

ABSCHNITT RA

INHALT

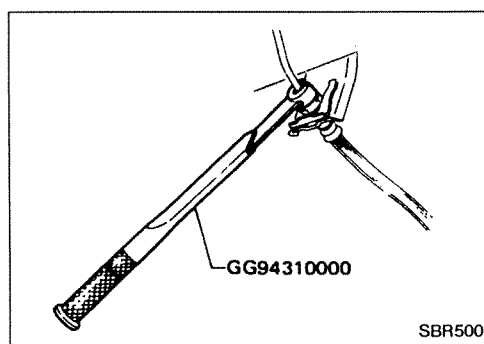
VORSICHTSMASSNAHMEN UND VORBEREITUNG	RA- 2
--	-------

2WD	
HINTERACHSE UND HINTERRADAUFHÄNGUNG	RA- 3
KONTROLLE UND EINSTELLUNG — Im eingebauten Zustand	RA- 4
HINTERACHSE — Radnabe	RA- 7
HINTERRADAUFHÄNGUNG	RA- 9
HINTERRADAUFHÄNGUNG — Schraubenfeder und Federbein	RA-11
HINTERRADAUFHÄNGUNG — Stabilisator	RA-13

4WD	
HINTERACHSE UND HINTERRADAUFHÄNGUNG	RA-14
KONTROLLE UND EINSTELLUNG — Im eingebauten Zustand	RA-15
HINTERACHSE	RA-18
HINTERACHSE — Radnabe und Achsschenkel	RA-19
HINTERACHSE — Antriebswelle	RA-23
HINTERRADAUFHÄNGUNG	RA-31
HINTERRADAUFHÄNGUNG — Schraubenfeder und Federbein	RA-32
HINTERRADAUFHÄNGUNG — Stabilisator	RA-34

2WD und 4WD	
TECHNISCHE DATEN UND SPEZIFIKATIONEN (S.D.S.)	RA-35

VORSICHTSMASSNAHMEN UND VORBEREITUNG

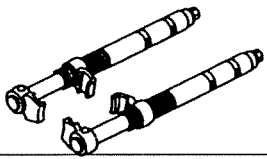
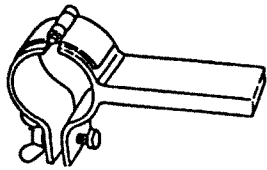
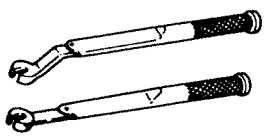


Vorsichtsmaßnahmen

- Nach der Montage von Gummiteilen darf das endgültige Festziehen erst dann erfolgen, wenn das unbeladene* Fahrzeug wieder auf den Rädern steht.
*: Kraftstoffbehälter gefüllt, Motor-Kühlflüssigkeit und Motoröl auf vorgeschriebener Höhe. Ersatzrad, Wagenheber, Bordwerkzeug und Bodenmatten am jeweils vorgesehenen Ort.
- Zum Aus- bzw. Einbauen von Bremsleitungen das Sonderwerkzeug benutzen.
- Nach der Montage von Aufhängungsteilen muß vermessen und die vorschriftsmäßige Radeinstellung hergestellt werden.
- Der Wagenheber darf nicht unter den Parallelenkern angesetzt werden.

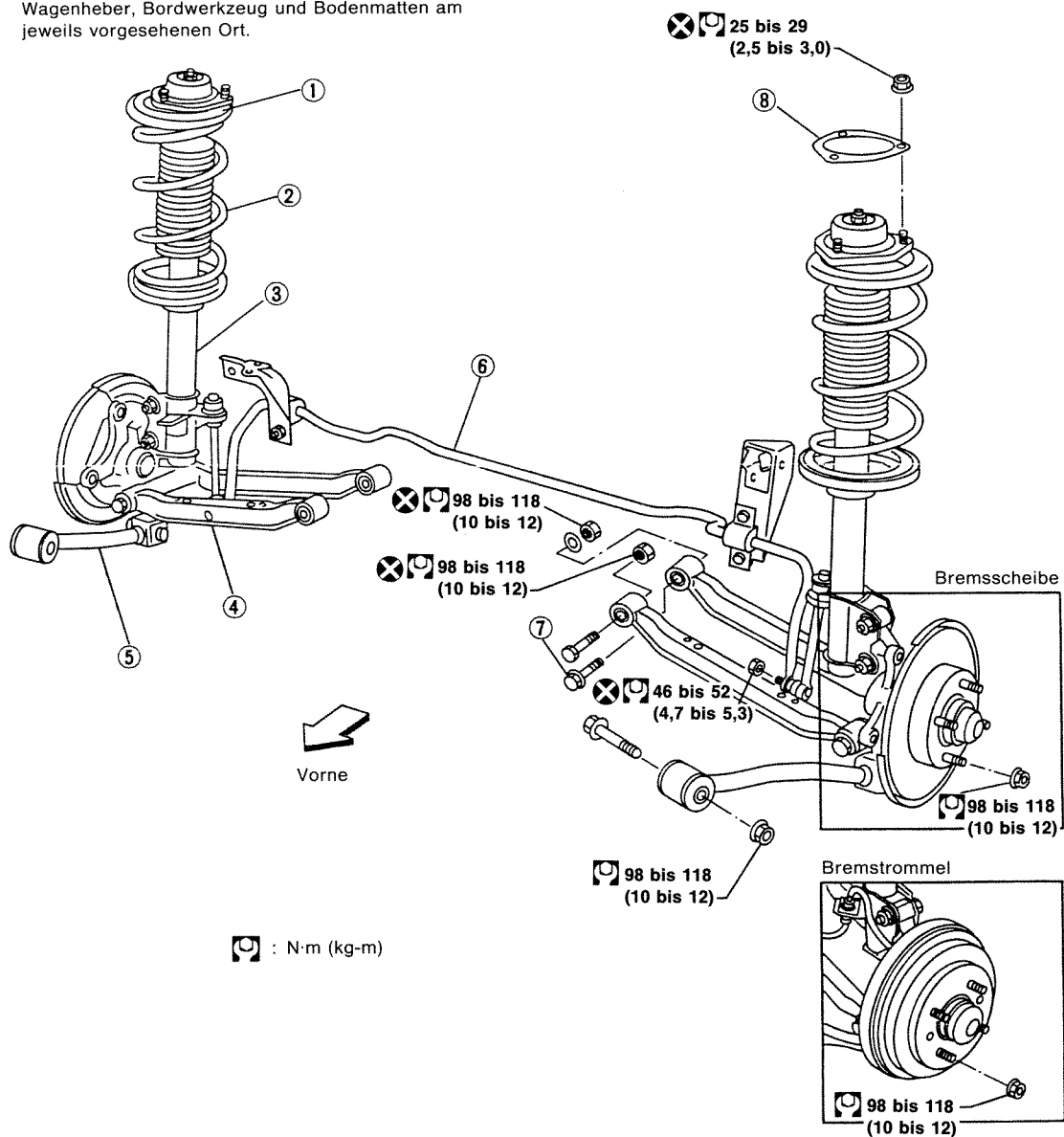
Vorbereitung

SONDERWERKZEUGE

Werkzeugnummer Werkzeugbezeichnung	Beschreibung
HT71780000 Federpresse	 Ausbauen und Einbauen von Schraubenfedern
ST35652000 Stoßdämpfer-Halteklammer	 Befestigen des Stoßdämpfers
GG94310000 Drehmomentschlüssel für konische Brems-/Kupplungsleitungsmuttern	 Ausbauen und Einbauen von Bremsleitungen

Nach der Montage von Gummitteilen muß das endgültige Festziehen erst erfolgen, wenn das unbeladene* Fahrzeug wieder auf den Rädern steht.

* Kraftstoffbehälter gefüllt, Motor-Kühlflüssigkeit und Motoröl auf vorgeschriebener Höhe. Ersatzrad, Wagenheber, Bordwerkzeug und Bodenmatten am jeweils vorgesehenen Ort.

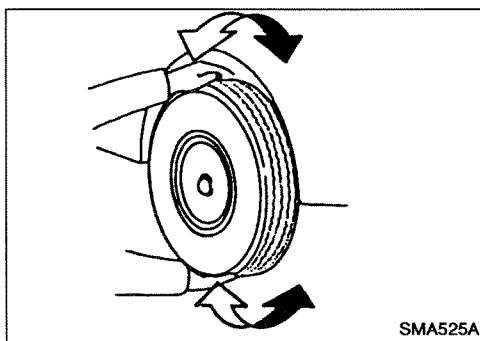


- ① Dämpfer der Federbeinbefestigung
- ② Schraubenfeder

- ③ Federbein, vollst.
- ④ Parallelenker
- ⑤ Schubstrebe

- ⑥ Stabilisator
- ⑦ Einstellschraube
- ⑧ Flachdichtung

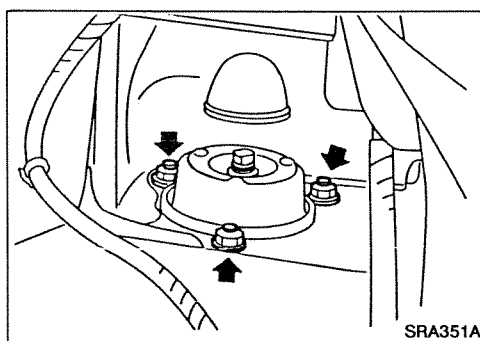
SRA350A



Bauteile der Hinterachse und der Hinterradaufhängung

Bauteile der Hinterachse und der Hinterradaufhängung auf einwandfreien Sitz, Verschleiß oder Beschädigungen kontrollieren.

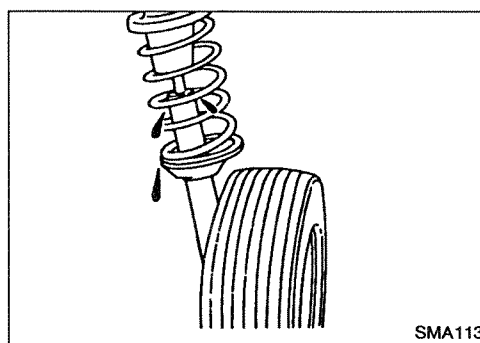
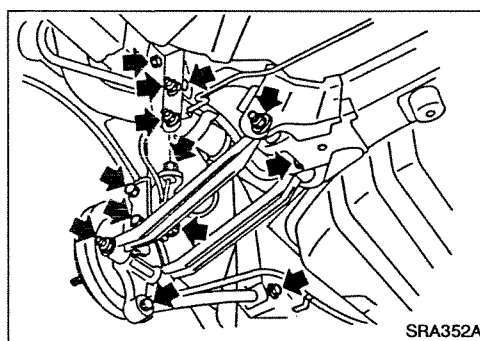
- An jedem Hinterrad rütteln, um das Spiel zu prüfen.



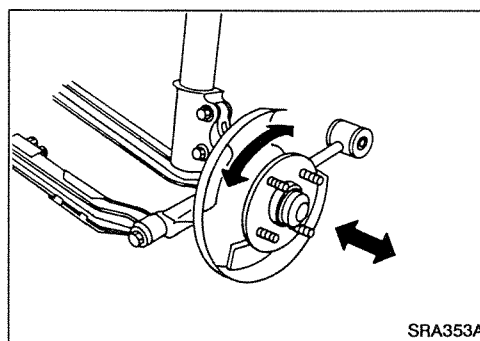
- Sämtliche Muttern und Schrauben mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment nachziehen.

Anzugsdrehmoment:

Vgl. HINTERRADAUFHÄNGUNG.



- Federbein (Stoßdämpfer) auf Öl-Undichtigkeiten oder andere Mängel kontrollieren.



Hinterradlager

- Axialspiel kontrollieren.

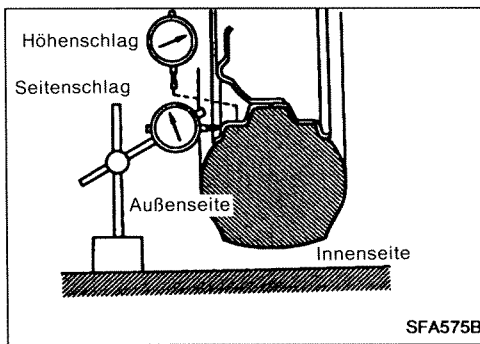
Axialspiel:

0,05 mm oder weniger

- Kontrollieren, ob die Radlager störungsfrei rundlaufen.
- Anzugsdrehmoment der Radlager-Sicherungsmutter kontrollieren.

⚙: 186 bis 255 N·m (19 bis 26 kg-m)

- Falls das Radlager Axialspiel aufweist oder nicht leichtgängig ist, muß das Radlager komplett ausgewechselt werden.
Vgl. HINTERACHSE — Radnabe.



Hinterradeinstellung

VORBEREITENDE KONTROLLE

Die folgenden Kontrollen durchführen. Erforderlichenfalls einstellen, instandsetzen oder auswechseln.

- Reifen auf Verschleiß und vorgeschriebenen Fülldruck kontrollieren.
- Hinterradlager auf festen Sitz kontrollieren.
- Räder auf Schlag prüfen.

Radschlag:

Vgl. S.D.S. im Abschnitt FA.

- Hintere Federbeine (Stoßdämpfer) auf einwandfreie Funktion prüfen.
- Hinterachse und Hinterradaufhängung auf einwandfreie Befestigung kontrollieren.
- Traghöhe der Radaufhängung des unbeladenen* Fahrzeugs prüfen.

*: Kraftstoffbehälter gefüllt, Motor-Kühlflüssigkeit und Motoröl auf vorgeschriebener Höhe. Ersatzrad, Wagenheber, Bordwerkzeug und Bodenmatten am jeweils vorgesehenen Ort.

STURZ

Der Sturz ist werksseitig eingestellt und kann nicht nachgestellt werden.

