

	Seite
<b>IDENTIFIZIERUNG UND TECHNISCHE DATEN</b>	
Hinterachs Antrieb - Limousine, Cabriolet und Coupé 404	01 01
Hinterachs Antrieb - abgeleitete Typen 404	01 02
Geschwindigkeit im 4. Gang bei 1000 U/min des Motors	01 03
Fassungsvermögen der Gehäuse von Hinterachsgetrieben mit Schneckengetriebe - Limousine, Cabriolet und Coupé 404	01 04
Fassungsvermögen der Gehäuse von Hinterachsgetrieben - abgeleitete Typen 404	01 05
Gehäuse von Hinterachsgetrieben mit 95,25 mm Achsabstand, komplett zusammengestellt - Limousine, Cabriolet und Coupé 404	01 06
Gehäuse von Hinterachsgetrieben mit 101,6 mm Achsabstand, komplett zusammengestellt - Limousine, Cabriolet und Coupé 404	01 07
Gehäuse von Hinterachsgetrieben mit 101,6 mm Achsabstand, komplett zusammengestellt - Übersetzung 4 x 19 - abgeleitete Typen 404	01 09
Gehäuse von Hinterachsgetrieben mit 101,6 mm Achsabstand, komplett zusammengestellt - Übersetzung 5 x 21 - abgeleitete Typen 404	01 11
Hinterachsgetriebe mit Hypoidgetriebe	01 21
Gehäuse von Hinterachsgetrieben mit 25 mm Achsabstand, komplett zusammengestellt - abgeleitete Typen 404 mit Hypoidgetriebe	01 22
<b>AUSBAU UND EINBAU</b>	
Zu verwendendes Werkzeug	02 01
Ausbau	02 02
Besonderheiten an Lieferwagen 404	02 04
<b>ZERLEGEN — ZUSAMMENBAU UND EINSTELLUNG</b>	
<b>Hinterachsgetriebe mit Schneckengetriebe</b>	
Zu verwendendes Werkzeug	03 01
Zerlegen	03 03
Zusammenbau - Einstellung	03 06
<b>Hinterachsgetriebe mit Hypoidgetriebe</b>	
Zu verwendendes Werkzeug	03 51
Zerlegen	03 52
Zusammenbau - Einstellung	03 56
<b>HINTERACHSANTRIEB UND AUSGLEICHGETRIEBE</b>	
Ausgleichkegelräder und Ausgleichradachse	04 01
<b>HINTERACHSWELLEN UND —ROHRE</b>	
Zu verwendendes Werkzeug	05 01
Ausbau - Zerlegen	05 03
Zusammenbau	05 04

# HINTERACHSGETRIEBE

## IDENTIFIZIERUNG UND TECHNISCHE DATEN

**5** 0101

### HINTERACHSANTRIEB MIT SCHNECKENGETRIEBE

Limousine - Cabriolet und Coupé 404

TYP	Übersetzung Schnecke x Schneckenrad	Identifizierung nach Seriennummern, die auf den Teilen vermerkt sind		Teile-Nr. des Hinterachsantriebes (Schnecke und Schneckenrad)
		Schnecke	Schneckenrad	
<b>404</b> bis Nr. 4 071 371 <b>404 J</b> bis Nr. 4 502 735	5 x 21	841.006	841.003(1)	3242.24(1)
<b>404</b> von Nr. 4 071 372 bis Nr. 5 045 497 <b>404 J</b> von Nr. 4 502 736 bis Nr. 4 529 909 <b>404 SL</b> bis Nr. 4 414 913 <b>404 KF</b> bis Nr. 4 551 335 <b>404 C</b> bis Nr. 4 495 819 <b>404 C.KF</b> bis Nr. 4 590 865	5 x 21	841.006	841.051(2)	3242.18
<b>404 (TW)</b> von Nr. 5 045 498 bis Nr. 5 069 812 <b>404 (TH)</b> von Nr. 5 100 001 bis Nr. 5 306 431 <b>404 SL</b> von Nr. 4 414 914 bis Nr. 5 136 029 <b>404 J</b> von Nr. 4 529 910 bis Serienende <b>404 J.SL</b> bis Nr. 4 535 278 <b>404 KF</b> von Nr. 4 551 336 bis Nr. 4 570 000 <b>404 D</b> bis Nr. 4 605 178 <b>404 C</b> von Nr. 4 495 820 bis Nr. 4 498 352 <b>404 C.KF</b> von Nr. 4 590 866 bis Nr. 4 594 000 <b>ALLE 404 DA</b>	5 x 21(3)	841.074	841.078	3242.31
<b>404 SL</b> von Nr. 5 136 030 bis Nr. 5 140 409 <b>404 J.SL</b> von Nr. 4 535 279 bis Nr. 4 535 458 <b>404 KF</b> von Nr. 4 570 001 bis Nr. 4 578 362 <b>404 D</b> von Nr. 4 605 179 bis Nr. 4 608 776 <b>404 C</b> von Nr. 4 498 353 bis Nr. 4 498 414 <b>404 C.KF</b> von Nr. 4 594 001 bis Nr. 4 595 522	5 x 21	841.074	841.097(4)	3242.39
<b>404 (TW)</b> ab Nr. 5 069 813 <b>404 (TH)</b> ab Nr. 5 306 432 <b>404 SL</b> ab Nr. 5 140 410 <b>404 J.SL</b> ab Nr. 4 535 459 <b>404 KF</b> ab Nr. 4 578 363 <b>404 ZF</b> ab Nr. 8 250 001 <b>404 D</b> ab Nr. 4 608 777 <b>404 C</b> ab Nr. 4 498 415 <b>404 C.KF</b> ab Nr. 4 595 523	5 x 21	841.074	841.097	3242.41(5)

- 1 - Schneckenrad von 36 mm Breite mit Bolzen von  $\phi$  10 mm (D.P.D. liefert zum Ersatz ein Schneckenrad von 35 mm Breite mit Bolzen von  $\phi$  10 mm).
- 2 - Schneckenrad von 39 mm Breite mit Bolzen von  $\phi$  11 mm.
- 3 - Hinterachsantrieb (5 x 21) mit grossem Achsabstand (101,6 mm anstatt 95,25 mm) mit Bolzen von  $\phi$  12 mm und 62 mm Länge.
- 4 - Schneckenrad von 43 mm Breite infolge der Anwendung des Ausgleichgetriebes der abgeleiteten Typen.
- 5 - Hinterachsantrieb mit Bolzen von  $\phi$  12 mm, 70 mm Länge anstatt 62 mm, infolge der Anwendung von gerippten und 4 mm stärkeren Ausgleichgehäusehälften.

PEUGEOT

0102

5

# HINTERACHSGETRIEBE

## IDENTIFIZIERUNG UND TECHNISCHE DATEN

### HINTERACHSANTRIEB MIT SCHNECKENGETRIEBE

#### Abgeleitete Typen 404

TYP	Übersetzung Schnecke x Schneckenrad	Identifizierung nach Seriennummern, die auf den Teilen vermerkt sind		Teile-Nr. des Hinterachsangebotes (Schnecke und Schneckenrad)
		Schnecke	Schneckenrad	
404 L (TW) bis Nr. 4 854 646 404 L (TH) bis Nr. 4 857 892 404 L Break bis Nr. 4 857 979 404 U6 bis Nr. 4 745 143 404 U6A bis Nr. 1 924 027 404 LD bis Nr. 4 980 000 404 U6D bis Nr. 4 909 443	4 x 19	841.024	841.019	3242.28
404 L (TW) von Nr. 4 854 647 bis Nr. 4 898 217 404 L (TH) von Nr. 4 857 893 } bis 404 L Break von Nr. 4 857 980 } Nr. 4 879 370 404 U6 von Nr. 4 745 144 bis Nr. 4 761 054 404 U6A(TW) { von Nr. 1 924 028 bis Nr. 1 925 000 { von Nr. 1 930 001 bis Nr. 1 930 490 404 U6A(TH) von Nr. 1 925 001 bis Nr. 1 927 784 404 U6D von Nr. 4 909 444 bis Nr. 4 909 500	4 x 19	841.024	841.019	3242.42(1)
404 LD von Nr. 4 980 001 bis Nr. 4 980 786	5 x 21(2)	841.074	841.097	3242.39
404 LD von Nr. 4 980 787 bis Nr. 4 983 681 404 U6D von Nr. 4 909 501 bis Nr. 4 914 068	5 x 21(2)	841.074	841.097	3242.41(1)

1 - Hinterachsantrieb mit Bolzen von  $\phi$  12 mm, 70 mm Länge anstatt 62 mm, infolge der Anwendung von gerippten und 4 mm stärkeren Ausgleichgehäusehälften.

2 - Hinterachsantrieb 5 x 21 anstatt 4 x 19 des Types Familiale und Commerciale Diesel infolge der Anwendung des Motors XD 88.

### MIT HYPOIDGETRIEBE

TYP	Übersetzung Antriebskegelrad x Tellerrad	Identifizierung nach Seriennummern, die auf den Teilen vermerkt sind		Teile-Nr. des Hinterachsangebotes (Antriebskegelrad u. Tellerrad)
		Antriebskegelrad	Tellerrad	
404 L (TW) von Nr. 4 898 401 404 L (TH) } 404 L Break } von Nr. 4 879 401 404 U6 von Nr. 4 761 301 404 U6A (TW) von Nr. 1 930 601 404 U6A (TH) von Nr. 1 927 901	8 x 37	841.107	841.209	3242.43
404 LD ab Nr. 4 938 801 404 U6D ab Nr. 4 914 201	9 x 38	841.147	841.211	3242.44
404 U8 ab Nr. 7 010 001 404 U8D ab Nr. 7 040 001 404 U10 ab Nr. 7 060 001 404 U10D ab Nr. 7 080 001	8 x 39	841.255	841.254	3242.46

# HINTERACHSGETRIEBE

## IDENTIFIZIERUNG UND TECHNISCHE DATEN

**5** 0103

### GESCHWINDIGKEIT IM 4. GANG BEI 1000 U/MIN DES MOTORS MIT SCHNECKENGETRIEBE

TYP	Übersetzung Schnecke x Schneckenrad	Übersetzung des Tachoantriebes	Abmessungen der Reifen	Geschwindigkeit bei 1000 U/min (km/h)
404 404 KF 404 C et C.KF 404 D	5 x 21	8 x 17 8 x 16(1) 10 x 21(2)	165 x 380	28,450
404 L { Familiales Break 404 U6 404 U6A 404 LD 404 U6D	4 x 19	8 x 19 8 x 18(3)	165 x 380	25,200
404 LD 404 U6D	5 x 21(4)	8 x 17	165 x 380	28,450

- 1 - Übersetzung des Tachoantriebes 8 x 16 anstatt 8 x 17 an Cabriolets mit den Seriennummern  
404 C von Nr. 4 495 013 bis Nr. 4 495 279  
404 C.KF von Nr. 4 590 001 bis Nr. 4 590 051
- 2 - Übersetzung des Tachoantriebes 10 x 20 an Fahrzeugen, die mit dem Wechselgetriebe BA7 ausgerüstet sind.
- 3 - Übersetzung des Tachoantriebes 8 x 18 anstatt 8 x 19 an Fahrzeugen, die mit Reifen 185 x 380 ausgestattet sind.
- 4 - Übersetzung des Hinterachsantriebes 5 x 21 anstatt 4 x 19 sowie des Tachoantriebes 8 x 17 anstatt 8 x 19 infolge der Anwendung des Motors XD 88.

### MIT HYPOIDGETRIEBE

TYP	Übersetzung Antriebskegel x Tellerrad	Übersetzung des Tachoantriebes	Abmessung der Reifen	Geschwindigkeit bei 1000 U/min (km/h)
404 L { Familiales Break 404 U6 404 U6A	8 x 37	8 x 18 10 x 23(5)	165 x 380	25,895
404 LD 404 U6D	9 x 38	8 x 17 10 x 21(6)	165 x 380	28,410
404 U8 404 U8D 404 U10 404 U10D	8 x 39	10 x 23	17 x 380	25,800

- 5 - Übersetzung des Tachoantriebes 10 x 23 anstatt 8 x 18 infolge Anwendung des Wechselgetriebes BA7.
- 6 - Übersetzung des Tachoantriebes 10 x 21 anstatt 8 x 17 infolge Anwendung des Wechselgetriebes BA7.

PEUGEOT



0104

5

# HINTERACHSGETRIEBE

## IDENTIFIZIERUNG UND TECHNISCHE DATEN

### FASSUNGSVERMÖGEN DER GEHÄUSE VON HINTERACHSGETRIEBEN MIT SCHNECKENGETRIEBE

Limousine, Cabriolet und Coupé 404

FAHRZEUGTYP	TYP DES HINTERACHSGETRIEBES	FASSUNGSVERMÖGEN
<p><b>Limousine, Cabriolet und Coupé 404 mit Vergaser und mit Benzineinspritzung</b></p> <p>Bis zu Nr. :</p> <p>404 - 5 045 497  404 J - 4 529 909  404 SL - 4 414 913  404 KF - 4 551 335  404 C - 4 495 819  404 C.KF - 4 590 865</p>	<p>Schneckengetriebe mit geschlossenem Gehäuse aus Leichtmetalllegierung (ohne Rippen)</p> <p>- Achsabstand 95,25 mm</p>	<p>1,400 l Esso Gear Oil V.T.</p>
<p><b>Limousine, Cabriolet und Coupé 404</b></p> <p>404 (TW) von Nr. 5 045 498 bis Nr. 5 069 812  404 (TH) von Nr. 5 100 001 bis Nr. 5 306 431  404 SI von Nr. 4 414 914 bis Nr. 5 136 029  404 J von Nr. 4 529 910 bis Serienende  404 J.SL von Nr. 4 529 910 bis Nr. 4 535 278  404 KF von Nr. 4 551 336 bis Nr. 4 570 000  404 C von Nr. 4 495 820 bis Nr. 4 498 352  404 C.KF von Nr. 4 590 866 bis Nr. 4 594 000  404 D bis Nr. 4 605 178  404 DA bis Nr. 3 060 687 (Serienende)</p>	<p>Schneckengetriebe mit geschlossenem Gehäuse aus Leichtmetalllegierung (ohne Rippen)</p> <p>mit grossem Achsabstand (101,6 mm)</p>	<p>1,700 l Esso Gear Oil V.T.</p>
<p><b>Limousine, Cabriolet und Coupé 404</b></p> <p>Ab Nr.</p> <p>404 (TW) - 5 069 813  404 (TH) - 5 306 432  404 SL - 5 136 030  404 J.SL - 4 535 279  404 ZF - 8 250 001  404 KF - 4 570 001  404 C - 4 498 353  404 C.KF - 4 594 001  404 D - 4 605 179</p>	<p>Schneckengetriebe mit geschlossenem Gehäuse, gerippt</p> <p>mit grossen Achsabstand (101,6 mm) mit Ausgleichgetriebe der abgeleiteten Typen</p>	<p>1,400 l Esso Gear Oil V.T.</p>

**HINTERACHSGETRIEBE**  
IDENTIFIZIERUNG UND TECHNISCHE DATEN

**5**

**0105**

**FASSUNGSVERMÖGEN DER GEHÄUSE VON HINTERACHSGETRIEBEN**

Abgeleitete Typen 404

**I – SCHNECKENGETRIEBE**

FAHRZEUGTYP	TYP DES HINTERACHSGETRIEBES	FASSUNGSVERMÖGEN
<b>– Familiäre und Commerciale 404</b> Bis zu Nr <b>404 L</b> - 4 855 312 <b>404 L Break</b> - 4 855 131 <b>404 U6</b> - 4 742 040 <b>404 U6A</b> - 1 923 771 <b>404 LD</b> - 4 979 999 <b>404 U6D</b> - 4 909 026	Schneckengetriebe mit geschlossenem Gehäuse aus Leichtmetalllegierung (ohne Rippen)  Übersetzung 4 X 19	1,600 l Esso Gear Oil V.T.
<b>– Familiäre und Commerciale 404</b> <b>404 L (TW)</b> von Nr 4 854 055 bis Nr 4 898 217 <b>404 L (TH)</b> von Nr 4 855 313 bis Nr 4 879 370 <b>404 L Break</b> von Nr 4 855 132 bis Nr 4 879 370 <b>404 U6</b> von Nr 4 742 041 bis Nr 4 761 054 <b>404 U6A (TW)</b> { von Nr 1 923 772 bis Nr 1 925 000 von Nr 1 930 001 bis Nr 1 930 490 <b>404 U6A (TH)</b> von Nr 1 925 001 bis Nr 1 927 784 <b>404 U6D</b> von Nr 4 909 027 bis Nr 4 909 500	Schneckengetriebe mit geschlossenem Gehäuse gerippt  Übersetzung 4 X 19	1,400 l Esso Gear Oil V.T.
<b>– Familiäre und Commerciale 404</b> <b>404 LD</b> von Nr 4 980 001 bis Nr 4 983 681 <b>404 U6D</b> von Nr 4 909 501 bis Nr 4 914 068	Schneckengetriebe mit geschlossenem Gehäuse gerippt Übersetzung 4 X 21	1,400 l Esso Gear Oil V.T.

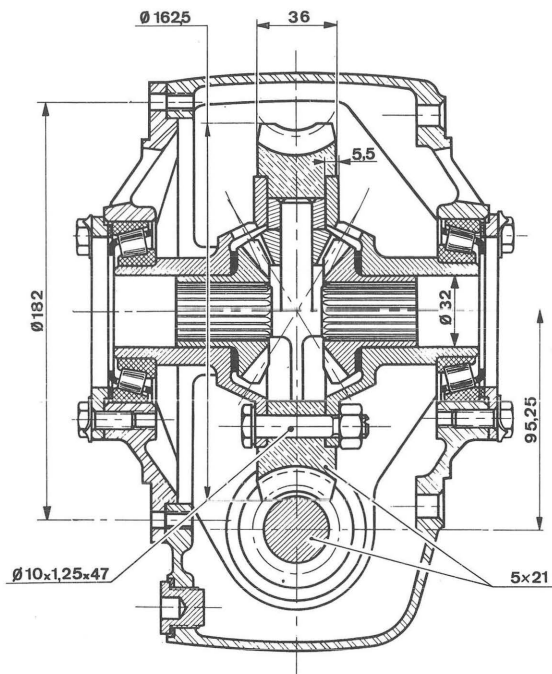
**II – HYPOIDGETRIEBE**

FAHRZEUGTYP	TYP DES HINTERACHSGETRIEBES	FASSUNGSVERMÖGEN
<b>– Familiäre und Commerciale 404 mit Benzinmotor</b> Ab Nr <b>404 L (TW)</b> - 4 898 401 <b>404 L (TH)</b> } - 4 879 401 <b>404 L Break</b> } <b>404 U6</b> - 4 761 301 <b>404 U6A (TW)</b> - 1 930 601 <b>404 U6A (TH)</b> - 1 927 201	Hypoidgetriebe  Übersetzung 8 X 37	1,400 l Esso Gear Oil GP 90
<b>– Familiäre und Commerciale 404 Diesel</b> Ab Nr <b>404 LD</b> - 4 983 801 <b>404 U6D</b> - 4 914 201	Hypoidgetriebe  Übersetzung 9 X 38	1,400 l Esso Gear Oil GP 90
<b>– Lieferwagen und Ladefläche mit Fahrerhaus 404 mit Benzinmotor und Diesel</b> Ab Nr <b>404 U8</b> - 7 010 001 <b>404 U8D</b> - 7 040 001 <b>404 U10</b> - 7 060 001 <b>404 U10D</b> - 7 080 001	Hypoidgetriebe  Übersetzung 8 X 39	1,400 l Esso Gear Oil GP 90

**PEUGEOT**

### GEHÄUSE VON HINTERACHSGETRIEBEN MIT 95,25 mm ACHSABSTAND, KOMPLETT ZUSAMMENGESTELLT

Limousine — Cabriolet und Coupé 404



Bis zu Nr.

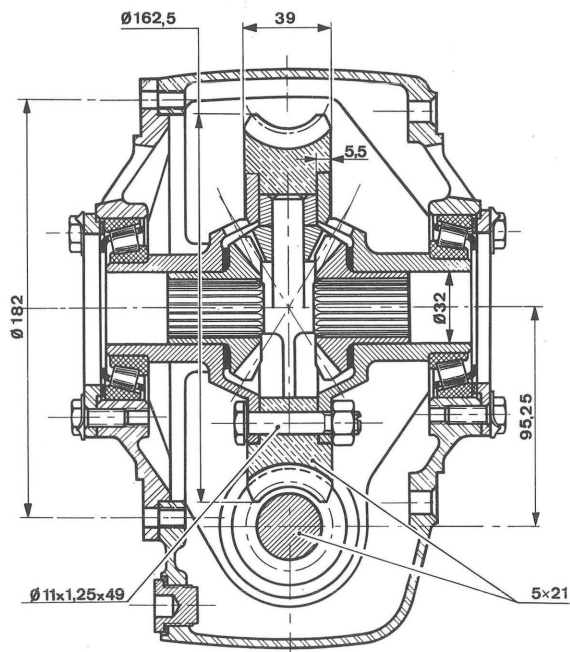
**404** - 4 071 371

**404 J** - 4 502 735

- Gehäuse und Deckel mit Durchmesser der Bohrungen für die Stiftschrauben zur Befestigung des rechten Hinterachsrohrs von 182 mm.
- Übersetzung 5 X 21 bis 95,25 mm Achsabstand mit :
  - Schneckenrad Ø 162,5 und 36 mm Breite
  - Bolzen Ø 10 X 125 X 47
- Ausgleichgetriebe der Limousine 403 mit :
  - Ausgleichgehäusehälften mit Bohrungen von 10,25 mm Ø

**ANMERKUNG** - Dieses komplett zusammengestellte Hinterachsgetriebegehäuse wird nicht mehr von der D.P.D. geliefert.

Für diesen Getriebetyp liefert die D.P.D. ein 39 mm breites Schneckenrad mit Verbindungsbolzen von 10 mm Ø.



**404** von Nr 4 071 372 bis Nr 5 045 497

**404 J** von Nr 4 502 736 bis Nr 4 529 909

**404 SL** von 4 414 913

Bis zu Nr.

**404 KF** - 4 551 335

**404 C** - 4 495 819

**404 C.KF** - 4 590 865

**404/8** - 6 900 001 Serienbeginn

Gleich dem vorgehendem Modell, jedoch mit :

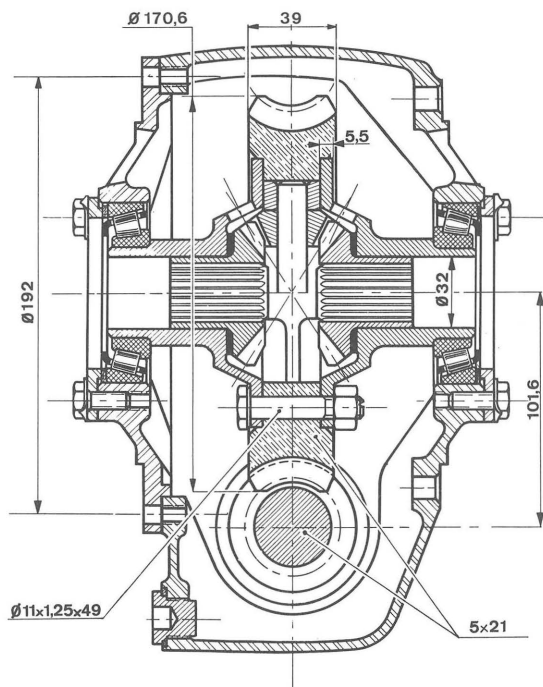
- 39 mm breitem Schneckenrad
- Bolzen von 11 X 125 X 49
- 404/8** Bolzen von 11 X 125 X 52 nicht gesichert
- Ausgleichgehäusehälften mit Bohrungen von Ø 11,25 mm.

#### AUSTAUSCHBARKEIT

- Dieses komplett zusammengestellte Gehäuse kann ohne weiteres an Stelle des Gehäuses der 1. Montage eingebaut werden ; infolgedessen ändert sich seine Ersatzteil-Nr. nicht.
- Die Schneckenräder, die Ausgleichgehäusehälften und die Verbindungsbolzen der 2 Modelle sind jedoch nicht untereinander austauschbar.

GEHÄUSE VON HINTERACHSGETRIEBEN MIT 101,6 mm ACHSABSTAND, KOMPLETT ZUSAMMENGESTELLT

Limousine — Cabriolet und Coupé 404

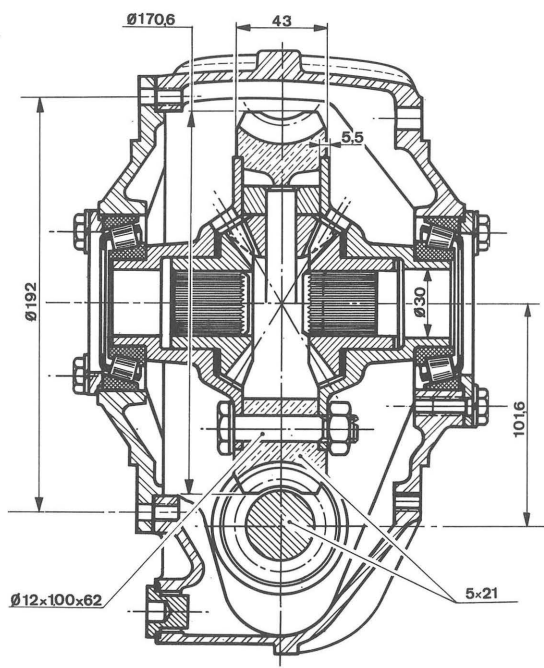


- 404 (TW) von Nr 5 045 498 bis Nr 5 069 812
- 404 (TH) von Nr 5 100 001 bis Nr 5 306 431
- 404 SL von Nr 4 414 914 bis Nr 5 136 029
- 404 J von Nr 4 529 910 bis Serienende
- 404 J.SL von Nr 4 529 910 bis Nr 4 535 278
- 404 KF von Nr 4 551 336 bis Nr 4 570 000
- 404 C von Nr 4 495 820 bis Nr 4 498 352
- 404 C.KF von Nr 4 590 866 bis Nr 4 594 000
- 404 D bis Nr 4 605 178
- 404 DA bis Nr 3 060 687 (Serienende)

- Gehäuse und Deckel mit Durchmesser der Bohrungen für die Stiftschrauben zur Befestigung der rechten Hinterachsröhre von 192 mm.
- Übersetzung 5 X 21 mit grossem Achsabstand (101,6 mm) mit Schneckenrad Ø 170,6 mm und 39 mm Breite.
- Bolzen Ø 11 X 125 X 49.
- Ausgleichgetriebe der Limousine 403.

