

Arbeitsbezeichnung für Gruppe V „Vorderachse“

Untergruppenfolge 1: Vorderachse

- V 1—1: Vollständige Vorderachse aus- und einbauen einschl. Nebenarbeiten
- V 1—2: Ausgebaute Vorderachse überholen

Untergruppenfolge 2: Achsschenkel

- V 2—1: Einen Achsschenkel aus- und einbauen
- V 2—2: Einen Achsschenkel neu lagern (Achsschenkel ausgebaut)

Untergruppenfolge 3: Vorderachsbock

- * V 3—1: Vollständigen Vorderachsbock aus- und einbauen
- * V 3—2: Vorderachsbolzen erneuern, neu lagern

Untergruppenfolge 4: Vorderradnaben

- V 4—1: Eine Radnabe aus- und einbauen ohne Nebenarbeiten
- V 4—2: Kegelrollenlager der Vorderradnabe auswechseln (Nabe ausgebaut)
- V 4—3: Vorderradlager einstellen

Untergruppenfolge 5: Lenkspurstange

- V 5—1: Vollständige Spurstange aus- und einbauen
- V 5—2: Spur messen und einstellen
- * V 5—3: Spurstangenhebel aus- und einbauen

Untergruppenfolge 6: Lenkschubstange

- * V 6—1: Vollständige Lenkschubstange aus- und einbauen
- * V 6—2: Lenkschubstange einstellen

Untergruppenfolge 7: Lenkung

- V 7—1: Vollständige Lenkung aus- und einbauen
- * V 7—2: Ausgebaute Lenkung überholen
- V 7—3: Lenkungsspiel einstellen
- V 7—4: Lenkstockhebel aus- und einbauen
- * V 7—5: Lenkrad aus- und einbauen

* Anleitungen sind noch nicht ausgearbeitet!



Instandsetzungs-Anleitung V: 1-1

Hauptgruppe: Vorderachse

Untergruppenfolge: Faustachse

Arbeitsgang V 1-1:

Vollständige Vorderachse aus- und einbauen

Schlepper vorn hochbocken und abstützen.

Splint aus dem Kugelbolzen der Lenkschubstange am Spurstangenhebel entfernen.

Kronenmutter abschrauben und Kugelbolzen mittels Abziehvorrichtung aus dem Spurstangenhebel herausziehen.

Befestigungsschrauben für die Sicherungsstücke des Achsbolzens vorn und hinten nach Aufbiegen der Sicherungsbleche aus dem Vorderachsbock ausschrauben, Sicherungsstücke abnehmen und Vorderachsbolzen heraus schlagen.

Vollständige Vorderachse nach vorn herausfahren.

Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge.



Instandsetzungs-Anleitung V: 1-2

Hauptgruppe: Vorderachse
Untergruppenfolge: Vorderachse

Arbeitsgang V 1-2:
Ausgebaute Vorderachse überholen

Radkappen abschrauben, Kronenmuttern entsplinten und abschrauben. Scheiben unter den Kronenmuttern abziehen bzw. abdrücken. Scheibenfedern aus den Achsschenkelschäften entfernen. Schutzscheiben abnehmen und Achsschenkel aus der Vorderachse herausziehen. Zwischenscheiben von den Achsschenkeln abnehmen.

Sechskantschrauben zur Befestigung der Spurstangenhebel am Achsschenkel lösen und Spurstangenhebel abziehen bzw. abdrücken. Scheibenfedern aus den Achsschenkelschäften entfernen. Schutzscheiben abnehmen und Achsschenkel aus der Vorderachse herausziehen. Zwischenscheiben von den Achsschenkeln abnehmen.

Sämtliche ausgebauten Teile gründlich reinigen und auf Verschleiß prüfen. Sofern es erforderlich ist, die Kegelrollenlager zu erneuern, Dichtscheiben vor den großen Kegelrollenlagern aus den Radnaben herausnehmen.

Kegelrollenlager mittels Innenauszieher oder passendem Dorn aus den Radnaben ausziehen bzw. austreiben.

Neue Lager gründlich in sauberem Dieselmotorenöl waschen, mit lithium- oder natronverseiftem Fett einfetten und in die Radnaben eintreiben, wobei nur die äußeren Lagerringe als Ansatz für den Treibdorn dienen dürfen.

