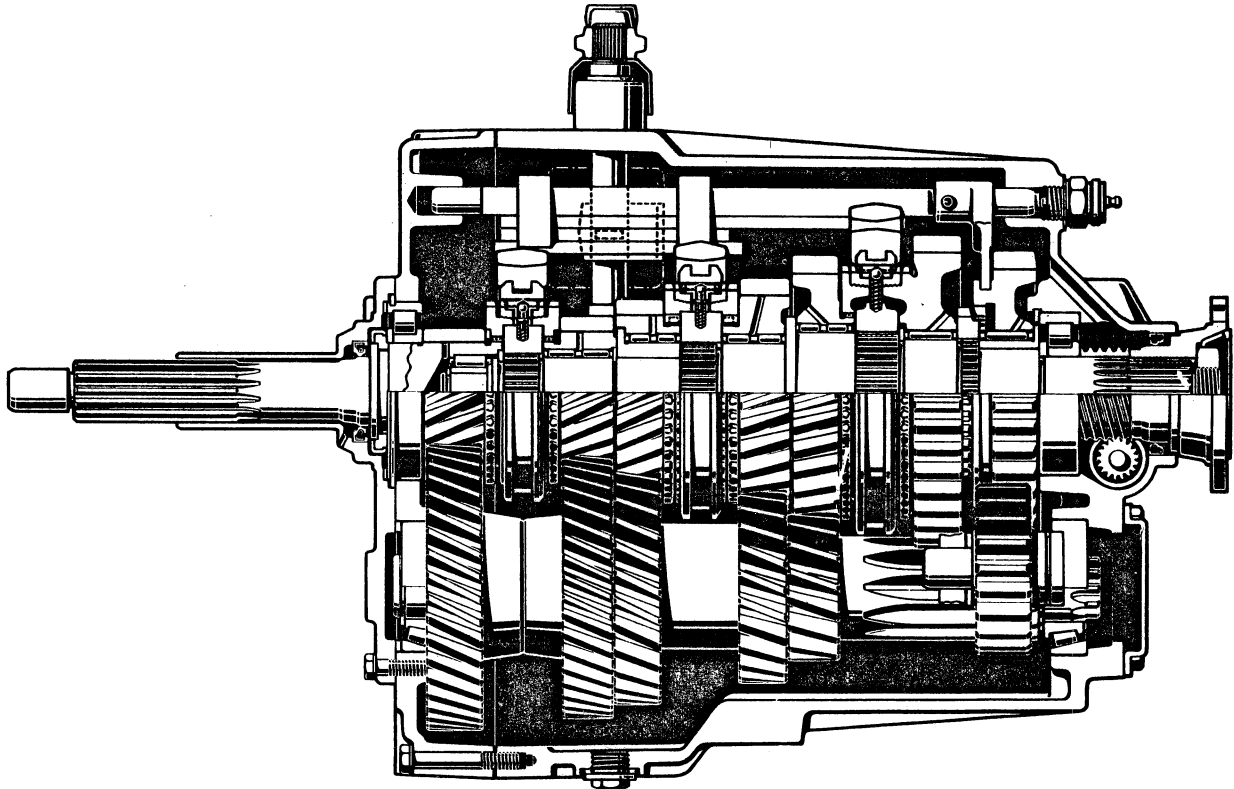


**VERSNELLINGSBAK, ZF-S 6-36 (+ GV 36)****ALGEMEEN****VERSNELLINGSBAK, ZF-S 6-36**

Uitvoering	Max. ingaand draaimoment Nm*	Standaard overbrengingsverhoudingen							Tacho
		1.	2.	3.	4.	5.	6.	R.	
Prise-direct	540	8,97	5,22	3,10	1,96	1,33	1,0	8,05	1,545
Overdrive	540	6,06	3,52	2,10	1,32	1,0	0,73	5,44	
Prise-direct	540	7,43	4,32	2,57	1,62	1,21	1,0	6,67	

\* Richtwaarde

**Inbouw**

Tegen de motor gebouwd, liggend links.

