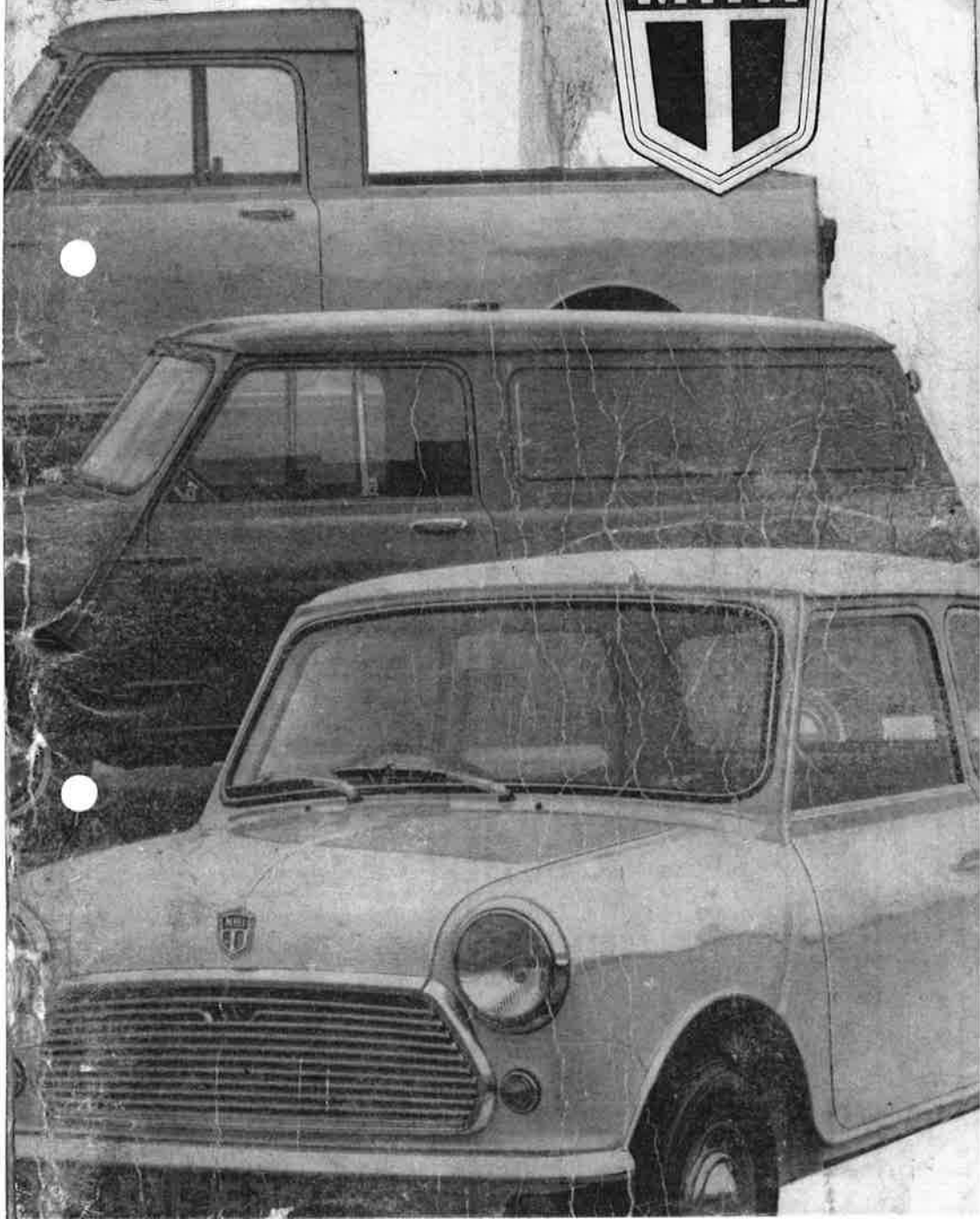


Richard Esmi Feldross, Baumgartenstr. 10, 47509 Moers

850 & 1000



Jim Feldman
DR 91846



850 & 1000

SALOON - VAREVOGN - PICK UP

Instruktionsbog

Publikation nr AKD 7392 (8. udgave) — Danish



Leyland Cars — Sales

Longbridge, Birmingham B31 2TB, England

© BRITISH LEYLAND UK LIMITED, 1975

FORORD

Denne håndbog er en præsentation af Deres British Leyland vogn. Deres vogn er konstrueret til en høj standard af kvalitet og pålidelighed, og med god kørsel, rigtig pasning og regelmæssig vedligeholdelse skulle den give Dem problemfri og økonomisk kørsel.

De første sider omfatter funktion og brug af betjeningsorganer, kontakter og andet udstyr.

Hovedparten af håndbogen giver detaljerede oplysninger om brug af donkraft, udskiftning af hjul, udskiftning af pærer, smøring samt vedligeholdelse og pasning af de forskellige dele.

Regelmæssig vedligeholdelse med de anbefalede mellemrum er meget vigtig, hvis Deres vogn skal holdes i den oprindelige gode stand. De vil finde detaljerede oplysninger i afsnittet '**OVERSIGT OVER VEDLIGEHOLDELSE**'. Til nogle arbejder skal der bruges specialudstyr, og sådant arbejde bør overlades til Deres forhandler. I afsnittet '**SPECIFIKATIONER**' finder De en række nyttige oplysninger såsom dæktryk, rumindhold for olie, benzin osv.

Vore importører og forhandlere er specialuddannede og står til Deres rådighed. I '**Passport to Service**' finder De oplysninger om vor vedligeholdelsesplan. Se efter skiltet '**Leycare Service**'.

Når der henvises til højre eller venstre side, forestiller man sig vognen set bagfra.

Vognens specifikationer kan variere fra land til land og fra model til model. Fabrikken forbeholder sig ret til, med eller uden varsel og til enhver tid, at ændre specifikationerne. Fabrikken tilstræber til stadighed at forbedre sine produkter, og det kan medføre både mindre og større ændringer i specifikationen. Mens man naturligvis har søgt at gøre denne håndbog så nøjagtig som muligt, kan hverken fabrikken, importøren eller den forhandler, der har leveret bogen, påtage sig ansvaret for eventuelle unøjagtigheder eller følgerne deraf.

INDHOLD

	<i>Side</i>
PRÆSENTATION AF VOGNEN	
BETJENINGSORGANER	4
INSTRUMENTER OG KONTAKTER	5
KØRSELSVEJLEDNING	10
AUTOMATISK TRANSMISSION	14
VARME OG VENTILATION	18
KAROSSERI OG UDSTYR	21
SÆDER OG SIKKERHEDSSELER	25
VEDLIGEHOLDELSE AF VOGNEN	
RENGØRING	29
KØLESYSTEM	30
HJUL OG DÆK	32
BREMSER	36
ELEKTRISK UDSTYR.. .. .	39
LEDNINGSDIAGRAMMER	50
TÆNDING	54
KOBLING.. .. .	58
KARBURATOR	59
MOTOR/TRANSMISSION	62
STYRETØJ/AFFJEDRING	66
SPECIFIKATIONER	68
OVERSIGT OVER VEDLIGEHOLDELSE	72
SERVICE	74
SMØRING	76
SMØRE MIDLER TIL SERVICE	78
SPECIALTUNING	79

BETJENINGSORGANER

Fig. 1 Betjeningsorganer i venstre- og højrestyrede vogne

Gearstang Gearstillingerne er vist på gearstangens knop.

(1)

Når man skal vælge bakgear, føres gearstangen fra frigeartstillingen til højre, til der mærkes modstand. Derpå løftes gearstangen lidt og føres endnu et lille stykke til højre og bagud til bakgearstillingen.

Alle fire fremadgående gear er synkroniseret.

Håndbremse Håndbremsehåndtaget er af typen, der trækkes opad, hvorved baghjulsbremserne påvirkes mekanisk. Man udløser håndbremsen ved at trække håndtaget ganske lidt opad og trykke på udløserknappen i enden af håndtaget, så det kan føres helt ned i udløst stilling.

(2)

Pedaler Pedalerne er anbragt på sædvanlig måde. Bremspedalen påvirker det hydrauliske bremsesystem, så bremsene aktiveres på alle fire hjul. Desuden påvirker bremspedalen stoplygterne, når tændingen er sat til. Det er en uvane at bruge koblingspedalen som fodhviler; det slider uforholdsmæssigt meget på koblingen.

(3) (4) (5)

Chokerknop Når man ved kold start vil give motoren en federe benzinblanding, trækkes chokerknappen ud; jo længere den trækkes ud, des federe bliver benzinblandingen.

(6)

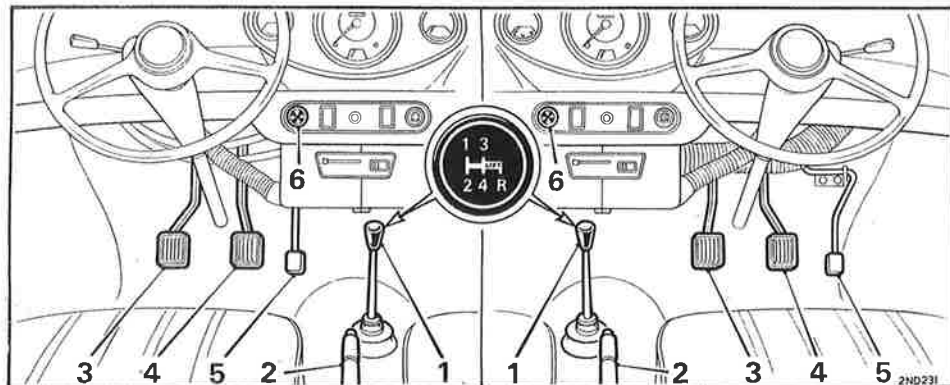
Træk knappen ud til den ønskede stilling og lås den ved at dreje den en kvart omdrejning højre om.

Når man vil ændre knappens stilling eller trykke den ind, drejes den en kvart omdrejning venstre om og trykkes ind.

Knappen må ikke trykkes ind eller trækkes ud, mens den er i 'låst' stilling.

Vedrørende brugen af chokerknappen henvises til 'KØRSELSVEJLEDNING'.

Fig. 1



INSTRUMENTER OG KONTAKTER

Fig. 1 Stillingerne for den kombinerede kontakt til blinklys, lys og horn på venstrestyrede modeller

Blinklys Kontakten, der selv går til slukket stilling, virker kun, når tændingen er sat til. Når kontakten fra stilling (1) eller (5) føres til stilling (2) blinker blinklysene i venstre side, og føres den til stilling (3) blinker blinklysene i højre side. Når blinklysene er i brug, blinker den pågældende kontrollampe.

Kontakt til nedblænding og overhalingslys Når forlygterne er tændt, blændes der op og ned ved hjælp af den kombinerede kontakt. Føres kontakten til stillingen (5), tændes fjernlyset (det lange lys), og føres kontakten til stillingen (1), blændes der ned igen.

Overhalingslys. Når kontakten løftes op mod rattet (4), blinker forlygterne med langt lys.

Horn Hornknappen sidder i enden af kontaktarmen.

Kontakt for katastrofelys Når man vil bruge blinklysene som katastrofelys, trykkes tangentkontakten (1) ind, hvorefter alle blinklysene samt kontrollampen (5) lyser samtidig, uanset om tændingen er sat til eller ej.
(hvis monteret)
Fig. 2 og 3

Kontrollampe for bremsetryk (rød) Kontrollampen (2) lyser, når der trædes på bremsepedalen, og der er for lidt tryk i forreste eller bageste hydrauliske bremsesystem. Vedrørende afprøvning af kontrollampens pære henvises til 'KØRSLSVEJLEDNING'.
(hvis monteret)
Fig. 2

Fig. 1

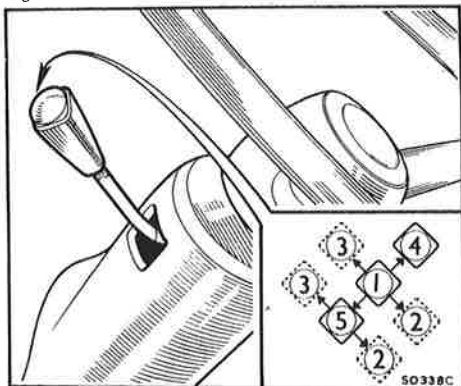
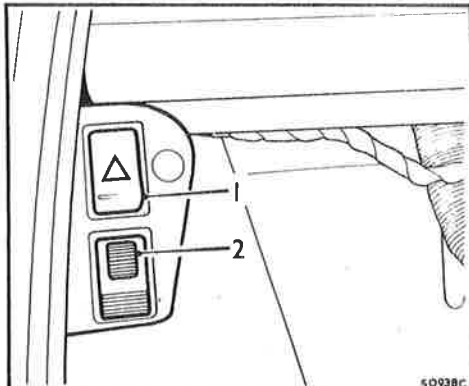


Fig. 2



Instrumenter og kontakter

Fig. 3 Mini saloon-model med tre instrumenter

Fig. 4 Mini saloon-model, varevogn og Pick-up med enkelt instrument

1. **Speedometer.** Speedometret viser hastigheden i både kilometer og engelske miles. I speedometret er desuden indbygget en kilometertæller.

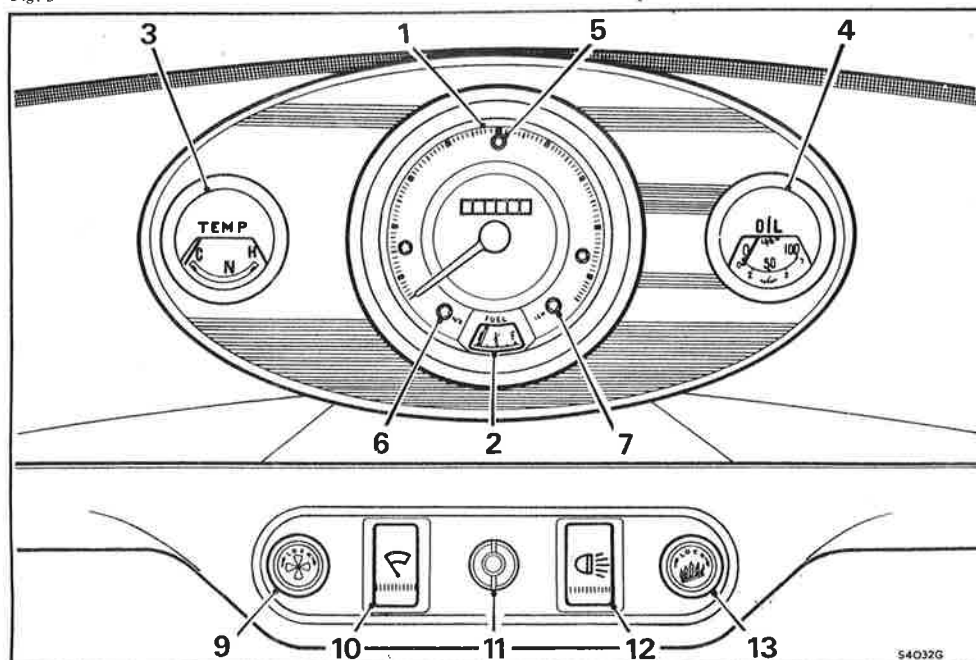
2. **Benzinmåler.** Når tændingen er sat til, viser denne måler den omtrentlige benzinmængde i tanken. En vigtig anvisning vedrørende benzinpåfyldning findes under 'KØRSELSVEJLEDNING'.

3. **Kølevandstermometer.** Dette termometer viser kølevædsdens temperatur ved topstykket. På skalaen står 'C' for kold, 'N' for normal og 'H' for varm.

NB: Efter at tændingen er sat til, bevæger benzinnålerens og kølevandstermometerets visere sig langsomt over skalaen; en sand aflæsning opnås efter cirka et halvt minut. Med målerens langsomme reaktion opnås, at viserne står roligt.

4. **Olietrykmåler.** Denne måler viser olietrykket i motorens smøresystem. En vigtig henvisning til denne måler findes under 'KØRSELSVEJLEDNING'.

Fig. 3



54032G

5. **Kontrollampe for blinklys (grøn).** Kontrollampen blinker, når blinklysene er i brug. Desuden kan man høre blinkrelæet klikke, når blinklysene er i brug.

Hvis kontrollampen ikke blinker, men lyser kontinuerligt, er det tegn på, at pæren i en af blinklygterne er defekt.

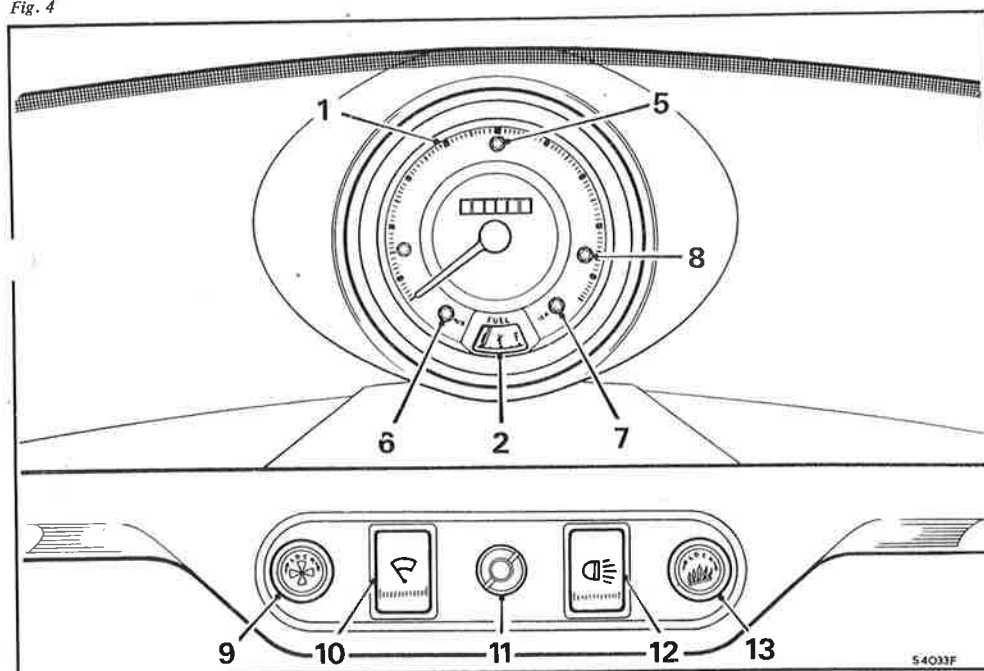
6. **Kontrollampe for fjernlys (blå).** Denne kontrollampe lyser, når forlygterne er tændt med det lange lys (fjernlyset). Den slukkes, når der blændes ned til nærlys.

7. **Ladekontrollampe (rød).** Denne kontrollampe skal lyse, når tændingen er sat til, eller når motoren går i langsom tomgang. Den skal være slukket, når motoren går med mere end normal tomgangshastighed.

8. **Kontrollampe for olietryk (ravgul).** Denne kontrollampe lyser, når tændingen sættes til, men slukkes snart efter at motoren er startet; se 'KØRSELSVEJLEDNING'.

9. **Chokerknop.** Vedrørende brug af chokerknappen henvises til 'BETJENINGSORGANER'.

Fig. 4



Instrumenter og kontakter

10. Visserkontakt. Når kontakten vippes ned, går begge vindspejlviskerne igang. Når kontakten flyttes tilbage, går viskerne automatisk tilbage til udgangsstillingen.

11. Vindspejlvasker. Når der trykkes på denne knap, sprøjtes der vand/renevædske op på vindspejlet. Man bør bruge vaskerknappen adskillige gange, før vindspejlviskerne sættes igang, især hvis man i vådt føre ligger bag andre vogne.

På tidligere modeller er vaskerknappen anbragt i den ene side af kontaktpanelet.

I koldt vejr fyldes vindspejlvaskerens beholder op med en blanding af vand og en speciel frostvædske, så vandet ikke fryser. Brug **UNIPART vindspejlrensningemiddel**; der må ikke bruges kølerfrostvædske i vindspejlvaskeren.

12. Lyskontakt. Når kontakten vippes ned til første stilling, tændes instrumentbelysningen samt positions- og baglygter og nummerpladelamperne.

Vippes kontakten helt ned, tændes forlygterne.

13. Kontrolknap til varmeanlæg. Der henvises til afsnittet 'VARME OG VENTILATION'.

Opvarmet bagrude Den opvarmede bagrude fungerer kun, når tændingen er sat til. Når kontakten er slået til, lyser kontrollampen.
Fig. 5

På den nyere rudetype sidder varmeelementet på glassets overflade, men passes det fornuftigt, har det ubegrænset holdbarhed. Man skal undgå følgende, som vil beskadige elementets kredsløb:

1. At skrabe etiketter og lignende af.
2. At tørre ruden af med bagsiden af hånden, hvis man har fingerring på.
3. At anbringe hårde genstande eller metal, så ruden skrabes eller ridses.
4. At bruge grove slibe- eller pudsemidler.

Loftslampe På saloon-modellen er loftslampen anbragt i venstre side af loftet, over døren, og på varevognen og pick-up modellen sidder loftslampen midtfor bag i loftet. Den betjenes ved hjælp af en kontakt på lampen samt en automatisk kontakt på stolpen ved hver fordør. Når begge døre er lukket, tændes og slukkes lampen ved hjælp af kontakten på lampen.

Tændings- og startkontakt samt ratlås

Der kan være monteret en af to forskellige typer kontakt og ratlås; begge er mærket 'O', 'I', 'II' og 'III' (se illustrationen).

Fig. 6 Med nøglen betjenes ikke alene tændings- og startkontakten, men også en ratlås, der er indbygget i kontakten.

Når man skal udløse ratlåsen, sættes nøglen i og drejes til stillingen 'I'. Hvis rattet blev drejet for at sætte låsen i indgreb, vil det være lettere at udløse låsen, hvis rattet drejes lidt.

Med nøglen i stillingen 'I' er tændingen slået fra, og ratlåsen er udløst. Denne stilling skal bruges, når vognen tages på slæb.

Tænding/start. Drejes nøglen til stillingen 'II', sættes tændingen til; drejes nøglen videre, imod fjedertrykket, til stillingen 'III', aktiveres startmotoren. Slip nøglen, så snart motoren starter.

Når man vil låse rattet, drejes nøglen venstre om til stillingen 'I'. Derefter skal man enten trykke nøglen indad, dreje den til stillingen 'O' og tage den ud, eller man skal trykke på knappen (vist ved pilen), dreje nøglen til stillingen 'O' og tage den ud. Når rattet drejes væk fra stillingen lige-ud, kan man høre, at låsen 'klikker' i indgreb.

Advarsel: Den kombinerede kontakt til tænding, start og ratlås og dens elektriske kredsløb er konstrueret, så tændingssystemet og startmotoren ikke kan aktiveres, når ratlåsen er sat til. Man må ikke ændre eller udskifte ratlås- og tændingskontakten eller dens ledninger, da det kan have alvorlige følger. Tændingskontakten må under ingen omstændigheder adskilles fra ratlåsen.

Numre på nøgler De bør notere Dem nøglens nummer i Deres lommebog og i en notesbog hjemme og derefter fjerne mærkatet fra vognen; hvis der på nøgleringen er en mærkeseddel med nøglens nummer, skal den også fjernes. Vedrørende ny nøgle til ratlåsen rådfører man sig med forhandleren.

Fig. 5

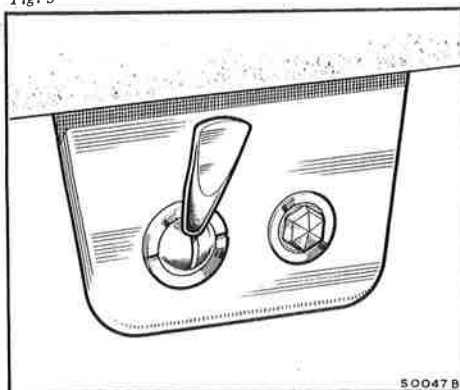
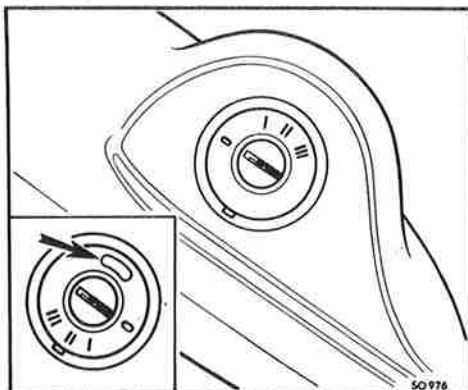


Fig. 6



KØRSELSVEJLEDNING

99 Valg af benzin Brug altid benzin med det oktantal, der egner sig bedst til motoren (se 'SPECIFIKATIONER').

Benzinpåfyldning Ved påfyldning af benzin skal man undgå at fylde tanken så meget, at benzinen kan ses i påfyldningsrøret. Hvis der ved en fejltagelse fyldes for meget benzin på, og vognen efterlades i solen, kan der på grund af varmeudvidelsen løbe benzin ud, og dette er farligt. I sådanne tilfælde bør vognen parkeres i skyggen og med påfyldningsrøret placeret så højt som muligt i forhold til den øvrige del af vognen.

Tom benzintank Hvis benzintanken har været helt tom, skal benzinpumpen spædes. Hæld benzin på tanken og tørn motoren ved hjælp af starteren i cirka 20 sekunder til motoren går igang.

Start Påse at vognen står i frigear.

Er motoren kold, trækkes chokerknappen ud. Er det meget koldt, kan det være nødvendigt at trække knappen helt ud.

Sæt tændingen til, påse at ladekontrollampen og kontrollampen for olietryk lyser samt at benzinnåleren viser udslag, og drej tændingsnøglen til start.

Så snart motoren starter, slipper man tændingsnøglen og varmer motoren op ved ret stor hastighed (se 'Opvarmning').

Påse at olietrykmåleren (hvis monteret) viser udslag eller at kontrollampen for olietryk går ud ved start, og at ladekontrollampen slukkes, når motoren arbejder med mere end tomgangshastighed. Hvis vognen er med alternator, skal ladekontrollampen gå ud, så snart motoren startes.

Chokerknop Tryk chokerknappen helt ind, så snart motoren kan arbejde jævnt uden en fed benzinblanding. Brug altid chokerknappen mindst muligt. Brug ikke chokerknappen ved start af varm motor.

Fig. 1

Trækkes chokerknappen mindre end 6 mm ud (A), åbnes gasspjældet ganske lidt, så man opnår en hurtigere tomgang, uden at benzinblandingen påvirkes.

Opvarmning Lad motoren arbejde ret hurtigt, med cirka 1.000 omdr./min. svarende til 25 km/t. i fjerde gear, så den så hurtigt som muligt kommer op på normal arbejdstemperatur.

Lader man motoren arbejde langsomt i kold tilstand, medfører det ekstra stærkt cylinderslid. Efter kold start er det meget mindre skadeligt straks at køre, end at lade motoren arbejde i langsom tomgang i garagen.

**Kølevands-
termometer** Når motoren går, viser kølevandstermometeret kølevædskeens temperatur ved topstykket.

Når tændingen slås fra, går viseren tilbage til stillingen 'kold'.

Da overophedning kan medføre alvorlig beskadigelse, bør man holde øje med kølevandstermometeret. Hvis termometeret efter den første temperaturstigning, mens motoren varmes op, viser en pludselig stigning, skal årsagen straks undersøges.

Tilkørsel Den behandling, en ny vogn udsættes for, har stor betydning for dens videre liv, og i tilkørselsperioden skal hastigheden begrænses.

