

De tussenbak van de chassis series A 414 / 424

Overbrengingsverhoudingen.

Achterwiel aandrijving (normaal) 1 : 1
 Vierwielaandrijving (terrein reductie) 1,74 : 1

Inhoud en aanbevolen smeermiddel.

Inhoud: ca. 2 liter.

Aanbevolen smeermiddel:

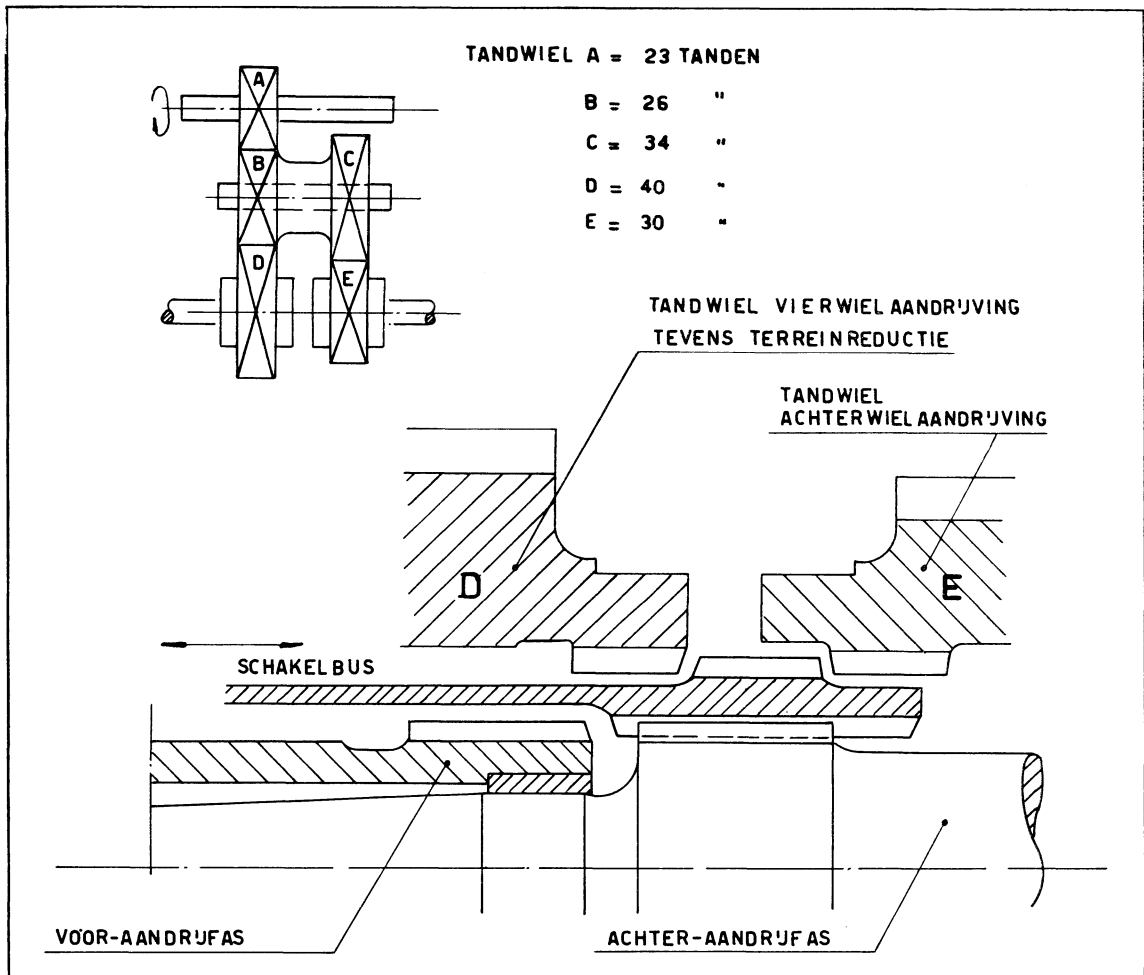
Transmissieolie SAE 140 boven 0° C.
 Transmissieolie SAE 90 beneden 0° C.

Opmerking:

- De tandwielen en lagers worden goed gesmeerd, indien het oliepeil wordt aangehouden en olie van de juiste viscositeit voor zomer en winter wordt gebruikt.
- Het olieniveau wordt bepaald door de over-

loopstop rechts opzij onderaan de bak; iedere 2000 km. controleren.

- Olie aftappen en verversen de eerste maal na 1500 km, vervolgens bij 10.000 km. en daarna elke 20.000 km. De aftapplug bevindt zich in de bodem, terwijl boven in de bak de vulplug met ontluchter is aangebracht. Elke plug moet met dichtingsringen gemonteerd zijn.
- Extra smering is noodzakelijk voor de in elkaar gelagerde assen der voor- en achter-aandrijving. Hiertoe is *een smeernippel in de naaf van de voorste aandrijfflens aanwezig*. Gebruik een hoge druk smeervet als Shell Retinax-A of een daarmee overeenkomend vet.

