



General Motors

✶ PETER HENRIKSEN  
TOFTLUND



CARTON NO.  
270-07

04 90



CATERPILLAR



B18E01

131-3815

1 SEAL GP

NON RTN

E025215 PE-572957

MÆRSK OLIE & GAS A/S

EEC070646

1

14/02/08



SA  
Pillar  
LES

6029-2

AA  
Level

DETTE ER DENNE  
TYPE ARBEJDSRING.  
DER NU BRUKES I  
HOLEVANDPOMPE.

FRJ M 1207

# KLARGØRING

Det bekræftes herved, at den i dette kuponhæfte omhandlede bil er klargjort i overensstemmelse med fabrikkens forskrifter.



02.09

Dato

Underskrift

Forhandlers stempel

## FOREBYGGENDE VEDLIGEHOLDELSPLAN

BIL NR.: \_\_\_\_\_

KØRTE KM: \_\_\_\_\_

DATO: \_\_\_\_\_

Nødvendig service

Afmærk med ✓

A  B  C

Udføres ikke

Justering udført

I orden

Rep. ønskelig

A	B	C	
			1
			2
			3
			4
			5
			6
			7
			8
			9
			10
			11
			12
			13
			14
			15
			16
			17
			18
			19
			20
			21

Gennemsmør chassiset.

Rens bundkar og oliepumpe på dieselmotorer.

Skift motorolien og filterelementet. På 3,52 ltr. (214 cu.in.) benzinmotorer renses desuden oliesien.

Smør dynamoen, hvis der er olieuhul i endekonsollen.

Kontroller væskestanden i bremsehovedcylinderen.

Efterse batteripolerne og væskestanden.

Kontroller væskestanden i køler og forrudevasker.

Smør gasspældets, gearskiftets, koblingens og bremsernes ledforbindelser. Smør førerhusets og karrosseriets led og hængsler samt viskerspindlerne.

Kontroller oliestanden i gearkasse, bagaksel, fordelergearkasse, foraksel og kardanled på biler med firehjulstræk samt styrehus, servostyring og tippelad.

Smør slingrebremsernes tætningsring (kun sættevogns-modeller).

Smør forhjulslejerne og efterse bremsebelægningerne.

Undersøg for brændstof-, olie- og vandutætheder.

Kontroller koblingspedalens frigang.

Indstil ventilatorremmene.

Rens og, hvor påkrævet, oliér luftrenseren.

Udskift papirelementerne i luftrenserne. Rens ånderørets olie-kondensator. Rens og smør krumbælgventilationen.

Rens krumbælgens ventilationsventil på 4,93 ltr. (300 cu.in.) benzinmotorer.

Tøm og rens slamsamlere og dræn alle filtre i brændstofs-systemet.

Udskift brændstoffilter-elementerne.

Skift olien i indsprøjtningssumpens knastakselhus og i den mekaniske regulator (rækkepumper).

Afprøv forstøverne.



# SERVICE

A

udført ved

B

20680 km

C

2-13-69 dato



Forhandlers stempel

## FOREBYGGENDE VEDLIGEHOLDELSPLAN

BIL NR.: \_\_\_\_\_

KØRTE KM: \_\_\_\_\_

DATO: \_\_\_\_\_

### Nødvendig service

Afmærk med ✓

A  B  C

Udføres ikke

Justering udført

I orden

Rep. ønskelig

A	B	C	
			1
			2
			3
			4
			5
			6
			7
			8
			9
			10
			11
			12
			13
			14
			15
			16
			17
			18
			19
			20
			21

- 1 Gennemsmør chassiset.
- 2 Rens bundkar og oliepumpe på dieselmotorer.
- 3 Skift motorolien og filterelementet. På 3,52 ltr. (214 cu.in.) benzinmotorer renses desuden oliesien.
- 4 Smør dynamoen, hvis der er olieuhul i endekonsollen.
- 5 Kontroller væskestanden i bremsehovedcylinderen.
- 6 Efterse batteripolerne og væskestanden.
- 7 Kontroller væskestanden i køler og forrudevasker.
- 8 Smør gasspjældets, gearskiftets, koblingens og bremsernes ledforbindelser. Smør førerhusets og karrosseriets led og hængsler samt viskerspindlerne.
- 9 Kontroller oliestanden i gearkasse, bagaksel, fordelergearkasse, foraksel og kardanled på biler med firehjulstræk samt styrehus, servostyring og tippelad.
- 10 Smør slingrebremSENS tætningsring (kun sættevogns-modeller).
- 11 Smør forhjulslejerne og efterse bremsebelægningerne.
- 12 Undersøg for brændstof-, olie- og vandutætheder.
- 13 Kontroller koblingspedalens frigang.
- 14 Indstil ventilatorremmene.
- 15 Rens og, hvor påkrævet, oliér luftrenseren.
- 16 Udskift papirelementerne i luftrenserne. Rens ånderørets olie-kondensator. Rens og smør krumtaphusventilationen.
- 17 Rens krumtaphusets ventilationsventil på 4,93 ltr. (300 cu.in.) benzinmotorer.
- 18 Tøm og rens slamsamlere og dræn alle filtre i brændstofs-systemet.
- 19 Udskift brændstoffilter-elementerne.
- 20 Skift olien i indsprøjtningpumpens knastakselhus og i den mekaniske regulator (rækkepumper).
- 21 Afprøv forstøverne.



			22	Efterse indsprøjtningrørens holdere.
			23	Smør strømfordeleren.
			24	Rens, afprøv og juster tændrørene.
			25	Rens og juster knikserkontakten og indstil tændingen.
			26	Indstil ventilspillerummet på benzinmotorer.
			27	Indstil ventilspillerummet på dieselmotorer.
			28	Kontroller udstødningssystemets og kølerens ophæng.
			29	Rens vakuumpumpens si.
			30	Udskift filtret i servostyringens reservoir.
			31	Efterse styretøjet og forhjulsophængningen. Efterspænd bagfjedrenes dragebåndsmøtrikker. Kontroller forhjulenes spidsning.
			32	Indstil kronhjulets trykskrue.
			33	Kontroller baghjulsbremsernes belægning.
			34	Kontroller for- og baghjulslejernes indstilling.
			35	Indstil bremserne og efterse trykskoene på skivebrems.
			36	Rens bremseforstærkerens luftfilter på biler med hydraulisk bremsesystem.
			37	Smør bremseforstærkerens servostempel på biler med hydraulisk bremsesystem.
			38	Efterse gummiventilen ved fodbremseventilens udluftning og rens for eventuelt snavs (kun KM).
			39	Efterse gummiventilen ved regulatorventilens udluftning og påse, at hullet i dækslet ikke er tilstoppet.
			40	Afprøv bremsesystemet og efterse for beskadigelse og utæthed. Tøm luftbeholderen. Kontroller væskestanden i fordampere på kompressorens af-isningsaggregat.
			41	Efterspænd monteringsbolte for motor, gearkasse, kardanaksler, styrehus, bremse servo, førerhus og karrosseri.
			42	Efterse dækkene for beskadigelse og unormal slitage og oppump til korrekt lufttryk. Efterspænd hjulmøtrikkerne og reservehjulsophænget.
			43	Afprøv lys, instrumenter, varmeapparat og tilbehør.

Hvis arbejdet skal udføres af en Bedford-forhandler, udfyldes nedenstående:

Ejerens navn: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_

Model og chassis nr.: \_\_\_\_\_ Motor nr.: \_\_\_\_\_

De bedes udføre det ovenfor afmærkede arbejde.

\_\_\_\_\_  
Underskrift



# INTRODUKTION

Dette hæfte er fremstillet specielt med det formål at hjælpe Dem med at opnå fuldstændig og varig tilfredshed med Deres nye bil. Ved at gøre Dem grundigt bekendt med indholdet og nøje følge de givne anvisninger sikrer De Dem mange kilometers behagelig kørsel.

De punkter, som er beskrevet i det følgende, bør gennemlæses omhyggeligt, for at De kan få den fulde forståelse af

Automobilgaranti  
Service-police  
Eftersyns- og vedligeholdelseskuponer  
Almindelige vedligeholdelses-anvisninger

## AUTOMOBILGARANTI

General Motors International A/S yder garanti for Deres nye bil mod fejl i materiale eller forarbejdning. Automobilgarantiens ordlyd findes på side 3. Læs den omhyggeligt igennem, således at De er fuldt fortrolig med, hvad garantien dækker, og hvad den ikke dækker.

## SERVICE-POLICE

Service-policen indeholder forskellige service-bestemmelser, som er af stor vigtighed, især for den første tids kørsel med bilen. De omhandler i korthed: a) Klargøring af bilen hos forhandleren i overensstemmelse med fabrikkens forskrifter; b) Eftersyn efter 1000 km kørsel, som udføres gratis af forhandleren mod aflevering af den pågældende kupon i dette hæfte i underskrevet stand; c) En introduktion til andre General Motors forhandlere i Europa. Service-bestemmelserne er anført på side 4.

## DERES BEDFORD FORHANDLER

General Motors anser det for at være af væsentlig betydning, at der er en omfattende service til rådighed for Dem, som sikrer, at Deres bil efterses og vedligeholdes regelmæssigt, således at De spares for bekymringer i den henseende.

Vi anbefaler Dem stærkt at overlade den regelmæssige vedligeholdelse af Deres nye bil til Deres Bedford forhandler. På forhandlerens værksted vil den få den korrekte pasning, og til gengæld vil bilen yde det, som De venter af den, og som er indbygget i den.

Bedford forhandleren er den bedst egnede til at tage sig af Deres bil, fordi han har særligt kendskab til den, fordi han er i besiddelse af de specialværktøjer og det udstyr, som er nødvendigt, og endelig fordi han på sit værksted beskæftiger personale, som er specialuddannet på General Motors Service Skole.



## VEDLIGEHOEDELSSES-KUPONER

Vedligeholdelses-kuponerne i dette hæfte er baseret på kilometer- og/eller tids-intervaller, men hvis man benytter et andet service-kontrolsystem, er det nødvendigt at ændre disse intervaller. Imidlertid må 3 måneder betragtes som det absolut længst til-ladte interval mellem to kupon-eftersyn.

Ejere af en enkelt eller et mindre antal Bedford biler vil finde det mest økonomisk at lade deres lokale Bedford forhandler forestå vedligeholdelsen, og når en kupon af-leveres til forhandleren afmærket med den type service (A, B eller C), der ønskes, er man sikker på, at forhandleren har de nødvendige instruktioner.

Ejere af et større antal Bedford biler (»flådeejere«) med veludstyrede vedligeholdelses-værksteder, som ønsker selv at udføre vedligeholdelses-arbejderne, kan benytte kupo-nerne som arbejds-ordrer.

## PERIODISKE KONTROLARBEJDER

### som udføres af føreren

De kontrolarbejder, der er opført nedenfor, bør udføres med de anførte intervaller.

**Motorolie:** Kontroller oliestanden for hver 500 km eller ugentlig, alt efter hvad der først forekommer.

**Kølesystem:** Kontroller kølerens væskestand ugentlig eller hyppigere i varmt vejr eller under vanskelige kørselsforhold.

**Dæk:** Kontroller dæktrykkene ugentlig og fjern småsten fra slidbanen.

**Luftrensere:** Når en motor benyttes under støvede forhold, er det nødvendigt med hyp-pigere eftersyn af luftrensere og krumtaphusventilation end specificeret i vedligeholdelses-skemaerne. Under sådanne forhold anbefales eftersyn af disse dele månedlig, hver anden eller endog hver uge.

**Pasning af forstøvere:** Medmindre dieselmotorens forstøvere vedligeholdes regel-mæssigt, vil der forekomme sort udstødningsrøg, og motoren vil ikke give den fulde ydelse.

De faktorer, der har indflydelse på forstøvernes funktion, er så forskelligartede, at det er umuligt at fastsætte et service-interval, som er tilfredsstillende under alle for-hold, men intervallet bør dog aldrig overstige 20.000 km eller 6 måneder.

Afhængigt af kørselsforhold, brændstoffets kvalitet og motorens tilstand kan det være nødvendigt at passe forstøverne med mindre intervaller. I almindelighed kan det siges, at kortturskørsel med hyppig tomgang er mere skadelig for forstøverne end langturs-kørsel, men kun erfaringen kan afgøre, hvor hyppigt forstøverne bør kontrolleres.

## INTERVALLER FOR KUPONARBEJDE

(for normal kørsel, d. v. s. 40-50.000 km om året).

Undtagen i de tilfælde, hvor erfaringen har vist, at et andet ensartet målesystem bør anvendes, anbefales følgende service-intervaller:

Service A: 10.000, 30.000, 50.000, 70.000, 90.000, 110.000, 130.000, 150.000, 170.000, 190.000 km.

Service B: 20.000, 60.000, 100.000, 140.000, 180.000 km.

Service C: 40.000, 80.000, 120.000, 160.000, 200.000 km.

Uanset om skemaet er baseret på: kørte kilometer, dage i drift, motor-arbejdstimer, antal liter anvendt brændstof, antal kørte ture eller en anden kombination, må tids-rummet mellem to kupon-eftersyn ikke overstige 3 måneder.

Den orden, i hvilken kupon-eftersynene bør udføres, er som følger: A (10.000 km eller 3 måneder), B, A, C, A, B, A, C, A, B, A, C o.s.v.

# GENERAL MOTORS INTERNATIONAL A/S

## AUTOMOBILGARANTI

General Motors International A/S (herefter kaldet GMI) garanterer under normal brug det i denne police omhandlede nye automobil mod fejl i materialer eller forarbejdning, idet dog GMI's forpligtelse i henhold til denne garanti er begrænset til – efter GMI's valg – istandsættelse af den defekte del eller levering af en ny del i stedet for den defekte, når denne inden 12 måneder efter bilens levering til den første ejer, eller før bilen har kørt 40.000 km, afhængigt af, hvilket forhold der først indtræder, returneres til en for vedkommende mærke autoriseret forhandler og af GMI efter undersøgelse skønnes at have været behæftet med fejl i materialer eller forarbejdning ved bilens levering. Istandsættelse eller udskiftning af defekte dele i henhold til denne garanti vil blive udført af en sådan forhandler uden beregning for dele og, hvis udført på forhandlerens værksted, endvidere uden beregning for arbejdsløn.

Denne garanti omfatter ikke dæk, slanger og batterier samt specialudstyr, som er fremstillet af andre end General Motors. Reklamationer på sådant henvises til de pågældende fabrikker. Garantien dækker heller ikke for følger af uheld, forsømmelse, overbelastning eller anden uforvarselig behandling og ej heller for fejl, der kan henføres til reparationer, forandringer eller ombygninger foretaget af nogen anden end en for vedkommende mærke autoriseret forhandler. Endvidere dækker garantien selvsagt ikke almindeligt vedligeholdelsesarbejde eller normal forringelse som følge af slitage og ydre påvirkninger.

Udover den her nævnte garanti påhviler der ikke – udtrykkeligt eller underforstået – GMI garanti (herunder for salgbarhed eller egnethed til bestemt formål), forpligtelser eller ansvar af nogen art for direkte eller indirekte følger – det være sig skade på person eller ejendom, herunder afsavn og driftstab – af fejl eller mangler i materialer eller forarbejdning, ej heller i konstruktion, og køberen kan – udover nævnte garanti – i intet tilfælde gøre noget erstatningskrav eller nogen anden mangelsbeføjelse gældende imod GMI.

GMI har ikke bemyndiget sine forhandlere eller nogen anden til på sine vegne at gøre nogensomhelst forandring i ovenstående.

GMI forbeholder sig ret til når som helst at foretage konstruktionsændringer og forbedringer uden derved at forpligte sig til at foretage disse på tidligere leverede biler.



# GENERAL MOTORS INTERNATIONAL A/S

## SERVICE-BESTEMMELSER

### 1. Klargøring

Det påhviler forhandleren at foretage en omhyggelig klargøring af den nye bil i henhold til fabrikkens forskrifter forinden leveringen til ejeren.

### 2. Service-policens anvendelse

Efter at Service-policen er udfyldt og underskrevet af den forhandler, der leverer bilen, tjener den som introduktion af bilejeren til enhver for det pågældende bilmærke autoriseret forhandler i Europa og berettiger ham jfr. punkt 5 til service i overensstemmelse med policens forskrifter, undtagen hvor lokale lovbestemmelser er til hinder herfor. Service-policen bør altid medbringes i bilen.

### 3. 1000 km eftersyn

1000 km kuponen i dette hæfte berettiger ejeren til at få udført gratis eftersyn og indstillinger som anført på kuponen, dog mod betaling for olie og andre materialer, der medgår. Dette eftersyn udføres kun af den forhandler, der har leveret bilen, eller som bestemt i punkt 5.

### 4. Forebyggende service

For at opnå den størst mulige driftssikkerhed og økonomi samt lave vedligeholdelsesomkostninger er det nødvendigt at få foretaget smøringer, eftersyn og justeringer af bilen med regelmæssige mellemrum. Det anbefales derfor bilejeren at få foretaget eftersyn af sin bil på forhandlerens værksted for hver 10.000 km kørsel, dog mindst 4 gange om året.

### 5. Rejser og forandring af bopæl

Når en bilejer befinder sig på rejse med sin bil, kan han få udført det under punkt 3 nævnte eftersyn samt inden garantitidens udløb eventuelle nødvendige garantiarbejder hos en hvilken som helst for det pågældende bilmærke autoriseret forhandler i Europa, undtagen hvor lokale lovbestemmelser er til hinder herfor.

Når en bilejer har forandret bopæl og er flyttet ind i en anden forhandlers område, kan han få udført det under punkt 3 nævnte eftersyn hos en i området for det pågældende bilmærke autoriseret forhandler.

Forud for en rejse til andre europæiske lande bør bilejeren rette henvendelse til den forhandler, der har leveret bilen, for at få opgivet adresser på autoriserede General Motors forhandlere på rejseruten.





General Motors

GENERAL MOTORS

**BEDFORD**

**TK** MED DIESELMOTOR

---

**INSTRUKTIONSBOG**



# **BEDFORD LASTVOGNE**

**Model TK med dieselmotor**

**INSTRUKTIONSBOG**

**DECEMBER 1967**

**GENERAL MOTORS**



## FORORD

**D**ERES nye BEDFORD LASTVOGN repræsenterer det nyeste og bedste, der er frembragt på automobilteknikkens område.

Ved fremstillingen af Bedford lastvognen er de mest moderne fabrikationsmetoder bragt i anvendelse, og kun de bedste materialer er anvendt.

Hensigten med denne bog er at hjælpe Dem til at opnå højeste ydelse og bedste driftsøkonomi af Deres lastvogn. For at opnå dette er det nødvendigt, at vognen køres hensynsfuldt, og at den får den pasning, der foreskrives i denne håndbog.

