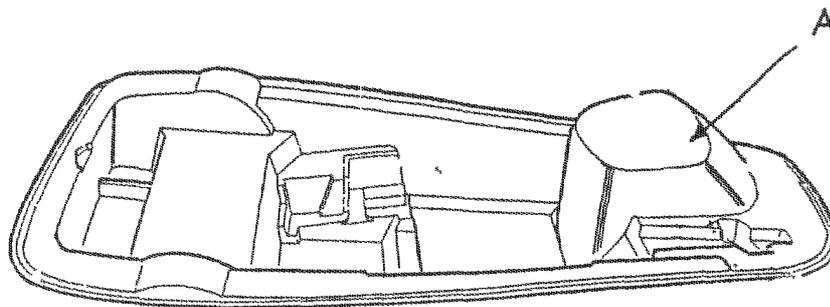


CityCom	Serviceinformation	Abschnitt/Gruppe: 5/2	Nr.: X
			Seite 1 von 1
Datum: 921110	Modell:		Ereetzt
Signatur: KJ	Gegenstand: Vorderradgehäuse		Von der Fahrgestelnr.: 3780
			Bis zur Fahrgestelnr.:

WEISSE INFORMATION

Der eingegossene Vorderradkasten, der zwischen den äusseren und den inneren Unterteil montiert ist, ist jetzt genauer auf den äusseren Teil angebracht worden, weil die Werkzeuge für das Eingiessen geändert worden sind.



Diese genauere Anbringung will verhindern, dass das Vorderrad beim Drehen zu einer der Seiten am Vorderradkasten kratzen soll.

	Reparaturanleitung	Abschnitt/Gruppe: 5/2	Nr.: 1.0-0
			Seite 1 von 1
Datum: 901024	Modell:	Ersetzt:	
Signatur: LBC	Gegenstand: Ausbau der Vorderradeinheit	Von der Fahrgesteinr.: 2001	Bis zur Fahrgesteinr.:

Beschreibung

Der Arbeitsvorgang ist die Vorbereitung zur Reparatur von Lenkkopf und Radschwinge, so dass die folgenden Arbeiten in bequemer Arbeitsstellung durchgeführt werden können. Die Vorderradeinheit wird komplett ausgebaut. Das Bremssystem wird in eingebauter Form zusammen mit der Ankerplatte abgebaut, ohne dass das hydraulische System geöffnet wird.

Vorraussetzungen

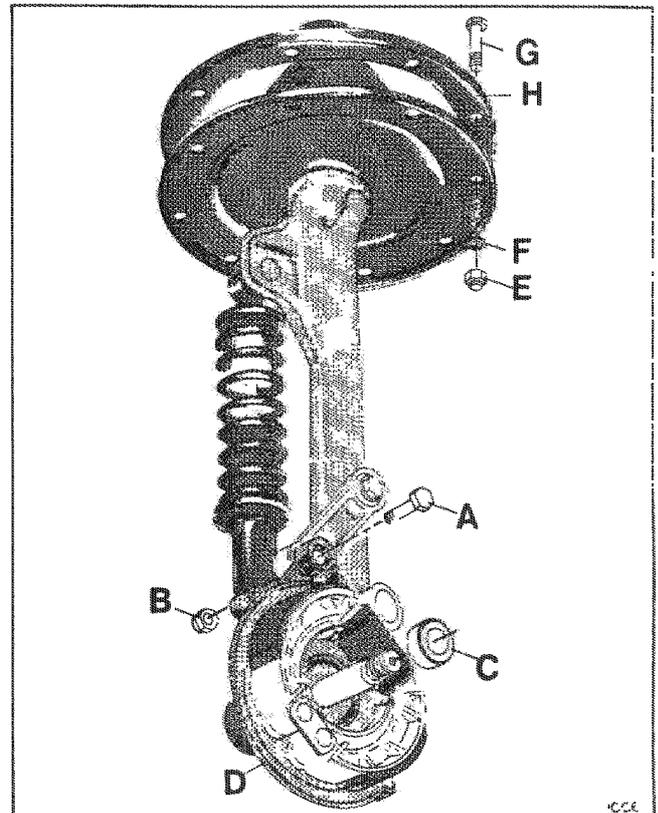
Das Fahrzeug soll auf die Hebebühne.

Werkzeug:	Steckschlüssel	13 mm
	Lange Steckschlüsselverlängerung	
	Ring-/Maulschlüssel	13 mm
	2 Ring-/Maulschlüssel	17 mm
	Ring-/Maulschlüssel	24 mm

Arbeitsschritte

1. Das Fahrzeug in Arbeitshöhe anheben.
2. Vorderrad abbauen.
3. Die untere Lenkspindel am Kardangelenk abschrauben. Sehen Sie Anleitung 5/1 Nr. 5.0.
4. Die Ankerplatte D der Vorderradbremse wird freigemacht, indem die vordere Schraube A und die Mutter B auseinandergeschraubt werden, wodurch der Ankerplattengegenhalter gelöst wird.
5. Die komplette Ankerplatte D von der Vorderachse abziehen.
Die Abstandsbuchse C (B 9,5 mm), die hierbei mitausgebaut wird, darf beim Wiedereinbau nicht vergessen werden.
6. Die acht Muttern E und Unterlegscheiben F abschrauben. Die Einheit festhalten, wenn die letzten Muttern gelöst werden.
7. Der Bremsflüssigkeitsbehälter welcher auf dem oberen Flanschring H befestigt ist, sollte an Ort und Stelle bleiben. Zwei Bolzen G lose in den Löchern halten ihn.

Der Wiedereinbau wird in der Anleitung 5/2 Nr. 2.0 beschrieben.



