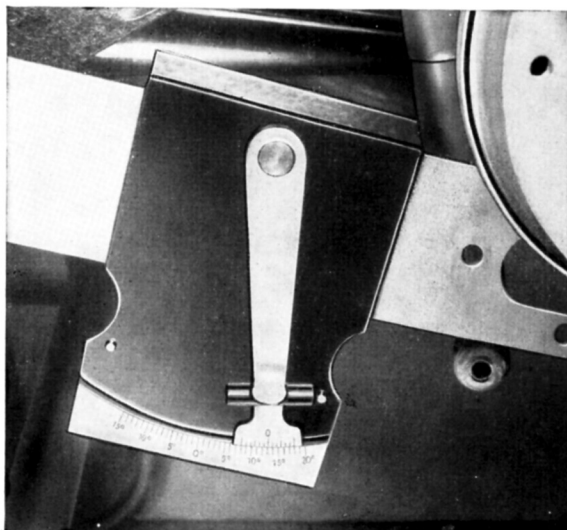


Einstellung der Hinterradfederung

Die genaue Einstellung des Drehstabes wird durch Messen des Neigungswinkels der Federstrebe zur Waagerechten vorgenommen, wobei die Federstrebe unbelastet sein muß.

Waagerechte Lage des Rahmens durch Ansetzen des Winkelmessers VW 245 a auf den Rahmen-tunnel prüfen.

Der Einstellwinkel der Federstrebe bei entspanntem Drehstab beträgt:



bis Fahrgestell-Nr. 929 745: $13^{\circ} \pm 30'$
ab Fahrgestell-Nr. 929 746: $12^{\circ} \pm 30'$

Anmerkung:

- a - Die Einstellung von $12^{\circ} \pm 30'$ kann bei Bedarf an Fahrzeugen bis Fahrgestell-Nr. 1—0 929 745 nachträglich vorgenommen werden.
- b - Nach einer Laufzeit von einigen tausend Kilometern ist im allgemeinen festzustellen, daß sich die Drehstäbe um 1 bis 2° gesetzt haben. Größere Setzbeträge sind bei normaler Beanspruchung unwahrscheinlich. Abweichungen von den hiernach möglichen Werten beruhen fast immer auf Einstellfehlern.

Eine Nachstellung der Drehfederstäbe auf den Sollwert $12^{\circ} \pm 30'$ braucht nur vorgenommen zu werden, wenn der bei einer Prüfung gemessene Wert unter $10^{\circ} 30'$ liegt. Diese Nachstellung bleibt praktisch ohne Einfluß auf die Lebensdauer der Drehfederstäbe, da ein weiteres Setzen der Stäbe nur in unbedeutendem Maße auftritt.

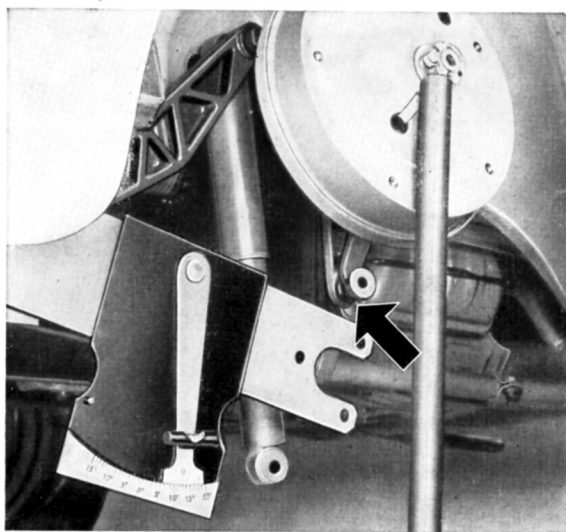
Der maximal auftretende Setzbetrag eines Drehfederstabes beträgt in Abhängigkeit von Beanspruchung und Laufzeit des Wagens etwa 3° .

Es ist wesentlich für die einwandfreie Radführung und den für alle normalen Belastungszustände ausreichenden Federweg, insgesamt also für die Straßenlage des Wagens, daß die Einstellwinkel beider Federstreben genau übereinstimmen. Bei Einstellung einer Seite ist dabei auch der Winkel der anderen Seite zu überprüfen und nötigenfalls zu korrigieren.

Bei Ausbau beider Drehstäbe ist es nicht erforderlich, den rechten bzw. linken Stab für den Wiedereinbau zu zeichnen, da eine Änderung der Beanspruchungs-Drehrichtung keinen nachteiligen Einfluß auf die Lebensdauer hat.

