

VOORAS A30 (N 55), A50 (N 70), N 80, N 100**INHOUD**

	Pag.
Technische Gegevens	2
Montage overzicht	5
Storingstabel	6
Verwijderen	7
Contrôle	8
Aanbrengen	9
Afstellen	10
DAF-gereedschap	10

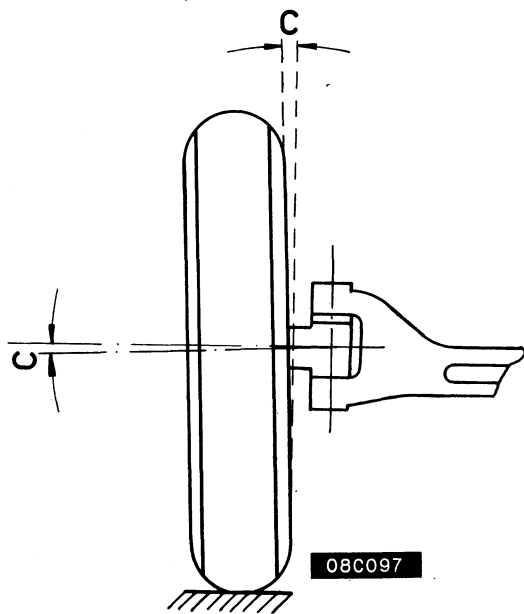
TECHNISCHE GEGEVENS

Type A30 (N55).
 Uitvoering Rechte fuseepennen.
 Draagvermogen 2750 kg.

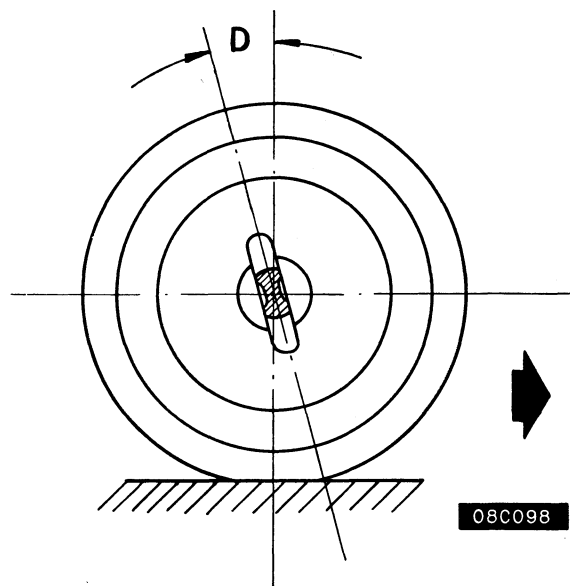
Type A50 (N70).
 Uitvoering Rechte of conische fuseepennen.
 Draagvermogen 3500 kg.

Type N80.
 Uitvoering Conische fuseepennen.
 Draagvermogen 4000 kg.

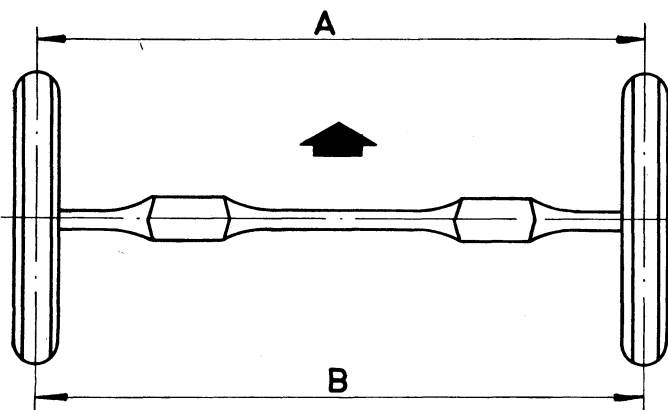
Type N100.
 Uitvoering Conische fuseepennen.
 Draagvermogen 5000 kg.



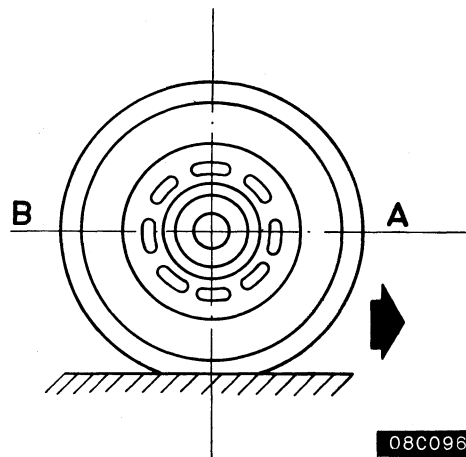
Afb. 1
 Vlucht (camber).

