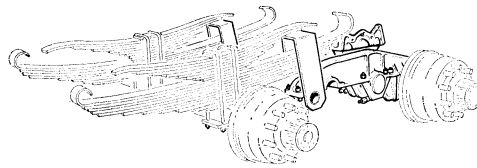


ACHTERASOPHANGING

AS-CHASSIS



INHOUD

	blz.
Constructie	3
Onderhoud en controle	3
Reparatie	4
Vervanging van veerpakket	4
Vervanging van veerschommel-lagerbus	4
Vervanging van hoofdas-lagerbus	5
Vervanging van hoofdasstoelen	5
Reparatie van balansjukken	5
Aanbrengen van borgbout-boringen	5
Montage	6

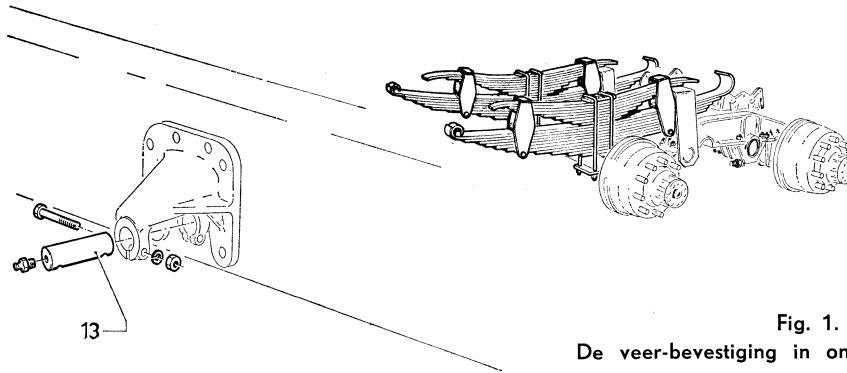
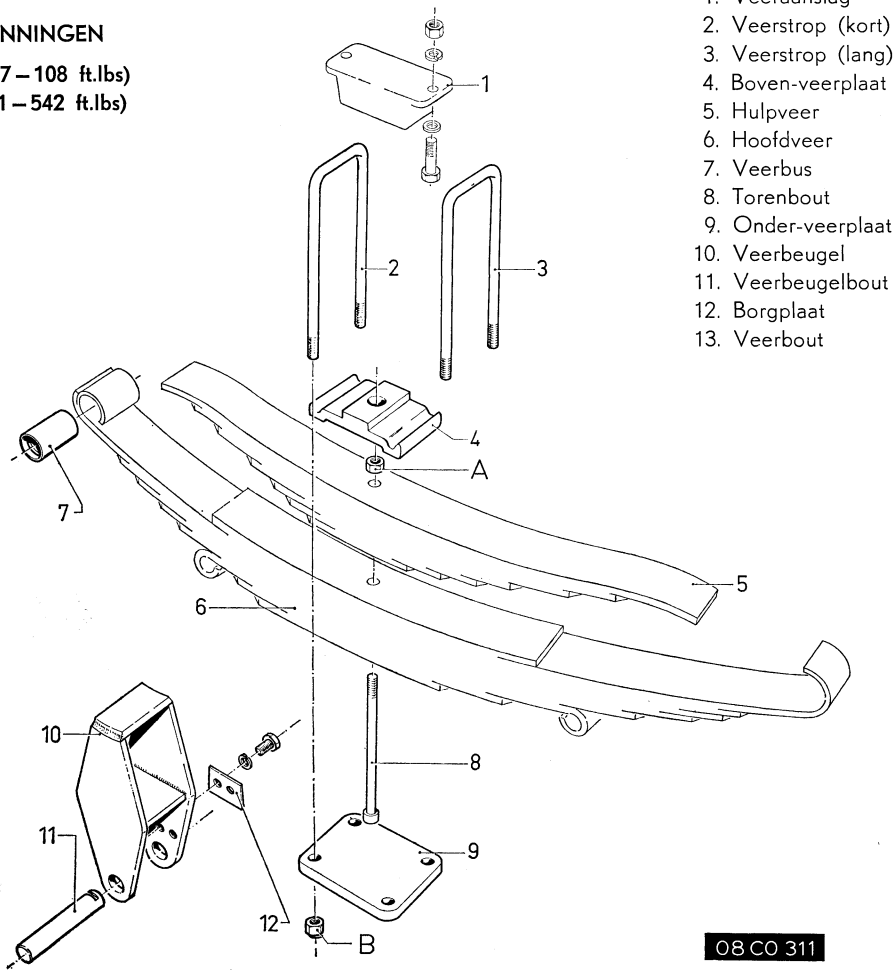


