

MANUALE DI RIPARAZIONE
REPAIR MANUAL

ASSALE - AXLE
Mod. 28.43M
Rif. CA14...

1st Edition date: 09/2001

Revision date: 00/00

Indice	Index
INFORMAZIONI GENERALI 3	GENERAL INFORMATION 3
Utilizzo del manuale 4	<i>Manual use</i> 4
Proprietà delle informazioni 5	<i>Information property</i> 5
Convenzioni e definizioni 6	<i>Agreements and definitions</i> 6
Indicazioni generali. 8	<i>General description</i> 8
Indicazioni generali per le operazioni di riparazione 9	<i>Recommendations for repair operations</i> 9
INFORMAZIONI SULLA SICUREZZA . . . 11	SAFETY INSTRUCTIONS 11
Raccomandazioni generali per la sicurezza 12	<i>General safety recommendations</i> 12
Simboli di sicurezza 13	<i>Safety symbols</i> 13
Precauzioni generali. 14	<i>General precautions</i> 14
CARATTERISTICHE GENERALI 16	GENERAL SPECIFICATIONS 16
Usi previsti 17	<i>Foreseen uses</i> 17
Identificazione del prodotto 18	<i>Product identification</i> 18
Descrizione generale 19	<i>General description</i> 19
Caratteristiche Tecniche. 20	<i>Technical Features</i> 20
Rifornimento e verifiche 24	<i>Filling and checks</i> 24
Programma di lubrificazione. 25	<i>Service schedule</i> 25
Lubrificazione / ingrassaggio: gradazioni e relativi campi di applicazione 26	<i>Lubrication / greasing: grades and application range</i> 26
Coppie di serraggio 27	<i>Tightening torques</i> 27
Controlli generali 28	<i>General checks</i> 28
OPERAZIONI DI SMONTAGGIO 30	DISASSEMBLY OPERATIONS 30
Smontaggio gruppo riduttore epicicloidale 31	<i>Epicyclic reduction gear disassembly</i> 31
Smontaggio gruppo mozzo ruota 33	<i>Wheel hub group disassembly</i> 33
Smontaggio trombe trave e gruppi freno . . 35	<i>Axle beam trumpets and brake groups</i> . . 35
Smontaggio gruppo comando freno 39	<i>Brake control group disassembly</i> 39
Smontaggio gruppo differenziale 46	<i>Differential group disassembly</i> 46
Smontaggio gruppo pignone 47	<i>Pinion group disassembly</i> 47
OPERAZIONI DI MONTAGGIO 50	ASSEMBLY OPERATIONS 50
Montaggio gruppo pignone 51	<i>Pinion group assembly</i> 51
Montaggio gruppo differenziale 55	<i>Differential group assembly</i> 55
Montaggio flange freno e scatola differenziale 56	<i>Brake flange and differential housing assembly</i> 56
Montaggio gruppo comando freno 64	<i>Brake control group assembly</i> 64
Montaggio gruppo trave e gruppi freno . . 67	<i>Brake and axle beam groups assembly</i> . . 67
Montaggio gruppo mozzo ruota 73	<i>Wheel hub group assembly</i> 73
Montaggio gruppo riduttore epicicloidale . . 75	<i>Epicyclic reduction gear assembly</i> 75
Prove dopo montaggio 77	<i>Testing after the assembly</i> 77

RICERCA GUASTI.	78	<i>TROUBLESHOOTING</i>	78
Controllo ed esame dei guasti	81	<i>Troubleshooting</i>	83
Diagnosi per problemi all'assale.	85	<i>Axle problem and diagnosis</i>	86
ATTREZZI SPECIALI 87		<i>SPECIAL TOOLS</i>	87
Attrezzi speciali	88	<i>Special tools</i>	88



A INFORMAZIONI GENERALI



A *GENERAL INFORMATION*

A.1 Utilizzo del manuale

Destinatari

- Installatore.
- Utilizzatore.
- Manutentore.

Manutenzione

PRENDERE VISIONE DI TUTTO IL MANUALE poiché il buon funzionamento ed il rendimento degli organi meccanici dipendono principalmente da una costante e corretta manutenzione e assicurano la durata e l'integrità del prodotto.

Nell'eventualità di guasti od anomalie il tempestivo intervento da parte di personale specializzato garantisce una durata più lunga del gruppo, evitando danni maggiori nel tempo.

Riparazione

Le procedure per lo smontaggio/montaggio consentono di eseguire la revisione totale del prodotto e sono descritte in sequenza con l'ausilio di illustrazioni, per una guida completa e sicura all'esecuzione di ogni operazione.

Nella descrizione delle operazioni si presuppone che il gruppo sia stato rimosso dal veicolo. Per la rimozione dal veicolo si dovrà consultare il manuale fornito a tale proposito dal costruttore del veicolo stesso.

La conoscenza approfondita del prodotto consente la corretta valutazione del tipo di intervento da eseguire, che può richiedere solamente lo smontaggio di alcuni componenti operando solo parzialmente nel gruppo.

A.1 Manual use

End users

- *Installer*
- *User*
- *Maintenance operator*

Maintenance

CONSULT THIS MANUAL THOROUGHLY, as proper functioning and good efficiency of mechanical organs depends mostly on constant and correct routine maintenance ensuring product integrity and expected life duration.

In case of any damages or anomalies, quick intervention of specialized personnel can avoid future impairment and lengthen the working life.

Repair

The disassembly/assembly procedures have been outlined for a total product overhauling. They have also been described in sequence through photographs with relevant explanation for specific interventions, thus obtaining a complete and safe guide for each and every phase of an operation.

Operation description presumes that the unit has already been removed from the vehicle. The manual supplied by the vehicle manufacturer should be consulted in case of a overhauling or maintenance intervention requiring the removal of the machine.

Moreover, the attentive product inspection leads to a correct repair work estimation that could merely require dismounting only few components, and thus operating partially on the group.

A.2 Proprietà delle informazioni

Questo manuale contiene informazioni di proprietà riservata. Tutti i diritti sono riservati.

Questo manuale non può essere riprodotto o fotocopiato, tutto o in parte, senza il preventivo consenso scritto di CARRARO S.p.A. L'uso di questo materiale documentale è consentito solo al cliente a cui il manuale è stato fornito come corredo del prodotto, e solo per scopi di uso, manutenzione e riparazione.

CARRARO S.p.A. dichiara che le informazioni contenute in questo manuale sono congruenti con le specifiche tecniche e di sicurezza della macchina a cui il manuale si riferisce. Il fabbricante non si assume alcuna responsabilità per danni diretti o indiretti a persone, cose o animali, conseguenti all'uso di questo materiale documentale o della macchina in condizioni diverse da quelle previste.

A.2 Information property

This manual should be considered as CARRARO S.p.A. confidential information. All rights reserved.

No part of this manual may be reproduced, in any form or by any means, without prior written permission of CARRARO S.p.A. Only the customer, whom the manual, together with the product, has been issued to, is allowed to use this document, and only in order to use, maintain and repair the unit.

CARRARO S.p.A. declares that the subject of this manual consists with the technical and safety specifications of the machine that the manual is referred to. The manufacturer shall not be held liable for direct or indirect damages to persons, things or animals due to an improper use of this document or of the machine or to a different use of them, which does not comply with what is provided for in this manual.

A.3 Convenzioni e definizioni

Convenzioni

Le illustrazioni nel manuale NON sono in scala quindi NON sono attendibili valutazioni delle dimensioni dei componenti basate sulle stesse.

Le illustrazioni hanno il compito di evidenziare le corrette procedure da condurre sulla macchina e sui suoi componenti, per questo potrebbero non rappresentare esattamente gli elementi di questa macchina ma componenti meccanici simili.

Definizioni

Lato sinistro: parte sinistra del gruppo vista nel senso di marcia del veicolo.

Lato destro: parte destra del gruppo vista nel senso di marcia del veicolo.

Convenzioni tipografiche

Nota: informazioni importanti, evidenziate al di fuori del testo a cui si riferiscono.

Attenzione: procedure la cui totale o parziale inosservanza può produrre danni alla macchina o alle apparecchiature ad essa collegate.

Pericolo: procedure la cui totale o parziale inosservanza può produrre lesioni o danni alla salute dell'operatore.

Unità di misura

Nel manuale si utilizzano le unità di misura del sistema internazionale (SI). Per la conversione al sistema anglosassone riferirsi alla seguente tabella.

Tabella di conversione

S.I.		GB/USA SYSTEM	
1	(mm)	0.03937	(in)
10	(mm)	0.3937	(in)
25.4	(mm)	1	(in)
6.4516	(cm ²)	1	(sq. in)
1	(m ²)	1550	(sq. in)
16.378	(cm ²)	1	(cu. in)
0.473	(dm ²)	1	(U.S. pint)
1	(l)	61.02	(cu. in)
1	(l)	0.2642	(U.S. gal)
1.772	(g)	1	(oz)
0.4536	(kg)	1	(lb)
0.00070308	(kg/mm ²)	1	(lb/sq. in)
1	(bar)	14.51	(psi)
1	(kg.m)	7.246	(lb.ft)
1(daN)= 10 (N)= 1,02 (kg.f)		2.24	(lb.f)

A.3 Agreements and definitions

Agreements

Illustrations like pictures, drawings and components of this manual are NOT in scale, because of limited space and editing limits, therefore they are NOT reliable to obtain values about size or weight.

Illustrations are supposed to point out the correct methods to working on the machine and its components, therefore they could not display exactly the same elements.

Definitions

Left side: *it is the left side of the unit considering the vehicle running conditions.*

Right side: *it is the right side of the unit considering the vehicle running conditions.*

Typographic agreements

Note: *The notes, pointed out externally to the text they refer, include important information.*

Warning: *Warning indications point out the procedures, whose partial or complete non-observance can damage the machine or the connected equipment.*

Danger: *Danger indications point out the procedures, whose partial or complete non-observance can injure the operator.*

Measurements

This manual indicates all measurements in International System (SI). Use the following conversion table to convert Imperial Measure.

Conversion table

Simbologia

Symbology

DESCRIZIONE	SIMBOLI / SYMBOLS	DESCRIPTION
ATTENZIONE avvertenze generali		WARNING general warning
REGOLAZIONI coppie di serraggio / misurazioni		ADJUSTMENTS tightening torques / measurements
ATTREZZATURE SPECIALI		SPECIAL TOOLS
CONTROLLI E SOSTITUZIONI anelli / guarnizioni		CHECK AND REPLACE seals / gaskets
SIGILLANTI COLLANTI		SEALING OR LOCKING FLUIDS
MARCHIARE O SEGNARE		MARK OR INDICATE
RIEMPIMENTO - RABBOCCO OLIO		OIL FILLING OR OIL LEVEL
SCARICO OLIO		OIL DRAIN

A.4 Indicazioni generali

La macchina deve essere controllata e/o riparata solo da personale tecnico specializzato che sia a conoscenza delle sue particolari caratteristiche e delle relative norme di sicurezza (prevenzione infortuni).

Prima di svolgere qualsiasi operazione, pulire accuratamente il gruppo rimuovendo eventuali incrostazioni ed accumuli di terriccio e/o grasso.

Tutti gli organi meccanici smontati devono essere accuratamente puliti con prodotti adeguati, per evitare possibili danni. Verificarne l'integrità, sostituendoli in caso di danni, usura, incrinature, grippaggi o difetti che potrebbero comprometterne il buon funzionamento.

In particolar modo si deve verificare l'integrità delle parti in movimento (cuscinetti, ingranaggi, alberi) e delle parti di tenuta (anelli OR, anelli di tenuta), soggette a maggiori sollecitazioni, usura, invecchiamento.

Si raccomanda di sostituire ad ogni revisione o riparazione gli organi di tenuta.

Si ricordi che l'eventuale sostituzione di un componente della coppia conica comporta la sostituzione anche dell'altro.

Utilizzare solo le parti di ricambio e la viteria indicate, inoltre usare utensili metrici per la viteria metrica e inglesi per la viteria inglese.

Come indicato, alcune operazioni sono distruttive per gli elementi rimossi. Leggere attentamente le descrizioni delle varie fasi dell'intervento ed operare con attenzione per non compromettere la funzionalità di altri elementi.

A.4 General description

The machine should be checked and/or repaired only by qualified technicians, acquainted with its peculiar features and well aware of all safety instructions.

Before performing any operation it is advisable to carry out unit cleaning accurately by removing oil/ grease encrustations and accumulation.

All disassembled mechanical parts must be cleaned accurately with suitable products to avoid possible damage. Parts should be replaced if damaged, worn out, cracked, seized, etc. as they could affect proper working.

Rotating parts (bearings, gears, shafts) and that of hardware/fasteners (O-Ring, oil seals) should be examined carefully, as they are subject to major stress, wearing and ageing.

We highly advise to replace tightening parts during every teardown or repair.

In case of replacement of one part of the bevel gear set this operation requires the replacement of the other part too.

Use appropriate spare parts, nuts and bolts to avoid any other problems. Moreover, use metric tools for metric nuts and bolts and Imperial tools for the others.

Some repairs are destructive for some axle components. Carefully reading and thorough understand of these instructions will avoid damage to other components unnecessarily

A.5 Indicazioni generali per le operazioni di riparazione

Prima di iniziare le operazioni di smontaggio e montaggio leggere attentamente le seguenti avvertenze.

Anelli di tenuta per alberi

Per il montaggio degli anelli di tenuta attenersi alle seguenti raccomandazioni:

- Pulire accuratamente l'albero ed assicurarsi che non sia danneggiato, rigato od ovalizzato nelle zone di contatto con gli anelli.
- Montare gli anelli in modo che il labbro sia rivolto verso il lato olio.
- Lubrificare il labbro degli anelli (usare preferibilmente olio) e riempire per 3/4 di grasso la camera degli anelli stessi.
- Montare gli anelli usando un appropriato calettatore. Non usare il martello direttamente sugli anelli.
- Non danneggiare gli anelli durante il montaggio dell'albero.

Anelli OR

Lubrificarli adeguatamente prima di inserirli nella propria sede evitando "arrotolamenti" durante il montaggio dell'albero.

Spessori di registro

Per le registrazioni utilizzare gli appropriati spessori di registro, misurandoli singolarmente.

La misurazione del pacco completo o la stampigliatura riportata sugli spessori stessi può risultare non sempre affidabile: verificare.

Cuscinetti

Per un corretto montaggio è consigliabile riscaldarli in forno ad una temperatura di 80°C - 90°C prima di montarli sui rispettivi alberi o raffreddarli prima di inserirli nelle relative sedi con piantaggio esterno.

Usare sempre gli estrattori idonei per rimuovere i cuscinetti.

Prima di rimontarli, pulirli, ispezionarli e lubrificarli.

Spine elastiche

Al montaggio delle spine elastiche ad intaglio assicurarsi che l'intaglio delle stesse sia orientato nel senso dello sforzo sollecitante la spina. Le spine elastiche a spirale invece non necessitano di alcun orientamento.

Sigillante

Usare sigillanti secondo le specifiche. Assicurarsi che le parti da sigillare siano pulite, asciutte e completamente prive di grasso.

A.5 Recommendations for repair operations

Before starting any disassembly and assembly operations, read carefully the following recommendations.

Shafts seals

Respect the following recommendations during shaft seal assembly:

- *Clean shaft very carefully and ensure that the part in contact with the shaft seal is not damaged, cut or out of roundness.*
- *Assemble the seals so that the lip is fitted towards the oil side.*
- *Lubricate seal lips (use oil) and fill 3/4 of seal cavity with grease.*
- *Use appropriate drivers. Do not use a hammer directly on the seals.*
- *Do not damage the seals while assembling the shaft.*

O-rings

Lubricate adequately before inserting them at the right place and avoid o-ring rolling while inserting the shaft.

Adjusting shims

Use appropriate adjusting shims and measure each one separately.

Complete group measurement or stampings on the shims are not always reliable: check

Bearings

Its advisable to heat up bearings to 80°C - 90°C before assembling them onto their respective shafts or to cool them (dry ice) before inserting them into corresponding bore.

Always use suitable extractors to remove the bearings. Before reassembling the bearings, clean, check and lubricate them.

Split pins

Before assembling elastic pins, make sure that the notch is oriented towards the stressing force.

Spiral elastic pins do not need orientation.

Sealing

Use sealing as advised by specifications. Ensure that parts to be sealed are clean, dry and completely grease free.

Scarico dell'olio

Prima di intervenire sul prodotto è necessario scaricare l'olio dal gruppo.

Attenzione: Smaltire gli oli esausti nel rispetto delle vigenti norme.

Pulizia

Lavare accuratamente tutte le parti in movimento relativo (ingranaggi, cuscinetti, ecc.) utilizzando gasolio o cherosene.

E' da evitare l'uso di benzina e soluzioni acquose alcaline. Evitare lavaggi con vapore o acqua calda perché sarebbe difficile eliminare completamente l'umidità superficiale.

Asciugare accuratamente tutti i particolari mediante un getto d'aria o stracci per evitare di rigare le superfici con residui abrasivi.

Tutte le superfici devono essere ricoperte da un leggero strato di lubrificante per proteggerle da eventuali ossidazioni.

Controlli

Verificare accuratamente tutti i cuscinetti, gli anelli esterni eventualmente ancora piantati nelle proprie sedi e i perni su cui rotolano i rullini. Sostituire quei particolari che presentano tracce di usura o di danneggiamento.

Controllare che tutti gli ingranaggi non presentino avarie od usure eccessive delle dentature: gli smussi dei denti non devono essere deteriorati.

Controllare che tutti i tratti scanalati siano privi di usure eccessive o di altri danneggiamenti.

Sostituire i particolari avariati con ricambi originali.

Dopo ogni smontaggio è buona norma sostituire le guarnizioni di tenuta sugli alberi rotanti.

Estremità di flange ed attrezzi

Prestare la massima attenzione quando si martellano le estremità di attrezzi o di flange per evitare di compromettere la funzionalità e l'integrità sia degli attrezzi che dei componenti su cui si opera.

Metodi di riassettaggio

Per riassettrare il gruppo si deve impiegare un'adeguata attrezzatura di sostegno.

Per posizionare il gruppo, per smontare e rimontare la corona dentata e per sostenere la scatola ingranaggi è necessario un sistema di sollevamento.

Per facilitare le operazioni di smontaggio e montaggio utilizzare un disegno di assieme del gruppo.

Impiego di lubrificante

Per ottenere una corretta lubrificazione ed una esatta temperatura di funzionamento negli assali CARRARO, è importante usare i lubrificanti raccomandati (Sez.C.4), mantenendone il livello costante secondo quanto indicato nel presente manuale.

Oil drain

Before disassembly, oil should be drained out.

Warning: Disposal of used oil must be done according to laws

Cleaning

Wash all moving parts (gears, bearings, etc.) accurately with diesel fuel or kerosene.

Avoid gasoline and watery alkaline solutions. Do not wash with steam or hot water, as it will be very difficult to eliminate surface humidity.

Dry all parts with a rag or air jet to avoid scratching from abrasive residuals.

All surfaces should be covered with lubricant so as to protect it from future oxidation.

Checks

Examine accurately all bearings, external rings which may be still stuck in their position and pivot pins on which rolls rotate. Replace those which are worn out or damaged.

Gears should not be spoiled and teething should not be excessively worn out. Teeth smoothing should not be deteriorated.

Check all grooves: assure that they are not worn out or damaged.

Replace spoiled parts with original spare parts.

Replace seals on rotating shafts, before reassembly.

Ends of flanges and tools

Be careful when hammering tool or flange ends, in order to avoid jeopardizing functionality and integrity of either the tools or the components on which you are operating.

Reassembly methods

In order to reassemble the group, an appropriate fixture must be used.

In order to position the group, to disassemble and reassemble the ring gear and to support the gear housing, a lifting system is needed.

To make disassembling and assembling operations easier, use a group assembly drawing.

Lubricant use

In order to lubricate the CARRARO axles correctly and to reach the exact operation temperature, it is important to use the recommended lubricants (Section C.4), keeping their level constant as indicated in this manual.

B

INFORMAZIONI SULLA
SICUREZZA

B

SAFETY INSTRUCTIONS

B.1 Raccomandazioni generali per la sicurezza

IMPORTANTE:

Prima di iniziare qualsiasi tipo di operazione leggere attentamente questo capitolo.



Precauzioni per la sicurezza:

Il corretto uso e la corretta riparazione degli assali e dei loro componenti sono molto importanti per la sicurezza e l'affidabilità.

Le procedure raccomandate e descritte in questo manuale sono testate, quindi sono effettivi metodi operativi. Seguire strettamente ogni procedura facendo uso sia del testo che delle illustrazioni.

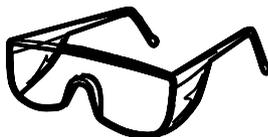
Alcune di queste procedure mostrano l'uso di appositi strumenti progettati perché le operazioni vengano condotte in modo chiaro e corretto.

Alcuni strumenti specifici devono essere usati dove necessario per eseguire determinate operazioni.

E' impossibile trattare ogni metodo di lavoro o tutte le possibili metodologie per svolgerlo e le rischiose conseguenze di ognuna, perciò chi usa procedure o strumenti non consigliati deve sapere che la sicurezza dell'operatore e del veicolo saranno messi a repentaglio.

Pericolo

Gli occhiali di sicurezza devono essere indossati sempre durante l'esecuzione di tutte le operazioni di montaggio o smontaggio.



B.1 General safety recommendations

IMPORTANT:

Before proceeding with any operations please read this chapter very carefully.



Safety precautions:

Correct use and repair of axles and of their components is very important for safety and reliability.

Recommendations and all described procedures given in this manual have been experimented and hence are effective operational methods. Please follow every procedure. Use the text as well as the illustrations.

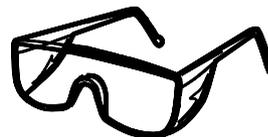
Certain procedures show use of special tools, designed so that the operations can be carried out in a clear and correct manner.

Special tools must be used when a particular operation is being carried out.

It is impossible to advise every working method or know all possible methodologies for carrying it out or to predict risky consequences of each operation. Hence, performing procedures or using instruments which have not been advised could be dangerous for the operator/mechanic as well as the vehicle.

Danger

Safety goggles must be worn while carrying out every assembling or disassembling operations.



B.2 Simboli di sicurezza

Identificazione delle informazioni sulla sicurezza



Questo è il simbolo di allarme per la sicurezza; quando lo trovate sulla macchina o sul manuale, siete avvisati del pericolo potenziale di incidenti o danni alla persona. Seguite i suggerimenti e le raccomandazioni per operare in sicurezza.

Significato delle scritte di avvertimento



Una scritta di avvertimento (PERICOLO, AVVISO o ATTENZIONE), viene usata insieme al simbolo di allarme per la sicurezza.

I segnali PERICOLO o AVVISO sono utilizzati vicino ad aree pericolose. PERICOLO identifica la situazione più pericolosa.

Precauzioni generali sono invece segnalate da ATTENZIONE.

Seguire le istruzioni di sicurezza !

Leggere con cura tutti i messaggi sulla sicurezza di questo manuale.



Modifiche non autorizzate possono compromettere il funzionamento, la sicurezza d'impiego e la durata.

Se non comprendete le istruzioni del manuale, contattate il rappresentante a voi più vicino.

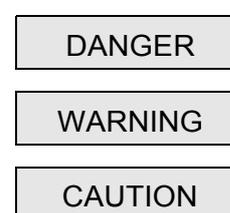
B.2 Safety symbols

Recognize safety information



This is the safety alarm symbol; whenever you find it in the manual or see it on the machine, you are being warned about potential danger of accidents or harm to personnel. Follow the do's and don't's to operate in total safety.

Understanding written warnings



Written warning (DANGER, WARNING or CAUTION) is used along with an alarm symbol.

DANGER or WARNING signs are used near danger zones, while CAUTION sign indicates general precaution.

Follow safety instructions !

Read all suggestions given in this instruction manual very carefully.



Unauthorized changes could endanger the functioning, work safety and work span.

If you do not understand this instruction manual, contact the nearest sales representative.

B.3 Precauzioni generali

In ogni movimento dovranno essere osservate le norme sulla prevenzione infortuni, tutte le regole generali di sicurezza e di medicina del lavoro.

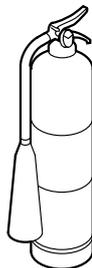
Prima di procedere nelle operazioni di manutenzione o sistemazione di eventuali problemi, assicurarsi del buon stato e del buon funzionamento delle attrezzature quali banchi di sostegno, cavalletti, martelli, leve, estrattori e chiavi apposite facilitando le operazioni da svolgere in modo ottimale riducendo i rischi sia per gli organi ed i componenti del prodotto che della incolumità dell'operatore.

Tutte le modifiche arbitrarie apportate al prodotto sollevano la CARRARO SpA da ogni responsabilità per qualsiasi danno o incidente.

Il prodotto, se utilizzato in un impiego diverso da quello previsto, è da considerarsi soggetto a "uso non previsto". CARRARO SpA declina ogni responsabilità per danni o incidenti risultanti da un uso diverso da quello previsto; tali conseguenze saranno a carico esclusivo del cliente.

Norme per la manutenzione in sicurezza

- 1 Operare in ambiente pulito e asciutto.
- 2 Non lubrificare, manipolare o registrare il gruppo in moto.
- 3 Tenere lontani mani, piedi, indumenti da parti in movimento.
- 4 Essere sempre pronti per i principi di incendio. Tenere a portata di mano estintore e cassetta di pronto soccorso.
- 5 Tenere in evidenza il n° di telefono di un medico, ambulanza, ospedale e vigili del fuoco presso il proprio telefono.



- 6 Usare indumenti e protezioni adatte allo scopo come: tuta, guanti protettivi e cuffie.
- 7 Usare protezioni auricolari appropriate a salvaguardare l'udito, come tappi o cuffie per le orecchie contro rumori molesti o fastidiosi.

B.3 General precautions

Observe safety instructions, accident prevention rules and all general safety regulations in each and every step at work.

Before going ahead with maintenance or repair work ensure that all the tools, the supporting bench, stands, levers, extractors and spanners are in good condition so that the work can be carried out easily.

Risks to various parts and components will also be reduced in this way and working condition for the operator will also be safer.

CARRARO SpA declines any responsibility in case of an accident or damage resulting due to changes made arbitrarily on product.

The product is used for any other purpose different from the one foreseen, than CARRARO SpA declines any responsibility.

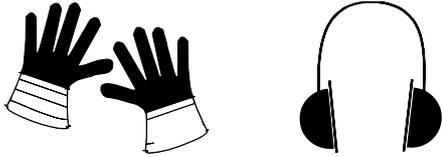
In this case all consequences will be at the customer's expense.

Safety maintenance rules

- 1 Operate in a clean and dry environment.
- 2 Do not lubricate, handle or adjust the group under-way.
- 3 Keep off your hands, feet and clothing from moving parts.
- 4 Be always prepared for fires. Keep the extinguisher and the first aid kit within reach.
- 5 Keep the phone numbers of a doctor, of an ambulance, of a hospital and of the fire department within reach near the telephone set.

- 6 Wear suitable clothing and protections as overalls, safety gloves and ear safety devices.
- 7 Use suitable ear protections, like ear plugs, to keep out noise and prevent injury to the ears.

Una prolungata esposizione al rumore può danneggiare l'udito.

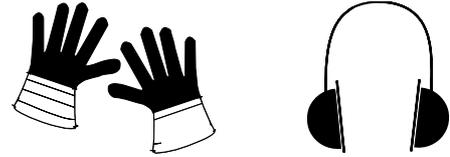


- 8 Le attrezzature richiedono la piena attenzione dell'operatore. Non usare cuffie per ascoltare musica mentre si interviene sul prodotto o gruppo.

Eliminazione dei rischi residui

- Rischio di schiacciamento e cesoiamento dovuto alla presenza di elementi in movimento.
Attenzione
Eseguire tutte le operazioni di manutenzione a macchina ferma.
- Rischio dovuto all'inalazione di gas nocivi che si possono sviluppare scaldando le vernici durante eventuali saldature.
Attenzione
Utilizzare postazioni di lavoro dotate di sistemi di evacuazione di polveri e fumi.
Lasciate disperdere i fumi per almeno 15 minuti prima di saldare o riscaldare, o riprendere a lavorare sul gruppo.
- Rischio di incendio dovuto ai solventi utilizzati e all'olio presente nell'assale.
Attenzione
Tenere lontano dalla zona di lavoro ogni fonte di calore.
Quando si usano solventi o svernicianti, rimuoverli con acqua e sapone prima di saldare.
Rimuovere i contenitori di solvente, sverniciante o altri prodotti infiammabili dall'area di lavoro.
- Rischio dovuto alla caduta, allo sganciamento o alla violenta espulsione di oggetti o olio dal prodotto.
Attenzione
Questi rischi residui e le procedure per eliminarli completamente, sono evidenziati dettagliatamente nelle procedure di montaggio e smontaggio. Seguire attentamente, durante la manutenzione, tutte le procedure di sicurezza indicate nel manuale.

