

LT

Konstruktion und Funktion.

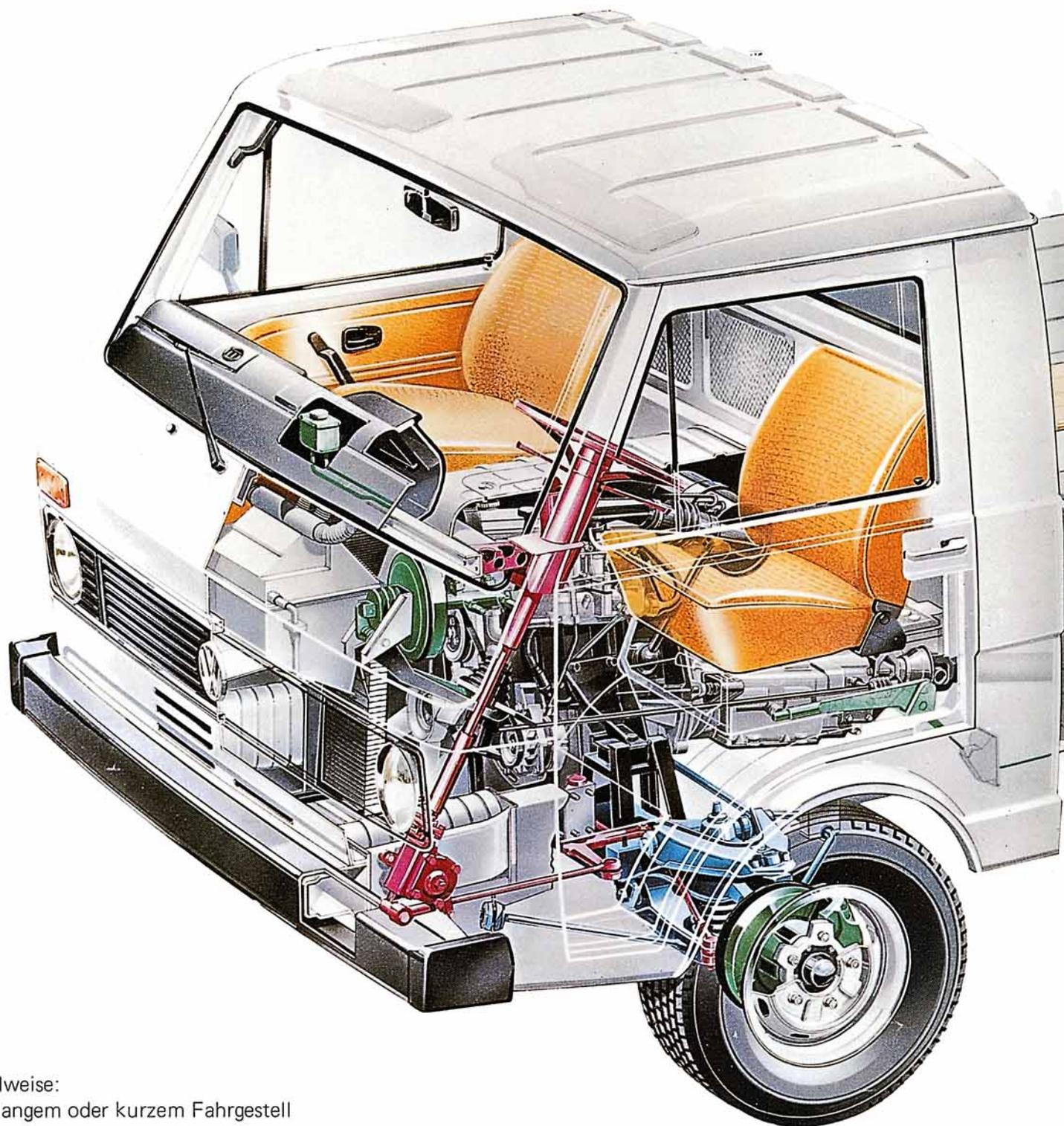
Selbststudienprogramm Nr. 10.

V·A·G

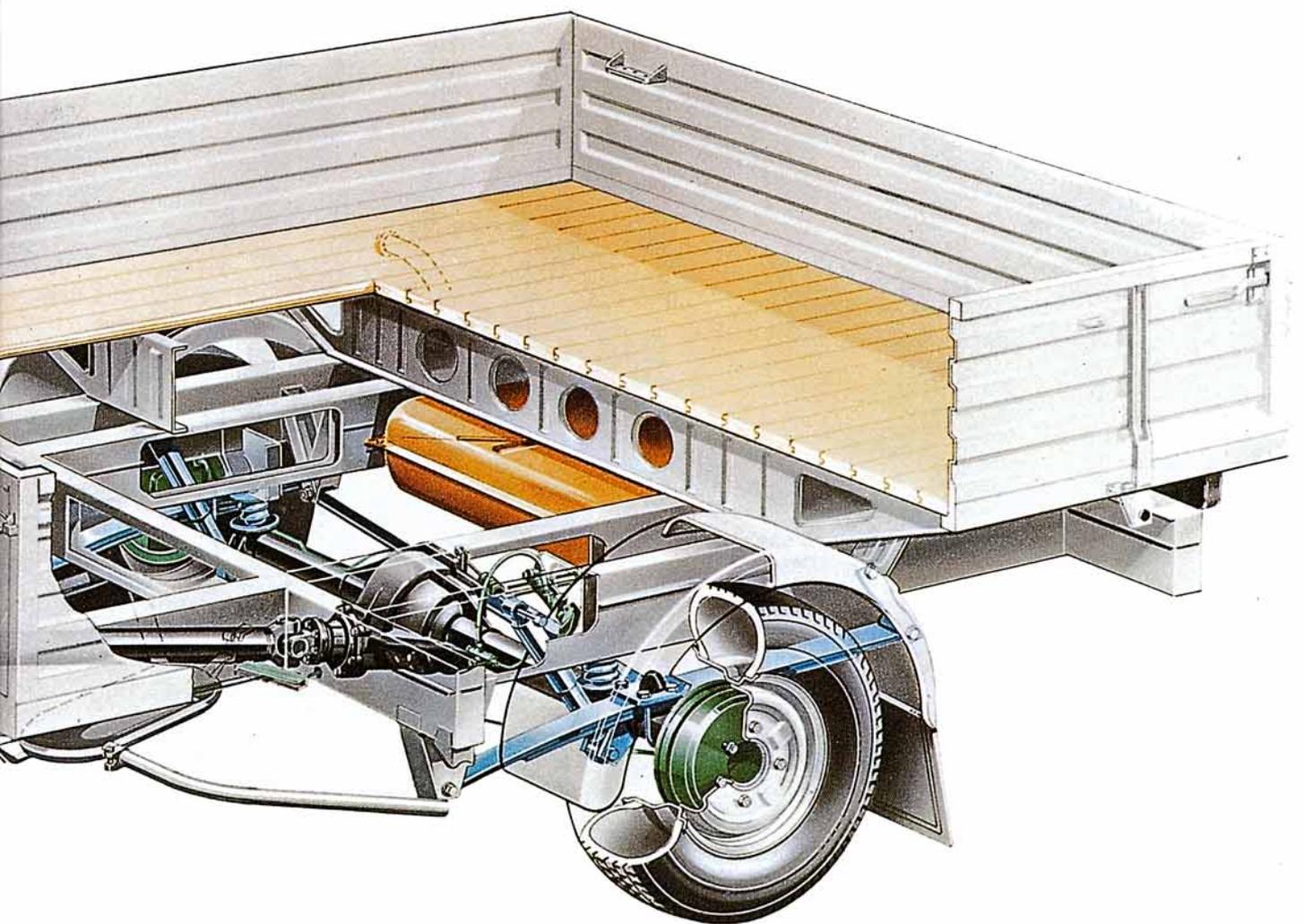
Kundendienst

Der LT

Als Pritschenwagen



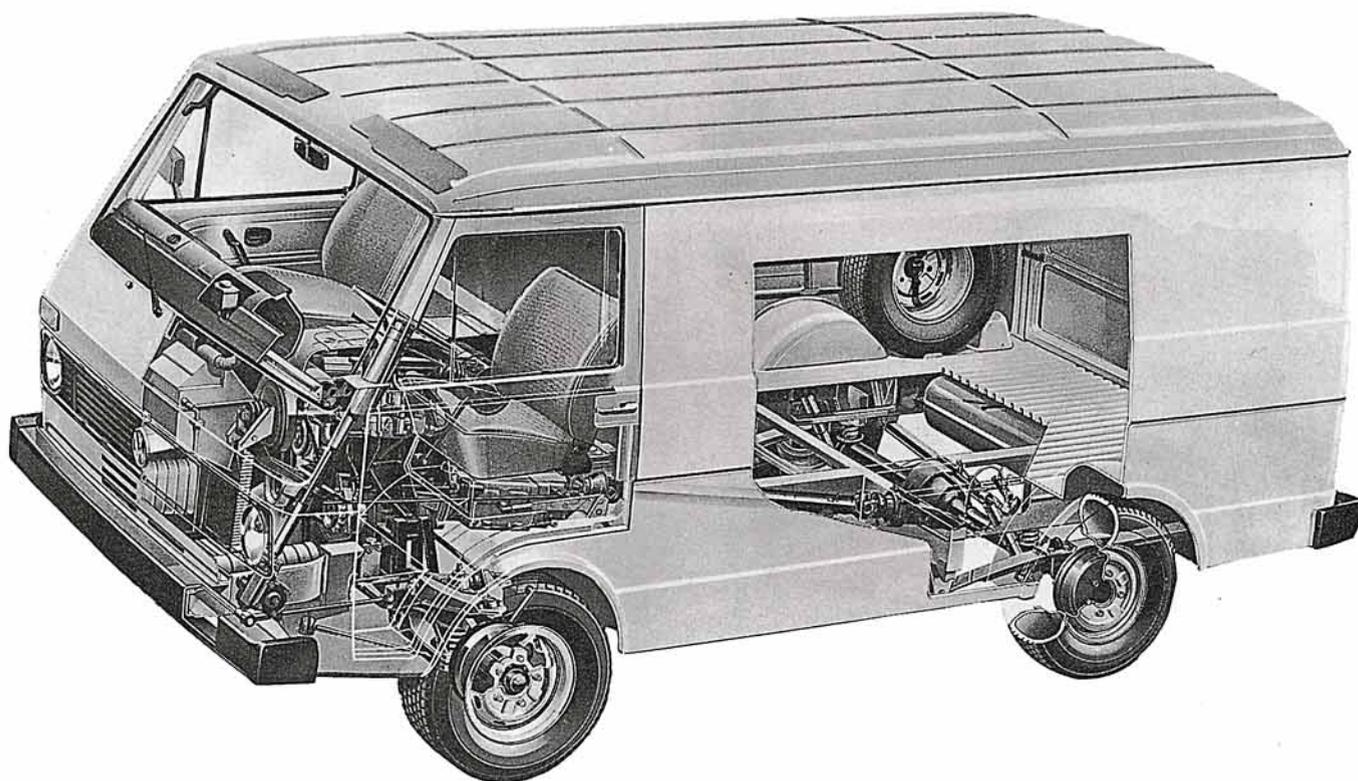
Wahlweise:
Mit langem oder kurzem Fahrgestell
mit Benzinmotor oder Dieselmotor.



Selbsttragender Rahmen mit Fahrerhaus
Doppelquerlenker – Vorderachse
Motor mit Schaltgetriebe über der Vorderachse
Kardanwelle zum Antrieb der Hinterachse
Hinterachse mit Achsantrieb

Der LT

Als Kastenwagen



Wahlweise:
Mit Normal- oder Hochraumkasten,
sowie mit Benzin- oder Dieselmotor.

Weiterhin Fahrgestelle mit Fahrerhaus
für Sonderaufbauten
und zur Erfüllung individueller Kundenwünsche.

Was ist neu?

Wie funktioniert es?

In diesem Selbststudienprogramm erfahren Sie alles was für den Anfang wichtig ist. Sie haben die Grundlage für Lehrgänge und für die ersten Wartungsarbeiten.

Das ist neu

-  **Der Frontmotor**
-  **Das Schaltgetriebe**
-  **Die Kardanwelle zwischen Getriebe und Hinterachse**
-  **Die Hinterachse mit Achsantrieb**
-  **Die Vorderachse und Lenkung**
-  **Das Bremssystem mit Bremskraftregler**
-  **Der Rahmen mit Aufbau**

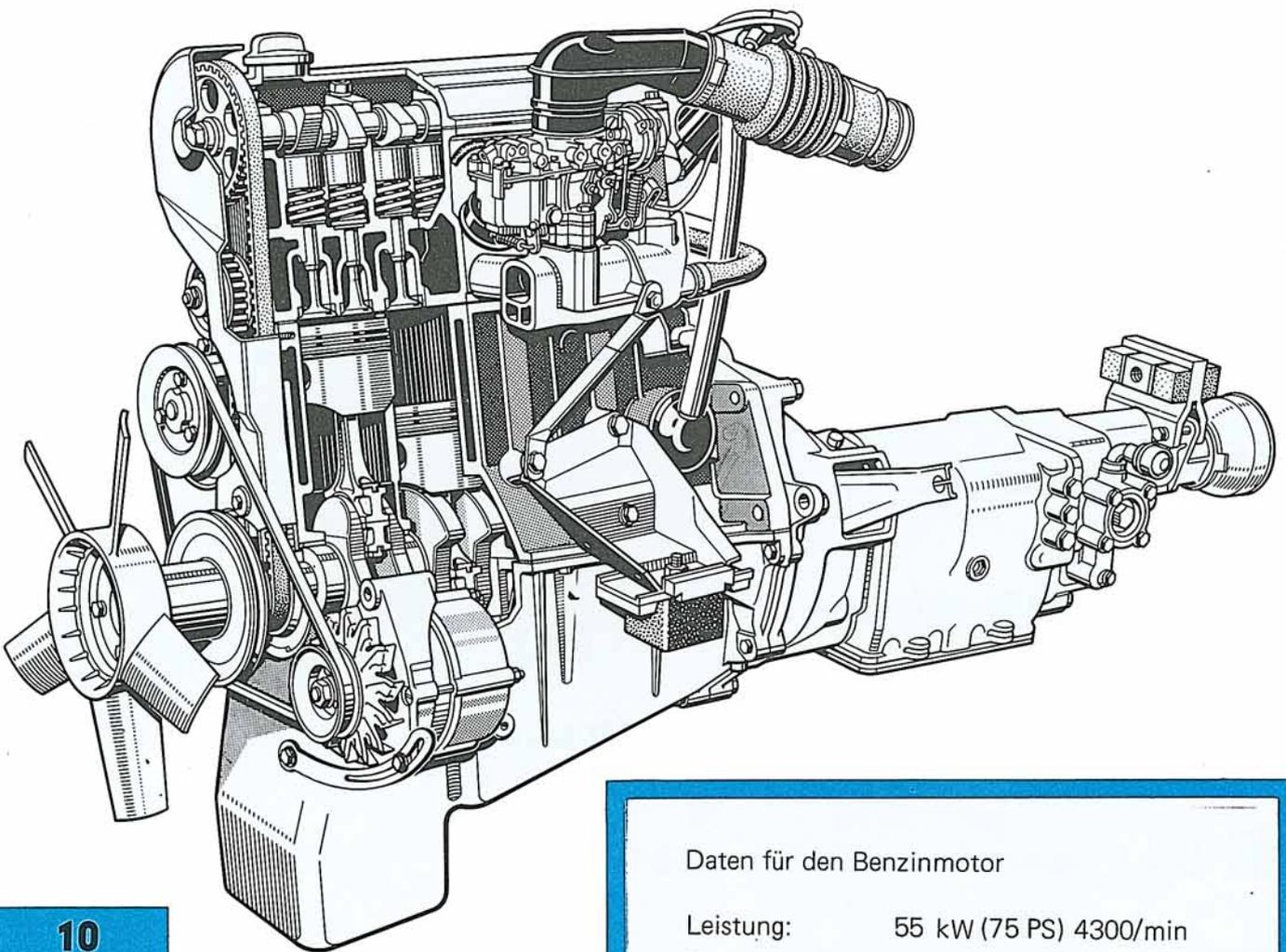
Motor

Dieses Fahrzeug gibt es in zwei Motorversionen

2-l-Benzinmotor

2,7-l-Dieselmotor

dessen Funktion bei Einsatz
in einem besonderen Selbststudienprogramm beschrieben wird.



