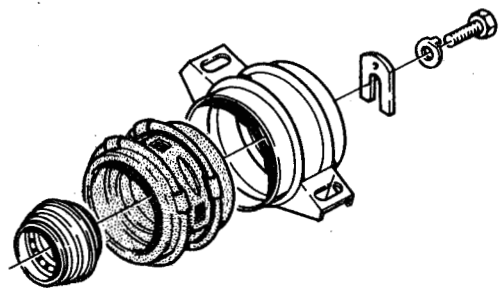
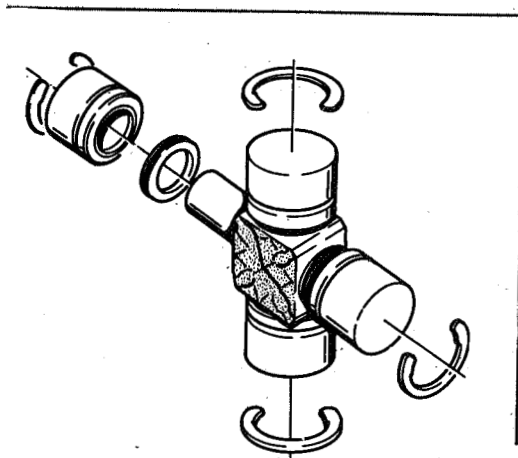
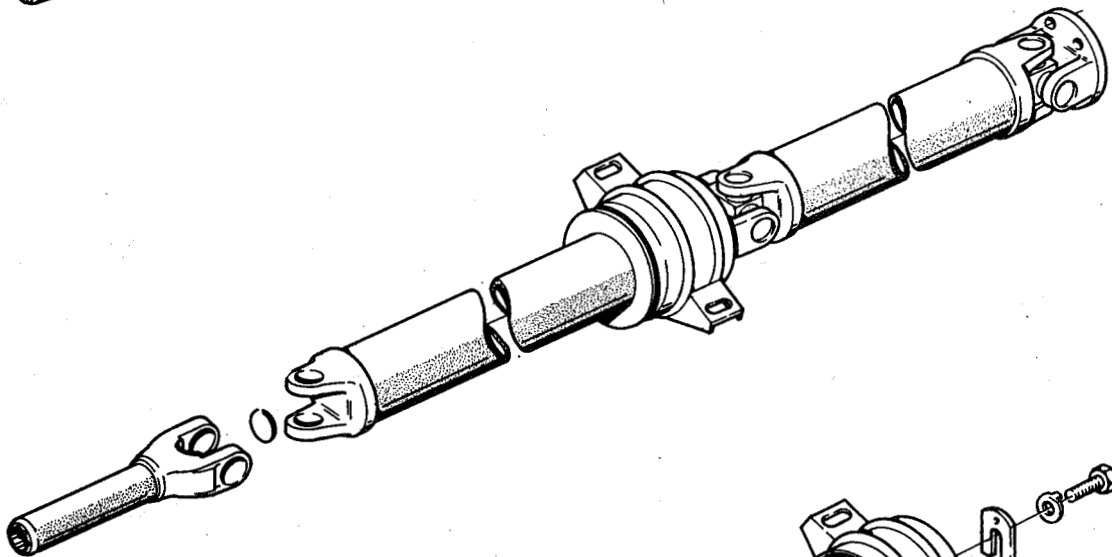
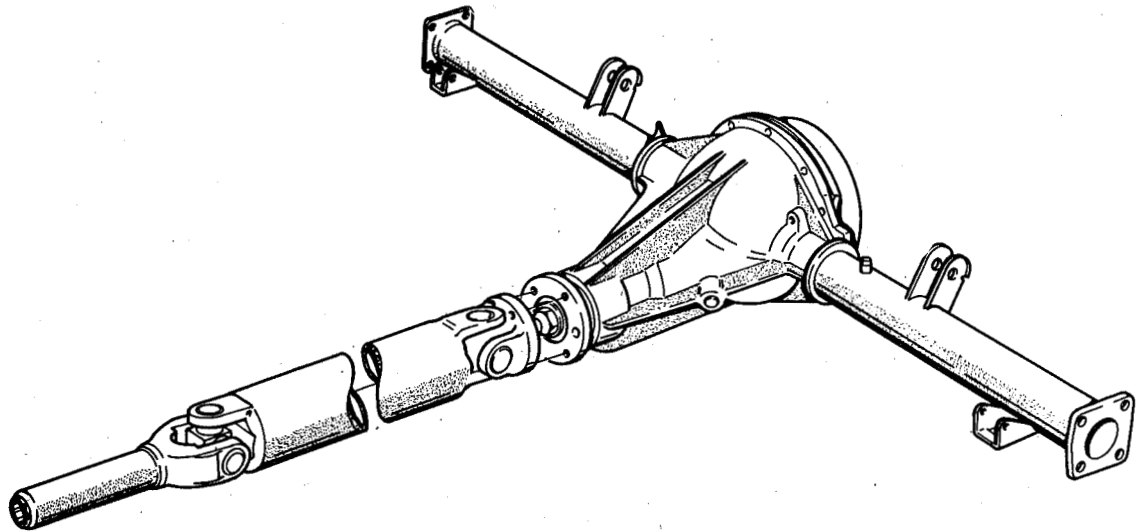


ACHTERAS



C/4/1

INHOUD

Achteras uit - en inbouwen	4-3
Achteras demonteren en monteren	4-5
Oliefkeerring van pignon vervangen	4-19
Drijfjas uit - en inbouwen	4-20
Kruiskoppeling revideren	4-20
Tussenlager demonteren en monteren	4-21
Drijfjas met homokinetische koppeling uit - en inbouwen	4-23
Tussenlager van as met homokinetische koppeling vervangen	4-24
Homokinetische koppeling vervangen	4-25

AANHAALSPANNINGENKgm.

Kroonwiel aan differentieelhuis	8.0 - 8.7
Lagerkappen aan achterashuis	6.0
Pignonmoer	110 - 112
Drijfjas aan pignonflens	6.0 - 6.5
Veerstroppen	3.5 - 4.0
Deksel aan achterashuis	3.0 - 4.0
Tussenlager aan de bodemplaat	1.8 - 2.3
Flens aan homokinetische koppeling	2.9 - 3.4
Flens van homokinetische koppeling aan drijfjas	3.5 - 4.0

SMEERMIDDELEN

Oliespecificatie	M2C-28B
Inhoud	1.1 liter.

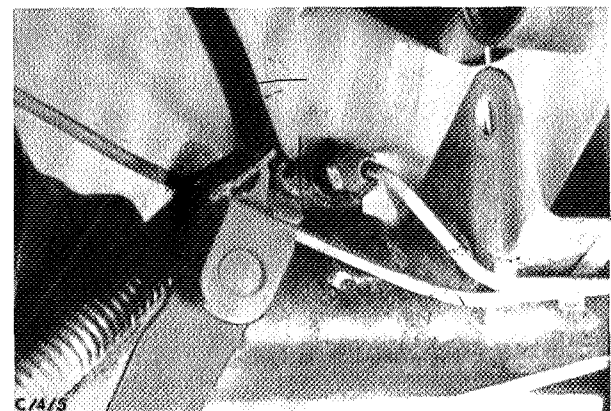
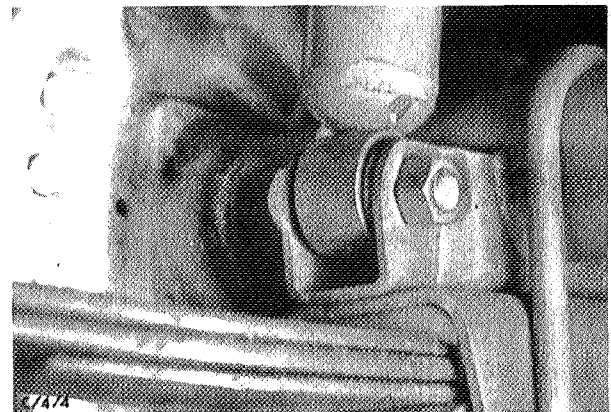
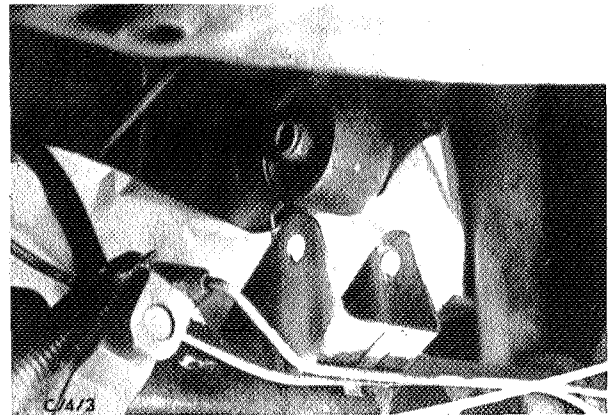
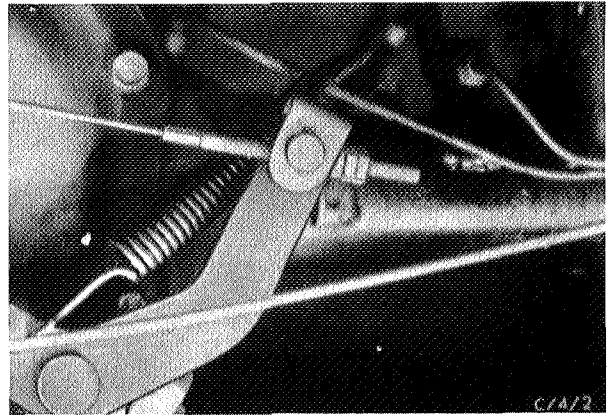


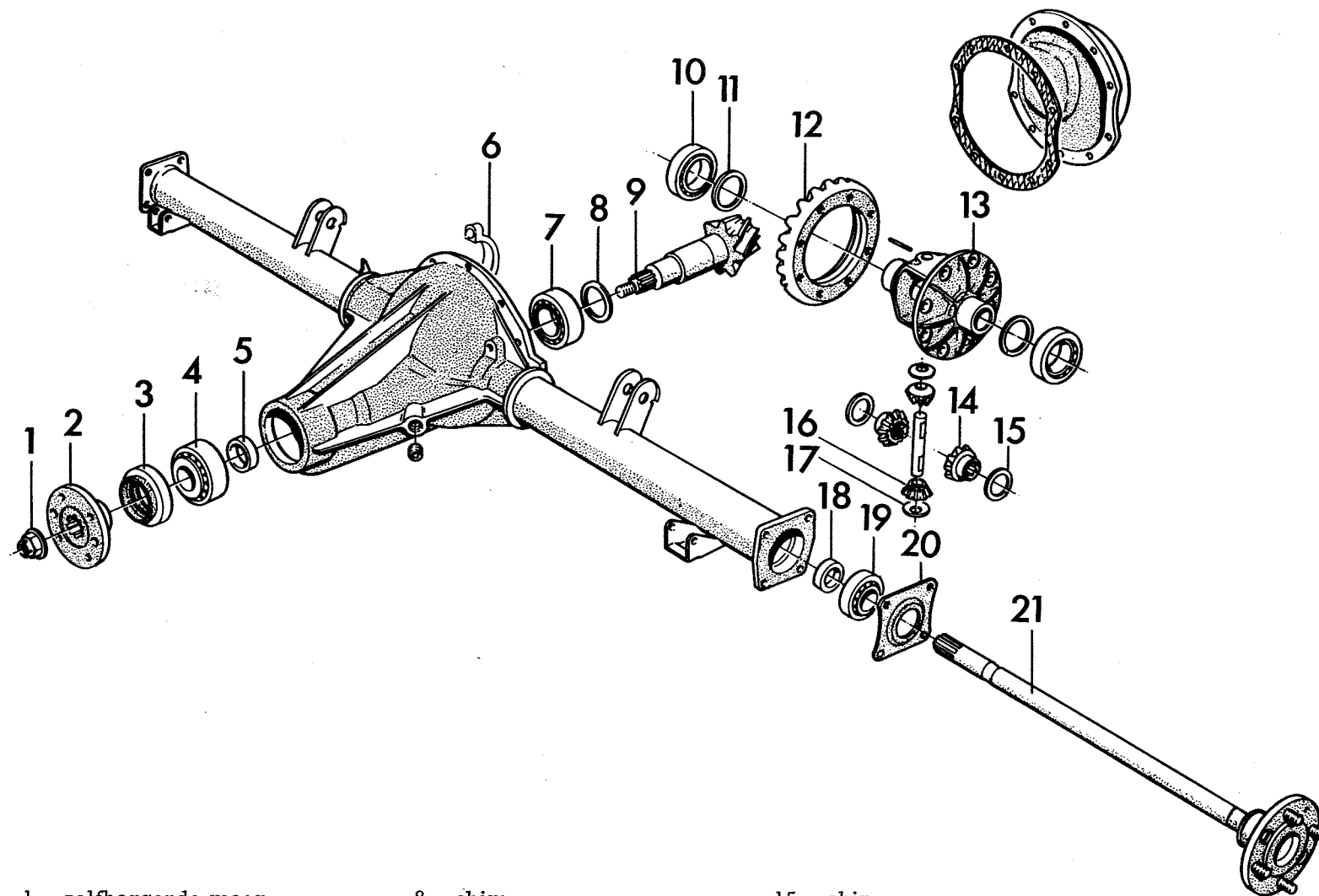
Achteras uit- en inbouwen(remdragers verwijderd)Uitbouwen

1. Maak de handremkabel los van de bedieningshefboom op de transmissie en trek de kabel uit.
2. De moeren van de onderste schokbrekerbevestiging losdraaien.
3. De reactie-armen naar boven toe uit de steunen verwijderen, nadat eerst de bevestigingsbouten aan de askoker zijn losgedraaid.
4. De vier bouten die de drijfas aan de pignonflens bevestigen losdraaien en de drijfas laten zakken.
5. De remleiding van de remslang losmaken.
6. De zelfborgende U-bouten losdraaien en de veer U-bouten verwijderen. Verwijder de montageplaten.
7. Verwijder de achteras.

