

Aufhängungen und Räder

Modell 126

HAUPTMERKMALE UND DATEN

<p>VORDERRADAUFHÄNGUNG</p> <p>Typ:</p> <p>Einzelradaufhängung, oben Querlenker. Querliegende Blattfeder an der Karosserie an zwei Stellen unter Zwischenlegung je einer elastischen Einlage eingespannt und seitlich mit den Achsschenkeln mittels Estendbloc-Büchsen verbunden. Bei asymmetrischen Radschwingungen dient die Blattfeder gleichzeitig als Stabilisator. Hydraulische, doppeltwirkende Teleskop-Stossdämpfer.</p>																									
<p>Achsschenkel</p> <p>Nachlauf bei belastetem Wagen (*)</p> <p>— Einstellung: durch Ausgleichscheiben zwischen Querlenkerbolzen und Abstandstücken an den an der Karosserie angeschweissten Stiftschrauben.</p> <p>Spreizung</p>	<p>8°-10°</p> <p>6°</p>																								
<p>Räder</p> <p>Radsturz bei belastetem Wagen (*)</p> <p>— Einstellung: durch Ausgleichscheiben zwischen Querlenkerbolzen und Abstandstücken an den an der Karosserie angeschweissten Stiftschrauben.</p> <p>Vorspur bei belastetem Wagen (*)</p> <p>— Einstellung: durch Gewindemuffen der seitlichen Spurstangen.</p> <p>Axialspiel der Radlager</p> <p>Die Befestigungsschrauben der Vorderradaufhängung sind bei belastetem Wagen anzuziehen (*).</p>	<p>0° 30' - 1° 30'</p> <p>- 1 - + 3 mm</p> <p>0,025 - 0,10 mm</p>																								
<p>Blattfeder (s. 443.01 - Blatt 1)</p> <p>Anordnung</p> <p>Zusammensetzung</p> <p>Pfeilhöhe (bei statischer Belastung)</p> <p>Statische Prüflast</p> <p>Durchbiegung</p>	<p>querliegend</p> <p>5 Blätter</p> <p>20 ± 3 mm</p> <p>147 kg</p> <p>68 ± 6 mm 100 kg</p>																								
<p>Stossdämpfer</p> <p>Bauart: doppeltwirkende, hydraulische Teleskop-Stossdämpfer.</p> <p>Bestellnummer</p> <p>Durchmesser des inneren Zylinders</p> <p>Länge:</p> <p>— ausgezogen</p> <p>— zusammengedrückt</p> <p>Hub</p> <p>Einstellung (**)</p> <p style="margin-left: 20px;">{ Kompression</p> <p style="margin-left: 20px;">{ Rückstoss</p>	<table border="0"> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">RIV</td> <td style="text-align: center;">BOGE</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">4048307</td> <td style="text-align: center;">4317134</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">27 mm</td> <td style="text-align: center;">27 mm</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">335 ± 2 mm</td> <td style="text-align: center;">335 ± $\frac{5}{2}$ mm</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">212 ± 2 mm</td> <td style="text-align: center;">210 ± $\frac{2}{5}$ mm</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">123 mm</td> <td style="text-align: center;">125 mm</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">1,5 - 3,5 mm</td> <td style="text-align: center;">—</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">7 - 11 mm</td> <td style="text-align: center;">—</td> </tr> </table>		RIV	BOGE		4048307	4317134		27 mm	27 mm		335 ± 2 mm	335 ± $\frac{5}{2}$ mm		212 ± 2 mm	210 ± $\frac{2}{5}$ mm		123 mm	125 mm		1,5 - 3,5 mm	—		7 - 11 mm	—
	RIV	BOGE																							
	4048307	4317134																							
	27 mm	27 mm																							
	335 ± 2 mm	335 ± $\frac{5}{2}$ mm																							
	212 ± 2 mm	210 ± $\frac{2}{5}$ mm																							
	123 mm	125 mm																							
	1,5 - 3,5 mm	—																							
	7 - 11 mm	—																							

(*) Belasteter Wagen: 4 Personen und Reifen mit vorgeschriebenem Luftdruck.
 (**) Diese Werte sind mit dem Prüfgerät Ap. 5023 wie folgt ermittelt: Arm 250, Hub 100, Stellung der Gerätscheibe B 90°.

Fortsetzung: **Hauptmerkmale und Daten.**

<p>HINTERRADAUFHÄNGUNG</p> <p>Typ : Einzelradaufhängung. Dreieckslenker, Schraubenfedern und hydraulische, doppelwirkende Teleskop-Stossdämpfer.</p>		
<p>Räder</p> <p>Radsturz bei belastetem Wagen (*)</p> <p>Vorspur bei belastetem Wagen (*)</p> <p>— Einstellung: durch Verstellung des vorderen Lenker-Lagerbocks.</p> <p>Rollmoment der Radnabenlager</p>	<p>— 0° 22' bis — 1° 22'</p> <p>5 - 9 mm</p> <p>≤ 5 kpcm</p>	
<p>Schraubenfedern</p> <p>Bestellnummer</p> <p>Mindestbelastung bei einer Federlänge von 158 mm</p> <p>Die Schraubenfedern sind in zwei Klassen mit folgender Farbkennzeichnung eingeteilt:</p> <p>— gelb: Federn mit einer Länge von > 158 mm bei einer Belastung von 397 kg;</p> <p>— grün: Federn mit einer Länge von ≤ 158 mm bei einer Belastung von 397 kg.</p> <p>Jeder Wagen muss Schraubenfedern gleicher Kennzeichnung besitzen.</p>	<p>4297957</p> <p>365 kg</p>	
<p>Stossdämpfer</p> <p>Typ: doppelwirkende, hydraulische Teleskop-Stossdämpfer.</p> <p>Bestellnummer</p> <p>Durchmesser des inneren Zylinders</p> <p>Länge:</p> <p>— ausgezogen</p> <p>— zusammengedrückt</p> <p>Hub</p> <p>Einstellung (**)</p> <p> { Kompression</p> <p> { Rückstoss.</p>	<p>RIV</p> <p>4317672</p> <p>27 mm</p> <p>271 ± 2 mm</p> <p>180 ± 2 mm</p> <p>91 mm</p> <p>1 - 3,5 mm</p> <p>16 - 21 mm</p>	<p>BOGE</p> <p>4317135</p> <p>27 mm</p> <p>270 ± $\frac{5}{2}$ mm</p> <p>180 ± $\frac{2}{5}$ mm</p> <p>90 mm</p> <p>—</p> <p>—</p>

(*) Belasteter Wagen: 4 Personen und Reifen mit vorgeschriebenem Luftdruck.
 (**) Diese Werte sind mit dem Prüfgerät Ap. 5023 wie folgt ermittelt: Arm 250, Hub 80, Stellung der Gerätescheibe B 80°.

Aufhängungen und Räder

Modell 126

RÄDER UND BEREIFUNG			
Räder		Scheibenräder	
— Felgen Typ.		4,00 × 12"	
Reifen		Radialreifen	
— Typ		135 - 12"	
		vorn	hinten
Reifendruck atü		1,4	2

ANZUGSMOMENTE

TEIL	Bestell-Nr.	Gewinde	Werkstoff	Anzugs- moment kpm
VORDERRADAUFHÄNGUNG				
Radbefestigungsbolzen	4109023	M 10×1,5	C 35 R Bon Znt	5
Selbstsichernde Mutter mit Nylon-Einsatz für Feder am Achsschenkel	1/25745/11	M 10×1,25	R 50 Znt (Schraube R 80 Znt)	4
Selbstsichernde S-Mutter des Aufhängungsarmes am Befestigungsbolzen.	1/40488/11	M 12×1,25	R 50 Cdt (Bolzen 25 MC6 Rct Glob Estr Dist Fosf)	2,5
Befestigungsmutter für Gummipuffer der Vorderradaufhängung	1/61008/11	M 8	R 50 Znt (Schraube R 50 Sd Stab)	1,5
Befestigungsmutter für Blattfeder-Gummilager	1/21647/11	M 10×1,25	R 50 Znt (Schraube R 50)	3
Mutter für Befestigungsbolzen der Aufhängungsarme an der Karosserie	1/21647/11	M 10×1,25	R 50 Znt (Schraube R 50 Sd Stab)	3
Selbstsichernde Mutter mit Nylon-Einsatz für Befestigungsbolzen der Anhängungsarme am Achsschenkel	1/25745/11	M 10×1,25	R 50 Znt (Bolzen R 100 Cdt)	6
Mutter zur unteren und oberen Stossdämpferbefestigung	1/61008/11	M 8	R 50 Znt	2

Modell 126

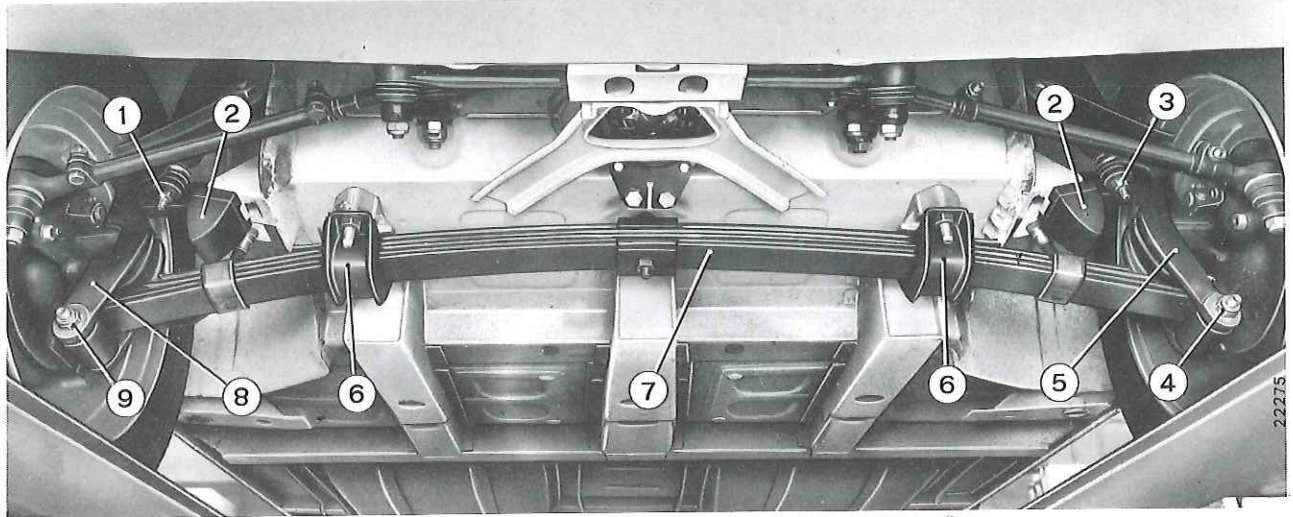
Fortsetzung: **Anzugsmomente.**

TEIL	Bestell-Nr.	Gewinde	Werkstoff	Anzugsmoment kpm
Befestigungsmutter des Bremsträgers am Achsschenkel	1/61008/11	M 8	R 50 Znt (Schraube R 50 Sd Stab)	2
Befestigungsmutter für Lagerbock des Brems- und Kupplungspedals	1/61008/11	M 8	R 50 Znt (Schraube 50 Sd Stab)	1,5
Befestigungsmutter des Hauptbremszylinders am Pedal-Lagerbock	1/61008/11	M 8	R 50 Znt (Schraube R 50 Sd Stab)	1,5
Anschlussstutzen für Brems Schlauch am Bremszylinder	809064	M 10×1,25	C4MF Trf. Bon Cdt	2
Befestigungsschraube des Radbremszylinders	1/09794/21	M 6	R 80 Znt	1
HINTERRADAUFHÄNGUNG				
Rad-Befestigungsbolzen	4109023	M 10	C 35 R Bon Znt	5
Befestigungsmutter für Gummipuffer der Hinterradaufhängungsarme	1/61008/11	M 8	R 50 (Schraube R 50 Sd Stab)	1,5
Befestigungsschraube des vorderen Lagers des Aufhängungsarmes	832632	M 10×1,25	R 80 Brn	5
Selbstsichernde Mutter mit Nylon-Einsatz für Befestigungsbolzen des Aufhängungsarmes	1/61050/11	M 12×1,25	R 50 Znt (Bolzen R 80 Znt)	8
Mutter zur unteren und oberen Stossdämpferbefestigung	1/21647/11	M 10×1,25	R 50 Znt	3
Befestigungsmutter des hinteren Bremsträgers an der Radnabe	1/21647/11	M 10×1,25	R 50 Znt (Schraube R 80 Znt)	5,5
Befestigungsschraube der hinteren Bremsstrommeln	1/59739/21	M 12×1,5	R 80 Znt	8,5
Befestigungsschraube des Handbremshebel-Lagers	1/38257/11	M 8	R 50 Cdt	1,5
Befestigungsschraube des Radbremszylinders	1/09794/21	M 6	R 80 Znt	1

Radaufhängungen

Modell 126

VORDERRADAUFHÄNGUNG



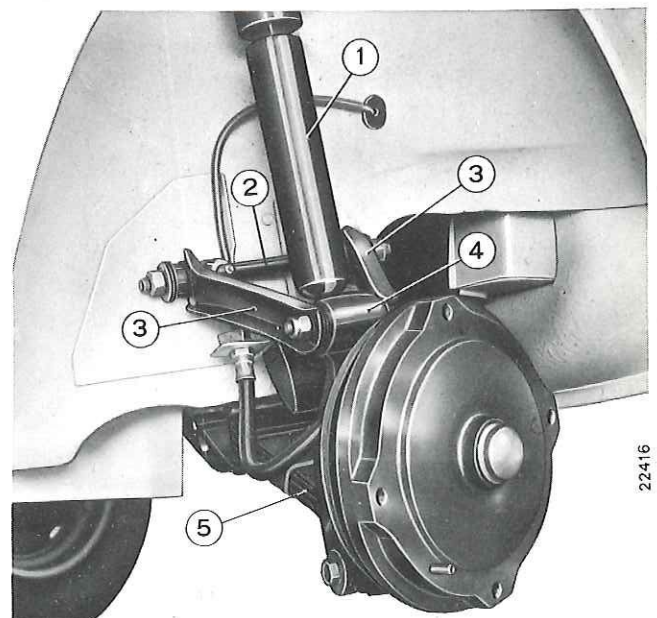
Vordere Aufhängungselemente.

- | | |
|--|---|
| 1. Mutter zur unteren Stossdämpferbefestigung. | 6. Blattfeder-Gummilager. |
| 2. Gummipuffer für Blattfeder. | 7. Blattfeder. |
| 3. Mutter zur unteren Stossdämpferbefestigung. | 8. Rechter Achsschenkel. |
| 4. Mutter für Blattfederauge am Achsschenkel. | 9. Mutter für Blattfederauge am Achsschenkel. |
| 5. Linker Achsschenkel. | |

Aus- und Einbau.

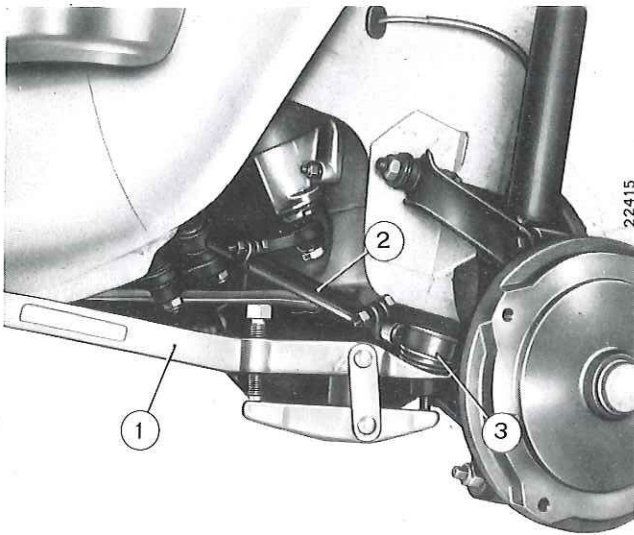
Zum Ausbau folgende Arbeitsgänge ausführen:

- Wagen vorn mit Hilfe des Wagenhebers auf die Stützböcke **Ar. 22908** aufbocken;
- Vorderräder abmontieren (Schlüssel **A. 86511** verwenden);



Ansicht der Vorderradaufhängung, links.

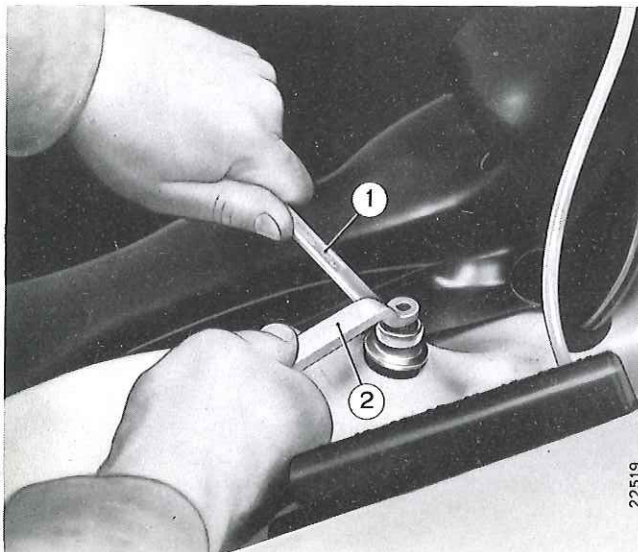
1. Stossdämpfer.
2. Querlenkerbolzen.
3. Querlenker.
4. Achsschenkel.
5. Blattfeder.



— Spurstangeköpfe am Achsschenkel-Lenkhebel lösen (Werkzeug **A. 47035** verwenden, s. Abb.);

Ausbau der Lenkspurstange.

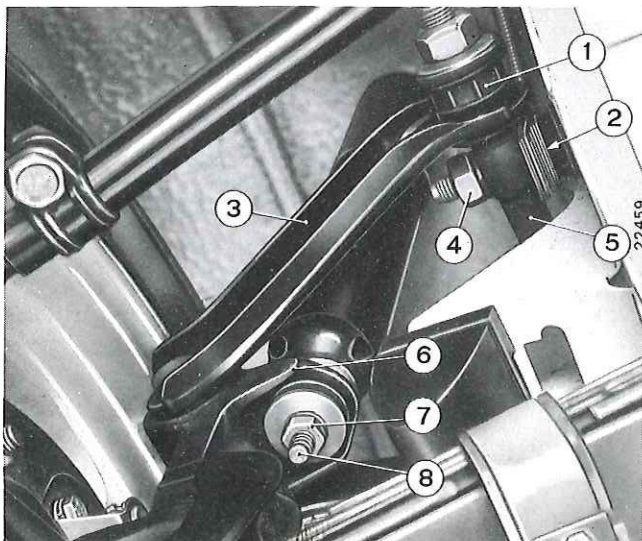
1. Werkzeug **A. 47035**.
2. Lenkspurstange.
3. Kugelgelenk.



— obere Stossdämpferbefestigung an der Karosserie lösen (Gewindebolzen mit dem Schlüssel **A. 57030** festhalten, Befestigungsmutter abschrauben, s. Abb.);

Lösen der oberen Stossdämpferbefestigung.

1. Schlüssel für Stossdämpfermutter.
2. Schlüssel **A. 57030** zum Festhalten des Gewindebolzens.



— Stossdämpfer am Achsschenkel lösen (Schlüssel **A. 57030**);

— Befestigungsmutter des Querlenkers an der Karosserie lösen und Querlenker abnehmen;

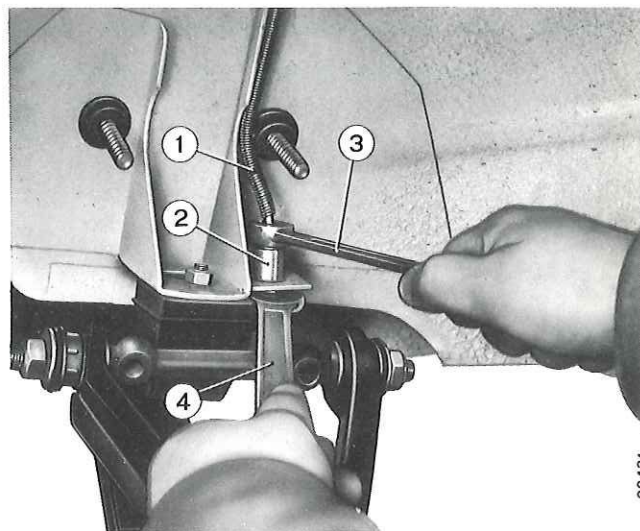
Teilansicht der rechten Vorderradaufhängung.

1. Elastische Büchse für Querlenkerbolzen.
2. Ausgleichscheiben für Sturz- und NachlaufEinstellung.
3. Querlenker.
4. Mutter für Querlenkerbolzen an der Karosserie.
5. Querlenkerbolzen.
6. Achsschenkel.
7. Stossdämpfermutter am Achsschenkel.
8. Stossdämpfer-Gewindebolzen.

Radaufhängungen

Modell 126

— Bremsschläuche von den Anschlussstutzen der Bremsrohrleitung abschrauben (Schlüssel A. 56126 verwenden); vorher ist die Auslaufbohrung des Ausgleichbehälters mit einem Holzstab zu verstopfen;



22431

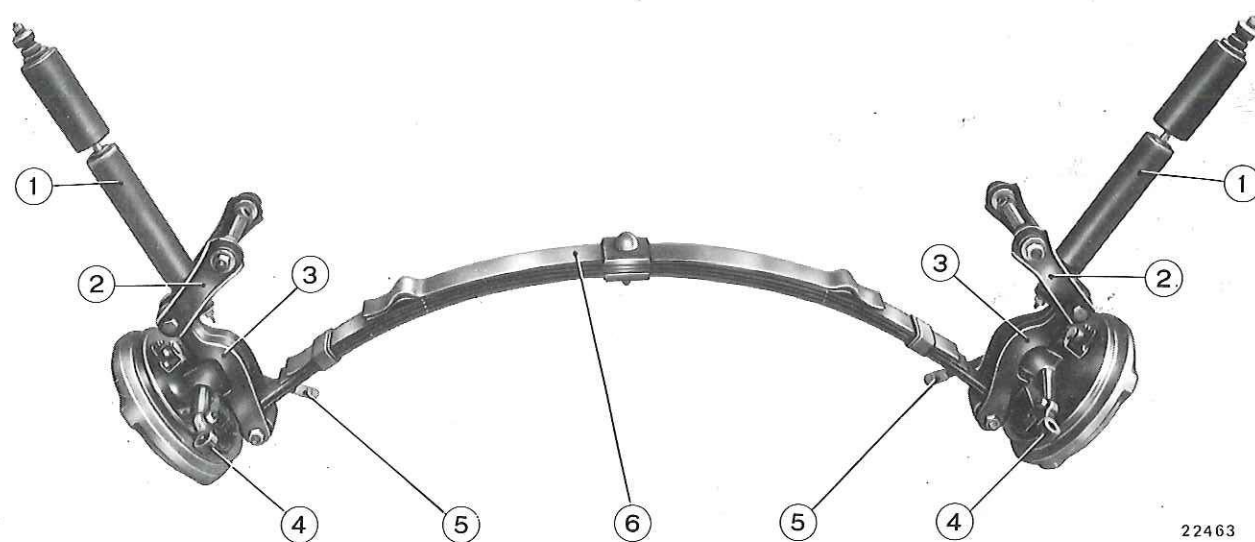
Abschrauben der Bremsschläuche.

1. Bremsrohrleitung.
2. Anschlussstutzen.
3. Schlüssel A. 56126.
4. Schlüssel.

— Gummilager zur Abstützung der Blattfeder an der Karosserie entfernen und die vollständige Vorderradaufhängung absenken und wegfahren (beim Ausbau der Aufhängung ist der Wagenheber zunächst an den Seiten und schliesslich in der Mitte anzustellen).

Der Abbau der einzelnen Aufhängungsteile erfolgt auf der Werkbank.

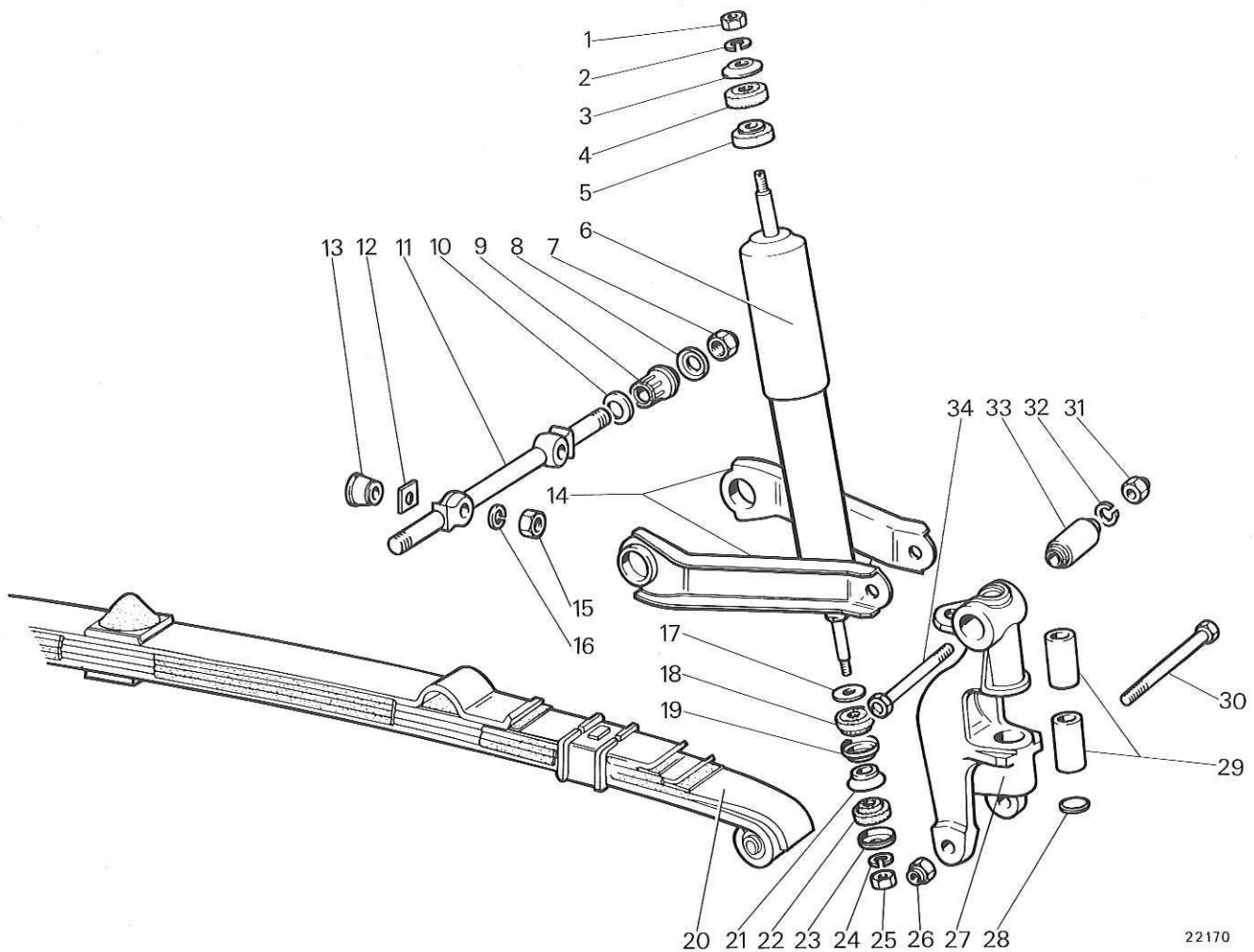
ANMERKUNG - Beim Ausbau der Vorderradaufhängung die Anzahl der Ausgleichscheiben zwischen Querlenkerbolzen und Karosserieboden merken. Beim Wiedereinbau ist die gleiche Anzahl von Ausgleichscheiben zu verwenden, um zu verhindern, dass Nachlauf- und Sturzwinkel verändert werden.



