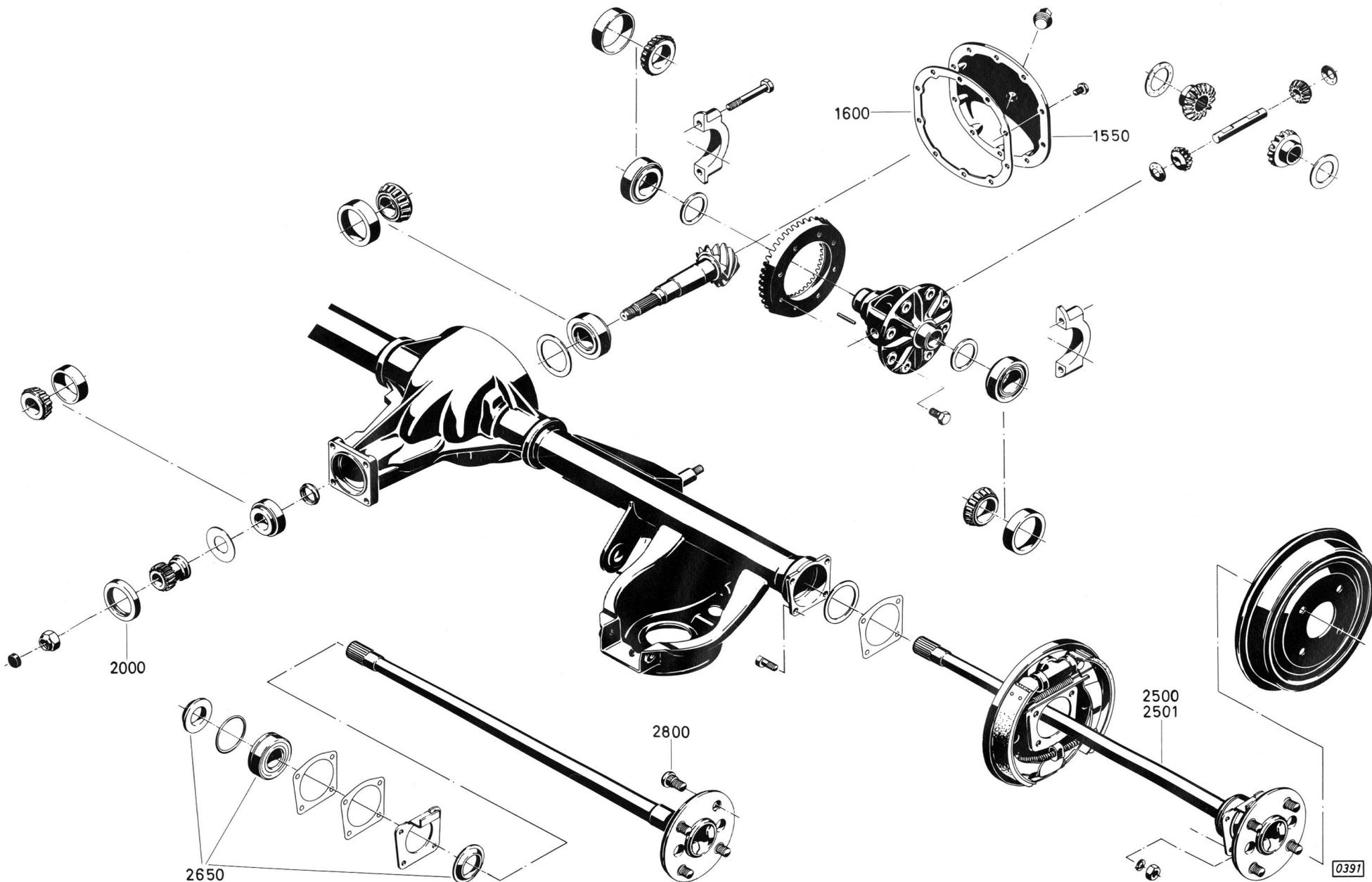


Gruppe 4

HINTERRADAUFHÄNGUNG

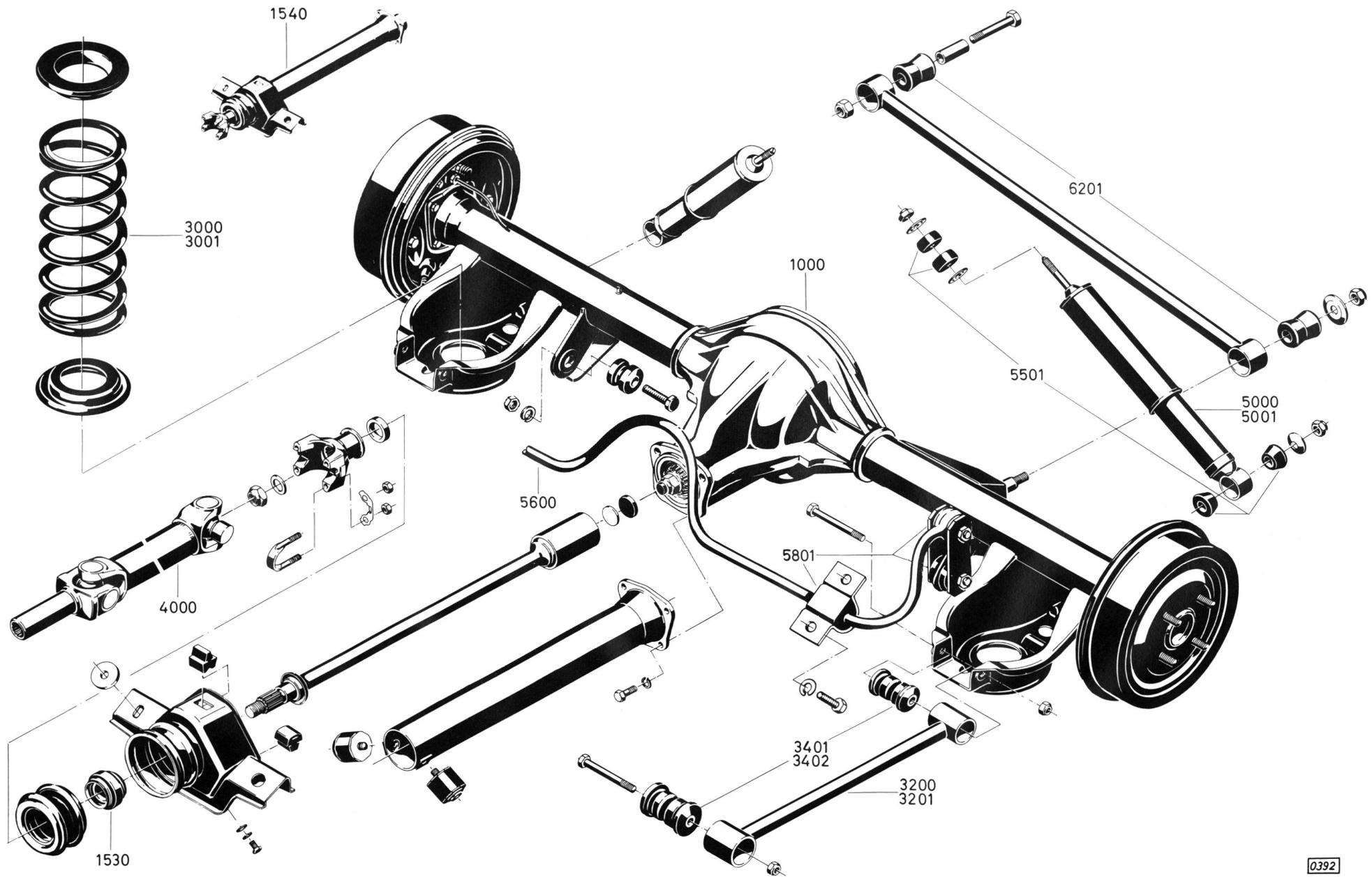
Inhaltsverzeichnis

Arbeits-Nr.	Arbeitstext	Seite
	Drehmoment-Richtwerte	2
	Einführung	7
	Öle, Fette, Dichtungsmittel	1
	Spezial-Werkzeuge	3
04 1000 10	Hinterachse aus- und einbauen	10
04 1000 75	Hinterachse überholen (Hinterachse ausgebaut) . Hinterachsverlängerung	11 13
04 1700 80	Dichtring einer Hinterachswelle ersetzen (Brems- trommel ausgebaut)	14
04 2500 10	Eine Hinterachswelle aus- und einbauen	15
04 2500 66	Eine Hinterachswelle auf Schlag prüfen (Hinter- achswelle ausgebaut)	17
04 2650 80	Lagerteile einer Hinterachswelle ersetzen (Hin- terachswelle ausgebaut)	18
04 2660 30	Lager einer Hinterachswelle ersetzen	18
04 2660 80	Lager einer Hinterachswelle ersetzen (Hinter- achswelle ausgebaut)	18
04 3001 30	Beide Hinterfedern ersetzen	19
04 3200 30	Einen unteren Lenker ersetzen	20
04 3401 30	Buchsen eines unteren Lenkers ersetzen	20
04 5600 14	Stabilisator einbauen	21
04 5801 30	Alle Gummitteile des Stabilisators ersetzen ...	22
04 6201 30	Gummibuchsen der Schubstange ersetzen	22

