

**DET ÖRAT HÖR
OCH ÖGAT SER
EN BÄTTRE LÄRDOM GER**



TILLSYN TYP 1

Bildserie nr 25

TILLSYN TYP 1 - VOLKSWAGEN 1300

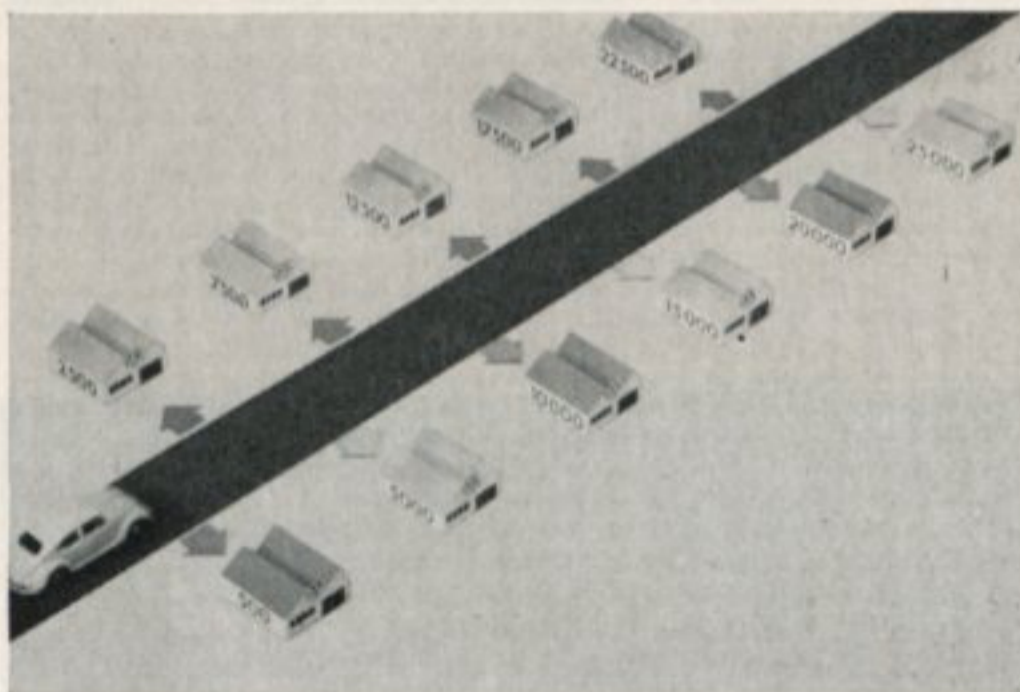
25/1 Ekonomisk, tillförlitlig och driftsäker. Det är Volkswagen 1200. Förutom ett stort antal tekniska finesser har vi också överfört alla dessa goda egenskaper på Volkswagen 1300. Den "går och går och går..." precis som den mindre brodern. Men för att den alltid skall gå bra behöver ägaren Er hjälp med sin bil.

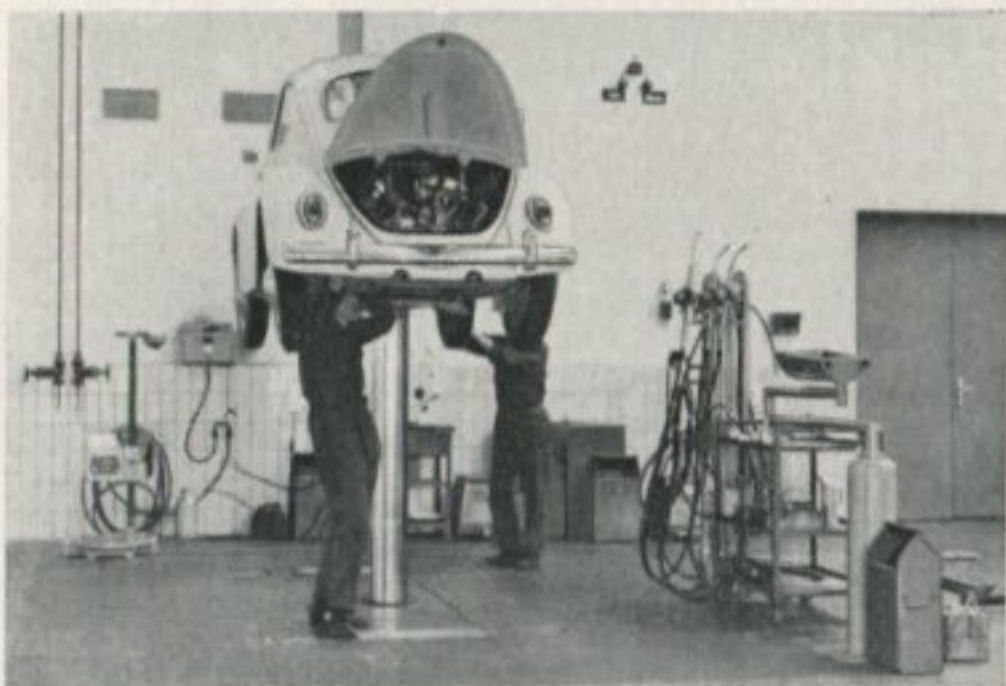
Här beställs just en smörjning och tillsyn. Och nu rullar den in i en VW-verkstad.



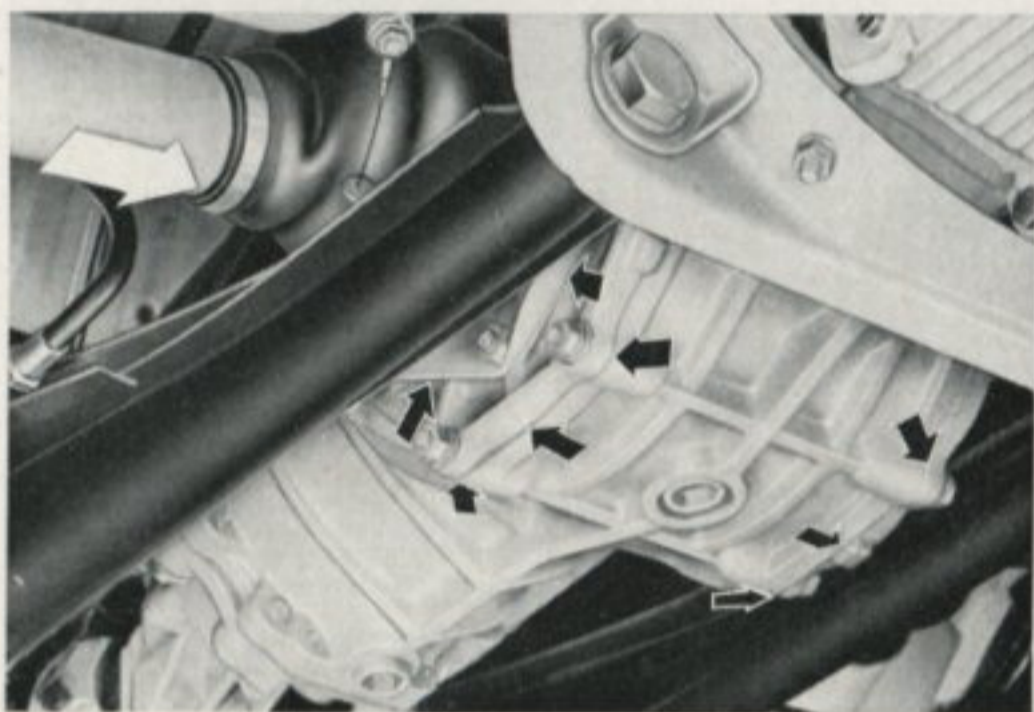
25/2 Ni vet ju att för Volkswagen 1300, såväl som för alla andra Volkswagen fr. o. m. augusti 1965, räcker det med en tillsyn var 10.000 km. Mellan två tillsyner skall alltid en smörjning göras efter 5.000 km. Dessa små mörka och ljusa verkstäder på den högra sidan av gatan på bilden motsvarar kupongerna i serviceboken. Ert smörjnings- och tillsynsarbete har genom de ökade tillsynsintervallerna blivit viktigare och mer ansvarsfullt än någonsin.

Lägg märke till att vi kan inte slopa de extra smörjningarna var 2.500 km för bilar tillverkade före augusti 1965. Detta åskådliggör verkstäderna på gatans vänstra sida.





25/3 Låt oss följa ett smörjnings- och tillsynsprogram som det skall gå till i praktiken. Naturligtvis finns det skillnader från verkstad till verkstad. Vi börjar med de arbeten för vilka bilen måste vara helt upplyft.

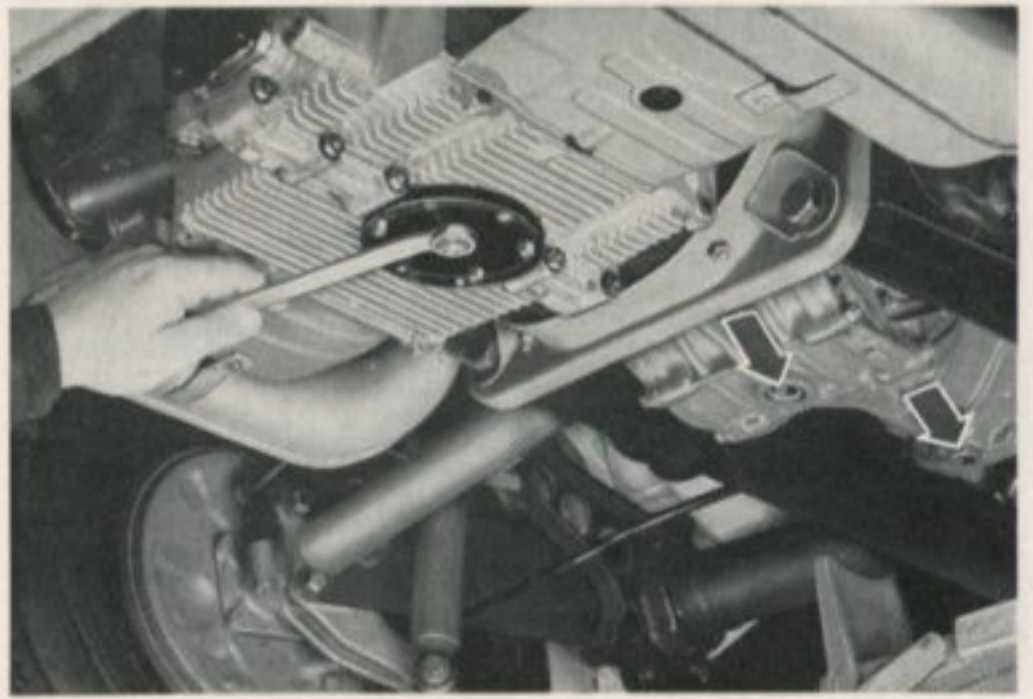


25/4 Vid första tillsynen efter 500 km undersöker Ni först om motor och bakaxel är oljetäta. Om Ni gör denna kontroll först sedan en del arbeten utförts kan eventuella tecken som tyder på oljeläckor redan vara borta. Om det inte går att tätta små oljeläckor omgående genom att efterdra skruvar och muttrar . . .



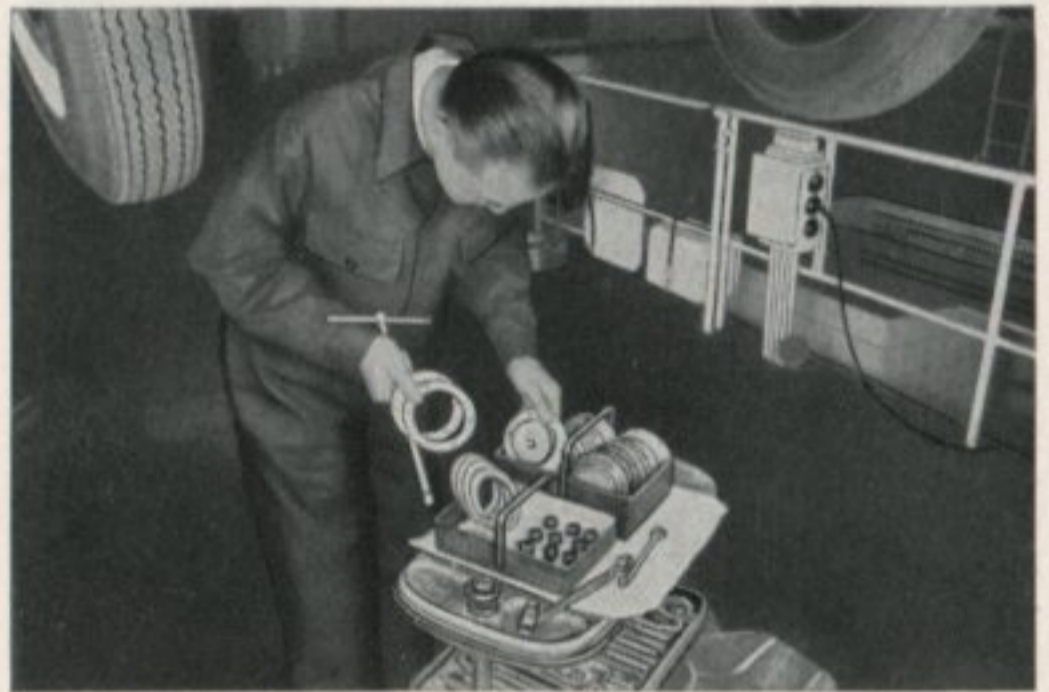
25/5 . . . skall Ni kryssa för varje otäthet i motsvarande position i det bekanta tillsynsprotokollet. Kundmottagaren eller verkmästaren kan därigenom göra kunden uppmärksam på nödvändiga åtgärder och i trängande fall genast företa en reparation i samband med tillsynen.

