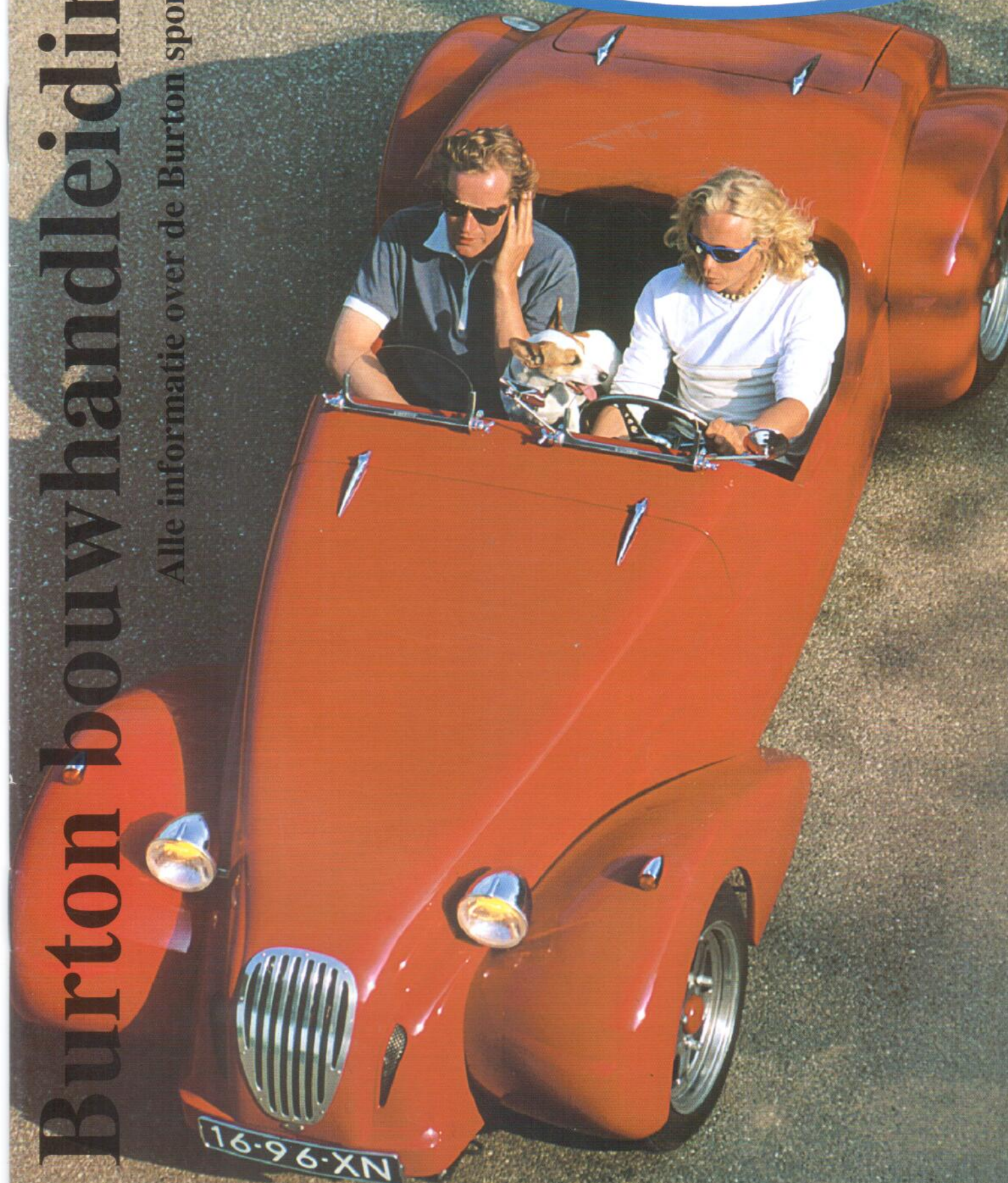


Burton bouwhandleiding

Alle informatie over de Burton sportscar

BURTON
burtoncar.com





READY FOR THE ROAD



VEGE

M O T O R E N

SPIJKENISSE-HOLLAND

RUILMOTOREN - CILINDERKOPPEN - VERSNELLINGSBAKKEN

Uitgave van:

Duck Hunt Car Design - Info: HYPERLINK <http://www.burtoncar.com> - Tel : +31 (0) 575-54 60 55

Vormgeving en opmaak: Foto-/DTP Studio Zelhem. Tel: +31 (0) 314-62 51 54

Drukwerk: PPS Benelux, Lichtenvoorde. Tel: +31 (0) 544-37 10 55

Een complete handleiding voor de bouw van een Burton sportscar.

ISBN: 90-806413-4-0

Copyright © 2001: Duck Hunt Car Design

Info: HYPERLINK <http://www.burtoncar.com> - www.burtoncar.com

Eerste druk

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere manier, zonder schriftelijke toestemming van Duck Hunt Car Design, Zweedsestraat 4, 7202 CK Zutphen.

Ondanks alle aan de samenstelling van de tekst bestede zorg, kan noch de redactie, noch de uitgever aansprakelijkheid aanvaarden voor eventuele schade, die zou kunnen voortvloeien uit enige fout, die in deze uitgave zou kunnen voorkomen.

INHOUDSOPGAVE

Inleiding

- Doel
- Geschiedenis
- Voordelen Burton
- Prestaties
- Kenmerk
- Bouwen
- Volgorde opbouw Burton
 - Fase I: Rollend gedeelte
 - Fase II: Body opbouw
 - Fase III: RDW-keuring

FASE I

HOOFDSTUK 1: DONORAUTO

- 1.1 Welke donorauto
 - 1.1.1 Houderchapsbelasting
 - 1.1.2 Schijfremmen
 - 1.1.3 Motor
- 1.2 Kopen van een donorauto
 - 1.2.1 Kopen

HOOFDSTUK 2: DEMONTAGE VAN DE DONORAUTO

- 2.2 Carrosserie scheiden van het rollend gedeelte
- 2.3 Demontage van het rollend gedeelte
 - 2.3.1 Verwijderen van de motor en versnellingsbak
 - 2.3.2 Verwijderen van de schokdempers en veerpotten
 - 2.3.3 Verwijderen van de voortrein
 - 2.3.4 Verwijderen van de achtertrein
 - 2.3.5 Verwijderen overigen

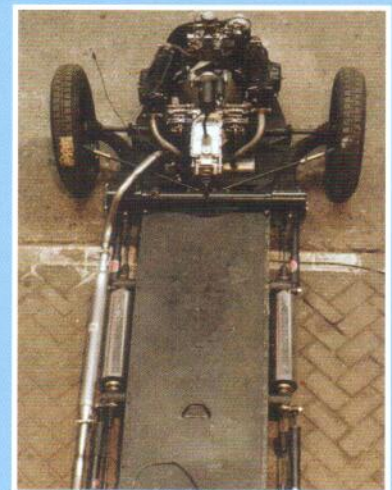
HOOFDSTUK 3: OPBOUWEN VAN HET ROLLEND GEDEELTE

- 3.1 APK aan het rollend gedeelte
 - 3.1.1 Chassis
 - 3.1.2 Remmen
 - 3.1.3 Stuurinrichting
 - 3.1.4 Vering
 - 3.1.5 Motor
 - 3.1.6 Wielen en banden
 - 3.1.7 Rubberhoezen
- 3.2 Opbouwen van het rollend gedeelte
 - 3.2.1 Rem- en benzineleiding aanbrengen
 - 3.2.2 Veerpotten en schokdempers aanbrengen
 - 3.2.3 Achtertrein aanbrengen
 - 3.2.4 Voortrein aanbrengen
 - 3.2.5 Motor en versnellingsbak monteren
 - 3.2.6 Uitlaat monteren
 - 3.2.7 Monteren overigen

FASE II

HOOFDSTUK 4: OPBOUW BODY I

- 4.1 Algemeen
- 4.2 Voorgeboorde gaten
- 4.3 Pedalenset
- 4.4 Kacheldoorvoer
- 4.5 Gat voor Benzinevulpijp en stuurkolom
- 4.6 Achterlichten
- 4.7 Montage body
- 4.8 Schakelpook
- 4.9 Stuurkolom
- 4.10 Accubak
- 4.11 Handrem
- 4.12 Achterspatborden
- 4.13 Kofferdeksel monteren



HOOFDSTUK 5: OPBOUW BODY II EN BEDRADING	17
5.1 Dashboard	17
5.2 Voorfront	20
5.3 Koplampenbeugel	20
5.4 Bedrading	20
5.5 Voorspatborden	20
5.6 Verwarming	20
5.7 Motorkap en grille	20
5.8 Kentekenplaten	21
5.9 Voorruit en spiegels	21
HOOFDSTUK 6: INTERIEUR EN EXTRA'S	22
6.1 Interieur	22
6.2 Veiligheidsgordels	22
6.3 Afneembaar stuur	22
6.4 Sportvelgen	22
6.5 Dak met vleugeldeuren	23
6.6 Overigen	23
FASE III	24
HOOFDSTUK 7: RDW KEURING	24



INLEIDING

DOEL

Deze bouwhandleiding is bedoeld om u te helpen bij de bouw van de Burton. Stap voor stap wordt u als bouwer uitgelegd wat u wel en niet moet doen. Tevens bevat deel II een complete technische beschrijving voor de revisie van alle onderdelen, verduidelijkt met diverse overzichtelijke tekeningen.

GESCHIEDENIS

De broers Dimitri en Iwan Göbel stammen uit een kunstenaarsfamilie. Vanuit hun kunstzinnige passie voor autodesign en -techniek heeft zich hun huidige professie ontwikkeld. Iwan is de zakelijke man van de onderneming, Dimitri is de designer. Beiden zijn partner in de firma Duck Hunt Car Design. In 1993 begonnen zij met de Lomax en 2CV Pickup. Eind 1998 zijn Dimitri en Iwan begonnen met het ontwerpen van een nieuwe sportauto met codenaam "Hunter". Dimitri heeft zich ruim een jaar opgesloten in een atelier in Laag-Soeren. Na 160 kg plamuur, een paar schetsen, een elektrische kachel en een hete lucht kanon, ruim 15000 km schuren met links en 2,2 km schuren met rechts en veel stof was de hoofdvorm strak. Bij het ontwerp heeft Dimitri zich laten inspireren door legendarische sportauto's van Bugatti, Jaguar, Talbot Lago, Delahaye en Alfa Romeo. Op 9 februari 2000 is de eerste "Hunter" uit de mallen gekomen. In april is de definitieve naam bekend gemaakt "Burton". Tijdens de Citromobilebeurs in mei 2000 heeft Duck Hunt de Burton (zonder dak) voor het eerst laten zien aan het Nederlandse publiek. In nog geen 8 maanden, alleen in Nederland en zonder advertentie budget stond op 31-12-2000 de teller al op 98 bestellingen.



VOORDELEN BURTON

Omdat de auto is gebaseerd op een 2CV zijn de kosten van de auto laag. De 2CV biedt een ideale basis voor de Burton door zijn eenvoudige maar doeltreffende techniek. Citroën heeft in 45 jaar ruim 5 miljoen Eenden gemaakt. De 2CV is daardoor ongelooflijk goed uitontwikkeld en doordacht. De vering en wegligging van een 2CV zijn, voor iemand die nog nooit in een Eend heeft gereden een openbaring. Brandstofverbruik en onderdelenprijzen zijn vrienden voor uw portemonnee. Bij de Burton is het gewicht ongeveer een derde lager dan bij de 2CV.

