

**BEHANDEL UW**



**WAGEN**



**MET ZACHTHEID**



**SPAAR HET GELD VAN DE  
BELASTINGBETALER**



VOORSCHRIFT nr 2-1363

BEHANDEL UW WAGEN  
MET ZACHTHEID

2e DRUK



DIENSTGEHEIM

---

Vastgesteld bij beschikking van de Minister van Defensie, d.d. 23 maart 1960, Hoofdkwartier van de Generale Staf, nr G 3 C/60.3346

DIT boekje is, ofschoon het nummer op de omslag en de titelpagina anders zou doen vermoeden, eigenlijk geen officieel voorschrift. Het vormt het verhaal van de avonturen van Piet Precies en Gladde Gijs, twee pientere knapen, die destijds in de „Legerkoerier” in woord en beeld hun ervaringen met het rollend materieel van onze Koninklijke Landmacht bekend maakten.

Die elke maand gepubliceerde pagina's trokken, naar mij uit ervaring is gebleken, veel belangstelling. Daarom zijn ze nu, op last van de Chef van de Generale Staf, gebundeld en in boekvorm uitgegeven.

Het is natuurlijk niet de bedoeling dat dit boekje na ontvangst onmiddellijk wordt opgeborgen in de map „onbegrijpelijke stukken”. Evenmin zal het worden ge-waardeerd, indien het een vaste plaats zou krijgen bij enkele nimmer te raadplegen voorschriften. Integendeel! Ik hoop en verwacht, dat elke militaire chauffeur die het in handen *moet* krijgen, het op een voor de hand liggende plaats in zijn wagen zal bewaren om het regelmatig te raadplegen.

Het militaire wagenpark vertegenwoordigt een waarde van vele tientallen miljoenen guldens, bijeengebracht uit de belastinggelden van het Nederlandse volk. Jaarlijks moet voor een aanzienlijk bedrag aan reparatie worden besteed.

Ik wil niet beweren dat al die herstelwerkzaamheden de schuld van de chauffeur zijn. Zelfs wil ik aannemen dat het overgrote deel van hen die achter het stuur zitten, hart voor zijn wagen heeft en deze goed verzorgt. Maar dan nóg kan het gebeuren dat door één kleine nalatigheid aan een voertuig zware schade wordt veroorzaakt welke een bedrag eist, groter dan de kosten van het drukken van dit boekje.

Daarom beveel ik de inhoud in de warme belangstelling van alle militaire chauffeurs aan. Wanneer zij het volkomen stuk zouden lezen en daardoor hun wagen héél houden, dan heeft het aan zijn doel beantwoord!

DE INSPECTEUR VAN DE TECHNISCHE DIENST

## DE MOTOR WIL NIET STARTEN



*Piet, kom eens kijken, ik snap er niks van, de motor wil niet starten!"*  
Met een wanhopig gezicht staat chauffeur Dirk van Santen op deze mistige, koude morgen naast zijn trouwe DAF.

Piet Precies en Gladde Gijs, die al heel wat ervaring hebben opgedaan gedurende hun inspectie-reizen door onze armee, weten bijna zonder er naar te kijken, wat er aan de hand is.

De bi-starter, die op de YA 126, de YA 314, YA 328 en YT 1500L voorkomt, is geen gewone choke. We trekken daarom de bi-starterknop bij koud starten wel helemaal uit, maar *geven geen gas*. De bi-starter heeft nl. het voordeel, dat automatisch het juiste startmengsel wordt samengesteld en wanneer men ook maar de geringste

hoeveelheid gas geeft, wordt dit mengsel nadelig beïnvloed en bemoeilijkt men het starten. En natuurlijk had Dirk die morgen herhaaldelijk „een flinke dot gas” gegeven.

En nu we het toch over het starten hebben: onmiddellijk na het aanslaan van de motor drukken we de bi-starterknop op de half-stand en geven iets gas.

Zo laten we de motor ongeveer een halve minuut draaien en voeren het toerental op naar ongeveer 1200 omwentelingen per minuut. Nu kan de knop helemaal ingedrukt worden. Die heeft zijn werk gedaan.

De YA 616 en de jeep M38A1 (Nekaf) bezitten geen bi-starter, maar een gewone choke. Wanneer we koud starten trekken we dus de knop uit en nu moeten we wel iets gas geven. Loopt de motor, dan drukken we geleidelijk de choke-knop dicht.



