

Bouwhandleiding Burton Car

Inhoud

1. INLEIDING	7
2. WELKE DONOR AUTO?	9
2.1. KENTEKEN.....	9
2.2. EEN DONOR AUTO KOPEN.....	10
2.3. INFORMATIE OVER HET CHASSIS.....	10
2.4. MOTOREN.....	12
2.5. VERSNELLINGSBAKKEN	13
2.6. REMMEN	15
2.7. WIELOPHANGING	16
2.8. STUURINRICHTING	16
2.9. LIJST VAN ONDERDELEN	16
3. DEMONTAGE DONORAUTO	18
3.1. BEGINNEN MET DEMONTEREN	19
3.2. SCHEIDEN VAN KOETS EN CHASSIS	21
3.3. DEMONTAGE CHASSIS.....	21
4. OPBOUWEN VAN HET CHASSIS	23
4.1. WETTELIJKE EISEN	23
4.2. BENZINE- EN REMLEIDINGEN	25
4.3. VEERPOTTEN MONTEREN	26
4.4. ACHTERWIELOPHANGING	27
4.5. VOORWIELOPHANGING	28
4.6. SCHOKDEMPERS.....	29
4.7. MOTOR EN VERSNELLINGSBAK	30
4.8. UITLAAT	31
4.9. TANK EN TANKBEUGEL.....	33
5. BURTON BODY.....	34
5.1. VERVOER EN OPSLAG	34
5.2. EIGENSCHAPPEN VAN POLYESTER	34
5.3. BEWERKEN VAN POLYESTER	35
5.4. POETSEN EN POLIJSTEN.....	35
5.5. MONTAGE ACHTERSPATBORDEN.....	36
5.6. RUBBER STUURKOLOM	37
5.7. PEDALEN.....	38

5.8. KORTE BENEN KIT	39
5.9. KACHELDOORVOER	40
5.10. TYPEPLAATJE DONORAUTO.....	41
5.11. ACHTERLICHTEN	41
5.12. KABELBOOM.....	42
5.13. ACCUBAK EN CLAXON.....	42
5.14. ACHTERKLEP	43
5.15. ACHTERKLEPSTEUN	44
5.16. KOFFERBAKSLOT EN KENTEKENVERLICHTING.....	45
6. KABELBOOM.....	46
6.1. UITPAKKEN EN MONTAGEINSTRUCTIES.....	47
6.2. ACHTERZIJDE AUTO	48
6.3. AANSLUITEN TANKVLOTTER.....	48
6.4. DASHBOARD	49
6.5. INSTRUMENTEN	52
6.6. CONTROLELAMPJES.....	60
6.7. REMLICHTSCHAKELAAR	61
6.8. MOTORRUIMTE	61
6.9. VERLICHTING VOORZIJDE	62
6.10. DE LOSSE KABELBOOMPIJES.....	63
7. BODY MONTEREN.....	65
7.1. BEVESTIGING KABELS EN LEIDINGEN	66
7.2. SCHAKELPOOK	69
7.3. STUURKOLOM	70
7.4. BENZINEVULPIJP	70
7.5. DE VOORRUIT	71
7.6. MONTAGE VAN DE VOORRUIT	72
7.7. SPIEGELS	74
7.8. HET RUITENWISSERSYSTEEM	74
7.9. RUITENSPROEIER.....	76
7.10. ONTWASEMING.....	77
7.11. TONNEAU-COVER	79
7.12. DASHBOARD	80
8. INTERIEUR EN FRONT	83

8.1. ZITTING	83
8.2. PROEFRIJDEN	85
8.3. VEILIGHEIDSGORDELS.....	85
8.4. FRONT	85
8.5. VOORSPATBORDEN	87
8.6. KOPLAMPEN	89
8.7. VERWARMING	90
8.8. MOTORKAP EN GRILLE	92
8.9. ZIJWANDBEKLEDING.....	94
8.10. BANKBEKLEDING	95
9. AFSTELLINGEN	96
9.1. HOOGTE AFSTELLEN EN UITWEGEN.....	96
9.2. SPORING AFSTELLEN.....	97
9.3. BEGRENZING STUURUITSLAG	98
9.4. POWER TUBE	98
10. RDW KEURING	99
10.1. WIJZIGING INRICHTING	99
10.2. WEGING.....	100
10.3. HERINSLAG VIN.....	100
10.4. DE KEURING REGELEN	100
10.5. (AF)KEURPUNTEN	101
11. HARD-TOP.....	102
11.1. ACHTERSCHELP	103
11.2. DEUREN	104
11.3. AFSTELLEN	106
12. EXTRA'S.....	109
12.1. KENTEKENPLAATHOUDER	109
12.2. TREKHAAK.....	109
12.3. TRIANGEL.....	109
12.4. TYPEPLAATJES.....	110
12.5. STICKERS EN STRIPING.....	111
12.6. BAGAGEREK	111
12.7. HANDGREEP	111
12.8. CHROME RINGEN	112

12.9. ACHTERKLEPLOGO	112
12.10. ALU DASHBOARDPLAAT	112
12.11. ALARMLICHTSCHAKELAAR.....	113
12.12. SPECIAAL GEREEDSCHAP	113
12.13. KLEDING.....	115
12.14. BURTON OWNERS CLUB.....	116
12.15. VERMOGENSBANKDAG	116
12.16. VELGEN EN BANDEN.....	117
12.17. POWER TUBE	119
12.18. BURTON KRIK.....	121
12.19. WARME LUCHT VENTILATOR	123
13. CONTROLE EN REVISIE.....	124
13.1. BENZINETANK EN -BEUGEL.....	125
13.2. VOORTREIN EN ACHTERTREIN.....	125
13.3. (DE)MONTAGE VOORWIELDRAAGARM	126
13.4. (DE)MONTAGE ACHTERWIELDRAAGARM	128
13.5. STUURKOGELS	129
14. REMMEN	131
14.1. PROBLEMEN MET DE REMMEN	131
14.2. REMSYSTEEM ONTLUCHTEN	132
14.3. REMKLAUW (DE)MONTEREN	133
14.4. ACHTERREMMEN (DE)MONTEREN.....	133
14.5. REMBLOKKEN VERVANGEN.....	135
14.6. REMKLAUW REVISIE	135
14.7. HOOFDREMCIJLINDER (DE)MONTAGE	138
14.8. HANDREM AFSTELLEN	139
15. ONDERHOUD MOTOR	141
15.1. KLEPPEN STELLEN	141
15.2. OLIE EN OLIEFILTER	142
15.3. OLIEKOELER REINIGEN.....	143
15.4. OLIEVULPIJP	144
15.5. KRUKASKEERRING VERVANGEN	144
15.6. BRILRUBBERS VERVANGEN	145
15.7. BRANDSTOFSYSTEEM	145

15.8. CARBURATEUR	146
15.9. VLOTTERHOOGTE AFSTELLEN.....	147
15.10. STATIONAIR EN CO AFSTELLEN	147
16. SOFT-TOP	149
16.1. GATEN IN DE KUIP	149
16.2. BEVESTIGEN VAN BEUGELTJES AAN DE VOORRUIT	151
16.3. PLAATSEN VAN DE SOFT-TOP	153
16.4. BEVESTIGEN VAN DE DRUKKNOPEN	153

1. INLEIDING

De Burton is het product van de broers Dimitri en Iwan Göbel. Deze twee broers, die uit een kunstenaarsfamilie stammen, hebben vanuit hun kunstzinnige passie voor autodesign de Burton ontwikkeld. Iwan is de zakelijke van de twee, en Dimitri is verantwoordelijk voor het creatieve gedeelte.

Samen zijn zij in 1993 begonnen met het importeren van de Lomax kitcar, en al snel kwam daar hun eerste eigen product bij, de 2CV pick-up. Duck Hunt Car Design was geboren.

Uit onvrede over de kwaliteit van de Lomax is uiteindelijk het idee van de Burton voortgevloeid. In 1998 is Dimitri begonnen met het ontwerpproces dat als codenaam tot de "Hunter" gedoopt werd.

Ruim een jaar is Dimitri bezig geweest in zijn atelier in Laag-Soeren. Een aantal schetsen, 160 kg plamuur en 15000 km schuren later, was de vorm van de auto definitief. Het ontwerp doet denken aan vroegere Alfa Romeo's, Delahaye, Jaguar, Bugatti, Morgan, maar het resultaat is toch geheel nieuw en wordt door jong en oud gewaardeerd.

9 Februari 2000 is de eerste body uit de mal gekomen, en werd de definitieve naam "Burton" bekend gemaakt. In mei 2000 op de Citromobiël beurs is de Burton, destijds nog zonder dak, voorgesteld aan het Nederlandse 2CV-minnend publiek. Op oudejaarsdag 2000 stond de teller van de bestellingen al op een indrukwekkende 98, en dat zonder advertentie budget.

Inmiddels, we spreken 2010, staat die teller al over de 1000. Dat betekent dat de Burton tot op heden de best verkochte Nederlandse sportwagen aller tijden is.

Als we wat eigenschappen van de Burton op een rijtje zetten is dat succes eigenlijk ook niet zo gek. De Burton heeft een zeer betrouwbare techniek. Een brandstofverbruik van 1:20. En een uitstekende wegligging. De wegenbelasting kost nog geen €100,- per jaar. Bovendien is de Burton heel goedkoop te verzekeren, ook voor jongeren. Veel aan het onderhoud is makkelijk zelf te doen en heel betaalbaar. Met hardtop geschikt voor alle jaargetijden en een ruime kofferbak is de Burton dus heel geschikt als praktische tweede auto. En zo kunnen we nog wel even doorgaan. Het komt er op neer dat we alle voordelen van de aloude eend combineren met een prachtig uiterlijk en vele malen betere wegligging. De eend is zo'n 50 jaar geleden geïntroduceerd en is verkocht tot 1988, er zijn in totaal ruim 5 miljoen eenden op de weg gezet. U begrijpt dat in al die jaren de auto ongelooflijk goed is doorontwikkeld. Op deze ideale basis zetten wij vervolgens de aantrekkelijk gevormde body van een Burton. Door het lagere gewicht en voornamelijk het lagere zwaartepunt van de Burton wordt het standaard eendonderstel plots comfortabel maar allesbehalve zwabberig, en is de Burton een fijne reisgenoot.

De Burton is een complete open sportwagen voor jong en oud, die door de praktische toepasbaarheid ook uitermate geschikt is voor dagelijks gebruik. Prima om heerlijke toertochten te kunnen maken, en zelfs geschikt om de boodschappen mee te doen. De prestaties van de Burton zijn

de grote verrassing. De standaard eendmotor weet al vrij goed raad met de amper 450 kg die de Burton weegt. Kiest u echter voor de opgevoerde variant van de tweecilinder boxer, dan zult u zeker niets tekortkomen. Een standaardsprint van 0 naar 100 km/u lukt in minder dan 12 seconden, en de topsnelheid is door het maximale toerental zo'n 140 km/u. Verder opvoeren van de motor is mogelijk, maar het eendonderstel heeft wel z'n beperkingen.

Al met al is de Burton een nostalgisch ogende sportauto, met eigenschappen die hem geschikt maken voor dagelijks gebruik. Doordat het een kitcar is, heeft u zelf de hand in hoe u het een en ander gaat aankleden. Uit deze bouwhandleiding zal blijken hoeveel mogelijkheden en keuzes u heeft bij het samenstellen van uw auto.

Tevens zal deze bouwhandleiding u assisteren bij het bouwen en onderhouden van uw Burton.

Wij wensen u veel succes toe tijdens het bouwen van uw Burton, en veel rijplezier na die tijd.

Het Team van Burton Car Company.

2. WELKE DONOR AUTO?

Het idee achter de Burton is simpel: Haal de standaard koets van een eend af, en zet daarop een nieuwe polyester body. In principe is iedere 2CV of Dyane geschikt om als donor voor de Burton gebruikt te worden. De Ami en Acadiane zijn niet geschikt vanwege de langere wielbasis en het chassis. Zo wijken bijvoorbeeld de wielophanging, de brandstoftank, de handrem, en de veerpotten af van die van een 2CV of Dyane.

Voordat u een donorauto aanschaft moet u eerst bepalen welke auto u wilt gebruiken voor uw Burton, er zijn namelijk veel verschillende uitvoeringen van de 2CV of Dyane op de markt gebracht. De volgende alinea's zullen u helpen bij het maken van de keuze.



Donor

2.1. KENTEKEN

Let er bij het kopen van een donor op dat het kenteken van de donorauto hetzelfde zal zijn als het kenteken van uw Burton. Wilt u bijvoorbeeld belastingvrij Burton rijden, dan kunt u een poging wagen een donorauto te vinden van 25 jaar of ouder. Uiteraard zijn de prijzen van deze auto's vaak hoger, en het aanbod een stuk lager. De Burton zal als deze eenmaal af is overigens niet meer dan 500 kg wegen, dus is de wegenbelasting toch al niet zo hoog.

Op de foto ziet u dat in het linkerpapier aan de onderzijde een reliëfstempel is aangebracht, dit is een rdw-stempel ten teken dat er voor deze auto kentekenplaten zijn uitgegeven met het blauwe NL vlakje. Zorg dus dat de platen bij de donorauto geleverd worden.

Als de stempel er niet in zit kunt u gewoon nieuwe platen aanvragen via een garagebedrijf.

Mocht de stempel er wel inzitten maar u heeft geen kentekenplaten dan moet u een nieuw setje kentekenpapieren aanvragen bij de RDW. met deze nieuwe papieren kunt u dan weer nieuwe platen bestellen, deze zijn dan voorzien van een "1" op de kentekenplaat.



Kentekenpapieren

2.2. EEN DONOR AUTO KOPEN

De snelste manier om een Burton te bouwen is natuurlijk op een donorauto met een goed chassis. Toch is een 2CV met een goed chassis erg zeldzaam. Het is belangrijk dat als er al eens een nieuw chassis is gemonteerd, het chassis nummer officieel is ingeslagen. Een eend met een goed chassis is veel meer waard en daardoor vaak geen goedkope oplossing. De beste optie is het kopen van een donorauto met verrot chassis, waarbij u een RDW-goedgekeurd chassis aanschaft. U kunt bij Burton Car Company een RDW-goedgekeurd chassis kopen, dit chassis is de enige mogelijkheid om uw Burton goedgekeurd te krijgen.

Over het algemeen verkeert een mogelijke donorauto in slechtere staat dan je zou verwachten. Het koetswerk en het interieur zullen niet gebruikt worden voor een Burton, en mógen derhalve in slechte staat verkeren. Zorg voor een auto met een compleet kenteken en schors de auto tijdens de bouw van de Burton. Dit bespaart u de belasting en verzekering, en u loopt niet het risico dat u een boete krijgt voor het ontbreken van de APK en/of verzekering. Schorsen kan direct bij het overschrijven, bij het Postkantoor.

Let bij het kopen van een donorauto op de punten uit de nu volgende paragrafen.



Donorauto's genoeg

2.3. INFORMATIE OVER HET CHASSIS

Er zijn door Citroën veel verschillende mallen en soorten staal gebruikt voor de productie van de 2CV chassis' het is daarom niet eenvoudig de originaliteit van een chassis vast te stellen. Op de foto rechts ziet u een verrot chassis van een Acadiane, en een nieuw chassis voor een hele oude eend. Overigens zijn beide toevallig niet te gebruiken voor een Burton.

Bijzonder aan de verschillende chassis' is dat de oudere uitvoeringen minder roestgevoelig waren dan de versies uit de jaren 80. In die laatste periode is door Citroën helaas zogenaamd "crisisstaal" gebruikt, die chassis' bleken al na een jaar of 5 volledig verrot te raken.

Het chassis is altijd één van de eerste dingen aan een eend dat gaat rotten. Vocht kan namelijk van binnenuit roest veroorzaken. Hierdoor is een chassis moeilijk van buitenaf te beoordelen op hardheid. Als u reeds lasplekken op het chassis ziet, of als er opgezwollen felsnaden zitten betekent dat vaak dat het chassis niet meer te redden is.

Controleer altijd het chassisnummer, ook als u het chassis gaat vernieuwen. Als er een nieuw chassis onder een auto gezet is ontbreekt het chassisnummer soms, of is het chassisnummer illegaal. Een origineel nummer is te herkennen aan de dubbele chevron in een ovaal aan weerskanten van het nummer. Een dikke laag tectyl kan betekenen dat de auto goed onderhouden is, maar kan ook als camouflagemiddel gebruikt worden. Probeer daarom altijd wat met een schroevendraaier te prikken om rotte plekken te vinden.

In feite kiezen de meeste Burton-bouwers voor een nieuw chassis. Het is dan namelijk in ieder geval zeker dat de basis waarop gebouwd gaat worden van een goede kwaliteit is.

[illegible]

11



Verschillende chassis

2.4. MOTOREN

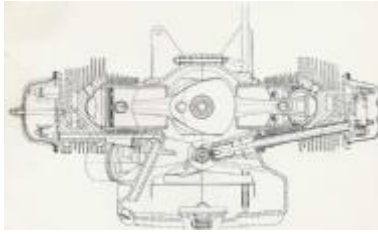
De motoren in alle 2CVs of Dyane zijn erg betrouwbare luchtgekoelde 2-cilinder boxers van 375, 425 of 602 cc inhoud. De 602cc motor is het meest geschikt voor de Burton, en kan worden gevonden in de 2CV6, Dyane6, Ami, Mehari of Acadiane. Deze motor is sterk en heeft voldoende vermogen voor de Burton. Onderdelen zijn overal te krijgen. Er zijn verschillende types 602cc motoren en verschillende opties om op te voeren, lees daarover meer in hoofdstuk 15. We raden u aan een donorauto te gebruiken met een 602cc motor, en schijfremmen.

Let er wel op dat het koelhuis van een dyane motor niet direct past in de burton vanwege de aansluiting voor het luchtfilter aan de zijkant. Het koelhuis kunt u eenvoudig vervangen door een 2cv exemplaar, of u kunt de luchtfilteraansluiting verwijderen en het gat afdekken.

De 2CV staat er niet om bekend veel olie te lekken, mocht u toch lekkage vinden, dan is dit vaak het gevolg van een defecte olievulpijp of een uitgedroogd brilrubber of pakking. Dit gebeurt vaak bij motoren die een lange tijd niet gebruikt zijn. Door een defecte olievulpijp loopt de druk in het carter te hoog op en dan gaat de motor lekken door de keerringen. Een motor die een beetje zweet is geen reden tot ongerustheid.



Olievulpijp



Doorsnede motor

2.5. VERSNELLINGSBAKKEN

Er zijn niet veel verschillen tussen de versnellingsbakken die door de jaren heen zijn gebruikt. De overbrengverhoudingen van de auto's met 600cc motoren zijn vrijwel allemaal gelijk. Belangrijkste verschil tussen oudere types versnellingsbak en de types van na 1982, is dat de oudere types zijn uitgerust met trommelremmen. Dit heeft natuurlijk niet veel met de bak zelf te maken, maar het is wel een cruciaal punt.

Let u op het volgende als u een versnellingsbak wilt controleren:

Bij het schakelen zouden er geen krakende geluiden hoorbaar moeten zijn. De synchromeshringen van de tweede en derde versnelling verslijten het eerst en veroorzaken zagende geluiden bij het inschakelen van een versnelling.

De eerste versnelling is niet gesynchroniseerd, en maakt dus altijd lawaai bij het inschakelen als de wagen niet volledig stil staat.

Te hard achteruitrijden met een 2CV of Dyane kan een vastgelopen versnellingsbak veroorzaken. De versnellingsbak moet dan geopend worden om het defect te verhelpen. Dit is specialistenwerk.



Versnellingsbak



Lager pignonas achter/onder



Lager primaire as achter/boven



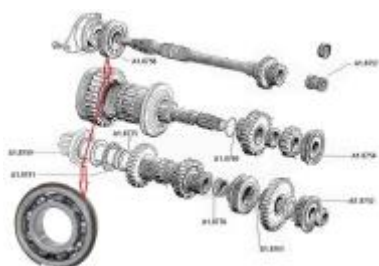
Naaldlager in prise as



Naaldlager pignonas



Pignon as lager voor/onder



Prise aslager in versn.bak voor/boven



Taatslager pignonas



Vertragsingsveertje groot



Vertragsingsveertje klein

2.6. REMMEN

Vanaf 1982 zijn alle 2cv's met schijfremmen voor gebouwd. Voor de Dyane geldt dit al vanaf 1978. Schijfremmen hebben enkele voordelen ten opzichte van trommels:

Ze zijn eenvoudiger in onderhoud, want ze zijn bereikbaar met de aandrijfassen er nog op.

Tussentijds afstellen is niet nodig.

De remvertraging is beter, en daarom is de remweg korter.

De koeling van de remmen is beter, dat betekent dat ze beter geschikt zijn voor langdurig gebruik zoals bijvoorbeeld in de bergen.

Behalve dat de remmen beter zijn als u een donorauto met schijven heeft, heeft u met schijven ook de garantie dat u een jongere generatie versnellingsbak heeft.

Remmen zijn een erg belangrijk onderdeel van een auto, en het is daarom aan te raden om in ieder geval de remschoenen en/of blokken te vervangen als u een Burton bouwt. Het slimste is om het complete remsysteem te reviseren, zodat u geen reparaties in de nabije toekomst hoeft te verwachten.

Pas goed op voor vastzittende remmen. Tot op zekere hoogte zijn vastgeroeste remzuigers wel los te maken, maar als de zuiger en cilinder erg verroest zijn zult u onderdelen moeten vervangen. Remklauwen en -cilinders zijn kostbaar.

Let ook goed op dat de remschijven niet krom zijn, u merkt dat snel genoeg doordat de auto behoorlijk vibreert bij

het remmen.

De schijven moeten minimaal 4 mm dik zijn.

Een bonkend geluid en vibratie bij het remmen kan ook duiden op ovale trommelremmen.

Kromme schijven of trommels zullen vervangen moeten worden.

Verroeste remschijven kunnen vaak nog afgedraaid worden, maar de minimale dikte moet wel in acht genomen worden.

Alle onderdelen van het remsysteem zijn nieuw verkrijgbaar, hoofdremcilinders, leidingen, klauwen, schijven, remcilinders en natuurlijk de remblokken. Veel mensen kiezen er voor om het remsysteem compleet te vernieuwen.

2.7. WIELOPHANGING

De draagarmen kunnen krom zijn. Controleer daarom de slijtage aan de banden, die zou aan beide kanten van de band gelijk moeten zijn. Draagarmlagers zijn duur en er zitten 8 stuks op de auto. Ze zijn in principe onverslijtbaar, maar als er zand of water bij de lagers is geweest zijn ze binnen de kortste keren kapot. Controleer dus of de ophanging soepel en geruisloos beweegt. Versleten lagers veroorzaken een ratelend geluid bij het langzaam rijden over ruige ondergrond.

Veerpotten beginnen te roesten bij de voorste deksels. Als de veerpotten kraken of piepen dan is dit een teken van roest in de pot. Dit is tijdelijk te verhelpen door een beetje olie. De beste oplossing is ontroesten van binnen of de veerpotten vervangen, eventueel door RVS veerpotten die Burton Car Company vervaardigd.

2.8. STUURINRICHTING

Controleer of de stuurinrichting niet te zwaar gaat, en zonder speling werkt, let ook op krakende geluiden bij de voorwielen, u kunt zo enigszins de staat van de fuseepennen en stuurkogels bepalen. Wanneer u helemaal naar links en naar rechts draait moet dit een geleidelijke beweging zijn. Dus geen speling tussentijds. Verdere revisie kunt u beter aan de specialist overlaten.

Een testrit helpt bij de beoordeling maar doe dit alleen als de auto nog enigszins rijdbaar is...

2.9. LIJST VAN ONDERDELEN

Er zijn veel onderdelen die rechtstreeks van de donorauto op de Burton te zetten zijn. Het is niet erg dat er bij een donorauto een spatbord ontbreekt, deze heeft u toch niet meer nodig. Zorg er in ieder geval voor dat u de volgende onderdelen bij uw donorauto krijgt, en dat deze in redelijk goede staat verkeren. Anders zult u het een en ander moeten gaan vervangen, of los moeten kopen:

Chassis (met origineel nummer)

Citroën identificatie plaatje op het schutbord (!)

Kentekenplaten met kenteken

Chassisclips

Veerpotten en bevestiging

Schokdempers en bevestiging

Motor en versnellingsbak

Vóór- en achterwielophanging en stootrubbers

Achterbank

Accu

Ruitenwissersysteem

Handremhevel, handremhandel, borgpinnen en geleiding

Remleidingen en benzineleiding

Verwarmingsbediening en kabel + bevestiging aan kachelpotten

Pedalen en hoofdremcilinder met remvloeistof reservoir

Motorkapsteun

Verwarmingsbuizen onder de motorkap

Warmteafvoerbuys en doorvoerrubber

Claxon

Bobine met beugeltjes

Benzinetank met tankbeugel

Bewaar ook bouten en moeren (met name de M9, deze franse (afwijkende) maat is prijzig), ringetjes, veertjes, clips enz.

Optioneel:

Veiligheidsgordels van de voorstoelen

Velgen, banden en het reservewiel

Snelheidsmeter

Uitlaat (alleen de twee dempers passen)

Koplampen en voorknipperlichten units

Voordeurklapraampjes en scharnieren (voor de Burton hardtop)

Schakelaars en hendels uit het dashboard

Alle onderdelen die u hier ziet zijn ook nieuw of gebruikt verkrijgbaar bij Burton Car Company.

3. DEMONTAGE DONORAUTO

Het is altijd handig om de auto eerst helemaal te ontdoen van modder en ander vuil, voordat u begint met het demonteren van de donorauto. Zo houdt u uw werkruimte en gereedschap schoon. Laat olie uit het carter lopen en remvloeistof uit het reservoir, verwijder ook de versnellingsbakolie. Breng de vloeistof naar een daarvoor bestemde plek in uw gemeente. Remolie kunt u moeilijk laten weglopen, in principe moet u dit "wegpompen" door de schroefnippels op de remtrommels (achter) en de remklauwen te openen en vervolgens de rempedaal herhaaldelijk in te trappen. Zorg dat de schroefnippels niet kapot gaan en gebruik flink wat kruipolie.

Een werkplaatshandboek over de donorauto kan u erg goed helpen bij het demonteren van de donorauto. Als u de auto demonteert, label dan alle onderdelen en bewaar ze samen met de boutjes, moertjes en ringetjes. Dit zal u een hoop tijd schelen bij het in elkaar zetten van het rollend gedeelte.

In deze handleiding worden de termen 'rechts' en 'links' gebruikt. 'links' is de linkerkant als u in de auto zit. (=bestuurderskant)

Als u geen nieuwe kabelboom van Burton Car Company wilt gebruiken, zorg er dan voor dat u de oude kabelboom intact laat, ook als u zelf een nieuwe wilt maken.

Problemen bij een (deels) zelfgemaakte of vermaakte kabelboom kan een specialist nauwelijks verhelpen. Daarom adviseert Burton Car Company een Burton kabelboom aan te schaffen. Zie voor details over de kabelboom hoofdstuk 6.

Als u een nieuw chassis wilt gebruiken, informeer dan eerst naar recente eisen en regels bij Burton Car Company. In Nederland moet u een herinslag VIN laten uitvoeren bij de keuring, zie hoofdstuk 10.



Donorauto



Links en rechts



Na een paar uurtjes...

3.1. BEGINNEN MET DEMONTEREN

Let op: Als u het chassis van de auto gaat vervangen, dient u voordat u de auto gaat slopen, deze te laten schouwen bij de RDW. De identiteit van de auto wordt op dat moment gecontroleerd. Voor een dergelijke schouwing hoeft de auto niet 100% compleet te zijn, maar er dient wel een aandrijflijn, chassis en koetswerk aanwezig te zijn.

U kunt vervolgens beginnen met het verwijderen van de volgende onderdelen. (Onderdelen met een B achter de naam zijn nodig voor de Burton, onderdelen met een O kunt u optioneel bewaren (Als er niets achter een onderdeel staat kunt u er van uitgaan dat u het niet meer nodig zult hebben).

Om te voorkomen dat bouten, moeren, schroefnippels en vele andere onderdelen onnodig kapot gaan kunt u het beste nu alvast flink wat kruipolie op de schroefdraad spuiten. Voornamelijk bij de schroefnippels aan de remleidingen is dit belangrijk.

- Houdt de motorkap halfopen, en schuif deze naar links of rechts eraf. Haal vervolgens de kentekenplaat (B) van de motorkap. Bewaar de motorkapsteun en het rubberkje dat aan de kant van de koplampsteun zit. (B).
- De accu (B). Om tijdens de verdere demontage geen kortsluiting te veroorzaken, dient u nu de accu los te koppelen of te verwijderen. Maak hiertoe eerst de - pool los, en dan de + pool. Een accu bevat giftige en bijtende stoffen, dus houd deze altijd rechtop en biedt deze aan bij een chemisch depot als de accu niet herbruikbaar is. Als een donorauto lang stil heeft gestaan is een accu vaak kapot door gecorrodeerde en/of kromme platen.
- Verwijder de achterdeuren. Houdt deze 90 graden open en schuif ze naar boven. Verwijder eventueel eerst de tochtstrippen en de rubberen deurvangers aan de binnenzijde van de deur.
- Ook de voordeuren kunnen worden verwijderd. Maak voor elke deur 4 bouten bij de scharnieren aan de deurzijde los.
- Achterklep verwijderen: door te volledig openen en naar de zijkant te schuiven.
- Voorspatborden; draai vier moeren los, ontkoppel bedrading, en verwijder de spatborden samen met de driehoekige panelen.
- Het verwijderen van de voorbank- of stoelen. Verwijder de pen waarmee deze geborgd zijn uit de middelste rails van de bank of stoelen. Schijf het meubilair vervolgens naar voren toe, uit de rails.
- Achterbank (B). In de bagageruimte wordt de bank vastgezet met 2 verende pennen. Houdt deze beide ingedrukt, klap de bank naar voren en verwijder deze vervolgens via de achterdeuropening.
- Verwijder de vloermatten uit de auto.
- Bedrading (O). Als u niet kiest voor de Burton kabelboom, is het nu tijd de bedrading uit de auto te halen. Controleer in dat geval de oude bedrading op veel breuken of kroonsteentjes. maak alle stekkertjes los en label de uiteinden zodat u later nog weet op welk onderdeel het stekkertje aangesloten zat
- Verwijder de stuurkolom: Sommige auto's hebben een stuurslot, verwijder hiervan het deel dat om de sturpijp geklemd zit (2 inbusboutjes). Draai daarna de bout met klem los die onderaan de kolom zit, en trek de kolom met geweld los. Bewaar deze bout en stuurpijpklem (B). De stuurkolom heeft u niet nodig, maar kan later wel handig zijn om het rollend chassis mee te sturen, het beste bewaart u hem dus toch maar even.

- Gaskabel losmaken bij de carburateur en naar binnen toe (uit de buitenkabel) trekken
 - Chokekabel: net als gaskabel
 - Koppelingskabel: Langer maken door met de stelmoeren op de auto naar beneden te draaien. De speling wordt zo groter, en vervolgens kunt u de kabel loskoppelen bij het pedaal
 - Snelheidsmeterkabel: deze zit links achterop de versnellingsbak vast, draai eerst van onderuit de bout uit de bak (sleutel 11) en trek de kabel uit de versnellingsbak.
 - Versnellingshendel: Het korte pookje bovenop de versnellingsbak verwijdert u door de klem op de bak los te maken. Maak ook het verbindingstuk met de 2 rubbers (B) los van de schakelpook.
 - Handrem (B), loskoppelen bij de metalen strip tussen de hendel en de handremhevel, vervolgens de hendel geheel naar binnen uit de geleider trekken.
 - Verwarmingskabel (B): Demonteer de verwarmingshendel (B) uit het interieur en maak de kabel los op de beide verwarmingspotten. Bewaar het volledige bedieningssysteem.
 - Dit is het moment om de centrale naafmoer van het voorwiel los te maken. Als de auto eenmaal niet meer remt is dit een stuk moeilijker. Verwijder de voorwielen, haal de splitpen weg uit de naafmoer, laat iemand anders op de rem trappen en maak de moer los (32 mm).
- BELANGRIJK: om te voorkomen dat u de remleidingen moet vervangen terwijl deze niet verroest zijn, is het handig om de Schroefnippels goed in te sprayen met kruipolie en dit goed in te laten trekken, alvorens u de Schroefnippels losdraait
- Ontkoppel de remleidingen (B) van de hoofdremcilinder (B), gebruik hiervoor bij voorkeur een speciale (zeskant) remleidingen-sleutel zodat de nippels zo min mogelijk beschadigen. Sluit de hoofdremcilinder met een M8 boutje af zodat er geen vuil in komt tijdens de bouw
 - Uitlaat (O): Los maken bij de eerste demper en onder de voor en achterbank, snij het rubber door als dit nodig is.
 - Koppel de draad voor de brandstofmeter los, bij de benzinetank (B) vlakbij het linker achterscherf
 - Verwijder de de stang waarmee de koplampen verstelt worden. Verwijder eerst de splitpen, en gebruik vervolgens de knop in het interieur om deze verder los te draaien. Trek de stang in de richting van het interieur toe uit de auto.
 - Verwijder de claxon van de koplampenbeugel (B).
 - Koplampbevestiging: Verwijder de koplampen (O) en bewaar alleen de bolle sluitringen en de moeren die onder de koplampen zitten. De beugel wordt niet gebruikt voor de Burton.

De volgende onderdelen moeten van de koets afgehaald worden om weer op de Burton te gebruiken:

- Citroën identificatie plaatje op het schutbord (B). Boor de popnagels voorzichtig uit
- Verwarmingbediening en kabel (B). Onder het schutbord 2 bouten losdraaien en de bediening met kabel eruit halen
- Ruitenwissermotor (B). Als u uiteindelijk de Burton wilt uitrusten met een ruitenwissersysteem dient u de ruitenwissermotor als retourdeel in te leveren. Een ruitenwissersysteem is verplicht bij het monteren van een hoge voorruit. Ook het kleine hardstalen asje (ca. 2 cm lang met een knikje) moet worden ingeleverd, de rest mag worden weggegooid.
- Hoofdremcilinder en pedalenset (B) verwijderen. Eerst het rempotje (B) demonteren door het met een schroevendraaier uit de rubbers te wippen. De twee M9 bouten van de hoofdremcilinder en de pedalenset eruit draaien en vervolgens de hoofdremcilinder en pedalenset naar het interieur van de auto verwijderen en de koppelingskabel los van de vork halen. Verwijder nu het pedalenset geheel
- Kentekenplaat (B), verwijder de kentekenplaat van de koets

- Bobine met de plastic beugeltjes (B) demonteren van de koplampbeugel
- Handremgeleider onder het dashboard en de handrem (B), om de geleider te verwijderen dienen de laspunten uitgeboord te worden of losgehakt te worden
- Klapraampjes en scharnieren, voor gebruik op de hardtop met vleugeldeuren (O)
- Veiligheidsgordels compleet, de gordels zijn niet opnieuw te gebruiken maar de bevestigingsbouten (O) kunnen later wel gebruikt worden om de Burton gordels te monteren. (Dit mag in NL alleen als u ook een rolbeugel monteert
- Snelheidsmeter, schakelaars en waarschuwlampjes, als u deze wilt gebruiken in de Burton (O)

3.2. SCHEIDEN VAN KOETS EN CHASSIS

Nu kan de koets van het chassis gescheiden worden. Verwijder de bouten die de koets en het chassis op elkaar houden. Twee zijn te vinden in de kofferbak, twee op de tankbeugel, vier onder de zwarte kunststof doppen onder de achterbank en de rest op de bodem van het passagierscompartiment. Indien noodzakelijk kunt u kruipolie gebruiken.

Als de gedemonteerde onderdelen her te gebruiken zijn en u ze zelf niet wil / gaat gebruiken kunt u deze eventueel tegen een kleine vergoeding ruilen bij Burton Car Company.

De eenvoudigste manier om de koets te verwijderen is door hard duwen aan de zijkant. Als er nog dingen vastzitten aan het chassis merkt u dat snel genoeg. Schakel de hulp in van iemand anders om de koets verder van het onderstel te tillen. Als u een eend demonteert met een mooie koets zou het kunnen dat de koets geld waard is. Wees in zo'n geval voorzichtiger met de koets en til met een aantal personen de koets van het chassis. In de meeste gevallen is de koets echter niet veel meer waard, en kunt u gerust de slijptol in het metaal zetten, zodat een en ander bij het oud metaal kan en gerecycled kan worden.

3.3. DEMONTAGE CHASSIS

Haal de volgende onderdelen van het chassis; let op sommige onderdelen zijn nodig voor het bouwen van de Burton.

