

Een nieuwe voorste bus kan worden aangebracht, na het uildrijven van de oude. Zorg er voor, dat het gat in de bus tegenover het kanaal komt te zitten, dat door het huis heen, naar de smeermiddel leidt. Boor zo nodig een gaafje van $\frac{3}{16}$ Eng. duim (5 mm) in de bus, waarbij men, na het uildraaien van de smeermiddel, het kanaal daarvan als geleider van de boor kan gebruiken.

Na het aanbrengeven moeten de beide bussen worden getuind op .8127-.8147 Eng. duim (20,64 - 20,69 mm). Verwijder alle metaalspanen en -stof en breng de smeermiddel weer op z'n plaats.

Bij het weer in elkaar zetten moet de drukring goed in de verdieping van het schoopenrad komen te zitten. Men moet de lagerbus en de pakking met vet insmeren, vóór het in elkaar zetten en daarna smeren met de spuit op de smeermiddel. Gebruik speciaal waterpompevet in de velpot voor het smeren van de pakking.

Het Ontstekingsysteem

(*) HET STELLEN VAN DE MAGNEET.

Draai de krukas met behulp van de aanzetlinger totdat het ogenblik van ontsteking in cilinder No. 1 is aangebroken, d.i. met de zuiger in z'n bovenste dode punt en beide kleppen gesloten. Men kan deze stand het gemakkelijkst bepalen door het kleppenkastdeksel en de bougie No. 1 te verwijderen, een eindje draad door het bougiegat naar binnen te steken tot op de zuiger en dan verder te draaien, totdat beide kleppen zo ver mogelijk ontspannen zijn, waaruit blijkt, dat beide kleppen gesloten zijn, en totdat de draad niet verder omhoog komt.

Neem de verdelekap van de magneet af en draai de afsnappkoppeling „legen de klok in“, totdat de rotorarm wijst naar het met „1“ genummerde verdelesegment, waarmee de kabel van bougie No. 1 behoort te zijn verbonden. Draai het anker, totdat de contactpunten juist van elkaar zullen gaan, met de rotoarm in de genoemde stand.

De nokken op de magneetkoppeling zullen dan ongeveer horizontaal en die op de drijfas ongeveer verticaal staan.

Breng het fibre koppelstuk aan en schuif de magneet op z'n stoel naar voren, breng de vier bevestigingsbouten op hun plaats en draai ze goed vast aan. Breng de verdelekap weer aan en verbind de bougiekabels, wanneer ze los zijn gemaakt.

(*) Zie blz. 106 en 107.

(*) HET UIT ELKAAR NEMEN VAN DE AFSNAPKOPPELING.

Haal de magneet van de motor af (zie blz. 124).

Draai de moer in het midden van de afsnappkoppeling los, waarmee deze laatste op de magneetanker-as is bevestigd. Die moer is door een verende ring met de koppeling verbonden, zodat ze bij het losdraaien de koppeling van de ankeras af trekt.

Verwijder de buitenste bevestigingsring, waarmee het binnendeel aan het omringende huis is verbonden. Trek het binnenstuk weg, terwijl men tegelijkertijd de veer laat ontspannen, zodat ze in het huis blijft zitten.

Verwijder elke bevestigingsring en onderlegging, zodat de pallen kunnen worden weggenomen.

De veer kan uit het huis worden gehaald, maar zorg er voor, dat ze voorzichtig wordt ontspannen.

De bevestigingsmoer van de afsnappkoppeling zit op dezelfde manier als het binnenstuk vast, d.w.z. met een vlakke verende ring.

(*) HET IN ELKAAR ZETTEN VAN DE AFSNAPKOPPELING.

Smeer de spiraalveer en de fibre strip tussen de windingen met vet in en steek de binnendeelen in de gleuf van de naaf van het binnenstuk en wel zodanig, dat ze „met de klok mee“ wordt gewonden. Laat de fibre strip niet tot in het haakvormige buitenste einde van de veer komen, daar men anders naderhand last kan krijgen bij het tot stand brengen van de verbinding met de nok van het binnenstuk.

Wind de veer op, zodat ze juist binnen het huis komt, maar zorg ervoor, dat het haakvormige uiteinde van de buitenste winding niet zo ver buiten de overige windingen steekt, dat het later niet op z'n plaats kan worden gedrukt.

Houd vervolgens het binnenstuk naar U toe, met de pal-draaipennen in de horizontale stand. Zet de bovenste pal op de linker pen met het zwevende einde naar rechts. Bevestig de pal met een platte onderlegging en een borgring.

Doe het zelfde met de onderste pal op de rechter pen (zwevend einde nu naar links).

Het is een eerste vereiste, dat de pallen vrij op de pennen kunnen bewegen, daar anders de koppeling niet goed zal werken.

(*) Zie blz. 106 en 107.

Plaats het dikke gedeelte van het binnenstuk zodanig in de boring van het huis, dat de enkele uitstekende nok in het haakvormige einde van de veer kan worden gestoken.

Druk het binnenstuk niet volledig het huis in, voordat de veer ongeveer een kwart slag is gespannen en de stuinokken van het binnenstuk tegenover de desbetreffende uitsparingen in het huis staan. Druk dan het binnendeel op z'n plaats en breng de boring aan.

Als de moer en de onderlegging verwijderd zijn geweest, moeten zij opnieuw aangebracht en ook met een ring geborgd worden.

(*) HET VERVANGEN VAN DE TANDWIELAS OF HET TANDWIEL VAN DE MAGNEET.

Indien het nodig is, dat de tandwielas van de magneet wordt vervangen, moet men eerst de magneet verwijderen (zie blz. 124). Draai de koppellingsbout los en bewaar de veerring en de drukring om deze later weer te kunnen gebruiken. Druk de as naar voren uit de koppeling en uit het lager van de magneet, tezamen met het tandwiel dat met spie op de as vast zit. Pers de as uit het tandwiel, door op het gekraagde einde, waar de spiebaan zit, druk uit te oefenen.

Het tandwiel kan op twee manieren op de as worden aangebracht, daar de spiebaan en de stelletkens aan beide zijden gelijk zijn. Gezien vanaf het ingeboorde asinde, moet de spie bij het merk „O” in de spiebaan worden gebracht. Pers het tandwiel geheel tot de kraag op de as, nadat de spie goed is aangebracht. Overtuig U ervan, dat de spie aan het koppellings-einde der as geheel op haar plaats zit, voordat de as weer in de lagerbus wordt geschoven. Zet de koppeling weer in elkaar, na de merken van het nokkenstandwiel en het magneettandwiel in de juiste stand te hebben geplaatst. Voor het stellen van de magneet, zie blz. 130.

Het Electriche systeem

HET VERWIJDEREN VAN DE STARTMOTOR.

Maak eerst de drie draden van de startmotor los en vervolgens de drie bouten, die de motor aan het cilinderblok bevestigen. De startmotor kan dan van het cilinderblok worden afgenomen.

(*) Zie blz. 106 en 107.

HET VERNIEUWEN VAN DE KOOLBORSTELS OF HET SCHOONMAKEN VAN DE COLLECTOR.

Buig de lippen van de sluitplaatjes van de vier kleine schroeven in de plaat, aan de kant van de borstels, eerst vlak en verwijder de schroefjes. Het deksel en de magneetspoel-schakelaar kunnen dan van de eindplaat worden verwijderd en de zichtbaar geworden messingmoer worden losgedraaid.

Neem de dekband los, licht de veren van de borstels omhoog (een stukje gebogen ijzerdraad is hiervoor goed te gebruiken) en trek de borstels uit de borstelhouders.

De twee bouten, die dwars door de startmotor heen lopen, moeten daarna worden losgemaakt en de borstelplaat van de ankeras worden getrokken. Verlies het isolatiebusje en het ringetje niet, die op de aansluitbout van de veldspoelen zitten.

Trek de steun van de startmotor van de ankeras en vervolgens het anker met de nog aanwezige plaat uit het huis van de aanzetmotor. Kijk de collector nauwkeurig na en wanneer deze vuil is of pijpjes vertoont moet hij met *fijn schuurpapier* (niet met schuurfinnen) worden schoongemaakt.

Wanneer de borstels erg gesleten zijn of het borstel draadje aan de contactrijde van de borstel zichtbaar wordt moeten zij worden vernieuwd. De borsteldraadjes zijn vast in de aansluitklemmen gesoldeerd. Alle zorg moet eraan worden besteed om te voorkomen, dat de omringende isolatie in het huis van de startmotor wordt beschadigd.

Na de borstels te hebben aangebracht, plaatst men de isolatie en het isolatiebusje op de aansluitbout van de veldspoelen. Breng daarna het anker weer aan, tezamen met de plaat aan de kant van de aandrijfmechaniek. De plaat aan de kant waar zich de borstels bevinden, moet zo worden geplaatst, dat het paspenneetje in de daarvoor bestemde uitholling komt en de aansluitbout van de veldspoelen door het gat in de eindplaat gaat. De messingmoer kan dan op de aansluitbout worden geschroefd.

Licht de borstelveren op, breng de borstels in de houders en plaats de vereinden weer op de borstels. Trek de borstels iets op om te zien of zij in de borstelhouders vrij op en neer kunnen bewegen. De borstels met de gevlochten draden, die met de veldspoelen zijn verbonden, moeten in de geïsoleerde houders worden geplaatst.

Monteer de steun van de aandrijfmechaniek zodanig, dat de paspen, die in de steun is aangebracht, in de uitholling van de eindplaat in het start-huis komt te zitten. Er moet voor worden gezorgd, dat de lip van de

olie-aflichting in de steun niet wordt beschadigd. Breng de twee lange, doorlopende bouten weer aan, om de steun op z'n plaats te houden.

Bevestig de magneetspoel-schakelaar, zorg ervoor, dat de rubber isolator om de koperen aansluitingschroef past en breng vervolgens de bevestigings-schroeven en de plaat van het ankeras-einde weer op hun plaats. Buig een lip van het borgplaatje omhoog tegen de zijkant van de motor en de andere omlaag tegen de zijkant van de schakelaarsteun.