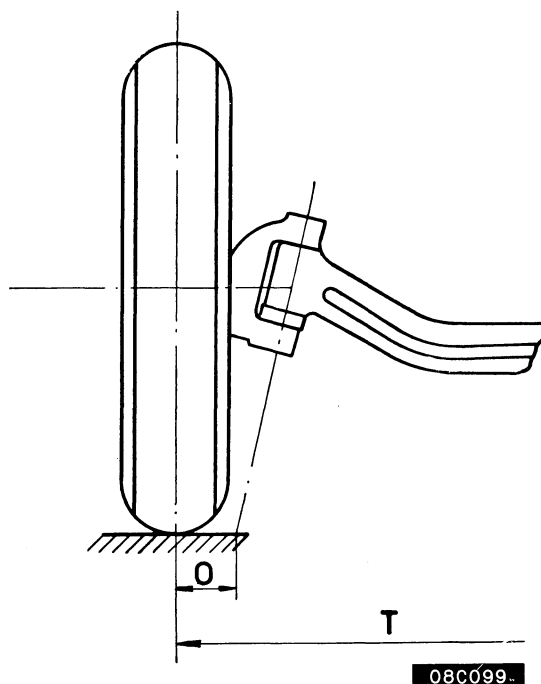


Afb. 2
 Naloop (caster).



Afb. 3
 Toespoor.

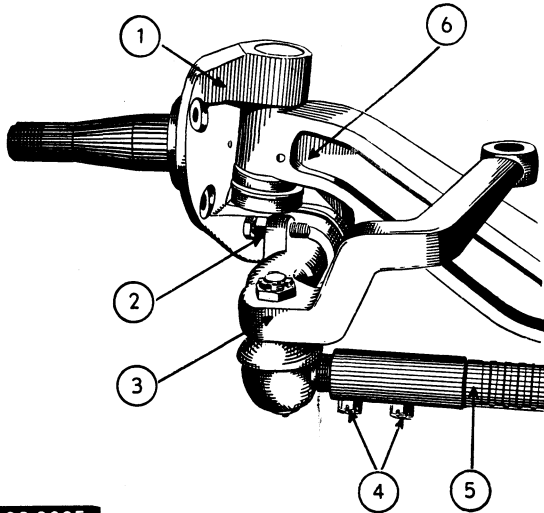




Afb. 4 Fuseepenhelling (King-pin inclination).

As type	Vlucht (camber)	Fuseepen-helling	Naloop (caster)	Toespoor	Max. wiel uitslag binnenwiel	Wagen type
VOORAS MET RECHTE FUSEEPENNEN						
N55 (A30)	$1^{\circ} \pm 30'$	8°	$2^{\circ}30' \pm 30'$	1—3 mm	36°	A1100
	$1^{\circ} \pm 30'$	8°	$2^{\circ}30' \pm 30'$	1—3 mm	40°	A1100 (serie '60)
	$1^{\circ} \pm 30'$	8°	$2^{\circ}30' \pm 30'$	1—3 mm	36°	T 1300
	$1^{\circ} \pm 30'$	8°	$2^{\circ}30' \pm 30'$	1—3 mm	39°	A12—T12—A13—T13 T 15—T15/2—A16DA
VOORAS MET CONISCHE FUSEEPENNEN						
N70 (A50)	$1^{\circ} \pm 30'$	8°	$2^{\circ}30' \pm 30'$	1—3 mm	36°	A1300—A1500—A1502
	$1^{\circ} \pm 30'$	8°	$2^{\circ}30' \pm 30'$	1—3 mm	36° of 38°	A1300 (serie '60)* A1600DA (serie '60)*
	$1^{\circ} \pm 30'$	8°	$2^{\circ}30' \pm 30'$	1—3 mm	36°	G1300—G1500 T 1500—T 1502 G1502—A3000
	$1^{\circ} \pm 30'$	8°	$2^{\circ}30' \pm 30'$	1—3 mm	$38^{\circ}30'$	B 1300—B 1500 R 1502
	$1^{\circ} \pm 30'$	8°	$-2^{\circ} \pm 30'$	1—3 mm	39°	A16BB—A16DD
	$1^{\circ} \pm 30'$	8°	$2^{\circ}30' \pm 30'$	1—3 mm	39°	A15
N80	$1^{\circ} \pm 30'$	$5^{\circ}30'$	$2^{\circ}30' \pm 30'$	1—3 mm	40°	A1600BB—G1600 A1600DD—A1800
	$1^{\circ} \pm 30'$	$5^{\circ}30'$	$2^{\circ} \pm 30'$	1—3 mm	40°	A1802—T 1802 A3200—T 1800
	$1^{\circ} \pm 30'$	$5^{\circ}30'$	$2^{\circ}30' \pm 30'$	1—3 mm	41°	B 1600
N100	$1^{\circ} \pm 30'$	$5^{\circ}30'$	$1^{\circ}30' \pm 30'$	1—3 mm	40°	A1602
	$1^{\circ} \pm 30'$	$5^{\circ}30'$	$2^{\circ} \pm 30'$	1—3 mm	40°	TB100—A2000
	$1^{\circ} \pm 30'$	$5^{\circ}30'$	$2^{\circ} \pm 30'$	1—3 mm	40°	T2000—TB300
Voorwiel-aandrijving	$1^{\circ} \pm 30'$	$5^{\circ}30'$	$2^{\circ} \pm 30'$	1—3 mm	41°	TB160 (11.00 x 20 banden)
	$1^{\circ} \pm 30'$	$5^{\circ}30'$	$2^{\circ} \pm 30'$	1—3 mm	44°	TB160 (10.00 x 20 banden)
Voorwiel-aandrijving	$1^{\circ} \pm 30'$	5°	$2^{\circ}30'$	0 mm	28°	V1600

