

HANDBOEK

VAN DE

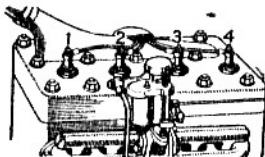
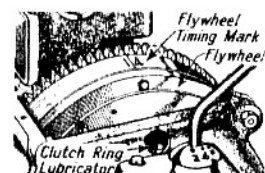
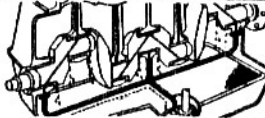
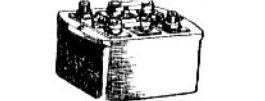
Austin Seven



*Referentienummer
van dit boek.* 1298.

DE AUSTIN MOTOR COMPANY LTD.
LONGBRIDGE - BIRMINGHAM
ENGELAND

AUSTIN SEVEN QUICK CHECK-OVER DATA SHEET

		1939	1938	1937	1936
FIRING ORDER OF CYLINDERS		1 3 4 2	1 3 4 2	1 3 4 2	1 3 4 2
CARBURETTOR SETTING (Zenith V type): Choke Main Compensating Economy Slow running		17 57 50 60	17 57 50 60	17 57 50 60	17 57 50 60
LOCATION OF VALVE-TIMING INDICATION		On flywheel and timing gears	On flywheel and timing gears	On flywheel and timing gears	On flywheel and timing gears
VALVE TIMING: Inlet opens before T.D.C. Inlet closes after B.D.C. Exhaust opens before B.D.C. Exhaust closes after T.D.C.		T.D.C. 40° (3 1/4 in.) 45° (3 3/4 in.) 15° (1 1/4 in.)	T.D.C. 40° (3 1/4 in.) 45° (3 3/4 in.) 15° (1 1/4 in.)	T.D.C. 40° (3 1/4 in.) 45° (3 3/4 in.) 15° (1 1/4 in.)	T.D.C. 40° (3 1/4 in.) 45° (3 3/4 in.) 15° (1 1/4 in.)
(Inch measurements taken on rim of flywheel, 10 1/8 in. in diameter)					
LOCATION OF IGNITION-TIMING INDICATION	As above.	On flywheel	On flywheel	On flywheel	On flywheel
IGNITION TIMING: Maximum advance before T.D.C.		1/4" on flywheel	1/4" on flywheel	1/4" on flywheel	1/4" on flywheel
TAPPET CLEARANCES (HOT): Inlet Exhaust		-.004"	-.004"	-.004"	-.004"
BEST PLUG GAP		-.022"-.025"	-.015"-.018"	-.015"-.018"	-.015"-.018"
DISTRIBUTOR GAP		-.012"	-.012"	-.012"	-.012"
TYRE PRESSURES: Front Rear		22 lb. per sq. in. 22-26 " " " "	22 lb. per sq. in. 22-26 " " " "	22 lb. per sq. in. 22-26 " " " "	22 lb. per sq. in. 22-26 " " " "
TOE-IN OF FRONT WHEELS		Wheels parallel or max. toe-in 1/8"	Wheels parallel or max. toe-in 1/8"	Wheels parallel or max. toe-in 1/8"	Wheels parallel or max. toe-in 1/8"
LENGTH OF FAN BELT		—	—	—	—
OIL PRESSURE (HOT)		2-5 lb. per sq. in.	2-5 lb. per sq. in.	2-5 lb. per sq. in.	2-5 lb. per sq. in.
RECOMMENDED LUBRICANTS		Summer: Patent Castrol XL; Essolube 40; Motorine C; Winter: Patent Castrol XL; Essolube 30; Motorine M;	Adcoildised NP3; Mobiloil A; Double Shell.	Adcoildised NPXX; Mobiloil A; Double Shell.	
ACCUMULATOR VOLTAGE		6	6	6	6
ACCUMULATOR CAPACITY		51 A.H.	51 A.H.	51 A.H.	51 A.H.

Voorwoord

DE aanwijzingen in dit handboek zijn alleen bedoeld om Austin eigenaren te helpen, hun wagens in behoorlijke conditie te houden.

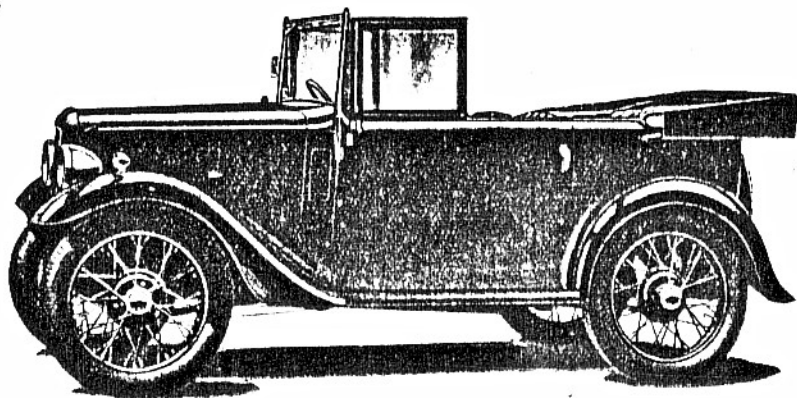
Deze uitgave moet niet beschouwd worden als een volledige handleiding en zij verandert of vergroot in geen enkel opzicht de aansprakelijkheid van de fabrikanten, welke beperkt blijft tot de garantie op den wagen. Waar geen inlichtingen gegeven worden voor een bepaalde nastelling, doet men het beste deze aan een garage toe te vertrouwen. Wanneer de noodzaak tot nastelling van een dergelijken aard zich voordoet, wordt den eigenaar aangeraden, de hulp in te roepen van den plaatselijken Austin vertegenwoordiger. Zoowel de eigenaar als de Agent kunnen zich in verbinding stellen met de Service afdeeling van den Importeur om advies te bekomen zoowel voor het onderhoud van den wagen als voor het nastellen of de wijze van repareren. De hoofdstukken betreffende nastelling zijn in hoofdzaak bedoeld als handleiding voor de service-inrichting, waar de wagen in onderhoud is, terwijl door den eigenaar zelf alle aandacht moet worden gewijd aan de hoofdstukken, betrekking hebbende op het onderhoud.

Een afzonderlijke uitgave bevat lijsten en illustraties van alle onderdeelen. Den eigenaren wordt verzocht deze boekjes te willen benutten in geval van correspondentie.

BELANGRIJK. Zie de speciale paragraaf aan het einde van het boekje, betrekking hebbende op accessoires en uitrusting, welke niet vervaardigd worden door de Austin Motor Company Ltd., voorkomende in de Garantie-bepalingen. Voor het regelen van eventueele garantiegevallen op deze artikelen wende men zich tot den Importeur of tot de Austin Agenten.

INHOUD

	bldz.
ACHTERAS	41
AMPEREMETER	47
BANDEN	28
BATTERIJ	48
BENZINEPOMP	15
BENZINE TOEVOER SYSTEEM	15
BIJSTELLINGEN, algemeene	53
CARBURATEUR	18
" nastellingen	20
" de—van het sportmodel	24
CARROSSERIE, onderhoud	67
DIAGRAM VAN DE ELECTRICHE GELEIDINGEN	52
DYNAMO	45
ELECTRICHE UITRUSTING	45
GEREEDSCHAP	68
KAP	67
KLEPPEN	53
KOELSYSTEEM	34
KOPPELING	40
LAMPEN	44
LUCHTKUSSENS	66
MOTOR, de smering	38
" het starten	8
NAVEN, voor en achter	42-43
ONDERHOUD, dagelijks	13
" wekelijks	13
" maandelijks	14
" periodiek	14
ONTSTEKING, het op tijd stellen	33
" systeem	29
REMMEN, nastellen	57
" smeren van de verbindingen	41
" opnieuw voeren	58
SCHAKELSCHEMA	52
SCHOKBREKERS	61
SMEERMIDDELEN, keuze van de	37
STUURINRICHTING, nastellen	60
" smeren	40
VEEREN	42
VENTILATEUR	42-63
VERBRANDINGSRUIMTE, ontkolen	53
VERSNELLINGSRAK	40
VETSPUIT	36
WAGEN, besturing	10
" eigenschappen	6
" de nieuwe	7
WIELEN	11
ZEKERINGEN	47



De Austin Seven Touring.

DE AUSTIN SEVEN

DE Austin Seven is erkend de beste kleine wagen ter wereld. Hij is ontworpen om in comfort vier personen te vervoeren tot een totaal gewicht van 250 kg.

Er worden zes modellen gemaakt: de luxe saloon, de saloon met vast dak, de cabriolet 4 onder de kap, de touring, de two-seater en de sport-two-seater. De gesloten modellen zijn gelijk van uiterlijk en algemeene uitrusting. Bijzonder goede hoedanigheden zijn de breede deuren met ramen uit een stuk, welke mechanisch opdraaibaar zijn. Nog een voordeel is de groote, onverdeelde voorruit, die ver geopend kan worden en gesloten door een handige afsluiter, gemakkelijk door den bestuurder te bedienen. De touring, waarvan de kap gemakkelijk opgezet kan worden, en waarvan de zijzeilen met de deuren meedraaien, is tegen het slechtste weer bestand.

De beide voorzittingen zijn afzonderlijk verstelbaar, kunnen naar voren geklapt worden en geven gemakkelijk toegang tot de achterzitplaatsen of bagageruimte.

De sportmodellen zijn lage, snelle wagens, kennelijk gebouwd als two-seaters.

De Austin Seven heeft een vier-cylinder watergekoelde motor, synchromesh versnellingen en schuin gesneden tandwielen in de differentieel. Smering geschiedt door eene pomp en de koeling door termosyphon systeem met ventilateur.

De volledige uitrusting omvat elektrische starter, lichtsakelaar, voetschakelaar, gecombineerde lucht—en gasklep, claxon, snelheidsmeter, elektrische ruitenwischer, richtingaanwijzers, schokbrekers, reservewiel met band en nummerplaten. Alle blanke deelen zijn verchromd, behalve de wielkasten, die van roestvrij staal vervaardigd zijn.

De voertrem werkt op de vier wielen, terwijl de handrem alleen op de voorwielen werkt. De Ruby Saloon en Pearl cabriolet zijn uitgerust met 4.00-17 Dunlop banden, de andere modellen met 3.50-19 Dunlop banden.

De Austin Seven is bijzonder geschikt voor besturing door dames. Er is weinig lichaamskracht noodig om den wagen te berijden en om die reden kunnen zij daarmede zonder moeite winkelen, visites afleggen, vergaderingen en andere bijeenkomsten bijwonen of tochtjes en uitstapjes maken overal heen en bij elke weersgesteldheid. Zakenmensen vinden het om dezelfde redenen een uitstekend voertuig en handelsreizigers en anderen, waarvan het beroep meebrengt dat zij vaak vele bezoeken over lange afstanden moeten afleggen, vinden in deze kleine wagen de vervulling van hun behoeften. Bezoeken kunnen worden afgelegd in plaatsen waar treinen, trams, of bussen weinig of niet rijden.

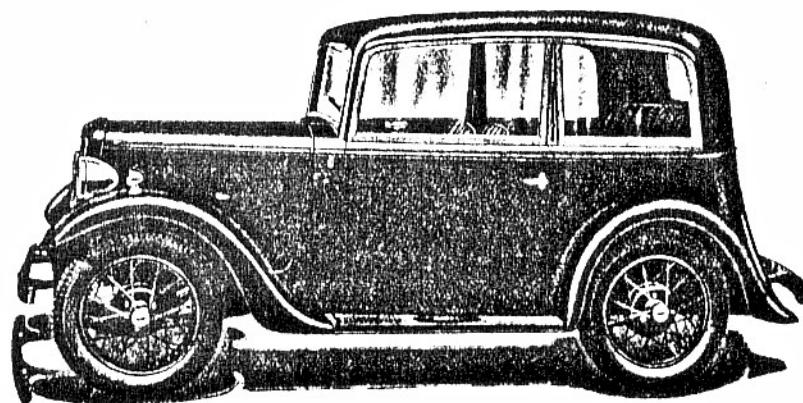
In groote zaken, waar voor noodgevallen steeds een wagen voor direct gebruik gereed moet staan, zooals voor plotselinge ziekte of ongevallen, heeft men voor dat doel een Seven aangeschaft, welke daarbij blijk heeft gegeven voor de meestal korte ritjes verre superieur te zijn boven groote logge wagens, maar bovendien een belangrijke besparing aan tijd en geld te geven.

Daar gemiddeld het benzineverbruik 1 Liter op 16 K.M. is, bedragen de transportkosten minder dan de vrachtprijzen van publieke vervoermiddelen. In het bijzonder in dit opzicht is de Austin Seven zonder weerga.

Zijn snelheid, zuinigheid, betrouwbaarheid en rijkwaliteiten worden eenstemmig erkend.

Duizenden automobilisten hebben hun eerste ervaringen met een Seven opgedaan, en nog duizenden na hen zullen hun voorbeeld volgen.

Na tien jaren van zwaar gebruik onder alle omstandigheden met succes te hebben doorstaan, is de Austin Seven thans de algemeen erkende favoriet, waarvan de uitstekende kwaliteiten internationaal worden gewaardeerd.



De Austin Seven Saloon de Luxe.

VOORNAAMSTE EIGENSCHAPPEN

- AFMETINGEN** - - - De afmetingen van de modellen verschillen onderling. Maximum lengte 3.26 M, breedte 1.32 M, hoogte 1.60 M, wielbasis 2.057 M, spoorbreedte der voorwielen 1.016 M, achterwielen 1.092 M, ruimte van den grond—hoog chassis 196 mm, laag chassis 162 mm.
- MOTOR** - - - - Viercilinder, watergekoeld, afneembare cilinderkop. Boring 56 mm, slag 76 mm, cilinderinhoud 747,5 cm³, formule P.K. 7.8, Rem P.K. 13½ by 3000 toeren.
Ontsteking: batterij.
Oliecirculatie: pomp.
Koeling: Thermosyphon met ventilateur.
Krukas op kogellagers voor en rollagers achter.
- STARTER** - - - - Electrisch.
- KOPPELING** - - - Enkelvoudige plaat.
- VERSNELINGSBAK** Vier versnellingen vooruit en een achteruit; tweede, derde en vierde versnelling synchromesh, waardoor snel, geruischloos en zeker overgeschakeld kan worden. De eerste versnelling is zeer laag en kan gebruikt worden bij het wegrijden met een volle lading of tegen een helling, of bij het manoeuvreren met den wagen in een lastige plaats. De overbrengingsverhoudingen van motor tot achterwielen zijn 22.94, 13.85, 8.73 en 5.25 op l resp. Alle assen loopen op kogellagers.
- ACHTERAS** - - - - Driekwart zwevend, met differentieel en torsiebuis. Alle assen op kogellagers en druklagers. Spiraalvormige tandwielen in differentieel.
- VEEREN** - - - - Voor een halfelliptische dwarsveer.
Achter kwartelliptische langsveeren.
Schokbrekers voor en achter.
- STUURINRICHTING** Worm—en wormwieltype, nastelbaar.
- VOORAS** - - - - Gesmeed, I profiel.
- REMMEN** - - - - Op de vier wielen, gemakkelijk nastelbaar. Hand-en voetrem werken onafhankelijk van elkaar; de voetrem op de vier wielen de handrem op de voorwielen.
- WIELEN** - - - - Speciale afneembare draadspaakwielen. Reservewiel met band. Op gesloten wagens en cabriolets 4.00 x 17 of 4.00 x 18; andere modellen 3.50 x 19 Dunlop banden.
- BEDIENING** - - - Versnellingshandle op kogelgewricht en handremhandle in het midden geplaatst. Voetschakelaar voor het dimmen. Gaspedaal.
- BENZINESYSTEEM** Tank achter aan den wagen gemonteerd; inhoud 22 L. Toevoer naar carburateur door middel van pomp.
- VERLICHTING** - - - Dynamo door tandwielen aangedreven; 6 volts battery. Diminrichting voor de koplampen.
- CARROSSERIE** - - - Twee afzonderlijke zittingen met luchtkussens voor; opklapbaar om ruim toegang te geven tot de achterzittingen, welke op twee volwassenen of drie kinderen berekend is.
Ruime gereedschapsbergplaats onder motorkap.
Reservewiel met band in afgesloten ruimte aan de achterzijde. Het touringmodel heeft een kap, met de portieren meedraaiende zijzeilen en een voorruit uit een stuk.
Claxon, snelheidsmeter, richtingaanwijzers, ruitenwissers, binnenspiegel.

AFWERKING EN MATERIAAL - Austin kwaliteit.

DE NIEUWE WAGEN

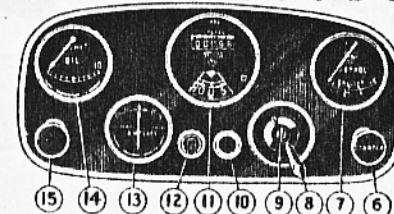
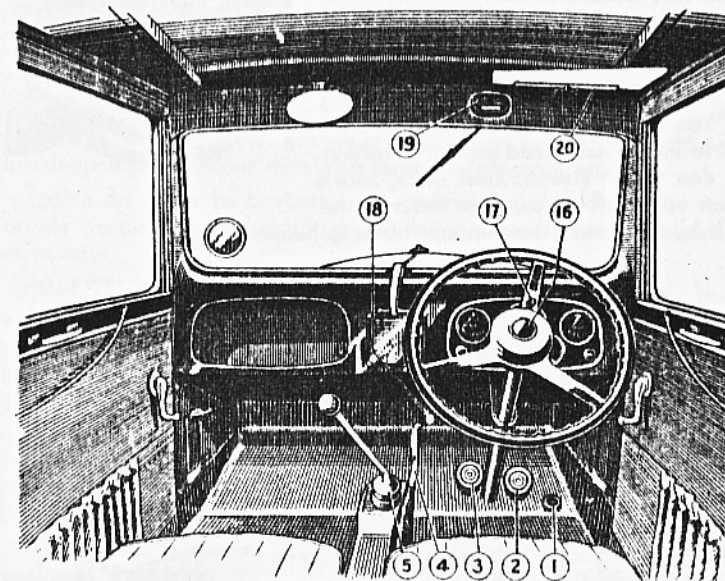
INDIEN U NIET BEKEND IS MET AUSTIN WAGENS, VERDIJNT HET AANBEVELING DIT HANDBOEKJE ZORGVULDIG TE LEZEN.

INSPECTEER den nieuwen wagen geheel om te zien, of alles in orde is. Controleer het gereedschap volgens de lijst op bladz 68.

Controleer voor het rijden of de wagen gevuld is met benzine en water, of motor en versnellingsbak voldoende olie hebben en of de batterij gevuld is met de juiste hoeveelheid zuur. Zie de hoofdstukken betreffende smering en elektrische uitrusting.

Wagens, die rijdende afgeleverd worden, zijn gereed voor bedrijf; wagens die per spoor of boot vervoerd zijn, kunnen een motor hebben, die moeilijk aanslaat, doordat de olie aan de zuigers kleverig is geworden. Wat benzine in de cylinders gespoten, zal ze weer gemakkelijk doen loopen. Verwijder de bougies, giet een vingerhoedje benzine in de cylinders, wacht een minuut, monteer de bougies weer en draai de motor eenige malen met de slinger.

Wagens die over zee verzonden worden, bevatten geen olie, benzine en water; ook de batterij is leeg en niet geladen.



Het Instrumentbord.

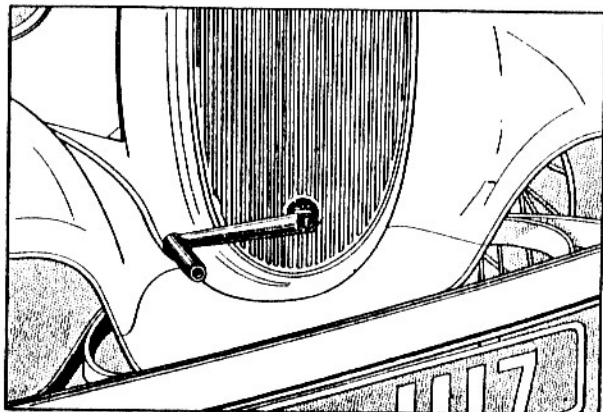
- | | | |
|-----------------------|-----------------------|---|
| 1. Gaspedaal | 9. Contactsleuteltje | 17. Richtingaanwijzer-schakelaar |
| 2. Rempedaal | 10. Controlelampe | 18. Dimschakelaar |
| 3. Koppellingspedaal | 11. Kilometer teller | 19. Ruitenwischer-schakelaar |
| 4. Handremhandle | 12. Dashbordlampe | 20. Zonnenscherm (Alleen bij Saloon de luxe en Cabriolet) |
| 5. Versnellingshandle | 13. Ampèremeter | |
| 6. Starter trekknop | 14. Oledrukmeter | |
| 7. Benzine meter | 15. Lucht- en gasknop | |
| 8. Lichtschakelaar | 16. Claxonknop | |

HET STARTEN VAN DEN MOTOR.

Overtuig U ervan, dat het versnellingshandle in vrijloop staat en dat de handrem aangetrokken is.

Draai de motor eenige malen met den slinger om te zien, of de krukas vrij loopt (de slinger voor het draaien flink tegen de moer op de krukas aanduwen). Het contactsleuteltje moet naar rechts gedraaid worden om de ontsteking aan te zetten en de lichtschakelaar moet gedraaid worden op "Summer Half Charge" of "Winter Full Charge". Trek de luchtknop op het dashboard uit teneinde de luchtpassage naar de carburateur af te sluiten en trek de starterknop uit om de starter in werking te stellen. **Laat vooral de luchtklep weer los zodra de motor loopt.** Laat de motor direct na het starten niet te hard draaien, aangezien het eenigen tijd duurt voor de olie in circulatie is en de verschillende lagers smeert.

Wanneer de motor loopt, mag de slinger niet recht naar beneden hangen, doch moet in horizontale stand geplaatst worden, voor den wagen staande naar links, zooals te zien op de afbeelding. In dezen stand wordt hij door een klauw op zijn plaats gehouden.



Laat nimmer het contact van de ontsteking aanstaan, wanneer de motor niet loopt. Het contrôle-lampje op het dashboard zal er U aan herinneren.

WANNEER HET STARTEN MOEILYK GAAT.

Moelijkheden met het starten kunnen veroorzaakt worden zoowel door te veel als te weinig benzine in de cylinders te zuigen. Wanneer gestart wordt met bijna gesloten smoorklep, wordt een groote zuigkracht uitgeoefend op de stationnaire sproeier, waardoor de carburateur veel benzine aanzuigt. Als benzine door de carburateur aangezogen wordt, kan dit gewoonlijk worden gehoord. Als de motor niet start en de carburateur loopt over, is het bijna zeker dat het mengsel te rijk is. De smoorklep moet dan half geopend worden om de zuiging te verminderen. Na het aanslaan zal de motor dan te hard loopen; de gasklep moet dan bijna geheel gesloten worden. Als de motor niet aanslaat, sluit dan het gas geheel af en probeer opnieuw. Wanneer de motor weigert te starten na gestopt te hebben in warm weer, is de oorzaak hiervan eerder te zoeken in een te rijk dan in een te arm mengsel; daarom moet de motor alleen afgezet worden wanneer de gasklep dicht is. Sla de motor opnieuw aan met gesloten gasklep.