Fig. 1.
De veer-bevestiging in onderdelen getekend.

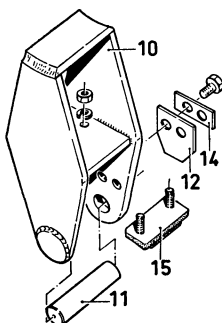
AANHAALSPANNINGEN

- A. 12–15 mkg (87–108 ft.lbs)
- B. 65–75 mkg (471–542 ft.lbs)



08 CO 311

- 1. Veeraanslag
- 2. Veerstroep (kort)
- 3. Veerstroep (lang)
- 4. Boven-veerplaat
- 5. Hulpveer
- 6. Hoofdveer
- 7. Veerbus
- 8. Torenbout
- 9. Onder-veerplaat
- 10. Veerbeugel
- 11. Veerbeugelbout
- 12. Borgplaat
- 13. Veerbout



Veerbeugel met rubber veeraanslag.

Op de latere uitvoeringen van het AS-chassis worden veerbeugels toegepast, welke zijn voorzien van een rubber veeraanslag 15 en een gewijzigde borging van de veerbeugelbout 11.

- 10. Veerbeugel
- 11. Veerbeugelbout
- 12. Borgplaat
- 14. Borgstrip
- 15. Rubber veeraanslag

CONSTRUCTIE

De op AS-chassis toegepaste sleepasconstructie wijkt nogal van de gebruikelijke systemen af, o.m. in zoverre, dat ook de afvering van de achterste achteras plaats vindt middels de normaal boven de voorste achteras aangebrachte bladveerpakketten. Hiertoe wordt gebruik gemaakt van een ongelijkarmig balansjuk, waarvan het scharnierpunt rond een vaste, aan het chassis bevestigde hoofdas is gelegen en waarvan de korte arm vast met de achterste achteras is verbonden. De voorste arm van het juk daarentegen grijpt met een schommel om het uiteinde van

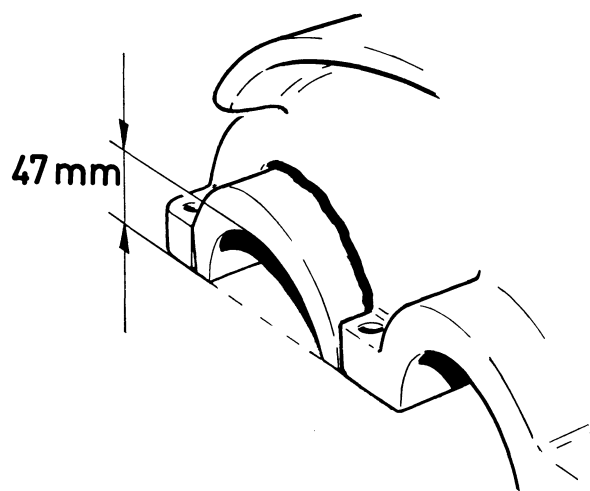
het veerpakket. De belasting van de achterste achteras wordt aldus in eerste instantie op het hoofdveerpakket overgebracht, terwijl al spoedig — middels de bijzondere vorm van de veerklembeugel — ook de hulpveer zijn taak begint te vervullen. Het scharnierpunt van zowel het balansjuk als van de schommel is uitgevoerd met een polyurethaan lagerbus, zodat hier in het geheel niet behoeft te worden gesmeerd. De veerbout is daarentegen in een bronzen veerbus gevat en derhalve voorzien van een smeernippel.