„Ik ben wel een kwartier aan het starten geweest, maar ik kon dat kreng niet aan de praat krijgen” moppert Dirk.

„Doe dat nou voortaan ook niet meer, want daar verpest je alleen maar je accu mee!” antwoordt Gladde Gijs.

„Je moet altijd zo kort mogelijk (hoogstens 10 sec.) en zo weinig mogelijk starten. Jullie vergeten altijd dat de startmotor een hulporgaan is. Vooral in de winter doe je verstandig de motor een paar maal met de slinger te tornen, voor je gaat starten”.

„Oké, mannen, bedankt voor het lesje. Ik zal er aan denken voortaan!”

Dirk van Santen schakelt de eerste versnelling in en de toerenteller in de gaten houdend, rijdt hij weg.

Ja, die toerenteller, die wordt nog wel eens verwaarloosd. Daar kunnen Piet en Gijs over meepraten. Hoe vaak hebben ze het al niet verteld: „Het toerental houdt nauw verband met de trekkracht. Tijdens de rit moet de naald van de toerenteller tussen 1400 en 2800 omwentelingen per minuut blijven.

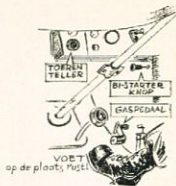
Dan trekt de wagen het snelst op en heeft de motor de langste levensduur.”

Toch zijn er nog heel wat chauffeurs, die het toerental niet hoog genoeg opvoeren voordat zij naar een hogere versnelling overschakelen, of die de wagen bij een te laag toerental in een hogere versnelling laten lopen. Daardoor wordt de levensduur van de motor ingekort (olieverbruik loopt op) de wagen rijdt niet soepel en accelereert onvoldoende, terwijl de motor sterk pingelt.

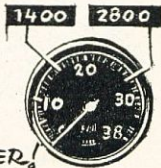
Daarom: gedurende de rit altijd rijden tussen 1400 en 2800 omwentelingen per minuut, optrekken tot 2800 omwentelingen, daarna pas opschakelen.

Terugschakelen naar een lagere versnelling als de motor  $\pm$  1400 omwentelingen maakt.

Kom niet boven de 2800 uit.



Tijdens de rit altijd de motor tussen 1400 en 2800 omw/min. houden.  
**Let op de TOERENTELLER!**



De jeep heeft geen toerenteller, maar een goed chauffeur kan aan zijn motor ook wel horen, of hij op het juiste toerental schakelt en rijdt.

## VIER ATMOSFEER DRUK

Bij het starten van de motor van de YA 314, YA 328, YA 616 en YT 1500 L hoort men de zoemer van het luchtdruk-remsysteem.

Er moet eerst 4 atmosfeer druk aanwezig zijn, vóór men weg kan rijden. Houd daarbij het motortoerental op ongeveer 1200 omwentelingen per minuut en *ga vooral niet met het gaspedaal spelen.*

Een veel voorkomende fout bij het opbouwen van de luchtdruk voor het remsysteem is nl. dat men de doorgaans koude motor op een te hoog toerental laat draaien, om maar zo gauw mogelijk de 4 atmosfeer te bereiken. Het enige wat men daarmee bereikt, is dat de motor sneller dan normaal slijt, terwijl geen noemenswaardige tijdwinst wordt geboekt.



**KOUDE** motor  
wordt vaak op te  
hoog toerental  
gejaagd. Hierdoor:  
snellere slijtage v.d. motor.

**TOERENTAL** (tijdens opbouwen) houdt tussen  
(van luchtdruk) **1100 en 1400**  
omw./min.  
**"Speel" niet met het gaspedaal!**



*Bij het opbouwen van de luchtdruk dus: toerental op ongeveer 1200 omwentelingen per minuut.*

## OVER OLIE, VERVERSEN EN BIJVULLEN

Er zijn chauffeurs, die het olieblok als een ware hoorn des overvloed beschouwen. Hoe meer hoe beter, denken ze. Maar Piet en Gijs gaan daar keihard tegen in. Want het is positief fout, dat men in stuurhuizen, wormkasten, tandwielkasten, motorcarters enz. meer olie giet dan nodig is.