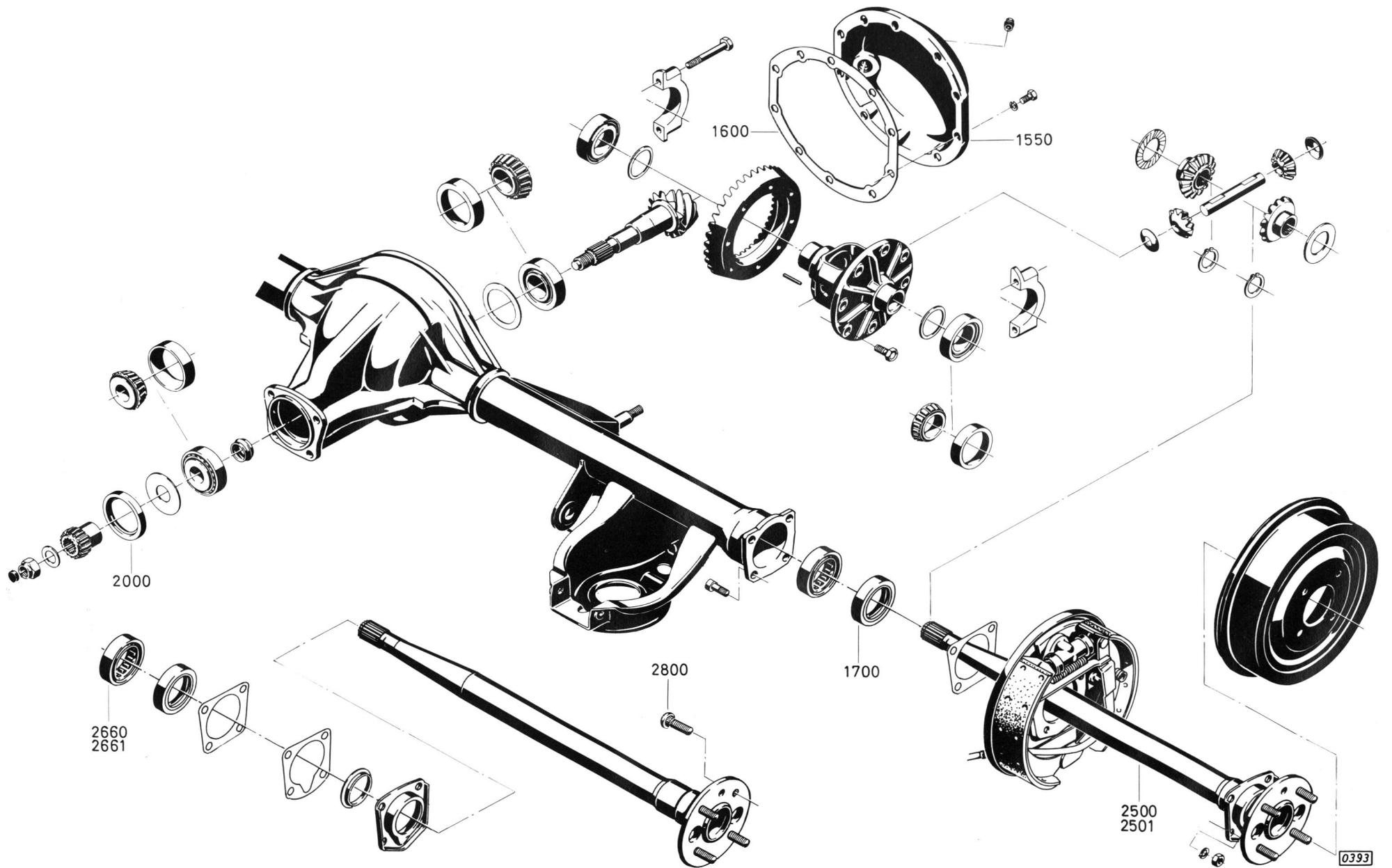


Hinterachse bei 1,1 Ltr.-Motoren

04-11



Hinterachse bei 1,7 Ltr.-S- bzw. 1,9 Ltr.-S-Motor



Hinterachse bei 1,7 Ltr.-S- bzw. 1,9 Ltr.-S-Motor

Öle, Fette, Dichtungsmittel

<p>Für Hinterachse nach Einlaufperiode - 1000 km - als Neufüllung verwenden</p> <p>Antriebskegelrad-Dichtring vor Einbau 3 Minuten einlegen</p> <p>Nuten der Hinterachswellen vor Einbau einölen</p>	Hypoidöl M 12
<p>Hinterachswellen- und Ausgleichkegelräder mit Ausgleichscheiben vor Montage und nochmals vor Aufschrauben des Hinterachsgehäusedeckels einölen</p> <p>Bei Einbau neuer Ausgleichgetriebeteile oder einer Ersatzhinterachse als Erstfüllung bis 1000 km verwenden</p>	Höchstdruckschmieröl M 66
<p>+ Umfang des Hinterachswellenkugellagers und Gummischnurring vor Einbau der Hinterachswelle einfetten</p>	Passungsrostschutzmittel B 040 632/5
<p>Hohlraum⁺ bzw. Hohlräume⁺⁺ zwischen Blechfassung und Kugellager im Gummidämpfering der Hinterachsverlängerung füllen</p> <p>++ Dichtring für Hinterachswelle zwischen den Dichtlippen füllen</p> <p>++ Rollen des Hinterachswellenlagers bestreichen</p>	Schutzfett B 040 881/4
<p>+ Papierdichtung zwischen Halteplatte an Hinterachswelle und Bremsträgerplatte sowie zwischen Achstragrohr und Bremsträgerplatte vor dem Einbau der Welle an Anlageflächen dünn bestreichen</p>	Abschmierfett M 47
<p>++ Papierdichtung zwischen Ölfangblech und Bremsträgerplatte sowie zwischen Achstragrohr und Bremsträgerplatte an Anlageflächen dünn bestreichen</p>	
<p>Gewinde der Tellerradschrauben bestreichen</p>	Befestigungsmasse L 000 166/4
<p>++ Papierdichtung an Ölfangblech der Hinterachswelle ankleben</p>	Dichtungsmittel L 000 167/4

+) nur bei 1,1 Ltr.-Motoren

++) nur bei 1,7 Ltr.-S- bzw. 1,9 Ltr.-S-Motor

++ Papierdichtung an Ölfangblech für Hinterachswelle an Unterseite bestreichen Gewinde der Schrauben für Gelenkbrücke an Wagenboden bestreichen	Dichtungsmasse L 001 588/4
+ Drei untere Schrauben für Hinterachsgehäusedeckel bestreichen ++ Obere und untere Schraube für Hinterachsgehäusedeckel bestreichen	Dichtungsmasse L 000 161/3
Gummibuchsen für untere Lenker und Schubstange vor Einpressen in Aufnahmen bestreichen	Testbenzin (handelsüblich)

- +) nur bei 1,1 Ltr.-Motoren
 ++) nur bei 1,7 Ltr.-S- bzw. 1,9 Ltr.-S-Motor

Drehmoment-Richtwerte

Bezeichnung	Drehmoment kpm	
	1,1 Ltr.	1,7 Ltr.-S 1,9 Ltr.-S
Schrauben, Tellerrad an Ausgleichgehäuse	6,5	
Schrauben, Lagerdeckel an Hinterachsgehäuse	4,5	
Befestigung, Gelenkwelle an Flansch der Antriebskegelrad-Verlängerungswelle	2,5	1,5
Mutter, Flansch an Antriebskegelrad-Verlängerungswelle	10,0	12,0
Gummipuffer an Hinterachsverlängerungsrohr	4,0	
Schrauben, Hinterachsgehäusedeckel	3,0	2,5
Befestigung, unterer Lenker an Stütze am Rahmenlängsträger und Federsitz der Hinterachse	2,5	
Schraube, Brücke des Hinterachsgelenkes an Wagenboden	5,0	

