

<VEREINIGTE AUSGABE>

VORDERACHSE UND VORDERACHSAUFHÄNGUNG

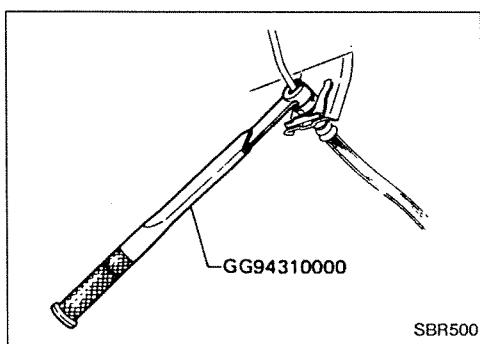
ABSCHNITT **FA**

INHALT

VORSICHTSMASSNAHMEN UND VORBEREITUNG	FA- 2
VORDERACHSE UND VORDERRADAUFHÄNGUNG	FA- 4
KONTROLLE UND EINSTELLUNG	FA- 6
VORDERACHSE	FA-10
VORDERACHSE — Radnabe und Achsschenkel	FA-11
VORDERACHSE — Antriebswelle	FA-16
VORDERACHSE — Antriebswelle für Zweiradantrieb	FA-19
VORDERACHSE — Antriebswelle für Vierradantrieb	FA-28
VORDERRADAUFHÄNGUNG	FA-35
VORDERRADAUFHÄNGUNG — Schraubenfeder und Federbein	FA-37
VORDERRADAUFHÄNGUNG — Stabilisator	FA-39
VORDERRADAUFHÄNGUNG — Querlenker und unteres Kugelgelenk	FA-40
TECHNISCHE DATEN UND SPEZIFIKATIONEN (S.D.S.)	FA-41

FA

VORSICHTSMASSNAHMEN UND VORBEREITUNG



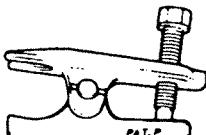
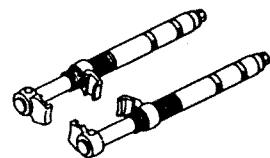
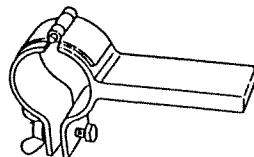
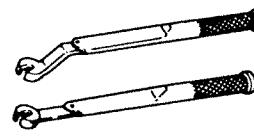
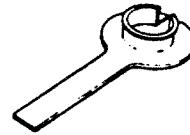
Vorsichtsmaßnahmen

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

Vorbereitung

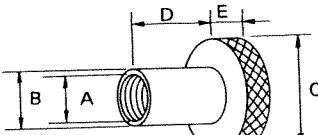
SONDERWERKZEUGE

*: Sonderwerkzeug oder ein handelsübliches gleichwertiges Werkzeug

Werkzeugnummer Werkzeugbezeichnung	Beschreibung
HT72520000* Kugelgelenk-Ausbau- werkzeug	 <p>Ausbauen des äußeren Kugelgelenks der Spurstange sowie des unteren Kugelgelenks</p>
HT71780000* Federpresse	 <p>Ausbauen und Einbauen der Schraubenfeder</p>
ST35652000* Federbein-Halteklammer	 <p>Befestigen des vormontierten Federbeins</p>
GG94310000* Drehmomentschlüssel für konische Brems-/ Kupplungsleitungs- muttern	 <p>Ausbauen und Einbauen der Brems-Rohrleitungen</p>
KV38106700* KV38106800* Schutzwerkzeug für Achswellen-Dichtringe	 <p>Einbauen der Antriebswelle</p> <p>Links: KV38106700 Rechts: KV38106800</p>

VORSICHTSMASSNAHMEN UND VORBEREITUNG

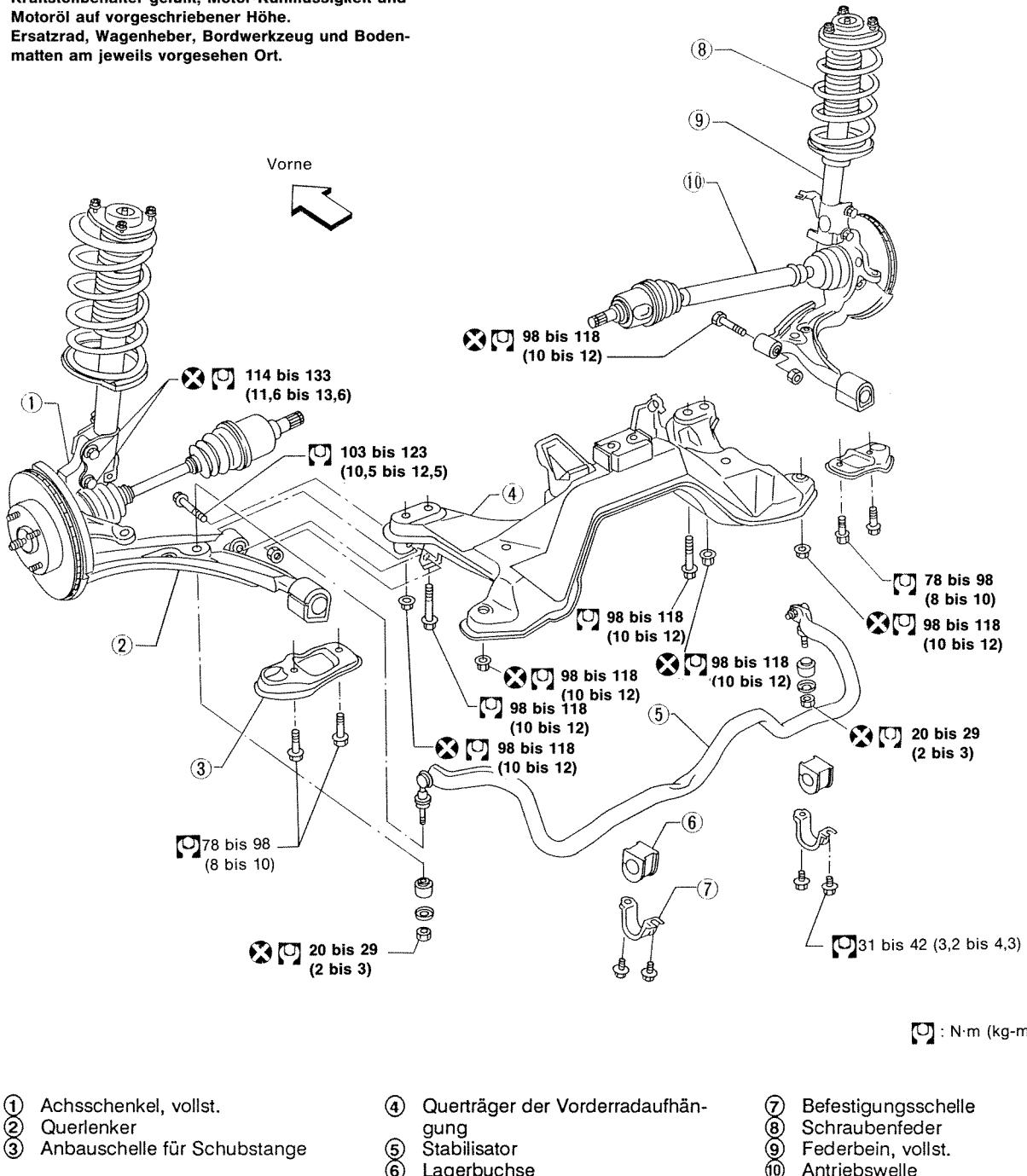
Vorbereitung (Forts.) HANDELSÜBLICHES WERKSTATTWERKZEUG

Werkzeugbezeichnung	Beschreibung	
Haltevorrichtung für Achsmeßgerät		<p>Messen der Radeinstellung A: Schraube M22 x 1,5 B: 35ϕ C: 65ϕ D: 56 E: 12</p> <p>Maßeinheit: mm</p>

VORDERACHSE UND VORDERRADAUFHÄNGUNG

AUSFÜHRUNGEN MIT ZWEIRADANTRIEB

Nach der Montage von Gummiteilen muß 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.

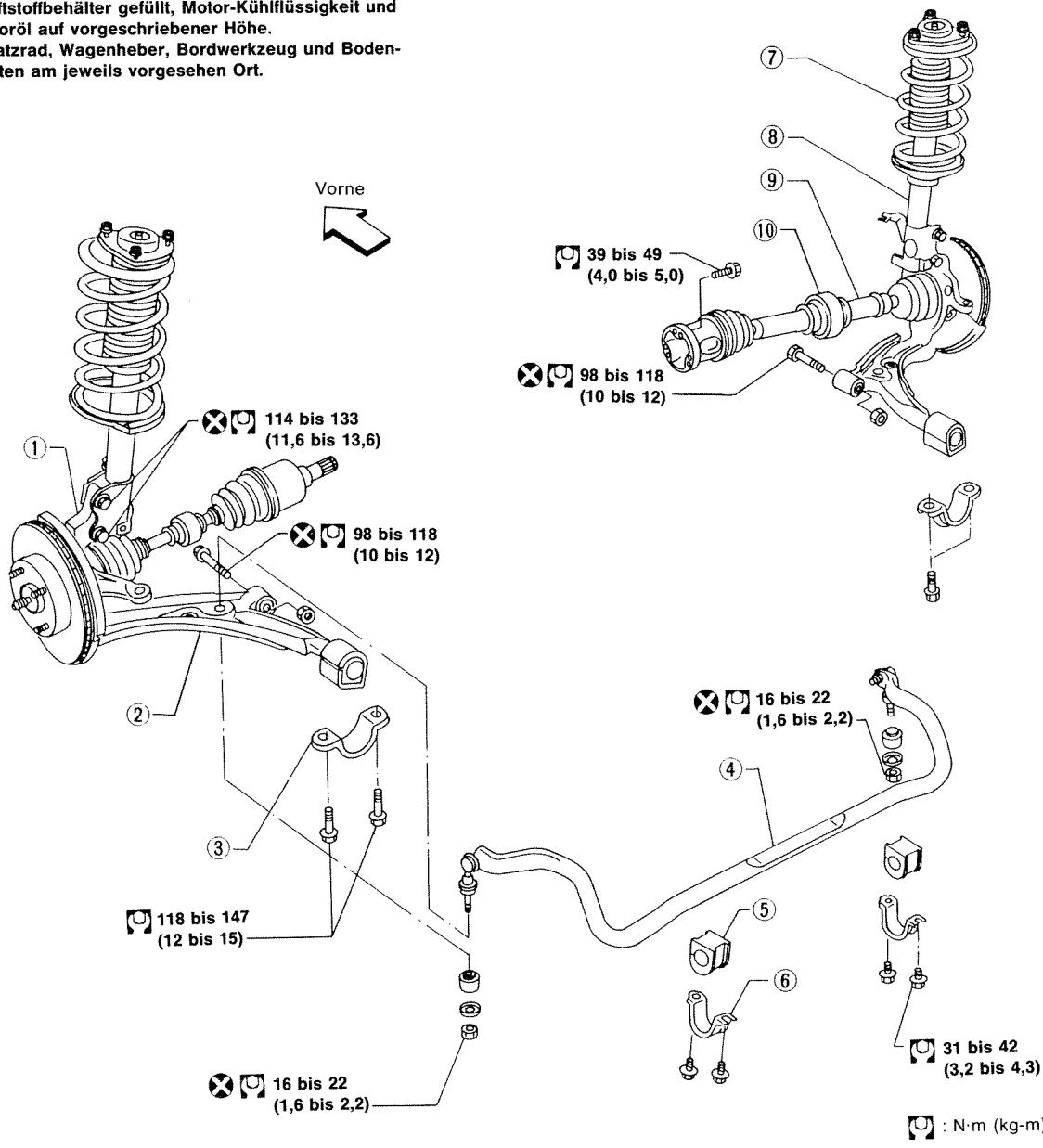


VORDERACHSE UND VORDERRADAUFHÄNGUNG

AUSFÜHRUNGEN MIT VIERRADANTRIEB

Nach der Montage von Gummiteilen muß 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.



① Achsschenkel, vollst.
② Querlenker

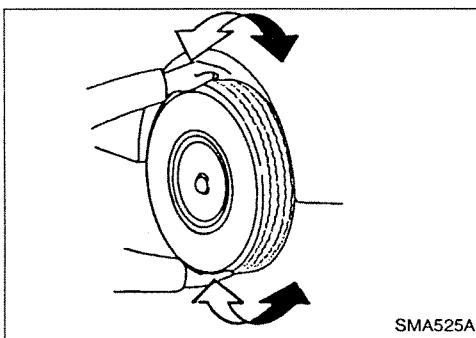
③ Anbauschelle für Schubstange
④ Stabilisator

⑤ Lagerbuchse
⑥ Befestigungsschelle
⑦ Schraubenfeder

⑧ Federbein, vollst.
⑨ Antriebswelle
⑩ Dämpfer

SFA133B

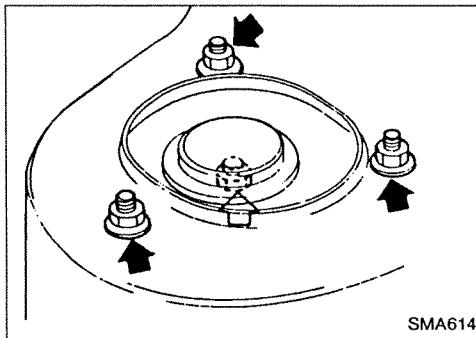
KONTROLLE UND EINSTELLUNG



Kontrolle der einzelnen Bauteile der Vorderachse und der Vorderradaufhängung

Bauteile der Vorderachse und Vorderradaufhängung auf einwandfreien Sitz, Rißbildung, Verschleiß oder Beschädigungen kontrollieren.

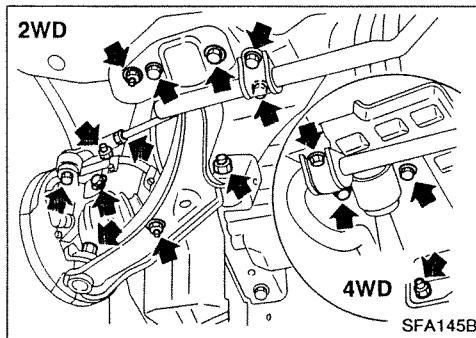
- An beiden Vorderrädern rütteln, um ein übermäßiges Spiel festzustellen.



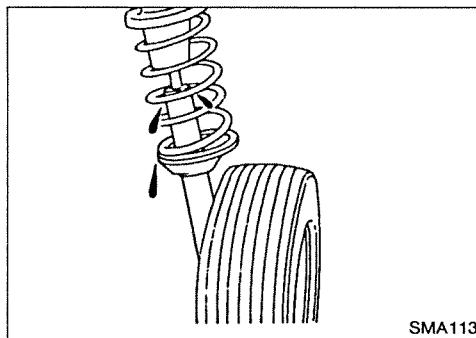
- Darauf achten, daß der Sicherungssplint eingeführt ist.
- Sämtliche Muttern und Schrauben mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment nachziehen.

Anzugsdrehmoment:

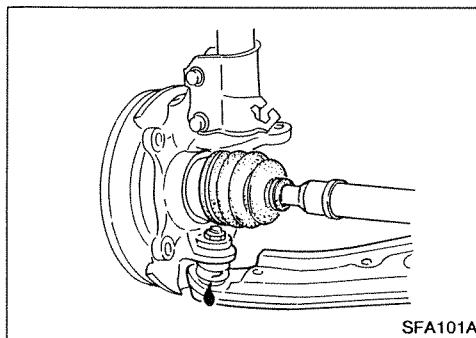
Vgl. VORDERRADAUFHÄNGUNG.



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

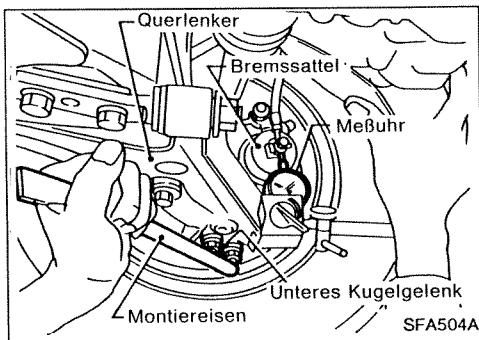


- Kugelgelenke der Vorderradaufhängung auf Fett-Undichtigkeiten und jeweiligen Staubschutz auf Rißbildung oder anderweitige Beschädigungen kontrollieren.



KONTROLLE UND EINSTELLUNG

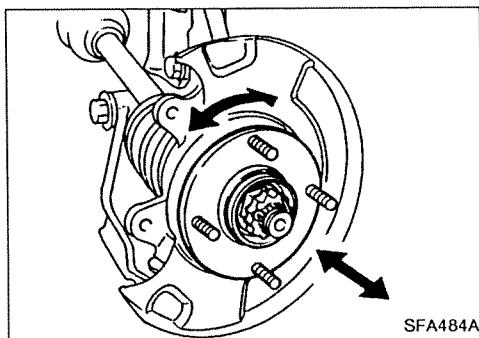
Kontrolle der einzelnen Bauteile der Vorderachse und der Vorderradaufhängung (Forts.)



