

---

## FINAL DRIVE HOUSING AND SHAFT

---

## ANTRIEBSWELLE UND -GEHÄUSE HINTEN

---

## AS EN KAST VAN ACHTERSTE OVERBRENGING

A

B

C

D

E

F

G

H

I

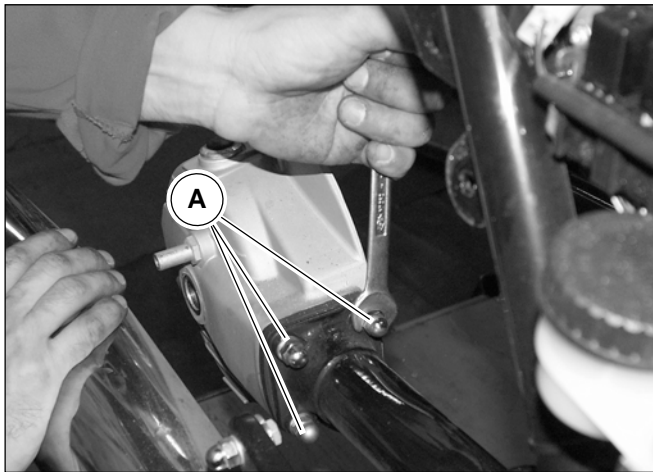
L

M

N

O

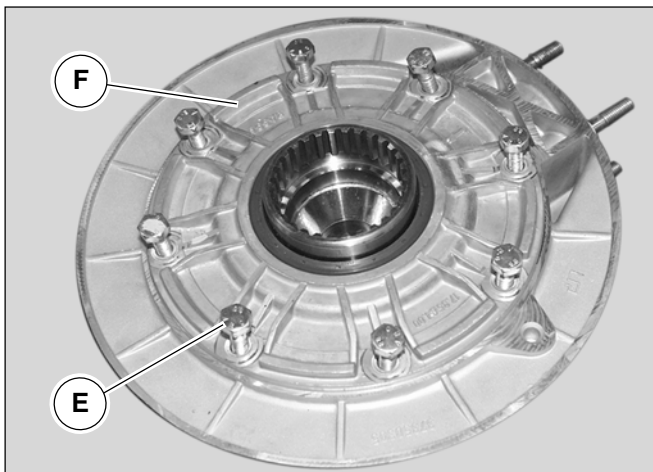
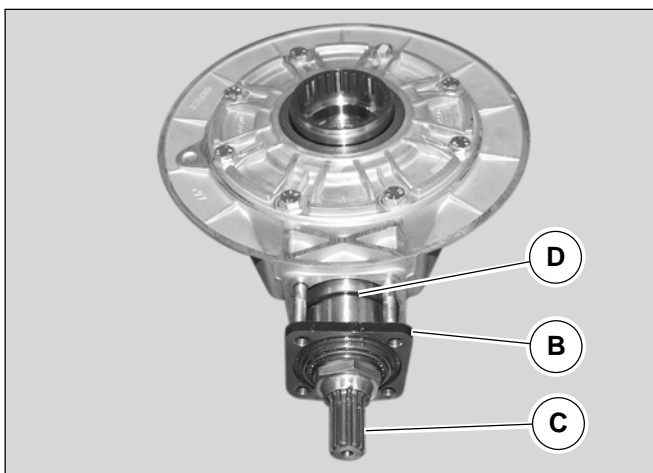
P



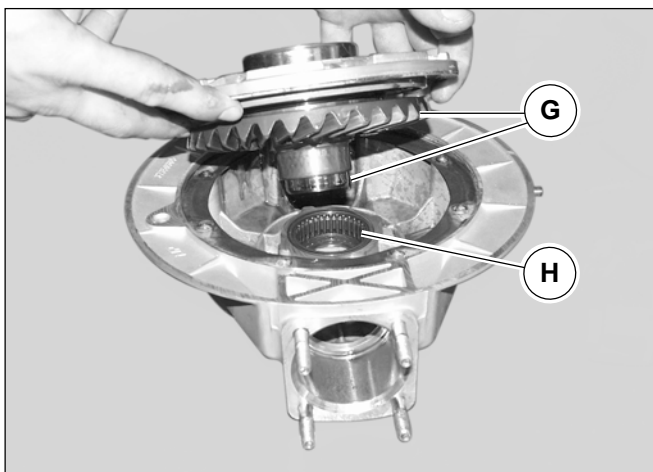
## 1 FINAL DRIVE HOUSING

Disassembly:

- Remove the rear wheel as described in chapter 2, section F;
- Drain the oil from the final drive housing as described in chapter 2 section D.
- Unscrew and remove the 4 nuts "A".
- Remove the final drive housing.
- Remove case "B" with pinion "C" and O-ring "D" from the housing.



- Unscrew the 8 fastening screws "E" and remove flange "F" together with the crown assembly "G".
- Remove the roller bearing cage "H" from the housing
- Use extractor code 12906900 (see chapter 5 section B) to remove the outer race of the roller bearing cage "H" from the housing.



## 1 ANTRIEBSGEHÄUSE HINTEN

Ausbau:

- Das Hinterrad ausbauen, wie in Kap. 2 des Abschnitts F beschrieben.
- Das Öl aus dem Antriebgehäuse, wie in Kap. 2, Abschnitt D, beschrieben, ablassen.
- Die 4 Muttern "A" lösen und entfernen.
- Das Antriebsgehäuse entfernen.
- Die Abdeckung "B" einschließlich Ritzel "C" mit OR-Dichtung "D" aus dem Gehäuse herausnehmen.

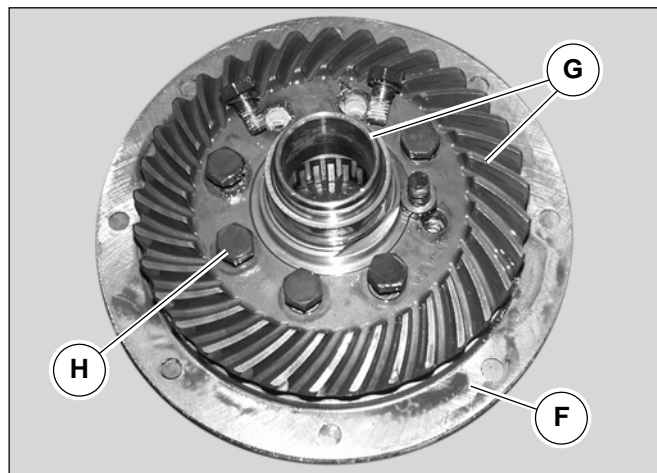
- Die 8 Halteschrauben "E" lösen und den Flansch "F" zusammen mit der Kranzgruppe "G" herausnehmen.
- Den Rollenkäfig "H" aus dem Gehäuse entfernen.
- Die Außenbahn des Rollenkäfigs "H" mit dem Abzieher Kennnr. 12906900, siehe Kap. 5 Abschnitt B, aus dem Gehäuse entfernen.