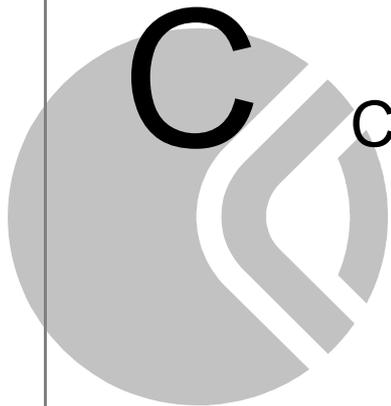
A prolonged exposure to noise can damage your hearing.



- 8 *The operator must be very careful with the equipment. Do not use headphones to listen music while you are working on the product or on the group.*

Residual risk elimination

- *Risk of squashing and shearing due to the presence of moving parts.*
Warning
Carry out all maintenance operations when the machine is stationary.
- *Risk due to inhalation of poison gases that can be produced by heating the varnishes during any welding.*
Warning
*Use work stations equipped with dust and fume discharging systems.
Let the fumes disperse for at least 15 minutes, before welding or reheating, or working on the group again.*
- *Risk of fire due to the solvents used and to the oil in the axle.*
Warning
*Keep off any heat sources from the working area.
When solvents or paint removers are used, they should be removed with soap and water, before welding.
Remove any containers of solvent, paint remover or any other inflammable products from the working area.*
- *Risk due to fall, drop or violent ejection of objects or oil from the product.*
Warning
These residual risks and the suitable relative procedures to eliminate them completely are pointed out, in detail, in the assembly and disassembly procedures. During maintenance, follow carefully all the safety procedures indicated in the manual.



CARATTERISTICHE GENERALI



GENERAL SPECIFICATIONS

C.1 Usi previsti

Questo assale è stato progettato e costruito per essere installato in macchine di tipo industriale. L'assale è un componente che ha la funzione di trasmettere la potenza dal motore alle ruote.

L'assale in oggetto, costruito secondo specifiche fornite dal cliente, permette:

- l'aumento della forza di trazione riducendo il numero di giri;
- la compensazione della velocità delle ruote interne con quelle esterne durante la sterzata.

Non installare mai questo assale su macchine diverse da quelle per cui è stato progettato e costruito.

L'assale, se utilizzato in un impiego diverso da quello previsto, è da considerarsi soggetto ad "uso non previsto".

CARRARO SpA declina ogni responsabilità per danni o incidenti risultanti da un uso diverso da quello previsto; tali conseguenze saranno a carico esclusivo del cliente. Costituisce inoltre un elemento essenziale, nell'ambito dell'uso previsto, l'osservanza scrupolosa delle modalità di funzionamento e delle regolari manutenzioni e riparazioni specificate da CARRARO SpA.

C.1 Foreseen uses

This axle has been designed and manufactured to be mounted on industrial machines.

The axle is a component that transmits the power from the engine to the wheels.

The axle, manufactured according to the customer's technical specifications, allows:

- *increasing of tractive force, reducing the number of revolutions*
- *adjusting of inner wheels' speed with outer wheels' speed during steering.*

Never mount this axle on machines different from the ones for which it has been designed and manufactured

If the axle is used for any other purpose than the one foreseen, CARRARO SpA declines any responsibility regarding damages or accidents caused by it. All consequences will be at the expense of the client.

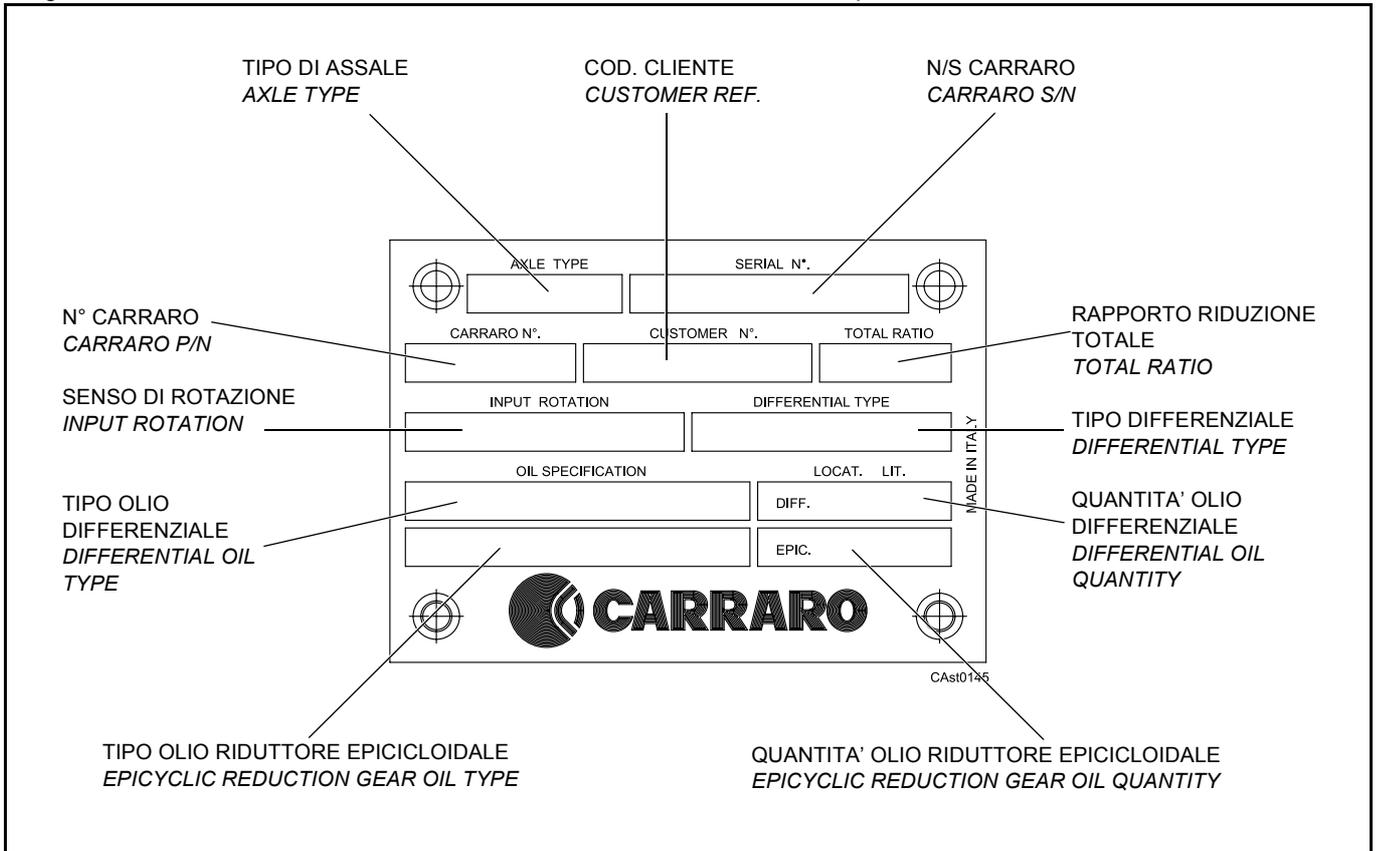
However, when used as foreseen, operational formalities as well as regular maintenance repair specifications given by CARRARO SpA are to be observed strictly.

C.2 Identificazione del prodotto

C.2 Product identification

Targhetta di identificazione dell'assale

Axle serial plate



C.3 Descrizione generale

L'assale in oggetto, progettato e costruito secondo le richieste del cliente, è costituito da un corpo trave contenente il gruppo differenziale nella parte centrale e dai gruppi mozzo ruota alle estremità.

Il gruppo differenziale, autobloccante di tipo "bloccaggio meccanico", è supportato da due cuscinetti montati in un'apposita struttura ove è possibile effettuare le operazioni di registrazione della coppia conica.

La posizione della corona conica si registra agendo su due ghiera contrapposte, mentre quella del pignone conico, supportato da due cuscinetti, si effettua mediante interposizione di spessori di registro.

I mozzi ruota contenenti i riduttori epicicloidali, sono supportati da due cuscinetti a rulli conici.

L'assale dispone inoltre di un proprio sistema frenante, dotato di comando meccanico per la frenata di servizio.

C.3 General description

The axle described in this manual, designed and manufactured following the customer's requests, consists of a beam casing, housing the differential in the middle and a wheel hub unit at each end.

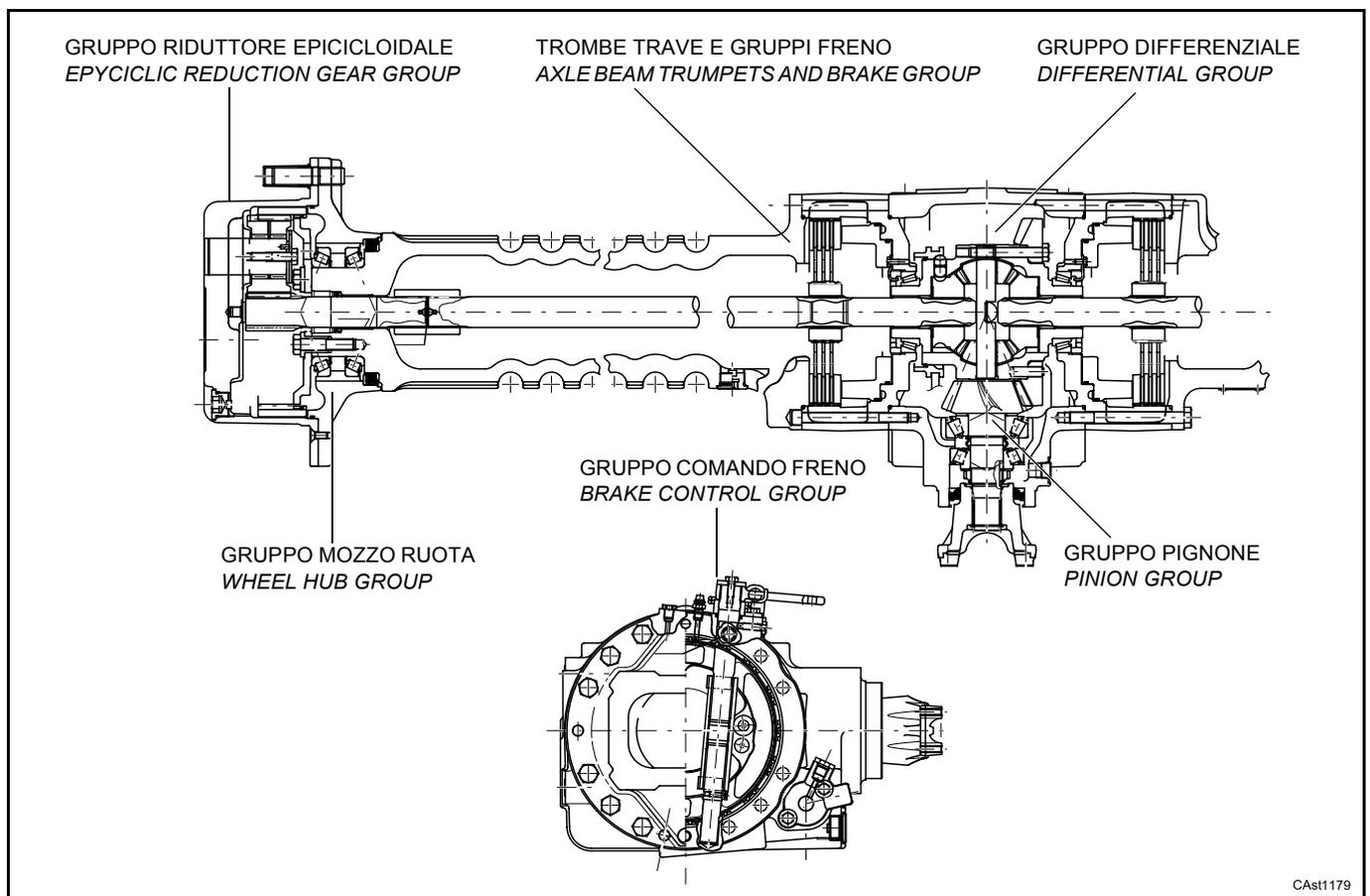
The differential, type "mechanical lock", is supported by two bearings mounted on a suitable structure allowing the bevel gear set to be adjusted.

The ring bevel gear is adjusted by means of two ring nuts located opposite each other.

The position of the bevel pinion, supported by two bearings, is adjusted by inserting adjusting shims.

The wheel hubs containing the epicyclic reduction gears are supported by two tapered roller bearings.

Furthermore the axle has a braking system, fitted with a mechanical drive for service braking.



C.4 Caratteristiche Tecniche

C.4 Technical Features

Codice assale	CA14...	Axle code
Modello assale	28.43M	Axle model

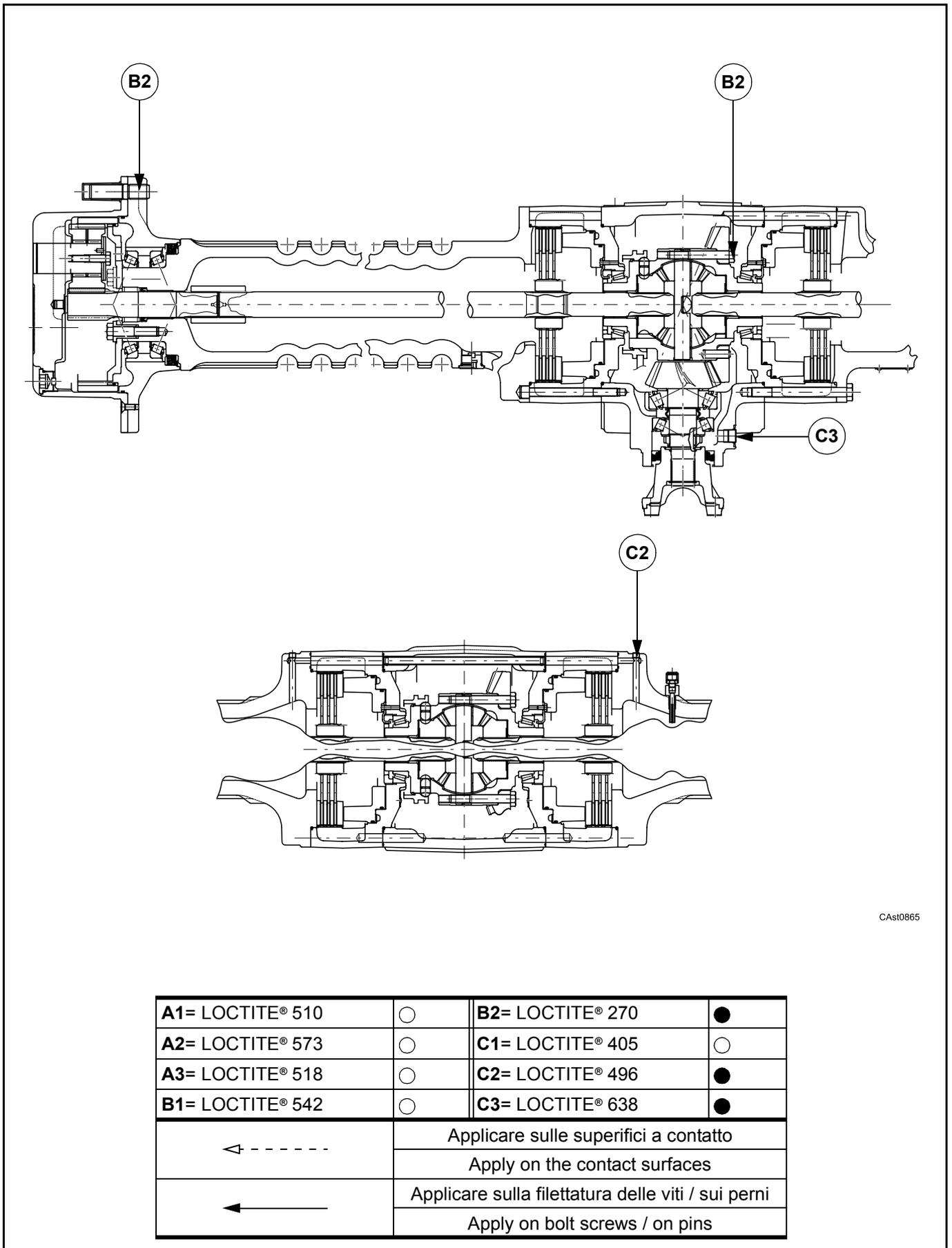
TIPO DIFFERENZIALE		DIFFERENTIAL TYPE
Standard	<input type="radio"/>	Standard
Limited Slip	<input type="radio"/>	Limited Slip
Limited Slip "Ball Type"	<input type="radio"/>	Limited Slip "Ball Type"
Bloccaggio meccanico 100% ad attuazione idraulica positiva o negativa	<input checked="" type="radio"/>	100% Mechanical lock, hydraulically controlled (positive or negative)
Con frizione multidisco in bagno d'olio ad attuazione idraulica	<input type="radio"/>	With multidisc clutch in oil bath hydraulically controlled
Bloccaggio meccanico 100% ad attuazione elettromagnetica	<input type="radio"/>	100% Mechanical, electromagnetically controlled
"No spin"	<input type="radio"/>	"No spin"

DESCRIZIONE	VALORI VALUES	DESCRIPTION
Riduzione coppia conica	2.466 / 1	Bevel gear ratio
Riduzione epicicloidale	6.923 / 1	Epicyclic ratio
Riduzione scatola di trasmissione T.B.	---	Transfer box ratio
Riduzione totale	17.076 / 1	Total ratio
Peso a secco	434 Kg	Dry weight
Rotazione in entrata		Input rotation
SENSO ORARIO	<input checked="" type="radio"/>	CLOCK WISE (C.W.)
SENSO ANTIORARIO	<input type="radio"/>	COUNTER CLOCK WISE (C.C.W.)
Specifica olio IN PRESENZA DI DIFFERENZIALE LIMITED SLIP, USARE I TIPI DI OLIO INDICATI OPPORTUNAMENTE ADDITIVATI Nota: NON USARE OLIO DI SINTESI SENZA IL CONSENSO DEL COSTRUTTORE	SAE 80W - 90 EP to comply MOBIL AGRIFLUID 424	Oil Specification IN PRESENCE OF DIFFERENTIAL LIMITED SLIP, USE RECOMMENDED OIL ENRICHED IN ADDITIVES Note: DO NOT USE SYNTHETIC OIL WITHOUT CONSENT OF THE MANUFACTURER
Quantità olio differenziale	14 litri/Liters	Differential oil capacity
Quantità olio riduttore epicicloidale	1.5 + 1.5 litri/Liters	Epicyclic reduction gear oil capacity
Grasso	POLYMER 400/L DIN = KHER1R ISO-I-XMR-XM2	Grease
Gioco di accoppiamento coppia conica	0.18÷0.23 mm	Bevel gear set backlash
Prearico cuscinetti pignone conico "P" (misurato sul D=34,8 mm senza anello di tenuta)	P= 9.2÷13.7 daN	Pinion bearings preload "P" (measured D=34.8 mm without seal)
Prearico totale cuscinetti corona-pignone "T" (misurato sul D=34,8 mm senza anello di tenuta)	T= (P+3.73)÷(P+5.55) daN	Pinion-crown gear bearings total preload "T" (measured D=34.8 mm without seal)
Pressione esercizio bloccaggio differenziale	11 ÷ 20 bar	Differential lock working pressure

DESCRIZIONE	VALORI VALUES	DESCRIPTION
Tipo freno	A dischi in bagno d'olio <i>Wet discs brake</i>	<i>Type of brake</i>
N° dischi freno (per lato)	3	<i>Number of brake discs (each side)</i>
N° controdismi freno (per lato)	4	<i>Number of brake counterdiscs (each side)</i>
Spessore nominale disco freno	4.8 mm	<i>Nominal brake disc thickness</i>
Spessore nominale controdisco freno	5/9 mm	<i>Nominal brake counterdisc thickness</i>
Usura max disco freno (per lato)	0.40 mm	<i>Maximum brake disc wearing (each side)</i>
Corsa nominale pistone freno	0.95	<i>Nominal brake piston stroke</i>
Specifica olio per attuazione freno	Mineral oil	<i>Oil specification for brake activation</i>
Volume olio per azionamento freni	16 + 16 cc	<i>Oil displacement for brakes actuation</i>
Pressione max di esercizio	43 bar	<i>Maximum operating pressure</i>
Tipo flangia pignone	END YOKE 1410	<i>Pinion flange type</i>

Sigillanti e collanti

Sealing compounds and adhesives



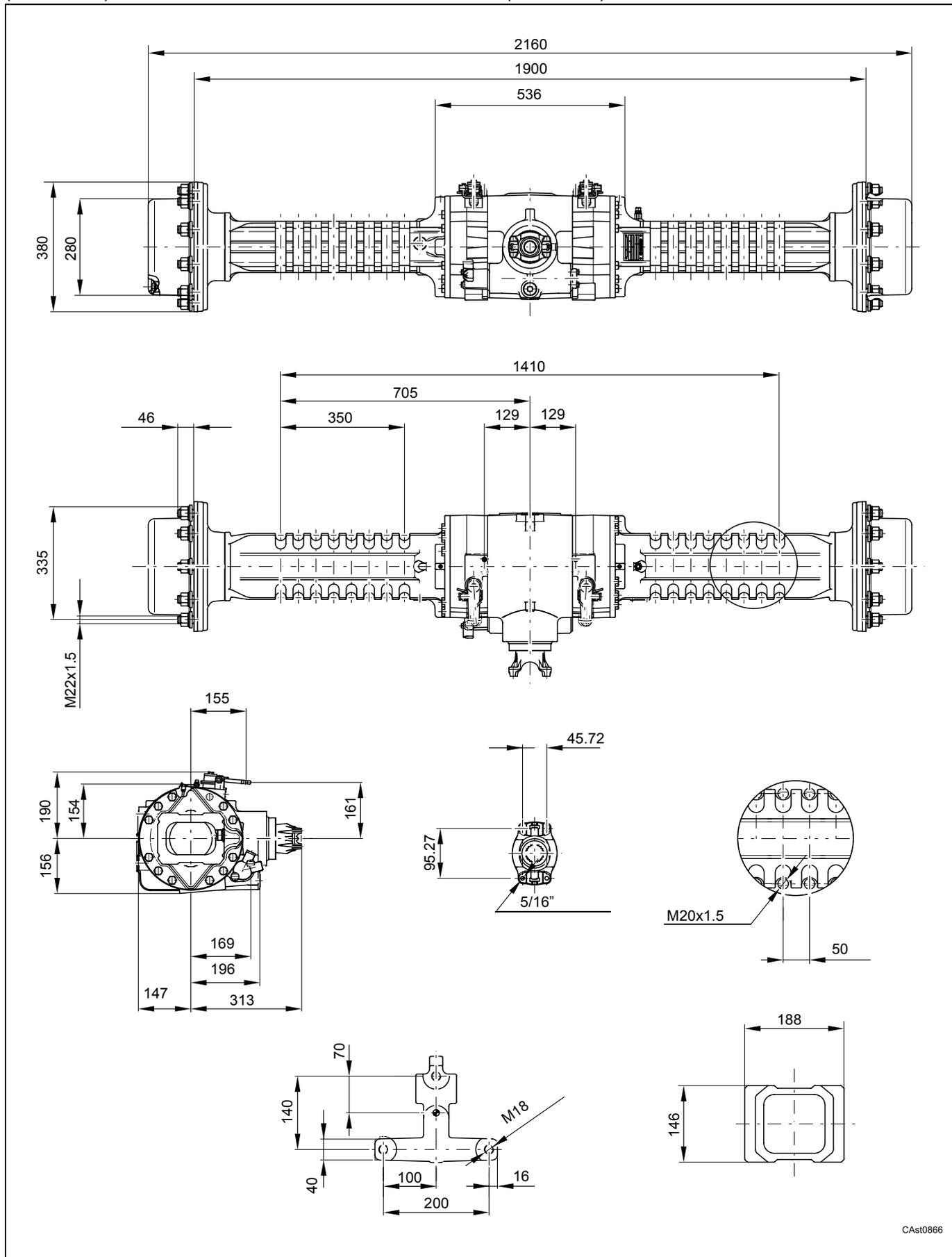
CAst0865

Dimensioni d'ingombro

(in millimetri)

Overall dimensions

(Millimeters)



CAst0866

C.5 Rifornimento e verifiche
C.5 Filling and checks

PUNTI DI LUBRIFICAZIONE	POSIZIONE / POSITION	LUBRICATION POINTS
Tappo carico e livello olio differenziale	1	Differential oil filling and level plug
Sfiato olio	2	Oil breather
Tappo carico, scarico e livello olio riduttore epicicloidale	3	Fill / drain and level plug of epicyclic reduction gear oil
Tappo scarico olio differenziale	4	Differential oil drain plug
Tappo spurgo freni	5	Brake bleed plug
Connessioni olio freni	6	Service brake oil port

Controlli periodici:

Il livello del lubrificante nell'assale deve essere a filo del tappo di controllo (1) e (3), altrimenti provvedere al rabbocco con olio dello stesso tipo.

Nel caso in cui si riscontri una perdita o altro che determini l'abbassamento del livello, è opportuno intervenire immediatamente onde evitare possibili danni agli organi meccanici.

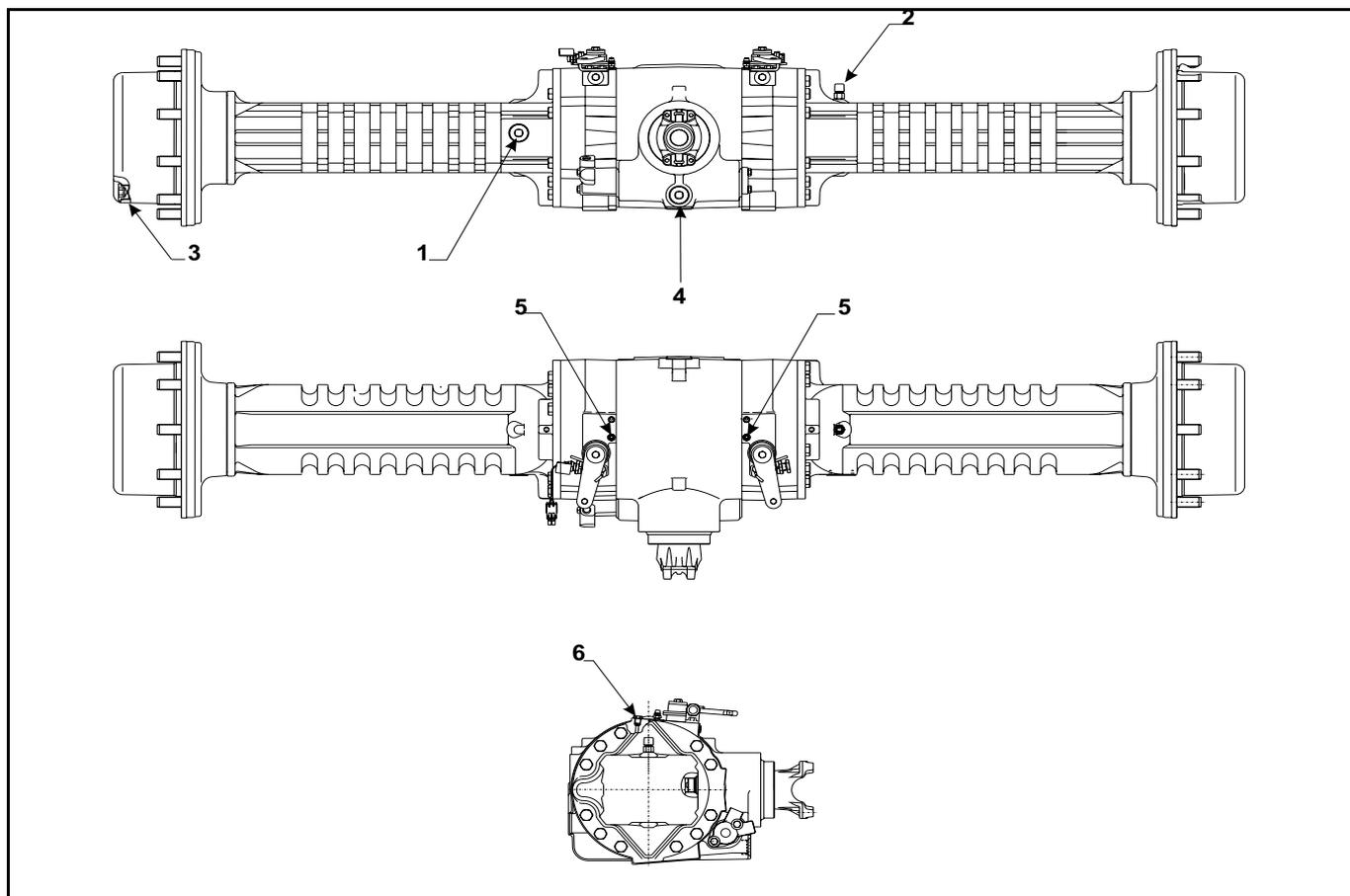
Per scaricare l'olio dell'assale svitare il tappo (4 e 3).