Spezial-Werkzeuge

Werkzeug-Nr.	Werkzeugbezeichnung	Bemerkungen
1,1 Ltr.-Motorreihe		
S-9	Meßuhr mit Halter	
S-13	Universalabzieher	
S-1063	Antriebskegelrad-Höhenkontrollehre	Nur Meßschiene
S-1065	Kegellager-Meßvorrichtung	Zur Breitenmessung der Kegellager für Ausgleichgehäuse
S-1193	Hinterfederdämpfungsbuchse-Montagewerkzeug	Nur Dorn (zum Aus- und Einpressen der Gummidämpfungsbuchsen in unterem Lenker)
S-1202	Zahnflankenspiel-Einstellwerkzeug	
S-1203	Antriebskegelrad-Meßdorn	
S-1204	Antriebskegelradlager-Aus- und -Einpreßwerkzeug für äußeres und inneres Lager	
S-1205	Antriebskegelradlager-Aus- und -Einpreßwerkzeug	Für inneres Antriebskegelradlager
S-1206	Ausgleichgehäusekegellager-Druckstücke	
S-1211	Hinterachswellenkugellager, Haltering und Wasserablenkblech Ab- und -Aufpreßwerkzeug	
S-1232	Getriebehauptwellen-Abdicht- und -Drehhülse	Beim Ausbau der Gelenkwelle in Getriebeendstück einschieben.
S-1242	Radbolzen-Stemmer	
S-1283	Antriebskegelrad-Kaliberdorn	
S-1288	Antriebskegelrad- und Getriebehauptwellen-Halteschlüssel	

Werkzeug-Nr.	Werkzeugbezeichnung	Bemerkungen
S-1289	Antriebskegelradflansch-Halteschlüssel	
SW-209	Nebenwellen-Zahnradblock-Montierdorne	Nur langer Dorn (Antriebskegelrad aus Achsgehäuse auspressen)
SW-223	Hinterachswellen-Abzieher	In Verbindung mit SW-224
SW-224	Hinterachswellen-Abziehplatte	
Nr. 570	Einsatz mit Zylinderstift	In Verbindung mit Meßuhr S-9 (von Matra-Werke GmbH lieferbar)
571 E 505	Steckschlüssel	Zum Abschrauben der Halteplatte an Hinterachswelle von Bremsträgerplatte (von Matra-Werke GmbH lieferbar)
76/25 7650 76/25 772	Torsiometer mit Vierkantantrieb Kupplungsstück für Vierkantantrieb Torsiometer mit Nutkupplung Kupplungsstück	Zum Prüfen der Lagervorspannung des Antriebskegelrades
1,7 Ltr.-S- bzw. 1,9 Ltr.-S-Motor		
S-9	Meßuhr mit Halter	
S-13	Universalabzieher	
S-1061	Zahnflankenspiel-Einstellringe	
S-1063	Antriebskegelrad-Höhenkontrolllehre	Nur Meßschiene und Meßdorn
S-1065	Kegellager-Meßvorrichtung	Zur Breitenmessung der Kegellager für Ausgleichgehäuse
S-1193	Hinterfederdämpfungsbuchse-Montagewerkzeug	Nur Dorn (zum Aus- und Einpressen der Gummidämpfungsbuchsen in unteren Lenker)

Werkzeug-Nr.	Werkzeugbezeichnung	Bemerkungen
S-1202	Zahnflankenspiel-Einstellwerkzeug	Nur Meßschiere und Meßklotz (zur Breitenmessung der Kegellager für Ausgleichgehäuse)
S-1242	Radbolzen-Stemmer	
S-1274	Antriebskegelradflansch-Halteschlüssel	Nur wenn erforderlich
S-1307	Antriebskegelradlager-Abdrückring	Für inneres Antriebskegelradlager
S-1308	Antriebskegelrad-Kaliberdorn	
SW-56	Hauptantriebsradkugellager- und Antriebskegelradlager-Aufpreßhülse	Für inneres Antriebskegelradlager
SW-94	Hinterachsgehäuse-Aufpreßhülse für Dichtring und Kegellager	Zum Aufsetzen des Achsgehäuses
SW-95	Antriebskegelradlager-Einpreßscheibe und -Auspreßplatte mit Dorn	Für äußeren Laufring des äußeren Lagers
SW-96	Antriebskegelradlager-Einpreßscheibe und -Auspreßplatte mit Dorn	Für äußeren Laufring des inneren Lagers
SW-209	Nebenwellen-Zahnradblock-Montierdorne	Nur langen Dorn (Antriebskegelrad aus Achsgehäuse auspressen)
SW-221	Ausgleichgehäusekegellager-Druckstücke (2 Stück)	
KM-106	Antriebskegelrad-Halteschlüssel	Zum Gegenhalten der Mitnehmerhülse
KM-107	Antriebskegelraddichtring-Einschlag- und -Abdichthülse	
KM-104	Hinterachswellenrollenlager- und Dichtring-Einschlagdorn	
Nr. 570	Einsatz mit Zylinderstift	In Verbindung mit Meßuhr S-9 (von Matra-Werke GmbH lieferbar)

Werkzeug-Nr.	Werkzeugbezeichnung	Bemerkungen
76/25	Torsiometer mit Vierkantantrieb	Zum Prüfen der Lager- vorspannung des Antriebs- kegelrades
7650	Kupplungsstück für Vierkantantrieb	
76/25	Torsiometer mit Nutkupplung	
772	Kupplungsstück	
Nr. 2466	Abgewinkelte Sicherungs-Montage- zange mit Begrenzungsschraube - 180 mm lang	

Einführung

Die Hinterradaufhängung umfaßt die eigentliche Hinterachse mit Verlängerung und Achsgelenk, die beiden Längslenker, den Querlenker, die Schraubenfedern, die Stoßdämpfer sowie als Antriebselement die einteilige Gelenkwelle.

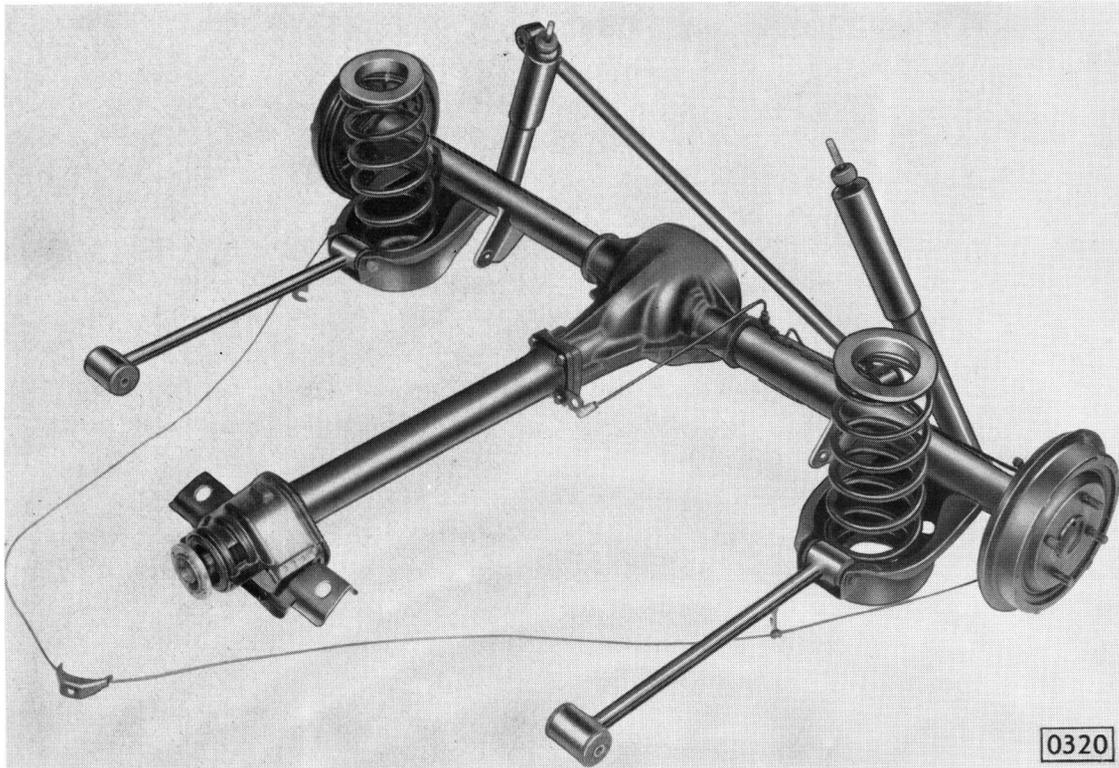
Die eigentliche Hinterachse entspricht in ihrem Aufbau bei Motoren der 1,1 Ltr.-Reihe als auch bei 1,7 Ltr.-S- bzw. 1,9 Ltr.-S-Motor derjenigen der bisherigen Kadett-B-Modelle.

Wird im vor- und nachstehenden sowie in den Arbeitsvorgängen auf den bisherigen Kadett-B verwiesen, so handelt es sich um den Kadett-B bis Fahrgestell-Nr. 1 234 067.

