ABSCHNITT 5

5054 Baugruppe Gruppengetriebe

Seite

BESCHREIBUNG 3

EIGENSCHAFTEN UND DATEN 4

FEHLERSUCHE 4

TACHOMETERSCHALTUNG 7

ÄUßERE SCHALTUNG BAUGRUPPE GRUPPENGETRIEBE 7

EINSTELLUNG DES SCHALTGESTÄNGES DES GRUPPENGETRIEBES 8

AUS– UND EINBAU DES UNTERSETZUNGS–/VERTEILERGETRIEBES 9

❑ Zerlegen 9

❑ Montage 9

ANZUGSMOMENTE 10

SONDERWERKZEUG 11

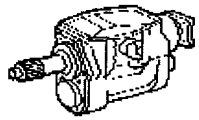
ZERLEGEN 12

ÜBERPRÜFUNGEN UND KONTROLLEN 15

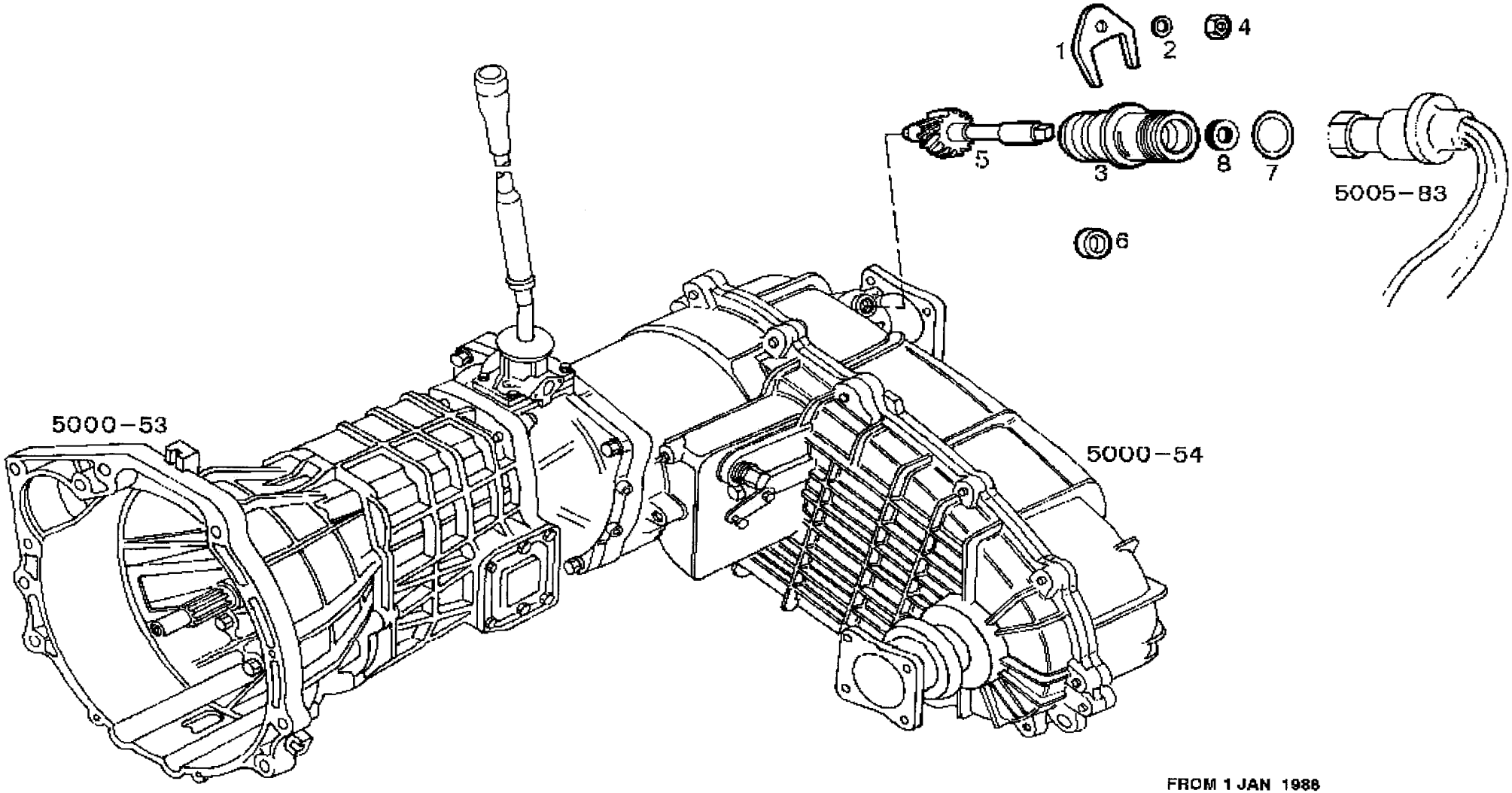
MONTAGE 16

IVECO

Gearbox Speedometer Drive
Commande compteur de vitesse
Tachometerantrieb
Comando segnal. velocità cambio
Arrastre del velocímetro

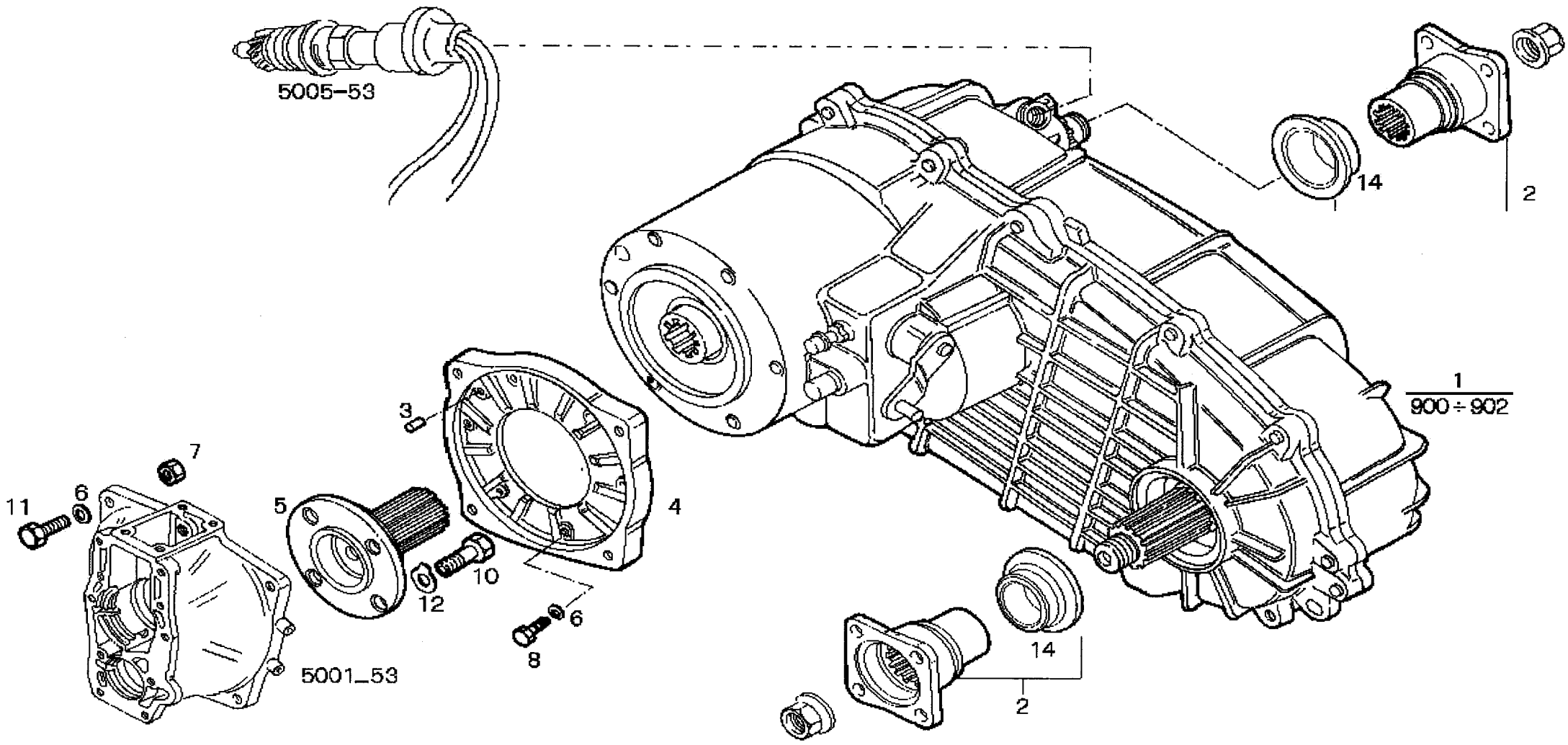


5005-53 624 6929



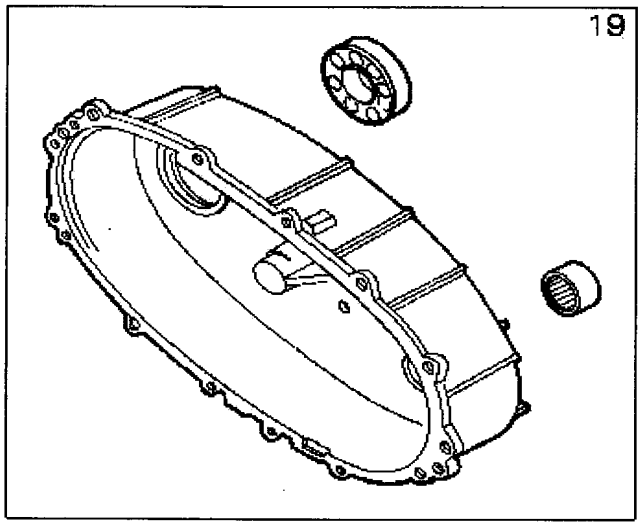
FROM 1 JAN 1988

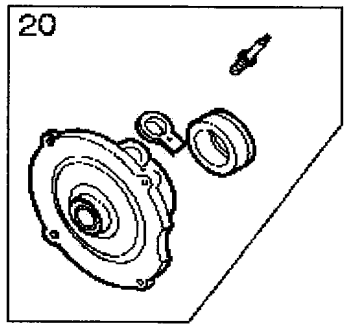
(UP 31 DEC 1987 SEE 5005-536246194)

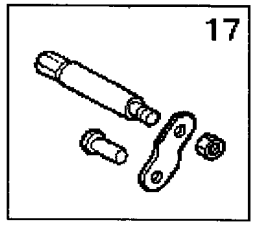

5005-53
14
2
1
900 ÷ 902
3
4
5
7
11
6
10
12
6
8
5001_53
14
2

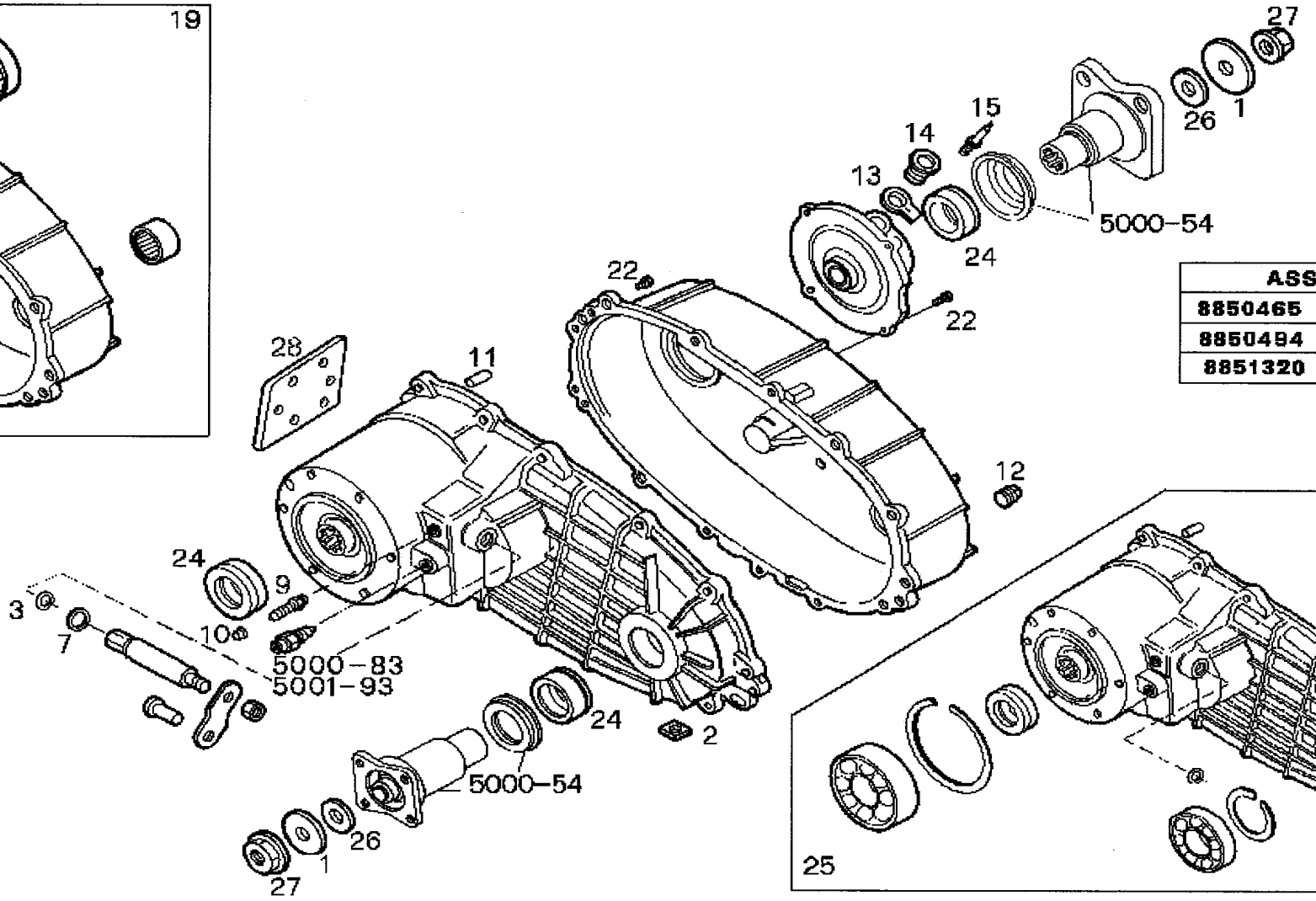
IVECO

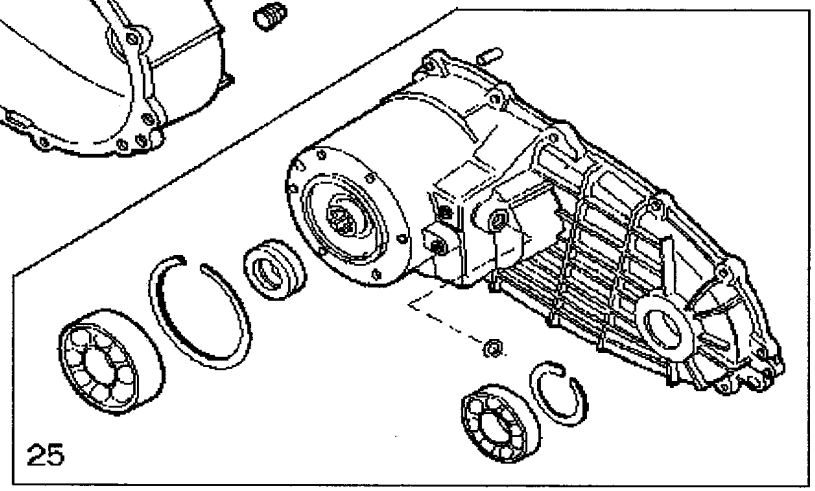
HOUSING/COVERS
CARTER/COVERCLES
GEHAEUSE
SCATOLA/COPERCHI
CAJA/TAPES
CAIX/TAMPAS