De i bogen indeholdte anvisninger, illustrationer og specifikationer er i overensstemmelse med de oplysninger, der forelå ved udarbejdelsen af bogen. Ret til ændringer forbeholdes.

### DERES BESKYTTELSE

Kun en korrekt konstrueret, velbygget vogn kan dækkes af en så udstrakt garanti som den, der ydes af General Motors. Garantien ordlyd findes anført i service-policen, der af forhandleren udleveres med enhver ny General Motors vogn.

INDHOLDSFORTEGNELSE FINDES SIDE 48

## MODEL BETEGNELSE

Denne instruktionsbog dækker alle Bedford TK lastvogne med Bedford 3,60, 4,93, 5,41, 6,24 eller 7,64 ltr. dieselmotor. – De forskellige modelbetegnelser, der er anvendt i bogen, og som findes på vognens typeplade, fremgår af de efterfølgende oversigter. Til disse modelbetegnelser føjes et tal, der viser, hvilken motor der er monteret i vognen (f.eks. KDLC1 = model KD med 3,835 m akselafstand og 4,93 ltr. dieselmotor):

1 . . . . .	Bedford 4,93 ltr. dieselmotor
5 . . . . .	Bedford 5,41 ltr. dieselmotor
10 . . . . .	Bedford 3,60 ltr. dieselmotor
60 . . . . .	Bedford 6,24 ltr. dieselmotor
70 . . . . .	Bedford 7,64 ltr. dieselmotor

## SPECIFIKATIONER

### KAPACITETER

#### Motorolie:

3,60 ltr. motor:	
Ved olieskiftning . . . . .	7,2 ltr.
Total . . . . .	8,0 ltr.
4,93 og 5,41 ltr. motorer:	
Ved olieskiftning . . . . .	9,0 ltr.
Total . . . . .	9,7 ltr.
6,24 og 7,64 ltr. motorer:	
Ved olieskiftning . . . . .	11,4 ltr.
Total . . . . .	13,6 ltr.

#### Gearkasseolie:

4-trins gearkasse . . . . .	3,7 ltr.
5-trins gearkasse (E.N.V.) . . . . .	6,3 ltr.
5-trins gearkasse (Clarke Turner) . . . . .	5,1 ltr.

#### Bagakselolie:

KA, KB, KC, KD . . . . .	2,3 ltr.
Øvrige modeller . . . . .	3,2 ltr.
Bedford to-gears bagaksel . . . . .	8,5 ltr.
Eaton to-gears bagaksel . . . . .	11,4 ltr.

#### Kølevæske:

3,60 ltr. motor . . . . .	17,6 ltr.
4,93 og 5,41 ltr. motorer . . . . .	21,0 ltr.
6,24 og 7,64 ltr. motorer . . . . .	26,0 ltr.

#### Brændstoftank:

KA, KB . . . . .	54,5 ltr.
KC, KD, KEL, KGT, KHT . . . . .	91 ltr.
Øvrige modeller . . . . .	118 ltr.



## VÆGT OG AKSELTRYK\*)

	Totalvægt	Størst till. forakseltryk	Størst till. bagakseltryk
	kg	kg	kg
KA . . . . .	4000	1825	2575
KB . . . . .	5675	1825	4000
KC . . . . .	6800	2450	5000
KD . . . . .	8175	2725	5900
KEL . . . . .	9300	3250	6800
KFS, KFL . . . . .	10450	3250	7700
KGL, KGT . . . . .	11400	3725	8000
KEA . . . . .	7700	2200	5500
KFA . . . . .	9100	2600	6900
KGA . . . . .	10450	2600	8000
KHL, KHT . . . . .	11600	3725	8000

## CHASSISDIMENSIONER\*)

## Akselafstand

KA, KB . . . . .	2,920 m	KFL, KGL, KHL . . .	4,242 m
KC, KDS . . . . .	3,429 m	KGT, KHT . . . . .	3,048 m
KDL, KEL, KFS . . .	3,835 m	KEA, KFA, KGA . . .	2,438 m

## Sporvidde

	for	bag	for	bag
KA . . . . .	1,870 m	1,570 m	KDL, KDS	1,862 m 1,641 m
KB . . . . .	1,880 m	1,641 m	KH . . . . .	1,810 m 1,727 m
KC . . . . .	1,884 m	1,641 m	Øvrige mod.	1,836 m 1,705 m

## Frihøjde

KB . . . . .	178 mm	KFS, KFL, KGL,	
KA, KC . . . . .	201 mm	KGT, KHL, KHT.	272 mm
KDS, KDL . . . . .	231 mm	KGA, KHA . . . . .	259 mm
KEL, KEA, KFA . . .	251 mm		

## Vendediameter

KB . . . . .	12,5 m	KFL . . . . .	16,0 m
KC . . . . .	13,1 m	KGA . . . . .	9,4 m
KDS . . . . .	13,3 m	KGL . . . . .	16,6 m
KDL . . . . .	14,8 m	KGT . . . . .	12,2 m
KEA, KFA . . . . .	9,1 m	KHL . . . . .	18,4 m
KEL . . . . .	14,2 m	KHT . . . . .	13,4 m
KFS . . . . .	14,6 m		

\*) Der kan ved særligt fjeder- og gummiudstyr m.v. forekomme afvigelser fra de anførte specifikationer.

	MOTORSPECIFIKATIONER					
	3.60 ltr.	4.93 ltr.	5.41 ltr.	6.24 ltr.	7.64 ltr.	
Cylinderantal . . . . .	4	6	6	6	6	
Boring . . . . .	103,2 mm	98,42 mm	103,2 mm	104,8 mm	115,9 mm	
Slaglængde . . . . .	107,95 mm	107,95 mm	107,95 mm	120,7 mm	120,7 mm	
Slagvolumen . . . . .	3605 ccm	4927 ccm	5408 ccm	6240 ccm	7640 ccm	
Kompressionsforhold . . . . .	17,0:1	17,0:1	17,0:1	17,0:1	17,0:1	
Bremse-HK . . . . .	70 v.	95 v.	107 v.	123 v.	145 v.	
Drejningsmoment . . . . .	2800 omdr./min.	2600 omdr./min.	2800 omdr./min.	2800 omdr./min.	2800 omdr./min.	
Ventilpillerum v. varm motor	21,7 kgm. v.	30,0 kgm. v.	32,9 kgm. v.	35,9 kgm. v.	44,9 kgm. v.	
inds. . . . .	1400 omdr./min.	1400 omdr./min.	1800 omdr./min.	1400 omdr./min.	1600 omdr./min.	
udst. . . . .	.013"	.013"	.013"	.013"	.013"	
	.013"	.013"	.013"	.013"	.013"	
Tændingsorden . . . . .	1-3-4-2	1-5-3-6-2-4	1-5-3-6-2-4	1-5-3-6-2-4	1-5-3-6-2-4	
Indsprøjtning	26° før top	26° før top	26° før top	26° før top	26° før top	
Begynder . . . . .	12 v	12 v	12 v	24 v	24 v	
Batteri, spænding . . . . .	negativ	negativ	negativ	negativ	negativ	
støforb. . . . .	A.C.	C.A.V.	C.A.V.	A.C.	A.C.	
Hovedfilter . . . . .	500-550	500-550	500-550	500-550	500-550	
Tøngangs-	omdr./min.	omdr./min.	omdr./min.	omdr./min.	omdr./min.	
hastighed . . . . .						



SPECIFIKATIONER

**KRAFTOVERFØRING**

Udveksling i gearene:	4-trins gearkasse		5-trins gearkasse		
	KC, KE, KF	KD, KGL, KGA	E. N. V.		Turner
			KE, KF, KG	KC, KD	KH
1. gear	7,059:1	6,50:1	6,93:1	6,3:1	6,06:1
2. gear	3,332:1	2,86:1	3,78:1	3,36:1	3,50:1
3. gear	1,711:1	1,576:1	2,24:1	1,83:1	1,80:1
4. gear	1:1	1:1	1,47:1	1:1	1:1
5. gear			1:1	0,82:1	0,80:1
Bakgear	7,059:1	6,50:1	6,86:1	5,76:1	6,00:1

**Bagaksel**

KA, KB, KC, KD, KH . . . . . helflydende  
 Øvrige modeller . . . . . helflydende  
 hypoid-bagaksel

**Bagaksel-udveksling**

KA, KB, KC, KD . . . . . 5,43:1  
 KEL, KEA . . . . . 5,30:1  
 KFA . . . . . 6,80:1

**Bagaksel med dobbelt udveksling**

KEL, KEA, KFLH, KGT . . . . . 5,83:1 og 7,95:1  
 KFS, KFL, KFA, KGA . . . . . 6,40:1 og 8,72:1  
 KHL, KHT . . . . . 6,50:1 og 8,87:1

**FORTØJ**

**Forhjulenes spidsning**

Alle modeller . . . . . 0-1,6 mm (0"-1/16")

**CHASSIS- OG MOTORNUMMER**

Chassis-nummeret er anført på en plade på venstre hjulkasse i førerhuset.

Motornummeret findes på en flade på højre side ved dynamoen.

**KONTROLORGANER OG INSTRUMENTER**

**KOMBINERET HOVED- OG STARTKONTAKT.** Denne kontakt er anbragt på motorkappen i midten af førerhuset ved siden af førerpladsen. Kontakten betjenes ved hjælp af en nøgle. Når kontakten drejes til første stilling, slutes strømmen til hovedkredsløbet. Når kontakten drejes videre – mod en fjedermodstand – til anden stilling, sættes starteren i funktion. Kontakten vender automatisk tilbage til første stilling, når nøglen slippes.

**KOMBINERET LYS- OG HORNKONTAKT.** Denne kontakt er anbragt på højre side af ratstammen. Lyskontakten betjenes ved hjælp af en kontaktarm; den har fire stillinger, som er vist på kontakthuset.

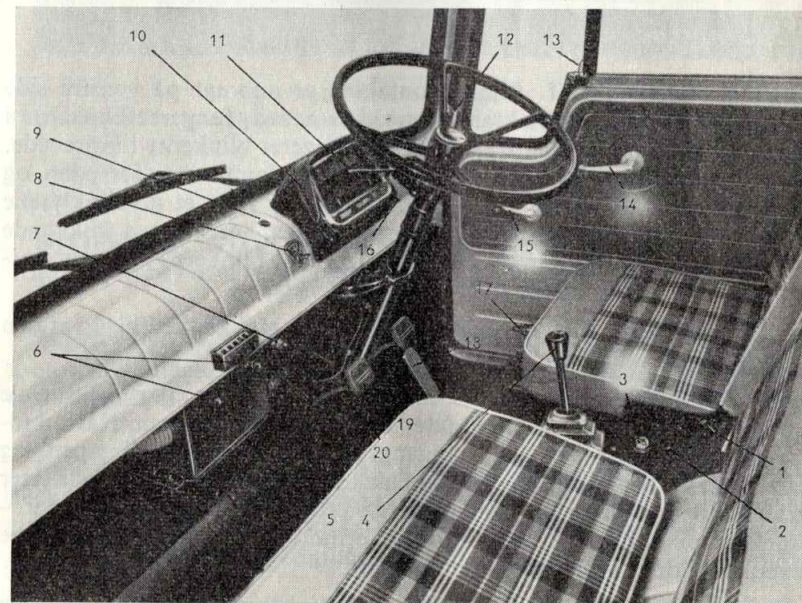
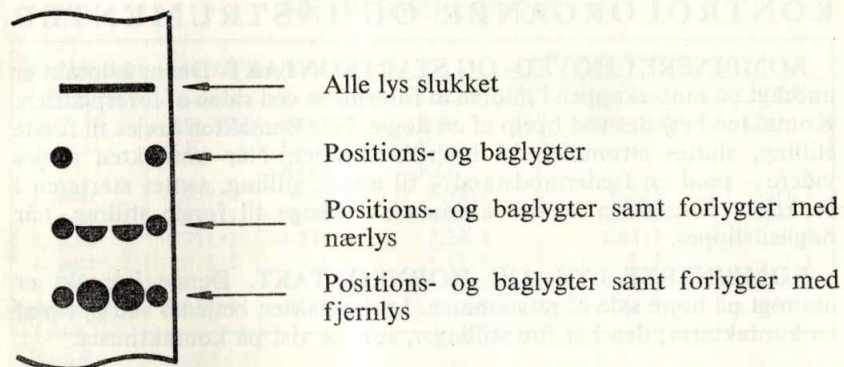


Fig. 1. Førerrum og instrumentbræt.  
 (Illustrationen viser en højrestyret model; på venrestyrede modeller er instrumentgruppe m.m. anbragt i modsat side.)

- 1. Tomgangsknap. 2. Stopknap. 3. Kombineret hoved- og startkontakt. 4. Gearstang. 5. Passagersæde.
- 6. Varmeapparatets betjeningsknapper. 7. Blæserkontakt. 8. Instrumentlyskontakt. 9. Bremskontrol-lampe. 10. Instrumentgruppe. 11. Blinkerkontakt. 12. Kombineret lys- og hornkontakt. 13. Ventilations-rude-lås. 14. Dørhåndtag. 15. Ruderegulator. 16. Viskerkontakt. 17. Håndbremsegreb. 18. Speeder.
- 19. Bremspedal. 20. Koblingspedal.





En rød advarselsslampe i speedometeret lyser, når fjernlyset er tændt. Horntrykket er anbragt for enden af kontaktarmen.

**BLINKERKONTAKT.** Blinkerkontakten er anbragt på venstre side af ratstammen. Når kontaktarmen trykkes nedad, fungerer blinkerne i venstre side, og når armen trykkes opad, fungerer blinkerne i højre side.

Når blinkerne er i funktion, lyser en lille grøn lampe over forruden, og der høres en »klikkende« lyd fra blinkrelæet. – Hvis et af blinklysene skulle svigte, slukkes den grønne lampe, og der høres ingen klikkende lyd. Hvis den grønne lampe skulle svigte, medens blinkerne fungerer normalt, vil man stadig kunne høre lyden fra relæet.

**LOFTSLAMPE.** Loftsbelysningen tændes og slukkes ved hjælp af den på loftslampen anbragte kontakt.

**LADEKONTROLLAMPE.** Ladekontrollampen er den lille røde lampe, der lyser, når hovedkontakten drejes til ON-stillingen. Når motoren løber lidt hurtigere end tomgang, slukkes ladekontrollampen, og dette viser, at dynamoen lader. Hvis ladekontrollampen vedblivende lyser under kørslen, viser det, at dynamoen af en eller anden grund ikke lader. – Ladekontrollampen vil samtidig altid erindre føreren om at afbryde hovedkontakten, når motoren er standset.

**OLIETRYKSKONTROLLAMPE.** Olietrykskontrollampen er den lille orangerfarvede lampe, der tændes, når hovedkontakten drejes til ON-stillingen. Den skal slukke, så snart motoren er startet. Den viser, om der er det nødvendige tryk i smøresystemet, men angiver ikke, hvor megen olie, der findes i krumtaphuset. Kontrollampen tændes automatisk, hvis trykket i smøresystemet bliver så lavt, at motoren ikke længere smøres tilfredsstillende.

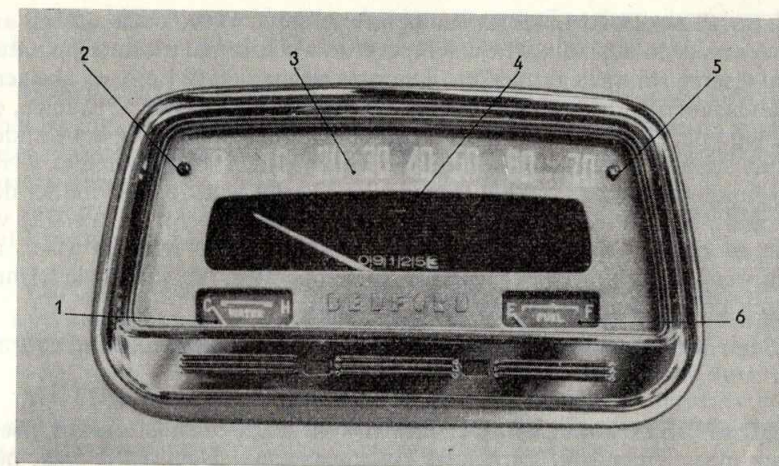


Fig. 2. Instrumentgruppe.

1. Temperaturmåler. 2. Ladekontrollampe. 3. Speedometer. 4. Forlygtekontrollampe. 5. Olietrykskontrollampe. 6. Brændstofmåler.

**STOPKNAP.** STOP-knappen benyttes til standsning af motoren. Knappen trækkes ud og holdes ude, indtil motoren er standset.

**TOMGANGSKNAP.** Tomgangsknappen anvendes til regulering af motorens tomgangshastighed. Når knappen skrues udad, øges motorens omdrejningstal.

**KOLDSTART-ANORDNING.** Knappen for denne anordning er mærket »COLD START«. Den bør benyttes, hver gang kode 1, 5 og 60 motorer startes som kold, men på kode 10 og 70 motorer er det kun nødvendigt at benytte koldstart-anordningen, når motoren startes ved temperaturer under  $\div 10^{\circ}\text{C}$ .

**BREMSEKONTROLLAMPE.** Når hovedkontakten sættes til, lyser bremsekontrollampen, hvis trykket i tanken er utilstrækkeligt. Når motoren startes, vil lampen fortsat lyse, indtil trykket i tanken når det foreskrevne minimum. Hvis trykket igen falder under dette minimum, tændes lampen, der således omgående advarer vognens fører.



**TEMPERATURMÅLER.** Temperaturmåleren viser, om motoren arbejder med sin normale arbejdstemperatur. Ved normal motortemperatur skal viseren stå mellem mærket til venstre og mærket til højre på skalaen.

Hvis nålen under kørslen nærmer sig mærket i højre side af skalaen, er det tegn på, at vognens kølevand nærmer sig kogepunktet, og det tilrådes da at standse vognen og kontrollere væskehøjden i kølesystemet. Hvis der imidlertid køres i bakket terræn eller i varmt vejr og medvind, er det normalt, at kølevandstemperaturen stiger noget, hvorfor også nålen vil vise en noget højere temperatur end normalt. Hvis måleren viser, at motoren konstant arbejder med for lav temperatur, bør man lade termostaten kontrollere hos en Bedford forhandler.

*Bemærk: Hvis ekspansionstankens dæksel aftages, når motoren er varm, må dette gøres meget forsigtigt.*

**BRÆNDSTOFMÅLER.** Den elektrisk virkende brændstofmåler viser, hvor meget brændstof der findes i vognens tank. Den virker kun, når hovedkontakten er drejet til ON-stillingen.

**INSTRUMENTBELYSNING.** Den indirekte instrumentbelysning kan tændes og slukkes ved hjælp af en kontakt ved instrumentgruppen. Instrumentbelysningen kan kun tændes, når positions- og baglygterne er tændt.

