

INHALTSVERZEICHNIS

107

Technische Daten	1
Werkzeuge	2
GRUPPE 73, FEDERN	
Beschreibung	3
Auswechseln von Federn	4
GRUPPE 76, STOßDÄMPFER UND STABILISATOREN	
Beschreibung	6
Kontrolle des Stoßdämpfers	7
Auswechseln des vorderen Stoßdämpfers	7
Auswechseln des hinteren Stoßdämpfers	8
Auswechseln der Buchsen des Längslenkers	8
Auswechseln der Buchsen der Panhardstange	9
Auswechseln der Buchsen des Momentstabes	10
GRUPPE 77, RÄDER	
Auswechseln der Räder	11
Auswechseln des Radbolzens	11
Auswechseln und Einstellung der Vorderradlager	11

TECHNISCHE DATEN

FEDERN

Vorderfedern

Typ	Schraubenfeder
Drahtstärke	14,7 mm
Außendurchmesser	125,7 mm
Anzahl Federwindungen insgesamt	8,25

Prüfwerte:

Belastung für 1 cm Zusammenpressung (gemessen innerhalb der Federlänge 185–205 mm)	52,6–56,6 kp
Länge, Windung an Windung	max. 125 mm
Belastung für eine Federlänge von 195 mm	517–547 kp

Hinterfedern	Serienausf. 1	142, 144 Serienausf. 2	verstärkt	145 Serienausf.
Typ	Schraubenfeder	Schraubenfeder	Schraubenfeder	Schraubenfeder
Drahtstärke	12,0 mm	12,1 mm	12,64 mm	12,84 mm
Außendurchmesser	127,0 mm	127,1 mm	127,6 mm	127,9 mm
Anzahl wirksame Federwindungen	8,7	8,9	8,5	9,0
Prüfwerte:				
Belastung für 1 cm Zusammenpressung (gemessen innerhalb der Federlänge)	15,7–16,7 kp	15,88–16,88 kp	19,9–20,9 kp	19,6–21,2 kp
Länge, Windung an Windung ..	258–308 mm	272–322 mm	258–308 mm	270–320 mm
Belastung bei Federlänge	max. 114 mm	max. 114,9 mm	max. 116 mm	max. 127 mm
	201–216 kp	211–225 kp	217–232 kp	242–257 kp
	283 mm	297 mm	283 mm	295 mm

STOßDÄMPFER

	142, 144	145
Typ	doppelwirkende, hydraulische Teleskopstoßdämpfer	
Gesamtlänge:		
Vorderer Stoßdämpfer, zusammengedrückt ..		ca. 223 mm
auseinandergezogen ..		ca. 340 mm
Hinterer Stoßdämpfer, zusammengedrückt ..	ca. 279 mm	ca. 281 mm
auseinandergezogen ..	ca. 443 mm	ca. 431 mm

RÄDER

Felgen

Typ	Scheibenräder
Bezeichnung 142, 144	4,5 J×15 L
145	4,5 J×15 H
Anzahl Radmuttern	5
Radialwurf	max. 1,6 mm
Axialwurf	max. 1,6 mm
Unwucht (komplettes Rad)	900 pcm
Moment für das Anziehen der Radmuttern	10–14 kpm

Reifen

	142, 144	145
Typ		schlauchlos
Abmessungen	165 S15 wahlw. 165 SR15 * verstärkt	165 S15–8PR 165 SR15*

WERKZEUGE

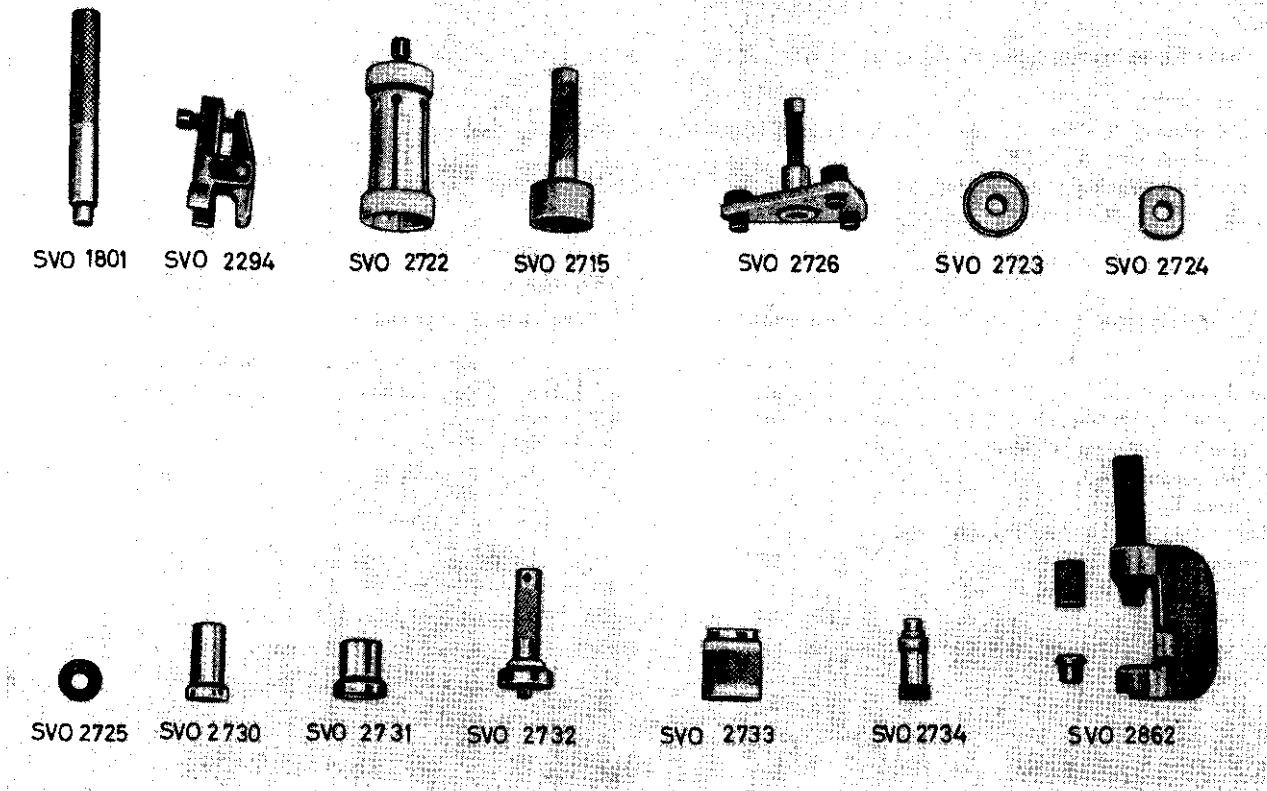
VOLVO
104 284

Abb. 1 Werkzeuge für Arbeiten an Hinterachsaufhängung und Nabe

- SVO 1801 Standardschaft 18×200 mm.
 SVO 2294 Abziehvorrichtung für das Kugelgelenk der Lenkstange.
 SVO 2715 Dorn für Aus- und Einbau der Fettbuchse.
 SVO 2722 Abziehvorrichtung für den Innenring des inneren Vorderradlagers.
 SVO 2723 Einbaudorn für den Außenring des inneren Vorderradlagers und für den Dichtring.
 SVO 2724 Dorn für den Einbau des Außenringes, äußeres Vorderradlager und für den Ausbau des Außenringes, inneres Vorderradlager.
 SVO 2725 Ausbaudorn für den Außenring des äußeren Vorderradlagers.
 SVO 2726 Abziehvorrichtung für die Vorderradnabe.
 SVO 2730 Dorn für Aus- und Einbau der kleineren Buchse in der Panhardstange, der hinteren Buchse im Längslenker und der Buchsen im Momentarm früh. Ausf. (+ SVO 2733).
 SVO 2731 Dorn für Aus- und Einbau der größeren Buchse, Panhardstange (+ SVO 2733).
 SVO 2732 Dorn für Aus- und Einbau der vorderen Buchse am Längslenker.
 SVO 2733 Gegenhalter für Aus- und Einbau der Buchsen in Längslenker, Momentstab und Panhardstange.
 SVO 2734 Dorn für Ausbau der Buchse im Momentstab, spät. Ausf.
 SVO 2862 Preßwerkzeug für Auswechseln des Radbolzens.