Sturz:

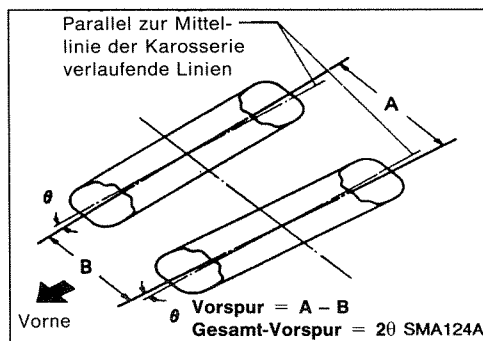
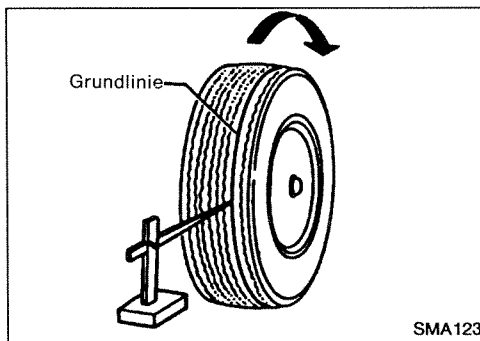
Modellreihe B13

— 1°55' bis — 0°25'

Modellreihe N14

— 1°40' bis — 0°10'

- Falls der Sturzwinkel nicht innerhalb des vorgeschriebenen Bereichs liegt, sind die Bauteile der Hinterradaufhängung auf Beschädigungen und Verschleiß zu kontrollieren und gegebenenfalls auszuwechseln.



VORSPUR

1. Eine Bezugslinie (Grundlinie) um den Reifenumfang herum über das Profil ziehen.
- Das Fahrzeugheck nach dem Herunterlassen auf- und abkippen, um jede Reibung zu beseitigen.

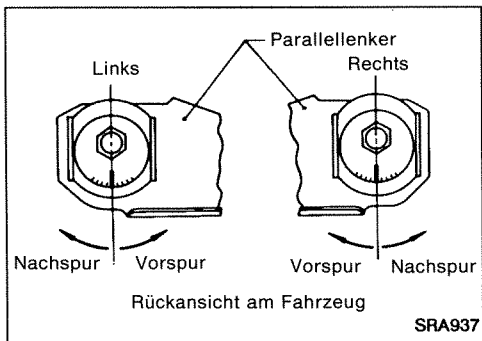
2. Vorspur messen.

- Die Abstände "A" und "B" in Höhe der Nabenmitte messen.

Gesamt-Vorspur:

A — B — 1 bis 3 mm
2θ — 6' bis 18'

Hinterradeinstellung (Forts.)

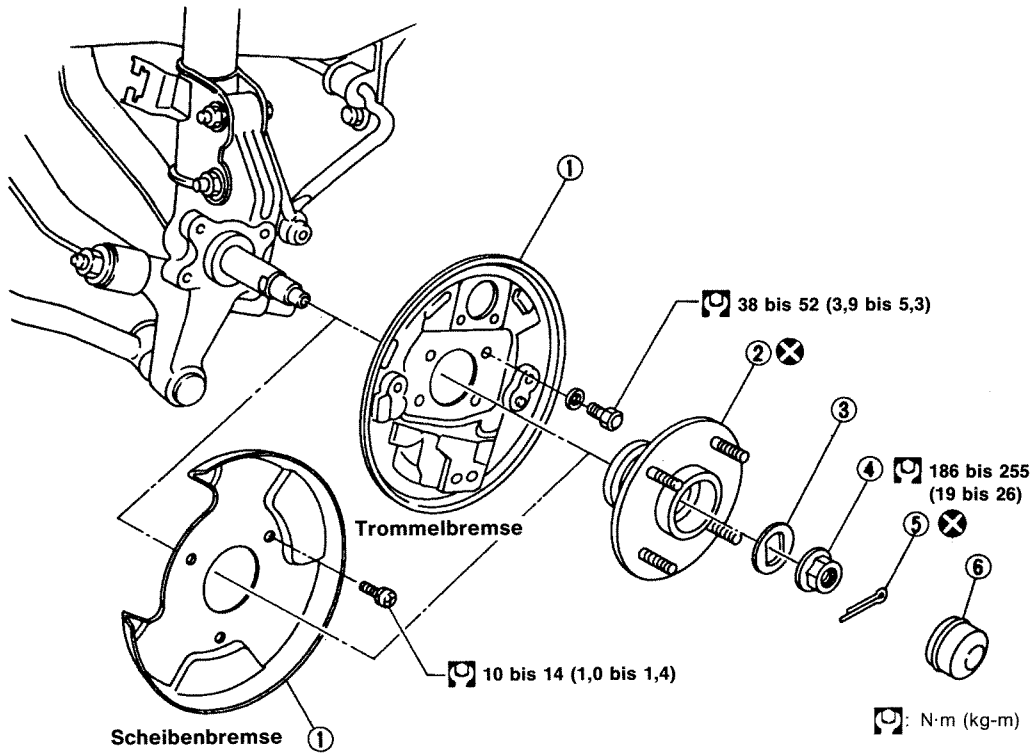


3. Sicherungsmuttern der Einstellstifte lösen.
4. Vorspur durch Verdrehen der Einstellstifte einstellen.

Die Radspur ändert sich mit jedem Teilstrich des Einstellstifts um ungefähr 2,0 mm [eine Seite].

5. Sicherungsmuttern der Einstellstifte mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

: 98 bis 118 N·m (10 bis 12 kg-m)



SRA334A

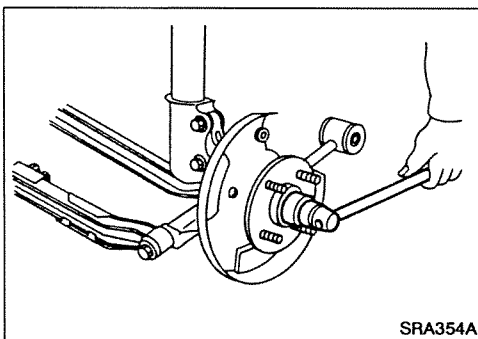
- | | | |
|----------------------|-----------------------------|--------------------|
| ① Bremsschutzblech | ③ Unterlegscheibe | ⑤ Sicherungssplint |
| ② Radlager (Radnabe) | ④ Radlager-Sicherungsmutter | ⑥ Nabendeckel |

Ausbau

ACHTUNG:

Das Radlager (mit der Radnabe integriert) erfordert normalerweise keine Wartung. Wird eine der folgenden Erscheinungen festgestellt, komplettes Radlager (Radnabe) ersetzen.

- Während der Fahrt erzeugt das Radlager ein dröhnendes Geräusch.
- Radlager schleift oder zeigt rauhen Lauf, wenn es von Hand gedreht wird, nachdem die Sicherungsmutter mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festgezogen wurde.
- Einmal ausgebaute Radlager (Radnabe) dürfen nicht wieder eingebaut werden, sondern müssen durch neue Bauteile ersetzt werden.



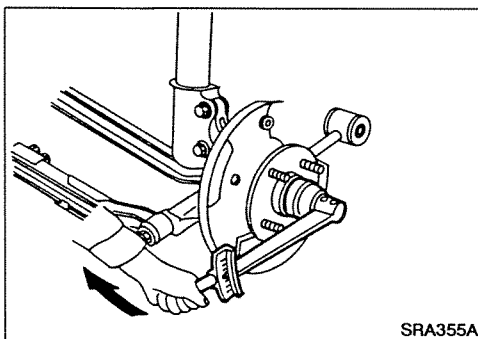
SRA354A

1. Bremssattel komplett und Bremsscheibe ausbauen.
2. Radlager-Sicherungsmutter abdrehen.

Der Bremsschlauch braucht nicht vom Bremssattel abgezogen zu werden.

Das Bremspedal darf nicht hinuntergedrückt werden, damit der Kolben nicht herauspringt.

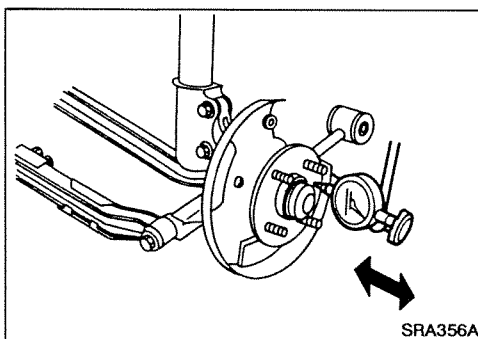
Darauf achten, daß der Bremsschlauch nicht verdreht ist bzw. wird.



SRA355A

Einbau

- Radnabe mit Radlager komplett einbauen.
- Radlager-Sicherungsmutter festziehen.
 τ : 186 bis 255 N·m (19 bis 26 kg·m)
- Kontrollieren, ob die Radlager störungsfrei rundlaufen.



SRA356A

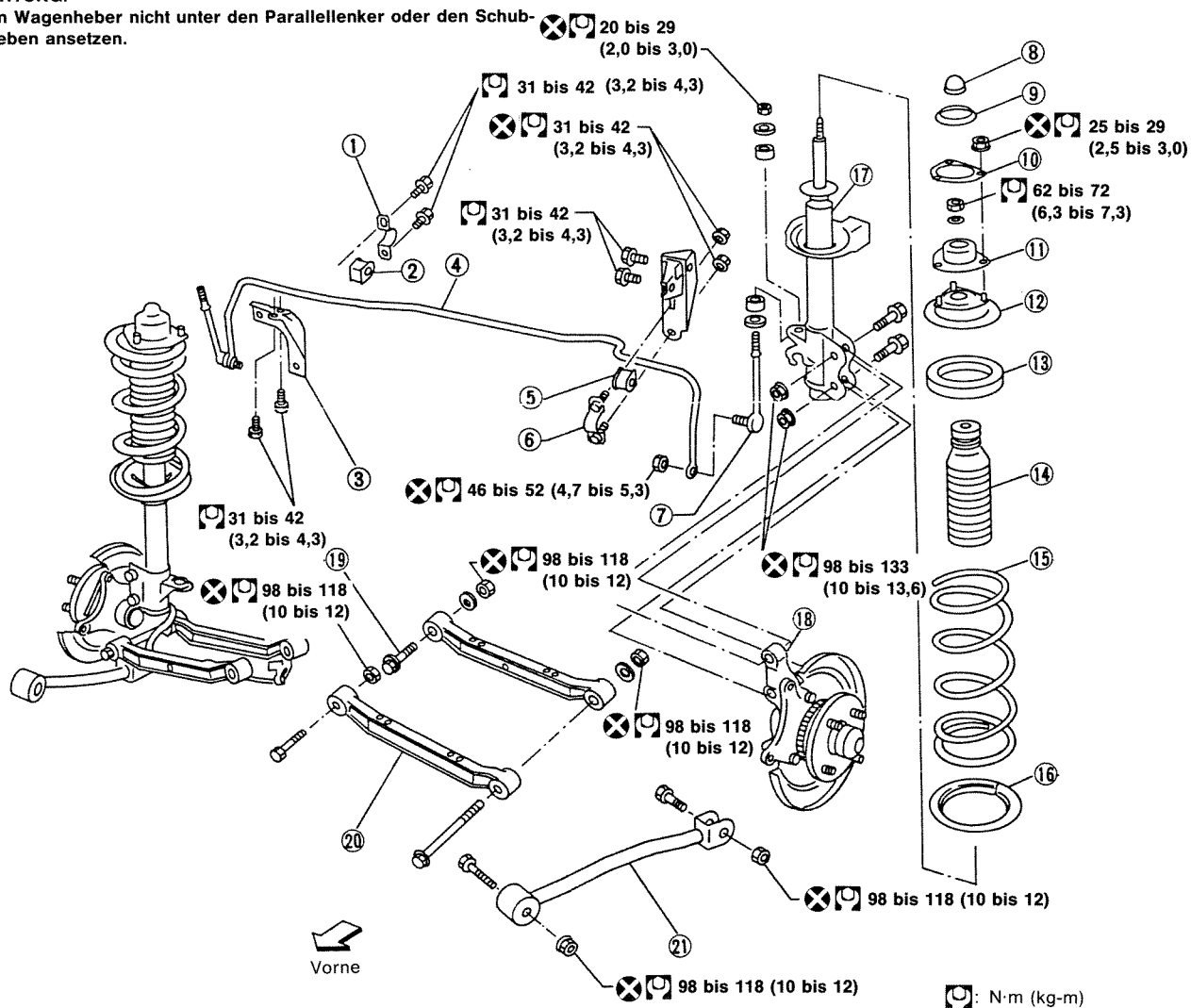
- Radlager-Axialspiel kontrollieren.
Axialspiel:
0,05 mm oder weniger

Nach der Montage von Gummitteilen muß das endgültige Festziehen erst erfolgen, wenn das unbeladene* Fahrzeug wieder auf den Rädern steht.

* Kraftstoffbehälter gefüllt, Motor-Kühflüssigkeit und Motoröl auf vorgeschriebener Höhe. Ersatzrad, Wagenheber, Bordwerkzeug und Bodenmatten am jeweils vorgesehenen Ort.

ACHTUNG:

Den Wagenheber nicht unter den Parallelenker oder den Schubstreben ansetzen.

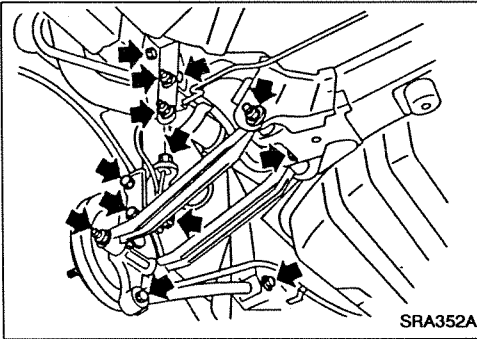


- ① Anbauschelle
- ② Lagerbuchse
- ③ Anbaukonsole
- ④ Stabilisator
- ⑤ Lagerbuchse
- ⑥ Anbauschelle
- ⑦ Stabilisator-Verbindungsstange
- ⑧ Kappe

- ⑨ Federbein-Dichtung
- ⑩ Flachdichtung
- ⑪ Gehäuse der Federbeinbefestigung
- ⑫ Oberer Federteller
- ⑬ Gummisitz
- ⑭ Staubschutz

- ⑮ Schraubenfeder
- ⑯ Gummisitz
- ⑰ Federbein, vollst.
- ⑱ Achsschenkel, vollst.
- ⑲ Einstellschraube
- ⑳ Parallelenker
- ㉑ Schubstrebe

SRA357A

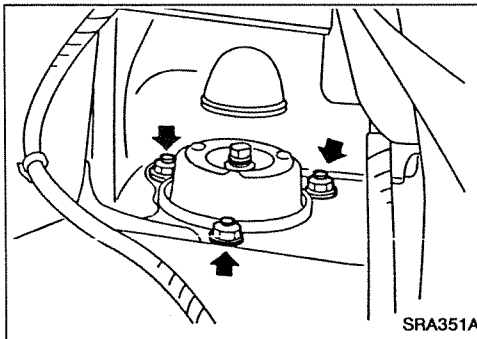


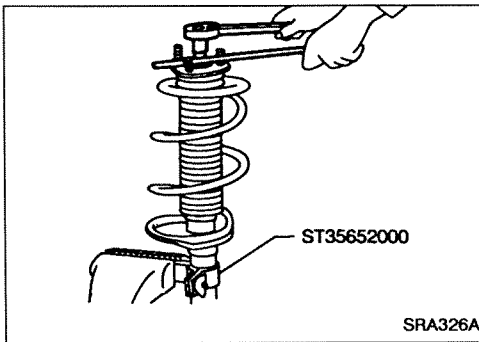
Ausbau und Einbau

ACHTUNG:

Beim Anheben des Fahrzeugs darf der Wagenheber nicht unter den Parallelenker und Schubstreben angesetzt werden.