Ausbau der Vorderradeinheit.
A und B: Bolzen und Mutter des Reaktionserms, C: Abstandsbuchse für das Vorderradlager, D: Vorderradankerplatte, E, F und G: Schraubverbindung für das Kegelgehäuse, H: Flanschring.

Datum :

901024

Modell :

Gegenstand :

Einbau der Vorderradeinheit

Ersetzt :

Von der Fahrgestellnr. 2001

Signatur : LBC

Bis zur Fahrgestellnr. :

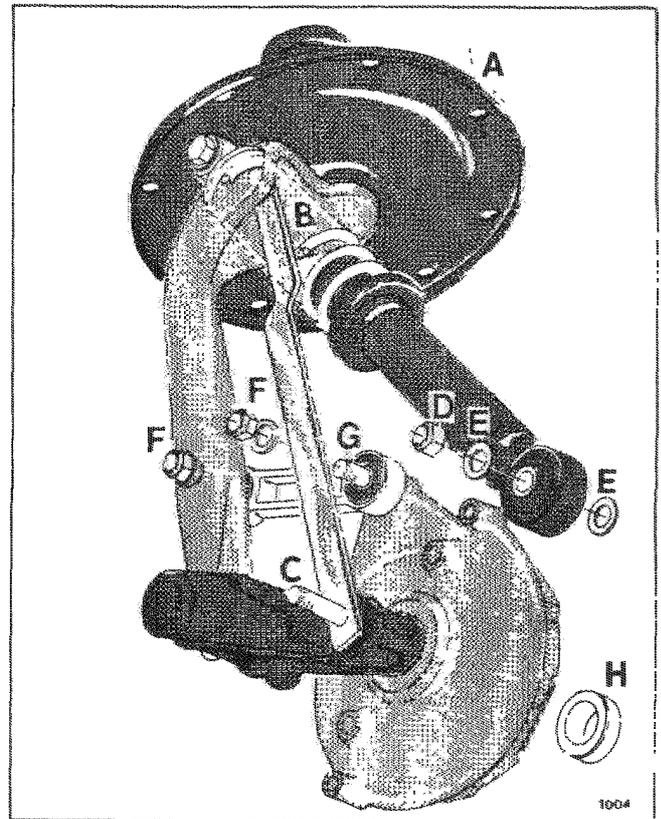
Beschreibung

Die Vorderradeinheit wird als komplette Einheit eingebaut. Es fehlen jedoch noch die Ankerplatte und das Vorderrad. Um die Gummibuchse im Bremsreaktionsarm zu schonen, soll dessen Stellung eingestellt werden, bevor die Vorderradeinheit fertig montiert wird. Wenn die Bremse auseinander genommen war, ist sie laut Anleitung 5/3 Nr. 2.0 wieder zusammenzubauen.

Voraussetzungen

Das Fahrzeug soll auf die Hebebühne

Werkzeug	Ring-/Maulschlüssel	13 mm
	Ring-/Maulschlüssel	17 mm
	Ring-/Maulschlüssel	24 mm
	Steckschlüssel	13 mm
	Steckschlüssel	17 mm
	Lange Steckschlüsselverlängerung	
	Momentschlüssel	8 Nm
	Momentschlüssel	48 Nm
	Abstandswerkzeug ET Nr. 801 125	



Einbau der Vorderradeinheit

F und G: Bolzen und neue selbstsichernde Mutter, D und E: neue selbstsichernde Mutter bzw. Unterlegscheiben für Federbein, B und C: Gewindeenden für Spezialwerkzeug.

Arbeitsschritte

1. Die Karosserie um das Aufnahmeloch für die Vorderradeinheit herum reinigen.
2. Anlegen der Vorderradeinheit von aussen und des Flanschenringes von innen an die Karosserie und Verschrauben mit 8 Bolzen von innen durch die Löcher A mit Unterlegscheiben und selbstsichernden neuen Muttern von unten.
3. Jeweils entgegengesetzte Verbindungen in mehreren Schritten anziehen.
Anziehmoment 8 Nm.
4. Die Ankerplatte auf den Vorderachszapfen schieben. Den Bremsreaktionsarm mit dem Bolzen G und der neuen selbstsichernden Mutter F befestigen. Die Mutter darf noch nicht angezogen werden, da die Gummibuchsen im Längslenker erst in einer Stellung angezogen werden soll, die sich durch die nominelle Belastung von 75 kg ergibt.
5. Das Federbein von der Radschwinge durch Entfernen der Mutter D und der Unterlegscheibe E lösen. Das Federbein in eine Stellung wie in der Abbildung bringen.
6. Die Radschwinge in der vorgesehenen Stellung mit Hilfe des Abstandswerkzeugs, das lose über die Gewindeenden B und C gesetzt wird, festhalten.
7. Beide Muttern F sind zu lösen, so dass die Gummibuchsen im Reaktionsarm vollständig entlastet sind. Danach die Muttern F wieder anziehen.
Anziehmoment 48 Nm.
8. Abstandswerkzeug entfernen, und das Federbein wieder anbringen. Festspannen mit Unterlegscheibe E und neuer selbstsichernden Mutter D.
Anziehmoment 48 Nm.

	Reparaturanleitung	Abschnitt/Gruppe :	Nr. : 2.0-0
		5/2	Seite 2 von 2
Datum : 901024	Model :	Ersetzt :	
Signatur : LBC	Gegenstand :	Von der Fahrgestellnr. 2001	
	Einbau der Vorderradeinheit	Bis zur Fahrgestellnr. :	

9. Die Abstandsbuchse H (B 9,5 mm) über den Achszapfen schieben, wonach das Vorderrad mit einer Unterlegscheibe und einer neuen selbstsichernden Mutter festgespannt wird.
Anziehmoment 100 Nm.
- 10 Das Kardangelenk zwischen Lenkspindel und Kegelrad laut Anleitung 5/1 Nr. 5.0 einbauen.