10

Beim Ausbau wird der Motor
durch das Fahrerhaus nach rechts
mit dem Aggregateheber
herausgenommen.

Daten für den Benzinmotor

Leistung:	55 kW (75 PS) 4300/min
Drehmoment:	150 Nm (15 mkp) 2400/min
Hubraum:	1978 cm ³
Hub:	84,4 mm
Bohrung:	86,5 mm
Verdichtung:	8,3
Kraftstoff:	91 ROZ

Zylinderkopf

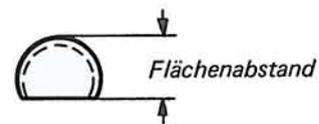
Das ist neu

Tassenstößel mit schrägangeordneter Einstellschraube.

So funktioniert es

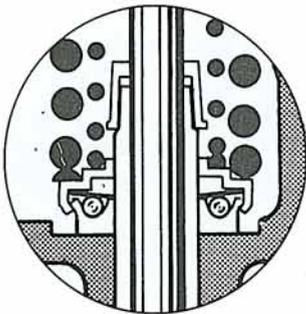
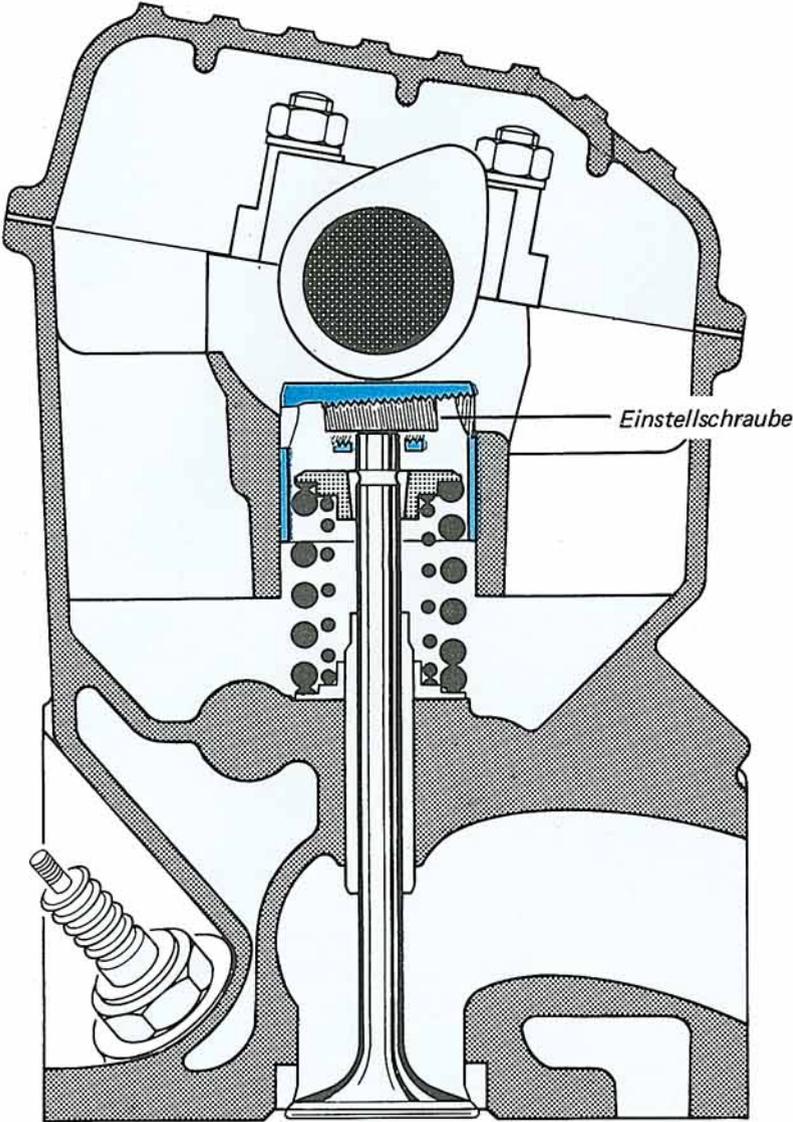
Die einseitig flache Einstellschraube ist im Tassenstößel schräg angeordnet. Sie liegt mit der Fläche auf dem Ventilschaft auf. Die Einstellung des Ventilspiels erfolgt durch das Verdrehen der Einstellschraube. Beim Hineindreihen verringert sich das Ventilspiel. Herausdrehen vergrößert es. Eine Umdrehung verändert das Spiel um 0,05 mm.

Serienmäßig können drei Einstellschrauben mit unterschiedlichem Flächenabstand eingebaut sein. Darum Teile des Ventiltriebs nicht untereinander vertauschen!



Bei nachgearbeiteten Ventilsitzen kann das Ventilspiel nur mit einer KD-Einstellschraube eingestellt werden. Diese Schraube hat den kleinsten Flächenabstand.

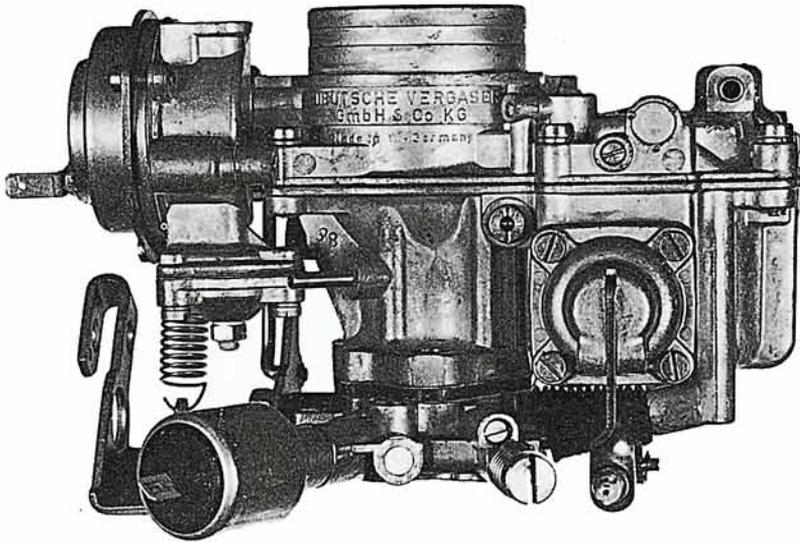
Damit Fläche auf Fläche liegt, ist eine volle Umdrehung der Einstellschraube erforderlich.



Rotocap unter den Auslassventilfedern.

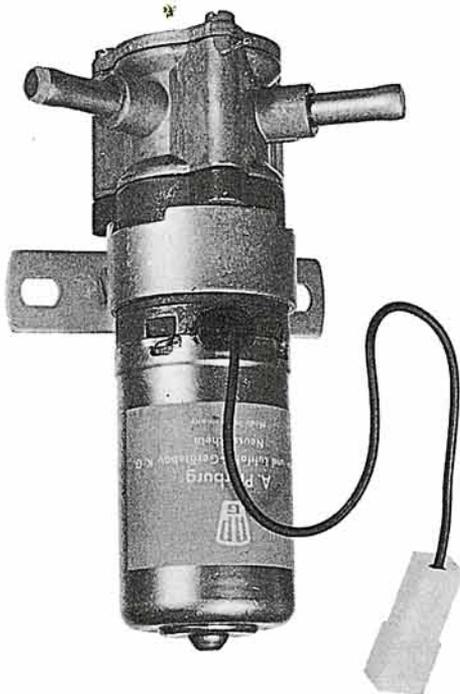
Kraftstoffanlage

Vergaser

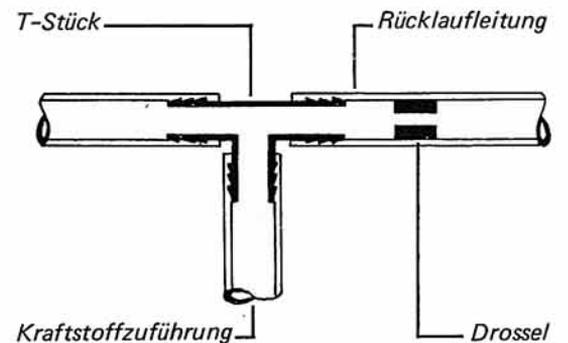


Der Vergaser 35 PDSIT ist Ihnen in Aufbau, Funktion und Einstellung bekannt.

Kraftstoffpumpe

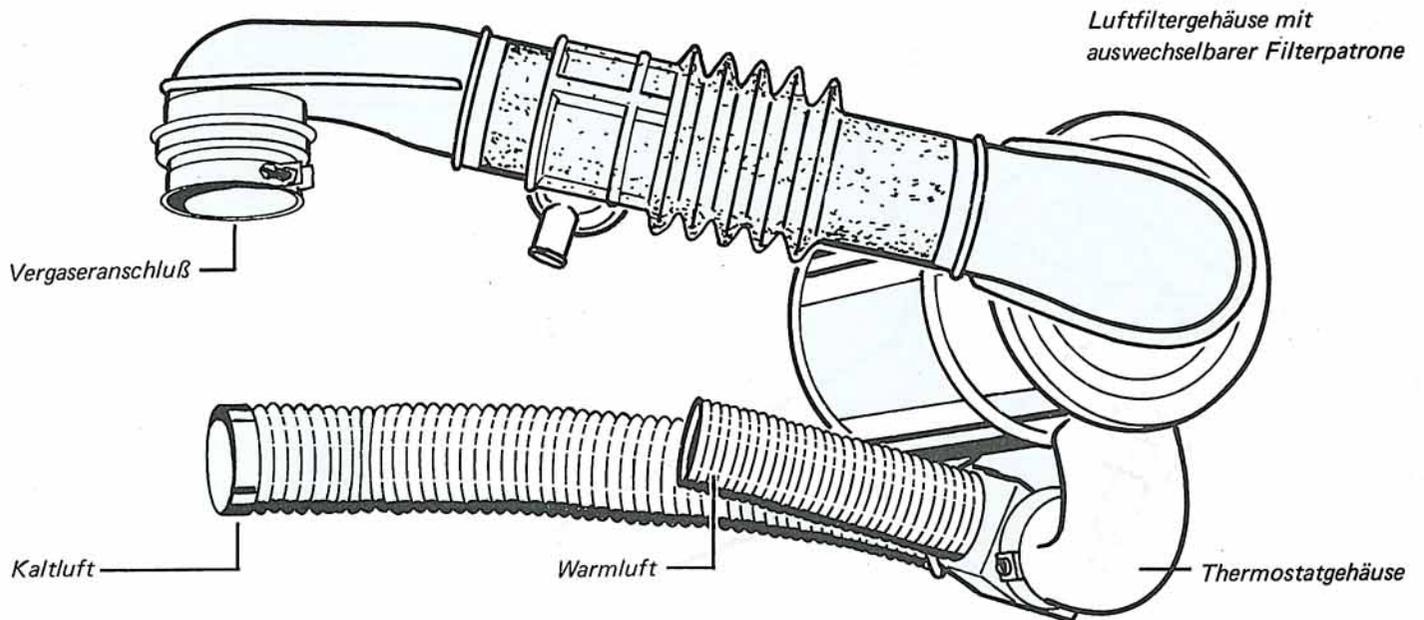


Die Kraftstoffpumpe ist eine elektrisch angetriebene Flügelzellenpumpe. Beim Einschalten der Zündung läuft die Kraftstoffpumpe an. Das Schwimmergehäuse wird gefüllt.