- Radaufhängung ausbauen.
- 1. Bremssattel komplett und Bremsscheibe ausbauen.
- 2. Befestigungsschrauben für die Parallelenker, die Schubstreben und den Stabilisator sowie die Stabilisator-Verbindungsstange herausdrehen bzw. abnehmen.
- 3. Rücksitz ausbauen und Verkleidung abbauen. Vgl. Abschnitt BF.
- 4. Obere Federbein-Befestigungsmuttern abdrehen und das Federbein herausziehen.

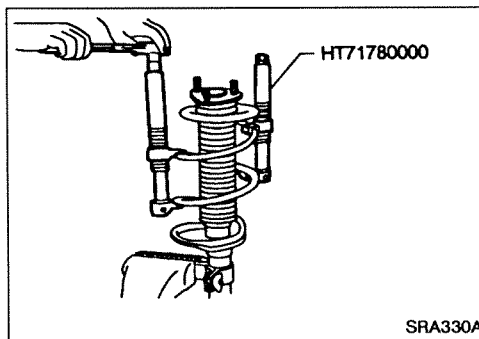




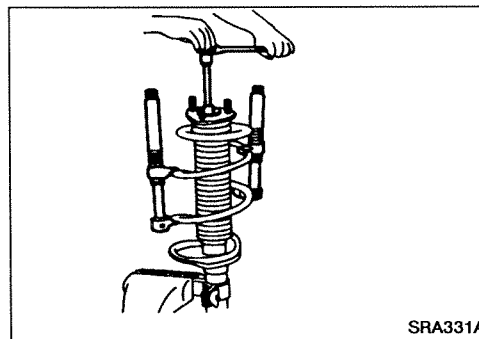
Zerlegung

1. Das Federbein mit Hilfe der Stoßdämpfer-Halteklammer in einen Schraubstock einspannen und die Kolbenstangen-Sicherungsmutter lockern.

Die Kolbenstangen-Sicherungsmutter darf noch nicht abgedreht werden.



2. Schraubenfeder mit Sonderwerkzeug so weit zusammendrücken, daß der Dämpfer der Federbeinbefestigung von Hand gedreht werden kann.



3. Die Kolbenstangen-Sicherungsmutter abdrehen.
4. Die Feder zusammen mit dem Sonderwerkzeug ausbauen.

Kontrolle

FEDERBEIN

- Gleichmäßige Dämpfwirkung über die gesamte Hublänge prüfen, sowohl beim Eindrücken als auch beim Herausziehen der Kolbenstange.
- Schweißstellen und Stopfbuchsen auf austretendes Öl kontrollieren.
- Kolbenstange auf Rißbildung, Verformung und andere Beschädigungen untersuchen. Erforderlichenfalls austauschen.

GUMMI-FEDERSITZ UND STAUBSCHUTZ

Gummitteile auf Alterungsschäden und Rißbildung kontrollieren. Erforderlichenfalls austauschen.

DÄMPFER DER FEDERBEINBEFESTIGUNG

- Geklebte Gummi-/Metall-Verbindung auf Hitzeschäden oder Rißbildungen kontrollieren.
- Gummitteile auf Alterungsschäden kontrollieren.

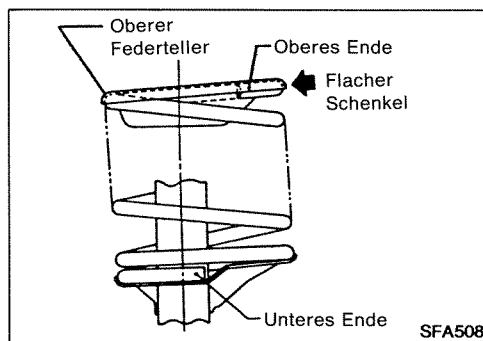
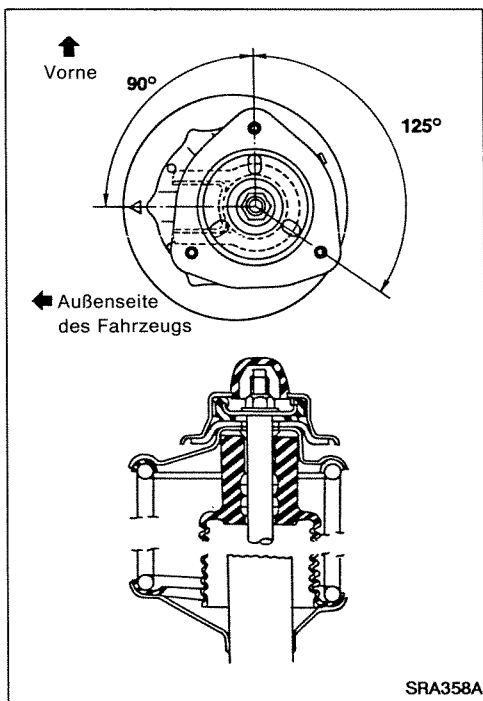
Kontrolle (Forts.)

SCHRAUBENFEDER

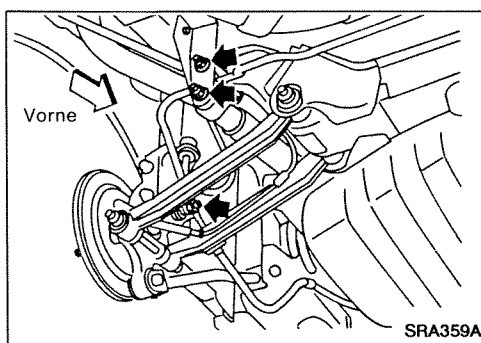
Feder auch Rißbildung, Verformung und andere Beschädigungen kontrollieren. Erforderlichenfalls auswechseln.

Zusammenbau

1. Oberen Federteller wie in der Abbildung gezeigt ausrichten.

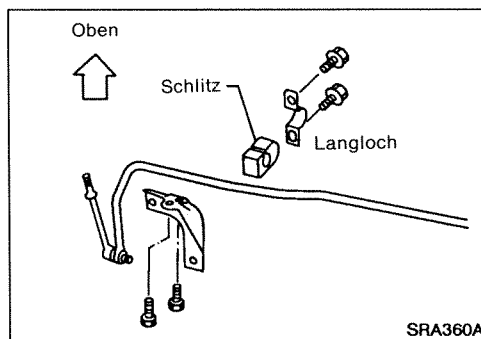


2. Beim Anbau der Schraubenfeder am Federbein müssen sich zwei Farbkennzeichnungen an der Unterseite befinden.
3. Schraubenfeder in Einbaulage auf den unteren Federteller setzen und die Sicherungsmutter festziehen. Anschließend die Federpresse allmählich entspannen.

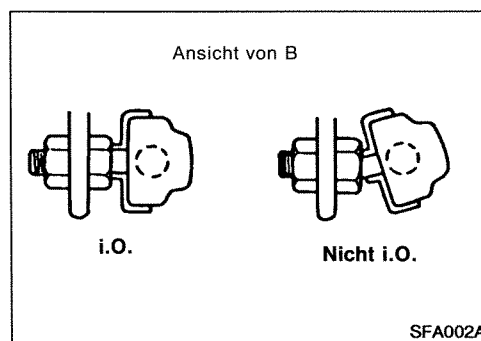


Ausbau und Einbau

- Stabilisator ausbauen.



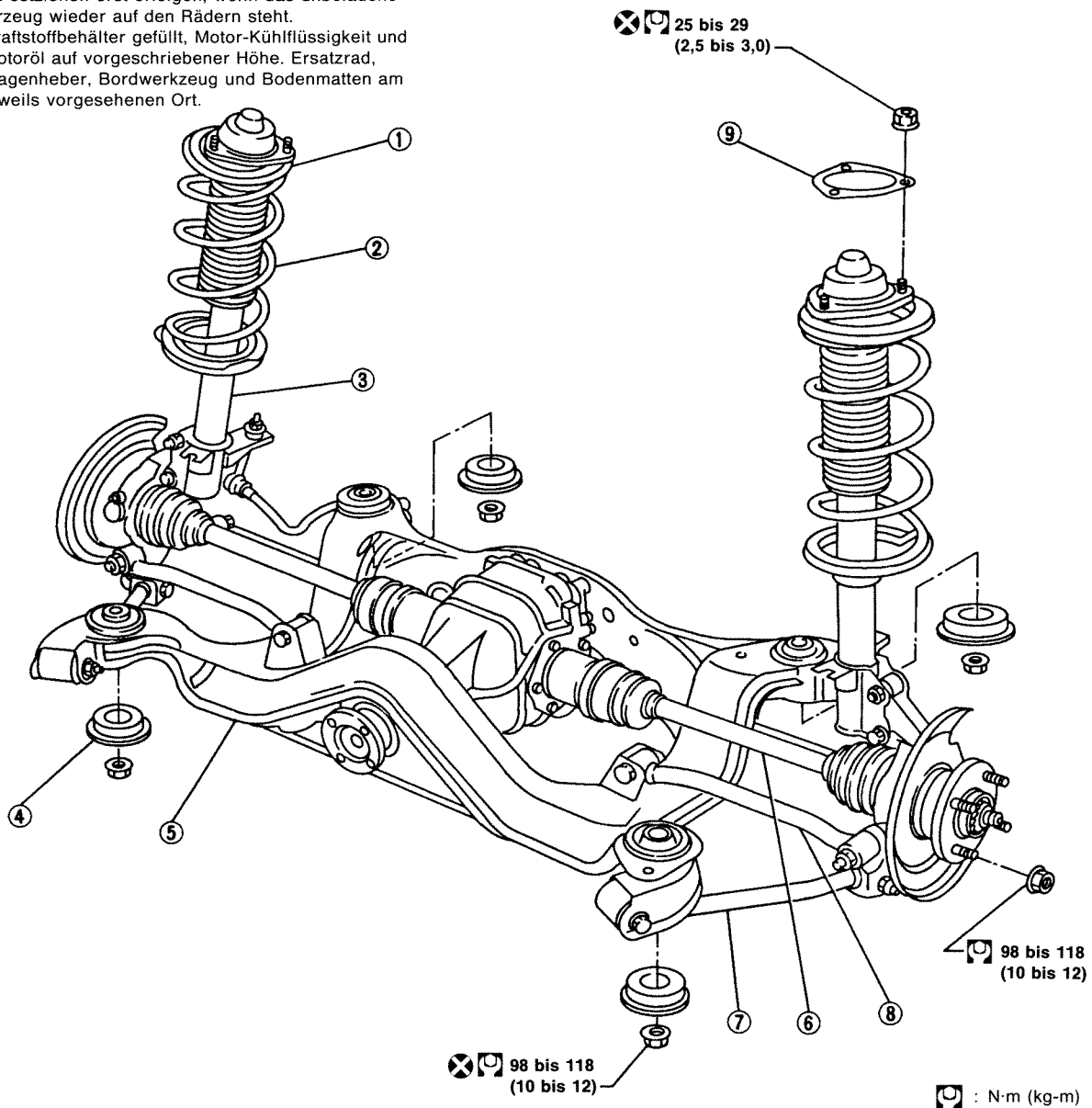
- Zum Einbau muß der Stabilisator wie in der Abbildung gezeigt ausgerichtet werden.



- Den Stabilisator mit vorschriftsmäßig ausgerichtetem Kugelgelenkzapfen montieren.

Nach der Montage von Gummitteilen muß das endgültige Festziehen erst erfolgen, wenn das unbeladene* Fahrzeug wieder auf den Rädern steht.

* Kraftstoffbehälter gefüllt, Motor-Kühlflüssigkeit und Motoröl auf vorgeschriebener Höhe. Ersatzrad, Wagenheber, Bordwerkzeug und Bodenmatten am jeweils vorgesehenen Ort.

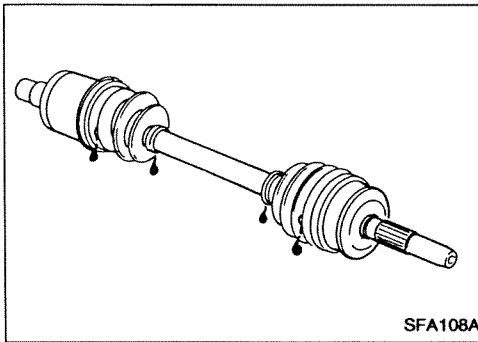


- ① Dämpfer der Federbeinbefestigung
- ② Schraubenfeder
- ③ Federbein, vollst.

- ④ Anschlag
- ⑤ Querträger der Hinterradaufhängung
- ⑥ Antriebswelle

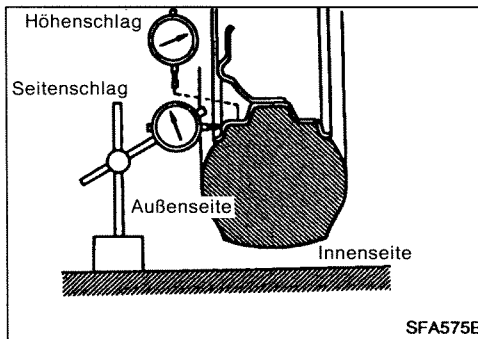
- ⑦ Schubstrebe
- ⑧ Parallelenker
- ⑨ Flachdichtung

SRA403A



Antriebswelle

- Antriebswelle auf Fett-Undichtigkeit oder andere Beschädigungen kontrollieren.