Die mit den kleinen Motoren verwendete Hinterachse einschließlich Verlängerung und Hinterachsgelenk ist mit der der bisherigen Kadett-B-Modelle identisch. Deshalb wird im nachfolgenden, was die eigentliche Hinterachse betrifft, nur noch auf die mit den großen Motoren zum Einbau kommende Achse und den damit verbundenen Änderungen näher eingegangen.

Bei den großen Motoren ist die Hinterachse bedingt durch das höhere Motordrehmoment in allen Teilen verstärkt und größer ausgelegt. So entsprechen das Ausgleichgetriebe, das Antriebskegel- und Tellerrad, die Lagerung von Antriebskegelrad und Ausgleichgetriebe in der Ausführung der der Rekord-C-Modelle. Die Hinterachswellen sind in den Achsrohren in Rollenlagern gelagert und im Ausgleichgetriebe hinter den Hinterachswellenkegelrädern durch eine Sicherung gegen seitliches Verschieben gesichert. Vor jedem Rollenlager, also nach der Bremsträgerplatte zu, ist ein Dichtring angeordnet. Die sonstige Hinterachswellenabdichtung ist im Prinzip gleich wie bei den Rekord-C-Modellen. Die am Achsgehäuse angeschraubte Hinterachsverlängerung mit Achsgelenk und Mitnehmerwelle entspricht in ihrem Aufbau der der Achse für die kleinen Motoren, jedoch sind alle Teile verstärkt.

Die spur- und sturzkonstante Hinterachse der kleinen und großen Ausführung besitzt als Federelemente Schraubenfedern und wird mit zwei Längslenkern (im nachstehenden als untere Lenker bezeichnet) und einem Querlenker geführt. Die Federn sind progressiv wirkend ausgebildet. Die Progressivität wird durch allmähliche Verringerung der Windungsdicke - in Einbaulage der Feder von unten nach oben gesehen - erreicht. Die Federn sind zwischen den an den Achsrohren angeschweißten Federsitzen und den Rahmenlängsträgern angeordnet. Oben und unten sitzt die Feder in einem Dämpfungsring aus profiliertem Gummi. Die Längslenker, eine Rohrausführung, nehmen die von der Hinterachse ausgehenden Fahr- und Bremsmomente auf und übertragen sie auf den Unterbau. Sie sind an den an den Hinterachstragrohren angeschweißten Federsitzen und an Aufnahmen an den Rahmenlängsträgern drehbar gelagert. Der Querlenker (im nachstehenden Schubstange genannt) sorgt für die seitliche Führung der Hinterachse zum Wagen. Am Unterbau und der Hinterachse sind die Längslenker und der Querlenker in großvolumigen Gummibuchsen gelagert.



Anordnung Hinterachse mit Aufhängungsteilen - Bild zeigt Achse für Fahrzeuge mit Motoren der 1,1 Ltr.-Reihe

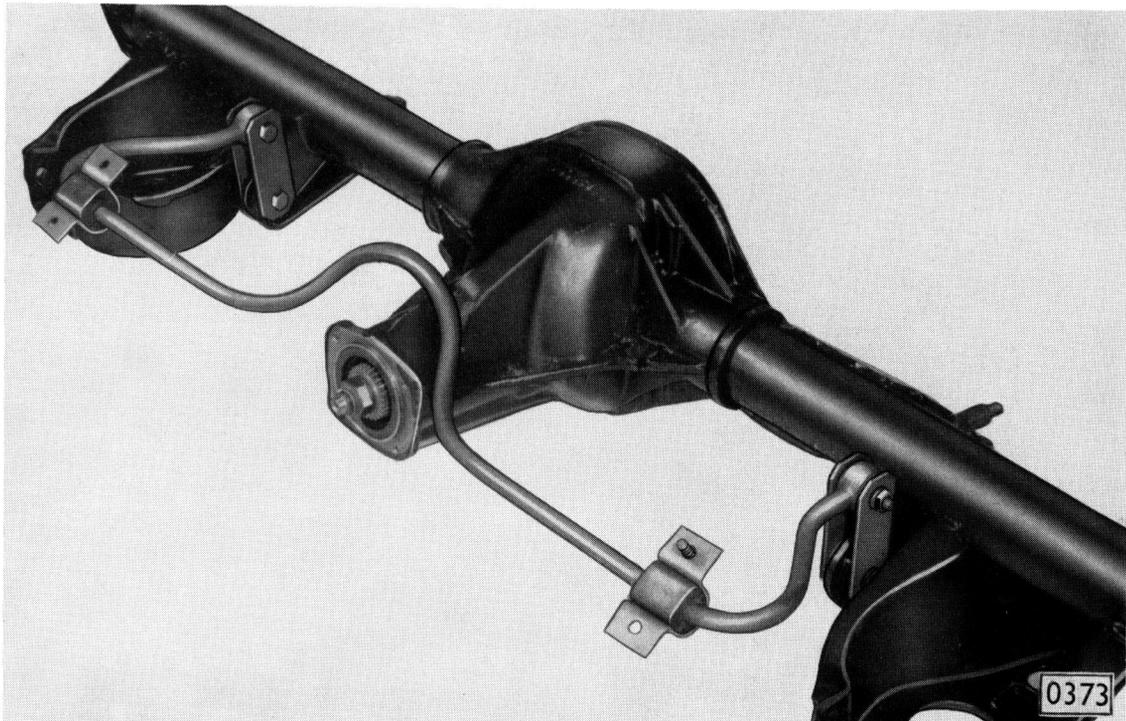
Bei den verschiedenen Kadett-B- und Olympia-A-Modellen kommen, unabhängig von den verschiedenen großen Motoren, Hinterfedern mit unterschiedlicher Windungsdicke und damit Härte zum Einbau. Bedingt durch die verschiedene Härte sind die Federn farblich unterschiedlich gekennzeichnet, und zwar an einer Federwindung in etwa Federmitte.

Die Längslenker und der Querlenker einschließlich der Gummibuchsen sind bei beiden Achsausführungen gleich.

Der Aufbau und die Anordnung der Stoßdämpfer sind die gleichen wie bei den bisherigen Kadett-B-Modellen. Das gilt für beide Hinterachsausführungen. Mit den verschiedenen harten Hinterfedern kommen im Wirkungsgrad unterschiedliche Stoßdämpfer zum Einbau. Sie sind durch verschiedene Ersatzteile-Nummern, die am Mantelrohr eingeschlagen sind, zu unterscheiden.

Bei den Caravan-Modellen, den Olympia-A-Modellen mit 1,1 Ltr.-SR-Motor sowie bei allen Fahrzeugen mit 1,1 Ltr.-SR-, 1,7 Ltr.-S- oder 1,9 Ltr.-S-Motor kommt an der Hinterachse ein Stabilisator zum Einbau. Ebenso wird ein Stabilisator eingebaut, wenn das Fahrzeug auf Wunsch mit Radialreifen ausgestattet wird. Der Stabilisator ist am Wagenboden in Gummibuchsen gelagert. Die beiden Stabilisatortenden sind durch Laschen mit den für den Stabilisator an der Hinterachse vorgesehenen Haltern verbunden. In die Halter an der Achse und die Stabilisatortenden sind Gummibuchsen eingepreßt.

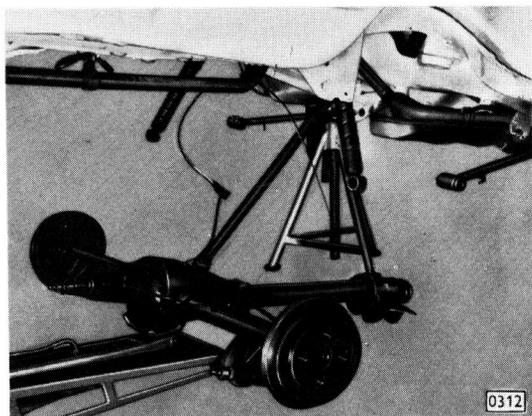
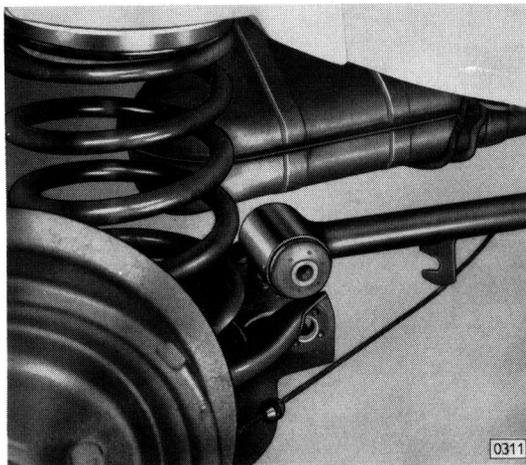
Bei der Hinterachse für die kleinen Motoren kommt die gleiche Gelenkwelle zum Einbau, wie bei den bisherigen Kadett-B-Modellen.



