

Wechselgetriebe und Differential

Modell 126

MERKMALE UND DATEN

Getriebegänge	4 vorwärts - 1 rückwärts
Synchronisierung mit Freilauf-Ring	für 2., 3. u. 4. Gang
Zahnradausführung: — 2., 3. u. 4. Gang — 1. Gang u. Rückwärtsgang	mit Schrägverzahnung, in ständigem Eingriff mit Geradverzahnung und Rücklauf-Schieberad
Übersetzungen: — 1. Gang — 2. Gang — 3. Gang — 4. Gang — Rückwärtsgang	3,250 2,067 1,300 0,872 4,024
Untersetzung der Antriebskegelräder	8/39
Zahnflankenspiel	0,08-0,13 mm
Einstellung des Antriebsritzels Stärke der Ausgleichscheiben	durch Ausgleichscheiben 0,10-0,15 mm
Wälzlager des Differentialkorbs Lagerausführung Einstellung der Vorbelastung der Wälzlager Rollmoment	2 Kegelrollenlager durch Einstellmuttern 13-15 kpcm

ANZUGSMOMENTE

TEIL	Bestell-Nr.	Gewinde	Werkstoff	Anzugs- moment kpm
Befestigungsmutter für Kupplungsseilzughülle- Haltebügel	1/61008/11	M 8	R 50 Znt (Schraube R 50 Znt)	1,5
Befestigungsmutter des Kupplungsgehäuses am Motor	1/61008/11	M 8	R 50 Znt (Stift. R 100)	2,5
Befestigungsmutter des Kupplungsgehäuses am Getriebegehäuse	1/21647/11	M 10×1,25	R 50 Znt (Stift. R 50 Znt)	3,5

Modell 126

TEIL	Bestell-Nr.	Gewinde	Werkstoff	Anzugsmoment kpm
Mutter mit Splint für Vorgelegewelle	4087165	M 14 × 1,5	R 50 (Welle 14 CN 5 Carbn 9 Fosf Lub)	5 (*)
Mutter mit Splint für Getriebehauptwelle . . .	1/08019/10	M 14 × 1	R 50 (Welle 15 CND 3 Carbn 5)	5 (*)
Befestigungsschraube der Rückwärtsgangwelle	1/60436/11	M 8	R 50 Znt	1,5
Befestigungsschraube des Schalthebel-Lagerbockes	1/38257/11	M 8	R 50 Cdt	1,5
Selbstsichernde S-Mutter für Getriebe-Schalthebel	1/40482/11	M 8	R 50 Cdt (Hebel C 43 Norm Trf)	1,5
Befestigungsmutter des Tellerrades am Hinterachsgehäuse	4146132	M 8	40 Ni Cr Mo 2 Bon R 120-135	4,5
Befestigungsmutter für Differential-Lagergehäuse	1/61008/11	M 8	R 50 Znt (Stift. R 50 Znt)	1,5
Befestigungsschraube für Mitnehmermuffe am Achswellengelenk	1/60441/21	M 8	R 80 Znt	2,5

(*) Stimmt beim vorgeschriebenen Anzugswert der Mutterschlitz mit der Wellenbohrung nicht überein, dann ist die Mutter weiter anzuziehen, bis der Splint in die Wellenbohrung eingeführt werden kann (Winkel kleiner als 60°).

Wechselgetriebe

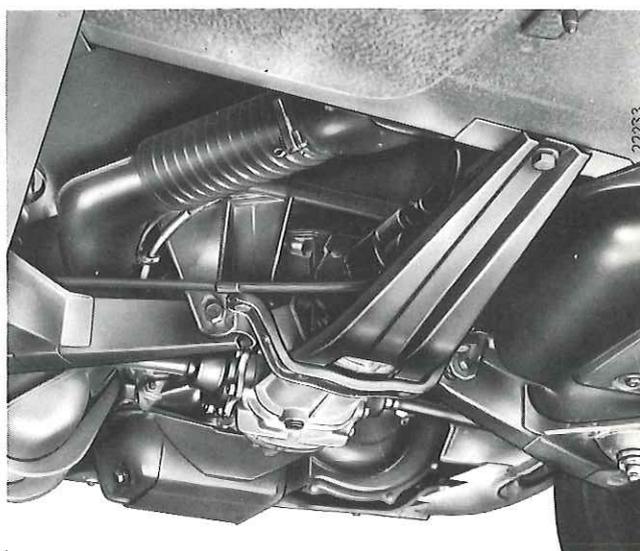
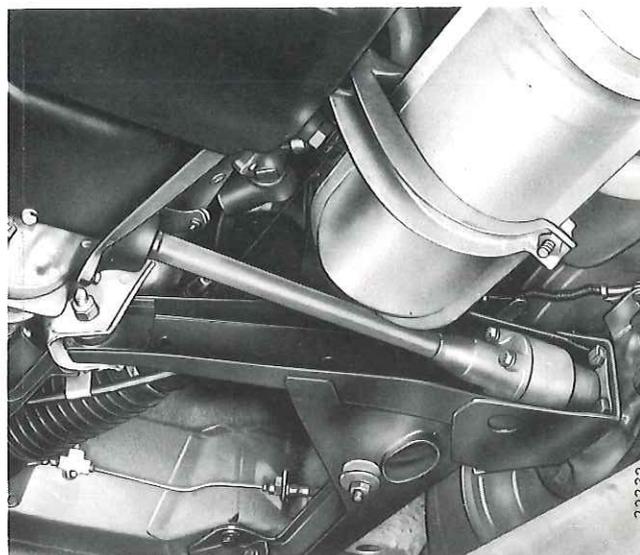
Modell 126

AUS- UND EINBAU

Zum Ausbau der Gruppe Getriebe-Differential geht man wie folgt vor:

Minusklemme der Batterie abklemmen, um Kurzschlüsse zu vermeiden, dann:

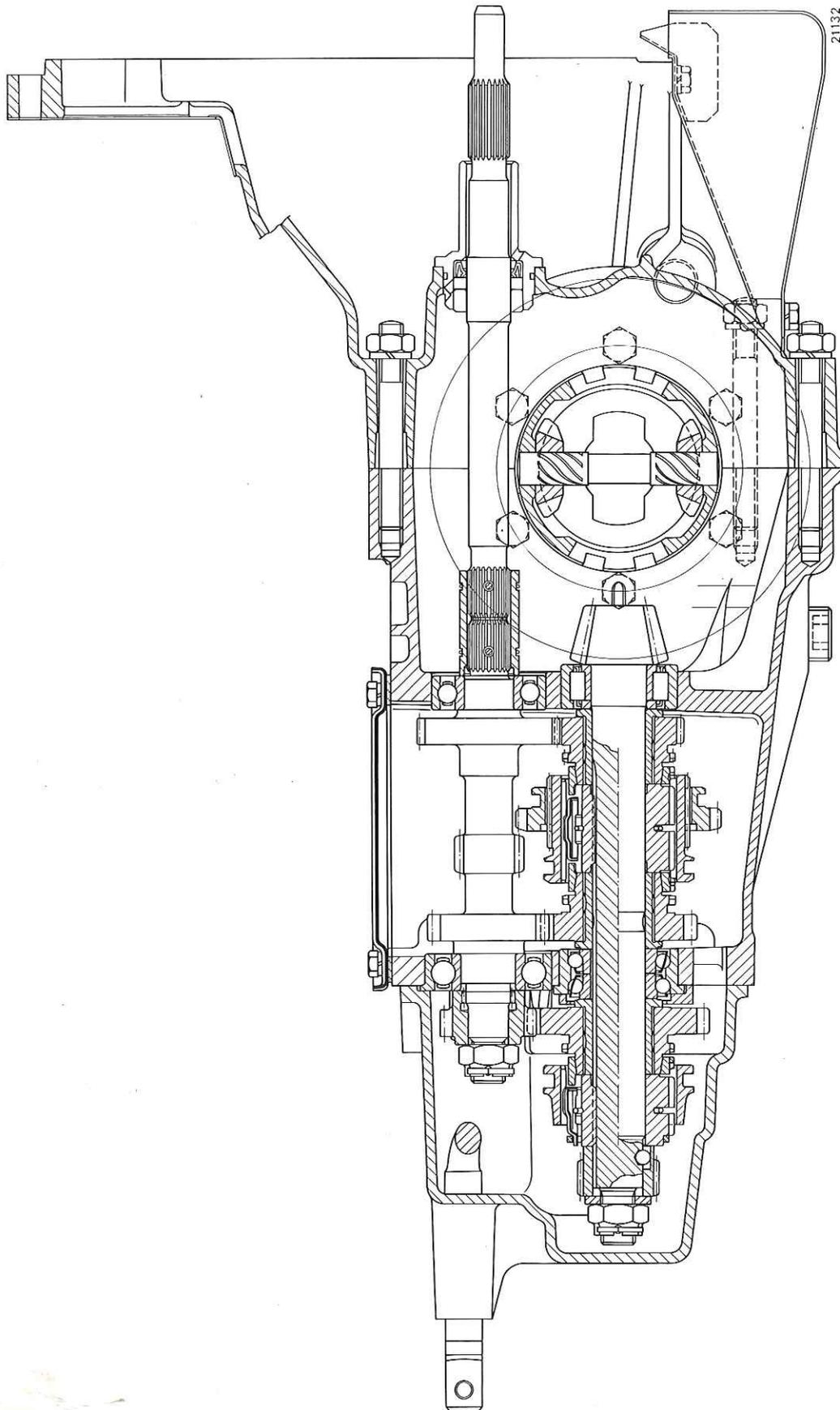
- elektrische Kabel des Anlassers trennen;
- Anlasser, nach Lösen des Seilzuges, ausbauen;
- Kupplungszugseil vom Ausrückhebel lösen;
- Verankerungsbügel des Triebwerks abmontieren;
- Kupplungs-Abdeckblech entfernen;
- Tachowelle lösen;
- Äussere Schaltstange vom Gangwählhebel trennen;
- Befestigungsschrauben der Schiebemuffen von den Achswellen am Kupplungsstück lösen und innere Feder herausnehmen;
- Befestigungsmuttern der Gruppe Getriebe-Differential am Motor lösen;
- unteren Getriebeträger ausbauen;
- Kupplungswelle von ihrem Sitz an der Kurbelwelle herausnehmen und Getriebe herausfahren.



ZUR BEACHTUNG

Beim Trennen des Getriebes vom Motor darf die Kupplungswelle auf keinen Fall auf den Lamellen der Ausrückscheibenfeder abgestützt werden, um Verbiegungen der Lamellen zu vermeiden.

Beim Wiedereinbau sind obige Arbeitsgänge in umgekehrter Reihenfolge durchzuführen.



Längsschnitt der Gruppe Getriebe-Differential.

Wechselgetriebe

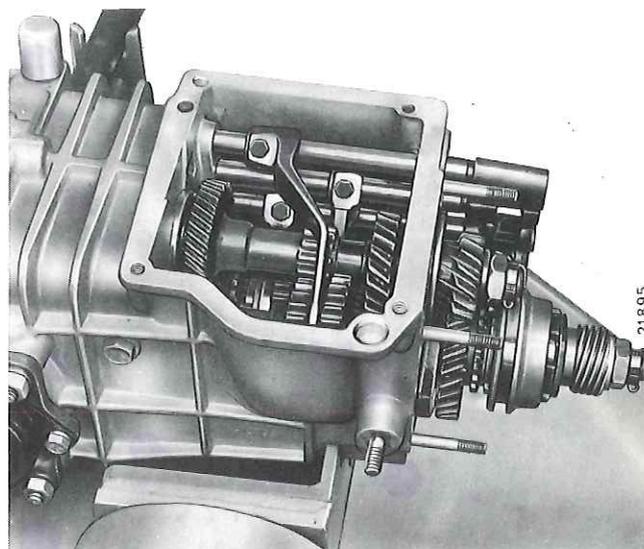
Modell 126

ÜBERHOLUNG

Die Überholung des Getriebes erfolgt unter Beachtung der für die Vorgänger-Modelle vorgeschriebenen Überholungsarbeiten.