Hinterradeinstellung

VORBEREITENDE KONTROLLE

Die folgenden Kontrollen durchführen. Erforderlichenfalls einstellen, instandsetzen oder auswechseln.

- Reifen auf Verschleiß und vorgeschriebenen Fülldruck kontrollieren.
- Hinterradlager auf festen Sitz kontrollieren.
- Räder auf Schlag prüfen.

Radschlag:

Vgl. S.D.S. im Abschnitt FA.

- Hintere Federbeine (Stoßdämpfer) auf einwandfreie Funktion prüfen.
- Hinterachse und Hinterradaufhängung auf einwandfreie Befestigung kontrollieren.
- Traghöhe der Radaufhängung des unbeladenen* Fahrzeugs prüfen.

*: Kraftstoffbehälter gefüllt, Motor-Kühlflüssigkeit und Motoröl auf vorgeschriebener Höhe. Ersatzrad, Wagenheber, Bordwerkzeug und Bodenmatten am jeweils vorgesehenen Ort.

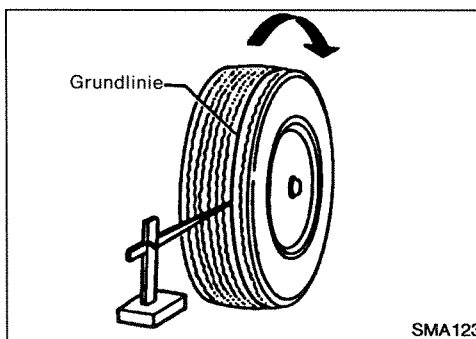
STURZ

Der Sturz ist werksseitig eingestellt und kann nicht nachgestellt werden.

Sturz:

— 0°55' bis — 0°35'

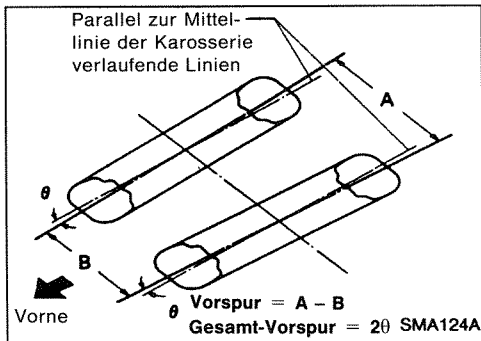
- Falls der Sturzwinkel nicht innerhalb des vorgeschriebenen Bereichs liegt, sind die Bauteile der Hinterradaufhängung auf Beschädigungen und Verschleiß zu kontrollieren und gegebenenfalls auszuwechseln.



VORSPUR

1. Eine Bezugslinie (Grundlinie) um den Reifenumfang herum über das Profil ziehen.
- Das Fahrzeugheck nach dem Herunterlassen auf- und abkippen, um jede Reibung zu beseitigen.

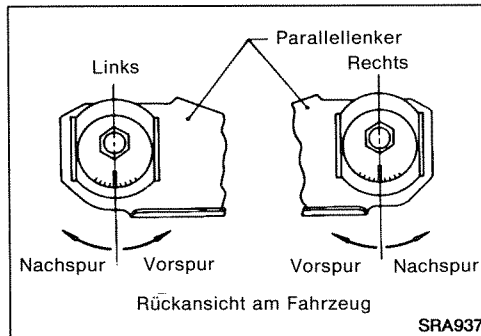
Hinterradeinstellung (Forts.)



2. Vorspur messen.
- Die Abstände "A" und "B" in Höhe der Nabenmitte messen.

Gesamt-Vorspur:

$$\begin{array}{ll} A - B & -1 \text{ bis } 3 \text{ mm} \\ 2\theta & -6' \text{ bis } 18' \end{array}$$

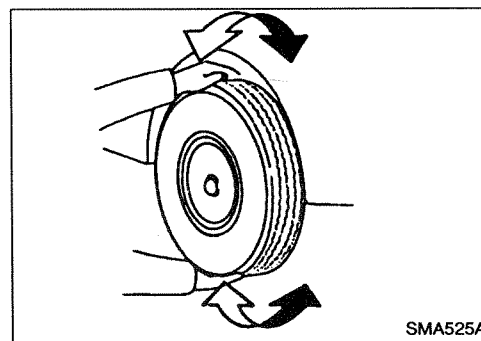


3. Sicherungsmuttern der Einstellstifte lösen.
4. Vorspur durch Verdrehen der Einstellstifte einstellen.

Die Radspur ändert sich mit jedem Teilstrich des Einstellstifts um ungefähr 2,0 mm [eine Seite].

5. Sicherungsmuttern der Einstellstifte mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

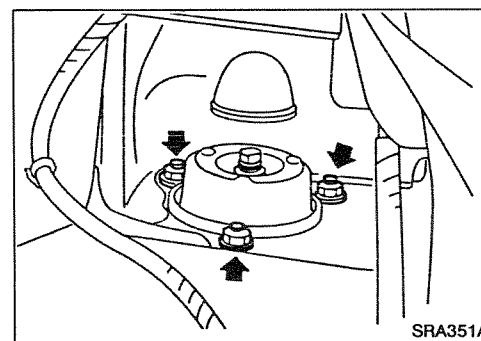
⚙️: 98 bis 1118 N·m (10 bis 12 kg-m)



Bauteile der Hinterachse und der Hinterradaufhängung

Bauteile der Hinterachse und der Hinterradaufhängung auf einwandfreien Sitz, Verschleiß oder Beschädigungen kontrollieren.

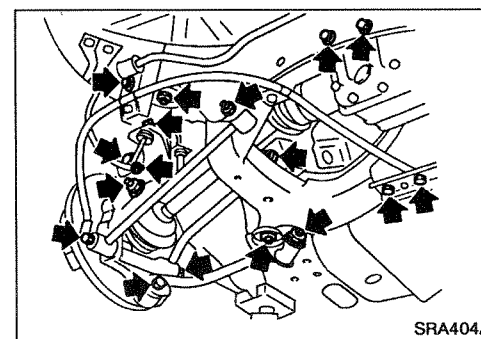
- An jedem Hinterrad rütteln, um das Spiel zu prüfen.



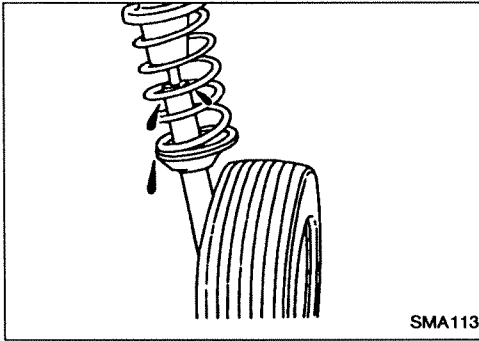
- Sämtliche Muttern und Schrauben mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment nachziehen.

Anzugsdrehmoment:

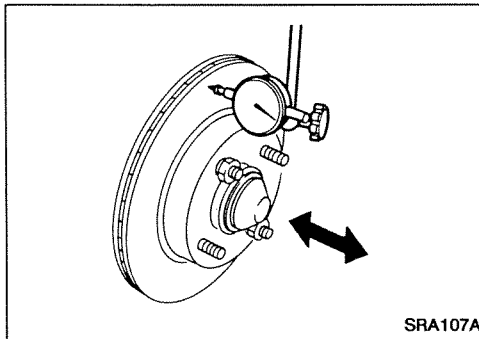
Vgl. HINTERRADAUFHÄNGUNG.



Bauteile der Hinterachse und der Hinterradaufhängung (Forts.)

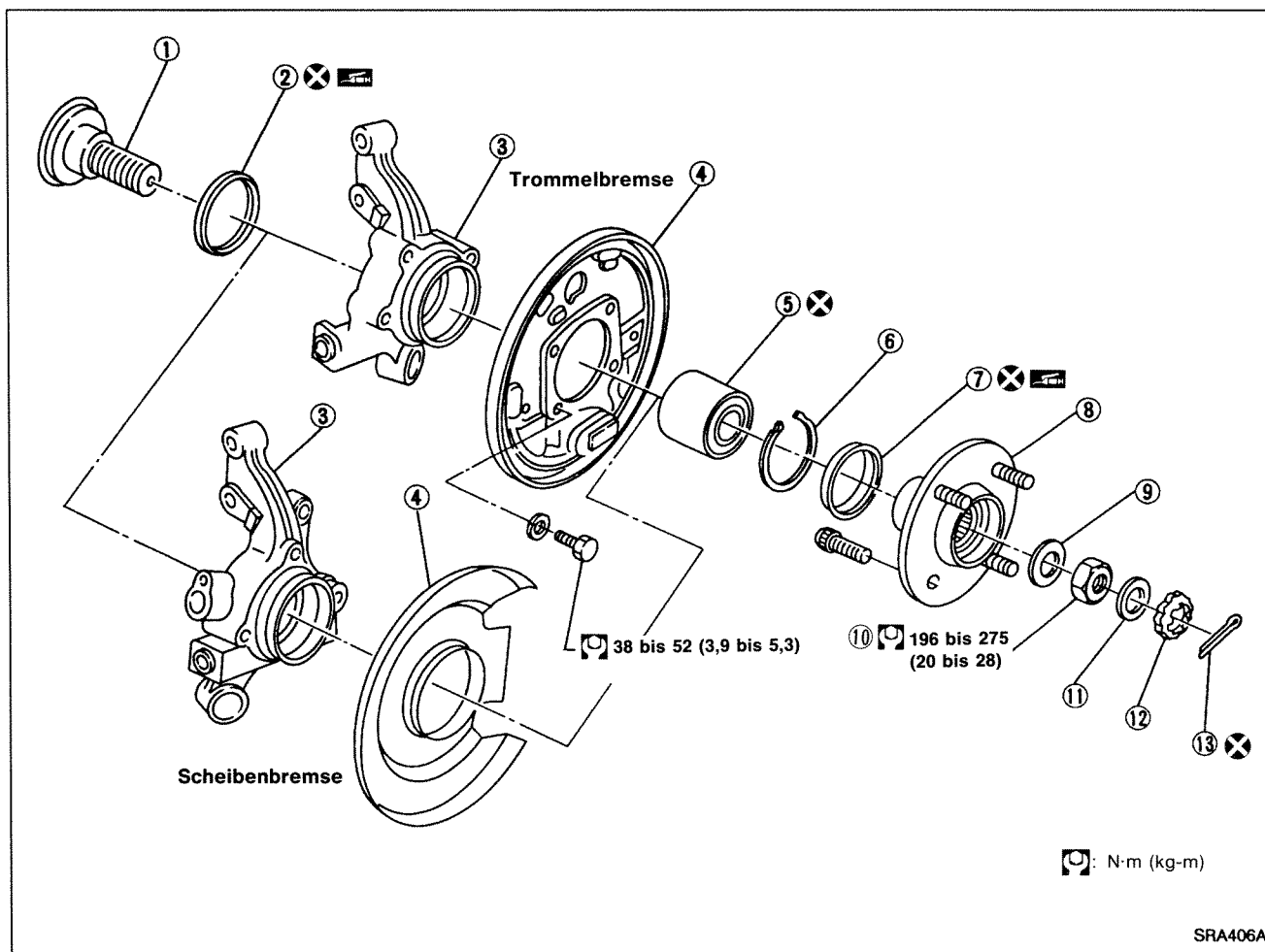


- Federbein (Stoßdämpfer) auf Öl-Undichtigkeiten oder andere Mängel kontrollieren.



Hinterradlager

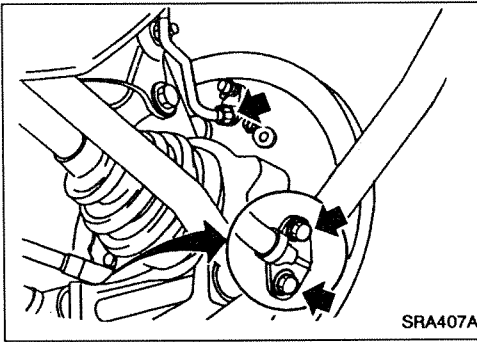
- Axialspiel kontrollieren.
Axialspiel:
0,05 mm oder weniger
- Kontrollieren, ob die Radlager störungsfrei rundlaufen.
- Anzugsdrehmoment der Radlager-Sicherungsmutter kontrollieren.
⚙: 196 bis 275 N·m (20 bis 28 kg-m)
- Falls das Radlager Axialspiel aufweist oder nicht leichtgängig ist, muß das Radlager komplett ausgewechselt werden.
Vgl. HINTERACHSE — Radnabe.



- ① Antriebswelle
- ② Innerer Fett-Dichtring
- ③ Achsschenkel
- ④ Bremsschutzblech
- ⑤ Radlager, vollst.

- ⑥ Sicherungsring
- ⑦ Äußerer Fett-Dichtring
- ⑧ Radnabe
- ⑨ Unterlegscheibe
- ⑩ Radlager-Sicherungsmutter

- ⑪ Isolerring
- ⑫ Einstelldeckel für Radlager-Sicherungsmutter
- ⑬ Sicherungssplint



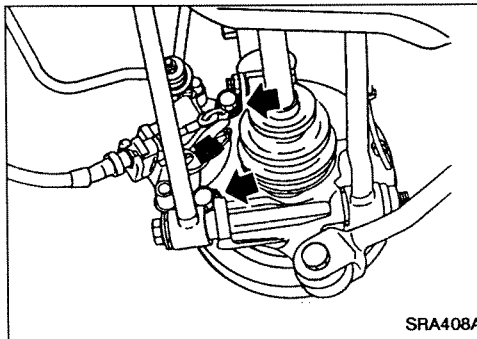
Ausbau

Für Ausführungen mit Trommelbremse

- Radlager-Sicherungsmutter abdrehen.
- Hydraulische Bremsleitung und Seilzug der Feststellbremse (Bremsseil) trennen.

ACHTUNG:

Zum Trennen und Anschließen der Bremsleitungen das Sonderwerkzeug verwenden.