ONDERHOUD EN CONTROLE

Hoofdasstoelen welke ter plaatse waar zij de hoofdas klemmen zijn uitgeslagen, moeten worden vernieuwd. Een hoofdas waarvan de einden meer dan 2 mm ovaal zijn, moet worden vernieuwd.

Indien een balansjuk in het veerschommelooog meer dan 2 mm is uitgeslagen (zie fig. 2), moet dit juk worden gerepareerd dan wel worden vervangen.

Het natrekken van alle bouten en moeren dient na de eerste 600 km en vervolgens na elke 16.000 km plaats te vinden.



OBCO 313

Fig. 2.

Positie van het veerschommelooog in het balansjuk.

REPARATIE

Vervanging van veerpakket

1. Crick het chassis op onder de hoofdas tot de wagen net uit zijn veer is gelicht.
2. Verwijder de veerbout en de veerstroppen.
3. Gebruik vervolgens bij voorkeur een takel ten einde de complete veer met hulpveer van de wagen af te nemen.
4. Breng de gerepareerde of nieuwe veer op z'n plaats.
5. Monteer de veerstroppen en zet de moeren met de voorgeschreven aanhaalspanning vast.
6. Monteer de veerbout.
7. Laat het chassis weer zakken.

Vervanging van veerschommel-lagerbus

1. Demonteer de lagerkap, welke de veerschommel omklemt.
2. Crick het chassis onder de hoofdas op, totdat er bij de schommel voldoende ruimte is om de nieuwe lagerbus aan te brengen.

N.B. Lagerbus eenmaal overlangs doorsnijden, vervolgens de bus openbuigen en tussen balansjuk en schommel inschuiven.

3. Laat het chassis zakken, breng de schommelkap weer aan en zet de moeren met de voorgeschreven aanhaalspanning vast. Let er bij de montage