Kontrolle

1. Sicherstellen, dass die Bremsen nicht schleifen, und dass der Bremsschlauch durch die Bewegungen des Vorderrades nicht eingeklemmt wird.
2. Probefahrt vornehmen und gegebenenfalls die Stellung des Lenkrades laut Anleitung 5/1 Nr. 1.0 justieren.

	Reparaturanleitung	Abchnitt/Gruppe :	Nr. : 3.0-0
		5/2	Seite 1 von 2
Datum : 901024	Modell :	Ersetzt :	
Signatur : LBC	Gegenstand : Ausbau der Radschwinge	Von der Fahrgestellnr. : 2001	
		Bis zur Fahrgestellnr. :	

Beschreibung

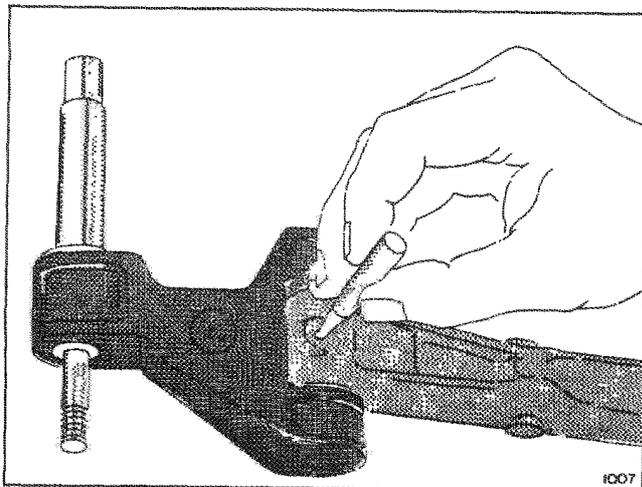
Die Radschwinge ist als ein Element in der Federung des Vorderrads eingeschlossen. Am einen Ende ist die Radschwinge mit einer Achse unten im Lenkkopf gelagert, und am anderen Ende ist das Vorderrad auf der Radschwinge-welle aufgesetzt. Die Auf- und Ab-Bewegungen des Rads sind deshalb von der Radschwinge gesteuert, die auch die Kräfte des Federungs-systems auf die Dämpfbeine überträgt. Am Lenkerkopfende hat die Radschwinge Lager-buchsen, die austauschbar sind. Die Rad-schwinge-welle ist in der Radschwinge einge-pressst und lässt sich nicht austauschen.

Voraussetzungen

Alle Arbeiten an der Radschwinge erfordern Spezialwerkzeug, und das Fahrzeug muss auf die Hebebühne. Ehe die Radschwinge bearbeitet werden kann, muss die Vorderradeinheit laut An-leitung 5/2 Nr. 1.0 ausgebaut werden.

Werkzeug: Ø3 Dorn
Ring-/Maulschlüssel 17 mm
Spezialabzieher ET Nr. 801.124

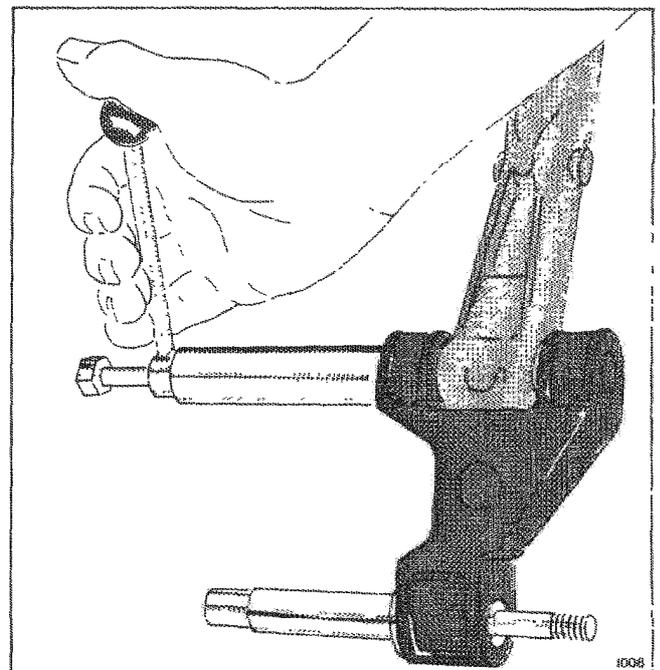
Beim Wiedereinbau kann ein Austausch der O-Ringe und Passscheiben erforderlich werden.



Ausdrücken des Spannstiftes am Achszapfen des Lenk-kopfes.

Arbeitsschritte

1. Vorderradeinheit laut Anleitung 5/2 1.0 aus-bauen.
2. Die Einheit in einen Schraubstock mit weichen Backen festspannen, indem man auf den Lenkkopf spannt, damit die Arbeit bequem ist.
3. Die Mutter abschrauben, die den Stoss-dämpfer auf der Radschwinge-welle hält, und den Dämpfer vom Zapfen abrütlein.
4. Den Spannstift, der den Achszapfen des Lenkkopfes sichert, mit einem Dorn aus-schlagen, und die Kunststoffpfropfen von der Radschwinge abnehmen.
5. Der Achszapfen des Lenkkopfes kann jetzt mit einem Spezialabzieher ausgezogen werden. Die Gewindespindel des Abziehers mindestens 10 Umdrehungen in das Gewinde-loch des Achszapfens eindrehen. Den Achs-zapfen durch Drehen des Handgriffs aus dem Lenkkopf ausziehen.