Routine checks:

In the axle, lubricant should be flush with control plug (1) and (3). If not, make up level with the same oil.

If leakage or any other factor determining fall in the oil level is found, then it is advisable to check immediately, in order to avoid damages to the mechanical parts.

Loosen and remove the drain plug for oil draining (4 and 3).



C.6 Programma di lubrificazione
C.6 Service schedule

OPERAZIONE	▲ PRIMO INTERVENTO FIRST TIME	◆ AD OGNI STAGIONE OD OGNI 1500 ORE ⁽¹⁾ SEASONALLY OR EVERY 1500 OPERATING HOURS ⁽¹⁾	OPERATION
Cambio olio assale	150 - 200 ore/hours ●	u ■	Axle oil change
Operazioni di lubrificazione	▲ ■	u ■	Lubrication works
Controllo ed eventuale rabbocco olio	50 - 100 ore/hours ■	mensilmente/monthly ●	Check and in case adjust oil level
Pulizia tappo magnetico scarico olio	150 - 200 ore/hours ■	ad ogni cambio olio/ every oil change ●	Clean magnetic oil plugs
Pulizia sfiato olio	▲ ■	mensilmente/monthly ●	Clean oil breather
Ingrassaggio	150 - 200 ore/hours ●	settimanalmente/weekly ●	Greasing

legenda

● operazioni eseguibili solamente da personale autorizzato dal costruttore

■ operazioni eseguibili solamente da personale addestrato

⁽¹⁾ quale delle due condizioni si verifica prima

remarks

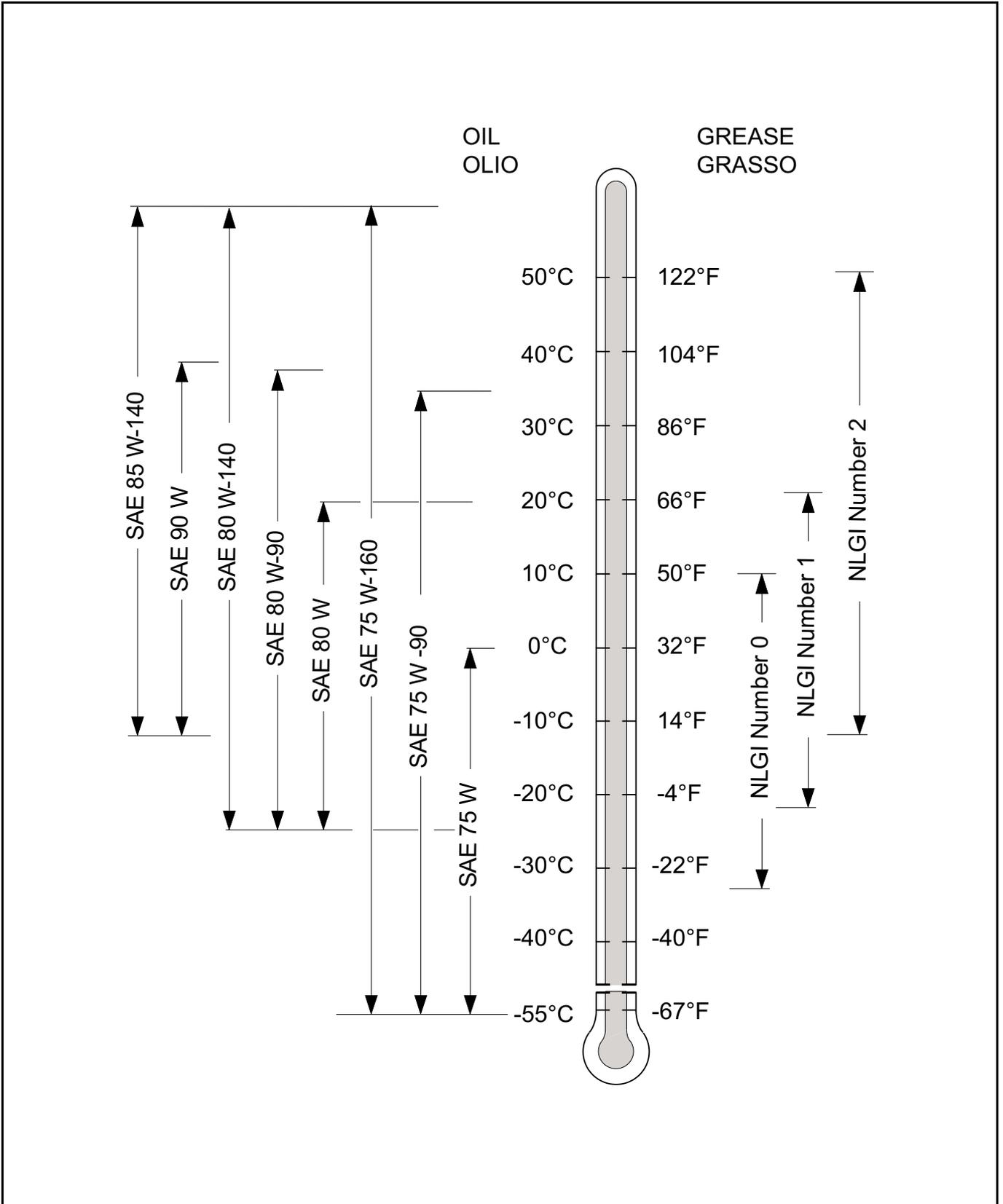
● operation performed only by personnel authorized by the manufacturer

■ operation performed only by trained personnel

⁽¹⁾ which of both conditions comes first

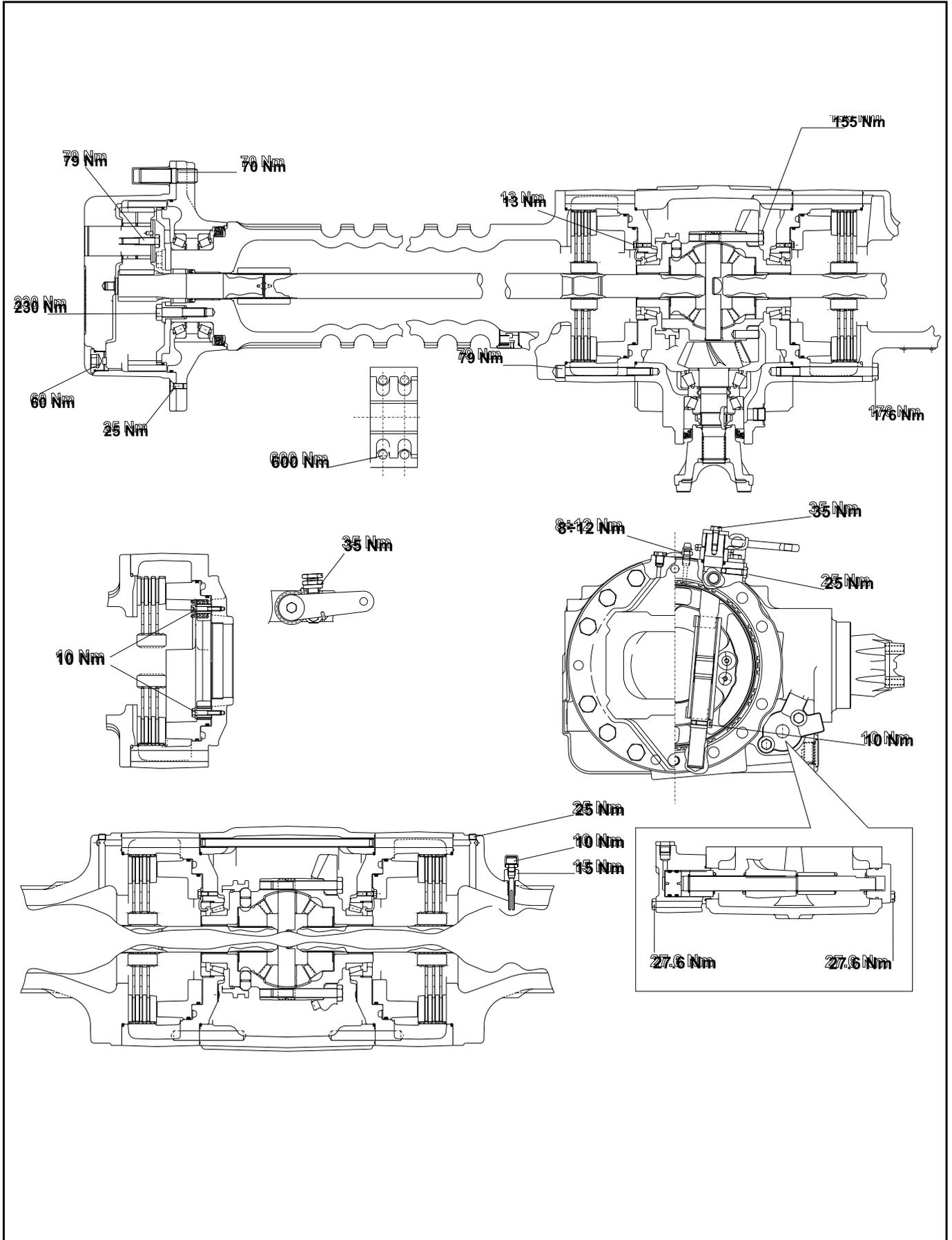
**C.7 Lubrificazione / ingrassaggio:
gradazioni e relativi campi di
applicazione**

**C.7 Lubrication / greasing: grades
and application range**



C.8 Coppie di serraggio

C.8 Tightening torques

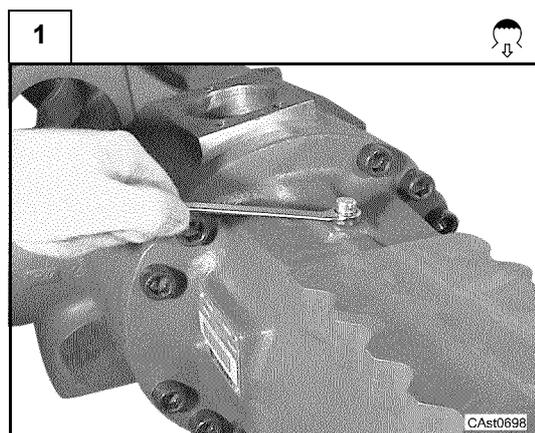


C.9 Controlli generali

Le descrizioni di smontaggio e montaggio presuppongono che il gruppo sia già stato rimosso dal veicolo e posizionato su un adatto banco di lavoro. Alcune figure che seguono potrebbero non mostrare esattamente il vostro assale, ma la procedura rimane la stessa.

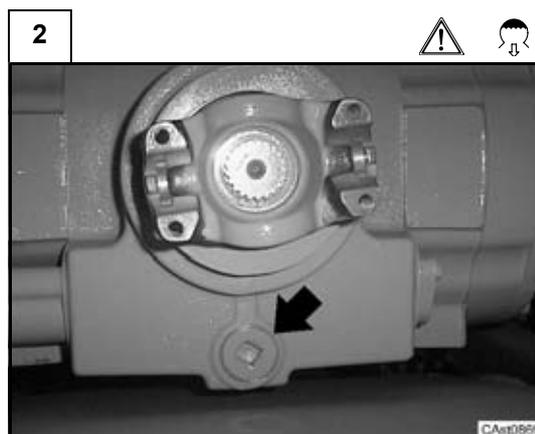
C.9 General checks

The disassembly/assembly instructions presume that the unit has been removed from the vehicle and positioned on a suitable workbench. Some of the following pictures may not show exactly your axle, but the procedure is the same.



Prima di effettuare l'operazione di scarico dell'olio, svitare l'apposito sfiato per eliminare eventuale pressione interna. Richiuderlo poi con una chiave dinamometrica serrandolo alla coppia prevista (Sez. C.8)

Before draining the oil, loosen the breather to release possible internal pressure, then tighten the plug with a torque wrench to the prescribed torque (Sec. C.8).



Per effettuare lo scarico dell'olio dal corpo centrale svitare il tappo del foro di scarico. Richiuderlo poi con una chiave dinamometrica serrandolo alla coppia prevista (Sez. C.8).

Drain the oil from the appropriate plug, then tighten the plug with a torque wrench to the prescribed torque (Sec. C.8).



Prima di effettuare l'operazione di scarico o rabbocco dell'olio, posizionare il mozzo ruota con il tappo nel punto più alto e svitarlo di qualche giro in modo da eliminare l'eventuale pressione interna, quindi rimuoverlo completamente.

Before draining the oil, position the wheel hub so that the filler cap is in the highest point, then loosen the plug to release possible internal pressure.

4



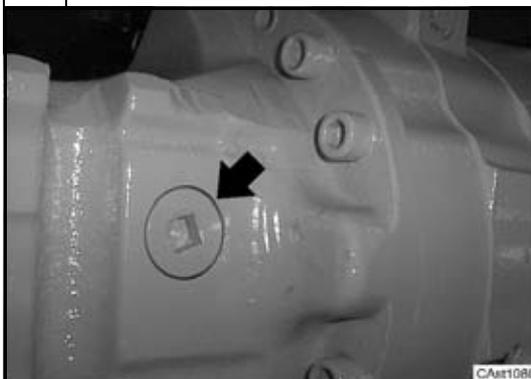
Ruotare gradualmente il mozzo fino a disporlo con il foro all'altezza dell'asse ruota in modo che la linea di livello dell'olio sia orizzontale. Verificare il livello dell'olio ed eventualmente rabboccare. Riavvitare il tappo con una chiave dinamometrica serrandolo alla coppia prevista (Sez. C.8)

Position the wheel hub so that the filler cap is on the centre line of the horizontal axis.

Check oil level and top up if necessary.

Tighten the plug with a torque wrench to the prescribed torque (Sec. C.8).

5



Prima di agire sul tappo dell'olio, svitare l'apposito sfiato per eliminare l'eventuale pressione interna.

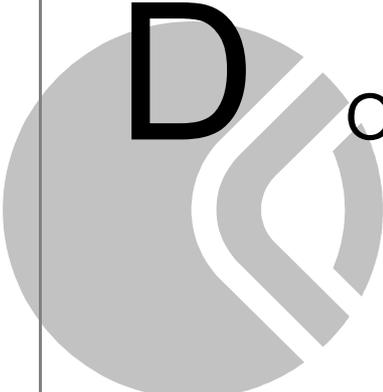
Verificare il livello dell'olio (alla soglia del foro) ed eventualmente rabboccare.

Riavvitare il tappo con una chiave dinamometrica serrandolo alla coppia prevista (Sez. C.8)

Before draining the oil, loosen the breather to release possible internal pressure.

Check oil level and top up if necessary.

Tighten the plug with a torque wrench to the prescribed torque (Sec. C.8).



D OPERAZIONI DI SMONTAGGIO



D *DISASSEMBLY OPERATIONS*

D.1 Smontaggio gruppo riduttore epicycloidale

Alcune figure che seguono potrebbero non mostrare esattamente il vostro assale, ma la procedura rimane la stessa.

D.1 Epicyclic reduction gear disassembly

Some of the following pictures could not show exactly your axle, but the procedure is the same.

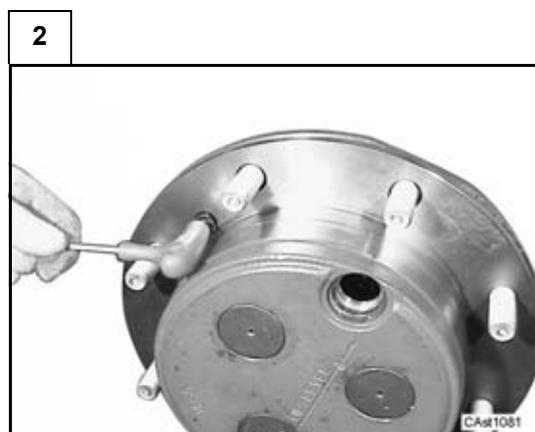


Prima di effettuare l'operazione di scarico dell'olio, posizionare il mozzo ruota con il tappo nel punto più alto e svitarlo di qualche giro per eliminare eventuale pressione interna, quindi rimuoverlo completamente.

Ruotare il mozzo fino a portare il foro nel punto più basso. Scaricare completamente l'olio.

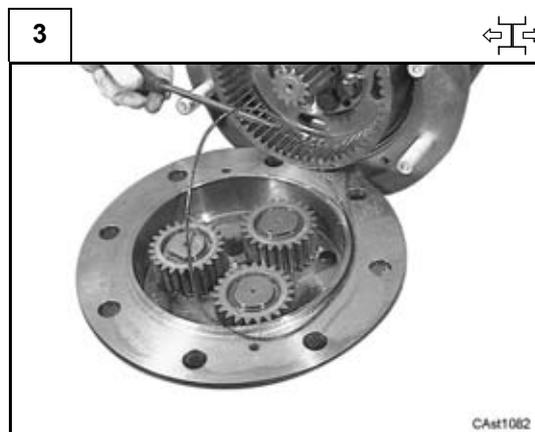
Before draining the oil, position the hub with the plug on the upper part and loosen it of some turns in order to eliminate any possible inner pressure, and then remove it completely.

Turn the hub upside-down till the hole is in the lowest point. Drain the oil completely.



Svitare e togliere le due viti di fissaggio del treno portasatelliti con una chiave da commercio.

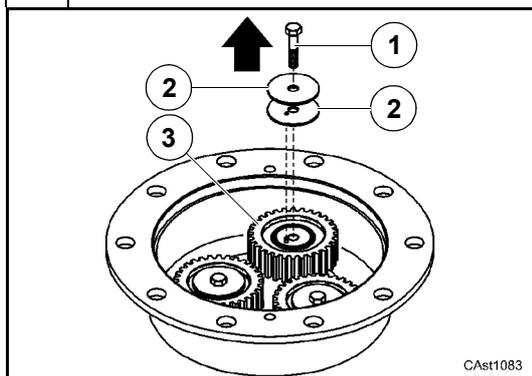
Unscrew and remove the two fastening screws of the planetary carrier with a wrench.



Rimuovere il treno portasatelliti dal mozzo ruota. Posizionare il treno portasatelliti su di un piano e verificarne le condizioni di usura. Recuperare l'anello OR e controllare le sue condizioni.

Remove the planetary carrier from the wheel hub. Position the planetary carrier on a table and check its wear conditions. Remove the O.ring and check its conditions.

4



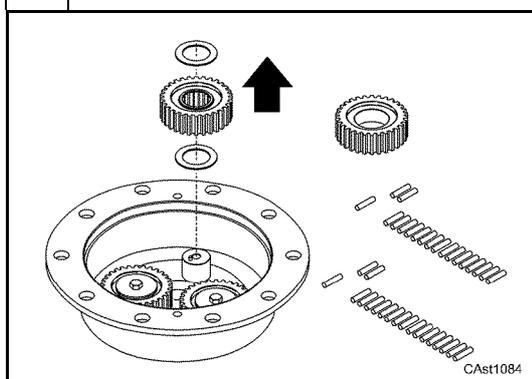
Per una eventuale sostituzione degli ingranaggi satelliti, togliere la vite (1) con relative ralle (2).

Nota: fare attenzione alla spina (3).

To replace the epicyclic gears, if necessary, remove the screw (1) and relevant washers (2).

***Note:** treat the pin (3) with care.*

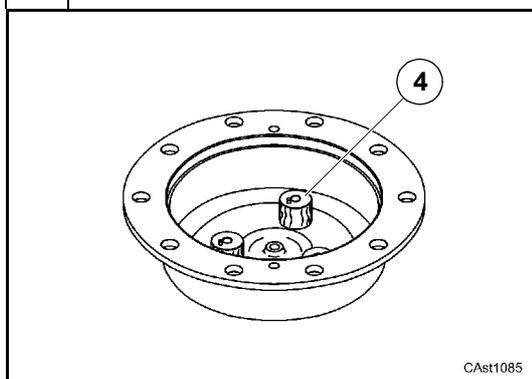
5



Rimuovere l'ingranaggio satellite dalla sua sede facendo attenzione ai due gruppi di rullini e alla ralla che si trovano al suo interno.

Remove the epicyclic gear from its seat, taking care not to lose the two units of rollers and thrust washer inside it.

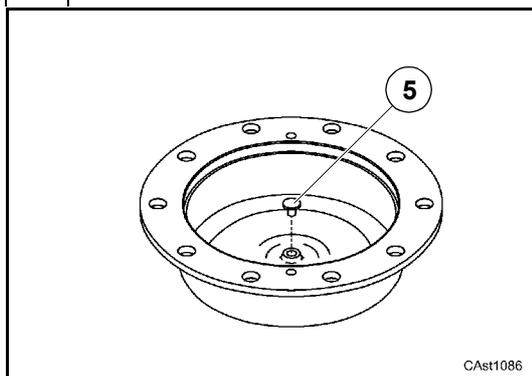
6



Nel caso i perni (4) degli ingranaggi satelliti fossero rovinati, sostituire l'intero treno porta satelliti con perni già piantati.

If the pins (4) of the pinion gears are in poor condition, replace the entire planetary train with pre-fitted pins.

7



Nel caso il pattino d'arresto (5) semiasse fosse rovinato, sostituire l'intero treno porta satelliti.

If the halfshaft stop (5) is worn, replace the entire planetary carrier.

D.2 Smontaggio gruppo mozzo ruota

Prima di smontare il mozzo ruota, assicurarolo con una cinghia o una fune ad un paranco od altro sistema di sostegno, per evitarne la caduta accidentale che potrebbe danneggiare sia l'operatore che il gruppo.

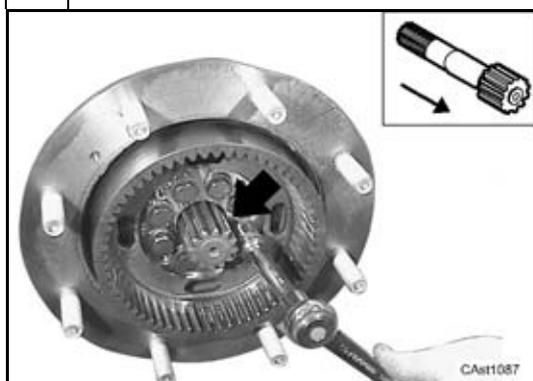
Alcune figure che seguono potrebbero non mostrare esattamente il vostro assale, ma la procedura rimane la stessa.

D.2 Wheel hub group disassembly

Before disassembling the wheel hub, it is advisable to secure it with a belt or a rope on a hoist or any other supporting device, in order to avoid its accidental fall that could damage either the operator or the wheel hub group.

Some of the following pictures may not show exactly your axle, but the process is the same

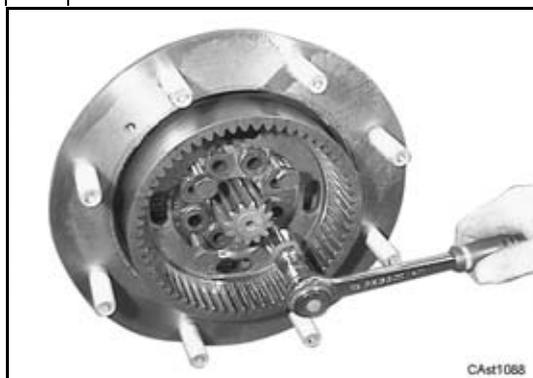
1



Estrarre il semiassale corto.
Svitare e togliere le viti di fissaggio del mozzo-fermo corona.

*Remove the short half-shaft.
Unscrew and remove the fastening screws from the wheel the hublock ring gear.*

2



Per sfilare il mozzo-fermo corona dalla sua sede, recuperare almeno due delle viti appena tolte ed avvitarle nei fori filettati di estrazione.

To remove the hub-lock ring gear from its housing, screw at least two of the just removed screws in the threaded extraction holes.

3



Estrarre e rimuovere il mozzo-fermo corona completo di corona epicicloidale.

Extract and remove the hub-lock ring gear together with the epicyclic ring gear.

4



Rimuovere l'anello di arresto d'acciaio e separare il mozzo-fermo corona dalla corona epicicloidale.

Verificare lo stato di usura dei particolari.

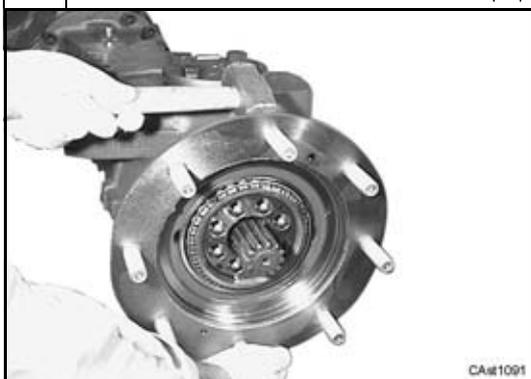
Solo se necessario, togliere le bussole di centraggio del mozzo-fermo corona con un martello e l'attrezzo CA715027.

Remove the steel stop ring and disjoin the hub-lock ring gear from the epicyclic ring gear.

Check the wear conditions of the components.

Only if necessary, remove the centering bushes of the hub lock ring gear with a hammer and the special tool CA 715027.

5



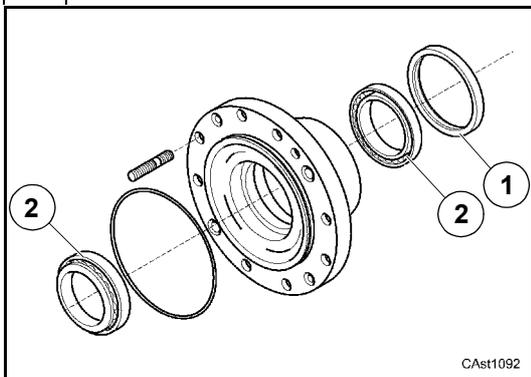
Sfilare il mozzo ruota, facilitando lo smontaggio con leve e martello.

Nota: recuperare la pista interna del cuscinetto.

Remove the hub, using levers and a hammer to facilitate the operation.

Note: collect the bearing cone.

6



Posizionare su di una superficie piana il mozzo ruota ed estrarre l'anello di tenuta (1) con una leva.

Nota: è un'operazione distruttiva per l'anello di tenuta.

Estrarre le piste esterne dei cuscinetti (2), da entrambi i lati del mozzo ruota, con un battitoio ed un martello.

Togliere la pista interna del cuscinetto dal codolo della calotta, utilizzando un estrattore da commercio.

Position on a flat surface the hub and take the seal ring out (1) with a lever.

Note: this is a destructive operation for the seal ring.

Take the bearing cups out (2), on both sides of the hub, using a hammer and a suitable tool to be beaten.

Remove the bearing cone from the swivel housing end, using a suitable extractor.

D.3 Smontaggio trombe trave e gruppi freno

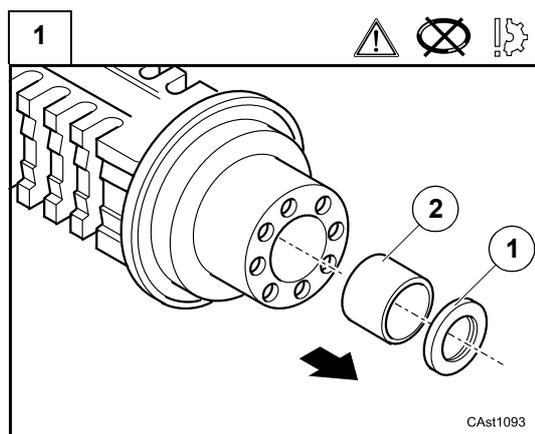
Alcune figure che seguono potrebbero non mostrare esattamente il vostro assale, ma la procedura rimane la stessa.

Attenzione: scaricare l'olio dall'assale, togliendo prima gli sfiati olio, per eliminare la pressione residua all'interno dell'assale, poi svitare molto cautamente il relativo tappo.

D.3 Axle beam trumpets and brake groups disassembly

Some of the following pictures may not show your axle, but the process is the same.

Warning: drain oil from the axle, removing the breathers first, for to release the axle inner pression, then loosen the plug very carefully.



Estrarre dalla tromba trave l'anello di tenuta (1) con una leva.

Nota: è un'operazione distruttiva per l'anello di tenuta.

Per eseguire la sostituzione della bronzina (2) all'interno della tromba trave è necessario tagliarla, con un cesello.

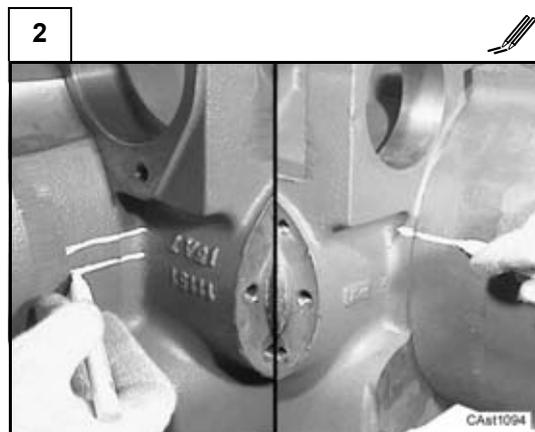
Attenzione: non rovinare la sede della bronzina.