De første 800 km

MÅ MAN IKKE komme over 70 km/t.

MÅ MAN IKKE køre med helt åbent gasspjæld i noget gear.

MÅ MAN IKKE lade motoren sejtrække i noget gear.

Efter tilkørselsperioden forøges hastigheden gradvis, til man når op på fuld ydelse.

Hvis vognen er med automatisk transmission, henvises også til afsnittet 'Normal kørsel' på side 14.

Ladekontrollampe Denne kontrollampe (1) skal lyse, når tændingen er sat til, og den skal slukkes, når motoren er startet. Under visse forhold kan kontrollampen dog lyse, når motoren går i tomgang, men den skal gå ud, så snart motorhastigheden forøges. På vogne med dynamo skal kontrollampen slukkes og forblive slukket, når som helst motoren arbejder med mere end normal tomgangshastighed. Slukkes den ikke, er det tegn på, at ventilatorremmen er knækket eller for slap, eller at der er en anden fejl i ladesystemet. Kører man med denne kontrollampe tændt, aflades batteriet hurtigt, især hvis andet elektrisk udstyr er i brug.

Kontrollampe for olietryk Kun vogne med et enkelt instrument er forsynet med en kontrollampe for olietryk (2). Denne kontrollampe lyser, når tændingen er sat til, og den slukkes lidt efter, at motoren er startet.

Hvis lampen fortsat lyser, skal man straks standse motoren og undersøge smøresystemet. Kontroller først og fremmest motorens oliestand.

Fig. 1

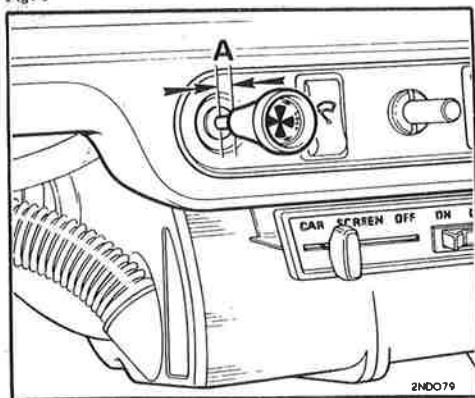
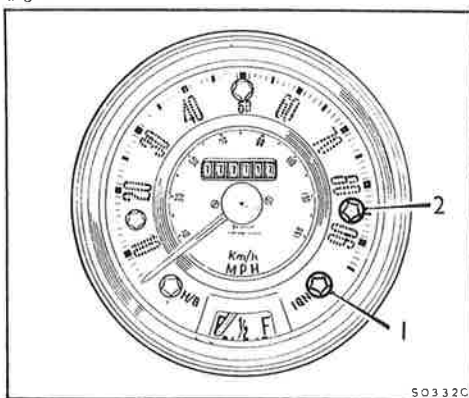


Fig. 2



S0332C

Kørselsvejledning

Olietrykmåler (hvis monteret) Denne måler skal vise udslag, så snart motoren startes, og trykket kan stige til cirka 70 p.s.i. (5 kg/cm²). Under normale kørsels- og temperaturforhold skal trykket være 50-60 p.s.i. (3,5-4,2 kg/cm²) med cirka 15 p.s.i. (1,05 kg/cm²) i tomgang.

Hvis måleren ikke viser noget tryk, skal man straks standse motoren og undersøge årsagen. Begynd med at kontrollere oliestanden.

Forvarmere til karburator På vogne, der eksporteres til lande, hvor der kan forekomme meget lave temperaturer, er der monteret forvarmere i karburatorens indsugning og i karburatorklokken. Forvarmerne reguleres af en termostat og sættes i funktion, når tændingen sættes til, og temperaturen er under 4° C.

Når det er meget koldt, skal man vente 30 sekunder, inden motoren startes, efter at tændingen er sat til.

Våde brems Når vognen vaskes eller køres gennem vand, eller man i længere tid har kørt på meget våde veje, kan det gå ud over bremsernes effektivitet. Man tørrer bremserne ved at bruge fodbremsen adskillige gange, mens vognen køres langsomt.

Træk håndbremsen helt til, når vognen vaskes med højtryksudstyr.

Vognens belastning Når man skal køre med fuldt læs, bør man have opmærksomheden henvendt på den samlede vægt. Eventuel bagage på en tagbagagebærer eller en nedadgående belastning på en trækrog til påhængs- eller campingvogn skal medregnes i den samlede vægt.

Vognens maksimale belastning er 318 kg svarende til fire personer plus 45 kg bagage.

Dæktryk Dækkenes belastninger og tryk skal opfylde lovens krav.

Påhængs- og campingvogn Under 'SPECIFIKATIONER' er anført den største tilladelige bugseringsvægt. Inden for denne bugseringsvægtgrænse kan man i første gear køre op ad bakker med en stigning på 1 til 8. Det kan være nødvendigt at justere bugseringsvægten for at opfylde lokale lovbestemmelser. Den anbefalede nedadgående belastning på en påhængs- eller campingvogns tilkoblingspunkt er 34-45 kg, men det l være mere eller mindre. Belastning på taget eller på et tilkoblingspunkt skal medregnes, når man beregner vognens samlede maksimale belastning.

UNIPART har konstrueret en påhængskonsol og fuldt el-udstyr til Deres vogn. Vær på den sikre side og brug UNIPART påhængsudstyr.

Tagbagagebærer Tagbagagebæreren bør anvendes til omfangsrig snarere end tung bagage og maksimalt 40 kg. Husk at vægt på taget indvirker på vognens køreegenskaber, især i sidevind og i sving.

Bugsering (vognen taget på slæb) Skulle det blive nødvendigt at tage vognen på slæb, henvises der til de særlige anvisninger for vogne med automatisk transmission (se afsnittet 'AUTOMATISK TRANSMISSION').

Fra UNIPART fås et godkendt slæbetov.

HVIS MONTERET

Nedenstående oplysninger gælder for betjeningsorganer, kontakter og udstyr, der er monteret alt efter forholdene og lovbestemmelserne i visse lande.

DELT BREMSESYSTEM

Kontrollampe for bremsesystem Det hydrauliske bremsesystem har to separate kredsløb. Hvis det hydrauliske tryk svigter i det ene kredsløb, vil det andet fortsat give bremseeffekt på de andre to hjul, så man kan standse vognen ved hjælp af fodbremsen. Samtidig lyser kontrollampen på instrumentbrættet.

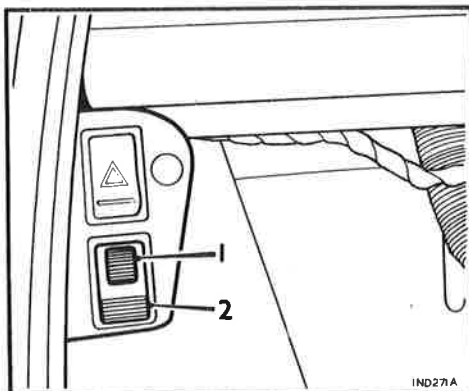
Fig. 3

Hvis kontrollampen lyser, bortset fra de tilfælde hvor pæren afprøves, skal årsagen straks undersøges.

Med mindre undersøgelsen viser, at det er sikkert at fortsætte, bør man lade vognen stå og tilkalde assistance. Selvom man mener, det er sikkert at fortsætte kørslen, bør man kun køre i nødsfald, der skal udvises stor forsigtighed, og hårde opbremsninger skal undgås. Når man afgør, om det er sikkert at fortsætte kørslen, skal man tage færdselslovens bestemmelser i betragtning.

Når man vil afprøve kontrollampen og kredsløbet, trykker man på kontakten (2) under lampen. Hvis pæren virker, lyser lampen (1), og den slukkes, når man slipper kontakten. Når man vil afprøve det hydrauliske system, træder man på normal vis på bremsepedalen. Hvis kontrollampen forbliver slukket, fungerer det hydrauliske system tilfredsstillende. Pæren og systemet bør afprøves med hyppige mellemrum.

Fig. 3



AUTOMATISK TRANSMISSION

Beskrivelse og funktion I den automatiske transmission er indbygget en vædskekobling, der er tilkøbet en hydraulisk styret gearkasse med fire fremadgående trin samt bakgear. Man kan enten bruge systemet som en fuldautomatisk transmission, hvor gearskiftene sker automatisk, eller man kan med gearvælgeren vælge de fire fremadgående gear samt bakgear manuelt som med en almindelig gearkasse. Gearvælgeren er monteret midt i vognens gulv og i en kvadrant, der er mærket med syv stillinger.

Gearvælgers stillinger I gearvælgerens kvadrant er indbygget en stopanordning, og gearvælgeren er forsynet med en fjederbelastet muffe, så man ikke ved en fejltagelse kommer til at vælge bakgear, mens vognen kører fremad, især ved manuel nedgearing.
Fig. 1

Når man skal vælge bakgear, løftes muffen (vist ved pilene), og gearvælgeren føres til bakgearstillingen 'R'.

Vælg 'R' for bakgear

'N' for frigear

'1' for første gear

'2' for andet gear

'3' for tredje gear

'4' for fjerde gear på modeller hvor denne stilling findes.

'D' for automatisk gearvalg i alle fremadgående gear.

Start af motor Træk håndbremsen til, sæt gearvælgeren på 'N' og drej tændingsnøglen. Af sikkerhedsgrunde kan motoren kun startes med gearvælgeren på 'N'.

Normal kørsel Med kold motor er det bedst at vente et halvt minut, før man kører, så motoren varmes op. Dermed kan chokerknappen skubbes næsten helt ind, så benzindblandingen bliver mere mager, og motorhastigheden kommer ned i nærheden af tomgangshastigheden; dette giver jævner gearindgreb.

Når vognen holder stille, skal man altid bruge fodbremsen, FØR der vælges gear, så vognen ikke kører. Håndbremsen er ikke så effektiv, da den kun virker på baghjulene.

Når motoren er på normal arbejdstemperatur og arbejder med tomgangshastighed, vil gearskiftene foregå jævnt og glat.

MAN MÅ IKKE manuelt vælge '3' eller '4', når der køres fra holdende stilling; fortsat brug af denne fremgangsmåde kan medføre overophedning af vædskekoblingen og beskadigelse af motoren og transmissionen.

Man må kun vælge bakgear, 'R', når vognen holder stille, og aldrig når vognen er i bevægelse.

Ved kørsel i trafik i den kritiske periode, mens motoren varmes op, er det tilrådeligt at kontrollere vognens hastighed med venstre fod på bremsen; dermed kan højre fod bruges på gaspedalen, så vognen ikke går i stå. Som alternativ kan man trække chokerknappen lidt ud, så tomgangshastigheden forøges, og vognen ikke går i stå, mens motoren varmes op.

Standstning Når man skal standse vognen, slippes gaspedalen, og man bremser på sædvanlig måde uanset gearvælgerens stilling.

Hvis man fortsat skal køre med gearvælgeren på 'D' (helautomatisk), lader man gearvælgeren blive i denne stilling; i andre tilfælde vælger man frigeat 'N'.

Hvis vognen af en eller anden grund efterlades med motoren gående, skal der vælges 'N', og håndbremsen trækkes til.

Parkering Stands vognen og træk håndbremsen til, vælg 'N' og slå tændingen fra. Det er lettere at udløse håndbremsen, hvis der trædes på fodbremsen.

GEARVALG

Automatisk Når man skal køre fremad, træder man på fodbremsen, stiller gearvælgeren på 'D' (gearindgrebet kan ske lidt forsinket, hvis motoren ikke er varm), slipper bremserne og træder på gaspedalen. Gearskiftene vil ske automatisk, og det er unødvendigt at røre gearvælgeren.

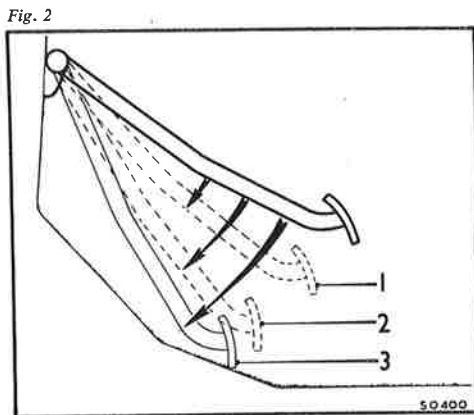
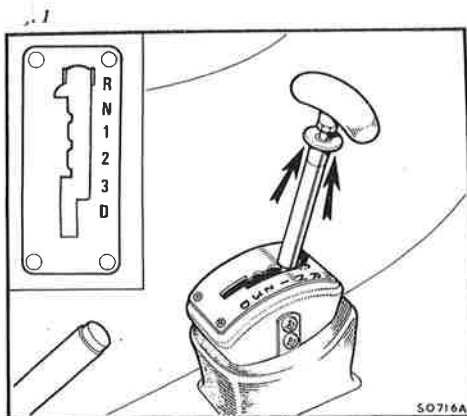
Fig. 2 Ved hjælp af gaspedalen er det muligt at regulere de hastigheder, hvor der skiftes op. Trædes gaspedalen kun lidt ned (1), skiftes der op ved forholdsvis lave hastigheder. Trædes gaspedalen ned til stillingen for helt åbent gasspæld (2), skiftes der op ved meget højere hastigheder.

Når gaspedalen slippes, taber vognen fart, og gearkassen skifter automatisk ned.

Kick-down Hvis man ved overhaling ønsker forøget acceleration, kan der automatisk vælges et lavere gear ved, at man træder gaspedalen ned så langt som muligt (3). Denne type gearskift kaldes kick-down. Det gear, der vælges, afhænger naturligvis af vognens hastighed, og automatisk nedskifte vil ikke ske ved hastigheder, der ligger over disse:

Fig. 2

Fra: fjerde til tredje gear	.. ..	64 - 77 km/t.
tredie til andet gear	.. ..	48 - 61 km/t.
andet til første gear	.. ..	28 - 40 km/t.



Automatisk transmission

GEARVALG

Manuelt Ingen automatisk transmission kan være ideel ved alle kørselsforhold. Med denne transmission kan man derfor vælge alle gear manuelt, når dette er nødvendigt eller bedst.

Vælgerstillingerne '1', '2', '3' og '4' giver henholdsvis første, andet, tredje og fjerde gear som ved en almindelig gearkasse. Det valgte gear holdes, til vælgeren flyttes til en anden stilling, og der sker ikke automatisk gearskift. Når man skal køre fremad, træder man på fodbremsen, sætter gearvælgeren på '1' (gearindgrebet kan ske lidt forsinket, hvis motoren ikke er varm), slipper bremserne og træder på gaspedalen.

Når man skal skifte til højere gear, flytter man simpelthen gearvælgeren til '2', '3' og '4', efterhånden som hastigheden forøges. Det er ikke nødvendigt at slippe gaspedalen ind imellem gearskiftene (som ved en almindelig gearkasse), og dermed kan man skifte gear meget hurtigt.

Man skifter ned ved at vælge '3', '2' og '1' alt efter behovet. Man må aldrig skifte ned til tredje eller andet gear ved hastigheder, der ligger over, hvad vognen kan præstere i disse gear, dvs. 88 km/t. for tredje gears vedkommende og 65 km/t. for andet gears vedkommende; man kan komme til at speede motoren for meget op og forårsage for stort slip i vædskekoblingen. De anbefalede hastigheder for hvert gear er:

Første gear	..	..	..	..	0 - 40 km/t.
Andet gear	..	..	..	..	8 - 65 km/t.
Tredie gear	..	..	..	..	25 - 88 km/t.
Fjerde gear	..	..	..	..	30 km/t. - maksimalhastighed.

VIGTIGT. Hvis der skiftes ned ved hastigheder, der ligger over de anførte, opstår der alvorlig og muligvis farlig hastighedsnedsættelse, og den meget for store motorhastighed kan medføre beskadigelse af motor og transmission.

BETJENINGSTEKNIK

Kryben Vognen vil have tendens til at krybe lidt fremad, når den går i tomgang i gear. Dette er en fordel, når man skal manøvrere, hvor der er meget lidt plads, eller i langsom trafik, idet man så kan regulere vognens hastighed med foden på bremsen. Det er imidlertid vigtigt at huske, at man ved gearskifte ikke må speede motoren op til ret meget over tomgangshastighed, da vædskekoblingen så ikke vil give den sædvanlige glatte start; vognen vil i stedet starte med et ryk, dersom man ikke har foden på bremsen.

Vinterstart Ved temperaturer under frysepunktet bør vognen køres i et lavt gear, f.eks. manuelt andet gear, det første par hundrede meter, så transmissionen varmes op; dermed kommer den automatiske transmission hurtigst muligt op på den bedst mulige ydelse.

Op og ned ad bakker Det skal bemærkes, at **FØRSTE** gear er et **FRILØBSGEAR**. Når man derfor skifter ned ved kørsel ned ad stejle bakker, er **ANDET** gear det laveste gear, der må bruges. Ved kørsel op ad bakker med gearvælgeren på 'D' vil gearkassen automatisk skifte ned efter behovet. Ligger man ved kørsel ned ad bakke bag andre vogne, giver manuelt gearvalg bedre motorbremsning.

Blød eller glatte vejbaner Hvis hjulene ikke vil tage fat i sne, mudder eller sand, kan vognen rokkes frem og tilbage ved, at man skiftevis vælger 'R' og '1'.

Der opnås bedst mulig trækraft, hvis man udnytter vædskekoblingens jævne progression ved manuelt at vælge andet, tredje og fjerde gear.

Det skal bemærkes, at det i almindelighed er bedst at bruge det højest mulige gear.

Camping- eller påhængsvogn Den maksimale påhængsvægt er anført under 'SPECIFIKATIONER'. Når man har en camping- eller påhængsvogn på slæb, er det tilrådeligt at bruge 'D' bortset fra kørsel ned ad stejle bakker.

Bugsering (på slæb) Har man mistanke om, at transmissionen er defekt, skal forenden af vognen hæves fri af jorden, og vognen bugseres med baghjulene på jorden og håndbremsen i udløst stilling.

Når vognen bugseres under andre forhold, skal tændingen være slået fra. gearvælgeren skal stå på 'N' (frigear), og motorens oliestand skal stå op til mærket 'MAX' på målepinden. Før at undgå beskadigelse af transmission bør man ikke bugser over lange afstande eller ved hastigheder på mere end 32 km/t.

Nødstart Vogne, der er forsynet med den nyeste type automatisk transmission, kan ikke trækkes i gang.

VEDLIGEHOLDELSE

Oliestand Hvis den automatiske transmission skal fungere korrekt, er det vigtigt, at motorens og transmissionens oliestand aldrig kommer under minimumsmærket på målepinden. Bruges vognen ofte, kontrolleres oliestanden hver uge (se side 61), og den bør altid kontrolleres før en langtur. **FYLD IKKE FOR MEGET PÅ.**

Justering af motor og karburator Før der påbegyndes arbejde på motoren, skal man vælge 'N' (frigear) og trække håndbremsen til. Før at undgå at vognen kryber for meget frem, efter at der er valgt gear, kan det være, at karburatoren skal justeres, se side 59.

VARME OG VENTILATION

Varme- og ventilations-system Med dette anlæg kan man ventilere eller opvarme vognen, enten med kold luft udefra eller med luft, der opvarmes af motorens kølesystem. Tilførslen af kølervædske til varmeanlægget reguleres af en ventil, der kan lukkes, når man

Fig. 1 ikke ønsker at bruge anlægget. Med to sæt betjeningsknapper samt en blæsermotor kan man variere mængden, fordelingen og temperaturen af luften, så man kan imødekomme ethvert behov. Varme-anlægget kan ikke give fuld varme, før motoren er kommet op på normal arbejdstemperatur.

Temperatur Med betjeningsknappen (1) regulerer man vandventilen og den mængde varmt vand, der cirkulerer i varmeanlægget. Der fås mest varme, når knappen er trykket helt ind. Man kan imødekomme de forskellige behov for varme ved at sætte knappen i mellemstillinger.

Fig. 1

Træk knappen ud til den ønskede stilling og 'lås' den fast ved at dreje den en kvart omdrejning højre om. Hvis knappens stilling skal ændres, eller den skal skubbes helt ind, drejer man den en kvart omdrejning venstre om og trykker den ind til den nye stilling.

Knappen må **ikke** trækkes ud eller trykkes ind, mens den er i 'låst' stilling.

Når knappen er trukket helt ud, trækkes der uopvarmet frisk luft ind i vognen, når vognen kører, eller blæsermotoren er sat igang ved hjælp af kontakten (3).

Luftfordeling Luftfordelingen reguleres ved hjælp af kontakten (2), der kan stilles i følgende stillinger.

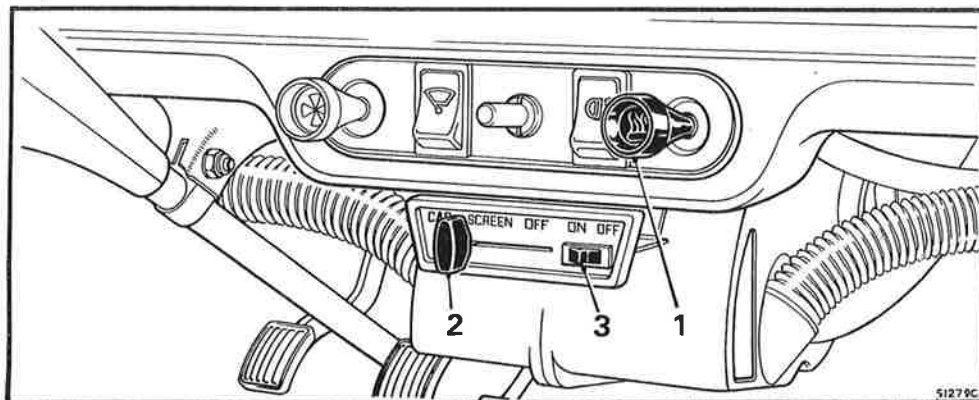
Fig. 1

'Car': Luften ledes hovedsagelig til vognens indre; lidt luft op på vindspejlet.

'Screen': Luften ledes op på vindspejlet; lidt luft ind i selve vognen.

'Off': Der er lukket af for lufttilførslen.

Fig. 1



Lufttilførsel Via et fremadvendt luftindtag kommer der luft ind i anlægget i kraft af vognens fremadgående bevægelse ved hastigheder over 40 km/t.

Blæsemotor En blæsemotor, der betjenes ved hjælp af kontakten (3), forstærker lufttilførslen, når vognen kører langsomt, eller det er meget koldt. Blæsemotoren trækker luften ind fra luftindtaget og fra vognens indre via en ensrettet ventil (4). Ved på denne måde at blande lufttilførslen forøges varmeanlæggets ydelse af opvarmet luft.

Friskluftanlæg Dette anlæg svarer til det ovenfor beskrevne friskluft- og varmeanlæg, bortset fra at luften ikke opvarmes. Luftfordelingen reguleres som beskrevet ovenfor.

Friskluft-ventilation **Saloon-model (med tre instrumenter).** Der er monteret en friskluftventilator ved hver ende af instrumentbrættet.

(ekstraudstyr)

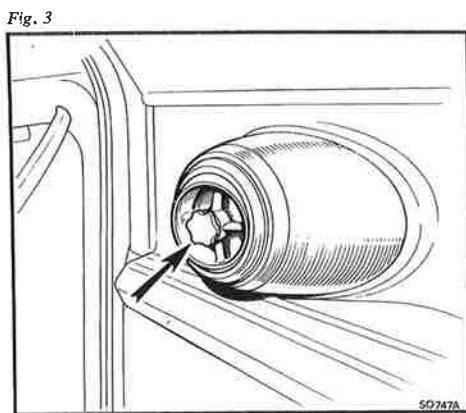
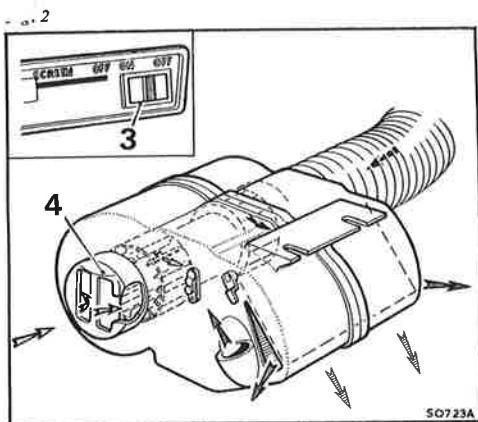
Fig. 3

Dette system virker kun, når vognen kører fremad, og luftmængden øges med vognens fart. Man kan ændre luftstrømmens retning ved at dreje ventilatoren, og man kan regulere luftmængden ved hjælp af knappen midt i ventilatoren (vist ved pilen).

Skal luftmængden **forøges**, drejes knappen højre om.

Skal luftmængden **formindskes**, drejes knappen venstre om.

NB: Dersom benzin- eller udblæsningsos fra andre vogne trækkes ind i vognen, slår man blæsemotoren fra, lukker for lufttilførslen og lukker friskluftventilatorerne på instrumentbrættet.



Varme og ventilation

Cirkulationsvarmeanlæg (hvis monteret) Varevogn og pick-up. Cirkulationsvarmeanlægget får opvarmet kølevædske fra motorens kølesystem, og anlægget er forsynet med en blæsemotor.

Fig. 4

Blæsemotor Blæsemotoren betjenes ved hjælp af en kontakt (1) på kontaktpanelet; den virker kun, når tændingen er sat til.

Fig. 4

Når knappen bevæges de første få grader i pilens retning, arbejder blæsemotoren med maksimal hastighed. Drejes knappen videre, reduceres blæsemotorens hastighed, og man kan således regulere varmen i vognen.

Luftfordeling Klappen (2) anbringes, så luftstrømmen ledes i den ønskede retning.

Fig. 4

Når klappen (2) er skubbet helt ind (lukket), ledes mest mulig luft op på vognens spejlet, så det holdes fri for dug. Når der lukkes op for klappen, ledes luft ned ind i vognen.

Temperatur Reguleringsventilen (1) for varme er anbragt bagtil på topstykket.

Fig. 5

Når man skal lukke op for ventilen (1), føres håndtaget til lodret stilling; det bør i varmt vejr, når der ikke ønskes varme i vognen, stilles i 'lukket' stilling.

Varmeanlægget kan ikke give fuld varme, før motoren er kommet op på normal arbejdstemperatur.

Fig. 4

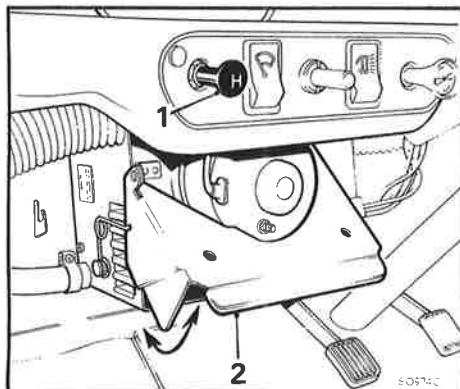
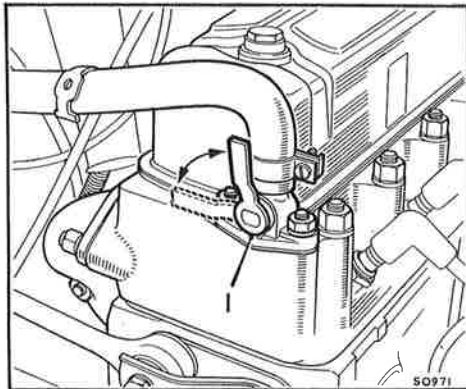


Fig. 5



KAROSSERI OG Udstyr

Nummer på nøgle For at mindske muligheden for tyveri af vognen er låsene ikke mærket med et nummer. Det tilrådes derfor, at man noterer sig nøglernes numre. Se også 'Numre på nøgler' på side 9.