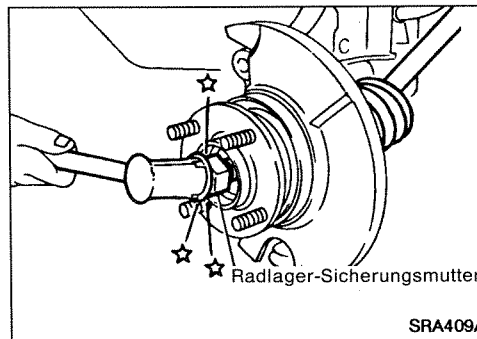
Für Ausführungen mit Scheibenbremse

- Radlager-Sicherungsmutter abdrehen.
- Bremssattel und Bremsscheibe ausbauen.
- Seilzug der Feststellbremse lösen.
- A.B.S.-Rad-Sensor ausbauen (nur Ausführungen mit A.B.S.).

Der Bremsschlauch braucht nicht vom Bremssattel abgezogen zu werden.

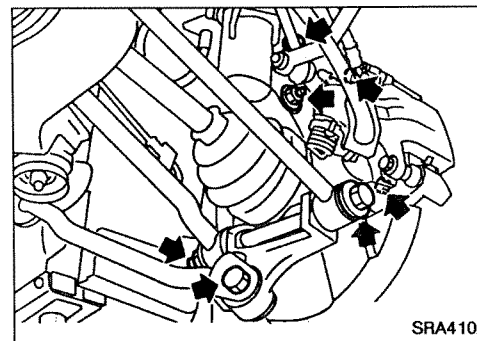
Das Bremspedal darf nicht hinuntergedrückt werden, damit der Kolben nicht herauspringt.

Darauf achten, daß der Bremsschlauch nicht verdreht ist bzw. wird.

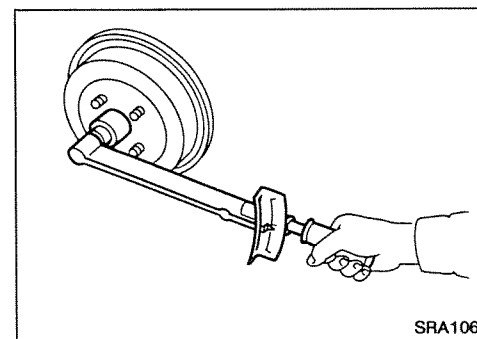


- Antriebswelle durch leichte Prellschläge vom Achsschenkel trennen.

Beim Ausbauen der Antriebswelle die Faltenbälge mit Putzlappen umwickeln, damit sie nicht beschädigt werden.



- Die Muttern und Schrauben heraus- bzw. abdrehen.

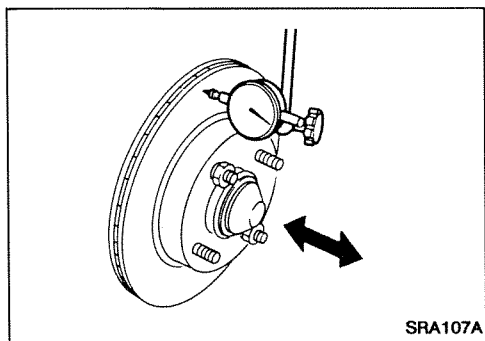


Einbau

- Achsgehäuse mit Radnabe montieren.
- Radlager-Sicherungsmutter festziehen.
 [T]: 196 bis 275 N•m (20 bis 28 kg•m)

Einbau (Forts.)

- Radlager-Axialspiel kontrollieren.
Axialspiel: 0,05 mm oder weniger



SRA107A

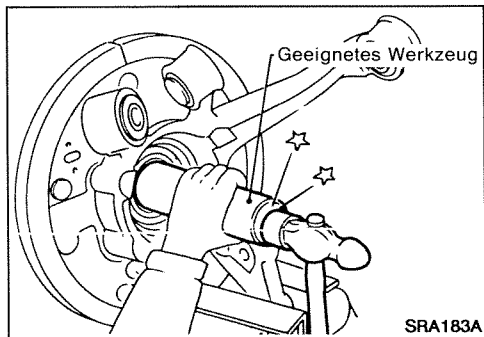
Zerlegung

ACHTUNG:

Wenn die Radnabe oder das Radlager vom Achsschenkel aus- bzw. abgebaut wird, das Radlager als Satz (Lageraußenring, Lagerinnenringe und Fett-Dichtring) gegen Neuteile auswechseln.

RADNABE

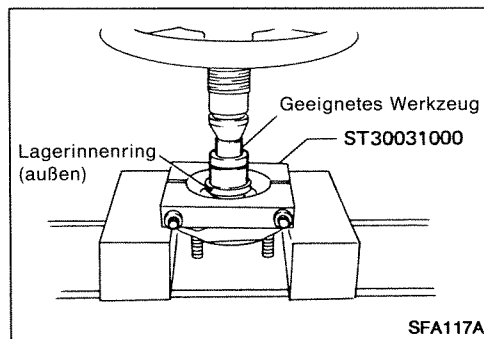
- Die Radnabe mit Lagerinnenring (außen) aus dem Achsschenkel mit Sonderwerkzeug heraustreiben.



SRA183A

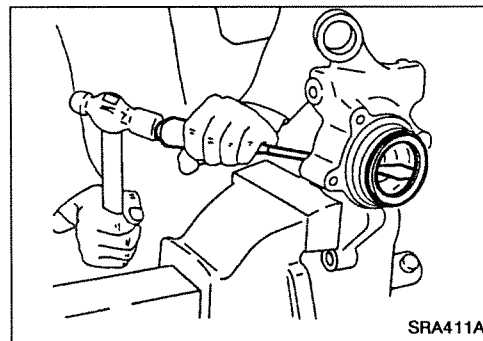
RADLAGER

- Lagerinnenring (außen) heraustreiben und äußeren Fett-Dichtring abnehmen.



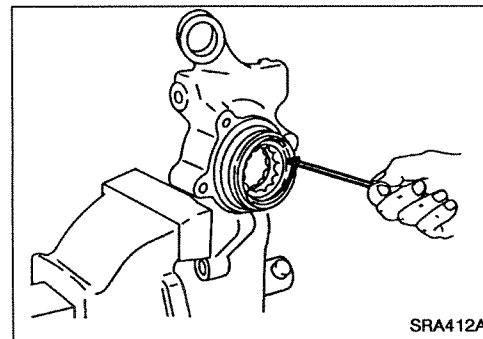
SFA117A

- Lagerinnenring (innen) heraustreiben und inneren bzw. äußeren Fett-Dichtring abnehmen.



SRA411A

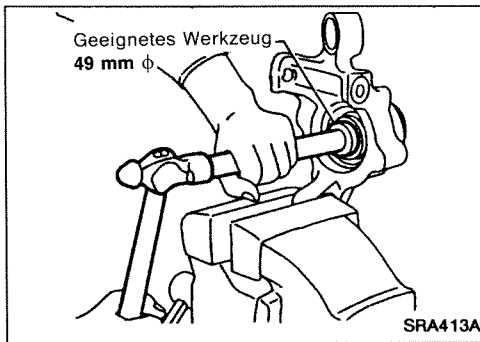
- Sicherungsringe ausfedern.



SRA412A

Zerlegung (Forts.)

- Lageraußenring heraustreiben.



Kontrolle

RADNABE UND ACHSSCHENKEL

- Radnabe durch magnetische Untersuchung oder Farbttest auf Rißbildungen kontrollieren.
- Gummi-Lagerbuchse auf Verschleiß oder Beschädigungen kontrollieren.

Erforderlichenfalls die Schubstreben-Lagerbuchse mit einem geeigneten Werkzeug auswechseln.

SICHERUNGSRING

Sicherungsringe auf Verschleiß oder Rißbildungen kontrollieren.
Erforderlichenfalls auswechseln.

Zusammenbau

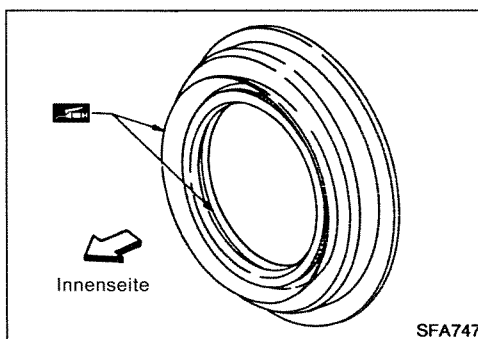
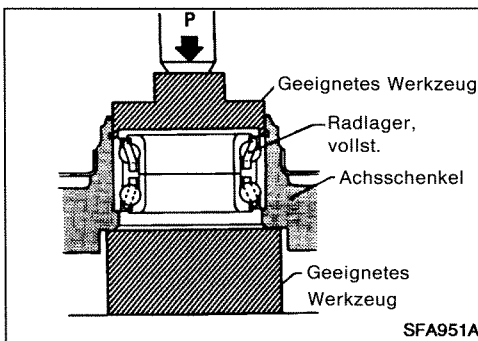
1. Den neuen Radlager-Satz in den Achsschenkel einpressen.

Größter Preßdruck P:

29 kN (3 t)

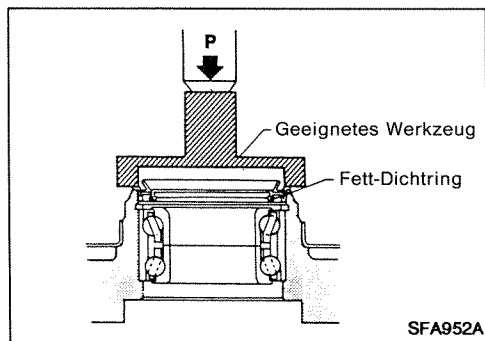
ACHTUNG:

- Nicht auf den Radlager-Außenring drücken.
 - Kein Öl und Fett auf die Paßflächen des Radlager-Außenrings und des Achsschenkels auftragen.
2. Sicherungsring in die Achsschenkel-Nut einfedern.
 3. Dichtlippe des Fett-Dichtringes mit Mehrzweckfett bestreichen.

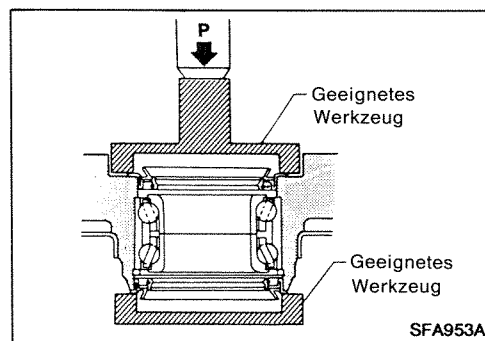


Zusammenbau (Forts.)

4. Äußeren Fett-Dichtring montieren.



5. Inneren Fett-Dichtring montieren.

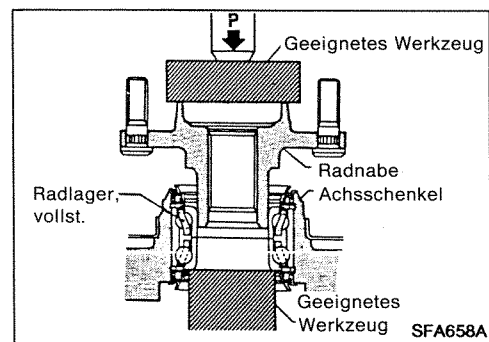


6. Radnabe in den Achsschenkel einpressen.

Größter Preßdruck P:

29 kN (3 t)

Vorsichtig vorgehen, damit der Fett-Dichtring nicht beschädigt wird.

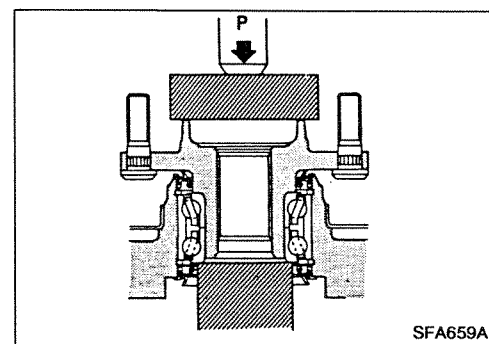


7. Betriebszustand des Lagers kontrollieren.

- a. Last P mit einer Presse einwirken lassen.

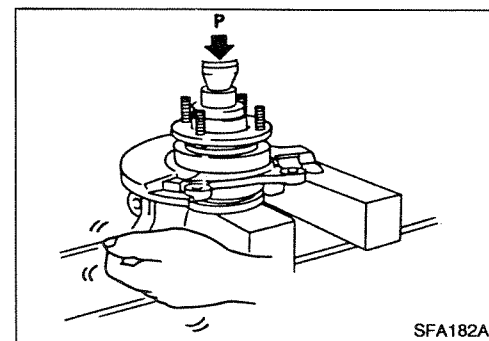
Last P:

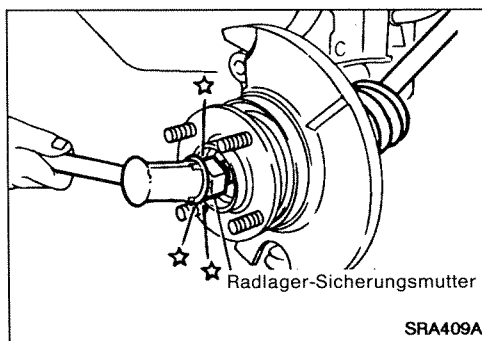
34,3 bis 49,0 kN (3,5 bis 5,0 t)



- b. Achsschenkel mehrere Male in beide Richtungen drehen.

- c. Kontrollieren, ob sich die Radlager störungsfrei drehen lassen.

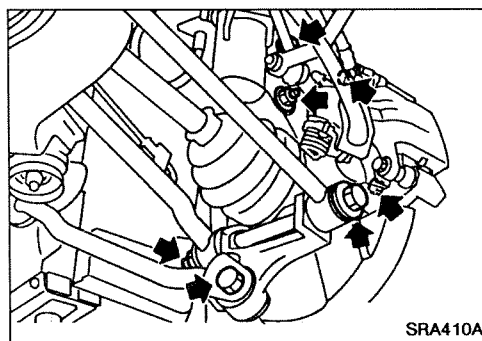




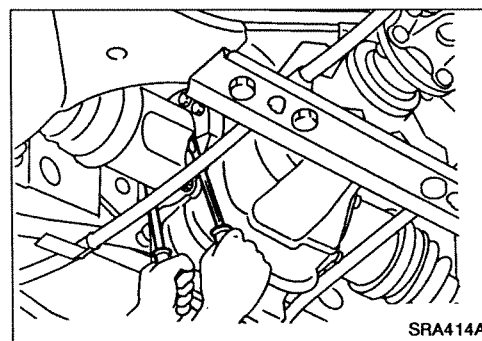
Ausbau und Einbau

- Radlager-Sicherungsmutter abdrehen.
- Antriebswelle durch leichte Prellschläge vom Achsschenkel trennen.