- Axialspiel des Kugelgelenks der Vorderradaufhängung kontrollieren.
- a. Fahrzeugbug anheben und mit Sicherheitsböcken abstützen.
- b. Meßuhr am Querlenker festklemmen und die Meßspitze an der Unterkante des Bremssattels ansetzen.
- c. Sicherstellen, daß sich die Vorderräder in Geradeausfahrstellung befinden und das Bremspedal durchgetreten ist.
- d. Einen Montierhebel zwischen Querlenker und Felgeninnenseite ansetzen.
- e. Mit dem Montierhebel abwechselnd drücken und wieder loslassen. Den größten Anzeigewert der Meßuhr ablesen.

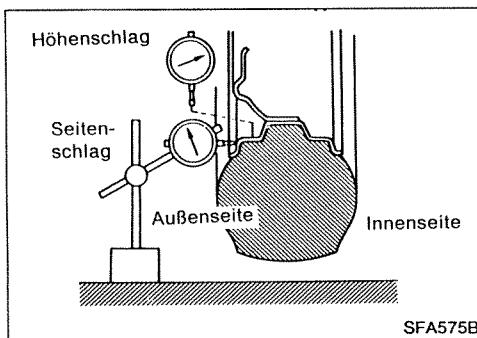
Vertikales Axialspiel: 0 mm

- f. Wenn der Meßwert nicht dem vorgeschriebenen Wert entspricht, Kugelgelenk ausbauen und nochmals kontrollieren.



Vorderradlager

- Das Radlager auf einwandfreie Funktion kontrollieren.
- Axialspiel kontrollieren.
Axialspiel: 0,05 mm oder weniger
- Sofern ein übermäßiges Axialspiel vorhanden ist oder sich das Radlager nicht einwandfrei drehen läßt, muß das Radlager ausgewechselt werden. Vgl. VORDERACHSE — Radnabe und Achsschenkel.



Vorderradeinstellung

Vor Durchführung der Vermessungs- und Einstellarbeiten muß eine vorbereitende Kontrolle durchgeführt werden (Unbeladen*).

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

VORBEREITENDE KONTROLLE

1. Reifen auf Verschleiß und vorgeschriebenen Fülldruck kontrollieren.
2. Räder auf Schlag prüfen.
Schlag der Räder: Vgl. S.D.S.
3. Vorderradlager auf einwandfreien Sitz kontrollieren.
4. Vorderradaufhängung auf einwandfreie Befestigung kontrollieren.
5. Lenkgestänge auf einwandfreie Befestigung kontrollieren.
6. Mit Hilfe des üblichen Wipptests die Stoßdämpfer der Vorderradaufhängung auf einwandfreie Funktion prüfen.
7. Traghöhe der Radaufhängung des unbeladenen Fahrzeugs prüfen.

KONTROLLE UND EINSTELLUNG

Vorderradeinstellung (Forts.)

STURZ, NACHLAUF UND SPREIZUNG

Sturz, Nachlauf und Spreizung sind im Herstellerwerk fest eingestellt und können nicht nachgestellt werden.

1. Mit einem geeigneten Achsmeßgerät die Werte für Sturz, Nachlauf und Spreizung an beiden Vorderrädern ermitteln.

Sturz:

Vgl. S.D.S.

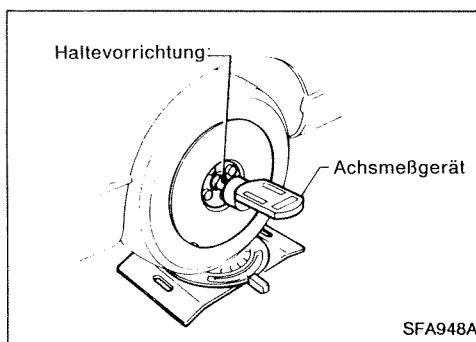
Nachlauf:

Vgl. S.D.S.

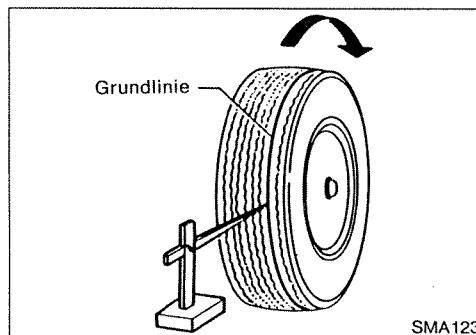
Spreizung:

Vgl. S.D.S.

2. Falls die Meßwerte für Sturz, Nachlauf und Spreizung nicht innerhalb des vorgeschriebenen Bereichs liegen, müssen die Bauteile der Vorderradaufhängung geprüft werden. Verschlissene oder beschädigte Bauteile sind auszuwechseln.



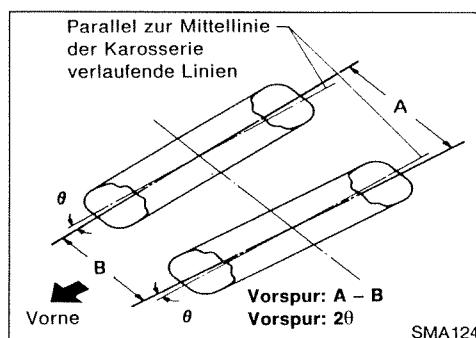
SFA948A



SMA123

VORSPUR

1. Eine Bezugslinie (Grundlinie) um den Reifenumfang herum über das Profil ziehen.
2. Das Fahrzeugbug nach dem Herunterlassen auf- und abwippen, um jede Reibung zu beseitigen. Danach das Lenkrad in Geradeausfahr-Stellung bringen.



SMA124

3. Vorspur messen.
- Die Abstände "A" und "B" in Höhe der Nabenzentren messen.

Vorspur (Unbeladen):

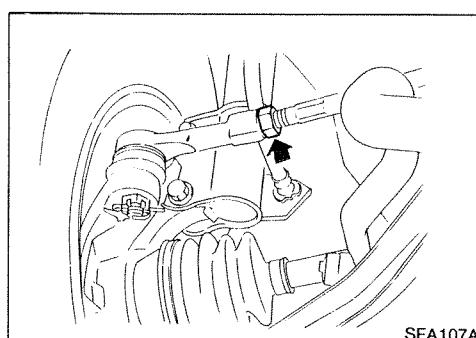
A - B: 1 bis 3 mm

2θ: 6' bis 18'

4. Vorspur durch Veränderung der Länge der Spurstangen-Außenteile einstellen.

- a. Sicherungsmuttern lösen.

- b. Vorspur durch Vor-/Zurückdrehen der Spurstangen-Außenteile einstellen.



SFA107A

KONTROLLE UND EINSTELLUNG

Vorderradeinstellung (Forts.)

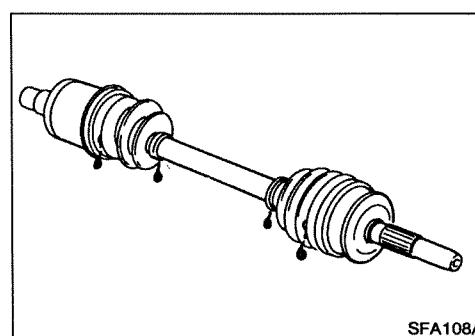
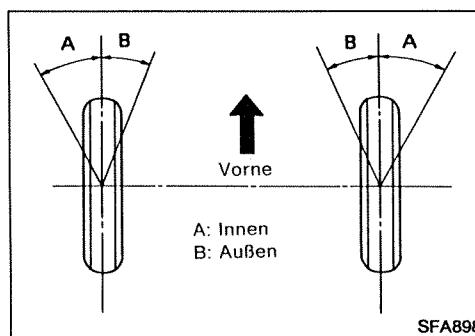
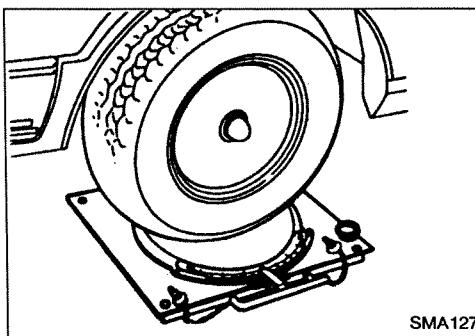
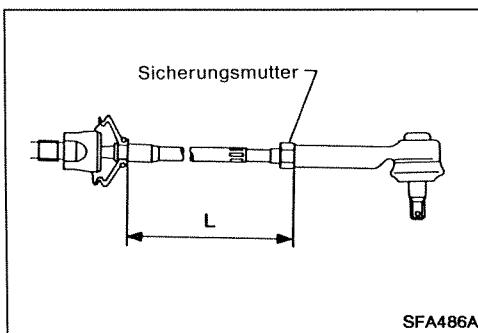
Normallänge "L":

Vgl. Abschnitt ST.

- c. Sicherungsmuttern mit dem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festziehen.

Anzugsdrehmoment für Sicherungsmuttern:

Vgl. Abschnitt ST.



EINSCHLAGWINKEL DER VORDERRÄDER

1. Die Räder in Geradeausfahrstellung bringen und dann das Fahrzeug vorwärtsbewegen, bis die Räder vorschriftsmäßig auf dem Wendekreis-Meßgerät stehen.
2. Den Motor im Leerlauf betreiben und das Lenkrad mit einer Kraft von 98 bis 147 N (10 bis 15 kg) vollständig nach rechts und links einschlagen und den Einschlagwinkel der Räder messen.

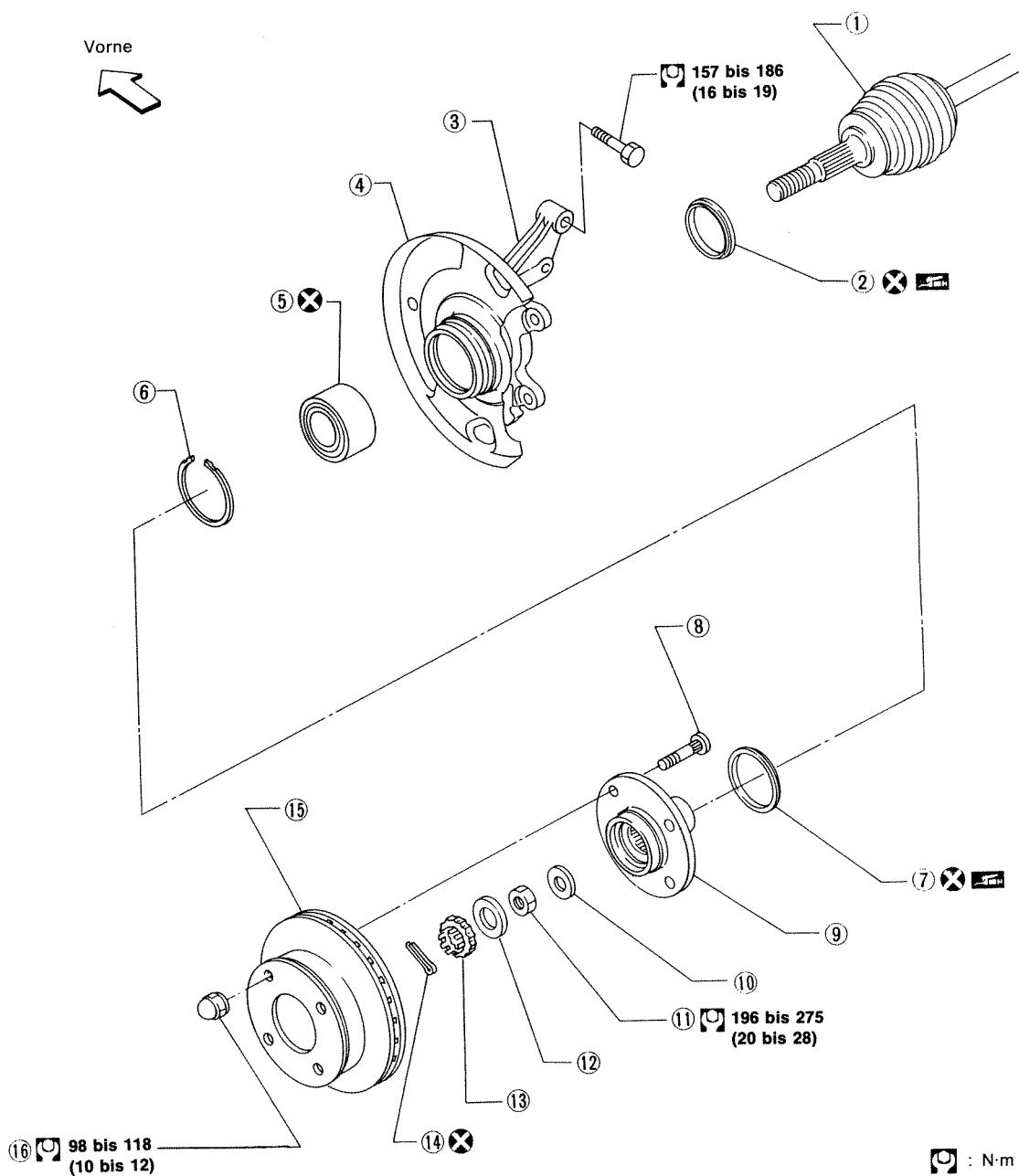
Das Lenkrad darf nicht länger als 15 Sekunden lang in vollständig eingeschlagenem Zustand festgehalten werden.

Einschlagwinkel (Vollständiger Radeinschlag):
Vgl. S.D.S.

Antriebswelle

Auf Fett-Undichtigkeiten und andere Mängel kontrollieren.

VORDERACHSE



□ : N·m (kg·m)

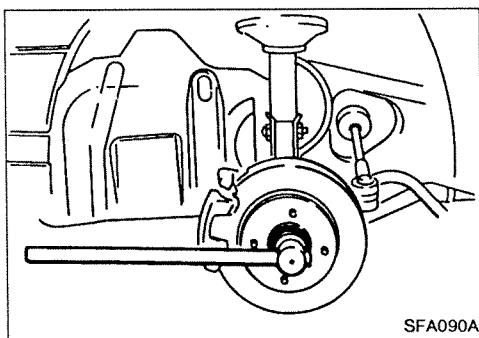
- ① Antriebswelle
- ② Innerer Fett-Dichtring
- ③ Achsschenkel
- ④ Bremschutzblech
- ⑤ Radlager, vollst.
- ⑥ Sicherungsring

- ⑦ Äußerer Fett-Dichtring
- ⑧ Radschraube
- ⑨ Radnabe
- ⑩ Beilegscheibe
- ⑪ Radlager-Sicherungsmutter
- ⑫ Isolierring

- ⑬ Einstelldeckel für Radlager-Sicherungsmutter
- ⑭ Sicherungssplint
- ⑮ Bremscheibe
- ⑯ Radmutter

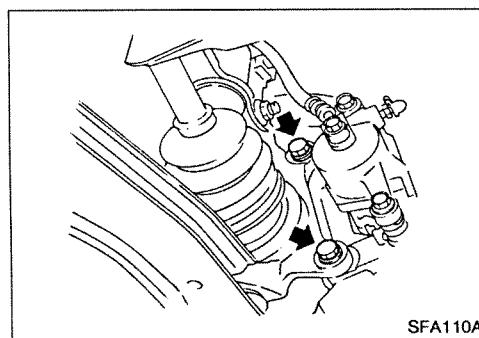
SFA949A

VORDERACHSE — Radnabe und Achsschenkel



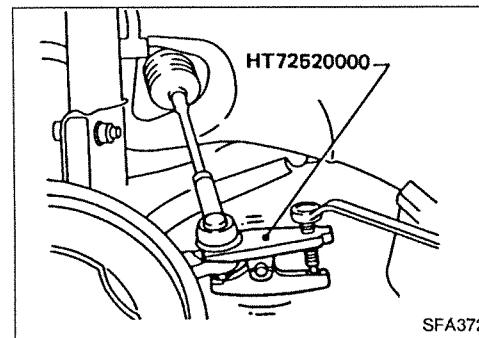
Ausbau

- Unter gleichzeitigem Niedertreten des Bremspedals die Radlager-Sicherungsmutter abdrehen.

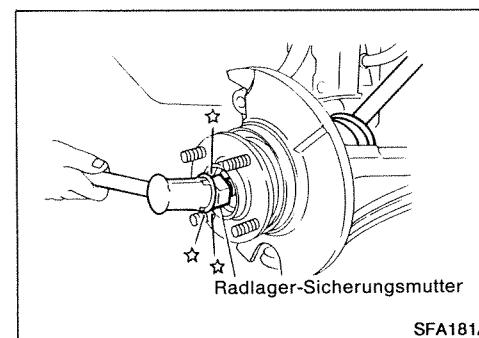


- Bremssattel komplett abbauen.

Der Bremsschlauch braucht nicht vom Bremssattel abgezogen zu werden. Das Bremspedal darf nicht hinuntergedrückt werden, damit der Kolben nicht herausspringt. Darauf achten, daß der Bremsschlauch nicht verdreht ist bzw. wird.

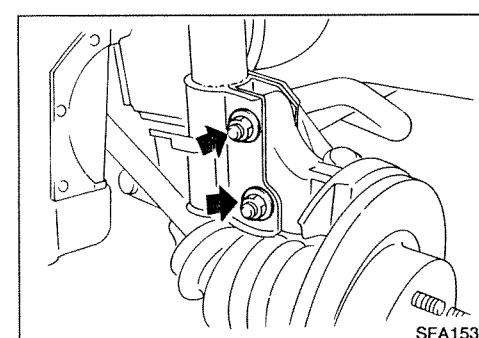


- Spurstangen-Kugelgelenk ausbauen.



