

WIELEN VERVANGEN

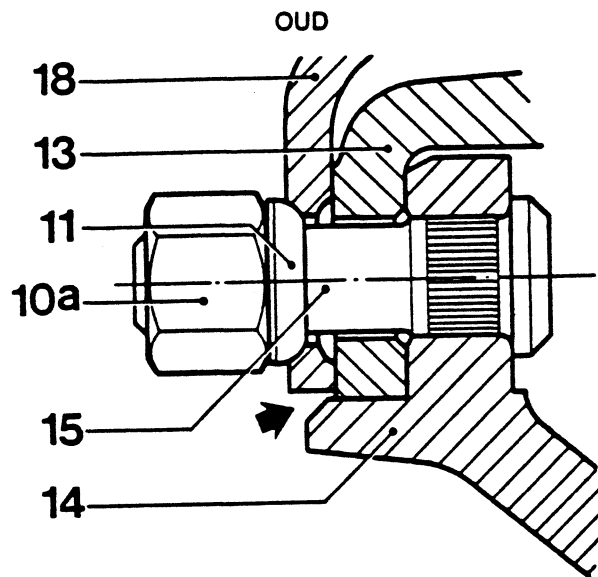


Fig. 1

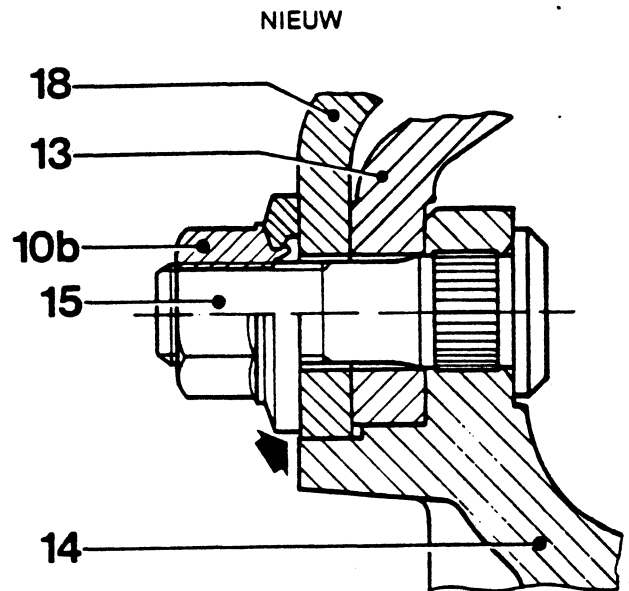


Fig. 2

ALGEMEEN

In Fig. 1 en Fig. 2 zijn twee methodes van wielbevestiging weergegeven zoals die bij DAF voor kunnen komen. De bevestiging zoals getekend in Fig. 1 is de oude constructie en wordt "boutcentrering" genoemd.

Velg 18 wordt hierbij gecentreerd door een bolle veerring 11 en wielbout 15. Het doorvoergat in velg 18 voor wielbout 15 heeft dezelfde bolle vorm als veerring 11 waardoor een goede centrering wordt verkregen. Velg 18 ligt bij deze constructie vrij van naaf 14; zie de pijl in Fig. 1. De wielbouts moeten hierbij zowel het gewicht van het voertuig als de aandrijf- en remkrachten opnemen.

In Fig. 2 is de nieuwe uitvoering getekend. De constructie hierbij is zodanig dat velg 18 gecentreerd wordt op naaf 14; zie de pijl in Fig. 2. Het doorvoergat in velg 18 voor wielbout 15 is volkomen recht. Het gewicht van het voertuig wordt hierbij via de velg op de naafrand overgebracht zodat de wielbouts geen draagkrachten meer op hoeven te nemen. Om bij deze "naafcentrering" de aandrijf- en remkrachten, die opgenomen worden door het aanlegvlak tussen velg 18 en remtrommel 13 (Fig. 2), goed over te kunnen brengen is de

boutconstructie aangepast en het aanhaalmoment aanzienlijk verhoogd t.o.v. de oude constructie. Om dit hoge aanhaalmoment te kunnen realiseren, zijn de volgende maatregelen genomen t.o.v. de "boutcentrering":

- Diameter D van de boutkop (Fig. 3) is vergroot. Dit is noodzakelijk om een te hoge vlaktedruk op wielnaaf 14 te voorkomen.
- De wielbouts zijn van een ander materiaal vervaardigd met hogere treksterkte. De treksterkte is verhoogd van 8.8 naar 10.9 en staat op de boutkop aangegeven (Fig. 3).
- Wielmoer 10b (Fig. 2) is voorzien van een drukring die ervoor zorgt dat:
 - a. De vlaktedruk op velg 18 over een groter oppervlak wordt verdeeld waardoor de velg niet vervormd wordt.
 - b. Wielmoer 10b niet in de velg kan "vreten".