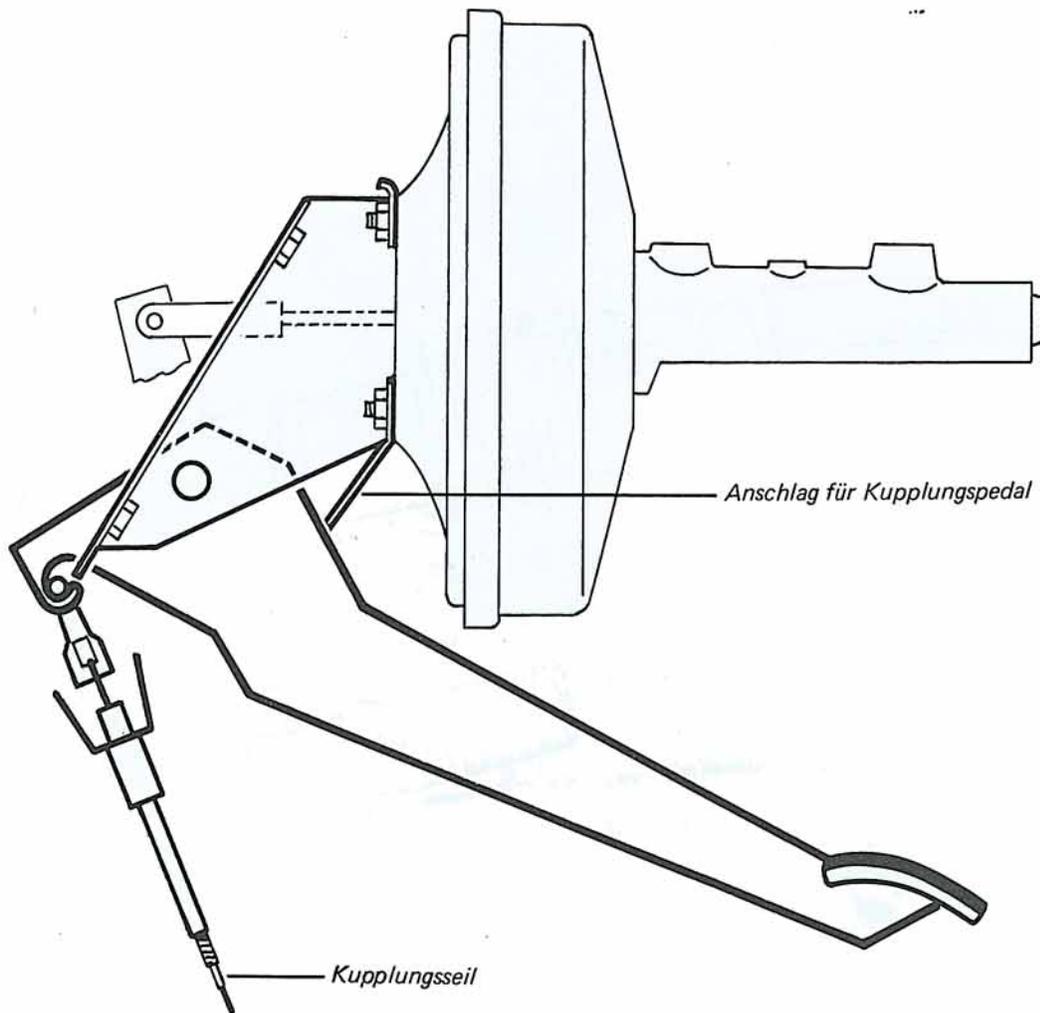
Wenn das Schwimmernadelventil schließt, läuft die Pumpe weiter. Überschüssiger Kraftstoff läuft über das T-Stück und die Drossel in der Rücklaufleitung in den Tank zurück.

Luftfilteranlage



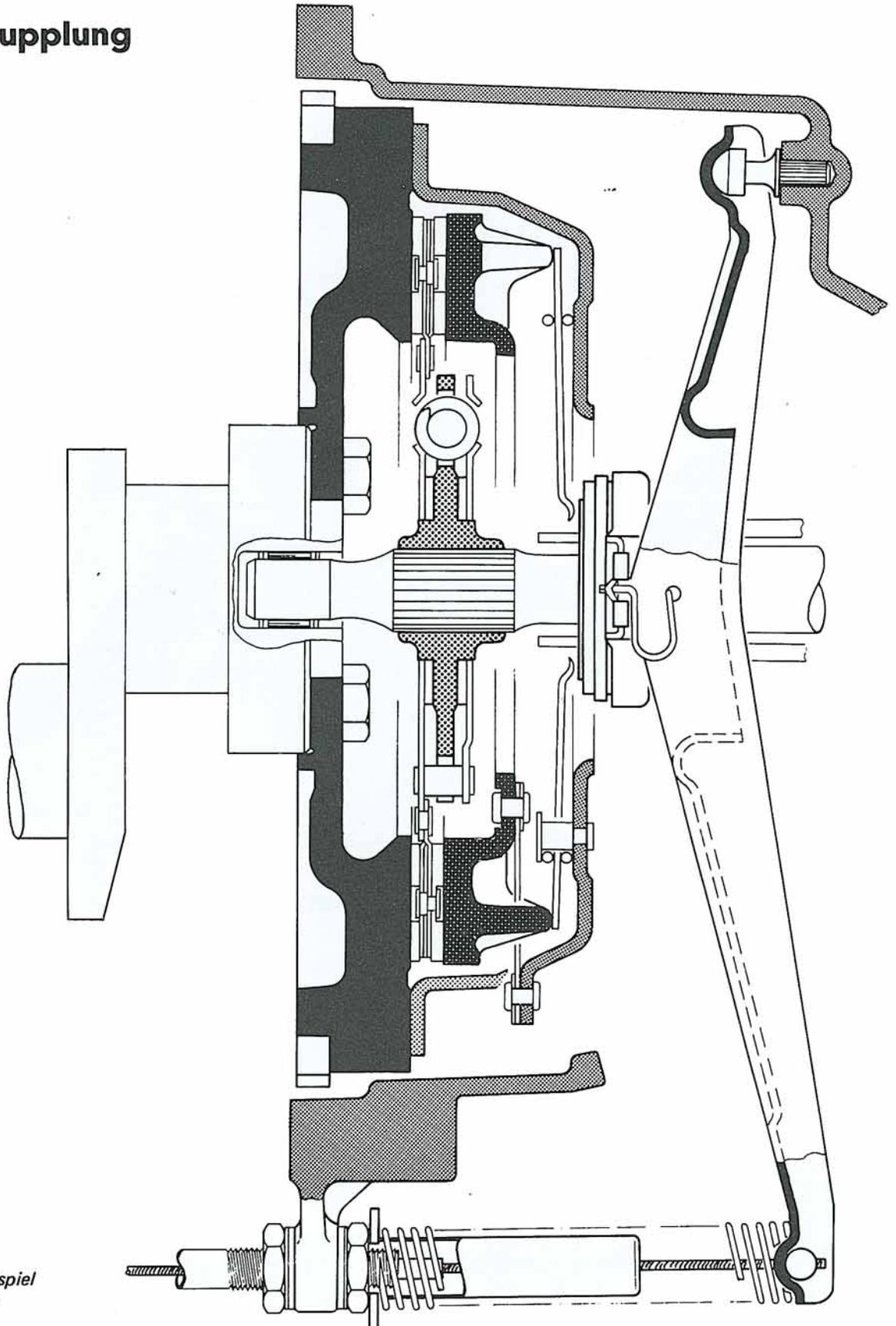
Kupplung

Fußhebelwerk



Das Fußhebelwerk
ist mit dem Träger
hinter der Vorderwand verschraubt.

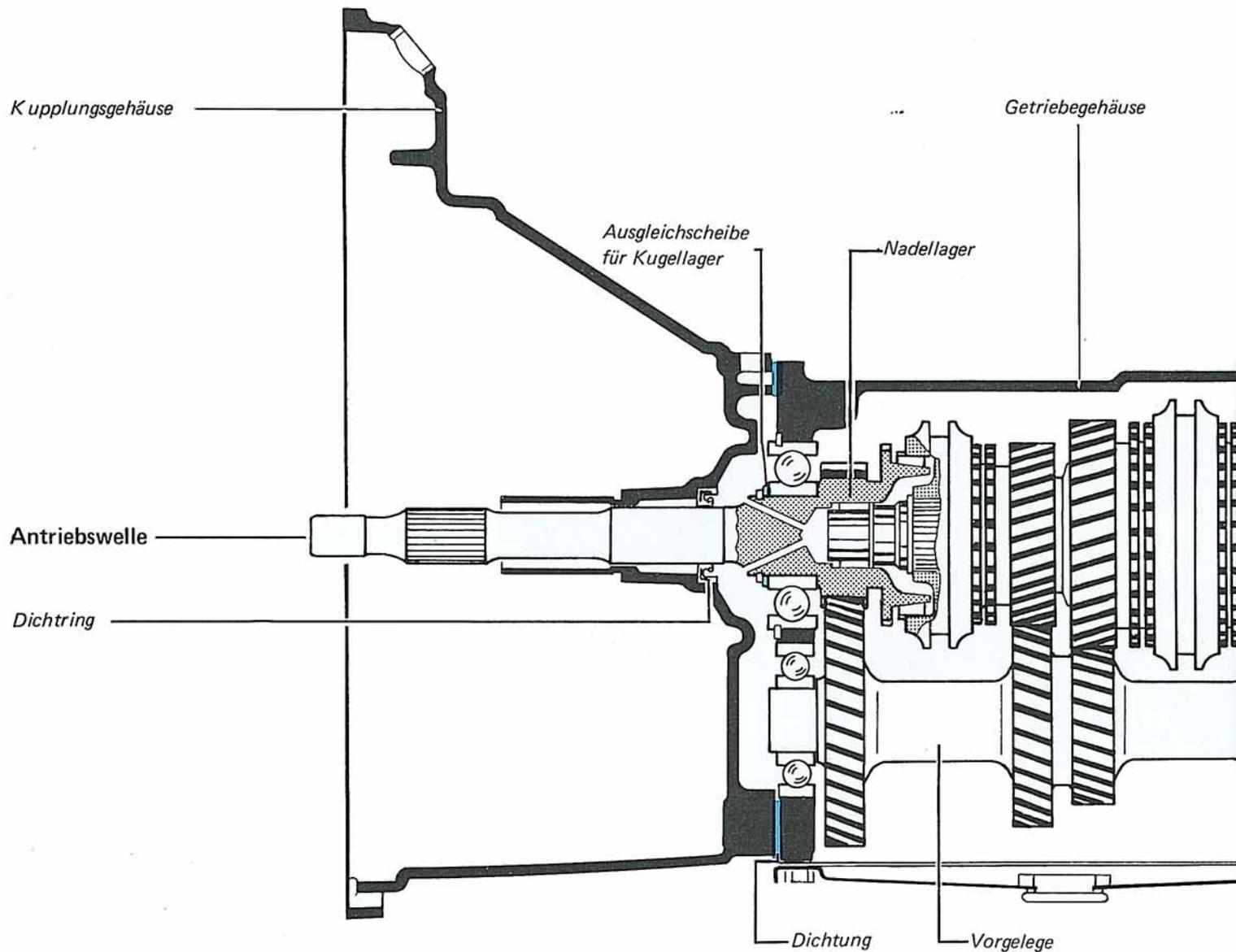
Tellerfederkupplung



*Nachstellung für Pedalspiel
am Kupplungsgehäuse*

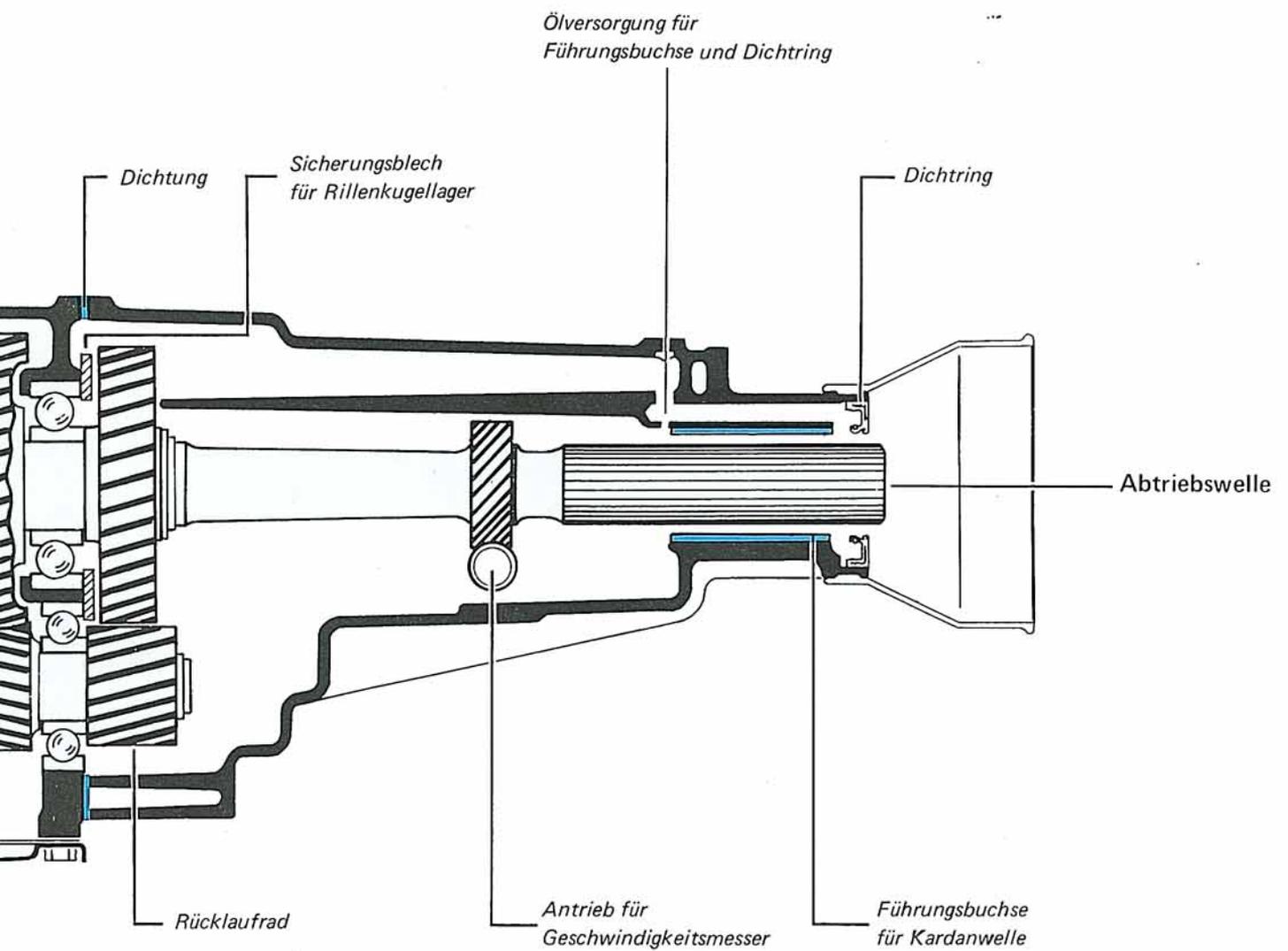
Getriebe

Das sperrsynchrone 4-Gang-Getriebe ist mit dem Motor verschraubt.