Dørlåse Saloon-model. Begge døre kan ved hjælp af nøglen aflåses udefra.
Fig. 1

Når man skal **låse** en dør, drejes nøglen mod vognens forende og derefter tilbage til lodret stilling, så den kan tages ud.

Når man skal **låse op**, drejes nøglen mod vognens bagende og derefter tilbage til lodret stilling, så den kan tages ud.

Når man skal **åbne** en dør, trykker man på knappen. Er døren låst, virker trykknappen ikke.

Fig. 2 Begge døre kan aflåses indefra ved hjælp af låseknappen (1). Er en dør aflåst indefra, skal den anden dør aflåses udefra ved hjælp af tændingsnøglen.

Låseknappen (1) kan ikke føres til låst stilling, mens døren er åben; man kan derfor ikke låse sig selv ude af vognen, mens tændingsnøglen sidder i tændingskontakten.

Når man skal **låse** døren, trækkes låseknappen (1) bagud (se A på den indsatte illustration).

Når man skal **låse op**, skydes låseknappen (1) fremad (se B).

Når man skal **åbne** en dør, trækkes dørhåndtaget (2) bagud.

Ruderegulatorer Saloon-model. Man åbner en dørrude ved hjælp af ruderegulatoren (3).
Fig. 2

Fig. 1

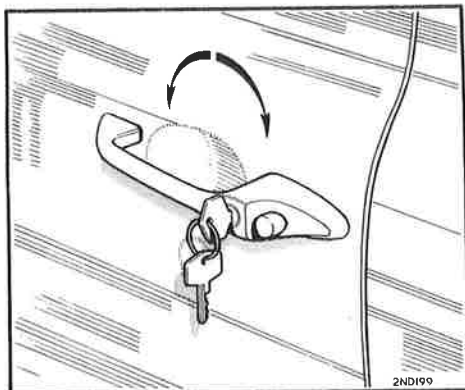
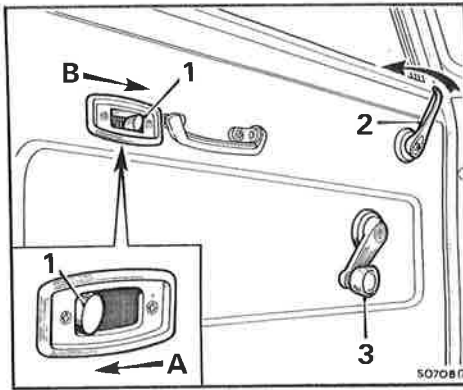


Fig. 2



Karosseri og udstyr

Døre og låse Varevogn og Pick-up. Døren i førersiden aflåses udefra ved hjælp af tændingsnøglen.
Fig. 3

Når man skal låse op, drejes nøglen mod vognens bagende og tages ud.

Når man skal låse en dør, drejes nøglen mod vognens forende og tages ud.

Fig. 4 Døren i passagersiden kan låses indefra; man løfter den lille sikringslås op.

Forreste skyderuder Varevogn og Pick-up. Når man skal lukke en rude op, trykker man på rudelåsen (1) og skyder ruden til den ønskede stilling. Åbnes begge forreste skyderuder ganske lidt, opnår man ventilation uden træk, og om vinteren hjælper det med til at fjerne dug fra ruderne.
Fig. 5

I lukket stilling låses dørruderne, hvis man sikrer sig, at låsetappene (2) går i hullerne (3) ved hver ende af rudekanalens liste.

Fig. 3

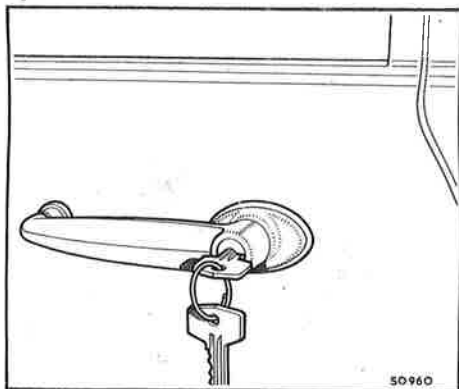


Fig. 4

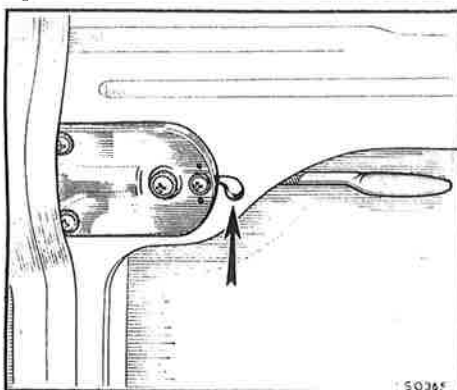


Fig. 5

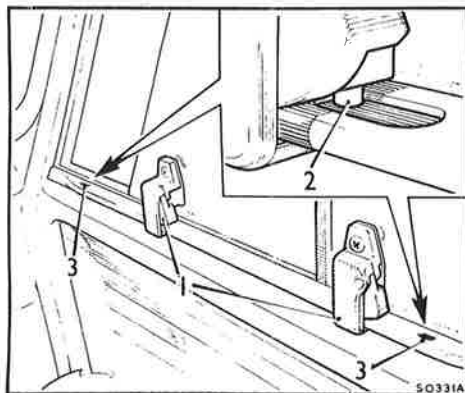
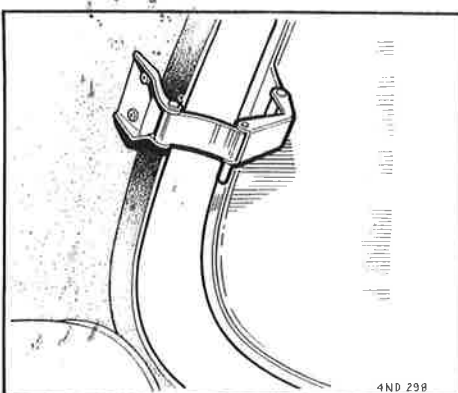


Fig. 6



Bageste ventilationsruder

Fig. 6

De bageste ventilationsruder er hængslet fortil og holdes i lukket stilling af en vippelås.

Man åbner ved at trække låsen fremad og skubbe udad.

Man lukker ved at trække midten af låsen indad og derefter bagud, til låsen går i lukket stilling.

Motorhjeml

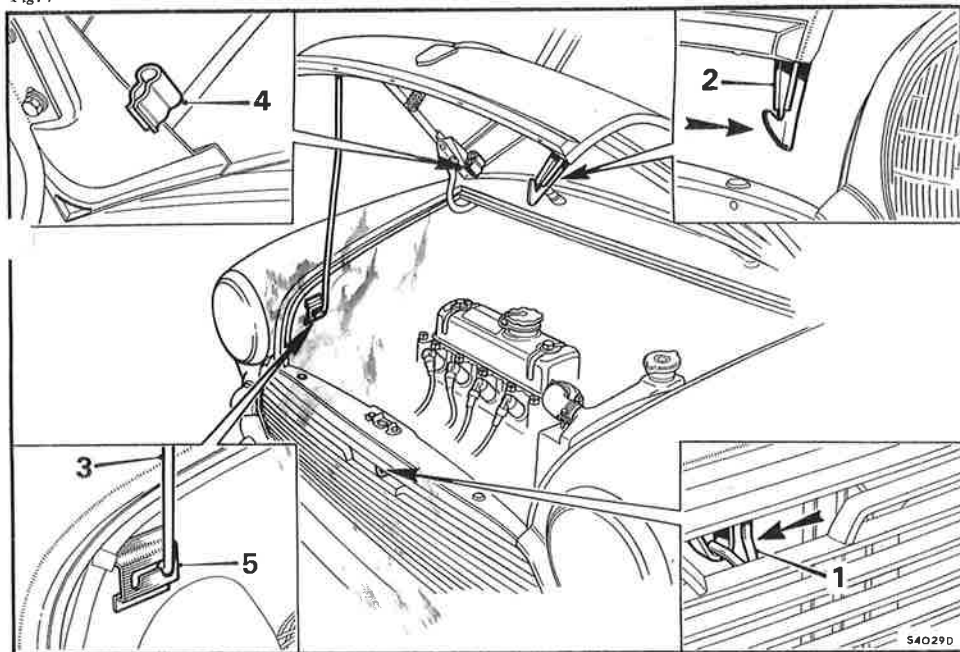
Fig. 7

Man udløser motorhjemlens lås ved at skubbe udløserarmen (1) til venstre; det er lettere, hvis man samtidig med hånden trykker motorhjemlen nedad. Når udløserarmen er udløst, hæves motorhjemlen lidt på låsens fjeder og holdes af sikkerhedsklinken (2).

Skub sikkerhedsklinken indad og løft motorhjemlen. Tag hjemlens stiver (3) ud af dens klemme (4) og sæt stiverens fri ende i beslaget (5).

Når man skal lukke motorhjemlen, sætter man hjemlstiveren i dens klemme og sænker motorhjemlen. Tryk med begge hænder forenden af hjemlen helt ned; man kan høre, at klinken og låsen går i indgreb.

Fig. 7



54029D

Karosseri og udstyr

Bagagerum Når man skal lukke bagagerumslåget op, drejes håndtaget venstre om. Når låget lukkes, skal håndtaget drejes højre om.

Når bagagerumslåget er lukket, kan det aflåses med dørnøglen.

Bagdøre **Varevogn.** Når man skal åbne bagdørene, låses håndtaget op med dørnøglen og drejes venstre om.

Under af- eller pålåsning holdes dørene helt åbne af dørbøjlerne.

Når man skal låse dørene, lukkes de, og håndtaget drejes højre om. Sæt nøglen i låsen og drej den en halv omdrejning venstre om. Nøglen kan kun sættes i eller tages ud i lodret stilling.

ADVARSEL: Hvis man kører med bagagerumslåg eller bagdøre i åben stilling, trækkes udblæsningen ind i vognen, og det er sundhedsfarligt for fører og passager(er). Hvis det er strengt nødvendigt at køre med bagagerumslåg eller bagdøre åbnet, kan man formindske den dårlige virkning således:

1. Luk alle vinduer.
2. Luk ventilatorerne på instrumentbrættet helt op (hvis monteret).
3. Indstil varmeanlægget til at give maksimal mængde kold eller varm luft og sæt blæsermotoren til.
4. Køør ikke alt for hurtigt.

Smøring Det er vigtigt, at låse, hængsler og klinker smøres godt.

Låse. Sprøjt lidt let motorolie ind gennem nøglehullerne og omkring trykknapperne. **Ratlåsen må ikke smøres.**

Hængsler. Hængslernes bevægelige dele smøres med fedt eller olie.

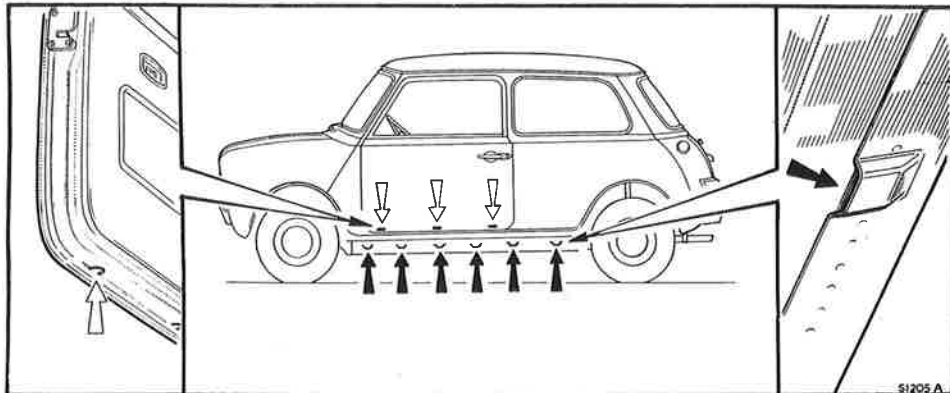
Motorhjul. Smør udløsermekanismens bevægelige dele med fedt og smør udløserarmen og sikkerhedsklinken med olie.

Afløb fra karosseri og døre Med mellemrum skal man sikre sig, at afløbshullerne ikke er tilstoppet; brug et stykke ståltråd.

Fig. 8 Dårligt udført undervognsbehandling kan have medført delvis tilstopning af afløbene. Hvis afløbene blev afdækket med isolerbånd eller propper, før undervognsbehandlingen påbegyndtes, skal disse afdækninger fjernes, så snart undervognsbehandlingen er tilendebragt.

Anbring altid donkraften de anviste steder under vognen, da den ellers kan beskadige afløbshullerne.

Fig. 8



SÆDER OG SIKKERHEDSSELER

Indstilling af sædet Når man løfter den lille fjederbelastede arm (1), der stikker frem foran under sædet, kan sædet flyttes til den ønskede stilling. Når man slipper armen, låses sædet fast.
Fig. 1

Sæderne kan rykkes endnu mere fremefter eller bagud, hvis man flytter sædet i de forreste beslag (2); illustrationen viser sædet rykket så langt tilbage som muligt.

Indstilling af ryglæn (ekstraudstyr) Forsædernes ryglæn kan indstilles, så deres hældning ændres. Løft håndtaget på indersiden af sædet, flyt ryglænet til den ønskede hældning og skub håndtaget ned, så det holder ryglænet i den nye stilling.
Fig. 2

SIKKERHEDSSELER Der er monteret statiske eller automatiske seler, som stikkes ind i en trykknappudløser. Tidligere modeller er forsynet med statiske eller automatiske seler med spænde.

Advarsel Man skal altid sikre sig, at selerne ikke er snoet, hverken på kroppen eller mellem kroppen og forankringspunkterne. Selerne må ikke sidde løst, da de så ikke yder rigtig beskyttelse.

Man må aldrig forsøge at bruge en sele til mere end en person ad gangen, heller ikke hvor der er tale om små børn; der fås et børnesæde til bagsædet.

Når en sele ikke er i brug, skal den anbringes rigtigt.

Fig. 1

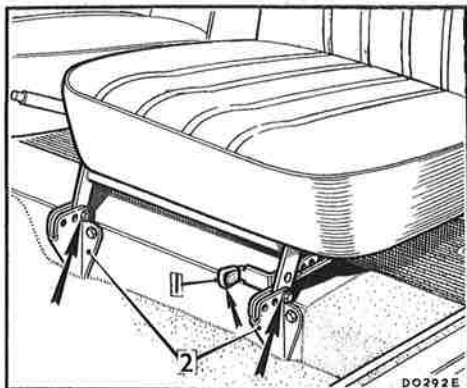
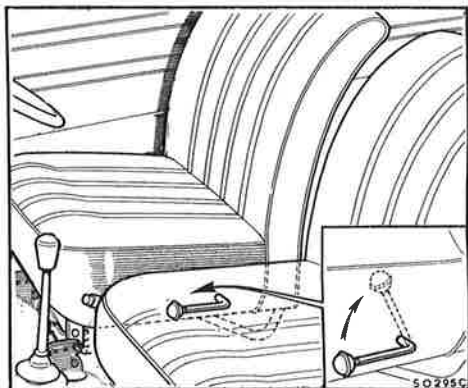


Fig. 2



SELER DER STIKKES I MIDTERKONSOL

Automatisk type Den automatiske seles spole (1) giver større bevægelsesfrihed, men ved hårde opbremsninger eller i skarpe sving låses selen straks fast.
(hvis monteret)
Fig. 3

Man **fastgør** selen ved at trække selens låsetunge (2) over skulderen og tværs over brystet og stikke den ind i holderen eller den nærmeste udskæring (3) i midterkonsollen. Man kan høre, at tungen klikker i indgreb.

Man **udløser** selen ved at trykke på den nærmeste trykknop (4).

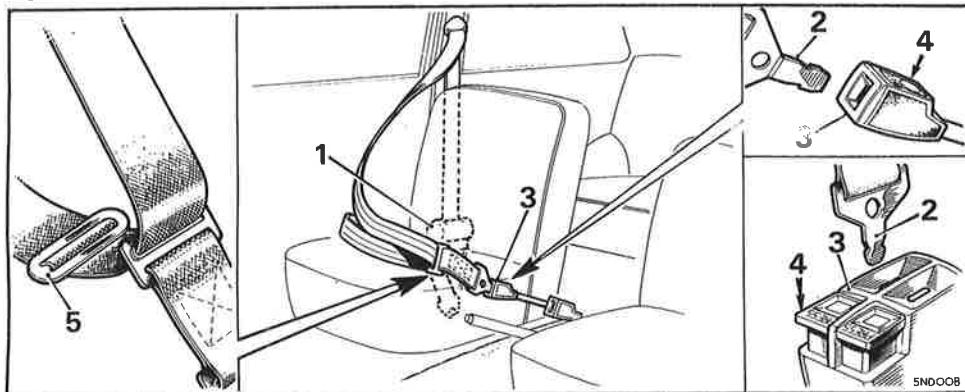
Man **opbevarer** selen ved at lade den spole op på rullen; det sidste lille stykke hjælper man til med hånden. Den flytbare klemme (5) anbringes så højt som muligt, så der er let adgang til låsetungen, når man næste gang skal bruge seler

Afprøvning af automatisk sele **ADVARSEL:** Denne prøve skal gennemføres under helt sikre forhold, dvs. på en plan, tør vej uden med- eller modkørende trafik.

Med selerne på kører man med 8 km/t. og bremser hårdt. Den automatiske låseanordning skal fungere og låse selen fast. Det er vigtigt, at fører og passager sidder i normal afslappet stilling, når prøven gennemføres. Man må ikke sidde og vente på bremseeffekten.

Dersom sikkerhedsselen ikke låser, skal man rådføre sig med forhandleren.

Fig. 3



Statisk type Man **fastgør** selen ved at trække den lange seles låsetunge (1) over skulderen og tværs over brystet og stikke den ind i holderen eller den nærmeste udskæring (2) i midterkonsollen. Man kan høre, at tungen klikker i indgreb.

Fig. 4
(alternativer illustreret)

Man **justerer** ved at vippe justerspændet (3) opad og trække selen igennem, til den sidder behageligt stramt. Endestykket (4) trækkes langs selen, så det ikke sidder løst.

Man **udløser** ved at trykke på den nærmeste trykknop (5).

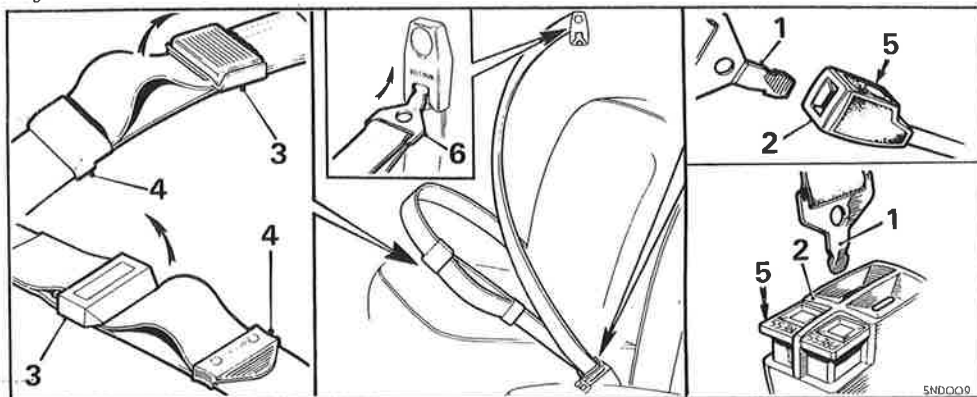
Man **opbevarer** selen ved at hænge låsetungen op på dørstolpens beslag (6).

Pasning af seler Med mellemrum efterser man, om selerne er flosset eller slidt, især ved forankringssteder og justerspænder.

Hvis sikkerhedsselelærerne har været udsat for meget kraftige stræk eller ryk som følge af f.eks. sammenstød, skal de udskiftes.

Rensning Man må ikke blege eller farve selerne. Bliver de snavset, vaskes de med svamp og varmt vand med sæbe (ikke sulfo), og man lader dem tørre. Ved rengøringen må man ikke bruge kaustisk sæbe, kemiske rensmidler eller sulfosæbe. Selerne må ikke tørres ved kunstig varme eller direkte sollys.

Fig. 4



Sæder og sikkerhedsseler

SIKKERHEDSSELER MED SPÆNDE

Man skal påse, at den korte sele fastgøres på den side af midtertunnelen, der er længst væk fra den, der skal bruge selen, dvs. at selen skal krydse tunnelen (1).

Den korte sele skal justeres, så spændet sidder ved hoften (se illustrationen).

Statisk sele Påse at den korte sele fastgøres på den side af midtertunnelen, der er længst væk fra den, der skal bruge selen, d.v.s. at selen skal krydse tunnelen (1).
Fig. 5

Man **lukker** spændet ved at løfte den magnetiske låsetunge (2) og sætte låsetungen over krogen (3).

Man **åbner** spændet ved at løfte låsetungen udad.

Man **justerer** selens længde ved beslaget ved den nederste dørramme (4), til selen er behageligt stram om livet, og til den diagonale sele er så stram, at man lige kan føre en hånd ind mellem selen og brystet.

Man **opbevarer** den lange sele ved at hænge krogen op i spændet på dørstolpen (5). Den korte selens magnetiske spændestykke sættes på sædets ramme.

Automatisk sele Med en automatisk sele har man større bevægelsesfrihed under normal kørsel. Men i skarpe sving eller ved hårde opbremsninger låser spolen straks selen fast, så man holdes af selen.

Man **lukker** spændet ved at skubbe låsetungen ind i spændet, til der høres et tydeligt klik.

Man **åbner** spændet ved at løfte dets overdel og samtidig trykke lidt fremad i selen.

Man **justerer** ved at flytte låsetungen på den lange sele, til den del, der går over livet, er tilpas stram.

Man **opbevarer** selen ved at føre låsetungen på den lange sele mod spolens beslag på dørstolpen, så selen spoles op.

Fig. 5



Interiør Til gulvmåtterne bruges en halvstiv børste eller en støvsuger, helst før vognen vaskes. Til grundig rensning af gulvmåtterne er det bedst at bruge UNIPART renservædske, en del til otte dele varmt vand. Blandingen påføres ved kraftig indbørstning med en halvstiv børste, og der tørres efter med en fugtig klud eller svamp. Gulvmåtterne må ikke sendes til kemisk rensning. Indtrækket og lofts-beklædningen kan renses med ufortyndet UNIPART renservædske, der med en børste eller klud påføres i et meget tyndt lag. Efter fem minutters forløb tørres der efter med en fugtig svamp eller klud.

UNIPART renservædske kan bruges til rensning af alle de sædvanlige indtræks-materialer samt gummi, men må ikke bruges på lak eller maling.

Lakken Regelmæssig pasning af lakken er nødvendig, hvis vognen fortsat skal se ud som ny, og hvis urenheder i luften, regn og snavs ikke skal sætte sig varige spor.

Vask vognen ofte. Brug en blød svamp og rigeligt med vand tilsat UNIPART bil-shampoo. Større mudderklager blødgøres med vand, før man bruger svampen. Pletter fjernes ved endnu en vask i rent vand og om nødvendigt med svampen. Når lakken er tør, tørres den af med et stykke opvredet vaskeskind. Hvis vognen har været udsat for særlige forhold såsom saltvandssprøjt eller veje, der har været strøet med salt, kræves der særlig påpasselighed. I så fald skal der en ekstra omgang vask til, og herunder bør undervognen spules med slange. Beskadiget lak skal straks males op og helt udbedres så hurtigt som muligt. Før lette skrammer og ridser males op, skal stedet renses grundigt. Fedt- eller tjærepletter fjernes med en opløsning af benzin og mineralsk terpentin.

Lakken bliver helt ren og som ny ved polering med UNIPART Car Polish, der også beskytter lakken.

Blanke dele Brug aldrig slibemidler på rustfri dele, forkromning, aluminium eller plasticdele, og sådanne dele må under ingen omstændigheder renses med metalpudsemidler. Olie- eller tjærepletter fjernes med en opløsning af benzin og mineralsk terpentin, og de blanke dele vaskes ofte med vand tilsat UNIPART bil-shampoo. Der poleres efter med en ren, tør klud eller et stykke vaskeskind. Anløbne steder på rustfri dele eller forkromning, som ikke er blevet vasket regelmæssigt, kan renses med UNIPART kromrensemiddel. En let indsmøring i mineralsk olie eller vaseline vil hjælpe med til at holde delene blanke, især om vinteren hvor der bruges salt på vejene, men disse midler må ikke anvendes på plastic.

Vindspejl Snavs på vindspejlet fjernes med UNIPART røde-rensningemiddel.

Hold altid vindspejlvaskerens flaske fyldt op og tilsæt UNIPART vindspejlrensningemiddel i de anbefalede forhold, så der i dårligt vejr opnås bedre udsyn.

Sikkerhedssele Vedrørende rensning henvises til side 27.

Ovennævnte UNIPART produkter fås hos Deres forhandler. På side 75 findes en fortegnelse over alle de produkter, der fås til vognens pasning.

KØLESYSTEM

Kølerens påfyldningsdæksel Kølesystemet arbejder under tryk, når det er varmt, og dette tryk skal udløses gradvis, når kølerdækslet (1) tages af. Det tilrådes, at man beskytter hænderne imod udstømmende damp, og dækslet drejes langsomt venstre om, til al trykket er udløst. Tryk dækslet nedad imod fjedertrykket, så det går fri af sikkerhedsstoppet, og drej det af. Påse at dækslet er af den rigtige type.

Fig. 1

Op til 1974: Dækslet er mærket '13'.

Fra og med 1974:* Dækslet er mærket '15'.

* Opfylder ECE 15 bestemmelserne.

Tømning Hvis systemet er varmt, skal der udvises forsigtighed, når kølerdækslet (1) tages af. Fjern motorblokkens aftapningsprop (2) og (hvis monteret) kølerens aftapningsprop (3) eller tag den nederste slange af køleren. På vogne, hvor det nødvendigt at tage den nederste slange af for at tømme og/eller gennemsky. systemet, bør arbejdet overlades til en forhandler.

Fig. 1

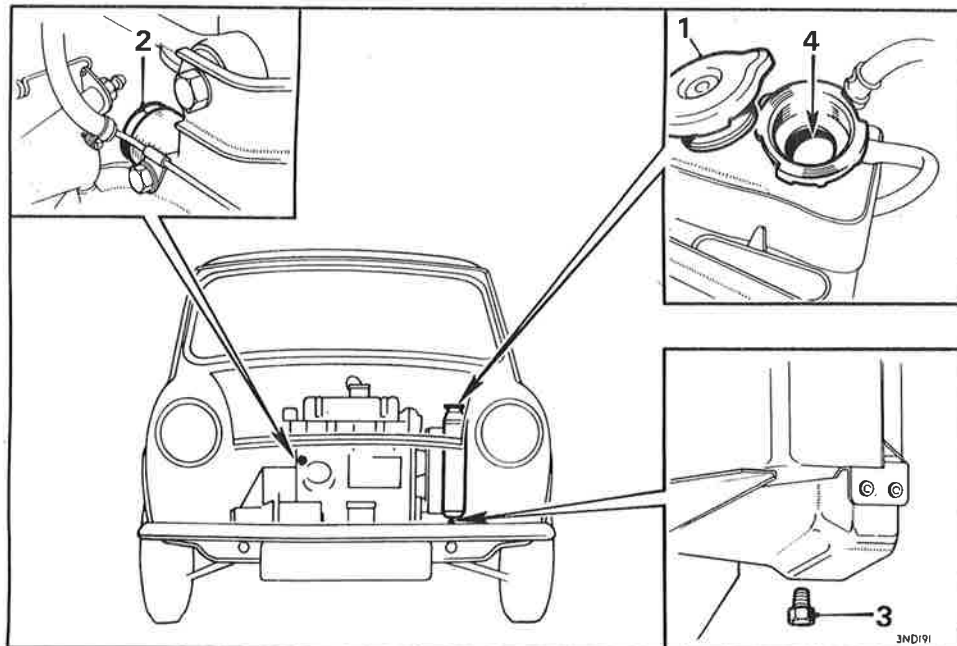
Påfyldning Sæt aftapningspropperne i og kontroller slangeforbindelserne.