25/6 Efter oljetäthetskontrollen tappar vi genast av motoroljan och vid 500 km tillsynen — därefter var 50.000 km — även växellådsoljan. Genom att tappa ur oljan som första åtgärd följer föroreningar lättare med den varma, lättflytande oljan och dessutom blir motorn fortare avkyld vilket är viktigt för ventil- och tändningsinställningen.

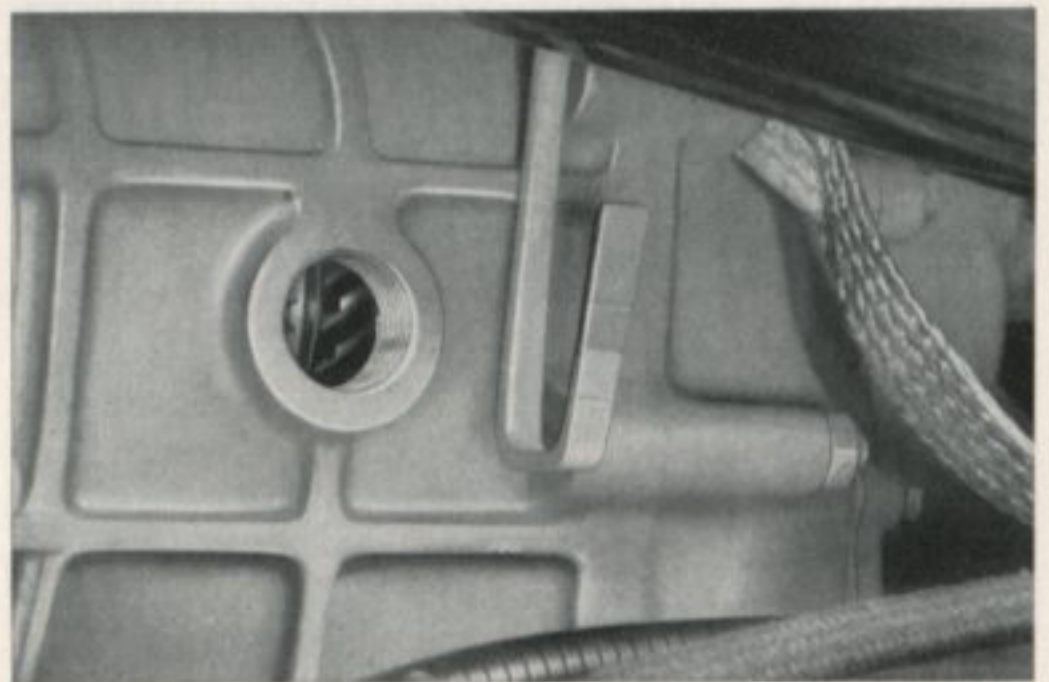


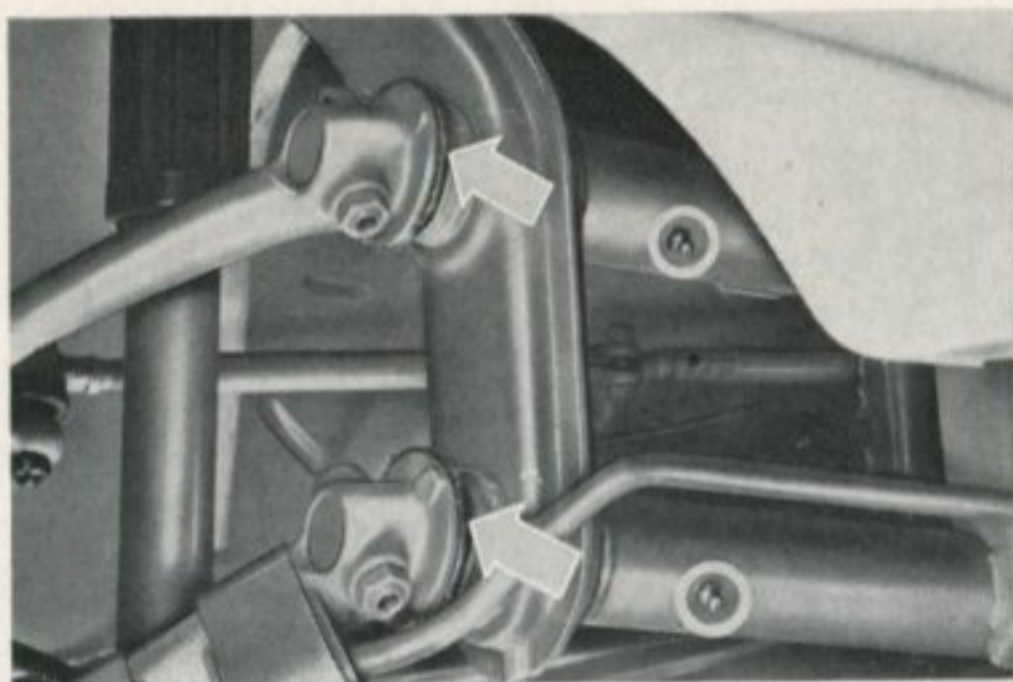
25/7 Naturligtvis försummar vi inte att göra ren motorns oljesil och växellådans magnetpluggar med de föreskrivna intervallerna.

Endast med nya packningar för silen, nya tätbrickor för kupolmuttrarna till oljesillocket och tapppluggarna ges den erforderliga tätheten för de nästa 5.000 km. Håller man som Ni ser här, rengjorda oljesilar och magnetpluggar beredda för byte betyder det tidsvinst. Framförallt vid tillsyn är varje minut dyrbar.



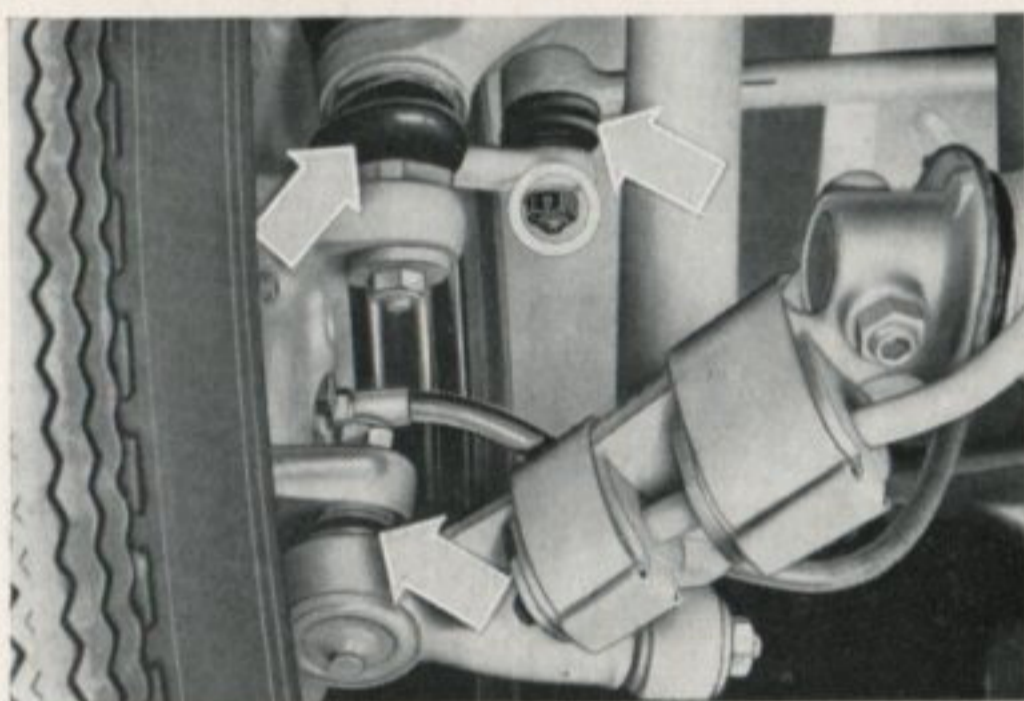
25/8 Vid kontroll av oljenivå i växellådan — av säkerhetsskäl likaså efter varje oljebyte — använder vi kontrollstickan VW 679 som ingår i serien självbyggnadsverktyg. Avståndet mellan det övre och undre nivåstrecket motsvarar exakt en liter olja.





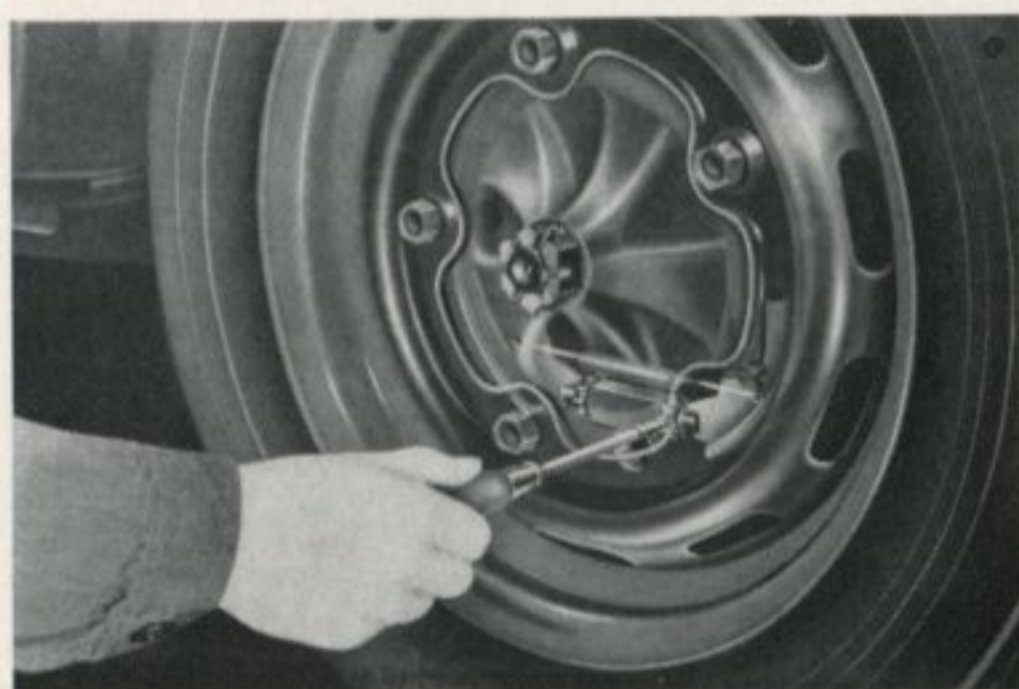
25/9 De 4 smörjnipplor — här ser Ni två av dem — som fortfarande måste smörjas på alla typ 1 modeller, sitter på framaxelstommen. Smörjning av fjäderarmarnas lager går till så att nytt fett trycks in i lagren till dess att en krage av rent fett har bildats runt fjäderarmens tätningfläns.

Glöm inte att smörjnipplarna måste göras absolut rena före smörjningen så att inte smuts tränger in i lagren.



25/10 Fjäderarmarnas spindelkulleder behöver inte smörjas vid rundsmörjning. Kontrollera däremot gummikåporna på lederna, som syns på bilden, vid varje tillsyn. Skadade kåpor måste obetingat bytas. Detta gäller även för de smörjningsfria parallellstagsändarnas skyddskåpor.

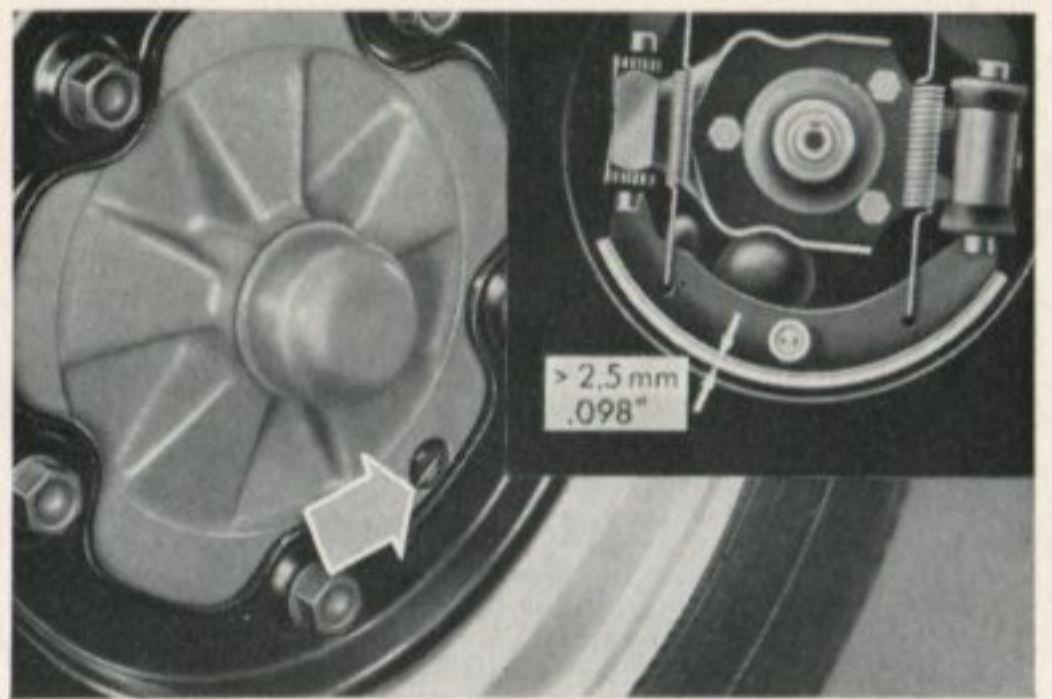
Dessutom måste Ni övertyga Er om att parallellstagen och deras kulleder är riktigt fastdragna. Kontrollera också saxpinnarna för kronmuttrarna — se den ljusa cirkeln. Vi gör omedelbart en anteckning i tillsynsprotokollet om vi upptäcker någon skada här.



25/11 Hjulbromsarna justeras genom att man vrider bromsbackarnas ställmutter. Vrid bromstrumman så långt att justeröppningen i trumman står mitt framför en av ställmutterna.

