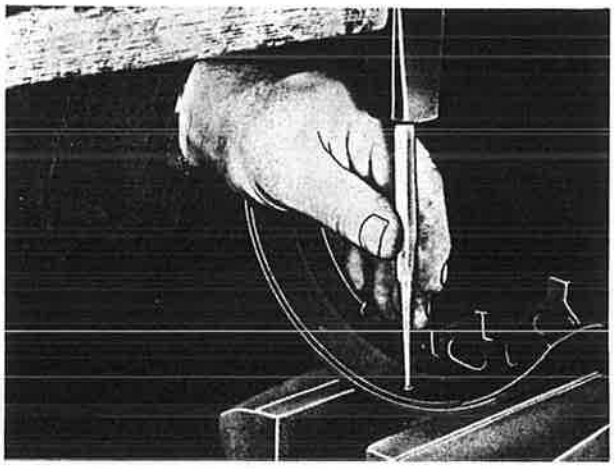
Ontlucht het systeem als volgt :
Trap enige malen op het rempedaal totdat er geen onderdruk meer in het systeem van de rembekrachtiger heerst. Sluit het ontluchtingsapparaat aan en ontlucht eerst de vooras en vervolgens de achteras; houdt deze ontluchtingsvolgorde aan daar anders de tussenzuiger in de hoofdremcilinder kan worden beschadigd.
Tenslotte de bedrading van de stoplichtschakelaar en de massakabel van de batterij weer aansluiten.
**Opmerking :** Indien bij het testen van de remmen blijkt dat de rembekrachtiger niet goed werkt (zie pag. 6-17) dan moet de complete rembekrachtiger worden vervangen.



**Vervangen van de remvoering rondom inclusief revideren of vervangen van de hoofdremcilinder en alle wielremcilinders en vervangen van de remvloeistof (66 de Luxe modellen). 6.10.035.3**
Vervang de achterwielremvoeringen en revideer de achterwielremcilinders, zie 6.10.030.3.
Breng de brug omhoog, verwijder de steun onder de achteras en plaats deze steun onder de voorste motordrager. Laat de brug zover zakken tot de wielen vrij hangen, merk de wielen t.o.v. de remtrommels en verwijder de wielen. De remschoenen van de voorwielen geheel terugstellen. Verwijder de stofdop (voor linkerwiel : kompleet met meenemer voor kilometertellerkabel).
Verwijder de opsluitmoer en neem de remtrommel af.



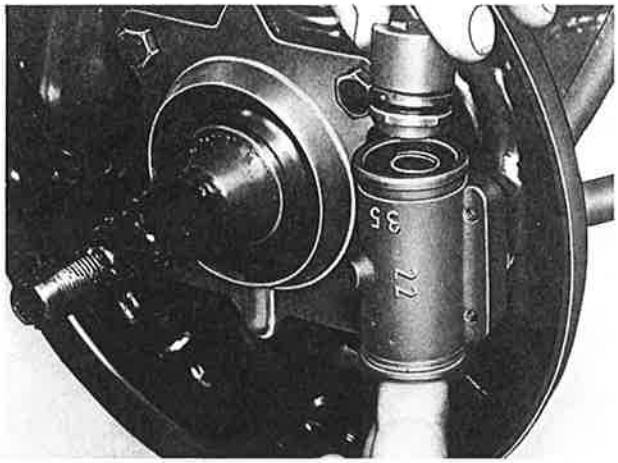
De veer (1) verwijderen en de remschoenen afnemen.
De zuigers uit de wielremcilinder verwijderen. De wielremcilinder reinigen met een pluisvrije doek en de boring controleren op groeven of roestvorming. Bij roestvorming of groeven moet de complete wielremcilinder worden vernieuwd. Alleen de uiteinden van de boring mag met leppapier worden bijgewerkt.



Verwijder van de vier remschoenen de remvoeringklinknagels met een passende drijver of klinkmachine. De remschoenen goed ontroesten en nieuwe remvoering opklinken.
Plaats, indien het wielremcilinderhuis in goede staat verkeert, altijd nieuwe rubber manchetten op de wielremcilinderzuigers en smeer het zuigeroppervlak licht in met ATE-pasta. Maak de groeven voor de stofhoezen in de wielremcilinders goed schoon en smeer de boring licht in met ATE-pasta.

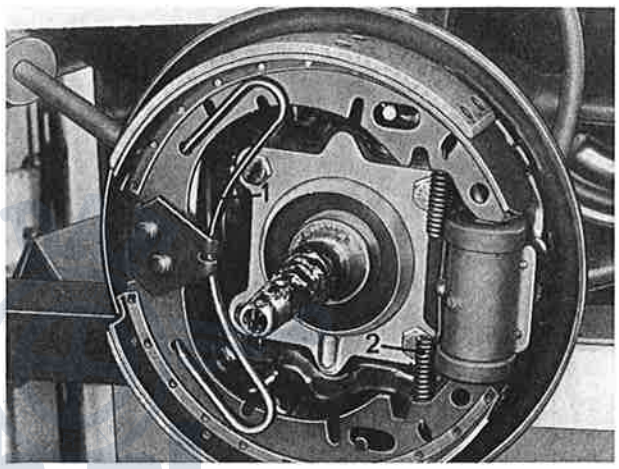
Het veereinde met de kleinste diameter in één van de zuigers plaatsen en vervolgens de zuigers al draaiend (eventueel m.b.v. een koperen of nylon naald met afgerond uiteinde) in de cilinder brengen (de ontluchtingsschroef openen).

**Let op :** de zuigers niet te ver in de cilinder drukken, daar anders de rubber manchetten door de remvloeistoftoevoerboring worden beschadigd.



---

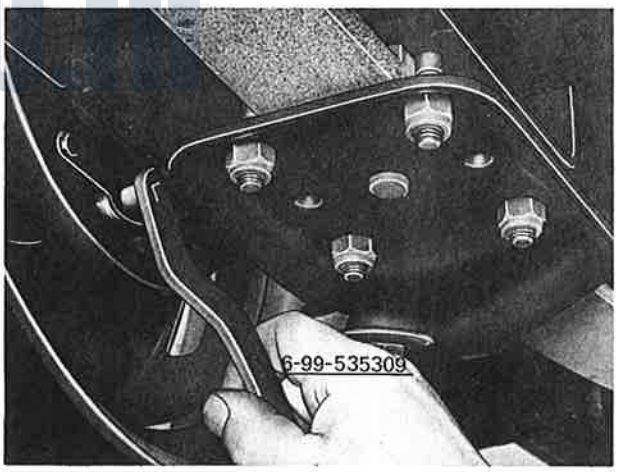
Breng de remschoenen en de beide veren aan. Let hierbij op de juiste stand van de trekveer (2); het middenstuk van de veer moet tegen het wielremcilinderhuis komen te rusten.
Breng de naaf met remtrommel aan. Stel de wiellagers zodanig af dat de borgring achter de stelmoer nog juist heen en weer kan worden geschoven. Borg de stelmoer d.m.v. een passende doorslag.
Breng de beide wielen weer aan en verwijder de steun.
Revideer de hoofdremcilinder; zie hiervoor 6.10.030.3.
De hoofdremcilinder van de 66 de Luxe modellen heeft alleen een andere primaire zuiger.
Breng de hoofdremcilinder aan en ontlucht het remsysteem; zie hiervoor ook 6.10.030.3.




---

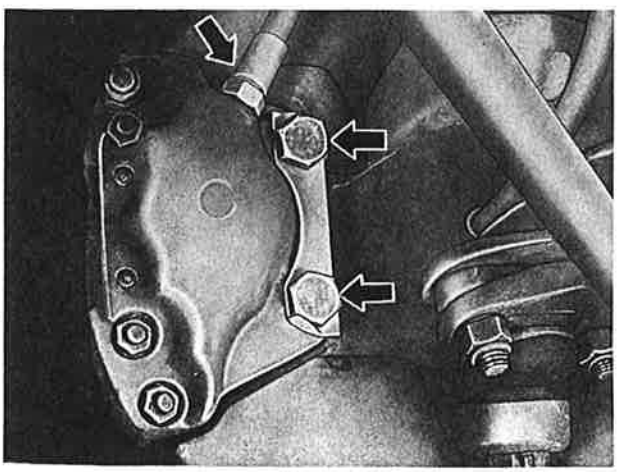
**Revideren van beide remblokhouders alsmede het vervangen en/of revideren van beide remschijven en het controleren van de achterwielremvoeringen.** **6.10.060.4**

De auto op de brug plaatsen en de wielmoeren lossen. De voorwielen t.o.v. de naaf merken. De remschoenen van de achterwielen geheel terugstellen. Bij alle wielen de ontluchtingsnippels op gangbaarheid controleren. Eventueel inspuiten met penetreerolie.

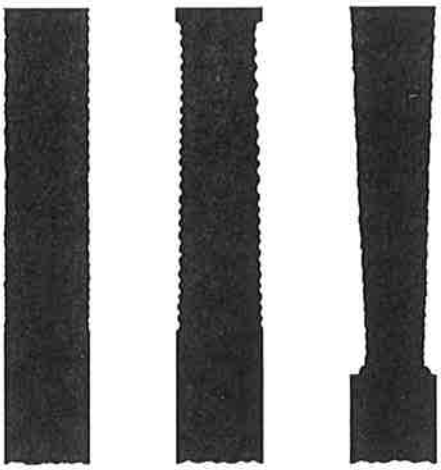



---

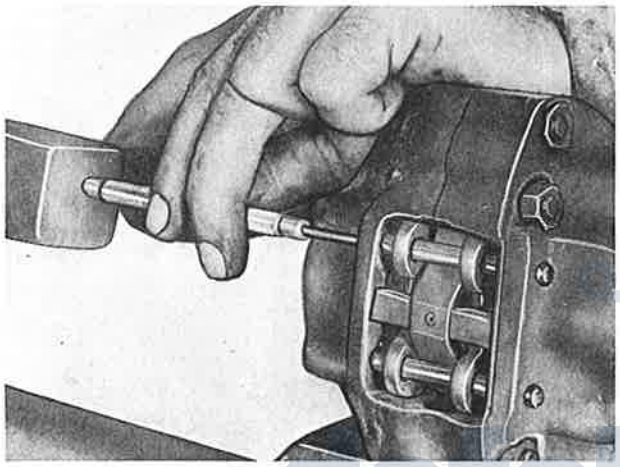
Plaats een steun onder de voorzijde van de wagen, laat de brug iets zakken en verwijder het linker voorwiel.
Draai de flexibele remleiding bij de remblokhouder een kwart slag los en verwijder de bevestigingsbouten van de remblokhouder. Draai de remblokhouder van de flexibele remleiding af en dicht de vrij gekomen openingen af. Verwijder de naaf met schijf. Handel evenzo met het rechter voorwiel.
Plaats de naaf op een wiel en verwijder de vier bevestigingsmoeren van de schijf. Tik met een koperen of plastic hamer de schijf van de naaf en ontroest de pasrand.



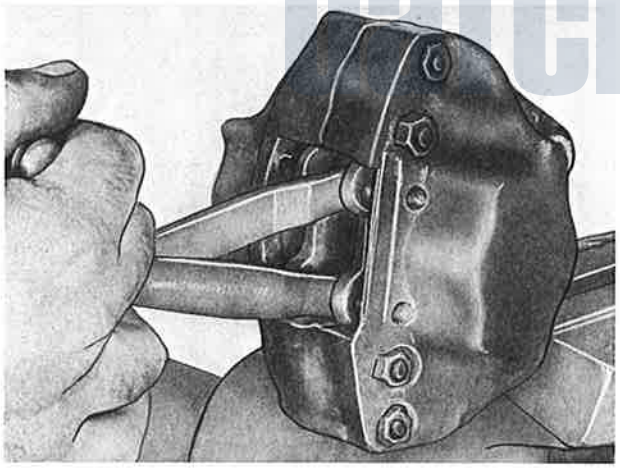
defelub.hu



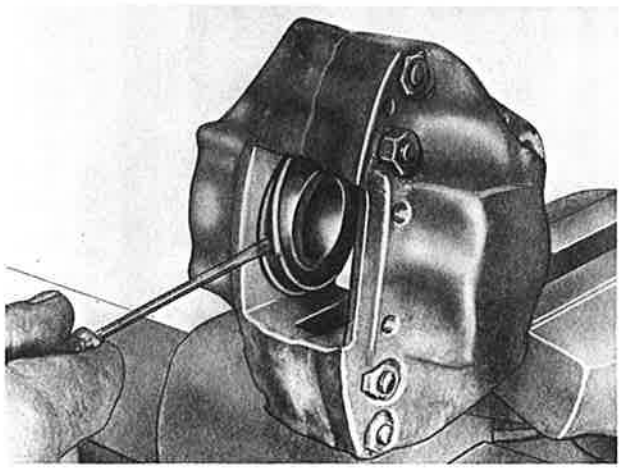
Monteer de nieuwe of gerevideerde schijf op de naaf.
Indien de schijf wordt geslepen mag maximaal 1 mm van de schijf worden afgenomen. De minimale schijfdikte bedraagt 9,5 mm. Het dikteverschil over de remvlakken mag max. 0,02 mm bedragen bij een ruwheid van mu. Het is noodzakelijk dat of **beide** schijven worden **geslepen** of **beide** schijven worden **vernieuwd.** Indien slechts één schijf wordt vernieuwd zal de auto later bij het remmen scheef trekken !



Plaats een remblokhouder in de bankschroef (altijd spanplaten gebruiken), en wel zodanig dat de ontluchtingsnippel zich **boven aan** bevindt. Deze stand komt met de gemonteerde situatie overeen, wat het afstellen etc. vereenvoudigt.
Verwijder de beide stiftpennen met een passende drijver. De kruisveer kan nu worden uitgenomen.



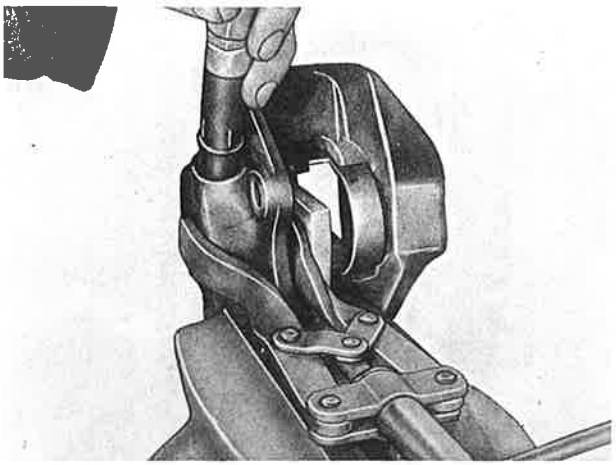
Verwijder de beide remblokken met trekhaak 6-99-535571.



Verwijder de klemringen en de stofkappen.

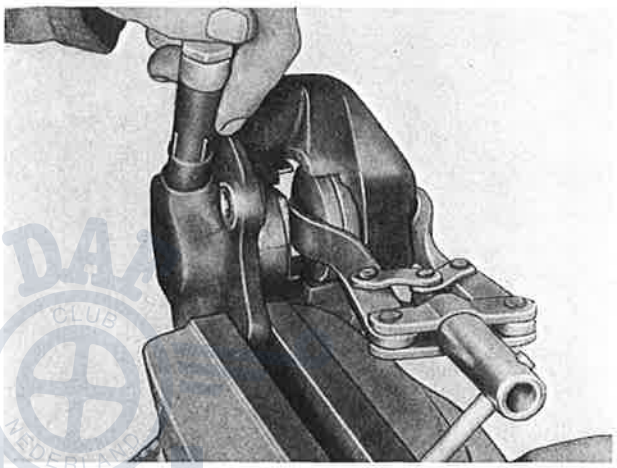
DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

Eén zuiger met de tang 6-99-535572 vasthouden. Ter bescherming van de andere zuiger een ca. 8 mm dikke houten plaat aanbrengen en de klemring plaatsen. Vervolgens de zuiger met perslucht verwijderen (voorzichtig; 10 atm. druk geeft een kracht van ca. 250 kg).
Mocht de zuiger op deze wijze niet te verwijderen zijn, dan moet de complete remblokhouder worden vernieuwd.



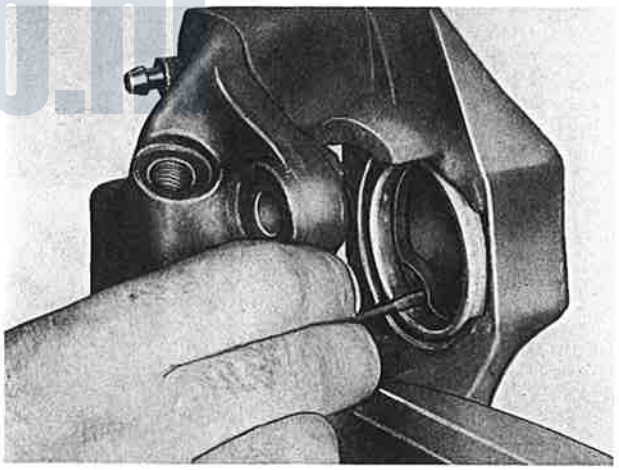
---

De vrij gekomen opening afdichten met de zelf aan te maken afdichtplaat (zie pag. 6-7) voorzien van de bestaande rubber ring. De plaat vastklemmen met tang 6-99-535572 en de klemring en houten plaat aanbrengen. Vervolgens ook de tweede zuiger met de perslucht verwijderen.



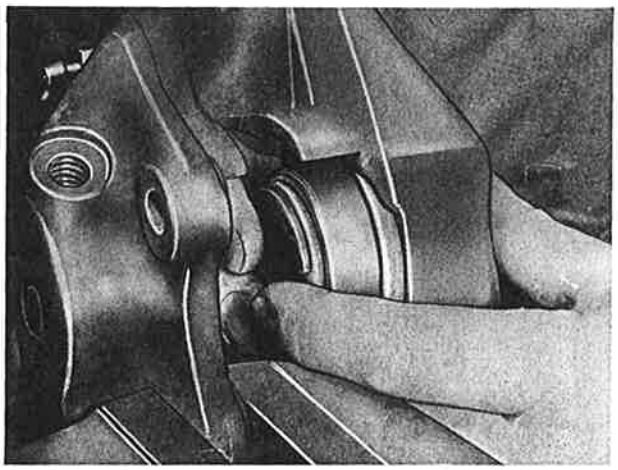
---

Verwijder de afdichtringen met een nylon of houten stift; de boring van de remblokhouder zou anders kunnen worden beschadigd.
Reinig de remblokhouder en zuigers in spiritus en blaas droog met perslucht.
Controleer de cilinderboringen en zuigers zorgvuldig op beschadigingen. De oppervlakken mogen **niet** worden gelept. Bij beschadigingen steeds de onderdelen vernieuwen.
Maak het aanlegvlak van de zuiger schoon met schuurpapier op een vlakplaat.
Breng nieuwe afdichtringen aan en voorzie de zuigers en cilinders van een weinig ATE-remcilinderpasta.



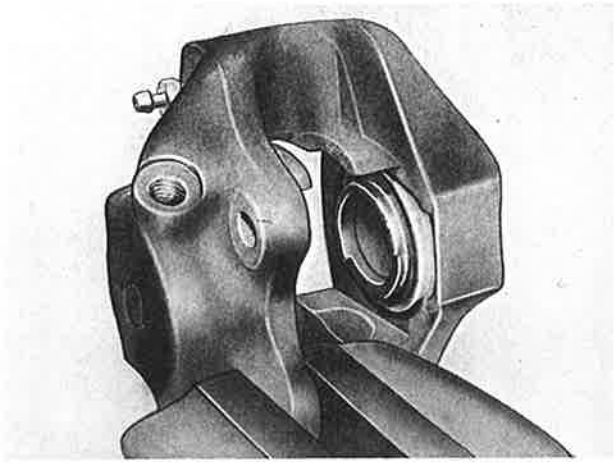
---

De zuigers voorzichtig en in de ongeveer juiste stand (zie volgende afbeelding) in de cilinderboring drukken; de remblokken moeten er later nog juist passend tussen gaan ! De zuigers kunnen later eventueel nog iets naar achteren worden gedrukt.



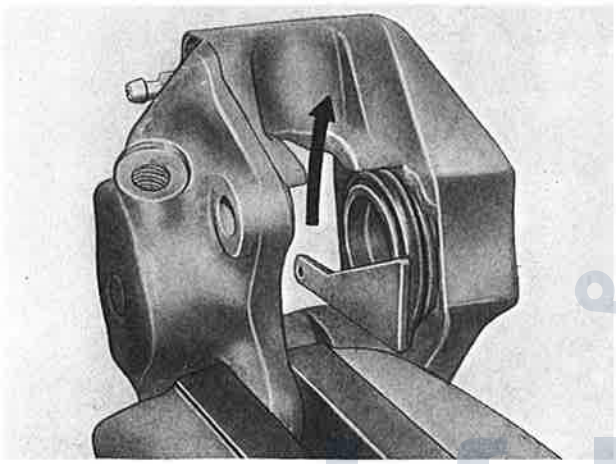
daf-club.nl

Printed in the Netherlands 04-72



Juiste stand van de zuiger in de houder.
De denkbeeldige lijn door de randen van het weggenomen gedeelte moet ongeveer in de lijn liggen met de boring voor de onderste stiftpen.

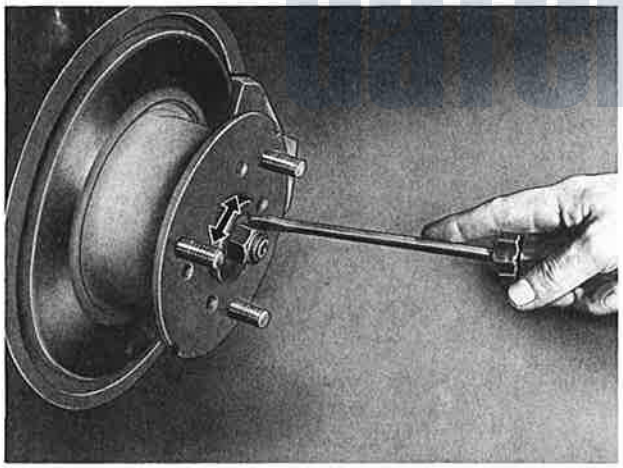
---



De binnenzijde van de stofkap rijkelijk insmeren met ATE-remcilinderpasta. Vervolgens de stofkap en klemring aanbrengen. Let er op, dat de stofkap goed in de groeven van de zuiger en de remblokhouder ligt en de klemring overal zover mogelijk naar achteren is gedrukt. Controleer de stand van de zuiger met het kaliber.
De zuiger kan zonodig met tang 6-99-535573 in de juiste stand worden gedraaid.

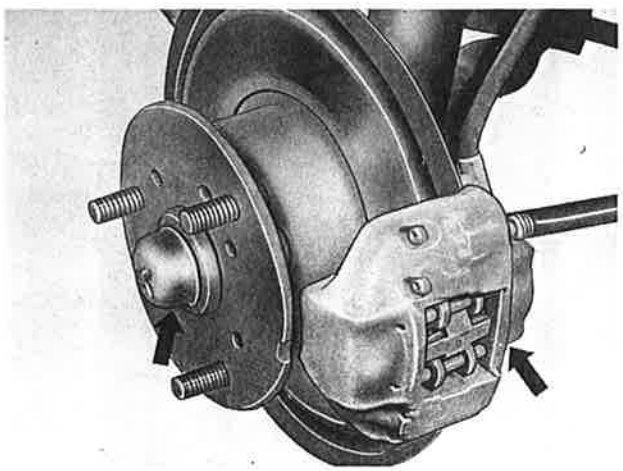
DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

---



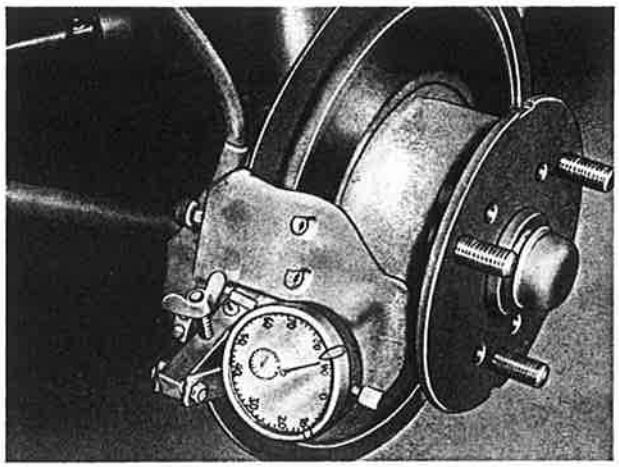
Reinig de schermplaat en breng de naaf met schijf aan. Stel de wiellagers zodanig af dat de borgring achter de stelmoer nog juist heen en weer kan worden geschoven.

---



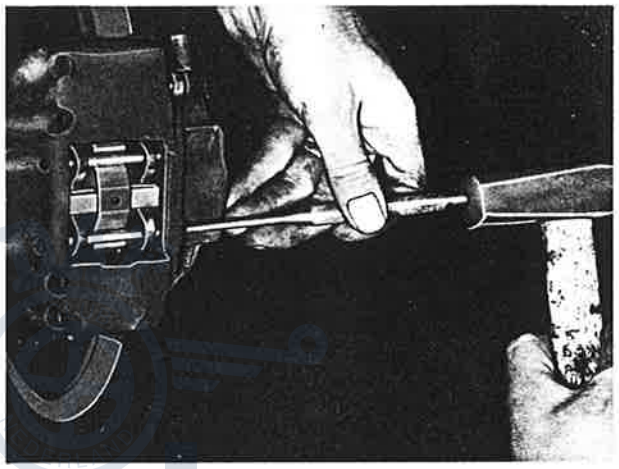
Sluit de flexibele remleiding op de remblokhouder aan en zet de remleiding vast met een aanhaalmoment van 0,8-1,1 kgfm (5,8-8,0 ft.lbs).
Monteer de remblokhouder met de twee tapbouten.
**Opmerking :** Bij het aanbrengen van de remblokhouders moet er op worden gelet, dat de linker remblokhouder niet met de rechter remblokhouder wordt verwisseld. De ontluchtingsschroef moet zich aan de **bovenzijde** bevinden.

Controleer de remschijf op slingering. De slingering mag max. 0,20 mm bedragen. Is de slingering hoger dan 0,15 mm dan verdient het aanbeveling de schijf een halve slag op de naaf te verplaatsen en de meting nogmaals te doen. Vergeet vooral niet de stelmoer te borgen !
Borg de tapbouten met de borgplaat.
Breng de remblokken op hun plaats. De remblokken moeten juist passend tussen remschijf en zuiger kunnen worden gemonteerd.



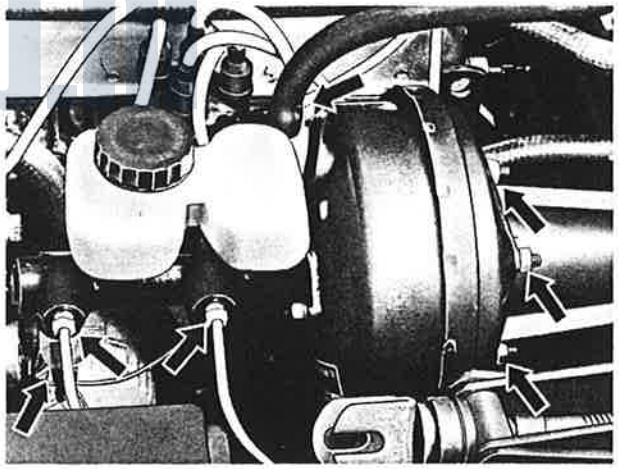
---

Nieuwe stiften en kruisveer aanbrengen en de stiften met de slaghuls op hun plaats tikken.
Breng de beide wielen weer aan en verwijder de steun.
Zet de wielmoeren vast met een aanhaalmoment van 8-9 kgfm (58-65 ft.lbs) en breng de wieldoppen aan.
Controleer de achterwielremmen en ontlucht het voorwielremcircuit; zie hiervoor 6.10.030.3.



