

Servicehandboek

Lokaliseren van storingen Constructie
Reparatie Werking
Onderhoud

TP 31583/1

Hoofdgroep 6, 7
(60-64, 70-77)

Voortrein
Stuurinrichting

200 1975-19..

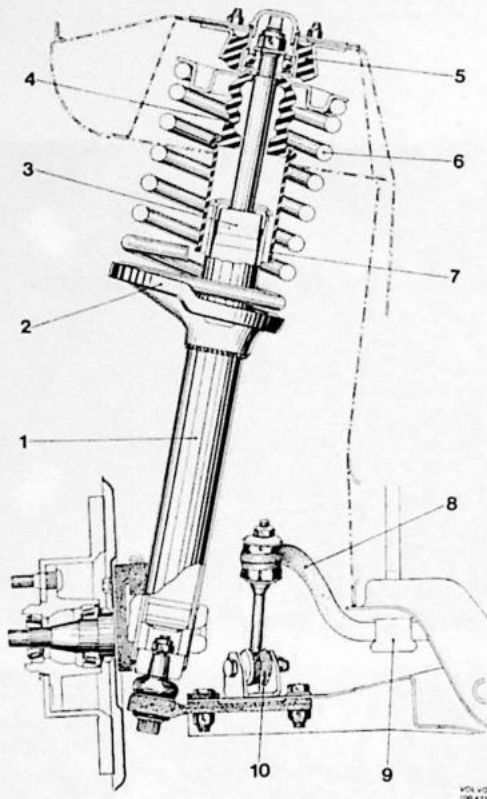
VOLVO

Volvo Car Corporation

Hoofdgroep 7

Constructie en werking

Groep 72 Veren



- | | |
|------------------------|-----------------------------|
| 1 Veerpoot | 6 Veer |
| 2 Onderste veerschotel | 7 Schokdemperhoes |
| 3 Schokdemper | 8 Stabilisator |
| 4 Stootrubber | 9 Stabilisatorsteun |
| 5 Bovenste lagering | 10 Afstandspen stabilisator |

Voorveren

De auto heeft bij de voor- en achterwielen schroefveren. In de voorwielophanging (van het type MacPherson) zijn de wielen onafhankelijk geveerd.

Voorveer (6) rust aan het ondereinde tegen plaat (2) die aan veerpoot (1) vastgelast is. Het bovineinde van de veer rust tegen een in rubber opgehangen lager (5) dat in de wielkuip vastgeschroefd is. Op de zuigerstang van de schokdemper die als bovenste geleiding voor de veerpoot dient, zit een stootrubber (4) om een eventueel doorslaan van de veren op te vangen. In stootrubber (4) zit een schokdemperhoes (7) vast om vervuiling van de zuigerstang van de schokdemper tegen te gaan.

In een in rubber gelagerde steun (9) op het voorste deel van de langsligger zit ook een stabilisator (8). De stabilisator is daarna via een afstandspen van de stabilisator (10) met de draagarm verbonden.

Schokdempers en stabilisatoren

De schokdempers zijn dubbelwerkend, hydraulisch en van het type telescoop. Deze hebben geen onderhoud nodig en kunnen niet uit elkaar genomen worden. De schokdempers (3) zijn in veerpoot (1) aangebracht en de zuigerstangen ervan vormen de bevestigingen van de veerpoten in de bovenste lageringen (5).

Er zijn twee types schokdempers: gewone hydraulische en de zogenoemde gasdrukdemper.

De voorste stabilisator (8) is met in rubber gelagerde steunen (9) aan het voorste deel van de langsligger en met korte armen (1) en rubber lagerbussen aan de draagarmen vastgemaakt.

Groep 76 Schokdempers

Constructie

De constructie van de schokdempers blijkt uit de afbeelding. De buitenste cilinder (1) dient alleen als bescherming tegen stof en vuil. In de voortrein worden nu schokdempers zonder deze buitenste stofbescherming gebruikt, omdat de schokdemper in de veerpoot ingebouwd is.

De overige cilinders (2) en (4) zijn concentrisch aangebracht waarbij de ene geheel in de andere geschoven is. De binnenste cilinder (2) is de eigenlijke werkcilinder en heeft aan het ondereinde een klep (6). Binnenin de binnenste cilinder loopt een zuiger met kanalen die door kleppen geregeld worden.

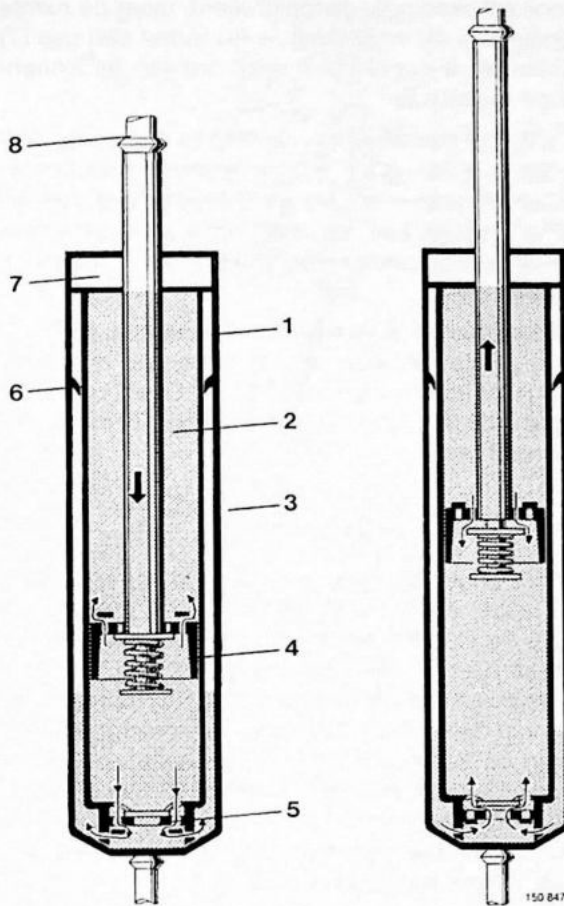
De zuiger is vastgezet bij een zuigerstang (3) waarvan het bovineinde voor bevestiging aan de carrosserie gevormd is. Ook het ondereinde van de schokdemper is voor bevestiging gevormd. De tussenruimte tussen de cilinders (2) en (4) dient als reservoir en is slechts ten dele met vloeistof gevuld. De binnenste cilinder (2) is aan beide kanten van zuiger (5) geheel met vloeistof gevuld. Deksel (8) zorgt voor afdichting en geleiding van zuigerstang (3). Ring (7) heeft tot taak om spatten van de vloeistof te verhinderen.

Werking

Omdat de schokdemper bij het veren van de auto samengedrukt of langer wordt, verplaatst zuiger (5) zich in de binnenste cilinder (2). Hierbij stroomt de vloeistof door de met de klep geregelde kanalen in de zuiger. De snelheid waarmee de zuiger zich in de cilinder kan verplaatsen is afhankelijk van de snelheid waarmee de vloeistof van de ene kant van de zuiger naar de andere door de kanalen stroomt. Omdat de geboorde kanalen erg nauw zijn, kan de vloeistof hier slechts langzaam doorheenstromen, zodat de bewegingen van de zuiger afgeremd worden.

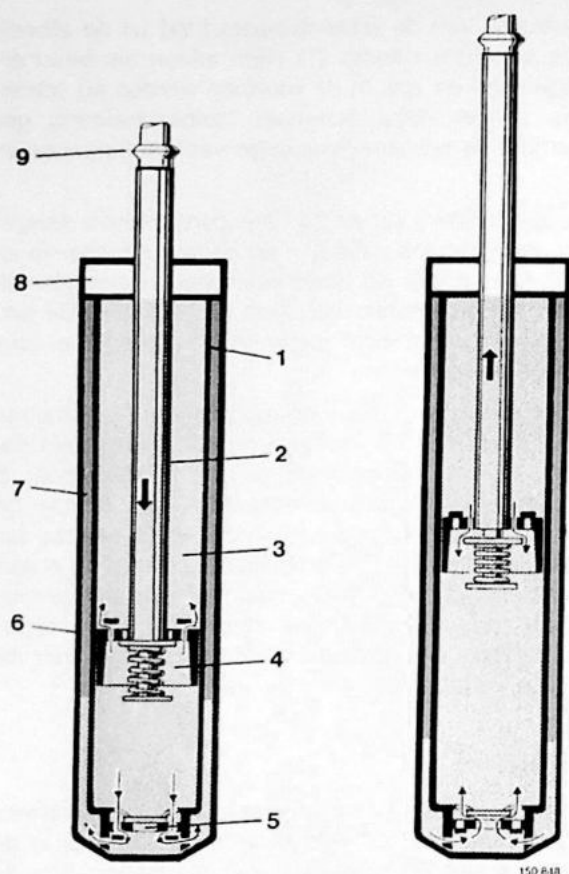
Bij snel samendrukken of langer worden van de schokdemper wordt de remmende werking nog meer vergroot door het ontstaan van wervelingen in de vloeistofstromen die door de in de zuiger geboorde kanalen gaan. Op grond hiervan worden de bewegingen van de auto veren gedempt en rijdt de auto rustiger.

Wanneer de schokdemper samengedrukt of langer wordt, verandert het volume aan beide kanten van de zuiger niet even veel, omdat de zuigerstang een zeker volume inneemt. Bij samendrukken stroomt daarom wat vloeistof door klep (6) in het reservoir weg en als de schokdemper langer wordt, wordt vloeistof aan de onderkant van de zuiger weer in cilinder (2) gezogen.



- | | | | |
|---|--------------|---|----------------------|
| 1 | Werkcilinder | 6 | Spatplaat |
| 2 | Zuigerstang | 7 | Afdichting |
| 3 | Reservoir | 8 | Bovenste bevestiging |
| 4 | Zuiger | | |
| 5 | Klep | | |

Gasdrukdempers



- | | |
|--------------------------|--------------|
| 1 Werkcilinder | 6 Buitenbuis |
| 2 Zuigerstang | 7 Gas |
| 3 Hydraulische vloeistof | 8 Afdichting |
| 4 Zuiger | |
| 5 Klep | |

Constructie

Een gasdrukdemper is in principe op dezelfde manier als een gewone schokdemper geconstrueerd, maar de ruimte tussen binnenbuis (3) en buitenbuis (6) is met een gas (7) gevuld. Daarmee is er ook geen spatplaat aan de binnenkant van de buitenbuis.

Door de niet met vloeistof gevulde ruimte tussen de buizen met gas te vullen wordt schuimvorming in de schokdempervloeistof verhinderd, als de schokdemper veel en sterk werkt. Tegelijk kan de schokdemper stugger gemaakt worden om te passen bij "sportievere" rijstijlen en hogere belastingen.

In nieuwe constructies is verder ook de buitenbuis vervalten en is in plaats daarvan het gas boven de olie in de binnenbuis in de afbeelding aangebracht. Overigens is de werking dezelfde als voor de schokdempers met twee buizen is beschreven.

Werking

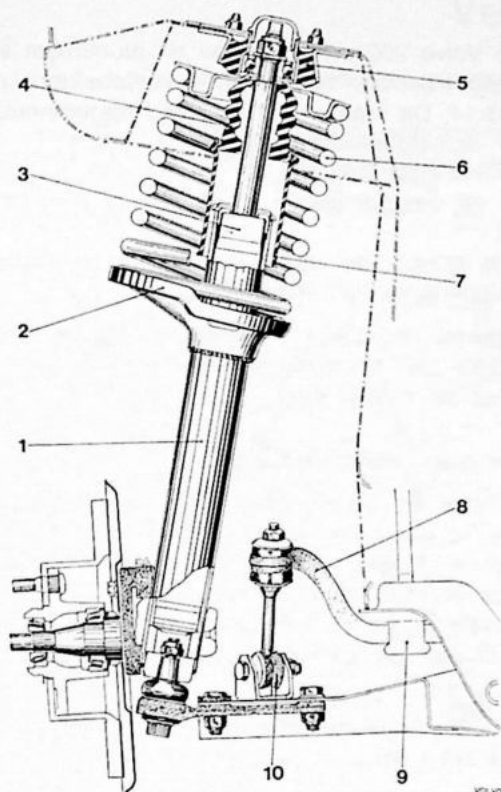
Omdat bij het veren van de auto de schokdemper samengedrukt of langer wordt, verplaatst zuiger (5) zich in binnenbuis (3). De vloeistof wordt dan door de met de klep geregelde kanalen in de zuiger geperst. De snelheid waarmee de zuiger zich in de cilinder kan verplaatsen, is afhankelijk van de snelheid waarmee de vloeistof door de kanalen van de zuiger stroomt. De bewegingen van de autoveren worden dan gedempt en de auto rijdt rustiger. Omdat de kanalen erg nauw zijn, kan de vloeistof slechts langzaam hierdoorheen stromen waardoor de bewegingen van de zuiger afgeremd worden.

Bij snel samendrukken of langer worden van de schokdemper wordt de remwerking op de zuiger nog meer vergroot door het ontstaan van wervelingen in de vloeistofstromen. Dan worden de bewegingen van de autoveren gedempt en rijdt de auto rustiger. Als deze heftige en hoge belasting doorgaat, wordt door de wervelstromen in de vloeistof schuim gevormd en dit vermindert weer de goede werking van de schokdempers.

Schuimvorming in verband met de wervelstromen wordt bijna geheel vermeden, omdat de vrije ruimte tussen binnenbuis (3) en buitenbuis (6) gevuld wordt met een niet met vloeistof mengbaar gas onder hoge druk. Daardoor blijft het vermogen van de schokdemper ook bij langdurige en hoge belasting behouden. De wervelstromen kunnen door de hogere druk geen schuim doen ontstaan.

Tegelijk wordt bij rustig en normaal rijden het karakter van de schokdemper in een harder veranderd en dit heeft een positieve invloed op het weggedrag van de auto.

Groep 76 Stabilisatoren



- 8 Stabilisator
- 9 Stabilisatorsteun
- 10 Afstandspen stabilisator

Constructie

Stabilisator (1) is in een in rubber gelagerde steun (2) op het voorste deel van de langsligger aangebracht. Daarna is de stabilisator via een afstandspen van de stabilisator (3) met de draagarm verbonden.

De stabilisator is van verenstaal gemaakt en werkt als een torsie-(draai)veer en is met beide voorwielen verbonden. Als het ene wiel sterk belast wordt (de carrosserie helt over), zal deze het andere, niet belaste, wiel dwingen om mee te gaan.