De Burton heeft de volgende voordelen:

Door betrouwbare / eenvoudige techniek makkelijk zelf te onderhouden.



- Brandstofverbruik van 1:20.
- Wegligging zoals een kart.
- Geen modificaties nodig aan motor of rollend gedeelte.
- Wegenbelasting van nog geen f. 200,00 per jaar.
- WA-clubverzekering, dus ook voor jongeren erg goedkoop.
- Onderdelen goed verkrijgbaar en goedkoop.
- Professionele en goedpassende body met een goede prijs / kwaliteit verhouding.
- Totale kofferruimte van 710 liter (Bentley 550 liter!).
- Goed werkende kachel voor alle jaargetijden.
- Dak met vleugeldeuren als optie.
- Leverbaar in alle RAL kleuren.

De Burton is een complete sportauto waarmee lekker rond getoerd kan worden maar die ook als boodschappenauto gebruikt kan worden. Een stoere en flitsende auto voor jong en oud met onbegrensde mogelijkheden....

PRESTATIES

De prestaties van de Burton zijn zoals men van een sportauto mag verwachten. Zelfs met een standaard motor van de Eend is de auto sportief. Dit komt door het lage gewicht, de aërodynamische vormgeving en de goede wegligging van de Burton.

De prestaties zijn nog verder te verbeteren door het monteren van bijvoorbeeld een opgeboorde motor, snelle nokkenas en een afgedraaid vlieg-wiel. De acceleratie van 0-100 in 12 seconden en een top van 140 km per uur is eigenlijk al goed. Opvoeren tot over de 200 km behoort tot de mogelijkheden.

KENMERK

De Burton is een nostalgisch ogende sportauto voor zowel recreatief als dagelijks gebruik.

De mogelijkheden om de auto haar eigen gezicht te geven zijn legio. De spatborden kunnen vervangen worden door cyclewings, er is keuze uit een voorruit of aeroscreens, 2CV dashboard of luxe klokken, 2CV velgen of sportvelgen enzovoort. Ook het interieur kan naar eigen smaak en budget worden ingericht.

De bagageruimte van de Burton is groot. Via de afsluitbare achterklep is een bagageruimte van 610 liter bereikbaar. Vóór bij de motor is nog eens 100 liter opbergruimte beschikbaar voor bijvoorbeeld gereedschap of tent. De auto heeft een kachel waardoor het rijden bij slecht weer geen koude voeten oplevert. Het demontabele dak met zijn bijzondere vleugeldeuren maken de sportwagen gereed voor de winter.

BOUWEN

Voor het bouwen van een Burton hoeft u geen ervaren monteur te zijn. Met wat gezond verstand, een juiste motivatie, een standaard gereedschap, suiterusting en deze bouwhandleiding kunt u in zo'n 100 uur een Burton bouwen. Het aantal uren is afhankelijk van de staat van de donorauto, de ervaring van de bouwer, de afwerking en de hoeveelheid aan accessoires. Houd bij de bouw van uw Burton rekening met transport en levertijden van onderdelen. Door een goede planning kan de bouw een stuk efficiënter verlopen. Wij raden u aan om steeds een vragen en onderdelenlijst te maken voor u naar Zutphen rijdt. Bij problemen tijdens de bouw staat Duck Hunt voor u klaar met advies, hulp en accessoires.



VOLGORDE OPBOUW BURTON

De bouw van de Burton hebben wij opgedeeld in 3 fasen:

Fase I: Rollend gedeelte

Faseduur: 10-40 uur

Donorauto aanschaffen

Donorauto demonteren

Opbouwen rollend gedeelte

Hoofdstuk 1

Hoofdstuk 2

Hoofdstuk 3

Fase II: Body opbouw

Faseduur: 40-80 uur

Opbouw body I

Opbouw body II en bedrading

Interieur en extra's

Hoofdstuk 4

Hoofdstuk 5

Hoofdstuk 6

Fase III: RDW-keuring

Faseduur: 5 uur

RDW-keuring

Hoofdstuk 7



FASE I

Hoofdstuk 1: Donorauto

1.1 Welke donorauto

In principe is elke 2CV of Dyane geschikt als donorauto voor de Burton. De Ami en Acadiane zijn eigenlijk niet geschikt door een afwijkend onderstel (compleet andere veerpotten, benzine-tank, tankbeugel, handremhevel, kachel, schokbrekers, draagarmen, enz).

De gedachte is makkelijk: de buitenschil van de 2CV of Dyane gaat eraf en daarvoor in de plaats komt de Polyester Burton Body.

Voordat de donorauto gekocht wordt, moet eerst bepaald worden welke donorauto de beste uitgangsbasis heeft voor uw Burton. De volgende punten kunnen u helpen bij het maken van een keuze.



Fig 1 Donoreend ?

1.1.1 Houderschapsbelasting

Voor auto's ouder dan 25 jaar hoeft geen houderschapsbelasting betaald te worden. Dit scheelt zo'n 100 Euro per jaar. Een oude donorauto is mechanisch minder interessant dan latere modellen. (zie onderstaande alinea's)

1.1.2 Schijfremmen

2CV's vanaf 1982 en Dyane's vanaf 1978 zijn uitgevoerd met schijfremmen vóór. Schijfremmen hebben enkele voordelen ten opzichte van trommelremmen:

Ze zijn eenvoudiger te onderhouden.

Ze remmen harder.

Ze zijn beter gekoeld dan trommelremmen en kunnen dus langduriger belast worden.

1.1.3 Motor

De motor van de Eend is een zeer betrouwbare boxermotor met 375cc, 425cc of 602cc. De 602 cc motor is de meest geschikte motor en zit o.a. in een 2CV6, Dyane 6, Ami, Mehari of Acadiane. Deze motor is sterk en heeft voldoende vermogen voor in een Burton. Onderdelen zijn overal te verkrijgen. Ook over 10 jaar kunt u nog gewoon een nieuwe (revisie) motor kopen.

Als u een beetje meer wilt, is een 652 cc Visa motor (Visa 2-cilinder) een redelijk alternatief. 20% meer vermogen, elektronische ontsteking en laag brandstofverbruik. Maar nadelen zijn; moeilijk verder op te voeren, onderdelen zijn duur en de Visa is straks zo goed als uitgestorven.

Beter is de opgeboorde 2CV6 motor met een cilinderinhoud van 652cc en 38 pk vermogen. Deze motoren zijn volledig gereviseerd door Vege met een jaar garantie. Onderdelen zijn goed te verkrijgen en de 2CV6 motor kan wat meer toeren maken dan de Visa motor.

In de onderstaande tabel staan de belangrijkste specificaties van de verschillende motoren.

Type	Motortype	Cilinderinhoud (cc)	Maximaal koppel (Nm) bij toerental	Maximaal vermogen (Pk) bij toerental
2CV4 Dyane 435	A79/1 AZ-A2/AZA	425	28,5 / 4000	24 / 6000
2CV6	M 28/1 AZ-KA	602	39,5 / 3500	28,5 / 5750
Visa	630, 644 665	652	48 / 3500	35 / 5500
2CV6 motor opgeboord	M 28/1	652	48 / 3500	38 / 6000

Tabel 1: motoren

De motoren kunnen uiteraard worden voorzien van elektronische ontsteking, licht vlieg wiel, snelle nokkenas, een laag restrictie luchtfilter enz. om het motorvermogen nog verder te verhogen.



Fig 2 Donorauto vóór demontage

1.2 Kopen van een donorauto

Aan het einde van fase I moet er een volledig rollend gedeelte staan dat APK-waardig is. Als u snel klaar wilt zijn moet u een APK-goedgekeurde auto kopen. U betaalt dan wat meer voor de donorauto, maar u heeft wel tijdswinst. Meestal valt de staat van een donorauto wel tegen. Degene die het rollend gedeelte volledig nieuw wil maken is natuurlijk wat langer bezig. Het resultaat is een zo goed als nieuwe auto met een hoge betrouwbaarheid. Als u kiest voor een nieuw chassis mag het oude verrot zijn, als u een gereviseerde versnellingsbak wilt, mag de bak van de donorauto slecht zijn enz. Een APK-afgekeurde donorauto is vaak de beste keuze en is te koop rond de 500 Euro.

1.2.1 kopen

Als u zelf op zoek gaat naar een donorauto moet u op de volgende punten letten:

Chassis: Het chassis is vaak rot. Door vochtvorming rot deze van binnenuit en is dus moeilijk te beoordelen. Chassis waar al aan gelast is of waar de felsranden zijn opgezet zijn vaak niet meer rendabel te restaureren. Controleer altijd het chassisnummer! Als er al eens een nieuw chassis onder de eend is gekomen is vaak het chassisnummer (illegaal) met de hand ingeslagen. Een origineel chassisnummer is herkenbaar door de twee dubbele chevrons in een ovaaltje die aan weerszijden van het nummer zijn ingeslagen.



Fig 3 Chassisnummer

Koop liever een auto met Nederlands kenteken. Als u het chassis gaat vernieuwen moet u altijd **VOORDAT U DE DONOREEND GAAT SLOPEN** een schouwing laten doen door de RDW. Iemand van de RDW komt dan bij u langs om de echtheid van de donorauto te controleren. U krijgt hiervoor een bewijs dat u mee moet nemen naar de keuring. Na de schouwing kunt u beginnen met het demonteren van de donor. Slijp wel het chassisnummer uit het oude chassis.

Motor: De motor is onverwoestbaar. Een goede manier om de motor te testen is de compressie van de beide cilinders te (laten) meten. De compressie moet voor beide cilinders ongeveer gelijk zijn en niet minder dan 7 Bar. Olielekkage is niet gewoon voor een Eend en duidt meestal op een kapotte olievulpijp.

Versnellingsbak: De bak moet schakelen zonder echt vreemde geluiden. De synchromeshring van de tweede naar de derde versnelling gaat vaak als eerste kraken bij het inschakelen.

Remmen: De remmen zijn natuurlijk belangrijk maar worden meestal vernieuwd. Een slecht remmende donorauto hoeft dus niet zo'n probleem te zijn.

Draagarmen: Draagarmen zijn soms krom. Controleer daarom de bandenslijtage. Draagarm-lagers zijn niet goedkoop en er zitten er 8 op een auto. Ze zijn echter moeilijk te beoordelen onder de auto. Een draagarm mag niet met schokken en kraken functioneren.

Veerpotten: De veerpotten rotten als eerste bij de voordeksels. Als ze kraken bij het inveren of vol met olie zitten zullen de veerpothuizen vervangen moeten worden.

Stuurhuis: Controleer of er niet te veel speling op het stuur zit.

Een testrit is vaak niet mogelijk door een slechte accu of door andere technische redenen. Zorg ervoor dat u bij aanschaf de auto direct bij de te naamstelling schorst.

Hoofdstuk 2: Demontage van de donorauto

Bij het demonteren van de donorauto moet u weten welke onderdelen weer gebruikt gaan worden voor de Burton. Ga bij de demontage zorgvuldig en systematisch te werk en sorteer de onderdelen, dit scheelt later veel uitzoekwerk bij de montage. Het is handig eerst de auto goed schoon te spuiten voordat u de auto gaat demonteren. In deze handleiding wordt vaak over links en rechts gesproken. Met links bedoelen wij de bestuurderzijde van de auto.