**FODSPEEDER.** Speederen er anbragt på tåbrættet til højre for bremsepedalen.

**KOBLINGSPEDAL.** Koblingspedalen er anbragt til venstre på tåbrættet. Brug ikke denne pedal som fodhviler, da dette vil bevirke hurtig slitage på koblingsbelægning og udrykkerleje.

**BREMSER.** Bremsepedalen er monteret mellem koblingspedalen og fodspeederen og påvirker alle fire hjuls bremsesko gennem et hydraulisk bremsesystem. – Ved hjælp af håndbremsestangen ved førersædet betjenes parkeringsbremsen gennem mekaniske ledforbindelser.

**FORRUDEVISKERE.** De parallelt virkende viskere drives af en kraftig elektromotor. Viskerkontakten er anbragt på instrumentbrættet lige ved siden af instrumentgruppen.

**SÆDER.** Førersædet kan forskydes frem og tilbage og således tilpasses det individuelle behov. Sædet betjenes med et håndtag, der er anbragt lige under sædets forkant.

**DØRLÅSE.** Venstre førerhusdør kan låses ved, at det indvendige dørhåndtag trykkes nedad. Højre dør låses udvendig fra med vognens nøgle.

**DØRRUDER.** Forrest i hver dør er anbragt en ventilationsrude, som holdes lukket af et lille håndtag i rudens nederste kant. Når en ventilationsrude skal åbnes, drejes håndtaget fremad, og den bageste del af ruden åbnes udad.

Bagest i hver dør findes en dørrude, som åbnes og lukkes ved drejning af håndsvinget på dørens indvendige side.

**VENTILATION.** Fra et luftindtag foran på vognen føres frisk luft ind i førerhuset gennem en fordeletragt anbragt i midten af førerhusets gulv. Lufttilførslen reguleres ved hjælp af et håndtag på siden af fordelethuset.

**MOTOR-TILGANGSDÆKSLER.** Motor-tilgangsdækslerne er monteret på hver side af førerhuset under de bageste sideruder. Dækslerne er hængslet foroven og forsynet med udvendige håndtag.

I motorrummet er der anbragt to lamper med indbygget kontakt, således at der kan opnås tilstrækkelig belysning ved eftersyn etc.



## KØRSEL

**FØR MOTOREN STARTES.** Før starteren sættes i funktion, må det kontrolleres, at

1. kølesystemet er fyldt op med kølevæske,
2. motorens oliestand er korrekt,
3. bremsekontrollampen fungerer korrekt (se nedenfor)
4. der er brændstof i brændstoftanken,
5. gearstangen står i frigear-stilling, og at
6. motorens stopknap er trykket helt ind.

**Bemærk:** Bremsekontrollampen skal lyse, når hovedkontakten drejes til ON. Hvis den ikke lyser, trædes bremsepedalen ned nogle gange. Hvis lampen stadig ikke tændes, undersøges pære og ledninger. *Kør ikke med vognen, før kontrollampen fungerer korrekt.* Et øjeblik efter, at motoren er startet, skal kontrollampen slukke.

**START AF MOTOREN.** Den fremgangsmåde, der skal anvendes ved start af motoren, afhænger af temperaturen, og vognens fører bør sætte sig grundigt ind i de nedenfor givne anvisninger.

### KODE 1, 5 OG 60 MOTORER

#### Start af kold motor.

1. Drej hovedkontakten til ON-stillingen. Herved tændes den røde ladekontrollampe og den orange farvede olietrykskontrollampe. Hvis trykket i bremsetanken er utilstrækkeligt, tændes desuden bremsekontrollampen.

2. Tryk »COLD START« knappen ind i 10 sekunder (15–20 sekunder i koldt vejr).

3. Med speederpedalen og koblingspedalen helt i bund og »COLD START« knappen indtrykket sættes starteren i funktion.

4. Hvis motoren ikke starter efter 15–20 sekunders forløb, slippes starteren i fem sekunder. Derefter gentages det i punkterne 2 og 3 anførte.

Så snart motoren er startet, slippes såvel startknappen som »COLD START« knappen.

### KODE 10 OG 70 MOTORER

#### Start af kold motor (temperatur over frysepunktet).

1. Sæt hovedkontakten til. Herved tændes den røde ladekontrollampe og den orange farvede olietrykskontrollampe. Hvis trykket i bremsetanken er utilstrækkeligt, tændes desuden bremsekontrollampen.

2. Tryk koblingspedalen og speederpedalen helt i bund og sæt starteren i funktion.

#### Start af kold motor (temperatur under frysepunktet).

1. Tryk tappen, som går gennem stoparmen, helt ind. Træd speederpedalen helt i bund og slip den igen.

2. Sæt hovedkontakten til. Kontroller advarselsslamperne.

3. Betjen starteren, hvorefter motoren skulle starte. Træd speederpedalen helt i bund i nogle øjeblikke, efter at motoren er startet.

4. Hvis motoren starter og derefter går i stå, trækkes ud i stopknappen, og når man er sikker på, at stoparmen er vendt tilbage til startstillingen, gentages det i punkterne 1, 2 og 3 anførte i denne orden.

#### Start af motor ved temperaturer under $\div 10^{\circ}$ C.

Motorer, der er udstyret med koldstart-anordning, startes, når temperaturen er under  $\div 10^{\circ}$  C., på følgende måde:

1. Tryk tappen, som går gennem stoparmen, helt ind.

2. Sæt hovedkontakten til. Kontroller advarselsslamperne.

3. Tryk »COLD START« knappen ind og hold den indtrykket.

4. Efter 10 sekunders forløb trædes speederpedalen i bund, og starteren sættes i funktion, medens »COLD START« knappen stadig holdes indtrykket. Efter et par sekunders forløb skulle motoren starte. Slip starteren og »COLD START« knappen og hold en forholdsvis høj motorhastighed i nogle øjeblikke.

#### Start af varm motor

Når motoren er varm, startes den igen ved, at man drejer nøglen i hovedkontakten, således at starteren sættes i funktion.

**STANDSNING AF MOTOREN.** Træk stop-knappen ud, og hold den ude, indtil motoren standser. Sørg for, at knappen trykkes helt ind igen, når motoren er standset.

**GEARSKIFTNING (fire-trins gearkasse).** Skiftestangens stillinger er vist på knoppen på skiftestangen (se også fig. 3). Der er fire fremgear og et bakgear med synkronisering mellem 4., 3. og 2. gear. – Bakgearet ligger helt til venstre. For at bringe gearskiftestangen i bakgearstilling må man først overvinde en fjedermodstand; den nemmeste fremgangsmåde er at give skiftestangen et let slag med håndfladen mod venstre, hvorved modstanden overvindes, og der kan uden vanskelighed skiftes til bakgear.

Gearskiftning kan, undtagen når der skiftes til første gear, ske ved, at koblingspedalen trædes ned, hvorefter gearskiftestangen føres til den ønskede stilling.



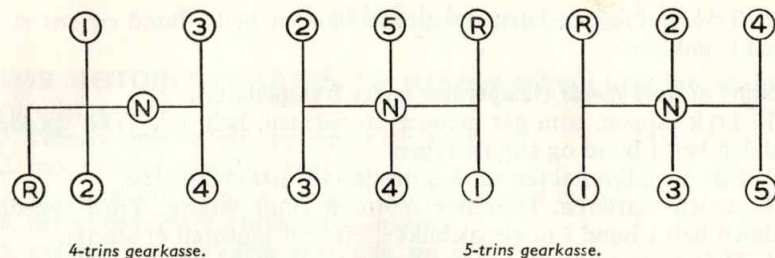


Fig. 3. Gearstangens stillinger.

Når der skiftes til første gear, hvilket kan blive påkrævet ved kørsel på stejle bakker eller i tæt trafik, benyttes dobbeltudkoblingsmetoden: Slip speederen og trød koblingspedalen ned; flyt gearskiftestangen til frigearstillingen; slip igen koblingspedalen og trød samtidig speederen ned et øjeblik; trød koblingspedalen ned igen, og før skiftestangen til stillingen for første gear.

**GEARSKIFTNING (fem-trins E.N.V. gearkasse).** Denne gearkasse har fem fremgear og et baggear. Ingen af gearene er synkroniserede.

For at sikre lydløst indgreb ved gearskiftning bør man benytte dobbeltudkoblingsmetoden (se ovenfor). Skiftestangens stillinger er vist på knoppen på skiftestangen på alle modeller undt. KC og KD (se også fig. 3).

**(Fem-trins Turner gearkasse).** Denne gearkasse har fem fremgear og et baggear. Andet, tredje, fjerde og femte gear er synkroniserede.

**BRUG AF KOBLING.** Brug ikke koblingspedalen som fodhviler, da dette bevirker stærkt slid på koblingsbelægning og udrykkerleje. Koblingspedalen skal have en frigang på ca. 25 mm, d. v. s., koblingspedalen skal kunne trædes ca. 25 mm ned, før koblingsfjedrenes virkning mærkes. Anvisninger for indstillingen findes side 23.

**KØRSEL NED AD BAKKE.** Brug så vidt muligt motoren som bremse, når vognen skal standses i trafikken og ved kørsel ned ad lange bakker. Ved kørsel ned ad bakke benyttes samme gear som op ad bakke. *Lad ikke motoren komme op på for højt omdrejningstal.*

**BRUG AF BREMSER.** Sæt altid bremserne blødt til. Det medfører stærkt slid på dækkene, hvis bremsene bruges kraftigere end nødvendigt. Bedford lastvognene er forsynede med servobremseanordning, som bevirker, at bremsetrykket automatisk forstærkes, når motoren er i gang. En sikkerhedsanordning, som er indbygget i servoaggregatet, bevirker,

at der er forstærkningsreserve til mindst tre opbremsninger, selv om motoren skulle gå i stå.

Et let pedaltryk er tilstrækkeligt til at nedsætte vognens hastighed; men man må huske på, at servobremsen ikke virker, når den røde bremsekontrollampe er tændt. Når vognen ruller ved egen kraft med standset motor, er et kraftigere pedaltryk påkrævet.

**BAGAKSEL MED DOBBELT UDVEKSLING.** På vogne, der er udstyret med togears bagaksel, skiftes mellem »høj« og »lav« udveksling ved hjælp af skifteknappen på gearskiftestangen. Knappen løftes op, når der ønskes »høj« udveksling, og den trykkes ned, når der skal skiftes til »lav« udveksling.

#### Skifteinstruktioner (2-gears bagaksel)

Skiftning af bagakseludveksling alene udføres således:

- Skifteknappen flyttes, uden at speederen slippes.
- Ved skiftning fra »lav« til »høj« udveksling slippes speederen to sekunder, hvorefter den igen trædes ned.
- Ved skiftning fra »høj« til »lav« udveksling holdes speederen nede, medens koblingspedalen trædes ned og slippes igen så hurtigt som muligt.

Samtidig skiftning af gear og bagakseludveksling sker således:

»Høj« til »lav«: Skift gear på sædvanlig måde, og tryk skifteknappen ned, før koblingspedalen slippes.

»Lav« til »høj«: Træk skifteknappen op, og skift derefter gear på sædvanlig måde.

**Vigtigt: Hold altid speederen nede, når skifteknappen flyttes. Start altid bilen med akslen i lavgearstillingen.**

**TILKØRSEL.** De bevægelige dele i en ny vogn fremstilles altid med meget små spillerum for at sikre korrekte pasninger efter tilkørselsperioden. Under tilkørslen får disse dele en hård, glat overflade, som er yderst slidstærk og således har en lang levetid.

For at sikre, at der ikke skete skade på motoren i den første tid, har man anbefalet førere af nye vogne at holde kørselshastigheden inden for visse grænser. Dette kunne naturligvis være til nogen ulempe.

I moderne motorkonstruktion er dette forhold ændret. De præcisionsmetoder, der anvendes ved fremstillingen af de løbende Bedford-modeller, bevirker, at det ikke skader motoren, hvis hastigheden lejlighedsvis sættes op. Det er blot en forudsætning, at der ikke køres med høj hastighed eller fuldt åbent gasspjæld i længere tid ad gangen. Tilkørselsperioden vil blot blive forlænget, hvis vognen køres udelukkende med lav hastighed i længere perioder.



Husk imidlertid, at dette *ikke* betyder, at der straks fra begyndelsen bør køres hårdt med vognen. Det bedste resultat opnås, hvis motoren behandles varsomt under de første 1500 km kørsel. I Deres egen interesse bør De derfor i denne periode ikke bringe motoren op på højeste omdrejningstal, uanset hvilket gear der køres i, og De bør ligeledes i den første tid undgå at køre med speederen »i bund«.

Bedford-motorerne er konstrueret således, at en hovedreparation først er påkrævet på et meget sent tidspunkt, og dette medfører nødvendigvis, at der går længere tid, før stempler og ringe er slidt til i cylindrene.

Normalt olieforbrug vil ikke blive opnået, før denne proces er til ende, hvilket kan tage nogle tusinde kilometer alt efter vognens kørselsforhold. Fornuftig køremåde kan imidlertid nedsætte dette kilometertal, samtidig med at risikoen for en overbelastning af den nye motor undgås. Man kan derfor godt under de første 1500 km kørsel i stadigt længere perioder overskride de hastighedsgrænser, som tidligere var gældende ved tilkørsel af en ny vogn. Man bør dog under ingen omstændigheder overbelaste motoren under de første 2000–3000 km kørsel, og ved det mindste tegn på uregelmæssigheder må hastigheden og belastningen nedsættes.

**EFTER DE FØRSTE 1000 KM.** Efter de første 1000 km kørsel, når de fleste af de bevægelige dele er kørt til, skal vognen have et grundigt eftersyn, som udføres af Bedford forhandleren i henhold til kuponen i servicepolicen.

## VEDLIGEHOLDELSE

På de følgende sider er anført de smøringer og almindelige vedligeholdelsesarbejder, som skal udføres med regelmæssige mellemrum. Hvor intet andet er anført, gælder anvisningerne for alle modeller.

Det er vigtigt, at de forskellige arbejder udføres ved de angivne kilometertal, fordi vognens ydelse og levetid i høj grad afhænger af korrekt vedligeholdelse.

De kilometertal, som er angivet for udførelse af de enkelte vedligeholdelsesarbejder, gælder for vogne, der benyttes til almindelig kørsel. Det vil være nødvendigt at udføre disse arbejder hyppigere end anført, hvis vognen benyttes under vanskelige forhold som f. eks. kørsel i vanskeligt terræn, i grusgrave etc. Man må derfor tilpasse vedligeholdelsesperioderne efter de foreliggende forhold og efter de arbejder, der skal udføres.

Det kan f. eks. være påkrævet at skifte motorolien oftere end anført, hvis vognen udelukkende benyttes til bykørsel med hyppige stop og starter, især i koldt vejr, eller til kørsel på meget støvede veje.

Når vognen benyttes under meget støvede forhold, bør man efterse og eventuelt rense luftindtagets og krumbueventilationens luftrensere en gang om ugen.

I de fleste tilfælde er det, som det fremgår af anvisningerne, antallet af korte kilometre, der er afgørende for, hvornår vedligeholdelsesarbejderne bør udføres. Det må imidlertid påses, at de enkelte arbejder udføres i hvert fald en gang hver tredje måned, selv om vognen kører så korte strækninger, at den ikke når de anførte kilometertal.

Der vil naturligvis være enkelte vedligeholdelsesarbejder, som ikke kan indpasses i et kilometer- eller tidsskema, fordi en fuldstændig regelmæssig udførelse ikke er påkrævet. For sådanne arbejders vedkommende findes nærmere anvisninger i de enkelte afsnit efter vedligeholdelsesafsnittet.

General Motors Forebyggende Smøre- og Eftersynsplan sikrer, at vognen bliver vedligeholdt på den rette måde. Kuponerne i smøre- og eftersynskuponhæftet, som leveres med hver vogn, omfatter alle vedligeholdelsesarbejder, som er nødvendige ved de forskellige kilometertal for en vogn, som køres under normale kørselsforhold.

På de autoriserede General Motors værksteder har man det kendskab til vognene og det værkstedsudstyr, som er nødvendigt for at kunne udføre vedligeholdelsesarbejderne hurtigt og korrekt. Man bør derfor så vidt muligt overdrage disse arbejder til et sådant værksted.

**SMØRING.** Brug altid den korrekte olie. I tabellen på side 18 er anført numre på de specifikationer, som de forskellige smøremidler skal opfylde. De anerkendte olieselskaber har det fornødne kendskab til disse



specifikationer og vil, når numrene anføres ved bestillingen, levere det korrekte smøremiddel.

I bagakslen på alle modeller undt. KA, KB, KC og KD må kun anvendes hypoidolie. Hvis bagaksel-olien har været aftappet, før vognen har kørt 15.000 km, eller hvis der er monteret nyt kron- og spidshjul, må der kun påfyldes Castrol Thio-Hypoy FD eller en anden olie, som i enhver henseende svarer hertil.

### SKIFTNING AF OLIE OG FILTERELEMENT

Selv om der anvendes de fineste smøremidler, må man sørge for at skifte olien med regelmæssige mellemrum. Oliens smøreevne vil efterhånden blive nedsat på grund af oliefortynding og snavspartikler.

Kørselsforholdene har afgørende betydning for, hvor længe motorolien kan anvendes. Hvis vognen kører på korte ture med hyppige stop og starter, vil motoren sjældent nå op på den korrekte arbejdstemperatur. Dette kan forårsage slamdannelser og forurening af olien, og det vil derfor under sådanne forhold være nødvendigt at skifte motorolien oftere end under mere gunstige kørselsforhold. Omvendt vil intervallerne mellem olieskiftningerne kunne forlænges, hvis vognen har ideale kørselsforhold.

Oliens tilstand har direkte indflydelse på oliefilterets anvendelighed, og det anbefales derfor, at filterelementet udskiftes for hver 10.000 km.

#### ANBEFALEDE SMØREMIDLER

Temperatur	GM-specifikation	SAE-viskositet
<b>MOTOR</b>		
Over 32°C .....	MIL-L-2104 A	30
32°C ÷ 12°C .....	Supplement 1	20
÷ 12°C ÷ 23°C .....		10 W
<b>GEARKASSE</b>		
Over 0°C .....	GM-4519-M	90
Under 0°C .....	GM-4592-M uden højtryks- additiver	80
<b>BAGAKSEL (model KA, KB, KC og KD)</b>		
Over 0°C .....	GM-4637-M	140
0°C ÷ 18°C .....	GM-4645-M	90
Under ÷ 18°C .....	GM-4649-M	80
<b>BAGAKSEL (KE, KF, KG, KH)</b>		
Over ÷ 18°C .....	MIL-L-2105 B	90 hypoid
Under ÷ 18°C .....	MIL-L-2105 B	80 hypoid

### HVER 500 KM ELLER HVER UGE

**Kontroller motorens oliestand.** Sørg for, at vognen står på en vandret flade og aftør målepinden før kontrolleringen. Efterfyld om nødvendigt med den korrekte olie som anført i skemaet side 18.