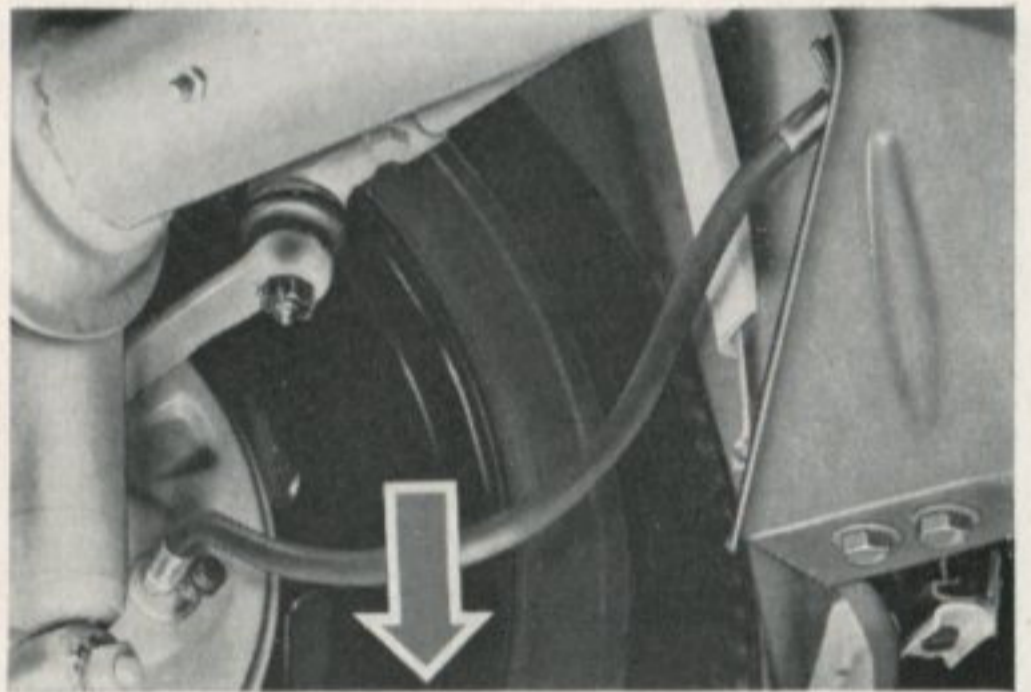
Om man före och efter justeringen trampar kraftigt på bromspedalen några gånger, undviker man justeringsfel på grund av att bromsbackarna inte är rätt centrerade.

25/12 Det är viktigt för bilens trafiksäkerhet att bromsbeläggen regelbundet kontrolleras vid varje tillsyn. Bromsbeläggens tjocklek kontrolleras genom bromstrummornas justeröppningar. Förslitningsgränsen är nådd när bromsbeläggens tjocklek har minskat till 2,5 mm.



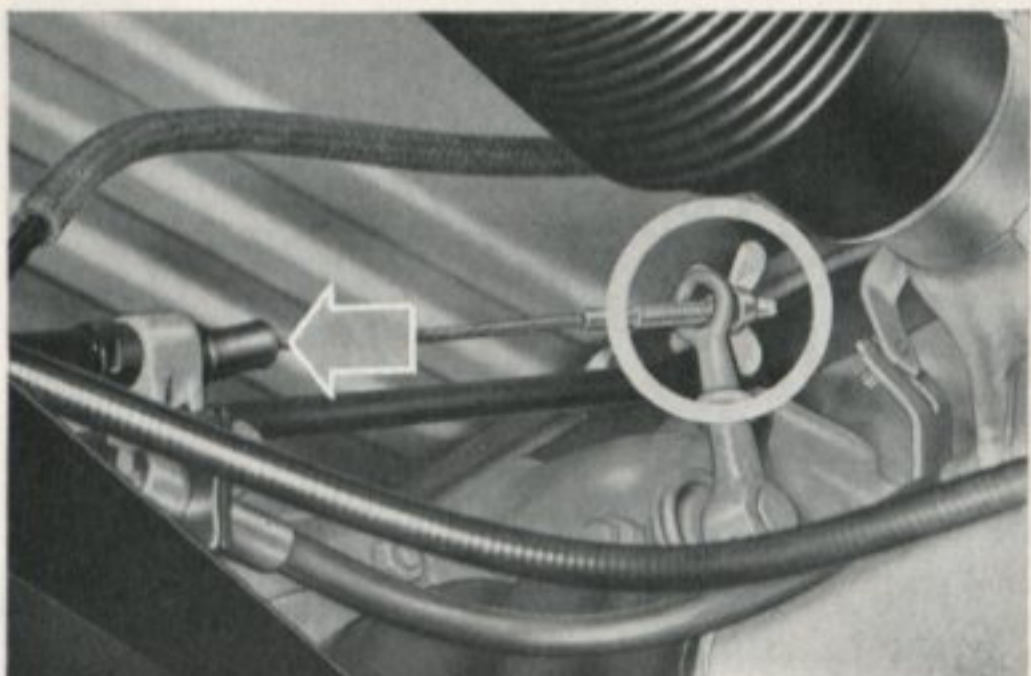
25/13 Ett skadat bromsrör eller en skavd bromssläng, för att ta några exempel, äventyrar de hydrauliska bromsarnas funktion och betyder livsfara för de åkande och medtrafikanter. Vid denna kontroll måste vi därför vara hårda och avverka denna punkt i tillsynsschemat särskilt samvetsgrant.

Här visar vi Er det föreskrivna läget för en monterad, främre bromssläng. Lägga märke till slangens läge och observera att de främre bromsslängarna måste vara monterade så att de hänger ned utan att vara vridna.



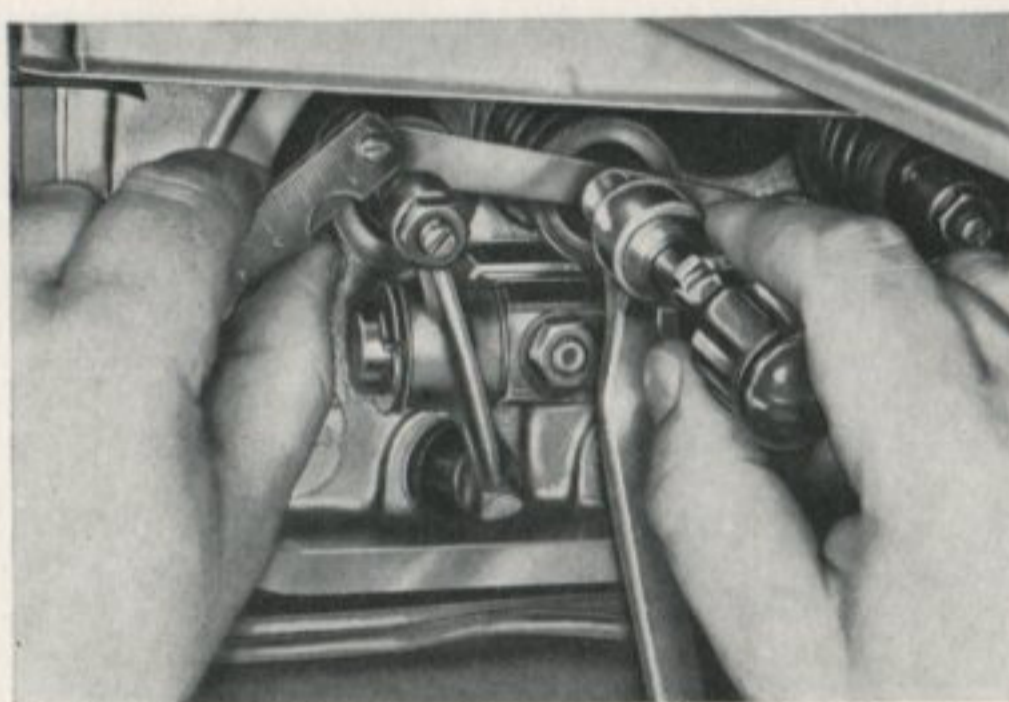
25/14 Med vingmuttern på kopplingsvajerens gängade ändstycke — den ljusa cirkeln — är det mycket lätt att justera kopplingen.

Detta arbete underlättas väsentligt om vi smörjer kulskålen och gängorna med fett. Därigenom uppnås för det första, att vingmuttern löper lätt i kopplingsarmens kulskål och för det andra, slipper vi den tidsödande justeringen av gängorna på vajerns ändstycke. Pilen visar gummskyddshylsan på vajerstyrningens ända och vi måste också kontrollera att hylsan sitter i rätt läge.



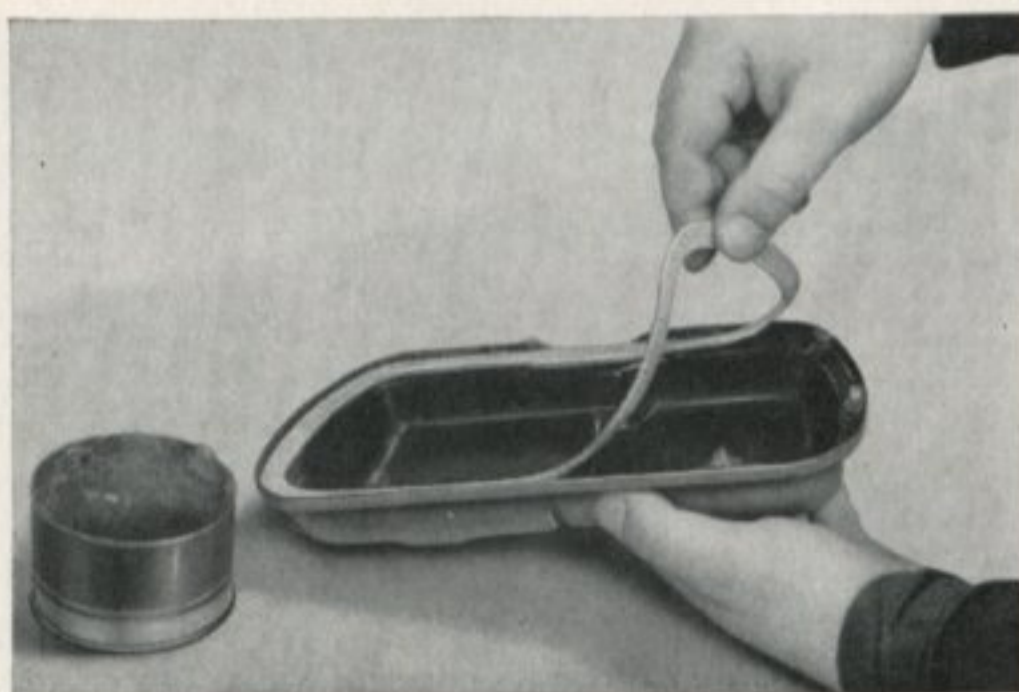


25/15 Genom en omsorgsfull granskning ser vi nu efter att alla skarvar i värme- och avgassystemen, av vilka tre är markerade här, är riktigt täta. Undersök ljuddämparen beträffande yttre skador. Dessutom försäkras vi oss om att vevhusventilatorns gummiventil är felfri. Ventilen skall sitta fast på dräneringsröret och den slitsformade öppningen måste stänga efter det man har öppnat den genom att trycka på den med fingrarna.



25/16 Motortemperaturen inverkar som bekant på ventilspelet. När motorns temperatur stiger, ökar avståndet mellan justerskruven och ventilspindeln. Det finns alltså goda skäl för att ventilspelen endast skall kontrolleras och justeras när motorn är kall eller måttligt varm.

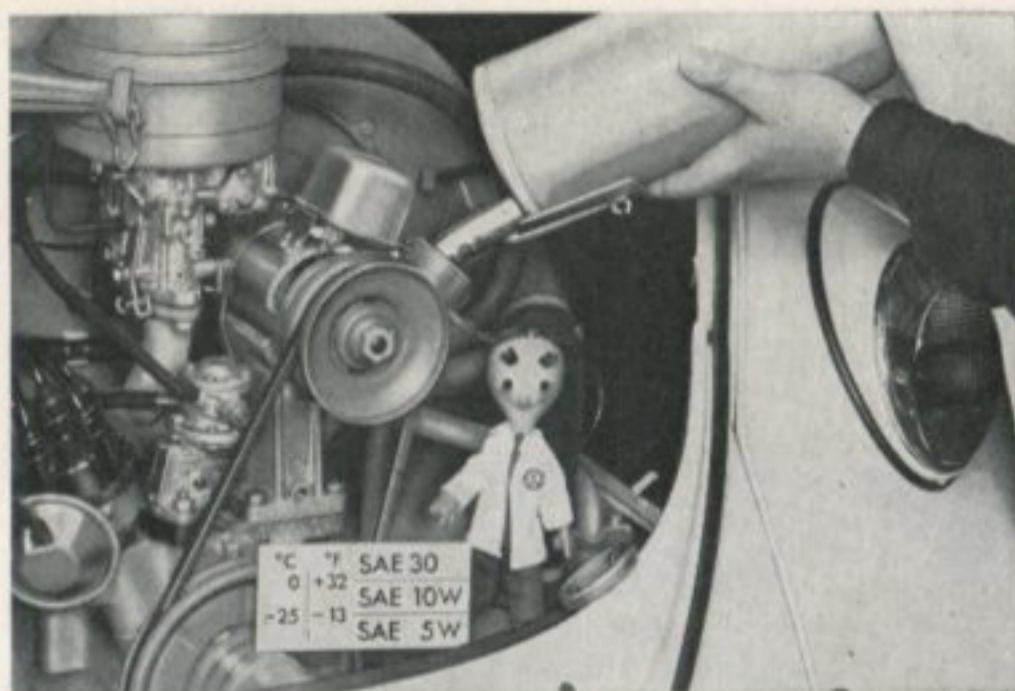
För motorn i Volkswagen 1300 gäller föreskriften: 0,1 mm för både insug- och avgasventiler upp till 50° C oljetemperatur. Eftersom en vanlig 13 mm ringnyckel inte är lämplig använder vi en specialnyckel för att dra låsmuttern. I nyckelhuvudet är en skruvmejsel lagrad.