2.1 Herinslag chassisnummer

Alleen als u een nieuw chassis wilt monteren moet u voor de demontage de RDW langs laten komen voor een schouwing.

De RDW wil een min of meer complete donorauto zien met een origineel chassisnummer. Daarbij moet u een nieuw origineel Citroën chassis met factuur laten zien. Duck Hunt levert een origineel chassis met de juiste factuur. Duck Hunt levert donoreenden waarbij het vooronderzoek van de RDW al is gebeurd. Vergeet niet het oude chassisnummer uit het chassis te slijpen en later naar de RDW keuring mee te nemen.

2.2 Carrosserie scheiden van het rollend gedeelte

Begin met het verwijderen van de volgende onderdelen:

- Accu.
- Deuren.
- Motorkap, verwijder slang van ruitensproeier en schuif de motorkap uit het scharnier.
- Voorschermen, verwijder de 4 moeren en verwijder de voorschermen tegelijk met de driehoekige zijpanelen.
- Dak, met beugel en bevestiging.
- Zittingen, matten en reservewiel.
- Bedradingboom, als u deze wilt hergebruiken is het handig om eerst de boom te coderen, d.w.z. maak labels bij de diverse aansluitingen zodat u bij de montage ook nog weet hoe de boom aangesloten moet worden.



Fig 4 Donorauto uitgeklee

Maak de volgende delen los:

- Stuurkolom (losdraaien op het rondsel van het stuurhuis).
- Gaskabel, bij carburateur.
- Chokekabel, bij carburateur.
- Koppelingskabel, eerst 'opstellen' en daarna losmaken bij het pedaal.
- Km-tellerkabel, bij versnellingsbak, zie borgbout.
- Versnellingspook, op versnellingsbak bij rubber scharnierpunt.
- Handremkabel, strip bij hefboom.
- Verwarmingskabel, bij regelklep van linker kachelpot.
- Als u de fusee later wilt demonteren is het handig, nu de auto nog remt, de naafmoer los te maken (Als de auto niet meer remt gaat dit moeilijk).
 - Verwijder het wiel.
 - Verwijder de splitpen.
 - Laat een assistent remmen en draai de naafmoer los.
- Remleidingen bij schutbord en hoofdremcilinder, remcilinder afstoppen met M8 bout.
- Uitlaat, bij de voorstoel en achterstoel(eventueel rubber doorsnijden).
- Elektriciteitskabel bij linker binnenscherm achter (kabel voor benzinevlotter).
- Stelstang voor de koplampen, bij koplampbeugel linksom draaien.

Nu zijn we zover dat de carrosserie verwijderd kan worden van het chassis. Verwijder de bouten waarmee de carrosserie aan het chassis is bevestigd. Gebruik kruipolie.

De volgende onderdelen moeten van de carrosserie verwijderd worden:

- Typeplaatje op schutbord.
- Handrempookgeleiding (puntlassen loshakken met een beitel) en pook.
- Dashboard eventueel bij hergebruik.
- Versnellingspook met geleiding bij hergebruik.
- Klapramen met scharnietjes voor de vleugeldeuren.
- Kachelbediening (interieur) en kabel.
- Kachelontwasemingshuis.
- Pedalenset met hoofdremcilinder.
- Kentekenplaten.
- Gordels voorstoelen.
- Stoelrails.
- Binnenspiegel bij hergebruik.
- Stang om motorkap omhoog te houden

Verwijder de volgende onderdelen van het chassis:

- Bumpers en bumpersteunen.
- Koplampbeugel(bobine en claxon houden).
- Benzinevulpijp zonder rubber.
- Motorkapslot.



Fig 5: typeplaatje op schutbord

2.3 Demontage van het rollend gedeelte

Deze paragraaf is bedoeld voor degene die de motor, het chassis of andere delen wil vervangen. Het chassis vervangen mag mits u zich aan de RDW voorschriften houdt, zie 2.1.

Als u delen wilt reviseren staan deze handelingen beschreven in de technische bijlage.

2.3.1 Verwijderen van de motor en versnellingsbak

- Verwijder de uitlaat t/m de tussenpijp d.m.v. uitlaatklem bij 1^e demper.
- Draai de achterste twee bevestigingsbouten van de versnellingsbak een aantal slagen los(bij versnellingsbaksteun).
- Verwijder de bouten van de motorsteunen onder de voorste dwars balk van het chassis.
- Draai de bouten van de handremhevel los van het chassis.
- Controleer of alle kabels van de motor en versnellingsbak verwijderd zijn en daarna kunt u samen met een assistent of takel de motor + bak van het chassis tillen. De aandrijfassen hoeven niet losgemaakt te worden. De as wordt 'gedeeld' op het schuifstuk.

2.3.2 Verwijderen van de schokdempers en veerpotten

- Zet het rollend gedeelte op stevige bokken zodat de wielen van de grond zijn.
- Verwijder de schokdempers. Bij de schokdempers voor moet eerst het deksel van de asbuis verwijderd worden.
- Draai de 4 schokdemperbouten uit het chassis. Deze zitten vaak muurvast maar zijn niet goedkoop.
- Tik de kantelmessen uit de voorste en achterste trekstangogen. Dit gaat alleen als de wielen van de grond zijn. Let op, kantelmessen vóór hebben een andere dikte dan achter.
- Draai de binnenste zeskantmoer van de voorste en achterste cen treerbus geheel los. Als dit niet gaat de moer doorhakken zonder de centreerbus te beschadigen.
- Verwijder het trekkoog, de centreerbus en de stofhoes achter.
- Maak de voorste centreerbus los van de steun op het chassis.
- Als dit niet gaat, zaag dan de complete steun van het chassis af.
- Breng een merkteken aan de voorkant van de veerpot aan.
- Neem de veerpot naar voren weg, terwijl de achterste trekstang de steun op het chassis passeert.

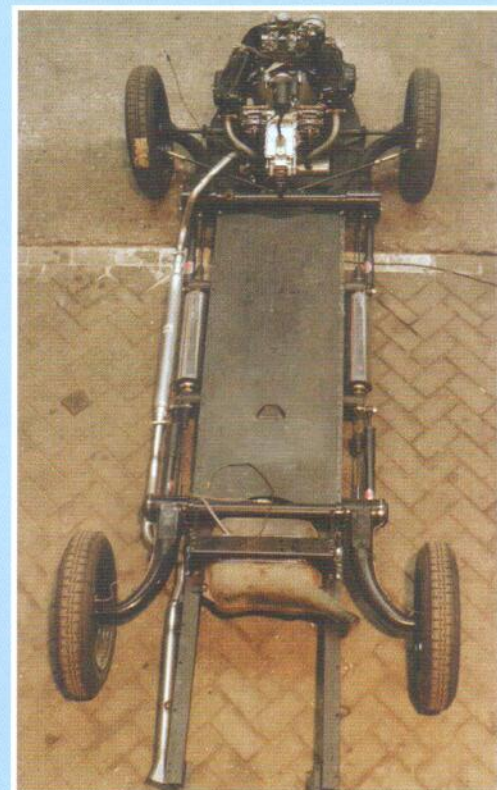


Fig 6 Compleet rollend gedeelte

2.3.3 Verwijderen van de voortrein

Draai het rollend gedeelte eventueel ondersteboven zodat de 4 bouten, waarmee de asbuis (stuurhuis) vast zit, goed bereikbaar zijn. Deze bouten zitten altijd bijzonder goed vast. Buig de borging helemaal plat. Om zoveel mogelijk grip op de boutkop te hebben moet alle tectyl verwijderd worden. Laat vervolgens de bouten schrikken door hard met een hamer op de boutkoppen te slaan. Smit de schroefdraad in met kruipolie. Een manier om de bouten los te draaien is een ringsleutel met een lijmtang op de boutkop te klemmen. Hierdoor kan de sleutel niet van de boutkop schieten. Nadat deze bouten verwijderd zijn kan de voortrein van het chassis genomen worden.

2.3.4 Verwijderen van de achtertrein

- Verwijder de remleiding op het T-stuk.
- Verwijder de tankbeugel en maak de benzineleiding los van de tank.
- Verwijder de benzinetank.
- Ga bij het verwijderen van de achtertrein te werk als bij de voortrein.
- Vergeet niet de 2 aluminium vulplaten tussen chassis en achtertrein.

2.3.5 Verwijderen overigen

- Verwijder de benzine- en remleiding met plastic klipjes als u deze niet wilt vernieuwen.
- Verwijder de 2 aanslagrubbers + plaat van de draagarmen voor.
- Bewaar alle goede chassisclips(M7).
- Slijp het chassisnummer uit het chassis en bewaar deze zorgvuldig voor de keuring!



3.2.2 Veerpotten en schokdempers aanbrengen

- Breng de veerpot aan op het chassis. De voorzijde van de veerpot kunt u herkennen aan het merkteken 'Av' of uw eigen merkteken.
- Draai de binnenste stelmoeren zover totdat de veerpot geen speling meer heeft. De veerpot moet in het midden tussen de twee steunen op het chassis zitten en moet nog net met de hand gedraaid kunnen worden.
- Draai dan de buitenste stelmoeren op de centreerbussen. Deze vastdraaien met 180 Nm.
- Plaats de stofhoezen en draai de trekstangen minimaal 15mm in de trekogen. Duck Hunt levert lange trekogen om de auto te verlagen.
- Smeer de kantelmessen in met vet en plaats deze met de borgklemmen. De kantelmessen mogen niet zichtbaar versleten zijn.
- Breng de schokdemperbouten aan in het chassis.
- Breng de schokdempers aan en zet de moeren vast met 35-40 Nm.

3.2.3 Achtertrein aanbrengen

- Plaats de aluminium vulplaten tussen draagarm en chassis.
- Plaats de achtertrein.
- Controleer de centreernokken van de vulplaten en de achtertrein.
- Breng de 4 lange asbouten (10.9 hardheid) aan met de borgplaat en vet alles in.
- Zet de bouten vast met 40-50 Nm en sla de borging om van de borgplaat.
- Sluit de remleiding aan.

3.2.4 Voortrein aanbrengen

- Breng de voortrein aan op het chassis.
- Controleer of de centreernokken goed op hun plaats vallen.
- Breng de 4 korte asbouten (10.9 hardheid) aan met de borgplaat en vet alles in.
- Zet de bouten vast met 40-50 Nm.
- Plaats de aandrijfassen van de wielzijde in het wielager. Draai de kroonmoeren aan en borg deze met een splitpen.

3.2.5 Motor en versnellingsbak monteren

- Monteer de versnellingsbaksteun.
- Plaats de motor met bak en 1^e Demper op het chassis.
- Schuif daarbij de aandrijfassen in elkaar en bevestig de ashoes van het schuifstuk.
- Breng de bevestigingsbouten van de voorste motorsteunen aan.
- Zet de achterste bevestigingsbouten vast.

3.2.6 Uitlaat monteren

U kunt gewoon de uitlaat van de donorauto gebruiken. Een nadeel is dat deze uitlaat laag onder het chassis hangt en dat er een stuk uit het schutbord gezaagd moet worden om de eerste bocht te plaatsen. Duck Hunt levert een gedeeltelijk RVS uitlaat systeem die mooier past tussen body en chassis.

Het voorste gedeelte van de uitlaat tot en met de eerste demper (die dwars onder de versnellingsbak ligt) moet inmiddels gemonteerd zijn.