Inbouwen

1. De achteras op de veren plaatsen (let op de juiste zitting van de middelste bouten).
2. De montageplaten en U-bouten aanbrengen. Nieuwe zelfborgende moeren monteren en met de voorgeschreven aanhaalspanning vastzetten.
3. De schokbrekers aan de onderste bevestiging monteren en de moeren op de voorgeschreven aanhaalspanning vastdraaien. De remleiding op de remslang aansluiten.
4. Monteer de handremkabel aan de hefboom op de as en de beide moeren opschroeven.
5. Bevestig de drijfas aan de pignonflens. Gebruik nieuwe veerringen en volgens de specificaties vastzetten.
6. Breng de reactie-armen weer op hun plaats en monteer de bouten. Breng de moeren aan en zet ze op de voorgeschreven aanhaalspanning vast.





Achteras demonteren en monteren (achteras nitgebouwd)

1 - zelfborgende moer
 2 - pignionflens
 3 - oliekeerring
 4 - conisch rollager
 5 - afstandring
 6 - lagerkap
 7 - conisch rollager

8 - shim
 9 - pignon
 10 - conisch rollager
 11 - shim
 12 - kroonwiel
 13 - shim
 14 - planetair tandwiel

15 - shim
 16 - differentieelpignon
 17 - drukring
 18 - houderring
 19 - kogellager
 20 - houderplaat
 21 - as

C/4/6



FORD CAPRI CLUB NEDERLAND

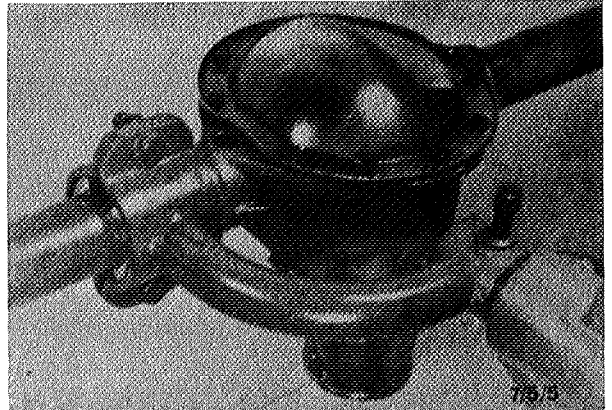


Demontage

1. Bevestig gereedschap GTY 4200 (montagesteun voor de achteras) met de gemonteerde hulpstukken (GH 4200-H2) aan het achterashuis en monteer de achteras met dit gereedschap in de montagesteun. (Let hierbij op de remleidingen).

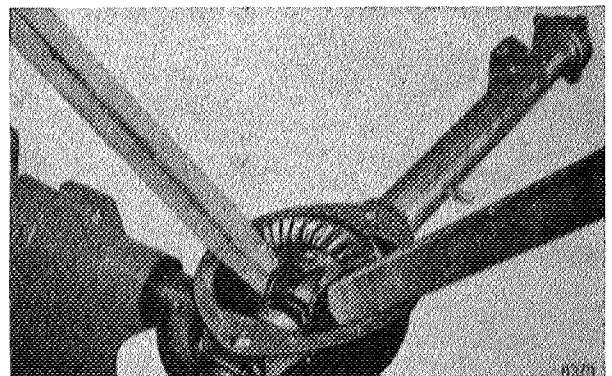
Verwijder het deksel en de pakking van het achterashuis. Tap de olie af.

Lagerkapbouten van het differentieelhuis losdraaien en de lagerkappen verwijderen.



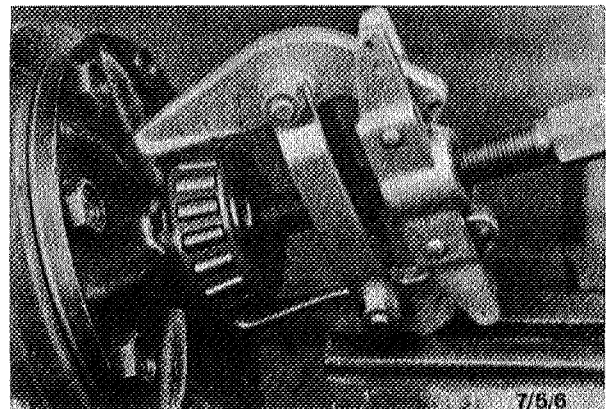
2. Licht het differentieelhuis met behulp van twee, gepunte, vierkante stukken hout uit het ashuis.

Attentie: In de achterassen van de modellen met 2, 3 l. motoren zijn het differentieelhuis en het pignon van ander materiaal.



3. Plaats gereedschap GH 4221-A (trekker) op een van de rollagers van het differentieel en met een poot in een bankschroef vastzetten en het lager aan de andere kant wegtrekken.

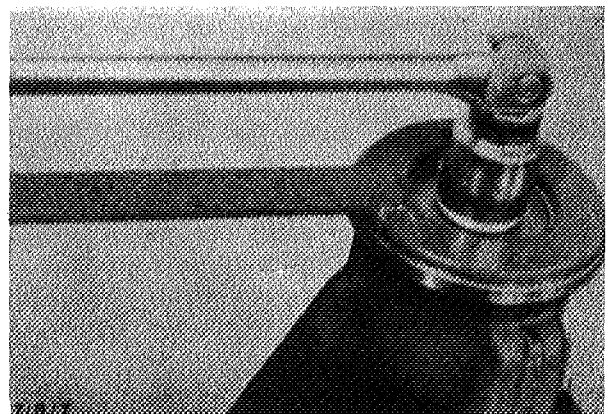
Draai de kroonwielbouten los en verwijder het kroonwiel uit het differentieelhuis.

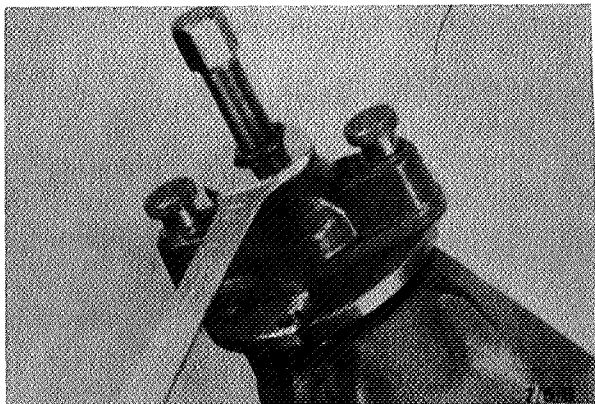


4. De borgpen, waarmee de satellietas in het differentieelhuis is geborgd met een geschikte drevel uitdrijven. Verwijder de satellietas, de satellieten en de zonnewielen.

5. Cardanasflens met gereedschap GH 4851-B vasthouden en de moer verwijderen.

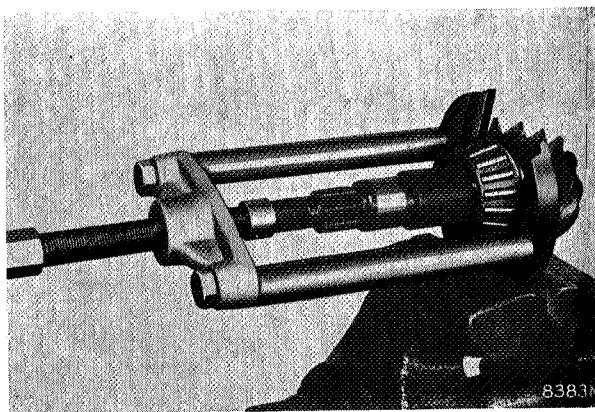
Attentie: De zelfborgende moer moet worden vervangen. Bewaar de oude moer voor handelingen tijdens de opbouw van de achteras.



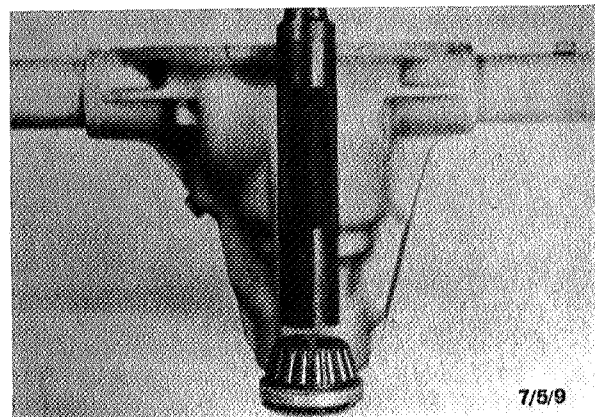


6. Verwijder de cardanasflens met gereedschap GH 4851-A.

Trek de pignon uit het ashuis.

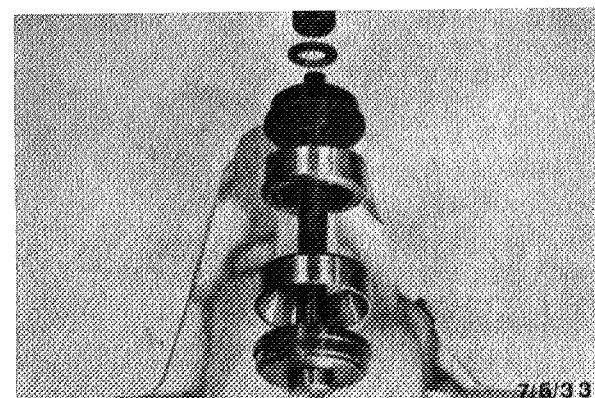


7. Trek met gereedschap GH 4615-A het grote, conische rollager van de pignon.



8. Verwijder met behulp van gereedschap GH 4615-B het kleine, conische rollager en de oliekeerring gelijktijdig uit het ashuis.

Drijf de lagerlooppings met een koperen of aluminium drevel uit het ashuis.



Attentie: Eerst moet de kleine lagerloopping uit het ashuis worden gedreven en door een nieuwe worden vervangen. Daarna moet de grote lagerloopping op dezelfde wijze worden vervangen. Voor deze bewerkingen moet het gereedschap GE 4616-A2 worden gebruikt.

(De drukstukken van dit gereedschap hebben aan een kant een inspringend gedeelte om de lagerlooppings in de achteras van de voorgaande typen te trekken, aangezien de diameter van deze ringen kleiner is.

ALGEMENE RICHTLIJNEN VOOR DE AFSTELLING VAN KROONWIEL EN PIGNON

Kroonwiel en pignon vormen altijd een geheel en mogen niet afzonderlijk worden gebruikt. De in de tekst genoemde speciale gereedschappen zijn voor de afstelling en voor de afzonderlijke bewerkingen onontbeerlijk.

Het is van groot belang, dat alles goed schoon is en dat de metingen zeer nauwkeurig worden verricht.