25/17 Sedan vi har ställt in ventilspelet noggrant och dessutom kontrollerat inställningen skall ventilkåporna monteras. Först byter vi korkpackningarna i locken så att dessa tätar ordentligt till nästa tillsyn.

Det är lämpligt att fästa packningarna i kåpan med några fettclickar. Använd däremot aldrig packningsklister eftersom det tar avsevärt längre tid genom att man måste skrapa bort korkpackningen.

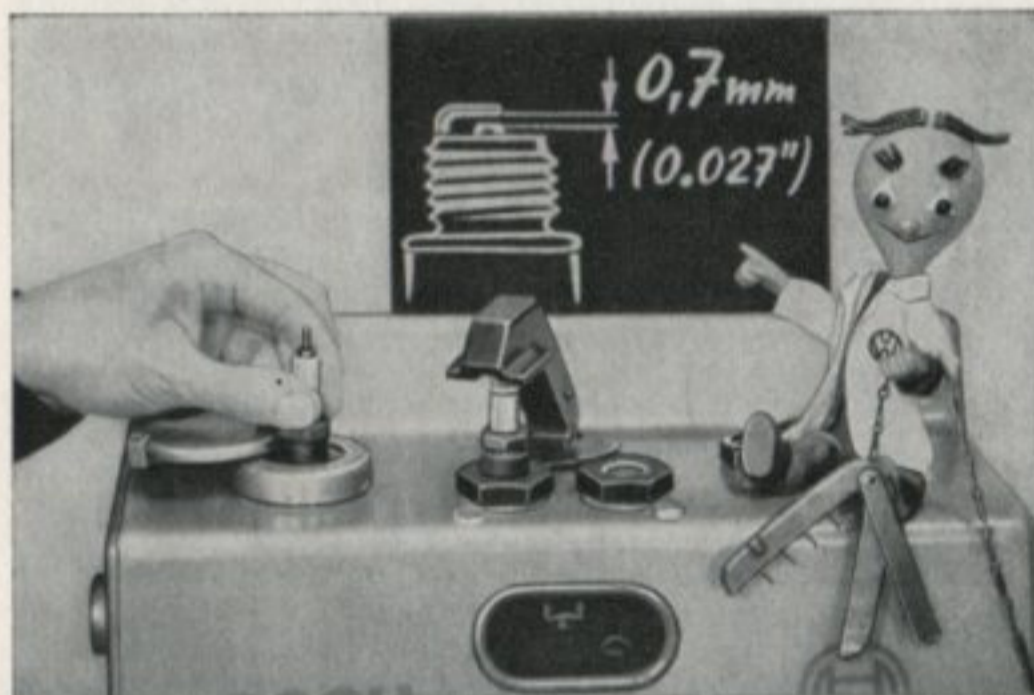
25/18 Lyften är här sänkt till halva lyft-höjden. Nu fyller vi 2,5 l ny motorolja. Också i motorn på Volkswagen 1300 använder vi med fördel en enkelviskös olja. Vår lille servicerådgivare visar tavlan med gällande viskositetsklasser. Ni ser att för 1,3 l motorn föreskrivs samma SAE-grader som för 1,5 och 1,6 l motorerna. Vi kontrollerar oss själva med oljemätstickan efter varje oljebyte. Alla vet att en motor som kan gå utan olja är ännu inte uppfunnen.



25/19 För rengöring av tändstift kan vi inte använda någon längre tid. Detta arbete klaras bäst på bara några sekunder med sandblästern.

Tänk därvid på att blästringen — beroende på hur smutsigt stiftet är — aldrig får ske längre än 5—10 sekunder per stift. Om man blästrar längre försvinner inte bara beläggningen utan även tändstiftets elektroder och isolatorfot angrips. Elektrodavstånden justerar vi till 0,7 mm om det behövs.

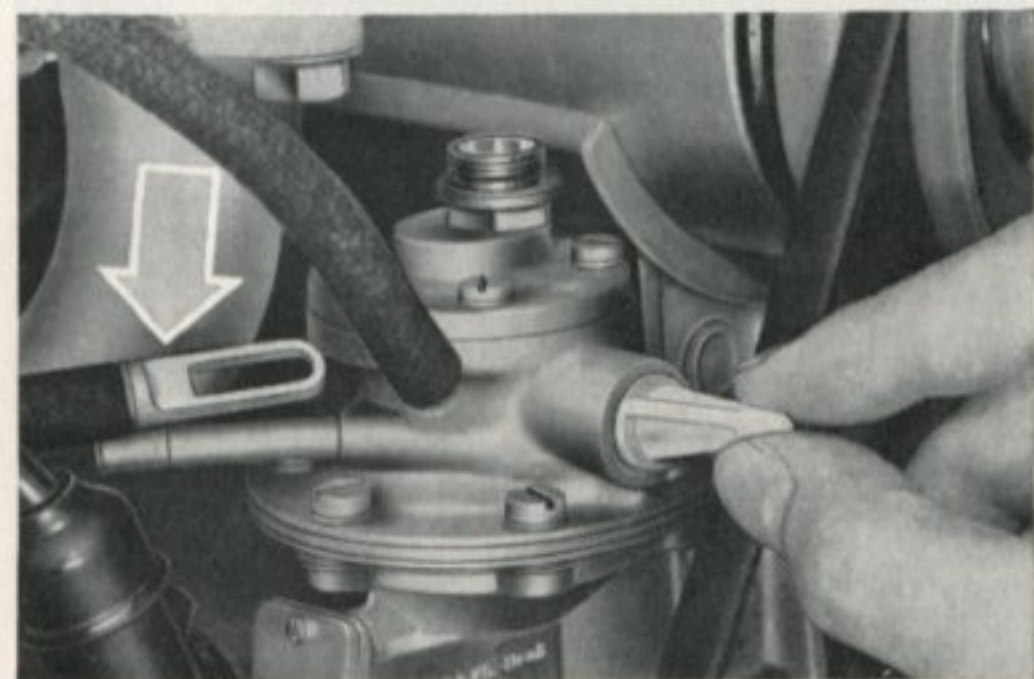
Tänk därvid på att blästringen — beroende på hur smutsigt stiftet är — aldrig får ske längre än 5—10 sekunder per stift. Om man blästrar längre försvinner inte bara beläggningen utan även tändstiftets elektroder och isolatorfot angrips. Elektrodavstånden justerar vi till 0,7 mm om det behövs.

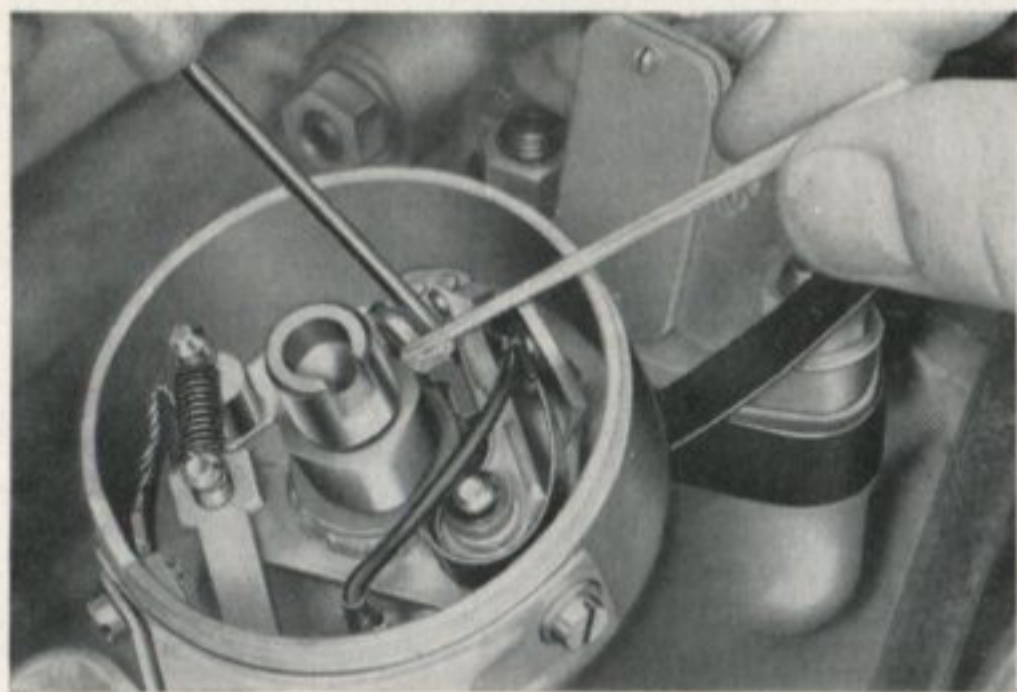


25/20 Filtret i bränslepumpen spar in den tidsödande rengöringen av förgasaren. Pilen riktar vår uppmärksamhet på avstängningspluggen som vi sätter in i matarslangen till bränslepumpen innan vi skruvar ur sexkantpluggen.

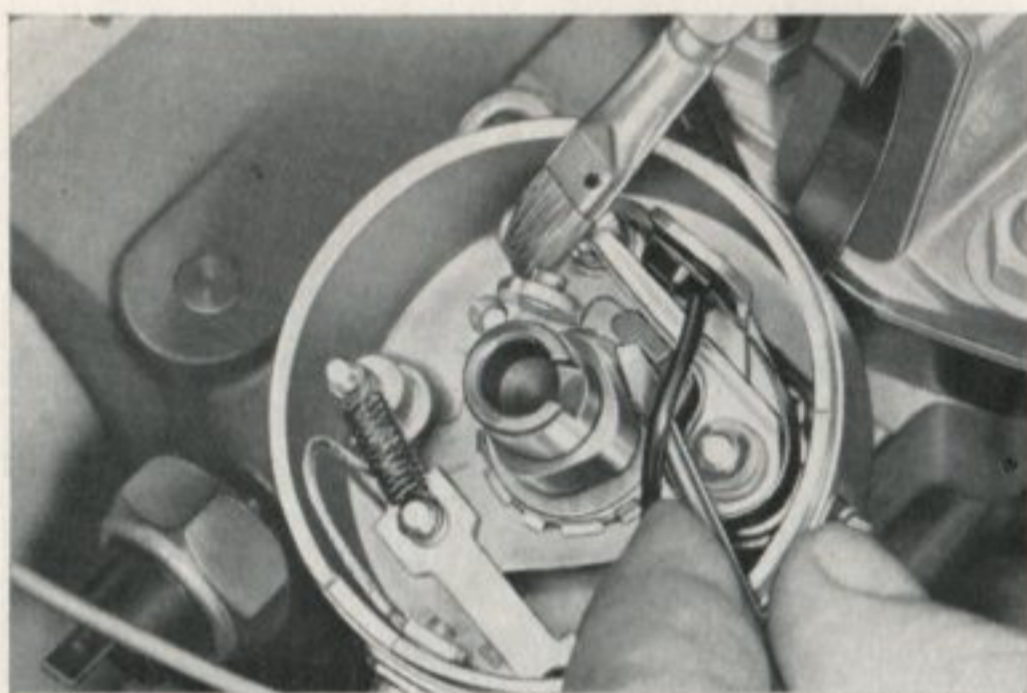
Nylonsilen gör vi ren in tvättbensin och blåser ur med tryckluft. Vid montering av sexkantpluggen ser vi till att packningsringen tätar ordentligt.

Nylonsilen gör vi ren in tvättbensin och blåser ur med tryckluft. Vid montering av sexkantpluggen ser vi till att packningsringen tätar ordentligt.



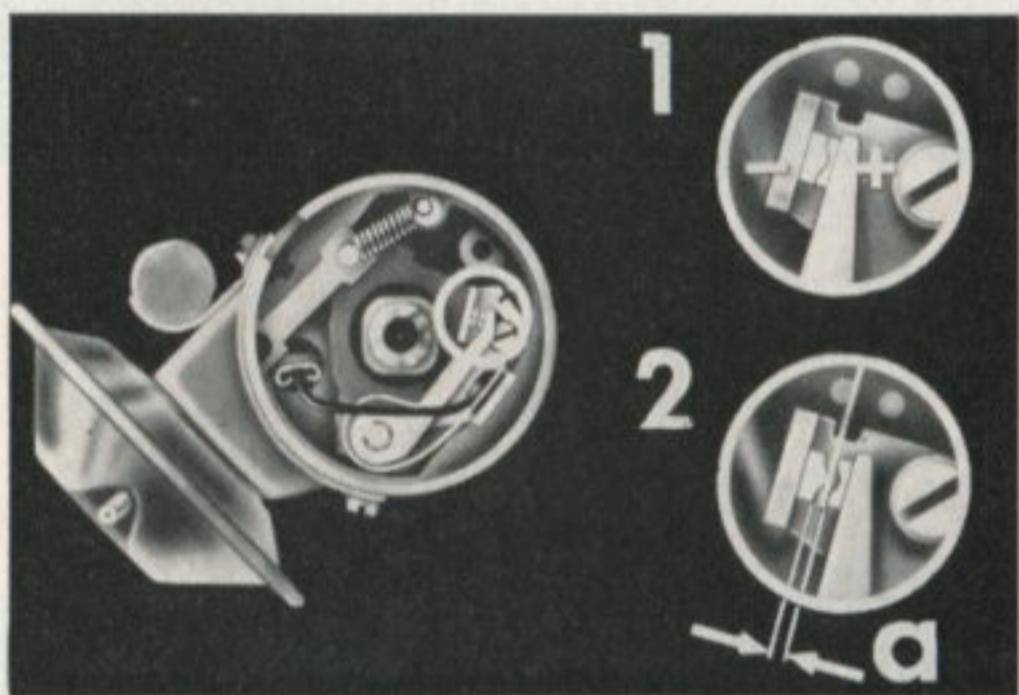


25/21 Vid smörjning av strömfördelaren går vi försiktigt tillväga så att fettets verkligen hamnar där det behövs. Det lilla fettförrådet på brytararmens glidklack har i regel blivit uppblandat med slipade dammpartiklar. Det är därför alltid bäst att ta bort det gamla fettets, göra ren brytarkambanan med en bensinfuktad lapp och därefter lägga på ett tunt skikt nytt litiumfett.