Breng daarna de dekband aan.

HET AANBRENGEN VAN DE STARTMOTOR.

Breng een nieuwe pakking aan op de bevestigingsflens van de startmotor, indien er enige kans bestaat voor een olielek op deze plaats.

Breng de startmotor op zijn plaats en zet deze vast met de drie bouten en de veeringen. Verbind de dikke kabel van de negatieve accupool en de gele kabel met de roodkoperen aansluitbout op de eindplaat. Bevestig de zwarte kabel met de blauwe kendraad aan de geïsoleerde klem op zij van de magneetspoel-schakelaar.

HET AANBRENGEN VAN EEN NIEUWE AANDRIJVING OP DE STARTMOTOR.

Verwijder eerst de startmotor en haal de twee lange doorlopende bouten eruit. De aandrijfinschikking kan dan worden verwijderd.

Kras een merklijn dwars over het einde van de as en over de moer om het in lijn brengen van de as en de moer te vergemakkelijken, wanneer deze weer worden gemonteerd. Sla de pen uit de moer en de as.

Draai de moer los, waarna de verschillende onderdelen kunnen worden verwijderd.

Vervang de grote veer op de as en breng de overige onderdelen weer aan. Zorg ervoor, dat de dunne schijf tegen het uiteinde van het tandwiel komt te zitten, zodat het drukveertje, dat om de as zit, zich niet tussen laatsigemoemde en het tandwiel kan werken.

Breng de sluitmoer weer aan en draai deze vast, totdat ze gelijk is met het asende en de aangebrachte merkstrepen in één lijn liggen. De pen kan dan weer worden aangebracht, waarna de uiteinden daarvan moeten worden opgestuikt, zodat ze op haar plaats blijft zitten. Breng de steun van de aandrijfinschikking aan, maar zorg er voor, dat de olie-aflichting niet wordt beschadigd. Plaats de aanzelmotor lenslotte weer op de tractormotor.

HET VERWIJDEREN VAN DE DYNAMO.

Verwijder het deksel van de aansluitklemmen-doos en maak de kabels van de klemmen los. Verwijder de drie bouten, die de dynamo op z'n plaats houden (één aan de voorsteun, één aan de achtersteun en één aan de stielarm). Ondersteun de dynamo en verwijder de ventilatorriem van de dynamo-riemschijf, waarna de dynamo kan worden weggenomen.

HET AANBRENGEN VAN NIEUWE BORSTELS OF HET SCHOONMAKEN VAN DE COLLECTOR.

Draai de Schroef van de klemband los en verwijder de klemband.

Indien de collector vuil of zwart is, kan deze worden schoongemaakt door een met benzine doordrenkt lapje (dat niet pluizig mag zijn), tegen de collector te houden, terwijl het anker wordt rondgedraaid. **Gebruik geen schuurlienen**, daar het stof hiervan tussen de segmenten van de collector zou kunnen komen en kortsluiting veroorzaken. Indien de collector erg is aangeblaat, moet de dynamo uit elkaar worden genomen, zodat de collector behoorlijk kan worden schoongemaakt.

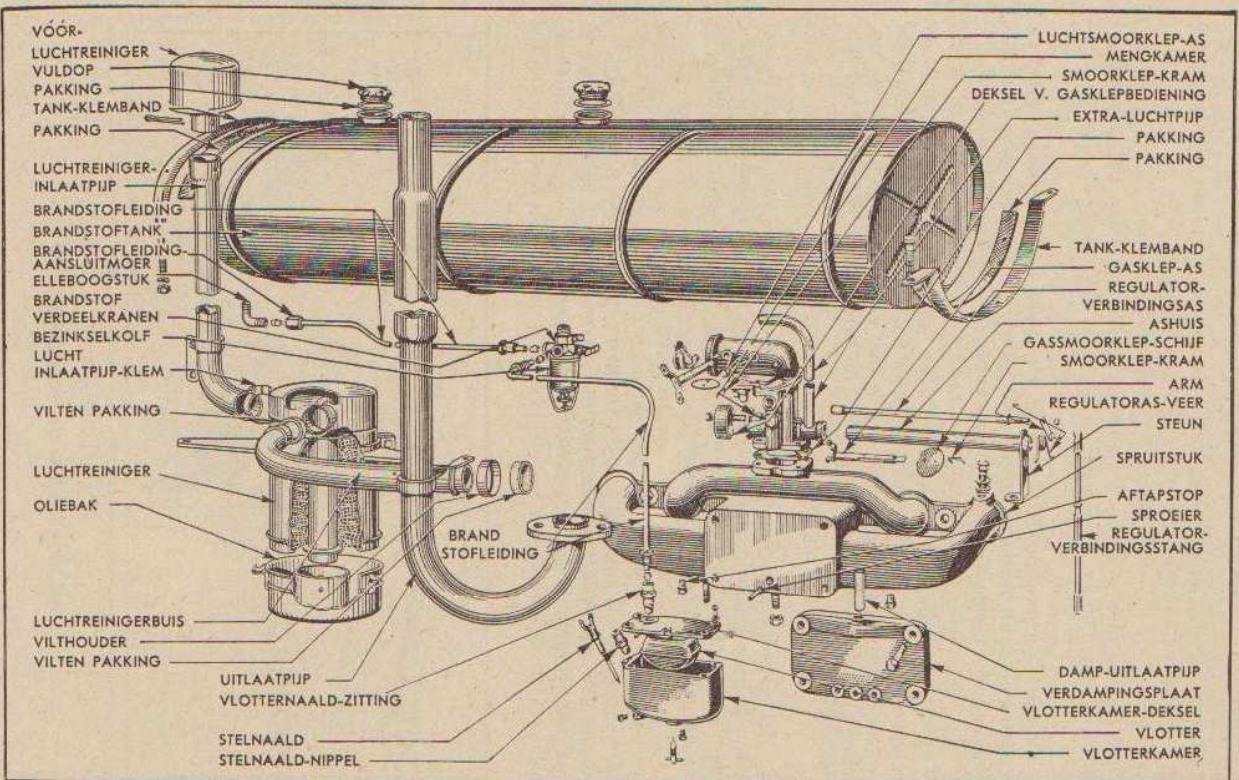
Trek voorzichtig aan de borstelraden. Indien de borstels stijf of klevend in de houders zitten, moeten de borstels worden verwijderd en de zijanten gereinigd en glad gemaakt worden, zodat ze weer gemakkelijk in de houders glijden. Licht de borstelveer omhoog en trek de borstel uit de houder. Wanneer de borstels bovengemate gestelen zijn of de aansluitdraad op het contactvlak zichtbaar wordt, moeten ze worden vernieuwd. De borstelraden worden aan hun dubbele contactklem bevestigd door een schroef met veerringeljes. Wanneer de borstels weer worden aangebracht, moeten de borstelraden aan de kant van de eindplaat zitten en de veren op de borstels drukken.

Schuif de dekband terug op z'n plaats en draai de spanschroef weer aan.

HET AANBRENGEN VAN DE DYNAMO.

Siel de dynamo op z'n plaats en breng de voorste en achterste bevestigingschroef aan. Breng de ventilatorriem op de dynamo-riemschijf aan en stel de riemspanning, zoals beschreven is op blz. 44. Breng de stelschroef tezamen met de sluitring aan.

Verbind de rode kabel met witte kendraad aan de binnenste klem, de gele kabel met rode en zwarte kendraad aan de buitenste klem en breng lenslotte het deksel van de aansluitklemmen-doos aan.



Figuur 56.
Het brandstoftoevoer-systeem.

Nieuwe drukpennen kunnen in de gewichten worden gemonteerd, wanneer de koppelen tekenen van te grote slijtage vertonen; deze pennen zijn in de gewichten geperst.

(*) HET STELLEN VAN DE REGELSTANGEN.

Zet de korte handel van de gasklepbeweging in de bovenste stand.

Stel, terwijl de regulator zich op de tractor bevindt, de gasklepreglam (de langste hefbom op het regulatorhuis) in de bovenste stand.

Stel met behulp van de schroefbeweging in het midden van de stang, die de bovengenoemde arm met de gasklepbeweging verbindt, de lengte op zoodanige wijze in, dat de stang 0,4 mm ($\frac{1}{64}$ Eng. duim) naar beneden moet worden getrokken om aan de kogelpen van de arm te kunnen worden bevestigd. Bevestig de regelstang aan de binnenzijde van de regelarm. Dit is nodig om te beloften, dat de druk van de regulatorveer wordt overgebracht op de gasklepstop van de verdamper.

Wanneer het stellen op de juiste wijze is geschied, moet een stukje papier tussen de stophefbom en z'n aanslagnok kunnen worden gestoken.

De Luchtreiniger

HET VERWIJDEREN VAN DE OLIEBAD-REINIGER (CILINDRISCH MODEL).

Verwijder de steun, waarmee de verticale steun van de luchtinlaatpijp aan het schutbord is bevestigd. Maak de klembout los, waarmee de pijp aan de reiniger is bevestigd. De pijp kan dan worden weggenomen.

Verwijder de cilinderkop-bout, waarmee de luchtreinigersteun aan de cilinderkop is bevestigd en eveneens de bout, die de achtersteun aan het schutbord klemt. Neem de onderpan van de reiniger weg om het morsen met olie te voorkomen. De luchtreiniger kan dan worden afgenomen, waarbij hij tevens los wordt gemaakt van die lucht pijp, die de gereinigde lucht naar de motor voert. Zorg er voor, dat de benzineleiding niet wordt beschadigd, die vlak langs de luchtreiniger loopt.

De filter kan niet uit de reiniger worden genomen, doch indien er enig vuil in mocht zijn, kan dit worden weggespoeld met benzine.