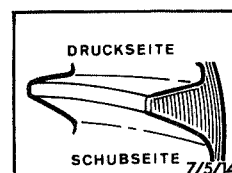
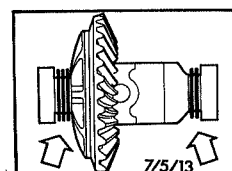
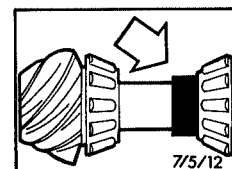
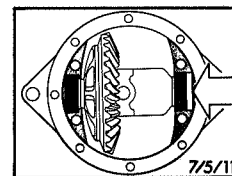
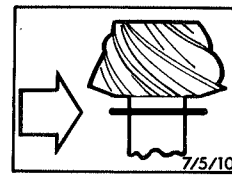
Bij de montage moeten alle lager- en glijvlakken met de voorgeschreven soort 'hypoid' olie worden gesmeerd.

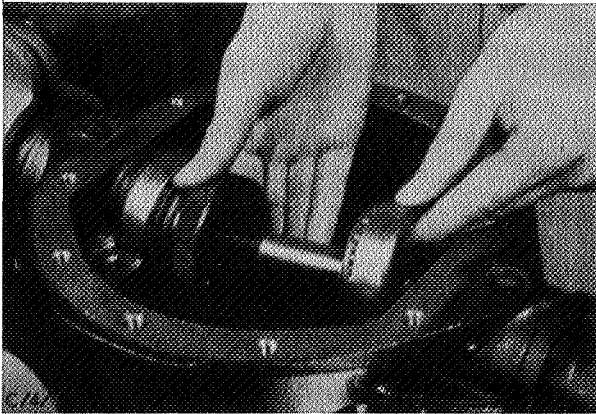
De inwendige onderdelen van een afgestelde achteras kunnen niet in een ander ashuis van hetzelfde type worden gemonteerd, zonder de nodige afstellingen en metingen te verrichten.

Aan de afstellings- en metingvolgorde moet strikt de hand worden gehouden, zoals die hierna wordt beschreven.

1. Stel de dikte van de shims van de pignon vast.
2. Meet de totale speling (differentieelhuis met lagers in het ashuis).
3. Stel de dikte van de afstandring vast (vóórbelasting op pignonlager).
4. Stel de shimdikte aan beide zijden van het differentieel vast.
5. Controleer het tandcontactbeeld.

drukzijde
hellingzijde

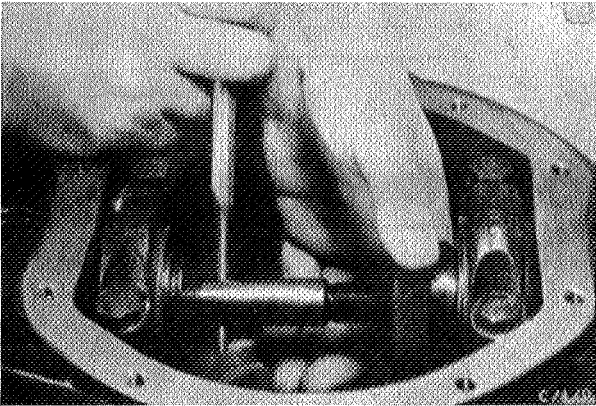
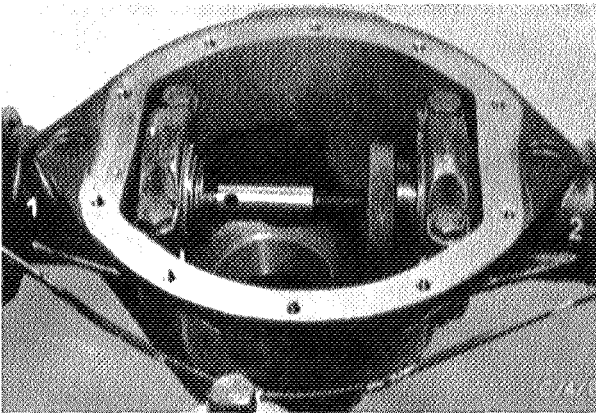




BEPALEN VAN SHIMDIKTE VOOR PIGNON

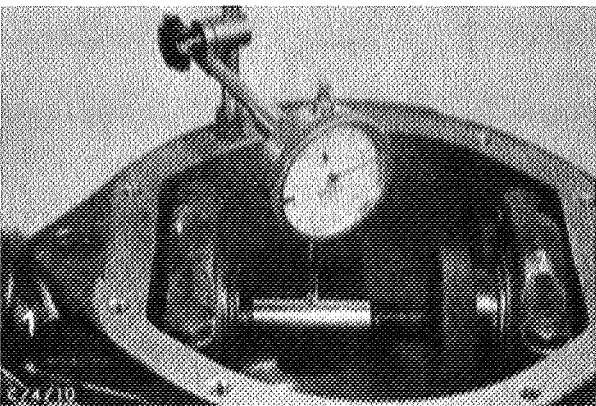
Montage

1. Plaats de meetas G2-4209-B samen met de lagers, die in het achterashuis moeten worden gemonteerd, op zijn plaats. Monteer de lagerkappen (getal bij getal) en zet de bouten op de voorgeschreven aanhaalspanning vast.



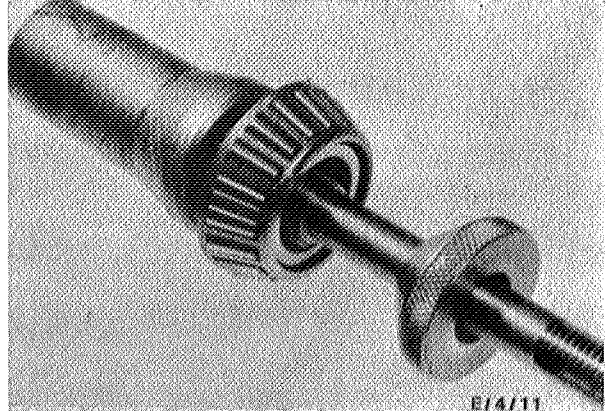
2. Borg de meetas met een geschikte drevel en draai de afstelmoer zo ver uit tot de meetas nog met de hand op de afstelmoer kan worden gedraaid. (Hierbij is de drevel verwijderd).

Draai de meetas diverse malen.



3. Monteer de meetklok G2-4209-E op het ashuis en de meetstift op het midden van de meetas plaatsen. Draai de as langzaam een volle slag rond en lees de totale uitslag van de wijzer af. De meetas nu zover draaien tot de wijzer de helft van de net afgelezen waarde aangeeft; nu mag de meetas niet verder worden gedraaid. De meetklok opzij zwenken.

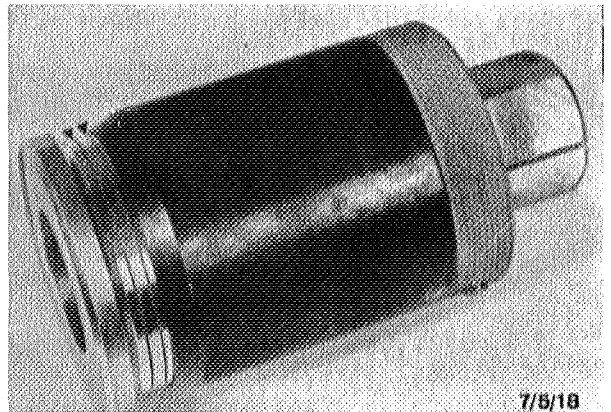
4. Schuif het grote, conische rollager op de dummy-pignon G2-4209-C en zet het lager met de conische moer vast tegen de kop van de dummy pignon.



5. Monteer de dummy-pignon in het huis, schuif het buitenste lager en de handgreep erop en het gereedschap GH-4610-F erop schroeven.

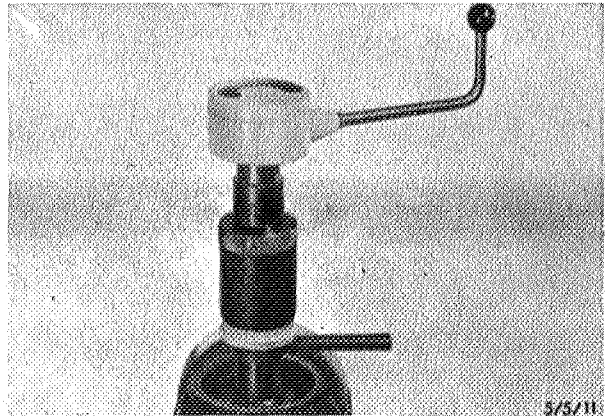
Handgreep van dummy-pignon vasthouden en de zeskant van het gereedschap GH-4610-F met nieuwe lagers zo lang rechtsom draaien tot de buitenste klok van het gereedschap op de onderste markeringsstreep staat. (Bij gebruikte lagers op de bovenste markering).

Draai het dummy-pignon diverse malen, opdat de pignon zich kan 'zetten'.

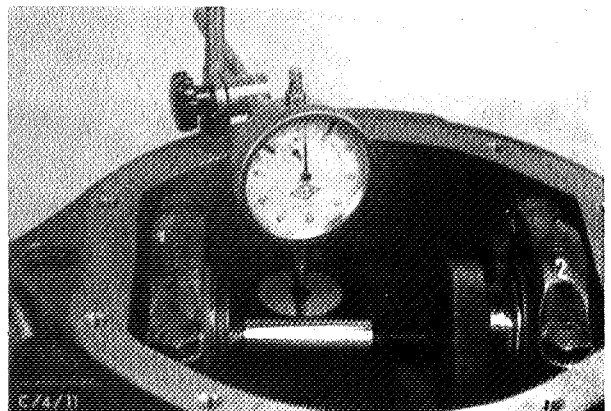


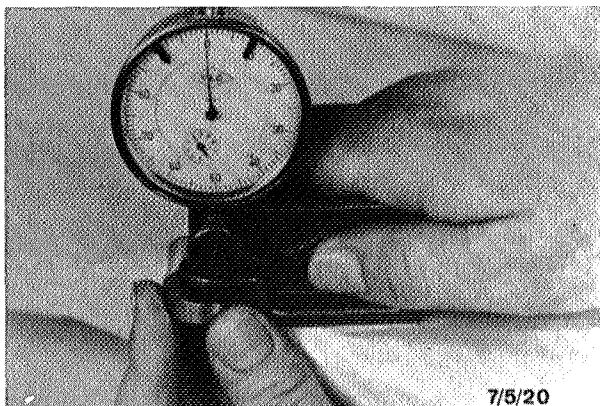
6. Monteer de momentsleutel 547-D en lees het vereiste koppel af, waarbij de dummy-pignon gaat draaien.

N.B.: Dit afgelezen koppel moet bij de verdere afstelling van het pignon absoluut worden aangehouden. Indien b.v. 23 cmkg (1.7 ft.lbs.) wordt afgelezen, moet deze waarde (plus 5 cmkg (0.36 ft.lbs.)) ook voor de frictie-coëfficiënt worden afgelezen, nadat de pignon is gemonteerd.

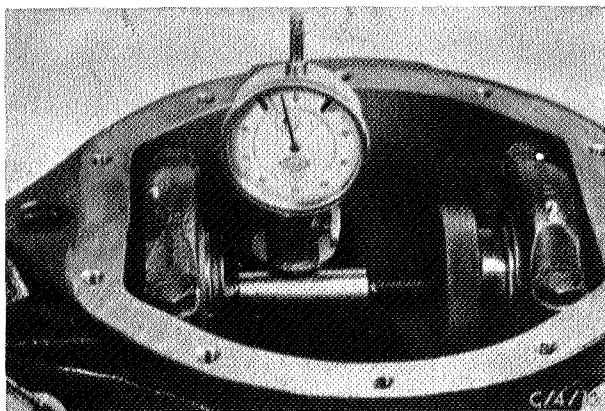


7. Monteer de meetklok zo dicht mogelijk bij de meetas, waarbij de meetstift de uiterste rand van de dummy-pignon moet raken. Draai de dummy-pignon langzaam een volle slag en let op de totale uitslag van de meter. Draai de dummy-pignon vervolgens zo ver tot de helft van de net afgelezen waarde wordt aangegeven. De meetklok opzij zwenken.