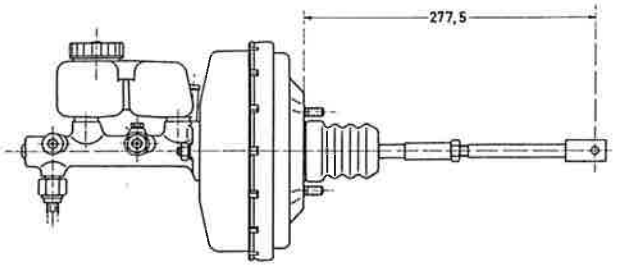
---

**Vervangen van de ATE-rembekrachtiger. 6.15.040.3**
Open de motorkap, neem de massakabel los en verwijder de draden van de stoplichtschakelaar.
Plaats een bakje onder de hoofdremcilinder en neem de twee remleidingen bij de hoofdremcilinder los. Dicht de vrij gekomen openingen af. Verwijder de twee bevestigingsbouten en neem de hoofdremcilinder van de rembekrachtiger.
Maak de drukstang van de rembekrachtiger bij het rempedaal los. Maak de vacuumslang bij de rembekrachtiger los. Verwijder de vier bouten en neem de rembekrachtiger van de steun.

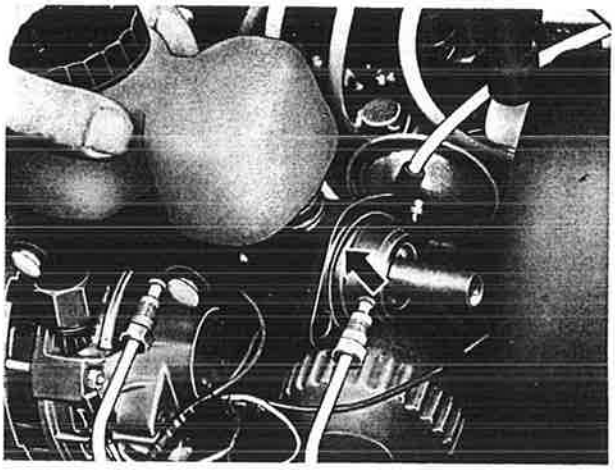


---

Verwijder het verlengstuk van de defecte rembekrachtiger en breng deze op de nieuwe rembekrachtiger aan. Stel het verlengstuk op de juiste lengte af. Deze afstand bedraagt 277,5 ± 1 mm, gemeten vanuit het hart gat in de gaffel van het verlengstuk tot de rand van de aansluitflens op de rembekrachtiger.




Printed in the Netherlands 04-72



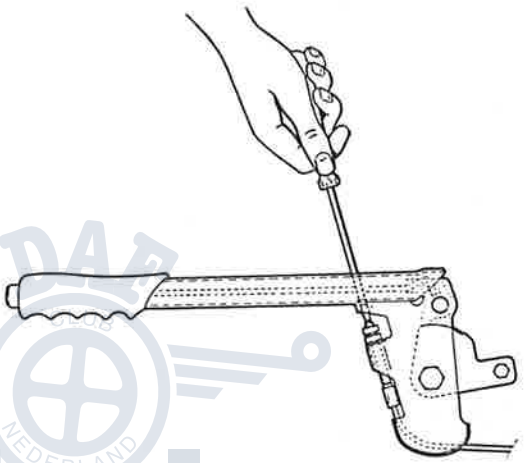
Bevestig de rembekrachtiger op de steun en zet de drukstang bij het rempedaal vast; bij het plaatsen van de rembekrachtiger er op te letten dat de gaffel om het rempedaal valt.
Breng de hoofdremcilinder op de rembekrachtiger aan; gebruik hierbij een **nieuwe** rubber afdichtring.
Sluit de remleidingen, de vacuumslang en de bedrading van de stoplichtschakelaar aan.
Ontlucht het remsysteem; zie hiervoor 6.10.030.3.
Maak de massakabel vast en sluit de motorkap.

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

# 20 VOET- EN HANDREMBEDIENING

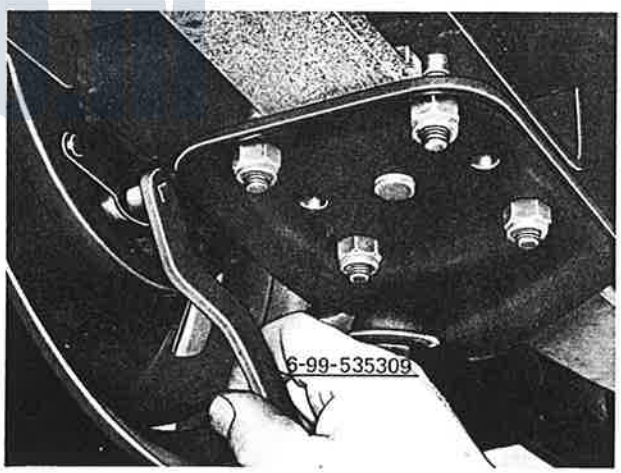
**Afstellen van de handrem.** **6.20.010.2**

Stel de wielremmen goed af, (zie 6.20.020.2).
De afstelling geschiedt op de handremhefboom.
Schuif de rubber manchet terug en plaats een schroevedraaier in de gleuf op het schroefdraadeinde van de handremkabel.
Nadat de borgmoer is losgedraaid, kan de stelmoer met behulp van een steeksleutel losser of vaster worden gesteld. De handrem moet zodanig worden afgesteld, dat bij de vijfde „klik" van de hefboom de achterwielen, bij een opgekrikte auto, niet meer met de hand kunnen worden verdraaid.



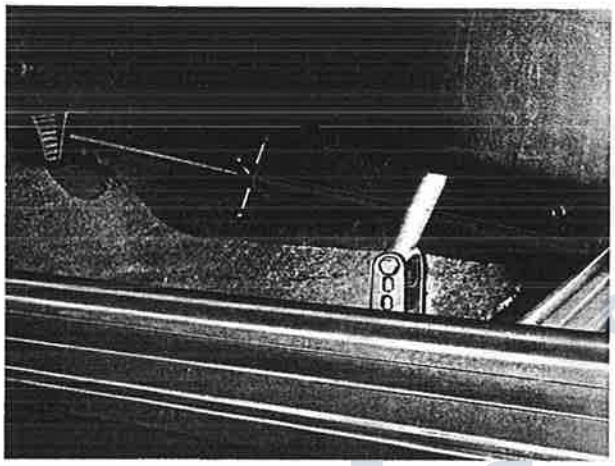
**Afstellen van de voetrem.** **6.20.020.2**

**Voorwiel :** Bij de voorwielremmen van de DAF 66 de Luxe geschiedt de afstelling als volgt : door de stelbouten van de wielremcilinder **af te draaien** gaan de remschoenen naar **buiten** en door de stelbouten naar de wielremcilinder **toe te draaien** gaan de remschoenen naar **binnen.**
De overige DAF 66-uitvoeringen hebben op de voorwielen **automatisch** nastelbare schijfremmen.
**Achterwiel :** De achterwielremmen worden als volgt gesteld : door met sleutel nr. 6-99-535309 de stelbout **rechtsom** te draaien gaan de remschoenen naar **buiten** en door de stelbout **linksom** te draaien gaan de remschoenen naar binnen.

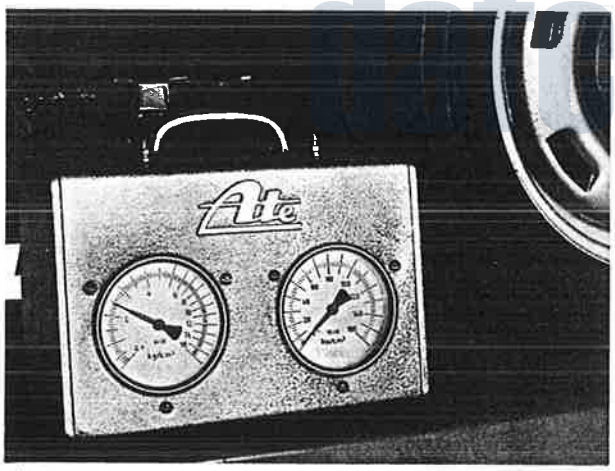



Printed in the Netherlands 04-72

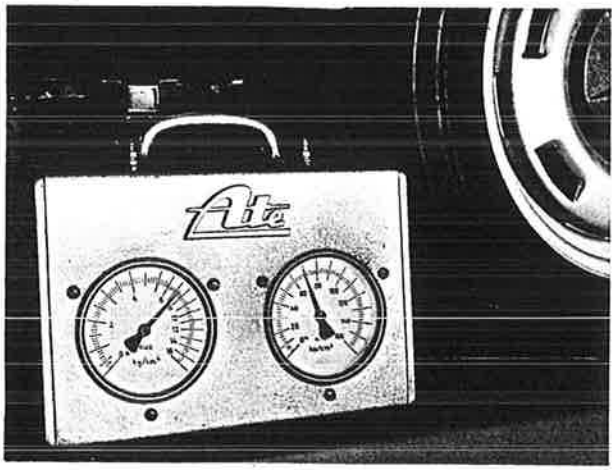
# HET BEPROEVEN VAN DE DRUK IN HET REMSYSTEEM



**Algemeen**
Diverse komponenten van het remsysteem, zoals restdrukventiel en stoplichtschakelaar, moeten bij een bepaalde druk in werking treden. Bovendien moet het remsysteem absoluut lekvrij zijn.
Met een testapparaat kan de lage druk, de hoge druk, de stoplichtschakelaar en de restdruk worden gecontroleerd. Bij de DAF 66 moet het apparaat op de ontluchting van één der voorwielen worden aangesloten.
Het testapparaat wordt met de passende aansluitnippel, koppelingskop en het tussenstuk op de vrijgekomen opening in de wielremcilinder aangesloten.
Alvorens onderstaande tests worden uitgevoerd moet het remsysteem eerst enige malen in werking worden gesteld en zonodig het remsysteem en het testapparaat worden ontlucht.

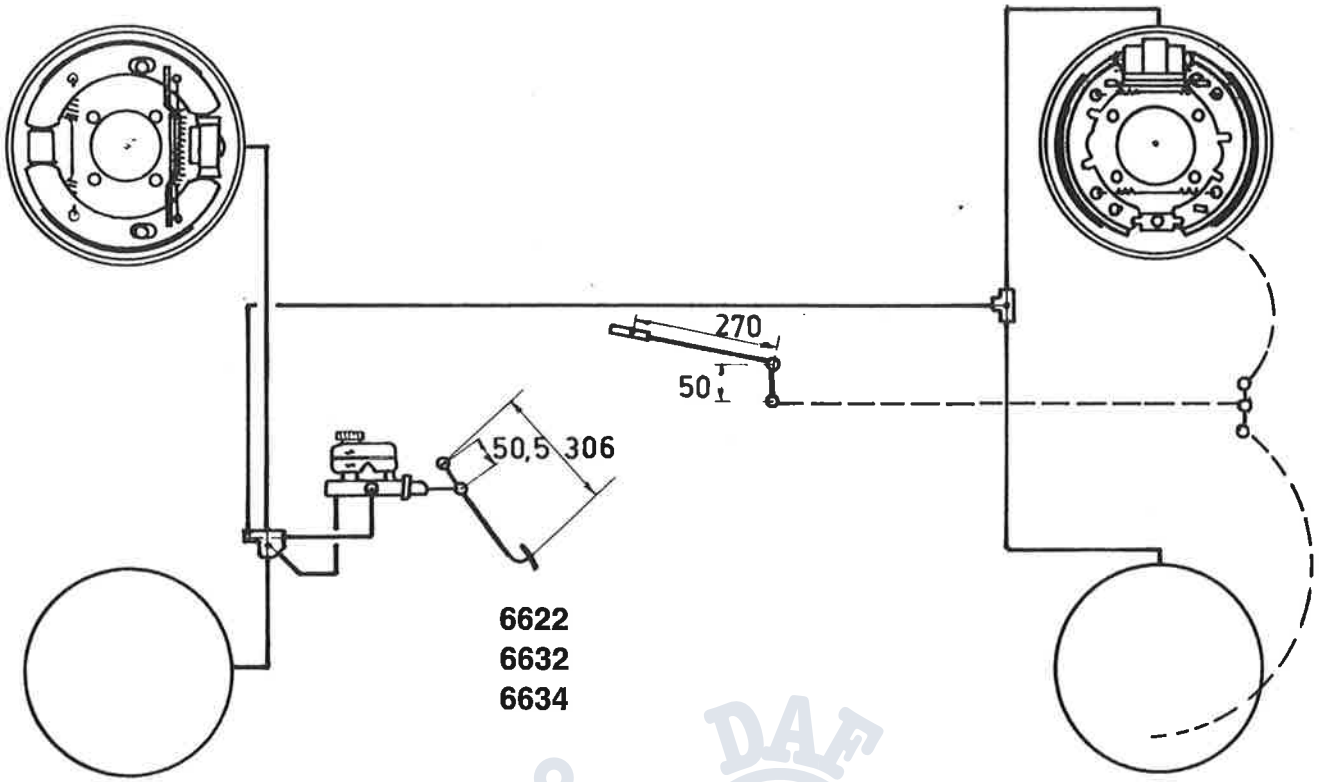


Bij het testen van het remsysteem moet onderstaande volgorde worden aangehouden.
**Testen van de lage druk.**
Met het rempedaal-vastzetapparaat langzaam een druk van 2-5 kg/cm² in het remsysteem opbouwen. De ingestelde druk moet constant gehandhaaft blijven. Het remsysteem moet ca. 5 min. op deze lage druk blijven staan. Gedurende de test mag de auto of testapparaat niet worden aangeraakt. Zelfs de geringste beweging aan het rempedaal, remslangen of van het testapparaat geven een verandering in de aanwijzing van de lagedrukmanometer terwijl er toch van lekkage geen sprake behoeft te zijn.
**Testen van de stoplichtschakelaar.**
De stoplichten moeten tussen 3 en 6 kg/cm² beginnen te branden en bij hogere druk blijven doorbranden.

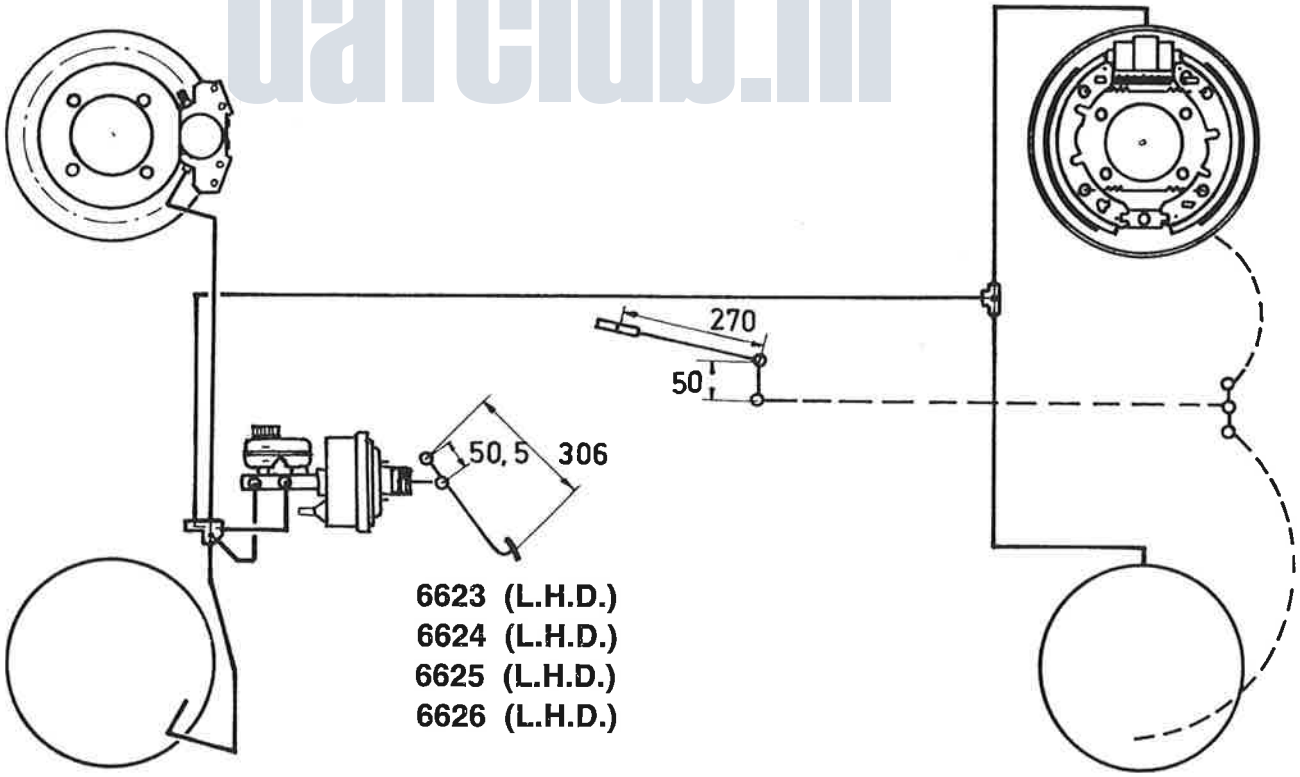


**Het testen van de hoge druk.**
Met het rempedaal-vastzetapparaat een druk van 50-80 kg/cm² in het remsysteem opbouwen. De ingestelde druk mag binnen 10 minuten hoogstens 10% zakken. Het testen van de hoge druk moet bij auto's met een rembekrachtiger eenmaal zonder en eenmaal met draaiende motor op bedrijfstemperatuur worden uitgevoerd.

**Testen van de bodemklep (restdrukventiel) in hoofdremcilinder (alleen DAF 66 Luxe).**
Verwijder het rempedaal-vastzetapparaat. Nu moet de lagedrukmanometer met een druk van 0,5-1,2 kg/cm² aangeven. Na ca. 5 minuten moet de restdruk nog minimaal 0,5 kg/cm² bedragen.
Daalt de restdruk beneden 0,5- kg/cm², terwijl bij de eerder gedane lagedruk-test geen lekkage in het hydraulische systeem was geconstateerd, dan moet het restdrukventiel worden vernieuwd.



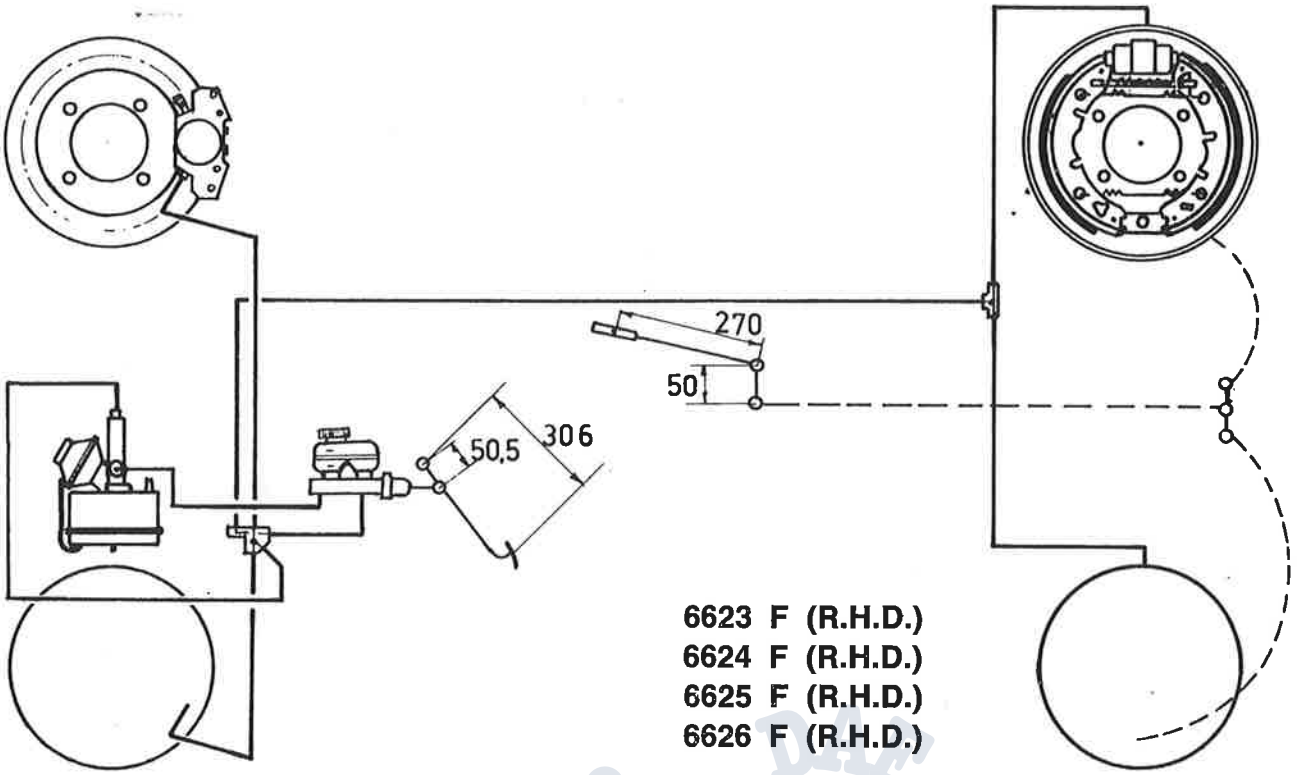

**6622**
**6632**
**6634**




**6623 (L.H.D.)**
**6624 (L.H.D.)**
**6625 (L.H.D.)**
**6626 (L.H.D.)**

dafclub.nl

Printed in the Netherlands 04-72




**6623 F (R.H.D.)**
**6624 F (R.H.D.)**
**6625 F (R.H.D.)**
**6626 F (R.H.D.)**

dafclub.nl

## TECHNISCHE GEGEVENS REMINSTALLATIE

### a. DAF 66 de Luxe met trommelremmen rondom.

| | | |
|---|---|---|
| Maximum remvermogen voetrem | : | 8 m/sec.² bij 60 km/h volbelast bij 40 kgf pedaaldruk |
| Maximum remvermogen handrem | : | 3,2 m/sec.² bij km/h volbelast |

| **Voetrem :** | | **Vooras :** | **Achteras :** |
|---|---|---|---|
| Remtype | : | Simplex 200 ø × 40 | Simplex 178 ø × 32 |
| Diameter wielremcilinder | : | 22,2 mm | 15,87 mm |
| Voeringopp. per as | : | 315 cm² | 180 cm² |
| Voeringtype | : | Don 202 | Don 202 |
| Voeringdikte | : | 4 mm | 4,5 mm |
| Nuttige voeringdikte | : | 2 mm | 2 mm |

**Tandemhoofdremcilinder :**

| | | |
|---|---|---|
| Boring × slag | : | 17,46 × 27 mm |
| Slagverdeling | : | 18,5/8,5 mm |
| | | Restdrukventiel in voorcircuit |
| Slag rempedaal (maximaal) | : | 163 mm |
| Remvloeistof | : | SAEJ-1703a |
| Inhoud remsysteem | : | Ca. 350 cm³ |

**Handrem :**

| | | |
|---|---|---|
| Werking | : | mechanisch, op de achterwielen |
| Vrije slag handrem | : | minimaal 3 tanden |
| Totale overbrengingsverhouding | : | 1 : 64 (vooruit rijdend) |

### b. DAF 66 Super Luxe, Coupé en Marathon met trommelremmen op de achteras, schijfremmen op de vooras en rembekrachtiging (L.H.D.-uitvoering).

| **Voetrem :** | | **Vooras :** | **Achteras :** |
|---|---|---|---|
| Remtype | : | Schijfrem L44K | Simplex 178 ø × 32 |
| Diameter wielremcilinder | : | 44 mm | 15,87 mm |
| Maximum zuigerslag | : | 0,75 mm | 3,2 mm |
| Schijfdiameter | : | 248 mm | —— |
| Schijfdikte : nieuw | : | 10,5 mm | —— |
| geslepen (minimaal) | : | 9,5 mm | —— |
| Voeringopp. per as | : | 80 cm² | 180 cm² |
| Voering type | : | DAN Block 814 GG | Don 202 |
| Voeringdikte (nieuw) | : | 10 mm | 4,5 mm |
| Nuttige voeringdikte | : | 8 mm | 2 mm |

**Rembekrachtiger :**

| | | |
|---|---|---|
| Type | : | T51-6"-E |
| Versterkingsfactor | : | 1,65 |

**Tandemhoofdremcilinder :**

| | | |
|---|---|---|
| Boring × slag | : | 20,64 × 27 mm |
| Slagverdeling | : | 18,5 / 8,5 mm |
| Geen restdrukventiel. | | |

**Handrem :**

De handrem is gelijk aan die van de DAF 66 Luxe.

dafclub.nl

Printed in the Netherlands 04-72

**c. DAF 66 Super Luxe, Coupé en Marathon in R.H.D.-uitvoering.**

Bij de R.H.D.-uitvoering wijkt de reminstallatie op de volgende punten van de L.H.D.-uitvoering af :

| | | |
|---|---|---|
| Maximum remvermogen voetrem | : | 9 m/sec.$^2$ bij 60 km/h volbelast bij 30 kgf pedaaldruk |
| Rembekrachtiging alléén op de vooras. | | |
| Diameter achterwielremcilinder | : | 20,64 mm |

**Rembekrachtiger :**

| | | |
|---|---|---|
| Type | : | 6" Remote Servo met 0,7" slave cilinder |
| Versterkingsfactor | : | 2,15 |

**Tandemhoofdremcilinder :**

| | | |
|---|---|---|
| Boring × slag | : | 20,64 × 27 mm |
| Slagverdeling | : | 16 / 11 mm |
| Geen restdrukventiel. | | |

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

# INHOUD

Page

**05 Voorvering**

Vervangen van een torsiestaaf . . . . 7 - 3
Afstelling van een torsiestaaf . . . . . 7 - 5
Vervangen van een wielarm . . . . . 7 - 5
Vervangen van een reactiearm . . . . 7 - 5
Vervangen van een stabilisatorstang . . . 7 - 6
Vervangen van het brugstuk van de torsiestaven . . . . . 7 - 6
Vervangen van tussenlegrubbers van brugstuk 7 - 6
Vervangen van een stelarm of stelbout van de torsiestaaf . . . . . 7 - 7
Vervangen van een fuseekogel . . . . 7 - 7

**10 Achtervering**

Vervangen van een bladveer . . . . . 7 - 9

**15 Schokdempers**

Vervangen van een fuseeschokdemper . . 7 - 10
Revideren van een voorschokdemper . . . 7 - 11
Vervangen van een achterschokdemper . . 7 - 14

**20 Voorwielen en voorwielnaven**

Vervangen van een voorwielnaaf en lagers . 7 - 15
Controleren van een voorwielremschijf . . 7 - 16

**25 Achterwielen en steekassen**

Vervangen van een steekas met lagers . . 7 - 18
Vervangen van de verbindingsas . . . . 7 - 20

**30 Stuurinrichting**

Vervangen van de stuuras . . . . . 7 - 21
Vervangen van het stuurslot . . . . . 7 - 22
Revideren of vervangen van het stuurhuis . 7 - 23

**35 Wieluitlijning**

Voorbereidende werkzaamheden . . . . 7 - 28
Afstelling sporing van de voorwielen . . . 7 - 29
Afstellen van de sporing van de voorwielen en controleren van de sporing van de achterwielen . . . . . 7 - 29
Controleren van alle wielstanden . . . . 7 - 29

**Technische gegevens** . . . . . 7 - 33

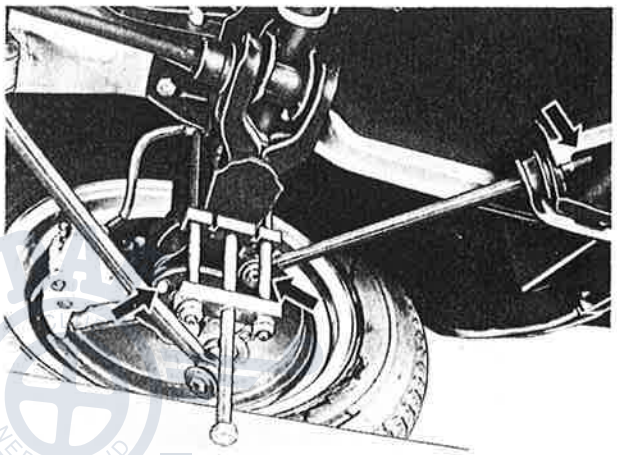
DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

Printed in the Netherlands 04-72

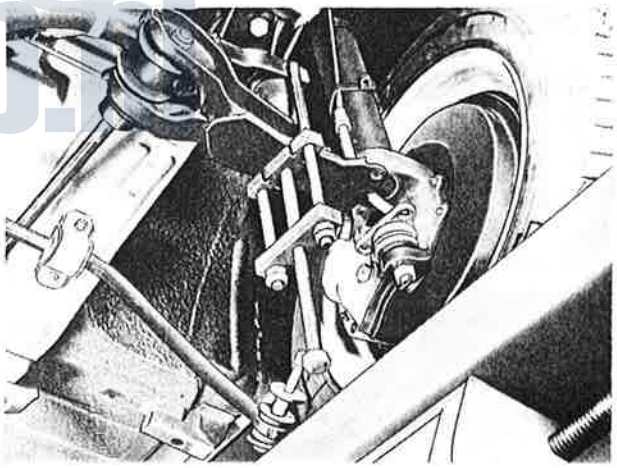
# 05 VOORVERING

**Vervangen van een torsiestaaf** **7.05.090.3**

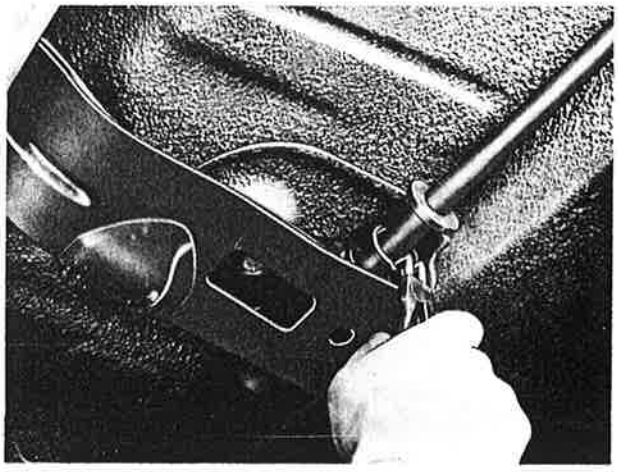
De auto op de hefbrug plaatsen en de stabilisatorstang aan de uiteinden losnemen.
De moeren van de wielarm en de reactiearm verwijderen. De klembeugel (spec. gereedschap 7-99-535568) instellen en in de daarvoor bestemde gaten ter hoogte van het aanslagrubber haken. De klembeugel zodanig aanbrengen dat het drukblok tegen het daarvoor bestemde drukvlak van de wielarm rust, en vervolgens de schroefspindel zover indraaien totdat het geheel geklemd is om de wielarm.
Een steun plaatsen onder de variomatic-ventilatiekoker, waarbij een blok hout tussen de bovenkant van de steun en de koker moet worden gelegd om indeuken te voorkomen.