Wanneer de verbindingspijp van de luchtreiniger weer wordt aangebracht, moet men er goed op letten, dat de viltling en de vilt Houder aan beide zijden goed op hun plaats komen te zitten, daar anders luchtlekken kunnen ontstaan.

(*) Zie blz. 106 en 107.

Zorg er voor, dat de onderpan met verse motorolie tot aan het peil-
teken is gevuld, voordat de motor weer wordt aangeslagen, daar anders stof
in de reiniger zou kunnen binnendringen en deze verstopen, inplaats van
in de onderpan te worden opgevangen (zie afb. 14).

HET VERWIJDEREN VAN DE OLIEBAD-LUCHTREINIGER (VIERKANT MODEL).

Verwijder de verticale luchtpijp, die aan de luchtinlaatpoort, links van
de tractor, zit, door de bevestigingsbout weg te nemen. Laat de twee klem-
stukken niet in het huis vallen.

Schroef de twee bevestigingsbouten los, waarmee de luchtreiniger aan
z'n stoel is bevestigd en daarna de bout van de krukast-onluchting, die
door de bovenkant van de stuurhuissteun steekt. De luchtreiniger kan dan
worden weggenomen aan de linker kant van de tractor, waarbij men moet
oppassen, dat de brandstofleiding niet wordt beschadigd, wanneer de brand-
stofleiding er onderdoor wordt weggehaald.

HET UIT ELKAAR NEMEN VAN DE LUCHTREINIGER (VIERKANT MODEL).

Hiervoor moet de reiniger van de tractor zijn verwijderd, daar tenge-
volge van de bouwwijze, het bovendeel ongeveer 9 cm omhoog moet wor-
den gebracht, voordat het kan worden verwijderd en er onvoldoende ruimte
is om dit ter plaatse te doen.

Zorg er voor, dat de kleine aflooppklep onderaan de uitlaat-elleboog
niet wordt beschadigd; deze klep moet vrij kunnen bewegen en zich in de
gesloten stand bevinden, wanneer de motor draait.

Draai de twee bouten los, waarna de luchtreiniger in zijn twee delen
kan worden gescheiden en het binnenwerk nagezien. De koperwollen
vulling is er op berekend om lange tijd zonder onderhoud dienst te doen
en men moet ze dan ook niet verwijderen. De opening aan de zij kant, waar
men de hand doorheen kan steken, is voldoende voor het schoonmaken van
het toestel en het heeft geen zin de reiniger verder uit elkaar te nemen.

Bij het weer op elkaar plaatsen van het boven- en ondergedeelte van
de reiniger, moet de kurken pakking in goede staat zijn en op de juiste
plaats zitten ten opzichte van de luchtdoorlaat, die zich in de reiniger
bevindt.

Wanneer de luchtreiniger weer op de tractor wordt aangebracht, moet
men er aan denken, dat de doorboorde bout op de juiste wijze bovenaan
de stoel wordt aangebracht.

Vul de luchtreiniger met motorolie tot het peil onder de vulstop.
Zie biz. 34.

HET VERWIJDEREN VAN DE LUCHTFILTER MET GAZEN ZEEF.

Deze luchtfilter is op de carburator van industrietractoren aangebracht en
wordt op z'n plaats gehouden door een klem, waarmee hij aan de lucht-
inlaatpoort van de carburator is bevestigd.

Hij kan echter worden gereinigd door het losschreeven van de vlieg-
moer, waarna de eindplaat, het filterlichaam en de inwendige veer er uit
kunnen worden genomen om te worden nagezien.

Bij het weer in elkaar zetten moet er op worden gelet dat de van
gaafjes voorziene metalen schermplaat op de juiste wijze in de flens van
elke eindplaat wordt aangebracht.

Het filterlichaam moet niet met olie worden bevochtigd, daar het be-
stemd is om in droge toestand te worden gebruikt.

De Stuurinrichting en de Vooras

HET VERWIJDEREN VAN DE STUURVERBRENGING.

Draai de moeren (2) van de achterste klemband van de brandstoflank
los en ondersteun de tank met daartoe geschikt materiaal, wanneer het
schubbord wordt weggenomen.

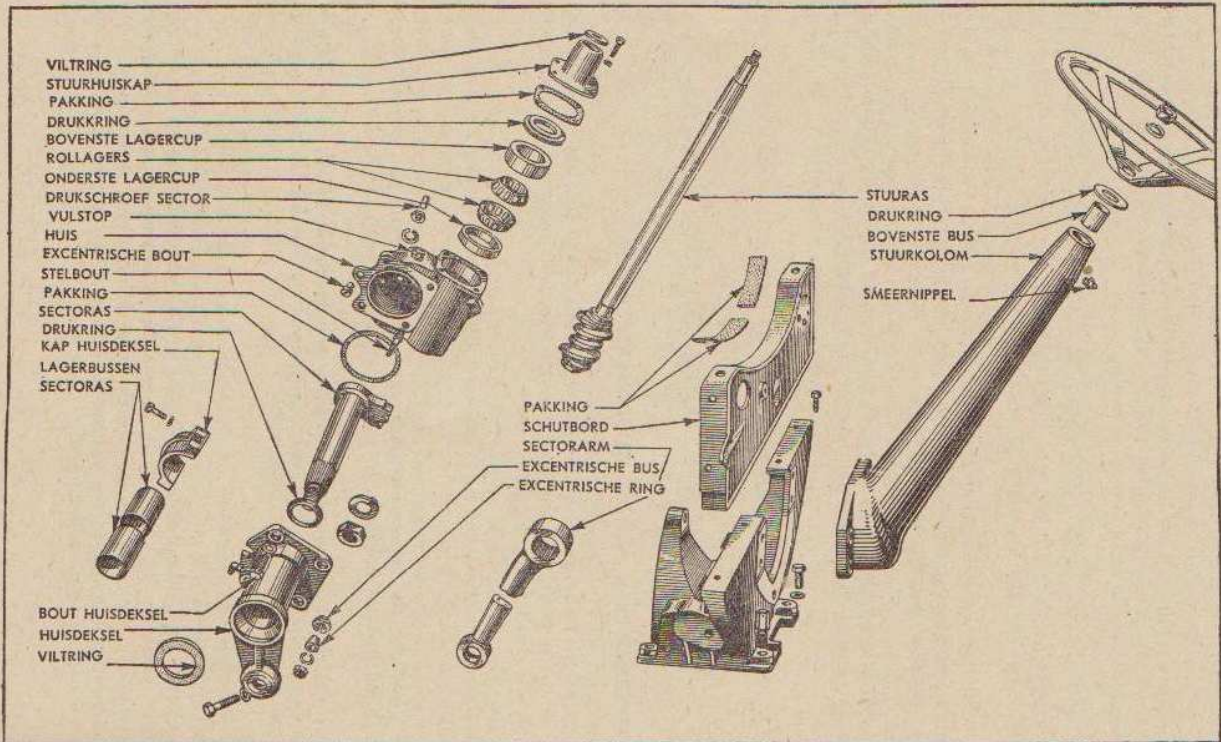
Draai de stuurwielmoer los en verwijder het stuurwiel en de onderleg-
plaat.

Verwijder de vier bouten, waarmee de stuurkolom aan het schubbord
vastzit en trek de kolom langs de as naar boven weg.

Maak de bedieningsorganen op het schubbord los en verwijder de vier
bouten, waarmee het bovenstuk van het schubbord aan de steun van de
stuurverbrenging is bevestigd.

Verwijder de moer van de stuursectorarm en de arm zelf.

Verwijder de bout aan de zij kant van de stuurverbrenging en de vier
bouten, waarmee de kap vast zit, waarna de stuurverbrenging kan worden
weggenomen. Wanneer een cilindrisch type luchtreiniger aanwezig is, moet
deze worden verwijderd om voldoende ruimte te verkrijgen voor het weg-
nemen van de stuurverbrenging.



Figuur 57.

Onderdelen van de stuurinrichting.

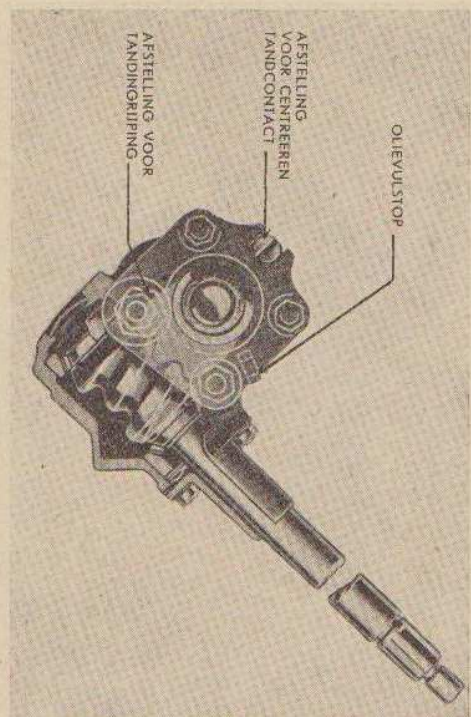


Fig. 58.

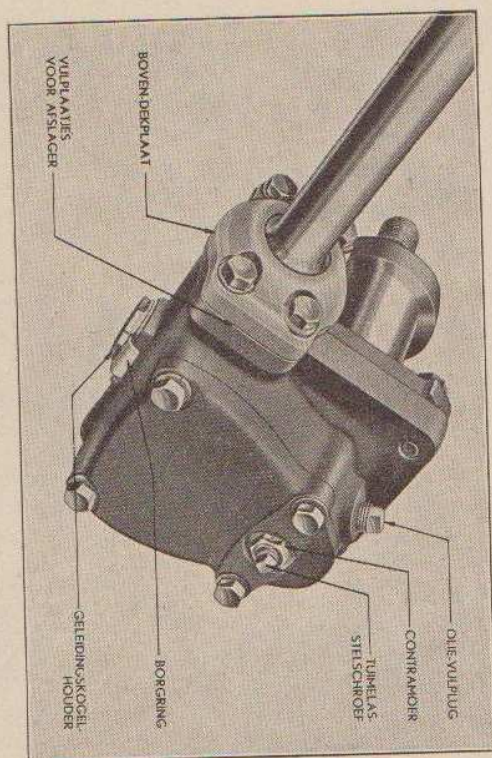
Afstelling stuurmechanisme.