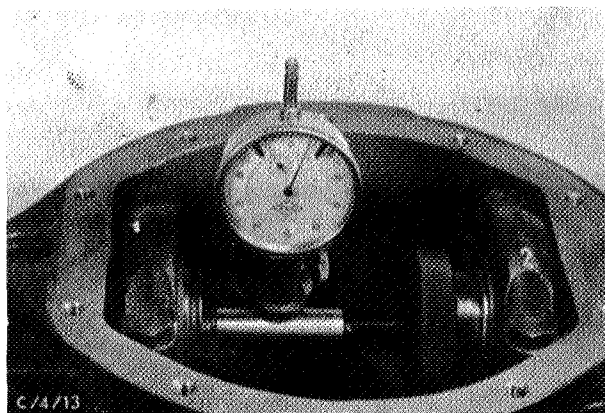
8. Plaats de meetklok in de meetbrug en met het grondvlak van een kleine plaat moet de stift naar de bovenste middenstand worden gedrukt (zie de afbeelding) en zet de wijzer precies op 'nul' (0).



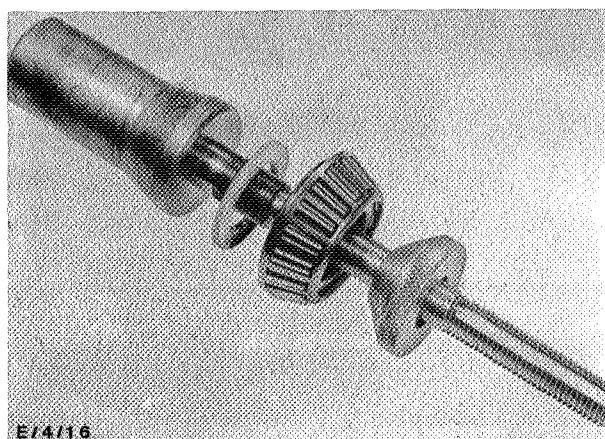
9. Plaats de meetbrug midden op de voorzijde van de dummy-pignon. Schuif de meetbrug met de meetstift langzaam over de meetas. De meetklok aflezen en precies de plaats bepalen waar de wijzer van aanwijzrichting verandert. De meting enkele malen met de uiterste nauwkeurigheid herhalen.

N.B.: Bij het aflezen van de meter, dient U erop te letten, dat '0' zowel 0 als 100 aangeeft. Indien de meter 96 aanwijst, is de aflezing precies de dikte van de vulring. Wijst de meter 6 (100 + 6) aan, dan is de dikte van de vulring 106.

Deze waarde komt overeen met de dikte der vulring, die tussen het grote conische rol-lager en de kop van het pignontandwiel gemonteerd wordt.



10. Met de micrometer moet een vulring worden gekozen, waarvan de dikte overeenkomt met de zojuist vastgestelde maat (voor onderdeelnummers van de vulringen zie men het "Onderdelenboek").

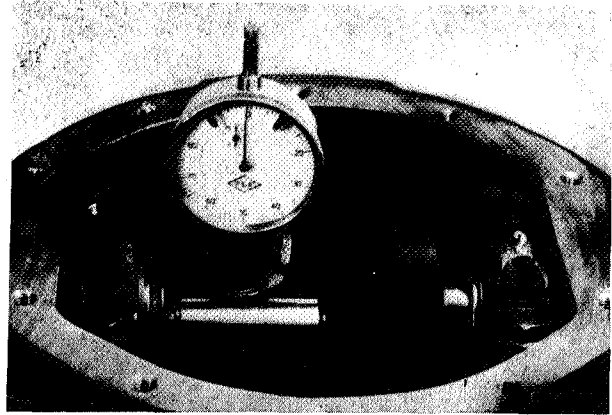


Controle

1. Bouw de dummy-pignon uit, plaats de gekozen vulring tussen de kop en het grote lager, schuif de conische moer op en monteer de dummpignon weer op zijn plaats.

Schroef gereedschap GH 4610-F zo ver in tot de klok bij gebruikte lagers het bovenste en bij nieuwe lagers het onderste merkteken heeft bereikt.

2. Dummy-pignon meerdere malen draaien.
3. Meetklok weer instellen en zoals in het voorgaande is beschreven (7) de stand van de halve uitslag op de dummy-pignon bepalen. De meetklok terzijde draaien.
4. De nulstand van de voeler van de meetklok opnieuw op een geslepen vlak controleren en op de bovenkant van de dummy-pignon plaatsen. Wanneer de voeler nu evenals voorheen, over de meetas geschoven, moet de naald "0" aanwijzen, indien de voorgaande metingen korrekt waren.



Indien er sprake is van afwijkingen moet als volgt worden gehandeld:

naald rechts van de "0"

een vulring ter dikte van de aflezing verwijderen

naald links van de "0"

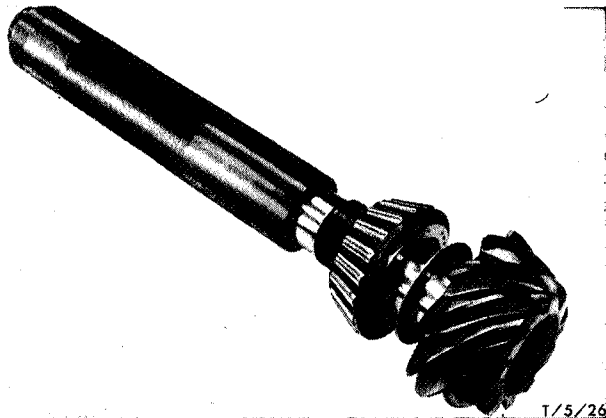
een vulring ter dikte van de aflezing toevoegen

Er moet dus een nieuwe vulring worden gemeten en de controlebewerking moet worden herhaald tot een afwijking van maximaal 0.01 mm t.o.v. de nulstand wordt gemeten. Dummy-pignon en meetas verwijderen.

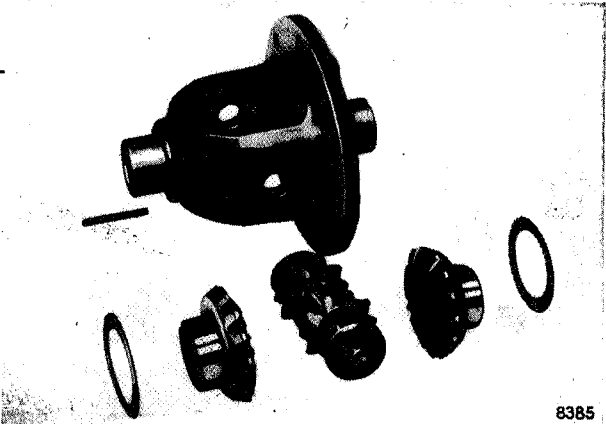
5. De gemeten vulring van de dummy-pignon verwijderen en op het te monteren pignon schuiven. Het grote conische rollager met behulp van gereedschap G2-4621-B oppersen.

METING VAN DE TOTALE SPELING

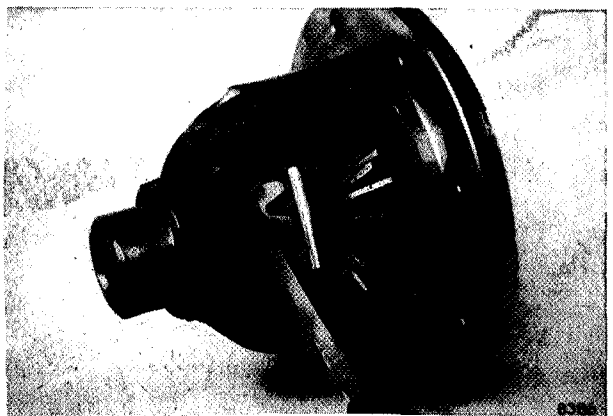
1. Breng de zonnewielen elk met een vulring in het differentieelhuis aan.
N.B.: De gegroefde kant van de vulringen moet naar het zonnewiel wijzen.
 Draai de beide satellieten, incl. de drukringen, gelijktijdig om ze op hun plaats tussen de zonnewielen te krijgen. Schuif het asje erin. (Let op de boring voor de borgpen).
2. Meet de speling van elk zonnewiel met een voelmaat.
N.B.: Door de montage van nieuwe vulringen moet deze speling beperkt worden tot 0.01 - 0.15 mm (0.004 - 0.006") (zie voor de diverse maten het "Onderdelenboek").

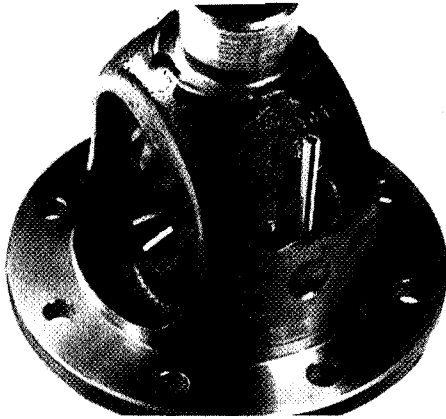


1/5/26



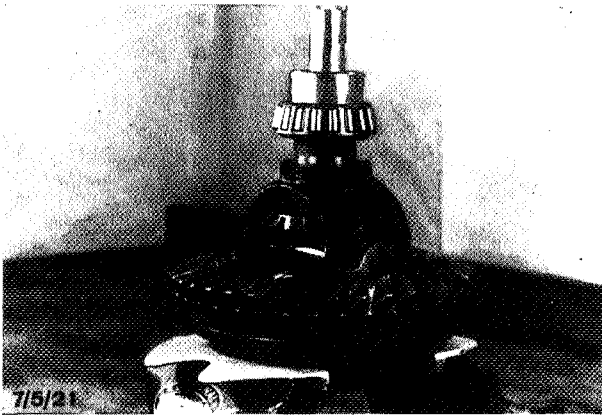
8385





C/4/15

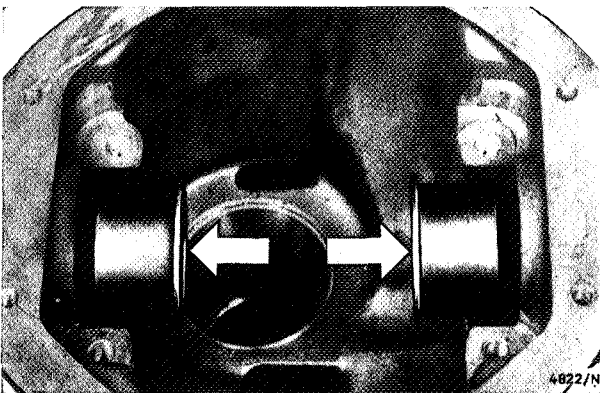
3. Borg de satellietas met een borgpen. Verwarm het kroonwiel ca. 10 minuten in heet water en richt het wiel op de gaten in het differentieelhuis en breng nieuwe, originele bouten aan. De bouten op de voorgeschreven aanhaalspanning vastzetten.



7/5/21

4. Druk het conische rollager eerst zonder vulringen op de achterzijde van het kroonwiel van het differentieelhuis met behulp van gereedschap GH 4221-B. Zet het differentieelhuis in de bankschroef (aluminium bekken) en het tweede conische rollager oppersen.

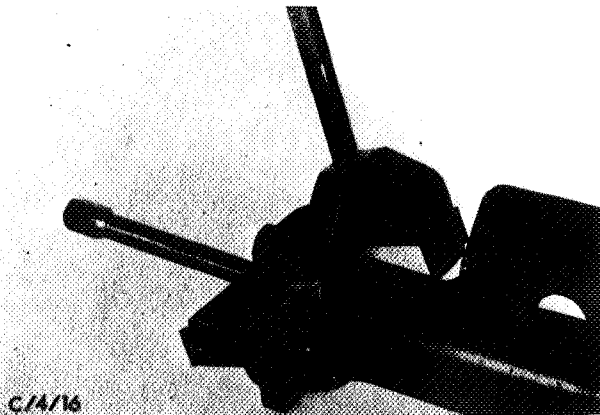
N.B.: Vòòr montage moeten de raakvlakken van de conische rollagers op beschadiging worden gecontroleerd (b.v. bramen die bij het uittrekken van de lagers zijn gevormd.)



4822/N

5. Monteer de drukstukken in de asbuizen en plaats het differentieel met de lagerloopringen in het ashuis.

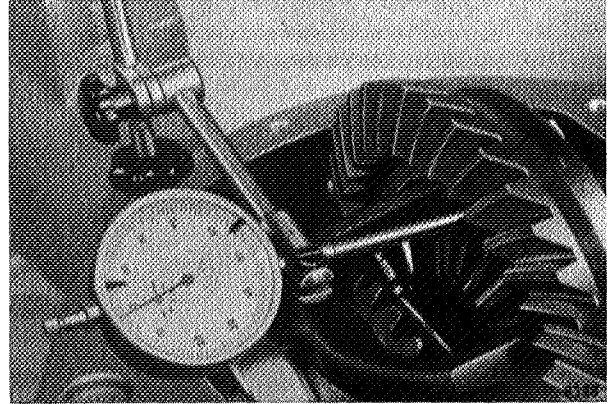
Monteer de lagerkappen (getallen bij elkaar) en haal de bouten aan. Draai de bouten vervolgens weer los en weinig met de sleutel aanhalen.