- Antriebswelle durch leichte Prellschläge vom Achsschenkel trennen.

Faltenbälge mit Putzlappen umwickeln, damit sie beim Ausbauen der Antriebswellen nicht beschädigt werden.

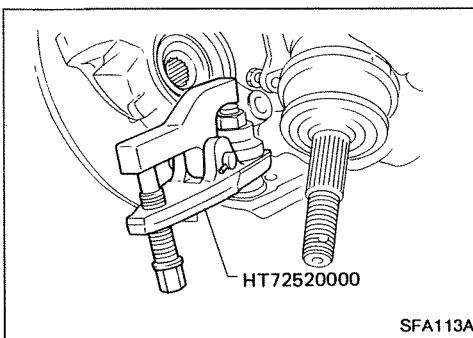


- Untere Federbein-Befestigungsschrauben herausdrehen.

VORDERACHSE — Radnabe und Achsschenkel

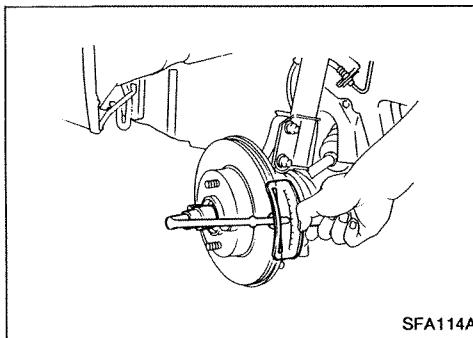
Ausbau (Forts.)

- Befestigungsmutter des unteren Kugelgelenks lösen.
- Achsschenkel mit Hilfe des Sonderwerkzeugs vom unteren Kugelgelenk trennen.
- Achsschenkel vom Querlenker abbauen.



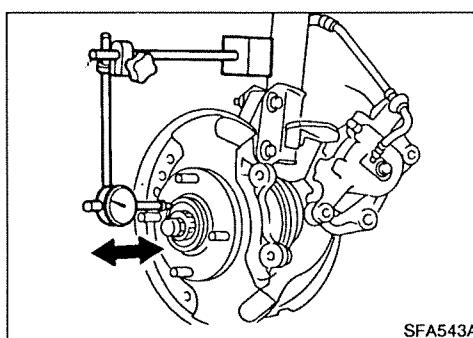
Einbau

- Achsschenkel mit Radnabe einbauen.
- Radlager-Sicherungsmutter festziehen.
■: 196 bis 275 N·m (20 bis 28 kg-m)
- Radlager auf einwandfreie Funktion kontrollieren.



SFA114A

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



SFA543A

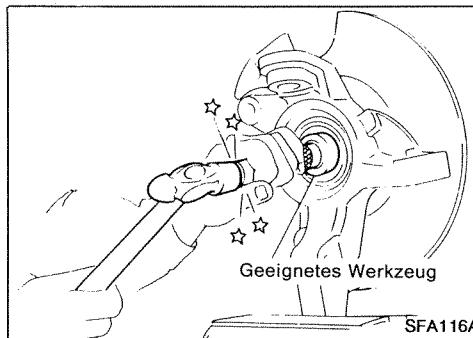
Zerlegung

ACHTUNG:

Ist die Radnabe oder das Radlager vom Achsschenkel ausgebaut worden, muß das Radlager komplett (Lageraußenring, Lagerinnenringe und Fett-Dichtringe) ausgewechselt werden.

RADNABE

Die Radnabe mit dem (äußeren) Lagerinnenring mit einem geeigneten Werkzeug aus dem Achsschenkel heraustreiben.

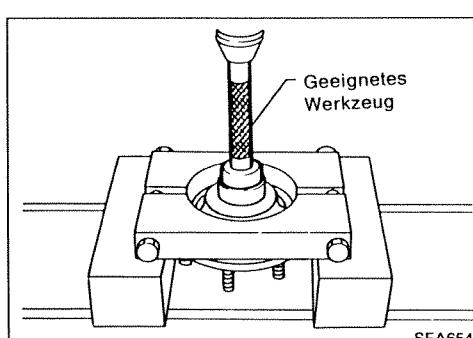


SFA116A

RADLAGER

Beim Auswechseln eines Radlagers muß das Radlager komplett (Lagerinnenring und Lageraußenringe) ausgewechselt werden.

- Den (äußeren) Lagerinnenring ausbauen und den äußeren Fett-Dichtring abnehmen.

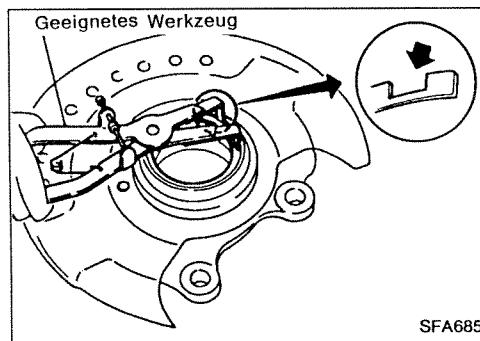
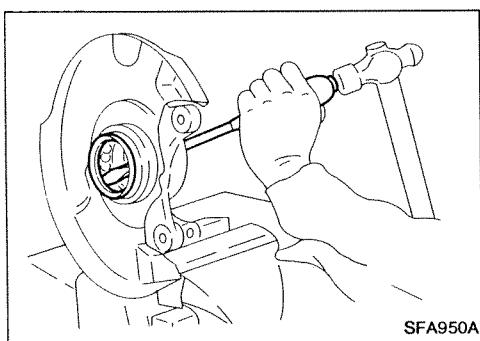


SFA654A

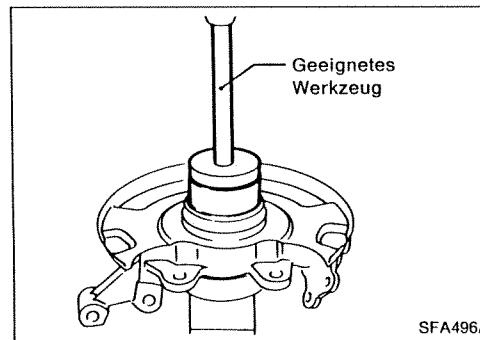
VORDERACHSE — Radnabe und Achsschenkel

Zerlegung (Forts.)

- Inneren und äußeren Fett-Dichtring aus der Achsschenkel-Bohrung herausnehmen.



- Sicherungsring ausfedern und herausnehmen.



- Lageraußenring herauspressen.

Kontrolle

RADNABE UND ACHSSCHENKEL

Radnabe und Achsschenkel durch magnetische Untersuchung oder Farbtest auf Rißbildungen kontrollieren.

SICHERUNGSRING

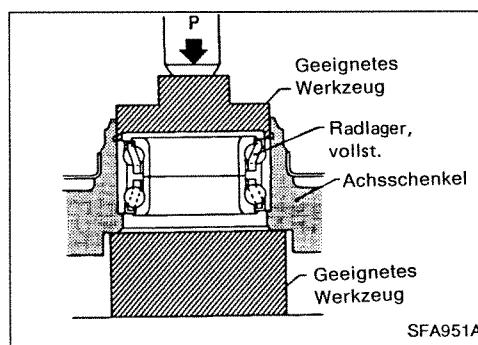
Sicherungsring auf Verschleiß und Rißbildung kontrollieren. Erforderlichenfalls auswechseln.

Zusammenbau

1. Neues Radlager in den Achsschenkel einpressen.
Höchstzulässiger Preßdruck P:
29 kN (3 t)

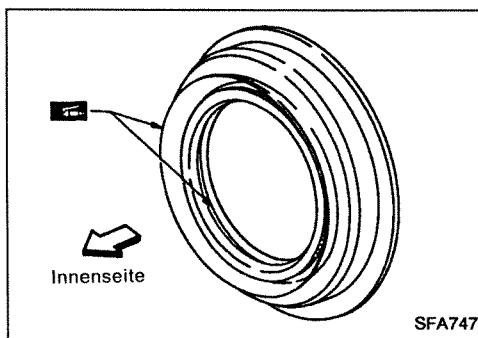
ACHTUNG:

- Keine Einpreßkraft darf auf den Lagerinnenring des Radlagers einwirken.
 - Kein Öl oder Fett auf die Paßflächen zwischen dem Lageraußenring des Radlagers und dem Achsschenkel auftragen.
2. Sicherungsring in die Achsschenkelnut einfedern.

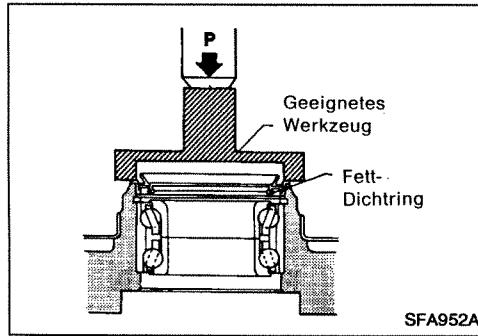


VORDERACHSE — Radnabe und Achsschenkel

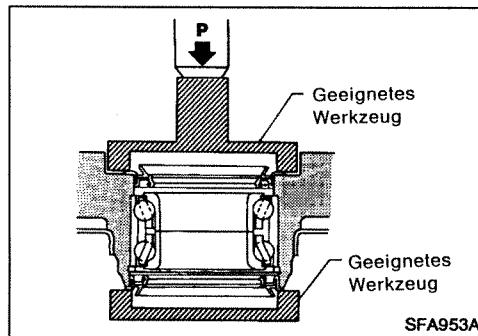
Zusammenbau (Forts.)



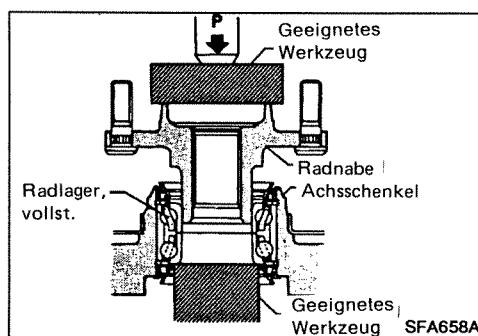
3. Dichtlippe des Fett-Dichtrings dick mit Mehrzweckfett bestreichen.



4. Äußenen Fett-Dichtring einbauen.

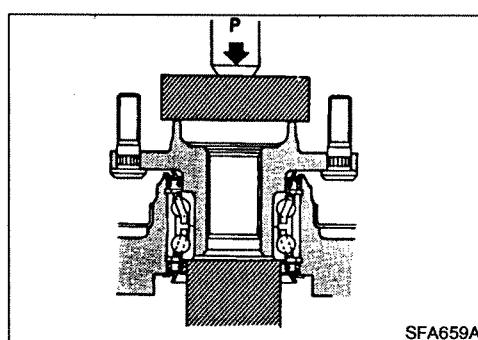


5. Inneren Fett-Dichtring einbauen.



6. Radnabe in den Achsschenkel einpressen.
Höchstzulässiger Preßdruck P:
29 kN (3 t)

Vorsichtig vorgehen, damit die Fett-Dichtringe nicht beschädigt werden.

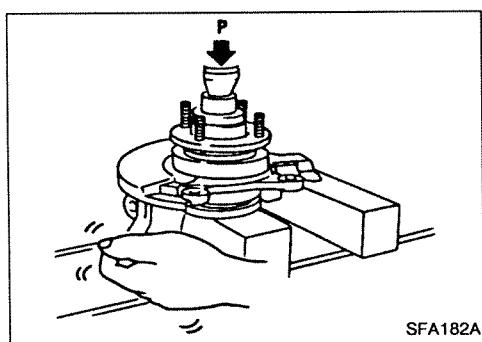


7. Funktionsprüfung des Lagers vornehmen.
a. Preßdruck P mit einer Presse einwirken lassen.
Preßdruck P:
34,3 bis 49,0 kN (3,5 bis 5,0 t)

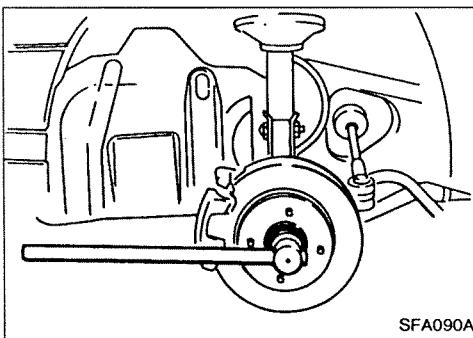
VORDERACHSE — Radnabe und Achsschenkel

Zusammenbau (Forts.)

- b. Achsschenkel mehrere Male in beide Richtungen drehen.
- c. Kontrollieren, ob sich die Radlager störungsfrei drehen lassen.



VORDERACHSE — Antriebswelle

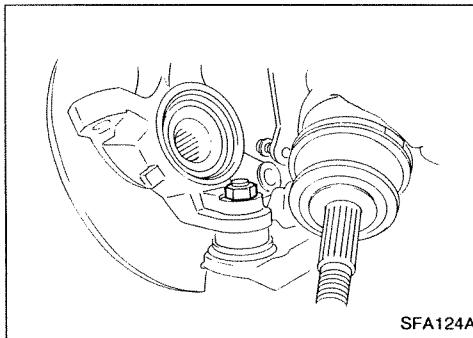


Ausbau

- Radlager-Sicherungsmutter abdrehen.
- Kompletten Bremssattel abbauen.

Der Bremsschlauch braucht nicht vom Bremssattel abgezogen zu werden. Das Bremspedal darf nicht hinuntergedrückt werden, damit der Kolben nicht herausspringt.

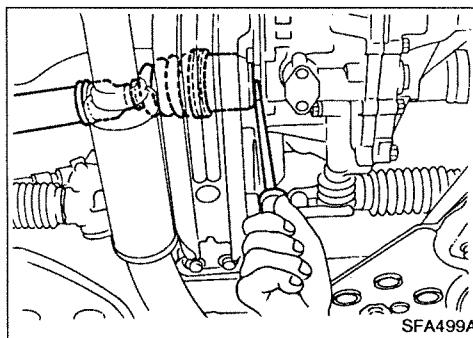
Darauf achten, daß der Bremsschlauch nicht verdreht ist bzw. wird.



- Spurstangen-Kugelgelenk ausbauen.
- Antriebswelle durch leichte Prellschläge vom Achsschenkel trennen. Falls dies sich als schwierig erweist, einen geeigneten Abzieher verwenden.

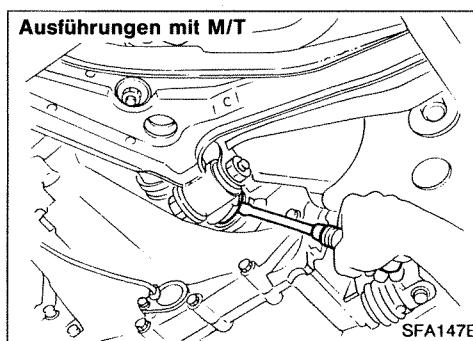
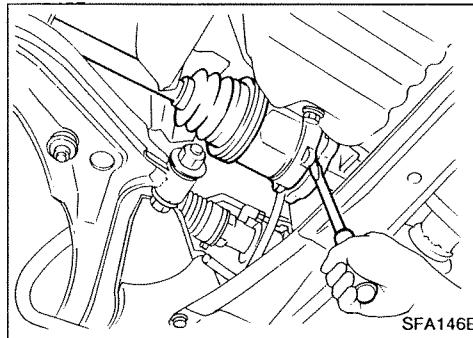
Faltenbälge mit Putzlappen umwickeln, damit sie beim Ausbauen der Antriebswellen nicht beschädigt werden.

Vgl. VORDERACHSE — Radnabe und Achsschenkel.



1. Rechte Antriebswelle vom Transaxle-Aggregat abflanschen.
- Ohne Stützlager —

— Mit Stützlager —



2. Linke Antriebswelle vom Transaxle-Aggregat abflanschen.
- Für Ausführungen mit M/T —

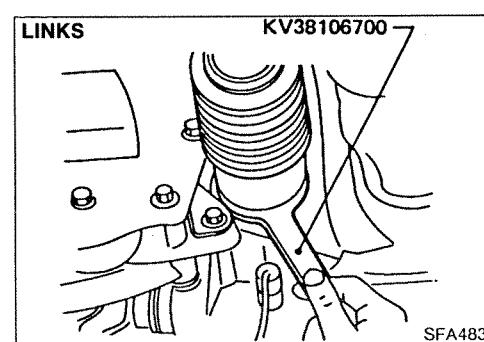
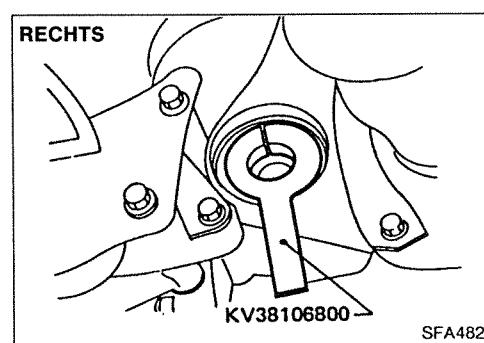
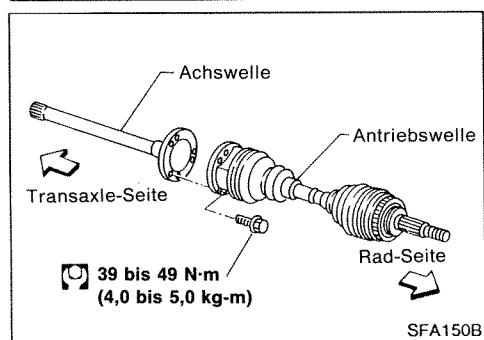
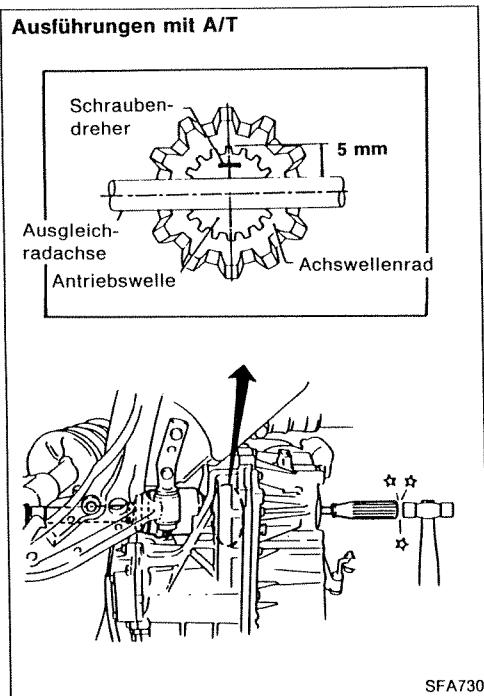
VORDERACHSE — Antriebswelle

Ausbau (Forts.)