Die Gelenkwelle für die Achse der großen Motoren ist ebenfalls einteilig und entsprechend dem größeren Motordrehmoment stärker ausgelegt. Die Befestigung der Gelenkwelle am Getriebe und am Flansch des Hinterachsgelenkes entspricht der der Rekord-C-Modelle.

Nach allen Montagearbeiten an der Hinterradaufhängung sind die Schrauben für Längs- und Querlenker an Hinterachse und Fahrzeugunterbau sowie für Hinterachsgelenk an Wagenboden erst bei belastetem Wagen festzuschrauben. Der Stabilisator ist bei durch das Wagengewicht belasteter Hinterachse am Wagenboden und der Achse festzuziehen.

Bis auf die nachstehenden Änderungen gelten für den Aus- und Einbau, das Zerlegen und Zusammenbauen der Hinterachse sowie der verschiedenen Bauteile an der Achse und Hinterradaufhängung die gleichen Anweisungen wie sie im Werkstatt-Handbuch für Kadett bzw. Rekord-C beschrieben sind.



Wagen hinten aufbocken und Hinterräder abschrauben.

Bremsdruckschlauch von Bremsleitung an Achse abschließen.

Stoßdämpfer, Schubstange und Stabilisator, wenn vorhanden, von Achse abschrauben, dann diese so weit wie möglich ablassen. Beide Hinterfedern aus Federsitzen herausnehmen.

Handbremsseil aus Haltern an unteren Lenkern herauszwingen und Lenker von Achse abschrauben (0311).

Gelenkwelle von Hinterachsgelenk und diese vom Wagenboden abschrauben. Bremsseilausgleich von Zugstange lösen. Gelenkwelle aus Getriebe herausziehen und ablegen.

Hinterachse vollständig ablassen und Handbremsseil über die vom Wagenboden zu lösende Auspuffanlage herausführen (0312). Dabei Achse entsprechend verschieben. Auspuffanlage vorerst wieder an hinterer Halterung befestigen.

Beim Einbau der Achse zuerst untere Lenker an Achse, dann Brücke des Hinterachsgelenkes am Wagenboden zunächst leicht anschrauben.

Schrauben für Brücke vor Einschrauben mit Dichtungsmasse bestreichen.

Auf richtige Einbaulage der Dämpfungsringe für Hinterfedern achten.

Schrauben für Brücke an Wagenboden sowie Muttern für untere Lenker und Schubstange an Hinterachse festziehen (siehe Drehmomente nebenstehender Tabelle). Zum Festziehen Hinterachse anheben und Wagen durch Aufsitzen von zwei Monteuren von je ca. 80 kg auf Kofferraumrückwand belasten.

L 001 588/4

Drehmomente für:	
Gelenkwelle an Flansch der Antriebskegelrad-Verlängerungswelle bei:	
<u>kleiner</u> Achse	2,5 kpm
<u>großer</u> Achse	1,5 kpm
Brücke des Hinterachsgelenkes an Wagenboden	4,5 kpm
Untere Lenker an Hinterachse	2,5 kpm

Fuß- und Handbremse einstellen, hinteren Bremskreis entlüften (Arbeiten nach den für den bisherigen Kadett-B bzw. Rekord-C gültigen Anweisungen durchführen).

Hinterachse Überholen

04 1000 75

- Hinterachse ausgebaut -

1,1 Ltr.-Motorreihe

Die Überholung ist nach den Anweisungen, wie sie für den bisherigen Kadett-B gültig sind, durchzuführen.

Anmerkung: Die Sitzhöhe des Antriebskegelrades ist bei den Hinterachsen mit der Übersetzung

35 : 9 (3,89) und 37 : 9 (4,11)

gleich, da die beiden Antriebskegelräder dieselbe Zahnkopfhöhe haben.

Schrauben für Hinterachsgehäusedeckel auf 3,0 kpm festziehen. Die unteren drei Schrauben sind vor dem Einsetzen mit Dichtungsmasse L 000 161/3 zu bestreichen.

1,7 Ltr.-S- bzw. 1,9 Ltr.-S-Motor

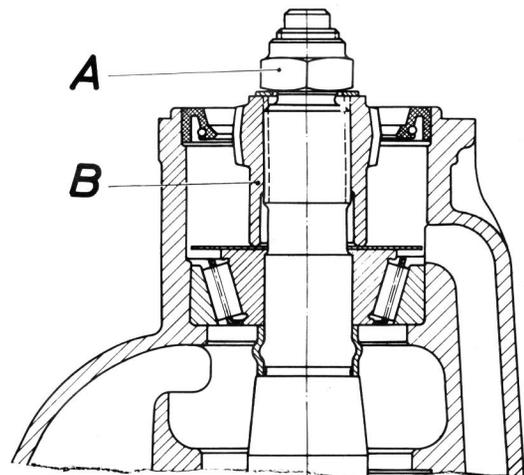
Komplette Hinterachsverlängerung von Achsgehäuse abschrauben.

Beide Hinterachswellen ausbauen (siehe Arbeitsvorgang 04 2500 10).

Ausgleichgehäuse herausheben.

Antriebskegelrad aus- und einbauen und einstellen

Zum Lösen der selbstsichernden Mutter (A) für Antriebskegelrad Mitnehmerhülse (B) mit Halteschlüssel KM-106 gegenhalten.



0289

Nach den Anweisungen für den bisherigen Kadett-B Antriebskegelrad aus Hinterachsgehäuse ausbauen.

Ausgleichscheiben für inneres Antriebskegelradlager

70,5 mm Außen- ϕ	
Blechdicke mm	Anzahl der Nuten am Außenumfang
0,05	Einseitige Abflachung
0,250	0
0,275	1
0,300	2
0,325	3
0,350	4
0,375	5

Halteschlüssel KM-106 Torsionmeter (Meßbereich von 0 bis 25 kpcm)	
Antriebskegelrad-Höhenkontrolllehre bestehend aus:	
Meßschiene } Meßdorn }	S-1063
Kaliberdorn	S-1308
Meßuhr mit Halter	S-9



Zulässige Kegellagervorspannung bei	
<u>neuen Lagern</u>	<u>bereits gelaufenen Lagern</u>
8 bis 15 kpcm anzustrebender Mittelwert	6 bis 9 kpcm
12 kpcm	8 kpcm

Äußere Laufringe der Antriebskegelradlager unter Verwendung der entsprechenden Werkzeuge (siehe Tabelle für Spezial-Werkzeuge auf Seite 5) wie beim Rekord-C aus- und einpressen.

Nach den Anweisungen für den bisherigen Kadett-B Antriebskegelrad einbauen. Mitnehmerhülse aufpressen und Antriebskegelrad einstellen.

Zum Einstellen sind folgende Werkzeuge zu verwenden.

Bedingt durch den hohen Kraftaufwand beim Einstellen der Kegellagervorspannung ist der Halteschlüssel KM-106 am Hinterachs-Montagebock abzustützen. Gegebenenfalls Anschlag am Montagebock vorsehen.

Kegellagervorspannung prüfen.

Die Sitzhöhe des Antriebskegelrades ist bei den Hinterachsen mit der Übersetzung

33 : 9 (3,67) bei 1,7 Ltr.-S-Motor
35: 11 (3,18) bei 1,9 Ltr.-S-Motor

gleich, da die beiden Antriebskegelräder dieselbe Zahnkopfhöhe haben.

Die Arbeiten in den nachstehend angeführten Montageabschnitten innerhalb der Hinterachsüberholung sind nach den Anweisungen für Rekord-C durchzuführen:

Ausgleichgetriebe zerlegen
und zusammenbauen

Zahnflankenspiel zwischen Antriebskegel- und Tellerrad einstellen

Erforderlichenfalls Hinterachsverlängerung überholen - zusätzlich Verbundarbeit durchführen . 04 1540 75

Hinterachsverlängerung an Achshäuse anschrauben .

In beiden Hinterachstragrohren Dicht-
ringe ersetzen. 04 1700 80

Hinterachswellen auf Schlag prüfen
und einbauen. 04 2500 66

Hinterachsverlängerung

Die gemäß Arbeitskatalog an der Hinterachsverlängerung anfallenden Arbeiten

Lager in Hinterachsverlängerung ersetzen	04 1530 30
Hinterachsverlängerung überholen	04 1540 25
Hinterachsverlängerung überholen - Verlängerung ausgebaut -	04 1540 75

sind nach den Anweisungen im Werkstatt-Handbuch für Kadett durchzuführen. Es ist jedoch zu beachten bei:

1,1 Ltr.-Motorreihe

Zum Aus- und Einbau der Hinterachsverlängerung Schubstange von Achse abschrauben. Hinterachse zum Lösen und Befestigen der Schubstange so weit wie möglich anheben. Durch Entfernen der Schubstange von der Achse läßt sich die Achse seitlich besser bewegen, wodurch die Brücke des Hinterachsgelenkes ohne Schwierigkeit am Wagenboden befestigt werden kann.