C/4/16

6. De drukstift G3 4221 (onverschillig in welke askoker) met 0.5 mkg. (3.6 ft. lbs.) aanhalen. Draai het differentieel enige malen en met de momentsleutel nogmaals het koppel van 0.5 mkg. op de drukstift controleren.

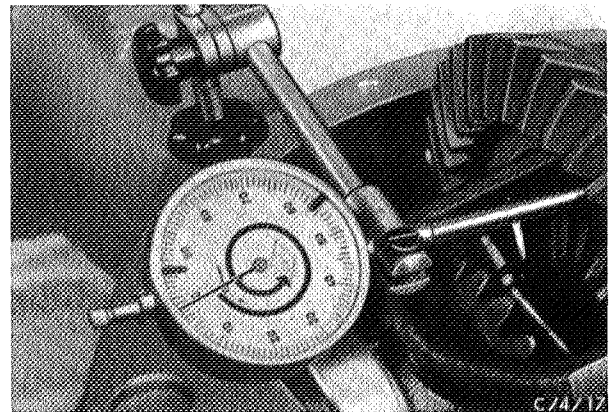
7. De meetklok zo op het achterashuis monteren, dat de meetstift de binnenzijde van de kraag van het kroonwiel raakt, waarbij de wijzer ongeveer in het midden van het meetbereik op '0' staat.



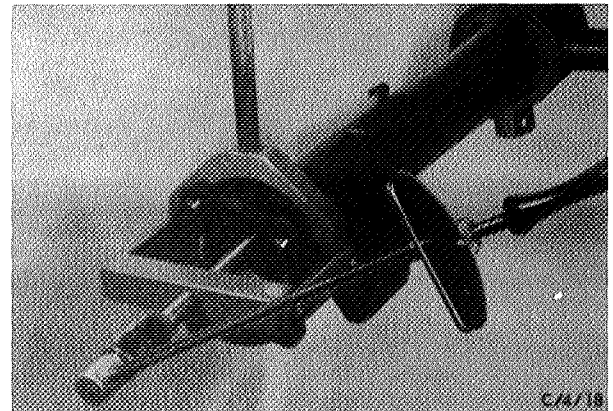
8. De drukstift nu in de andere askoker plaatsen en met een aanhaalspanning van 0.5 mkg. (3.6 ft. lbs.) vastzetten.

N.B.: Afhankelijk van welke zijde wordt gedrukt, draait de wijzer van de meetklok links- of rechtsom. Hieraan moet tijdens de meting ruime aandacht worden besteed.

De waarde aflezen en noteren als totale speling van het differentieelhuis in het achterashuis (b. v. 1.35 mm).

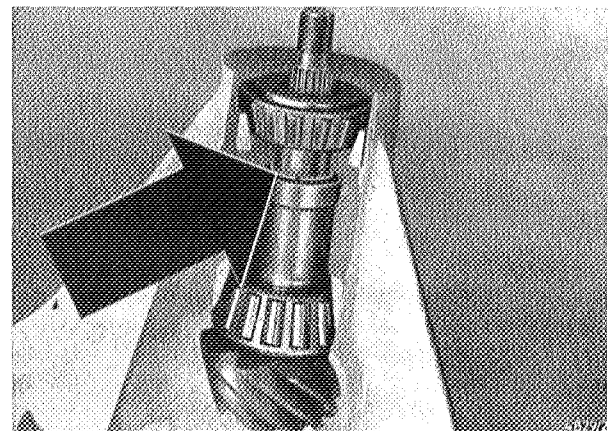


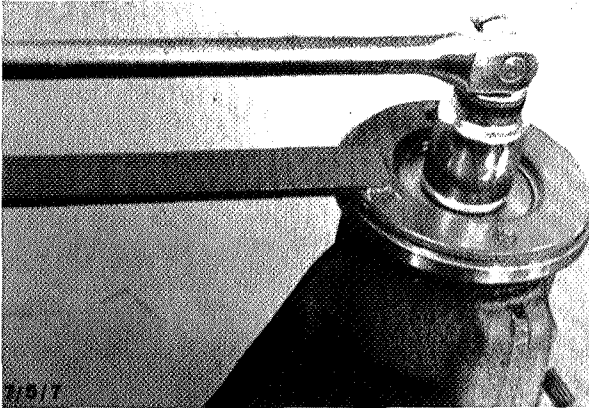
9. Draai de drukstift los. Zet de meetklok opzij en verwijder het differentieel, de drukstift en de drukstukken.



BEPALING VAN DE DIKTE VAN AFSTANDSTUK (PIGNONLAGERVOORBELASTING)

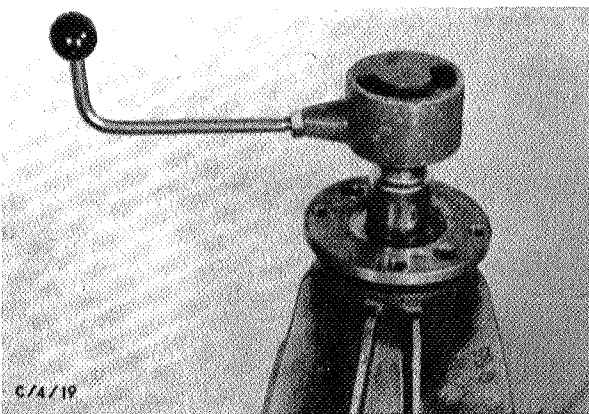
1. De meetring G3-4611 op de pignon schuiven. Een stukje looddraad van ca. 2 mm (0.08") diameter rondbuigen tot dezelfde diameter als de pignon en dit ringetje van looddraad op de meetring leggen.





2. Plaats de pignon in het ashuis en het kleine conische rollager en de aandrijfflens aanbrengen. Monteer de zelfborgende moer.
3. Borg de aandrijfflens met behulp van gereedschap GH 4851-B. De moer langzaam aanhalen en tegelijkertijd het koppel van de pignon met gereedschap 547-D controleren. Moer verder aanhalen tot dezelfde spanning is bereikt, die aanvankelijk bij het afstellen van de dummy-pignon werd verkregen (bv. 23 cmkg - 1.7 ft.lbs.)

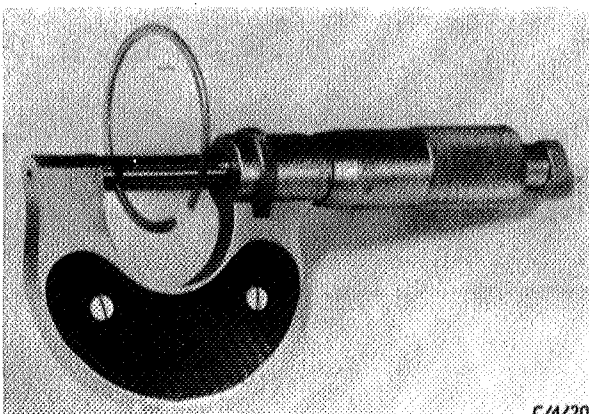
N.B.: Indien dit koppel wordt overschreden dienen de uitgevoerde handelingen met een nieuw stukje looddraad te worden herhaald.



4. Het in elkaar geperste draadstukje voorzichtig van de pignon verwijderen en de dikte op twee recht tegenover elkaar liggende punten bepalen. Indien twee verschillende waarden worden gemeten, moeten die waarden bij elkaar worden opgeteld en dan door twee worden gedeeld.

Deze waarde (b. v. 1.21 mm) bij de lengte van de metring (9.50 mm) optellen. In dit geval verkrijgt men dus: $9.50 + 1.21 \text{ mm} = 10.71 \text{ mm}$.

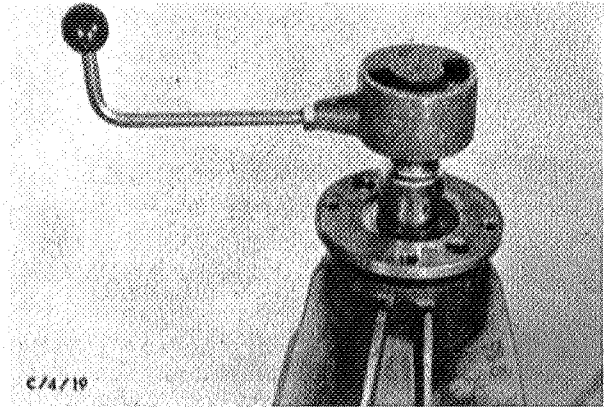
Kies uit de verkrijgbare afstandstukken (zie het "Onderdelenboek") dat afstandstuk dat met de verkregen maat overeenkomt.



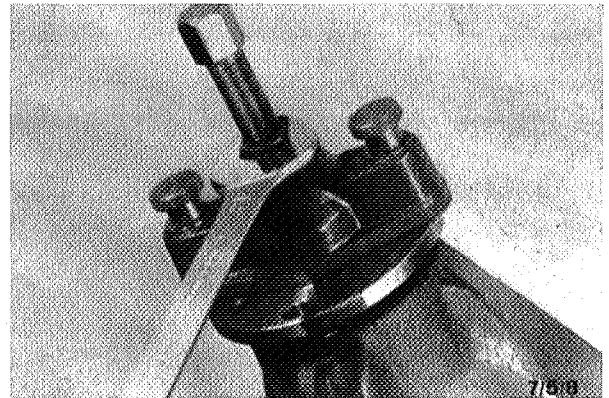
Controle

1. Monteer de pignon met de gekozen ring, het kleine conische rollager, de aandrijfflens en de oude zelfborgende moer. De moer op de voorgeschreven aanhaalspanning vastdraaien. De pignon enige malen ronddraaien en vervolgens met behulp van gereedschap 547-D het koppel controleren. Dit koppel moet overeenkomen met dat, zoals is bepaald in "Bepalen van shimdikte voor pignon", punt 6 (b. v. 23 cmkg - 1.7 ft.lbs.)

2. Indien dit koppel niet wordt verkregen, of wordt overschreden, moet een dikker of dunner afstandstuk worden gemeten, waarna het koppel andermaal moet worden gecontroleerd.

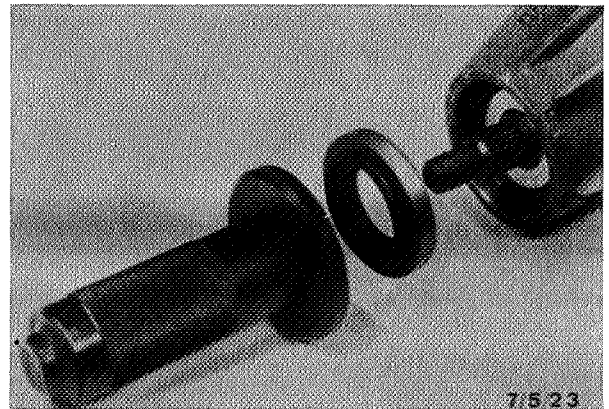


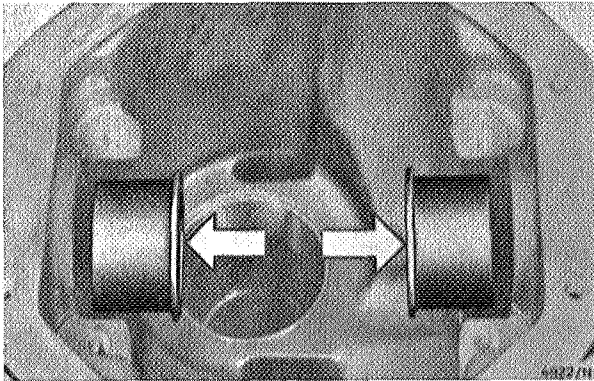
3. Daarna de moer en de aandrijfflens verwijderen.



4. De nieuwe oliekeerring aan de binnenkant tussen de beide afsluitlipjes iets invetten, terwijl aan de buitenkant vloeibare pakking moet worden aangebracht. Monteer de oliekeerring met behulp van gereedschap GH 4676-B2.