## 1 KAST VAN ACHTERSTE OVERBRENGING

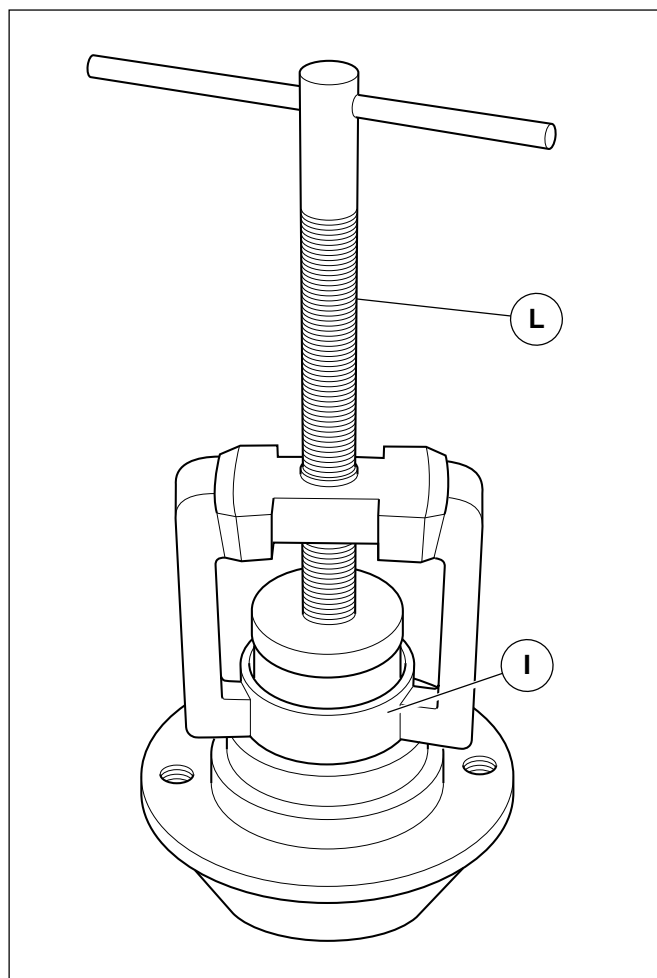
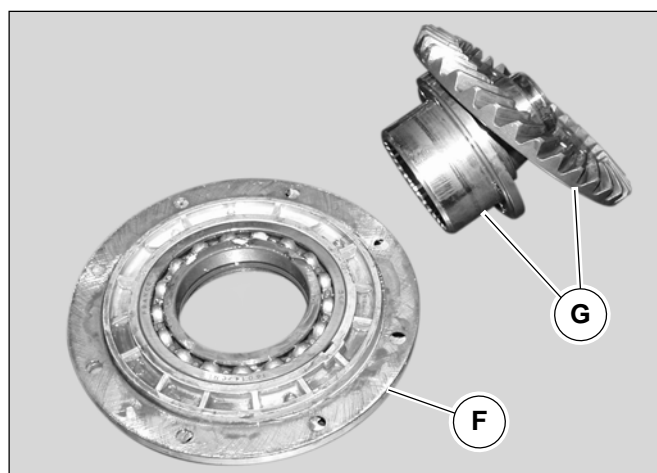
Demontage:

- Het achterwiel wegnemen zoals beschreven wordt in hoofdstuk 2 van de sectie F;
- Tap al de olie uit het transmissiehuis zoals beschreven in hoofdstuk 2 deel D;
- Draai de 4 moeren "A" los en verwijder deze;
- Verwijder het transmissiehuis.
- Haal de beschermring "B" samen met het tandwiel "C" en de pakking (OR) "D" uit de kast;

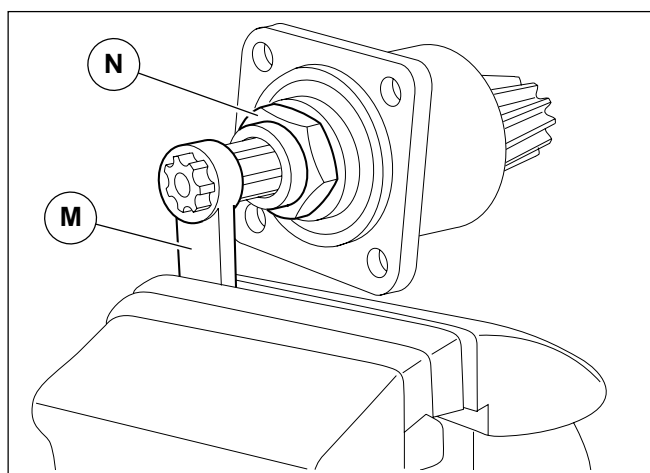
- Draai de 8 bouten "E" los en verwijder de flens "F", samen met het hele kroongedeelte "G";
- Verwijder het naaldlager "H" uit het transmissiehuis;
- Verwijder ook de buitenring van het naaldlager "H" met het gereedschap codenummer 12906900 zie hoofdstuk 5 deel B;



- Remove the crown – pin assembly “G” from the flange “F”.
- Unscrew the 8 screws “H” and remove the crown.



- Remove the roller bearing inner race “I” with the extractor “L” code 17948360.
- Use the proper locking tool “M” of the pinion shaft, code 12907100, to unscrew the back nut “N”.



- Die Kranz-Bolzen-Gruppe "G" aus dem Flansch "F" herausnehmen.
- Die 8 Schrauben "H" lösen und den Kranz entfernen.
- Schuif het geheel kroon-spil "G" uit de flens "F";
- Draai de 8 bouten "H" los en verwijder de kroon;

- Die Innenbahn "I" des Armaturenbretts mit dem Abzieher "L" Kennnr. 17948360 entfernen.
- Unter Verwendung der Blockiervorrichtung "M" der Ritzelwelle Kennnr. 12907100 die Haltemutter "N" lösen.
- Haal de binnenring "I" van de naaldlager eruit met het gereedschap "L" codenummer 17948360;
- Met het gereedschap "M" codenummer 12907100 de tandwielas blokkeren en de moer "N" losdraaien;

A

B

C

D

E

F

G

H

I

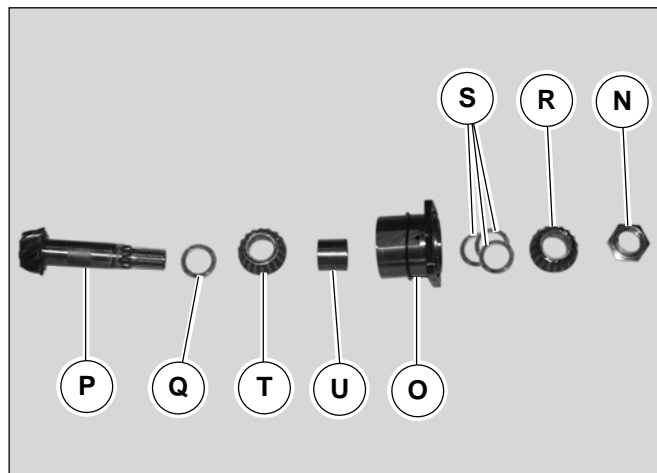
L

M

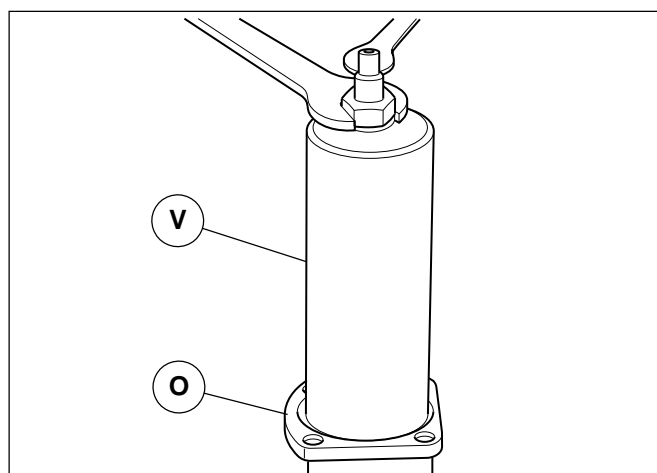
N

O

P



- Remove the pinion "P", the washer "Q", the outer roller cone bearing cage "R", the adjustment washers "S", the roller bearing cage "T" - pinion side, and the spacer "U" from the case "O".
- Use extractor "V", code 17945060, to remove the outer race of the roller cone bearing cages "T" and "R" from the case "O".