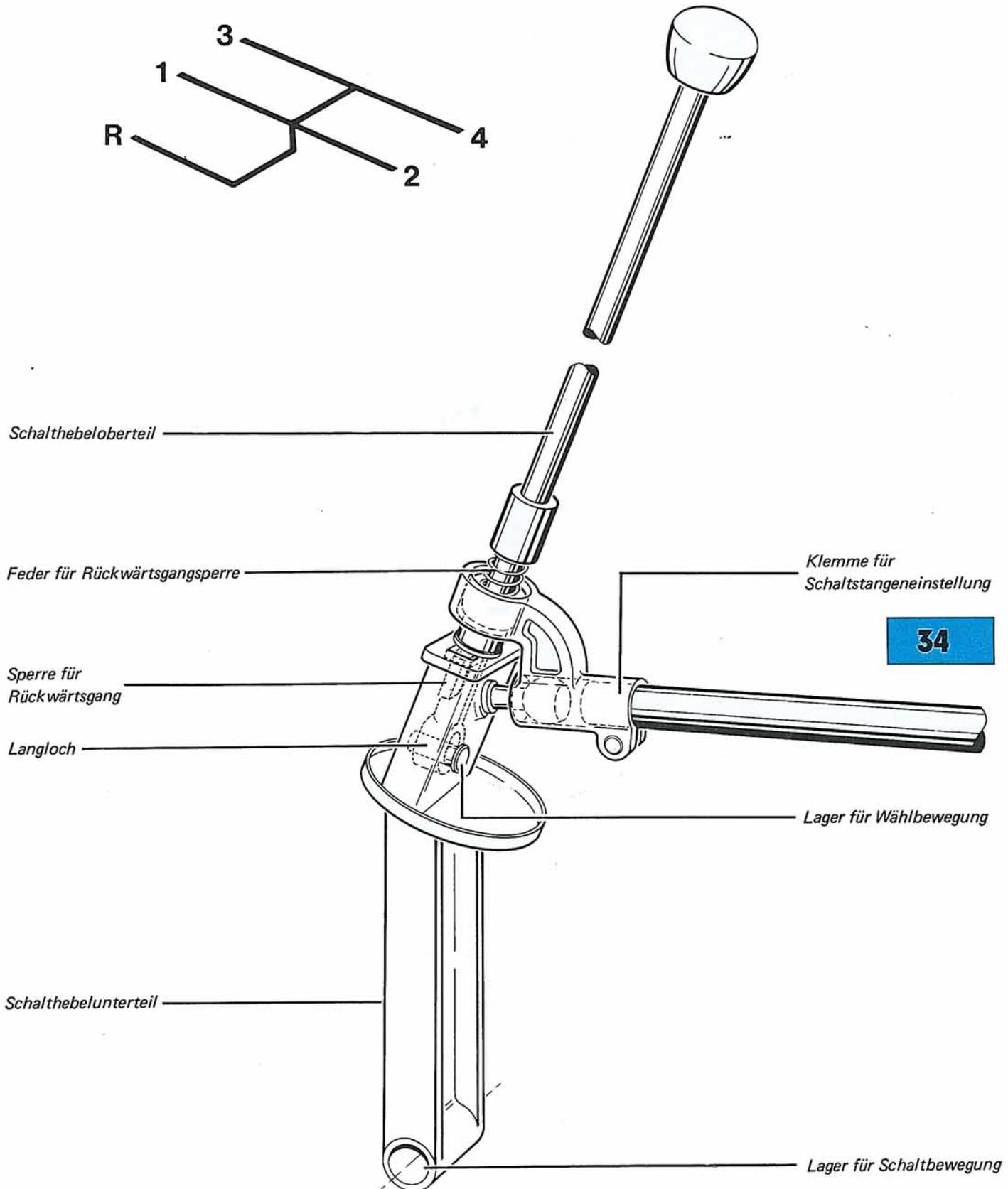
Die Getriebe für Benzin- und Dieselmotoren unterscheiden sich durch die unterschiedlichen Übersetzungsverhältnisse und das Kupplungsgehäuse.

	Benzinmotor	Dieselmotor
Kennbuchstabe	CR	CS



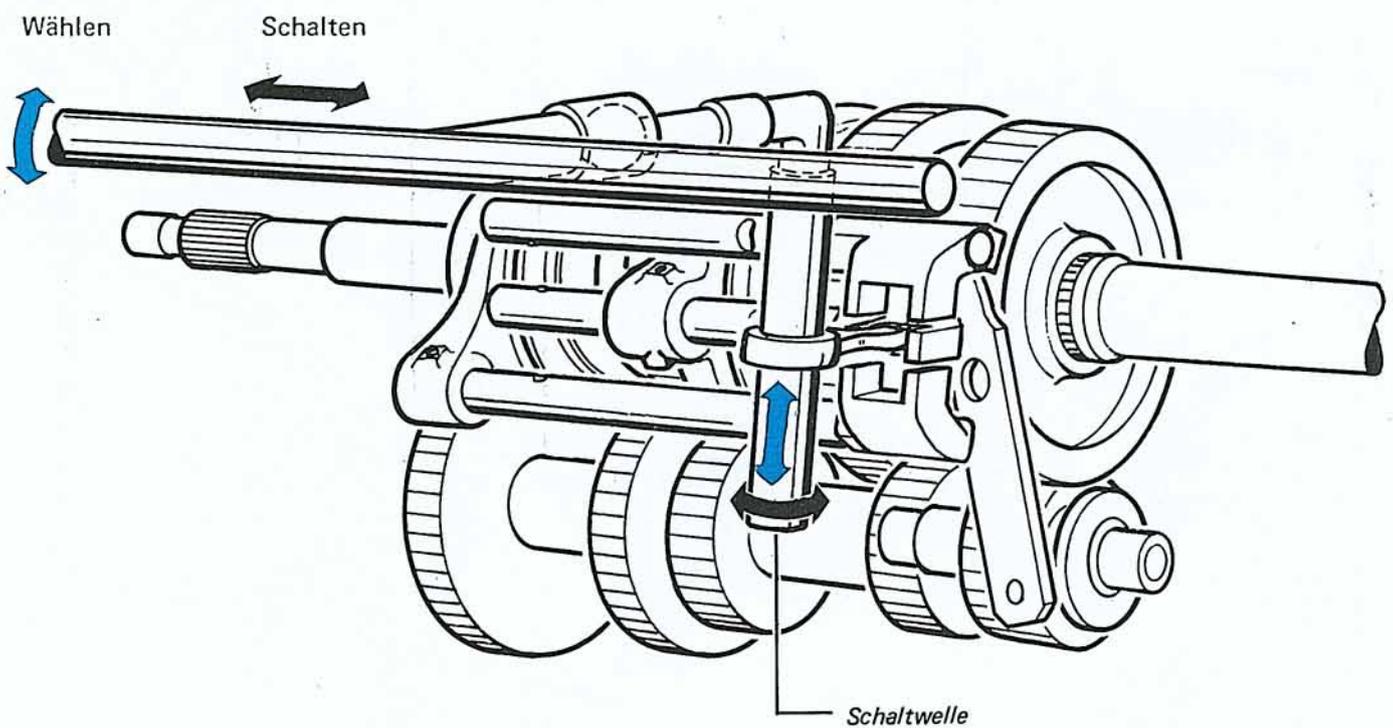
Die Führung der Kardanwelle erfolgt auf der Verzahnung der Abtriebswelle und in der Führungsbuchse.

Schaltung



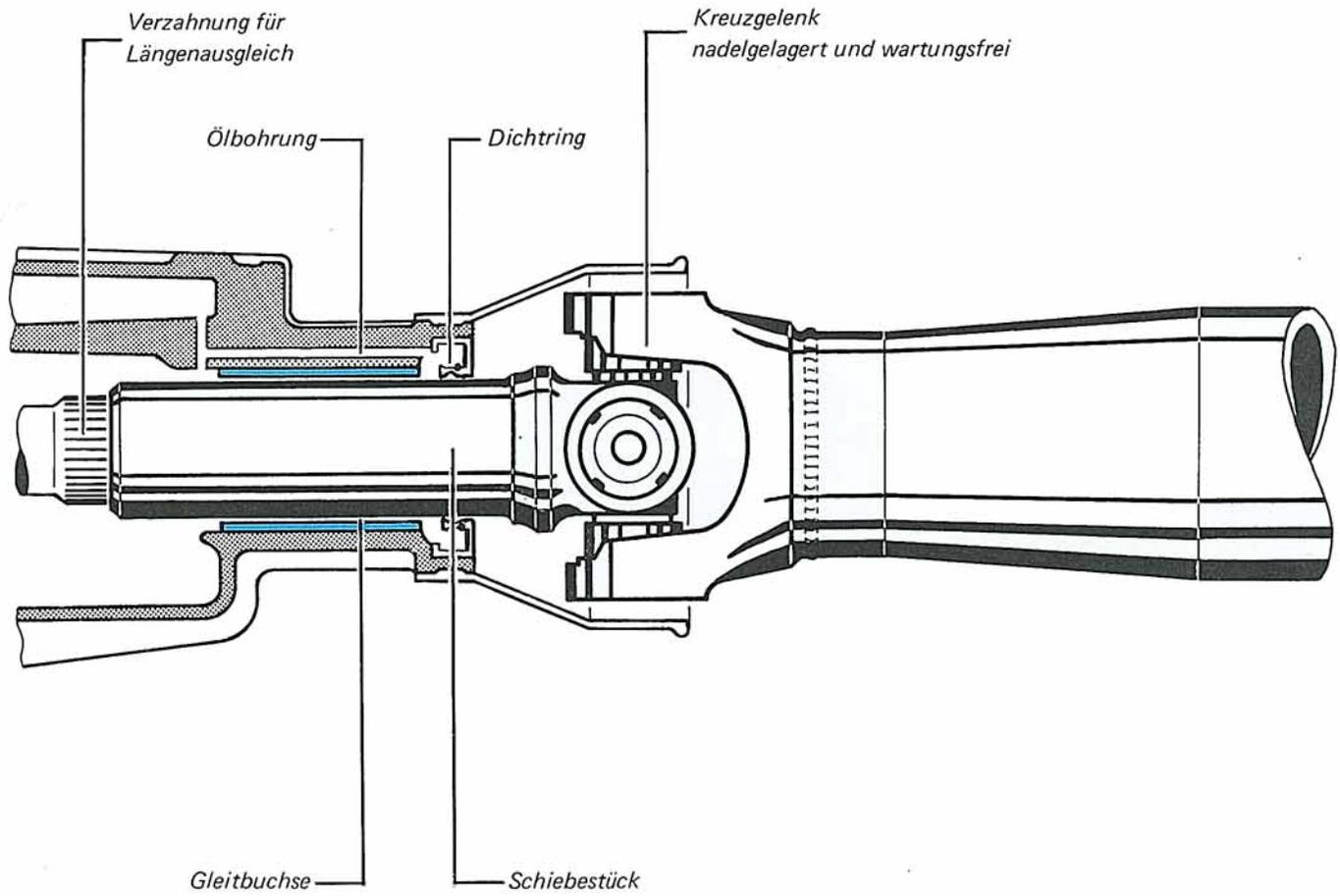
Bei der **Wählbewegung** bewegt sich das Schalthebeloberteil seitlich im Unterteil. Dabei führt die Schaltstange eine Drehbewegung aus. Die Schaltwelle erfaßt die entsprechende Innenschaltstange.

Bei der **Schaltbewegung** führt die Schaltstange eine Längsbewegung aus. Über die Schaltwelle und die Innenschaltstange wird die Schiebemuffe des gewählten Ganges gewählt.

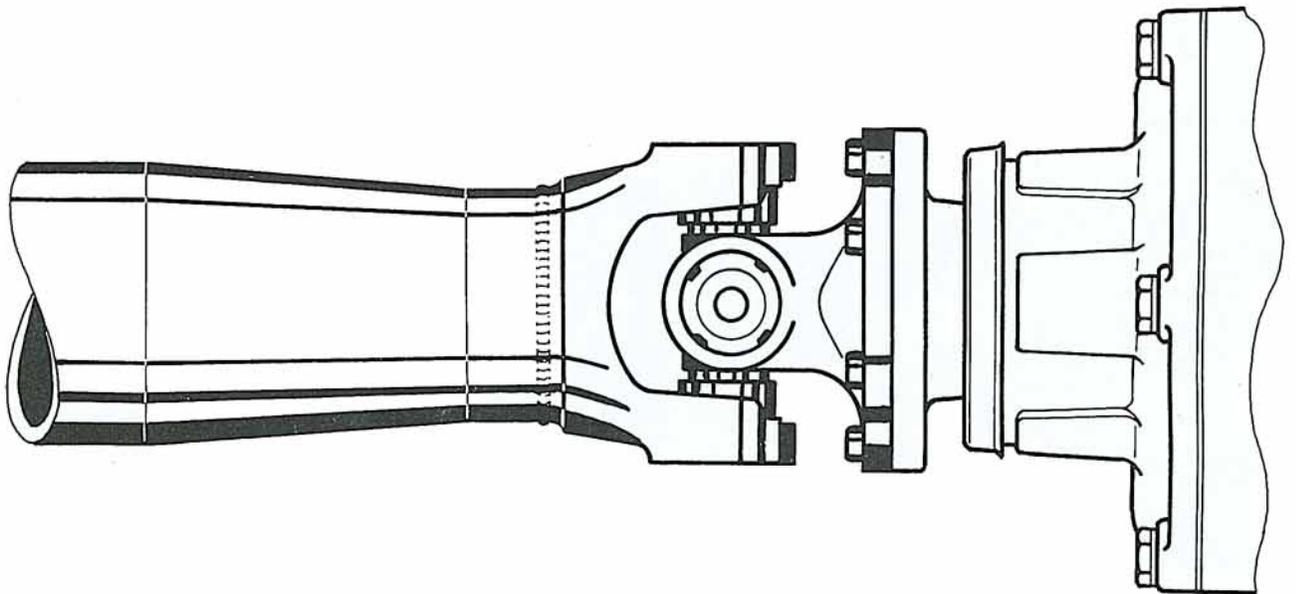


Kardanwelle

Anschluß am Getriebe



Flansch am Achsantrieb



Die Kardanwelle überträgt das Drehmoment vom Getriebe auf den Achsantrieb. Beim Einfedern übernehmen die beiden Kreuzgelenke den Ausgleich des Höhenunterschiedes. Der Längenausgleich erfolgt am Schiebestück der Kardanwelle. Bei langem Fahrgestell ist die Kardanwelle über ein Mittellager zusätzlich abgestützt.

Achsantrieb mit Ausgleichgetriebe

In die Hinterachse
ist der Achsantrieb eingebaut.
Der Triebtring ist in zwei Kegelrollenlagern
und einem Nadellager geführt.
Mit der Einstellscheibe S_3
wird der Triebtring eingestellt.
Das Ausgleichgetriebe mit Kegelrollenlagern
wird durch Lagerbügel
im Ausgleichgetriebegehäuse gehalten.
Mit den Ausgleichscheiben S_1 und S_2
wird das Verdrehflankenspiel und Reibmoment eingestellt.