*Wat zijn de nare gevolgen? – Laat Gijs het ons maar vertellen: Wat de motor betreft neemt de mogelijkheid tot olieverbrijng sterk toe, evenals lekkage langs de krukas-oliekeerringen. En voor de overige componenten: lekkage langs oliekeerringen en te hoog oplopen van de temperatuur, als gevolg van ontstane druk.*

*Juist, zo is het: Vul daarom nooit méér dan de in de handboeken voorgeschreven hoeveelheid en zorg als je gaat bijvullen, dat de totale hoeveelheid olie deze maat niet overschrijdt. Uit de niveaupluggen mag geen olie komen na het vullen, motor-olie mag niet boven de „full” streep komen. Denk ook aan de ontluchters! Zorg er voor, dat deze werken.*

*Commentaar van Piet en Gijs: „We hebben het wel honderd maal gezegd: probeer nooit een lekkend orgaan te redden door het vol met olie te gieten, maar handhaaf het juiste niveau. Veel lekkages worden veroorzaakt door niet goed werkende ontluchters. Hou die daarom altijd in de gaten.”*



Deze kraan dient niet  
voor cabineverwarming!  
Alléén tijdens rijden door  
diep water opentrekken!  
Anders: olieverlies, kans op  
uitlopen van lagers en over-  
matige slijtage v.d. motor!



Als de oliekoeler van de YA 126, de YA 314, de YA 328 en YT 1500L lekt, moeten op 3e echelons niveau alle vier bouten of tapeinden gelijkmatig nagetrokken worden. Van deze 4 bouten bevinden zich 3 aan de flensomtrek en één in het koelruis. Doen we dit niet, dan trekt de flens krom en wordt de lekkage niet verholpen, in sommige gevallen zelfs verergerd! Een beetje lekkage (zg. zweten) is toegestaan, zonder dat vervanging van de pakkingen nodig is.

Waar men ook op letten moet is, dat de kraan voor „diep water rijden” normaal altijd in ingedrukte toestand moet staan. „Er zijn van die slimme jongens”, zegt Piet, die denken dat die kraan voor cabineverwarming dient. Bij koud weer rijden ze soms urenlang met uitgetrokken kraan. Geen betere manier om je motor grondig te moeren!”

Inderdaad, de motor gaat in dit geval olie verliezen, en er ontstaat gevaar voor het uitlopen van de lagers of vastlopen van de motor.

Alleen tijdens het rijden door diep water moet de kraan worden opengetrokken. Wat er dan gebeurt? Wel, er wordt een overdruk in het carter opgebouwd, zodat er geen water in de motor kan dringen. Voor je dat echter doet, moet je eerst de instructies uit het handboek lezen, of het bijbehorende instructieplaatje raadplegen.

## ONTSTEKING

Nog even iets over de ontsteking. Een zuivere afstelling is noodzakelijk. Bij een te late ontsteking gaat trekkracht verloren (evenals trouwens bij een te vroeg afgestelde) en wordt de motor te heet, waardoor de kans op mechanische storingen wordt vergroot.



## GEEN NA-GAS

Wanneer de chauffeur op de plaats van bestemming is aangekomen en de motor stop zet, dan wil het nog wel eens voorkomen dat hij een flinke dot gas na geeft, zogenaamd om de wagen straks weer gemakkelijk te laten starten.

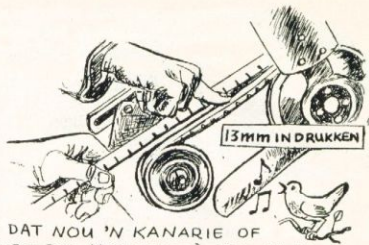
Fout, mannen. Door dit na-gas geven brengen we een flinke hoeveelheid benzine in de cylinders, die de beschermende oliefilm langs de wanden verbreekt en daarop een schadelijke inwerking heeft.

Bij de YA 616 laten we bij het stilzetten van de motor eveneens het gaspedaal los, maar trekken bovendien de anti-dieselknop helemaal uit. Pas als de motor niet meer draait zetten we de ontstekingschakelaar om en drukken de anti-dieselknop terug.

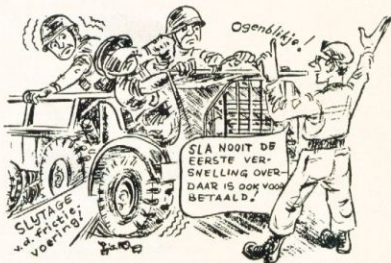
Wat de motor betreft, heeft Gijs het laatste woord: „Controleer regelmatig de spanning van de ventilatorriem en de dynamocompressorriemen. De riem moet ongeveer 13 mm kunnen worden ingedrukt, midden op het gestrekte gedeelte”.