Beim Ausbauen der Antriebswelle die Faltenbälge mit Putzlappen umwickeln, damit sie nicht beschädigt werden.



- Parallelenker- und Schubstreben-Befestigungsschrauben herausdrehen.



- Die Antriebswelle vom Achsantriebsgehäuse mit einem geeigneten Werkzeug abhebeln und herausziehen.

ACHTUNG:

Vorsichtig vorgehen, damit der Achswellen-Dichtring des Achsantriebs nicht beschädigt wird. Überprüfen, daß der Federring vorschriftsmäßig in das Achswellenrad eingreift und nicht herauskommt.

Bauteile

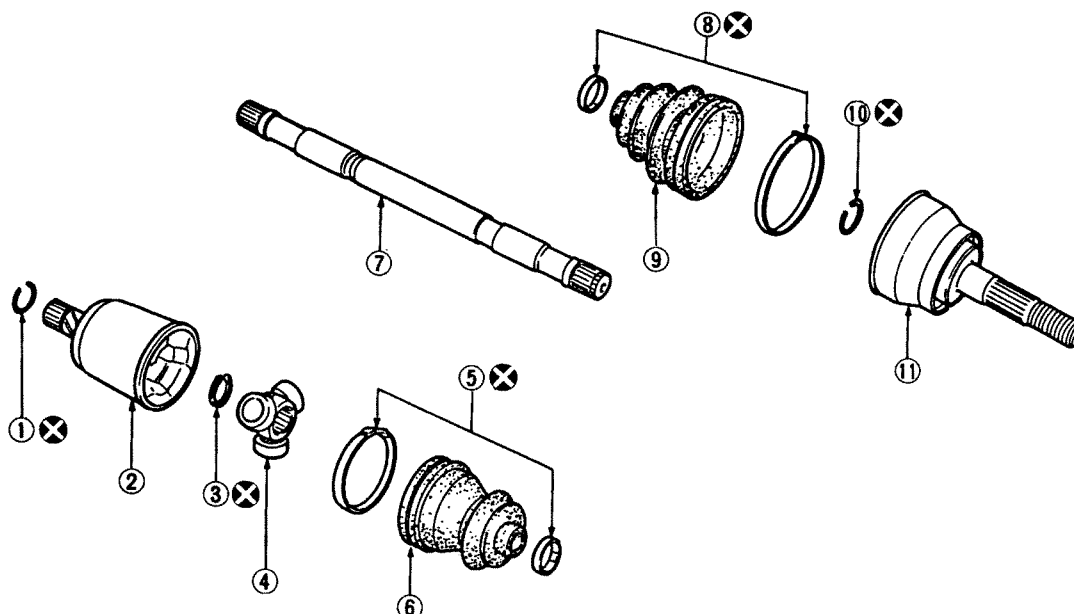
Federring:

Kontrollieren, ob der Federring vorschriftsmäßig in das Achswellenrad (Achsantriebs-Seite) und in das Gelenk (Rad-Seite) eingreift und unverrückbar in seiner Lage bleibt.

Schmierfett für Antriebswellen-Gelenke:

Nach jedem Überholen NISSAN GENUINE GREASE (Original-Nissan-Schmierfett) oder ein gleichwertiges Schmierfett verwenden.

Rad-Seite (ZF80, ZF90)



Achsantriebs-Seite (TS70C, TS79C)

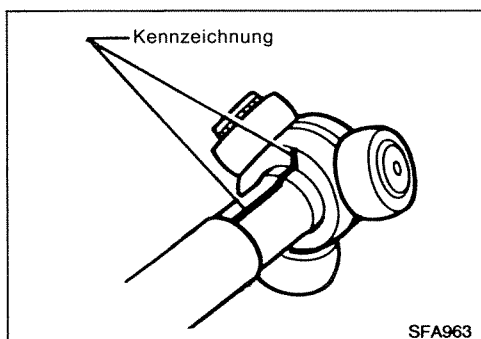
Vorsichtig vorgehen, damit Faltenbälge nicht beschädigt werden. Zum Aus- bzw. Einbauen eine geeignete Schutzvorrichtung oder Putzlappen benutzen.

SRA415A

- ① Sicherungssplint
- ② Schiebegelent-Gehäuse
- ③ Sicherungsring
- ④ Gelenkkreuz, vollst.

- ⑤ Faltenbalgbinder
- ⑥ Faltenbalg
- ⑦ Antriebswelle
- ⑧ Faltenbalgbinder

- ⑨ Faltenbalg
- ⑩ Sicherungssplint
- ⑪ Gelenk, vollst.

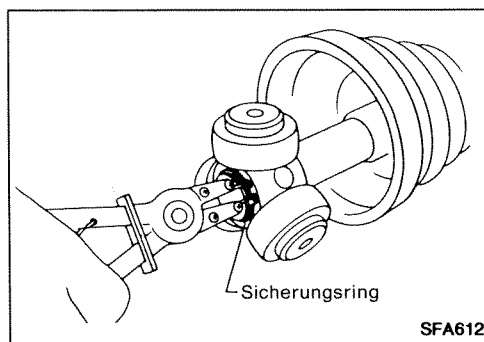


Zerlegung

ACHSANTRIEBS-SEITE (TS70C, TS79C)

1. Faltenbalgbinder abnehmen.
2. Vor dem Trennen des Gelenkes Schiebegelent-Gehäuse und Antriebswelle kennzeichnen.
3. Gelenkkreuz und Antriebswelle kennzeichnen.

Zerlegung (Forts.)



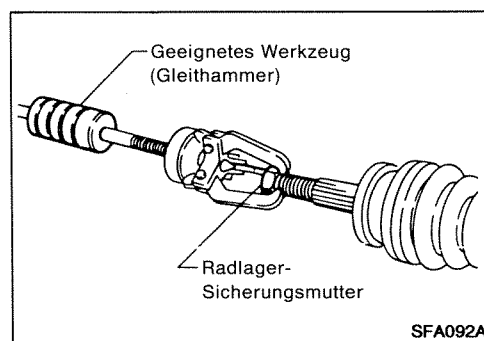
4. Sicherungsring ausfedern und komplettes Gelenkkreuz abziehen.

ACHTUNG:

Das Gelenkkreuz nicht zerlegen.

5. Faltenbalg abziehen.

Zur Verhinderung einer Beschädigung des Faltenbalges die Nutung der Antriebswelle mit Klebeband abdecken.



RAD-SEITE (ZF80, ZF90)

ACHTUNG:

Das radseitige Gelenk kann nicht zerlegt werden.

- Vor dem Ausbauen des kompletten Gelenkes sowohl die Antriebswelle als auch das komplette Gelenk kennzeichnen.
- Gelenk mit geeignetem Werkzeug trennen.

Vorsichtig vorgehen, damit das Schraubengewinde der Antriebswelle nicht beschädigt wird.

- Faltenbalgbinder abnehmen.

Kontrolle

Sämtliche Teile mit Reinigungslösung gründlich reinigen und mit Druckluft trocken. Teile auf Verziehungen oder andere Beschädigungen kontrollieren.

ANTRIEBSWELLE

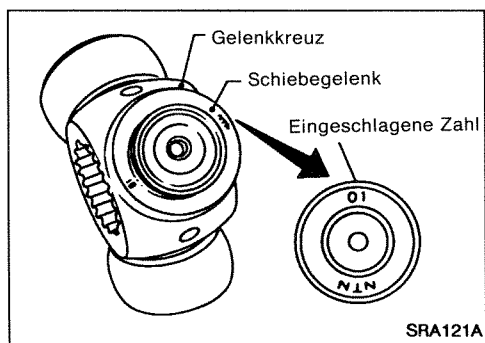
Weist die Antriebswelle Verwindungen oder Rißbildungen auf, muß sie ausgewechselt werden.

FALTENBALG

Faltenbalg auf Erlahmen, Rißbildungen oder Verschleiß kontrollieren. Faltenbalg mit Faltenbalgbindern gegen neuen auswechseln.

GELENK (Achsantriebs-Seite)

- Gelenkkreuz auf Beschädigungen der Lager, Rollen und Scheiben kontrollieren. Das Gelenkkreuz erforderlichenfalls komplett auswechseln.
- Das Schiebegelenk-Gehäuse auf Beschädigungen kontrollieren. Erforderlichenfalls Gehäuse und Gelenkkreuz als Satz auswechseln.

**Kontrolle (Forts.)**

- Wenn nur das Gelenkkreuz ausgewechselt wird, ist das Neuteil anhand der folgenden Tabelle auszuwählen. Darauf achten, daß die auf dem Schiebeglied eingeschlagene Zahl mit der des Neuteils übereinstimmt.

Das Schiebeglied-Gehäuse kann nicht als Einzelteil ausgewechselt werden. Es muß zusammen mit dem Gelenkkreuz ausgewechselt werden.

TS70C

Eingeschlagene Zahl	Teil-Nr.
00	39720-51E00
01	39720-51E01
02	39720-51E02
03	39720-51E03

TS79C

Eingeschlagene Zahl	Teil-Nr.
00	39720-61E00
01	39720-61E01
02	39720-61E02
03	39720-61E03
04	39720-61E04
05	39720-61E05
06	39720-61E06

GELENK (Rad-Seite)

Gelenk beim Vorliegen von Verziehungen oder Beschädigungen komplett auswechseln.

Zusammenbau

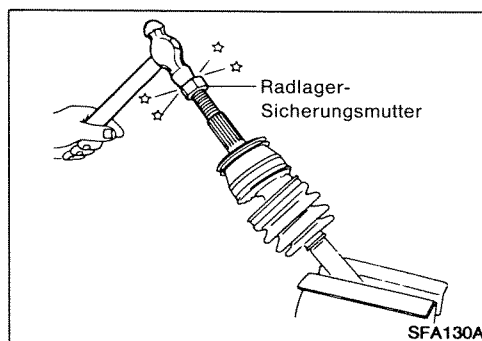
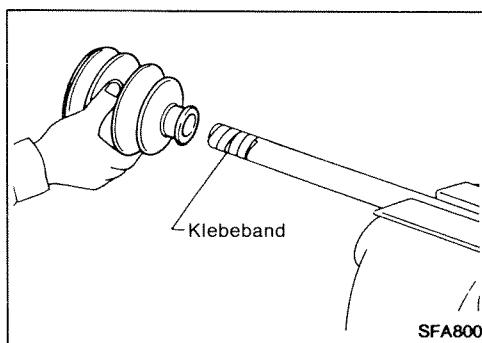
- Nach Beendigung des Zusammenbaus der Antriebswelle kontrollieren, ob sie sich in jeder Hinsicht leichtgängig und ohne Festgehen bewegen läßt.
- Bei jeder Überholung NISSAN GENUINE GREASE (Original-Nissan-Schmierfett) oder ein gleichwertiges Schmierfett verwenden.

Zusammenbau (Forts.)

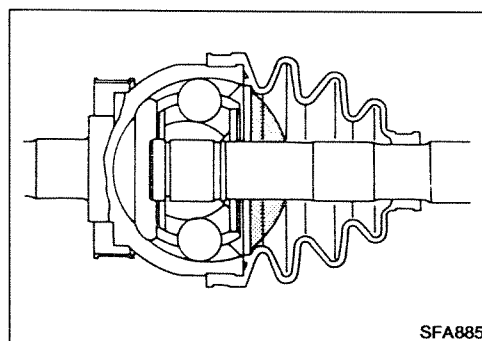
RAD-SEITE (ZF80, ZF90)

1. Den Faltenbalg auf die Antriebswelle schieben und mit einem neuen kurzen Faltenbalgbinder befestigen.

Damit der Faltenbalg während der Montage nicht beschädigt wird, muß die Nutung der Antriebswelle mit Klebeband umhüllt werden.



2. Das Gelenk durch leichte Prellschläge auf die Antriebswelle montieren.
Das Gelenk vorschriftsmäßig montieren und kontrollieren, ob die Kennzeichnungen vorschriftsmäßig miteinander ausgefluchtet sind.

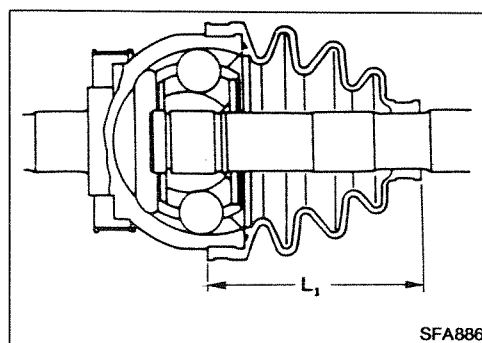


3. Die Antriebswelle mit der vorgeschriebenen Fettmenge versehen.

Vorgeschriebene Fettmenge:

ZF80: 90 bis 100 g

ZF90: 160 bis 170 g



4. Den Faltenbalg so ausrichten, daß er sich weder ausbeult noch verzieht, wenn seine Länge "L₁" beträgt.

Länge "L₁":

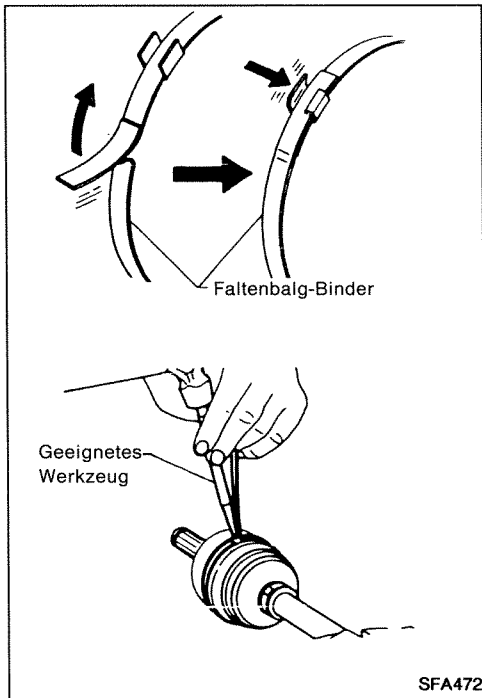
ZF80: 90,5 bis 92,5 mm

ZF90: 96 bis 98 mm

Kontrollieren, ob der Faltenbalgwulst vorschriftsmäßig in der hierfür vorgesehenen Vertiefung der Antriebswelle liegt.