Nachstehend sind einige beim Mod. 126 abweichende Überholungsarbeiten beschrieben.

Vor dem Zerlegen des Getriebes muss das Getriebegehäuse vom Kupplungsgehäuse getrennt werden; dann wird das Ausgleichgetriebe ausgebaut.



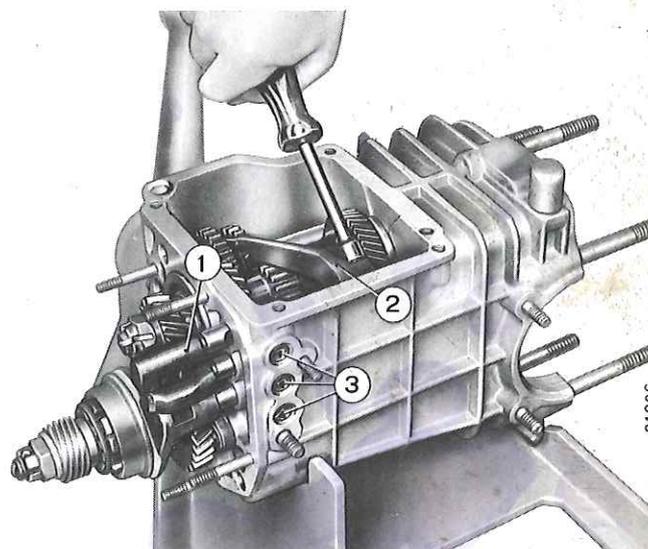
Wechselgetriebe ohne oberen und vorderen Deckel.

Zerlegung.

Beim Zerlegen des Getriebes nachstehend beschriebene Arbeiten ausführen.

Lösen der Befestigungsschrauben der Schaltgabeln an den Schaltstangen.

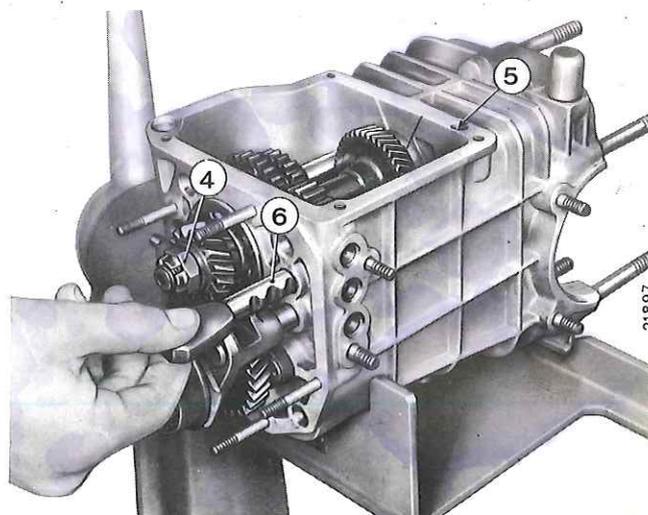
1. Schaltstange für Rückwärtsgang.
2. Schaltgabel für Rückwärtsgang.
3. Sitze für Federn und Rastkugeln zur Schaltstangenarretierung.

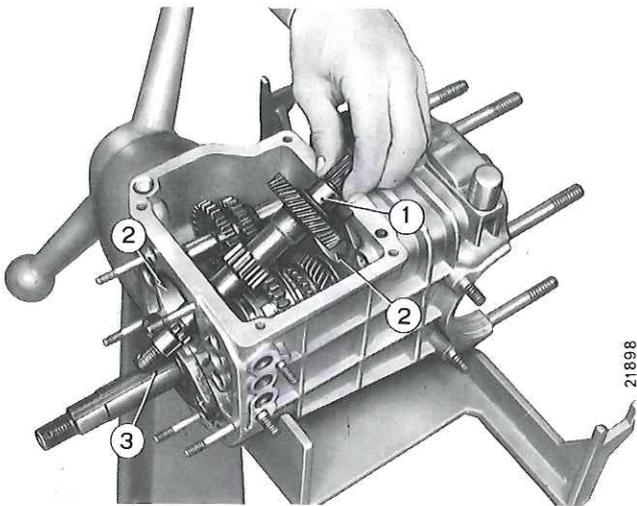


Haupt- und Vorgelegewelle durch gleichzeitige Einschaltung von zwei Gängen gegen Verdrehung sichern; somit kann man den Splint für Kronenmutter der Haupt- bzw. Vorgelegewelle entfernen und die Muttern lösen.

Herausnehmen der Schaltstangen und der entsprechenden Sicherungsrollen.

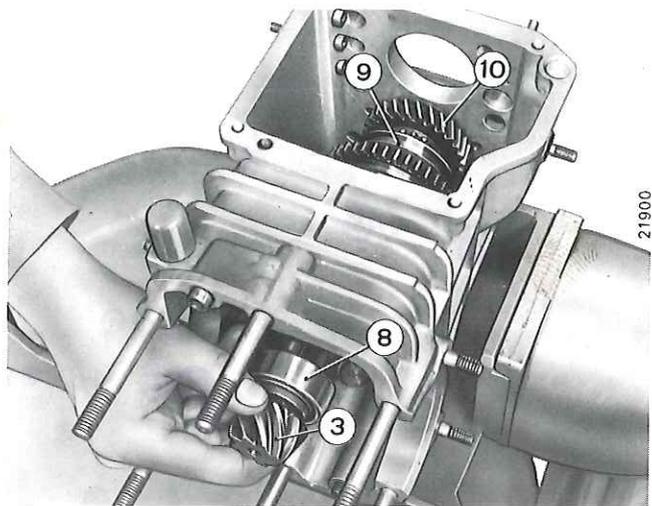
4. Kronenmutter der Hauptwelle.
5. Sitz für Sicherungsrollen der Schaltstangen.
6. Schaltstange für 3 und 4. Gang.





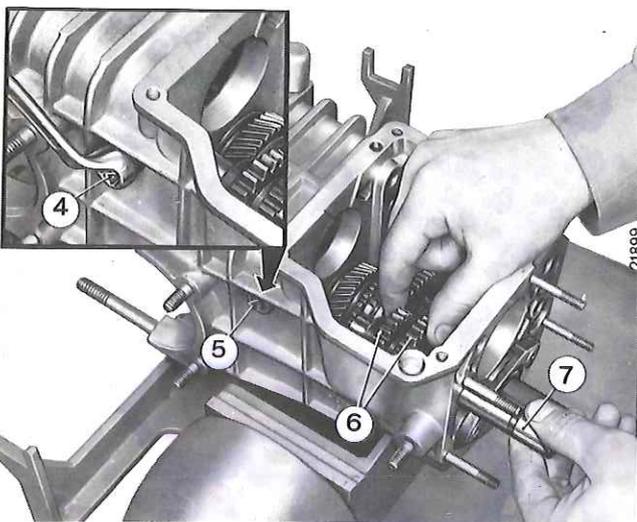
21898

Herausnehmen der Hauptwelle nach Entfernung der Kugellager.



21900

Herausnehmen der Vorgelegewelle mit Antriebskegelrad.



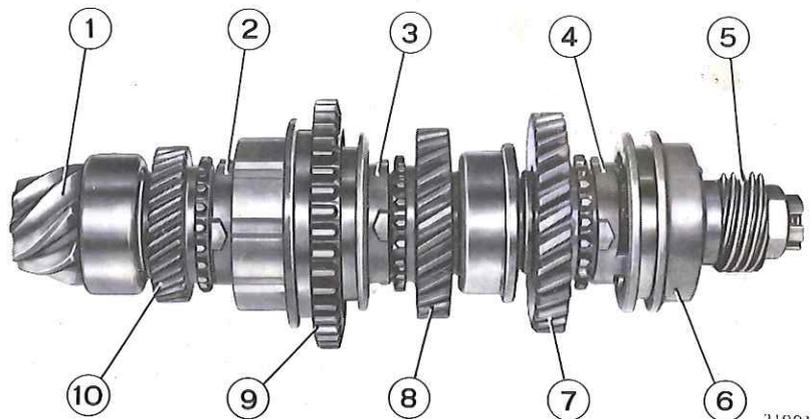
21899

1. Hauptwelle mit Zahnradern für 1., 3. u. 4. Gang.
2. Sitze für Kugellager der Hauptwelle.
3. Vorgelegewelle mit Antriebskegelrad.
4. Befestigungsschraube für Rückwärtsgang.
5. Sitz für 4.
6. Schieberad für Rückwärtsgang.
7. Rücklaufachse.
8. Hinteres Kugellager für Vorgelegewelle.
9. Schiebemuffe für 3. u. 4. Gang.
10. Getriebenes Zahnrad für 3. Gang.

Herausnehmen des Schieberades des Rückwärtsganges mit entsprechender Welle nach Lösen der Befestigungsschraube der Rücklaufachse am Getriebegehäuse.

Vorgelegewelle mit Antriebskegelrad, Zahnradern, Kugellagern, Synchronringen und Muffen.

1. Vorgelegewelle mit Antriebskegelrad.
2. Synchronring für 4. Gang.
3. Synchronring für 3. Gang.
4. Synchronring für 2. Gang.
5. Antriebschnecke für Tachowelle.
6. Schaltmuffe für 2. Gang.
7. Getriebenes Zahnrad für 2. Gang.
8. Getriebenes Zahnrad für 3. Gang.
9. Schieberad für 1. Gang und Rückwärtsgang.
10. Getriebenes Zahnrad für 4. Gang.