Wanneer de starter de motor niet gemakkelijk ronddraait, moet het koppelpedaal ingedrukt worden voor men de ontsteking aanzet. Dit vermindert de belasting en helpt de starter om de motor sneller te draaien.

Indien de wagen geruimen tijd heeft stilgestaan, kan het starten vergemakkelijkt worden door gebruikte maken van het handpompje aan de benzinepomp, waardoor de vlotterkamer volgepompt wordt.

Indien de motor na bovenstaande maatregelen nog weigert te starten, zal de oorzaak waarschijnlijk te vinden zijn in foutieve ontsteking of carburatie.

ONTSTEKING. Onderzoek eerst de draden en zie of de bougies wel juist verbonden zijn. Controleer daarna de afstand van de bougiepunten door middel van het dikke einde van het voelertje, dat zich in de gereedschapstas bevindt. Wanneer de punten vuil zijn, moeten deze gereinigd worden voor de bougies weer worden ingezet.

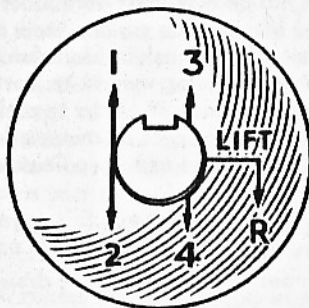
CARBURATIE. De stationnaire sproeier of de hoofdsproeier kunnen verstopt zijn. Blaas ze door met de bandenpomp, doch gebruik voor het reinigen nimmer metaal draad of een ander metalen voorwerp. Dit is schadelijk voor de sproeiers.

Gedurende de eerste 500 km mag de motor nimmer met groote snelheid draaien.

DE BEDIENING VAN DEN WAGEN

DE voorzittingen van de Austin Seven zijn verstelbaar; door hiervan gebruik te maken, vergroot men het comfort.

HET OVERSCHAKELLEN.



Om de eerste versnelling in te schakelen, moet het koppelpedaal ingedrukt worden en het versnellings-handle in den stand voor de eerste versnelling geschakeld worden.

Het kan soms gebeuren, dat bij het op laten komen van de koppeling de wagen toch niet in beweging komt. De oorzaak hiervan is, dat de ingrijping van de tandwielen niet volkomen tot stand is gebracht. Druk daarom het koppelpedaal weer in, waarna zal blijken dat het versnellings-handle nog

verder geschoven kan worden zonder eenige kracht te gebruiken.

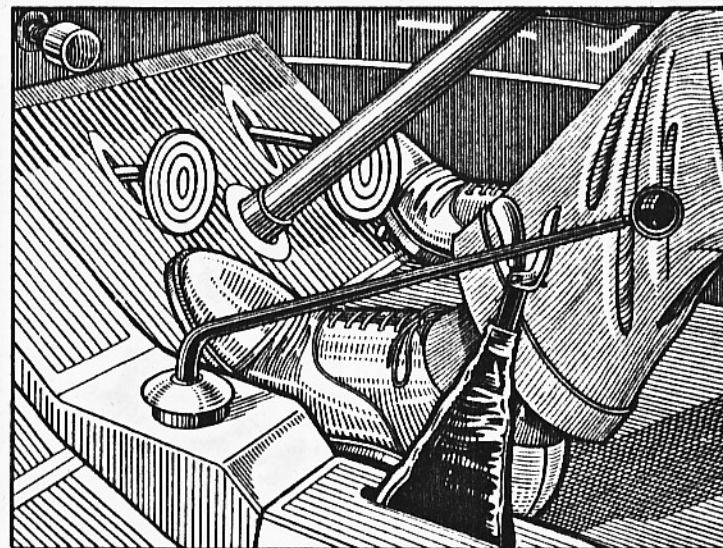
Accelereer na het schakelen in de eerste versnelling tot ongeveer 12 à 13 KM, ontkoppel en breng het versnellings-handle door de neutrale stand in de tweede versnelling; laat daarna het koppelpedaal opkomen.

Bij het overschakelen van de tweede naar de derde versnelling moet een gelijke handeling verricht worden. Accelereer tot ongeveer 30 KM, ontkoppel, laat gaspedaal los en schakel van 2 naar 3.

Om over te schakelen van de derde naar de vierde versnelling, ontkoppelen, gaspedaal loslaten en overschakelen. Het terugschakelen van 4 naar 3 gaat gemakkelijker indien men bij het schakelen gas blijft geven.

Bij het rijden in heuvelachtig terrein moet steeds bijtijds teruggeschakeld worden; laat de motor niet te zwaar moeten trekken. U kunt niet snel optrekken na het terugschakelen, wanneer de wagen reeds bijna tot stilstand is gekomen. Blijf niet bergopwaarts rijden in de hoogste versnelling, wanneer de snelheid tot minder dan 20 KM per uur terugloopt, doch schakel dan een lagere versnelling in. Wanneer de wagen achteruit gereden is in de "Achteruit," wacht dan tot hij stilstaat alvorens een voorwaartsche versnelling in te schakelen. Schakel ook niet de "achteruit" in, wanneer de wagen nog vooruit rijdt, daar aanzienlijke schade aan de tandwielen daarvan het gevolg zou zijn.

Houdt de voet niet op het koppelpedaal, behalve in druk verkeer. Ook dan echter mag door den voet geen druk op het pedaal uitgeoefend worden. Het slippen van de koppeling, wat daardoor veroorzaakt wordt, zal de koppeling heet doen worden en spoedig verslijten.



Bij het afdalen van een lange helling of vóór het nemen van een steile afdaling moet in een van de lagere versnellingen geschakeld worden en daarop gereden worden zonder gas te geven. Op deze wijze zal de motor de snelheid van den wagen afremmen. Bij het gebruik van de remmen moet de koppeling ingeschakeld blijven en alleen op het laatste moment, voor de wagen tot stilstand komt, moet ontkoppeld worden.

HET VERWISSELEN VAN EEN WIEL

WANNEER het door een lekke band of andere oorzaak noodig is een wiel te verwisselen, moet allereerst de handrem flink worden aangetrokken. Het reservewiel moet van achter den wagen gehaald worden en voor het monteren de bandenspanning worden gecontroleerd en zoo nodig de band bijgepompt. De juiste spanning bedraagt 20 lbs. voor de voorwielen en 24 lbs. voor de achterwielen.

Het is hierbij van belang dat de wagen op vlakken grond staat. Met de wielsleutel moeten de drie moeren (A) van het wiel iets losgeschroefd worden, juist zooveel dat zij later gemakkelijk losdraaien. Daarna wordt het wiel opgecrickt.

Bij een achterwiel moet de crick ongeveer in het midden van de achterveer tusschen de twee veerstroppen geplaatst worden. Indien de wagen onvermijdelijk op ongelijken grond staat, is het raadzaam iets onder de crick te leggen, zoodat deze hooger kan heffen.

Wanneer een voorwiel verwisseld moet worden, moeten eerst de drie wielmoeren (A) iets losgedraaid worden met de wielsleutel. Plaats de crick onder de vooras in de nabijheid van, maar niet onder de groote moer aan het einde.

Het crickhandle bestaat uit twee delen; het bovenste deel past in het onderste door middel van een vierkant buisje (B) en wordt op zijn plaats gehouden door een veerend kogeltje.

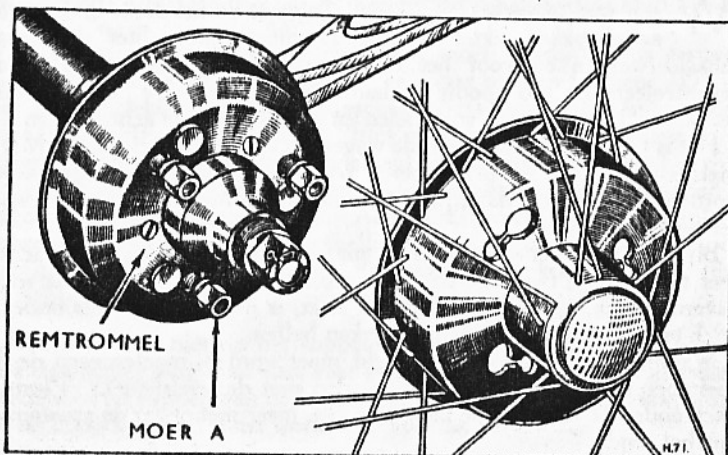
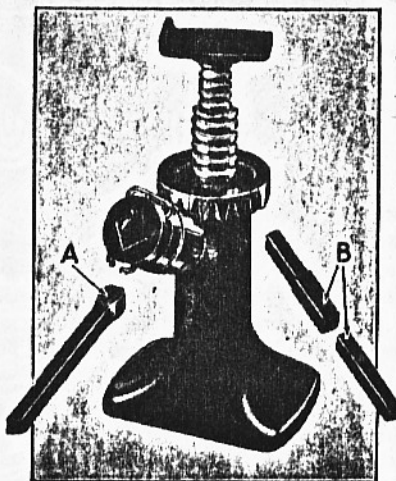
Het einde (A) van het crickhandle moet stevig in het gat van de crick gedrukt worden, waarna een veer het uitschieten bij het gebruik belet.

De crick moet vooraf op ongeveer de juiste hoogte worden gesteld door de kop met de hand te draaien.

Teneinde het wiel van de naaf los te maken, moeten de drie moeren (A) door middel van de wielsleutel losgedraaid worden; het is niet nodig ze geheel uit te draaien. Trek nu het wiel ongeveer een halve centimeter naar buiten en draai het iets naar links, zoodat het groote gat over de wielmoer passeeren kan. Het wiel kan nu van de naaf genomen worden.

Let er op bij het weder monteren, dat de groote gaten in het wiel midden behoorlijk op hun pennen zitten en schroef dan de wielmoeren vast, ieder om de beurt eenige slagen tot zij alle stevig vast zitten.

Als bij het demonteer van een wiel voor de eerste keer zich moeilijkheden voordoen, is het beter de wielmoeren geheel af te schroeven. Veeg de buitenkant van de remtrommel en de binnenkant van de wielnaaf af met een doekje gedrenkt in olie; dit zal het demonteer een volgende keer gemakkelijker doen geschieden.



PERIODIEKE ONDERHOUDS-MAATREGELEN

Op deze en de volgende bladzijden is een overzichtelijk uittreksel van alle voorzieningen; in dit boekje beschreven. Het dagelijksche, wekelijksche en maandelijksche onderhoud is gebaseerd op de veronderstelling dat per week niet meer dan 500 kilometers wordt afgelegd.

Het onderhoud "van tijd tot tijd" moet niet verwaarloosd worden als men wenscht dat de wagen zuinig en bevredigend blijft loopen. Raadpleeg de smeerkarta bij het opvolgen van onderstaande voorzieningen.

Nadat de wagen eenige dagen geloopt heeft, moeten alle moeren, speciaal de cilinderkopmoeren, vastgetrokken worden. Deze kunnen iets los gaan zitten door de opgewekte warmte; wanneer echter deze voorziening geschied is, zullen zoowel de cilinderkopbouten als de cilinderkop bestand zijn tegen lekkage en compressieverlies.

DAGELIJKS ONDERHOUD.

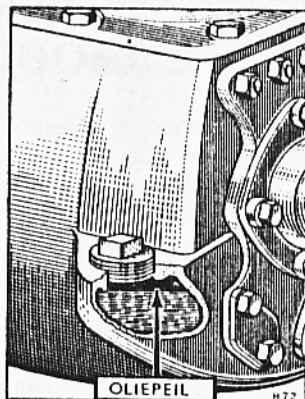
1. Controleer het water in de radiator en vul bij tot ongeveer vijf centimeter van den bovenkant.
2. Controleer het oliepeil van het carter en vul zoo nodig bij. Het peilstokje geeft het juiste peil aan.
3. Controleer de benzinestand en vul zoo nodig bij. Zorg er voor, niet te veel bij te vullen in de tank, welke 22 liter, kan bevatten.

WEKELIJKS ONDERHOUD.

1. Smeer met de vetspuit :
Voorveerbouten (4).
Achterveerbouten (2).
Fuseepennen (2).
Spoorstang (2).
Voorremkabels (2).
2. Olie met de oliekan :
Koppelingsdrukklager (zeer weinig).
Stuurstangverbindingen (2).
3. Controleer de hand—en voetrem en stel ze zoo nodig bij.
4. Controleer de bandenspanning en onderzoek het loopvlak op beschadigingen.

MAANDELIJKS ONDERHOUD.

1. Controleer het oliepeil in de versnellingsbak, welke ongeveer 0.9 Liter motorolie moet bevatten.
2. Vul de achteras bij met Mobiloil C, Castrol D, Shell Spirax Gear Oil of Jaba Oil C; gebruik voor het vullen de speciale aansluiting op de vetspuiter.
3. Smeer alle naven zooals verderop beschreven is.
4. Vul het stuurhuis bij door de nippel met de olie onder 2 genoemd.
5. Olie de verbindingen van hand—en voetrem en de bedieningsorganen van den motor.
6. Controleer de batterij en zie of de klemmen vast zitten.
7. Smeer de ventilateurs met Mobilgrease No. 4.
8. Smeer de verdeelers met een paar druppels olie.
9. Smeer het voorste einde van de torsiebuis met Mobilgrease No. 4.
10. Smeer het van spiebanen voorziene einde van de cardanas met Mobilgrease No. 4.



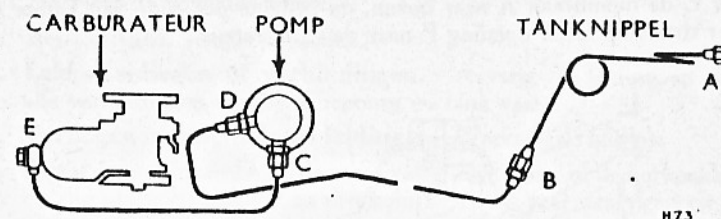
ONDERHOUD VAN TIJD TOT TIJD.

Controleer alle bouten en moeren, zooals veerstroppen, cilinderkop-bouten, wielmoeren (deze drie speciaal wanneer de wagen nieuw is); controleer alle andere onderdeelen, zooals stuurverbindingen, de bevestiging van de driehoeksstang onder de versnellingsbak, en de torsiebuis; wanneer deze punten overgeslagen worden, kunnen kostbare reparaties en lang buiten bedrijf zijn van den wagen daarvan het gevolg zijn.

Reinig het benzinefilter en de vlotterkamerzeef, alsmede de zeef van het oliecarter bij het ververschen van olie; reinig ook de oliepassages in het motorcarter. Tap de olie uit de versnellingsbak af en vul met nieuwe (ongeveer 0.9 Liter inhoud).

Spoel de radiator door. Reinig de verdeeler en de onderbrekerpunten en stel deze bij; reinig de collector van dynamo en startmotor. Reinig de schokbrekers. Ontkool de motor, slijp de kleppen, stel de klepstooters en de ventilateurriem bij. Controleer de toesporing. Zie de volgende bladzijden voor de bijzonderheden betreffende dit onderhoud.

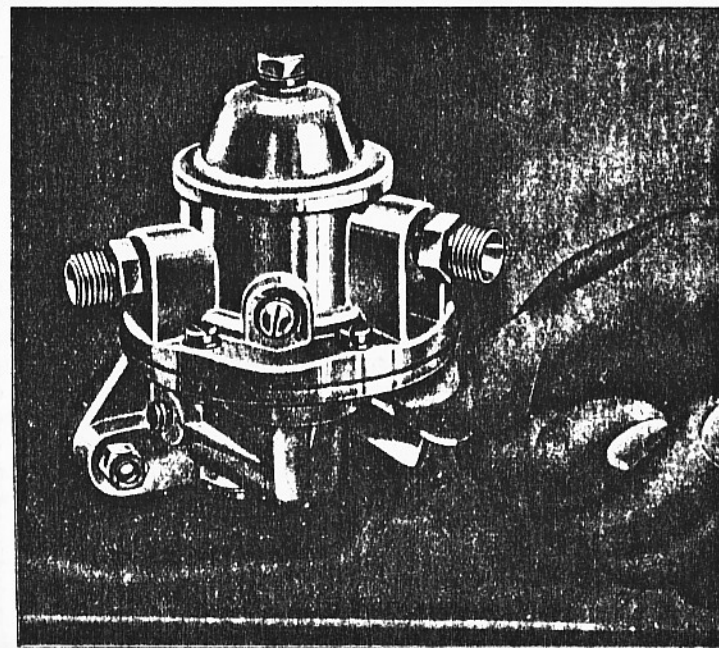
HET BENZINE-SYSTEEM



DE BENZINEPOMP.

DE WERKING.

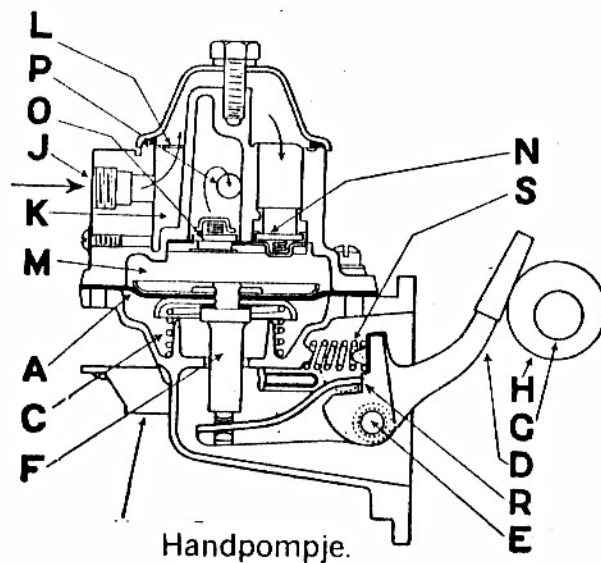
De benzine wordt van de tank achteraan gezogen door middel van een benzinepomp, die de brandstof in de juiste hoeveelheid welke de carbureteur noodig heeft, aflevert, niet meer en niet minder. Een automatisch mechanisme regelt deze handeling nauwkeurig.



Het Handpompje van De Benzinepomp.

Door de draaiende nokas C brengt de excentriek H de tuimelaar D omhoog, die scharniert bij E en die de stang F omlaag trekt met het diafragma (membraan) A tegen de drukveer C, waardoor een luchtledig wordt veroorzaakt in de pompkamer M.

De benzine van de tank komt binnen bij J in de neerslagkamer K en door filter L en zuigklep N in de pompkamer M. Bij de terugslag duwt veer C de membraan A naar boven, de benzine persende van kamer M door drukklep C en opening P naar de carburateur.



Wanneer de vlotterkamer gevuld is, zal de vlotter de inlaatklep afsluiten en zodoende een druk scheppen in de pompkamer M. Deze druk zal de membraan A omlaag houden tegen de drukveer C en dit zal zoo blijven tot de carburateur opnieuw brandstof nodig heeft en de klep opent. De tuimelaar D is tweeledig; het deel aan de buitenzijde stelt het deel aan de binnenzijde in werking bij R, door welke onderbreking de beweging van de excentriek opgenomen kan worden wanneer geen brandstof benodigd is.

De veer S dient uitsluitend om de tuimelaar D in voortdurend contact te houden met de excentriek H, tencinde de werking geruischloos te doen zijn.

AANWIJZINGEN VOOR SERVICE.

Service voor A.C. benzinepompen is verkrijgbaar bij officiële A.C. Service Stations, den Importeur en de Austin agenten, die voorzien zijn van onderdeelen en gereedschappen om alle typen van pompen te repareren. Enkele voorzieningen aan de benzinepomp kunnen geschieden zonder behulp van deze Service Stations, zooals onderstaandaangegeven. Soms wordt eene fout geweten aan de benzinepomp, terwijl de oorzaak elders schuilt. De oorzaken van eene storing moeten zorgvuldig onderzocht worden om noodelooze vervanging van de benzinepomp te vermijden.

GEBREK AAN BRANDSTOF IN DE CARBURATEUR.

Controleer de volgende punten.

1. **Benzinetank leeg.**—Bijvullen.
2. **Lekke leidingen of verbindingen.**—Vervang de leiding en draai alle verbindingen aan benzinepomp en tank vast.
3. **Verbogen of beschadigde leidingen.**—Vervang de leiding.
4. **Filterdeksel los.**—Draai de moer vast; controleer of de kurkpakking op zijn plaats en vlak ligt en niet gebroken of te veel samengeperst is.
5. **Vervuild filtergaas.**—Neem het deksel af en reinig het filtergaas. Controleer of de filter goed op zijn plaats is en de kurkpakking goed op zijn zitting en of de fiber ring onder de schroef aanwezig is.

LEKKAGE VAN BENZINE AAN DEN RAND VAN DE MEMBRAAN.

Losse schroeven van het deksel.—Draai de schroeven om beurten goed vast. **WAARSCHUWING:** Demonteer het pomplichaam niet.

Soms lijkt het of er een lek aan de membraan is, terwijl in werkelijkheid een van de verbindingen lek is, waardoor de benzine over de pomp naar de membraanflens loopt en den schijn wekt dat daar zich lekkage bevindt.

OVERLOOPEN VAN DE CARBURATEUR.

Vlotternaald sluit niet goed af.—Controleer of de carburateur goed afgesteld is en reinig de vlotterkamer grondig.

BELANGRIJK.—Tracht niet de benzinepomp verder te demonteeran dan boven aangegeven, daar bij het weder monteren van de pomp beslist een speciaal gereedschap noodig is. Wanneer bovenstaande middelen niet helpen, zende men de pomp naar het naaste A.C. Service Station of monteere een nieuwe pomp.

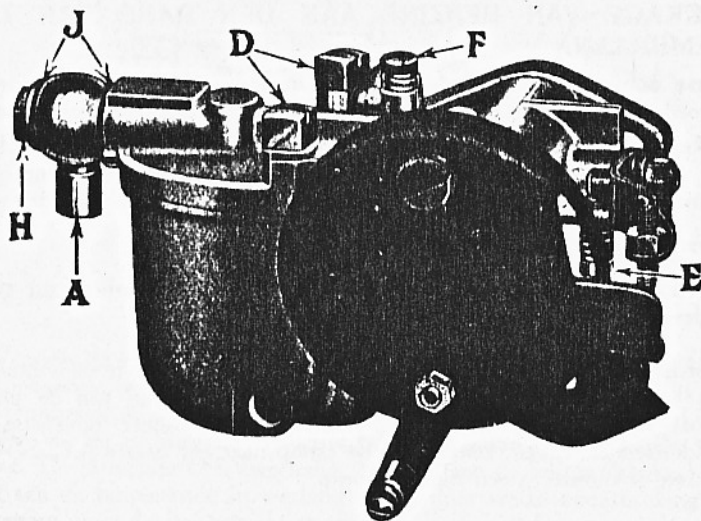


DE ZENITH CARBURATEUR "V" TYPE

VERKORTE BESCHRIJVING VAN DE WERKING.

VAN de tank gaat de benzine via de pomp door de nippel A, het filter en langs de vlotternaald naar de vlotterkamer. De benzine stijgt tot een van te voren bepaalde hoogte, waarbij de vlotter de vlotternaald tegen zijn zetel drukt en daardoor de toevoer afsluit.

In de vlotterkamer bevinden zich de hoofdsproeier 1 (zie afbeelding), de hulpsproeier 2, de hulpkamer 3 en de stationaire sproeier 4. De benzine zal ook stijgen in de hoofd—en hulpsproeiers en in de hulpkamer.



