



Bild 99 Tragbildkontrolle

a) Exaktes Tragbild

Das Tragbild erscheint gleichmäßig auf der gesamten Kontaktfläche der Tellerradzähne, auf der Zug- sowie auf der Schubseite

b) Falsches Tragbild

Zugseite: Berührung an der Zahnspitze und gegen die Mitte des Zahnes
Schubseite: Berührung an der Zahnferse und gegen die Mitte des Zahnes

Kegelrad vom Tellerrad entfernen, indem eine schwächere Ausgleichscheibe eingebaut wird.

c) Falsches Tragbild

Zugseite: Berührung an der Zahnspitze, begrenzt an der unteren Zahnflanke
Schubseite: Berührung an der Zahnferse, begrenzt an der unteren Zahnflanke

Kegelrad vom Tellerrad entfernen, indem eine schwächere Ausgleichscheibe eingebaut wird.

d) Falsches Tragbild

Zugseite: Berührung an der Zahnferse und gegen die Mitte des Zahnes.
Schubseite: Berührung an der Zahnspitze und gegen die Mitte des Zahnes

Kegelrad dem Tellerrad nähern, indem man eine stärkere Ausgleichscheibe einbaut.

e) Falsches Tragbild

Zugseite: Berührung an der Zahnferse, begrenzt am Zahnkamm.
Schubseite: Berührung an der Zahnspitze, begrenzt am Zahnkamm.
Kegelrad dem Tellerrad nähern, indem man eine stärkere Ausgleichscheibe einbaut.

selt und das Ausgleichgetriebe wieder abgebremst. Sind die Berührungsflächen über die ganzen Zahnflanken auf der Schub- und Druckseite verteilt, so ist das Tragbild und damit die Einstellung in Ordnung. Ergeben sich ungenaue nur teilweise Berührungen, so muß eventuell das Kegel- vom Tellerrad entfernt werden, das bedeutet, den Einbau einer schwächeren Ausgleichscheibe unter den Antriebskegelradkopf oder das Kegelrad ist an das Tellerrad heranzubringen, das bedeutet, den Einbau einer stärkeren Ausgleichscheibe unter den Antriebskegelradkopf. Muß die Ausgleichscheibe geändert werden, so ist eine neue Demontage nötig und alle Operationen der Verspannung der Rollenlager und Einstellung von Kegel- und Tellerrad werden von neuem nötig, was durch sorgfältige Berechnung der Ausgleichscheiben vermieden werden kann. Antriebskegelradmutter nach der Kontrolle des Zahneingriffes mit der Zange A 74126/6 sichern.

Zusammenbau und Einbau der Hinterachse

Der Zusammenbau der Hinterachse erfolgt praktisch umgekehrt wie das Zerlegen, unter besonderer Beachtung der folgenden Punkte:

Zwischen Ausgleichgetriebegehäuse und Hinterachsgehäuse ist die Dichtung immer zu ersetzen. Schrauben in Dichtmasse getaucht, zur Befestigung des Ausgleichgetriebegehäuses am Hinterachsgehäuse mit 3,0 mkp Drehmoment anziehen. Olabdichtungsgummiring und Oldichtring für die Hinterachswellen in die Sitze im Achsgehäuse einbauen. Die auf Wiederverwendbarkeit geprüften Hinterachsen einbauen. Schäden an Einzelteilen der Hinterachswellen können infolge der Montage des Kugellagers mit dem aufgepreßten Sitzring nur von Werkstätten ausgeführt werden, die über die entsprechenden Vorrichtungen und Prüfgeräte verfügen, oder defekte Wellen sind mit dem Austauschteil Hinterachswelle komplett zu ersetzen. Sicherungsring mit der Zange A 8114 einbringen. Bremsscheibe und Platte mit den zwei Zentrierboizen am Flansch der Hinterachswelle anschrauben. Anschrauben des Bremssattels an der Tragplatte. Die Schrauben sind mit einem Anzugsdrehmoment von 3,5 mkp anzuziehen. Vor dem Aufbau der Hinterachse sind die Federn durch Besicht auf Verformung und Risse zu prüfen. Auf Ermüdung sind die Federn durch Belastung zu prüfen. Coupé: Die Länge der freien Feder beträgt ca. 445 mm (7,75 Windungen). Bei einer Belastung mit 230 kp muß die Länge 295 mm, bei einer Belastung mit 353 kp muß die Länge 215 mm betragen. Spider: Die Länge der freien Feder beträgt ca. 415 mm (sieben Windungen). Bei einer Belastung mit 200 ± 13 kg muß die Länge 295 mm, bei einer Belastung von 333 kg muß die Länge 215 mm betragen. Trifft dies nicht zu, so sind die Federn paarweise zu ersetzen. Alle Gummiteile,