* wielbasis 3600 mm en 4060 mm 38°
 .. 4680 mm 36°

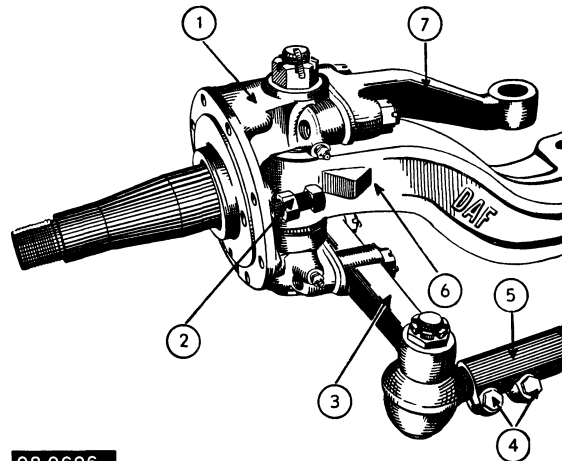


08.0695

Afb. 5

Vooras met rechte fuseepennen A30(N55) en A50.

1. Fusee
2. Aanslagbout
3. Stuurstangarm
4. Bouten van spoorstang
5. Spoorstang
6. Aslichaam

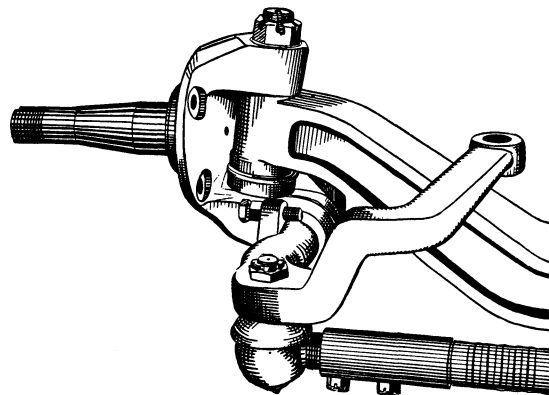


08.0696

Afb. 6

Vooras met conische fuseepennen (N80 en N100).

1. Fusee
2. Aanslagbout
3. Spoorstangarm
4. Bouten van spoorstang
5. Spoorstang
6. Aslichaam
7. Stuurstangarm



08.0695A

Afb. 7

Vooras met conische fuseepennen (N70).

As type	Vlucht (camber)	Fuseepen- helling	Naloop (caster)	Toespoor	Max. wiel- uitslag binnenwiel	Wagen type
---------	--------------------	----------------------	--------------------	----------	--	---------------

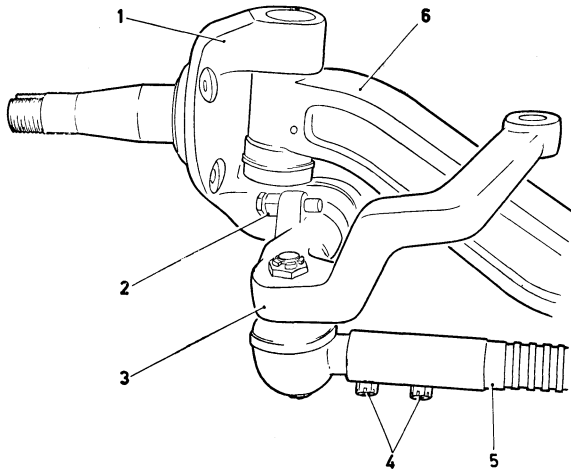
VOORAS MET RECHTE FUSEEPENNEN

N55 (A30)	$1^{\circ} \pm 30'$	8°	$2^{\circ}30' \pm 30'$	1—3 mm	36°	A1100
	$1^{\circ} \pm 30'$	8°	$2^{\circ}30' \pm 30'$	1—3 mm	40°	A1100 (serie '60)
	$1^{\circ} \pm 30'$	8°	$2^{\circ}30' \pm 30'$	1—3 mm	36°	T1300
	$1^{\circ} \pm 30'$	8°	$2^{\circ}30' \pm 30'$	1—3 mm	39°	A12—T12—A13—T13 T15—T15/2—A16DA