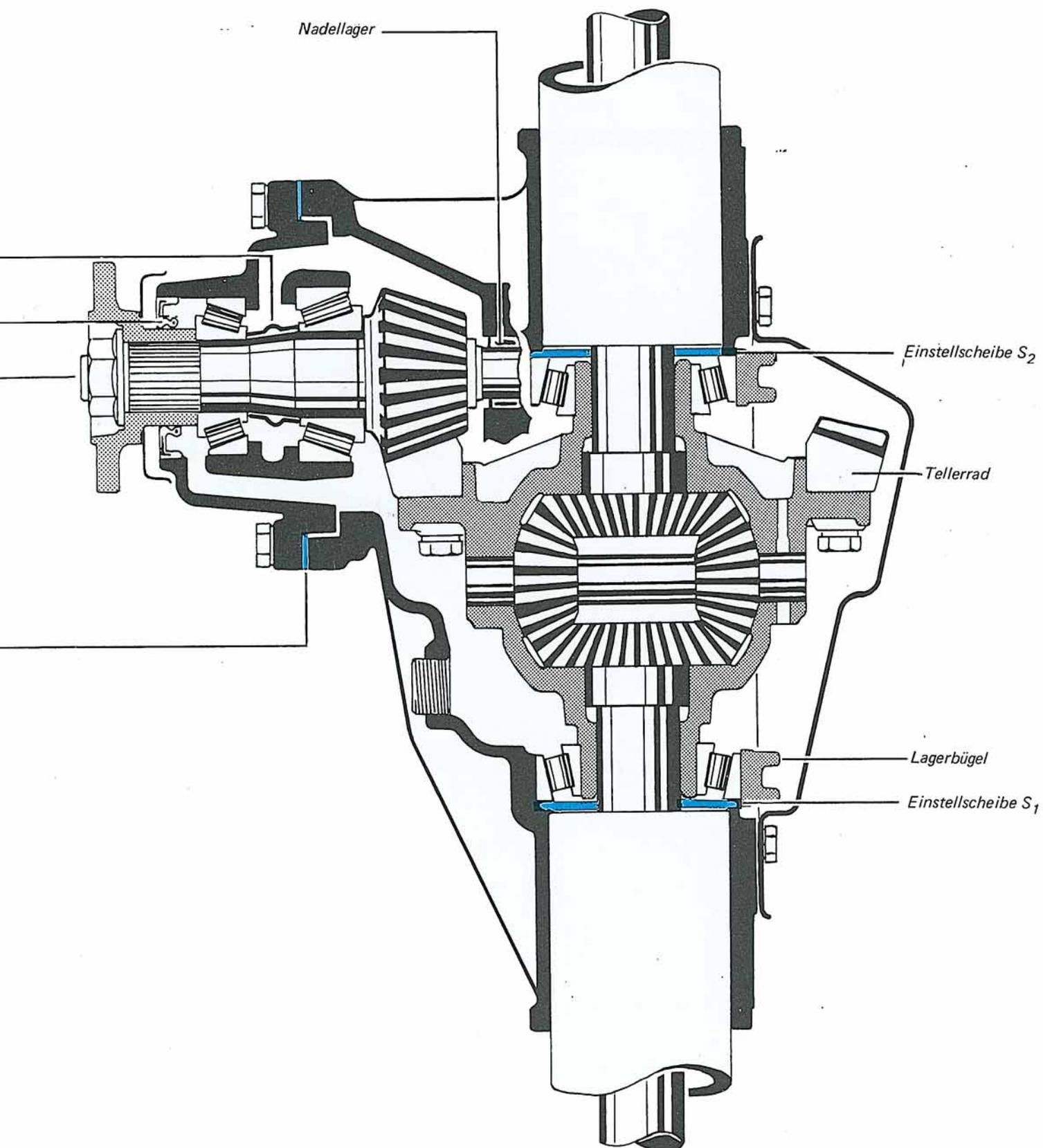
Spannhülse
für Reibmoment

Dichtring

Triebtring

Einstellscheibe S_3

Zum Aus- und Einbau des Ausgleichgetriebes
muß das Achsantriebsgehäuse
mit einer Spannvorrichtung aufgeweitet werden.

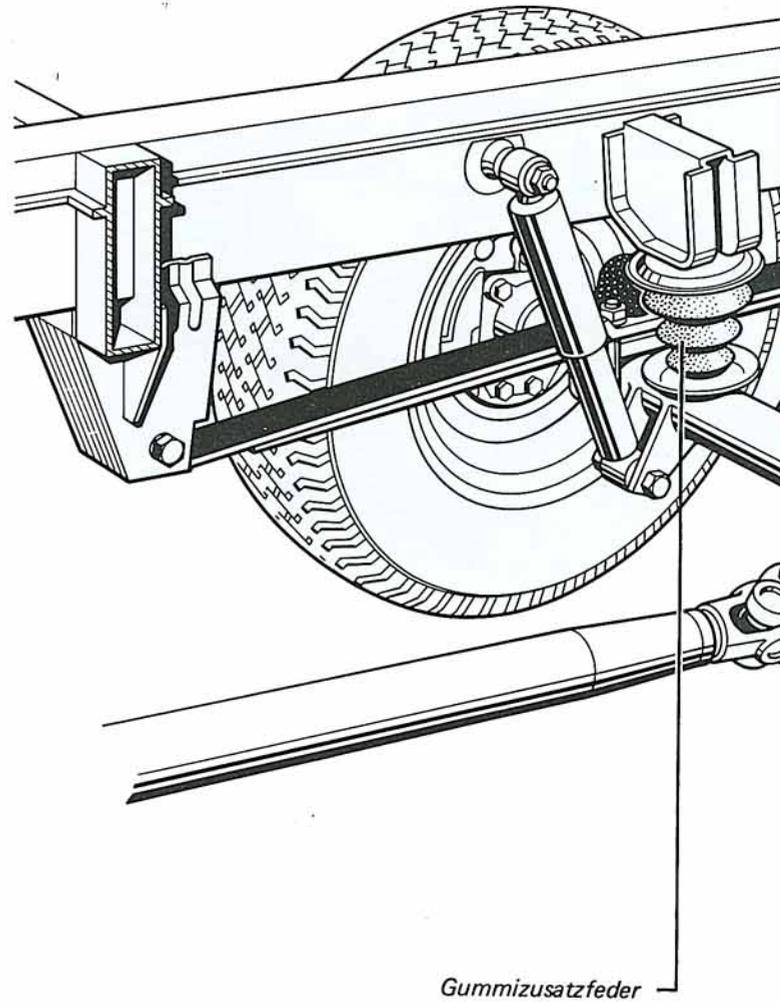


Hinterachse

Es gibt zwei Ausführungen

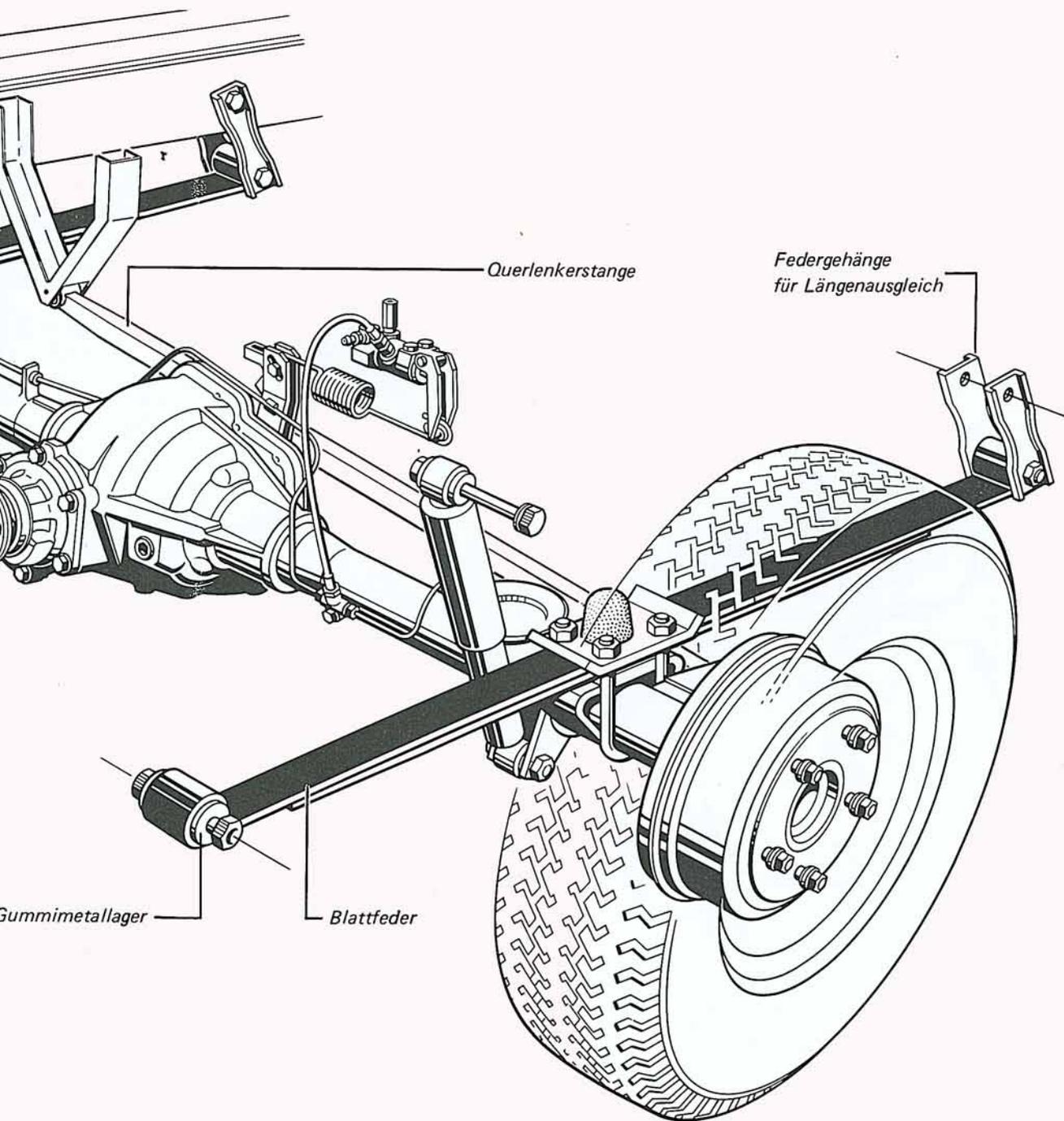
■ **Achsen mit Einfachbereifung**

■ **Achsen mit Zwillingsbereifung**



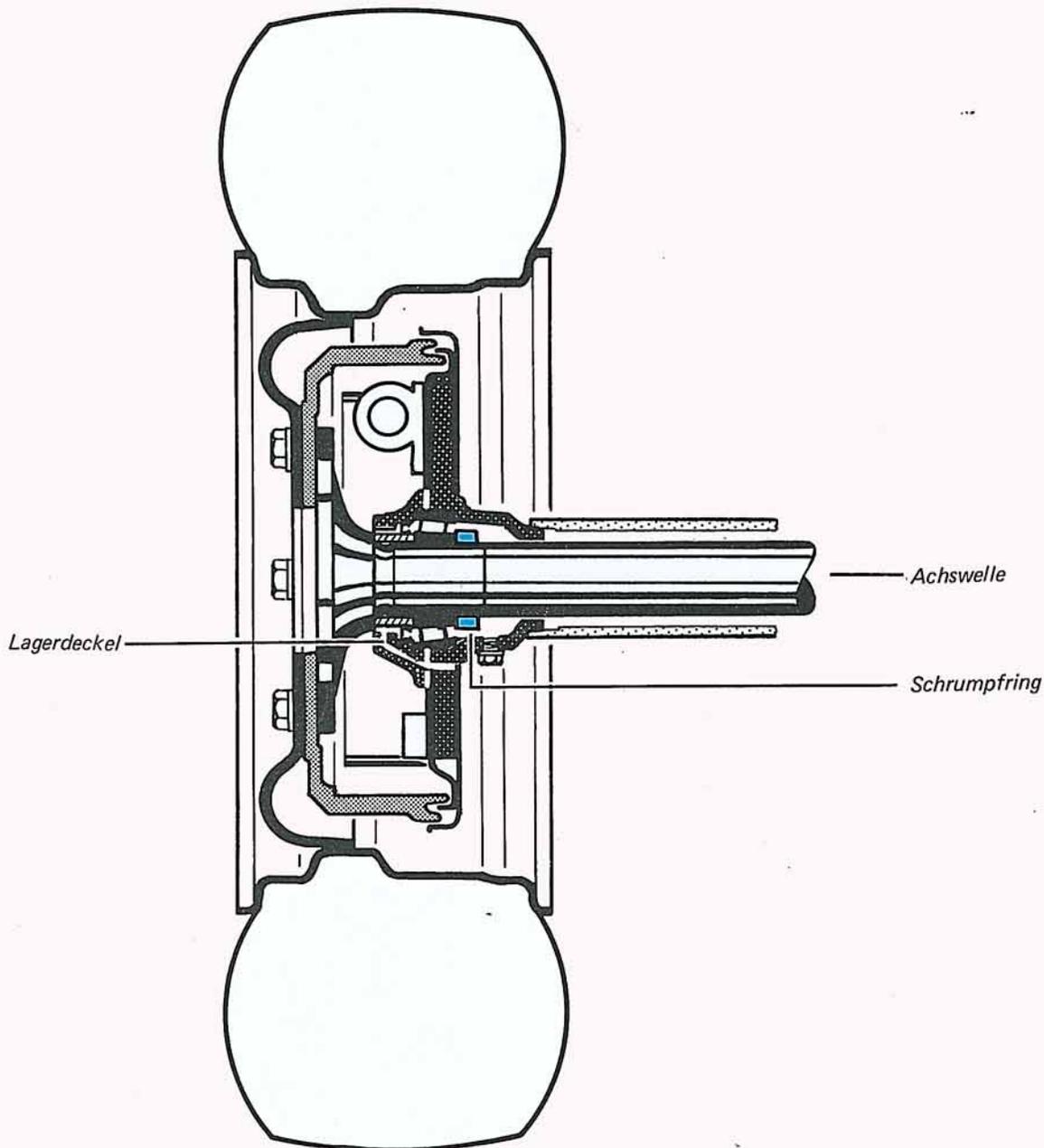
Gummizusatzfeder

Die Achsen sind über wartungsfreie Blattfedern mit dem Rahmen verbunden.
Die Schub- und Zugkräfte werden von den Blattfedern übertragen.
Bei langem Federweg wirkt zusätzlich eine Gummizusatzfeder mit.
Eine Querlenkerstange nimmt Seitenkräfte auf.