- Voor- en achterbumper en bevestiging.
- Motorkapslot.
- Draai de 2 bouten (dop17/16) los aan de achterkant van de versnellingsbak. Deze bouten hoeven er niet helemaal uit, 1 tot 2 mm los is genoeg.
- Draai vervolgens de 2 bouten (dop 17/16) van de motor onder het chassis eruit.
- Maak de massakabel van de versnellingsbak los.
- Schroef de handremkabel-hevel van het chassis. (vier x dop 11)
- Nu kan de motor met versnellingsbak er naar boven af getild worden.
- Draai de wielmoeren los.
- Plaats het rollende gedeelte nu op bokken zodat de wielen vrij zijn.
- Verwijder de wielen.
- Draai de voorste twee schokdempermoeren los.
- Merk de afdekplaten van de vooras met Links en Rechts om vergissingen bij montage te voorkomen. Demonteer de afdekplaten van de vooras. Hier zitten de schokdempers aan vast. Elke plaat zit met

drie M9 bouten (dop 14) vast. Bewaar deze goed.

- Demonteer de vier schokdempers door de moeren (dop 19/18) los te draaien. Bewaar ook de dikke en dunne ringen bij deze bevestiging. Onthoud goed hoe deze zaten! Als de schokbrekers vet/lek zijn kunt u er op rekenen dat deze kapot zijn.

- Draai de vier schokbrekerbouten (dop 26) die in het chassis zitten gedraaid los. Deze kunnen erg vast zitten.

- Verwijder de borgklipjes van de kantelmessen. Deze zitten door de trekstangogen van de veerpotten. Hiermee ontkoppel je de trekstangen van de draagarmen.

- Markeer op de veerpot wat de voorkant is, dat is al aangegeven met de letters Av. maar dat is vaak niet te zien door de dikke laag tectyl. Haal de veerpot naar de voorkant toe om hem te kunnen verwijderen, zodat de achterste trekstang netjes langs de steun op het chassis schuift.

- Demonteer de Tankbeugel (B) die over de benzinetank zit. De Beugel zit vast met vier (M9) bouten. (dop 14.)

- Haal alle benzine uit de tank.

- Demonteer de benzinetank. De nieuwere eenden hebben een plastic tank (B) met 25 liter inhoud. Een stalen benzinetank past niet in een Burton en heeft maar 20 liter. Bewaar de rubberen mof (B) tussen tank en vulpijp. Ontkoppel eerst de benzineleiding en draai de vier bouten los (dop 11). Bewaar de metalen en kunststof plaatjes bij de benzinetank en onthoud goed hoe deze gezeten hebben.

- Ontkoppel de remleiding bij de T-splitsing van de achteras.

- Spuit de centreerbussen in met kruipolie.

- Probeer de centreerbussen los te draaien met een grote BAHCO. Als de bus mee draait moet u even een gaatje (6 mm) boren tussen de twee schroefdraden in en hierin een boutje (M6) steken om het meedraaien tegen te gaan.

- De voorste centreerbus kan in bijna alle gevallen van het chassis worden gezaagd.

- Draai het achterste trekoog eraf.

- Draai de achterstemoer van de centreerbus.

- Trek de veerpot er naar voren toe uit.

- Draai het chassis om. Daarvoor moeten eerst de borgingsplaatjes terug geslagen worden. U kunt eventueel het chassis omdraaien. Laat de bouten schrikken door er met een hamer flink op te slaan. Gebruik een zeskant ringsleutel. Zet deze vast met een lijmtang zodat deze niet van de kop kan schieten. Verwijder de assen en vergeet de aluminium vulplaten tussen de achteras niet. Deze zijn weer nodig bij de opbouw. Onthoud goed hoe deze gemonteerd zijn.

- Demonteer de stootrubbers van de draagarmen voor. Deze zitten aan de zijkant van het chassis.

- Verwijder de remleiding en benzineleiding. Bepaal eerst of u deze wilt vervangen. De benzineleiding is meestal nog goed. Originele remleidingen zijn van staal en rotten dus. Het is beter al deze remleidingen te vervangen voor een koper-nikkel legering. Verwijder de leidingen voorzichtig als u deze wilt hergebruiken.

- Slijp nu het chassis nummer uit het chassis indien u heeft gekozen voor een nieuw chassis. Bewaar uw chassis nummer bij het kenteken. Het oude nummer is erg belangrijk voor de RDW!!!

- Controleer het chassis om er zeker van te zijn dat u niets vergeten bent.

4. OPBOUWEN VAN HET CHASSIS

Zorg dat het chassis op stevige bokken staat en niet op wankelende pootjes of een krik. Veiligheid gaat voor alles.

Als u een tweedehands chassis gebruikt voor uw Burton, controleer het hele chassis dan grondig op roest en zorg dat alle slechte delen goed worden gerepareerd. Het chassis is de ruggegraat van uw auto en is vaak de reden van afkeur voor APK van de donorauto.

Veel bouwers beginnen daarom met een nieuw chassis. Burton Car Company beveelt aan om een getectyleerd chassis te nemen. Deze zijn vooral van binnen goed behandeld met een wax-achtige coating die roest goed tegengaat.

Wel is het zo bij elk type tectyl dat de behandeling elke 4 a 5 jaar herhaald moet worden voor een optimale roestwering.



Chassis op bokken

4.1. WETTELIJKE EISEN

Voor de Burton gelden dezelfde wettelijke eisen als voor iedere andere auto, het is dus van belang dat het rollend gedeelte aan alle wettelijke eisen voldoet.

Hier volgen enkele:

Het chassis is het dragende deel van de auto, het chassis mag daarom niet verzwakt zijn door rotte plekken of andere beschadigingen. Als een chassis gerepareerd is, of moet worden, mag dit alleen door te lassen, en bijvoorbeeld niet door te popnagelen. Er zijn speciale reparatie stukken in de handel voor de meest zwakke plekken van het chassis. Het is sowieso een aanrader om het chassis volledig te laten tectyleren, om in de (nabije) toekomst roest te voorkomen.

De remmen van uw Burton zijn essentieel voor uw veiligheid en die van anderen. De wettelijke norm is een minimale vertraging van 5,2 m/s². De voorwielen mogen een remvertraging hebben die links en rechts 20% afwijkt. Bij de achterwielen is dit 30%.

Ook de handrem moet voldoende werken. De vertraging die de handrem te weeg brengt moet minimaal 1,2 m/s² zijn. Remschijven van een Burton moeten minimaal 4mm dik zijn. Remleidingen moeten roestvrij zijn, en mogen na opschuren geen roestputjes vertonen, de leidingen moeten deugdelijk aan de bodem bevestigd zijn. Uiteraard mag er nergens remolie lekken.

Dit laatste is nog wel te controleren, de remvertragingen zijn echter wat moeilijker te bepalen als u alleen een rollend gedeelte heeft, de vertraging moet immers gehaald worden met het totale wagengewicht. Zorg er daarom voor dat het hele remsysteem in goede staat verkeert, en vervang zuigers die niet erg soepel in en uit bewegen liever uit voorzorg.

De stuurinrichting mag niet teveel speling vertonen. Fuseepennen mogen maximaal 1,5 mm speling hebben. Stuurkogels moeten minimaal 20 mm diameter zijn, want nieuw zijn ze 22 mm. Ook hier geldt: vervang een stuurkogel of fuseepen liever direct als er al een behoorlijke speling op zit, de pen zal dan namelijk toch geen enorm lang leven meer hebben voordat de speling te groot wordt. Een auto rijdt ook fijner als er geen speling op de fusepennen zit...

Wielophanging: Veerpotten mogen niet rot zijn (controleer eerst de deksels) en de dempers moeten voldoende dempende werking hebben. Controleer of de auto niet naschommelt nadat deze is ingeduwd, maar netjes in ruststand terugkomt. Belangrijk is ook dat alle wielophangingdelen geen metaalmetaal contact hebben. De rubbers die dat moeten voorkomen moeten dus in goede staat verkeren.

De motor mag bij stationair toerental (800-850 tpm) een CO gehalte hebben van 2%. Voor oudere 2CV motoren geldt een iets minder strenge limiet. Dit CO-gehalte is grotendeels afhankelijk van uw carburateur afstelling. De benzinetoevoer mag geen lekkage vertonen, controleer daarom alle benzineslangen en -leidingen. Motor- en versnellingsbaksteunen mogen niet loszitten, scheuren of afbrokkelen. De uitlaat moet gasdicht zijn, en deugdelijk (rammelvrij) bevestigd zijn. Een geluidsniveau van maximaal 82 dB is toegestaan.

Wielen en lagers: lagers mogen niet hoor- en voelbaar zijn. Spoorbreedte van een Burton mag maximaal 128,5 cm zijn aan de voorkant. Banden mogen niet uitgedroogd zijn, en moeten minimaal 1,6 mm profiel hebben over het gehele loopvlak. Bij minder dan 2,5 mm is het echter al aan te raden de banden te vervangen. Deze eisen zijn ook van toepassing op het reservewiel!

Hoezen: Alle ashoezen, stofhoezen en kogelhoezen moeten dicht zijn, en mogen geen vetsporen vertonen. Indien hoesjes uitgedroogd maar lekdicht zijn, zal de auto wel APK goedgekeurd worden, maar deze hoesjes zullen op korte termijn toch scheuren, en vervangen moeten worden. Doe dit dus ook als u de koets nog niet geplaatst heeft.



Stuurkogel meten



Remschijfdikte

4.2. BENZINE- EN REMLEIDINGEN

Het eerste dat op het chassis gemonteerd moet worden zijn de leidingen voor de remmen en de brandstof. Probeer deze zo te monteren als ze ook zaten vóór demontage. Het is belangrijk dat de leidingen deugdelijk aan het chassis bevestigd zijn. Gebruik dus alleen goede en/of nieuwe clips, zodat de leidingen niet kunnen klappen tegen het chassis, of los kunnen raken. Wees bij de voortzetting van het assembleren voorzichtig met de leidingen. Metalen leidingen kunnen broos raken door verbuiging, probeer dus te voorkomen dat ze buigen. Burton Car Company levert nieuwe benzine- en remleidingen. Ook is er een complete remleidingset leverbaar met alle leidingen, rubbers, beschermtules en remvloeistof.

De benzineleiding bestaat uit een paar stukjes rubberslang en een wit/doorzichtig kunststof deel, deze klik je in de clipjes in het chassis. Voor de aansluiting aan de tank en de brandstofpomp op de motor gebruikt u rubber benzineslang van 7,5mm of 8mm diameter. Gebruik geen slangklemmen, dat hoeft alleen op het gedeelte tussen de pomp en de carburateur. (Dat deel staat onder druk)



Compleet remleidingset



Remleiding voorzijde



Remleiding achterzijde



Beschermtule bij asbouten



rem+benzine leiding klem

4.3. VEERPOTTEN MONTEREN

Schuif de afdemprubbers en de binnenste moeren over de trekstangen. Plaats de veerpot en leidt de achterste trekstang door de achterste steun en voor de voorste trekstang door de gleuf in de voorste steun.

LET OP! De veerpot moet met het merkteken AV aan de voorzijde geplaatst worden. (AV = Avant = voor)

Schuif de centreerbussen door de steunen, door dezeskantmoeren en afdemprubbers en in de veerpot.

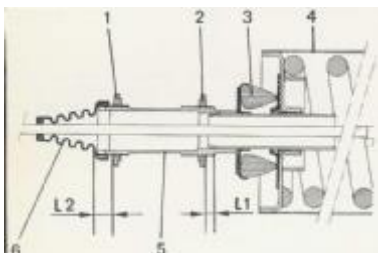
Stel de centreerbus met de moeren zodanig af dat de veerpot klem zit tussen de afdemprubbers, maar nog net met de hand rondgedraaid kan worden. Zorg dat de afstanden L1 en L2 aan de voor en achterzijde van de veerpot ongeveer gelijk zijn.

Zet de moeren vast met 180Nm.

Plaats de stofhoezen, schuif deze over het uiteinde van de centreerbus en zet eventueel vast met een ty-wrap.

Draai de trekstangogen minstens 15 mm op de trekstangen. Een Burton wordt in principe op een lagere rijhoogte afgesteld als een 2CV. Om dan toch nog voldoende schroefdraad in het trekstangoog te houden moeten langere ogen gemonteerd worden, deze kunnen door Burton Car Company geleverd worden.

Als de rijhoogte wordt afgesteld zoals in deze handleiding beschreven, dan hoeft u alleen de achterste 2 ogen te vervangen. Wilt u de auto extreem verlagen, dan moeten ook de voorste 2 ogen vervangen worden. Zorg altijd dat de trekstang minimaal 15mm in het oog geschroeft is, op de trekstang staat bij normaal gebruik al 1000 kg trekkracht!



Montage veerpot



Lang trekstangoog

4.4. ACHTERWIELOPHANGING

Plaats de aluminium vulblokken op het chassis, zorg dat de centreernokken in de gaten in het chassis vallen. (De vulblokken zitten alleen onder de achteras, niet onder de vooras)

Zet de achterwielophanging op het chassis, zorg ook hier dat de centreernokken van de as in het gat van de vulblokken vallen.

Plaats de lange bouten met de borgplaten, de bouten moeten een hardheid hebben van DIN 10.9.

Draai de bouten vast met een aanhaalmoment van 45 tot 50 Nm, en borg de bouten door de borgplaatjes om de kop van de bout heen te tikken.

Bevestig nu de remleiding aan het T-stuk, vergeet het rubbertje niet en zet vast met 8Nm

Vet de kantelmessen in en zet ze op hun plek, de grote moeten achter, en de kleine vóór. Kantelmessen vallen losjes op hun plek als ze niet belast worden, dat is normaal. Vergeet de borgclipjes niet!

Het afstellen van de rijhoogte is nu nog niet mogelijk, dat kan pas als de Burton is afgebouwd en dus op gewicht is.



Alu vulblok achteras



Kantelmes aanbrengen



Klip kantelmes



Bevestiging asbuis



Remleiding t-stuk

4.5. VOORWIELOPHANGING

Begin met het monteren van de stootrubbers aan het chassis. Zet ze vast met een M10 moer.

Plaats de voortrein op het chassis.

Controleer of de gaten en centreer nokken in lijn liggen.

Doe nu de bouten M10x125 (ook weer hardheid 10.9) in de daarvoor bestemde gaten, en doe de borgplaatjes om de bouten.

Draai de bouten aan met 40 tot 50 Nm. Buig de borgplaatjes om de kop van de bouten.

Vet de kantelmessen in en zet ze op hun plek, de grote moeten achter, en de kleine vóór. Kantelmessen vallen losjes op hun plek als ze niet belast worden, dat is normaal. Vergeet de borgclipjes niet!

Het afstellen van de rijhoogte is nu nog niet mogelijk, dat kan pas als de Burton is afgebouwd en dus op gewicht is.

Plaats de versnellingsbaksteun op de asbuis met 2 M7x35 bouten voorzien van een kartelring en het rechthoekige plaatje.



Aanbrengen wielophanging



Stootrubber



Aanbrengen wielophanging



Kantelmes

4.6. SCHOKDEMPERS

Monteer de schokdemperbouten in het chassis.

Plaats op elke schokbrekerbout een dikke ring met de schuine zijde naar het chassis, monteer de schokbreker en dan een dunne ring en de zelfborgende moer. Let op !! op de voorste schokbrekerplaten links en rechts worden geen dikke ringen gebruikt.

Controleer of u de dempers op de juiste manier monteerd: Het LIP-type moet met het gele stipje omhoog gemonteerd worden en met de kunststof kappen naar de veerpot toe, dit is duidelijk gemaakt op de foto. Indien u andere schokbrekers monteert, controleer dan altijd eerst de montagerichting.

Draai de moeren aan met 35 tot 40 Nm.

Pas op! het is mogelijk om de linker en rechter schokbrekerplaten te verwisselen, met deze platen worden de schokbrekers aan de voorste draagarmen gemonteerd. Zorg dat je deze zo monteerd als op de foto te zien is, anders zal de vering begrensd worden op de schokbreker en is deze zeer snel kapot!



Schokbreker achter



Schokbreker voor



Schokbrekerplaat

4.7. MOTOR EN VERSNELLINGSBAK

Indien dit nog niet gebeurd is:

- Maak de motorsteunen vast aan de motor.
- Maak de eerste demper vast aan de onderkant van de versnellingsbak, door middel van de twee M7x16 boutjes met carrosseriering.
- Zet de aandrijfassen bakzijde vast aan de versnellingsbak met de M9 bouten en moeren, liefst borgmiddel toepassen.
- Zorg dat de ashoes van het schuifstuk al op de aandrijf as aan de wielzijde geschoven is.
- Monteer de (lange) koppelingskabel in de versnellingsbak, zorg dat de binnenkabel achter de koppelingsvork valt.
- Draai de achterste 2 bouten van de versnellingsbak een paar slagen los zodat deze straks over de versnellingsbaksteun kan schuiven.

- Hang de motor, versnellingsbak en eerste demper boven het chassis, met een motortakel of met behulp van twee assistenten.
- Zorg ervoor dat de beide helften van de aandrijfassen goed in elkaar schuiven tijdens het laten zakken van de motor en versnellingsbak.
- Zet de stofhoezen van het schuifstuk vast op de aandrijf-as aan bakzijde met een ty-wrap.

LET OP! Deze stofhoes mag niet aan de wielzijde vastgezet worden!

- Draai de bouten van de voorste motorsteunen vast .
- Draai vervolgens de bouten van de versnellingsbaksteun aan.
- Breng de handremkabels aan, draai de stelmoeren matig vast (nog niet afstellen)

4.8. UITLAAT

Montage van het Burton-uitlaatsysteem:

Voor de Burton is een speciaal uitlaatsysteem leverbaar, deze past goed onder de auto, geeft een mooie diepe roffel en zorgt ook voor vermogenswinst. Daarnaast zijn de pijpen en de demper gemaakt van RVS en dus onderhoudsvrij.

Als het goed is heeft u inmiddels de eerste demper onder de versnellingsbak gemonteerd. De ophangpunten van de uitlaat van de Burton zijn anders dan die van de 2CV. Op de Burton gebruikt u twee rubber bussen. Deze bussen hebben aan de boven- en onderkant een stuk M6 schroefdraad. Gebruik borgmoeren om een rubber bus aan de achterpoot van het chassis en een bus aan de vloer van de auto vast te zetten (onder de bestuurder). Alleen bij het draadeind aan de kant van de uitlaat kunt u beter twee normale moertjes, of een moertje met een tandveerring gebruiken vanwege de hoge temperatuur daar.

Monteer de strip onder de 2 moeren van de achterste uitlaatklep van de lange demper, zodat de strip horizontaal bovenop de uitlaatklep komt.

Monteer vervolgens boven op de strip de rubber bus.

Als straks de body geplaatst wordt zal de schroefdraad van de bus tegen de vloer van de body aankomen. Boor hier op dat moment een gat en zet de bus vast met een borgmoer binnenin de auto.

Zet nu het hele uitlaatsysteem in elkaar zonder de uitlaatkleppen aan te draaien. Controleer of de uitlaat goed op het chassis past.

De uitlaat zit vast aan de eerste demper met een 'halve maan'-klem met een diameter van 47 mm. De standaard klemmen dienen vervangen te worden door Burton 2CV Parts halvemaanklemmen omdat deze beter afsluiten, makkelijker te monteren, mooier en een langere levensduur hebben. De halvemaanklemmen speciaal zijn door Burton Car Company ontwikkeld. Deze zijn op de webshop te vinden als 'halvemaanklem speciaal'.

Mocht het problemen geven om de uitlaat goed dicht te krijgen, gebruik dan uitlaatmontagepasta.

Het uiteinde van de uitlaat wordt tevens met een rubberbus vastgezet aan het chassis, dit is goed te zien op de foto. Beweeg alle delen van de uitlaat ten opzichte van elkaar tot ze op zo'n manier in elkaar geschoven zijn dat ze spanningsvrij op het chassis passen. Pas dan draait u alle klemmen stevig aan.

Als de body gemonteerd is moet u nogmaals controleren of de uitlaat nergens tegenaan rammelt.

Het kan zijn dat de eindpijp tegen een beugeltje op het chassis of tegen het achterste trekoog aankomt. Deze mag u verbuigen of afzagen.



Uitlaat voorzijde



Uitlaat langs chassis



Uitlaat langs draagarm



Ophangrubber achteraan



Uitlaat middelste bevestiging

4.9. TANK EN TANKBEUGEL

De benzinetank wordt op de originele manier aan het chassis gemonteerd met vier M7x35 bouten. Let op dat de kunststof ringen, en de plastic en metalen plaatjes voor de bevestiging gebruikt worden!

Bij de Burton kabelboom is een kleine draadboom inclusief stekker inbegrepen voor het aansluiten van de tankvlotter. Leg deze draden nu aan. Van deze kabels wordt de witte draad nr. 25 op de ronde pin van de tankvlotter. De bruine draad 312 sluit u aan op de platte massa-aansluiting op de tankmeter.

Ook de benzineslang wordt nu aangesloten. Langs het chassis loopt de witte kunststof leiding, om deze aan te sluiten aan de tank gebruikt u een kort stukje benzineslang die aan de ene kant op de kunststof leiding schuift en aan de andere kant op het metalen pijpje bovenop de vlotter. Hiervoor hoeven geen klemmen gebruikt te worden.

Als de tank helemaal naar wens zit kan de tankbeugel gemonteerd worden, deze zit normaal vast met 4 M9 bouten die in een metalen strip gedraaid worden. Vaak knapt er bij demontage wel een van deze bouten, u kunt er dan ook kiezen om 4 bouten maat M10 met sluitringen en borgmoeren te gebruiken.



Rem- en benzineleiding bij achteras

5. BURTON BODY

In dit hoofdstuk zullen we diverse onderdelen aan de body monteren. De body wordt nog niet op het onderstel geplaatst maar op bokken zodat u overal makkelijk bij kunt. Pas in het volgende hoofdstuk plaatsen we de body op het onderstel.



Het basispakket

5.1. VERVOER EN OPSLAG

Als u uw body heeft aanbetaald (15%) wordt deze door Burton Car Company besteld en krijgt u een orderbevestiging met daarop een bodynummer en een geschatte levertijd. Het ophalen van de body kan met een bus, vrachtwagen of flinke (gesloten) aanhanger. Vervoer de body in het houten krat met afmetingen van 290x120x120 cm. Laat de body zo lang mogelijk in het krat om vervorming en beschadiging te voorkomen. Vocht tussen het polyester en het verpakkingsplastic kan rare (plaatselijke) verkleuring opleveren en moet dus voorkomen worden. Het beste dus het krat binnen of tenminste onder een carport stallen.

5.2. EIGENSCHAPPEN VAN POLYESTER

Eigenschappen van polyester:

De body en andere delen worden gemaakt in Tsjechië bij een fabriek die gespecialiseerd is in het maken van polyester onderdelen. De prijs/kwaliteit verhouding van het polyester van de Burton is zeer hoog. De Burton wordt niet in kleur gespoten maar in gel-coat aangeleverd. De (gel-coat) kleurlaag is veel dikker dan bij gewone auto's. Doordat wij de Burton niet spuiten moeten de mallen in uitstekende conditie zijn. Elke beschadiging in de mal is te zien in elk volgend product dus is het van belang deze goed te onderhouden. (Een mallenset kost € 60.000,-). Een goede kwaliteit van het polyester is afhankelijk van vele factoren zoals; duurzaam materiaal, vakmanschap, de juiste temperatuur in de werkplaats en de tijdsduur van het uitharden in de mal.

Voordelen aan polyester met een gelcoat ten opzichte van staal met een laag autolak zijn:

- Het is lichter en sterker.
- Het kan niet corroderen.
- Een krasje kan simpel gerepareerd worden door het verder op te schuren en opnieuw te polijsten.
- Het is makkelijker met normaal gereedschap te verwerken.
- Het is flexibeler.
- Het vergt minder onderhoud.

Nadelen zijn er ook:

- Het deukt niet in, maar scheurt of versplintert.
- Het is (meestal) dikker.
- Het is nooit zo strak als metaal.

De Burton is een handgemaakt product. Het ontwerp is tot stand gekomen zonder computers. Houd dus rekening met minimale verschillen in de symmetrie.

5.3. BEWERKEN VAN POLYESTER

Bij het zagen, schuren en boren van polyester komt polyesterstof vrij. Deze stof is slecht voor uw gezondheid en jeukt. Zorg dus voor de juiste voorzorgsmaatregelen zoals een stofkapje en een veiligheidsbril.

Wanneer u in het polyester gaat boren adviseren wij een (accu)boormachine met een staalboor, of een Dremel te gebruiken. De gaten voor de instrumenten kunt u het beste met een busboor boren. Het beste is om een versleten staalboor te gebruiken omdat een nieuwe boor erg kan "happen" in het polyester.

Voor het zagen van gaten in polyester kunt u het beste een decoupeerzaag of een handzaag met een fijn ijzerzaagje gebruiken. Gebruik niet teveel kracht bij het zagen maar laat de decoupeerzaag het werk voor u doen. Pas op voor het afbrokkelen van de gel-coat kleurlaag. Houd er ook rekening mee dat de decoupeerzaag nogal vibreert, bescherm uw gelcoat daarom goed tegen het klapperen van de zaag door bijvoorbeeld af te plakken of een beschermend laagje op het voetje van de zaag aan te brengen.

Houd er ook rekening mee dat het polyester niet te heet mag worden, want dat kan een kleurverandering tot gevolg hebben. Laat daarom de boor niet te snel draaien. Dit is met name van belang bij het boren van grote gaten voor bijvoorbeeld de klokken in het dashboard.

De randen van het polyester kunt u bewerken met een bandschuurmachine. Maak de randen minder scherp met schuurpapier. Plak eventueel de delen die u niet wilt schuren af met stevig tape. Gebruik een felle lamp aan de binnenkant van het polyester, zodat u de dikte van de lagen beter kunt inschatten. U kunt een beschadiging of onregelmatigheid wegschuren. Daarvoor gebruikt u minstens korrel 600. Als u tevreden bent met het resultaat kunt u afwerken met een steeds fijnere korrel 1000, 1500, 2000, 2500 (nat). Uiteindelijk polijsten met bijvoorbeeld Commandant 4, en om glans te geven een autowax.

Het fijnste werken is om de body op heup hoogte te plaatsen.

5.4. POETSEN EN POLIJSTEN

De body wordt met een lossingmiddel uit de mal gehaald. Dit kan een witte gloed veroorzaken. Met name bij donker gekleurde auto's is dit te zien. Verwijder deze gloed door de auto een volledige poetsbeurt te geven. Doe dit pas wanneer de auto helemaal klaar is. Burton Car Company heeft een speciale 3m poetsset samengesteld waarmee het poetsen en het bewerken van beschadigingen het makkelijkst gaat en het mooiste resultaat oplevert.

Zorg dat de auto helemaal schoon is voordat u met poetsen begint. Zelfs de kleinste achtergebleven zandkorrel kan voor lelijke krassen zorgen.

Ontvet de auto voor het poetsen nog even met aceton of thinner.

Klik [hier](#) voor de handleiding van de 3M poetsset.



Poetsset 3M

5.5. MONTAGE ACHTERSPATBORDEN

Voordat u begint met monteren, kan het nodig zijn om eerst de deelnaad van het spatbord weg te werken. De deelnaad is een rand die langs de aansluiting met de body zit, in het zicht. Deze naad kunt u laten zitten, maar het is mooier om deze weg te schuren en te polijsten. Dit moet u doen voor het spatbord gemonteerd wordt, later kunt u er niet meer bij.

Download de handleiding van de poetsset door [hier](#) te klikken.

De oneffenheden op de flens van het spatbord kunt u eventueel met nog groffer schuurpapier schuren, bijvoorbeeld P200.

Begin met het uitmeten van de plekken waar de achterspatborden gemonteerd moeten worden. Meet 110 cm uit vanaf de hoek van de motorkap naar achteren. doe dit langs de bovenste rand die in de body zit. Dit is een richtmaat! Markeer dit punt met een viltstift (hiervan kunt u de vlekken weer verwijderen met aceton of thinner). In de rand van de achterspatborden die tegen de body aan zal komen zitten twee inhammen, deze inhammen komen op de vouw in de body te liggen, en bepalen zo de hoogte van de achterspatborden. Het punt dat u net gemarkeerd heeft is de plek waar de inham van het achterspatbord op de vouw van de body ligt. In de afbeelding is dit duidelijk te zien. Laat een assistent het spatbord op die plek vasthouden. Teken vervolgens de contouren van de spatborden af op de body zodat u straks het spatbord weer goed kunt positioneren.

Boor in de flens van het spatbord in het midden van de rand 8 gaten van Ø6.5 mm. Zorg dat deze gaten gelijkmatig verdeeld zijn langs de flens, maar boor geen gat ter hoogte van de vloer.

Hou het spatbord weer langs de body en teken met een viltstift de gaten af op de body. Boor nu ook de gaten in de body.

Bevestigingsmateriaal: zakje 1 van bouten- en moerenset.

Zet het spatbord vast met RVS M6x20 bouten, carrosserieringen en zelfborgmoeren.

U kunt ervoor kiezen om tussen de spatborden zogenaamde kraalrubbers (biezen) te doen. Het zwarte kraalrubber is goedkoop, maar u kunt ook kraalrubber in dezelfde kleur als de bekleding bestellen. Het kraalrubber zorgt voor een betere afsluiting tussen body en spatbord en staat natuurlijk erg mooi. Het aanbrengen van het kraalrubber gaat het makkelijkst door het kraalrubber eerst aan het spatbord te lijmen (gebruik seconden lijm), voordat u het spatbord aan de body monteert.

Monteer nu de reflectoren achter op de spatborden. De reflectoren zonder chromen rand worden met behulp van sterk dubbelzijdig plakband vastgezet. Bij een reflector met een chromen randje moet u de parker door een M5 boutje met ring en borgmoer vervangen. Een parker is niet geschikt voor polyester want deze zal los trillen. De reflector is te openen door de ring los te wippen van het rubber. Om dit gemakkelijker te maken, dip het rubber in het warm water.

Monteer eerst het rubber deel op het spatbord en druk daarna de chrome ring met de reflector er op. Let op dat de "TOP" markering aan de bovenzijde zit. Een beetje siliconenspray zorgt ervoor dat de ring er makkelijk op glijdt.

Mocht u na montage nog kieren zien tussen het spatbord en de body, bedenk dan dat het polyester zich nog moet zetten.

Draai de bouten eerst handvast aan en wacht dan enkele dagen en draai de bouten verder aan.



"TOP" markering



Deelnaad wegschuren



Richtmaat achterspatbord

5.6. RUBBER STUURKOLOM

Onderaan het schutbord zit een gat van 80mm in de body. Hier wordt later de stuurkolom doorheen gevoerd. Voor het afsluiten van dit gat gebruiken we een aandrijfshoes (wielzijde) in het gat. Deze maakt deel uit van het sportstuurpakket. Een oude hoes hergebruiken kan natuurlijk ook, maar zorg dan dat deze goed ontvet is.

Zorg dat de mof netjes in het gat past, schuur/vijl eventueel het gat iets groter.

Schuur de gelcoat en het rubber nog even op, ontvetten met aceton en gebruik sikaflex 260 om te lijmen. Controleer na 24 uur of het rubber goed vast zit, want als de body eenmaal geplaatst is dit rubber vrijwel onbereikbaar.



Inlijmen rubber stuurkolom

5.7. PEDALEN

Het gaspedaal van een eend is te lang voor in een Burton omdat de pedalenset anders is gepositioneerd. Ruil het oude gaspedaal om bij Burton Car company voor een aangepaste of kort deze zelf in. (zie tekening).

Voor kleinere mensen is er een optie om de pedalen verder naar achteren te plaatsen, zie hiervoor paragraaf 5.8. Monteer de pedalenset en hoofdremcilinder aan de pedalenbeugel. Neem de voorste gaten van de pedalenbeugel en monteer deze met twee M10x65 bouten. (zie tekening)

Zorg dat alle pedalen soepel kunnen bewegen, vooral het gaspedaal, deze draait soms moeilijk omdat er vuil op de schroefdraad zit of omdat het pedaal te ver op de schroefdraad is gedraaid.

Controleer of de remlichtschakelaar goed vast zit.

Steek de hoofdremcilinder met pedalenset van binnen uit door het ovale gat. Vijl eventueel het gat iets groter als de hoofdremcilinder er niet goed doorheen past. Bevestig de hele set aan de body met acht m6x30 bouten. Gebruik carrosserieringen aan de buitenzijde. Vergeet niet de RVS koppelingsdoorvoer te monteren. Deze zit aan de buitenkant van de body, linksonder aan de twee onderste gaten van de pedalenbeugel. (zie tekening en foto)

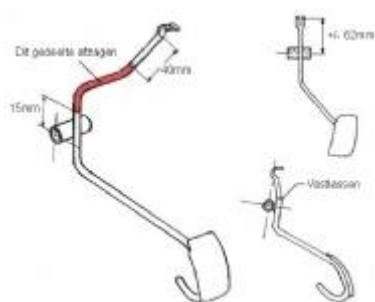
De bout rechtsonder wordt ook gebruikt om de remleiding in de motorruimte vast te zetten, de bout erboven gaat ook door de kacheldoorvoer.

Druk het remoliereservoir voorzichtig in de hoofdremcilinder maar olie de rubbers eerst even in met de juiste remolie. Het remoliereservoir mag de body niet raken.

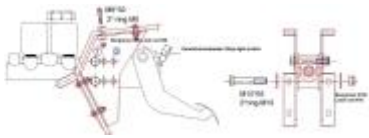
Controleer of het rempedaal 0,5 tot 1 mm speling heeft tussen de stift en de zuiger van de HRC. Hierdoor ontstaat een vrije slag van 5 mm op het pedaal.

Nb.: Het is voor de keuring bij de RDW en APK van belang dat de pedaalrubbers op het koppelings,- en rempedaal niet ontbreken of versleten zijn.

Op het gaspedaal zit bij een Eend of Burton nooit een rubber.



modificatie gaspedaal



Pedalenbeugel gemonteerd



Koppelingsdoorvoer



Pedalenbeugel



gemodificeerd gaspedaal

5.8. KORTE BENEN KIT

Burton Car Company heeft een "korte-benen-kit" ontwikkeld waarmee de pedalen dichterbij de bestuurder komen te zitten. Monteer hiervoor eerst de hoofdremcilinder in de voorste gaten van de pedalenbeugel.

Gebruik vier M10 sluitringen tussen de hoofdremcilinder en de pedalenbeugel om de dikte van de pedalenset op te vullen.

Vervang de oude pen van de hoofdremcilinder door de langere pen en monteer deze aan het rempedaal.

Zorg dat het afgeschuinde deel meeloopt met de afschuining van het pedaal.

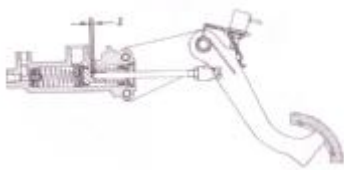
Vervolgens wordt de pedalenset met twee pasbussen in de achterste gaten van de pedalenbeugel met twee bouten M10x65 gemonteerd, gebruik sluitringen en borgmoeren.

Controleer of het rempedaal 0,5 tot 1 mm speling heeft tussen de stift en de zuiger van de HRC. Hierdoor ontstaat een vrije slag van 5 mm op het pedaal.

Monteer nu de pedalenset in de auto zoals beschreven in 5.7.

Let erop dat de doorvoer van de koppelingskabel ingekort moet worden om de kabel te kunnen afstellen. Doe dit door er een stukje van 35 mm af te zagen. Een zelfde stuk dient van de buitenkabel van de gaskabel te worden afgeknipt. Dit doet u door het tonnetje waarmee het gaskabel in het pedaal haakt af te knippen. Daarna kan de binnenkabel uit de buitenkabel getrokken worden, en van de mantel 3,5 centimeter afgehaald worden. Als dit gedaan is kan een nieuw tonnetje zoals die bij de korte-benen-kit is geleverd op de binnenkabel bevestigd worden.

Controleer ook of het koppelingspedaal vrijloopt van de stuurkolom (als deze al gemonteerd is). Eventueel kan het pedaal iets bijgebogen worden.



HRC pen afstellen



Korte benen kit

5.9. KACHELDOORVOER

Controleer of alle gaten in het polyester goed zijn uitgefreesd. Gebruik de kacheldoorvoer daarvoor als mal.

Monteer de kacheldoorvoer aan de buitenkant van de body met twee bouten M6x20 aan de rechterzijde. Linksonder wordt de bout van de pedalenbeugel gebruikt en linksboven monteert u de gaskabeldoorvoer. (Dus naast de hoofdremscilinder)

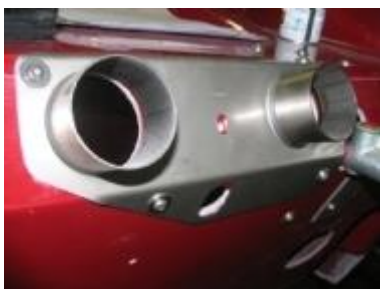
De middelste bout is voor de bevestiging van de schakelpook en wordt pas later aangebracht.