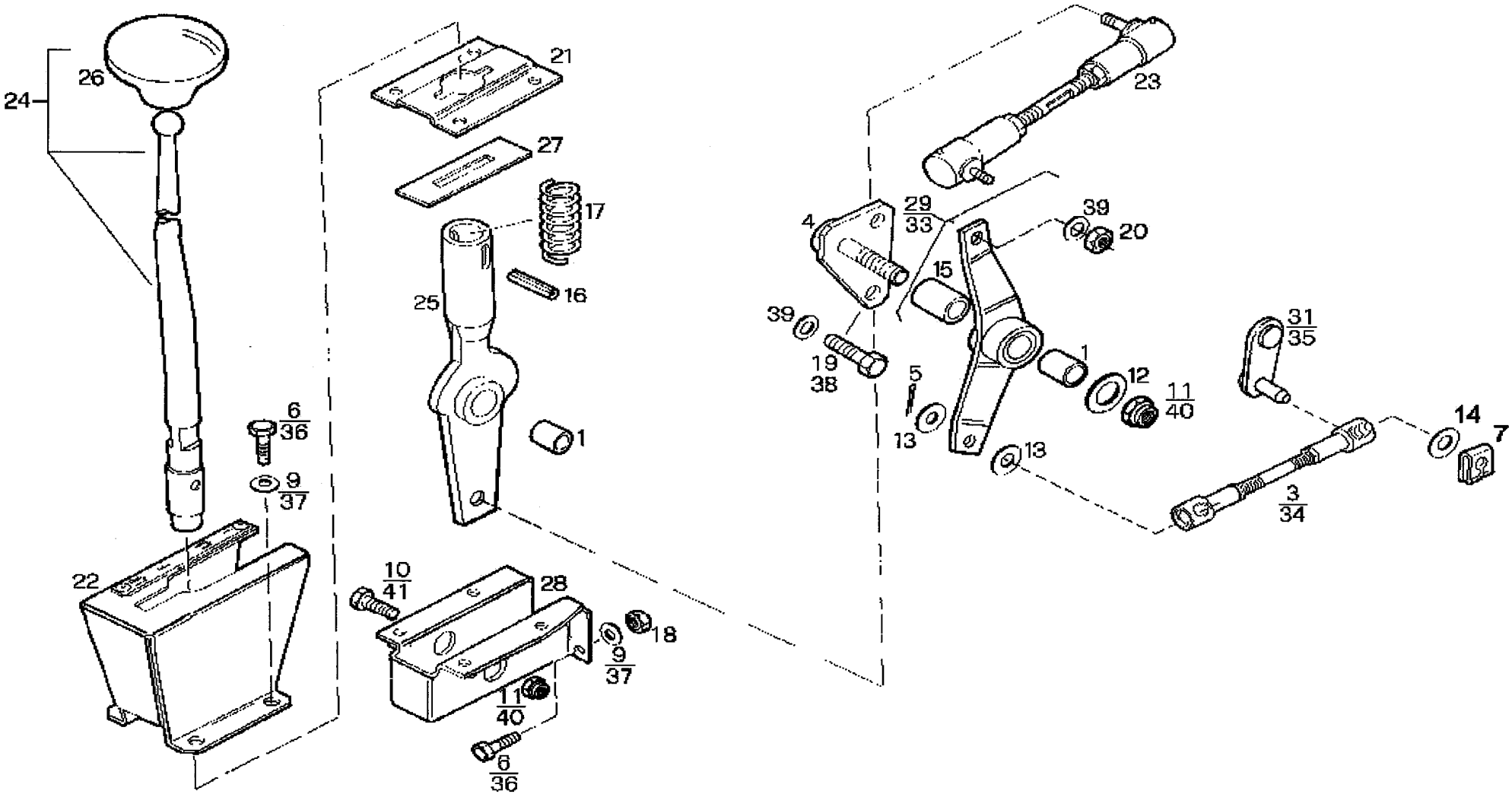


ASSY NR.	
8850465	8850613
8850494	8850925
8851320	8851321

IVECO

Transfer Case Controls
Commande boite de transfert
Vorgelege-Schaltung
Comando gruppo rinvio
Mando caja de reenvio

5011-55 625 6161

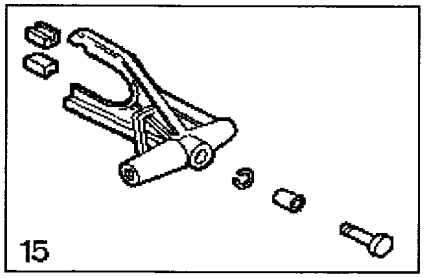


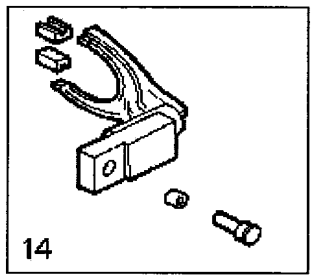
IVECO

Transfer Case Controls
Commandes boîte de transfert
Vorgelege-Schaltung
Comandi gruppo di rinvio
Mando caja de reenvio

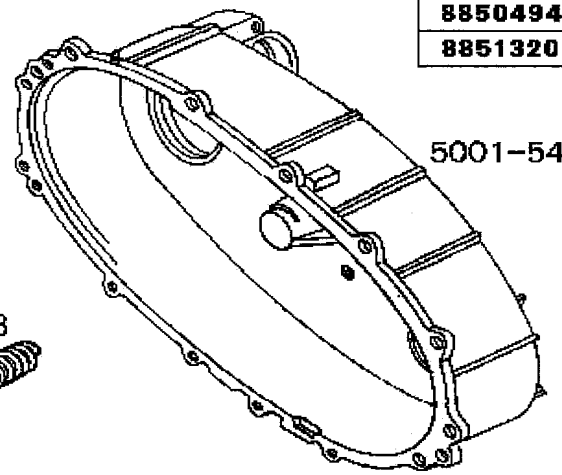
Components
Pièces
Teile
Parti
Piezas

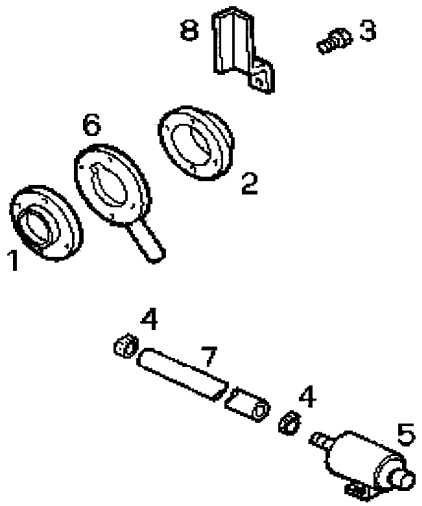
5002-54 625 5310

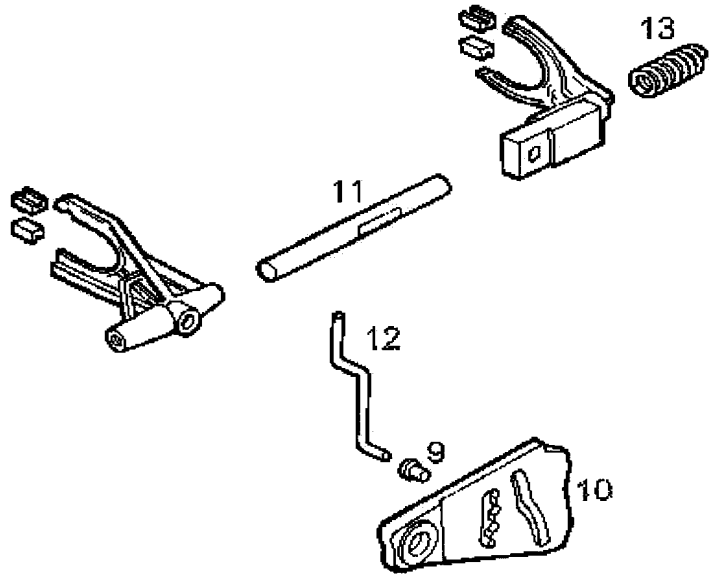




ASSY NR.	
8850466	8850613
8850494	8850925
8851320	8851321







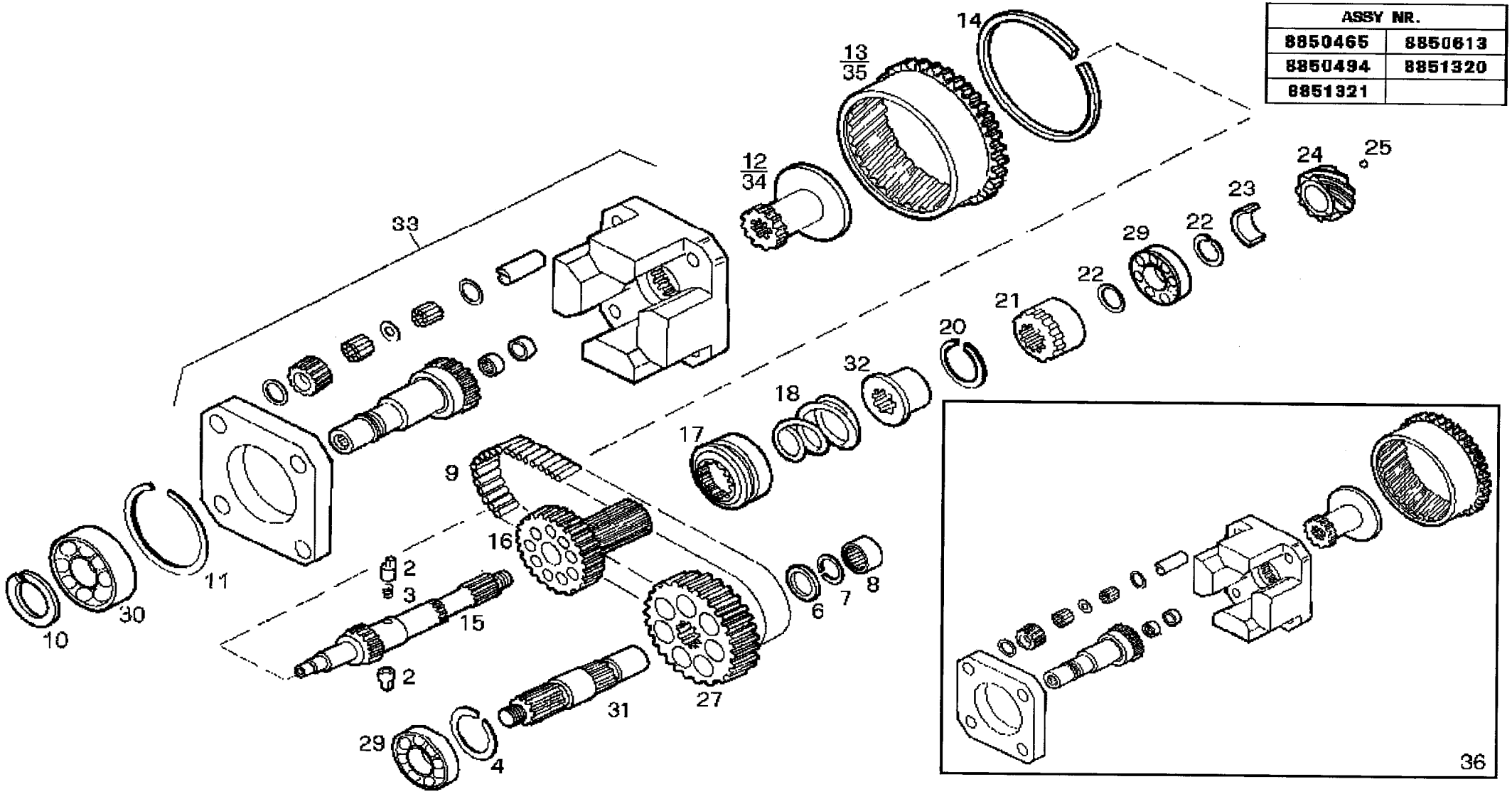
IVECO

Transfer Case Shafts and Gears
Engranages et arbres boîte de transfert
Zahnräder und Wellen Vorgelege
Alberi e ruotismi gruppo di rinvio
Arboles y engranayes caja de reenvio

Components
Pièces
Teile
Parti
Piezas

5003- 54 625 5311

ASSY NR.	
8850465	8850613
8850494	8851320
8851321	



BESCHREIBUNG

Das Übersetzungsgehäuse mit Warner–Mechanismen und zuschaltbarem Integralantrieb entspricht den Anforderungen einer leichten und geräuscharmen Übersetzungskomponente, die zudem den Treibstoffverbrauch des Fahrzeugs verringert.