#### HVER UGE

##### 1. Kontroller kølevandstanden.

Ekspansionstankens påfyldningsstuds er tilgængelig, når venstre tilgangsdæksel åbnes. Kølevandet skal stå op til påfyldningsrørets nederste kant.

**2. Dæk.** Kontroller lufttrykket i ringene (se side 42). Husk reservehjulet.

**3. Tøm servoaggregatet.** Fjern proppen fra bunden af servoaggregatet og lad eventuelle vandansamlinger flyde ud. Sæt proppen i igen.

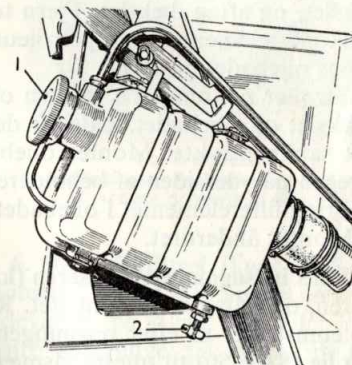


Fig. 4. Kølesystemets ekspansionstank. 1. Påfyldningsdæksel. 2. Aftapningshane.

#### HVER MÅNED

**Kontroller væskehøjden i batterierne.** Batterierne er monteret på sidevangen bag førerhuset. Der efterfyldes om nødvendigt med destilleret vand, således at pladerne netop er dækkede.

#### HVER 10000 KM ELLER 3 MÅNEDER

##### MOTOR

**1. Skift motorolien.** Aftapningsproppen er anbragt midt i bundkaret. Aftapningen foretages, når motorolien er grundigt gennemvarmt lige efter, at vognen har kørt en længere tur, således at olien strømmer let gennem aftapningshullet, og eventuelle slamansamlinger skylles med ud.

Påfyld frisk motorolie (se side 18). Motorernes oliekapaciteter er anført side 3.

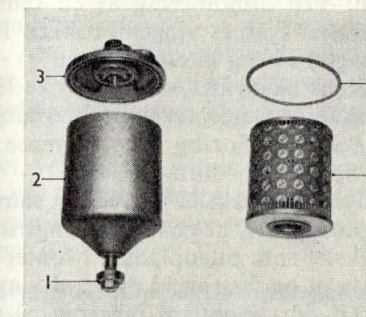


Fig. 5. Udvendt oliefilter. 1. Bolt. 2. Filterhus. 3. Filtertop. 4. Tætningsring. 5. Filterelement.



**2. Udskift oliefilterelement.** Oliefilterets filterelement skal almindeligvis udskiftes efter 10000 km kørsel. Under vanskelige kørselsforhold tilrådes det at udskifte elementet oftere. Udskiftningen af elementet og rensningen af filteret bør foretages på et autoriseret Bedford værksted.

**3. Rens og fyld krumtaphusets åndedæksel (kode 60 og 70 motorer).** Fjern ånderøret og vingemøtrikken, som fastholder åndedækslet til ventildækslet, og aftag dækslet. Fjern topdækslet og tøm oliebadet.

Vask filterelementet i ren petroleum og slyng overskydende rensvæske af. Rens oliebadet grundigt.

Kontroller pakningerne mellem oliebadet og ventildækslet og mellem topdækslet og oliebadet. Udskift dem, hvis de er beskadigede eller for meget sammentrykte. Monter oliebadet og påfyld motorolie (SAE 50) til stregen på ydersiden af beholderen.

Anbring filterelementet i oliebadet og fastspænd det med vingemøtrikken. Monter ånderøret.

**4. Rens indsugningsluftrenseren (kode 1 og 10 motorer).** Afmonter luftrenseren, og udtag filterelementet. Rens elementet i petroleum. Ryst alle petroleumrester af efter rensningen. Tøm og rens oliebadet, og påfyld frisk olie (SAE 50) til oliestandsmærket. Kontroller pakningen før monteringen.

**5. Rens motorens indsugningsluftrensere (kode 60 og 70 motorer).** Der er to luftrensere af papirelement-typen, og elementerne skal renses med de anførte mellemrum.

*Bemærk: Udskiftning af papirelementerne for hver 20000 km er omtalt på side 29.*

Aftag først luftrensernes indsugningsslanger og ånderørene. Fjern derefter det spændebånd, der fastholder renserne, og aftag hele samlingen. Ved afmontering af en renser frigøres den fra midtersektionen. Derefter fjernes vingemøtrikken fra toppen af renseren, og topdækslet aftages. Udtag filterelementet.

Rens elementet ved at banke let på dets endeflader. Pas på ikke at beskadige elementet under rensningen.

*Bemærk: Forsøg ikke at rens elementet ved at børste det eller ved at benytte trykluft.*

Rens topdækslet indvendigt samt bundpladen.

Kontroller, at gummitætningsringene er korrekt anbragt på såvel topdækslet som bundpladen. Monter elementet på bundpladen. Påsæt topdækslet og fastspænd det med vingemøtrikken.

Til sidst monteres renseren på samlingens midtersektion. Gentag arbejdet på den anden renser og monter det komplette aggregat i omvendt rækkefølge af afmonteringen.

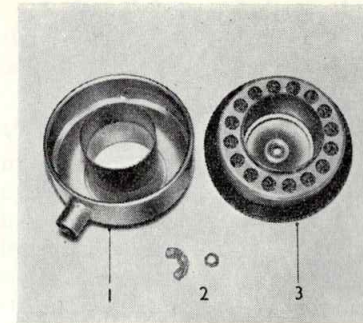


Fig. 6. Åndedæksel.  
1. Oliebad. 2. Vingemøtrik og skive.  
3. Filterelement.

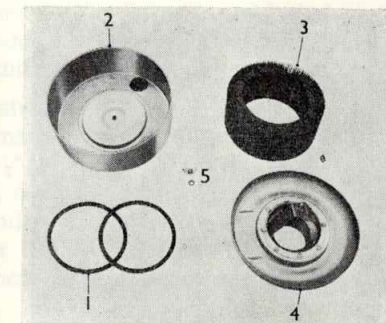
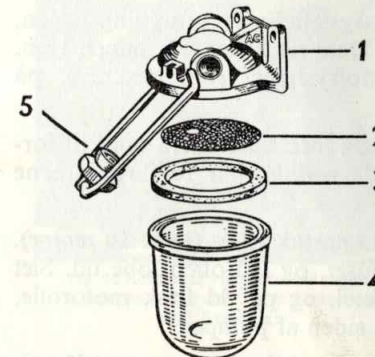


Fig. 7. Luftrenser.  
1. Tætningsringe. 2. Topdæksel. 3. Element.  
4. Bund. 5. Møtrik og skive.



Forfilter.  
1. Filtertop. 2. Filter. 3. Skive. 4. Skål.  
5. Holdebøjle.

**6. Rens forfiltret (kode 1, 5 og 10 motorer).** Filtret er monteret på venstre sidevange på 4-cyl. modeller og på højre sidevange på 6-cyl. modeller. Løsn møtrikken, aftag glasskålen og filtret. Rens skål og filter omhyggeligt. Kontroller pakningens tilstand. Påse ved monteringen, at skålen sidder rigtigt på pakningen. Afluft brændstofsyste-met (se side 33).

**7. Tøm slamsamleren (kode 60 og 70 motorer).** Slamsamleren er monteret i brændstofrøret fra tanken til brændstof-fødepumpen. Løsn spændebøjlemøtrikken og fjern beholderen.

Aftag vand og eventuelle aflejringer og rens beholderen med petroleum. Kontroller, at beholderens tætningsring er i god stand og monter derefter beholderen, idet det påses, at den er anbragt korrekt mod ringen.

Om nødvendigt afluftes filtersystemet, ved at man løsner en af de ubenyttede propper på hovedfiltrets top og pumper med armen på fødepumpen, indtil luftfrit brændstof trænger ud omkring proppen. Tilspænd proppen, medens brændstoffet strømmer ud.

**8. Aftag vand fra den kombinerede vandudskiller og hovedbrændstof-filter (kode 60 og 70 motorer).** Aftør den nederste del af filtret og afskru den sekskantede aftapningsprop. Når vandet er aftappet, isættes proppen igen.



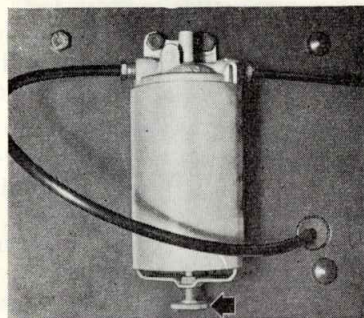


Fig. 8. Slamsamler.  
Pilen viser spændebøjlsens motrik.

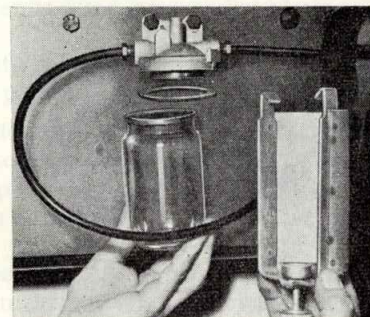


Fig. 9. Brændstofsystkets slamsamler adskilt.

På modeller med Heavy Duty filtreringssystem løsnes aftapningshanen, for at eventuelt vand kan strømme ud. Derefter strammes hanen igen.

Om nødvendigt afluftes hele brændstofsystket som beskrevet på side 33.

**9. Brændstolfækage.** Undersøg alle rør og forbindelser fra tank til forstøvere for lækage. Pas på ikke at vride rørene, når forskruningerne efterspændes.

**10. Skift olien i indsprøjtningssumpens knastakselhus (kode 10 motor).** Udtag aftapningsproppen i bunden af huset, og lad olien løbe ud. Sæt proppen i igen. Aftag sumpens sidedæksel, og påfyld frisk motorolie, indtil olien løber ud af overløbshullet på siden af sumpen.

**11. Skift olien i indsprøjtningssumpens knastakselhus og centrifugalregulatoren (kode 70 motor).** Fjern aftapningsproppen fra bunden af indsprøjtningssumpen og aftap olien. Fjern oliestandproppen fra siden af sumpen og den store sekskantprop fra toppen af huset. Påfyld frisk olie, indtil den strømmer ud af oliestandshullet. Når oliestanden er korrekt, isættes begge propper.

**12. Efterspænd indsprøjtningssumpens holdere.** Med en skruetrækker kontrolleres skruerne, som fastholder holderne til rørene. Der er 4 skruer på 6-cyl. motorer, 2 på 4-cyl. motorer.

**13. Smør ledforbindelserne** fra speeder til luftspjæld med motorolie.

**14. Olielækage.** Undersøg alle forbindelser for lækage, og tætn, hvor det er påkrævet. Hvis det ikke er tilstrækkeligt at efterspænde forbindelserne, må nye pakninger anvendes. Sørg for, at motoren holdes ren, således at eventuelle lækager kan opdages, så snart de opstår.

**15. Vandlækage.** Undersøg kølesystemet for lækager ved kølerlegeme, slanger og vandpumpe. Stram spændebåndene, hvis en af slangerne er læk; men spænd ikke mere end nødvendigt for, at samlingen kan blive tæt.

**16. Kontroller ventilatorremmens stramning (kode 1, 5 og 10 motorer.)** Ved et tryk mod remmen mellem dynamoens og ventilatorens remskiver må remmen højst kunne trykkes ca.  $\frac{1}{2}$ " (12 mm) ind, når trykket er 5–6 kg på 3,60 ltr. motoren, 3,2–4,1 kg på 6-cyl. motorer. Hvis remmen skal indstilles, løsnes boltene ved hver ende af dynamoen og på indstillingsleddet. Dynamoen drejes udad eller indad, alt efter om remmen skal strammes eller slækkes. Dynamoen holdes i stilling, medens boltene igen strammes.

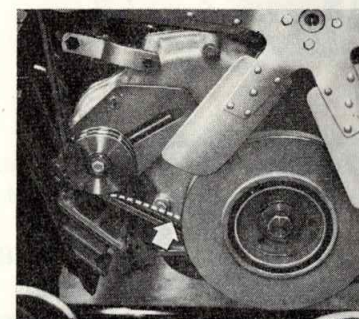


Fig. 10 Kontrol af ventilatorremmens stramning. Pilen viser, hvor kontrollen skal foretages.

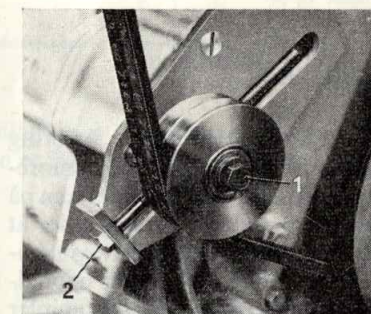


Fig. 11 Indstillingsremskive for ventilatorremme.  
1. Remskivebolt. 2. Justeringsbolt.

**17. Kontroller ventilatorremmens stramning (kode 60 og 70 motorer).** Stramningen kan kontrolleres ved, at man presser en tommelfinger mod remmen midt imellem krumtapakslens og generatorens remskiver. Remmen skal kunne trykkes ca. 12 mm ned ved et tryk på 5,0–5,9 kg på den rem, der er mindst stram. Hvis justering er påkrævet, løsnes boltene (1) midt i indstillingsremskiven, og boltene (2) drejes højre om for at stramme remmen. Når stramningen er korrekt, spændes boltene i midten af remskiven.

Hvis der sker brud på den ene rem, skal **begge remme** udskiftes, da de kun leveres parvis. Ved montering af nye remme skal de justeres, således at de ikke kan trykkes ned.

**18. Kontroller motorophængenes tilspænding.** På kode 10, 60 og 70 motorer er der to ophæng fortil og to bagtil. På kode 1 og 5 motorer er der et fortil og to bagtil. Alle møtrikker og bolte skal være korrekt tilspændte.



## KOBLING

**Kontroller koblingspedalens frigang.** Koblingspedalen skal kunne trædes ca. 1" (25 mm) ned, før koblingen begynder at udløse. Indstilling foretages ved bageste ende af koblingspedalens forbindelsesstang umiddelbart foran udrykkergafflens arm. Frigangen indstilles ved hjælp af en indstillingsmøtrik og en låsemøtrik på forbindelsesstangen.

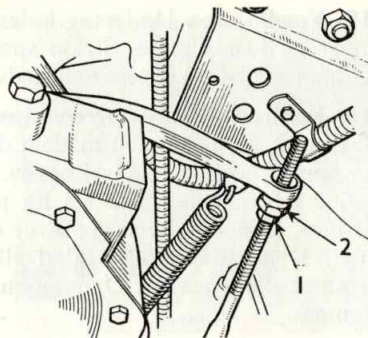


Fig. 12. Koblingspedalens indstilling.  
1. Låsemøtrik. 2. Indstillingsmøtrik.

## STYRETØJ

**1. Smør styrehuset.** Anbring smørepistolen på styrehusets smørenippel og påfyld hypoidolie (som på bagakslen), indtil olien begynder at sive ud af oliestandshullet over huset. Rens smørepistolen for hypoidolie, før vognens øvrige smørenipler smøres.

**2. Smør styretøjets ledforbindelser.** Der er ialt fire nipler.

**3. Smør styreboltene** med chassis-smøremiddel, indtil smøremidlet trænger ud mellem topdækslet og styrespindlen. Der er 4 smørenipler – 2 for hver styrebolt.

**4. Kontroller styrehusbefæstigelsen.** Efterspænd om nødvendigt møtrikkerne, som fastholder styrehuset, og de møtrikker, som fastholder ratsøjlen til forbrættet.

Kontroller samtidig styrearmenes fastgørelse til styrespindlerne.

**5. Undersøg styretøjets ledforbindelser.** Ledforbindelserne er selvjusterende, og der må kun mærkes en let modstand mod den drejende bevægelse.

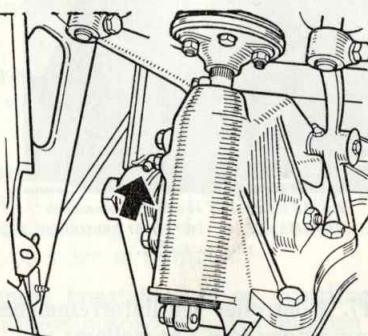


Fig. 13. Styrehusets smørenippel.

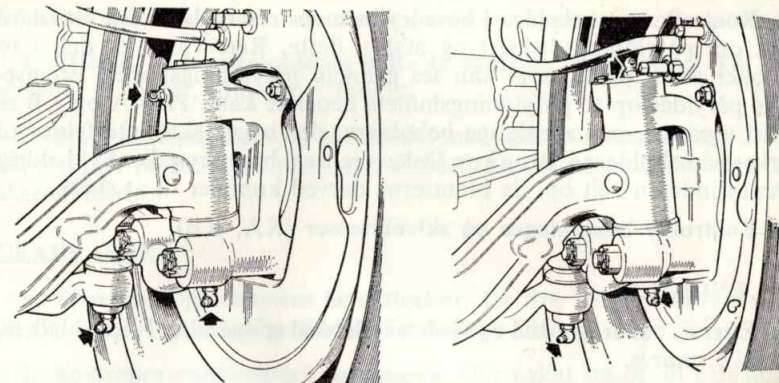


Fig. 14. Styreboltene og forbindelsesstængernes smørenipler.  
Model KC og KD. Øvrige modeller.

Undersøg samtidig, om der er spillerum i styrehus-aggregatet. Hvis dette er tilfældet, bør man straks lade et Bedford-værksted foretage indstilling af styretøjet.

## BREMSER

**1. Kontroller bremsesystemet for udvendig beskadigelse og lækage.** Undersøg alle bremsørør, og efterspænd alle utætte forbindelser omhyggeligt.

**2. Kontroller servocylinderens befæstigelse og rørforbindelser.** Efterspænd boltene, som fastholder servocylinderen, samt rørets forbindelser fra motor til cylinder.

**3. Smør ledforbindelserne.** Smør koblings- og bremsepedalernes lejer med nogle dråber motorolie. Smør ligeledes håndbremsens ledforbindelser med nogle dråber olie.

**4. Smør fodbremse-trækstangens mellemarm (undt. KA og KB).** 1 smørenippel. (Se fig. 15/4).

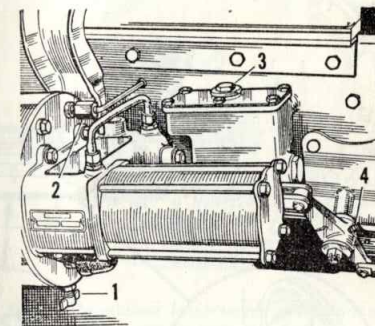


Fig. 15. Bremsevæskereservoir.