## KOPPELING

TOEN Dirk van Santen tenslotte zijn motor aan de praat had gekregen en met een dankbaar gemoed voor de ontvangen wijze les wegreed, schakelde hij natuurlijk netjes de eerste versnelling in. Maar Piet en Gijs zouden ze niet graag in de kost nemen, die denken dat de eerste versnelling niet voor hen gemaakt is, en die het maar wát stoer vinden, om in de tweede weg te rijden.



IS DAT NOU 'N KANARIE OF  
PIEPT DIE MOTOR ZO? LET OP DE  
AFSTELLING VAN DE FANRIEM!



Verkeerd, militaire chauffeurs! Jullie gaan toch 's morgens ook niet op stap, zonder ontbeten te hebben? Jullie hebben recht op ontbijt (en ontbering) en de DAF heeft recht op een goed gebruik van de eerste versnelling.

Bij regelmatig wegtrekken in de 2e versnelling ontstaat een veel snellere slijtage van de frictie-voering en een te grote warmte-ontwikkeling in het vliegwielhuis. De koppeling (of clutch) is nl. een orgaan dat bij gebruik altijd een periode van slippen ondergaat.

Dit slippen veroorzaakt dus warmte en slijtage, twee factoren die ongewenst, maar helaas niet te vermijden zijn. Maar iedereen kan en moet er zorg voor dragen, dat dit slippen tot een minimum wordt beperkt door:

- altijd met de eerste versnelling te beginnen, ook bij het rijden met een lege wagen;
- nooit met de voet op de koppelingspedaal te rijden;
- de vrije slag regelmatig te controleren volgens de gegevens in het instructieboek.

Wanneer men heel langzaam achteruit of vooruit moet rijden (bijvoorbeeld van of op een smeerbrug) gebruik dan bij de YA 126, de YA 328, de YA 616, de YT 1500L steeds de lage gearing, dan behoeft men niet slippend te rijden.

*„Aan die slippertjes heb ik een ontaarde hekel” zegt Gijs terecht.*

## REDUCTIEBAK-VOORWIELAANDRIJVING

**H**ET is met de voorwielaandrijving al net eender als met de eerste versnelling: er is voor betaald, dus gebruik haar dan ook. Op zachte bermen of in het terrein: schakel tijdig de voorwielaandrijving in.

Het wordt u trouwens zo gemakkelijk mogelijk gemaakt want bij de Nekaf-jeep, de YA 328, de YA 126 en de YA 616 kan inschakeling onmiddellijk plaats vinden. Wel verdient het aanbeveling, dit niet te doen bij een snelheid, hoger dan 40 km per uur of bij stuur in uitslag. De stand van de reductiebak-handle is van geen enkele invloed en men behoeft ook niet te ontkoppelen of gas weg te nemen.

„Het is merkwaardig”, zegt Piet Precies, „dat heel wat chauffeurs niet weten, dat bij de Nekaf-jeep, de YA 328, 126 en 616 de voorwielaandrijving onafhankelijk van de lage gearing in- en uitschakelbaar is. Met het gevolg, dat de voorwielaandrijving niet altijd op het juiste moment wordt toegepast. Omgekeerd denken velen, dat de voorwielaandrijving is uitgeschakeld, als de reductie in „hoog” staat, waardoor de homokinetische koppeling wordt overbelast”. Zo kan het voorkomen dat een onjuist gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheden tot inschakelen van voorwielaandrijving en hoge en lage gearing. Een uitzondering vormt de YA 314. Hier gaat het inschakelen van de voorwielaandrijving altijd gepaard aan het inschakelen van de lage gearing. Maar veel chauffeurs die op dit type rijden, weten niet dat voorwielaandrijving en lage gearing in één keer en met één beweging worden bediend.

„Let op”, zegt Piet Precies: „de reductiebak-handle altijd juist plaatsen en niet half in hoog of laag. Schakelen van laag (+ voorwiel) naar hoog, voordat men het terrein verlaat. Trap daarbij het koppelingspedaal in en kies het juiste moment van schakelen. 't Lijkt ingewikkeld, maar 't valt heus wel mee”.

Controleer ook regelmatig de begrenzing voor de stuuruitslag van de voorwielen. Als deze is verbogen of gestuikt dan is de wieluitslag te groot, waardoor de homokinetische koppelingen kunnen breken. Dit gevaar bestaat ook wanneer in het terrein korte bochten worden genomen.