GRUPPE 73

FEDERN

BESCHREIBUNG

Volvo 140 ist mit Schraubenfedern an sowohl Vorder- als auch Hinterrädern ausgerüstet. Die Vorderräder haben Einzelradaufhängung.

Der Oberteil der Vorderfedern (1, Abb. 2) ist im Vorderachsträger in einem Gehäuse gelagert, der Unterteil in den unteren Querlenker. Die unteren Querlenker sind außerdem mit Gummipuffern (5) versehen, deren Aufgabe in der Aufnahme von eventuellem Durchschlag beim Herunterfedern besteht. Der Vorderachsträger ist mit Gummipuffern (4) für die Begrenzung der vertikalen Bewegungen der Querlenker versehen.

Die Oberteile der Hinterfedern (5, Abb. 5) sind in den hinteren Längsträgern (8) und die Unterteile an den Längslenkern (15) hinter der Hinterachse festgeschraubt.

Um die Abfederung der Hinterachse progressiver zu machen, sind an den hinteren Längsträgern bei 142 und 144 Gummipuffer (4) eingebaut. Bei 145 und bei einer Zwischenausführung von 142, 144 wurden diese Gummipuffer mit Gummihohlfedern ersetzt.

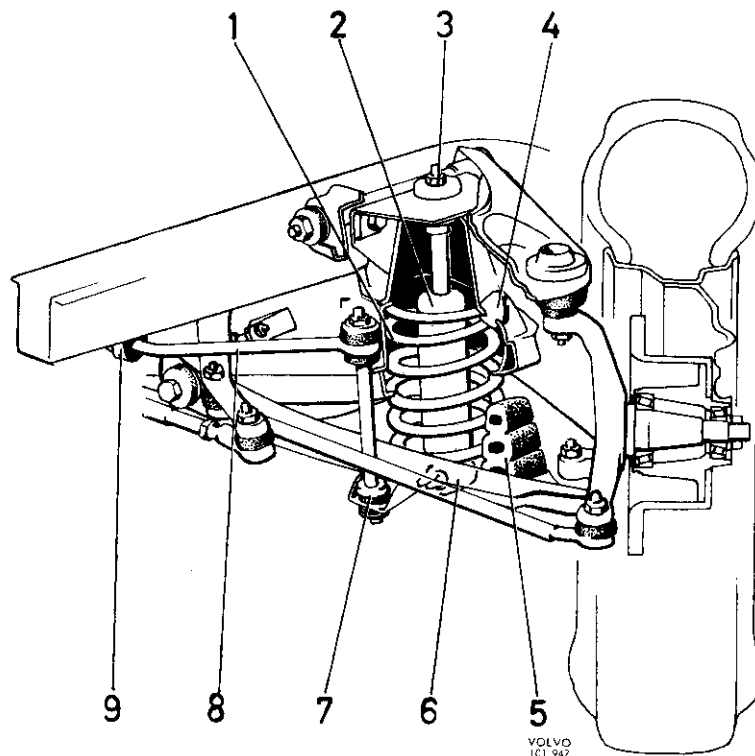


Abb. 2 Vorderfeder und Stoßdämpfer

- 1 Feder
- 2 Stoßdämpfer
- 3 Obere Stoßdämpferbefestigung
- 4 Gummipuffer
- 5 Gummipuffer
- 6 Untere Stoßdämpferbefestigung
- 7 Befestigung für Querstabilisator
- 8 Querstabilisator
- 9 Befestigung (im Rahmen) für Querstabilisator

REPARATURANWEISUNGEN

VORDERFEDER

Ausbau

1. Radzierdeckel abnehmen und Radmuttern lösen.
2. Fahrzeug an den vorderen Wagenheberansätzen aufbocken. Rad abnehmen.
3. Stoßdämpfer gemäß „Auswechseln des Stoßdämpfers“, Gruppe 76, ausbauen.
4. Lenkstange vom Lenkhebel lösen. Klemme für die Bremsschläuche lösen. Schraube (7, Abb. 2) für den Querstabilisator entfernen.
5. Wagenheber unter dem unteren Querlenker anbringen. Muttern für die Kugelgelenke lösen, mit einem Hammer auf diese klopfen, bis sich die Kugelgelenke von dem Lenkhebel lösen. Muttern entfernen und Wagenheber herunterlassen. Lenkhebel sowie Vorderradbremse entfernen und auf einer geeigneten Unterlage ablegen.
6. Wagenheber herunterlassen und Feder entfernen.

Einbau

1. Gummizwischenstück und Feder aufsetzen. Mit dem Wagenheber (mitten unter der Feder anbringen. Muttern für die Kugelgelenke lösen und Lenkhebel einbauen.
2. Kugelgelenke am Lenkhebel anschrauben. Querstabilisator am unteren Querlenker festschrauben.
3. Untere Scheibe und Gummibuchse der oberen Stoßdämpferbefestigung kontrollieren (1 und 7, Abb. 7). Stoßdämpfer einführen und festschrauben.
4. Rad gerade nach vorn drehen (unterer Querlenker entlastet) und Bremsschläuche an der Schraube des Querstabilisators festklemmen.
5. Fahrzeug herunterlassen.

HINTERFEDER

Ausbau

1. Radzierdeckel entfernen und Radmuttern einige Umdrehungen lösen. Fahrzeug vor den hinteren Wagenheberansätzen gemäß Abb. 4 aufbocken. Rad abnehmen.
2. Hinterachse mit Wagenheber hochheben, so daß die Feder etwas zusammengedrückt wird. Obere und untere Federbefestigung lösen.
3. Obere Schraube (9, Abb. 5) für den Stoßdämpfer entfernen. Hebevorrichtung vorsichtig herunterlassen und Feder abnehmen.

Einbau

1. Obere Schraube und Scheibe innen in der Feder sowie Gummizwischenstück (11) und

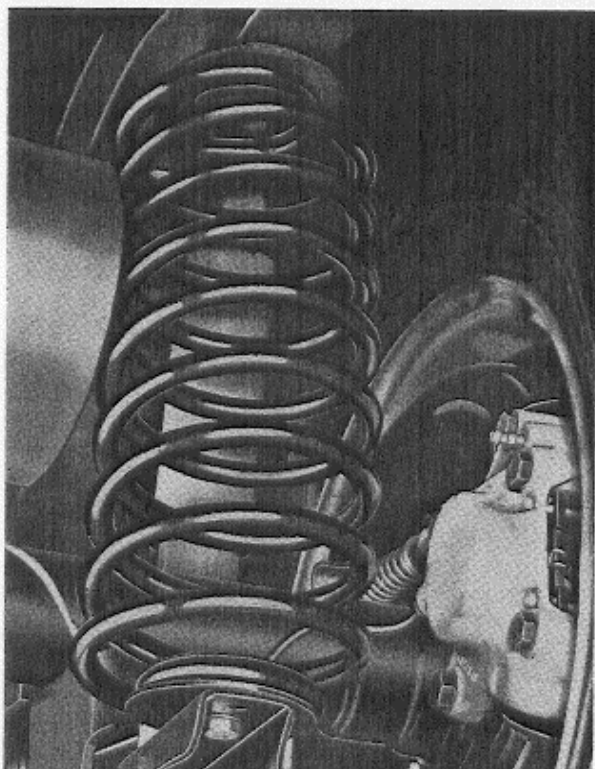


Abb. 3 Hinterfeder

1. Scheibe (10) einbauen und Feder in der oberen Befestigung festschrauben.
2. Wagenheber erhöhen und Feder an der unteren Befestigung mit Scheibe (14) und Schraube (13) festschrauben.
3. Obere Stoßdämpferschraube sowie Rad einbauen.
4. Fahrzeug herunterlassen und Radmuttern anziehen. Radzierdeckel einbauen.