Ausziehen vom Achszapfen des Lenkkopfes

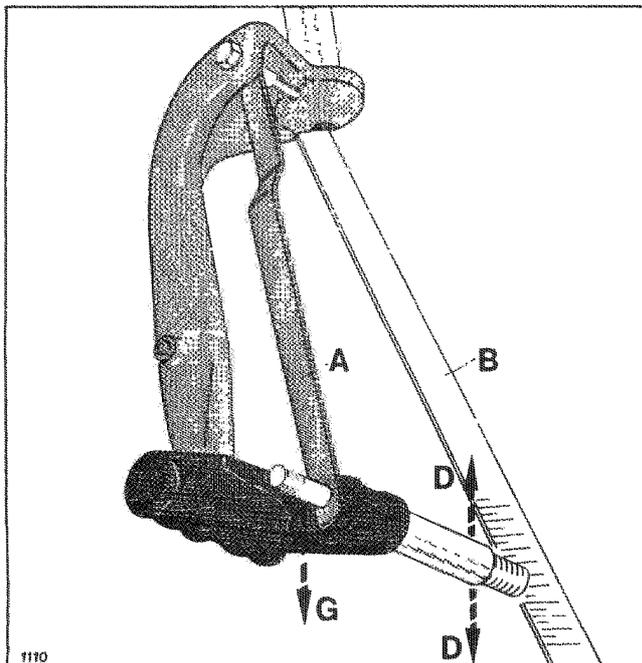
	Reparaturanleitung	Abchnitt/Gruppe: 5/2	Nr.: 3.0-0
			Seite 2 von 2
Datum: 901024	Modell:	Ersetzt:	
Signatur: LBC	Gegenstand: Ausbau der Radschwinge	Von der Fahrgestellr.: 2001	
		Bis zur Fahrgestellr.:	

6. Die Radschwinge ist los und kann jetzt abgenommen werden. Beschädigung von intakten O-Ringen und Passscheiben, die wieder verwendet werden können, bitte vermeiden.

Die Radschwinge kann mit neuen Lagerbuchsen laut Anleitung 5/2 Nr. 5.0 versehen werden. Die Radschwinge wird laut Anleitung 5/2 Nr. 4.0 wieder eingebaut

Kontrolle

1. Um Spiel in den Lagerbuchsen der Radschwinge zu spüren, wird der Dämpfer von der Radschwinge abgenommen, damit alle Kräfte von der Vorderradaufhängung entfernt werden. Die Radschwinge wird danach – wie in der Anleitung 5/2 Nr. 2.0 beschrieben – mit Abstandswerkzeug in nominelle Stellung gebracht. Danach ist das eventuelle Spiel spürbar.
2. Im Gewindezapfen des Dämpfers bei G ziehen, damit das Spiel im Abstandswerkzeug entfernt ist. Durch Auf- und Abrücken der Vorderradachse in den Richtungen D gleichzeitig Spiel spüren.
3. Mit einem Lineal B, das an dem Reitstockloch des Lenkkopfes angebracht wird, wird Spiel auf höchstens 0,6 mm kontrolliert – gemessen am Ende der Vorderradachse.



Kontrolle vom Radschwingenspiel

	Reparaturanleitung	Abchnitt/Gruppe 5/2	Nr.: 4.0-0
			Seite 1 von 1
Datum: 901024	Modell	Ersetzt:	
Signatur: LBC	Gegenstand: Einbau der Radschwinge	Von der Fahrgestellnr.: 2001	
		Bis zur Fahrgestellnr.:	

Beschreibung

Diese Anleitung beschreibt den Einbau der Radschwinge auf den Lenkkopf. Bei der Ausführung soll man seine Aufmerksamkeit auf das Lagerpiel richten und sicherstellen, dass die Verbindung aus Gründen der Fahrsicherheit richtig durchgeführt wird. Es muss Spezialwerkzeug benutzt werden.

Voraussetzungen

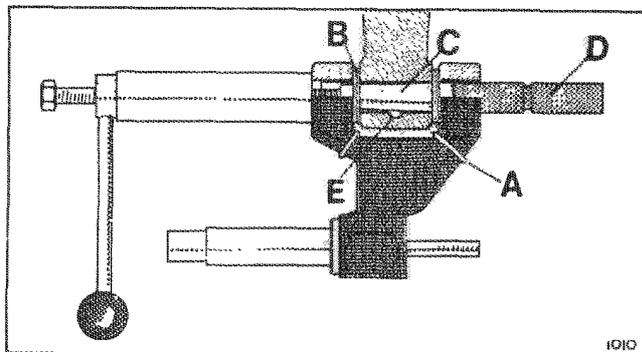
Die Lager in der Radschwinge sollen entweder noch in Ordnung sein oder schon laut Anleitung 5/2 Nr. 5.0 ausgetauscht worden sein.

Werkzeug: Spezialabzieher ET Nr. 801.124

Teile:
Spannstift
O-Ringen
Passscheiben
Kunststoffpropfen
Universalfett

Arbeitsschritte

1. Die abgenommenen O-Ringe und Passscheiben untersuchen und gegebenenfalls erneuern.
2. Je einen O-Ring über die beiden Gabelenden der Radschwinge - wie abgebildet - anbringen.



Anbau der Radschwinge auf den Lenkkopf (teilweise als Schnitt dargestellt).

A: O-Ring, B: Passscheiben, C: Einziehkonus, D: Achszapfen, E: Loch für Spannstift.