Extract from the axle beam trumpet the seal ring (1) out with a lever.

Note: this is a destructive operation for the seal ring.

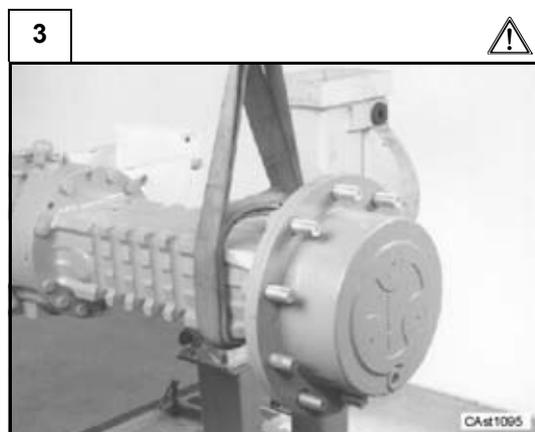
In order to replace it inside the axle beam trumpet, the bushing (2) to be cut and destroyed with a chisel.

Warning: do not ruin the bushing seat



Fare dei segni di riferimento indelebili sul corpo trave e sulle flange supporto differenziale, per identificare con sicurezza parte destra e parte sinistra.

Put alignment marks on the axle beam body and on the differential supporting flanges, in order to identify the right side and the left side with certainty.



Disporre l'assale su supporti adatti a sostenere sia il corpo centrale che le due trombe, anche dopo la loro separazione, o assicurare i tre gruppi separatamente con funi o cinghie ad un sistema di sollevamento.

Pericolo: operazione pericolosa per l'operatore.

Position the axle on supports fitted to hold either the central body or the two beam trumpets, even after their disjunction, or secure the three disjoined groups to a lifting device with ropes or belts.

Danger: operator's dangerous operation.

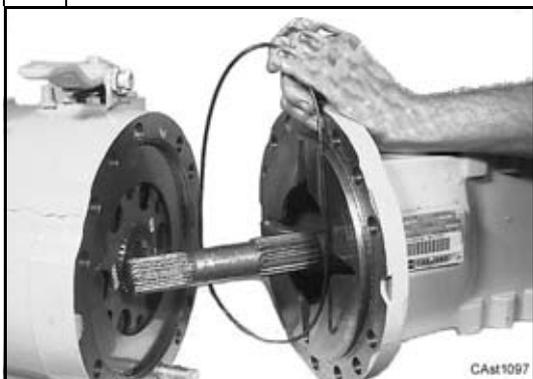
4



Svitare le viti di fissaggio per smontare la tromba trave.

Unscrew the fastening screws to disassemble the axle beam trumpet.

5



Allontanare la tromba chiave.

Attenzione: rimossa la tromba i dischi freni sono liberi.

Rimuovere l'anello OR dalla sua sede e dal foro passaggio olio e controllarne le condizioni.

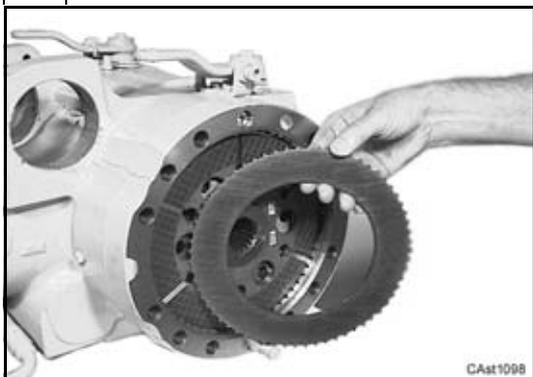
Rimuovere il semiassse lungo e il manicotto. Rimuovere l'anello d'arresto dal manicotto.

Spread apart the axle beam trumpet.

Warning: once the axle beam trumpet has been removed, the brake disks are free.

Remove the O-ring from its seat and the oil passage hole and check the conditions. Remove the long axle shaft and the sleeve. Remove the snap ring from the sleeve.

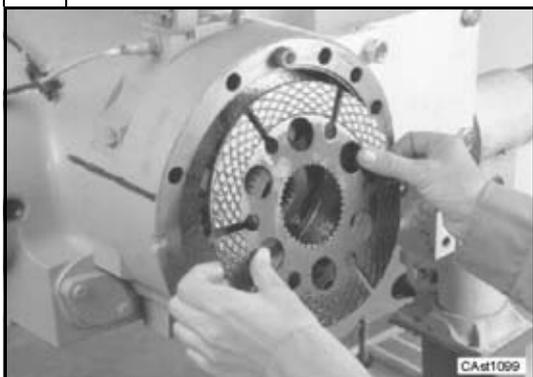
6



Rimuovere il primo controdisco freno

Remove the first brake counter disk.

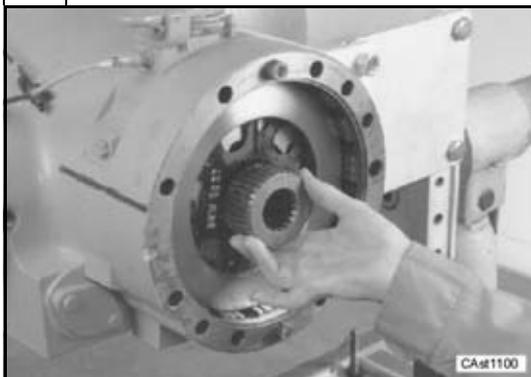
7



Rimuovere i dischi e controdischi rimanenti fino ad arrivare al mozzo scanalato traino freno, facendo attenzione alla posizione dei vari elementi.

Remove the other disks and counter disks as far as the brake splined sleeve, being careful how the different parts are positioned.

8



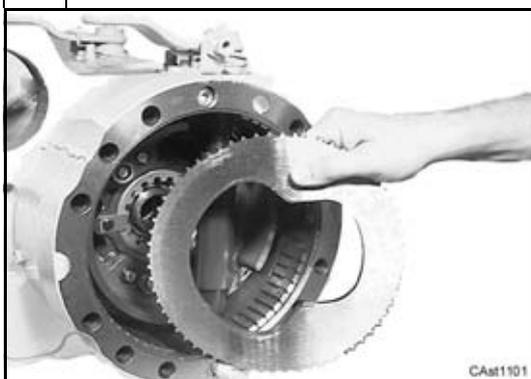
Rimuovere il mozzo scanalato traino freno, annotando la posizione della dentellatura rispetto al gruppo freno.

Nota: il mozzo traino freno deve essere rimontato nella medesima posizione in cui si trova allo smontaggio.

Remove the brake splined sleeve, recording the indent position compared to the brake group.

Note: the brake splined sleeve should be reassembled in the same position as the one before disassembling.

9



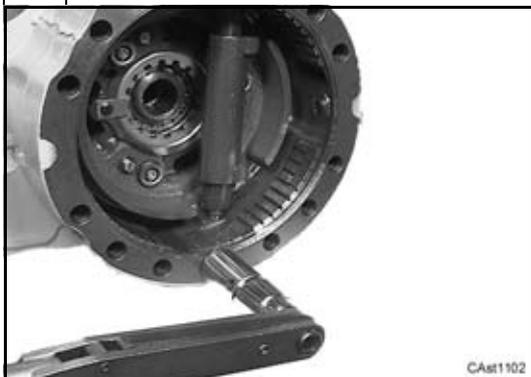
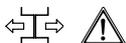
Rimuovere l'ultimo controdisco.

Controllare le condizioni dei dischi e controdischi.

Remove the last counter disk.

Check the conditions of the disks and counter disks.

10



Assicurare la flangia freno ad un paranco con funi o cinghie di sicurezza.

Svitare la vite inferiore. Rimuovere la flangia supporto differenziale dal corpo centrale, completa di ghiera di registro gioco coppia conica e di gruppo comando freno.

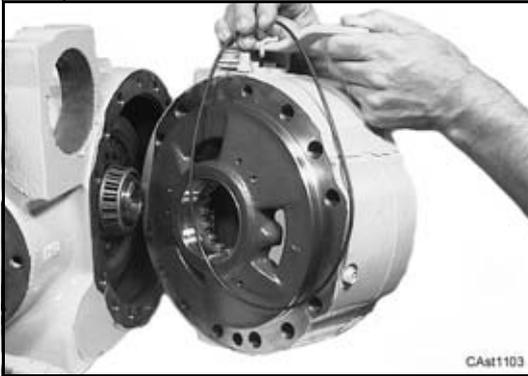
Pericolo: questa operazione libera la scatola differenziale, tenerla per evitarne la caduta.

Secure the brake flange to a hoist with ropes or safety belts.

Unscrew the lower. Remove the differential supporting flange from the central body, together with the bevel gear backlash-adjusting ring nut and the brake control unit.

Danger: this operation frees the differential box, that must be kept to avoid its fall.

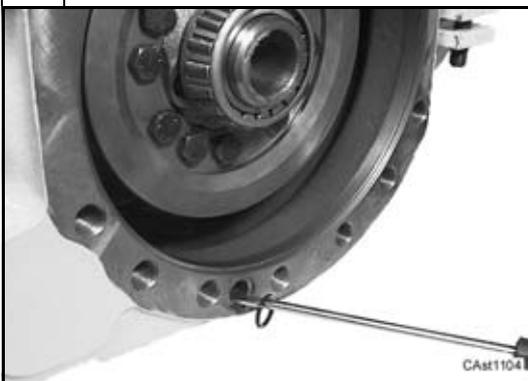
11



Rimuovere l'anello OR dalla sua sede e controllarne le condizioni.

Remove the O-ring from its housing and check its conditions.

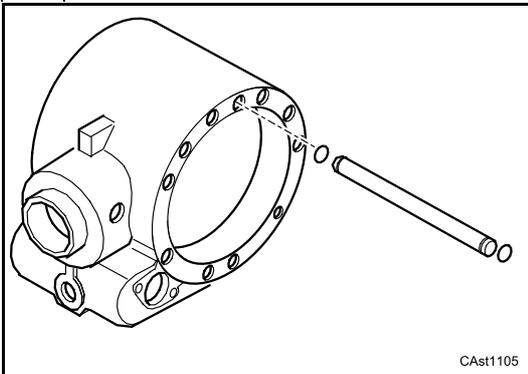
12



Rimuovere l'anello OR dai due fori passaggio olio e controllarne le condizioni.

Remove the O-Ring from the two oil pipe holes and check its conditions.

13



Rimuovere il tubo ricircolo olio dal corpo centrale.
Rimuovere gli anelli OR e controllarne le condizioni.

*Remove the oil blow-by tube from the central body.
Remove the O-Rings and check their conditions*

D.4 Smontaggio gruppo comando freno

Alcune figure che seguono potrebbero non mostrare esattamente il vostro assale, ma la procedura rimane la stessa.

D.4 Brake control group disassembly

Some of the following pictures could not show exactly your axle, but the procedure is the same.

1



Recuperare il gruppo freno e posizionarlo su di un banco di lavoro o fissarlo in morsa.

Remove the brake group and position it on a workbench or fix it in a clamp.

2



Allentare il controdado e svitare la vite di registrazione sulla staffetta di supporto.
Rimuovere la vite di registrazione.

*Unloose the locknut and unscrew the adjusting screw on the supporting bracket.
Remove the adjusting screw.*

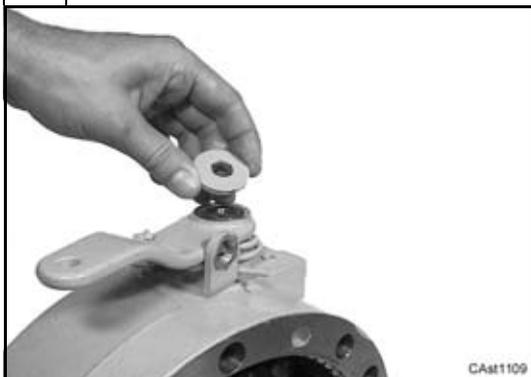
3



Svitare e rimuovere la vite di fissaggio leva all'estremità dell'albero.

Unscrew and remove the lever fastening screw at the shaft end.

4



Rimuovere la rondella.

Remove the washer.

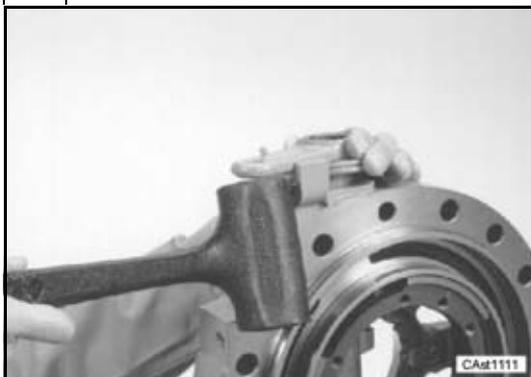
5



Tracciare un segno di riferimento indelebile sulla leva e sull'estremità dell'albero, per identificare il corretto allineamento dei due componenti e per distinguere il comando destro dal sinistro (per esempio: si possono praticare due segni sul destro ed un solo segno sul sinistro).

Put an alignment mark on the lever and shaft splines for use during installation and to distinguish between right and left control (for example: you can put two marks on the right and only one on the left).

6



Sfilare la leva fino ad allentare completamente la tensione della molla.

Loosen the lever to release the tension on the spring.

7



Rimuovere la leva.

Remove the lever.

8



Rimuovere la molla.

Remove the spring.

9



Rimuovere la rondella e l'anello distanziatore.

Remove the washer and the spacer.

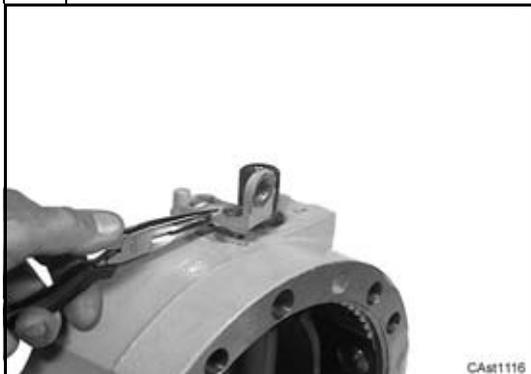
10



Rimuovere le viti di fissaggio della staffa.

Remove the two bracket fastening screws.

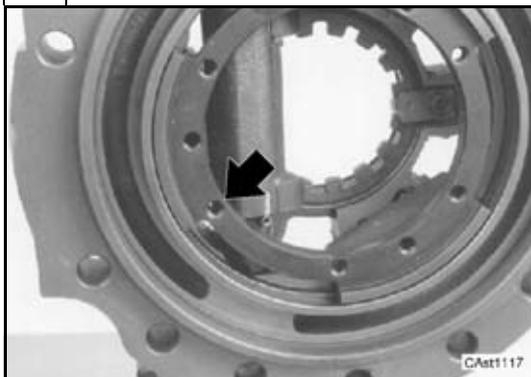
11



Rimuovere la staffa di supporto.

Remove the bracket.

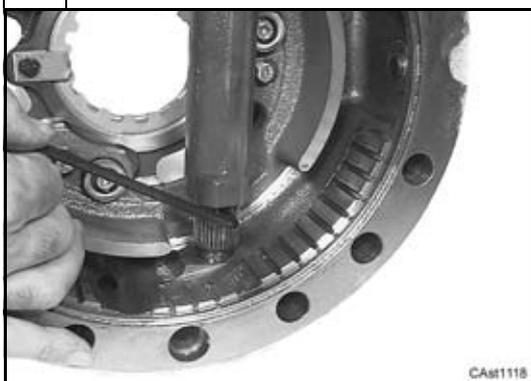
12



Tracciare sulla camma un riferimento in corrispondenza della vite d'arresto, per l'allineamento nella fase di assemblaggio.
Come già fatto per la leva di comando, contraddistinguere il lato su cui si opera (destro o sinistro).

*Make an alignment mark on the cam near the setscrew align with the top of the roll pin, for use during assembly.
As already done for the control lever, distinguish between right operation side and left one.*

13



Liberare la camma svitando la vite d'arresto.

Free the cam unscrewing the setscrew.

14



Svitare la vite di arresto dell'albero, facendo attenzione a non perdere la sfera d'arresto.

Unscrew the shaft setscrew, being careful the steel ball does not get lost.

15



Recuperare la sfera d'arresto.

Collect the steel ball.

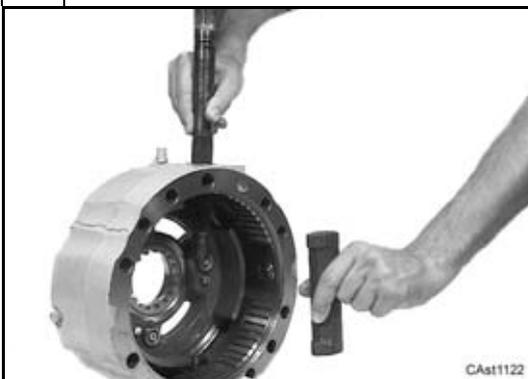
16



Recuperare l'anello OR estraendo l'albero.

Remove the O-Ring, taking the shaft out.

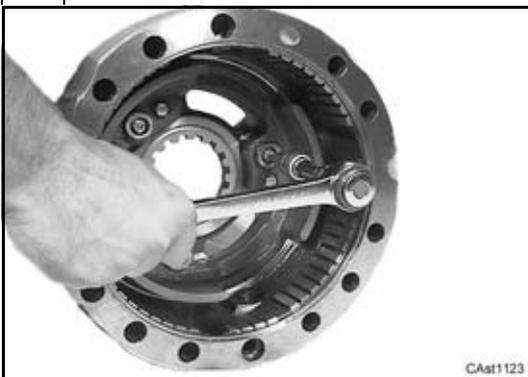
17



Rimuovere l'albero e recuperare la camma.

Remove the shaft and collect the cam.

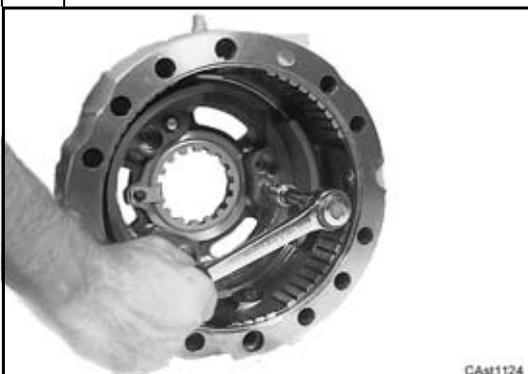
18



Svitare le viti superiori dei kit ritorno pistone ed estrarre le molle e le bussole.

Unscrew the upper screws of kit brake mechanism return and take the springs and the bushes out.

19



Svitare le viti inferiori del kit self-adjust ed estrarre le bussole e i distanziali.

Unscrew the lower self-adjust kit screws and take the bushes and the spacers out.

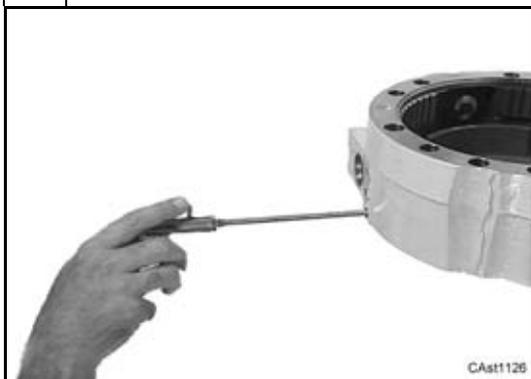
20



Svitare la valvola di sfiato dalla flangia freno.

Unloose the brake flange bleed.

21



Estrarre il pistone.

Se necessario, insufflare aria attraverso il foro dello spurgo freno per espellere il pistone, utilizzando la minima pressione possibile.

Pericolo: possibile espulsione veloce del pistone.

Take the piston out.

If necessary, blow in air through the brake bleeder vent to eject the piston, using the minimum pressure.

Danger: possible swift ejection of the piston.

22



Rimuovere gli anelli OR dal pistone e controllarne le condizioni.

Remove the O-Rings from the piston and check their conditions.

23



Svitare la vite di fissaggio del fermo ghiera.

Unscrew the fastening screw of the ring nut retainer.

24



Rimuovere il fermo ghiera.

Remove the ring nut retainer.

25



Svitare la ghiera con apposito attrezzo CA715265.
Rimuovere la ghiera.

*Unscrew the ring nut with suitable CA715265 special tool.
Remove the ring nut.*

26



Rimuovere la pista esterna del cuscinetto con un martello ed un battitoio.

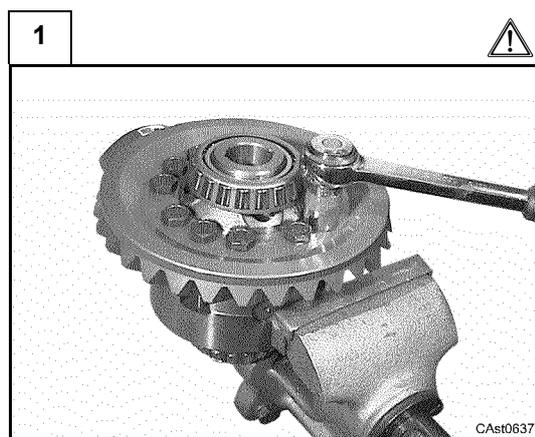
Remove the bearing cup with a hammer and a suitable tool.

D.5 Smontaggio gruppo differenziale

Alcune figure che seguono potrebbero non mostrare esattamente il vostro assale, ma la procedura rimane la stessa.

D.5 Differential group disassembly

Some of the following pictures may not show your axle, but the process is the same.



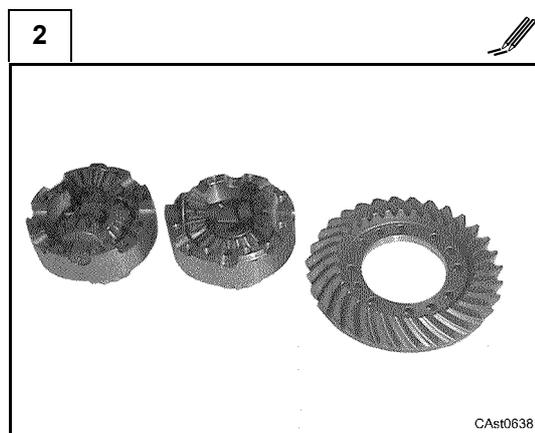
Recuperare il differenziale e posizionarlo in una morsa.
Svitare tutte le viti di fissaggio della corona conica.

Attenzione: questa operazione libera anche le due semiscatole differenziale, non disperdere i componenti.

Collect the differential and put it in a clamp.

Unscrew all the fastening screws of the bevel gear crown.

Warning: this will make both differential half boxes free, so take care not to drop the internal components.

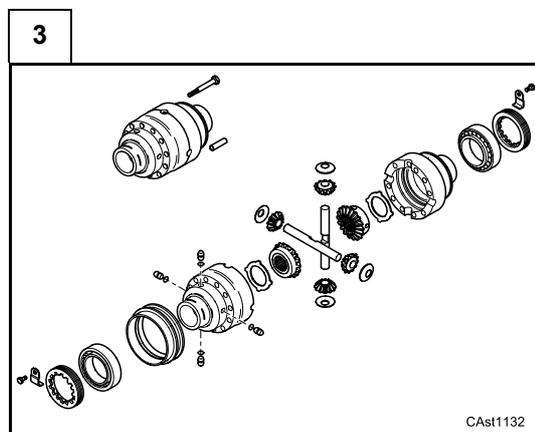


Disassemblare la scatola differenziale in due semiscatole complete dei rispettivi elementi.

Nota: fare dei segni di riferimento sulle due semiscatole prima di separarle, per ripristinare la loro posizione relativa in fase di montaggio.

Disassemble the differential box in two half boxes complete with the relative components.

Note: mark the two half boxes before disjoining them, in order to reassemble them in the same position as the one before disassembling.



Disassemblare tutti i particolari.

Verificare le condizioni di funzionalità e lo stato di usura dei componenti.

Per estrarre il cuscinetto dalla semiscatola differenziale, utilizzare due leve oppure un estrattore a tre punti di presa da commercio.

Disassemble all the components.

Check the operating and wear conditions of the components.

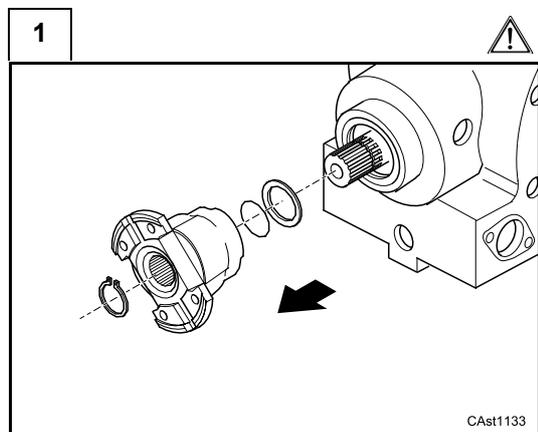
Take the bearing out of the differential half box, using two levers or a three-hold extractor.

D.6 Smontaggio gruppo pignone

D.6 Pinion group disassembly

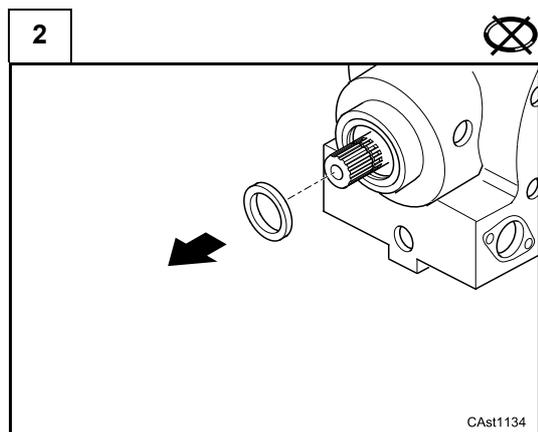
Alcune figure che seguono potrebbero non mostrare esattamente il vostro assale, ma la procedura rimane la stessa.

Some of the following pictures may not show your axle, but the process is the same.



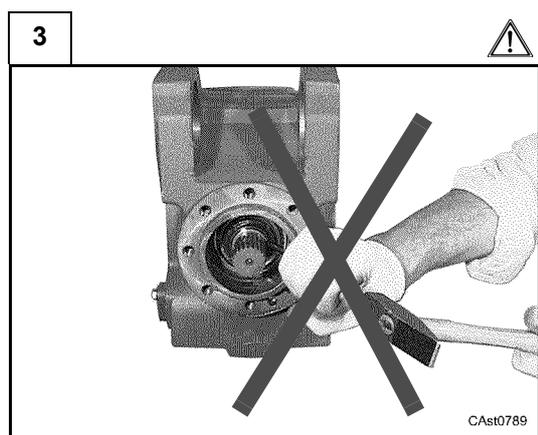
Togliere l'anello d'arresto e sfilare la flangia.
Nota: recuperare l'anello OR e lo spessore.

Remove the snap ring and slide the input flange.
Note: collect the O-ring and the shim.



Estrarre l'anello di tenuta dal corpo centrale con estrattore.
Nota: operazione distruttiva per l'anello di tenuta.

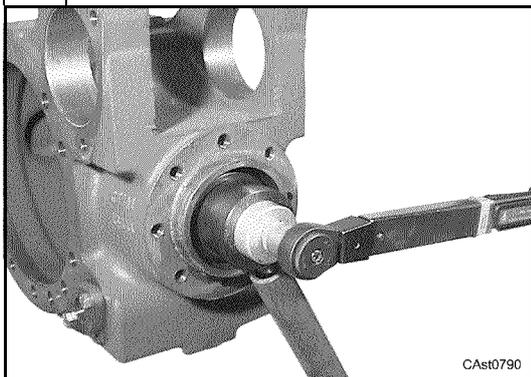
Remove the seal ring from the central housing with a puller.
Note: this is a destructive operation for the seal ring.



Posizionare il corpo centrale su di un piano stabile prima di procedere allo smontaggio.
Non tentare di sollevare la parte cianfrinata.

Position the central body on a steady plane, before disassembling it.
Do not lift the caulked side of the ring nut.

4

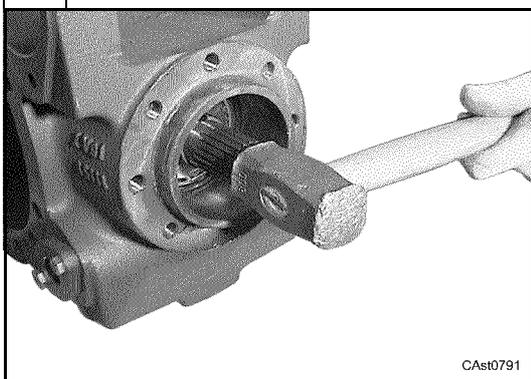


CAst0790

Per evitare seri danni alla filettatura del pignone conico, svitare la ghiera con gli attrezzi speciali CA119099 e CA715022.