Fig. 1

For at undgå spild ved overfyldning hældes der så meget kølevædske på, at bunden af den øverste kølertank lige er dækket. Lad motoren gå, til den er varm, og efterfyld derpå op til underkanten af påfyldningsstutsen (4).

NB: Hvis der er monteret varmeanlæg, skal man ved tømning eller påfyldning af systemet trykke kontakten til varmeanlægget ind, så vandet i varmeanlægget kan cirkulere.

Fig. 1



Frostbeskyttelse Vand udvider sig, når det fryser, og træffer man ikke modforholdsregler, er der stor risiko for, at køleren, motorblokken eller varmeanlægget sprænges i frostvejr. Da varmeanlægget ikke kan tømmes sammen med kølesystemet, er det vigtigt, at der i frostvejr bruges frostvædske i kølesystemet.

Når der er udsigt til frostvejr, bør man bede forhandleren om at kontrollere kølervædsken vægtfylde, og om nødvendigt tilsættes frostvædske.

Efter den anden vinter bør kølesystemet tømmes og skylles igennem; man sætter en slange ned i kølerens påfyldningsstuds og skyller systemet igennem, til skyllevandet kommer ud rent. Defekte slanger udskiftes, og der fyldes op med vand og frostvædske efter behov. Dette arbejde bør overlades til en forhandler.

Det anbefales, at man bruger **Bluecol U Universal** frostvædske, som beskytter kølesystemet imod frost og begrænser korrosion.

Kan man ikke få Bluecol U, kan man bruge en anden frostvædske, der svarer til specifikation B.S. 3151 eller 3152, men denne anden vædske må ikke blandes med Bluecol U.

Efter påfyldning med frostvædske anbringer man et iøjnefaldende sted på vognen en mærkeseddel, hvorpå man anfører, hvilken type frostvædske der er i kølesystemet, så der ved efterfyldning bruges frostvædske af den korrekte type.

Den mængde frostvædske, der skal bruges, fremgår af nedenstående tabel.

Brug ikke kølerfrostvædske i vindspejlvaskeren. Brug det korrekte tilsætningsmiddel, som ikke beskadiger lakken.

<i>Pct. opløsning</i>	<i>Begynder at fryse ved</i>	<i>Fryser helt ved</i>	<i>Mængde frostvædske</i>
25	-13° C.	-26° C.	0,85 ltr.
33½	-19° C.	-36° C.	1,20 ltr.
50	-36° C.	-48° C.	1,80 ltr.

Overophedning Bruges vognen i lande, hvor temperaturen kommer op over 35° C., kan der opstå overophedning i langsomt kørende trafik og ved kørsel op ad stejle bakker. Dette kan afhjælpes ved, at man monterer en 6-bladet ventilator, reservedelsnr. 2A 998, sammen med støttestykke 2A 803. Man kan også tage termostaten ud, men dette bør kun gøres som en sidste udvej. Når termostaten tages ud, skal der monteres en afdækningsmuffe, reservedelsnr. 11G 176.

De bør rådføre Dem med Deres forhandler i god tid før en tur til sådanne varme lande.

HJUL OG DÆK

Dæktryk Husk lovens bestemmelser om dækslid og dæktryk. Dæktrykkene kontrolleres en gang om ugen med en **UNIPART trykmåler**, og der pumpes om nødvendigt op til de under 'Specifikationer' anbefalede tryk. Om nødvendigt pumpes der op med en **UNIPART fodpumpe**. Reservehjulet holdes på det højeste af de anbefalede dæktryk, og der justeres, før reservehjulet tages i brug.

Dæktrykkene bør kontrolleres, mens dækkene er kolde; man må ikke reducere lufttrykket i varme dæk, hvor det forøgede dæktryk skyldes varmen. Dæk er permeable, og et naturligt tab af luft vil altid finde sted. I løbet af en uge må det naturlige lufttab ikke overstige 2 p.s.i. (0,14 kg/cm²); er lufttabet større, skal årsagen undersøges.

For lidt luft i dækkene er farligt og medfører forøget dækslid, og lærredslagene kan blive beskadiget, fordi dæksiderne udsættes for store bevægelser, når man kører med undertryk i dækkene.

Ventiler og hætter Skru ventilhætterne fast på med fingrene. Brug ikke værktøj hertil, da for kraftig tilspænding kan beskadige gummipakningen i ventilen. Hætten hindrer snavs i at komme ind i ventilen, og den udgør samtidig en ekstra lukning af ventilen, så luften ikke slipper ud, hvis ventilens kegle skulle blive beskadiget.

Pasning af dæk Stærke dækpåvirkninger ved kørsel mod kantsten, over en mursten, et dybt hul o.s.v. kan medføre brud på dækkets lærredslag og bør så vidt muligt undgås.

Hvis der er kommet olie eller fedt på dækkene, bør det fjernes med lidt benzin. Brug ikke petroleum, som er skadeligt for gummit.

Flintsten og andre skarpe ting bør fjernes med en lommekniv eller et andet egnet stykke værktøj, da de ellers kan arbejde sig gennem dækket.

Slangeløse dæk. Almindeligvis medfører en punktering ikke lufttab af betydning, hvis man lader det fremmedlegeme, der har forårsaget punkteringen, blive siddende. I så fald kan dækkene repareres, når det passer bedst. Mindre punktering udbedres med dækfabrikkens reparationsæt.

NB: Reparation af et dæk med en prop fra dækfabrikkens reparationsæt skal betragtes som en midlertidig reparation, og **dækket skal snarest muligt udbedres med vulkanisering.**

Afbalancering Hvis hjul og dæk ikke er afbalanceret rigtigt, kan det medføre unormalt dækslid og vibrationer i styretøjet. De bør i så fald rådføres med forhandleren.

Af- og påmontering af dæk Dækket kan kun af- og påmonteres over hjulets indvendige fælgkant.

En hvid eller farvet plet nær dækkanten viser dækkets letteste punkt, og dette skal være ud for ventilen, så hjulets afbalancering bliver bedst mulig.

Vedligeholdelse af donkraft Hvis donkraften ikke passes, kan det blive vanskeligt at bruge den i en nødsituation på landevejen. Efterse den regelmæssigt, rens den for støv og snavs og smør dens gevind med fedt for at hindre rustdannelse.

Brug af donkraft Anbring vognen så der er fast underlag for donkraften og træk håndbrensem til.

For at forhindre vognen i at flytte sig anbringer man kiler foran og bag et af hjulene i den side af vognen, der ikke skal hæves med donkraften. Dette er især vigtigt, hvis vognen holder på en bakke.

Tag navkapslen og pyntestykket (hvis monteret) af, se side 34. Med hjulsvinget løsnes hjulmøtrikkerne, før vognen hæves på donkraft.

ADVARSEL: Man må ikke arbejde under en vogn, som kun understøttes af donkraften. Der skal bruges passende understøtning under rammen eller rammerne i den side eller den ende eller de ender af vognen, som er hævet på donkraft.

Saloon-model Der er i tærskelpanelet en donkraftkonsol (3) i hver side af vognen. Påse at konsollen (3) ikke er tilstoppet. Sæt løftearmen (1) på donkraften (2) helt ind i konsollen (3) og påse, at donkraftens fod står på fast grund. Donkraften skal hælde skråt udad foroven, så der er plads til vognens udadgående bevægelse, når den løftes.

Fig. 1

Sæt hjulsvinget (4) på donkraften og hæv vognsiden med donkraften. Begge hjul hæves fri af jorden.

Varevogn og Pick-up Donkraften er konstrueret til at hæve et hjul ad gangen som beskrevet nedenstående.

Forhjul Anbring donkraften så løftearmen går fri af nummerpladen. Drej med hånden den riflede møtrik (3), til donkraftens hovede (1) er i berøring nær enden af rammens vange (2), og fremspringet på donkraftens hovede (1) ligger an imod rammens bageste kant (2) som vist på illustrationen.

Fig. 2

Sæt håndtaget (4) på med den side, der er mærket 'RAISE' (løft), udad og drej håndtaget i den på håndtaget viste retning, til hjulet er fri af jorden.

Når man skal sænke vognen, vendes håndtaget (4) om på donkraften, så den side, der er mærket 'LOWER' (sænk), vender udad. Drej håndtaget i den på håndtaget viste retning.

Fig. 1

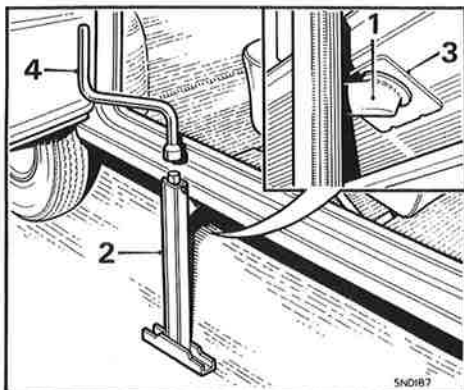
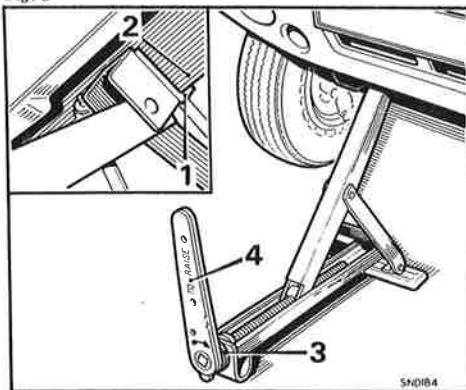


Fig. 2



Hjul og dæk

Baghjul Anbring donkraftens hovede (1) under bagrammen, lige under svingarmens montering. Fremspringet på donkraftens hovede skal ligge an mod rammens udvendige kant, og hullet i donkraftens løfteflade (vist ved pilen) skal gå over hovedet på den skrue (2) der stikker frem på rammen. Sæt håndtaget på donkraften og brug håndtaget som beskrevet foranstående under 'Forhjul'.

Fig. 3

Tag navkapslen af hjulet, løsn hjulmøtrikkerne og løft vognen ved hjælp af donkraften.

Aftagning af navkapsel Sæt den flade ende af hjulsvinget ind i en af recesserne mellem navkapslens kant og hjulet og vip navkapslen af med en sideværts bevægelse.

Fig. 4

Pyntering Pynteringen holdes på plads af navkapslen. Navkapslen tages af som beskrevet ovenfor, bortset fra at hjulsvinget skal sættes ind mellem navkapslens kant og udskæringen i pynteringen.

Fig. 4

Ved påmontering anbringes pynteringen, navkapslen sættes over to af fremspringene på hjulet, og man slår med hånden hårdt på navkapslen, hvor den skal gå over det tredje fremspring.

Pyntering (tidligere type) Når man skal tage den tidligere type pyntering af, sættes den flade ende af hjulsvinget ind mellem pynteringens kant og hjulet. Vip hjulsvinget op mod dækket, så pynteringen vippes af.

Montering: anbring pynteringen over to af fremspringene på hjulet og slå med hånden hårdt på pynteringen, hvor den skal gå over det tredje fremspring.

Fig. 3

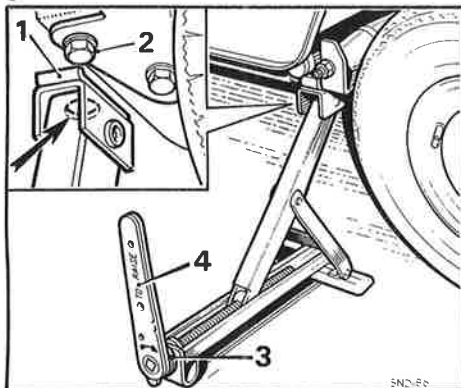
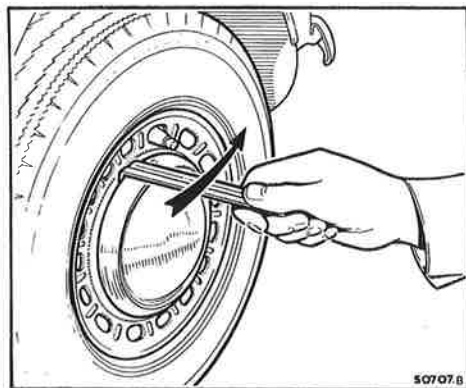


Fig. 4



Aftagning af hjul Træk håndbremsen til og læg klodser ved et eller flere af de hjul, der ikke skal løftes.

Løsn hjulmøtrikkerne, hælv vognen med donkraften så hjulet løftes op, tag hjulmøtrikkerne af og tag hjulet af.

Ved påmontering af hjulet sættes hjulmøtrikkerne på med den tilspidsede ende ind mod hjulet, og de spændes let til med hjulsvinget. Sænk donkraften og spænd krydsvis møtrikkerne helt til. Den korrekte tilspændingsværdi er 42 pund/fod (5,8 kgm.).

Reservehjul **Saloon-model.** Reservehjulet ligger i bunden af bagagerummet.

Fig. 5 **Varevogn og Pick-up.** Reservehjulet ligger under ladet, og når man skal have adgang til det, trækkes venstre forsæde fremad. Når spændepladen skal frigøres, drejes skruen (vist ved pilen) venstre om.

Krydsskiftning af hjul med alm. dæk Krydsskiftning af hjulene anbefales kun for tidligere modeller med almindelige dæk. Er der monteret radialdæk, skal de bibeholdes på den aksel og i den stilling, hvor de blev afbalanceret.

Fig. 6

Radialdæk (SP) Nyere vogne. Der er som standardudstyr monteret radialdæk, og ved udskiftning skal der monteres dæk af samme fabrikat og type.

Tidligere modeller. Hvis almindelige dæk skal udskiftes med radialdæk, må de kun monteres som et komplet sæt. Under visse forhold kan der monteres radialdæk på baghjulene alene. Der må ikke monteres dæk af forskelligt fabrikat eller af forskellig type på samme aksel. **Der må aldrig monteres radialdæk på forhjulene, mens der er konventionelle dæk på baghjulene.**

Hjulene må ikke krydsskiftes, hvis der kun er radialdæk på baghjulene.

Fig. 5

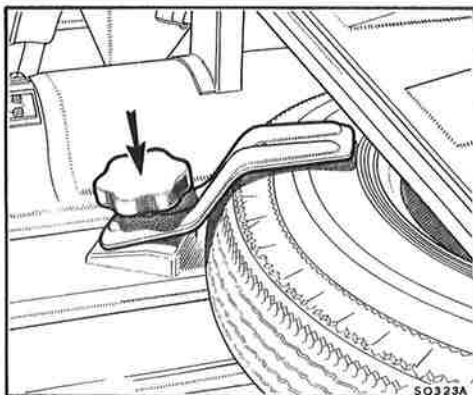
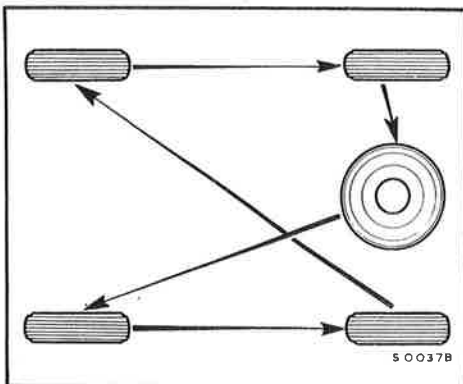


Fig. 6



BREMSER

Vædskestand i hovedcylindere I bremse- og koblingsvædsdens beholdere skal vædsken stå op til underkanten af påfyldningsstutsen, eller hvis der er monteret dobbelt bremse-hovedcylinder, skal vædsken stå op til mærket på den gennemsigtige beholder (vist ved pilen).

Fig. 1 og 2

Påfyldningshætter Før påfyldningsdækslerne sættes på bremsevædsdens (1) og koblingsvædsdens (2) beholdere, skal man påse, at ventilationshullerne ikke er tilstoppet.

Fig. 3 Varevogn og Pick-up. Bremsevædsken kan ses i beholderens forlængelse (1) og skal stå op til mærket (vist ved pilen) på siden af forlængelsen. I koblingsvædsdens beholder (2) skal vædsken stå op til underkanten af påfyldningsstutsen.

Der efterfyldes om nødvendigt med **UNIPART 410** eller **550 bremsevædske**. Som alternativ kan man bruge en anden bremsevædske med højt kogepunkt, og som svarer til specifikation S.A.E. J1703c. **Der må IKKE bruges nogen anden ty bremsevædske.** Skal der efterfyldes ret ofte, er det tegn på, at der er en utæthed i systemet; den skal straks findes og udbedres.

NB: Bremsevædske kan være skadelig for lak og maling, og man skal derfor passe på ikke at spilde bremsevædske på lakken.

Fig. 1

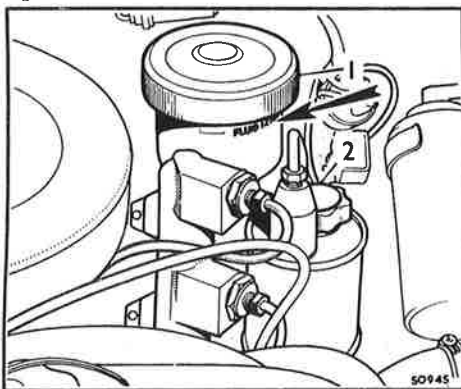


Fig. 2

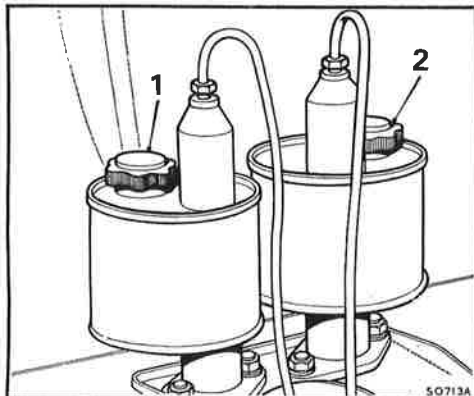
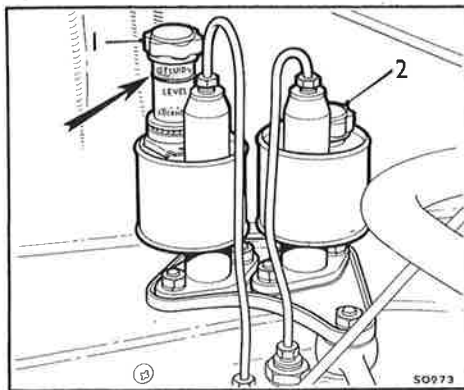


Fig. 3



Justering Når bremsepedalen skal trædes langt ned, før bremserne træder i funktion, er det tegn på, at bremserne skal justeres, så jævn og effektiv bremsning bibeholdes.

Forhjul Brug donkraften og hæv efter tur hvert hjul; se '**Brug af donkraften**' på side 33.
Fig. 4

Brug en **UNIPART nøgle til bremsejustering** og drej hver af de to justerskruer (vist ved pilene) i hjulets fremadgående omdrejningsretning, til hjulet er låst. Drej justerskruen tilbage mindst muligt, men nok til at hjulet kan dreje frit.

Spin hjulet, trød hårdt på baghjulsbremsen så bremseskoen centrerer, og kontroller igen justeringen.

Gentag dette for den anden justerskrues vedkommende og juster derpå den anden forhjulsbremse på samme måde.

Baghjul Hæv et af hjulene på donkraften, se '**Brug af donkraft**', og udløs håndbremsen.
Fig. 5

Drej den firkantede justerskrue (vist ved pilen) højre om (set fra midten af vognen), til hjulet er låst.

Drej justerskruen tilbage mindst muligt, men nok til at hjulet kan dreje frit. Sænk donkraften og juster den anden baghjulsbremse på samme måde.

ADVARSEL: Man må ikke arbejde under vognen, hvis den kun understøttes af donkraften. Der skal i så fald bruges sikker understøtning under rammen eller rammerne i siden af vognen eller foran og bag på vognen.

Håndbremse Håndbremsen justeres automatisk, når baghjulsbremserne justeres. Hvis der er for meget frigang i håndbremsen, bør De henvende Dem til forhandleren.

Fig. 4

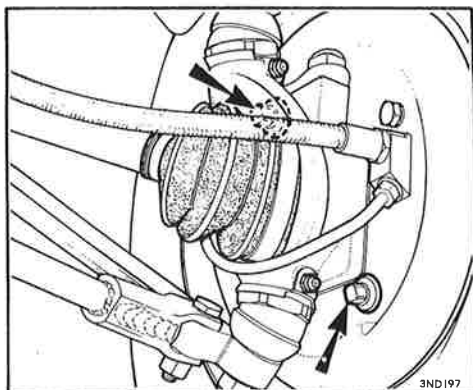
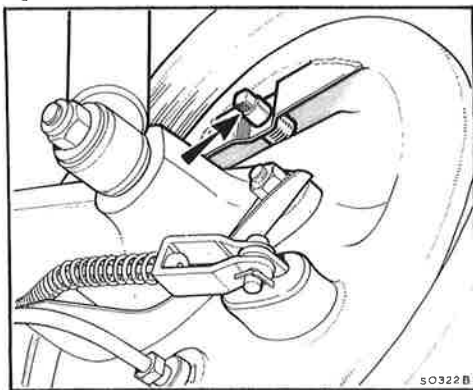


Fig. 5



Bremser

Eftersyn af bremsebelægninger Brug donkraften og hæv efter tur hvert hjul; se 'Brug af donkraft' på side 33. Udløs håndbremsen, når bremsebelægningerne efterses. Tag hjulet af, løs bremseskoenes justerbolte, tag bremsetromlens befæstelsesskruer af og tag bremsetromlen ud.

Efterse belægningerne for slid og rens bagpladen og tromlen for støv; det er bedst at bruge denatureret sprit. Det er farligt at indånde bremsebelægningsstøv, og støvet må derfor ikke blæses af tromlen.

Påse at belægningsmaterialet er så tykt, at det ikke inden næste eftersyn vil komme under den tilladelige mindstetykkelse. Monter tromlen og hjulet og juster bremseskoene.

Udskiftning af bremsesko Når det bliver nødvendigt at udskifte bremseskoene, er det vigtigt, at der kun bruges originale sko med korrekt type belægningsmateriale. Nye sko skal altid monteres som komplette akselsæt, aldrig individuelt eller som et enkelt hjulsæt. Det kan have alvorlige følger, hvis bremserne kommer ud af balance som følge af, at der er forskellige belægningstyper på de forskellige sko.

Udskiftningssko fås hos Deres forhandler.

Forebyggende vedligeholdelse Ud over de anbefalede regelmæssige eftersyn af bremserne er det tilrådeligt at foretage grundigere eftersyn og om nødvendigt udskifte dele, efterhånden som vognen bliver ældre, så man sikrer sig mod virkningerne af slitage o.s.v.

Det anbefales at:

- (1) Bremsevædske udskiftes helt for hver 18 måneder eller 30.000 km, alt efter hvad der indtræffer først.
- (2) Alle vædsketætninger i det hydrauliske system og alle fleksible slanger efterses og udskiftes om nødvendigt for hver 3 år eller 60.000 km, alt efter hvad der indtræffer først. Samtidig efterses den arbejdende flade på stempler og på hovedcylinderens, hjulcylinderens og de andre cylinderes borer, og om nødvendigt monteres nye dele.

Man bør omhyggeligt overholde følgende:

- (a) Brug altid den anbefalede bremsevædske.
- (b) Lad aldrig vædske henstå i beholdere, der ikke er tæt tillukket. Vædsken absorberer hurtigt fugtighed, og det kan være farligt at bruge sådan vædske i bremsesystemet.
- (c) Det er bedst at kassere vædske, der er tømt af systemet, eller som har været brugt til udluftning.
- (d) Det kan ikke understreges stærkt nok, at der overalt skal udvises den største renlighed.

ELEKTRISK UDSTYR

Polaritet Det elektriske system i denne vogn er med **NEGATIV** stelforbindelse, og den korrekte polaritet skal til enhver tid bibeholdes. Vendes der om på polariteten, opstår der varig beskadigelse af transistorerne i radioen og halvlederne i alternator og omdrejningsstæller (hvis monteret) samt afbryder- og spændingsrelæ.

Før en radio eller andet elektrisk udstyr monteres, skal man sikre sig, at stelforbindelsen er korrekt for montering i denne vogn. En udskiftningsdynamo, der tidligere har været monteret i et system med positiv stelforbindelse, kan ikke bruges, med mindre den først ompolariseres.

BATTERI

Montering

Batteriet er på saloon-modellen anbragt i bunden af bagagerummet og på varevognen og pick-up'en bag højre sæde.

Almindelig vedligeholdelse

Tør al snavs og fugtighed af toppen af batteriet. Påse at polskoene er spændt godt til og smør dem med vaseline.

Brug ikke postevand og brug ikke åben ild, når batteriets celler tilses.

Lad aldrig batteriet henstå uopladet i længere tid. Bruges vognen ikke regelmæssigt og skal henstå, bør man have batteriet opladet helt og derefter hver fjortende dag give det en kortere opladning, så pladerne ikke bliver varigt beskadiget.

Efterfyldning Fig. 1

'Pacemaker' (type A7, A9, A11/9). Vædskehøjden (1) i hver celle kan ses gennem den gennemsigtige batterikasse, eller man kan løfte dækslet (2) og vippe det til siden. Vædsken skal i hver celle stå så højt, at separatorpladerne (3) lige er dækket. For at undgå at vædsken løber over må man ikke efterfylde den første halve time efter, at batteriet er blevet opladet fra en anden kilde end vognens eget generatorsystem.

Ved efterfyldning hæves dækslet, og man hælder destilleret vand ind i karret (4), til alle de firkantede påfyldningsudskæringer (5) er fulde, og bunden af karret lige er dækket. Når dækslet trykkes helt på plads, fordeles den korrekte mængde destilleret vand automatisk til hver celle. Når det er meget koldt, lader man motoren gå straks efter efterfyldningen, så elektrolyten blandes.

VIGTIGT. Tag kun dækslet af ved efterfyldning. Elektrolyten løber over, hvis dækslet løftes, mens batteriet oplades. Hurtig opladning må kun gennemføres i yderste nødsfald og må ikke overstige 27 amp. i maksimalt en time. Afladeprøvere til enkeltceller kan ikke bruges på denne batteritype. Dækslet må under ingen omstændigheder adskilles fra batteriet.

HJÆLPEBATTERI OG OPLADNING

ADVARSEL: Man skal tage nedenstående forholdsregler for at undgå risikoen for alvorlig beskadigelse af ladesystemet eller vognens elektriske dele.