3. Durch Versuche und Messen findet man heraus, wie viele Passscheiben B zwischen der Radschwingengabel und dem Lenkkopf anzubringen sind. Die Passscheiben sind symmetrisch auf beide Seiten zu verteilen. Das Axialspiel darf max. 0,2 mm nicht überschreiten. Die O-Ringe A sind nach Einbau der Achse und der Passscheiben um die letztgenannten zu spannen.
4. Den Einziehkonus C des Spezialabziehers in das Gewindeloch D der Lenkkopfachse einschrauben, ohne stark anzuziehen. Der Konus schiebt bei der Montage die Passscheiben in ihre richtige Position.
5. Alle Teile mit Universalfett schmieren und lose aufbringen während der Konus mit Achszapfen so weit wie möglich von Hand durch die Radschwingengabel geschoben wird.
6. Die Gewindespindel des Abziehers wird mindestens 10 Umdrehungen tief in den Einziehkonus hineingeschraubt, wonach der Achszapfen eingezogen werden kann. Durch das Loch E im Lenkkopf schauen und das Einziehen stoppen, wenn die Nut auf der Achse genau vor dem Loch plaziert ist.
7. Den Abzieher und den Konus entfernen.
8. Einen neuen Spannstift durch das Loch E in den Lenkkopf einschlagen.
9. Gegebenenfalls die Passscheiben und die Achslöcher der Radschwinge von aussen mit Universalfett einschmieren. O-Ringe A als Aussenschutz auf die Passscheiben aufbringen.
10. Kunststoffpropfen als Abschluss in die Achse drücken.
11. Die Vorderradeinheit laut Anleitung 5/2 Nr. 2.0 einbauen.

Kontrolle

Die Radschwinge soll sich leicht und ohne Spiel um die Achszapfen bewegen können.

Axialspiel max. 0,2 mm



	Reparaturanleitung	Abschnitt/Gruppe	Nr.: 5.0-0
		5/2	Seite 1 von 1
Datum: 901024	Model:	Ersetzt:	
Signatur: LBC	Gegenstand:	Von der Fahrgestellnr.: 2001	
	Austausch von Buchsen in der Radschwinge	Bis zur Fahrgestellnr.	

Beschreibung

Die Gleitlagerbuchsen, die dort angebracht sind, wo der Achszapfen des Lenkkopfes durch die Radschwinge geht, können ausgetauscht werden. Die Lager sind als eine dünnwandige Gleitlagerbuchse hergestellt.

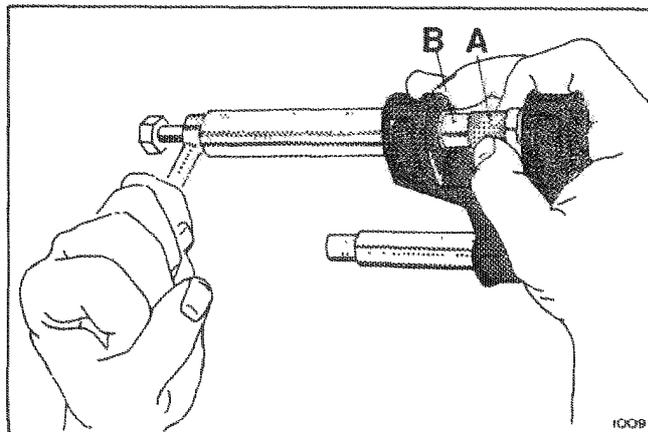
Voraussetzung

Die Radschwinge wird vom Lenkkopf laut Anleitung 5/2 Nr. 3.0 abgebaut. Die neuen Lagerbuchsen werden mit Hilfe eines Spezialwerkzeugs eingebaut.

Werkzeug: Spezialabzieher ET Nr. 801.124
Universalfett

Arbeitsschritte

1. Mit einem Schraubenzieher werden die abgenutzten Gleitlagerbuchsen ausgestossen. Vorsicht – die Oberflächen der Radschwinge nicht beschädigen. Gegebenenfalls die Lagerschalen entgraten, bevor neue Lagerbuchsen eingesetzt werden. Loser Rost und Schmutz, die eventuell die Buchsen beschädigen könnten, sind zu entfernen!



Einsetzen von Lagerbuchsen mit dem Spezialabzieher
A: Lagerbuchse, B: Einziehzapfen.

2. Die neuen Lagerbuchsen werden mit Hilfe des Spezialabziehers eingesetzt.

Eine neue Lagerbuchse A auf den Einziehzapfen B des Werkzeugs schieben und diese vom Gabelinneren mit der von aussen durch das Lager eingebrachten Gewindespindel des Spezialabziehers mindestens zehn Umdrehungen tief einschrauben. Die Lagerbuchse innen und aussen mit Universalfett schmieren. Durch Drehen des Handgriffs wird die neue Lagerbuchse in die Lagerschale eingesetzt, während die Buchse mit der freien Hand gesteuert wird. Der Einziehzapfen wird so weit eingezogen bis seine Schulter voll an der Radschwinge anliegt.

3. Das Werkzeug auseinandernehmen und den Vorgang am zweiten Gabelende der Radschwinge wiederholen.

Kontrolle

Mit einem sorgfältig gereinigten Lenkkopfachzapfen untersuchen und sicherstellen, dass die Lagerbuchsen nicht beschädigt sind. Die spezielle Oberfläche der Lagerbuchsen erfordert kein Nachfetten, wenn die Radschwinge erst einmal eingebaut ist. Die Lagerbuchsen dürfen deshalb nicht mit einer Reibahle oder auf andere Weise nachbehandelt werden.

Die Radschwinge wird laut Anleitung 5/2 Nr. 4.0 eingebaut.