Massa (gewicht)

: ca. 98 kg

Oliehoeveelheid

: ca. 8,6 liter

**Schakeling**

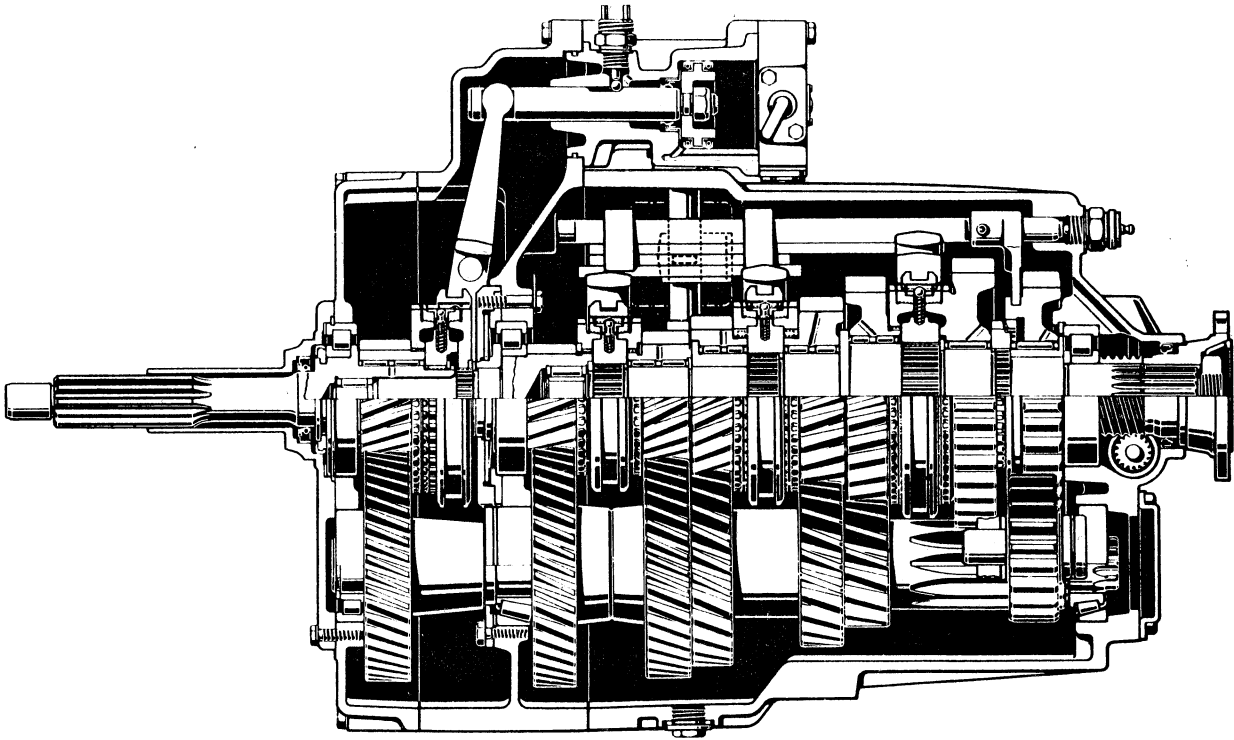
Alle vooruit versnellingen zijn uitgerust met een spersynchronisatie.

De achteruit versnelling wordt met klauwen geschakeld.

**Bediening**

Draaibare schakelasbediening voor afstandsbediening in LHD en RHD uitvoeringen.