Das Gehäuse besteht Aluminiumdruckguß, die internen Bestandteile aus gepreßtem Metallpulver. Ein Planetenuntersetzungsgetriebe ermöglicht weitere Platz– und Gewichtsreduzierung.

Die Abtriebswelle wird von einer Morse Hy–Vo Kette angetrieben. Das Getriebe ist auf dem oberen Zahn mit einer Auskupplung versehen, um die Wirkungsverluste aufgrund unnötiger Drehungen während des Zweiradantriebs zu vermeiden. Eine innere Pumpe gewährleistet die Schmierung mit richtigem Druck für den Zweiradantrieb.

Ein Einhebel–Gangschaltungsmechanismus vereinfacht die Wahl der gewünschten Getriebefunktion.

Das Wahlventil verfügt über vier Positionen:

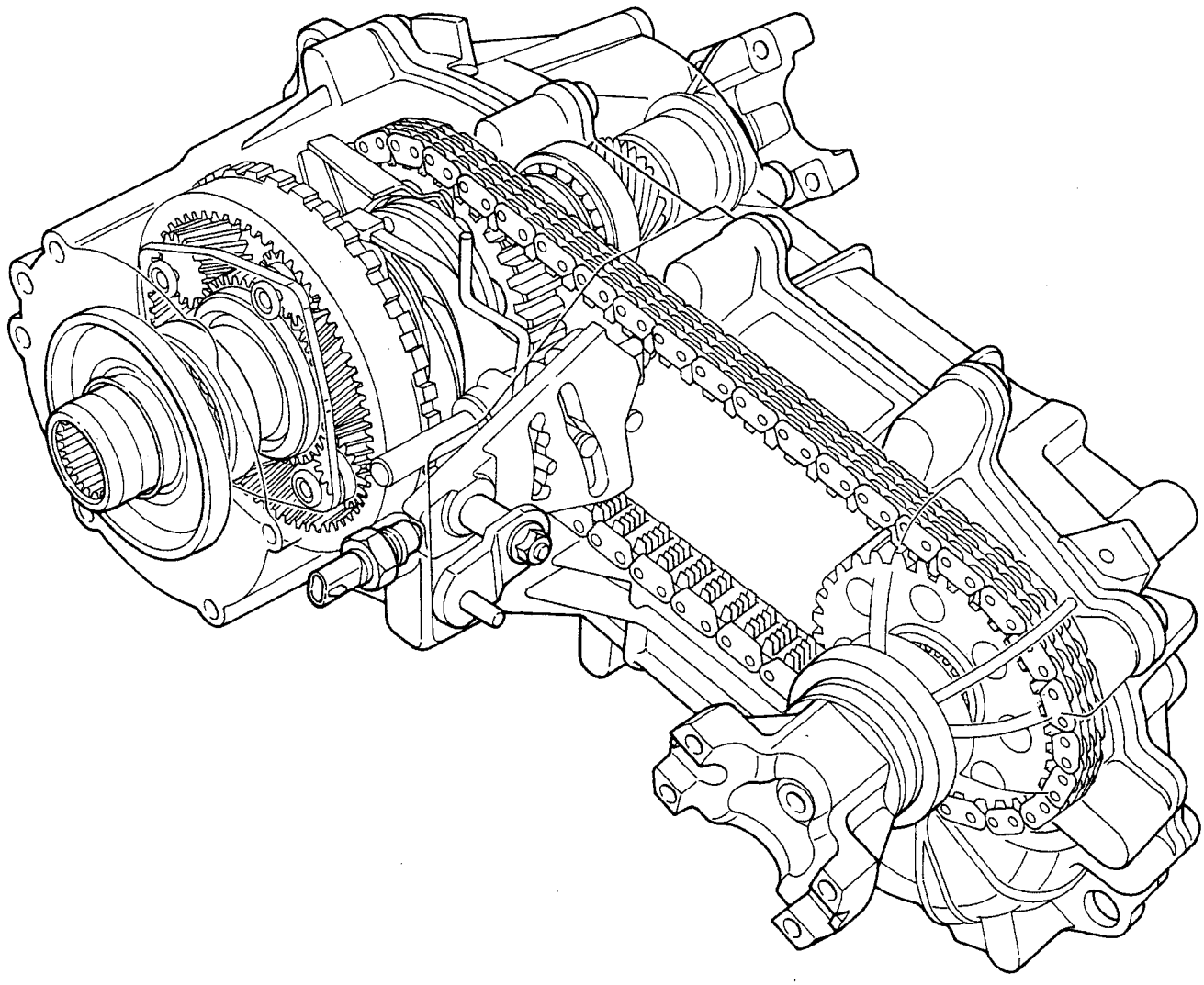
2N Auf der Position zwei normal werden die beiden Hinterräder angetrieben und die Getriebeeinheit arbeitet mit einer Geschwindigkeitsübersetzung von 1:1.

4 N Auf der Position vier normal werden alle vier Räder angetrieben und die Getriebeeinheit arbeitet mit einer Geschwindigkeitsübersetzung von 1:1.

F In Neutralstellung wird die Abtriebswelle von der Antriebswelle abgekoppelt und die Bewegung wird nicht an die Räder übertragen.

4R Auf der Position vier reduziert werden alle vier Räder angetrieben und das Getriebe arbeitet mit einer Geschwindigkeitsübersetzung von 2,74:1.

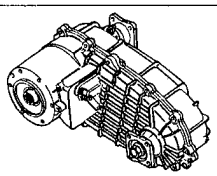
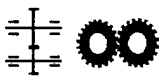
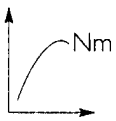
Abb 1



46261

GESAMTANSICHT DER BAUGRUPPE GRUPPENGETRIEBE

EIGENSCHAFTEN UND DATEN

	BAUGRUPPE GRUPPENGETRIEBE	1356
	Typ: Borg–Warner	
	Zahnräder	"Morse Hy–Vo" – Kette
	Übersetzung	2,74 : 1
	Max. Eingangsdrehmoment	1380 Nm
	Verteilung des Drehmoments	1 : 2
	Öltyp Menge	TUTELA GI/A (ATF Dexron II) ~3,1 l.
	Gewicht ohne Öl	34 kg

FEHLERSUCHE

Wichtigste Betriebsstörungen des Getriebes:

1 – Geräuschentwicklung
2 – Plötzliches Auskuppeln des Integralantriebs und/oder des Untersetzungsgetriebes und unregelmäßiges Einkuppeln
3 – Schwieriges Schalten des Verteilers und/oder Untersetzungsgetriebes
4 – Schmiermittelverluste

1 GERÄUSCHENTWICKLUNG

Zu niedriger Ölstand – JA → Öl Tutela GI/A zufüllen und den richtigen Ölstand wiederherstellen.

NEIN

Ölfilter verstopft. – JA → Das Getriebe zerlegen und reinigen oder Ölfilter ersetzen.

NEIN

Die Ölpumpe funktioniert nicht. – JA → Das Getriebe zerlegen und verschlissene Teile ersetzen.

(FORTSETZUNG)

Die Kette und/oder die entsprechenden Zahnräder sind zu sehr verschlissen. - JA → Das Getriebe überprüfen und die verschlissenen Teile ersetzen.

NEIN

Die Wellenlager sind zu sehr verschlissen. - JA → Das Getriebe überprüfen und die verschlissenen Teile ersetzen.

NEIN

Die Wellenlager sind zu sehr verschlissen. - JA → Das Getriebe überprüfen und die verschlissenen Teile ersetzen.

2 PLÖTZLICHES AUSKUPPELN DES INTEGRALANTRIEBS UND/ODER DES UNTERSETZUNGSGETRIEBES UND UNREGELMÄßIGES EINKUPPELN

Schaltgestänge nicht richtig eingestellt. - JA → Schaltgestänge richtig einstellen.

NEIN

Die Kuppelschaltgabel ist gebrochen oder die Gleitstücke der Gabel sind verschlissen. - JA → Das Getriebe zerlegen und die verschlissenen oder beschädigten Teile ersetzen.

NEIN

Verschleiß des Schaltmechanismus' und/oder der Schaltung. - JA → Das Getriebe überprüfen und die verschlissenen Teile ersetzen.

NEIN

Zu starker Verschleiß der Wellenlager. - JA → Das Getriebe überprüfen und die verschlissenen Teile ersetzen.

3 SCHWIERIGES SCHALTEN DES VERTEILERS UND/ODER UNTERSETZUNGSGETRIEBES

In das Gehäuse wurde die falsche Ölqualität eingefüllt. Unzureichender Ölstand. – JA → Das Öl ablassen und Öl TUTELA GI/A auffüllen. Den Ölstand wiederherstellen.

NEIN

Der Filter der Ölleitungen ist verstopft. – JA → Das Getriebe zerlegen und reinigen oder den Ölfilter ersetzen.

NEIN

Ölpumpe arbeitet nicht. – JA → Das Getriebe zerlegen und die verschlissenen Teile ersetzen.

NEIN

Schiebemuffe ist in ihrer Bewegung verhindert. Gabel, Schiebemuffe verschlissen. – JA → Das Getriebe zerlegen, die Ursache ausfindig machen und die erforderlichen Reparaturen durchführen.

4 SCHMIERÖLVERLUSTE

Der Ölstand ist zu hoch. – JA → Den richtigen Ölstand wiederherstellen.

NEIN

Entlüftung verstopft. – JA → Die Entlüftung reinigen.

NEIN

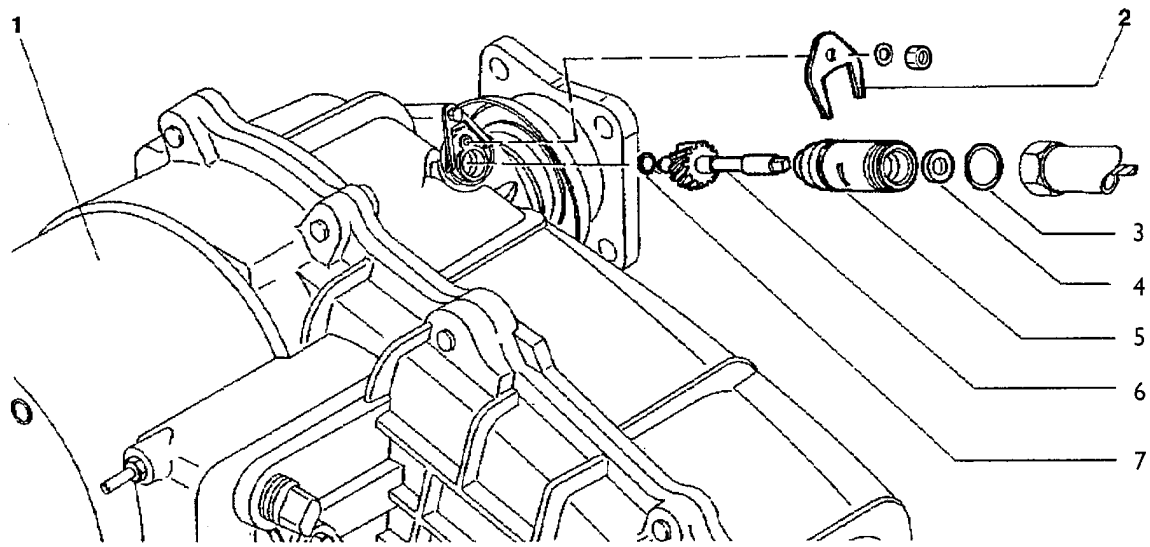
Dichtringe der Antriebs– und Abtriebswellen verschlissen. – JA → Die Dichtringe ersetzen.

NEIN

Lockerung der Schrauben an Deckeln und/oder Gehäuse. – JA → Das betroffene Teil zerlegen; die Auflageoberfläche reinigen, diese mit der speziellen Versiegelung bestreichen, die Schrauben und/oder Muttern wieder einsetzen und mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen.

5326 TACHOMETERSCHALTUNG

Abb 2



23075

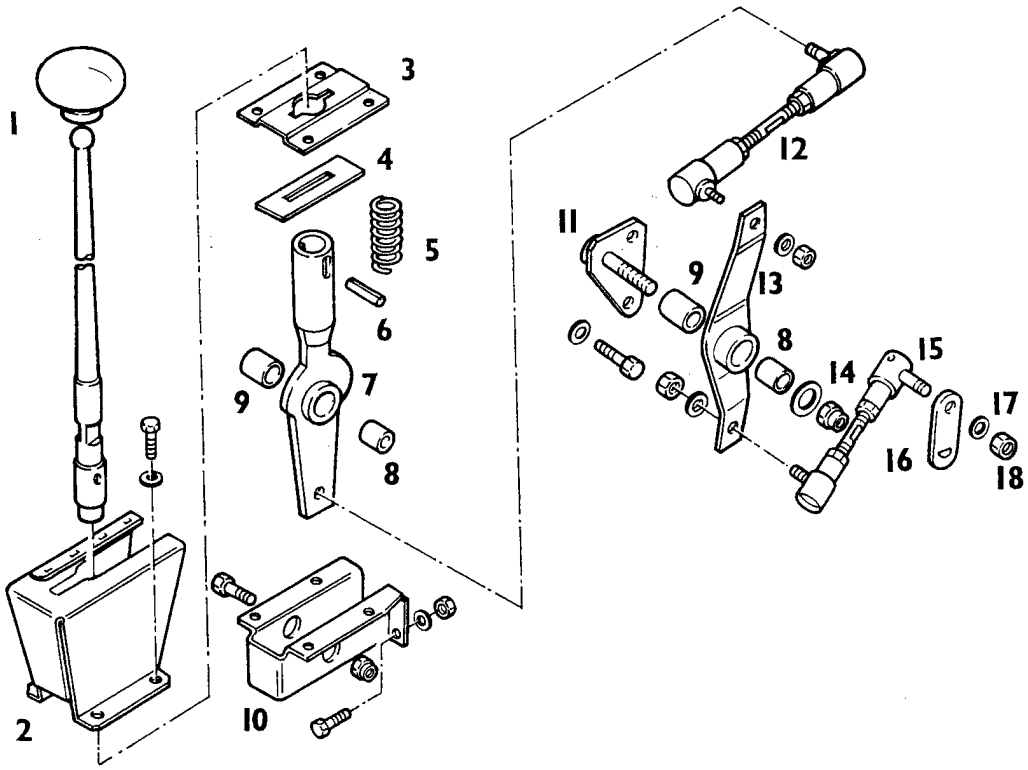
BESTANDTEILE DER TACHOMETERSCHALTUNG

1. Baugruppe Gruppengetriebe – 2. Plättchen zur Befestigung der Tachometerschaltung an der Baugruppe Gruppengetriebe – 3. O–Ring – 4. Federring – 5. Halterung – 6. Antriebskleinrad Tachometerschaltung – 7. Dichtring

Im Falle einer Ersetzung der Welle (6) beim Einbau den Innenraum der Lagerung (5) mit Schmierfett MOLICOTE schmieren.