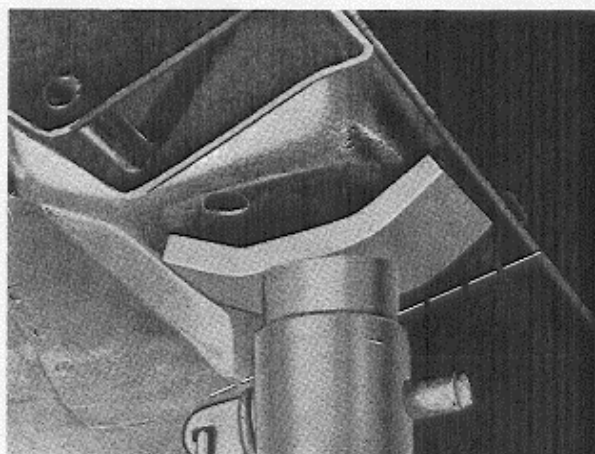


Abb. 4 Anbringung des Wagenhebers bei Anheben des Fahrzeughinterteils

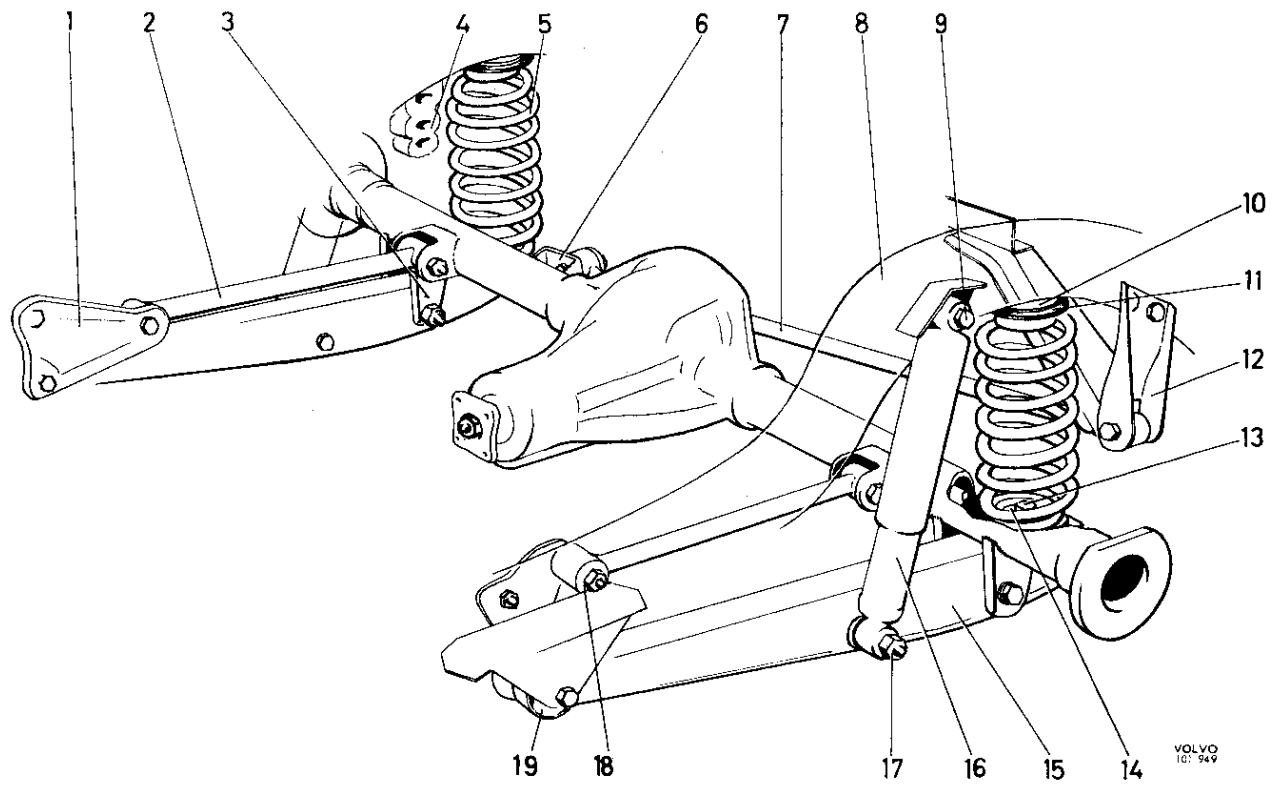


Abb. 5 Hinterachsaufhängung

- | | |
|--------------------------------|--------------------------------------|
| 1 Träger | 11 Gummizwischenstück |
| 2 Momentstab | 12 Träger |
| 3 Träger | 13 Schraube, untere Federbefestigung |
| 4 Gummipuffer | 14 Scheibe |
| 5 Hinterfeder | 15 Längslenker |
| 6 Träger | 16 Stoßdämpfer |
| 7 Panhardstange | 17 Untere Stoßdämpferbefestigung |
| 8 Hinterer Längsträger | 18 Vordere Befestigung, Längslenker |
| 9 Obere Stoßdämpferbefestigung | 19 Vordere Buchse, Längslenker |
| 10 Scheibe | |

STOßDÄMPFER UND STABILISATOREN

BESCHREIBUNG

ALLGEMEINES

Volvo 140 ist mit hydraulischen, doppelt wirkenden Stoßdämpfern vom Teleskoptyp versehen. Diese sind wartungsfrei und nicht zerlegbar.

Die obere Befestigung des vorderen Stoßdämpfers (Abb. 7) besteht aus einer Spindel (5), die mit Gummibuchsen (1 und 6), Scheiben (3 und 7) und einer Distanzhülse in einem Gehäuse im Vorderachsträger befestigt ist.

Die untere Befestigung (Abb. 8) besteht aus einer

Öse, die mit einer nicht auswechselbaren Gummibuchse und einem an den Außenenden gestauchten Rohr versehen ist. Das Rohr ist an der Unterseite des unteren Querlenkers festgeschraubt.

Der Querstabilisator (8, Abb. 2), der teils an den beiden unteren Querlenkern (7) und teils an der Karosserie (9) befestigt ist, erhöht den Querneigungswiderstand des Fahrzeuges.

Die Befestigungen der hinteren Stoßdämpfer (Abb. 9) bestehen aus Ösen, die mit nicht auswechselbaren Gummibuchsen (1 und 3) versehen sind. Oben sind die hinteren Stoßdämpfer an den hinteren Längsträgern und unten an den Längslenkern festgeschraubt. Die Hinterachse ist an der Karosserie über zwei beweglich aufgehängte Längslenker (15, Abb. 5) befestigt. Die Kräfte, die in Längsrichtung des Fahrzeuges wirken, werden von zwei Momentstäben (2) und die in Seitenrichtung wirkenden Kräfte von einer Panhardstange (7) aufgenommen. Die Längslenker sind mit ihren Vorderenden in Gummibuchsen (19) befestigt. Momentstab und Panhardstange sind über Gummibuchsen in Hinterachse und Karosserie befestigt.

