

# CHASSISRAMEN

## INHOUD

	blz.
Hoofdkenmerken . . . . .	2
Onderhoud . . . . .	2
Controle . . . . .	2
Herstellingen . . . . .	4

## HOOFDKENMERKEN

DAF-chassis zijn opgebouwd uit U-balken. De voorste dwarsligger is demonteerbaar, teneinde het uitbouwen van de motor te vergemakkelijken. Bij chassis met een trekhaak, is deze laatste aangebracht op de achterste dwarsligger, welke daartoe is voorzien

van een K-vormige versterking ofwel verzaard is uitgevoerd. Met uitzondering van de reeds vermelde voorste dwarsligger zijn verder alle andere chassisliggers elektrisch aan elkaar gelast.

## ONDERHOUD

Voorkom roestvorming. Houd daarom het chassisraam schoon en goed in de verf. Denk daarbij in het

bijzonder aan de moeilijk waarneembare en slecht toegankelijke plaatsen.

## CONTROLE

Chassis van aangereden of verongelukte voertuigen, waaraan vervorming van het chassisraam kan zijn ontstaan, moeten altijd opnieuw worden uitgelijnd. Dit laatste betreft zowel het chassisraam als het

vaste punten op of direct tegen de langsliggers. Hiervoor kan gebruik worden gemaakt van een instelbare meetlat met stiften.

Om deze methode te kunnen toepassen is het nood-

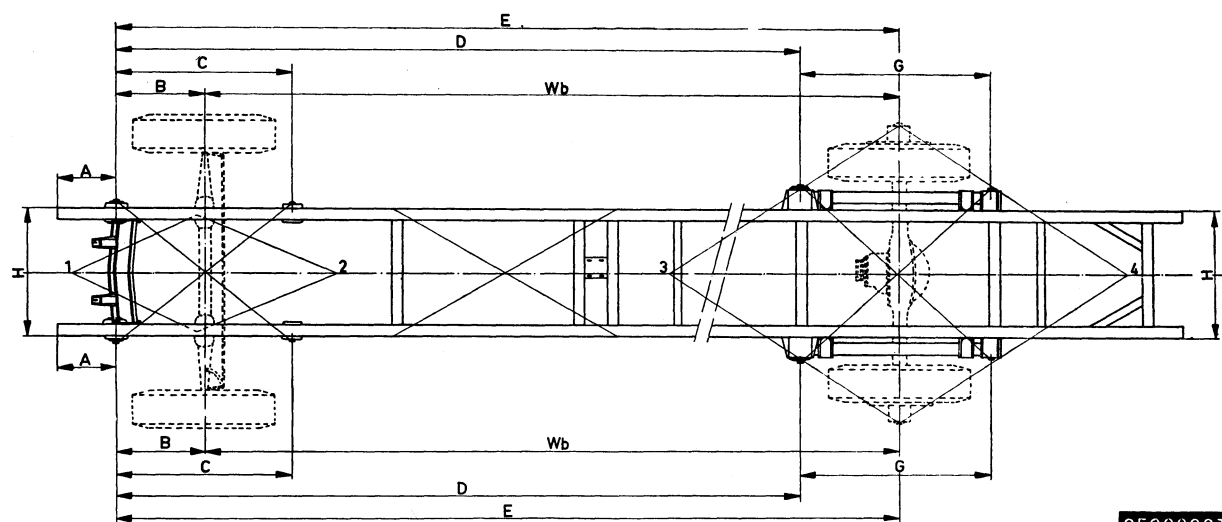


Fig. 1.

Chassis-uitlijning.

stuurmechanisme en de stand der wielen. In de tabel zijn de maten van de chassisramen opgenomen, welke van belang zijn bij het uitlijnen.

### Uitlijnen van het chassis

Het controleren van de uitlijning van het chassisraam kan het beste geschieden door diagonaalsgewijze de afstanden op te meten tussen bepaalde

zakelijk, dat het chassis kaal is. Daar dit echter meestal niet het geval is, dient de uitlijning te worden uitgevoerd volgens de zogenaamde projectiemethode.