Hjælpebatteri Når man forbinder et hjælpebatteri til et afladet batteri i vognen, skal man sikre sig, at:

Fig. 2

- hjælpebatteriet har samme nominelle spænding som vognens batteri;
- forbindelseskablerne er kraftige nok til at tage startstrømmen;
- **kablerne forbindes et ad gangen og først til hjælpebatteriet;**
- kablerne mellem batteriklemmerne forbindes i følgende rækkefølge: først **+** (positiv) til **+** (positiv) og derefter **-** (negativ) til **-** (negativ);
- motorhastigheden reduceres til 1.000 omdr./min. eller mindre, før hjælpebatteriet fjernes. Ledningerne må *aldrig* tages af vognens batteri, mens motoren går.

Opladning Når batteriet i vognen oplades fra en anden kilde end vognens eget ladesystem, f.eks. en kompensationsoplader, skal man sikre sig, at:

- opladerens spænding er den samme som batteriets nominelle spænding;
- opladerens positive (**+**) ledning forbindes til batteriets positive (**+**) klemme;
- opladerens negative (**-**) ledning forbindes til batteriets (**-**) negative klemme.

Fig. 1

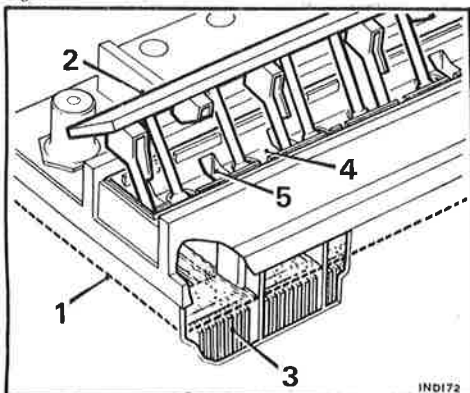
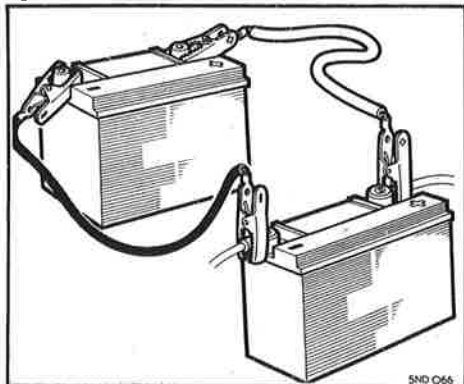


Fig. 2



Sikringer Sikringsdåsen er anbragt på højre skærmsidestykke og er lukket med et trykdæksel (1) af plastic.

Fig. 3

Reserve-sikringer I sikringsdåsen sidder to reservesikringer (2). Ved udskiftning er det vigtigt, at man anvender den rigtige type sikring; sikringens styrke på 35 amp. er mærket på et lille stykke papir inden i sikringens glasrør.

Fig. 3

Udskiftning af sikring En overbrændt sikring medfører, at det udstyr, den beskytter, ikke virker, og det kan bekræftes ved undersøgelse af sikringen, når den tages ud.

Før en overbrændt sikring udskiftes, bør man efterse ledningerne til det udstyr, der ikke virker, i tilfælde af at der er en kortslutning eller en anden fejl. Hvis en ny sikring brænder over, umiddelbart efter at den er sat i, og man ikke kan finde årsagen, bør udstyret undersøges af en forhandler.

Sikringen mellem '1' og '2' Denne sikring (3) beskytter det udstyr, loftslampen og hornet, der virker, uden at tændingen er sat til.

Fig. 3

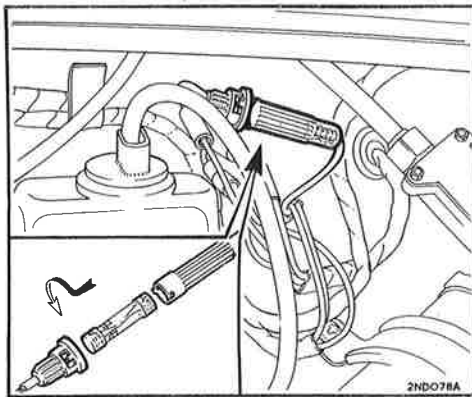
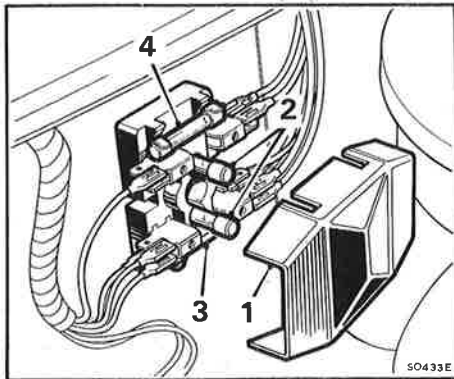
Monteres der ekstraudstyr, som skal kunne bruges uden om tændingen, skal det forbindes til klemmen '2'. Monteres der en radio, er denne desuden beskyttet af sin egen sikring.

Sikringen mellem '3' og '4' Denne sikring (4) beskytter det udstyr, der kun virker, når tændingen er sat til. Det drejer sig om blinklys, viskermotor, varmeanlæggets blæsemotor og bremse- og stoplygterne.

Fig. 3

Monteres der ekstraudstyr, som kun skal kunne bruges, når tændingen er sat til, skal det forbindes til klemmen '4'. Dermed sikrer man sig også, at sådant udstyr ikke efterlades slået til, når vognen sættes i garagen eller parkeres.

Fig. 3



Elektrisk udstyr

Linjesikringer En linjesikring beskytter et enkelt aggregat eller kredsløb.

Fig. 4

Når man skal udskifte en linjesikring, tager man fat i den ene ende af holderen, trykker ind og drejer den anden ende af.

Fig. 4 **Positions- og baglygter.** En 35 amp. sikring beskytter positions- og baglygters kredsløb. Den er anbragt ved ledningsforbindelserne på motorens forbræt.

(hvis monteret) **Katastrofelys.** En 35 amp. sikring beskytter katastrofelysets kredsløb. Den er anbragt ved siden af selve sikringsdåsen.

(hvis monteret) **Radio.** Påse at der bruges sikring af korrekt type.

Loftslampe Når man skal udskifte en pære, trykker man forsigtigt dækslet sammen, tappene (1) går fri. Derefter tages dækslet af, og pinolpæren (2) trækkes ud af dens holder.

Fig. 5

Viskerarme Dersom det bliver nødvendigt at ændre en viskers stilling, kan man tage viskerarmen af viskerakslen, når den lille fjederklemme (1) holdes fri af rillen. Anbring viskerarmen i den ønskede stilling og klem den godt fast på akslen (2), til den holdes på plads af fjederklemmen.

Fig. 6

Udskifning af viskerblade Viskerbladene bør udskiftes en gang om året. Træk viskerarmen væk fra vindspejlet og sæt en lille skruetrækker (3) ind mellem armen (4) og bladet (5) og tag bladet af armen. Tryk det nye blad på armen.

Vindspejlvaskers dyser Dyserne skal indstilles, så de sprøjter op mod den øverste kant af vindspejlet.

Fig. 5

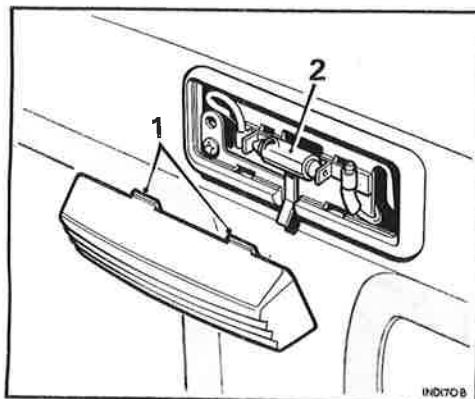
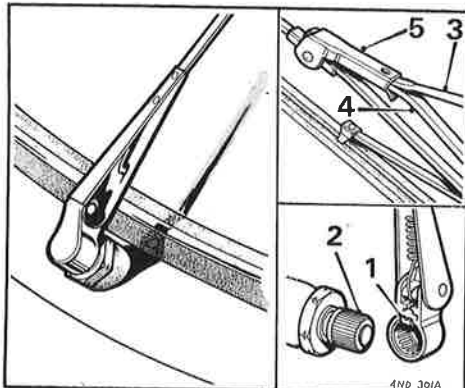


Fig. 6



Kontrollamper og instrumentlys

Fig. 7

Bremser. Når man skal have adgang til kontrollampens pære (1), tages holderen og prøveknappen (2) af kontaktpanelet. Tryk forsigtigt tangentkontaktens drejetappe (vist ved pilen) indad og tag kontakten af.

Fig. 8

Instrumentpanel. Man får adgang til speedometerlysets og kontrollampernes pærer fra under motorhjelmen. Afmonter karburatorens luftfilter (se side 61) og træk lydisoleringen væk fra hullet til speedometret. Når man skal udskifte en pære, trækkes pæreholderne, der er af tryktypen, ud fra bagsiden af speedometret, kølevandstermometret og olietrykmåleren.

Monter lydisoleringen og luftfiltret igen.

Fig. 8

Katastrofelys. Pæren i katastrofelysets kontrollampe udskiftes som anført ovenstående (se 'Instrumentpanel').

Fig. 7

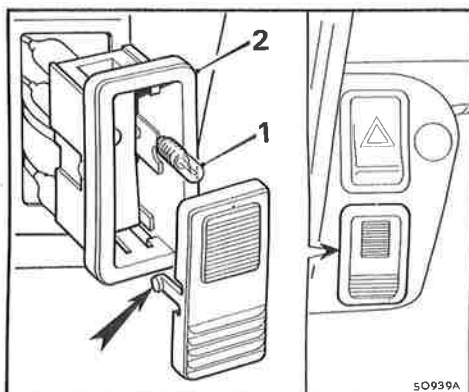
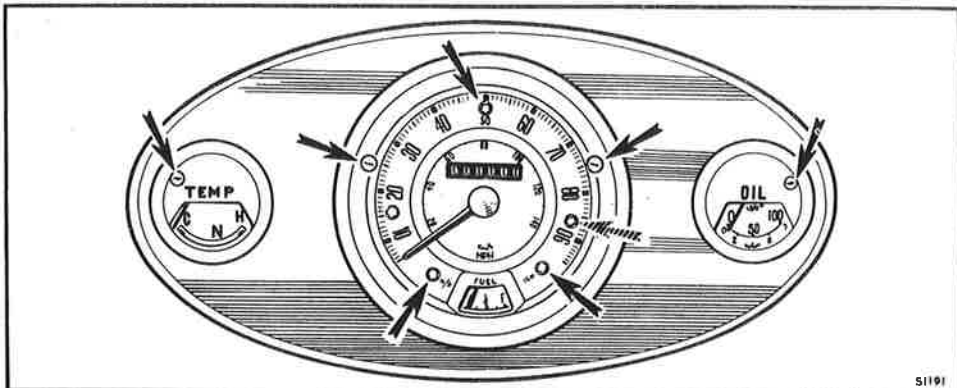


Fig. 8



Elektrisk udstyr

Forlygter Der er enten monteret lygteaggregater af sealed-beam typen eller af typen med pære, der kan udskiftes.

Sealed-beam lygteaggregat **Afmontering.** Fjern lygtekransens holdeskruer (1), lemp lygtekransen (2) fremad forinden og løft den af holdetappene oven på lygten. De tre skruer (3), der holder den indvendige lygtekrans (4), skrues ud, og lygteaggregatet (5) tages ud.

Fig. 9

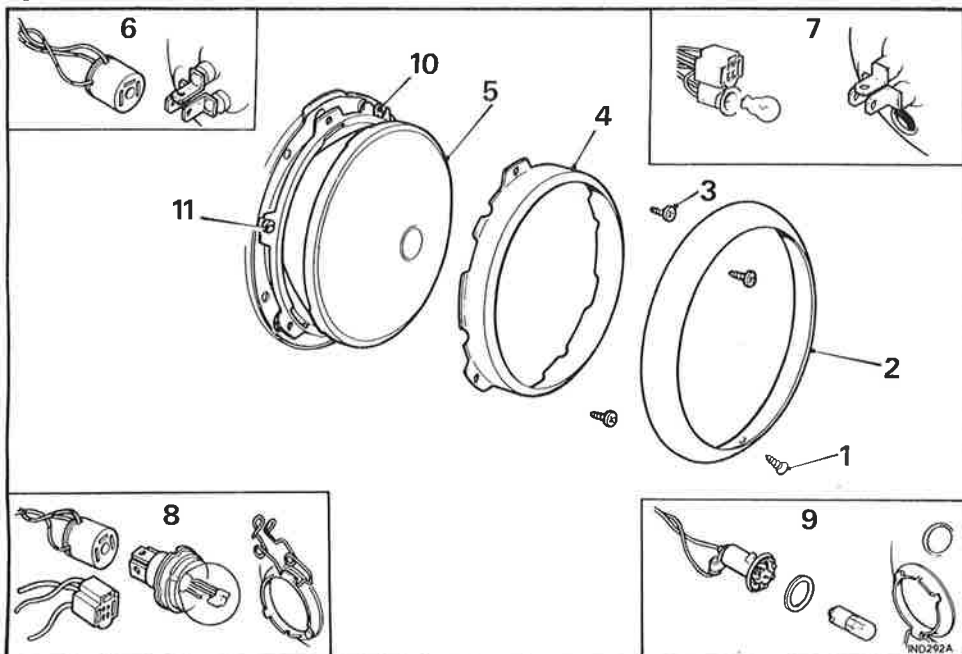
Tag det 3-benede stik (6) fra bagsiden af lygteaggregatet.

Lygteaggregat med pære **Afmontering.** Lygteaggregatet afmonteres som beskrevet ovenfor.

Udskiftning af pære. Frigør fjederklemmen fra reflektortappene og tag pæren (7) ud. Monter den nye pære i reflektoren, så pærens flange (7) går i udskæring reflektoren. Monter fjederklemmen med dens viklinger i bunden af pærens flange og med dens ben under reflektortappene.

Montering. Monter det 3-benede stik og anbring lygteaggregatet i bagkappen, så de tre tappe på lygteaggregatet går i udskæringerne i bagkappen. Monter holdepladen og lygtekransen.

Fig. 9



Forlygteindstilling Der er på hver forlygte to justerskruer til indstilling af forlygterne. Skruen (10) er til justering i lodret plan og skruen (11) til justering i vandret plan. Forlygterne skal indstilles, så de er parallelle lige frem og $\frac{1}{2}^\circ$ plus/minus $\frac{1}{4}^\circ$ under vandret eller i overensstemmelse med lovens krav.

Fig. 9

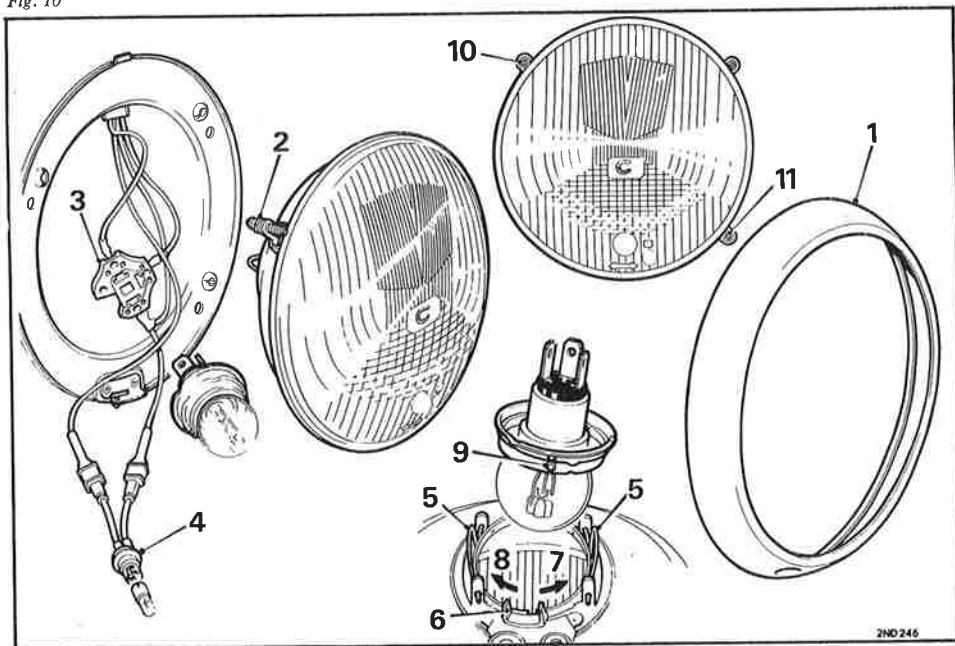
Husk at forlygteindstillingen påvirkes af vognens vægt og den dermed forbundne belastning af fjedrene. Forlygterne bør derfor altid indstilles med normal belastning af vognen. Arbejdet bør overlades til Deres forhandler, som har det nødvendige specialudstyr.

Positionslygtes pære De forskellige typer holdere og pærer, der kan være monteret, er vist på illustrationen.

Fig. 9 **Sealed-beam lygteaggregat.** Afmonter lygteaggregatet og træk det 3-benede stik (6) ud. Tag den sokkelløse pære (8) ud.

Fig. 9 **Lygteaggregat med pære.** Afmonter lygteaggregatet og tag positionslygtens pæreholder ud af reflektoren. Pæren, der har bajonetfatning (9), tages ud af holderen.

Fig. 10



2ND246

Elektrisk udstyr

FORLYGTER **Alternativ type**

Lygteaggregat **Afmontering.** Træk bunden af den udvendige lygtekrans (1) fremad og løft den af tappen foroven på lygten. Træk de tre justerskrue (2), en ad gangen, ud af deres befæstelser. Tag lygteaggregatet ud af bagkappen, træk stikket (3) af forlygtepæren og tag positionslysets pæreholder (4) ud af lygteaggregatet.
Fig. 10

Positionslygtes pære **Afmontering.** Tryk pæren ind i dens holder (4), drej den venstre om og tag den ud. Sæt den nye pæres tappe i rillerne i holderen, tryk pæren ind og drej den venstre om.
Fig. 10

Forlygtes pære **Afmontering.** Lemp klemmerne (5) udad og løft pæren ud af lygteaggregatet.

Fig. 10 **ADVARSEL:** Før en forlygtepære monteres, er det vigtigt, at den justerbare pæreholder (6) anbringes rigtigt, således:

(7) for lande med venstrekørsel.

(8) for lande med højrekørsel.

Monter pæren, idet det påses, at knasten (9) passer i udskæringen. Klem klemmerne (5) på plads.

Montering. Monter positionslysets pæreholder (4) i lygteaggregatet. Monter stikket (3) med den flade side mod pæren. Tryk hver justerskrue (2) ind på plads. Monter lygtekransen, idet det påses, at hullerne er forneden.

Forlygteindstilling Tag lygtekransen af. Drej skruen (10) for at justere i vandret plan og skruen (11) for at justere i lodret plan.
Fig. 10

Forreste blinklys Ved udskiftning af en pære går man frem som beskrevet under **'Positions- og blinklygter'**, bortset fra at pærerne er med enkelt glødetråd og derfor ikke har forsatte tappe.

Positions- og blinklygter

Fig. 11

På vogne til visse lande er positions- og blinklys kombineret. En sådan lygte er forsynet med en pære med dobbelt glødetråd, og pæren har forsatte tappe, så man sikrer sig, at den sættes rigtigt i. Når man skal udskifte en pære, skrues lygteglasets befæstelsesskruer (1) ud, lygteglasset (2) tages af, og pæren (3) tages ud af holderen.

Sideblinklys

Fig. 12

Når man skal udskifte en pære, fjerner man skruen (1) og løfter lygteglasset (2) af. Nyere modeller er forsynet med en pære med bajonettfatning (3) og tidligere modeller med en sokkelløs pære, der kan trækkes lige ud af holderen.

Fig. 11

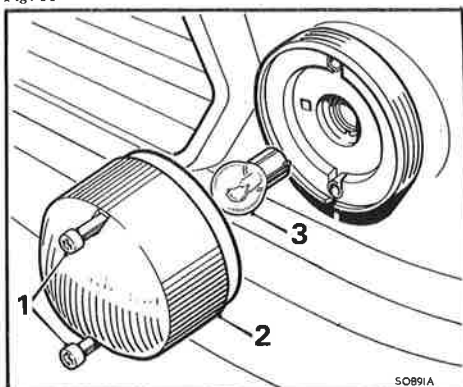
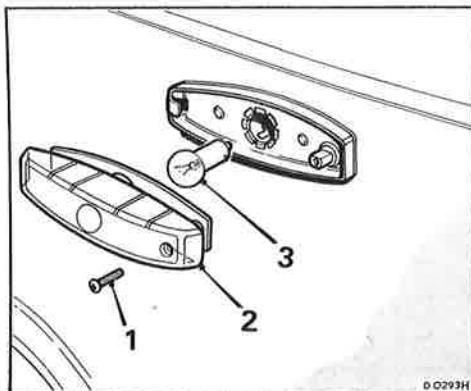


Fig. 12



Elektrisk udstyr

Stop-, bag- og blinklys
Fig. 13

Saloon-model. Når man skal udskifte en pære, fjerner man de tre skruer (3) og tager lytteglasset af.

Blinklysets pære (1) sidder foroven og stop- og baglysets pære (2) forned. Stop- og baglysets pære har dobbelt glødetråd, så der opnås større lysstyrke, når der bremses. Denne pære har forsatte tappe, så man er sikker på, at den sættes rigtigt i.

Fig. 14 Varevogn og Pick-up. Man får adgang til pærerne som for saloon-modellers vedkommende.

Nummerplade-lygter
Fig. 15

Saloon-model. Man har adgang til pærerne (3), når man fjerner lytteglassets holdeskruer (1) og forsigtigt lempet lytteglasset og pæreholderen (2) af. Pæren (3) er af pinoltypen. Ved isætning af pære skal man sikre sig, at ledningsforbinderne trykkes helt på plads på pæreholderen.

Nummerplade-lygter
Fig. 16

Varevogn og Pick-up. Man får adgang til pærerne (1) ved at skrue skruen ud og tage det hvælvede dækstykke (3) og lytteglasset (2) af.

Hver pære har bajonetfatning.

Fig. 13

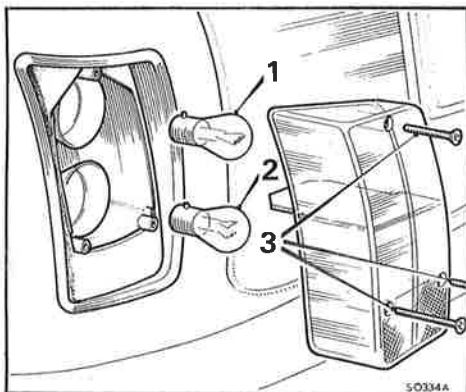


Fig. 14

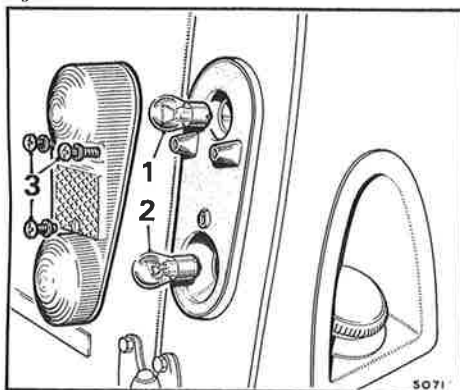


Fig. 15

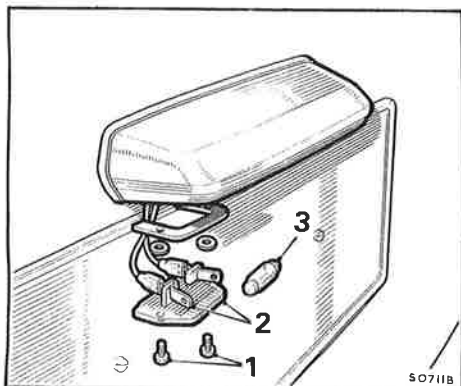
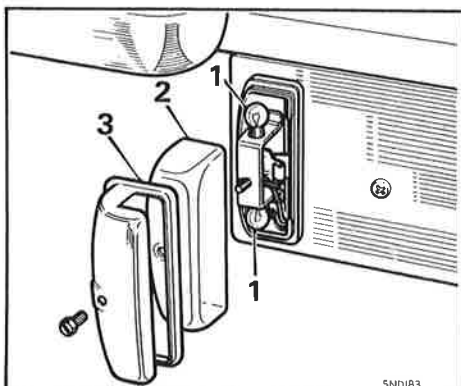


Fig. 16

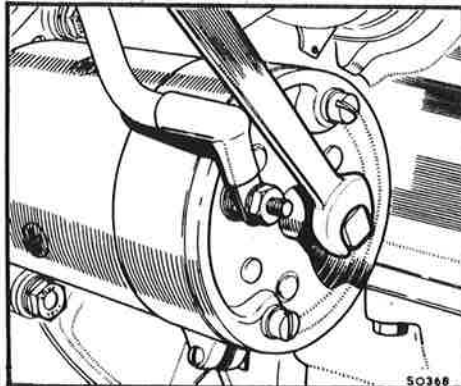


		Volt	Watt	Reserve­delsnr.
Udskiftnings­pærer	Forlygter, venestyring, (undtagen Europa, nedblænding til højre)	12	50/40	BFS 415
	Forlygter, Europa (undtagen Frankrig, lodret nedblænding)	12	45/40	GLB 410
	Forlygter, Frankrig (lodret nedblænding)	12	45/40	BFS 411
	Positionslygter	12	5	GLB 989
	Positionslygter (sokkelløs pære)	12	5	GLB 501
	Position- og forreste blinklys	12	21/5	GLB 380
	Blinklys, forreste (kun Storbritannien)	12	21	GLB 382
	Blinklys, bageste	12	21	GLB 382
	Sideblinklys	12	5	GLB 989
	Nummerpladelygte (saloon-model)	12	6	GLB 254
	Nummerpladelygte (Varevogn og Pick-up)	12	5	GLB 989
	Instrumentlys og kontrollamper	12	2,2	GLB 987
	Bremseres kontrollampe	12	1,5	GLB 280
	Bag- og stoplygter	12	21/5	GLB 380
	Loftslampe (hvis monteret)	12	6	GLB 254
	Sealed-beam lygteaggregater	Forlygter, nedblænding til venstre (kun GB)	12	60/45	GLU 104
Forlygter, højrestyring (ikke GB)		12	60/45	GLU 101
Forlygter, Nordamerika		12	60/45	17H 9472
Forlygter, venstrestyring, nedblænding til højre		12	60/50	13H 6938

Startmotor Startmotoren er anbragt på højre side af motoren på svinghjulshuset. Den kræver *Fig. 17* ingen smøring ind imellem eftersynene.