21901

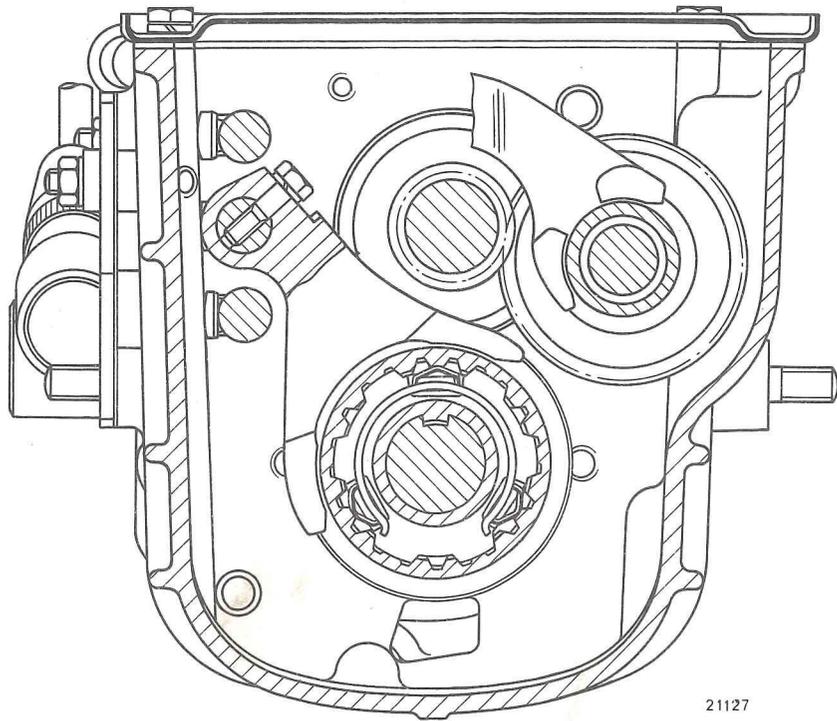
Wechselgetriebe

Modell 126

XI - 1973

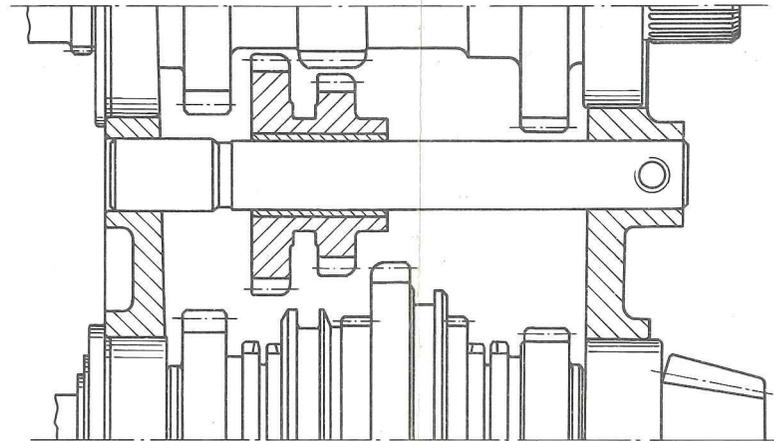
212.00

Blatt 3



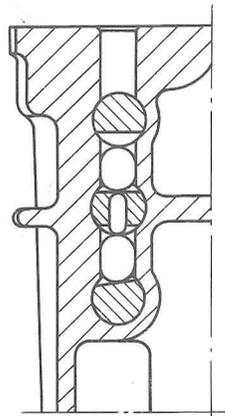
21127

Teilschnitt durch Schaltmuffe des 3. und 4. Ganges.



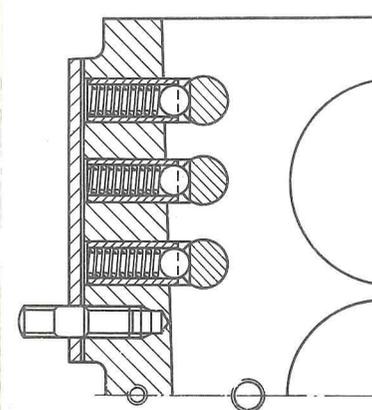
21135

Teilschnitt durch das Schieberad des Rückwärtsganges.



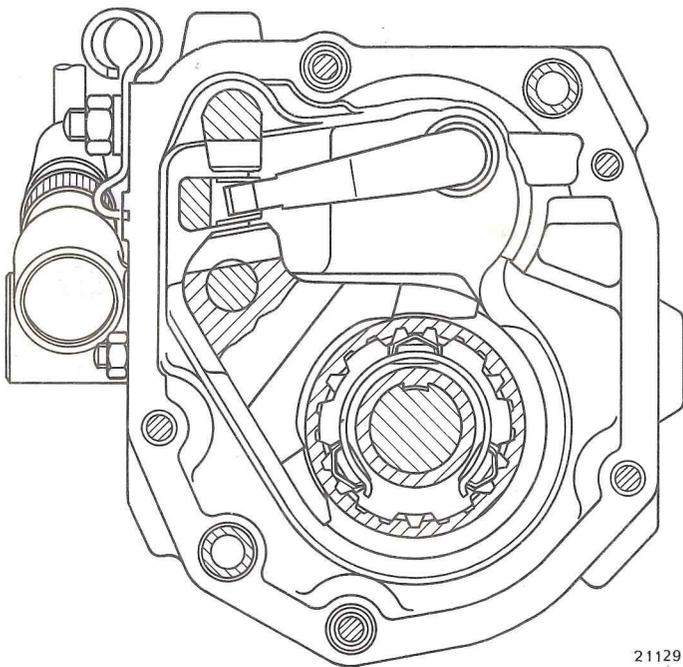
21131

Teilschnitt durch die Sicherheitsrollen der Schaltstangen.



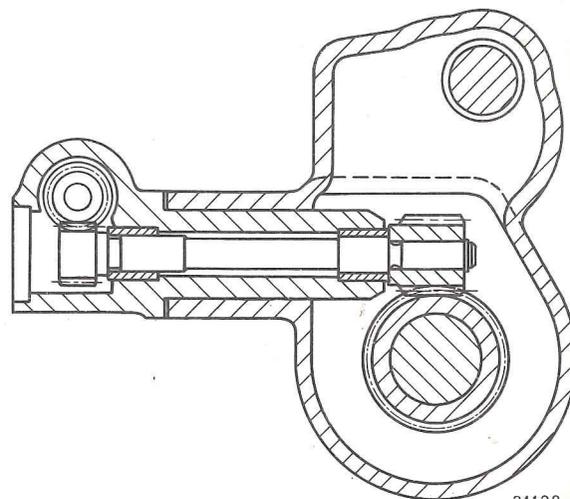
21134

Teilschnitt durch Schaltstangen-Arretierfedern.



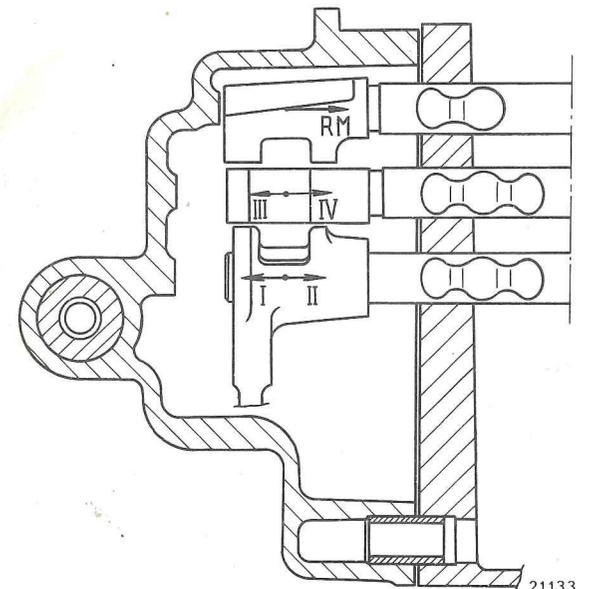
21129

Teilschnitt durch Schaltstangen und -muffe des 1. und 2. Ganges.



21128

Teilschnitt durch Tachoantriebslager.

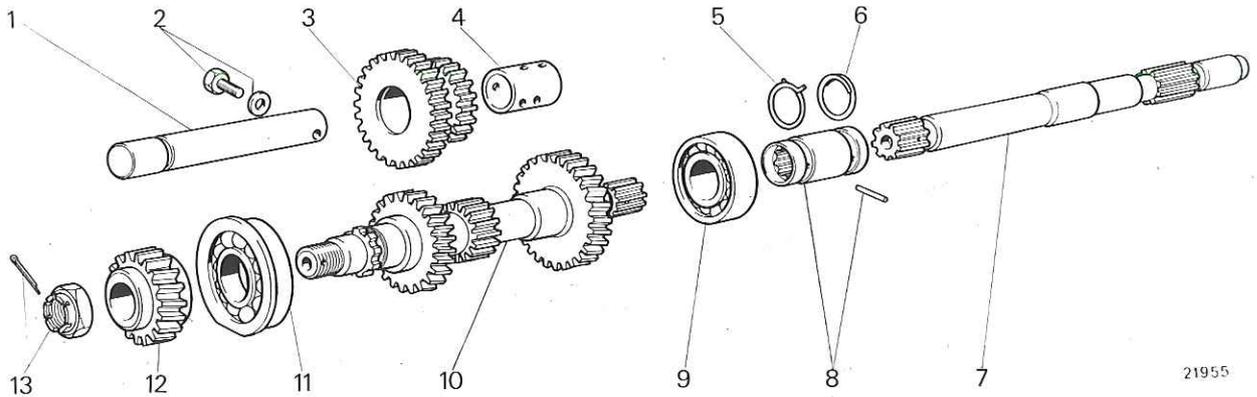


21133

Teilschnitt durch Schaltklauen.

Wechselgetriebe

Modell 126

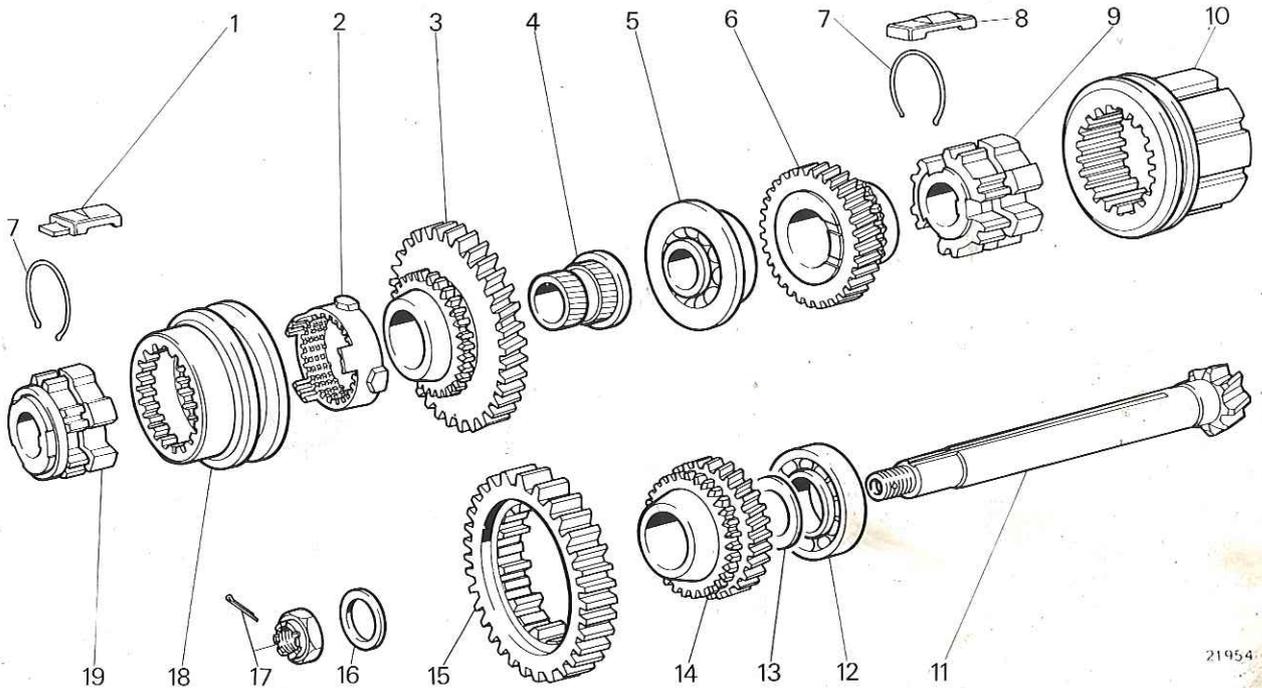


21955

Einzelteile der Haupt-, Rückwärtsgang- und Kupplungswelle.

1. Rückwärtsgangswelle.
2. Schraube und Scheibe für 1.
3. Schieberad für Rückwärtsgang.
4. Büchse für 1.
5. u. 6. Sicherungsringe.
7. Kupplungswelle.