Bevestig aan zowel de binnen- als de buitenkant een M6 carrosseriering en gebruik een M6 borgmoer. De gaskabel wordt later aangesloten.

De sleuf wordt later gebruikt voor de doorvoer van de handremstrip.



gaskabeldoorvoer



Kacheldoorvoer

5.10. TYPEPLAATJE DONORAUTO

U kunt nu het typeplaatje van de donorauto op het schutbord van de Burton monteren.

Houd een beetje ruimte over om later het Burton typeplaatje te monteren. Deze kunt u na de RDW keuring bij Burton Car Company aanvragen.

Boor twee gaatjes (4,5 mm) en gebruik hiervoor het typeplaatje als mal.

Monteer het typeplaatje.



typeplaatje

5.11. ACHTERLICHTEN

De achterlichten kunt u zo in de daarvoor bestemde gaten schroeven. De gaten zijn al voorgeboord. De achterlichten moeten in de bovenste gaten, de knipperlichten monteert u in de onderste. Dit is verplicht in verband met de minimale wettelijke hoogte van het achter/remlicht. Plaats in het achterlicht een 5/21 watt lamp en in het knipperlicht een 21 watt lamp.

Let op! Deze lampen hebben maar aan een van de twee M5 draadeinden een massa-aansluiting. Controleer bij het aansluiten van de kabelboom of u de juiste hebt!



Massa aansluiting



Achter en knipperlicht

5.12. KABELBOOM

Voor de Burton is een complete kabelboom beschikbaar. Deze kabelboom is ontwikkeld omdat het ontrafelen en opnieuw installeren van de oude kabelboom uit de donorauto een flinke klus is, en met name door de mensen die geen kaas gegeten hebben van elektra als vervelend wordt ervaren. Ook kan de oude kabelboom uit de 2CV kabelbreuken bevatten en is er vaak in gesnoeid. Bijzonder bij de Burton is dat er een grote massakabel door de auto loopt, omdat de polyester koets niet als massa kan dienen, kunststof geleid immers geen stroom!

De kant en klare kabelboom is voorzien van alle opties, zoals zeven klokken, radio, derde remlicht, trekhaak enz. Door de nummering van de draden is het aanbrengen van de kabelboom een peulenschil en zijn eventuele problemen met de kabelboom makkelijk te traceren. Multistekkers maken het demonteren van de motor of het voorfront eenvoudig. De betrouwbaarheid tijdens het toeren en dagen tijdwinst tijdens de bouw zijn de belangrijkste voordelen van deze kabelboom.

Verlijm eerst de kabelboom aan de binnenkant van de body en lijm daarna pas de binnenbekleding.

De installatie van de kabelboom wordt verder toegelicht in hoofdstuk 6

5.13. ACCUBAK EN CLAXON

Bevestig de accubak aan de rechterkant van het schutbord met drie M6 bouten, de gaten zijn reeds geboord.

Aan de middelste bout wordt ook de 2CV claxon bevestigd, maar als u de speciale 2-tonige Burton-claxon monteert gebruikt u de 2 buitenste boutjes van de accubak. Als de body straks op het chassis staat kunt u ook het pootje van de accubak monteren.



Accubak met claxon

5.14. ACHTERKLEP

Montage achterklep:

Op de body is de plek waar u gaten moet boren voor de scharnieren aangegeven met een klein deukje. Boor de gaten om de scharnieren te bevestigen met een boor van 8,5 mm in de body. Houd rekening met het feit dat er een linker en rechter scharnier is.

Aan de binnenkant van de scharnieren staat aangegeven of het een linker of rechter scharnier betreft. Er staat RV, LA voor rechtvoor en linksachter, en RA, LV voor rechtsachter en linksvoor. Dit is gezien vanuit de bestuurder, en met 'rechts' wordt dan ook de rijderszijde bedoeld. Monteert u de scharnieren verkeerd om dan bestaat de kans dat de gelcoat beschadigd bij het scharnieren van de klep, of dat de scharnieren zelf kapot springen. De scharnieren lopen namelijk mee met de bolling van de auto. Hierdoor vallen de scharnieren bij eventuele breuk buiten de garantie.

Wanneer u een achterklep heeft waar de draadeinden van de scharnieren iets te kort blijken te zijn, kunt u aan de binnenzijde van de achterklep de gaten opruimen. In sommige gevallen moeten de scharnieren een klein beetje gemodificeerd worden omdat de achterklep anders niet ver genoeg dicht kan. Dit is eenvoudig te herkennen.

Wanneer u de achterklep kijkt dan naar de zijkant van het scharnier. Als onder het draaipunt de beide helften van het scharnier elkaar raken en de klep is nog niet volledig gesloten dan moet het scharnier aangepast worden.

Demonteer het scharnier en bewerk dan het rood gemarkeerde gedeelte van het scharnier voorzichtig met een vijl of haakse slijper (zie foto). Zorg dat het scharnier niet te heet wordt dan kan het materiaal verkleuren.

Verwijder niet meer materiaal dan nodig dit kan het scharnier verzwakken.

Controleer nu de rand van het regengootje. De dikte hiervan moet ca. 4 mm zijn, anders past het rubber niet.

Mocht u een dikkere plek tegenkomen kunt u het beste de polyesterkant afschuren. De kant met de gelcoat kleurlaag moet u met rust laten. Ook de hoogte van rand is belangrijk, deze mag maximaal 20 mm bedragen (zie tekening rechts in beeld). Een te hoge rand heeft een bolle achterklep tot gevolg, doordat de klep onder constante druk in de body ligt. Door het rubber over de rand te schuiven en de klep erop te leggen kunt u controleren of de achterklep op de goede hoogte ligt.

Nu de rand in orde is kunt u het rubber definitief op de rand drukken. Begin boven in het midden zodat de 'spleet' tussen het begin en het einde van het rubber op een onopvallende en niet kwetsbare plek zit. U kunt eventueel met secondenlijm de uiteinden aan elkaar lijmen.

Zorg ervoor dat de klep niet tegen de body aanschuurt. Mocht dit wel het geval zijn kunt u de rand van de achterklep wat afschuren of spelen met de bevestiging van de scharnieren.

Gebruik indien mogelijk carosserieringen bij de montage van het scharnier. Draai het scharnier nooit ten opzichte van de body want dit veroorzaakt lelijke krassen op de gel-coat.

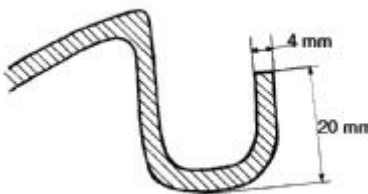
De onderzijde van de achterklep dient u zelf op maat schuren, dit kan met een schuurblok met grof schuurpapier of een bandschuurmachine. Zorg dat de klep goed gemonteerd is, zo kunt u tijdens het afschuren steeds passen of de klep mooi sluit.

Monteer het Burton achterkleplogo naar eigen inzicht op de achterklep, als u dit mooi vindt. Let erop dat u niet door de verstevigingruggen boort.

Een klein druppeltje kit voorkomt lekkage.



Modificatie achterklep scharnier

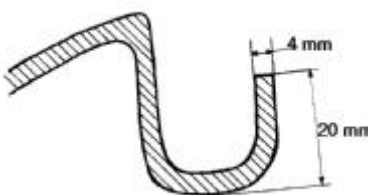


Watergoot

5.15. ACHTERKLEPSTEUN

De steun wordt met sika-flex aan de binnenkant van de body gelijmd, op de richel van de watergoot. Gebruik voor het klemmen van de klepsteun een stukje hout welke de steun stevig aandrukt. Laat de Sika-flex 24 uur uitharden.

Maak een sleuf van 17mm in het midden van de verstevigingsrib van de achterklep op ongeveer 25 tot 30 cm hoogte vanaf het scharnier (Naar eigen voorkeur). Dit kan bijvoorbeeld door een aantal gaatjes naast elkaar te boren met een 6mm boortje en daarna de sleuf uit te vijlen. Zorg er wel voor dat de steun echt achter het polyester “haakt”, zodat de klep niet kan openwaaien.



Watergoot

5.16. KOFFERBAKSLLOT EN KENTEKENVERLICHTING

Als het kofferdeksel eenmaal goed op zijn plaats ligt kunt u het slot monteren. Het is belangrijk dat slot en vanger goed op elkaar afgestemd zijn bij de montage, anders sluit het slot niet goed.

Aan de buitenkant is zichtbaar waar het achterklepslot geplaatst dient te worden. Een vierkantje en 3 gaatjes zijn in de achterklep 'gedrukt'. U kunt nu het voorgedrukte vierkante gat in de achterklep gaan maken. Doe dit door eerst een gat te boren en dit gat daarna uit te vijlen. Vijl het vierkante gat groot genoeg zodat u het slot alvast kan passen.

De volgende stap is het boren van de gaten voor de M5x12 boutjes waarmee het slot wordt vastgezet. Gebruik het rubber dat bij het achterklepslot is meegeleverd als mal. De putjes in de achterklep zijn in dit geval niet 100% accuraat. Leg het rubbertje op de achterklep en teken de 3 punten af. Boor de drie gaatjes met een boortje van 5.5 mm.

Monteer de slotvanger in de kofferbak. De posities waar u een gaatje moet boren in het polyester zijn al aangegeven met putjes in de gelcoat. U hoeft alleen de gaatjes nog maar te boren (Ø5.5 mm). Draai de boutjes nog niet strak aan; de vanger heeft sleufgaatjes en is dus nog heen en weer te bewegen.

Controleer of het slot en de slotvanger goed in elkaar grijpen.

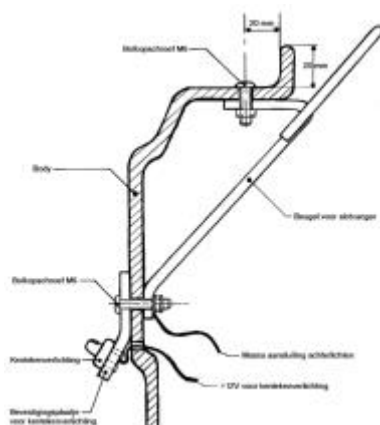
Aan de binnenzijde komt de slotvanger en aan de buitenzijde komt het plaatje van de kentekenplaatverlichting. Teken het gat af voor de + draad, eventueel door de kentekenplaathouder op de juiste plaats te houden. Boor het gat en voer de draad er doorheen.

Als u tevreden bent over de positie van de vanger kunt u de bovenste boutjes vast draaien.

Vervolgens kunt u de verlichtingsunit op de houder monteren. De onderste boutjes van de vanger gebruikt u ook om de kentekenplaatverlichtinghouder mee vast te zetten.

De kentekenplaatverlichting moet vanwege keuringseisen aan de onderkant van de kentekenplaat bevestigd zijn.

Op een van beide boutjes moet (uiteindelijk) ook de massa voor de verlichting aangesloten worden. Zie hoofdstuk



Doorsnede slotvanger

6. KABELBOOM

Om aan de wensen van veel Burton-rijders tegemoet te komen heeft Burton Car Company een complete kabelboom ontwikkeld.

Met deze kabelboom kunt u de volgende interieurklokken monteren:

- KM-teller Burton en MMB (mechanisch).
- Toerenteller Burton en MMB, aansluiting op de ontsteking.
- Voltmeter Burton en MMB.
- Benzinemeter Burton en MMB.
- Oliedrukmeter Burton en MMB.
- Olietemperatuurmeter Burton en MMB.
- Amperemeter Burton en MMB, aansluiting dmv 2 ringconnectoren.
- Klok Burton en een radio.

Ook zijn er aansluitingen voor de instrumentenverlichting van alle instrumenten

De volgende controlelampjes zijn mogelijk:

- Oliedruk
- Remvloeistofniveau
- Richtingaanwijzercontrole
- Grootlichtcontrole

In de Burton kilometerteller zijn 3 controlelampjes aangebracht.

De volgende schakelaars zijn voorbereid:

- Ruitenwisserschakelaar
- Verlichtingsschakelaar
- Richtingaanwijzerschakelaar
- Contactslot
- Startknop (optioneel)
- Ontwasemingsschakelaar
- Ruitensproeierschakelaar

Verder heeft de kabelboom alle aansluitingen voor de standaard verlichting zoals koplampen, achterlichten, knipperlichten achter, knipperlichten voor (op de spatborden) en instrumentenverlichting.

Aansluitingen in de motorruimte:

- Startmotor
- Dynamo
- Spanningsregelaar
- Remvloeistofniveau
- Bobine
- Triangel

Er is rekening gehouden met de volgende sensoren:

- Oliedruksensor
- Olietemperatuursensor

- Standaard 2CV benzinevlotter, deze hoeft niet te worden aangepast zoals voorheen in de bouwhandleiding wordt beschreven.

De bekabeling voor de volgende accessoires is voorbereid:

- 12v-plug in interieur
- Stekkerdoos tegen schutbord t.b.v. triangel (sleepinrichting)
- Kofferruimverlichting
- Derde remlicht

Ook kan men de conventionele contactpuntontsteking toepassen of kiezen voor de volelektronische 123-Ignition.



Kabelboom

6.1. UITPAKKEN EN MONTAGEINSTRUCTIES

Wanneer u de kabelboom heeft uitgepakt is het slim om eerst even alle aansluitingen na te gaan zodat u straks ondersteboven in de auto alles gemakkelijk kunt aansluiten.

Het is aan te bevelen om de aansluitingen te voorzien van naamlabels.

De hele set bestaat uit een hoofdkabelboom en 5 losse boompjes, 2 voor de koplampen, 2 voor de richtingaanwijzers op de voorspatborden en een motorkabelboom in onderdelen, deze kunt u zelf samenstellen al naar gelang de opties die u geïnstalleerd heeft (olietemperatuursensor, 123-ontsteking ed.).

Montage van de kabelboom in de body gaat het beste door de kabelboom met sika-flex aan de binnenkant van de body te lijmen. Schuur hiervoor het polyester ter plekke op en ontvet het polyester en de kabelboom.

Zorg dat je eerst alle connectoren hebt aangesloten zodat je exact weet hoe de kabelboom gaat lopen, dit werkt het fijnst door van achter naar voor te werken.

De kabelboom ligt voornamelijk aan de linkerkant van de auto. Aan de achterzijde voeren we hem hoog door de kofferruimte, zodat de kabelboom uitkomt onder de rand van de instapopening aan de bestuurderszijde. Lijm de kabelboom onder deze rand en voer de kabels voor het motorcompartiment verder naar voren en door het schutbord naar buiten. Hiervoor is een gat geboord links naast het (ovale) gat voor de hoofdremcilinder. Dit gat is eventueel ook te gebruiken voor de chokekabel en kilometertellerkabel, afhankelijk van waar u de teller en chokeknop gaat plaatsen.

Monteer ook alvast het zekeringskastje. Het kastje komt aan de bestuurderszijde, links van de stuurkolom. Monteer het doosje in het interieur tegen het bovenste verticale deel van het schutbord, direct achter het dashboard.

Prepareer alle plekken voor het lijmen en lijm dan de kabelboom om de 10 cm met SikaFlex. Klem de kabelboom goed vast met lijmklemmen en laat 24 uur uitharden. Plaats wel een paar stukken karton of iets dergelijks onder de lijmklep zodat de body niet beschadigd (zie foto).



Inlijmen kabelboom

6.2. ACHTERZIJDE AUTO

We zullen eerst de aansluitingen van de hoofdkabelboom bespreken van achter naar voren:

We beginnen met de aansluiting voor het rechter achterlicht/remlicht en richtingaanwijzer. Vervolgens komen we langs de kentekenplaatverlichting en dan het linker achterlicht/remlicht en linker richtingaanwijzer.

De aansluitingen hebben de volgende code:

- >582 Achterlicht en kentekenplaatverlichting
- >490 Richtingaanwijzer links
- >54 Remlicht
- >312 Massa (bruin)
- >491 Richtingaanwijzer rechts
- >57 Mistlamp (optie, dit is een losse draad)

Let op! Bij het aansluiten van de massa aan de achterlichten en knipperlichten is slechts 1 van de 2 M5 draadeinden intern doorverbonden met de massa van het lampje.

Verwijder hiervoor het glazen kapje en controleer welke aangesloten moet worden. (Zie foto)



Massa aansluiting

6.3. AANSLUITEN TANKVLOTTER

Als we verder naar voren gaan komen we langs de volgende aansluiting:

>25 Aansluiting tankvlotter

>312 Massa

Deze kabel voert door de vloer van de body en dan langs de tankbeugel. Hiervoor moet een gat geboord worden net achter de bank aan de bestuurderszijde. Haal de kabel door dit gat en dicht het gat af met een rubber plug of een likje kit.

Vlak voor de aftakking van de aansluiting voor de tankvlotter bevinden zich nog 2 aansluitingen. Deze zijn voor een derde remlicht en een kofferruimverlichting. Een derde remlicht is niet verplicht en ook de kofferruimverlichting kunt u optioneel aansluiten.

De aansluitingen:

>54 Derde remlicht

>301 +12V gezekeerd

>312 Massa

Een derde remlicht kan bovenop de body geplaatst worden, verlichting voor het kofferruim kan naar eigen inzicht gemaakt worden.

6.4. DASHBOARD

Een instructie voor het maken van het dashboard vind je in hoofdstuk 7.12

Dan komen we onder het dashboard uit, hier vinden we aansluitingen voor de volgende items:

>57 Mistlamp (optie)

Zekeringenkast

De kabelboom is al voorzien van een zekeringenkast, inclusief 5 zekeringen. Er is nog een optie voor een zesde zekering.

>30, >301 Zekering 1, 10 Ampère

>15, >151 Zekering 2, 15 Ampère

>58, >581 Zekering 3, 10 Ampère

>16, >161 Zekering 4, 10 Ampère

>32, >32 Zekering 5, 40 Ampère

>20, Zekering 6, naar eigen inzicht.

Lichtschakelaar

>30 Accu aansluiting -> Contact '+' van schakelaar

>56a Grootlicht -> Contact '4' van schakelaar

>56b Dimlicht -> Contact '3' van schakelaar

>58 Instrumentenverlichting, stadslicht, achterlichten -> Contact '1' van schakelaar

Lichtverklikker

Optioneel kunt u een lichtverklikker aansluiten. Deze helpt u herinneren de verlichting uit te schakelen.

>58 Instrumentenverlichting

>15 Contactsloot

Verleng de draden 58 en 15 en sluit deze aan op de rode en zwarte draad van de lichtverklikker.

Knipperlichtschakelaar

>490 R.A.W. Links -> Contact 1 van de schakelaar

>3 Clignoteur -> Contact 54 van de schakelaar (middencontact)

>491 R.A.W. Rechts -> Contact 2 van de schakelaar

De schakelaar heeft nog 2 extra contacten: A en B. Deze polen worden met elkaar geschakeld als de tuimelaar van de schakelaar opzij wordt bewogen. Deze kan bijvoorbeeld gebruikt worden voor de claxon of ruitensproeier.

Wilt u deze extra functie van de knipperlichtschakelaar gebruiken voor de claxon, sluit dan als volgt aan:

>161 -> contact A (+12V)

>49 -> contact B (naar claxon)

Clignoteur

>151 X,+ 12 Volt van contact

>2 P,R Controlelampje

>3 L,C Schakelaar

Let op! de clignoteur zal alleen goed werken wanneer zowel de voorste als de achterste lampen zijn aangesloten (in totaal dus 42 Watt). De installatie kan niet getest worden met maar 1 lamp.

Bij een elektronische clignoteur moet ook de extra massalip aangesloten worden (een losse zwarte draad)

Instrumentenverlichting (7x)

>310 Massa

>580 verlichting

Voor elk instrument kan de verlichting worden aangesloten via de kabeltjes >580 en >310 (massa). Deze massa aansluiting is gelijk de massa aansluiting voor het instrument.

Contactsloot

>30 Accu

>50 Startmotor

>15 Contact

Wilt u een contactsloot met losse startknop monteren, sluit dan >30 en >15 aan op het contactsloot. Trek een extra kabel vanaf >15 naar de startknop en sluit >50 aan op de andere aansluiting van de startknop.

Contactsloot Visa (allen van toepassing als u een stuurkolom met stuursloot monteert)

>30 Accu, aansluiten op de rode draad van het contactsloot.

>50 Startmotor, aansluiten op de blauwe draad van het contactsloot.

>15 Contact, aansluiten op de oranje draad van het contactsloot.

Het contactsloot heeft een accessoirestand. Wilt u bijv. een radio of kaartleeslampje op deze stand aansluiten, trek dan een draad van de (overgebleven) gele draad van het contactsloot naar het zekeringenkastje en sluit uw accessoires hierop via een zekering op aan.

Ontwasemingsschakelaar

>92 naar aansluiting (B)

>93 naar aansluiting (C)

>163 (A, +12V via contact)

Ruitenwisserschakelaar

>23 naar aansluiting (A)

>24 naar aansluiting (B)

>164 naar aansluiting (C) (+12V via contact)

De ruitenwisser wordt bedient via een zogeheten wisselschakelaar. Zo heeft de motor ook als deze wordt afgezet nog stroom om zijn slag af te maken en terug te gaan naar zijn nulstand.

Ruitensproeierschakelaar

>91 Ruitensproeiermotor

>162 +12V via contact

Voor de ruitensproeier wordt doorgaans de bijgeleverde zwarte drukknop gebruikt.



Aansluitingen lichtschakelaar



Contactslot met startfunctie



Knipperlichtschakelaar



Ontwasemingsschakelaar



Ruitenwisserschakelaar

6.5. INSTRUMENTEN

Voor de instrumenten van de Burton heeft u verschillende opties; u kunt gebruik maken van het originele instrument van de 2CV, u kunt een instrumentenset aanschaffen bij Burton Car Company of u kunt zelf op zoek gaan naar geschikte instrumenten. Let er in het laatste geval wel op dat vooral de instrumenten geschikt zijn voor het 2CV onderstel. Vooral de toerenteller en de brandstofmeter zijn vaak niet geschikt.

De instrumenten van Burton Car Company zijn speciaal gemaakt voor de Burton, ook de sensoren voor de olietemperatuur en oliedruk uniek en kunnen zo in het motorblok worden geschroefd.

KM-TELLER

De kilometertellers worden mechanisch aangedreven via een extra lange KM-tellerkabel. Een standaard 2CV tellerkabel past niet. Zorg dat de kabel recht op de teller aansluit.

De KM-tellerkabel moet worden doorgevoerd door het gat in de montage-beugel van de KM-teller. Let erop dat dit gat groot genoeg is zodat de kabel netjes zit gemonteerd zonder te wringen. Het kan zijn dat u het gat hiervoor iets moet opruimen. Als de kabel op dit punt te strak zit gemonteerd kan het zijn dat de naald van KM-teller gaat bibberen.

De kilometertellers hebben een aansluiting voor wijzerplaatverlichting.

Op de Burton Km-teller zitten ook nog 3 controlelampjes; Grootlicht, oliedruk en/of remvloeistofniveau en richtingaanwijzercontrole.



Km-teller

TOERENTELLER

Aansluiten met behulp van de Burton kabelboom:

>310 = Massa draad en gaat naar de - aansluiting achter op de klok

>151 = +12V van contact en gaat naar de + aansluiting achter op de klok

>1 = ontstekingssignaal draad en gaat naar de S aansluiting achter op de klok

de W aansluiting op de klok niet gebruiken.

Aansluiten zonder Burton kabelboom:

Min (-) aansluiting toerenteller	->	Massa
Plus (+) aansluiting toerenteller	->	+12V van contact
Signaal (S) aansluiting toerenteller	->	+ aansluiting van de bobine (ontstekingssignaal)
Verlichting aansluiten	->	geschakelde + van verlichting

Toerenteller afstellen:

In sommige gevallen kan het toerental op de meter afwijken van het werkelijke toerental. Dit is eenvoudig op te lossen door de toerenteller af te stellen. Aan de achterzijde zit een rechthoekig rubberen dopje die verwijderd kan worden (zie foto). Achter het rubberen dopje zitten 2 schuifschakelaars en 1 draaischakelaar. De schuifjes moeten staan zoals de afbeelding aangeeft. Met de draaiknop kan de fijn afstelling geregeld worden. Een manier om de toerenteller te ijken is:

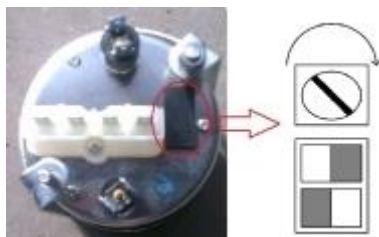
Een standaard 2CV versnellingsbak in combinatie met standaard banden maakt bij 80 km/h in de 4e versnelling ongeveer 4000 toeren per minuut.



Aansluitingen toerenteller



Toerenteller



Toerenteller afstelling

VOLTMETER

Een voltmeter is een erg nuttige accesorie, in principe geeft het de spanning van het boordnet aan, maar daarnaast is het een indicatie of de dynamo daadwerkelijk bijlaadt. Hierdoor kun je al in een vroeg stadium zien of er iets mis is zoals bijvoorbeeld een kapotte V-snaar of versleten koolborstels en hoef je dus niet met een lege accu langs de kant van de weg komen te staan.

De voltmeter wordt aangesloten met een enkele stekker:

>151 +12V van contact



Voltmeter

BENZINEMETER

De benzinemeter uit de Burton of MMB klokkenset is al speciaal gemaakt voor de 2CV vlotter, deze vlotter hoeft dus niet meer verbogen te worden. Wel is het zo dat de vlotters onderling nogal verschillen qua nauwkeurigheid, dit is een feature die alle 2CV's ook al hadden. Ook is er geen waarschuwing voor een laag brandstofpeil.

Voor veiligheid kunt u het beste een jerrycan benzine meenemen.

De brandstofmeter wordt aangesloten met de volgende stekkers:

>151 + 12V van contact

>25 G Benzinevlotter



Benzinemeter

OLIEDRUKMETER

Deze meter geeft de druk van de smeerolie aan in Bar. Een gezonde motor heeft tijdens het rijden een oliedruk tussen de 5 en 7 bar. (ongeveer 80 graden) Stationair en bij erg warme motor zal dit iets teruglopen.

De oliedrukmeter wordt aangesloten met de volgende stekkers:

>151 + 12V van contact

>187 G Oliedruksensor



Oliedrukmeter

OLIETEMPERATUUR

De olietemperatuur is belangrijk om in de gaten te houden, zeker bij een nieuwe motor.

Een 2CV motor is luchtgekoeld, maar de smeerolie wordt ook nog eens extra gekoeld door een oliekoeler. Het is erg belangrijk dat de motorolie op temperatuur is voordat de motor voluit belast wordt, maar ook moet er op gelet worden dat de olietemperatuur niet te hoog oploopt.

Gelukkig is de temperatuurrange voor de 2CV motor vrij groot; van ongeveer 70 graden tot 100 graden Celcius.

In de winter zul je merken dat de motor deze temperatuur vaak niet haalt bij lage snelheden, het is dan belangrijk om de grille gedeeltelijk af te dichten met een zogenaamde wintergrille zodat de motor en olie minder gekoeld wordt. Als de buitentemperatuur onder de 10 graden Celcius zakt is het tijd voor een dergelijke wintergrille.

De olietemperatuurmeter wordt aangesloten met de volgende stekkers:

>151 12V van contact

>86 Temperatuursensor



Olietemperatuur meter

AMPEREMETER

De amperemeter laat zien hoeveel stroom er wordt bijgeladen door de dynamo of hoeveel stroom er wordt verbruikt door de ingeschakelde gebruikers (bijvoorbeeld verlichting, radio, enz.) Als de wijzer in

het "plus" gedeelte blijft staan betekend dit dat de dynamo meer bijlaadt dan de gebruikers afnemen. De accu wordt dus bijgeladen en alles is in orde. Als de wijzer continue in het "min" gedeelte blijft hangen is er iets mis.

De aansluiting is als volgt:

>30 +L Dynamo

>32 +B Startmotor (accu)

De MMB ampèremeter wordt geleverd inclusief een meetweerstand, aan deze meetweerstand zitten 4 aansluitingen :

Op aansluiting 1 en 2 worden de beide ringconnectoren van de kabelboom aangesloten. Standaard zitten deze connectoren aan elkaar gebonden met behulp van een M5 boutje.

Aan de twee andere aansluitingen monteert u de kabeltjes naar de ampèremeter, zie ook het schema dat bij de ampèremeter is bijgeleverd

Bij de Burton ampèremeter is de meetweerstand in het instrument ingebouwd, u hoeft dus alleen de 2 M5 ringconnectoren aan te sluiten.

LET OP! Als u GEEN ampèremeter gebruikt, zorg dan dat deze verbinding goed is ingetaped, er staat namelijk continue de accuspanning op.



Amperemeter

KLOK/ACCESSOIRES

Klok

>310 Massa

>301 Constante spanning, gezekeerd.

Een zelfde aansluiting is nog eens aangelegd in de kabelboom, om bijvoorbeeld een 12V-plug op aan te kunnen sluiten, of een kaartleeslampje aan de passagierszijde:

Accessoires

>311 Massa

>301 Constante spanning, gezekeerd.

AANSLUITSCHEMA MMB KLOKKEN

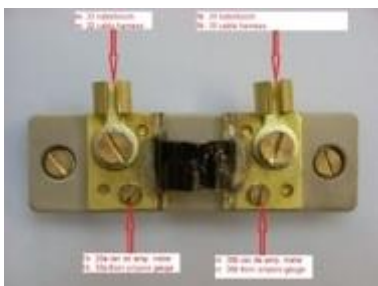
Aansluitschema MMB klokken op de Burton kabelboom:

In de kabelboom zit ook een aansluiting voor de amperemeter, deze aansluiting is te vinden onder het dashboard en zijn (als ze niet gebruikt worden voor de ampere meter) aan elkaar geschroeft met een klein boutje en met een krimpkousje geïsoleerd.

Schroef het boutje los en bevestig de kabels 30 en 32 op het zekeringsblok als u de amperemeter wilt gebruiken.



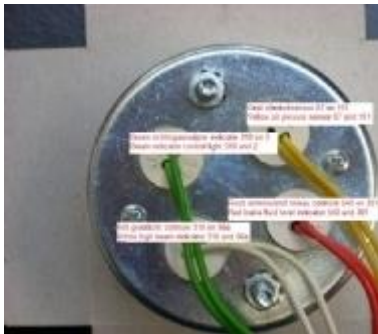
Amperemeter MMB



Amperemeter zekeringsblok MMB



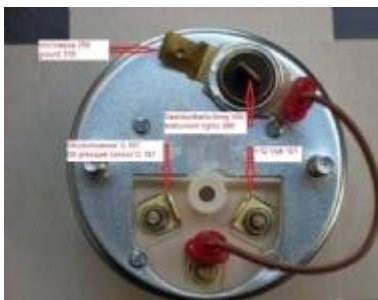
Benzinemeter MMB



Dashbord indicatielampjes MMB



Kilometerteller MMB



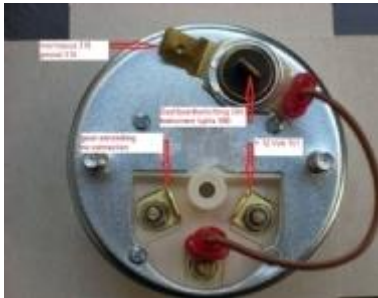
Oliedrukmeter MMB



Olietemperatuurmeter MMB



Toerenteller MMB



Voltmeter MMB

6.6. CONTROLELAMPJES

Standaard zitten er in de kabelboom aansluitingen voor vier controlelampjes:

Controlelamp oliedruk (rood)

>87 Oliedruk

>151 12V van contact

Controlelamp remvloeistof (rood)

>540 Remvloeistofniveau

>301 Constante spanning

Richtingaanwijzerindicatie (groen)

>310 Massa

>2 Richtingaanwijzercontrole

Grootlichtcontrole (blauw of oranje)

>310 Massa

>56a Grootlicht

Als u de lampjes in de Burton Kilometerteller wilt aansluiten kunt u eventueel oliedruk en remvloeistofniveau combineren, u sluit dan op 1 aansluiting van het lampje >151 aan en op de andere aansluiting verbind u zowel de >87 als de >540. Het lampje zal dan zowel branden bij te lage oliedruk als bij te weinig remvloeistofniveau.

6.7. REMLICHTSCHAKELAAR

Wanneer we de hoofdkabelboom verder volgen naar voren komen we langs de remlichtschakelaar.

Deze zit bovenop het rempedaal en heeft 2 aansluitingen:

>301 Accuspanning gezekeerd

>54 Remlicht

6.8. MOTORRUIMTE

De claxon, deze wordt onder de accubak gemonteerd onder 1 van de 3 bevestigingsschroeven.

>49 Claxon

Als u de claxon van de 2CV gebruikt kunt u deze met het originele bevestigingssoog aan de accubak monteren.

Monteert u een tweetonige Burton-claxon dan gebruikt u tevens de bouten waarmee de accubak aan de body is bevestigd om ook de beide hoorns te monteren. U heeft dan echter nog een extra draad nodig om de claxon op de accubak (massa) aan te sluiten.

Massa-aansluiting versnellingsbak

>312 Massa

Plaats deze aansluiting onder een van de achterste bouten van het versnellingsbakdeksel waar ook de massa-kabel van de accu gemonteerd is.

Aansluiting spanningsregelaar

De spanningsregelaar wordt aan de linkerzijde op het schutbord gemonteerd, als u uit de donor nog de plastic bevestiging heeft dan kunt u deze hier monteren, anders kunt u de regelaar rechtstreeks op de body schroeven. Hiertoe dient u eerst de popnagels uit te boren, daarna kunt u het metalen houdertje verwijderen. De spanningsregelaar kan dan met 2 boutjes door de gemonteerd worden.

>311 Massa D-

>152 12 Volt van contact D+

>4 EXC aansluiting dynamo DF

Remvloeistofniveau, dit zijn de 2 aansluitingen aan het deksel van het rempotje.

>540 Controlelampje

>311 Massa

Startmotor:

>32 Accuspanning, dit is het M8 schroefdraad, monteer hieraan ook de "+" kabel van de accu.

>50 Startknop/contactslot, dit kan zowel een 6,3mm vlakstekker zijn als een schroefoog aansluiting aan de zijkant van de startmotor, afhankelijk van het merk.

Bobine

Bij de aansluiting van de bobine steken er drie aansluitingen uit de kabelboom:

>1 Stuursignaal bobine

>15 12V van Contact (bij gebruik van contactpunten)

>123 12V via 123-ontsteking

Hiervan hoeven slechts 2 aansluitingen gebruikt te worden als u de conventionele ontsteking gebruikt (de contactpuntjes):

>1 aansluiten op de “-“ aansluiting van de bobine

>15 aan de “+”aansluiting.

De >123 aansluiting wordt in dit geval niet aangesloten en kan het beste worden ingetaped.

Bij een 123 elektronische ontsteking is de aansluiting als volgt:

>1 aansluiten op de “-“ aansluiting van de bobine

>123 aan de “+”aansluiting.

De >15 aansluiting wordt niet gebruikt en kunt u het beste intapen.

Dynamo

>30 Ringconnector 6mm

>4 vlakstekker EXC

Multi-stekker motorkabelboom (x6)

>86 Olietemperatuur

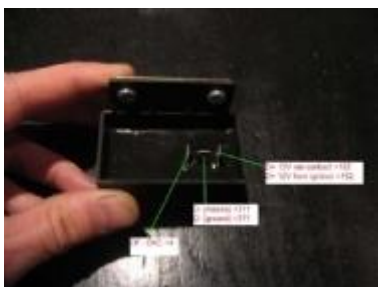
>87 Oliedrukklampje

>123 123-ontsteking (gele draad van 123)

>187 Oliedrukmeter

>1 Stuursignaal bobine (zwarte draad van 123 of aansluiting contactpunten)

>15 12 Volt van Contact (rode draad van 123)



Aansluiting spanningsregelaar

6.9. VERLICHTING VOORZIJD

Tip: Voor het aansluiten van het stadslicht heeft u 2 opties: de originele stadslichten in de 2CV koplampen kunnen natuurlijk gebruikt worden, maar als u in het bezit bent van de richtingaanwijzers welke Burton Car Company levert voor de grote voorspatborden kunt u hierin ook het stadslicht aansluiten, deze zijn namelijk voorzien van een duplo-lamp. Wel moet deze richtingaanwijzer voorzien zijn van een wit/transparant glas (standaard).

De draad voor de stadslichten heeft codering 58 of 581

Let op! Het is wettelijk niet toegestaan om het stadslicht op meer dan 2 punten tegelijk te laten branden.