— Für Ausführungen mit A/T —

- Linke Antriebswelle mit Hilfe eines geeigneten Werkzeuges ausbauen.

Vorsichtig vorgehen, damit die Ausgleichradachse und das Achswellenrad nicht beschädigt werden.



— Für Ausführungen mit Vierradantrieb (SR20DET: Linke Antriebswelle, GA16DS: Rechte Antriebswelle) —

Einbau

TRANSAXLE-SEITE

1. Einen neuen Wellendichtring in das Transaxle-Aggregat einbauen. Vgl. Abschnitt MT oder AT.
2. Das Sonderwerkzeug am inneren Bereich des Wellendichtrings ansetzen.
3. Antriebswelle ins Transaxle-Aggregat einführen. Darauf achten, daß die Wellennuten vorschriftsmäßig ausgefluchtet werden. Das Sonderwerkzeug anschließend abziehen.
4. Gegen die Antriebswelle drücken und anschließend den auf der Antriebswelle befindlichen Federring vorschriftsmäßig in die Federring-Nut des Achswellenrades einpressen.
5. Nachdem der Federring eingefedert worden ist, versuchen, den Flansch von Hand aus dem Schiebegelenk herauszuziehen, um auf diese Weise zu kontrollieren, ob der Federring vorschriftsmäßig in das Achswellenrad eingegriffen hat.

VORDERACHSE — Antriebswelle

Einbau (Forts.)

RAD-SEITE

- Antriebswelle in den Achsschenkel einbauen.
- Radlager-Sicherungsmutter festziehen. Vgl. EINBAU unter VORDERACHSE — Radnabe und Achsschenkel.

VORDERACHSE – Antriebswelle für Zweiradantrieb

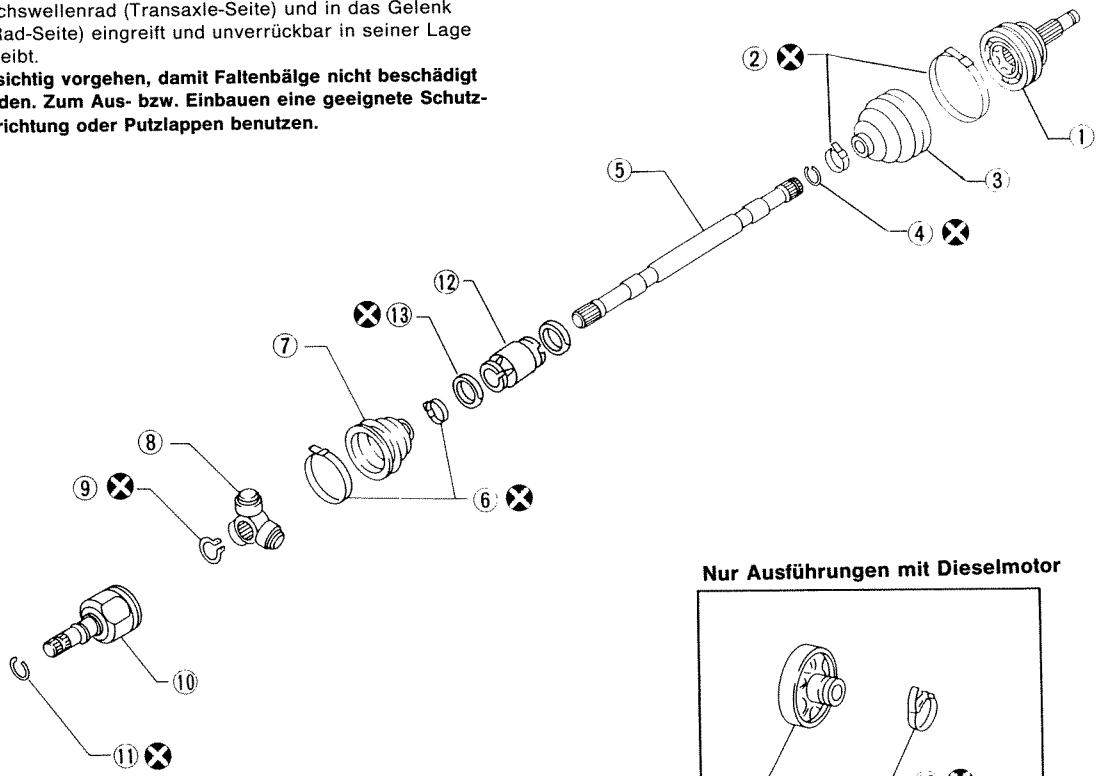
Bauteile

Federring:

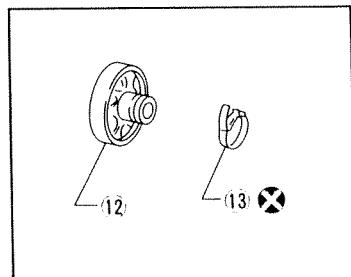
Kontrollieren, ob der Federring vorschriftsmäßig in das Achswellenrad (Transaxle-Seite) und in das Gelenk (Rad-Seite) eingreift und unverrückbar in seiner Lage bleibt.

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

Rad-Seite (Typen ZF80, ZF90)



Nur Ausführungen mit Dieselmotor



Transaxle-Seite (Typen TS70C, TS79C)

SFA135B

- ① Gelenk, vollst.
- ② Faltenbalgbinder
- ③ Faltenbalg
- ④ Federring B
- ⑤ Antriebswelle

- ⑥ Faltenbalgbinder
- ⑦ Faltenbalg
- ⑧ Gelenkkreuz, vollst.
- ⑨ Sicherungsring C
- ⑩ Schiebegelenk-Gehäuse

- ⑪ Federring
- ⑫ Dynamischer Dämpfer
- ⑬ Halteband für dynamischen Dämpfer

VORDERACHSE — Antriebswelle für Zweiradantrieb

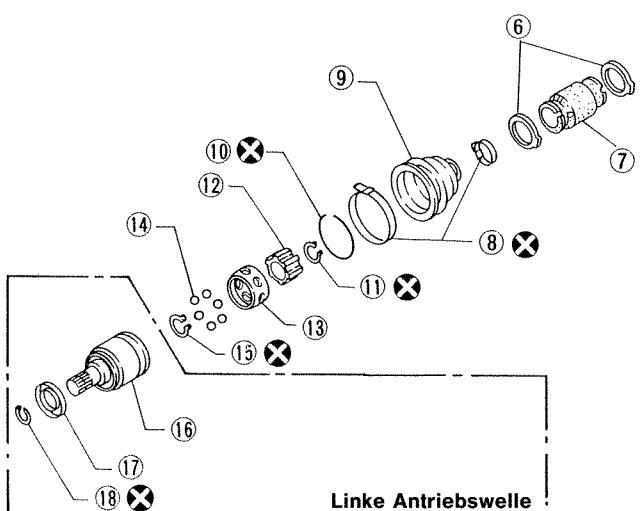
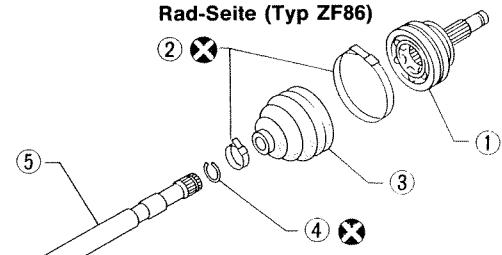
Bauteile (Forts.)

Federring:

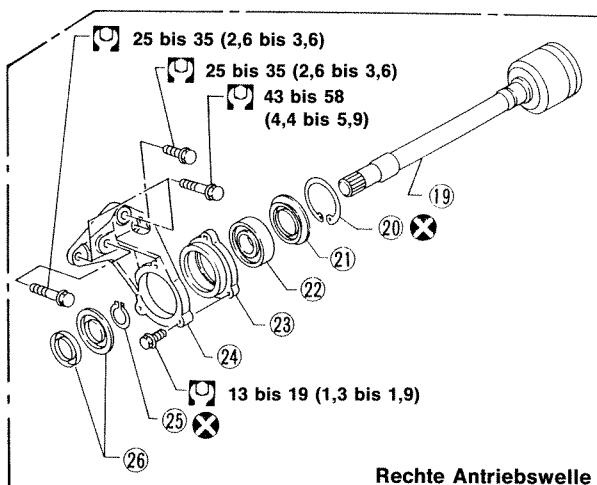
Kontrollieren, ob der Federring vorschriftsmäßig in das Achswellenrad (Transaxle-Seite) und in das Gelenk (Rad-Seite) eingreift und unverrückbar in seiner Lage bleibt.

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

Rad-Seite (Typ ZF86)



Transaxle-Seite (Typ DS86)



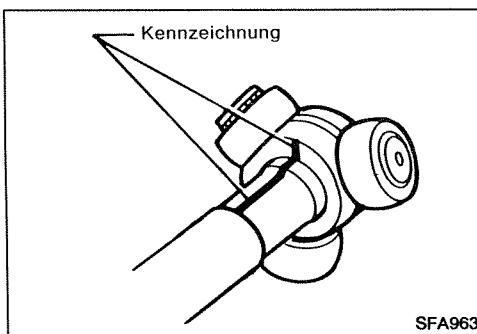
Rechte Antriebswelle

: N·m (kg·m)

SFA151B

- | | | |
|---------------------------------------|----------------------------|---|
| (1) Gelenk, vollst. | (10) Sicherungsring A | (19) Schiebegelenk-Gehäuse mit Verlängerungswelle |
| (2) Faltenbalgbinder | (11) Sicherungsring B | (20) Sicherungsring E |
| (3) Faltenbalg | (12) Lagerinnenring | (21) Staubschutz |
| (4) Federring B | (13) Kugelkäfig | (22) Stützlager |
| (5) Antriebswelle | (14) Kugel | (23) Stützlagergehäuse |
| (6) Halteband für dynamischen Dämpfer | (15) Sicherungsring C | (24) Stützlagerkonsole |
| (7) Dynamischer Dämpfer | (16) Schiebegelenk-Gehäuse | (25) Sicherungsring D |
| (8) Faltenbalgbinder | (17) Staubschutz | (26) Staubschutz |
| (9) Faltenbalg | (18) Federring A | |

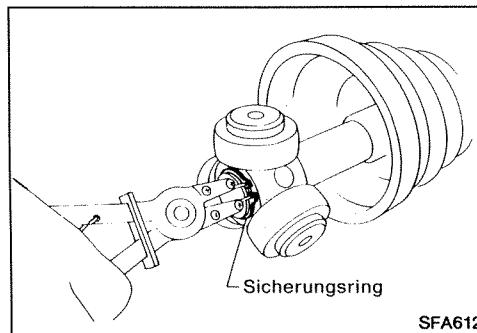
VORDERACHSE — Antriebswelle für Zweiradantrieb



Zerlegung

TRANSAXLE-SEITE (Typen TS70C, TS79C)

1. Faltenbalgbinder abnehmen.
2. Vor dem Trennen des Gelenkes sowohl das Schiebegelenk-Gehäuse als auch die Antriebswelle kennzeichnen.
3. Gelenkkreuz und Antriebswelle kennzeichnen.



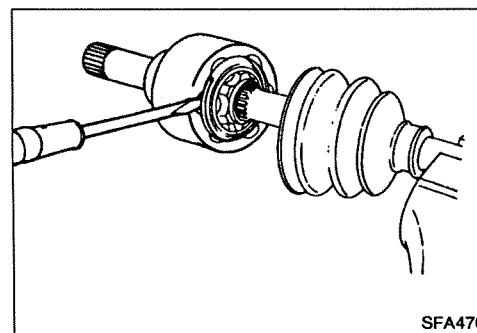
4. Sicherungsring ausfedern und danach Gelenkkreuz herausnehmen.

ACHTUNG:

Das Gelenkkreuz darf nicht zerlegt werden.

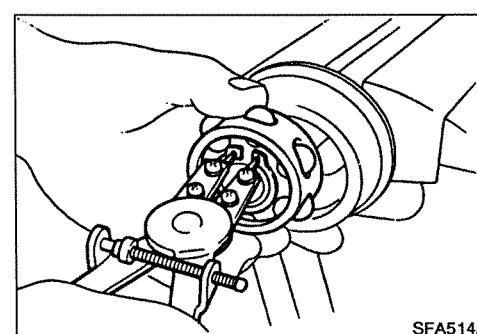
5. Faltenbalg abziehen.

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



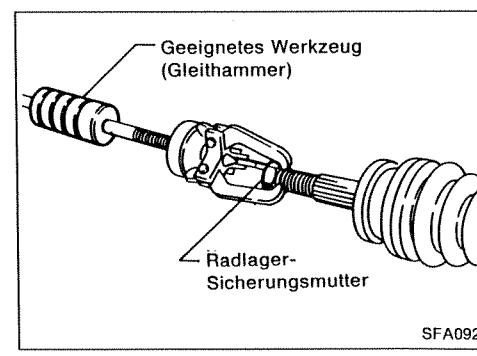
TRANSAXLE-SEITE (Typ DS86)

1. Faltenbalgbinder abnehmen.
2. Vor dem Trennen des Gelenkes sowohl das Schiebegelenk-Gehäuse als auch den Lagerinnenring kennzeichnen.
3. Sicherungsring "A" mit einem Schraubendreher abheben. Anschließend das Schiebegelenk-Gehäuse herausziehen.



4. Lagerinnenring und Antriebswelle kennzeichnen.
5. Sicherungsring "C" ausfedern und danach Kugelkäfig, Lagerinnenring und Kugeln als Baugruppe herausnehmen.
6. Sicherungsring "B" ausfedern.
7. Faltenbalg abziehen.

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



RAD-SEITE (Typen ZF80, ZF90 und BF86)

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.

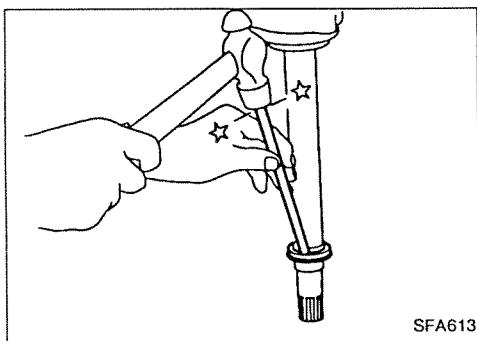
Vorsichtig vorgehen, damit das Schraubengewinde der Antriebswelle nicht beschädigt wird.

- Faltenbalgbinder abnehmen.

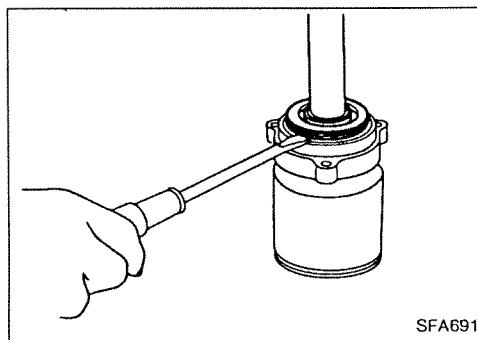
VORDERACHSE — Antriebswelle für Zweiradantrieb

Zerlegung (Forts.) STÜTZLAGER

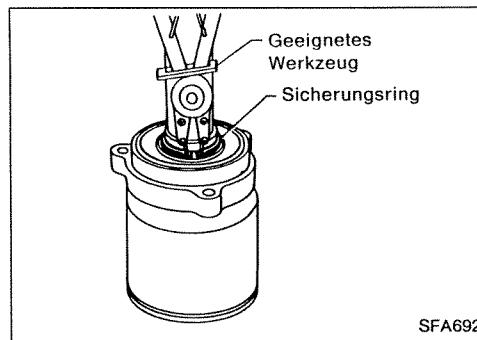
- Staubschutz abbauen.