1. Breng de banden op de voorgeschreven spanning en plaats het voertuig op een vlakke vloer. Haal de handrem aan.
2. Gebruik een schietlood, teneinde de projecties

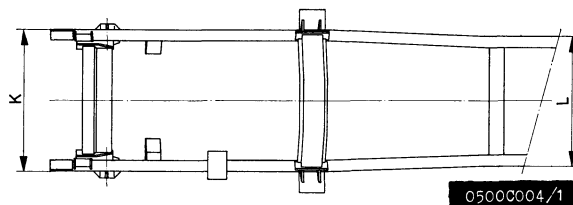


Fig. 2.

Chassis gedeelte met breedte-verloop.

- van de hierna genoemde punten te kunnen aangeven op de vloer (fig. 3).
3. Laat het schietlood neer langs de zijkant van de langsligger, ter hoogte van het verlengde der dwarsliggers (punt A in fig. 4) en vanuit de kop van de veerbouten (fig. 1).
  4. Laat het schietlood neer vanuit de centerpunten, welke zijn aangebracht in de voorzijde van de veerpaden van de vooras (fig. 5). Indien deze centerpunten niet aanwezig zijn, kunnen voor dit doel twee overeenkomstige moeren van de veerstroppen dienst doen (fig. 6).
  5. Laat het schietlood neer vanuit de centerpunten van de steekasflenzen (fig. 7). Bij dubbele montage moet hiervoor eerst het buitenste wiel worden verwijderd.
- Bij tandemas-chassis kan het schietlood vanuit de centerpunten van de hoofdas worden neergelaten. Hiertoe moet de steun van de eventueel aanwezige spijkervanger worden verwijderd (fig. 8).
6. Bepaal het midden van de voor- en achterzijde van het chassisraam en laat vanuit deze punten het schietlood neer.
  7. Zet het voertuig weg en verbind de in sub. 6

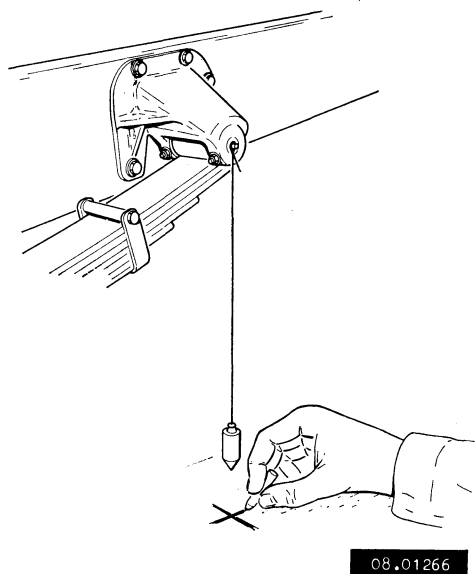


Fig. 3.

Het projecteren van een bepaald punt van het chassis door de plaats op de vloer loodrecht onder het schietlood met krijt aan te geven.

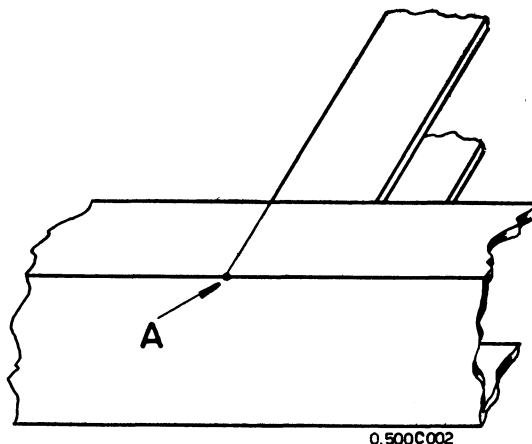


Fig. 4.