Richtingaanwijzer Links (multistekker x4)

>311 Massa

>490 Richtingaanwijzer

>581 Stadslicht

Koplamp Links (multistekker x5)

>311 Massa

>56A Grootlicht

>56B Dimlicht

>evt 581 Stadslicht

Richtingaanwijzer rechts (multistekker x7)

>311 Massa

>491 Richtingaanwijzer rechts

>581 Stadslicht

Koplamp rechts (multistekker x8)

>311 Massa

>56a Grootlicht

>56b Dimlicht

>evt 581 Stadslicht

6.10. DE LOSSE KABELBOOMPJES

De losse kabelboompjes

Om de montage en het sleutelen te vergemakkelijken hebben we ervoor gekozen om de kabelboom uit te rusten met een aantal multistekkers. Hierdoor kunnen gemakkelijk de spatborden verwijderd worden en kan eventueel ook het motorblok met één stekker afgekoppeld worden.

Onwaseming en ruitensproeier

>311 (2x) massa

>93 ontwasemingsmotor

>91 ruitensproeiernmotor

Koplamp multistekker x5 en x8

Deze 4 aderige kabel dient aangesloten te worden in de koplamp aan de Duplo of H4 lamp en het stadslicht.

Vervolgens de kabel door het koplamphuis naar buiten voeren, en vervolgens via een gat in het front (boren met een 7 a 8 mm boor) naar de motorruimte voeren. Nu kan de multi-stekker aangesloten worden, kijk hiervoor naar de aansluitingen van de contra-stekker aan de hoofdkabelboom.

Richtingaanwijzer multistekker x4 en x7

Deze kabelboom is gemaakt voor het aansluiten van de richtingaanwijzers van de grote voorspatborden. Ook andere typen richtingaanwijzers zijn mogelijk, bijvoorbeeld bij cyclewings.

Sluit deze 3-aderige kabel eerst aan op de richtingaanwijzer, het schroefoog wordt onder één van de bevestigingsbouten geschroefd en de 2 ronde stekkers worden op de aansluitingen van de richtingaanwijzer geschoven. Omdat deze aansluiting continue blootgesteld is aan spatwater van de voorwielen moet u deze goed intapen.

De kabel kan het beste met sika-flex aan de binnenkant van het spatbord worden gelijmd. Ook deze kabel wordt door het front gevoerd en daarna kan het in de multistekker aangesloten worden.

De motorkabelboom

Via deze motorkabelboom kunnen de meest voorkomende onderdelen in het 2CV motorblok aangesloten worden. Deze kabelboom kan naar eigen inzicht samengesteld worden.

Standaard zijn bij een 2CV alleen de oliedrukschakelaar en de contactpunten aangesloten. Veel mensen willen daarnaast vaak ook nog andere apparatuur aansluiten zoals een oliedruksensor, een olietemperatuursensor en een vol elektronische 123-ontsteking.

In de verpakking zitten de volgende onderdelen:

Aansluiting voor de oliedruksensor

Deze bestaat uit 2 draden >187 en >87, deze worden aan de sensor geschroefd. De sensor heeft een aansluiting voor het lampje, >87 WK (Warnlicht Kontakt) en een voor het instrument, >187 G (Geber)

Als u alleen de originele oliedrukschakelaar wilt gebruiken dan heeft u hiervoor 3 mogelijkheden: De meeste sensoren zijn uitgerust met een schroefaansluiting M3, maar de latere typen hebben een vlakstekeraansluiting of een 3mm stekkerbus.

Aansluiting voor de temperatuursensor

De temperatuursensor wordt onderin het carter geschroefd, in plaats van de aftapplug, deze word aangesloten aan draad nummer >86

Contactpunten

De originele contactpunten worden aangesloten via draadnummer >1

123-ontsteking

De 123-ontsteking wordt altijd geleverd inclusief bekabeling; een rode, gele en een zwarte draad. Omdat deze ontsteking ook via de multi-stekker loopt, moeten er de meegeleverde contacttongen aangekrompen worden.

Van 123: Multistekker: Omschrijving:

Rode draad >15 +12V van contact

Zwarte draad >1 “-“ aansluiting van bobine

Gele draad >123 “+” aansluiting van bobine

Let er op dat u de kabelboom deugdelijk vastzet, wij bevelen aan om de motorkabelboom op de originele manier door het ventilatorhuis te leiden. Zorg dat u een rubber tule gebruikt bij de doorvoer van de kabel door het ventilatorhuis.



Kabelboom langs koelhuis

7. BODY MONTEREN

Chassispoten afzagen:

De achterkant van de body van de Burton valt over de chassispoten heen. Omdat de achterkant van de Burton rond loopt, moeten de beide achterpoten van het chassis afgeschuind worden om de body voldoende naar voren te kunnen schuiven. De foto's tonen hoe het chassis over 15 mm schuin afgezaagd wordt.

Body op chassis plaatsen:

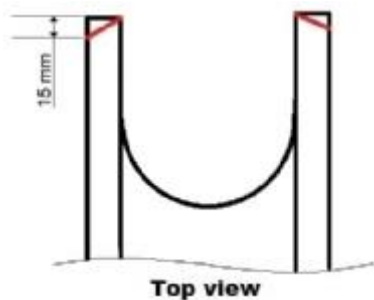
Dan is nu het moment aangebroken om de body op het chassis te bevestigen. Houd er rekening mee dat de gaten van de body, de bodystrip, de chassisband, de chassisclip en het chassis overeen moeten komen om de bout er in te krijgen. Dit zal niet altijd het geval zijn dus hier zijn frustraties toegestaan. Uitvlijen of boren zouden een oplossing kunnen zijn. De body moet met M7-bouten gemonteerd worden.

Let op! De body zal altijd iets scheef staan ten opzichte van het chassis om aan de voorzijde ruimte te geven voor de dynamo. Uitmeten heeft dus geen zin!

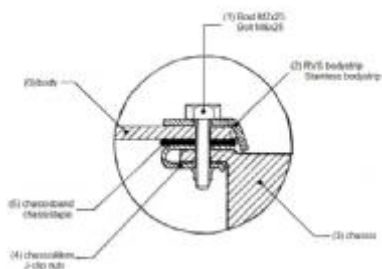
- Plaats alle chassisclips op het chassis.(zie tekening)
- Plak het watervaste chassisband op de rand van het chassis waar de body op komt te liggen.
- Zet nu de body op het chassis. Til met twee man de body op en schuif eerst de achterkant van de body over de achterkant van het chassis. Trek de body naar voren tot deze over de achteras valt. Let op dat hierbij geen leidingen tussen de body en het chassis klem komen te zitten. Juist geplaatst komt de body vlak voor de t-splitsing van de remleiding te liggen.
- Gebruik de RVS bodystrips om de kracht van de bouten gelijkmatig over het polyester te verdelen. Anders zou de bodem van de body wel eens kunnen gaan golven. Let erop dat de linker en rechter strip verschillend zijn.
- Prik door het chassisband heen om gaten te maken voor de bouten die de body aan het chassis vastzetten. Doe dit bijvoorbeeld met een boormachine die je de verkeerde kant op laat draaien.
- Als u er zeker van bent dat de verbinding tussen het chassis (3) en de bodem van de body (6) goed gedicht wordt door het chassisband (5) kunt u de M7x25 bouten (1) vast in de chassisclips (4) draaien. Gebruik tussen de bout en de RVS strip (2) een M7 carrosseriering. Begin met de twee voorste en achterste bouten en werk naar het midden toe omdat de body anders scheef zou kunnen trekken. Voor de bouten bovenop de tankbeugel dient u de oude grote carrosserieringen te gebruiken.
- Zet als laatste de achterste 2 bouten van de body vast, deze zitten in de vloer van de reservewielbak. Het kan zijn dat de aanwezige gaten niet overeenkomen met het chassis, boor dan nieuwe gaten. De oude gaten kunnen eventueel met kit opgevuld worden.
- Het kan zijn dat aan de voorzijde van de bodystrip een gat is ontstaan, net achter de voorste bout. Dit is normaal en zal de sterkte niet aanpassen. Dit gat kan afgekit worden zodat het opspattende water buiten blijft.



Afzagen achterzijde chassis



Afzagen achterzijde chassis.



Body op chassis



Pedalenbeugel gemonteerd

7.1. BEVESTIGING KABELS EN LEIDINGEN

Koppelingskabel:

- Steek de koppelingskabel door de daarvoor bestemde koppelingsdoorvoer. Haak de zeskantige nippel aan het koppelingspedaal. Stel de kabel zo af dat de pedaal een vrije slag heeft van twee cm. Dit afstellen doet u met de bovenste moer. Als de afstelling goed is kunt u de onderste moer tegen de bovenste draaien als borging. Zorg dat de kabel voldoende afstand heeft van de uitlaat. Tekening

Gaskabel:

- Steek de gaskabel door het schutbord. In de RVS kacheldoorvoer zit hiervoor al een sleufgaatje. Haak de nippel van gaskabel in de vork van het aangepast gaspedaal. Tip: knijp de vork van het gaspedaal eventueel samen, zodat de nippel er niet uit zal schieten.

- Slijp met een haakse slijptol de rand van twee M6 carrosserie ringen en één M6 moertje door en schuif ze daarna om de gaskabel. De moer en een ring onder het dashboard en de andere ring aan de kant van de motorruimte. Monteer deze aan het draadeinde van de gaskabel zodat deze vast in het schutbord gemonteerd komt te zitten.

- Het geribbelde zwarte buisje schuift u vervolgens door de beugel die hiervoor aan de voet van de carburateur is bevestigd.

- Maak de gaskabel vervolgens vast aan de carburateur. Het "U" vormige beugeltje wordt bevestigd aan de gasklepas met behulp van een pennetje en wordt geborgd met een borgclip.

- Controleer tegelijkertijd ook of de gasklep van de carburateur volledig dicht gaat en controleer of de gasklep

volledig geopend wordt.

- Door middel van de borgklip op het geribbelde plastic deel kunt u fijn afstellen. Ook als de kabel later iets uitrekt.

Remleiding:

- Om het schudden van de motor op te vangen moet het overtollige gedeelte van de remleiding voor een krul krijgen tussen versnellingsbak en schutbord. Gebruik voor de krul de diameter van een spuitbus (+/- 30mm) en rol de remleiding hieromheen.

- De leiding moet tussen de krul en de HRC nog twee keer aan het schutbord bevestigd worden.

- Draai de nippel met afdicht rubbertje van de voorste remleiding in het achterste gat van de hoofdremcilinder. Hiermee wordt het gat bedoeld dat het dichtste bij de bestuurder zit. Draai de nippel handvast, dus met niet te veel kracht.

- Steek de achter remleiding door het daarvoor bestemde gat (+/- 30 mm) in het chassis. Zorg dat de remleiding geen direct contact maakt met de scherpe rand van het gat. Gebruik daarvoor eventueel een stuk benzineleiding of plastic bescherming. Bevestig de remleiding aan de bovenkant van het chassis op een plaats. Trek de leiding door naar de hoofdremcilinder en plaats de nippel met afdicht rubbertje in het voorste gat van de hoofdremcilinder (het gat het verst van het schutbord). Hier geldt wederom het niet te veel kracht zetten tijdens het draaien en het voldoende afstand houden van de uitlaat.

- Alleen als de leiding te lang is, hoeft u hier een krul in aan te brengen.

- Het deksel van het remoliereservoir wijst naar het schutbord.

- Vul vervolgens het remoliereservoir met de juiste vloeistof. DOT4-remolie gebruikt u als u zowel trommelremmen aan de voor- als aan de achterzijde heeft. Als er aan de voorzijde van de auto remschijven aanwezig zijn dient u LHM-remolie te gebruiken. Vervolgens moet het remsysteem ontluicht worden.

Remmen ontluichten:

De remvloeistof moet volledig door de leidingen gepompt worden. Er zitten drie ontluichtingsnippels op de auto. Bij de twee achterremmen (dus een per rem) en bij de linker remklauw.

- Plaats een doorzichtig slangetje op de ontluichtingsnippel van het rechter achterwiel en laat de andere kant van deze slang uitlopen in een doorzichtig jampotje o.i.d.

- Controleer of u genoeg remvloeistof heeft in het reservoir op de hoofdremcilinder. Denk aan de soort vloeistof. Indien nodig van tijd tot tijd bijvullen.

- Laat een assistent het rempedaal een aantal malen intrappen zodat er voldoende druk wordt opgebouwd.

- Draai de ontluichtingsnippel los totdat het rempedaal "wegzakt" en draai de nippel weer vast terwijl uw assistent het rempedaal ingetrapt houdt.

- Als de nippel dichtgedraaid is kan het pedaal weer rustig omhoog komen.

- Herhaal deze handelingen totdat de uit de slang komende vloeistof geen luchtbelletjes meer bevat.

Ga met het ontluichten verder in de volgende volgorde:

- Andere achterwiel

- Voorste linker remklauw.

Bij schijfremmen worden de remmen voor beide remmen ontluicht met een nippel op de linker remklauw. Bij een goed ontluicht remcircuit voelt het pedaal "hard" aan als u deze krachtig intrapt.

- Wanneer u klaar bent met het ontluichten moet het remvloeistof reservoir bij gevuld tot de MAX indicatie.

NB. Ontluichten bij een Burton kan niet met een vacuümpompje doordat de leidingen hiervoor te dun zijn.

Handrem (foto):

- 

Figure 1: Schematic diagram of the experimental setup for the study. The diagram shows a subject seated at a table, viewing a video screen. A video camera is positioned above the screen. A horizontal bar is mounted on the table, with a subject's hand positioned at the end. A vertical rod is attached to the bar, and a subject's hand is positioned at the end of the rod. A vertical scale is visible on the right side of the diagram. Labels include: 'Subject's Thumbs', 'Video camera', 'Video screen', 'Horizontal bar', 'Vertical rod', 'Subject's hand', and 'Vertical scale'.

Bouwhandleiding Burton Car
14-3-2016



Gaspedaal montage

7.2. SCHAKELPOOK

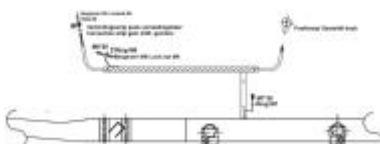
Montage van het schakelmechaniek:

Voor de Burton is een compleet nieuwe RVS schakelpook ontwikkelt.

- Steek de schakelpook door de kacheldoorvoer en bevestig hem aan het schutbord met de M6x25 bout. Zorg ervoor dat de schakelpook zo ver mogelijk naar boven gemonteerd zit.
- Vervolgens kunt u de M7x20 bout in het chassis draaien om de driehoekige voet van de schakelpook vast te zetten. Het schroefdraad voor die bout zit standaard in het chassis.
- Ga in de voetenbak liggen en draai de klem voor de bevestiging aan de voorkant van de schakelpook vast.
- Vervang de oude schakelstang op de versnellingsbak met de nieuwe korte versie hiervan. Gebruik voor de bevestiging de oude klem. De "U" moet in lijn met de auto staan.
- Bevestig de verkorte schakelstang doormiddel van het oude verbindingsplaatje met rubberbusjes aan de schakelpook. Zie foto. De rubbertjes zijn nieuw verkrijgbaar.
- De huidige schakelpook is niet meer voorzien van schroefdraad aan het uiteinde en het schakelpookrubber hoeft dus ook niet meer vastgezet te worden met een M6 moertje.
- Smeer de schakelpook niet met olie maar met siliconen-, of teflonspray. Olie is niet goed voor de nylon busjes in de schakelpook.
- Draai de pookknop stevig op de schakelpook. Gebruik hierbij eventueel lock-tite. Plak de vitrobach op de pookknop.
- Controleer of de auto in elke versnelling wil.



Schakelpookrubber



Montage schakelpook

7.3. STUURKOLOM

Er bestaan twee versies van de Burton-stuurkolom. Een reguliere, waarbij het stuur vast zit aan de kolom, en een variant die voorbereid is voor montage van een snelkoppeling aan het stuur. Het stuur wordt daarmee afneembaar (de koppeling wordt ook wel Quick-Release genoemd). Een van de voordelen van een afneembaar stuur is dat u makkelijker kunt instappen. Daarnaast kunt u bij het parkeren of stallen van de auto het stuur meenemen, of in de afsluitbare bagageruimte leggen. De auto is dan beter beveiligd tegen diefstal, zeker gezien de Burton geen stuurslot heeft!

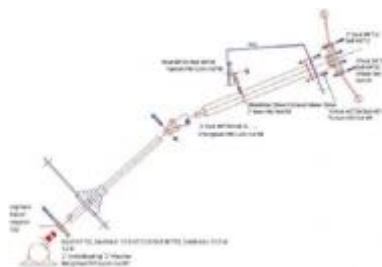
Montage van de stuurkolom:

In het dashboard zit een gat van 40mm diameter voor de stuurkolom.

Wilt u echter een quick-release (snelkoppeling) op uw stuur monteren dan moet het gat groter zijn, namelijk 49 mm. U zult het gat van 40 mm moeten uitvijlen tot deze 49 (of 50) mm diameter is.

- Zorg voor het juiste gat in het dashboard zoals hierboven beschreven.
 - Monteer het onderste deel aan het stuurwiel met de originele klem en M7*55 bout, draai de bout nog niet aan.
 - Steek het bovenste deel van de stuurkolom door het gat in het dashboard van buiten naar binnen.
 - Verbind de kruiskoppeling en draai de bouten nog niet vast.
 - Draai een aantal keren aan de as om te kijken of de stuurkolom goed gecentreerd is en of niets aanloopt tegen het polyester. Als u er zeker van bent dat de kolom goed staat kunt u de bouten van de kruiskoppeling en het stuurwiel vastdraaien.
 - Boor de 4 gaten (Ø5.5 mm) om de stuurkolom vast te zetten aan het dashboard. Let erop dat u dat op zo'n manier doet dat het Burton logo op de ring naar boven wijst, dat ziet er het fraaist uit.
 - Boor de 2 gaten (Ø 8.5 mm) in het schutbord, waar u het hoekprofiel vastzet aan het schutbord. De stuurkolom wordt door middel van de 36 mm uitlaatklem aan het profiel vastgezet.
 - Monteer de aluminium stuurplaat aan de stuurkolom of aan de snelkoppeling. Let op dat de quick-release gemonteerd is met bouten met Amerikaanse draad (5/16NF x 3/4) dus raak deze niet kwijt!
- Voor de stuurkolom zonder quick-release kunt u de M6x16 bouten uit de boutenset gebruiken.
- Monteer het stuur dusdanig dat deze het zicht op de klokken niet belemmert en gebruik de bijgeleverde schroefjes. Vaak zijn de schroefjes te lang, u kunt deze het beste inkorten.

Bij het bekledingspakket wordt tegenwoordig een extra stukje skai meegeleverd, deze kunt u gebruiken om het gat in het stuur op te vullen, zo zitten de bouten niet meer in het zicht.



Tekening stuurkolom

7.4. BENZINEVULPIJP

Monteren van de RVS brandstofvulpijp:

- Steek de benzinevulpijp van buitenaf door het achterspatbord.
- Zorg dat de vulpijp in de rubber mof valt (vergeet hierbij slangklemmen niet).
- De onderkant van de flens van de vulpijp moet mooi vlak op het spatbord aansluiten. Hiervoor kan het nodig zijn dat u:
 - * Het gat in het achterspatbord groter moet vijlen.
 - * Het gat in het achterspatbord een afronding geeft, zodat de vulpijp er verder in kan zakken.
 - * De stand van de vulpijp veranderd door deze te verdraaien
 - * Moet controleren of de vulpijp het polyester van de body niet raakt, of onder spanning gemonteerd zit.
- Boor nu de gaten voor de tankdop en gebruik daarbij de vulpijp als mal. Zorg dat er geen rotzooi in de tank valt. (bv. afplakken met tape)
- Monteer de tankdop (volgorde: tankdop, pakking, vulpijp, polyester) met de bijgeleverde imbus bouten en moeren. Zorg ervoor dat het klipje van de tankdop mooi naar achteren wijst.
- Gebruik twee slangklemmen om de tank, de mof en de vulpijp goed af te sluiten. Let op dat de slangklem de remleiding niet kan raken.

7.5. DE VOORRUIT

De voorruit:

Voor Burton rijders die alleen open willen rijden zijn er drie mogelijkheden: De aeroscreens, een lage voorruit en een hoge voorruit. Mensen die een dak willen, moeten een hoge voorruit nemen.

De aeroscreens zijn leuk en nostalgisch maar bieden weinig bescherming, vooral bij regen. Tussen body en aeroscreen kan een leren flap worden bevestigd waardoor u iets meer bescherming creëert. U kunt er voor kiezen slechts één aeroscreen te plaatsen (alleen aan bestuurderszijde).

Bij de montage van de aeroscreens moet u er op letten dat de voeten minstens 40 mm van de rand van het dashboard komen te staan, vanwege de benodigde ruimte voor een tonneau cover. Als u twee aeroscreens naast elkaar zet moet hard op hard er tussen de voeten 140 mm zitten. Handig is om dus eerst het midden te bepalen en dan de aeroscreens op 70 mm van het midden te plaatsen.

De lage voorruit heeft als voordeel ten opzichte van de aeroscreens dat u bij een klein regenbuitje niet nat wordt, mits u blijft rijden. De lage voorruit heeft de beste stroomlijn met de auto. Dit scheelt weer een paar kilometer per uur! De lage voorruit is direct uitwisselbaar met de hoge voorruit. Wanneer u langer bent dan 1 meter 80 is een hoge voorruit comfortabeler.

De hoge voorruit biedt wat meer bescherming tegen regen en is geschikt voor een dak.

Indien u voor de hoge voorruit kiest bent u verplicht ruitenwissers, sproeiers en ontwaseming te monteren.

Indien u geen ontwaseming, ruitenwisser en ruitensproeier wilt monteren, is het beter om zonder voorruit of aeroscreens naar de RDW keuring te gaan.



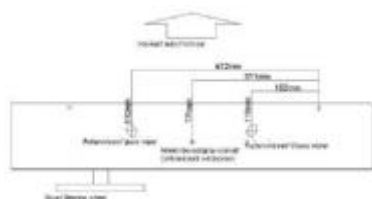
Uitmeten 765mm



Uitmeten van de boorgaten



Bevestiging middenstijl



Gaten voorruit en ruitenwiserasjes

7.6. MONTAGE VAN DE VOORUIT

De hoge en lage voorruit worden compleet aangeleverd en bestaat uit de volgende onderdelen:

- Het ruitframe met het glas en de driehoeken aan de zijkant voormonteerd.
- Een steuntje voor binnenspiegelbevestiging.
- Een steuntje voor bevestiging van de middenstijl op de body
- Afdichtingsrubber onder de voorruit.
- 2 Rubberen driehoeken.

Het is aan te raden de body compleet af te plakken op de plek waar de voorruit wordt gemonteerd, zo voorkomt u dat het aluminium krassen kan maken.

Voor de montage van zowel de hoge voorruit als lage voorruit moeten er vijf gaten in de body geboord worden. Neem rustig de tijd voor het uitmeten van deze gaten, zodat u zeker weet dat deze op de juiste plaats komen.

In het midden wordt de ruit bevestigd door middel van een steuntje dat in de middenstijl van de voorruit schuift, dit steuntje wordt bevestigd met een M6 boutje door de body. Op de tekening kunt u zien hoe u dit gat moet uitmeten, uitgaande van het deukje voor het réchter motorkapscharnier. Dit gat in het midden van de body wordt ook gebruikt voor de montage van het ontwasemingsplaatje en het ruitenwissermechanisme.

N.B.: Als u vanuit het linker motorkapscharnier meet, komt u anders uit. Dit komt door afwijkingen in de symmetrie van de body.

Boor het gat Ø 6,5mm in de body. Schuif het steuntje voor de middelste bevestiging in de middenstijl en zet deze voorlopig vast met het korte M6-inbusje. Verwijder het rubber profiel uit het gootje onder de voorruit, maar plaats wel de rubberen driehoeken om beschadigingen te voorkomen. Zet dan de ruit op de body.

Zet de ruit in het midden vast met één van de lange M6 boutjes, die u van onder door de body steekt. Positioneer de ruit zodat de onderrand overal netjes tegen de body aanligt. U controleert de positie van de voorruit aan de hand van de volgende maat: De afstand vanaf de knik in de rand aan de achterkant van de kuip tot boven aan de binnenzijde van het profiel van de middenstijl moet 765 mm bedragen. Zie de foto's.

Met name voor het plaatsen van een hard- of softtop is deze maat belangrijk voor de pasvorm van het dak.

Druk de ruit stevig tegen de body aan en teken de gaten van de driehoekige zijsteunen af op de body. Verwijder de voorruit en boor de afgetekende gaten met een boortje van 5,5 mm.

Neem de binnenspiegel uit de verpakking. Draai de spiegel in het bijgeleverde steuntje. Draai een M6 moer op het tapeind van de spiegel om deze te borgen. Schuif het steuntje met binnenspiegel in de middenstijl en zet hem vast met een M6 inbus boutje. Monteert u een dak, gebruik dan voor de binnenspiegel het steuntje dat bij de bevestigingsmaterialen van het dak (hard- of softtop) is meegeleverd.

Als u ook de Burton ruitenwissers en ontwaseming plaatst, kunt u nu verder gaan naar de volgende paragraaf. Ook voor het monteren van de tonneau-cover moet de voorruit van de body, om een aantal gaten te kunnen boren. Het is daarom handig om daar in dit stadium al rekening mee te houden.

Nadat eventueel de ruitenwissers, ontwaseming en tonneau-cover gemonteerd zijn plaatst u de voorruit definitief. Voer het lange afdichtingsrubber door het gootje, en snij deze eventueel op maat. Zet de voorruit op de body en draai dan eerst de 4 bouten in de driehoeken aan, en daarna de bout in het midden.



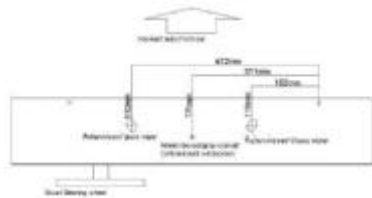
Uitmeten 765mm



Uitmeten van de boorgaten



Bevestiging middenstijl



Gaten voorruit en ruitenwisserasjes



Voorruit bevestiging met ontwasemingplaat

7.7. SPIEGELS

Binnenspiegel:

- Neem de binnenspiegel uit de verpakking.
- Draai een M6 moer op het tapeind van de spiegel.
- Draai de spiegel in het bijgeleverde steuntje.
- Schuif het steuntje met binnenspiegel in de middenstijl en zet hem vast met het bijgeleverde M6 inbus boutje.

Zijspiegels:

- Zaag voor de montage zo nodig van de spiegels 1 cm af van het draadeind van de spiegels.
- Bevestig deze door het draadeind door de driehoekjes te steken en gebruik de bijgeleverde veerring en moer.

7.8. HET RUITENWISSERSYSTEEM

De lage voorruit geldt voor de RDW als windgeleider, maar bij een hoge voorruit kijkt u daadwerkelijk dóór de ruit. Ruitenwissers, ontwaseming en ruitensproeiers zijn dan verplicht. Burton Car Company voorziet in een ruitenwissersysteem.

Het monteren van het ruitenwissersysteem

Let op: Onthoud goed hoe de ruitenwissermotor in elkaar steekt, voordat u gaat demonteren en neem hiervoor rustig de tijd! Bij foute montage van het ruitenwissersysteem kan de motor worden opgeblazen; dit valt niet onder

de garantie. Bij montage moet ook het stangenstelsel in de juiste stand staan. Het ruitenwissersysteem is specifiek voor de hoge voorruit ontwikkeld.

Boor de gaten volgens de tekening met een 16mm boor

Demonteer het systeem van de ruitenwisser door de clips van de asjes te verwijderen, daarna de ringetjes en vervolgens de afgeschuinde adapter. Ook de asgeleider kan verwijderd worden door de moer aan de achterzijde er af te draaien

Plaats de kale RVS plaat aan de binnenzijde van de body

Zet deze vast met het boutje voor de middelste steun van de voorruit

Steek de asjes door de body. Pas van buiten af de schuine adapters op de asjes

Vijl de gaten in de body uit tot deze passen

Als de asgeleiders netjes door de body vallen, kunnen deze definitief worden vastgezet met de moer aan de binnenzijde. Het is aan te bevelen om de asjes af te kitten op het punt waar ze door de body heen gaan. Plaats de ringetjes en de clipjes terug op de asjes.

De ruitenwissermotor wordt vervolgens als volgt aangesloten:

>164: blauw, +12V via contact

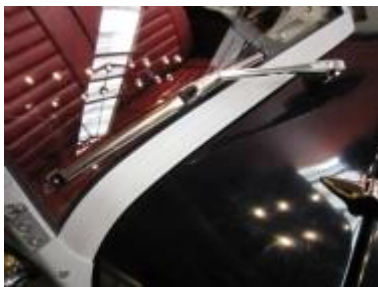
>23: wit

>24: grijs

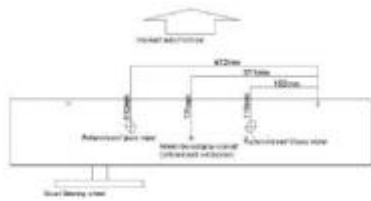
>311 zwart, massa

In de vernieuwde versie van de kabelboom is voor de ruitenwissermotor een stekker opgenomen om het aansluiten gemakkelijker te maken.

Als laatst monteert u de ruitenwisserarmpjes en -bladen. De ruitenwisserarmpjes zijn recht, maar moeten iets geknikt worden om het ruitenwisserblad parallel aan de onderste rand van de voorruit te krijgen. Dit is te zien op de foto. Om de ruitenwisserarmpjes te knikken, trekt u deze eerst uit, zodat deze op de langste stand staan. Daarna plaatst u ze in een bankschroef zoals aangegeven is op de foto. De armpjes laten zich eenvoudig met handkracht bijbuigen. Gebruik uw auto als referentie om te zien of de armpjes ver genoeg gebogen zijn.



De ruitenwisserarm en het -blad.



Gaten voorruit en ruitwischerasjes



Ruitwischerarm bijbuigen



Ruitwischeras in onderdelen

7.9. RUITENSPROEIER

Als u een hoge voorruit monteert is een ruitensproeiersysteem verplicht voor de RDW en APK.

Burton Car Company levert een universeel sproeiersysteem dat uitstekend geschikt is voor gebruik op uw Burton.

Dit systeem is niet erg moeilijk te monteren.

Het ruitensproeiersysteem voor de Burton bestaat uit de volgende onderdelen: Een reservoir met pompje, een sproeikopje, een schakelaar, een stukje slang en 2 draden met een aantal stekkertjes.

Boor een gat $\varnothing$ 8 mm door de body, recht voor de middenstijl van de voorruit. Zorg dat het gat zo ver mogelijk naar voren zit, maar kijk uit dat het gat onder het dashboard goed uitkomt (i.v.m. instrumenten enz.). Is hier weinig ruimte, dan kunt u overwegen om het ruitensproeierkopje op de motorkap te monteren. Gebruik de moer om het sproeikopje vast te zetten. Controleer de diameter van de ruitensproeier voordat u het gat boort; er kunnen verschillende type sproeiers gebruikt worden.

Verwijder de ophangbeugel van het tankje

Plaats de beugel op een geschikte plaats tegen het schutbord

Teken het ronde en het onderste sleufgat af

Boor twee gaten $\varnothing$ 4,5mm op de afgetekende plaatsen

Gebruik twee boutjes M4 met ringetjes om de beugel te bevestigen aan het schutbord

Schuif het reservoir op de beugel

Maak op de plaats waar de schakelaar moet komen een gat $\varnothing$ 21 mm in het dashboard. Controleer de diameter van de schakelaar voordat u het gat boort; er kunnen verschillende type schakelaars gebruikt worden.

Bevestig de schakelaar met de bijbehorende plastic moer aan de achterkant van het dashboard. In

bouwhandleiding hoofdstuk 6 staat verder beschreven hoe de ruitensproeier op de Burton kabelboom aangesloten dient te worden.

Breng het slangetje aan tussen het pompje en de sproeikop. U kunt de richting van de sproeiers afstellen door een naald in de opening te steken en deze te verdraaien. Houdt er rekening mee dat de rijwind de richting van de straal beïnvloedt

Voor de ruitensproeiermotor en ontwasemingsmotor is bij de kabelboom een losse draadboom met een multistekker meegeleverd. De aansluitingen voor de ruitensproeier zijn als volgt:

>91 ruitensproeiermotor

>311 massa

7.10. ONTWASEMING

Als u een hoge voorruit monteert is een ontwasemingsysteem verplicht voor de APK en RDW. Houd rekening met minder ruimte voor de klokken en lampjes wanneer u een ontwasemingsysteem monteert. Burton Car Company heeft een kant en klaar ontwasemingsysteem waarbij de kachel niet per se aan hoeft.

Montagehandleiding voorruitontwaseming

Het ontwasemingspakket bestaat uit de volgende onderdelen:

- Complete ventilator.
- Draaischakelaar met twee standen
- PVC mondstuk en schuin gezaagde pijp
- RVS ontwasemingsplaatje op dashboard.
- Ribbelslang
- Plaatschroeven met kraalring en schroefclips (2x), en diverse bevestigingsmaterialen.

A. Verwijder de voorruit indien aanwezig.

B. Plaats de RVS plaat op de body, gebruik hiervoor de middelste bevestiging van de voorruit. Zorg dat het plaatje mooi recht ligt en zo dicht mogelijk aan de rand van het dashboard. De ontwasemingsleuven moeten naar boven wijzen zodat deze mooi de lucht geleiden en alle gaten goed uitkomen. Teken de sleufgaten en de 3 bevestigingsgaten af. Op het plaatje is ook 1 gat voor montage van de tonneaucover voorgeboord. Als u niet van plan bent deze te plaatsen hoeft u dit gat niet te boren. U kunt nu de bevestigingsgaten boren en de sleuven uitvijlen.

Figuur 1.

1 : bevestiging voorruit

2,3 : gaten voor bevestiging aan verdeelstuk (plaatschroef met kraalring)

4 : gat voor drukknop tonneau cover.

C. montage van de ventilator.

De ventilator wordt in de motorruimte geplaatst, hierdoor zal het ventilatorgeruis minimaal zijn. Plaats de ventilator aan de rechterzijde van de auto tegen het verticale gedeelte van het schutbord.

Boor hiervoor eerst een gat van 80mm in het horizontale gedeelte, lijm vervolgens de meegeleverde PVC doorvoer in het gat met sika-flex. Door de ventilator hier in te steken kun je ook de bevestiging met de 4 boutjes

aftekenen en doorboren. Nu kan ook het gat van 50mm geboord worden in het verticale gedeelte, meet dit gat uit op basis van de 4 bevestigingsgaten van de ventilator:

Maak met een ronde vijl van 5 a 6 mm een kleine inham in het zojuist gemaakte gat van 50 mm. Op deze manier creëert u als het ware een stukje schroefdraad, waar de ribbelbuis dan ingeschroeft kan worden.

Vergeet niet om ook een gat te boren voor de doorvoer van de kabels.

D. Montage overige delen.

De ribbelbuis past aan de andere zijde over het schuine PVC verdeelstuk. Schuif de 2 schroefclips op het PVC verdeelstuk en monteer het geheel onder het dashboard. Het verdeelstuk wordt vanaf de bovenzijde vastgezet met behulp van de meegeleverde plaatschroeven. Monteer op dit moment eventueel ook de drukknop voor de tonneaucover.

E. Monteer het geheel en sluit het kabelboompje aan.

De bediening heeft 3 standen; uit, halve kracht en volle kracht. Er zit hiervoor een weerstand in de Burton-kabelboom bij de aansluitingen voor de ontwasemingsschakelaar.

Voor het aansluiten van de ruitensproeier en ontwaseming is klein draadboompje met een multistekker meegeleverd bij de Burton-kabelboom. Deze kunt u op een gewenste plek door het schutbord voeren. De aansluitingen zijn als volgt:

>93, + van ontwasemingsschakelaar

>311, massa



Slangen ontwaseming



Ontwasemingplaat



Gaten schutbord voor ontwaseming

7.11. TONNEAU-COVER

Een tonneau cover is niet alleen handig om de auto mee af te sluiten, maar ook erg fijn tijdens het rijden. Het biedt verrassend veel bescherming tegen regen en wind en is daarom multifunctioneel. Dit maakt de tonneau cover belangrijker dan een dak als het gaat om het comfort.

Om uw Burton tijdens regenbuien te beschermen tegen het water zijn er hoge kwaliteit tonneau covers beschikbaar bij Burton Car Company. U kunt kiezen uit een tonneau met- of zonder stuurvak.

Wanneer u een afneembaar stuur heeft, monteert u de tonneau cover zonder stuurvak. Deze zit mooier. Omdat de tonneau cover ritsen heeft, kunt u ook met een gedeeltelijk tonneau rijden. Met name op frisse dagen beschermt u zichzelf dan tegen de rijwind. Ook werkt de kachel beter met een gedeeltelijk gesloten tonneau. De tonneau covers worden vervaardigd uit degelijk cabriodoek. Ze zijn speciaal voor de Burton en worden bevestigd met drukknoppen. Doordat ze handgemaakt zijn, is er niet een hetzelfde en is het dus niet te zeggen waar de drukknop precies moeten komen.