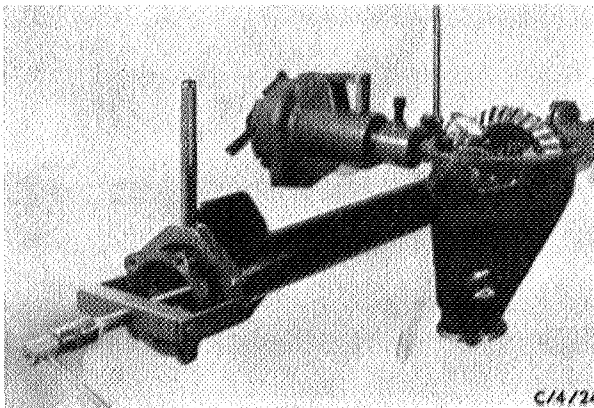
Aandrijfflens aanbrengen. Monteer een nieuwe zelfborgende moer en deze op de voorgeschreven aanhaalspanning vastzetten.



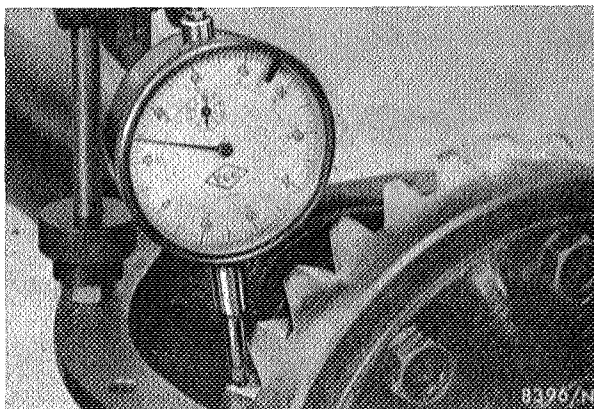


BEPALEN VAN DIKTE VAN VULRINGEN
VAN DIFFERENTIEEL

1. Schuif de beide drukstukken in de askokers. Monteer het differentieel met de lagerloopringen in het ashuis. Monteer de kap en haal de bouten aan. De bouten losdraaien en ze iets met de sleutel vastdraaien.



2. Het differentieelhuis met de drukstift vanaf de pignon met een druk van 0.5 mkg. (3.6 ft. lbs.) tot tegen de aanslag drukken. Pignon enige malen ronddraaien en het koppel van 0.5 mkg. (3.6 ft. lbs.) opnieuw controleren.



3. De meetstift van de meter haaks op een tand van het kroonwiel zetten, De tandspeling op vier plaatsen meten (elke keer moet het kroonwiel twee kapbouten worden verder gedraaid). De afwijkingen van de tandspeling mogen niet meer dan 0.05 mm (0.002") bedragen. De drukstift in de andere askoker plaatsen en langzaam indraaien tot een tandspeling van 0.01 mm (0.0004 in) wordt gemeten.

4. Plaats de meetklok nu dusdanig, dat de drukstift de binnenzijde van de kraag van het kroonwiel raakt. Zet de meter op '0'. De drukstift vervolgens in de andere askoker plaatsen en met een koppel van 0.5 mkg (3.6 ft. lbs.) aandraaien. Noteer de afgelezen waarde.

Verwijder de drukstift, het differentieel en de drukstukken uit het ashuis.

Voorbeeld

Totale speling	1.35 mm
V66rbelasting (steeds optellen)	+ <u>0.05 mm</u>
	<u>1.40 mm</u>

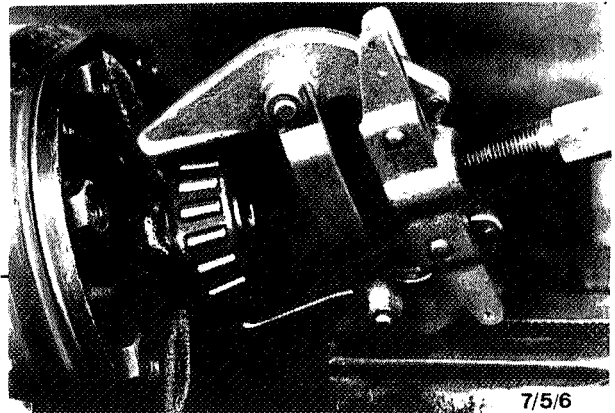
Dikte van vulplaat aan de achterkant van kroonwiel (korte zijde)

Gemeten	0.64 mm
Vaste maat voor tandspeling aftrekken	- <u>0.12 mm</u>
	<u>0.52 mm</u>

Dikte van vulplaat voor kroonwielzijde

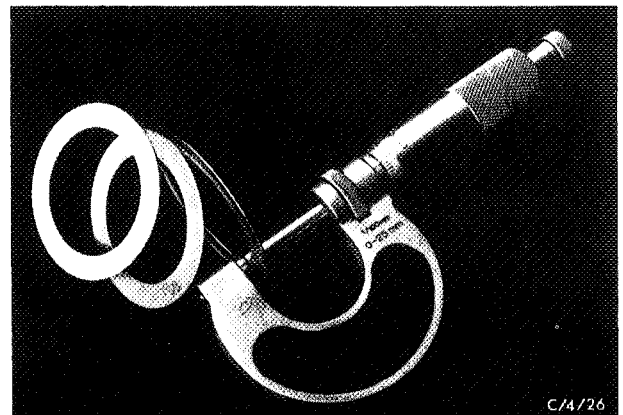
Totale speling	1.40 mm
Dikte van vulplaten voor achterkant van kroonwiel aftrekken	- <u>0.52 mm</u>
	<u>0.88 mm</u>

5. Bevestig de trekker GH 4221-A aan een van de conische rollagers van het differentieelhuis en met een been in de bankschroef monteren. Trek het lager af en zo vervolgens ook de andere lagers verwijderen.



N.B.: Alvorens de conische rollagers op te persen, dienen de raakvlakken van de lagers op beschadigingen te worden gecontroleerd (bramen die bij het wegtrekken van de lagers zijn gevormd.)

6. Monteer de gekozen vulringen. Met behulp van gereedschap GH 4221-B moet eerst het conische rollager op de achterkant van het differentieelhuis worden geperst. Vervolgens het differentieel in de bankschroef plaatsen en het tweede lager oppersen.



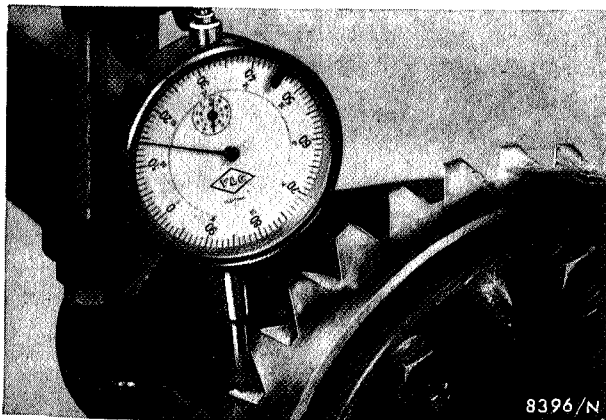


C/4/22

7. Pers het differentieel in het ashuis. Monteer de lagerkappen (getal bij getal). Op de draad van de bouten vloeibare pakking aanbrengen. Monteer de bouten en deze op de voorgeschreven aanhaalspanning aandraaien.

8. Voelerpen van de meetklok haaks op een tand van het kroonwiel plaatsen en de tandspeling meten. Indien de tandspeling niet tussen 0.12 - 0.22 mm ligt, moet de differentieelaandrijving weer worden uitgebouwd.

Attentie: Wanneer de tandspeling te groot is, moet aan de lange zijde van het kroonwiel vulringen worden verwijderd en onder het andere conische rollager worden gelegd. Bij een te geringe tandspeling moet omgekeerd worden gehandeld. Bij deze bewerking geen vulringen verwijderen of toevoegen, doch uitsluitend in de zijkanten van de differentieelaandrijvingen vervangen.



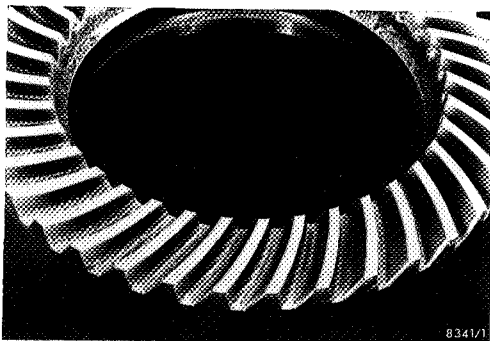
8396/N

KONTROLE VAN HET TANDKONTAKTBEELD

N.B.: Nieuwe kroonwielen hebben nog het ideale tandkontaktbeeld, dat tijdens het proefdraaien in de fabriek is ontstaan. De controle van het tandkontaktbeeld, die altijd na de montage van nieuwe onderdelen in de achteras moet worden uitgevoerd, is als volgt; smeer een beetje gele oker op de kroonwieltanden. Met een sleutel op de moer van aandrijfflens moet de pignon enkele malen in beide richtingen worden rondgedraaid. Het aantal omwentelingen in beide richtingen dient overeen te komen met het aantal tanden op het kroonwiel. Door het kroonwiel met een stuk hout af te remmen, wordt het tandkontaktbeeld beter zichtbaar. De tandspeling oefent een grote invloed uit op het tandkontaktbeeld. Mocht het tandkontaktbeeld ondanks de juiste werkvolgorde niet voldoen, mag de correctie uitsluitend door vergroting of verkleining van de tandspeling (binnen de tolerantie) worden uitgevoerd. Het aantal vulringen mag echter niet worden gewijzigd. Alleen het verwisselen van deze ringen tussen de zijkanten van het differentieel is toegestaan.

9. Monteer een nieuwe pakking en een deksel op het ashuis. Monteer de bouten en borg deze met de voorgeschreven aanhaalspanning. Wees ervan overtuigd, dat de houder voor de remleiding aan de buitenkant van het ashuis, wordt bevestigd; dus niet tussen deksel en ashuis.

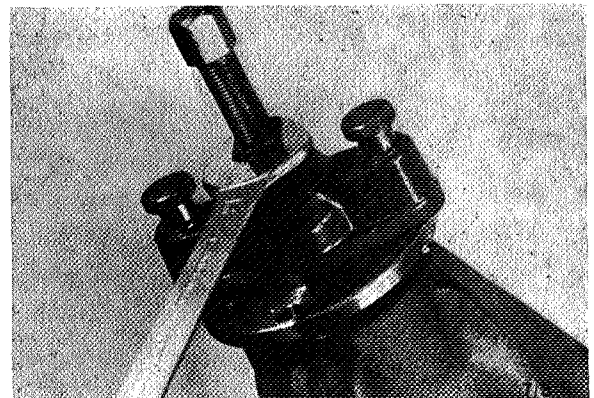
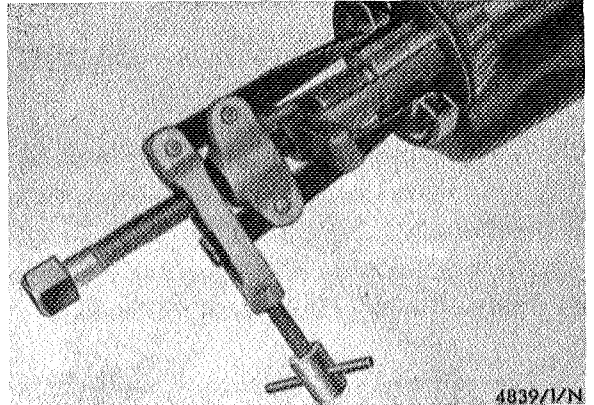
10. Met de voorgeschreven olie vullen.



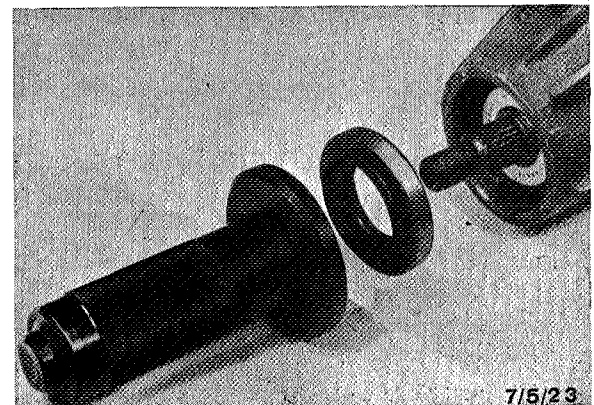
8341/1

Oliekeerring van pignion vervangenDemontage

1. De drijfjas losnemen van de pignion.
2. De hele achteras reinigen. De flens met gereedschap G2-4851-B vasthouden en de zelfborgende moer losschroeven.
3. Plaats een blik onder de achteras om eventueel uitstromende olie op te vangen. De flens met behulp van gereedschap G2-4851-A van de pignion trekken.
4. De oliekeerring met behulp van gereedschap G2-4676-A verwijderen. De trekker tussen pignion en oliekeerring steken tot het conisch rollager wordt geraakt. De middelste spindel tot zijn aanslag uitdraaien, waardoor de trekkers van het gereedschap achter de keerring kunnen grijpen. Nu de spanschroef aan de zijkant indraaien tot de armen van het gereedschap stevig tegen de keerring aanliggen. Daarna de middelste spindel indraaien en de keerring wegtrekken, waarbij het gereedschap met de hand in lijn gehouden moet worden.