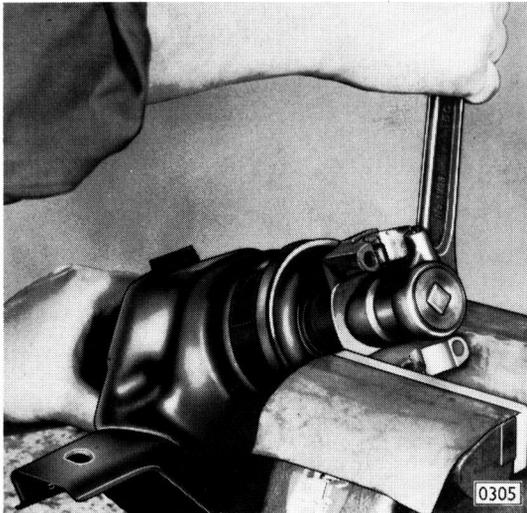
Mutter für Flansch der Antriebskegelrad-Verlängerungswelle auf 10 kpm festziehen und durch Einstemmen in Nut der Welle sichern.

Bei hinten belastetem Wagen (siehe Hinweis über Belastung unter "04 1000 10 Hinterachse aus- und einbauen") Brücke des Achsgelenkes am Wagenboden und Schubstange an Achse befestigen. Dabei Schrauben für Brücke an Wagenboden vor Einschrauben mit Dichtungsmasse L 001 588/4 bestreichen und auf 5,0 kpm festziehen.

Schrauben für Gelenkwelle an Flansch der Verlängerungswelle auf 2,5 kpm festziehen und sichern. Neue Sicherungsbleche verwenden.

1,7 Ltr.-S- bzw. 1,9 Ltr.-S-Motor

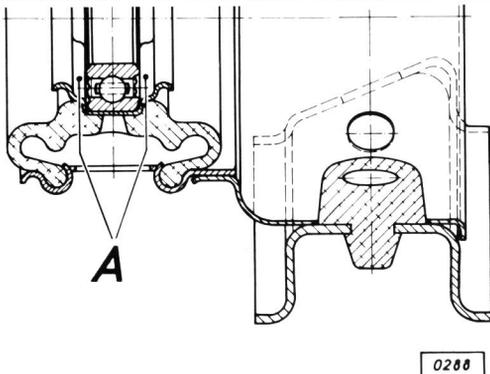
Hinterachsverlängerung in gleicher Weise wie bei Achse der 1,1 Ltr.-Motorreihe aus- und einbauen. Ausgleichscheiben zwischen Gelenkbrücke und Wagenboden beachten.



Unmittelbar nach Abschrauben der Hinterachsverlängerung von Hinterachse Abdichthülse KM-107 in Achse einsetzen, um Ölausfließen zu verhindern.

Eingestemte Mutter für Flansch an Antriebskegelrad-Verlängerungswelle nach Anordnung in Bild 0305 abschrauben.

Flansch mit Abzieher S-13 von Verlängerungswelle abziehen.



Vor Einbau des Kugellagers Hohlräume zwischen Blechfassungen und Lager mit Schutzfett B 040 881/4 füllen (A in 0288).

Mutter für Flansch der Verlängerungswelle auf 12 kpm festziehen und durch Einstemmen in Nut der Welle sichern.

Muttern für Gelenkwelle an Flansch der Verlängerungswelle auf 1,5 kpm festziehen und sichern. Neue Sicherungsbleche verwenden.

04 1700 80

Dichtring einer Hinterachswelle ersetzen

- Bremstrommel ausgebaut -

Dieser Arbeitsvorgang gilt nur bei Fahrzeugen in Verbindung mit 1,7 Ltr.-S- und 1,9 Ltr.-S-Motor.

KM-104 Hinterachswellenrollenlager- und Dichtring-Einschlagdorn

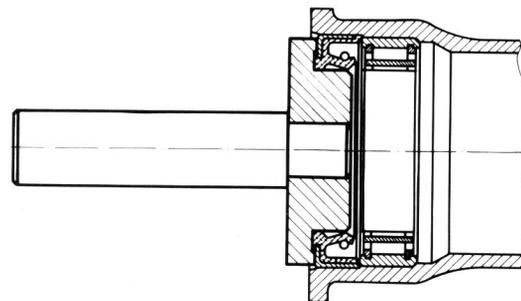
04 2500 10

Hinterachswelle aus- und einbauen.

Bremsträgerplatte mit Bremse verbleibt am Achsrohr.

Dichtring mit Montiereisen aus Achsrohr herauszwingen.

Neuen Dichtring mit Einschlagdorn KM-104 in Achsrohr einschlagen.



Danach Dichtring zwischen den beiden Dichtlippen mit Schutzfett füllen. Ebenso Rollen des Hinterachswellenlagers mit genanntem Schutzfett bestreichen.

B 040 881/4

Eine Hinterachswelle aus- und einbauen

04 2500 10

1,1 Ltr.-Motorreihe

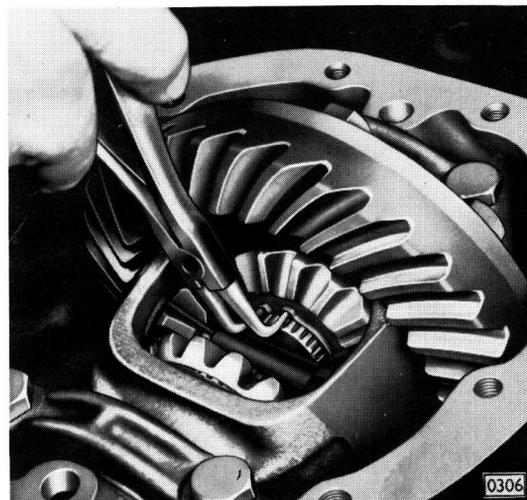
Die Arbeiten sind nach den Anweisungen im Werkstatt-Handbuch für Kadett durchzuführen.

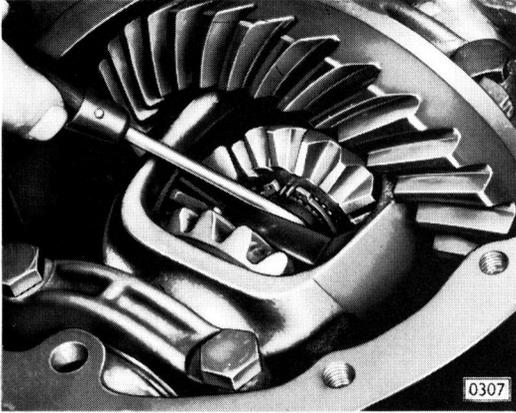
1,7 Ltr.-S- bzw. 1,9 Ltr.-S-Motor

Abgewinkelte Sicherungsrings-Montagezange mit Begrenzungsschraube (von Matra-Werke GmbH unter der Nr. 2466 lieferbar. Bei Bestellung Länge von 180 mm angeben)

Bremstrommel ausbauen und Ölfangblech für Achswelle von Bremsträgerplatte abschrauben.

Hinterachsgehäusedeckel abschrauben und Öl ablassen. Die hinter dem Achsgehäuse verlaufende Bremsleitung braucht nicht gelöst zu werden.





Im Ausgleichgetriebe Sicherungsring für Hinterachswelle mit Montagezange aus Nut in Welle herausheben (0306) und vor Nut wieder absetzen. Dann zum vollständigen Abnehmen des Sicherungsringes Achswelle mit Schraubenzieher etwas nach außen drücken (0307), um den Sicherungsring zwischen Ausgleichgetriebeachse und Welle herausführen zu können.

Diese Arbeit ist äußerst gewissenhaft durchzuführen, um zu verhindern, daß der Sicherungsring in das Ausgleichgetriebe fällt.

Hinterachswelle aus Achstragrohr herausziehen. Bremsträgerplatte mit Bremse verbleibt am Achsrohr.

Hinterachswelle auf Schlag prüfen.

Vor Einbau der Hinterachswelle Nuten in Welle mit Höchstdruck-Schmieröl bestreichen.

Neue Papierdichtung für Ölfangblech verwenden. Dichtung mit Dichtungsmittel ankleben.