505050 ÄUßERE SCHALTUNG BAUGRUPPE GRUPPENGETRIEBE

Abb 3



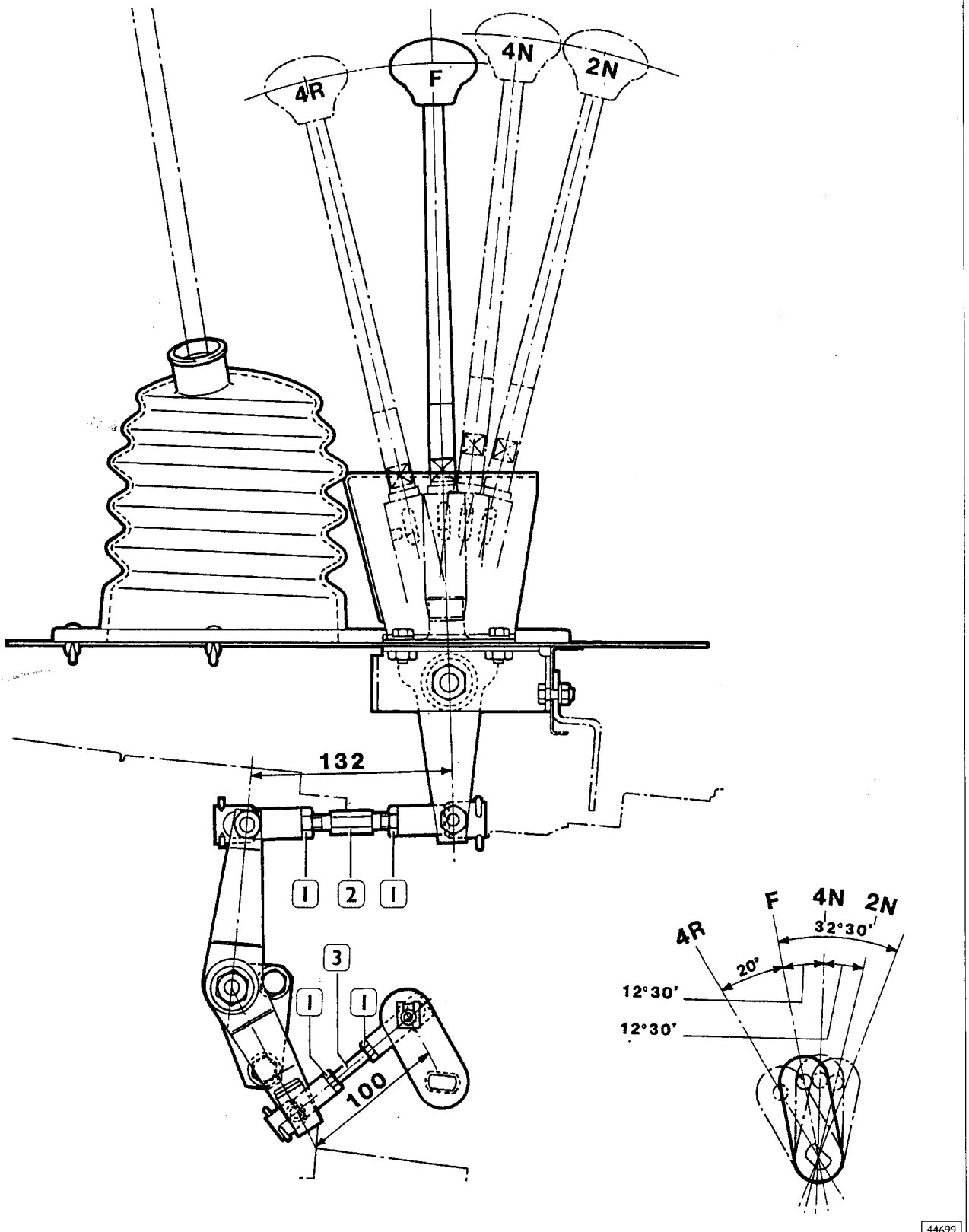
46422

BESTANDTEILE DER BAUGRUPPE GRUPPENGETRIEBE

1. Schalthebel der Baugruppe Gruppengetriebe – 2. Wahlventil – 3. Unterlegblech für Hebel (1) – 4. Dichtung – 5. Feder – 6. Federstift – 7. Vorgelegehebel der Schaltung des Gruppengetriebes – 8. Abstandsstück – 9. Kalibrierte Buchse – 10. Konsole Hebelhalterung (7) – 11. Hebelbefestigungsklaue (13) – 12. Verbindungsstange von Hebel (7) mit Hebel (13) und Schalteinstellung – 13. Vorgelegehebel – 14. Mutter und Unterlegscheibe – 15. Untere Zugstange – 16. Hebel – 17. Unterlegscheibe – 18. Mutter – 19. Unterlegscheibe – 20. Splint

505050 EINSTELLUNG DES SCHALTGESTÄNGES DES GRUPPENGETRIEBES

Abb 4

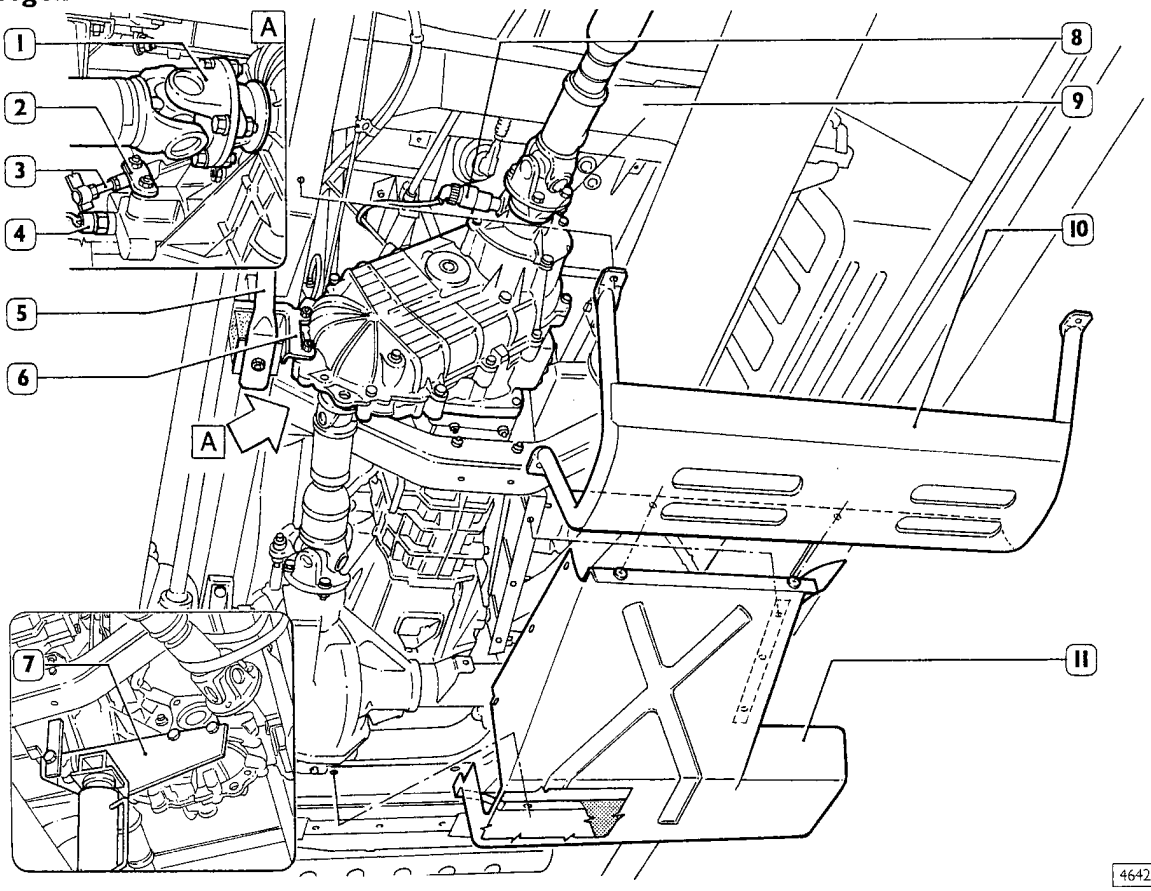


Überprüfen, daß die Länge der Stange (2) und/oder (3), die zwischen den Achsenabständen der Gelenkköpfe gemessen wird, innerhalb des in der Abbildung angegebenen Wertes liegt. Andernfalls die Muttern (1) der betroffenen Stange losschrauben und diese entsprechend drehen.

AUS– UND EINBAU DES UNTERSETZUNGS–/VERTEILERGETRIEBES

Abb 1

Zerlegen



ZUSAMMENSTELLUNG DES UNTERSETZUNGS–/ VERTEILERGETRIEBES

Das Fahrzeug auf der Grube oder auf der Hebebühne abstellen und das Untersetzungs–/ Verteilergetriebe ausbauen, wie nachstehend beschrieben:

- ❑ den Schallschutz (11) trennen;
- ❑ den Motorschutz (10) von den Längsträgern des Fahrgestells ausbauen;
- ❑ die Plombierung von dem Geber (8) des Geschwindigkeitsmessers entfernen, den Scherstift herausziehen, die Nutmutter abschrauben und das Geberkabel abtrennen;
- ❑ den Flansch (9) der hinteren Gelenkwelle von dem betreffenden des Untersetzungs–/ Verteilergetriebes;
- ❑ den Flansch (1) von der vorderen Gelenkwelle von dem betreffenden des Untersetzungs–/ Verteilergetriebes;
- ❑ das elektrische Kabel von dem Schalter (4) zur Meldung eingeschaltetes Allradantriebs abtrennen;
- ❑ die Zugstange (3) von dem Hebel (2) zur Steuerung des Untersetzungs–/ Verteilergetriebes;
- ❑ die dazu gehörende Rohrleitung von dem Anschlußstück zur Ölentlüftung;
- ❑ unter Verwendung einer hydraulischen Hebevorrichtung den Bügel 99370615 (5) unter dem Untersetzungs–/ Verteilergetriebe setzen;
- ❑ den Bügel (6) komplett mit Federträger von dem Untersetzungs–/ Verteilergetriebe und dem Bügel (5) ausbauen;
- ❑ die Muttern der Schrauben zur Verbindung des Untersetzungs–/ Verteilergetriebes mit dem Wechselgetriebe abschrauben;
- ❑ das Untersetzungs–/ Verteilergetriebe bis zum völligen Ausziehen der Abtriebswelle des Wechselgetriebes von der Nut der Antriebswelle des Untersetzungs–/ Verteilergetriebes zurückstellen;
- ❑ die hydraulische Hebevorrichtung senken lassen und das Untersetzungs–/ Verteilergetriebe von dem Tragbügel 99370615 (7) ausbauen.

Das Untersetzungs–/ Verteilergetriebe muß so abgelegt werden, so daß das Schmieröl von dem Anschlußstück zur Ölentlüftung nicht austritt.

Montage

Beim Wiedereinbau die für den Ausbau beschriebenen Arbeitsgänge in umgekehrter Reihenfolge ausführen, wobei man folgendes beachtet:

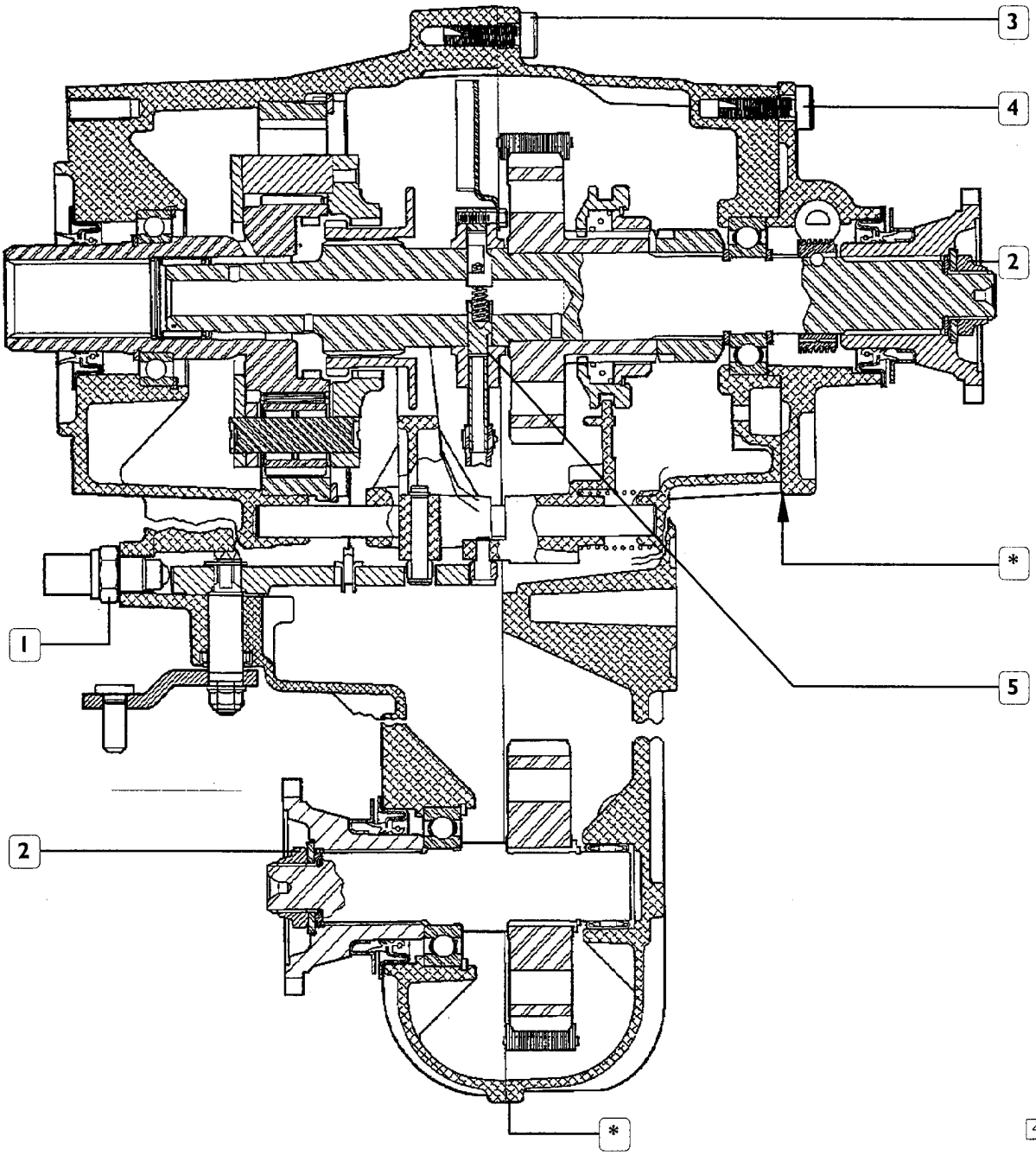
- ❑ die Nut der Abtriebswelle des Wechselgetriebes mit Schmierfett MOLICOTE 3489 aus Molybdämdisufild schmieren;
- ❑ den Hinterachsantrieb anschalten und indem man auf die Abtriebswelle wirkt, die Antriebswelle so richten, daß die inneren Nute mit den entsprechenden Nuten auf der Abtriebswelle des Wechselgetriebes übereinstimmen;
- ❑ die Schrauben und Muttern mit vorgeschriebenem Anzugsmoment klemmen;
- ❑ die Plombierung auf dem Geber (8) wiederherstellen.