N.B.: Voor montage van de tonneau cover eerst de voorruit monteren.

Het aftekenen van een gat gaat gemakkelijk met behulp van ducktape. Plak dit op de body, en druk de knop van het tonneau er even stevig op. De drukknop zal dan een afdruk in het ducktape maken, een mooie referentie voor het te boren gat. Zie de foto's.

- Het monteren van de drukknop gaat doormiddel van een boutje en een moertje. Het is van belang dat de tonneau cover strak op de auto komt te zitten. Begin daarom bij de voorste twee drukknopen, die worden op de twee driehoekige plaatjes van de voorruit bevestigd. foto
- Vervolgens monteert u de middelste drukknop in het daarvoor bestemde gat in het RVS ontwasemingsplaatje. Heeft u geen ontwaseming dan kunt u dit gat simpelweg uitmeten.
- Als u die eenmaal heeft bevestigd dient u de cover strak naar achteren te trekken en de positie van de achterste drukknop (in het midden) af te tekenen. (Het midden wordt weer gemeten naar de richel op de buitenzijde van de auto.)
- Boor hier ook weer een gaatje en bevestig de drukknop.
- Zet de tonneau cover nu vast op de vier drukknopen die u inmiddels heeft geplaatst en zet de andere punten strak vast met duckt-tape.
- Als u tevreden bent over hoe de tonneau cover op de Burton zit kunt u de posities van de overige drukknopen aftekenen op de body.
- Boor nu de gaatjes en zet de drukknopen vast op de body.
- Voor het boren van de twee gaten onder de voorruit, zult u deze eerst moeten demonteren.
- Als u niet geheel tevreden bent over de plek van één of meer drukknopen dan kunt u het gaatje iets opboren en de drukknop wat verschuiven.



Gat drukknop afgetekend



Gat voor drukknop aftekenen



Cover vastzetten met duct-tape

7.12. DASHBOARD

In principe moet uw Burton minimaal hetzelfde instrumentarium hebben als de donorauto. Dit is dus minimaal: een snelheidsmeter en een benzinevoorraadmeter, en soms een voltmeter. Volgens de wet hoeft u alleen maar een verlichte snelheidsmeter te hebben, en als uw donor over een remvloeistoflampje beschikte, moet die ook aanwezig zijn. Omdat het dashboard van polyester een dikte van ongeveer 4 tot 6 mm. heeft, zijn veel instrumenten moeilijk te bevestigen. Wees voorzichtig met het kopen van een klokkenset elders, zowel nieuw als gebruikt, omdat de meeste instrumenten niet geschikt zijn door grote technische afwijkingen.

De voordelen van de Burton klok;

- *De snelheidsmeter heeft geen snelheidsafwijking.
- *De kilometertellerkabel past altijd.
- *De toerenteller is geschikt voor 2 cilinders.
- *De benzinevoorraadmeter werkt niet verkeerd om.
- *De oliedruk,- en olietemperatuurmeter passen bij de sensoren.
- *In de snelheidsmeter zitten interne controlelampjes

Voor de MMB klokken, ook verkrijgbaar bij Burton Car Company, gelden dezelfde voordelen. De MMB snelheidsmeter heeft echter intern geen controlelampjes. U kunt hiervoor eventueel een aparte klok met controlelampjes aanschaffen. Er zijn ook losse controlelampjes verkrijgbaar.

Burton Car Company levert meerdere types Burton en MMB klokkensets die volledig geschikt zijn gemaakt voor een 2CV/Burton.

De mogelijkheden qua meters zijn als volgt:

Meters: Burton klokken: MMB klokken:

1. Snelheid + afstand 80 mm 80 mm Verplicht
2. Toerenteller 80 mm 80 mm Aanrader
3. Benzinevoorraad 52 mm 60 mm Verplicht
4. Volt 52 mm 60 mm Aanrader
5. Olietemperatuur 52 mm 60 mm Aanrader
6. Oliedruk 52 mm 60 mm Optioneel
7. Ampère 52 mm 60 mm Optioneel
8. Indicatie unit n.v.t. 60 mm Optioneel

U bent vrij in het kiezen van de meest geschikte plek voor al uw instrumenten. Let er wel op dat u alle klokken goed kunt aflezen. Met name als u klokken achter het stuur plaatst. Bedenk dat u tijdens een rit vaker naar de snelheidsmeter zult kijken dan naar bijvoorbeeld de ampèremeter ... Ook wanneer u een ontwasemingsysteem heeft gemonteerd of wilt monteren is het belangrijk de positie van de klokken te controleren. Bovendien moet het oliedruklampje altijd te zien kunnen zijn.

Als u eenmaal zeker weet waar u de klokken gaat plaatsen kunt u de middenpunten markeren op het dashboard. Vervolgens eerst weer controleren (bijv. d.m.v. een papieren mal op ware grootte van de klok) en daarna een klein gaatje boren.

Nadat u nógmaals controleert of de positie goed is, boort/zaagt of vreest u een gat ter grootte van de klok.

Wanneer u de body komt halen bestaat ook de mogelijkheid de gaten voor de klokken voor te laten boren. U kunt daarin kiezen uit twee mallen.

Er zijn verschillende mogelijkheden voor het bekleden van uw dashboard. Een houten, aluminium of skai-lederen afwerking behoort tot de opties. U kunt zelf uw creativiteit hier op los laten. Bedenk dat, in verband met uw veiligheid, het materiaal dat u hiervoor gebruikt niet zonweerskaatsend of scherp mag zijn. Aan de onderzijde van het dashboard mogen geen scherpe randen of uitstekende bouten o.i.d. zitten die een gevaar kunnen vormen voor de veiligheid.

Tip: 1. plak het hele dashboard af met bijvoorbeeld schilderstape

2. teken hierop het ontwerp van het dashboard

3. plaats voor de precisie van het uittekenen van de klokken de bank en het stuur in de auto.

De Burton-kabelboom is al volledig geschikt gemaakt voor alle mogelijke klokken.

Zie hoofdstuk 6 voor de beschrijving van de kabelboom.

Contactsloot:

Gebruik een contactsloot met startfunctie of gebruik een contactsloot met losse startknop.

Startknop:

Burton Car Company levert diverse geschikte startknoppen.

Verlichtingsschakelaar:

Een verlichtingsschakelaar moet ten minste drie functies hebben; dimlicht, stadslicht (met dimlicht) en groot licht.

Deze moeten apart van elkaar geschakeld kunnen worden. Hiervoor heeft Burton Car Company een speciale draaiknop verlichtingsschakelaar.

Knipperlichtschakelaar:

Plaats eerst de knipperlichtautomaat (clignoteurautomaat). Deze zorgt voor het knipperen. Gebruik 21 watt lampen in de knipperlichten. Burton Car Company heeft verschillende knipperlichtschakelaars.

Dashboard indicatielamp:

In de snelheidsmeter van de Burton klokken zitten drie indicatielampjes. (groot licht, knipperlicht en oliedruk). Er zijn ook losse aluminium indicatielampjes verkrijgbaar bij Burton Car Company.



Handgreep op dashboard

8. INTERIEUR EN FRONT

Het interieur van de auto is bepalend voor de uitstraling van uw auto. Kies een mooie bijpassende kleur, inspiratie kunt u bijvoorbeeld opdoen in oude autoboeke en op websites van mede-bouwers.

U heeft de keus uit een bankje of cobrastoeletjes, bekleding op de zijwanden, vloermatten met logo en nog vele andere opties.

De body is als het ware om de achterbank van de eend heen ontworpen. Het spreekt dan ook voor zich dat het bankje het mooiste past in de Burton. De hele passagiersruimte wordt keurig gevuld, en er zit geen kier tussen de rugleuning en de body. Voor het bankje zijn veel mogelijkheden qua bekleding. U kunt een nieuwe overtrek bestellen in skai (kunstleer), in de kleur die u wilt. U kunt kiezen uit 50 kleuren. Zelfs combinaties van kleuren zijn mogelijk.

Kiest u toch voor de cobra sportstoelen, houd er dan rekening mee dat iemand van gemiddeld Nederlands postuur behoorlijk krap in de stoeltjes zit. Met de stoeltjes heeft u echter meer mogelijkheden als het aankomt op veiligheidsgordels en rails voor verstelling.



Een afneembaar stuur

8.1. ZITTING

Achterbankje of sportstoeltjes?

U kunt kiezen uit de achterbank van de 2CV of Cobra seats. De 2CV achterbank is de goedkoopste oplossing en zit het beste maar is standaard niet verschuifbaar. De cobra seats zijn te leveren met rails maar zijn alleen geschikt voor mensen met een klein achterwerk en tot een lengte van +- 1.85 meter.

De achterbank van een eend is de meest gangbare zitting voor de Burton. Deze zit in de donorauto met twee palletjes bevestigd. In feite verandert daar niet zo veel aan. De bank wordt vastgezet aan twee roestvrijstalen profielen die op de bodem bevestigd worden. Deze RVS profielen zijn verkrijgbaar als "bankbevestigingsset" bij Burton Car Company. Het is zaak om de bank eerst goed te passen omdat de maten nogal verschillen.

Tip: De eerste serie achterbanken werd in het midden achteraan vastgezet. De Burton bankbevestigingsset is alleen geschikt voor het latere systeem, welke werkt met een pal links en rechts.

Bevestiging van de eend-achterbank:

- Vervang de rubbers uit de achterbank die het ergste zijn uitgedroogd. Met name het zitgedeelte van de bestuurderszijde moet goed zijn. Het is belangrijk voor het comfort dat u zo laag mogelijk in de zitting zit. Dit is te bereiken door bijvoorbeeld de nieuwe en oude rubbers te combineren.
- Vervang eventueel de jute matjes met staaldraad voor de veel sterkere plastic matjes van Burton Car Company. Hergebruik daarbij het staaldraad uit de oude juten matjes.
- Slijp de haak aan het middelste pootje onder de bank (voorkant) af.
- Haak nu de profielen aan het onderstel van het bankje en zet het geheel in de auto. Controleer of de profielen goed aan het onderstel zitten.
- Ga op de bank zitten (dus zonder de bekleding) en zoek een geschikte positie. Houd hierbij rekening met de ruimte aan de rugleuning en de rand van de body. Hier moet bovendien minimaal 5mm ruimte over zijn voor de bekleding die later nog wordt aangebracht. Ook moet de rugleuning evenwijdig lopen met de achterste rand van de kuip. Controleer bovendien of de bank naar voren gekanteld kan worden (voor plaatsing of verwijdering van de bank) zonder dat deze klem loopt tegen de rand van de body.
- Als u de bank op een fijne plek vindt staan kunt u weer uit de auto stappen (zorg dat de bank niet meer verschuift) en de positie van de profielen aftekenen.
- U kunt nu alles weer uit het compartiment pakken.
- Boor de zes gaten voor de bevestiging van beide profielen (Ø6.5 mm) door de polyester bodem heen.
- Het gat voor beide haken van de bank moet als sleufgat uitgevreesd/ uitgevijld worden.
- Bevestig de profielen aan de bodem met M6 bouten en moeren, gebruik goede carrossereringen aan de onderzijde.
- Plaats de bank.

Bevestiging van de cobra stoelen:

Voor de bevestiging van de cobra stoelen heeft u een stoelframe nodig. Zorg ervoor dat de gaten voor de bevestiging van het frame al geboord zijn en de chassisclips al geplaatst zijn voordat de body gemonteerd is. Zie hoofdstuk 6.

- Leg het stoelframe in de auto.
- Zorg ervoor dat de twee ronde of vierkante plaatjes in de hoeken naar boven wijzen en aan de achterkant zitten.
- Boor de vier voorste gaten door het polyester en gebruik daarvoor het frame als mal. Let op: boor niet te diep, dit kan de chassisclips beschadigen.
- Gebruik M7x45 bouten met sluitring om het frame stevig aan het chassis te bevestigen.
- Bevestig de rails aan de stoelen. Foto Plaats eventueel twee opvulbussen aan de voorzijde van de stoel tussen rails en frame. Hierdoor is de stoel wat gekanteld en zit het beter.
- Bevestig de rails, met stoelen, aan het frame.

8.2. PROEFRIJDEN

Nu de auto nog geen voorfront heeft, kunt u overal nog goed bij. Daarom maakt u in dit stadium alvast een proefrondje, uiteraard op eigen terrein...

Controleer eerst de volgende punten:

- Zit er voldoende remvloeistof in het reservoir en zijn de remmen ontlucht?
- Controleer het motorolieniveau en versnellingsbakolieniveau.
- Controleer of er geen losliggende kabels liggen, zeker niet op de uitlaat.
- Zijn de gaskabel, koppelingskabel, choke en handrem afgesteld?
- Als u een nieuwe motor heeft gemonteerd, of onderdelen aan de motor heeft vernieuwd, lees dan eerst de inrij-instructies in hoofdstuk ??

Het proefrijden behoort tot een van de leukste momenten van de bouw. Houd de camera en champagne gereed want dit is een nostalgisch moment.

- Zorg eerst voor benzine; loodvrij octaan '95.
- Neem plaats en trek de choke wat uit.
- Begin te starten. Geef eventueel half gas.
- Als de motor loopt, mogen de kurken eraf! (Anders hoofdstuk drie nog eens goed nalopen...en alsnog de fles openen om uw verdriet te verdrinken...)
- Rijd een rondje en test de motor, de versnellingsbak, het sturen, de koppeling en de remmen. Stel bij waar nodig.
- Controleer op olie lekkage

8.3. VEILIGHEIDSGORDELS

Veiligheidsgordels zijn in een open auto zonder airbags en/of rolbeugel minder veilig dan u

denkt. Onderzoek door TNO toont aan dat u bij een ongeluk in een open auto de meeste kans van overleven heeft wanneer u geen veiligheidsgordels draagt.

Voordat u overgaat tot het monteren van veiligheidsgordels is het verstandig om eerst de wettelijke bepalingen hiervoor op te zoeken in het land waarin u gaat rijden.

Voor de buitenlandse markt (TÜV) heeft Burton Car Company een speciaal chroom molybdeen stalen frame ontwikkeld waaraan u de veiligheidsgordels kunt bevestigen. Dit frame is gemaakt voor cobra stoelen.

Of u na de RDW keuring toch nog gordels gaat plaatsen is aan u, dit zal geen problemen opleveren bij de APK.

8.4. FRONT

- Begin met het plaatsen van gaas voor de koelopeningen in het front.
- Knip het gaas op maat met ca 2 cm overlapping aan alle kanten.
- Lijm het gaas aan het polyester met Sikaflex, en houdt het gaas stevig tegen het polyester. Sikaflex moet ongeveer 24 uur drogen.

Tip: Gebruik voor de bevestiging van het grillegaas een houtje aan de voorzijde van het front, en trek met een ty wrap het gaas strak tegen het front.

- Daarna kunt u het front tegen de body zetten. foto

Hoe het front op de body aansluit is zeer belangrijk voor het eindresultaat. De spleet tussen front en body zit namelijk redelijk prominent in beeld, en als die spleet niet regelmatig van dikte is zie je dat direct. Ga dus nauwkeurig te werk bij het plaatsen van het front.

- Schuur de binnenzijde van het front dat tegen de body aan komt te liggen eventueel mooi vlak. Gebruik hiervoor een bandschuurmachine. Maak het polyester 4 mm dik. Zodat de buitenzijde van het front evenwijdig zit met de buitenzijde van de body.

- Plaats het front tegen de body aan en zorg ervoor dat de lijn tussen front en body overal evenwijdig is. De bovenste vouw in het front moet netjes in lijn liggen met de vouw in de body.

- Het front hoeft aan de voorzijde niet per se op het chassis te liggen. Als hier iets ruimte tussen zit, kunt u dit opvullen met carrossereringen.

Het front wordt aan de zijkant met vier bouten vast gezet. Drie daarvan kunt u nu al boren. Met de vierde bout wordt ook gelijk het grote voorspatbord vastgezet.

- Boor de drie gaten (Ø 5.5 mm) in het front (zie foto) en boor deze vervolgens door in de body.

- Zet het front vast aan de body. Met boven aan een bolkop M5x16 en de andere twee M5x20.

- Kijk nu of het front ergens de motor raakt en creëer eventueel ruimte.

- Boor twee gaten (Ø 6.5 mm) aan de voorkant van het front en gebruik daarbij de gaten in het chassis. Aan de voorzijde van het chassis wordt het front met twee bouten vastgezet. De gaten hiervoor zitten al in het chassis en moeten alleen nog van onder af door het front worden geboord.

- Zet het front aan de voorkant vast met twee M6 bouten en gebruik daarbij eventueel een vulbus of carrossereringen (M6) als vulplaatjes tussen het front en het chassis.



De boutgaten in het front



Opvullingen tussen front en chassis.

8.5. VOORSPATBORDEN

Er is de keus uit twee types voorspatborden. Het classicpakket heeft de grote spatborden die -strak tegen het front komen. Het sportpakket beschikt over "cycle wings" die op het fusee gemonteerd worden.

Voor het classicpakket geldt het volgende:

Het plaatsen en monteren van de spatborden gaat het makkelijkst met een paar extra handen. Zorg eerst dat het spatbord er bij de aansluiting netjes uitziet, schuur eventueel de deelnaad weg en polijst deze (Zie foto). Als het spatbord gemonteerd zit kun je hier namelijk slecht bij. Download een handleiding voor het schuren en polijsten [hier](#).

Classic voorspatbord:

- Houd het spatbord tegen het front.
 - Zorg dat de onderkant van het spatbord gelijk is met de onderkant van de body / het front.
 - Schuif het spatbord tegen de uitsparingen voor de klepdeksels in het front.
 - Verwijder overtollig polyester van het spatbord indien dit bij de uitsparing van de kleppendecksels of onder aan de body een slechte aansluiting veroorzaakt.
 - Zorg ervoor dat de wielen in alle posities vrij kunnen draaien.
 - Teken de contouren van het spatbord af met een edding.
 - Boor negen gaten, evenredig verdeeld, op ca. 2 cm binnen de lijn die u heeft getekend. Houd rekening met de bodemplaat! Het achterste gaatje dat u boort zou daar wel eens in de buurt kunnen komen te zitten.
 - Zorg ervoor dat met een van deze gaten ook het front wordt vastgezet.
 - Boor de gaten (Ø6.5 mm) in het front.
 - Laat een assistent het spatbord weer tegen de body aanhouden, en boor van binnen in het spatbord de gaten door het spatbord heen.
 - Als u kraalrubber tussen de spatborden wilt monteren, leg dan het spatbord op de zijkant en lijm het kraalrubber met secondenlijm aan het polyester. dit gaat makkelijk met een paar lijmklemmen, zie de foto.
- Laat het kraalrubber netjes om de hoek lopen en maak eventueel uitsparingen voor de bevestigingsgaten.
- Zet het spatbord rondom vast met M6x20 boutjes en carrosserieringen. De bout die ook door het front gaat is een kleinere M5-bout. Bevestigingsmateriaal: zakje 1 van bouten- en moerenset.

Spatborduihouder:

- Plaats nu de spatbordhouder (RVS stangetje) tussen de body en het spatbord achter het wiel. De spatbordhouder voorkomt het trillen van de punt van het spatbord en zet deze in de juiste vorm.
- Monteer de spatbordhouderstrips niet zo ver mogelijk naar voren. Het wiel kan dan namelijk de spatbordhouders raken bij een grote wieluitslag. Zie de foto.
- Duw met de spatbordhouder het spatbord zover naar buiten dat deze zijn goede vorm krijgt, in lijn met het achterspatbord.

- Buig de spatbordhouder aan de kant van de body omlaag, zodat deze mooier bevestigd kan worden.
- Boor gaatjes en zet de spatbordhouder vast met boutjes en kleine ringen. Let op dat het beugeltje niet aan de onderkant van het spatbord uitsteekt. Bevestig de spatbordhouder aan het front, en niet aan de body.
- Bevestig de spatbordhouder niet samen met een boutje waarmee ook het front vastzit. Bij verwijdering van het front (voor onderhoud) zal de spatbordhouder dan los komen te zitten.
- Bepaal het hoogste punt van het voorspatbord en boor de gaten voor de knipperlichten en gebruik daarvoor de knipperlichten als mal.
- Monteer daar de knipperlichten.
- Steek de bedrading onder het spatbord door het front heen en sluit deze aan.
- Lijm de bedrading met sikaflex tegen het polyester.

Voor de cyclewing-voorspatborden van het sport-pakket geldt het volgende:

- Demonteer het wiel
- Monteer de RVS beugel op het fusee. Draai daarvoor eerst de oude bouten eruit en gebruik de nieuwe M7 imbusbouten met 10.9 hardheid. Vergeet niet het bijgeleverde vulbusje te gebruiken bij de achterste bout.
- Monteer het wiel en verwijder de krik.
- Controleer of de afstand tussen het wiel en de RVS spatbordbeugel bij beide stangetjes 10 mm is. Verbuig de stangetjes van de spatbordbeugel met een waterpomptang indien de afstand niet klopt.
- De afstand tussen de achterkant van het spatbord en de weg moet 120 mm zijn. Hiervoor met de rijhoogte eerst afgesteld zijn.
- Pas de spatborden op de beugel. Zorg ervoor dat het hart van het spatbord mooi in het hart van het wiel zit. Verbuig de spatbordbeugel of vijl hier en daar wat polyester van het spatbord indien dit niet het geval is.
- Ruw de strip van de RVS beugel en het polyester op door middel van ruw schuurpapier.
- Ontvet deze strip en het polyester spatbord, het liefst met aceton.
- Lijm –het liefst bij kamer temperatuur - de spatborden op de strip met Sikaflex 260! Gebruik voldoende kit omdat het gaat om twee verschillende soorten materiaal met een verschillend uitzettingscoëfficiënt.
- Fixeer de spatborden met plakband om wegdrijven te voorkomen.
- Laat het geheel ten minste 48 uur drogen voordat u hiermee de weg op gaat.
- Plaats de speciale knipperlichten voor “cyclewings” op een geschikte plek in het front.
- Sluit de bedrading voor de knipperlichten aan.



Deelnaad wegschuren



Kraalrubber vastlijmen



Netjes om de hoek



Spatborduihouder

8.6. KOPLAMPEN

Montage koplampenbeugel.

- De koplampbeugel moet net achter de carburateur en net voor het luchtfilterhuis komen te zitten. Daarbij moet u rekening houden, dat ook als de motor loopt en dus trilt, de beugel vrij is.
- De bevestigingsflens van de beugel valt aan de binnenzijde van het front.
- Zorg dat de beugel haaks op de rijrichting staat. Daarvoor kunt u vanaf de achterzijde van het front de afstand tot de beugel bepalen. Deze moet vanzelfsprekend links en rechts gelijk zijn.
- Vijl twee sleuven in de rand van het front om de koplampbeugel te kunnen bevestigen. Vijl de inham diep genoeg, zodat de koplampbeugel op de vouw in het voorfront komt te liggen.
- Bepaal nu eerst de plek van de bobine. Deze zit aan de rechterkant van de auto (bijrijderskant). De bobine zit aan de rechterkant dicht bij de motorkap, zodat u aan die zijde 1 bobinekabel met een haakse dop nodig heeft. Aan de andere kant gebruikt u een kabel met 2 rechte aansluitingen. Deze speciale bougiekabelset is bij Burton Car Company verkrijgbaar.
- Teken de gaten voor de beugeltjes af, en center deze met een centerpunt voordat u de gaten gaat boren.
- Monteer de bobine met de originele steuntjes en twee M4x40 bouten aan de koplampenbeugel.
- Monteer nu eerst beide koplampen aan de koplampenbeugel, voer de kabels door het koplamphuis en plaats de koplampenbeugel op z'n plek. De afstelschijven voor de koplampen komen onder de beugel.

- Boor de gaten voor de bevestiging van het geheel als de koplampen ongeveer in de juiste positie zit.
- Bevestig de koplampenbeugel met M5x16 bolkopbouten. De afstelling voor de koplampen kunt u regelen door middel van de sleufgaten in de beugel.
- Boor twee gaatjes in het front om de bedrading voor de koplampen door te voeren. Zorg dat ze dusdanig uitkomen dat ze niet te dicht bij de kachelpotten zitten.
- Bevestig de multistekkers aan de draden.
- Plaats een schakelpookrubbertje in het daarvoor bestemde gaatje van de koplampbeugel en plaats daar vervolgens de oude motorkapsteen in.

Bij groot onderhoud kunt u eenvoudig het front samen met de voorspatborden verwijderen. U heeft dan makkelijker toegang tot de motorruimte.



Plaats van de bobine op de beugel

8.7. VERWARMING

Bediening:

De kachel in de Burton wordt op dezelfde manier bediend als in de 2CV. Namelijk via een “trek / duw” kabelsysteem. Ook de originele bedieningshendel wordt hierbij gebruikt. Deze wordt in de auto onder het schutbord geplaatst. De originele kabel zal niet lang genoeg zijn. Burton Car Company levert hiervoor een langere versie.

- Zoek een geschikte plek voor de kachelbediening. Zorg ervoor dat deze niet in de weg zit, maar wel binnen handbereik is. Schroef de kachelbediening nog niet vast.
- Bevestig eerst de buitenkabel aan de bediening.
- Boor een gat in het schutbord, zodat de kabel vloeiend en zonder knikken naar de linker kachelpot loopt.
- Aan de linker kachelpot zit een dubbele kabelbevestiging zodat ook de rechter kachelpot bediend wordt.
- Maak eerst de buitenkabels op lengte en daarna de binnenkabels. Haak de binnenkabel vervolgens aan de hendel van de kachelbediening.
- Bevestig de kabels via de schroefklem aan de kachelpotklep en stel ze af.

Tijdens het afstellen kunt u eventueel met uw hand in de kachelpot controleren of de klep geheel afsluit.

- Monteer de kachelpotveren.
- Bevestig nu de kachelbediening.

De warmteafvoer:

De warmte die geproduceerd wordt door de kachel moet op een goede manier afgevoerd worden wanneer u de kachel niet gebruikt. Het is dus erg belangrijk om de warmteafvoerslangen te monteren omdat anders uw motor warm zou kunnen lopen. Voor de Burton hebben wij speciale warmte afvoer rubbers ontwikkeld die de juiste hoek hebben voor de Burton zodat ze in het classic spatbord uitkomen. Ze gaan een leven lang mee en zijn ook optisch mooi.

- Teken een rond gat aan de binnenkant van het front af, net onder het spatbord een paar centimeter onder het gas in de kachelpot.
- Gebruik een decoupeerzaag om het gat te zagen.
- Steek het warmte afvoer slang rubber van buiten door het front naar binnen en schuif deze over het gat van de kachelpot. Eventueel kan het rubber vastgelijmd worden aan het front.

N.B.: Indien u een auto met cycle-wings heeft is kunt u eventueel een rooster op de buitenkant van het front monteren. Dit rooster is niet te koop bij Burton Car Company.

De warmtetoevoer:

- Plaats de twee kachelslangen tussen de kacheldoorvoer en de binnenste gaten van de kachelpotten.
- Snijd er eventueel een (schuin) stukje af als ze het schakelen belemmeren.
- Zet de kachelslangen vast met een ty-wrap aan een kabel zodat ze niet op de uitlaatpijp kunnen vallen door het schudden van de motor, wat brand zou kunnen veroorzaken.



Kachelbediening RVS, onder dashboard naast handremhandvat



Kachelpot links (bevestiging lange en korte kabel m.b.v. blokje)



Kachelpot rechts (bevestiging korte kabel)



Warmteafvoerrubber

8.8. MOTORKAP EN GRILLE

Bevestig de motorkap aan de body met de scharnieren.

- Boor de gaten om de scharnieren te bevestigen (Ø8,5 mm) in de body. Een deukje in de body geeft aan waar u de scharnieren dient te plaatsen. Houd rekening met het feit dat er een linker en rechter scharnier is. Aan de onderkant van het scharnier staat aangegeven voor welke zijde deze geschikt is. Er staat RV, LA voor rechtvoor en linksachter, en RA, LV als een scharnier voor rechtsachter en linksvoor is bedoelt. Dit is gezien vanuit de bestuurder, en met 'rechts' wordt dan ook de bijrijderszijde bedoelt. Doet u dit verkeerd om dan bestaat de kans dat uw gelcoat beschadigd als de klep geopend wordt, of dat de scharnieren zelf kapot springen. Hierdoor vallen de scharnieren buiten de garantie.

Logo en grille:

De plaats voor het logo is al duidelijk aangegeven op de motorkap, het ovale logo valt precies op de uitsparing boven de grille-opening. Afhankelijk welk logo u gekozen heeft wordt deze gemonteerd met twee M3 boutjes of met 2 draadeinden welke aan het logo zitten. Aan de bovenkant van de grille zijn al 2 gaatjes voorgeboord waardoor de plaatsing van de grille t.o.v. het logo al min of meer vastligt.

- Plaats het logo netjes boven op de motorkap in het midden van de uitsparing. Klem het logo tijdelijk vast.

- Boor de 2 gaatjes voor bevestiging met een boortje van 3 millimeter.

Als u het 'open' motorkaplogo gekozen heeft welke met 2 draadeindes wordt bevestigd, meet deze gaatjes dan zorgvuldig uit of maak een papieren malletje.

- De bevestiging van het logo is tevens de bevestiging van de grille.

- Bevestig het logo met de twee M3 boutjes en klem hiermee aan de binnenzijde de grille tegen de motorkap.

Gebruik nog geen montagekit.

- Zorg dat de grille recht in de motorkap ligt.

- Boor nu aan de onderzijde van de grille twee 6,5 mm gaten door het polyester.

- Haal de grille en logo weer even los, en maak deze nu definitief vast. Gebruik aan de boven- en onderkant van de grille een beetje Sikaflex montagekit.

- Bevestig de grille met het logo en twee M6 bolkopbouten aan het polyester en tegelijk aan de slotvanger die aan de binnenzijde van de motorkap zit. (Dus volgorde: bout M5, sluitring, grille, polyester, slotvanger, sluitring en borgmoer)

Zorg dat de slotvanger mooi vlak tegen het polyester ligt, als dit niet het geval is, schuur dan het polyester op die plek vlak.

Motorkapslot montage aan het front:

- Bevestig de bedieningshendel aan het motorkapslot. Onderaan het slot zit een veer, haak deze uit het 5mm gat. Door dit gat komt een M5x12 bout waarmee gelijk de bedieningshendel vast zit. Het veertje komt dan in het kleine gat van de bedieningshendel. Zie de foto.
- Sluit de motorkap en teken op het front af waar de slotvanger uitkomt. Dit is de middenpositie van het slot.
- Teken op de windhaak exact het midden tussen de twee gaten af.
- Plaats tijdelijk aan de binnenzijde van het front de windhaak en houd de bovenzijde van de windhaak gelijk met het polyester.
- Het afgetekende middelpunt van de windhaak moet nu gelijk vallen met het middenpunt van de slotvanger.
- Teken de gaten af en boor deze met 6,5 mm.
- Monteer het motorkapslot nu aan het front.
- Steek de bouten door het geheel. (Dus volgorde: bout M6x30, carrosseriering, polyester, windhaak, motorkapslot, carrosseriering en borgmoer)
- Sluit de motorkap en controleer of alles goed in elkaar grijpt. Stel eventueel bij.
- Als alles goed sluit kan het onderste derde gat uitgetekend en geboord worden. Deze wordt later afgedekt door de nummerplaat. Dit gat zit 48 mm onder de gaten voor het motorkapslot. Bevestig met de M6x12 bout.
- Als extra versteviging moet u, nu alles naar wens sluit, de grill met sikaflex moeten lijmen. Doe dit zowel aan de boven als onderzijde.



Montage logo



Montage grille



Motorkapslot met hendel



Binnenaanzicht



Onderdelen motorkapsluiting



Vlakschuren voor slotvanger



Schuren rand grille

8.9. ZIJWANDBEKLEDING

U kunt bij Burton Car Company pasklare zijwandbekleding bestellen. Deze beschikken over een handig zijvakje, en zijn leverbaar in dezelfde kleuren als de bankbekleding (50 verschillende kleuren). U kunt er natuurlijk ook voor kiezen om helemaal geen zijwandbekleding in de Burton aan te brengen, of om zelf iets te maken. Kiest u voor de laatste optie, zorg dan dat u een materiaal gebruikt dat niet gaat rotten als het vochtig wordt.

- Voor uw veiligheid, het comfort en de bescherming van de bekleding tijdens het plaatsen is het belangrijk dat u de scherpe randen van de kuip netjes rond schuurt. \
- Schuur de binnenkant van de kuip voor de hechting en eventuele oneffenheden.

- Lijm vervolgens de zijpanelen met 3M (andere lijmsorten laten los door hitte van de zon) bekledingslijm tegen de binnenkant aan. Bezuinig hierbij niet op de lijm; breng een flinke laag aan op zowel de bekleding als het polyester. Laat de lijm tien minuten uitdampen voordat u de bekleding plaatst.

8.10. BANKBEKLEDING

Net zoals de pasklare zijwandbekleding kunt u bij Burton Car Company ook pasklare bankbekleding bestellen. Deze is verkrijgbaar in 50 kleuren skai-leer. Ook het gebruik van twee kleuren per bank is mogelijk.

- U heeft de matjes met –nieuwe- rubbers al bevestigd zoals beschreven in 7.1.
- Buig de ijzerdraden om zodat ze niet door de bekleding heen kunnen steken.
- Trek het bovenste deel van de bekleding over de rugleuning van het frame.
- Zorg dat de bekleding mooi in de hoeken zit.
- Trek alles strak en knoop de touwtjes vast aan de achterste stang van het frame.
- Trek de bekleding voor het zitgedeelte over het frame en bevestig dit aan de zijkant door de originele stangetjes door het omgezoomde deel skai-leer te halen.
- Bevestig de stangetjes in de uitsparingen van het frame. foto
- Gebruik aan de voorkant de (10) originele bankbekledingclips voor de extra bevestiging van de bekleding aan het frame om het geheel op zijn plaats te houden.
- Begin voor de bevestiging van de clips in het midden.
- Trek ook hier alles strak en knoop de touwtjes aan de achterste stang van het frame.

9. AFSTELLINGEN

Het afstellen van het onderstel (veer en stuursysteem) is van groot belang voor een optimaal rijcomfort en een veilige wegligging. Neem daarom even de tijd om deze afstellingen zo netjes mogelijk te doen, u zult er nog jaren plezier van hebben.

In de volgende paragrafen wordt beschreven hoe de wagenhoogte en balans worden afgesteld, hoe de sporing wordt afgesteld en hoe de maximale stuuruitslag kan worden afgesteld.

Daarnaast geven we tips over de controle van bepaalde onderdelen op slijtage en/of schade.

- * CO-afstelling
- * Remmen
- * Handrem
- * Koplampen

Deze 4 punten kunnen het beste door een garage afgesteld worden omdat hiervoor speciale apparatuur benodigd is.

9.1. HOOGTE AFSTELLEN EN UITWEGEN

De 2CV heeft al vanaf het ontwerp een zeer bijzonder veersysteem waarbij de vering van het voor- en achterwiel aan elke zijde is gekoppeld. Ieder wiel is gelagerd op een draagarm waaraan een trekstang is verbonden. Deze trekstangen van voor en achterwiel zijn verbonden met een gezamenlijke veerpot, die aan beide zijden naast het chassis is opgehangen. In de veerpot zit een afzonderlijke veer voor het voor- en achterwiel.

Doordat de veerpotten beperkt zwevend zijn opgehangen beïnvloedt het inveren van de voorwieldraagarm de spanning van de veer van de achterste draagarm aan dezelfde zijde en omgekeerd.

Zowel de lengte van de trekstangen als de mate van beweeglijkheid van de veerpotten is nastelbaar. De trekstangen zijn door middel van trekstangogen en kantelmessen met de draagarmen verbonden. De trekstangogen zijn met schroefdraad nastelbaar op de trekstangen bevestigd, zodat de wagenhoogte daarmee kan worden afgesteld.

Controleren en afstellen van de wagenhoogte:

Plaats de onbelaste wagen rijklaar op een vlakke vloer met de voorwielen in de rechthoekstand. De banden moeten in gelijke mate gesleten zijn en de juiste spanning hebben.

Beweeg de wagen aan voor- en achterzijde enige malen op en neer en laat deze uit zichzelf tot rust komen.

Meet nu de wagenhoogte aan voor en achterzijde, dit is de afstand vanaf de grond tot de onderzijde van het chassis, net tussen de 2 boutkoppen van de asbuis naast de borgplaat. De gemeten afstand moet zijn:

Auto	Voorzijde	Achterzijde
Burton	13 cm	16,5 cm
2CV	19,5 cm	28 cm

Als u hier iets anders meet is het dus nodig om de hoogte af te stellen door het verdraaien van de trekstang ten opzichte van het trekoog. Let op! dit mag alleen als de spanning er af is! Dus de auto opkrikken tot het betreffende wiel helemaal los komt van de grond! Op de trekstang zit een vlak gedeelte waar u een steeksleutel 9 op kunt zetten. Indraaien van de trekstang zorgt dat de auto hoger komt, bij het uitdraaien zakt de auto. 1 omwenteling van de trekstang zorgt voor een hoogteverschil van ongeveer 5 mm.