25/22 Det är riktigt, att tvätta brytarkontaktarna med en pensel doppad i tvättbensin, att torka ren fördelarlocket in- och utvändigt och att därefter blåsa ur fördelarhuset med tryckluft.

Det är däremot fel, att fila kontaktytorna eller till och med att putsa dem.



25/23 Materialvandring mellan brytarkontaktarna gör sig med tiden nästan alltid märkbar. Mindre materialvandring inverkar inte på brytarnas funktion.

Vid 1 ser vi ett kontaktpar där det har bildats en stor krater på brytararmens kontakt medan det på den fasta kontakten har bildats motsvarande puckel. Materialet vandrar alltid från plus till minus. Kontakternas negativa och positiva form passar exakt till varandra.

Vid 2 visas varför det vanligen blir fel kontaktavstånd med sådana brytare. Om detta kontaktpar kontrolleras med bladmått och man inte tar hänsyn till puckelbildningen uppstår det mätfel som visas här. Det verkliga kontaktavståndet är lika mycket större än det använda 0,4 mm tjocka bladmåttet som puckeln är hög. Detta fel undviker vi genom att alltid mäta med bladmåttet på kontakternas ytterkanter.

Oxiderade kontakter eller kontakter med kraftig kraterbildning kan man montera ur och justera, men på grund av det tidsödande arbetet lönar det sig i regel inte. Den bästa och i längden billigaste utvägen är att byta sådana brytare.

25/24 Betydligt mer exakt kan brytaravståndet kontrolleras och justeras med ett instrument för mätning av slutningsvinkeln. Vi kontrollerar med motorn igång varvid oljetemperaturen i vevhuset inte får vara högre än 50°C .

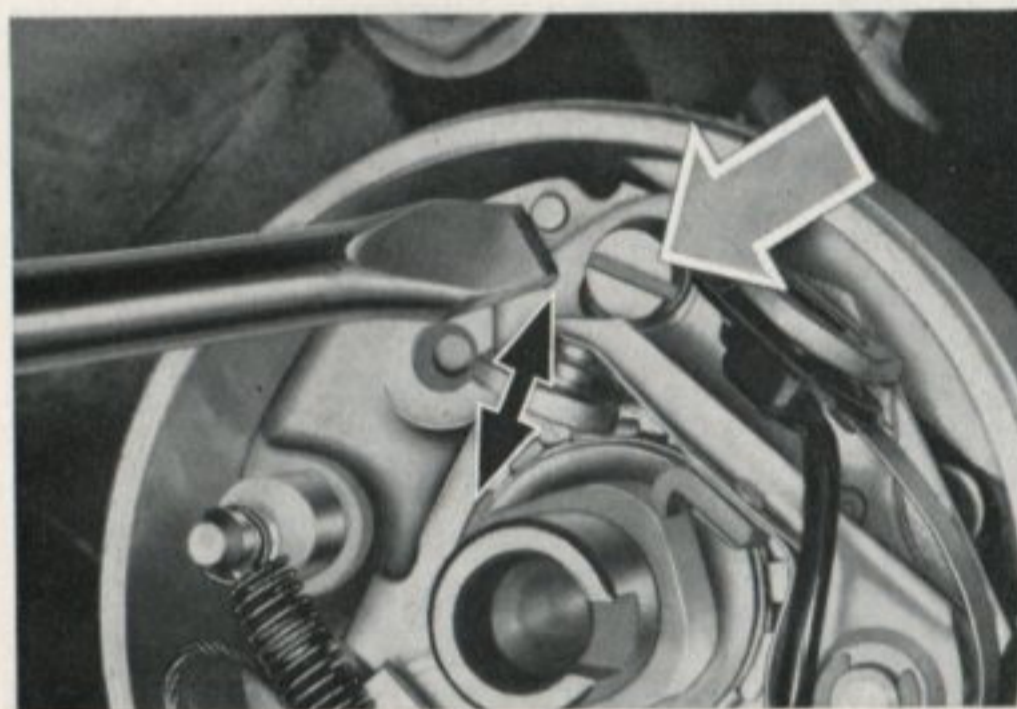
Instrumentet ställs in och ansluts till klämma 15 på tändspolen och till gods. Mätresultatet för slutningsvinkeln skall ligga mellan 47 och 53° eller 52 och 59% .

Om utslaget ligger under de angivna värdena är brytaravståndet för stort och vid för stor slutningsvinkel är avståndet för litet.



25/25 Sedan vi har kontrollerat slutningsvinkeln vet vi om brytaravståndet måste ökas eller minskas. Därför lossar vi den fasta brytarens låsskruv (se pilen). Därefter sätter vi skruvmejseln mellan de båda tapparna på brytarplattan och i slitsen på den fasta brytarkontakten. Vrid skruvmejseln åt lämpligt håll.

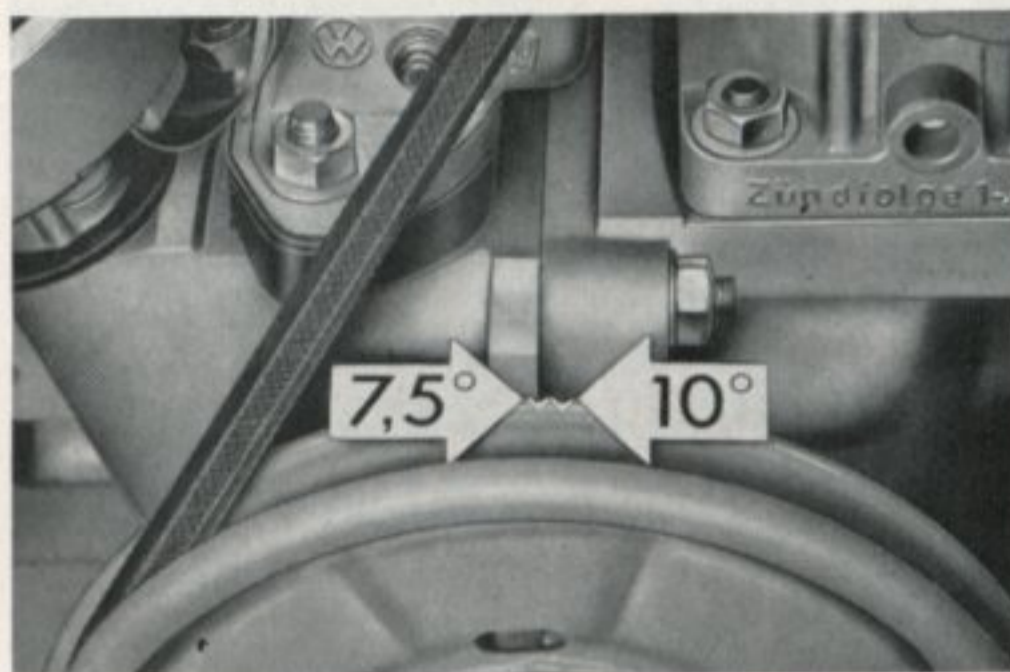
Lägg märke till att efter varje ändring av brytaravståndet måste grundtändläget ställas in.

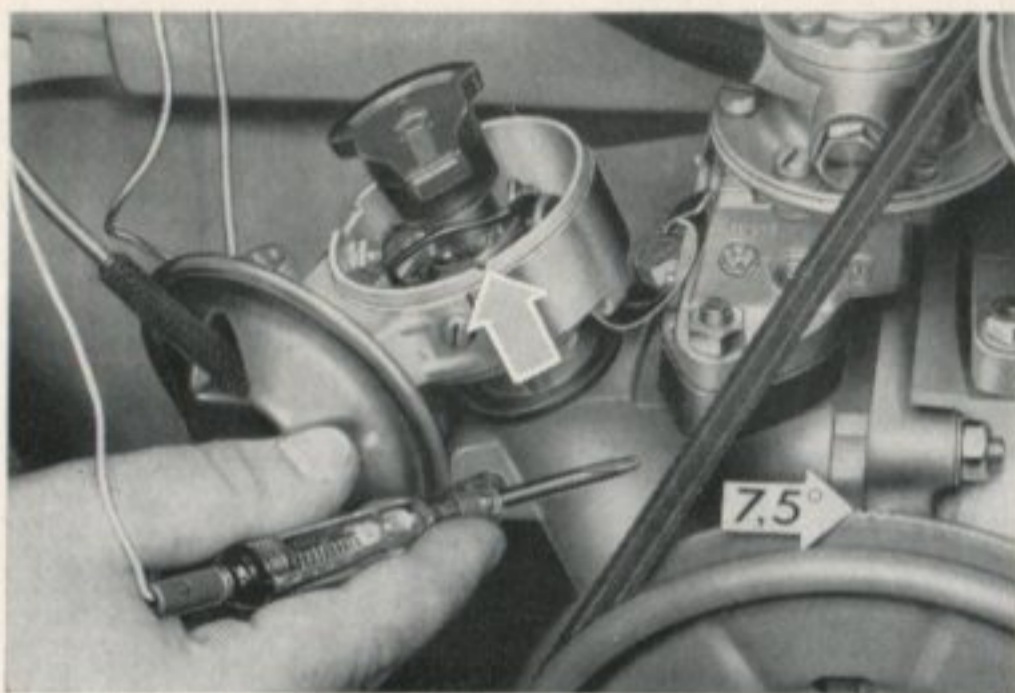


25/26 För inställning av grundtändläget finns det två urtag på vevaxelremskivan. Det vänstra markerar $7,5^{\circ}$ och det högra 10° före övre dödpunkt.

Se till att grundtändläget på Volkswagen 1300 ställs in på $7,5^{\circ}$.

Däremot är grundtändläget på Volkswagen 1200 som förut, 10° före övre dödpunkt.

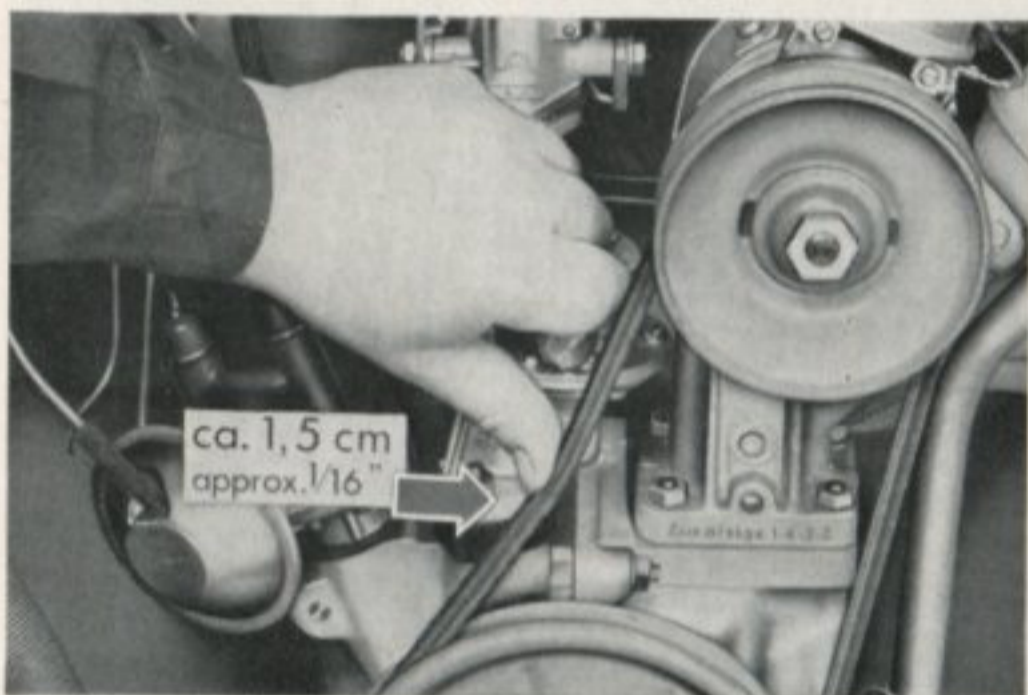




25/27 Endast när motorn är tillräckligt avkyld får grundtändläget kontrolleras eller justeras. Oljetemperaturen i vevhuset får därvid inte överskrida 50°C .