Die selbstsichernden Muttern für die Schrauben zur Befestigung der Flansche der Gelenkwellen müssen beim Einbau immer ausgewechselt werden.

- ❑ Die Gelenke der Steuerungen des Untersetzungs–/ Verteilergetriebes mit Schmierfett TUTELA ZETA 2 schmieren:
- ❑ den Schmierölstand kontrollieren;
- ❑ sich von dem Betrieb des Gebers, der Steuerungen: Hinterachsantrieb – Allradantrieb und des Untersetzungs–/ Verteilergetriebes und der Kontrolleuchten auf dem Instrumentenbrett zu Anzeige eingeschalteten Allradantriebs und Untersetzungs–/ Verteilergetriebes vergewissern.

ANZUGSMOMENTE

Abb 2



	TEIL	ANZIEHDREHMOMENT	
		Nm	Kgm
1	Schalter zur Anzeige Vorderantrieb eingeschaltet	10,9 ÷ 11,3	(1,1 ÷ 1,15)
2	Selbstsichernde Muttern zur Befestigung der vorderen und hinteren Abtriebswelle	203 ÷ 244	(20,5 ÷ 25)
3	Feststellschrauben oberer Deckel des Gehäuses	36 ÷ 48	(3,6 ÷ 5)
4	Feststellschrauben oberer Deckel an oberen Deckel	30 ÷ 48	(3 ÷ 5)
5	Feststellschrauben Ölpumpe	4,1 ÷ 4,5	(0,42 ÷ 0,46)
	Öleinfüllschraube	21 ÷ 33	(2,1 ÷ 3,3)
	Ölablaßschraube	9 ÷ 18	(0,9 ÷ 1,8)
	Mutter für Feststellschraube Untersetzungsgetriebe an Rahmen	46,5	(4,7)
	Mutter zur Befestigung des Geschwindigkeitsmessergebers (das Gewinde mit Dichtmasse IVECO 1905683 bestreichen)	7	(0,7)

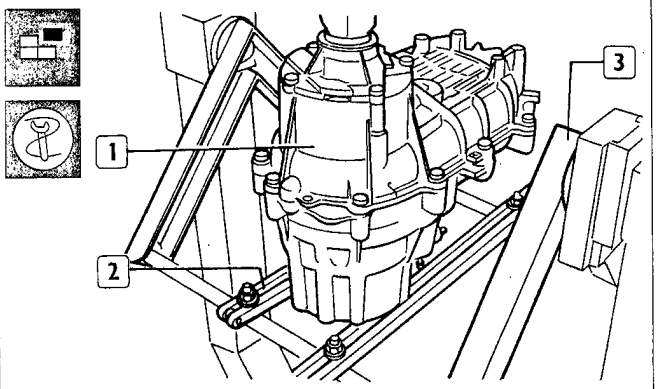
* Dichtmasse IVECO 1905685

SONDERWERKZEUG

WERKZEUG Nr.	BEZEICHUNG
99348004	Universalabzieher für Innenräume mit Durchmesser von 5 bis 70 mm
99370007	Griff für Treibhülsen
9937031 7	Gegendruckstange
9937061 5	Halterung für Aus– und Einbau der Baugruppe Gruppengetriebe
99374388	Treibhülse für die Montage der Buchse und des Rollenlagers auf dem Planetenuntersetzungsgetriebe

505401 ZERLEGEN

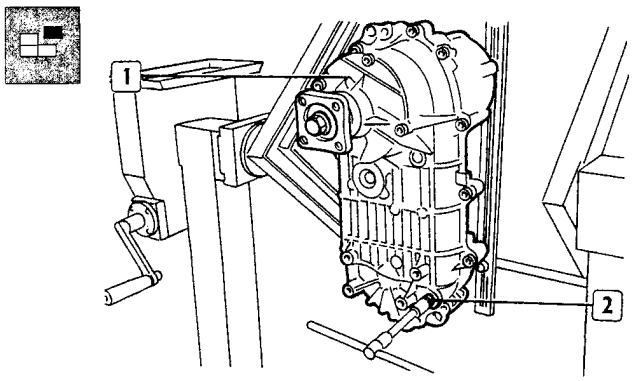
Abb 3



24879

Das Gehäuse der Baugruppe Gruppengetriebe (1) an den Bügeln 99322225 (2) auf dem Drehbock (99322205) (3) befestigen.

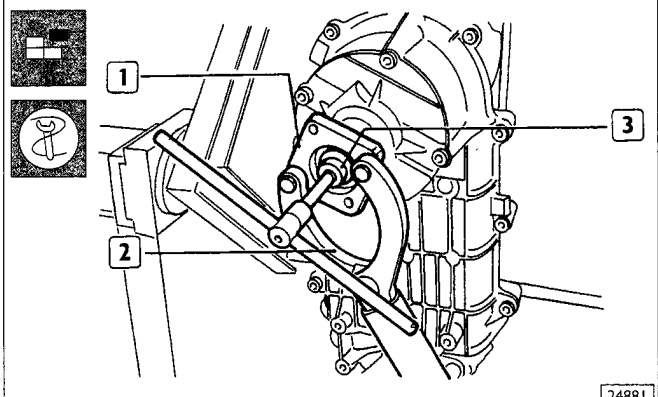
Abb 4



24880

Die Baugruppe Gruppengetriebe (1) senkrecht ausrichten, die Ablaßschraube (2) entfernen und das Schmieröl in einen entsprechenden Behälter ablassen.

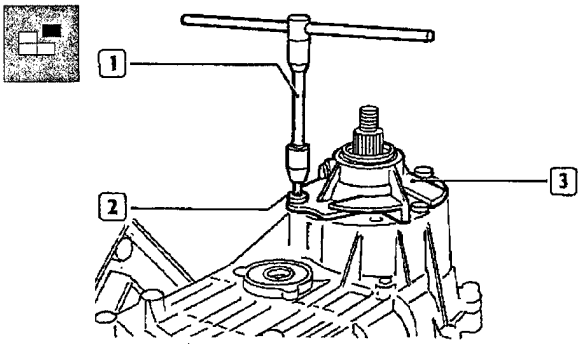
Abb 5



24881

Am Flansch (1) des Motorabtriebs die Gegendruckstange 99370317 (2) anbringen; mit einem Steckschlüssel (3) die Feststellmutter losschrauben und die Flansch (1) herausziehen.

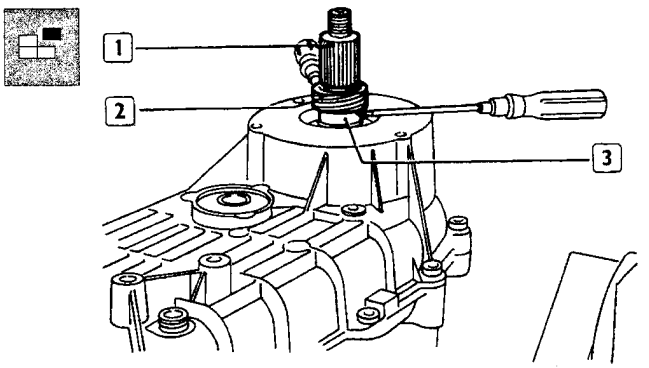
Abb 6



24908

Mit dem entsprechenden Schlüssel (1) die Schrauben (2) losschrauben und den oberen Deckel (3) abnehmen.

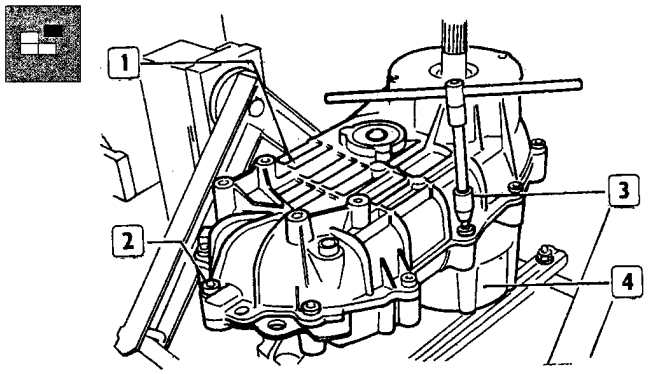
Abb 7



24882

Mit zwei Schraubenziehern als Hebel die hintere Abtriebswelle (1), das Tachometerantriebsrad (2) herausziehen, die Kugel und das Abstandsfederstück (3) entfernen.

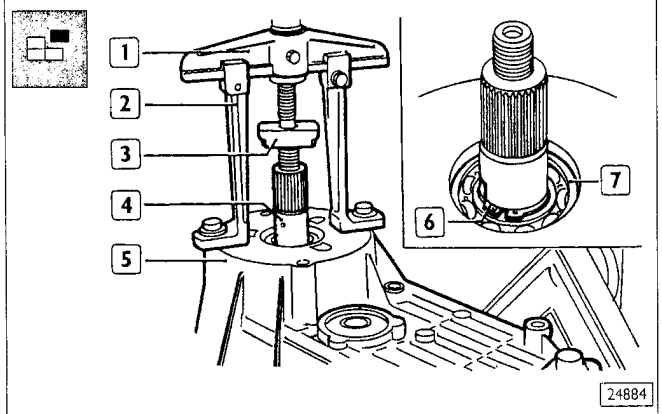
Abb 8



24883

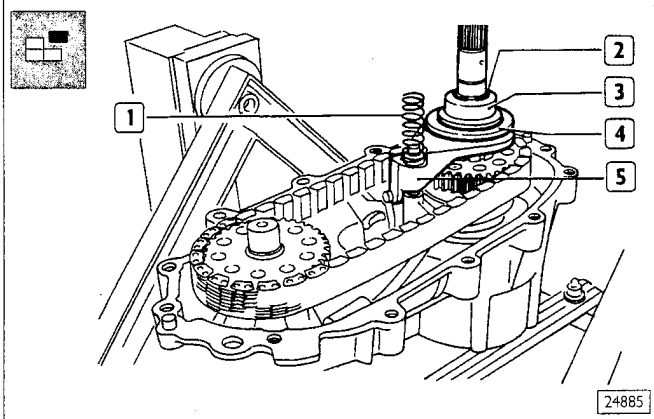
Mit dem entsprechenden Schlüssel (3) die Feststellschrauben (2) der oberen Deckel (1) des Getriebegehäuses (4) losschrauben.

Abb 9



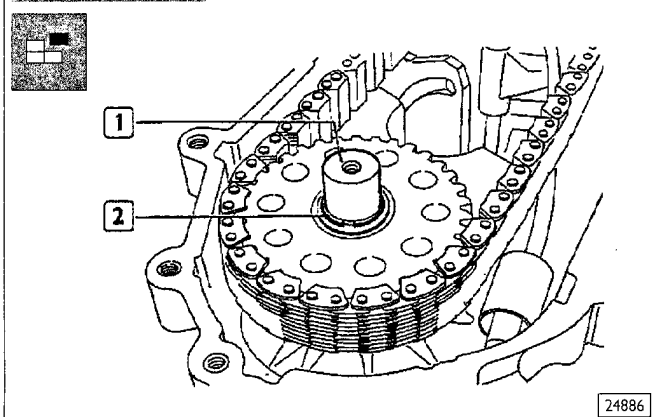
Den Federring (6) abnehmen und mit dem Abzieher, bestehend aus: Brücke (1), Bügeln (2) und Druckstück (3) die Abtriebswelle (4) und den oberen Deckel (5) mit Lager (7) herausziehen.

Abb 10



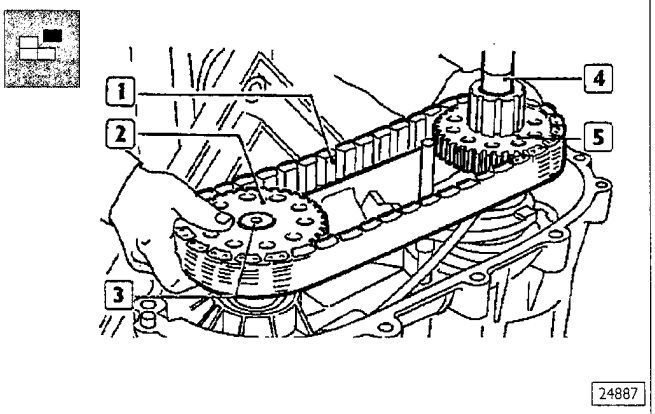
Die Feder (1), den Federring (2) entfernen; die Nabe (3), die Schiebemuffe (4) mit der entsprechenden Schaltgabel herausziehen.