- | | | |
|-----------------------|--------------------------|---------------------------|
| A—Benzineleiding. | E—Stopschroef. | H—Bevestiging benzinelei- |
| D—Bevestigingsbouten. | F—Luchtregelingsschroef. | ding. |
| | | J—Pakkingen. |

Van de sproeiers loopt de benzine door twee aparte kanalen naar een gemeenschappelijk kanaal in de mengkamer 5, welke aan de vlotterkamer bevestigd is.

De benzine in de hulpkamer is in directe verbinding met de lucht en met de mengkamer. Zodoende is alle benzine van de sproeiers en de hulpkamer nu samengetrokken in een kanaal in de mengkamer. Dit kanaal loopt uit in een tuit, die in de zuigbuis uitmondt.

HET STARTEN.

Om met een kouden motor gemakkelijk te starten, moet de gecombineerde gas—en luchtknop teruggaan tot de eerste inkeping, waardoor de luchtklep slechts gedeeltelijk wordt afgesloten. Als het contact dan aangezet wordt, zal bij het starten de motor dadelijk aanslaan en blijven lopen.

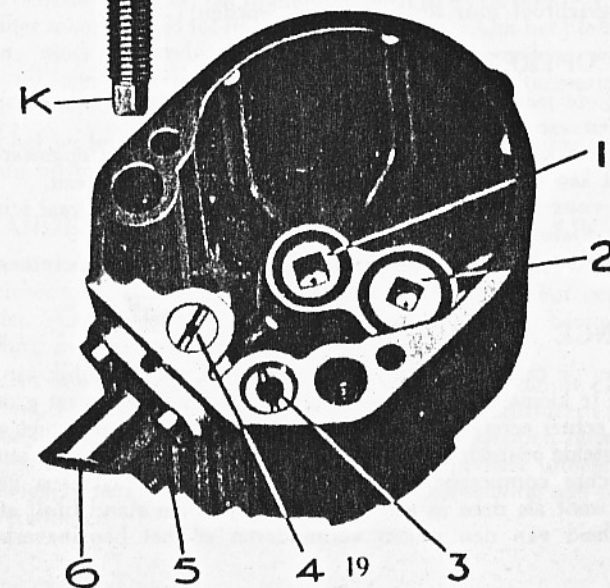
Het is juist om gedurende korten tijd met de knop in de eerste inkeping te rijden; dit maakt het gasmengsel tijdelijk rijker en maakt optrekken met kouden motor gemakkelijker. Zoodra de motor warmer wordt, kan men de knop terugzetten tot de tweede inkeping en na eenige minuten, als de motor voldoende warm geworden is, deze geheel induwen.

Moeilijkheden kunnen ontstaan, wanneer de luchtklep niet geheel sluit. In dat geval moet de chokekabel nagezien en zoo noodig ingekort worden. Een verstopte stationaire sproeier kan ook last geven, deze moet dan losgeschroefd en zorgvuldig gereinigd worden.

Moeite met het starten kan ook veroorzaakt worden, wanneer de gasklep niet voldoende open gaat als de chokeknop in de eerste inkeping staat. In dat geval moet de schroef E iets naar rechts gedraaid worden, waardoor de gasklep wijder open gaat.

Wanneer het gasmengsel voor stationnair draaien te arm is, dan kan dit ook het starten bemoeilijken. De reguleerschroef F moet dan naar rechts gedraaid worden om het gasmengsel voor starten en stationnair lopen rijker te maken, echter niet te veel, want wanneer het mengsel te rijk is, zal de motor gaan jagen en slecht stationnair lopen wanneer de motor warm is.

- | | |
|--|-------------------------|
| D—Bevestigingsbout. | |
| K—Vierkant gedeelte om sproeiers los te schroeven. | |
| 1—Hoofdsproeier. | 2—Hulpsproeier. |
| 3—Hulpkamer. | 4—Stationaire sproeier. |
| 5—Mengkamer. | 6—Tuit. |



HET AFSTELLEN.

De carburateur wordt afgeleverd met de afstelling die proefondervindelijk de beste is gebleken. Bij gevolg is zeer weinig nastellen noodig. De eigenaar zal ondervinden dat de carburateur het beste werkt, als de diverse schroeven alleen versteld worden bij absolute noodzaak.

Wanneer het raadzaam is de afstelling te wijzigen (nadat een nieuwe wagen ingelopen is, is een andere afstelling voor stationnair lopen soms gewenscht), of wanneer de carburateur gereinigd moet worden, behoort als volgt te worden gehandeld.

REGELEN VAN HET STATIONNAIR LOOPEN.

Het stationnair lopen wordt geregeld door de stelschroef E en de luchtreguleerschroef F.

De stelschroef E bepaalt de snelheid van het stationnair lopen door de gasklep meer of minder te sluiten. Om iets sneller stationnair te laten lopen, moet de stelschroef naar rechts gedraaid worden, om minder snel te doen lopen naar links.

DE SAMENSTELLING VAN HET GASMENGSEL VOOR STATIONNAIR LOOPEN.

De rijkheid van het gasmengsel voor stationnair lopen wordt geregeld door de luchtreguleerschroef E. Indien de motor weigert om stationnair te blijven lopen of afslaat bij het remmen of snelheid verminderen, is dit een teken dat het gasmengsel te arm is. Om hierin verbetering te brengen, moet het gasmengsel rijker gemaakt worden door de luchtregelingschroef naar rechts te draaien. Indien de motor bij stationnair draaien gaat jagen, is dit een teken dat het mengsel te rijk is en moet de luchtregelingschroef naar links gedraaid worden.

SLECHT OPTREKKEN.

In het koude jaargetijde kan dit een gevolg zijn van niet voldoende warm worden van de motor.

Als het optrekken slecht is in weerwil van een volkomen opgewarmde motor, moet aan de volgende punten aandacht worden besteed.

Mengsel voor stationnair lopen te arm afgesteld.—Draai schroef F naar rijkere afstelling.

Hulpsproeier 2 is te klein.—Probeer het met een grootere maat sproeier.

TE GERINGE KRACHT EN SNELHEID.

Als dit aan de carburateur te wijten is, ligt het waarschijnlijk aan een verstoorte of te kleine hoofdsproeier; probeer het met een maat groter. Overtuig U echter eerst, dat de te geringe snelheid zijn oorzaak niet vindt in te laat gestelde ontsteking, onvoldoende benzinetoevoer, slechte ontsteking of slechte compressie. Controleer ook of de chokeklep geheel terugveert, want als deze in een gedeeltelijk gesloten stand blijft staan, zal de snelheid van den wagen verminderen en het benzineverbruik toenemen.

HET DEMONTEEREN VAN DE CARBURATEUR.

De vlotterkamer van de carburateur kan afgenomen worden door de twee schroeven D los te nemen. Houd hierbij de hand onder de vlotterkamer, waardoor dit deel in de hand zal vallen als de schroeven los genomen zijn. De benzine, die zich nog in de vlotterkamer bevindt, kan weer in de tank gegoten worden. Door de vlotterkamer om te keeren, zal de vlotter er uit vallen en de hoofd- en hulpsproeiers in de bodem van de vlotterkamer zichtbaar worden (zie afbeelding).

DE SPROEIER.

De sproeiers moeten van tijd tot tijd losgenomen worden voor een grondige reiniging. De bevestigingsschroeven D van de vlotterkamer zijn van onderen vierkant en passen in de sproeiers. Wanneer nu het onderende in de sproeier geplaatst wordt, kan men met een schroevendraaier of steeksleuteltje op het kopeinde de sproeier losdraaien.

Het is niet raadzaam de sproeiers te reinigen door er iets doorheen te halen, dit zou de opening beschadigen. De beste manier is om ze door te blazen en in benzine te wassen. Dit zal elke verstopping verwijderen zonder de sproeiers te beschadigen.

De maten van alle Zenith sproeiers lopen met vijf op. Hoe hooger het nummer, hoe grooter de maat sproeier. De standaard sproeiers zijn:

Hoofdsproeier	...	...	...	75
Hulpsproeier	...	...	...	50
Stationnaire sproeier	...	...	...	60
Vlotternaaldzetel	...	...	...	1.5

HET FILTER.

De benzine wordt bij het binnenstroomen in de carburateur gefiltreerd. Dit filter moet van tijd tot tijd gereinigd worden. Om het filter te demonteren, moet de verbinding H losgeschroefd worden, waarop het filter uit zijn huis genomen kan worden. Het filtergaasje moet nu gereinigd worden in benzine.

Bij het weder monteren is het van belang dat de sluitringetjes J weer op hun juiste plaats komen.

VERANDERING VAN DE FABRIEKSAFSTELLING.

Wanneer de motor niet behoorlijk functioneert, moet niet dadelijk aangenomen worden, dat de oorzaak hiervan in de carburateur gezocht moet worden. Controleer eerst of zich vuil in de carburateur bevindt en of de afstelling in overeenstemming is met de genoemde.

Als dit in orde is, ga dan niet over tot verandering van de carburateurafstelling, voor alle andere punten van de motor gecontroleerd zijn, zooals de bougies, de afstelling van de ontsteking, of er kleppen blijven hangen e.d., want er zijn geen bewegende deelen die invloed uitoefenen op de afstelling van de Zenith carburateur, zoodat de afstelling niet uit zich zelf kan veranderen.

Als de wagen plotseling slecht begint te lopen, kan dat niet veroorzaakt worden door slechte carburatie, wanneer alle doorgangen en sproeiers schoon zijn en de toevoer van de tank voldoende is.

KLOPVRIJE BENZINE.

De opkomst van klopvrije benzine (Dynamin en Esso), d.i. benzine met een gering percentage tetra-ethyl-lood, heeft aanleiding gegeven tot enkele vragen betreffende het gebruik en de uitwerking ervan in motoren.

Wanneer dezelfde zorg besteed wordt aan de kleppen en de afstellingen als met gewone benzine, zal men geen last ondervinden bij gebruik van deze brandstof.

Het uiterlijk van de kleppen, wanneer klopvrije benzine gebruikt wordt, verschilt met dat bij gebruik van gewone benzine, maar dit is een bekend feit, waaraan geen betekenis gehecht behoeft te worden.

De aanslag van zulke benzine kan verwijderd worden door de kleppen en de klepzetels te borstelen met een harde staalborstel zooals gebruikt wordt om vijlen te reinigen, waarna de kleppen gewoon geslepen kunnen worden.

Wij bevelen deze wijze van reinigen aan voor alle kleppen, of zij op klopvrije of gewone benzine hebben gewerkt, aangezien daardoor de aanslag grondig van de klepzetels kan worden verwijderd en het slijpen wordt vergemakkelijkt.

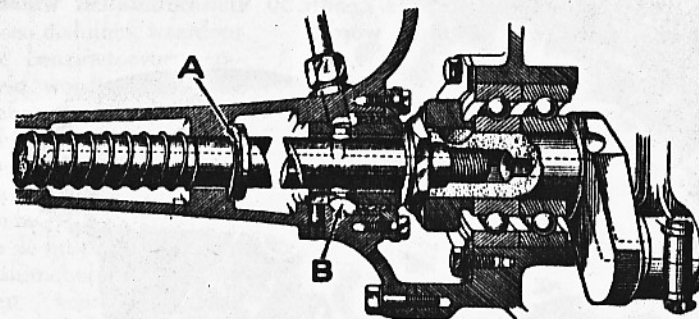


DE "NIPPY" EN SPEEDY" SPORTMODELLEN

Deze twee sportmodellen hebben speciale motoren, maar er zijn eenige punten waarin zij verschillen.

MOTOR SMERING.

De "Nippy" is uitgerust met een waaierpomp welke de olie pompt naar het voorste en achterste nokslager, en naar de oliesproeiers, welke de smering verzorgen van de drijfstanglagers. Olie uit deze sproeiers wordt opgevangen in uithollingen van de krukswangen. De hoofdlagers worden gesmeerd door de oliedamp in het carter.



Bij de "Speedy" worden de krukaslagers gesmeerd door een spat-smering uit het carter. De drijfstanglagers en de nokaslagers worden onder druk gesmeerd. De olie wordt door ingegoten kanalen in het carter en verder door een pijp geperst in kamer B in het distributiedeksel.

Bij deze modellen is een dopmoer welke olie lekkage voorkomt, in het geval dat er olie langs de pakking A geperst wordt.

Deze dopmoer moet afgenomen worden alvorens de aanzetslinger gebruikt kan worden, en daarna weer stevig aangedraaid.

De kamer B is afgedicht door middel van de leren ring A tussen een vlak in het distributiedeksel en een flens op de aanzetslingeras. Deze afdichting is oliedicht door de oliedruk zelf. Indien olie lekkage voorkomt op deze plaats moet het distributiedeksel afgenomen en een nieuwe pakking aangebracht worden.

Van de kamer B passeert de olie door de aanzetslingerklauw en de uitgeboorde krukas en wordt verdeeld naar de vier drijfstanglagers.

De normale druk van de olie is hoog—ongeveer 35 tot 45 lbs. per sq. inch onder normale werking conditie.

Bij beide modellen moet het carter afgetapt worden na de eerste 900 a 1200 km rijden en de olie regelmatig ververscht elke 2000 a 2400 km. Geschikte olie is Mobil D, Wakefield Castrol XXL of Aero Shell.

Voor details over chassissmering zie de instructies op bld 37.

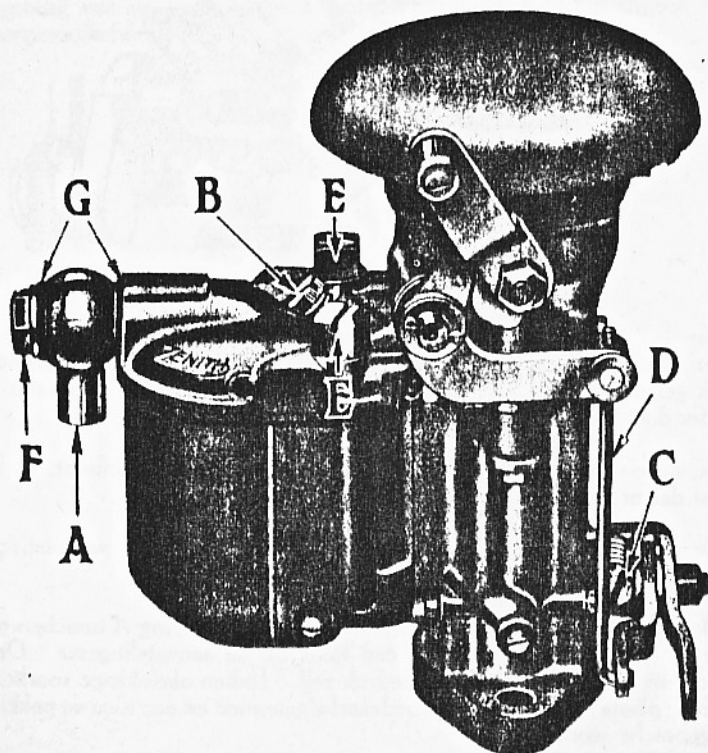
Normaal aantal omwentelingen (Veiligheidsgrens). De grens voor veiligheid is 4500 omwentelingen per minuut voor de "Nippy" en 5000 voor de "Speedy."

Benzine toevoer. Door middel van een AC pomp van de tank achter aan den wagen, welke bij de "Nippy" 24 Liter inhoudt, en bij de "Speedy" 58 Liter.

Ontsteking. Deze geschiedt door batterij en bobine en KLG bougies no. K.1.

DE ZENITH 30 VEI CARBURATEUR.

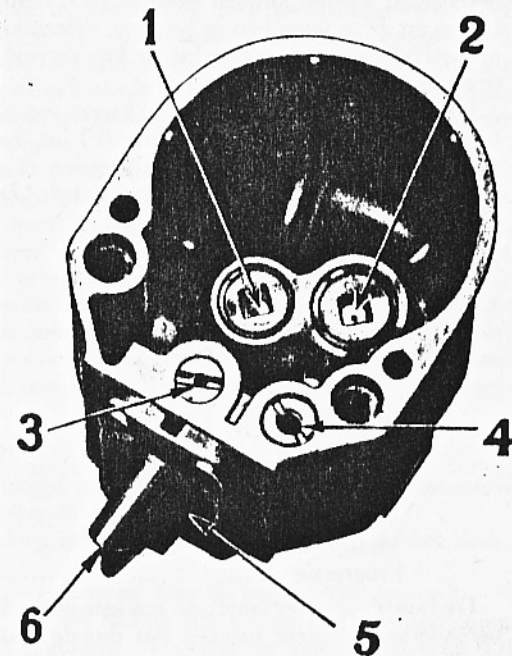
Dit model is uitgerust met de Zenith 30 VEI carburateur waarvan hieronder de werking verklaard wordt.



De carburateur van de Austin Seven sportmodellen is van het valstroom type. Hij is gebouwd volgens de welbekende Zenith beginselen van hoofd—en hulpsproeiers. De carburateur is boven op de inlaatpijp gemonteerd, want het voordeel van valstroom-carburatie ligt juist in het feit, dat de brandstof door de zwaartekracht geassisteerd wordt bij het binnenstromen in de cylinders, implaats van omhooggetrokken te worden, wat het geval is bij de normale constructie.

De benzine wordt onttrokken aan de tank door de pomp en naar de carburateur gevoerd door de nippel (A), het gaasfilter, en de vlotter-naaldafsluiter in de vlotterkamer. Op de afbeelding is te zien dat de vlotterkamer die afneembaar is van de carburateur, bevat: de hoofdsproeier (1), de hulpsproeier (2), de stationnaire sproeier (3), en het volumebuisje (4).

De benzine, die in de vlotterkamer stroomt, zal de vlotter doen stijgen en zal na het bereiken van een vooraf bepaalde hoogte de vlotternaald doen afsluiten, waardoor de benzinetoevoer geregeld wordt en ook een constant niveau in de vlotterkamer verkregen wordt. De benzine passeert door de hoofd—en hulpsproeiers en stijgt in de hulpkamer, die het volumebuisje bevat, tot een vooraf bepaalde hoogte, en is nu in directe verbinding met de buitenlucht aan de voorkant, en met de mengkamer aan de onderkant. De benzine zal door de kanaaltjes onder elke sproeier stroomen en deze worden verbonden tot een gemeenschappelijk kanaal in de mengkamer (5), die aan de vlotterkamer bevestigd is. De uitmonding van dit gemeenschappelijk kanaal in de mengkamer is de tuit (6), die direct in de zuigbuis steekt. Het mengsel dat van de tuit komt, stuit tegen een staaf die in de zuigbuis gemonteerd is, wat tengevolge heeft, dat de benzine grondig verstoffen wordt, hetgeen de verdeling van het mengsel verbetert.



HET DEMONTEEREN EN REINIGEN.

In de Zenith carburateur zijn geen bewegende deelen die de aandacht vragen; het is dus alleen noodig het instrument van tijd tot tijd te

reinigen om bevredigende werking te verzekeren. De vlotterkamer kan verwijderd worden door de twee schroeven (E) los te nemen. De hand moet onder de vlotterkamer geplaatst worden, zoodat wanneer de schroeven losgenomen zijn, dit onderdeel weggenomen kan worden. De zich hierin bevindende benzine kan weer in de tank gegoten worden, en wanneer hij ondersteboven gehouden wordt, zal de vlotter eruit vallen en zullen de sproeiers zichtbaar worden.

Een van de schroeven is voorzien van een vierkant ondereinde, wat bestemd is om gebruikt te worden bij het losnemen van de sproeiers. Voor het losnemen van de stationnaire sproeier moet een klein schroeven-draaiertje gebruikt worden. Bij het reinigen van de sproeiers moet niets gebruikt worden, waardoor de zorgvuldig gecalibreerde openingen beschadigd zouden kunnen worden. De beste manier is om ze door te blazen en ze te wasschen in benzine. Bezinksel dat zich gevormd heeft op de bodem van de vlotterkamer kan verwijderd worden door deze om te spoelen met wat benzine.

Het is niet noodig om de mengkamer van de vlotterkamer te demonteren. Schroef de pijpverbinding (F) los, haal er het gaasfilter uit en reinig dit onderdeel door het in benzine te wasschen. Bij het weer monteren moet er op gelet worden dat de sluitringen (G) weer op hun plaats komen.

HET AFSTELLEN.

De carburateur wordt afgeleverd met de afstelling die proefondervindelijk de geschiktste is bevonden voor alle omstandigheden. De volledige fabrieksafstelling is aldus :

			"Nippy"		"Speedy"
Zuigbuis	...	...	21	...	25
Hoofdsproeier	...	...	85	...	120
Hulpsproeier	...	...	55	...	40
Stationnaire sproeier	...	...	60	...	60
Volume buisje	...	...	2	...	2
Vlotternaaldzetel	...	...	1.5	...	1.5
Progressie	...	...	90	...	90

De hoofdsproeier heeft de grootste invloed bij hooge motorsnelheid ; verandering aan deze sproeier tast dus de maximum kracht en snelheid op den weg aan.

DE HULSPROEIER.

Deze sproeier beheerscht het optrekken van lage snelheid, het langzame optrekken tegen hellingen, en het vlug optrekken met koude motor.

DE STATIONNAIRE SPROEIER.

Deze sproeier reguleert de toevoer van benzine wanneer de motor onbelast draait. De benzine wordt door deze sproeier gezogen in een kanaal waarvan de uitmonding vlak bij de smoorklep gelegen is. De benzine wordt verstoren onmiddellijk na het verlaten van de sproeier door de lucht die de carburateur binnenstroomt aan de voet van stelschroef

(B). De maat van de stationnaire sproeier moet zòo zijn, dat regelmatig loopen verkregen wordt wanneer de stationnaire stelschroef (B) ongeveer een heele slag opengedraaid is. Deze afstelling moet steeds gedaan worden als de motor voldoende warm is. De snelheid van het onbelast loopen kan geregeld worden door de smoorklepstelschroef (C). Wanneer deze in de richting van de wijzers van de klok gedraaid wordt, zal de motorsnelheid toenemen. In alle gevallen van moeilijkheden met stationnair loopen moet de stationnaire sproeier gecontroleerd worden, die verstopt kan zijn, en ook de positie van de schroeven (B) en (C). Blijvende storingen kunnen gevonden worden in luchtlekken bij de inlaatpijpverbindingen, in de kleppen, of in de ontsteking.

HET STARTEN VAN DE KOUDE MOTOR.

Een automatische choke in verbinding met de gasklep verzekert gemakkelijk aanslaan met de VEI carburateur. De choke bevindt zich in de luchtopening van de carburateur en kan gesloten worden door de chokeknop op het dashboard geheel uit te trekken. Door middel van de onderlinge verbinding wordt de gasklep juist zooveel geopend, als voor gemakkelijk aanslaan noodig is.

Teneinde de mogelijkheid te vermijden dat de choke een buitensporig rijk gasmengsel binnenlaat in de cylinders, is de chokeklep voorzien van een extra luchtklepje dat opent en lucht toelaat zoodra de motor aanslaat. Het snel openen en sluiten van dit apparaat wanneer de motor loopt veroorzaakt een zoemend geluid, dat de bestuurder er aan herinneren zal, dat de choke nog open staat en losgelaten moet worden. Een halfgeopende stand van de chokeknop op het dashboard is mogelijk gemaakt, en het is aan te bevelen om de motor gedurende eenige minuten in koud weer met de choke in deze positie te laten loopen, alvorens met den wagen weg te rijden.

SLECHT AANSLAAN.