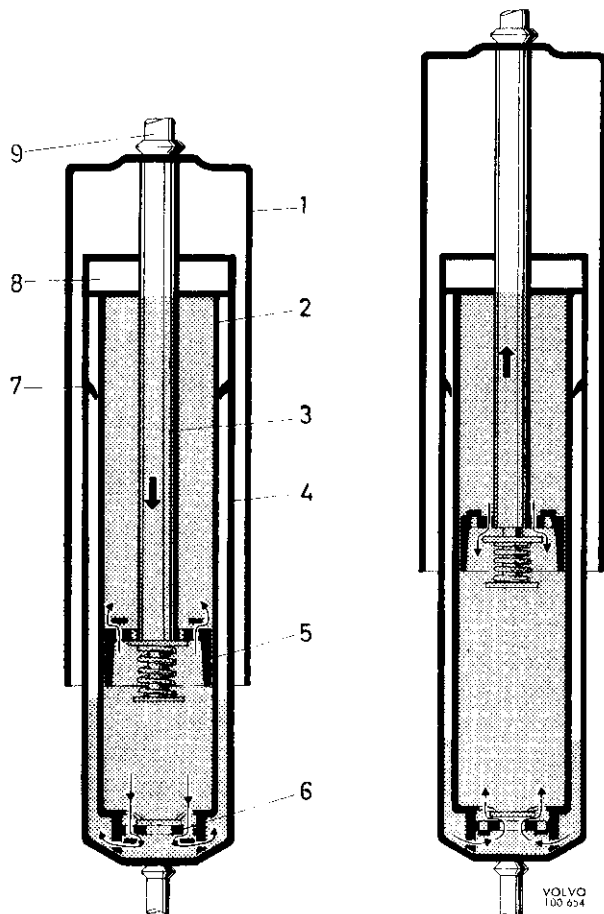


Abb. 6 Funktion des Stoßdämpfers

- | | |
|-------------------|---------------------|
| 1 Staubschutz | 6 Ventil |
| 2 Arbeitszylinder | 7 Spritzscheibe |
| 3 Kolbenstange | 8 Dichtung |
| 4 Behälter | 9 Obere Befestigung |
| 5 Kolben | |

STOßDÄMPFER

Konstruktion

Die Konstruktion der Stoßdämpfer geht aus Abb. 6 hervor. Der äußere Zylinder (1) dient lediglich als Staubschutz. Die beiden übrigen Zylinder (2 und 4), sind konzentrisch, einer in dem anderen ganz eingeschoben, angeordnet. Der innerste Zylinder (2) ist der eigentliche Arbeitszylinder. Dieser ist am unteren Ende mit einem Ventil (6) versehen. In diesem Zylinder befindet sich ein Kolben (5), in dem Löcher gebohrt sind. Der Durchgang durch diese Bohrungen wird durch Ventile gesteuert. Der Kolben ist an einer Kolbenstange (3) befestigt, deren Oberteil als Karosseriebefestigung ausgeführt ist. Auch das Unterende des Stoßdämpfers ist als Befestigung ausgeführt. Der Zwischenraum zwischen den Zylindern (2) und (4) dient als Vorratsbehälter und ist nur teilweise mit Stoßdämpferflüssigkeit gefüllt. Der innere Zylinder ist an beiden Seiten des Kolbens (5) mit Flüssigkeit gefüllt. Der Deckel (8) dient als Abdichtung und als Führung für die Kolbenstange (3). Der Ring (7) dient als Spritzscheibe für die Flüssigkeit.

Arbeitsweise

Wenn der Stoßdämpfer durch die Bewegung des Fahrzeuges zusammengepreßt wird, verschiebt sich der Kolben (5) im inneren Zylinder (2). Hierbei strömt Stoßdämpferflüssigkeit durch die ventilgesteuerten Löcher in den Kolben. Die Geschwindigkeit, mit der sich der Kolben bewegt, wird durch die Schnelligkeit bestimmt, mit der Stoßdämpferflüssigkeit von der einen Seite des Kolbens durch die Bohrungen zur anderen Seite gelangt. Weil die Bohrungen sehr klein sind, kann die Stoßdämpferflüssigkeit nur langsam durchfließen und bremst dadurch die Bewegung des Kolbens. Wird der Stoßdämpfer plötzlich zusammengepreßt oder auseinandergezogen, wird eine weitere Bremswirkung durch die Wirbel-

bildung in der Stoßdämpferflüssigkeit, die durch die Bohrungen strömt, erzielt. Hierdurch werden die Federschwingungen des Fahrzeuges gedämpft und ein gleichmäßiges Fahren erreicht.

Beim Zusammenpressen oder Auseinanderziehen des Stoßdämpfers wird das Volumen an jeder Seite des Kolbens nicht im gleichen Umfang verändert, weil die Kolbenstange einen gewissen Platz einnimmt. Dadurch strömt ein Teil der Stoßdämpferflüssigkeit beim Zusammenpressen durch das Ventil (6) in den Vorratsbehälter, und beim Auseinanderziehen des Stoßdämpfers wird die Stoßdämpferflüssigkeit wieder in den Zylinder (2) unter dem Kolben gesaugt.

REPARATURANWEISUNGEN

KONTROLLE DES STOßDÄMPFERS

Eine genaue Kontrolle des Stoßdämpfers kann nur mit besonderen Vorrichtungen ausgeführt werden. Eine grobe Kontrolle, ob die Stoßdämpfer überhaupt funktionieren, kann jedoch geschehen, indem man das Fahrzeug wiederholt auf und nieder schaukelt, losläßt und darauf die Dämpfung dieser Bewegungen beurteilt. Die Probe kann auch durch Fahren auf unebener Fahrbahn durchgeführt werden. Wenn der Stoßdämpfer ausgebaut ist, kann er zur Prüfung in seiner unteren Befestigung in einer ähnlichen Stellung eingespannt werden, die er im Fahrzeug einnimmt. Durch abwechselndes Auseinanderziehen und Zusammen-

pressen kann beurteilt werden, ob der Stoßdämpfer überhaupt arbeitet. Bei dieser Kontrolle ist zu beachten, daß aufgrund der Arbeitsweise des Stoßdämpfers der Widerstand beim Herausziehen normalerweise dreimal so groß ist wie beim Zusammenpressen.

Stoßdämpfer, die nicht einwandfrei in beiden Richtungen arbeiten, oder bei denen die festen Gummibuchsen beschädigt sind, sollen ausgetauscht werden.

AUSWECHSELN DES VORDEREN STOßDÄMPFERS

1. Obere Mutter (4, Abb. 7), Scheibe (3) und Gummibuchse (6) entfernen.
2. Die beiden unteren Befestigungsschrauben (Abb. 8) auf der Unterseite des unteren Querlenkers lösen und Stoßdämpfer herunternehmen.
3. Scheibe (7), Distanzhülse (2) und Gummibuchse (1) einbauen.

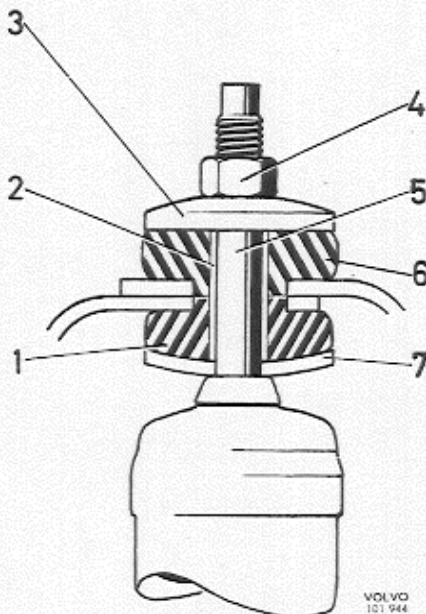


Abb. 7 Obere Befestigung, vorderer Stoßdämpfer

- | | |
|----------------|---------------|
| 1 Gummibuchse | 5 Spindel |
| 2 Distanzhülse | 6 Gummibuchse |
| 3 Scheibe | 7 Scheibe |
| 4 Mutter | |

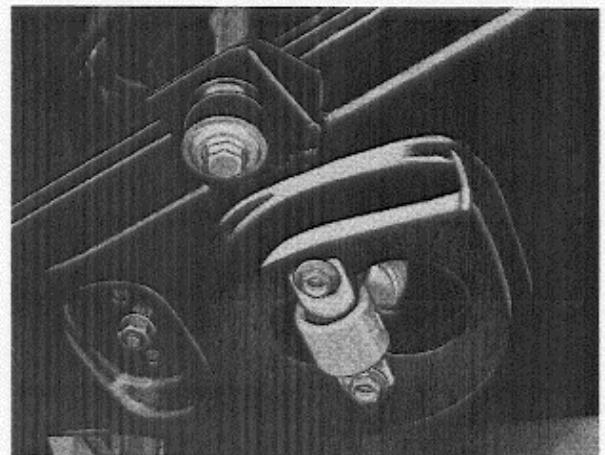


Abb. 8 Untere Befestigung, vorderer Stoßdämpfer

4. Stoßdämpfer auseinanderziehen und an seinen Platz setzen. Untere Schrauben einbauen und anziehen.
5. Obere Gummibuchse (6), Scheibe (3) und Mutter einbauen. Mutter anziehen, bis diese an der Distanzhülse anliegt.