(*) HET STELLEN VAN DE STUOVERBERENGING [WORM EN SECTOR TYPE].

Er zijn vier mogelijkheden tot nastellen voor het wegnemen van slijtage van de stuoverberenging die na langere bedrijfsduur kan optreden. Ten einde een goede werking te verkrijgen is het raadzaam de nabestellingen in de hieronder aangegeven volgorde te bewerkstelligen, daar men hierdoor ervan verzekerd is, dat elke afstelling volledig is geschied en naderhand niet hoeft te worden veranderd om verdere nastelling mogelijk te maken. Het nastellen dient te geschieden, nadat de stuoverberenging van de tractor is verwijderd.

(*) **Het stellen van de langspeling op de sectoras.** Wanneer de sectoras in haar lengterichting heen en weer kan worden bewogen en de bouten van het huis toch goed vast zitten, kan deze vrije slag worden weggenomen door de borgmoer los en de drukschroef aan te draaien totdat er juist geen axiale speling meer is. Zet daarna de borgmoer weer vast en ga na of de instelling goed is gebleven en de as in geen van haar standen kliemt.

(*) **Het stellen van de tand-ingrijping.** Met de stuurslang los en het stuur in de middenstand (wielen recht vooruit), onderzoekt men de speling op de tanden van de sector en de worm, door de sectorarm met de hand heen en weer te bewegen.



Figuur 59.
Stielorganen voor worm- en moerbesturing.

Draai de drie bevestigingsbouten van het huis elk één kwart slag en de borgmoer van de nastelbout één halve slag los.

Draai de excentrische stelbus heel langzaam „met de klok mee” en ga voortdurend de speling in de overbrenging na door het bewegen van de stuursector-arm.

Stel niet verder na, dan nodig is om alle speling weg te nemen en **zorg er voor, dat de laatste verstelling „met de klok mee” is geweest.**

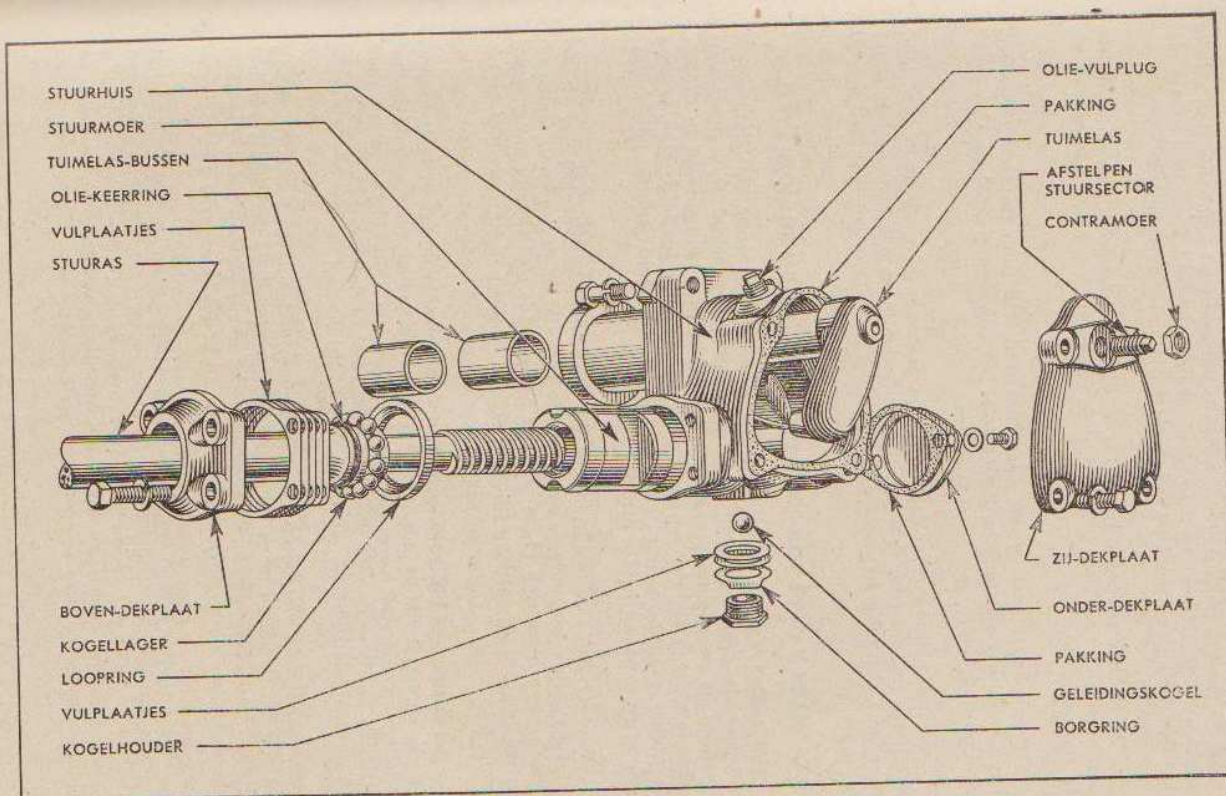
Wanneer de stuurbeweging hierna te stroef blijkt te gaan, moet men de excentrische bus terugdraaien „tegen de klok in” en het stellen met meer zorg opnieuw verrichten.

Na het stellen moet men eerst de borgmoer en dan de bevestigingsmoeren van het huis weer vastzetten.

Er moet op worden gelet, dat de worm een dusdanige vorm heeft, dat hij het minste speling in de sectoranden heeft, wanneer de stuurverbrenging zich in de middenstand bevindt.

(*) **Het stellen van de ingrijping der tanden in de middenstand.** Wanneer de sectoranden goed in het midden ten opzichte van de worm zijn gesteld,

(*) Zie blz. 106 en 107.



Fgiuur 60.
Worm- en moerstuurorgaan.

moet de speling gelijk blijven, wanneer het stuurwiel een halve slag uit die middenstand naar links en naar rechts wordt gedraaid. Mocht dit echter niet het geval zijn, dan moet de volgende nastelling plaats vinden.

Ga na, hoe groot de speling is, nadat het stuurwiel uit de middenstand een halve slag naar links is gedraaid en daarna na een halve slag naar rechts te zijn gedraaid.

Wanneer de speling met naar links gedraaid stuur de kleinste waarde heeft, moet het excentrische boukje (afb. 58) een weinig „met de klok mee” worden gedraaid.

Blijkt er echter minder speling te zijn, wanneer de as uit de middenstand een halve slag naar rechts wordt gedraaid, dan in de overeenkomstige stand naar links, dan moet het boukje „tegen de klok in” worden gedraaid om dit te herstellen.

HET STELLEN VAN DE STUURVERBRENGING (WORM EN MOER TYPE).

Het stellen van de tuimelas. Draag er eerst zorg voor, dat de bouten, waarmee de drie dekplaten van het stuurhuis bevestigd zijn, goed vast zitten en ga de speling nog eens na. Blijkt er nog langspeling in de tuimelas te bestaan, stel dan na, door eerst de borgmoer los te draaien, waarna de sleischoef voorzichtig kan worden aangedraaid, totdat alle lengsspeling opgegeven is. Zie afb. 59.

Beproef de stuurverbrenging op verschillende plaatsen tussen de uiterste standen, teneinde er zeker van te zijn, dat de as vrij kan draaien en er toch geen losse slag in de tuimelas aanwezig is. Zet de borgmoer goed vast en beproef de werking opnieuw om na te gaan of de instelling niet is gewijzigd.

Het stellen van het kogellager van de stuuras. Wanneer er langspeling van de stuuras blijkt te zijn, wordt deze veroorzaakt door ruimte in het kogellager onder de bovenste dekplaat van het stuurhuis en moet daar nastelling plaats vinden. Onderzoek echter eerst of de bevestigingsschroeven van de dekplaat vastzitten en ga dan als volgt verder:

Verwijder de vier bouten van de bovenste dekplaat, die dan omhoog kan worden bewogen langs de as. Aangezien daardoor de kogels van het lager uit hun loopringen kunnen vallen, moet er op worden gelet, dat geen enkele daarvan verloren gaat. Er moeten elf kogels aanwezig zijn.

Door het verwijderen van de vulplaatjes, die tussen de dekplaat en het stuurhuis zijn aangebracht, kunnen de loopringen naar elkaar toe worden gebracht en het lager zodoende worden nagesteld. Onderzoek nauwkeurig of de loopringen en kogels tekenen van slijtage vertonen en vervang ze wanneer dit nodig blijkt.

Bij het aanbrengen van het lager en de bovenste dekplaat, kunnen de kogels op hun plaats worden gehouden door het aanbrengen van een weinig vet op de loopring van het stuurhuis. Verwijder zoveel vulplaatjes — telkens één — als nodig is om aanwezige ruimte weg te nemen; dit kogellager moet niet te vast worden gesteld, daar anders de lager-loopringen en kogels zullen worden beschadigd.

Beproef de stuurverbrenging in alle standen om er zeker van te zijn, dat ze geheel vrij kan draaien.

Er zijn voorzieningen getroffen om te verhinderen, dat de stuurmoer, die de stuuras omvat, gaat rondraaien. De instelling daarvan heeft plaats gevonden bij het in elkaar zetten van de stuurverbrenging en zal zelden aandacht vragen. Indien het echter nodig zou blijken, dat de gehele stuurverbrenging uit elkaar moet worden genomen, dient er op te worden gelet, dat de moer, die de stalen geleidekogel op z'n plaats houdt, wordt verhinderd te gaan draaien door een van lippen voorziene onderlegging, waarvan één der lippen tegen één der vlakken van het zeskant rust, terwijl de moer zelf voorzien is van linkse draad.