Zusammenbau (Forts.)

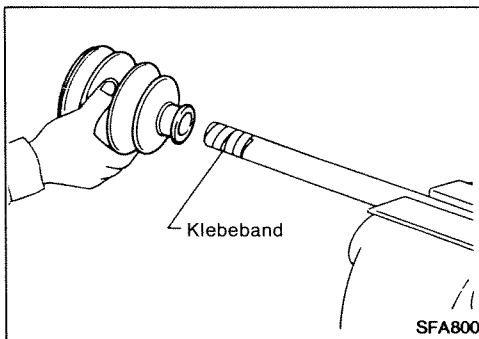
- Den neuen langen sowie den neuen kurzen Faltenbalgbinder mit Hilfe eines geeigneten Werkzeuges sichern.



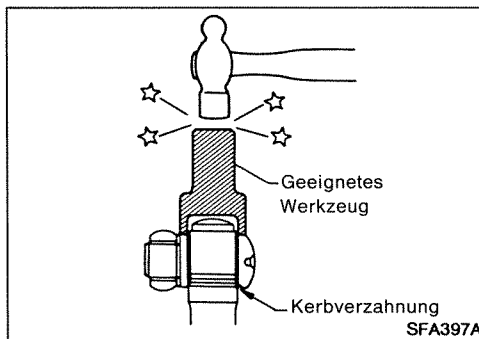
ACHSANTRIEBS-SEITE (TS70C, TS79C)

- Faltenbalg und neuen kurzen Faltenbalgbinder auf Antriebswelle montieren.

Damit der Faltenbalg während der Montage nicht beschädigt wird, muß die Nutung der Antriebswelle mit Klebeband umhüllt werden.



- Das komplette Gelenkkreuz unter Beachtung der zuvor bei der Zerlegung angebrachten Kennzeichnung montieren.
- Gelenkkreuz auf die Antriebswelle pressen. Dabei muß die abgefasste Seite der Nutung zur Antriebswelle weisen.
- Neuen Sicherungsring einfedern.



- Antriebswelle mit vorgeschriebener Fettmenge versehen.

Vorgeschriebene Fettmenge:

TS70C: 185 bis 195 g

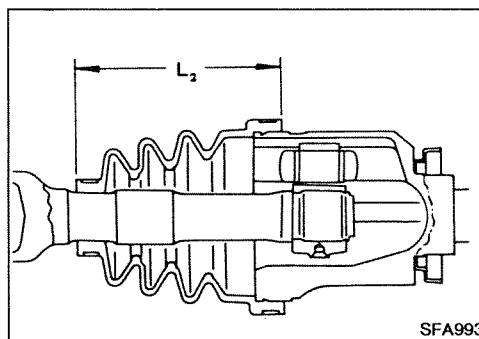
TS79C: 225 bis 235 g

- Schiebegelenk-Gehäuse montieren.
- Faltenbalg so ausrichten, daß er sich weder ausbeult noch verzieht, wenn seine Länge "L₂" beträgt.

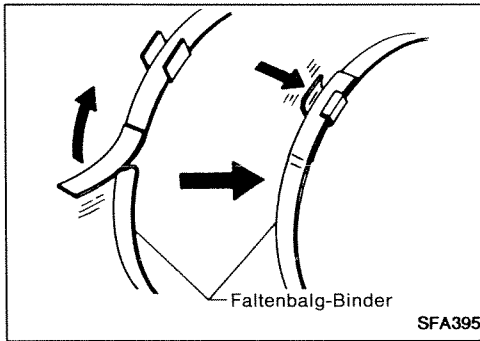
Länge "L₂":

TS70C: 95,5 bis 97,5 mm

TS79C: 101,5 bis 103,5 mm

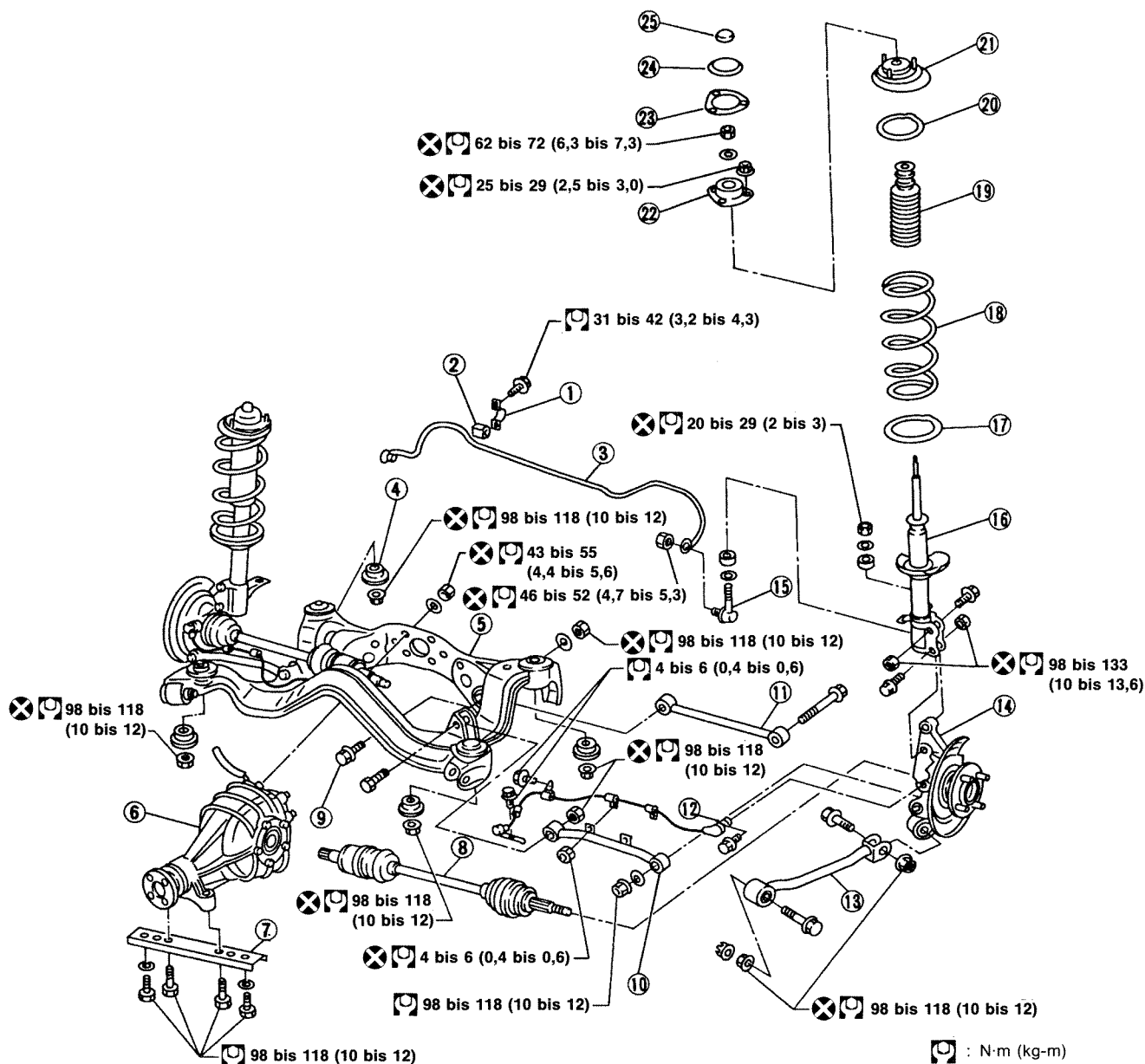


Zusammenbau (Forts.)



Kontrollieren, ob der Faltenbalgwulst vorschriftsmäßig in der hierfür vorgesehenen Vertiefung der Antriebswelle liegt.

7. Den neuen langen sowie den neuen kurzen Faltenbalgbinder mit Hilfe eines geeigneten Werkzeuges sichern.

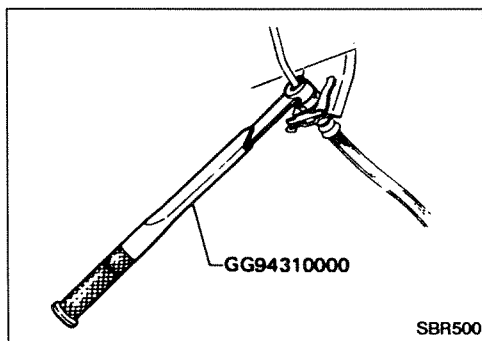


SRA416A

- ① Anbauschelle
- ② Lagerbuchse
- ③ Stabilisator
- ④ Anschlag
- ⑤ Querträger der Hinterradaufhängung
- ⑥ Hinteres Ausgleichgetriebe, vollst.
- ⑦ Anbauschelle
- ⑧ Antriebswelle

- ⑨ Einstellschraube
- ⑩ Parallelenker (vorne)
- ⑪ Parallelenker (hinten)
- ⑫ A.B.S.-Sensor
- ⑬ Schubstrebe
- ⑭ Achsschenkel, vollst.
- ⑮ Stabilisator-Verbindungsstange
- ⑯ Federbein, vollst.
- ⑰ Gummisitz

- ⑱ Schraubenfeder
- ⑲ Staubschutz
- ⑳ Gummisitz
- ㉑ Oberer Federteller
- ㉒ Gehäuse der Federbeinbefestigung
- ㉓ Flachdichtung
- ㉔ Federbein-Dichtung
- ㉕ Kappe

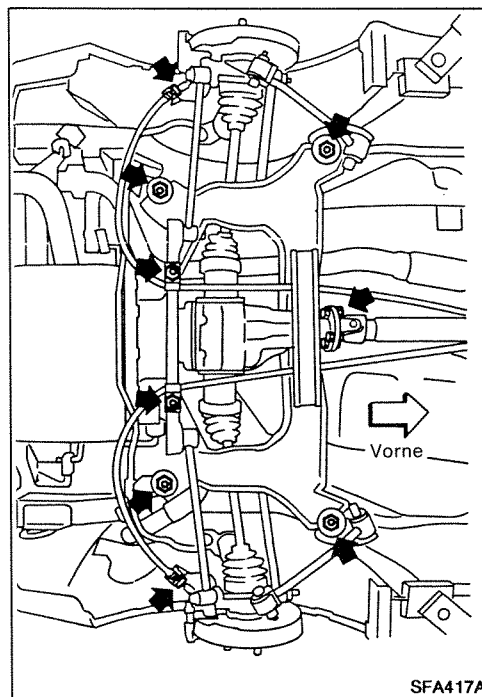


Ausbau und Einbau

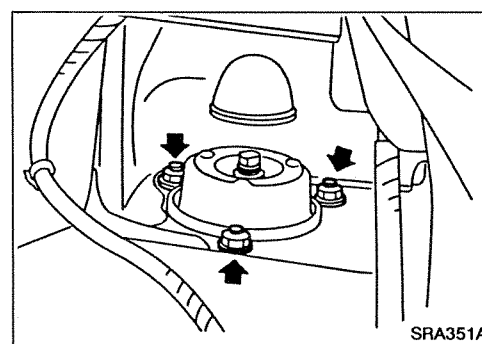
ACHTUNG:

Beim Anheben des Fahrzeugs darf der Wagenheber nicht unter den Parallelenkern und Schubstreben angesetzt werden.

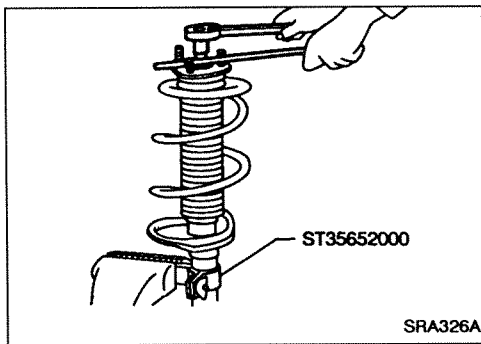
- Hydraulische Bremsleitungen trennen und den Seilzug der Feststellbremse am Ausgleichhebel trennen.



- Radaufhängung ausbauen.
 - Bremssattel komplett und Bremsscheibe ausbauen.
 - Befestigungsschrauben für die Parallelenker, die Schubstreben und den Stabilisator sowie die Stabilisator-Verbindungsstange herausdrehen bzw. abnehmen.



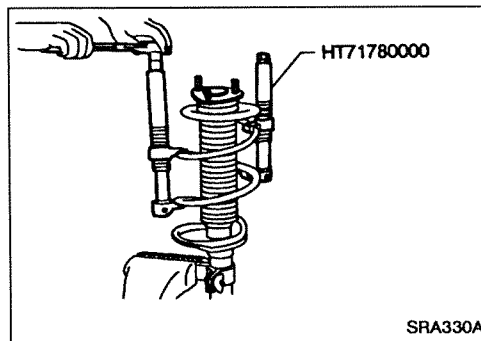
- Rücksitz ausbauen und Verkleidung abbauen. Vgl. Abschnitt BF.
- Obere Federbein-Befestigungsmuttern abdrehen und das Federbein herausziehen.



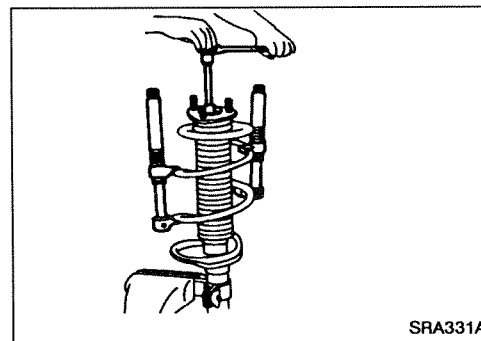
Zerlegung

1. Das Federbein mit Hilfe der Stoßdämpfer-Halteklammer in einen Schraubstock einspannen und die Kolbenstangen-Sicherungsmutter lockern.