In order to avoid serious damages to the bevel pinion thread, unscrew the ring nut with the special tools CA119099 and CA715022.

5

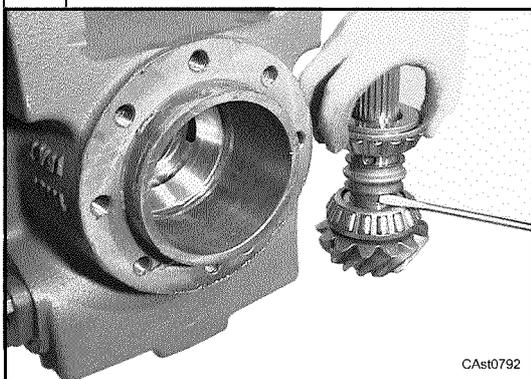


CAst0791

Dopo aver sfilato la rondella fermo ghiera, estrarre il pignone conico dalla sua sede battendo con un martello di materiale tenero sull'estremità del codolo scanalato.

Once the ring nut washer has been removed, take the pinion out of its housing, by beating with a hammer made of soft material on the splined end.

6



CAst0792

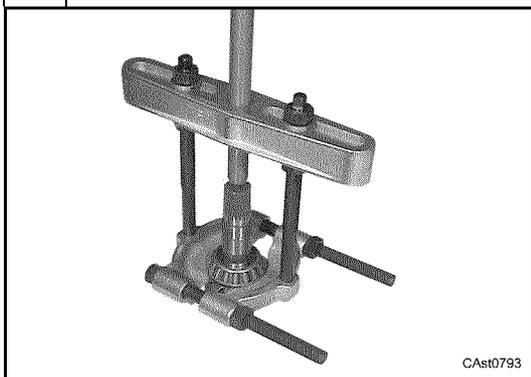
Tolto il pignone conico recuperare le rondelle, il distanziale elastico e le piste interne dei cuscinetti a rulli conici.

Nota: quando il distanziale elastico viene rimosso deve essere sostituito con un distanziale nuovo.

Once the bevel pinion has been removed, collect the washers, the elastic spacer and the cones of the taper roller bearing.

Note: when the elastic spacer is removed, it should be replaced by a new one.

7



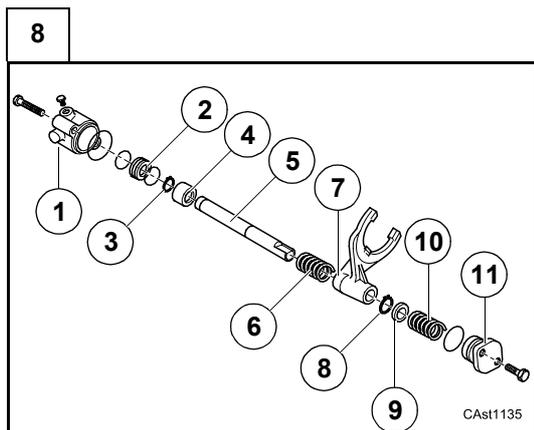
CAst0793

Estrarre il cuscinetto dal codolo del pignone conico utilizzando un estrattore a ghigliottina da commercio.

Recuperare lo spessore di registro posto sotto il cuscinetto e verificarne le condizioni di usura.

Take the bearing cone out of the bevel pinion end, using a suitable extractor.

Remove the adjusting shim placed under the bearing and check its wear conditions.



Per rimuovere il dispositivo di bloccaggio differenziale, svitare le viti del supporto cilindro (1), quindi sfilarlo recuperando gli anelli OR ed il pistone (2).

Togliere l'anello Seeger (3), trattenendo la bussola (4) che è spinta verso l'esterno dalla molla (6), sfilare bussola e molla dall'albero (5). Rimuovere il coperchio (11) facendo attenzione alla molla (10) che potrebbe essere ancora sotto carico.

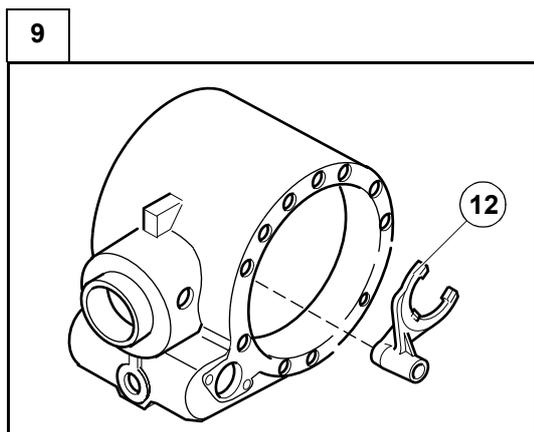
Sfilare l'albero (5) recuperando anello OR, molla, distanziale ed anello d'arresto.

In order to remove the differential lock device unscrew the cylinder support screws (1), then remove off it collecting the O-Rings and the piston (2).

Remove the Seeger ring (3), holding the bush (4) that is pushed outside by the spring (6), remove off the bush and the spring from the shaft (5)

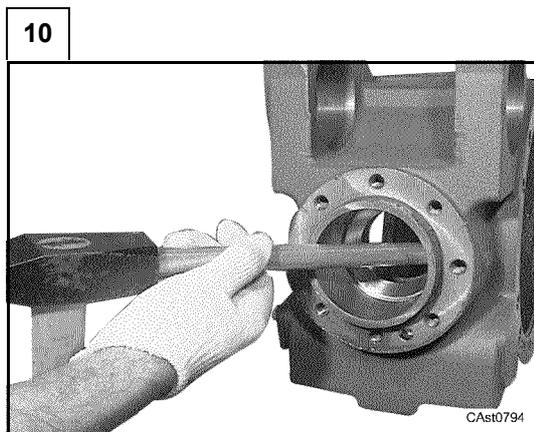
Remove the cover (11) paying attention to the spring (10) that could still be under load.

Remove off the shaft (5) by collecting the O-Ring, the spring, the spacer and the snap ring.



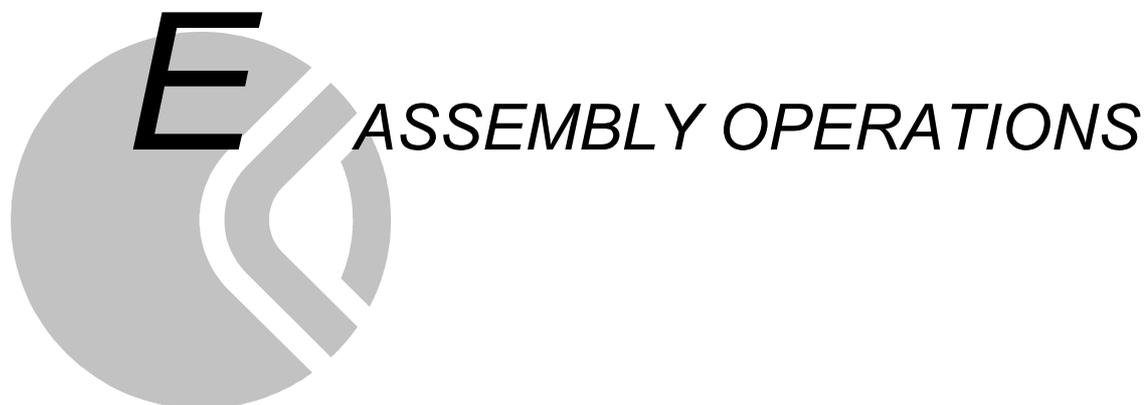
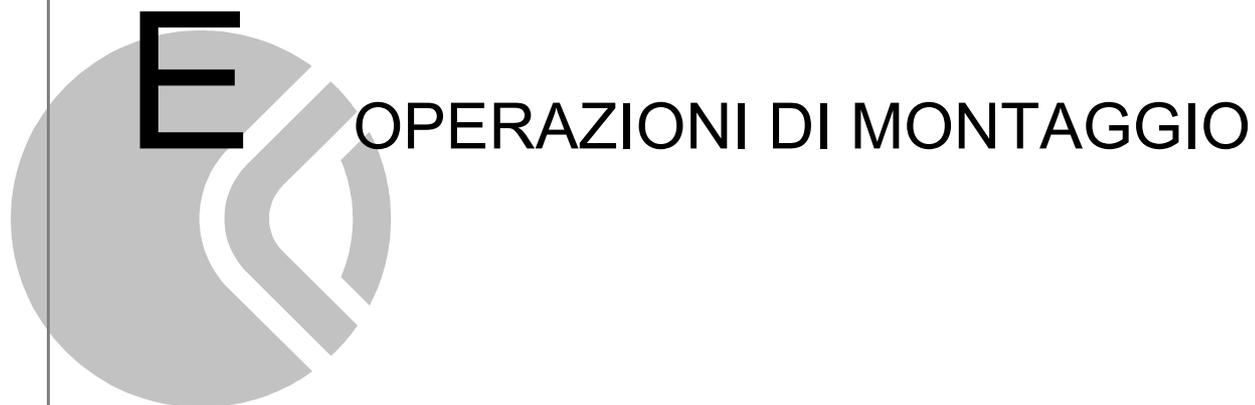
Estrarre la forcella bloccaggio differenziale (7) dal corpo centrale. Verificare l'integrità di tutti i componenti smontati.

Extract differential lock fork (7) from the central body. Check the integrity of all components disassembled.



Estrarre le piste esterne dei cuscinetti a rulli conici dal corpo centrale utilizzando uno scalpello ed un martello.

Take the cups of the taper roller bearing out of the central body, using a chisel and a hammer.

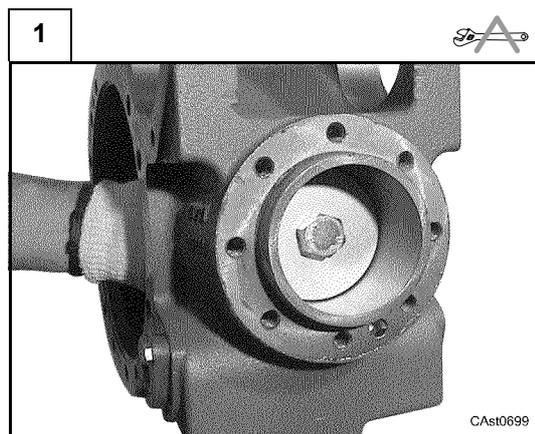


E.1 Montaggio gruppo pignone

E.1 Pinion group assembly

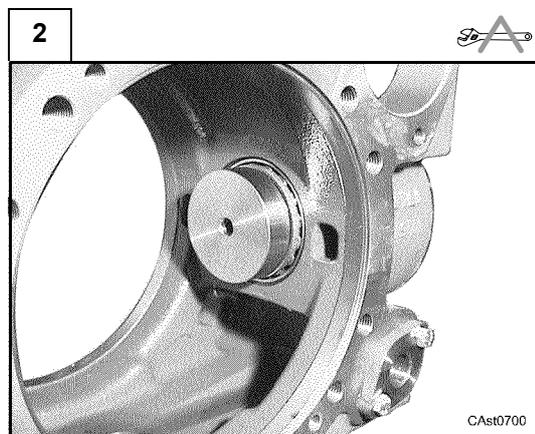
Alcune figure che seguono potrebbero non mostrare esattamente il vostro assale, ma la procedura rimane la stessa.

Some of the following pictures could not show exactly your axle, but the procedure is the same.



Posizionare il corpo centrale su un banco di lavoro.
Piantare le piste esterne dei cuscinetti a rulli conici sulle proprie sedi con l'ausilio delle attrezzature comprese nel kit CA715380.

*Position the central body on a workbench.
Insert the cups of the taper roller bearings on their housings using the special tools included on the kit CA715380.*

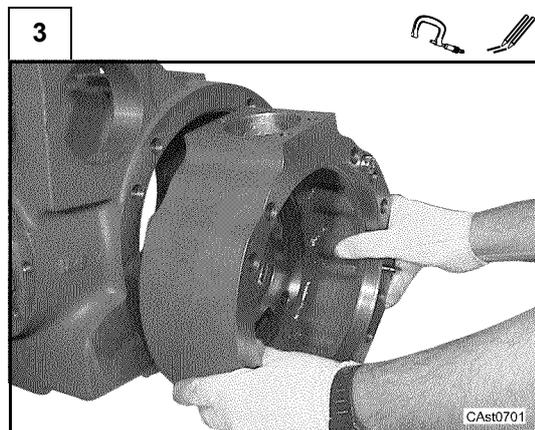


Per la rilevazione della distanza si utilizza il kit composto dalle attrezzature CA715128 e CA715388, dette "falso pignone" e "falsa scatola differenziale".

Inserire nelle sedi per i cuscinetti appena montate, il falso pignone CA715128 con i rispettivi cuscinetti e la ghiera.
Serrare fino ad eliminare il gioco senza eccedere.

In order to measure the distance, the kit composed of the special tools CA715128 and CA715388, respectively called "false pinion" and "false differential box", is used.

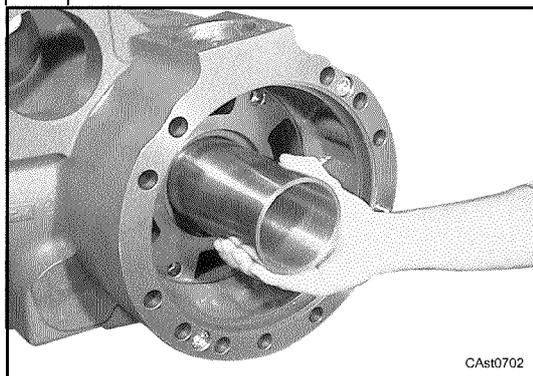
*Insert the false pinion with CA715128, together with its bearings and its ring nut, in the just mounted housings for the bearings.
Tighten without exceeding, till the backlash is eliminated.*



Verificare il corretto posizionamento delle flange destra e sinistra utilizzando i riferimenti riportati sulle medesime e sul corpo centrale.
Montare le due flange freno fissandole con viti aggiuntive M14X120 a 79 Nm (avvitarne almeno due diametralmente opposte per ogni flangia).

*Check the correct positioning of the right and left flanges, using the reference marks on them and on the central body.
Assemble the two brake flanges and fix them with their screws M14X120. Tighten at 79 Nm (screw in at least two ones diametrically-opposed for each flange).*

4



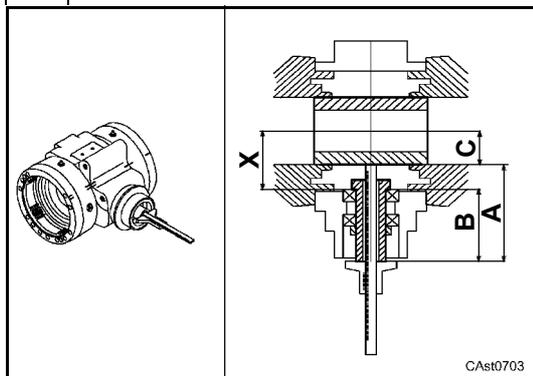
Introdurre nel corpo centrale la falsa scatola differenziale CA715388 per la rilevazione della distanza

Verificare che la falsa scatola sia inserita in entrambe le sedi delle flange freno.

Insert the false differential box with CA715388 into the central body to measure the distance.

Check that the false box is inserted in both brake flanges' housings.

5



Effettuare la misurazione, con un calibro di profondità, dall'apposito foro del falso pignone.

X = (distanza conica da rilevare)

A = (valore misurato)

B = (valore noto) = 100 mm

C = (valore noto) = 50 mm

$$(A + C) - B = X$$

Esempio: **A** = 159,9 mm

perciò: **X** = [(159,9 + 50) - 100] mm

X = 109,9 mm

Carry out the measurement with a depth gauge through the suitable false pinion hole

X = (conical distance to be measured)

A = (measured value)

B = (known value) = 100 mm

C = (known value) = 50 mm

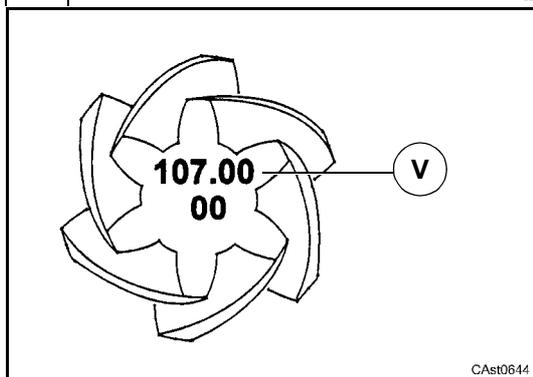
$$(A + C) - B = X$$

Example: **A** = 159.9 mm

therefore: **X** = [(159.9 + 50) - 100] mm

X = 109.9 mm

6



Per determinare lo spessore (**S**) necessario tra il pignone ed il cuscinetto è sufficiente sottrarre dal valore calcolato (**X**) il valore (**V**) stampigliato sulla testa del pignone (**V**=distanza conica prescritta).

$$S = X - V$$

Esempio: grossezza spessore **S** = 109.9 - 107.00

= 2.9 mm

*In order to determine the shim (**S**) necessary between the pinion and the bearing, you should subtract the (**V**) value stamped on the pinion head (**V**=requested conical distance) from the (**X**) calculated value.*

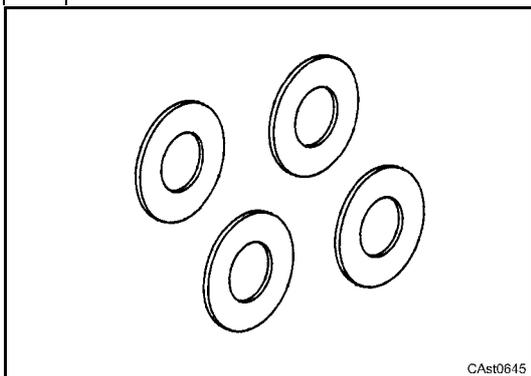
$$S = X - V$$

Example: thickness

S = 109.9 - 107.00

= 2.9 mm

7



CAst0645

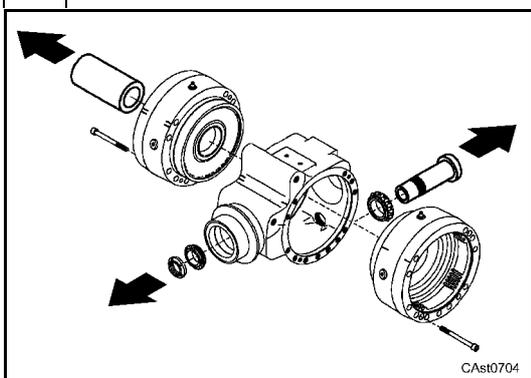
Scegliere tale spessore tra la gamma di spessori a disposizione (vedi tabella GAMMA SPESSORI) ed inserirlo sul codolo sotto la testa del pignone.

Choose the suitable shim between the available shims range (See SHIM RANGE table) and insert it on the end under the pinion head.

GAMMA SPESSORI - SHIM RANGE

Spess./Thick.	2.5	2.6	2.7	2.8	2.9	3.0	3.1	3.2	3.3	3.4
Q.ty	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

8



CAst0704

Rimuovere il falso pignone, i cuscinetti e la ghiera dal corpo centrale. Smontare la falsa scatola differenziale dalle flange e successivamente svitare le viti per rimuovere le flange.

Remove the false pinion, the bearings and the ring nut from the central body.

Disassemble the false differential box from the flanges and then unscrew the screws to remove the flanges.

9



CAst0705

Inserire sull'albero del pignone lo spessore adatto (scelto in precedenza) con lo smusso rivolto verso l'ingranaggio. Piantare il cuscinetto nell'albero del pignone sotto l'azione di una pressa con il battitoio CA715167, assicurandosi che sia ben assestato.

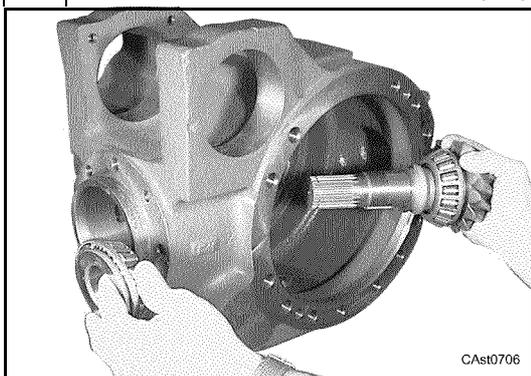
Inserire sull'albero gli spessori ed un nuovo distanziale elastico.

Nota: utilizzare sempre un distanziale elastico **nuovo**.

Insert the suitable shim (chosen before) on the pinion shaft with chamfer against the gear. Force the bearing into the pinion shaft and with CA715167 special tool under a press, making sure that it is well set. Insert the shims and the new elastic spacer into the shaft.

Note: use always a **new** elastic spacer.

10



CAst0706

Inserire il gruppo pignone conico nella sede del corpo centrale ed il secondo cuscinetto sul codolo pignone.

Eeguire il piantaggio del cuscinetto, utilizzando il battitoio CA715167 ed un martello.

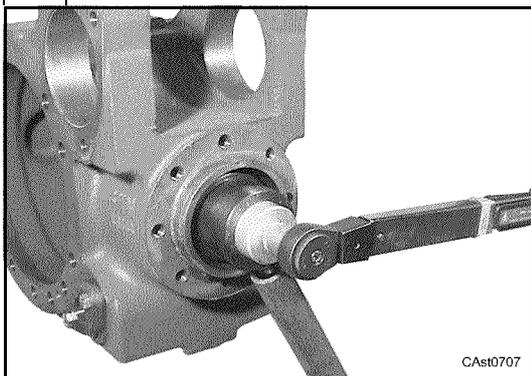
Si consiglia di contrapporre un azione resistente alla forza battente (ad esempio con una mazza).

Insert the bevel pinion unit into the central body housing and the second bearing cone into the pinion end.

In order to force the bearing into position use the special tool CA715167 and a hammer.

It is advisable to oppose a resistant action against the beating force (e.g. with a sledge hammer).

11



CAst0707

Inserire sull'albero del pignone una nuova rondella fermo ghiera e la ghiera di serraggio.

Avvitare la ghiera utilizzando le chiavi per ghiera CA119099 e fermo pignone CA715022.

Attenzione: la coppia di serraggio è data dalla misurazione del precarico sui cuscinetti.

Serrare la ghiera progressivamente.

Se il serraggio è eccessivo il distanziale elastico dovrà essere sostituito e la procedura ripetuta.

Al momento di verificare il precarico è opportuno dare piccoli colpi con martello in materiale tenero alle estremità del pignone per favorire l'assestamento dei cuscinetti

Insert into the pinion shaft a new ring nut washer and the ring nut retainer.

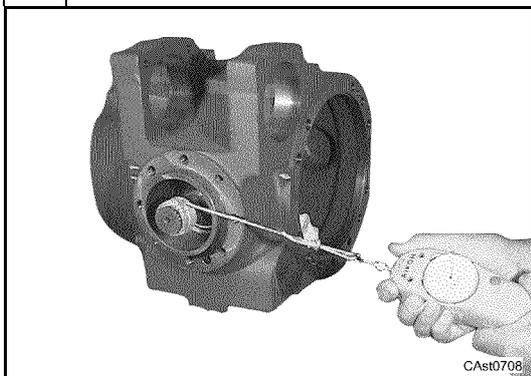
Screw the ring nut in, using the wrench for ring nut CA119099 and for pinion retainer CA715022.

Warning: *The torque setting is given by the preloading measurement on bearings.*

Tighten the ring nut step by step. If it is tightened too much, the elastic spacer should be replaced and the procedure repeated.

When you check the preloading, it is advisable to beat the pinion ends with a hammer made of soft material slightly to favour the bearing setting.

12



CAst0708

Effettuare la misurazione del precarico (**P**) dei cuscinetti conici dell'albero del pignone, utilizzando un dinamometro a funicella, avvolta sul diametro di 34,87 mm del codolo scanalato.

La regolazione si effettua aumentando gradualmente il serraggio della ghiera, facendo attenzione a non eccedere.

Attenzione: tutti i precarichi devono essere misurati senza anello di tenuta.

Ottenuto il prescritto valore di precarico, cianfrinare la ghiera utilizzando martello e scalpello.

$$P=9.2\div 13.7 \text{ daN}$$

*Carry out the preloading measurement (**P**) of the pinion taper roller bearings, using a dynamometer whose cord is wound on the 34.87 mm diameter of the pinion spline.*

The adjustment is carried out by increasing the ring nut torque setting gradually, being careful not to exceed.

Warning: *all preloadings should be measured without the seal ring.*

Once you got the requested preloading value, caulk the ring nut, using a hammer and a chisel.

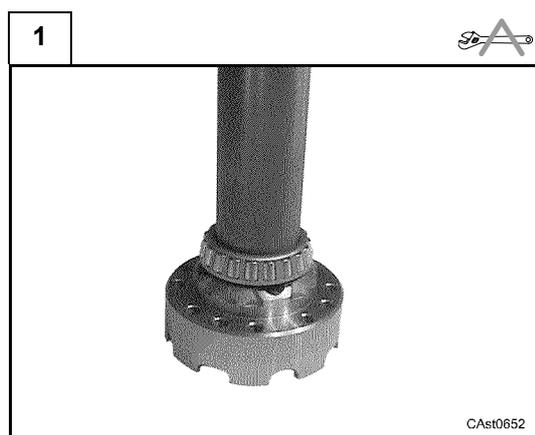
$$P=9.2\div 13.7 \text{ daN}$$

E.2 Montaggio gruppo differenziale

E.2 Differential group assembly

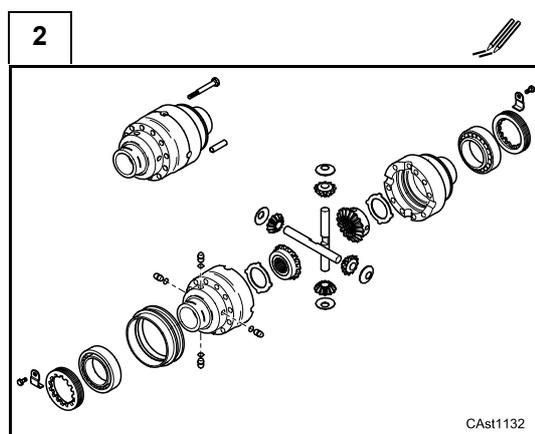
Alcune figure che seguono potrebbero non mostrare esattamente il vostro assale, ma la procedura rimane la stessa.

Some of the following pictures could not show exactly your axle, but the procedure is the same.



Montare le piste interne dei nuovi cuscinetti a rulli conici sulle semiscatole, utilizzando il battitoio CA715028 ed un martello.

Assemble the cones of the new taper roller bearings on the half boxes, using the special tool CA715028 and a hammer.

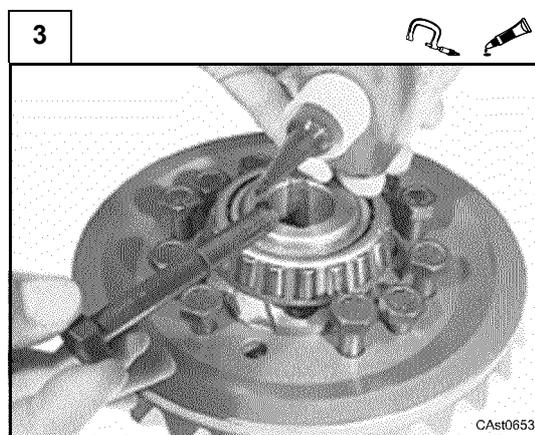


Posizionare una semiscatola su di un banco di lavoro e montare tutti i suoi componenti interni (planetari, satelliti, ralle di rasamento, perni e controdischi), come in figura.

Unire le due semiscatole, allineando i riferimenti praticati sulle stesse.

Position a half box on a workbench and assemble all its inner components (sun gears, planetary gears, thrust washers, pins and counterdiscs) as per figure.

Join the two half boxes, aligning the reference marks made upon them.



Posizionare la corona conica e fissare il tutto, dopo aver applicato Loctite® 270 sul filetto, serrando le viti alla coppia prevista (Sez. C.8).

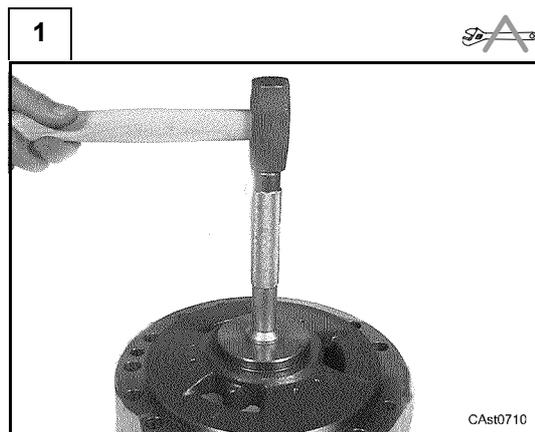
Position the ring bevel gear, apply Loctite® 270 on the thread and then fix the whole by tightening the screws to the requested torque (Sec. C.8).