AUSTAUSCHBARKEIT

Dieses komplett zusammengestellte Hintertriebegehäuse kann an Stelle der vorherigen unter der Bedingung montiert werden, dass das rechte Hinterachsrohr und die Gelenkwelle ersetzt werden.



- 404 SL von Nr 5 136 030 bis Nr 5 140 409
- 404 USA von Nr 5 133 860 bis Nr 5 140 409
- 404 J.SL von Nr 4 535 279 bis Nr 4 535 458
- 404 KF von Nr 4 570 001 bis Nr 4 578 362
- 404 D von Nr 4 605 179 bis Nr 4 608 776
- 404 C von Nr 4 498 353 bis Nr 4 498 414
- 404 C.KF von Nr 4 594 001 bis Nr 4 595 522

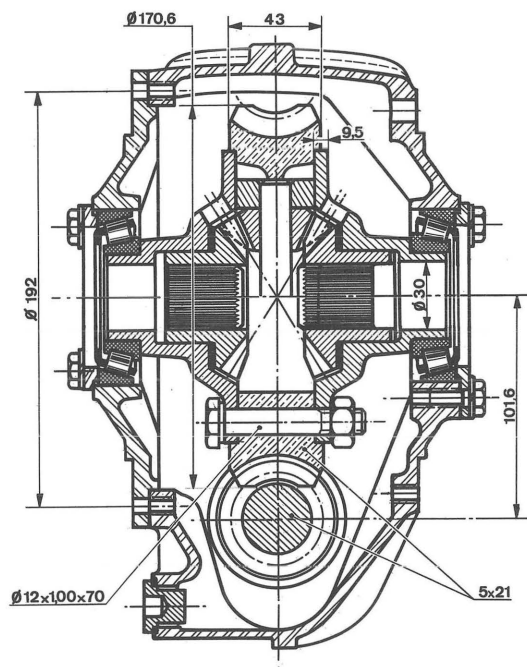
- Gehäuse und Gehäusedeckel gerippt
- Übersetzung 5 X 21 mit grossem Achsabstand (101,6 mm) mit Schneckenrad Ø 170,6 mm und 43 mm Breite.
- Bolzen Ø 12 X 100 X 62.
- Ausgleichgetriebe komplett der abgeleiteten Typen 404 ; erfordert die Montage von Hinterachswellen mit grösserem Durchmesser.

**ANMERKUNG** — Dieses zusammengestellte Getriebegehäuse ist gleich dem das in die Familie 404 Diesel mit folgenden Seriennummern eingebaut ist :  
404 LD von Nr. 4 980 001 bis Nr. 4 980 786.

AUSTAUSCHBARKEIT

Dieses zusammengestellte Getriebegehäuse kann in Fahrzeuge mit Hinterachsgetriebe von grossem Achsabstand eingebaut werden, unter der Bedingung, dass die Hinterachswellen ebenfalls ersetzt werden.





Ab Seriennummer :

404 (TW)	- 5 069 813
404 (TH)	- 5 306 432
404 SL	- 5 140 410
404 J.SL	- 4 535 459
404 ZF	- 8 250 001
404 KF	- 4 578 363
404 D	- 4 608 777
404 C	- 4 498 415
404 C.KF	- 4 595 523

Gleich dem vorherigen Modell, jedoch mit :

- um 4 mm stärkeren Ausgleichgehäusehälften
- ungesicherten Differential-Bolzen Ø 12 mm, Länge 70 mm anstatt 62 mm.

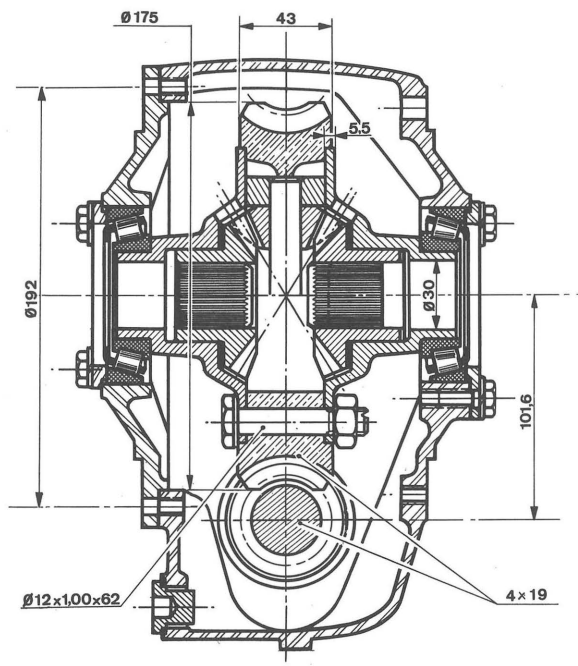
**ANMERKUNG** - Dieses komplett zusammengestellte Hinterachsgetriebegehäuse ist gleich dem Modell für den Typ *Familiale* und *Commerciale* 404 Diesel mit den Seriennummern :

404 LD von Nr 4 980 787 bis Nr 4 983 681  
404 U6D von Nr 4 909 501 bis Nr 4 914 068

### AUSTAUSCHBARKEIT :

- Das komplett zusammengestellte Gehäuse kann unter den gleichen Bedingungen ausgetauscht werden wie das vorherige Gehäuse.
- Die Ausgleichgehäusehälften und die Verbindungsbohrung sind einzeln nicht untereinander austauschbar.

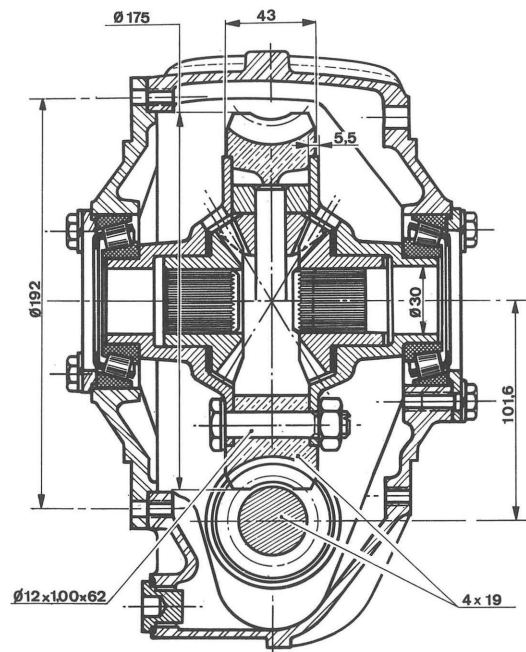
GEHÄUSE VON HINTERACHSGETRIEBEN MIT 101,6 mm ACHSABSTAND, KOMPLETT ZUSAMMENGESTELLT  
ABGELEITETE TYPEN 404 MIT ÜBERSETZUNG 4 X 19



Bis zu Seriennummer

404 L	- 4 855 312
404 LD	- 4 980 000
404 U6	- 4 742 040
404 U6D	- 4 909 026
404 U6A	- 1 923 771

- Hinterachsgetriebegehäuse und Deckel nicht gerippt.
- Schnecke und Schneckenrad Übersetzung 4 X 19 mit Achsabstand von 101,6 mm, mit :
  - Schneckenrad Ø 175 mm und 43 mm Breite
  - Bolzen Ø 12 X 100 X 62 Länge.
- Komplett zusammengestelltes Ausgleichgehäuse, gleich dem der abgeleiteten Typen 403 mit geschlossenem Gehäuse.

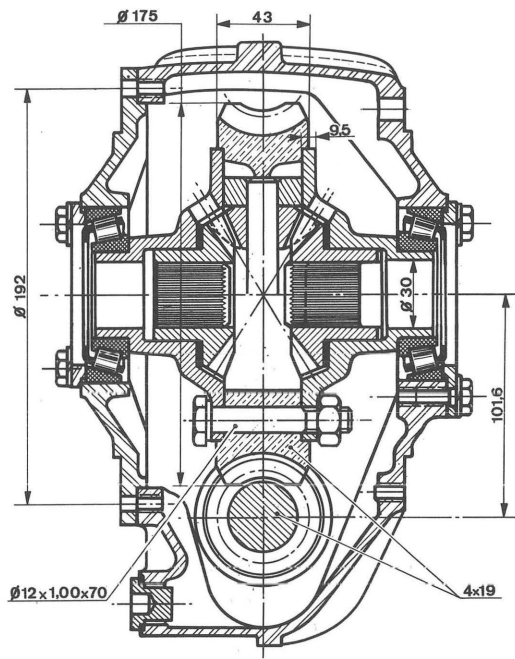


404 L (TW)	von Nr 4 854 055 bis Nr 4 854 646
404 L (TH)	von Nr 4 855 313 bis Nr 4 857 892
404 L Break	bis Nr 4 857 979
404 U6	von Nr 4 742 041 bis Nr 4 745 143
404 U6A	von Nr 1 923 772 bis Nr 1 924 027
404 U6D	von Nr 4 909 027 bis Nr 4 909 443

- Gleich dem vorherigen Modell, jedoch mit :
  - Gehäuse und Deckel gerippt

AUSTAUSCHBARKEIT :

Die gerippten Gehäuse und Deckel können in alle Fahrzeugtypen eingebaut werden, die mit Hinterachs Antrieb mit grossem Achsabstand von 101,6 mm ausgerüstet sind.



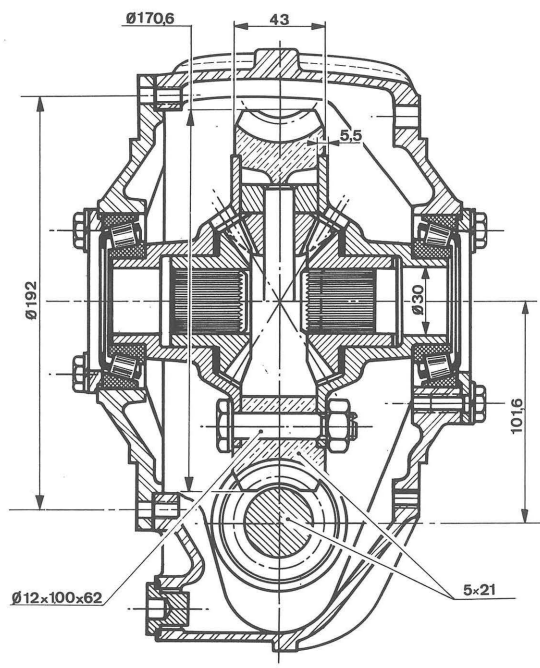
404 L (TW)	{	von Nr 4 854 647	bis Nr 4 855 000
404 L (TH)		von Nr 4 895 001	bis Nr 4 898 217
404 L Break		von Nr 4 857 980	bis Nr 4 879 370
404 U6		von Nr 4 745 144	bis Nr 4 761 054
404 U6A (TW)	{	von Nr 1 924 028	bis Nr 1 925 000
404 U6A (TH)		von Nr 1 930 001	bis Nr 1 930 490
404 U6D		von Nr 1 925 001	bis Nr 1 927 784
		von Nr 4 909 444	bis Nr 4 909 500

- Gleich dem vorherigen Modell, jedoch mit :
- um 4 mm stärkeren Ausgleichgehäusehälften
  - ungesicherten Differentialbolzen,  $\varnothing$  12 mm, Länge 70 mm anstatt 62 mm.

#### AUSTAUSCHBARKEIT :

Dieses komplett zusammengestellte Gehäuse mit den stärkeren Ausgleichgehäusehälften kann an alle abgeleiteten Typen 404 montiert werden, deren Hinterachs Antrieb - Übersetzung 4 X 19 ist.

GEHÄUSE VON HINTERACHSGETRIEBEN MIT 101,6 mm ACHSABSTAND, KOMPLETT ZUSAMMENGESTELLT  
Abgeleitete Typen mit Übersetzung 5 X 21



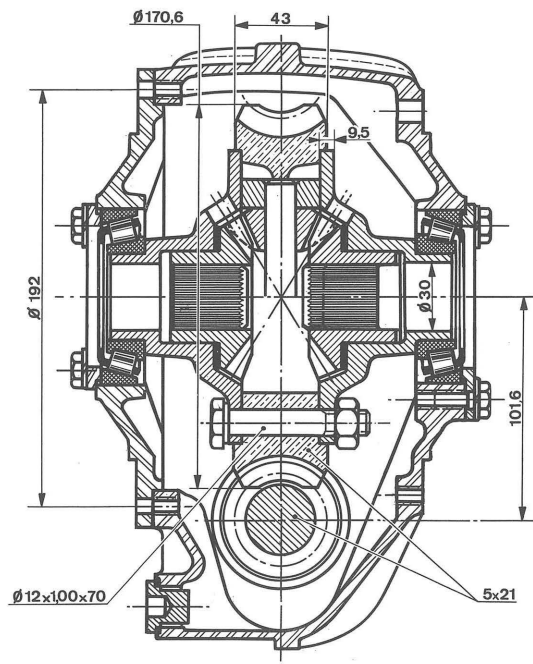
**404 LD** : von Nr 4 980 001 bis Nr 4 980 786

- Gehäuse und Deckel gerippt
  - Übersetzung 5 X 21 mit "grossem Achsabstand" (101,6 mm) mit :
    - Schneckenrad Ø 170,6 mm und 43 mm Breite
    - Schnecke 244,5 mm lang, was die Montage einer Gelenkwelle mit 1876 mm anstatt 1868 mm Länge erfordert
    - Bolzen Ø 12 X 100, 62 mm lang
- Komplettem Ausgleichgetriebe, wie abgeleitete Typen 403 mit geschlossenem Gehäuse.

**ANMERKUNG** - Dieses komplett zusammengestellte Gehäuse ist dem der 404, 404 SL, 404 D, 404 C gleich (siehe Baugruppe 5, Seite 01 07).

**AUSTAUSCHBARKEIT :**

Es wird davon abgeraten, diesen Hinterachsantrieb der 404 LD mit Motor XD 88 in abgeleitete Typen 404 mit Motor XD 85 einzubauen, da hiermit eine Drehmomentveringerung beim Anfahren verbunden wäre.



**404 LD** : von Nr 4 980 787 bis Nr 4 983 681

**404 U6D** : von Nr 4 909 501 bis Nr 4 914 068

Dem vorherigen Modell ähnlich, jedoch mit :

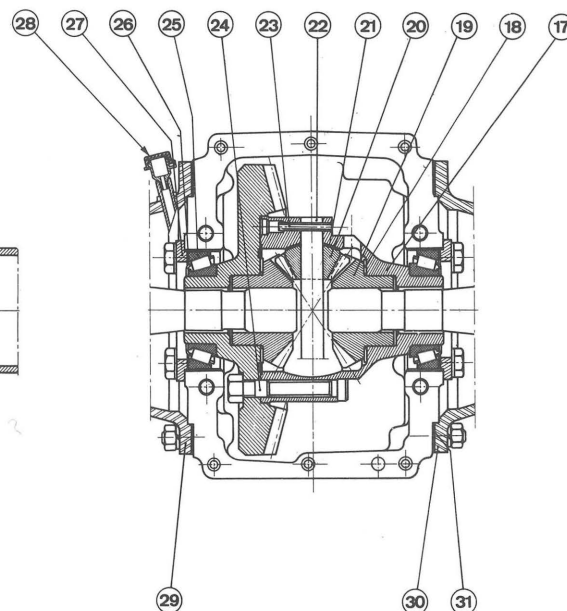
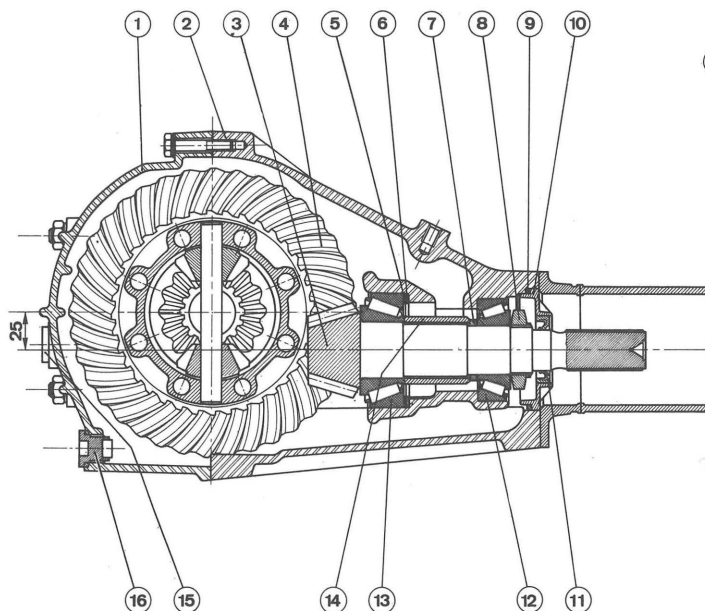
- 4 mm stärkeren Ausgleichgehäusehälften
- Differential - Bolzen ungesichert Ø 12 X 100, 70 mm anstatt 62 mm lang.

**ANMERKUNG** - Dieses komplett zusammengestellte Gehäuse ist dem der Limousine 404 und dem 404 L gleich (siehe Baugruppe 5, Seite 01 08).

**AUSTAUSCHBARKEIT :**

Dieses komplett zusammengestellte Gehäuse kann als Ersatz des vorherigen Modells montiert werden, jedoch ist deren Verwendung für 404 LD, ausgerüstet mit dem Motor XD 85, nicht möglich.

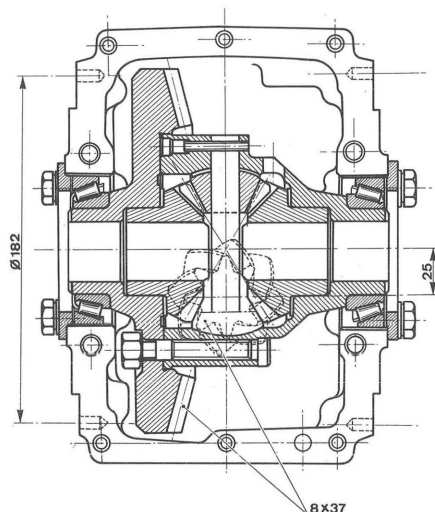




- 1 und 2 - Deckel und Hinterachsgetriebegehäuse
- 3 und 4 - Übersetzung des Hinterachsantriebes (Antriebskegelrad und Tellerrad)
- 5 - Ausgleichscheiben für die Kegelradeingrifftiefe  $\varnothing 62 - 75,8$  Stärke von 0,05 bis 0,5 mm
- 6 - Anlaufscheibe für das hintere Kegelrollenlager des Antriebskegelrades, Stärke :  $1,5 \pm 0,05$  mm
- 7 - Einstellringe für die Vorspannung der Kegelrollenlager des Antriebskegelrades : Stärke jeweils um  $3/100$  von 6,04 bis 7,33 mm abgestuft.
- 8 - Mutter
- 9 - Dichtung
- 10 - Dichtring-Lager
- 11 - Dichtung 28 X 45 X 8
- 12 - Vorderes Kegelrollenlager des Antriebskegelrades
- 13 - Hinteres Kegelrollenlager des Antriebskegelrades
- 14 - Distanzhülse
- 15 - Einfüllstopfen
- 16 - Ablassstopfen
- 17 - Ausgleichgetriebegehäuse
- 18 - Anlaufscheibe für das Achskegelrad (mit Zellen)
- 19 - Achskegelrad, 16 Zähne
- 20 - Ausgleichkegelrad, 10 Zähne
- 21 - Anlaufscheibe für das Ausgleichkegelrad (mit Zellen)
- 22 - Achse für Ausgleichkegelräder
- 23 - Stift "Mécanindus"  $\varnothing 5 \times 35$
- 24 - Bolzen  $\varnothing 11$  lang, 72 mit Mutter
- 25 - Kegelrollenlager für das Ausgleichgetriebe
- 26 - Ausgleichsscheiben für das Ausgleichgetriebe  $\varnothing 67 \times 77,6$ , Stärken von 0,05 bis 1 mm
- 27 - Lagerdeckel der Kegelrollenlager
- 28 - Plastikstopfen für Entlüfter
- 29 - Hinterachswellenrohr, links  
abgel. Typen 404 mit  
"Thermostablen"-Bremsen  
"Twinplex"-Bremsen
- 30 - Hinterachswellenrohr, rechts
- 31 - Achsrohr-Dichtung, links und rechts

### HINTERACHSGETRIEBEGEHÄUSE, KOMPLETT ZUSAMMENGESTELLT - ACHSABSTAND 25 mm

Abgeleitete Typen 404 mit Hypoidgetriebe

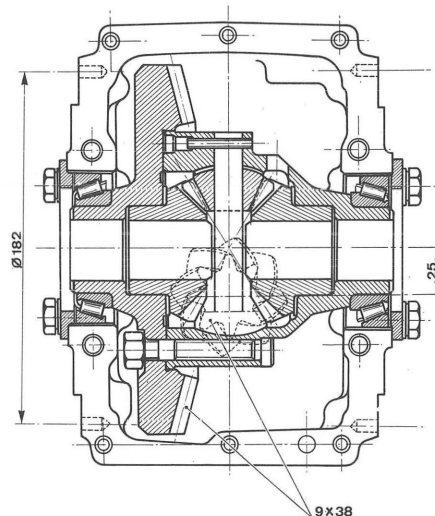


#### Familiale und Commerciale mit Benzinmotor

Ab Seriennummer :

404 L (TW)	: 4 898 401
404 L (TH)	} 4 879 401
404 L (Break)	
404 U6	: 4 761 301
404 U6A (TW)	: 1 930 601
404 U6A (TH)	: 1 927 901

Übersetzung 8 X 37

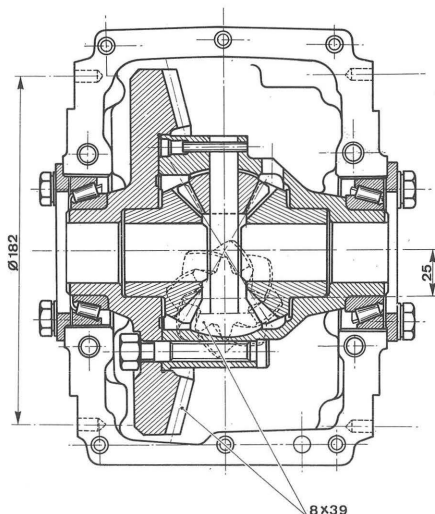


#### Familiale und Commerciale mit Dieselmotor

Ab Seriennummer :

404 LD	: 4 983 801
404 U6D	: 4 914 201

Übersetzung 9 X 38

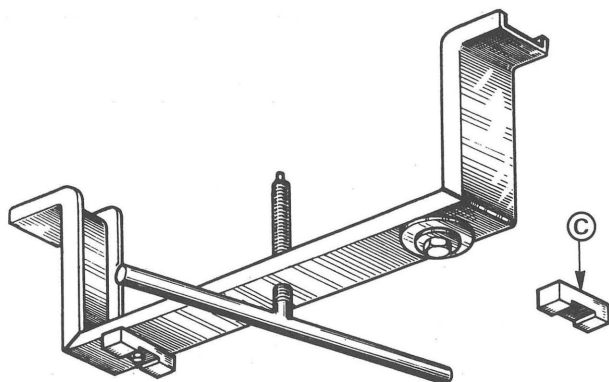


#### Lieferwagen und Ladefläche mit Fahrerhaus mit Benzin- und Dieselmotor

Ab Seriennummer :

404 U8	: 7 010 001
404 U8D	: 7 040 001
404 U10	: 7 060 001
404 U10D	: 7 080 001

Übersetzung 8 X 39

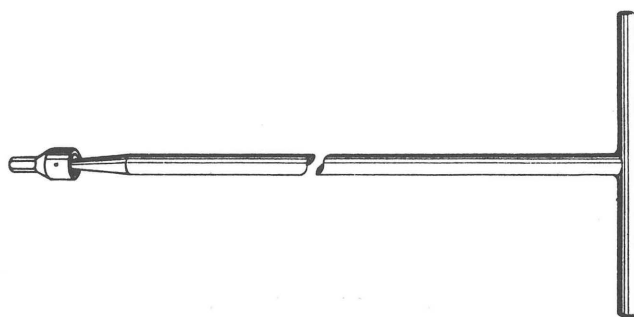


### ZU VERWENDENDEN WERKZEUG

**8.0103 Z**

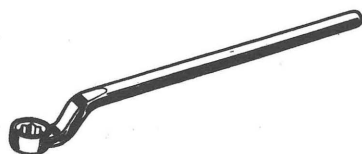
Stützvorrichtung für Motor und Wechselgetriebe.

**C** - Ansatz für Befestigung unter dem Kupplungsgehäuse.



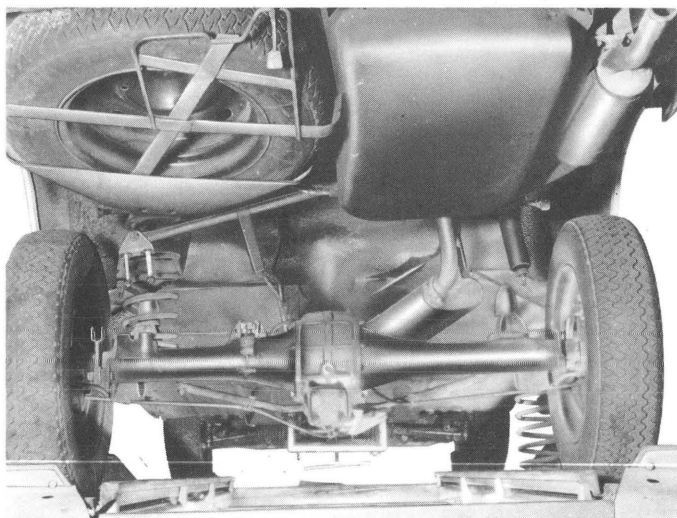
**8.0406**

Imbusschlüssel für Kreuzgelenkbolzen.



**8.0801**

Schlüssel zum Einstellen der Bremsbacken.

**AUSBAU**

- Die Stossdämpfer lösen
- Den Drehstab vom linken Hinterachswellenrohr trennen.