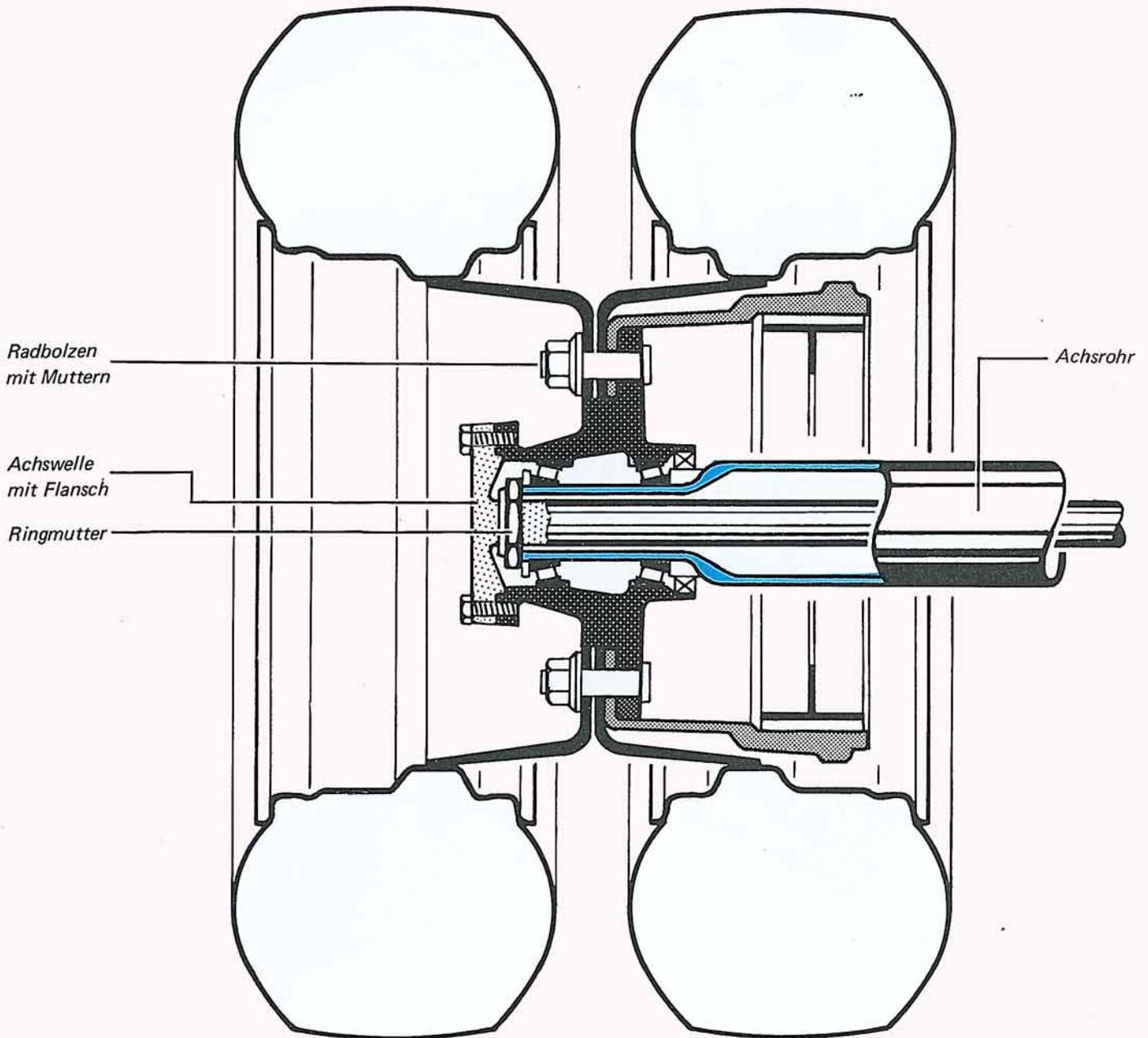
Hinterachse

Hinterachse für Einfachbereifung



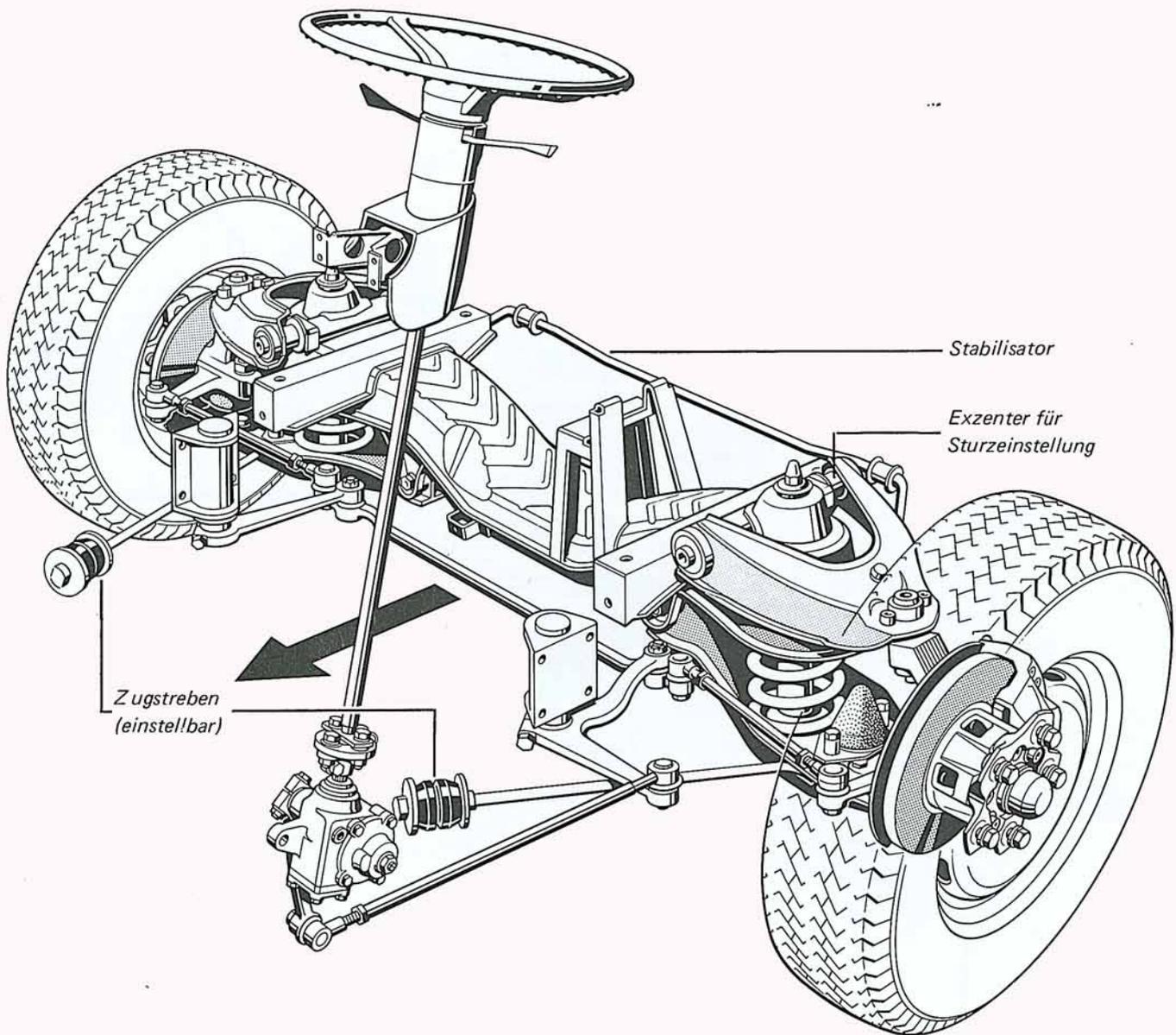
Auf der Achswelle sitzt ein Kegelrollenlager, das durch einen Schrumpfring gesichert ist. Über den Lagerdeckel wird das Lager im Achskörper gehalten. Die Schmierung erfolgt durch Hypoid-Getriebeöl vom Ausgleichgetriebe. Die Bremstrommel ist mit der Achswelle kraftschlüssig verbunden.

Hinterachse für Zwillingsbereifung

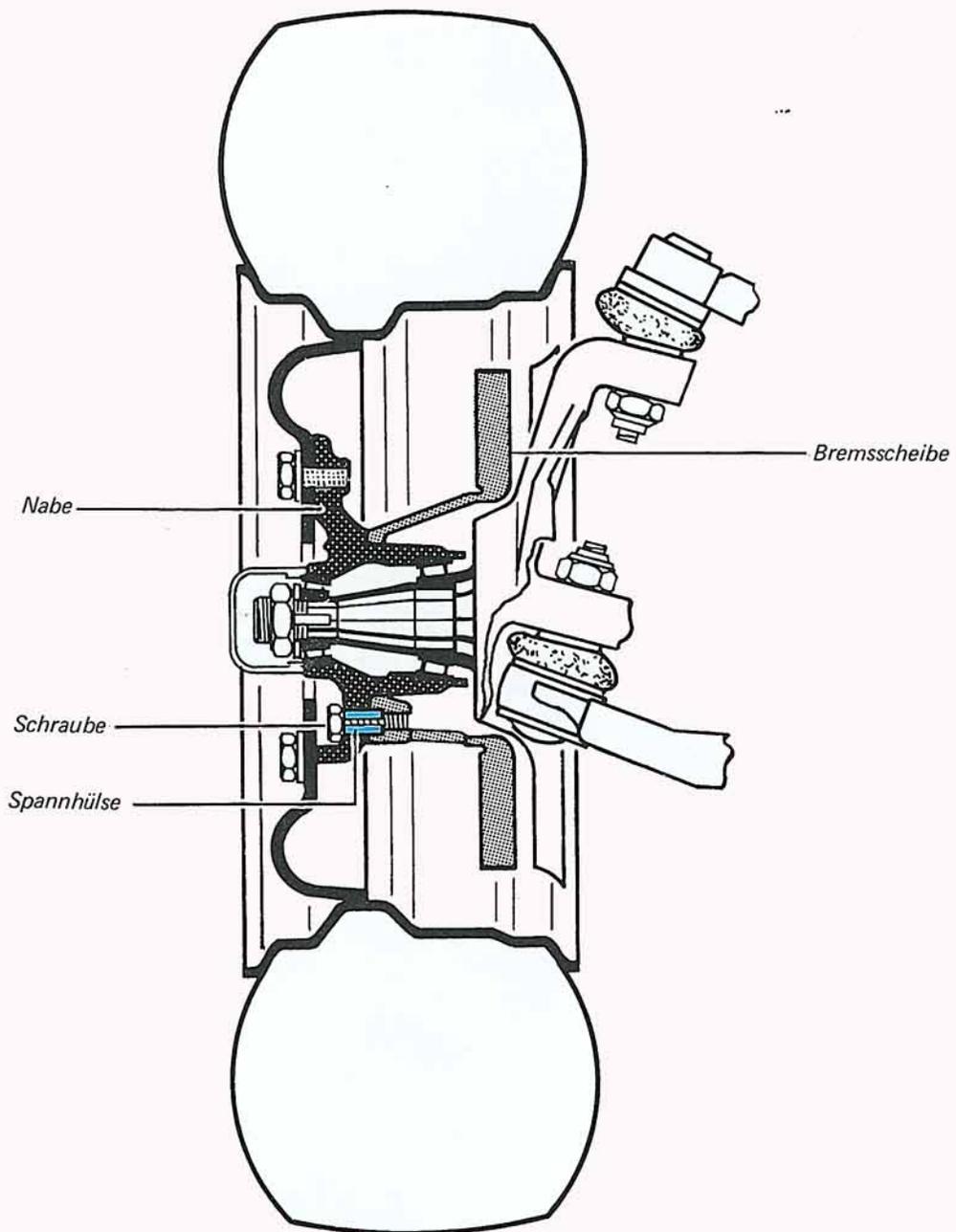


Die Nabe mit Bremstrommel ist auf zwei Kegelrollenlagern außen auf dem abgesetzten Achsrrohr gelagert. Über eine gesicherte Ringmutter werden die Radlager eingestellt. Das Achsrrohr trägt alle Lasten. Der Achswellenflansch ist mit der Nabe verschraubt und überträgt nur das Drehmoment vom Ausgleichgetriebe.

Vorderachse



Der Vorderachskörper ist mit den Längsträgern des Rahmens verschraubt. Über Doppelquerlenker mit Schraubenfedern sind die Vorderräder einzeln gefedert. Die Querlenker haben wartungsfreie Gummimetallager und Exzenter zur Sturzeinstellung am oberen Querlenker. Die unteren Querlenker sind durch Zugstreben in Gummilagern abgestützt. An den Zugstreben wird der Nachlauf eingestellt.

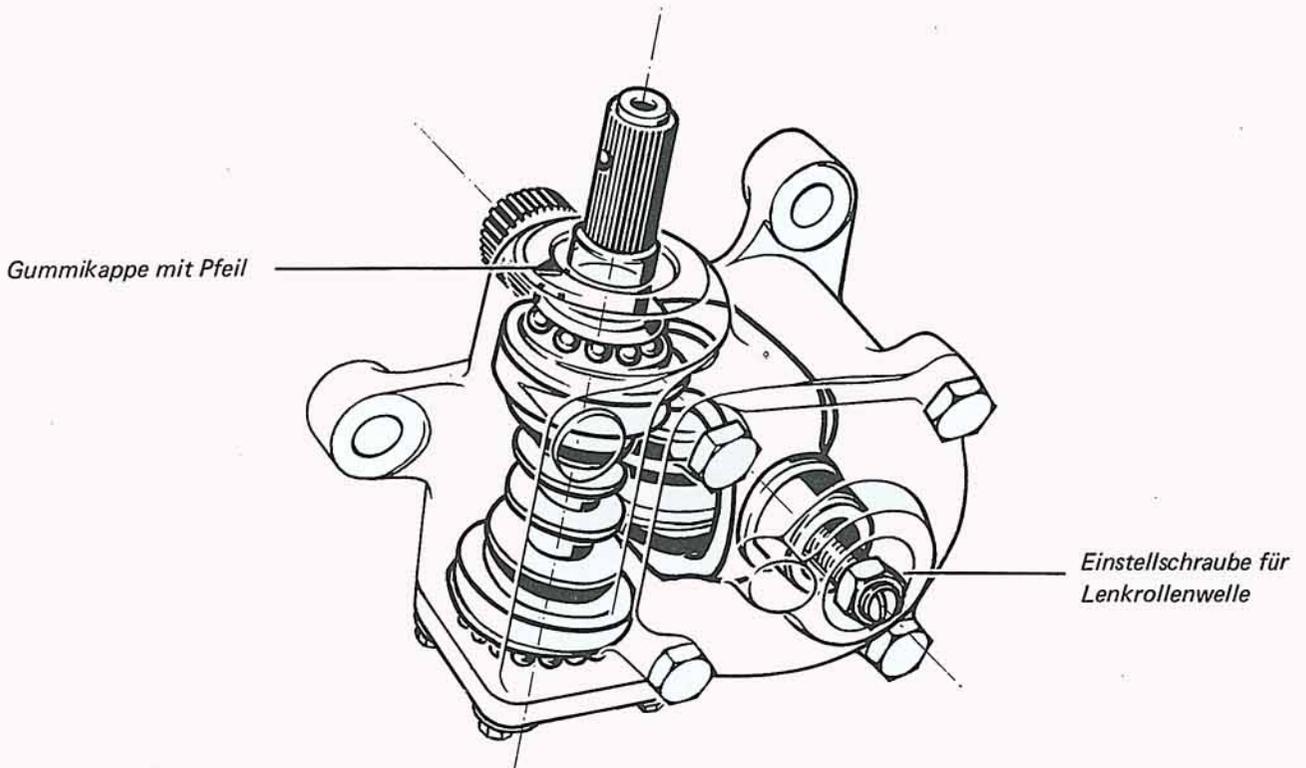


Spannhülse und Schraube sorgen für Kraftanschluß zwischen Nabe und Bremsscheibe.