**5. Kontroller væskehøjden i hovedcylinderens reservoir.** Fjern alt snavs rundt om påfyldningsdækslet og afskru dette. Reservoirer er delt i to sektioner af en plade, som kan ses gennem påfyldningshullet. Bremsvæske påfyldes op til påfyldningshullets nederste kant. På KA og KB er der to separate, gennemsigtige beholdere, der begge skal efterfyldes til mærket på beholderne. Brug kun Delco General bremsvæske. Fyld aldrig hovedcylinderen helt op, da bremsene derved kommer til at slæbe.

**6. Kontroller belægningen på skivebrems (KA, KB).**

## OPHÆNGNING

**1. Efterse, om dragebånd og fjedersamlebånd er spændte.** Fjederbladene skal ikke smøres.

**2. Kontroller støddæmperne** (hvis sådanne er monterede). Efterspænd om nødvendigt boltene, som fastholder støddæmperne til chassisrammen, og undersøg støddæmperne for olielækage. Hvis der siver olie ud af en støddæmper, bør man straks henvende sig til et Bedford-værksted for at få fejlen rettet.

**3. Smør fjederlaskerne** med chassis-smøremiddel. Der er tre nipler på hver fjeder, ialt 12 nipler.

**Bemærk:** Fjederbladene skal ikke smøres (se side 41).

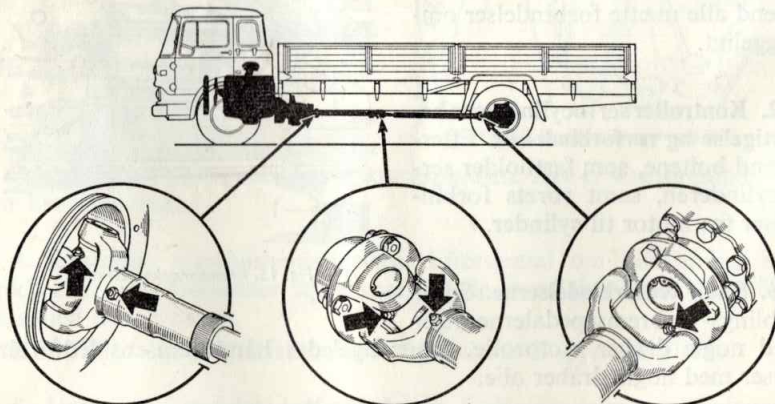


Fig. 16. Kardanakslen og kardanleddenes smørenipler (nipler på glidemuffen for forreste kardanled findes kun på modeller med enkelt kardanaksel).

## KARDANAKSEL

**1. Efterse, at kardanleddenes bolte er spændte.** Disse bolte skal være spændte så meget, som det er muligt.

**2. Smør kardanleddene og glideleddet** med chassis-smøremiddel. Der er ialt 3 nipler på modeller med kort akselafstand, 4 på modeller med lang akselafstand.

## GEARKASSE

**1. Efterspænd gearkassens befæstigelses.** De fire bolte, som fastholder gearkassen, er tilgængelige fra vognens underside.

**2. Kontroller oliestanden i gearkassen.** Olien skal stå op til oliestandshullets underkant. Påfyldningshullets og oliestandshullets placering på 4-trins gearkassen er vist på fig. 17. På 5-trins gearkassen er det kombinerede påfyldnings- og oliestandshul anbragt midt på højre side af gearkassen. Rens gearkassen omhyggeligt omkring påfyldningshullet, før proppen fjernes.

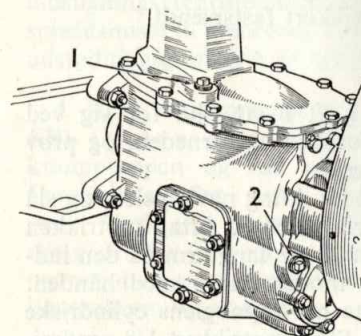


Fig. 17. Gearkassens oliestands- og påfyldningspropper.  
1. Påfyldningsprop. 2. Oliestandsprop.

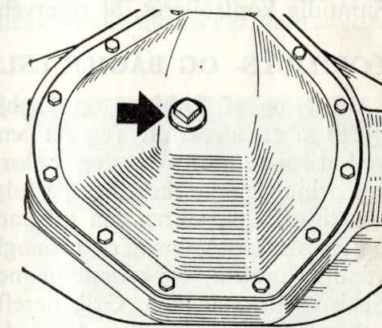


Fig. 18. Bagakslens kombinerede oliestands- og påfyldningsprop.

## BAGAKSEL

**Kontroller oliestanden i bagakslen.** Olien skal stå op til påfyldningshullets underkant. Rens bagakselhuset omhyggeligt omkring påfyldningshullet, før proppen fjernes (fig. 18).



**CHASSIS OG KARROSSERI**

1. Efterse chassis-rammen for løse nitter og evt. beskadigelser.
2. Efterspænd alle karrosseriets og chassisets møtrikker.
3. Efterspænd førerhusets ophæng. Kontroller tilspændingen af møtrikkerne, som holder ophængene mellem førerhus og chassis.  
Førerhuset er ophængt i fire punkter, to fortil og to bagtil. Alle motorophæng er tilgængelige fra hjulkassernes undersider.
4. Smør låse og hængsler med nogle dråber motorolie. Smør endvidere viskerspindlerne og sædets indstillingsmekanisme.

**BATTERI**

**Rens batteripolerne.** Hvis polerne er korroderede (irrede), skal de skræbes helt rene og smøres ind i et lag syrefri vaseline. Efterspænd batteripolerne, og sørg for, at batteriernes overflader er tørre, og at batterierne sidder fast i holderne.

**HJUL**

**Kontroller hjulmøtrikkerne.** Efterse, at alle hjulmøtrikker er spændte. Samtidig kontrolleres, at reservehjulet er sikkert fastspændt.

**FORHJULS- OG BAGHJULSLEJER**

**Justering af forhjuls- og baghjulslejer.** Løft hvert hjul for sig ved hjælp af en donkraft. Tag fat om hjulet foroven og forneden, og prøv ved at rokke hjulet om der er slør i hjullejerne.

Forhjulslejerne indstilles på følgende måde: Aftag navkapslen, og slå låsefligen, som sikrer den udvendige møtrik, tilbage. Aftag møtrikken og låseskiven. Anbring en topnøgle med en 28 cm lang arm på den indvendige møtrik, og spænd denne med et moderat tryk med hånden. Slæk møtrikken igen. Grib derefter direkte om topnøglen cylindriske del, og spænd møtrikken til med hånden. Slæk møtrikken 1/8 omdrejning. Anbring låseskiven på plads, og spænd låsemøtrikken fast til. Lås begge møtrikker ved at slå en flig af låseskiven ind over en flade på hver af møtrikkerne. Sæt derefter navkapslen på.

Indstillingen af baghjulslejerne kræver specialværktøj og særligt kendskab, og det tilrådes derfor at overlade dette arbejde til et GM-værksted.

**TRAKTORMODELLER**

For disse modeller vil der være yderligere vedligeholdelsesarbejder at udføre. Oplysning herom vil kunne fås hos GM forhandleren.

**HVER 20000 KM**

Foruden de under »Hver 10000 km« anførte arbejder udføres følgende:

**MOTOR**

1. **Smør dynamoens leje.** Ved hjælp af en smørekande smøres dynamoens bageste leje gennem smørehullet med nogle dråber motorolie.

2. **Efterspænd vippearmsmekanismen og kontroller ventilspillerummet.** Lad motoren blive godt gennemvarm, aftag vippearmsdækslet, og kontroller ventilmekanismens tilspænding til topstykket. Kontroller derefter spillerummet mellem ventilstamme og vippearms, medens motoren går på tomgang. Motoren skal være gennemvarm, og hvis kontrollen ikke udføres umiddelbart efter en tur på mindst ca. 10 km, må man først lade motoren gå på hurtig tomgang i tyve minutter. Hvis spillerummet skal justeres, løsnes låsemøtrikken på vippearmsens indstillingsskrue, og spillerummet indstilles ved drejning af indstillingsskruen. Det korrekte ventilspillerum er .013" for ind sugning og udstødning. Stram derefter låsemøtrikken omhyggeligt; men pas på, at indstillingen ikke ændres.

3. **Efterspænd grenrørmøtrikkerne.** Kontroller møtrikkerne, som holder ind sugningsgrenrøret til topstykket, og møtrikkerne, som holder luftspjældshuset til grenrøret. Kontroller desuden alle møtrikker, som holder udstødningsgrenrøret til topstykket.

4. **Rens vakuumpumpens si (KA og KB).** Denne er monteret øverst i vakuumpumpen og kan udtages efter fjernelse af den store sekskantede prop. Vask sien i ren petroleum og slyng den tør. Efter montering af sien og proppen startes motoren, og der kontrolleres for utætheder.

5. **Udskift papirelementerne i luftrensere og rens ånderørets ekspansionskammer (kode 60 og 70 motorer).** For hver 20000 km er det nødvendigt at udskifte papirfilterelementerne.

Benyt den på side 20 beskrevne fremgangsmåde, men udskift elementerne i stedet for at rense dem.

Medens rensere er afmonteret fra motoren, bør ånderørets ekspansionskammer aftages og vaskes i ren petroleum eller dieselolie. Ryst det for at fjerne alle spor af rens væske og monter det på ånderøret.

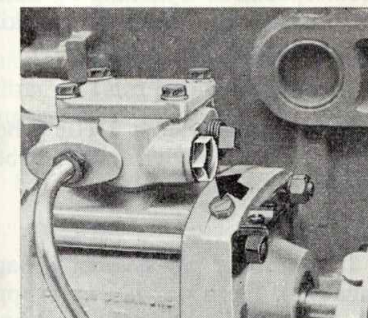


Fig. 19. Vakuumpumpens si (KA og KB).



**6. Kontroller forstøvernes funktion.** Forstøverne må med passende mellemrum afmonteres og deres funktion kontrolleres. I forbindelse med kontrollen må forstøverne om nødvendigt renses og istandsættes. Tidspunkterne for kontrollen afhænger af kørselsforholdene, men selv under de gunstigste forhold bør forstøverne kontrolleres mindst for hver 20.000 km kørsel.

Forstøverne bør endvidere, uanset kilometertallet, kontrolleres, hvis der forekommer kraftig banken i en eller flere cylindre eller sort røg i udstødningen, hvis forbrændingen sætter ud, og hvis brændstofforbruget stiger unormalt, eller motoren taber kraft.

*AFPRØVNING OG INDSTILLING AF FORSTØVERE KAN KUN FORETAGES KORREKT, NÅR MAN RÅDER OVER DET NØDVENDIGE SPECIALVÆRKTØJ OG VÆRKSTEDSUDSTYR OG HAR SPECIALUDDANNELSE TIL DETTE ARBEJDE. VEDLIGEHOLDSESRARBEJDET BØR DERFOR OVERLADDES TIL ET BEDFORD-VÆRKSTED.*

### 7. Kontroller kølerens befæstigelse.

**8. Kontroller udstødningssystemets befæstigelse.** Efterspænd om nødvendigt møtrikkerne, som holder udstødningsgrenrøret, og endvidere lyd-pottens befæstigelse og det bageste udstødningsrørs ophæng.

## BREMSER

**Udskift bremseservoens luftfilter (KA og KB).** Skub støvdækslet hen ad brems pedalens trykstang og udtag holder og filter fra servo-aggregatet for udskiftning. Filtret skal **udskiftes**, og man må ikke forsøge at rense eller vaske det gamle filter.

## FORHJULSLEJER

**Smør forhjulslejerne.** Dette arbejde kan kun udføres ved, at navet aftages, og De bør derfor lade arbejdet udføre på et autoriseret Bedford-værksted.

## BAGAKSEL

**1. Kontroller oliestanden i bagaksel-skifteaggregatet (Eaton 2-gears bagaksel).** Fjern påfyldningsproppen fra skifteaggregatets forreste dæksel. Olien skal stå i højde med hullets underkant. Om nødvendigt efterfyldes med frisk SAE 10 olie.

**2. Juster kronhjulets trykskrue.**

### HVER 40000 KM

Foruden de under »Hver 10000 km« og »Hver 20000 km« anførte arbejder udføres følgende:

## MOTOR

**1. Udskift hovedfiltrets element.** Vognen kan være forsynet enten med et AC-filter eller med et C.A.V.-filter. Udskiftning af filterelementet sker således:

**AC-filter.** Rens filtret udvendigt for støv og snavs. Fjern centerbolten foroven på filtret, og aftag filterhuset. Tøm filterhuset, og udtag elementet. Rens filterhuset fuldstændigt med petroleum.

Fjern tætningskiven fra rillen under filtrets overdel, og udskift den med den nye skive, som er leveret med elementet. Sørg for, at pakningen er korrekt anbragt, og at den lille tætningskive under overdelen og skiven ved centrerrørets nederste ende sidder korrekt.

Anbring det nye filterelement i huset, og monter huset på overdelen. Afluft systemet (se side 33).

**C.A.V.-filter.** Før filtret adskilles, må det renses omhyggeligt udvendigt. Afskru centerbolten foroven på filtret og fjern bunddækslet og elementet. Kassér elementet og tætningsringene. Vask filtertoppen og bunddækslet i ren petroleum eller dieselolie og blæs delene tørre med trykluft. *Benyt ikke klude.* Monter de nye pakninger og tætningsringe. Anbring elementet således, at det placeres over tætningsringene i filtertoppen, monter bunddækslet og fastgør det med centerbolten. Afluft systemet (se side 33).

**2. Rens olie-pumpens filter.** Da dette nødvendiggør, at bundkarret afmonteres, bør arbejdet udføres på en autoriseret Bedford-forhandlers værksted.

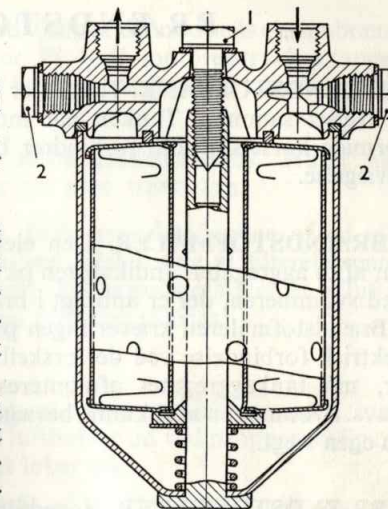


Fig. 20. AC hovedfilter.  
1. Centerbolt. 2. Propper.

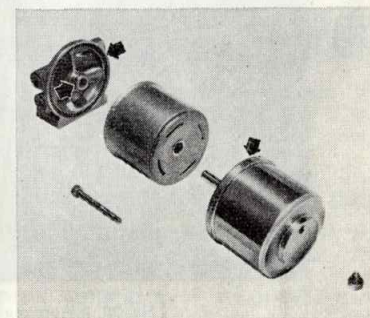


Fig. 21. Hoved-brændstoffilter.  
Pilene viser pakningerne og tætningsringen.



## BRÆNDSTOFSYSTEM

**BRÆNDSTOFTANK.** Tanken er fremstillet af pressede stålplader, der er svejset sammen. Tanken har indvendige skvulpeplader, som under normale kørselsforhold forhindrer brændstoffolien i at komme i kraftig bevægelse.

**BRÆNDSTOFMÅLER.** Den elektrisk virkende brændstofmåler består af to aggregater: Indikatoren på instrumentbrættet og tankaggregatet med svømmeren, der er anbragt i brændstoftanken.

Brændstofmåleren kræver ingen pasning udover, at der sørges for god elektrisk forbindelse ved de forskellige tilslutninger. Hvis måleren svigter, må tankaggregatet afmonteres, adskilles og renses for rust og snavs. Svømmeren skal kunne bevæge sig frit, således at den kan falde ved sin egen vægt.

**BRÆNDSTOFFILTER.** Hovedfiltret er forsynet med et papirelement. Elementet udskiftes ved de foreskrevne kilometertal (se side 31); der må under ingen omstændigheder gøres forsøg på at rense elementet.

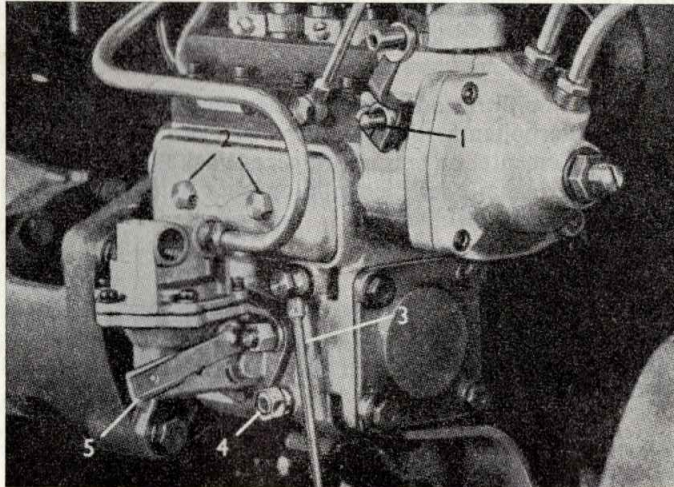


Fig. 22. Indsprøjtningpumpe (3,60 ltr. motor).  
1. Stop- og koldstartsanordning. 2. Dækselbolte. 3. Olie-drænrør.  
4. Aftapningsprop. 5. Håndpumpearms.

**KOLDSTART-ANORDNING.** Ved hjælp af denne opnås ekstra brændstof-tilførsel for start af en kold motor. På 4-cyl. motorer trykkes tappen, som går gennem stoparmen helt ind. Pumpen vil forblive i denne stilling, indtil motoren starter.

**INDSPRØJTNINGSPUMPENS KNASTAKSELHUS.** Huset skal tømmes og påfyldes frisk motorolie for hver 10000 km.

**AFLUFTNING AF SYSTEMET.** Hvis brændstofferene af en eller anden grund har været adskilt, f.eks. ved udskiftning af filterelementet, eller hvis brændstoftanken er løbet tør, skal brændstofsystemet afluftes, før motoren igen startes. Afluftningen foretages således:

## KODE 10 MOTORER:

1. Løsn propperne i filtrets overdel, og pump med håndpumpen, indtil der kun kommer brændstof og ingen luftbobler ud ved propperne. Spænd propperne igen, medens brændstoffet løber ud.

2. Løsn derefter den forreste møtrik på overløbsrøret, og pump igen med håndpumpen. Spænd møtrikken igen, når der kommer brændstof uden luftbobler ud af røret.

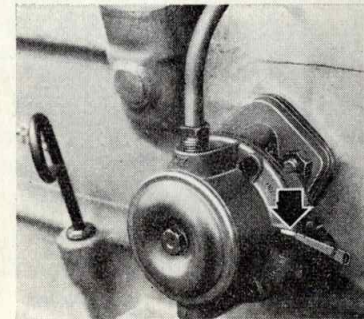


Fig. 23. Brændstof-fødepumpe.  
Pilen viser fødepumpens pumpearm.