SFA613

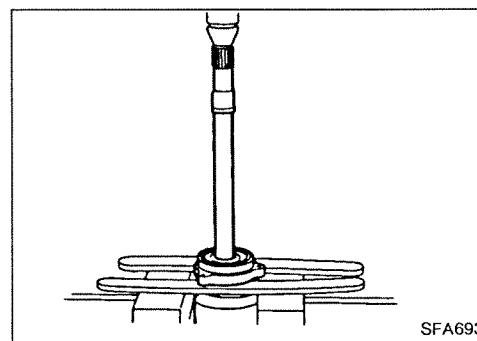


SFA691



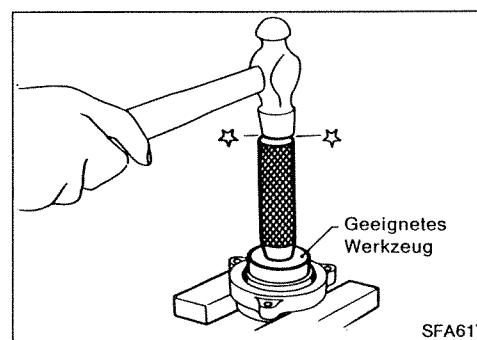
SFA692

- Sicherungsring ausfedern.



SFA693

- Das Stützlager von der Antriebswelle abpressen.



SFA617

- Stützlager aus dem Stützlagergehäuse heraustreiben.

Kontrolle

Sämtliche Teile mit Reinigungslösung gründlich reinigen und mit Druckluft trocknen. 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 Neuteil auswechseln.

GELENK (Achsantriebs-Seite)

Typen TS70C, TS79C

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

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

TS70C

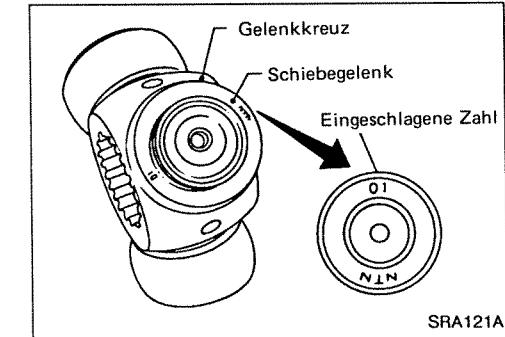
Eingeschlagene Zahl	Teil-Nr.
00	39720-51E00
01	39720-51E01
02	39720-51E02
03	39720-51E03

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

Typ DS86

- Gelenk beim Vorliegen von Verziehungen oder Beschädigungen komplett auswechseln.



VORDERACHSE — Antriebswelle für Zweiradantrieb

Kontrolle (Forts.)

GELENK (Rad-Seite)

Gelenk beim Vorliegen von Verziehungen oder Beschädigungen komplett auswechseln.

STÜTZLAGER

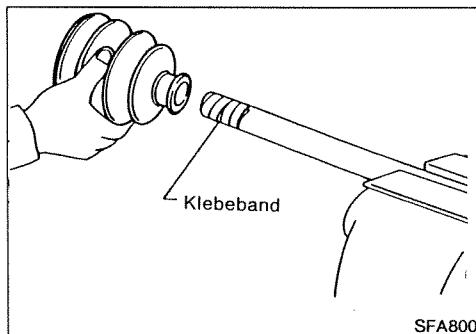
Kontrollieren, ob das Stützlager störungsfrei und geräuschlos rundläuft und frei von Rißbildungen, Anfraß oder Verschleiß ist.

STÜTZLAGERKONSOLE

Stützlagerkonsole durch magnetische Untersuchung oder Farbtest auf Rißbildungen kontrollieren.

Zusammenbau

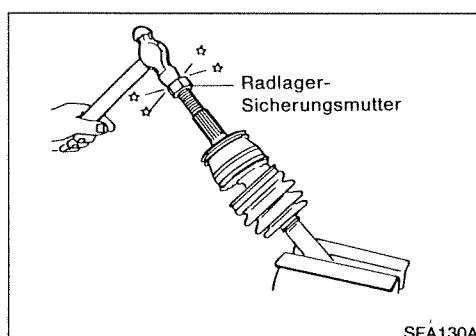
- Nach Beendigung des Zusammenbauens der Antriebswelle kontrollieren, ob sie sich in jeder Hinsicht leichtgängig und ohne Festgehen bewegen läßt.
- Bei jeder Überholung NISSAN GENUINE GREASE (Original-Nissan-Schmierfett) oder ein gleichwertiges Schmierfett verwenden.



RAD-SEITE (Typen ZF80, ZF90 und BF86)

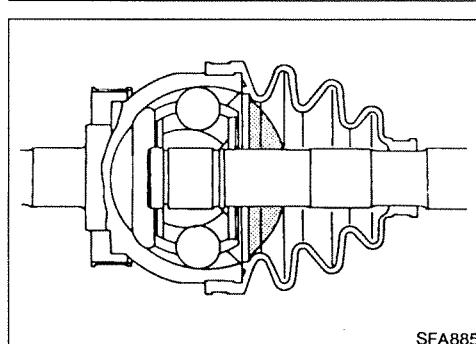
1. Den Faltenbalg auf die Antriebswelle schieben und mit einem neuen kurzen Faltenbalgbinder befestigen.

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 155 bis 175 g

BF86 105 bis 125 g

VORDERACHSE — Antriebswelle für Zweiradantrieb

Zusammenbau (Forts.)

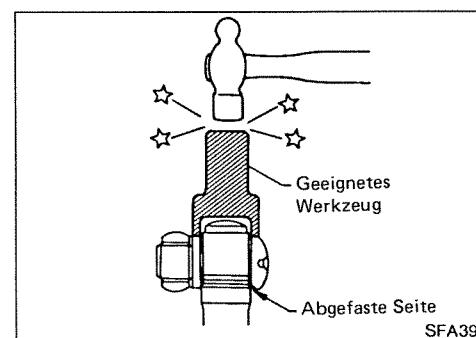
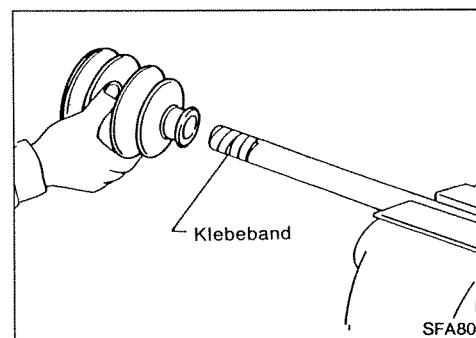
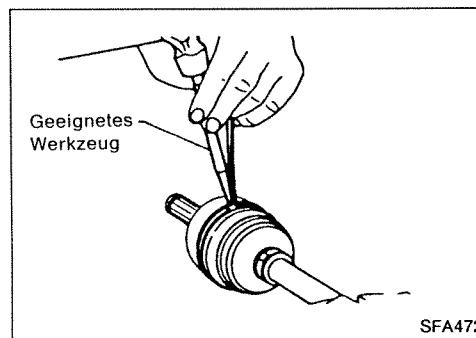
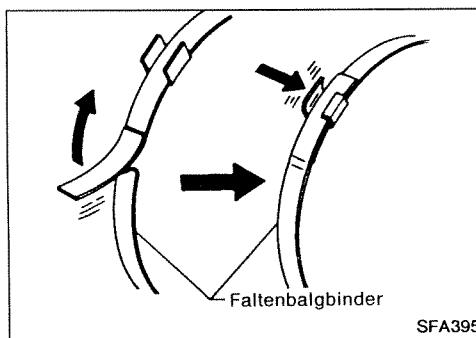
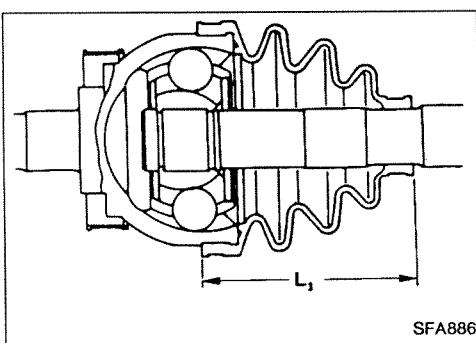
4. Kontrollieren, ob der Faltenbalgwulst vorschriftsmäßig in der hierfür vorgesehenen Vertiefung der Antriebswelle liegt. Den Faltenbalg so ausrichten, daß er sich weder ausbeult noch verzieht, wenn seine Länge "L₁" beträgt.

Länge "L₁":

ZF80 90,5 bis 92,5 mm

ZF90 96 bis 98 mm

BF86 99,5 bis 101,5 mm



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

TRANSAXLE-SEITE

(Typen TS70C, TS79C)

1. 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.

2. Das Gelenkkreuz vorschriftsmäßig montieren und kontrollieren, ob die Kennzeichnungen vorschriftsmäßig miteinander ausgefluchtet sind.
 - Gelenkkreuz auf die Antriebswelle pressen. Dabei muß die abgefaste Seite der Nutung zur Antriebswelle weisen.
3. Neuen Sicherungsring einfedern.

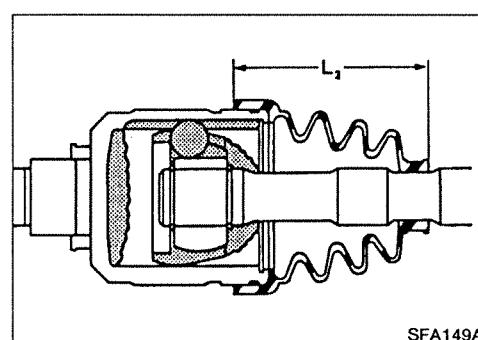
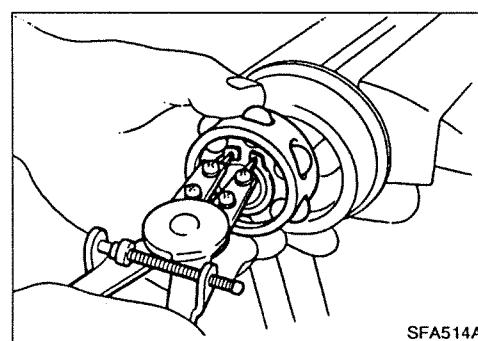
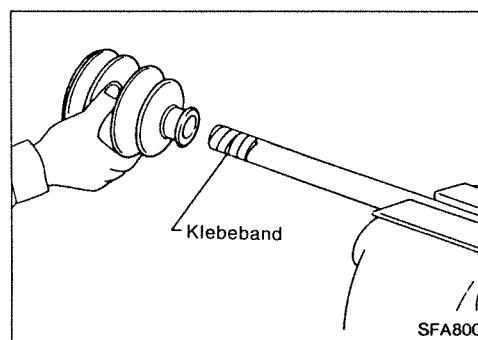
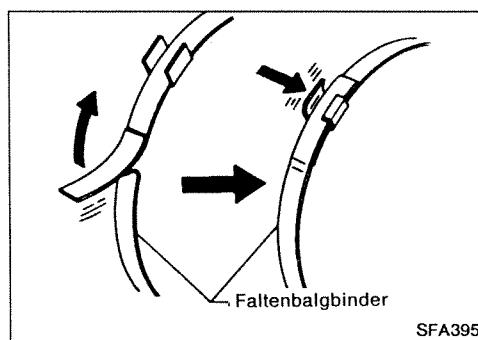
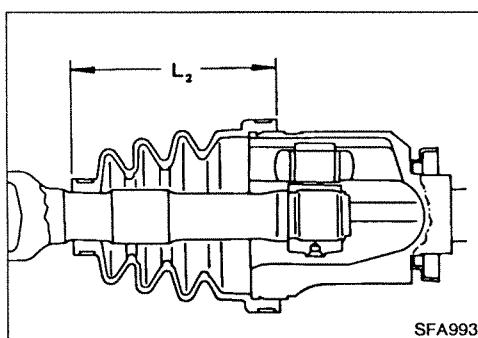
VORDERACHSE — Antriebswelle für Zweiradantrieb

Zusammenbau (Forts.)

4. Antriebswelle mit vorgeschriebener Fettmenge versehen.
Vorgeschriebene Fettmenge:
 TS70C 185 bis 195 g
 TS79C 225 bis 235 g
5. Schiebegelenk-Gehäuse montieren.
6. 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

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.



(Typ DS86)

1. 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.

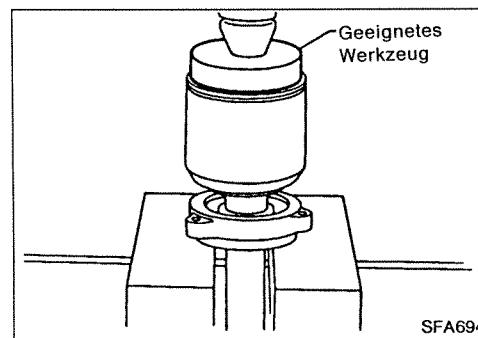
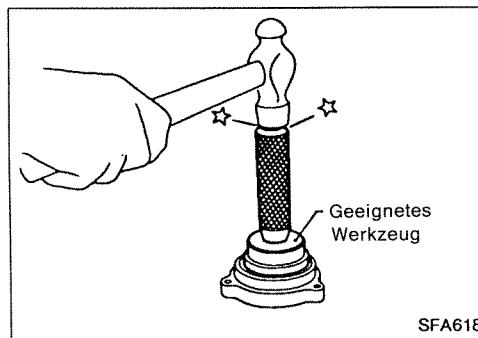
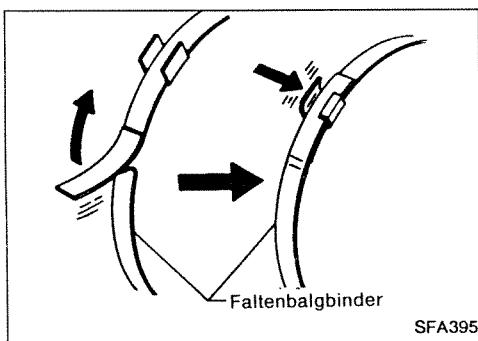
2. Neuen Sicherungsring "B" einfedern und anschließend Kugelkäfig, Lagerinnenring und Lagerkugeln als eine Einheit einbauen. Hierbei muß darauf geachtet werden, daß die während der Zerlegung angebrachten Kennzeichnungen vorschriftsmäßig miteinander ausgefluchtet sind.
3. Neuen Sicherungsring "C" einfedern.

4. Antriebswelle mit vorgeschriebener Fettmenge versehen.
Vorgeschriebene Fettmenge:
 140 bis 160 g
5. Schiebegelenk-Gehäuse montieren und neuen Sicherungsring "A" einfedern.
6. Kontrollieren, ob der Faltenbalgwulst vorschriftsmäßig in der hierfür vorgesehenen Vertiefung der Antriebswelle liegt. Faltenbalg so ausrichten, daß er sich weder ausbeult noch verzieht, wenn seine Länge "L₂" beträgt.
Länge "L₂":
 97 bis 99 mm

VORDERACHSE — Antriebswelle für Zweiradantrieb

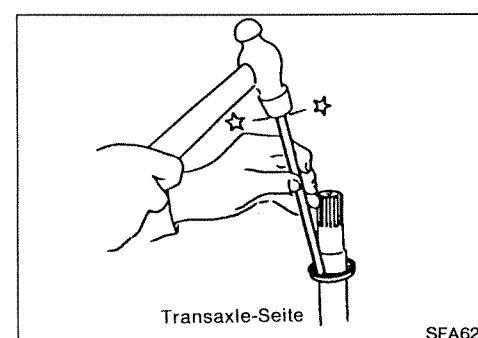
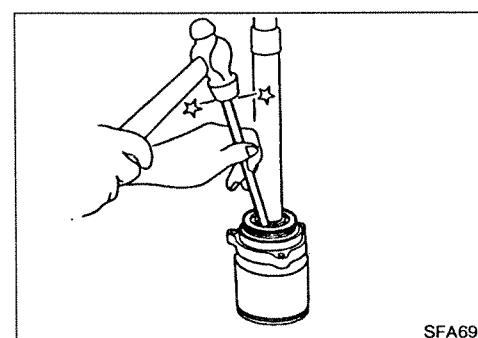
Zusammenbau (Forts.)

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



STÜTZLAGER

- Stützlager ins Stützlagergehäuse eintreiben.
- Antriebswelle ins Lager einpressen.