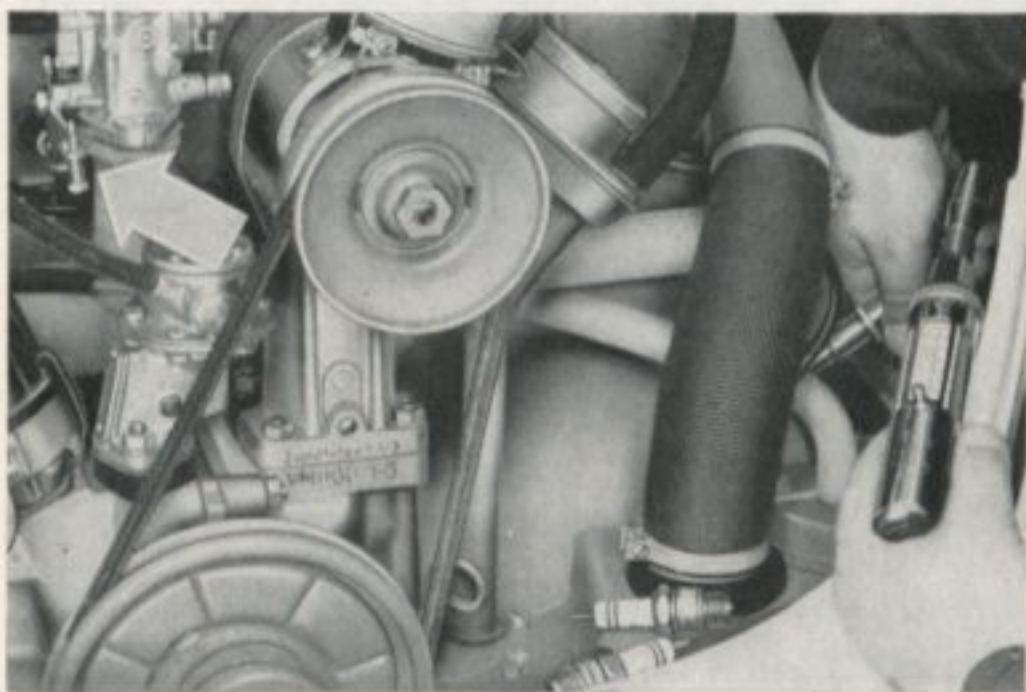
Vid kontroll eller inställning använder vi en 6 V provlampa. Vevaxeln skall dras i rotationsriktningen — alltså endast i högervarv — så att det spel som alltid finns i fördelar drivningen tas upp.

Se till att det vänstra märket — $7,5^{\circ}$ — står mitt för vevhusets delningsplan och att fördelararmen är vänd mot markeringen på fördelarhusets kant — se pilen.



25/28 Kilremmen svarar för generatordrivningen och motorns kylning. Därför är det absolut nödvändigt att vi kontrollerar remmens spänning och kondition. Skadade generatorfläktremmar skall bytas omedelbart.

Mitt emellan remskivorna kontrollerar vi remspänningen med kraftigt tumtryck. Remmen får därvid ge efter ca 15 mm. Justering av spänningen sker genom att man tar bort eller lägger till brickor mellan remskivans halvor.

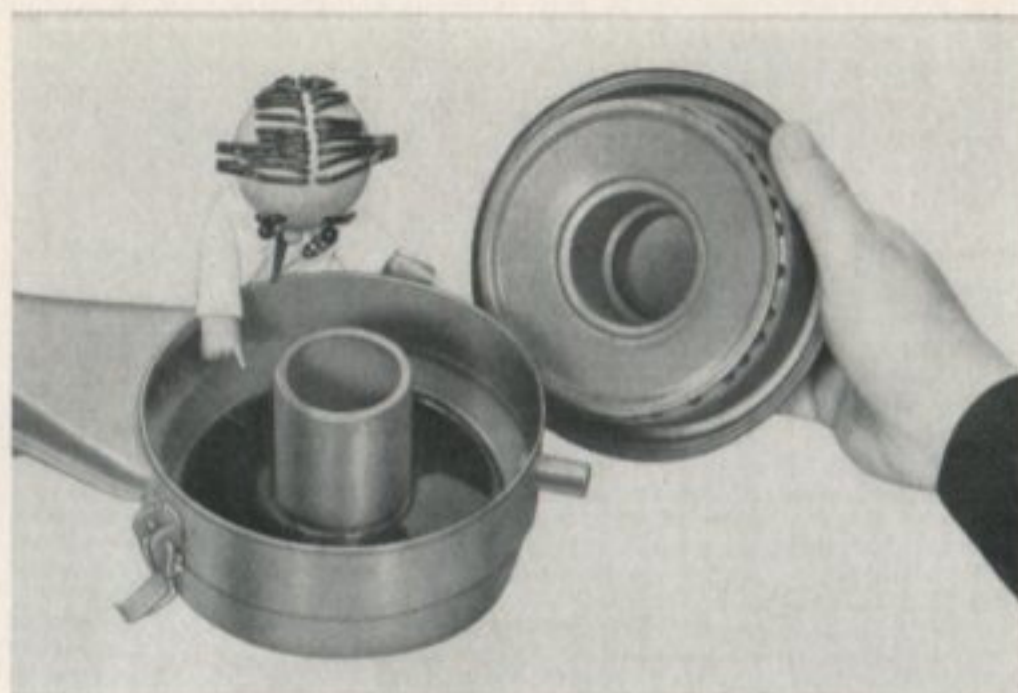


25/29 Mätning av kompressionstrycket ger oss en god uppfattning om det mekaniska tillståndet i cylindrarna. Särskilt lätt kan vi se om kompressionstrycket är för lågt på någon cylinder.

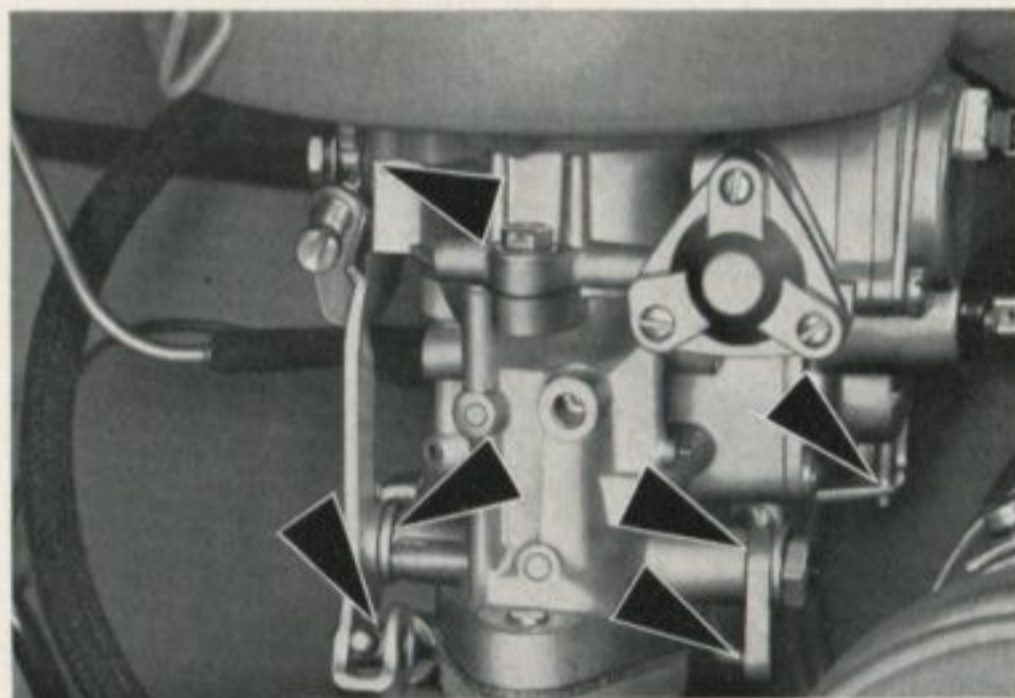
Glöm inte att öppna gasspjället helt vid provet så att cylindern får tillräcklig fyllning under insugningslaget.

25/30 Luftfiltrets tillstånd är av största betydelse för motoreffekten och bränsleförbrukningen. Vi kontrollerar därför oljeluftfiltret och gör senast ren underdelen när det bara står 4—5 mm tunnflytande olja över slamskiktet i botten.

Avslutningsvis fyller vi filtrets underdel med 0,25 l ny olja till nivåmärket. När filtret är monterat ser vi till att det sitter stadigt på förgasaren och att slangarna är ordentligt anslutna samt att varmluftspjället går lätt i filtrets insugningsrör.

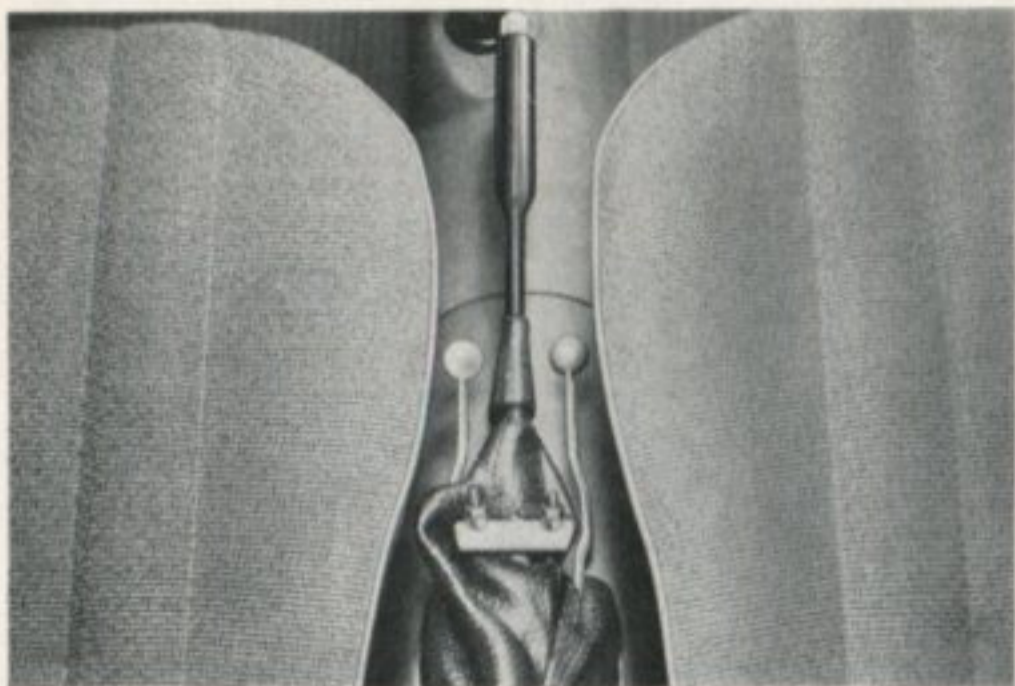


25/31 Innan vi slutar smörjnings- och tillsynsarbetena på motorn smörjer vi till sist lederna på förgasaren. Det räcker fullständigt om vi ger de smörjpunkter som visas av pilarna en aning olja. Överskottsolja droppar annars i regel ned på motorns andra delar och efterlämnar otrevliga fläckar.



25/32 Om vi (som på bilden) har alla batteriserviceverktyg gripbara jämte varandra är batteritillsynen klar på några få minuter. Vätskenivån korrigerar vi exakt enligt nivåmärkena. En fetfuktig beläggning på batteriets översida — nästan alltid orsakad av för hög vätskenivå — tar vi omsorgsfullt bort eftersom vi vet att det rör sig om högkoncentrerad svavelsyra. Ett sådant skikt är elektriskt ledande och förorsakar krypströmmar som påskyndar batteriets självurladdning. När påfyllningspropparna är monterade provar vi battericellerna under belastning med cellprovaren. Ett sådant prov visar inte bara laddningstillståndet utan avslöjar även skadade celler.





25/33 Justermuttrarna för de båda handbromsvajrarna är åtkomliga genom två slitsar på sidorna av kåpan. Denna får absolut inte skjutas åt sidan — som här på bilden — eftersom den i så fall kan skadas.

Båda vajrarnas justermuttrar dras nu åt så mycket att bakhjulen med handbromsen släppt fortfarande går fritt. Dra åt handbromsen två hack och kontrollera att bromsverkan är lika på båda hjulen. Senast i fjärde hacket måste hjulen vara låsta så att de inte går att dra för hand.

Se till att vågbryggan står vågrätt när handbromsen är åtdragen. Glöm inte att dra åt låsmuttrarna och stänga justerings-slitsarna i handbromsens gummikåpa.

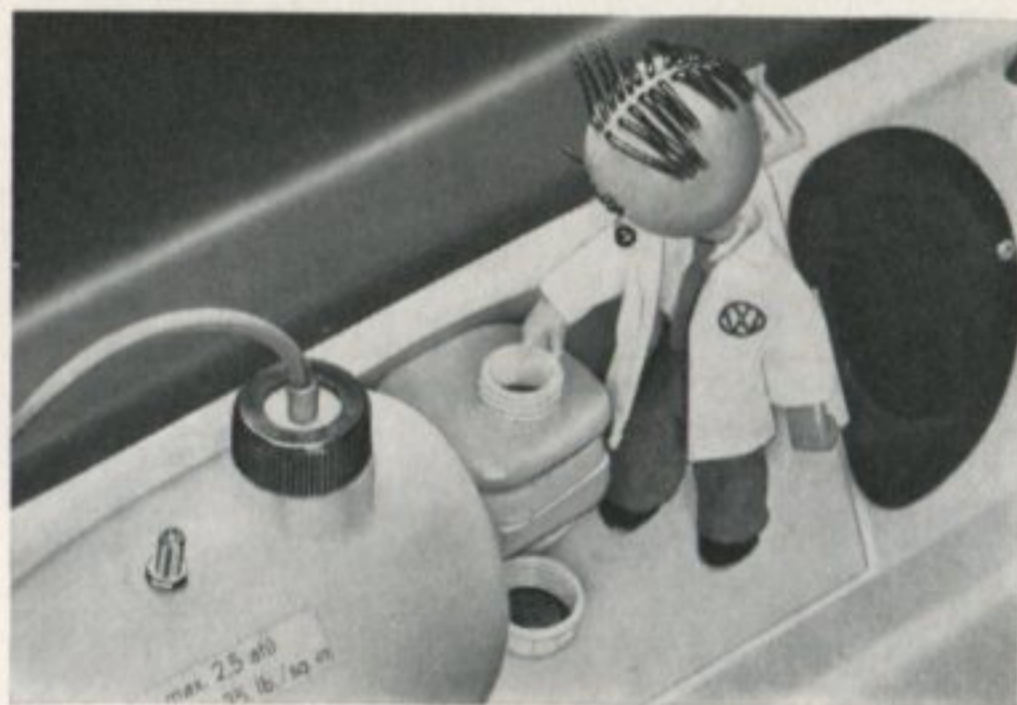


25/34 Vi bör också försäkra oss om att bromsröret, som är draget inne i bilen, är i gott skick. Framförallt på äldre bilar kan korrosionsskador uppstå om rören en längre tid varit utsatta för fukt.