AUSWECHSELN DES HINTEREN STOßDÄMPFERS

1. Radzierdeckel entfernen. Radmuttern einige Umdrehungen lösen. Hinterachse vor den Wagenheberansätzen gemäß Abb. 4 aufbocken. Rad abnehmen. Stoßdämpfer abschrauben und herunternehmen.
2. Beim Einbau beachten, daß die Distanzhülse (2, Abb. 9) im Längslenker vorhanden ist. Stoßdämpfer einbauen und festschrauben. Rad und Radmuttern anbringen. Fahrzeug herunterlassen. Radmuttern festziehen. Radzierdeckel aufsetzen.

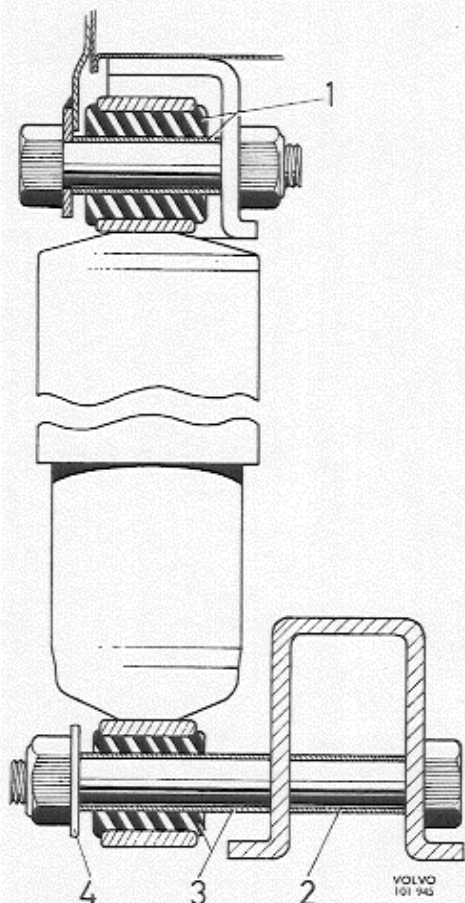


Abb. 9 Befestigungen, hinterer Stoßdämpfer

- | | |
|----------------|-----------|
| 1 Buchse | 3 Buchse |
| 2 Distanzhülse | 4 Scheibe |

AUSWECHSELN DER BUCHSEN DES LÄNGSLENKERS

1. Fahrzeug an den hinteren Wagenheberansätzen gemäß Abb. 4 aufbocken. Wagenheber stehenlassen.

2. Stoßdämpfer an der unteren Befestigung lösen. Untere Schraube der Feder entfernen und Wagenheber herunterlassen, bis sich die Feder vom Längslenker löst. Feder nach hinten führen, so daß diese am Längslenker vorbeigeht. Fahrzeug anheben, bis die Hinterachse waagrecht liegt.
3. Schraube des Längslenkers am Träger (3, Abb. 5) entfernen. Vordere Schraube heraus-schrauben und Längslenker herunternehmen.
4. Vordere Buchse mit SVO 2732 herauspressen. Neue Buchse mit Öl bestreichen und diese mit dem gleichen Werkzeug gemäß Abb. 10 einpressen. Beachten, daß die ebenen Seiten der Buchse im rechten Winkel zur Längsachse des Längslenkers zu stehen kommen (Abb. 10).
5. Hintere Buchse mit SVO 2730 und Gegenhalter SVO 2733 herauspressen. Neue Buchse mit dem gleichen Werkzeug einpressen, wobei SVO 2730 ganz umzuwenden ist.
6. Längslenker aufsetzen, vordere und hintere Schraube einbauen.
7. Wagenheber unter der Hinterachse senken, Feder in ihren Sitz am Längslenker einführen, Hinterachse wieder anheben, bis diese waagrecht steht. Untere Schraube für die Feder einbauen.
8. Muttern für die Schrauben des Längslenkers einbauen und anziehen. Schraube für die untere Stoßdämpferbefestigung einbauen und anziehen. Zur Beachtung! Kontrollieren, daß Distanzhülse und Scheiben richtig angebracht sind, siehe Abb. 9. Fahrzeug herunterlassen.

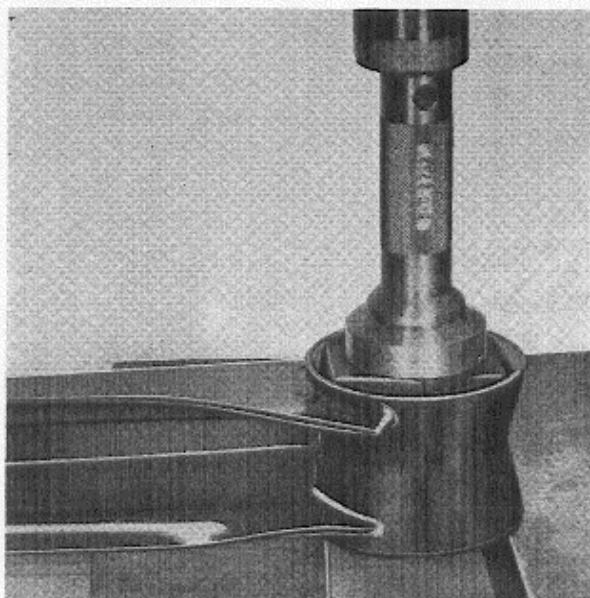


Abb. 10 Ausbau (und Einbau) der vorderen Buchse, Längslenker

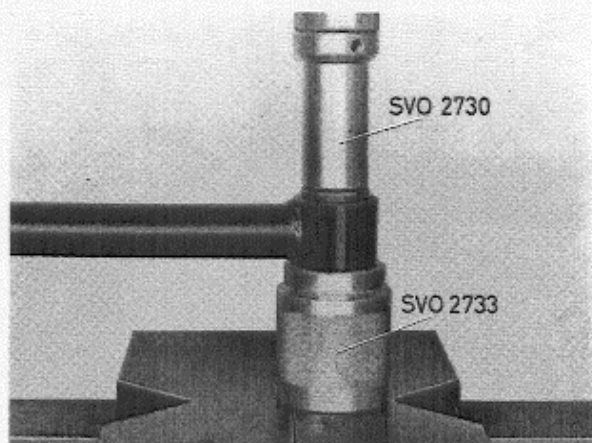


Abb. 11 Ausbau der kleineren Buchse, Panhardstange

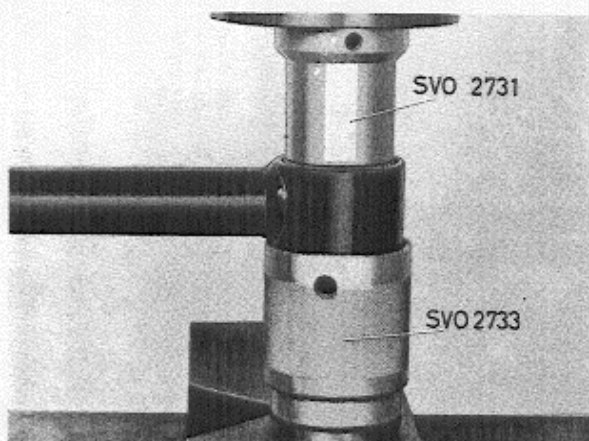


Abb. 13 Ausbau der größeren Buchse, Panhardstange

AUSWECHSELN DER BUCHSEN DER PANHARDSTANGE

1. Fahrzeug gemäß Abb. 4 vor den hinteren Stoßdämpferbefestigungen aufbocken.
2. Muttern an beiden Trägern (6 und 12, Abb. 5) lösen. Panhardstange vom Träger an der Hinterachse ausbauen. Schraube aus dem Träger an der Karosserie (12) ausbauen und Panhardstange abnehmen.