Als de carburateur gereinigd is en de ontsteking en kleppen gecontroleerd zijn, moeten de volgende punten nagegaan worden.

Controleer of de chokeklep geheel shuit wanneer de knop op het dashboard uitgetrokken is.

Controleer of de pomp wel benzine naar de carburateur toevoert.

Na langdurig gebruik kan het noodig zijn om de tusschenverbinding van choke en gasklep bij te stellen. Wanneer de verbindingstang (D) korter gemaakt wordt zal de gasklep meer geopend worden.

Wagens die in zeer warm klimaat of hooggelegen bergstreken rijden, hebben een afstelling noodig die iets minder rijk is dan gewoonlijk.

KLEPSPELING VAN DE SPORTMODELLEN.

De meest geschikte klepspelings is .004in., wanneer de motor zeer warm is. Het is niet gemakkelijk deze nastelling te verrichten wanneer de motor door en door warm is, daar er altijd het gevaar is dat men zich aan de uitlaat brandt. Om nu de uitzetting van het materiaal bij een warme motor te compenseeren, kunnen de kleppen bij koude motor gesteld worden met .008in. voor de inlaat, en .010in. voor de uitlaat.

DE BANDEN

DE BANDENSPANNING.

De minimum spanning voor voor—en achterbanden is :

Model.	Standaard Uitrusting.	Voor.	Bandenspanning.	
			1-2 pers. Achter.	Volbelast Achter.
Open modellen ..	3.50—19	20	20	24
Gesloten mod. ..	4.00—17(18)	20	20	24

Wanneer het stuur neiging vertoont tot shimmy tengevolge van slijtage of andere oorzaken, moet de bandenspanning verhoogd worden. Het is van belang dat beide voorbanden dezelfde spanning hebben. In ieder geval is er geen reden, waarom de spanning niet meer zou bedragen dan de aangegeven minimum cijfers, daar de eene rijder hardere banden wenscht dan de andere.

Daar banden zulk een hoge post zijn in de onderhoudskosten van een wagen, is het noodzakelijk ze van tijd tot tijd te inspecteren.

Een vluchtige blik dagelijks om te zien of er geen enkele slap is, en een wekelijksche inspectie met een goede spanningsmeter behooren gedaan te worden. Ook moeten nu en dan de banden onderzocht worden, of er sneden ingekomen zijn; erge beschadigingen moeten gevulcaniseerd worden.

Ook moeten af en toe de moeren, die de ventielen aan de velgen vastklemmen, aangedraaid worden. Zij raken wel eens iets los door het losnemen van de stofdoppen. Wanneer zij los zijn, kan de binnenband gaan werken en schade aan de ventielbevestiging, een lekke band veroorzakende, kan het gevolg zijn. Houd daarom de moeren aangedraaid.

BANDENSLIJTAGE.

Daar de wielen op hun laagste punt iets naar elkaar toe staan, zal men ondervinden dat de rechtersvoorband aan de buitenkant slijt. De ronding van den weg doet de wagen eenigszins naar rechts hellen, waardoor de banden ongelijk belast zijn. Het is de werking van het hernemen van hun oude vorm, direct na aanraking met den weg, die hun doet slijten, vooral daar de gruiselike substantie die tegenwoordig voor de wegenbouw gebruikt wordt, zich aan de kanten van den weg verzamelt, waardoor het rechterwiel bijna voortdurend in dit gruis rijdt. Verwissel dus de voorbanden, en verdeel de slijtage gelijk over de banden. Wanneer beide banden aan de buitenzijde gesleten zijn, verwissel dan de voorbanden met de achterbanden. Tenslotte kunnen de banden omgedraaid worden, zoodat de kant die het minst geleden heeft, aan de buitenzijde komt. Wanneer de voorbanden vroegtijdige slijtage vertoonen, kan dit veroorzaakt worden door slecht sporen der voorwielen. Laat controleren, of de sporing nog juist is, en laat zo noodig bijstellen. (zie bld 61).

DE ONTSTEKING

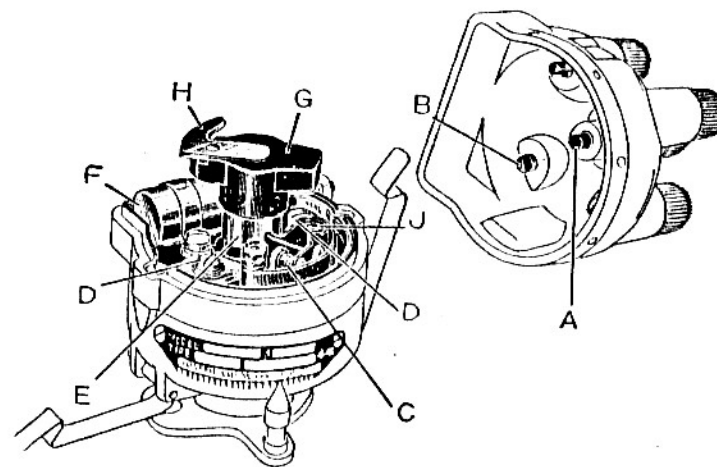
De verdeeler is voorzien van een automatische reguleur van de voorontsteking, wat den bestuurder onthelt van de noodzakelijkheid om voortdurend het ontstekingsmanette te verzetten. De voordeelen hiervan komen vooral naar voren bij het optrekken en bij het stijgen in bergterrein, waarbij het gevaar van te vroege ontsteking, kloppen of pingelen, zeer verminderd wordt.

De automaat is gemonteerd in de verdeeler en bestaat uit een mechanisme werkende door middelpuntvliedende kracht, waardoor het ontstekings-tijdstip vervroegd wordt naar gelang de motor sneller draait.

De ontstekingsinstallatie vraagt zeer weinig aandacht om in goede conditie te blijven; het is aan te bevelen de installatie van tijd tot tijd te inspecteren, waarbij de volgende instructies uitgevoerd dienen te worden, wat betreft smering, reiniging en bijstelling.

DE VERDEELER.

De verdeelerkap kan afgenomen worden door de twee veerende bevestigingsklemmen opzij los te nemen. De elektroden (B) en (H) en de binnenkant van de kap zijn dan gemakkelijk te reinigen met een



Verdeeler met Onderbreker.

- | | | |
|----------------------|------------------------|-------------------------|
| A—Koolborstel. | D—Contactplaatschroef. | G—Rotor. |
| B—Electrode. | E—Nokas. | H—Electrode. |
| C—Onderbrekerpunten. | F—Condensator. | J—Onderbrekerdraaipunt. |

droog borsteltje. Controleer of het koolborsteltje (A) schoon is en gemakkelijk op en neer bewegen kan in zijn houder. De onderbrekerpunten kunnen eveneens gereinigd worden indien noodig. Gewoonlijk zal de afstand tusschen de contactpunten geen bijstelling behoeven voor dat een aanzienlijk aantal kilometers is afgelegd, tenzij ze ingebrand zijn. Wanneer dit het geval is, moet het opnieuw afstellen van de contactpunten aan een ervaren monteur overgelaten worden. Voor gewoon bijstellen

moet de motor met de hand gedraaid worden tot men zien kan dat de contactpunten geheel open staan. Draai dan met de ontstekingschroeven-draaier de twee schroeven in de contactplaat iets los en schuif de plaat tot de afstand tusschen de punten gelijk is aan de dikte van het voelertje. Zorg vooral voor het weer vastdraaien van de beide schroeven (D).

DE BOBINE.

De bobine vereischt geen andere zorg dan dat de draden goed vast moeten zijn en dat het bovenste deel goed schoon gehouden moet worden.

DE ONTSTEKINSSCHAKELAAR EN HET WAARSCHUWINGSLAMPJE.

Het sleuteltje waarmee de ontsteking aangezet wordt, moet uit het slot genomen worden zodra de motor niet meer loopt; dit voorkomt dat de batterij ontladen wordt door het opnemen van stroom door de bobine.

Het waarschuwinglampje op het dashbord zal gaan gloeien, wanneer de ontsteking aangezet is en de motor niet draait. Ook zal het lampje branden wanneer de motor stationnair draait. Ingeval het gloeilampje stuk is, zal dit de ontsteking niet beïnvloeden, maar toch dient het zoo spoedig mogelijk vernieuwd te worden om weer als beschermer van de batterij te dienen. Het kan uit zijn fitting gedraaid worden als het dekseltje, waarin het roode glas bevestigd is, losgeschroefd is. Het nieuwe lampje moet zijn $2\frac{1}{2}$ volt, 0.2 amp, schroeftype (No. 252MES) zooals door de fabriek gemonteerd.

DE SMERING.

Het verdeeleraslager wordt gesmeerd door middel van een oliedoosje waar iedere 1600 KM een paar druppeltjes olie ingedaan moet worden.

Iedere 5000 KM moeten de nokken voorzien worden van een klein beetje vaseline, en het draaipunt (J) van de onderbreker, van een druppeltje olie. Verwijder de rotor (G) van de nokas door hem er af te trekken, en geef eenige druppeltjes dunne olie aan de bovenkant van de as. Draai de nu zichtbare schroef niet los, want er is een oliepassage, waardoor de olie het automatische voorontstekingsmechanisme kan bereiken. Monteer de rotor weer zooals deze gezeten heeft en duw hem zoo ver mogelijk op de as.

HET VERNIEUWEN VAN DE HOOGSPANNINGSKABELS VAN VERDEELER EN BOBINE.

Wanneer de kabels teekenen vertoonen van vertering of barsten moeten zij vernieuwd worden. Gebruik alleen 7 mm rubber geïsoleerde kabel voor alle hoogspanningsleidingen.

Om een verbinding te maken aan verdeeler of bobine moet de isoleerende moer over de kabel geschoven worden, de isolatie voor ongeveer een halve centimeter afgesneden, de draden door het koperen ringetje gehaald, en de draadjes teruggebogen worden. Als nu de isoleerende moer vastgedraaid is, zal de kabel stevig vastgeklemd zijn en door de moer opgehouden worden, en geen last hebben van trillingen en breuk.

STORINGEN AAN DE ONTSTEEKING.

Als de motor niet wil aanslaan of ongeregeld loopt, is het mogelijk dat de oorzaak hiervan ligt bij de carburateur of de benzinetoevoer en niet bij de ontsteking. De storing kan veroorzaakt worden door een gedeeltelijk verstopte sproeier, een onjuist benzinenniveau, of luchtlekken in de inlaat. Ook kunnen vervuilde bougies de oorzaak zijn, die dan losgenomen en gereinigd moeten worden. Als de batterij ontladen is, of de aansluitklemmen zijn losgeraakt, zal er natuurlijk geen vonk voortgebracht kunnen worden, evenmin wanneer de elektroden van de verdeeler en de onderbreker verwaarloosd en vuil zijn.

De bobine kan beproefd worden door de kabel van de middelste aansluiting aan de verdeelerkap los te schroeven en het kabeleinde ongeveer een halve centimeter van het motorblok verwijderd te houden, terwijl de motor met aangezette ontsteking gedraaid wordt. Een sterke regelmatige vonk zal teweeggebracht worden als de bobine goed is. Reinig het bovengedeelte van de bobine en inspecteer of de draden vast zijn vóór het nemen van deze proef.

Om de laagspanningsdraden te beproeven op kortsluiting (de draden van het dashbord naar de bobine, bobine naar verdeeler, verdeeler naar chassis), wat ook onregelmatig lopen tengevolge kan hebben, moet de motor met de slinger gedraaid worden met aangezette ontsteking, terwijl men de ampèremeter in het oog houdt. Deze moet steeds heen en weer bewegen met het openen en sluiten van de onderbrekercontacten. Deze proef laat ook zien of de onderbreker behoorlijk functioneert. Als de contactpunten blijven hangen, of niet geheel sluiten, zal de ampèremeterwijzer niet heen en weer gaan.

Als de hoogspanningskabels van de verdeeler naar de bougies niet vast zijn bevestigd aan de verdeelerkap, kan ook stoornis ontstaan, evenals vergane of gebarsten kabels, waardoor de stroom wegvloeit. De kabels moeten dan vernieuwd worden.

Indien de storing niet verholpen is na het onderzoeken van deze punten, moet de uitrusting onderzocht en beproefd worden door het naastbijzijnde Service Station.

DE BOUGIES.

De Austin Seven is uitgerust met KLG bougies type 777.

De afstand tusschen de punten van de bougies moet 0.018 inch zijn. Een te groote vonkbrug zou overslaan veroorzaken speciaal bij groote snelheid en bij zwaar trekken met geringe snelheid met geopende gasklep, terwijl een te kleine vonkbrug slecht stationnair loopen tengevolge heeft.

Na de eerste 1000 KM zal het noodzakelijk zijn de bougies te reinigen, omdat een overmatige hoeveelheid olie soms gebruikt is en dit een kool-aanslag op de centrale electrode en isolatie geeft.

Het type 777 is een driedeelige bougie, de glanmoer is een apart bestanddeel. Om een bougie schoon te maken moet de geïsoleerde centrale electrode (A) verwijderd worden van het bougiehuis (C), door het losschroeven van de glanmoer (B). Wanneer deze losgeschroefd is, kan de centrale electrode uitgenomen worden. Veeg de onderste mica isolatie zorgvuldig af met een in benzine gedrenkte doek. Indien de koolaan-zetting hard is, kan deze losgeweekt worden, door de electrode ongeveer een uur in de benzine te laten liggen. De mica isolatie (D) moet zeer goed schoongemaakt en gepolijst en de electrode schoon geschrapt worden.

Schrap de binnenkant van het bougiehuis uit en maak de massa elektroden van het huis goed schoon. Wasch het huis in benzine en laat het drogen.

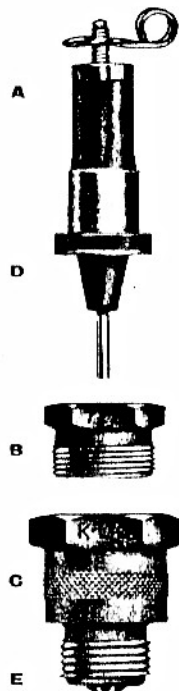
Controleer bij het monteren of de inwendige pakkingring op zijn plaats ligt, voordat de centrale electrode geplaatst wordt. Draai de glanmoer goed aan voor een gasdichte afsluiting, en stel de elektroden af op .015 in. tot .018 in. Om dit te doen is het noodzakelijk dat elke massa electrode naar de centrale electrode gebogen wordt.

De centrale electrode mag nooit verbogen worden.

Indien de bougieering geheel platgedrukt is, moet deze vernieuwd worden; de meeste garages hebben ze in voorraad en zij zijn goedkoop.

Slechte olie, verkeerd afgestelde carburateur, slechte benzine, overmatig gebruik van de choke, foutieve bougiekabels, verkeerd afgestelde contactpunten kunnen alle vuile bougies veroorzaken.

Bougies moeten elke 16,000 KM vernieuwd worden.



HET OP TIJD STELLEN VAN DE ONTSTEKING

Ingeval de verdeeler (met of zonder dynamo) gedemonteerd is geweest, moet na het weer monteren het tijdstip van de ontsteking opnieuw afgesteld worden.

Hiertoe moeten eerst alle bougies losgenomen worden, behalve de voorste (no. 1), en daarna de krukas worden gedraaid met de slinger, tot de compressie zich laat voelen. Dit beteekent dat cylinder no. 1 nu aan de beurt is voor explosie.

MERKTEEKENS OP HET VliegWIEL.

Verwijder de koppelingdekplaat; dan zal op de achterzijde van het vlieg wiel een streep zichtbaar zijn, gemerkt 1 en 4 (zie afbeelding). De streep staat in een vlak met de krukken van de krukas; wanneer dus deze streep in het bovenste doode punt staat volgt daar natuurlijk uit dat de zuigers no. 1 en 4 in hun hoogste stand zijn. In dit geval echter houden wij ons alleen bezig met no. 1. Draai nu het vlieg wiel tot deze streep ongeveer 20 mm voor het hoogste punt is. (Wij kunnen niet definitief zeggen hoeveel, daar dit afhankelijk is van de eigenschappen van iedere motor afzonderlijk). Dit is nu de stand waarbij de vonk in de bougie moet overspringen wanneer de ontsteking geheel vervroegd is.

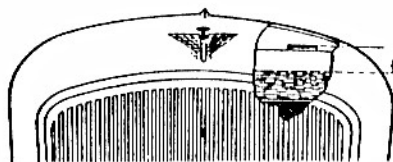
Verwijder de verdeelerkap door het losnemen van de bevestigingsveertjes. De klamschroef van het verdeelerhuis moet iets losgedraaid worden en het huis naar links gedraaid tot de contactpunten juist beginnen te openen. Dit is het juiste punt waarop de vonk moet komen. De klamschroef moet daarna weer aangedraaid worden. De stand van den verdeeler moet nu op de schaalverdeling genoteerd worden, en de verdeelerkap aangebracht en met beide veertjes vastgeklemd worden. Een klein uitsteeksel in het huis past in een uitsparing van de kap bij een derveertjes en plaatst de kap in zijn juiste stand.

Als hierna blijkt dat de ontsteking teveel of te weinig vervroegd is, kan dit bijgesteld worden door de klamschroef van de bevestiging los te schroeven en de verdeeler iets te draaien naar rechts om het ontstekings-tijdstip later te stellen en in tegenovergestelde richting om het te vervroegen. Alleen een zeer geringe verschuiving is noodig, waarna de schroef weer moet worden vastgezet. Wanneer de kabels van de verdeelerkap los zijn geweest, moeten zij weer in de juiste volgorde gemonteerd worden zooals op de kap aangegeven staat, n.l. 1-3-4-2, wat de ontstekingsvolgorde is.

HET KOELSYSTEEM

DE koeling van de motor wordt onderhouden door een radiator met ruime inhoud, die gevuld behoort te worden tot ongeveer vijf centimeter van den bovenkant met regenwater, indien-voorhanden. De inhoud van het geheele koelsysteem is ongeveer vijf liter.

Voorzorgsmaatregelen bij koud weer.



In den winter moet aan het koelwater een anti-vries mengsel worden toegevoegd, omdat bij vorst het water door bevriezen de radiator of cylinder kan beschadigen. Indien zulk een mengsel niet gebruikt wordt, dient het

koelwater zorgvuldig afgetapt te worden, want bij vorst kunnen zelfs kleine restjes schade veroorzaken.

Om de geleidelijke vorming van bezinsel en ketelsteen te verhinderen met de daaruit voortvloeiende belemmering van de circulatie, moet het gebruik van "hard" water worden vermeden. Regenwater, van den bovenkant van de ton geheveld, waar het schoon is, is het beste om te gebruiken, en bij gebreke daarvan, gekookt water.

Van tijd tot tijd moet het koelsysteem doorgespoeld worden door de aftapkraan onderaan de radiator te openen en water door te laten stroomen gedurende vijf minuten, bij voorkeur hiervoor een slang gebruikende.

OORZAKEN VAN HEETLOOPEN.

Heetlopen kan geweten worden aan een of meer van de volgende oorzaken:

Slappe ventilateurriem. De riem kan gespannen worden door de ventilateuras te draaien in zijn houder na losmaken van de spanmoer.

Buitensporige koolaankorsting in de verbrandingskamer. Zie "Algemeene Bijstellingen."

Rijden met te laat gestelde ontsteking. Zie "Ontsteking."

Het gebruik van minderwaardige olie, of te weinig olie in het carter. Zie "Smering van de motor."

Gedeeltelijke verstopping van de olickanaaltjes. Zie "Smering van de Motor."

Slechte carburateurafstelling, waardoor mengsel te rijk of te arm is. Zie "Carburateur."

Gebrekkige watercirculatie wegens verstopte radiatorbuisjes, water-niveau te laag, of waterlekkage aan de slangverbindingen.

Te groote koeling is haast even slecht als heetlopen. Wanneer de motor koud blijft, gebruik dan een hoes, terwijl in den winter de ventilateurriem afgenomen kan worden zonder dat de motor te warm wordt.

Het geheele koelsysteem moet af en toe grondig doorgespoeld worden. Open daartoe de aftapkraan onder aan de radiator, plaats een waterslang in de vulopening en laat schoon water doorstroomen.

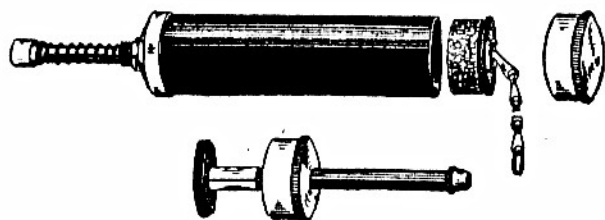
Indien de storing voortvloeit uit een beschadigde radiator, moet deze gedemonteerd en naar een reparatieinrichting gezonden worden.



DE VETSPUIT

HET type vetspuit, zooals die bij alle Austin wagens bij het gereedschap geleverd wordt, is bekend als de "Enots" Autolub vetspuit. De eigenschappen ervan maken het smeren van het chassis zeer eenvoudig.

Inplaats van een zuiger aan te schroeven om het vet weg te persen, is het slechts noodig om de vetspuit als deze eenmaal gevuld is, met het mondstuk steeds weer tegen de nippel aan te drukken, tot hij leeg is.



Het mondstuk wordt automatisch in zijn uitgestoken toestand teruggebracht door een veer. Deze werking schept een luchtledig in de spuit door middel van een klepje, waardoor de hoogedrukkamer die zich in de spuit bevindt, weer gevuld wordt.

In de binnenste kom van de tuit van het mondstuk bevindt zich een fiber sluitring, waardoor een goede afdichting verzekerd wordt tusschen de spuit en de nippel, zelfs al wordt de spuit niet volkomen recht op de nippel gezet.

Het mondstuk wordt gebruikt om vet door de nippels te persen, en het hulpstuk om de achteras te vullen met olie. Voor deze werking moet eerst het schroefdoopje op het vetpersende mondstuk gedraaid worden, neem daarna de kap aan het andere einde van de spuit af, trek de kurken zuiger er uit aan de ketting, en vul de spuit voor ongeveer driekwart van de inhoud. Schuif het deksel van het hulpstuk op het open einde van de spuit en zet het einde van het hulpstuk nu op de vulopening van de achteras, na het plugje afgeschroefd te hebben, en duw tegen de spuit. Dit zal een groote hoeveelheid olie snel in de achterbrug persen.

De smeerspuit moet niet meer dan tot **driekwart** van de capaciteit met olie gevuld worden.

DE SMERING

ALGEMEEN.

DE moderne snelloopende automobielmotor werkt op een hoge temperatuur, waardoor het noodzakelijk is, alleen olie van de allerbeste kwaliteit te gebruiken, daar anders in betrekkelijk korten tijd buitensporige slijtage zal optreden. Het gebruik van de aanbevolen oliesoorten voorkomt dus vertraging en tijdverlies, welke bij beschadiging door het gebruik van onjuiste smeermiddelen onvermijdelijk is.

Zelfs de beste olie wordt in het gebruik verontreinigd door allerlei stoffen. Deze komen gedeeltelijk uit de motor en kunnen bestaan uit onverbrande benzine, kool, metaaldeeltjes, vocht, stof, enz.; terwijl de olie zelf niet slechter wordt, verminderen deze onzuiverheden de doelmatigheid als smeermiddel, en zij zullen op den duur onvermijdelijk slijtage veroorzaken. Olie van de beste kwaliteit weerstaat verontreiniging en verminderd smeervermogen het langst; het is evenwel een vereischte dat het carter van tijd tot tijd geledigd wordt om het vuil te verwijderen en het weer met nieuwe verse olie te vullen.

