

UITLAATPIJPJES MONTEREN.....OEF !

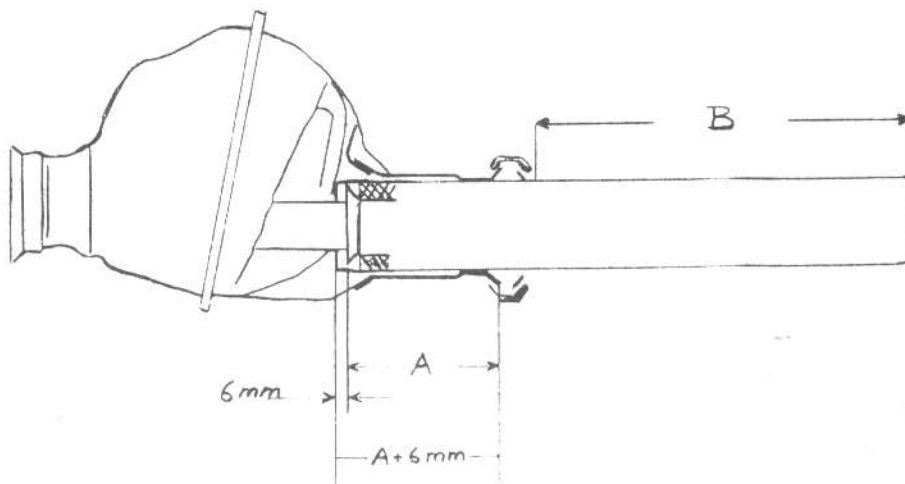
Voor een correcte montage van de uitlaatpijpjes werden vroeger door VW verschillende en opeenvolgende specificaties opgegeven.

Redenen hiervoor waren :

- uitlaatpijpjes die in verschillende lengten leverbaar waren.
- de positie van de voorverwarmingsbuis in het eindstuk van de uitlaatpot dat een bepalend element is en dat tot enkele millimeters kan variëren van leverancier tot leverancier.

Daarom enkele vuistregels :

1. Uitlaatpotten met zichtbare voorverwarmingsleiding ter hoogte van het linkse of rechtse eindstuk (afhankelijk van motortype).
 - a. Vóór montage van de pijpjes meet je de afstand (A) tussen het uiteinde van het eindstuk van de uitlaatpot en het einde van de voorverwarmingsleiding.
 - b. Meet deze afstand verhoogd met 6 mm ($A + 6 \text{ mm}$) op de buitenzijde van de uitlaatpijpjes en markeer deze op de pijpjes (met viltstift of kraspen).
 - c. Schuif het pijpje zover in de uitlaatpot totdat het merkteken overeenkomt met de buitenrand van het eindstuk van de uitlaatpot.
Monteer de asbest- en drukring en de klembeugel.
2. Uitlaatpotten zonder zichtbare voorverwarmingsleiding ter hoogte van één van de eindstukken.
 - a. Bij volledig gemonteerde uitlaatpijpjes bedraagt de lengte (B) van het zichtbare gedeelte van de pijp (= vanaf klembeugel tot pijpuiteinde) 155 mm wanneer de totale pijplengte 226 mm bedraagt. Normaal gezien worden nu alleen nog pijpjes van deze lengte geleverd.





Opgepast !

- te diep gemonteerde uitlaatpijpjes verhinderen een normale afvoer van de hete uitlaatgassen en kunnen oorzaak zijn van verbrande kleppen of overhitte motor (Jaco, tweemaal oppassen !)
- te ondiep gemonteerde uitlaatpijpjes verhinderen een goede doorstroming van de uitlaatgassen in de voorverwarmingsleiding en kunnen problemen veroorzaken bij koude motor.

Nog enkele tips :

- smeer vóór de montage het buitenste gedeelte van de uitlaatpijpjes, dat in het eindstuk wordt geschoven, in met hittebestendig vet (tot ca. 800°C) om latere demontage te vergemakkelijken.
- denk eraan dat het uitlaatpijpje één van de hardst lijdende onderdelen van de auto is omdat het blootgesteld wordt aan opwarming, afkoeling, hitte, water en zout. Reinig de uitlaatpijpjes daarom zeer regelmatig met "chrome polish"; bovenaan en onderaan. Zo gaan ze jarenlang probleemloos mee.

De demontage van de oude pijpjes beschrijf ik liever niet daar deze varieert van "eenvoudig" tot "hopeloos" dat zich bij menigeen uit in een tot zelfmoord leidend ritueel.

Tot zover het uitgebreide verhaal van de Keverstaartjes.

Fred Bols.

CABRIOLISTEN OP ZIJWEGEN

Nu de maand augustus ook weer achter ons ligt lijkt het mij interessant om eens terug te kijken naar datgene wat de zomer van 1985 ons reeds heeft gebracht. Wat het weer betreft bleef het voor de Cabrio's erg slecht, maar hetgeen ons geboden werd aan activiteiten overtrof alle voorgaande jaren.

Hierbij denk ik niet alleen aan de specifieke Kever-Cabriomeetings.

Alhoewel ons van deze ook zeer vele werden voorgeschoteld, doel ik meer op de talrijke andere mogelijkheden die 1985 ons tot nu toe geboden heeft om eens met de Cabrio er op uit te trekken.

Zo was er op 28 juli een cabriolettreffen bij het Zilvermeer te Mol, waar ook een viertal Kever-Cabriolet aanwezig was tussen de vele prachtige Triumphs, MG's, Morgans en Jaguars, om maar enkele te noemen.

Van Ford T-Tourer van 1910 tot Morgan +8 van 1985 was er werkelijk zeer veel moois te aanschouwen.

Een andere mogelijkheid om met onze Cabrio's iets moois te beleven waren de Historische Races te Zolder op 10 en 11 augustus.

Nog meer als alle voorgaande jaren bleek dit unieke gebeuren een absolute "must" te zijn voor iedereen die zich ook maar enigszins interesseert voor antieke en klassieke auto's. Dus zeker voor iedereen onder ons.

Slechts vijf Kever-Cabrio's heb ik kunnen tellen en enkele clubleden die hun Cabrio's buiten de poort lieten staan (achteraf tot hun grote spijt).

Het zou binnen dit bestek te ver voeren om alles op te noemen wat er te zien was, maar enkele frappante dingen wil ik jullie niet onthouden.

Zo zag ik bijvoorbeeld in het rennerskwartier een Rolls-Royce-Cabriolet voorbij rijden, voorzien van een aanhangwagen met daarop een perfect gerestaureerde Jaguar XK 120, bestemd om mee te racen.