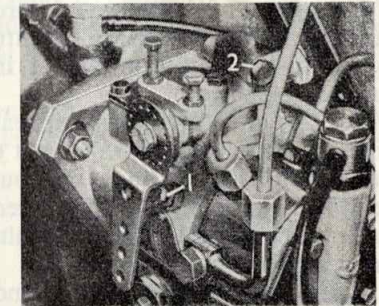


Fig. 24. Brændstof-indsprøjtningpumpe  
(kode 1 og 5 motorer).

## KODE 1, 5 OG 60 MOTORER:

1. Løsn proppen i den ubenyttede afgangsåbning i hovedfiltret samt ventilationsskruerne på indsprøjtningsspumpens hydrauliske top og regulatorhuset.

2. Sørg for, at brændstof-fødepumpens vippearms er i kontakt med den nederste del af knasten, således at der opnås fuldt pumpe-slag med pumpearmen.



3. Pump med armen på fødepumpen og tilspænd proppen, medens luftfrit brændstof strømmer ud fra afgangsåbningen på hovedfiltret.

4. Fortsæt med at pumpe, indtil luftfrit brændstof strømmer ud fra ventilations-skruen på indsprøjtning-pumpens hydrauliske top. Tilspænd derefter skruen.

5. Det er unødvendigt at pumpe brændstof gennem ventilationsåbningerne på regulatorhuset, som man bør lade sidde løst på dette stadium.

6. Løsn to forbindelser ved højtryks-indsprøjtning-rørene. Betjen starteren og spænd forbindelserne, så snart motoren er i gang.

7. Spænd til sidst ventilationsskruen på regulatorhuset.

KODE 70 MOTOR:

1. Løsn en af de ubenyttede propper øverst i hoved-brændstof-filtret, og de to ventilationspropper i indsprøjtning-pumpen.

2. Påse, at fødepumpens vippearmer ikke går imod knasten, således at det fulde pumpe-slag kan opnås med pumpearmen. Pump indtil luftfrit brændstof trænger ud ved gevindet på filterproppen, og tilspænd proppen.

3. Fortsæt med at pumpe, indtil luftfrit brændstof strømmer ud af ventilationspropperne på indsprøjtning-pumpen. Tilspænd propperne.

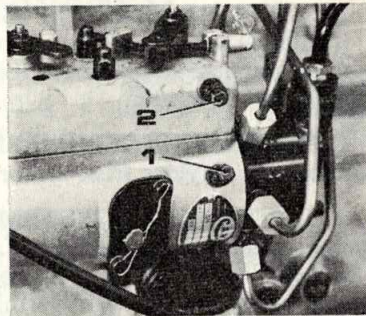


Fig. 25. Brændstof-indsprøjtning-pumpe. (kode »60« motor).  
1. Regulatorskruer. 2. Ventilations-skruer.

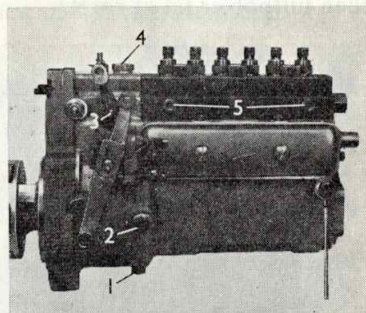


Fig. 26. Brændstof-indsprøjtning-pumpe (kode »70« motorer).  
1. Aftapningsprop. 2. Oliestandsprop. 3. Stop-knap og koldstart. 4. Påfyldningsprop. 5. Ven-tilationsprop.

KØLESYSTEM

Kølesystemet er af tryktypen. Det arbejder med et overtryk på 0,23–0,3 kg/cm<sup>2</sup>, hvorved kølevandets kogepunkt hæves til 104–106°C. Påfyldningsdækslet skal åbnes langsomt, når motoren er varm.

Kølevæsken cirkuleres af en centrifugalpumpe, der drives ved kilerems-træk fra krumtapakslen. En ventilator er monteret på vandpumpeakslen.

I kølesystemet er der indskudt en termostat, som bevirker, at motoren hurtigst muligt bringes op på normal arbejdstemperatur. Termostaten er lukket, så længe motoren er kold, hvorved kølevæsken hindres i at cirkulere gennem køleren. Når kølevæsken i motorblokken og topstykket har den normale arbejdstemperatur, åbner termostaten, således at cirkulationen kan finde sted.

Et kølevandstermometer på instrumentbrættet viser, om kølesystemet arbejder med den korrekte temperatur (se også side 10).

*Bemærk: Hvis termometret viser, at systemet konstant arbejder med for lav temperatur, må vognen bringes til en autoriseret Bedford forhandlers værksted, for at termostatsens funktion kan blive kontrolleret.*

For at sikre effektiv køling af motoren må vandpassagerne i motorblokken, topstykket og køleren holdes rene. Det er derfor af den største vigtighed, at der kun påfyldes rent vand, da snavs i vandet kan tilstoppe passagerne og forårsage overhedning af motoren.

**Tømning.** Kølesystemet har tre aftapningshaner, en under kølerens nederste rør, en på venstre side af cylinderblokken og en på ekspansions-tanken.

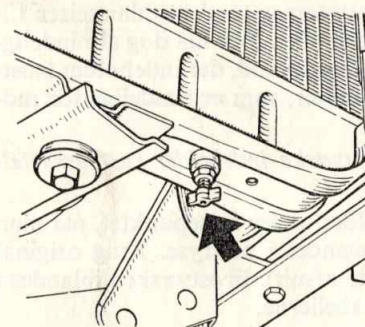


Fig. 27. Kølerens aftapningshane. (Tilgængelig fra vognens underside).

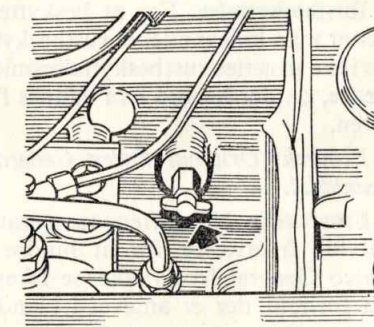


Fig. 28. Cylinderblokkens aftapningshane. (Venstre side på Bedford-motorer, højre side på Leyland motorer).



Hvis der ikke strømmer vand ud af hanerne, når disse åbnes, presses et stykke stift ståltråd gennem hanerne, således at eventuelt bundfald fjernes fra åbningerne.

*Bemærk: Ekspansionstankens påfyldningsdæksel aftages, før systemet tømmes.*

**Rensning.** Kølesystemet bør renses hvert efterår og forår, d.v.s., før der påfyldes frostvæske, og når denne igen aftappes.

Den mest effektive metode til rensning af kølesystemet er gennemskylning af systemet modsat kølevandets gennemstrømningsretning. Ved denne metode presses vand og komprimeret luft gennem kølesystemet i modsat retning af den, kølevandet normalt cirkulerer i. Herved løsnes alle slam- og andre afsætninger, som er for store til at gå gennem kølerens vandpassager, og sådanne ansamlinger skylles ud gennem toptanken. Rustaflejringer i motorblok og topstykke fjernes ligeledes ved denne fremgangsmåde, som er den bedste metode til rensning af kølesystemet. Lad Deres Bedford forhandler udføre dette arbejde for Dem.

Hvis De ikke ønsker at lade rensningen af kølesystemet gennemføre ved den ovenfor beskrevne skylning, kan systemet renses som anvist i det følgende afsnit; men denne metode er ikke lige så effektiv:

Aftap alt vand fra kølesystemet. Luk aftapningshanerne, og fyld kølesystemet op med vand (se kapaciteterne side 3), i hvilket der er opløst ½ kg almindelig husholdningssoda. Pas på ikke at sprøjte på lakken. Kør et par dage med denne opløsning påfyldt. Tøm derefter kølesystemet, og skyl med rent vand, indtil det vand, der kommer ud af aftapningshanerne, er helt klart.

Husk at bruge varmt vand til skylning og påfyldning, når motoren er varm.

**Rustbeskyttelse.** For at beskytte kølesystemet mod rustdannelser tilsætter man kølevandet et rustbeskyttelsesmiddel. Der må dog almindeligvis ikke tilsættes rustbeskyttelsesmiddel til kølevand, der indeholder frostvæske, da der herved kan dannes forbindelser, som er skadelige for motoren.

*Bemærk: Original Delco General frostvæske indeholder rustbeskyttelsesmiddel.*

**Frostvæske.** Når luftens temperatur falder under frysepunktet, må man påfylde frostvæske for at hindre kølevandet i at fryse. Brug original Delco General frostvæske (se foregående afsnit). Frostvæsken iblandes i det forhold, der er angivet i blandingstabellerne.

*Bemærk: Ved efterfyldning af kølevæske må det påses, at denne indeholder frostvæske i samme forhold som oprindeligt påfyldt. Ved efterfyldning med rent vand vil frostsikkerhedsgraden blive nedsat.*

Før der påfyldes frostvæske, må kølesystemet gennemskylles og renses grundigt (se foregående side).

Når kølesystemet er rensat, bør man endvidere, før der påfyldes frostvæske, (a) undersøge, om kølerslangerne er beskadigede, (b) efterspænde kølerslangernes spændebånd, (c) efterspænde topstykkeboltene.

Når vinteren er forbi, renses og skylles kølesystemet igen som ovenfor beskrevet.

**Overhedning.** Tab af kølevæske og kogning viser sædvanligvis, at motoren er for varm. I sådanne tilfælde må der aldrig straks fyldes koldt vand på køleren, da dette kan forårsage, at topstykket revner. Lad altid først motoren køle af.

Kogning kan skyldes, (1) at der ikke er efterfyldt kølevæske, (2) at der er spildt kølevæske gennem en hane eller en utæt slange, (3) at ventilatorremmen er for slap til at kunne trække vandpumpen, (4) at cirkulationen i kølesystemet hindres f.eks. ved tilstopning efter påfyldning af navset vand.

*Bemærk: Når motoren er varm, skal påfyldningsproppen aftages langsomt.*

**Vandpumpe.** Vandet cirkuleres i kølesystemet af vandpumpe, der drives af en rem, som løber på krumtapakslens, ventilatorens og dynamoens remskiver.



## DET ELEKTRISKE SYSTEM

**BATTERI.** Modeller med 3,60, 4,93 og 5,41 ltr. motor har to 6 volt batterier forbundet i serie, således at det elektriske anlæg har 12 volt spænding.

Modeller med 6,24 og 7,64 ltr. motorer har fire 6 volt batterier forbundet i serie, således at det elektriske anlæg har 24 volt spænding.

**Vedligeholdelse af batterier.** Det er af den største betydning, at batterierne bliver efterset med regelmæssige mellemrum, da hele det elektriske systems funktion afhænger af, om batterierne er i orden. De ting, der hovedsageligt bør overvåges, er:

1. Hold væskehøjden lige over pladerne.
2. Påfyld kun destilleret vand, *aldrig* almindeligt vandværksvand.
3. Kontroller jævnligt elektrolytens vægtfylde med et hydrometer.
4. Sørg for, at batterierne altid er opladede.
5. Hold polerne rene og ordentlig fastspændte. Smør af og til et tyndt lag vaseline på polerne.
6. Hold batteriernes overflader rene og tørre.

Pasningen af batterierne er omtalt i afsnittet »Vedligeholdelse« på side 19.

**DYNAMO.** Dynamosens ladestrømstyrke reguleres automatisk efter behovet. Hvis ladekontrollampen på instrumentbrættet lyser, når der i højt gear køres med over ca. 15 km/t, må man (a) kontrollere og om nødvendigt justere ventilatorremmen, (b) kontrollere dynamo-sikringen og ledningerne fra dynamo til batteri, (c) kontrollere, om batterikablerne er rene og fastspændte. Hvis dynamoen herefter stadig ikke lader, må man snarest lade systemet undersøge på et Bedford værksted.

**STARTER.** Starteren sættes i funktion ved, at hovedkontakt-nøglen drejes til startstillingen (se side 7).

**OLIETRYKSKONTROLLAMPE (ORANGE).** Olietrykskontrollampen på instrumentbrættet skal tænde, så snart hovedkontakten drejes til ON-stillingen. Den skal være slukket, når motoren er i gang. Hvis olietrykket falder under det foreskrevne minimum, tændes lampen igen (se side 8).

Pæren, der sidder i en bajonetfatning, kan udskiftes fra instrumentbrættets bagside.

**LADEKONTROLLAMPE (RØD).** Ladekontrollampen skal tænde, så snart hovedkontakten drejes til ON-stillingen. Den slukker, når dynamoen begynder at lade (se side 8).

Ladekontrollampens pære udskiftes på samme måde som pæren i olietrykskontrollampen.

**SIKRINGER.** Der er på alle modeller indskudt en enkelt sikring i ledningen i motorrummet. Denne sikring beskytter olietryks- og ladekontrollamperne, brændstoffmåleren, stoplygterne, blinkerne, temperaturmåleren og forrudeviskerne. Hvis sikringen smelter, udskiftes den med en reservesikring. Hvis også reservesikringen smelter, når den er monteret, er det et tegn på, at sikringen er overbelastet, og fejlen i det elektriske system må eftersøges og rettes. – Hornet, loftslyset og for- og baglygternes strømkreds er beskyttet af en momentafbryder i lyskontakten. Hvis belastningen bliver for stor, f.eks. på grund af kortslutning, åbner og lukker momentafbryderens kontakt i hurtig rækkefølge, hvorved strømmen nedsættes tilstrækkeligt til at forhindre beskadigelse af ledningsnettet. Hvis momentafbryderen træder i funktion, må årsagen snarest eftersøges og fejlen rettes.

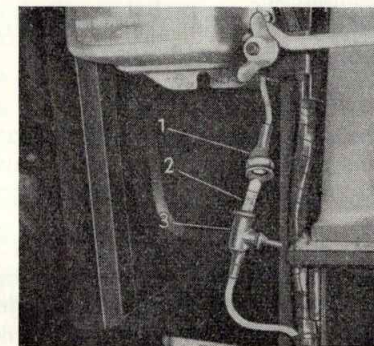


Fig. 29. Udskiftning af sikring.

1. Gummikappe. 2. Sikring. 3. Gummiholder.

**HORN.** Hvis det skulle vise sig nødvendigt at foretage justering af hornet, må dette arbejde overlades til et Bedford værksted.

**LEDNINGER.** Bag i denne bog er indsat strømskemaer, der viser ledningsføringen og ledningernes dimensioner.



## KRAFTOVERFØRING

**KOBLING.** Koblingen er en tør enkeltpladekobling.

Når koblingspedalen trædes ned, overføres trykket til udrykkermekanismen gennem et kugleleje, der er permanent smurt og ikke kræver vedligeholdelse.

Koblingspedalen skal have en frigang på ca. 25 mm (1"), før koblingsfjedrenes modstand mærkes.

**GEARKASSE.** Gearkassen er sammenbygget med motoren. På fire-trins gearkassen er 4., 3. og 2. gear synkroniserede, medens E.N.V. fem-trins gearkassen ikke har synkronisering. På Turner fem-trins gearkassen er andet, tredje, fjerde og femte gear synkroniserede.

**KARDANAKSEL.** KA-, KB-, KC- og KDS-modeller, traktormodeller og modeller med tippelad har enkelt, åben kardanaxsel med et nålelejekardanled i hver ende. Alle øvrige modeller har todelt kardanaxsel.

Hvis det af en eller anden grund har været nødvendigt at afmontere kardanaxslen, må man ved monteringen påse, at pilene på akslen og på leddene er i flugt med hinanden. Dette er nødvendigt af hensyn til kardanaxslens afbalancering og kardanleddenes liniering.

**BAGAKSEL.** Modellerne KA, KB, KC, KD og KH har spiralskârne tandhjul i bagtøjet. Alle øvrige modeller har hypoid-fortandet bagtøj.

Bagakselhusets dæksel er forsynet med et oliestands- og påfyldningshul. Når bagakslen skal tømmes for olie, udskrues de to nederste sætskruer, som holder dækslet til bagakselhuset.

Bagakselhalvparterne er lige lange og kan ombyttes indbyrdes.

Bagakselhalvparterne kan afmonteres, uden at hjulene løftes fra jorden. Hvis halvparterne skal afmonteres, fjernes møtrikkerne og skiverne ved enden af hvert nav. Akslen kan derefter løsnes ved, at man stikker en skruetrækker ind i recessen i navet bag bagakselflangen.

Bagaksellejerne smøres af bagakselolien. De kræver således ingen pasning.

**TO-GEARS BAGAKSEL.** Modeller med dobbelt udveksling har hel-flydende bagaksel med hypoid-fortanding. Mellem kronhjul og differentiale er indskudt et reduktionsgear, som kan sættes i funktion ved hjælp af skifteknappen på gearskiftestangen.

Bagakselhusets dæksel er forsynet med et oliestands- og påfyldningshul. Ved tømming af bagakslen udskrues de to nederste sætskruer.

Bagakselhalvparterne er indbyrdes ombyttelige.

## STYRETØJ, FORTØJ OG FJEDRE

**STYRETØJET** er af snekke- og sektortypen. Styrehuset er monteret på chassis'ets sidevange. Alle styrehusaggregatets dele arbejder konstant i olie. Indstillingen af spillerummet mellem styresnekke og sektor samt styresnekken og sektorakslens endespillerum kræver særligt kendskab og specialværktøj, og det tilrådes derfor at lade disse indstillinger foretage på et autoriseret Bedford værksted.

**STYRESPINDLER.** Styrespindlerne er monteret på styrebolte, der drejer i blybronzebelagte stålbøsninger.

Belastningen optages af et trykleje, som er indskudt forneden mellem styrespindel og forbro.

**LEDFORBINDELSER.** Kugleleddene på styrestængerne er selvjusterende, og de kræver ingen anden pasning end regelmæssig smøring.

**FORHJULSLEJER.** Forhjulene løber på koniske rullelejer.

For hver 10000 km kontrolleres spillerummet i forhjulslejerne. Det er af den største betydning, at dette arbejde udføres i nøje overensstemmelse med fabrikkens forskrifter, og det bør derfor overlades til en autoriseret Bedford forhandlers værksted at foretage kontrolleringen og en eventuel justering af spillerummet. Hvis der er for stort spillerum i lejerne, kan dette medføre, at dækkene bliver slidt for hurtigt, og at styringen vanskeliggøres.

**FORTØJSINDSTILLING.** Når vognen leveres, er forhjulenes spidsning indstillet i overensstemmelse med de foreskrevne mål (se side 6). Hvis indstillingen ændres, f. eks. ved at der køres mod en kantsten eller lignende vil dette bevirke forøget slitage på dækkene og vanskeliggøre styringen.