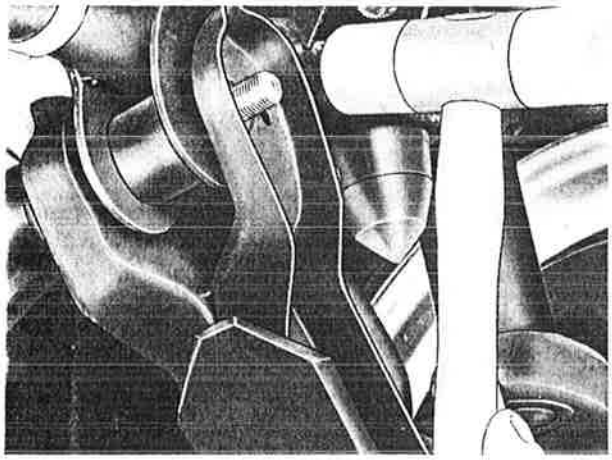
Brug laten zakken tot het voorwiel juist vrijkomt. Reactiearm en fuseeschokdemperbevestigingsbouten verwijderen. Het wiel naar buiten duwen en de draadspindel helemaal uitdraaien; de spanning op de torsiestaaf is nu volledig opgeheven.



De stofring achter op de torsiestaaf terugschuiven en de zich daarachter bevindende borgring verwijderen.

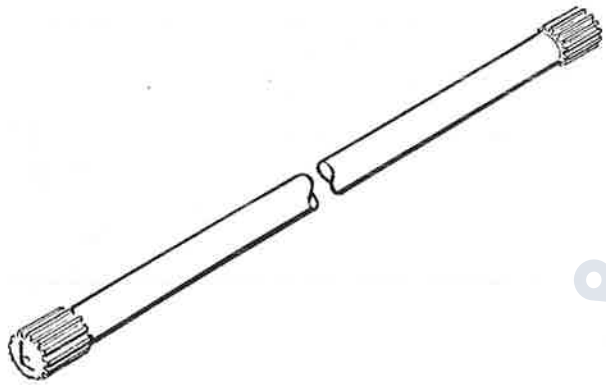


Printed in the Netherlands 04-72



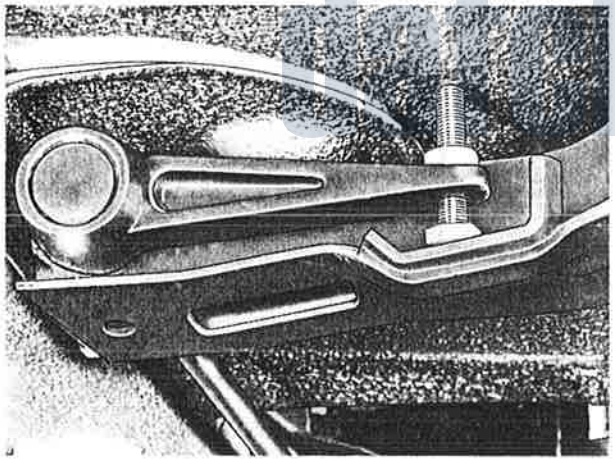
Hierna de torsiestaaf compleet met de stelarm naar achter uitnemen. Dit kan gebeuren door de wielarmbout met een kunststof hamer naar achter te tikken.
Bij het uitnemen en aanbrengen van een torsiestaaf mag **nooit** een tang worden gebruikt om de staaf vast te houden. Iedere uitwendige beschadiging van de torsiestaaf kan tot vroegtijdige breuk leiden en is derhalve ontoelaatbaar. Beschadigde torsiestaven moeten door nieuwe worden vervangen.

---



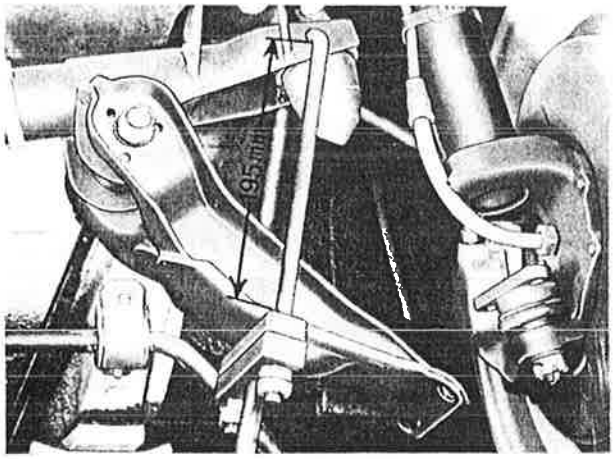
Het is altijd noodzakelijk, dat bij montage van torsiestaven wordt gelet op de aanduiding L (links) (onderdeelnummer 892600) en R (rechts) (onderdeelnummer 892601), dat op de kop van de staaf staat ingeslagen en naar voren gericht gemonteerd moet worden. Bovendien is op het andere uiteinde een kleurcode aangebracht die naar achter gericht gemonteerd moet worden.
groen = links; rood = rechts. De torsiestaven zijn nl. voorgetordeerd, om welke reden het verwisselen van links en rechts ontoelaatbaar is.

---



De stofring en borgring overzetten op de nieuw te monteren torsiestaaf en de splines invetten. De stelbout van de stelarm zover indraaien totdat de stelmogelijkheid naar boven en naar beneden ongeveer gelijk blijft.

---

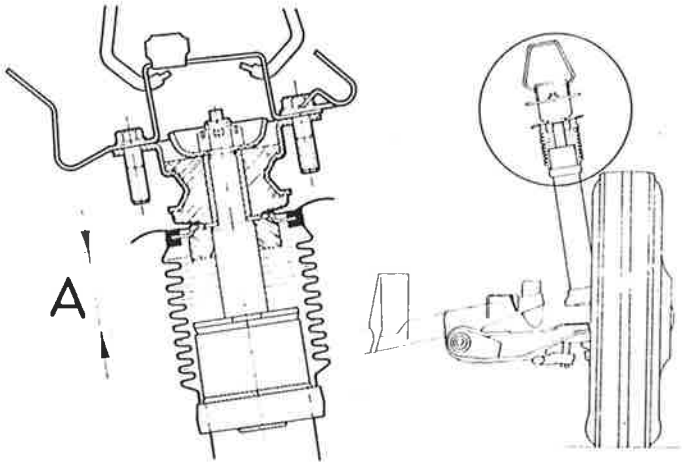


Hierna kan de torsiestaaf worden aangebracht waarbij er op moet worden gelet dat de wielarm goed aanligt tegen het drukblok van de reeds ingestelde klembeugel en de kop van de stelbout juist op het brugstuk rust. Nadat de nieuwe torsiestaaf is aangebracht en de wielarm op zijn plaats is gebracht door de klembeugel kunnen de losgenomen componenten weer worden gemonteerd.
Hierbij moeten de zelfborgende moeren door nieuwe worden vervangen.
**Opmerking:** De bevestigingsmoer van de wielarm mag pas worden vastgezet wanneer de wagen op de wielen rust.

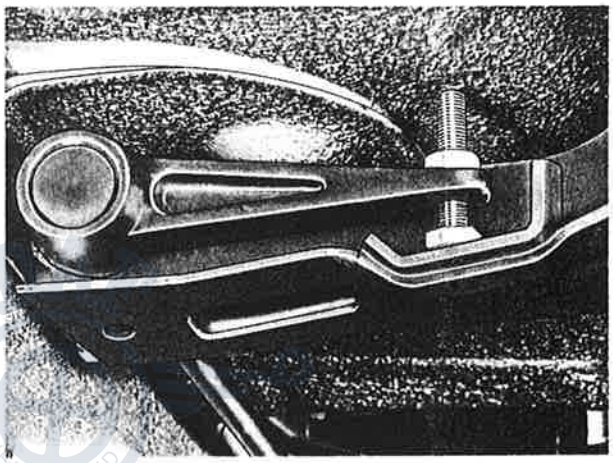
DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

**Afstelling van een torsiestaaf** **7.05.110.2**

Na montage moet de juiste afstelling van beide torsiestaven worden gecontroleerd. Dit kan geschieden door de afstand A op te meten bij onbelaste auto. De afstand moet 93 mm bedragen voor de nieuwe torsiestaaf en 83 mm voor een gebruikte. Hierbij kan gebruik worden gemaakt van een pijp met een inwendige diameter van 45 mm Ø en een lengte van 83 mm (resp. 93 mm) die in de lengte richting is doorgezaagd en zo als caliber kan dienen om de maat 83 mm (resp. 93 mm) tussen de bovenzijde van de schokbrekermoer en de bevestigingsplaat voor de stofhoes af te stellen.




Eventuele correctie wordt aangebracht met behulp van de stelbout aan de achterzijde van de torsiestaaf. Door de contramoer te lossen en de stelbout uit te draaien wordt afstand A vergroot; door deze bout in te draaien wordt afstand A verkleind. Wanneer het stelbereik verbruikt is, dan kan een nieuw stelbereik worden verkregen door de torsiestaaf in de wielarm of in de stelarm één tand te verzetten, waarbij de stelbout geheel moet worden ingedraaid.

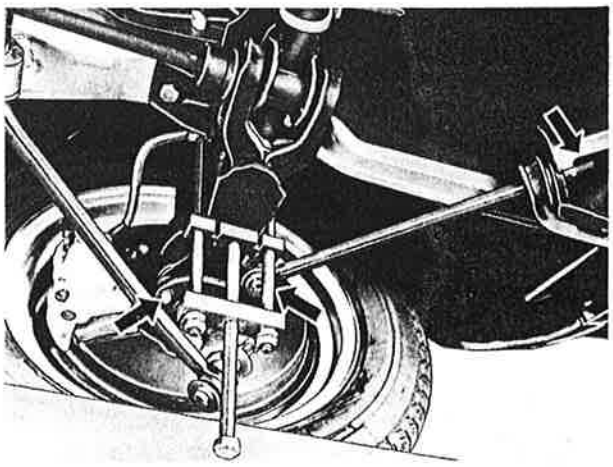


**Vervangen van een wielarm** **7.05.120.3**

Zie vervangen van een torsiestaaf (7.05.090.3)

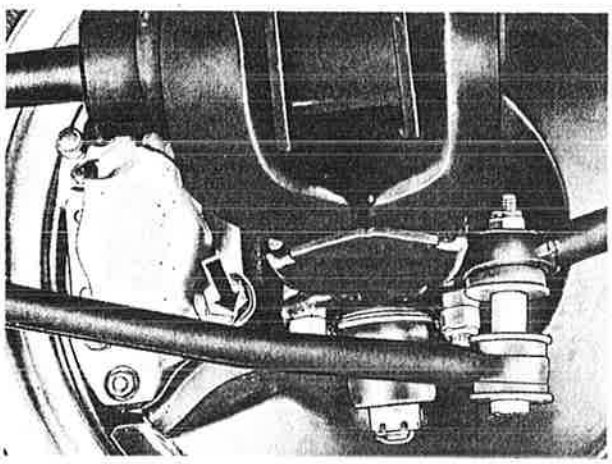
**Verangen van een reactiearm** **7.05.130.3**

Wagen op een hefbrug plaatsen.
Stabilisatorstang aan beide einden losnemen. De bevestigingsmoer van de wielarm lossen.
De drie bevestigingsmoeren van de reactiearmen verwijderen en de reactiearm uitnemen.
Bij het monteren de aanlegvlakken van kogelschanier en wielarm met behulp van een waterpomptang op elkaar klemmen, waardoor de reactiearm gemakkelijker over de bouten geschoven kan worden. De drie zelfborgende bevestigingsmoeren moeten door nieuwe worden vervangen.



dafclub.nl

Printed in the Netherlands 04-72

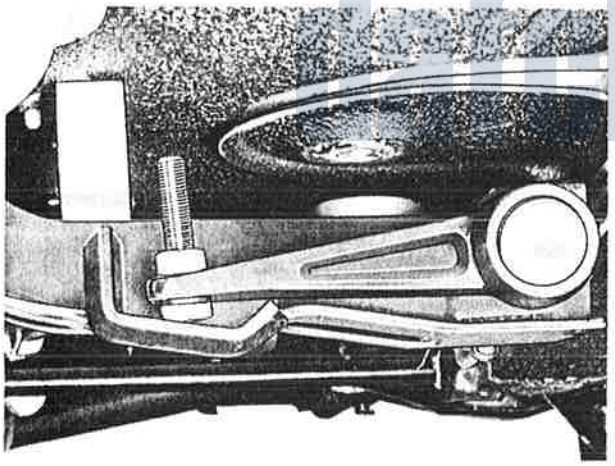


**Vervangen van de stabilisatorstang** **7.05.150.3**
Bij het vervangen van een stabilisatorstang moet op de juiste stand worden gelet. De arm van de stabilisatorstang is doorgezet. In gemonteerde toestand moet de doorzetting de volgens de afbeelding aangegeven stand aannemen.

---

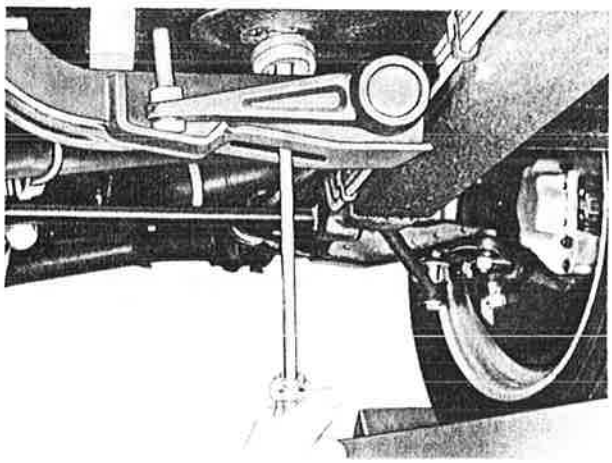
**Vervangen van het brugstuk van de torsiestaven** **7.05.170.3**
Beide torsiestaven verwijderen (zie 7.05.090.3)
Twee bevestigingsbouten van brugstuk verwijderen.
Uitlaatpijp met de handen iets omlaag trekken en brugstuk uitnemen.
Tussenlegrubbers van brugstuk uitnemen.
De montage geschiedt in omgekeerde volgorde.
Torsiestaven afstellen; zie 7.05.110.2.

DAF CLUB NEDERLAND



---

**Vervangen van tussenlegrubbers van brugstuk** **7.05.180.3**
Auto op hefbrug plaatsen.
De twee bevestigingsbouten van het brugstuk verwijderen en de afstandsbusjes in de rubbers uitnemen.
Een blokje hout van ca. 25 mm dik tussen brugstuk en bodem plaatsen.



---

Met behulp van een schroevedraaier de tussenlegrubbers van onder naar boven uit het brugstuk duwen en nieuwe rubbers aanbrengen.
De verdere montage geschiedt in omgekeerde volgorde van de demontage.

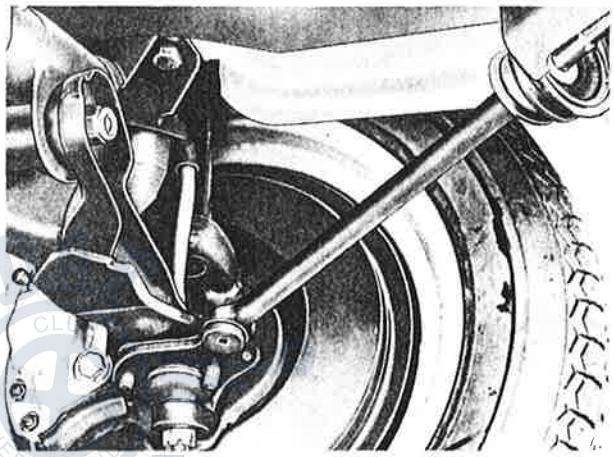
**Vervangen van een stelarm of stelbout van de torsiestaaf** **7.05.190.3**

Torsiestaaf verwijderen (zie 7.05.090.3).
Stelarm van torsiestaaf schuiven.
Montage geschiedt in omgekeerde volgorde.
Torsiestaaf afstellen, zie 7.05.110.2.

---

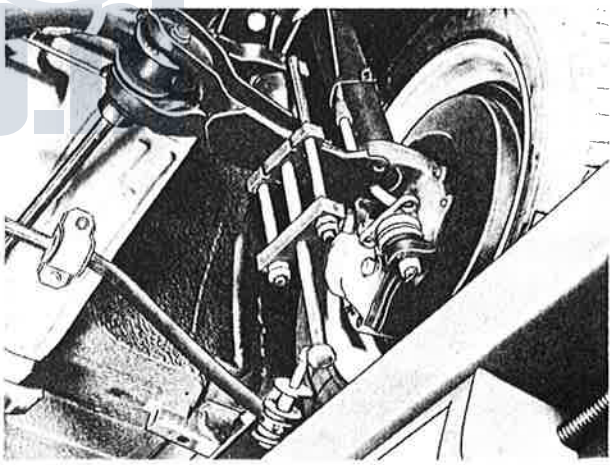
**Vervangen van een fuseekogel** **7.05.210.3**

Auto op een hefbrug plaatsen.
Stabilisatorstang aan beide einden losnemen.
Drie bevestigingsmoeren van reactiearm verwijderen en reactiearm uitnemen.
Klembeugel (spec. gereedschap 7-99-535568) aanbrengen.



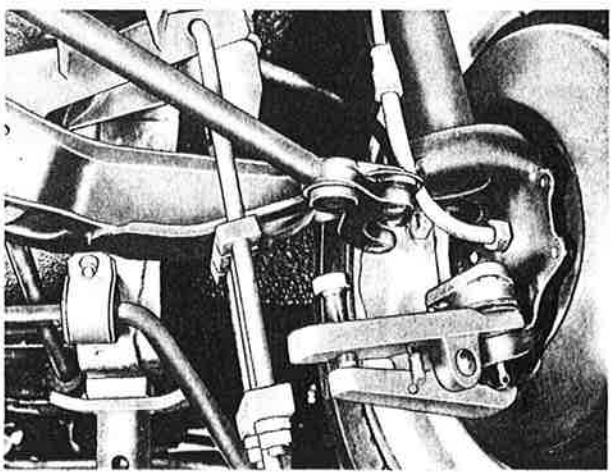
---

Steun onder de variomatic ventilatiekokers plaatsen, waarbij een blok hout tussen de bovenkant van de steun en de koker moet worden gelegd om indeuken te voorkomen.



---

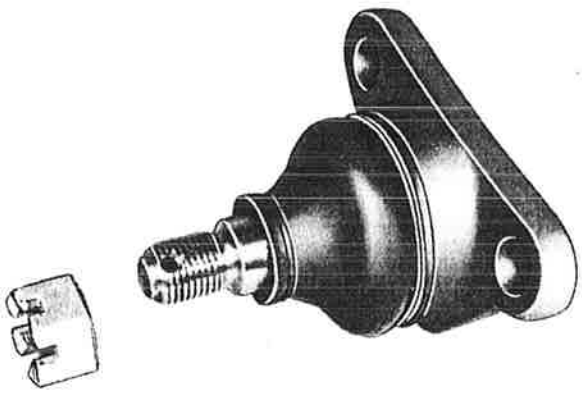
Brug laten zakken tot voorwiel juist vrijkomt.
Reactiearm en fuseeschokdemper bevestigingsbouten verwijderen en het wiel naar buiten duwen. Splitpen en kroonmoer van fuseekogel verwijderen en fuseekogel losnemen met behulp van de Matra-trekker VW-266 F.



dafclub.nl

Printed in the Netherlands 09-72

7 - 8



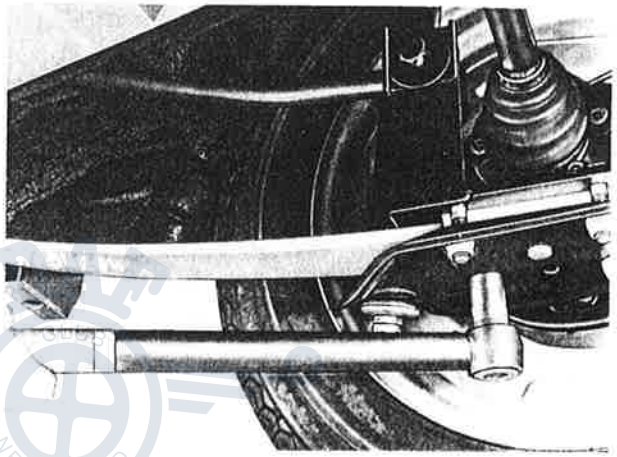
Fuseekogel controleren op speling. Indien de axiale speling van de fuseekogel meer dan 1 mm (.04") bedraagt moet deze door een nieuw exemplaar worden vervangen. Fuseekogel aanbrengen en de moer vastzetten met een moment van 5,5—6,5 kgfm (40.2—47.5 ft.lbs.).
Splitpen aanbrengen.
Verdere montage geschiedt in omgekeerde volgorde.

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

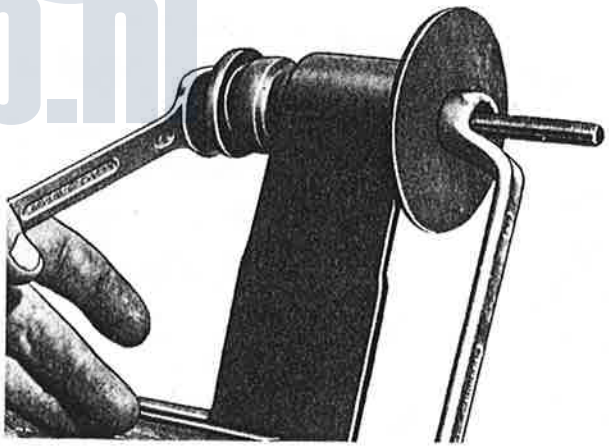
# 10 ACHTERVERING

**Vervangen van een bladveer** **7.10.040.3**

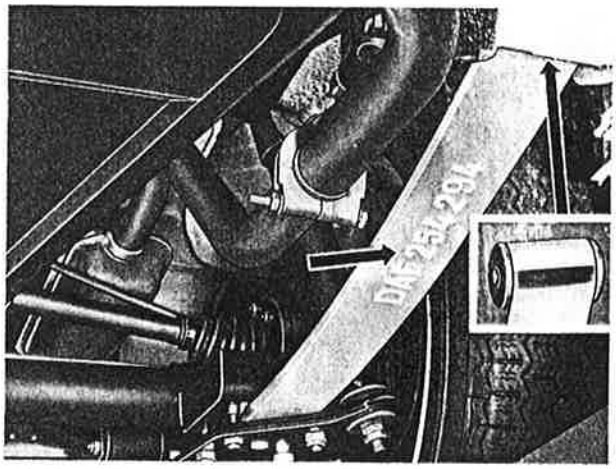
Plaats de auto op de hefbrug en ondersteun de carrosserie bij de beide achterste kriksteunen.
Laat de hefbrug zakken totdat de bladveer ontspannen is. Draai de moeren van de veeronderlegplaat los en neem de bouten uit. Draai daarna de moeren van de veerbouten los en verwijder de veerbouten en de bladveer.
Pers de veerrubbers uit het veerbladoog en controleer deze, zonodig de veerrubbers vervangen.



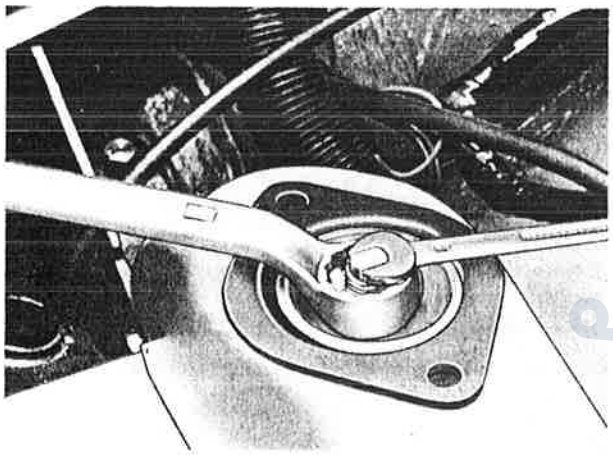
Daarna kunnen de veerrubbers weer in het nieuwe veerblad door middel van een draadspil worden gemonteerd zoals de afbeelding laat zien.
**Opmerking:** Bij de montage van de veerrubbers moet het veerbladoog/veerhand worden ingesmeerd met bandenvet of zeepsop om de montage van de veerrubbers te vergemakkelijken.
Tijdens het inspannen van het veerblad in de bankschroef moeten kunststof spanplaten worden gebruikt, daar anders door eventuele beschadigingen aan de trekzijde (binnenkant) van het veerblad aanleiding kan geven tot veerblad breuk. Ook bij eventuele laswerkzaamheden aan de auto dient men er op te letten dat er geen lasspatten op de trekzijde van het veerblad komen.