22463

Vollständige Vorderradaufhängung.

- | | |
|---|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Stossdämpfer. 2. Querlenker mit Befestigungsbolzen. 3. Achsschenkel. | <ol style="list-style-type: none"> 4. Achsschenkel-Lenkhebel. 5. Bremsschläuche. 6. Blattfeder. |
|---|--|



22170

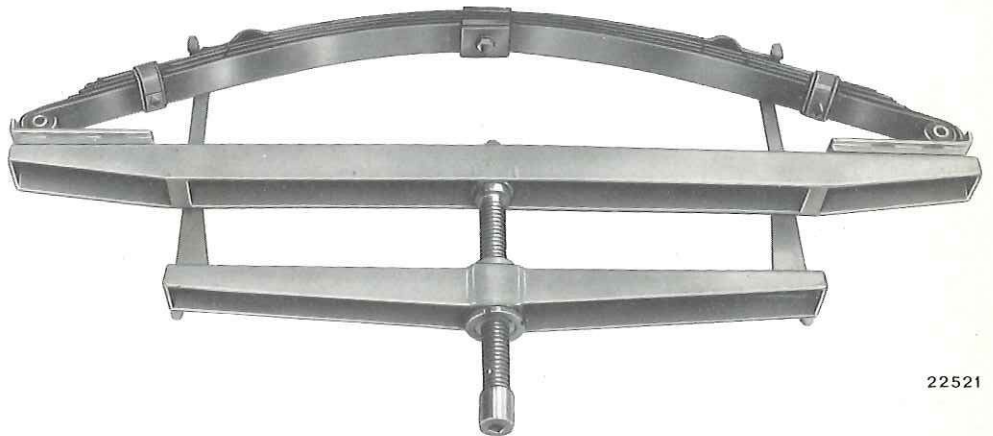
Bestandteile der Vorderradaufhängung.

- | | |
|--|--|
| 1. Stossdämpfer-Befestigungsmutter. | 18. Obere elastische Büchse. |
| 2. Federring. | 19. Tellerscheibe. |
| 3. Tellerscheibe. | 20. Blattfeder. |
| 4. Gummibüchse. | 21. Tellerscheibe. |
| 5. Gummibüchse. | 22. Elastische Büchse. |
| 6. Stossdämpfer. | 23. Scheibe. |
| 7. Mutter für Querlenkerbolzen. | 24. Federring. |
| 8. Tellerscheibe. | 25. Stossdämpfer-Befestigungsmutter. |
| 9. Gummibüchse. | 26. Mutter für 30. |
| 10. Abstandring. | 27. Achsschenkel. |
| 11. Querlenkerbolzen. | 28. Verschluss. |
| 12. Nachlauf- und Sturz-Einstellscheiben. | 29. Achsschenkelbüchsen. |
| 13. Abstandstück. | 30. Schraube für Blattfederauge am Achsschenkel. |
| 14. Querlenkerhälften. | 31. Mutter für 34. |
| 15. Mutter für Querlenkerbolzen an der Karosserie. | 32. Federring. |
| 16. Federring. | 33. Achsschenkelbüchse. |
| 17. Scheibe. | 34. Schraube für Querlenker am Achsschenkel. |

Radaufhängungen

Modell 126

Anbringung der
Spannvorrichtung A. 74061
zum Einbau der Blattfeder.

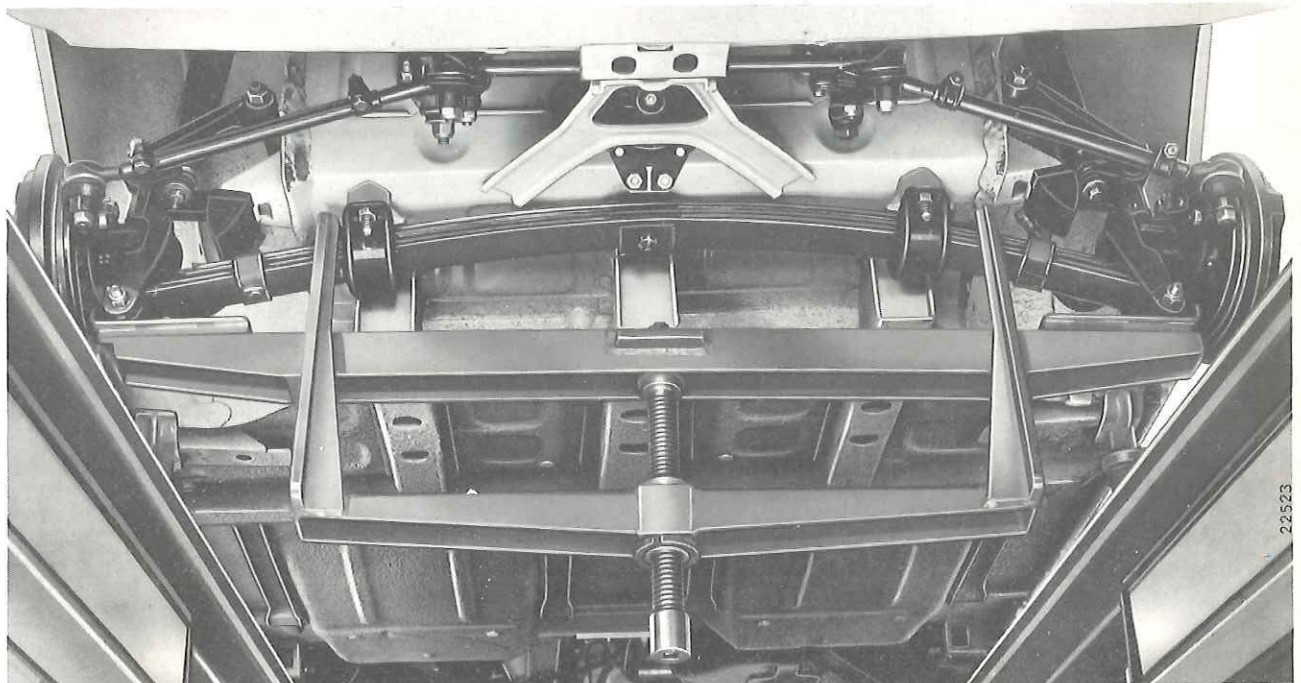


22521

Zusammenbau der Vorderradaufhängung:

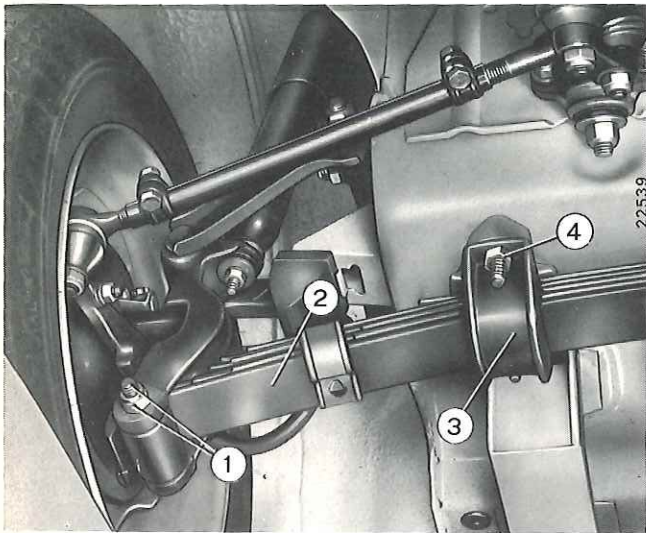
- Blattfeder auf die Vorrichtung **A. 76041** aufspannen und Vorrichtungsschraubenbolzen soweit drehen, bis die Federspannung der im Wagen eingebauten Feder unter statischer Belastung entspricht; die Pfeilhöhe in dieser Stellung (Abstand der unteren Federfläche von der Verbindungslinie der Augenmittelpunkte) muss $28 \pm 3 \text{ mm}$ betragen (vgl. 443.01 Blatt 1);
- Querlenkerachse entsprechend der statischen Belastung verdrehen und Bolzenmuttern mit einem Moment von **2,5 kpm** anziehen;

- Achsschenkel mit Querlenker verbinden (dabei soll der Winkel zwischen Querlenkerbolzen und Achsschenkelachse **ca. 95°** betragen) und Befestigungsmutter für Querlenker am Achsschenkel mit einem Moment von **6 kpm** anziehen;
- die mit **A. 74061** gespannte Blattfeder an den am Karosserieboden vorhandenen Stiftschrauben befestigen: Anzugsmoment **3 kpm**;
- an den am Karosserieboden angeschweissten Stiftschrauben die Ausgleichscheiben zur Einstellung der Sturz- und Nachlaufwinkel anbringen;



22523

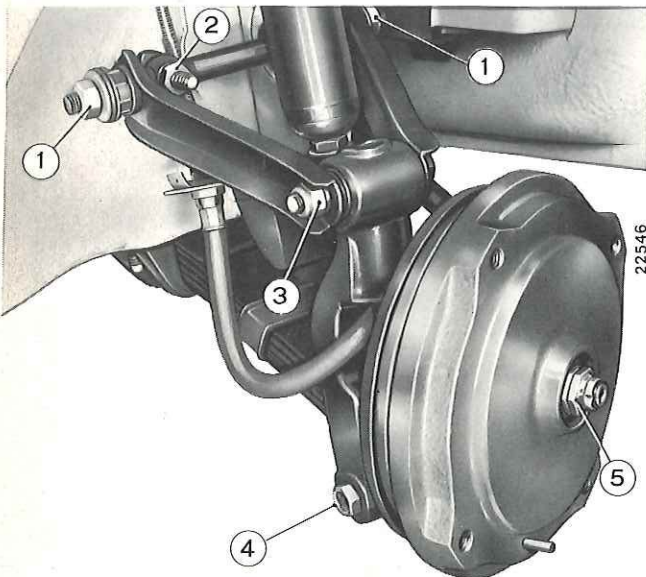
Einbau der Blattfeder mit Hilfe der Spannvorrichtung A. 74061.



- die Gruppe Querlenker-Achsschenkel am Karosserieboden und am Blattfederauge befestigen. Anzugsmoment der Mutter an Blattfederauge: **4 kpm**;
- Stossdämpfer an der Karosserie und am Achsschenkel befestigen. Anzugsmoment der Befestigungsmutter: **2 kpm**;

Rechte Vorderradaufhängung.

1. Schraube und Mutter für Achsschenkel am Blattfederauge.
2. Blattfeder.
3. Gummilager.
4. Mutter für 3.



- Spannvorrichtung **A. 74061** abnehmen;
- Befestigungsmutter für Querlenkerbolzen festziehen (**3 kpm**);
- Bremsschläuche an die Anschlussstutzen der Bremsrohrleitung wieder anschliessen;
- Spurstangen an den Achsschenkel-Lenkhebeln befestigen.

Detail der rechten Vorderradaufhängung.

1. Mutter für Querlenkerbolzen.
2. Mutter für Querlenkerbolzen an der Karosserie.
3. Mutter für Querlenker am Achsschenkel.
4. Mutter für Blattfederauge am Achsschenkel.
5. Radnabenmutter.

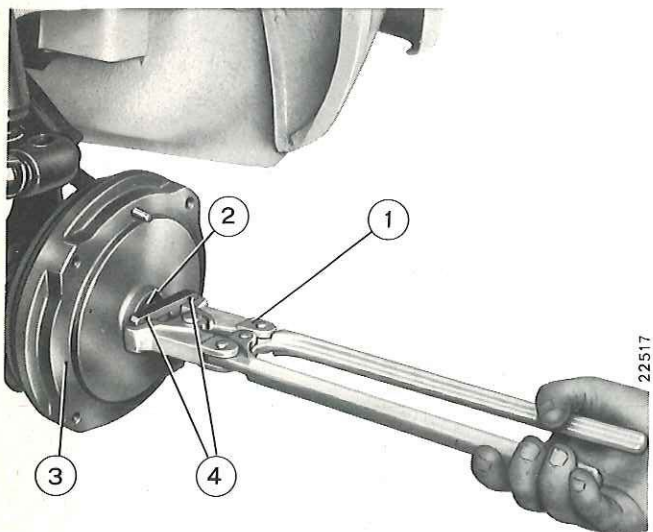
Nach der Einstellung des Axialspiels der Radnabenlager ist die Radnabenmutter mit der Zange **A. 74140/1** mit Druckstückpaar **A. 74141/2** zu verstemmen.

ANMERKUNG

Nach jedem Ausbau ist die Radnabenmutter durch eine neue zu ersetzen.

Verstemmen der Radnabenmutter.

1. Zange **A. 74140/1**.
2. Radnabenmutter.
3. Bremstrommel.
4. Druckstückpaar **A. 74140/2**.



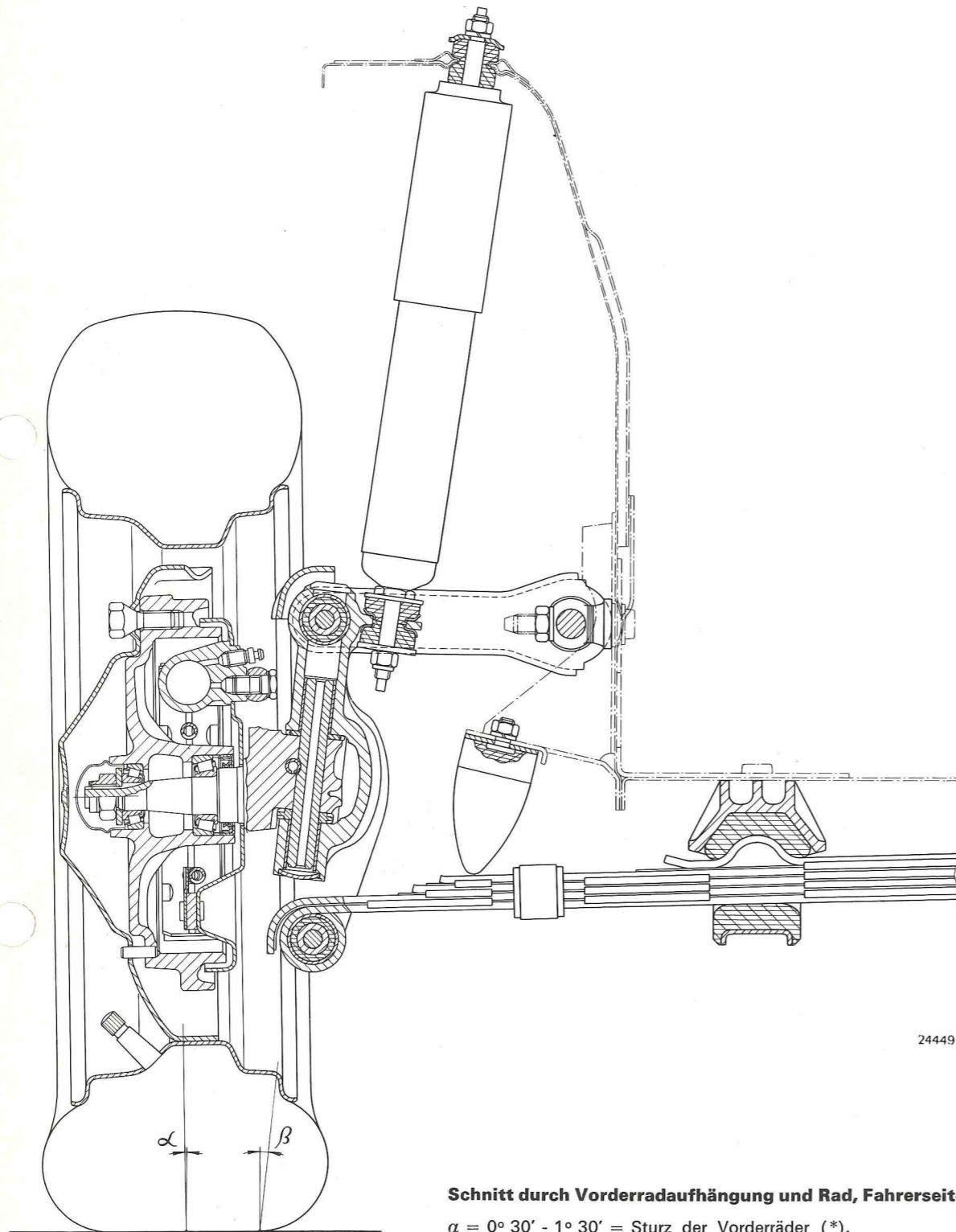
Radaufhängungen

Modell 126

XI-1974

443.00

Blatt 4



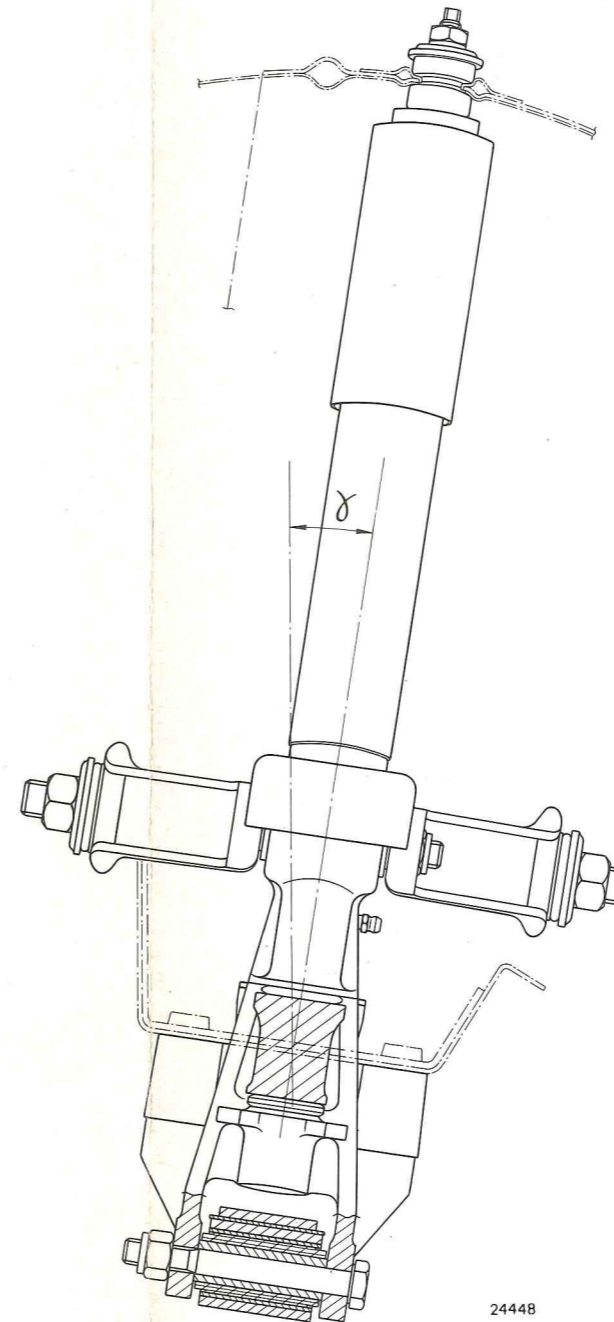
24449

Schnitt durch Vorderradaufhängung und Rad, Fahrerseite.

$\alpha = 0^\circ 30' - 1^\circ 30' =$ Sturz der Vorderräder (*).
 $\beta = 6^\circ =$ Spreizung des Achsschenkels.

(*) Belasteter Wagen: 4 Personen und Reifen mit vorgeschriebenem Luftdruck.

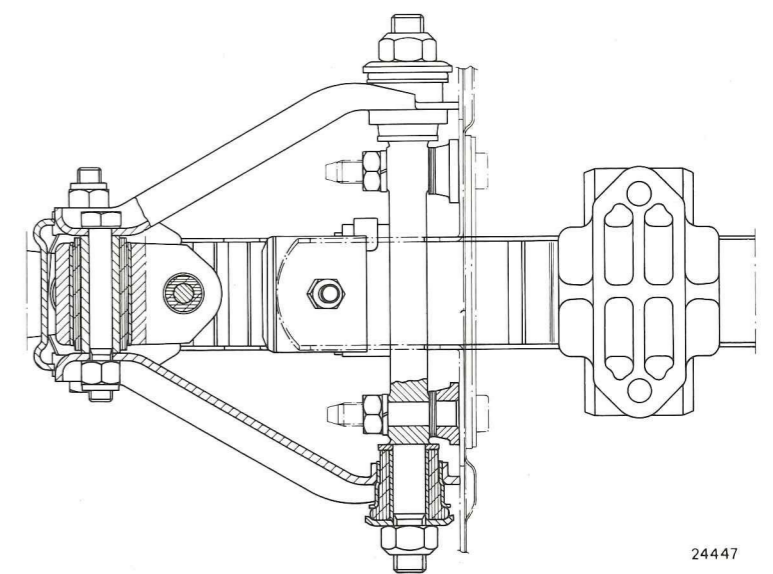
Die hier abgebildete Vorderradaufhängung bezieht sich auf die abgeänderten Fahrzeuge ab Fahrgestell Nr.:
— Produktion Cassino 4.211.802.
— Produktion Desio 6.020.807.



24448

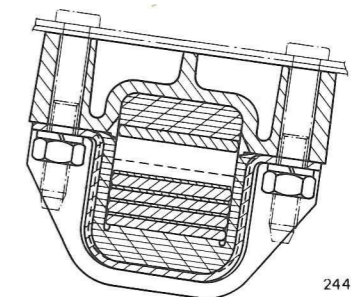
Schnitt durch Achsschenkel und Blattfeder- auge.

$\gamma = 8^\circ - 10^\circ$; Nachlauf des Achsschenkels (*).



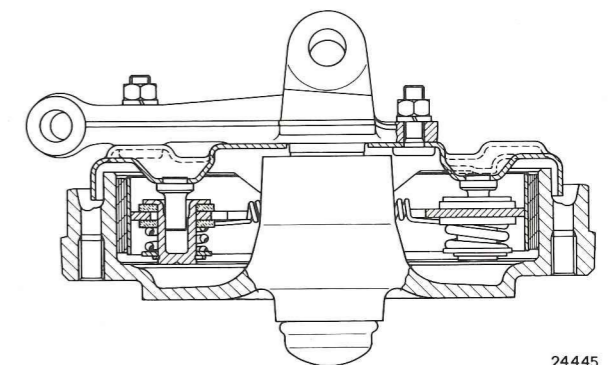
24447

Schnitt durch linken Querlenker.



24446

Schnitt durch Blattfederlager an der Karosserie.



24445

Schnitt durch linke Vorderradbremse.

Radaufhängungen

Modell 126

HINTERRADAUFHÄNGUNG

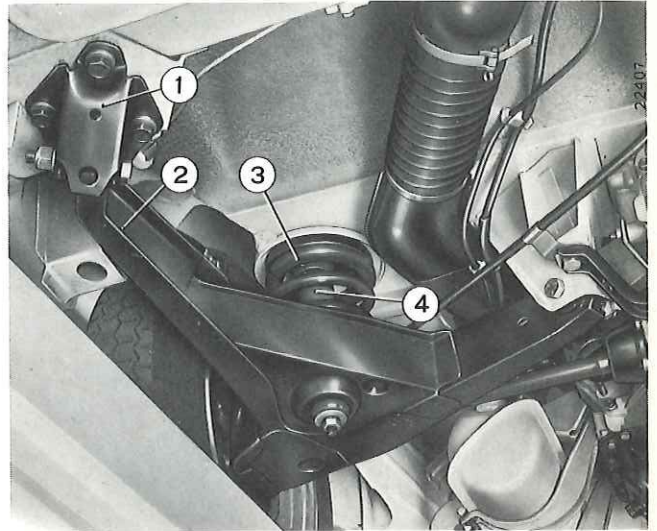
Aus- und Einbau.

Zum Ausbau der Hinterradaufhängung folgende Arbeiten ausführen:

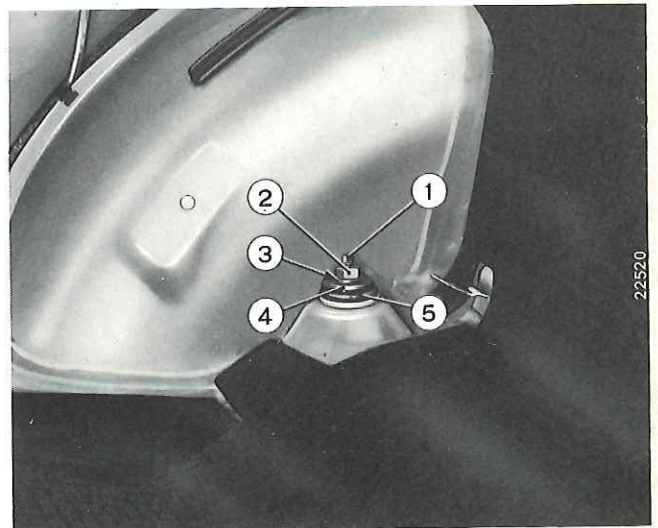
— Wagen hinten anheben, auf die Stützbocke **Ar.22908** stellen und Räder abmontieren;

Detail der rechten Hinterradaufhängung.

1. Dreieckslenker-Lagerbock.
2. Dreieckslenker.
3. Schraubenfeder.
4. Stossdämpfer.



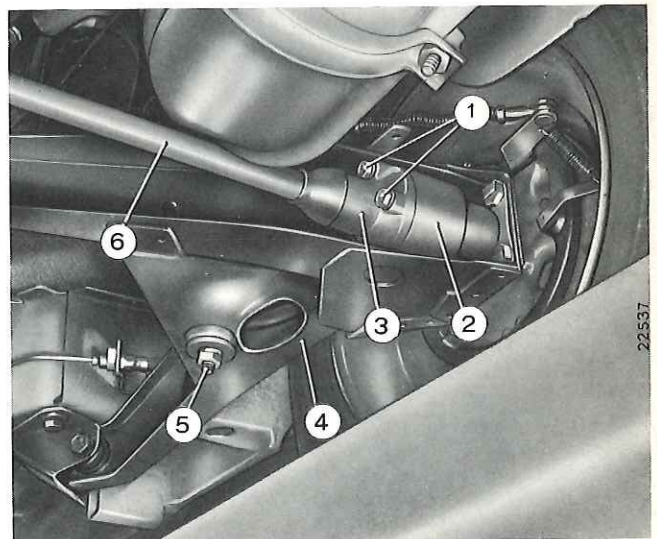
— im Wageninnenraum, nach Entfernung der hinteren Sitzbank und des Radkastenbelages, Stossdämpfer-Befestigungsmutter an der Karosserie lösen (Schlüssel **A. 57020** verwenden);



Obere Befestigung der hinteren Stossdämpfer.