Werking

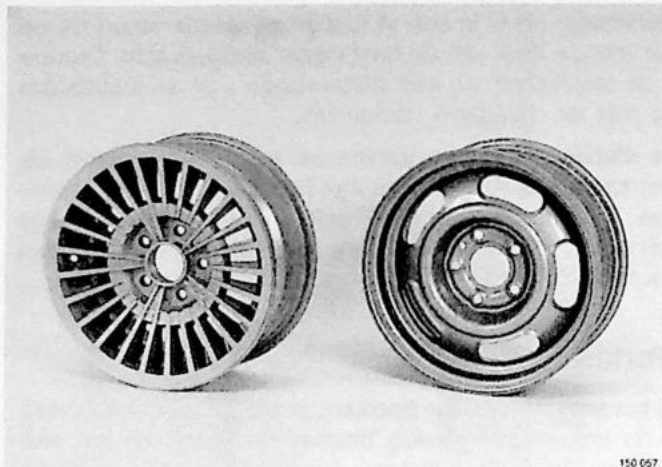
Bij het snel nemen van bochten, snelle inhaalmanoeuvres of op een hobbelige weg bestaat de kans, dat het ene wiel het wegcontact verliest, doordat het heel eenvoudig van het wegdek opgetild wordt, als de carrosserie overhelt.

Om dit te verhinderen is aan de voorasbalk een stabilisator aangebracht. Deze is daarna via een afstandspen van de stabilisator met de draagarm verbonden.

De stabilisator werkt als een torsie-(draai)veer die met beide voorwielen verbonden is. Als het ene wiel sterk belast wordt (de carrosserie helt over), zal deze het andere, niet belaste, wiel dwingen mee te gaan.

De constructie levert twee samenwerkende goede resultaten op. In de eerste plaats houdt deze beide wielen vaker op de weg dan zonder stabilisator. De wielen volgen elkaar al zijn deze onafhankelijk geveerd. In de tweede plaats reageert de carrosserie in ingewikkelde situaties rustiger dan zonder stabilisator.

Groep 77 Wielen, banden, naven



150 057

Velg

Voor de Volvo 200 zijn er stalen en aluminium velgen. Deze velgen bestaan bovendien in verscheidene maten, b.v. 5,5Jx14. De maat wordt als volgt opgegeven:

5,5 = de velgbreedte in inch

J = het type velgrand

14 = de velgdiameter.

Verder is er voor de velgen een aantal wioldoppen in allerlei uitvoeringen en materialen.

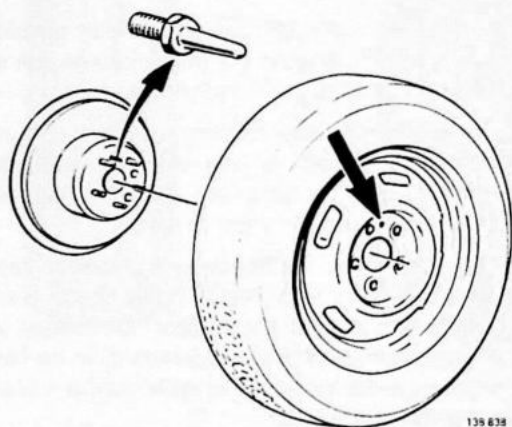
Breng geheel bedekkende wioldoppen nauwkeurig aan en let erop, dat het ventielsymbool aan de achterkant recht vóór het ventiel komt.

Paspasen voor wielmontage

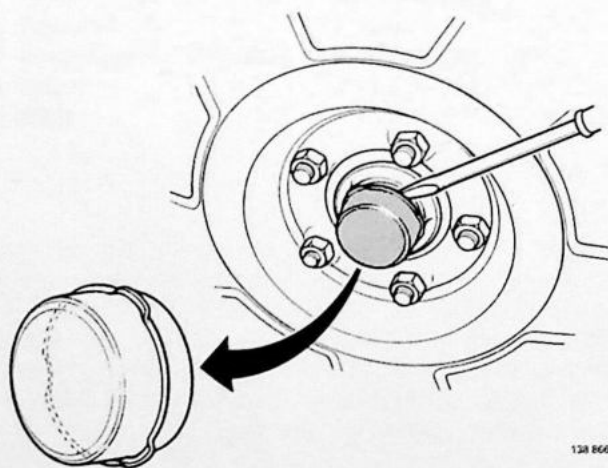
Om de kans op hinderlijke trillingen afkomstig van de wielen te verkleinen werd m.i.v. 1985 geleidelijk in elke remschijf een paspen ingevoerd die het wiel op de remschijf vastzet. Het wiel wordt voorzien van een overeenkomstig pasgat tussen een paar bevestigingsgaten. (Bij de aluminium velg met vijf spaken is het pasgat niet doorgeboord.)

Door het wiel in dezelfde stand vast te zetten blijft de oorspronkelijke dynamische balancering behouden.

De paspen vervangt een van de bevestigingsbouten van de remschijf, maar bij toepassing van oude wielen (zonder pasgat) moet de paspen door de vroegere bevestigingsbout vervangen worden.



139 838



138 866

Vetdop

Er is een oude en nieuwe uitvoering van de vetdop waarvan de nieuwe, met de verbeterde afdichting m.i.v. 1985 ingevoerd werd. Deze kan met een schroevendraaier van de naaf verwijderd en daarna weer aangebracht worden in tegenstelling met de vroegere dop die bij verwijderen vervangen moet worden.

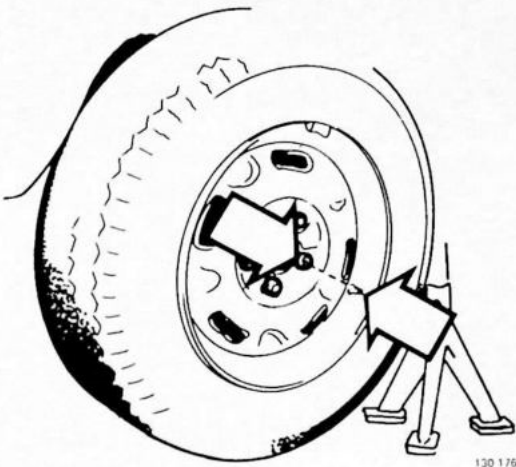
Reparatie en onderhoud

Groep 72 Veren

Veer vervangen

Speciaal gereedschap: 5036,5037,5043,5045,5407

Zie, als ook de schokdemper vervangen moet worden, pagina 137-144, omdat het doelmatig is om veer en schokdemper tegelijk te vervangen.



U1

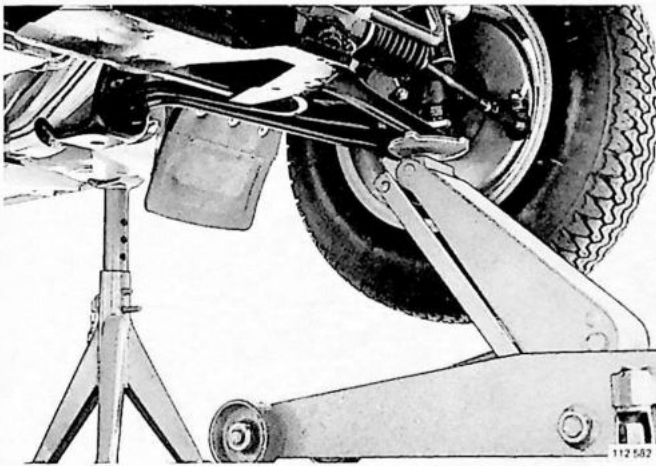
Voortrein omhoogbrengen, stand van het voorwiel merken en het voorwiel verwijderen

Zet bokken onder de voorste kriksteunen.

Merk de stand van het wiel door een center te slaan in de bout die recht voor het ventiel zit.

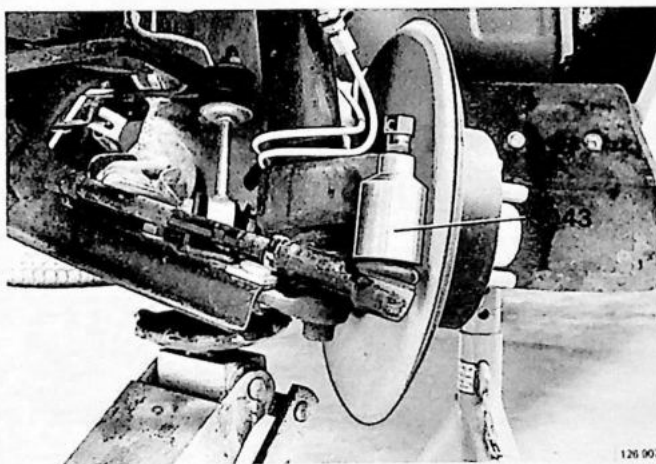
N.B! Bij bepaalde lichtmetalen velgen moet het merkteken aangebracht worden op de twee bouten aan weerskanten van het ventiel.

Het merken gebeurt om een eventuele dynamische balancering niet te veranderen.



U2

Krik als steun onder de draagarm zetten

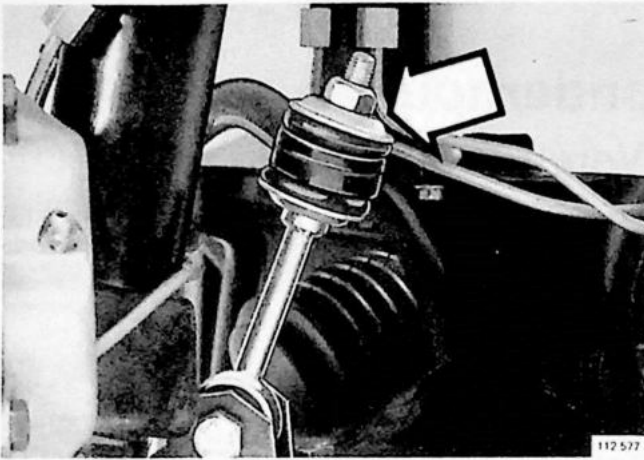


U3

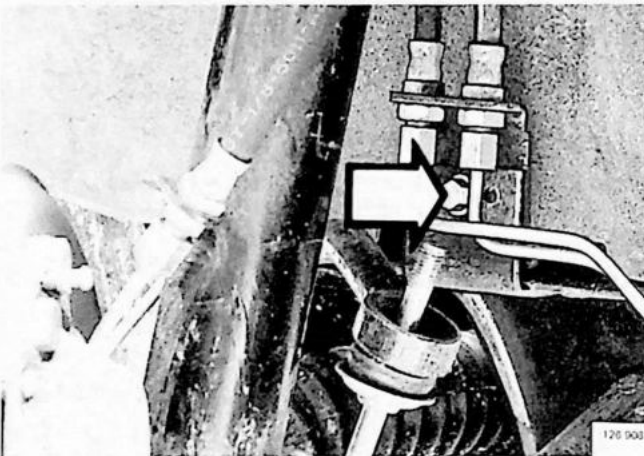
Spoorstang van de stuurarm verwijderen

Verwijder de moer en trek met trekker 5043 de stang los.

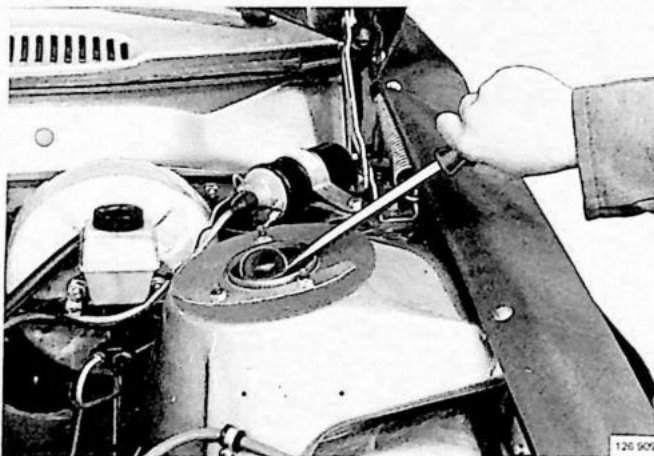
Veer vervangen



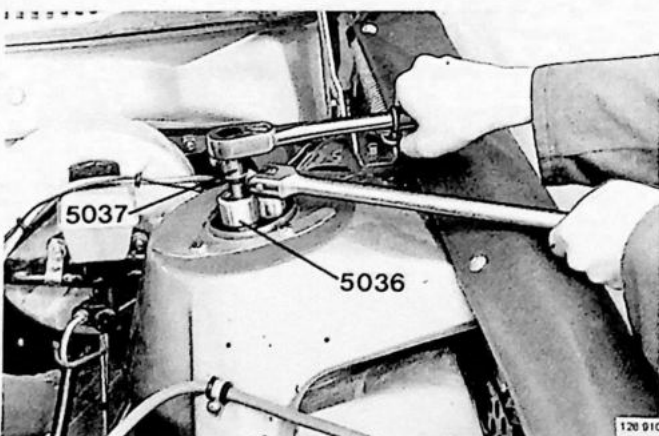
U4
Stabilisator van de bovenste bevestiging van de arm verwijderen



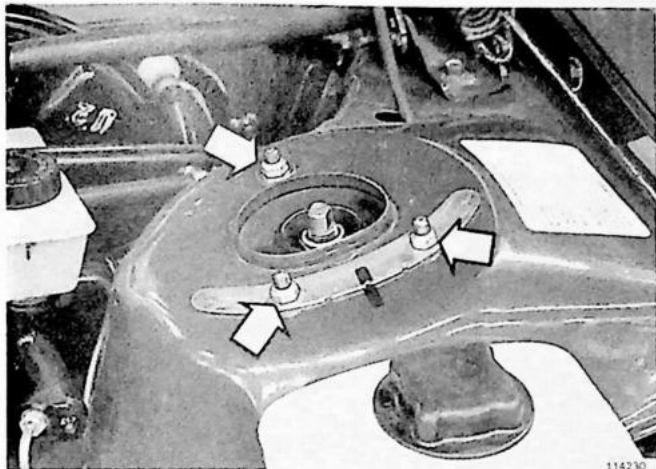
U5
Bout voor de remleidingsteun verwijderen



U6
Beschermkap over de schokdempermoer verwijderen
Wring met een schroevendraaier.