**404 mit "Thermostable" -Bremsen :**

- Die Feder des Bremsdruckreglers vom Drehstab lösen.

**WICHTIG**

Die Befestigungsmutter der Nuss an der Federstange darf nicht gelockert werden, um die Federspannung nicht zu verändern.

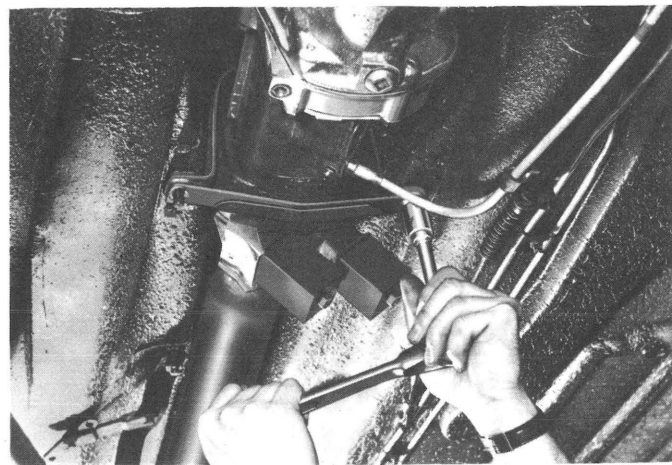
- Den Drehstab von den Zwischenstangen lösen (ab Modelle 67).
- Abklemmen :
  - die Hüllen des Handbremskabels vom Fahrzeugboden.
  - den Zuleitungsschlauch für die Bremsflüssigkeit (die Öffnung zum Hauptbremszylinder verschliessen).
- Vom Bremsausgleichhebel (Handbremse) lösen : die hinteren Bremsseile und das Bremsbetätigungsseil; danach den Bremsausgleichhebel nach hinten herausnehmen.
- Die Karosserie hinten anheben, um die Schraubenfedern auszubauen.



- Ausbauen :

- die Befestigungsmuttern des Flansches zwischen Auspuffrohr und Auspuffkrümmer,
- die Schraube der Schelle am hinteren Getriebegehäuse.

Den Abstützbügel **8.0103 Z** anbringen, wobei der Ansatz **C** am Kupplungsgehäuse angelegt wird.



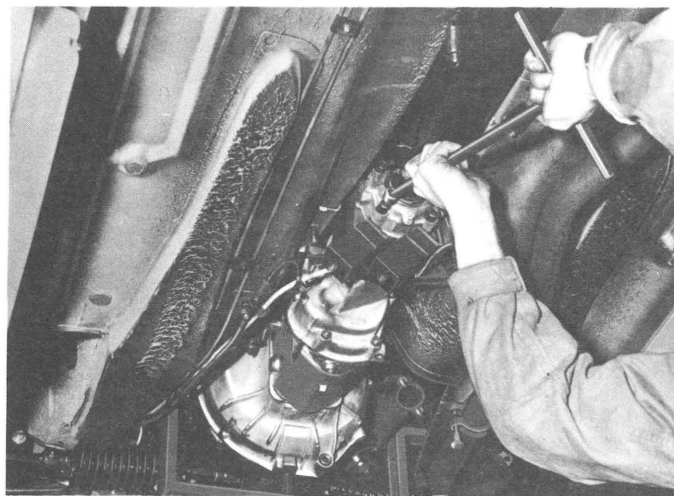
- Lösen :

- die obere Schraube der Motoraufhängung,
- die 2 unteren Muttern.
- Die hintere Motoraufhängung freilegen, indem die Spindel des Abstützbügels progressiv gelöst wird, um das Wechselgetriebe hinten etwa 45 mm zu senken.

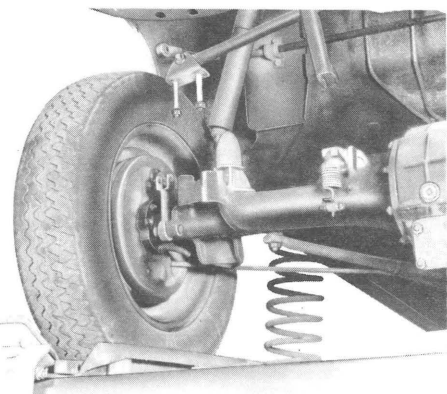
**WICHTIG**

Darauf achten, dass die untere Ölwanne nicht auf dem Lenkgetriebegehäuse zu liegen kommt.

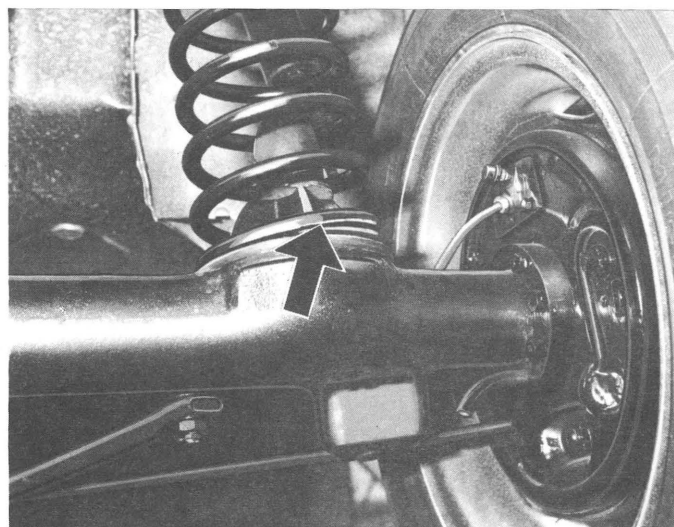




- Die 4 Verbindungsschrauben mit dem Schlüssel 8.0406 vom Kreuzgelenkgehäuse losschrauben.



- Das Hinterachsgetriebe nach hinten schieben, indem das Ende des Gelenkwellenrohres festgehalten wird. Die hintere Motoraufhängung abnehmen.
- Die Karosserie hinten genügend hochheben, um das Herausfahren der Hinterachse mit den Rädern zu ermöglichen.
- Das Hinterachsgetriebe freilegen.



### EINBAU

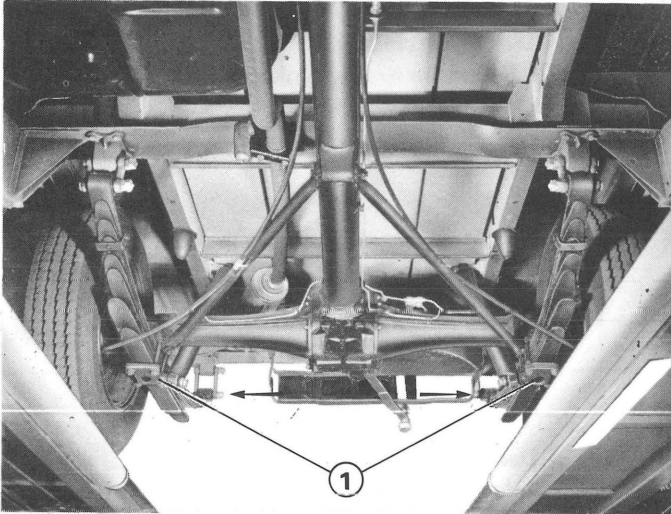
Sinngemäss in umgekehrter Ausbaureihenfolge vorgehen.

- Die Bremsen entlüften und einstellen.
- Die Dichtheit der Leitungen überprüfen.
- Das Getriebegehäuse mit Esso Gear Oil VT auffüllen.
  - Fassungsvermögen (siehe Baugruppe 5, Seite 01 04 und 05).
  - Ölwechsel bei 1000 km; anschliessend in den üblichen Abständen.

### Besondere Vorsichtsmassnahmen

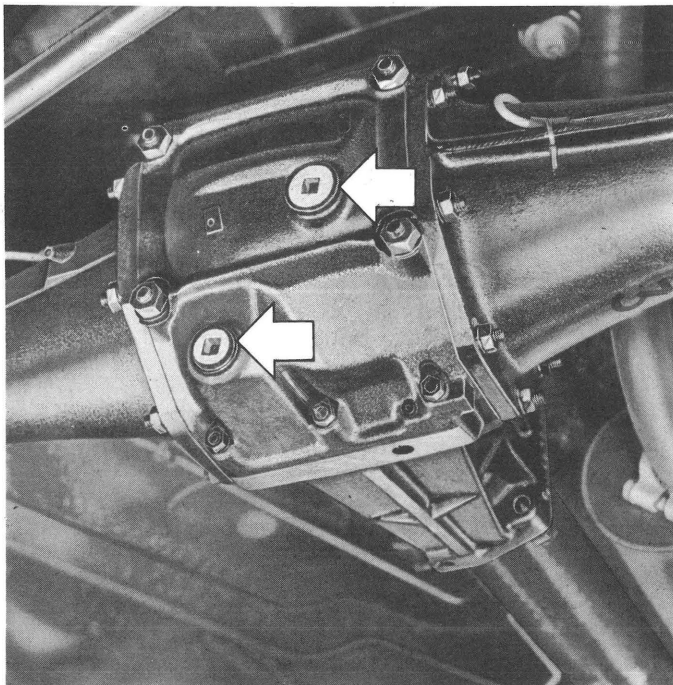
- Um eine lange Lebensdauer der Motoraufhängung zu gewährleisten, darf diese nicht mit Fett, Öl oder Farbstoff versehen sein.
- Sie niemals mit Trichloräthylen reinigen.
- Ihre zwei Tragflächen beim Einbau mit "Hermetic" bestreichen.
- Beim Anbringen der Schraubenfedern das Ende der unteren Windung nach hinten richten.
- Die Nylstopmutter für die Befestigung der hinteren Stossdämpfer ersetzen.

**ANMERKUNG** - Anzugsdrehmoment der Radmuttern:  
 6 mkg für Limousinen  
 8 mkg für abgeleitete Typen

**Lieferwagen 404****Besonderheiten**

- Die Karosserie mit einem Flaschenzug halten.
- Die Federbriden 1 ausbauen.
- Die Schrauben der vorderen Aufhängelaschen lösen.
- Die unteren Schrauben der hinteren Aufhängelaschen ausbauen.

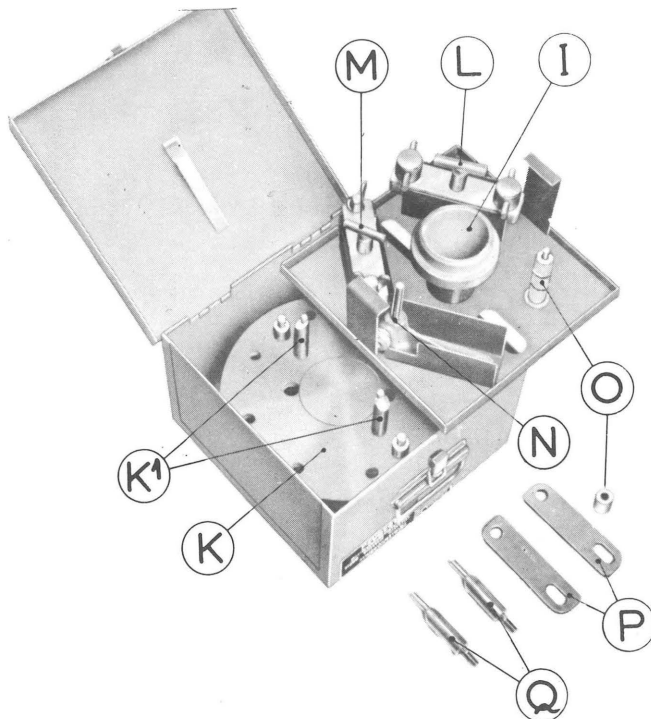
Beim Einbau sinngemäss in umgekehrter Reihenfolge vorgehen.

**HINTERACHS-HYPOIDGETRIEBE**

- Das Getriebegehäuse mit Esso Gear Oil GP 90 auffüllen.
- Fassungsvermögen (siehe Seite 01 05).
- Ölwechsel :  
bei 1000 km; anschliessend in den üblichen Abständen.

# HINTERACHS-SCHNECKENGETRIEBE ZERLEGEN - ZUSAMMENBAU UND EINSTELLUNG

**5** 03 01



## ZU VERWENDENDEN WERKZEUG

### 8.0505 Z

Werkzeugkasten für Hinterachsgetriebe mit geschlossenem Getriebegehäuse, 404 und davon abgeleitete Typen.

**I** - Dorn zum Einsetzen der äusseren Kugellagerringe.

**K** - Montagewerkzeuge zur Einstellung des Schneckenrades, versehen mit Passtiften **K1**.

**K1** - Passtifte.

**L** - Spannbride für Montagewerkzeug.

**M** - Stützbride für Kugellager.

**N** - Tiefenlehre.

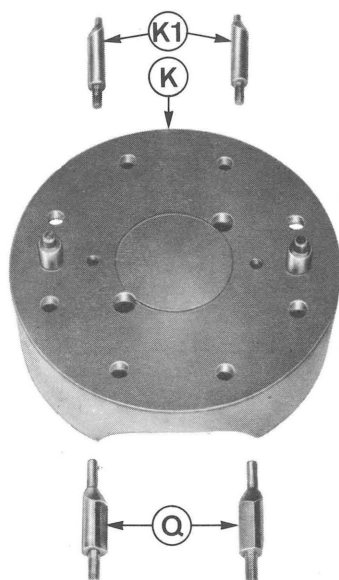
**O** - Zwischenstücke (4).

**P** - Halteplatten (2) für vordere Anschlagplatten.

**Q** - Passtifte.

## EMPFOHLENES WERKZEUG

Bezeichnung	Herkunft
Abzieher	Facom U 53



## ANWENDUNG DES MONTAGE-WERKZEUGES UND DER PASSTIFTE

**HINTERER ACHSANTRIEB**  
mit 95,25 mm Achsabstand  
Übersetzung 5 X 21

**HINTERER ACHSANTRIEB**  
mit 101,6 Achsabstand  
Übersetzung 5 X 21 und 4 X 29  
**Schneckenrad von 36 mm Breite**  
**Schneckenrad von 39 mm Breite**

Verwenden :

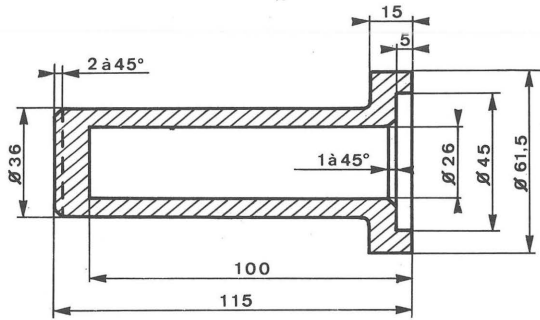
- das Montagewerkzeug : **8.0505 K**
- die Passtifte : **K1**

**HINTERER ACHSANTRIEB**  
mit 101,6 Achsabstand  
Übersetzung 5 X 21 und 4 X 19  
glattes Gehäuse  
geripptes Gehäuse  
**Schneckenrad von 43 mm Breite**

Verwenden :

- das Montagewerkzeug : **8.0505 K**
- die Passtifte : **Q**

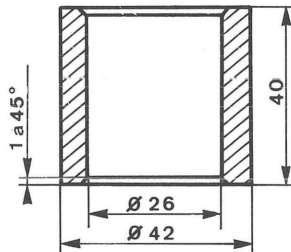
PEUGEOT



Diese Werkzeuge sind in der Werkstatt anzufertigen.

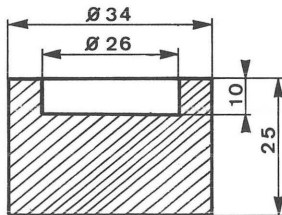
### 0.0504 A

Werkzeug zum Ausbau der Schnecke.



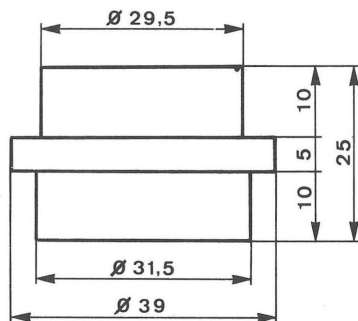
### 0.0504 B

Hülse zum Einsetzen der vorderen Kugellager der Schnecke.



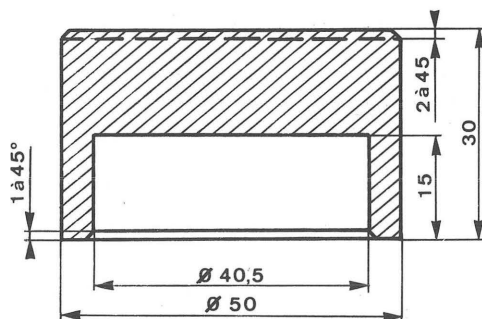
### 0.0504 C

Werkzeug zum Einsetzen der hinteren Kugellager der Schnecke.



### 0.0504 D

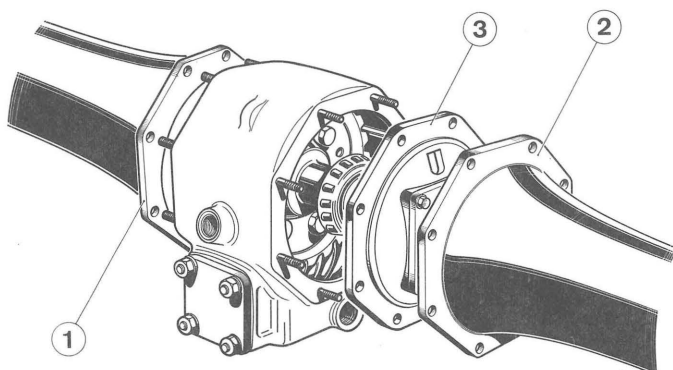
Druckstück zum Einsetzen der Kegelrollenlager des Ausgleichgetriebes.



### 0.0504 E

Werkzeug zum Einsetzen der Kegelrollenlager des Ausgleichgetriebes.

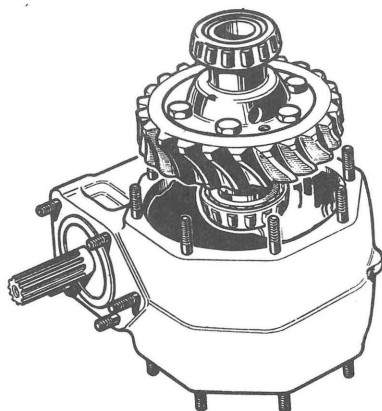


**VORBEREITENDE ARBEITEN**

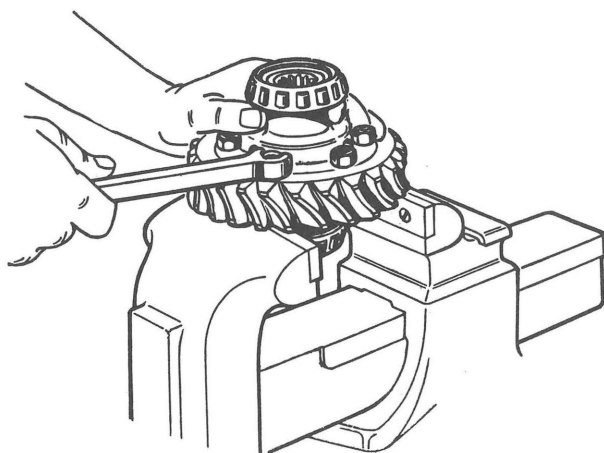
- Öl ablassen.
- Das Hinterachsgetriebe reinigen.
- Ausbauen :
  - das Gelenkwellenrohr
  - die Gelenkwellen
  - die Hinterachswellen (siehe Baugruppe 5, Seite 05 03)
  - die Bremsträgerplatten.

**ZERLEGEN**

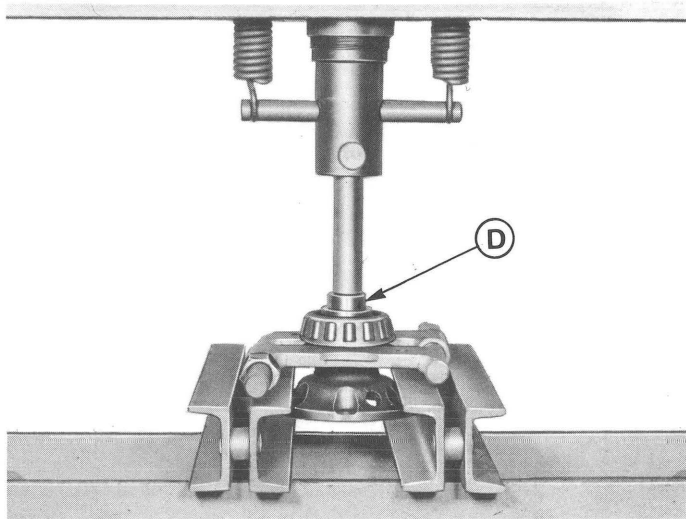
- Das linke Hinterachswellenrohr 1 mit Hilfe eines Holzhammers ausbauen.
- Das rechte Hinterachswellenrohr 2 in der gleichen Weise ausbauen.
- Den Ausgleichgetriebegehäusedeckel 3 abziehen.



- Das Ausgleichgetriebegehäuse auf seine linke Seite legen und das Ausgleichgetriebe herausnehmen.
- Die Lagerdeckel der Kegelrollenlager ausbauen und die Ausgleichscheiben am Ausgleichgehäuse und Ausgleichgehäusedeckel abziehen.



- Die Muttern abschrauben und das Ausgleichgetriebe herausnehmen.



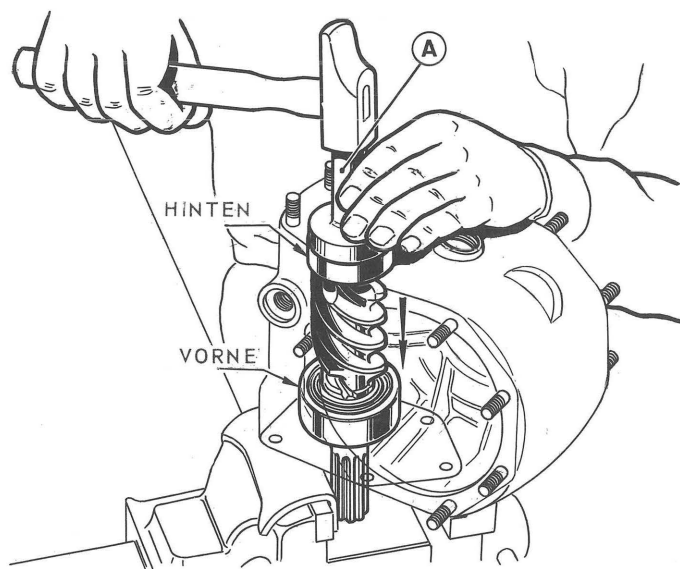
— Die Wälzlager von den Ausgleichgehäusehälften abziehen. Hierbei verwenden :

- das Druckstück **0.0504 D**
- einen Universal-Abzieher.

oder :

- das Druckstück **D**
- einen Abzieher (Facom U 53)
- die Presse.

**ANMERKUNG** - Darauf achten, dass der Druck auf die Anlagefläche des Innenringes ausgeübt wird.



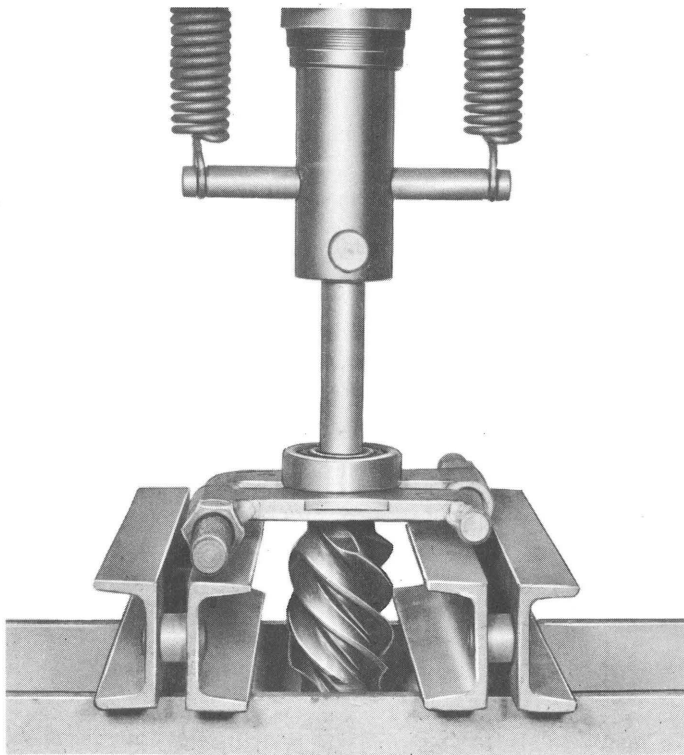
— Ausbauen :

- die vordere Abdichtvorrichtung der Schnecke (vorderer Anschlag und Dichtung AD)
- den hinteren Deckel der Schnecke.

— Die Schnecke in folgender Weise aus dem Gehäuse ausbauen :

- das Gehäuse sowie seinen Deckel in einen Behälter mit kochendem Wasser legen
- es bis zur Temperaturangleichung im Wasser lassen
- das Gehäuse in einen mit Bleibacken versehenen Schraubstock spannen, der soweit geöffnet bleiben soll, dass das vordere Wälzlager der Schnecke abgezogen werden kann
- mit dem Werkzeug **0.0504 A** auf das hintere Ende der Schnecke schlagen
- die Schnecke mit ihren Wälzlagern nach vorne herausnehmen

— Die äusseren Ringe der Wälzlager aus dem Ausgleichgehäuse und vom Deckel mit dem Dorn **1** heraustreiben. Werden sie wieder eingebaut, sind sie vorher zu markieren.