Daarna kan het veerblad weer in omgekeerde volgorde worden gemonteerd. Het gedeelte van het veerblad waarop het codenummer is aangebracht moet naar de voorste veerhand zijn gericht daar anders de mogelijkheid bestaat dat de verbindingsas scheef onder de wagen komt te liggen.
De aangebrachte kleurencodering op het veerbladoog is voor de typen 6624 en 6626 blauw, voor de 6627, 6632, 6633 en 6634 rood. Voor de 6622, 6623 en 6625 is geen kleurcodering aangebracht.
Bij het vastdraaien van de veerboutmoeren moet de auto op de wielen rusten en worden belast met een gewicht van 50 kg in de kofferruimte daar anders de veerkarakteristiek ongunstig wordt beïnvloed.
Het aanhaalmoment van de veerboutmoeren en de onderveerplaatmoeren is 5—5,5 kgfm of 36,2—40 ft. lbs en deze moeten gelijkmatig worden vastgezet.

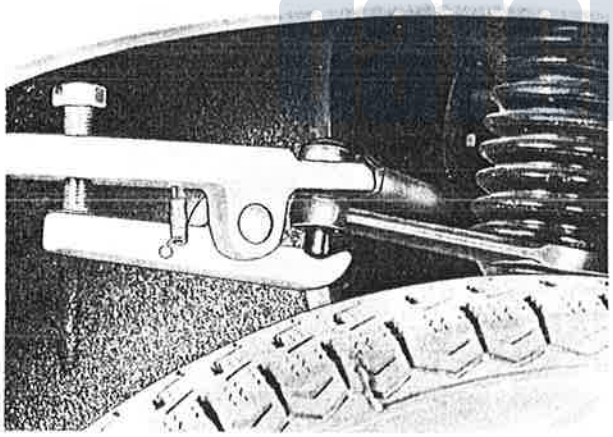


# 15 SCHOKDEMPERS

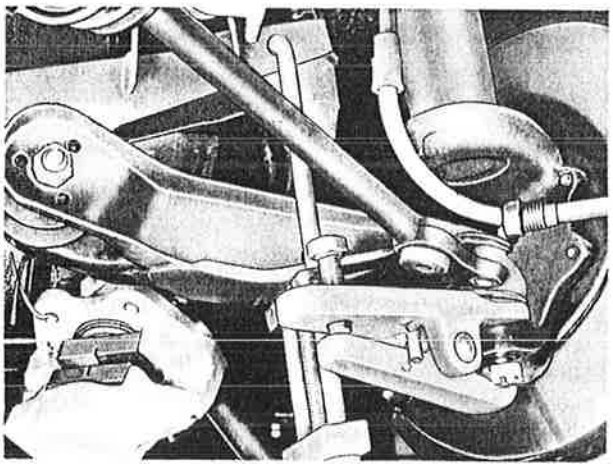


**Vervangen van een fuseeschokdemper** **7.15.010.3**

Auto op een hefbrug plaatsen.
Wielmoeren van betreffende wiel lossen.
Schokdemperbevestiging aan bovenzijde losnemen; hierbij de schokdemperstang met een tweede sleutel op het afgevlakte gedeelte tegenhouden.
Twee bouten van ophangrubber losnemen; dit vergemakkelijkt het later weer aanbrengen van de fuseeschokdemper.



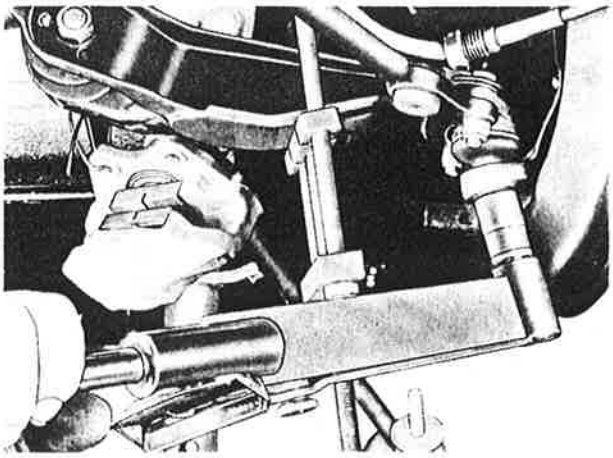
Spoorstang met trekker Matra VW-266F bij fuseeschokdemper losnemen. Brug omhoog brengen en blok onder variomatic-ventilatiekoker plaatsen; hierbij een blok hout tussen bok en koker leggen, daar anders de koker kan worden beschadigd.
Eventueel snelheidsmeterkabel losnemen.



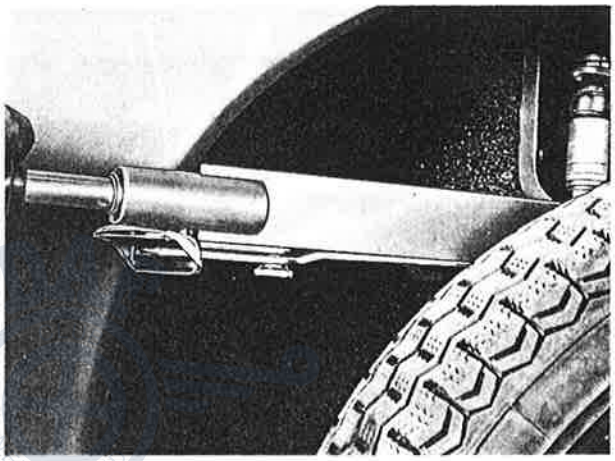
Torsiestaafklembeugel (7-99-535568) aanbrengen en zover aandraaien, dat de wielarm iets omhoog komt en de brug iets laten zakken tot het wiel vrij kan draaien.
Wiel verwijderen. Komplete remblokhouder losnemen en opzij leggen.
Fuseekogelscharniermoer verwijderen en fuseekogel met trekker Matra VW-266F losdrukken; hierbij de moer van één wielarmbout verwijderen en de bout omhoog tikken.
Komplete fuseeschokdemper verwijderen.
Naaf met (nieuwe) lagers en stofplaat overzetten op nieuwe fuseeschokdemper; zie hiervoor "vervangen van naaf en lagers".

DAF CLUB NEDERLAND
defelu.nl

Komplete fuseeschokdemper met reeds aangebrachte rubber hoes plaatsen. De fuseekogelmoer vastzetten met een aanhaalmoment van 5,5—6,5 kgfm (40.2—47.5 ft. lbs). Splitpen aanbrengen.

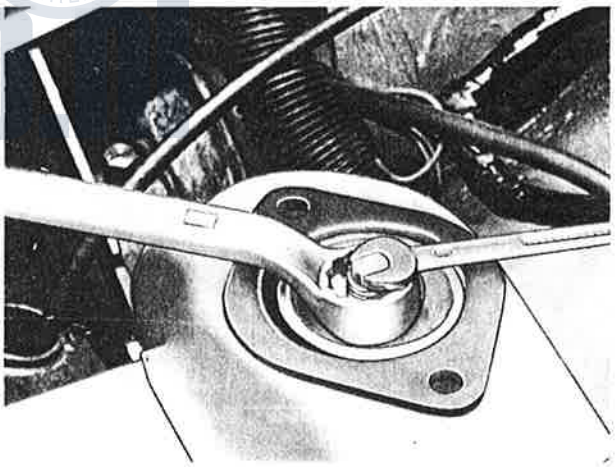


De overige handelingen geschieden in omgekeerde volgorde. De moer van de spoorstangkogel vastzetten met een aanhaalmoment van 2,7—3 kgfm (20—22 ft. lbs) en splitpen aanbrengen.

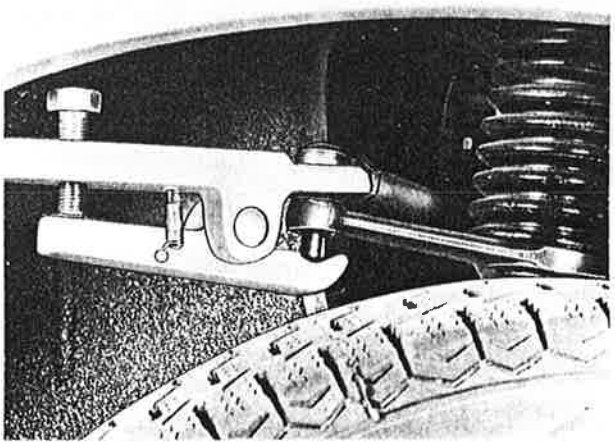


**Revideren van een voorschokdemper** **7.15.070.4**
**7.15.090.4**

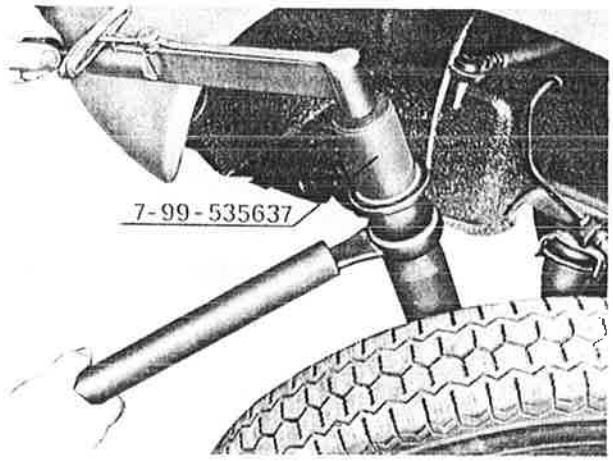
Wagen in het midden van de achterste motorsteunbalk opkrikken. Schokdemperbevestiging aan bovenzijde losnemen. De twee bouten van de ophangrubber ook losnemen om het later weer aanbrengen van de fuseeschokdemper te vergemakkelijken.



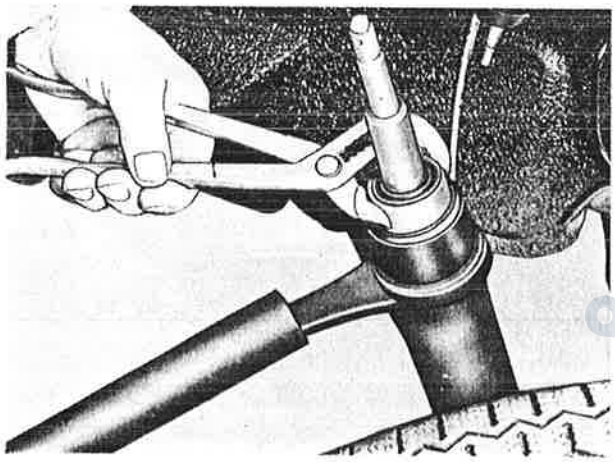
De schokdemperstang naar beneden drukken. Spoorstang losnemen bij de stuurarm met behulp van Matra trekker VW-266F.



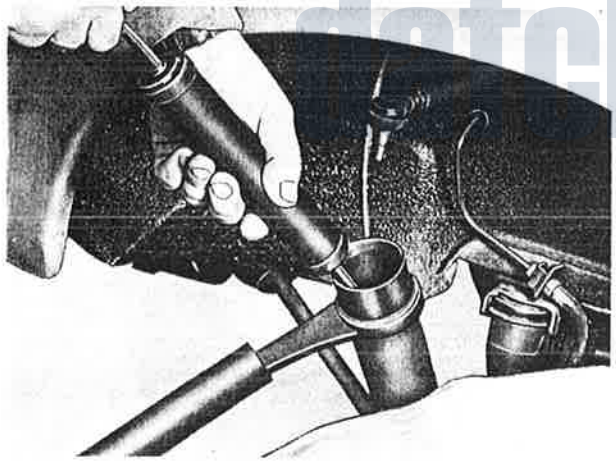
Printed in the Netherlands 04-72



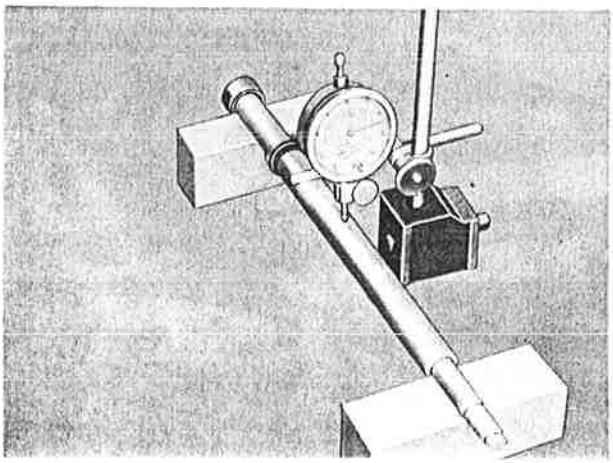

Schokdemper aan bovenzijde buiten de spatschermen laten uitsteken, en deze zodanig vastzetten dat de flexibele remleiding niet kan worden belast.
Stofhoes afnemen en opsluitmoer losdraaien met behulp van speciaal gereedschap 7-99-535637. Hierbij een stalen pijp over de stuurarm plaatsen om een tegenwerkend koppel op de schokdemper te kunnen uitoefenen.



Geleidering compleet met rubber afdichtingen uitnemen met een waterpomptang en het binnenwerk uitnemen.

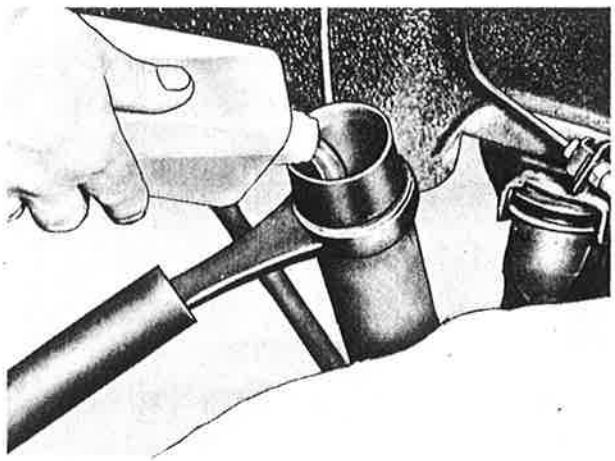


Met behulp van een handpompje (spec. gereedschap 3-99-535014) de vloeistof uit het schokdemperhuis zuigen. Met een schone, vezelvrije doek, gewikkeld om een dunne pijp, het schokdemperhuis reinigen en controleren of dit lekt door er een weinig wasbenzine in te doen en vervolgens droogblazen met perslucht. Het huis controleren op eventuele achtergebleven delen van het binnenwerk.



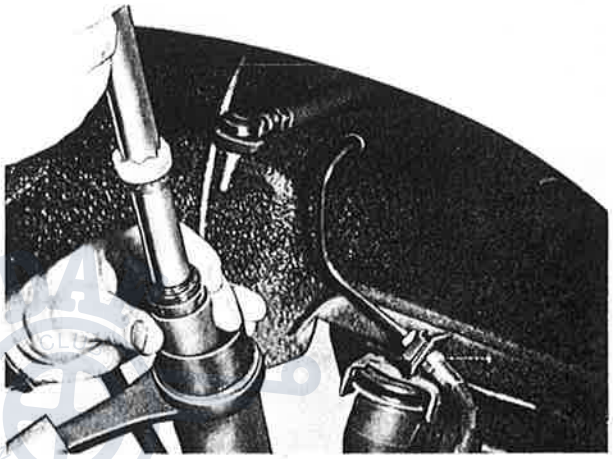
De zuigerstang op slingeren controleren. Indien de slingering meer dan 0,1 mm (.004") bedraagt of de schokdemperstang duidelijk zichtbare krassen vertoont moet deze worden vervangen en moet derhalve gebruik worden gemaakt van het grote reparatiepakket.

Indien volstaan kan worden met het kleine reparatiepakket moet het binnenwerk worden gereinigd met een schone reinigingsvloeistof en worden drooggeblazen met perslucht. Binnenpijp voorzichtig in schokdemperhuis laten zakken en de nieuwe bijgeleverde dempervloeistof (250 cc) in de binnenpijp gieten.



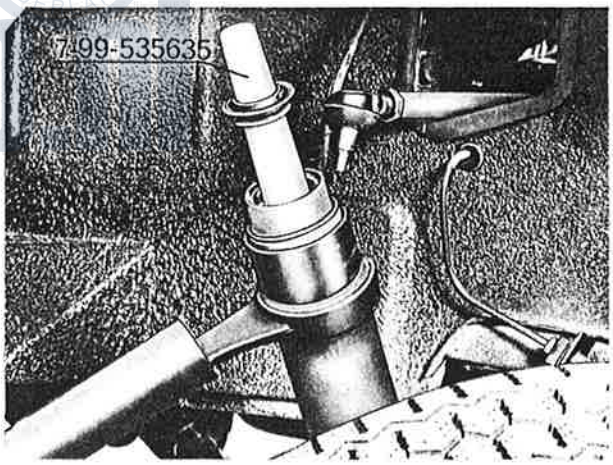
---

Schokdemperstang in de binnenpijp aanbrengen.
Hierbij letten op het zuigerveertje van de bodemklep.



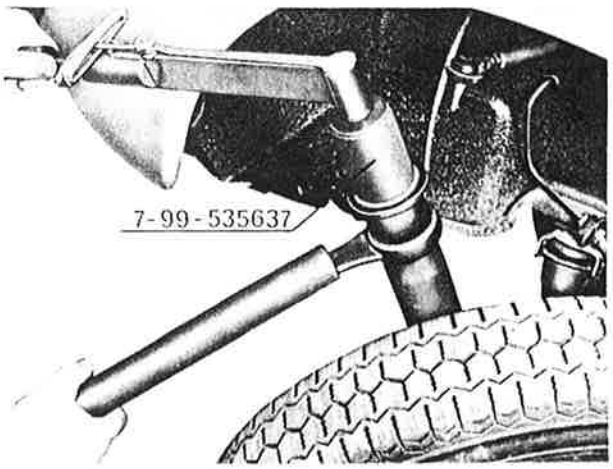
---

Geleiding in de juiste stand in het schokdemperhuis plaatsen en buitenafdichtring aanbrengen.
Binnenafdichtring met spiraalveer naar beneden, over de schokdemperstang schuiven met de konische geleidebus. (spec. gereedschap 7-99-535635).

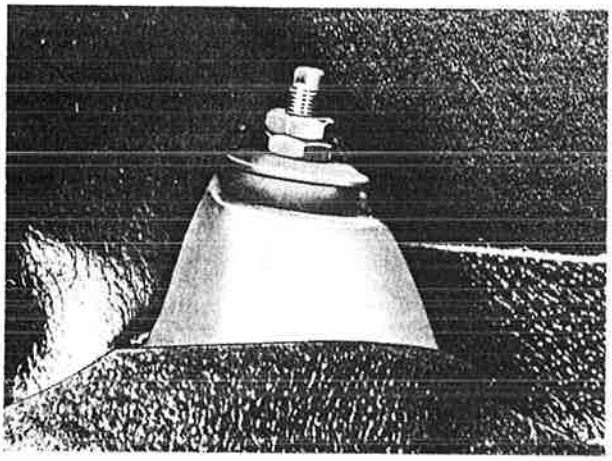



---

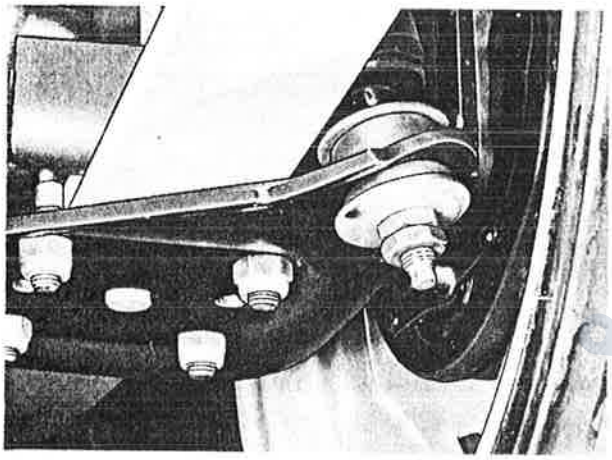
Opsluitmoer vastzetten met een aanhaalmoment van 12—14 kgfm (87—100 ft. lbs).
De moer van de spoorstangkogel vastzetten met een aanhaalmoment van 2,7—3 kgfm (20—22 ft. lbs) en splitpen aanbrengen. De overige handelingen geschieden in omgekeerde volgorde.




Printed in the Netherlands 04-72



**Vervangen van een achterschokdemper** **7.15.110.3**
De bovenste bevestiging, welke zich in de kofferruimte bevindt, losnemen. Bij het verwijderen van de onderste moer moet de schokdemperstang met een tweede sleutel tegen meedraaien worden tegengehouden.



Onderste bevestigingspunt losnemen en de schokdemper verwijderen.



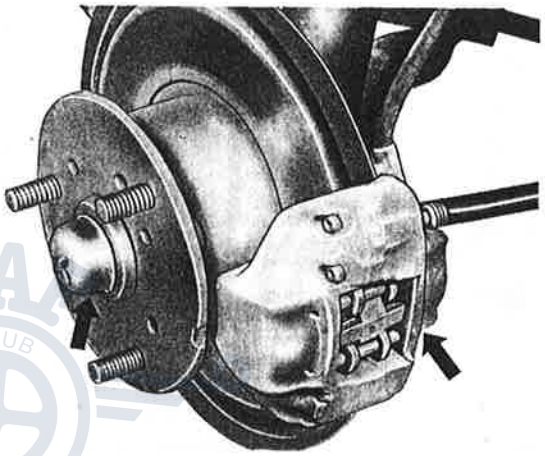
Overzicht schokdemper met rubbers en ringen van de ophangpunten. Controleer de schokdemper op een goede werking d.w.z. moeilijk uittrekbaar en vrij gemakkelijk (zonder schokken) indrukbaar. Montage geschiedt in omgekeerde volgorde.
Het aanhaalmoment voor de borgmoeren van de onderste en bovenste bevestiging is 2,2—2,5 kgfm of 16—18 ft. lbs.

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

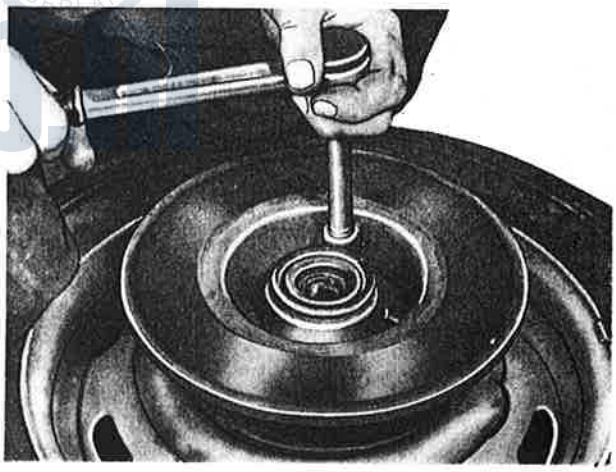
# 20 VOORWIELEN EN VOORWIEL-NAVEN

**Vervangen van een voorwielnaaf en lagers** **7.20.010.3**
**7.20.030.3**

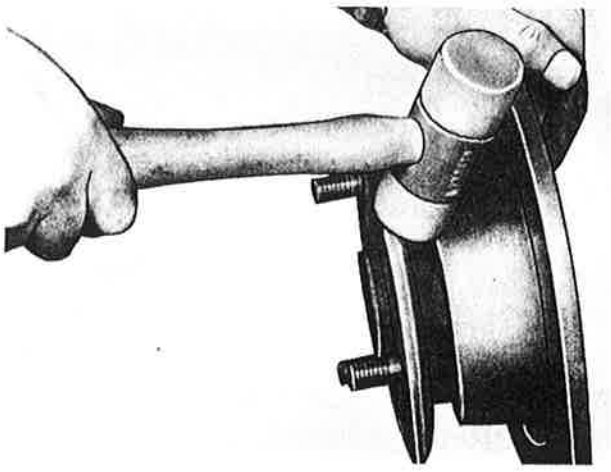
Wagen aan de voorzijde opkrikken. Wiel afnemen en stofdop verwijderen.
**Opmerking:** Indien alleen de lagers en keerring moeten worden vervangen, dan moet eerst de naaf ten opzichte van het wiel worden gemerkt daar anders het wiel na aanbrengen in onbalans kan zijn.
Remblokhouder verwijderen.
Naafmoer verwijderen en naaf met lagers afnemen.



De vier bevestigingsbouten van de remschijf en naaf verwijderen.

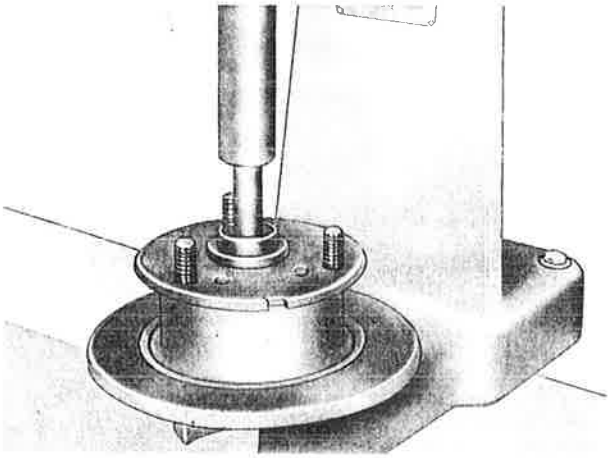


De remschijf van de naaf verwijderen; hiertoe met een kunststof hamer op de rand van de naaf tikken (nooit tegen de schijf slaan).

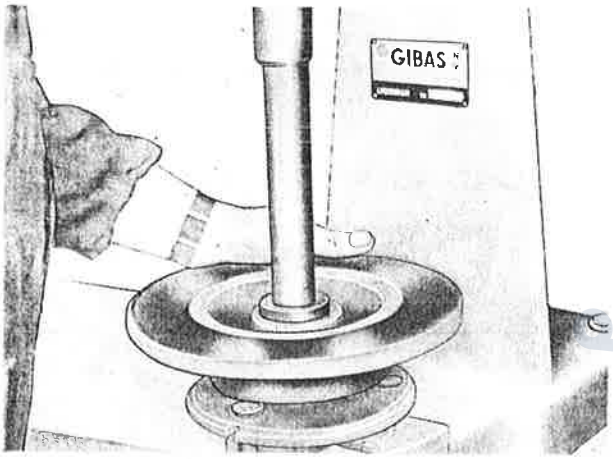


DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

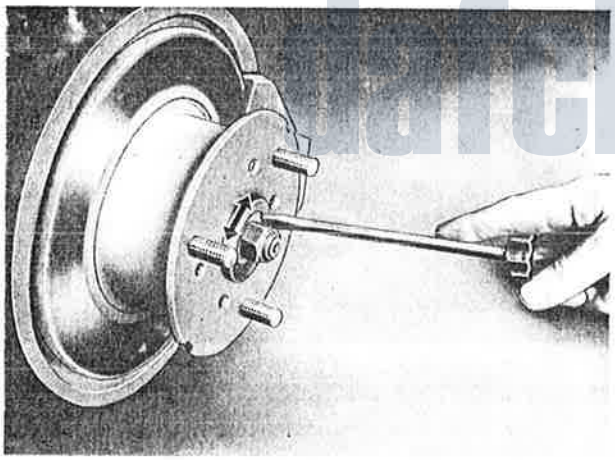
Printed in the Netherlands 04-72



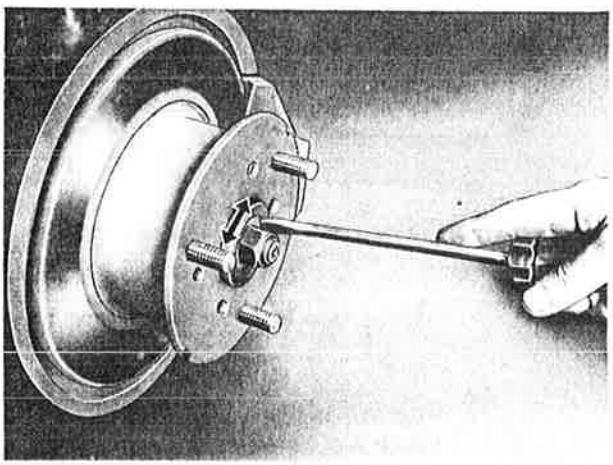
De nieuwe naaf met de vier bouten aan de schijf bevestigen en de naaf voor ongeveer 1/3 gedeelte vullen met wiellagervet.
Ring van buitenste wiellager met een geschikte stempel aanbrengen en vet in de rollagers kneden.