## VERSNELLINGSBAK, ZF-S 6-36 MET GEÏNTEGREERDE SPLITTERBAK GV 36



Max. ingaand draaimoment	Geschakelde splitterbak	Standaard overbrengingsverhoudingen							Tacho
		1.	2.	3.	4.	5.	6.	R.	
540	laag	8,97	5,22	3,10	1,96	1,33	1,0	8,05	1,545
	hoog	7,43	4,32	2,57	1,62	1,10	0,83	6,67	
540	laag	7,43	4,32	2,57	1,88	1,36	1,0	6,67	
	hoog	6,32	3,68	2,20	1,60	1,16	0,85	5,67	

### Opbouw

De versnellingsbak bestaat uit een hoofdbak met zes versnellingen en een geïntegreerde splitterbak, type GV 36.

### Inbouw

Tegen de motor gebouwd, liggend links.

### Schakeling

Alle vooruit versnellingen zijn uitgerust met een spersynchronisatie.  
De achteruit versnelling wordt met klauwen geschakeld.

### Bediening

Zes-versnellingsbakgedeelte:

Mechanisch door middel van een draaibare schakelas voor LHD en RHD uitvoeringen.

Geïntegreerde splitterbak:

Pneumatisch met voorkeuzeknop op de versnellingshendel.

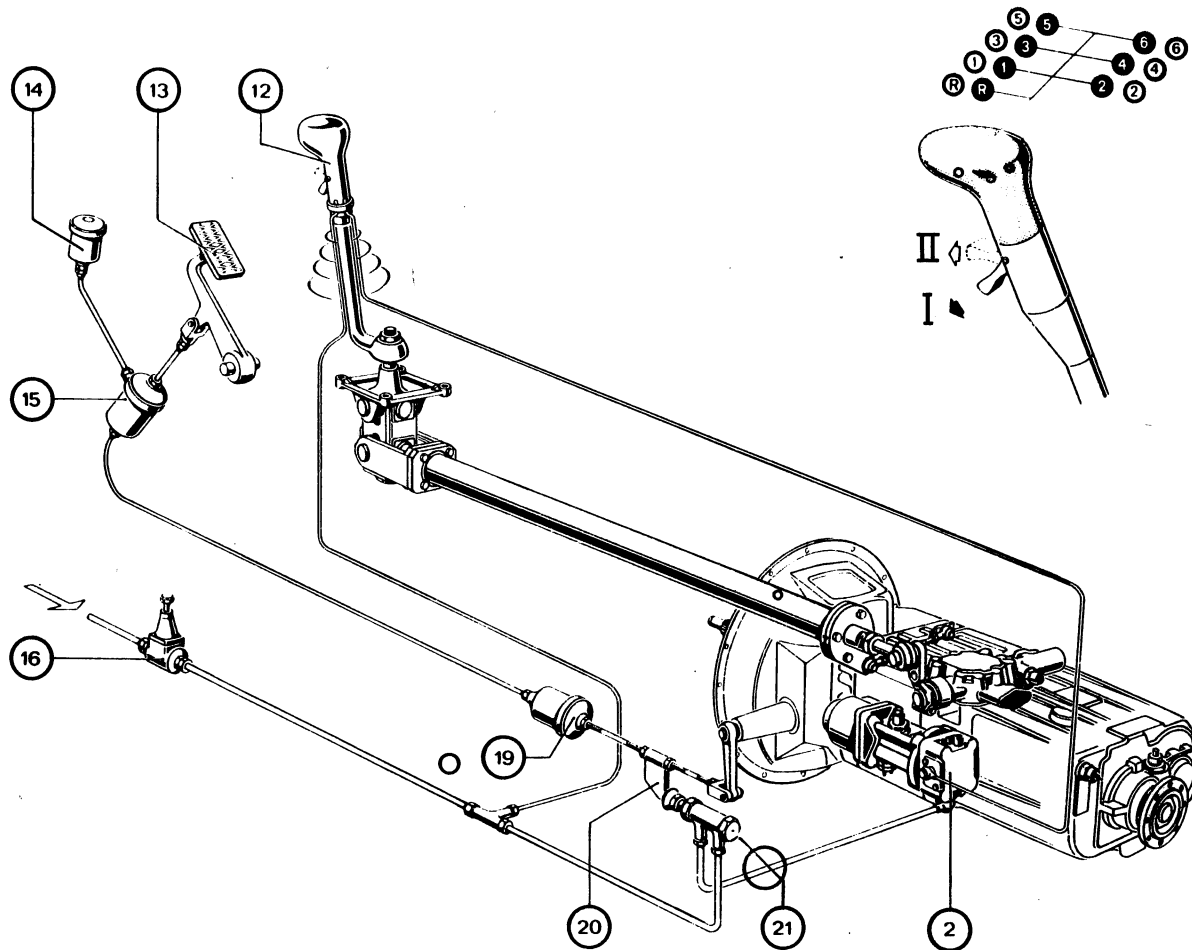
Massa (gewicht)