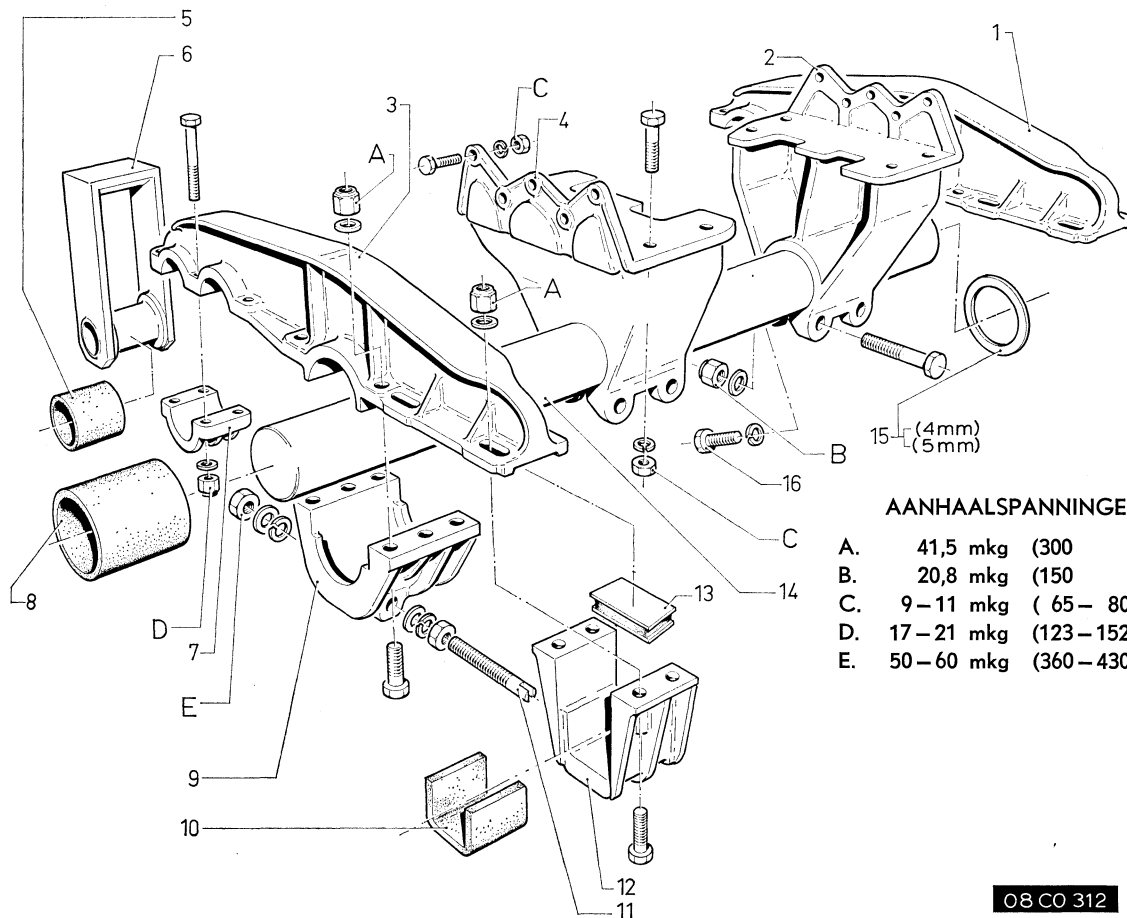


Fig. 3.

De as-ophanging in onderdelen getekend.

- | | |
|--------------------------|----------------------|
| 1. Balansjuk (R) | 9. Hoofdlagerkap |
| 2. Hoofdasstoel (R) | 10. Rubber-plaat |
| 3. Balansjuk (L) | 11. Draaeind |
| 4. Hoofdasstoel (L) | 12. Sleepas-lagerkap |
| 5. Veerschommel-lagerbus | 13. Rubber strip |
| 6. Veerschommel | 14. Hoofdas |
| 7. Veerschommel-lagerkap | 15. Vulring |
| 8. Hoofdas-lagerbus | 16. Borgbout |

AANHAALSPANNINGEN

A.	41,5 mkg	(300 ft.lbs)
B.	20,8 mkg	(150 ft.lbs)
C.	9-11 mkg	(65-80 ft.lbs)
D.	17-21 mkg	(123-152 ft.lbs)
E.	50-60 mkg	(360-430 ft.lbs)

08 CO 312

op, dat de schalmen van de schommel nergens tegen aanlopen.

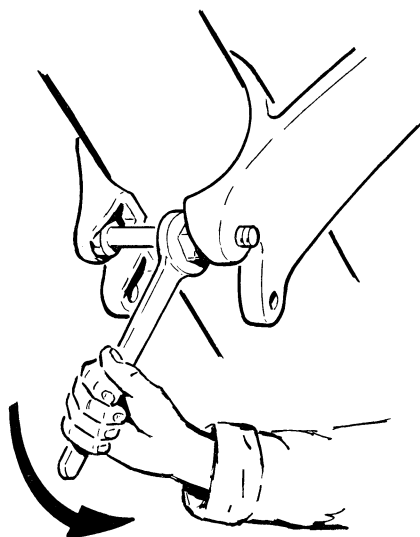
Vervanging van hoofdas-lagerbus

Indien de lagerbussen van de hoofdas moeten worden vernieuwd, verdient het aanbeveling om de complete hoofdas- en sleepasconstructie onder de wagen uit te bouwen. Zie verder onder „Vervanging van hoofdasstoelen”.

Opmerking: Gebruik altijd nieuwe zelfborgende moeren!

