

Sinds 1978

Aircooled VW & PORSCHE

Montage tips.

De oude keerring kun je het makkelijkst met een bandenlichter of grote schroevendraaier vanaf de achterzijde er uit kantelen, vooral als je de flens **8** daarvoor in een bankschroef goed vast klemt.

Leg eerst de grote plaat **9** weer terug in de asflens, als de keerring er in zit kan dat niet meer.

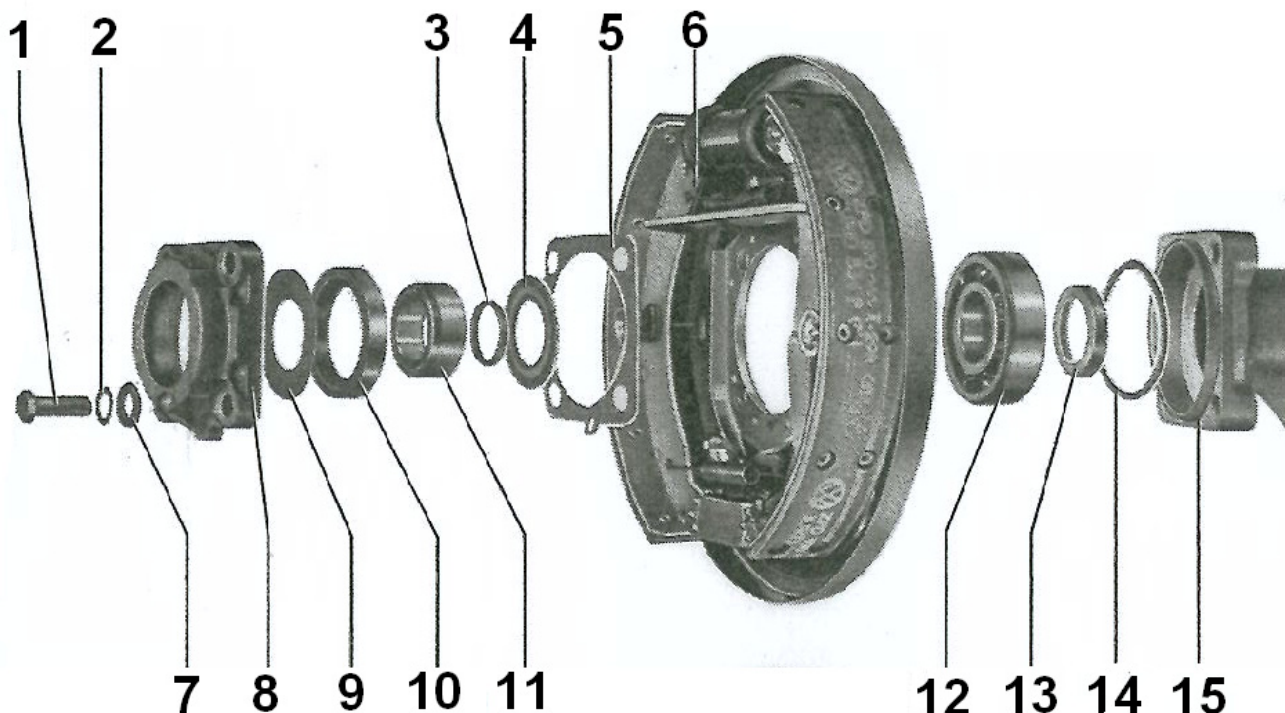
Let op: Bij de goedkope as keerring sets zit de plaat **9** en de bus **11** er niet bij in, deze moeten dus in goede staat zijn. Pers of drijf de nieuwe keerring (**10**) er voorzichtig in, en gebruik daarvoor een mooi passende bus of dop. Tijdens het inpersen mag de keerring niet kantelen en/of beschadigen.

Let op de volgorde;

De rubber ringen **3** en **14** zijn essentieel in de afdichting. Zo voorkomt ring **3** dat olie niet tussen de as en de bus **11** door kan lekken. Deze ring wordt onder spanning gezet door bus **11**, als de naafmoer vastgezet wordt. Dat betekent dat deze constructie dus lekt als de naafmoer niet of slechts handvast gemonteerd wordt. (juiste aanhaalmoment is 34.5 kg. mtr./ 350 Nm.)

Rubber ring **14** zit over de rand van de pendelas eindflens heen (dus ook over het lager) dit is in de tekening niet echt duidelijk te zien. Deze rubber ring ondersteunt de pakking afdichting.

Je hebt ook maar 1 pakking nodig (in de setjes zit dus 1 pakking teveel)



Controleer of bus **11** geen oppervlakte beschadiging heeft en gebruik wat vet op de bus en de keerring lip om zo inlopen te vergemakkelijken. Droog gemonteerd, beschadigd de keerring afdichtingslip al op de eerste meters, dus nog voor deze aan zijn taak om olie te "keren" kan beginnen, is het al weer beschadigd en mogelijk ook lek.

HH