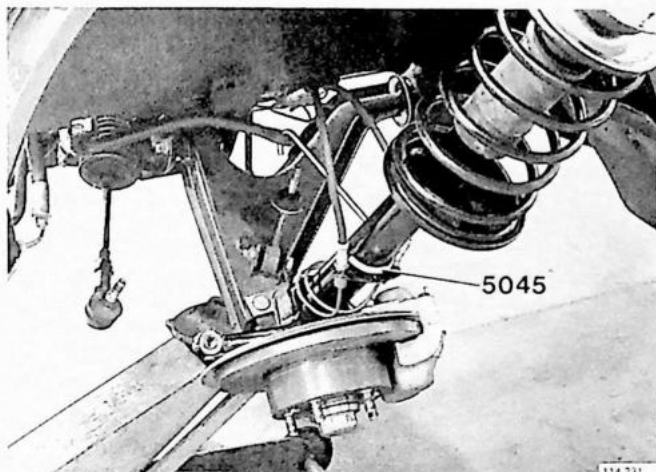
U7
Schokdempermoer lossen
Los de moer met sleutel 5036 een paar slagen en houd met tegenhouder 5037 de zuigerstang van de schokdemper tegen.



U8

Stand van de bovenste lagering merken en moeren verwijderen

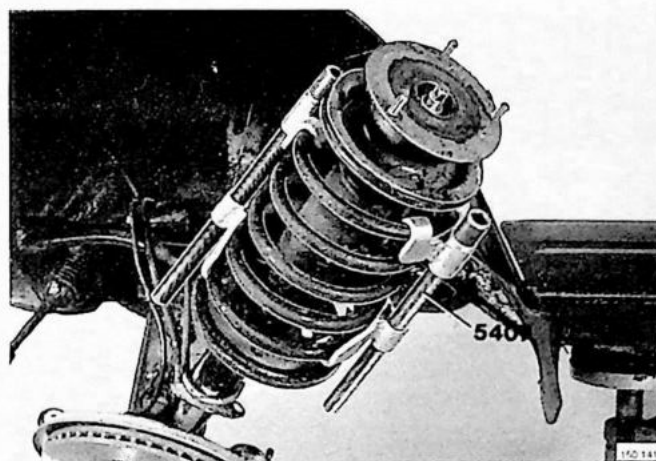
Breng de merktekens recht boven de moerplaat en de wielkuipplaat aan.



U9

Krik laten zakken en veerpoot verwijderen

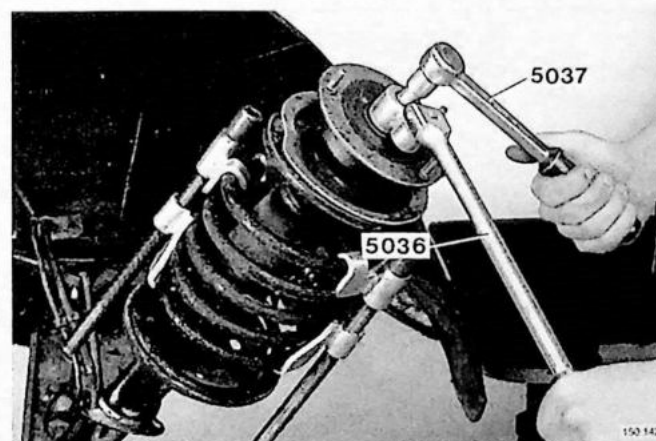
Haak met onlasthaak 5045 de veerpoot aan de stabilisator vast.



U10

Voorveerklemmen 5047 vastzetten en veer samentrekken

De voorveerklemmen worden recht tegenover elkaar en met drie vrije veerwindingen tussen de klauwen van de gereedschappen aangebracht. Trek deze met een moertrekker kruiselings samen.

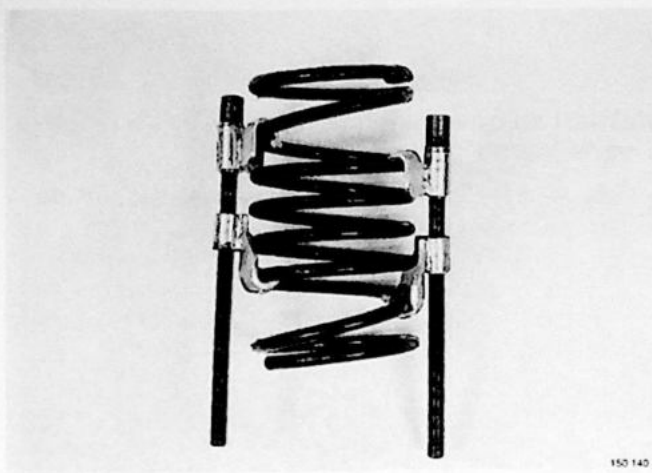


U11

Schokdempermoer verwijderen en bovenste lagering, veerschotel, veer en stootrubber verwijderen

Verwijder de moer met sleutel 5036 en houd met tegenhouder 5037 de schokdemper tegen.

Veer vervangen

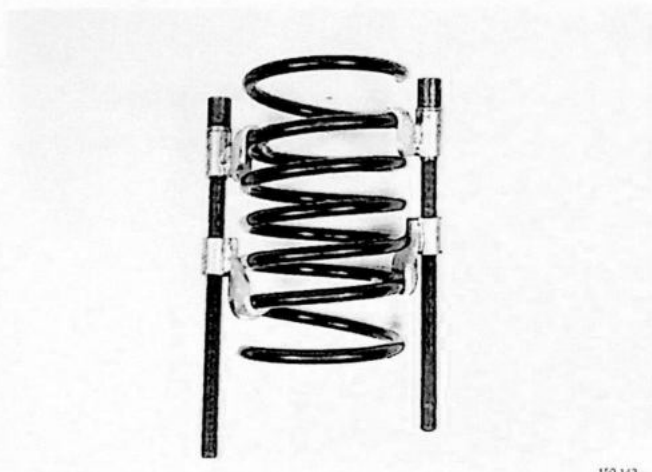


150 140

U12

Voorveerklemmen 5407 van de veer verwijderen

Verwijder de veerklemmen door deze kruiselings van de oude veer los te maken.



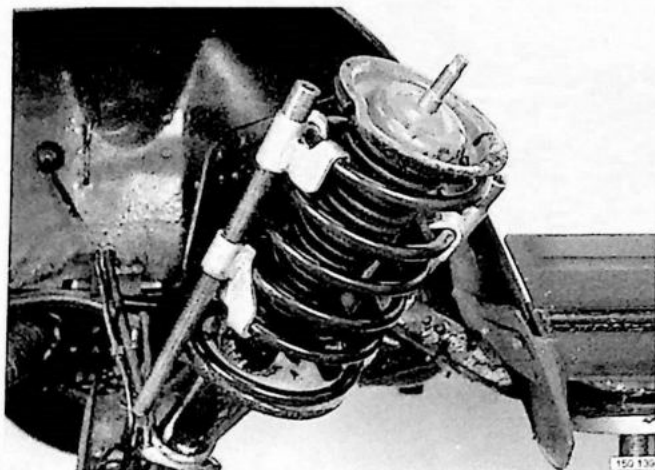
150 143

U13

Nieuwe veer met voorveerklemmen 5407 samen-trekken

Breng de veerklemmen 5407 recht tegenover elkaar en met drie vrije veerwindingen tussen de klauwen van de gereedschappen aan.

Trek de veerklemmen kruiselings samen.

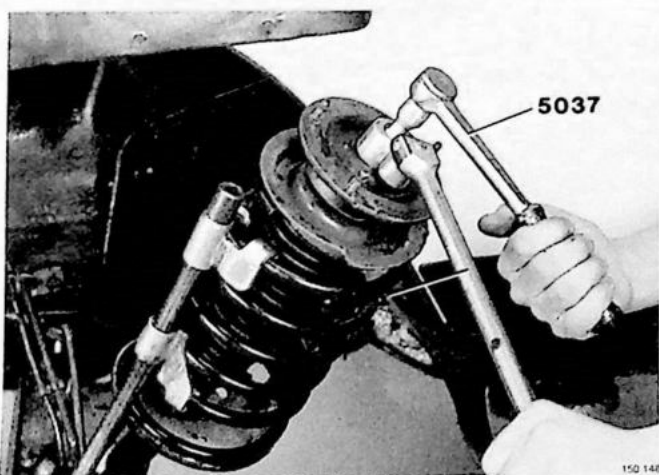


150 139

U14

Veer, stootrubber en schokdemper op hun plaatsen aanbrengen

Draai de veer zo, dat de bekken van de veerklemmen naar boven wijzen.

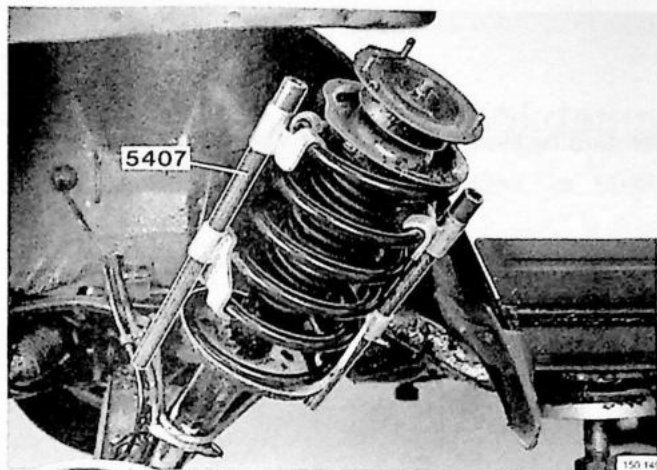


150 146

U15

Veerschotel, bovenste lagering, ring en moer aanbrengen

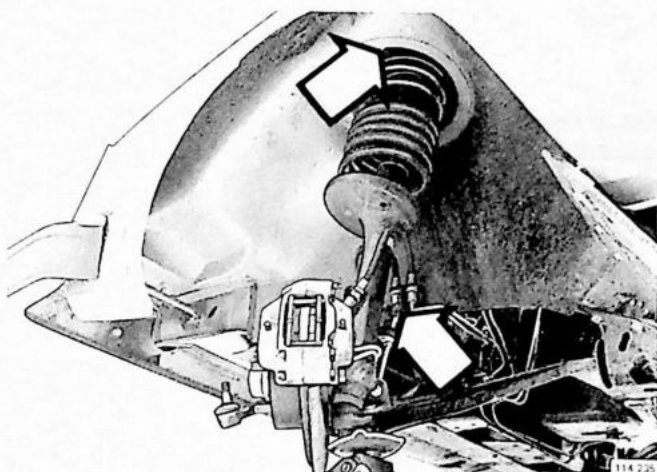
Haal aan met sleutel 5036 en houd tegen met tegenhou-der 5037.



U16

Veerklemmen 5407 verwijderen

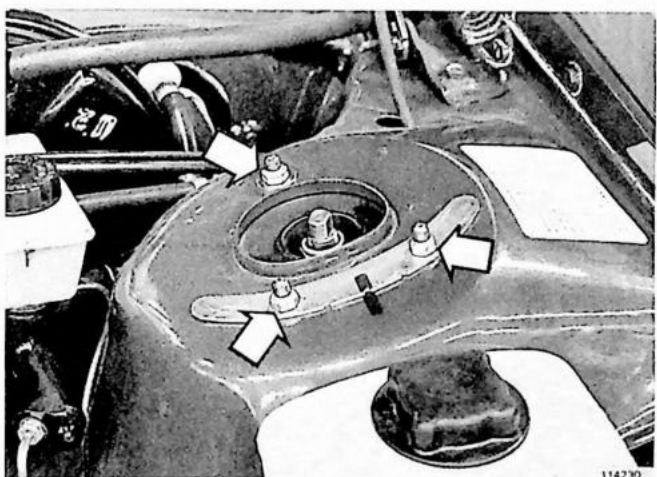
Maak de veerklemmen kruiselings los en let erop, dat de uiteinden van de veer in de bovenste en onderste schotel goed komen te zitten.



U17

Veerpoot in de wielkuip omhoogbrengen

Verwijder de ophanghaak en zet de krik hoger. Let er ook op, dat de afstandspen van de stabilisator op zijn plaats komt.

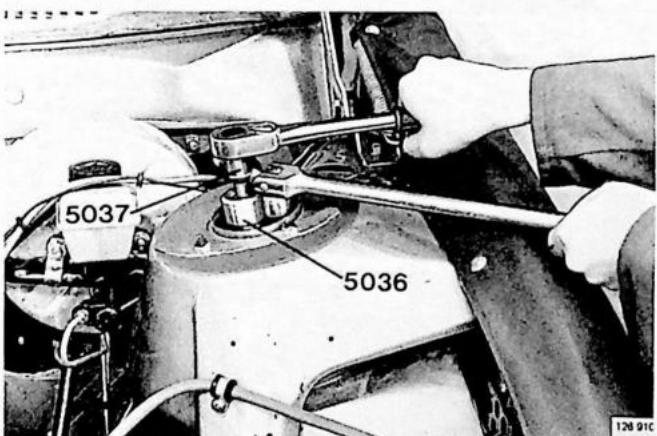


U18

Lagering in de juiste stand draaien en moeren vastdraaien

Breng de lagering volgens het eerder gemaakte merkteken aan.

Aanhaalmoment 20 Nm (2,0 kgm).

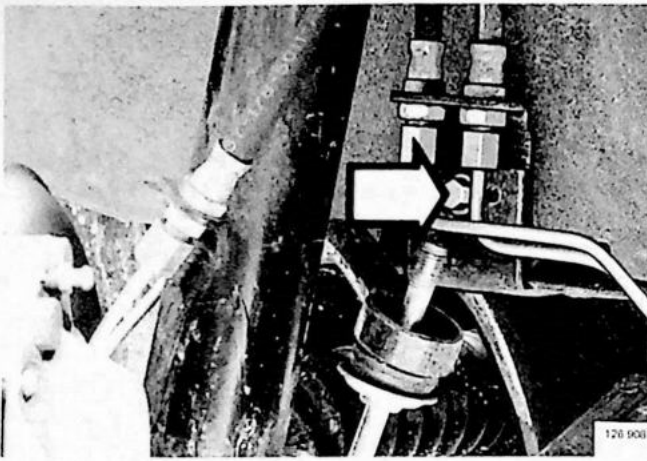


U19

Bovenste moer van de schokdemper vasttrekken en daarna de beschermkap vastdrukken

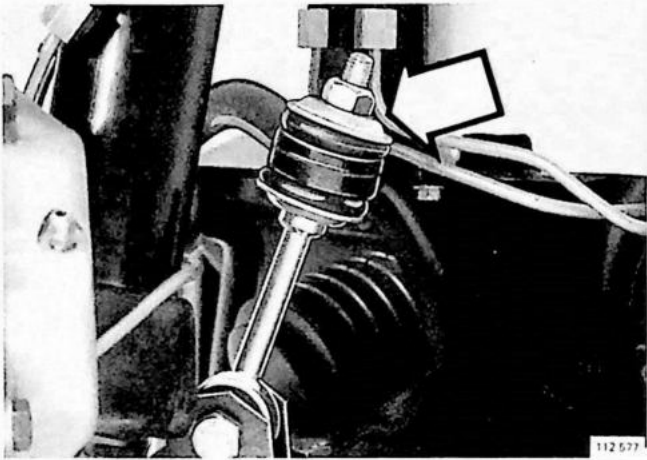
Trek de moer met sleutel 5036 vast en houd met tegenhouder 5037 tegen.