De ophanging van de uitlaat is ook anders dan bij de 2CV, bij de Burton zit deze bevestigd met twee rubber bussen. Deze bussen hebben aan beide zijden een schroefdraad M5 waar een borgmoer op gedraaid wordt. Alleen de bevestiging aan de tweede demper moet met een gewone moer uitgevoerd worden ivm te hoge temperatuur. Gebruik hiervoor het gat waar al draad in getapt zit, boor dit op naar 4,5 mm en tap er M5 draad in. Door er daarna bij montage de moer op te draaien wordt de bevestiging automatisch geborgd.

- Monteer de uitlaatbeugel aan de achterste schokbrekerbout.
- Pas de tussenpijp, de 2^e demper met uitlaatklemmen en de achterpijp in elkaar en plaats deze langs het chassis.
- Vooraan zit de uitlaat met een halve-maan-klem, $\varnothing 47\text{mm}$, aan de eerste demper bevestigd. Na de tweede demper zit er een rubber bus tussen de beugel en het nieuw getapte gat in de tweede demper.
- Achteraan zit de uitlaat met een rubber bus aan het chassis vast. Verschuif de onderlinge uitlaatdelen net zo lang totdat de uitlaat zonder spanning op de juiste plaats zit.
- Draai de 2 uitlaatklemmen van de tweede demper en de 2 ophangrubbers vast.



Fig 7 Veerp



Fig 8 Uitl

3.2.7 Monteren overigen

- Monteer de hefboom voor de handrem en plaats de kabels weer aan de remklauwen (nog niet afstellen).
Monteer de plastic benzinetank met gemodificeerde vlotter op de oude plaats. De vlotter moet gemodificeerd worden als u de VDO-benzinemeter monteert (anders geeft de meter een volle tank aan terwijl er geen druppel benzine aanwezig is). Buig het stangetje van de vlotter geheel recht en buig hem 2mm verderop haaks de andere kant op.



Fig 10 Achterste ophangpunt

- Sluit de benzineleiding aan op de tank en de massa van de vlotter aan op de asbuis. Zorg dat de plus van de vlotter naar voren ligt en monteer vervolgens de tankbeugel. Zorg dat de slangklemsluiting van de vulpijprubber aan de voorkant zit.
- Breng de 18 chassisklemmen aan.
- Breng het chassisband aan zodat de body straks waterdicht is. Zie fig.12 Neem geen chassisband dat water opzuigt.
- Het chassis mag van voren niet scherp zijn. Rond daarom de hoeken aan de buitenkant van de voorzijde af met ongeveer een straal van 20mm, zie fig. 13 Als alles goed verlopen is staat het rollend gedeelte van de Burton klaar. U kunt nu beginnen met het opbouwen van de carrosserie op het rollend gedeelte.



Fig 13 Afvlijen chassis



Fig 9 Middelste ophangpunt

Buig het stangetje net voorbij het sleepcontact haaks om zodat de vlotter in de hoogste stand staat en het sleepcontact in de laagste stand. Beweeg de vlotter naar beneden, nu moet het sleepcontact in de hoogste stand staan als de middellijn van de vlotter gelijk ligt met de onderkant van het aanzuigpijpje

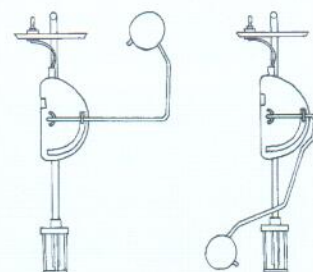


Fig 11 Modificatie tankflotter

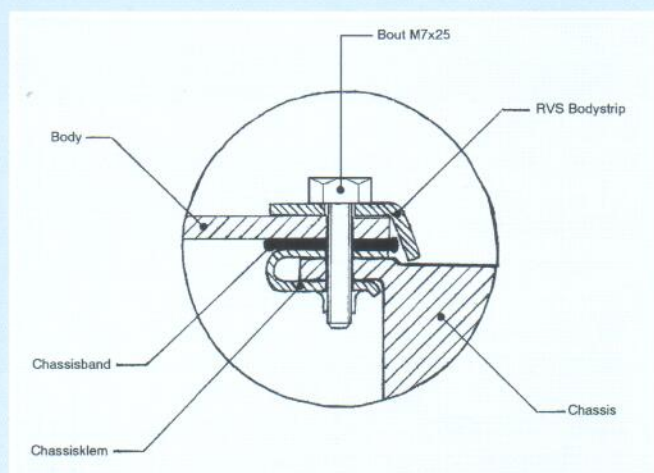


Fig.12: chassisband



Afb.14: rollend chassis

FASE II

Hoofdstuk 4: Opbouw body I

4.1 Algemeen

Bij bestelling van uw body krijgt u een orderbevestiging. Hierop staat een ordernummer en een geschatte levertijd. Op de body kan een lange levertijd zitten, dus bestel de body op tijd. U krijgt bericht als de body klaar staat. In verband met de logistieke afhandeling vragen wij u de body binnen twee weken op te halen. Neem dekens en spanbanden mee voor het transport. De body is 277 cm lang x 116 cm breed x 85 cm hoog. De achterspatborden, de motorkap, de voorspatborden en de achterklep kunnen eventueel in de body. Het voorfront moet in uw auto passen. Leg de polyester delen bij thuiskomst zo neer dat ze niet schieluw trekken.

Gebruik voor het zagen van polyester een decoupeerzaag met eventueel een variabel toerental en met daarin een gewoon ijzerzaagje. Gebruik voor de afwerking van de zaagranden een bandschuurmachine of schuurpapier. Voor de afwerking van de lijmranden aan de zijkant van de body kunt u het best als volgt te werk gaan: Plak naast

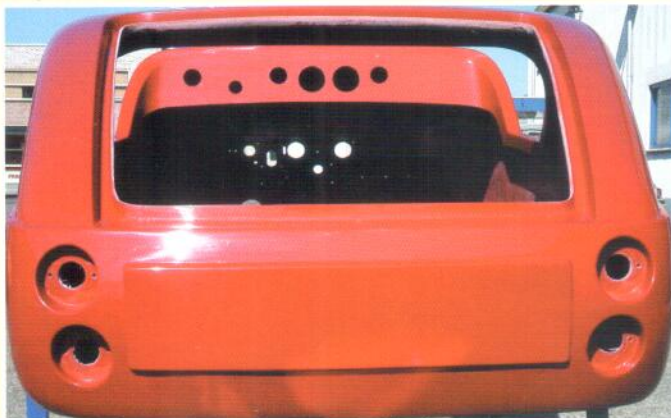


Fig 16 Voorgeboorde gaten

laar, stuurkolom, kabeldoorvoer en achterlichten. Dit moet u melden als u de body bestelt.

4.3 Pedalenset

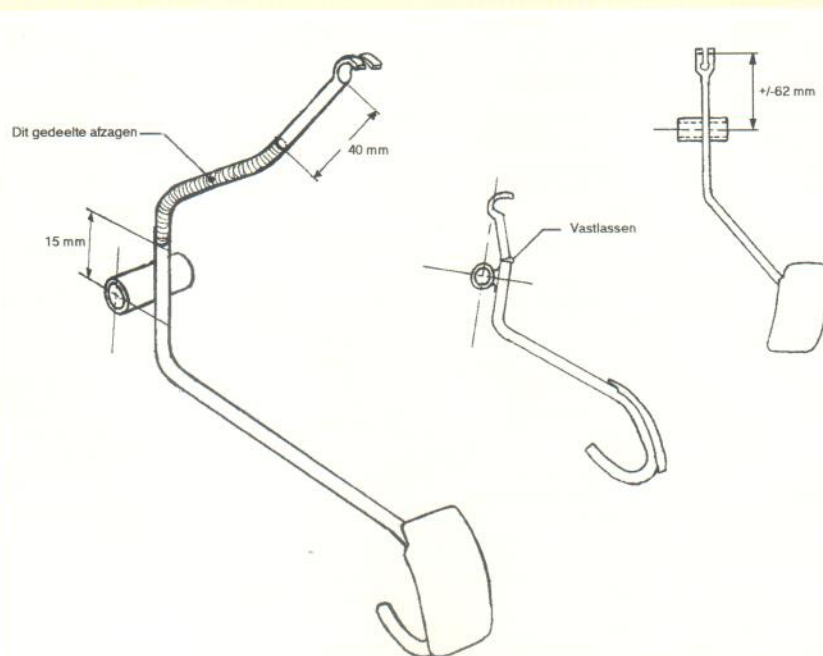


Fig 17 Aanpassen gaspedaal



Fig 15 Carroserie de

de te schuren

rand twee stroken schildersafplakband. Schuur de rand met de hand weg met gewoon schuurpapier, grofheid 80. Het is makkelijk om hiervoor een schuurblokje te gebruiken. Zorg dat u niet te diep schuurt, plaats daarom een felle lamp aan de binnenkant van het polyester, zo kunt u de dikte van de gelcoatlaag in de gaten houden. Schuur vervolgens steeds met een fijnere korrel: 150, 400, 600, 800, 1000, 1500, 2000. Daarna polijsten met groene commandant en als afwerking kunt u nog een hoogglanspolijstmiddel gebruiken zoals turtle wax.

4.2 Voorgeboorde gaten

U kunt tegen meerprijs de gaten voorgeboord krijgen van de pedalenset, kacheldoorvoer, accubak, spanningsregelaar, stuurkolom, kabeldoorvoer en achterlichten. Dit moet u melden als u de body bestelt.

Boor de 8 gaten in de body voor de pedalenset (M6x 25). Gebruik daarvoor de merktekens op het schutbord. Maak een rechthoekig gat in de body voor de hoofdremcilinder. Vermaak het gaspedaal volgens afbeelding 17 of ruil de oude in voor een nieuw gaspedaal.

Monteer de pedalenset aan de pedalensetbeugel. Kies voor de voorste gaten(1). Als niet zo lang bent kunt u kiezen voor de achterste gaten(3). U heeft dan wel een modificatieset nodig. De pedalenset komt dan in de achterste gaten(3) en de hoofdremcilinder komt in de voorste gaten(1). Plaats de pedalenset en beugel in de body zie afbeelding 17. Boor het gat voor de koppelingsskabel en monteer vervolgens de gaskabel en koppelingsskabel. Stel na de montage de gas- en koppelingsskabel. Plaats het remvloeistofreservoir en de rem

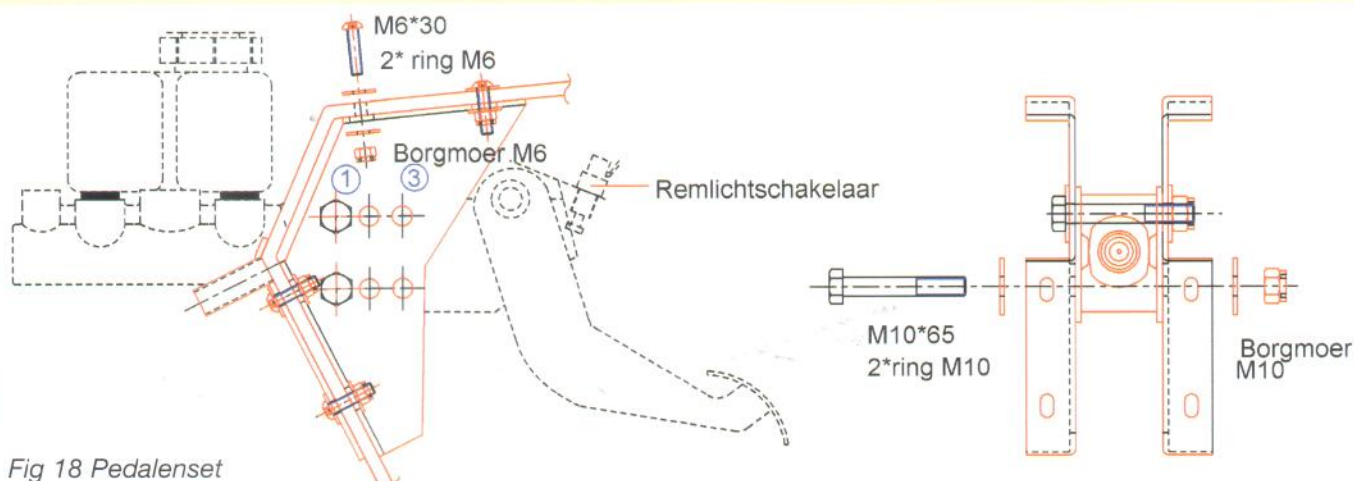


Fig 18 Pedalenset

leidingen in de hoofdremcilinder. Het remvloeistofreservoir moet vrij zijn van de body. Vul het reservoir met de juiste vloeistof en ontluicht vervolgens het remsysteem totdat deze goed functioneert. Voor werkzaamheden aan het remsysteem zie Sectie B.