Wanneer de stuurmoer te eniger tijd uit het huis zou worden verwijderd, moet er voor worden gezorgd, dat de stalen geleidekogel niet verloren gaat, terwijl de afstelling zodanig moet zijn, dat hij voldoende in de langsgleuf van de stuurmoer grijpt om ronddraaien van laatsigeneemde te verhinderen, zonder dat moeilijk bewegen wordt veroorzaakt.

HET OPNIEUW AANBRENGEN VAN DE STUURVERBRENGING.

Breng de stuurverbrenging op z'n plaats, zodat de kap kan worden aangebracht, met de vier bouten los door de gelen gestoken. Zet de ring op de bout, waarmee de arm van het huis aan de steun wordt bevestigd en steek ook deze bout door het daartoe bestemde gat.

Schuif de stuurkolom over de as en breng de vier bouten onderaan op hun plaats, maar zet ze nog niet vast.

Draai de bout aan de zijkant nu voldoende aan om het oor in aanraking te brengen met de stootflans en zet de vier bouten van de kap vast. Doe dit laatste ook met de vier bouten onderaan de stuurkolom en probeer dan, na bevestiging van het stuurwiel, of dit zich vrij van de ene uiterste stand naar de andere laat draaien. Gaat het stroef, draai dan de bouten los en laat de stuurkolom haar juiste stand ten opzichte van de as opzoeken.

Zodra de vier stuurkolom-bouten, de vier kap-bouten en de bout door het oor alle zijn vastgezet, moet men nog eens nagaan of de stuuras voldoende vrij draait.

Zorg er tenslotte voor, dat het stuurhuis tot aan het peil van de vulstop met versnellingsbak-olie van de voorgeschreven soort wordt gevuld.

Indien het cilindrische type luchtreiniger wordt toegepast, moet deze weer worden aangebracht en het oliepeil nagegaan. Zonodig moet bijvulling plaats vinden. Zie afb. 14 en blz. 33.

(*) HET VERWIJDEREN VAN DE VOORWIELEN.

Nee de naaf af, cric het voorreinde van de tractor omhoog, verder de splitpen en draai de moer van het einde der wielas af. Het wiel kan dan tezamen met het buitenste rollager worden weggetrokken. Het binnenste rollager en de storting kunnen daarna worden verwijderd. **Voor dat het wiel weer op z'n plaats wordt gebracht**, moet men de naaf en de as goed met petroleum reinigen en daarna de naaf en de dop met nieuw vet vullen. De gestempelde vlakken der rollagers moeten tegenover elkaar komen te staan.

(*) HET AANBRENGEN VAN DE CONUSSEN EN CUPS DER ROLLAGERS.

De cups moeten een klemmende passing in de naven hebben en goed tegen de kraag zitten. De conussen moeten nauw sluitend op de as gaan, zonder speling in het lager. In geen geval mogen de wielconussen te vast op de as zitten.

(*) HET IN ELKAAR ZETTEN EN SMEREN.

Vul de naaf tussen de cups en pak de binnenste conus in middeldik vet van prima kwaliteit; de ruimte tussen de rollen moet geheel met vet zijn gevuld.

Op latere tractors wordt een gewijzigde storting toegepast, waarvan de binnenlens evenwijdig loopt met de buitenlens. Tezamen met de storting wordt een vilten velkeering gebruikt en het is van belang, dat deze delen op de navolgende wijze worden geplaatst.

Na het aanbrengen van de binnenste cup en het bijbehorende rollager, moet de storting op z'n plaats worden gedrukt met de flenzen van het rollager af gekeerd. Breng de vilten velkeering aan in de door de flenzen gevormde holte, zodat naderhand de vilten velkeering tegen het vlak van de fusee wordt gedrukt. **Deze vilten velkeering moet in droge toestand worden aangebracht. Drenk hem niet in olie, voordat hij wordt aangebracht en hij moet telkens na een jaar in bedrijf te zijn geweest, worden vernieuwd.**

Bij de vroegere tractors werd de storting in de naaf geperst, met de flenzen naar het lager gekeerd en er werd geen velkeering toegepast.

Plaats het wiel op de as van de fusee.

Pak de buitenste conus in vet en schuif hem op het uiteinde van de as. Breng de met een tong voorziene taatsring en de stelmoer weer aan.

(*) Zie blz. 106 en 107.

(*) HET STELLEN.

Draai de stelmoer aan, maar niet zo vast, dat het wiel gaat klemmen, daar dit het lager onmiddellijk zou beschadigen.

Draai het wiel in de rondte om te bereiken, dat alle lagervlakken goed contact maken.

Draai de stelmoer $1\frac{1}{8}$ tot $2\frac{1}{3}$ slag los, genoeg om het wiel vrij, maar zonder langspeling te laten bewegen en borg de stelmoer dan in deze stand met een splitpen.

Breng de naaf op aan, na deze met vet te hebben gevuld.

(*) OPGELET!

Er moet voor worden gezorgd, dat geen vuil of water in de lagers of naven komt bij het nastellen en smeren van de wielen. Wanneer U de voorwiellagers nagaat of afstelt, verwat dan niet de slijtage van de fusee of de lagerbussen daarvan, met langspeling op de wiellagers.

(*) HET VERWIJDEREN VAN DE VOORAS.

Vijzel het voorste gedeelte van de tractor op en verwijder de wielen.

Maak de stuurstang los van de stuurstang-aim.

Verwijder de bevestigingspen van de driehoekstang onder de krukkast.

Onderstaun de vooras.

Verwijder de splitpen uit de vooras-tap, daarna de tap zelf en verwijder de as.

Bij het weer op z'n plaats brengen van de vooras moet men er om denken, dat aan weerszijden tussen de gaffelvormige steun van de vooras en de splitpen, een ring op de tap moet zitten.

Voor dat de stuurstang weer wordt bevestigd, moet er voor worden gezorgd, dat de vethoudkap op de kogelbout van het gewicht wordt

(*) Zie blz. 106 en 107.

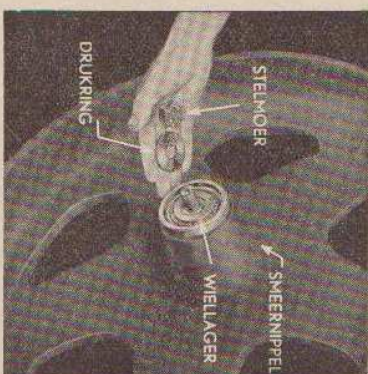


Fig. 61.

Afstellen voorwiellagers.

gepilaast en de vehouder in goede staat verkeert. De stuurslangveer moet eveneens in orde zijn en op de juiste wijze in de stuurslang worden aangebracht.

Voor het stellen van de afsluitdop moet men deze eerst helemaal aandraaien en daarna een halve tot een hele slag terug; de dop mag vooraf niet meer dan één slag uit de vast aangedraaide stand worden teruggedraaid.

(*) HET UIT ELKAAR NEMEN VAN DE VOORAS.

Verwijder de splijpennen uit de moeren van de driehoekstangbouten, draai de moeren los en neem de bouten weg. Verwijder de driehoekstanga

Verwijder de splitspennen uit de gaffelpennen van de spoorstang en haal deze pennen naar boven toe weg, waardoor de spoorstang vrij komt.

Na het verwijderen van de spijlpennen, de moeren en de klembouten der beide stuurarmen (links en rechts), kunnen de laastigecoenden van het geroorde bovendeel van de fusespen worden afgetrokken.

Vervolgens kunnen de beide stuungewrichten zelf worden verwijderd. Denk er aan, dat een druklager aan de onderkant van elke fusepen is aangebracht om de druk van de as op de fusee over te brengen.

Bij rijgewassen-tractors met verstelbare vooras, moeten de drie moeren en bouten aan elke kant worden verwijderd, waarmee de verlengstukken van de vooras zijn bevestigd; deze verlengstukken kunnen dan worden verwijderd.

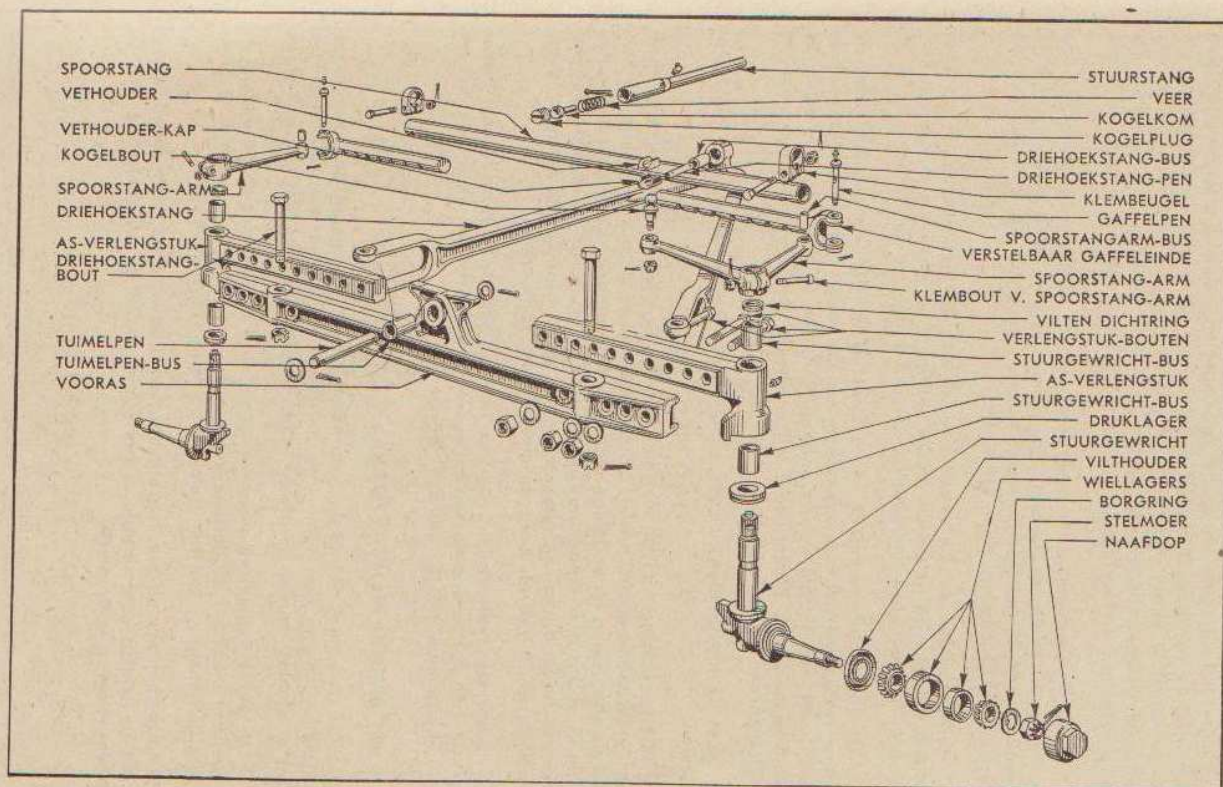
(*) HET IN ELKAAR ZETTEN VAN DE VOORAS.