Dichtscheiben in die Radnaben eindrücken.

Achsschenkelschäfte ausmessen. Eine Unrundheit von $\frac{1}{10}$ mm ist zulässig. Ist die Unrundheit größer, ist die Erneuerung der Achsschenkel zu empfehlen.

Sofern erforderlich, Achsschenkelbuchsen aus der Vorderachse austreiben und neue Buchsen eintreiben.

Buchsen mittels Hunger-Reibahle Ausführung „U“ aufreiben, und zwar mit einem Übermaß von 0,02 mm.

Ein Teilstrich der Reibahlen-Einstellskala entspricht dem Maß von 0,02 mm.

Vorderachsbolzen und dazugehörige Buchsen prüfen. Bei Verschleiß Vorderachsbolzen und Buchsen erneuern, wobei bei dem Aufreiben genau so zu verfahren ist wie bei den Achsschenkelbuchsen, d. h. es muß ein Laufspiel von 0,02 mm vorhanden sein.

Kugelbolzen der Lenkspurstange prüfen. Bei Verschleiß Kugelbolzen von den Spurstangenhebeln mittels Kugelbolzenabzieher abziehen. Ist nur der rechte Kugelbolzen ausgeschlagen, Sechskantschraube der Schelle zum Festklemmen des Kugelgelenks lösen, Kugelgelenk ausschrauben und neues Kugelgelenk einschrauben. Bei Verschleiß des linken Kugelgelenks muß dieses mit Stahlrohr ausgewechselt werden.

Bei dem Zusammenbau der Vorderachse ist folgendermaßen zu verfahren:

Zwischenscheiben auf die Achsschenkelschäfte aufschieben, Schäfte einfetten und in die Achsschenkelbuchsen einführen. Schutzscheiben auflegen. Scheibenfedern in die Achsschenkel einsetzen, Spurstangenhebel aufziehen und mittels Sechskantschraube befestigen.

Radnaben auf die Achsschenkel aufziehen, wobei nur die Innenringe der Kegelrollenlager als Ansatz für den Treibdorn bzw. ein passendes Rohrende Verwendung finden dürfen.

Scheiben auflegen. Kronenmuttern aufschrauben und unter ständigem Drehen der Naben soweit anziehen, bis die Kegelrollenlager zu drängen beginnen, Kronenmuttern um etwa $\frac{1}{8}$ Umdrehung zurückdrehen und versplinten. Radnaben-Abziehvorrichtung aufschrauben und Radnaben ohne Gewaltanwendung zur Kronenmutter hin zurückziehen. Radkappen etwa zu $\frac{2}{3}$ mit lithiumverseiftem Mehrzweckfett füllen und nach Abnehmen der Abziehvorrichtung aufschrauben.

Es empfiehlt sich, die Vorderradlager-Einstellung nach Einbau der Vorderachse und kurzer Probefahrt zu überprüfen und gegebenenfalls zu regulieren. Die Lager sollen frei auspendeln, aber keine Lose aufweisen.

Kugelbolzen der Lenkspurstange einsetzen, Kronenmuttern aufschrauben und linke Kronenmutter versplinten. Die Einstellung der Spur kann erst nach Einbau der Vorderachse erfolgen und wird die rechte Kronenmutter erst nach Ausführung dieses Arbeitsganges versplintet.

Spur messen und einstellen siehe V 5—2.



Instandsetzungs-Anleitung V: 2-1

Hauptgruppe: Vorderachse
Untergruppenfolge: Achsschenkel

Arbeitsgang V 2-1:
Einen Achsschenkel aus- und einbauen

Kugelbundmutter zur Befestigung des Vorderrades an der Radnabe lösen. Vorderachse einseitig aufbocken, Kugelbundmutter abschrauben und Vorderrad abnehmen.

Sechskantschraube zur Befestigung des Spurstangenhebels am Achsschenkel lösen und Spurstangenhebel abziehen bzw. abdrücken. Scheibenfeder aus dem Achsschenkel entfernen. Zwischenscheibe abnehmen und Achsschenkel aus der Vorderachse herausziehen.