Se till att den gummigenomföring som pilen visar är hel.

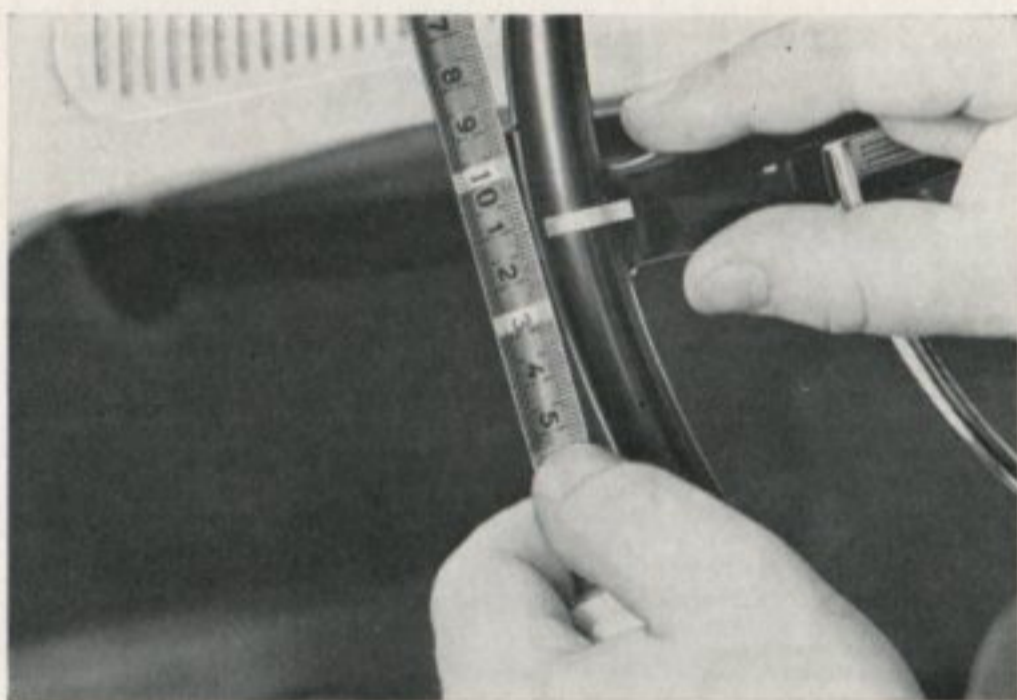
25/35 Det är alltid misstänkt om för mycket bromsvätska försvinner mellan tillsynerna. I sådana fall måste bromssystemet undersökas särskilt noga och ledningar samt ledningsanslutningar kontrolleras med bromspedalen nedtryckt.

Om en läcka inte kan tätas inom ramen för tillsynen får vi under inga omständigheter glömma att kryssa för motsvarande position i tillsynsprotokollet.



25/36 När bilen står med alla fyra hjulen på golvet kontrollerar vi först spelet i styrningen. Ställ hjulen rätt fram, fatta löst i rattekern — som bilden visar — med två fingrar längst ut och rör ratten försiktigt fram och tillbaka.

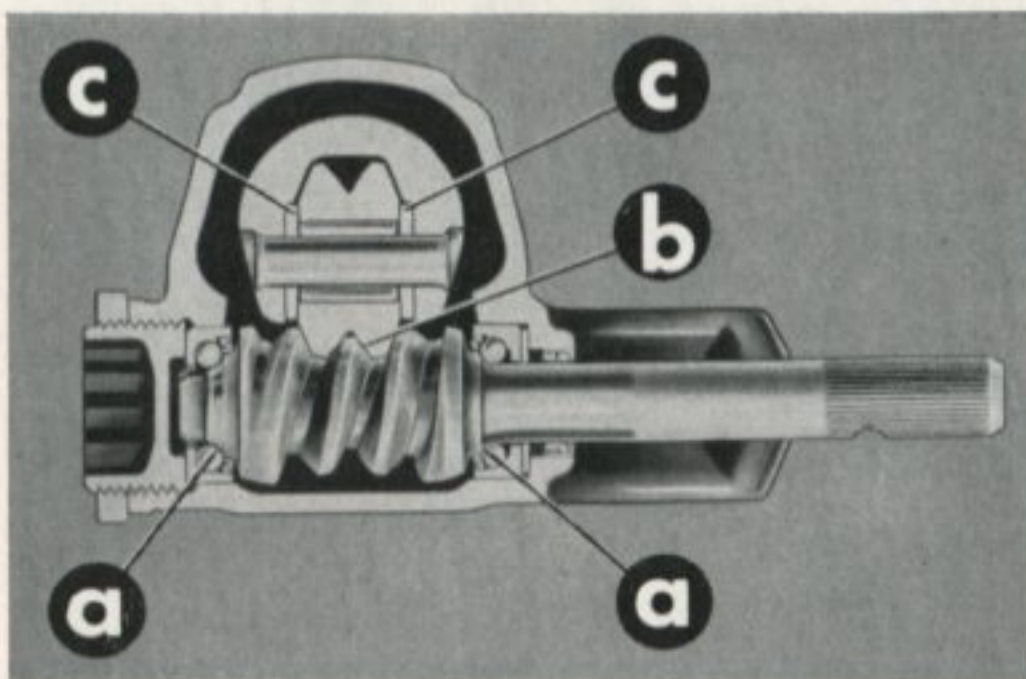
Om styrningen är rätt inställd och om styrningskomponenterna är felfria får rattspelet mellan motstånden på var sida uppgå till endast ca 25 mm.

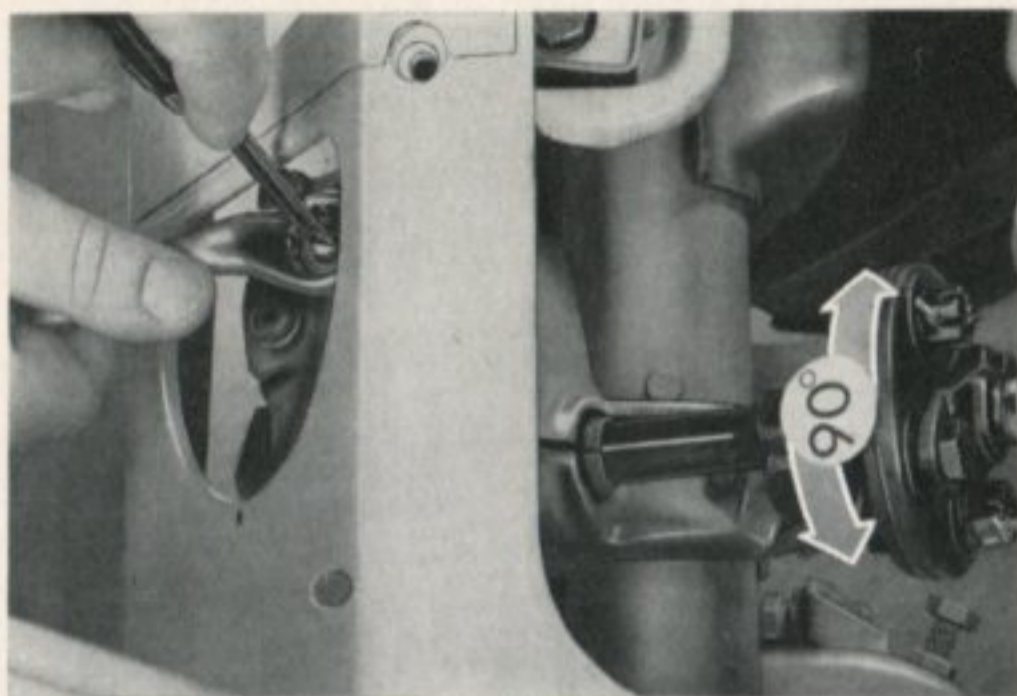


25/37 Om spelet är för stort kan det ha tre orsaker:

- a - snäckskruven har axialspel.
- b - sektorrullen är inte spelfri i snäckskruvens mittläge.
- c - sektorrullen har för stort axialspel.

Oss intresserar endast punkt b eftersom vi inom ramen för tillsynen endast justerar på detta ställe. Lägga märke till, att vi endast kan justera sektorrullen om snäckskruven är utan axialspel. Detta är också det vanligaste fallet eftersom snäckskruvens lager är monterade med bestämd förspänning.

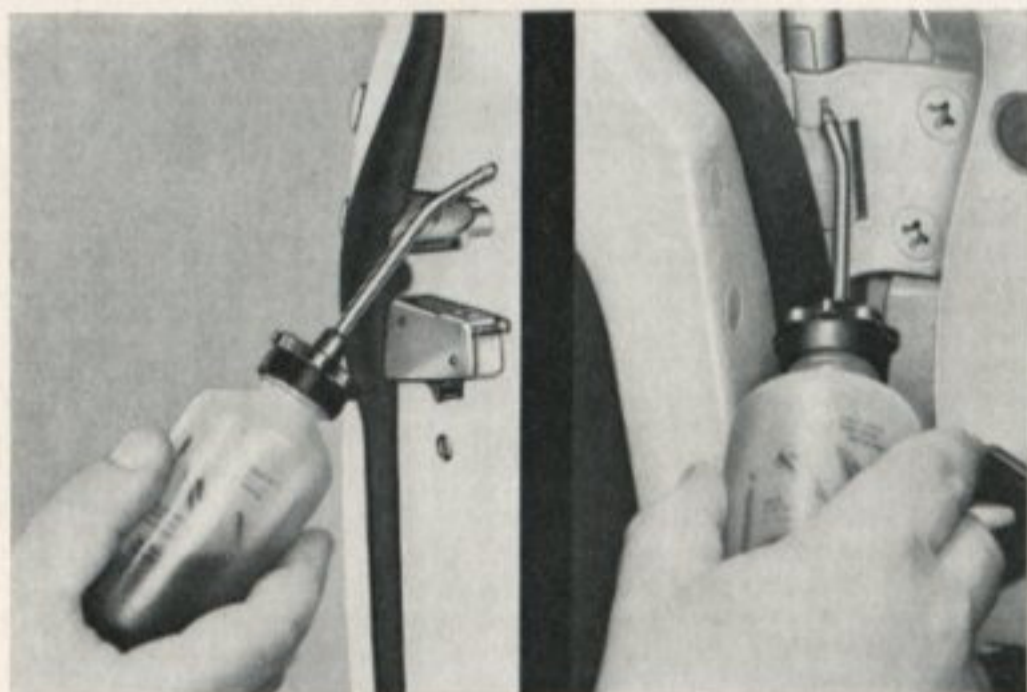




25/38 För att kunna visa justeringsarbetena bättre har vi monterat ur bränsletanken och på bilden ser vi styrväxeln fotograferad uppifrån.

För inställning av sektorrullen använder vi en böjd ringnyckel och en skruvmejsel. Ställ styrningen i mittläget. Därvid står markeringsringens spår, som på bilden förlängts med ett vitt streck, mitt emot gjutflänsen på styrhuset. Vrid ratten 90° ($1/4$ varv) åt ena sidan. Lossa låsmuttern med den böjda ringnyckeln och skruva ut justerskruven ungefär ett varv med skruvmejseln. Skruva därefter tillbaka skruven så långt att man kan känna att sektorrullen ligger an mot snäckskruven. Håll fast justerskruven och dra fast låsmuttern. Vi kontrollerar resultatet i styrningen vid ett kvarts varvs vridning från mittläget åt andra hållet och justerar sektorrullens inställning på samma sätt här. Det är viktigt — och det måste vi lägga märke till — att inställningen alltid kontrolleras vid ett kvarts varvs vridning från mittläget åt båda sidor. Om spelet på detta sätt inte kan minskas till det föreskrivna måttet måste styrväxeln monteras ur och sektorrullens spel kontrolleras.

Att den nyjusterade styrningen går tillräckligt lätt kontrollerar vi senare vid provkörningen. Därvid gäller att styrningen redan vid låg hastighet — ca 15—20 km/h — skall gå nästan helt tillbaka till mittläget.

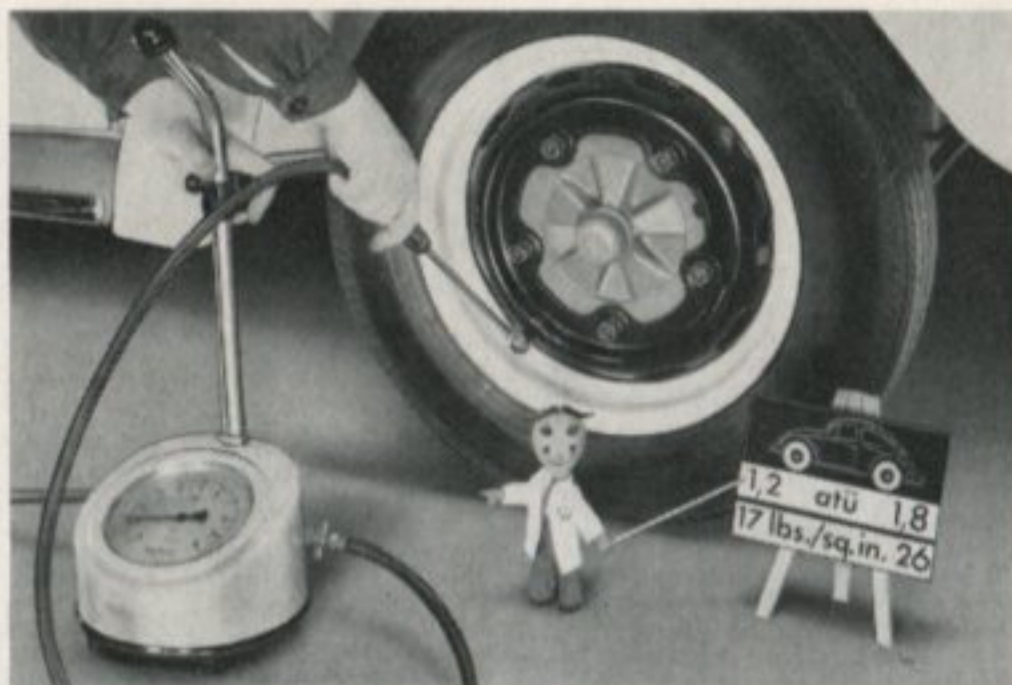


25/39 På denna bild ser Ni var dörrlåsen och dörrgångjärnen skall smörjas med några droppar olja inom ramen för rundsmörjningen.