## CHECK AND OVERHAUL

### Final Drive housing

Check that:

- The housing has no cracks or leakages, otherwise seal it or replace it.
- The bearing seat is not scored or damaged.
- The mating surfaces are not scored or damaged.
- The sealing ring is intact, not damaged, and has not lost elasticity.

Gaskets shall be replaced even if in good conditions.

### Flange on the Final Drive housing

Check that:

- It has no cracks.
- The mating surface is not scored or damaged.
- The bearing seat and the sealing ring seat are not scored or damaged;
- The sealing ring is intact, not damaged, and has not lost elasticity.

### Adjustment shims of the Final Drive housing flange

Shims are supplied in six different sizes, that is: 0.8 – 0.9 - 1 – 1.1 – 1.2 – 1.3 mm.

Check that the mating surfaces are not scored or damaged.

### Drilled shaft with internal teeth as a connection to the rear wheel

Check that:

- The surface, on which the ball bearing is pressed, is intact and very smooth;
- The internal toothing is not damaged or dented.

- Das Ritzel "P", die Distanzscheibe "Q", den Außenkäfig mit den konischen Rollen "R", die Ausgleichsscheiben "S", den Rollenkäfig auf der Ritzelseite "T" und die Distanzscheibe "U" an der Abdeckung "O" herausnehmen.
- Mit dem Abzieher "V" Kennnr. 17945060 die Außenbahn der Käfige mit den konischen Rollen "T" und "R" aus der Abdeckung "O" entfernen.

- Uit de dekring "O" het tandwiel "P" halen, de afstandring "Q", de buitenste conische naaldlager "R", de stelringetjes "S", de naaldlager aan de kant van het kleine tandwiel "T" en de afstandring "U";
- Verwijder de buitenste ringen van de conische naaldlagers "T" en "R" uit de dekring "O" met het speciale gereedschap "V" codenummer 17945060

## KONTROLLE UND ÜBERHOLUNG

### Antriebsgehäuse

Überprüfen, dass:

- das Gehäuse an keiner Stelle Risse oder Lecks aufweist, andernfalls versiegeln oder austauschen.
- der Sitz des Lagers nicht geriefelt oder beschädigt ist.
- die Verbindungsebenen nicht geriefelt oder beschädigt sind.
- der Dichtring unversehrt und unbeschädigt ist und nicht an Elastizität verloren hat.

Die Dichtungen müssen ausgetauscht werden, auch wenn sie in optimalem Zustand sind.

### Flansch auf dem Antriebsgehäuse

Überprüfen, dass:

- das er an keiner Stelle Risse aufweist.
- die Verbindungsebene nicht geriefelt oder beschädigt ist.
- die Sitze des Lagers und des Dichtrings nicht geriefelt oder beschädigt sind.
- der Dichtring unversehrt und unbeschädigt ist und nicht an Elastizität verloren hat.

### Ausgleichsdistanzscheiben des Flanschs des Antriebsgehäuses

Die Distanzscheiben werden in sechs unterschiedlichen Abmessungen geliefert und zwar: 0,8 - 0,9 - 1 - 1,1 - 1,2 - 1,3 mm.

Überprüfen, dass die Verbindungsebenen nicht geriefelt oder beschädigt sind.

### Aufgebohrter Bolzen mit Innenverzahnung für Verbindung zum Hinterrad

Überprüfen, dass:

- die Oberfläche, auf der das Kugellager gepresst wird, unversehrt und besonders glatt ist.
- die Innenverzahnung nicht beschädigt oder verbeult ist.

## CONTROLE EN REVISIE

### Het transmissiehuis

Controleren of:

- Er geen barsten of lekken zitten in het huis; indien nodig dichtten of vervangen;
- De plaats waarin de lager rust niet gegroefd of in slechte staat is;
- De contactvlakken niet gegroefd of in slechte staat zijn;
- De dichtingsring in perfecte staat is, niet gekarteld of stroef geworden.

De pakkingen dienen te worden vervangen ook als ze perfect in orde zijn.

### Flens op het transmissiehuis

Controleren of:

- Er nergens barsten of breuken zijn;
- De contactvlakken niet gegroefd of in slechte staat zijn;
- De ruimten waarin de lager rust en die van de borgring niet gegroefd of in slechte staat zijn;
- De dichtingsring in perfecte staat is, niet gekarteld of stroef geworden.

### Stelvulringen flens op transmissiehuis

De vulringen worden in verschillende maten geleverd: 0,8 - 0,9 - 1 - 1,1 - 1,2 - 1,3 mm.

Controleren of de contactvlakken niet gegroefd of in slechte staat zijn;

### Geperforeerde spil met inwendige tanden voor de verbinding met het achterwiel

Controleren of:

- Het vlak waarop de kogellager drukt, perfect in orde is en uiterst glad;
- De tanden binnenin perfect in orde zijn en geen deuken vertonen.

## Bevel gear

The bevel gear consists of a pinion and a "Gleason" crown wheel. The crown toothing shall not be ungeared or excessively worn.

The pinion shank shall not be dented and the end fits shall be smooth and not dented.

## Cage sealing ring

The surfaces shall not be damaged, dented or worn, otherwise replace them.

## Spacer for rear wheel shaft

Check that the supporting surfaces are not damaged.

## Bearing case

Check that:

- The mating surfaces are not scored or dented.
- The bearing seats are not scored or damaged.

The gasket shall always be replaced, even if in good conditions.

## Spacer between the bearings

Check that the supporting surfaces are smooth and not damaged.

## Adjustment washers between spacer and bearing

Adjustment washers are supplied in two different thickness measures.

Check that they are even and without wear or dents.

## Lock nut for bevel gear pinion on the bearing case

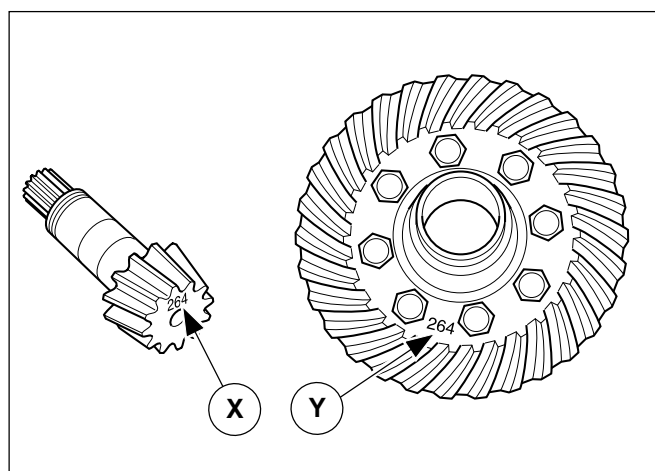
During assembly the tang is crushed into a spline of the pinion shank, it is therefore suggested to replace this nut when reassembling.