Veer vervangen



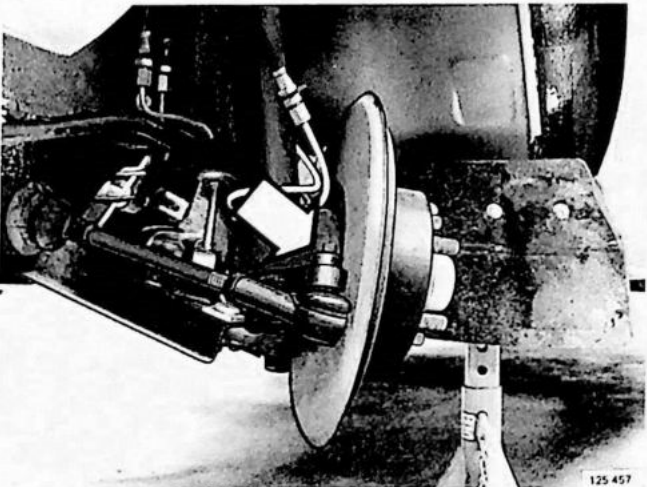
Remleidingsteun vastschroeven

U20



Afstandspen van de stabilisator aan de stang vastmaken

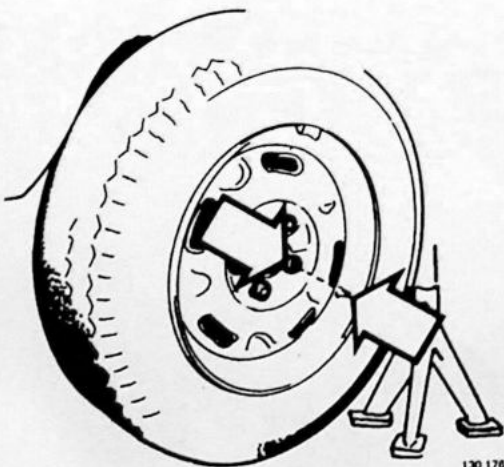
U21



Spoorstang aan de stuurarm vastmaken

Aanhaalmoment 60 Nm (6,0 kgm).

U22



Voorwiel vastzetten

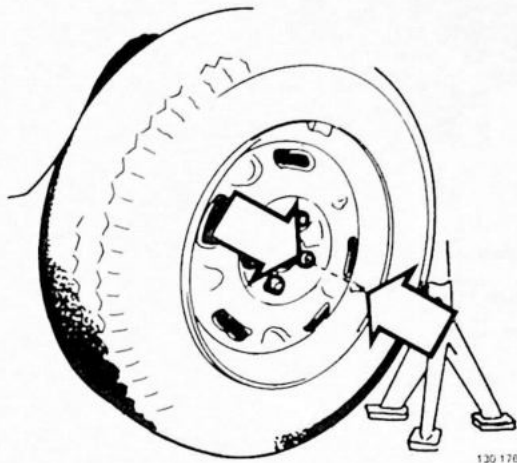
Breng het voorwiel volgens het eerder gemaakte merkteken aan.

Aanhaalmoment 115 Nm (11,5 kgm).

U23

Schokdemper vervangen

Speciaal gereedschap: 5036, 5037, 5039, 5045, 5406, 5407



V1

Voortrein omhoogbrengen, stand van het voorwiel merken en voorwiel verwijderen

Zet bokken onder de voorste kriksteunen.

Merk de stand van het wiel door een center te slaan op de bout recht voor het ventiel.

N.B! Bij bepaalde lichtmetalen velgen moet het merken gebeuren op de twee bouten aan weerskanten van het ventiel.

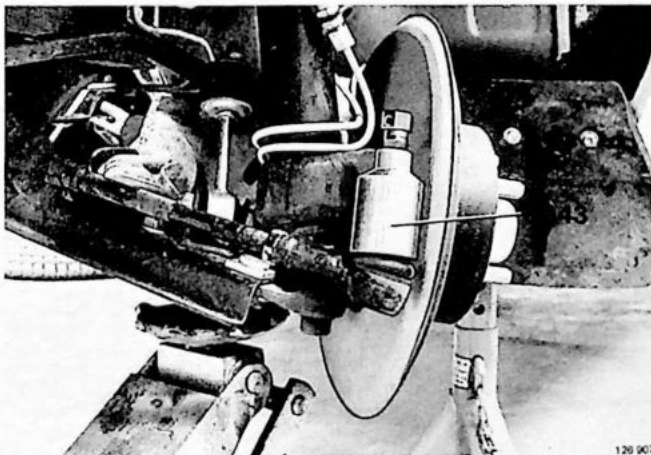
Het merken gebeurt om een eventuele dynamische balancering niet te veranderen.



V2

Schokdempermoer in de veerpoot lossen

Los de moer met haaksleutel 5039 of met haakse sleutel 5406, afhankelijk van de zuigerstangdiameter, een paar slagen.

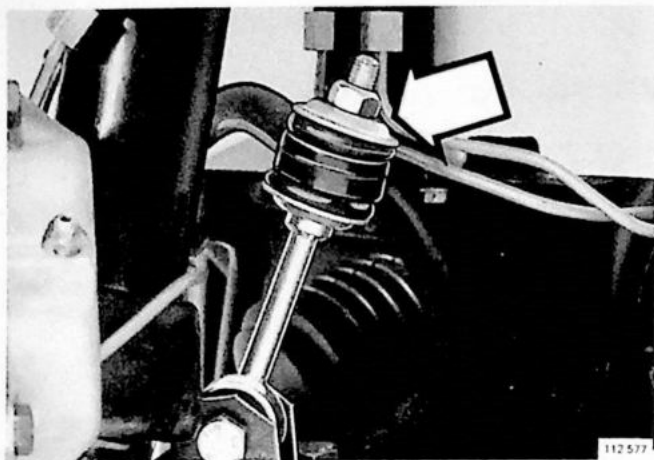


V3

Krik onder de draagarm zetten en spoorstang van de stuurarm verwijderen

Verwijder de moer en trek met trekker 5043 de stang los.

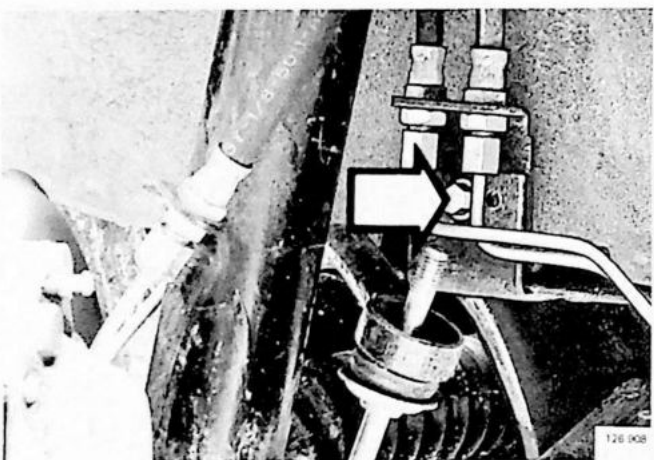
Schokdemper vervangen



V4

Stabilisator verwijderen van de bovenste bevestiging van de afstandspen

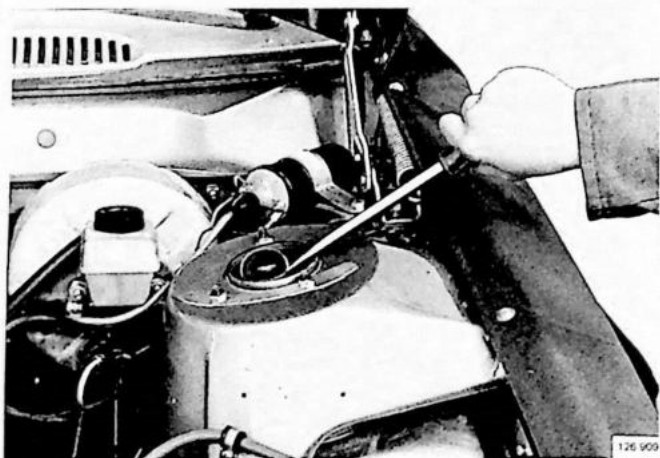
Verwijder de moer en trek met trekker 5043 de stang los.



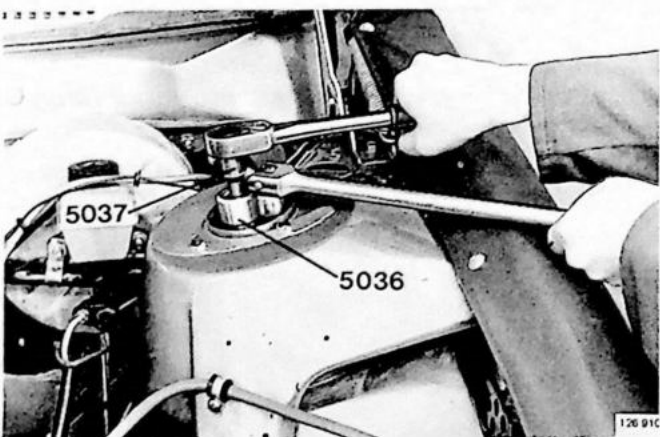
V5

Bout voor de remleidingsteun verwijderen

Wring met een schroevendraaier.



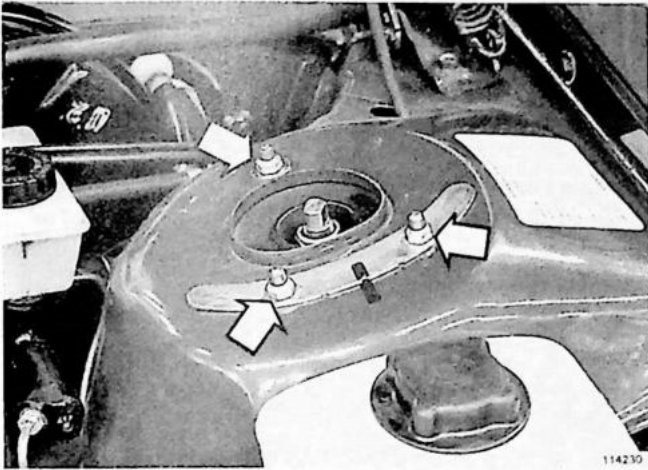
V6

Beschermkap over de schokdempermoer verwijderen

V7

Schokdempermoer lossen

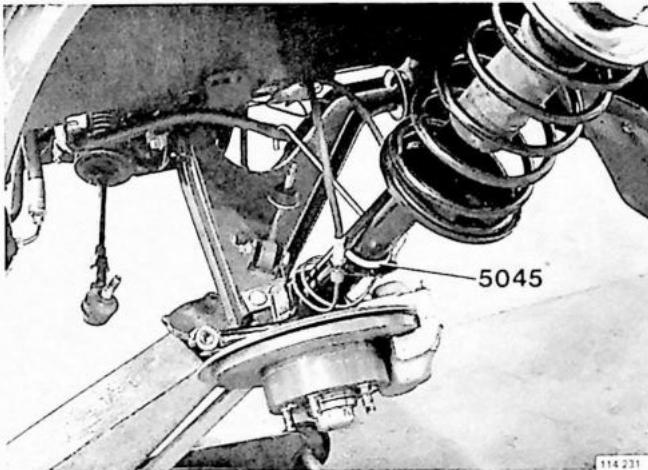
Los de moer met sleutel 5036 een paar slagen en houd met tegenhouder 5037 de zuigerstang van de schokdemper tegen.



V8

Stand van de bovenste lagering merken en moeren losdraaien

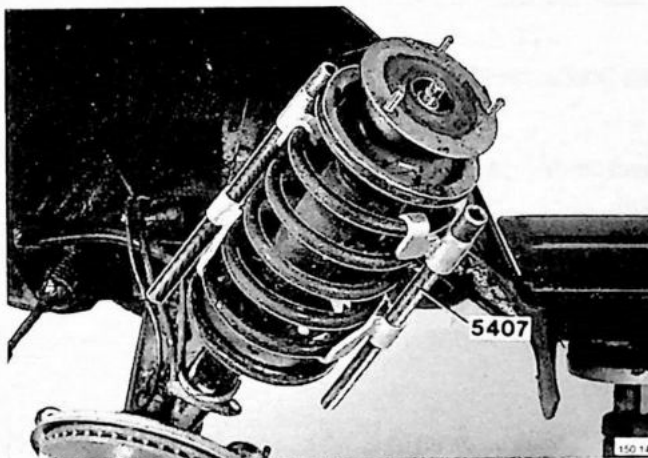
Breng het merkteken recht boven de moerplaat en de wielkuiplaat aan.



V9

Krik laten zakken en veerpoot verwijderen

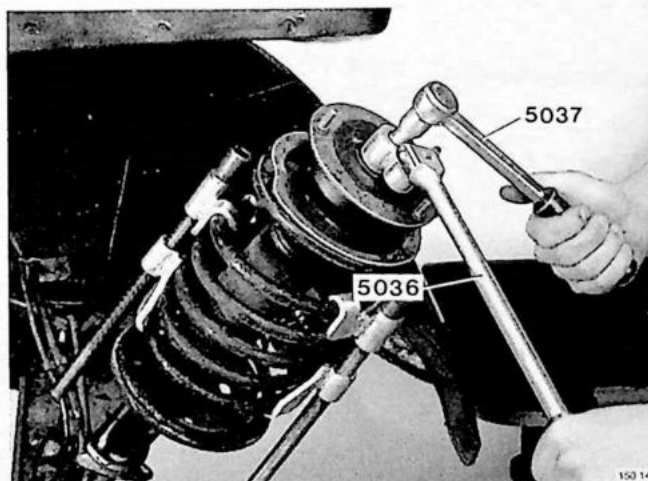
Hang met onlasthaak 5045 de veerpoot aan de stabilisator op.