Tap het carter af dadelijk nadat de wagen heeft geloopt wanneer de olie warm en dus zeer vloeibaar is. Er wordt dan zooveel mogelijk vuil medegenomen. **Spoel het carter nooit door met petroleum!** Hiervan zal iets achterblijven en de verse olie minderwaardig maken, en bovendien zal dit zekere neerslag loswerken doch niet verwijderen. Deze neerslag laat men het beste rustig zitten tot de motor geheel gerevisceerd wordt.

Spoel gaasfilters in benzine en laat ze uitlekken voor ze weer te monteren. **Wrijf ze niet af met pluizige doeken!**

Olie in de versnellingsbak en achteras wordt verontreinigd door metaaldeeltjes van de tandwielen en deze hebben onnoodige slijtage van de lagers tengevolge, tenzij ze verwijderd worden. Deze onderdeelen behoorren ook van tijd tot tijd afgetapt te worden en kunnen doorgespoeld worden met dunne olie. Deze moet vooral goed uitlekken alvorens opnieuw te vullen met nieuwe olie tot de juiste hoogte.

KEUZE VAN DE SMEERMIDDELEN.

Voor het gemak van onze klanten heeft de fabriek besloten officieel aan te bevelen naast Mobiloil, zoowel Shell als Castrol olie. Ieder van deze oliemerken voldoet aan de hoge eischen voor kwaliteit die vereischt wordt door het laboratorium van de Austin Fabrieken, en heeft bewezen geheele voldoening te geven in het gebruik. Bovendien is ieder van deze oliemerken in de meeste garages en vulstations verkrijgbaar.

De volgende merken en soorten worden aanbevolen:

Voor motoren: Mobiloil BB, Triple Shell, Castrol XL. Voor gemakkelijk aanslaan in koud weer kan Mobiloil AF of Castrol AA gebruikt worden. In zeer koud weer kan Mobiloil A gebruikt worden. Triple Shell is voor gebruik in zomer of winter.

Speciaal voor sportmotoren: In zomer of winter Mobiloil D, Aero Shell of Castrol XXL.

Torsiebuis (vooreinde) : Mobilgrease no. 4, Shell Motorgrease, of Castrolase Heavy.

Versnellingsbak : Mobiloil BB, Triple Shell, of Wakefield Patent Castrol XL.

Achteras en stuurhuis : Mobiloil C, Shell Spirax Gear Oil, of Castrol D of Jaba Oil C.

Wielnaven : Vacuum Mobil vet no. 4, Shell RB grease of Wakefields Castrolase Heavy.

Smeerspuit : Mobilgrease no. 4, Shell motorgrease, of Castrolase Heavy.

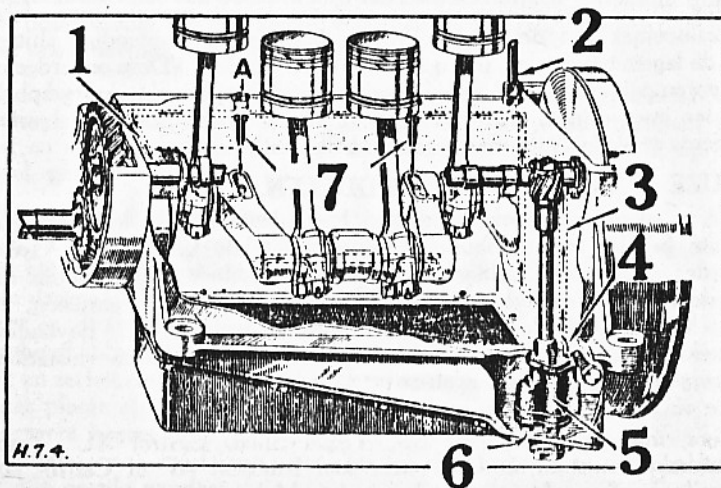
Oliekan : Gargoyle Velocite Oil, Shell Household Oil, of Wakefields Oilit.

Voor veeren, geroeste deelen en piepen : Voco Penetrating Oil, Shell Penetrating Oil, of Castrol Penetrating Oil.

Het is van belang om alleen smeermiddelen van de beste kwaliteit te gebruiken voor chassis—en motorsmering. In bovenstaande lijst zijn ook de juiste soorten van de aanbevolen merken genoemd. Koop altijd smeermiddelen in verzegelde verpakking of gewaarmerkte vaten.

DE MOTOR.

De aanbevolen smeermiddelen zijn van de juiste kwaliteit en vloeibaarheid voor onze motoren. De kwestie van de juiste soort is zeer belangrijk zoowel in verband met de pomp die gebruikt wordt om de olie te doen circuleeren, als de meter die de druk aangeeft. Wanneer een zeer dikvloeibare olie gebruikt zou worden op een kouden dag, zou de pomp geforceerd worden of de meter breken. Na het afleggen van de eerste 800 km, moet de olie afgetapt worden door de plug uit het carter los te nemen wanneer de motor warm is. Daarna vullen met nieuwe olie.



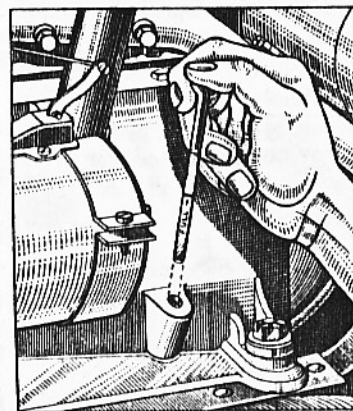
1. Oliepassage naar voorste nokaslager
2. Leiding naar oliedrukmeter
3. Oliepassage naar achterste nokaslager

4. Pomp tiltlaet
5. Pomp
6. Pomp inlaet
7. Olie sproeiers

Na het ververschen voor de eerste keer is het gewenscht de motorolie om de 2000 km te vernieuwen.

Om de 4000 km. behoort het oliereservoir losgenomen te worden. De olietrog van gaas kan dan gemakkelijk weggenomen worden om schoon te maken. Reinig het gaas zorgvuldig, verwijder al het vuil aan de binnenkant van het ondercarter, en monteer dit weer. Zorg voor een goede afsluiting door de pakking aan beide kanten met vet te bestrijken. Bij het vastschroeven van de moeren van het oliereservoir moeten alle moeren om de beurt iets aangedraaid worden. Zorg dat de aftapstop goed vast is, en vul met verse olie tot de hoogste stand zooals op het peilstokje aangegeven staat. De inhoud van het carter is 2½ liter.

Controleer altijd het oliepeil, en vul zooveel bij als noodig is tot het maximum niveau alvorens te ver-



trekken voor een lange reis. Het oliepeil mag niet lager komen te staan dan 6 à 7 mm. vanaf de onderkant van het peilstokje. Het is raadzaam het peilstokje af te vegen voor het aflezen van de oliestand, terwijl het opmeten alleen mag geschieden wanneer de motor niet loopt en de wagen op vlakke grond staat.

Laat na het ververschen van de olie de motor eenige oogenblikken draaien om te controleeren of de olie wel circuleert en of de druk op de meter wel voldoende is.

De krukashoofdslagers van de motor zijn rollagers, welke voldoende worden gesmeerd door de oliemist in de krukast.

Ook de zuigers worden gesmeerd door de oliemist.

De smering van de drijfstanglagers geschiedt door olie, die door de zakken van de krukswangen wordt opgevangen uit de door de pomp gevoede sproeiers.

Het is aan te bevelen ervoor te zorgen dat deze kanaaltjes altijd schoon zijn, hiervoor moeten de plugjes die de sproeiers (A) afsluiten (zie afbeelding), van tijd tot tijd verwijderd, en de sproeiers met een stukje staal draad, niet dikker dan 1½ mm, doorgestoken worden. Dit voorkomt dat vuil zich daar verzamelt en ze verstopt.

DE OLIEDRUKMETER.

De Austin Seven is uitgerust met een oliedrukmeter die tot 10 lbs. aanwijst.

De hoogste druk zal waarschijnlijk aangegeven worden wanneer de nog koude motor begint te draaien, doch wanneer de motor warmer wordt, begint ook de olie vloeibaarder te worden en de druk zal belangrijk terugvallen, zelfs wel tot een pond. Dit is evenwel voldoende, want het is alleen noodzakelijk, dat de olie circuleert.

Wanneer iets de circulatie belemmeren zou tijdens het rijden, wordt dit tot uitdrukking gebracht door een plotselinge stijging in de oliedruk.

Deze ongewone afwijking van de normale aflezing moet dadelijk opgemerkt, en de oorzaak ervan vastgesteld en rechtgezet worden.

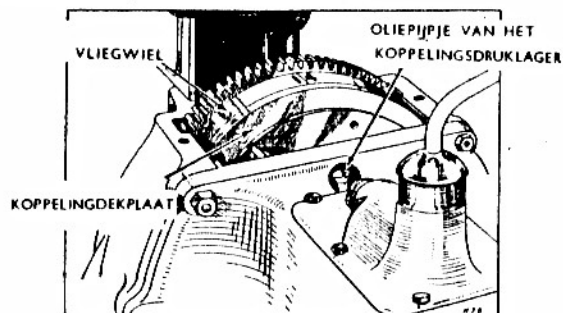
DE VERSNELLINGSBAK.

In de hoek, gevormd door de vloer en de verhooging boven de versnellingsbak aan de linkerzijde, bevindt zich een beweegbaar deksel, welke door een schroef wordt vastgehouden. Draai de schroef los en verwijder het deksel. Direct daaronder bevindt zich de plug van de vulopening van de versnellingsbak.

Dezelfde soort olie als die voor de motor gebruikt wordt, is ook het meest geschikt voor de versnellingsbak. Gebruik geen dikke olie; dit zou tot vastlopen van de lagers leiden.

Vul olie bij tot het juiste niveau, dat is tot de vulopening.

De versnellingsbak behoort afgetapt en van nieuwe olie tot het juiste niveau voorzien te worden na de eerste 1600 km en verder om de 8000 km. De inhoud is ongeveer driekwart liter.



DE KOPPELING.

Daar de koppelingsvoeringen van wrijvingsmateriaal vervaardigd zijn, moeten zij vrij gehouden worden van olie of vet, daar de koppeling anders zal gaan slippen. Het is alleen noodig om het lager, dat de koppeling in werking stelt, elke 500 km een paar druppeltjes olie te geven door het vuldopje, zie afbeelding.

DE STUURINRICHTING.

Teneinde gemakkelijke bestuurbaarheid te verkrijgen, is het van belang om hieraan regelmatig eenige aandacht te schenken, wat betreft de smering. De smeernippel bevindt zich bovenop het stuurhuis; wanneer

deze eens per maand bijgevuld wordt, is dit voldoende om de lagers van de worm en het wormwiel en ook de worm zelf te smeren. Wanneer dit punt evenwel teveel gesmeerd wordt, zal het vet zich in de stuurkolom naar boven werken en langs het stuurwiel uitslaan. Het lagertje aan het bovend einde van de stuurkolom vlak onder het stuurwiel moet iets geolied worden met het oliespuitje. De stuurverbindingen van de stuurstang kunnen het best gesmeerd worden door een oliekan, die olie onder druk spuit in de holten, terwijl de nippels op de spoorstang eens per week met de vetspuit gesmeerd moeten worden.

DE ACHTERAS.

Het is voldoende wanneer de achteras iedere 1600 km nagezien wordt. Gebruik Mobiloil C, Shell Spirax Gear Oil, Castrol D, of Jaba C Oil. Het wordt aan de achterzijde van onderen in de achteras gespoten door het speciale hulpstuk op de smeerspuit te gebruiken. Schroef eerst het plugje uit, plaats dan het einde van het hulpstuk in de opening; pak de spuit vast en druk er tegen. Bij het weer vastschroeven van het plugje mag de sluitring niet vergeten worden. Het plugje dient tevens voor oliepeil; schroef daarom het plugje niet onmiddellijk weer vast, doch geef de overvloedige olie gelegenheid weg te lopen, indien teveel olie ingeperst is. Dit is zeer belangrijk, want wanneer er teveel olie in de achteras is, zal deze gaan doorlekken naar de remmen, die daardoor onbruikbaar worden.

Tap de achteras iedere 8.000 km. af en verversch tot het juiste niveau.

TORSIEBUIS.

In het midden van de vloer bevindt zich een verhoogde tunnel. Achter de voorzittingen is op deze tunnel een schuifje aangebracht. Wanneer men dit opent, kan men de voorzijde van de torsiebuis bereiken, welke eenmaal per maand gesmeerd moet worden.

CARDANAS.

Het voorste uiteinde van de cardanas, waarop zich spiebanen bevinden, wordt gesmeerd door een opening in de tunnel aan de linkerzijde juist achter de versnellingsbak. Deze opening wordt afgesloten door een strook leer. Eens per maand hier smeren door de smeernippel.

REMSYSTEEM.

De beide achterremmen hebben zelfsmurende lagertjes voor de remnokassen, en hebben dus geen smeerpunt. Alle andere remverbindingen behoreen eens per week geolied te worden.

De voorwielremnokassen worden gesmeerd via de fuseepen, zie B op de afbeelding.

De voorremkabels hebben elk een vetnippel, waardoor wekelijks gesmeerd moet worden.

VOORAS.

De fuseepen moeten eens per week met de smeerspuit gesmeerd worden.

OPHANGING VAN DE DRIEHOEKSSTANG.

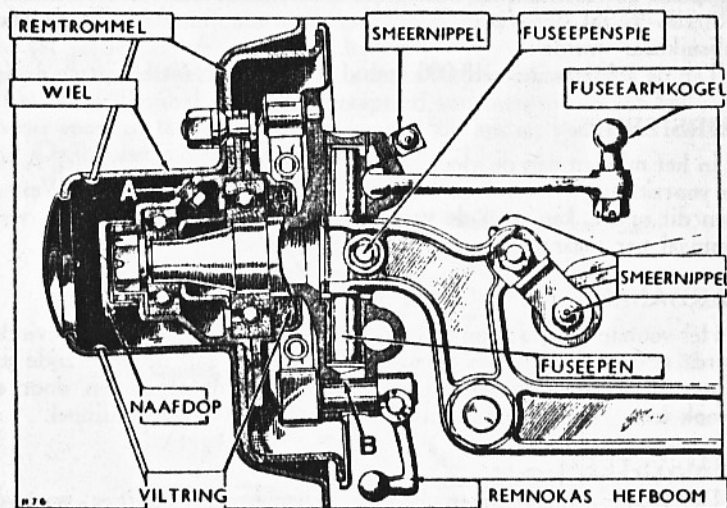
Van tijd tot tijd moet wat olie gespoten worden op de ophanging van de driehoeksstang, aan de voorste dwarsbalk vlak onder de versnellingsbak.

DE VENTILATEUR.

Het ventilateuraslager moet eens per maand gesmeerd worden met vet door de nippel op de ventilateurhouder.

VEEREN.

De achtereinden van de achterveeren, waar deze aan de achteras bevestigd zijn, zijn voorzien van smeernippels; deze moeten eens per week gesmeerd worden. Om de beste resultaten te bereiken is het noodzakelijk dat de veeren gesmeerd worden. Een doordringende olie, z.g. penetrating oil moet gebruikt worden, die onder druk gespoten of met een kwast aangebracht kan worden. Indien de achterwielen afgenomen worden, zijn de achterveeren ten volle toegankelijk.



Doorsnede van een voornaaf, waarop de smeerplug (A) zichtbaar is.

VOORNAVEN.

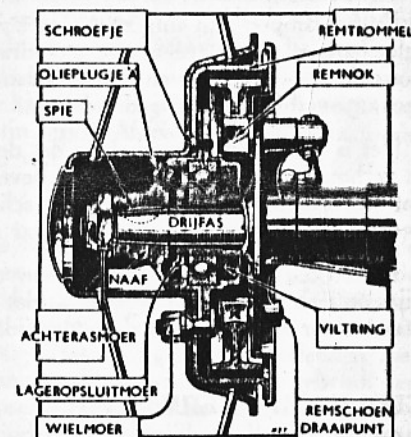
Neem de wielen af, draai de naaf tot het plugje (A) boven is. Schroef het plugje los en vul met ongeveer een vierde gedeelte van de inhoud van de smeerspuit, en gebruik voor het vullen het speciale hulpstuk.

Het is van belang dat de naven niet overmatig gevuld worden, anders zal de olie tot de remmen doordringen en ze onbruikbaar maken.

Dit behoort eens per maand of iedere 1600 km. te geschieden.

ACHTERNAVEN.

Neem de wielen af, draai de naaf tot het plugje (A) boven is. Pers de olie in de naaf; ongeveer dezelfde hoeveelheid als voor de voornaven is ook hier voldoende. Deze bewerking moet niet vaker gedaan worden dan om de 1600 km.



Doorsnede van een achternaaf, waarop de smeerplug (A) zichtbaar is.

HET GEBRUIK VAN BOVENSMERING.

Het gebruik van bovensmering is heilzaam gebleken voor het lopen van de motor, hetzij door dit smeermiddel door de benzine te mengen, hetzij door een van die speciale apparaten te monteren, welke, in den handel verkrijgbaar zijn, en die de olie tot de motor toelaten via de inlaatbuis waar het zich vermengt met het te verbranden mengsel.

Het toevoegen aan de benzine is evenwel geheel voldoende en bespaart de kosten en moeite van een extra toestel.

Bij het mengen van de bovensmering met de benzine moet de juiste verhouding in acht genomen worden die aangegeven wordt in de gebruiksaanwijzing van de diverse merken.

Aanbevolen merken olie zijn Gargoyle Upper Cylinder Lubricant, Shell Upper Cylinder Lubricant, of Wakefields Castrollo.

SMEERNIPPELS.

Wanneer een smeernippel verstopt is, moet hij losgeschroefd en uitgenomen worden. Gewoonlijk kan hij gereinigd worden door hem in benzine of petroleum te weken en dit er door heen te spuiten, doch als het onmogelijk is om te reinigen, moet een nieuwe gemonteerd worden.

DE LAMPEN

KOPLAMPEN.

De koplampen zijn uitgerust met z.g. "double filament" gloeilampen (gloeilampjes met twee aparte gloeidraden) 6 volt, 18 watt, welke het normale groote licht geven of naar gelang de stand der voetdinschakelaar, een anti-verblindend of gedimd licht.

Het is van het grootste belang dat de lampen nauwkeurig gesteld zijn in verhouding tot den weg, en wij bevelen aan dat zij zoo gesteld staan, dat het groote licht recht vooruit schijnt, d.w.z. dat de lichtbundels evenwijdig aan den weg en aan elkaar staan.

Het stellen van de koplampen is eenvoudig te doen daar zij gemonteerd zijn op een verstelbaar voetstuk, dat vastgezet kan worden in elken stand, door een moer aan de onderzijde van het spathbord.

GLOEILAMP VERVANGEN.

Om een gloeilamp te vervangen moet de schroef aan de onderzijde van de lamprand los en naar omlaag uit het slot gedraaid worden.

De lamprand compleet met reflector en gloeilampfitting kan dan afgenomen worden. De gloeilamp en fitting worden door een veer in den juiste stand gehouden in de reflector en kunnen door de veer open te buigen uitgenomen worden. Een kleine verhooging op de fitting welke past in een uitsparing in de reflector zorgt er voor dat de lampgloeidraden in hun juiste stand worden geplaatst na het uitnemen van de lamp voor inspectie.

De gloeilampen van de stadslampjes kunnen gemakkelijk verwijderd worden nadat het lamprandje afgenomen is. Om dit af te nemen draait men het in de richting zooals met een pijl aangegeven is op de rand.

De rand met glas van de stop- en achterlamp wordt op zijn plaats gehouden door een enkele schroef. Wanneer de rand afgenomen is, zijn de gloeilampjes gemakkelijk bereikbaar.

De koplampen zijn uitgerust met 6 volt 18 watt gloeilampen; De stads en achterlamp, evenals de instrumentbordlampjes met 6 volt, 3 watt gloeilampen.

REFLECTOREN.

De reflectoren zijn bedekt met een beschermende laag en mogen in geen geval met een metaalpoetsmiddel gereinigd worden. Kleine vlekjes kunnen verwijderd worden met een zachte polijstdoek.

DE ELECTRISCHE UITRUSTING

DE licht en startinstallatie van de Austin Seven is ingericht voor enkeldraad-systeem, het terugvloeien van de stroom geschiedt door het chassis in plaats van door een tweede draad. Het is noodzakelijk dat alle apparaten hun massaverbinding aan het chassis hebben.

Indien zich moeilijkheden voordoen die niet te verklaren of niet in orde te brengen zijn met behulp van de hieronder verstrekte inlichtingen, roep dan dadelijk de hulp in van de Austin Service Afdeeling of het naastbijzijnde Service Depot van de fabrikanten van de uitrusting.

DYNAMO.

De Dynamo is een eenvoudige machine met zelfreguleerende derde borstel. De eenige deelen die een weinig attentie verlangen, zijn de collector en de borstels, die gemakkelijk toegankelijk zijn als de stofband afgenomen is. De collector moet schoon gehouden worden en vrij zijn van olie of slijpsel van de borstels. Het reinigen kan geschieden met een gewone zachte doek, doch wanneer dit verwaarloosd is, gebruik dan fijn schuurpapier. Blaas het slijpsel van de borstels weg, en controleer of deze gelijk slijten, en of de houders gemakkelijk op hun scharnieren draaien. Om een nieuwe koolborstel te monteeren, moet alleen een enkele schroef losgedraaid worden om de versleten borstel uit zijn houder te verwijderen.

De dynamolagers zijn voorzien van vet bij het afleveren van de fabriek en behoeven niet gesmeerd te worden. Wanneer de wagen gereviseerd wordt is het raadzaam om de dynamo te demonteeren en de lagers van nieuw vet te laten voorzien. Dit werk moet bij voorkeur uitgevoerd worden door een Lucas Service Depot.

VEILIGHEID ZEKERINGEN VAN DE DYNAMO.

De dynamoveldwikkeling is voorzien van een zekering om de machine te beschermen ingeval iets hapert aan de laadstroomkring, b.v. een losse of gebroken batterijverbinding. De zekering is buisvormig en bevindt zich evenals de weerstand voor zomerlading in het automaat-en zekeringendoosje aan het dashboard onder de motorkap (zie afbeelding). Wanneer de dynamo de batterij niet laadt op een gegeven moment (dit is te zien wanneer de ampere-meter ontlading aangeeft terwijl overdag gereden wordt), moet de zekering gecontroleerd worden en wanneer deze doorgeslagen is, vervangen worden door de bijgeleverde reserve zekering, na te hebben gecontroleerd of er zich gebroken of losse verbindingen bevinden in de draden van de laadstroomkring, en na herstelling ervan. Het vervangen van deze zekering moet niet geschieden terwijl de motor loopt. Indien de nieuwe zekering na het starten weer doorslaat, moet de oorzaak van het doorslaan gevonden worden. Het is aan te bevelen dat de installatie onderzocht wordt door een van onze agenten. Monteer nooit andere dan Lucas standaard zekeringen zooals behoorende tot de originele uitrusting. De sterkte van de zekering is aangegeven op een gekleurd papiertje dat zichtbaar in de zekering opgesloten is.

STARTMOTOR.