## Final Drive shaft and bevel sprocket sleeve

Internal fits shall be intact, not damaged or dented, otherwise replace the sleeve.

## Pinion – crown sorting

Pinion and crown shall have the same number (see "X" and "Y")





## Konisches Zahnradpaar

Das konische Zahnradpaar besteht aus einem Ritzel und dem Zahnkranz "Gleason". Die Verzahnungen dürfen keine Beschädigungen oder übermäßigen Verschleiß aufweisen.

Der Ritzelschaft darf keine Verbeulungen aufweisen und die Aufschumpfungen am Ende müssen glatt und ohne Verbeulungen sein.

## Dichtring des Käfigs

Die Ebenen dürfen nicht beschädigt, verbeult oder verschlissen sein. Andernfalls austauschen.

## Distanzscheibe für Hinterradachse

Überprüfen, dass die Auflageflächen nicht beschädigt sind.

## Lagerabdeckung

Überprüfen, dass:

- die Verbindungsebenen nicht geriefelt oder beschädigt sind.
- die Sitze des Lagers nicht geriefelt oder beschädigt sind.

Die Dichtung muss immer ausgetauscht werden, auch wenn sie in optimalem Zustand ist.

## Distanzscheibe zwischen den Lagern

Überprüfen, dass die Auflageflächen glatt und nicht beschädigt sind.

## Ausgleichsscheiben zwischen Distanzscheibe und Lager

Die Ausgleichsscheiben werden in zwei verschiedenen Stärken geliefert.

Überprüfen, ob sie eben sind und keine Verschleißstellen oder Verbeulungen aufweisen.

## Einspannmutter des Ritzels des konischen Drehmoments auf der Lagerhalteabdeckung

Da das Endstück beim Einbau in eine Kerbe des Ritzelschafts gedrückt wird, empfiehlt es sich, beim Wiedereinbau besagte Mutter auszutauschen.

## Muffe für Antriebswelle und konisches Ritzel

Die Innenaufschumpfungen müssen unversehrt sein. Sie dürfen keine Beschädigungen oder Verbeulungen ausweisen. Andernfalls austauschen.

## Ritzel-Kranz-Auswahl

Das Ritzel und der Kranz müssen die gleiche Nummer aufweisen (siehe "X" und "Y")

## Conisch koppel

Het conisch koppel bestaat uit een klein tandwiel en een kroon met tanden van het type "Gleason"; er mag geen slijtage op zitten.

de tandwielsteel mag niet gedeukt zijn en de koppelingen op de uiteinden moeten glad en zonder deuken zijn.

## Ring naaldlager

De vlakken mogen geen slijtage of beschadigingen vertonen; eventueel vervangen.

## Afstandring voor achterwielspil

De contactvlakken controleren op slijtage.

## Lagerbeschermring

Controleren of:

- De contactvlakken niet gegroefd of in slechte staat zijn;
- De ruimten waarin de lagers zitten niet gegroefd zijn of in slechte staat;

De pakking, ook als deze in perfecte staat is, dient altijd te worden vervangen.

## Afstandring tussen de lagers

Controleren of de steunvlakken glad zijn en perfect in orde.

## Steltandringetjes tussen afstandhouder en lager

De steltandringetjes worden geleverd in twee diktematen. Controleer of ze vlak zijn en nergens slijtage vertonen.

## De borgmoer van het kleine tandwiel van het conische koppel op de lagerbeschermring

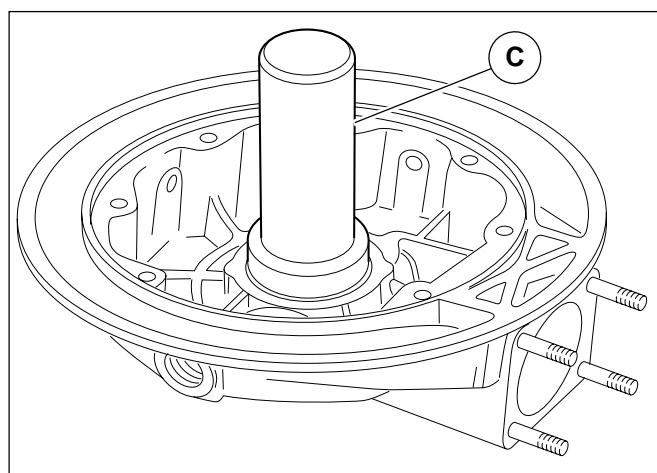
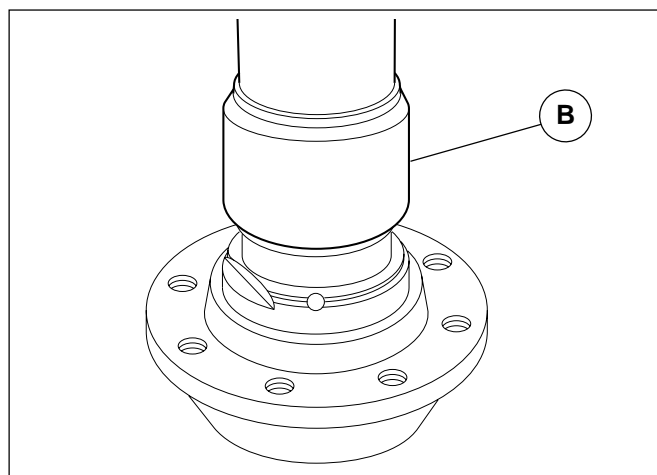
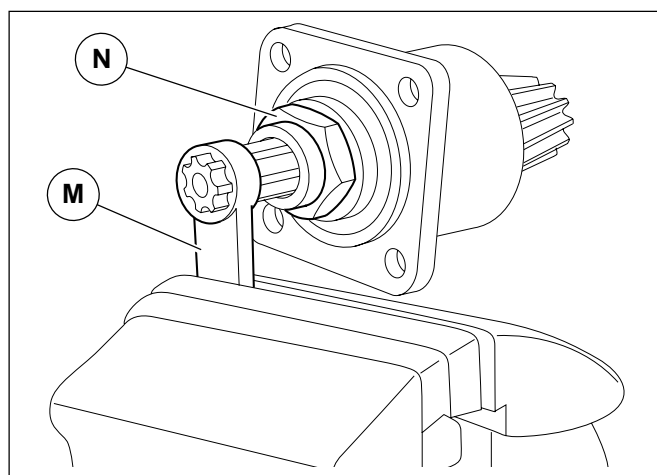
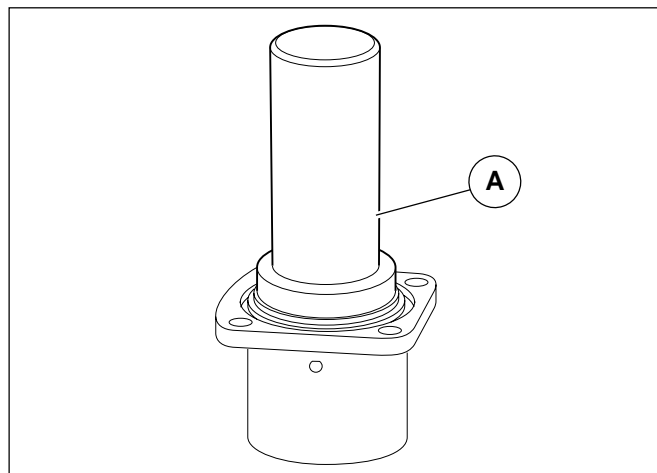
Omdat tijdens het monteren het eindje van deze moer plat wordt gedrukt in een groef van de tandwielsteel, is het altijd raadzaam deze moer te vervangen.