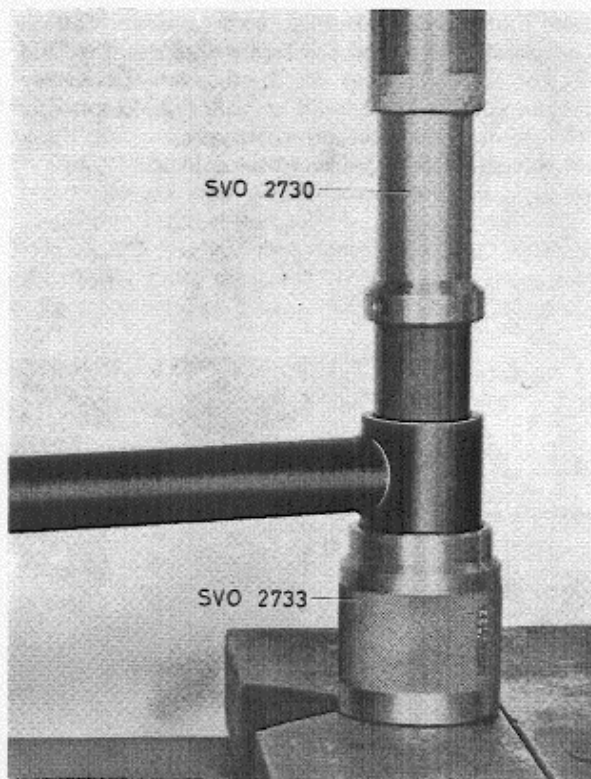


Abb. 12 Einbau der kleineren Buchse, Panhardstange

3. Buchsen und Geradheit der Panhardstange kontrollieren.
4. Wenn nötig, die kleinere Buchse mit SVO 2730 herauspressen (Abb. 11). SVO 2733 als Gegenhalter verwenden. Das Einpressen der neuen Buchse erfolgt mit dem gleichen Werkzeug, wobei SVO 2730 umzudrehen ist (Abb. 12).
5. Die größere Buchse wird mit SVO 2731 und SVO 2733 als Gegenhalter herausgepreßt (Abb. 13). Beim Einpressen der neuen Buchse wird SVO 2731 umgedreht (Abb. 14).
6. Panhardstange mit der Schraube im Karosserieträger (12) anbringen.
7. Das andere Ende am Hinterachsträger (6) anbringen, Scheibe und Mutter einbauen. Mutter am Karosserieträger einbauen.
8. Fahrzeug herunterlassen.

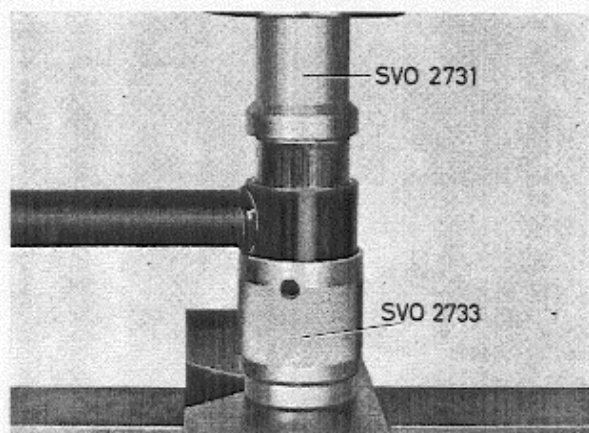


Abb. 14 Einbau der größeren Buchse, Panhardstange

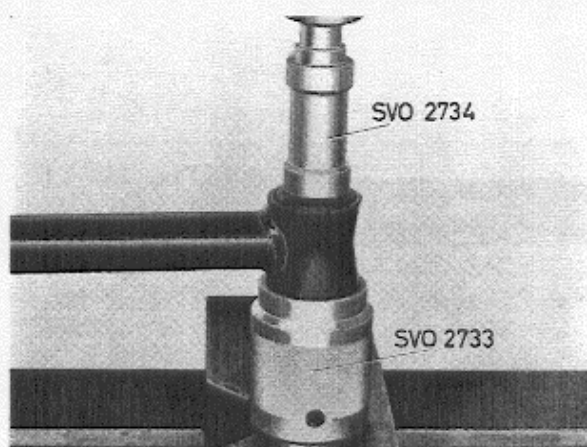


Abb. 15 Ausbau der Buchse im Momentstab, spät. Ausf.

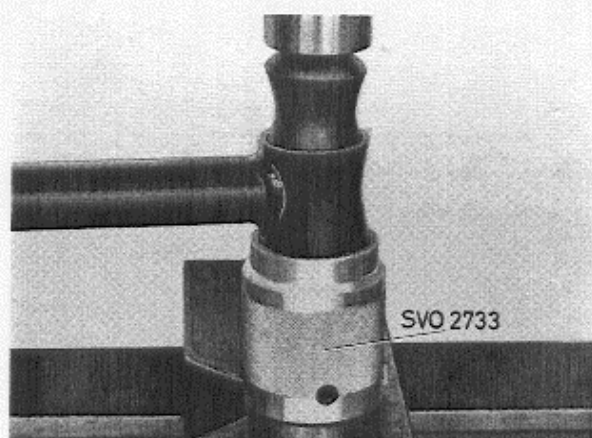


Abb. 17 Einbau der Buchse im Momentstab, spät. Ausf.

AUSWECHSELN DER BUCHSEN DES MOMENTSTABES, FRÜH. AUSF.

Die Buchsen des Momentstabes mit SVO 2730 und Gegenhalter SVO 2733 herauspressen. Für das Einpressen das gleiche Werkzeug verwenden, wobei SVO 2730 umzudrehen ist.

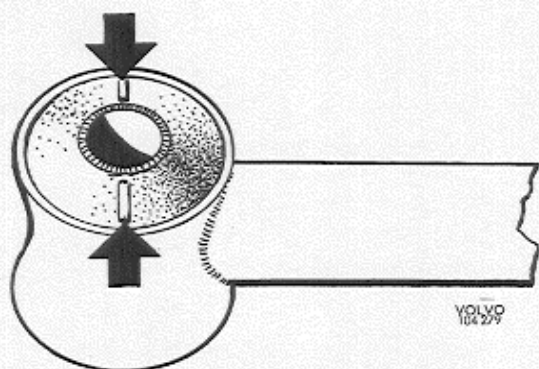


Abb. 16 Kennzeichnung der Momentstabbuchse, spät. Ausf.

AUSWECHSELN DER BUCHSEN DES MOMENTSTABES, SPÄT. AUSF.

Die Buchsen des Momentstabes von spät. Ausf. mit SVO 2734 und Gegenhalter SVO 2733 herauspressen (Abb. 15).

Die neue Buchse vor dem Einbau mit Öl bestreichen, damit diese leicht in die Ausnehmung gleitet und nicht beschädigt wird.