Met het afstellen van de wagenhoogte ben je er nog niet, het kan best zijn dat de auto diagonaal gezien uit balans is. Zo kan het bijvoorbeeld voorkomen dat het gewicht van de auto grotendeels wordt opgevangen door het linkervoorwiel en rechterachterwiel. De andere 2 wielen houden de auto dan net in balans. Je merkt dit bijvoorbeeld doordat de auto linksom anders reageert als rechtsom, dit rijdt erg vervelend.

Het uitwegen gaat als volgt: Krik de auto precies midden tussen de asbouten van de achterasbuis op. Gebruik hiervoor een hulpstukje zoals op de foto te zien. Zorg dat beide achterwielen van de grond zijn.

Druk de auto aan de voorzijde een paar maal in en laat de auto uit zichzelf tot rust komen.

Meet nu weer de wagenhoogtes linksvoor en rechtsvoor. Als het goed is moeten deze exact gelijk zijn. Als dit niet zo is dan bijstellen totdat dit exact gelijk is. Dan de auto weer laten zakken en ook de achterzijde nogmaals controleren. Als u de hoogte aan de voorzijde nog iets wilt bijstellen, draai dan zowel links als rechts evenveel in of uit, u weet dan zeker dat veerinstelling in balans blijft.



Uitweeg hulpstuk

9.2. SPORING AFSTELLEN

Voor het afstellen van de sporing is het van het grootste belang dat de wagenhoogte perfect staat afgesteld, doe dit dus altijd eerst! Zorg ook dat de banden op de juiste spanning zijn en zorg dat de auto voorwaarts op de plek wordt gereden/geduwd. Als dit niet lukt zorg dan in ieder geval dat de auto de laatste meters weer vooruit wordt geduwd met de wielen in de rechthoekstand.

Dit is erg belangrijk omdat allerlei spelingen in het stuursysteem er voor kunnen zorgen dat er behoorlijk verschil zit tussen voorwaarts en achterwaarts rijden. Omdat u de auto waarschijnlijk vooral vooruit zult gebruiken is het daarom beter om de afstellingen ook in deze stand te doen.

Een juiste afstelling van de voorwielen is niet alleen van belang voor een strakke besturing en goede wegligging, maar het bepaalt ook in belangrijke mate de bandenslijtage.

Het onderstel van de 2CV is gebouwd voor een uitspoor van 0-3mm. Dit betekent dat de voorwielen van de auto aan de voorzijde 0 tot 3mm verder uit elkaar staan als aan de achterzijde van de voorwielen.

Om de sporing te kunnen stellen van de Burton dienen de 2CV stelmoffen te vervangen worden door Burton 2CV Parts exemplaren. De Burton stelmoffen zijn veiliger en beter omdat ze van RVS gemaakt zijn en ze kunnen beter geborgd worden. Tevens is het voor een Burton sport een must omdat ze zichtbaar zijn.



Stelmoffenset RVS Burton 2CV Parts

9.3. BEGRENZING STUURUITSLAG

Om er voor te zorgen dat de voorwielen in de maximale uitslag niet tegen de draagarm aan lopen kan de maximale stuuruitslag afgesteld worden. Dit gaat met 2 boutjes op de fusee, door deze verder uit te draaien wordt het wiel eerder begrenst. Stel de boutjes (totaal 4) aan beide zijden af zodat het wiel net overal vrijloopt.

9.4. POWER TUBE

Een goedkope manier om het 2CV-blok op te voeren is door een Powertube te monteren. Deze roestvrijstalen aanzuigpijp brengt meer koele lucht naar het luchtfilter en zorgt daardoor voor een betere vulling. De 0,9 bar overdruk die een goed gemonteerde Powertube kan generen heeft dezelfde werking als een turbo. Een juiste sproeierafstelling geeft de beste resultaten, een Powertube geeft gemiddeld zo'n 4 PK winst!

Om tot een juiste afstelling te komen is het aan te raden mee te doen aan een vermogensbankdag. U gaat met maximaal 10 Burtonrijders op pad, en uw Burton wordt in ieder geval 3 keer op een vermogensbank getest. Aan de hand hiervan kunnen onze specialisten een goede afstelling voor uw auto vinden.

10. RDW KEURING

Bij een kitcar wordt de auto in drie hoofdonderdelen verdeeld namelijk het chassis, de carrosserie (koets) en de aandrijflijn (motor).

Een kitcar is per definitie een auto die op basis van een bestaande andere auto wordt gebouwd. De wet voor kitcars is dan ook als volgt: Indien er niet meer dan een van de drie hoofdonderdelen van een auto veranderd wordt is er geen nieuwe typegoedkeuring nodig.

Als er twee of drie hoofdonderdelen veranderd worden dan spreekt de RDW over een 'nieuwe' auto, en zal er een typegoedkeuring voor de auto moeten komen, met alle moderne bepalingen en crashtests tot gevolg.

Bij de bouw van een Burton worden de aandrijflijn en het chassis van de eend gebruikt, en wordt alleen de koets veranderd. Er is dus geen typegoedkeuring noodzakelijk voor de Burton. Omdat de Burton afwijkt van de eend is het wél noodzakelijk een 'wijziging inrichting' keuring te laten uitvoeren bij de RDW. Deze keuring kunt u vergelijken met een APK. Tevens moet er een weging uitgevoerd worden. Wanneer u een nieuw origineel chassis heeft gemonteerd moet daar een certificaat van echtheid bij afgegeven worden. Daarbij moet u het oude chassisnummer inleveren bij de RDW. De RDW voert een herinslag VIN (Voertuig Identificatie Nummer) uit. De Burton kan ook direct APK gekeurd worden, maar dit moet u wel aangeven!

Wanneer de Burton eenmaal goedgekeurd is door de RDW, dan hoeft u bij volgende keuringen (jaarlijkse APK) niet bang te zijn voor problemen met accessoires zoals bijvoorbeeld de voorruit.

10.1. WIJZIGING INRICHTING

Bij de 'wijziging inrichting' gaat het erom dat de oude papieren worden gewijzigd naar de specificaties van de nieuwe auto. Dus de kleur, veiligheid, bovenbouw (cabriolet), aantal deuren, plaats van het chassisnummer en vrijstelling van de gordelplicht wordt dan op papier gezet.

Onder veiligheid wordt de veiligheid van de inzittenden en de veiligheid van andere weggebruikers verstaan. Zowel aan de binnenkant als aan de buitenkant van de body mogen geen uitstekende delen zitten die verwondingen kunnen veroorzaken. Alle onderdelen die bij Burton Car Company te koop zijn, voldoen bij aankoop aan deze RDW eisen. De wielen mogen in geen enkele positie in aanraking komen met de spatborden. Een bumper is niet verplicht, maar moet indien aanwezig stevig bevestigd zijn. Er moeten goedgekeurde kentekenplaten op de auto zitten, met voldoende verlichting aan de achterkant. Alle APK eisen gelden ook bij een 'wijziging inrichting'.

10.2. WEGING

Bij de weging gaat het er om dat het juiste gewicht op het kenteken komt te staan. De Burton is behoorlijk lichter dan een eend, dus kunt u wat belastinggeld uitsparen door de auto te laten wegen. De gemiddelde Burton weegt zo'n 480 kg. Het spreekt voor zich dat u de auto leeg en zo licht mogelijk

aanbiedt voor een weging. De Benzinetank moet voor de weging halfvol zijn.

10.3. HERINSLAG VIN

Een herinslag Voertuig Identificatie Nummer is noodzakelijk om uw nieuwe chassis officieel te maken. Hierdoor komt naar voren of uw chassis wel of niet origineel is. Het oude chassisnummer wordt opnieuw in het nieuwe chassis gegraveerd door de RDW. De RDW vernietigt het oude chassisnummer (=dus het uitgeslepen gedeelte van het oude chassis waarin het nummer stond gegraveerd). Voor de herinslag VIN moet u de volgende onderdelen laten zien:

- *1. Het oude chassisnummer
- *2. Certificaat van uw nieuwe chassis
- *3. Typeplaatje dat op het schutbord zat
- *4. Origineel nieuw chassis onder uw auto

10.4. DE KEURING REGELEN

Houd bij de aanvraag van de keuring rekening met een wachttijd van enkele weken. Deze wachttijd verschilt per keuringsstation.

De keuring kan geheel door Burton Car Company verzorgd worden. U heft de schorsing van de auto op en verzekert de auto. Neem alle papieren van de auto mee, plus de verzekeringspapieren en eventueel het certificaat van uw nieuwe chassis en ook het oude chassisnummer (geslepen uit het oude chassis). U hoeft de Burton dan alleen maar keuringsklaar bij Burton Car Company af te leveren en de rest wordt voor u geregeld.

Allereerst wordt de auto voorgekeurd. Dit houdt in dat de ervaren monteurs van Burton Car Company de auto dusdanig controleren, zoals dat ook bij de RDW gebeurt. Eventuele eisen waaraan niet voldaan wordt, kunnen direct bewerkt en opgelost worden. Deze reparaties zijn voor uw rekening.

Het voordeel van een voorkeuring is dat wanneer de auto vervolgens naar de keuring wordt gebracht, niemand voor verrassingen komt te staan en we ervan uit kunnen gaan dat de auto keuring goedgekeurd wordt.

Wanneer de auto goedgekeurd is krijgt u een voorlopig kenteken en kunt u direct rijden! Het daadwerkelijke kenteken wordt na vijf werkdagen per post bezorgd.

U kunt zonder problemen ook zelf de keuring regelen bij de RDW, dit is leuk om zelf te doen! Voor uw eigen zekerheid kunt u natuurlijk ook dan de auto bij Burton Car Company laten voorkeuren.

Bel met de RDW (0900 0739) en vraag om een afspraak voor:

- Wijziging inrichting personenvoertuig.
- Weging van het voertuig.
- APK keuring.
- Herinslag VIN als u een nieuw chassis heeft geplaatst.

Probeer deze vier keuringsonderdelen op dezelfde dag te laten plaats vinden en wees voor de afspraak een kwartier van tevoren aanwezig.

Zorg dat de Burton er netjes en verzorgd uitziet op de keuringsdag.

Indien de auto wordt afgekeurd krijgt u alleen een herkeuring voor de afgekeurde onderdelen. Dit betekent dat de wijzigingen nog hoeft te laten zien.

10.5. (AF)KEURPUNTEN

Als u met de Burton naar de keuring gaat moet de auto natuurlijk voldoen aan alle APK-normen die ook voor de donor 2CV gelden.

Het kan voorkomen dat de keurmeester de auto even vluchtig nakijkt, maar het kan ook zijn dat de hele auto binnenstebuiten wordt gekeerd.

Hieronder volgt een opsomming van de belangrijkste punten waarop gecontroleerd wordt:

- * Chassisnummer en echtheid van het (nieuwe) chassis, zie hiervoor de paragraaf Herinslag VIN.
- * Het aanlopen van de wielen tegen een spatbord of draagarm; zorg er dus voor dat de wielen in alle standen vrijlopen. Ook als de auto helemaal is opgekrikt!
Let op: Bij het opkrikken van de auto zal de linkerachterdraagarm op de uitlaat rusten, dit is geen probleem.
- * De remleidingen moeten deugdelijk gemonteerd zijn, dat wil zeggen op dezelfde manier als bij de donorauto.

11. HARD-TOP

Om ook in de winter- en regenperiode van uw Burton te kunnen genieten is er een hardtop ontwikkeld. Met zijn naar boven klappende vleugeldeuren transformeert het de Burton van een coole cabrio tot een stoere coupé.

U kunt nu op 3 manieren rijden: Cabrio, Targa of compleet gesloten. Het uitnemen van de deuren kost slechts enkele minuten en ook de achterschelp kan simpel gedemonteerd worden.

Let op ! doordat de Burton een handgebouwde sportauto is, garanderen wij bij een Hard-top en Soft-Top 90% waterdichtheid.

Het dak wordt in 2 gelcoatkleuren geleverd, wijnrood en zwart. Desgewenst kan het in elke gewenste kleur gespoten worden, en ook is het mogelijk om het dak in 2 kleuren te laten spuiten.

Montage van de hard-top

Het monteren van de hardtop is niet heel erg moeilijk, maar kost wel veel tijd voor een optimaal resultaat.

Het dakpakket bevat de volgende onderdelen:

- Polyester deuren en polyester achterschelp
- RVS binnenframes voor deuren en achterschelp
- Scharnier met uitneembare pen
- Gasveren
- Deursluitingen
- Rubbers voor het waterdicht afsluiten van het dak
- Achterruitje met rubber en pees
- Alle benodigde boutjes en moertjes.

Het enige waar u voor moet zorgen zijn de klappaampjes met scharnieren uit de voordeuren van de 2CV samen met de raamclips (kikkers)

Het dak wordt standaard geleverd in de kleur zwart of wijnrood.

Het is zeer goed mogelijk om het dak in elke gewenste kleur over te spuiten, maar dan moeten eerst alle onderdelen gemonteerd en afgesteld worden totdat het dak op de juiste manier op de auto zit, daarna moeten de losse onderdelen verwijderd worden en kan het dak gespoten worden. Daarna is de eindmontage kinderspel.

Het is raadzaam om voor de montage eerst de nodige tape aan te brengen op de body, om beschadigingen te voorkomen. Ga even met een stukje schuurpapier langs alle randen van deuren en achterschelp om de scherpe randen van het polyester te verwijderen.

Voordat het dak gemonteerd kan worden moet eerst de hoge voorruit exact op de juiste maat op de auto gemonteerd worden. Zorg ervoor dat de centrale bevestiging van de voorruit volgens de aangegeven maten is geboord:

Controleer daarna of de ruit onder de juiste hoek staat, de afstand tussen de bovenzijde van de voorruitstijl en de rand boven de bank moet 760 mm zijn.



De Burton op wintersportvakantie



Het eindresultaat

11.1. ACHTERSCHHELP

Voor de Burton zijn een softtop en een hardtop leverbaar. De achterschelp van de hardtop kan bevestigd worden op dezelfde punten als de softtop. Heeft u al een softtop? Positioneer dan de achterschelp achterop de body, teken de reeds geboorde gaten voor de softtop af op de achterschelp van de hardtop en boor deze door. Heeft u nog geen softtop maar wilt u rekening houden met het eventueel later monteren van zo'n stoffen dak? Neem dan contact op met BCC en maak gebruik van de mal die zij hebben om de gaten voor de softtop af te tekenen. U kunt dit laten doen op het moment dat u de body afhaalt in Zutphen, of als u met de complete auto langskomt. Wilt u geen rekening houden met het later plaatsen van een softtop, ga dan door naar stap 1.

1. In de achterste rand van het dak komen in totaal 5 gaten. Meet deze uit zodat ze mooi verspreid zijn; er komen 2 aan de zijkant, 1 precies in het midden en zorg dat de laatste 2 daar weer precies tussen vallen. Boor de gaten met 5 mm.
 2. Plak aan de onderzijde van de achterschelp het zelfklevende mosrubber.
 3. Klem het rubberprofiel op de watergoot van de achterschelp, zorg dat deze onderaan mooi met de body meeloopt en bovenaan ongeveer een centimeter over de T-bar doorloopt. In het klemprofiel zitten metalen stripjes, als deze uit het rubber steken moeten ze er met een punttang uit getrokken worden om te voorkomen dat ze krassen maken op het polyester.
 4. Positioneer het binnenframe in de achterschelp met behulp van een paar lijmklemmetjes zodat het frame overal mooi aanligt en boor eerst de 2 bovenste gaten met 6,5 mm. En zet deze vast met de M6x12 bolkop.
 5. Boor dan de andere 4 gaten van binnen naar buiten met 3mm. Denk om de schroefdraad! Daarna van buiten met 4 mm boren en bevestig het frame met de M4x10 bolkopboutjes.
 6. Bevestig ook de T-bar onder de M6 bouten.
 7. Monteer de achterschelp met T-bar op de auto, aan de achterzijde rust de schelp op de body en aan de voorzijde valt de lip precies in het profiel van de voorruit. Zet de T-bar hier vast door het korte inbusboutje zonder kop.
- Boor de gaten nog niet in de body! Plak aan de voorzijde een stukje mosrubber onder de T-bar zodat deze ook

waterdicht aansluit op de voorruit.

8. Monteer de 2 excentrieken aan het binnenframe, zie foto.



Klemrubber onderzijde



Klemrubber bovenaan



T-bar in voorruit

11.2. DEUREN

Nu kunnen de deuren aangepakt worden:

1. Plaats de klampaampjes, zorg dat deze rondom overal evenveel ruimte hebben, dit gaat gemakkelijk als u rondom stukjes karton plaatst, zie foto. Het kan soms noodzakelijk zijn om het voorste scharnier iets af te vijlen, zie foto. Als het ruitje goed zit kunnen de gaatjes geboord worden. Let op! Dit hoeft niet perse overeen te komen met de aangegeven gaten!
2. Monteer de raampjes met de M4x12 lenskopschroeven en een borgmoertje en ringetje aan de binnenzijde.
3. Het klampaampje wordt aan de bovenzijde niet met een rubber afgedicht, maar loopt vlak langs het polyester. Controleer met een voelmaatje hoeveel ruimte er tussen het polyester en het klampaampje zit, in gemonteerde stand moet het klampaampje hier over de volledige breedte een heel klein beetje speling hebben. Met een platte vijl kan het polyester bijgewerkt worden.
4. Monteer de RVS plaat waarin Burton is uitgestanst tegen de binnenkant van de deur, klem de bovenrand met een lijklemmetje tegen de raamstijl en zorg dat de rand van het slotgat op 200 mm vanaf de rand van de deur zit. Zie foto
5. Teken het gat voor het slot en de 2 boutgaten af en boor/vijl deze. De plaat kan nu vastgezet worden. Zorg dat

je bij de montage van het slot de vilten pakking aan de buitenzijde tussen het slot en het polyester plaatst

6. Monteer het scharnier langs de bovenrand van het dak met de 3 M4 boutjes. Zorg dat de achterzijde van het scharnier evenwijdig loopt met de haakse rand aan de achterzijde van de deur.

7. Plaats het buizenframe in de deur, zorg dat deze netjes in de RVS plaat valt en meet het frame zo uit dat u aan de onderzijde 50mm meet zoals aangegeven op de foto. De gaten voor het handvat kunnen nu geboord worden. Monteer tussen het buizenframe en het polyester een carrosseriering zodat de deur nog een beetje speling heeft. Als later blijkt dat de deur toch nog iets strakker tegen de body getrokken moet worden kunnen deze ringen verwijderd worden.

8. Monteer (tijdelijk) de rubbers in de deur, aan de voorzijde en aan de onderzijde komt het zelfklevende mosrubber.



Afvijlen scharnier



Gat aftekenen



Klapraam met kartonnetjes



Mosrubber op deurrand



Mosrubber op rand voorruit/deur



Nylon geleidingsbusjes



Uitmeten 200mm slotplaat

11.3. AFSTELLEN

1. Monteer nu de deuren in de T-bar en schuif de scharnierpen op zijn plaats. Zorg dat de naad aan de achterzijde van de deuren overal gelijk is door er strookjes karton tussen te steken en plak de deuren en de achterschelp met tape aan elkaar. Controleer of het polyester nergens tegen de body komt en vijl hier eventueel iets weg.
2. Het is erg belangrijk dat u nu controleert of het dak 100% goed gemonteerd is, de naden moeten overal gelijk zijn en de deuren moeten goed afdichten op de voorruit. Laat 2 assistenten de achterschelp vasthouden terwijl u de tape verwijderd en de deuren een paar keer open en dicht doet. De naden moeten nu nog steeds gelijk blijven. Neem de tijd voor deze klus!

3. De positionering van het frame in de deur is nu helemaal bekend. Nu kan het scharniergedeelte aan de deur worden verlijmd met Sika-flex. Verwijder het scharnier, schuur het polyester gedeelte flink op en ontvet alles met aceton. Knip een paar strookjes dik papier van ongeveer 1 mm en plak deze met secondenlijm op het polyester. Deze papiertjes fungeren als afstandhouders zodat de kitlaag de juiste dikte zal krijgen.

4. Breng de sika-flex aan en monteer het scharnier weer met de M4 boutjes en moertjes. Klem het geheel met behulp van 2 houten latten waarin u uitsparingen heeft gemaakt voor de 3 bouten en moeren. FOTO Laat de sika-flex op kamertemperatuur 24 uur uitharden.

5. Als de deuren en de achterschelp nu overal netjes aanliggen zonder kieren dan kunnen de gaten voor de achterschelp geboord worden en kan deze vastgezet worden met de meegeleverde dakschroeven M5 x 25.

6. Nu kan het slotsysteem worden afgesteld. Aan de achterzijde gaat dit door het verdraaien van het excentriek, aan de voorzijde moet het plaatje met de nylon bus erin worden bevestigd aan de driehoekige zijbevestiging van de voorruit. Druk de deur aan zodat deze overal goed aansluit en teken dan de positie van de voorste bevestiging af. Boor deze gaatjes en tap er M4 schroefdraad in. Eventueel kunt u de gaten ook met 4,5 mm doorboren en aan de achterzijde een M4 moertje plaatsen.

7. Als laatste kan het achterruitje gemonteerd worden, dit gaat het makkelijkst met de achterschelp gemonteerd en de 2 deuren verwijderd. Verwijder met fijn schuurpapier (P400) eerst de scherpe randen, anders zal het rubber beschadigen. Klem het rubber eerst op het polyester en druk daarna van buiten naar binnen de ruit erin. Dit gaat gemakkelijker als u met 2 personen bent. Als het ruitje er netjes inzit kan de pees gemonteerd worden, dit gaat het beste met een pezentrekker.



Achterste slotbevestiging



Voorste slotbevestiging



Montage gasveer



Slotpositie markeren

12. EXTRA'S

Om uw Burton het perfecte afgewerkte uiterlijk te geven, of extra praktisch te maken bestaan er diverse opties die uw auto helemaal compleet maken.

12.1. KENTEKENPLAATHOUDER

Kentekenplaathouder

12.2. TREKHAAK

Er is een afneembare trekhaak beschikbaar voor de Burton.

- Deze wordt bevestigd aan het chassis met acht bouten. De Burton mag een aanhanger van maximaal 360 kg trekken en kan een kogeldruk van 45 kg dragen.
- U doet er verstandig aan de vering aan de achterkant wat hoger te zetten als u met aanhangwagen gaat rijden.
- De bedrading voor de aanhangwagen wordt afgetapt bij de achterlichten.
- De trekhaak wordt geleverd met stekkerdoos en bekabeling.

12.3. TRIANGEL

De triangel is een blank staal of verchroomde "driehoek met trekhaak". De triangel wordt aan de trekogen van het chassis van de 2CV/Burton bevestigd en vervolgens met een aanhangwagenkoppeling aan de trekhaak van de auto gekoppeld. Dit is ideaal voor wanneer u de Burton als extra auto mee wil nemen, (bijvoorbeeld op vakantie, achter de camper/auto) of als u de auto moet slepen.

Tijdens het triangelen staat de auto op 4 wielen en stuurt deze vanzelf mee in de bochten. Overtuig uzelf ervan dat het stuurslot eraf is, dat de versnellingsbak in de vrij staat en van de handrem is. De Burton moet wel voorzien worden van een "lichtbalk" aan de achterzijde. Als u vaak met de Burton wilt 'triangelen' kunt u in plaats van de "lichtbalk" ook een permanente stekkerdoos op het schutbord maken. Op deze manier gebruikt u de achterlichten, kentekenplaatverlichting en richtingaanwijzers van de Burton zelf. Als u wilt triangelen kunt u eenvoudigweg de spiraalkabel aan de ene kant in de stekkerdoos op het schutbord klikken en aan de andere kant in de stekkerdoos van de trekkende auto.

De montage gaat als volgt:

Monteer de stekkerdoos op het schutbord, een geschikte plaats is direct links naast de doorvoer van de kabelboom. Standaard zit hier de spanningsregelaar, maar deze kan rustig iets opgeschoven worden. Boor de 3 gaten voor de bevestigingsbouten en ook een gat voor de doorvoer van de kabels naar binnen. Schroef vervolgens de stekkerdoos vast.

In de Burton-kabelboom is de aansluiting van een triangel voorbereid. De kabels zijn gecodeerd, sluit de kabels als volgt aan:

zwart 58L (7) - dimlichten - aansluiting >581

geel L (1) - richtingaanwijzer links - aansluiting >490

groen R (4) - richtingaanwijzer rechts - aansluiting >491

rood 51 (6) - remlichten - aansluiting >54

wit 30 (3) - massa-aansluiting - aansluiting >311

NB: Het voertuig dat u triangelt moet APK gekeurd en verzekerd zijn.



Triangel



Triangel aan sleepoog



Triangel kabel routing

12.4. TYPEPLAATJES

Er is een typeplaatje voor de Burton (bodynummer) beschikbaar. Deze worden bij Burton Car Company voor u gemaakt en bevatten de details van de auto en de bouwer. Nadat de auto RDW gekeurd is kunt u het typeplaatje aanvragen en worden op bestelling en op open dagen gemaakt.

- Het typeplaatje is voorzien van een zelfklevende laag. Eerst de gelcoat ontvetten dus.
- Bevestig het Burton typeplaatje naast het typeplaatje van de donorauto.



Burton typeplaatje



typeplaatje

12.5. STICKERS EN STRIPING

Polyester leent zich goed voor striping /stickers. Bekijk voor de verschillende mogelijkheden de foto's. U kunt een stripingset bij Burton Car Company bestellen in diverse kleuren.

12.6. BAGAGEREK

Burton Car Company heeft in de vorm van de achterklep een RVS bagagerek ontworpen.

- Plaats het bagagerek met de smalle zijde aan de onderkant op de achterklep.
 - Zorg ervoor dat u de gaten niet door de verstevigingsrib van de achterklep boort.
 - Zorg ervoor dat de maten links en rechts van het bagagerek naar de zijkant van de achterklep gelijk zijn.
- Controleer dit en teken de gaten af met het bagagerek als mal.
- Monteer het bagagerek met vier M8x20 bouten, en gebruik carrosserieringen aan de binnenzijde.

12.7. HANDGREEP

Aan de rechterkant van het dashboard is er ruimte voor de bevestiging van een handgreep. Dit voor degene met een sportieve rijstijl of gewoon omdat u het mooi vindt.

- Houd de handgreep zo zodat deze mooi met de bovenkant van het dashboard meeloopt.
- Teken de gaten (6,5mm) af en boor ze.
- Bevestig de handgreep met M6x20 bouten en carrosserieringen aan de binnenzijde.

12.8. CHROME RINGEN

Een niet te missen onderdeel bij de Burton is de prachtige afwerking. Een onderdeel daarvan zijn de prachtige chroomranden om de achterlichtunits die Burton Car Company speciaal heeft ontwikkeld voor de Burton. Deze passen precies om de knipperlichten aan de achterzijde en de rem/achterlichten. Ze worden gemonteerd door de schroefjes te verwijderen en de ring schuift vervolgens over het kapje waarna de schroefjes weer teruggeplaatst moeten worden.



Chrome ringen achterlichten

12.9. ACHTERKLEPLOGO

- Bevestig het logo rechts onder op de achterkep.
- Bepaal de positie van de twee pinnetjes, houd hierbij rekening met de verstevigingsrib.
- Boor de gaatjes (3,5 mm), plaats het logo en schuif de borgklipjes er aan de binnenzijde op.

12.10. ALU DASHBOARDPLAAT

Om uw dashboard op te maken bestaat er een aluminium plaat die achter de klokken gemonteerd kan worden. Dit kan een stoere race-uitstraling geven, of in combinatie met de MMB-klokken een klassiek uiterlijk geven. De afmeting van deze plaat is 19 x 100 cm. U kunt wederom zelf invulling geven aan de indeling van de instrumenten, en aan de vorm en grootte van de plaat.

De plaat kunt u door voorzichtig te kloppen met eventueel een rubberen hamer in de vorm van het dashboard vormen. Een mooie afwerking bereikt u door de aluminium plaat aan de onderzijde van het dashboard om het polyester heen te buiten. Daarnaast is het belangrijk dat de rondingen van de plaat vloeiend lopen, een hoekige rand steekt erg af tegen een gelcoatkleur.

- Draagarmmoersleutel

Met deze sleutel kunt u de moeren losmaken die de draagarmen op de assen houden.

- Spoorstangkogelmoersleutel

In de stuurkogelhuizen zit een moer met 4 inkepingen die de kogels van de stuurkogelarmen op zijn plaats houden. Deze sleutel past precies op die inkepingen.

Klikhier voor een instructiefilmpje van dit gereedschap.

- Steeksleutel 46

Deze sleutel gebruikt u om de zeskantmoeren die op de veerpot-centreerbussen zitten los te halen.

- Trekstang sleutel

Het correct uitwegen en afstellen van de rijhoogte is essentieel voor een goed weggedrag van een Burton of 2CV. Met het juiste gereedschap wordt de klus een stuk eenvoudiger.

- Excentriek sleutel

Dit speciale gereedschap kunt u gebruiken om de excentrieken van de achterremmen en handremmen (voorzijde) van een A-type mee af te stellen. De sleutel is dun, zodat u genoeg ruimte heeft een steeksleutel op de bout te zetten.

- Dop 14 voor de ventilatorbout

Een extra lange dop voor het verwijderen van de ventilator, om toegang te krijgen tot onder andere de ontsteking en de v-snaar.

- Dop 26 voor de schokbrekerbout

Deze extra lange dop 26 is om de schokbrekerbout te demonteren.

- Momentsleutels

Voor het juist vastzetten van de bouten en moeren. Het is cruciaal dat u een momentsleutel gebruikt bij o.a. de cilinderkoppen en banjobouten van de olieleiding. Let bij het selecteren van de momentsleutel op de aansluiting en de range.

- Remtrommeltrekker

De remtrommels van een eend of Dyane kunnen behoorlijk vast zitten. De enige manier om op een juiste manier voldoende kracht te zetten is door een remtrommeltrekker te gebruiken. Deze wordt met de wielmoeren op de trommel vastgezet en de trommel wordt daarna door het aandraaien van de centrale bout van de as geperst.

Voor het opbouwen van de Burton zijn verder de volgende gereedschappen te koop:

- Busborensset

Om de gaten voor de diverse instrumenten te zagen heeft u een busboren set nodig. Deze set bestaat uit een houder voor de boren, een busboor 52mm doorsnede en een busboor 79mm doorsnede. Geschikt voor zowel Burton- als MMB-klokkenset.



Dop 44 voor wiellagermoer en remtrommel



Remtrommeltrekker



Spoorstangkogelmoersleutel



Trekstangsleutel

12.13. KLEDING

Burton Car Company heeft veel accessoires en kledingstukken ontworpen. Velen zijn al bekend met de jassen, T-shirts en overalls.

- De jassen zijn ontworpen met het rijden in een open auto in het achterhoofd. De jas is dus wind-, - en waterdicht. Comfortabel en veelzijdig.

- De overalls zijn ontworpen met natuurlijk het sleutelen in het achterhoofd. Zo is het een kleur waarop alle vlekken niet teveel opvallen. Bovendien is de ritssluiting afgedekt, zodat hierdoor geen beschadigingen/krassen op de auto ontstaan.

Ook de nieuwe Burton cap is populair. Met de neck-strap als voorzorg dat de cap niet van uw hoofd waait met hoge snelheden of harde wind.

12.14. BURTON OWNERS CLUB

De Burton Owners Club is een club door en voor eigenaren en liefhebbers van de Burton. Zij richt zich op zowel het ondersteunen van bouwers tijdens de bouw van de auto als het organiseren en deelnemen aan evenementen met de Burton. Daarnaast wordt sinds een jaar een eigen clubmagazine aan alle leden verstuurd.

Sinds de oprichting van de club begin 2002 zijn er vele evenementen en bijeenkomsten georganiseerd. Hieronder zijn zowel eendaagse evenementen in Nederland voor de recreatieve rijder, bijeenkomsten gericht op specifieke technische onderdelen van de Burton of de 2cv motor, als meerdaagse evenementen voor de sportieve Burton rijders.

Inmiddels zijn er meer dan 150 eigenaren lid van de Burton Owners Club. Sommigen actiever dan anderen maar voor ieder wat wils. Door sponsoring is het lidmaatschap vrij van kosten. Je kunt je opgeven via info@burtonownersclub.nl. Nadat je bent opgenomen in de administratie krijg je automatisch alle Club mail en 4 keer per jaar het Burton Owners Club Magazine.

Kijk op www.burtonownersclub.nl voor meer info.

12.15. VERMOGENSBANKDAG

Met 10 auto's sleutelen aan een optimale afstelling en met gemiddeld 15% meer vermogen naar huis. Voor maar € 95,00 maakt u 3 runs op de rollerbank. Dit alles vindt plaats op de vermogensbankdag. In de tussentijd zorgen wij voor een hapje en een drankje. Lijkt het u wat om het optimale uit uw auto te halen, of wilt u wat meer informatie over de vermogensbank dag ontvangen, bezoek dan regelmatig de site en lees de nieuwsbrief.



Vermogensbankdag

12.16. VELGEN EN BANDEN

Burton Car Company heeft speciaal voor de Burton een sportvelg ontworpen. De sportvelg is wat breder (4j) en staat wat meer naar buiten. Dit zorgt voor een extra stoere uitstraling. De sportvelg heeft zijn sterkte in de vierentwintig uren race op Spa Franchorchamps meerdere malen bewezen en is dus ook erg geschikt voor rallyes!

Spaakwielen

De echte spaakwielen zouden erg mooi onder de Burton staan. Helaas zitten er nogal wat nadelen aan deze spaakwielen:

- * Spaakwielen zijn vier keer duurder dan sportvelgen. Dit komt mede door de dure adapter die je nodig hebt om van een "drie gats" naar een "een spline" bevestiging te gaan.
- * Spaakwielen zijn erg kwetsbaar en moeilijk te onderhouden.
- * Spaakwielen steken verder naar buiten en raken hierdoor de spatbordranden. Het wegzagen van deze randen veroorzaakt slappe spatborden.
- * Spaakwielen hebben vrijwel altijd onbalans en slingering in de velg.
- * Het belangrijkste nadeel is dat het spaakwiel plus de adapter erg zwaar is (van 7 kilo naar 14 kilo per velg) en daardoor niet goed is af te veren. Dit geeft een slechte (gevaarlijke) wegligging.
- * Bovendien mag wettelijk (bij de RDW) niets meer dan 30 mm buiten het spatbord steken en dit is wel het geval bij de moer van de spaakwielen.

Indien er nog goede banden op uw donor auto zaten, maak deze dan eerst op voordat u nieuwe banden gaat kopen. Controleer uw banden goed op de diepte van het profiel en droogtescheurtjes. Als u toe bent aan nieuwe banden beveelt Burton Car Company aan om 135r15 te nemen maar besef u dan dat er voor deze maat weinig keus is. Er zijn eigenlijk maar drie goede opties :

*Nankang 135r15 :Deze banden hebben de juiste hoogte en de beste prijs/kwaliteit verhouding. Door het moderne profiel is dit ook een goede regenband. Met deze banden hebben wij de beste ervaring.

*Michelin 125r15 :Dit zijn de originele banden van een 2CV. Deze banden hebben een langere levensduur maar

kosten twee keer zoveel dan de Nankang banden en dat kunt u zien als geldverspilling als u maar een paar duizend kilometer per jaar rijdt.

*Michelin 135r15 M+S winterbanden: Als u er een sportieve rijstijl op nahoudt kan Burton Car Company de Michelin M+S (mud and snow) banden van harte aanbevelen. Deze banden hebben een zachter compound rubber en rijden zichzelf schoon door een speciaal profiel. Daardoor hebben deze banden extra veel grip bij zware weersomstandigheden. Ze slijten echter wel harder en zijn erg duur.

Gebruik geen Firestone en Uniroyal 125! Naast de slechte grip bij regen hebben deze banden een veel te kleine diameter, hierdoor wijkt de kilometerteller flink af en draait uw motor meer toeren bij dezelfde snelheid.

Burton Car Company adviseert een bandenspanning van 1.8 bar op alle vier de banden.

De Burton Sportvelgen zijn verkrijgbaar in blank staal en gepoedercoat in alle RAL kleuren (op bestelling)..

Het monteren van Burton Sportvelgen gaat als volgt:

- Controleer of de meegeleverde wioldopjes in de velg passen.
- Maak eventueel de velgdopjes passend, door met een fijn schuurpapier voorzichtig de powdercoating wat dunner te maken rond het gat in de velg.
- Lijm de velgdoppen in de sportvelg met Sikaflex of een vergelijkbare montagekit. Zie de foto. Een dunne rand kit op de flens van de wioldoppen voldoet.
- Voordat u de velg onder uw auto plaatst, zult u een stuk van de onderkant van het fusee af moeten slijpen of vijlen.