De YA 616 heeft een hydraulisch bekrachtigd stuur. Gebruik dit niet bij een stilstand of zo goed als



Zachte berm of in't terrein:  
Schakel tijdig de voorwiel-  
aandrijving in!  
Dat kan bij de YA 328, 126, 616  
en Nekaf-jeep altijd óók in de  
lage gearing.

*Bij terreinrijden met de YA-314: Met de reductiebak handle worden de voorwielaandrijving en de lage gearing in één keer en met één beweging bediend!*



*Vergeet niet bij periodiek onderhoud*



*het natrekken v.d. bouten der 2 kruiskoppelingen v.d. korte aandrijfas- versnellingsbak- reductiebak*

stilstaand voertuig. Wie dat wel doet, vernielt onherroepelijk het besturingsmechanisme of het chassis hetgeen dure reparaties ten gevolge heeft. Met nadruk willen wij hier nog wijzen op een veel voorkomende fout bij het periodiek onderhoud, nl. het niet natrekken van de bouten der twee kruiskoppelingen van de korte aandrijfas versnellingsbak-reductiebak.

Die aandrijfas heeft een heel belangrijke functie, want ze geeft het motorvermogen door naar de aandrijving van het voertuig.

Wordt dit natrekken verzuimd, dan kunnen de gevolgen heel ernstig zijn: door rek van de bout slaan gaten in de flenzen van de kruiskoppelingen uit. Ook is er grote kans dat het losliggende as-einde een gat in het huis van de reductiebak slaat, bij de voertuigen YA 126 en YA 328.

**Dus: bij periodiek onderhoud voorste bodemplaat van de laadbak demonteren en de bevestigingsbouten van de kruiskoppelingen van de korte aandrijfas natrekken. Laat de flenzen vervangen waarvan de boutgaten zijn uitgeslagen. Vergeet ook de kruiskoppelingen van de andere aandrijfasen niet.**

Een belangrijke opmerking met betrekking tot de YA 328: zorg er voor, dat de twee banden links achter (en ook de twee banden rechts achter) beide ongeveer evenveel gesleten zijn, zodat de omtrekken gelijk zijn. Is dit niet het geval dan loopt men kans een steekas te breken, daar het ene wiel meer omwentelingen tracht te maken dan het andere en er zich tussen deze beide geen differentieel bevindt.

## REMMEN

Wie de remmen van zijn wagen verwaarloost, heeft de pijnlijke keus tussen het graf, het militaire hospitaal of de krijgsraad. Een chauffeur die lang en gelukkig wil leven en gezond met groot-verlof wil gaan, besteedt evenveel aandacht aan zijn remmen als aan zijn meisje.

Zijn we het daarover allemaal eens? Goed, dan gaan we nu eens kijken, wat die zorg voor het remsysteem omvat. Het moet allereerst schoon zijn, vooral in de remtrommels. De remmen zijn niet waterdicht, waardoor het binnendringen van water, modder en zand altijd mogelijk is. Dat vermindert het remvermogen en verhoogt de slijtage van trommels en remvoeringen. Denk er ook aan dat het inwendige van

*Chauffeurs! U vervoert  
↓ mensenlevens!*



een remtrommel nooit vet mag worden. Wanneer ook maar het geringste aan de remmen mankeert, rapporteer dit dan onmiddellijk. Met uitzondering van de YA 126 hebben alle overige typen DAF-voertuigen luchtdruk bekrachtigde remmen. Hiervan dient men de lucht af te blazen bij de van kraantjes voorziene luchtketels, die zich midden onder de wagen bevinden. Dit is de laagste plaats van het gehele luchtdruksysteem, en daar verzamelt zich het condenswater. Het afblazen dient, zoals iedereen natuurlijk wel weet, om dit condenswater uit de ketels te verwijderen.



„Alles tot je dienst“, zegt Gladde Gijs, „maar er zijn toch nog hele volksstammen die de remlucht afblazen bij de rode kraan, de slang-koppeling, aan de achterkant“.

Inderdaad, en toch is dat volkomen zinloos, want er komt te weinig condenswater mee, zodat het gevaar van te veel water in het remsysteem aanwezig blijft. Bovendien: door het naar de rode kraan trekken van condenswater is de kans op corrosie en bevriezing zeer groot, waardoor de kraan, als die voor een volgwagen moet worden gebruikt, niet meer aan zijn doel beantwoordt.