## Verbindingspijp voor transmissieas en conisch tandwiel

De koppelingen binnenin moeten perfect in orde zijn; als er slijtage op zit, of ze zijn vervormd, dient u ze te vervangen.

## Aanpassing tandwiel - kroon

Op het tandwiel en de kroon moet hetzelfde nummer staan (zie "X" en "Y")



## Reassembly

Before reassembly, check each component accurately, as described in the chapter "Check and overhaul" of this section.

### Outer races of the cone bearings on the case

Use proper punch "A", code 17945160, to assemble the cone bearings outer races on the case.

### Case components

To reassemble, carry out the removal procedures in reverse order, checking that the number of shim rings between spacer and bearing and between bearing and bevel sprocket is the same, if no part has been replaced. If a part has been replaced, a new shimming is required. Nut "N" locking shall be carried out with the locking tool "M", code 12907100, and with a wrench with torque  $18 \div 20$  Nm and Loctite. If the pinion is shimmed correctly, it shall turn freely but without play.

### Assembly of the needle bearing inner race on the drilled shaft

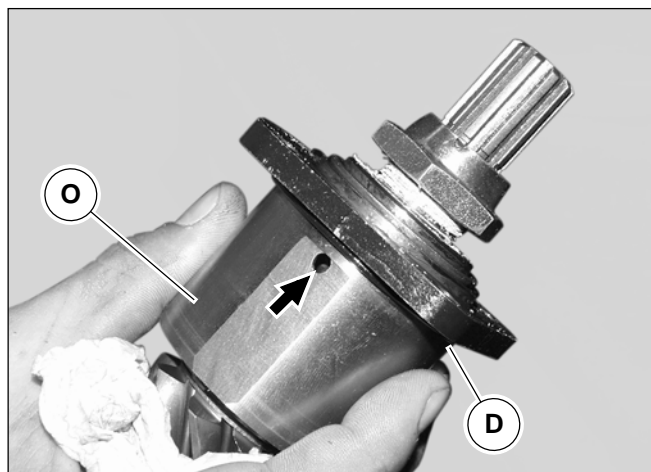
Use the proper tool "B", code 17948460, to press the needle bearing inner race on the drilled shaft.

### Assembly of the needle bearing outer race on the housing

Use the proper tool "C", code 17948660, to press the needle bearing outer race on the housing.

### Housing case

While assembling the case "O" on the transmission housing, make sure that the lubrication holes marked with an arrow on the housing and on the case are lined up. Remember to place the O-ring "D" between the case and the housing.



## Wiedereinbau

Vor dem Wiedereinbau die Komponenten sorgfältig, wie im Kap. „Kontrolle und Überholung“ in diesem Abschnitt beschrieben, kontrollieren.

### Außenbahnen der konischen Lager auf der Abdeckung

Für den Einbau der Außenbahnen der konischen Lager den Dorn „A“ Kennnr. 17945160 verwenden.

### Abdeckung in ihren Elementen

Für den oben genannten Einbau den Ausbau in umgekehrter Reihenfolge ausführen. Kontrollieren, dass kein Teil verwechselt wurde und die Nummer der Distanzringe zwischen Distanzscheibe und Lager und zwischen Lager und konischem Ritzel gleich ist.

Wurden Teile ausgetauscht, müssen diese erneut ausdistanziert werden.

Die Blockierung der Mutter „N“ muss mittels der Haltevorrichtung „M“ Kennnr. 12907100, Schlüssel am Drehmoment von  $18 \div 20$  Nm und Loctite erfolgen. Wurde das Ritzel richtig ausdistanziert, läuft es frei und hat kein Spiel.

### Einbau der Innenbahn des Nadellagers auf den aufgebohrten Bolzen

Um die Innenbahn des Nadellagers auf den aufgebohrten Bolzen zu pressen, das entsprechende Werkzeug „B“ Kennnr. 17948460 verwenden.

### Einbau der Außenbahn des Nadellagers auf das Gehäuse

Um die Außenbahn des Nadellagers auf das Gehäuse zu pressen, das entsprechende Werkzeug „C“ Kennnr. 17948660 verwenden.

### Gehäuseabdeckung

Beim Einbau der Abdeckung „O“ auf das Antriebsgehäuse beachten, dass die durch den Pfeil angegebenen Schmieröffnungen des Gehäuses und auf der Abdeckung übereinstimmen. Nicht vergessen, den O-Dichtring „D“ zwischen Abdeckung und Gehäuse anzuordnen.

## Opnieuw monteren

Voordat u alles opnieuw monteert, dient u alle componenten zorgvuldig te controleren zoals beschreven in het hoofdstuk „Controle en revisie“ van dit gedeelte.

### Buitenringen van de conische lagers op de dekring

Om de buitenringen op de dekring te monteren, gebruikt u de speciale drijfbout „A“ codenummer 17945160

### Alle elementen van de dekring

Voer de demontageverrichtingen in de omgekeerde volgorde uit en controleer of geen enkel stuk verwisseld is, of er evenveel vulringen tussen de afstandring en de lager en tussen de lager en het conische tandwiel zitten. Als u delen hebt vervangen, zult u ook de vulringen moeten aanpassen.

Om de moer „N“ te blokkeren, dient u het gereedschap „M“ codenummer 12907100 te gebruiken, een sleutel met draaimoment  $18 \div 20$  Nm en Loctite. Het kleine tandwiel met de vulringen moet vrij kunnen draaien, maar er mag geen speling op zitten.

### De binnenringen van het naaldlager op de geperforeerde spil monteren

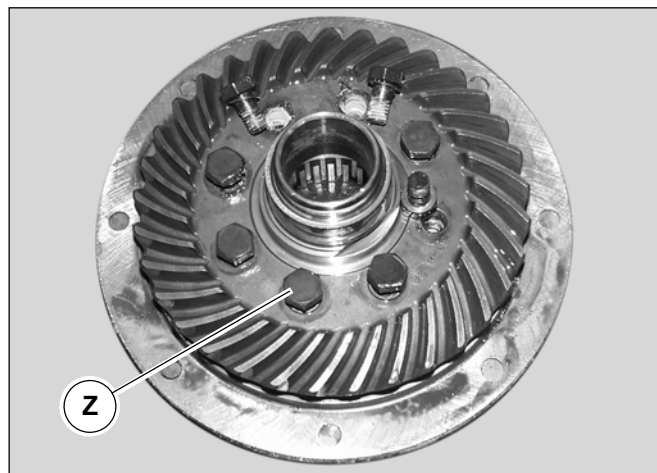
Om de binnenring op de spil te monteren, gebruikt u het speciale gereedschap „B“ cod. 17948460

### De buitenring van het naaldlager monteren

Om de buitenring van het naaldlager te monteren, gebruikt u het gereedschap „C“ codenummer 17948660

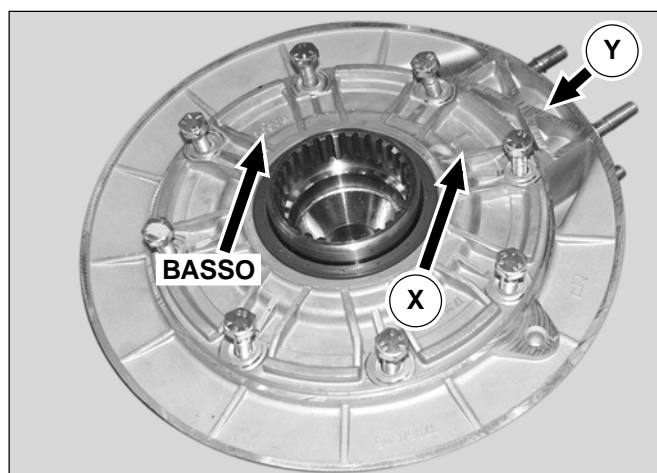
### Beschermring huis

Tijdens het monteren van de beschermring „O“ op de transmissiekast, dient men erop te letten dat de smeeropeningen van de kast en op beschermring (aangeduid door de pijlen), recht tegenover elkaar zitten; vergeet niet tussen de beschermring en de transmissie de O-ring „D“ te steken.



