



Het A B C voor het afstellen van den V-8 motor.

In gevallen waarbij een afstelling moet worden verricht aan carburateur of een andere verstelling kan het aanbeveling verdienen den cliënt te adviseeren de geheele motor-contrôle en afstelling te laten verrichten. Men moet evenwel er op bedacht zijn, dat sommige eigenaars het U kwalijk zullen nemen als U een dergelijke contrôle zoudt aanbevelen zonder de motorkap b.v. te hebben geopend. Het meest gunstigste oogenblik om het den cliënt aan te bevelen kan zijn als de bougies b.v. zijn gereinigd en beproefd en de motor nog niet correct blijkt te loopen.

Verricht een dergelijke contrôle en afstelling van den V-8 motor zorgvuldig volgens het onderstaande A-B-C en wijk niet van deze volgorde af.

- A** Controleer de batterij en den toestand van de **kabels en verbindingen**.
- B** Verwijder en **reinig** alle **bougies** in een zandblaas-toestel
- C** Stel de opening van de punten op 0,025".
- D** Controleer de compressie van **iedere**n cylinder met behulp van een compressie-meter *). Bij het controleeren moeten **alle** bougies zijn **verwijderd** en moet de gasklep van den carburateur **geheel** geopend staan. Gebruik de starter om den motor te draaien. Met een meter met maximaal-wijzer moet worden gedraaid tot de wijzer niet meer vooruit gaat.
- E** Noteer de compressie van de verschillende cylinders en als er een verschil wordt geconstateerd van meer dan 10 pond moet de proef worden herhaald, echter **nadat** een weinig olie op den zuiger is gedaan, welke men controleert. Als de compressie dan wel goed blijkt te zijn bewijst dit, dat de zuigerveeren niet voldoende afdichten. Blijkt echter, dat ook dan de compressie van die cylinder niet goed is, dan is een doorlatende klep oorzaak van het compressieverlies. **Het is onmogelijk** een motor met **slechte** of **ongelijke** compressie **behoorlijk** af te stellen. Daarom verdient het aanbeveling de compressie te controleeren **alvorens** de cliënt vertrekt, opdat hij dan zijn toestemming tot de grootere reparatie, welke dan noodig blijkt, kan geven.
- F** Verwijder de stroomverdeeler, controleer of de contactpunten nog in goede conditie zijn en stel deze dan af op 0,012" tot 0,014" met den onderbreker op het hoogste punt van de nok. Overtuig U, dat het klemschroefje voor de contactpunten vast zit tijdens deze contrôle. Controleer ook de veerspanning met behulp van den V-108 meter. De veerspanning behoort te zijn tusschen 19 en 22 Engelsche onsen (welke op die schaal zijn aangegeven).
- G** Monteer de stroomverdeeler weer aan den motor.
- H** Monteer de bougies weer, leg echter de kabelschoentjes op de bougies zonder de moertjes er op te draaien.
- I** Start den motor en laat hem stationnair draaien.
- J** Sluit dan met behulp van een schroevendraaier met houten handvat de bougies beurtelings kort. Als de vonk op grooter afstand dan $\frac{1}{16}$ " tusschen bougie en schroevendraaier overspringt, heeft de bougie inwendig een te hoogen weerstand en moet worden vervangen.

*) Als men geen compressiemeter heeft, is een voorloopige contrôle mogelijk met den slinger, waarbij dan de bougies 5-8-3-2 verwijderd moeten worden om de cylinders 1-4-6-7 te controleeren. Om de cylinders 5-8-3-2 te controleeren moeten dan de bougies 1-4-6-7 verwijderd worden en de bougies 5-8-3-2 weer gemonteerd.
Een **goede** contrôle is echter **alleen** mogelijk met den meter ABVY-429.



- K** Controleer tijdens het lopen van den motor hoe ver de vonk tusschen de kabel en den cylinderkop overspringt. Breng daartoe de kabel van de bougie tot zij $\frac{3}{8}$ " van den cylinderkop is verwijderd. De vonk moet dan zonder overslaan overspringen. Als dit goed blijkt te gaan, vervolg dan met punt "L"
- L** Stop den motor en monteer de bougie-moertjes weer.
- M** Span indien noodig de ventilateurriem.
- N** Controleer de waterslangen en verbindingen, of ze niet lekken.
- O** Haal de moeren van het inlaatspruitstuk (tevens klepkastdeksel) aan, en inspecteer of de leidingen naar ruitenwisscher en de stroomverdeeler nergens lekken.
- P** Haal de cylinderkopmoeren aan.
- Q** Tap de bezinkkamer van de benzinepomp af.
- R** Reinig het gaasje van de benzinepomp.
- S** Blaas door de benzineleiding om eventueel vuil te verwijderen.
- T** Tap de bezinkruimte onderaan de carburateur af.
- U** Start den motor. Als de motor binnen 20 seconden start voert de benzinepomp de brandstof goed toe.
- V** Laat den motor behoorlijk warm draaien alvorens de carburateur af te stellen. Tijdens dit warm draaien van den motor wordt gecontroleerd of de remmen niet slepen, de wiellagers geen speling hebben en de voorwielen goed sporen. Dan worden de banden op de juiste spanning gebracht. Deze handelingen behooren te geschieden bij de motor-controle omdat het goede en zuinige loopen van de wagen er erg door wordt beïnvloed. De nog overblijvende tijd alvorens de motor is doorgewarmd kan worden gebruikt om de verlichting te controleren, voor- en achterraut schoon te maken en dergelijke kleinigheden, welke behooren te geschieden alvorens een wagen wordt afgeleverd.
- W** Stel de gasklep van den carburateur zóó af, dat de wagen in de prise (derde versnelling) 8 tot 10 K.M. per uur loopt.
- X** Stel de sproeiernaald nu zoover dicht als mogelijk is zonder dat de snelheid minder wordt (van de model 18 carburateur).
- Y** Beproof de wagen op den weg. Als de motor onder belasting pingelt moet de vacuum-rem versteld worden, echter niet meer dan noodig is om het pingelen te verhelpen. Als de motor niet pingelt met optrekken moet de vacuumrem losser worden gesteld tot de motor begint te pingelen, waarna men de rem net genoeg weer aandraait om het pingelen te voorkomen. In sommige gevallen als de oorspronkelijke afstelling is gewijzigd zal het noodig blijken de afstelling (aan de rechterzijde van de stroomverdeeler) te wijzigen om den motor zoo gunstig mogelijk af te stellen (voor top-prestatie). Een apparaat om de stroomverdeeler af te stellen wordt door de N.V. Industrie en Transport Mij. geleverd, onder No. V-126.
- Z** Rem terwijl de wagen ongeveer 8 tot 10 K.M. per uur loopt een weinig af en geef gelijktijdig iets gas, zorgende dat de snelheid 8 tot 10 K.M. per uur blijft. Rem dan iets sterker af tot iedere explosie afzonderlijk kan worden gevoeld. Dan bemerkt men of alle cylinders krachtig medewerken. Heeft men den motor geheel als boven omschreven afgesteld en slaat de motor toch nog over, dan is dit waarschijnlijk te wijten aan een klep welke blijft hangen, doch welke niet bleef hangen tijdens het controleren van de compressie. Als de compressie alleen minder is als de motor goed warm is, wijst dit op een te geringe speling tusschen klep en klepstoot.