Abb 11



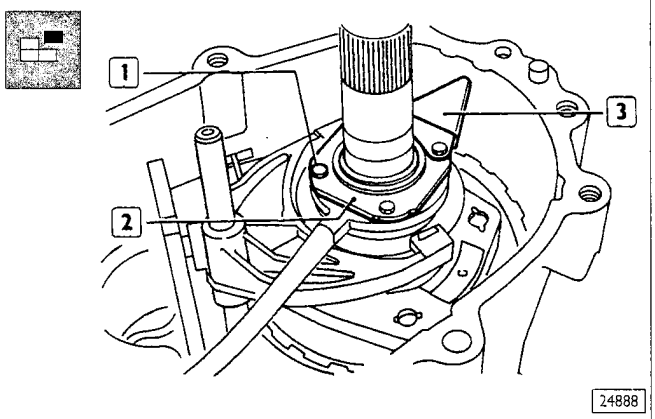
Den Federring (2) von der vorderen Abtriebswelle (1) entfernen.

Abb 12



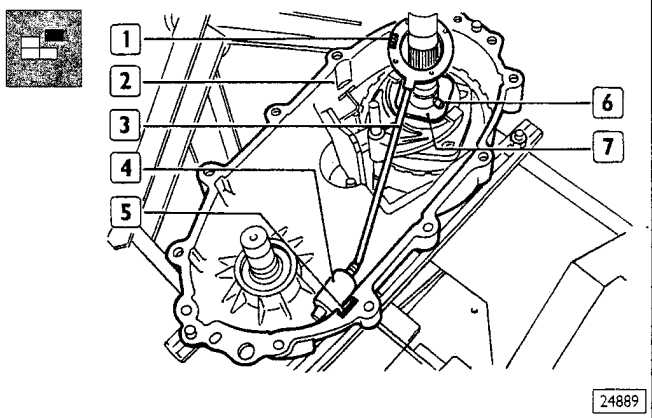
Von der vorderen (3) und hinteren (4) Abtriebswelle die Zahnräder (2 und 5) mit der Übersetzungskette (1) abziehen.

Abb 13



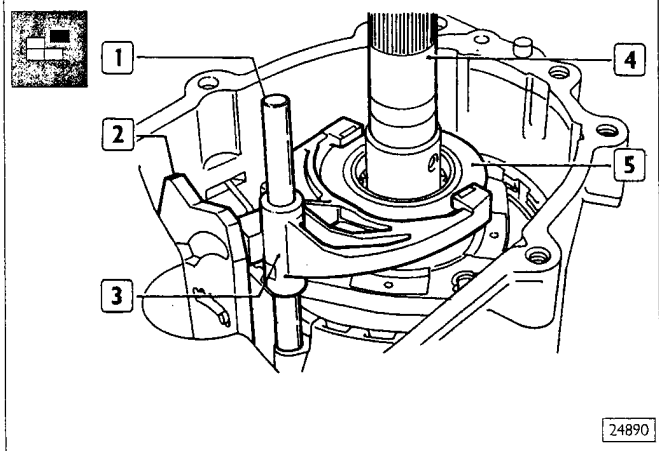
Die Schrauben (1) losschrauben und das Unterlegblech (3) und den Deckel (2) von der Ölpumpe entfernen.

Abb 14



Aus dem Gehäuse (2) den Magneten (5) entfernen. Den Pumpenkörper (1) mit Leitungen und Ölfilter (4) ausbauen. Die Schaufeln (6) mit der dazugehörigen Feder abziehen und den unteren Deckel entfernen.

Abb 15

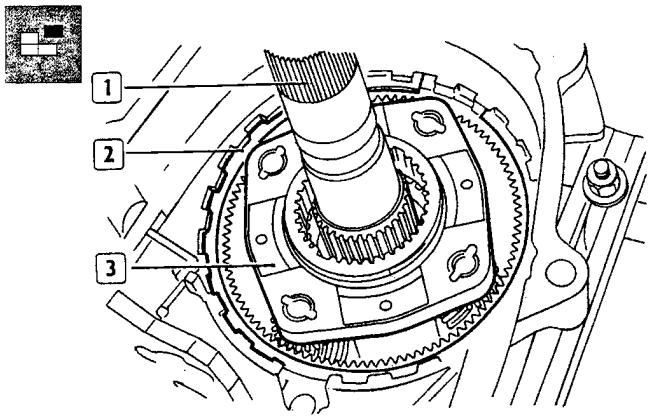


24890

Die Kleinwelle (1) abziehen; die Gabel (3) so drehen, daß deren Zapfen aus der Öse des Segments (2) herausragt.

Die Schiebemuffe (5) mit der Schaltgabel (3) vom hinteren Abtriebsrad (4) abziehen.

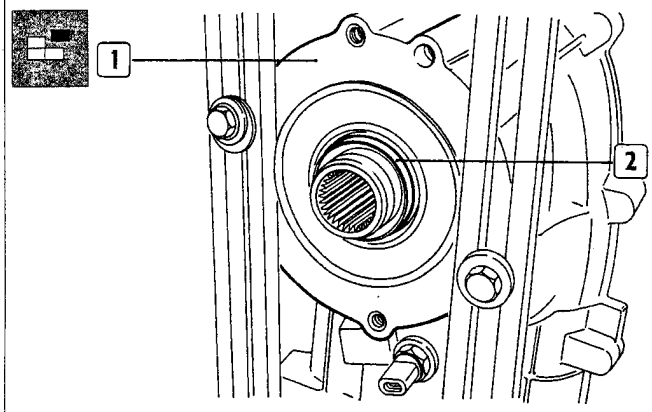
Abb 16



24891

Die hintere Abtriebswelle (1) aus dem Planetengetriebe (3) abziehen und den Federring (2) entfernen.

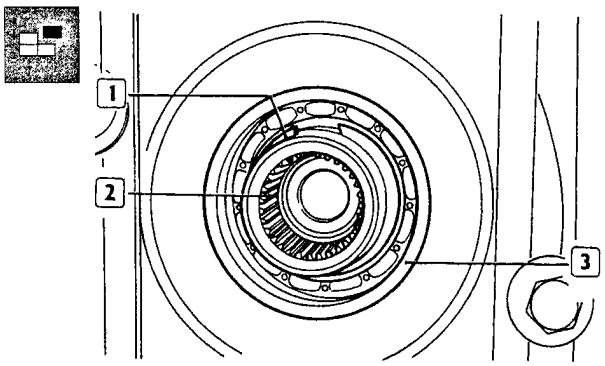
Abb 17



24892

Das Getriebegehäuse (1) senkrecht ausrichten und den Dichtring (2) auf der Antriebsseite entfernen.

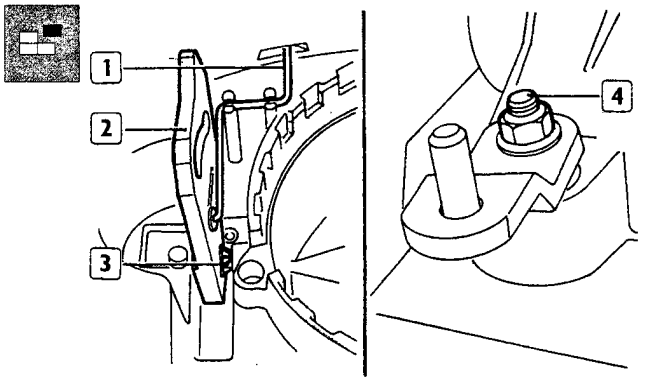
Abb 18



24893

Den Federring (1) zur Befestigung der Welle des Planetengetriebes (2) am Lager (3) entfernen. Aus dem Inneren des Gehäuses das Planetengetriebe herausnehmen, den Federring und das Lager (3) entfernen.

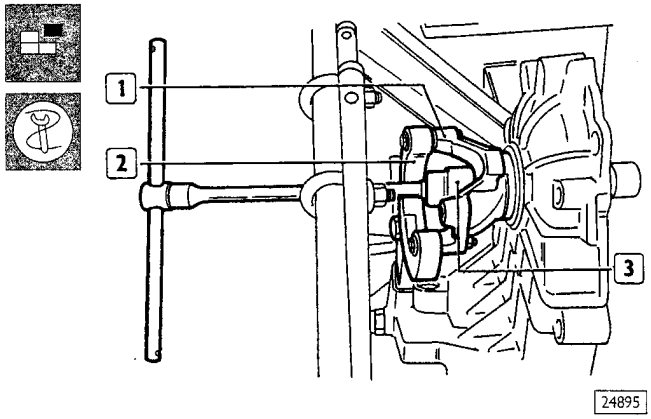
Abb 19



24894

Mit einem geeigneten Haken die Feder (3) entfernen. Die Kleinwelle (4) mit dem Schalthebel abziehen und das Segment (2) mit der Drehstange (1) entfernen.

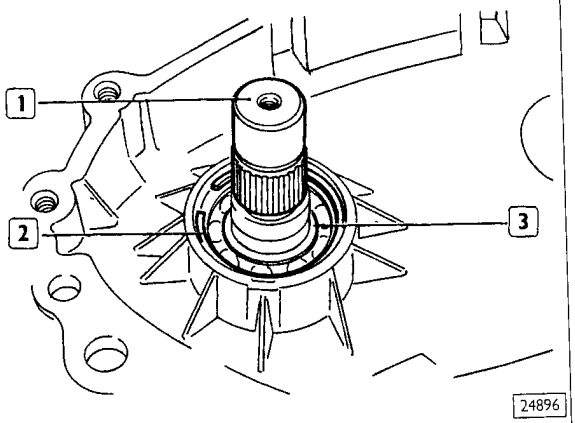
Abb 20



24895

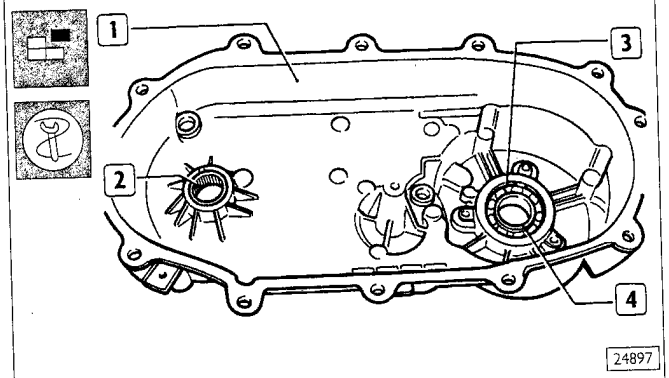
Am Flansch (1) der vorderen Abtriebswelle die Gegendruckstange 99370317 (2) anbringen. Mit dem Steckschlüssel (3) die Feststellmutter losschrauben und die Welle von der Flansch (1) abziehen.

Abb 21



Die vordere Abtriebswelle (1) abziehen. Den Federring (2) entfernen und das Lager (3) herausnehmen.

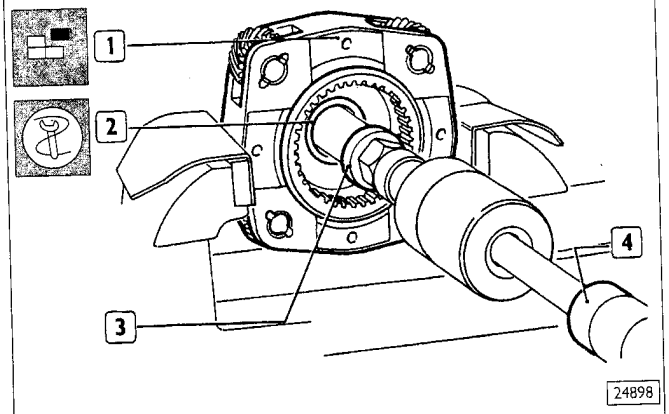
Abb 22



Mit dem Aufschlagauszieher 99348004 das Rollenlager (2) der Vorderbewegungabtriebswelle aus dem Deckel (1) ausziehen.

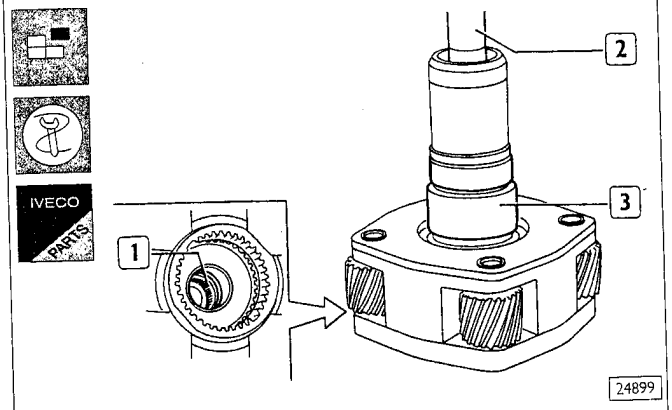
Den elastischen Ring (3) entfernen, das Lager (4) der Hinterbewegungabtriebswelle herausnehmen.

Abb 23



Mit dem Schlagabzieher 99340205 (4) und dem Teil (3) die Buchse (2) aus dem Planetengetriebe herausnehmen.

Abb 24



Mit geeignetem Abfallreiniger (2) das Nadellager (1) aus dem Planetentrieb (3) ausstoßen.

ÜBERPRÜFUNGEN UND KONTROLLEN

Die Zahnräder und die Übertragungskette dürfen nicht beschädigt sein oder übermäßigen Verschleiß aufweisen. Die Kupplungsschiebemuffen dürfen nicht beschädigt sein und müssen frei auf den entsprechenden Naben laufen. Die Schaltgabeln dürfen keine Risse oder Verformungen aufweisen und müssen frei und ohne zu großes Spiel auf der Stützwelle laufen. Die Gleitstücke der Gabeln müssen in einwandfreiem Zustand sein.

Die Feder und Drehstange dürfen nicht verformt sein oder mangelnde Elastizität aufweisen.

Die Welle der Schaltung des Kupplungssegments muß sich in ihrem Sitz frei und ohne zu großes Spiel drehen.

Das Gehäuse und die Deckel dürfen keine Risse aufweisen und die Sitze der Lager dürfen nicht beschädigt oder verschlissen sein, damit die äußeren Ringe der Lager sich nicht in ihren Sitzen drehen.

Die Dichtungen, die Sicherheitsfederringe, die selbstsichernden Muttern, die Schrauben, die abgenutzt sind und alle Teile, die nicht einwandfrei sind, Riefen aufweisen, verbeult oder verformt sind, müssen beim Einbau ersetzt werden.