1. Gewindebolzen.
2. Stossdämpfermutter.
3. Federring.
4. Scheibe.
5. Obere elastische Büchse.

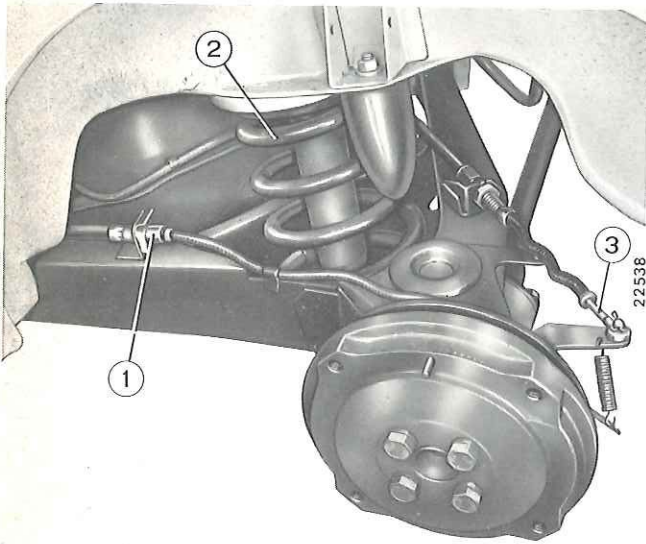
— Befestigungsschrauben der Achswellenmuffe am Radnaben-Kupplungsstück lösen, Muffe auf die Achswelle schieben und innere Feder entfernen.



Detail der hinteren rechten Radaufhängung.

1. Befestigungsschrauben für 3.
2. Kupplungsstück.
3. Schiebemuffe.
4. Dreieckslenker.
5. Gewindebolzen.
6. Achswelle.

Modell 126



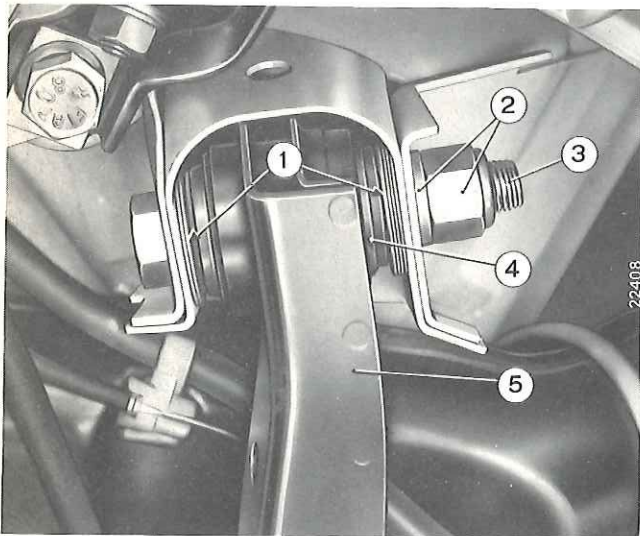
— Bremsschlauch vom Anschlussstutzen abschrauben; vorher ist die Flüssigkeits-Auslaufbohrung im Ausgleichbehälter zu verstopfen;

— Handbremszugseil aushängen;

— Dreieckslenker etwas ablassen, Stossdämpfer zusammendrücken und Schraubenfeder samt ihren Isolieringen herausnehmen;

Detail der linken Hinterradaufhängung.

1. Anschlussstutzen für Bremsschlauch.
2. Schraubenfeder.
3. Handbremszugseil.

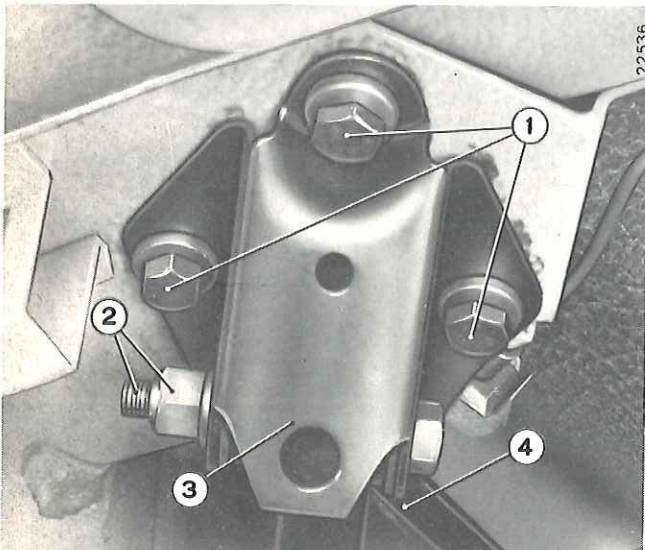


— Befestigungsschrauben des Dreieckslenker-Lagerbocks lösen;

— Mutter für Dreieckslenkerbolzen am Karosserieboden lösen und Bolzen herausnehmen (dabei die Anzahl und Lage der Einstellscheiben an beiden Seiten der elastischen Büchse genau merken); schliesslich Dreieckslenker entfernen.

Hintere Verankerung des Dreieckslenkers.

1. Ausgleichscheiben.
2. Mutter und Federring.
3. Verankerungsbolzen für Dreieckslenker.
4. Elastische Büchse.
5. Dreieckslenker.



Der Einbau der Hinterradaufhängung erfolgt wie nachstehend beschrieben;

— Aufhängung in Übereinstimmung mit den Befestigungspunkten an der Karosserie bringen;

— Befestigungsschrauben des vorderen Lagerbocks einschrauben, ohne sie ganz fest anzuziehen; sie sind erst nach der Vorspureinstellung mit einem Moment von **5 kpm** festzuziehen.

Detail der rechten Hinterradaufhängung.

1. Befestigungsschrauben für 3.
2. Mutter und Schraubenbolzen zur Verankerung des Lenkers.
3. Vorderer Lagerbock für Dreieckslenker.
4. Längsarm des Hinterradlenkers.

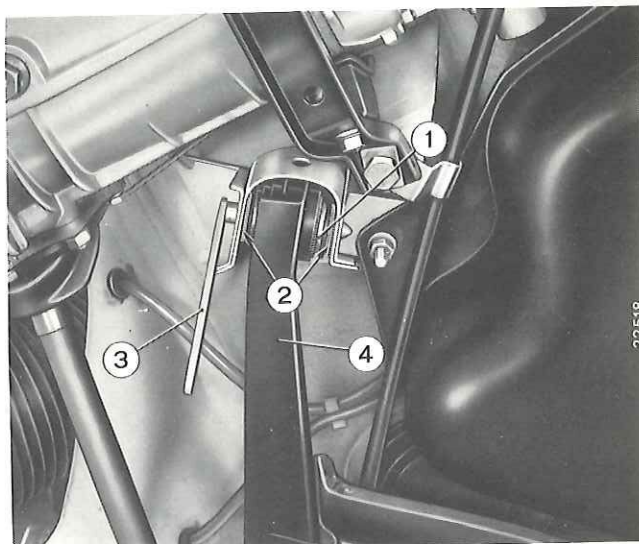
Radaufhängungen

Modell 126

— Lenker-Querarm in den am Wagenboden angeschweissten Lagerbock einführen, an beiden Seiten der elastischen Büchsen die Ausgleichscheiben in der beim Ausbau vorgefundenen Anzahl anbringen; mit Hilfe des Werkzeuges **A. 74143** Ausgleichscheiben und Büchsen zentrieren und dann, ohne genannte Teile zu verschieben, den Gelenkbolzen an Stelle des Zentrierdorns einsetzen; Mutter des Gelenkbolzens leicht anziehen (der endgültige Anzug ist erst nach der Vorspureinstellung mit einem Drehmoment von **8 kpm** vorzunehmen);

Einsetzen der Ausgleichscheiben.

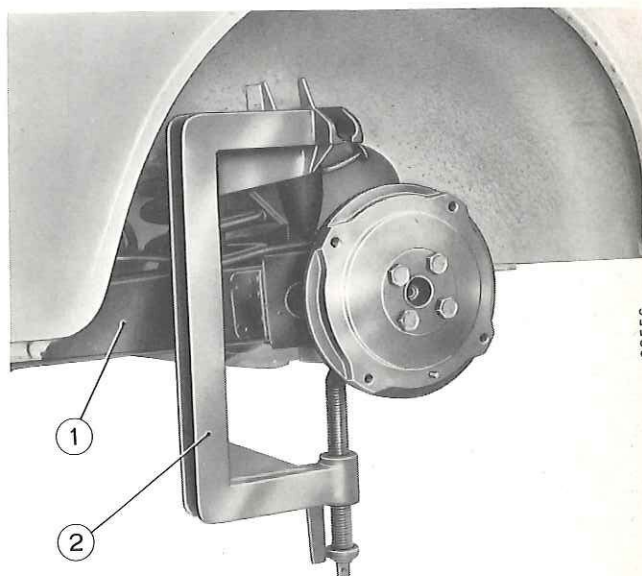
1. Elastische Büchse.
2. Ausgleichscheiben.
3. Zentrierdorn **A. 74143**.
4. Lenker-Querarm.



— Schraubenfeder samt ihren beiden Isolierringen auf den Dreieckslenker aufsetzen, dann Radaufhängung mit dem Werkzeug **A. 74052** hochdrücken und Stossdämpfer oben, im Wageninnern, befestigen;

— Bremschlauch an den Auschlussutzen der Bremsrohrleitung anschliessen und Handbremszugseil mit dem Bremshebel verbinden;

— Achswellenmuffe am Kupplungsstück befestigen.



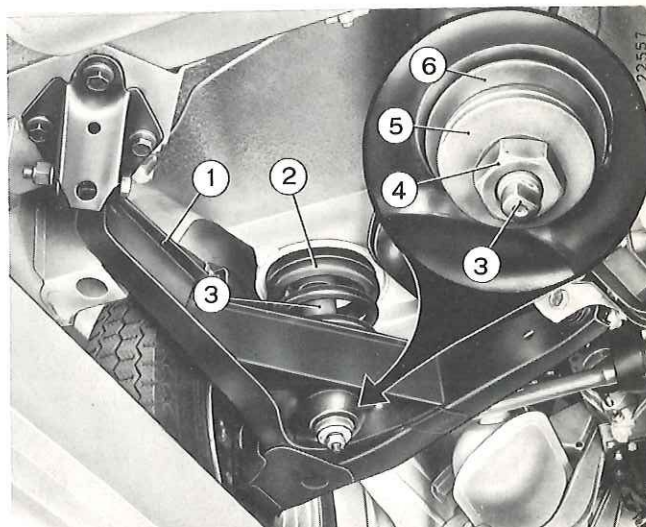
Hochdrücken der Hinterradaufhängung.

1. Dreieckslenker.
2. Werkzeug **A. 74052**.

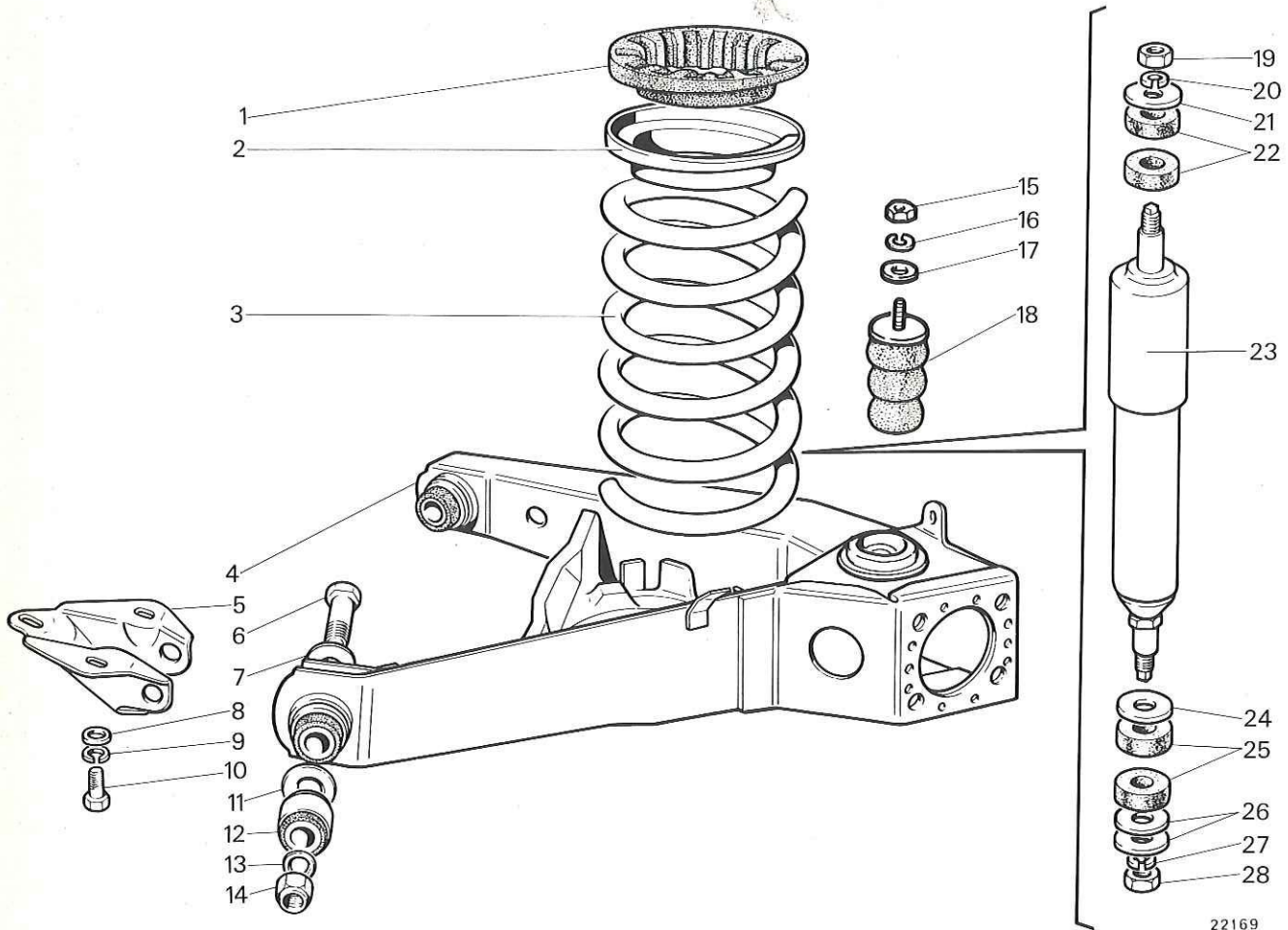
ANMERKUNG - Beim Zusammenbau der Hinterradaufhängung müssen beide Schraubenfedern derselben Klasse angehören. Die Schraubenfedern der Klasse A sind mit gelbem Lackstreifen, die der Klasse B mit grünem Lackstreifen gekennzeichnet (vgl. 44 - Blatt 1).

Detail der Hinterradaufhängung.

1. Dreieckslenker.
2. Schraubenfeder.
3. Stossdämpfer.
4. Mutter zur unteren Stossdämpferbefestigung.
5. Scheibe.
6. Untere elastische Büchse.



Modell 126



22169

Bestandteile der Hinterradaufhängung.

- | | |
|-----------------------------------|---|
| 1. Isolierring. | 15. Mutter für 18. |
| 2. Sitz für 1. | 16. Federring. |
| 3. Schraubenfeder. | 17. Scheibe. |
| 4. Dreieckslenker. | 18. Gummipuffer. |
| 5. Lagerbock für Lenker-Längsarm. | 19. Mutter zur oberen Stossdämpferbefestigung. |
| 6. Gelenkbolzen für 5. | 20. Federring. |
| 7. Scheibe. | 21. Scheibe. |
| 8. Scheibe. | 22. Obere Gummibüchsen. |
| 9. Federring. | 23. Stossdämpfer. |
| 10. Schraube für 5. | 24. Scheibe. |
| 11. Scheibe. | 25. Untere Gummibüchsen. |
| 12. Elastische Büchse. | 26. Scheiben. |
| 13. Federring. | 27. Federring. |
| 14. Mutter für 6. | 28. Mutter zur unteren Stossdämpferbefestigung. |

Radaufhängungen

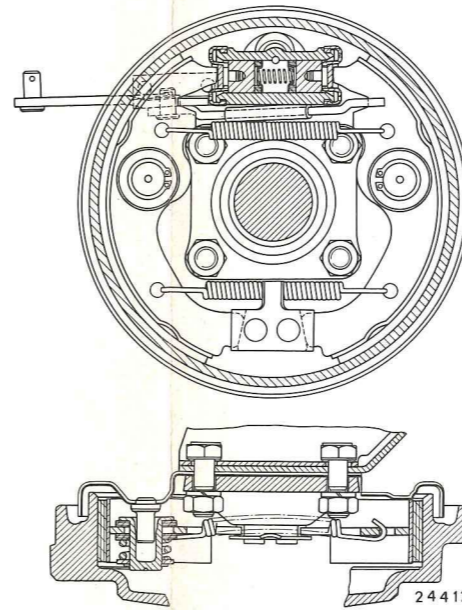
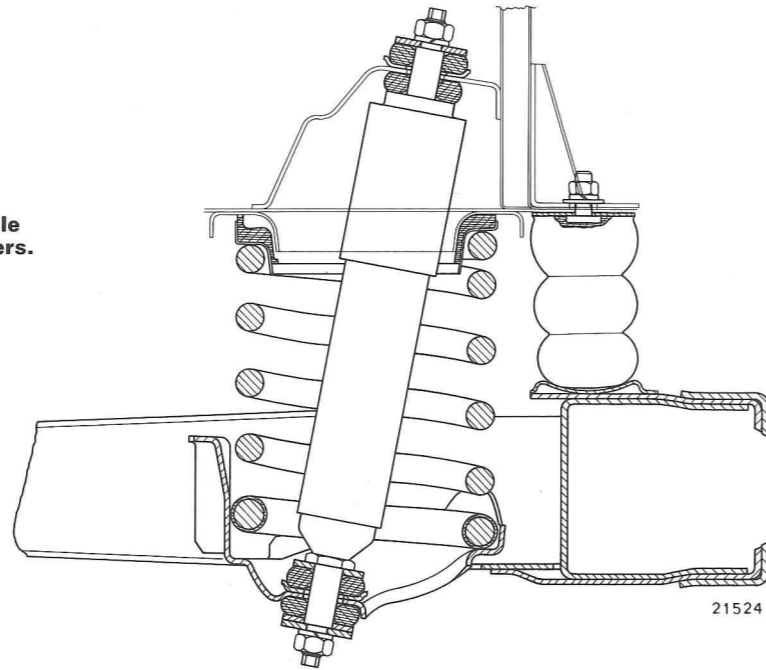
Modell 126

XI-1974

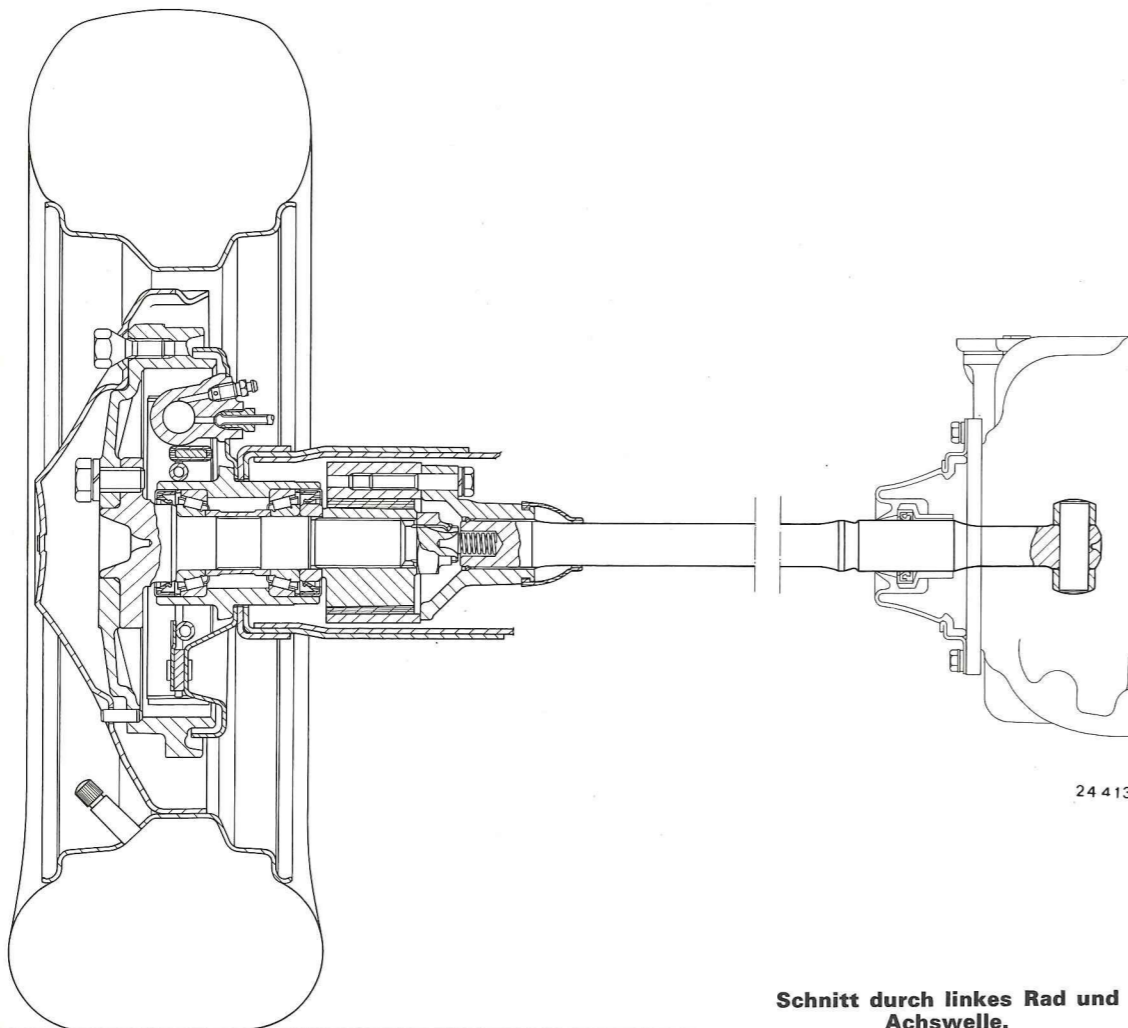
443.00

Blatt 7

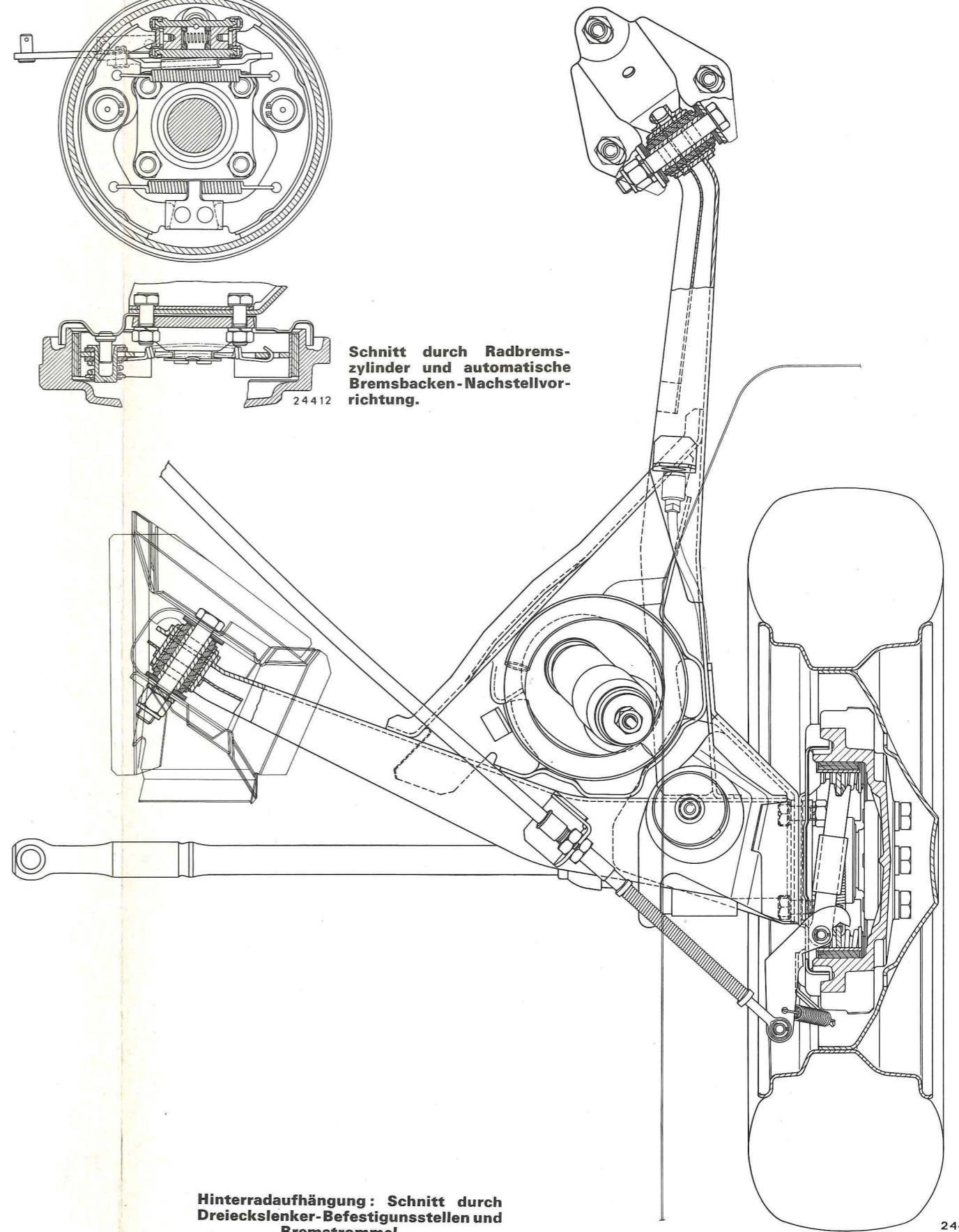
Schnitt durch Befestigungsstelle
des hydraulischen Stossdämpfers.



Schnitt durch Radbrems-
zylinder und automatische
Bremsbacken-Nachstellvor-
richtung.



Schnitt durch linkes Rad und
Achswelle.