VOORAS MET CONISCHE FUSEEPENNEN

N70 (A50)	$1^{\circ} \pm 30'$	8°	$2^{\circ}30' \pm 30'$	1—3 mm	36°	A1300—A1500—A1502
	$1^{\circ} \pm 30'$	8°	$2^{\circ}30' \pm 30'$	1—3 mm	36° — 38°	A1300 (serie '60)* A1600DA (serie '60)*
	$1^{\circ} \pm 30'$	8°	$2^{\circ}30' \pm 30'$	1—3 mm	36°	G1300—G1500 T1500—T1502 G1502—A3000
	$1^{\circ} \pm 30'$	$5^{\circ}30'$	$2^{\circ}30' \pm 30'$	1—3 mm	$38^{\circ}30'$	B1200—B1500 B1502
	$1^{\circ} \pm 30'$	$5^{\circ}30'$	$0^{\circ} \pm 30'$	1—3 mm	39°	A16BB—A16DD
N80	$1^{\circ} \pm 30'$	$5^{\circ}30'$	$2^{\circ}30' \pm 30'$	1—3 mm	39°	A15
	$1^{\circ} \pm 30'$	$5^{\circ}30'$	$2^{\circ}30' \pm 30'$	1—3 mm	40°	A1600BB—G1600 A1600DD—A1800 A1802—T1802 A3200—T1800 B1600
N100	$1^{\circ} \pm 30'$	$5^{\circ}30'$	$2^{\circ}30' \pm 30'$	1—3 mm	41°	A1602—1900 serie
	$1^{\circ} \pm 30'$	$5^{\circ}30'$	$2^{\circ} \pm 30'$	1—3 mm	40°	TB100—TB300 2000—2100 serie 2300 serie
	$1^{\circ} \pm 30'$	$5^{\circ}30'$	$2^{\circ} \pm 30'$	1—3 mm	41°	TB160 (11.00 x 20 banden)
	$1^{\circ} \pm 30'$	$5^{\circ}30'$	$2^{\circ} \pm 30'$	1—3 mm	44°	TB160 (10.00 x 20 banden)
N120	$1^{\circ} \pm 30'$	$5^{\circ}30'$	$2^{\circ} \pm 30'$	1—3 mm	38°	A1902—AT1902 2600 serie
Voorwiel- aandrijving	$1^{\circ} \pm 30'$	5°	3°	0 mm	28°	VI600—VI700

* Wielbasis 3600 mm en 4060 mm. 38°
 „ 4680 mm 36°

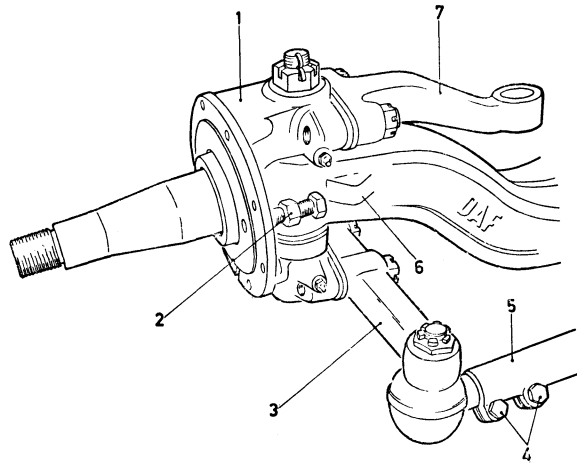


08.0695

Afb. 5.

Vooras met rechte fuseepennen A30 (N55) en A50 (N70).

1. Fusee
2. Aanslagbout
3. Stuurstangarm
4. Bouten van spoorstang
5. Spoorstang
6. Aslichaam

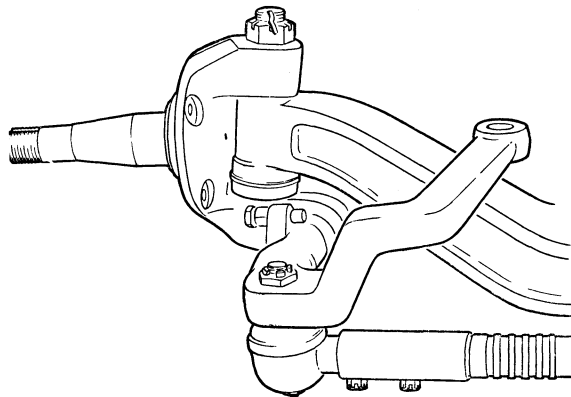


08.0696

Afb. 6.

Vooras met conische fuseepennen (N80 en N100).

1. Fusee
2. Aanslagbout
3. Spoorstangarm
4. Bouten van spoorstang
5. Spoorstang
6. Aslichaam
7. Stuurstangarm

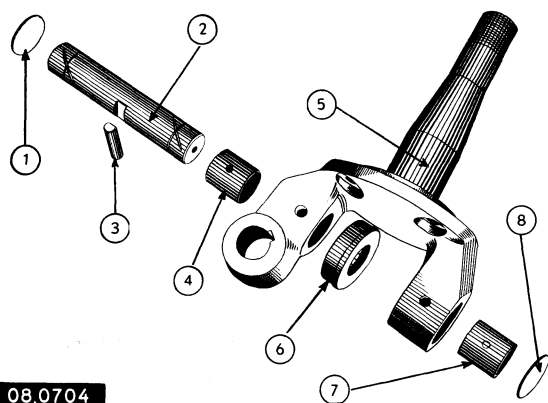


08.0695A

Afb. 7.

Vooras met conische fuseepennen (N70)

MONTAGE OVERZICHT

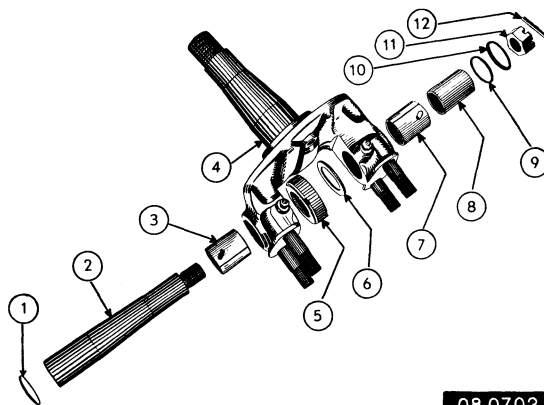


08.0704

Afb. 8

Fusee met rechte fuseepen.