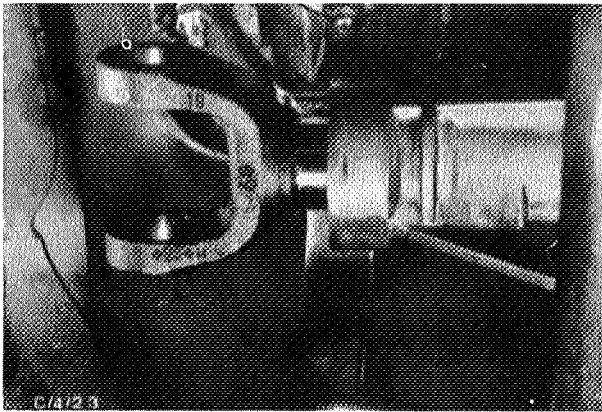
Montage

1. De nieuwe oliekeerring aan de binnenzijde tussen de beide afdichtranden licht invetten en de buitenkant met vloeibare pakking insmeren. De keerring vervolgens met behulp van gereedschap GH-4676-B2 inpersen.
2. Aandrijfflens monteren en met gereedschap G2-4851-B vasthouden. Nieuwe zelfborgende moer aanbrengen en op de voorgeschreven spanning vastzetten.
3. Drijfjas aan pignion bevestigen en de schroeven op de voorgeschreven spanning vastzetten.
4. Controleer het oliepeil in de achteras en zo nodig met de voorgeschreven olie bijvullen.

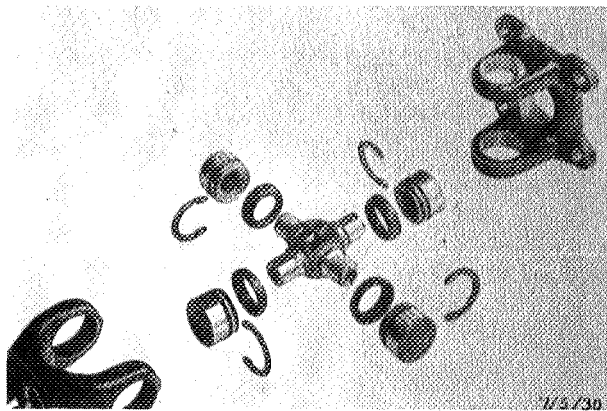


Drijfas uit- en inbouwenDemontage

1. De drijfas en pignonflensen merken, opdat ze weer goed worden gemonteerd. De schroeven losdraaien. Bij een gedeelde drijfas moet het tussenlager van de drijfas worden losgedraaid.
2. De drijfas laten zakken en uit de transmissieverlenging trekken. Schuif een oud stuk drijfas in de transmissieverlenging.

Montage

1. Het oude stuk drijfas uit de transmissieverlenging verwijderen en de drijfas op de uitgaande as van de transmissie schuiven. Let erop, dat de pakkingring niet wordt beschadigd.
2. De drijfas optillen en aan de pignonflens bevestigen. Bij een gedeelde drijfas moet het tussenlager worden gemonteerd.
3. Controleer het oliepeil in de transmissie. Zo nodig met de voorgeschreven olie bijvullen.

Kruiskoppeling revideren(drijfas verwijderd)

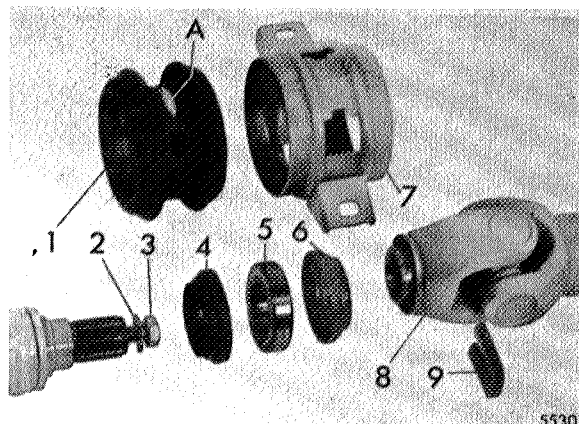
Om een kruiskoppeling te kunnen verwijderen, moeten de borgringen van de naaldlagerschalen worden verwijderd. De lagerschalen uitpersen.

Nieuwe lagerschalen inpersen en de schalen met borgringen vastzetten.

Tussenlager demonteren en monteren
(drijfjas verwijderd)

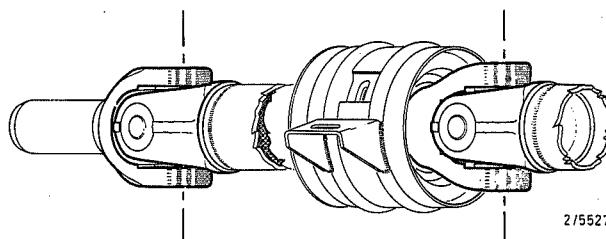
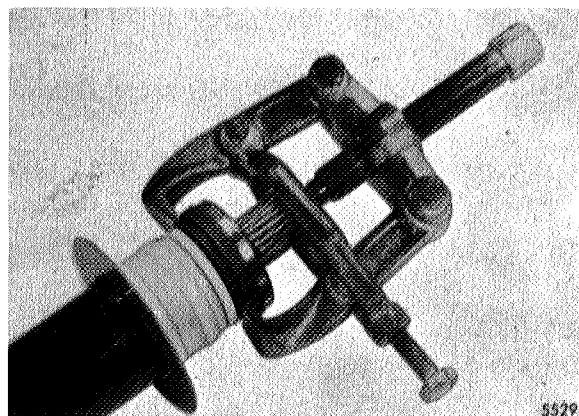
Demontage

1. Het borgplaat je ombuigen.
2. Bout van gaffel, losdraaien en U-,plaatje zijdelings verwijderen.
3. De gedeelten van de cardanas scheiden en het rubber lager van het kogellager verwijderen.
4. Het rubber lager uit het huis nemen.
5. Het kogellager met de beschermkappen van de as trekken met behulp van een 2-benige trekker.



Montage

1. Kogellager met de beschermkappen met behulp van een stuk pijp van gelijke diameter op de as drijven.
2. Het rubber lager in het huis plaatsen.
N.B.: Het vlakke stuk op het rubber lager (zie pijl A in de afbeelding) moet zich in gemonteerde toestand aan de bovenzijde bevinden. Na de montage van het rubber lager moeten de lipjes met een waterpomptang worden omgebogen.
3. Het huis met rubber lager over het kogellager schuiven.
4. Bout van gaffel en borgring zo ver in het voorste deel van de cardanas draaien, dat de U-plaat er nog juist kan worden ingeschoven.
5. De beide drijfjas delen met elkaar verbinden.
N.B.: De bei de kruiskoppelingen moeten zo worden gemonteerd als in de tekening is geïllustreerd, wanneer de beide delen van de drijfjas met elkaar worden verbonden; zulks ter voorkoming van onbalans van de drijfjas. Let op de merktekens of de dubbele tand op de spiebanen.
6. U-plaatje inschuiven, waarbij de gladde kant van de plaat naar het voorste deel moet wijzen.
7. Bout vastzetten en borgen door de borgring omhoog te buigen.





FORD CAPRI CLUB NEDERLAND



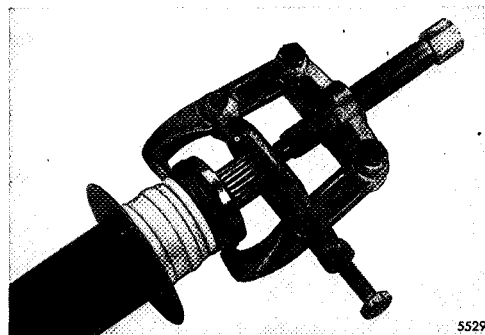
April 1971

TUSSENLAGER DEMONTEREN EN MONTEREN

(drijfjas verwijderd)

DEMONTAGE

1. Het borgplaatje rechtbuigen.
2. De bout van de vork losdraaien en het U-plaatje zijwaarts eruit trekken.
3. Drijfjas scheiden en het rubberen lager met huis van het kogellager verwijderen.
4. Het rubberen lager uit het huis nemen.
5. Het kogellager tegelijk met de schermkappen met een 2-armige trekker van de as verwijderen.



5529

MONTPAGE

1. Het kogellager tezamen met de schermkappen met een passend pijpstuk op de as drukken.
2. De 6 lippen van het huis iets uitbuigen en het rubberen lager monteren.

Attentie:

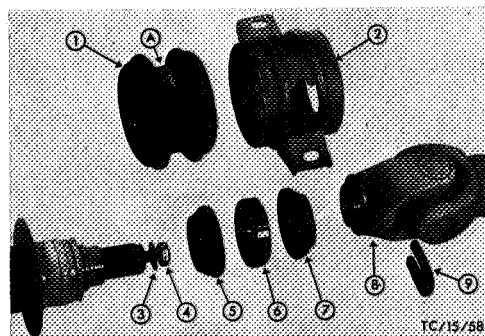
De verdikking op het rubber (zie afbeelding bij pijl "A"). moeten bovenaan komen.

3. De lippen met een waterpomptang terugbuigen tegen het rubberen lager.

4. Het huis met het rubberen lager op het kogellager schuiven.

Attentie:

De halfronde uitsparing in de rand van het huis moet naar voren wijzen.



TC/15/68

A=Merkteken voor montage bovenaan

1= Rubberen lager

2= Huis

3= Borgplaatje

4= Bout

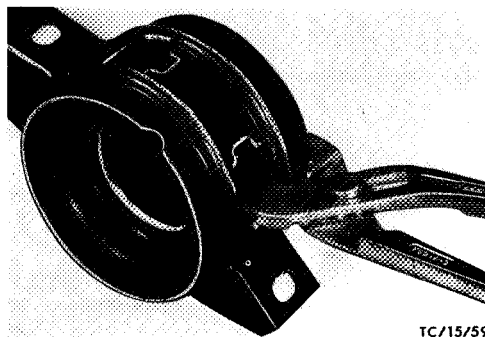
5= Schermkap

6= Kogellager

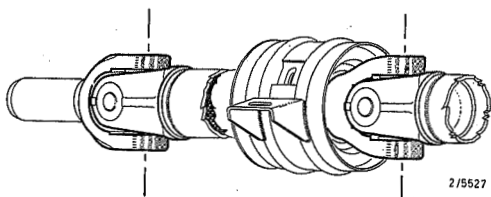
7= Schermkap

8= Vork

9= U-Plaatje



TC/15/59



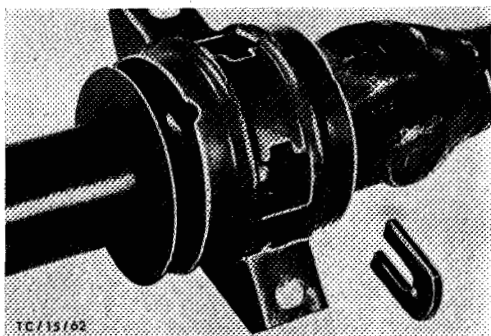
5. De bout met nieuw borgplaatje zover in het voorste deel van de drijfvas draaien, dat het U-plaatje er nog ingeschoven kan worden.

6. Beide drijfvas-helften samenvoegen.

Bij 2.6 ltr wagens staat de voorste kruiskoppeling 90° verdraaid t.o.v. die achter het middenlager.

Attentie:

Om onbalans te voorkomen, de delen weer in de oorspronkelijke stand samenvoegen (op het teken c.q. de dubbele tand letten).