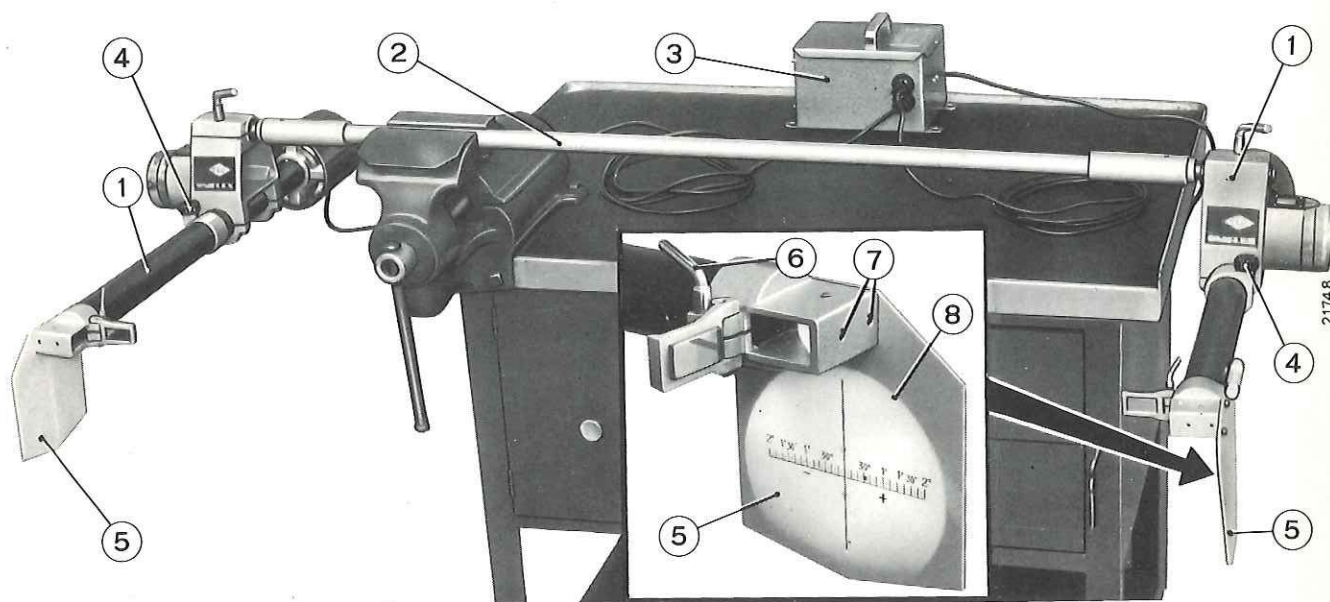


Hinterradaufhängung: Schnitt durch
Dreieckslenker-Befestigungsstellen und
Bremsstrommel.

Radaufhängungen

Modell 126

VORDERRADEINSTELLUNG



Nullstellung des Messgeräts " Uniflex " Ap. 5106/1.

- | | |
|---------------------------------------|--|
| 1. Projektor. | 5. Bildschirm. |
| 2. Nullstellstange. | 6. Blockierhebel für 5. |
| 3. Transformator für Projektorlampen. | 7. Einstellschrauben zur Nullstellung der Skala. |
| 4. Justierknopf. | 8. Messkala. |

Vor dem Ansetzen des Messgeräts Uniflex **Ap. 5106/1** sind zunächst folgende Vorbereitungsarbeiten auszuführen:

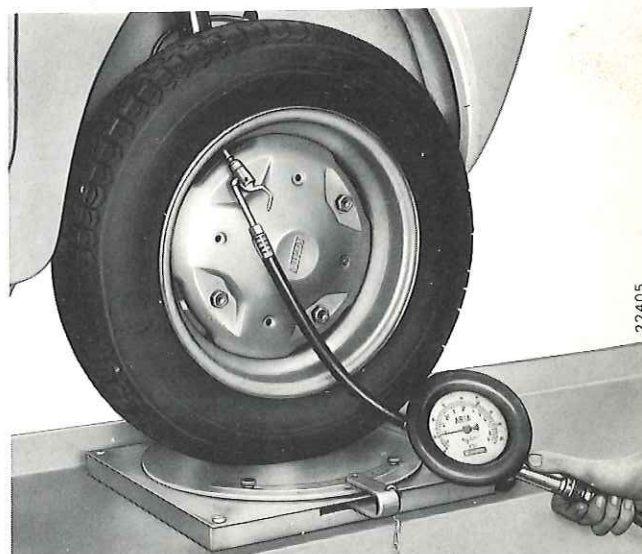
Mit der Nullstellstange des Geräts werden die Skalen der Projektoren auf Null gestellt; hierzu Einstellschrauben ein- bzw. ausschrauben.

Danach folgende Wagenteile, welche die Einstellung der Räder beeinflussen könnten, prüfen:

- Reifendruck;
- Montage der Reifen: Exzentrizität und Seitenschlag dürfen höchstens **3 mm** betragen;
- Spiel der Vorderradlager (**0,025-0,100 mm**);

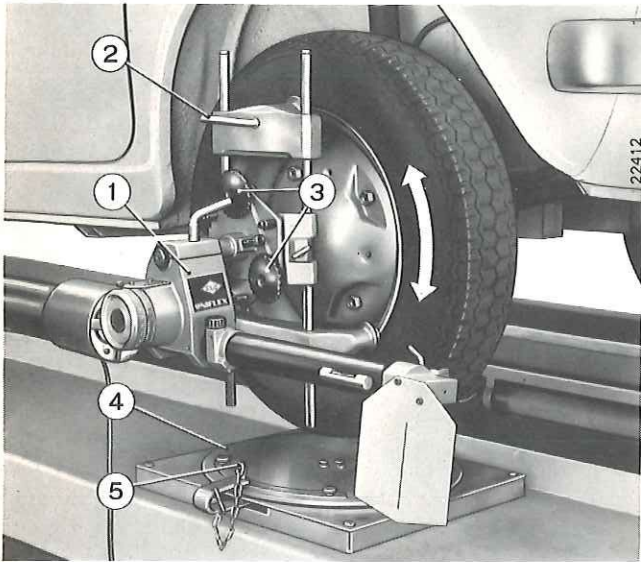
— Spiel zwischen Achsschenkel und Achsschenkelbolzen;

— Spiel zwischen Kugelbolzen und Spurstangenköpfen.



Kontrolle des Reifendrucks vor der Radeinstellung.

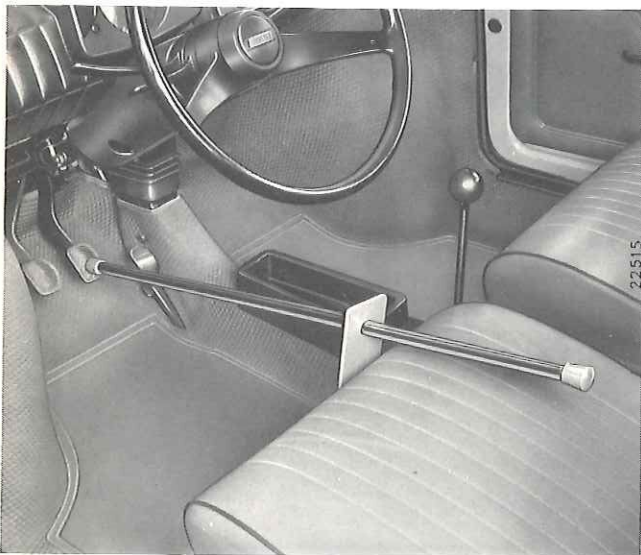
Modell 126



Vorderräder in Geradeausfahrt-Stellung bringen und anheben, Drehscheiben daruntersetzen und mit den Stiften blockieren, Gradbogen auf Null stellen. Unter die Hinterräder die Schiebeuntersätze legen. Das Gerät auf das zu prüfende Rad aufsetzen und Radfelgen-schlag ausgleichen: hierzu dient die Libelle des Gerätes.

Anordnung des Messgerätes Ap. 5106/1 am rechten Vorderrad.

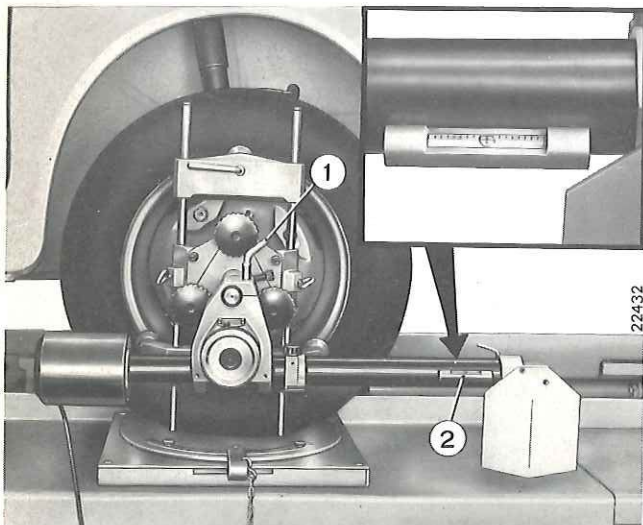
1. Projektor.
2. Blockierhebel.
3. Drehgriffe zur Einstellung des Projektors in bezug auf die Radachse.
4. Drehscheibe.
5. Sicherungsstift.



Beim Aufsetzen der Räder auf die Drehscheiben sind die Sicherungsstifte herauszuziehen.

Räder mit Hilfe des mitgelieferten Bremspedalhalters blockieren; dies ist zur Kontrolle des Nachlaufwinkels erforderlich.

Ausserdem ist der Wagen vor der Kontrolle der Radeinstellung vorn und hinten durchzufedern, damit sich die Aufhängungsteile anpassen.



Um die Vorspurwerte richtig zu ermitteln, sind die Projektoren waagrecht auszurichten (Blase der Libelle beachten) und dann mit dem Blockierhebel (1) zu sichern.

Die Vorspur der Vorderräder muss bei belastetem Wagen $-1 - +3 \text{ mm}$ betragen (*); die mit dem Messgerät ermittelten Gradwerte müssen in Millimeter umgerechnet werden (Tabelle Seite 9).

(*) Belasteter Wagen: 4 Personen und Reifen mit vorgeschriebenem Luftdruck.

Nivellierung des Projektors.

1. Blockierhebel des Projektors.
2. Libelle zur Nivellierung des Projektors.

Radaufhängungen

Modell 126

443.00

Blatt 9

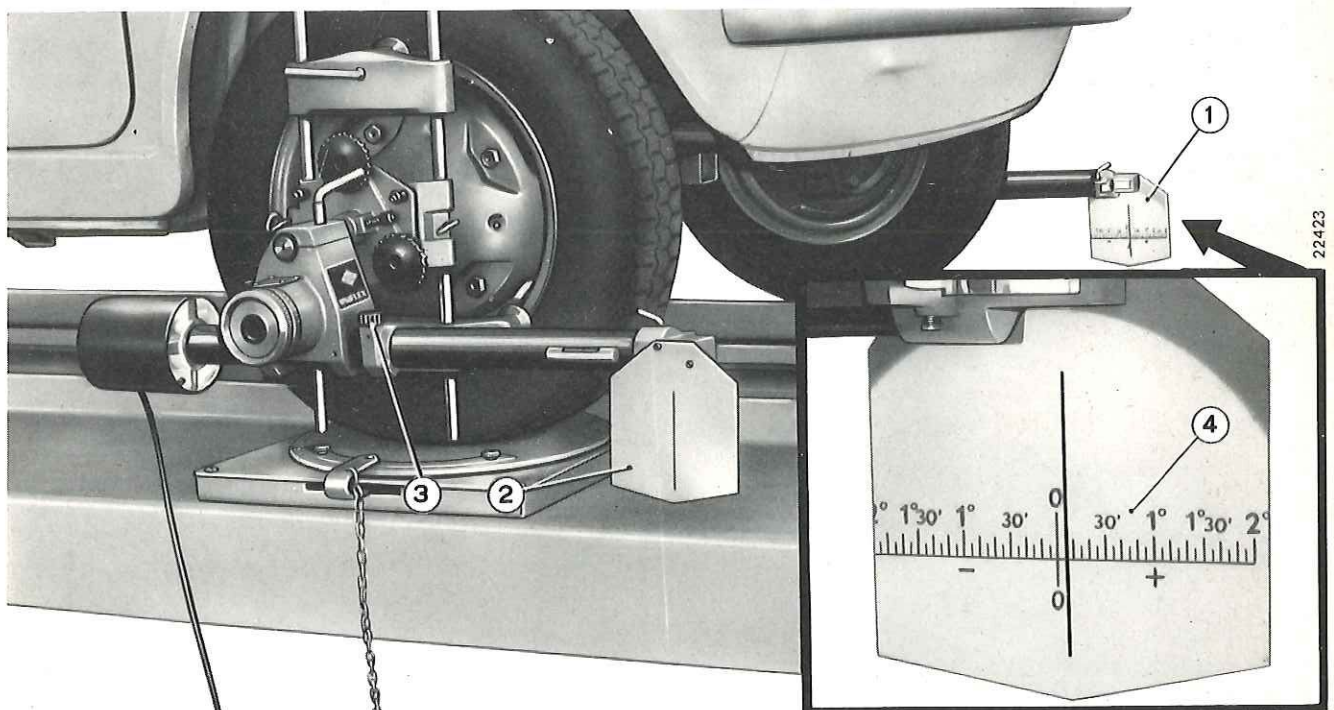
Millimeter	Grad
0,48	5'
0,96	10'
1,44	15'
1,92	20'
2,40	25'
2,88	30'
3,36	35'
3,84	40'
4,32	45'
4,80	50'
5,28	55'
5,76	1°
6,24	1° 5'
6,72	1° 10'
7,20	1° 15'
7,68	1° 20'
8,16	1° 25'
8,64	1° 30'
9,12	1° 35'
9,60	1° 40'
10,08	1° 45'
10,56	1° 50'
11,04	1° 55'
11,52	2°

Umrechnungstafel (Grad-Millimeter) für die Vorspureinstellung mit dem Messgerät Ap. 5106/1.

Die mit der Prüfvorrichtung mitgelieferte Umrechnungstafel ermöglicht die Ermittlung der Einstellwerte in Millimeter für die verschiedenen Felgendurchmesser. Die nebenstehende Tafel trägt die Umrechnungswerte für die Radfelgen des Modells 126 (12").

ANMERKUNG

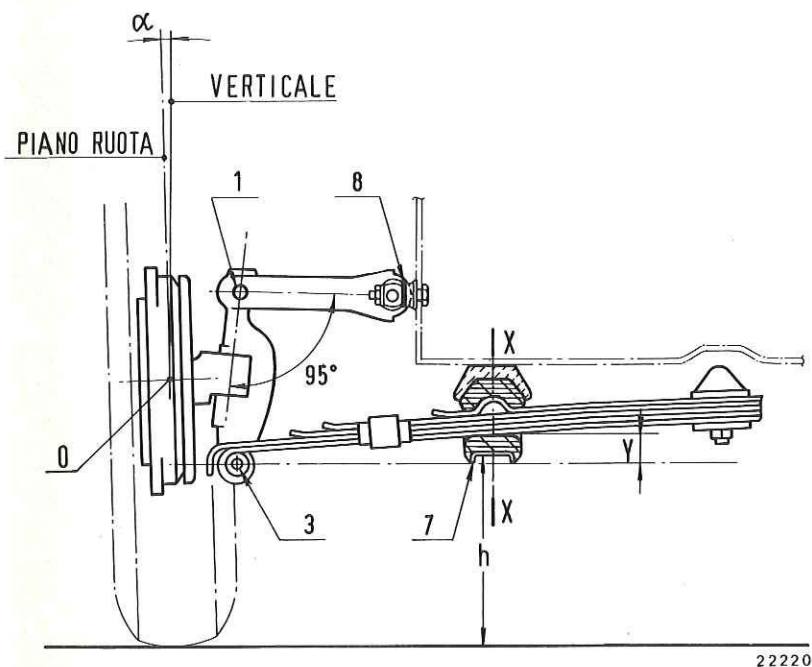
Der auf dem Bildschirm des Geräts Ap. 5106/1 abgelesene Vorspurwert entspricht der Vorspur eines Rades; zur Ermittlung des gesamten Vorspurwertes muss daher der auf dem Bildschirm des linken Rades abgelesene Wert mit dem des rechten Rades addiert werden.



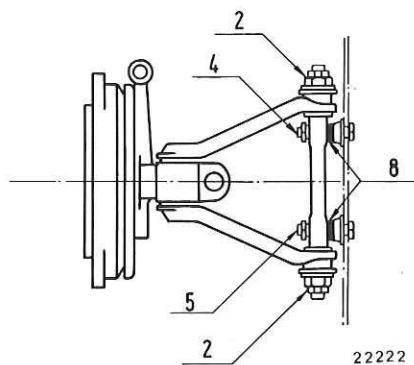
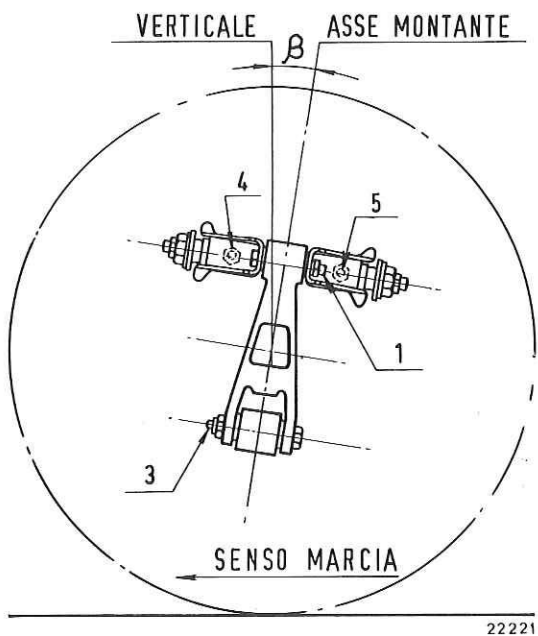
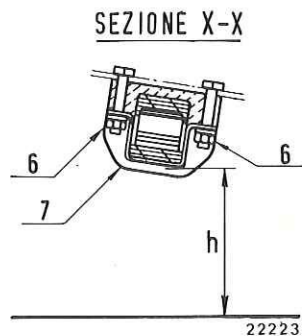
Kontrolle der Vorspur der Vorderräder.

- 1. Bildschirm für Vorspur des rechten Rades.
- 2. Bildschirm für Vorspur des linken Rades.

- 3. Drehgriff zur Scharfeinstellung der Skala.
- 4. Skala mit Gradeinteilung zur Ermittlung der Vorspurwerte.



Verticale = Senkrechte
 Piano ruota = Radmittellinie.
 Asse montante = Achsschenkelachse
 Sezione = Schnitt
 Senso marcia = Fahrtrichtung



Schemen zur Kontrolle und Einstellung des Radsturzes und des Nachlaufs.

- 1. Bolzen und Mutter für Querlenker am Achsschenkel.
- 2. Muttern für Querlenkerbolzen.
- 3. Schraube und Mutter für Blattfederauge am Achsschenkel.

- 4 u. 5. Schrauben und Muttern für Querlenkerbolzen an der Karosserie.
- 6. Befestigungsmutter der Blattfedergummilager an der Karosserie.
- 7. Blattfeder-Gummilager.
- 8. Einstellscheibe für Radsturz und Nachlauf.

$\alpha = 1^\circ \pm 30'$ Radsturz.

$\beta = 9^\circ \pm 1^\circ$ Nachlauf des Achsschenkels.

0 = Radmitte.

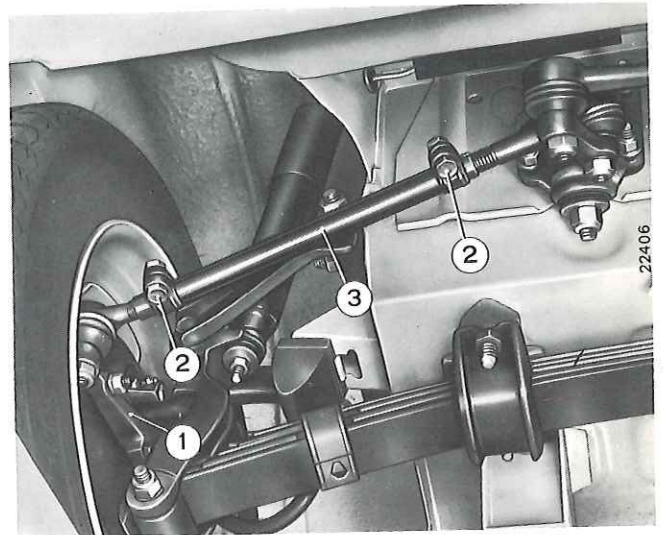
$Y = 28 \pm 3$ mm [20 ± 3 (*)] - Wert bei statischer Belastung.
 $h = 171 \pm 12$ mm - Abstand zwischen Blattfeder-Gummilager und Boden bei statischer Belastung.

Die Kontrolle muss bei belastetem Wagen (4 Personen und vorgeschriebener Reifendruck) durchgeführt werden.

(*) Ab Fahrgestell Nr.: Produktion Mirafiori 54 000 - Produktion Cassino 4 060 000.

Radaufhängungen

Modell 126



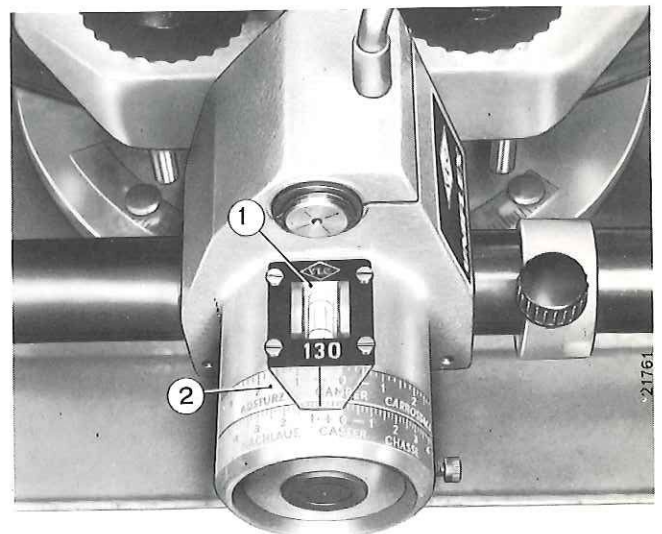
Vorspureinstellung durch die Gewindemuffen der Spurstangen.

1. Lenkhebel am Achsschenkel.
2. Befestigungsschrauben der Gewindemuffe.
3. Gewindemuffe zur Vorspureinstellung.

Zur Ermittlung des Radsturzes (Camber) genügt es, die Sturzskaala soweit zu drehen, bis die Blase der Libelle zwischen den Mess-Strichen liegt. Sturzwert direkt auf der Sturzskaala ablesen.

Dieser Wert muss bei belastetem Wagen zwischen **0° 30' und 1° 30'** liegen (*).

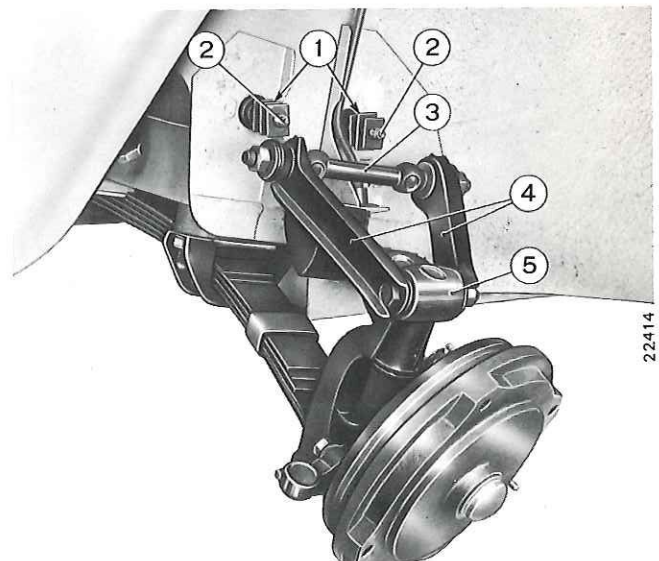
(*) Belasteter Wagen: 4 Personen und Reifen mit vorgeschriebenem Luftdruck



Kontrolle des Radsturzes.

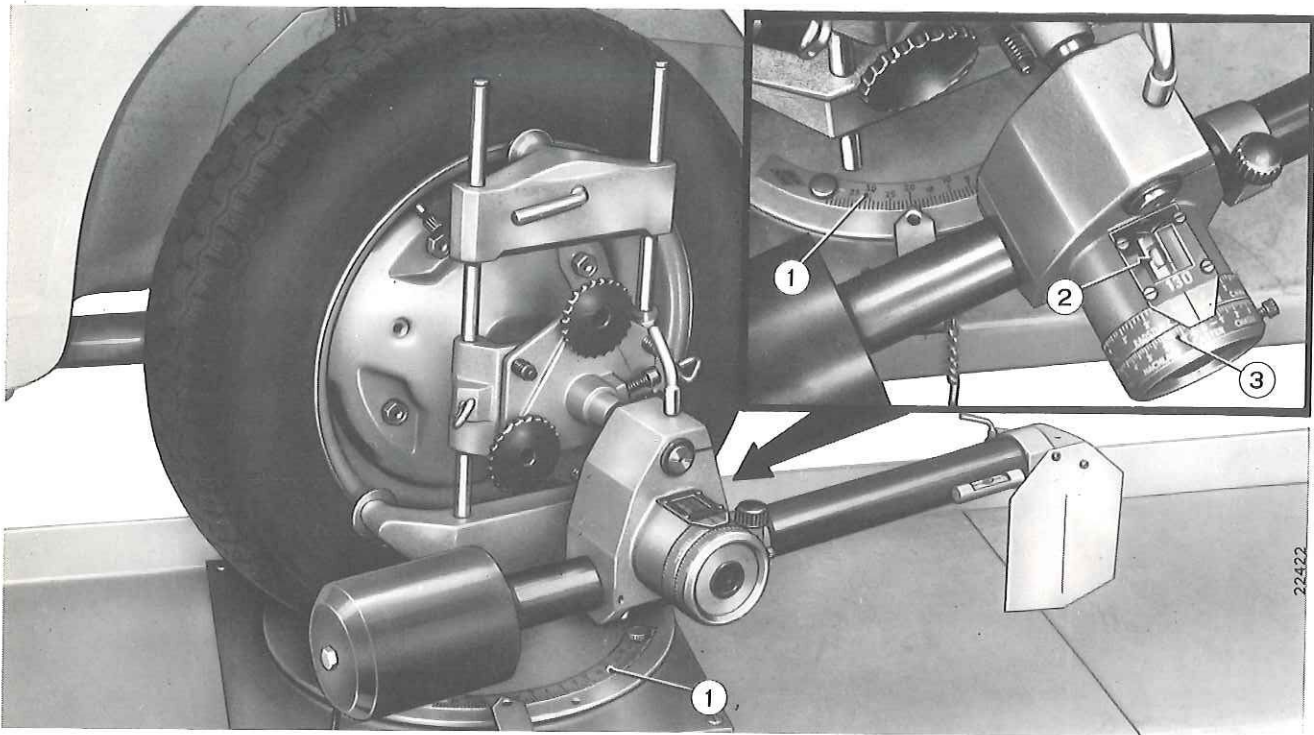
1. Libelle.
2. Sturzskaala (Camber).

Zur Einstellung des Radsturzes obere Stossdämpferbefestigung lösen, Querlenker von der Karosserie trennen und Anzahl der Ausgleichscheiben zwischen Querlenkerbolzen und Karosserie entsprechend ändern; dabei die gleiche Anzahl von Ausgleichscheiben an beiden Stiftschrauben (2) bei grösserem Sturzwert vermindern, bei geringerem Wert hinzufügen.