V10

Voorveerklemmen 5407 vastzetten en veer samentrekken

Breng de veerklemmen 5407 recht tegenover elkaar en met drie vrije veerwindingen tussen de klauwen van de veerklemmen aan. Trek deze met een moertrekker kruislings samen.



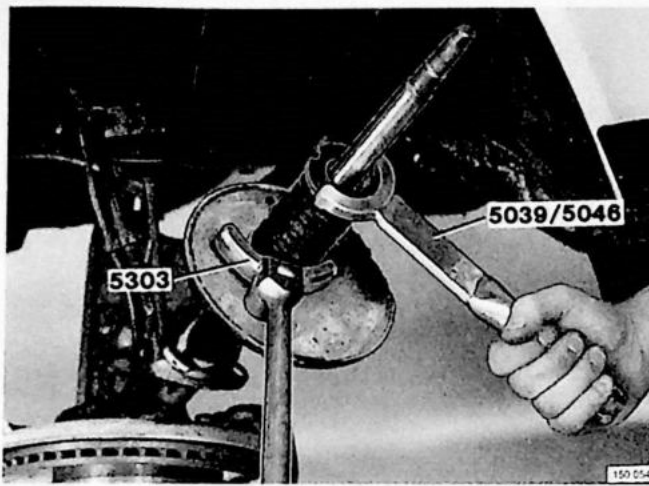
V11

Schokdempermoer verwijderen en bovenste lagering, veerschotel, veer en stootrubber verwijderen

Verwijder de moer met sleutel 5036 en houd de schokdemper met tegenhouder 5037 tegen.

Sid 141

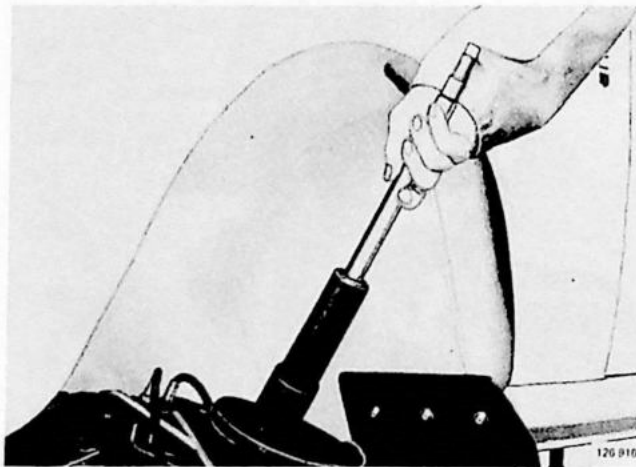
Schokdemper vervangen



V12

Schokdempermoer verwijderen

Gebruik haaksleutel 5039 of haakse sleutel 5406, afhankelijk van de zuigerstangdiameter.



V13

Schokdemper omhoogtrekken

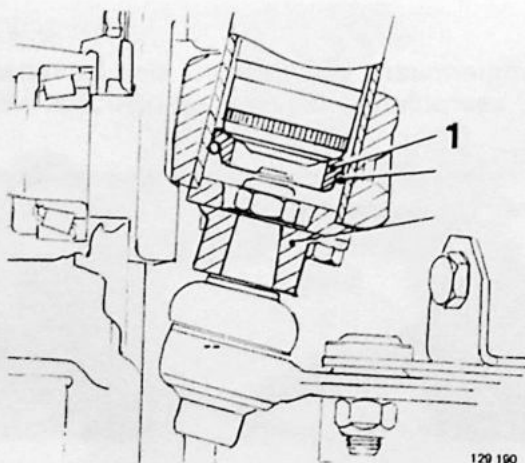
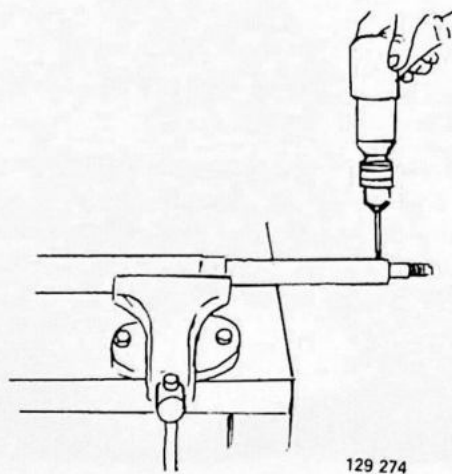
Ga voor standaardshokdempers door met V20

Gasdrukdempers

V14

Gasdrukdemper verschroten

Boor een gat (diameter 2 mm) in het mantelvlak van de verchroomde buis (diameter 40 mm) op ca 20 mm van het cilinderuiteinde (bij de bevestigingstap).



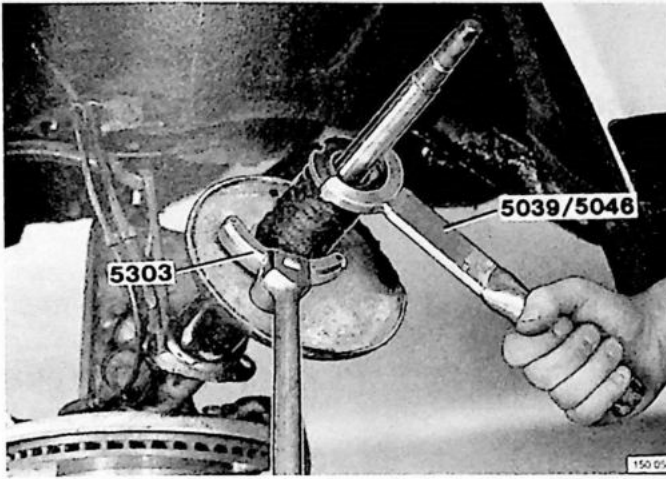
V15

Gasdrukdempers

Bij de 200-serie komen twee types veerpoten voor;

- Type 1, 1975-1979 met losse schokdemperschotel
- Type 2, 1978- met vastgelaste schokdemperschotel.

Bij auto's met veerpoot, type 1 kan de gasdrukdemper aangebracht worden, maar eerst moet schotel (1) in de veerpoot verwijderd worden; dit gebeurt met een lange haak via de bovenkant. Bij vervangen van gasdrukdemper: vergelijk chassisnummer, modeljaar en de catalogus voor service-onderdelen om het juiste type te krijgen.



V16

Nieuwe gasdrukdemper inschuiven en moer vasttrekken

Schuif de schokdemper in en breng de moer aan. Controleer de centrering van de demper. Trek de moer vast. Zorg ervoor de remleiding niet te beschadigen.

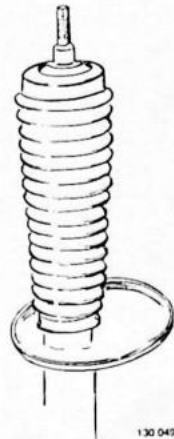
Gebruik haaksleutel 5039 of haakse sleutel 5406, afhankelijk van de zuigerstangdiameter.



V17

Ring in de rubber balg aanbrengen

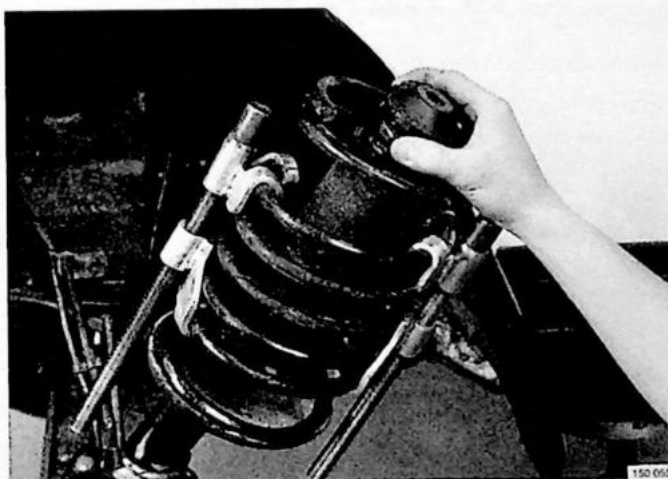
Let er goed op, dat de ring goed in de rubber balg komt te liggen.



V18

Schokdemperhoes aanbrengen

Schuif de hoes over de schokdemperstang en de veerpoot.



V19

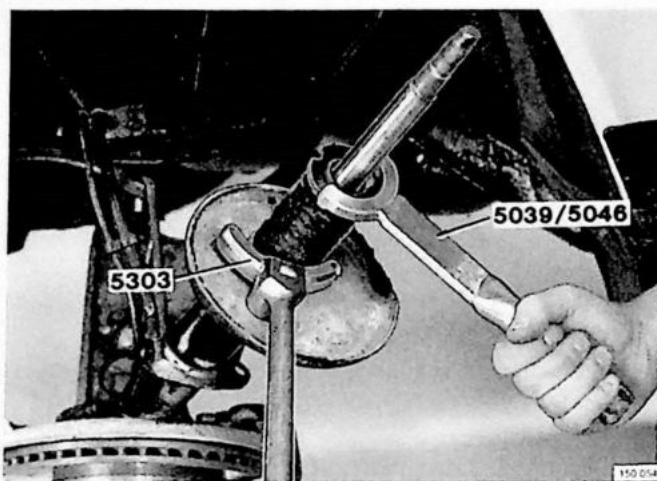
Veer op zijn plaats brengen

N.B! Alleen de veer wordt op de gasdrukdemper aangebracht.

Draai de veer zo, dat de bekken van de veerklemmen naar boven wijzen.

Ga verder met V22.

Schokdemper vervangen



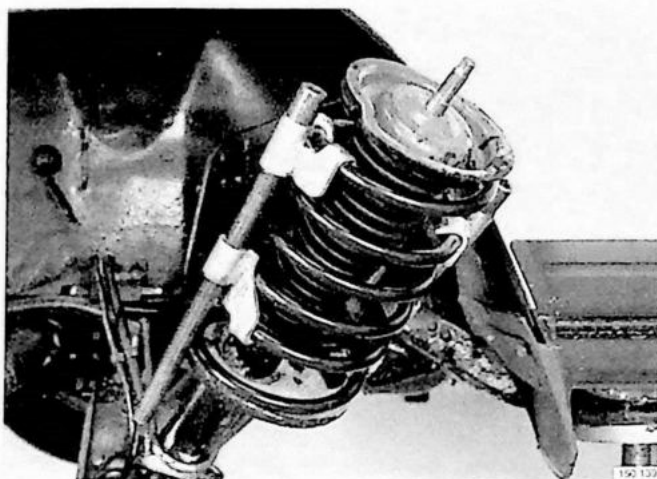
Standaarddemper

V20

Nieuwe standaarddemper inschuiven en moer vasttrekken

Schuif de nieuwe schokdemper in en breng de moer aan. Controleer de centrering van de demper. Trek de moer vast. Beschadig de remleiding niet.

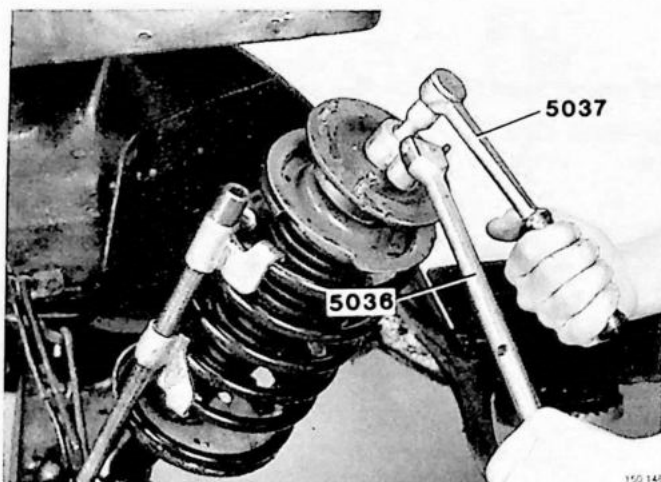
Gebruik haaksleutel 5039 of haakse sleutel 5046, af afhankelijk van de zuigerstangdiameter.



V21

Veer, stootrubber en schokdemper op hun plaatsen aanbrengen

Draai de veer zo, dat de bekken van de veerklemmen naar boven wijzen.

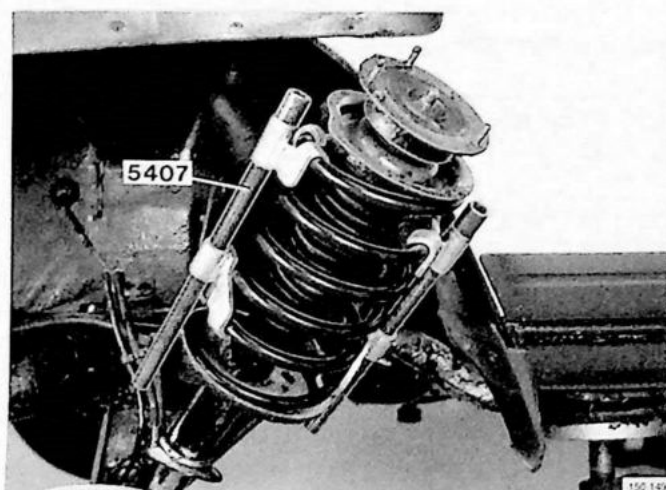


V22

Alle schokdempers

Veerschotel, bovenste lagering, vulring en moer aanbrengen

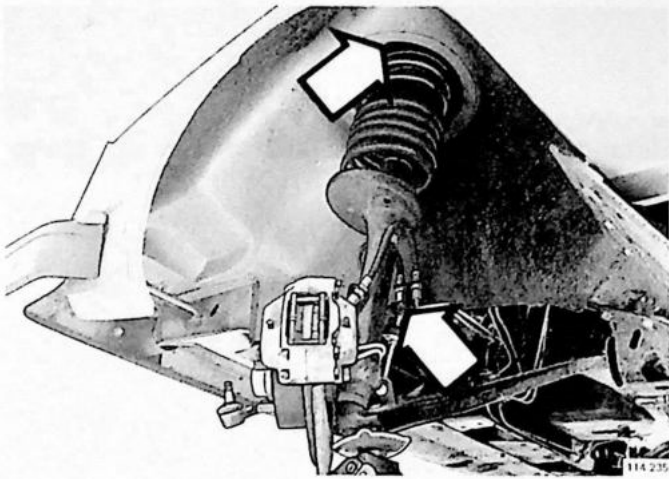
Haal de moer met sleutel 5036 aan en houd met tegenhouder 5037 tegen.