Punt voor uitlijning van het chassisraam.

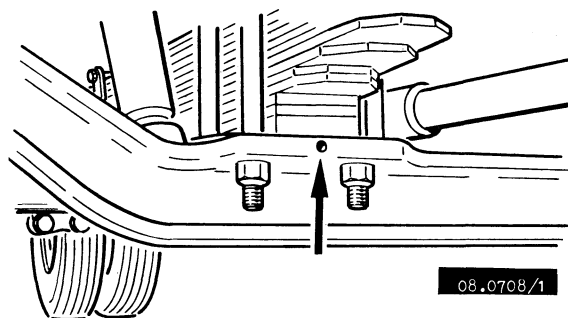


Fig. 5.

Punt voor uitlijning van de vooras ten opzichte van het chassisraam.

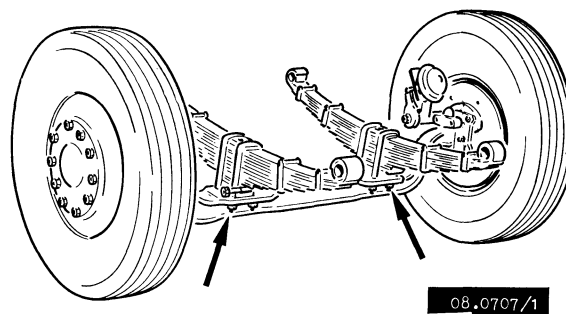


Fig. 6.

Ook de moeren van de veerstroppen kunnen worden aangewend ten behoeve van de uitlijning der assen.

8. Meet de lengte van de in fig. 1 aangegeven diagonalen.

De diagonalen tussen twee opeenvolgende dwarsliggers mogen niet meer dan 4 mm in lengte verschillen. Bovendien moet het snijpunt van de diagonalen precies op de hartlijn van het chassisraam vallen.

### Uitlijnen van de assen

Pas nadat het chassisraam goed is uitgelijnd, kan worden overgegaan tot het uitlijnen van de assen ten opzichte van het chassisraam. Dit kan op de volgende wijze geschieden.

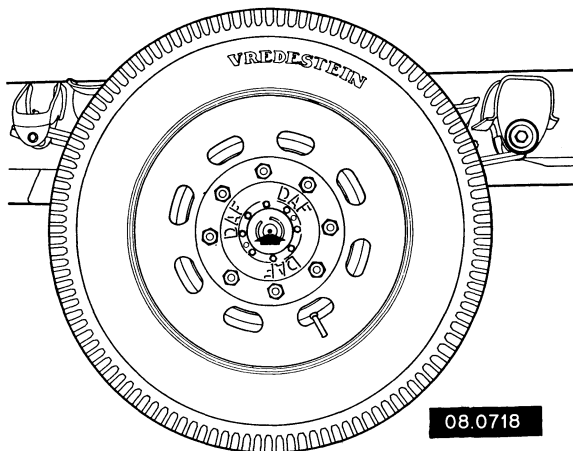


Fig. 7.

Centerpunt van de steekasflens.

- Kies voor de controle van de asuitlijning vier willekeurige punten 1, 2, 3 en 4 op de hartlijn van het chassisraam (fig. 1).
- Meet de afstanden tussen de in sub. a genoemde punten en de geprojecteerde punten van de vooras, resp. de geprojecteerde centerpunten van de steekasflenzen c.q. van de hoofdas bij tandemas-chassis. Vergelijk deze afstanden, welke paarsgewijze aan elkaar gelijk moeten zijn met een toelaatbare afwijking van ten hoogste enkele millimeters.  
Wanneer de geprojecteerde punten van voor- en achteras (c.q. hoofdas) kruiselings met elkaar

worden verbonden, moet het snijpunt van deze diagonalen zich op de hartlijn van het chassisraam bevinden.