Ring van binnenste wiellager met een geschikte stempel aanbrengen en vet in de rollagers kneden; de vetkeerring, met de veer aan de binnenzijde monteren.

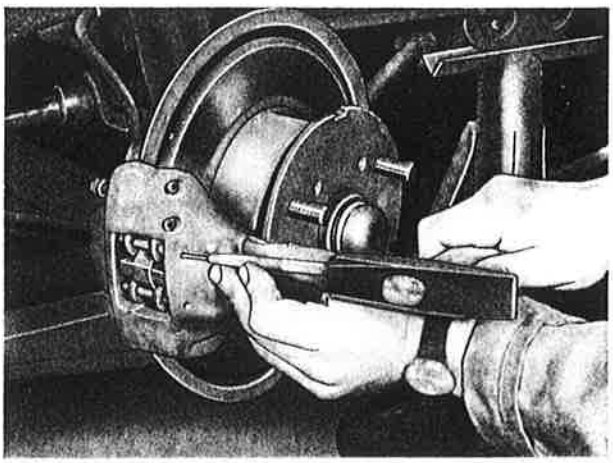


De komplete naaf op de astap monteren. De wielmoer eerst vastdraaien en daarna zover terugdraaien tot de opsluitring achter de moer met een schroevedraaier juist radiaal iets heen en weer kan worden geschoven. De moer afdoende borgen.
De remblokhouder aanbrengen en de bouten borgen. Het wiel aanbrengen en de krik verwijderen.

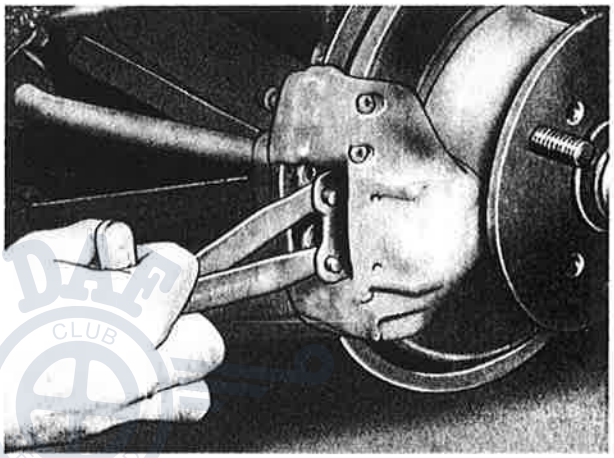


**Controleren van een voorwielremschijf** **7.20.050.3**
De wieldop verwijderen en de wielmoeren lossen.
De auto aan de voorzijde opkrikken en het wiel, na deze t.o.v. de naaf te hebben gemerkt, verwijderen.
De speling van de wiellagers controleren en eventueel bijstellen.
De opsluitring achter de wielmoer moet met een schroevedraaier nog juist heen en weer zijn te schuiven.

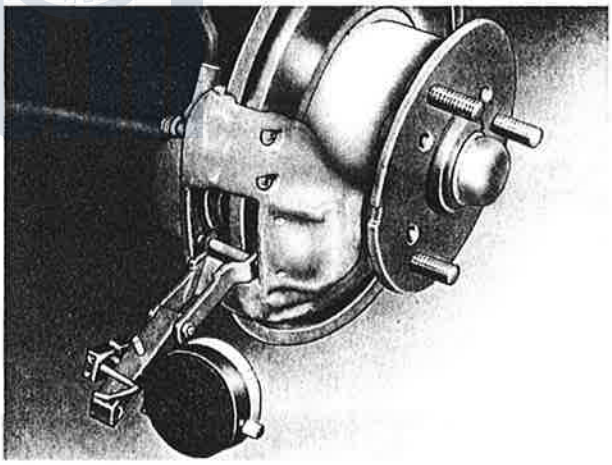
De beide borgpennen met een passende drijver verwijderen en de buitenrand van de remschijf reinigen.



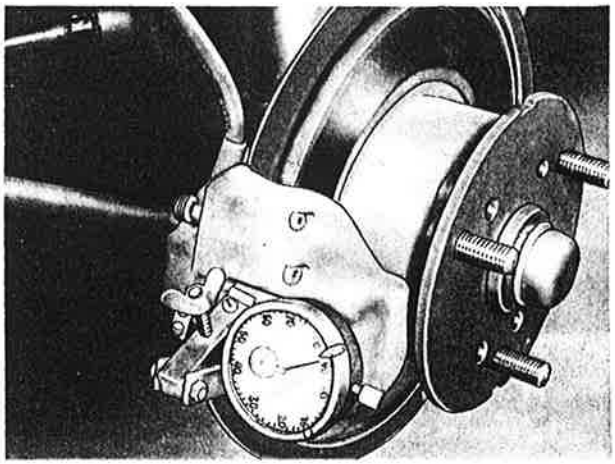
De beide remblokken met de trekhaak 6-99-535571 verwijderen.



De meetklokhouder 6-99-535576 aan de onderste borgpen bevestigen en de meetklok met voelstift aanbrengen.

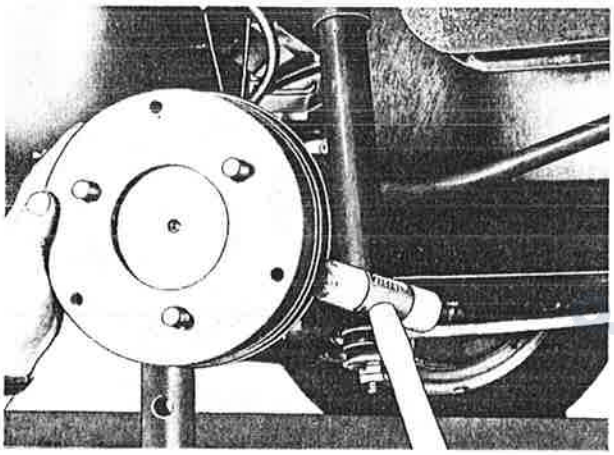


De meetklokhouder aan de bovenste borgpen bevestigen en de vleugelmoer vastzetten. De schijf op slingering controleren. De slingering mag maximaal, gemeten op de grootste diameter van het remvlak, 0,15 mm bedragen. Indien de schijf te veel slingert moeten de schijven worden vernieuwd. Indien de schijf te diep is gegroefd moeten beide schijven worden geslepen.
De minimale dikte van de schijf bedraagt 9,5 mm. De toelaatbare diktetolerantie over de remvlakken bedraagt max. 0,02 mm bij een oppervlakte-ruwheid van 0,004 mm.
Voor het vervangen van de beide schijven: zie groep 6.

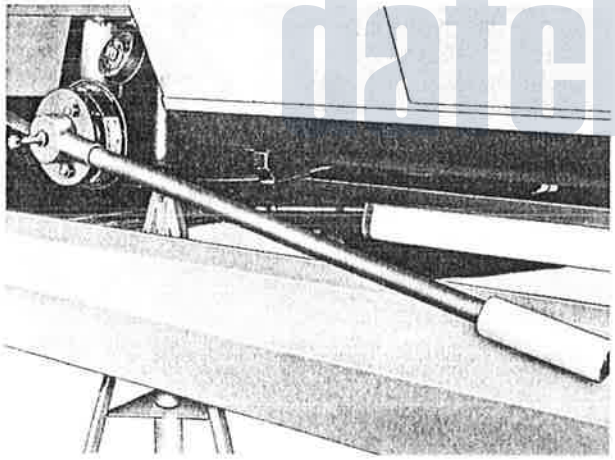


Printed in the Netherlands 09-72

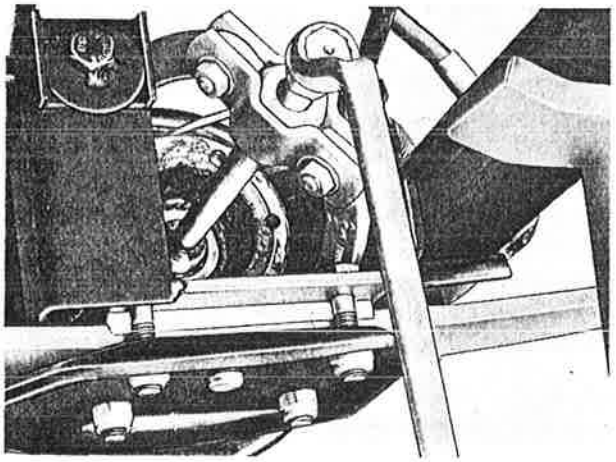
# 25 ACHTERWIELEN EN ACHTERWIEL-NAVEN



**Vervangen van een steekas met lagers** **7.25.130.3**
De auto op de hefbrug plaatsen en de wielmoeren lossen. Een bok onder de auto plaatsen en de brug zover laten zakken zodat het wiel kan worden afgenomen.
De remschoenen terugstellen en de remtrommel met behulp van een kunststof hamer verwijderen.



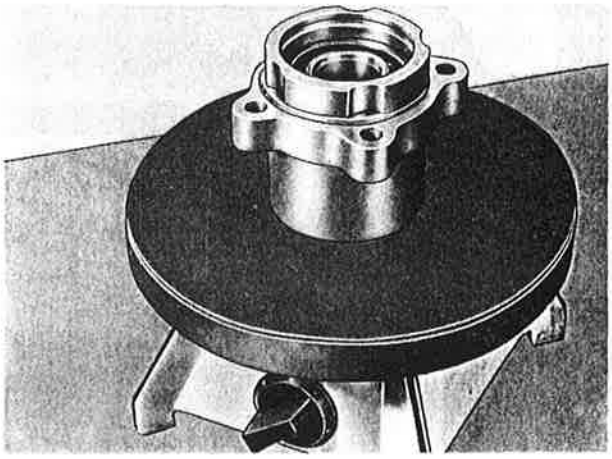
De homokinetische koppeling aan de wielzijde los nemen en de korte aandrijfas omhoog drukken en door middel van een draad tijdelijk ophangen.
De moer van de meeneemflens wielzijde los draaien met een dopsleutel van 36 mm; daarbij de steekas tegenhouden met de aangepaste naaftrekker nr. 7-99-535017 en de schijvenspreider nr. 8-99-535711.
**Opmerking :** Zonodig de naaftrekker aanpassen door een pijp van 76 mm lang met een inwendige diameter van 36 mm Ø en een uitwendige diameter van 42 mm Ø op de bestaande naaftrekker te lassen. Zie afbeelding.



Met behulp van een trekker de meeneemflens wielzijde verwijderen en met behulp van een slagkoper de steekas uittikken.

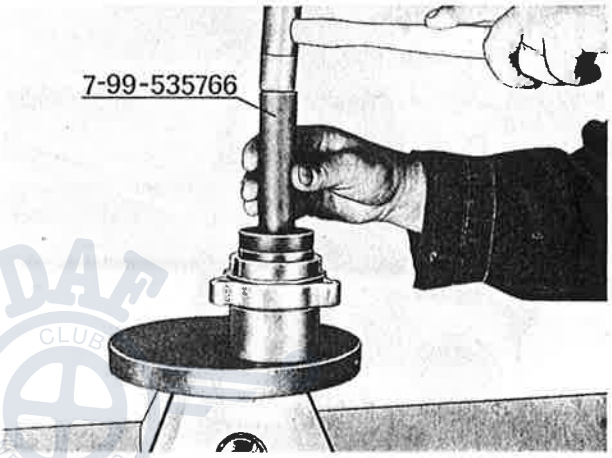
DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

De 4 bevestigingsbouten van de remankerplaat en het lagerhuis verwijderen. De remankerplaat iets naar voren halen en het lagerhuis verwijderen. De keerringen binnen- en buitenzijde verwijderen. Het lagerhuis door middel van een verwarmingselement (kookplaat) verwarmen zodat de lagers gemakkelijk kunnen worden uitgenomen.



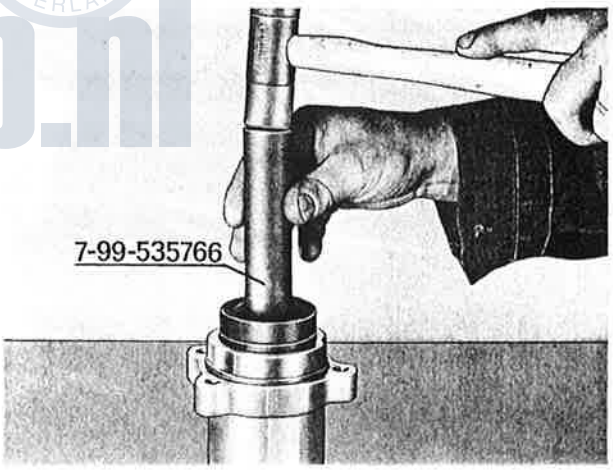
---

Het lagerhuis reinigen; let hierbij vooral op de aanlegvlakken van de lagers.
De nieuwe lagers moeten worden ingevet met Dura-Lith EP 2 of een dienovereenkomstig produkt.
Het lagerhuis verwarmen door middel van een verwarmingselement (kookplaat). De beide lagers monteren en daarna met een stempel de lagers licht aantikken zodat deze goed aanliggen.
**Opmerking:** Wanneer het lagerhuis is afgekoeld moet de afstandbus praktisch opgesloten zitten tussen de beide lagers zodat de afstandbus nog net te verschuiven is.




---

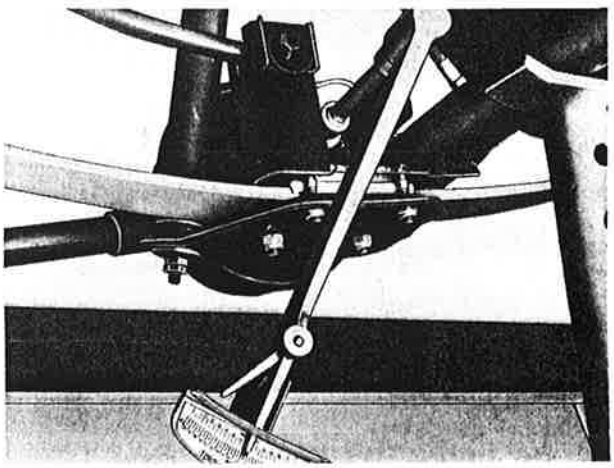
Daarna de beide nieuwe keerringen met een passende stempel nr. 7-99-535766 monteren.




---

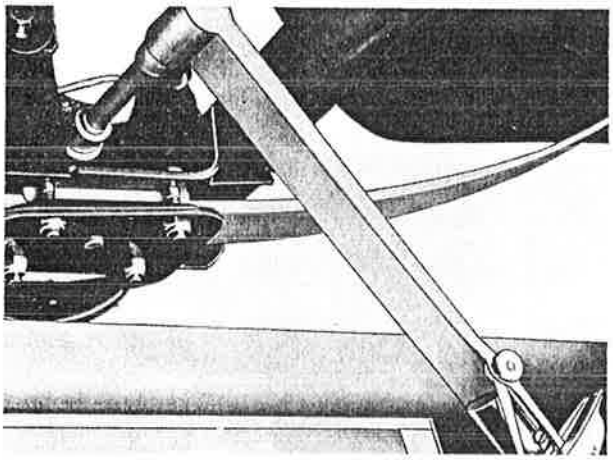
De montage van het lagerhuis en de steekas geschiedt in omgekeerde volgorde, met dien verstande dat de bevestigingsbouten van het lagerhuis en de remankerplaat met 5 - 5,5 kgfm of 36,2 - 40 ft.lbs moeten worden vastgezet.
Voor de borging van de meeneemflens en de bevestigingsmoer van de meeneemflens moet Loctite 241 of een dienovereenkomstige borgvloeistof worden gebruikt. Voordat de Loctite 241 wordt aangebracht moet het eventuele vet in de meeneemflens en de oude Loctite in de draad van de bevestigingsmoer en van de steekas worden verwijderd.
Vervolgens moeten de bovengenoemde onderdelen worden gereinigd met een vetvrije vloeistof zoals aceton, benzol of tri. Daarna moeten er enkele druppels Loctite 241 worden aangebracht in de schroefdraad van de bevestigingsmoer en van de steekas. Tevens moet er Loctite 241 worden aangebracht in de splines van de meeneemflens en deze zodanig worden gedraaid zodat de Loctite zich gelijkmatig verdeelt over de splines.
De componenten kunnen worden gemonteerd en de bevestigingsmoer van de steekas met een moment van 18 - 20 kgfm of 130 - 145 ft.lbs worden vastgezet.

**Opmerking :** De uithardingstijd voor Loctite 241 is van 10-20 minuten en er mag geen activator vloeistof worden gebruikt.



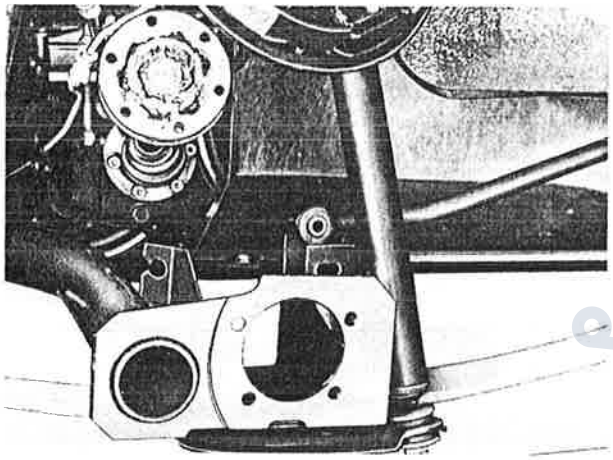
DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

Printed in the Netherlands 09-72

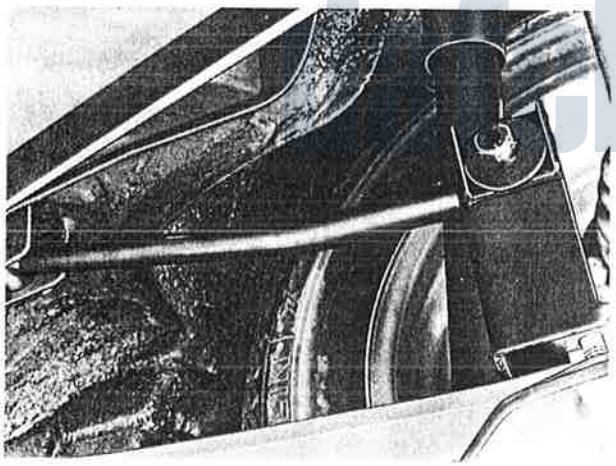


**Vervangen van de verbindingsas** **7.25.200.3**

Plaats de auto op de hefbrug en los de wielmoeren van de beide achterwielen. Ondersteun de auto bij de 2 achterste kriksteunen en laat de hefbrug zover zakken totdat de beide achterwielen vrij van de hefbrug komen. Daarna de beide achterwielen verwijderen. Aan beide zijden de remtrommel, de steekas en het lagerhuis verwijderen, zie 7.25.130.3.
Tevens de bevestigingsbout van de reactiearm aan de verbindingsas uitnemen.



De handremkabels aan de ankerplaatzijde losnemen en de remleidingen compleet van de verbindingsas verwijderen. Daarna de beide ankerplaten compleet met remleidingen ophangen aan de bovenste bevestigingspunt van de schokdemper.
De 8 bevestigingsmoeren van de onderveerplaten demonteren en de bouten uitnemen.
Daarna kan de verbindingsas worden weggenomen.
Het aanbrengen van de verbindingsas geschiedt in omgekeerde volgorde.
**Opmerking:** Het aanhaalmoment voor de bevestigingsmoeren van de onderveerplaat is 5—5,5 kgfm of 36,2—40 ft. lbs.



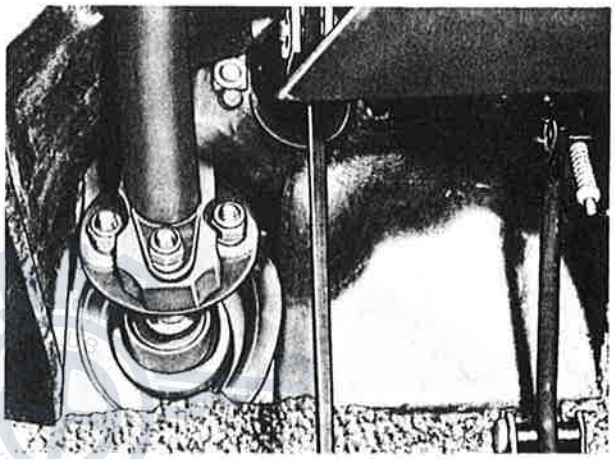
De reactiearm mag alleen aan de verbindingsas worden gemonteerd wanneer de wagen op de wielen rust daar anders de veerkarakteristiek ongunstig wordt beïnvloed.

DAF CLUB NEDERLAND

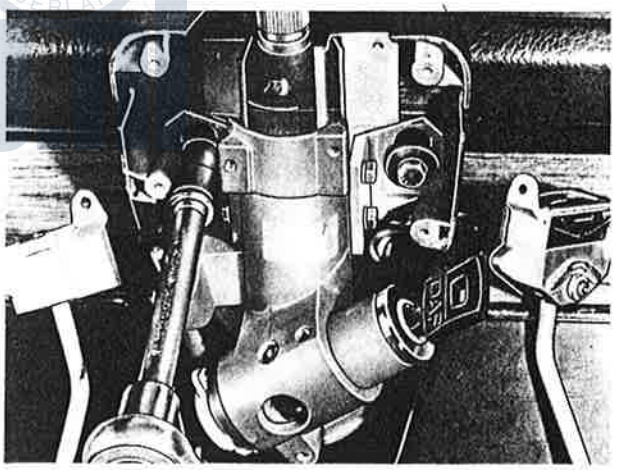
# 30 STUURINRICHTING

**Vervangen van de gewone en de inschuifbare stuuras** **7.30.050.3**

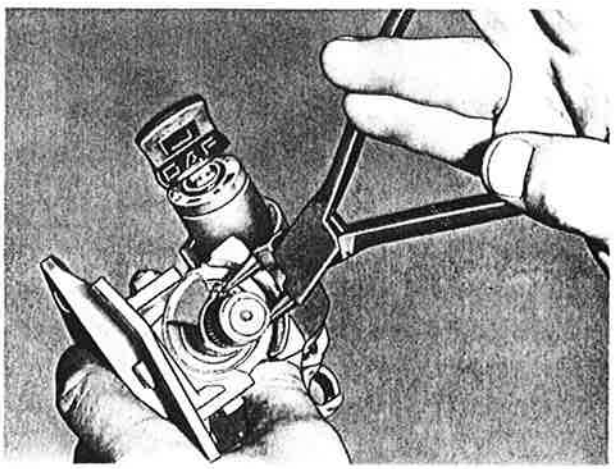
De bestuurdersstoel verwijderen.
De 2 bouten van de flexibele koppeling losnemen.



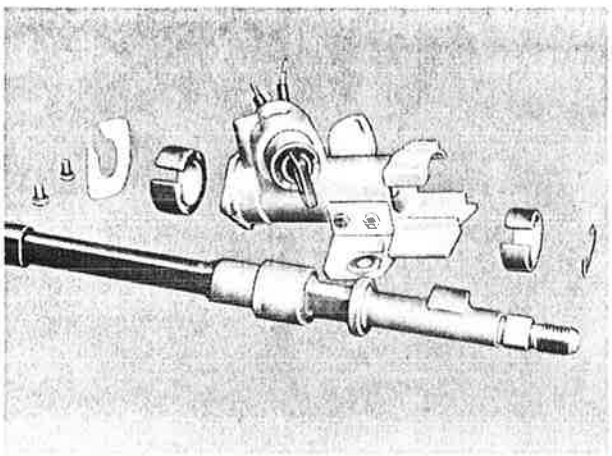
De massakabel bij de batterij losnemen en vervolgens de knop van de chokekabel losnemen. De 5 boutjes van de onderste stuurkap verwijderen en de onderste stuurkap afnemen.
De contactsleutel weer aanbrengen en in stand "O" draaien. De stuurwieldop afnemen en de bevestigingsmoer van het stuurwiel verwijderen. Daarna met behulp van de trekker 7-99-535702 het stuurwiel afnemen.
De beide schakelaars en de aansluitkabels van het contactslot losnemen. Daarna de moer van de chokekabel en de 2 bevestigingsbouten van de stuurkolom verwijderen. Hierna kan de stuuras met de stuurkolom worden uitgenomen.



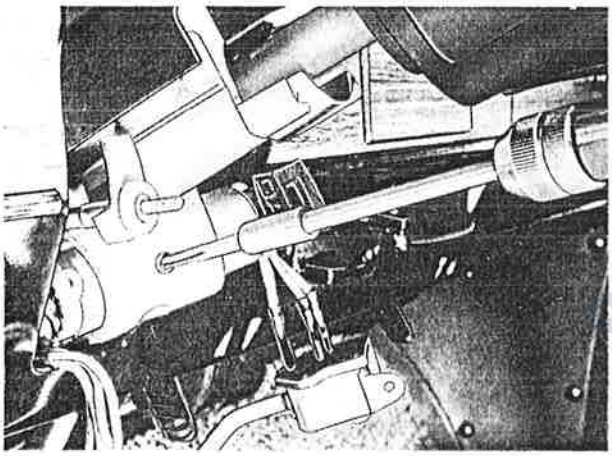
De twee boutjes met de opsluitplaat verwijderen. Daarna de borgring aan de bovenzijde uitnemen. Het rubberlager aan de boven- en onderzijde met behulp van een schroevedraaier verwijderen en de stuurkolom van de stuuras nemen.



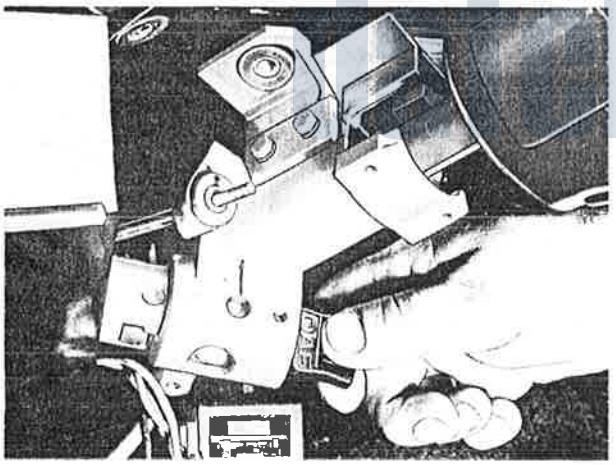
Printed in the Netherlands 04-72



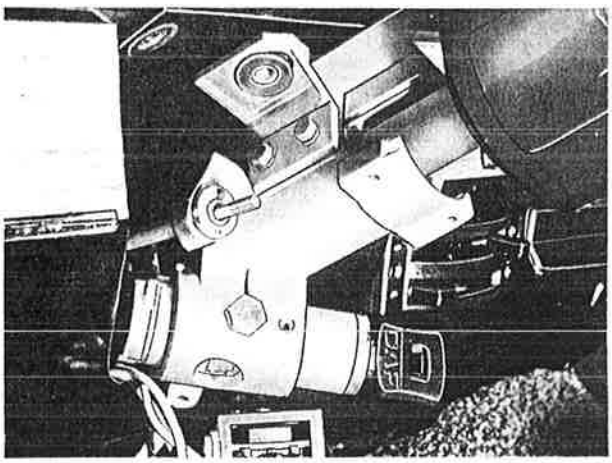
In geval van een aanrijding moet de inschuifbare stuuras op de juiste totale lengte worden gecontroleerd.
Deze lengte bedraagt 568 ± 1 mm.
Indien de inschuifbare stuuras niet aan de juiste maat voldoet moet deze door een nieuwe worden vervangen.
**Waarschuwing:** De inschuifbare stuuras schuift bij een kracht van 120—160 kg in elkaar en mag dus wanneer dit is gebeurd niet meer teruggebracht worden naar de oorspronkelijke lengte, maar moet worden vernieuwd. Nadat de stuuras is ingevet met Shell TS-WL-Z 240 of dienovereenkomstig vet kan de montage in omgekeerde volgorde geschieden.
Het aanhaalmoment voor de moeren van de flexibele koppeling is 2,5 kgfm of 18,1 ft. lbs.