Wanneer de sluitgewrichten bovengematige stijging vertonen, kunnen nieuwe lagerbussen in de voorarvuisten worden aangebracht; bij de bovenste bus moet **het gestoten einde** van de oliegroef aan de bovenkant komen en het open einde aan de onderkant. Een bus, waarvan de oliegroef aan **beide eind**en open is, moet onder aan het fûsêlcham worden aangebracht. Na het inpersen moeten de bussen worden geruimd tot 1,5005 Eng.-duim (38,1 mm) en zorgvuldig van spanen worden gereinigd, terwijl men tevens moet nagaan of de smeekanaalen niet zijn verstopt.

Bring de drukring op de stuurgewichspen aan (fussepen) door hem over het gegroefde einde tot tegen de borst te schuiven. De doffe kant van de ring moet naar het gegroefde uiteinde zijn gekeerd.

De stuurgewrichten (tusŕelichaam) zijn niet links en rechts verwisselbaar, wegens de plaats van de uitholling voor de stuuraarm-klembout in het gegroefde uileinde. Wanneer het stuurgewricht op de juiste wijze is aangebracht, moet deze uitholling zich aan de **voorzijde** van de tractor bevinden.

(*) Zie blz. 106 en 107.



Figuur 62.
Onderdelen van de vooras (rijgewas uitvoering).

Breng het stuurgewricht en het druklager aan, waarbij erop moet worden gelet, dat de aanslagnok op het stuurgewricht achter de aanslagnok op de asvuist komt te zitten. Plaats de viltling over de gegroefde uitleide van het penvormige gedeelte van het stuurgewricht en breng dan de stuurarm zodanig aan, dat de viltling in de daarvoor bestemde holte terecht komt.

De spoorstangarmen zijn niet verwisselbaar, daar de linkerarm met de stuurstangarm één geheel vormt. Elke spoorstangarm heeft een vervangbare lagerbus voor de gaffelpen; nieuwe busen moeten na het inpersen worden gemiddeld tot .5630 Eng. duim (14,40 mm).

In het midden van de vooras bevindt zich een verwisselbare bus voor de tap, die men in geval van sterke slijtage moet vernieuwen. De bus heeft in het bedrijf niet te worden gesmeerd, daar ze zelsmerend is.

De linker spoorstangarm moet zodanig worden aangebracht, dat de ermee verbonden stuurarm evenwijdig aan de vooras ligt. De laatsigenoemde arm heeft een lapgat voor de kogelbout; de andere arm, die naar de achterkant van de tractor moet wijzen, heeft een cilindrisch gat voor de gaffelpen van de spoorstang.

Zet de klembouten van de armen vast en borg de moeren met splitpennen.

De spoorstang kan bij de landbouw-typen niet worden versteld, maar bij rijgewassen-tractors, met de verstelbare vooras, moet men er om denken, dat de spoorstang op zodanige wijze wordt aangebracht, dat de klembouten links en rechts in overeenkomstige gleuven zitten, d.w.z. het aantal gleuven, dat aan beide zijden zichtbaar is, moet gelijk zijn. Zet de bouten na het instellen goed vast en borg de moeren met splitpennen.

Breng de driehoekstang aan met het oog aan de achterzijde naar boven gekeerd en zet de bouten aan de voorinden goed vast, waarna de moeren van splitpennen moeten worden voorzien.

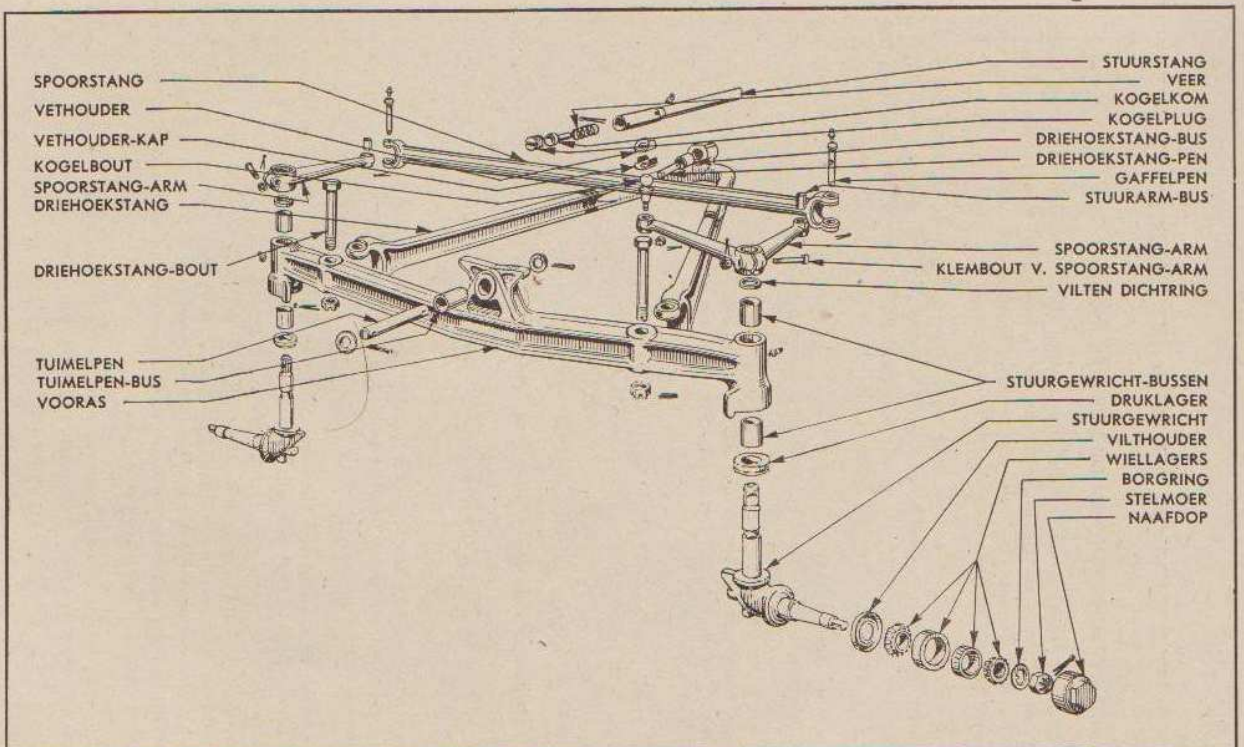
(*) HET RICHTEN VAN DE VOORAS.

Zou de vooras of één der stuurgewrichten (fuséearmen) door een ongeval verbogen zijn, dan moeten de betrokken delen naar een officiële Ford tractor dealer worden gebracht; deze heeft toestellen om ze te richten.

In geval van nood, wanneer geen Ford tractor dealer bereikbaar is, moet het verbogen onderdeel koud worden gericht; daar verhitting ervan de eigenschappen van het materiaal nadelig zou beïnvloeden.

Aan het richten moet grote zorg worden besteed, daar goed sporen van de wielen een vereiste is om slecht sturen en overbelasting van de onderdelen te voorkomen.

(*) Zie blz. 106 en 107.



Figuur 63.

Onderdelen van de vooras (landbouw-type).

De Versnellingsbak

(*) HET VERWIDERN VAN DE VERSNELLINGSBAK.

Bij de industrie-tractoren zal het nodig zijn, het raam, dat met bouten aan de achteras en de versnellingsbak is bevestigd, los te maken en de bovenbouw, tezamen met de snelheidsmeterkabel enz. weg te nemen, voordat de versnellingsbak kan worden verwijderd.

Tap de olie uit de motor, de versnellingsbak en de achteras af; ze kan in schone bussen worden bewaard, wanneer ze na gewoon zeven weer bruikbaar is. Mocht er echter metaalslibsel enz. in aanwezig zijn, dan dient de olie van het betrokken orgaan niet opnieuw te worden gebruikt.

Maak de bedieningsstangen van de koppelingen, van het pedaal naar de lussenhefboom en eventueel de bedieningsstang van de krachtafnemer los.

Wanneer een hydraulische heflijnrichting wordt toegepast, moet de drijfas worden losgemaakt en het drijforgaan van de versnellingsbak worden verwijderd. (Zie blz. 88).