- | | |
|------------------|------------------|
| 1. Expansieplaat | 5. Fusee |
| 2. Fuseepen | 6. Axiaal lager |
| 3. Borgpen | 7. Lagerbus |
| 4. Lagerbus | 8. Expansieplaat |

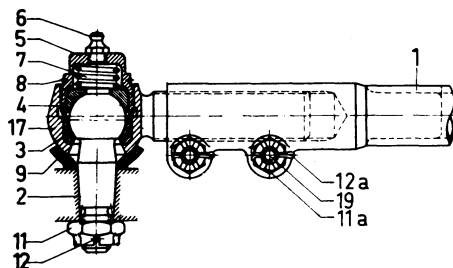


08.0702

Afb. 9

Fusee met conische fuseepen.

- | | |
|------------------|--------------------|
| 1. Expansieplaat | 7. Lagerbus |
| 2. Fuseepen | 8. Buitenbus |
| 3. Lagerbus | 9. O-ring |
| 4. Fusee | 10. Houder, O-ring |
| 5. Axiaal-lager | 11. Kroonmoer |
| 6. Ring | 12. Splitpen |



12.0268

Af. 10

Kogelgewricht.

- | |
|---------------------------------------|
| 1. Spoor- of stuurstang |
| 2. Kogelbout |
| 3. Onderste lagerschaal |
| 4. Bovenste lagerschaal |
| 5. Opsluitkap |
| 6. Smeernippel |
| 7. Veer |
| 8. Borgring |
| 9. Stofkap |
| 11. Kroonmoer (kogelbout) |
| 11a. Kroonmoer (spoor- of stuurstang) |
| 12. Splitpen (kogelbout) |
| 12a. Splitpen (spoor- of stuurstang) |
| 17. Huis |
| 19. Bout (spoor- of stuurstang) |



STORINGSTABEL

ABNORMALE BANDENSLIJTAGE

TE LAGE OF TE HOGE BANDENSPANNING.

Banden op juiste spanning brengen.

TEVEEL OF TE WEINIG TOESPOOR.

Sporen.

VLUCHT (CAMBER) NIET JUIST.

Vooras uitlijnen en fusee controleren. Indien verbogen, gebroken, gescheurd of beschadigd, vernieuwen.

SHIMMYEN

WIELEN, BANDEN OF REMTROMMELS IN ONBALANS.

Uitbalanceren.

BANDENSPANNING TE LAAG.

Banden op spanning brengen.

SLIJTAGE IN STUURINRICHTING.

Versleten onderdelen vernieuwen.

TEVEEL SPELING IN STUURINRICHTING

Bijstellen.

TEVEEL SPELING IN FUSEEPENBUSSEN.

Indien radiale speling, bussen en fuseepen vernieuwen.

Indien axiale speling, opvulring tussen fusee en axiaal-lager plaatsen.

SCHOKBREKERS WERKEN NIET JUIST.

Schokbrekers reviseren of vernieuwen.

VOORVEREN DOORGEZAKT OF GEBROKEN.

Veerbladen vernieuwen.

NALOOP (CASTER) NIET JUIST.

Veer ophanging controleren.

As uitlijnen en eventueel vernieuwen.

VLUCHT (CAMBER) NIET JUIST.

Vooras uitlijnen en fusee controleren. Indien verbogen, gebroken, gescheurd of beschadigd, vernieuwen.

TOESPOOR NIET JUIST.

Sporen.

WIELEN NIET GOED GECENTREERD.

Centrering controleren, eventueel conische veerringen vernieuwen.

MOTOR VERBINDINGEN LOS.

Vastzetten.

VERSLETEN OF DROGE KRUIKOPPELING.

Kruisstuk en lagering vernieuwen en/of smeren.

GEBROKEN FRAME.

Repareren en uitlijnen.

MOEILIK STUREN

TE LAGÉ OF ONGELIJKE BANDENSPANNING.

Banden op juiste spanning brengen.

FRAME SCHELUW OF GEBROKEN.

Repareren en uitlijnen.

NALOOP (CASTER) NIET JUIST.

Veer ophanging controleren.

As uitlijnen en eventueel vernieuwen.

STUURSTANG VERBOGEN.

Nieuwe stuurstang monteren.

TOESPOOR NIET JUIST.

Sporen.

STUURREDUCTIEGROEP NIET GOED AFGESTELD.

Afstellen.

WAGEN TREKT NAAR EEN KANT

TE LAGE OF ONGELIJKE BANDENSPANNING.

Banden op juiste spanning brengen.

ACHTERAS SCHEEF ONDER HET CHASSIS.

Achteras centreren en uitlijnen.

SLEPENDE REMMEN.

Remmen bijstellen of eventueel trommels en voering slijpen.

NALOOP (CASTER) NIET JUIST.

Veer ophanging controleren.

As uitlijnen en eventueel vernieuwen.

VEREN DOORGEZAKT OF GEBROKEN.