### Crown on the drilled shaft

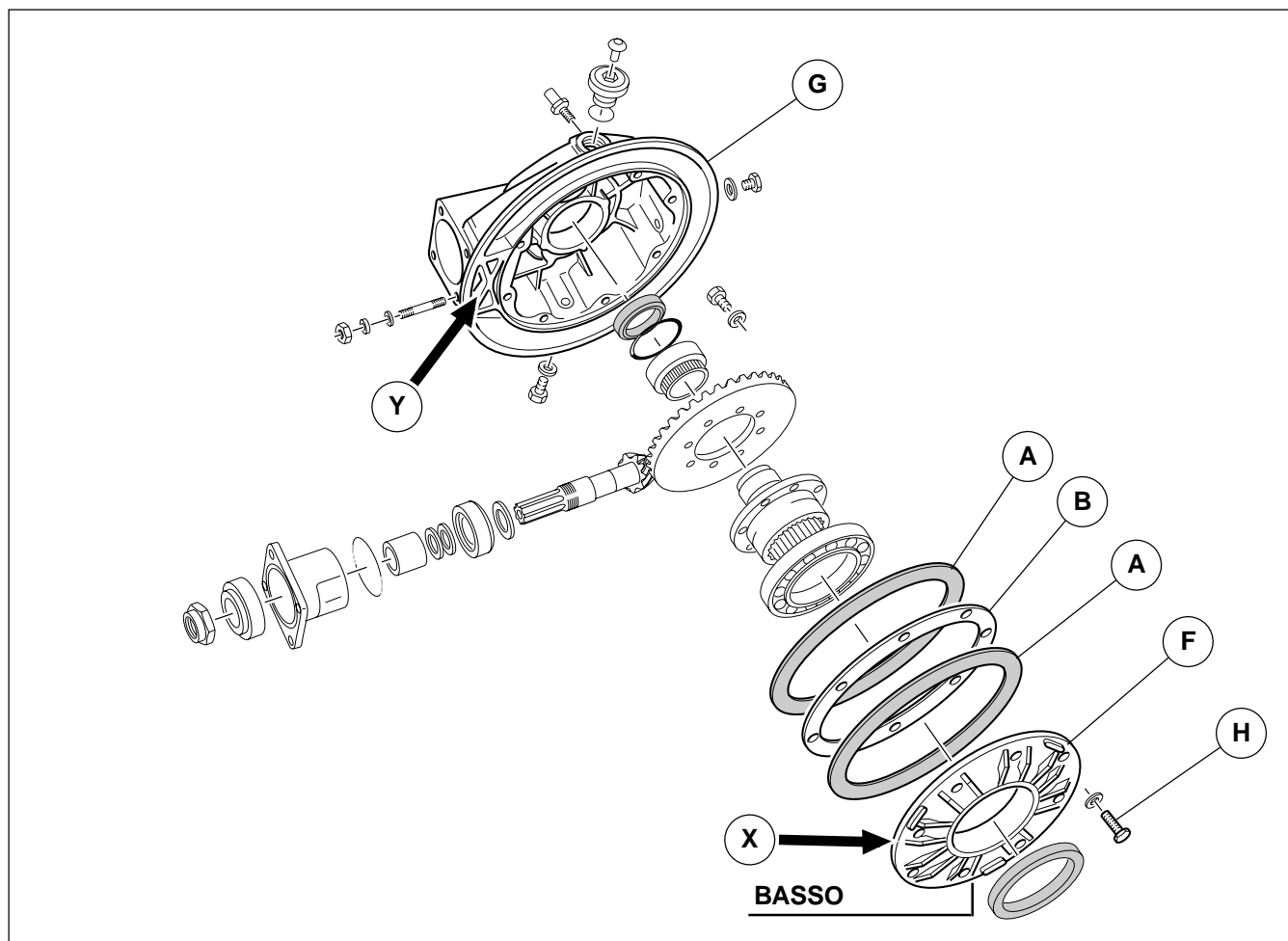
Reassemble the crown on the drilled shaft and remember to always replace the 8 screws "Z". Clean the drilled shafts threads accurately with trichloroethylene to guarantee a good adherence of the sealant "Loctite 601" that was previously applied on the screw thread. Tighten to a torque of  $40 \div 42$  Nm.



### Cover on the transmission housing

Assemble the cover "F" on the housing as follows:

- Place gasket "A" on the housing, then the shim ring "B" and then the other gasket "A". Make sure the holes are lined up with those on the housing. The cover shall be assembled on the housing making sure that the "BASSO" sign faces the ground. The arrow "X" on the cover "F" shall be lined up with the arrow "Y" marked on the housing "G", then tighten up screws "H".



### Kranz auf den aufgebohrten Bolzen

Den Kranz wieder auf den aufgebohrten Bolzen einbauen und dabei beachten, dass die 8 Schrauben „Z“ immer ausgetauscht werden müssen. Vor dem Einbau die Gewinde des aufgebohrten Bolzens mit Trichloräthylen sorgfältig schmieren, um eine gute Haftung des Gewindeklebers „Loctite 601“ zu ermöglichen, der zuvor auf die Schraubengewinde aufgetragen wurde.

Am Drehmoment  $40 \div 42$  Nm blockieren.

### Kroon op geperforeerde spil

De kroon weer op de spil monteren en niet vergeten dat de 8 bouten „Z“ altijd moeten worden vervangen; ontvet voor het opnieuw monteren zorgvuldig de schroefdraad in de spil met trichloorethyleen zodat de Loctite 601 goed kan pakken:: de „Loctite 601“ brengt u voor het monteren aan op de schroefdraad van de bouten.

Vastdraaien met een koppelmoment van Nm  $40 \div 42$ .