**Vervangen van het stuurslot** **7.30.080.3**
Haal de massakabel van de batterij los.
Verwijder de knop van de chokekabel, de onderste afschermkap van de stuurkolom en de beide schakelaars, zie 7.30.050.3.
Draai het stuurslot in de stand "O". Boor daarna een gat van 3 mm in de breekbout en draai door middel van een linkse tap de breekbout uit. De aansluitkabels van de contacthouder los nemen en de 2 bevestigingsbouten van de stuurkolom verwijderen.



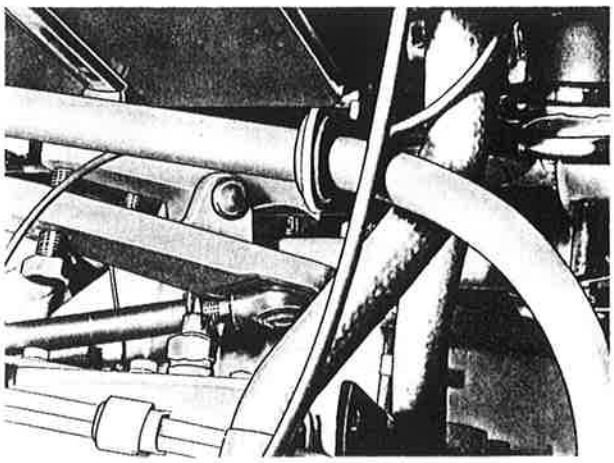
De bovenste afschermkap afnemen en de stuurkolom een weinig naar rechts draaien. Druk daarna het stuurslot met contactslot tesamen naar boven toe uit. Indien alleen de contacthouder moet worden vervangen gelden ook de bovenstaande handelingen met uitzondering van de demontage van de breekbout. Nadat de stuurkolom iets naar rechts is gedraaid kan het bevestigingsboutje van de contacthouder worden uitgenomen en de contacthouder worden verwijderd.



Breng het nieuwe stuurslot met contactslot tesamen aan en draai de nieuwe breekbout zover in de stuurkolom totdat de kop van de breekbout afbreekt.
Draai de contactsleutel helemaal naar links en neem de contactsleutel uit. De bevestigingsbouten van de stuurkolom handvast aandraaien. De stuurkolom zodanig centreren zodat de blokkeerpen vrij in en uit kan schuiven. Vervolgens de beide bevestigingsbouten van de stuurkolom vastzetten.
Daarna kunnen de beide schakelaars en de aansluitkabels van de contacthouder worden vastgezet. Breng daarna de onderste afschermkap en chokekabelknop weer aan.

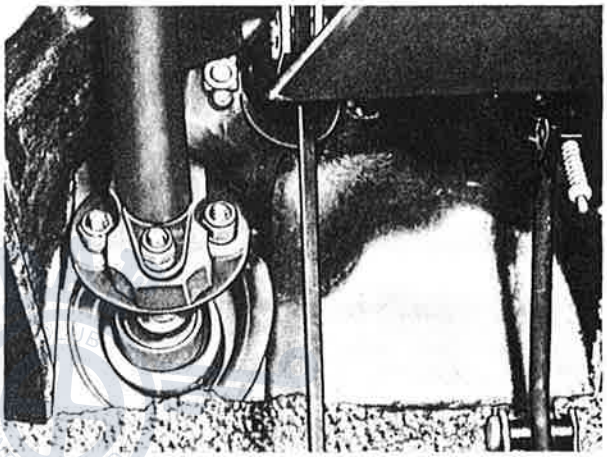
**Revideren of vervangen van het stuurhuis** **7.30.110.3**
**7.30.120.2**
**7.30.130.4**

In geval van revisie van het stuurhuis de twee lederen afdichtringen van de stuurheugel ca. 30 minuten in olie drenken. De beide kroonmoeren van de spoorstangkogels aan de tandheugel verwijderen. De beide spoorstangkogels met trekker Matra VW-266F uit de tandheugel drukken.



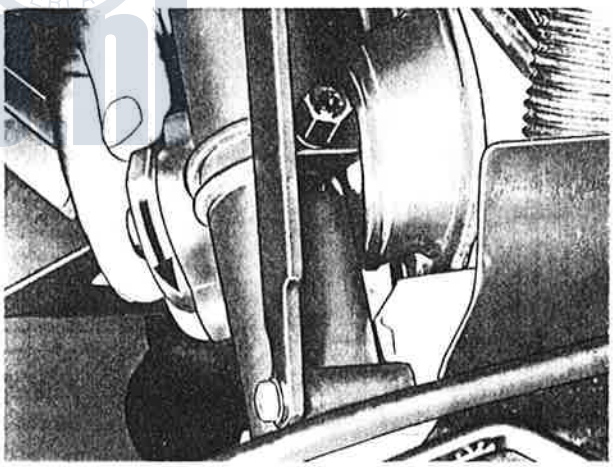
---

Stuuras bij de flexibele koppeling losnemen.



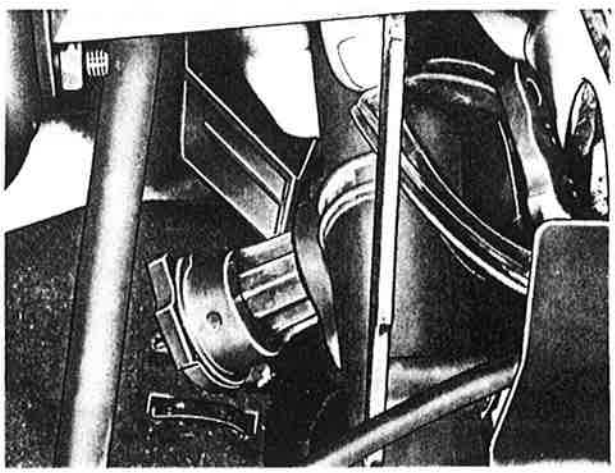
---

De borgdraad verwijderen, de twee bouten losdraaien en het deksel afnemen.
De excentrische bus zover draaien, dat de tandheugel kan worden uitgenomen en vervolgens de tandheugel verwijderen.

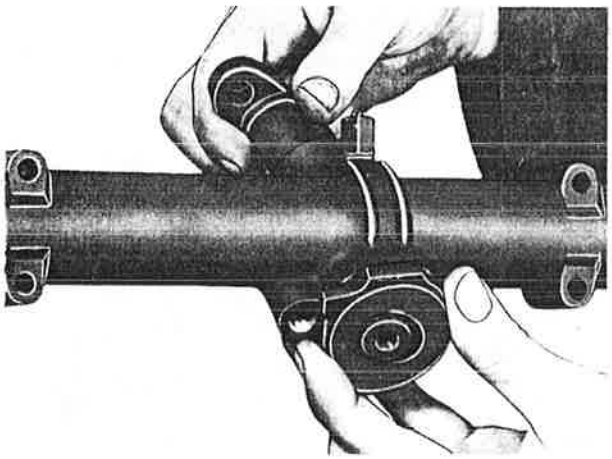


---

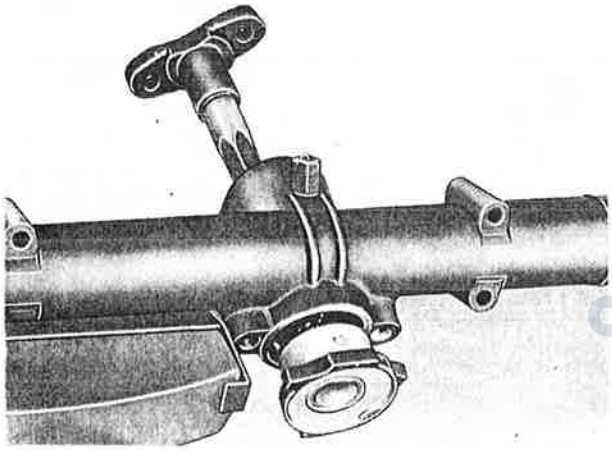
De vier bevestigingsbouten verwijderen en het stuurhuis uitnemen.



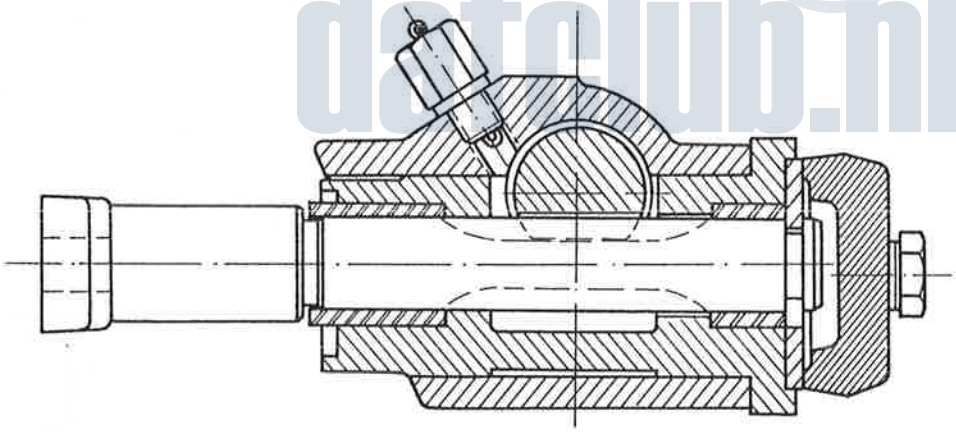
dafclub.nl



Het rondsel en de excentrische bus zover in elkaar drukken dat de borgschijf kan worden uitgenomen en de borgschijf verwijderen.

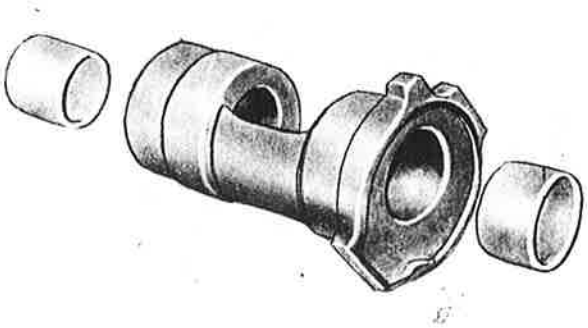


Het rondsel uitnemen en daarna de excentrische bus uit het stuurhuis nemen. Opsluitbus en ringen verwijderen.

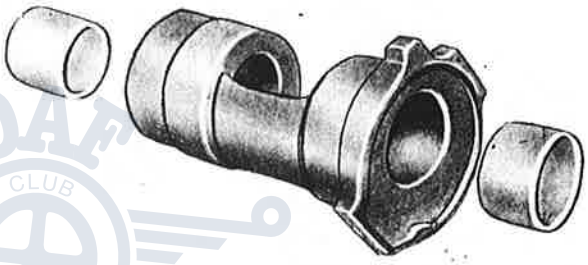


DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

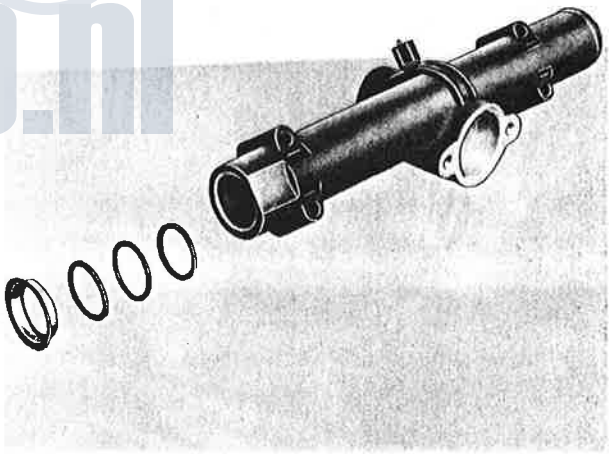
De beide nylon lagerbussen uit de excentrische bus verwijderen.



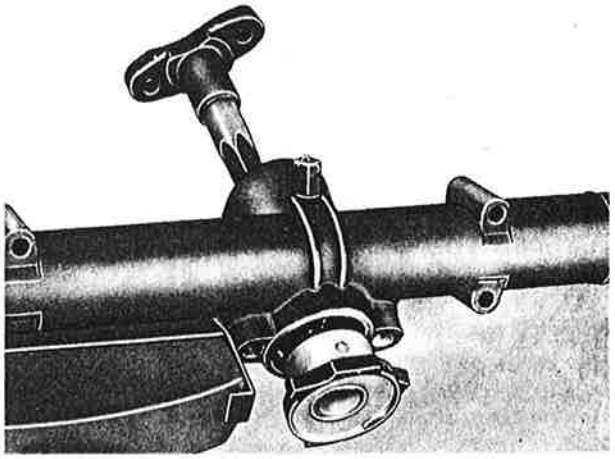
De beide nylon lagerbussen in de excentrische bus aanbrengen. Let erop, dat de groeven in de nylon lagerbussen naar de buitenzijde moeten zijn gericht.



De reeds in olie gedrenkte lederen ringen met de ruwe zijde tegen de O-ring leggen en de ringen met de opsluitbus in het stuurhuis plaatsen.

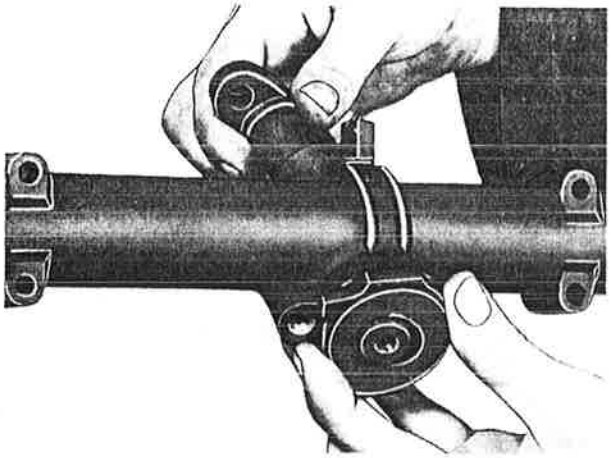


Rondsel en excentrische bus ruim invetten met Retinax G. De excentrische bus en het rondsel in het stuurhuis aanbrengen.



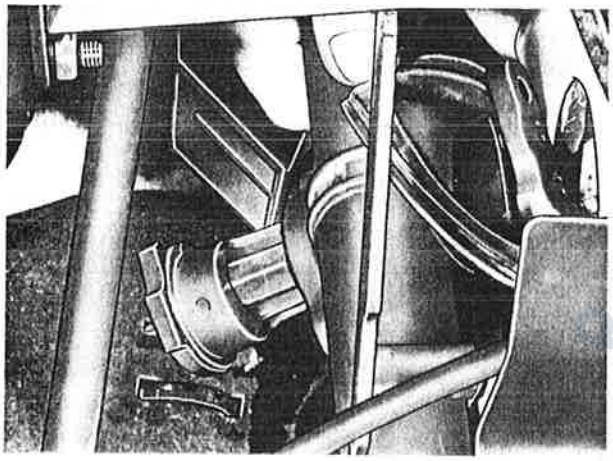
DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

Printed in the Netherlands 04-72



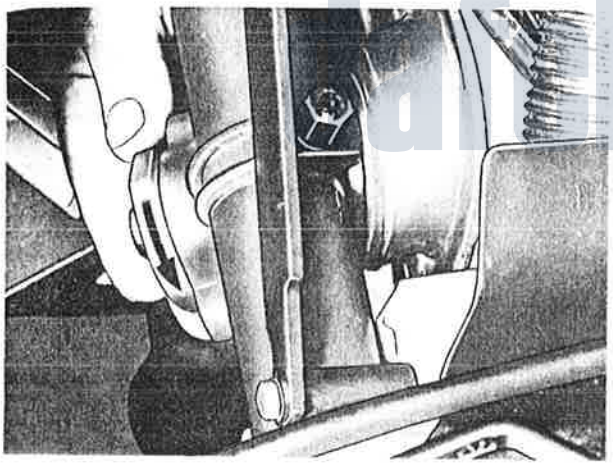
Het rondsel en de excentrische bus in de bankschroef klemmen en zover samendrukken dat de borgschijf kan worden aangebracht.
Vervolgens het stuurhuis vullen met ca. 40 cc. Retinax G.

---



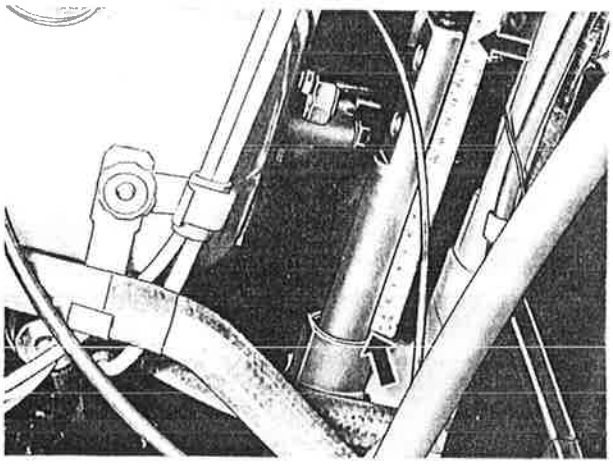
Het stuurhuis in de motorruimte plaatsen.
Hiebij de excentrische bus met rondsel naar buiten drukken, daar anders de aansluitflens van het rondsel niet door de stofhoes kan. Het stuurhuis met de vier bouten vastzetten. De stuuras aan de aansluitflens van het rondsel bevestigen.

---



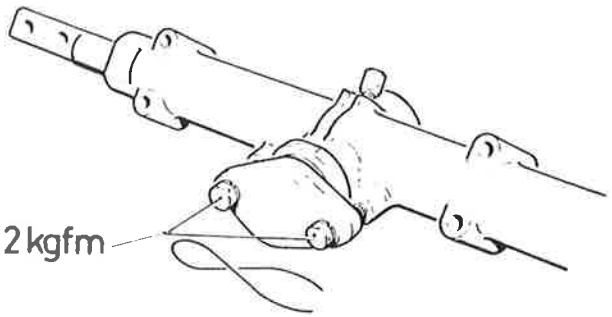
De heugel in het stuurhuis aanbrengen. Hierbij de excentrische bus in de meest geloste stand draaien en het stuurwiel ± 20° rechtsom vanuit de stand "rechtuit rijden", plaatsen.

---



De heugel zover in het stuurhuis schuiven dat het uiteinde nog 165 mm ($5^{11}/_{16}$") uit het stuurhuis steekt. De excentrische bus zover verdraaien, dat de speling tussen rondsel en heugel minimaal wordt. De heugel moet nu 162 mm ($5^{9}/_{16}$") uit het stuurhuis steken (stuurwiel in middenstand).

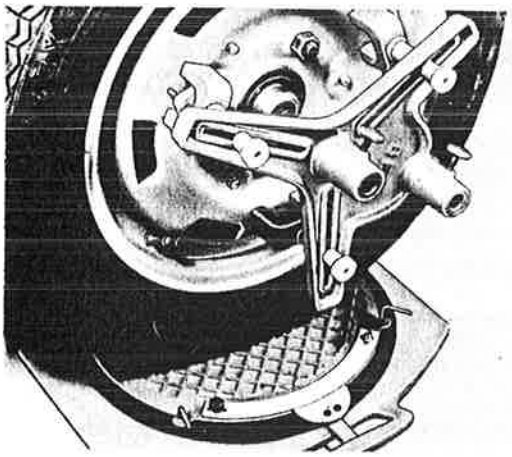
Het deksel aanbrengen en de twee bouten handvast aandraaien. De excentrische bus zover stellen dat de radiale speling van de tandheugel in de uiterste standen minimaal is (hoekverdraaiing van de heugel 1°30').
Met een momentsleutel de bouten van het deksel geleidelijk vastzetten tot op een moment van 1,8—2,0 kgfm (13—14,4 ft. lbs).
De bouten kruislings met een borgdraad borgen.
De spoorstangkogels aan de stuurheugel monteren (nieuwe stofkappen en nylon ringen aanbrengen) en vastzetten met een aanhaalmoment van 2,7—3 kgfm (20—22 ft. lbs). Nieuwe splitpennen aanbrengen.




DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

Printed in the Netherlands 04-72

# 35 WIELUITLIJNING



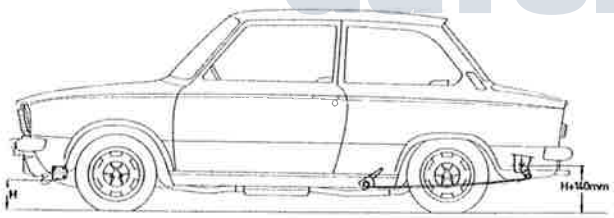
**Voorbereidende werkzaamheden** 7.35.020.2

**Opmerking:** Bij de navolgende uitlijn richtlijnen is gebruik gemaakt van het BEM uitlijnapparaat type 665 Junior.

De spanning van de banden controleren en eventueel corrigeren. De draaiplaten vergrendelen en de wagen langzaam en in rechte lijn midden op de draaiplaten rijden. De handrem aantrekken, zodat de achterwielen zijn geblokkeerd.

De projectorsteun door middel van drie magneten op de verhoogde ring in de wielvelg aanbrengen en wel zodanig dat het hart van de steun overeenkomt met het hart van de velg.

Omdat bovengenoemde ring — zo dicht bij het hart van het wiel — niet aan vervorming onderhevig is, behoeft een eventuele wielslingering niet te worden gecompenseerd.

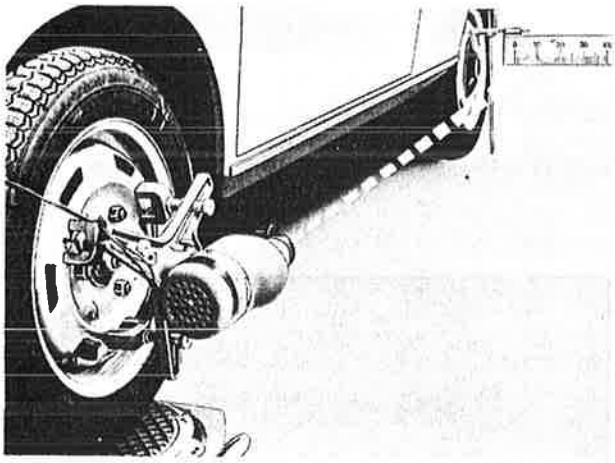


Schuif om de zuigerstang van de fusee-schokdemper een opengezaagd pijpje van 83 mm.

Belast de wagen aan de voorzijde zoveel tot de pijpjes klem komen te zitten.

Belast de achterzijde van de wagen zoveel, totdat de wagen horizontaal staat.

Verwijder daarna de blokkeerpennen uit de draaiplaten.

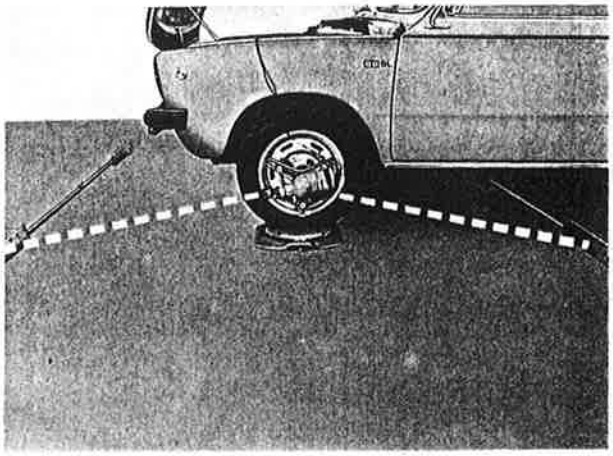


De projector kan nu in de bus van de steun worden geplaatst. Vervolgens moeten de draaiplaten op nul worden gesteld. Plaats de indicatieliniaal met magnetische bevestiging tegen het achterwiel. De index op de liniaal projecteren en de gevonden waarde noteren. Deze handeling aan de andere zijde van de auto herhalen. Plaats het stuurwiel in de "rechtuit stand". Eén der beide spoorstangen zover bijstellen, dat de afgelezen waarden links en rechts gelijk zijn. Vervolgens de schaalverdeling van de draaiplaten naar O verschuiven en vastzetten. Als nu bij elke volgende meting de draaiplaten op O worden gesteld, dan staan de wielen volkomen recht ten opzichte van de wagenas.

dafclub.nl

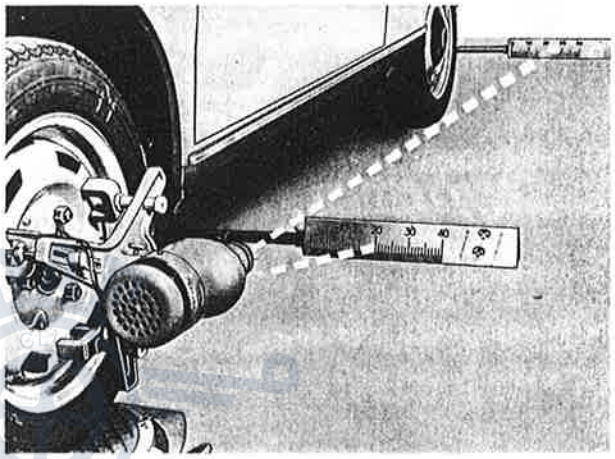
**Afstellen sporing van de voorwielen** **7.35.020.2**

— Breng de beide sporingstangen op de juiste lengte en plaats deze op een afstand van 3,5 x de velgdiameter resp. voor en achter de vooras.
— Verschuif de sporingstang aan de voorzijde nu zodanig dat de index links en rechts hetzelfde getal aanwijst op de linialen.
— Verricht deze handelingen ook op de andere sporingstang.
— Projecteer de index van de projector — op één der voorwielen gemonteerd — op de voorste liniaal en noteer de gevonden waarde; bijv. 20. Doe hetzelfde op de achterste liniaal en thans wordt bijv. 22 afgelezen. Het betreffende voorwiel heeft dan een toespoor van 2 mm.
— Herhaal dezelfde handelingen bij het andere voorwiel. De toespoor per wiel moet 1—2 mm bedragen en kan eventueel worden gecorrigeerd door de betreffende spoorstang in te korten of te verlengen.

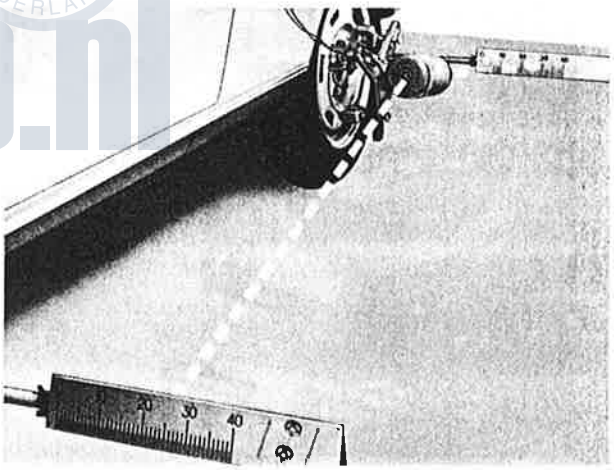


**Afstellen van de sporing van de voorwielen en controleren van de sporing van de achterwielen** **7.35.030.2**

— Voor afstellen van de sporing van de voorwielen, zie codenr. 7.35.020.2
— Plaats de beide sporingstangen op een afstand van 3,5 x de velgdiameter resp. voor en achter de achteras.
— Richt de projector vanaf de voorwielen op de achterste liniaal en verschuif de sporingstang zodanig dat de index links en rechts op de liniaal hetzelfde getal aanwijst.
— Verricht dezelfde handelingen voor de voorste liniaal.



