

Rammelen, klepperen en happen.

Artikel komt uit het november 1967 nummer van het blad VW, voor hen die Vooruit Willen. De tekst is, waar nodig, aangepast aan de huidige tijd.

In dit artikel worden een drietal problemen en hun oplossing gegeven die voorgelegd zijn door lezers van het maandblad VW.

Klepperend geluid

Vraag:

Als abonnee op uw blad zou ik graag uw mening vernemen over het volgende. Mijn VW1500S, bouwjaar 1965, kilometerstand ruim 40.000, produceert een klepperend geluid in de motor. Dit geluid doet denken aan niet juist afgestelde kleppen en treedt pas op als de motor warm begint te worden, zo ongeveer na 1,5 à 2 kilometer rijden. Het is waarneembaar bij het wegnemen van gas en is zelfs bij gesloten ramen tijdens ritten door de stad binnen in de wagen hoorbaar. Bij grotere snelheden valt het geluid niet meer op door het dan luidere motorgeruis. Mijn dealer heeft de motor gedemonteerd nadat de kleppen een aantal keren gecontroleerd waren. De nokkenas is eruit geweest, de zuigers, etc. Alles nagemeten en in orde bevonden. Na hermontage was het geluid weg, maar na een week (ca. 350 km) was dit mij zo langzamerhand irriterende geluid weer present. Volgens mijn dealer kan het niets ernstigs zijn en moet ik maar rustig doorrijden met dit euvel, dat hij en zijn werkplaatschefs ook waarnemen (ik hoor dus geen spoken). De wagen loopt prima, accelereert goed en heeft een top van 135 km/uur. Mijns inziens is er toch iets dat niet in orde is; ik heb geen enkele reden tot wantrouwen jegens mijn dealer en zijn mensen, maar zou toch wel graag willen weten wat er aan de hand kan zijn.

Antwoord:

Kleppengeruis bij een bepaald toerental, zelfs het iets luider tikken van één of twee kleppen bij een bepaald toerental, komt voor zonder dat men van een gebrek kan spreken. Een onverstandige monteur zou, om de klant te gerieven, het geluid op een vrij eenvoudige wijze kunnen wegwerken, bij voorbeeld door de kleppen met een te geringe speling af te stellen. Echter: met alle risico's van dien. Uitgebreide reparaties hebben weinig zin. U hebt er al veel tijd en geld aan besteed, doch na enige tijd kwam het geluidje weer terug. Misschien is er op de volgende wijze nog wat te bereiken. Mogelijk wordt het tikken veroorzaakt door een te grote axiale speling van de tuimelaar. Indien dit de oorzaak is, moet er aan de juiste kant een extra vulringetje worden bijgelegd. De tuimelaars moeten echter goed gangbaar blijven. Daardoor kan worden bereikt dat de klep beter wordt gedraaid en dat de kans op tikken geringer is. Ook dit is nogal een puzzelwerkje. Wij doen u dit middel uitsluitend aan de hand voor het geval dat u de irritatie niet verdraagt; om technische reden behoeft u tot deze ingreep niet over te gaan.

Happende band

Vraag:

Van mijn VW1200 van 1963, kilometerstand 45750, slijt mijn linker voorband aan de binnenzijde sneller dan aan de buitenzijde. Tevens 'hapt' de band. (Ik weet niet of deze uitdrukking juist is; de band slijt niet rond af, maar op de ene plaats meer dan op de andere). Kunt u mij zeggen wat de meest voor de hand liggende oorzaak is? Te uwer informatie: voorbanden en voorschokbrekers zijn nog steeds de originele. Bij de 45.000 kilometerbeurt bleek dat mijn (als gevolg van verhuizing nieuwe) dealer geen apparatuur heeft om het toespoor zuiver af te stellen, noch apparatuur voor het afstellen van de koplampen. Het toespoor werd (op mijn aandringen) provisorisch gecontroleerd door de auto op een losliggende plaat met wijzer te rijden. Is dit een juiste methode?