Torka bort överflödiga olja från gångjärnen så att den vid körning inte stänker på dörrar och kaross av fartvinden.

25/40 Vi kontrollerar nu också det föreskrivna ringtrycket. Det är i allmänhet riktigt att använda värdena för full last, 1,2 kp/cm² i fram och 1,8 kp/cm² i bak.

Som nyhet bör Ni lägga märke till att för längre körningar med hög hastighet skall ringtrycken höjas 0,2 kp/cm². Vidare bör Ni tänka på att kontrollera reservhjulets lufttryck och eventuellt korrigera till 2,5 kp/cm².



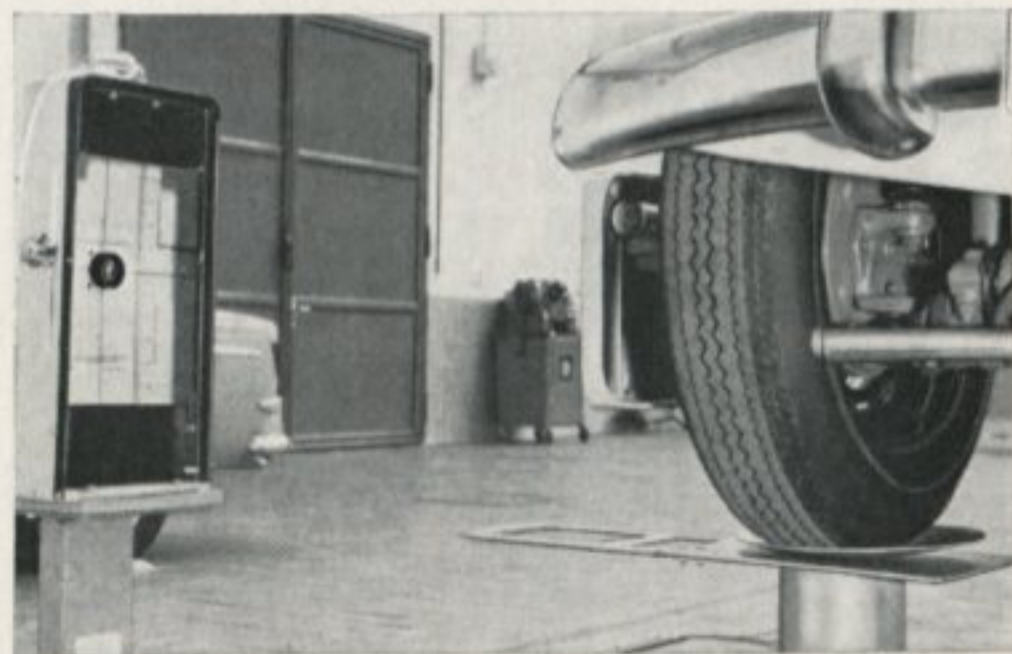
25/41 Lämpligtvis bör tillsynsplatsen dessutom vara utrustad med hjulinställningsinstrument som Ni kan se här. Detta instrument har en nyhet, nämligen de svängbara pallbockarna. Med en sådan tillsynsplats kan Ni snabbt och exakt mäta framhjulens toe-in och samtidigt justera utan större ansträngning.

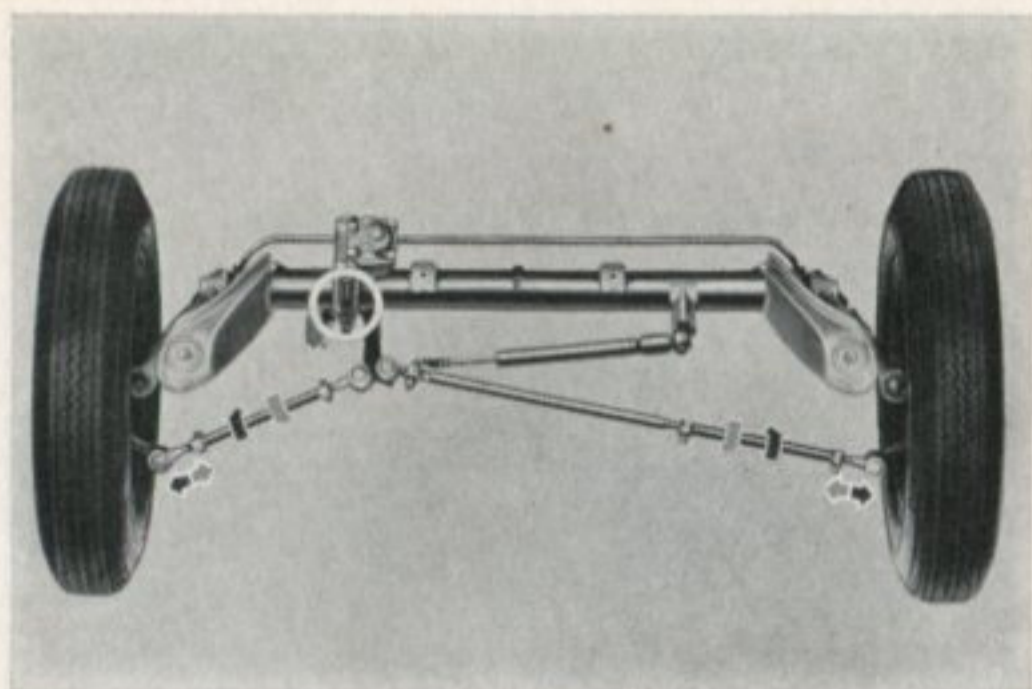
Även andra instrument kan användas, men kontroll och justering med dessa är mer omständligt och tidsödande.



25/42 Efter fastsättning och uppriktning av båda framhjulens hjulspeglar pallar Ni upp bilen på bockarna och riktar in den. Ställ styrningen i mittläge.

Med en expanderanordning trycker Ni isär framhjulens framkanten för att ta upp eventuellt spel i parallellstagsändarna. På mätskalan avläser Ni toe-in-mättet med största möjliga noggrannhet. Detta skall vara 5' ± 10'.





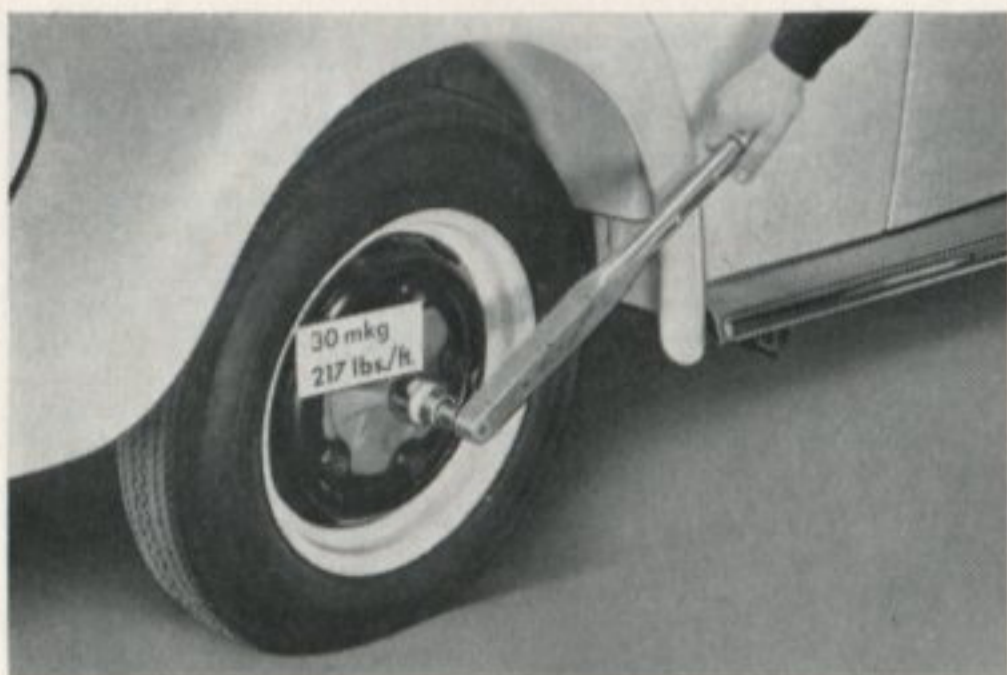
25/43 Om värdet $5' \pm 10'$ inte stämmer justerar Ni toe-in genom att vrida parallellstagsrören. För att styrningens mittläge inte skall bli ändrat — ljusa cirkeln — måste båda rören vridas lika mycket.

Om vi vrider parallellstagen i körriktningen — mörka pilar — ökar toe-in och om vi vrider dem mot körriktningen — ljusa pilar — minskar toe-in. Glöm inte att dra fast låsanordningen efter justeringen.



25/44 Vägtrafikförordningens föreskrifter för fordonsbelysning fordrar förutom rätt höjd- och sidoinställning av strålkastarna även en kontroll av ljusstyrkan. Därvid är man också intresserad av att båda strålkastarna är lika ljusstarka.

Pilen visar här ett instrument utrustat med ljusmätare. På ett sådant instrument kan vi direkt avläsa strålkastarens ljusstyrka. Om minimivärdena inte uppnås måste vi notera det i tillsynsprotokollet.



25/45 Endast vid 500 km tillsynen skall kronmuttrarna på båda bakhjulens drivaxlar efterdras. Vi tar bort saxpinnarna och kontrollerar med momentnyckeln att muttrarna är dragna med 30 kpm.

Om kronmuttrarna därvid går att dra åt och någon av kronmutterns slitsar inte kommer mitt över saxpinnens hål i axeln måste momentet ökas så att muttern dras så lågt att den nya saxpinnen kan sättas in i hålet igen. Kronmuttern får alltså aldrig lossas för att saxpinnen skall kunna sättas i. Bromstrummans fastsättning skulle därigenom komma i farozonen.

25/46 Inom ramen för tillsynen skall framhjulslagren monteras ur var 50.000 km, tvättas noggrant och undersökas beträffande slitning. Det föreskrivna värmebeständiga fettets skall pressas in i rullhållaren mellan rullarna och även hålrummet mellan lagersätena skall fyllas med fett.

Varför får navet inte fyllas helt med fett? För smörjning av de koniska rullagren behövs inte mer än en nästan helt osynlig fettfilm. Övrigt fett trycks undan och måste därför kunna få plats i navets fria hålrum. Lagerkapslarna får därför aldrig fyllas helt med fett.



25/47 När bromstrummorna har monterats måste vi noggrant ställa in lagerspelet. Samtidigt som vi vrider runt bromstrumman drar vi fast klämmuttern med ett moment av 1,5 kpm.

Nu skruvar vi bort en hjulmutter och monterar indikatorklockan med hållare (VW 765) så att mätspetsen ligger an mot klämmuttern. Vi lossar sedan muttern så mycket att indikatorklockan visar ett axiellt lagerspel av 0,03 till 0,12 mm när vi kraftigt rör hjulet fram och tillbaka i lagertappens riktning.

Avslutningsvis drar vi låsskraven i klämmuttern med 1 kpm, skruvar tillbaka hjulbulten sedan indikatorhållaren tagits bort och sätter på lagerkapseln.





25/48 Om Ni inte har någon stationär provkörningsutrustning måste en kort men exakt utförd provkörning företas under vilken bilens helhetsfunktion och resultatet av de olika justeringarna kontrolleras.

En bromsprovanläggning spar oss de tämligen osäkra och ofta ganska riskfyllda bromsproven i trafiken. Här står bilen uppställd på en rullbromsanläggning vilken ger en objektiv bedömning av varje hjuls bromskraft vid ett bestämt pedaltryck.



25/49 I anslutning till provkörningen skall tomgången noggrant ställas in på den driftsvarma motorn. Med varvtalsskruven ställer vi först tomgångsvarvtalet till ca 550 varv/min.

Därefter skruvar vi långsamt in mängdskruven (under dubbelpilen) tills motorvarvtalet sjunker. Dra därifrån ut skruven så långt att motorn åter går jämnt. Från detta läge drar vi skruven ytterligare 1/4 till 1/3 varv åt vänster.

Tomgångsinställningen är riktig när motorn inte stannar när man släpper gaspedalen efter gaspådrag med kopplingspedalen nedtrampad. Bränsleförbrukningen ökar märkbart vid för höga varvtal eller för fet tomgångsblandning.

25/50 Ni har nu utfört alla de arbeten som ingår i tillsynen på ett tillförlitligt och fackmannamässigt sätt. Ni måste dessutom hålla i minnet att det även gäller att lägga märke till fel eller skador som kan förorsaka omfattande reparationer om de inte blir åtgärdade i tid. Detta är viktigare nu än någonsin förr eftersom en sträcka av 10.000 km ofta innebär att tiden till nästa tillsyn blir betydligt längre.

Utnyttja därför möjligheten att konstatera fel och skador vid de smörjningar som sker mellan tillsynerna.

Ni vinner därigenom kundens förtroende, vilken inte utan grund ser en form av "livförsäkring" för sin bil i tillsynerna. En tillfredsställd kund återkommer gärna till Er verkstad, även för oljebyte och rundsmörjning.

Här lämnar servicerådgivaren ut den färdiga bilen med orden: "Välkommen tillbaka för nästa rundsmörjning."