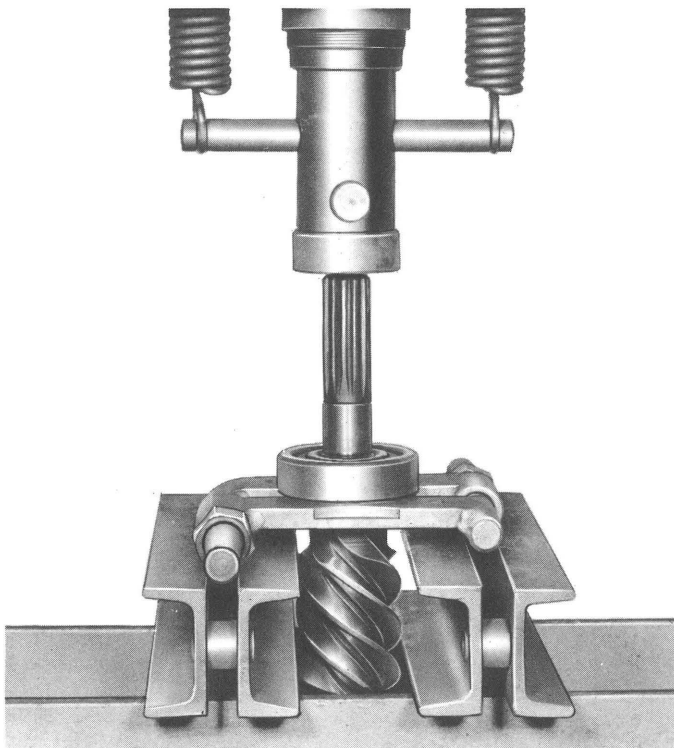


- Das hintere Wälzlager der Schnecke abziehen, wobei der Druck auf die Anlagefläche des Innenringes auszuüben ist.

Verwenden :

- den Abzieher (Facom U 53)
- die Presse

In der gleichen Weise verfahren, um das vordere Wälzlager abziehen.

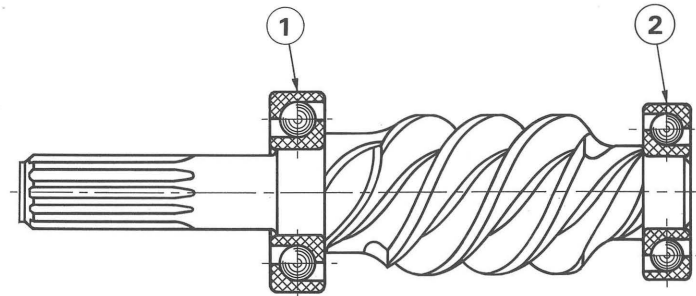


## VORBEREITENDE ARBEITEN

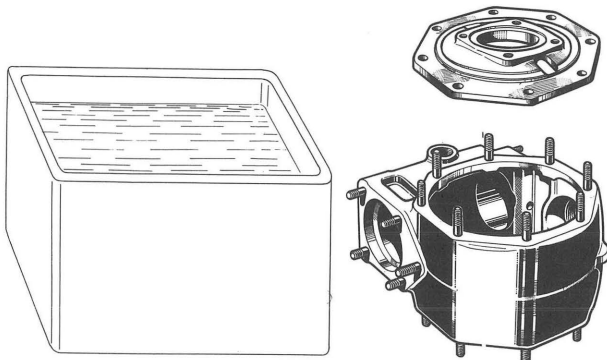
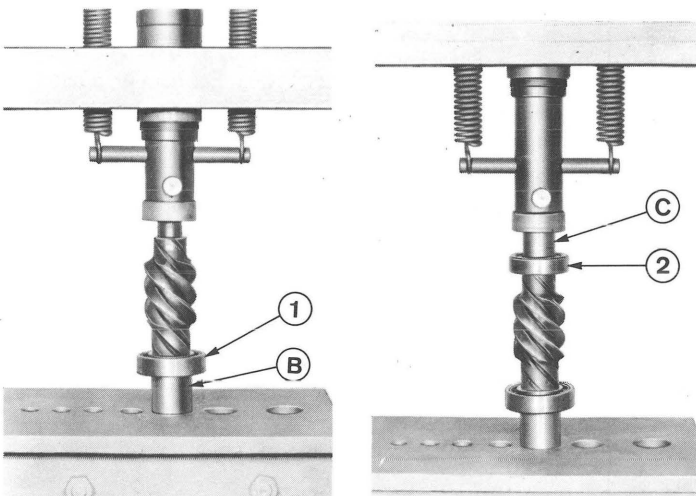
Alle Teile müssen sauber und trocken sein.

## Vorbereitung der Schnecke

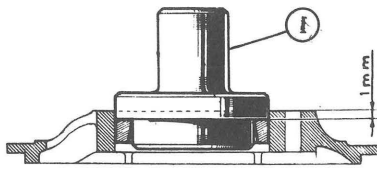
- Die Auflageflächen der Schnecke auf die Wälzlager mit Molykote versehen.
- Vorne das Schrägkugellager 30 x 72 x 19, 1, in der korrekten Richtung (gemäss nebenstehender Zeichnung) montieren.
- Hinten das Schrägkugellager 25 x 62 x 17, 2, in der korrekten Richtung montieren.



**ANMERKUNG** - Diese Arbeitsgänge mit der Presse ausführen. Notfalls kann auch mit einem Hammer geschlagen werden, jedoch ist in beiden Fällen darauf zu achten, dass die Druckausübung beim vorderen Kugellager 1 über die Hülse 0.0504 B und beim hinteren Kugellager 2 über dem Dorn 0.0504 C auf die Innenringe der Kugellager ausgeübt wird.

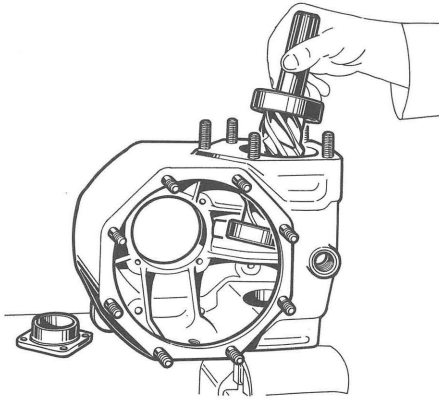


Ausgleichshäuse und - deckel in kochendes Wasser tauchen und auf ca 90° C erhitzen.

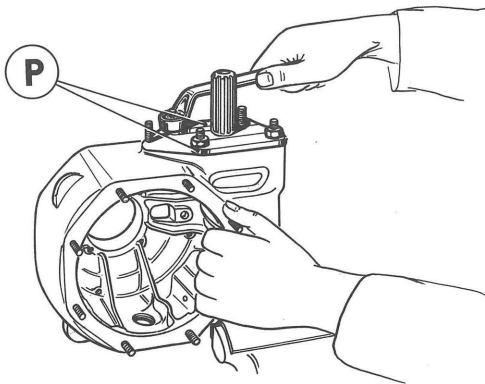


- Die Aussenringe der Wälzlager des Ausgleichgetriebes in das Ausgleichgehäuse und den -deckel 1 mm von der Aussenfläche montieren. Den Dorn 1 benutzen.

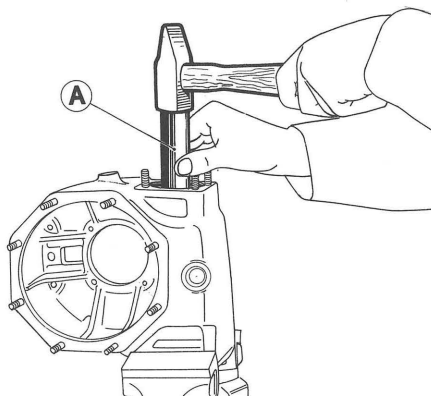
**ANMERKUNG** - Die Markierung der Aussenringe beachten, die mit den selben Rollenlager-Ringen wieder eingebaut werden müssen.



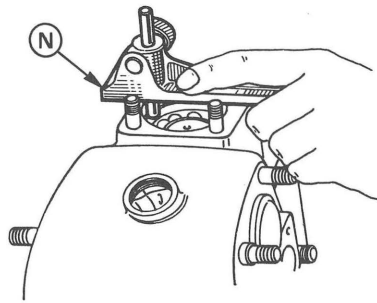
- Das Ausgleichgetriebe senkrecht in einen mit Bleibacken versehenen Schraubstock spannen.
- Die Schnecke von vorne in das Ausgleichgetriebegehäuse einführen.



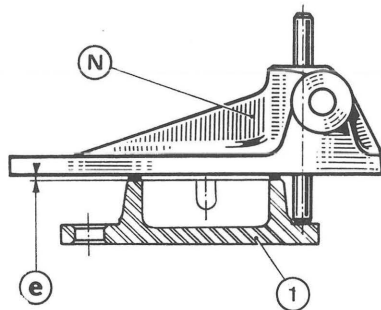
- Die Schnecke in ihrer Lagerung halten.
- Den vorderen Anschluss ohne seinen Gummiring montieren und mit den Halteplatten P verflanschen.



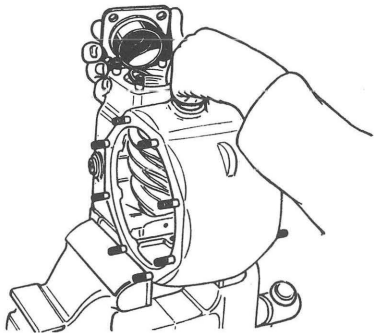
- Das so zusammengesetzte Gehäuse umdrehen, leicht mit dem Dorn 0.0504 A auf den Aussenring des Wälzlagers schlagen, um einen einwandfreien Sitz nach vorne zu erhalten.
- Das Gehäuse abkühlen lassen und sich davon überzeugen, dass sich die Schnecke frei und ohne Spiel dreht.



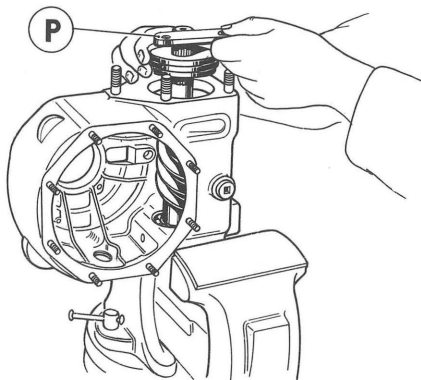
- Die zur Einstellung notwendige Stärke der Einstellscheiben mit der Tiefenlehre **N** bestimmen.
- Diese auf der hinteren Fläche des Hinterachsgetriebegehäuses auflegen und die Lehre auf den Aussenring des Wälzlagers anlegen und anziehen.



- Die Tiefenlehre **N** auf den hinteren Deckel **1** der Schnecke legen und die Stärke der Einstellscheiben **e** genau messen.
- Eine Einstellscheibe von 0,05 oder 0,075 hinzufügen, um eine Vorspannung der Schneckenwälzlager von 0,04 bis 0,08 mm zu erhalten.

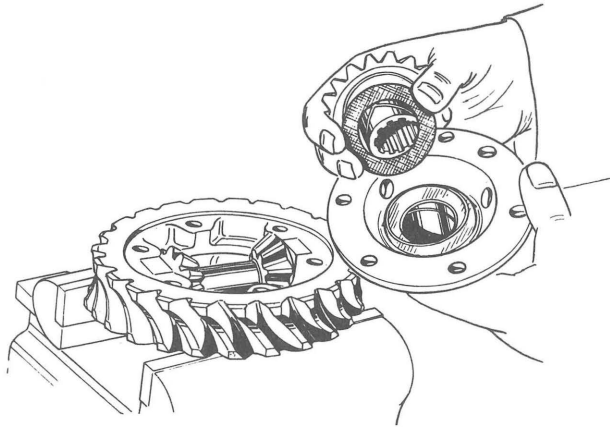


- Die Einstellscheiben anbringen.
- Die Dichtfläche mit "Hermetic" verschmieren und den hinteren Deckel ohne Zwischenlegung einer Dichtung montieren, indem der Einschnitt zur rechten Seite gerichtet wird.
- Die Schnecke soll einen leichten Drehwiderstand aufweisen.



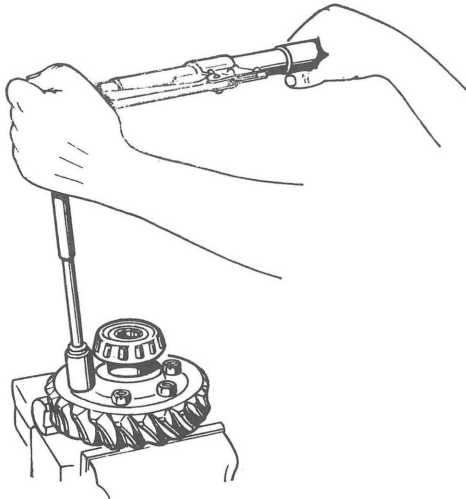
- Das Gehäuse im Schraubstock umdrehen und die Halteplatten **P** und den Anschlag abziehen.
- Eine neue Dichtung **AD** montieren.
- Eine neue Gummidichtung auf den Anschlag legen und diesen vor die Schnecke montieren indem der Einschnitt horizontal nach gerichtet wird.





## ZUSAMMENBAU DES AUSGLEICHGETRIEBES

- Die Ausgleichkegelräder in die Gehäusehälfte unter Verwendung von Kunststoffscheiben einführen.
- Scheiben mit Abnützungsspuren sind zu ersetzen.
- Eine Gehäusehälfte am Schneckenrad anbringen ; **die Bohrungen von 8 mm müssen gegenüber den Auflageflächen der Vierkanteinsätze liegen.**
- Die Ausgleichkegelräder mit den Vierkanteinsätzen und der Ausgleichwelle montieren.
- Die zweite Gehäusehälfte in der gleichen Weise wie die erste anbringen.



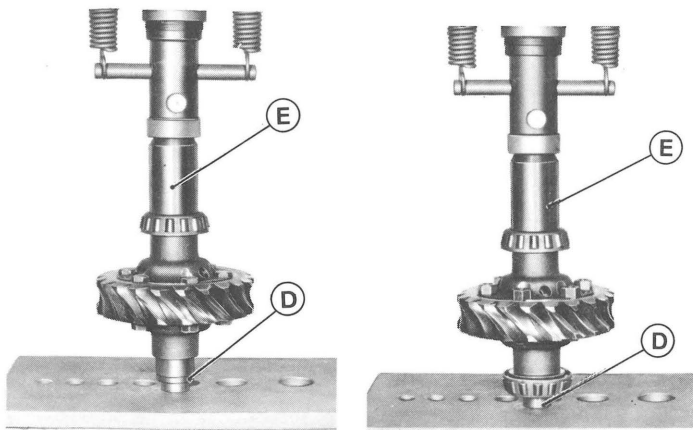
- Mit **6 neuen Bolzen** zusammenschrauben.
- Die **Bolzenköpfe** sind **nach der gekennzeichneten Seite des Schneckenrades zu richten.**
- Mit dem Drehmomentschlüssel anziehen.

## Anzugsdrehmomente

Bolzen Ø 10 : **5,75 mkg**Bolzen Ø 11 : **7 mkg**Bolzen Ø 12 : **8,5 mkg**

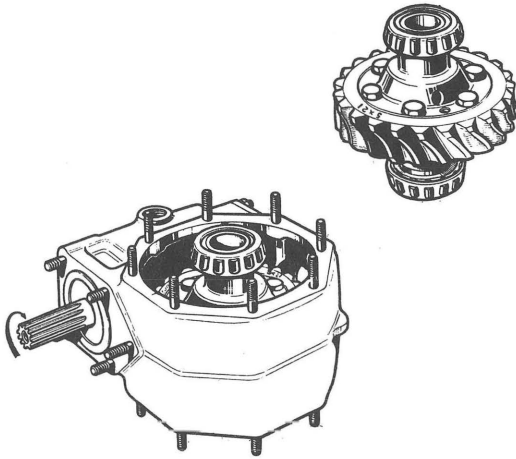
- Das Ausgleichgetriebe muss sich frei drehen.

**ANMERKUNG** - *Es ist nicht notwendig die Muttern zu sichern; ausgenommen hiervon sind die hierzu vorgesehenen Schrauben.*

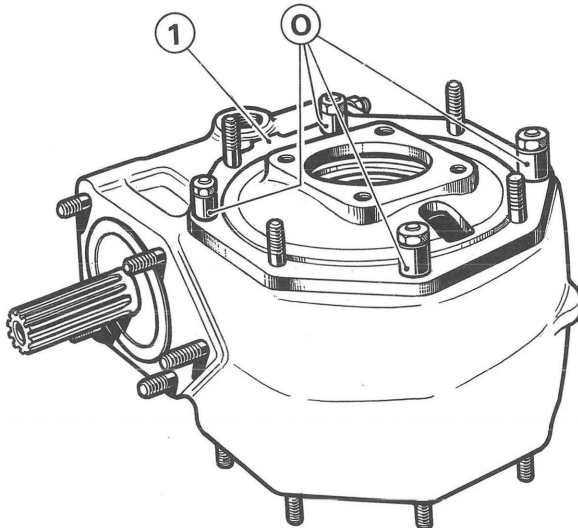


## MONTAGE DER WÄLZLAGER

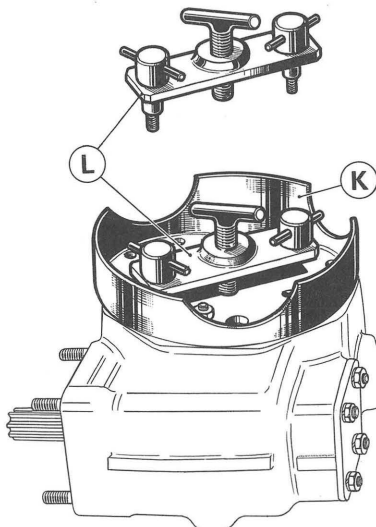
- Die Wälzlager sind vorzugsweise mit der Presse zu montieren. Hierbei verwenden :
  - den Dorn **0.0504 E**
  - Druckstück **0.0504 D**
- Die Zusammengehörigkeit der Wälzlager mit ihren Aussenringen beachten.



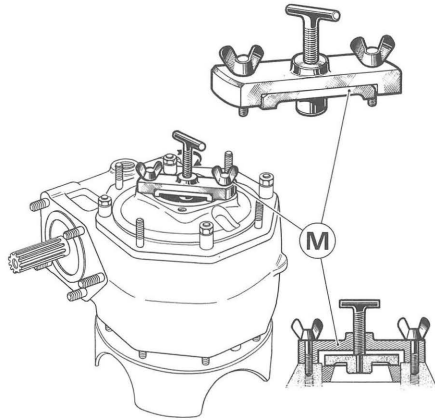
- Das Ausgleichgetriebe in das Hinterachsgetriebegehäuse einführen; die **markierte Seite des Schneckenrades nach rechts gerichtet (Deckelseite)**.
- Sich davon überzeugen, dass das Schneckenrad an seinem Platz ist, indem man es mit Hilfe der Schnecke drehen lässt.



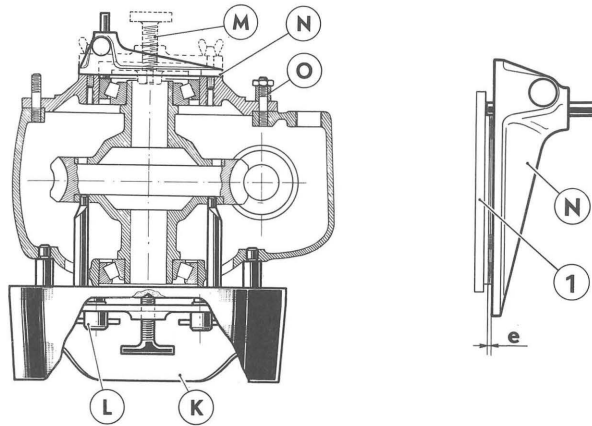
- Den Deckel, unter Verwendung einer mit "Hermetic" versehenen Papierdichtung, montieren.
- Die Ölkanäle sind senkrecht anzuordnen, indem der Vorsprung **1** zum Ölablasstopfen gerichtet wird. Die Hülsen **0** montieren, um wirkungsvoll anziehen zu können.



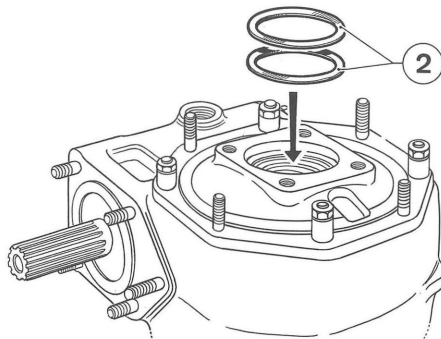
- Das Ganze umdrehen.
- Die zwei Bohrungen der Ausgleichgehäusehälfte gegenüber den Ölkanälen im Hinterachsgetriebegehäuse anordnen.
- Das Montagewerkzeug **K** mit dem entsprechenden Passstift (siehe Seite 03 01) des Hinterachsgetriebe-Types anbringen.
- Sich davon überzeugen, dass die Passstifte am Schneckenrad anliegen.
- Das Montagewerkzeug auf dem Hinterachsgetriebegehäuse mit dem Flansch **L** befestigen.



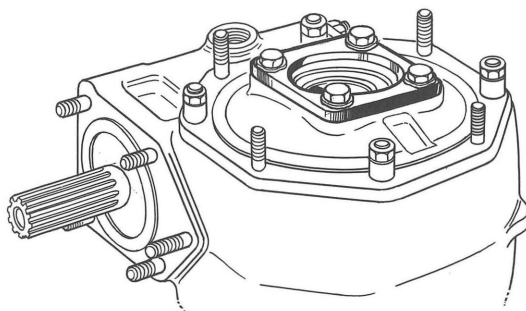
- Die ganze Einheit umdrehen, so dass das Montagewerkzeug K auf seinen Füßen steht.
- Den Flansch M montieren und den Aussenting des Wälzlagers am Rollenlagerring ohne **Gewaltanwendung** andrücken.
- Das Schneckenrad ist an seinem Platz.



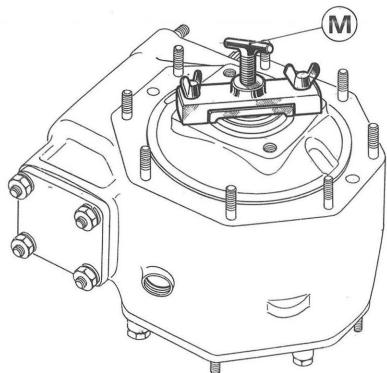
- Die Tiefenlehre N anbringen und die Lehre am Aussenting der Wälzlager ansetzen.
- Die Stärke der Ausgleichscheiben e mit Hilfe der Tiefenlehre N auf der Stützplatte 1 bestimmen.
- Zum abgelesenen Wert 0,1 mm hinzufügen.



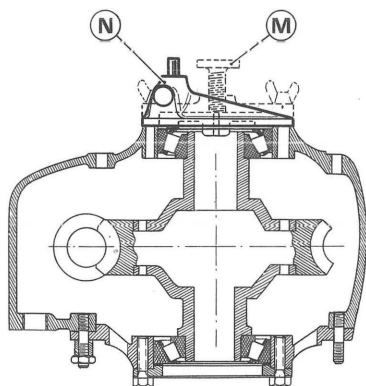
- Flansch M abziehen und die zuvor bestimmten Einstellscheiben 2 anbringen.



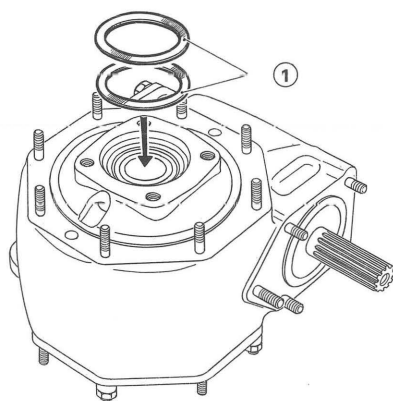
- Die Stützplatte montieren.
- Die mit neuen Onduflexscheiben versehenen Schrauben mit 1,25 mkg anziehen.



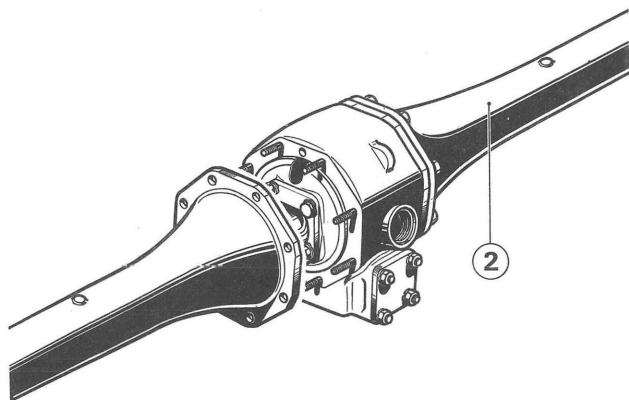
- Die ganze Einheit umdrehen damit sie auf dem Deckel aufliegt.
- Den Flansch L und das Montagewerkzeug K abnehmen.
- Den Flansch M montieren und den Aussenring des Wälzlagers am Rollenlagerring **ohne Gewaltanwendung** andrücken.



- Die Tiefenlehre N gemäss nebenstehender Zeichnung anbringen und die Lehre am Aussenring des Wälzlagers abstützen.
- Die Stärke der notwendigen Einstellscheiben in der gleichen Weise wie für die rechte Seite bestimmen.
- **0,2 mm Scheibenstärke hinzufügen**, um die Vorspannung der Ausgleichgetriebe dem Wälzlager zu erhalten.



- Den Flansch M ausbauen und die zuvor bestimmten Einstellscheiben anbringen.



- Die Stützplatte wie bei der rechten Seite montieren.
- Die Scheiben mit **1,25 mkg** anziehen.

Da die Einstellung des Hinterachsgetriebes abgeschlossen ist :

- Das rechte Achswellenrohr 2 montieren, nachdem die Distanzhülsen 0 abgenommen sind.  
Eine Dichtung anbringen und die Muttern mit **1,75 mkg** anziehen.
- Den Zusammenbau des Hinterachsgetriebes beenden, indem sinngemäss in zum Ausbau umgekehrter Reihenfolge vorgegangen wird.

ZU VERWENDENDEN WERKZEUG

8.0520 Y

Werkzeugkasten für Hinterachse mit Hypoidgetriebe.

AZ - Messlehre zur Kontrolle der Kegelradeingriff-tiefe, bestehend aus :

- AZ1 - Körper
- A2 - Messstift
- A3 - Haltebrücke
- A4 - Distanzbüchsen

B - Aufpressdorn für Ausgleichgetriebeelager.

C - Aufpresshülse für hinteres Kegelrollenlager am Antriebskegelrad.

D - Halteplatte.

E - Schutzring für die Dichtung des Antriebs-kegelrades

F - Dorn zum Sichern.

G - Aufschlagdorn zum Einsetzen der Dichtung des Antriebskegelrades.