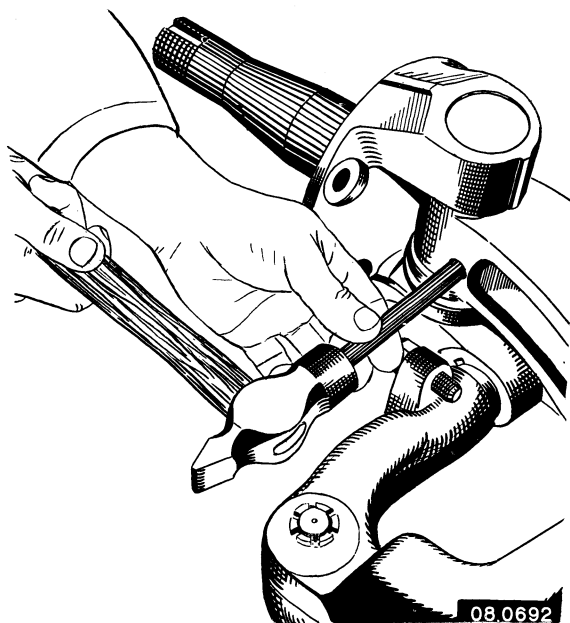
Veerbladen vernieuwen.

FRAME GEBROKEN OF SCHELUW.

Repareren en uitlijnen.

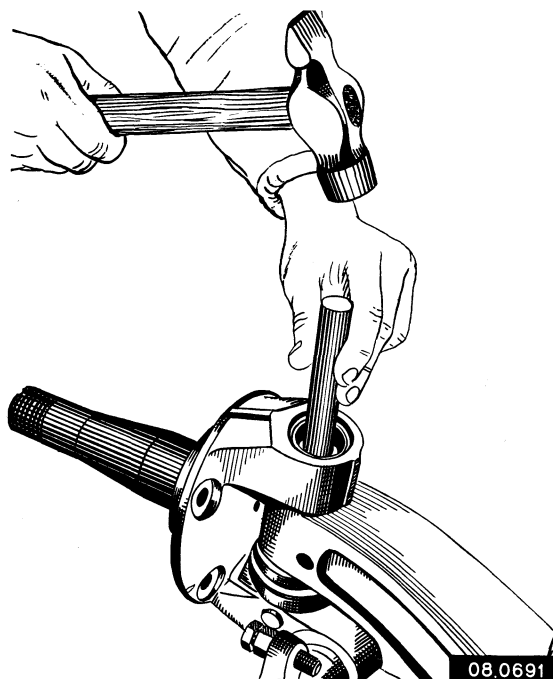
VERWIJDEREN

RECHTE FUSEEPEN



Afb. 11

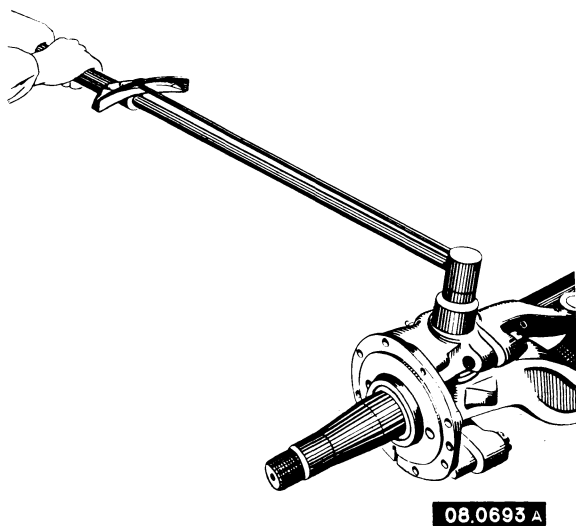
Verwijder de borgpen met een zacht metalen drijver.



Afb. 12.

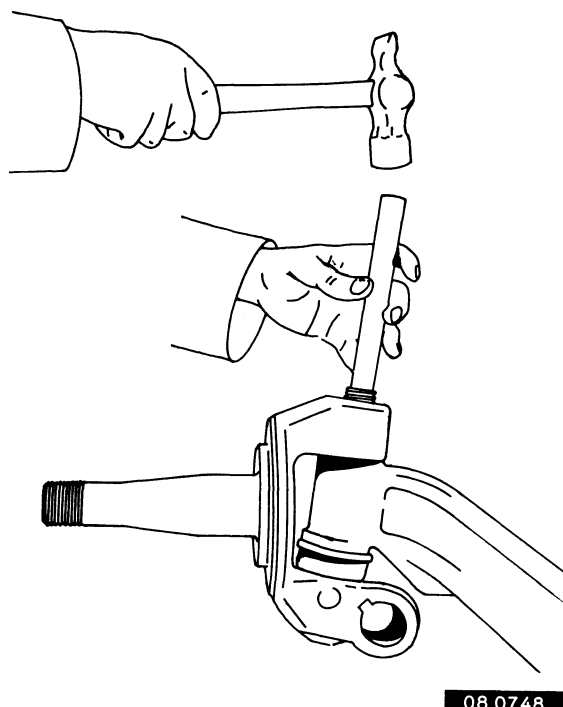
Verwijder de fuseepen met een zacht metalen drijver.