: ca. 129 kg

Oliehoeveelheid

: ca. 11,5 liter

## BEDIENING



- 2. Schakelcilinder met relaisventiel voor de geïntegreerde splitterbak
- 12. Versnellingshendel met voorkeuzeschakelaar voor de bediening van de splitterbak
- 13. Koppelingspedaal
- 14. Vloeistofreservoir voor koppeling
- 15. Koppelingsbedieningscilinder
- 16. Overstroomklep voor nevenverbruikers

- 19. Slave-cilinder voor de bediening van de koppeling
- 20. Meenemer voor de hoofdbedieningsklep van de splitterbak
- 21. Hoofdbedieningsklep

I Laag  
II Hoog

Het zes-versnellingsbakgedeelte met achteruit versnelling wordt mechanisch door middel van een draaibare schakelas bediend. De geïntegreerde splitterbak wordt pneumatisch geschakeld, en wel met een aan de versnellingshendel aangebrachte voorkeuzeschakelaar 12 een door het stangenmechanisme van het koppelingspedaal bediende hoofdbedieningsklep 21 en een dubbelwerkende schakelcilinder met relaisventiel 2.

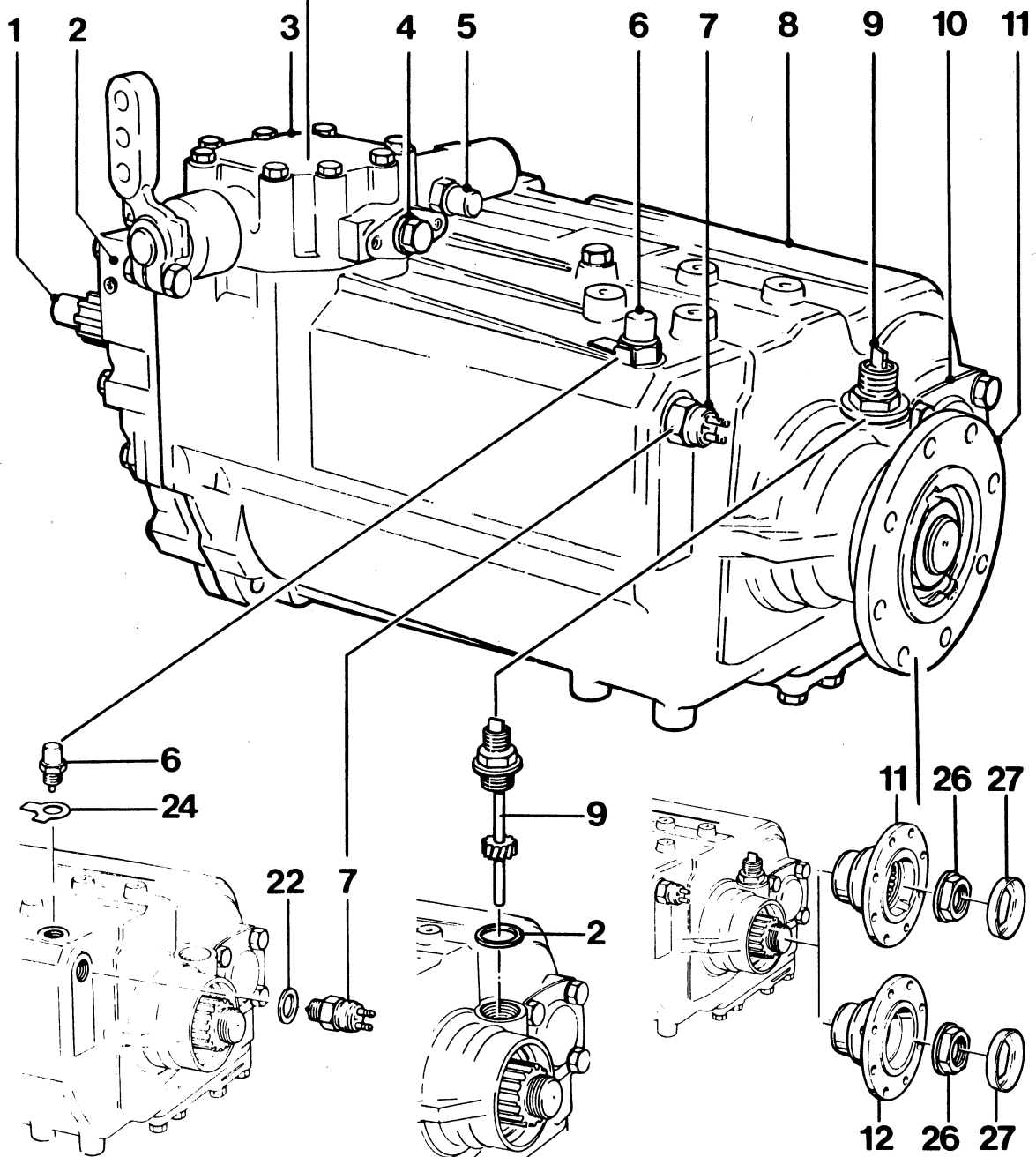
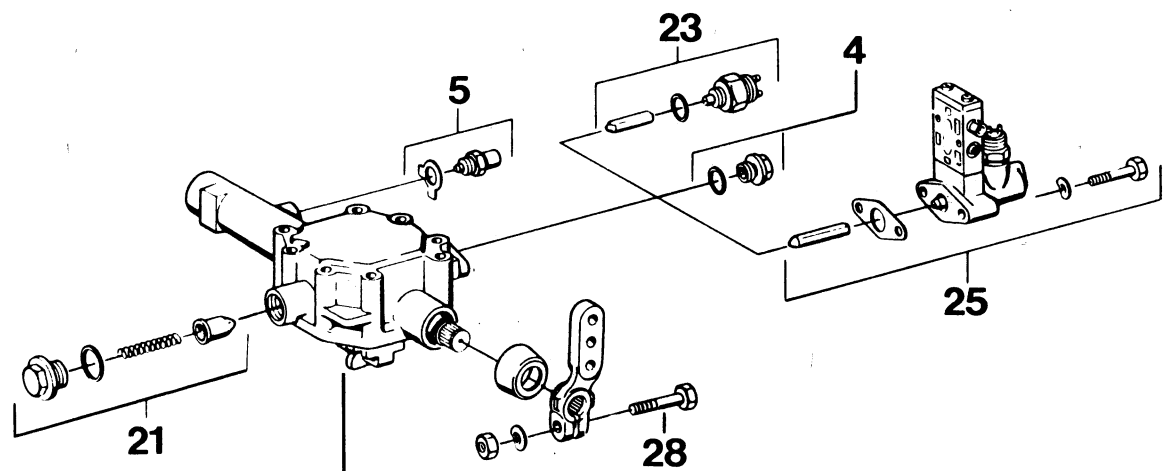
Met de voorkeuzeschakelaar 12 wordt het betreffende splitterbereik (I laag of II hoog) via het relaisventiel voorgekozen. Het relaisventiel wordt door middel van een drukveer in de stand II (hoog) gedrukt. De luchtleiding tussen de voorkeuzeschakelaar 12 en het relaisventiel is dan drukloos.