8. Schiebemuffe und Splint zur Verbindung der Haupt- mit der Kupplungswelle.
9. Hinteres Kugellager.
10. Hauptwelle mit Zahnradern für 1., 2. und 4. Gang.
11. Vorderes Kugellager.
12. Zahnrad für 2. Gang.
13. Mutter und Splint für Hauptwelle.



21954

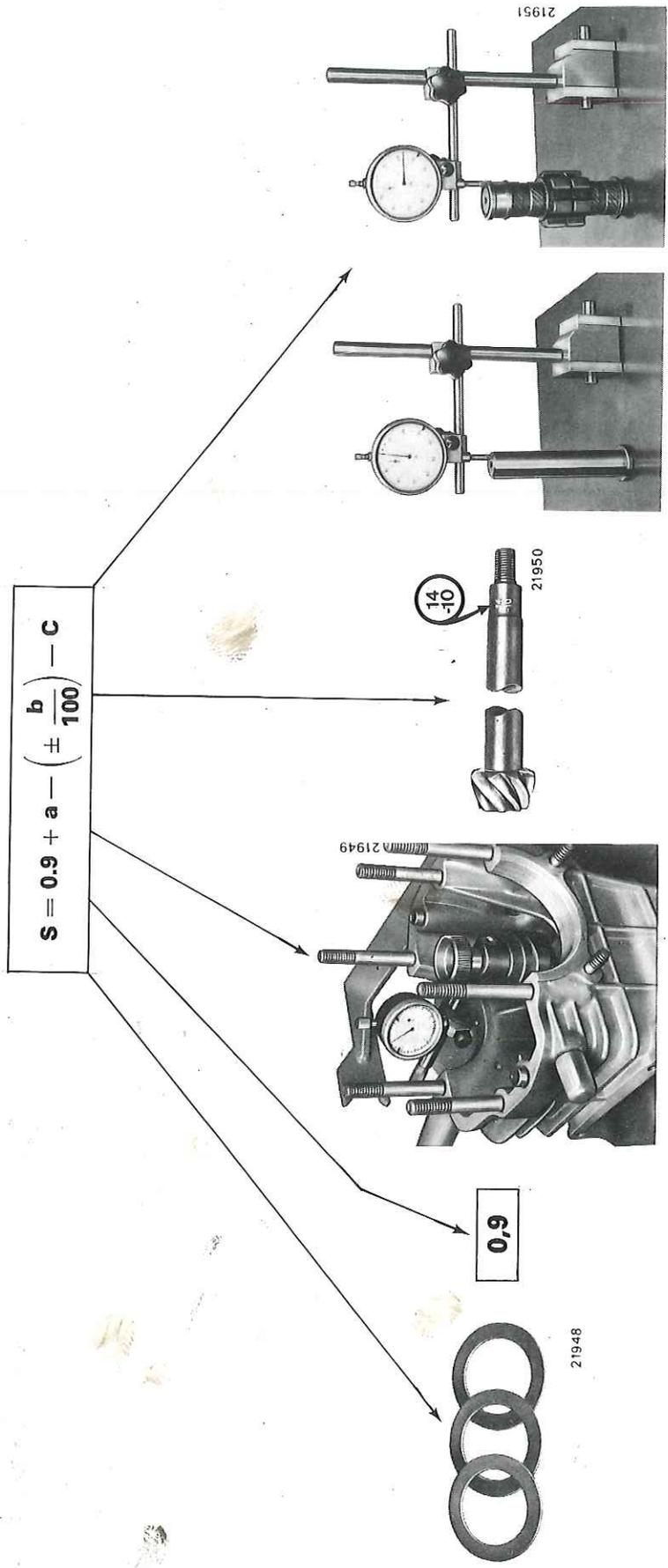
Einzelteile der Vorgelegewelle mit Antriebskegelrad.

1. Gleitstein für 18.
2. Synchronring für 2. Gang.
3. Getriebenes Zahnrad für 2. Gang.
4. Büchse für getriebenes Zahnrad des 2. Ganges.
5. Vorderes Kugellager.
6. Getriebenes Zahnrad für 3. Gang.
7. Federn.
8. Gleitstein für 10.
9. Nabe für 10.
10. Schaltmuffe für 3. u. 4. Gang.

11. Vorgelegewelle mit Antriebskegelrad.
12. Hinteres Kugellager.
13. Ausgleichscheibe.
14. Getriebenes Zahnrad für 4. Gang.
15. Schieberad für 1. u. Rückwärtsgang.
16. Scheibe.
17. Kronenmutter und Splint für 11.
18. Schaltmuffe für 2. Gang.
19. Nabe für 18.

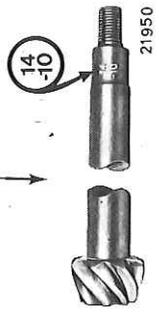
ANMERKUNG - Lieferbare Stärken der Ausgleichscheibe (13): 0,10-0,15 mm.

BESTIMMUNG DER STÄRKE DER AUSGLEICHSCHIBE FÜR ANTRIEBSKEGELRAD



$$S = 0.9 + a - \left(\pm \frac{b}{100} \right) - C$$

0,9



Ausgleichscheibe für Antriebskegelrad; lieferbare Stärken: 0,10-0,15 mm.

Feste Zahl.

Ansetzen des Messdorns A. 70036 mit Messuhr A. 95690 zur Ermittlung des Wertes «a» (Mittelwert auf der Messuhr abzulesen).

Vorgelegewelle mit Antriebskegelrad. Pfeil: Richtzahlen am Schaft des Antriebskegelrades:

Nullstellung der Messuhr mit Hilfe des Bezugsdorns A. 70037.

Ermittlung des Wertes «C» auf der Messuhr.
C = Mit der Messuhr gemessener Wert, der den Höhenunterschied zwischen dem Bezugsdorn A. 70037 (Hilfsweile) und der Gesamtbreite aller auf der Vorgelegewelle sitzenden Teile (Buchse für getriebenes Zahnrad des 3. Ganges, Nabe für 3. u. 4. Gang, Buchse für getriebenes Zahnrad des 4. Ganges und Rollenlagerinnerring für Antriebskegelrad) ausdrückt.

Wenn der Wert «b» am Schaft des Kegelrades positiv ist, dann wird die Stärke der einzubauenden Ausgleichscheibe mit folgender Formel ermittelt:

$$S = 0,90 + a - \left(+ \frac{b}{100} \right) - C = 0,90 + a - \left(\frac{b}{100} \right) - C.$$

Ist der Wert «b» am Schaft des Antriebskegelrades negativ, dann:

$$S = 0,90 + a - \left(- \frac{b}{100} \right) - C = 0,90 + a + \left(\frac{b}{100} \right) - C.$$

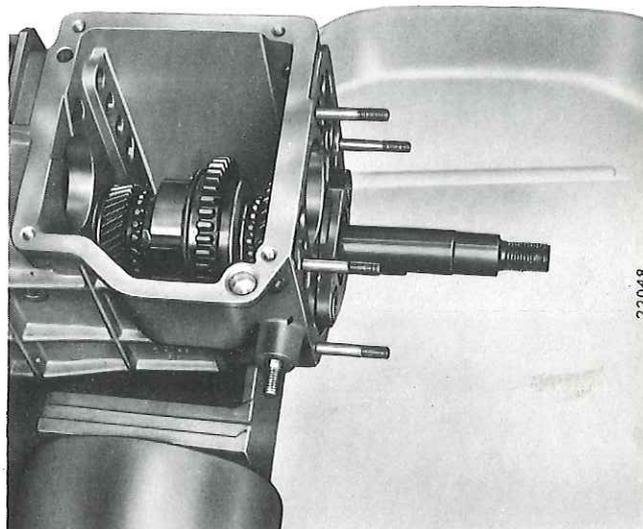
Wechselgetriebe

Modell 126

Zusammenbau.

Beim Zusammenbau des Getriebes ist wie nachstehend beschrieben vorzugehen.

Einbau der Vorgelegewelle mit Antriebskegelrad in das Getriebegehäuse und Aufsetzen der zugehörigen Teile: Rollen- und Kugellager, Ausgleichscheibe, getriebenes Zahnrad für 4. Gang mit Büchse, Synchronring für 4. Gang, Nabe und Schiebemuffe für 3. u. 4. Gang, getriebenes Zahnrad für 1. Gang, Synchronring und getriebenes Zahnrad für 3. Gang mit Büchse.

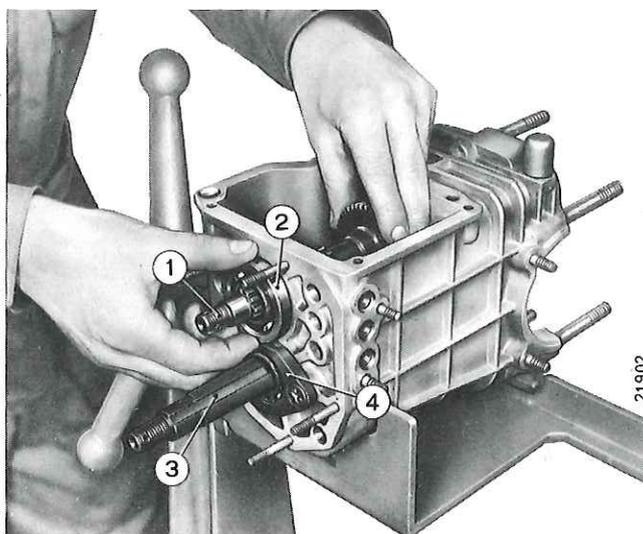


ANMERKUNG - Vor dem Einbau der Vorgelegewelle mit Antriebskegelrad muss die Stärke der Ausgleichscheibe für das Kegelrad ermittelt werden, um das richtige Einbauspiel zwischen Kegelrad und Tellerrad des Ausgleichgetriebes zu erzielen. Hierzu sind die Anweisungen auf dem vorherigen Blatt zu befolgen.

Befestigungsschrauben der Platte (4) zur Halterung des vorderen Kugellagers für die Vorgelegewelle mit Hilfe des Schraubenziehers **A. 81011** festziehen.

Einbau der Hauptwelle und der entsprechenden Kugellager in ihre Sitze.

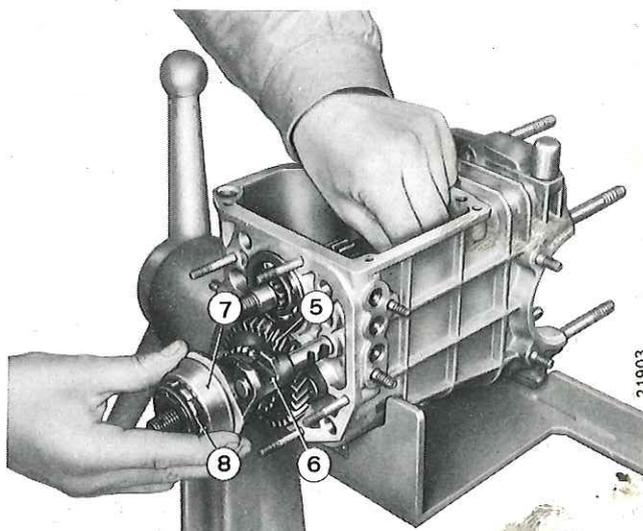
1. Hauptwelle.
2. Vorderes Kugellager für Hauptwelle.
3. Vorgelegewelle mit Antriebskegelrad.
4. Halteplatte für vorderes Kugellager der Vorgelegewelle.