Sofern erforderlich, die Radnabe auszubauen, empfiehlt es sich, diesen Arbeitsgang vor dem Ausbau des Achsschenkels durchzuführen.

Radnabe aus- und einbauen siehe V 4-1.

Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues, wobei nicht vergessen werden darf, die Zwischenscheibe und die Dichtscheibe aufzulegen.

Instandsetzungs-Anleitung V: 2-2

Hauptgruppe: Vorderachse
Untergruppenfolge: Achsschenkel

Arbeitsgang V 2-2:
Einen Achsschenkel neu lagern
(Achsschenkel ausgebaut)

Schaft des Achsschenkels ausmessen. Eine Unrundheit von etwa $\frac{1}{10}$ mm ist zulässig. Ist die Unrundheit größer, empfohlen wird die Erneuerung des Achsschenkels.

Alte Buchsen aus der Vorderachse austreiben und neue Buchsen eintreiben.

Buchsen mittels Hunger-Reibahle Ausführung „U“ aufreiben. Das Schaftmaß des Achsschenkels ist 28 mm ϕ . Die Buchsen sind auf 28,02 mm ϕ aufzureiben. Ein Teilstrich auf der Skala der Reibahle = 0,02 mm.

V

Instandsetzungs-Anleitung V: 4-1

Hauptgruppe: Vorderachse
Untergruppenfolge: Vorderradnaben

Arbeitsgang V 4-1:
Eine Radnabe aus- und einbauen ohne
Nebenarbeiten

Radmuttern lösen, Vorderachse einseitig aufbocken, Radmuttern abschrauben und Vorderrad abnehmen.

Radkappe abschrauben, Kronenmutter entsplinten und abschrauben. Scheibe unter der Kronenmutter abnehmen und Radnabe mittels handelsüblichem Radnabenabzieher abziehen.

Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge, wobei darauf zu achten ist, daß bei dem Aufziehen der Kegellager nur der Innenring des kleinen Lagers als Ansatzpunkt für ein passendes Rohrende oder passenden Treibdorn Verwendung finden darf.

Kegellager einstellen siehe V 4-3.

Instandsetzungs-Anleitung V: 4-2

Hauptgruppe: Vorderachse
Untergruppenfolge: Vorderradnaben

Arbeitsgang V 4-2:
Kegelrollenlager der Vorderradnabe
auswechseln (Nabe ausgebaut)

Dichtscheibe vor dem großen Kegelrollenlager aus der Vorderradnabe herausnehmen.

Kegelrollenlager mittels Innenauszieher oder passendem Dorn aus der Nabe austreiben, wobei zu beachten ist, daß nur der äußere Lagerring als Ansatzpunkt für den Treibdorn benutzt werden darf, sofern das Lager wieder verwendet werden soll.

Bei Wiederverwendung der alten Lager diese gründlich in sauberem Dieselkraftstoff auswaschen. Auch neue Lager in sauberem Dieselkraftstoff auswaschen. Lager mit lithium- oder natronverseiftem Fett einfetten und in die Nabe eintreiben, wobei nur der Außenring als Ansatzpunkt für den Treibdorn verwendet werden darf.

Dichtscheibe in die Radnabe eindrücken.



Instandsetzungs-Anleitung V: 4-3

Hauptgruppe: Vorderachse
Untergruppenfolge: Vorderradnaben

Arbeitsgang V 4-3:
Vorderradlager einstellen

Achsschenkel mit Kronenmutter und Splint

Vorderachse aufbocken.

Radkappe abschrauben.

Kronenmutter entsplinten.

Kronenmutter unter ständigem Drehen des Vorderrades so weit anziehen, bis die Kegelrollenlager zu drängen beginnen. Kronenmutter etwa $\frac{1}{6}$ Umdrehung zurückdrehen und versplinten.

Zwei gegenüberliegende Radmutter abschrauben, Abziehvorrichtung aufschrauben und Vorderradnabe ohne Gewaltanwendung zur Kronenmutter hin zurückziehen.

Abziehvorrichtung abschrauben und Radmutter aufschrauben.

Radkappe zu $\frac{3}{4}$ mit lithiumverseiftem Fett füllen und Radkappe anschrauben.

Vorderachse abbocken.