	Reparaturanleitung	Abschnitt/Gruppe	Nr. 6.0-0
		5/2	Seite 1 von 1
Datum: 901024	Modell:	Ersetzt:	
Signatur: LBC	Gegenstand: Reaktionsarm	Von der Fahrgestellnr. 2001	
		Bis zur Fahrgestellnr.:	

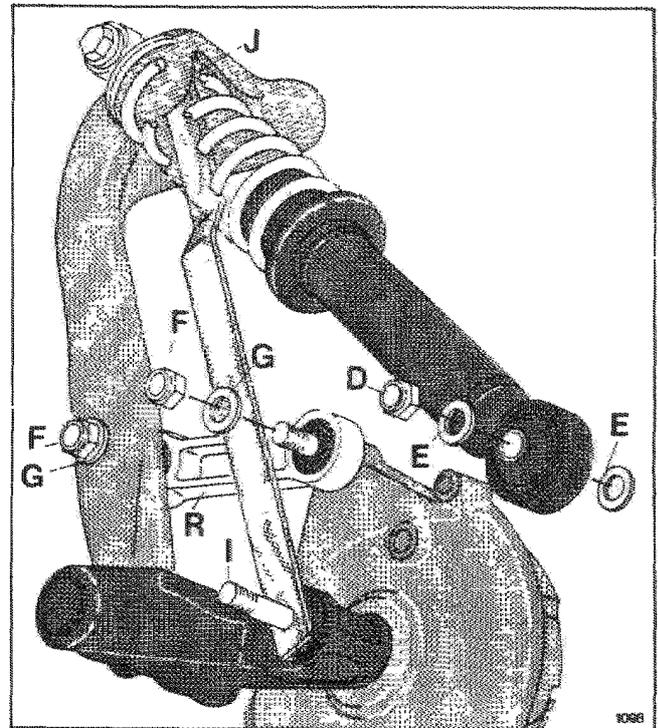
Beschreibung

Der Reaktionsarm ist Teil des Federungssystems des Vorderrads. Er überträgt die drehende Kraft von der Ankerplatte der Bremse zum Lenkkopf. Der Reaktionsarm enthält keine Lager, sondern Gummibuchsen, die durch Bremsen die Bewegungen übertragen und Stöße aufnehmen können. Um die Gummibuchsen zu entlasten, wird der Reaktionsarm in der Position eingebaut, die das Federungssystem einnehmen wird wenn das Fahrzeug mit einem Gewicht von 75 kg belastet wird.

Voraussetzungen

Das Fahrzeug muss auf die Hebebühne. Der Reaktionsarm wird als eine komplette Einheit mit Gummibuchsen geliefert.

Werkzeug	2 Ring-/Maulschlüssel	17 mm
	Ring-/Maulschlüssel	24 mm
	Steckschlüssel	17 mm
	Momentschlüssel	48 Nm
	Abstandswerkzeug ET Nr	801.125



Austausch des Reaktionsarms

F und G: Scheibe und Mutter, die den Reaktionsarm R halten.
I und J: Gewindeenden zur Anbringung des Abstandswerkzeugs.
D und E: Mutter und Scheibe für Federbein

Arbeitsschritte

1. Das Fahrzeug auf Arbeitshöhe anheben.
2. Das Vorderrad abnehmen.
3. Die Muttern F und die Scheiben G abnehmen, und den Reaktionsarm R abnehmen.
4. Den neuen Reaktionsarm R mit den Scheiben G und neuen selbstsichernden Muttern F einbauen, aber nicht anziehen.
5. Das Federbein vom Achszapfen I der Radschwinge abbauen, und das Abstandswerkzeug über die Gewindeenden bei I und J lose aufsetzen. Die Radschwinge steht jetzt in nomineller Stellung.
6. Den Reaktionsarm mit den Muttern F an beiden Enden festschrauben.
Anziehmoment 48 Nm.
7. Das Abstandswerkzeug entfernen. Das Federbein mit den Scheiben E und neuer selbstsichernden Mutter D wieder einbauen.
Anziehmoment 48 Nm.
8. Das Rad mit Scheibe und neuer selbstsichernden Radmutter anbauen
Anziehmoment 100 Nm.

Kontrolle

Das Gummi in den Buchsen des Reaktionsarms muss intakt und ohne Risse sein. Die Härtung auf den Innen- und Aussenrohren der Buchsen muss überall intakt sein

Probefahrt machen.



	Reparaturanleitung	Abschnitt/Gruppe: 5/2	Nr. 7.0-0
			Seite 1 von 3
Datum: 901110	Modell:	Ersetzt:	
Signatur: LBC	Gegenstand: Austausch des Tellerrads und der Lenkkopflager	Von der Fahrgestellnr.: 2001	
		Bis zur Fahrgestellnr.:	

Beschreibung

Der Lenkkopf ist oben und unten in der Kegelhaube mit Kugellagern gelagert. Die Kegelhaube besteht aus zwei Teilen, einem flachen Unterteil und dem eigentlichen Kegel. Zwischen den zwei Lagern ist das Tellerrad der Lenkung in zwei Nuten im Lenkkopf eingebaut. Das Tellerradsegment des Tellerrads wird vom Kegelrad gedreht, das an der Seite des Kegels angebracht ist. Der Ausschlag des Tellerrads und dadurch auch der Lenkung zu beiden Seiten ist von zwei Anschlägen im Unterteil der Kegelhaube begrenzt. Beim Austausch der Teile müssen zum Ausgleich des Spiels Passscheiben verwendet werden.