H - Abziehvorrichtung für Ausgleichgetriebeelager bestehend aus :

- H1 - Satz Abziehschalen
- H2 - Abstützplatte
- H3 - Abstützsäulen
- H4 - Sechskantansatz für Inbusschrauben

J - Messmutter

K - Mikrometer bestehend aus :

- K1 - Messuhrhalter
- K2 - Verlängerung für Messuhr

L - Vorrichtung für das Abziehen und Einsetzen der Aussenringe der Antriebskegelrad-Lager, bestehend aus :

- L1 - Schraube
- L2 - Vordere Abstützscheibe
- L3 - Vorderer Abzieher
- L4 - Hinterer Abzieher
- L5 - Hintere Abstützmutter

M - Ansatzwerkzeug für das Antriebskegelrad.

N - Sechskantschlüssel für Antriebskegelradmutter.

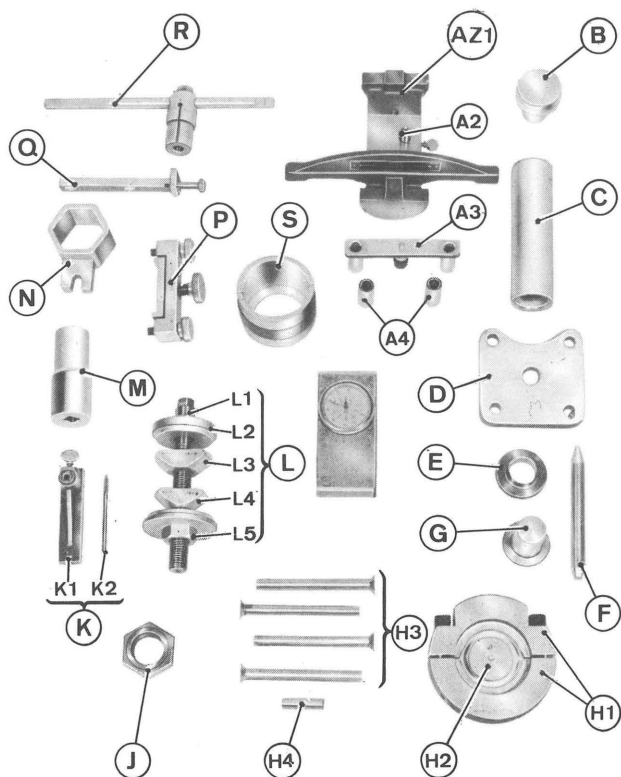
P - Abstützbrücke für Ausgleichgetriebeelager.

Q - Montagevorrichtung für Messuhr.  
aus :

R - Prüfgerät für das Zahnflankenspiel

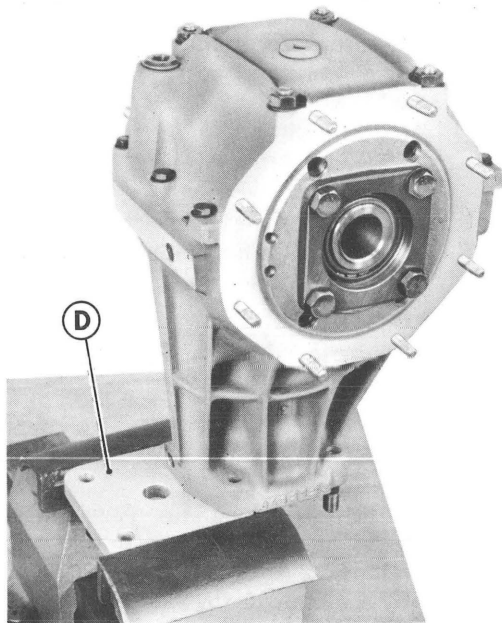
S - Abziehschalen für das hintere Lager des Antriebskegelrades

- Messuhr

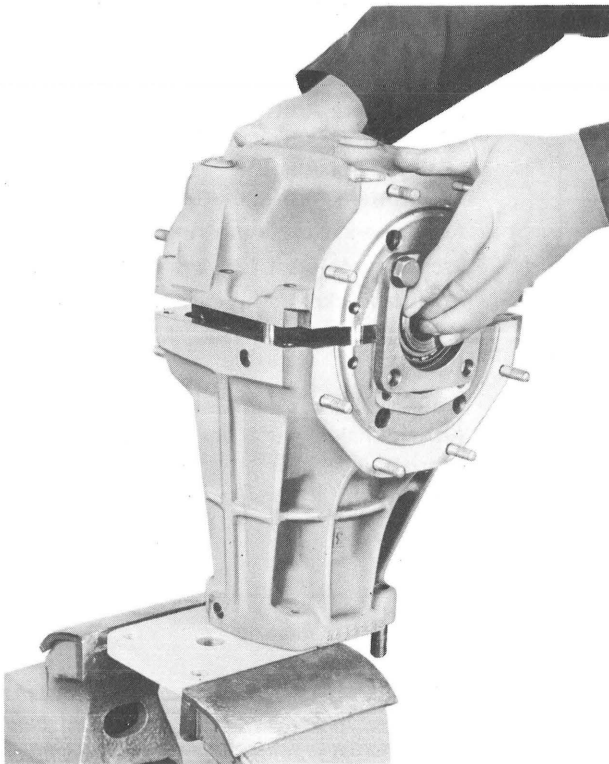


**ANMERKUNG** - Die Messuhr wird nur auf geson-  
derte Bestellung mit diesem Werkzeugkasten geliefert;  
ein Platz hierfür ist jedoch darin vorgesehen.

# HINTERACHS-HYPOIDGETRIEBE ZERLEGEN



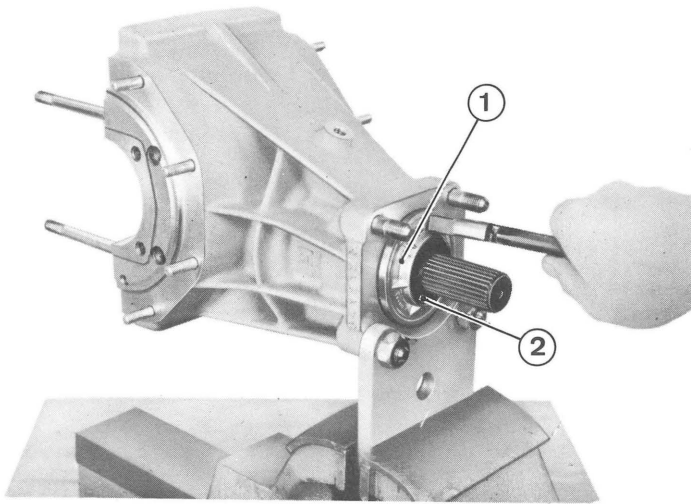
- Die Gelenkwellen und das Hinterachsgetriebe ausbauen.
- Das Öl aus dem Hinterachsgetriebegehäuse ablassen.
- Die Einheit reinigen.
- Das Gelenkwellenrohr und die Gelenkwelle ausbauen.
- Die beiden Achswellenrohre ausbauen.
- Die Halteplatte **D** vorn am Gehäuse mittels der 2 unteren Stiftschrauben zur Befestigung des Gelenkwellenrohres mit Hilfe von 2 Muttern befestigen.
- Das Gehäuse aufrecht in einen mit Bleibacken versehenen Schraubstock spannen.



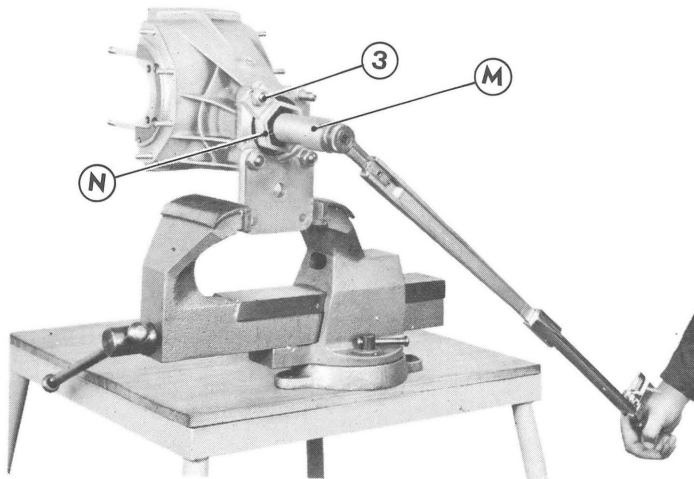
- Die Verbindungsschrauben und Muttern beider Gehäusehälften lösen.
- Ausbauen :
  - Die vorderen Schrauben der Lagerdeckel der Kegelrollenlager des Ausgleichgetriebes.
  - Die 6 Verbindungsschrauben der Gehäusehälften.
  - Die 4 Lagermuttern am hinteren Gehäusedeckel.
- Gehäusedeckel und Ausgleichgetriebe abziehen und umgedreht auf die Werkbank legen.

(Zum Lösen der Gehäusehälften nötigenfalls einen Holzhammer verwenden).



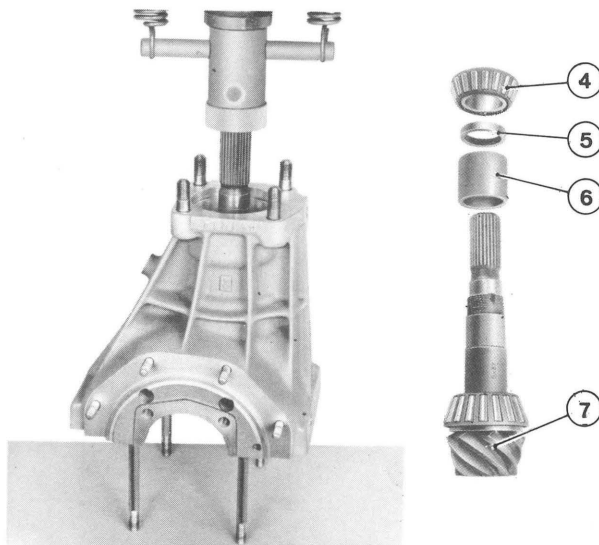


- Das vordere Gehäuse horizontal in den Schraubstock spannen.
- Den die Dichtung haltenden Stopfen 1 mit einer Universalzange abziehen.
- Den O-Ring und die Dichtung 2 ausbauen.



- Den 6—Kantschlüssel N an der Mutter des Antriebskegelrades anbringen, indem er an der Stiftschraube 3 mit einer Mutter befestigt wird.
- Die Mutter des Antriebskegelrades mit Hilfe des Ansatzes M lösen, ohne die Mutter zu entsichern.

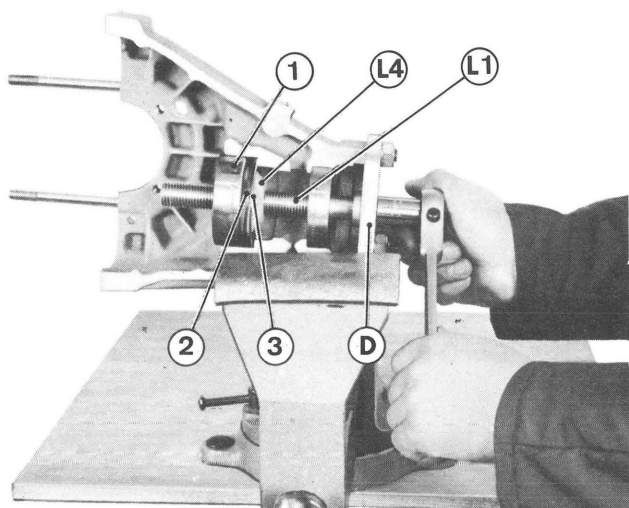
(Im Uhrzeigersinn drehen)



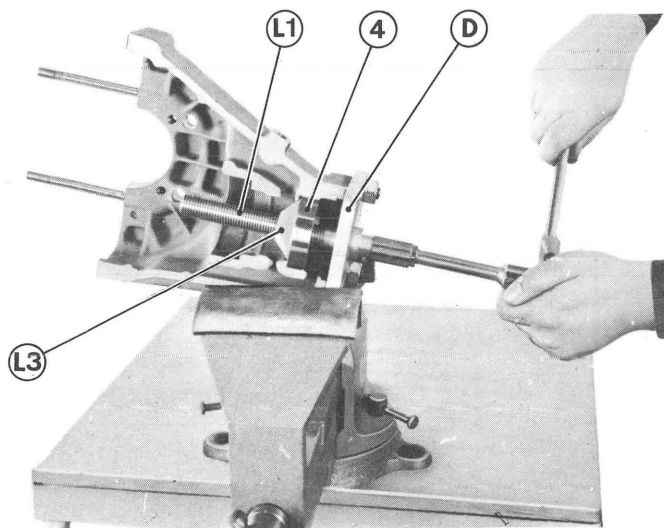
- Ausbauen :
  - Den Ansatz M und den Schlüssel N
  - Die Mutter des Antriebskegelrades
  - Die Halteplatte D.
- Das Antriebskegelrad notfalls mit Hilfe einer Presse in das Gehäuseinnere drücken.

(Nicht schlagen)

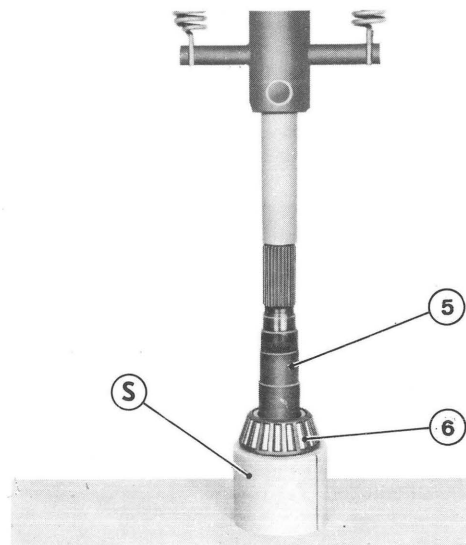
- Aufbewahren :
  - Das vordere Kegelrollenlager 4
  - Den Einstellring 5
  - Die Spannhülse 6
  - Das Antriebskegelrad und das hintere Kegelrollenlager 7.



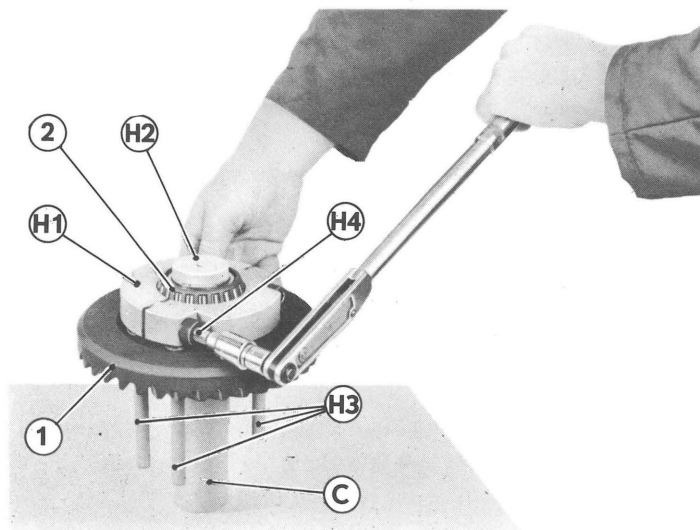
- Den äusseren Laufring 1 des hinteren Kegelrollenlagers unter Verwendung :
  - der Schraube L1
  - des Abziehers L4
  - der Halteplatte D abziehen.
- Die Schraube nach links drehen.
- Aufbewahren :
  - die Einstellscheiben 2
  - die Anlaufscheibe 3.



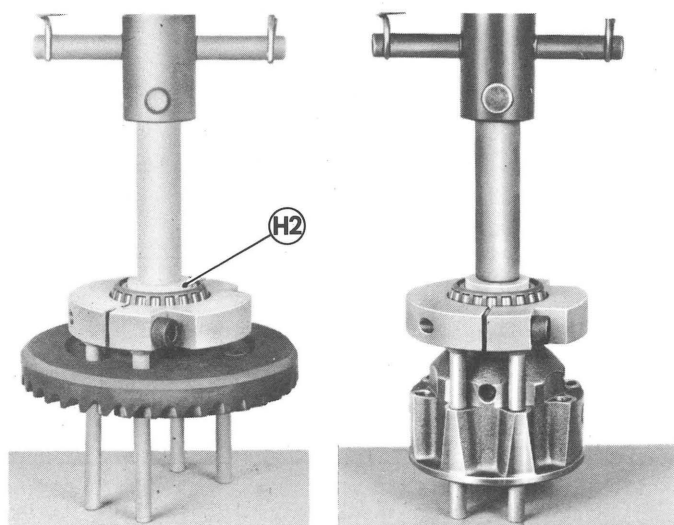
- Den äusseren Laufring 4 des vorderen Kegelrollenlagers unter Verwendung :
  - der Schraube L1
  - des Abziehers L3
  - der Halteplatte D abziehen.
- Die Schraube nach rechts drehen.



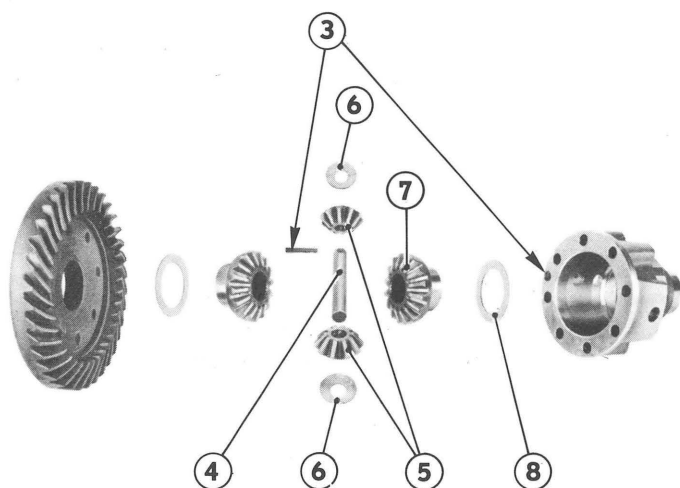
- Das hintere Kegelrollenlager 6 des Antriebskegellades 5 unter Verwendung :
  - der Abziehschalen S
  - einer Presse abziehen.



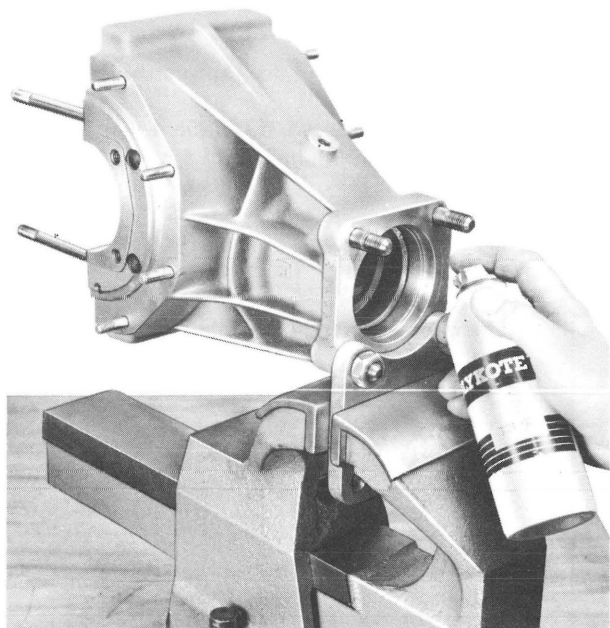
- Die 8 Verbindungsbolzen des Ausgleichgetriebes ausbauen.
- Das Ausgleichgetriebe vom Tellerrad 1 trennen.
- Das linke Achskegelrad und seine Anlaufscheibe aufbewahren.
- Das Tellerrad auf die Aufpresshülse C legen.
- Die 4 Abstützungen H3 in die 4 diametral gegenüberstehenden Bohrungen des Tellerrades einführen.
- Die Abziehschalen um das Kegelrollenlager 2 legen.
- Mit dem Ansatz H4 die Inbusschraube mit 2 mkg anziehen.



- Die Abstützplatte H2 in der Mitte des Kegelrollenlagers am Tellerrad einführen.
- Das Tellerrad mit der Presse abdrücken.
- In der gleichen Weise verfahren, um das rechte Kegelrollenlager vom Ausgleichgetriebegehäuse auszubauen.



- Den Arretierungsstift 3 der Ausgleichradwelle mit einem Splinttreiber von 5 mm austreiben.
- Ausbauen :
  - Die Ausgleichradwelle 4
  - Die Ausgleichkegelräder
  - Die kugelförmigen Anlaufscheiben 6
  - Das rechte Achskegelrad 7
  - Die Anlaufscheibe 8.



### VORBEREITUNG

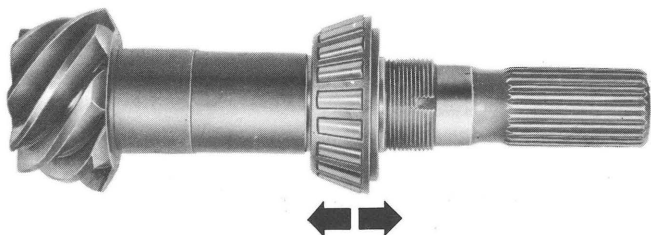
- Alle Teile des Hinterachsgetriebes sorgfältig reinigen und ausblasen.

**DIE VERWENDUNG VON SCHMIRGEL-PAPIER ODER SCHARFKANTIGEN WERKZEUGEN ZUR REINIGUNG DER GEHÄUSE-HÄLFTEN IST NICHT ZULÄSSIG.**

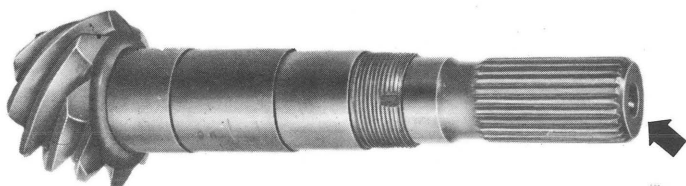
- Die Sitze für die Kegelrollenlager des Antriebskegelrades mit Molykote 321 besprühen.
- Das Gehäuse niemals erwärmen.

Bei einem Austausch des Kegelradpaares müssen ebenfalls folgende Teile ausgewechselt werden :

- Kegelrollenlager des Ausgleichgetriebes
- Kegelrollenlager des Antriebskegelrades
- Beilagscheiben Onduflex
- Mutter des Antriebskegelrades
- Verbindungsschrauben des Ausgleichgetriebes
- Dichtung des Antriebskegelrades
- Dichtung des Dichtungsstopfens
- Papierdichtungen der Achswellenrohre.



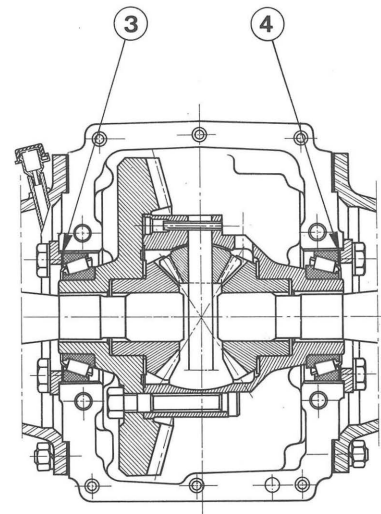
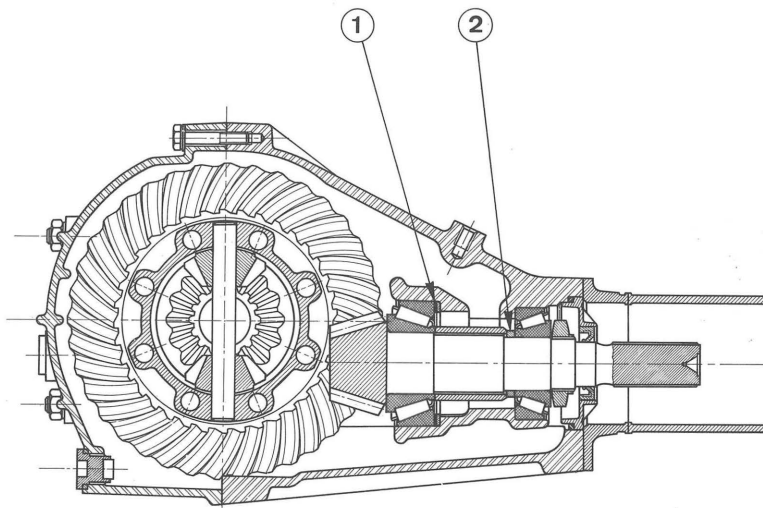
- Sich davon überzeugen, dass sich das vordere Kegelrollenlager ohne Zwang auf den Schaft des Antriebskegelrades aufchieben lässt.
- Andernfalls mit Hilfe eines feinen Schleifmittels die Tragfläche des Kegelrollenlagers auf der Welle des Antriebskegelrades abschleifen, um bei der Montage ein korrektes, jedoch spielfreies Gleiten des Lagers zu erhalten.



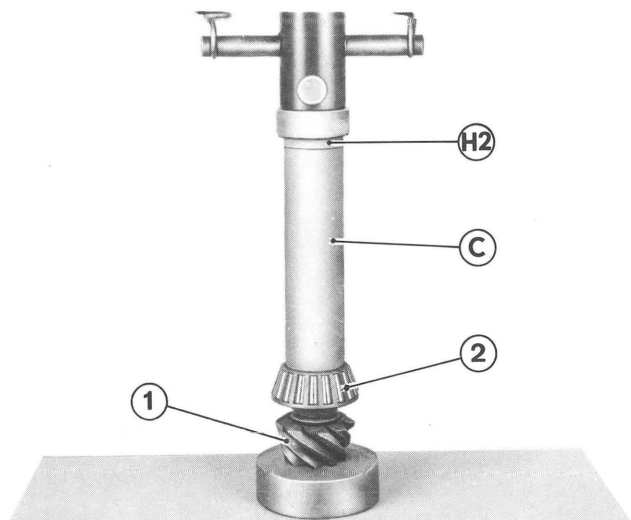
- Die vordere Seite der Antriebskegelradwelle mit einem Schleifstein leicht überschleifen, um die größten Rauheiten zu beseitigen.

Diese Seite wird im Laufe der Einstellarbeiten als Bezugsfläche dienen.