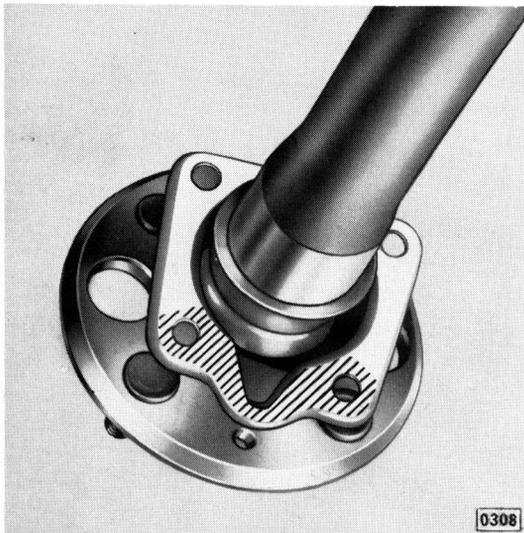
Ölfangblech an der Unterseite im Bereich des Ablaufbleches mit Dichtungsmasse bestreichen (0308). Darauf achten, daß Ablaufloch in der Bremsträgerplatte offen bleibt.

04 2500 66

M 12

L 000 167/4

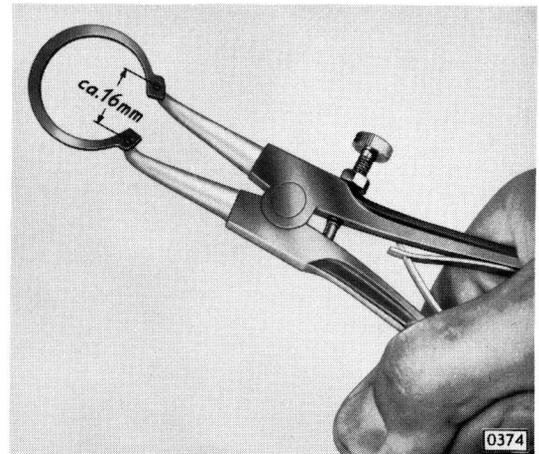
L 001 588/4



Wichtig!

Stets neuen Sicherungsring für Hinterachswelle verwenden. Um zu verhindern, daß der neue Ring beim Einbau überdehnt wird, ist es unbedingt erforderlich, die Montagezange auf ca. 16 mm Spreizung (siehe Bild 0374) zu begrenzen. Zange nach dem Einstellen kontern.

Neuen Sicherungsring in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues montieren.



Hinterachsgehäusedeckel - neue Dichtung verwenden - befestigen. Dabei obere und untere Schraube mit Dichtungsmasse einsetzen. Alle Schrauben auf 2,5 kpm festziehen.

L 000 161/3

Hinterachse mit neuem Öl (Höchstdruck-Schmieröl) füllen.

M 66 bzw. M 12

Eine Hinterachswelle auf Schlag prüfen

04 2500 66

- Hinterachswelle ausgebaut -

Die nachstehend angeführten Werte gelten für alle Hinterachswellen unabhängig von den verschiedenen zum Einbau kommenden Hinterachsen.

S-9 Meßuhr

Bild 6687 zeigt Prinzipskizze des Prüfens.

Zulässiger Seitenschlag A :

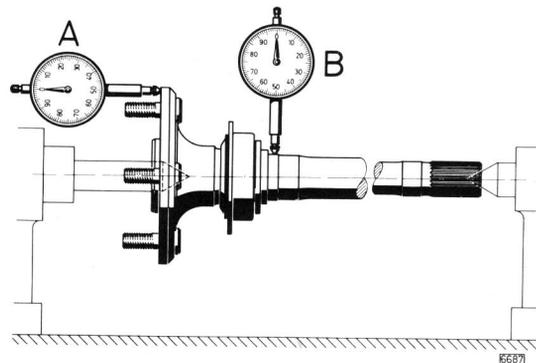
0,10 mm max.

(nahe am größten Flanschdurchmesser gemessen)

Zulässiger Radialschlag B :

0,05 mm max.

(nahe am Lagersitz bzw. an der Lagerauflfläche - bei Welle der großen Achse - gemessen)



Ein Richten der Hinterachswelle ist nicht zulässig.

04 2650 80

Lagerteile einer Hinterachswelle ersetzen

- Hinterachswelle ausgebaut -

Dieser Arbeitsvorgang gilt nur bei Fahrzeugen in Verbindung mit Motoren der 1,1 Ltr.-Reihe. Die Arbeiten sind nach den Anweisungen für den bisherigen Kadett-B durchzuführen.

04 2660 30

Lager einer Hinterachswelle ersetzen

Dieser Arbeitsvorgang gilt nur bei Fahrzeugen in Verbindung mit 1,7 Ltr.-S- und 1,9 Ltr.-S-Motor.

04 2500 10

Hinterachswelle aus- und einbauen.

04 2660 80

Lager und Dichtring ersetzen.

Ist die Hinterachswelle im Bereich des Lagers eingelaufen, so ist sie zu ersetzen.

04 2660 80

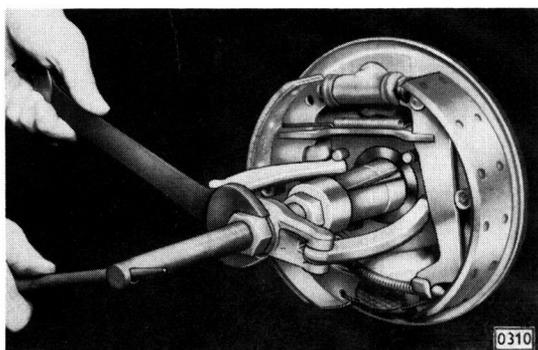
Lager einer Hinterachswelle ersetzen

- Hinterachswelle ausgebaut -

Dieser Arbeitsvorgang gilt nur bei Fahrzeugen in Verbindung mit 1,7 Ltr.-S- und 1,9 Ltr.-S-Motor.

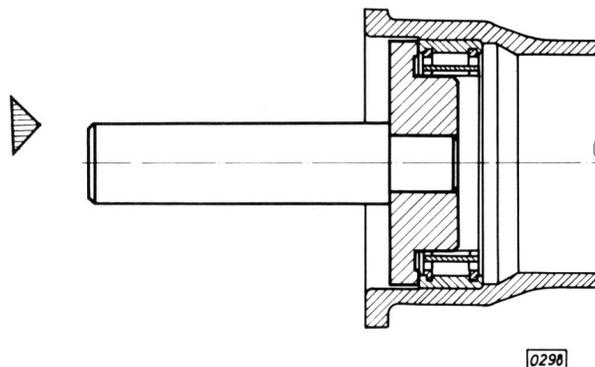
KM-104 Hinterachswellenrollenlager- und Dichtring-Einschlagdorn

Kukko-Innenauszieher Nr. 21/7 in Verbindung mit Kukko-Abzieher Nr. 22-2



Rollenlager zusammen mit Dichtring mit Kukko-Innenauszieher Nr. 21/7 in Verbindung mit Abzieher Nr. 22-2 aus Achsrohr herausziehen.

Rollenlager, dann neuen Dichtring bis zum jeweiligen Anschlag mit Einschlagdorn KM-104 in Achsrohr einschlagen.



Rollen des Lagers mit Schutzfett bestreichen. Ebenso Dichtring zwischen den beiden Dichtlippen mit angeführtem Fett füllen.

B 040 881/4

Beide Hinterfedern ersetzen

04 3001 30

Wagen hinten aufbocken und Hinterräder abschrauben.

Stoßdämpfer von Hinterachse abschrauben und Achse so weit ablassen, daß sich der Bremsdruckschlauch noch in spannungsfreier Lage befindet. Wagenheber unter Achse untergestellt lassen.

Die Schubstange braucht nicht von der Achse gelöst zu werden. Ebenso ist es nicht erforderlich, die Schrauben der unteren Lenker von der Achse zu lösen.



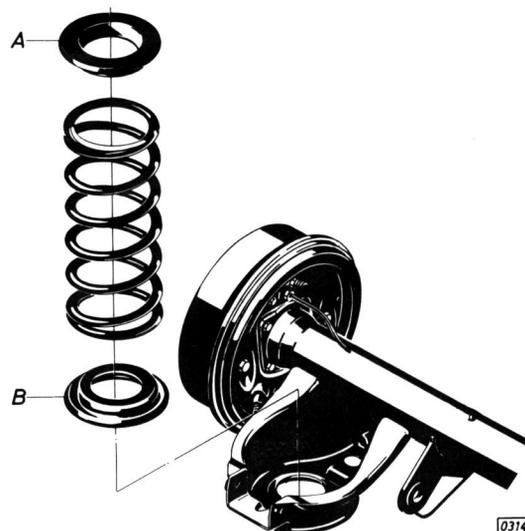
Ist ein Stabilisator eingebaut, diesen von den Laschen an der Achse abschrauben.

Zweckmäßige Reihenfolge beim Aus- und Einbau der Hinterfedern:

Ausbau: zuerst rechte,
dann linke Feder

Einbau: zuerst linke,
dann rechte Feder

Hinterfedern gemäß Reihenfolge bei nach der Seite gekippter Achse aus Aufnahmen in Rahmenlängsträgern (0313) herauszwängen und abnehmen.