4.4 Kacheldoorvoer

Voor de bevestiging van de kacheldoorvoer gebruikt u een gat van de pedalenset. Gebruik de kacheldoorvoer als mal voor de rest van de gaten (M6x25 en 2x gat van 60mm). Monteer de kacheldoorvoer.

4.5 Gat voor Benzinevulpijp en stuurkolom

Boor op het aangegeven punt twee gaten voor de benzinevulpijp van 50mm en vijl deze gaten uit zodat een mooi ovaal gat ontstaat. Het gat in het schutbord voor de stuurkolom is afgetekend met een kruisje en moet zijn 80mm.

4.6 Achterlichten

Boor de gaten voor de achterlichten en de knipperlichten. Ook deze zijn al afgetekend in de body (1x gat van 33mm en 2x gat M5). Monteer de achterlichten in de bovenste gaten en de knipperlichten in de onderste. De achterlichten moeten boven in verband met een minimale wettelijke hoogte van 35 cm.

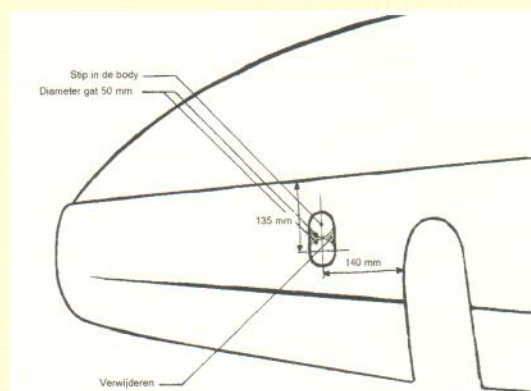


Fig 19 Gat benzinevulpijp



Fig 20 Afzagen achterkant chassis

4.7 Montage body

Plaats de body op het chassis. Pas op, de body moet aan de achterkant 'om' het chassis 'geschoven' worden, dus body aan de voorkant omhoog. Het kan zijn dat u een stukje van het chassis af moet zagen om de bodygaten kloppend te krijgen. Als de body op het chassis staat kan deze met bouten aan het chassis vastgemaakt worden. Gebruik daarbij de RVS bodystrips om zo de klemkracht over het polyester te verdelen. Deze strip voorkomt golven en kieren van de body. Let op, linker en rechter strip (18 bouten van M7x25). Zorg dat het chassisband tussen de body en het chassis op de juiste plaats zit voor een goede afdichting (zie fig 12). Maak gaten in het chassisband voor de bouten. Gebruik hiervoor een 8mm boor en laat deze de verkeerde kant op draaien. Monteer eerst de 2 voorste en de 2 achterste bouten in de strips en daarna de rest van de bouten. Dit voorkomt scheef staan van de body. Monteer de 2 bouten in de kofferbak met grote carrosserieringen.

4.8 Schakelpook

Steek de nieuwe RVS schakelpook door de kacheldoorvoer. Monteer de schakelpook op het chassis en aan de kacheldoorvoer. Plaats de kortere schakelstang op de versnellingsbak en monteer het rubber verbindingstuk.

4.9 Stuurkolom

Boor een gat van 40mm in het dashboard voor de RVS stuurkolom. Gebruik een (oude) aandrijfshoes wielzijde om het gat (80mm) van de stuurkolom aan de onderzijde af te sluiten. Deel de stuurkolom bij de kruiskoppeling. Plaats het onderste deel van de stuurkolom op het stuurwiel met de originele klem en M7 bout.

Plaats het bovenste deel van de stuurkolom door het gat in het dashboard. Draai het stuur een paar keer rond om

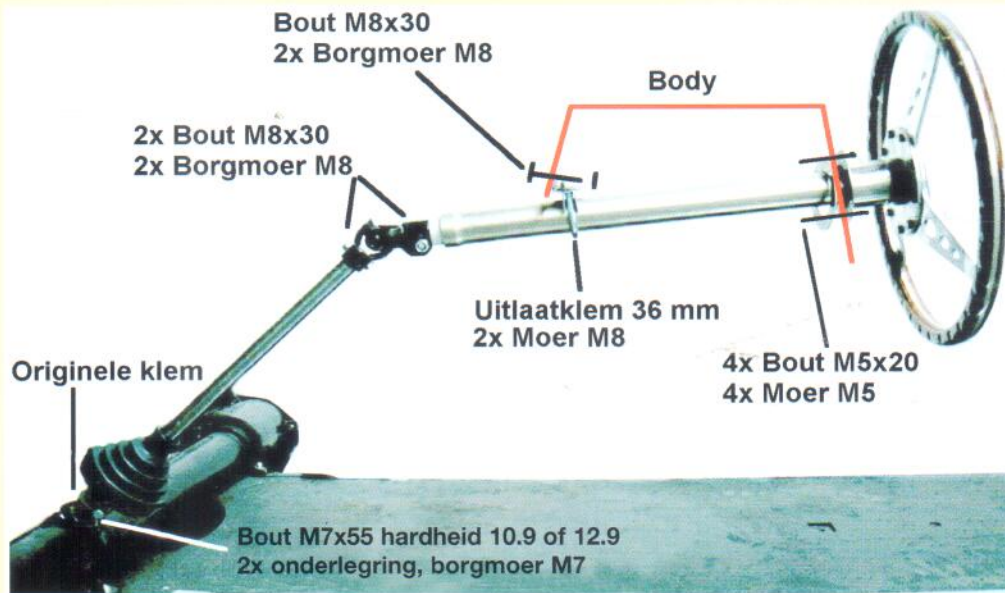


Fig. 21 stuurinrichting

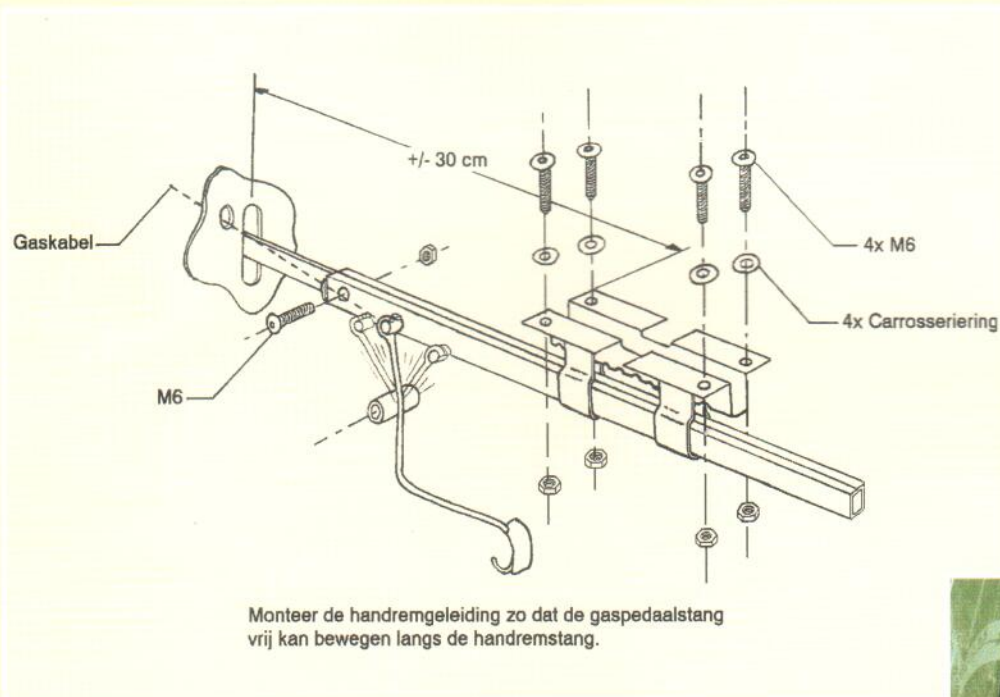


Fig.22 Montage handremgeleiding

4.12 Achterspatborden

Meet 111cm tussen hoek motorkapspinning en de achterspatborden, juist langs de rand in de body. De hoogte van het spatbord wordt bepaald door deze rand. Teken met een stift de achterspatborden af op de body. Teken 7 gaten af met een afstand van ongeveer 2cm van de lijn. Houd rekening met de bodemplaat. Boor de 7 gaten in de body. Houd het spatbord op zijn plaats en boor van binnen uit de body deze gaten door het spatbord. Monteer beide spatborden met M6x20 en carrosserieringen. Houd er rekening mee dat de achterwielen vrij kunnen draaien, ook in opgekrikte toestand. Duck Hunt levert eventueel een bies voor tussen het spatbord en de body.

Boor eerst een klein gaatje voor de benzinevulpijp, zie afbeelding 23 De benzinevulpijp wordt met de hand gemaakt. Controleer daarom dus of het gat op de juiste plaats komt. Boor dan het gat van 67mm door het rechter achterspatbord. Steek de vulpijp van buiten door het spatbord en monteer de pijp aan de tank door middel van een slangklem. Boor de 6 gaten voor de benzinedop en monteer deze. Zorg dat er geen boorkrullen in de benzinetank

de stuurkolom te centreren en draai de bouten van het rondsel en de kruiskoppeling aan. Boor de 4 gaten om de stuurkolom(M6) vast te zetten aan het dashboard al u zeker weet dat de stuurkolom bij het draaien nergens aanloopt. Boor de 2 gaten(M6x25) in het schutbord voor de bevestigingsbeugel van de stuurkolom. Monteer het (sport)stuur.

4.10 Accubak

Boor de 3 gaten(M6) in het schutbord voor de RVS accubak. Monteer de steun aan de accubak en plaats deze op het chassis (origineel gat). Plaats de accu en zet hem vast met de klem.

4.11 Handrem

Boor 4 gaten(M6) in de handremgeleiding, zie afbeelding 22 Boor dezelfde gaten in de body zodat de handrempook met geleiding en doorvoerstip in lijn zit het de handremhevel en zorg dat het gaspedaal niet belemmerd wordt. Monteer de gehele handrem aan de handremhevel. Voor het stellen zie sectie B van deel II.