V23

Voorveerklemmen verwijderen

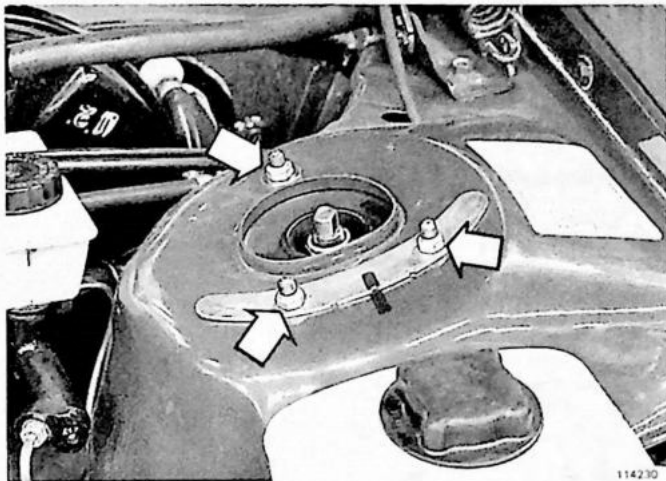
Maak de veerklemmen 5407 kruiselings los en let erop, dat de uiteinden van de veer in de bovenste en onderste plaat op de juiste plaats komen.



V24

Veerpoot in de wielkuip omhoogbrengen

Verwijder de ophanghaak en zet de krik hoger. Let er ook op, dat de stabilisator op zijn plaats komt.

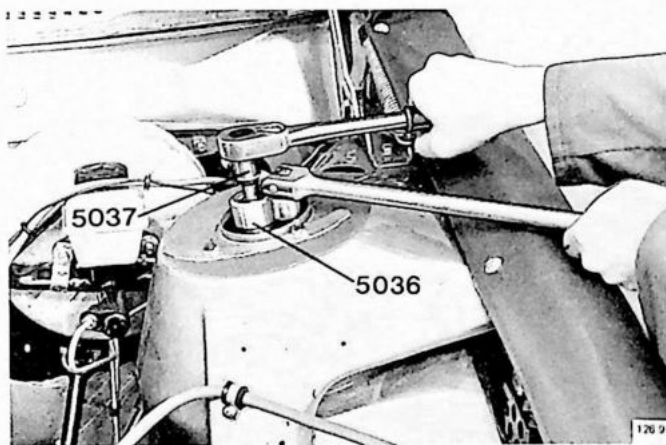


V25

Lagering in de juiste stand draaien en moeren aanbrengen

Breng de lagering volgens de eerder gemaakte merktekens aan.

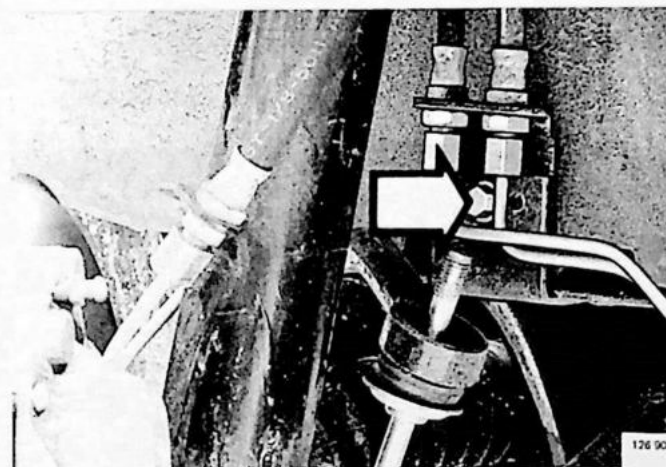
Aanhaalmoment 20 Nm (2,0 kgm).



V26

Bovenste schokdempermoer vasttrekken en daarna de beschermkap vastdrukken

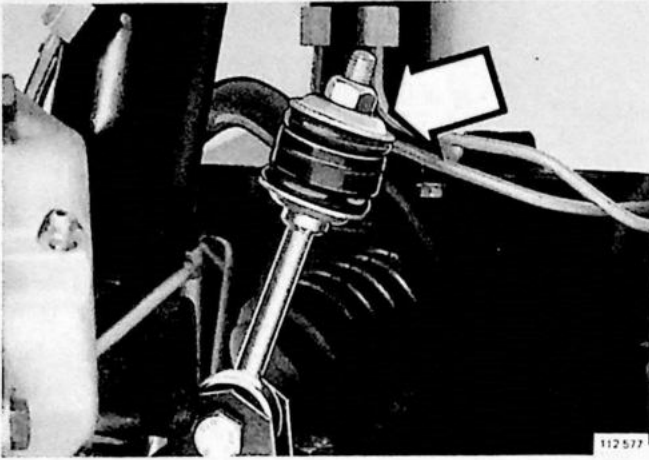
Haal de moer met sleutel 5036 aan en houd met tegenhouder 5037 tegen.



V27

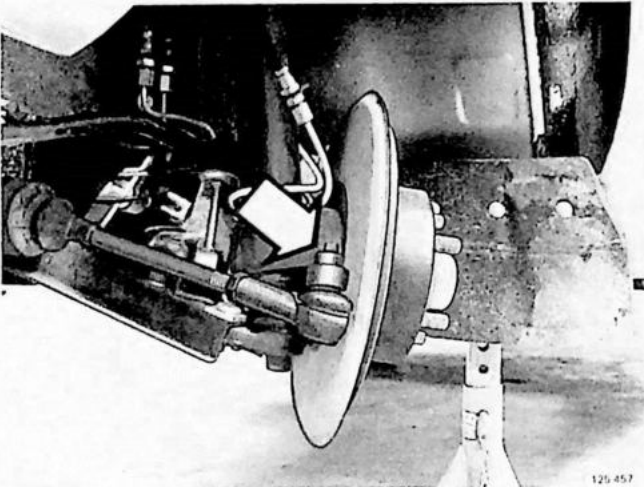
Remleidingsteun aanbrengen

Schokdemper vervangen



V28

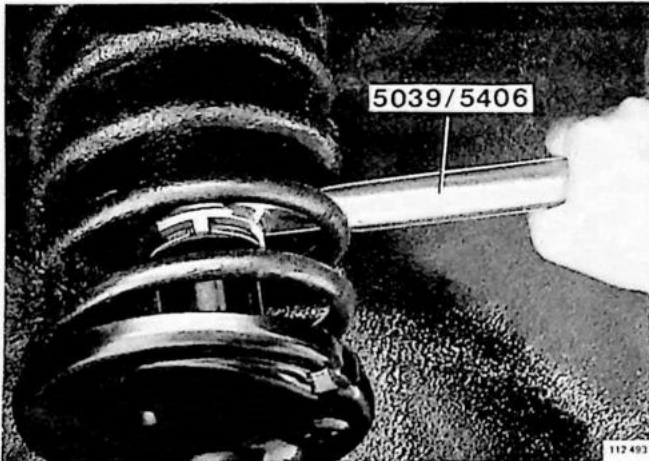
Afstandspen van de stabilisator aan de stang vastmaken



V29

Spoorstang aan de stuurarm vastmaken

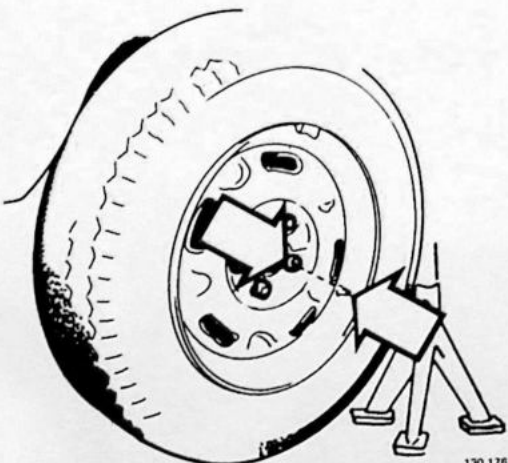
Aanhaalmoment 60 Nm (6,0 kgm).



V30

Schokdempermoer in de veerpoot vasttrekken

Gebruik haaksleutel 5039 of haakse sleutel 5406, afhankelijk van de zuigerstangdiameter.



V31

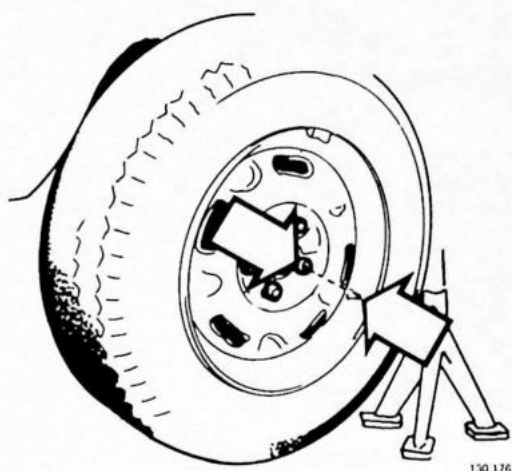
Wiel aanbrengen

Volgens het eerder gemaakte merkteken.

Aanhaalmoment 115 Nm (11,5 kgm).

Bovenste veerpootlagering vervangen

Speciaal gereedschap: 5036,5037,5043,5045



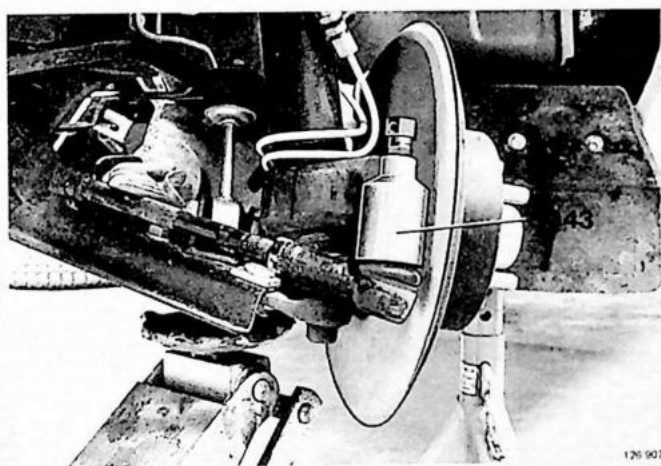
X1

Voortrein omhoogbrengen, stand van het voorwiel merken en voorwiel verwijderen

Zet bokken onder de voorste kriksteunen.

Merk de stand van het wiel door een center te slaan in de bout die recht voor het ventiel zit. Het merken gebeurt om een eventuele dynamische balancering niet te veranderen.

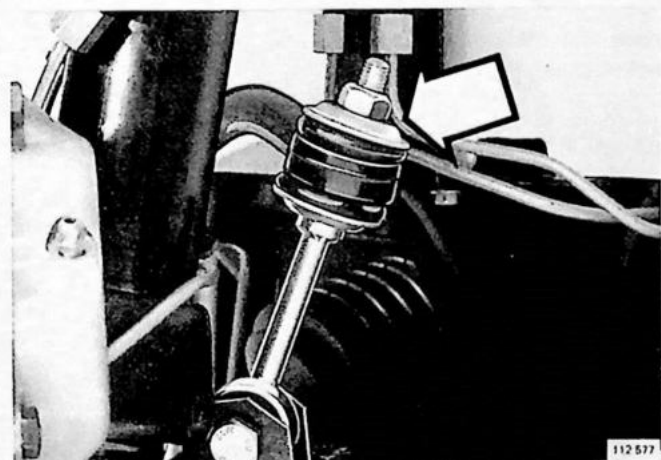
N.B! Bij bepaalde lichtmetalen velgen moet het merken gebeuren op de twee wielbouten aan weerskanten van het ventiel.



X2

Krik onder de draagarm zetten en spoorstang en stuurarm verwijderen

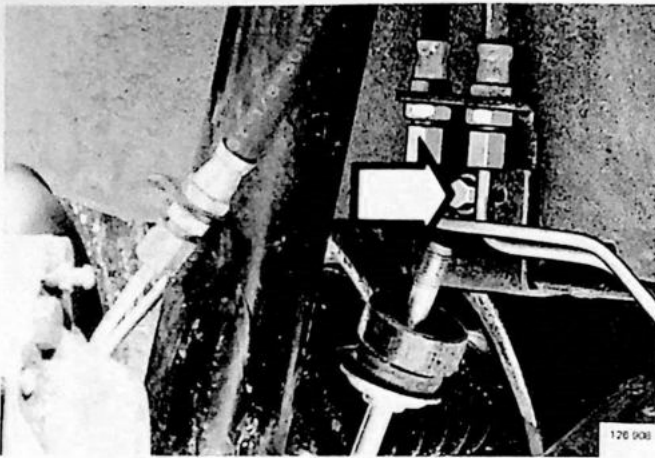
Verwijder de moer en trek met trekker 5043 de stang los.