Neue Dämpfungsringe (A, B) verwenden. Auf richtige Einbaulage der Ringe in den Federaufnahmen achten.

Bei vorhandenem Stabilisator beide Schrauben für Stabilisator an Achse bei durch das Wagengewicht belasteter Hinterachse festziehen. Dabei kann der Wagen mit den Rädern auf dem Boden stehen bzw. die Hinterachse angehoben sein.

04 3200 30

Einen unteren Lenker ersetzen

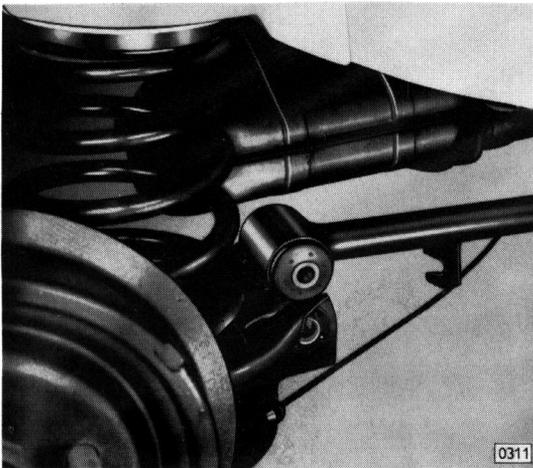
Entspricht Vorgang

04 3401 30

Buchsen eines unteren Lenkers ersetzen jedoch ohne Aus- und Einbau der Gummibuchsen.

04 3401 30

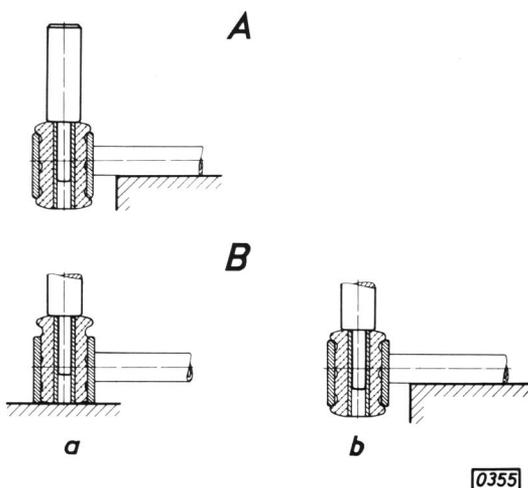
Buchsen eines unteren Lenkers ersetzen



Der untere Lenker kann aus- und eingebaut werden, wenn das Fahrzeug auf den Rädern steht bzw. wenn die Hinterachse oder der Wagen angehoben ist.



Handbremsseil aus Halter am Lenker aushängen und Lenker von Achse, dann von Rahmenlängsträger abschrauben.



Vordere und hintere Buchse mit Dorn von Montagewerkzeug S-1193 unter Presse aus Lenker herauspressen (A).

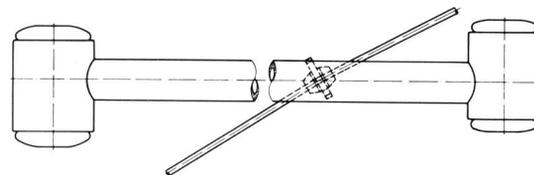
Buchsen mit angeführtem Dorn in der Reihenfolge a, b unter Presse einpressen (B). Als Gleitmittel Testbenzin verwenden.



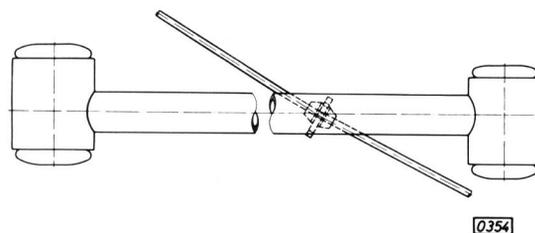
Lenker gemäß Einbaulage in Bild 0354 einbauen und Muttern zunächst leicht anschrauben.

Wagen durch Aufsitzen von zwei Monteuren von je ca. 80 kg auf Kofferraumrückwand belasten, dann Muttern für Lenker an Achse und Rahmenlängsträger festziehen - 2,5 kpm.

A = Fahrtrichtung



A ←

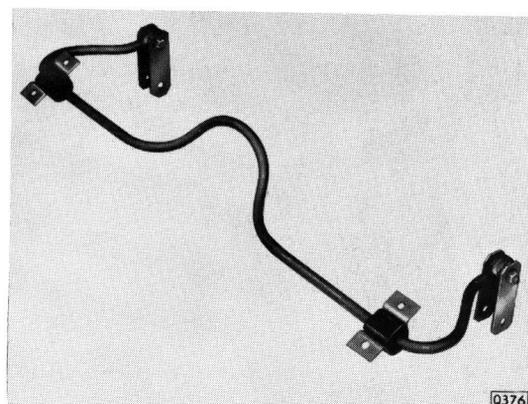


Stabilisator einbauen

04 5600 14

Wagen hinten aufbocken. Die Hinterräder brauchen nicht abgeschraubt zu werden.

Gummibuchsen - mit Testbenzin benetzt - in Halter an Achse von Hand eindrücken. Buchsen gegebenenfalls mit Schraubenzieher einzwängen.



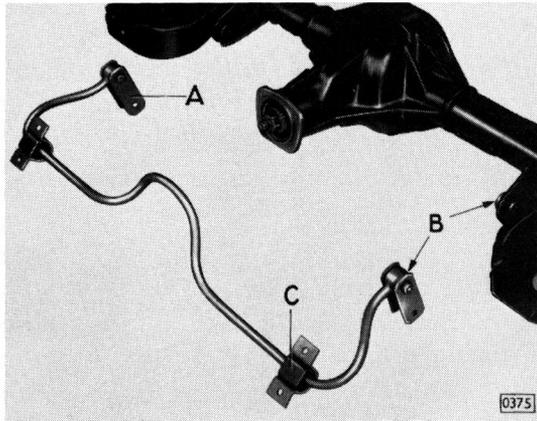
Stabilisator für den Einbau vorbereiten (0376), dabei

Buchsen in Stabilisatoraugen von Hand eindrücken. Gegebenenfalls Schraubenzieher zum Einzwängen verwenden. Laschen leicht an Stabilisatortenden anschrauben.

Geschlitzte Gummilager auf Stabilisatorwelle aufziehen.

Auspuffleitung an der hinteren Befestigung und am Wagenboden lösen. Dann vervollständigten Stabilisator unter Wagen einführen und an Haltern der Hinterachse und am Wagenboden leicht anschrauben.

Alle Schrauben bei durch das Wagengewicht belasteter Hinterachse festziehen. Dabei kann der Wagen auf dem Boden stehen bzw. die Hinterachse angehoben sein. Auspuffleitung befestigen.



Wagen hinten aufbocken. Die Räder brauchen nicht abgeschraubt zu werden.

Auspuffleitung an der hinteren Befestigung und am Wagenboden lösen und ablassen. Dann Stabilisator von Wagenboden und mit Laschen (A) von Achse abschrauben und unter Wagen herausnehmen. Laschen von Stabilisator abschrauben.

Gummibuchsen (B) aus Stabilisatoraugen und Haltern an Achse unter Verwendung eines Schraubenziehers herauszwängen. Geschlitzte Gummilager (C) von Stabilisatorwelle abziehen.

Neue Buchsen (B) - mit Testbenzin benetzt - in Halter an Achse und Stabilisatoraugen von Hand eindrücken. Buchsen gegebenenfalls mit Schraubenzieher einzwängen. Hülsen in Buchsen einsetzen. Neue Gummilager (C) auf Stabilisatorwelle aufziehen.

Laschen an Stabilisator leicht anschrauben. Dann diesen unter Wagen einführen und an Wagenboden und Hinterachse leicht anschrauben.

Alle Schrauben bei durch das Wagengewicht belasteter Hinterachse festziehen. Dabei kann der Wagen auf dem Boden stehen bzw. die Hinterachse angehoben sein. Auspuffleitung befestigen.



Hinterachse so weit wie möglich anheben. Dann Schubstange von Achse und Rahmenlängsträger abschrauben.

Gummibuchsen aufschneiden, dann aus Schubstange herauszwängen. Bei Buchse mit Abstandhülse - Befestigung am Rahmenlängsträger - diese vor Herauszwängen der Buchse mit passendem Dorn herausdrücken.

Neue Buchsen unter Presse einpressen. Zuvor in eine der Buchsen Abstandhülse von Hand eindrücken.
Als Gleitmittel Testbenzin verwenden.

Schubstange erst am Rahmenlängsträger, dann an Achse befestigen. Zum Befestigen Wagen durch Aufsitzen von zwei Monteuren von je ca. 80 kg auf Kofferraumrückwand belasten.