Fig.23 gat benzinevulpijp in spatbord

terecht komen. Monteer daarna de reflectors op de achterspatborden met een M5 bout in plaats van de parker, hiervoor kunt u gemakkelijk de reflector demonteren

4.13 Kofferdeksel monteren

De watergoot van de kofferdeksel moet op maat gezaagd/geschuurd worden ongeveer 2 cm. zie afbeelding 24. Schuur vervolgens deze goot op 4mm dikte. De kofferklep van de Burton is opgehangen aan een linker en rechter scharnier. De scharnieren moeten wat afgevijld worden, zie tekening 25. De scharnierpunten moeten loodrecht en in lijn ten opzichte van elkaar zitten.

Zorg dat u de achterklep voor het oog mooi in het midden heeft zitten. Aan de onderzijde is de kofferklep iets te lang. Schuur de onderzijde bij met een bandschuurmachine of schuurblok. Boor de 3

gaten voor het slot en monteer deze. Door ruimtegebrek moet u nauwkeurig boren. Monteer de beugel waar het slot invalt, dit is tevens de massa-aansluiting voor de kentekenplaatverlichting die hier aan de buitenzijde opgeschroefd wordt. Plaats het rubberprofiel op de watergoot tegen de regen en het gerammel van het kofferdeksel.

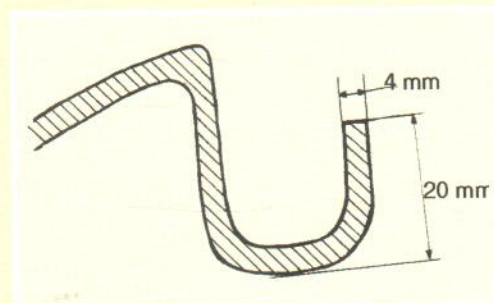


Fig.24 watergoot kofferdeksel

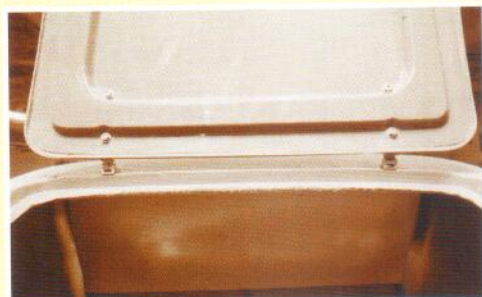


Fig. 26 positie scharnieren

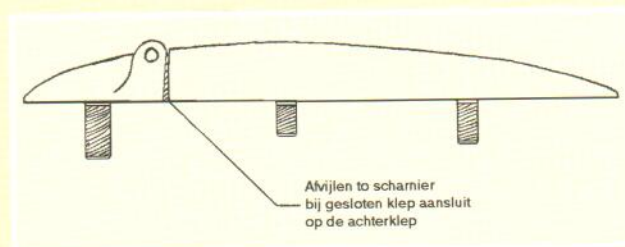


Fig. 25 afvijlen scharnieren

Hoofdstuk 5: Opbouw body II en Bedrading

5.1 Dashboard

Het dashboard kan op diverse manieren worden ingericht. Verplicht is een snelheidsmeter met verlichting. Een instrumentenpaneel met meerdere meters is natuurlijk mooier en doet de auto goed. Wanneer u zelf klokken gaat zoeken bedenk dan wel dat deze kunnen afwijken en dat de aansluitingen anders kunnen zijn. De toerenteller moet bijvoorbeeld geschikt zijn voor een tweecilinder. Naast de snelheids-meter lijkt ons een oliedruklampje en een benzinemeter absoluut de minimale uitrusting. Een remvloeistofniveaulampje is verplicht indien de donorauto hiervan voorzien was.

Omdat de Burton tot grotere snelheden in staat is, is een snelheidsmeter die 160 - 180 Km/h aangeeft, aan te bevelen. De motor haalt niet zelden 6500 tot 7000 toeren per minuut.

Een oliedruk- en temperatuurmeter is handig.

De plaatsing van de instrumenten is vrij, maar probeer de inrichting logisch en overzichtelijk te houden. Let er vooral op dat alle instrumenten goed zichtbaar zijn achter het stuur. Maak eerst een schets op papier, dan een mal op ware grootte om op de juiste plaats gaten te maken. Een dashboard van skai, koper, RVS, notenhout of aluminium maakt de auto mooi en compleet.

De schakelaars voor verlichting en knipperlichten moeten onder handbereik op het dashboard of op de stuurstang aangebracht worden. Zorg voor een probleemloze bediening ook wanneer u in de toekomst een sportstuur wilt monteren.

U kunt uw eigen meters installeren of misschien die van de donor-eend, maar Duck Hunt levert ook een complete VDO-klokkenset waarbij u uit vier verschillende uitvoeringen kunt kiezen. Er zijn meters voor:

- Snelheid/gereden kilometers
- Toerental
- Oliedruk
- Olietemperatuur
- Brandstof niveau

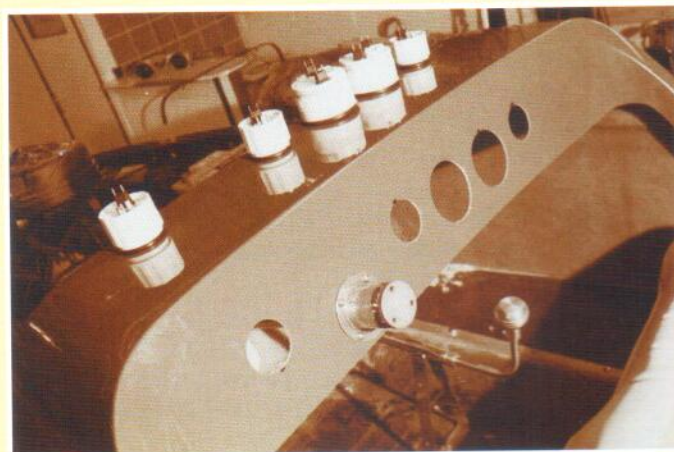


Fig. 27 dashboard

- Spanning (Volt)
- Stroom (Ampere)
- Tijd (klokje)

Al deze klokken worden geleverd met:

- Bevestigingsbeugels
- Moeren
- Lampfitting en gloeilampje met groen en oranje kleurendopje
- Montagehandleiding

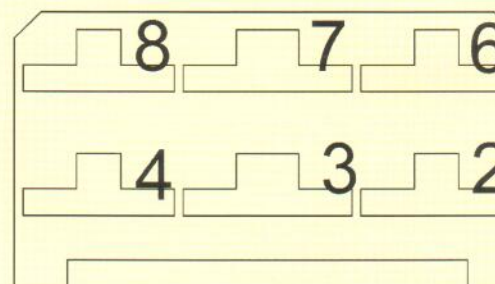
Het is beter om de instrumenten te monteren met een kunststof schroefring in plaats van de bevestigingsbeugels omdat het polyester slecht tegen de puntbelasting van deze beugel kan.

Bij de speciale Burton kabelboom die door Duck Hunt geleverd wordt, zijn voor deze instrumenten alle verbindingen al met multistekkers aangebracht, zodat het aansluiten van de verschillende meters een eitje is.

Het aansluiten van de VDO-snelheidsmeter

De VDO meters zijn elektronische tellers die dus niet meer met een mechanische kilometertellerkabel werken, maar met een elektronische sensor die in de versnellingsbak wordt gestoken en geborgd met de originele M7 borgbout die van onder in de versnellingsbak wordt geschroefd.

- 3 = massa, zwart+groen
- 4 = 12volt van contact, rood+rood
- 8 = sensorsignaal, blauw



Aanpassen van de sensor:

De meegeleverde sensor past niet zomaar in de versnellingsbak van de Burton, hij valt er namelijk niet diep genoeg in als u de originele borg-groef gebruikt. De oplossing is om de vierkante groef die erboven ligt uit te vijlen tot deze groot genoeg is voor de borgbout. (Zie afbeelding)

Fig.28 Aansluiting kilometerteller

Eiken van de snelheidsmeter

Er zijn drie manieren om de snelheidsmeter in te stellen;

AUTOC, het instellen door het afleggen van een vaste terreinafstand

PULSE, instelling met een bekend aantal pulsen

ADJUST, fijnafstelling op de rollenbank.

Instelling met de functie PULSE:

U kunt het beste gebruik maken van de functie PULSE, dit geeft een vrij correcte waarde.

Het instellen gaat als volgt:

Houd het knopje van de meter ingedrukt en schakel het contact in.

Blijf het knopje indrukken totdat de waarde "PULSE" op het display verschijnt, laat nu de knop los. Na ongeveer 3 seconden verschijnt "P50 000" knipperend in het display. Nu kan gelijk begonnen worden met het instellen van het aantal pulsen, bij de Burton is dit 6050. Na instelling van het aantal ingestelde impulsen geeft het display daarna automatisch de totaal afstand aan en is de instelling afgesloten.

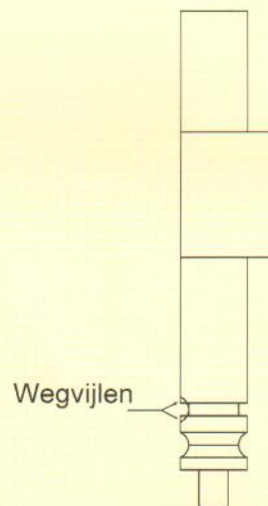


Fig.29 Afvrijlen ge
kilometerteller

Instelling met de functie AUTOC:

Het kan voorkomen dat u niet tevreden bent met de waarde van de teller, bijvoorbeeld als u andere banden of een versnellingsbak met afwijkend differentieel monteert. U kunt de meter dan eiken door het afleggen van een meettraject van 1 Km, bijvoorbeeld 10 hectometerpaaltjes langs de snelweg. Ga dan als volgt te werk;

Selecteer de functie AUTOC zoals beschreven bij PULSE. Na ongeveer 3 seconden verschijnt in het display de vermelding "bUttOn"

Nu kan de motor gestart worden en naar het begin van het meetpunt gereden worden. Aan het begin van de meetstand (1 Km) dient de drukknop kort ingedrukt te worden. Nu verschijnt de aanwijzing "StArt" in de display en kan de meetweg afgelegd worden, doe dit met een constante snelheid op een vlak en droog wegdek, met voldoende grip voor de banden.

Direct na het afleggen van de meetafstand dient de drukknop voor de tweede maal ingedrukt te worden. Het aantal meetimpulsen wordt nu weergegeven en zal in de buurt van de eerder genoemde 6050 liggen

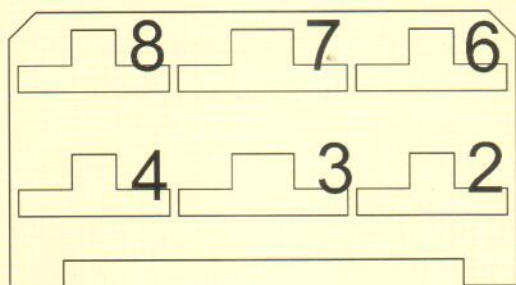


Fig.30 Aansluiting toerenteller

Het aansluiten van de toerenteller:

- 2 = 12volt van contact, rood
- 3 = massa, zwart
- 4 = - aansluiting op bobine, blauw

Fijnafstelling van de toerenteller:
Aan de achterkant van de toerenteller zit een fijnafstelling, draai deze met een klein

schroevendraaiertje links of rechtsom tot de gewenste afstelling bereikt is.