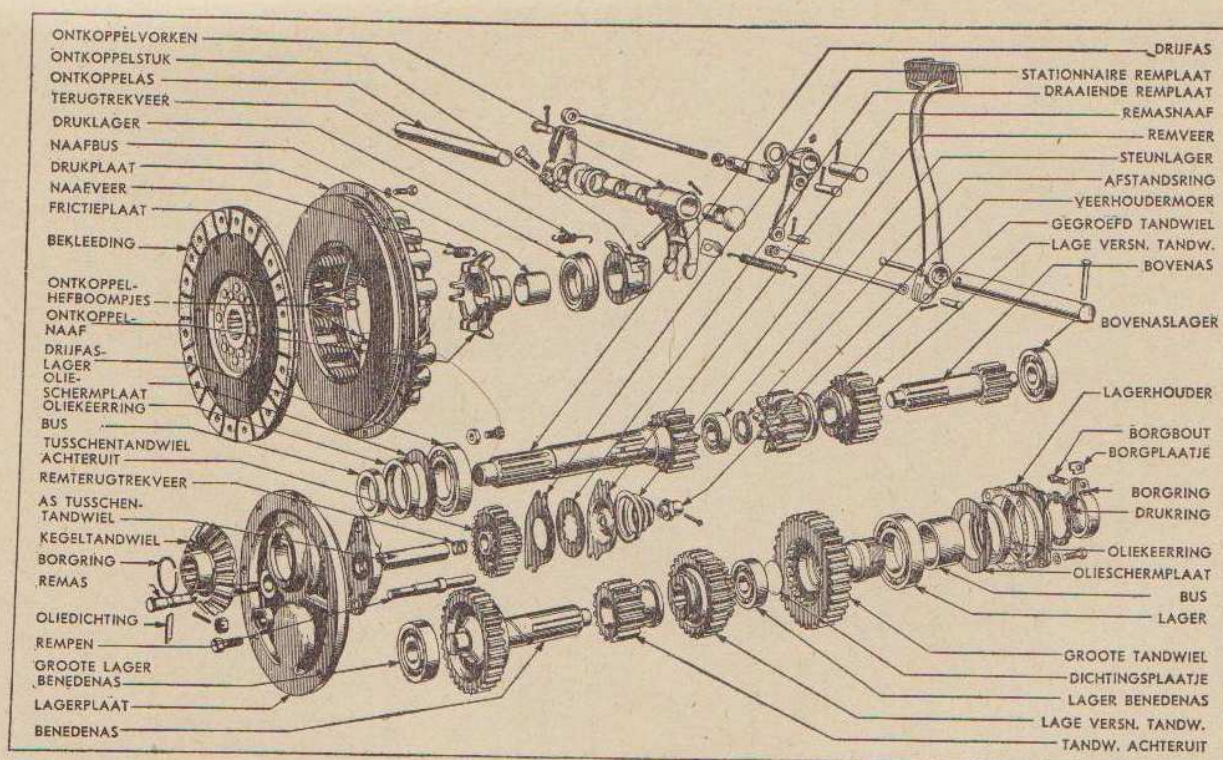
Het is raadzaam, het achterende van de krachtafnemer-as los te maken en deze as naar achteren te trekken, totdat ze vooraan vrij komt van de gegroefde as van het krachtafnemer-drijfwerk, daar ze anders zou kunnen worden verbogen bij het achteruit trekken van de achteras.

Ondersteun de motor nabij het achtergedeelte van de krukas en drijf passende wiggen aan elke kant van de gaffelvormige steun op de vooras, om te beletten, dat de motor kantelt, wanneer de achterkant ervan wordt losgemaakt.

Het voorende van het achterhuis moet ook worden ondersteund en men moet maatregelen treffen voor het wegtillen van de versnellingsbak, wanneer de bouten der voor- en achterflenzen zijn losgemaakt.

Maak de bouten van de achteras- en versnellingsbak-flenzen los en trek de as voorzichtig van het huis weg; denk er om, het gewicht op te vangen om te voorkomen, dat het gegroefde einde van de kroonrondsel-as wordt beschadigd. Ondersteun het achterende van de brandstoflank onder de klembeugel, maak de bedieningsstangen los, evenals de bout van de arm op het stuurverbrengingshuis, de luchtreiniger-pijp en het schutbord, opdat de vier bouten van de stuurverbrengingssteun kunnen worden losgemaakt en het gehele orgaan weggenomen.

Verwijder de bouten, waarmee de versnellingsbak aan de motor vastzit en schuif de bak voorzichtig naar achteren, vrij van de gegroefde drijfas.



Figuur 64.
Onderdelen versnellingsbak en koppeling.

HET AANBRENGEN VAN DE VERSNELLINGSBAK.

Reinig de op elkaar passende flenzen van de versnellingsbak en de motor en breng een nieuwe pakking aan; deze kan het beste met een beetje vet op haar plaats worden gehouden. Een goede afdichting is nodig om olievlies te voorkomen.

Stel de groeven in de naaf van de koppelingsplaat precies tegenover het gat van het kogellager, daar anders het gegroefde uiteinde van de drijf-as niet goed op z'n plaats zal komen.

Het in elkaar zetten wordt vergemakkelijkt, wanneer twee passende staven door twee precies tegenover elkaar staande gaten aan elke kant van de motor worden gestoken, teneinde als geleiders te dienen.

Wanneer de versnellingsbak op z'n plaats zij, breng dan eerst één bout aan elke kant, juist boven de horizontale flens van de krukkast aan; deze twee bouten zijn kleiner dan de andere en hebben geruimde gaten om de motor en de versnellingsbak precies op hun plaats te brengen.

Nadat alle bouten zijn aangebracht, moeten zij goed worden aangedraaid.

Bij het aanbrengen van de achteras tegen de versnellingsbak, moet een nieuwe pakking tussen de flenzen worden geplaatst. Breng de twee delen zo tegenover elkaar, dat het gegroefde einde van de kroonrondsel-as in de overeenkomstige groeven van het grote versnellingsbak-tandwiel zal schuiven en trek dan de flenzen zorgvuldig tegen elkaar. Het kan nodig zijn, dat de as enigszins moet worden gedraaid om de groeven in de juiste stand te brengen.

Denk er om, dat de twee precies op de middellijn tegenover elkaar staande gaten op maat zijn geruimd om de onderdelen nauwkeurig in lijn te brengen en dat daarin de passende bouten moeten worden gebruikt. Van achteren gezien zit één ervan in de linker bovenhoek, de andere in de rechter benedenhoek van de versnellingsbak-flens.

Draai de flensbouten vast en breng de krachtafnemer-as weer op haar plaats als deze weggenomen is geweest.

Breng de steun van de stuuroverbrenging aan (let er op, dat een holle bout, met een speciale grote kop, voor ontluchting wordt gebruikt in weer in de linker-achterhoek van deze steun moet komen te zitten), alsmede de brandstoflank en alle bedieningslangen. Vul de motor, de versnellingsbak en de achteras weer met olie van de voorgeschreven soort.

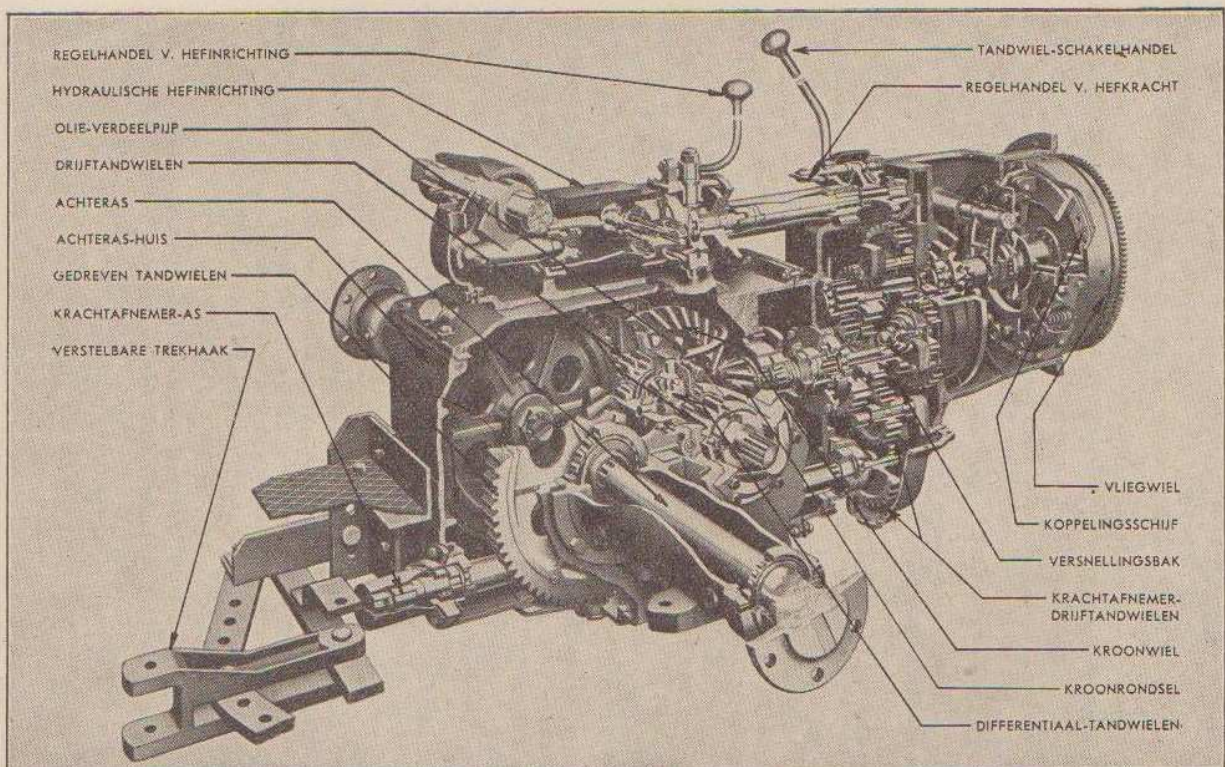


Fig. 65.
Achterashuis en versnellingsbak, doorsnede-aanzicht.

(*) HET VERWIJDEREN VAN DE KOPPELING.

Maak de motor los van de versnellingsbak.

Draai elk van de 16 bouten van de achterflens van de koppelingdrukplaat los, met kleine beeftjes tegelijk.

Verwijder niet de vier bouten, die zich meer nabij het midden bevinden, waarmee de ontkoppelheboompjes (koppelingssvingers) op hun plaats worden gehouden, daar anders bij het losnemen van de koppelingdrukplaat de veren zich geheel zullen ontspannen.