Es empfiehlt sich, die Vorderradlager-Einstellung durch eine kurze Probefahrt zu überprüfen und gegebenenfalls zu korrigieren. Die Lager sollen frei auspendeln, aber keine Lose aufweisen.

Zur Beachtung:

Eine vergrößerte Nachstellmöglichkeit läßt sich durch Auswechseln der Scheibe unter der Kronenmutter er-

reichen. Die Druckscheibe SK 6738, welche über unsere Abt. VE zu beziehen ist, muß nach dem Entsplinten und Abschrauben der Kronenmutter so eingebaut werden, daß der Einstich der Druckscheibe zum Kegelrollenlager hinzeigt. Der Einstellvorgang ist hierbei genauso wie vorher beschrieben.

Achsschenkel mit 2 Sechskantmutter und Sicherungsblech (Gewinde abgeflacht)

Vorderachse aufbocken.

Radkappe abschrauben.

Sicherungsblech aufbiegen.

Vordere Sechskantmutter abschrauben.

Sicherungsblech abnehmen.

Hintere Sechskantmutter unter ständigem Drehen des Vorderrades so weit anziehen, bis die Kegelrollenlager zu drängen beginnen.

Sechskantmutter etwa $\frac{1}{4}$ Umdrehung zurückdrehen, neues Sicherungsblech aufstecken, Gegensechskantmutter aufschrauben und durch Umlegen des Sicherungsblechs sichern.

Weiter wie unter Achsschenkel mit Kronenmutter und Splint beschrieben.



Instandsetzungs-Anleitung V: 5-1

Hauptgruppe: Vorderachse
Untergruppenfolge: Spurstange

Arbeitsgang V 5-1:
Vollständige Spurstangen aus und einbauen

Spurstangentyp: 20, Fa. Ehrenreich.
Splinte aus den Kugelbolzen der Kugelgelenke entfernen, Kronenmuttern abschrauben und Kugelbolzen

aus den Spurstangenhebeln mittels Abzieher herausziehen. Der Einbau der Spurstange erfolgt in umgekehrter Reihenfolge.

Instandsetzungs-Anleitung V: 5-2

Hauptgruppe: Vorderachse
Untergruppenfolge: Spurstange

Arbeitsgang V 5-2:
Spur messen und einstellen

Werkzeug: Spurmaß MS 180

Schlepper auf ebenen Boden und Vorderräder in Geradeausrichtung stellen.

Spurmaß am Felgenhorn der Vorderräder in Höhe der Achsmitte ansetzen und Spurmaß feststellen.

Felgenhorn an den Ansatzstellen des Spurmaßes mit Kreide zeichnen und Schlepper um etwa eine halbe Radumdrehung vor- oder zurückschieben. An den angezeichneten Stellen des Felgenhorns, nunmehr hinten, Spurmaß ansetzen.

Die Vorspur soll 4—6 mm betragen. Ist eine Veränderung der Spur erforderlich, so ist der Splint aus dem

Kugelbolzen des rechten Kugelgelenkes zu entfernen, die Kronenmutter abzuschrauben und der Kugelbolzen mittels Abzieher aus dem Spurstangenhebel herauszuziehen. Die Sechskantmutter auf der Klemmschraube der Schelle wird gelöst und die Spurstange durch Drehen des Kugelgelenkes verlängert oder verkürzt, bis die Vorspur von 4—6 mm eingestellt ist. Die Sechskantmutter auf der Klemmschraube der Schelle wird wieder festgezogen, der Kugelbolzen in den Spurstangenhebel eingesetzt, die Kronenmutter aufgeschraubt und mit Splint gesichert.



Instandsetzungs-Anleitung V: 7-1

Hauptgruppe: Vorderachse

Arbeitsgang V 7 - 1:

Untergruppenfolge: Lenkung

Vollständige Lenkung aus- und einbauen

Werkzeug: Lenkradabzieher Nr. 5026

Lenkungstyp: Z. F. Modell 8108 (alte Nr. 80).

Signalknopf aus dem Lenkrad herausnehmen und Leitung von der Kontaktplatte lösen. Leitung aus dem Lenkrohr herausziehen. Lenkrad mit Lenkradabzieher abziehen.