## ELEKTRISCH CIRCUIT

**B**IJ alle zorg, welke aan het elektrisch circuit van uw wagen is besteed kan het voorkomen dat er storingen ontstaan. Als u de oorzaak daarvan gaat opsporen, verdient het aanbeveling de hoofdschakelaar uit te schakelen. Daardoor wordt de gehele installatie spanningloos en kan dus geen kortsluiting ontstaan. Tijdens de rit moet de hoofdschakelaar steeds ingeschakeld blijven. Schakel deze pas dan uit, als de verlichtingsschakelaar op 0 staat. Want doet men dat niet, dan loopt men grote kans de stop- en achterlichten (6 volt) van de aanhanger door te branden. Deze krijgen dan een spanning van 18 volt.

De startmotor eist bij het starten een enorme stroomsterkte, welke in de winter het drievoudige kan zijn van 's zomers. Dat betekent dat we de starttijd zo kort mogelijk moeten houden.



## DE LIER

Nog even een opmerking over het lieren. Laat het motortoerental niet te hoog oplopen. Boven 1000 omwentelingen per minuut voor de YA 126 en 1500 omwentelingen voor de YA 328 en YA 314 is er grote kans op kabelbreuk. Kan de lier op dit toerental de last niet trekken, dan kan de kabel over katrollen geleid worden, waardoor men de trekkracht per kabelpart vermindert. Als men niet over een katrol beschikt dan moet men het afslaan van de met 1000 resp. 1500 toeren draaiende motor beschouwen als een bewijs, dat de last voor deze lier te zwaar is.

Wanneer men het eigen voertuig achterwaarts uit moet lieren, mag men de motor nooit en voertuig en lier tegelijkertijd laten aandrijven. In dit geval moet de reductiebak in neutraal staan.

Een paar goede raadgevingen doet Piet Precies er gratis bij: „Altijd regelmatig oplieren, de kabel niet over de grond laten slepen en een gerafelde kabel direct herstellen.”



Max. toerental bij lieren 1500 omw./min.  
Bij 2000 omw./min. kans op kabelbrauk.

### LIER met TREKHAAK



Dus:  
Regelmatig  
oplieren  
Kabel niet  
over de  
grond laten  
slepen ...  
in gerafelde  
kabel direct  
herstellen,  
dat voorkomt  
in hoopnari-  
gheden!



## TREKKER MET OPLEGGER

Bestuurders van de YT 1500L, onthoudt dit: de maximum afstand waarover men een trekker (met aangekoppelde oplegger) mag kunnen verrijden, zonder dat de oplegger meerijsdt, bedraagt 10 mm. Indien deze afstand wordt overschreden, is vervanging of revisie van de koppelingselementen noodzakelijk.

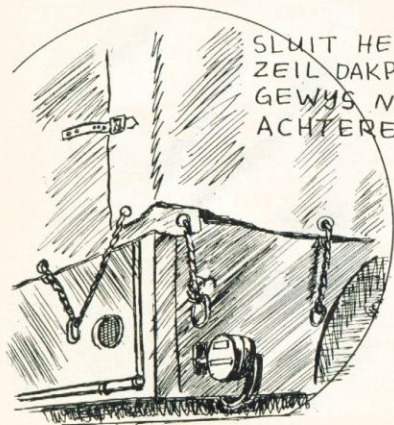
## AANHANGWAGENS ZIJN GEEN VISVIJERS

**N**IET alleen het motorvoertuig, ook de aanhangwagen verdient ten volle onze warme belangstelling. Vaak wordt vergeten, dat ze met een kleine helling naar achteren moeten worden weggezet waardoor het regenwater onder de klep kan weglopen. Staat de aanhangwagen horizontaal of met de helling naar voren dan verzamelt zich in de bak in een minimum van tijd een behoorlijke hoeveelheid regenwater.

Pas ook op voor roest, waardoor het oog aan de voorkant van de aanhangwagen niet meer wil draaien en ook de steker wordt aangetast. De zeilen moeten dakpansgewijs naar achteren worden gesloten en verplaatst ook steeds het koord, dat de zeilen vasthoudt. Dat voorkomt slijtage op één punt,



VERPLAATS REGEL-  
MATIG HET KOORD  
DAT HET ZEIL VAST-  
HOUDT. DAT VOOR-  
KOMT SLYTAGE OP  
EÉN PUNT.