Vor dem Einbau die Doppellippendichtung mit dem gleichen Öl schmieren, wie das, was für die Schmierung der Baugruppe Gruppengetriebe verwendet wurde.

Den Filter der Ölpumpe ersetzen.

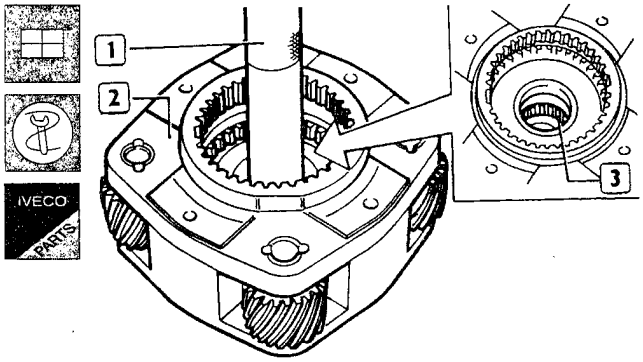
Den Zustand der Lager kontrollieren: Wenn man die Lager mit der Hand hält und in beide Richtungen dreht, müssen sie leichtgängig sein und dürfen keine Geräuschentwicklung aufweisen.

Sorgfältig darauf achten, daß die Kugeln oder die Rollen und ihre Käfige, wie auch die äußeren Rollpisten nicht abgenutzt, beschädigt oder überhitzt sind.

Befinden sich die Lager nicht in einwandfreiem Zustand, müssen sie ersetzt werden.

MONTAGE

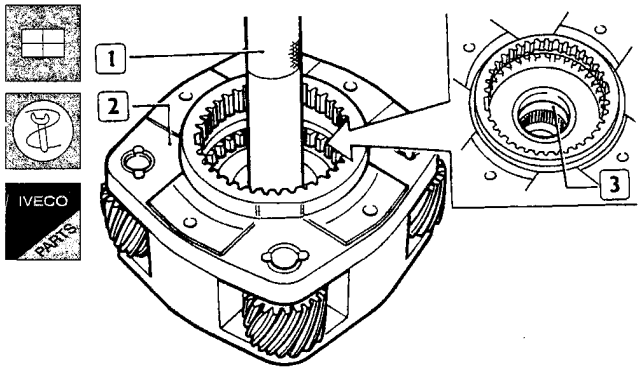
Abb 25



24900

Die Rollenlager (3) mit der Treibhülse 99374388 (1) in das Planetengetriebe (2) einsetzen.

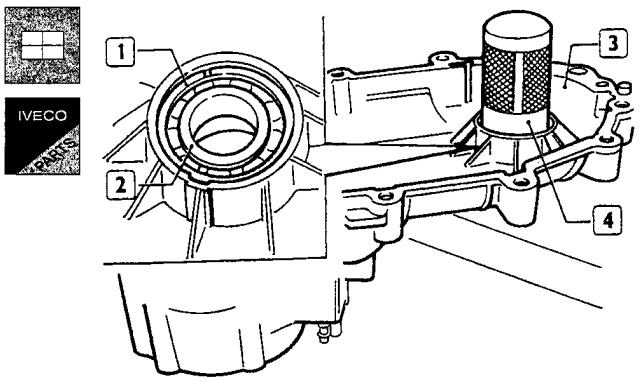
Abb 26



24901

Die Buchse (3) mit der Treibhülse 99374388 (1) in das Planetengetriebe (2) einsetzen.

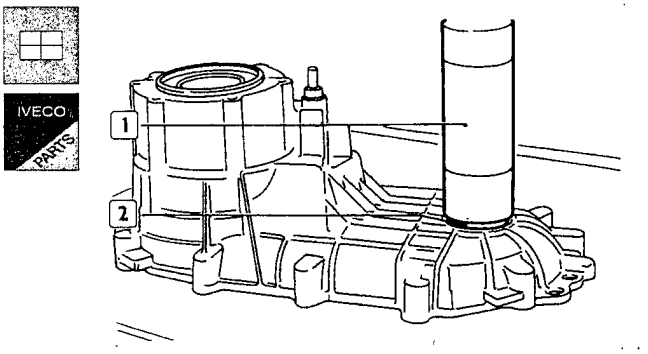
Abb 27



24902

Das Lager (2) für die vordere Abtriebswelle mit der Treibhülse (4) im Gehäuse des Gruppengetriebes (3) einbauen und mit dem Federring (1) befestigen.

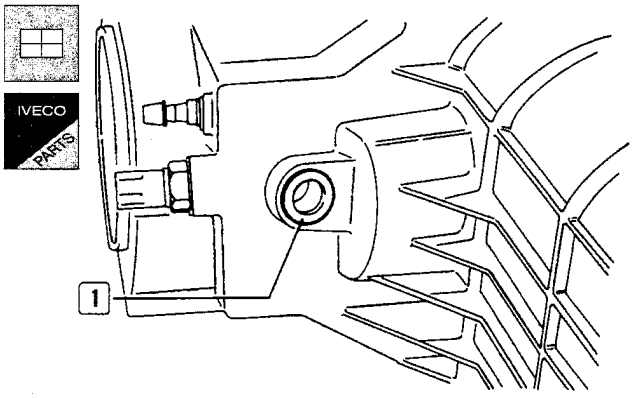
Abb 28



24903

Auf der entgegengesetzten Seite den Dichtring (2) mit einer Treibhülse (1) einbauen.

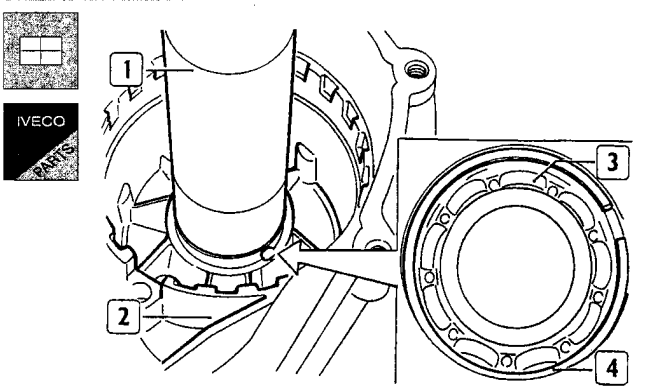
Abb 29



24904

Mit einer geeigneter Treibhülse den Dichtring (1) für die Kupplungsschaltwelle des Getriebes anbringen.

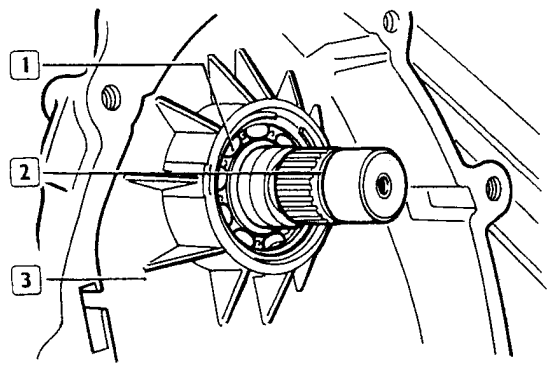
Abb 30



24905

Das Lager (3) für das Planetengetriebe mit der Treibhülse (1) einbauen und es mit dem Federring (4) am Gehäuse des Gruppengetriebes (2) befestigen.

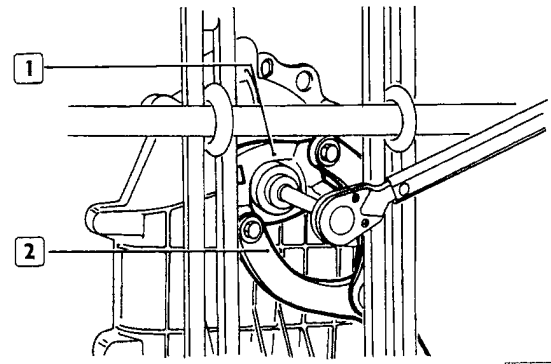
Abb 31



24906

Das Gehäuse des Gruppengetriebes (3) auf den Bügeln des Drehbocks anbringen und senkrecht ausrichten. In das Lager (1) die vordere Abtriebswelle (2) einsetzen.

Abb 32

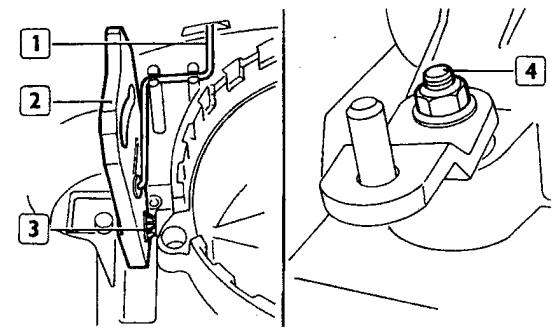


24907

Die Flansch (1) auf die Welle (2, Abb. 35) einfügen und an diese die Gegendruckstange 99370317 (2) anbringen.

Den Befestigungsring der Flansch (1) an der Welle mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen.

Abb 33

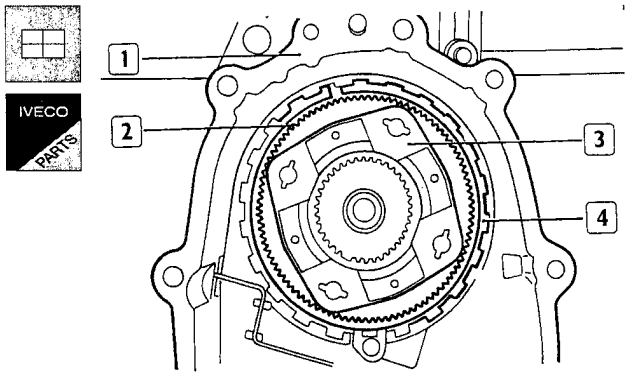


24894

Im Gehäuse des Gruppengetriebes das Segment (2) mit der Drehstange (1) einsetzen.

Die Schaltwelle (4) einsetzen und mit der Feder (3) am Segment befestigen.

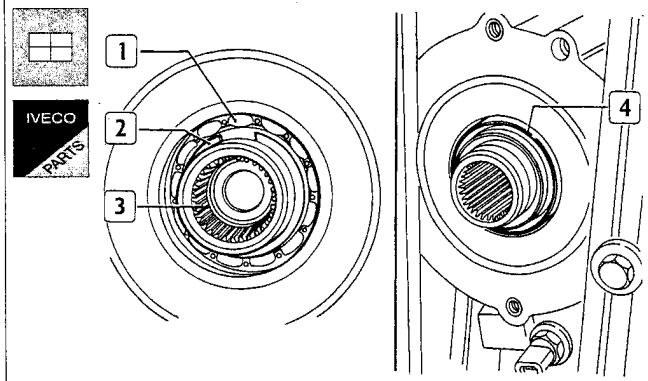
Abb 34



24909

Das Planetengetriebe (3) einbauen und dessen Radkranz (2) am Gehäuse der Baugruppe (1) mit einem Federring befestigen.

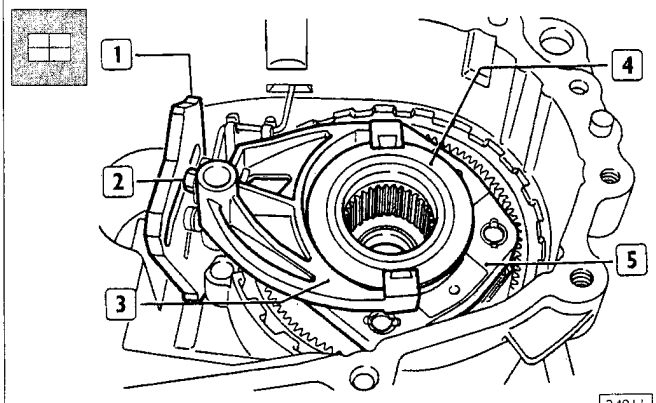
Abb 35



24910

Auf der entgegengesetzten Seite die Welle des Planetengetriebes (3) mit dem Federring (2) am Lager (1) befestigen und den Dichtring (4) einbauen.

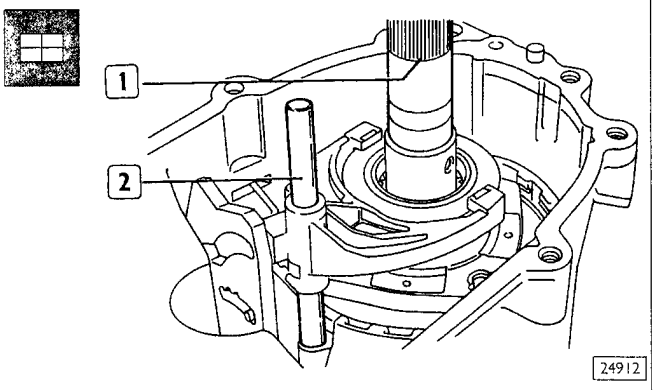
Abb 36



24911

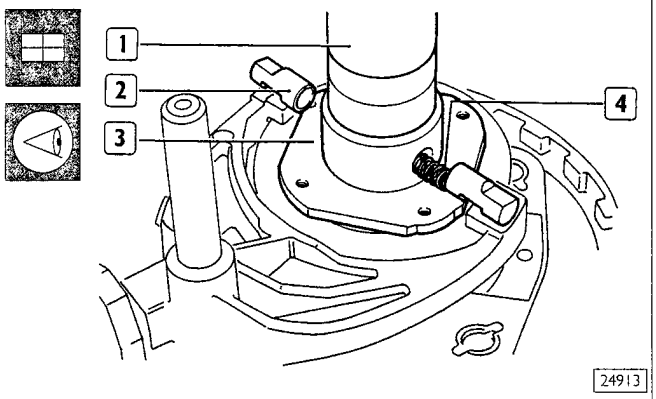
Die Schiebemuffe (4) und die Schaltgabel (3) so auf dem Planetengetriebe (5) anbringen, daß der Zapfen (2) der Gabel in die Segmentöse (1) eingeführt wird.

Abb 37



Die Abtriebswelle (1) und die kleine Gabelhalterungswelle (2) einbauen.