Belangrijk

Uit het voorgaande zal duidelijk zijn dat in het belang van de veiligheid geen enkel onderdeel van de boutcentrering verwisseld mag worden met dat van de naafcentrering.

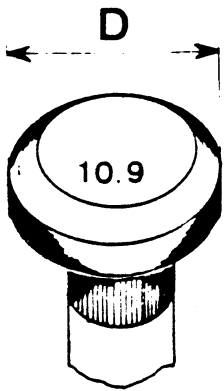


Fig. 3

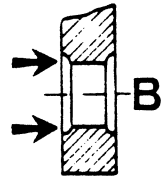
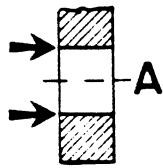


Fig. 4

De wielbouts bij de naafcentrering zijn eenvoudig herkenbaar aan de materiaalkwaliteit zoals die aangegeven staat op de kop van de wielbouts (Fig. 3).

De velgen zijn herkenbaar aan het gat waar de wielbout doorheen gaat. Bij naafcentrering is het gat in de velg volkomen recht (A in Fig. 4) terwijl het gat bij boutcentrering aan beide zijden bol is (B in Fig. 4).

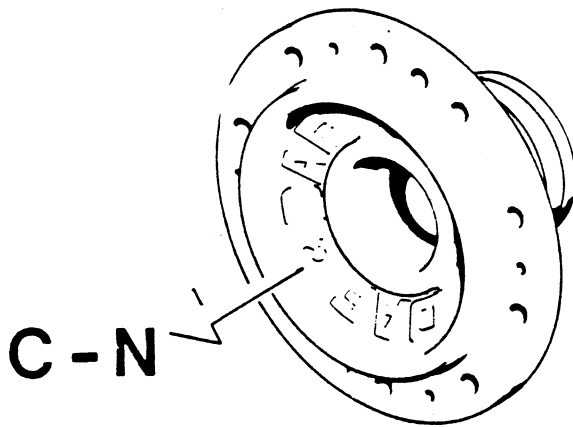


Fig. 5

De navens van beide constructies zijn ook verschillend. De pasrand van de naaf, die in het centrale gat van de velg valt, is bij naafcentrering met 0.8 mm vergroot: zie de "Technische gegevens".

De navens die geschikt zijn voor boutcentrering zijn herkenbaar aan de letter N op de naaf (Fig. 5) terwijl de navens van de naafcentrering voorzien zijn van de letter C (Fig. 5).

Afnemen van de wielen

Het afnemen van de wielen moet als volgt gebeuren:

- Reinig de schroefdraad van de wielboutsen m.b.v. een staalborstel.
- Olie de wielboutsen licht in.
- Draai de wielmoeren los.
- Krik het voertuig op, verwijder de wielmoeren en neem het wiel van de naaf.

Aanbrengen van de wielen

Reinig, bij naafcentrering, de pasrand van de wielnaaf en breng daarna een dunne vetlaag aan (Fig. 6).

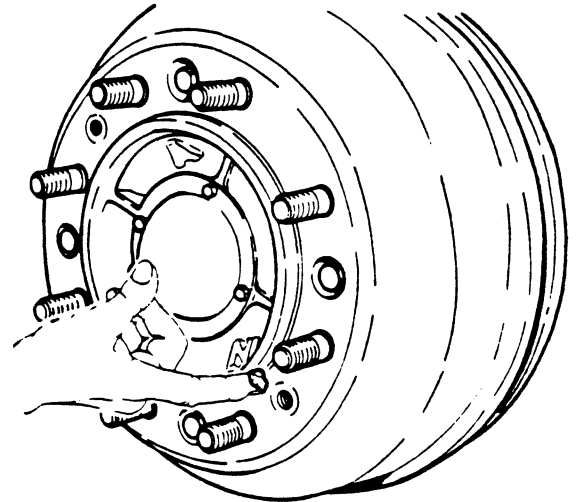


Fig. 6

De pasrand van de velg moet bij naafcentrering goed schoon zijn; eventueel de rand m.b.v. een schraapstaal ontdoen van verf en roest (Fig. 7).