Het aansluiten van de brandstofmeter

- + = 12volt van contact, rood
 - = massa, zwart
 - S = signaal tankvlotter, geel
- Zorg er ook voor dat de tankvlotter is aangepast volgens paragraaf 3.2.7

Het aansluiten van de voltmeter

- + = 12volt, rood
- = massa, zwart

Het aansluiten van de Amperemeter.

Deze meter is niet rechtstreeks aan te sluiten op de Burton-kabelboom omdat deze in de laadleiding van de dynamo naar de Accu aangesloten moet worden. U moet dit dus zelf aanpassen.

+B = 12volt rechtstreeks van de accu (aansluiting op startmotor).

+L = 12volt naar de dynamo en het contactslot.

Het aansluiten van de oliedrukmeter.

- + = 12volt van contact, rood
- = massa, zwart
- S = signaal van de oliedruksensor (G), grijs

Het aanbrengen en aansluiten van de oliedruksensor.

Bij het aanbrengen van de oliedruksensor is een speciale adapter vereist. Deze is alleen verkrijgbaar bij Duck Hunt. Zet deze niet te vast en doe dit alleen met een steeksleutel, niet met de hand aandraaien omdat de behuizing daar niet tegen kan. Gebruik ook geen teflon tape, omdat de schroefverbinding ook de massa-aansluiting van de sensor is.

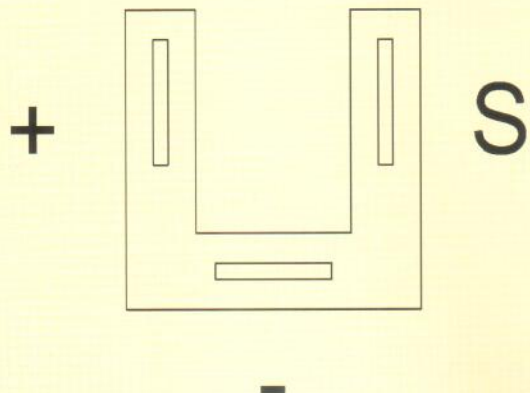


Fig.34 Aansluiting Olietemperatuurmeter

G = signaal voor de oliedrukmeter.
WK = massa voor het oliedrukcontrolelampje.

Het aansluiten van de olietemperatuurmeter.

- + = 12volt van contact, rood
- = massa, zwart
- S = signaal van de temperatuursensor, groen

Het aansluiten van een klokje

- + = 12volt vanaf accu (gezekerd), geel
- = massa, zwart

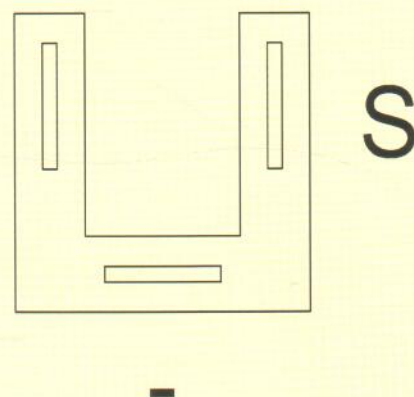


Fig.31 Aansluiting brandstofmeter

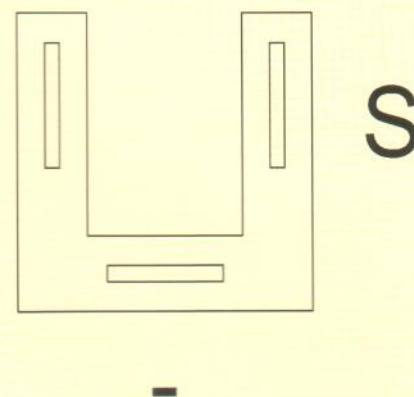


Fig.32 Aansluiting Voltmeter

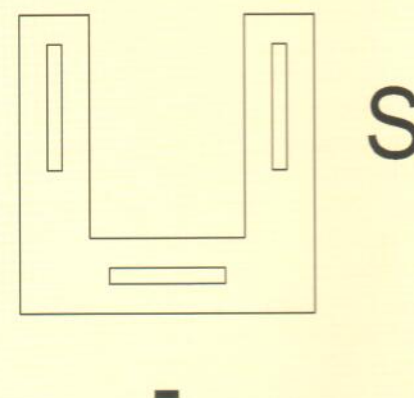


Fig.33 Aansluiting Oliedrukmeter

5.2 Voorfront

Knip het RVS grillegaas in de vorm van de koelsleuven. Lijm het grillegaas in het voorfront met Sikaflex. Plaats het voorfront tegen het schutbord zodat de lijnen van de body mooi doorlopen en boor aan elke kant 3 gaten. Schuur hier en daar wat vlak voor een mooiere aansluiting en monteer het voorfront tegen het schutbord. Gebruik aan de voorkant van het chassis 2 vulplaten om het voorfront te monteren aan het chassis (originele gaten). De dikte van de vulplaat is 5-10mm.

5.3 Koplampenbeugel

Plaats de koplampenbeugel net achter de carburateur zodat de 2 bevestigingsbeugels aan de koplampenbeugel gelijk lopen met het voorfront. Maak 2 uitsparingen in het voorfront zo dik als de koplampenbeugel en monteer deze met de 4 bevestigingsbouten. Op deze koplampbeugel wordt tevens de stang met het originele rubberkje gemonteerd om de kap omhoog te houden. Monteer de koplamp- en sluit de bedrading aan.



Fig. 35: koplampenbeugel

5.4 Bedrading

Breng de kabelboom aan en werk de kabelboom netjes weg. Attentie: Zorg ervoor dat alle items massa maken indien nodig. Sluit de volgende componenten aan:

- Startmotor, dynamo en contactpunten
- Verlichting
- Dashboard

Monteer de volgende elektrische componenten:

- Monteer de bobine op de koplampbeugel en sluit bougiekabels en de voeding van de bobine aan.
- Monteer de oude mechanische of een nieuwe verbeterde elektronische spanningsregelaar op het schutbord en sluit deze aan.
- Monteer de claxon op het schutbord en sluit de bedrading aan.

5.5 Voorspatborden

Pas de voorspatborden aan de body. De hoogte van de voorspatborden wordt bepaald door de rand in de body en de bulten voor de kleppendeckels. Zorg dat het voorspatbord strak tegen de bult van de kleppendeckel zit. Controleer of het spatbord overal mooi aansluit ten opzichte van de body. Teken met een stift de voorspatborden af op de body. Teken 9 gaten af met een afstand van ongeveer 2cm van de lijn. Houd rekening met de bodemplaat. Boor de 9 gaten in de body. Houd het spatbord op zijn plaats en boor van binnen uit de body deze gaten door het spatbord. Monteer beide spatborden met M6x20 en carrosserieringen. Houd er rekening mee dat de voorwielen vrij kunnen draaien, ook in opgekrikte toestand. Plaats eventueel een bies tussen het spatbord en de body.



Fig.36 knipperli

Monteer het spatbordbeugeltje tussen de onderzijde van het spatbord en de body. Het stangetje wordt geplaatst achter het wiel en drukt het spatbord naar buiten. Monteer de knipperlichten op de spatborden.

U kunt ook in plaats van de grote voorspatborden kleine cyclewings monteren. Gebruik daarvoor de RVS spatbordbeugels en lijm de spatborden aan de beugel met Sikaflex.

5.6 Verwarming

De tweezitter heeft een goede kachel. Via een klepmechanisme in de kachelpot kunt u kiezen tussen warme lucht naar binnen of naar buiten laten blazen. Monteer de kachelbediening onder het dashboard en plaats de verwarmingslangen. Monteer de kabel van de kachelbediening.

5.7 Motorkap en grille

De motorkap wordt opgehangen aan dezelfde soort scharnieren als bij de achterklep. Ook hier opletten dat de scharnierpenen in lijn liggen en zorgen dat de motorkap mooi in het midden ligt. Daarna de motorkap op maat schuren zodat deze overal mooi aansluit en nergens tegenaan komt. Zaag het gat voor de grille uit in de

motorkap. Aan de voorzijde kan de motorkap worden voorzien van een vergrendeling. Deze vergrendeling wordt bevestigd met 2xM6 bout.

5.8 Kentekenplaten

Meestal heeft de donorauto nog oude kentekenplaten. Voor de APK heeft u de nieuwe Europese kentekenplaten nodig. Monteer eventueel een verchroomde kentekenplaathouder.

Kentekenverlichting achter is verplicht. Monteer de kentekenverlichting op de beugel onder de kentekenplaat.

5.9 Voorruit en spiegels

Als u alleen maar open wilt rijden kunt u aeroscreens (windruit) monteren. Plaats deze ten minste 4cm van de dashboardrand af in verband met een tonneau-cover (afdekzeil) en met de pootjes 18cm uit elkaar. Monteer ten minste 1 buitenspiegel en 1 binnenspiegel op een plek die goed zicht geeft voor de bestuurder.



Fig.37 grille



Fig.38 voorruit



Hoofdstuk 6: Interieur en extra's

6.1 Interieur

Het interieur kunt u naar eigen smaak inrichten. De auto is zo ontworpen dat de achterbank van uw donorauto perfect past. De bekleding van de zijwanden zijn leverbaar in dezelfde kleuren als de bankbekleding. Schuur eerst alle randen van de kuip zodat deze niet scherp meer zijn. Plak de bekleding met Bison lijmspray aan de wanden als u zeker weet dat de bedrading naar achteren goed ligt. U kunt ook kuipstoelen monteren met frame en rail.

De mattenset voor de Burton is met logo leverbaar. Let bij aanschaf van bekledingsmateriaal erop dat het niet kan rotten of schimmelen.



6.2 Veiligheidsgordels

Veiligheidsgordels zijn niet verplicht. De overheid heeft onderzocht dat het in een cabriolet veiliger is zonder gordels. Wilt u toch veiligheidsgordels dan moeten deze goedgekeurd zijn en bent u verplicht een RDW-gekeurd rollbar te monteren. Gordels gaan alleen in combinatie met kuipstoelen. Wanneer u veiligheidsgordels en dus een rollbar monteert bent u ook verplicht de gordels te dragen.



6.3 Afneembaar stuur

Net als in de Formule 1 kunt u een Quick Release monteren. Het uitneembare stuur maakt instappen makkelijker en is tegelijk de beveiliging tegen diefstal. Op dit moment nog niet leverbaar. U kunt dit altijd later nog eens monteren.

6.4 Sportvelgen

Duck Hunt heeft een sportvelg ontworpen met de uitstraling van een Bugatti-velg uit de jaren '20. Doordat de velg licht en sterk is, wordt hij gebruikt in race- en crosswedstrijden. Nog beter nieuws is dat voor de prijs van één spaakwiel u drie sportvelgen heeft. De velgen zijn leverbaar in blank staal, verchromd of gemoffeld in elke RAL-kleur. Kies 135/15 banden van Michelin of Uniroyal.





6.5 Dak met vleugeldeuren

Als basis is de auto zonder dak verkrijgbaar. U kunt straks op drie manieren op pad. Geheel open, alleen zonder de deuren en geheel dicht. De vleugeldeuren kunt u snel afnemen en in de kofferruimte plaatsen.