Voraussetzungen

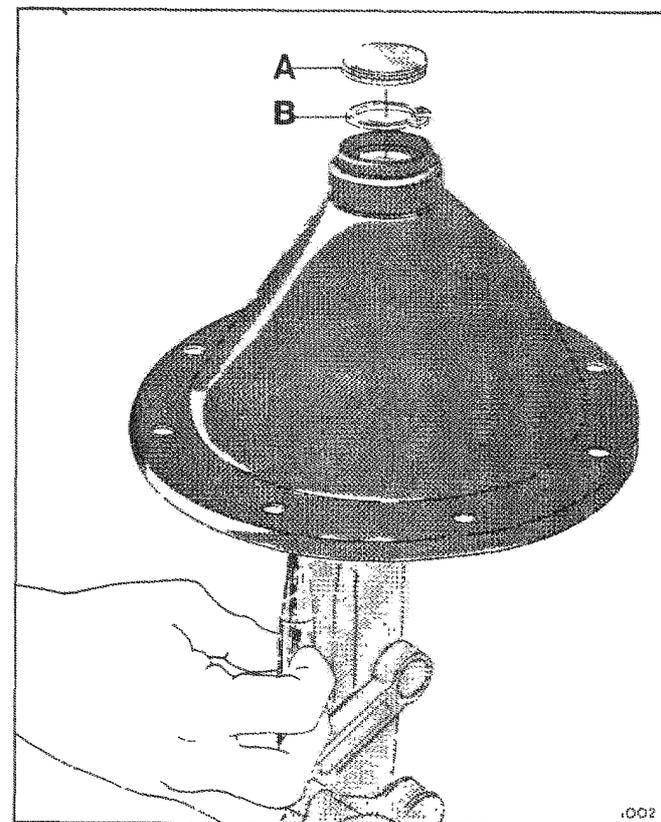
Die Vorderradeinheit muss laut Anleitung 5/2 Nr. 1.0 ausgebaut werden. Zum Zerlegen und Zusammenbauen der Kegelhaube muss eine hydraulische Presse benutzt werden.

Werkzeug: Hydraulische Presse 10 Tonnen
 Ø 6-8 Dorn
 Kunststoffhammer
 Sprengringzange A1
 Einbauwerkzeug ET Nr. 801.129 (das Werkzeug besteht aus zwei Teilen)

Achtung: Im Allgemeinen muss man darauf achten, dass die hier erwähnten Teile beim Einbau korrekt angesetzt werden

Zerlegung der Kegelhaube und des oberen Lagers

1. Die Vorderradeinheit laut Anleitung 5/2 Nr. 1.0 ausbauen. Sie wird in einen Schraubstock mit weichen Backen angebracht. Auf dem Lenkkopf spannen.
2. Die Kegelradeinheit laut Anleitung 5/1 Nr. 5.0 ausbauen.
3. Den Kunststoffpfropfen A und den Sprengring B oben in der Kegelhaube ausbauen.



Zerlegung der Kegelhaube

A: Kunststoffpfropfen. B: Sprengring

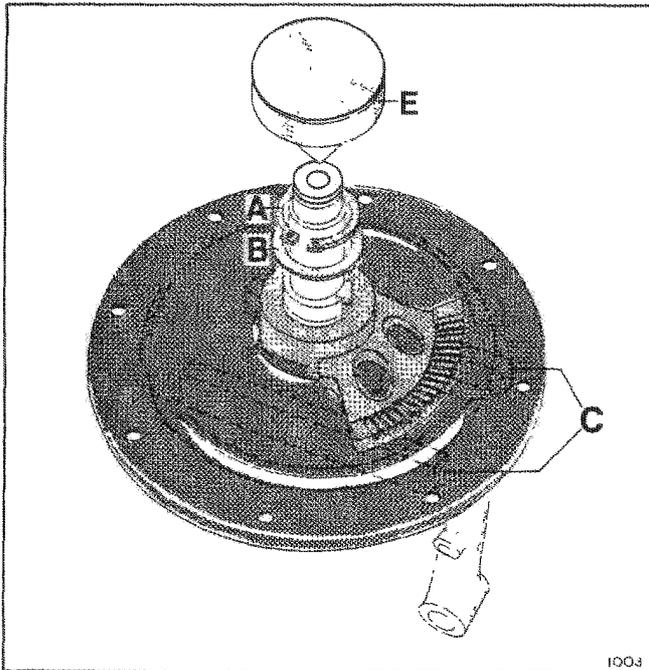
4. Das Unter- und Oberteil ein bisschen drehen. Das Kegelgehäuse wird zerlegt, indem mit Dorn und Kunststoffhammer von unten durch die Löcher im Unterteil geschlagen wird. Immer die Seite wechseln damit nichts verformt wird.
5. Das obere Lager mit einem Dorn und einem Kunststoffhammer ausschlagen.



	Reparaturanleitung	Abschnitt/Gruppe:	Nr. 7.0-0
		5/2	Seite 2 von 3
Datum: 901110	Modell:	Ersetzt:	
Signatur: LBC	Gegenstand:	Von der Fahrgesteinr.:	2001
	Austausch des Tellerrads und der Lenkkopflager		Bis zur Fahrgesteinr.:

Ausbau des Tellerrads und des Unterteils

1. Den Sprengring A und die Passscheiben B ausbauen.



Auspressen des Tellerrads und des Unterteils

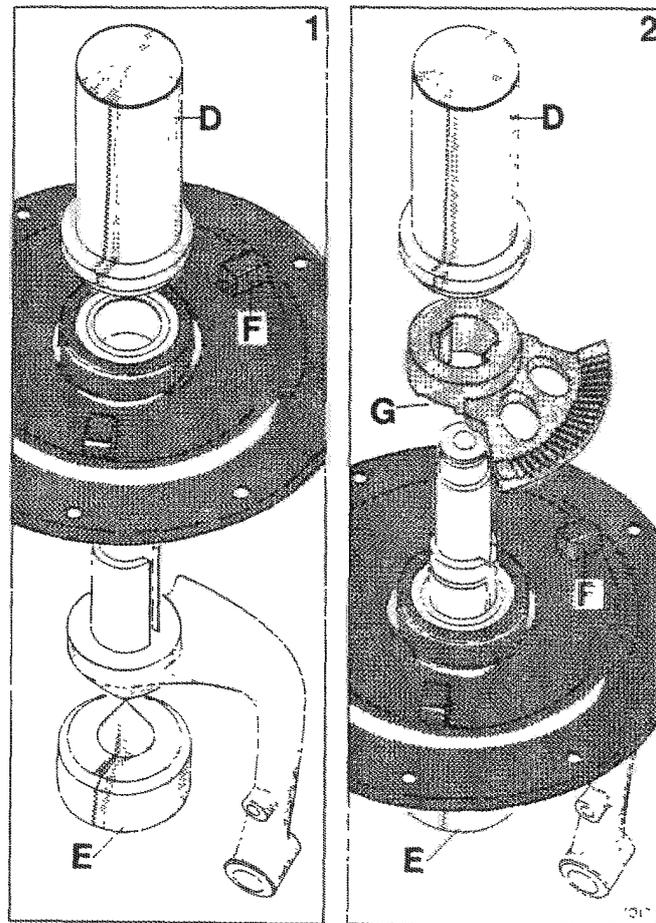
A: Sprengring, B: Passscheiben, C: Unterlagen, E: Reitstockplatte

2. Den Lenkkopf in eine hydraulische Presse so anbringen, dass das Unterteil am Lager mit einigen Klötzen C unterstützt ist. Der eigentliche Lenkkopf darf nicht unterstützt sein. Um Beschädigungen der Sprengringrille oben im Lenkkopf zu vermeiden, wird die Reitstockplatte des Spezialwerkzeugs in das Reitstockloch angebracht.
3. Der Lenkkopf unten aus dem Tellerrad und dem Unterteil mit einem Mal auspressen.
4. Mit Dorn und Kunststoffhammer wird das Lager des Unterteils ausgeschlagen.

Einbau des Unterteils

1. Die Sammelflächen aller Teile mit Universalfett schmieren.
2. Den Lenkkopf in eine Presse auf der Reitstockplatte E stehend anbringen - wie in der Abbildung 1 gezeigt. Der Lenkkopf ist unter dem Achszapfen mit einem Reitstockloch versehen.

3. Das Unterteil des Kegelgehäuses mit Lager auf der Lenkkopfachse montiert anbringen. Beachten, dass es mit den Anschlägen nach oben gerichtet korrekt gekehrt ist.
4. Mittels des Rohrteils D des Spezialwerkzeugs wird das Lager des Unterteils gegen die Vorderseite gepresst.



Einbau in Presse vom Unterteil und Tellerradsegment

D: Rohrteil des Einbauwerkzeugs, E Reitstockplatte, F: Anschläge, G: Aussparungen im Tellerrad

Einbau des Tellerrads

1. Das Tellerrad wird wie in der Abbildung 2 gezeigt über den Achszapfen gesenkt.
Achtung: Die Aussparungen G des Tellerrads müssen nach unten gerichtet sein. Das Tellerrad muss zwischen die Anschläge F aufgesetzt werden. Die



	Reparaturanleitung	Abschnitt/Gruppe 5/2	Nr. 7.0-0
		Seite 3 von 3	
Datum: 901110	Modell:	Ersetzt:	
Signatur: LBC	Gegenstand: Austausch des Tellerrads und der Lenkkopflager	Von der Fahrgestellnr.: 2001	
	Bis zur Fahrgestellnr.:		

- Beine des Lenkkopfes müssen in die gleiche Richtung wie das Tellerrad zeigen.
- Den Lenkkopf in die Presse auf Reitstockplatte E einsetzen.
 - Mit dem Rohrteil D des Einbauwerkzeugs wird das Tellerrad gegen die Vorderseite gepresst.
 - Die Passscheiben an den Achszapfen über dem Tellerrad aufsetzen, und den Sprengring einbauen. Die Anzahl der Passscheiben wird so gewählt, dass der Sprengring mit dem Mindestspiel gerade noch eingebaut werden kann.
 - Sicherstellen, dass das Tellerrad zwischen den zwei Anschlägen frei drehen kann.
 - Das Tellerrad und das Tellerradsegment auf Schäden kontrollieren, die während des Einbaus eingetreten sind.

Einbau der Kegelhaube

- Das obere Lager wird an den Achszapfen aufgesetzt und mit einem Sprengring gesichert.
- Das Kegelgehäuse wird über dem Unterteil angebracht.
Achtung: Das Loch des Kegels für das Kegelrad muss zwischen den zwei Anschlägen im Unterteil in der Mitte angebracht werden.
- Die Kegelhaube in ihre Position über dem Unterteil drücken, und eine Schraube in eines der Löcher des Flansches einschrauben, damit die Teile sich nicht drehen.
- Den oberen Pfropfen einbauen.

Endmontage

Die Vorderradeinheit wird laut den untenstehenden Anleitungen in das Fahrzeug eingebaut.

- | | |
|---------------------------|-------------|
| Einbau des Kegelrads: | 5/1 nr. 5.0 |
| Einbau in das Fahrzeug: | 5/2 Nr. 2.0 |
| Einstellung des Lenkrads: | 5/1 Nr. 1.0 |

Kontrolle

- Lenkeinschlag kontrollieren, und sicherstellen, dass das Vorderrad das Vorderradgehäuse nicht berühren kann.
- Den Lenkkopf auf Spiel in allen Richtungen untersuchen, besonders wenn das Vorderrad nach vorne zeigt.
Lagerspiel wird gespürt, indem man den Lenkkopf seitwärts in allen Richtungen bewegt, jedoch so dass keine Bewegungen der Karosserie vorkommen. Wird "Klicken" in den Lagern festgestellt, müssen sie ausgetauscht werden. Beim Drehen des Lenkkopfes dürfen keine "Löcher" in den Lagerbahnen spürbar sein.
- Probefahrt vornehmen.