CONISCHE FUSEEPEN



Afb. 13

Verwijder de kroonmoer.



Afb. 14

Verwijder de fuseepen met een zacht metalen drijver of trekker 24W-507.

CONTROLE

WIELEN EN BANDEN.

1. Controleer alle banden op de juiste spanning.
2. Controleer de voorwielen op slingeren en hobbelen.

STUURINRICHTING.

1. Controleer alle verbindingen van de stuurinrichting op speling.
2. Controleer de stuurreductiegroep afstelling.

WIELLAGERS.

1. Controleer de wielagers op speling of slijtage.

FUSEE'S.

1. Controleer de fuseelagering op speling.
De bovenkant van de remankerplaat mag bij controle niet meer dan 0,8 mm bewegen.

VEREN.

1. Controleer of de voor- en achterveren niet doorgezakt of gebroken zijn.
2. Controleer of de veerstroppen goed vastzitten.

CHASSIS.

1. Controleer de chassis-uitlijning.
2. Controleer of het chassis niet gebroken of scheluw is.
3. Controleer of de assen niet scheef onder het chassis zitten.

VLUCHT (CAMBER).

1. Controleer de vlucht.

NALOOP (CASTER).

1. Controleer de naloop.

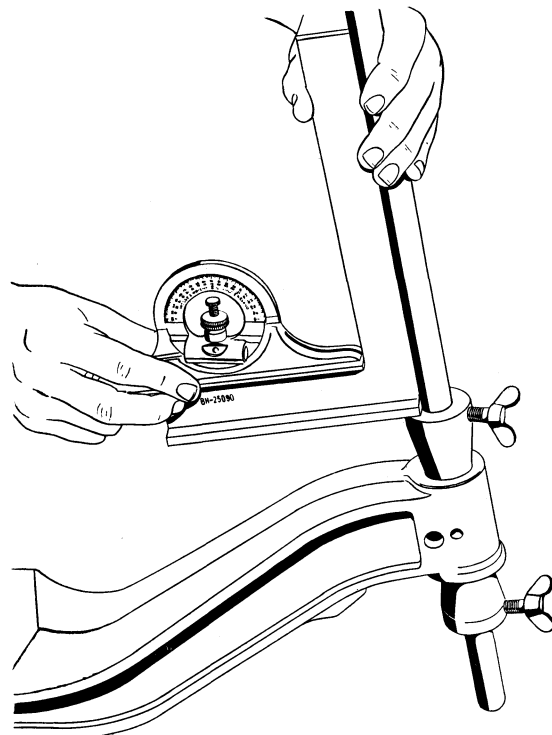
FUSEEPENHELLING (KING-PIN INCLINATION).

1. Controleer de fuseeopenhelling.

TOESPOOR.

1. Controleer de toespoor.

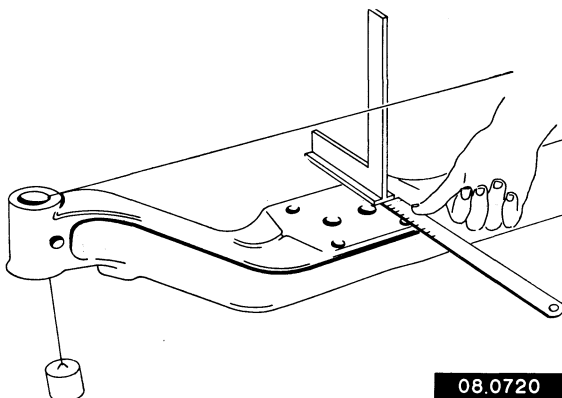
Opmerking: Elke controle te verrichten met onbeladen wagen.



08.0719

Afb. 16

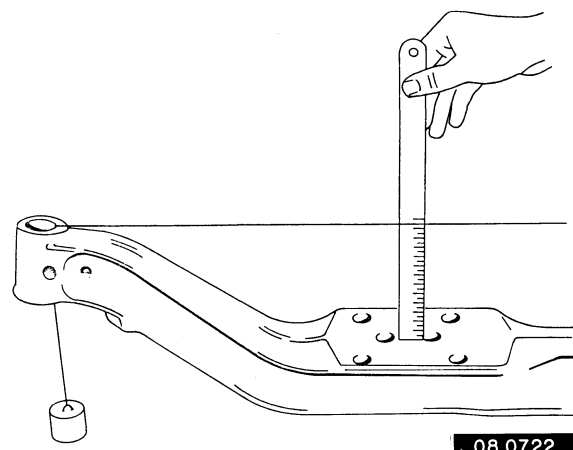
Meten van de fuseeopenhelling (King-pin inclination).



08.0720

Afb. 15

Controle van verbuiging van de ashalzen in het horizontale vlak.