## AUFZÄHLUNG DER EINSTELLUNGEN

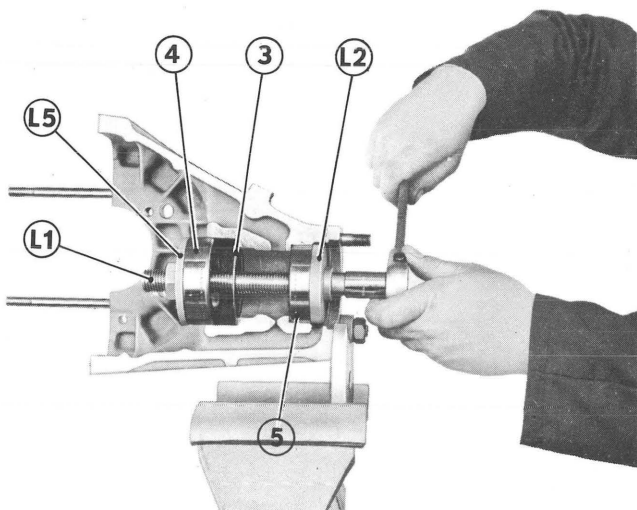


- 1 - Einstellung der Kegelradeingrifftiefe (Seite 03 58 bis 62, Baugr. 5)
- 2 - Einstellung der Vorspannung der Kegelrollenlager des Antriebskegelrades (Seite 03 58-63, Baugr. 5)
- 3 - Einstellung des Zahnflankenspiels (Seite 03 67-69, Baugr. 5)
- 4 - Einstellung der Vorspannung der Kegelrollenlager des Ausgleichgetriebes (Seite 03 70-72, Baugr. 5)



#### Montage des hinteren Kegelrollenlagers des Antriebskegelrades

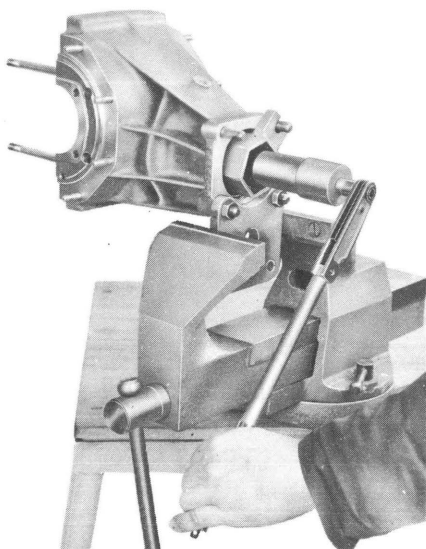
- Der Reihe nach auf den Pressentisch legen :
  - das Antriebskegelrad 1
  - das hintere Kegelrollenlager 2
  - die Aufpresshülse C
  - die Abstützplatte H2
- Das Kegelrollenlager mit der Presse aufziehen, bis es an seinem Sitz ansteht.



- Das Hinterachsgetriebe-Gehäuse in den Schraubstock spannen.
- Die Anlaufscheibe 3 im Gehäuse anordnen.
- Die äusseren Lagerlaufringe 4 und 5 mit der Rückseite zueinander unter Verwendung der Schraube L1, der Abstützscheibe L2 und der Mutter L5 im Gehäuse anbringen.
- Die Schraube fest andrücken und endgültig anziehen.

**Anzugsdrehmoment : 14 mkg**

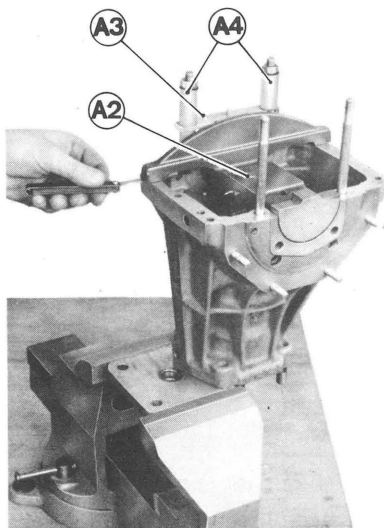
- Die Lager mit ESSO EXTRA MOTOR OIL 20 W/30/40 ölen.



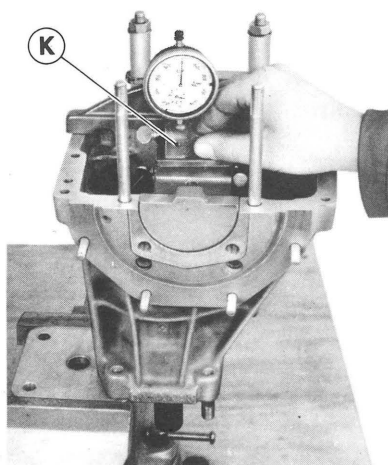
#### EINSTELLUNG DES ANTRIEBSKEGELRADES

- KEGELRADEINGRIFFTIEFE
- VORSPANNUNG DER KEGELROLLENLAGER
- Das mit folgenden Teilen versehene Antriebskegelrad in das Gehäuse einführen :
  - hinteres Kegelrollenlager
  - lange Distanzhülse vorderes Kegelrollenlager (mit der Hand)
  - Mutter J
- Anzugsdrehmoment : 1 mkg**
- Das Kegelrad ungefähr 10 Umdrehungen nach rechts und links drehen.
- Diese Vorgänge wiederholen, bis sich die Mutter J, mit 1 mkg angezogen, nicht mehr festzieht.

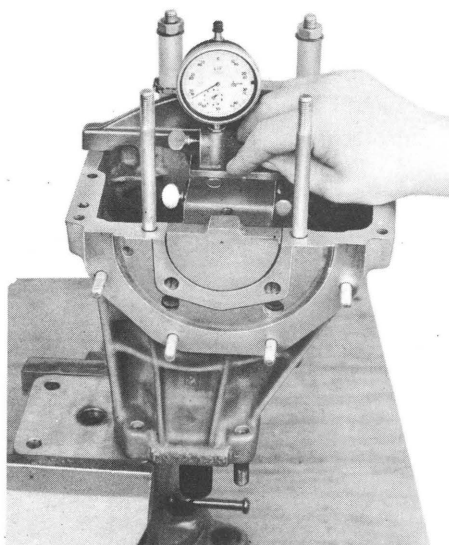




- Die Messlehre zur Kontrolle der Kegelradeingriff-tiefe **AZ** im Gehäuse anbringen und mit Hilfe der Haltebrücke **A3** der Distanzhülsen **A4** und der 2 Muttern befestigen. Anzugsdrehmoment : **1 mkg**.
- Beide Spiele zwischen den seitlichen Ausricht-  
sohlen der Messlehre **AZ** und der Dichtfläche des  
Gehäuses unter Verwendung einer Lehre auf den  
gleichen Wert einstellen.
- Den Messstift **A2** lösen und sich davon überzeugen,  
dass er auf der hinteren Fläche des Antriebskegel-  
rades aufliegt.



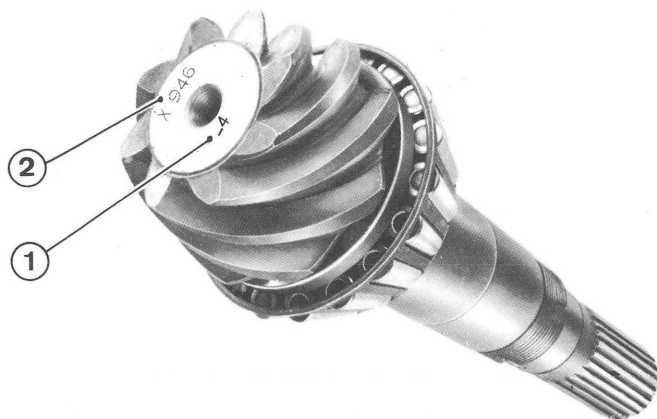
- Das Mikrometer im Messuhrhalter **K** anbringen.
- Den Messuhrhalter so stellen, dass sich der Taststift  
des Mikrometers auf der oberen Fläche des Mess-  
stiftes **A2** befindet.
- Die Höhe des Mikrometers im Messuhrhalter so  
einstellen, dass der kleine Zeiger z.B. auf "3" zeigt.
- Die Skala so verdrehen, dass "0" über dem grossen  
Zeiger zu liegen kommt.



- Durch Verschieben des Messuhrhalters **K** den  
Taststift des Mikrometers mit der geschliffenen  
Fläche der Vorrichtung **AZ** in Berührung bringen.
- Die Verstellung der Zeiger des Mikrometers gibt  
die Grösse der Vertiefung des Messstiftes **A2** an.  
Diesen Wert festhalten.

## HINTERACHS-HYPOIDGETRIEBE

## ZUSAMMENBAU - EINSTELLUNG



Auf der Hinterseite des Antriebskegelrades befinden sich zwei Bezugsnummern.

Eine für die KEGELRADEINGRIFFTIEFE 1, bestehend aus :

- einer Zahl von 0 bis 20, die bis 10 mit einem Minus versehen sein kann.

Eine für die ZUSAMMENGEHÖRIGKEIT 2, bestehend aus :

- einer Zahl mit einem davorstehenden Buchstaben; Bezugsnummer, die man auf dem entsprechenden Tellerrad ebenfalls vorfindet.

TABELLE ZUR EINSTELLUNG  
MIT DER VORRICHTUNG 8.0520 AZ

Im Kegelrad eingravierte Bezugsnummer	Entsprechende Richtzahl
- 10	20
- 9	21
- 8	22
- 7	23
- 6	24
- 5	25
- 4	26
- 3	27
- 2	28
- 1	29
0	30
1	31
2	32
3	33
4	34
5	35
6	36
7	37
8	38
9	39
10	40
11	41
12	42
13	43
14	44
15	45
16	46
17	47
18	48
19	49
20	50

- Die im Antriebskegelrad eingravierte Bezugsnummer ablesen.

- Anhand der nebenstehenden Tabelle die entsprechende Richtzahl suchen.

- Den mit dem Mikrometer ermittelten Wert mit der Richtzahl vergleichen.

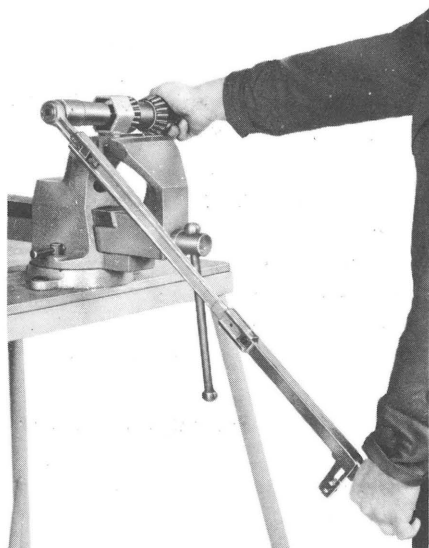
- Die Differenz in Hundertstel-Millimeter und auf die nächstliegenden 0,05 mm auf- bzw. abgerundet, stellt die Stärke der zwischen dem äusseren Laufring des hinteren Kegelrollenlagers und der Anlaufscheibe anzubringenden Einstellscheiben dar (Einstellung 1).

z.B. :

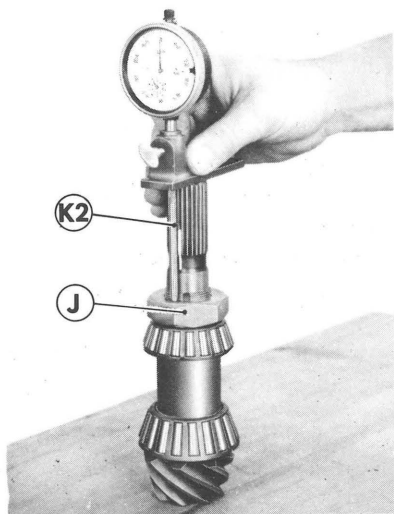
- Mass am Mikrometer **67** 67
- Bezugsnummer am Zahnrad -4 :  
Entsprechende Richtzahl **26** - 26 41

Es sind Einstellscheiben mit **0,40 mm** Stärke vorzubereiten.

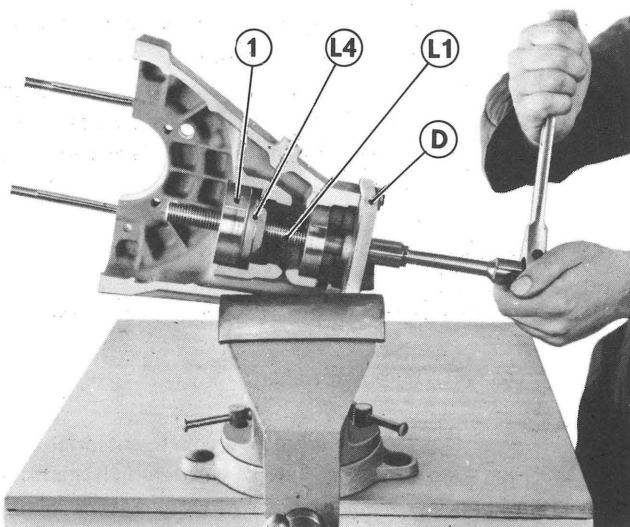
- Die Vorrichtung **AZ** und das Antriebskegelrad ausbauen.



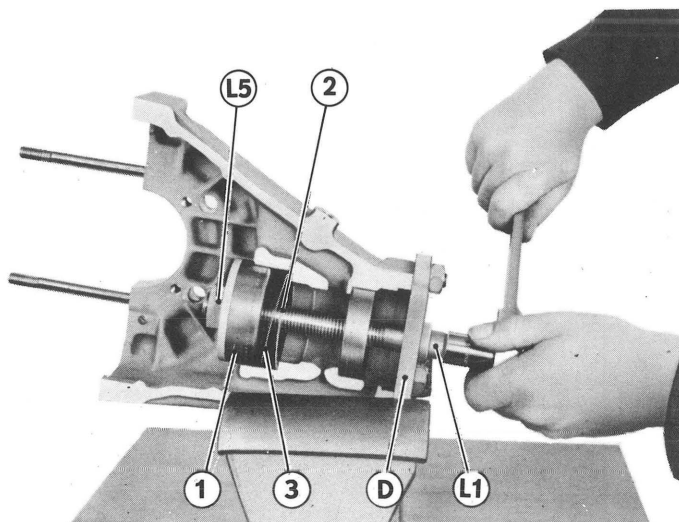
- Das Antriebskegelrad in vertikaler Stellung am Schraubstock anbringen.
- Eine Keilnute auf ihrer ganzen Länge mit einem Farb-Bezugsstrich versehen.
- Am Antriebskegelrad anbringen :
  - die lange Distanzhülse
  - das vordere Kegelrollenlager (verkehrt aufgesetzt).
  - die Mutter J. Anzugsdrehmoment : 28 mkg.



- Den Taststift der Messuhr auf die Verlängerung K2 schrauben und diese an der Messuhr anbringen.
- Das Mikrometer K auf die vordere Fläche des Antriebskegelrad-Schaftes setzen, wobei die Verlängerung K2 gegenüber der markierten Keilnute und der Taststift in der Mitte der geschliffenen Fläche der Mutter J zu liegen kommen.
- Die Höhe des Mikrometers im Messuhrhalter so einstellen, dass z.B. ein Mass von "1" und "0" erhalten wird.
- Das Mikrometer abnehmen und mit grösster Vorsicht ablegen, um jedes Risiko einer Verstellung zu vermeiden.

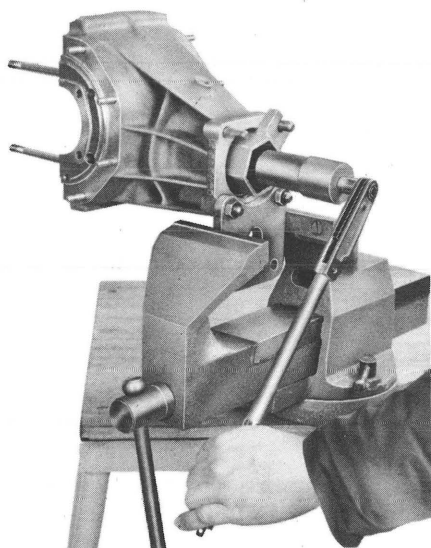


- Den äusseren Laufring des hinteren Kegelrollenlagers unter Verwendung :
  - der Schraube L1
  - des Abziehers L4
  - der Halteplatte D
 ausziehen.



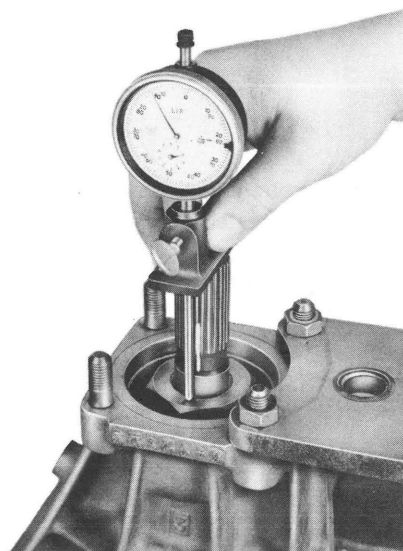
- Hinten im Sitz des Laufringes anbringen :
  - die Anlaufscheibe 2
  - **die vorgehend bestimmten** Einstellscheiben 3 (Einstellung 1, Seite 03 60).
- Den äusseren Laufring des Kegelrollenlagers 1 unter Verwendung :
  - der Schraube L1
  - der Abstützmutter L5
  - der Halteplatte D
 wieder in seinen Sitz einführen.
- Fest anpressen und endgültig anziehen.

Anzugsdrehmoment : 14 mkg.



- Die Mutter J und das vordere Kegelrollenlager ausbauen.
- Das Antriebskegelrad mit :
  - der langen Distanzhülse
  - dem vorderen Kegelrollenlager
  - der Mutter J
 in das Gehäuse einbauen.
 

Anzugsdrehmoment : 1 mkg.
- Das Kegelrad ungefähr 10 Drehungen nach rechts und links drehen.
- Diese Vorgänge wiederholen, bis sich die Mutter, **angezogen mit 1 mkg**, nicht mehr festzieht.



- Eine neue Messung mit dem vorgehend auf 1 und 0 eingestellten Mikrometer (Baugruppe 5, Seite 03 12) zwischen dem vorderen Wellenende und der Mutter J vornehmen, wobei immer **die markierte Keilnute** als Bezugslinie zu berücksichtigen ist.
- Die Angabe des Mikrometers notieren.
- Die Differenz der beiden Messungen ermitteln.
- Davon 0,06 mm abziehen.

Der somit erhaltene Wert entspricht der Stärke der zwischen dem vorderen Kegelrollenlager und der langen Distanzbüchse anzuordnenden Einstellscheibe (Einstellung 2).

Stärke			
6,04	6,37	6,70	7,03
6,07	6,40	6,73	7,06
6,10	6,43	6,76	7,09
6,13	6,46	6,79	7,12
6,16	6,49	6,82	7,15
6,19	6,52	6,85	7,18
6,22	6,55	6,88	7,21
6,25	6,58	6,91	7,24
6,28	6,61	6,94	7,27
6,31	6,64	6,97	7,30
6,34	6,67	7,00	7,33

- Aus der Reihe der Einstellscheiben (von 0,03 zu 0,03 mm abgestuft) jene heraussuchen, deren Stärke dem ermittelten Mass am nächsten liegt :

z.B. Messung ausserhalb des Gehäuses : 1,00

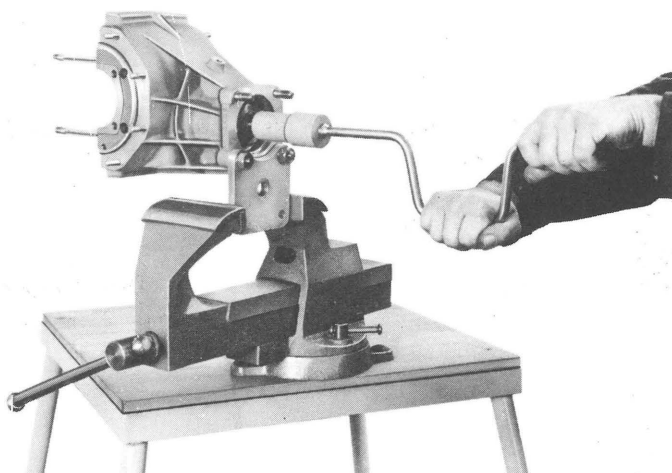
Messung im Gehäuse : 7,86

Differenz : 6,86

- 0,06

Vorzusehende Stärke : 6,80 mm

Da eine Stärke von 6,80 mm nicht existiert, wird eine Einstellscheibe von 6,79 mm eingebaut.



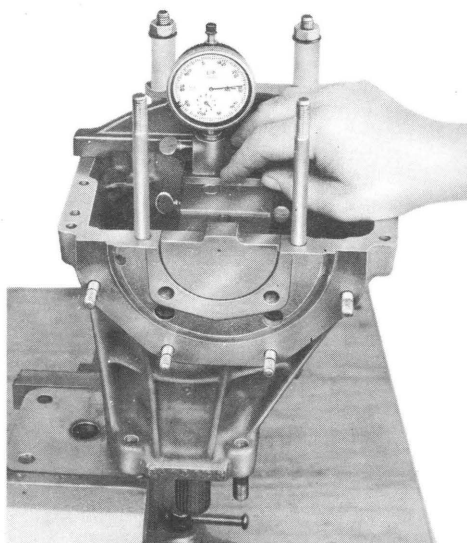
- Das Antriebskegelrad, mit folgenden Teilen versehen, endgültig in das Gehäuse einbauen :

- der langen Distanzhülse
- des vorgehend bestimmten Einstellringes
- einer neuen Mutter.

Anzugsdrehmoment : 28 mkg.

- Mit Hilfe einer Handkurbel das Antriebskegelrad rasch drehen, um ein richtiges Einlaufen der Kegelrollenlager in ihren Laufringen zu garantieren.

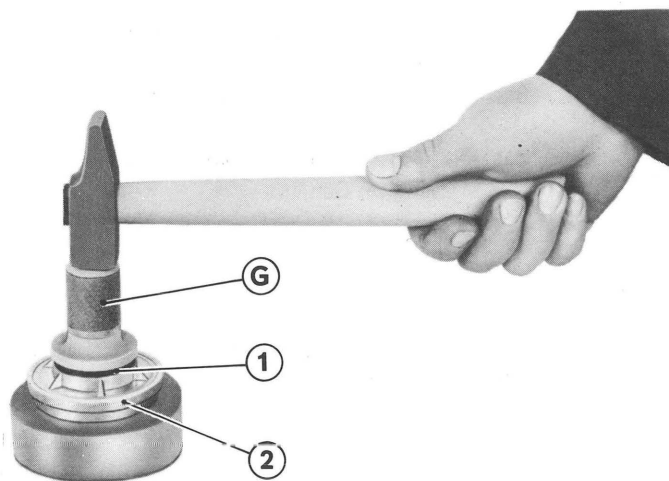
(Ab diesem Moment wird es sehr schwierig, das Kegelrad mit der Hand zu drehen).



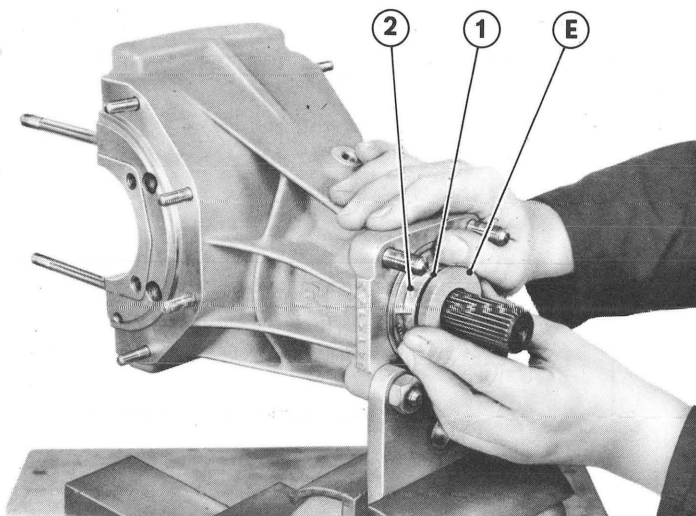
KONTROLLE :

- Das Hinterachsgetriebe vertikal anordnen.
- Die Vorrichtung **AZ** wie beschrieben anbringen (Baugruppe 5 Seite 03 59).
- Unter Verwendung eines Mikrometers gemäss vorgehend beschriebenem Vorgang (Baugruppe 5, Seite 03 59) die Vertiefung des Messstiftes **A2** kontrollieren, die der Richtzahl entsprechen muss :

**Toleranz**  $\begin{matrix} + 0,05 \\ - 0,03 \end{matrix}$  mm

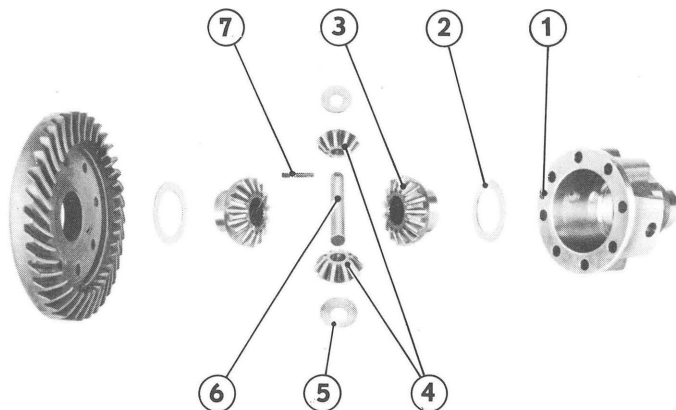


- Die Vorrichtung **AZ** abbauen.
- Die Mutter des Antriebskegelrades in den 4 Kerben mit dem Dorn **F** abnehmen.
- Die Halteplatte **D** abnehmen.
- Den Dichtring **1** mit dem Dorn **G** in seine Halterung **2** bis zum Anschlag einsetzen.
- Den O-Ring auf die Halterung **2** montieren.
- Den Dichtring sowie den O-Ring eintalgen.



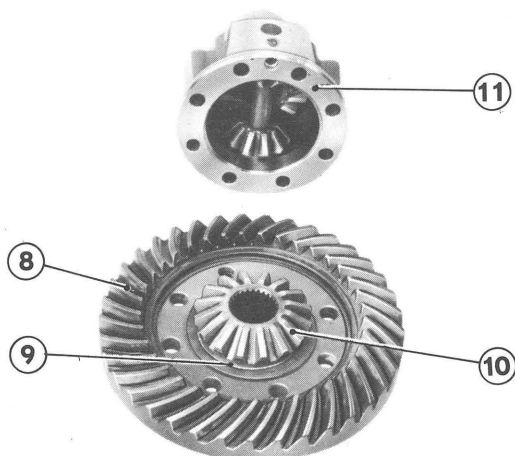
- Den Schutzring **E** in die Bohrung der Dichtung **1** einsetzen.
- Die Halterung **2** montieren.
- Den Schutzring durch eine Drehbewegung abnehmen, wobei die Halterung **2** in ihrer Stellung zu halten ist.