### Opmerking:

Zekerheid omtrent de stand der assen wordt slechts verkregen door op de hierboven aangegeven wijze te meten. Wanneer namelijk de afstanden tussen de as-hartlijnen aan dezelfde zijde van het chassis zouden worden gemeten en met elkaar worden vergeleken, bestaat — in het geval dat het chassisraam is geschrinkt — de mogelijkheid dat deze afstanden aan elkaar gelijk zijn en desondanks de assen niet recht onder het chassis staan.

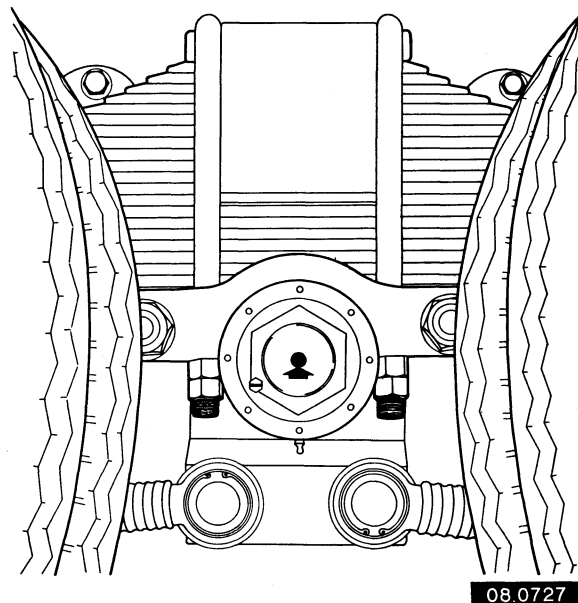


Fig. 8.

Bij tandemas-chassis kan het centerpunt van de hoofdas worden aangewend ten behoeve van de uitlijning van de assen.

## HERSTELLINGEN

Wanneer het chassisraam moet worden gericht, dient dit bij voorkeur op de volgende wijze te geschieden.

Bij een geringe ontzetting moet het chassisraam koud worden gericht met behulp van een pers. Bij een sterkere vervorming kan het raam eveneens met een pers worden gericht, doch moet dan eerst ter plaatse met een lasbrander tot kersrood worden verhit.

Na een dergelijke reparatie moet nauwkeurig worden gecontroleerd of het materiaal geen scheurtjes vertoont, welke later tot een breuk kunnen leiden.

Wanneer er aan een chassisraam moet worden gelast, mag dit uitsluitend **electrisch** geschieden, aangezien bij het electrisch lassen de warmtespreiding in het materiaal zoveel mogelijk wordt beperkt.

Aangezien ten gevolge van het lassen vervormingen

kunnen optreden, waardoor het voertuig niet meer zal sporen en de besturing wordt bemoeilijkt, verdient het aanbeveling zich voor laswerkzaamheden te wenden tot de afdeling Service van DAF, die op dit gebied is gespecialiseerd.

Het boren van gaten in een chassisraam moet zoveel mogelijk worden vermeden. Boor nooit gaten in de flenzen van een balk, daar deze hierdoor zodanig wordt verzwakt, dat breuken kunnen ontstaan.

Absoluut noodzakelijke gaten mogen uitsluitend in het lijf van de balk op de neutrale lijn (= de halve hoogte) worden geboord. Echter tot een maximum van 13 mm diameter en niet binnen een afstand van 15 cm van de veersteunen of hoofdassteunen.

Teneinde breuken in chassisliggers te voorkomen, moet eveneens worden vermeden in bestaande gaten zware delen met bouten te bevestigen zonder dat de fabriek daartoe toestemming heeft verleend.