Forhjulenes spidsning kontrolleres således: Med forhjulene i ligeudstilling måles afstanden mellem fælgene i højde med navets centrum. De punkter, mellem hvilke målingen foretages, afmærkes med kridt. Derefter skubbes vognen fremad, indtil mærkerne vender bagud, og afstanden måles igen. Forskellen mellem målingerne skal svare til den foreskrevne spidsning.

**FJEDRE.** Såvel for- som bagfjedrene er lange, halvelliptiske blad-fjedre, som ikke kræver særlig pasning udover en kontrollering af samle-bånd og dragebånd med regelmæssige mellemrum. Efterspænd om nødvendigt disse for hver 1000 km de første 3000 km og derefter for hver 10000 km. Kontroller også støddæmperboltene.

*Bemærk: Fjederbladene må ikke smøres, da fjedrenes korrekte funktion er afhængig af den indbyrdes friktion mellem fjederbladene.*



## HJUL og DÆK

Hjulene er fastgjort til hjulnavene ved hjælp af møtrikker, som passer til koniske huller i hjulpladen.

**UDSKIFTNING AF HJUL.** Hæv vognen med en donkraft, afskru møtrikkerne (venstre gevind på venstre hjul, og højre gevind på højre hjul), og løft hjulet fri af gevindtappene.

Når hjulet monteres, må det påses, at den koniske ende af møtrikken vender mod hjulpladens koniske hul. Inden møtrikkerne påskrues, smøres gevindet og den koniske flade let med olie.

*Bemærk: Når et baghjul løftes, skal der lægges klodser for forhjulene, således at vognen ikke kan bevæge sig.*

**RESERVEHJUL.** På modellerne KE, KFS, KFL, KGL og KHL anvendes en speciel mekanisme, når reservehjulet skal tages ned fra eller anbringes i reservehjulsholderen. Med samme nøgle, som anvendes til hjulmøtrikkerne, afskrues de møtrikker, som fastholder reservehjulet til reservehjulsholderen. Derpå anbringes nøglens flade ende i slidsen i holderen, og den drejes mod højre, således at palen kan bringes ud af indgreb. Sænk derefter reservehjulet, til det rører jorden. – Når hjulet skal anbringes i holderen, bringes palen i indgreb, og derefter hejses hjulet på plads og fastspændes.

**VEDLIGEHOVELSE AF DÆK.** Dækkenes levetid er i høj grad afhængig af, hvorledes dækkene behandles. Førerens opmærksomhed henledes derfor på nedenstående punkter, der, når de følges, forøger dækkenes levetid:

- (a) Kontroller lufttrykket daglig ved kolde dæk, og hold dækkene oppumpede til det af gummifabrikanterne foreskrevne tryk. De opgivne lufttryk gælder, når intet andet anføres, for kolde dæk. Lufttrykket må derfor kontrolleres på et tidspunkt, hvor vognen har holdt stille i mindst tre timer. Trykket vil stige under kørslen, og man må derfor ikke korrigerer lufttrykket umiddelbart efter, at vognen har kørt. Både over- og undertryk vil forøge dækslitagen.
- (b) Læg mærke til, om der forekommer uregelmæssig slitage. Dette vil i reglen være tegn på, at der er en indstilling, som skal justeres.
- (c) Køb altid jævnt. Hård brug af kobling, speeder og bremses forøger dækslitagen.

(d) Husk at hurtig kørsel forøger dækslitagen. Dækkenes levetid forøges, når farten holdes inden for en rimelig grænse.

(e) Undgå at køre dækkene mod kantsten eller lignende genstande, da lærredet herved beskadiges, uden at skaden er synlig uden på dækket.

*Bemærk: Hvis der på baghjulene monteres større (eller mindre) dæk end de oprindeligt monterede, vil dette ændre speedometerets udvisende. Ved sådanne ændringer af udstyret må man derfor henvende sig til en autoriseret Bedford forhandler for at få ændret speedometerdrevet i overensstemmelse med den nye dækstørrelse.*

**LUFTRYK.** Lufttrykket er afhængigt af dækstørrelsen og af belastningen på for- og bagaksel. Forhandleren vil kunne opgive det korrekte lufttryk for Deres vogn på grundlag af oplysningerne fra de forskellige gummifabrikker. – Sørg for, at dækkene altid er oppumpede til det rigtige tryk.



## BREMSE R

**BESKRIVELSE.** Fodbremsen, der er hydraulisk, virker på alle 4 hjul.

Ved hjælp af håndbremsegrebet ved siden af førersædet betjenes parkeringsbremsen, der er monteret umiddelbart bag gearkassen undtagen på KA og KB, hvor parkeringsbremsen virker på baghjuls-tromlebremserne. På KG, KH og KFA er parkeringsbremsen en skivebremse, på alle øvrige modeller er det en indvendigt ekspanderende bremse.

På alle modeller er der monteret et servoaggregat, som automatisk forstærker det bremsetryk, der fremkommer ved fodens tryk på bremsepedalen. Fodbremsen fungerer også, når servotrykket er utilstrækkeligt; men der kræves et kraftigere tryk på pedalen.

### INDSTILLING AF FODBREMSE.

(a) Når et af baghjulene løftes, skal der altid lægges klodser for forhjulene, således at vognen ikke kan bevæge sig.

(b) Før bremserne indstilles, må det altid undersøges, om hjullejerne er korrekt indstillede. Hvis dette ikke er tilfældet, må hjullejerne først indstilles (se side 27).

### Alle modeller undtagen KA og KB.

Bremserne er forsynede med en indstillingsexcentrik for hver bremse-sko. Excentrikkerne drejes ved hjælp af firkantede møtrikker uden på bremseankerpladen. Når bremserne skal indstilles, løftes hjulene med en donkraft, og møtrikkerne spændes, indtil begge bremse-sko ligger an mod bremsetromlen. Træd bremsepedalen kraftigt ned nogle gange, således at bremse-skoene centrerer i tromlen. Slæk begge møtrikker, indtil skoene er klar af bremsetromlen. Derefter drejes en af møtrikkerne, indtil skoen glider mod bremsetromlen, når hjulet drejes. Slæk igen så meget, at tromlen drejer frit, og foretag samme indstilling på den anden møtrik. Indstil bremserne på de andre hjul på samme måde, og kontroller til sidst, at hjulene kan løbe rundt uden at binde.

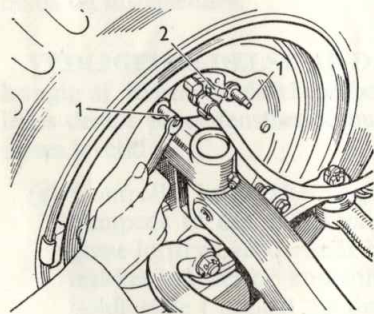


Fig. 30. Indstilling af driftsbremse.  
1. Indstillingsskrue. 2. Afluftningsnippel.

### KA og KB modeller:

Baghjulsbremserne er selvjusterende, og modeller med forhjuls-skivebremser, som også er selvjusterende, kræver derfor ingen bremsejustering. På KB modeller med forhjuls-tromlebremser, skal disse justeres som beskrevet ovenfor.

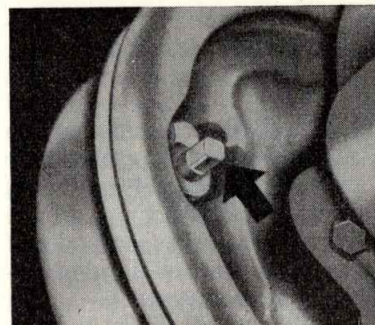


Fig. 31. Indstillingsskrue for tromleparkeringsbremse (ill. viser venstre side; højre side modsat).

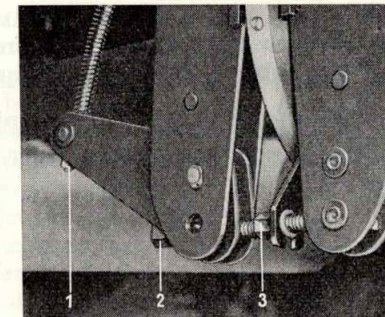


Fig. 32. Skive-parkeringsbremse.  
1. Gaffelarmens indstillingsskrue. 2. Gafflens indstillingsskrue. 3. Indstillingsmøtrik mellem gaffelfjedre.

### HÅNDBREMSE-INDSTILLING

*Bemærk: På KA og KB modeller er justering kun påkrævet, såfremt håndbremse-mekanismen har været adskilt.*

**Indstilling af tromle-bremse.** Løft vognens bagende, indtil hjulene netop går fri af jorden. Træk håndbremsen hårdt an og slæk den så helt.

Drej indstillingsskruen højre om, indtil tromlen ikke mere kan drejes. Drej derefter indstillingsskruen venstre om, indtil skoene netop går fri af tromlen. Træk håndbremsen an og slæk den igen helt. Kontroller, at bremse-skoene ikke binder på tromlen.

Træk bremsegrebet tre hak tilbage, og indstil derefter gaffelstykket ved bremsekablets forende, indtil bremse-skoene netop rører tromlen. Slæk bremsegrebet og kontroller, at bremsetromlen kan rotere frit.

**Indstilling af skive-bremse.** Løft vognens bagende, indtil hjulene netop går fri af jorden. Slæk håndbremsen helt, og drej derefter gaffelarmens indstillingsskrue, indtil afstanden fra midten af indstillingsanordningens ankerbolt og yderkablets ankerbolt foroven på gafflen er 267 mm (10½").

Spænd møtrikken mellem gafflens spændefjedre så meget, at skiven ikke kan drejes, og slæk derefter møtrikken, indtil bremsefladerne netop går fri af skiven.

Træk bremsegrebet tre hak tilbage, og indstil derefter gaffelstykket ved bremsekablets forende, indtil bremsefladerne netop rører skiven. Slæk bremsegrebet og kontroller, at skiven kan rotere frit.

**Kontrollering af belægning.** Fra tid til anden bør det kontrolleres, om bremsebelæggningerne er slidt så meget, at de er tjenlige til udskiftning. Det rigtige indtryk heraf fås ved en inspektion af de primære bremse-



sko. Foran på hvert hjuls bremseankerplade er monteret et gummi-dæksel, som drejes til side, når bremsebelægningerne skal kontrolleres. Husk at sætte dækslet på plads igen.

**INDSTILLING AF BREMSEPEDAL.** Indstilling af bremsepedalen falder ikke ind under de arbejder, som skal udføres med regelmæssige mellemrum. Denne indstilling foretages almindeligvis kun i forbindelse med reparationer af bremsesystemet eller ved et meget højt kilometertal.

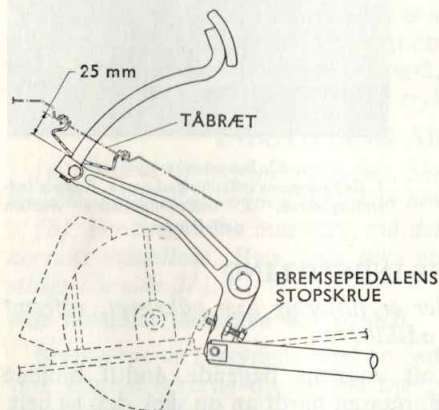


Fig. 33. Indstilling af parkeringsbremse.

**Alle modeller undt. KA og KB:**

Indstilling sker således: Løsn låsemøtrikken og drej stopskruen således, at afstanden mellem tåbrættets underside og pedalarmen er 25 mm (1"). Aftag retur-fjederen fra trækarmen og løsn gaffelboltens låsemøtrik. Aftag gaffelboltens låsemøtrik. Aftag gaffelboltens låsemøtrik. Aftag gaffelboltens låsemøtrik.

Fjern spillerummet i ledforbindelserne ved at skyde trækstangen fremefter, indtil pedalen

går mod sit stop. Medens trækstangen og støttearmen holdes på plads, indstilles gaffelen således, at gaffelhullerne flugter.

Sæt gaffelboltens låsemøtrik i igen, spænd låsemøtrikken, og monter retur-fjederen.

**KA og KB modeller:**

Løsn låsemøtrikken A og juster pedalstopbolten B, indtil afstanden mellem undersiden af tåbrættet og pedalarmen er 25 mm; derefter strammes låsemøtrikken. Fjern splitpinden C og løsn låsemøtrikken D. Påse at stopbolten er i kontakt med stoppet på styrehuset. Drej derefter gaffelstykket, indtil splitpinden let kan indsættes i gaffelstykket og mellemarmen med bremsepedalen helt udløst mod stoppet. Fra denne stilling drejes gaffelstykket en halv omdrejning højre om (set mod bilens forende) for at afkorte trykstangen. Til sidst monteres splitpinden, og låsemøtrikken spændes.

**AFLUFTNING AF DET HYDRAULISKE SYSTEM.** (Alle modeller undt. KA og KB). På bagsiden af hver enkerplade findes lige over bremse-slangens tilslutning en lille sekskant med et fremspring, der ligner en smørenippel. Dette er afluftningsventilerne, der alle er forsynet med gummi-støvkapper, som må aftages før afluftningen.

Fyld bremsevæskeresservoiret op med Delco General bremsevæske, til væsken står 6 mm under påfyldningshullets underkant. Anbring den ene ende af en gummislange over en af afluftningsventilerne, og lad den anden ende hænge ned i et glas. Hæld så meget bremsevæske i glasset, at enden af slangen dækkes. Åbn derefter afluftningsventilen ca. to omdrejninger.

Lad en medhjælper træde bremsepedalen hurtigt ned og slippe den igen. Herved pumpes bremsevæske gennem systemet, og luften vil blive ført med og komme til syne som bobler for enden af gummislangen.

Hold reservoiret fyldt med bremsevæske og fortsæt med at pumpe med bremsepedalen – med en kort pause før hvert tryk på pedalen – indtil der ikke mere kommer luftbobler ud af slangen. Luk ventilen, før slangen tages af, og sæt til sidst støvkappen på igen.

Udfør samme arbejde på de tre andre hjul, og sørg for, at slangen hele tiden holdes nede i væsken, således at der ikke ad denne vej trænger luft ind i systemet.

På traktormodeller er der yderligere en afluftningsventil på vakuum-ventilen.

Når afluftningsarbejdet er afsluttet, fyldes reservoiret op med Delco General bremsevæske, til væsken står 6 mm under påfyldningshullets underkant.

Brug ikke straks væsken fra glasset til påfyldning på reservoiret, da der stadig vil være luftbobler i væsken. Dæk glasset til og lad det stå i nogen tid, således at luften kan slippe ud af væsken. Filtrer væsken, før den anvendes.

**KA og KB modeller:**

Der er en afluftningsventil på bagsiden af hver bremseankerplade, og hver ventil er forsynet med et støvdæksel, der skal fjernes før afluftningen. På modeller med forhjuls-tromlebremser løsnes indstillingstappene helt.

Fyld begge bremsevæskebeholdere med Delco General bremsevæske til øverste mærke og sæt en gummislange på afluftningsventilen på bageste højre ankerplade og lad den anden ende hænge ned i et glas med bremsevæske.

Lad en medhjælper træde bremsepedalen hurtigt ned og slippe den igen. Herved pumpes bremsevæske gennem systemet, og luften vil blive ført med og komme til syne som bobler i glasset.

Hold beholderne fyldt med bremsevæske og fortsæt med at pumpe med bremsepedalen – med en kort pause før hvert tryk på pedalen – indtil der ikke kommer flere bobler ud af slangen. Luk ventilen før slangen tages af og og påsæt støvdækslet.

Udfør samme arbejde på de øvrige tre hjul i følgende orden i venstre bageste, højre forreste, venstre forreste. Til sidst fyldes væskebeholderne op med frisk bremsevæske til korrekt væskehøjde.



# INDHOLD

	Side		Side
<b>A</b>			
Afblændingskontakt .. .. .	8	Fjedre .. .. .	22, 28, 40
Afluftning af		Fodspeeder .. .. .	10
bremser .. .. .	40	Forakseltryk .. .. .	4
brændstofsyst. .. .. .	32	Forfilter .. .. .	21, 31
Akselafstand .. .. .	4	Forhjulenes spidsning .. .. .	6
<b>B</b>			
Bagaksel .. .. .	6, 26, 39	Forhjulsløjer .. .. .	27, 30, 40
udveksling .. .. .	6	Forlygte-afblændingskontakt .. .. .	8
Bagakselolie .. .. .	18, 23	Forord .. .. .	2
kapacitet .. .. .	3	Forrudevisker .. .. .	10
Bagakseltryk .. .. .	4	Forstøvere .. .. .	29
Baghjulsløjer .. .. .	27	Fortøj .. .. .	7, 21, 27, 40
Batteri .. .. .	27, 37	Fortøjsindstilling .. .. .	40
spænding .. .. .	5	Frihøjde .. .. .	4
Boring .. .. .	5	Frostvæske .. .. .	35
Bremseindstilling .. .. .	43, 44	Førerhus .. .. .	28
Bremsekontrollampe .. .. .	9	Førersæde .. .. .	10
Bremsepedal .. .. .	45	<b>G</b>	
Bremser .. .. .	23, 27, 43	Gearkasse .. .. .	25, 27, 39
Bremsevæske .. .. .	43	udveksling .. .. .	6
Brændstoffilter .. .. .	25, 30, 31	Gearkasseolie .. .. .	19
udskiftning .. .. .	31	kapacitet .. .. .	3
Brændstofmåler .. .. .	10, 32	Gearskiftning .. .. .	13, 14
Brændstofsyst. .. .. .	32	Grenrørsmøtrikker .. .. .	29
Brændstoftank .. .. .	32	<b>H</b>	
kapacitet .. .. .	3	Hjul .. .. .	27, 41
<b>C</b>			
Chassis .. .. .	26, 28	Hjulfmøtrikker .. .. .	24
Chassisdimensioner .. .. .	4	Horn .. .. .	38
Chassisnummer .. .. .	6	Hovedkontakt .. .. .	7
Chassismøring .. .. .	23	Hver 500 km .. .. .	20
Cylinderantal .. .. .	5	Hver 10000 km .. .. .	20
<b>D</b>			
Drejningsmoment .. .. .	5	Hver 20000 km .. .. .	29
Dynamo .. .. .	29, 37	Hver 40000 km .. .. .	30
Dæk .. .. .	20, 41	<b>I</b>	
Dørlåse .. .. .	10	Indsprøjtningpumpe .. .. .	31
<b>E</b>			
Efter de første 1000 km .. .. .	16	Indsprøjtningstidspunkt .. .. .	5
Elektrisk syst. .. .. .	37	Indstilling af	
		bremsepedal .. .. .	45
		fodbremse .. .. .	43
		fortøj .. .. .	40
		hjulsløjer .. .. .	29