Die Einstellung ist wie folgt vorzunehmen:

- 1 - Drehstab mit der inneren Kerbverzahnung in Rohr-Mittelstück einsetzen.
- 2 - Federstrebe auf die äußere Drehstabverzahnung aufschieben.
- 3 - Winkelmesser VW 245 a auf der unbelasteten Federstrebe zur Anlage bringen. Die Halbachse ist dabei entsprechend abzustützen.



- 4 - Pendel der Lehre so einstellen, daß die Libelle in Mittelstellung einspielt.

Zeigt die Meßmarkierung der Lehre eine unzulässige Abweichung von der vorgeschriebenen Winkelstellung, so ist die Einstellung der Federstrebe zu korrigieren. Die Verstellung ist möglich durch die unterschiedliche Zähnezahl der inneren und äußeren Kerbverzahnung des Drehstabes:

Innen: 40 Zähne
Außen: 44 Zähne

Wird der Drehstab innen um einen Zahn verdreht, so ergibt sich eine Verstellung um 9°. Wird die Federstrebe um einen Zahn versetzt, so ergibt sich eine Verstellung um

etwa 8° 10'. Daraus resultiert eine geringste Verstellmöglichkeit der Federstrebe von 0° 50'.

Stoßdämpfer

Allgemeines

Für gute Federung und Straßenlage ist neben richtiger Einstellung der Federstreben die einwandfreie Wirkungsweise der hinteren Stoßdämpfer von Bedeutung. Ein vorschriftsmäßig arbeitender Stoßdämpfer verhindert beim Zurückschwingen des Rades das Aufschlagen der Federstrebe auf den unteren Anschlag des Federstrebenlagers.

Es ist zulässig, an einer Hinterachse Stoßdämpfer verschiedener Herstellerfirmen miteinander zu paaren, falls prinzipieller Aufbau und Wirkungsweise sowie Einstellungscharakteristik gleich sind.

Anmerkung

Der Einbau von Teleskopstoßdämpfern für die VW- oder Transporter-Vorderachse an der VW-Hinterachse ist wegen der völlig abweichenden Einstellungscharakteristik unzulässig. Desgleichen sind die bisherigen Stoßdämpfer für Hinterachse nicht mehr zu verwenden, da die zum Einbau gelangenden Dämpfer eine um rund 40 mm größere Einbaulänge haben.

Wartung

Die Stoßdämpfer sind wartungsfrei. Sind nur geringe Spuren von Bremsflüssigkeit ausgetreten und ist die Wirkung des Dämpfers zufrieden-

stellend, so ist ein Austausch nicht sofort erforderlich, da der Stoßdämpfer einen ausreichenden Vorrat an Flüssigkeit enthält, um kleinere Verluste ausgleichen zu können.

Ausgeschlagene Teile der Stoßdämpferbefestigung sind nach Ausbau des Dämpfers mit Hilfe der Reparaturpresse VW 400 und den vorgesehenen Werkzeugen VW 401, VW 410, VW 421, VW 436, VW 437 und VW 438 zu erneuern.

Prüfung

Da die Stoßdämpfer sowohl in der Hoch- als auch in der Niederdruckstufe genau auf die Federungscharakteristik des Wagens abgestimmt sind, ist jeder Versuch, die Einstellung der Stoßdämpfer zu ändern, abwegig und unweigerlich mit einer Verschlechterung der Fahreigenschaften des Wagens verbunden. Eine einfache Überprüfung ist durch Auf- und Abspringen des Wagens oder durch eine Probefahrt auf stark welliger Straße möglich. Zur genauen Untersuchung sind Prüfeinrichtungen erforderlich, die den Werkstätten im allgemeinen nicht zur Verfügung stehen. Eine einfache Überprüfung der ausgebauten Dämpfer von Hand kann nur darüber Aufschluß geben, ob der Dämpfer überhaupt wirksam ist, dagegen ist es praktisch unmöglich, den Grad der Wirksamkeit in beiden Stufen auch nur annähernd abzuschätzen.

Stoßdämpfer aus- und einbauen

Ausbau

- 1 - Wagen anheben.
- 2 - Splinte und Muttern der Befestigungsschrauben entfernen.
- 3 - Stoßdämpfer abnehmen.

Einbau

Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge unter Beachtung nachstehender Punkte:

- 1 - Stoßdämpfer prüfen, gegebenenfalls unter Beachtung der Einbauvorschrift ersetzen.
- 2 - Buchsen und Gummitüllen auf Verschleiß prüfen, nötigenfalls ersetzen.