Antwoord:

Het aan de binnenzijde afslijten van de linker voorband duidt op een niet geheel juist afgesteld toespoor. Het is zelfs mogelijk, dat het linker voorwiel uitspoort heeft. Het ongelijk slijten, het zogenaamde happen, wijst

op onbalans van het wiel en/of te veel speling op het voorwiellager. Het kan echter ook veroorzaakt worden door een niet goed werkende schokbreker. Wij wijzen in dit verband op het aanhouden van de juiste bandenspanning, dat wil zeggen: voor 1,4 atm. En achter 1,8 atm. Wat de uitlijnapparatuur betreft: inderdaad beschikt niet iedere dealer over alle dure elektronische apparaten. Dat kan men ook moeilijk verwachten. Een ruwe controle van het toespoor is zeker mogelijk op het door u genoemde apparaat. Voor een nauwkeurige controle - en daar is in uw geval wel aanleiding voor - is meting met optische uitlijnapparatuur wenselijk. Uw dealer kan hiervoor zonder meer een afspraak maken met het dichtstbijzijnde hoofdbedrijf, waar men over deze apparatuur wel beschikt. Daar kunnen eventueel (indien nodig) in één moeite de koplampen worden afgesteld.

Rammel geluiden

Vraag:

Al vanaf de eerste 500 kilometer die ik met mijn nu tien maanden oude VW1500 kever reed heb ik klachten over rammel geluiden in de achteras. Ten eerste een dof rammelend geluid van geringe sterkte en alleen hoorbaar bij langzaam rijden zowel met als zonder gekoppelde motor. Ten tweede een rammel van veel grotere geluidssterkte, die doet denken aan het tegen elkaar rammelen van de hulptorsiestaaft en de onderkant van de carrosseriebodem. Deze klachten zijn aanleiding geweest tot het verwisselen van een achterschokbreker en het verstellen van de hoofdtorsiestaaft van een van de achterwielen, echter zonder resultaat. Mijn dealer acht het een en ander van geen betekenis en ziet geen remedie. Met de uitspraak "Hij kan er oud mee worden" was de zaak afgedaan. Persoonlijk ben ik van mening, dat rammels een oorzaak hebben die eerst gevonden moet worden om te beoordelen of de wagen, maar vooral ook de eigenaar, er oud mee kan worden! Ik ben zelf dan ook gaan zoeken naar spelingen, losse bouten etc. Wat de eerste klacht betreft: ik heb geconstateerd dat de achterwielen enige voelbare speling hebben. Wanneer de wagen opgekrikt is, kan deze speling worden gevoeld door de band met twee handen diametraal tegenover elkaar vast te pakken en dan met de ene hand te duwen en met de andere te trekken, en omgekeerd. Dit geldt voor de beide achterwielen. Wat de tweede klacht betreft kan ik stellen, dat het rammelen zich slechts voordoet bij een lage belasting van de wagen, en wel indien de achterwielen als gevolg van een verhoging in het wegdek inveren en in deze ingeveerde toestand door enige kleinere oneffenheden in het wegdek een aantal korte op-en-neer-gaande bewegingen maken.

Antwoord:

Het dof rammelend geluid dat u bij langzaam rijden en ook bij ontkoppelde motor waarneemt, wordt vermoedelijk door een der drie volgende zaken of een combinatie daarvan veroorzaakt.

- a. Een normale speling van de aslepels in het differentieel.
- b. Niet goed bevestigde of werkende schokbreker(s).
- c. Stoten van de compensatieveer tegen een deel van de carrosserie, wat u zelf al als een mogelijkheid aangaf.

De luidruchtigere rammel kan door de onder 2 en 3 genoemde oorzaken worden teweeggebracht. Wij adviseren u, de bevestiging en de werking van de schokbrekers nogmaals grondig te laten controleren. Ook de bevestiging en het eventueel tegen de carrosserie stoten van de compensatieveer dient nauwkeurig te worden onderzocht. Inzake deze laatste mogelijkheid hebben de dealers de nodige instructies ontvangen. In verband met de door u gesignaleerde speling op de achterwielen is het wenselijk, de speling van de wiellagers te laten controleren.

Henk Grootaarts