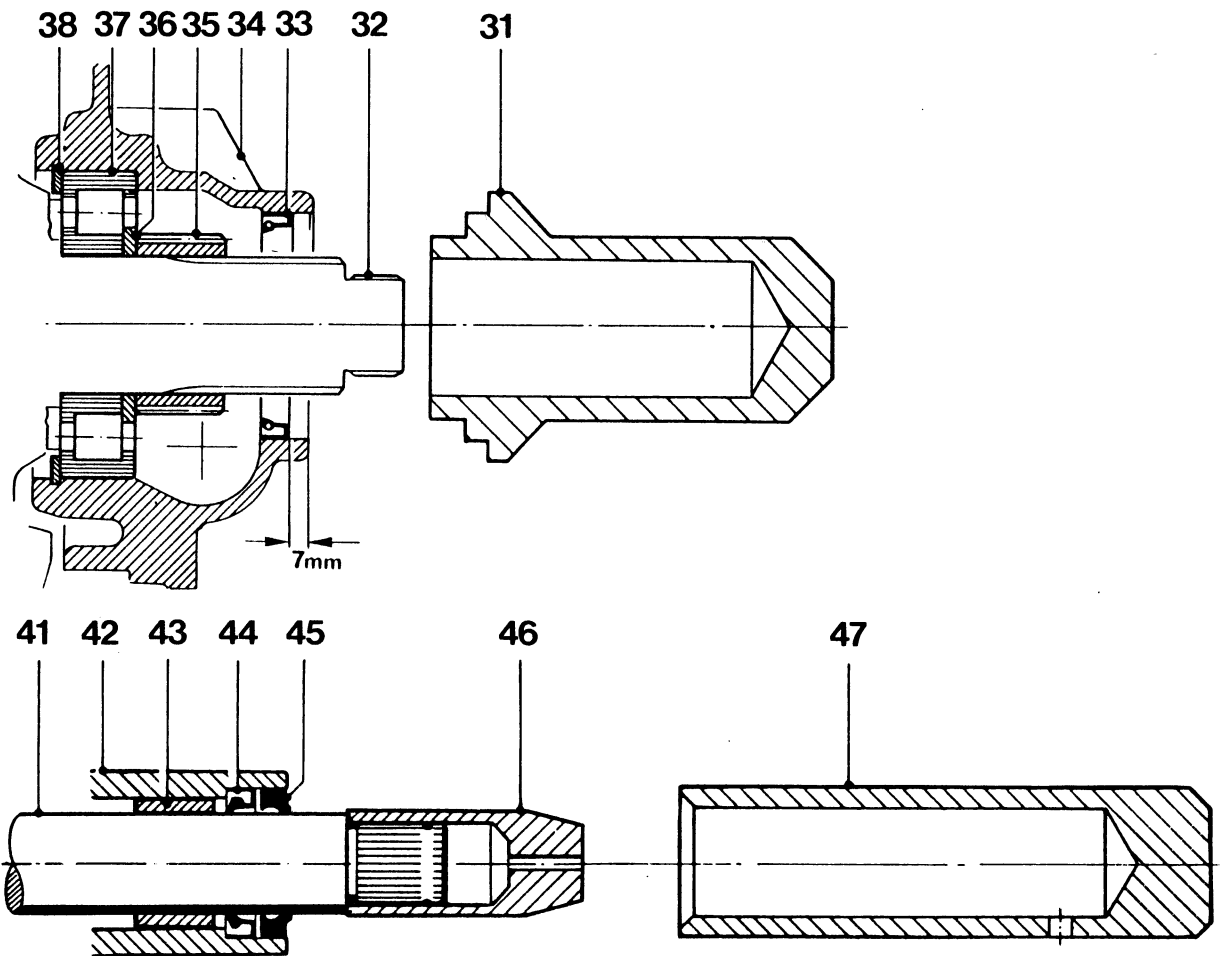
Bij het intrappen van het koppelingspedaal – en pas op het moment dat de koppelingsplaat geheel vrij is – laat de hoofdbedieningsklep 21 de lucht doorstromen naar de schakelcilinder en wordt de voorgekozen stand van de splitterbak ingeschakeld.