VORDERACHSE – Antriebswelle für Vierradantrieb

Bauteile

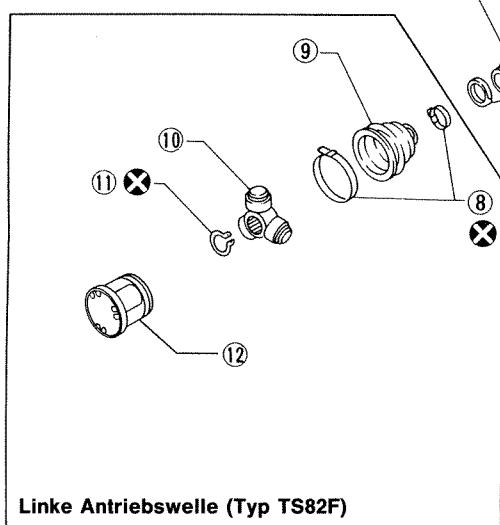
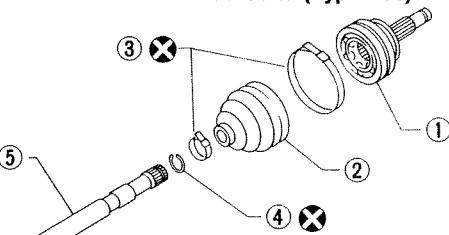
Federring:

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

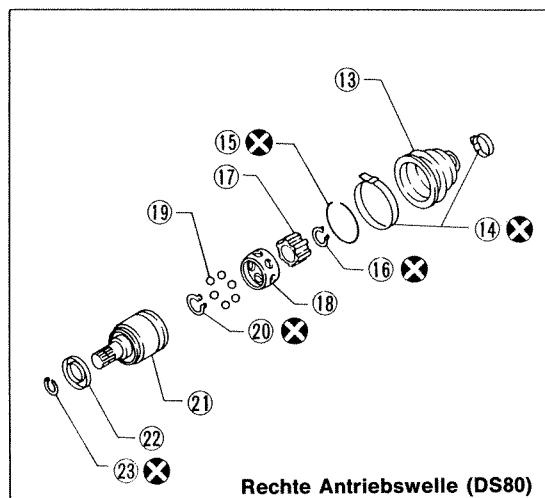
Schmierfett auf den Antriebswelle-Gelenkteil auftragen:

Nach der Überholungs-Arbeiten Original-Nissan-Schmierfett oder gleichwertiges Erzeugnis auftragen.

Rad-Seite (Typ ZF90)



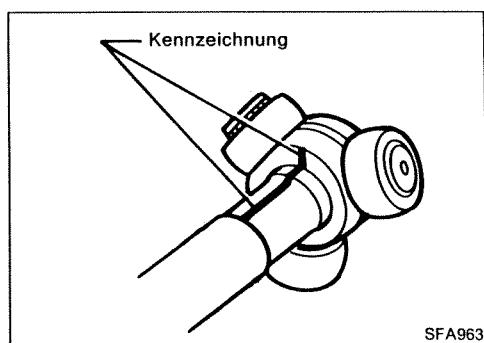
Transaxle-Seite



Rechte Antriebswelle (DS80)

SFA139B

① Gelenk, vollst.	⑨ Faltenbalg	⑯ Kugelkäfig
② Faltenbalg	⑩ Gelenkkreuz, vollst.	⑯ Kugel
③ Faltenbalgbinder	⑪ Sicherungsring "C"	⑯ Sicherungsring "C"
④ Federring "B"	⑫ Schiebegelenk-Gehäuse	⑯ Schiebegelenk-Gehäuse
⑤ Antriebswelle	⑬ Faltenbalg	⑯ Staubschutz
⑥ Halteband für dynamischen Dämpfer	⑭ Faltenbalgbinder	⑯ Federring
⑦ Dynamischer Dämpfer	⑮ Sicherungsring "A"	
⑧ Faltenbalgbinder	⑯ Sicherungsring "B"	
	⑰ Lagerinnenring	



Zerlegung

TRANSAXLE-SEITE (Typ TS82F)

1. Faltenbalgbinder abnehmen.
2. Vor dem Trennen des Gelenkes sowohl das Schiebegelenk-Gehäuse als auch die Antriebswelle kennzeichnen.
3. Gelenkkreuz und Antriebswelle kennzeichnen.

VORDERACHSE — Antriebswelle für Vierradantrieb

Zerlegung (Forts.)

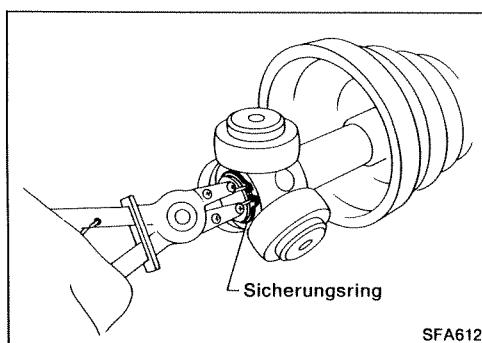
4. Sicherungsring ausfedern und danach Gelenkkreuz herausnehmen.

ACHTUNG:

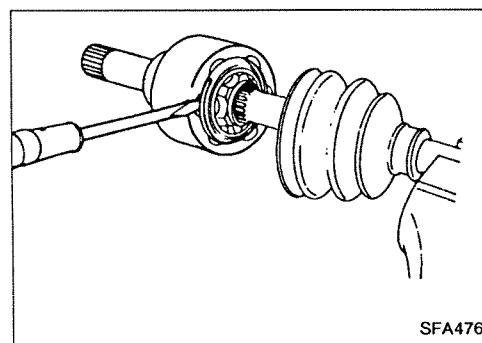
Das Gelenkkreuz darf nicht zerlegt werden.

5. Faltenbalg abziehen.

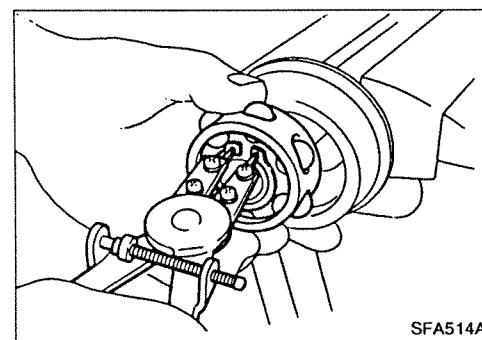
Zur Verhinderung einer Beschädigung des Faltenbalges die Nutung der Antriebswelle mit Klebeband abdecken.



SFA612



SFA476



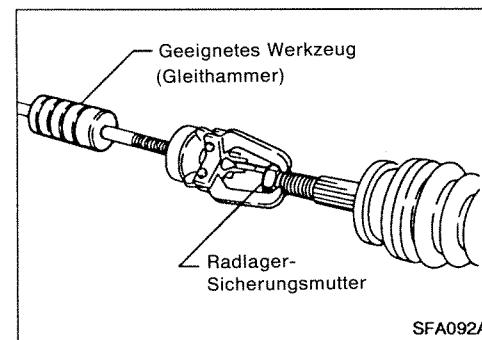
SFA514A

TRANSAXLE-SEITE (Typen DS80 und DS90)

1. Faltenbalgbinder abnehmen.
2. Vor dem Trennen des Gelenkes sowohl das Schiebegelenk-Gehäuse als auch den Lagerinnenring kennzeichnen.
3. Sicherungsring "A" mit einem Schraubendreher abhebeln. Anschließend das Schiebegelenk-Gehäuse herausziehen.

4. Lagerinnenring und Antriebswelle kennzeichnen.
5. Sicherungsring "C" ausfedern und danach Kugelkäfig, Lagerinnenring und Kugeln als Baugruppe herausnehmen.
6. Sicherungsring "B" ausfedern.
7. Faltenbalg abziehen.

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



SFA092A

RAD-SEITE (Typ 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 trocknen. Teile auf Verziehungen oder andere Beschädigungen kontrollieren.

ANTRIEBSWELLE

Weist die Antriebswelle Verwindungen oder Rißbildung auf, muß sie ausgetauscht werden.

VORDERACHSE — Antriebswelle für Vierradantrieb

Kontrolle (Forts.)

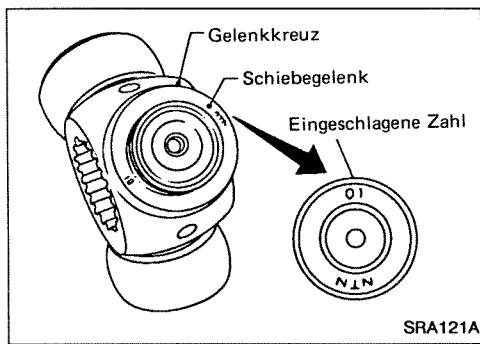
FALTENBALG

Faltenbalg auf Erlahmen, Rißbildung oder Verschleiß kontrollieren. Faltenbalg mit Faltenbalgbindern gegen Neuteil auswechseln.

GELENK (Achsantriebs-Seite)

Typ TS82F

- 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.



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

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

Eingeschlagene Zahl	Teil-Nr.
10	39720-10V10
11	39720-10V11
12	39720-10V12

Typ DS80

Gelenk beim Vorliegen von Verziehungen oder Beschädigungen komplett auswechseln.

GELENK — Rad-Seite (ZF90)

Gelenk beim Vorliegen von Verziehungen oder Beschädigungen komplett auswechseln.

Zusammenbau

- Nach Beendigung des Zusammenbauens 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.

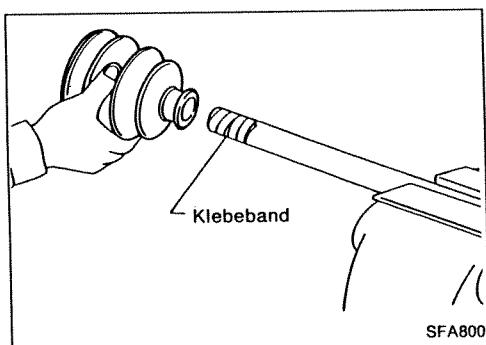
VORDERACHSE — Antriebswelle für Vierradantrieb

Zusammenbau (Forts.)

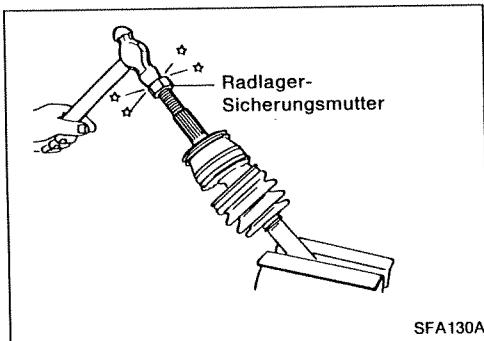
RAD-SEITE (Typ ZF90)

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

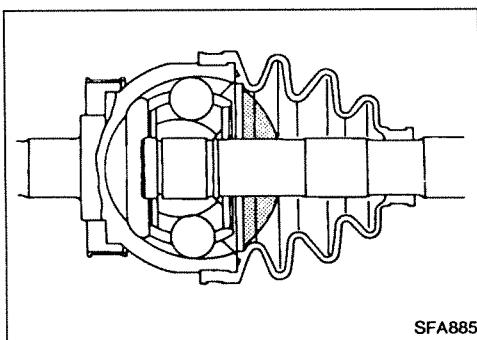
Damit der Faltenbalg während der Montage nicht beschädigt wird, muß die Nutung der Antriebswelle mit Klebeband umhüllt werden.



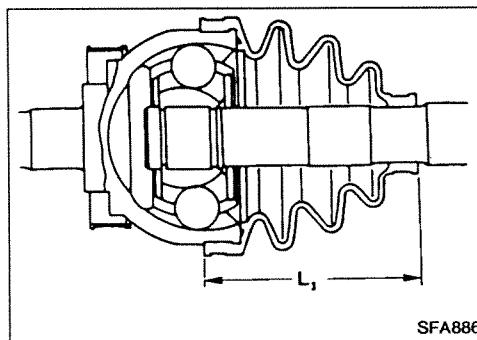
SFA800



SFA130A



SFA885



SFA886

- Das Gelenk durch leichte Prellschläge auf die Antriebswelle montieren.

Das Gelenk vorschriftsmäßig montieren und kontrollieren, ob die Kennzeichnungen vorschriftsmäßig miteinander ausgefluchtet sind.

- Die Antriebswelle mit der vorgeschriebenen Fettmenge versehen.

Vorgeschriebene Fettmenge:

160 bis 170 g

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

Länge "L₁":

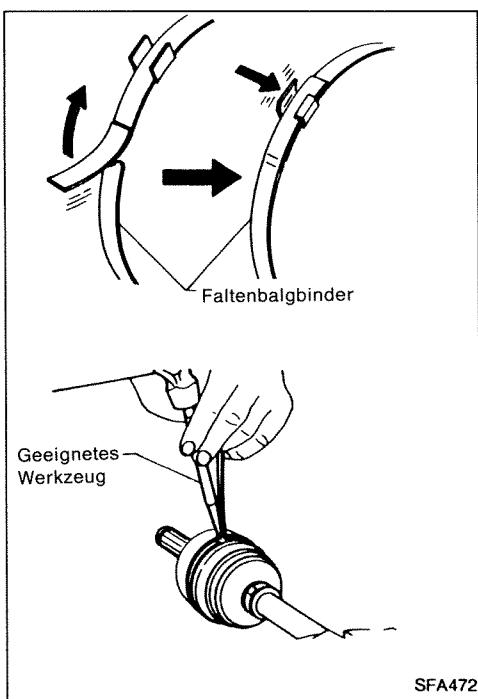
96 bis 98 mm

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

VORDERACHSE — Antriebswelle für Vierradantrieb

Zusammenbau (Forts.)

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

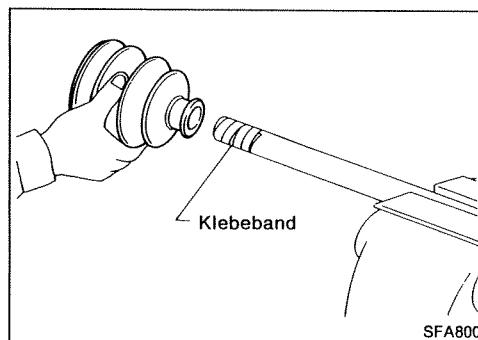


TRANSAXLE-SEITE

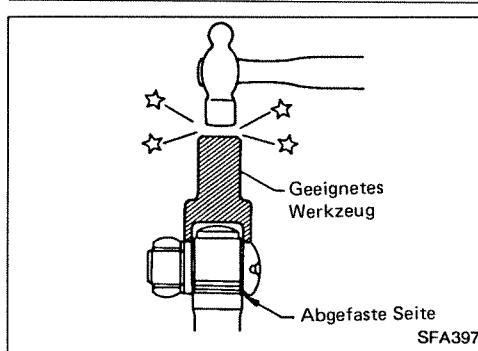
(Typ TS82F)

- 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.

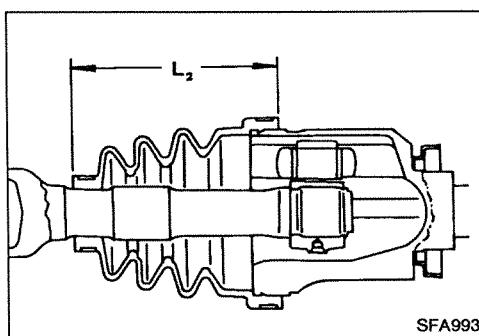


- Das Gelenkkreuz vorschriftsmäßig montieren und kontrollieren, ob die Kennzeichnungen vorschriftsmäßig miteinander ausgefluchtet sind.
 - Gelenkkreuz auf die Antriebswelle pressen. Dabei muß die abgefaste Seite der Nutung zur Antriebswelle weisen.
- Neuen Sicherungsring einfedern.



VORDERACHSE — Antriebswelle für Vierradantrieb

Zusammenbau (Forts.)



4. Antriebswelle mit vorgeschriebener Fettmenge versehen.

Vorgeschriebene Fettmenge:

185 bis 195 g

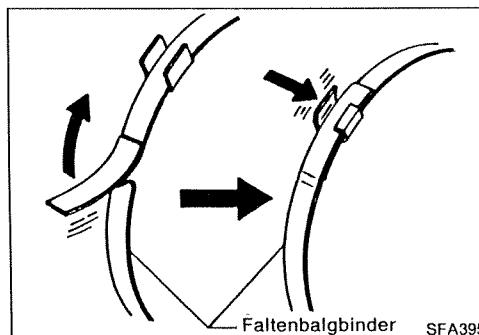
5. Schiebegelenk-Gehäuse montieren.

6. Faltenbalg so ausrichten, daß er sich weder ausbeult noch verzieht, wenn seine Länge "L₂" beträgt.

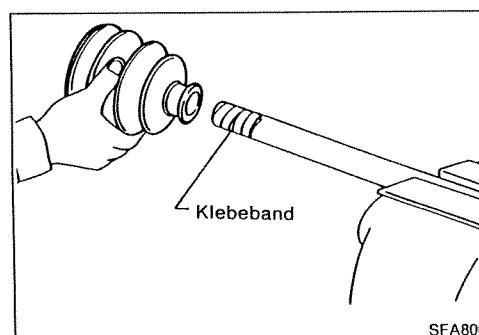
Länge "L₂":

95 bis 97 mm

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.

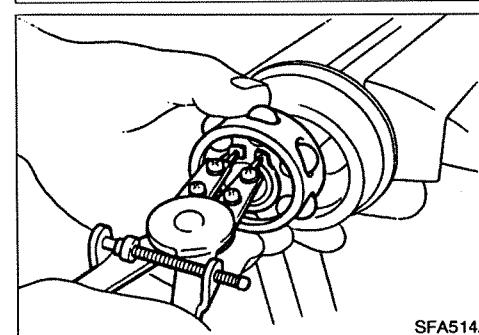


TRANSAXLE-SEITE

(Typen DS80, DS90)

1. 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.

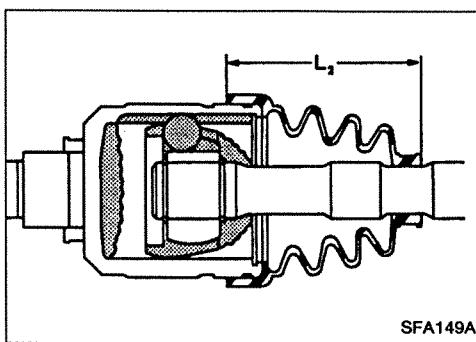


2. Neuen Sicherungsring "B" einfedern und anschließend Kugelkäfig, Lagerinnenring und Lagerkugeln als eine Einheit einbauen. Hierbei muß darauf geachtet werden, daß die während der Zerlegung angebrachten Kennzeichnungen vorschriftsmäßig miteinander ausgefluchtet sind.