Die Kolbenstangen-Sicherungsmutter darf noch nicht abgedreht werden.



2. Schraubenfeder mit Sonderwerkzeug so weit zusammendrücken, daß der Dämpfer der Federbeinbefestigung von Hand gedreht werden kann.



3. Die Kolbenstangen-Sicherungsmutter abdrehen.
4. Die Feder zusammen mit dem Sonderwerkzeug ausbauen.

Kontrolle

FEDERBEIN

- Gleichmäßige Dämpfungswirkung über die gesamte Hublänge prüfen, sowohl beim Eindrücken als auch beim Herausziehen der Kolbenstange.
- Schweißstellen und Stopfbuchsen auf austretendes Öl kontrollieren.
- Kolbenstange auf Rißbildungen, Verziehungen oder andere Beschädigungen kontrollieren.
Erforderlichenfalls komplettes Federbein auswechseln.

GUMMI-FEDERSITZ UND STAUBSCHUTZ

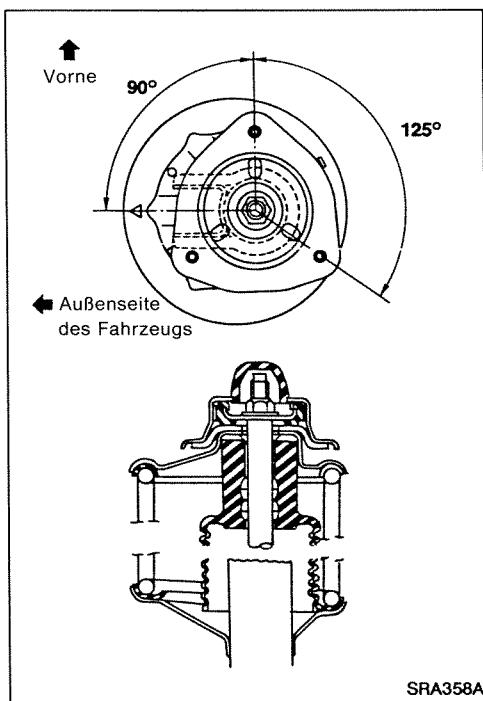
Gummitteile auf Alterungsschäden und Rißbildung kontrollieren.
Erforderlichenfalls auswechseln.

DÄMPFER DER FEDERBEINBEFESTIGUNG

- Geklebte Gummi-/Metall-Verbindung auf Hitzeschäden oder Rißbildungen kontrollieren.
- Gummitteile auf Alterungsmängel kontrollieren.

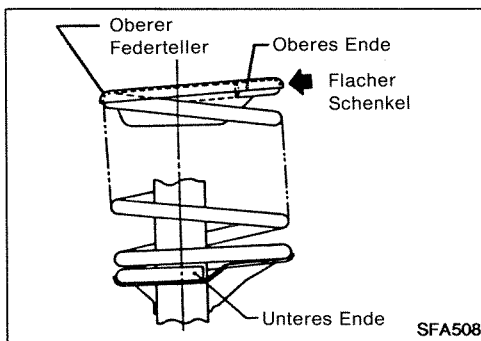
Kontrolle (Forts.) SCHRAUBENFEDER

Feder auch Rißbildung, Verformung und andere Beschädigungen kontrollieren. Erforderlichenfalls auswechseln.

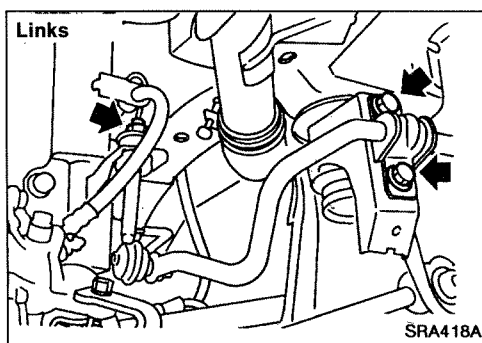


Zusammenbau

1. Oberen Federteller wie in der Abbildung gezeigt ausrichten.

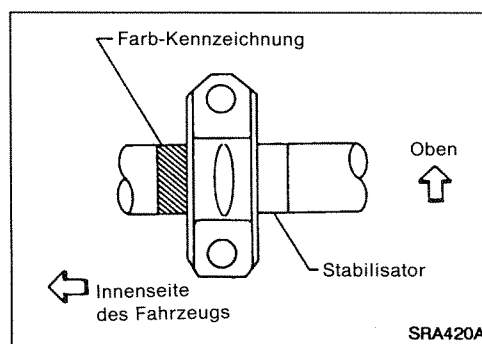
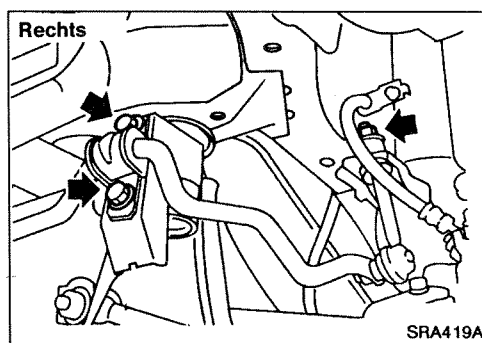


2. Beim Anbau der Schraubenfeder am Federbein müssen sich zwei Farbkennzeichnungen an der Unterseite befinden.
3. Schraubenfeder in Einbaulage auf den unteren Federteller setzen und die Sicherungsmutter festziehen. Anschließend die Federpresse allmählich entspannen.



Ausbau und Einbau

- Stabilisator ausbauen.



- Beim Einbauen des Stabilisators darauf achten, daß die Einbau-richtung von Farb-Kennzeichnung und Stabilisator-Anbauschelle der Darstellung im links nebenstehenden Bild entspricht.

Allgemeine Spezifikationen — Modellreihe B13

HINTERRADAUFHÄNGUNG

Art der Radaufhängung	Einzelradaufhängung mit Federbein und Parallelenker
-----------------------	--

SCHRAUBENFEDER

Ausführung	Coupé		Dach mit abnehmbaren Dachhälften (T-Dach)	
	GA16DS	SR20DE	GA16DS	SR20DE
Drahtdurchmesser mm	10,7	11,1	10,7	11,1
Windungsdurchmesser mm	130			
Unbelastete Höhe mm	311	301	321	311
Federkonstante N·m (kg·m)	16 (1,6)	18 (1,8)	16 (1,6)	18 (1,8)
Kennfarbe	Hellgrün × 2, Gelb × 1	Hellgrün × 2, Purpur × 1	Hellgrün × 2, Hellblau × 1	Hellgrün × 2, Hellgrün × 1

FEDERBEIN

Ausführung	GA16DS		SR20DE	
	Ohne A.B.S.	Mit A.B.S.		
Federbein, Typ	Doppelt wirkend, hydraulisch			
Dämpfwirkung [bei 0,3 m/s]	N (kg)			
Zugstufe		412 bis 579 (42 bis 59)	412 bis 579 (42 bis 59)	490 bis 686 (50 bis 70)
Druckstufe		265 bis 422 (27 bis 43)	265 bis 422 (27 bis 43)	324 bis 500 (33 bis 51)
Kolbenstangen-Durchmesser	mm	18		

STABILISATOR

Ausführung	Europa			
	Rechtslenker		Linkslenker	
	GA16DS	SR20DE	GA16DS	SR20DE
Stabilisator-Durchmesser mm	9	14	10	14
Kennfarbe	Rot	Weiß	Orange	Weiß

Kontrolle und Einstellung — Modellreihe B13

RADEINSTELLUNG (Unbeladen*1)

Ausführung	Coupé	Limousine
Sturz Grad	– 1°55' bis – 0°25'	
Vorspur mm	– 1 bis 3 (– 0,04 bis 0,12)	
Gesamt-Vorspur Grad	– 6' bis 18'	

*1: Kraftstoffbehälter gefüllt, Motor-Kühlflüssigkeit und Motoröl auf vorgeschriebener Höhe.
Ersatzrad, Wagenheber, Bordwerkzeug und Bodenmatten am jeweils vorgesehenen Ort.

RADLAGER

Bremse, Typ	Trommel- bremse	Scheiben- bremse
Radlager-Axialspiel mm	Weniger als 0,05	
Radlager-Sicherungsmutter Anzugsdrehmoment N·m (kg-m)	186 bis 255 (19 bis 26)	
Radlager-Vorspannung In der Radmitte N·m (kg-cm)	0,18 bis 0,94 (1,8 bis 9,6)	
An Radbolzen der Nabe N (kg)	3,9 bis 18,6 (0,4 bis 1,9)	

Allgemeine Spezifikationen — Modellreihe N14

HINTERRADAUFHÄNGUNG

Art der Radaufhängung	Einzelradaufhängung mit Federbein und Parallelenker
-----------------------	--

SCHRAUBENFEDER

Ausführung	Zweiradantrieb								Vierradantrieb	
	3-türig. Hatchback			5-türig. Hatchback			4-türig. Limousine		GA16DS	SR20DET
	GA14DS & CD20	GA16DS	SR20DE	GA14DS	GA16DS & CD20	SR20DE	GA14DS	GA16DS & CD20		
Drahtdurchmesser mm	11,1	11,1	11,2	11,1	11,2	11,5	11,1	11,1	11,6	9,7 bis 11,9
Windungsdurchmesser mm	130									
Unbelastete Höhe mm	331	341	321	341	351	341	331	341	351	314
Federkonstante N·m (kg·m)	16 (1,6)	16 (1,6)	18 (1,8)	16 (1,6)	16 (1,6)	18 (1,8)	16 (1,6)	16 (1,6)	20 (2,0)	14 bis 24 (1,4 bis 2,4)
Kennfarbe	Rosa × 2, Hellblau × 1	Rosa × 2, Rosa × 1	Rosa × 2, Hellgrün × 1	Rosa × 2, Rosa × 1	Purpur × 2, Orange × 1	Purpur × 2, Weiß × 1	Rosa × 2, Hellblau × 1	Rosa × 2, Rosa × 1	Gelb × 2, Gelb × 1	Weiß × 2, Hellblau × 1

STOSSDÄMPFER ODER FEDERBEIN

Motor-Typ		Zweiradantrieb				Vierradantrieb			
		GA14DS & CD20	GA16DS		SR20DE	GA16DS		SR20DET	
			Ohne A.B.S.	Mit A.B.S.		Ohne A.B.S.	Mit A.B.S.		
Federbein, Typ		Doppelt wirkend, hydraulisch							
Dämpfwirkung [bei 0,3 m/s]		N (kg)							
Zugstufe		412 bis 579 (42 bis 59)	412 bis 579 (42 bis 59)	412 bis 579 (42 bis 59)	490 bis 686 (50 bis 70)	490 bis 686 (50 bis 70)	490 bis 686 (50 bis 70)	667 bis 902 (68 bis 92)	
Druckstufe		265 bis 422 (27 bis 43)	265 bis 422 (27 bis 43)	265 bis 422 (27 bis 43)	324 bis 500 (33 bis 51)	265 bis 422 (27 bis 43)	265 bis 422 (27 bis 43)	314 bis 471 (32 bis 48)	
Kolbenstangen-Durchmesser		mm	18	22	22	22	18	18	22

STABILISATOR

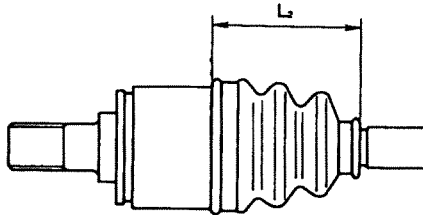
Motor-Typ	Zweiradantrieb			Vierradantrieb	
	Außer SR20DE		SR20DE	GA16DS	SR20DET
	Rechtslenker	Linkslenker			
Stabilisator-Durchmesser mm	9	10	14	10	15
Kennfarbe	Rot	Orange	Weiß	Rot	Grün

**Allgemeine Spezifikationen — Modellreihe
N14 (Forts.)**

ANTRIEBSWELLE

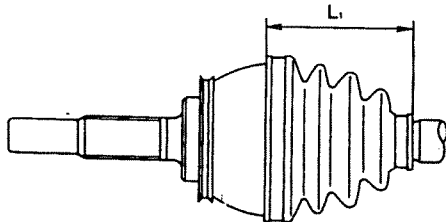
Motor-Typ	GA16DS	SR20DET
Gelenk-Typ		
Achsantriebs-Seite	TS70C	TS79C
Rad-Seite	ZF80	ZF90
Schmierfett	Nissan Original-Schmierfett oder gleichwertiges	
Qualität		
Fettmenge g		
Achsantriebs-Seite	185 bis 195	225 bis 235
Rad-Seite	90 bis 100	160 bis 170
Faltenbalg-Länge mm		
Achsantriebs-Seite " L ₂ "	95,5 bis 97,5	101,5 bis 103,5
Rad-Seite " L ₁ "	90,5 bis 92,5	96 bis 98

Achsantriebs-Seite



SFA961A

Rad-Seite



SFA962A

Kontrolle und Einstellung — Modellreihe N14

RADEINSTELLUNG (Unbeladen*1)

Motor-Typ	Zweiradantrieb	Vierradantrieb
Sturz Grad	– 1°40' bis – 0°10'	– 0°55' bis 0°35'
Vorspur mm	– 1 bis 3 (– 0,04 bis 0,12)	
Vorspur (Gesamt) Grad	– 6' bis 18'	

*1: Kraftstoffbehälter gefüllt, Motor-Kühlflüssigkeit und Motoröl auf vorgeschriebener Höhe.
Ersatzrad, Wagenheber, Bordwerkzeug und Bodenmatten am jeweils vorgesehenen Ort.

RADLAGER

Bremse, Typ	Zweiradantrieb	Vierradantrieb
Radlager-Axialspiel mm	Weniger als 0,05	
Radlager-Sicherungsmutter		
Anzugsdrehmoment N•m (kg•m)	186 bis 255 (19 bis 26)	196 bis 275 (20 bis 28)
Radlager-Vorspannung		
In der Radmitte N•m (kg•cm)	0,18 bis 0,94 (1,8 bis 9,6)	1,31 (13,4)
An Radbolzen der Nabe N (kg)	3,9 bis 18,6 (0,4 bis 1,9)	9,8 (1,0)