De collector is toegankelijk na het afnemen van de stofband. De motor vereischt zeer weinig zorg, behalve dat de collector schoon gehouden moet worden van olie en slijpsel van de borstels, evenals de dynamo. Bedenk, dat ofschoon de starter de motor draaien zal, hoe stijf deze ook is, het raadzaam is de motor eenige malen met de slinger te draaien, daar dit het starten aanzienlijk gemakkelijker maakt.

Wanneer het startertandwielje beklemd raakt in de tandkrans van het vliegwiel bij het trekken aan de startknop, kan dit gewoonlijk weer losgewerkt worden door het versnellingshandle in de hoogste versnelling te zetten en de wagen met afgezette ontsteking voor- en achteruit te duwen. Indien deze handeling niet het gewenschte gevolg heeft, zal de starter losgenomen moeten worden.

Gebruik nooit de starter om den wagen voort te bewegen, daar de belasting op de batterij en startmotor hierdoor veel te groot wordt.

Wanneer de motor niet direct aanslaat, wacht dan met opnieuw aan de startknop te trekken tot de motor niet meer in beweging is. Indien deze voorzorg niet genomen wordt, zou beschadiging aan de tanden van het startertandwielje of van de vliegwiel-tandkrans het gevolg kunnen zijn.

DE LICHT-EN LAADSTROOMSCHAKELAAR EN HET ONTSTEKINGSSLOT MET SLEUTEL.

Het ontstekingsslot is voorzien van een sleutel waardoor het afgesloten kan worden, zoodat men de motor niet kan aanslaan. Wanneer het slot vertikaal staat, wordt de sleutel door een veer vrijgemaakt en deze kan dan uit het slot genomen worden. Hierdoor is de ontsteking afgesloten. Om de ontsteking weer aan te zetten, moet de sleutel in het slot gestoken en naar rechts gedraaid worden, tot het slot horizontaal is. De sleutel kan niet uit het slot genomen worden wanneer de ontsteking aangezet is; deze moet eerst afgezet worden, en het slot vertikaal zijn.

De standen van de licht—en laadstroomschakelaar zijn als volgt:

"Summer Half Charge."—De dynamo geeft ongeveer zijn halve normale vermogen.

"Winter Full Charge."—De dynamo geeft het volle vermogen.

"Side."—Spatbordlampen en achterlamp aan.

"Head."—Koplampen, spatbordlampen en achterlamp aan.

De dynamo geeft automatisch zijn volle vermogen wanneer de lampen ontstoken worden. Om de ontsteking aan te zetten, moet de sleutel in het slot gestoken en naar rechts gedraaid worden; om af te zetten naar links draaien.

DE VOETDIMSCHAKELAAR.

De dimschakelaar heeft twee standen, een geeft het normale groote licht en de andere een anti-verblindend of gedimd licht. De schakelaar is aangebracht op de voetplanken en gemakkelijk te bedienen door den linkervoet van den bestuurder.

Indien de koplampen op normaal of groot licht staan, zal een druk op de schakelaar het licht veranderen in gedimd, en in dezen stand blijven staan tot een nieuwe druk op de schakelaar het weer terugbrengt op normaal.

AMPEREMETER.

Een amperemeter met nulpunt in het midden geeft aan hoe sterk de batterij geladen of ontladen wordt onder alle omstandigheden. Veronderstel b.v. dat 2 amp. verbruikt wordt wanneer de stadslampen en de achterlamp ontstoken zijn en dat de bobine 2 amp. opneemt, dan zal, indien de dynamo met 7 amp. bijlaadt, de amperemeter 3 amp. lading aangeven. Dit is de stroomsterkte voor lading beschikbaar na voorziening van de lampen en ontsteking.

Aan de amperemeter is te zien of de installatie behoorlijk functioneert. Wanneer b.v. geen lading aangegeven wordt met de laadstroomschakelaar in de "Winter Full Charge" stand en bij een snelheid van ongeveer 30 km. per uur zonder ontstoken lampen, dan hapert er ongetwijfeld iets in de laadstroomkring van de dynamo.

Om het vermogen van de dynamo vast te stellen, moeten alle lampen uitgedaan worden en het aantal aangegeven amperes op de amperemeter met twee vermeerderd worden voor het gebruik in de bobine.

Het stroomverbruik voor de ontsteking kan bij het starten iets hoger zijn dan hierboven aangegeven. De amperemeter geeft niet aan de stroom die door de startmotor verbruikt wordt.

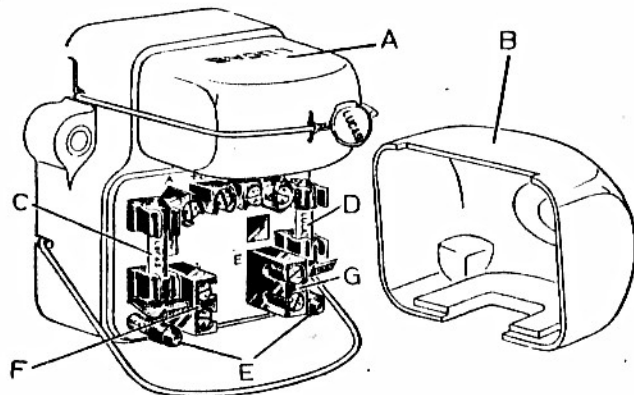
DE AUTOMAAT EN DE ZEKERINGEN.

De automaat is met twee zekeringen als een apparaat gemonteerd, dat ook een verbindingendoosje vormt en waar de weerstand voor halve lading van de dynamo ondergebracht is. Het afslagcontact daarin sluit automatisch de laadstroomkring zoodra de stroomsterkte van de dynamo hoger is gestegen dan die van de batterij. Wanneer de stroomsterkte van de dynamo zakt tot onder die van de batterij, vindt de tegenovergestelde werking plaats; het afslagcontact opent en verhindert hierdoor dat de batterij door de dynamo ontladt.

Het afslagcontact is nauwkeurig gesteld voor het de fabriek verlaat, het vereischt geen enkele bijstelling en is daarom verzegeld.

De twee zekeringen zijn buisvormig. De eene gemerkt "AUX" is gelegen in de stroomkring van de accescoires, en zal doorslaan ingeval van kortsluiting in de draden van de claxon, ruitenwisscher, of andere apparaten aangesloten op de "AUX" zekering. Het weigeren van een dezer apparaten is een aanwijzing dat deze zekering is doorgeslagen.

De andere zekering gemerkt "DYN" beschermt de dynamo, en is aangebracht in de dynamo hoofdstroomkring. Een doorgeslagen dynamozekering is te herkennen aan het feit dat de dynamo geen lading afgeeft, wat blijkt doordat er geen aflezing te zien is op de amperemeter gedurende het rijden overdag. Reserve zekeringen zijn bijgeleverd voor geval van nood. Voor het montere van een reserve zekering moeten de draden onderzocht worden van de apparaten die de zekering beschermt, op kortsluiting of losse contacten, en deze eventuele gebreken moeten eerst hersteld worden. Indien de nieuwe zekering opnieuw doorslaat en de oorzaak niet gevonden kan worden, raden wij den eigenaar aan om de installatie te laten onderzoeken door een Austin Agent of Lucas Service Depot.



Automaat en zekeringhouder type CFR.

- | | |
|--|---|
| A—Deksel van de automaat. | E—Reserve zekeringen. |
| B—Deksel van de zekeringhouder. | F—Positieve aansluiting voor accessoires. |
| C—Zekering in stroomkring van accessoires. | G—Negatieve (geaarde) aansluiting voor accessoires. |
| D—Zekering in stroomkring van dynamo. | |

Monteer geen andere dan Lucas standaard zekeringen zooals door de fabriek gemonteerd. De sterkte van de zekering is aangegeven op een gekleurd papiertje in de zekering.

BATTERIJ.

Het is van het grootste belang dat de batterij regelmatig verzorgd wordt, daar het goed functioneeren van de startmotor, de ontsteking en de verlichting van de goede toestand van de batterij afhangen.

Minstens eens per maand moeten de ventilatiedoppen bovenop de batterij afgenomen worden om het niveau van het electrolyt te controleren. Indien noodig moet gedistilleerd water bijgevoerd worden (verkrijgbaar in de meeste garages), zoodat de platen juist bedekt zijn. Indien echter iets van de zuuroplossing verloren is gegaan moet dit vervangen worden door een verdunde zwavelzuuroplossing van 1.320 soortelijk gewicht. Het is van belang dat bij het onderzoeken van de cellen geen onbeschermd licht gebruikt wordt wegens het mogelijke gevaar van ontbranding van gas dat van de platen komt. Het is raadzaam om de inspectie te besluiten door het soortelijk gewicht van het electrolyt op te meten, daar dit een

zeer goed beeld geeft van de laadtoestand van de batterij. Voor dit doel wordt gebruik gemaakt van een hydrometer; dit instrument is verkrijgbaar bij den Austin Importeur, de Austin Agenten, of bij de Service Depots van de fabrikanten van de uitrusting.

DE LAADSTROOMSCHAKELAAR.

De laadstroomschakelaar moet gezet worden in den stand, welke overeenkomt met het jaargetijde. Voor wagens die onder normale omstandigheden rijden is dit voldoende om de batterij op peil te houden zonder kans op overlading. In sommige gevallen kan het echter raadzaam zijn om den stand anders te doen zijn. Wanneer b.v. de wagen 's winters regelmatig overdag loopt en haast niet bij avond, wat tot gevolg heeft dat de batterij voortdurend geheel geladen is (hydrometer aflezing 1.285 of hoger), dan moet de schakelaar op "Summer Half Charge" staan. Of in het tegenovergestelde geval, wanneer 's zomers buitengewoon veel gebruik wordt gemaakt van de starter en de lampen, wat de batterij voortdurend in slechts gedeeltelijk geladen toestand doet zijn (hydrometeraflezing 1.200 of lager), moet de schakelaar op "Winter Full Charge" staan als de motor draait.

Gedurende de inlooperperiode van een nieuwe wagen moet de schakelaar ook op volle lading staan, teneinde te compenseeren voor het zware verbruik door den starter, veroorzaakt door de stijve nieuwe motor.

Indien de batterij voortdurend in slechts gedeeltelijk geladen toestand is, moeten alle verbindingen gecontroleerd worden aan batterij en startcontact of deze wel vast zijn, en geen kabel beschadigde isolatie heeft, waardoor de batterij kortgesloten zou kunnen worden.

HET ELECTROLYT.

De batterij van wagens die overzee verzonden worden is leeg en moet eerst gevuld en geladen worden.

Dit beteekent dat een vloeistof klaar gemaakt moet worden, bestaande uit een volumedeel zuiver geconcentreerd zwavelzuur en drie volumedeelen gedistilleerd water. Deze moeten gemengd worden in een geglaazuurd aardn pot, hierbij groote voorzichtigheid in acht te nemen. Voeg het zuur bij het water met zeer kleine hoeveelheden tegelijk, haast druppel voor druppel, en roer met een glazen staaf.

Giet nooit het water bij het zuur. Dit is zeer gevaarlijk en kan een ernstige ontploffing tengevolge hebben.

Het mengen doet warmte ontstaan, en het is van belang dat het electrolyt (zooals het mengsel heet) niet in de batterij gedaan wordt voor het afgekoeld is. Giet het electrolyt in de cellen van de batterij door een looden, glazen of celluloid trechter, tot de bovenkant van de vulopening. Laat de batterij zoo gedurende tien minuten staan, waarna weer bijgevoerd kan worden tot dezelfde hoogte. Het electrolyt heeft een soortelijk gewicht van 1.285 na lading. Het laden van batterijen kan in haast ieder service station geschieden. Batterijen moeten minstens twaalf uur staan na de eerste vulling alvorens met laden begonnen mag worden.

DE RICHTINGAANWIJZERS.

Iedere twee of drie maanden moet een druppeltje machineolie gedaan worden op de twee scharnierende verbindingen tusschen de aanwijzer en het mechanisme. Breng hiertoe de wijzer naar buiten en geef slechts zeer weinig olie, daar teveel de werking van de solenoïde aantast.

Onderzoek het gloeilampje wanneer de arm niet verlicht is in uitgestoken stand. Om het gloeilampje er uit te nemen moet de wijzer ingeschakeld worden, daarna in uitgestoken toestand met de hand ondersteunen, en het richtingaanwijzercontact weer af zetten.

Neem nu de lamphouder weg van de onderzijde van den wijzer door het metalen lipje, wat hem op zijn plaats houdt, terug te schuiven. Probeer niet de lamphouder er uit te halen, wanneer de richtingaanwijzer onder stroom staat, daar dan schade door kortsluiting ontstaan kan.

Bij sommige modellen moet een lipje opzij worden geschoven, dat aan de onderzijde van de wijzer uitsteekt. Het dekplaatje van de lamphouder springt dan open. Vervang de doorgebrande lamp door een nieuwe en breng het dekplaatje weer aan.

Het no. van de gloeilamp is T63F, 3 watt, dubbel fitting type.

Wanneer de richtingaanwijzers of de benzinemeter weigeren, dient de zekering, die deze apparaten beschermt, onderzocht te worden. Als deze doorgeslagen is, onderzoek dan of ergens in de draden kortsluiting is. Indien de zekering opnieuw doorslaat, moet de oorzaak opgespoord worden, wat het beste door een Austin Agent of Lucas Service Depot kan geschieden.

DE BENZINEMETER.

De benzinemeter is automatisch en geeft de inhoud van de benzinetank aan. Hij werkt alleen als de ontsteking aangezet is; wanneer de tank dus bijgevuld moet worden, zet dan eerst de ontsteking af om de motor stop te zetten en zet de ontsteking dan weer aan, zoodat men aflezen kan hoeveel benzine in de tank gedaan wordt. Het is onwaarschijnlijk dat de meter zal weigeren, doch wanneer dit voor mocht komen, wendt U dan tot een Austin Agent of Smith Service Depot, die gaarne en prompt service zullen geven.

DE CLAXON.

Voor het verlaten van de fabriek worden de claxons nauwkeurig gesteld. Zij zullen langdurig goede dienst geven; nastelling is niet nodig.

Wanneer de claxon onzeker wordt in zijn werking, slechts een gesmoord geluid geeft of niet meer trilt, is daar uit nog niet af te leiden dat hij stuk is. Controleer eerst of de oorzaak niet ergens anders ligt, b.v. ontladen batterij, losse verbindingen of kortsluiting in de draden naar de claxon of een doorgeslagen zekering.

Het is ook mogelijk dat de werking van de claxon slecht is, door losgeraakte bevestiging.

Dit kan onderzocht worden door de claxon los te nemen en in de hand te houden, en dan op de knop te drukken. Als de toon nog onvoldoende blijft, probeer dan niet de claxon te demonteren, maar zendt hem naar een Austin Agent of Lucas Service Depot voor onderzoek.

DE ELECTRISCHE RUITENWISSCHER.

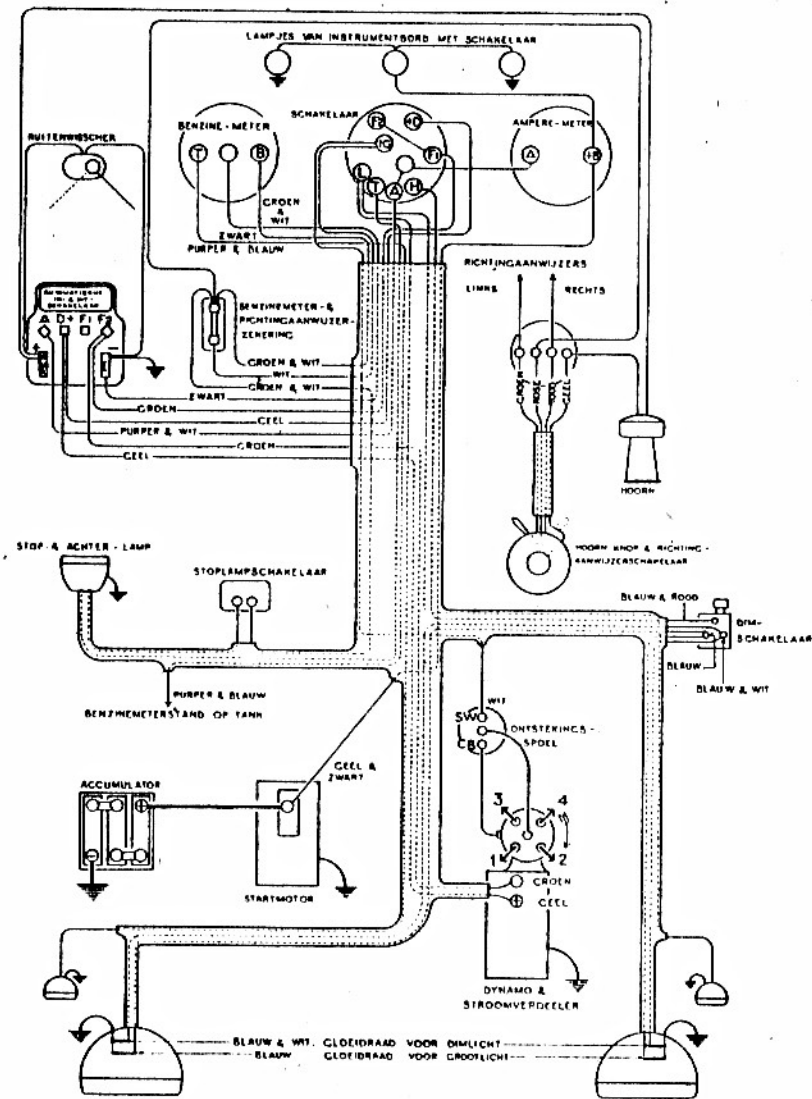
Om aan te zetten moet het gebogen handletje uitgetrokken en opzij geschoven worden zoodat de wisscher op de ruit komt te staan. Trek dan de startknop uit en geef hieraan een draaiende beweging. Om de ruitenwisscher op te doen houden, moet de knop ingedruwd worden. Trek dan het gebogen handletje uit en draai het zoo, dat het einde in de holte van de startknop valt. Dit maakt dat de wisscher het uitzicht van den bestuurder niet belemmert en verzekert dat de wisscher afgezet is.

De wisscher vereischt geen zorg: alle bewegende deelen zijn met vet verpakt bij de montage en behoeven dus niet gesmeerd te worden.

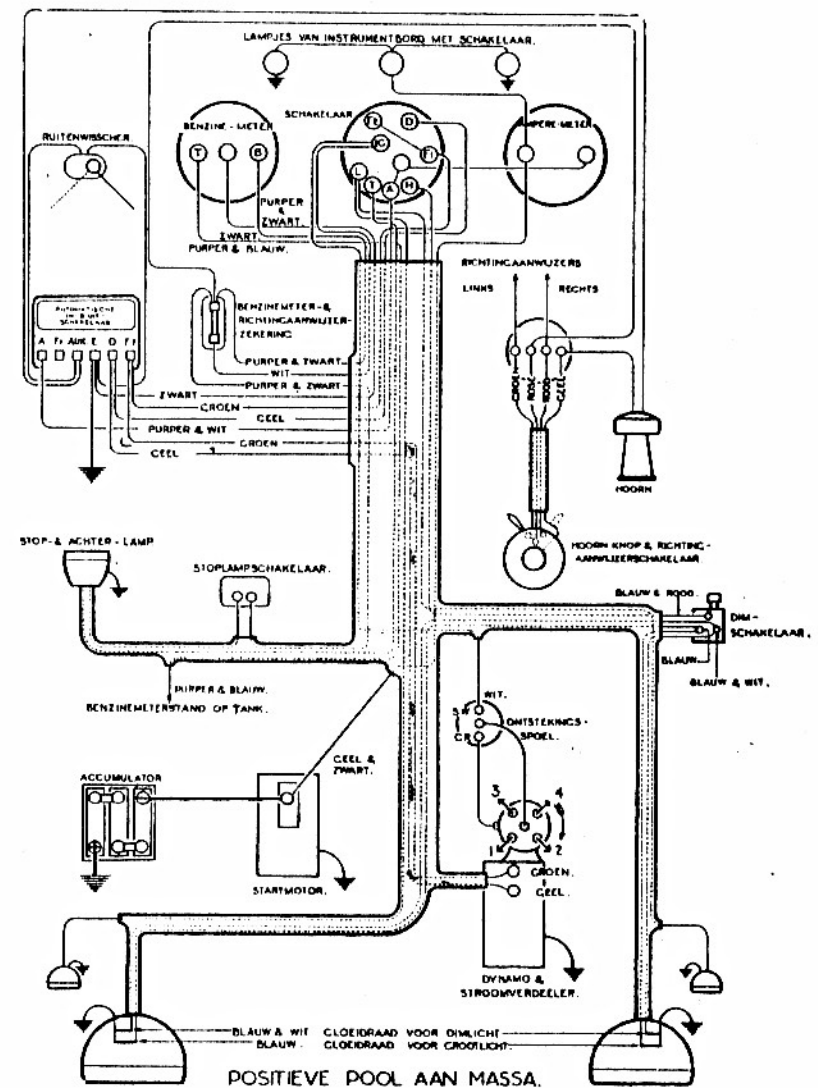
Bij het reinigen van de voorruit mag de arm met wisscher van de ruit opgelicht worden, maar zorg er voor dat deze niet van de eene naar de andere kant geforceerd wordt.



HET SCHAKELSCHEMA.



NEGATIEVE POOL AAN MASSA.



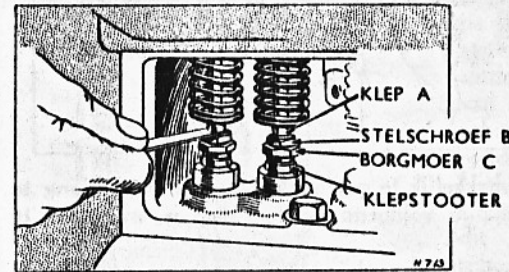
POSITIEVE POOL AAN MASSA.

NASTELLINGEN

DE onderstaande nastellingen zijn de eenige die de eigenaar noodig zal vinden om te verrichten teneinde den wagen in goed loopende conditie te houden.

HET AFSTELLEN VAN DE KLEPSTOOTERS.

Om te verzekeren dat de volle kracht van de motor verkregen wordt en dat de werking van de kleppen geruischloos blijft geschieden, is het noodig dat de klepstooters de juiste afstelling behouden. Om deze afstelling te verrichten moet eerst het klepdeksel afgenomen worden, draai dan de motor langzaam rond met de slinger. Controleer het omhooggaan van iedere klep afzonderlijk en let op het punt waar hij ophoudt te dalen. Draai dan de motor nog een halve omwenteling verder



om te zorgen dat de nok geheel vrij van de klepstooter is. Er behoort nu tusschen de klepsteel (A) en de klepstooterschroef (B) een speling te zijn gelijk aan de dikte van het dunne blaadje van de klepstooterspelingvoeler. Als de speling hiervan verschilt, kan dit bijgesteld worden door de contraamoer (C)

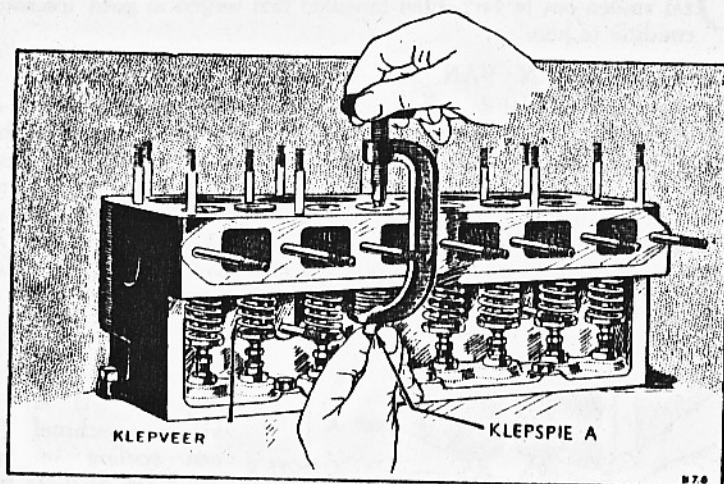
iets los te schroeven en dan schroef (B) hoger of lager te stellen, waarna de contraamoer (C) weer vastgezet moet worden. Voor deze bewerking bevindt zich een speciale sleutel bij het gereedschap. De afstelling moet alleen gecontroleerd worden wanneer de motor warm is.