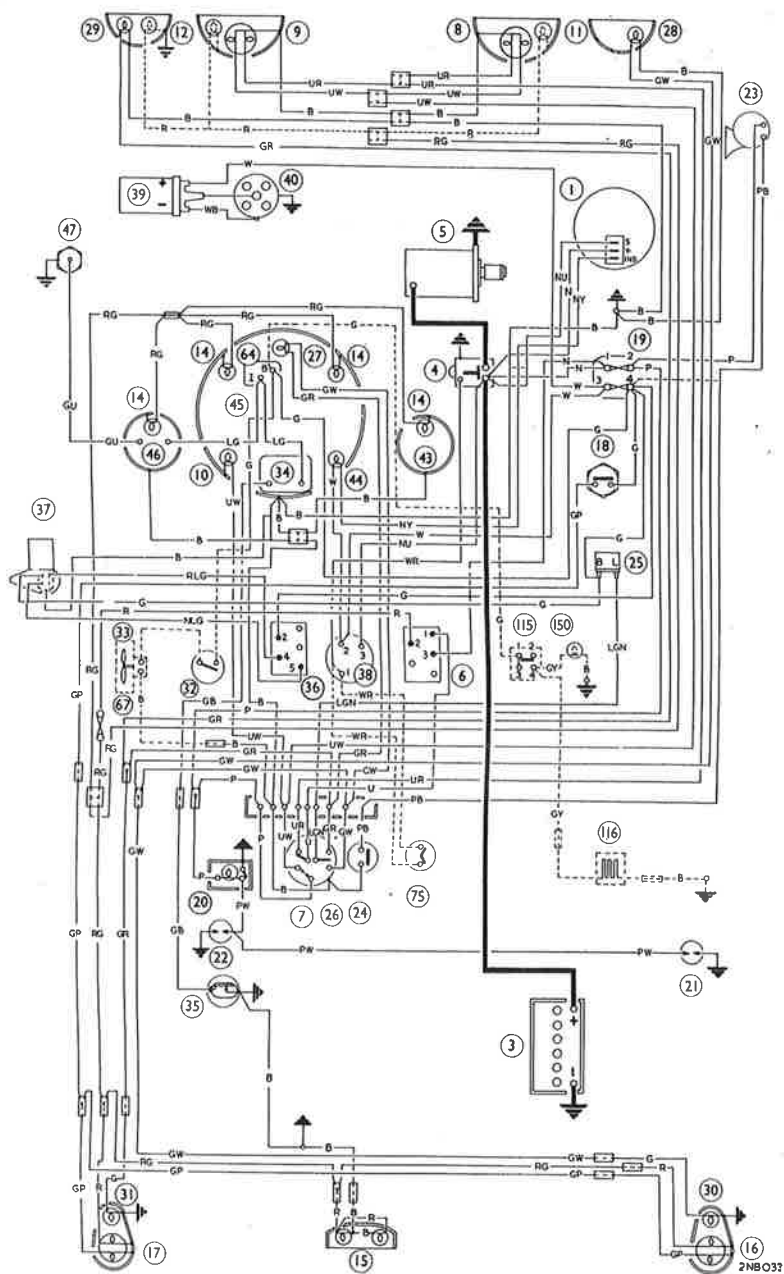
Dersom starterdrevet skulle sætte sig fast på svinghju­lets tandkrans, kan det almindeligvis frigøres ved, at man med en nøgle drejer ankerakslens firkantede ende.

Fig. 17



LEDNINGSDIAGRAM

MINI SALOON-MODEL (MED TRE INSTRUMENTER)



2NB032

NØGLE TIL LEDNINGSDIAGRAMMER

1. Alternator.
3. 12 volt batteri.
4. Starterrelæ.
5. Startmotor.
6. Lyskontakt.
7. Nedblændingskontakt.
8. Højre forlygte.
9. Venstre forlygte.
10. Kontrollampe for fjernlys.
11. Højre positionslygte (i blinklys/forlygte).
12. Venstre positionslygte (i blinklys/forlygte).
14. Instrumentlys.
15. Nummerpladelygte (to på varevogn).
16. Højre stop- og baglygte.
17. Venstre stop- og baglygte.
18. Stoplygtekontakt.
19. Sikringsdåse; 1-2: 35 amp., 3-4: 35 amp.
20. Loftslampe.
21. Højre dørkontakt.
22. Venstre dørkontakt.
23. Horn.
24. Hornknap.
25. Blinkrelæ.
26. Kontakt til blinklys og overhalingslys.
27. Kontrollampe for blinklys.
28. Forreste højre blinklys.
29. Forreste venstre blinklys.
30. Bageste højre blinklys.
31. Bageste venstre blinklys.
32. Kontakt til varmeanlæg } Hvis monteret.
33. Blæsemotor }
34. Benzinmåler.
35. Tankaggregat.
36. Vindspejlviskerkontakt.
37. Viskermotor.
38. Tændings- og startkontakt.
39. Tændspole.
40. Strømfordeler.
42. Olietrykkontakt.
43. Kontrollampe for olietryk eller olietrykmåler.
44. Ladekontrollampe.
45. Speedometer.
46. Kølevandstermometer.
47. Føler for kølevandstermometer.
64. Bimetal spændingsstabilisator for instrumenter.
67. Linjesikring, 35 amp.
75. Sikkerhedskontakt til automatisk gearkasse (hvis monteret).
110. Højre sideblinklys (hvis monteret).
111. Venstre sideblinklys (hvis monteret).
115. Kontakt til opvarmet bagrude (hvis monteret).
116. Opvarmet bagrudes element (hvis monteret).
150. Kontrollampe for opvarmet bagrude (hvis monteret).

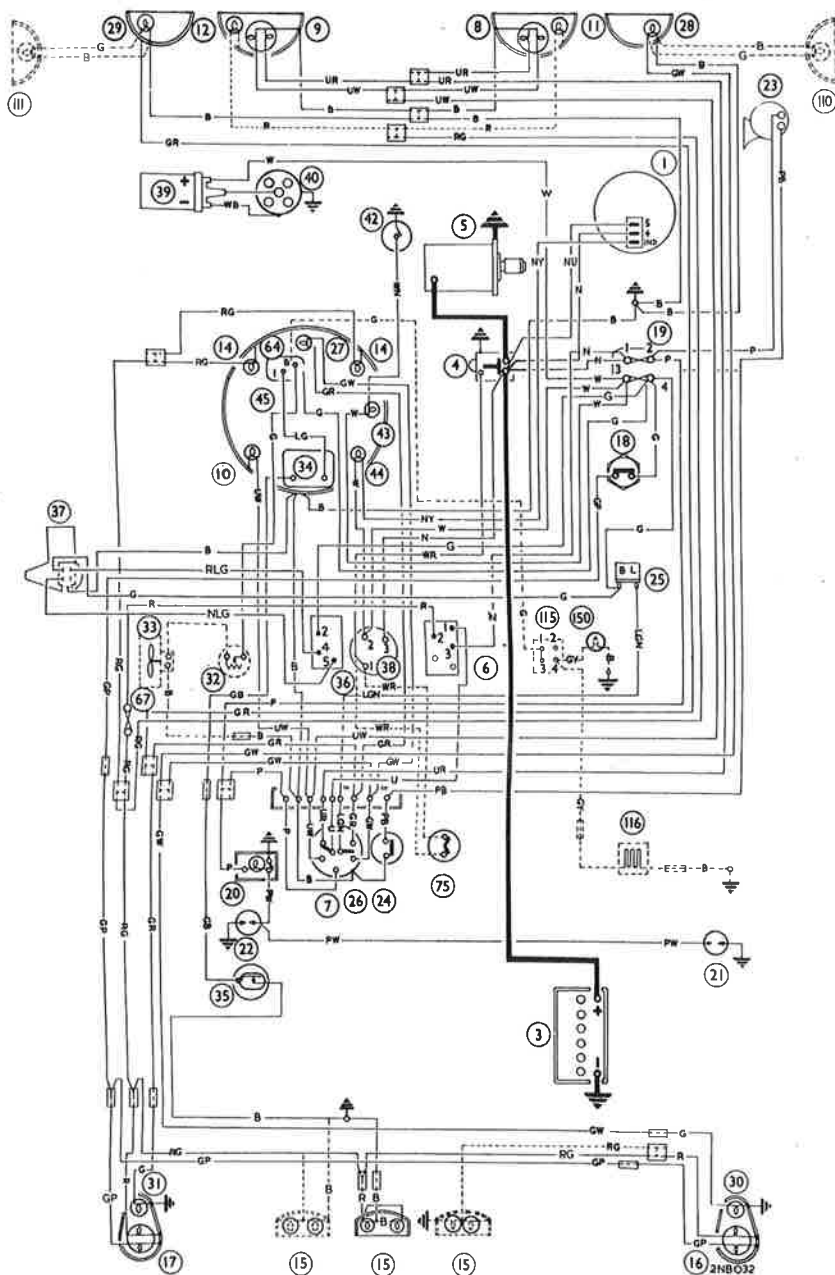
KABELFARVER

N. Brun.	P. Purpur.	W. Hvid.
U. Blå.	G. Grøn.	Y. Gul.
R. Rød.	L.G. Lysegrøn.	B. Sort.

Når en ledning har to kodebogstaver, angiver det første hovedfarven og det andet skraveringsfarven.

Ledningsdiagram

MINI SALOON-MODEL, VAREVOGN OG PICK-UP (MED ENKELT INSTRUMENT)





TÆNDING

Strømfordeler

Fig. 1 Rensning af kontakter

Smøring

Frigør holdeklemmerne og tag strømfordelerdækslet af. Tag rotoren (1) af.

Efterse kontaktpunkterne (2). Hvis de er brændte, renses de med fint smergel-lærrød eller fin karborundumsten. Tør kontakterne af med en klud vædet i benzin. Hvis kontaktpunkterne er gratet eller slidt, udskiftes kontaktsættet.

Knasten (3) og drejetappen (4) smøres med ganske lidt fedt. Filtstykket (5) i toppen af knastens spindel smøres med et par dråber olie, og svingklodserne smøres med et par dråber olie gennem gabet (6) mellem kontaktpladen og knastens spindel.

MAN MÅ IKKE SMØRE FILTPUDEN, som går i berøring med knasten.

Ud over den regelmæssige vedligeholdelse smører man hver 40.000 km kontaktsættets midterleje med en dråbe olie i hvert af de to huller i bundpladen (7).

Tør forsigtigt al overskydende olie og fedt af og påse at kontakterne er hel rene og tørre.

Kontaktafstand

Tørn krumtapakslen til kontakterne er helt åbne. Kontroller afstanden (2) med en søger (se 'SPECIFIKATIONER'); søgeren skal kunne glide mellem kontakterne. Hvis afstanden afviger væsentligt fra søgerens tykkelse, løsnes kontaktsættets befæstelsesskrue (8), og man justerer afstanden ved at sætte en skruetrækker ind mellem udskæringen ved enden af pladen og tappen; drejer man venstre om (9), forøges afstanden, og drejer man højre om (10), formindskes den. Spænd befæstelsesskruen igen.

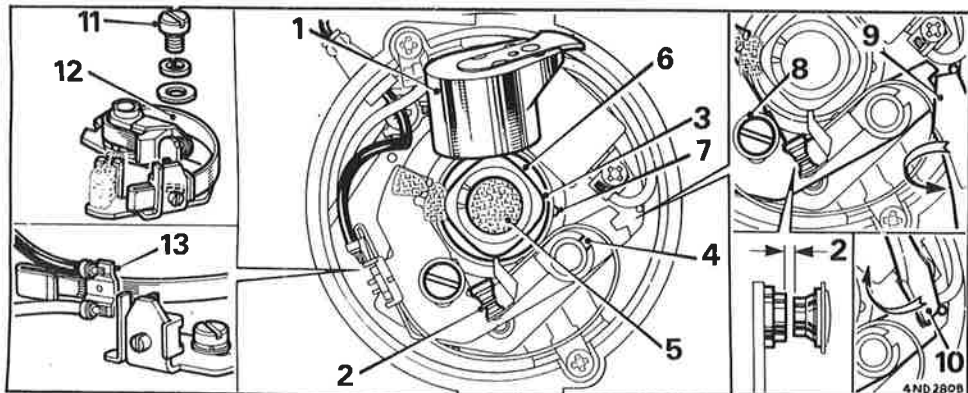
Monter rotoren, sæt udskæringen i spindlen i indgreb og tryk godt ned. Tør strømfordelerdækslet af ind- og udvendigt, især mellem elektroderne, og monter det.

Udskiftning af kontaktsæt

Afmonter befæstelsesskruen (11) med dens fjeder og flade skive, løft kontaktsættet (12), tryk på fjederen og frigør klempladen (13) fra enden af fjederen. Før et nyt kontaktsæt monteres, tørres kontakterne af med benzin eller denatureret sprit, og drejetappen (4) smøres med ganske lidt fedt. Forbind igen klempladen (13) til enden af kontaktfjederen, anbring kontaktsættet på strømfordelerens bundplade og spænd befæstelsesskruen (11) let til. Påse at kontaktfjederen sidder godt fast i dens anlæg på isolatoren og indstil kontaktafstanden.

Når et nyt kontaktsæt har været i brug 800 km, kontrolleres og justeres kontakt-afstanden. Efter de første 800 km er kontakthælen blevet passet til, og kontakt-afstanden er blevet reduceret.

Fig. 1



Strømfordeler Den første type strømfordeler vedligeholdes på samme måde som den type, der er vist på Fig. 1, bortset fra følgende:

Smøring Smør med et par dråber olie omkring skruen (5) i toppen af knastens spindel; tag ikke skruen af.

Kontaktafstand Løsn skruen (14) og juster afstanden ved at sætte en skruetrækker ind i det udskårne hul (15); drejer man højre om, formindskes afstanden, og drejer man venstre om, forøges den. Spænd skruen igen.

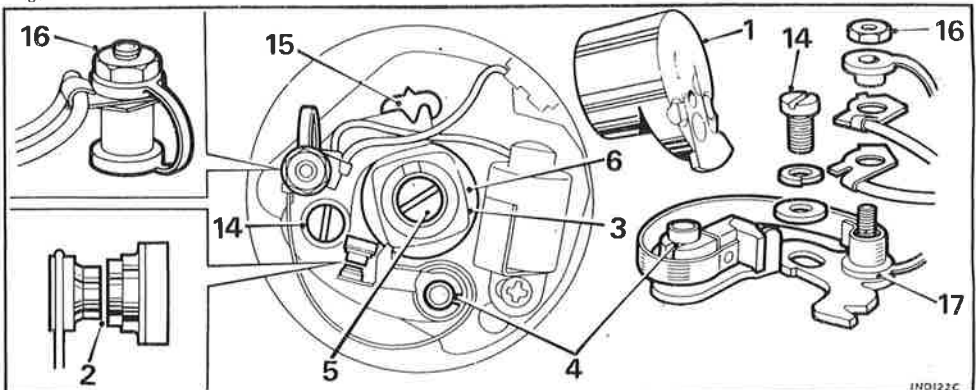
Udskiftning af kontaktsæt Fjern møtrikken (16), løft den øverste isoleringsbøsning og begge ledninger af tappen, fjern befæstelsesskruen (14) med dens fjeder og flade skiver og løft det komplette kontaktsæt af. Påse at den nederste isoleringsbøsning (17) sidder rigtigt under fjederlækken. Anbring kontaktsættet på strømfordelerens bundplade og spænd befæstelsesskruen (14) let til. Anbring ledningsklemmerne omkring den øverste isoleringsbøsning, så de er i berøring med fjederen, og spænd møtrikken (16) til. Indstil kontaktafstanden.

Tændrør Tændrørene skal renses, helst med trykluftudstyr, og elektrodeafstanden genindstilles til 0,025" (0,64 mm). Brug Champion's specielle tændrørssøger og indstillingsvæktøj; bøj tændrørets sideelektrode, aldrig midterelektroden.

Tændrørene spændes til med en **UNIPART Sleevlok tændrørssnøgle**, så isolatorerne ikke beskadiges.

Ved montering af nye tændrør skal man sikre sig, at der kun anvendes tændrør af den anbefalede type (se 'SPECIFIKATIONER'), og at de er indstillet til korrekt elektrodeafstand.

Fig. 2



Tænding

Tændingsindstilling

Tændingstidspunktet er anført under 'SPECIFIKATIONER'.

Nedenstående metode til 'statisk' kontrol af tændingsindstillingen er forholdsvist nøjagtig, men skal der opnås bedst mulig motorydelse, bør man lade forhandleren kontrollere tændingsindstillingen med elektronisk udstyr.

Før man kontrollerer tændingsindstillingen, skal man sikre sig, at kontaktpunkterne er indstillet med korrekt afstand; se 'Kontakt afstand' på side 54 og 55.

Statisk tændingsindstilling

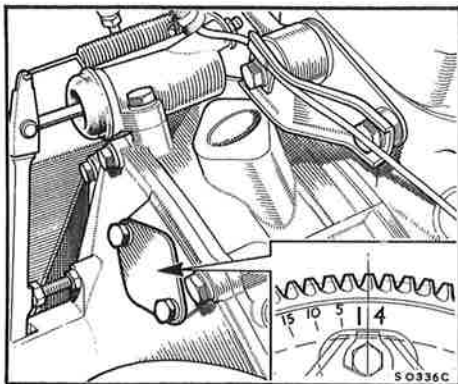
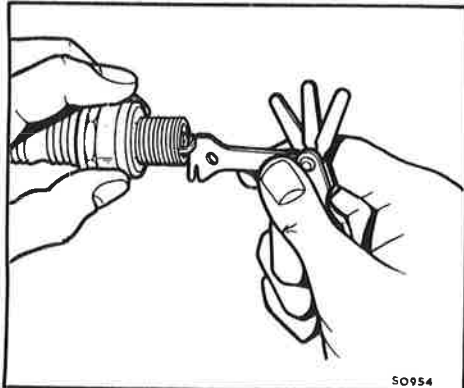
Fig. 4

Modeller med synkromesh transmission. Tag inspektionsdækslet oven på koblingshuset af og se, med et spejl, efter den lille viser, der stikker frem under toppen af åbningen.

Der er fire mærker på svinghjulets flade: 1/4 som angiver øverste dødpunkt cylinder nr. 1 og 4 samt tre andre mærker der angiver henholdsvis 5°, 10° og 15° før øverste dødpunkt.

Når svinghjulet skal drejes til den ønskede stilling, fjernes tændrørene, vognen sættes i fjerde gear og skubbes fremad. Ret den lille pil på koblingshuset ind med det korrekte mærke på svinghjulet (se 'SPECIFIKATIONER').

Fig. 3



Modeller med automatisk transmission. Aftag begge gummibeskyttelsesringe fra vædskekoblingsdækslet (på tidligere typer sidder den lille beskyttelsesring ved oliemålepinden).

*Indstillings-
mærker*
Fig. 5

Nyere type. Vædskekoblingen er mærket i grader fra 20° før øverste dødpunkt til 10° efter øverste dødpunkt; mærket '0' angiver øverste dødpunkt for cylindererne nr. 1 og 4.

Fig. 6 Ældre type. Der er tre mærker: 1/4 som angiver øverste dødpunkt for cylindererne nr. 1 og 4 samt to andre mærker, der angiver 5° og 10° før øverste dødpunkt.

Når man skal kontrollere, om tændingsindstillingen er korrekt, drejes vædskekoblingens startkrans i motorens omdrejningsretning med en skruetrækker gennem den lille åbning ved målepinden (vist ved pilen). Viseren på dækslet over vædskekoblingen rettes ind med det korrekte indstillingsmærke på vædskekoblingen (se 'SPECIFIKATIONER').

Alle modeller Med krumtapakslen i denne stilling skal kontaktpunkterne være lige ved at åbne.

Hvis kontaktpunkterne allerede er åbne, drejes den riflede møtrik mod 'R'. til de er lukket og derefter tilbage, til de lige åbner. Hvis punkterne er lukket, drejes møtrikken mod 'A', til de lige åbner.

En nøjagtig kontrol kan gennemføres med en simpel elektrisk prøve. Forbind en 12 volt pære mellem lavspændingsklemeskruen på siden af strømfordeleren og en god stelforbindelse på motoren. Sæt tændingen til. Hvis pæren lyser, drejes den riflede møtrik mod 'R', til pæren slukkes, og derefter tilbage mod 'A', til den netop tændes. Hvis pæren ikke lyser, drejes møtrikken mod 'A', til pæren netop tændes. Dette giver den korrekte statiske tændingsindstilling.

Fig. 5

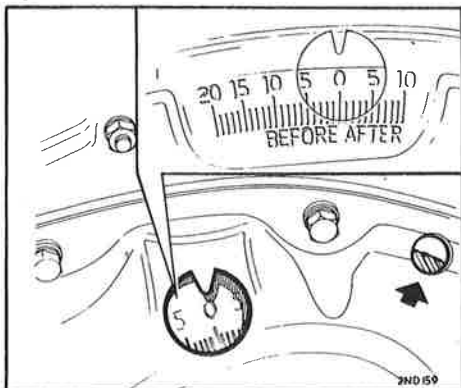
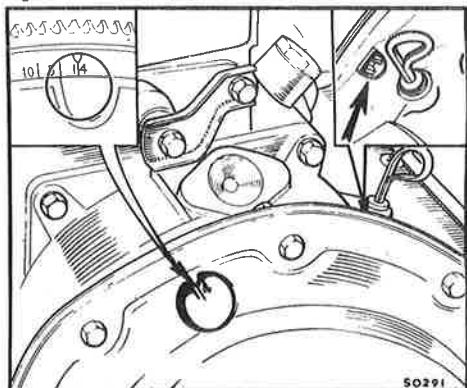


Fig. 6



KOBLING

Koblings hovedcylinder Vedrørende kontrol af vædskestanden henvises til anvisningerne for bremsernes hovedcylinder; se side 36.

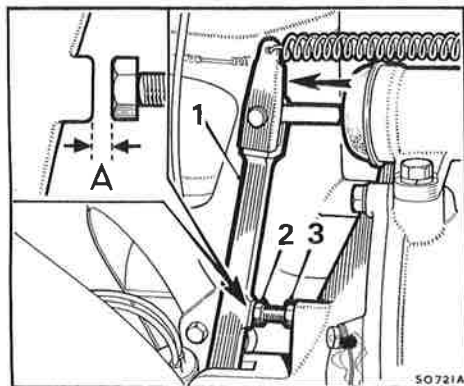
Udløserarms spillerum Det er vigtigt, at der er et vist spillerum mellem koblingens trykleje og trykpladen. Dette spillerum er omhyggeligt indstillet fra fabrikkens side, men efterhånden som der forekommer slid, vil spillerummet blive mindre, og justeres der ikke, kommer koblingen til at glide.
Fig. 1

Kontrol Træk udløserarmen udad til al fri bevægelse er elimineret.

Med en søger kontrolleres, om der er et spillerum på 0,5 mm (0,020") mellem udløserarmen (1) og dens returstop (2).

Justering Når man skal justere spillerummet, løsnes låsemøtrikken (3), og man drejer returstoppet (2), til det nødvendige spillerum er til stede.

Fig. 1



KARBURATOR

Motoren og eventuel udblæsningsregulering, der kan være monteret, kan kun fungere rigtigt, hvis ikke alene karburatoren, men også tændingsindstillingen, ventilspillerummene, strømfordelerens kontakter og tændrørens elektrodeafstand er indstillet rigtigt. Det er vigtigt, at disse ting kontrolleres, før man justerer karburatoren.

Tuning af karburatoren er begrænset til indstilling af tomgang og hurtig tomgang samt blanding ved tomgang. Hvis det er muligt, bør der bruges en pålidelig omdrejningstæller.

Lufftforurening Karburatoren omfatter udstyr, som reducerer udblæsningsforurening. Forkert justering eller montering af dele, der ikke svarer til specifikationerne, kan medføre, at dette udstyr sættes ud af funktion.

Vigtigt: På vogne, som skal opfylde lovbestemmelser om udblæsningsregulering, må man kun gennemføre disse justeringer, hvis man disponer over en pålidelig omdrejningstæller og en udblæsningsanalysator (en kulos-måler).

Smøring af karburator Skru oliehatten oven på karburatorklokken af og tag den og dens stempel af. Efterfyld med olie til 13 mm over toppen af den hule stempelstang. Der må under ingen omstændigheder bruges en svær olie.

Fig. 1

Smøres stempeldæmperen ikke, vil stemplet vakle, og det går ud over accelerationen.

Tuning af karburator

Fig. 2

1. Træk håndbremsen til; på vogne med automatisk transmission stilles gearvælgeren på 'N' (frigear).
2. Efterfyld om nødvendigt karburatorens stempeldæmper.
3. Påse at gasspjældet fungerer rigtigt
4. Påse at chokeren vil gå helt tilbage, og at kablet (1) har 2 mm frigang, før det begynder at trække på armen.
5. Påse at der er et lille spillerum mellem håndgasskruen (2) og knasten.
6. Afmonter luftfiltret og indtagets knæ. Med en finger løftes stemplet (3) langsomt op og ned i hele dets vandring. Er stempelbevægelsen ikke fri og jævn, bør man rådføre sig med forhandleren.
7. Start motoren og lad den gå i hurtig tomgang, til den kommer op på normal arbejdstemperatur, Lad den gå i endnu fem minutter.
8. Forøg i 30 sekunder motorhastigheden til 2.500 omdr./min.

Fig. 1

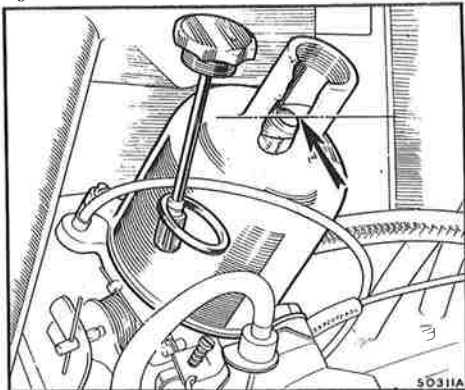
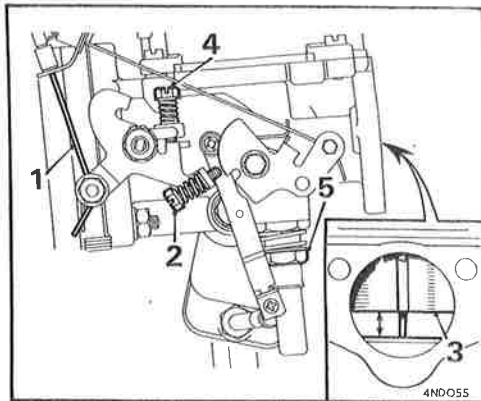


Fig. 2



Karburator

NB: Tuningen kan nu påbegyndes. Hvis justeringen ikke kan gennemføres på 3 minutter, forøges motorhastigheden i 30 sekunder til 2.500 omdr./min., og man fortsætter tuningen. Dette gentages med 3 minutters mellemrum, til indstillingen er tilendebragt.

- Tomgang* 9. Kontroller tomgangshastigheden med en omdrejningstæller og juster ved hjælp af gasspjældskruen (4); se 'SPECIFIKATIONER'
- Kan man ikke opnå ren tomgang med korrekt hastighed, justeres tomgangsblendingen således:
- Tomgang
— blanding* 10. Drej strålerørets justermøtrik (5), en flade ad gangen, op for at gøre blandingen mere mager eller ned for at gøre den federe, så der opnås maksimal hastighed. Drej møtrikken langsomt op, til hastigheden lige begynder falde, og drej derpå møtrikken ned til den magreste stilling for maksimal hastighed.
11. Kontroller igen tomgangshastigheden og juster om nødvendigt.
12. Træk chokerknappen ud, til forbindelsen er ved at bevæge karburatorens strålerør.
- Hurtig tomgang* 13. Drej håndgasskruen (2) for at korrigere hurtig tomgang.
14. Tryk chokeren ind; monter karburatorindtagets knæ og luftfiltret.

Luftfilters element Luftfiltrets element skal udskiftes for hver 20.000 km eller 12 måneder eller oftere, hvis vognen anvendes under støvede forhold.