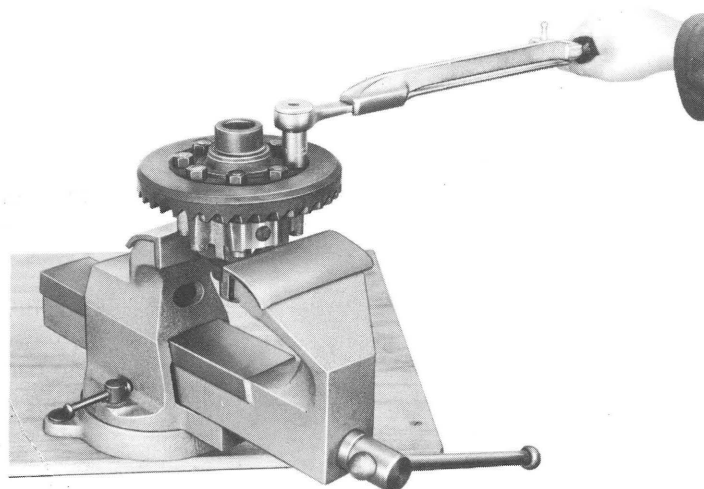
## ZUSAMMENBAU DES AUSGLEICHGETRIEBES

- Sämtliche Teile beim Zusammenbau einölen.
- Auf den Boden des Ausgleichgehäuses 1 eine neue Anlaufscheibe 2 mit der wabenartigen Innenfläche zum Achskegelrad 3 hin einlegen.
- Das rechte Achskegelrad 3 einbauen.
- Einbauen :
  - die Ausgleichkegelräder 4 mit ihren kugelförmigen Anlaufscheiben (mit wabenartiger Innenfläche) 5.
  - die Achse der Ausgleichkegelräder 6, wobei die Splintlöcher einzufluchten sind.
  - einen neuen Stift Mecanindus 7, welcher bis zur Ausgleichgehäusefläche einzuführen ist.



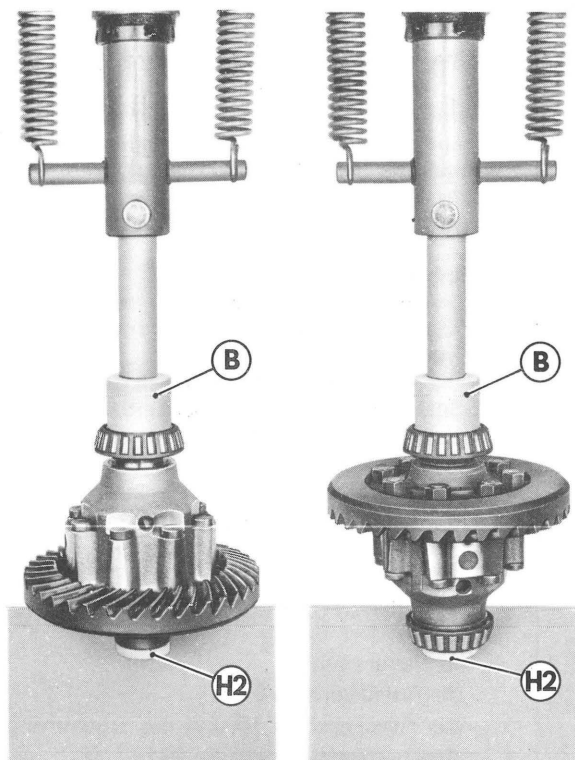
- Das Tellerrad flach auf den Werkstisch legen.
- Der Reihe nach :
  - die Anlaufscheibe 9
  - das Achskegelrad 10 und das zusammengebaute Ausgleichgetriebegehäuse 11
  - die 8 Verbindungsschrauben mit den von Hand angezogenen Muttern einbauen.

**ANMERKUNG** - Keine Beilagscheiben verwenden.



- Das Ausgleichgetriebe in einen mit Bleibacken versehenen Schraubstock spannen.
- Die 8 Muttern über Kreuz anziehen.

Anzugsdrehmoment : 7 mkg.



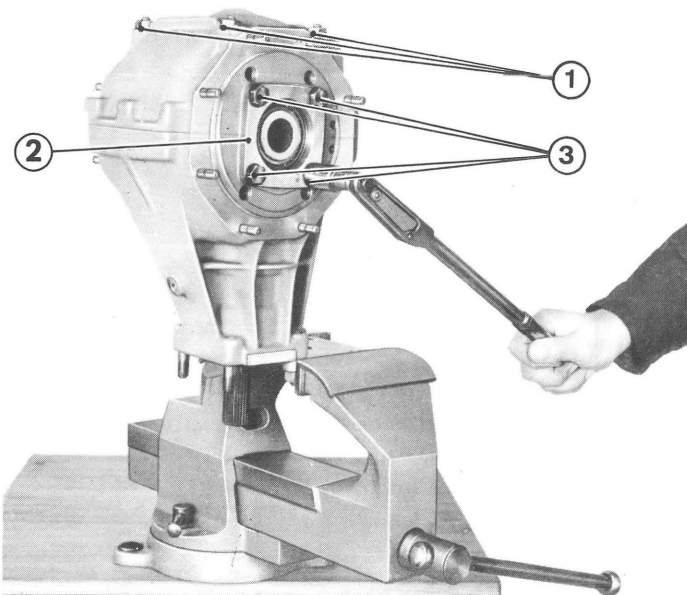
- Die neuen Kegelrollenlager des Ausgleichgetriebes sorgfältig entfetten und unter Verwendung folgender Werkzeuge anbringen :

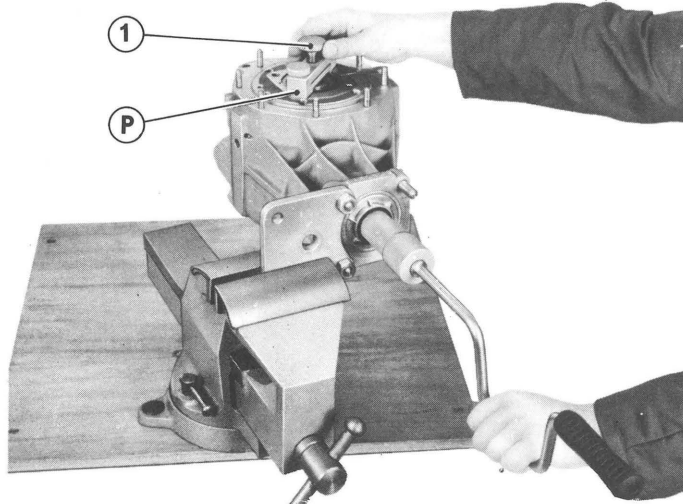
- Presse
- Aufpressdorn B
- Abstützplatte H2

- Die Kegelrollenlager unter ausschliesslicher Verwendung von **Esso Extra Motor Oil 20 W/30/40**, ausgiebig ölen.

#### ZUSAMMENBAU DES KOMPLETTEN HINTERACHSGETRIEBES

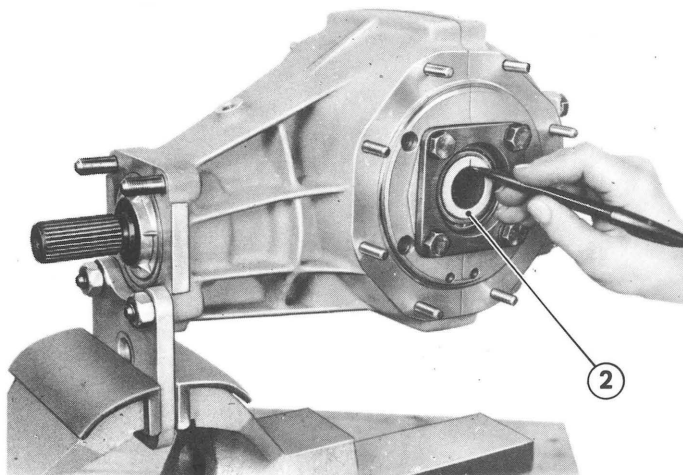
- Das Gehäuse senkrecht in den Schraubstock spannen.
- Die Dichtfläche mit Perfect Seal bestreichen.
- Die Auflagefläche der äusseren Lagerdeckel der Tellerrollenlager im Gehäuse und Gehäusedeckel schmieren.
- Das zusammengebaute Ausgleichgetriebe einbauen.
- Den hinteren Gehäusedeckel aufsetzen und ihn durch die 4 mit neuen Beilagscheiben Onduflex versehenen Muttern 1 befestigen : mit **0,8 mkg** anziehen.
- Den Lagerdeckel 2 des Kegelrollenlagers auf der linken Tellerradseite, ohne Einstellscheibe, unter Verwendung von 4 mit neuen Beilagscheiben Onduflex versehenen Schrauben montieren. Mit **0,8 mkg** anziehen.
- Die Muttern 1 lösen und von Hand anziehen.



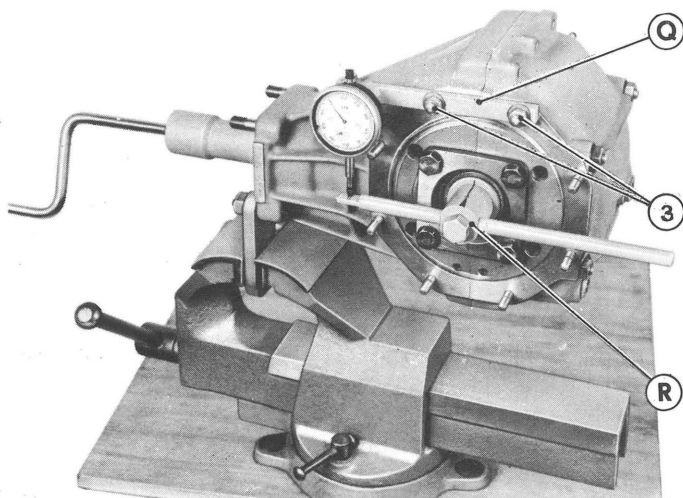


#### EINSTELLUNG DES ZAHNFLANKENSPIELS

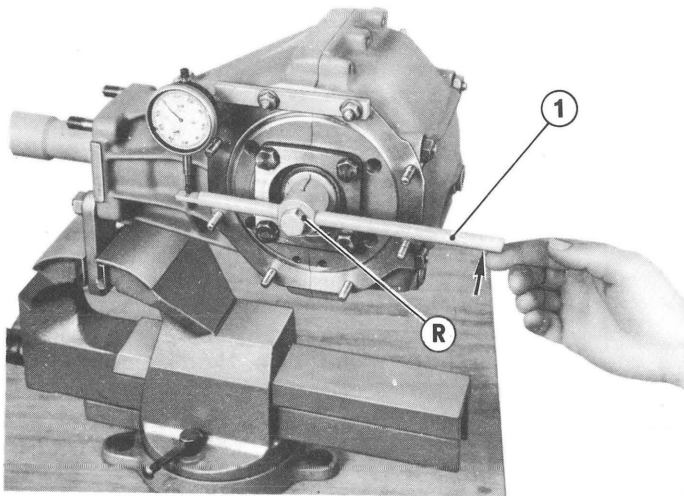
- Das Hinterachsgetriebegehäuse **waagrecht** mit der rechten Seite nach oben in den Schraubstock spannen.
- Die Abstützbrücke P anbauen.
- Durch energisches Anziehen der mittleren Spannschraube 1 MIT DER HAND (NIEMALS EIN ZUSÄTZLICHES WERKZEUG BZW. GEWALT ANWENDEN) das Ausgleichgetriebe am Gehäuseboden in Anschlag bringen.
- Das Ausgleichgetriebe jeweils 5 Umdrehungen in beide Richtungen drehen.
- Mehrmals kurz mit dem Holzhammer auf das Getriebegehäuse schlagen.
- Darauf achten, dass die Abstützbrücke P ihre Spannung behält.
- Die Muttern des hinteren Gehäusedeckels mit 0,8 mkg anziehen.



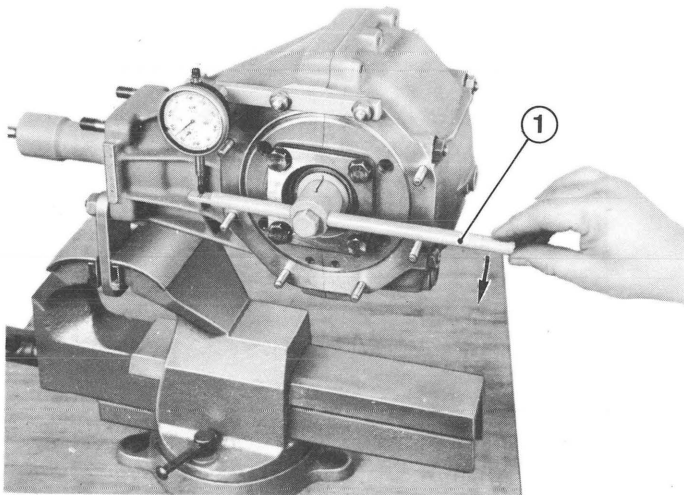
- Das Hinterachsgetriebegehäuse in normaler Stellung in den Schraubstock spannen.
- Den Ansatz 2 des Tellerradträgers mit einem in Trichloraethylen getränkten Tuch entfetten.
- Auf dem Ansatz 2 einen Markierungsstrich anbringen.



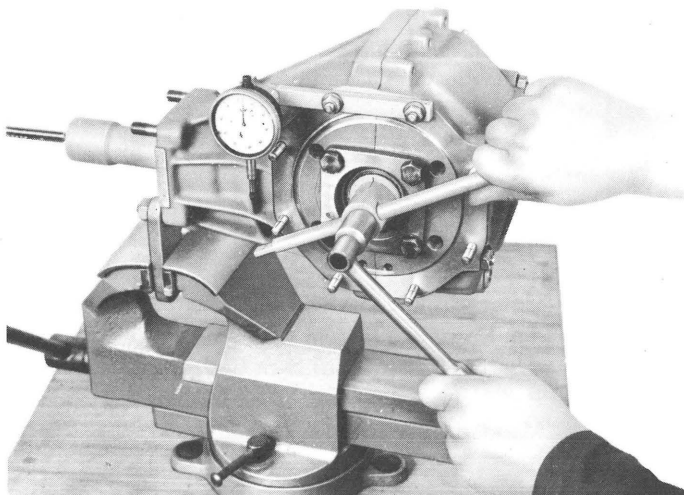
- Das Zahnflankenspiel - Prüfgerät R waagrecht anbringen, die Markierung muss diesem Zeichen " " des Prüfgerätes gegenüberstehen.
- Die mittleren Spannschrauben anziehen.
- Die Haltespindel Q mit der Messuhr anbringen.
- Unter Ausnutzung der Langlöcher der Haltespindel die Messuhr auf dem flachen Teil so ausrichten, dass ihr Messstift auf dem flachen linken Teil des Hebelarms zwischen den beiden bestehenden Markierungen anliegt.
- Die beiden Muttern 3 anziehen.



- Das Antriebskegelrad vorsichtig nach links drehen, um den kleinen Zeiger der Messuhr auf "5" zu stellen.
- Die Skala auf "0" stellen.



- Den gerändelten Hebelarm 1 des Prüfgerätes nach rechts drehen und in Anschlag halten.
- Die Messuhr zeigt das an dieser Stelle zwischen Teller- und Antriebskegelrad vorhandene Zahnflankenspiel an.
- Diesen Wert notieren.



- Den Vorgang wiederholen, wobei die 3 anderen Schlitzmarken des Prüfgerätes nacheinander der zu Beginn gewählten Radialnute auf dem Tellerrad gegenüberzustellen sind.
- Sorgfältig sämtliche Werte aufschreiben und dabei immer von "5" und "0" ausgehen.
- Das Prüfwerkzeug für die Änderung der Messstellung nach links drehen.

ZAHNFLANKENSPIEL-TABELLE

Stellungen	Werte
1	
2	
3	
4	

– DIE BEIDEN GEMESSENEN EXTREMSPIELE NOTIEREN.

– SOLLTE DIE DIFFERENZ ZWISCHEN DEM MINIMAL- UND MAXIMALWERT ÜBER 0,10 mm BETRAGEN, MUSS DIE URSACHE des fehlerhaften Zusammenbaus GESUCHT WERDEN. ES KANN SICH SOWOHL UM EINEN FREMDKÖRPER ALS AUCH UM GRATRESTE HANDELN.

– DEN FEHLER BEHEBEN und die Messungen von neuem beginnen.

### EINSTELLSCHEIBEN FÜR DAS AUSGLEICH-GETRIEBE

Stärken :

0,05  
0,10  
0,20  
0,40  
0,50  
1 mm

### BERECHNUNG DER EINSTELLSCHEIBEN

Vom MINDEST-Zahnflankenspiel 0,10 mm abziehen :

– DIE SO ERHALTENE ZAHL, AUFGERUNDET AUF DIE NÄCHSTLIEGENDEN 0,05 mm, ENTSPRICHT DER STÄRKE DER LINKS EINZUBAUENDEN EINSTELLSCHEIBEN. (Einstellung 3).

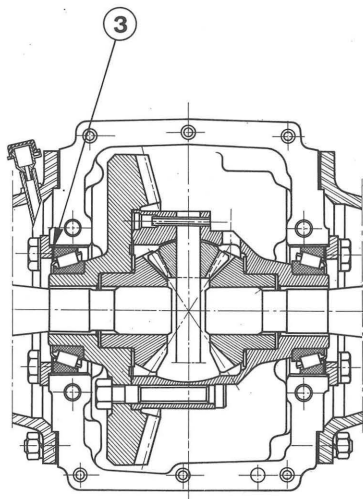
Beispiel :

MINDEST- ZAHNFLANKENSPIEL : 0,97 mm

VORZUSEHENDE SCHEIBENSTÄRKE :

$$0,97 \text{ mm} - 0,10 = 0,87$$

ergibt : 0,85 mm

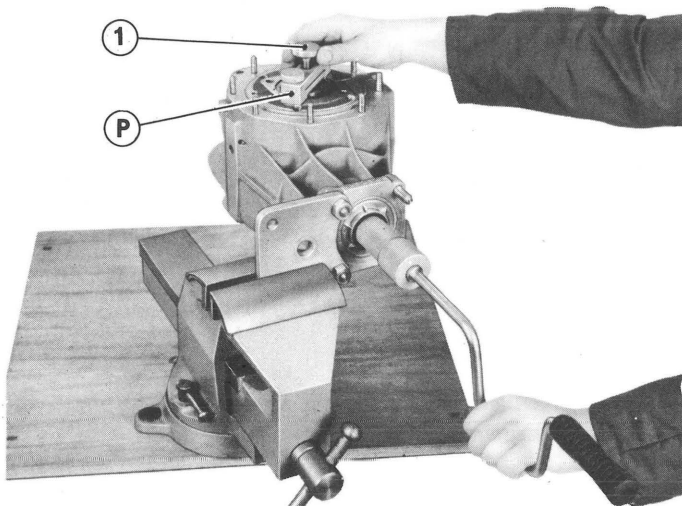


– Das Prüfgerät des Zahnflankenspiels R, die Messuhr und die linke Abdichtplatte abbauen.

– Die Spannschraube der Abstützbrücke P lösen.

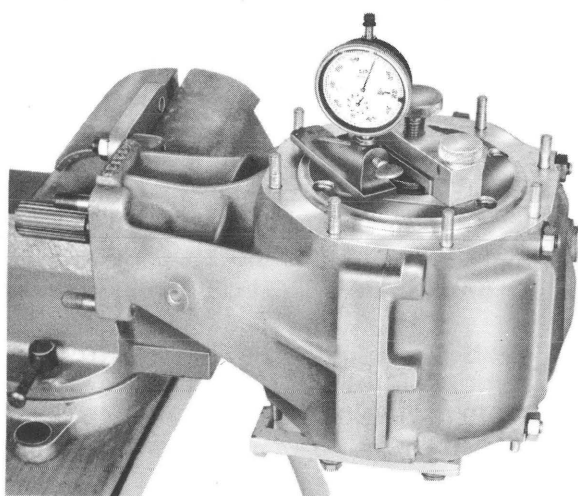
– Den Stapel Einstellscheiben (nachdem er mit einem Mikrometer kontrolliert wurde) auf den äusseren Laufring des linken Kegelrollenlagers legen.

– Diese Abdichtplatte mittels 4, mit neuen Beilagscheiben Onduflex versehenen Schrauben am Gehäuse befestigen. Anzugsdrehmoment 0,8 mkg.

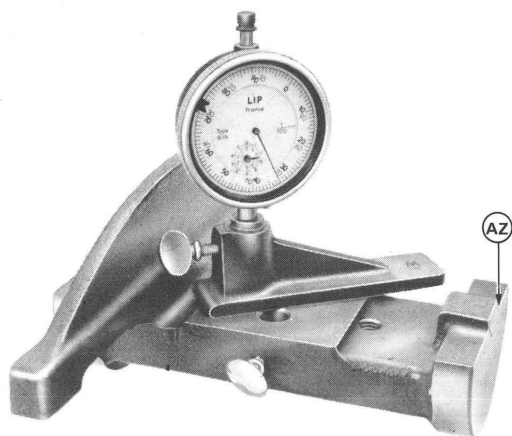


### EINSTELLUNG DER VORSPANNUNG DER AUSGLEICHGETRIEBE-KEGELROLLENLAGER

- Das Hinterachsgetriebe **waagrecht** in den Schraubstock spannen.
- Die mittlere Spannschraube **1** der Abstützbrücke **P** kräftig **MIT DER HAND** anziehen und dabei das Antriebskegelrad drehen.



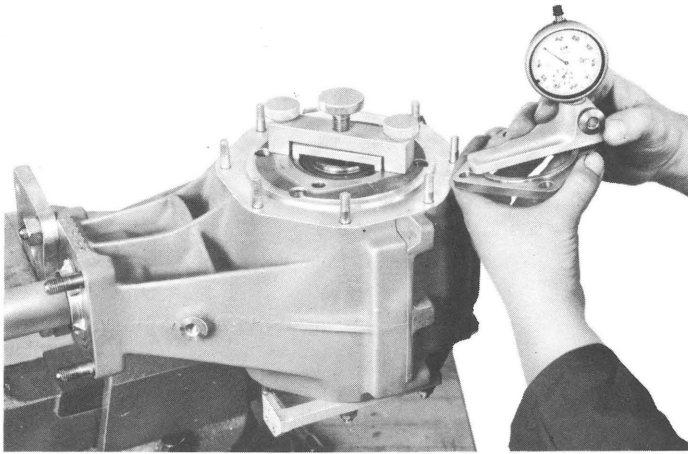
- Das Mikrometer auf die rechte Seite des vorderen Gehäuses stellen, wobei der Taststift der Messuhr auf dem äusseren Laufring des Kegelrollenlagers aufliegt.
- Die Dichtfuge zwischen den beiden Gehäusehälften nicht mit dem Mikrometer überbrücken.
- Die Höhe der Messuhr so einstellen, dass z.B. "1" und "0" erhalten wird.



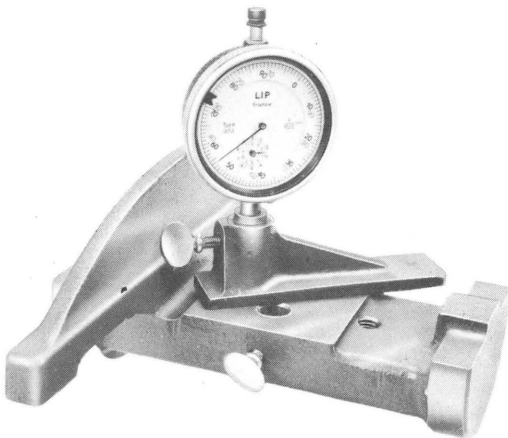
- Das Mikrometer flach auf die geschliffene Fläche der Vorrichtung **AZ** (als Richtplatte verwendet) legen.
- Die Verstellung der Zeiger des Mikrometers gibt die Tiefe des Kegelrollenlagers im Gehäuse an, zu der 0,25 hinzugezählt werden muss.
- Die somit erhaltene Zahl aufschreiben.

z.B. : Mass im Gehäuse            1,00  
           Mass auf der Richtplatte    2,32  
   Differenz        1,32  
   + 0,25  
           **Zu notierende Zahl        1,57 mm**



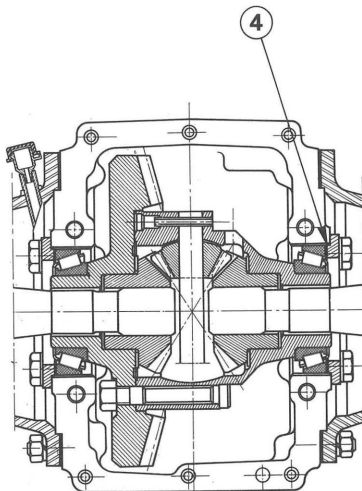


- Das Mikrometer auf die rechte Abdichtplatte legen, wobei der Taststift der Messuhr auf der äusseren Auflagefläche der Abdichtplatte anliegen soll.
- Die Höhe der Messuhr so einstellen, dass z.B. "1" und "0" erhalten wird.