De beste afstelling bij sportmodellen is .004" wanneer de motor door en door warm is. Het is niet eenvoudig om de noodzakelijke afstelling dan te verrichten wegens het gevaar van verbrande vingers of handen, en om nu de uitzetting te compenseeren, welke veroorzaakt wordt door het warm worden van de motor kunnen de klepstooters met een koude motor afgesteld worden op .008" voor de inlaat-, en .010" speling voor de uitlaatkleppen.

HET REINIGEN VAN DE VERBRANDINGSKAMER.

Om het hoogste rendement van de motor te verkrijgen is het noodzakelijk dat de verbrandingsproducten die zich in de verbrandingskamer hebben afgezet, verwijderd worden. Dit behoort te geschieden nadat ongeveer 3000 km. afgelegd is. Wanneer de cilinderkop gedemonteerd is, kan het raadzaam zijn van de gelegenheid gebruik te maken om de kleppen te schuren, ofschoon dit werkje iets langer zal duren om uit te voeren. Het is in ieder geval aan te bevelen het kleppen schuren uit te voeren nadat 6000 km. afgelegd zijn.

Tap eerst het water af door de kraan onderaan de radiator te openen met behulp van een sleutel of geldstuk. Demonteer de waterslang van de cilinderkop. Neem de kabels los van de bougies. Draai de moeren los van de cilinderkopbouten. Pak de cilinderkop aan beide einden vast en licht hem op.

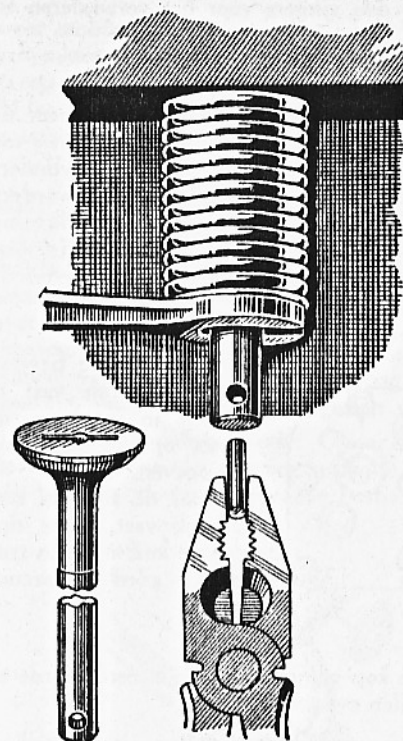
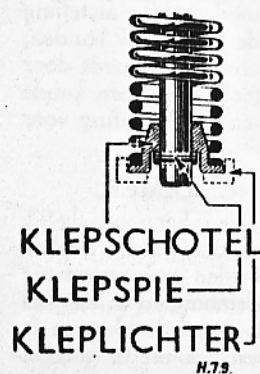


Dit behoort tamelijk gemakkelijk te geschieden, zonder de pakking te beschadigen, die gewoonlijk in voldoende goeden staat is, om weer te gebruiken.

Bij het werken aan de gedeeltelijk gesloopte motor zou een steeksleutel of onderdeel kunnen vallen op het onder stroom staande startcontact en daardoor kortsluiting veroorzaken en mogelijke schade. Neem daarom alvorens aan het werk te beginnen, de kabel los van de positieve pool van de batterij. Safety First!

HET VERWIJDEREN VAN DE KOOLAANSLAG.

Wanneer de cilinderkop afgenomen is, zijn de kleppen en de bovenkant van de zuigers zichtbaar. Al het vuil en aanslag behoort verwijderd te worden door zorgvuldig afkrabben met een scherp gereedschap. Voor het kleppenslijpen is het noodzakelijk om de carburateur en het in- en uitlaatspruitstuk te demonteerden, na eerst de benzinekraan dichtgedraaid en de leiding aan de vlotterkamer losgemaakt te hebben; daarna moet de verbinding met de smoorklep, en die met de luchtklep losgemaakt worden. Het klepdeksel met zijn pakking kan afgenomen worden door de twee gekartelde moeren los te draaien. Iedere klepveer moet opgelicht worden door middel van het speciale gereedschap dat tot



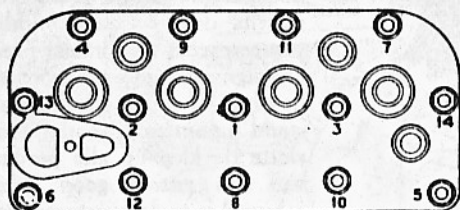
de uitrusting behoort, om de klepspie (A) los te kunnen nemen (zie afbeelding); verwijder daarna de klepveer. De klep is nu vrij om op zijn zitting rond te kunnen draaien wanneer de klepstooterschroef iets omlaaggedraaid is zoodat hij de klepsteel niet raakt. Nadat de klep gereinigd is, wordt een kleine hoeveelheid schuurmiddel gelijkmatig op de schuine kant gesmeerd, waarna de klep door middel van een schroevendraaier heen en weer gedraaid moet worden, na een paar slagen een anderen stand innemende, zoodat ten slotte de klep op alle punten van zijn zitting goed ingeschuurd is en de zwarte puntjes op de zitting verdwenen zijn. Licht de klep iets op van zijn zitting na elke paar slagen; dit vergemakkelijkt het schuurmiddel om tusschen de twee oppervlakken te dringen

en vergroot de slijpende werking. Zorg er vooral voor dat geen schuurmiddel in de cylinders komt en dat de klep en zijn zitting goed schoongemaakt worden na de bewerking. Ook is het beslist noodzakelijk dat iedere klep op zijn eigen zitting geslepen en weer gemonteerd wordt; de koppen van de kleppen zijn daarom voorzien van nummers 1 t/m 8, aan de voorkant beginnende. Het is ook goed om de klepgeleiders te reinigen. Dit kan gedaan worden door de klepsteel in petroleum of benzine te doopen en dan in de klepgeleider op en neer en in het rond te bewegen tot het vuil verwijderd is. Daarna moet de klep gereinigd, de steel met grafiëtvet ingesmeerd en zoo in de geleider gemonteerd worden met de klepveer en schotel er om heen. Daarna wordt weer van de kleplichter gebruik gemaakt om de veer samen te persen, teneinde de spie er in te kunnen steken.

Let er op dat de gleuven in de klepkoppen in een lijn zijn, omdat dit aangeeft, dat de klepspiegaatjes alle in hun gunstigste stand staan voor het plaatsen van de klepspien. Let er ook op, dat de spieen goed geplaatst worden, zoodat de klepschotel er goed overheen gaat, daar anders de klepspie wegspringt. Het is gemakkelijk om de buitenste spieen het eerst te monteren en dan naar het midden te werken. De klepspie wordt geplaatst in de klepsteel, en daarna de kleplichter losgedraaid om de veerschotel gelegenheid te geven omlaag te komen over de klepspie.

Een tang zal geschikter blijken dan vingers voor het verwijderen en herplaatsen van de klepspielen.

Controleer de klepspeling met het voelertje en herhaal de controle als veiligheidsmaatregel nadat de wagen 150 km. geloopt heeft, daar de kleppen neiging hebben iets in te slaan. Let er op bij het monteren van het uitlaatspruitstuk of de pakkingen nog goed zijn. De cylinderkoppakking moet met de koperkant naar beneden gemonteerd worden, met wat grafietvet over beide kanten gesmeerd om een goede afdichting te verzekeren en om te voorkomen dat de kop kleeft wanneer deze weer afgenomen moet worden. Bij het monteren van de kop moeten de moeren vooral gelijk vastgetrokken worden.



Het is aan te bevelen om de moeren vast te trekken in de volgorde zooals op de tekening aangegeven.

Draai de moeren niet dadelijk vast, maar doe er twee keer over en trek ze dan goed en secuur vast.

Deze handelwijze maakt dat de kop gelijkmatig gemonteerd wordt en dat de moeren op de tapeinden allen even vast zitten.

Vergeet niet om na het monteren van de kop en de bovenste waterslang de radiator te vullen.

HET AFNEMEN VAN HET CYLINDERBLOK.

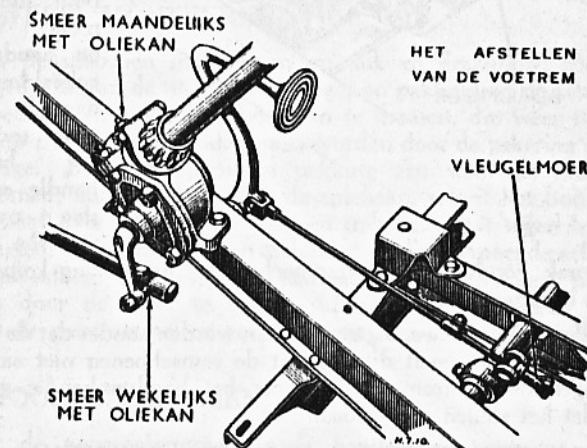
Om bij de zuigers (behalve de bovenkanten) en de drijfstangen te komen, of om een nieuwe klepstootter of klepgelider te monteren, is het noodig om het cylinderblok af te nemen. De drie moeren aan den kant van de verdeeler zijn gemakkelijk los te draaien, evenals de drie moeren aan den kant van de kleppen wanneer het klepdeksel reeds los is. Om bij de moer te komen die zich bevindt aan de voorzijde van het cylinderblok, moeten de dynamo met huis en ventilateursteun met ventilateur eerst afgenomen worden. Neem eerst de kabels uit hun hulzen van de verdeelerkap. Maak de verbinding aan de dynamo los en neem de ventilateurriem af. Het huis is bevestigd met drie schroeven en een moer. Wanneer dit verwijderd is kan de voorste cylinderblokmoer losgenomen worden. Om de achterste cylinderblokmoer te bereiken, moet het inspectieplaatje van de koppeling eerst verwijderd worden. Neem daarna de vliegwieldeklap los, die met twee schroeven aan het vliegwheelhuis bevestigd is. Daarna moet de onderste waterslang afgenomen worden, waarna het cylinderblok opgelicht kan worden. Bij het

weer monteren van het cylinderblok is het noodig om een spanning te gebruiken om de zuigerveeren samen te persen. Deze zuigerveercompressors behoren tot de extra gereedschappen, die bij de Austin Service Afdeeling verkrijgbaar zijn. Nadat alles weer gemonteerd is, moet de ontsteking opnieuw op tijd gesteld worden.

HET STELLEN VAN DE REMMEN.

De voetrem werkt op de vier wielen; de handrem welke aparte remkabels heeft, werkt alleen op de voorwielen. Zij moeten gesteld worden, wanneer het handremhandle geheel naar achteren getrokken kan worden over de geheele lengte van zijn slag, en wanneer de voetrem geheel ingetrapt kan worden tot de vloerplanken, zonder dat de remmen de wielen vasthouden. De wagen mag niet gebruikt worden in deze conditie, maar moet direct nagezien worden.

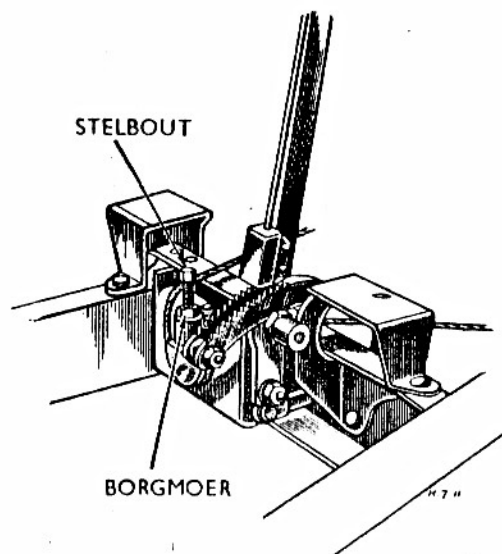
Het stellen van de voetrem: Onder de wagen juist achter de voetpedalen bevindt zich een vleugelmoer, welke te bereiken is door het uitnemen van een metalen vloerplaat voor de bestuurderszitplaats.



De vleugelmoer moet gedraaid worden naar de voorzijde van de motor totdat de remmen geheel vaststaan, wanneer het pedaal ongeveer 5 cm ingetrapt is. Wanneer het pedaal geheel terug is, mogen de remmen niet aanlopen tegen de remtrommels waarin zij werken.

Voor het bijstellen van de achterremmen wat noodzakelijk kan zijn nadat nieuwe remvoering is aangebracht, is een individuele verstelling voor elk wiel mogelijk. De achterremkabels zijn hiertoe voorzien van een van schroefdraad voorzien einde waarop een gaffel geschroefd is welke de kabels verbindt aan een hefboom van de remdwarsas. Door de gaffel te verwijderen van de hefboom (een gaffelboutje met splitpen) kan de gaffel verder op of van het draadeinde geschroefd worden, waarmee de verstelling verkregen wordt.

De kabel mag niet gedraaid worden terwijl de verstelling gedaan wordt. Om te probeeren of beide wielen gelijk aangrijpen moet de achteras



opgecrickt worden en het rempedaal ingetrapt. Draai nu elk wiel met de hand om de juiste afstelling te verkrijgen.

Voor het stellen van de handrem moet het handremhandle geheel naar voien gezet worden. Het stellen wordt gedaan onder den wagen, door middel van een stelbout met borgmoer. Wanneer de handrem nu geheel los is draai dan de stelbout naar rechts tot het handremhandle een vrije slag overhoudt van een tand op

de tandstrook, zonder dat het remmechanisme in werking komt. Draai daarna de borgmoer aan.

Indien deze kleine beweging gedaan kan worden zonder dat de remmen beginnen te werken, geeft dit aan dat de remschoenen niet aan zullen loopen tegen de remtrommels wanneer het handremhandle geheel af staat en dat het stellen juist gedaan is.

HET OPNIEUW VOEREN VAN DE REMMEN.

Om de remmen opnieuw te voeren is het eerst noodig om het wiel te demonteeren, en daarna de remtrommel, door de drie schroefjes die hem aan de naaf bevestigen los te draaien, waarna de naaf en het wielager losgetrokken moeten worden om bij de schoenen te kunnen komen. Hiervoor bevindt zich een speciele naaftrekker bij de gereedschapsuitrusting.

DE ACHTERREMMEN.

Voor de achterremmen moet de achterasmoer losgedraaid worden nadat de splitpen er uit getrokken is; trek daarna het buitengedeelte van de naaf af door de naaftrekker op het van schroefdraad voorziene gedeelte te schroeven en dan de naaftrekkerbout aan te draaien. Neem de spie uit de spiebaan van de achteras. Draai de lagermoer los nadat het lipje van de

zekering terug is gebogen, en werk het binnengedeelte van de naaf tezamen met viltpakking en lager van de astap af met een hefboom. Beschadig de papieren pakking tusschen de twee naafgedeelten niet, daar het van belang is om daar een goede afdichting te hebben bij het weer monteeren teneinde te voorkomen dat de olie van de naaf in de remmen dringt. Indien het binnengedeelte van de naaf niet gemakkelijk van de astap komt, moet het buitengedeelte weer gemonteerd worden zoo dichtbij als mogelijk is; gebruik de wielmoeren om de twee deelen samen te trekken. Plaats daarna de naaftrekker en verwijder op die manier de naaf in zijn geheel met lager en pakking. De remschoenen kunnen nu van nok en draaipunt afgetrokken worden en de veeren losgemaakt. De versleten voering wordt dan verwijderd door de klinknagels uit te ponsen of te boren.

De remvoeringen moeten op de remschoenen geklemd zijn bij het klinken daar het beslist noodzakelijk is dat zij overal aanliggen op de schoenen. Nadat de voeringen opgeklonken zijn moeten de beide uiteinden met een ruwe vijl schuin afgewerkt worden over een breedte van ongeveer een halve centimeter.

HET WEER MONTEEREN.

Plaats de schoenen met veeren op nok en draaipunt. Monteer het binnengedeelte van de naaf met het lager en pakking op de astap en druk deze goed aan door de lagermoer aan te draaien, die weer op dezelfde manier op zijn plaats gehouden moet worden door de zekering als voor de demontage. Breng de papieren pakking aan waar de naafgedeelten samenkomen, monteer de spie in de spiebaan, schuif het buitengedeelte van de naaf over de astap en spie, en trek hem vast tegen het binnengedeelte door de wielmoeren aan te draaien. Hierna moet de achterasmoer weer gemonteerd en stevig vastgedraaid worden. Vergeet niet om de splitpen door de moer te steken. Neem de wielmoeren weer los, monteer de remtrommel en zet deze vast met de drie schroefjes.

DE VOORWIELREMMEN.

Voor de voorwielremmen is de handelwijze ongeveer gelijk (zie afbeelding). Nadat het wiel en de remtrommel afgenomen zijn, moet de naafop losgeschroefd en de naaftrekker in de plaats daarvan opgeschroefd worden. Voor nu verder te gaan moet het plugje (A) uit de naaf geschroefd worden, of draai het slechts drie slagen los; anders zal het stooten op het buitenlager van de naaf bij het afnemen van deze. Trek nu het buitengedeelte van de naaf af. De moer op de as met splitpen zijn nu bereikbaar voor demontage. Daarna moet het buitengedeelte van de naaf weer in zijn vroegere plaats komen door de wielmoeren aan te draaien, zooals bij het achterwiel. Gebruik weer de naaftrekker om de naaf met lager en pakking te verwijderen. De remschoenen kunnen nu afgenomen worden. Bij het weer monteeren moet een nieuwe splitpen door de as en moer gestoken worden; aan het einde van de naaf bevindt zich een gat voor dit doel.

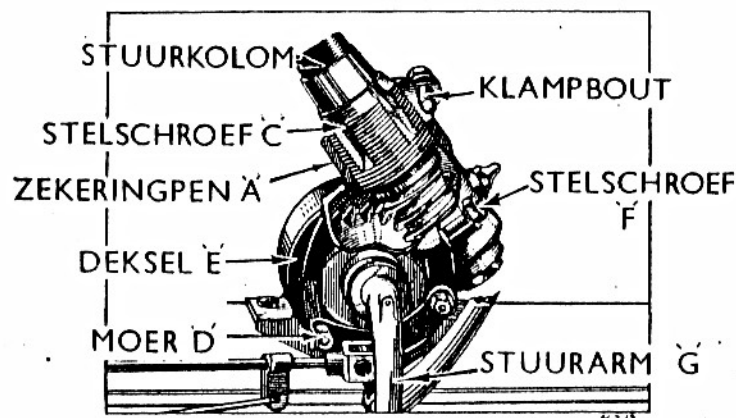
Het is altijd noodzakelijk dat alle vier de remschoenen van één as tegelijkertijd gevoerd worden, en na het opnieuw voeren kan het noodig zijn om de remafstelling iets losser te maken voordat de remtrommel gemonteerd kan worden.

Controleer na het opnieuw voeren of de naven voldoende smeermiddel bevatten, en stel de remmen bij indien nodig.

HET BIJSTELLEN VAN DE STUURINRICHTING.

Indien na langdurig gebruik eenige speling in het stuur ontstaat, kan dit op twee plaatsen bijgesteld worden. Om de speling in de kolom op te nemen moet de moer in de stuurkolomhouder aan het dashboard iets losgedraaid worden, evenals de zekeringpen (A) en de klampbout (B) waarna de stelschroef (C) aangedraaid kan worden tot de speling weg is, hiervoor gebruik makende van de speciale sleutel in de gereedschaps-uitrusting. Draai de stelmoer niet te vast, daar anders de besturing te zwaar wordt. Nadat deze bijstelling correct geschiedt is, moet de zekeringpen zo ingeschroefd worden, dat deze in een van de gleuven van de stelmoer komt, en draai dan de klampbout (B) vast, en de moer van de stuurkolomhouder aan het dashboard.

Om de speling tussen worm en wormwiel tengevolge van slijtage weg te nemen, moeten de drie moeren (D) die het deksel (E) aan het stuurhuis bevestigen iets losgedraaid worden, nadat de lipjes van de zekeringplaten teruggebogen zijn. Draai nu de stelschroef (F) zoodat deze het deksel (E) iets in de richting van de worm trekt. Vooral niet teveel want het wormwiel mag niet te diep in de worm grijpen, daar dit de besturing buitengewoon zwaar zou maken. Nadat deze bijstelling gedaan is, moeten de drie moeren (D) weer vastgezet worden en gezekeerd door de lipjes van de zekeringplaat.



Indien het wenschelijk is om het wormwiel uit het huis tenemen, is het alleen noodig om de stelschroef (F) losser te draaien en de drie moeren (D) te verwijderen, waarop het deksel (E) losgenomen kan worden tezamen met het wormwiel en de stuurarm. De stuurkolom kan nu weggenomen worden na eerst de spie (A) en de klampbout (B) losgemaakt en de stelschroef (C) uitgedraaid te hebben. Deze nastellingen kunnen het beste door een Austin Agent verricht worden.

HET NASTELLEN VAN DE SPORING.

Een van de oorzaken van het vroegtijdig verslijten van de voorbanden is onjuiste sporing. Correct sporende voorwielen behooren niet parallel te loopen, doch de velgen moeten voor $1/8''$ ($6\frac{1}{2}$ mm) dicht bij elkaar staan dan achter. Dit verschil, toesporing genaamd, dient om ruimte in de stuurverbindingen en veerende werking van de onderdelen op te nemen, zoodat wanneer de wagen rijdt, de wielen zoo evenwijdig mogelijk draaien. Indien bij het controleeren dit verschil grooter of kleiner bevonden wordt, moet de sporing nagesteld worden. Dit is niet moeilijk te doen. De spoorstang moet losgenomen worden van de fuseearm aan den linker kant. Hij wordt bevestigd door een moer aan den voorkant van de fuseearm, waaronder een veerring. Hierna is de spoorstang vrij om aan den linker kant bijgesteld te worden. Nadat de klampbout van de spoorstangmof iets losgedraaid is, kan deze verder op, of terug van de spoorstang gedraaid worden met zooveel heele slagen als noodig is. Deze beweging is voldoende om de juiste afstelling te bereiken, daarna moet de klampbout van de spoorstangmof weer vastgezet worden. Bij het weer monteeren van de fuseearm aan de fusee moet de moer stevig vastgezet worden met een veerring er onder. Deze bijstelling evenals die hieronder beschreven is, kan het beste overgelaten worden aan een Austin Agent die voor dit werk behoorlijk uitgerust is.

HET NASTELLEN VAN DEN VOORSCHOKBREKER.

De schokbreker is door de fabriek afgesteld op een zekere spanning, en deze afstelling zal gedurende langen tijd niet gewijzigd behoeven te worden.