Beim Einbau ist die Buchse so zu drehen, daß die Kennzeichnungen auf der Buchse im rechten Winkel zur Längsrichtung der Panhardstange liegen, wie die Pfeile auf Abb. 16 zeigen. Das Einpressen erfolgt am besten mit einer Dornpresse, die direkt auf der Buchse angebracht wird (Abb. 17).

GRUPPE 77

RÄDER

REPARATURANWEISUNGEN

AUSWECHSELN DER RÄDER

Beim Radwechsel ist es wichtig, daß die Anliegeflächen zwischen Rad und Nabe von Sand und Schmutz sowie, wenn es sich um neue Teile handelt, von Überschußfarbe gereinigt werden.

AUSWECHSELN DES RADBOLZENS

Radbolzen können ausgewechselt werden, ohne daß Vorderradnabe oder Hinterachswelle ausgebaut werden müssen.

1. Bremsattel und Bremsscheibe ausbauen, siehe die Anweisungen in Abt. 5.
2. Werkzeug SVO 2862 ohne Zubehörteile wie auf Abb. 18 gezeigt aufsetzen. Danach mit Schlagschrauber drehen, bis der Radbolzen ganz gelöst ist. Hatte der alte Bolzen Spiel in der Nabe, so muß das Loch kontrollgemessen werden. Übersteigt der Durchmesser des Loches 16,27 mm, so ist die Nabe auszuwechseln.
3. Danach einen neuen Radbolzen mit Übergröße einsetzen und mit der Hand so weit es geht eindrücken.
4. Das Zubehörteil, den Bolzen, im Preßwerkzeug anbringen.
5. Die Hülse auf dem äußersten Ende des Radbolzens anbringen.
6. Das Werkzeug wie auf Abb. 19 gezeigt anbringen und mit dem Schlagschrauber drehen, bis der Bolzen ganz eingepreßt ist.

ZUR BEACHTUNG! Bei Auswechseln eines Radbolzens ist stets ein neuer Bolzen mit Übergröße zu verwenden. Der Bolzen in Übergröße kann ohne

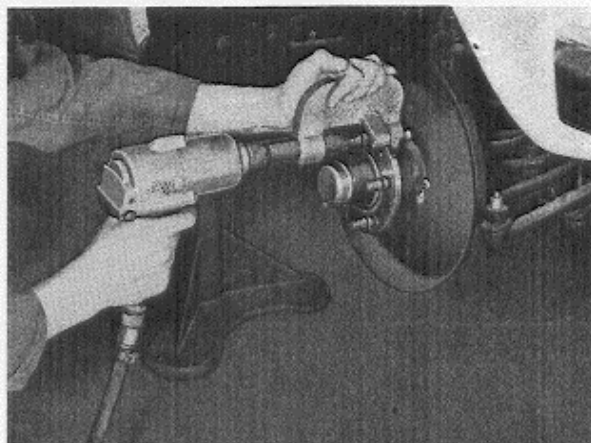


Abb. 18 Ausbau des Radbolzens

VOLVO
104 308

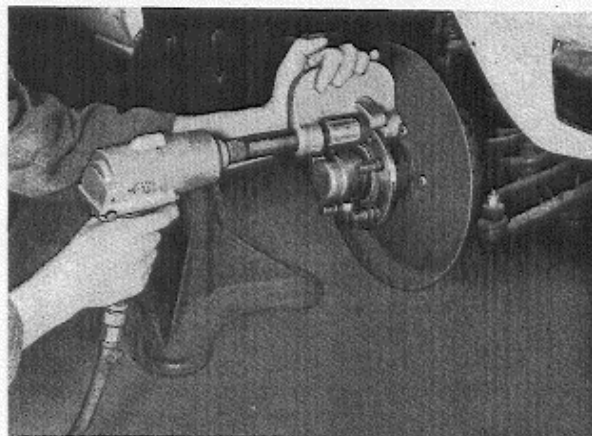


Abb. 19 Einbau des Radbolzens

VOLVO
104 309

vorhergehende Bearbeitung des Loches eingebaut werden.

AUSWECHSELN UND EINSTELLUNG DER VORDERRADLAGER

1. Radzierdeckel abnehmen und Radmuttern etwas lösen.
2. Vorderachse unter den unteren Querlenkern aufbocken. Radmuttern abschrauben und Rad abnehmen.
3. Vorderradbremse nach den Anweisungen unter Abt. 5, „Ausbau der Vorderradbremse“ entfernen.

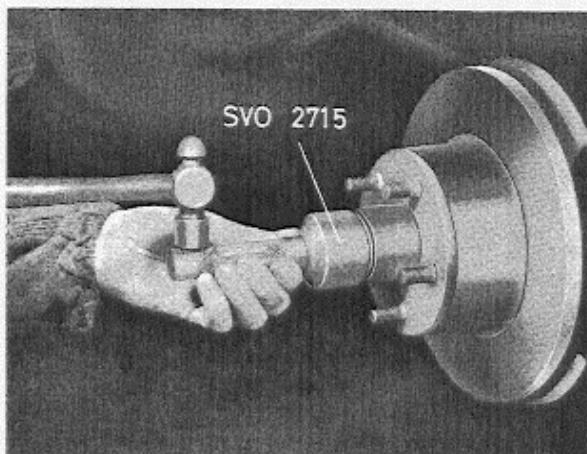


Abb. 20 Ausbau der Fettbuchse

VOLVO
101 958

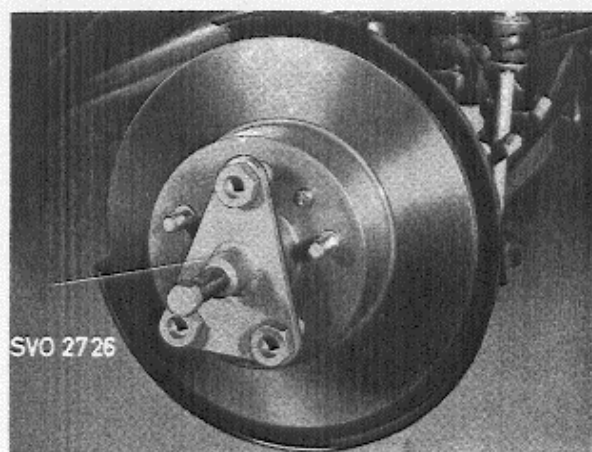


Abb. 21 Ausbau der Nabe

4. Fettbuchse mit Werkzeug SVO 2715 ausbauen, siehe Abb. 20. Splint und Kronenmutter entfernen.

Nabe mit Abziehvorrichtung SVO 2726 abziehen, siehe Abb. 21. Inneres Lager vom Achsschenkel mit der Abziehvorrichtung SVO 2722 (Abb. 22) abziehen, falls das Lager noch festsitzt.

5. Lagerringe ausbauen. Für den Ring des inneren Lagers Dorn SVO 2724 (Abb. 23) und für den Ring des äußeren Lagers Dorn SVO 2725 (Abb. 24) sowie Standardschaft SVO 1801 verwenden.
6. Nabe, Bremsscheibe und Fettbuchse reinigen.
7. Die neuen Lagerringe einpressen. Außer Standardschaft SVO 1801 ist für den Ring des inneren Lagers Dorn SVO 2723 (Abb. 25) und für den Ring des äußeren Lagers SVO 2724 (Abb. 26) zu verwenden.