3. Neuen Sicherungsring "C" einfedern.

VORDERACHSE — Antriebswelle für Vierradantrieb

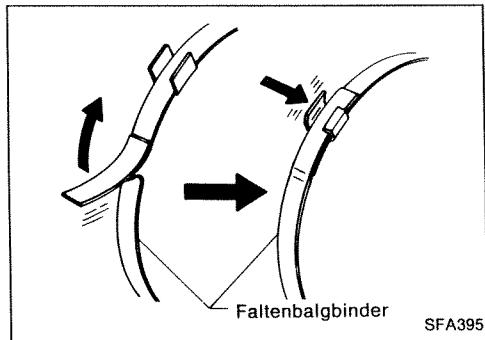
Zusammenbau (Forts.)



SFA149A

4. Antriebswelle mit vorgeschriebener Fettmenge versehen.
Vorgeschriebene Fettmenge:
DS80 90 bis 110 g
DS90 165 bis 175 g
5. Schiebegelenk-Gehäuse montieren und neuen Sicherungsring "A" einfedern.
6. Faltenbalg so ausrichten, daß er sich weder ausbeult noch verzieht, wenn seine Länge "L₃" beträgt.
Länge "L₃":
DS80 86 bis 88 mm
DS90 97 bis 99 mm

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



SFA395

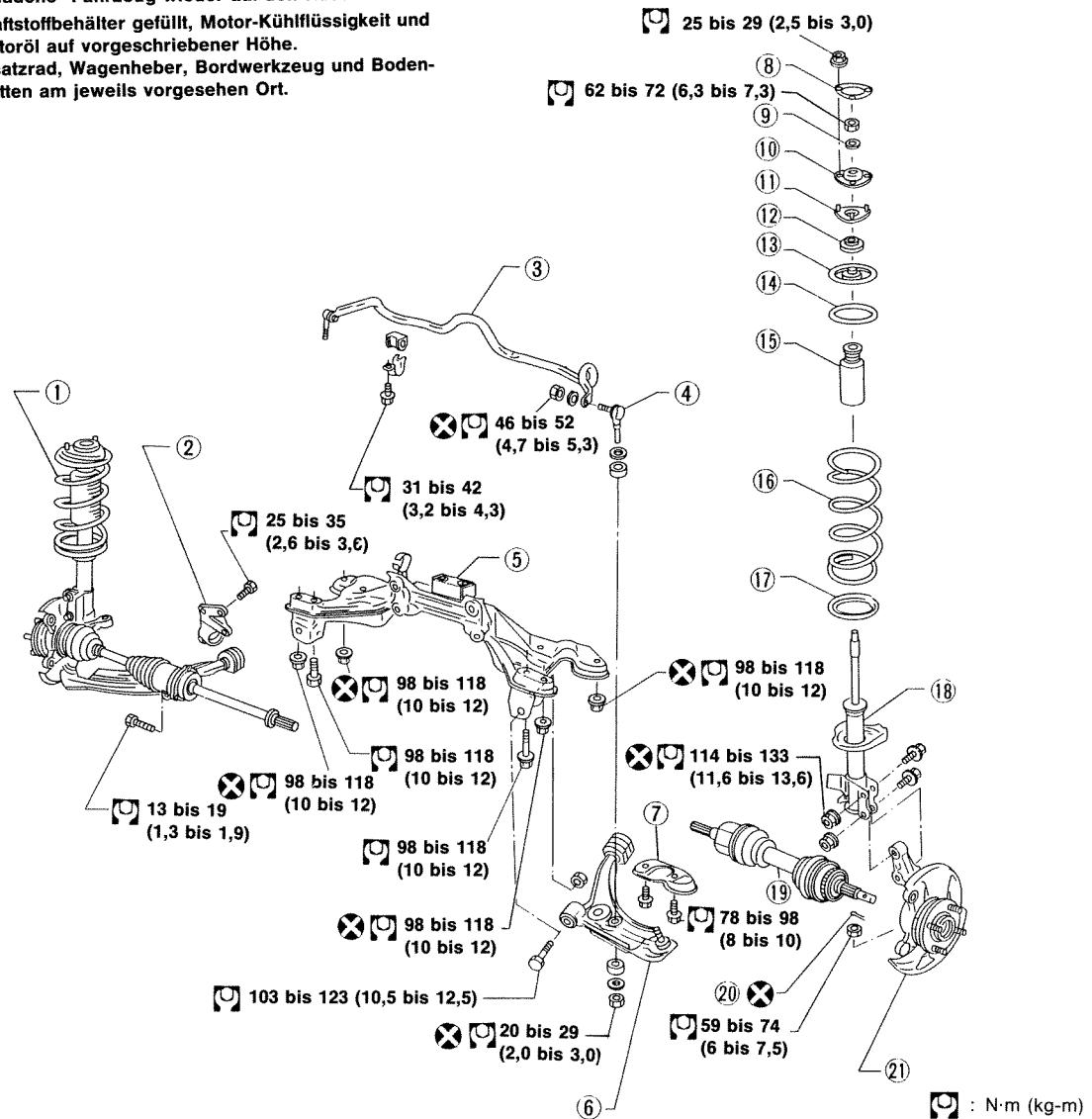
7. Den neuen langen sowie den neuen kurzen Faltenbalgbinder mit Hilfe eines geeigneten Werkzeuges sichern.

VORDERRADAUFHÄNGUNG

AUSFÜHRUNGEN MIT ZWEIRADANTRIEB

Nach der Montage von Gummiteilen muß 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.



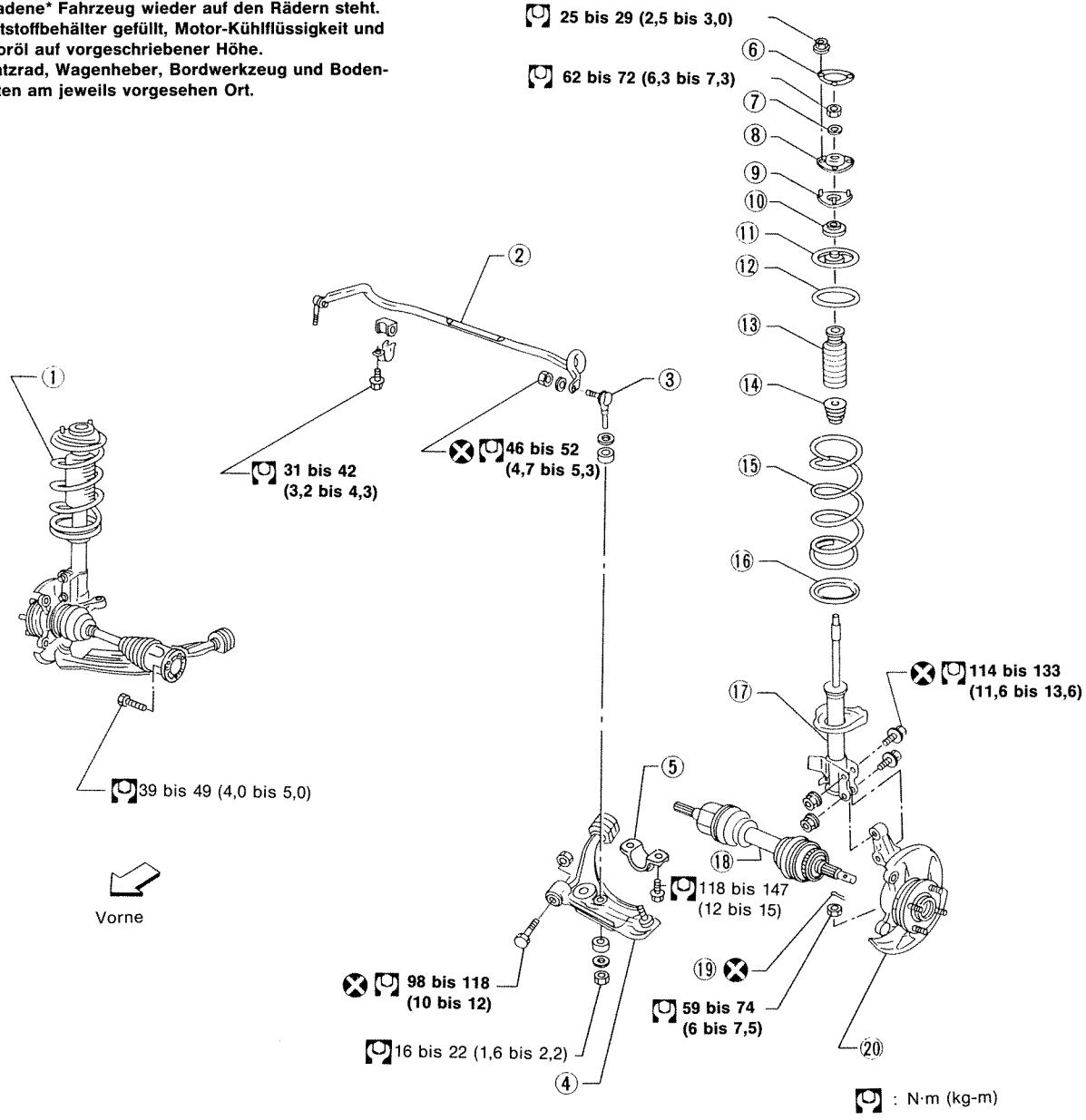
- | | | |
|--------------------------------------|--|----------------------|
| ① Stoßdämpfer, vollst. | ⑧ Flachdichtung | ⑯ Gummi-Federsitz |
| ② Stützlagerkonsole | ⑨ Beilegscheibe | ⑰ Gummianschlag |
| ③ Stabilisator | ⑩ Dämpfer der Federbeinbefestigung | ⑱ Schraubenfeder |
| ④ Verbindungsstange für Stabilisator | ⑪ Konsole für Dämpfer der Federbeinbefestigung | ⑲ Gummi-Federsitz |
| ⑤ Querträger der Vorderradaufhängung | ⑫ Anlauflager | ⑳ Federbein, vollst. |
| ⑥ Querlenker | ⑬ Oberer Federteller | ㉑ Antriebswelle |
| ⑦ Anbauschelle für Schubstange | | ㉒ Sicherungssplint |
| | | ㉓ Radnabe, vollst. |

SFA154B

VORDERRADAUFHÄNGUNG

AUSFÜHRUNGEN MIT VIERRADANTRIEB

Nach der Montage von Gummiteilen muß 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.

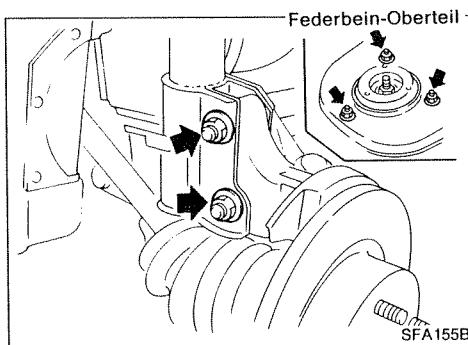


□ : N·m (kg-m)

- | | | |
|--------------------------------------|--|----------------------|
| ① Stoßdämpfer, vollst. | ⑧ Dämpfer der Federbeinbefestigung | ⑭ Gummianschlag |
| ② Stabilisator | ⑨ Konsole für Dämpfer der Federbeinbefestigung | ⑮ Schraubenfeder |
| ③ Verbindungsstange für Stabilisator | ⑩ Anlauflager | ⑯ Gummi-Federsitz |
| ④ Querlenker | ⑪ Oberer Federteller | ⑰ Federbein, vollst. |
| ⑤ Anbauschelle für Schubstange | ⑫ Gummi-Federsitz | ⑱ Antriebswelle |
| ⑥ Flachdichtung | ⑬ Staubschutzdeckel | ⑲ Sicherungssplint |
| ⑦ Beilegscheibe | | ⑳ Radnabe, vollst. |

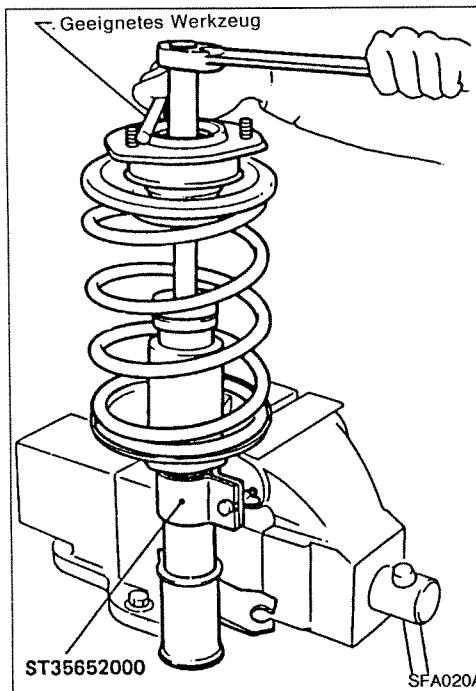
SFA141B

VORDERRADAUFHÄNGUNG — Schraubenfeder und Federbein



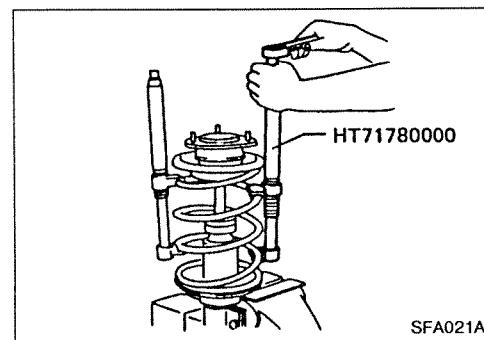
Ausbau und Einbau

- Federbein-Befestigungsschrauben und -muttern (an Federbein-Aufnahmekuppel) heraus- bzw. abdrehen.
Kolbenstangen-Sicherungsmutter im eingebauten Zustand nicht abdrehen.

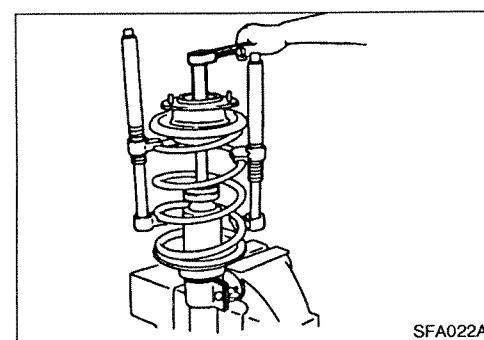


Zerlegung

1. Komplettes Federbein mit dem Sonderwerkzeug in den Schraubstock spannen und die Kolbenstangen-Sicherungsmutter lösen.
Kolbenstangen-Sicherungsmutter nicht abdrehen.

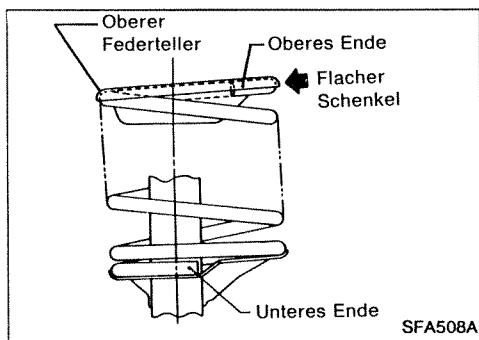


2. Schraubenfeder mit dem Sonderwerkzeug zusammendrücken, damit der Dämpfer der Federbeinbefestigung von Hand gedreht werden kann.



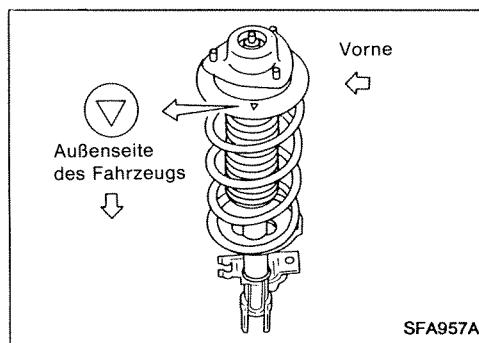
3. Kolbenstangen-Sicherungsmutter abdrehen.

VORDERRADAUFHÄNGUNG — Schraubenfeder und Federbein

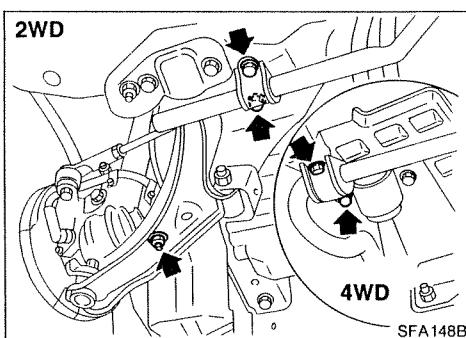


Zusammenbau

- Die Schraubenfeder muß bei der Montage wie im links nebenstehenden Bild gezeigt ausgerichtet werden.