Nastelling kan alleen noodzakelijk worden na het afleggen van verscheidene duizende kilometers, en dan slechts wanneer de veering te slap schijnt de worden. Het volle nut van de schokbrekers zal in den regel niet gevoeld worden bij geringe snelheid, daar onder deze omstandigheden de veerwerking zeer beperkt is, maar wanneer de snelheid toeneemt komt hun werking meer naar voren, vooral over slechte wegen, waar de veering heftig is. Het beproeven behoort daarom te geschieden bij betrekkelijk hooge toersnelheid en de afstelling moet hierna geregeld worden.

De wrijvingsweerstand die noodig is om met goed gevolg de veerwerking af te remmen is betrekkelijk gering; de spanning moet daarom bij het nastellen niet meer dan beslist noodzakelijk is vergroot worden, teneinde de gewenschte resultaten te verkrijgen.

Voor snelle sportwagens en voor rennen op den weg of op de baan kan een aanzienlijke vergrooting van de spanning natuurlijk vereischt worden.

Wanneer nastellen noodig is, stel dan de rijkwaliteiten van den wagen vast, en als de veering te stijf geworden is, verminder dan de wrijvingsweerstand van de schokbreker door de stelmoer naar links te draaien, nadat de contramoer lossen gezet is. Als de veering te slap is, vergroot dan de wrijvingsweerstand door de stelmoer naar rechts te draaien. Draai de contramoer aan na de afstelling.

Zorgvuldige afstelling op deze manier zal aangenaam rijden mogelijk maken. De veer zal de vereischte buigzaamheid behouden voor prettig rijden, doch veertrilling wordt tot een minimum teruggebracht, en krachtig opgooien geheel weggewerkt.

De achterschokbrekers vereischen geen nastelling.

HET REINIGEN VAN DE SCHOKBREKERS.

Van tijd tot tijd, vooral in nat weer wanneer veel modder opgegooid wordt, moet het middengedeelte van de schokbreker losgenomen worden, door de bout te verwijderen, waarna de schijven grondig gereinigd kunnen worden. Bij het monteeren moeten de bout en schijf iets ingevet worden.

Wanneer deze voorziening niet getroffen wordt, zouden de schokbrekers te vast kunnen komen te zitten, waardoor de pennen en busjes aan de einden van de armen overmatig belast worden, wat snelle slijtage tengevolge heeft. Bovendien wordt te groote druk uitgeoefend op de steun tusschen schokbreker en chassis.

HET BIJSTELLEN VAN DE KOPPELING.

Nadat de koppeling geruimen tijd in gebruik is geweest zal door slijtage van de koppelingsvoeringen het noodig blijken deze bij te stellen, om een volledig aangrijpen te verzekeren.

De afstelling moet zoodanig zijn dat het koppelingspedaal $3/8"$ (10 mm) met een vinger ingedrukt kan worden zonder de koppeling in werking te stellen. Wanneer het pedaal verder ingedrukt wordt zal de sterkere weerstand van de koppelingsveeren duidelijk merkbaar zijn, zoodat het gemakkelijk vast te stellen is of de hoeveelheid vrije slag correct is. Tekort aan vrije slag is ernstig en verhindert volledig aangrijpen van de koppeling. Het is van groot belang dat het koppelingspedaal deze vrije slag heeft en dit moet daarom van tijd tot tijd gecontroleerd worden. Door verzuim van deze controle kan beschadiging van de koppelingsplaten door slippen ontstaan.

Het stellen wordt gedaan door de klembout aan het einde van het koppelingspedaal IETS los te draaien en het pedaal in te drukken tot de aangegeven vrije slag verkregen is. De klembout moet hierna goed vastgezet worden en nogmaals de vrije slag controleren.

HET SLIPPEN VAN DE KOPPELING.

Sommige bestuurders zijn geneigd om de koppeling te laten slippen inplaats van een lagere versnelling in te schakelem, vooral wanneer zij

bijna bovenop een heuvel gekomen zijn, en het slechts noodig is om terug te schakelen voor eenige meters. Er wordt dan met de voet iets tegen de koppeling gedrukt, om deze wat te doen slippen (zie bld 10). Dit is een slechte gewoonte, want het maakt de wrijvingsoppervlakken spiegelglad en zal later de oorzaak zijn van voortdurend slippen; tenslotte, behalve dat de voeringen verbranden, wordt misschien ook nog de stalen koppelingsplaat krom, waardoor deze deelen vernieuwd zullen moeten worden.

Soms is het slippen van de koppeling een gevolg van olie in de koppeling gedrongen door het overvullen van de versnellingsbak. Benzine kan op de koppelingplaten gespoten worden om de olie weg te werken, nadat het inspectiedekseltje van het koppelinghuis afgenomen is, teneinde de koppeling zijn wrijvingshoedanigheden terug te geven.

Laat de motor draaien terwijl de benzine ingespoten wordt, opdat de plaat goed gewasschen wordt en de benzine en olie gelegenheid hebben om weg te loopen, druk ook het koppelingspedaal op en neer om de benzine tot de voering te laten komen. Schroef het inspectiedekseltje niet vast voor de olie en benzine voldoende tijd gehad hebben om te verdampen, of weg te loopen door een gaatje in den bodem van de koppelingsruimte. Kijk of dit gaatje niet verstopt is.

Na deze bewerking is het raadzaam om de koppelingsgaffel op zijn draaipunten te smeren evenals het koppelingslager, (zie bld 40). want het smeermiddel van deze deelen kan weggespoeld zijn door de benzine.

HET NASTELLEN VAN DE VENTILATEURRIEM.

De moer van de spie op de ventilateurhouder moet iets losgedraaid worden, waarna de ventilateuras, die de vorm van een kruk heeft, gedraaid kan worden tot de vereischte spanning in de ventilateurriem verkregen is.



DE VERZORGING VAN DE KAP

HET OPVOUWEN VAN DE KAP VAN DE TOURING.

Om de kap op te vouwen moet hij eerst losgemaakt worden van de voorruitsteunen; druk daarna de zijzeilen iets naar binnen, zoodat de rubber stootdopjes vrij komen van de kapijzers.

Duw nu de kap recht overeind en achterwaarts, waarna men de kapijzers in het midden, waar deze scharnierend aan elkaar verbonden zijn, uittrekt, waardoor de schaarbeweging van de kapijzers in werking treedt.

De kap kan nu vlak op de achterzijde van den wagen worden gelegd. Trek de vouwen naar buiten en leg deze in een groote vouw over het achtergedeelte van den wagen; bevestig de kapijzers op de kapsteunen door middel van de bevestigigers op de riem, welke aan de voorzijde van de kap bevestigd is; zet de achterraut met twee riemen vast op de knoppen op de achterzijde van de carrosserie. Indien de kaphoes wordt gebruikt, dienen deze knoppen echter om de kaphoes op vast te zetten.

Vouw nu de kapstof zorgvuldig op; zorg er voor dat de hoeken vlak liggen en vouw deze naar binnen, waarna men de kaphoes er over trekt en deze met de twee banden vastzet.

HET OPZETTEN VAN DE KAP VAN DE TOURING.

Om de kaphoes op te zetten maakt men de kaphoes los van de bevestigingsknoppen, neemt de hoes af, en vouwt de kapstof open. Licht de bovenste kaptoog rechtstandig op en houdt de zijrails van de kap bij het scharnier vast. Als de bovenste kaptoog nu naar voren wordt geduwd en de zijrails uitgestrekt, kan de kap geheel naar voren worden gebracht en aan de voorruit bevestigd worden.

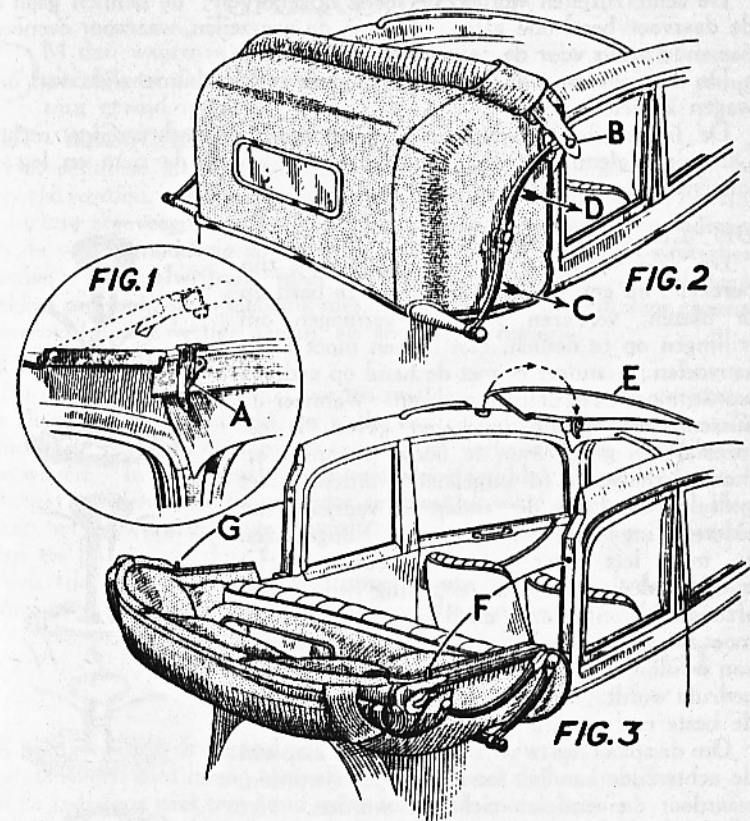
DE VERZORGING VAN DE KAP.

Let er op bij het opvouwen dat steeds dezelfde plooiën worden gebruikt. Als de wagen in regenweer is gebruikt, laat de kap dan eerst drogen. Vouw hem nooit nat op.

DE KAP VAN DE CABRIOLET.

Om de kap van de Austin Seven Pearl Cabriolet open te maken, moet de volgende werkwijze worden aangenomen: Maak de twee sluitingen open boven de voorruit (een ervan is te zien bij A in fig. 1) en licht de voorste kapstang op. Maak nu het voorste deel van de kap welke met drie lipjes aan de kapstang zit, los, en rol de kap zoo ver mogelijk op. Plaats over de rol de strook met bevestigingsleertjes en maak deze vast zooals in fig. 2 aangegeven aan beide zijden op de bovenste knoppen van de kapijzers (zie B). Buig de kapijzers (C en D) aan beide zijden in de richting van de pijlen en vouw het achterste deel van de kap naar beneden (fig. 3). Draai nu de kapsteun (E) naar voren en bevestig het achterrautje door middel van de twee leertjes aan het bovineinde van de opgevouwen kaptoog. Er dient op gelet te worden dat de kapijzers niet eerder opengebogen worden, voordat het vooreinde van de kap losgenomen is van de voorste kapsteun. Het opzetten van de kap geschiedt in omgekeerde volgorde: Bij het opzetten van het achtereinde van de kap moet er op gelet worden, dat de paspennen in de gaten komen van de raamstijlen (zooals aangegeven in fig. 3 bij F en G).

De kap kan in half geopende toestand (zooals aangegeven in fig. 2) blijven staan indien gewenscht, maar mag niet geheel of half geopend worden als de kap nat is.



De eerste bewerking (fig. 1) bij het openmaken van de Seven Cabriolet kap is het losmaken van de voorste kapstang van de carrosserie door middel van de sluitingen (A). Daarna kan de kap opgerold worden en vastgemaakt zooals te zien bij B in fig. 2. Vervolgens worden de kapijzers opengebogen in de richting van de pijlen D en C, en wanneer de kap geheel omlaag is, de kapsteun E naar voren omgeslagen (fig. 3). F. en G zijn de paspennen en gaten welke in elkaar moeten grijpen bij het opzetten.

DE ZIJZEILEN.

De zijzeilen worden met schroefjes vastgezet om gerammel te voorkomen. De pennen aan den onderkant van de zijzeilen passen in gaten op den bovenrand van de carrosserie en deze pennen worden stevig vastgehouden door middel van schroefjes. Voór de zijzeilen afgenomen kunnen worden, moeten deze schroefjes met een schroevendraaier of geldstuk iets losgedraaid worden, evenals de moer aan den binnenkant van de kapsteunen aan de voorruit.

De zijzeilen worden opgeborgen in een ruimte achter de achtersitting, waar zij niet beschadigd kunnen worden indien zij buiten gebruik zijn.

Draai eerst de schroeven los, die de pennen aan carrosserie en deuren verbinden en licht dan de zijzeilen er uit.

Maak de riem los aan de bovenzijde van de achterzitting, trek de achterzittkussens naar voren en licht de rugleuning op.

De achterzijzeilen worden het eerst opgeborgen; de pennen gaan in de daarvoor bestemde gaten. Daarna de voorzeilen, waarvoor eveneens passende gaten voor de pennen zijn aangebracht.

De draaipunten van alle zeilen moeten aan de binnenzijde van den wagen komen.

De linkerzeilen worden links opgeborgen, de rechterzeilen rechts. Duw de rugleuning terug, sluit de drukknop op de riem en leg de kussens recht.

DE LUCHTKUSSENS.

De "Moseley Float on Air" luchtkussens zijn berekend op geringe spanning. Door ze hard op te blazen, verliezen zij hun vermogen om trillingen op te nemen. Het kussen moet zacht aanvoelen; wanneer er met de hand op gedrukt wordt, moet deze diep wegzakken. Wanneer de kussens geen goede resultaten geven, is dit meestal een gevolg van te hooge spanning en moet derhalve lucht uitgelaten worden. Het gedeelte, dat langs de randen en voorkant van iedere zitting loopt, wordt afzonderlijk opgeblazen en moet iets meer spanning hebben. Het middengedeelte van iedere zitting wordt ook afzonderlijk opgeblazen en de spanning hiervan moet zòd zijn, dat de bodem van de zitting gevoeld kan worden, wanneer met de vuist in het midden gedrukt wordt. Dit is de ideale spanning, welke de beste ondersteuning geeft.

Om de spanning te wijzigen, moet de klep aan de achterzijde van het kussen geopend worden, waardoor de ventielen zichtbaar worden. Het ventiel opzij blaast het randgedeelte op; het andere ventiel (of ventielen in het achterkussen) blaast het middengedeelte op. Trek voorzichtig aan de lintjes tot het ventiel ongeveer $2\frac{1}{2}$ cm uitsteekt; ruk niet hard daar anders het ventiel beschadigd kan worden. Rol het rubber ringetje terug in de richting van het kussen, waarop het plugje gemakkelijk verwijderd kan worden. Blaas met de mond lucht bij of laat lucht ontsnappen naar gelang dit noodig is.

Maak het plugje nat en steek het in het ventiel zoover het kan; rol het ringetje terug tot het pakt in de groef in het plugje. Duw het ventiel naar binnen tot het dopje gelijk ligt met de oppervlakte en maak de klep dicht.

HET OPSLAAN VAN DEN WAGEN.

Wanneer de wagen gedurende langen tijd in de garage opgeslagen wordt, moeten water, olie en benzine afgetapt en de batterij verwijderd worden, terwijl men de assen op blokken zet, zoodat de banden geen gewicht te dragen hebben.



DE VERZORGING VAN DE CARROSSERIE

Om den wagen in goeden staat te houden en zijn glans en keurig uiterlijk te doen behouden, moet aan de carrosserie ook eenige zorg gewijd worden.

HET WASSCHEN.

Het cellulose lakwerk van den wagen kan gemakkelijk gereinigd en gepoetst worden. 's Zomers als de wagen alleen maar stoffig is, kan het stof er lichtig afgeveegd worden, zonder gevaar het lakwerk te beschadigen. Als de wagen modderig is, moet hij met ruim helder water gewassen worden; niet afwrijven, maar **wassen**. Verwijder vet—of teervlekken met benzine. Gebruik niet dezelfde spons en zeem voor chassis, veeren en andere vette deelen, als voor de carrosserie.

HET POETSEN.

Na het drogen kan gepoetst worden met een van de speciale preparaten die thans aan de markt zijn, en welke een prachtige glans geven. Zij houden de carrosserie in goede conditie en verhoogen het uiterlijk van den wagen. In geen geval mogen metaalpoetsmiddelen voor het lakwerk gebruikt worden, zooals soms voor celluloselak wordt aanbevolen. Hoe vaker het lakwerk gewreven wordt met de poetsdoek, hoe fraaier de glans en hoe langer deze blijft.

Van tijd tot tijd moet een druppeltje olie gebracht worden op de deursloten, scharnieren en andere kleine draaiende onderdeelen.

WAT NIET GEDAAN MOET WORDEN;

Wij brengen **zeer dringend** het volgende onder Uw aandacht:

Laat de wagen **niet** in een versnelling staan of met de handrem los.

Vul de radiator **niet** met koud water terwijl de motor heet is.

Rijd **niet** snel met de radiator gesloten.

Probeer **niet** de motor aan te slingeren zonder de slinger flink in te duwen.

Blijf **niet** starten als de motor niet aan wil slaan.

Doe **niet** teveel olie in de versnellingsbak.

Vergeet **niet** het contact aan te zetten bij het starten.

Vergeet **niet** het contactsleuteltje uit te nemen, wanneer de motor afgezet is.

Vrijwiel **niet** door de koppeling in te trappen terwijl de motor loopt.

Laat de motor **niet** loopen in een gesloten garage. (De uitlaatgassen zijn in hooge mate bedwelmend en een geringe hoeveelheid in een beperkte ruimte kan ernstige, zoo niet doodelijke gevolgen hebben).

Alle Austin agenten hebben echte Austin onderdeelen in voorraad en alle aanvragen hiervoor behooren tot hen gericht te worden. Austin verzekert dat de zekerheid dat bij herstelling van hun wagen onderdeelen gebruikt worden die door de Austin Motor Company vervaardigd zijn en die in kwaliteit en afwerking beantwoorden aan hun reputatie.

Gereedschappen en accescoires, die met den wagen afgeleverd worden

De volgende gereedschappen behooren bij den wagen. De eigenaar dient zich ervan te overtuigen dat de gereedschappen aanwezig zijn, wanneer de wagen afgeleverd wordt.

Controleer het gereedschap zorgvuldig met behulp van deze lijst, pak het dan in de diverse etuis en leg het in de daarvoor bestemde bergplaats onder de motorkap.

$\frac{1}{4}$ "— $\frac{3}{8}$ " pijpsleutel.	Cylinderblok sleutel.
$\frac{5}{16}$ "— $\frac{3}{8}$ " ..	Gereedschaptaschje.
$\frac{3}{8}$ "— $\frac{1}{2}$ " ..	Bougiesleutel met pen.
$\frac{3}{16}$ "— $\frac{1}{4}$ " steeksleutel.	Wielomslag.
$\frac{5}{16}$ "— $\frac{3}{8}$ " ..	Bandijzer.
$\frac{7}{16}$ "— $\frac{1}{2}$ " ..	Bandenpomp.
4" engelsche sleutel.	Crick met ijzer.
Sleutel voor naafdop en stuurkolommoer.	Schroevendraaier.
Onderbreker sleutel.	Bougie—en klepspelingsvoeler.
Klepstootersleutel.	Smeerspuit met hulpstuk.
2 Radiateurslangklemmen.	Kleplichter.
1 Reserve contactsleutel.	Combinatie tang.
1 Reserve cylinderkoppakking.	Naaftrekker met schroef.

Extra bij het sportmodel: Kleppenslijper. Speciale kleplichter.

DE AUSTIN GARANTIE.

De producten, gefabriceerd door de Austin Motor Company Ltd. (hierna genoemd "de fabriek") worden afgeleverd met de volgende speciale garantie, waardoor alle andere garantieverplichtingen volgens de wet of uit andere hoofde vervallen, n.l.:

Indien eenig defect geconstateerd wordt in eenig deel of deelen van het product, en indien de betrokken onderdeelen aan de Fabriek of aan den officiëlen Importeur franco teruggezonden worden, binnen zes maanden na de nieuwe aflevering aan den koper, neemt de Fabriek op zich deze te onderzoeken en indien eenige fout in materiaal of afwerking geconstateerd wordt, zonder kosten het betrokken deel te repareren of door een nieuw te vervangen. Deze garantie strekt niet verder dan tot aflevering aan den koper van het nieuwe of gerepareerde onderdeel franco fabriek tegen inlevering van het defect bevonden onderdeel.

De Fabriek verleent geenerlei andere garantie op haar producten dan boven omschreven, doch verwacht dat de koper voor de afname het gekochte grondig zal onderzoeken. Personen, welke de producten van de Fabriek verhandelen, zijn in geen enkel opzicht in rechte Agenten van de Fabriek en bezitten niet het recht, voor de Fabriek eenigerlei verplichting op zich te nemen of haar in eenig opzicht te verbinden.

Ten behoeve van deze garantie wordt onder "Producten" verstaan nieuwe personen—en bestelwagens of chassis, benevens deelen daarvan, met inbegrip van onderdeelen, vervaardigd door de Fabriek. Hieronder zijn niet begrepen banden, kilometer tellers of elektrische uitrustingsstukken of andere speciale artikelen of goederen (met inbegrip van koetswerk), niet door de Fabriek zelf vervaardigd, zelfs als deze door de Fabriek geleverd worden. Deze speciale artikelen worden in den regel gedekt door de garantie, gegeven door den specialen fabrikant. Op tweedehandsch producten wordt geenerlei garantie door de Fabriek gegeven.

De verantwoordelijkheid van de Fabriek strekt niet verder dan de bepalingen van deze garantie en zij is niet aansprakelijk voor persoonlijke verwondingen of aansprakelijkheid, beschadiging of verlies, voortvloeiende uit eenig defect. Deze garantie is niet van toepassing op defecten, veroorzaakt door wedstrijden, normale slijtage, misbruik of verwaarloozing, of op defecten in eenig product, hetwelk buiten de werkplaatsen van de Fabriek eenige verandering heeft ondergaan, of dat verhuurd is, of waarvan de identificatienummers veranderd of gewijzigd zijn.

Deze garantie is slechts van kracht, indien door den koper de volgende maatregelen in acht worden genomen:

(a) De koper zal ten tijde van den koop aan den Importeur schriftelijk zijn naam, adres, datum van aankoop, wagen—en chassisnummers en naam en adres van den verkooper vermelden. Hij zal van den Importeur een geteekende copie van deze garantie ontvangen en deze aan den Vertegenwoordiger van de Fabriek overleggen, als eenige reclame onder deze garantie ingediend wordt. Deze garantie zal niet aan eenig ander persoon overgedragen kunnen worden, tenzij met schriftelijke instemming van de Fabriek.

(b) De koper zal de onderdeelen, welke als defect gereclameerd worden direct na het ontdekken van de fout aan de Fabriek of den Importeur doen toekomen. De vracht dient door den koper vooruit te worden voldaan en goederen moeten behoorlijk verpakt zijn en behoorlijk gemerkt met naam en adres van den koper en met het wagen—en chassisnummer van de automobiel waarvan deze onderdeelen afkomstig zijn.

(c) Gelijktijdig zal de koper aan de Fabriek of den Importeur toezenden een volledige beschrijving van de claim en de reden daarvan.

(d) Het oordeel van de Fabriek in alle claimgevallen is beslissend en de koper verbindt zich, de beslissing van de Fabriek te accepteren. Na verloop van zes dagen vanaf de beslissing door de Fabriek kunnen de betreffende onderdeelen vernietigd of franco door de Fabriek teruggezonden worden.

