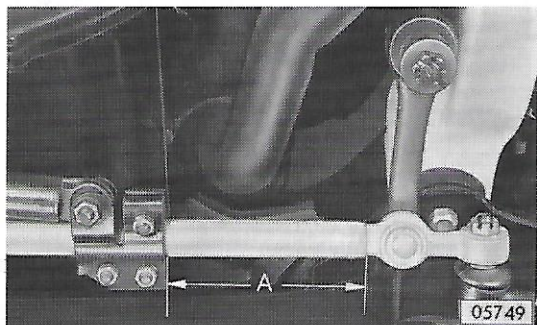


Stets neue Schutzkappen und neue Schaumstoff-Dichtringe bei der Montage der mittleren Spurstange verwenden.

Kronenmuttern der Kugel- und Zapfengelenke auf **4,5 kpm** festziehen und versplinten.



Lenkungsstoßdämpfer an mittlere Spurstange anschrauben. Einstellmaß A = 120 mm zwischen Anfang Spurstangenrohr und Schelle einhalten.

VORDERRADEINSTELLUNG

Sturz, Nachlauf und Vorspur prüfen

Vorgeschriebener Reifenluftdruck:

Der Luftdruck soll an den Achsen links wie rechts gleich sein:

	vorn	hinten
6,40-13/4 PR 6,40 S 13/4 PR	1,7 atü	1,8 atü
6,40-13/6 und 8 PR 6,40 S 13/6 und 8 PR	1,7 atü	2,3 atü
175 HR 14	2,0 atü	2,2 atü
175 SR 14	1,8 atü	2,5 atü
185/70 HR 14	2,0 atü	2,4 atü
185/70 SR 14	1,8 atü	2,0 atü

	unbelastet	belastet
Sturz	0° bis -1°	
	Abweichung vom linken zum rechten Rad = 0° 30' max.	
Nachlauf Rekord-D Limousine Coupé Caravan Lieferwagen } Commodore-B und „GS“	+ 0° 30' bis + 2° 30' } + 0° 45' bis + 2° 45' }	+ 2° 30' bis + 4° 30'
	- 0° 15' bis + 1° 45'	+ 1° 45' bis + 3° 45'
	+ 2° bis + 4°	+ 3° 30' bis + 5° 30'
Abweichung vom linken zum rechten Rad = 1° max.		

Vorspur (bezogen auf beide Räder, ohne Druckstange)	unbelastet	belastet	
	Rekord-D Limousine, Coupé Caravan, Lieferwagen } Commodore-B und „GS“	0° 25' bis 0° 45' 0° 15' bis 0° 35' 0° 25' bis 0° 45' }	0° 10' bis 0° 30'
Spurdifferenzwinkel bei Innenradeinschlagwinkel = 20° (Vorspur = 0)	- 1° ± 45'		
Belastungsmaße Abstand Fahrzeug zum Boden Rekord-D Limousine, Coupé Caravan Lieferwagen Commodore-B und „GS“		vorn	hinten
		309 mm	359 mm
		332 mm	384 mm
		314 mm	369 mm
Abstand von Mitte Vorderrad nach vorn		450 mm	
Abstand von Mitte Hinterrad nach hinten (linke Seite)		310 mm	

Unbelastet:

Die Einstellwerte sind „Richtwerte“ und beziehen sich auf ein Fahrzeug mit etwa halbgefülltem Kraftstofftank.

Belastet:

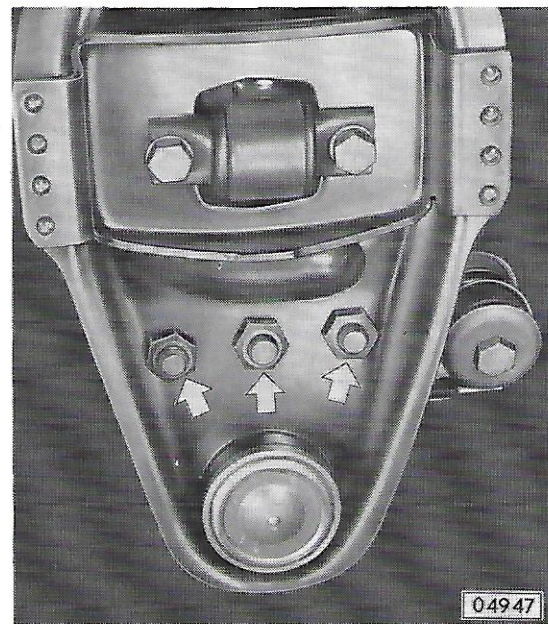
Die Einstellwerte sind gültig bei einem Fahrzeug, das auf einer ebenen, waagrechten Prüffläche beidseitig an den Vorderrahmenlängsträgern und an dem linken hinteren Längsträger auf bestimmte Bodenabstände (Belastungsmaße) heruntergezogen wurde. Die entsprechenden Längen für die unterzustellenden Holzstäbe sowie deren Abstände von Mitte Vorderrad nach vorn und von Mitte Hinterrad nach hinten sind der Tabellenspalte „Belastungsmaße“ zu entnehmen.

Sturz und Nachlauf einstellen

Die Sturzeinstellung erfolgt durch gleichmäßiges Entfernen oder Beilegen, die NachlaufEinstellung durch ungleichmäßiges Entfernen oder Beilegen von gabelförmigen Ausgleichscheiben an beiden Befestigungsschrauben der oberen Lenkerachse.

Zugstreben-Nachlaufeinstellung wie folgt vornehmen:

Sechskantmuttern der Nietkopfbolzen für Stabilisatorhalter und Zugstrebe am unteren Lenker **lösen** – nicht abschrauben.