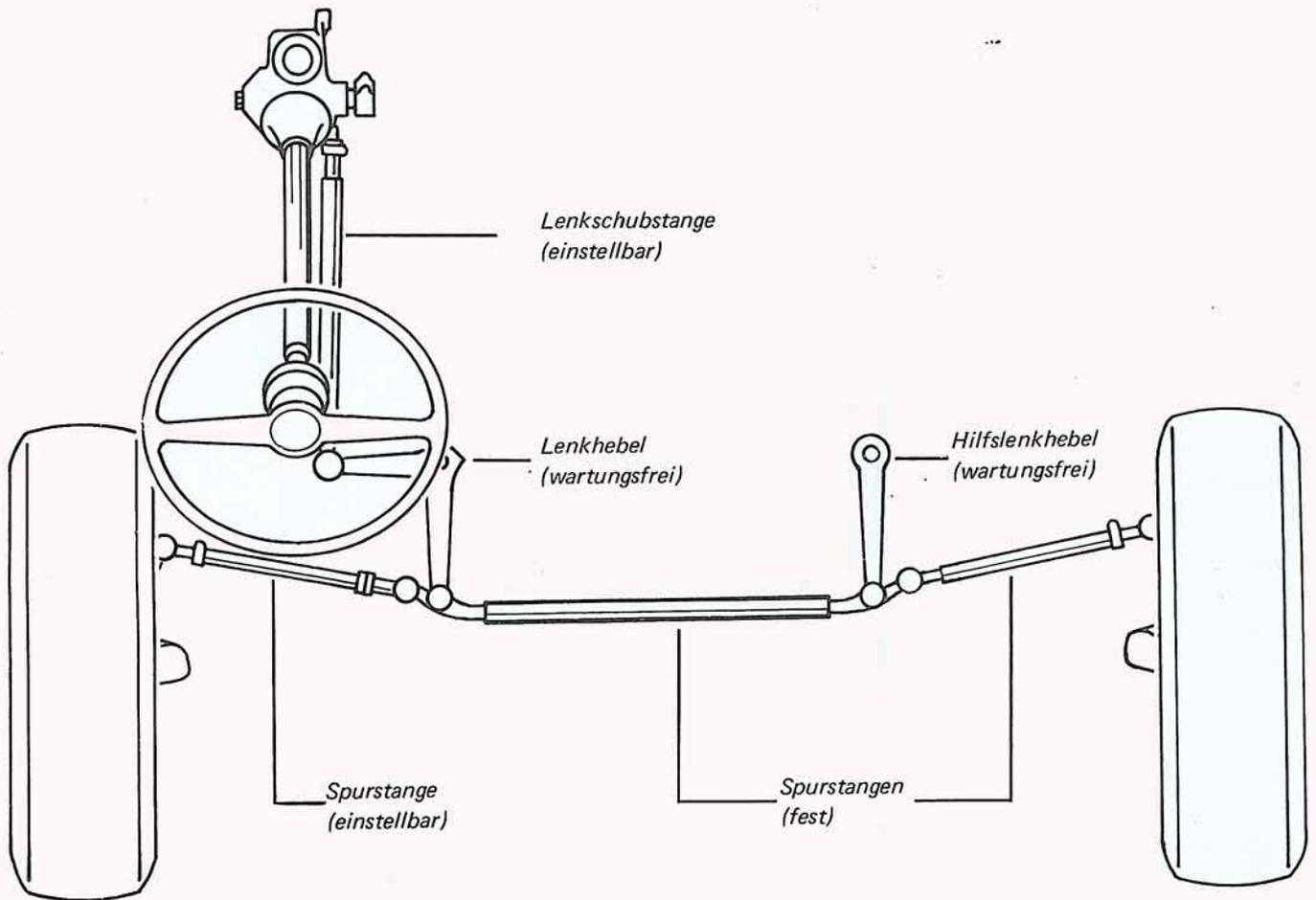
Der Schlitz der Spannhülse muß auf dem Lochkreis liegen.

Lenkung

Die Lenkung entspricht in Aufbau und Funktion der Rollenlenkung vom Typ 2.

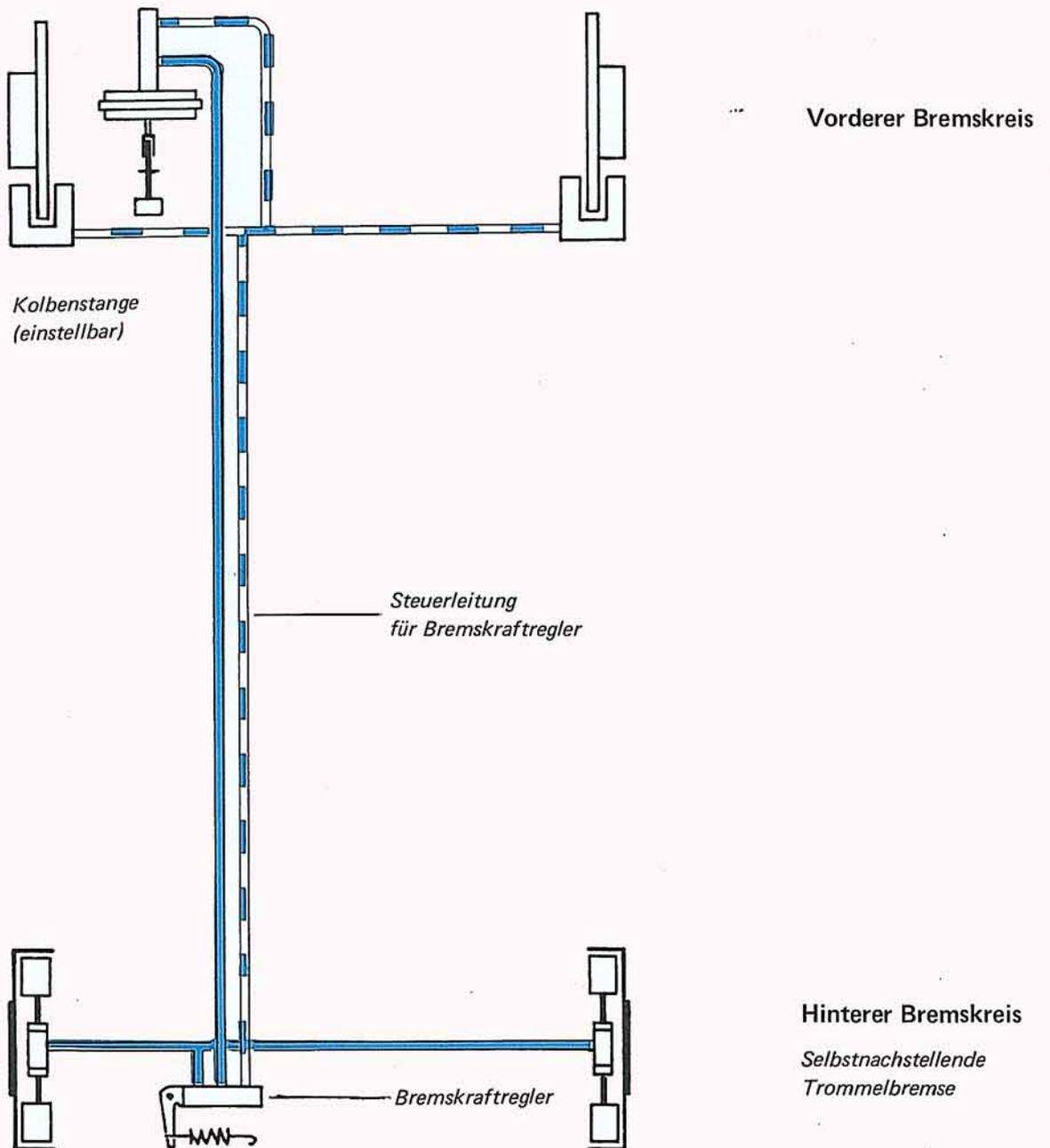


In Mittelstellung fluchtet der Pfeil auf der Gummikappe mit der Markierung des Lenkgehäuses.



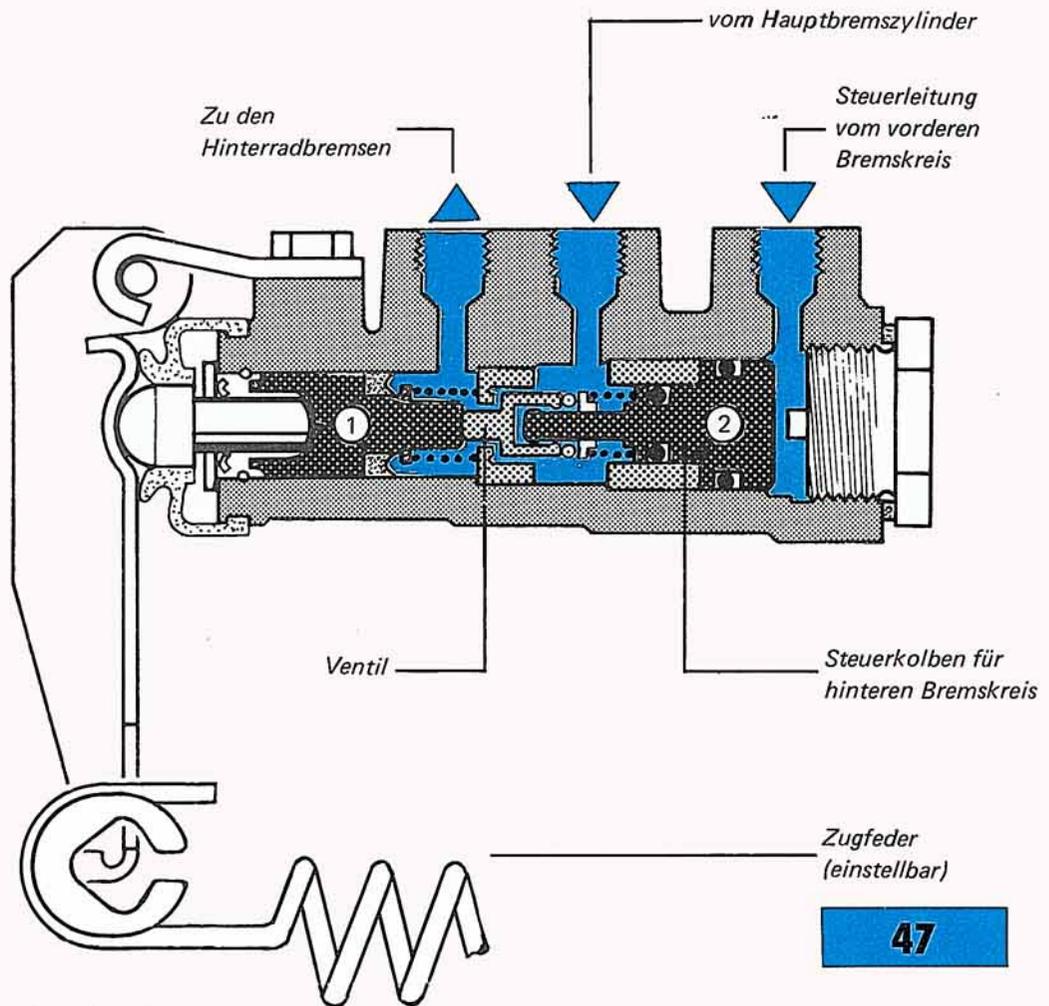
Bremsanlage

Zweikreisbremssystem mit Bremskraftverstärker



Achtung: Erst Bremsflüssigkeit absaugen,
dann Bremsklötze vorn erneuern.

Bremskraftregler - lastabhängig



So funktioniert es

Beim Bremsen gelangt Bremsflüssigkeit in den mittleren Raum und durch das offene Ventil in den hinteren Bremskreis.

