

De Stuurinrichting

Gezien het feit dat al onze wagens een aanzienlijke leeftijd en kilometrage bereikt hebben is het natuurlijk niet denkbeeldig dat er de nodige mankementen (die misschien niet iedereen zal merken) opgetreden zijn.

Allereerst de speling op diverse punten. Het contro leren hiervan is zo eenvoudig dat (bijna) iedereen dit zelf kan doen. Men krikt de wagen op aan de voorzijde onder de dikke dwarsbalk net voor het motorcarter (ook SM) (blok hout gebruiken om beschadiging te voorkomen). Bezit men geen garage krik dan kan men ook kant voor kant controleren d.m.v. de kriksteun, mits de kokerbalken niet in verregaande staat van ontbinding zijn.

Als de wielen los van de grond zijn pakt men het wiel beet op de plaatsen waar op de klok zich de 9 en de 3 zich bevinden en probeert men het wiel heen en weer te bewegen in die richtingen zoals men een bocht maakt. Gaat het wiel heen en weer dan is er ergens speling. De eerste mogelijkheid is of zijn de hulpstuur- armen, dat is het armpje dat eindigt aan de binnen- zijde van het wiel. Aan beide einden van deze arm bevindt zich een kogel. Deze mogen geen speling hebben. Zo ja, vervangen. Hiervoor is een speciale trekker nodig. Opletten L + R zijn niet gelijk aan elkaar.

Het volgende draaipunt is het hulpstuurhuis (één links en één rechts). Deze huizen krijgen niet zo gauw speling omdat ze op kogellagers lopen.

Bewegen deze armen wel tijdens het heen en weer bewegen maar de armpjes boven op deze huizen niet, dan is hoogstwaarschijnlijk de bout die door deze arm loopt niet vast genoeg aangedraaid.

Deze armen zijn voorzien van spiebanen en kunnen dus op één manier gemonteerd worden. De speling ontstaat dus door het feit dat de spiebanen niet vast genoeg aangeknepen zijn door bovenstaande bout + moer. Deze moeren kunnen aangehaald worden met een dopsleutel (14 of 16 mm) en een verlengstuk. Ze zijn bereikbaar door een rubberflap in de voorschermen vlak boven de voorwielen (net onder de accu). De moer goed vast aandraaien en als deze door blijft draaien zonder vaster te komen dan bout en *lof* moer vervangen. (Als de moeren niet verkrijgbaar zijn kunt u ook aandrijfmoer GS gebruiken, deze zijn wat hoger als gewone 9 mm moeren en dus sterker).

Achter dezelfde rubberflap is ook nog een kogel zichtbaar. Deze mag ook geen speling hebben, de linker is één geheel met de spoorstang (aan het stuur) en de rechter is d.m.v. schroefdraad bevestigd aan een stelmof. Als deze vervangen is moet wel de spring nagemeten worden.

Omdat deze hoogst waarschijnlijk veranderd is. Bij de SM zijn beide kogels voorzien van schroefdraad.

Tot zover wat betreft de speling in de stuurinrichting. De volgende mogelijkheid is speling in de stuurbe-krachtiging of stuurhuis (bij types met onbekrachtigd stuur). Doch daar kan men beter iemand met ervaring op dit gebied bijhalen. Wat ook belangrijk is, is de afstelling van de middenstand.

Bij de S.M. is deze middenstand wat sterker geprononceerd vooral op snelheid. Bij de ID/DS is dat veel minder, maar wel belangrijk.

Als men op een lange rechte weg rijdt maakt men een streepje op het stuurwiel en op de plaat boven het stuurwiel. Daarna (na gestopt te zijn) de motorkap openen en controleren of de stuurrol (dat is een wiel om de sturbuis met een kuil erin) in de middenstand staat. dus dat het kleine wieltje wat op een verende stang is bevestigd. precies in deze kuil staat. Zo niet dan draait u het moertje aan deze rollos. zodat deze verdraaid kan worden ten opzichte van de sturbuis. Wel even letten op de twee merktekens die juist gemaakt zijn en daarna het moertje weer vastzetten.