E.3 Montaggio flange freno e scatola differenziale

Alcune figure che seguono potrebbero non mostrare esattamente il vostro assale, ma la procedura rimane la stessa.

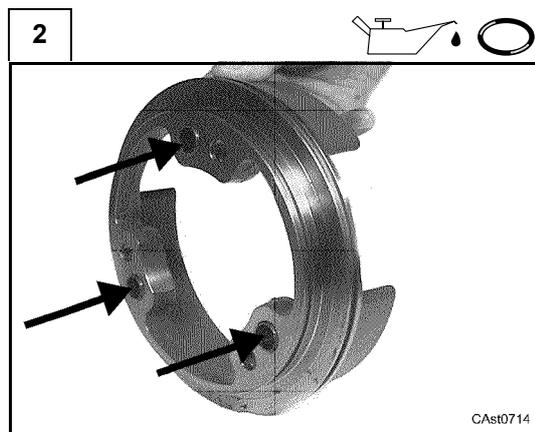
E.3 Brake flange and differential housing assembly

Some of the following pictures could not show exactly your axle, but the procedure is the same.



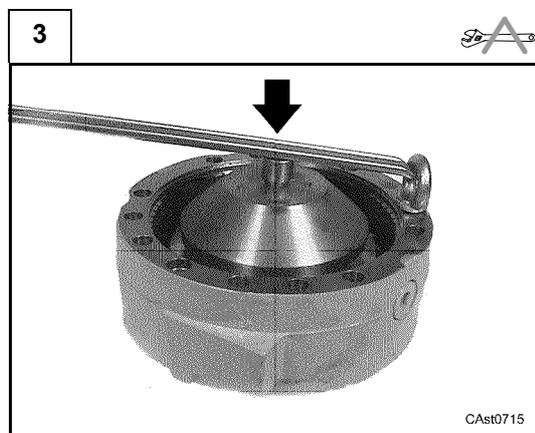
Posizionare la flange su di una superficie piana e piantare la pista esterna del cuscinetto a rulli conici con il battitoio CA715391, il manicotto intercambiabile CA119033 ed un martello.

Position the flange on a flat surface and force the cup of the taper roller bearing in position, using the special tool CA715391, interchangeable handle CA119033 and a hammer



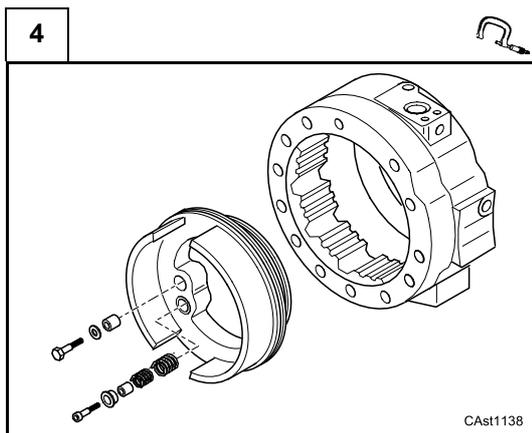
Recuperare il pistone freno. Spingere la spina elastica nella sede del kit self-adjust fino a pareggiarle con la superficie interna di appoggio del pistone. Montare gli anelli OR sul pistone e lubrificare con un leggero strato di grasso le superfici di contatto pistone flangia.

*Collect the brake piston.
Push the elastic pin into the self-adjust kit housing till they are leveled with the piston supporting inner surface.
Assemble the O-rings on the piston and lubricate the faying surface piston flange with a light layer of grease.*



Dopo aver steso un leggero strato di grasso nelle superfici di contatto del pistone ed in special modo negli anelli OR già montati, inserire il pistone nella flangia freno e posizionare l'attrezzo CA715056 o un disco piano sul pistone. Con la leva ben ancorata, magari ad un golfare, esercitare una pressione appena sufficiente ad inserire il pistone nella flangia freno.

Apply a slight coat of grease on the piston surfaces and especially on the O.rings already inserted, insert the piston into the brake flange and position the special tool CA715056 or a disk on the piston and with a lever anchored to an eyebolt, exert a pressure just enough to insert the piston into the brake flange.

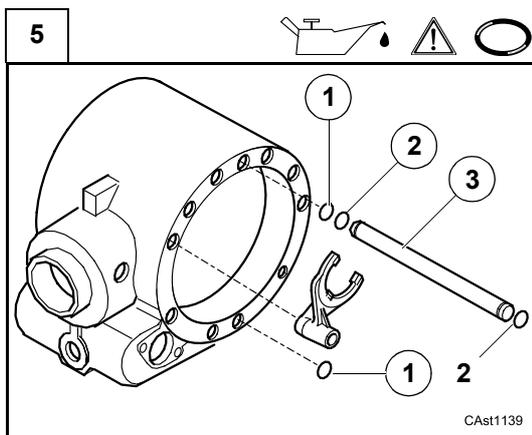


Recuperare i componenti dei kit self-adjust e montarli nel pistone come indicato nella figura.

Avvitare le viti di fissaggio dei due kit e serrarle, con chiave dinamometrica, alla coppia di serraggio prevista (sez. C.8).

Take the components of the self-adjust kit and fit them on the piston as shown in the figure.

Screw the securing screws of the two kits and tighten them with a torque-wrench to the specified tightening torque (sec. C.8).



Inserire nelle relativi sedi (foro passaggio olio) sul corpo centrale i nuovi anelli OR (1).

Lubrificare gli anelli OR (1) prima del montaggio.

Inserire due nuovi anelli OR (2) nelle sedi del tubo ricircolo olio (3).

Ingrassare gli anelli OR.

Inserire il tubo ricircolo olio. Inserire la forcella bloccaggio differenziale (4) nel corpo centrale, rispettando la posizione indicata.

Attenzione: non invertire la posizione di montaggio della forcella.

Insert the new O-rings in their relative housings (oil pipe hole) on the central body. Before assembling, lubricate the O-rings.

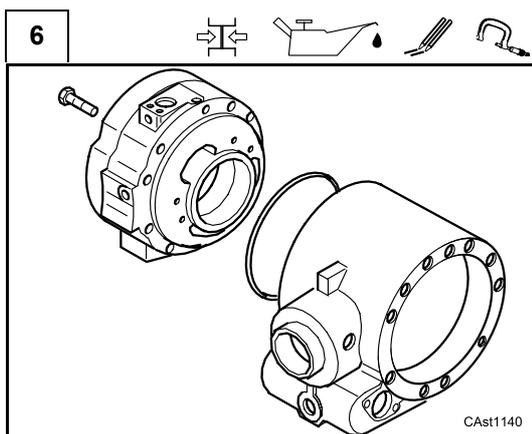
Insert two new O-rings (2) in the oil pipe hole housings (3).

Grease the O-rings.

Insert the oil blow-by tube.

Insert the differential locking fork (4) in the central body, respecting the showed position.

Warning: *do not invert the fork assembly position.*



Inserire sulla flangia un nuovo anello OR. Lubrificare l'anello OR. Montare la flangia sinistra sul corpo centrale.

Serrare la vite di fissaggio del cilindro freno con chiave dinamometrica alla coppia prevista (Sez. C.8). Verificare che i segni di riferimento fatti nello smontaggio tra flangia e corpo centrale coincidono.

Insert a new O-ring on the flange. Lubricate the O-ring. Assemble the left flange on the central body.

Tighten the securing screw of the brake cylinder with a torque-wrench to the specified tightening torque (Sec. C.8). Check that the reference marks made in the disassembly between flange and central body coincide.

7



Prima della registrazione del precarico cuscinetti corona conica, prefissare i cilindri freno con due viti aggiuntive M14X120. Serrare a 79 Nm. A registrazione avvenuta, toglierle.

Attenzione: rispettare il corretto lato di montaggio della scatola differenziale con i suoi relativi componenti.

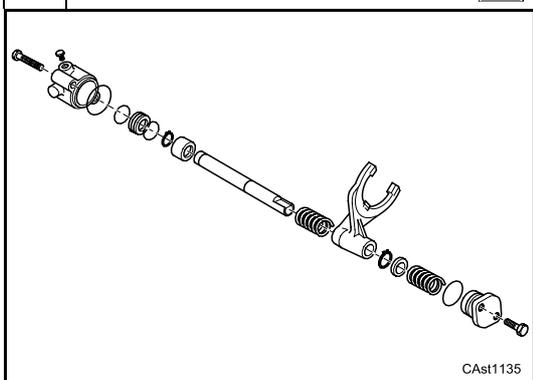
Capovolgere e posizionare il corpo centrale flangia su una superficie piana. Inserire la scatola differenziale

Before the adjustment of the ring bevel gear bearings preloading, prefasten the brake cylinders with two additive screws M14X120. Tighten at 79 Nm. Once adjustment is made, remove them.

Warning: Respect the correct assemble side of the differential box with its relative components.

Overtum and position the flange central body on a flat surface. Insert the differential box.

8



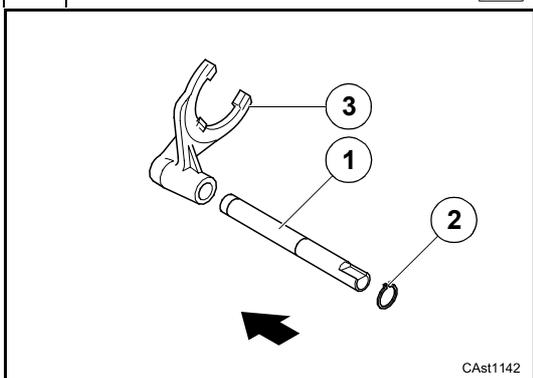
Gli elementi del dispositivo di bloccaggio differenziale devono essere assemblati rispettando le posizioni relative indicate in figura.

Pericolo: la bussola e la molla potrebbero essere espulse con forza contro l'operatore; rispettare la sequenza operativa descritta!

The differential locking device elements have to be assembled by respecting the relative position pointed out in the figure.

Danger: bush and spring could be ejected against the operator; respect the described operative order.

9

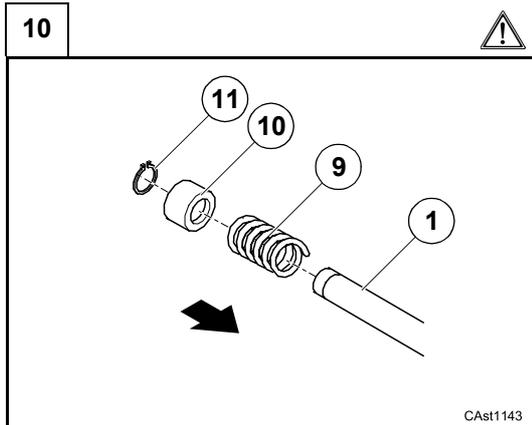


Dopo aver inserito sull'albero (1) l'anello d'arresto (2), fino a circa 20 mm dall'estremità spianata, introdurre l'albero nella sua sede sul corpo centrale dal lato corona infilandolo nella forcella (3).

Attenzione: non mettere in sede l'anello d'arresto.

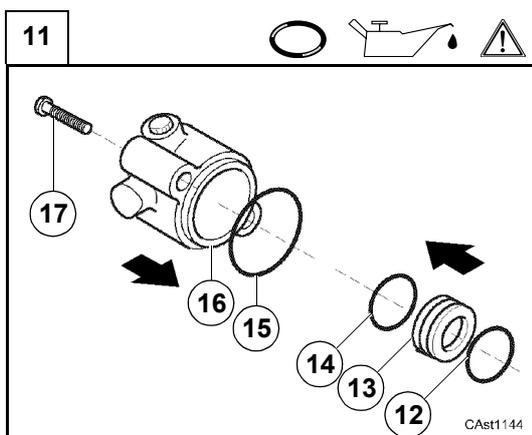
Once the snap ring (2) has been introduced into the shaft (1) till about 20 mm from the flatted end, introduce the shaft into its housing in the central body, on the gear side, slipping it into the fork (3).

Warning: do not put the snap ring in the housing.



Operando sul corpo centrale dal lato opposto alla corona, inserire la molla (9) e la bussola (10) sull'albero (1), quindi montare l'anello d'arresto (11) nella sua sede.

Insert the spring (9) and the bush (10) into the shaft (1), operating into the central body on the opposite side of the gear, then assemble the snap ring (11) in its housing.

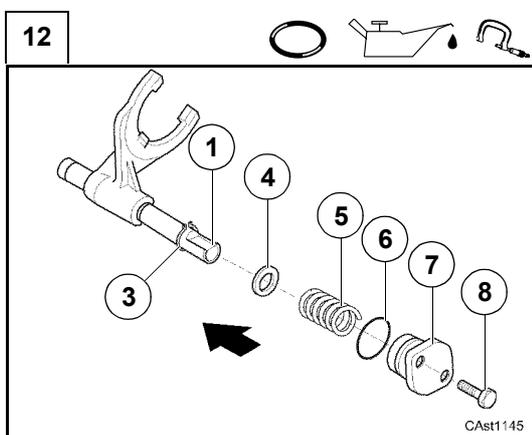


Inserire il pistone (13), con nuovi anelli OR (12) ed (14), nel cilindro (16). Montare sul supporto cilindro (16) un OR (15) nuovo ed inserire il supporto, completo di pistone, sul corpo centrale, fissandolo con le relative viti (17) serrate con chiave dinamometrica alla coppia prevista.

Attenzione: lubrificare bene anelli di tenuta e superfici di contatto prima dell'assemblaggio.

Insert the piston (13) in the cylinder (16), with new O-Ring (12) and (14). Assemble a new O-Ring (15) in the cylinder support (16), and then insert the support, with the piston, in the central body, fastening it with relative screws (17), tightened with dynamometric wrench to the requested torque.

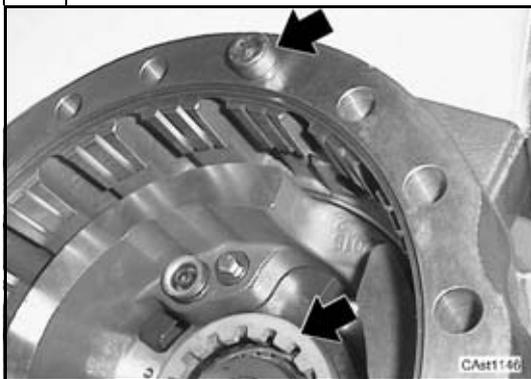
Warning: before the assembly lubricate properly the seal rings and the faying surfaces.



Operando sul corpo centrale dal lato corona conica, spingere l'anello d'arresto Seeger (3) nella propria sede sull'albero (1) del dispositivo bloccaggio differenziale, facendolo scorrere sull'albero con un tubo od altro attrezzo idoneo. Inserire sull'albero il distanziale (4) e la molla (5). Montare un nuovo anello OR (6) ben lubrificato sul coperchio (7). Assemblare il coperchio (7) al corpo centrale, sull'estremità spianata dell'albero, serrando le relative viti (8) alla coppia prevista (Sez.C.8).

Push the seeger lock ring (3) in its housing in the differential locking device of the shaft (1), by operating in the central body on the bevel gear side. Then let the seeger ring sliding along the shaft with a pipe or a suitable tool. Insert the spacer (4) and the spring (5) into the shaft. Assemble a new lubricate O-Ring (6) upon the cap (7). Assemble the cap (7) upon the central body at the flattened end of the shaft, tightening the relative screws (8) to the requested torque (Sec.C.8).

13



Montare la flangia freno destra. Serrare la vite di fissaggio della flangia freno con chiave dinamometrica alla coppia prevista (Sez. C.8).

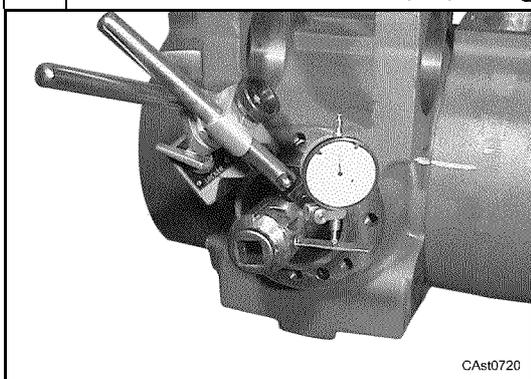
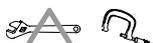
Inserire ed avvitare le ghiera di registrazione del gioco pignone-corona, utilizzando la chiave CA715265 fino ad eliminare il gioco dei cuscinetti, quindi procedere al rilievo del gioco pignone-corona.

Nota: serrare le ghiera progressivamente senza eccedere.

Assemble the right brake flange. Tighten the securing screw of the brake flange with a torque-wrench to the specified tightening torque (Sec. C.8). Once the correct assembly side of the differential box it has been checked, assemble the second brake flange on the opposite bevel gear side. Insert and screw the adjusting ring nuts of the pinion-ring, using the wrench with CA715265 till the bearing backlash is eliminated. Then measure the pinion-ring gear backlash.

Note: tighten the ring nuts step by step without exceeding.

14



Montare l'attrezzo speciale CA715055 sul codolo del pignone.

Muovere il codolo del pignone alternativamente ed annotare il gioco fra pignone e corona, rilevato con un comparatore, in modo che il palpatore sia a contatto ed a 90° con la superficie della staffetta dell'attrezzo speciale in corrispondenza della tacca di riferimento.

Verificare se il valore del gioco rilevato rientra nel campo predefinito:

0,18±0,23 mm

Effettuare la registrazione agendo sulle due ghiera con l'apposito attrezzo CA715265.

Registrare le ghiera ricordando che:

- se il **gioco rilevato è inferiore** al campo di tolleranza dato, avvitare la ghiera dal lato opposto alla corona e svitare la ghiera opposta della stessa quantità;
- se il **gioco rilevato è superiore** al campo di tolleranza dato, avvitare la ghiera dal lato della corona e svitare la ghiera opposta della stessa quantità.

Assemble the special tool CA715055 on the pinion end.

Move the pinion end alternatively and note the pinion-ring gear backlash, measured with a comparator, so that the feeler is in contact and at 90° with the bracket surface of the special tool in correspondance with the reference mark.

Check if the measured backlash value is within the requested range:

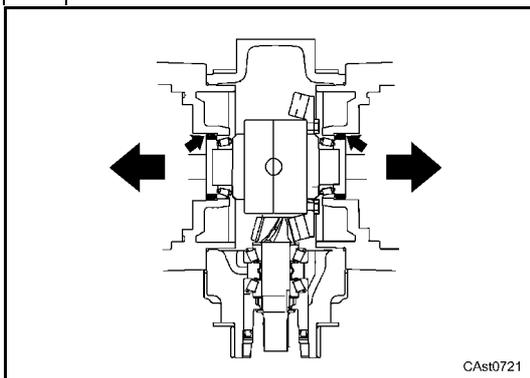
0.18±0.23 mm

Carry out the adjustment by operating on the two ring nuts with the appropriate tool CA715265.

Adjust the ring nuts, remembering that:

- if the **measured backlash is less** than the given tolerance range, screw the ring nut from the side opposite to the ring gear and unscrew the opposite one of the same measure;
- if the **measured backlash is higher** than the given tolerance range, screw the ring nut from the side of the ring gear and unscrew the opposite one of the same measure.

15

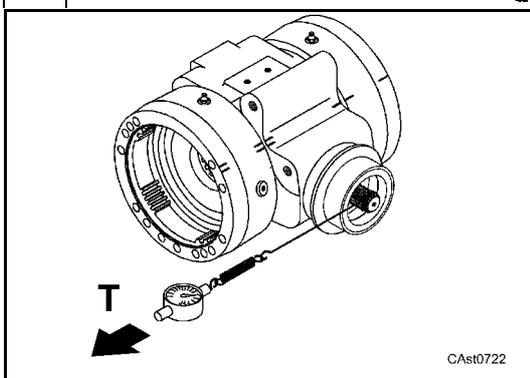


Effettuata la registrazione del gioco pignone-corona verificare anche che ci sia un minimo di precarico sui cuscinetti della scatola differenziale. Ripetere l'intera sequenza delle operazioni citate fino al raggiungimento delle condizioni indicate.

Once you have carried out the adjusting of the pinion-ring gear backlash, check also that there is a minimum preloading on the differential box bearings.

Repeat the whole sequence of the above mentioned operations till the indicated conditions are reached.

16



Stabilito il gioco pignone-corona, misurare il precarico totale (T) dei cuscinetti (sistema pignone-corona), utilizzando un dinamometro a funicella avvolta sul diametro 34,87 mm sul codolo scanalato del pignone.

Il valore misurato deve rientrare nel seguente campo

$$T = (P + 3,73) \div (P + 5,55) \text{ daN}$$

dove **P** è il precarico effettivo misurato sul pignone (Sez. "Montaggio gruppo pignone").

Attenzione: tutti i precarichi vanno misurati senza anello di tenuta. Se la misurazione non rientrasse nel campo prescritto, controllare bene l'assemblaggio di ogni singolo componente ed intervenire sulle ghiere di registrazione del supporto differenziale:

- se il **precarico totale è inferiore** al campo dato, avvitare della stessa quantità le due ghiere, tenendo inalterato il valore del gioco pignone-corona;

- se il **precarico totale è superiore** al campo dato, svitare della stessa quantità le due ghiere, tenendo inalterato il valore del gioco pignone-corona.

Once the pinion-ring gear backlash has been established, measure the total preloading (T) of the bearings (pinion-ring gear system), using a dynamometer whose cord is wound on the diameter 34.87 mm of the pinion spline shaft.

The measured value should be within the following range.

$$T = (P + 3.73) \div (P + 5.55) \text{ daN}$$

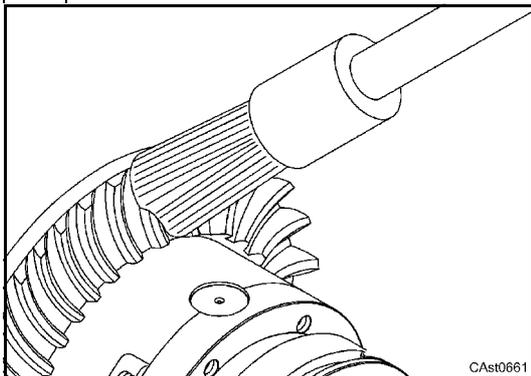
where **P** is the preloading effectively measured on the pinion (Sec. "Pinion assembly").

Warning: all the preloadings should be measured without the seal ring. If the measurement is not within the requested range, check well the assembly of each component and operate on the adjusting ring nuts of the differential support:

- if the **total preloading is less** than the given range, screw the two ring nuts of the same measure, keeping the pinion-ring gear backlash value unchanged;

- if the **total preloading is higher** than the given range, unscrew the two ring nuts of the same measure, keeping the pinion-ring gear backlash value unchanged.

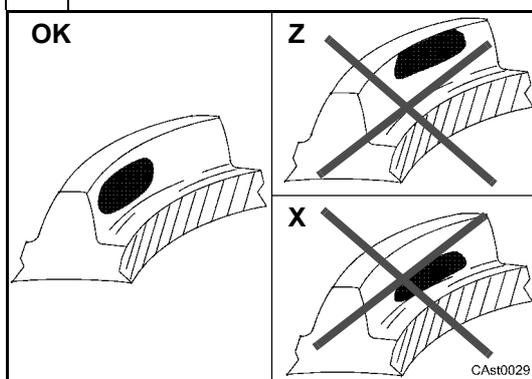
17



Nota: per verificare l'impronta di contatto dei denti della coppia conica, sporcare con minio la corona e rilevare il contatto.
L'esame dell'impronta di contatto deve essere eseguito sempre sui denti della corona conica e su ambedue i fianchi.

Note: to test the marks of the bevel gear teeth, paint the ring gear with red lead paint.
The marking test should be always carried out on the ring bevel gear teeth and on both sides.

18



OK -> Contatto corretto.

Se la registrazione della coppia conica è ben fatta, il segno del contatto sulle superfici delle dentature risulterà regolare.

Z -> Eccessivo contatto sulla cresta del dente.

Avvicinare il pignone alla corona ed allontanare poi la corona dal pignone per regolare il gioco.

X -> Eccessivo contatto alla base del dente.

Allontanare il pignone dalla corona ed avvicinare poi la corona al pignone per regolare il gioco.

OK -> Correct contact.

If the bevel gear is well adjusted, the mark on the teeth surfaces will be regular.

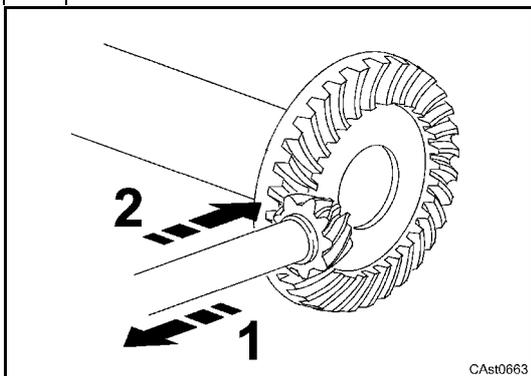
Z -> Excessive contact on the tooth tip.

Approach the pinion to the ring bevel gear and then move the ring bevel gear away from the pinion in order to adjust the backlash.

X -> Excessive contact at the tooth base.

Move the pinion away from the ring bevel gear and then approach the ring bevel gear to the pinion in order to adjust the backlash.

19



Spostamenti per le correzioni:

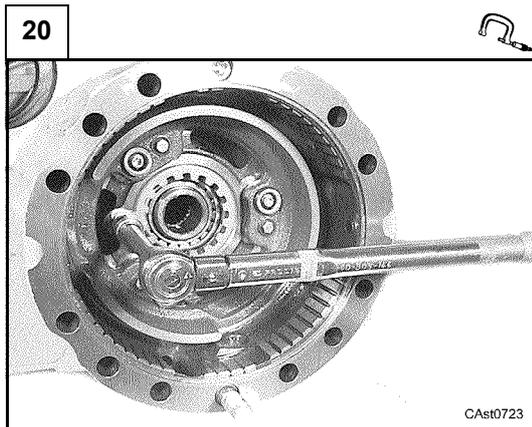
1 -> spostare il pignone per modifica contatto tipo **X**

2 -> spostare il pignone per modifica contatto tipo **Z**

Movements to correct.

1 -> move the pinion for type **X** contact adjustment

2 -> move the pinion for type **Z** contact adjustment.

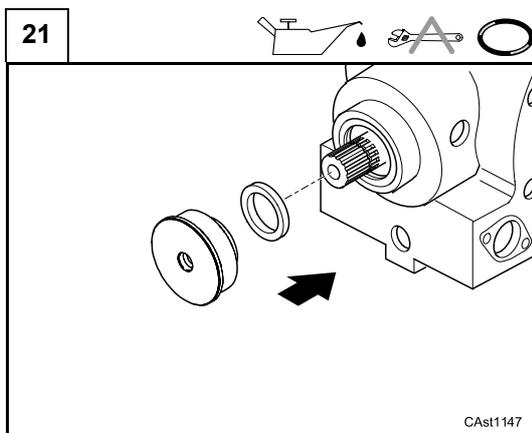


Inserire il fermo ghiera ruotando la ghiera il minimo indispensabile per allinearla al fermo.

Inserire la vite di fissaggio del fermo ghiera ed avvitare con una chiave dinamometrica alla coppia prevista (sez. C.8).

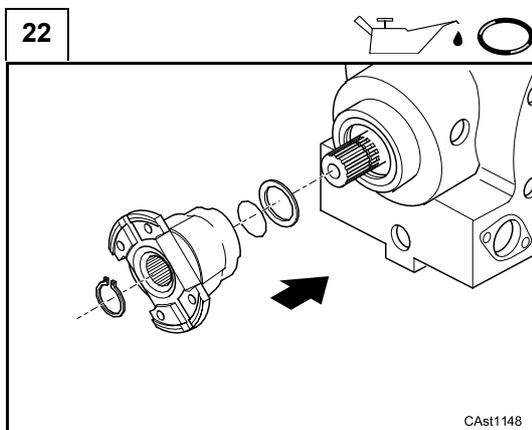
Insert the ring nut retainer turning the ring nut slightly in order to align it to the retainer.

Screw in and tighten the screw of the ring nut retainer with a dynamometric wrench to the requested torque (sec. C.8).



Inserire nel corpo centrale trave l'anello di tenuta con battitoio CA715466.

The seal ring into the central housing using seal driver CA715466.



Nota: lubrificare gli anelli OR ed il labbro dell'anello di tenuta. Montare sul codolo del pignone lo spessore, un nuovo anello OR e la flangia di trasmissione. Bloccare poi il tutto con l'anello d'arresto.

Note: coat the seal lip and O-ring with oil. Insert on the pinion shaft the shim together with a new O-ring and input flange.

Secure the assembled parts with snap ring.