Fig. 3 De to fløjtmøtrikker (1), der holder luftfiltret til karburatoren og luftgrenrøret, skrues af, og filtret løftes af. Tag topdækslet (2) af ved at lempe det af med en skruetrækker, der anbringes under udskæringerne på dækslets underside. Det gamle element (3) kasseres, filterbeholderen renses grundigt, og der monteres et nyt element. Påse at O-ringen af gummi er anbragt rigtigt i rillen på undersiden af topdækslet. Monter topdækslet (2); pilen på dækslet rettes ind med beholderens befæstelsestap (4).

Monter luftfiltret og spænd fløjtmøtrikkerne.

Til andre tider bør elementet ikke røres.

Indtags stillinger For at undgå isdannelse i karburatoren, når det er meget koldt, bør man ved vinterkørsel dreje luftindtaget tæt hen til udblæsningsgrenrøret inde i varmluftkassen (5) ved stilling 'A'.
Fig. 3

Flytning. Man løsner holdeklemmen (6), skruer fløjtmøtrikkerne (1) ud og løfter luftfiltret. Drej indtaget til den nye stilling uden for varmluftkassen i stilling 'B', monter luftfiltret og spænd skruen og fløjtmøtrikkerne.

På motorer der opfylder ECE 15 bestemmelserne (fra og med 1976)

Regulering af luftens temperatur En temperaturreguleringsventil er monteret til luftfilterindtaget. Når motoren er kold, trækkes der luft ind fra det dækkede område omkring udblæsningsrøret. Når den luft, der kommer ind i luftfiltret, bliver varmere, åbner reguleringsventilen og giver adgang for koldere luft, så der opretholdes en konstant temperatur.

Eftersyn Hver 20.000 km eller 12 måneder: Bemærk ventilens stilling, når motoren er kold.
Fig. 4 Tryk ventilen (1) ned og slip den. Ventilen skal gå tilbage til sin udgangsstilling. Efterse ventsædet for tegn på beskadigelse eller tæring.

Luftfilter Ved udskiftning af elementet frigør man luftfiltersamlingen ved at trække forbindelsen (2) af reguleringsventilens flange.

Fig. 3

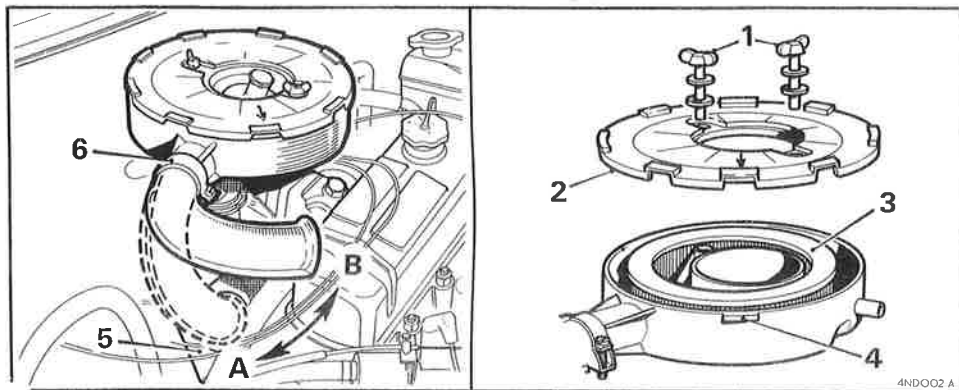
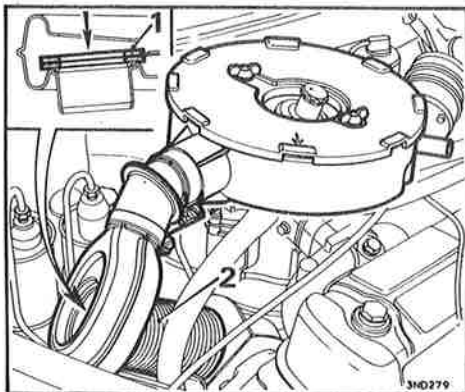


Fig. 4



MOTOR/TRANSMISSION

Fig. 1 MOTOR/SYNKROMESH TRANSMISSION

Kontrol af oliestand Påse at vognen holder på plan grund.

Oliestanden i motorens bundkar måles ved hjælp af målepinden (1) foran på motoren. Oliestanden skal holdes ved mærket 'MAX' på målepinden og må aldrig komme under mærket 'MIN'.

Påfyldningsdæksel Påfyldningsdækslet (2) sidder foran på ventildækslet og er hurtigt og let at tage af og sætte på. I dækslet er indbygget et filter for krumtaphusets lukkede ventilation. Det skal derfor udskiftes som en samlet enhed.

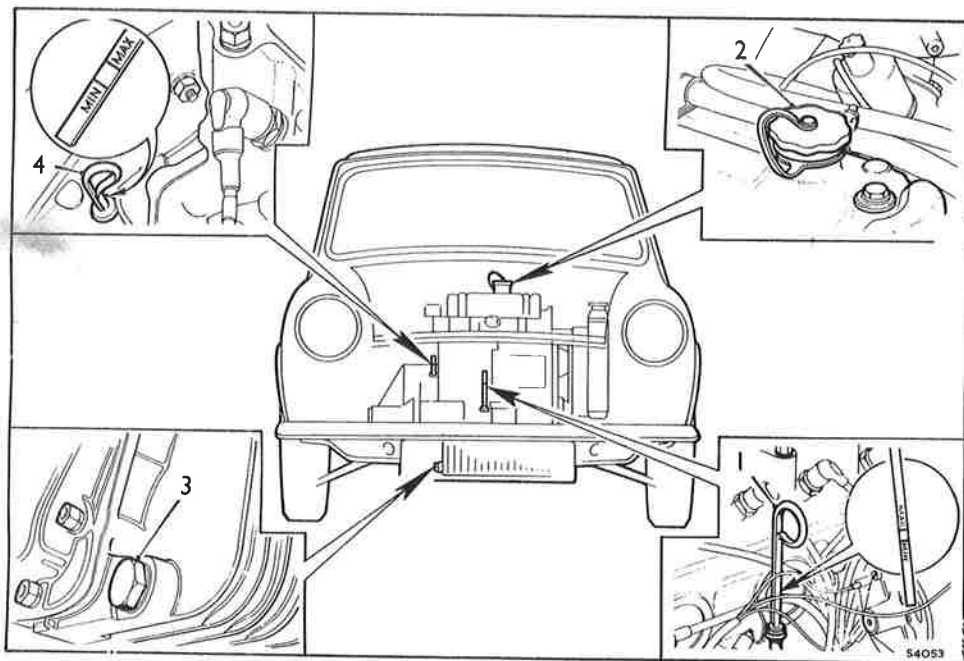
Tømning Fjern den magnetiske aftapningsprop (3) på højre side af transmissionshuse lad olien løbe ud. Dette gøres bedst, når motoren er varm og olien derfor mere tyndtflydende.

Rens aftapningsproppen med en klud, der ikke frugger, påse at dens pakskive af kobber er i god stand, sæt den i igen og spænd den godt til.

Påfyldning Påse at vognen holder på plan grund og fyld motoren op med den korrekte mængde olie (se 'SPECIFIKATIONER'). Lad motoren arbejde et øjeblik, så filtret fyldes. Lad derpå vognen stå nogle minutter og kontroller oliestanden med målepinden.

Vedrørende anbefalede olier henvises til side 78.

Fig. 1



Oliefilter Type med udskifteligt element: Frigør filterskålen ved at skrue holdebolten
Fig. 2 (vist ved pilen) ud.

Rens skålen med benzin og tør den, før der monteres nyt element.

Filtret skal samles i den viste rækkefølge. Påse at skiverne er i god stand, og at gummiskiven (1) under boltens hovede og gummi- eller filtringen (2) passer godt omkring boltens hovede.

Fjern den gamle tætningsring og monter en ny tætningsring (3) i filtrets topstykke og monter filtret. Drej skålen under tilspændingen, så den kommer til at sidde rigtigt på tætningsringen (3) i filtrets topstykke. Så snart motoren er startet, efterser man filtret for utæthed.

Fig. 3 **Type med indsats:** Skru filterindsatsen (1) ud af filtertopstykket (2); den brugte indsats og tætningsringen kasseres.

Smør tætningsringen (3) på den nye indsats med motorolie og skru indsatsen på filtrets topstykke. **SPÆND KUN TIL MED HÅNDEN: SPÆND IKKE FOR HÅRDT TIL.**

VIGTIGT: De to filtertyper kan ikke udskiftes indbyrdes; et filter af typen med indsats **KAN IKKE** monteres i stedet for et filter med element.

Fig. 1 **MOTOR/AUTOMATISK TRANSMISSION**

Kontrol af oliestand Påse at vognen holder på plan grund. Start motoren og lad den arbejde et minut eller to. Slå tændingen fra og vent et minut. Kontroller oliestanden med målepinden (4) og efterfyld om nødvendigt med anbefalet olie til mærket 'MAX' på målepinden.

Tømning Olien tømmes af som ved motorer med synkromesh transmission.

NB: Ikke al olie vil løbe ud ved hvert olieskift.

Påfyldning Påse at vognen holder på plan grund og fyld motoren op med den korrekte mængde olie (se 'SPECIFIKATIONER'). Lad motoren arbejde et minut eller to, kontroller oliestanden og efterfyld om nødvendigt.

Fig. 2

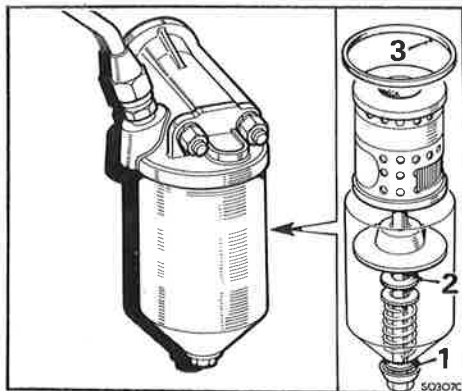
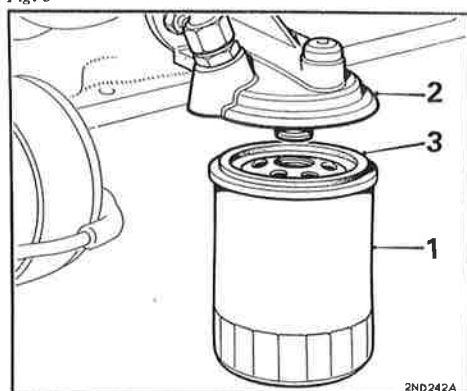


Fig. 3



Motor/transmission

Til den automatiske transmission må kun bruges en af de anbefalede olier (se 'ANBEFALEDE SMØREMIDLER').

Oliefilter Motor/automatisk transmission

Fig. 4

Type med udskifteligt element: Når filterskålen skal afmonteres med henblik på udskiftning af elementet, går man frem som beskrevet for samme type filter på en vogn med synkromesh transmission, med følgende undtagelser:

Tag grillen af (16 skruer) og anbring en beholder under filteret.

Filterskålen tages af og monteres gennem grillens åbning. Monter grillen igen.

Ventilspillerum Kontrol

Fig. 5

Justeringen skal foretages, når ventilløfteren står på bagsiden af knasten. Krumtapakslen skal derfor tørnes, så ventilerne en for en bringes i der kontrolstilling.

Skru ventildækslets møtrikker af, tag dækslet af og sæt en 0,012" (0,305 mm) søger ind mellem vippearmen og ventilstammen (se den indsatte illustration). Søgeren skal have glidepasning, når motoren er kold. Når man på en vogn med synkromesh gearkasse skal dreje krumtapakslen, afmonterer man tændrørene, sætter vognen i fjerde gear og skubber den fremad. På vogne med automatisk transmission drejer man krumtapakslen ved at sætte en skruetrækker ind gennem åbningen ved siden af oliemålepinden og dreje vædskekoblingens startkrans.

Ventilspillerummene kontrolleres i denne rækkefølge:

Ventil nr. 1 med nr. 8 helt åben. Ventil nr. 8 med nr. 1 helt åben.

"	"	3	"	"	6	"	"	"	"	6	"	"	3	"	"
"	"	5	"	"	4	"	"	"	"	4	"	"	5	"	"
"	"	2	"	"	7	"	"	"	"	7	"	"	2	"	"

Justering

Man løsner justerskrueens låsemøtrik i den modsatte ende af vippearmen og drejer skruen højre om, når spillerummet skal gøres mindre, eller venstre om når det skal forøges. Når spillerummet er korrekt, spænder man igen låsemøtrikken, mens man med en skruetrækker holder justerskrue, så den ikke drejer sig.

Kontroller at korkpakningen er i god stand og monter ventildækslet igen.

Fig. 4

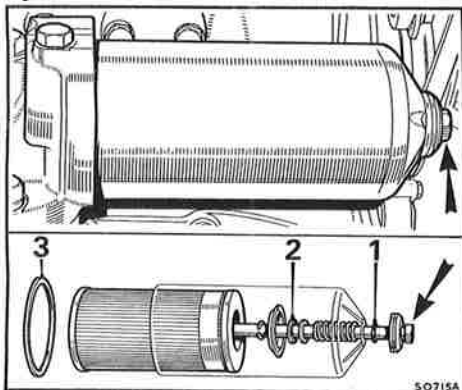
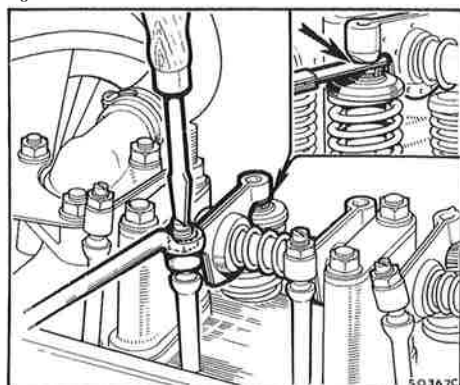


Fig. 5



Benzinpumpes filter Pumpen er monteret bagtil på venstre side af motorens krumtaphus, og filtret kan afmonteres og renses. På pumper, der ikke er forsynet med et filter, går benzinen gennem: et filter, der er indbygget i benzinudgangen fra tanken.

Fig. 6

Fjern dækslets tre holdeskruer (1), tag det hvælvede dæksel (2) og pakskiven (3) af og løft filtret (4) ud af dets reces. Rens filterkammeret for eventuelle slamsamlinger og rens filtret med trykluft eller benzin. Forny om nødvendigt pakskiven. Efter montering af dækslet spændes dets holdeskruer jævnt til. Efterse benzinens tilførselsslange (5) og udgangsslange (6) for tegn på utæthed.

Ventilatorrem Når ventilatorremmens stramning er korrekt, skal man med et moderat tryk med hånden kunne trykke remmen cirka 13 mm ned midt på dens længste stræk mellem remskiverne.

Kontrol

Justering Når man skal justere remmens stramning, løsner man befæstelsesboltene (1) og justerleddets møtrik (2) og flytter dynamoen eller alternatoren til den ønskede stilling. Skal man bruge løftestang, må det kun være mod drivendens konsol (3) og ikke mod andre dele; for at undgå beskadigelse af konsollen bør løftestangen være af træ eller blødt metal. Spænd boltene og kontroller remmens stramning. STRAM IKKE REMMEN FOR MEGET, da drivlejerne så overbelastes, og remmen strækkes.

Fig. 7

Rensning af alternator Rens ventilationsåbningerne i slæberingenes endedæksel som vist ved pilen.

Fig. 7

Fig. 6

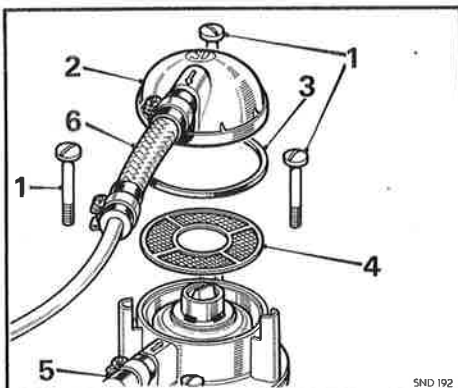
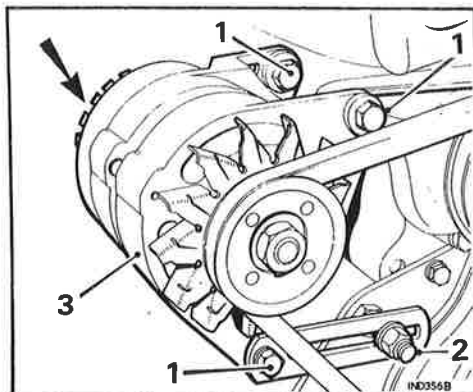


Fig. 7



STYRETØJ/AFFJEDRING

Forhjulssporing Forkert forhjulssporing kan medføre for stort og ujævnt dækslid.

Korrekt indstilling af forhjulene kræver specialværktøj, hvorfor dette arbejde bør overlades til Deres forhandler.

Forkert sporing kan medføre løshed i drivakslens led, så hjulene går mod ophængningens forbindelssestænger, når rattet drejes til en af yderstillingerne.

SMØRING

Styrespindlers kugleled Der er to smørenipler (vist ved pilene) på hver styrespindel. De smøres med en fedtsprøjte. Fedtet trænger bedre ind, hvis man under smøringen hæver forenden af vognen på donkraft. Hvis niplerne allerede er fyldt med fedt, kan man almindeligvis ikke presse mere ind.
Fig. 1

Forhjulsophængning Øverste støttearms indvendige led. Der er en smørenippel på hver af de øverste støttearme. De smøres med en fedtsprøjte med anbefalet fedt.
Fig. 2

Baghjulsophængning svingarme Der er en smørenippel på hver af de bageste svingarme. De smøres med anbefalet fedt, til overskydende fedt trænger ud fra den indvendige bøsning.
Fig. 3

Fig. 1

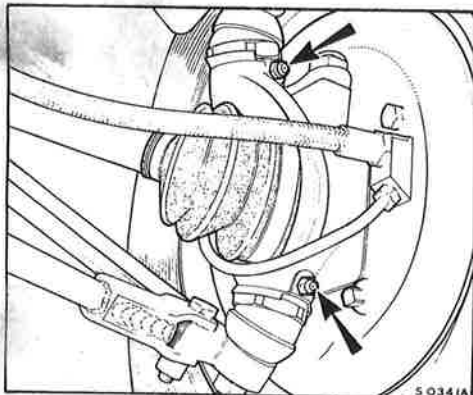
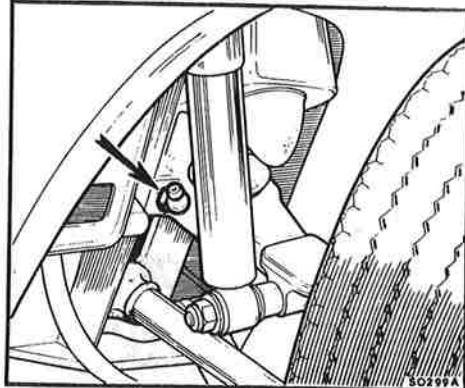


Fig. 2



**Håndbremse-
kabler**

Fig. 4

Hæv vognen på donkraft (se 'Brug af donkraft' på side 33) og udløs håndbremsen. Anbring passende understøtning under rammen eller rammerne ved siden eller enderne af vognen, som er blevet hævet på donkraft. **Man må ikke arbejde under en vogn, som kun understøttes med donkraft.**

Smør med fedt omkring kablet og kanalerne (1).

Smør drejeboltene (2) med olie.

Smør med fedt omkring armens splitbolt og kablet (3) ved fjederens forankringer.

Fig. 3

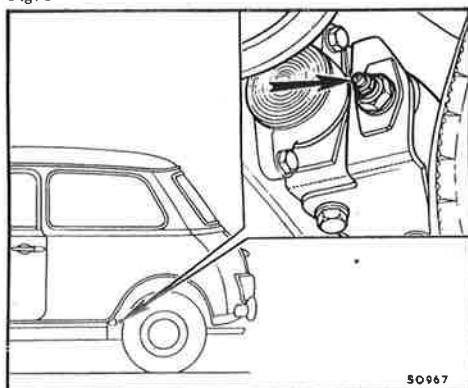
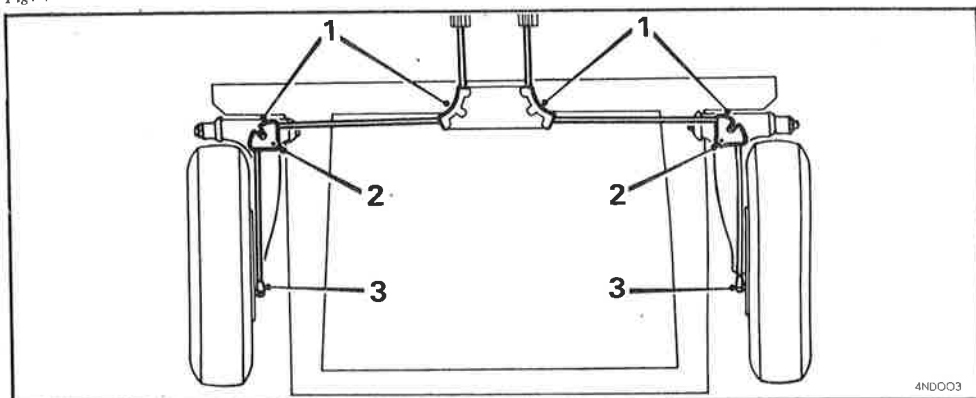


Fig. 4



SPECIFIKATIONER

Under tilkørsel fra ny kan visse justeringer afvige fra de anførte specifikationer. De indstilles ved den **Gratis service efter salg** af Deres forhandler, så de svarer til specifikationerne, og disse justeringer skal derefter bibeholdes.

MODELLER TIL ECE 15 SPECIFIKATIONER — FRA OG MED 1974

(Kendes på mærkat i motorrum)

Motor (848 cm ³)	Motor type	85H	
	Boring	63 mm	
	Slaglængde	68,26 mm	
	Cylinderantal	4	
	Cylindervolumen	848 cm ³	
		<i>Synkromesh</i>	<i>Automatisk</i>
	Kompressionsforhold	8,3 : 1	8,3 : 1
	Tændingsrækkefølge	1, 3, 4, 2	
	Ventilspillerum (kold)	0,012" (0,30 mm)	
	Tomgangshastighed	750 omdr./min.	750 omdr./min.
Hurtig tomgang	1100-1200 omdr./min.	1100-1200 omdr./min.	
Udblæsningsanalysators aflæsning ved tomgang			
		3,0-4,5% CO	

Tænding (848 cm ³)	Kontaktafstand	0,014-0,016" (0,36-0,40 mm)	
	Tændrør	Champion N-9Y	
	Elektrodeafstand	0,025" (0,64 mm)	
	Tændingsindstilling:	<i>Synkromesh</i>	<i>Automatisk</i>
	Statisk	6° f.ø.d.	6° f.ø.d.
	Stroboskopisk ved 1000 omdr./min.	11° f.ø.d.†	11° f.ø.d.†

† Vakuumsrør taget af.

Brændstofs-system (848 cm ³)	Benzinpumpe	S.U. mekanisk type	
		<i>Synkromesh</i>	<i>Automatisk</i>
	Anbefalet mindste oktantal	91	91
	Karburator	S.U. HS4	S.U. HS4
	Fjeder	Rød	Rød
	Specifikation nr.	AUD 611	AUD 611
	Nål	ABS	ABS
	*Karburator	S.U. HS4	
	Specifikation nr.	FZX 1064	
	Nål	ADH	
Fjeder	Rød		

* 1976 model (luftfilterindtag med reguleringsventil for lufttemperatur)

Transmission (848 cm ³)	Total gearudveksling:		<i>Synkromesh</i>	<i>Automatisk</i>	
	Med synkromesh	{	Første gear	13,25 : 1	10,11 : 1
			Andet gear	8,32 : 1	6,94 : 1
			Tredje gear	5,40 : 1	5,49 : 1
			Fjerde gear	3,76 : 1	3,76 : 1
			Bakgear	13,30 : 1	10,11 : 1
	1000 o/m. i fjerde gear		24,3 km/t.	24,3 km/t.	

Motor (998 cm ³)	Motor type	99H	
	Boring	64,58 mm	
	Slaglængde	76,2 mm	
	Cylinderantallet	4	
	Cylindervolumen	998 cm ³	
		<i>Synkromesh</i>	<i>Automatisk</i>
	Kompressionsforhold	8,3 : 1	8,3 : 1
	Tændingsrækkefølge	1, 3, 4, 2	
	Ventilspillerum (kold)	0,012" (0,30 mm)	
	Tomgangshastighed	750 omdr./min.	750 omdr./min.
Hurtig tomgang	1100-1200 omdr./min.	1100-1200 omdr./min.	
Udblæsningsanalysators aflæsning ved tomgang	3,0-4,5% CO		

Tænding (998 cm ³)	Kontakt afstand	0,014-0,016" (0,36-0,40 mm)	
	Tændrør	Champion N-9Y	✕
	Elektrodeafstand	0,025" (0,64 mm)	
	Tændingsindstilling:	<i>Synkromesh</i>	<i>Automatisk</i>
	Statisk	4° f.ø.d.	4° f.ø.d.
	Stroboskopisk ved 1000 omdr./min.	7° f.ø.d.†	7° f.ø.d.†

† Vakuurrør taget af.

Brændstofs-system (998 cm ³)	Benzinpumpe	S.U. mekanisk type	
		<i>Synkromesh</i>	<i>Automatisk</i>
	Anbefalet mindste oktantal	91	91
	Karburator	S.U. HS4	S.U. HS4
	Fjeder	Rød	Rød
	Specifikation nr.	AUD 679	AUD 679
	Nål	ABX	ABX
	*Karburator	S.U. HS4	S.U. HS4
	Specifikation nr.	FZX 1065	FZX 1065
	Nål	ADE	ADE
Fjeder	Rød	Rød	

* 1976 model (luftfilterindtag med reguleringsventil for lufttemperatur)

Transmission (998 cm ³)	Totale udvekslingsforhold:		<i>Synkromesh</i>	<i>Automatisk</i>
	Med synkromesh	Første gear	12,13 : 1	10,11 : 1
		Andet gear	7,63 : 1	6,94 : 1
		Tredie gear	4,93 : 1	5,49 : 1
		Fjerde gear	3,44 : 1	3,76 : 1
		Bakgear	12,19 : 1	10,11 : 1
	1000 o/m. i fjerde gear	26,5 km/t.	24,3 km/t.	