### Deckel auf den Antriebsgehäuse

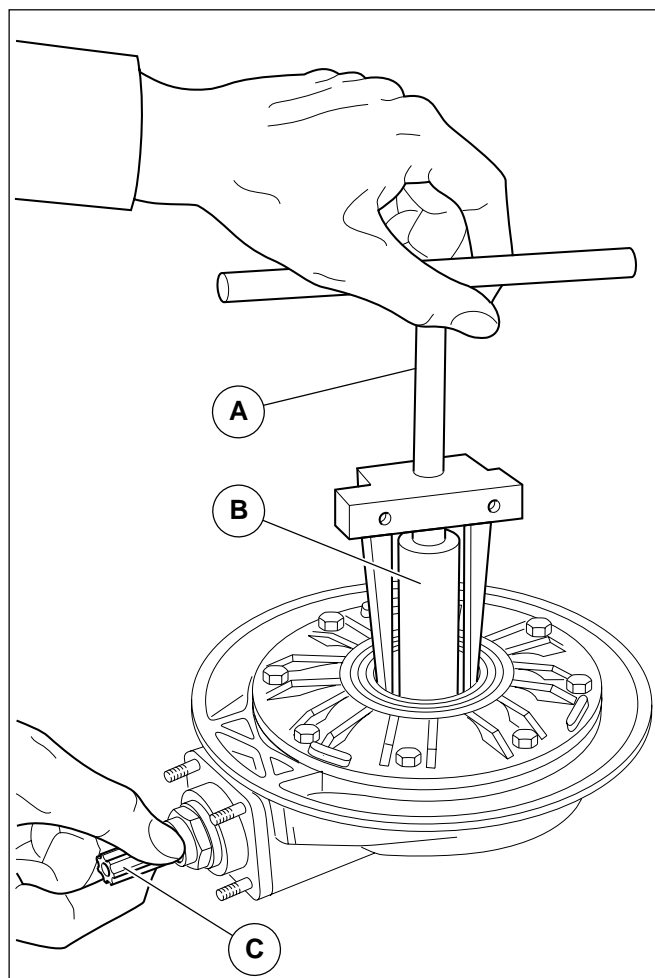
Beim Einbau des Deckels „F“ auf das Gehäuse, wie folgt, vorgehen:

- die Dichtung „A“ auf dem Gehäuse, dann den Distanzring „B“ und schließlich die andere Dichtung „A“ anordnen. Dabei beachten, dass die Öffnungen mit den Öffnungen des Gehäuses übereinstimmen. Den Deckel auf das Gehäuse montieren und überprüfen, dass die Aufschrift „BASSO“ zum Boden zeigt. Außerdem beachten, dass der auf den Deckel „F“ aufgeprägte Pfeil „X“ mit dem auf das Gehäuse „G“ aufgedruckten Pfeil „Y“ übereinstimmt. Danach die Schrauben „H“ bis zum Anschlag anziehen.

### Dekring op de transmissiekast

Ga als volgt te werk op de dekring „F“ op de transmissie te monteren:

- steek eerst de pakking „A“ op de doos en dan de vulring „B“, maar zorg ervoor dat de openingen gelijk komen met de openingen op de transmissie. De vermelding „BASSO“ op de dekring, dient naar de vloer toe te zijn gericht als u de dekring op de transmissie monteert; zorg er ook voor dat de pijl „X“ op de dekring „F“ dezelfde richting uit wijst als de pijl „Y“ op de transmissiekast „G“ en de schroeven „H“ helemaal vastdraaien.



## Pinion – crown coupling

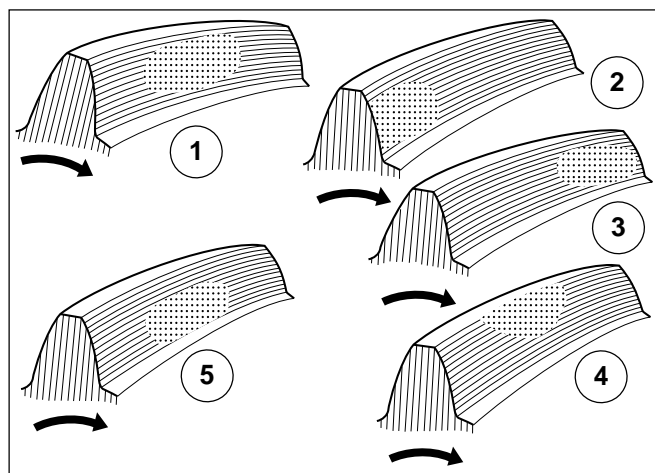
To check the pinion and crown coupling, grease the pinion toothing, drive side, with red lead grease.

Using an armed extractor "A" and a suitable shim "B" keep the hub-crown unit slightly forced towards the cover; turn the pinion "C" by hand in the sense-of-travel, using the tool to keep the crown still.

Remove the extractor, disassemble the cover and check the contact area on the pinion toothing.

## CONTACT IMPRESSION CHECK

- If the contact is correct, the pinion toothing impression will be as illustrated in figure "1" (the pinion is viewed from the drive shaft side)
- If the contact is like illustration "2", the crown is too near the pinion's rotating axis: loosen the crown by increasing the thickness of the shim "P", previous page, between the box and the cover;
- If the contact is like illustration "3", the pinion is too near to the crown's rotation axis: move the pinion farther by reducing the thickness of the shim between the bearing and the pinion;
- If the contact is like illustration "4", the pinion is too far from the crown's rotation axis: bring the pinion closer by increasing the thickness of the shim, between bearing and pinion;
- If the contact is like illustration "5", the crown is too far from the pinion's rotation axis: bring the crown closer by reducing the thickness of the spacer "P", previous page, between the housing and the cover;
- The backlash must be within  $0.10 \div 0.15$  mm, if the coupling between the pinion toothing and the crown toothing is correct.



## Verbindung Ritzel – Zahnkranz

Mit Hilfe eines Ausziehers mit Armen "A" und eines geeigneten Abstandstücks "B" die Einheit Nabe-Zahnkranz leicht zum Deckel gedrückt halten; das Ritzel "C" von Hand in die Betriebsrichtung drehen, dabei den Zahnkranz mit dem Werkzeug gebremst halten.

Den Auszieher abnehmen, den Deckel abmontieren und die Kontaktfläche auf den Ritzelzähnen kontrollieren.

### KONTROLLE DES KONTAKTABDRUCKS:

- Wenn der Kontakt gleichmäßig ist, zeigt sich die Spur auf den Ritzelzähnen wie im Detail "1" (das Ritzel von der Seite der Mitnehmerwelle aus gesehen).
- Wenn der Kontakt so wie im Detail "2" ist, befindet sich der Zahnkranz zu nahe an der Drehachse des Ritzels: Den Zahnkranz abrücken, indem die Dicke des Abstandstücks "P", wie auf der vorherigen Seite zwischen Gehäuse und Deckel, erhöht wird.
- Wenn der Kontakt so wie im Detail "3" ist, befindet sich das Ritzel zu nahe an der Drehachse des Zahnkranzes: Das Ritzel abrücken, indem die Dicke des Abstandstücks zwischen Lager und Ritzel reduziert wird.
- Wenn der Kontakt so wie im Detail "4" ist, befindet sich das Ritzel zu weit von der Drehachse des Zahnkranzes entfernt: das Ritzel annähern, dazu die Dicke des Abstandstücks zwischen Lager und Ritzel erhöhen.
- Wenn der Kontakt so wie im Detail "5" ist, befindet sich der Zahnkranz zu weit von der Drehachse des Ritzels entfernt: den Zahnkranz annähern, dazu die Dicke des Abstandstücks "P" der vorherigen Seite zwischen Gehäuse und Deckel verringern.
- Bei einer korrekten Verbindung muss das Spiel zwischen den Zähnen des Ritzels und denen des Zahnkranzes zwischen  $0,10 \div 0,15$  mm betragen.

## Aanpassing tandwiel - kroon

Gebruik makend van een extractor met armen "A" en een adequate afstandhouder "B" de groep naaf-kroon lichtjes geforceerd houden in de richting van het deksel; het tandwiel "C" met de hand in de richting van het rijden draaien en hierbij de kroon geremd houden met het werktuig.