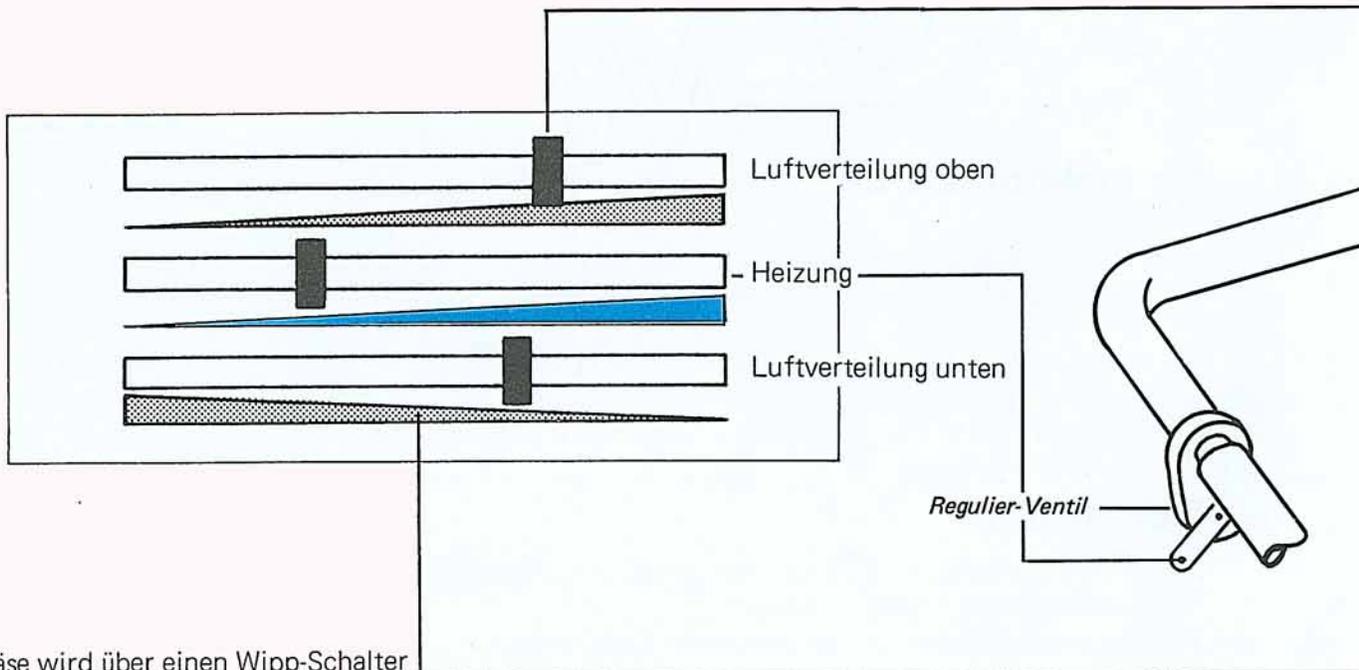
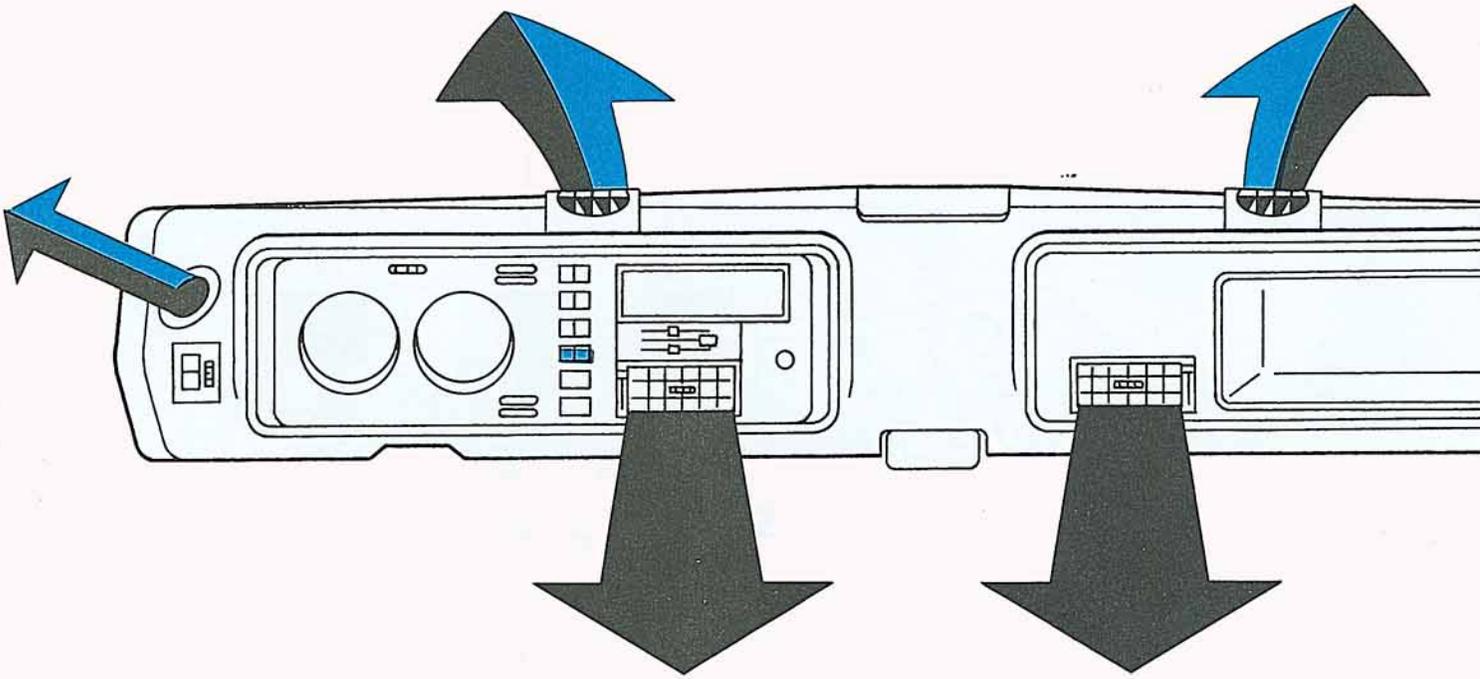
Der Druck im System steigt an und der Arbeitskolben ① weicht gegen die eingestellte Federkraft nach links aus. Das Ventil schließt und verhindert ein Überbremsen der Hinterachse.

Das ist neu

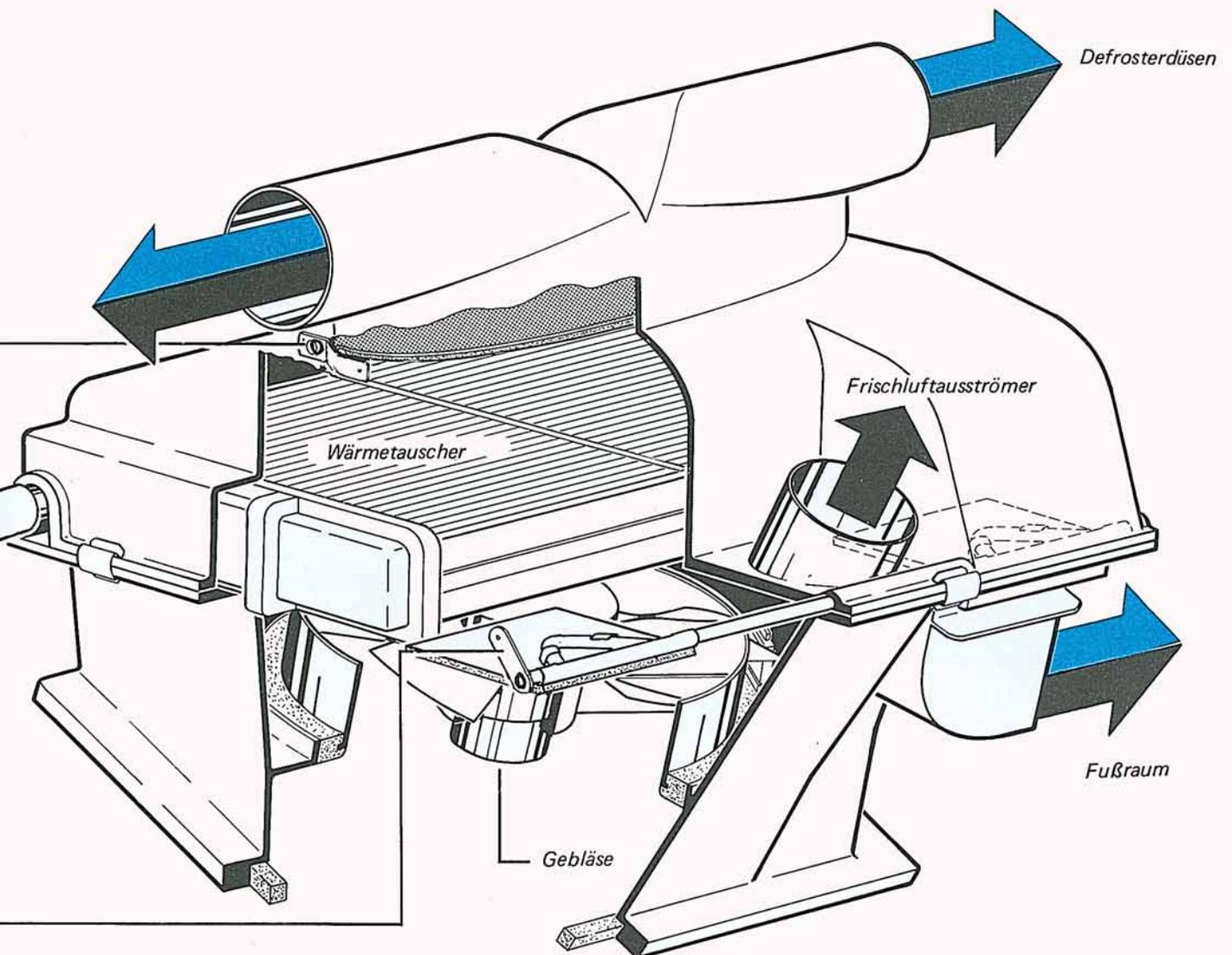
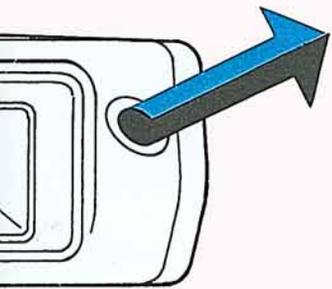
Hinter dem Steuerkolben ② liegt der Druck vom vorderen Bremskreis an. Der Kolben liegt am linken Anschlag. Fällt der vordere Bremskreis aus, weicht der Steuerkolben mit dem gekoppelten Ventil nach rechts aus und macht es unwirksam. Der Bremsdruck für die Hinterachse kann nicht mehr abgeregelt werden und ist somit voll wirksam.

Heizung / Lüftung

Luftverteilung

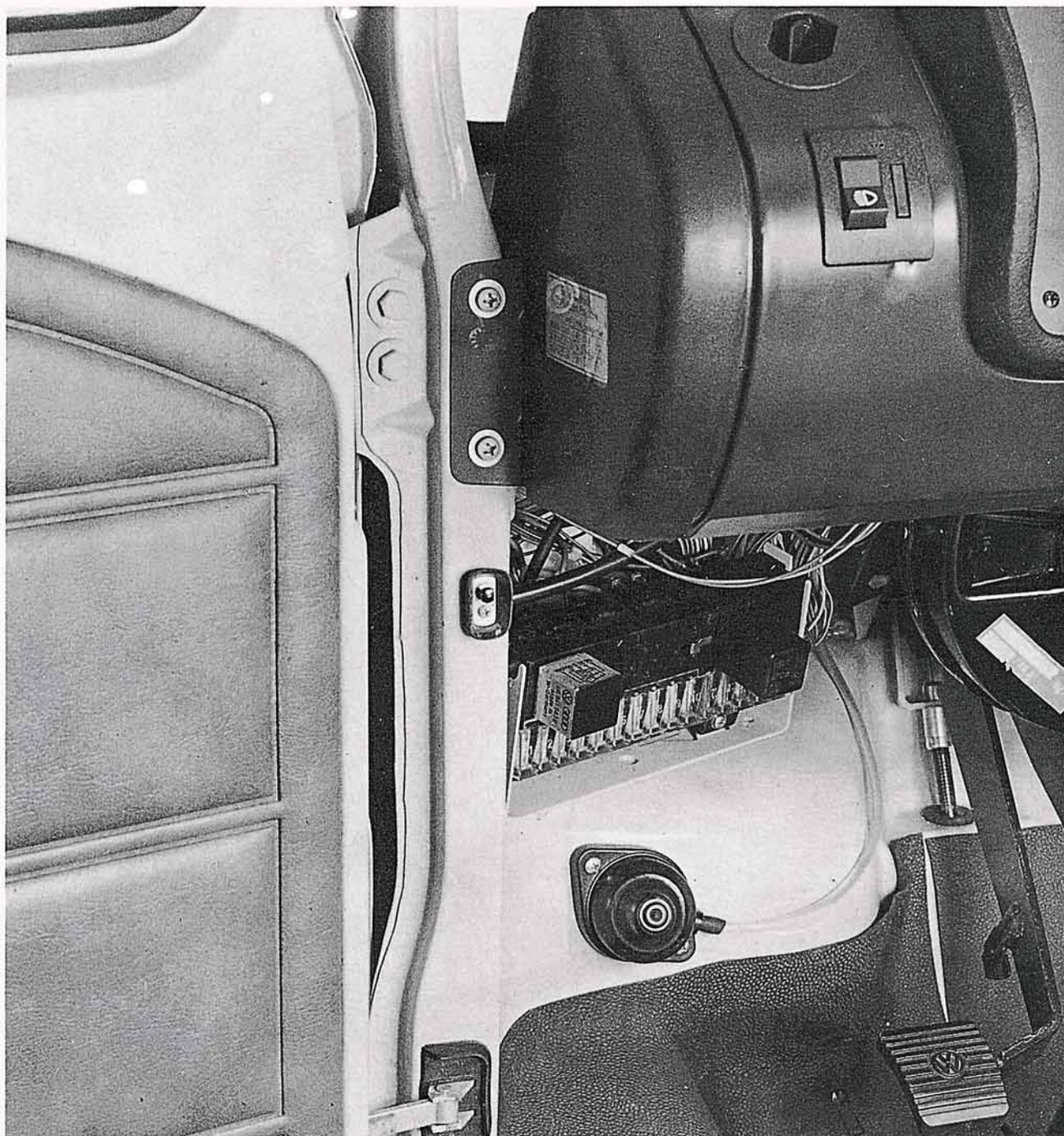


Das Gebläse wird über einen Wipp-Schalter in der Schalterleiste geschaltet.

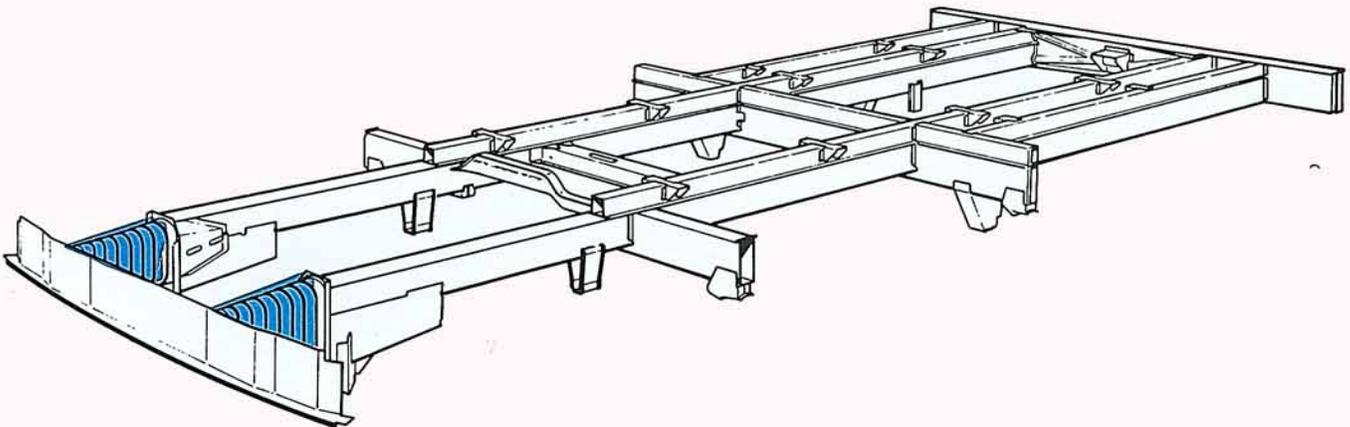


Elektrik

Zentralelektrik



Die Relaisplatte mit Sicherungshalter ist links unter der Schalttafel eingebaut. Beim Einbau von Zubehör können entsprechende Adapter mit Relais an die Relaisplatte montiert werden. Leitungen sind zu verlegen.



Der Rahmen mit Fahrerhaus ist als Schweißkonstruktion hergestellt. Türen und Klappen sind verschraubt. In den Aufprallzonen sind Deformationselemente eingebaut. Damit ist das Fahrerhaus zur Sicherheitszelle ausgebildet.

Nur für den internen Gebrauch in der V.A.G Organisation.
© VOLKSWAGEN AG, Wolfsburg
Alle Rechte sowie technische Änderungen vorbehalten.
500.2808.24.00 Techn. Stand März 1975.