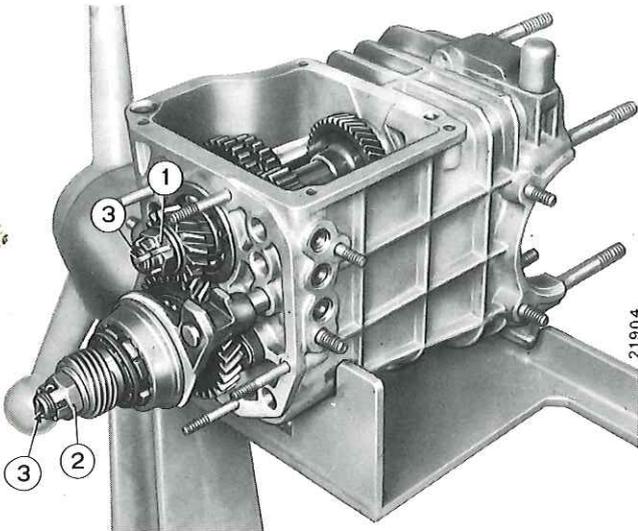
ANMERKUNG - Die Schaltgabel für den 1. Gang ist erst nach dem Einführen der Schaltstange für den 2. Gang in das Getriebegehäuse auf dieselbe aufzusetzen.

Aufsetzen der Nabe mit Schiebemuffe und Schaltstange mit Gabel für 2. Gang, nach Aufsetzen des Synchronringes, auf die Vorgelegewelle.

5. Getriebenes Zahnrad für 2. Gang, mit entsprechender Büchse.
6. Schaltgabel mit -stange für 2. u. 1. Gang.
7. Schiebemuffe für 2. Gang.
8. Nabe für Muffe 7.



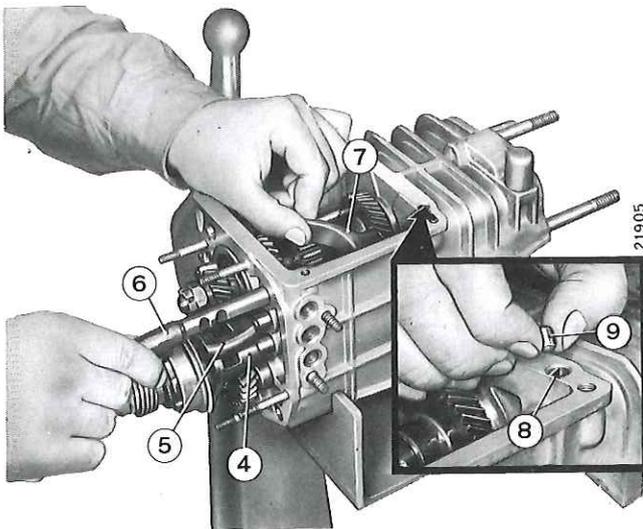
Modell 126



Nach beendeter Montage der Haupt- und Vorgelegewelle mit entsprechenden Teilen, Kronenmuttern beider Wellen auf die Wellenzapfen unter Zwischenlegung je einer Unterlegscheibe aufschrauben und mit Drehmomentschlüssel festziehen. Anzugsmoment: **5 kpm**. Die Muttern sind durch Splinte zu sichern.

Anziehen der Kronenmuttern für Haupt- und Vorgelegewelle.

1. Kronenmutter für Hauptwelle.
2. Kronenmutter für Vorgelegewelle.
3. Splinte.



Beim Anziehen genannter Muttern sind Haupt- und Vorgelegewelle gegen Verdrehung zu sichern; hierbei zwei Gänge gleichzeitig einlegen.

Stimmt der Mutternschlitz, beim vorgeschriebenen Anzugsmoment, mit der Wellenbohrung nicht überein, ist die Mutter weiter anzuziehen, bis der Splint in die Bohrung eingeführt werden kann (Winkel kleiner als 60°).

Einbau der Schaltstange für Gabel des Rückwärtsganges in ihren Sitz im Kurbelgehäuse, nach Einführung der Sicherungsrollen.

4. Schaltstange für Gabel des 1. u. 2. Ganges.
5. Schaltstange für Gabel des 3. u. 4. Ganges.
6. Schaltstange für Gabel des Rückwärtsganges.
7. Schaltgabel für Rückwärtsgang.
8. Sitz für Sicherungsrollen der Schaltstangen.
9. Sicherungsrollen für Schaltstangen.

Äussere Getriebschaltung

Modell 126

Ausbau und Kontrollen.

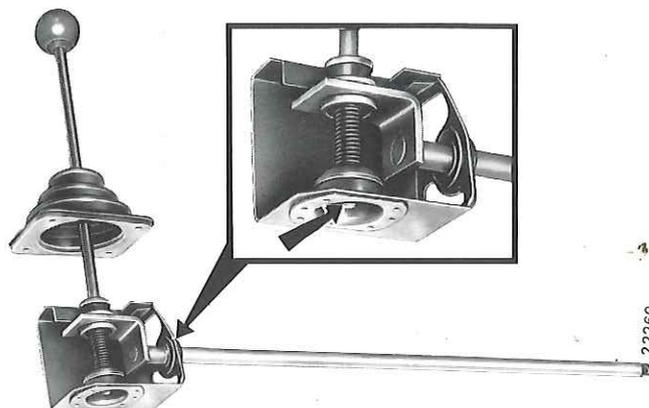
Der Ausbau des Schaltstangenhebels erfolgt durch Lösen der selbstsichernden Mutter am Hebellagerbock.

Zustand der Hebel-Gelenkkugel und der Kugelschale prüfen; die gleitenden Flächen müssen einwandfrei glatt sein.

Die Feder darf nicht lahm sein; andernfalls ist sie zu ersetzen.

Lagerbock für Schaltstangenhebel.

Pfeil: selbstsichernde Mutter zur Befestigung des Schaltstangenhebels am Lagerbock.

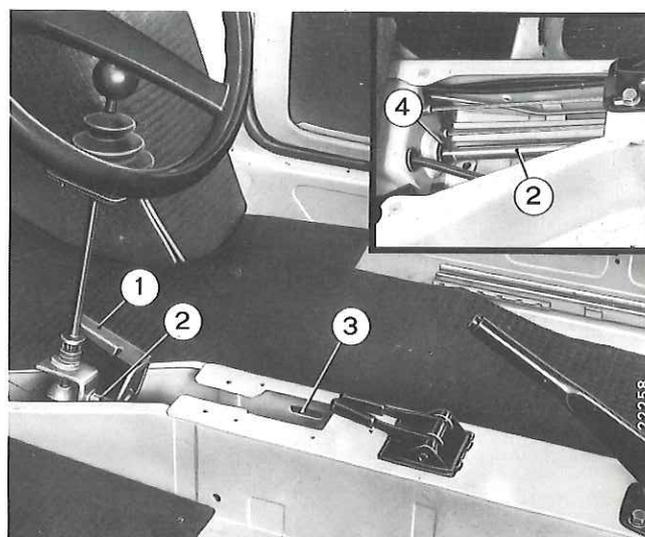


Einbau.

Bei der Montage des Lagerbocks sind die Schmierstellen (s. Rückseite) mit FIAT-Fett MR 3 zu schmieren.

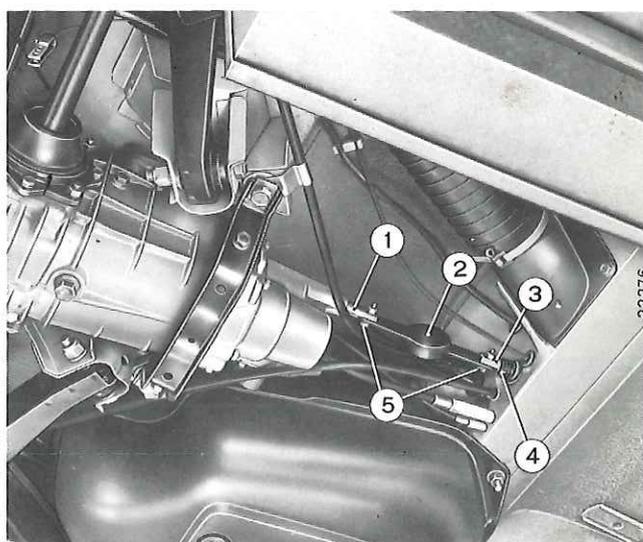
Einbau des Lagerbocks für Schaltstangenhebel auf dem Tunnel und Einführen der Schaltstange in die elastische Büchse (s. Detail).

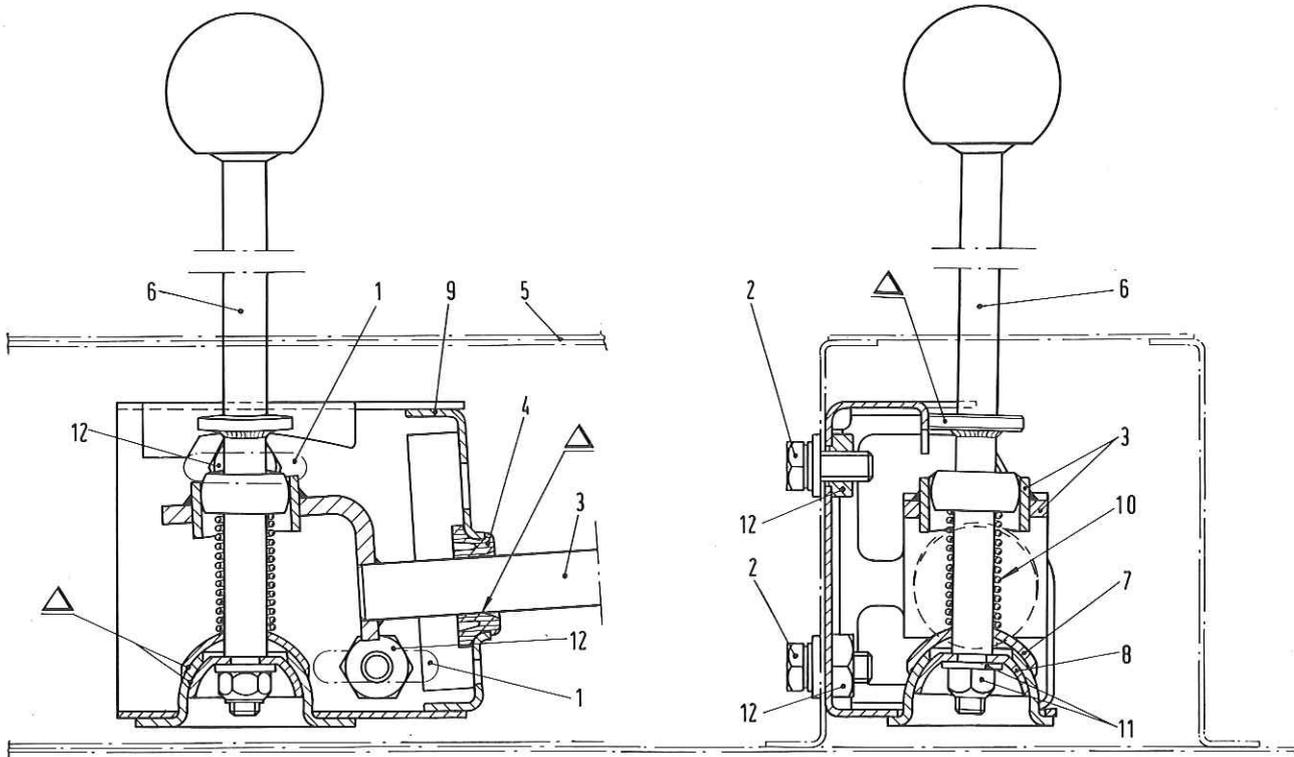
1. Schaltstangenhebel-Lagerbock.
2. Schaltstangenhebel mit -stange.
3. Tunnel-Ösen zur Einstellung des Lagerbocks.
4. Elastische Büchse.