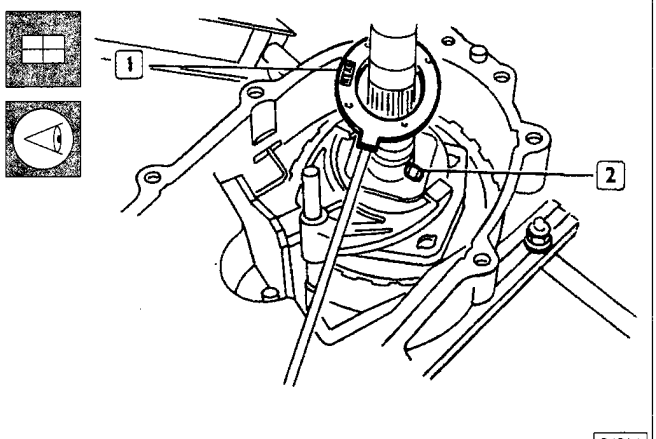
Abb 38



Den unteren Deckel (3) der Ölpumpe mit der Beschriftung "TOP" nach unten gerichtet in der hinteren Abtriebswelle (1) anbringen.

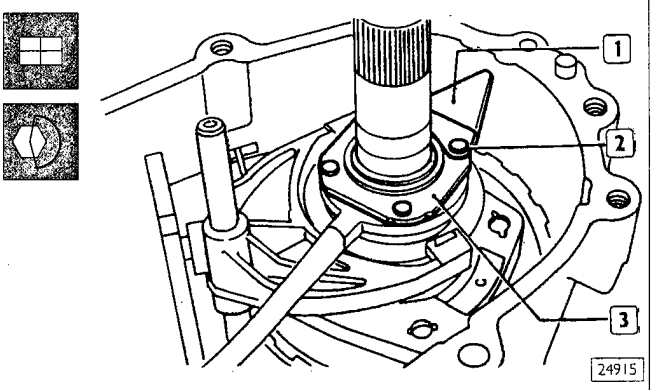
Die beiden zylinderförmigen Schaufein (2) der Ölpumpe mit der entsprechenden inneren Feder (4) montieren und dabei darauf achten, daß die beiden ebenen Oberflächen der Schaufeln nach oben gerichtet sind.

Abb 39



Die Feder (4, Abb. 42) durch Betätigung der Schaufeln (2) zusammendrücken und den Pumpenkörper (1) mit der Beschriftung "REAR" nach oben gerichtet einbauen.

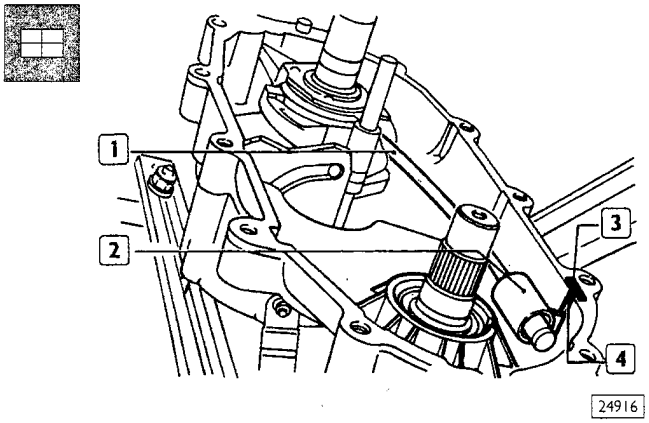
Abb 40



Den oberen Deckel (3) mit der Beschriftung "TOP REAR" nach unten gerichtet einbauen.

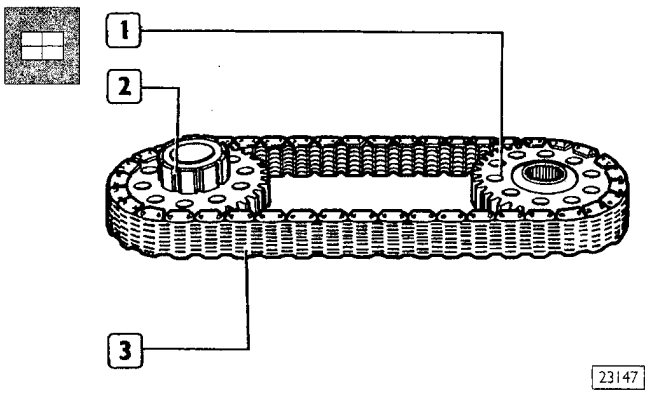
Das Unterlegblech (1) anbringen und die Schrauben (2) mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen.

Abb 41



Den Ölfilter (2) komplett mit Leitung in die Nut (4) des Baugruppengehäuses einsetzen und das magnetische Blech (3) anbringen.

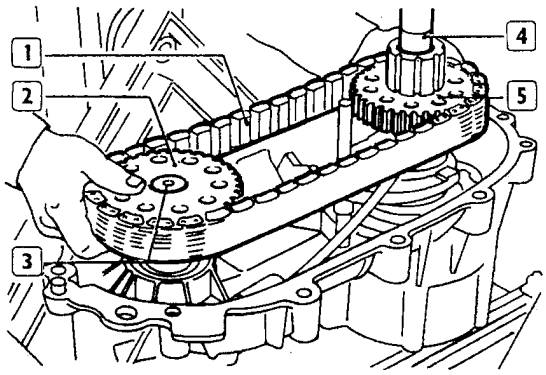
Abb 42



Die Kette (3) mit den Zahnrädern (1 und 2) verbinden.

Die Montagereihenfolge der Zahnräder (1 und 2) ist in der Abbildung dargestellt.

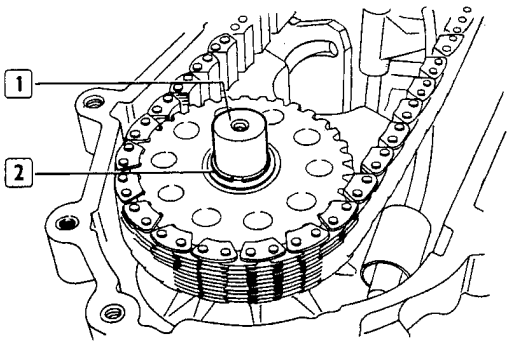
Abb 43



24887

Die Zahnräder (2 und 5) zusammen mit der Kette (1) auf die vordere (3) und hintere (4) Abtriebswelle einfügen.

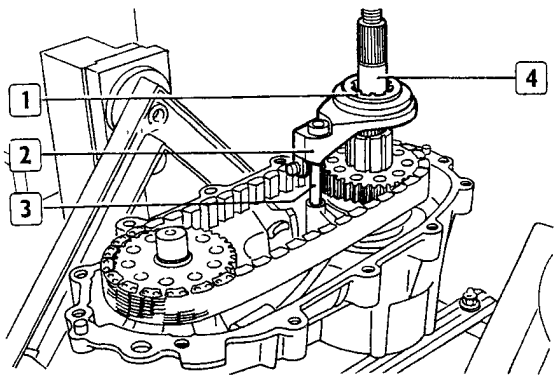
Abb 44



24886

Das Zahnrad mit dem Federring (2) an der vorderen Abtriebswelle (1) befestigen.

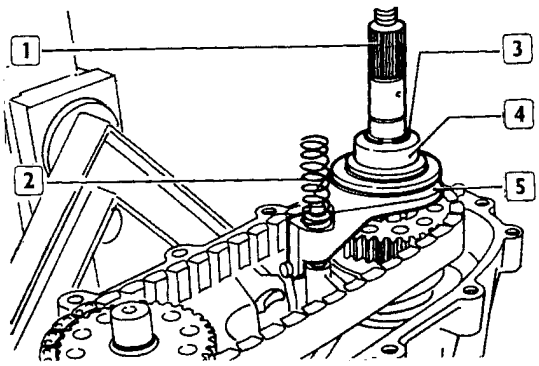
Abb 45



24917

Auf der hinteren Abtriebswelle (4) die Schiebemuffe (1) und die Schaltgabel (2) einbauen, wobei diese auf die Kleinwelle (3) gefügt wird.

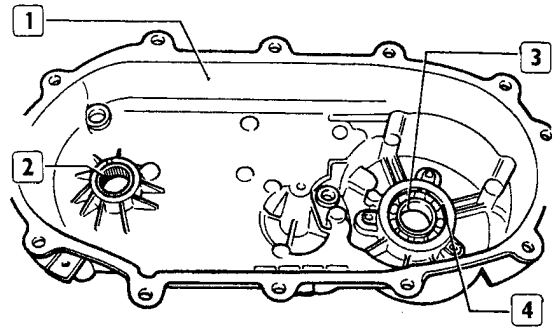
Abb 46



24918

Die Nabe (4) einbauen und diese mit einem Federring (3) mit der Abtriebswelle (1) verbinden. Auf der Schaltgabel (5) die Gegendruckfeder (2) anbringen.

Abb 47

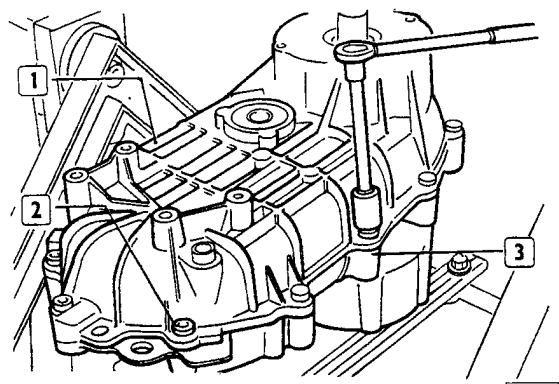


24919

Mit einer geeigneten Treibhülse im oberen Deckel (1) das Rollenlager (2) der vorderen Abtriebswelle montieren.

Das Lager (3) der hinteren Abtriebswelle einbauen und den Federring (4) anbringen.

Abb 48

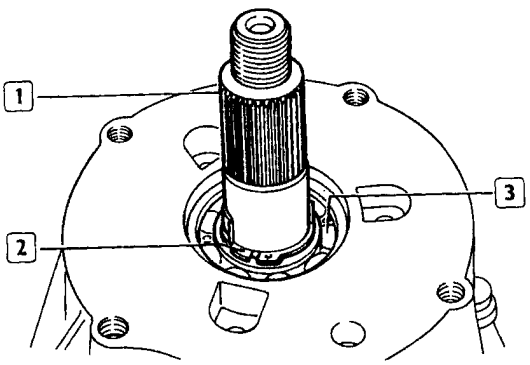


24920

Die beiden Kontaktflächen des Gehäuses des Untersetzungsgetriebes (3) und des oberen Deckels (1) mit einer durchgehenden Schicht der Versiegelung mit Dichtmasse IVECO 1905685.

Die beiden Gehäuse zusammenfügen und die Schrauben (2) mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen.

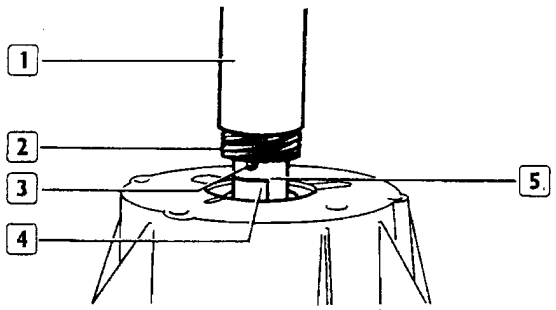
Abb 49



24921

Das Lager (3) mit dem Federing (2) mit der hinteren Abtriebswelle (1) verbinden.

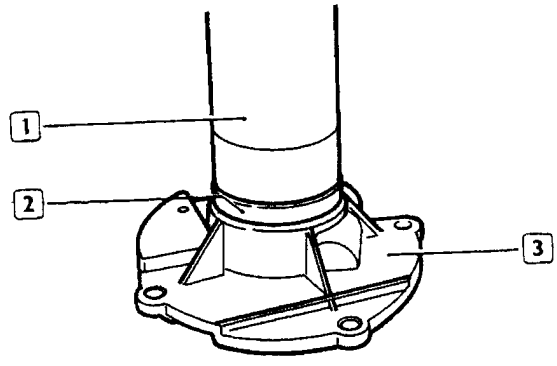
Abb 50



24922

Auf der hinteren Abtriebswelle (5) das Abstandsfederstück (4) und die Kugel (3) anbringen und mit der Treibhülse (1) das Schraubenrad (2) der Tachometerschaltung montieren.

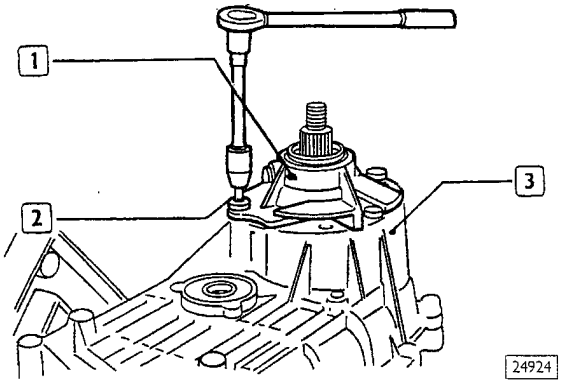
Abb 51



24293

Mit der Treibhülse (1) den Dichtring (2) in den oberen Deckel (3) montieren.

Abb 52

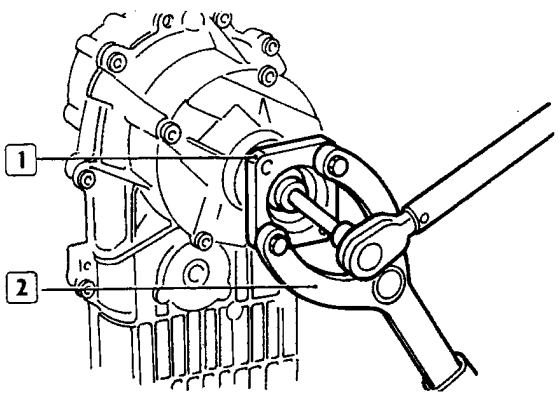


24924

Die Kontaktflächen des hinteren Deckels (1) und des oberen Deckels (3) mit einer durchgehenden Schicht der Dichtmasse IVECO 1905685.

Den hinteren Deckel (1) montieren und die Feststellschrauben (2) mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen.

Abb 53



24925

Die Flansch (1) auf der hinteren Abtriebswelle einfügen, an diese die Gegendruckstange 99370317 (2) anbringen und die Feststellmutter der Flansch (1) mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen.

Den Ölstand wiederherstellen gemäß den Angaben in der Tabelle "Eigenschaften und Daten".