De extractor wegnemen, het deksel demonteren en de zone van contact op de tanden van het tandwiel verifiëren.

### CONTROLE SPOOR VAN CONTACT:

- Indien het contact regelmatig is, zal het spoor op de tanden van het tandwiel zijn zoals op het element "1" ( het tandwiel is gezien van aan de kant van de overbrengingsas).
- Indien het contact is zoals op het element "2" is de kroon te dicht bij de rotatieas van het tandwiel: de kroon verwijderen en hierbij de dikte van de afstandhouder "P" vermeerderen vorige pagina tussen kast en deksel;
- Indien het contact is zoals op element "3" is het tandwiel te dicht bij de rotatieas van de kroon: het tandwiel verwijderen en de dikte van de afstandhouder tussen het kussenblok en het tandwiel verminderen;
- Indien het contact is zoals op element "4" is het tandwiel te ver van de rotatieas van de kroon: het tandwiel naderbij brengen en hierbij de dikte van de afstandhouder tussen het kussenblok en het tandwiel vermeerderen;
- Indien het contact is zoals op element "5" is de kroon te ver van de:rotatieas van het tandwiel: de kroon naderbij brengen en hierbij de dikte van de afstandhouder "F" vorige pagina tussen kast en deksel verminderen;
- Met een correcte koppeling moet de speling tussen de tanden van het tandwiel en de tanden van de kroon bevat zijn tussen mm  $0,10 \div 0,15$ .

## 2 FINAL DRIVE SHAFT

### Disassembly:

- Remove rear swinging arm as described in chapter 9 section F.

### CHECK AND OVERHAUL

#### Sleeve for transmission shaft and bevel sprocket "A"

Internal fits shall be intact, not damaged or dented, otherwise replace the sleeve.

#### Snap rings on transmission shaft "B"

Check that the rings are not cracked and have not lost elasticity, otherwise replace them.

#### Transmission shaft "C"

Shaft fits shall be intact, not damaged or dented.

#### Double U-joint "D"

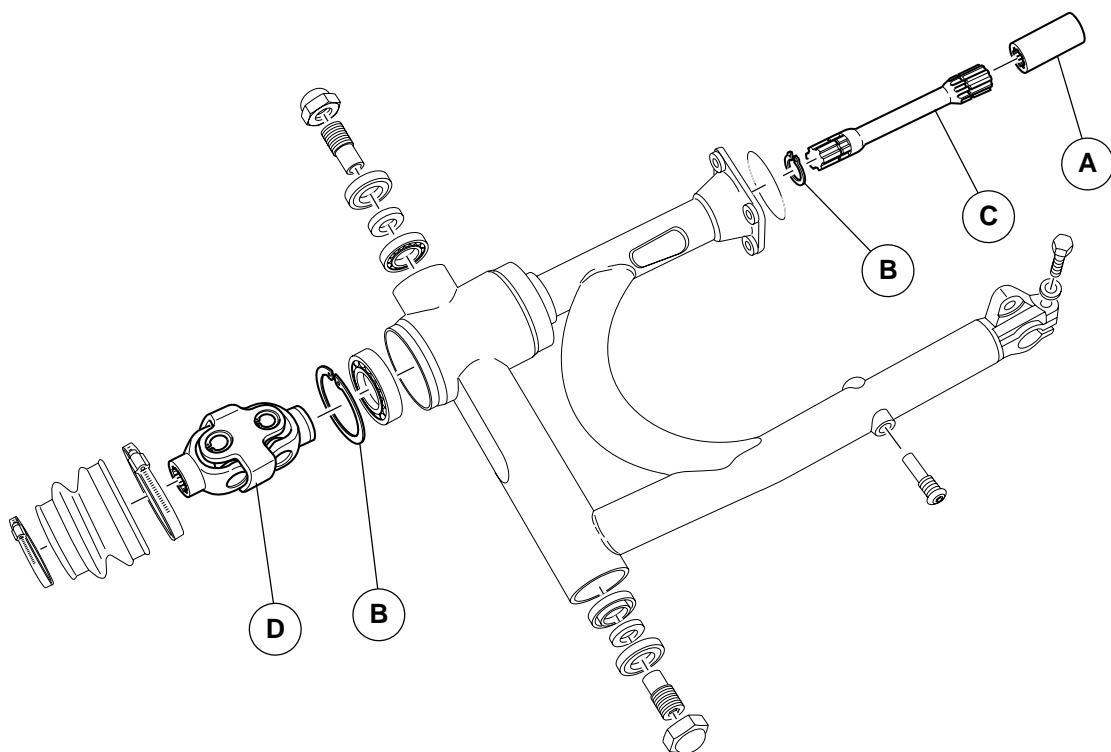
U-joint fits shall be intact, not damaged or dented.

Check that the joint is not hardened or excessively loosened, otherwise replace it.

### Reassembly:

Carry out the removal procedures in reverse order.

CALIFORNIA EV 1<sup>a</sup> SERIE (1997-2000) - CALIFORNIA JACKAL - CALIFORNIA SPECIAL





## 2 ANTRIEBSWELLE

### Ausbau:

- Die Hinterradschwinge, wie in Kap. 9, Abschnitt F, beschrieben, entfernen.

### KONTROLLE UND ÜBERHOLUNG

#### Muffe für Antriebswelle und konisches Ritzel "A"

Die internen Verbindungsbereiche müssen unversehrt sein. Sie dürfen keine Beschädigungen oder Verbeulungen ausweisen. Andernfalls austauschen.

#### Seeger-Ringe auf der Antriebswelle "B"

Überprüfen, dass die Ringe keine Risse aufweisen oder an Elastizität verloren haben. Andernfalls austauschen.

#### Antriebswelle "C"

Die Verbindungsbereiche müssen unversehrt sein und dürfen keine Beschädigungen oder Verbeulungen ausweisen.

#### Doppelkardangeln "D"

Die Verbindungsbereiche des Kardangelns müssen unversehrt sein und dürfen keine Beschädigungen oder Verbeulungen ausweisen.

Überprüfen, dass das Gelenk nicht verhärtet oder übermäßig gelockert ist. Andernfalls austauschen.

### Wiedereinbau:

Den Ausbau in umgekehrter Reihenfolge ausführen.

## 2 ÁRBOL DE TRANSMISIÓN

### Demontage:

- De achtervork verwijderen zoals beschreven in hoofdstuk 9 deel F.

### CONTROLE EN REVISIE

#### Verbindingpijp voor transmissieas en conisch tandwiel "A"

De uitsparingen binnenin moeten perfect in orde zijn; als er slijtage op zit, of ze zijn vervormd, dient u ze te vervangen.

#### Seegerringen op de transmissieas "B"

Controleren of deze ringen niet verduurd zijn of niet elastisch meer zijn; eventueel vervangen.

#### Transmissieas "C"

De sluitgroeven op beide uiteinden moeten perfect in orde zijn (niet gekarteld of verbogen).

#### Dubbele cardankoppeling "D"

De sluitgroeven binnenin moeten perfect in orde zijn (niet gekarteld of verbogen).

Controleren of het scharnierpunt niet te stroef of te los zit; eventueel vervangen.

### Remontage:

Monteren in de omgekeerde volgorde.

CALIFORNIA EV 2001 - CALIFORNIA STONE - CALIFORNIA SPECIAL SPORT