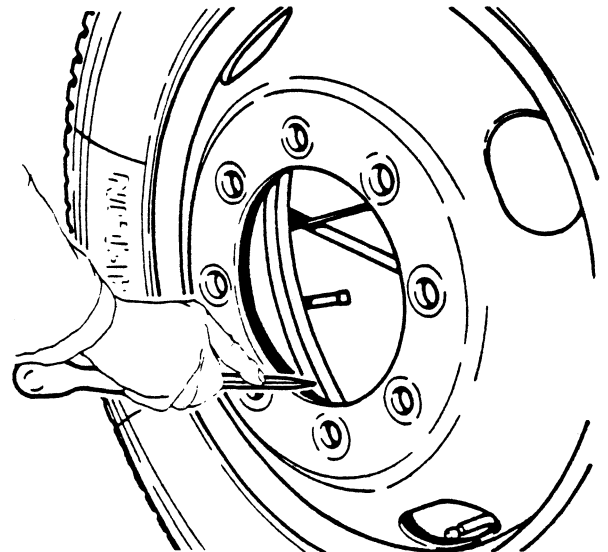


Fig. 7

Op de pasrand van de velg moet bij naafcentrering eveneens een dunne vetlaag aangebracht worden (Fig. 8). Deze vetlaag heeft tot doel om "vastroesten" van de velg aan de wielnaaf tegen te gaan. Hierdoor wordt het afnemen van het wiel vergemakkelijkt.

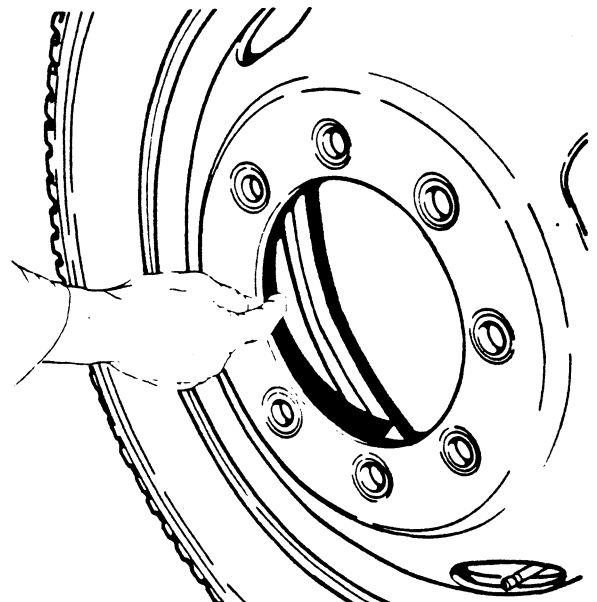


Fig. 8

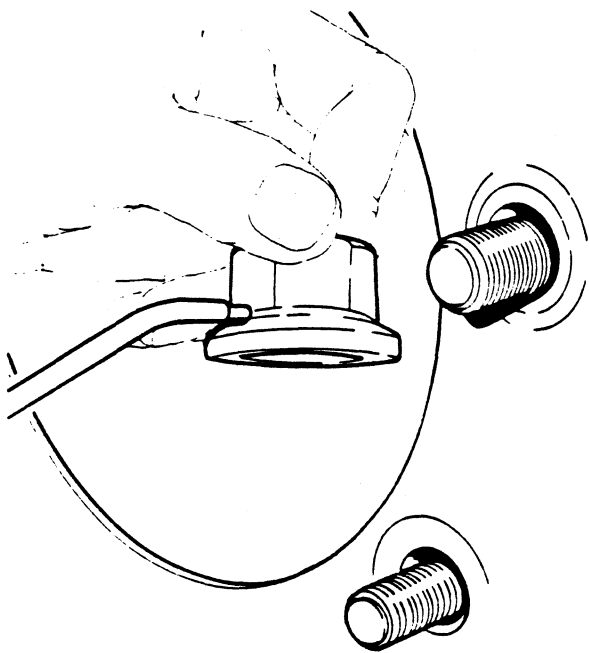


Fig. 9

Zorg ervoor dat het aanlegvlak tussen velg en remtrommel goed schoon is.
 Reinig de wielmoeren waarna tussen drukring en moer iets olie gespoten moet worden. (Alleen bij naafcentrering). Zie Fig. 9.
 De wielbouten mogen eveneens licht ingeolied worden.

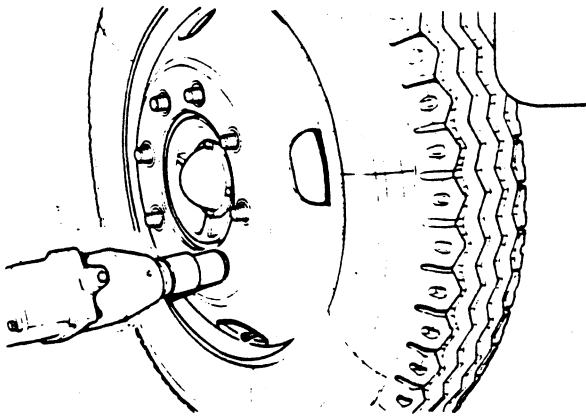


Fig. 10

Breng de wielmoeren aan en draai vervolgens de moeren gelijkmatig aan. Vergeet bij boutcentrering de bolle veerring niet.
 In Fig. 10 wordt het aandraaien getoond m.b.v. een luchtsleutel. Het gebruik van een luchtsleutel is toegestaan maar het aanhaalmoment is verre van betrouwbaar. Daarom is het noodzakelijk dat de wielmoeren nagehouden worden met een momentsleutel.