# INDHOLD

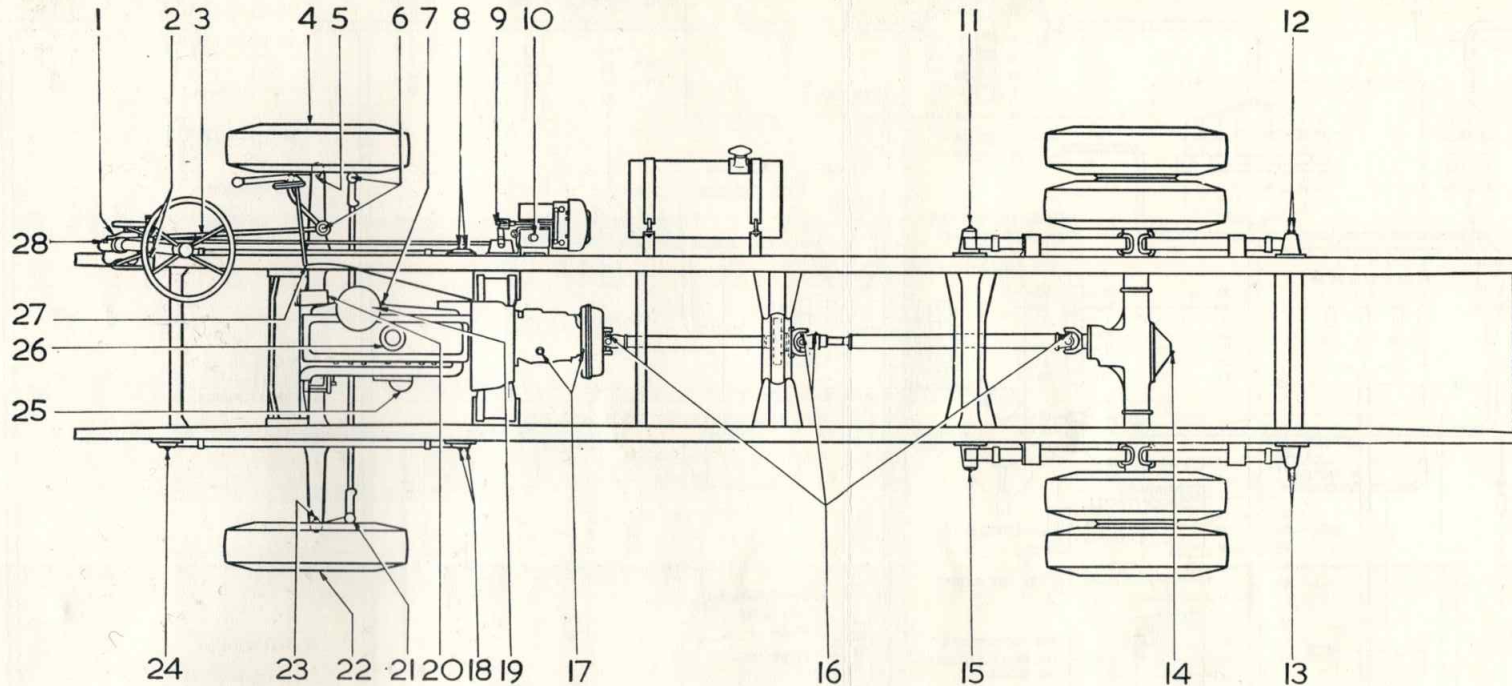
	Side		Side
<b>Indstilling af</b>			
håndbremse .. .. .	44	<b>N</b>	
koblingspedal .. .. .	27	Nedblændingskontakt .. .. .	8
ventilatorrem .. .. .	26	<b>O</b>	
ventilspillerum .. .. .	29	Olie .. .. .	19
Indsugningsluftrens. .. .. .	21	Oliefilterelement, udskiftning .. .. .	18, 25
Instrumentbelysning .. .. .	10	Olieforbrug .. .. .	19
Instrumenter .. .. .	7	Oliepumpe .. .. .	31
Instrumentgruppe .. .. .	9	Olieskiftning .. .. .	20
<b>K</b>			
Kapaciteter .. .. .	3	Olietrykskontrollampe .. .. .	8, 37
Kardanaksel .. .. .	25, 27, 39	Overhedning .. .. .	36
Karrosseri .. .. .	26, 28	<b>R</b>	
Kobling .. .. .	14, 39	Reserve dele .. .. .	47
Koblingspedal .. .. .	10, 39	Reservehjul .. .. .	41
frigang .. .. .	14, 23	Rustbeskyttelse .. .. .	35
Koldstart .. .. .	12	<b>S</b>	
Kompressionsforhold .. .. .	5	Selvrensende olie .. .. .	19
Kontrolorganer .. .. .	7	Servocylinder .. .. .	27
Kraftoverføring .. .. .	6, 39	Sikringer .. .. .	38
Krumtaphusventilation .. .. .	21	Skiftning af motorolie .. .. .	18
Kølesystem .. .. .	34	Slaglængde .. .. .	5
Kølevandstermometer .. .. .	9, 34	Slagvolumen .. .. .	5
Kølevæske .. .. .	20	Smøremidler .. .. .	19
kapacitet .. .. .	3	Smøring .. .. .	17
Kørsel .. .. .	12	Smøring af	
<b>L</b>			
Ladekontrollampe .. .. .	8, 38	bagaksel .. .. .	18, 23
Ledninger .. .. .	38	dynamo .. .. .	37
Loftslampe .. .. .	8	fjederlasker .. .. .	22
Luftrens. .. .. .	22, 25, 33	forhjulsløjer .. .. .	30
Lufttryk .. .. .	20, 42	gearkasse .. .. .	23
Lyskontakt .. .. .	7	håndbremse .. .. .	21
<b>M</b>			
Modelbetegnelse .. .. .	3	kardanled .. .. .	23
Motor .. .. .	20, 25, 29, 31	låse og hængsler .. .. .	23
Motorhjelmål .. .. .	11	motor .. .. .	20, 25
Motornummer .. .. .	6	servocylinder .. .. .	20
Motorolie .. .. .	19, 20, 21, 23	speederforbindelser .. .. .	20
kapacitet .. .. .	3	styrerhus .. .. .	21
Motorophæng .. .. .	22	styretøj .. .. .	21
Motorspecifikationer .. .. .	5	Specifikationer .. .. .	3
		Speeder .. .. .	10
		Sporvidde .. .. .	4







# SMØRESKEMA FOR BEDFORD TK



## SMØREKORT

(Illustrationen viser en højrestyret model. På de venrestyrede modeller findes nogle af de viste smøresteder i modsat side).

(Se også afsnittet »Vedligeholdelse« side 18)

### HVER 500 KM EL. HVER UGE

**Kontroller motorens oliestand.** Benyt målepinden (7), efterfyld gennem påfyldningshullet (26).

### HVER 10000 KM

**Skift motorolien.** Påfyldning sker gennem påfyldningshullet (26).

**Udskift oliefilterets element (25).** (Se side 25).

**Rens indsugningsluftrenseren (19).**

**Rens krumtaphusventilationens luftrenser (26).** (Kun Bedford-motorer).

**Skift olien i indsprøjtningsskabsknastakselhus.**

**Kontroller oliestanden i centrifugalregulatoren.**

**Smør speederens ledforbindelser med olie.**

**Smør styrehuset (28).** (Benyt samme olie som på bagaksel; se smøremiddeltabellen side 18).

**Smør styretøjets ledforbindelser (1, 6, og 21).** 4 nipler ialt.

**Smør styreboltene (5 og 23).** 4 nipler.

**Smør bremse- og koblingspedalens ledforbindelser.** Smør pedalernes lejer (2) med nogle dråber olie. Smør ligeledes håndbremsearmens tap (27) og håndbremsens kabelforbindelser med nogle dråber olie.

**Kontroller væskehøjden i bremsereservoiret (10).** Væsken skal stå ca. 6 mm under påfyldningshullets nederste kant. Brug Delco General bremsevæske til påfyldning.

**Smør fodbremsetrækstangens mellemarm (9).**

**Smør fjederlaskerne (3, 8, 11, 12, 13, 15, 18 og 24).** 12 nipler ialt.

**Smør kardanakslens kardanled og glideled (16).** 4 nipler på modeller med lang akselafstand, 3 på modeller med kort akselafstand.

**Kontroller oliestanden i gearkasse (17).** Efterfyld om nødvendigt med den korrekte olie (se smøremiddeltabellen side 19).

**Kontroller oliestanden i bagakslen (14).** Efterfyld om nødvendigt med den korrekte olie (se smøremiddeltabellen side 19).

**Smør dørlåse og hængsler.**

### HVER 20000 KM

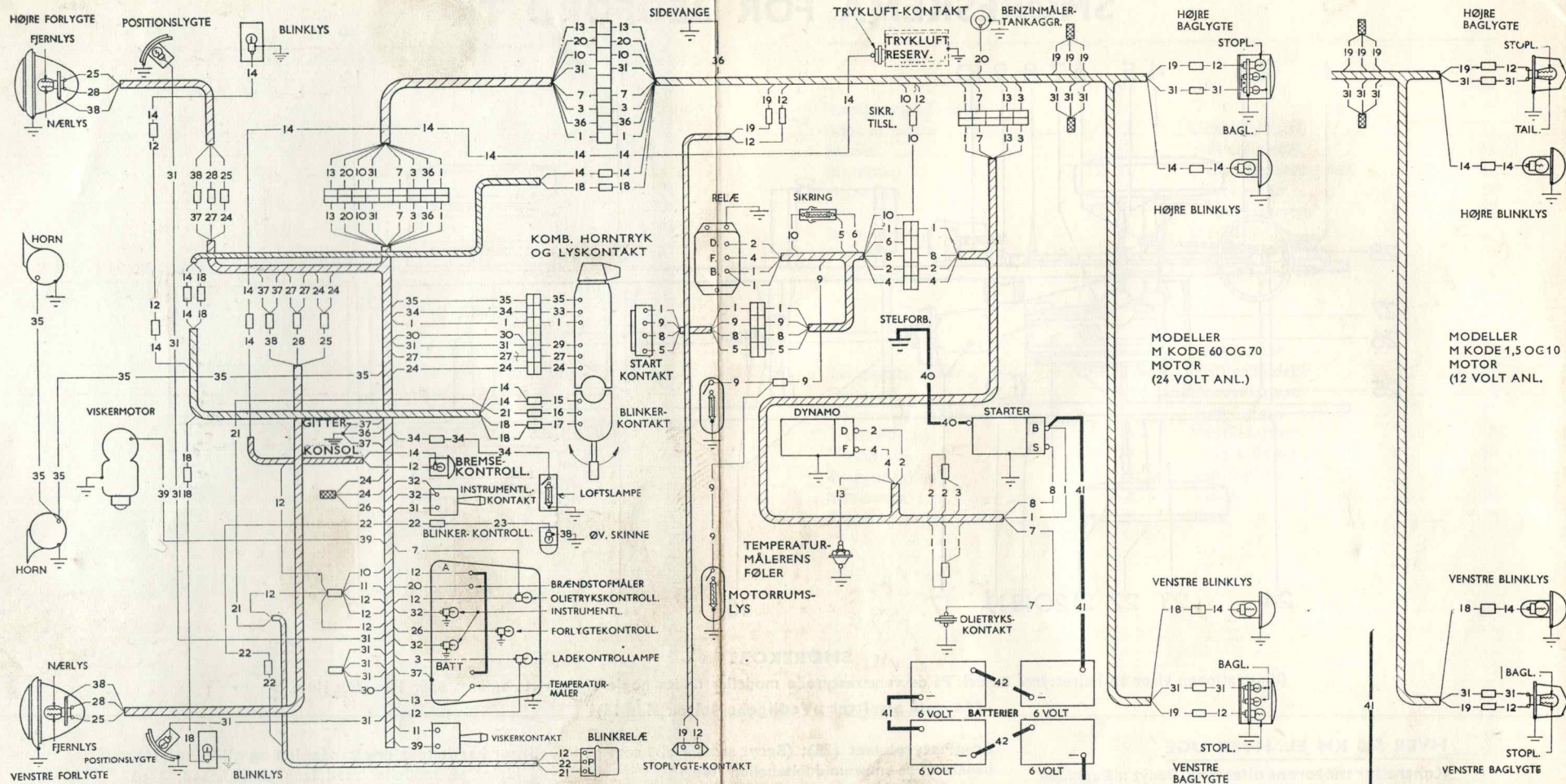
**Smør dynamoen (20).**

**Smør forhjulslejerne (4 og 22).**

### HVER 40000 KM

**Rens oliepumpens si.** (Se side 31).

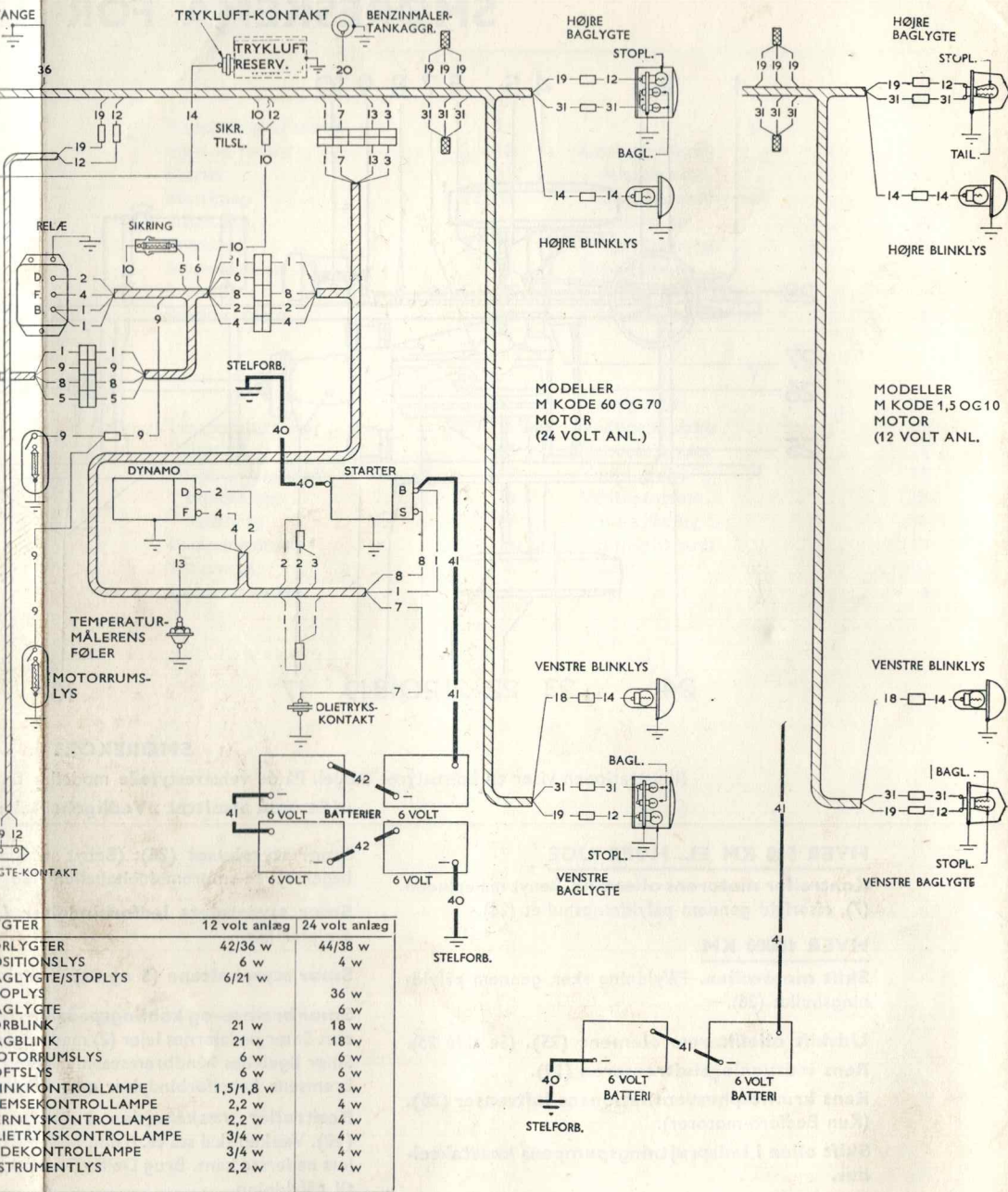




NR.	FARVE	NR.	FARVE	NR.	FARVE	LYGTER	12 volt anlæg	24 volt anlæg	
1	BRUN	44/012	17 GRØN-RØD	14/012	33 VIOLET	14/012	FORLYGTER	42/36 w	44/38 w
2	BRUN-GUL	44/012	18 GRØN-RØD	9/012	34 VIOLET	9/012	POSITIONSLYS	6 w	4 w
3	BRUN-GUL	9/012	19 GRØN-VIOLET	9/012	35 VIOLET-SORT	28/012	BAGLYGTE/STOPLYS	6/21 w	
4	BRUN-GRØN	9/012	20 GRØN-SORT	9/012	36 SORT	44/012	STOPLYS		36 w
5	HVID	28/012	21 LYSEGRØN-BRUN	9/012	37 SORT	14/012	BAGLYGTE		6 w
6	HVID	14/012	22 LYSEGRØN-VIOLET	9/012	38 SORT	14/010	FORBLINK	21 w	18 w
7	HVID-BRUN	9/012	23 LYSEGRØN-VIOLET	14/010	39 SORT-GRØN	14/012	BAGBLINK	21 w	18 w
8	HVID-RØD	35/012	24 BLÅ-HVID	28/012	40 1824/004 e1.1152/006		MOTORRUMSLYS	6 w	6 w
9	HVID-BLÅ	9/012	25 BLÅ-HVID	14/010	41 61/044		LOFTSLYS	6 w	6 w
10	GRØN	28/012	26 BLÅ-HVID	9/012	42 2200/0076		BLINKKONTROLLAMPE	1,5/1,8 w	3 w
11	GRØN	14/012	27 BLÅ-RØD	28/012			BREMSEKONTROLLAMPE	2,2 w	4 w
12	GRØN	9/012	28 BLÅ-RØD	14/010			FJERNLYSKONTROLLAMPE	2,2 w	4 w
13	GRØN-BLÅ	9/012	29 RØD	28/012			OLIETRYSKONTROLLAMPE	3/4 w	4 w
14	GRØN-HVID	9/012	30 RØD	14/012			LADEKONTROLLAMPE	3/4 w	4 w
15	GRØN-HVID	14/010	31 RØD	9/012			INSTRUMENTLYS	2,2 w	4 w
16	GRØN-BRUN	14/010	32 RØD-HVID	9/012					

STRØMSKEMA FOR BEDFORD TK





TEMA FOR BEDFORD TK

# Med hensyn til reservedele...

For at bevare Deres BEDFORD's kvalitet og ydeevne er det overordentlig vigtigt, at De ved indtrædende reparationer sikrer Dem, at der udelukkende anvendes

originale **BEDFORD** reservedele