X3

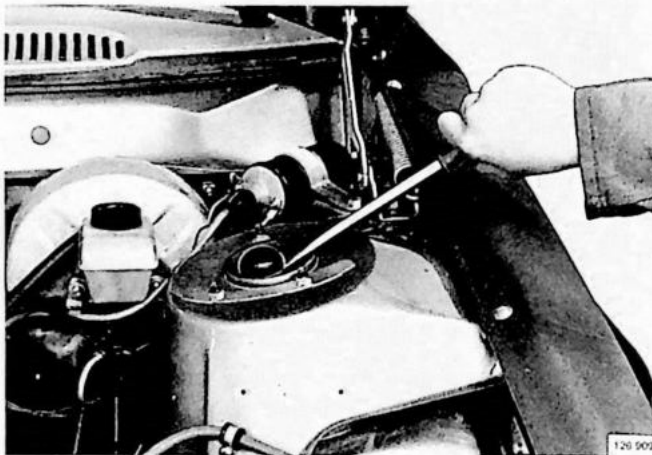
Stabilisator van de bevestiging van de afstandspen verwijderen

Bovenste veerpootlagering vervangen



Bout voor de remleidingsteun verwijderen

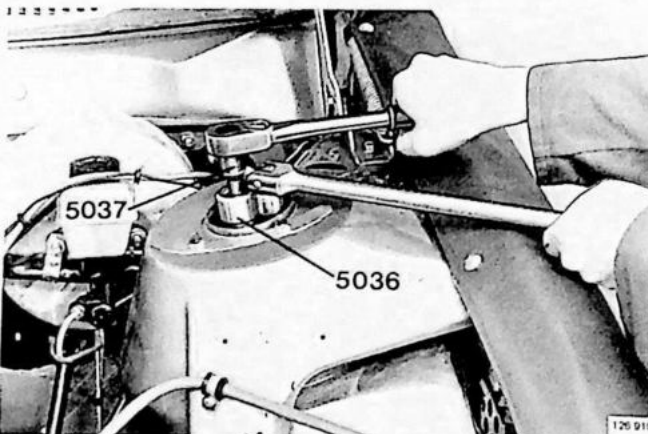
X4



Beschermkap over de schokdempermoer verwijderen

X5

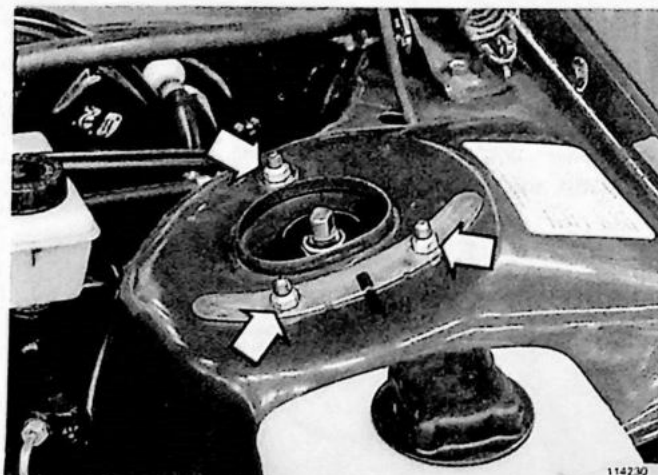
Wring met een schroevendraaier.



Schokdempermoer lossen

X6

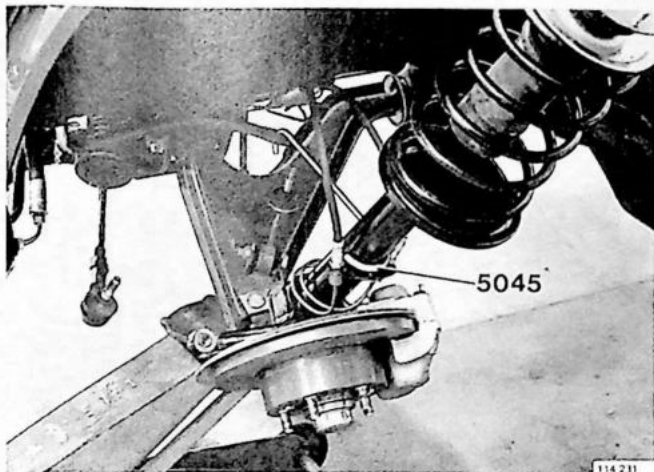
Los de moer met haaksleutel 5036 een paar slagen en houd met tegenhouder 5037 de zuigerstang van de schokdemper tegen.



Stand van de bovenste lagering merken en moeren verwijderen

X7

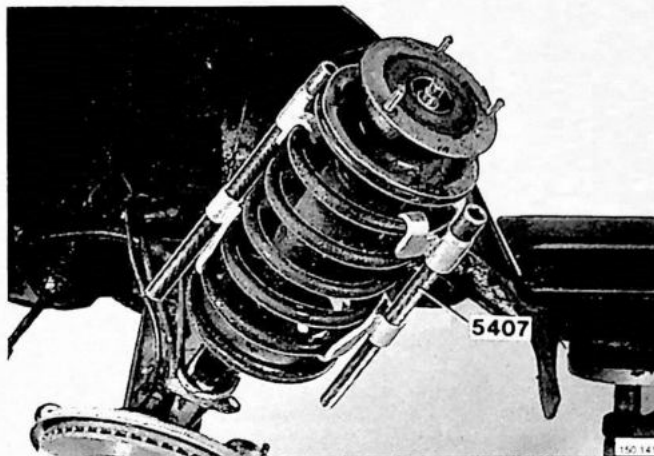
Breng het merkteken recht boven de moerplaat en de wielkuiplaat aan.



X8

Krik laten zakken en veerpoot verwijderen

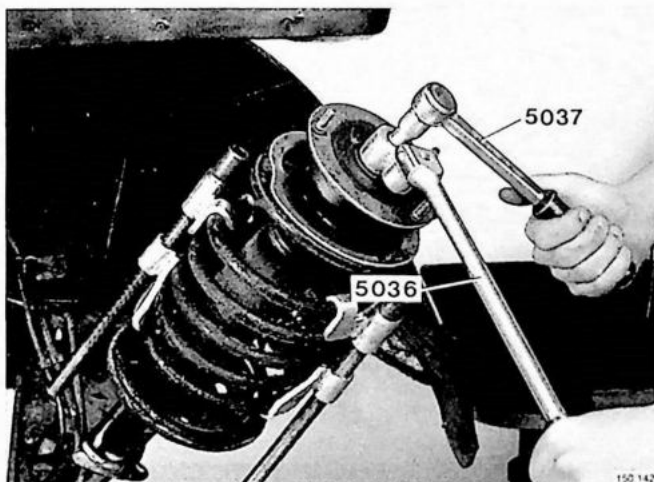
Hang de veerpoot met ophanghaak 5045 aan de stabilisator op.



X9

Veerklemmen 5407 vastzetten en veer samen-trekken

De veerklemmen worden recht tegenover elkaar en met drie vrije veerwindingen tussen de klauwen van de klemmen aangebracht. Trek deze met een moertrekker kruise-lings samen.



X10

Schokdempermoer verwijderen en bovenste la-gering uitlichten

Verwijder de moer met haaksleutel 5036 en houd de schokdemper met tegenhouder 5037 tegen.

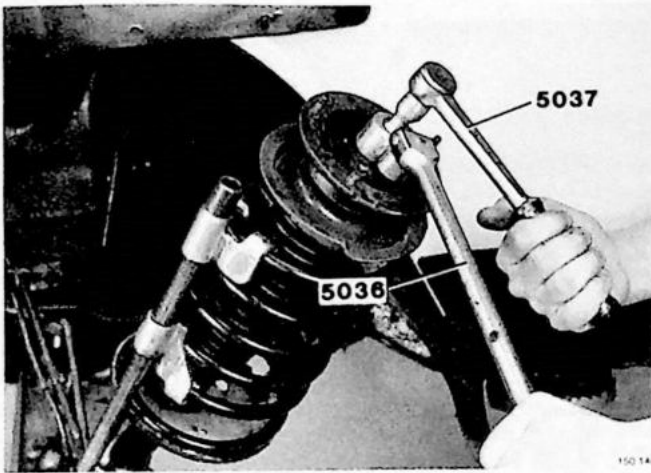


X11

Complete lagering vervangen

Bij auto's met een versterkingsstang (Diesel, GT) wordt een lagering gebruikt, omdat een van de bouten langer is.

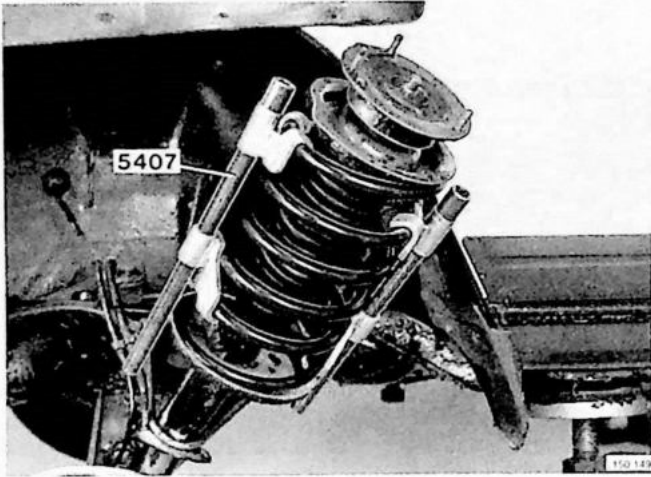
Bovenste veerpootlagering vervangen



X12

Nieuwe bovenste lagering, vulring en moer aanbrengen

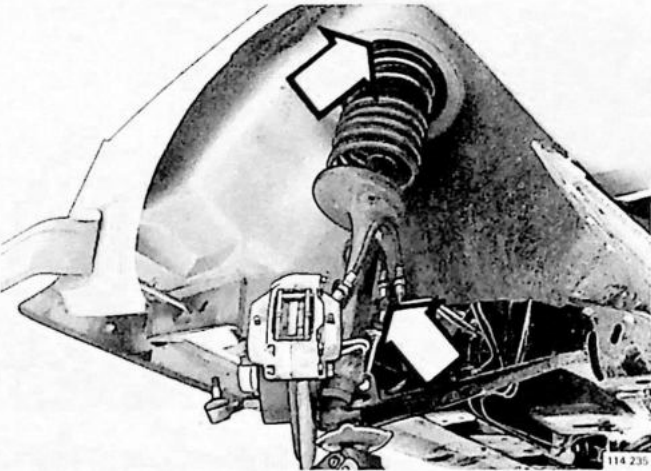
Haal aan met sleutel 5036 en houd tegen met 5037.



X13

Voorveerklemmen verwijderen

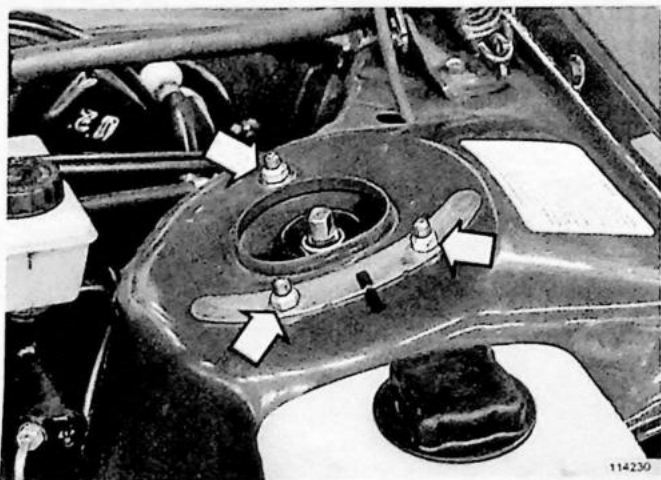
Maak de veerklemmen kruiselings los en let erop, dat de uiteinden van de veer in de bovenste en onderste schotel goed komen te zitten.



X14

Veerpoot in de wielkuip omhoogbrengen

Verwijder de ophanghaak en zet de krik hoger. Let er ook op, dat de afstandspen van de stabilisator op zijn plaats komt.

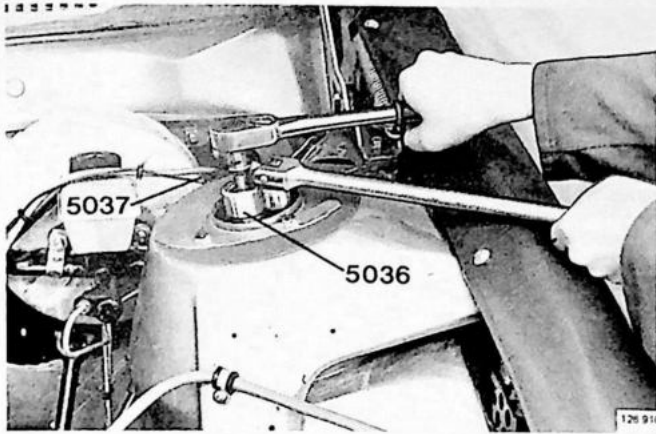


X15

Lagering in de juiste stand draaien en moeren vastdraaien

Breng de lagering volgens het eerder gemaakte merkteken aan.

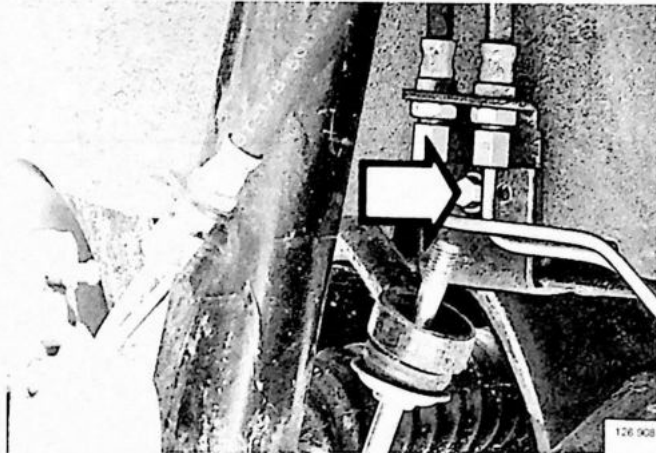
Aanhaalmoment **20 Nm** (2,0 kgm).



X16

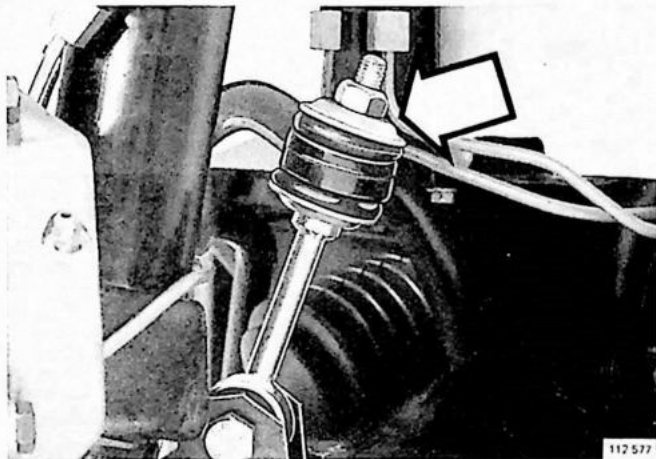
Bovenste schokdempermoer vasttrekken en beschermkap vastdrukken

Haal de moer met sleutel 5036 aan en houd met tegenhouder 5037 tegen.