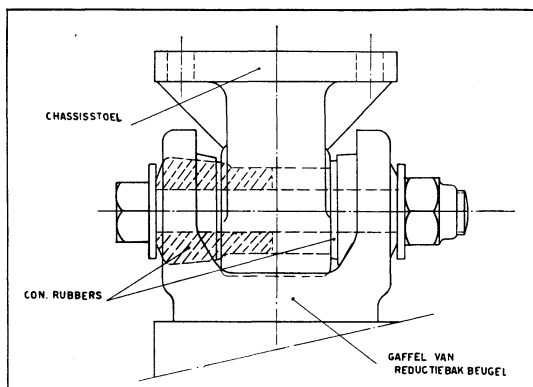


Afb. 1. Schakelschema der tussenbaktandwielen.

Het schakelen.

Waarschuwing: De voorwielaandrijving en daarmee de terreinvertraging mag bij rijden op de vlakke weg niet worden ingeschakeld. Is daarentegen het wegdek zeer ongelijk en hobbelig of is vierwielaandrijving wenselijk in verband met zware terreinomstandigheden, dan kan de terreinreductie van de tussenbak worden ingeschakeld. Daar men niet altijd een eventuele te nemen hindernis kan voorzien, is tijdig inschakelen van deze vertraging een eerste vereiste.

Schakelwijze: Er kan zowel bij stilstand als tijdens rijden geschakeld worden, waarbij de middenstand van de bedieningshefboom steeds een vrijloop geeft. Bij neergedrukte bedieningshefboom staat de normale achterwielaandrijving ingeschakeld. Daar de inschakeling van de terreinreductie gelijk staat met het inschakelen van een lagere versnelling in de versnellingsbak, moet men ook hierbij de voertuigsnelheid dienovereenkomstig laten afnemen. Daarna koppelpedaal intrappen, hefboom in vrijstand trekken en na de motor, versnellingsbak- en tussenbaktandwielen door „tussengas” op een hoog toerental gebracht te hebben, bij opnieuw ontkoppelde aandrijving, de bedieningshefboom geheel naar achteren trekken (schakelstang van schakelhuis geheel uittrekken). Ook bij opschakelen vanuit de terreinvertraging in de normale achterwielaandrijving, moet door „double clutchen” de snelheid der tandwielen in de tussenbak voor de schakeling in overeenstemming worden gebracht.



Afb. 2. Ophanging in chassis.

Constructie en werking (afb. 1).

Het huis van de tussenbak is over het verticale vlak, door het hart der assen, gedeeld in gelijkvormige gietstukken, die door bouten aan elkaar verbonden zijn. Aan voor- en achterzijde zijn hierop de lageringshuizen voor de voor- en

achteraandrijfassen gemonteerd. Het vooraandrijfhuis bevat bovendien het schakelmechanisme, terwijl het achterasaandrijfhuis voorzien is van een schroeftandwieloverbrengingsas voor aansluiting van de kilometertellerkabel.

De bovenste as wordt aangedreven vanuit de versnellingsbak. Het tandwiel A hierop drijft de op een vaste tussenas gelagerde en met elkaar verbonden tandwielen B en C, welke op hun beurt de onderin de bak gelagerde tandwielen D en E aandrijven. De aandrijfassen voor voorwiel- en achterwielaandrijving zijn in elkaar gelagerd. De schakelbus, die met behulp van de schakelgaffel op de schakelstang (met kogelvergrendeling) wordt verschoven, heeft een lange inwendige vertanding en een korte uitwendige tandkrans.

Achterwielaandrijving (schakelstang ingedrukt):

— de schakelbus grijpt alleen in de achteraan-
drijfassen en koppelt deze met tandwiel E.

$$\text{— overbrenging } \frac{A}{B} \times \frac{C}{E} = \frac{23}{26} \times \frac{44}{30} = 1.003$$

(ongeveer 1 : 1)

Vierwielaandrijving (schakelstang — via vrij-
stand — geheel uitgetrokken):

— de schakelbus grijpt in beide aandrijfassen
en koppelt de assen met het tandwiel D.

$$\text{— overbrenging } \frac{A}{B} \times \frac{B}{D} = \frac{23}{26} \times \frac{26}{40} = 0.575$$

(reductie 1.74 : 1)

Ophanging tussenbak in chassis (afb. 2).

De tussenbak is bevestigd in een beugel, welke op drie punten in rubber is opgehangen tussen de chassis dwarsliggers. Bij aanbrengen van de tussenbak in het chassis dienen de rubberblokken in goede staat te verkeren. Sluit de conische rubbers op tussen platen en draai de zelfborgende moeren stevig aan.

DEMONTEREN VAN DE TUSSENBAK.

Opmerking:

- Onderstaande instructies gaan er vanuit dat de tussenbak uit het chassis genomen is, ontstaan is van zijn ophangbeugel en dat de olie is afgetapt.
- Het is zeer belangrijk dat tijdens de inspectie van het inwendige der tussenbak geen vuil of ongerechtigheden binnenkomen. Reinig allereerst de tussenbak uitwendig.
- Houd bij demontage de uitgenomen onderdelen in de juiste volgorde bij elkaar. Dit geldt in het bijzonder voor de opvlringen van verschillende dikten (0,2—0,5 en 1 mm) die voor opsluiting der lagers onder de lagerdeksels aanwezig zijn.