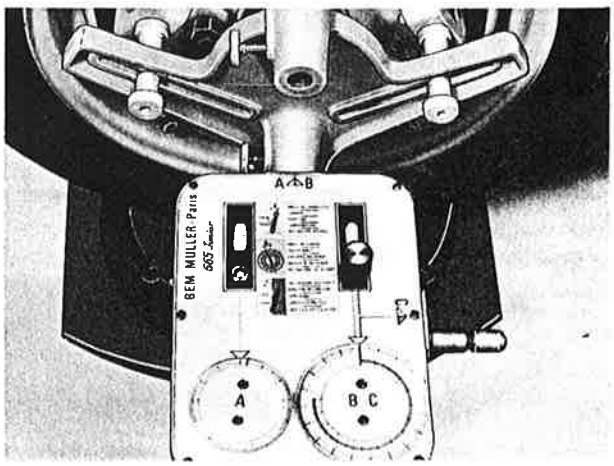
— Richt nu de projector van het rechter achterwiel op de voorste sporingstang en lees het getal, dat de index aangeeft af.
— Richt de projector op de achterste stang en lees weer het getal af. Door nu de afgelezen waarden van elkaar af te trekken, wordt de toespoor van het rechter achterwiel gevonden. Deze waarde bedraagt 0.
Herhaal dezelfde handelingen voor het linker achterwiel.
Bij eventuele afwijkingen zie 7.10.040.3.



**Controleren van alle wielstanden** **7.35.040.1**

**a. Sporing**
zie hiervoor nr. 7.35.030.2.

**b. Wielvlucht (camber).**
Zet de libellendrager in de projectorsteun (met de as, die bij de blauwe/groene pijl zit, schaal A). Draai de libellendrager in horizontale stand en zet de blokkeerschroef in de steun vast.
Draai nu de ronde schaal A zodanig, dat de bel van de waterpas precies in het middel staat. Lees dan op de blauwe schaal de wielvlucht (camber) af. De wielvlucht moet 1°21' ± 30' bedragen.

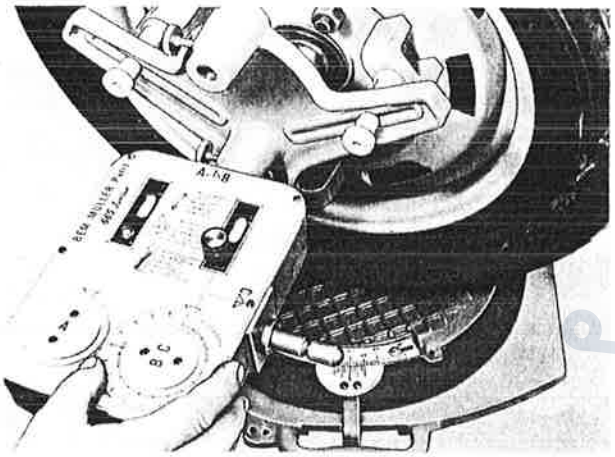



Printed in the Netherlands 04-72



**c. Askanteling (caster)**

Draai het wiel zonder de libellendrager te verplaatsen 20° naar buiten. Zet de libellendrager weer in horizontale stand en draai de blokkeerschroef (in de steun) weer vast. Zet de wijzer van de schijf BC op 0. Draai met de stelknop de bel van de rechtse waterpas in het midden.

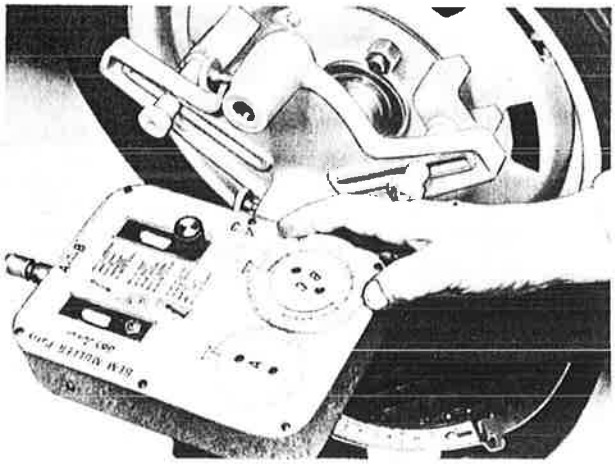


Draai nu het wiel 20° naar binnen en draai de schijf BC zover tot de bel van de waterpas weer in het midden staat.
Lees nu op de groene schaal het caster af.
De askanteling moet 4°30' ± 30' bedragen.



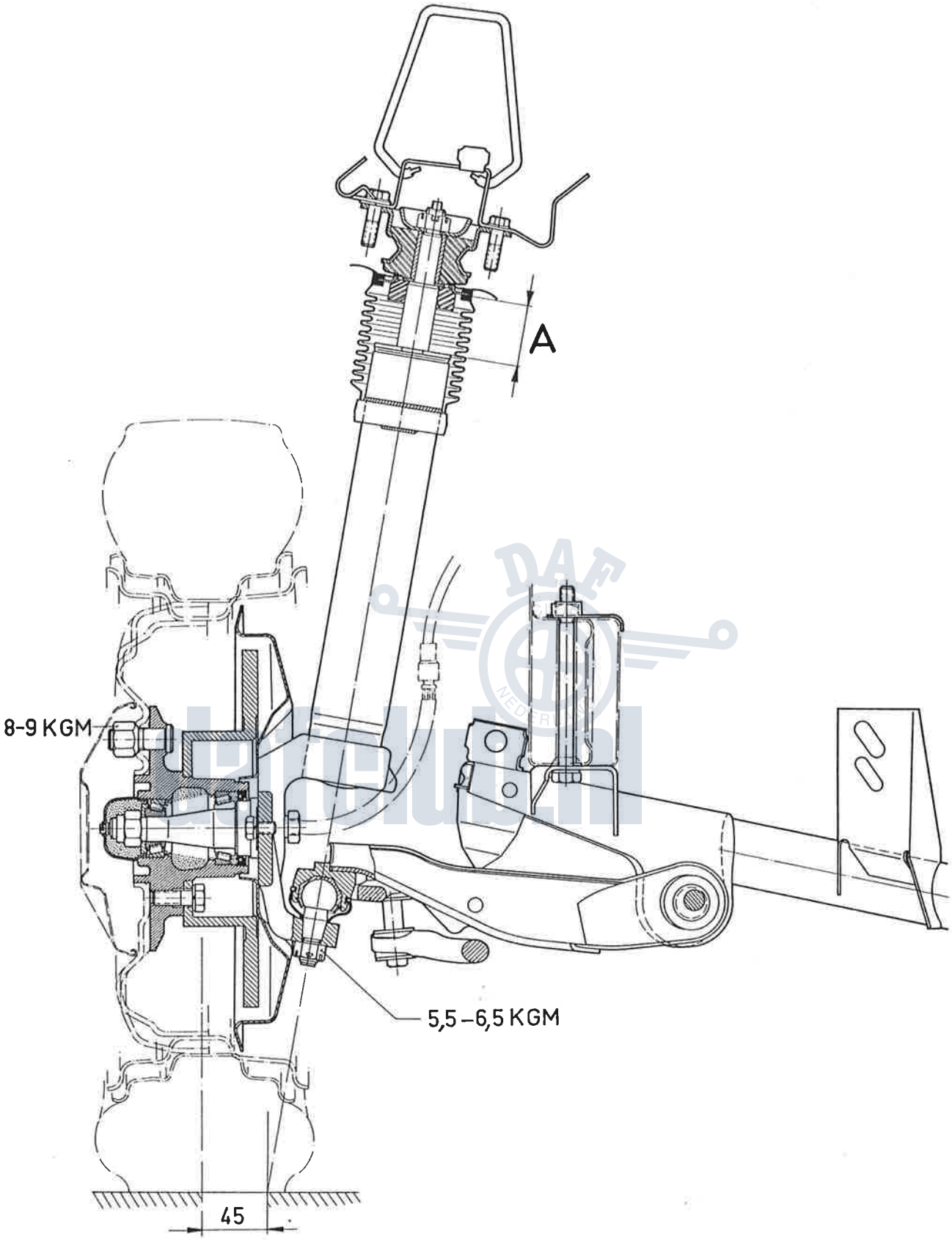
**d. Fusee-dwarshelling (king pin inclination)**

**Opmerking:** Voor deze meting is het noodzakelijk om de rempedaalvastzetter tussen zitting en rempedaal aan te brengen om te voorkomen, dat het wiel om de as gaat draaien.
Zet nu de libellendrager met de andere as — bij de rood/gele pijl — in de projectorsteun. Draai het betreffende wiel 20° naar buiten, zet de libellendrager waterpas, draai de blokkeerschroef vast en zet de schijf BC op 0. Zet met de stelschroef de bel van de rechter waterpas in het midden.

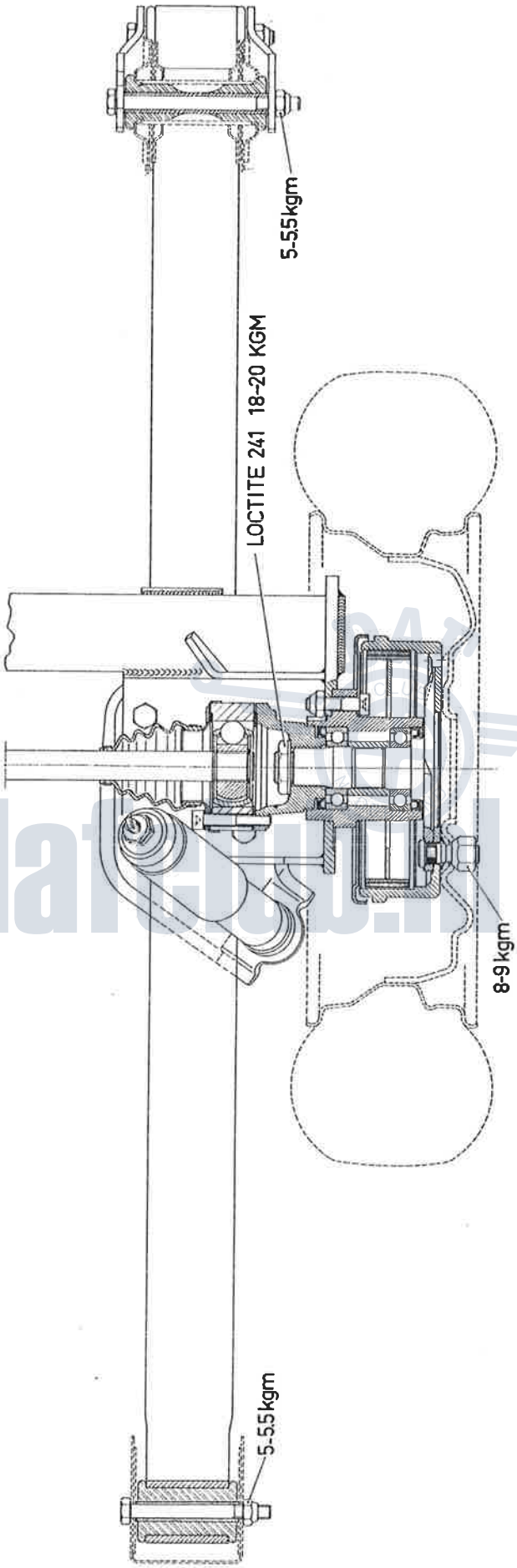


Draai nu het wiel 20° naar binnen en zet dan met de schijf BC de bel van de waterpas weer in het midden.
Lees vervolgens de waarde van de fusee-dwarshelling af.
Voor het rechter wiel moet de waarde op de rode schaal worden afgelezen en voor het linker wiel op de gele schaal.
De fusee-dwarshelling moet 8°30' ± 30' bedragen.

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl




Printed in the Netherlands 08-72


5-5.5kgm
LOCTITE 241 18-20 KGM
8-9 kgm
5-5.5kgm

## TECHNISCHE GEGEVENS STUURINRICHTING, VERING, WIELEN, BANDEN

**Stuurinrichting**

| | |
|---|---|
| Type | rondsel en heugel |
| Max. inslag (binnenwiel) | 38° |
| Naloop, caster | 4°30' ± 30' |
| Fusee dwarshelling | 8°30' ± 30' |
| Wielvlucht, camber | 1°21' ± 30' |
| Toespoor vóór | 2—4 mm |
| Toespoor achter | 0 mm |
| Fuseeopening | 83 mm |

**Vering**

| | |
|---|---|
| Voorwielophanging | dubbelwerkende hydraulische schokdemper — fusee-kombinatie met onderliggende driehoeksarmen en torsie-staven en stabilisator. |
| Spoorbreedte | voor band 135 x 14" en wielbolling 35: 1310 mm<br>voor band 155 x 13" en wielbolling 40: 1300 mm |
| Diameter torsiestaaf | 16 mm |
| Diameter stabilisator | 16 mm |
| Achterwielophanging | De Dionas op wrijvingsloze parabolische bladveren met dubbelwerkende hydraulische schokdempers. |
| Spoorbreedte | voor band 135 x 14" en wielbolling 35: 1240 mm<br>voor band 155 x 13" en wielbolling 40: 1230 mm |

| Bladveer | Sedan<br>typen: 6622<br>6623 en 6625 | Combi/Bestel<br>typen: 6627 - 6632<br>6633 - 6634 - 6635 | Coupé<br>typen: 6624<br>6626 |
|---|---|---|---|
| Aantal bladen | 1 | 1 | 1 |
| Lengte | 1100 mm | 1100 mm | 1100 mm |
| Breedte | 60 mm | 60 mm | 60 mm |
| Grootste dikte | 11,1 mm | 11,4 mm | 10,5 mm |
| Kleurcodering | — | rood; op voorste veeroog | blauw; op voorste veeroog |
| DAF-nr. | 254294 | 104948 | 104947 |

**Voorschokdemper**

| | |
|---|---|
| Slag | 130 mm |
| Hoek schokdemper/astap | 9°50' ± 15' |
| Schokdemperstang | 22 mm Ø |
| Zuigerdiameter | 32 mm |

**Achterschokdemper**

| | |
|---|---|
| Slag | 184 mm |
| Zuigerdiameter | 27 mm |

dafclub.nl

Printed in the Netherlands 04-72

| | Standaard | Marathon |
|---|---|---|
| **Wielen** | | |
| Afmetingen | 14 x 4 B | 13 x 4,5 JJ |
| Bolling | 35 mm | 40 mm |
| Boutcirkel diameter | 125 mm | 125 mm |
| Bouten aantal; afmeting | 3; M14 x 1 | 3; M14 x 1 |
| Boutgat diameter | 18 mm | 18 mm |
| **Banden** | Sedan, Combi en Bestel | Marathon-uitvoeringen |
| Maat | Michelin 135 x 14 ZX of<br>Kleber Colombes 135SR14 | Michelin 155 x 13 ZX of<br>Kleber Colombes 155SR13 |
| Bandenspanning | | |
| Vóór | Michelin, Kleber Colombes, Semperit: 23 p.s.i. (1,6 kg/cm2) | Michelin, Kleber Colombes, Semperit: 20 p.s.i. (1,4 kg/cm2) |
| Achter | Michelin, Kleber Colombes, Semperit: 26 p.s.i. (1,8 kg/cm2) | Michelin, Kleber Colombes, Semperit: 23 p.s.i. (1,6 kg/cm2) |

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

# INHOUD

pag.

**05 VARIOMATIC SECUNDAIR COMPLEET**

Vervangen van een variomatic secundair . . 8—3
Vervangen van een afschermhoes van een homokinetische koppeling . . . . . 8—4

**TEKENING VAN DE HOMOKINETISCHE AANDRIJFAS** . . . . . 8—6

**10 VARIOMATIC SECUNDAIR**

Demontage der schijven en het vervangen van vetkeerring, O-ringen en afdichtrubbers van de beweegbare schijven . . . . . 8—7
Bevestigen secundaire kast op motorbok en vervangen van oliekeerringen secundaire kast . 8—10
Vervangen van O-ring tussen beide kasthelften 8—11

**SMEERMIDDELEN** . . . . . 8—13

**TECHNISCHE GEGEVENS** . . . . . 8—13

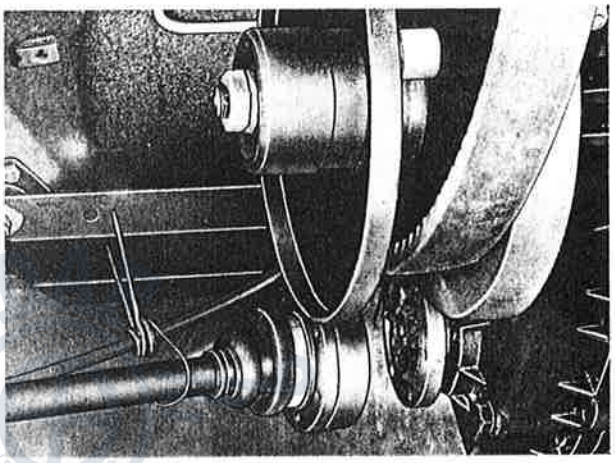
DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

Printed in the Netherlands 10-73

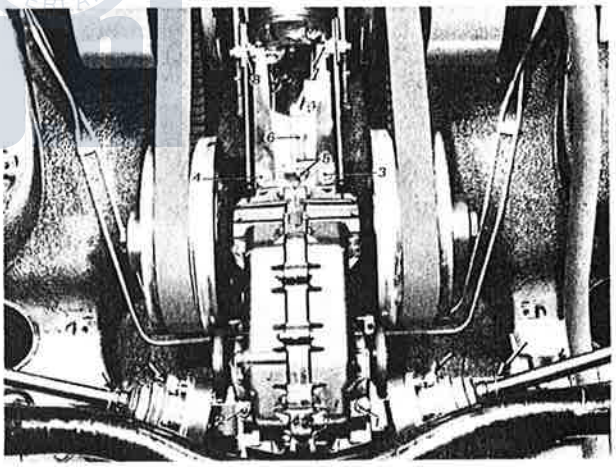
# 05 VARIOMATIC SECUNDAIR COMPLEET

**Vervangen van de variomatic secundair compleet** **8.05.010.3**

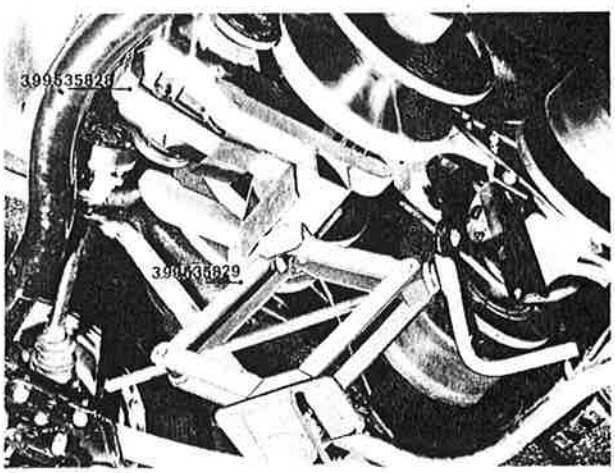
— Plaats de auto op de hefbrug.
— Neem de bevestiging van de uitlaatpijp los bij het voorste bevestigingsoog van de linker bladveer.
— Verwijder de complete afschermbak (zie 3.05.010.3).
— Verwijder de inbusbouten en onderlegplaten uit de koppelingen van de aandrijfassen aan de tandwielkastzijde.
— Bind de aandrijfassen vast aan de handremkabels met een ijzerdraad.
— Los de borgmoer (5) en schroef de stelbout 6 zover mogelijk uit.
— Los de moeren 3-4-7-8.
— Verwijder de moeren 3 en 4, zodat de hoekprofielen aan de bouten 7 en 8 blijven hangen.
— Schroef de moeren 3 en 4 zover op de bout, totdat de onderkant van de moeren gelijk ligt met de boutuiteinde.
— Los de moeren 1 en 2 tot de boutuiteinden.



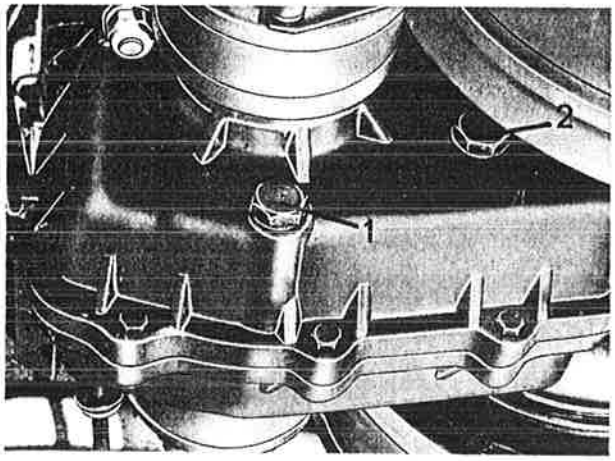
— Spreid de secundaire schijven met behulp van de schijvenspreider 3.99.535758 (zie 3.05.010.3).
— Plaats een afstandsblokje van 23 mm tussen de schijven en verwijder de schijvenspreider.
— Verwijder de riemen van de secundaire schijven.



—Ondersteun nu de secundaire variomatic met speciaal gereedschap 3.99.535828 dat op speciaal gereedschap 3.99.535829 wordt gemonteerd (zie groep 0 - blz. 0 - 21).
— Verwijder de moeren 1 t/m 4 en laat de variomatic secundair zakken.
— Zet de ontluchtingsnippel, na het schoongemaakt te hebben, over op de nieuw aan te brengen variomatic secundair.

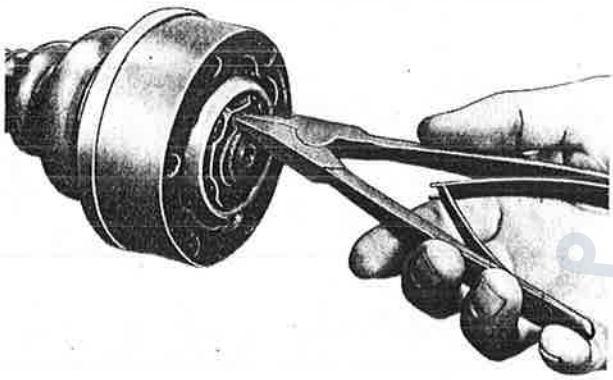



Printed in the Netherlands 10-73



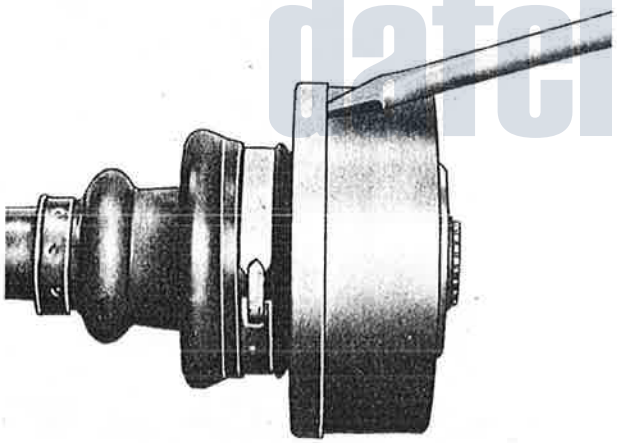

— Het aanbrengen van de variomatic secundair geschiedt in omgekeerde volgorde.
— Steeds nieuwe pakkingen aanbrengen tussen de aandrijfasflenzen.
— Aanhaalmoment van de inbusbouten bedraagt 3,2 - 3,6 mkg (23 - 26 ft.lbs).
— Vergeet niet de onderlegplaten onder de boutkoppen te plaatsen.
— Aanhaalmoment van de moeren 1 t/m 4 : 5 - 5,5 mkg (36 - 40 ft.lbs).
— Aanhaalmoment aftapplug 1 en vulniveauplug 2:4,2 mkg (30 ft.lbs).
— Te gebruiken olie SAE 80 EP.
— Controleer olieniveau secundaire kast.
— Controleer de schijfafstand (zie 3.05.020.2).

**Let op :** De koppelingen van de aandrijfassen t.p.v. de schijven goed schoonmaken.
Indien een aandrijfriem is vetgeslagen als gevolg van een breuk in een afschermhoes of t.g.v. vetafscheiding van de koppeling aan tandwielkastzijde, dan dienen **beide** riemen te worden vervangen.
Schijven indien nodig reinigen met aceton.

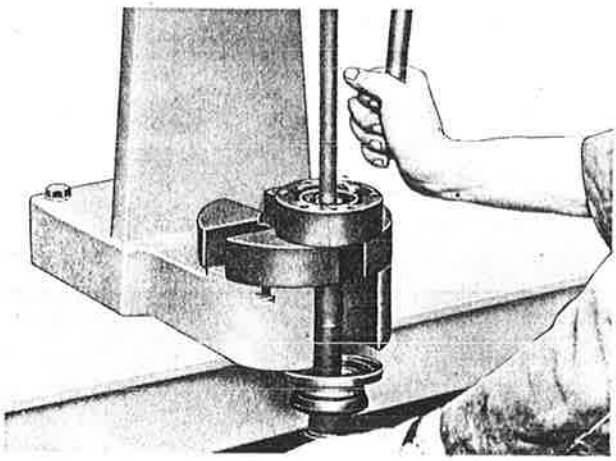


**Vervangen van een afschermhoes van een homokinetische koppeling** **8.05.040.3**

— Verwijder de complete variomatic afschermbak.
— Demonteer zowel de flensbouten en onderlegplaten van de aandrijfas aan de kastzijde als aan de steekaszijde.
— Neem de complete aandrijfas uit.
— Verwijder de seegerring uit de groef van de aandrijfas.



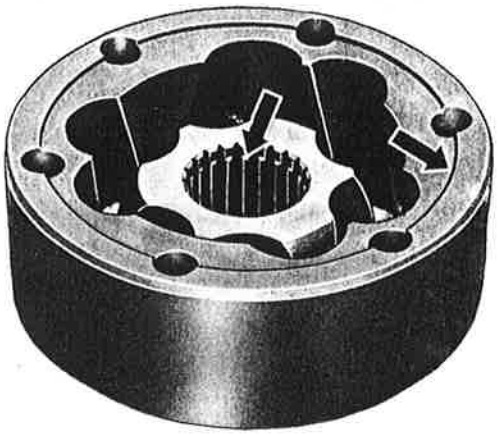
— Tik de stalen afschermkap, welke om de buitenring van de koppeling is geklemd, los.
— Verwijder, zowel de klemband van de afschermhoes op de as, als op de stalen afschermkap.



— Binnenring van de homokinetische koppeling ondersteunen.
— De aandrijfas uit de binnenring persen.
— De stalen afschermkap en de afschermhoes kunnen nu van de as worden genomen.
— Verdere montage geschiedt in omgekeerde volgorde van demontage, waarbij het volgende moet worden opgemerkt :
Vergeet niet de pakking tussen de stalen afschermkap en de buitenring van de homokinetische koppeling te monteren.
Gebruik steeds nieuwe pakkingen.

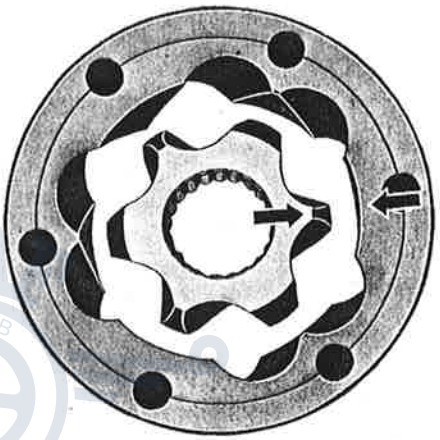
DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

Het is af te raden om een homokinetische koppeling te demonteren. Wanneer echter een homokinetische koppeling uit elkaar is geraakt, dan dient deze op de navolgende wijze te worden gedemonteerd :
De uitgedraaide kamer van de buitenring en de splines-uitloop in de binnenring (zie pijlen) moeten naar dezelfde kant worden gericht. De kogelkooi kan in een willekeurige stand worden gemonteerd.



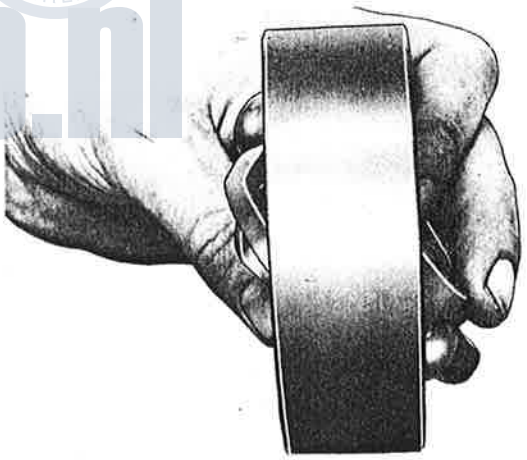
---

De binnenring moet ten opzichte van de buitenring een zodanige stand innemen dat een brede rug tussen de kogelbanen van de binnenring wordt geplaatst tegenover een smalle rug van de buitenring en omgekeerd (zie pijlen), d.w.z. de kogelbanen van binnen- en buitenring moeten elkaar kruisen.