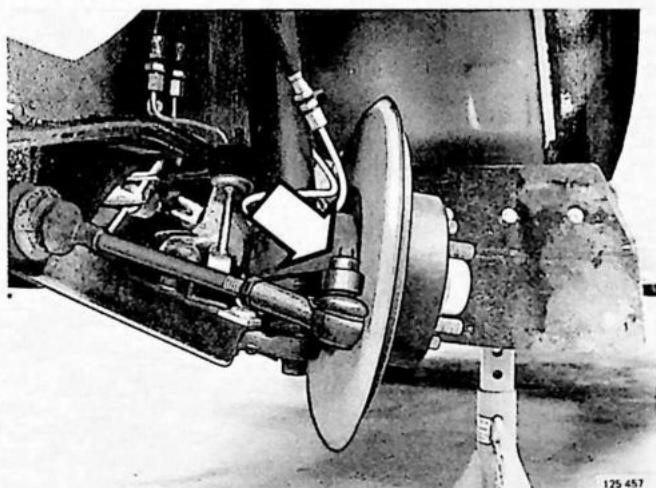
X17

Remleidingsteun vastzetten



X18

Afstandspen van de stabilisator aan de stang vastzetten

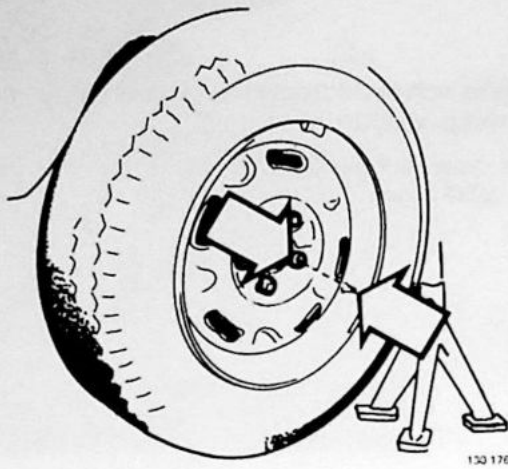


X19

Spoorstang aan de stuurarm vastmaken

Aanhaalmoment 60 Nm (6,0 kgm).

Bovenste veerpootlagering vervangen

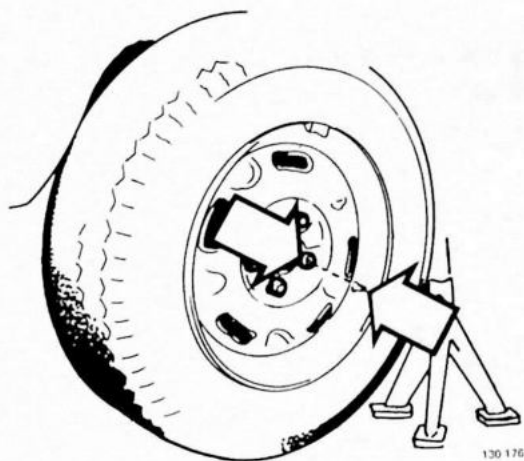


X20

Voorwiel aanbrengen

Breng het volgens het eerder gemaakte merkteken aan.
Aanhaalmoment **115 Nm** (11,5 kgm).

Groep 76 Stabilisator Stabilisator vervangen



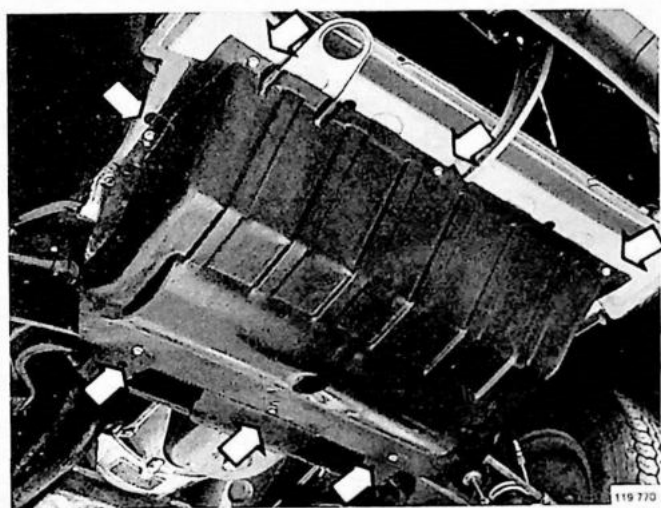
Y1

Voortrein omhoogbrengen en stand van het wiel merken

Merk de stand van het wiel door een center te slaan in de bout die recht voor het ventiel zit. Het merken van de wielen gebeurt om een eventuele dynamische balancering niet te veranderen.

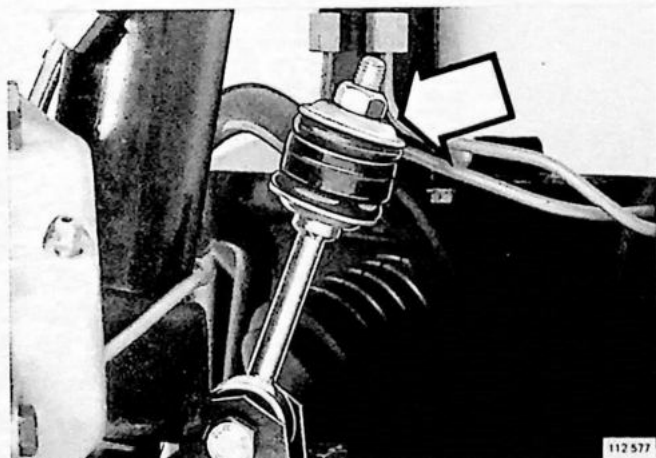
N.B! Bij bepaalde lichtmetalen velgen moet het merken gebeuren op de twee bouten waartussen het ventiel zit.

Zet bokken onder de voorste kriksteunen.



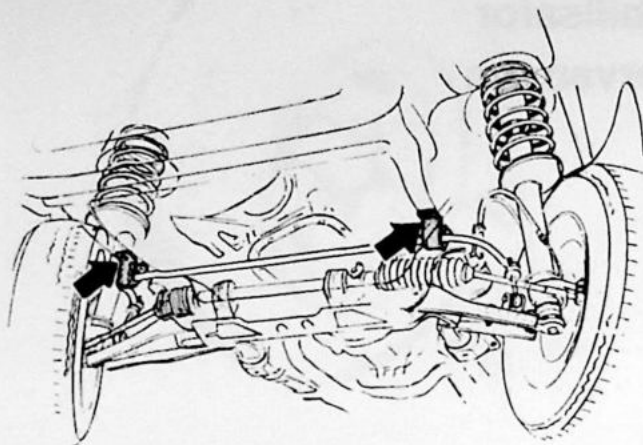
Y2

Afschermplaat onder de motor verwijderen

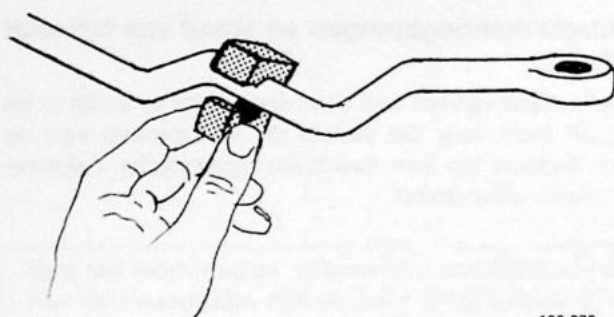


Y3

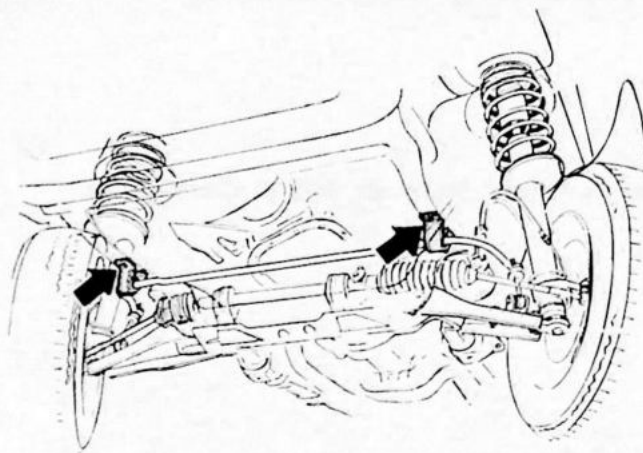
Stabilisator losmaken van de bovenste steun van de stabilisatorstang



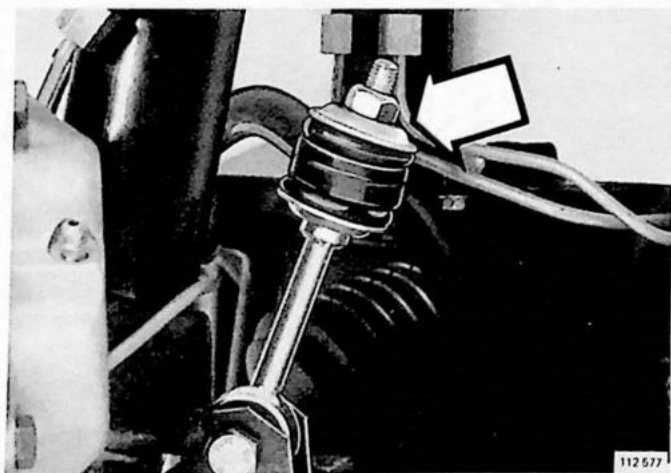
Y4
Overvallen aan beide kanten van de stabilisator
verwijderen



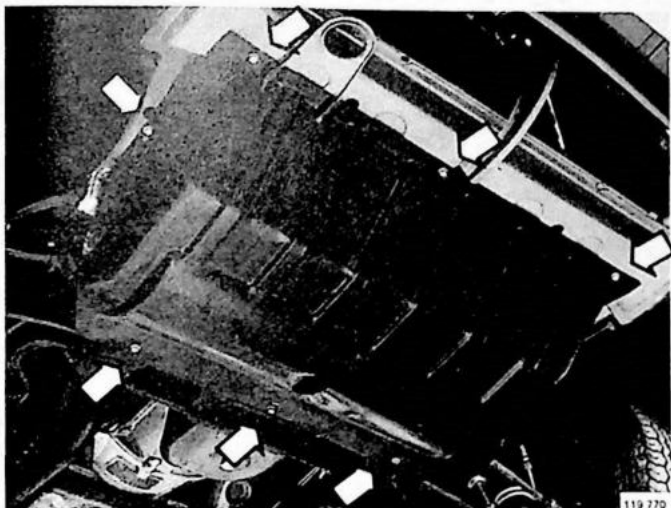
Y5
Nieuwe lagerbussen op de nieuwe stabilisator
aanbrengen
Brend de stabilisator aan.



Y6
Overvallen aanbrengen

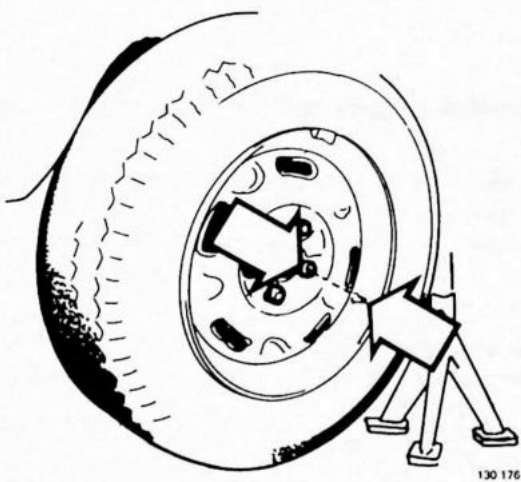


Y7
Afstandspen van de stabilisator aan de stang
vastmaken



Y8

Afschermplaat onder de motor aanbrengen



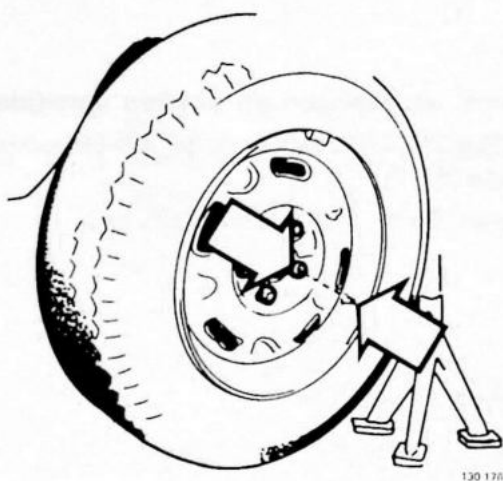
Y9

Voorwiel aanbrengen en bokken verwijderen

Breng het wiel volgens het eerder aangebrachte merkteken aan.

Aanhaalmoment **115 Nm** (11,5 kgm).

Afstandspen van de stabilisator vervangen



Z1

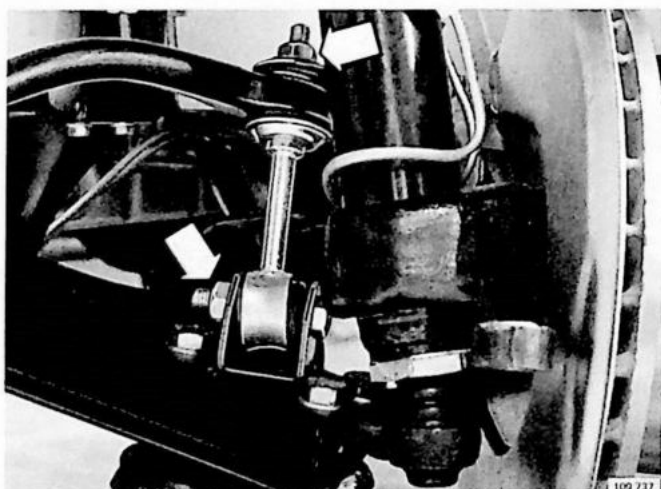
Voortrein omhoogbrengen en stand van het wiel merken

Merk de stand van het wiel door een center te slaan in de bout die recht voor het ventiel zit. Het merken gebeurt om een eventuele dynamische balancering niet te veranderen.

N.B! Bij bepaalde lichtmetalen velgen moet het merken gebeuren op de twee bouten die aan weerskanten van het ventiel zitten.

Zet bokken onder de draagarmen.

Verwijder het wiel.



Z2

Eerst de bovenste moer van de afstandspen en daarna de onderste moer en bout verwijderen. Afstandspen verwijderen

Breng op de nieuwe afstandspen een ring en een lagerbus aan en breng de pen tussen de stabilisatorstang en de draagarm op zijn plaats.

Z3

Eerst de onderste bout en moer en daarna de bovenste lagerbus, ring en moer aanbrengen

Z4

Voorwiel aanbrengen en bokken verwijderen

Breng het voorwiel volgens het eerder aangebrachte merkteken aan.

Aanhaalmoment **115 Nm** (11,5 kgm).