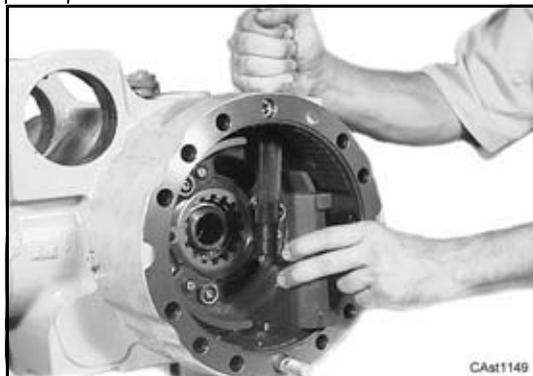
E.4 Montaggio gruppo comando freno

E.4 Brake control group assembly

Alcune figure che seguono potrebbero non mostrare esattamente il vostro assale, ma la procedura rimane la stessa.

Some of the following pictures could not show exactly your axle, but the procedure is the same.

1



Inserire nella flangia freno la camma e l'albero corrispondenti al lato su cui si sta operando, riconoscibili mediante i segni di riferimento praticati in precedenza.

Insert the cam and the shaft, on the side you are operating, on the brake flange. They can be recognized by the reference marks previously put.

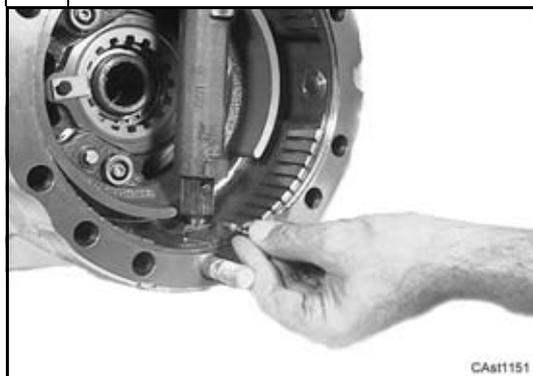
2



All'inserimento dell'albero nella camma allineare il segno di riferimento al foro della vite d'arresto camma.

When the shaft is inserted into the cam, align the reference mark with the cam setscrew hole.

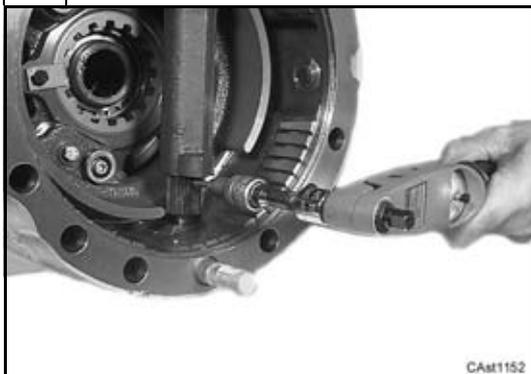
3



Inserire la vite di arresto camma.

Insert the cam setscrew.

4



Avvitare la vite di arresto camma con chiave dinamometrica alla coppia prevista (Sez. C.8).

Screw in the cam setscrew with dynamometric wrench to the requested torque (Sec. C.8).

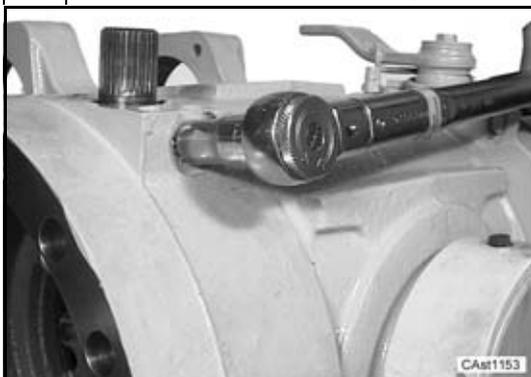
5



Inserire la sfera di arresto albero e la relativa vite.

Insert the steel ball that sets the shaft and the relative screw.

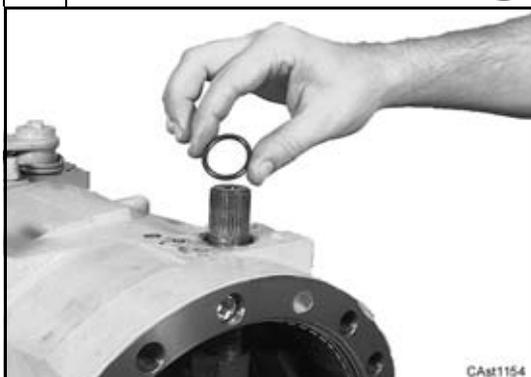
6



Stendere sulla testa della vite d'arresto albero un velo di SILASTIC®. Avvitare e serrare la vite d'arresto albero con chiave dinamometrica alla coppia prevista (Sez. C.8).

Put on the shaft setscrew thread a slight layer of SILASTIC®. Screw in and tighten the shaft setscrew with dynamometric wrench to the requested torque (Sec. C.8).

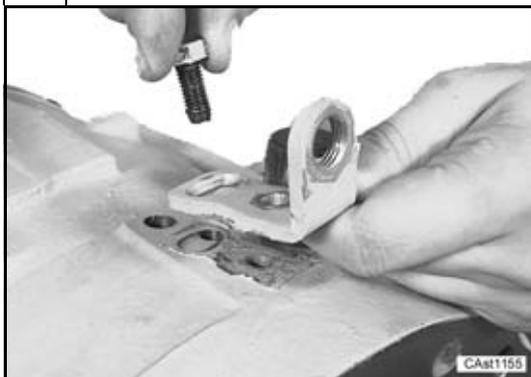
7



Inserire un nuovo anello OR sull'albero.

Insert a new O-Ring on the shaft.

8



Posizionare la staffa di supporto.
 Inserire le relative viti di fissaggio.

*Position the supporting bracket.
 Insert the fastening screws.*

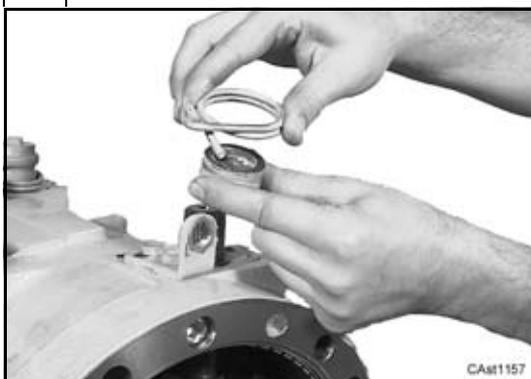
9



Avvitare e serrare le viti di fissaggio della staffa con chiave dinamometrica alla coppia prevista (Sez. C.8).

Screw in and tighten the bracket fastening screws with dynamometric wrench to the requested torque (Sec. C.8).

10



Inserire l'anello distanziatore, la rondella e la molla sul codolo dell'albero.

Insert the spacer the washer and the spring on the shaft end.

11



Inserire la leva di comando freno, rispettando i segni di riferimento praticati nella fase di smontaggio.

Il montaggio del gruppo comando freno potrà essere completato solo dopo l'assemblaggio dei gruppi freno e delle trombe trave.

Insert the brake control lever, respecting the reference marks put during disassembly.

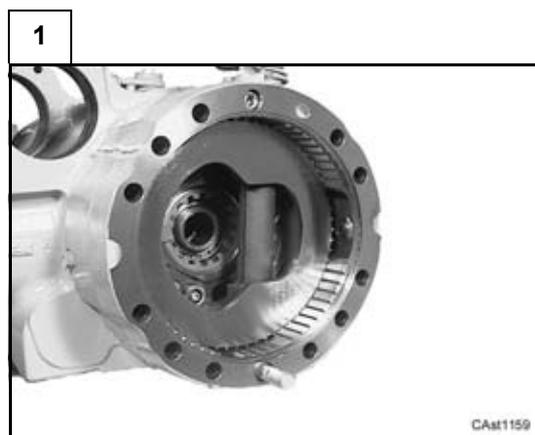
Control brake assembly could be completed only after the assembly of brake group and of axle.

E.5 Montaggio gruppo trave e gruppi freno

Alcune figure che seguono potrebbero non mostrare esattamente il vostro assale, ma la procedura rimane la stessa.

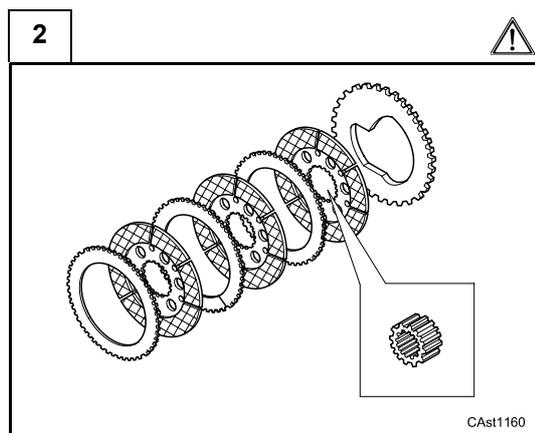
E.5 Brake and axle beam groups assembly

Some of the following pictures could not show exactly your axle, but the procedure is the same.



Inserire il primo controdisco freno sagomato rispettando la posizione indicata rispetto alla posizione della camma.

Insert the first shaped brake counterdisc, respecting the indicated position compared to the cam position.



Verificare che i dischi di attrito ed i controdischi non presentino tracce di bruciatura; in caso contrario sostituirli. Verificare inoltre l'usura dei dischi di attrito (Sez. C.4) e sostituirli se necessario.

Rimontare tutti gli elementi del gruppo freno (dischi, controdischi e manicotto) all'interno della flangia nella sequenza indicata in figura. Il manicotto deve essere inserito dopo il primo disco ed orientato con la parte scanalata più corta verso il differenziale.

Nota: se si installano nuovi dischi freno, prima del montaggio, immergerli nell'olio prescritto.

Attenzione: il gruppo dischi e controdischi freno è libero.

Check that the friction discs and the counterdiscs do not present any sign of burning; if yes, replace them. Furthermore check friction disc wear (Sec. C.4) and if necessary replace them.

Reassemble all the components of the brake group (discs, counterdiscs and coupling) inside the flange as per the sequence in the figure.

The coupling should be inserted after the first disc and positioned with the shortest spline against the differential.

Note: if new brake discs are installed, before assembling, they should be dipped in the suitable oil.

Warning: the discs and counterdisc unit are free.

3



Attenzione: durante le fasi di manipolazione e di assemblaggio dei gruppi fare molta attenzione a non muovere la leva del comando freno. Questo potrebbe provocare lo scorretto posizionamento dei dischi e dei gruppi kit self-adjust e kit ritorno pistone con conseguente riduzione dell'efficacia del freno.

Nota: allineare tutti i fori ricavati sui dischi di attrito. Tale allineamento è indispensabile a garantire il corretto flusso dell'olio all'interno del gruppo freno.

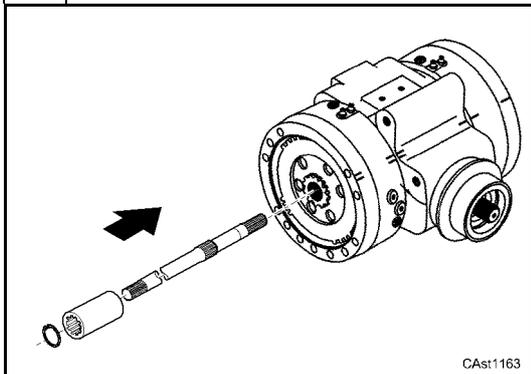
Warning: during group handling and assembling phases, be careful not to move the brake control lever.

This could cause the uncorrect positioning of the discs and of the self-adjust kit and kit brake mechanism return groups with the consequent reduction of brake efficiency.

Note: align all the holes obtained on the friction discs.

Such alignment is necessary to grant the correct oil flow inside the brake group.

4



Infilare il semiassse lungo nel corpo centrale trave.

Posizionare l'anello seeger nella sede all'interno del manicotto.

Infilare il manicotto sul semiassse lungo.

Nota: il manicotto deve essere inserito fino a che l'anello seeger interno non sia andato in battuta sul semiassse lungo.

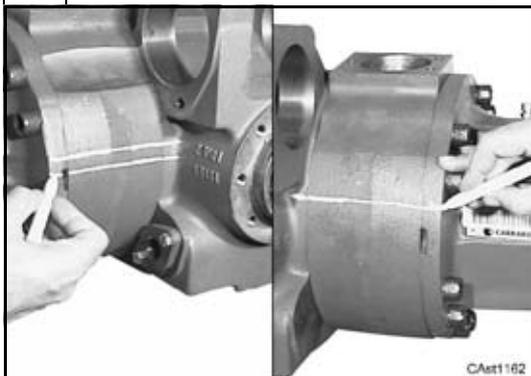
Insert the long half-shaft into the axle central body.

Position the seeger ring on the inner seat of sleeve.

Insert the sleeve on the long half-shaft.

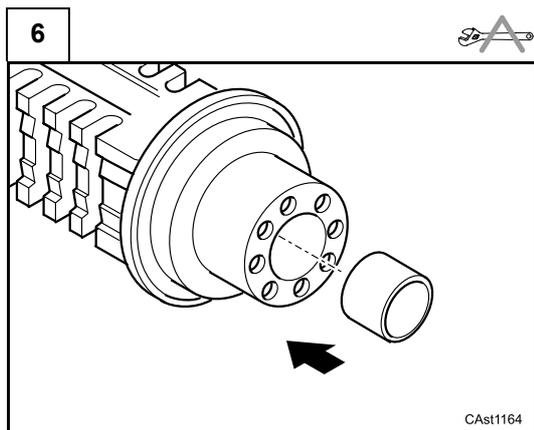
Note: the sleeve must be inserted with the inner seeger ring resting against on the long half-shaft

5



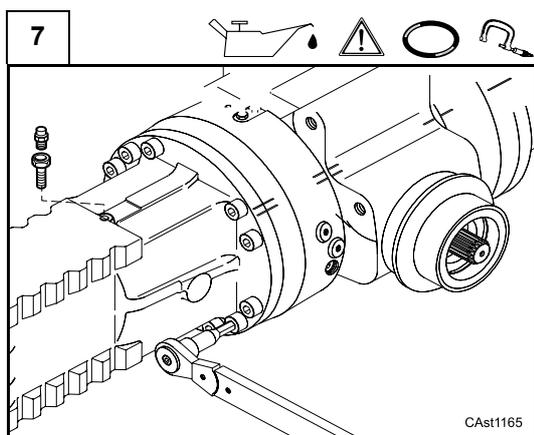
Prima del montaggio, verificare i segni di riferimento eseguiti in fase di smontaggio per il corretto posizionamento delle trombe trave.

Before assembly, check the reference marks carried out during disassembly for the correct positioning of the axle beam trumpets.



Utilizzando l'apposito battitoio CA119187, piantare in sede nella tromba trave la bronzina.

Drive the bushing in the seat on the axle beam trumpet by means of the special tool CA119187.



Montare un nuovo anello OR nella tromba trave e nei due fori passaggio olio. Lubrificare gli anelli OR.

Montare la tromba sulla flangia, facendo attenzione all'allineamento dei fori di fissaggio.

Attenzione: sostenere opportunamente il gruppo come già indicato nella fase di smontaggio.

Avvitare e serrare le viti di fissaggio della tromba con una chiave dinamometrica alla coppia prevista (Sez. C.8).

Nota: assemblare l'adattatore dello sfiato con lo spacco allineato al semi-asse.

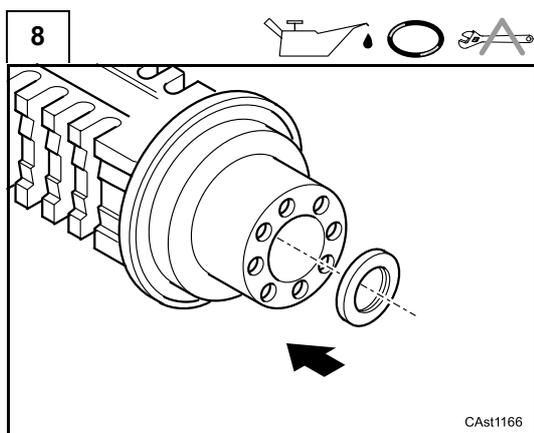
Assemble a new O-ring into the axle beam trumpet and into the two oil blow-by holes. Lubricate the O-rings.

Assemble the axle beam trumpet on the flange, being careful to the fastening holes' alignment.

Warning: support the groups properly as already pointed out for disassembly phase.

Screw in and tighten the fastening screws of the axle beam trumpet with a dynamometric wrench to the requested torque (Sec. C.8).

Note: assemble the breather adapter with the notch aligned to half-shaft.

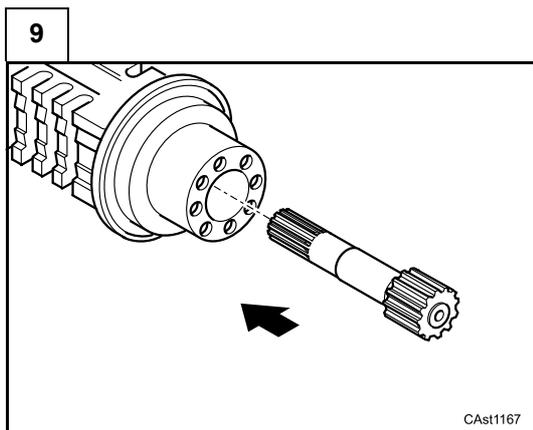


Nota: lubrificare il labbro del nuovo anello di tenuta.

Utilizzando l'apposito battitoio CA715467 spingere in sede sulla tromba trave un nuovo anello di tenuta.

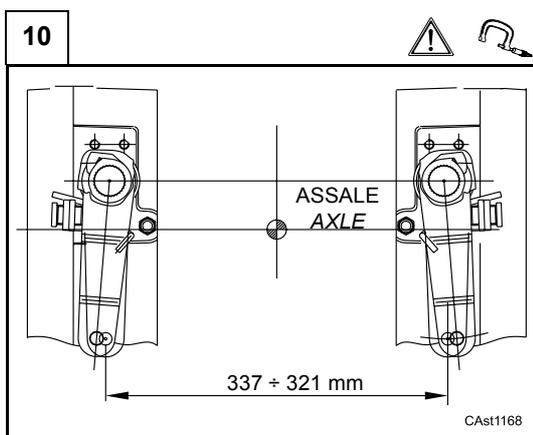
Note: lubricate with care the lip of the new seal ring.

Insert the new seal ring in the seat on the axle beam trumpet by means of the special tool CA715467.



Inserire sulla tromba trave il semiassse corto.

Insert the short half-shaft on the axle beam trumpet.



- Assestare il gruppo frenante mettendo in pressione il sistema. Si consiglia l'impiego di aria compressa ad alta pressione insufflata attraverso il foro di sfiato.

Attenzione: il sistema frenante (pistone, dischi kit self-adjust e kit ritorno pistone) deve essere assestato prima di muovere le leve comando freno.

- Azionare le leve di comando portandole in posizione di frenatura (leve bloccate).

Nota: le molle di richiamo leva non devono essere inserite.

- Misurare la distanza dei centri dei fori di attacco all'estremità delle leve di comando e verificare che sia compresa nel campo previsto:

337 ÷ 321 mm

- Nel caso che il valore non rientri nel campo previsto, correggere la posizione delle leve: sfilarle dall'albero e rinserirle sfasate di una scanalatura in senso tale da compensare l'errore.
- Ripetere l'operazione di verifica e l'eventuale correzione fino al raggiungimento delle condizioni prescritte.

- *Set the brake group, putting the system under pressure. It is advisable to use compressed air at high pressure blown through the breather.*

Warning: the braking system (piston, discs, self-adjust kit and kit brake mechanism return) should be set, before moving the brake control levers.

- *Operate the control levers, setting them on braking position (locked levers).*

Note: the lever return springs should not be inserted.

- *Measure the distance between the middle of the connection holes at the ends of the control levers and check that it is within the foreseen range:*

337 ÷ 321 mm

- *If the value is not within the foreseen range, correct the lever position: take them out of the shaft and reinsert them shifted of one spline so that the error can be compensated.*
- *Repeat the checking operation and the further adjustment till the requested conditions are reached.*

11



Rilasciate le leve di comando freno, avvitare le viti di fissaggio con relative rondelle.

Release the brake control levers, screw in the fastening screws and the relative washers.

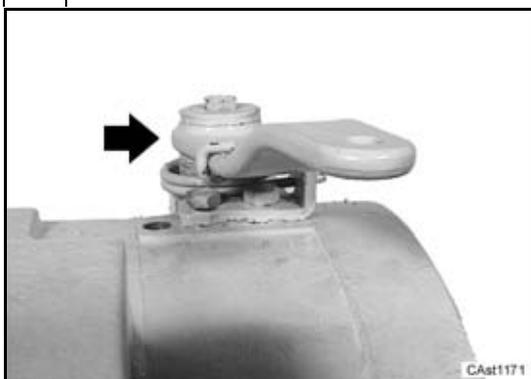
12



Serrare la vite di fissaggio della leva di comando con chiave dinamometrica alla coppia prevista (Sez. C.8).

Tighten the fastening screw of the control lever with dynamometric wrench to the requested torque (Sec. C.8).

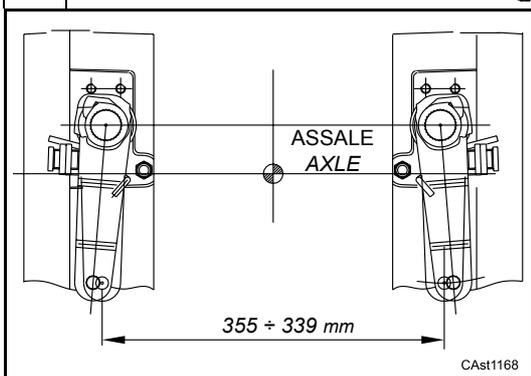
13



Agganciare la molla di richiamo alla leva di comando freno. Ripetere tutte le operazioni descritte anche per l'altro gruppo comando freno.

Hitch the return spring to the brake control lever. Repeat all the described operations also for the other brake group.

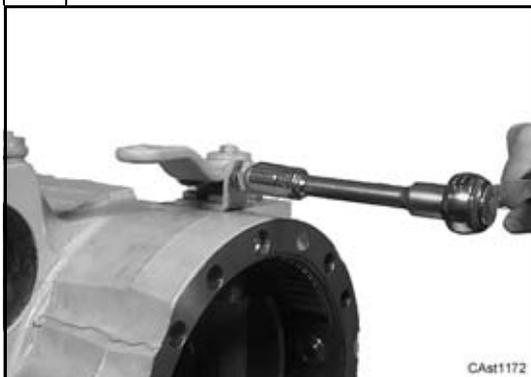
14



Verificare che in posizione di riposo la misura rilevata tra i centri dei fori di attacco alle estremità delle leve sia superiore al valore minimo **339 mm** del campo previsto (vedi sequenza 16).

*Check that, in rest position, the measure between the middle of the connection holes at the lever ends is higher than the minimum value **339 mm** of the requested range (see seq. 16).*

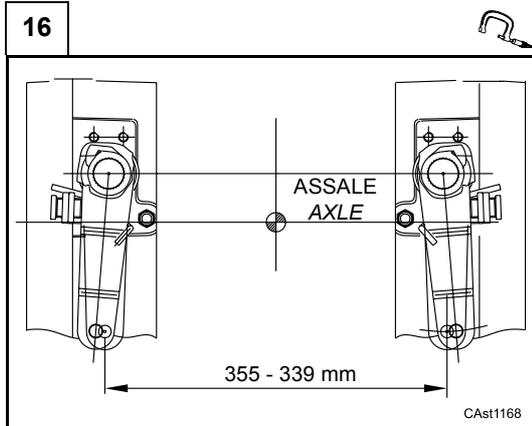
15



Montare le viti di registrazione sulle staffette ed avvitare fino al contatto con le leve.

Assemble the adjusting screws on the brackets and screw in them, till they are in contact with the levers.

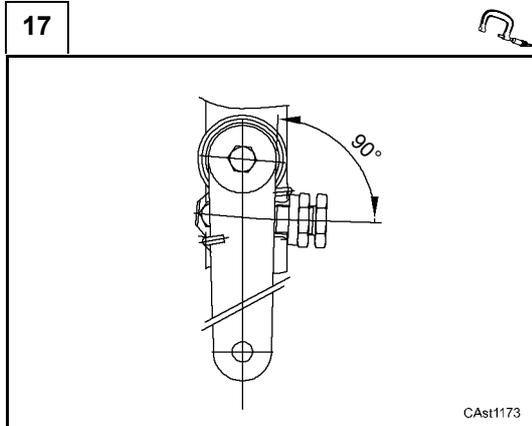
16



Avvitare della stessa quantità le due viti fino a rientrare nel campo previsto per le leve in posizione di riposo: **355 ÷ 339 mm** (rimarranno circa 3 mm di spazio tra leva e staffetta).

*Screw in the two screws of the same measure to be within the foreseen range for the levers in rest position: **355 ÷ 339 mm** (about 3 mm between lever and bracket will remain).*

17



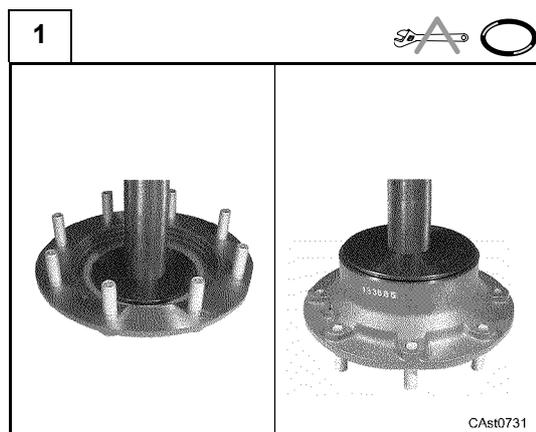
Nel caso che la vite non sia perpendicolare alla superficie laterale della leva, registrarne la posizione spostando la staffetta di supporto.

If the screw is not perpendicular to the side surface of the lever, adjust its position by moving the supporting bracket.

E.6 Montaggio gruppo mozzo ruota**E.6 Wheel hub group assembly**

Alcune figure che seguono potrebbero non mostrare esattamente il vostro assale, ma la procedura rimane la stessa.

Some of the following pictures could not show exactly your axle, but the procedure is the same.

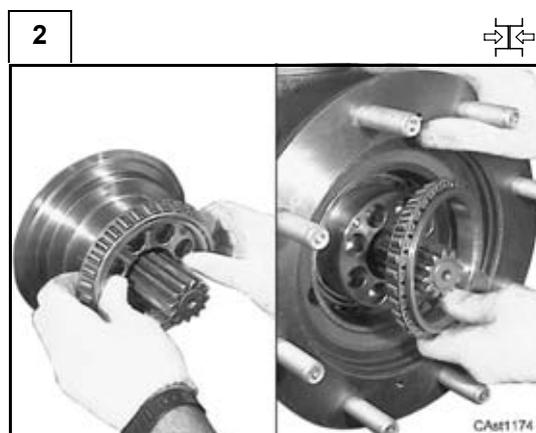


Posizionare il mozzo ruota su di un banco di lavoro e piantare le due piste esterne dei cuscinetti a rulli conici con il battitoio CA715026 sotto l'azione di una pressa o di un martello.

Inserire l'anello di tenuta nel mozzo ruota con il battitoio CA119143 ed un martello.

Position the wheel hub on a workbench and force the two cups of the taper roller bearings in position with the special tool CA715026 under a press or with a hammer.

Insert the seal ring into the wheel hub with the special tool CA119143 and a hammer.

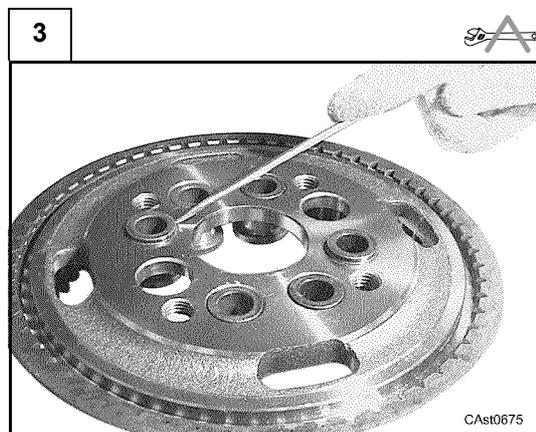


Montare la pista interna del cuscinetto a rulli conici sul codolo della tromba trave.

Montare il mozzo ruota tromba trave e piantare l'altra pista interna del cuscinetto a rulli conici.

Assemble the cone of the taper roller bearing on the beam trumpet end.

Assemble the wheel hub on the beam trumpet and force the other cone of the taper roller bearing in position.



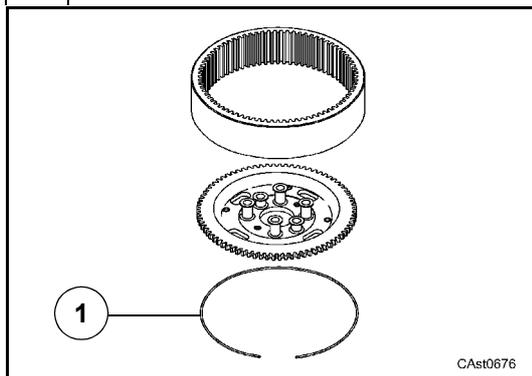
Posizionare il mozzo fermo corona su banco di lavoro e piantare le boccole a filo con battitoio CA715027.