Het gaat om het gedeelte dat aan de onderkant en buitenkant van het fusee zit. Het wiel past er (zonder aanpassingen aan het fusee) prima op, maar als u eenmaal een flinke bocht neemt, dan wrikt de velg zo dat de velg in aanraking zal komen met het hoekje van het fusee. Als u zo'n 5 mm van het fusee afslijpt dan voorkomt u dit. De stevigheid van uw fusee zal hier niet onder leiden. Zie de foto voor een voorbeeld van een afgerond fusee.

U kunt er ook voor kiezen om de standaard eendwielen te gebruiken.



Afschuinen van het fusee



Burtonvelg



Plaatsen van de wioldoppen

12.17. POWER TUBE

Een goedkope manier van opvoeren is een Power tube monteren. Deze roestvrijstalen aanzuigpijp brengt meer koele lucht naar het luchtfilter en zorgt daardoor een betere vulling. De 0,9 bar overdruk die een goed gemonteerde Powertube kan generen heeft dezelfde werking als een turbo. Een juiste sproeierafstelling geeft de beste resultaten, een Powertube geeft gemiddeld zo'n 4 PK winst!

Stap 1:

Demonteer het luchtinlaatbuisje aan de zijkant van het luchtfilter (indien aanwezig), verwijder ook het beschermde rooster van de ventilator. Vervolgens maakt u ook de gasveer los, en verwijderd u het haakje dat de gasveer aan het ventilatorhuis vastmaakt.

Stap 2:.

De Power tube gereed maken voor installatie; U plakt aan de onderkant van de Power tube het meegeleverde stuk schuim. Druk de voorgeperste gaten uit het stukje schuim, en verwijder de gele plakstrip. Het rubber zorgt voor een luchtdichte aansluiting tussen de Power tube en het ventilatorhuis.

Stap 3:

Boor een gat in het ventilatorhuis. Het boren van een gat doet u met een busboor van 52 mm, dit gat boort u aan de bovenkant van het ventilatorhuis iets rechts van waar eerst de gasveer aan vast heeft gezeten. Slijp of vijl ook 5mm van de opstaande velsrand weg zodat er genoeg ruimte is om de Power tube vlak te monteren. Let er tijdens het boren op, dat u niet de olie koeler beschadigt. Als u het gat geboord heeft kunt u met een vijl of een dremel de randen van het gat afbramen.

Stap 4:

U schuift de ronde beugel over de Power tube heen en druk het meegeleverde rubber op het luchtfilterhuis.

Schuif nu de buis in het kromme rubber en zet de power tube aan de voorzijde vast met de meegeleverde M7 bout aan het koelhuis. Boor nu het gat voor het bevestigingsbeugeltje in het luchtfilterhuis, zorg er voor dat deze goed tegen het luchtfilter gedrukt is. Druk het meegeleverde boutje er nu door heen, maar zet deze nog niet vast. Teken aan de voorzijde het gat ter bevestiging af op het koelhuis. Verwijder de Power tube van de auto, en boor het gat met 5,5mm. Let er wederom op, dat u de oliekoeler niet beschadigd.

Stap 5:

Eindbevestiging: We bevestigen de Power tube voor de laatste keer en draaien deze op het ventilatorhuis met de boutjes en moeren die u hebt gekregen bij het Power tube pakket. Zet de beugel van de Power tube vast aan het luchtfilter. Vervolgens bevestigd u de gasveer aan de Power tube aan het speciaal daarvoor bestemde haakje.

Stap 6:

Monteer andere sproeiers in uw carburateur, of bezoek een vermogensbankdag!

Vermogensbankdag.

U gaat met maximaal 10 Burton rijders op pad, en uw Burton wordt in ieder geval 3 keer op een vermogensbank getest. Aan de hand hiervan kunnen de specialisten een perfecte afstelling voor uw auto vinden. Zo kan het maximale uit uw Power tube worden gehaald en kan uw auto door deze afstelling niet warm lopen.

Stap 7:

Het gekromde rubber van de Power tube aan het luchtfilter monteert u pas na afstelling op een vermogensbank dag, dit is van groot belang omdat anders uw motor warm kan lopen door dat de verhouding tussen benzine en lucht niet meer klopt.



4: Afwerken van het geboorde gat



2: Een gat boren en de gevelsde rand verwijderen



1: Het aanzuigbuisje, het bevestigingspunt achter het ventilatorgaas en de gasveerbevestiging.



3: Power tube rubber

12.18. BURTON KRIK

De Burton krik is een onmisbaar accessoire voor elke Burton. De standaard krik van de 2CV kan niet voor de Burton worden gebruikt, aangezien deze bedoelt is om de 2CV onder de dorpels op de krikken. Het polyester van de Burtonbody is niet geschikt voor een dergelijke belasting. Ook een standaard schaar-krik voldoet niet, omdat de wieluitslag van een 2CV en Burton enorm groot is. Het wiel zal bij gebruik van een standaard krik dan ook op de grond blijven staan. De oplossing hiervoor is om slechts de draagarm van de auto op de krikken. Op dat principe is de Burton-krik gebaseerd.

De Burton krik wordt geleverd zoals u hiernaast kunt zien. Op deze manier kan de krik perfect onder het reservewiel worden opgeborgen.

Het eerste wat u moet doen bij een lekke band, is het hulpblokje opbouwen. Deze moet straks voor de lekke band komen te liggen, en de auto moet erop worden gereden.

1. Zet de auto op de handrem.
2. Draai de wielmoeren los.
3. Plaats het hulpblokje voor het wiel, haal de auto van de handrem en druk de auto naar voren, zodat de velg met lekke band op het blokje komt te rusten.
4. Plaats de krik met de uitsparing onder de draagarm, en trek de auto op de krik. Gebruik uitsparing ´front´ of ´back´ naar gelang u het voor- of achterwiel verwisseld. Door de auto naar voor of naar achter te rollen komt de draagarm met het wiel van de grond.
5. U kunt nu het hulpblokje verwijderen. Draai de wielbouten vervolgens helemaal los, en verwijder het wiel. Plaats het reservewiel en draai de bouten weer aan. Verwijder de krik door de auto eraf te duwen/rollen, en trek als laatst de wielbouten aan.

N.B.: Het hulpblokje is bedoeld om de hoogte van de band op te vangen, de draagarm komt namelijk dichterbij de grond als de band is leeggelopen. Vervangt u een band die nog gevuld is met lucht is het niet nodig om het hulpblok te gebruiken.



Burton Krik 02



Burton Krik 03



Burton Krik 04



Burton Krik 05



Burton Krik 06

12.19. WARME LUCHT VENTILATOR

Een warme lucht ventilator is biedt zowel in een 2CV als Burton uitkomst. Hij zorgt ervoor dat de warme lucht beter naar het interieur wordt geleid en verbeterd de ontwaseming. Deze handleiding beschrijft de montage in een 2CV, met behulp van de montageset voor de ventilator (art.nr. A1.8908).

Bij een 2CV wordt de ventilator geplaatst in de warmteslang, in het bovenste (kortste) gedeelte dat naar de voorruit loopt.

U dient hiervoor de warmteslang door te snijden, en een gedeelte van de isolatie aan de binnenkant van de slang te verwijderen. Zorg dat de ventilator goed in de slang past en luchtdicht afsluit. U kunt de stukken slang met een Ty-rap of een slangklem vastzetten.

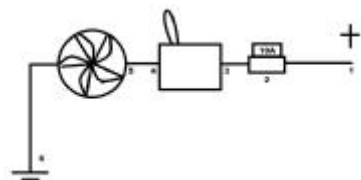
Voor het aan- en uitzetten van de ventilator plaatst u een extra schakelaar in het interieur van de auto. Zie hiervoor het schema.

1. Zoek met spanningszoeker of multimeter een draad die spanning geeft, zodra u de auto op het contact zet met de sleutel. Gebruik den kabelsplitter die is meegeleverd in de set, om hiervan een draad af te takken.
2. Plaats de meegeleverde zwevende zekering, zekering 10A.
3. Monteer de schakelaar met behulp van montageplaat in het interieur. Verbind de aangelegde kabel met een van de geïsoleerde schuifstekkers.
4. Gebruik weer een van de schuifstekkers, en voer de draad verder door het schutbord naar de warme lucht ventilator.
5. Verbind de draad met de + van de ventilator, gebruik de meegeleverde verbinder.

6. Klem het schroefoog aan de massadraad van de ventilator. Het schroefoog sluit u aan op de massa-aansluiting (een tapeind) van de carrosserie, nabij de accu.



Plaatsing ventilator



Schema hete lucht ventilator

13. CONTROLE EN REVISIE

Voordat u de verschillende onderdelen weer gaat monteren is dit het moment om deze goed schoon te maken en, waar nodig, te reviseren.



Controleren en reviseren

13.1. BENZINETANK EN -BEUGEL

De tankbeugel kan worden schoongemaakt, ontvet en opnieuw geschilderd worden. Tectyleren kan ook. De tankbeugel is voor de sterkte en de veiligheid. De Benzinetank kunt u schoon spoelen van binnen met wat benzine, schoonmaken van buiten en ontdoen van tectyl. Vervang de vlotter als deze niet werkt. En vervang alleen de vlotterpakking als deze lekt.

13.2. VOORTREIN EN ACHTERTREIN

Controleer de draagarmlagers door de armen afzonderlijk te bewegen. Indien dit bewegen stroef gaat met eventueel horten en stoten, kunt u nieuwe draagarmlagers monteren. Dit zijn in totaal 8 lagers, 2 per draagarm. Deze lagers zijn niet goedkoop dus wees zuinig.

Controleer de wiellagers door de naaf rond te draaien. Als de lagers hoorbaar zijn moeten deze vervangen worden.

Kijk ook of er roest zit op de lagers, als dit het geval is, is het lager vrijwel zeker overleden.

Om de sporing te kunnen stellen van de Burton dienen de 2CV stelmoffen te vervangen worden door Burton 2CV Parts exemplaren. De Burton stelmoffen zijn veiliger en beter omdat ze van RVS gemaakt zijn en ze kunnen beter geborgd worden. Tevens is het voor een Burton sport een must omdat ze zichtbaar zijn.



Stelmoffenset RVS Burton 2CV Parts

13.3. (DE)MONTAGE VOORWIELDRAAGARM

Een voorwieldraagarm verwijderen en aanbrengen kan nodig zijn als er een draagarmlager slecht is, een fusee vervangen moet worden of als de draagarm beschadigd is bij en ongeluk of iets dergelijks.

Maak de aandrijf-as los van het fuseehuis, zie 3D....)

Demonteer de deksel van de asbuis, 3 bouten M9 en bewaar deze bouten goed.

Verwijder de borgklipjes en tik het kantelmes uit het trekoog.

Maak de stuurkogelarm los op het fuseehuis. Deze zit met twee bouten en een borgplaatje bevestigd. Als deze verwijderd zijn kan het armpje met een paar tikken van een hamer losgemaakt worden. Zorg dat u deze bouten apart houdt, ze hebben namelijk een hogere sterkte (10,9) dan de normale bouten (8,8).

Verwijder de splitpen van de draagarmlagermoer en tik de moer met een botte schroevendraaier (drijver) los zonder de schroefdraad te beschadigen.

Verwijder de arm door wrikken, trekken, bewegen of kloppen.

Controleer de lagers. Rood vet betekend roest in het lager en is niet goed. Voel met uw vinger langs de lagerschaal. Oneffenheden zijn niet goed.

Tik de lagerschalen uit de draagarm als u nieuwe lagers wilt monteren. Bij een kapotte lagerschaal moet u het lager ook demonteren en weggooien.

Breng eventueel de nieuwe lagerschaal en het lager aan op dezelfde manier als dat ze gezeten hebben. Vergeet niet de binnenste draagarmkeerring te vervangen.

Schuif de draagarm over de as en tik het buitenste lager in de draagarm.

Schuif de buitenste draagarmkeerring op de draagarmmoer en draai deze op de asbuis.

Zet de moer vast met 50Nm en breng de splitpen aan.

Monteer het deksel van de asbuis. (Met daaraan de schokbreker).

Sluit het trekoog aan op de draagarm en monteer het kantelmes en de borgveer.

Breng de aandrijf-as aan in de naaf. (zie 3D...)

Zet de naafmoer vast met 350 Nm en breng de splitpen aan.

Zet de stuurkogelarm aan de fusee en borg deze.

Fuseepen verwijderen en aanbrengen

De fusees zorgen ervoor dat de voorwielen soepel naar links of rechts kunnen draaien. Wanneer u het gevoel heeft dat uw auto nogal slingerend over de weg rijdt en de besturing een beetje zwabberig aanvoelt, dan is de kans groot dat de fusees versleten zijn. Elke 5000 Km de fusees doorsmeren, met de voorzijde van de wagen omhoog gekrikt, verlengt de levensduur van de fusees aanmerkelijk.

Controleer de speling op de fuseepennen. De speling mag voor de APK zijn:

*1,5 mm in zijwaartse richting in bovenste of onderste draaipunt, of; , * 2,0 mm in bovenste en onderste draaipunt tezamen.

* 1,0 mm in opwaartse richting.

Ga voor het verwijderen en aanbrengen van de fuseepen als volgt te werk:

Demonteer eventueel de voordraagarm om het geheel makkelijker te maken, zie 3D.3

Buig de omgeslagen kraag van de onderste plug (zie figuur ...) recht en draai deze plug met een schroevendraaier uit de fusee.

Tik met een metalen pen van maximaal 7 mm het bovenste fuseedeksel (zie figuur 3A.4 nr. 11) via de onderkant uit de fusee.

Sla met een hamer en een oude dunnere fuseepen als gereedschap de fuseepen uit de fusee. Beschadig daarbij niet het fuseehuis.

Het kan zijn dat de fusee er niet uit wil. U moet dan een pers gebruiken met speciaal gereedschap. Hiervoor is het noodzakelijk om de draagarm te verwijderen (zie 3D.3). Het komt regelmatig voor dat de fuseepen zo vast zit dat hij gaat opstuiken als er te veel en te hard op geslagen wordt. Een gespecialiseerd bedrijf zoals BCC berekent tussen de 25-50 euro per kant.

Verwijder de wrijvingsringen en de drukringen (zie figuur 3A.4 nr.6,7 en 8)

Verwijder de lagerbussen uit de fusee met een geschikte stempel.

Zorg dat u alle bramen op het fuseehuis en de draagarm wegwerkt met een vijl.

Plaats de lagerbussen in de fusee.

Leg een wrijvingsring, een drukring en nog een wrijvingsring in de metalen stofkap en plaats het geheel met de fusee over de wiendraagarm. De stofkap met ringen moet onder de draagarm geplaatst worden, de open zijde van de stofkap moet naar beneden wijzen.

Olie de lagerbussen en de fuseepen in. Let erop dat u de fuseepen in de juiste stand aanbrengt: Aan de bovenkant liggen de beide smeergaatjes in lijn: Aan de onderkant liggen de smeergaatjes op verschillende afstanden van de onderkant.

Sla de fuseepen met een koperen stempel of kunststof hamer rechtstandig een stukje in de fusee en pers hem vervolgens in de draagarm. Let erop dat u de fuseepen zover doordrijft dat de bovenrand van de fuseepen op gelijke hoogte ligt met de bovenrand van de lagerbus.

Breng de fuseedeksel aan en borg deze door erop te slaan en materiaal van de fusee over het plaatje te stuiken.

Breng de plug (zie figuur 3A.4 nr.10) aan en borg deze door de kraag in de uitsparing van de fusee te tikken.

Breng de stuurkogelarm aan op het lagerhuis (denk aan de borging) en breng de aandrijfas aan (zie 3D...).

Smeer de fusee door met universeel vet via de vetnippel. (zie figuur 3A.4 nr.13)

Tip: Als u de nieuwe fuseepen voor montage een nachtje in de vriezer legt, zal deze een beetje krimpen en zodoende makkelijker te monteren zijn.

Voorwiellager vervangen

Verwijder het wiel en de aandrijfas, zie 3D...)

Ondersteun de draagarm en sla de naaf (zie figuur 3A.5 nr. 1) met een passend stempel uit het fuseehuis.

Boor met een 4 mm boortje de centreerpunten voor het borgen van de wiellagermoer (zie figuur 3A.5 nr. 7) uit.

Ongeveer 3 mm diep. De moer zit meestal op drie plaatsen geborgd.

Tik de wiellagermoer met een botte schroevendraaier (drijver) los zonder de schroefdraad te beschadigen..

Verwijder de keerringen (zie figuur 3A.5 nr. 4 en 6); tik ze uit de ringmoer en het fuseehuis.

Tik het lager (zie figuur 3A.5 nr. 10) inclusief lagerschaal uit het fuseehuis.

Reinig het fuseehuis en controleer de schroefdraad met een draadveil en smeer het nieuwe lager in met lagervet.

Tik het lager in het fuseehuis (met behulp van een 70 mm diameter pijp). Pas op! Belast het lager, bij het aanbrengen in de fusee, nooit op de binnenring.

Draai de wielagermoer eerst met de hand in het fuseehuis. Als dit niet gaat, veil de draad dan opnieuw bij met een draadveil.

Draai (tik) het laatste stukje goed vast met de botte schroevendraaier en borg de ringmoer met twee of drie centreerpunten.

Breng de keerring aan in de ringmoer met de lip van de keerring naar het lager gericht. De buitenzijde van de keerring moet op "gelijke hoogte" met de buitenzijde van het fuseehuis liggen.

Plaats de keerring in het fuseehuis, de keerring moet "op gelijke hoogte" liggen met de buitenzijde van het fuseehuis.

Breng de naaf aan door deze met een kunststof hamer in het lager te slaan.

Breng de aandrijf-as aan. Daarna mag u pas geen speling meer voelen.



Aanbrengen wielophanging

13.4. (DE)MONTAGE ACHTERWIELDRAAGARM

Verwijder de schokdemper.

Verwijder de borgklem en tik het kantelmes uit het trekoog.

Maak de klemband los en verwijder de stofkap op de draagarm.

Verwijder de remleiding naar de draagarm van het driewegstuk en stop hem eventueel af met een M8 bout.

Verwijder de moer van de leidingsbevestigingsbout links/rechts van het driewegstuk en druk de bout naar binnen.

Verwijder de splitpen van de draagarmlagermoer en tik de moer met een botte schroevendraaier (drijver) los zonder de schroefdraad te beschadigen.

Verwijder de arm door wrikken, trekken, bewegen of kloppen.

Controleer de lagers. Rood vet betekend roest in het lager en is niet goed. Voel met uw vinger langs de lagerschaal. Oneffenheden zijn niet goed.

Tik de lagerschalen uit de draagarm als u nieuwe lagers wilt monteren. Bij een kapotte lagerschaal moet u het lager ook demonteren en weggooien.

Breng eventueel de nieuwe lagerschaal en het lager aan op dezelfde manier als dat ze gezeten hebben. Vergeet niet de binnenste draagarmkeerring te vervangen.

Schuif de draagarm over de as en tik het buitenste lager in de draagarm.

Schuif de buitenste draagarmkeerring op de draagarmmoer en draai deze op de asbuis.

Zet de moer vast met 50Nm en breng de splitpen aan.

Ga bij het aansluiten van de remleidingen als volgt te werk:

Plak de nippel vast met plakband zodat deze niet kan schuiven.

Schuif de spiraal in de asbuis en geleid deze zodat het uiteinde met de nippel bij het driewegstuk komt. Gebruik een nieuw leidingrubber en zet de nippel vast met 7-9 Nm.

Zet de bevestigingsbout van de remleiding vast met 10 Nm. Let op of de nok in de uitsparing in de asbuis ligt en controleer of de remleiding de asbuis niet raakt.

Breng de rubberen ring, om de remleiding te beschermen, aan in de asbuis bij het driewegstuk.

Breng de plastic stofkap aan en zet hem vast met een tierib.

Achterwiellager vervangen

Verwijder de stofdop van de remtrommel.

Verwijder met een beitel de borging van de naafmoer (zie figuur 3A.6 nr. 2) en verwijder de moer(M44). U kunt deze moer vernieuwen of verwisselen met de andere zijde.

Verwijder de remtrommel met een trekker of door te wrikken met twee grote schroevendraaiers.

Boor met een 4 mm boortje de centreerpunten van de wiellagermoer ongeveer 3 mm uit.

Houd de remtrommel tegen en tik de wiellagermoer met een botte schroevendraaier (drijver) los zonder de schroefdraad te beschadigen. Draai de moer uit de remtrommel.

Leg de trommel met de draaieinden naar beneden op een houten plankje en tik het lager uit de trommel.

Trek de wiellagerkeerring uit de trommel, maak de trommel schoon en controleer de schroefdraad met een draadveel. Veil waar nodig de draad op.

Smeer het nieuwe lager in met vet en pers deze, met behulp van een stuk pijp dat tegen de buitenste lagerschaal drukt, in de trommel.

Zet de wiellagermoer vast en borg hem met twee of drie centreerpuntslagen.

Tik de nieuwe keerring met de afdichtpijp naar het lager. De keerring moet op gelijke hoogte liggen met de trommel.

Tik de remtrommel op zijn plaats met een kunststof hamer en zet de naafmoer goed vast.

Borg de moer door met een beitel wat materiaal van de moer in de groef te tikken.

Breng de plastic stofdop aan in de trommel.



Remvoering terug stellen

13.5. STUURKOGELS

Boven op het fuseehuis zit een kort armpje, het leviertje, wat bevestigd is aan de buitenste stuurkogel. Aan beide buitenste stuurkogels zitten verstelbare stuurstangen. Deze zitten opnieuw met twee binnenste stuurkogels in het stuurhuis vast. Het stuurhuis zit ingebouwd in de voorste asbuis achter de versnellingsbak. Het stuurhuis bestaat

uit een rond tandwiel dat een tandheugel aandrijft. Door aan het stuur te draaien beweegt de tandheugel van links naar rechts en duwt via de binnenste stuurkogels de beide stangen heen en weer. De stangen bewegen de buitenste stuurkogels en dan gaan de wielen heen en weer. Om de buitenste stuurkogels zitten rubberen hoesjes. Deze stuurkogelhoesjes mogen niet gescheurd zijn voor de APK. Vervang deze hoesjes als volgt:

Draai de twee bouten waarmee de stuurkogelarm op het fuseehuis vastzit los.

Verwijder de splitpen die door de ringmoer zit.

Verwijder de ringmoer uit de stuurstang samen met de kogelzitting.

Snijd met een mesje de oude stuurkogelhoes kapot en verwijder deze.

Verwijder de stuurkogelarm door de platte kanten van de kogel te laten samenvallen met de gleuf van de houder en deze naar onderen toe te trekken.

Controleer de stuurkogel; de minimale diameter is 20 mm, is dit niet het geval dan moet u hem vervangen.

Eventuele braampjes moeten weg gevijld worden en daarna even met een stukje fijn schuurpapier polijsten.

Trek de nieuwe stuurkogelhoes over de stuurkogel.

Vet de Kogelzitting goed in en plaats de stuurkogel door de platte kanten van de kogel te laten samenvallen met de gleuf van de houder.

Plaats de kogelzitting en draai de ringmoer aan. Draai de ringmoer vervolgens een kwartslag terug en plaats de splitpen.

Monteer de stuurkogelarm weer op het stuurhuis met de twee 10.9 bouten vast en borg deze.

14. REMMEN

Er zijn op de 2CV twee verschillende remsoorten gebruikt. Deze hebben ook een verschillende remvloeistof die niet door elkaar te gebruiken zijn! Verkeerde remvloeistof leidt tot grote schade aan het remsysteem.

Alle (oude) typen met trommelremmen voor gebruiken een synthetische remvloeistof DOT 4.

Alle (nieuwe) typen met schijfremmen voor gebruiken een minerale olie LHM. Dit is een groene vloeistof en dit systeem wordt daarom ook wel "het groene systeem" genoemd.

- Reinig het groene (LHM) remsysteem met wasbenzine. Gebruik nooit spiritus of andere middelen op alcoholbasis. Blaas de onderdelen na het reinigen droog met lucht.
- Reinig "het rode" (DOT 4) remsysteem met spiritus en dus niet met wasbenzine.

Remsysteem Remvloeistof Schoonmaakmiddel

Schijven voor + trommels achter LHM Wasbenzine

Trommels rondom DOT 4 Spiritus

Het remsysteem vergt niet veel onderhoud. De remblokken moeten regelmatig gecontroleerd worden op slijtage. Elke vijf jaar moet de remvloeistof vernieuwd worden en een keer per jaar moeten de trommelremmen opgesteld worden. (zie figuur B1).

- Draai met een stevige ring, of dopsleutel 14, de nokken naar buiten zoals op de foto staat aangegeven.
- Als de remschoenen tegen de trommel aanliggen draait u de nok iets terug zodat de trommel net vrij loopt.



Remmen afstellen

14.1. PROBLEMEN MET DE REMMEN

De rem trekt scheef. De oorzaak hiervan is dat de remschijven vet zijn of ongelijk versleten door lekkage aan de remleiding, de remklauw of de motor. Het kan ook liggen aan de olievulpijp, keerringen of olieleiding. U kunt nu de remblokken, remleiding en de olievulpijppakking vervangen en de remklauwen reviseren. Een andere oorzaak

kan het vastzitten van een van de remcilinders achter zijn. Vervangen is dan de enige oplossing.

Het Rempedaal zakt de eerste keer geheel weg en komt bij pompen weer op druk. De oorzaak hiervan is dat de achterremschoenen versleten zijn. Deze moeten dan vervangen en/of opgesteld worden.

Het rempedaal voelt "sponzig" aan. De oorzaak hiervan is lucht in het remsysteem. In dit geval moet het hele remsysteem ontlucht worden.

Verlies van remolie. De oorzaak hiervan is lekkage aan de remleiding, remcilinders, remklauwen of de binnenzijde van de hoofdremcilinder. In dit geval kunt u de remleiding en/of hoofdremcilinder, en remcilinders vervangen en de remklauwen reviseren.

De rem loopt aan of blijft hangen. De oorzaak hiervan is dat de remcilinders vast zitten, de remzuiger kan vastzitten in de klauw of de drukstift van de hoofdremcilinder komt niet ver genoeg terug. In dit geval kunt u de remcilinders achter vervangen, de remklauwen reviseren en/of de drukstift afstellen.

De rembalans tussen voor en achter is niet goed. Dit kan veroorzaakt worden door remcilinders of zuigers die blijven hangen, maar is vaak een kwestie van een hoofdremcilinder die verkeerd is aangesloten. De juiste volgorde is: Achterste gat is voor de leiding naar de voorremmen en het voorste gat is voor de achterremmen!

14.2. REMSYSTEEM ONTLUCHTEN

De remvloeistof moet volledig door de leidingen gepompt worden. Er zitten drie ontluchtingsnippels op de auto. Bij de twee achterremmen (dus een per rem) en bij de linker remklauw.

- Plaats een doorzichtig slangetje op de ontluchtingsnippel van het rechter achterwiel en laat de andere kant van deze slang uitlopen in een doorzichtig jampotje o.i.d.
- Controleer of u genoeg remvloeistof heeft in het reservoir op de hoofdremcilinder. Denk aan de soort vloeistof. Indien nodig van tijd tot tijd bijvullen.
- Laat een assistent het rempedaal een aantal malen intrappen zodat er voldoende druk wordt opgebouwd.
- Draai de ontluchtingsnippel los totdat het rempedaal "wegzakt" en draai de nippel weer vast terwijl uw assistent het rempedaal ingetrapt houdt.
- Als de nippel dichtgedraaid is kan het pedaal weer rustig omhoog komen.
- Herhaal deze handelingen totdat de uit de slang komende vloeistof geen luchtbelletjes meer bevat.

Ga met het ontluchten verder in de volgende volgorde:

- Andere achterwiel
- Voorste linker remklauw.

Bij schijfremmen worden de remmen voor beide remmen ontlucht met een nippel op de linker remklauw. Bij een goed ontlucht remcircuit voelt het pedaal "hard" aan als u deze krachtig intrapt.

- Wanneer u klaar bent met het ontluchten moet het remvloeistof reservoir bij gevuld tot de MAX indicatie.

NB. Ontluchten bij een Burton kan niet met een vacuümpompje doordat de leidingen hiervoor te dun zijn.

14.3. REMKLAUW (DE)MONTEREN

- Maak de remleiding(en) los op de remklaus en stop hem af met een dopje.
- Koppel de handremkabel los door de 2 M7 moeren los te draaien.
- Verwijder beide bevestigingsbouten van de remklaus. Let op de vulplaat tussen de bak en de remklaus. Bij sommige klauwen zit ook nog een busje tussen de beide helften, verlies deze niet!
- Als u de remklaus niet hoeft te reviseren, klem dan beide helften op elkaar met een lijklemmetje, op deze manier lekt er geen remvloeistof weg.
- Verwijder de remklaus door deze naar boven weg te nemen. Reviseer eventueel de remklauwen. (zie 14.7)
- Maak de aandrijfas los en verwijder de remschijf. De minimale dikte van de remschijf is 4 mm. Een nieuwe remschijf heeft een dikte van 7 mm. De zijdelingse slingering van de schijf mag maximaal 0,2 mm zijn in de gemonteerde situatie.
- Plaats de remschijf en monteer de aandrijfas. Zet de bouten met 45 Nm vast.
- Ontvet de remschijven met remmenreiniger.
- Monteer de remklauwen. Zet de bouten met 50 Nm vast. Let op de vulplaat tussen de bak en de remklaus. Zorg dat de beide helften van de remklaus exact op elkaar vallen en controleer of de deelnaad van de helften exact boven het midden van de schijf zit (hiervoor is het vulplaatje).
- Monteer de remleidingen en draai deze niet te vast. Gebruik altijd nieuwe leidingrubbers.
- Sluit de handremkabel aan en stel deze af volgens 14.9
- Vul zonodig het remvloeistofreservoir bij met de voorgeschreven groene LHM-remvloeistof en ontluicht het systeem. (zie 14.2)

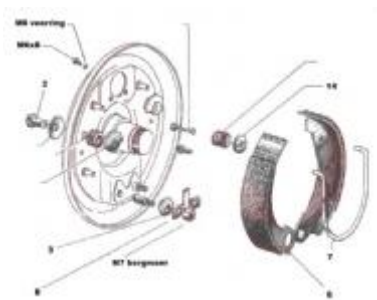
14.4. ACHTERREMMEN (DE)MONTEREN

- Zet de auto op bokken en verwijder het wiel
- Verwijder de stofdop van de remtrommel
- Tik met een beitel of doorslag de borging van de naafmoer naar buiten en verwijder de moer (maat 44). U kunt deze moer vernieuwen of verwisselen met de andere zijde
- Stel de remvoeringen terug met de stelnokken. (nr. 2)
- Verwijder de remtrommel met een trekker of twee grote schroevendraaiers
- Verwijder de veer (nr. 7) en de remvoering (nr. 6) door de veerkap (nr. 14) een kwart slag te draaien en in te drukken. verwijder ook de 2 M7 moeren
- Vervang eventueel de wielremcilinder door de remleiding en twee M6 bouten los te draaien
- Monteer de nieuwe remcilinder in omgekeerde volgorde. Let op het type remsysteem (LHM of DOT 4) en gebruik altijd een nieuw remleidingrubber
- Borg de moeren door het borgplaatje (8) er tegenaan te tikken of gebruik zelfborgende M7 moeren
- Als u nieuwe remvoering monteert, schuin dan met een vijl even een stukje af aan het begin en einde van het voeringmateriaal, dit voorkomt piepende en abrupt aangrijpende remmen
- Monteer de nieuwe remvoering en stel ze af met de excentrieken (nr. 3) en de stelnokken (nr. 2). De speling tussen de remtrommel en de remvoering moet over de gehele lengte 0,2 mm zijn
- Meet daarom de binnenmaat van de trommel op en zorg dat de remvoering hier overal 0,2mm binnen ligt. stel

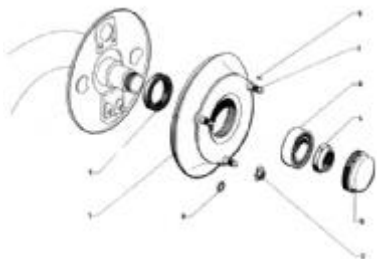
eerst de onderste 2 excentrieken en daarna de bovenste stelnokken

- Als de afstelling goed is kunt u de bovenste stelnokken weer iets naar binnen stellen zodat de trommel er overheen past
- Tik de remtrommel op zijn plaats met een kunststof hamer en zet de naafmoer goed vast
- Borg de moer door met een beitel wat materiaal van de moer in de groef van de astap te tikken
- Breng de stofdop aan in de trommel en monteer het wiel
- Nu kunnen de nokken weer naar buiten gesteld worden zodat de voering net vrijloopt van de trommel

Als nu tijdens het rijden/remmen blijkt dat de remmen een piepend geluid maken of u voelt het rempedaal op en neer gaan dan kan het zijn dat de trommel ovaal is uitgesleten. Vervangen of uitdraaien op de draaibank is dan een oplossing.



Achterrem exploded view



Achterwielnaaf



Remtrommel trekken



Remvoering terug stellen

14.5. REMBLOKKEN VERVANGEN

Nieuwe remblokken zijn dikker dan versleten exemplaren, daardoor is het nodig om de remzuiger geheel terug te drukken in de remklauw. De hoeveelheid remvloeistof die u zo uit de cilinders drukt, stroomt terug in het reservoir. Let erop dat deze niet overloopt.

- Zet een grote schroevendraaier tussen de remschijf en een remblok en druk het remblok naar binnen tot de zuiger geheel naar binnen is gedrukt.
- Trek een uiteind van de dubbele veer naar achteren en druk het remblok naar beneden en trek hem er naar achteren uit en let goed op hoe hij gezeten heeft.
- Monteer eerst het nieuwe remblok voor u aan de andere zijde van de schijf begint. Zo voorkomt u dat de zuiger uit de klauw wordt gedrukt.
- Druk het (nieuwe) remblok geheel naar achteren en dan omhoog zodat de veer in de uitsparing valt.
- Herhaal deze handelingen met de andere blokken; vervang altijd beide kanten.
- Trap het rempedaal een paar keer in zodat de zuigers zich zetten voordat u gaat rijden.
- Controleer zonodig het remvloeistofniveau met de groene LHM olie.

Bij de eerste paar keer remmen zult u merken dat de remmen nog niet optimaal werken, de blokjes moeten namelijk inslijten op de schijf.

14.6. REMKLAUW REVISIE

- Verwijder de remklauw. (zie 3B.6)
- Neem de remklauw uit elkaar en verwijder de veer die de remblokken vasthoudt.
- Verwijder het pijpje tussen de beide helften en de O-ring.
- Pers met lucht de zuiger uit de cilinder. Houdt daarbij een houten plankje onder de zuiger en pas op voor uw vingers. Probeer nooit de zuiger er met een tang uit te trekken want bij beschadiging is de zuiger onbruikbaar.
- Verwijder de rubberen ringen uit de groeven in de cilinders. Doe dit niet met een scherp voorwerp.
- Ga bij de andere klauwhelft op dezelfde wijze te werk.
- Reinig de onderdelen in wasbenzine en blaas ze droog met lucht. (Vooral de inwendige groeven). Controleer de klauw en de zuigers op tekenen van corrosie of beschadiging enb vervang ze zonodig.
- Dompel de twee rubber ringen in de LHM vloeistof en breng de afdichtring zonder afdichtlippen in de binnenste groef en breng de afdichtring met afdichtlippen aan in de buitenste groef. Hierbij uitsluitend met de hand werken!
- Dompel de zuiger in de remvloeistof en breng deze in de cilinder. Ga voor de andere klauwhelft op gelijke wijze te werk.
- Dompel de O-ring in de remvloeistof en breng het pijpje aan in de remklauw.
- Bevestig de veer die de remblokken vasthoudt aan de twee helften.

- Breng de remklauw aan. (zie 3B.4)
- Breng de remblokken aan. (zie 3B.7)
- Ontlucht het systeem. (zie 3B. 3)

Mocht het nog even duren voordat de remklauw wordt gemonteerd dan kun je het beste de 2 bevestigingsbouten er door schuiven en hier een M10 moer opdraaien, de aansluitingen voor de remleiding kun je afsluiten met een M8 boutje. (zie foto)

Vergeet bij montage ook het vulplaatje tussen bak en remklauw niet.



Oude klauw met revisieset



2 losse helften



Zuiger uitpersen met perslucht



Rubber ringen verwijderen



Schoonmaken remklauw



Inpersen van de zuiger



Beter als nieuw!



Verbindingspijpje en veertje handrem

14.7. HOOFDREMCIJLINDER (DE)MONTAGE

De hoofdremcilinder kunt u beter niet reviseren. Als de hoofdremcilinder kapot of versleten is kan deze het beste worden vervangen door een nieuw origineel exemplaar.

