

**Uit: clubblad Citroën ID/DS Nederland, jr-nr: 9-3, (maart 1987), bladvolgnr: 67.**

**Vervanging van de stuurhuishoes;** een vrij ongewone reparatie-methode.

De linker hoes van het bekrachtigde stuurhuis van Willem's DS was doorgeschuurd tegen de (verboden) hydr. leidingen.

Na het consulteren van een specialist, tevens leverancier van de nieuwe hoezen, nam Willem zijn stuurhuis uit de auto, na vanzelfsprekend eerst de kanteling, de zijdelingse stand en de stuurhuis-aansluiting te hebben gemerkt.

Na verwijdering van moer en veerplaat is het spoorstang-juk met een speciale trekker los te nemen. **Het lukte ook met een gewone 2-armige trekker**, waarvan de armen met een ketelklem (lijmtang) onder het juk, tegen de rubber ring in, bij elkaar worden gehouden.

Na verwijdering van de losse beplating tussen de hoezen, torent de oogbout dan honend ca. 4 1/2 cm boven de hoes uit.

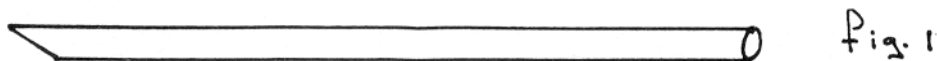
Advies specialist: "Je wipt de hoes er even overheen".

Ja, Willem was ook al tot de conclusie gekomen dat de weg die gevolgd moest worden over de bout leidde, als je zoals hij niet over de speciaal gereedschappen 1966-T, 1969-T, 1982-T, 1999-T, 2186-T, Mr 630-16/7 en MR 630-22/9A beschikt om het hele stuurhuis uit elkaar te nemen.

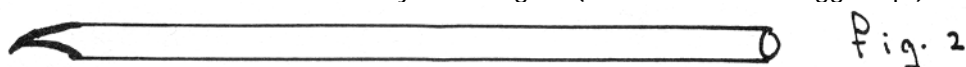
Na enige mislukte pogingen de oude hoes met vingerkracht over de bout te werken, nam Willem telefonisch contact met mij op. Nu is onze (on-) deskundigheid op dit gebied ongeveer even groot, maar morele steun doet je soms je rug rechte.

Dat bleek in dit geval niet voldoende om de DS weer op de weg (en langs de keurmeesters) te krijgen met onberispelijke hoezen. Op een gezamenlijke ATV-middag bundelden we daadwerkelijk onze krachten.

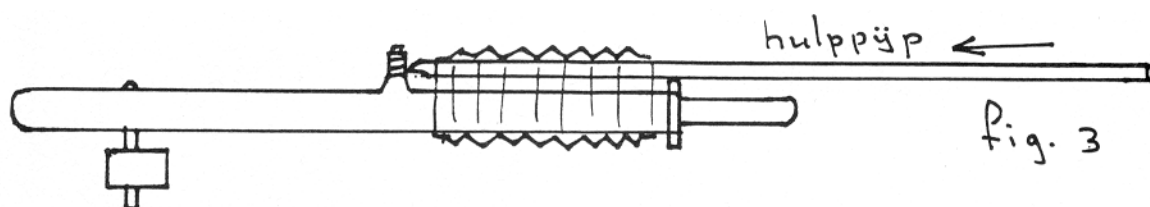
Ruim 2 uur experimenteerden wé zonder succes om de oude hoes met allerlei hulpmateriaal onbeschadigd over de bout te krijgen, tot ons oog viel op een in de garage liggende dikwandige pijp met een lengte van ca. 1 1/2 meter en een diameter van ca. 2 1/2 centimeter. Aan één zijde was deze pijp schuin afgezaagd. (fig. 1).



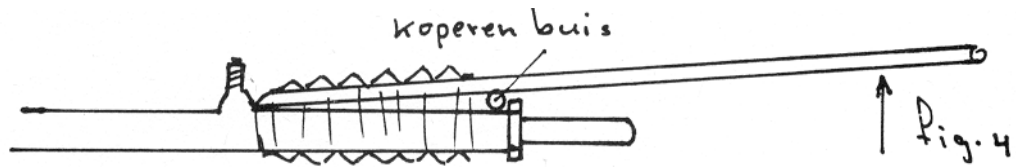
Gelijktijdig werd de geest vaardig over ons. Met een flinke hamer werd het schuine end van de pijp enigszins bol geklopt; punt omlaag, zijden naar binnen, zodat een soort lepelblad ontstond. De randen vijlden we mooi glad. (fig. 2). Een proef met de oude hoes slaagde. Vervolgens de montage van de nieuwe. Daartoe werkten we de hoes op de rechterzijde van het stuurhuis over de verdikkingen van de moer en het aansluitvlak van de hydr. leidingen. (oude hoes eerst weggeknipt).