SLUIT HET  
ZEIL DAKPANS-  
GEWYS NAAR  
ACHTEREN!

waardoor de levensduur van het touw aanzienlijk wordt verkort.

Bij de kwarttonner bevindt zich op de bodem van de bak een verende plug, waardoor het regenwater kan afvloeien. Als men die plug niet goed in het vet houdt, roest ze vast, waardoor bij flinke regenval een ware visvijver ontstaat. Nu zijn er van die slimme gasten, die om dat water definitief kwijt te raken, gaten in de bodem van de aanhanger boren. Heel handig, maar het loopt altijd op een rapportje uit en op een gepeperde rekening-man!

1/4-ton

ALWEER EEN  
*visvijver!*

VERENDE PLUG  
MAG NIET VAST-  
ROESTEN! **VET!**

DAT WORDT DAN  
REKENING-MAN!

DAAR WEET  
IK WAT OP!  
GATEN  
BOREN IN  
DE BODEM



## WINTER VOORZORGEN

**I**N de koude wintermaanden hebben de militaire voertuigen het hard te verantwoorden. Draagt hun dus een warm hart toe, militaire chauffeurs en zorgt er voor dat uw wagen gereed is vóór het winterseizoen ons overvalt!

We beginnen met een paar algemene opmerkingen: reinig de benzinefilter en de tankzeven voor zover mogelijk. Reinig het remsysteem en maak dit goed gangbaar: controleer alle rubberslangen en andere rubber-onderdelen en zorg er voor dat deze in goede staat zijn. „Denk er aan”, zegt Piet Precies terecht, „rubber en BOS-produkten zijn aartsvijanden”.

Nog een paar tips: rijd ook op bevroren terrein met terreinspanning in de banden om al te hevige stoten te vermijden. Zorg dat de voertuigen zoveel mogelijk droog zijn om ijsvorming tegen te gaan. Houd alle scharnierpunten ingevet.



## KOELVLOEISTOF

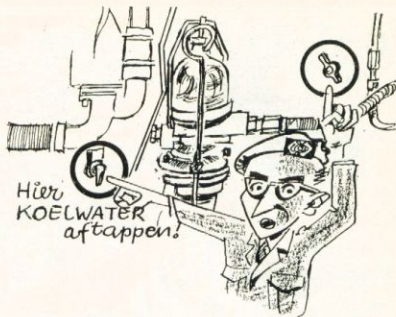
Natuurlijk besteden we veel aandacht aan het koelsysteem. We tappen het koelwater af (twee kraantjes openen en radiateurkop afnemen) en spoelen het koelsysteem goed door om roestdelen te verwijderen.

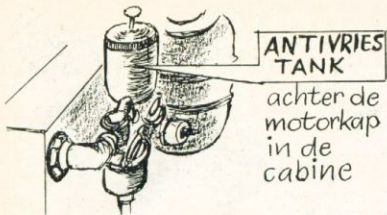
Een ongeluk zit in een klein hoekje en daarom leggen we op de zitplaats van de bestuurder een kaartje waarop duidelijk vermeld staat, dat het water is afgetapt. Rijd nooit met dit voertuig met draaiende motor, nog geen meter. De motor loopt vast voor je het weet en dan heb je de poppen aan het dansen!

Nu gaan we met anti-vries vullen, maar niet helemaal tot boven aan toe, want anti-vries is te duur om door het overlooppijpje weg te laten lopen. Vul daarna *niet* meer met water bij. Controleer regelmatig kleur (groen) en niveau van de vloeistof en vul indien dit nodig blijkt, steeds met anti-vries bij.

Als de vloeistof bruin wordt, dan duidt dit op roestvorming. We tappen in dat geval alles af, filtreren de vloeistof en gebruiken deze indien mogelijk opnieuw. Anders: bewaren voor inlevering en nieuwe anti-vries nemen.

Aan het einde van de winterperiode tappen we de vloeistof af en bewaren deze voor inlevering. Het koelsysteem wordt enkele malen met water doorgespoeld en daarna gevuld. Gedurende de eerstvolgende weken wordt het water regelmatig ververs om roestdelen te verwijderen.

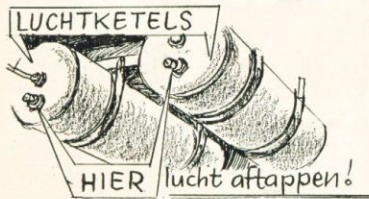




## ANTI-VRIES VOOR LUCHTDRIUK-BEKRACHTIGDE REMMEN

De anti-vriestank voor de luchtdruk-bekrachtigde remmen van de YA 328, 314, 616 bevindt zich achter de motor-kap in de cabine. Het aftappen van de lucht moet dagelijks gebeuren, maar alleen en uitsluitend bij de luchtketels en niet bij de kranen.