Unter Berücksichtigung des Einstellmaßes von 348 mm bei Rekord und 346 mm bei Commodore zwischen Kopfmitte vorderem Nietkopfbolzen und Hinterseite innerer Mutter darf die Zugstrebe nur **max. + 2 mm bis - 5 mm** verstellt werden, da sonst die Vorderfeder seitlich im Achskörper angeht.

Demnach ist jede Nachlaufkorrektur an der Zugstrebe abhängig vom feststehenden Einstellmaß bei

$$\text{Rekord: } A = 348 \begin{matrix} + 2 \\ - 5 \end{matrix} \text{ mm}$$

und bei $\text{Commodore: } A = 346 \begin{matrix} + 2 \\ - 5 \end{matrix} \text{ mm,}$

das vorher mit einem Stahl- oder Bandmaß genau zu prüfen ist.

- A = Nachlaufverkleinerung
- B = Nachlaufvergrößerung
- C = Gemessenes Einstellmaß

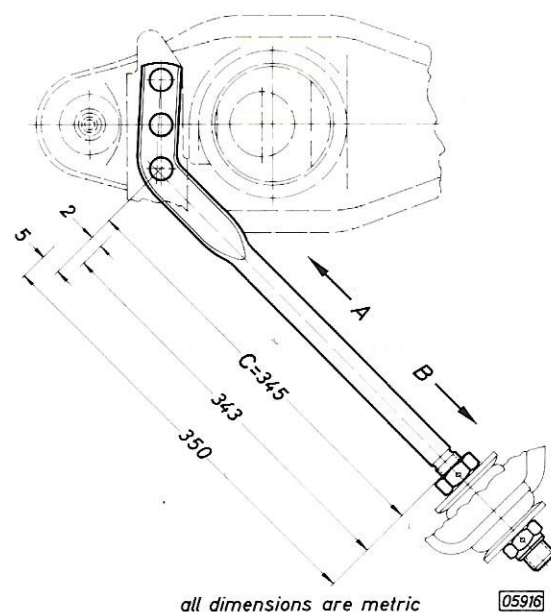
Beispiel für Rekord-D

Feststehendes Einstellmaß = 343 bis 350 mm
Gemessenes Einstellmaß = 345 mm

Zul. Zugstrebenverstellung für Nachlaufvergrößerung = 345 - 343 mm = **2 mm**

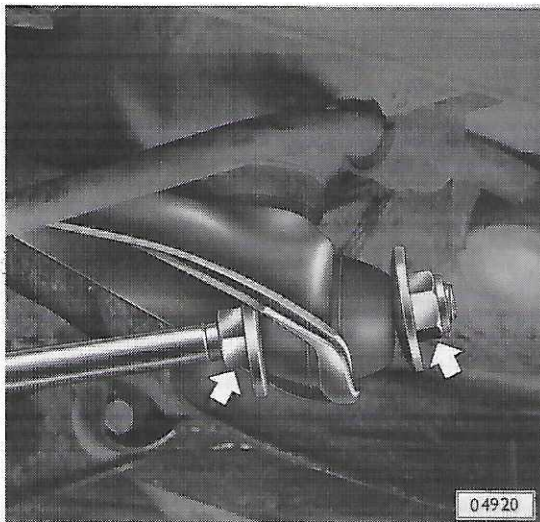
Zul. Zugstrebenverstellung für Nachlaufverkleinerung = 350 - 345 mm = **5 mm**

Nachlaufveränderung bei 2 mm Zugstrebenverstellung = 50', bei 5 mm Zugstrebenverstellung = 2°10'.



all dimensions are metric

05916



Zur **Nachlaufvergrößerung** innere Sechskantmutter so weit zurückschrauben, bis vorher ermitteltes Zugstrebenverstellmaß zwischen Kopfmittle vorderem Nietkopfbolzen und Hinterseite innerer Mutter erreicht ist. Äußere Sechskantmutter auf **9,0 kpm** festziehen. Hierbei wird der untere Lenker durch die Zugstrebe nach vorn gezogen.

Zur **Nachlaufverkleinerung** äußere Sechskantmutter einige Gewindegänge zurückschrauben und innere Sechskantmutter entsprechend dem vorher ermittelten Zugstrebenverstellmaß vorschrauben. Hierbei wird der untere Lenker durch die Zugstrebe nach hinten bewegt. Äußere Mutter auf **9,0 kpm** festziehen.

Sechskantmuttern der Nietkopfbolzen auf **7,5 kpm** festziehen.

Einstellungen nochmals optisch prüfen.

Vorspur einstellen

Klemmschellen an linker und rechter Spurstange lösen.

Vorspur einstellen.

Einstellung stets an **beiden** Spurstangen vornehmen.

Klemmschellen auf **1,5 kpm** festziehen.

Einstellung nochmals optisch prüfen.

Hinterachsstellung prüfen

Diese Arbeit ist gemäß dem Vorgang „Sturz, Nachlauf und Vorspur prüfen“ durchzuführen, jedoch ohne Nachlauf prüfen.

Bei der Hinterachse sollen die Meßwerte für Sturz und Vorspur gleich Null sein.

Zulässige Abweichung an einem Rad = $\pm 15'$.

HILFSKRAFTLENKUNG

Die Hilfskraftlenkung wird in den Commodore-B und „GS“ als Sonderausstattung eingebaut. Es handelt sich hier um ein hydraulisches Kugelumlauf-Lenkgetriebe mit einer Lenkgetriebeübersetzung von 15,7.

Im Lenkgehäuse sind das Steuerventil, der Arbeitszylinder sowie ein Kugelumlauf-Lenkgetriebe untergebracht. Eine Ölpumpe liefert das erforderliche Drucköl für das Lenkgetriebe. Sie wird vom Motor durch einen Keilriemen angetrieben.