---

Om de kogels te kunnen monteren dient de binnenring en de kogelkooi schuin in de buitenring te worden geplaatst, waarna steeds twee tegenover elkaar liggende kogels kunnen worden aangebracht.

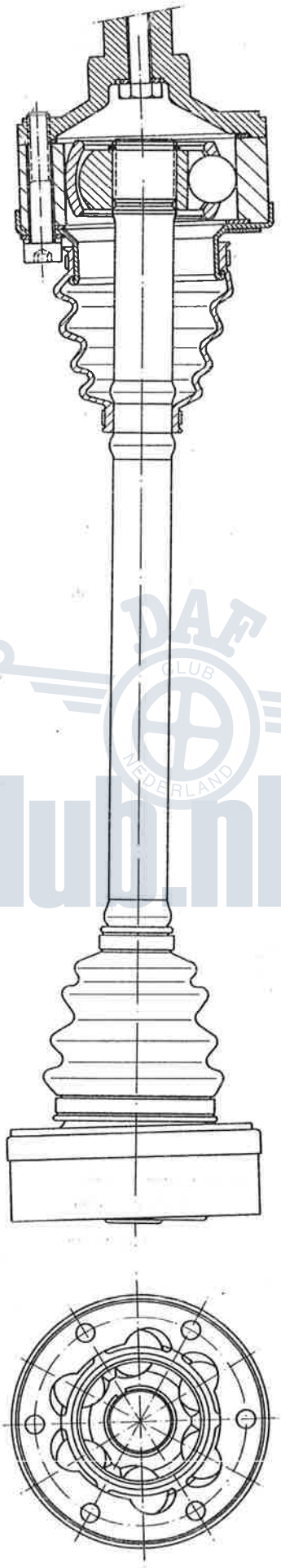


---

Bij montage van de aandrijfas tussen de flenzen aan tandwielkastzijde resp. steekas/wielzijde, de pakkingen hiertussen niet vergeten.
Voor een gemakkelijke montage kan men deze pakkingen aan de flenzen en/of aan de koppelingen lijmen.
Vergeet de onderlegplaten onder de boutkoppen niet te monteren.

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

Printed in the Netherlands 10-73



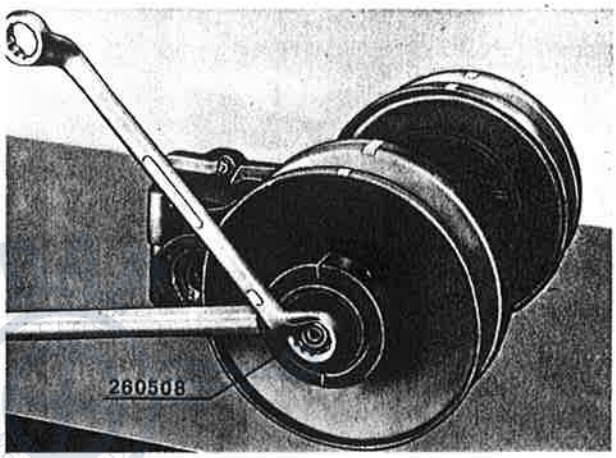
dafclub.nl

# 10 VARIOMATIC SECUNDAIR

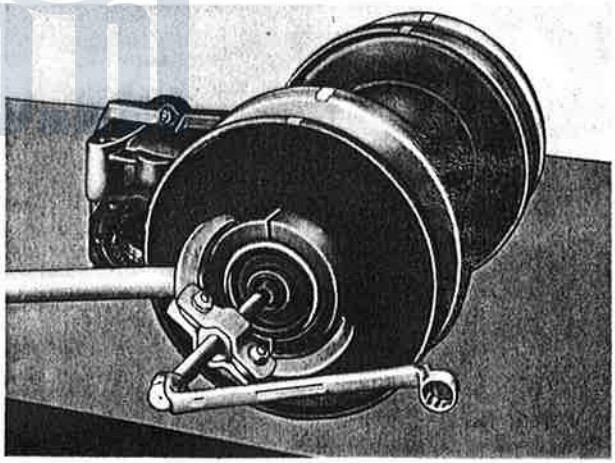
**Demontage der schijven en het vervangen van vetkeerring, O-ringen en afdichtrubbers van de beweegbare schijven.** **8.10.030.3**

**Variomatic secundair uitbouwen (zie 8.05.010.3)**

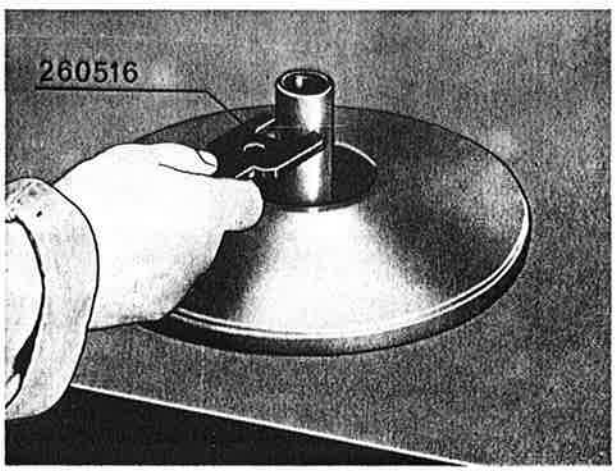
— Vaste en beweegbare schijven en membraan ten opzichte van elkaar merken en ten opzichte van linker- en rechterzijde.
— Indien beide beweegbare schijven gedemonteerd moeten worden, tevens merken t.o.v. tandwielas.
— Vaste schijf blokkeren met behulp van gereedschap 260508 en tandwielasmoer lossen.



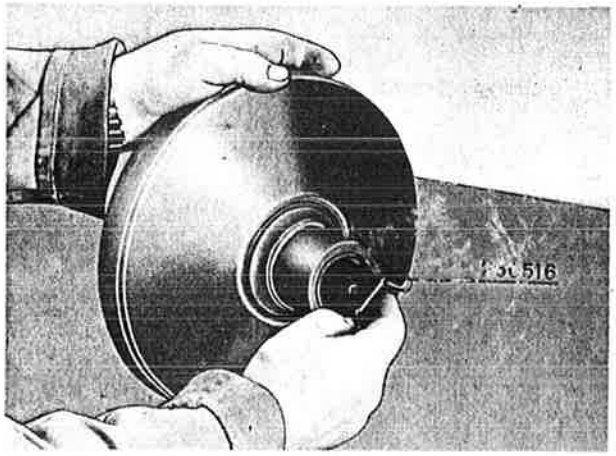

— Met behulp van een trekker, vaste schijf van tandwielas trekken.



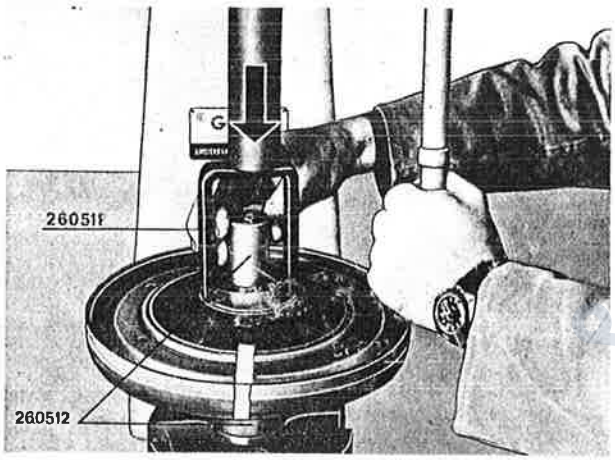
— Controle buitendiameter van vaste naaf met kaliber 260516.
— Afkeur indien bek van kaliber over buitendiameter vaste naaf kan worden geschoven.



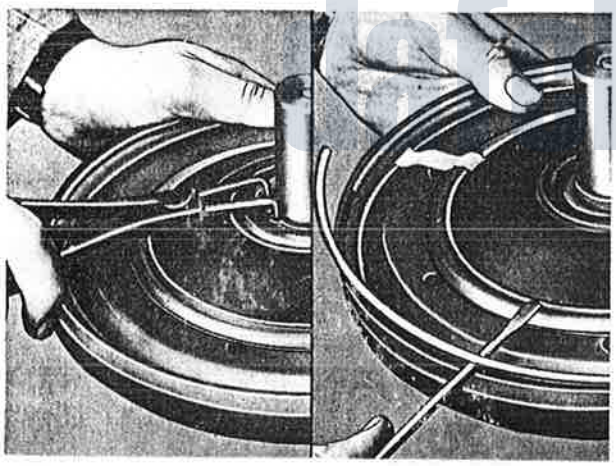

Printed in the Netherlands 10-73



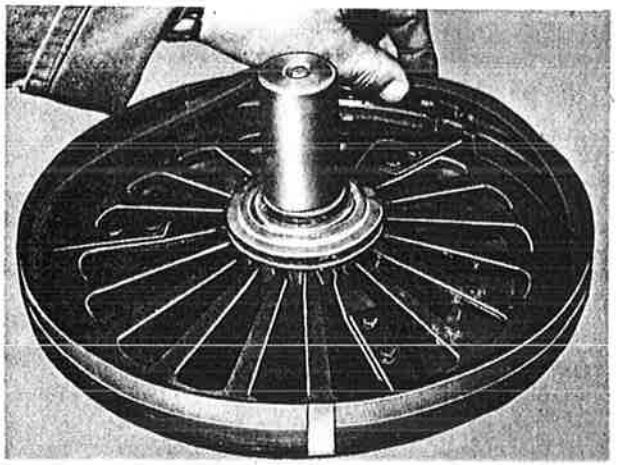

— Beweegbare schijf kpl. van tandwielas schuiven.
**Let op :** Olieverlies indien beweegbare schijf kpl. **niet** wordt neergezet :
a) met membraan naar boven
b) in de stand, zoals deze van de as wordt geschoven.
— Vetkoerring, O-ringen en vet uit naafkamer verwijderen.
— Controle van binnendiameter van de naaf met kaliber 260516.
— Afkeur indien kaliber past.




— Langste gedeelte van montagepen 260512 vanaf de schijfkant in de naaf steken en het kortste gedeelte ervan op de pen plaatsen.
— Stempel 260511 plaatsen op klemplaat en deze tegen de veerdruk in, naar beneden persen.
— Kortste gedeelte van montagepen opschroeven tot aan zijn aanslag.

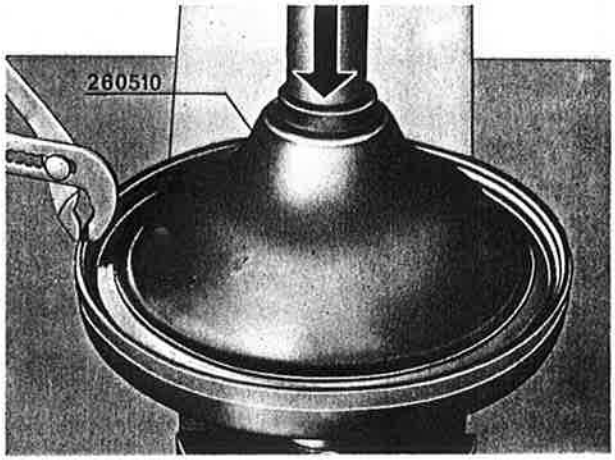


— Demonteer seegerring ,klemplaat, spanring en membraan.



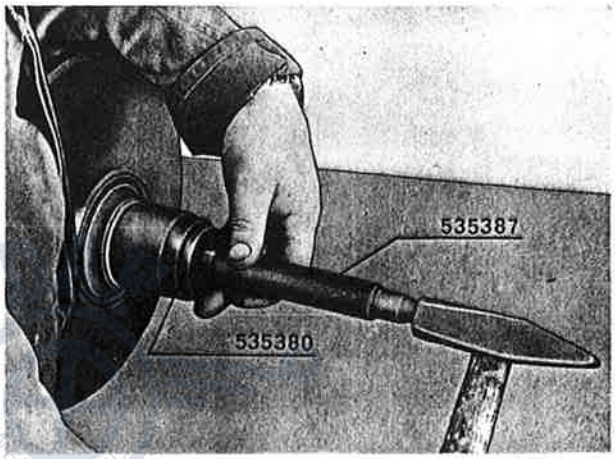
— Nieuwe afdichtring zo monteren dat de nokken hiervan geplaatst worden in de uitsparingen van de schijf.
— Eventueel olie vullen : ATF type A/A.

— Membraan op afdichtring plaatsen.
Let op de markering.
— Deksel membraan tegen veerdruk van afdichtrubber in met stempel 260510 naar beneden persen tot zijn aanslag.
— Monteer de spanring. Breng klemplaat aan.
**Let op :** Gat of uitsparing in klemplaat tegenover gat in drukbus 180° verdraaien.
— Monteer de seegerring op buitendiameter drukbus.



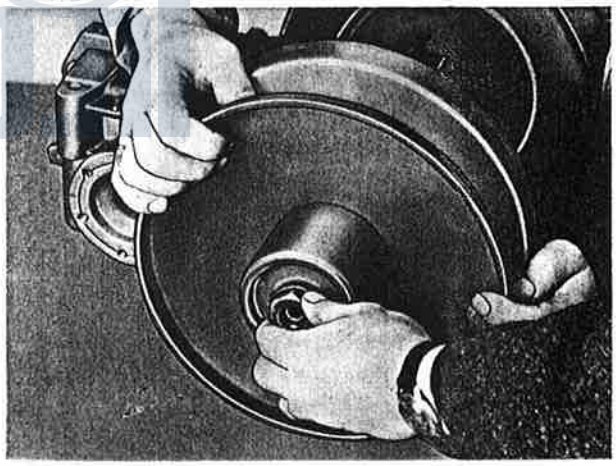

---

— Stempel 260511 weer aanbrengen en naar beneden persen, waarbij de seegerring in de groef wordt gedrukt.
— Demonteer vervolgens het kortste resp. langste gedeelte van montagepen 260512.
— Controleer of de seegerring goed in de groef zit en deze eventueel in de groef tikken.
— Vetkamer in naaf vullen met vet (Molykote DAF nr. 600090).
— Nieuwe O-ringen monteren en vetkeerring met stempel 535380 en steel 535387 aanbrengen.



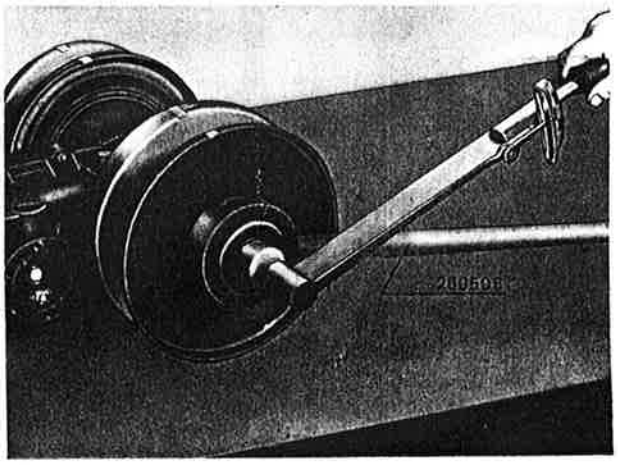

---

— Beweegbare schijf kpl. op tandwielas schuiven.
— Beweegbare schijf kpl. tegen veerdruk in nog meer op de as schuiven.
— Vaste schijf op tandwielas-splines tikken met plastic hamer.
— Let op de markering !
— Schroefdraad van tandwielas en moer vetvrij maken met tri, aceton of benzol en voorzien van Loctite 241.
— Moer monteren.

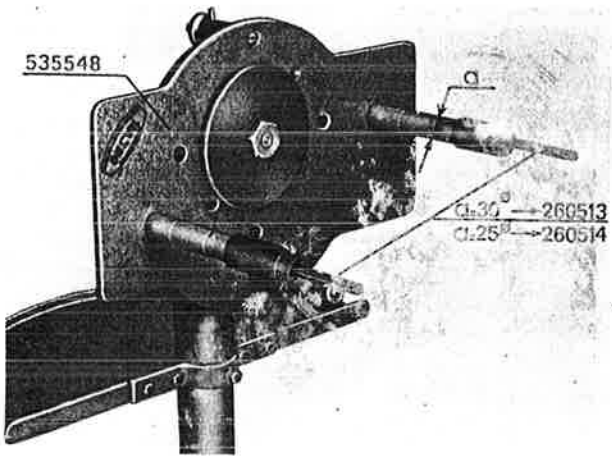


---

— Vaste schijf blokkeren met behulp van gereedschap 260508 en moer met momentsleutel aanhalen.
— Aanhaalmoment 18 - 20 kgfm.



Printed in the Netherlands 10-73



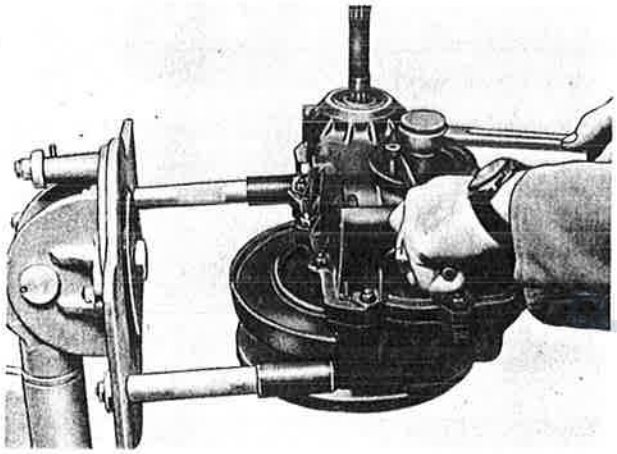

**Bevestigen secundaire kast op motorbok en vervangen van oliekeerringen secundaire kast** **8.10.080.3**

**Varjomatic secundair uitbouwen (zie 8.05.010.3)**

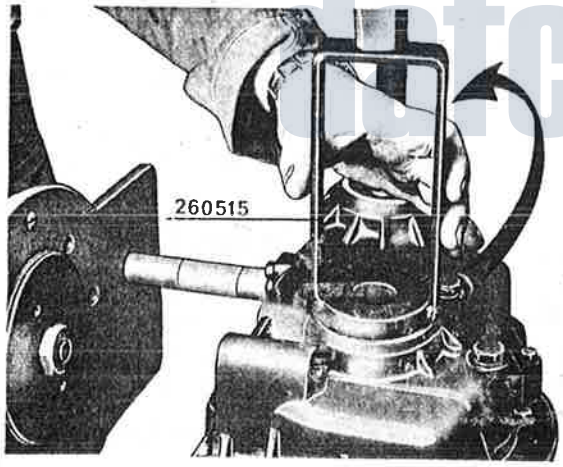
**Demonteren der schijven (zie 8.05.030.3)**

— Draaitafel 535548 van motorbok 535577 voorzien van montagepennen.

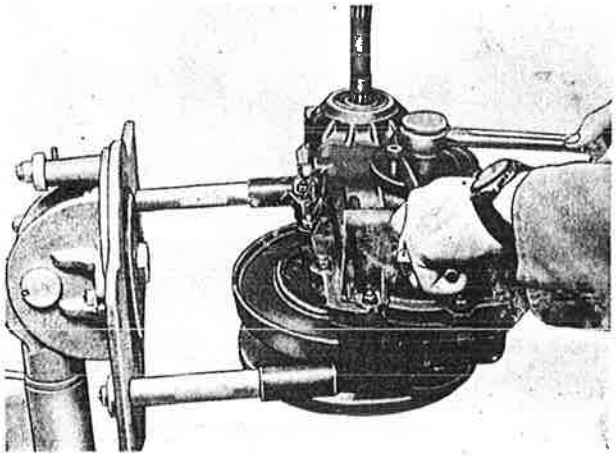
— **Attentie :**
Indien op de draaitafel afstandsbussen van 30 ø en 50 mm lang gemonteerd zijn dan set montagepennen 260513 gebruiken.
Indien afstandsbussen van 25 ø en resp. 120 mm en 114 mm lang, dan set montagepennen 260514 gebruiken.



— Secundaire kast bevestigen op motorbok.
— Voor het bevestigen van de kast op de montagepennen, gebruik maken van de bevestigingsgaten van de kast.
— Flensbout lossen en flens verwijderen.

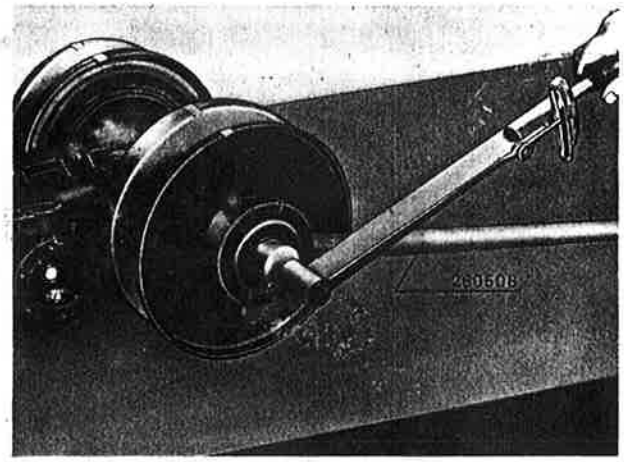



— Demonteer oude oliekeerringen en nieuwe monteren.
— Voor montage van de oliekeerringen aan de tandwielaszijde resp. flenszijde, gebruik maken van stempel 260515.



— Flens monteren.
— Flensbout aanhalen met 2,3 - 2,4 kgfm.

— Indien oliekeerringen aan de andere zijde van de kast vernieuwd moeten worden, de draaitafel 180° verdraaien en handelen zoals hierboven omschreven.
— Montage der schijven geschiedt in omgekeerde volgorde van demontage.
— **Let op :** Aanhalen van tandwielasmoer bij voorkeur op de werkbank uitvoeren.
— Olie bijvullen : SAE 80 EP.
— Aanhaalmoment niveauplug 4,2 kgfm.




---

**Opmerking :**
Indien alleen olielekkage aan de flenszijde optreedt, dan kan de oliekeerring onder de wagen worden vernieuwd.

Handelen als volgt :
— Los de 6 inbusbouten van de aandrijfas en hang deze op aan de handremkabels (zie 8.05.010.3).
— Los de flensbout en verwijder de flens.
— Demonteer oude oliekeerring en monteer de nieuwe met behulp van stempel 260515.
— Verdere montage geschiedt in omgekeerde volgorde van demontage.

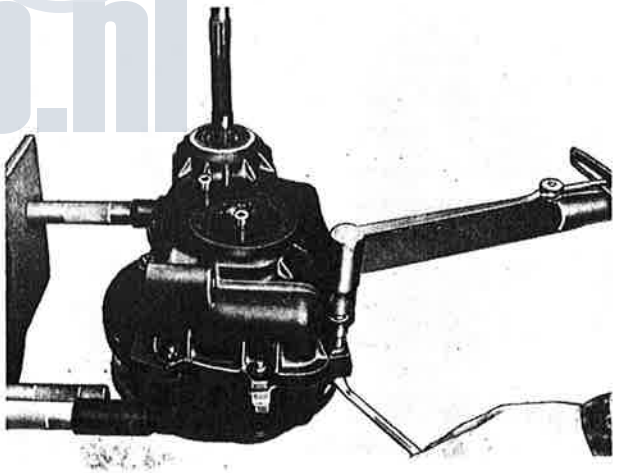
Indien alleen olielekkage aan zijde van de schijven optreedt, dan kan ook deze oliekeerring onder de wagen worden vernieuwd.

Handelen als volgt :
— Demonteer de schijven (zie 8.10.030.3).
— Demonteer oude oliekeerring en monteer de nieuwe met behulp van stempel 260515.
— Verdere montage geschiedt in omgekeerde volgorde van demontage.

---

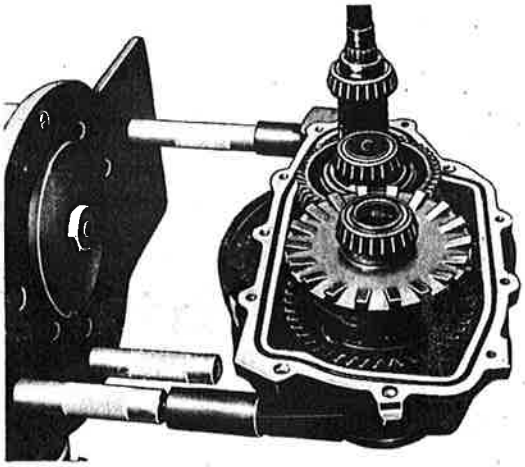
**Vervangen van O-ring tussen beide secundaire kasthelften** **8.10.140.3**

**Variomatic secundair uitbouwen (zie 8.05.010.3)**
**Demonteren der schijven (zie 8.10.030.3)**
— Opmerking : Uitsluitend rechter schijvenpaar (zijde van de ontluchter) demonteren.
— Secundaire kast bevestigen op motorbok (zie 8.10.080.3).
— Flensbout en 12 tapbouten demonteren.



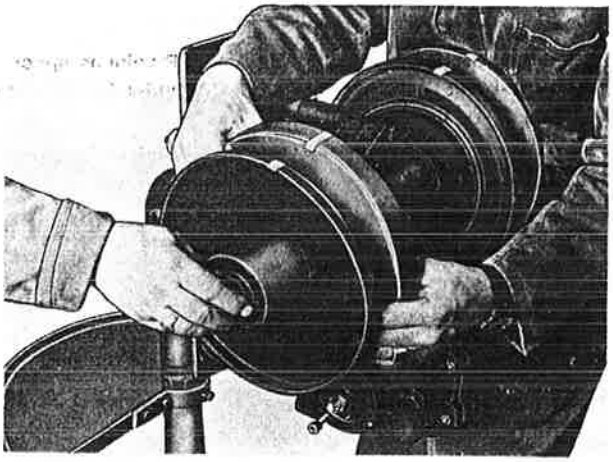
---

— Flens en kasthelft wegnemen.
— Oude O-ring en olie in groef verwijderen.
— Nieuwe O-ring droog monteren.
— Montage differentieelkast geschiedt in omgekeerde volgorde van demontage.
— Sinusringen onder de tapboutkoppen en moeren plaatsen.
— Aanhaalmoment flensbout 2,3 - 2,6 kgfm.
tapbouten 1,8 kgfm.



DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

Printed in the Netherlands 10-73



— Draaaitafel van motorbok 90° draaien.
— Monteren vaste en beweegbare schijven geschiedt in omgekeerde volgorde van demontage (zie 8.10.030.3).
— Secundaire kast kpl. van motorbok halen.
— Olie bijvullen; aanhaalmoment niveauplug 4,2 mkg.

DAF CLUB NEDERLAND
dafclub.nl

**SMEERMIDDELEN**

| | |
|---|---|
| Oliesoort tandwielkast | Multipurpose transmissieolie SAE 80 EP volgens specificatie MIL-L2105 of MIL-L2105-B echter zonder loodhoudende toevoegingen. |
| Totale inhoud olie tandwielkast | 825 cc; na aftappen bijvullen tot niveauplug (± 800 cc). |
| Beweegbare schijven | ATF type A/A; 75 cc. |
| Homokinetische koppeling | Molykote BR2-S; 70 g |

**TECHNISCHE GEGEVENS**

| | |
|---|---|
| Overbrenging tandwielkast | 4,51 : 1 |
| Schijfhoek | 30° |
| Max. schijfopening | 34,25 ± 0,15. |
| Schijfafstand secundair bij montage van nieuwe riemen | 3 - 4 mm |
| Schijfafstand secundair bij nastelling | 2 - 3 mm |

dafclub.nl

Printed in the Netherlands 10-73