Befestigung des Gangwählhebels an der Schaltstange mittels Zugstange mit elastischem Gelenk.

1. Gangwählhebel.
2. Zugstange mit elastischem Gelenk.
3. Schaltstange.
4. Schutzkappe.
5. Schrauben und Muttern für Zugstange mit elastischem Gelenk am Gangwählhebel und an der Schaltstange.



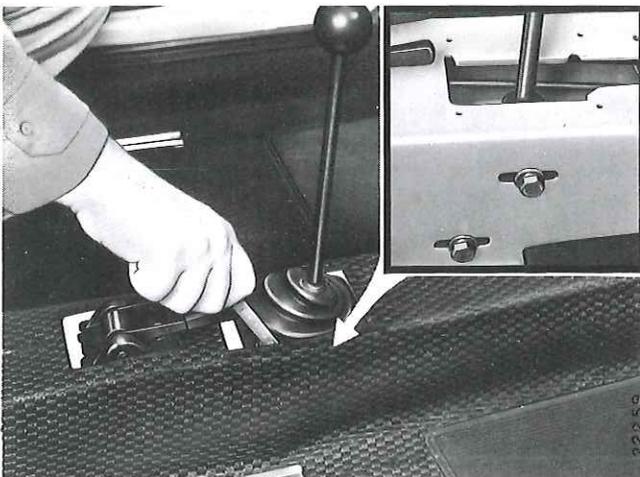


21976

Längs- und Querschnitt des Lagerbocks für Schaltstangehebel.

- | | |
|--|--|
| 1. Langlöcher zur Einstellung des Lagerbocks für Schaltstangenhebel. | 7. Kugelschale. |
| 2. Schrauben für 9. | 8. Innenteller für Sitz des Schalthebel-Kugellagers. |
| 3. Schaltstangehebel mit -stange. | 9. Lagerbock für 6. |
| 4. Elastische Büchse. | 10. Rückzugfeder für 7. u. 6. |
| 5. Tunnel. | 11. Selbstsichernde Mutter und Scheibe für 6. |
| 6. Schalthebel. | 12. Selbstsichernde Muttern für Lagerbock des Schalthebels auf dem Tunnel. |

△ = Schmierstellen-FIAT-Fett MR 3.



Anziehen der Befestigungsschrauben für den Schaltstangehebel-Lagerbock.

Detail: Langlöcher zur Lagerbock-Nachstellung.

Einstellung.

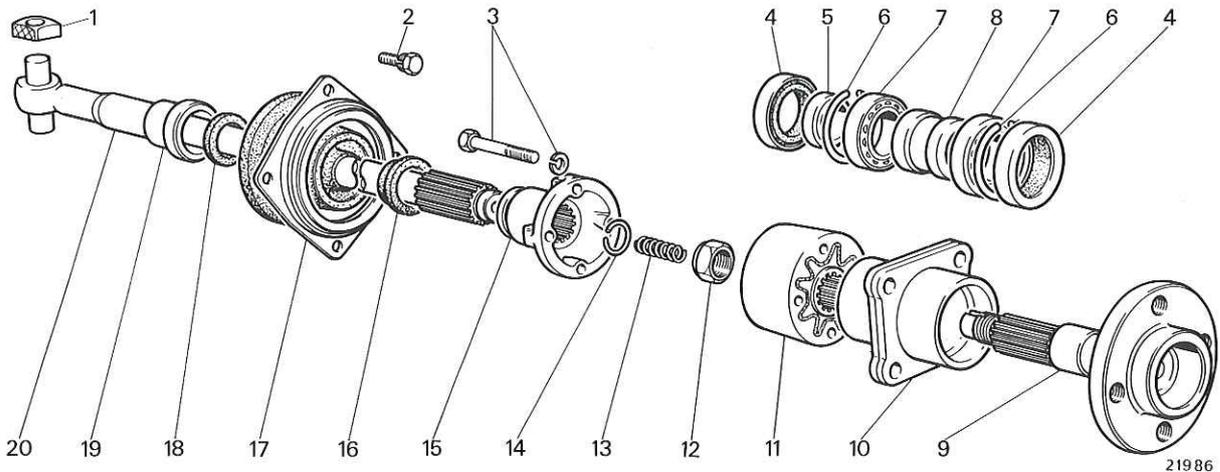
Wenn das Einlegen der Gänge Schwierigkeiten bereitet, ist der Lagerbock für den Schaltstangehebel nachzustellen.

Hierzu folgendes vornehmen:

- Befestigungsschrauben des Lagerbocks lockern: am Tunnel sind Löcher ausgeführt, die eine Längsverschiebung des Lagers ermöglichen;
- Lagerbock nach vorn (Schaltschwierigkeiten für 1. u. 3. Gang) oder nach hinten (Schaltschwierigkeiten für 2., 4. u. Rückwärtsgang) verschieben;
- Befestigungsschrauben wieder festziehen.

Achswellen

Modell 126



Einzelteile der Achswellen und der Radnabe.

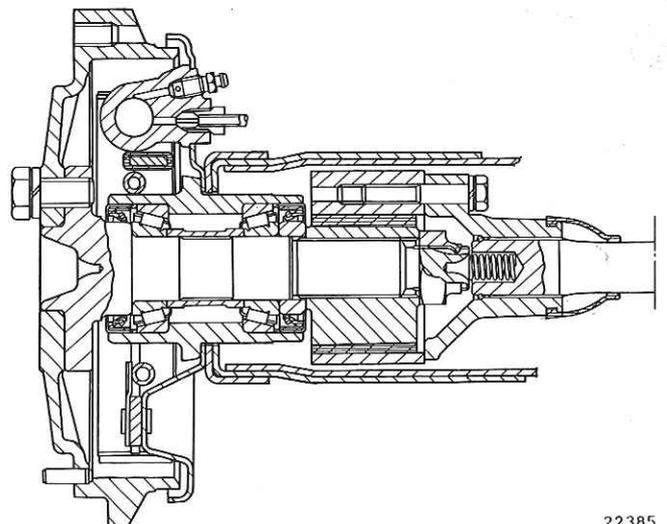
- | | |
|---|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Gleitstein. 2. Schraube für 17. 3. Schraube und Sicherungsscheibe für 15. 4. Nabendichtringe. 5. Naben-Abstandstück. 6. Sicherungsringe. 7. Vorderes und hinteres Naben-Rollenlager. 8. Elastisches Abstandstück. 9. Radwelle. 10. Radnabe. | <ol style="list-style-type: none"> 11. Kupplungsstück. 12. Mutter für 9. 13. Feder. 14. Federring für 15 auf der Achswelle 20. 15. Verbindungsmuffe des Gelenks an der Radnabe. 16. Schutzkappe für 15. 17. Deckel zur Befestigung der Schutzmanschette. 18. Dichtring. 19. Haltebüchse für 19. 20. Achswelle. |
|---|--|

Kontrollen.

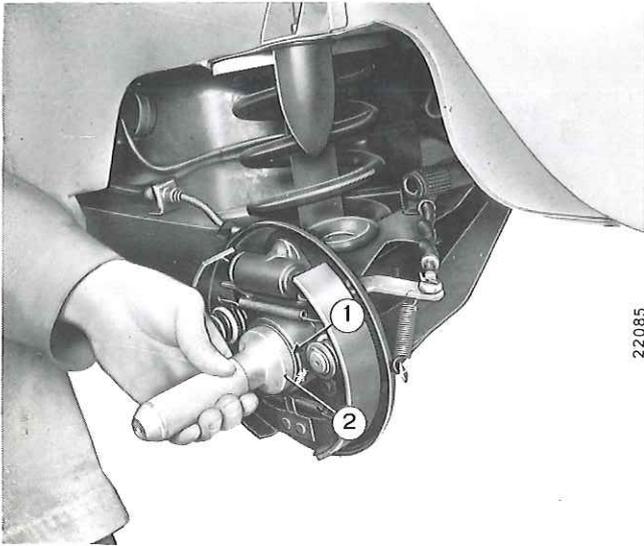
Nach Ausbau der Radnaben folgendes prüfen:

- die Aussenringe des äusseren und inneren Radnabenlagers müssen auf festen Sitz geprüft werden;
- die Passfläche der Radwelle mit den Radlagern muss glatt sein;
- das Kupplungsstück soll so beschaffen sein, dass eine sichere Verbindung des metallenen mit dem elastischen Teil gewährleistet ist.

Querschnitt durch Nabe und Bremstrommel des hinteren linken Rades.



22385



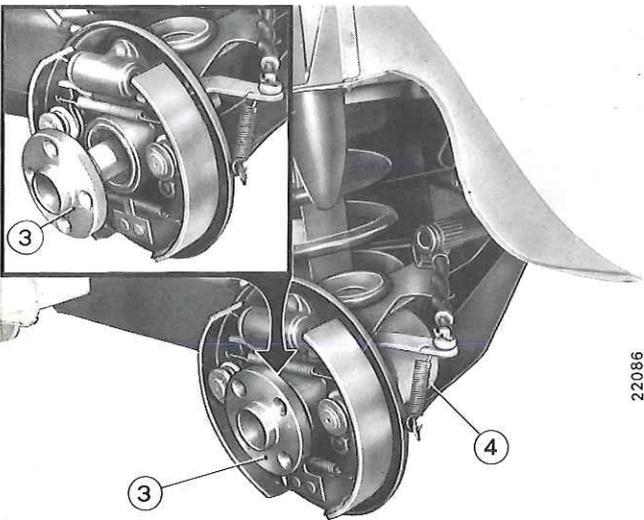
22085

Einbau.

Aussenringe des vorderen und hinteren Rollenlagers mit Hilfe des Dorns **A. 74041** einbauen; bei der Montage ist das Lager mit FIAT-Fett MR 3 zu schmieren.

Einbau des Dichtringes für Radnabe.

1. Dichtring.
2. Schlagdorn.



22086

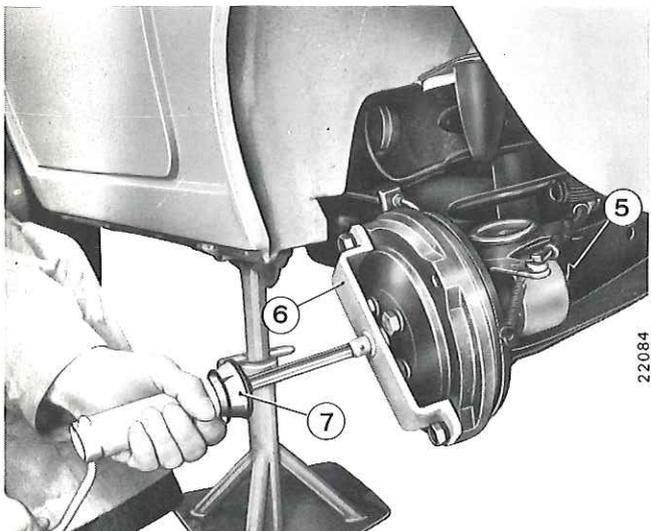
Der elastische Abstandsring zwischen den Rollenlagern gewährleistet eine ständige Nachstellung und begrenzt die Achsialverschiebungen während der Fahrt. Der elastische Abstandsring und die Befestigungsmutter der Radwelle sind nach jedem Ausbau durch neue zu ersetzen.

