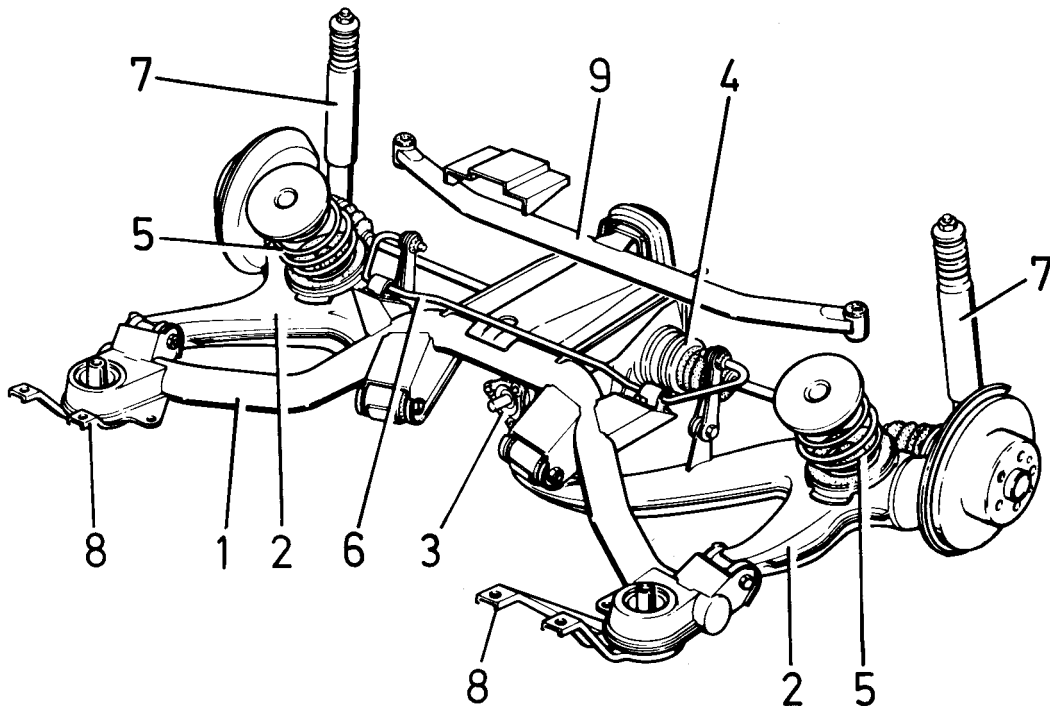


**Hinterachse, Hinterradaufhängung**

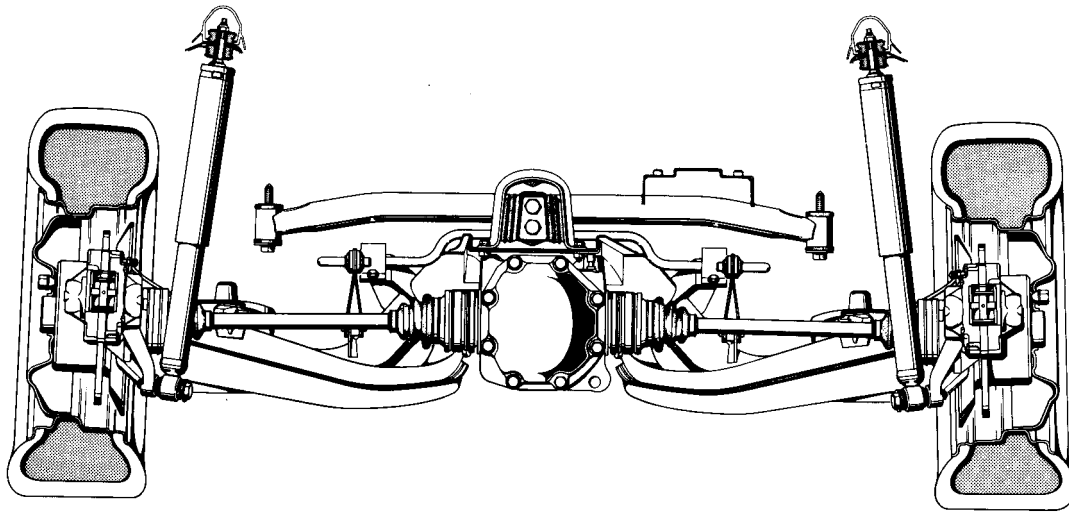


- |                                |                                      |
|--------------------------------|--------------------------------------|
| 1 Querträger in Rohrausführung | 6 Stabilisator                       |
| 2 Schräglenker                 | 7 Stossdämpfer                       |
| 3 Hinterachsgetriebe           | 8 Streben für Querträger an Unterbau |
| 4 Antriebswelle                | 9 Differentialträger an Unterbau     |
| 5 Hinterfedern                 |                                      |

Abweichend zu Fahrzeugen mit Frontantrieb wurde für den Allradantrieb eine neue, spezifische Schräglenker-Hinterachsaufhängung, welche auf dem bereits bekannten Konzept des Omega-A/Senator-B aufbaut, entwickelt.

Die Schräglenker erhalten eine räumlich geneigte Lenkerachse, wodurch das Fahrzeug relativ hohe negative Sturzwerte von  $-1^{\circ}40'$  und eine entsprechend gute Seitenführung erhält.