Einstellung des Radsturzes.

1. Ausgleichscheiben.
2. Stiftschrauben zur Querlenkerbefestigung an der Karosserie.
3. Querlenkerbolzen.
4. Querlenker.
5. Achsschenkel.



Nullstellung der Nachlaufskala.

- 1. Gradbogen der Drehscheibe.
- 2. Libelle.

- 3. Nachlaufskala (Caster).

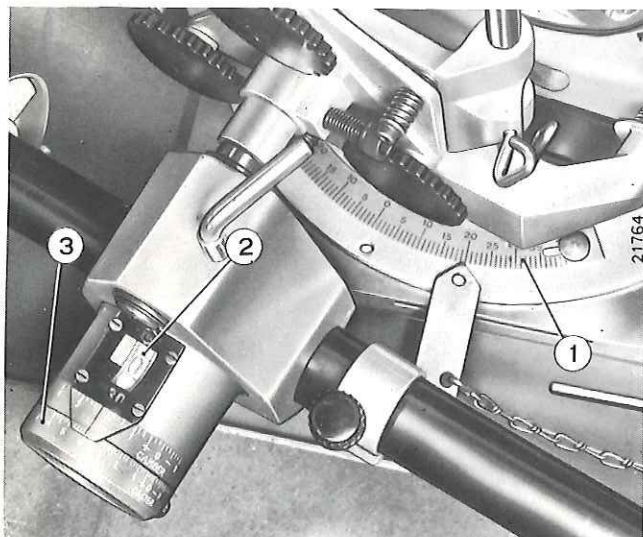
Ermittlung des Nachlaufs:

Das Rad um 20° nach aussen einschlagen; Blase der Libelle zwischen die Mess-Strichen bringen (hierzu die

Sturzsкала drehen), Nachlaufskala auf Null stellen und festspannen.

Dann das Rad um 20° nach innen einschlagen (insgesamt 40°). Die Skala soweit drehen, bis die Blase der Libelle zwischen den Mess-Strichen liegt. Nachlaufwert auf der Skala ablesen.

Dieser Wert muss bei belastetem Wagen zwischen 8° und 10° liegen.



Ablesen des Nachlaufwertes.

- 1. Gradbogen der Drehscheibe.
- 2. Libelle.
- 3. Nachlaufskala (Caster).

Radaufhängungen

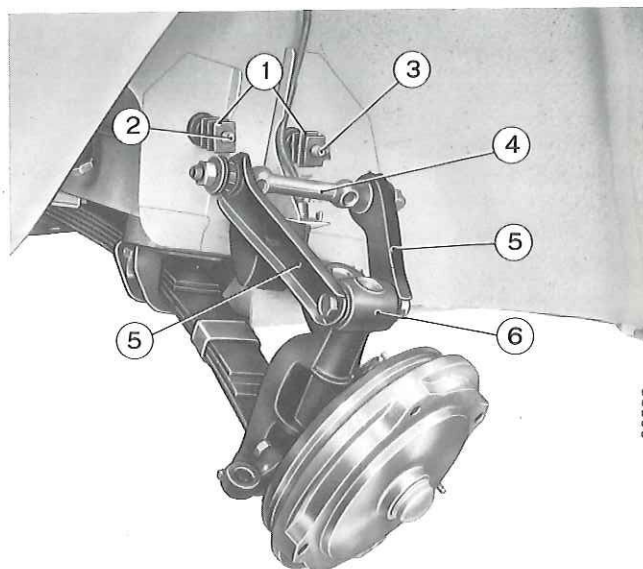
Modell 126

Einstellung des Nachlaufs:

— obere Stossdämpferbefestigung lösen, Querlenker von der Karosserie trennen und Anzahl der Ausgleichscheiben zwischen Querlenker und Karosserie ändern;

— bei zu geringem Nachlaufwert Ausgleichscheiben der hinteren Stiftschraube (3) an der vorderen Stiftschraube (2) ansetzen;

— bei zu grossem Nachlaufwert Ausgleichscheiben der vorderen Stiftschraube (2) an der hinteren Stiftschraube ansetzen.



22555

Einschlagwinkel.

Bei belastetem Wagen (*) Lenkrad bis zum Anschlag drehen; in dieser Stellung müssen die Einschlagwinkel folgende Werte betragen:

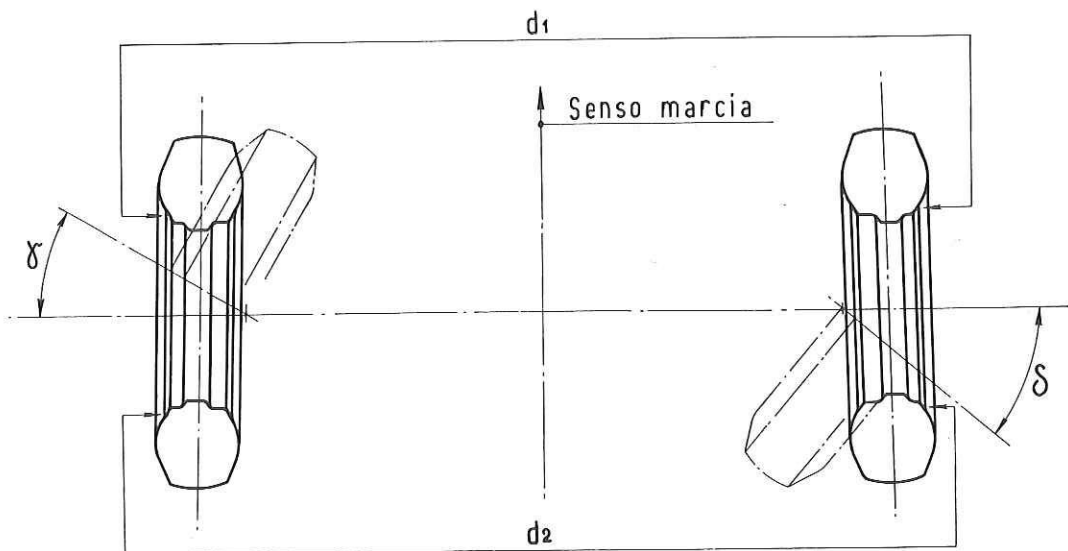
$\gamma = 23^\circ$ für äusseres Rad;
 $\delta = 27^\circ 40' \pm 2^\circ$ für inneres Rad.

(*) Belasteter Wagen: 4 Personen und Reifen mit vorgeschriebenem Luftdruck.

Einstellung des Nachlaufs.

1. Ausgleichscheiben.
- 2 u. 3. Stiftschrauben für 5.
4. Querlenkerbolzen.
5. Querlenker.
6. Achsschenkel.

Senso di marcia = Fahrtrichtung



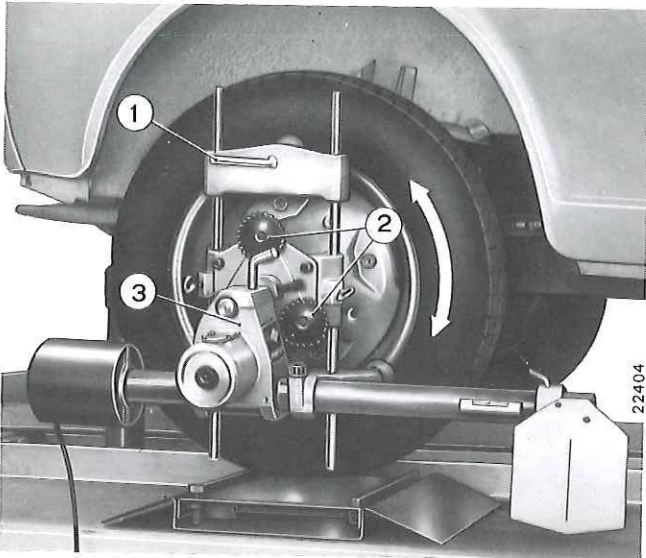
22224

Kontrollschema für Einschlagwinkel und Vorspur.

$\gamma = 23^\circ$ Einschlagwinkel des äusseren Rades.

$\delta = 27^\circ 40' \pm 2^\circ$. Einschlagwinkel des inneren Rades.

Vorspur der Vorderräder: $d_2 = d_1 + 1 (\pm 2)$ mm.



EINSTELLUNG DER HINTERRÄDER

Wagen hinten anheben und Schiebeuntersätze darunter setzen.

Messgerät am Rad montieren und Felgenschlag justieren; hierzu dient die Blase der Libelle.

Anbringung des Messgeräts Ap. 5106/1 am rechten Hinterrad.

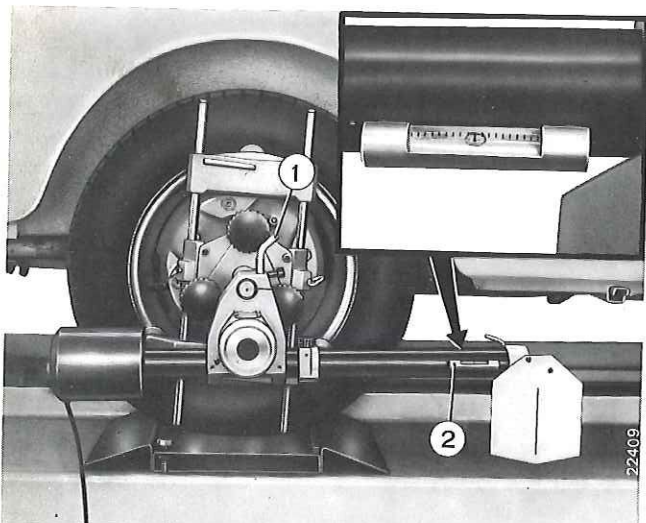
1. Blockierhebel für Messgerät.
2. Drehgriffe zur Einstellung des Messgeräts in Bezug auf die Radachse.
3. Projektor.



Hinterräder auf die Schiebeuntersätze aufsetzen, deren Feststellschrauben lösen.

Fahrzeug mit Hilfe des mitgelieferten Bremspedalhalters blockieren. Ausserdem Fahrzeug vor der Radeinstellung durchfedern, damit sich die Aufhängungsteile anpassen.

Anordnung des Bremspedalhalters.



Beide Projektoren in waagerechter Stellung mit Hilfe der Blase der Libelle ausrichten und mit dem Blockierhebel (1) festspannen.

Die Vorspur der Hinterräder muss bei belastetem Wagen (*) **5-9 mm** betragen. Das Messgerät gibt nur Gradwerte an. Auf der Rückseite der Umrechnungstafel sind die entsprechenden Werte in Millimeter aufgeführt (vgl. 443.00 - Blatt 9).

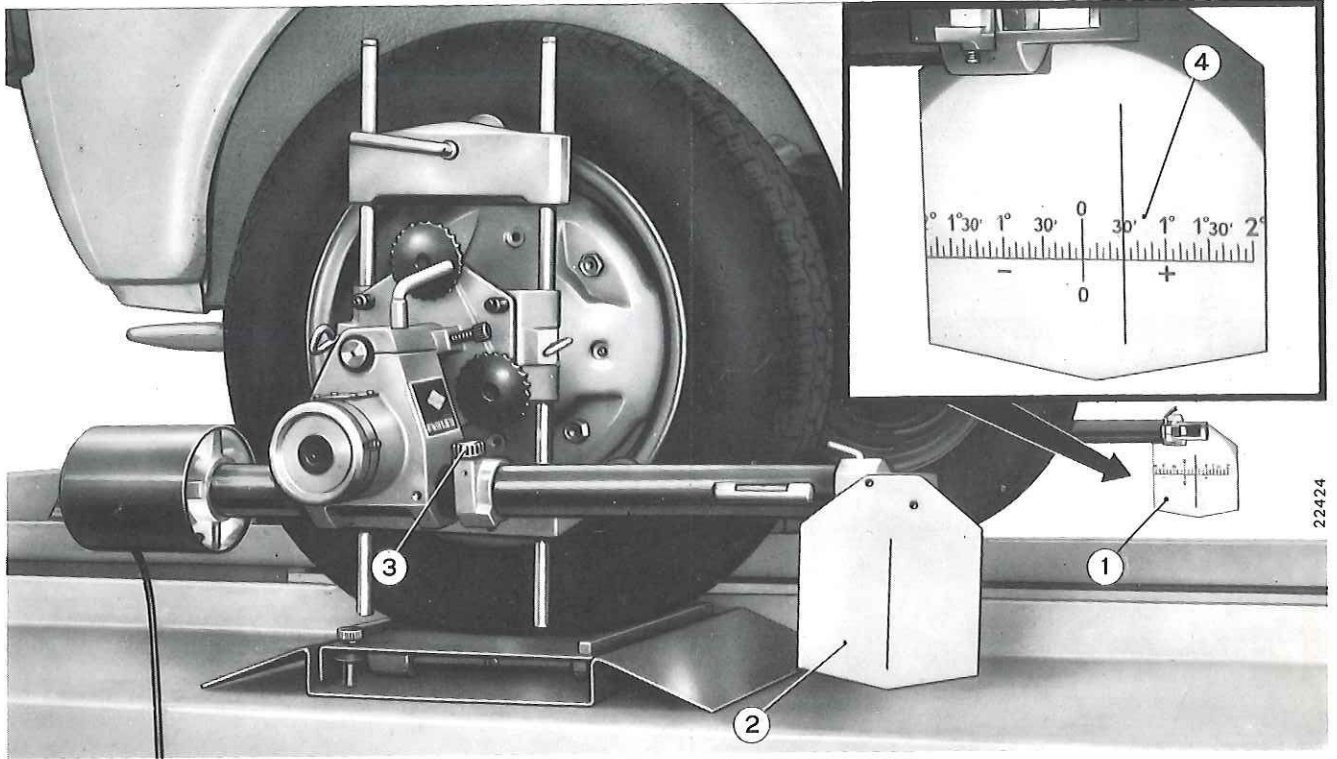
(*) Belasteter Wagen: 4 Personen und Reifen mit vorgeschriebenem Luftdruck.

Nivellierung der Projektoren.

1. Klemmhebel des Projektors.
2. Libelle zur Nivellierung des Projektors.

Radaufhängungen

Modell 126

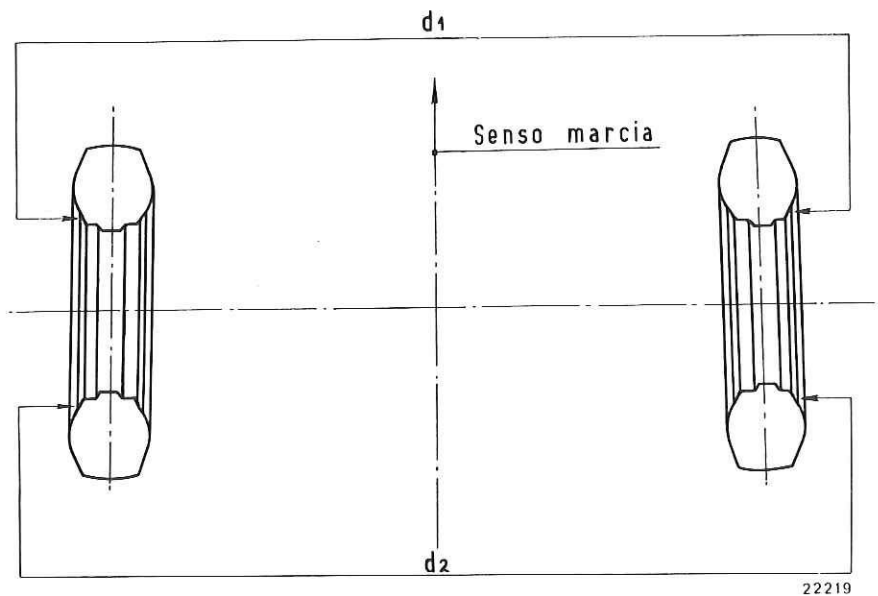


Kontrolle der Vorspur der Hinterräder.

- 1. Bildschirm für linkes Rad.
- 2. Bildschirm für rechtes Rad.

- 3. Drehknopf zur Scharfeinstellung der Vorspurskala.
- 4. Vorspurskala.

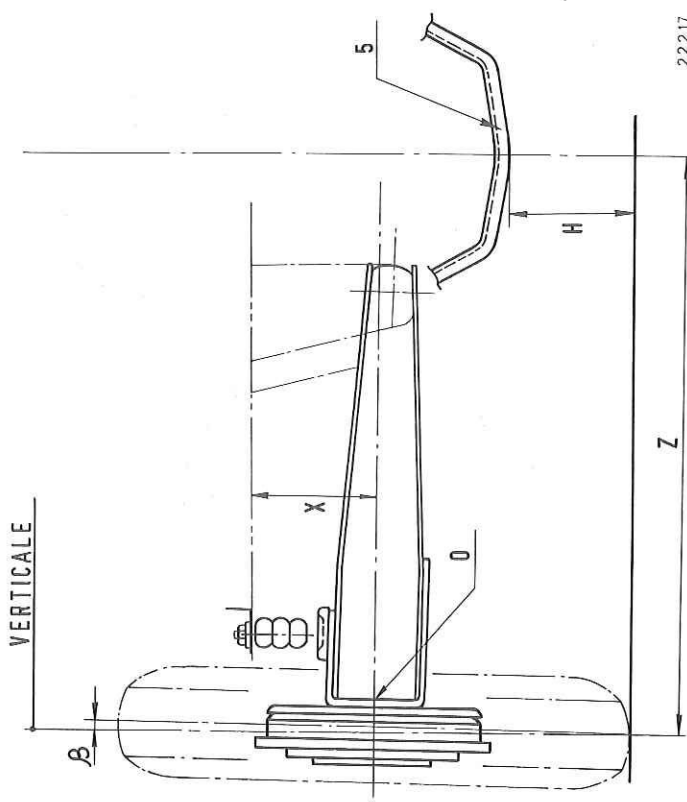
Senso marcia = Fahrtrichtung



Kontrollschema der Vorspur der Hinterräder.

$$d_2 = d_1 + 5 - 9 \text{ mm.}$$

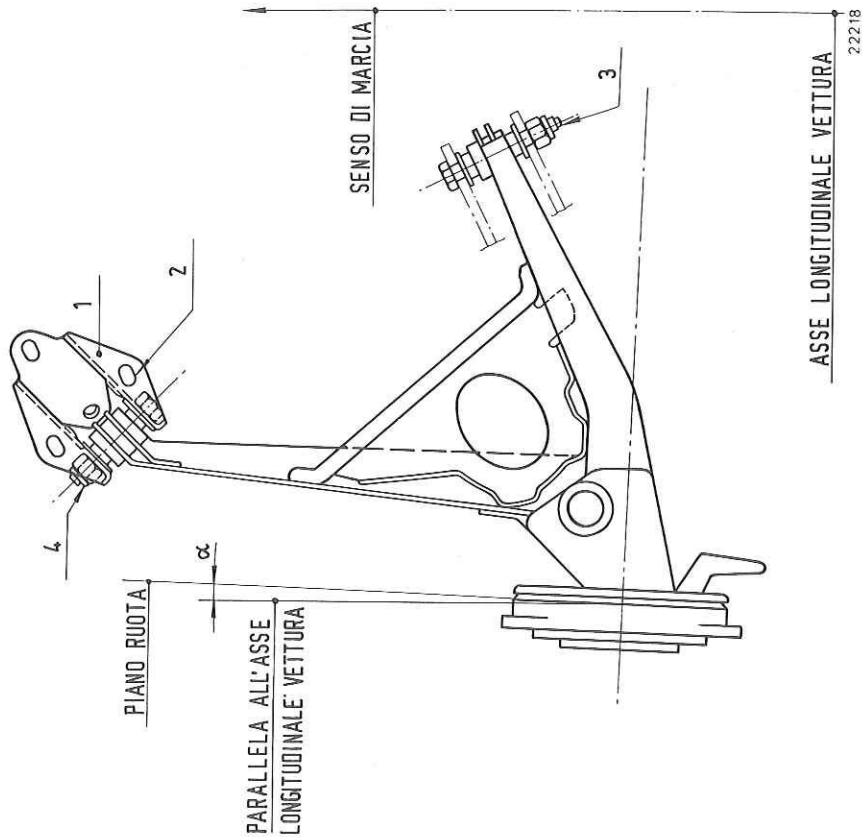
Verticale = Senkrechte
 Piano ruota = Radmittellinie
 Parallela all'asse longitudinale vettura = Parallela zur Wagenlängsachse
 Senso di marcia = Fahrtrichtung
 Asse longitudinale vettura = Wagenlängsachse



22217

1. Vorderer Lenker-Lagerbock.
 2. Langlöcher.
- $\beta = -0^\circ 22' - -1^\circ 22'$. Sturzwinkel.
 O. Mitte der Radachse.
 X = 136 mm. Abstand zwischen Sitz für Gummipuffer und Mitte der Radachse.

Werte bei belastetem Wagen (4 Personen und Reifen mit vorgeschriebenem Luftdruck).



22218

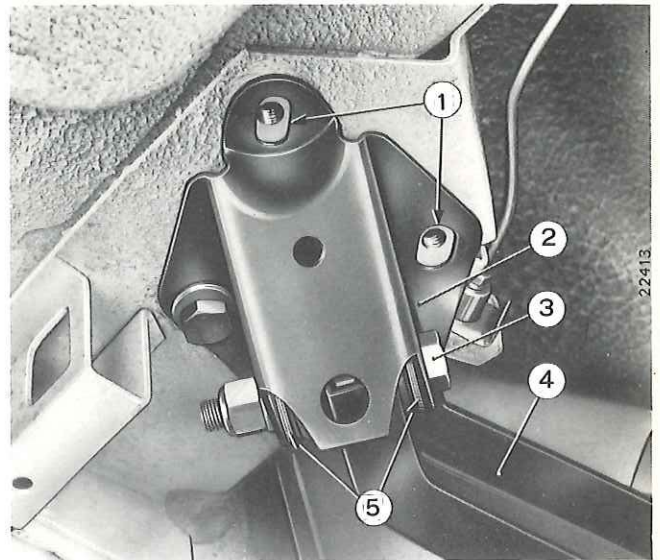
Kontroll- und Einstellschema für Vorspur und Sturz der Hinterräder.

3. Bolzen und Mutter zur Verankerung des Querarms am hinteren Lagerbock.
 4. Bolzen und Mutter zur Verankerung des Längsarms am vorderen Lagerbock.
 5. Vorderer Motorträger.
- $2 \cdot \alpha = 5 - 9$ mm. Vorspur.
 H = 133 ± 10 mm. Abstand zwischen vorderem Motorträger und Boden.
 Z = $601,5$ mm. Hintere Spurhälfte.

Radaufhängungen

Modell 126

Die Einstellung der Vorspur der Hinterräder erfolgt durch Verstellen des vorderen Lenker-Lagerbocks (2). Hierzu dienen die Langlöcher des Lagerbocks. Bei grösseren Abweichungen ist die Anzahl von Ausgleichscheiben von einer Seite der elastischen Büchse des hinteren Lenker-Lagerbocks zu entfernen und an der anderen Seite der Büchse hinzuzufügen.

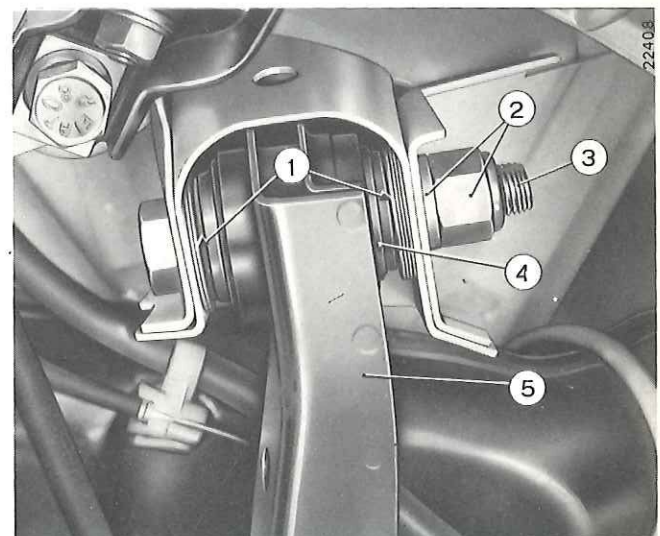


Einstellung der Vorspur der Hinterräder.

1. Langlöcher zur Vorspur-Einstellung.
2. Vorderer Lenker-Lagerbock.
3. Verankerungsbolzen für Längsarm.
4. Lenker-Längsarm.
5. Ausgleichscheiben.

ANMERKUNG

Der Vorspurwert auf dem Bildschirm entspricht der Vorspureines Rades. Zur Ermittlung des Gesamtvorspurwertes ist der Wert auf dem Bildschirm des linken Rades mit dem auf dem Bildschirm des rechten Rades zu addieren.



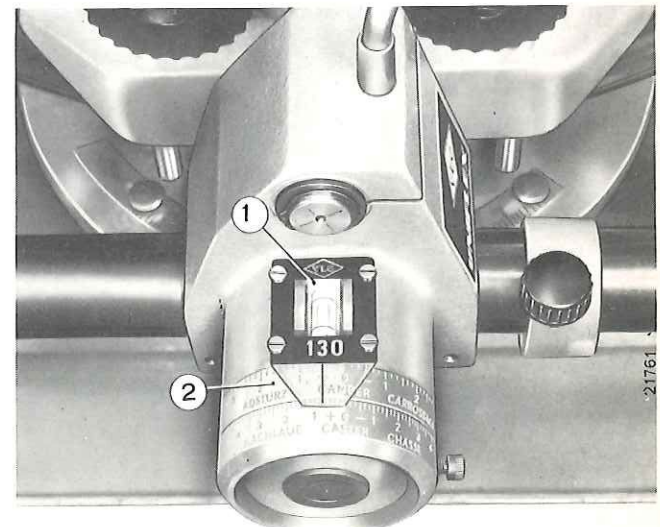
Hinterer Dreieckslenker-Lagerbock.

1. Ausgleichscheiben.
2. Mutter und Federring.
3. Verankerungsbolzen.
4. Elastische Büchse.
5. Lenker-Querarm.

Zur Ermittlung des Sturzwertes (Camber) der Hinterräder Sturzsкала soweit drehen, bis die Libellenblase zwischen den Mess-Strichen liegt. Auf der Sturzsкала den Wert ablesen.

Dieser Wert muss bei belastetem Wagen (*) — $0^{\circ} 22'$ bis — $1^{\circ} 22'$ betragen. Der Sturzwert kann nicht eingestellt werden.