Het vastzetten van de wielmoeren moet gelijkmatig, kruislings en volgens de in Fig. 11 weergegeven volgorde gebeuren.

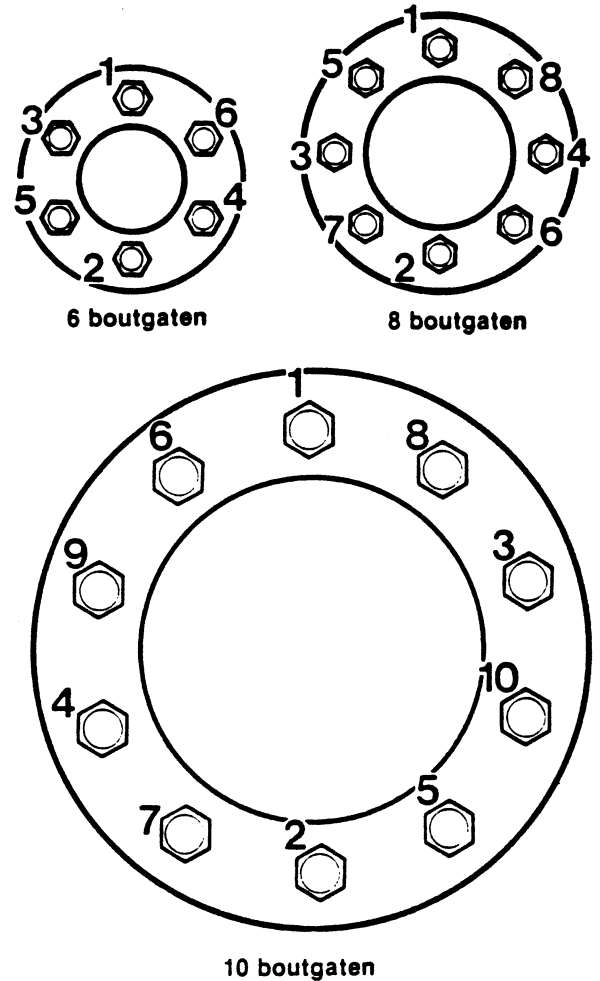


Fig. 11

Opmerkingen

1. Als het voertuig uitgerust is met speciale verloopringen 25 (Fig. 12) waarmee het mogelijk is om op normale naven Trilex-velgen te monteren, dan moeten voor wat betreft de bevestiging van deze verloopringen 25 op naaf 14 dezelfde punten in acht worden genomen als bij de uitvoering met normale velgen.
2. **Let op dat nooit onderdelen van de boutcentrering en naafcentrering door elkaar gebruikt worden.**
Zie voor de herkenningspunten van de diverse onderdelen het algemeen gedeelte in dit hoofdstuk.
3. **De wielmoeren moeten na 100 km nagetrokken worden.**
4. Bij voertuigen die uitgevoerd zijn met verloopring 25 (Fig. 12) moeten, na verwisselen van een wiel, na 100 km uiteraard alleen de wielmoeren van de Trilex-velg nagetrokken worden, zie de pijl in Fig. 12.
Als beide bevestigingen zijn gedemonteerd moeten deze allebei na 100 km nagetrokken worden.

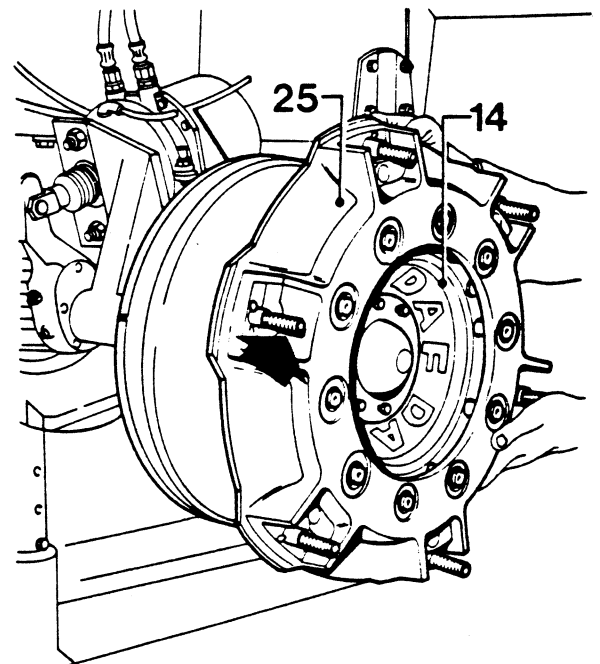


Fig. 12