ZIE FIG. I	Type	Wielbasis	A	B	C	D	E	G	H	K	L
Trekker (frontstuur)	T1300	2650	400	600	1190	2608	3250	1287	860	—	—
	T1500 / T1502	2650	400	600	1190	2608	3250	1287	860	—	—
	T1800	3000	400	600	1190	2957	3600	1287	860	—	—
	T1800	3600	150	850	1730	3687	4450	1500	860	—	—
	T1802	3000	400	600	1190	2837	3600	1500	860	—	—
	T2000 / T2300	3000	380	665	1330	2905	3665	1500	—	930	860
	T2000 / T2300	3600	380	665	1330	3488	4265	1497	—	930	860
	T2600 / TE2600	3100	610	810	1625	3100	3910	1600	—	930	790
	T2600 / TE2600	3600	610	810	1625	3600	4410	1600	—	930	790
Trekker (torpedofront)	T12 / T13	3470	447	600	1190	4840	4070	1287	860	—	—
	T15 / T15 / 2	3470	447	600	1190	4840	4070	1287	860	—	—
Truck (frontstuur)	A1100	4060	400	600	1190	3997	4660	1287	860	—	—
	A1300 / A1500	3600	400	600	1190	3537	4200	1287	860	—	—
	A1300 / A1500	4060	400	600	1190	3997	4660	1287	860	—	—
	A1300 / A1500	4680	400	600	1190	4617	5280	1287	860	—	—
	A1600DA	3600	400	600	1190	3537	4200	1287	860	—	—
	A1600DA	4060	400	600	1190	3997	4660	1287	860	—	—
	A1600DA	4680	400	600	1190	4617	5280	1287	860	—	—
	A1600BB-DD	3600	400	600	1190	3492	4200	1287	860	—	—
	A1600BB-DD	4250	400	600	1190	4187	4850	1287	860	—	—
	A1600BB-DD	4900	400	600	1190	4837	5500	1287	860	—	—
	A1602	3600	335	665	1330	3602	4265	1287	860	—	—
	A1800	3600	400	600	1190	3492	4200	1287	860	—	—
	A1800	4250	400	600	1190	4187	4850	1287	860	—	—
	A1800	4900	400	600	1190	4837	5500	1287	860	—	—
	A1802	3600	400	600	1190	3423	4200	1497	860	—	—
	A1802	4250	400	600	1190	4073	4850	1497	860	—	—
	A1802	4900	400	600	1190	4723	5500	1497	860	—	—
	A1900	3600	335	665	1330	3488	4265	1497	860	—	—
	A1900	4250	335	665	1330	4138	4915	1497	860	—	—
	A1900	4900	335	665	1330	4788	5565	1497	860	—	—
	A1902	3600	335	665	1330	3488	4265	1497	860	—	—
	A2000 / A2300	3600	380	665	1330	3488	4265	1497	—	930	860
	A2000 / A2300	4200	380	665	1330	4088	4865	1497	—	930	860
	A2000 / A2300	4750	380	665	1330	4638	5415	1497	—	930	860
	A2000 / A2300	5150	380	665	1330	5038	5815	1497	—	930	860
	AE2300	4200	380	665	1330	4055	4865	1600	—	930	790
	AE2300	5400	380	665	1330	5255	6065	1600	—	930	790
	A2600 / AE2600	3600	610	810	1625	3600	4410	1050	—	930	790
A2600 / AE2600	4450	610	810	1625	4450	5260	1600	—	930	790	
A2600 / AE2600	5450	610	810	1625	5450	6260	1600	—	930	790	
3-assige chassis	AS1900	3600	335	665	1330	3504	4265	—	860	—	—
	AS1900	4250	335	665	1330	4154	4915	—	860	—	—
	AS1900	4900	335	665	1330	4804	5565	—	860	—	—
	AT1900 / AT1902	4300	335	665	1330	4508	4265	864	860	—	—
	AS2000	3600	380	665	1330	3518	4265	—	—	930	860