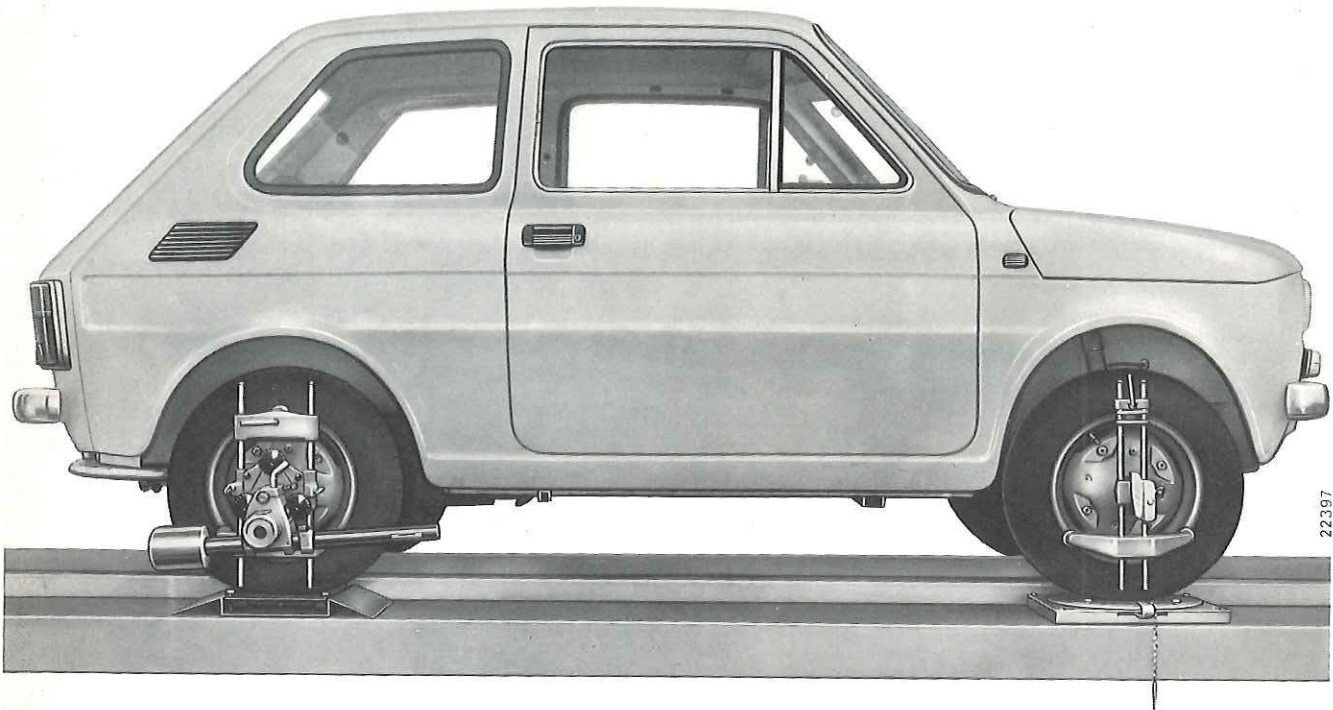
(*) Belasteter Wagen: 4 Personen und Reifen mit vorgeschriebenem Luftdruck.



Kontrolle des Hinterradsturzes.

1. Libelle.
2. Sturzsкала (Camber).

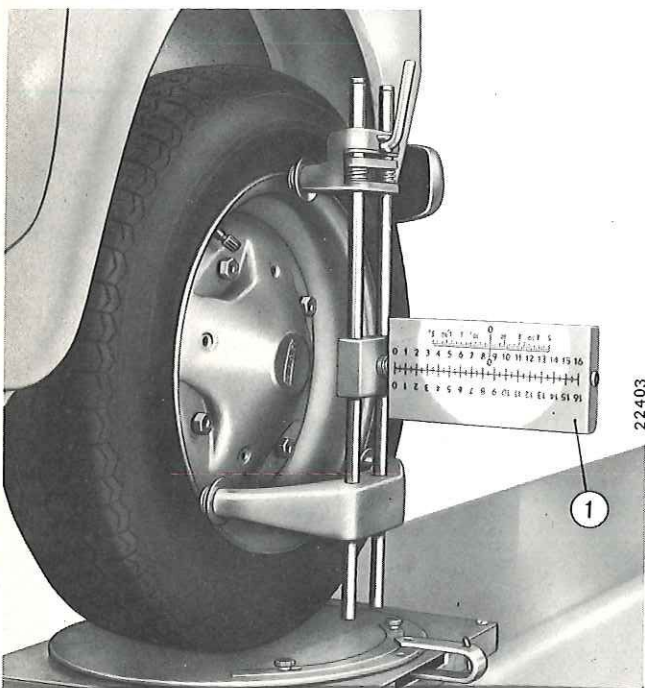
FLUCHT DER RÄDER



Kontrolle der Flucht zwischen Vorder- und Hinterrädern.

Prüfung der Flucht zwischen Vorder- und Hinterrädern vornehmen, um festzustellen, ob die Vorder- und Hinterräder parallel zur Wagenmittelachse laufen.

Eine ertl Abweichung ist unter beiden Hinterrädern aufzuteilen, damit der Spurwert nicht geändert wird. Zur Fluchteinstellung wird eine gleiche Anzahl von Einstellscheiben von einer Seite der Büchsen der Lenker-Lagerböcke abgenommen und an der anderen Büchsen- seite hinzugefügt. Beim anderen Lenker wird dasselbe vorgenommen, aber in umgekehrtem Sinn.



Bildschirm am rechten Vorderrad zur Fluchtkontrolle der Räder.

1. Bildschirm mit Gradeinteilung zur Ermittlung der Fluchtabweichung.

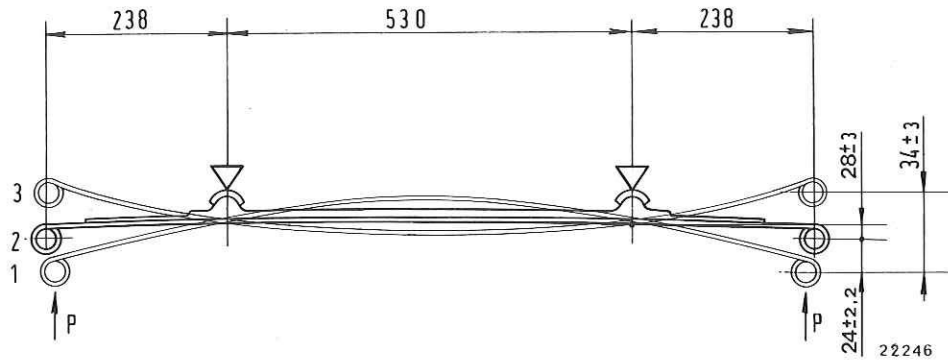
Teile der Vorderradaufhängung

443.01

Modell 126

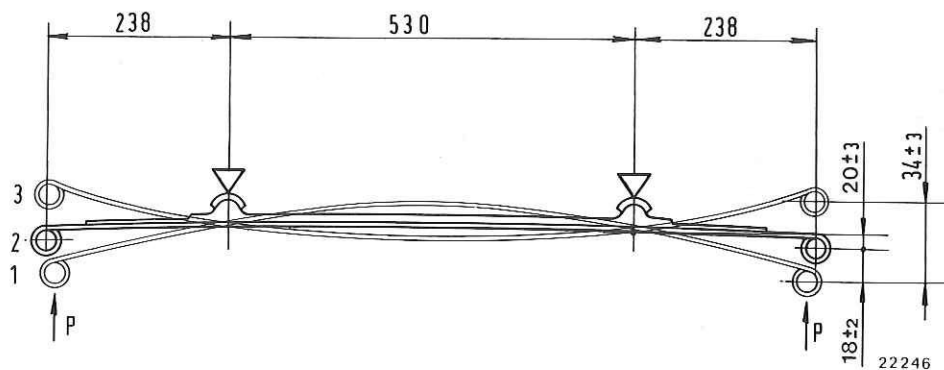
Blatt 1

BLATTFEDER



Prüfdaten der eingebauten Blattfeder.

FEDERLAGE	Belastung P kg	Pfeilhöhe mm	Elastische Durchbiegung ab Lage 1.	Biegsamkeit mm/100 kg
1 Anfangsbelastung zur Kontrolle der Biegsamkeit	100 120 (*)	—	—	—
2 Statische Belastung	135 147 (*)	28 ± 3 20 ± 3 (*)	24 ± 2,2 18 ± 2 (*)	68 ± 6
3 Endbelastung	150 170 (*)	—	34 ± 3	—
4 Setzkontrolle	240	—	—	—



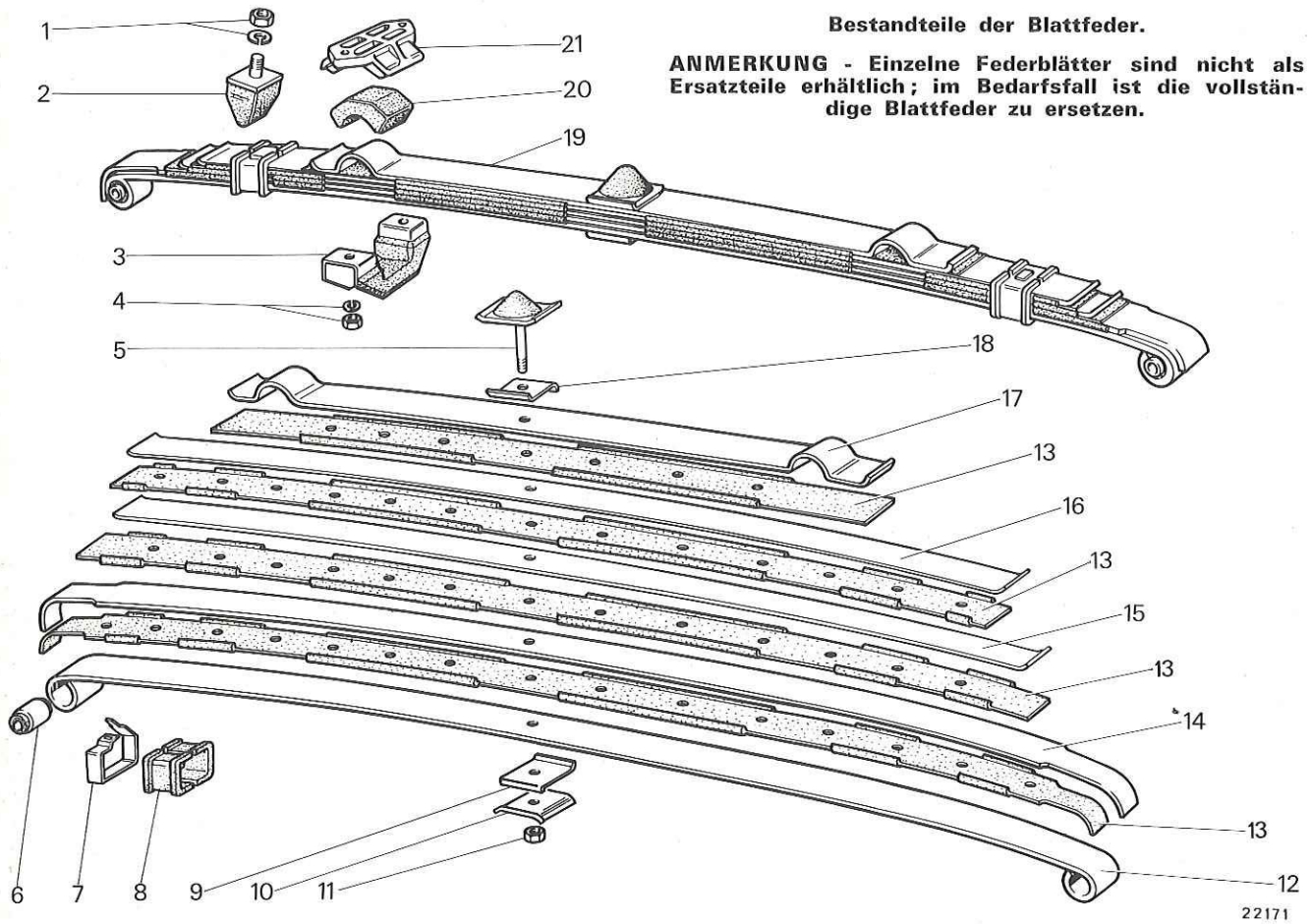
Prüfdaten der eingebauten Blattfeder (*).

- (*) Neue Blattfeder ab Fahrgestell Nr. eingebaut:
 — Produktion Mirafiori 54.000.
 — Produktion Cassino 4.060.000.

Die Mitte der Blattfeder muss mit der Achsmitte übereinstimmen (höchstzulässige Abweichung ± 2 mm).

Einzelne Federblätter sind nicht als Ersatzteile lieferbar. Nötigenfalls ist die komplette Blattfeder zu ersetzen.

Modell 126

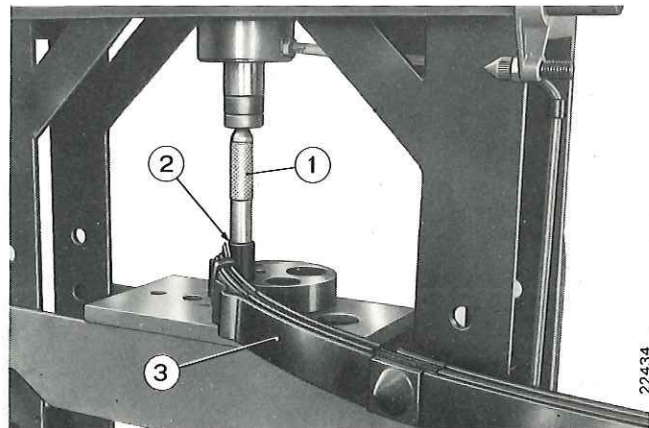


- | | |
|--|------------------------------|
| 1. Mutter und Federring für 2. | 12. Hauptblatt. |
| 2. Gummipuffer. | 13. Zwischenlage. |
| 3. Gummilager-Unterteil. | 14. Blatt. |
| 4. Mutter und Federring für 3 und 20. | 15. Blatt. |
| 5. Mittlerer Bolzen mit Gummipuffer. | 16. Blatt. |
| 6. Elastische Büchse für Blattfederauge. | 17. Oberes Blatt. |
| 7. Seitlicher Bügel. | 18. Plättchen. |
| 8. Gummieinlage. | 19. Vollständige Blattfeder. |
| 9. Plättchen. | 20. Gummilager-Oberteil. |
| 10. Plättchen. | 21. Gummilager-Support. |
| 11. Mutter für 5. | |

Der Aus- und Einbau der elastischen Büchsen für Blattfederaugen erfolgt unter Verwendung des Treibdorns **A. 74056** (s. Abb.).

Aus- und Einbau der Blattfederaugenbüchsen.

1. Treibdorn **A. 74056**.
2. Elastische Büchse.
3. Blattfeder.



Teile der Vorderradaufhängung

Modell 126

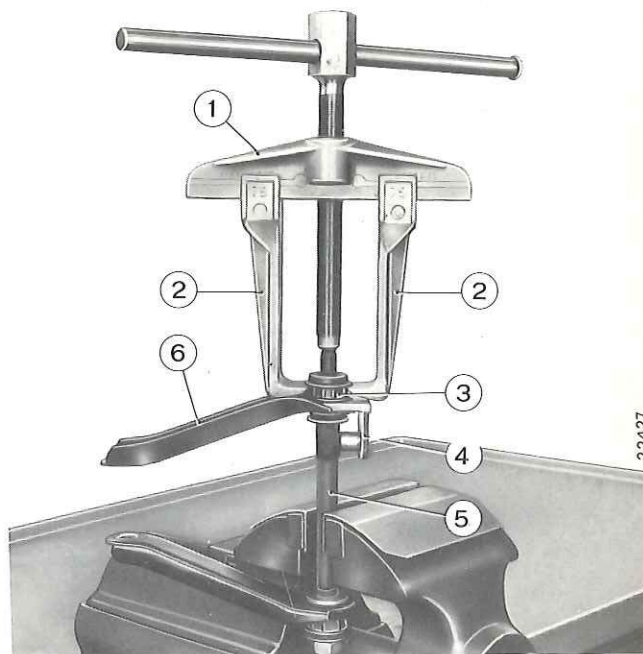
QUERLENKER

Zustand der in den Querlenkern montierten elastischen Büchsen prüfen; die Innenfläche der Büchse darf keine Riefen aufweisen und der elastische Teil der Büchse darf nicht eingeschitten oder verhärtet.

Wenn einer der oben erwähnten Mängel festgestellt wird, dann ist die Büchse zu erneuern.

Ausbau der elastischen Büchse.

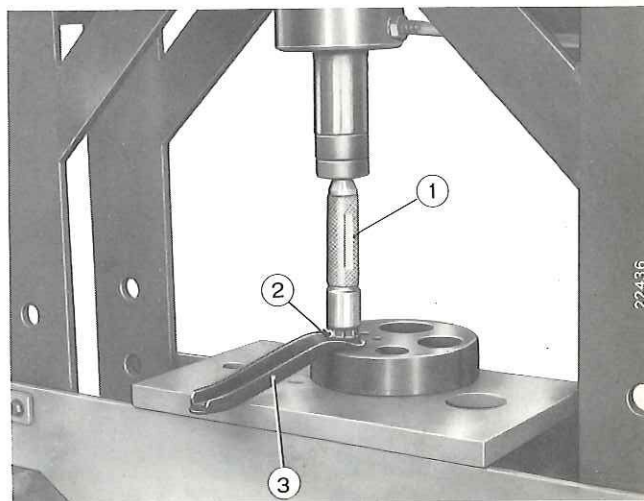
1. Abzieher A. 40005/001.
2. Greifer A. 40005/301.
3. Elastische Büchse.
4. Werkzeug A. 74054 zum Festhalten des Querlenkers.
5. Querlenkerbolzen.
6. Querlenkerhälfte.



Die Kontaktflächen des Querlenkerbolzens mit den Ausgleichscheiben für Sturz und Nachlauf dürfen weder Eindrücke noch raue Stellen aufweisen, die die Einstellgenauigkeit beeinträchtigen könnten. Bei leichter Beschädigung genügt ein Planscheifen, andernfalls ist der Bolzen zu ersetzen.

Einpressen der Büchse in die Querlenkerhälfte.

1. Treibdorn A. 74058.
2. Elastische Büchse.
3. Querlenkerhälfte.



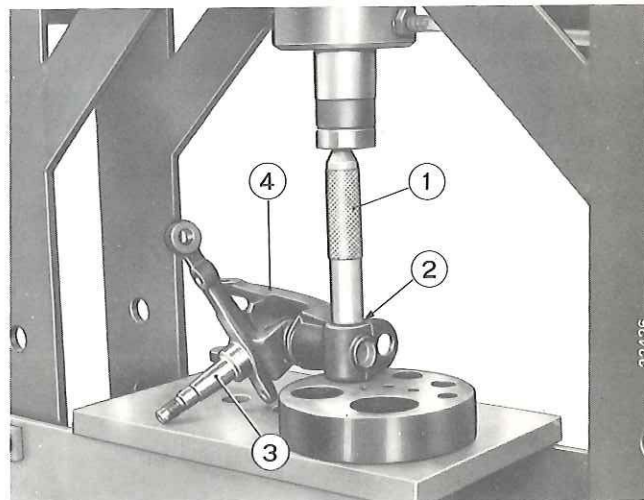
ACHSSCHENKEL

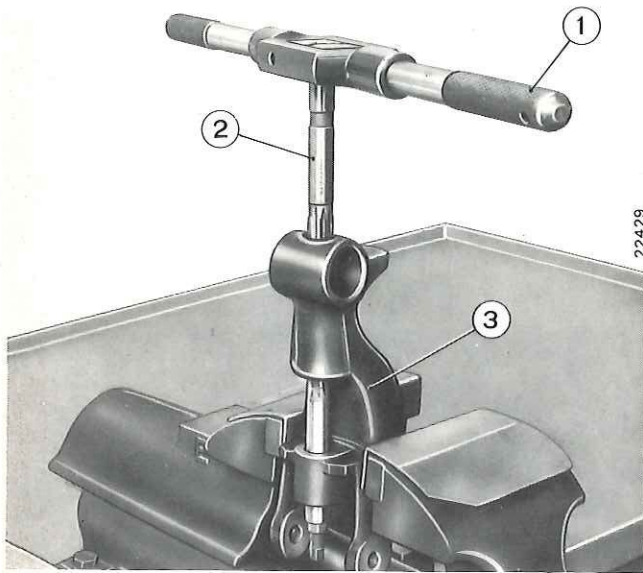
Die Innenfläche der elastischen Büchse des Achsschenkels darf keine Fressspuren aufweisen und der Gummi darf nicht verhärtet sein.

Zum Aus- und Einbau der Büchse verwendet man den Treibdorn A. 74056.

Ausdrücken der Achsschenkel-Büchse unter der Presse.

1. Treibdorn A. 74056.
2. Büchse.
3. Achszapfen.
4. Achsschenkel.





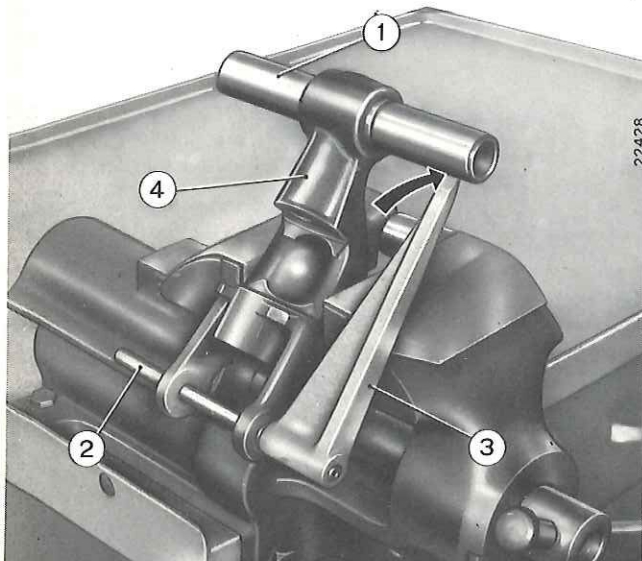
Ist das Spiel zwischen Achsschenkelbolzen und Büchsen zu gross, müssen beide Büchsen und, gegebenenfalls, auch der Bolzen ersetzt werden.

Zum Aus- und Einbau der Büchsen Treibdorn **A. 74016** verwenden.

Nach dem Einbau der Büchsen ist deren Innendurchmesser mit der Reibahle **A. 90316** auf das vorgeschriebene Mass von **15,016-15,043 mm** aufzureiben.

Aufreiben der Achsschenkelbolzenbüchsen.

1. Windeisen.
2. Reibahle **A. 90316**.
3. Achsschenkel.



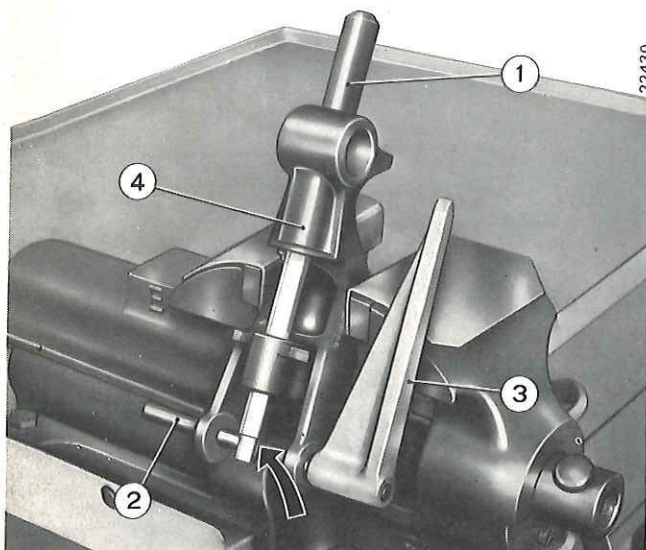
Achsschenkel mit dem Prüfgerät **A. 96004** auswinkeln (s. Abb.).

Die obere Fahnen Spitze (3) soll am oberen Bolzen (1) vorbeistreichen; dieselbe Prüfung an der anderen Seite wiederholen.

Ergibt sich, dass die Kontrollfahne an der einen Seite gegen den Bolzen stösst und an der anderen den Bolzen nicht erreicht, ist der Achsschenkel verbogen und folglich zu ersetzen.

Auswinkeln des Achsschenkels mit dem Prüfgerät A. 96004.

1. Oberer Bolzen.
2. Unterer Bolzen.
3. Kontrollfahne.



Zur Prüfung der Spreizung des Achsschenkels wird der Prüfstab (1) in die Bohrung des Achsschenkelbolzens eingeführt. Ist der Achsschenkel noch in einwandfreiem Zustand, dann wird die Mantelfläche des Prüfstabes (1) den Bolzen (2) auf einem Punkt berühren.

Falls sich zwischen Prüfstab und Bolzen (2) ein Luftspalt ergibt oder der Prüfstab gegen den Bolzen stösst, ist der Achsschenkel verbogen und zu ersetzen.

Kontrolle der Achsschenkelspreizung mit dem Prüfgerät A. 96004.

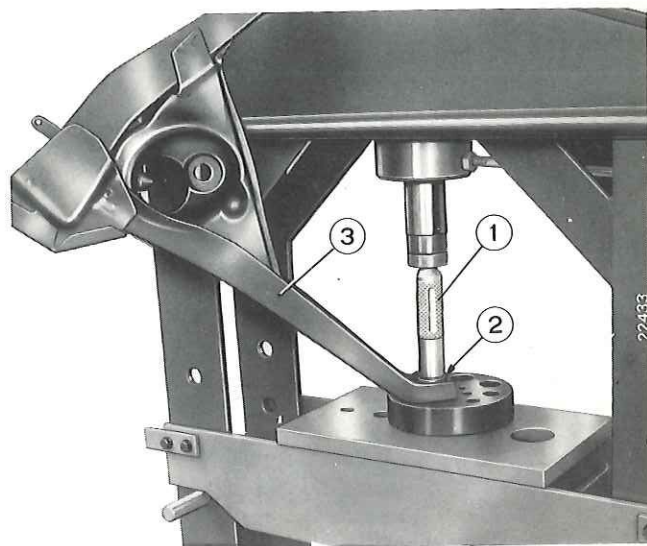
1. Prüfstab.
2. Unterer Bolzen des Geräts.
3. Kontrollfahne.
4. Achsschenkel.

Teile der Vorderradaufhängung

Modell 126

DREIECKSLENKER

Zustand der in den Lenkeraugen montierten elastischen Büchsen prüfen; die Büchsen müssen fest sitzen und das Spiel zwischen Bolzen und Büchse darf nicht zu gross sein; die Büchsen-Innenfläche soll keine



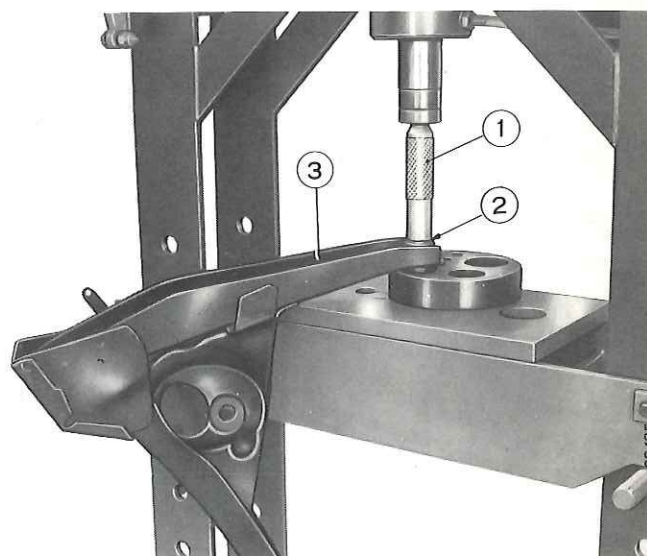
Aus- und Einbau der vorderen Lenkerbüchse.