Het uitbouwen van de hoofdremcilinder gaat als volgt:

2CV:

- Maak de 2 remleidingen los door de nippels los te draaien en de leidingen er voorzichtig uit te trekken.
- Maak het reservoir los door het links- of rechtsom voorzichtig te kantelen. Vang de remolie op.
- Ontkoppel de gaskabel en koppelingkabel van de pedalen
- Maak de hoofdremcilinder los door de 2 M9 bouten in de motorruimte te verwijderen.
- Maak de bedrading van de remlichtschakelaar los.
- Verwijder de pedalen samen met de hoofdremcilinder via de binnenkant van de auto.

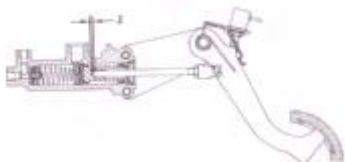
Burton:

- Maak de 2 remleidingen los door de nippels los te draaien en de leidingen er voorzichtig uit te trekken.
- Maak het reservoir los door het links- of rechtsom voorzichtig te kantelen. Vang de remolie op.
- Ontkoppel de gaskabel en koppelingkabel van de pedalen.
- Maak de bedrading van de remlichtschakelaar los.
- Maak de hoofdremcilinder met de pedalensteun los door de 2 M10 bouten bij de pedalen te verwijderen.
- Verwijder de linker aluminium pedalensteun door de 4 M6 boutjes te verwijderen.
- Verwijder de pedalen samen met de hoofdremcilinder via de binnenkant van de auto.
- Maak de hoofdremcilinder los van de pedalenbeugel.
- Breng de hoofdremcilinder aan in de omgekeerde volgorde van het verwijderen.
- Breng de gas- en koppelingkabel aan op de pedalenbeugel en stel deze zonodig af.
- Monteer de remleidingen met nieuwe leidingrubbers voor dat type remolie. Denk er om dat de remleiding van de achterremmen in het voorste gat komt en de remleiding van de voorremmen in het achterste gat (dichtst bij het schutbord).
- Controleer het reservoir op eventuele scheurtjes.
- Smeer de reservoirrubbers in met de juiste remolie en druk het reservoir met de hand in de hoofdremcilinder. Vul het reservoir met de juiste remvloeistof. Ontlucht het systeem (14.2).
- Controleer de speling van de drukstift in de hoofdremcilinder, de drukstift moet 0,5 tot 1mm ingedrukt kunnen worden voordat deze de hoofdremcilinder bekrachtigd. (zie tekening)
- Controleer de pedaalrubbers, deze moeten stevig vast zitten en mogen niet versleten zijn (APK eis)
- Controleer de vrije slag van het pedaal, op het moment dat de rem aangrijpt moet er nog voldoende speling over zijn om in geval van nood te kunnen remmen.

Als u moeite heeft om bij de pedalen te komen is het ook mogelijk om een "korte benen kit" te monteren, zie hiervoor hoofdstuk 5.8



Hoofdremscilinder

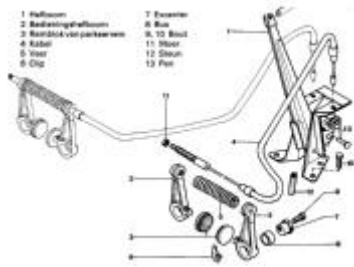


HRC pen afstellen

14.8. HANDREM AFSTELLEN

De handrem zit op de voorwielen en dus niet zoals gebruikelijk op de achterwielen. Houdt hier ten alle tijden rekening mee. De handrem tijdens het rijden gebruiken is dus uit den boze.

- Plaats de handrem volledig terug en krik de auto aan de voorkant op en zet hem op bokken.
- Draai de borg- en stelmoeren op beide handremkabels los en draai bij beide remklauwen de bouten van de excentriek een slag los.
- Draai de excentriek rechts van de schijf linksom en die links van de schijf rechtsom (bekijk dit vanaf de voorkant van de auto) totdat de handremblokkjes tegen de schijf aanlopen. Het wiel mag daarbij niet zwaar draaien. (zie figuur 3B.5)
- Draai de bouten van de excentrieken vast met 40 Nm en hou de excentrieken daarbij tegen. Controleer de afstelling.
- Trek de handrem aan de binnenzijde van de auto drie klikken aan.
- Stel bij elke remklauw de kabel af. Controleer of de uiteinden van de buitenkabel evenals de kabel zelf goed op hun plaats zitten.
- Draai de stelmoeren op de beide kabels gelijkmatig aan zodat de vrije lengte van het kabeldraadeinden gelijk zijn.
- Tussen de handremhefboom en de aanslagnok van de remklauw moet ongeveer een speling van 0,5 mm zitten. Zet de borgmoeren vast door ze tegen elkaar in te draaien.
- Plaats de handrem weer geheel terug en controleer of beide wielen vrij ronddraaien. Trek de handrem volledig aan en controleer of de wielen blokkeren.
- Trek de handrem enige malen helemaal aan. De afstelling mag nu niet veranderen.



Handremmechanisme

15. ONDERHOUD MOTOR

De auto is uitgerust met een luchtgekoelde twee-cilinder boxer motor. Deze motor is relatief eenvoudig van opbouw. Door de eenvoudige bouw van de motor is de levensduur erg lang. Een complete motorrevisie is zelden nodig omdat de dure inwendige delen van de motor nauwelijks slijten. Een complete motorrevisie is derhalve niet in deze bouwhandleiding opgenomen. De motoronderdelen die soms wel verslijten, zijn vrij gemakkelijk te vervangen. Hoe u dit zelf kunt doen en hoe u het periodieke onderhoud moet uitvoeren, kunt u lezen in dit hoofdstuk.



Onder de motorkap

15.1. KLEPPEN STELLEN

Elke 15.000 Km dienen bij uw auto de kleppen gesteld te worden. Het is voor een goede werking van de motor noodzakelijk dat de kleppen feilloos werken. Aan beide zijden van het motorblok zit een cilinderkop waarin in totaal vier kleppen zitten; twee inlaatkleppen en twee uitlaatkleppen. Met name de uitlaatkleppen worden thermisch zeer zwaar belast. Hier zijn ze natuurlijk voor gemaakt maar vanwege deze opwarming, en dus uitzetting van de klep, moet er tussen klepsteel en tuimelaar een beetje ruimte blijven. Niet teveel want dan gaan de kleppen niet ver genoeg open. Maar zeker ook niet te weinig, want dan kunnen ze niet meer sluiten. De afstelling die is beschreven geldt voor de 602cc motor, zoals deze bijvoorbeeld in de 2CV6 en Dyane geleverd zijn.

De kleppen moet u stellen bij een koude motor. (Minimaal vier uur niet gereden)

- Eerst moeten de kleppendecksels verwijderd worden. Draai hiervoor de dopmoer met sleutel 12 los. Soms is het nodig om met een kunststof hamer even tikje te geven op het deksel voordat deze loskomt.
- Zet een bakje onder de kleppendecksels als u ze verwijderd om de uitlopende olie op te vangen.
- Controleer de klep van de ene cilinder als dezelfde klep van de andere cilinder helemaal open staat. Dus als de linker uitlaatklep gesteld/gecontroleerd moet worden, moet de rechter uitlaatklep volledig ingedrukt staan.
- De klepspeling kan gemeten worden door een voelmaatje van 0,20 mm tussen de klep en de tuimelaar te plaatsen. Als de voelmaat nog net met wat weerstand tussen de klep en tuimelaar door kan bewegen is de speling in orde. Past de voelmaat er niet tussen, dan is er te weinig speling. Past de voelmaat er tussen, maar voelt u geen weerstand als u de voelmaat beweegt staan de kleppen waarschijnlijk te los/wijd.
- De klepspelingen zijn voor zowel inlaat- als uitlaatkleppen 0,20 mm.
- Als de klepspeling afwijkend is zullen de kleppen moeten worden gesteld.

Het kleppen stellen gaat als volgt:

- Draai de contramoer van de stelschroef los met een ringsleuteltje 10, waarna de stelschroef met een schroevendraaier kan worden verdraaid tot de voelmaat van 0,20 mm net tussen de klep en de punt van de

tuimelaararm past.

- Houd met een schroevendraaier de stelschroef tegen en zet de contraoer weer vast. Controleer daarna opnieuw de klepspeling. Herhaal tot u uzelf ervan hebt verzekerd dat de speling juist is afgesteld.
- Maak het pakkingvlak van de kleppendeksel goed schoon.
- Wij raden u aan de speciale door Burton Car Company ontwikkelde kleppendekselpakkingen te gebruiken. Deze hoeft u niet meer zoals voorheen met vloeibare pakking aan de kleppendeksels vast te lijmen, maar blijven vanzelf op hun plek. Dit betekent dat u deze kleppendekselpakkingen ook kunt hergebruiken, i.t.t. de originele verlijmden.
- Druk het kleppendeksel met pakking stevig tegen de cilinderkop. Wees er zeker van dat het deksel mooi aanligt en gecentreert is. Draai met de hand de oer van het kleppendeksel vast. Geef daarna met een sleutel 12 de dopoer van het kleppendeksel nog één tot anderhalve slag. Het kleppendeksel zit nu vast.
- Voorkomen moet worden dat het kleppendeksel te strak wordt aangedraaid. De kleptuimelaars kunnen namelijk het deksel raken, met een tikkend geluid als gevolg.



Onze kleppendekselpakkingen hoeven niet meer gelijmd te worden

15.2. OLIE EN OLIEFILTER

De inwendige delen van de motor zouden het niet lang volhouden als er niet een ingebouwd smeersysteem aanwezig was. Achterop de nokkenas zit een tandwielpomp die de motorolie via allerlei buisjes en leidingen door het motorblok en de beide cilinderkoppen pompt. Links aan de zijkant van het carter zit een oliedrukschakelaar die het controlelampje op het dashboard inschakelt als er te weinig oliedruk in het systeem is. Dit lampje gaat normaal uit als de motor enige malen is rondgegaan en de olie onder druk is gekomen.

Wanneer de olie zo'n 15.000 Km haar werk heeft gedaan is het nodig deze te ververset. Verset de olie in ieder geval niet later, allerlei slijpsel en verontreinigingen zorgen ervoor dat de olie haar smerende werking verliest en overmatige slijtage is het gevolg.

Wanneer uw auto weinig kilometers maakt, dan geldt het maximum aantal kilometers niet. De kwaliteit van de olie vermindert na verloop van tijd. Het beste is om minimaal een keer per 2 jaar de olie te ververset. De motor en versnellingsbak hebben beide een apart smeersysteem. De versnellingsbakolie moet elke 25.000 Km. vervangen worden. (zie 3A.5)

De carterinhoud van de 602cc 2CV motor is 2,2 liter. De inhoud van het oliefilter is 0,2 liter. Als u de olie gaat ververset zorg dan voor voldoende verse olie. De voorgeschreven oliesoort is 15W-40. Vernieuw bij een olieverset ook altijd het oliefilter.

- Ververs regelmatig de motorolie, het standaard verversinterval is 15.000 Km. Als er onder zware omstandigheden wordt gereden, zoals korte ritten of bij hoge temperaturen moet dit vaker gebeuren. Het is het beste om de olie bij een warme motor te ververset, als de olie dun is en eventueel vuil erin is opgenomen.
- Zet een opvangbak onder de aftapplug. Deze zit onderaan de motor, ongeveer in het midden van de geribbelde carterpan. Maak de omgeving van de aftapplug schoon, draai de plug eruit en laat de olie tenminste tien minuten uitdruppen. Maak de aftapplug zorgvuldig schoon, schroef hem er weer in met een nieuwe koperen pakkingring en draai hem aan met 35-45 Nm.
- Het vervangen van het oliefilter gaat het makkelijkst met een spanband of een speciale oliefiltersleutel. Eventueel kan ook een lange pen of schroevendraaier door het filter worden geslagen om als hefboom te gebruiken bij het losdraaien. Houd er rekening mee dat er wat olie (0,2 liter) uit het filter zal stromen zodra het loskomt.
- Maak het draagvlak van het filter op het motorblok goed schoon. Smeer de afdichting van het nieuwe filter in met motorolie. Schroef het filter aan tot het juist het motorblok raakt en draai het daarna met de hand nog een halve slag verder. Gebruik vooral geen sleutels of tangen bij het monteren. Pas op; als u het filter te strak monteert gaat het filter (niet zichtbaar) kapot.
- Vul de motor bij met 15W-40 olie tot net onder de 'max'-aanduiding op de peilstaaf. Laat de motor lopen tot de normale bedrijfstemperatuur is bereikt en let daarbij op sporen van lekkage bij het filter.

15.3. OLIEKOELER REINIGEN

De olie zorgt voor smering, maar zeker ook voor koeling. Dat is bij alle auto's het geval en de 2CV is hierop geen uitzondering. Wel speciaal voor deze motor is dat de ontwerpers er een klein olieradiatorje opgezet hebben en de luchtstroom van de ventilator hier doorheen blaast. Die oliekoeler wil nog wel eens vet van buiten worden. Dat is op zich niet zo erg, ware het niet dat er dan allerlei stof aan vastkoekt. Een verstopte oliekoeler is niet goed. De olie wordt te warm en de zuigers en cilinders ook. Vastlopen is het gevolg. Het is van het grootste belang dat de oliekoeler wordt schoongehouden:

- De buitenkant van de koeler kan worden gereinigd als het front en de ventilator zijn weggenomen. De koeltunnel kan blijven zitten.
- Bouw de ventilator uit: Draai de bout van de ventilator los met een pijpsleutel 14 of een smalle dopsleutel. Plaats een staaf (bijvoorbeeld een verlengstuk voor een dopsleutel) op de plaats van de bevestigingsbout en rammel een aantal malen zijdelings met de staaf. De ventilator moet nu loskomen. (zie figuur 3C.2)
- Smeer de oliekoeler aan de voorkant in met een schoonmaakmiddel zoals wasbenzine of remmenreiniger. Dit gaat het best met een verfkwast. Laat het schoonmaakmiddel even inweken en blaas dan met perslucht van achter door de koeler heen.
- Herhaal deze behandeling totdat de koeler schoon is. U moet nu schuin van links door de lamellen van de koeler heen kunnen kijken.
- Let er na het aanbrengen van de ventilator op dat de V-snaar de koeler niet raakt en voldoende gespannen is. De snaar heeft de juiste spanning als u deze met de duim ongeveer een centimeter kunt indrukken.

Dezelfde luchtstroom van de ventilator die de oliekoeler koelt, blaast ook langs de beide cilinders en cilinderkoppen. Deze combinatie, koeling van de olie en cilinders, zorgt ervoor dat het motortje ,zelfs onder ongunstige omstandigheden, niet snel oververhit zal raken. Even nog een paar tips op een rijtje:

- Zorg voor een goede kwaliteit olie.
- Gebruik de juiste viscositeit (dikte van de olie): 15W40.

- Ververs binnen de 10.000 Km of minstens eenmaal per jaar.
- Zorg dat de motor snel op temperatuur is, dus niet te lang stationair laten draaien maar zo snel mogelijk rustig wegrijden.
- Controleer regelmatig de oliekoeler op vuil.

15.4. OLIEVULPIJP

De olievulpijp van de 2CV heeft twee functies. De eerste is voor iedereen bekend, namelijk het vullen van de motor met olie. De tweede is het ontluchten van het carter. Deze functie is erg belangrijk. In de olievulpijp is een soort overdrukventiel aanwezig in de vorm van een rubberen ring (membraam). In het carter dient altijd een bepaalde onderdruk te heersen. Deze onderdruk wordt veroorzaakt door de op- en neergaande beweging van de zuigers. Als de zuigers “naar binnen gaan” zal de druk in de motor toenemen en zal het overdrukventiel openen. Als de zuigers “naar buiten gaan” zal de motor lucht willen aanzuigen, dit wordt onmogelijk gemaakt doordat de ring sluit. Als deze ring verstopt of uitgedroogd is zal er overdruk in het carter ontstaan. Hierdoor zal olie gaan lekken op de plaatsen waar de afdichtring het zwakst is, bijvoorbeeld de krukaskeerringen en de brilrubbers. Als een pakking of keerring in de motor lekt hoeft dit dus niet aan deze pakking te liggen maar kan een kapotte olievulpijp de oorzaak zijn van de lekkage. Het is dus verstandig dit ventiel te controleren. Bevat de slang naar het luchtfilter gaat veel olie, of ligt er een plas olie in het luchtfilter, dan mag je aannemen dat het ventiel niet goed meer werkt. De enige remedie is om er een ander ventiel op te zetten, omdat reparatie niet mogelijk is.

15.5. KRUKASKEERRING VERVANGEN

Het is niet ongebruikelijk dat de keerringen van een 2CV motor na een flink aantal kilometers beginnen te lekken. Dit begint vaak met een druppeltje maar zal steeds erger worden. Zoals al eerder vermeld kan dit veroorzaakt worden door een kapotte olievulpijp. Maar toch zal een eenmaal lekkende keerring altijd vervangen moeten worden.

- Voor het vervangen van de voorste keerring zal de ventilator en de rubber flap onder de oliekoeler verwijderd moeten worden. De motor kan hierbij ingebouwd blijven.
- Soms zit er ook een metalen plaat achter de leidingen van de oliekoelers langs. Deze moet verwijderd worden door hem dubbel te vouwen en naar je toe te trekken tussen de olieleidingen door.

Als u ook de achterste keerring gaat vervangen moeten motor en versnellingsbak van elkaar gescheiden worden. Verwijder vervolgens de koppeling en het vliegwiel zodat de keerring zichtbaar wordt.

- Verwijder de keerring voorzichtig met een schroevendraaier of boor twee gaatjes van 2 mm tegenover elkaar in het midden van de keerring.
- Draai twee parkers (dit zijn zelftappende schroeven) in de gaatjes en trek de keerring uit de motor.
- Smeer de boring en de buitenzijde van de nieuwe keerring in met vet.
- Richt de lip van de keerring naar de binnenzijde van de motor en het merk en nummer van de fabrikant naar buiten.
- Tik de nieuwe keerring met een kunststof hamer in het motorblok.
- De aangebrachte keerring moet 0,5 mm binnen het motorhuisvlak vallen.
- Controleer bij het vernieuwen van de achterste keerring of de prise-as keerring nog goed is en vervang deze zonodig.
- Monteer het vliegwiel met de oude rekbouten als deze niet beschadigd zijn. Er zijn geen nieuwe rekbouten van goede kwaliteit verkrijgbaar.

15.6. BRILRUBBERS VERVANGEN

Brilrubbers dienen voor de afdichting van de stoterstangbuizen en zitten onder de cilinders tegen het motorblok gedrukt door middel van een veer. Ze heten brilrubbers vanwege hun vorm; twee ronde rubbers die met een klein verbindingstukje aan elkaar zitten. Ook deze rubbers harden uit na verloop van tijd en kunnen dan lekkage gaan vertonen.

Vervanging van de brilrubbers is niet erg moeilijk maar er komt wel speciaal gereedschap bij kijken (momentsleutel) en kost redelijk wat tijd:

- Verwijder het luchtfilter en de benzineleiding aan de carburateur.
- Verwijder de warmtewisselaars (kachelpotten) door de uitlaatklemmen los te draaien.
- Verwijder het complete spruitstuk met carburateur. De gas en de chokekabel hoeven niet verwijderd te worden.
- Verwijder de koelbeplating rond de cilinder aan de kant waar u het brilrubber wilt vervangen. Het is aan te raden om beide zijden tegelijkertijd te vervangen.
- Verwijder het kleppendecksel en de olieleiding onder aan de cilinderkop. Wees voorbereid op olie lekkage.
- Draai de drie dopmoeren van de cilinderkop gelijkmatig los.
- Nu kunt u de cilinderkop verwijderen door deze naar u toe te trekken. Pas op dat de cilinder op zijn plek blijft! De stoterstangen komen vaak ook mee met de cilinderkop, dus verwissel deze onderling niet.
- Nu komen de brilrubbers tevoorschijn. U kunt deze vervangen nadat de verschillende onderdelen netjes schoon gemaakt zijn. Er zijn verschillende types brilrubber, monteer dezelfde. Laat geen vuil in de motor vallen via de doorvoergaten van de klepstoters.
- Monteer de cilinderkop weer. Let heel goed op dat de aluminium stoterstangbuizen goed in het motorblok vallen, anders buigen ze straks krom als de cilinderkop wordt aangedraaid.
- Zorg dat de kleppen op hun ruimst gesteld zijn en dat de stoterstangen goed op hun plek zitten. Zet de cilinderkop voorlopig even losjes vast en zorg dat de twee messing ringen onder de bovenste twee dopmoeren zitten en de stalen ring onder de onderste dopmoer.
- Monteer de olieleiding.
- Monteer de koelbeplating.
- Monteer het spruitstuk. Als de gaten niet helemaal overeenkomen kunt u dit aanpassen door de cilinderkopmoeren aan- of los te draaien.
- Zet het spruitstuk vast met 19 Nm.
- Zet nu de cilinderkop definitief vast met 21 Nm. Let op de juiste volgorde: Eerst de voorste, dan de achterste en dan de onderste moer.
- Stel de kleppen en monteer het kleppendecksel met het juiste aanhaalkoppel.
- Laat de motor even lopen en controleer op lekkage.

15.7. BRANDSTOFSYSTEEM

Het brandstofsysteem bestaat uit de benzinetank, de leiding, de benzinepomp en de carburateur. De benzinetank zit lager dan de motor en via de, grotendeels, kunststof benzineleiding loopt de brandstof tot onder de benzinepomp. Dat (membraan) pompje zit links voor op de motor gemonteerd en wordt aangedreven door de nokkenas.

Wanneer de motor draait wordt er door het pompje benzine in de carburateur gepompt. In de carburateur zit een vlotter, deze drijft op benzine. Wanneer het benzinenniveau stijgt gaat ook de vlotter omhoog en bedient een vlotternaald. Wanneer de benzine op het juiste niveau is, sluit de vlotternaald de toevoer telkens even af. Net zolang als de vlotter omhoog geduwd wordt. In de tank zit een zeefje om verontreinigingen in de benzine tegen te houden. Ook in de carburateur zit een zeefje en soms heeft men zelf nog een extra benzinefilter gemonteerd.

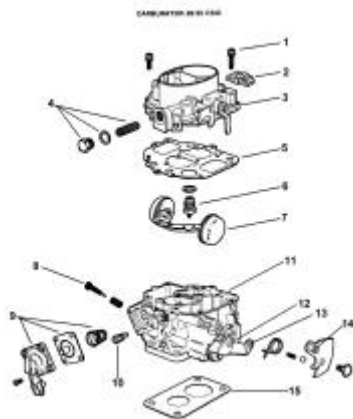
15.8. CARBURATEUR

Dit is nodig als de carburateur niet juist werkt vanwege vuil of als er ergens valse lucht wordt aangezogen. Dit is te merken als de motor bij een koude start “ploft” in het uitlaatsysteem. De carburateur kan gereinigd worden met verfverdunner en een luchtpistool. Een set schone sproeiers in de carburateur zorgt voor een mooie loop van de motor.

Als uw auto is uitgerust met een acceleratiepomp (zie figuur nr. 9) op de carburateur kunt u eenvoudig controleren of de pomp nog goed werkt. Beweeg de gashendel op de carburateur, en kijk of er (zichtbaar) benzine in de carburateur wordt gespoten, hoe sneller u de gashendel beweegt, hoe harder de benzine in de carburateur gespoten hoort te worden.

- Verwijder het luchtfilter en de rubberen aansluiting op de carburateur.
- Verwijder de benzineleiding
- Maak de gas- en chokekabel los.
- Draai de vier bevestigingsmoeren van de carburateur los. Dit gaat niet gemakkelijk omdat je er erg moeilijk bij kunt komen met een sleutel. Vaak moet daarom de olievlpijp en de acceleratiepomp (zie figuur nr. 9) van de carburateur verwijderd worden.
- Neem de carburateur van het spruitstuk.
- Reinig de carburateur aan de buitenkant grondig.
- Alle sproeiers kunnen het beste een voor een verwijderd en schoongemaakt worden. Dit gaat het makkelijkst door ze met perslucht door te blazen. Stationair sproeier zie figuur nr. 10. De vlotterkamer kan met een doek worden schoongemaakt en daarna schoongeblazen. Denk om terugspattende benzinespetters en doe dit vooral niet in de buurt van open vuur of een sigaret.
- Controleer de vlotterhoogte zoals beschreven in 15.9.
- Controleer of er lekkage langs de dikke voetpakking (zie figuur nr. 15) is geweest. Dit kun je zien aan de zwarte sporen langs de rand. In geval van lekkage kun je twee dunne pakkingen aan de boven- en onderzijde van de voetpakking monteren.
- Bouw de carburateur in, in de omgekeerde volgorde van het verwijderen.
- Stel de carburateur het stationaire toerental en eventueel het CO-percentages af. (zie figuur nr. 8)

Soms hoeft de carburateur alleen inwendig schoongemaakt te worden. Daarvoor kan men volstaan met het verwijderen van het deksel door de zes schroefjes los te draaien (zie figuur nr. 1). Het deksel kan dan voorzichtig worden afgenomen, maar pas op dat de pakking niet beschadigd, deze moet aan het deksel blijven zitten. Soms blijft deze plakken aan het onderste gedeelte en moet u dit even losmaken met een plamuurmes of iets dergelijks. Denk er bij het monteren aan dat u de schroeven gelijkmatig en niet te vast aandraait, de aluminium carburateur kan snel beschadigen.



Carburateur exploded view

15.9. VLOTTERHOOGTE AFSTELLEN

- Neem het carburateurdeksel van de carburateur en keer dit om.
- Meet de afstand tussen het hart van de vlotter en het pakkingvlak met pakking. (zie figuur 3C.4)
- U moet nu 18 mm meten; het toegestane verschil tussen de twee vlotters onderling is 1 mm.
- Verbuig zonodig de lip tot u de juiste waarde meet.
- Ook moet u controleren of de vlotters niet langs de wanden van de carburateur schuren en dus een verkeerde instelling geven.
- Blaas met uw mond in het pijpje van de toevoer terwijl u het deksel op de kop houdt. U mag nu niet door kunnen blazen. Til vervolgens de vlotters op, nu moet u wel door kunnen blazen. Als dit niet goed werkt moet de vlotternaald vervangen worden



Vlotterhoogte afstellen

15.10. STATIONAIR EN CO AFSTELLEN

- Zorg dat de ontsteking op tijd staat en de kleppen juist afgesteld zijn.
- Zorg dat de motor op temperatuur is. (minimaal 10 minuten gereden)
- Sluit een toerenteller aan.
- Stel het toerental af met de aanslagbout van de eerste poort (21). Het toerental moet tussen de 800-850 omwentelingen per minuut liggen.

Soms komt het voor dat het stationaire toerental niet fijn afgesteld kan worden. Ga in dat geval als volgt te werk:

- Reinig en controleer de carburateur zoals hierboven beschreven
- Controleer of het terugtrekveertje van de choke gemonteerd is.

- Controleer of alle schroeven aanwezig en goed aangedraaid zijn.
- Stel de CO-uitstoot af zoals hieronder beschreven.

3C.12 Het afstellen van de CO

Dit moet natuurlijk met een CO-meter gebeuren maar als het geheel is ontregeld kunt u zelf grofweg een veilige instelling van het CO-percentages doen.

- Draai de CO-afstelschroef helemaal in en doe dit heel voorzichtig! De schroef valt conisch in zijn zitting en kan heel gemakkelijk beschadigd worden.
- Draai de schroef vervolgens twee slagen terug (omhoog).
- Stel het toerental af op ongeveer 1000 toeren per minuut, dit is iets hoger dan stationair.
- Draai de CO-afstelschroef nog verder uit totdat het toerental oploopt. Dit is ongeveer een halve slag.
- Als het goed is heeft u nu een juiste afstelling gedaan. Maar als de motor nog onrustig loopt kan het helpen als u de instelling van de CO-schroef nog iets varieert.
- Stel vervolgens het stationaire toerental weer in met de aanslagschroef voor de eerste trap.

16. SOFT-TOP

Als u een softtop monteert vergroot u de praktische bruikbaarheid van uw Burton. Omdat deze makkelijk mee te nemen is, hoeft u niet meer bang te zijn dat u natgeremd uw bestemming bereikt. Het is in mindere mate een dak om de hele winter mee door te rijden als de hardtop, maar toch heeft de softtop een aantal voordelen.

Zo is de softtop erop en eraf in minder dan een minuut, en kan deze eenvoudig achter de voorstoelen of bank worden opgeborgen. Het frame is volledig uitgevoerd in roestvrij staal.

Er bestaan twee varianten in de softtop, namelijk een lage en een hoge. Het lage model softtop geeft aan een persoon van gemiddelde lengte bij gebruik van de 2CV-achterbank genoeg hoofdruimte. Monteert u Cobra-stoelen of bent u van bovengemiddelde lengte, dan is het verstandig om naar het hoge model softtop te kijken. De hoge softtop heeft bovendien een makkelijkere instap. Zowel laag als hoog is de softtop in een aantal kleuren te bestellen.

In de showroom bij Burton Car Company kunt u zich laten informeren over alle mogelijkheden die er op het gebied van daken zijn.

Let op! De Burton is een handgebouwde sportauto, wij garanderen niet dat de softtop en hardtop 100% waterdicht zijn.



Burton softtop



De lage softtop

16.1. GATEN IN DE KUIP

Gaten boren in de kuip:

Het is mogelijk om de gaten door Burton Car Company af te laten tekenen. Als u met uw auto in Zutphen bent, is dat zeker aan te raden. De gaatjes worden dan met behulp van een mal gratis voor u afgetekend. Plaats u de softtop zelf, neem dan voor het uitmeten van de te boren gaten ruim de tijd.

Het is aan te raden om de body plaatselijk af te plakken met ducttape of schilderplakband. Zo is de carrosserie

enigsinds beschermd en kunt u aftekenen maken op het plakband.

1. Teken met behulp van afbeelding 1 de achterste drie gaten in de kuip af. De maten in deze foto zijn hartmaten, er wordt gebruik gemaakt van de gaten voor de achterklepscharnieren. Boor deze gaten $\varnothing$ 5mm.
2. Plaats 3x een softtop-dakschroef M5. Aan de binnenzijde worden de schroeven met een carrosseriering en een M5 borgmoer gefixeerd.
3. Zie afbeelding 2. Meet op 2 punten 237 mm recht omhoog vanaf de vouw in de body. Verbind de 2 punten met elkaar en maak zo een horizontale lijn, parallel aan de lijn in de body. Doe dit aan de linker- en rechterkant van de body.
4. Gebruik vervolgens de softtop zelf als referentie. Leg de softtop achterop de body en trek de softtop onder de 3 reeds gemonteerde dakschroeven.
5. Zie afbeelding 3. Boor het gat in de zijkant van de body op de lijn, met een boortje van 5 mm. Houd er rekening mee dat als de softtop later onder spanning komt te staan, de beugel nog wat verder naar voren toe kan gaan opschuiven.
6. Plaats 2 softtop-dakschroeven M5 en fixeer de schroeven m.b.v. een carrosseriering en een M5 borgmoer.



afb.1 Uitmeten van de gaten



afb.2 Het aftekenen van een horizontale lijn m.b.v. 2 punten



afb.3 Het boren van het gat in de zijkant van de body

16.2. BEVESTIGEN VAN BEUGELTJES AAN DE VOORRUIT

De softtop wordt op 3 punten aan de voorruit vastgeklemd. Hiervoor moet u een beugeltje op de linker en rechter driehoek van de voorruit bevestigen. Tevens dient u op de middelspijl van de voorruit een beugel te plaatsen waaraan zowel de binnenspiegel als de softtop vastgemaakt wordt.

1. De voorruit wordt aan beide zijden door 2 driehoeken ondersteunt. Deze driehoek is aan de voorzijde met 4 schroeven aan het voorruitframe bevestigd. Laat de bovenste en onderste schroef zitten, maar draai de 2 middelste schroeven los. Zie afbeelding 1. Let op: draai nooit álle schroeven los, de driehoek is dan zeer moeilijk weer op zijn plaats te krijgen.
2. Bij de softtop worden 2 haakjes geleverd die aan weerszijden van de voorruit worden geplaatst. Monteer deze zoals op de afbeelding 2 is aangegeven.
3. Demonteer de binnenspiegel. Het beugeltje waarmee deze standaard aan de voorruit zit vervalt. Monteer de spiegel aan het gecombineerde beugeltje dat bij de softtop wordt geleverd. Hieraan worden de spiegel en softtop bevestigd. De afstand tussen de bovenkant van de middenspijl en de bovenkant van de nieuwe beugel moet 45 millimeter bedragen (zie afbeelding 3).

N.B. De voorruit van de Burton is niet altijd hetzelfde geweest, als de uwe een ouder type betreft kan het zijn dat de gaten voor de bevestiging voor de haakjes aan de voorruit nog niet voorgeboord zijn. In dat geval ziet u 3 schroeven waarmee de driehoeken aan de voorruit zijn gezet. U moet dan zelf het 4-de gat boren en hier draad in tappen. Bekijk afbeelding 2 goed, en bevestig het beugeltje in dezelfde positie als aangegeven, maar dan met 1 schroef. U kunt nu zien waar het gat geboord dient te worden. Gebruik een centerpunt om het gat te centeren, en boor vervolgens een gaatje met een boortje van 3 millimeter. Boor niet dieper dan 17 mm. Vervolgens kunt u draad M4x1 in het gat tappen en het haakje definitief te bevestigen.



afb. 1 Draai 2 schroeven uit het voorruitframe



afb. 2 Haak bevestigen aan voorruit



afb. 3 Beugeltje binnenspiegel

16.3. PLAATSEN VAN DE SOFT-TOP

U bent nu klaar om de softtop voor het eerst op de auto te zetten.

1. Leg de softtop op de achterkant van de auto. Klik de softtop op de twee bevestigingspunten aan de zijkant en schuif de softtop vervolgens naar voren totdat ook de dakschroeven die u bovenop de body heeft geplaatst op hun plek vallen in het metalen profiel van de softtop.
2. Bevestig de softtop aan de voorzijde op de beide driehoekjes en boven de binnenspiegel. U kunt de softtop verder afstellen door de t-stukken aan voorzijde losser danwel strakker te draaien.
3. Rits beide deuren in het dak. Let op, er zit verschil tussen links en rechts. Het raam moet aan de buitenkant dakpansgewijs in de deur zitten.

16.4. BEVESTIGEN VAN DE DRUKKNOPEN

Nu de softtop voor het eerst op de auto staat kunt u ook de deurtjes erin ritsen. De deurtjes zijn verschillend, u heeft een linker- en rechterdeur bij de softtop gekregen. U kunt ze onderscheiden door te kijken naar het raam dat 'dakpansgewijs' op de deur is genaaid.

Bevestigen van de drukknopen. Hierbij gaan we ervan uit dat u een tonneaucover heeft en dat de drukkers daarvan al op de body zijn geplaatst.

1. Plak een stukje ducttape aan de binnenkant van de deur en druk vervolgens het deurtje stevig op de drukker op de body. Deze laat dan een afdruk achter op het ducttape, zodat u een goede markering heeft voor het plaatsen van de drukkers (zie afbeelding 1).
2. Maak gaatjes op de aangegeven plekken en bevestig daar de drukknop (4 drukknopen per deur).
3. Nu dienen aan elke kant van de softtop 2 zogenaamde tenaxendrukknopen te worden geplaatst. Prik hiertoe aan de voorzijde met een priem door de flap van de softtop en door het deurtje op de aluminium driehoek. De tenax komt ongeveer 25 mm boven de voorste drukknop van de deur (zie afbeelding 2). Let er ook op dat u de tenax niet te dicht bij de rits plaatst.
4. Boor een gat van 4 millimeter in de driehoek van de ruit op de afdruk van de priem. Tap in dit gat vervolgens schroefdraad M5x1. Schroef hierin de meegeleverde tenaxbolkopbout M5.

5. Ook aan de flap aan de achterzijde van de softtop dient een tenaxknop te komen. Houd rekening met de ritssluiting en de drukker t.b.v. de tonneau-cover en softtopdeur (zie afbeelding 3). Teken het gaatje af en boor deze met een boortje van 5 millimeter. Voor het vastmaken deze tenax hoeft u geen draad te tappen, maar kunt u de tenaxbolkopbout bevestigen door een ring en borgmoer aan de binnenkant van de body te plaatsen.
6. Bevestig nu aan beide flappen de tenax. Hiervoor dient u het gat in de softtop groter te maken. Doe dit met een gatenknipper of hol pijpje met een doorsnede van 8 millimeter. De tenax bestaat uit 2 delen die u met het meegeleverde sleuteltje op elkaar kunt draaien.



afb. 1 Afdruk maken met ducktape



afb. 2 Tenax voorkant



afb. 3 Tenax achterkant