- Das Mikrometer flach auf die geschliffene Fläche der Vorrichtung AZ (als Richtplatte verwendet) legen.
- Die Verstellung der Zeiger des Mikrometers gibt die Höhe des Auflagebundes der Abdichtplatte an :

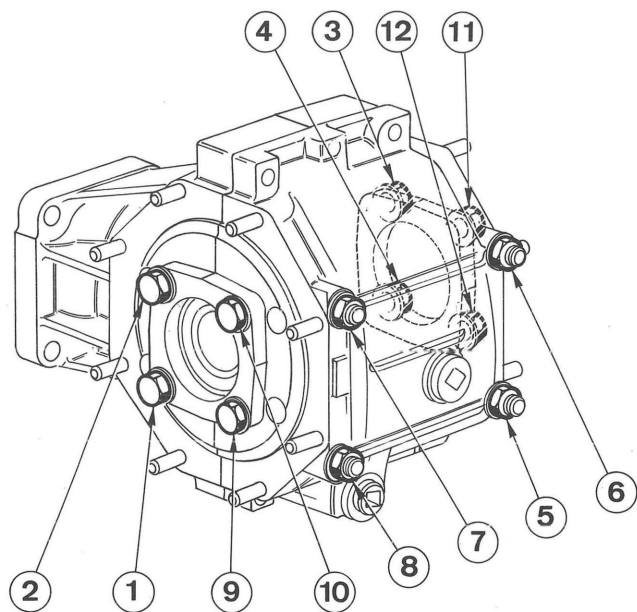
z.B. : Mass auf der Abdichtplatte : 1,00  
 Mass auf der Richtplatte : 2,54  
**Höhe des Auflagebundes : 1,54**



- Vergleichen :
  - die bei der Messung am Gehäuse erhaltene Zahl,
  - die Höhe des Auflagebundes,
  - DIE DIFFERENZ, AUF DIE NÄCHSTLIEGENDEN 0,05 mm AUFGERUNDET, STELLT DIE STÄRKE DER ZWISCHEN DAS KEGELROLLENLAGER UND DIE ABDICHTPLATTE ZU MONTIERENDEN EINSTELLSCHEIBEN DAR (Einstellung 4).

z.B. bei der ersten Messung  
 erhaltene Zahl : 1,57  
 Höhe des Auflagebundes : 1,54

Stärke der benötigten  
 Ausgleichscheiben : 0,03  
 ergibt : 0,05 mm



- Die rechte Abdichtplatte unter Einfügung der zuvorbestimmten Ausgleichscheiben montieren und durch 4 mit neuen Beilagescheiben Onduflex versehenen Schrauben befestigen. Mit **0,8 mkg** anziehen.
- Beim endgültigen Anziehen der 8 Verbindungsschrauben sowie der 4 Muttern mit **3,5 mkg** in nebenstehend angegebener Reihenfolge vorgehen.
- Danach die vier Verbindungsmuttern lösen.
- Mit einem Holzhammer auf den Gehäusedeckel schlagen, bis dieser einwandfrei auf dem vorderen Gehäuse sitzt. Die Auflagefläche des rechten und linken Achswellenrohres überprüfen.
- Die 4 Verbindungsmuttern in der gleichen Reihenfolge mit **3,5 mkg** anziehen.
- Das Ausgleichgetriebe mehrmals in beiden Richtungen drehen.

#### KONTROLLE DES ZAHNFLANKENSPIELS

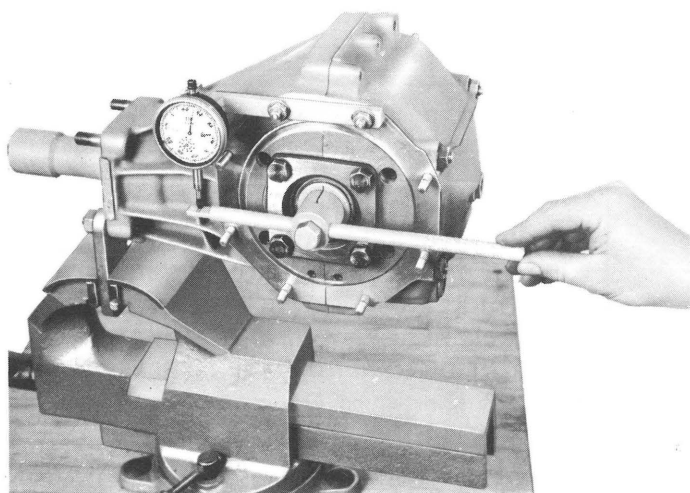
Das Zahnflankenspiel gemäss dem auf Seite 03 68 beschriebenen Arbeitsgang in den 4 Stellungen überprüfen. Folgender Wert muss sich ergeben :

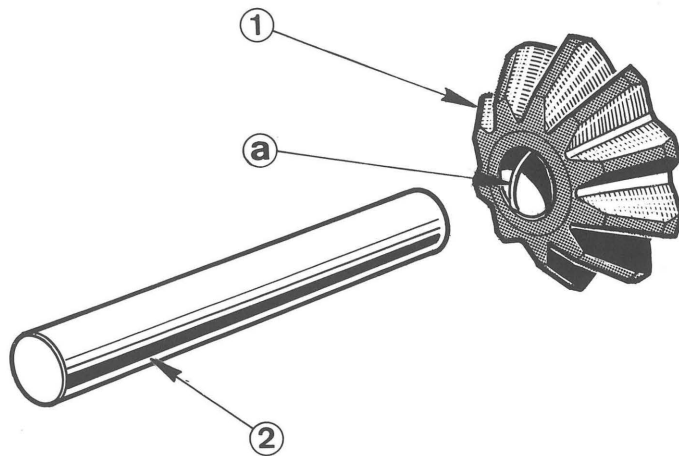
$$0,20 \begin{matrix} + 0,05 \text{ mm} \\ - 0,02 \text{ mm} \end{matrix}$$

#### WICHTIG

In keinem Fall darf der Minimalwert unter **0,18 mm** liegen.

- Die 6 Befestigungsschrauben, versehen mit neuen Beilagscheiben Onduflex, einbauen und mit **1 mkg** anziehen.
- Die Achswellenrohre mit einer Papierdichtung und den Befestigungsmuttern montieren. Mit **1,8 mkg** anziehen.
- Die Gelenkwelle und das Gelenkwellenrohr mit den Befestigungsmuttern montieren. Mit **5,5 mkg** anziehen.
- Das Hinterachsgetriebe gemäss der auf Seite 02 01 bis 02 04 der Baugruppe 5 beschriebenen Anleitung in das Fahrzeug einbauen.

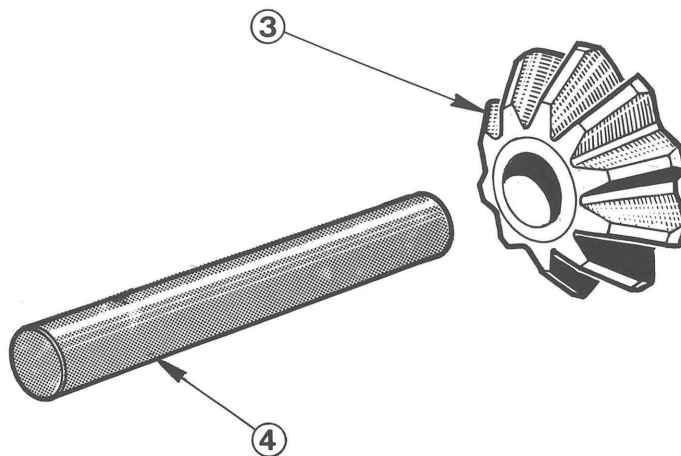




### AUSGLEICHKEGELRÄDER UND AUSGLEICH- RADACHSE

#### 1. Montage

- Ausgleichkegelrad 1 mit Schmiernut a.
- Ausgleichradachse 2 ohne Spezial- Oberflächen-  
behandlung.



#### 2. Montage

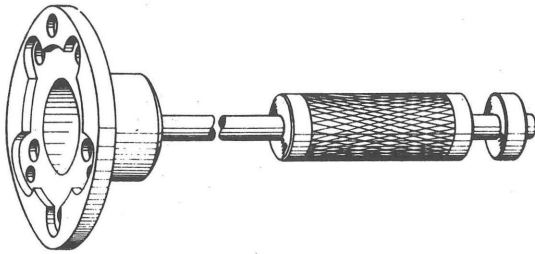
- Ausgleichkegelrad 3 ohne Schmiernut.
- Ausgleichradachse 4 mit Spezial- Oberflächenbe-  
handlung von brauner Farbe.

### AUSTAUSCHBARKEIT

- Die Kegelräder der 2. Montage dürfen nicht  
mit den Achsen der 1. Montage montiert werden,  
da sie sich in diesem Fall festfressen könnten.
- Die Ausgleichradachse mit Spezial- Oberflächen-  
behandlung der 2. Montage kann jedoch als  
Ersatz der Welle der 1. Montage verwendet  
werden.

**HINTERACHSGETRIEBE**  
**HINTERACHSWELLENUND - ROHRE**

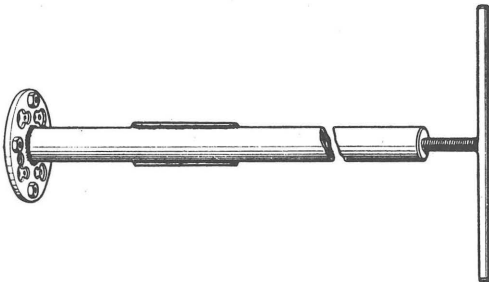
**5** 05 01



**ZU VERWENDENDEN WERKZEUG**

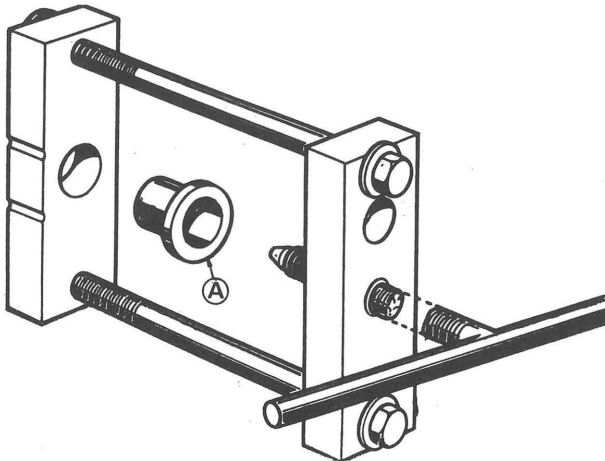
**8.0601**

Radnabenabzieher.



**8.0507 Z**

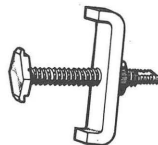
Abzieher für Schrumpfring und Radachslager.



**8.0517 Z**

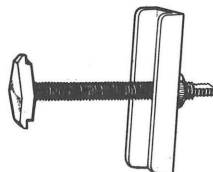
Apparat zum Einsatz des Schrumpfringes des Radachslagers.

A - BÜCHSE.



**8.0513**

Abzieher für Ölabweisring der Achswellen an Limousinen.



**8.0514**

Abzieher für Ölabweisring der Achswellen an abgeleiteten Typen.

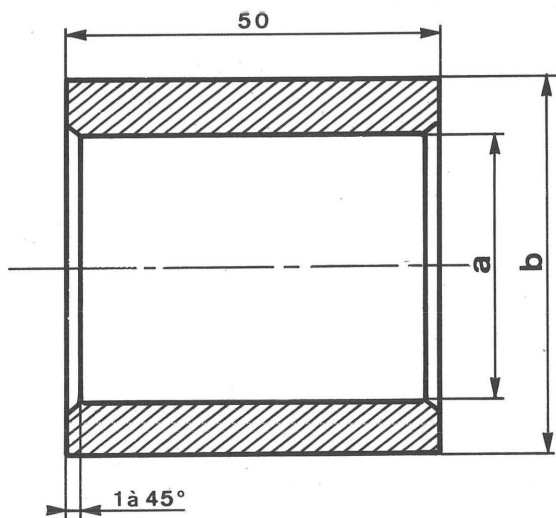
PEUGEOT

05 02

5

# HINTERACHSGETRIEBE

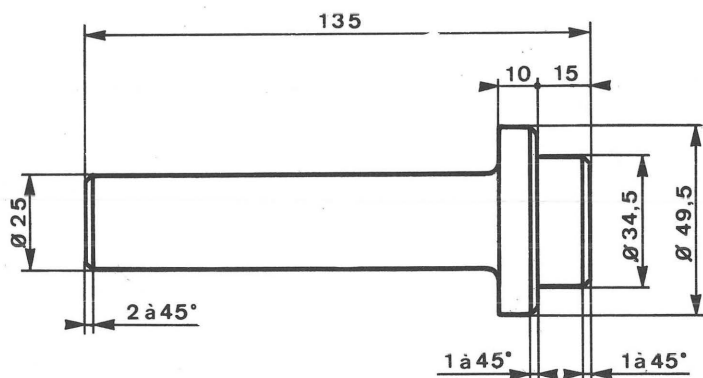
## HINTERACHSWELLENUND - ROHRE



Diese Werkzeuge müssen in der Werkstatt angefertigt werden.

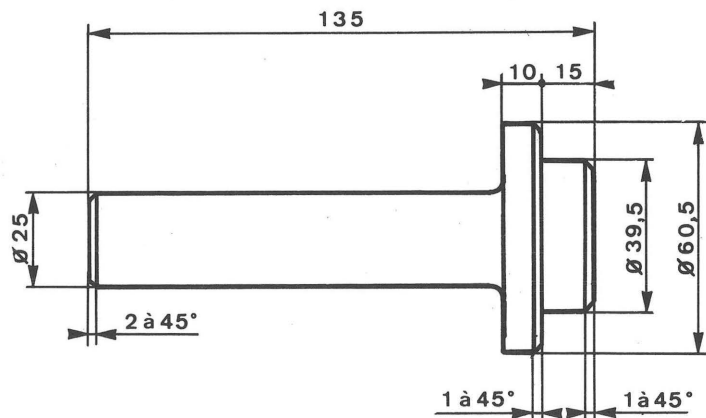
TYP	Abmessungen in mm		Werkzeugnummern
	a	b	
Limousinen	35,5	50	0.0503 A
Abgeleitete Typen	40,5	55	0.0503 B

Hülsen zum Anbringen der Wälzlager oder Schmier-  
ringe der Hinterachswellen.



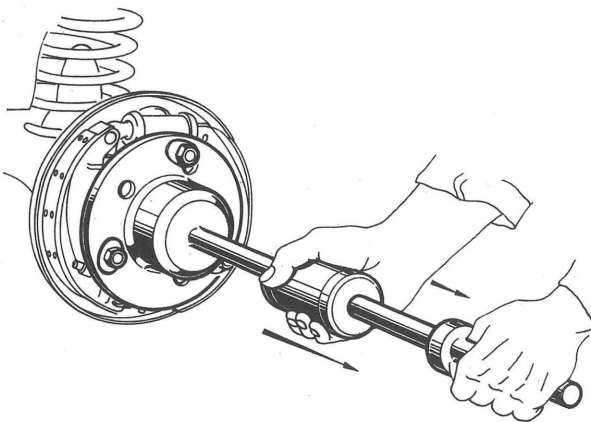
0.0507 A

Dorn zum Einsatz der Ölabweisringe in die  
Hinterachswellenrohre der Limousinen.



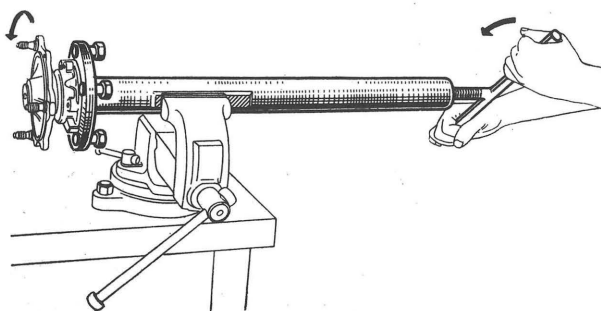
0.0507 B

Dorn zum Einsatz der Ölabweisringe in die  
Hinterachswellenrohre der abgeleiteten Typen.



#### AUSBAUEN

- Das Fahrzeug hinten anheben und unter den Hinterachsrohren aufbocken.
- Das Rad abbauen.
- Die Bremstrommel ausbauen.
- Den Befestigungsflansch für das Hinterachslager lösen.
- Hinterachswelle mit dem Abzieher **8.0601** ausbauen.

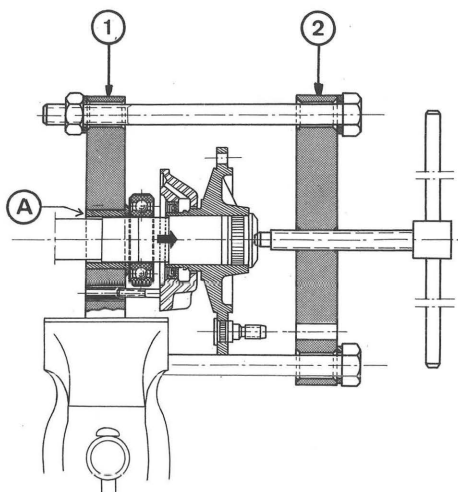


#### ZERLEGEN

- Den Schrumpfring mit einem Meissel zerschlagen bis er sich frei auf der Welle dreht.
- Ihn mit der Hand abnehmen.
- Den Abzieher **8.0507 Z** auf dem Flansch des Wälzlagers befestigen; die Schrauben des Abziehers in die Zentrierbohrung am Hinterachsrohr einführen.
- Die Einheit an der hierzu vorgesehenen verstärkten Stelle in den Schraubstock spannen.
- Den Flansch, die Dichtung und das Wälzlager ausziehen.

**ANMERKUNG** - Um eine Beschädigung der Schraube des Ausziehers zu vermeiden, soll die Achswelle durch die Drehung dieser Schraube mitgenommen werden.





### ZUSAMMENBAU

- Sich von der Planheit des Wälzlagerflansches überzeugen.
- Die Dichtung ist unbedingt zu ersetzen.
- Das Wälzlager und der Schrumpfring werden einzeln entweder mit dem Apparat **8.0527 Z** oder mit der Presse montiert.

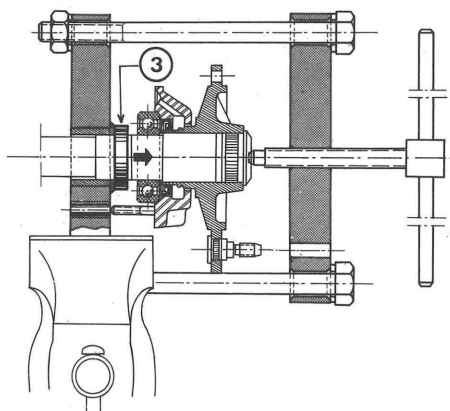
### VERWENDUNG DES APPARATES 8.0527 Z

#### Montage des Wälzlagers

- Den mit der Dichtung versehenen Flansch auf der Hinterachswelle anbringen.
- Das Wälzlager schmieren und auf der Hinterachswelle anbringen.
- Den Apparat **8.0527 Z**, ausgerüstet mit dem Ring **A** für Limousinen, ansetzen.

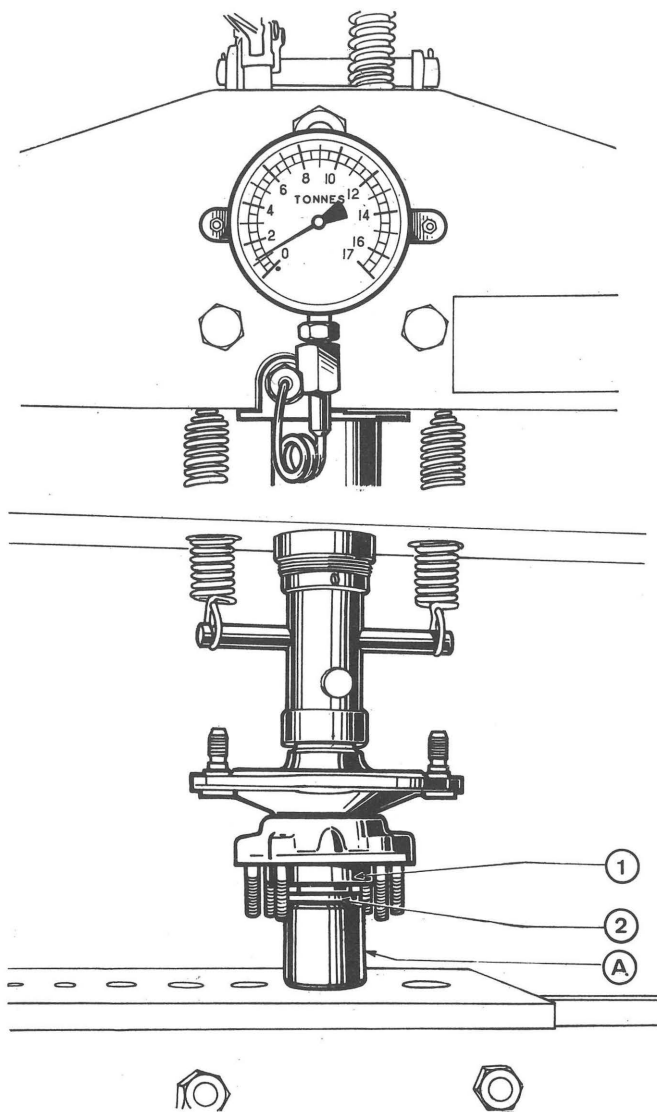
#### WICHTIG

- Die Flansche **1** und **2** müssen absolut parallel sein.
- Gleichmässig anziehen bis das Wälzlager an der Hinterradnabe anliegt.
- Den Apparat abbauen.



#### Montage des Schrumpfringes

- Den Schrumpfring **3** an der Hinterachswelle ansetzen, **die abgeschliffene Seite zum Wälzlager.**
- Den Apparat unter Beachtung der gleichen Vorsichtsmassnahmen wie zuvor anbringen.
- Gleichmässig anziehen, um den Schrumpfring auf der Aussenseite des Wälzlagers in Anschlag zu bringen.



### VERWENDUNG DER PRESSE

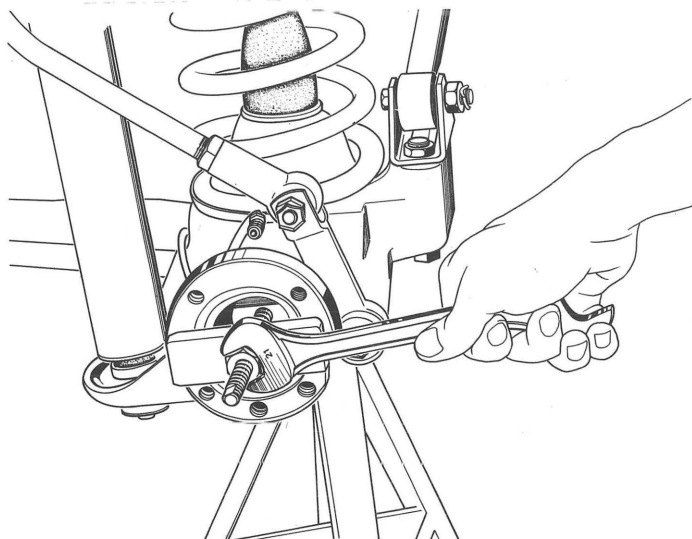
- Das Wälzlager und der Schmierring müssen einzeln montiert werden.
- Den Ring **0.0503 A** für Limousinen und **0.0503 B** für abgeleitete Typen verwenden, um zu montieren :
  - das Wälzlager
  - den Schrumpfring
- Die abgeschliffene Seite des Schrumpfringes zum Wälzlager gerichtet montieren.
- Bei der Montage des Schrumpfringes anzuwendende Kraft : 700 - 3000 kg.

**ANMERKUNG** - Keinen Schrumpfring verwenden, der mit einem niedrigeren Druck als 700 kg montierbar ist.

- Sich davon überzeugen, dass der Schrumpfring am Wälzlager anliegt.

### EINBAU

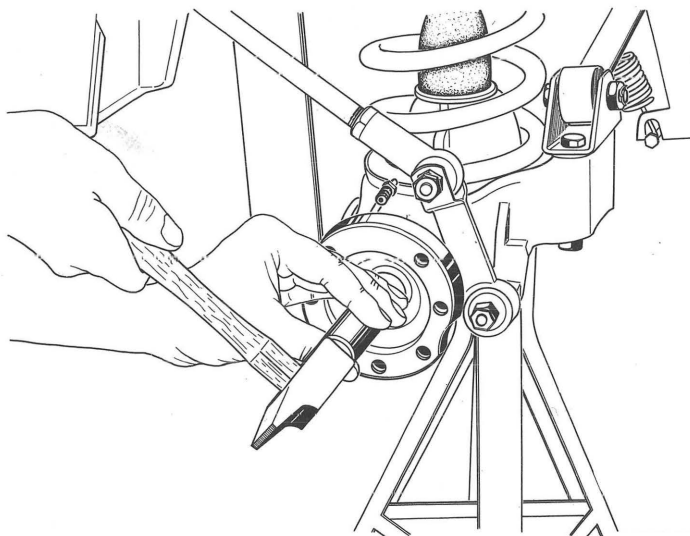
- In allen Fällen eine mit Hermetic bestrichene Papierdichtung **3** auf jeder Seite der Bremsstrommel einbauen.
- Die Ölflussbohrung des Flansches gegenüber der Ölabweisöffnung **4** des Hinterachswellenrohres anordnen.
- Anschliessend sinngemäss in umgekehrter Ausbau-Reihenfolge vorgehen.



### HINTERACHSWELLENROHRE

- Die Ölabweisringe mit dem Abzieher ausbauen :

**8.0513** für Limousinen  
**8.0514** für abgeleitete Typen

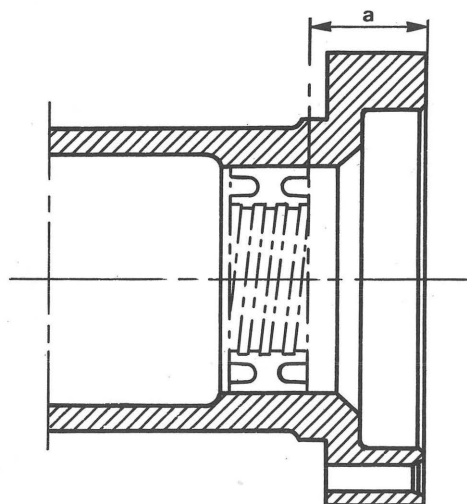


- Die Ölabweisringe mit einem Dorn einbauen :

**0.0507 A** für Limousinen  
**0.0507 B** für abgeleitete Typen

- Die Stellung des eingebauten Ringes im Verhältnis zur Dichtfläche der Rohrdichtung, Mass a, ist :

**a** = 35 mm für Limousinen  
**b** = 32 mm für abgeleitete Typen



### WICHTIG

- Der Ring mit einem Kugelansatz oder einem Loch an seiner Aussenseite (Linksgewinde) wird in das linke Achswellenrohr eingebaut.
- Der Ring ohne Markierung (Rechtsgewinde) wird in das rechte Achswellenrohr eingebaut.