Almeno due boccole (diametralmente opposte) devono essere piantate leggermente oltre il filo per essere utilizzate come spine di centraggio.

Position the wheel carrier on a workbench and force the bushes to the carrier surface level with the special tool CA715027.

At least two bushes (diametrically-opposed) should be set slightly higher than the carrier surface level to be used as dowel pins.

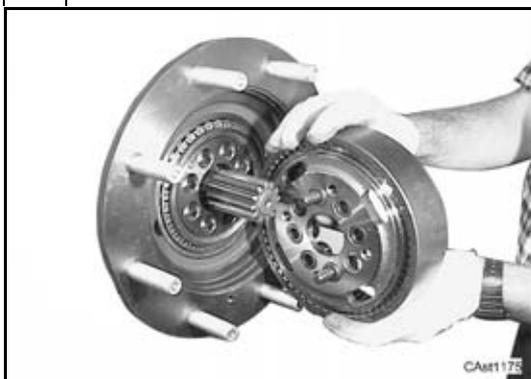
4



Preassemblare il gruppo mozzo fermo corona, corona epicicloidale, con lo speciale anello d'arresto indicato in figura (1).

Preassemble the wheel carrier group, epicyclic ring gear, with the special snap ring shown in the figure (1).

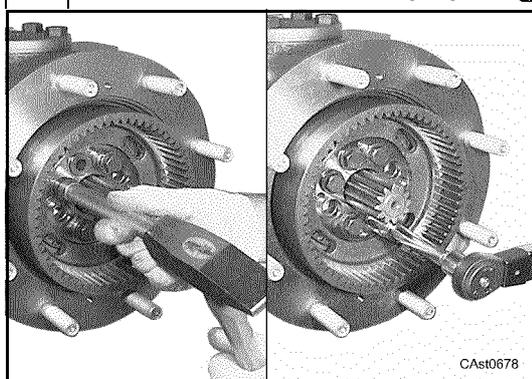
5



Montare il gruppo mozzo fermo corona sul mozzo ruota utilizzando le due bocche sporgenti come spine di centraggio.

Assemble the wheel carrier group on the wheel hub using the two projecting bushes as dowel pins.

6



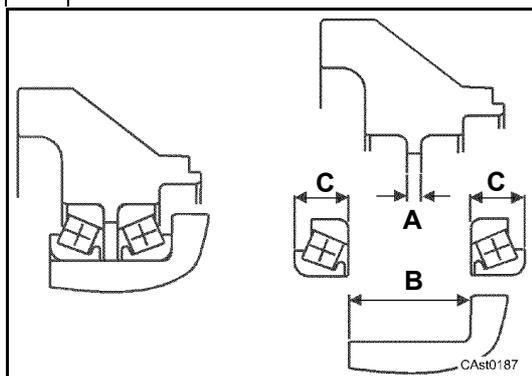
Piantare con il battitoio CA715027 ed un martello tutte le bussole di centraggio mozzo fino a battuta.

Montare le viti di fissaggio mozzo fermo corona e serrare alla coppia prevista (Sez. C.8).

Force all the hub dowel bushes completely with the special tool CA715027 and a hammer.

Assemble the wheel carrier fastening screws and tighten to the requested torque (Sec. C.8).

7



La speciale esecuzione "Set Right" dei cuscinetti non richiede specifiche registrazioni del precarico o del gioco. In ogni caso, prima del montaggio di nuove parti, controllare le dimensioni indicate

$$A = 17.950 \div 18.000$$

$$B = 64.275 \div 64.325$$

$$C = 23.070 \div 23.172$$

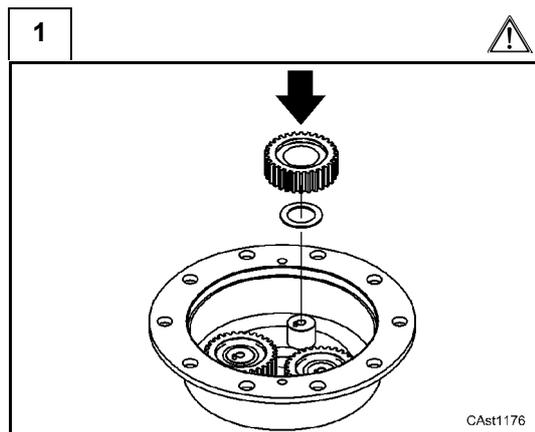
The special operation "Set Right" of the bearings does not require specific registrations of preloading or backlash. Anyway, before assembling new components check the indicated dimensions.

E.7 Montaggio gruppo riduttore epicycloidale

Alcune figure che seguono potrebbero non mostrare esattamente il vostro assale, ma la procedura rimane la stessa.

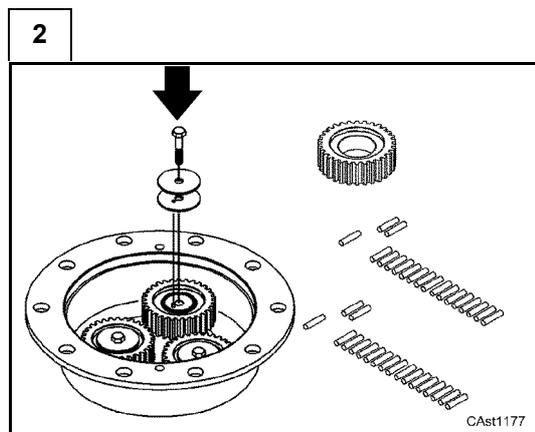
E.7 Epicyclic reduction gear assembly

Some of the following pictures could not show exactly your axle, but the procedure is the same.



Posizionare il treno porta satelliti su di un banco di lavoro, e montare i satelliti con relativa ralla sui perni già montati.

Place the planetary carrier on a work bench and fit the epicyclic gears and respective washers on the dowels already fitted.

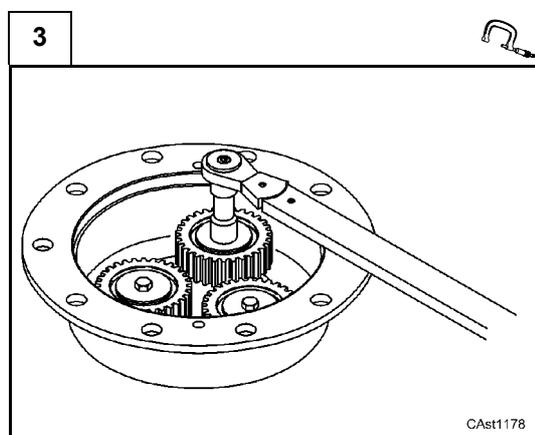


Infilare i rullini inferiori, la rondella intermedia e i rullini superiori all'interno dei satelliti epicycloidali, quindi posizionare le due ralle di rasamento.

Nota: la prima ralla deve andare in centraggio con la spina del perno.

Insert the lower needle bearings, the middle washer and the upper needle bearings into the epicyclic gears, then place the two thrust washers.

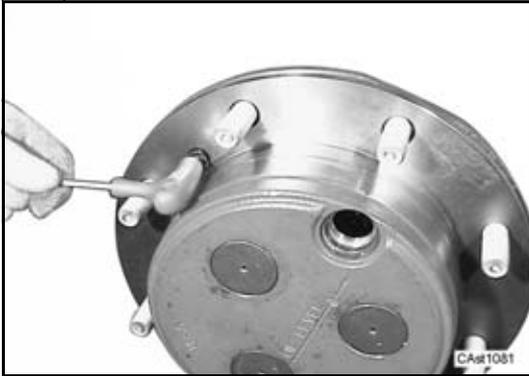
Note: the first washer must be aligned with the dowel pin.



Montare e serrare le viti di fissaggio dei satelliti epicycloidali con chiave dinamometrica alla coppia prevista (Sez. C.8).

Fit and tighten the epicyclic gears fixing bolts, tightening to the prescribed torque (Sec. C.8).

4



Montare un nuovo anello OR sul diametro di centraggio del mozzo ruota.

Montare il gruppo riduttore epicicloidale sul mozzo ruota. Montare e serrare le viti di fissaggio con chiave dinamometrica alla coppia prevista (Sez. C.8).

*Insert a new O.ring on the centering diameter of wheel hub.
Fit the planetary carrier to the wheel hub. Insert and tighten the fixing bolts to the prescribed torque (Sec. C.8).*

E.8 Prove dopo montaggio

Passo 1

A motore spento, sollevare l'assale (i) della ruota motrice sino a che i pneumatici si siano staccati da terra.

Passo 2

Ingranare la marcia in modo che il pignone sia bloccato.

Passo 3

Con l'aiuto di un'altra persona collocata al lato opposto, iniziare la prova di montaggio ruotando per quanto possibile entrambe le ruote nel senso di marcia avanti. (Entrambe le ruote dovrebbero bloccarsi dopo poco)

Passo 4

Con il pignone sempre bloccato, liberare la ruota di destra e ruotare la ruota di sinistra nel senso (marcia avanti).

Se il montaggio è corretto si dovrà verificare che la ruota giri liberamente senza eccessivi sforzi, e la ruota di destra ruoti in senso opposto.

Ripetere l'operazione nel senso opposto (retro marcia).

SE UNA DELLE RUOTE NON GIRA LIBERAMENTE IN ENTRAMBE LE DIREZIONI ricontrollare passo passo il montaggio. Controllare anche che i freni siano regolati in modo da consentirne il corretto funzionamento.

E.8 Testing after the assembly

Step 1

With engine off, lift the axle (i) so that the tyres get away from the ground.

Step 2

Engage the gear so that the pinion gets blocked.

Step 3

With the help of another person standing on the opposite side, begin the assembly testing by rotating as much as possible both the wheels forward. (Both the wheels should get blocked after a while.)

Step 4

Keeping the pinion blocked, free the right wheel and rotate the left one in the line of march. Rotate the right wheels in the opposite direction.

The wheel will move freely without difficulty and the right wheel will move in the opposite direction if the assembly has been carried out correctly.

Repeat the same operation in the opposite direction (reverse gear).

IF ONE OF THE WHEELS DOES NOT ROTATE FREELY IN BOTH THE DIRECTIONS, then check step by step all assembly operations. Check and see that the brakes are regulated correctly and functioning properly.



RICERCA GUASTI



TROUBLESHOOTING

PROBLEMA	POSSIBILI CAUSE										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
- Vibrazioni delle ruote; resistenza del pneumatico anteriore; rottura del/i semiassse/i.	•	•	•		•						•
- Difficoltà nello sterzare; il veicolo tende ad andare dritto mentre è in curva.	•	•	•	•							•
- Non vi è azione del differenziale; inceppamento in curva.	•			•	•						•
- Rumore eccessivo nella trasmissione.	•	•	•	•	•		•		•		•
- Usura eccessiva del pneumatico.	•	•	•	•	•	•	•				•
- Rumore di attrito.	•			•	•			•	•	•	•
- In marcia avanti si avvertono vibrazioni, rumore intermittente.	•	•	•		•						•

PROBLEMS	POSSIBLE CAUSES										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
- <i>Wheel vibration; front tyre resistance; halfshaft breakage.</i>	•	•	•		•						•
- <i>Steering is difficult; vehicle goes straight while its turning.</i>	•	•	•	•							•
- <i>No differential action; jamming while steering.</i>	•			•	•						•
- <i>No differential action; jamming while steering.</i>	•	•	•	•	•		•		•		•
- <i>Uneven wear of tyre.</i>	•	•	•	•	•	•	•				•
- <i>Friction noise.</i>	•			•	•			•	•	•	•
- <i>Vibration during forward drive, intermittent noise.</i>	•	•	•		•						•

1 Installazione scorretta / assale difettoso

Correggere l'installazione oppure, se il differenziale non supera una delle fasi di prova, ripararlo o sostituirlo.

2 Sovraccarico e/o distribuzione scorretta del peso

Togliere il peso in eccesso e ridistribuire il carico, rispettando le istruzioni relative al veicolo.

1 Incorrect installation / defective axle

Correct installation or repair or replace the differential in case it does not survive any one of the test phases.

2 Overloading/ incorrect weight distribution

Remove excessive weight and redistribute load, following instructions related to the vehicle.

3 Raggio di rotazione dei pneumatici diversi

Un pneumatico con raggio più piccolo provoca un parziale slittamento della ruota quando si applica energia. L'altro pneumatico con raggio maggiore dovrà sopportare tutto il lavoro. Sostituire il pneumatico o regolare la pressione di entrambi sino a che il raggio di rotazione sia uguale.

4 Semiassie rotte

E' sconsigliato usare un veicolo con un solo semiassie. E' possibile tuttavia spostare il veicolo a vuoto con il differenziale bloccato per pochi metri.

5 Semiassie piegate

Sostituire i semiassi.

6 Differenziale bloccato

Funzionamento anomalo del differenziale e/o rottura del dispositivo di comando del bloccaggio di comando. Verificare l'installazione, eventualmente smontare e verificare i componenti.

I veicoli impostati per angoli di sterzata ampi, possono procedere a scatti, avere difficoltà di sterzo e provocare un consumo del pneumatico nelle curve strette.

Ridurre l'angolo di sterzata minimo e decelerare quando il motore inizia a procedere a scatti.

7 Allineamento scorretto della ruota

Verificare l'integrità della struttura, e cuscinetti lato ruota.

8 Parti dell'assale consumate o difettose

Controllare le condizioni della corona dentata, dell'ingranaggio del pignone, dei cuscinetti, delle guarnizioni, ecc. Sostituire dove necessario.

9 Corpi estranei nella scatola dell'assale o montaggio scorretto di alcune sue parti

Controllare se vi sono corpi estranei. Controllare il montaggio delle parti dell'assale.

10 Regolazioni della coppia conica scorrette: parti di trasmissione consumate

(ingranaggi di trasmissione, giunti, ecc.). Sostituire o regolare secondo necessità.

11 Uso scorretto del prodotto

Rivedere le istruzioni rilasciate dal produttore del veicolo.

3 Different rotation radius of the tyres

If one tyre has a smaller radius, it will cause partial wheel slipping when force is applied. The other tyre with bigger radius will have to support all the work. Replace the tyre or adjust pressure to have same radius on both tyre.

4 Broken halfshaft

It is not advisable to operate the vehicle with a broken halfshaft. It is acceptable to move the vehicle (engine off unloaded) a few meters away only.

5 Bent halfshaft

Replace halfshaft.

6 Blocked differential

Abnormal functioning of the differential or breakage/blockage of command device. Verify assembly and all components.

Vehicles with wide steering angle may proceed with kicks, have steering difficulty or cause pneumatic wearing at sharp turns. Reduce the steering angle to minimum and decelerate when the vehicle begins to kick.

7 Incorrect wheel adjustment

Verify group integrity and wheel side bearings. Adjusting according.

8 Spoiled or worn out axle parts

Check the condition of ring gear, pinion gear, bearings etc. Replace when ever necessary.

9 Contamination in the axle box or incorrect assembly of parts

Look for foreign particles. Check assembly of the various parts of the axle.

10 Incorrect adjustment of bevel gear set: Parts of the transmission worn out.

*(transmission gears, U joints, etc.)
Replace or adjust as required.*

11 Incorrect use of the product

See the vehicle producer's instructions once again.

F.1 Controllo ed esame dei guasti

Questo capitolo offre una guida descrittiva ed esplicativa di problemi che si possono comunemente riscontrare sugli assali o di avarie che si possono verificare. La guida suggerisce anche le corrette procedure di riparazione.

Problema	Causa	Azione consigliata
Rottura verso l'estremità esterna del dente corona dentata	<ol style="list-style-type: none"> 1. Carico dell'ingranaggio eccessivo rispetto a quello previsto 2. Regolazione ingranaggio scorretto (gioco eccessivo) 3. Dado del pignone allentato. 	Sostituire coppia conica. Seguire attentamente le operazioni raccomandate di regolazione del gioco della corona dentata e del pignone e per la rilevazione dell'impronta del dente.
Rottura verso l'estremità interna del dente corona dentata	<ol style="list-style-type: none"> 1. Urto da carico 2. Regolazione ingranaggio scorretto (gioco insufficiente) 3. Dado del pignone allentato 	Sostituire coppia conica. Seguire attentamente le operazioni raccomandate di regolazione del gioco della corona dentata e del pignone e per la rilevazione dell'impronta del dente
Denti del pignone e della corona dentata erosi o rigati	<ol style="list-style-type: none"> 1. Lubrificazione insufficiente 2. Lubrificante sporco 3. Lubrificante errato o con additivi impoveriti 4. Cuscinetti del pignone consumati che provocano un gioco assiale del pignone e un contatto tra pignone e corona scorretto. 	Sostituire coppia conica. Sostituire i cuscinetti del pignone facendo attenzione a sistemare correttamente la corona, il pignone e i precarichi dei cuscinetti. Usare il lubrificante corretto, riempire fino al giusto livello e sostituirlo agli intervalli raccomandati.
Denti della corona e del pignone surriscaldati. Guardare se i denti dell'ingranaggio hanno perso la colorazione	<ol style="list-style-type: none"> 1. Funzionamento prolungato a temperatura eccessiva. 2. Lubrificante scorretto 3. Livello dell'olio basso 4. Lubrificante sporco. 	Sostituire coppia conica. Usare il lubrificante corretto, riempire fino al giusto livello e sostituirlo agli intervalli raccomandati.
Denti del pignone di comando butterati	<ol style="list-style-type: none"> 1. Uso estremamente intenso 2. Lubrificazione insufficiente 	Sostituire coppia conica. Usare il lubrificante corretto, riempire fino al giusto livello e sostituirlo agli intervalli raccomandati.
Corpo trave dell'assale piegato	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sovraccarico del veicolo 2. Veicolo incidentato 3. Urto da carico 	Sostituire il corpo trave dell'assale
Cuscinetti consumati o butterati	<ol style="list-style-type: none"> 1. Lubrificazione insufficiente 2. Lubrificante sporco 3. Uso estremamente intenso 4. Consumo normale 5. Dado del pignone allentato. 	Sostituire i cuscinetti. Usare il lubrificante corretto, riempire fino al giusto livello e sostituirlo agli intervalli raccomandati.
Le guarnizioni perdono olio	<ol style="list-style-type: none"> 1. Funzionamento prolungato con temperatura dell'olio eccessiva. 2. Guarnizione dell'olio montata male 3. Bordo della guarnizione tagliata o intaccata 4. Lubrificante sporco 	Sostituire la guarnizione e la superficie di accoppiamento se danneggiata. Usare il lubrificante corretto, riempire fino al giusto livello e sostituirlo agli intervalli raccomandati.
Usura eccessiva della scanalatura della flangia di entrata.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Uso intenso 2. Dado del pignone allentato 3. Gioco assiale del pignone 	Sostituire la flangia Controllare che la scanalatura del pignone non sia eccessivamente consumata Sostituire coppia conica, se necessario.
Rottura per fatica del dente dell'ingranaggio del pignone. Guardare se la linea di frattura ad onda è ben delineata (linea di arresto).	<ol style="list-style-type: none"> 1. Uso intenso 2. Sovraccarico continuo 	Sostituire coppia conica.

Problema	Causa	Azione consigliata
Rottura denti pignone e corona	Carico d'urto dei componenti del differenziale	Controllare e/o sostituire altri componenti differenziale.
Scanalature dell'ingranaggio planetario consumate (gioco eccessivo)	Uso intenso	Sostituire il gruppo ingranaggi differenziale. Sostituire il semiasse, se necessario.
Superfici della ralla di rasamento consumate o graffiate	<ol style="list-style-type: none"> 1. Lubrificazione insufficiente 2. Lubrificazione scorretta 3. Lubrificante sporco 	<p>Sostituire tutte le ralle graffiate e quelle con uno spessore di 0,1mm inferiore a quello di ralle nuove.</p> <p>Usare il lubrificante corretto, riempire fino al giusto livello e sostituirlo agli intervalli raccomandati.</p>
Diametro interno del cuscinetto a rulli conici del pignone consumato	<ol style="list-style-type: none"> 1. Uso intenso 2. Gioco assiale del pignone eccessivo 3. Lubrificazione inadeguata 4. Lubrificante sporco 	<p>Sostituire il cuscinetto</p> <p>Controllare il gioco assiale del pignone</p> <p>Usare il lubrificante corretto, riempire fino al giusto livello e sostituirlo agli intervalli raccomandati.</p>
Semiasse ritorto o rotto	Funzionamento intenso del veicolo, sovraccarico	Sostituire il semiasse
Semiasse spezzato presso la flangia ruota	<ol style="list-style-type: none"> 1. Supporto della ruota allentato 2. Corpo trave piegato 	<p>Sostituire il semiasse</p> <p>Controllare la distorsione del corpo trave.</p> <p>Accertarsi che il sostegno della ruota non sia consumato o mal regolato.</p>

F.1 Troubleshooting

This chapter is a descriptive and explanatory guide to common axle problems. This guide suggests the repair correct procedures to be followed.

Problem	Cause	Action
<i>Ring gear tooth broken at the outer side</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Excessive gear load compared to the one foreseen 2. Incorrect gear adjustment (excessive backlash) 3. Pinion nut loosened 	<p>Replace bevel gear set Follow carefully the recommended operations for the adjustment of bevel gear set backlash</p>
<i>Ring gear tooth broken side</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Load bump 2. Incorrect gear adjustment (insufficient backlash) 3. Pinion nut loosened 	<p>Replace bevel gear set Follow carefully the recommended operations for the adjustment of bevel gear set backlash.</p>
<i>Pinion or ring gear teeth or worn</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Insufficient lubrication 2. Contaminated oil 3. Incorrect lubrication or depleted additives 4. Worn out pinion bearings that cause an incorrect pinion axle backlash and wrong contact between pinion and ring. 	<p>Replace bevel gear set. Follow carefully the recommended operations for the adjustment of bevel gear set backlash. Use correct lubricants, fill up to the right levels and replace according to the recommended program.</p>
<i>Overheated ring and pinion teeth. See if gear teeth have faded</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Prolong ed functioning at high temperatures 2. Incorrect lubrication 3. Low oil level 4. Contaminated oil 	<p>Replace bevel gear set. Use proper lubrication, fill up to right level and replace at recommended program.</p>
<i>Pinion teeth pitting</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Excessive use 2. Insufficient lubrication 	<p>Replace bevel gear set. Use correct lubrication, fill up to the right level and substitute at recommended intervals</p>
<i>Axle beam body bent</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Vehicle over loaded 2. Vehicle's accident 3. Load bump 	<p>Replace axle beam body</p>
<i>Worn out or pitted bearings</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Insufficient lubrication 2. Contaminated oil 3. Excessive use 4. Normal wear out 5. Pinion nut loosened 	<p>Replace bearings. Use correct lubrication fill up, to the right level and replace at recommended intervals</p>
<i>Oil leakage form gaskets and seals</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Prolonged functioning at high temperature of the oil 2. Oil gasket assembled incorrectly 3. Seal lip damaged 4. Contaminated oil 	<p>Replace the gasket or seal and matching surface if damaged. Use correct lubrication and replace at recommended intervals.</p>
<i>Excessive wearing out of input flange spline</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Exhaustive use 2. Pinion nut loosened 3. Pinion axle backlash 	<p>Replace the flange. Check that the pinion spline is not excessively worn out. Replace bevel gear set if required.</p>
<i>Fatigue failure of pinion teeth See if the fracture line is well defined (wave lines, beach lines)</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Exhaustive use 2. Continuous overload 	<p>Replace bevel gear set</p>
<i>Pinion and ring teeth breakage</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Crash load of differential components 	<p>Check and/or replace other differential components.</p>

Problem	Cause	Action
<i>Side gear spline worn out. Replace all scratched washers (Excessive backlash)</i>	<i>Excessive use</i>	<i>Replace differential gear group. Replace halfshaft if required</i>
<i>Thrust washer surface worn out or scratched.</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Insufficient lubrication</i> 2. <i>Incorrect lubrication</i> 3. <i>Contaminated oil</i> 	<i>Use correct lubrication and fill up to right level. Replace at intervals recommended. Replace all scratched washers and those with 0,1mm thickness lower than the new ones.</i>
<i>Inner diameter of tapered roller bearing worn out.</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Excessive use</i> 2. <i>Excessive pinion axial backlash</i> 3. <i>Insufficient lubrication</i> 4. <i>Contaminated oil</i> 	<i>Replace bearing. Check pinion axial backlash. Use proper lubrication, fill up to right level and replace at recommended intervals.</i>
<i>Bent or broken halfshaft</i>	<i>Vehicle intensively operated or overloaded</i>	<i>Replace</i>
<i>Halfshaft broken at wheel side</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Wheel support loosened</i> 2. <i>Beam body bent</i> 	<i>Replace Check that wheel support is not worn out or wrongly adjusted.</i>

F.2 Diagnosi per problemi all'assale

Problema	Causa	Azione consigliata
Rumore durante la guida	<ol style="list-style-type: none"> 1. Gioco tra corona dentata e pignone eccessivo 2. Pignone e corona dentata consumati 3. Cuscinetti del pignone consumati 4. Cuscinetti del pignone allentati 5. Gioco assiale del pignone eccessivo 6. Cuscinetti del differenziale consumati 7. Cuscinetti del differenziale allentati 8. Eccessiva scentratura della corona dentata 9. Livello lubrificante basso 10. Lubrificante di grado povero od errato 11. Semiasse piegato 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Regolare 2. Sostituire 3. Sostituire 4. Regolare 5. Regolare 6. Sostituire 7. Regolare 8. Sostituire 9. Rabboccare 10. Sostituire 11. Sostituire
Rumore durante l'andatura in folle	<ol style="list-style-type: none"> 1. I rumori provenienti dall'assale con il veicolo in movimento di solito si sentono durante l'andatura in folle anche se non molto forti 2. Errato gioco tra pignone e corona (il rumore che si sente decelerando sparisce all'aumentare della velocità). 3. Usura scanalatura pignone o flangia entrata 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Regolare o sostituire (vedere sopra) 2. Regolare 3. Sostituire
Rumore intermittente	<ol style="list-style-type: none"> 1. Corona dentata danneggiata 2. Bulloni della scatola del differenziale allentati 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sostituire coppia conica 2. Serrare a coppia
Rumore costante	<ol style="list-style-type: none"> 1. Danni sui denti della corona dentata o del pignone 2. Cuscinetti usurati 3. Scanalature del pignone consumate 4. Semiasse piegato 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sostituire coppia conica 2. Sostituire 3. Sostituire 4. Sostituire
Rumore in curva	<ol style="list-style-type: none"> 1. Satelliti planetari differenziale consumati 2. Scatola differenziale e/o perni del differenziale consumati 3. Ralle di rasamento del differenziale consumate 4. Scanalature del semiasse consumate 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sostituire 2. Sostituire 3. Sostituire 4. Sostituire

F.2 Axle problem and diagnosis

Problem	Cause	Action
<i>Noise while driving</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Excessive backlash between pinion and ring gear 2. Worn out pinion and gear ring 3. Worn out pinion bearings 4. Pinion bearings loosened 5. Excessive axial pinion backlash 6. Worn out differential bearings 7. Differential bearings loosened 8. Ring gear out of roundness 9. Low lubricant level 10. Poor or wrong lubricant 11. Bent halfshaft 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Adjust 2. Replace 3. Replace 4. Adjust 5. Adjust 6. Replace 7. Adjust 8. Replace 9. Oil level 10. Replace 11. Replace
<i>Noise while driving in neutral</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Noise coming from axle are usually heard when vehicle moves in neutral gear but are not loud. 2. Incorrect backlash between pinion and ring (sound heard while decelerating disappears while increasing the speed) 3. Pinion or input flange worn out 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Replace or adjust (see above) 2. Replace 3. Adjust
<i>Intermittent noise</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ring gear damaged 2. Differential box bolts loosened 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Replace bevel gear set 2. Tighten to torque
<i>Constant noise</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ring gear teeth or pinion damaged 2. Worn out bearings 3. Pinion spline worn out 4. Bent halfshaft 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Replace bevel gear set 2. Replace 3. Replace 4. Replace
<i>Noise while seering</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Worn out differential gears 2. Worn out differential box or spider 3. Differential thrust washers worn out 4. Half shaft spline worn out 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Replace 2. Replace 3. Replace 4. Replace



ATTREZZI SPECIALI



SPECIAL TOOLS

G.1 Attrezzi speciali

Battitoi e tamponi per il montaggio di tenute, cuscinetti e bronzine devono essere utilizzati con il manico intercambiabile CA119033; se ne raccomanda l'uso abbinato ad un'impugnatura di sicurezza per la protezione delle mani (da commercio).

G.1 Special tools

The special drifts/pad used to assembly the seals, bearings and bushes should always be used with the interchangeable handle CA119033; its use is recommended together with a suitable safety handle in order to protect the hands.