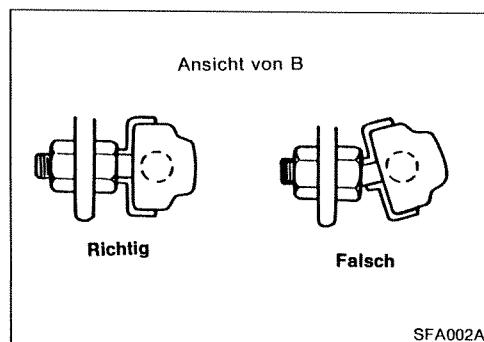
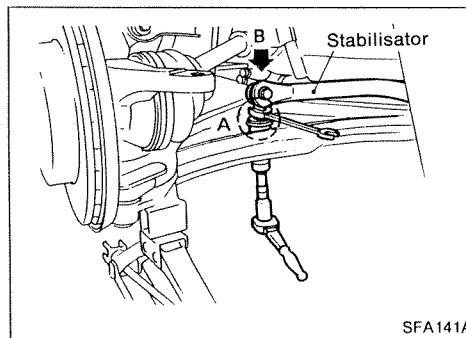
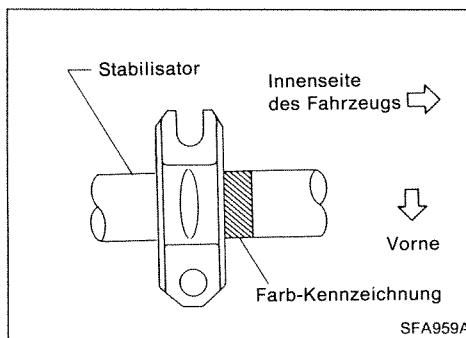


VORDERRADAUFHÄNGUNG — Stabilisator



Ausbau und Einbau

- Stabilisator ausbauen.
- Beim Einbauen des Stabilisators darauf achten, daß die Einbaurichtung von Farb-Kennzeichnung und Stabilisator-Befestigungsschelle der Darstellung im links nebenstehenden Bild entspricht.
- Beim Aus- und Einbauen des Stabilisators Teil A fixieren.
- Stabilisator und Kugelgelenk-Lagerschale bei der Montage vorschriftsmäßig ausrichten.



VORDERRADAUFHÄNGUNG — Querlenker und Unteres Kugelgelenk

Ausbau und Einbau

1. Radlager-Sicherungsmutter abdrehen.
2. Spurstangen-Kugelgelenk abbauen.
3. Befestigungsschrauben und -muttern für untere Federbein-Konsole heraus- bzw. abdrehen.
4. Die Antriebswelle mit Hilfe leichter, gegen ihr äußeres Ende geführter Prellschläge vom Achsschenkel trennen.

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

5. Kugelbolzen des unteren Kugelgelenks mit Hilfe des Sonderwerkzeugs vom Achsschenkel trennen.
Vgl. VORDERRADAUFHÄNGUNG — Radnabe und Achsschenkel.

6. Die in der Abbildung gezeigten Schrauben und Muttern heraus- bzw. abdrehen.

Kontrolle

- Kugelgelenk auf Spiel kontrollieren. Erweist sich der Kugelbolzen als verschlissen, ist übermäßiges Axialspiel vorhanden oder läßt sich das Gelenk nur schwergängig bewegen, muß das untere Kugelgelenk ausgetauscht werden.
Vor Durchführung der Kontrolle das Kugelgelenk mindestens zehnmal vollständig drehen, damit es vorschriftsmäßig eingelaufen ist.
 - Schwingkraft "A":**
(Meßpunkt: Sicherungssplint-Bohrung des Kugelbolzens)
7,8 bis 57,9 N (0,8 bis 5,9 kg)
 - Drehmoment "B":**
0,5 bis 3,4 N·m (5 bis 35 kg·cm)
 - Senkreiches Axialspiel "C":**
0 mm
- Den Staubschutz auf Beschädigungen kontrollieren. Staubschutz und Staubschutz-Spannring erforderlichenfalls auswechseln.

TECHNISCHE DATEN UND SPEZIFIKATIONEN (S.D.S.)

Allgemeine Spezifikationen — Modellreihe B13

RADAUFHÄNGUNG

Radaufhängung, Art	Einzelradaufhängung mit Federbein
--------------------	-----------------------------------

SCHRAUBENFEDER

Rechtslenker

Ausführung	GA16DS		SR20DE
	M/T	A/T	
Drahtdurchmesser mm	11,8	12,0	12,3
	Links	12,0	12,1
Windungsdurchmesser mm	130		
Unbelastete Länge mm	355	365	360
	Links	365	375
Federkonstante N/mm (kg/mm)	19,6 (2,0)		21,6 (2,2)
Kennfarbe	Weiβ × 2, Hellgrün × 1	Weiβ × 2, Purpur × 1	Orange × 2, Hellblau × 1
	Rechts	Weiβ × 2, Purpur × 1	Orange × 2, Orange × 1

Linkslenker

Ausführung	GA16DS		SR20DE
	M/T	A/T	
Drahtdurchmesser mm	12,0	12,1	12,3
Windungsdurchmesser mm	130		
Unbelastete Länge mm	365	375	360
Federkonstante N/mm (kg/mm)	19,6 (2,0)		21,6 (2,2)
Kennfarbe	Weiβ × 2, Purpur × 1	Rosa × 2, Gelb × 1	Orange × 2, Hellblau × 1

TECHNISCHE DATEN UND SPEZIFIKATIONEN (S.D.S.)

Allgemeine Spezifikationen — Modellreihe B13 (Forts.)

STOSSDÄMPFER ODER FEDERBEIN

Ausführung	GA16DS		SR20DE
	Rechtslenker	Linkslenker	
Federbein, Art	Doppelt wirkend, hydraulisch		
Dämpfwerkung [bei 0,3 m/s]	N (kg)		
Zugstufe	1.000 bis 1.353 (102 bis 138)	834 bis 1.128 (85 bis 115)	1.265 bis 1.687 (129 bis 172)
Druckstufe	314 bis 471 (32 bis 48)	382 bis 559 (39 bis 57)	432 bis 647 (44 bis 66)
Kolbenstangen-Durchmesser	mm	18	

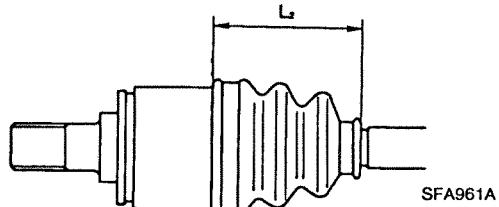
STABILISATOR

Ausführung	Rechtslenker mit GA16DS	Sonstige Ausführungen
Stabilisator-Durchmesser	mm	
Außendurchmesser	28,6	28
Innendurchmesser	20,6	—
Kennfarbe	Orange	Purpur

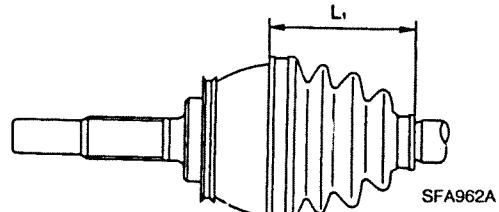
ANTRIEBSWELLE

Motor-Typ	Außer Motoren GA16DS, SR20DE	GA16DS	SR20DE
Gelenk-Typ			
Transaxle-Seite	TS70C	TS79C	DS86
Rad-Seite	ZF80	ZF90	BF86
Empfohlenes Schmierfett	Original-Nissan-Schmierfett oder gleichwertiges Erzeugnis		
Qualität	Original-Nissan-Schmierfett oder gleichwertiges Erzeugnis		
Fettmenge g			
Transaxle-Seite	185 bis 195	225 bis 235	140 bis 160
Rad-Seite	90 bis 100	155 bis 175	105 bis 125
Faltenbalg-Länge mm			
Transaxle-Seite "L ₂ "	95,5 bis 97,5	101,5 bis 103,5	97 bis 99
Rad-Seite "L ₁ "	90,5 bis 92,5	96 bis 98	99,5 bis 101,5

Transaxle-Seite



Rad-Seite



TECHNISCHE DATEN UND SPEZIFIKATIONEN (S.D.S.)

Kontrolle und Einstellung — Modellreihe B13

RADEINSTELLUNG (Unbeladen*1)

Sturz	Grad	–1°00' bis 0°30'
Nachlauf	Grad	1°05' bis 2°35'
Spreizung	Grad	13°15' bis 14°45'
Vorspur (Gesamt)		
	mm	1 bis 3
	Grad	6' bis 18'
Einschlagwinkel der Vorderräder		
Vollständiger Einschlag*2	Grad	
	Innenrad	33° bis 37°
	Außenrad	30°

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

*2: Bei mit Hilfskraft-Lenkanlage ausgerüsteten Ausführungen beträgt der Kraftaufwand zum Radeinschlag (am Außenrand des Lenkrades) beim Leerlaufbetrieb des Motors 98 bis 147 N (10 bis 15 kg).

RADLAGER

Motor-Typ	Alle Motoren	
Axialspiel	mm	Weniger als 0,05
Anzugsdrehmoment für Sicherungsmutter	N·m (kg-m)	196 bis 275 (20 bis 28)
Vorspannung	N·m (kg-cm)	1,31 (13,4)
Am Spurstangenhebel	N (kg)	8,8 (0,9)

UNTERES KUGELGELENK

Motor-Typ	Alle Motoren	
Axialspiel	mm	0
Schwingkraft	N (kg)	
	An Sicherungssplint-Bohrung	7,8 bis 57,9 (0,8 bis 5,9)
Drehmoment	N·m (kg-cm)	0,5 bis 3,4 (5 bis 35)

RADSCHLAG

Maßeinheit: mm

Rad, Art	Leichtmetall-Rad	Stahl-Rad
Grenzwert für Höhenschlag	0,3	0,5
Grenzwert für Seiten-schlag	0,3	0,8

TECHNISCHE DATEN UND SPEZIFIKATIONEN (S.D.S.)

Allgemeine Spezifikationen — Modellreihe N14

RADAUFHÄNGUNG

Radaufhängung, Art	Einzelradaufhängung mit Federbein
--------------------	-----------------------------------

SCHRAUBENFEDER

Rechtslenker

Ausführung	mm	Zweiradantrieb				Vierradantrieb	
		GA14DS, GA16DS		CD20	SR20DE		
		M/T	A/T				
Drahtdurchmesser	mm						
Links		11,8	12,0	12,1	12,3	12,7	
Rechts		12,0	12,1	12,3	12,5	12,9	
Windungsdurchmesser	mm						
Links				130			
Rechts							
Unbelastete Länge	mm						
Links		355	365	375	360	390	
Rechts		365	375	385	370	400	
Federkonstante	N/mm (kg/mm)	19,6 (2,0)				21,6 (2,2)	
Kennfarbe							
Links		Weiβ × 2, Hellgrün × 1	Weiβ × 2, Purpur × 1	Rosa × 2, Gelb × 1	Orange × 2, Hellblau × 1	Rosa × 2, Orange × 1	
Rechts		Weiβ × 2, Purpur × 1	Rosa × 2, Gelb × 1	Rosa × 2, Weiβ × 1	Orange × 2, Orange × 1	Hellblau × 2, Orange × 1	

Linkslenker

Ausführung	mm	Zweiradantrieb				Vierradantrieb
		GA14DS M/T	GA14DS A/T & GA16DS	CD20	SR20DE	
Drahtdurchmesser	mm	11,8	12,0	12,1	12,5	12,3
Windungsdurchmesser	mm			130		
Unbelastete Länge	mm	355	365	375	370	390
Federkonstante	N/mm (kg/mm)	19,6 (2,0)			21,6 (2,2)	19,6 (2,0)
Kennfarbe		Weiβ × 2, Hellgrün × 1	Weiβ × 2, Purpur × 1	Rosa × 2, Gelb × 1	Orange × 2, Orange × 1	Hellblau × 2, Orange × 1

TECHNISCHE DATEN UND SPEZIFIKATIONEN (S.D.S.)

Allgemeine Spezifikationen — Modellreihe N14 (Forts.)

STOSSDÄMPFER ODER FEDERBEIN

Ausführung	Zweiradantrieb				Vierradantrieb	
	GA14DS, GA16DS		SR20DE		GA16DS	SR20DET
	Rechtslenker	Linkslenker	Rechtslenker	Linkslenker		
Federbein, Art	Doppelt wirkend, hydraulisch					
Dämpfungswirkung [bei 0,3 m/s]	N (kg)					
Zugstufe		1.000 bis 1.353 (102 bis 138)	834 bis 1.128 (85 bis 115)	1.000 bis 1.353 (102 bis 138)	1.265 bis 1.687 (129 bis 172)	1.000 bis 1.353 (102 bis 138)
Druckstufe		314 bis 471 (32 bis 48)	382 bis 559 (39 bis 57)	520 bis 755 (53 bis 77)	432 bis 647 (44 bis 66)	226 bis 363 (23 bis 37)
Kolbenstangen-Durchmesser	mm				18	

STABILISATOR

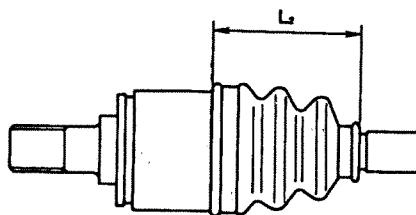
Ausführung	Zweiradantrieb				Vierradantrieb	
	Rechtslenker			Linkslenker		
	Außer SR20DE		SR20DE			
Stabilisator-Durchmesser	mm					
Außen		28,6		28		
Innen		20,6		—		
Kennfarbe		Orange		Purpur		
				Gelb		

TECHNISCHE DATEN UND SPEZIFIKATIONEN (S.D.S.)

Allgemeine Spezifikationen — Modellreihe N14 (Forts.)

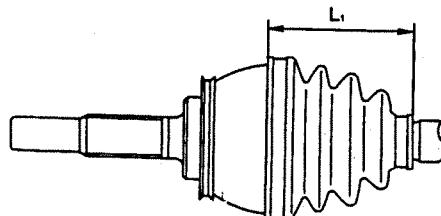
ANTRIEBSWELLE

Ausführung	Zweiradantrieb			Vierradantrieb	
	GA14DS CD20	GA16DS GA16DE	SR20DE	GA16DS	SR20DET
Gelenk-Typ					
Transaxle-Seite	TS70C	TS79C	DS86	Rechts: DS80 Links: TS82F	Rechts: DS90 Links: TS82F
Rad-Seite	ZF80	ZF90	BF86	ZF90	ZF90
Empfohlenes Schmierfett	Original-Nissan-Schmierfett oder gleichwertiges Erzeugnis				
Qualität					
Fettmenge g	Transaxle-Seite	185 bis 195	225 bis 235	140 bis 160	R: 90 bis 110 L: 185 bis 195
	Rad-Seite	90 bis 100	155 bis 175	105 bis 125	160 bis 170
Faltenbalg-Länge mm	Transaxle-Seite "L ₂ "	95,5 bis 97,5	101,5 bis 103,5	97 bis 99	R: 86 bis 88 L: 95 bis 97
	Rad-Seite "L ₁ "	90,5 bis 92,5	96 bis 98	99,5 bis 101,5	96 bis 98
Transaxle-Seite					



SFA961A

Rad-Seite



SFA962A

TECHNISCHE DATEN UND SPEZIFIKATIONEN (S.D.S.)

Kontrolle und Einstellung — Modellreihe N14

RÄDEINSTELLUNG (Unbeladen*1)

Ausführung	Zweiradantrieb		Vierradantrieb			
	13-Zoll-Reifen		14-Zoll-Reifen	13-Zoll-Reifen		
	Außen CD-Motor	CD-Motor		14-Zoll-Reifen		
Sturz Grad	– 1°00' bis 0°30'		– 0°40' bis 0°50'			
Nachlauf Grad	0°40' bis 2°10'		0°30' bis 2°00'			
Spreizung Grad	13°15' bis 14°45'		12°15' bis 13°45'			
Vorspur (Gesamt) mm	1 bis 3					
Grad	6' bis 18'					
Einschlagwinkel der Vorderräder						
Vollständiger Einschlag*2 Grad						
Innenrad	39° bis 43°	36° bis 40°	33° bis 37°	37° bis 41°		
Außenrad	34°	32°	30°	31°		
				29°		

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

*2: Bei mit Hilfskraft-Lenkanlage ausgerüsteten Ausführungen beträgt der Kraftaufwand zum Radeinschlag (am Außenrand des Lenkrades) beim Leerlaufbetrieb des Motors 98 bis 147 N (10 bis 15 kg).

RADLAGER

Motor-Typ	Alle Motoren
Axialspiel	mm
Weniger als 0,05	
Anzugsdrehmoment für Sicherungsmutter	N·m (kg-m)
196 bis 275 (20 bis 28)	
Vorspannung	N·m (kg-cm)
1,31 (13,4)	
Am Spurstangenhebel	N (kg)
8,8 (0,9)	

UNTERES KUGELGELENK

Motor-Typ	Alle Motoren
Axialspiel	mm
0	
Schwingkraft	N (kg)
7,8 bis 57,9 (0,8 bis 5,9)	
An Sicherungssplint-Bohrung	
Drehmoment	N·m (kg-cm)
0,5 bis 3,4 (5 bis 35)	

RADSCHLAG

Rad, Art	Leichtmetall-Rad	Stahl-Rad	Maßeinheit: mm
Grenzwert für Höhenschlag	0,3	0,5	
Grenzwert für Seitenschlag	0,3	0,8	