Einführen der Radwelle in die Nabe komplett mit Lagern und elastischem Abstandstück.

3. Radwelle.
4. Kupplungsstück.

Einstellung der Radlager.

Um übermässiges Spiel und andererseits Hemmungen beim Raddrehen zu vermeiden, muss das Anziehen der Mutter progressiv erfolgen, um schliesslich ein Drehmoment von nicht mehr als **5 kpcm** zu erhalten. Die Mutter (5) ist nach beendeter Einstellung zu verstemmen.



22084

Kontrolle des Rolldrehmoments der Radnabenlager.

5. Mutter für Radwelle.
6. **A. 95697/2**, Teilstück zu verwenden mit Dynamometer **A. 95697**.
7. **A. 95697**, Dynamometer.

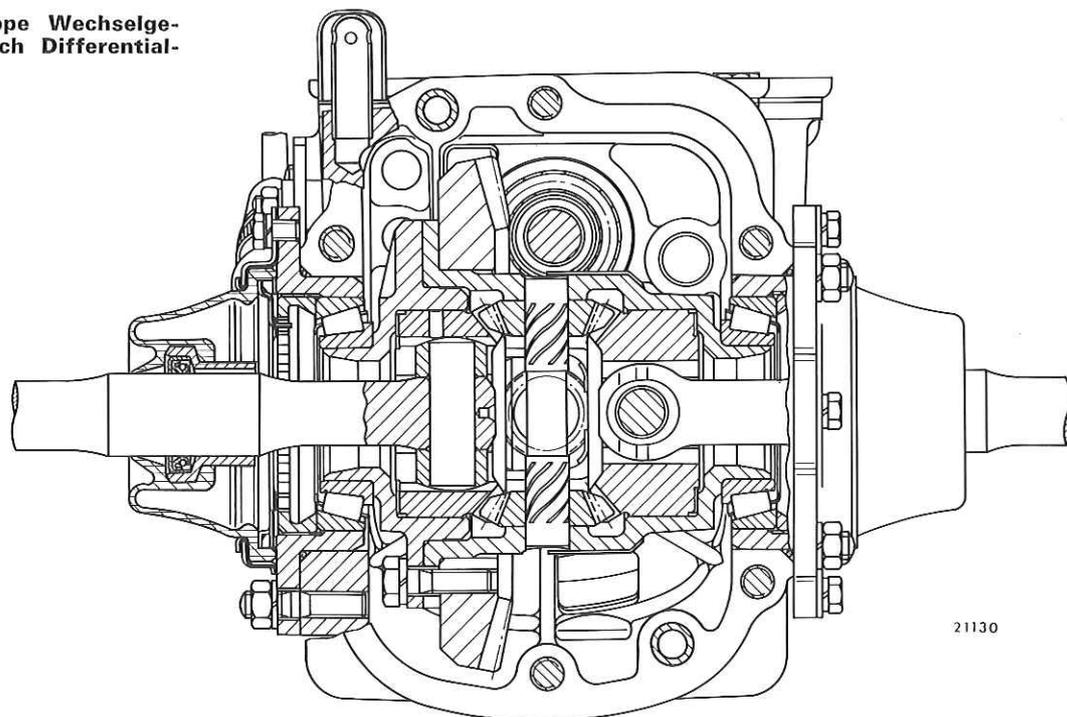
Achsantrieb und Differential

274.04

Modell 126

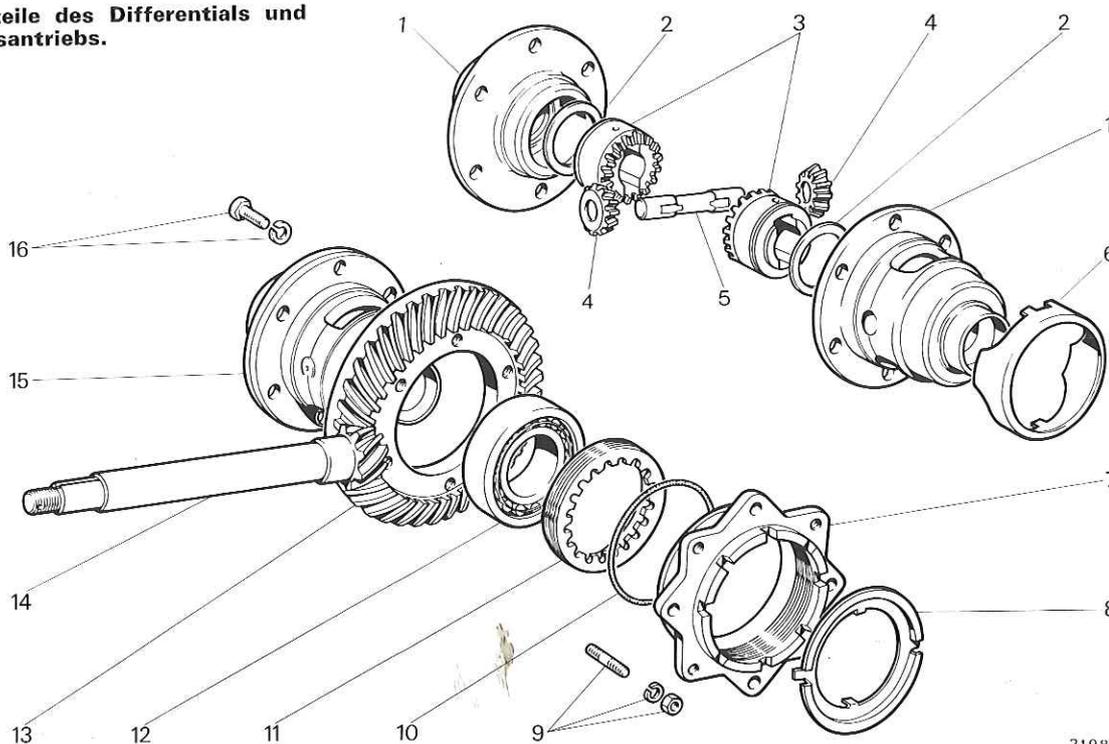
Blatt 1

Querschnitt der Gruppe Wechselgetriebe-Differential durch Differentialgehäuse.



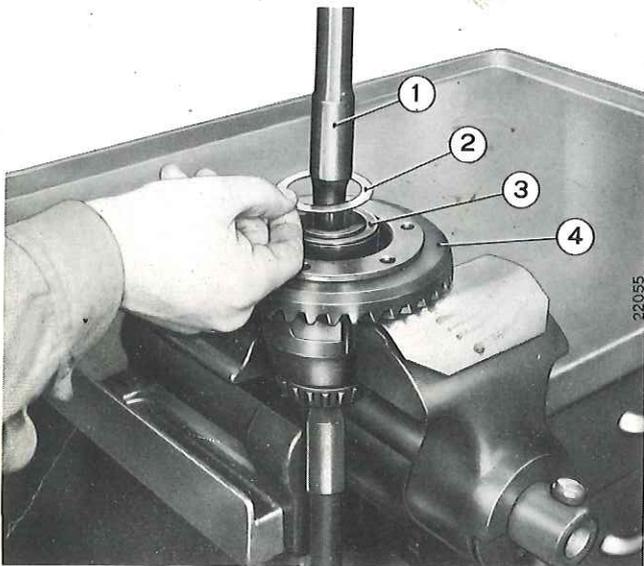
21130

Bestandteile des Differentials und des Achsantriebs.



21987

- | | | |
|----------------------------------|--|---|
| 1. Differential-Korbhälften. | 7. Rollenlagergehäuse. | 13. Tellerrad. |
| 2. Druckringe für Planetenräder. | 8. Sicherungsring der Einstellmutter. | 14. Vorgelegewelle mit Antriebskegelrad. |
| 3. Planetenräder. | 9. Stiftschraube, Sicherungsscheibe und Beilegscheibe. | 15. Differentialgehäuse. |
| 4. Ausgleichräder. | 10. Dichtring. | 16. Schraube und Sicherungsring zur Befestigung des Tellerrades am Differentialgehäuse. |
| 5. Ausgleichräderrachse. | 11. Nutringe. | |
| 6. Haltering für 5. | 12. Rollenlager für Differentialgehäuse. | |



Zusammenbau des Ausgleichgetriebes.

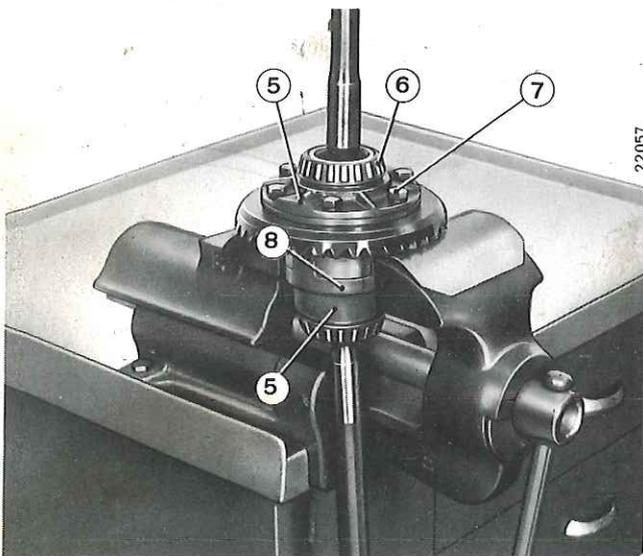
Die Planetenräder sind beim Einbau so durch die Druckringe einzustellen, dass das vorgeschriebene Rolldrehmoment erhalten wird.

Die Druckringe der Planetenräder sind in folgenden Stärken erhältlich: 0,7-0,8-0,9-1-1,1-1,2-1,3 mm.

Aufsetzen der Druckringe für die Planetenräder bei der Bestimmung des Rolldrehmoments der Ausgleichräder.

1. Achswelle.
2. Druckring.
3. Planetenrad.
4. Tellerrad.

Anzugsmoment der Befestigungsschrauben des Tellerrades am Ausgleichgehäuse: **4,5 kpm.**



Anziehen der Befestigungsschrauben des Tellerrades am Differentialgehäuse.

5. Differentialkorbhälften.
6. Innenring des Rollenlagers.
7. Befestigungsschraube des Tellerrades am Ausgleichgehäuse.
8. Haltering für Ausgleichradachse.



Rolldrehmoment der Differential-Ausgleichräder: **20-50 kpcm.**

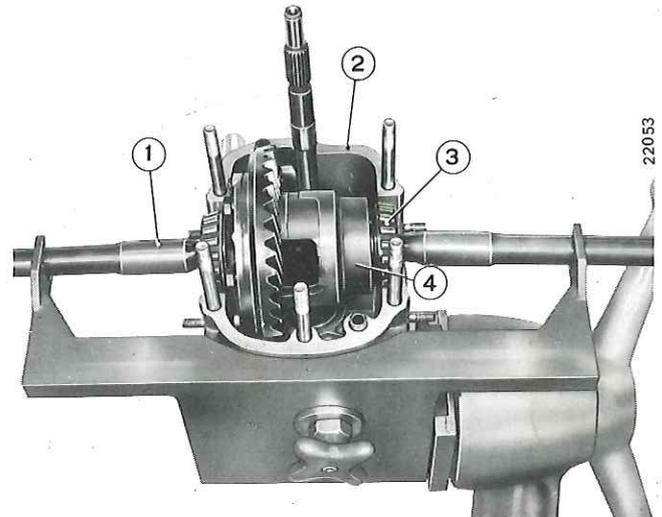
Kontrolle des Rolldrehmoments der Ausgleichräder mit dem Werkzeug A. 70315 und Dynamometer A. 95697.