De benodigde luchtdruk voor de pneumatische bediening van de splitterbak bedraagt 6,2 tot 7,35 bar.

Door het toepassen van een splitterbak kan het aantal versnellingen van de hoofdbak verdubbeld worden.

Naar gelang de bedrijfsomstandigheden kan met hele of halve stappen worden opgeschakeld, resp. worden teruggeschakeld.





- |  |        |  |
|--|--------|--|
| 1. Aandrijfas  |        |  |
| 2. Lagerhuis, voorzijde  |        |  |
| 3. Schakelhuis   |        |  |
| 4. Plug  |        |  |
| 5. Grendelpal, achteruit versnelling<br>(Extra weerstand)        | 40 Nm  |  |
| 6. Grendelpal, achteruit versnelling<br>(Schakelvergrendeling)   | 40 Nm  |  |
| 7. Schakelaar, achteruitrijlicht<br>M 18 x 1,5                   | 45 Nm  |  |
| 8. Huis, versnellingsbak   |        |  |
| 9. Aansluitstuk, kilometerteller<br>M 30 x 1,5                   | 100 Nm |  |
| Tandflankspeling: 0,1 tot 0,2 mm                                 |        |  |
| 10. Aansluiting voor P.T.O.                                      |        |  |
| 11. Aandrijfflens, met borggroeven                               |        |  |
| 12. Aandrijfflens, met borgboringen                              |        |  |
| 21. Grendelpal 1-6 versnelling                                   | 50 Nm  |  |
| 22. Pakkingring  |        |  |
| 23. Neutraalstandschakelaar                                      | 45 Nm  |  |
| 24. Borgplaat  |        |  |
| 25. Versnellingsbakblokkering<br>(Bij toepassing van een P.T.O.) |        |  |
| 26. Flensmoer  | 360 Nm |  |
| 27. Borgring   |        |  |
| 28. Bout   |        |  |
| 31. Stempel (DAF no. 694816)                                     |        |  |
| 32. Hoofdas  |        |  |
| 33. Oliekeerring   |        |  |
| 35. Wormwiel voor kilometertelleraandrijving                     |        |  |
| 36. Aanloopring van cilinderlager                                |        |  |
| 37. Cilinderlager (3-delig)                                      |        |  |
| 38. Seegerring   |        |  |
| 41. Schakelas  |        |  |
| 43. Lagerbus   |        |  |
| 44. Oliekeerring   |        |  |
| 45. Stofring   |        |  |
| 46. Beschermhuis (DAF no. 694817)                                |        |  |
| 47. Stempel (DAF no. 535659)                                     |        |  |

**P.T.O.'s**

Op een S 6-36 (+ GV) versnellingsbak kunnen de volgende P.T.O.'s worden gebouwd:

N 352/1	Draairichting rechtsom	
	Max. koppel	600 Nm
N 352/2	Draairichting linksom	
	Max. koppel	300 Nm
N 352/3	Draairichting linksom	
	Max. koppel	300 Nm

Voor wat betreft het opbouwen van een van deze P.T.O.'s wordt verwezen naar hoofdstuk

"P.T.O.'s N 352/1,2,3

N 70/1,2,3"

van de werkplaatsinstructies.

Het is ook mogelijk om een S 6-36 (+ GV) versnellingsbak compleet met een P.T.O. van het type N 36/10 te leveren.

Draairichting linksom

Max. koppel 445 Nm

Het is niet mogelijk om een losse P.T.O. N 36/10 op een bestaande versnellingsbak op te bouwen omdat het huis van de P.T.O. in het huis van de versnellingsbak is geïntegreerd.