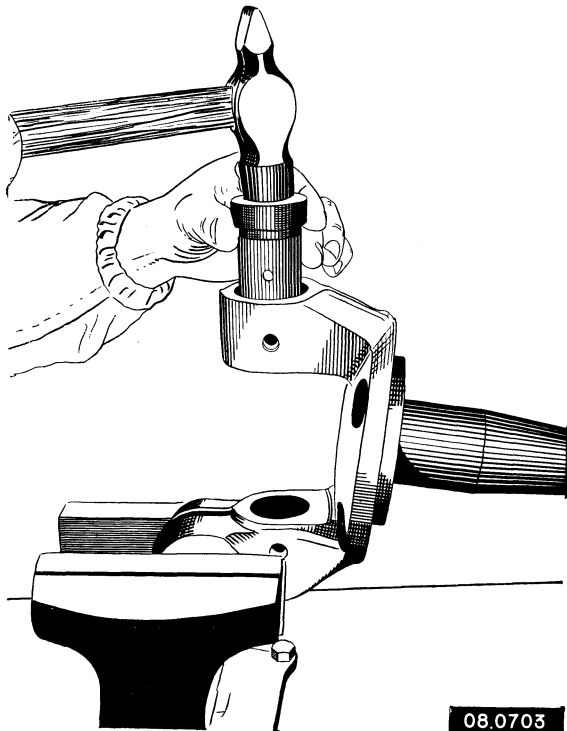


08.0722

Afb. 17

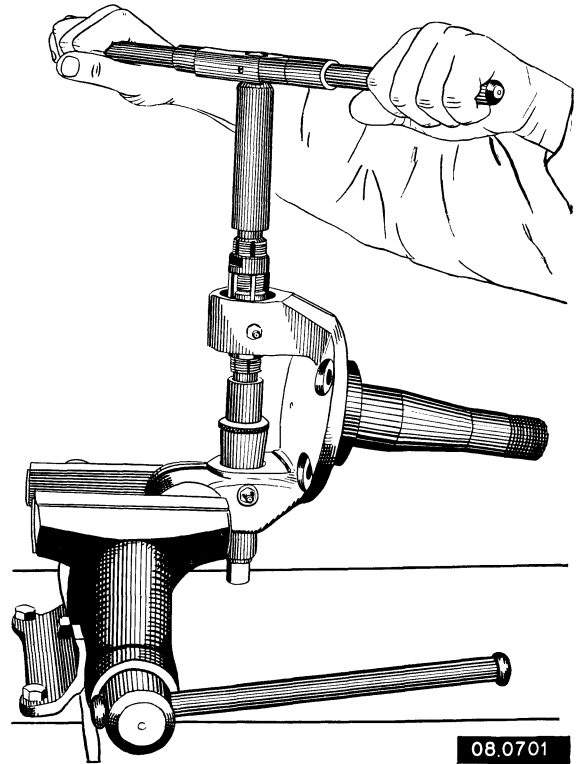
Controle van verbuiging van de ashalzen in het verticale vlak.

AANBRENGEN



Afb. 18

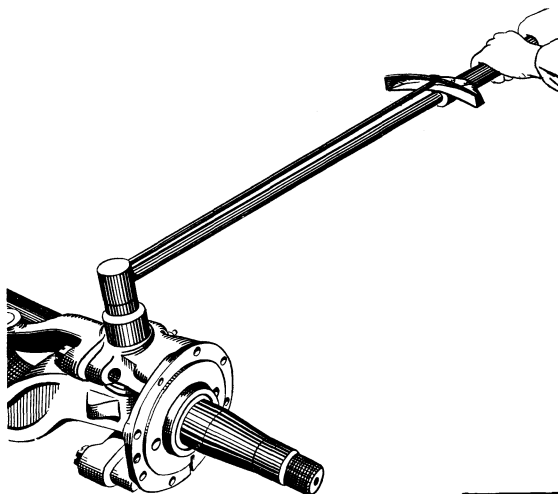
Plaats de lagerbussen met een zacht metalen drijver in de fusee.



Afb. 19

De lagerbussen nauwmen

As type	Inwendige diam. lagerbus.
A30 (N55)	32,01 – 32,03 mm
A50 (N70) rechte fuseepen	35,01 – 35,03 mm
A50 (N70) conische "	36,50 – 36,55 mm (buitenbus)
N80 "	38,00 – 38,05 mm (buitenbus)
N100 "	41,00 – 41,05 mm (buitenbus)



Afb. 20

Haal de kroonmoer aan, aanhaalkoppel 40–50 mkg (300–400 ft.lbs).



AFSTELLEN

De vlucht (camber), naloop (caster) en fuseeopenhelling (King-pininclination) zijn vaste waarden en zijn dus niet instelbaar.

Afwijkingen kunnen alleen ontstaan door vervorming of breuk.

De toespoor is wel in te stellen, n.l. de spoorstang verlengen of inkorten door de spoorstangeinden in of uit te draaien.

Opmerking: Controleer eerst de wagen op abnormale spelingen, breuk of verbuigingen alvorens tot het sporen over te gaan.

De max. wieluitslag is in te stellen door de aanslagbout (2 afb. 5 en 6) in of uit te draaien.

De max. wieluitslag is de max. toelaatbare uitslaghoek van het binnenwiel en deze bepaalt tevens de straal van de kleinste draaicirkel van de wagen.

De uitslag van de voorwielen moet naar beide zijden gelijk zijn.

Een kleinere uitslaghoek vergroot de draaicirkel van de wagen en een te grote hoek geeft abnormale slijtage van de stuurinrichting.

DAF-GEREEDSCHAP

Trekker voor conische fuseepen: bestelnummer 24W-507.