Achsantrieb und Differential

Modell 126

Einbau der Differentialgruppe in das Getriebegehäuse.

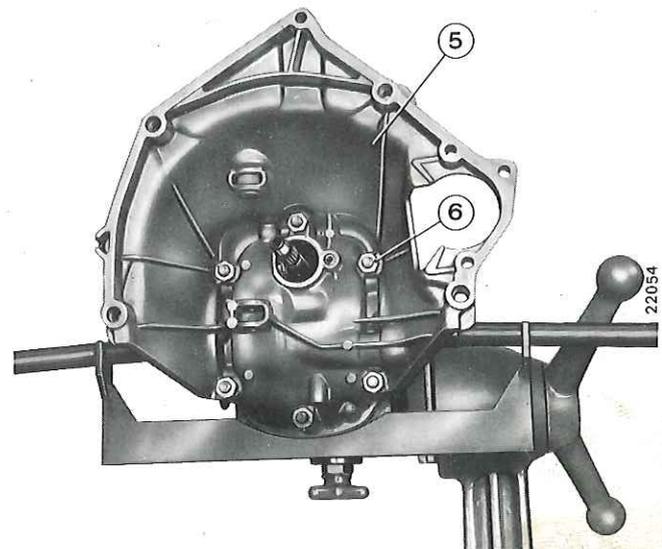
Einsetzen des Ausgleichgetriebes und Anbau des Kupplungsgehäuses.



Einbau der Differentialgruppe.

1. Achswelle.
2. Getriebegehäuse.
3. Innenring des Rollenlagers.
4. Ausgleichgehäuse.

Anzugsmoment der Befestigungsmuttern für Kupplungsgehäuse am Motor: **3,5 kpm**.



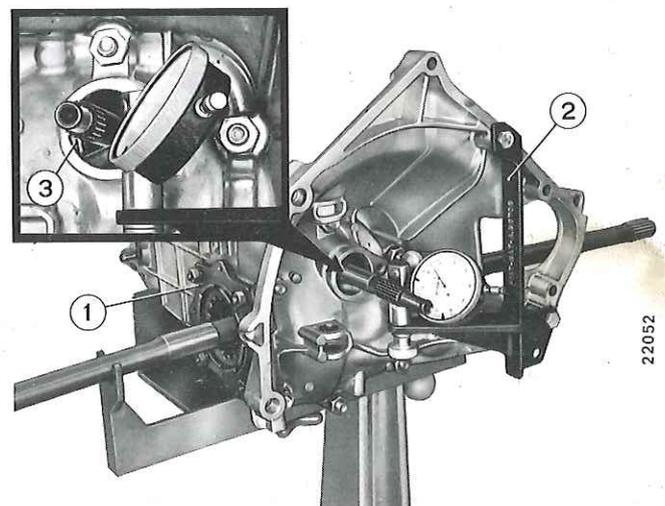
Anbau des Kupplungsgehäuses.

5. Kupplungsgehäuse.
6. Befestigungsmutter für 5.

Kontrollen und Einstellungen.

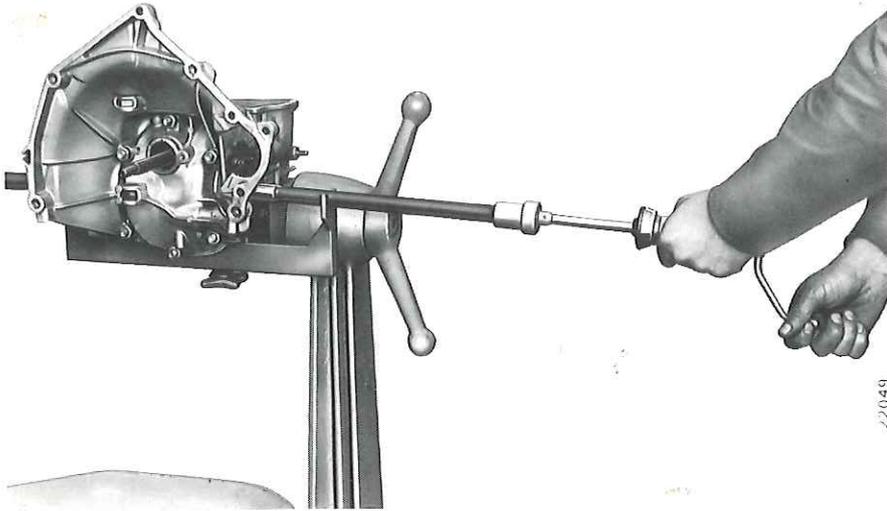
Auf der Messuhr der Vorrichtung **A. 95708** das Zahnflankenspiel zwischen Antriebskegelrad und Tellerrad prüfen.

Dieses Spiel muss **0,08-0,13 mm** betragen und wird durch Auf- und Abschrauben der Nutmutter erhalten.



Kontrolle des Zahnflankenspiels zwischen Antriebskegelrad und Tellerrad.

1. Rollenlagergehäuse mit Nutmutter zur Einstellung des Zahnflankenspiels zwischen Tellerrad und Kegelrad.
2. Vorrichtung **A. 95708**.
3. Tellerrad.



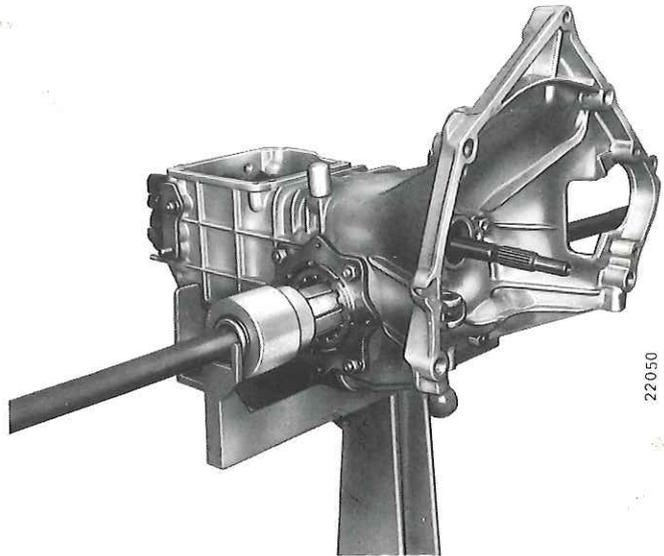
Kontrolle des Rolldrehmoments der Rollenlager des Ausgleichgetriebes mit Hilfe der Spannhülse A. 70315 mit Dynamometer A. 95697.

Die Achswellen werden durch die Spannhülse A. 70315 mit dem Ausgleichgehäuse fest verbunden.

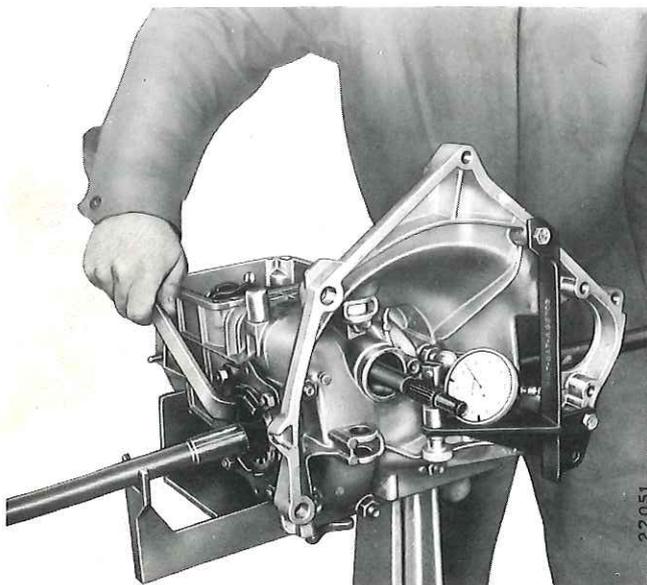
22049

Die mit dem Ausgleichgehäuse fest verbundene Achswelle wird einige Male gedreht, damit sich die Rollenlager gut einpassen können; danach wird das Rolldrehmoment mit Spannhülse A. 70315 und Dynamometer A. 95697 geprüft.

Das Rolldrehmoment der Rollenlager des Ausgleichgehäuses muss 13-15 kpcm betragen.



22050



Nach der Einstellung des Drehmoments empfiehlt es sich, das Zahnflankenspiel wieder zu prüfen (**0,08-0,13 mm**).

Wenn nötig, ist es durch Lockern bzw. Anziehen der Nutmutter auf den Sollwert zu bringen.

Es ist sehr wichtig, dass der Drehung einer Nutmutter die genaue entsprechende Drehung der anderen Nutmutter folgt, um die Vorbelastung der Lager nicht zu verändern.

Kontrolle und eventuelles Wiederherstellen des Spiels zwischen Tellerrad und Kegelrad.

Die Einstellnutmutter sind mit dem Schlüssel A. 55147 anzuziehen.

22051

Spezialwerkzeuge

Modell 126



A. 40207/813 Werkzeug zum Ausbauen der Kupplungswellenbüchse, zu verwenden mit **A. 40206/801**.



A. 70078 Werkzeug zum Einbau der Dichtringe und der Büchse der Achswellen-Schutzmanschette.



A. 47017 Schlagabzieher für Hinterradnaben.



A. 70315 Werkzeuge zur Kontrolle des Rollmoments der Differentiallager, zu verwenden mit **A. 95697**.



A. 55147 Schlüssel für Einstellmuttern der Differentiallager.



A. 70342 Dorn zum Einbau der Mitnehmerdichtung der Kupplungswelle.



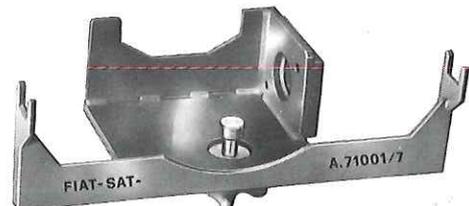
A. 70036 Messdorn zur Bestimmung der Stärke der Einstellscheiben des Antriebskegelrades, zu verwenden mit der Messuhr **A. 95690**.



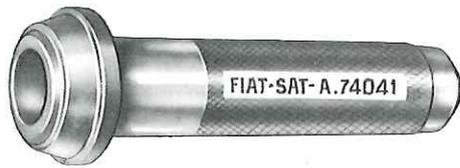
A. 70343 Werkzeug zum Festhalten der 2. Gang-Schaltmuffe und des Antriebskegelrades beim Abmessen des Spiels zwischen Kegelrad und Tellerrad.



A. 70037 Bezugsdorn zur Bestimmung der Stärke der Einstellscheiben des Antriebskegelrades.



A. 71001/7 Stütze zur Befestigung der Gruppe Wechsel-Ausgleichgetriebe am Drehbock **Ar. 22204**.



A. 74041 Schlagdorn zum Einbau des Aussenringes der vorderen und inneren Hinterradlager.



A. 95697/2 Teilstück zu verwenden mit **A. 95697** bei der Kontrolle des Rollmoments der Hinterradlager.



A. 95697 Dynamometer zur Kontrolle des Rollmoments der Hinterradlager.



A. 95708 Vorrichtung zur Einstellung des Spiels zwischen Tellerrad und Antriebskegelrad.