Vervanging van hoofdasstoelen, hoofdas en/of balansjukken

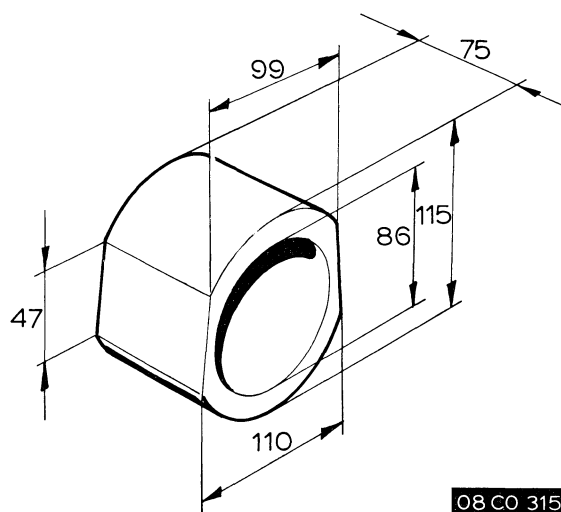
1. Bouw de complete hoofdas- en sleepasconstructie onder de wagen uit. De aangedreven as kan dus desgewenst op z'n plaats blijven.
2. Verwijder de klembouten en de borgbouten van de hoofdasstoel (fig. 4).
3. Schuif de hoofdasstoelen over de hoofdas naar binnen, zodat alle bouten en moeren gemakkelijk bereikbaar worden.
4. Demonteer de balansjukken.



08 CO 314

Fig. 4.

Wanneer na het verwijderen van de klembouten de hoofdasstoel nog klemt, kunnen de ogen van de stoel enigszins van elkaar af worden gedreven door een bout met moer tussen de ogen te plaatsen en vervolgens de moer van de boutkop weg te draaien.



08 CO 315

Fig. 5.

Dikwandige stalen pijp ter vervanging van een uitgeslagen oog in een balansjuk.

5. Schuif de hoofdasstoelen van de as af, indien nieuwe onderdelen moeten worden gemonteerd.

Reparatie van balansjukken

1. Brand het uitgeslagen oog uit het juk en vervang dit door een stuk dikwandige stalen pijp (zie fig. 5).
2. Een nauwkeurige plaatsing van de pijp is van het grootste belang. De loodrechte afstand tussen oplegvlak van het juk en binnenwand van de pijp moet 47 mm bedragen (zie fig. 2). Voorts dient uiteraard de pijp zuiver gecentreerd in het juk te worden gelegd.
3. Bevestig de pijp in het juk en las de ruimten tussen pijp en juk vol.
4. Snijd het overtollige gedeelte van de pijp weg en slijp de randen gelijk met het oplegvlak van het juk.

Aanbrengen van borgbout-boringen in nieuwe hoofdas

1. Bevestig de hoofdasstoelen en de hoofdas d.m.v. enkele bouten provisorisch aan het chassis. Zorg er voor, dat de as aan beide zijden even ver buiten de stoel uitsteekt.
2. Maak een geleidebus van een 1"-UNF bout door er zuiver centrisch een gat van 14,1 mm \varnothing in te boren.
3. Schroef de geleidebus in het draadgat voor de



borgbout in de hoofdasstoel en boor een gat van 14 mm Ø in de hoofdas. De diepte van het gat in de as mag maximaal 16 mm bedragen; in elk geval mag de bout **niet** met zijn taats tegen de bodem in het gat stuiten.

Montage

1. Monteer de hoofdasstoelen en de hoofdas. Zorg voor metaal-op-metaal contact tussen de stoelen en de hoofdas; verwijder dus eventueel aanwezige verfresten.
2. Monteer de balansjukken. Let er vooral op, dat de sleepas-stelbouten zodanig worden ingesteld, dat de afstand tussen hart hoofdas en hart sleepas aan beide zijden van de wagen precies even groot is, opdat beide assen zuiver parallel liggen.
3. Breng de bevestigingsbouten van de lagerkappen rechtstandig aan en trek de moeren vast. Let er hierbij vooral op, dat de aanlegvlakken van boutkop en moer parallel ten opzichte van elkaar liggen en dat zij over hun volledige oppervlak dragen. Zonodig zal dit alsnog moeten worden bereikt door het balansjuk ter plaatse af te slijpen. Wanneer deze werkzaamheden niet nauwgezet worden uitgevoerd, is latere breuk van deze bouten niet uitgesloten.
4. Maak een proefrit en controleer vervolgens alle bouten en moeren of zij voldoende vastzitten.