Hoes en hulppijp goed ingevet met de voorgeschreven soort stuurhuisvet en vervolgens de hulppijp onder de hoes geschoven. (klinkt gemakkelijk!) (fig. 3).

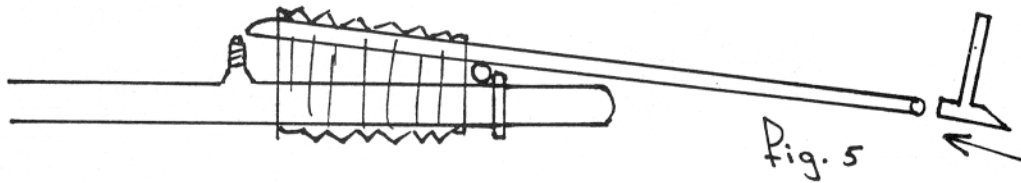


Een eindje koperen waterleidingbuis dwars onder de hulppijp geschoven, steunend tegen de moer. (fig. 4).



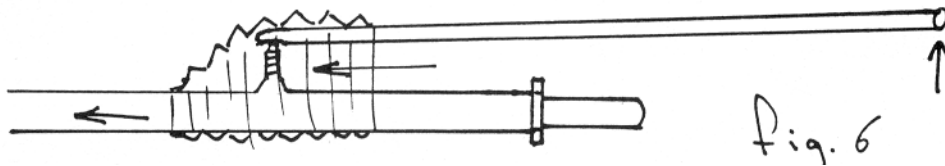
De hulppijp als hefboom gebruikt, met het buisje als steunpunt, door het uiteinde omlaag te duwen tot het lepelvormig eind ter hoogte van de kogelbouttop is. (fig. 5).

Een tik met de hamer tegen de hulppijp brengt de lepel op de bout. De holte van de lepel voorkomt wegglijpen van de bout. De pijp wordt wederom als hefboom gebruikt maar nu met de bout als steunpunt.



Na het omhoog trekken van de hulppijp (de hoes rekt echt zover zonder te scheuren) zoals in fig. 6, gleeed de hoes vlot over de goed ingevette pijp op de bestemde plaats.

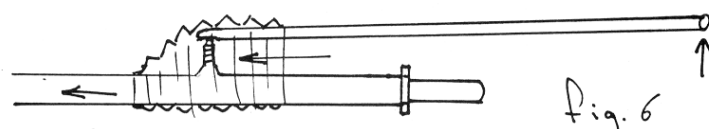
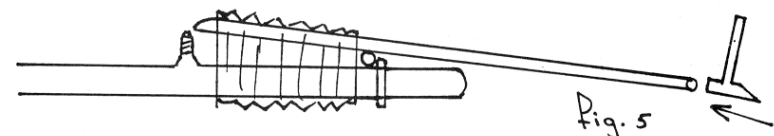
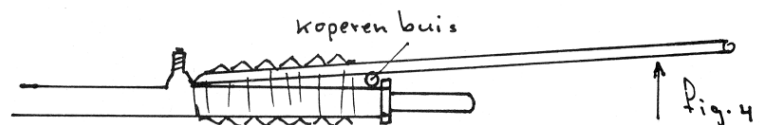
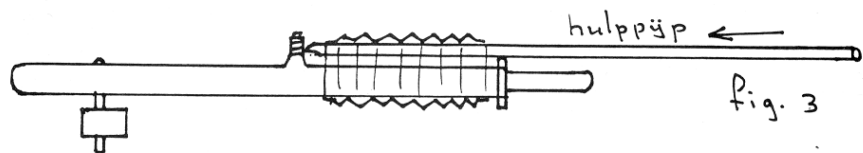
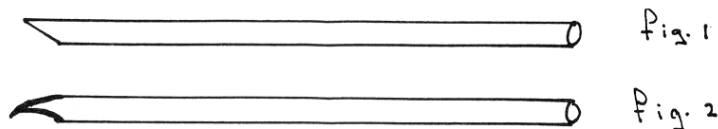
Na ruim 3 uur gezamenlijke geest- en spierkracht was de klus geklaard.



N.B. Let er op dat bij het aandraaien van de moer, het spoorstangjuk evenwijdig ligt aan het stuurhuis, anders moet u net als wij, ten tweede male de trekker + ketelklem hanteren.

Voor vetsoorten, hoes- en stuurhuisafstellingen; zie handboeken 'Revisie' en 'montage's/ 41 demontage's'.

Willem Veensma, Norg. Elzo Rutgers, Assen.



Voor vetsoorten, hoes- en stuurhuisafstelling zie handboeken "revisie" en "montage's/demontages".