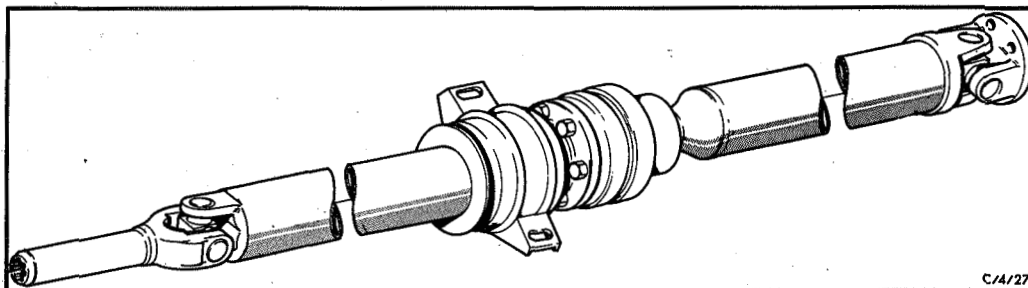
7. U-plaatje met de paspen naar de vertanding toe inschuiven.

8. Bout vastzetten en borgen.

DRIJFAS MET HOMOKINETISCHE KOPPELING

ALGEMEEN

De drijfvas is in het midden in plaats van een kruiskoppeling, van een homokinetische koppeling voorzien.
 Bij het monteren moet onvoorwaardelijk de volgorde op blz. 23 gevolgd worden.

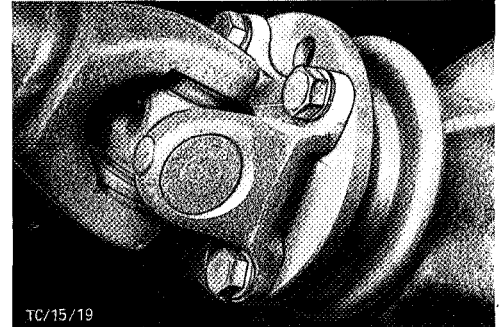


April 1971

DRIJFAS MET HOMOKINETISCHE KOPPELING UIT -
EN INBOUWEN.

UITBOUWEN

1. De 4 bouten van de pignonflens demonteren.
De 4 veerringen vernietigen.
2. Het tussenlager losschroeven en de drijf-
fas uit het versnellingsbakverlengstuk trekken.

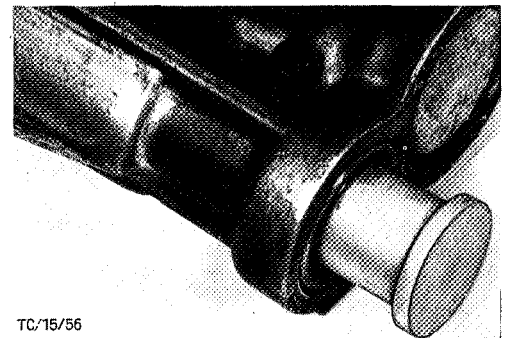


Attentie:

Ter voorkoming van olieeverlies moet in het verlenghuis een afschermkapje geplaatst worden.

INBOUWEN

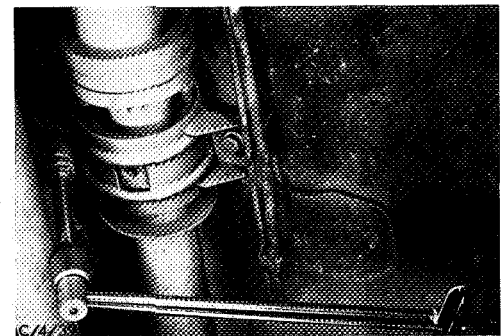
1. De afschermkap uit het verlenghuis nemen.
De drijf-
fas in het verlenghuis schuiven en met de spiebanen in aangrijping brengen.
(beschadig daarbij de oliekerkring in het verlenghuis niet).
2. Het middenlager met de beide bouten los - vast monteren.



Attentie:

Hierbij moet onder elk van de bouten een speciale vierkante ring gelegd worden, waardoor wordt voorkomen, dat het middenlager gaat schuiven, in de ovale gaten.

3. De vier bouten van de pignonflens met de voorgeschreven aanhaalspanning vastzetten (met nieuwe veerringen).
4. De twee bouten van het middenlager met de voorgeschreven aanhaalspanning vastzetten (Maar nu moet het wagen gewicht op de wielen rusten!).
5. Het oliepeil van de versnellingsbak controleren, c.q. bijvullen met de voorgeschreven olie.



TUSSENLAGER VAN AS MET HOMOKINETISCHE KOPPELING
VERVANGEN.

(Drijf-as verwijderd)

DEMONTAGE

1. De flens van de homokinetische koppeling en de koppeling van merktekens voorzien.
De 6 bouten eruit draaien en de drijfshelften scheiden.
2. De bout van de flens ontborgen en eruit draaien.
U-plaatje verwijderen.
3. Flens van de spiebanen trekken.
Huis met rubberen lager van het kogellager verwijderen.
4. Het rubberen lager uit het huis verwijderen.
5. Het kogellager met de beide schermkappen met een 2-armige trekker verwijderen.

MONTAGE

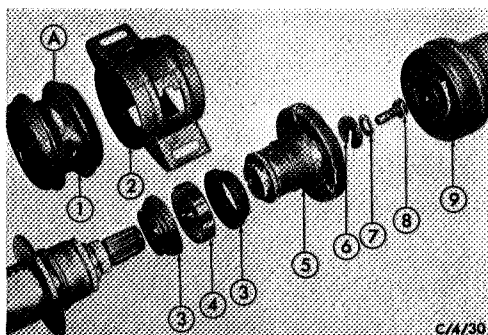
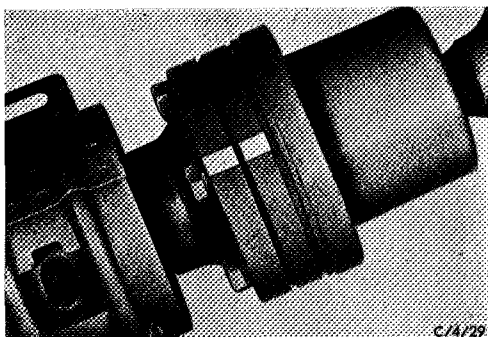
1. Het kogellager met de beide schermkappen met een passend pijpstuk op de as drukken.

2. De 6 lippen van het huis iets uitbuigen en het rubberen lager monteren.

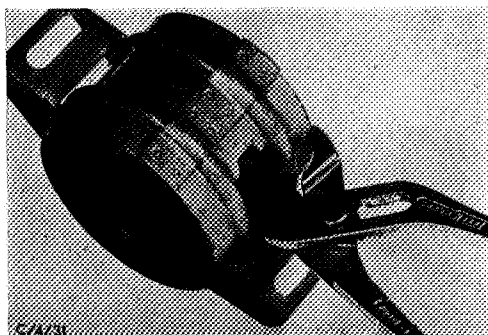
Attentie: De verdikking op het rubber (Zie afb. bij de pijl "A"). moet bovenaan komen.

3. De lippen met een waterpomptang terugbuigen tegen het rubberen lager.

4. Het huis met het rubberen lager op het kogellager schuiven.

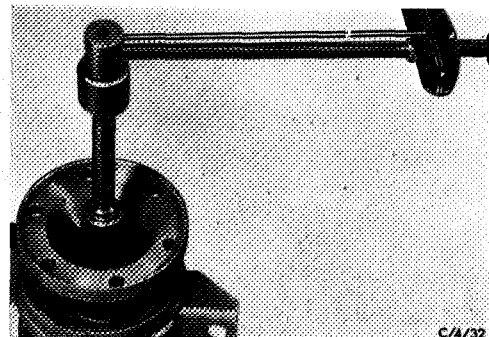


- A = Merkteken voor montage bovenaan
 1 = Rubberlager
 2 = Huis
 3 = Schermkap
 4 = Kogellager
 5 = Flens van homokinetische koppeling
 6 = U-plaatje
 7 = Borgplaatje
 8 = Bout
 9 = Homokinetische koppeling



April 1971

5. De flens op de spiebanen schuiven (op de dubbele tand letten), U-plaatje monteren, de bout met de voorgeschreven aanhaalspanning vastzetten en borgen.



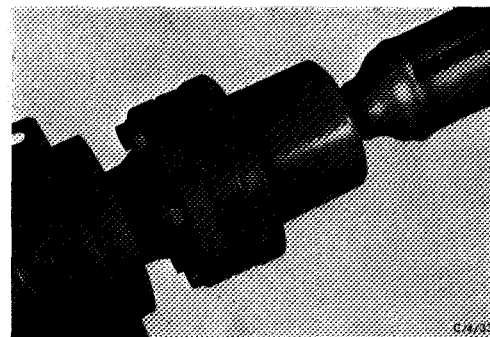
6. De beide delen van de drijfvas samenvoegen en daarbij letten op de bij de demontage aangebrachte merktekens. Monteer de bouten en zet deze met de voorgeschreven aanhaalspanning vast.

HOMOKINETISCHE KOPPELING VERVANGEN

(DRIJFAS VERWIJDERD)

DEMONTAGE

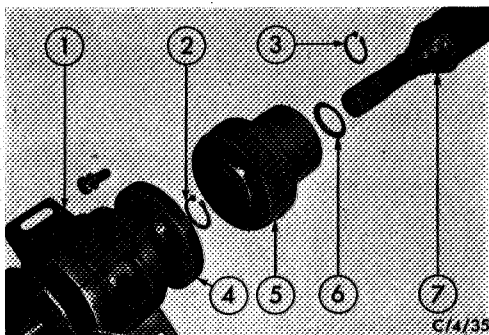
1. De flens van de homokinetische koppeling en het achterste drijfvasdeel van merktekens voorzien. Hierdoor wordt het bij de montage mogelijk om de kruiskoppelingvorken weer in de oorspronkelijke stand t.o.v. elkaar te krijgen en tevens om onbalans te voorkomen.



2. De 6 bouten verwijderen en de borgring van de homokinetische koppeling verwijderen.

3. De homokinetische koppeling van de spiebanen trekken.





4. De schotelveer door de opening van de rubberen manchet verwijderen.

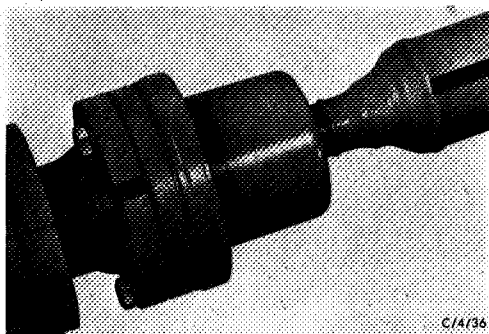
Attentie: De homokinetische koppeling met schermkap is niet verder te demonteren.

MONTAGE

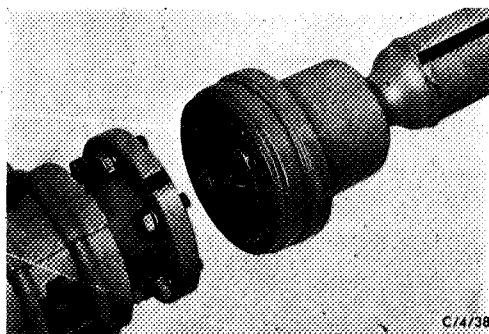
1. De schotelveer via de opening van de rubberen manchet monteren, zodat de buitendiameter tegen de homokinetische koppeling aanligt.

- 1 = Huis van middenlager
 2 = Borgring
 3 = Borgring
 4 = Flens van homokinetische koppeling
 5 = Homokinetische koppeling
 6 = Schotelplaatje
 7 = Drijfshelft - achter

2. De homokinetische koppeling met 2 bouten los - vast aan de flens monteren. Beide drijfshelft-delen samenvoegen (let op de goede ligging van de schotelveer) en de spiebanen in elkaar schuiven, waarbij gelet moet worden op de merktekens die bij de demontage zijn aangebracht. Vervolgens de beide bouten weer verwijderen. (maar zorg ervoor, dat de spiebanen met elkaar in aangrijping blijven.) De homokinetische koppeling tegen de schotelveer doordrukken en de borgring monteren. De rubber manchet goed aanbrengen.



3. De homokinetische koppeling met + 30 g vet met specificatie S-MIC75A vullen.



4. De beide delen van de drijfshelft samenvoegen (let op de merktekens) en de bouten met de voorgeschreven aanhaalspanning vastzetten (nieuwe veerringen gebruiken).