1. Treibdorn A. 74053.
2. Elastische Büchse.
3. Lenker.

Fressspuren aufweisen und der Gummi noch in gutem Zustand sein, d.h. keine Risse aufweisen und seine Federkraft nicht eingebüsst haben.

Zum Auswechseln der Büchsen bediene man sich des Treibdorns A. 74053 (s. nebenstehende Abb.).

Dreieckslenker und Lagerbock auf Zustand prüfen. Eventuelle kleine Verzüge dürfen nachgerichtet werden. Stark verbogene Teile sind zu ersetzen.



Aus- und Einbau der vorderen Lenkerbüchse.

1. Treibdorn A. 74053.
2. Elastische Büchse.
3. Lenker.

SCHRAUBENFEDERN

Schraubenfedern sorgfältig überprüfen; sie dürfen nicht ihre Federkraft eingebüsst haben und keine Risse aufweisen.

Beschädigte Federn sind zu ersetzen.

Hauptdaten der Schraubenfedern: vgl. 44 - Blatt 1. Isolierringe der Federn prüfen und, wenn beschädigt, ersetzen.

ANMERKUNG - Die Schraubenfedern sind in zwei Klassen eingeteilt: A u. B. Schraubenfedern der Klasse A sind mit gelbem Lackstreifen und Schraubenfedern der Klasse B mit grünem Lackstreifen gekennzeichnet. Beim Auswechseln sind immer Federn gleicher Klasse zu verwenden.

Modell 126

Stossdämpfer

Modell 126

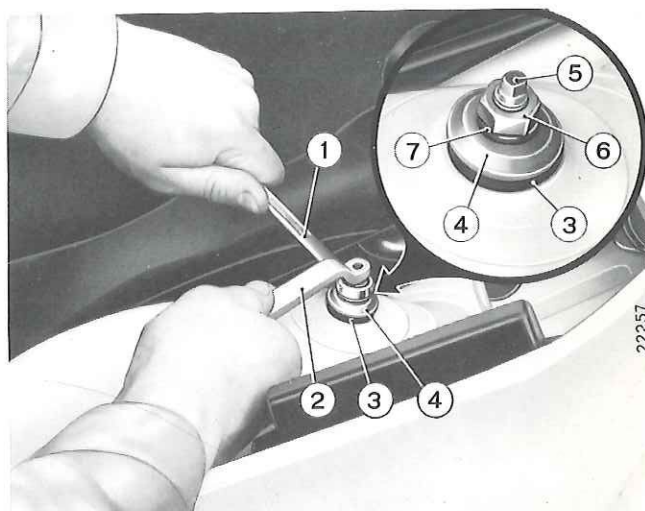
AUS- UND EINBAU

Vordere Stossdämpfer.

Obere Stossdämpferbefestigung lösen: mit der Zange **A. 57030** den Stossdämpferbolzen festhalten und die Befestigungsmutter entfernen.

Obere Stossdämpferbefestigung.

1. Ringschlüssel.
2. Schlüssel **A. 57030**.
3. Elastische Büchse.
4. Oberer Teller.
5. Stossdämpfer-Gewindebolzen.
6. Mutter.
7. Federring.

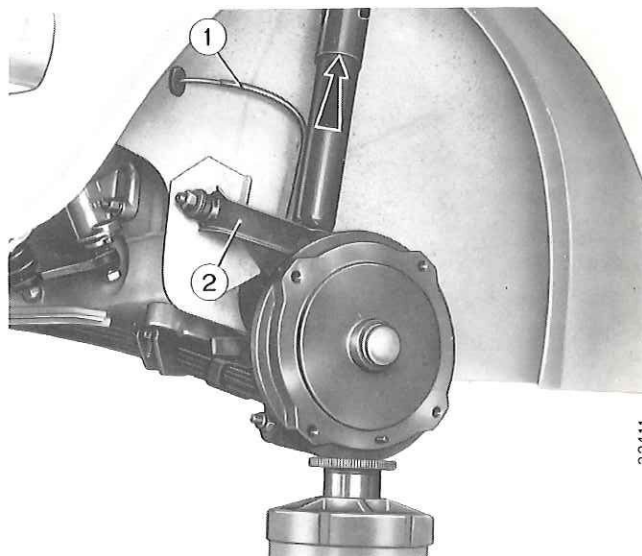


Um das Lösen der oberen Stossdämpferbefestigung zu erleichtern, ist die Aufhängungsgruppe mit dem Wagenheber abzustützen.

Abstützen der Aufhängungsgruppe beim Ausbau der Stossdämpfer.

1. Bremsrohrleitung.
2. Querlenker.

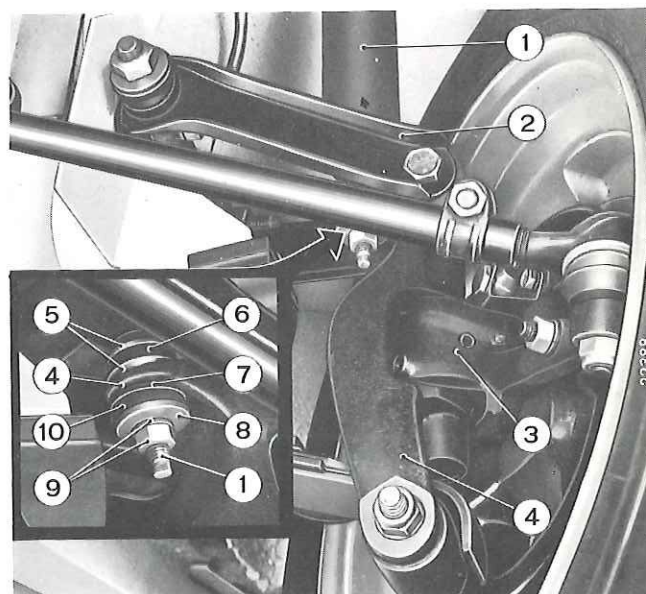
Pfeil: Druckrichtung der Aufhängung beim Aus- und Einbau der Stossdämpfer.

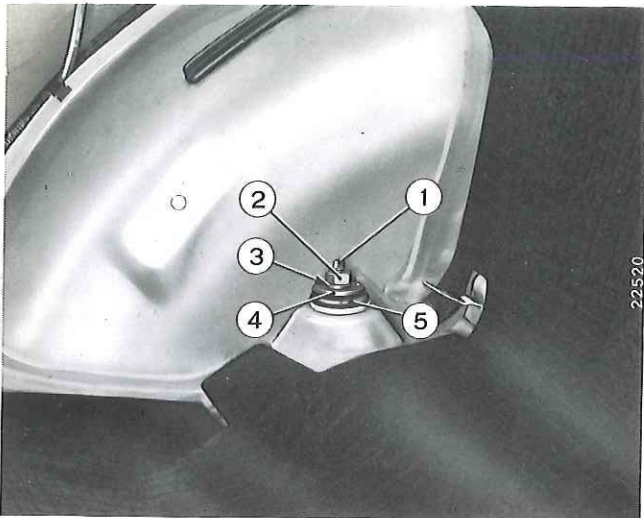


Zum Lösen der unteren Stossdämpferbefestigung Stossdämpferbolzen mit Schlüssel **A. 57030** festhalten und Mutter abschrauben. Danach Stossdämpfer entfernen.

Untere Stossdämpferbefestigung.

1. Stossdämpfer-Gewindebolzen.
2. Querlenker.
3. Achszapfen.
4. Achsschenkel.
5. Oberer Teller.
6. Obere Büchse.
7. Unterer Teller.
8. Scheibe.
9. Mutter und Federring.
10. Untere elastische Büchse.



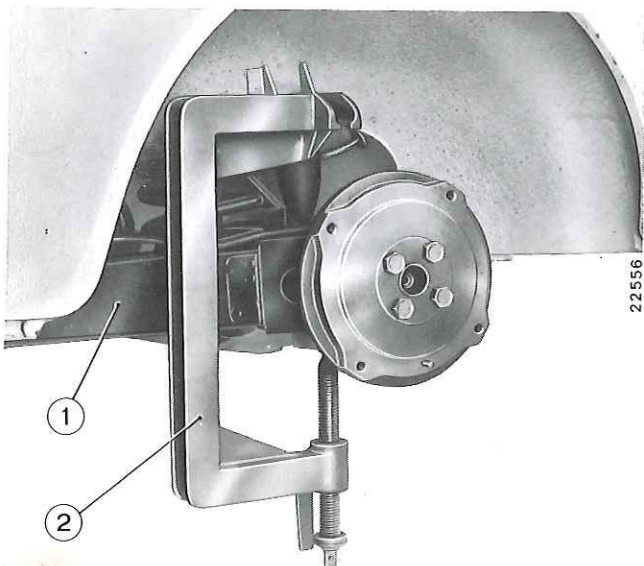


Hintere Stossdämpfer.

Ausbau: Radkasten-Belag im Wageninnern (unter der Sitzbank) entfernen, Stossdämpferbolzen mit Schlüssel **A. 57020** festhalten und Mutter lösen.

Obere Befestigung.

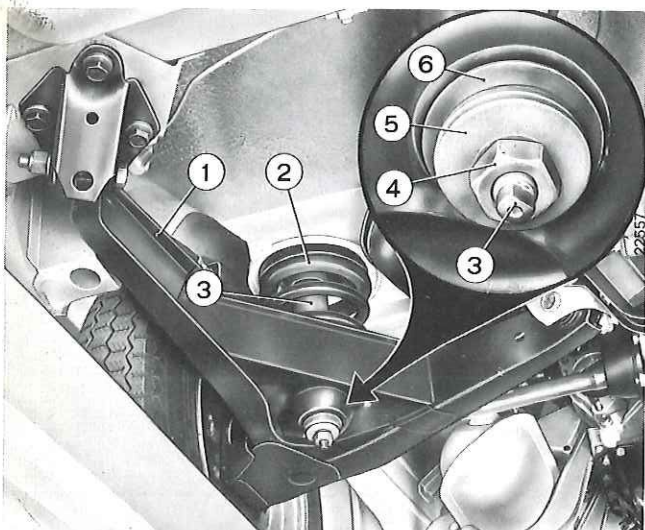
1. Oberer Stossdämpfer-Gewindebolzen.
2. Mutter.
3. Sicherungsscheibe.
4. Scheibe.
5. Obere Büchse.



Zum leichteren Aus- und Einbau der Stossdämpfer verwende man das Werkzeug **A. 74052** oder den Wagenheber.

Hochdrücken der Aufhängung beim Aus- und Einbau der Stossdämpfer.

1. Dreieckslenker.
2. Werkzeug **A. 74052**.



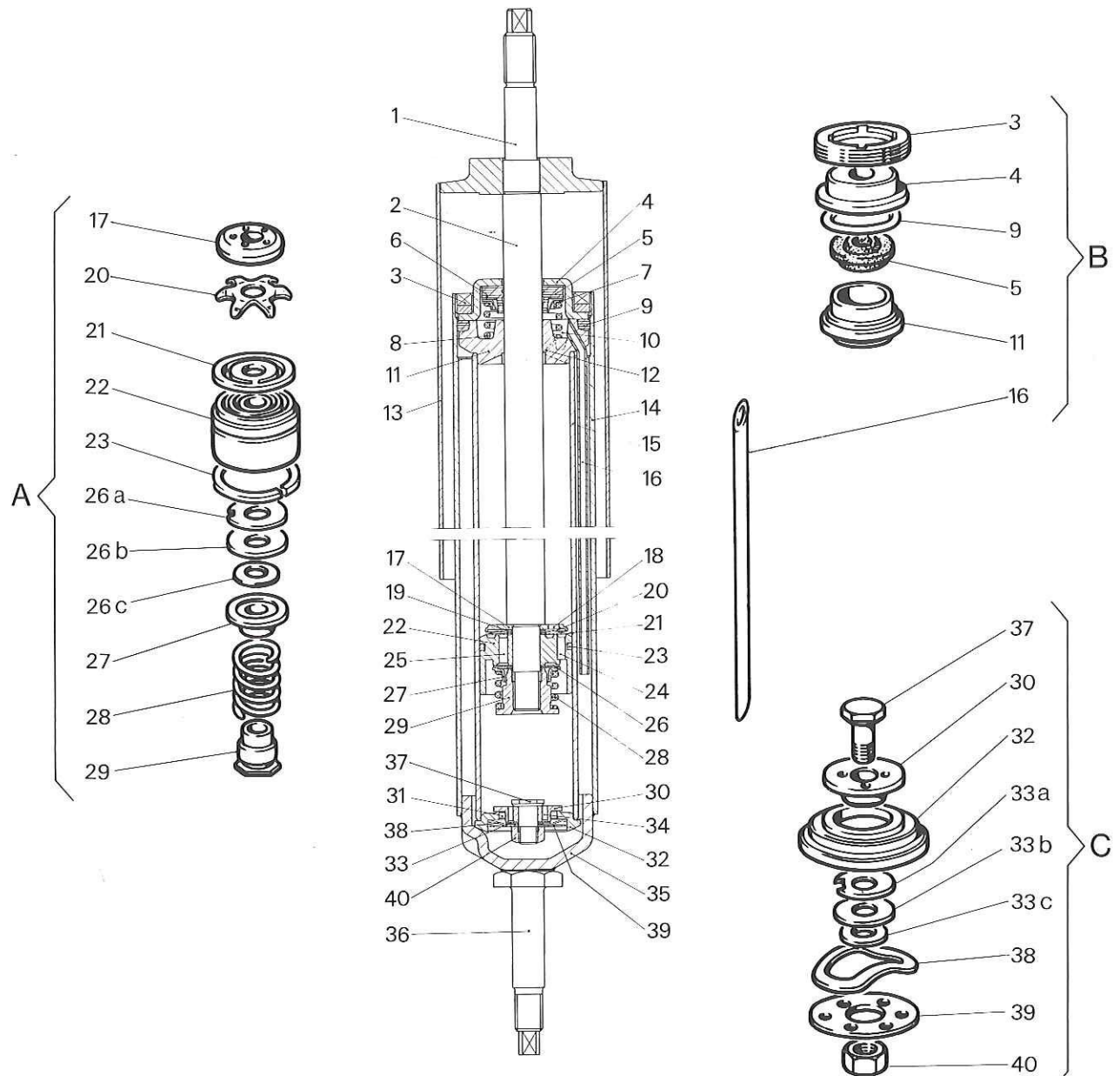
Untere Befestigung: Stossdämpfer-Gewindebolzen mit Schlüssel **A. 57020** festhalten und Mutter lösen. Danach Aufhängung absenken und Schraubenfeder herausnehmen.

Untere Stossdämpferbefestigung.

1. Dreieckslenker.
2. Schraubenfeder.
3. Unterer Gewindebolzen.
4. Stossdämpfermutter.
5. Scheibe.
6. Untere Büchse.

Stossdämpfer

Modell 126



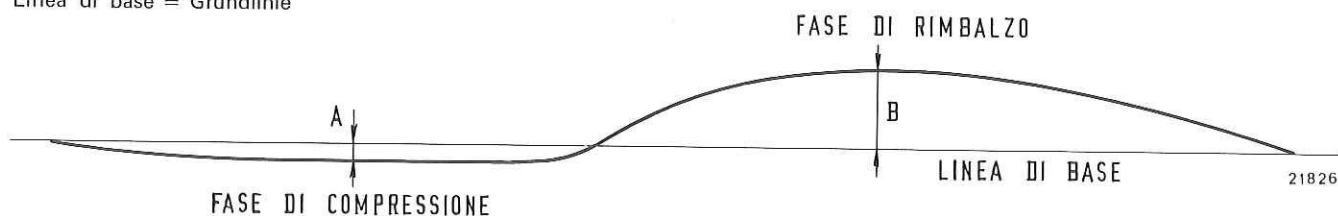
Stossdämpferschnitt und erhältliche Ersatzteile.

22300

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 1. Stossdämpfer-Gewindebolzen. 2. Kolbenstange. 3. Nutmutter. 4. Dichtungsgehäuse. 5. Kolbenstangen-Dichtung. 6. Federscheibe. 7. Federteller. 8. Druckfeder. 9. Dichtring. 10. Entlüftungskammer. 11. Kolbenstangenführung. 12. Kalibrierte Entlüftungsbohrung. 13. Staubschutzhülse. 14. Behälterrohr. 15. Arbeitszylinder. 16. Entlüftungsrohr. 17. Anschlagscheibe des Saugventils. 18. Öldurchlauföffner. 19. Federscheibe für Saugventil. 20. Feder für Saugventil. 21. Saugventil. | <ul style="list-style-type: none"> 22. Kolben. 23. Kolben-Verdichtungsring. 24. Kolbenbohrungen für Saugventil. 25. Kolbenbohrungen für Rückstossventil. 26a-b-c. Rückstossventil. 27. Federführung. 28. Feder für Rückstossventil. 29. Kolben-Befestigungsmutter. 30. Ausgleichventil. 31. Ringförmige Öffnung für 30. 32. Stopfen mit Ausgleich- und Druckventil. 33a-b-c. Druckventil mit allmählicher Wirkung. 34. Bohrungen für Druckventil. 35. Untere Verschlusskappe. 36. Gewindebolzen. 37. Schraube für Ausgleichventil. 38. Druckventilfeder. 39. Druckventilscheibe. 40. Mutter für 37. |
|---|--|

A-B-C = Lieferbare Ersatzteile.

Fase di rimbalzo = Rückstoss
Fase di compressione = Kompression
Linea di base = Grundlinie



Vom Schreibstift des Prüfgerätes Ap. 5023 aufgezeichnetes Dämpfungsdiagramm des Stossdämpfers.

Vordere Stossdämpfer: A = 1,5 + 3,5 mm.
Hintere Stossdämpfer: A = 1 + 3,5 mm.

B = 7 + 11 mm.
B = 17 + 21 mm.

Vor dem Zerlegen des Stossdämpfers zwecks Überholung ist es angebracht, ihn auf dem Prüfgerät **Ap. 5023** zu prüfen, um seine Dämpfungsleistung festzustellen. Die Werte des Rückstosses und der Kompression beziehen sich auf die Höchstkoordinaten der Diagramme.

Das Diagramm muss an den Kehrpunkten (von Kompressionskurve auf Rückstosskurve) gleichmässig ver-

laufen und keine Linien dürfen entstehen, die parallel zur Grundlinie verlaufen.

Nach der Prüfung den Stossdämpfer zerlegen und die erforderlichen Kontrollen und Überholungen aufgrund der Prüfergebnisse vornehmen.

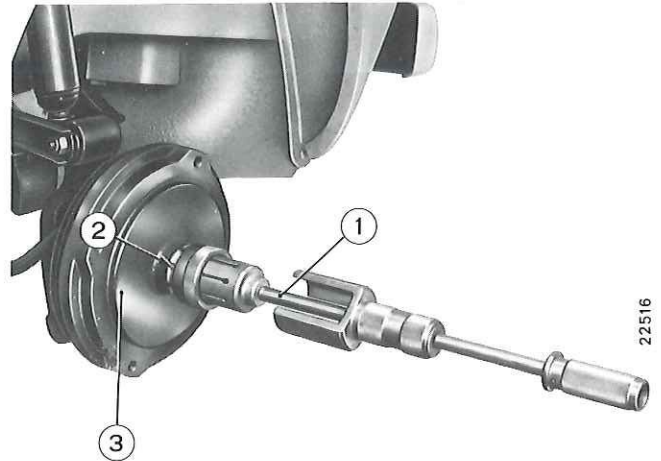
Nach der Überholung die Kontrolle wiederholen und die beiden Diagramme vergleichen, wobei die oben angegebenen Daten eingehalten werden müssen.

Achsschenkel

Modell 126

ÜBERHOLUNG

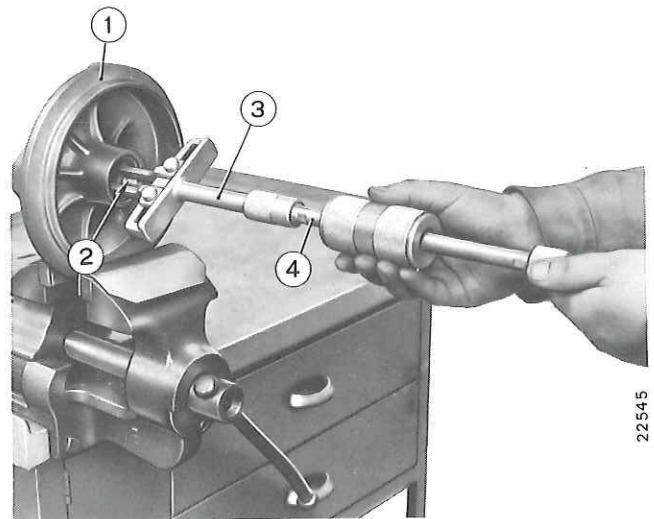
Zum Ausbau der Radnabenkappen ist der Schlagabzieher **A. 47023** zu verwenden.



Ausbau der Radnabenkappe.

1. Schlagabzieher **A. 47023**.
2. Nabenkappe.
3. Bremstrommel.

Zum Ausbau der Aussenringe der Radnabenlager Werkzeug **A. 40005/009** und Schlagabzieher **A. 40206/801** verwenden. Vorher ist der Dichtring auszubauen, welcher nach jedem Ausbau zu ersetzen ist.



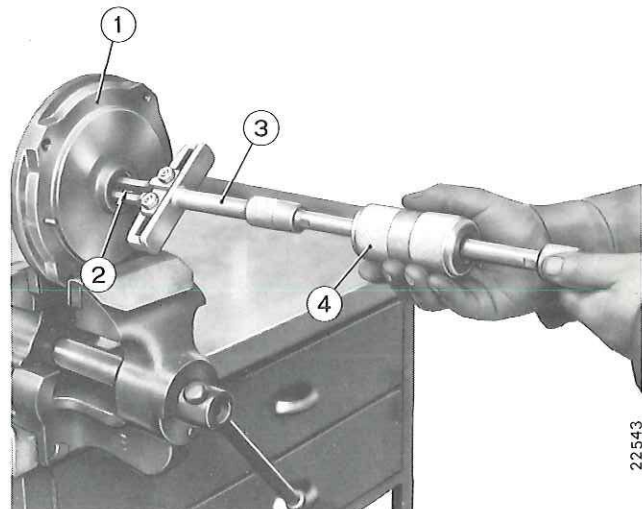
Abziehen des Aussenringes des inneren Vorderradnabenlagers.

1. Bremstrommel.
2. Aussenring für inneres Lager.
3. Werkzeug **A. 40005/009**.
4. Schlagabzieher **A. 40206/801**.

Sitze für Aussenringe der Rollenlager in der Bremstrommel nachprüfen, die einwandfrei glatt sein sollen; zwischen Aussenringen und ihren Sitzen darf kein Spiel vorhanden sein.

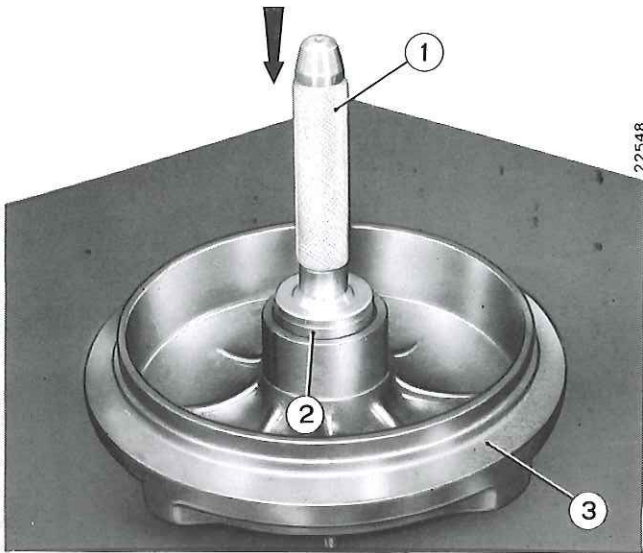
Die Innenlageringe und die Rollen selbst dürfen nicht gebrochen oder abgenützt sein.

Der zwischen Dichtring und Lager vorhandene Gumming darf keine Verformungen aufweisen.



Abziehen des Aussenringes des äusseren Vorderradnabenlagers.

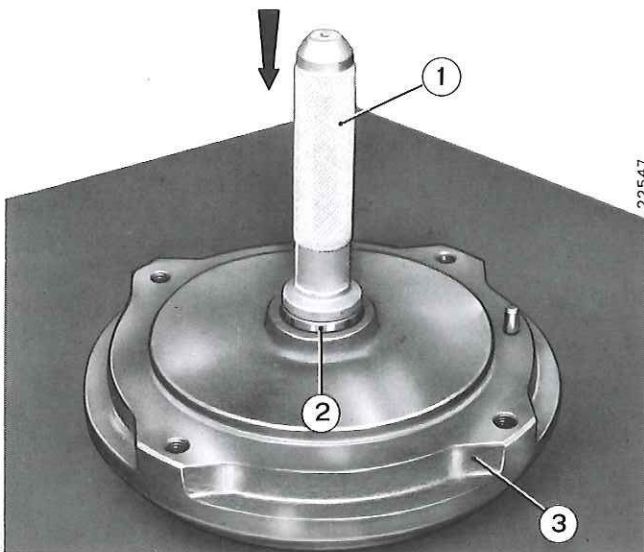
1. Bremstrommel.
2. Aussenring für äusseres Nabenlager.
3. Werkzeug **A. 40005/009**.
4. Schlagabzieher **A. 40206/801**.



Das Einsetzen des Aussenringes für inneres Radnabenlager erfolgt mit dem Treibdorn **A. 74259**.
Danach Gummiring und Dichtring einsetzen.

Einsetzen des Aussenringes für Innenlager in der Bremstrommel.

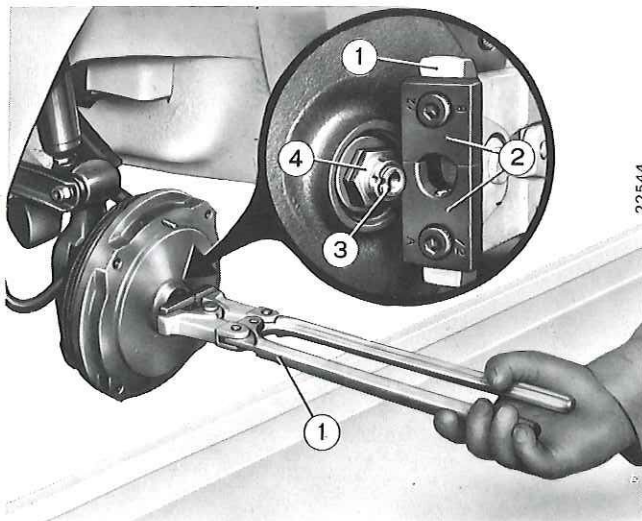
1. Treibdorn **A. 74259**.
2. Aussenring für inneres Lager.
3. Bremstrommel.