Wanneer de 16 bouten geheel zijn losgedraaid, kunnen de drukplaat en koppelingsschijf worden verwijderd.

Na het verwijderen van de koppeling moet worden onderzocht of het druklager tekenen van slijtage vertoont. Voor het vernieuwen van het lager moeten de twee veren van de naaf-oren losgehaakt en het complete lager van de drukplaat verwijderd worden.

Ondersteun het lager en pers de naaf eruit door zuiver langs de as van de boring druk uit te oefenen, daar anders kans op vervorming of beschadiging bestaat.

Pers het nieuwe lager op z'n plaats, met de doffe kant naar de flens en het gestepen vlak naar achteren gekeerd, en zodanig, dat het juist buiten de huis uitsteekt.

De bekleding van de koppelingsplaat moet in goede staat verkeren. Wanneer ze ermee is gesleten, dat de nagels in aantaking kunnen komen met de drukvlakken van het vliegwiel of de drukplaat, dan moet een nieuwe koppelingsplaat worden aangebracht, waarvan de korte naaf met de kraag naar het vliegwiel moet zijn gekeerd.

Haal de complete drukplaat niet uit elkaar, daar het in elkaar zetten speciaal gereedschap vereist.

Bij het bevestigen van de complete drukplaat tegen het vliegwiel, moeten de koppelingsplaat en het steunlager goed gericht staan, opdat het gegroefde einde van de drijfas bij het weer aanbrengen van de versnellingsbak gemakkelijk op z'n plaats kan schuiven. Breng de 16 bouten langs de omtrek van de drukplaat aan en draai ze met kleine beeftjes tegelijk vast, daarbij diagonaalsgewijs overspringend. De plaat wordt dan gelijkmatig en vlak in de bewerkte holte van het vliegwiel getrokken.

De uiteinden der vier ontkoppelheboompjes moeten met hoogstens .020 Eng. duim (0,5 mm) afwijking in één vlak liggen. Is het verschil groter, dan moet niet worden getracht dit door nastellen te verhelpen, maar dient de drukplaat naar de dealer te worden gebracht.

(*) Zie blz. 106 en 107.

Breng de naaf en het druklager aan, met de ontkoppelheboompjes in de naafgleuven en haak van de twee veren één uiteinde door het hefboompje, het andere over het oor van de naaf.

Wanneer het ontkoppelstuk (zie afb. 64) verwijderd was, breng het dan zo aan, dat het oor en het oliekanaal bovenaan zitten en trek het tegen de gaffelvingers met de daarop dienende veer.

Bevestig de versnellingsbak weer tegen de motor, maak alle bedieningsstangen, enz. vast en vul hem met olie van de voorgeschreven soort.

(*) HET UIT ELKAAR NEMEN VAN DE VERSNELLINGSBak.

Maak de versnellingsbak los, zoals op blz. 154 is beschreven. Verwijder het deksel van de schakelkast, door de vier bouten, waarmee het aan de linkerkant tegen de versnellingsbak zit, los te draaien.

Wanneer een riemschijf wordt toegepast, verwijder deze dan van de rechterzijde van het huis door het losdraaien van de zes bevestigingsbouten.

Na het wegnemen van het bovendeksel — of het drijforgaan van de hefrichting, wanneer deze wordt toegepast —, dat met zeven bouten bevestigd is, worden de inwendige delen van de versnellingsbak zichtbaar, hetgeen het uit elkaar nemen en weer in elkaar zetten vergemakkelijkt.

Haak de terugtrekveer van het ontkoppelstuk en schuif dit van de drijfas af. Verwijder de splijpen en de schamiepen van de ontkoppelheboom aan de rechterkant van het huis, zodat de gaffel naar voren kan worden gezwaaid en daarbij vrij komt van de lagerplaat in de voorwand van de versnellingsbak.

Verwijder de zeven bouten, waarmee de lagerplaat tegen de inwendige flens van de versnellingsbak is bevestigd en trek dan aan de drijfas, waardoor de plaat, tezamen met de onderste versnellingsbak-as (zie afb. 68) kan worden verwijderd, nadat de plaat eerst zo is gedaan, dat de drijfas aan de onderkant is gekomen. Daardoor kan het geheel worden verwijderd, zonder dat de ontkoppelas en de gaffel moeten worden weggenomen.

De bovenste versnellingsbak-as kan uit het achterste kogellager-huis worden getrokken, nadat de twee verschuifbare tandwielen er af zijn gehaald.

Wanneer een snelheidsmeter wordt toegepast, vindt de aandrijving plaats door middel van een schroef tandwiel en rondsel, waarvan het eerste is aangebracht op de lagerhuis van het grote versnellingsbak-tandwiel en het andere in een steun, die tegen de achterkant van de lagersteun is bevestigd.

(*) Zie blz. 106 en 107.

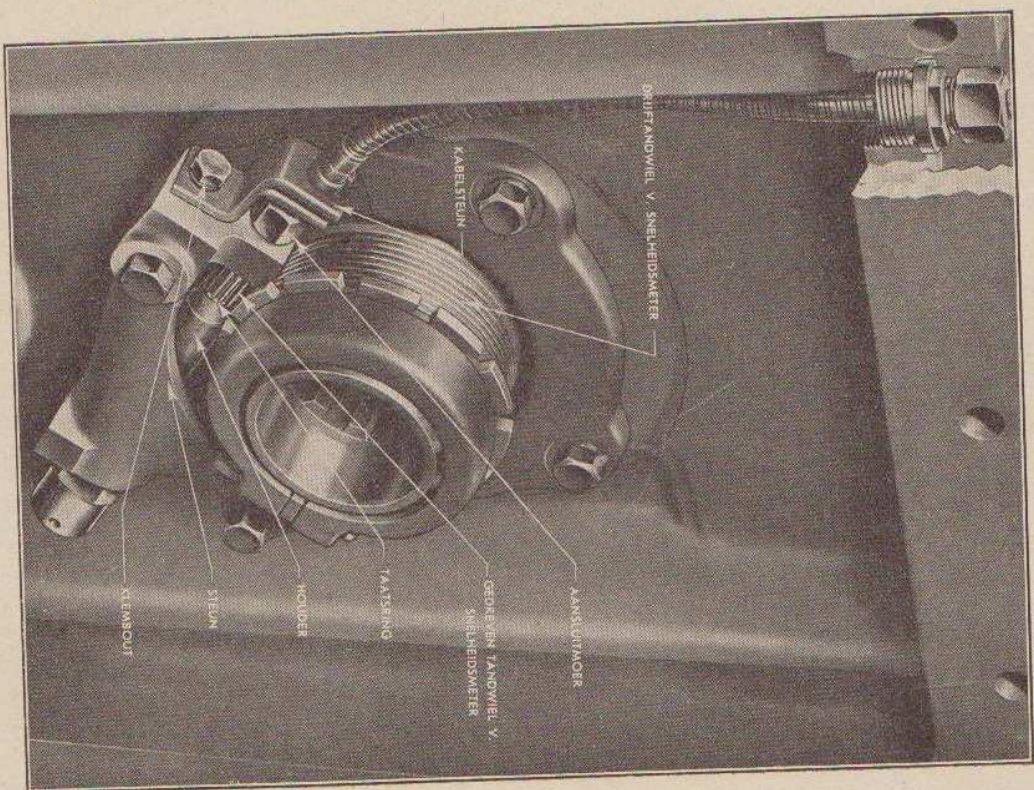


Fig. 66.

Driftandwielen van snelheidsmeter.

De aandrijving kan worden verwijderd door het losdraaien van de twee achterste bouten in de lagerhouder, waardoor de steun van het gedreven snelheidsmeter-rondsel opzij kan worden gebracht om de versnellingsbak verder uit elkaar te nemen. De volgende afnemer verdient echter nadere beschouwing.

De aandrijving van de snelheidsmeter kan, zo nodig, verder uit elkaar worden genomen en het is geschikt de steun daartoe aanvankelijk op z'n plaats te laten zitten.

Maak de bout los en verwijder de kabelsteun (zie afb. 66).

Draai de nippelmoer, waarmee de binnenkabel van de snelheidsmeter aan het gedreven tandwiel is bevestigd, los en trek de kabel uit de as van het gedreven tandwiel.

Wanneer de as van de steun wordt losgeschroefd, kan het gedreven tandwiel met de bijbehorende as worden verwijderd. Zorg er voor, dat de dunne stalen taatsring, die tussen de onderkant van het gedreven tandwiel en de bovenkant van de as zit, niet verloren gaat.

Het gedreven tandwiel zit met een perspassing op de as en kan er, zo nodig, worden afgeperst. Er zit een lagerbus in het bovengedeelte van de de steun en deze dient als lager voor de as.

De kabel kan worden verwijderd door eerst de nippelmoer los te draaien, waarna de nippel uit het gat in de linker bovenhoek van het versnellingsbak-huis kan worden geschroefd. De snelheidsmeterkabel kan dan zonder moeite door het gat naar buiten worden getrokken.

Om het grote tandwiel uit de versnellingsbak te kunnen halen, moeten de splijpen en de bout van de borging verwijderen en deze ring vervolgens van het schroefdraadgedeelte der tandwielnaaf afdraaien. De taatsring en de afstandhuis kunnen dan worden weggehaald en het tandwiel naar voren toe uit het lagerhuis worden gedrukt om het verwijderen van de bovenste as gemakkelijker te maken.

Maak de vier bouten van de lagerhouder los en nadat deze naar achteren toe is weggetrokken, kan het grote tandwiel naar voren toe van z'n plaats worden gedrukt.

In de lagerhouder is een oliekeerring geperst en tussen deze en het lager zit een platte, ronde olieschermplaat. Let er op, dat deze op de juiste plaats komt te zitten.

Een olie-afdichtingsplaatje, dat in het grote tandwiel is geperst, verhindert het weglekken van olie langs de asgroeven; men mag dit dehaive niet weglaten of beschadigen.