6.6 Overigen

Monteer het Burton typeplaatje op het schutbord
Monteer het typeplaatje van de donorauto naast het Burton typeplaatje op het schutbord.



FASE III

Hoofdstuk 7: RDW keuring

De Burton moet opnieuw gekeurd worden. Deze keuring heeft de overheid verplicht gesteld om uw veiligheid en die van de medeweggebruiker te vergroten. Waar het dus om gaat is dat de auto veilig moet zijn voor iedereen. Met uw Burton hoeft u niet bang te zijn voor deze keuring omdat Citroën het technische gedeelte al heeft laten keuren in vroeger tijden.

U behoudt uw oude kenteken. Alleen zullen er een aantal dingen veranderen op het kenteken. Daarom wil de RDW de auto opnieuw zien:

- het gewicht van de auto
- meestal de kleur van de auto
- aantal deuren van de auto
- meestal de plaats van het chassisnummer
- bovenbouw wordt een cabriolet
- geen autogordels verplicht

Als u de keuring zelf verzorgd moet u een paar weken van te voren bellen voor een afspraak met telefoonnummer 0900 0739. Vraag om een keuring met de volgende onderdelen:

Keuring herinrichting personenvoertuigen

Weging van de auto

APK keuring

Herinslag chassisnummer alleen bij nieuw chassis

De keuring kan ook verzorgd worden door Duck Hunt. U belt met de RDW in Arnhem (Tel. 079-3464410) voor de keuring herinrichting personenvoertuigen, weging, APK en eventueel een herinslag chassisnummer. U zorgt dat de auto keuringsklaar afgeleverd wordt bij Duck Hunt tenminste 1 week voor de keuringsafspraak. U moet de schorsing opheffen en de auto verzekeren voor een proefrit. Neem kenteken, verzekeringspapieren en keuringsbevestiging mee naar Duck Hunt. Als u een nieuw chassis heeft neemt u ook de facturen van het chassis en de oude chassisnummer mee. Wij keuren de Burton eerst voor. Eventuele gebreken worden opgelost tegen een normaal uurtarief. Zorg er dus voor dat alles goed is.

Accessoires die niet bij Duck Hunt zijn gekocht geven geen garantie voor goedkeuring.

Wees dus voorzichtig met 'vreemde' onderdelen (bijvoorbeeld verlichting zonder E-keurmerk).

Punten van aandacht zijn:

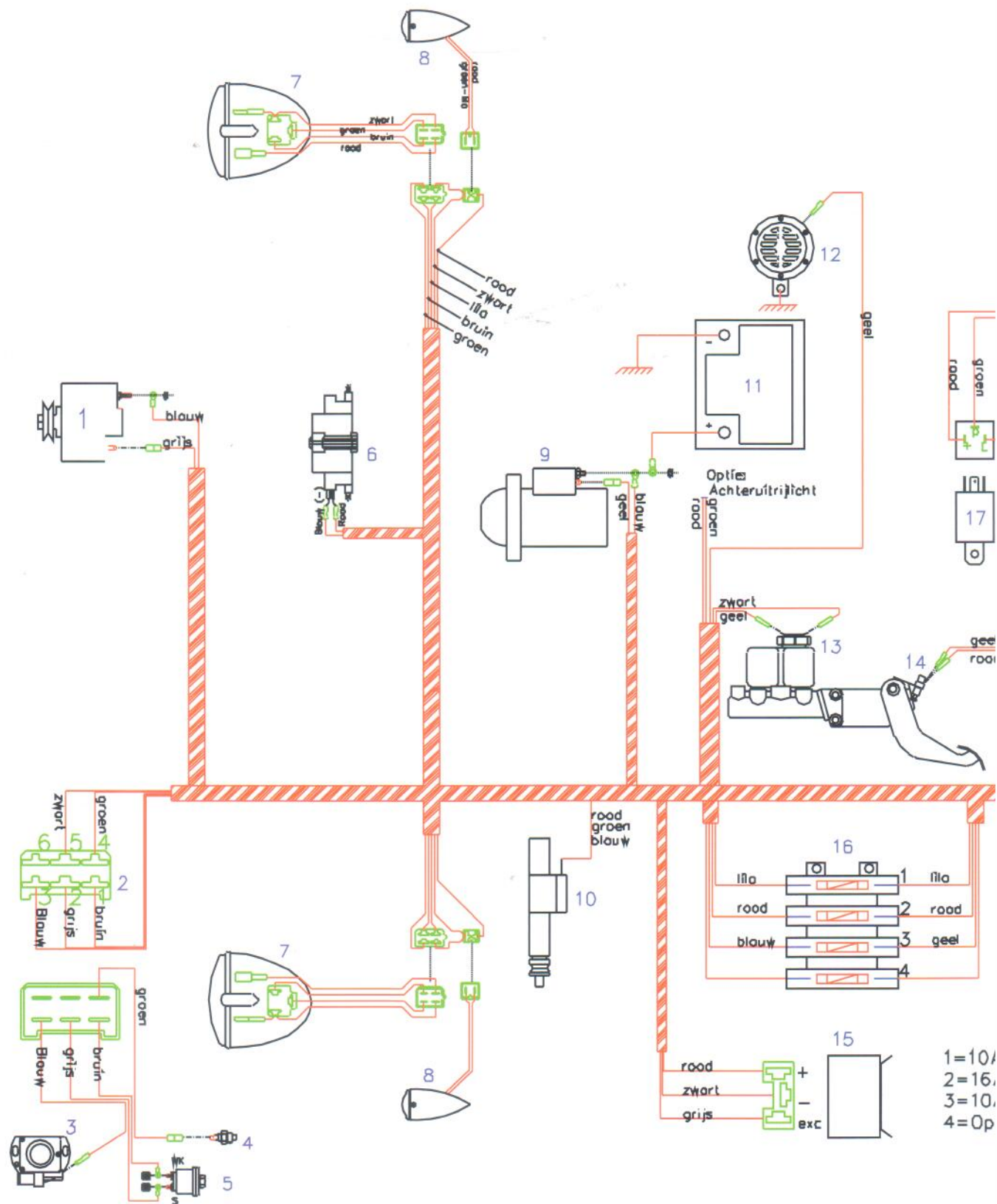
De auto mag geen scherpe uitstekende delen hebben. Een bumper is niet verplicht maar moet indien aanwezig stevig bevestigd zijn. Zorg voor goedgekeurde nummerplaten met achter nummerplaatverlichting.

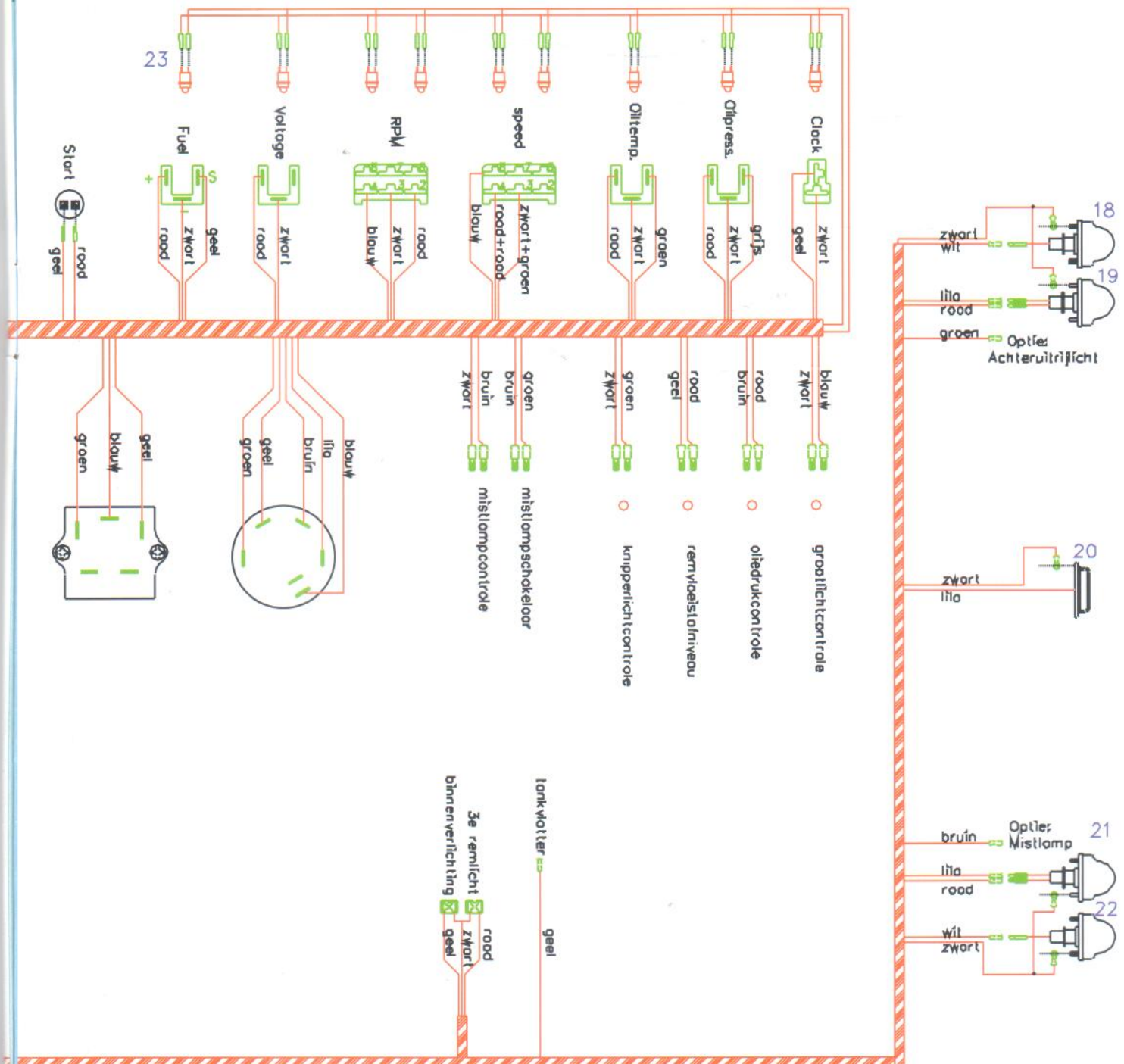
De auto moet aan alle APK eisen voldoen. Remmen en verlichting zijn belangrijke onderwerpen. De uitlaat moet gasdicht zijn en mag niet meer dan 82 Db produceren. Zorg ervoor dat de Burton er mooi en verzorgd uit ziet.

Bij goedkeuring krijgt u direct een voorlopig (roze) kenteken. U mag dan gelijk rijden met de Burton. Enkele weken later volgt het echte kenteken.









LEGENDA ELEKTRISCH SCHEMA

- 1 dynamo
- 2 multistekker motor
- 3 contactpunten
- 4 temperatuursensor
- 5 oliedruksensor en schakelaar
- 6 bobine
- 7 koplamp
- 8 knipperlicht voor
- 9 startmotor
- 10 snelheidsmetersensor
- 11 accu
- 12 claxon

- 13 remvloeistofniveau
- 14 remlichtschakelaar
- 15 laadspanningsregelaar
- 16 zekeringkast
- 17 clignoteur
- 18 knipperlicht rechtsachter
- 19 achter-/ remlicht
- 20 kentekenplaatverlichting
- 21 achter-/ remlicht
- 22 knipperlicht linksachter
- 23 instrumentenverlichting