Das Einsetzen des Aussenringes für äussere Radlager erfolgt mit dem Treibdorn **A. 74046**.

Einsetzen des Aussenringes für äusseres Radlager.

1. Treibdorn **A. 74046**.
2. Aussenring für äusseres Radlager.
3. Bremstrommel.



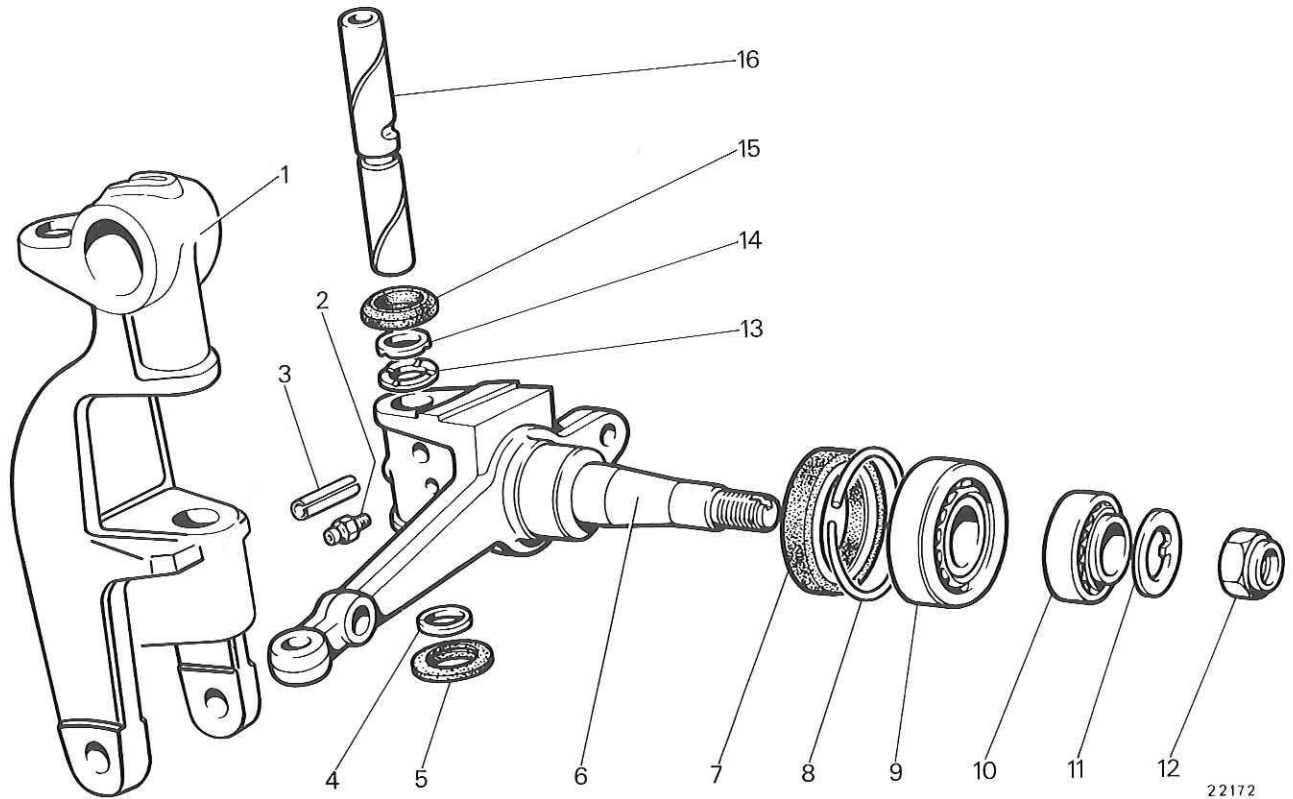
Nach der Einstellung des Axialspiels der Radnabe ist die Nabenmutter mit der Zange **A. 74140/1** mit Druckstückpaar **A. 74140/2** zu verstemmen.

Verstemmen der Radnabenmutter.

1. Zange **A. 74140/1**.
2. Druckstückpaar **A. 74140/2**.
3. Achszapfen.
4. Radnabenmutter.

Achsschenkel

Modell 126



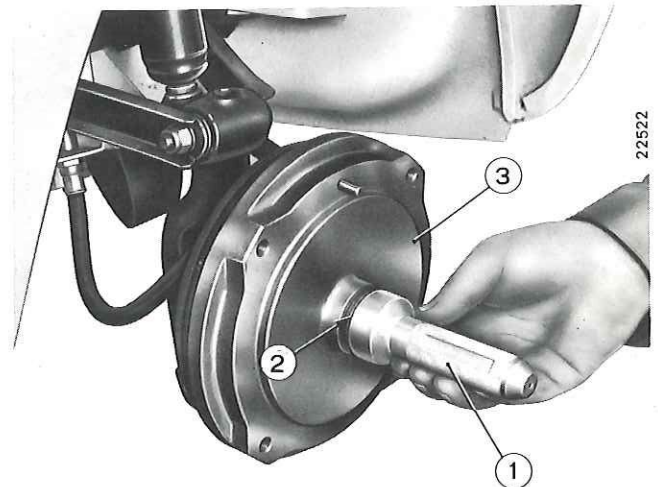
Bestandteile des Achsschenkels.

- 1. Achsschenkelträger.
- 2. Schmiernippel.
- 3. Spannhülse.
- 4. Anlauftring.
- 5. Gummiring.
- 6. Achszapfen.
- 7. Dichtring.
- 8. Sicherungsring.

- 9. Inneres Rollenlager.
- 10. Äusseres Rollenlager.
- 11. Spannscheibe.
- 12. Nabenmutter.
- 13. Druckring.
- 14. Druckring.
- 15. Gummiring.
- 16. Achsschenkelbolzen.

ANMERKUNG - Der Anlauftring zur Einstellung des Axialspiels des Achsschenkels ist als Ersatzteil in verschiedenen Stärken lieferbar.

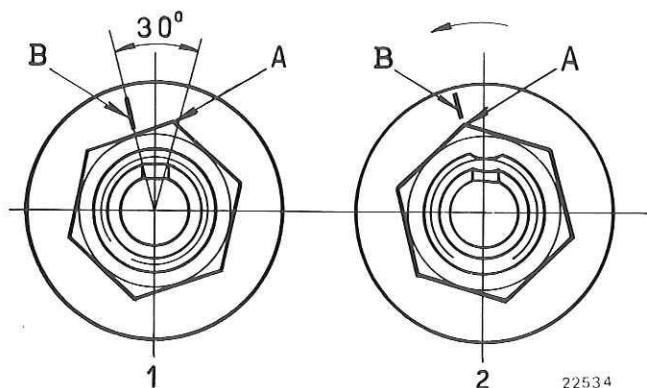
Nach der Verstemmung der Mutter ist die Kappe mit dem Treibdorn **A. 74059** aufzusetzen (s. Abb.).



Aufsetzen der Radnabenkappe.

- 1. Treibdorn **A. 74059**.
- 2. Nabenkappe.
- 3. Bremstrommel.

RADNABEN-EINSTELLUNG



Einstellschema des Axialspiels der Vorderradnabenlager.

- A. Mutterkante.
 B. Bezugskerbe auf der Scheibe.
 1. Mutterstellung nach Anzug von 0,7 kpm.
 2. Mutter um 30° gelöst.

Das Axialspiel der Vorderradnabenlager wird wie folgt eingestellt:

- Nabenmutter mit einem Drehmoment von 0,7 kpm anziehen;
- dieselbe (s. Schema) um 30° lösen.

Bei diesen Verhältnissen muss das Axialspiel zwischen **0,025 - 0,100 mm** liegen.

Schliesslich Nabenmutter verstemmen (vgl. 443.14 - Blatt 1).

Achsschenkel nachprüfen.

Achsschenkel und ganz besonders seinen Lenkhebel auf Risse prüfen; ein eingerissener Teil ist zu ersetzen. Sitzflächen für die Innenringe beider Rollenlager nachprüfen; sie müssen einwandfrei glatt sein und keine Fresspuren aufweisen.

Abnutzungszustand beider oberen Druckscheiben und

der unteren Anlaufscheibe überprüfen; abgenutzte Scheiben ersetzen.

Zwischen Achsschenkel und Achsschenkelträger darf nach Einsetzen beider oberen Druckscheiben und der unteren Anlaufscheibe kein fühlbares Spiel vorhanden sein; hierzu eine passende Anlaufscheibe einbauen.

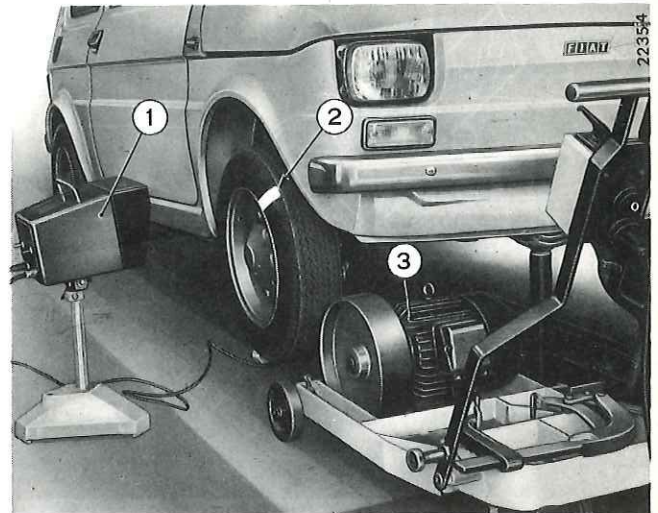
Räder

Modell 126

Auswuchtung der Räder mit dem Auswuchtunggerät Ap. 5079.

ANMERKUNG

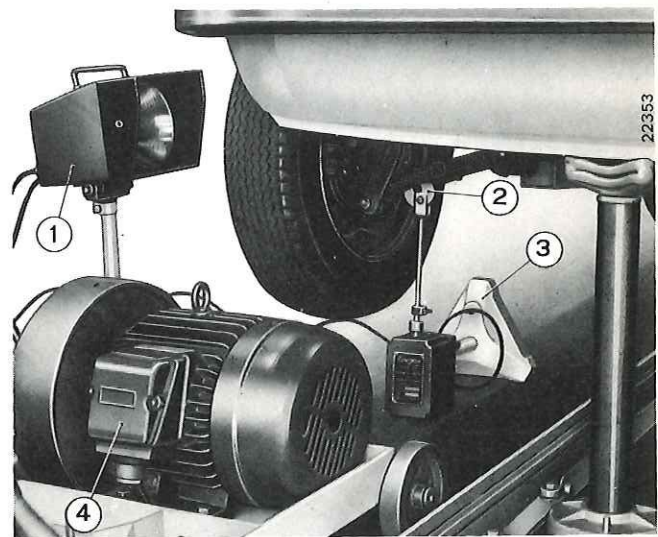
Es ist zu beachten, dass die Berührungsstelle des Unwuchtanzeigers (pik-up) am unteren Querarm frei von Schlamm und sonstigen Verschmutzungen ist, sonst wäre die Unwuchtermittlung dadurch verfälscht.



Auswuchtung der Vorderräder.

1. Elektronisches Gerät.
2. Bezugsstreifen.
3. Antriebsmotor.

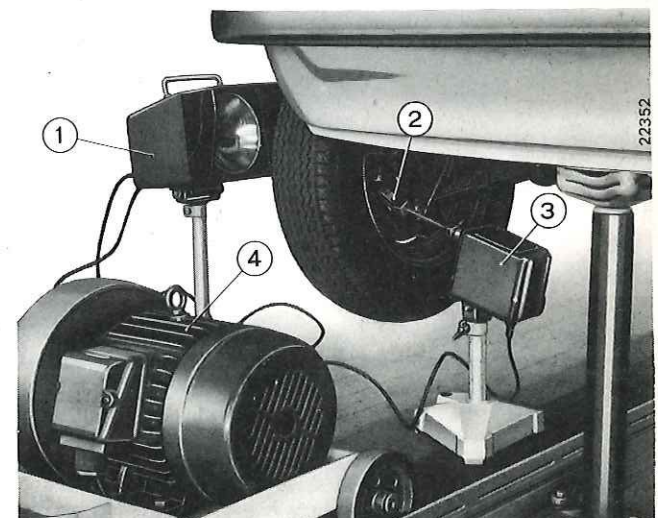
Zur **Kontrolle der statischen Auswuchtung** ist der magnetische Arm des Unwuchtanzeigers (pik-up) an der Blattfeder anzubringen und zwar so nahe wie möglich am Rad.



Statische Auswuchtung der Vorderräder.

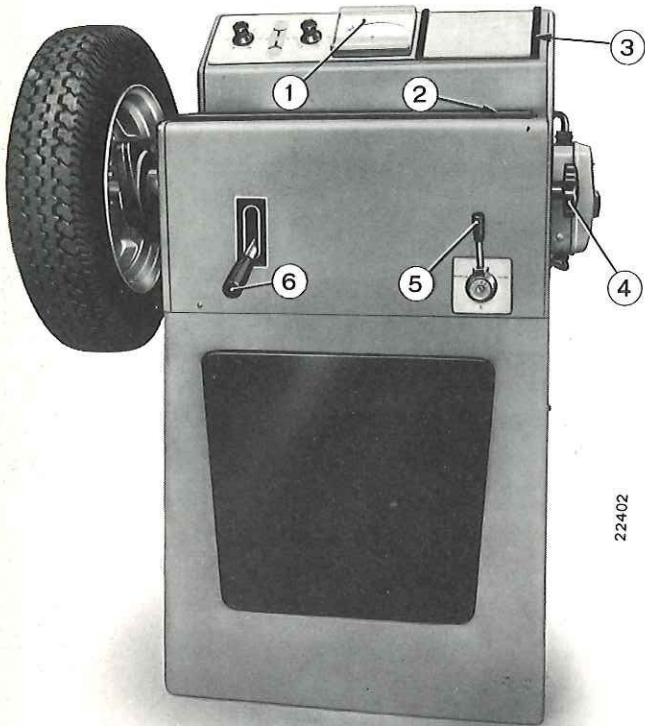
1. Elektronisches Gerät **Ap. 5029.**
2. Magnetischer Arm.
3. Unwuchtanzeiger (pik-up).
4. Antriebsmotor.

Zur **Kontrolle der dynamischen Auswuchtung** ist der magnetische Arm des Auswuchtanzeigers (pik-up) am Rand des Bremsträgers anzubringen.



Dynamische Auswuchtung der Vorderräder.

1. Elektronisches Gerät.
2. Magnetischer Arm.
3. Unwuchtanzeiger (pik-up).
4. Antriebsmotor.



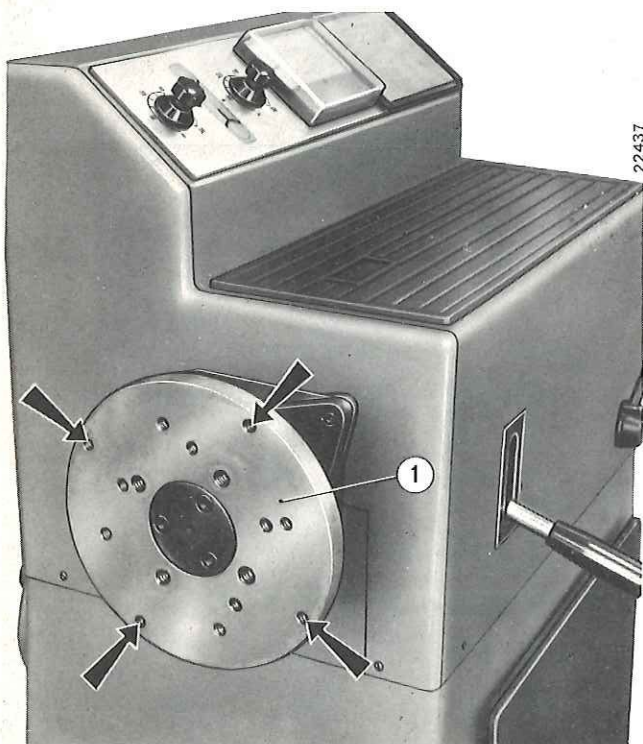
22402

Auswuchten der Räder am Auswuchtgerät Ap. 5064

Vor dem Auswuchten Zentrierung der Räder kontrollieren. Hierzu drehe man das Rad um seine Achse und kontrolliere, durch einen Parallelreisser, ob am Felgenhorn die Abweichungen grösser als 1,5 mm sind.

Auswuchtgerät Ap. 5064.

1. Gerät zur Unwuchtanmessung.
2. Anzeiger der Griff-Drehrichtung.
3. Tabelle der Eichwerte zur Einstellung der Griffe bezüglich der zu prüfenden Radtype.
4. Drehgriff zur Ermittlung der Unwucht.
5. Schalterhebel.
6. Voreinstellhebel: für Radaussenseite nach oben, für Radinnenseite nach unten.



22437

Halteflansch am Auswuchtgerät montieren und Rad am Halteflansch mit den vorgesehenen Bolzen (in der Abb. sind die Befestigungslöcher gezeigt) befestigen.

Anbringung des Halteflansches am Auswuchtgerät Ap. 5064.

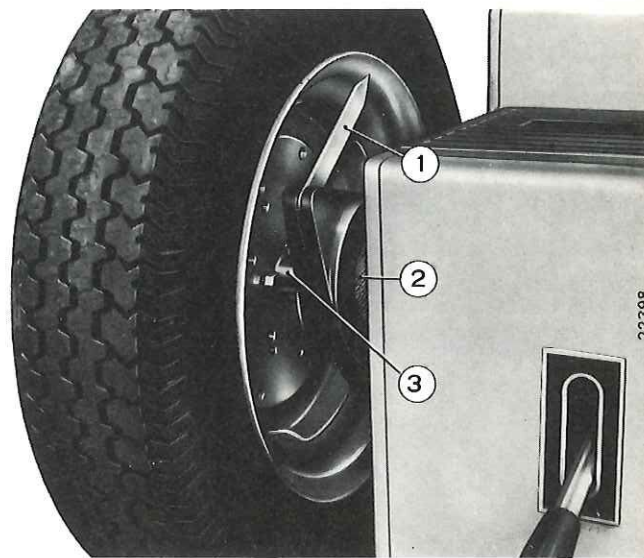
1. Halteflansch.

Die Pfeile zeigen die Befestigungslöcher für die Räder des Mod. 126.

Räder

Modell 126

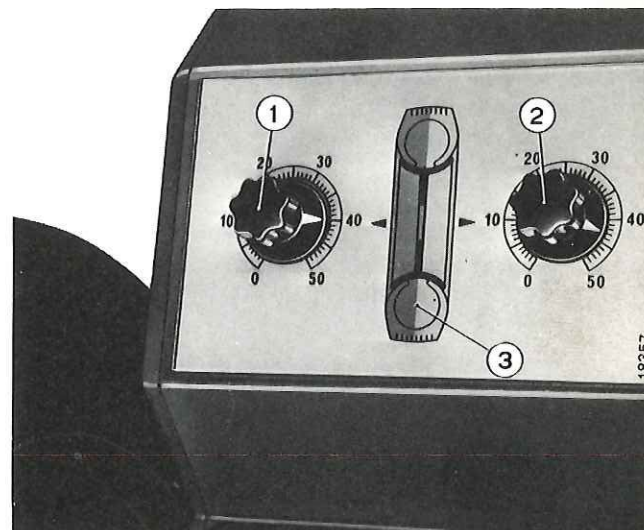
Nach Befestigung des Rades am Halteflansch, verschiebt man bei gelöster Rändelmutter die Flanschswelle soweit axial, bis die Felgenstelle, an der die Auswuchtgewichte anzubringen sind, mit dem verstellbaren Bezugszeiger fluchtet; dann wird der Dorn blockiert.



Anordnung des Rades an der Auswuchtmaschine.

1. Verstellbarer Bezugszeiger.
2. Rändelmutter.
3. Flanschswelle zur Radbefestigung.

Die Vorbereitung des Auswuchtgerätes erfolgt durch die beiden Drehgriffe, die für das zu prüfende Rad auf die vorgeschriebenen Einstellwerte zu bringen sind. Die Werte sind der Tabelle auf dem Schaltpult zu entnehmen.



Detail des Schaltpults der Auswuchtmaschine Ap. 5064.

1. Einstellgriff für Radaussenseite.
2. Einstellgriff für Radinnenseite.
3. Leuchtradschema.

Das Messgerät der Auswuchtmaschine zeigt die Werte in Gramm für die Auswuchtgewichte an. Der auf dem Messgerät abgelesene Wert muss auf 10 aufgerundet werden, da eine Unwucht unter 10 Gramm von kleiner Bedeutung ist.

Die Auswuchtung erfolgt zunächst an der Aussenseite und dann an der Innenseite des Rades.

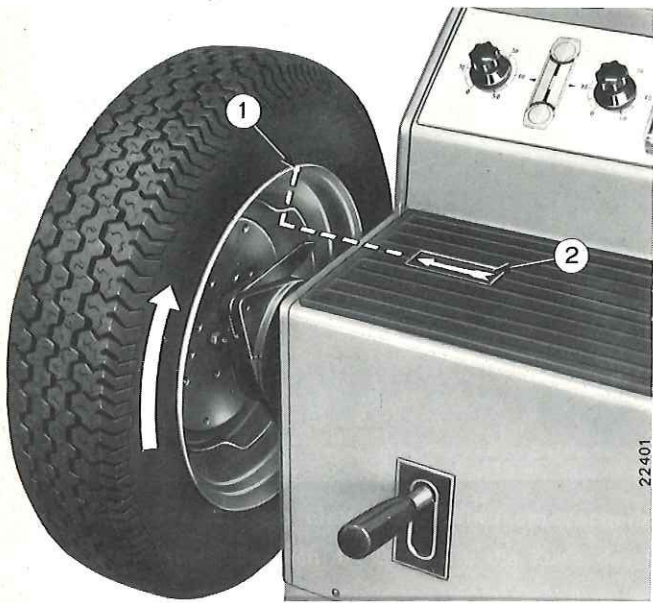
Die Auswuchtgewichte sind an der Stelle anzubringen, die durch Aufleuchten des roten Pfeiles gezeigt wird.



Anbringung des Auswuchtgewichtes an der Radaussenseite.

1. Anbringungsstelle des Auswuchtgewichtes an der Radaussenseite.
2. Leuchtpfeil (rot).

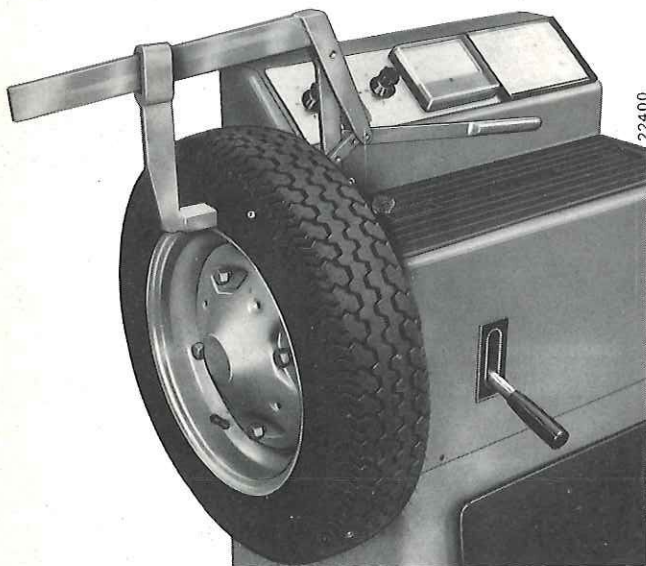
Modell 126



Die Beachtung der Bedienungsanleitung ist Voraussetzung für eine richtige statische und dynamische Auswuchtung der Räder.

Anbringung des Auswuchtgewichtes an der Radinnenseite.

1. Leuchtpfeil (Anzeiger).
2. Befestigungsstelle des Auswuchtgewichtes an der Radinnenseite.



Zur leichteren Anbringung der Auswuchtgewichte wird das Werkzeug **A. 81117** verwendet (s. Abb.). Das Werkzeug dient zur Anbringung der Auswuchtgewichte sowohl an der Aussen- als auch an der Innenseite des Rades.

Werkzeug A. 81117 zur Anbringung der Auswuchtgewichte.

Spezialwerkzeuge

Modell 126



A. 47023 Schlagabzieher für vordere Radnabenkappen.



A. 74019 Hülse zum leichteren Montieren des Stossdämpfers.



A. 57020 Schlüssel für Gewindebolzen der hinteren Stossdämpfer.



A. 74046 Treibdorn zum Montieren der Aussenringe der äusseren Vorderradlager.

A. 57030 Schlüssel für Gewindebolzen der vorderen Stossdämpfer.



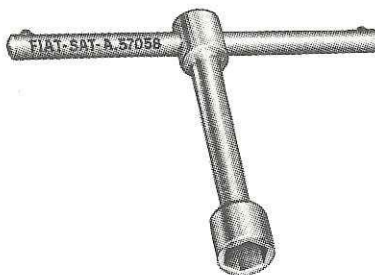
A. 74053 Treibdorn zum Aus- und Einbau der elastischen Büchsen der Dreieckslenker der Hinterradaufhängung.



A. 57034 Schlüssel für Nutmutter der Stossdämpfer-Kolbenstange.



A. 74054 Halter für Querlenker der Vorderradaufhängung beim Abziehen der elastischen Büchsen.



A. 57058 Schlüssel für Befestigungsmutter des Stossdämpferkolbens.



A. 74016 (*) Dorn zum Aus- und Einbau der Achsschenkel-Büchsen.

A. 74056 Treibdorn zum Aus- und Einbau der elastischen Büchsen von Achsschenkel und Blattfeder.



A. 74058 Treibdorn zum Einbau der Querlenker-Büchsen.



A. 74143 Führungsdorn zum Einbau der Einstell-scheiben am Hinterradlenker.



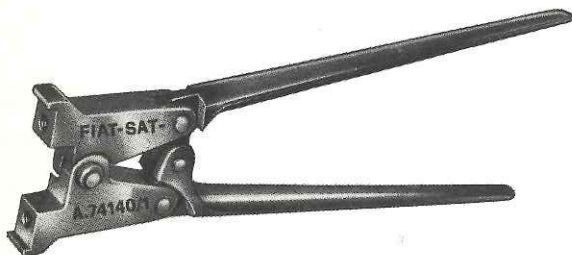
A. 74059 Schlagdorn zum Einbau der Vorderrad-kappen.



A. 74061 Spannvorrichtung der Blattfeder.



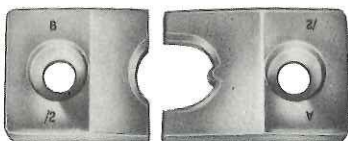
A. 90316 Reibahle für Büchsen des Achsschen-kels.



A. 74140/1 Zange zum Verstemmen der Radnaben-muttern.



A. 96004 Lehre zur Kontrolle des Achsschenkels.



A. 74140/2 Backenpaar zum Verstemmen der Radnabenmuttern, zu verwenden mit **A. 74140/1**.