# Technische confrontaties

## van Harry Brinkman

Tijdgebrek noopte me de reparatie van de stuurhoes uit te laten voeren door een DS-garagist in het midden van het land. Ik kan u dus geen letterlijk verslag geven van de activiteiten die er bij een dergelijke reparatie moeten worden uitgevoerd; ik heb echter goed opgelet tijdens de reparatie en zal u er deelgenoot maken.

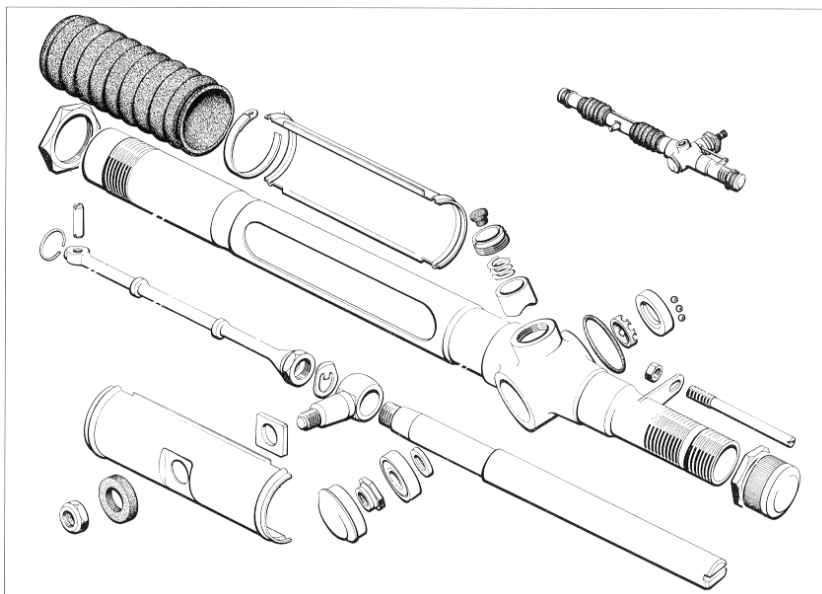
Maak uw borst maar nat. Verwijder de radiator, de ventilatorvin, de ventilatortunnel moet er ook af en in mijn geval de accu plus de accubak, omdat die in bouwjaar 1967 links was gemonteerd. En je moet er echt goed bij kunnen anders wordt het allemaal niks.

Tot nu toe ging alles nog wel vlot. Daarna moet de stuurinrichting eruit, dus het stuurhuis zelf in zijn geheel. Daartoe moet ook het stuur zelf naar boven worden getrokken. Aan de stuurinrichting zelf zit nog een stuk hydraulische leiding. Dat moet ook gedemonteerd worden. De druk hoeft er overigens alleen maar af door de auto in de laagste stand te zetten. Het stuurhuis moet daarna los van de hulpstuurhuisjes. Het wijst zich allemaal zelf.

Eenmaal gedemonteerd houd je het complete stuurhuis over. Neem het uit de auto en leg het op een doek op de werkbank. Snijdt de twee oude stofhoezen door en verwijder ze. Als je toch lekker bezig bent vernieuw dan beide stofhoezen, dat gaat in een en dezelfde moeite door en je hebt jarenlang geen problemen meer. Maak eerst het stuurhuis goed schoon met een doek.

Nu kom je voor het probleem te staan, dat je de meest rechtse hoes over het uitstekende draadeind in het midden moet trekken. De garagist had de oplossing zelf gemaakt. Men neme een stukje pvc buis, zaag dit zodanig schuin af, dat je als het ware een glooiende glijbaan krijgt, die vanaf de basis van het stuurhuis reikt tot aan het uitstekende draadeind.

Met een fikse hoeveelheid "groene zeep" trek je de eerste hoes over het uitstekende eind heen. Ik heb het gezien en het is te doen zonder het hele stuurhuis te demonteren. De tweede hoes gaat veel eenvoudiger omdat je niet over het draadeind heen hoeft. Maak de stofhoezen weer vast met de



tyre-raps of neem grote slangklemmen die je niet te vast aandraait. Beide mogelijkheden werken. Monteer de hele zaak in omgekeerde volgorde terug. Het kan niet fout gaan met de wielstand omdat die maar in een positie te monteren valt. Draai alles weer goed vast (het is tenslotte de stuurinrichting) en zorg ervoor dat je niets overhoudt. Monteer de hydraulische leiding weer en bouw alles weer op. Koelvloeistof er weer in enz.

Ontlucht voor alle zekerheid het hydraulische systeem door de onluchttingsbout (bij bestuurderszijde) bij draaiende motor even los en daarna weer dicht te draaien Een keurig opkomende auto is uw beloning. Duur met twee monteurs circa anderhalf uur in totaal.

De volgende keer ga ik het zelf proberen. Dat is best te doen, je moet het allemaal alleen even weten. Trek er gerust een dag voor uit zo in je onervaren eentje.

Harry Brinkman