Vul het anti-vriestankje met anti-vries. Bij lichte tot matige vorst (tot tien graden onder nul) moet men eenmaal per dag de zuiger indrukken, bij strenge vorst tweemaal per dag. Tijdens de wintermaanden controleren we regelmatig of er zich nog anti-vries in het tankje bevindt. Aan het einde van de winterperiode maken we het tankje leeg en reinigen het.



## OLIE EN SMERING

Tap bij het begin van de winterperiode de motor-olie af en vul met olie van de juiste viscositeit. Start de motor zo kort en zo weinig mogelijk. Het is aan te bevelen om bij lage temperatuur de motor met de aanzetslinger een paar slagen te tornen alvorens te starten. Als de motor moeilijk start, dan doen we een beroep op de accu's van een ander voertuig met behulp van een startkabel. Dit is beter dan aan-

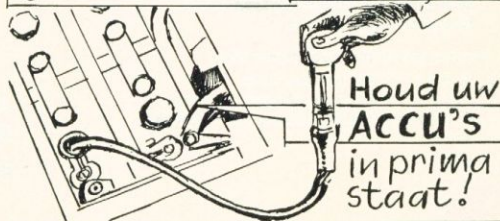
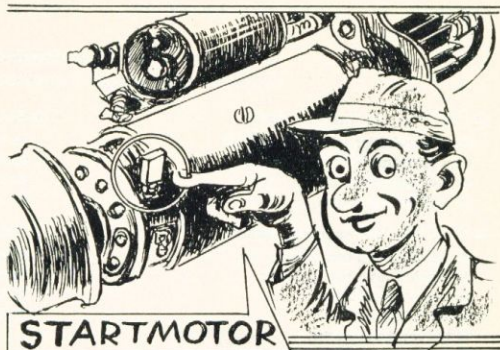
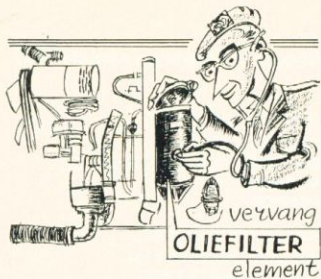
slepen, omdat de olie in de drijfkasten dik vloeibaar is bij lage temperaturen.

**Natuurlijk staan de accu's in het middelpunt van de belangstelling.**

**Zij moeten in prima conditie zijn.**

Controleer de conditie en het soortelijk gewicht van het electrolyt en houd steeds het niveau goed in de gaten. Indien nodig direct bijvullen met gedistilleerd water.

Vet de accupolen goed in en controleer de bevestigingen van de accupoolklemmen.



## HOOFDTYPEN DER MILITAIRE VOERTUIGEN

In dit boekje worden in hoofdzaak zes hoofdtypen van voertuigen behandeld, nl.  
de Nekafjeep, type M38A 1 en M38C 1,

de DAF-YA 126 waarvan afgeleid:

- de wapendrager 1 ton, zonder lier
- de wapendrager 1 ton, met lier
- de ambulancewagen
- de verbindingswagen

de DAF-YA 314, waarvan afgeleid:

- de vrachtauto 3 ton, zonder lier
- de vrachtauto 3 ton, met lier
- de compressorwagen
- de werkplaatswagen
- de bureau-slaapwagen
- de bommenlaadinrichtingswagen
- de kipper, 3 ton, met lier

Verdere (nieuwere) hoofdtypen zijn:

- de DAF-YT 514 trekker, 5 ton
- de DAF-YP 408, pantserwagen, personeel
- de DAF-YA 324 vrachtauto, open laadbak,  
3 ton

de DAF-YA 328, waarvan afgeleid:

- de vrachtauto 3 ton zonder lier
- de vrachtauto artillerietrekker 3 ton met lier
- de brandweervagen
- de werkplaatswagen

de DAF-YA 616, waarvan afgeleid:

- de vrachtauto artillerietrekker 6 ton
- de trekker voor oplegger (YT 616)
- de kipper 6 ton (YK 616)
- de takelwagen (YB 616)

*Draag uw wagen in  
de koude winter een  
warm  toe!*