Das Hinterachsgetriebe wurde, wie bereits beim Omega-A, vom federnden Hinterachssystem getrennt und mit vier Befestigungsschrauben in den Querträger integriert.

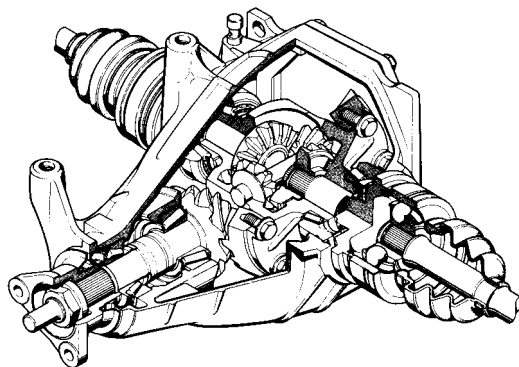


● **Service**

Die Hinterradantriebswellen werden von selbsteinrastenden Ringen im Hinterachsgetriebe gehalten.

Die homokinetischen Gelenke sind mikroverkapselt und somit wartungsfrei.

Keine neuen Spezialwerkzeuge. Für die Instandsetzung des Hinterachsgetriebes werden die gleichen Spezialwerkzeuge wie für Omega verwendet.



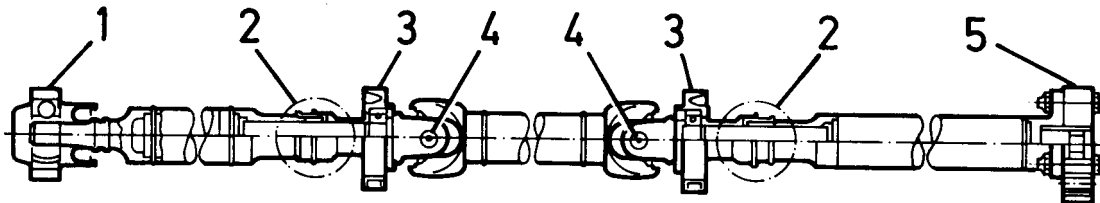
**Gelenkwelle**

Der beim Allradantrieb eingebaute Gelenkwellenstrang wurde, bedingt durch die Kraftübertragung zur Hinterachse, für diese Fahrzeuge neu konzipiert und unterscheidet sich von den bisher im Opel Fahrzeugen eingebauten Ausführungen.

Durch die Einzelradaufhängung werden die mit den Rädern beim Ein- und Ausfedern auftretenden, für Gelenkwellen unerwünschten Bewegungskomponenten,

die vertikale Bewegung – bedingt durch den Federweg,  
und die horizontale Bewegung – bedingt durch die Achsgeometrie,

beseitigt.



1. Homokinetisches Gelenk, vorn
2. Vordere und hintere Schiebeverzahnung mit Klemmmutter
3. Vorderes und hinteres Mittellager
4. Kreuzgelenke
5. Einscheibengelenk, hinten

● **Service**

Ein wesentlicher Vorteil dieser Gelenkwelle ist, dass beim Aus- und Einbau von Schaltgetriebe, Verteilergetriebe und Hinterachsgetriebe die Gelenkwelle nicht ausgebaut werden muss. Je nach Art der Instandsetzung wird die vordere bzw. hintere Klemmmutter der Schiebeverzahnung (2) gelöst und das homokinetische Gelenk bzw. das Einscheibengelenk mit dem Gelenkwellenrohr verschoben.

Dadurch ist ausreichend Platz für den jeweiligen Aus- und Einbau.

Richtiges Demontieren und Montieren des Gelenkwellenschiebestückes beim Verteilergetriebe:

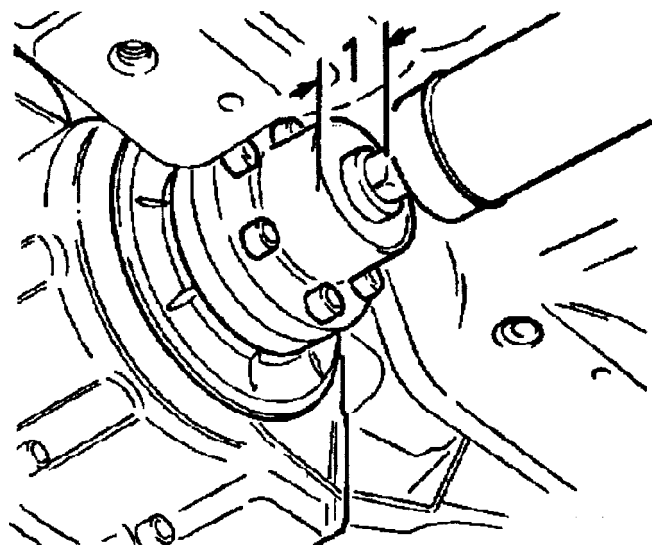
Demontieren

Klemmmutter mit Hilfe von KM-624 lösen. Danach Gelenkwelle in sich zusammenschieben.

Montieren

Unbedingt **richtiges Einstellmass** von Gelenkwelle beachten. Ansonsten geht das homokinetische Gelenk defekt.

Mass "1" =  $30 \pm 2$  mm



Wenn Einstellmass eingestellt ist,  
Klemmmutter mit KM-624 anziehen.  
Drehmoment: 40 Nm