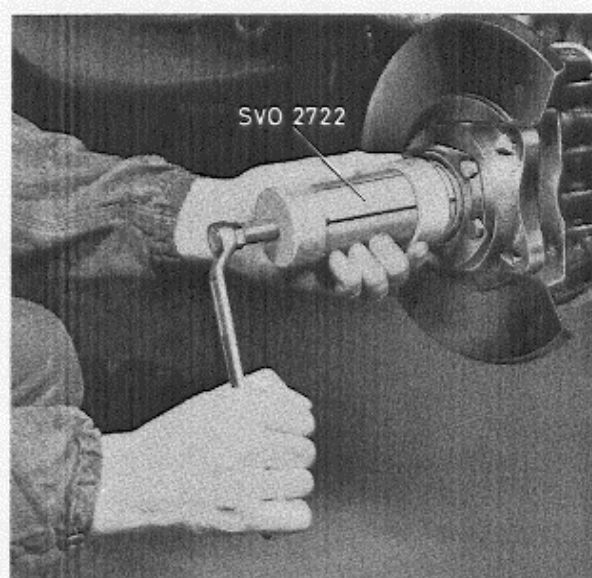


Abb. 22 Ausbau des inneren Lagers

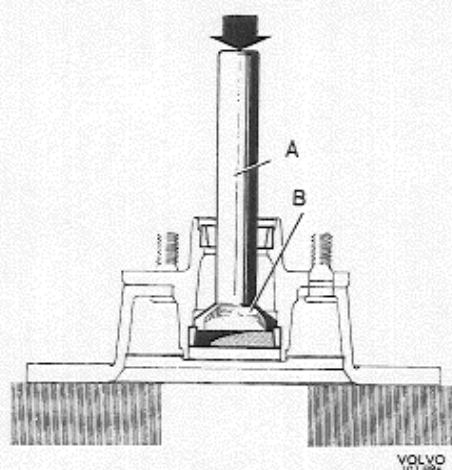


Abb. 23 Ausbau des inneren Lagerringes

A SVO 1801 B SVO 2724

8. Fett in die Lager mit Hilfe eines Schmiergerätes einpressen. Ist ein solches Gerät nicht zugänglich, ist so viel Fett von Hand einzupacken, daß der Raum zwischen Rollhalter und Lagerinnenring ganz mit Fett gefüllt wird. Auch die Außenseiten der Lager und die in die Nabe eingepreßten Außenringe sind einzufetten. Die Aushöhlung in der Nabe ist mit Fett zu füllen, und zwar bis zum kleinsten Durchmesser des Außenringes für das äußere Lager, vergleiche Abb. 28.

Für die Lager ist ein hochwertiges Lagerfett zu verwenden. Das innere Lager in der Nabe anbringen. Dichtring mit Dorn SVO 2723 sowie Standardschaft SVO 1801 einpressen, siehe Abb. 27.

ZUR BEACHTUNG! Den Filzring der Dichtung reichlich mit beispielsweise dünnem Motorenöl einölen.

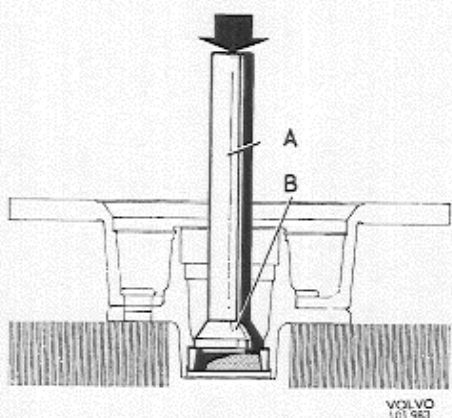


Abb. 24 Ausbau des äußeren Lagerringes

A SVO 1801 B SVO 2725

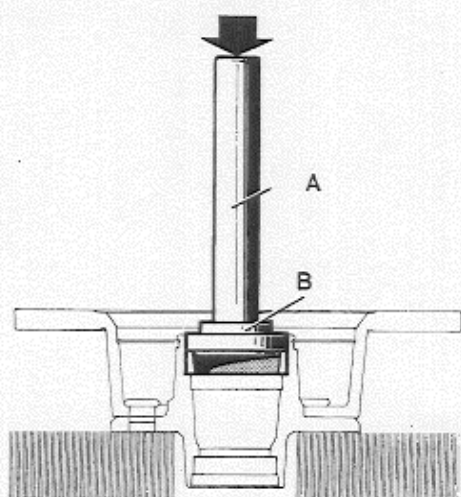
VOLVO
101 984

Abb. 25 Einbau des inneren Lagerringes
A SVO 1801 B SVO 2723

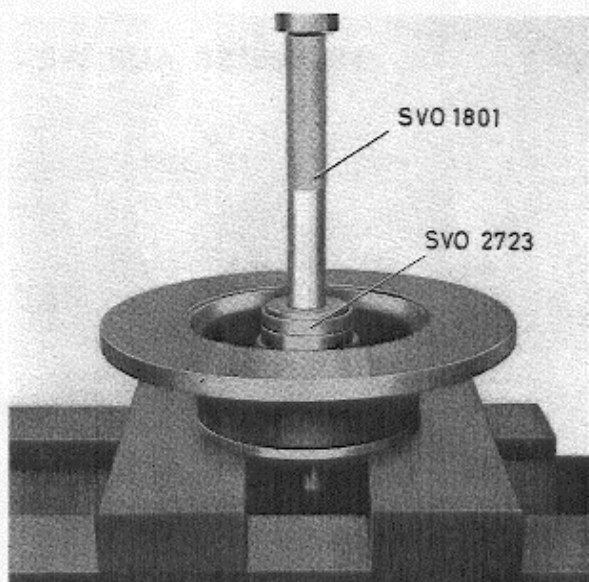
VOLVO
101 987

Abb. 27 Einbau des Dichtringes

9. Nabe am Achsschenkel anbringen. Äußeres Lager, Scheibe und Kronenmutter anbringen.
10. Die Vorderradlager sind durch Anziehen der Mutter mit einem Momentschlüssel auf einen Wert von 7 kpm einzustellen. Danach die Mutter 2 Sechskante lösen. Wenn die Ausparung der Mutter nicht mit dem Splintloch im Achsschenkel übereinstimmt, ist die Mutter noch etwas zu lösen, so daß der Splint eingebaut werden kann. Kontrollieren, daß sich die Nabe leicht drehen läßt, ohne daß Spiel vorkommt.

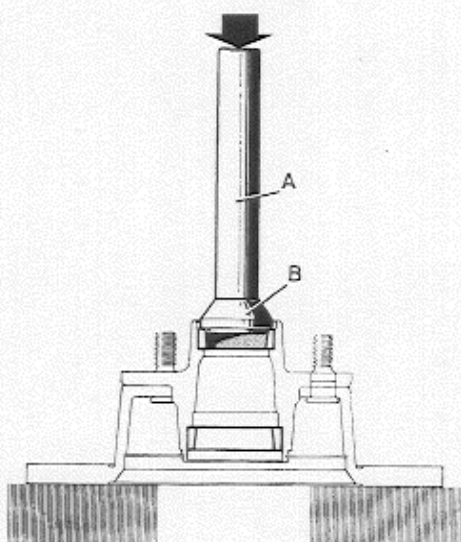
VOLVO
101 985

Abb. 26 Einbau des äußeren Lagerringes
A SVO 1801 B SVO 2724

11. Fettbuchse bis zur Hälfte mit Fett füllen und diese mit Werkzeug SVO 2715 einbauen.
12. Vorderradbremse gemäß Abt. 5 einbauen.
13. Rad anbringen, nachdem die Anliegeflächen zwischen Rad und Nabe von Sand und dergl. gereinigt worden sind. Mutter so viel anziehen, daß das Rad nicht von der Nabe abgedrückt werden kann. Fahrzeug herunterlassen und Radmuttern anziehen. Jede zweite Mutter für sich nach und nach anziehen, bis alle Mutter mit 10–14 kpm angezogen sind. Radzierdeckel anbringen.

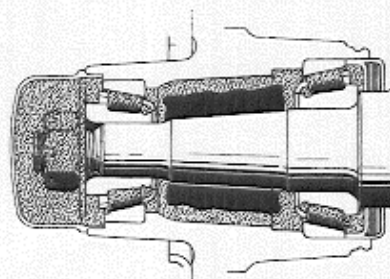
VOLVO
23 808

Abb. 28 Schmierung der Vorderradlager