Specifikationer

Elektrisk	Polaritet	.. .. .	Negativ stelforbindelse
	Batteri:		
	Lucas 'Pacemaker' type	.. ..	A7 A9 A11/9
	Kapacitet ved 20 timers afladning		30 amp. 40 amp. 50 amp.
Hjul og dæk	Hjulstørrelse	.. .. .	3,50B × 10
	Radialdæk:		
	Dækstørrelse	.. .. .	145—10 Dunlop SP, slangeløse
	Dæktryk:		
	Alle forhold: forhjul	.. ..	28 p.s.i. (1,97 kg/cm ²)
	baghjul	.. ..	26 p.s.i. (1,8 kg/cm ²)
	Alm. dæk:		
	Dækstørrelse	.. .. .	5,20—10 Dunlop, slangeløse
	Dæktryk:		
	Normale forhold: forhjul	.. ..	24 p.s.i. (1,7 kg/cm ²)
	baghjul	.. ..	22 p.s.i. (1,5 kg/cm ²)
	Fuld belastning: for- og baghjul		24 p.s.i. (1,7 kg/cm ²)
Dimensioner	Sporvidde: forhjul	.. .. .	1,214 m
	baghjul	.. .. .	1,180 m
	Vendediameter	.. .. .	8,55 m
	Forhjulssporing	.. .. .	1,6 mm spredning (toe-out)
	Akselafstand:		
	Saloon-model	.. .. .	2,036 m
	Varevogn og Pick-up	.. .. .	2,138 m
	Største længde:		
	Saloon-model	.. .. .	3,05 m
	Varevogn	.. .. .	3,259 m
	Pick-up	.. .. .	3,315 m
	Største bredde	.. .. .	1,41 m
	Største højde:		
	Saloon-model	.. .. .	1,35 m
	Varevogn	.. .. .	1,38 m
	Pick-up	.. .. .	1,36 m
	Frihøjde over vejbane (minimum)	.. .. .	16 cm
Rumindhold	Benzintank:		
	Saloon-model	.. .. .	25 liter
	Varevogn og Pick-up	.. .. .	27 liter
	Motorolie med udskiftning af filter		4,83 liter
	Motor og automatisk transmission		
	(incl. filter):		
	Ialt	.. .. .	7,38 liter
	Ved påfyldning	.. .. .	ca. 5 liter
	Kølesystem:		
	Uden varmeapparat	.. .. .	3 liter
	Med varmeapparat	.. .. .	3,55 liter

Vægt	Maks. påhængsvægt (passende til bakker på 1 til 8 i første gear):	
	Saloon-model	406,5 kg
	Varevogn og Pick-up	305 kg
	Vedrørende belastning af vogn, tagbagagebærer og tilkoblingspunkt henvises til 'Kørselsvejledning'	
	Vægt i køreklar stand:	
	850 saloon-model (synkromesh) ..	ca. 619 kg
	1000 saloon-model (synkromesh)	ca. 640 kg
	(automatisk)	ca. 654 kg
	Varevogn	ca. 621 kg.
	Pick-up	ca. 622 kg

OVERSIGT OVER VEDLIGEHOLDELSE

I parantes er anført den side, hvor der findes yderligere oplysninger

Hver uge eller før en langtur

Kontroller/efterfyld motorolien (62-63)

Kontroller/efterfyld batteriets elektrolyte (39)

Kontroller/juster vindspejlvaskernes funktion og efterfyld beholderen (8, 42)

Kontroller/efterfyld kølesystemet (30)

Kontroller/juster dæktrykkene, herunder reservehjulet (32)

Kontroller hjulmøtrikkernes tilspænding (35)

MELLEMRUM MELLEM VEDLIGEHOLDELSE

Arbejderne gennemføres som angivet med et kryds i kolonnerne

A: Hver 10.000 km eller 6 måneder

B: Hver 20.000 km eller 12 måneder

I kolonne C er anført de valgfri eftersyn, der gennemføres hver 5.000 km eller 3 måneder.

hver 10.000 km
" 20.000
" 5.000

MOTOR

	A	B	C
Kontroller/efterfyld motorolien (62-63)			X
Skift motorolie og filter (62-64)	X	X	
Monter nyt luftfilterelement (61)		X	
Efterfyld karburatorens stempeldæmper (59)	X	X	
Kontroller/juster karburatorens tomgang og blanding (59-60)	X	X	
Udskift motorens ventilationsfilter (62)		X	
Kontroller/juster ventilspillerummene (64)		X	
Efterse kølesystem og varmeanlæg for utætheder	X	X	
Kontroller/efterfyld kølesystemet (30)	X	X	X
Kontroller/juster vindspejlvaskernes funktion og efterfyld beholderen (8, 42)	X	X	X
Efterse drivremmen; juster eller udskift (63)	X	X	X
Smør gaspedalens forbindelse og drejetap; kontroller dens funktion (77)	X	X	

TÆNDING

Rens/juster tændrørene (55)	X		
Monter nye tændrør (55)		X	
Efterse strømfordelerens kontaktpunkter; juster eller udskift (54-55)	X	X	
Smør strømfordeleren (54-55)	X	X	
Kontroller tændingsindstillingen og strømfordelerens karakteristika ved hjælp af elektronisk udstyr*	X	X	

TRANSMISSION

Kontroller/efterfyld koblingsvædskens beholder (36)	X	X	X
Kontroller/juster koblingens returstop spillerum (58)	X	X	

STYRETØJ OG AFFJEDRING

Efterse styretandstang for olieutætheder	X	X	X
Efterse styreleds og manchetteres tilstand og tilspænding	X	X	X
Efterse ratsøjens spændebolt*	X	X	
Kontroller/juster forhjulssporingen (66)*	X	X	
Smør alle smørenipler med fedt (66)	X	X	

	A	B	C
BREMSE			
Efterse hydrauliske rør og forskruninger for afgravning og korrosion	X	X	X
Kontroller/efterfyld bremsevædskeens beholder (36)	X	X	X
Smør håndbremsens mekaniske forbindelse og kabler (77)	X	X	
Efterse bremsebelægninger for slid (37) samt tromlernes tilstand	X	X	
Kontroller/juster fod- og håndbremsens funktion (37)	X	X	X
ELEKTRISK			
Efterse originaludstyrs funktion, dvs. ind- og udvendige lygter og blinklys, horn, vindspejlvaskere samt blinklys	X	X	X
Kontroller/efterfyld batteriets elektrolyte (39-40)	X	X	X
Smør batteriforbindelserne med fedt (39)	X	X	
Kontroller/juster forlygteindstillingen (45-46)	X	X	X
Efterse og udskift om nødvendigt viskerbladene (42)	X	X	X
Smør dynamolejet (49)	X	X	
UDBLÆSNINGS-, BENZIN- OG KOBLINGSRØR			
Efterse benzin- og koblingsrør og -forskruninger for afgravning, utætheder og korrosion*	X	X	X
Efterse udblæsningssystemet for utætheder og dets tilspænding	X	X	X
HJUL OG DÆK			
Påse at dækkene svarer til fabrikkens specifikation (70)	X	X	X
Kontroller/juster dæktrykkene, herunder reservehjulet (32, 70)	X	X	X
Kontroller slidbanernes dybde og efterse dækkene for revner, buler og anden beskadigelse	X	X	X
Kontroller hjulmøtrikkernes tilspænding (35)	X	X	X
KAROSSERI			
Smør alle låse og hængsler (ikke ratlåsen) (24)	X	X	
Efterse sæders og sikkerhedssellers tilstand og fastspænding	X	X	X
Efterse bak- og sidespejle for beskadigelse	X	X	X
GENERELT			
Gennemfør vej/rulleprøve og kontroller alle instrumenters funktion	X	X	
Afgiv rapport om eventuelt yderligere arbejde, der er påkrævet*	X	X	X

* Bør overlades til Deres forhandler.

NB: Lad Deres forhandler råde Dem vedrørende:

1. Behovet for hyppigere olieskift;
2. Krydsskiftning af hjulene;
3. Yderligere eftersyn af bremserne (38).

Identifikation Ved henvendelse til Deres forhandler bør De altid opgive kommissionsnummeret samt vognens og motorens numre. Drejer det sig om transmission eller karosseri, skal man også opgive transmissionsnummeret og karosserinumret.

Fig. 1

- (1) **Kommissionsnummer.** Stemplet på en plade, der er fastgjort på motorhjelmens låseplade.
- (2) **Vognnummer.** Stemplet på en plade ved siden af kommissionsnummeret.
- (3) **Motornummer.** Stemplet på blokken eller på en plade på højre side af motorblokken.
- (4) **Transmissionshusets nummer.** Stemplet på en flade på transmissionshuset umiddelbart under startmotoren.
- (5) **Karosserinummer.** Stemplet på en plade, der er fastgjort på motorhjelmens låseplade.

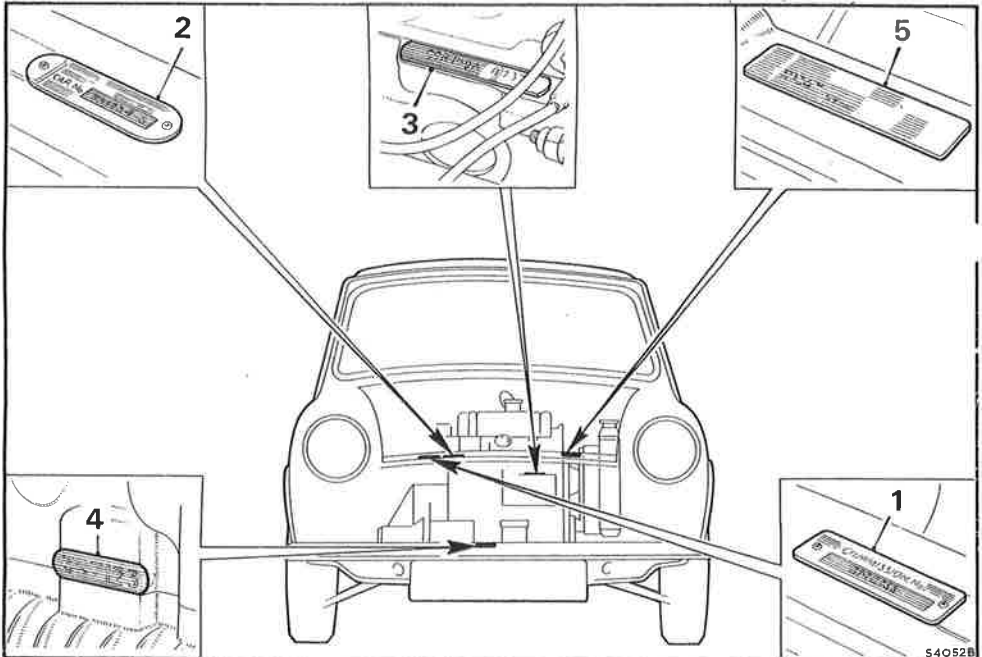
Ekstra værktøjssæt

Et UNIPART værktøjssæt fås hos alle forhandlere. Det er pakket i en vandtæt rulle og indeholder fig. værktøj:

- | | |
|-------------------------|-----------------|
| 8 ring- og gaffelnøgler | 2 skruetrækkere |
| 1 skruenøgle | 1 søger |
| 2 tænger | |

Man kan supplere dette værktøjssæt med værktøj fra en lang række UNIPART håndværktøj af god kvalitet.

Fig. 1



**Reserve dele
og tilbehør**

Originale **BRITISH LEYLAND** og **UNIPART** reserve dele og tilbehør er konstrueret og afprøvet til Deres vogn, og der er fuld British Leyland garanti på sådanne dele. **GARANTIEN BORTFALDER, HVIS DER ANVENDES ANDET END ORIGINALE BRITISH LEYLAND OG UNIPART RESERVEDELE.**

Deres British Leyland importør eller forhandler giver gerne yderligere oplysninger om **UNIPART.**

Originale British Leyland og **UNIPART** reserve dele og tilbehør leveres i kartoner og pakninger, der er forsynet med et af eller begge disse mærker:



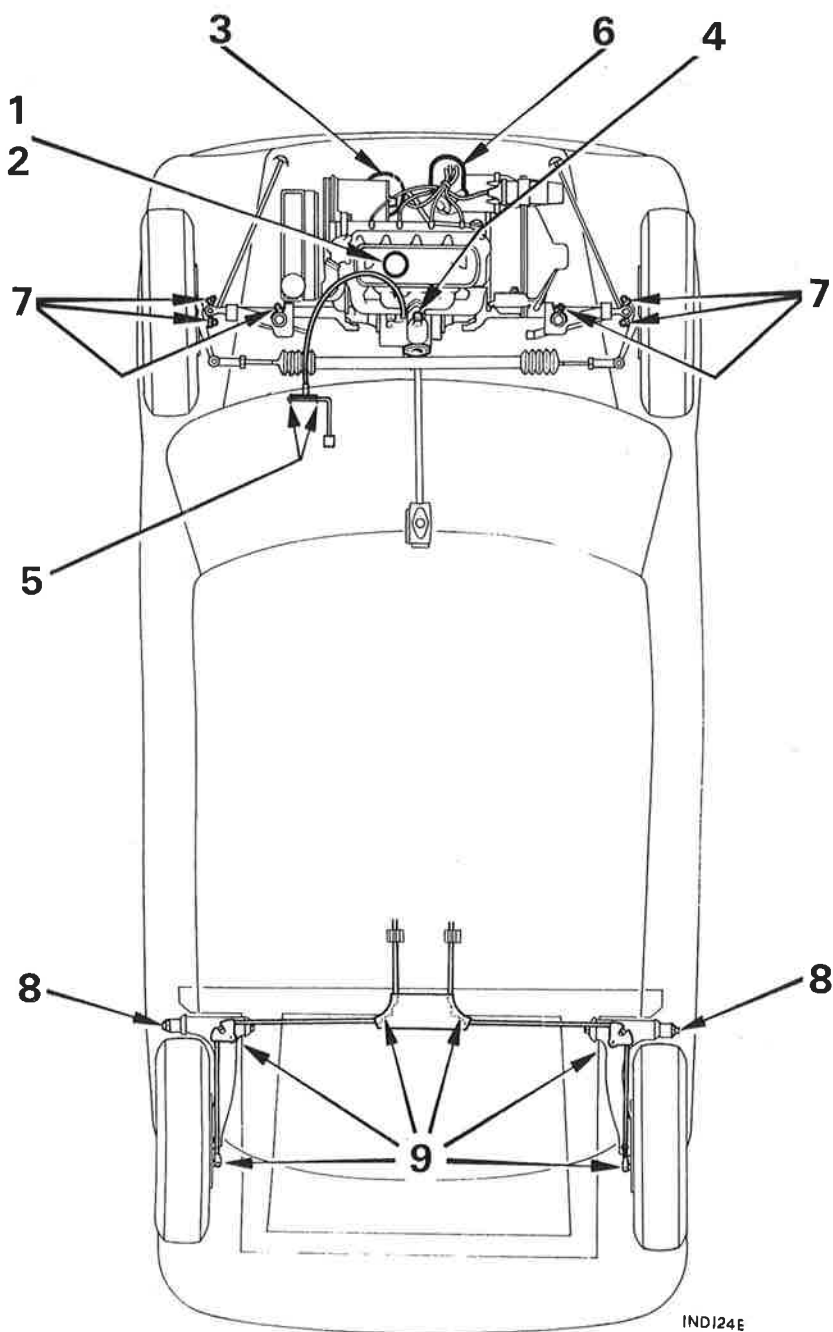
4WA 137B

Det kan gå ud over vognens sikkerhed, hvis der monteres andet end originale dele. I nogle lande påbyder loven, at der kun må monteres dele, som svarer til fabrikkens specifikation. Hvis man køber udstyr eller tilbehør, mens man er på tur i udlandet, skal man derfor sikre sig, at tilbehøret og dets montering på vognen opfylder lovens bestemmelser i hjemlandet.

**Pasning af
vognen med
UNIPART**

Bruger man nedenstående **UNIPART** produkter, opnår man lettest muligt at holde vognen i bedst mulig stand.

Snavs og fedt på motor	..	..	..	..	UNIPART motorrens middel
Gulvbelægning	}	..	..	..	UNIPART rensmiddel
Sæder og indtræk					
Loftsbeklædning					
Støvsugning	..	..	..	..	UNIPART bil-støvsuger
Vask	..	..	..	..	UNIPART bil-shampoo
					UNIPART svampe
					UNIPART vaskeskind
					UNIPART slangebørste
Ruder og vindspejl	..	..	..	..	UNIPART vindspejlrens middel
Lak	..	..	..	..	UNIPART Car Polish
Forkromning og blanke dele	..	..	..	..	UNIPART kromrens middel
Om vinteren:					
Tilisede ruder	..	..	..	..	UNIPART afisningsprøjte
Anti-dugmiddel	..	..	..	..	UNIPART anti-dug klud



INDI24E

Hver uge eller før en langtur

- (1) MOTOR/TRANSMISSION. Kontroller oliestanden ved hjælp af målepinden og efterfyld om nødvendigt med olie.

Hver 5.000 km eller 3 måneder, valgfri smøring

- (1) MOTOR/TRANSMISSION. Kontroller oliestanden ved hjælp af målepinden og efterfyld om nødvendigt.

Hver 10.000 km eller 6 måneder

- (2) MOTOR/TRANSMISSION. Tøm den gamle olie af og fyld op med frisk olie.
- (3) OLIEFILTER. Monter ny oliefilterindsats.
- (4) KARBURATOR. Tag hættten oven på karburatorklokken af og efterfyld med olie til korrekt højde.
- (5) GASPEDAL. Smør gaspedalens forbindelse og dens drejetap.
- (6) STRØMFORDELER. Smør knasten, drejetappen, svingklodserne og midterakslen.
Man må ikke smøre knastens viskerpude.
- (7) STYRELED. } Smør som beskrevet under
- (8) BAGHJULSAFFJEDRINGS SVINGARME. } 'STYRETOJ/AFFJEDRING' på side 66.
- (9) HÅNDBREMSE. Smør drejetappene og kabelforbindelserne.

LÅSE OG HÆNGSLER. Smør alle døres og motorhjelmens låse og hængsler. Ratlåsen må ikke smøres.

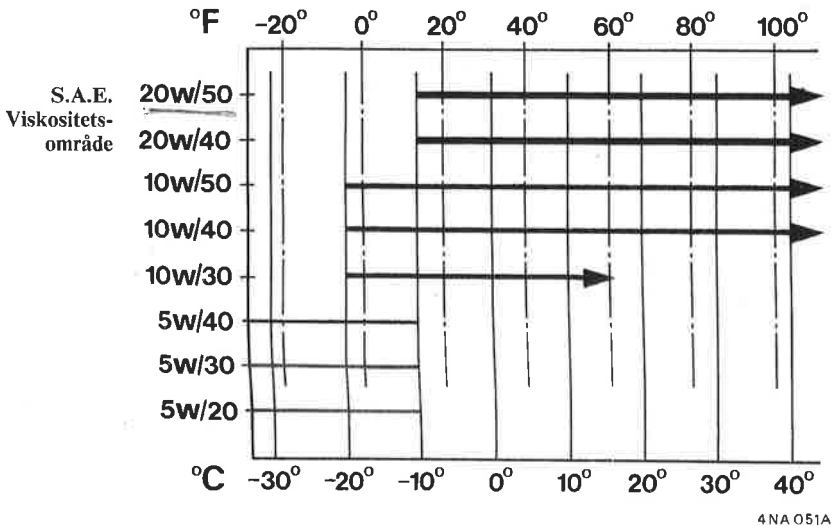
De anbefalede olie- og fedtkvaliteter er anført på næste side.

indliggende 20-50, Castrol.

SMØREMIDLER TIL SERVICE

Deres nye vogns smøresystemer er fyldt med førsteklases olie. Ved vedligeholdelse og efterfyldning bør De altid bruge en kvalitetsolie med det rigtige viskositetsområde. Bruges der olier af forkert specifikation kan det medføre forøget olie- og benzinförbruk og i den sidste ende medføre beskadigelse af motorens eller gearkassens dele.

Olier af korrekt specifikation indeholder tilsætningsmidler, som dispergerer de korroderende syrer, som dannes ved forbrændingen, og de forhindrer også, at der dannes slam, som kan tilstoppe oliekanalerne. Der må ikke bruges andre tilsætningsmidler til olien. Mellemrummene mellem serviceeftersyn skal overholdes.



Motor og transmission Brug et kendt oliemærke med specifikation B.L.S. OL.02 eller MIL-L-210/- eller A.P.1, SE med et viskositetsområde, der passer til de lokale temperaturforhold.

Styretandstang Brug E.P. 90 (MIL-L-2105) ved temperaturer over -15°C .
Brug E.P. 80 (MIL-L-2105) ved temperaturer under -15°C .

Smøresteder Brug multipurpose lithium fedt N.L.G.1 af konsistens nr. 2.

SPECIALTUNING

Garanti Garantien på en ny vogn bortfalder ved enhver form for super-tuning bortset fra brug af Stage I sættet. Dette sæt omfatter et specialsebet topstykke komplet med ventiler og fjedre, tilpasset indsugnings- og udblæsningsgrenrør, ændrede karburatordele, tændrør, støttebolte, dæmpersamling og alle nødvendige pakninger og monteringsanvisninger. Motorer, der er udstyret med dele til specialtuning, kan kendes på det tydelige mærkat i blå og sølv, der sidder på ventil-dækslet.

Bestemmelser om luftforurening, støj og sikkerhed Husk at der i nogle lande findes særlige lovbestemmelser om luftforurening, sikkerhed eller støj. Før en vogn super-tunes eller ændres, påhviler det ejeren at sikre sig, at de påtænkte ændringer eller tilføjelser ikke strider imod lovbestemmelserne.

Dele til specialtuning Alle oplysninger om dele til specialtuning findes i **tuning-heftet C-AKD 5099**.

Motor og transmission Alternative knastaksler, specialstempler, krumtapaksler til konkurrencebrug, ventilfjedre til konkurrencebrug, større indsugningsventiler, indsugnings- og udblæsningsventiler til konkurrencebrug, Hidural ventilstyr, ændret topstykke, takthjul af letmetall og duplex takthjuls kæde. Koblingsdæksler og -nav til konkurrencebrug, kobling til konkurrencebrug, gearhjul med tættere udvekslingsforhold, specielle differentialer, svinghjul af letmetall, kølere til konkurrencebrug, skærm til bundkar, pakninger og olieklølersæt.

Benzinsystem S.U. dobbeltkarburatorsæt, Amal karburatorsæt, Weber karburatorsæt, specielle indsugnings- og udblæsningsgrenrør.

Tænding Strømfordeler med ændret fremrykningskurve til konkurrencebrug. Tændrør til konkurrencebrug og vandtætte dæksler.

Udblæsning Udblæsningsgrenrør og system til konkurrencebrug.

Affjedring Justerbare støddæmpere til konkurrencebrug, sæt med forreste og bageste opslagsstop, konkurrencesæt til negativ camber, krængningsstabilisatorer til konkurrencebrug, specielle Hydrolastic-dele.

Bremser Bremselægninger til konkurrencebrug, sæt med dobbelt hovedcylinder, sæt til hurtigtudløsende håndbremse.

Karosseri Letvægts sportssæder, holdebolte til motorhjul, Perspex ruder, roll-over stænger til konkurrencebrug, specielle instrumentpaneler og skærmforlængelser til konkurrencebrug.

Vedrørende yderligere oplysninger bedes De henvende Dem til Deres forhandler eller skrive til:

Leyland ST

Abingdon-on-Thames, Oxfordshire OX14 1AU, England





B.L.M.C. MORRIS MASCOT 1000 MK. III Med HS-2-karburator

MORRIS CLUBMANN 1000

ARGANG: 1972-74

Alle Mascot 1000, Mini 1000 og Clubmann 1000 med alm. gear og HS-2-karburator (1 1/4" løb) Sedan, Stationcar og Van.

MOTOR

4 cyl. topventilet rækkemotor type 99 H.
Boring og slaglængde 64,58 x 76,20 mm
Slagvolumen 998 ccm
Kompressionsforhold 8,3:1
Kompressionstryk 10,5 kg/cm² = 150 psi
Effekt ved 5250 o/m, DIN 38,5 HK = 28 kW
Moment ved 2700 o/m, DIN 7,4 kgm = 73 Nm

KARBURATOR

Benzinpumpestryk, minimum 0,21 kg/cm² = 3 psi
Benzinpumpe sugning, minimum: 152 mmHg = 207 mbar
SU-karburator type HS-2, MK. AUD 509
Karburatorløb 1 1/4" = 31,8 mm
Dysestørrelse 3 mm
Nål AAV
Fjeder, farve rød
Dæmperolie (motorolie) skal stå ca. 13 mm over den hule stempelstang med fjernet dæmper.
Hurtigtomgang 1100-1700 o/m
Tomgangshastighed 800 o/m
CO-indhold i tomgang 3,5-4,5 %
Oktantal 96

OLIETRYK

I tomgang, minimum 1,0 kg/cm² = 15 psi
Normal kørsel 4,2 kg/cm² = 60 psi

VENTILER

Indsugning, kold 0,30 mm (0,012")
Udblæsning 0,30 mm (0,012")
Stilles efter 9-metoden.

TENDING

Fast tændingsmærke: Inspektionshul med viser i koblingshus. (lukket med dæksel)

Bevægeligt mærke: Mærker på svinghjul for 0° (1/4) samt for 5°, 10° og 15° før top.

Tændingsindstilling:

statisk grundindstilling 5° før top
ved 1000 o/m uden vakuumslange ... 11° før top
Kamvinkel (lukkevinkel):

fordeler 25D4-41254 60°±3° (-67±3 %)

--- 45D4-41212 51°±5° (-57±5 %)

Kondensator kapacitet 0,35-0,45 mm

Centrifugalavancering (i krumtapgrader):

er 0° ved 600 o/m

er 0-4° ved 900 o/m

er 6-10° ved 1300 o/m

er 16-20° ved 2400 o/m

er 22-26° ved 5000 o/m (maks. avancering)

Vakuumavancering (i krumtapgrader):

begynder ved 127 mmHg = 173 mbar

er 14° ved 279 mmHg = 379 mbar

Tændingsorden 1-3-4-2

Tændrør Champion N9Y

Elektrodeafstand 0,65 mm

Tændspole:

Primærmodstand, kold 3,2-3,4 ohm

Forbrug med lukkede kontakter ... 3,9 amp.



Kort nr. 5-75 (årg. 1972-73 udgår)

FORTØJ

Ubelastet	
+1° - +3°	
Camber	
+3°	
Caster	
+9°30'	
King-pin-in	
+1,6 mm	
Toe-in i mm på fælgkant	
+20'	
- - i grader	
(dvs. forhjulene spredt)	
Spredning i sving: Med udvendig hjul på 20°	
står indvendig på 23°	
Målene gælder for ubelastet, køreklar vogn.	

BAGHJUL

Camber	+1°
Toe-in, samlet mål i mm	+3,2 mm
- - i grader	+40'
Med toe-in-målingen kontrolleres hvert hjul for	
sig med halvt mål i forhold til vognens længde-	
akse. Målene gælder for ubelastet, tom vogn.	

KOBLING

Frigang mellem udløserarm og stopskrue: 0,5 mm

DÆK

Montering	520-10 diagonaldæk
--	145R10 radialdæk
Dæktryk i kg/cm ² -bar samt i psi ():	
	For Bag
Diagonaldæk, normalt	1,7 (24)
fuld last ...	1,7 (24)
Radialdæk, alle forhold ..	2,0 (28)

EL-SYSTEM

Batteri: 12 volt, 36 ampt., minus til stel.
 Jæstrømsanlæg:
 Indkoblingspænding (lukkesp.): 12,7-13,3 volt
 Udkoblingspænding (åbnesp.) .. 8,5-11,0 volt
 Retstrøm, maksimalt

MOMENTER

	kgm	ft/lb
Topstykke, trinvis til	5,5	40
Vippearmkonsoller	3,5	25
Hovedlejer	8,3	60
Plejlejer	4,8	35
Svinghjulsbolt	15,5	112
Krumtapremskive	9,6	70
Hjulmøtrikker	5,8	42
Forslavs- og bagnaesmøtrik	8,3	60

KAPACITETER

Kølesystemet rummer

Trykdæksel åbner ved

Motor/transmission, med filter

uden filter

(MUL-L-2104B, SAE 10W/40 eller 20W/50)

Benzintanken rummer