## OPMERKINGEN

AS chassis : wielbasis en maat E gemeten h.o.h. vooras tot voorste achteras

A3000 / A3200 : wielbasis en maat E gemeten

A1802	4900	400	600	1190	4723	5500	1497	860	—	—
A1900	3600	335	665	1330	3488	4265	1497	860	—	—
A1900	4250	335	665	1330	4138	4915	1497	860	—	—
A1900	4900	335	665	1330	4788	5565	1497	860	—	—
A1902	3600	335	665	1330	3488	4265	1497	860	—	—
A2000 / A2300	3600	380	665	1330	3488	4265	1497	—	930	860
A2000 / A2300	4200	380	665	1330	4088	4865	1497	—	930	860
A2000 / A2300	4750	380	665	1330	4638	5415	1497	—	930	860
A2000 / A2300	5150	380	665	1330	5038	5815	1497	—	930	860
AE2300	4200	380	665	1330	4055	4865	1600	—	930	790
AE2300	5400	380	665	1330	5255	6065	1600	—	930	790
A2600 / AE2600	3600	610	810	1625	3600	4410	1050	—	930	790
A2600 / AE2600	4450	610	810	1625	4450	5260	1600	—	930	790
A2600 / AE2600	5450	610	810	1625	5450	6260	1600	—	930	790

### 3-assige chassis

#### OPMERKINGEN

AS chassis : wielbasis en maat E gemeten h.o.h. vooras tot voorste achteras

A3000 / A3200 : wielbasis en maat E gemeten h.o.h. vooras tot hoofdas

AT1900 / AT1902 : wielbasis gemeten van hart vooras tot het midden van beide achterassen. Maat E gemeten h.o.h. vooras tot voorste achteras

AS1900	3600	335	665	1330	3504	4265	—	860	—	—
AS1900	4250	335	665	1330	4154	4915	—	860	—	—
AS1900	4900	335	665	1330	4804	5565	—	860	—	—
AT1900 / AT1902	4300	335	665	1330	4508	4265	864	860	—	—
AS2000	3600	380	665	1330	3518	4265	—	—	930	860
AS2000	4200	380	665	1330	4118	4860	—	—	930	860
AS2000	4750	380	665	1330	4668	5415	—	—	930	860
A3000	4220	400	600	1190	—	4820	—	863	—	—
A3000	4480	400	600	1190	—	5080	—	863	—	—
A3200	5000	400	600	1190	—	5600	—	863	—	—

### Truck (torpedofront)

A12 / A13	4130	447	600	1190	4070	4730	1287	860	—	—
A12 / A13	5000	447	600	1190	4940	5600	1287	860	—	—
A15 / A16	4560	447	600	1190	4500	5160	1287	860	—	—
A15 / A16	5160	447	600	1190	5100	5760	1287	860	—	—
A16	4130	447	600	1190	4070	4730	1287	860	—	—
A16	5000	447	600	1190	4940	5600	1287	860	—	—

### Truck met teruggeplaatste vooras

G1300 / G1500 / G1502	3250	1050	600	1200	3187	3850	1287	860	—	—
G1600 / GG1600	3600	1050	600	1190	3537	4200	1287	860	—	—

### Truck met 4-wielaandrijving

VI100 / VI500 / VI600	3580	430	600	1190	3517	4180	1287	860	—	—
-----------------------	------	-----	-----	------	------	------	------	-----	---	---

### Autobus chassis

B1100	4060	400	600	1210	3910	4660	1515	860	—	—
B1300 / B1500	4680	470	600	1210	4530	5280	1515	860	—	—
B1500 / B1502	5330	470	600	1210	5180	5930	1515	860	—	—
B1500 / B1502	5800	470	600	1210	5650	6400	1515	860	—	—
B1600	5330	600	600	1210	5130	5930	1615	860	—	—
B1600	6000	600	600	1210	5800	6600	1615	860	—	—
TB100 / TB160	5200	1447	803	1615	5200	5803	1615	850/1320	—	—
TB160	4700	1447	803	1615	4700	5503	1615	850/1320	—	—
TB160	5300	1447	803	1615	5300	6103	1615	850/1320	—	—
TB160	6050	1447	803	1615	6050	6853	1615	850/1320	—	—