Splint in der Lenkstockhebelwelle zur Sicherung der Kronenmutter entfernen, Kronenmutter abschrauben und Lenkstockhebel mit Abzieher abziehen.

Sicherungsblech für die vordere Sechskantschraube zur Befestigung des Lenkungsbockes am Rahmen aufbiegen

und Sechskantschraube ausschrauben. 2 Sechskantschrauben zur Befestigung des Deckels an der Lenkrohrstütze ausschrauben, Deckel abnehmen. Sechskantschraube zur Befestigung des Lenkgehäuses am Lenkungsbock nach Aufbiegen des Sicherungsbleches abschrauben. Sicherungsblech für die hinteren 2 Sechskantschrauben zur Befestigung des Lenkungsbockes am Rahmen aufbiegen, Schrauben ausschrauben, Lenkung mit Lenkungsbock abnehmen und Lenkgehäuse aus dem Lenkungsbock herausziehen.

Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge.



Instandsetzungs-Anleitung V: 7-3

Hauptgruppe: Vorderachse
 Untergruppenfolge: Lenkung

Arbeitsgang V 7-3:
 Lenkungsspiel einstellen

Lenkungstyp: ZF-Lenkung Nr. 8108 (alte Nr. 80) ATE-Lenkung Nr. 8211—00 017.6

ZF-Lenkung und ATE-Lenkung

Ein besonderer Vorzug dieser Lenkungen ist die schnelle Nachstellmöglichkeit.

Bevor jedoch irgendeine Einstellung gemacht wird, überzeuge man sich von der Natur und der Lage des zu behebenden Spieles. Blindes Herumrichten in dem Lenkgetriebe kann in einer hohen Reparaturrechnung endigen.

Das Flattern der Vorderräder wird nicht durch die Lenkung verursacht. Die Versuche, es durch knappe Einstellung der Lenkung zu beseitigen, sind nur von kurzzeitigem Erfolg und beschädigen das Lenkgetriebe.

Alle Einstellungen sollen bei Geradeausfahrtstellung der Lenkung mit aufgebogener Vorderachse gemacht werden und zwar mit vom Lenkstockhebel abgenommener Lenkschubstange und gelöster Lenkrohrstütze am Aufbau.

Bei abgenommener Lenkschubstange ist die zu ermittelnde Geradeausfahrtstellung der Lenkung annähernd durch Halbierung der Gesamtlenkradumdrehungen festzulegen. In dieser Stellung sind alle Ein- bzw. Nachstellungen durchzuführen.

Die Schneckengangnute ist absichtlich im Mittelbereich des Lenkfingerweges etwas enger ausgeführt, um eine genaue, spielfreie Einstellung zu gewährleisten. Diese Maßnahme ermöglicht bei normaler Abnutzung immer eine einwandfreie Nachstellung der Lenkung, ohne daß ein Klemmen des Lenkfingers an einer anderen Stelle auftritt. Jede Nachstellung ist daher immer nur dann auszuführen, wenn sich der Lenkfinger im Geradeausfahrtbereich (Mittelstellung) befindet. Das Spiel in den Endstellungen ist also Normal und nicht zu beanstanden.

Bei großem Lenkeinschlag haben die Vorderräder das Bestreben, in die Geradeausfahrtstellung zurückzukehren. Diesem Umstand ist es zuzuschreiben, daß der Lenkfinger auch in den Endstellungen immer an die Schneckennutflanke ange-drückt und ein einwandfreies Lenken gewährleistet wird.

Nachstellung des Spieles in der Schneckenlagerung

Die Nachstellung erfolgt mittels eines Nachstellflansches, der an der unteren Seite des Lenkgehäuses angeordnet ist. Durch diese Anordnung erübrigt sich das vorherige Abziehen des Lenkrades bei Vornahme einer Nachstellung am Lenkgetriebe. Bei der Nachstellung wird folgendermaßen vorgegangen:

1. 4 Sechskantschrauben (14) zur Befestigung des Nachstellflansches aus dem Lenkgehäuse ausschrauben.
2. Nachstellflansch (13) zurückziehen.
3. Soviel Beilegebleche (12) aufzwickeln und wegnehmen, als Lagerspiel vorhanden ist.

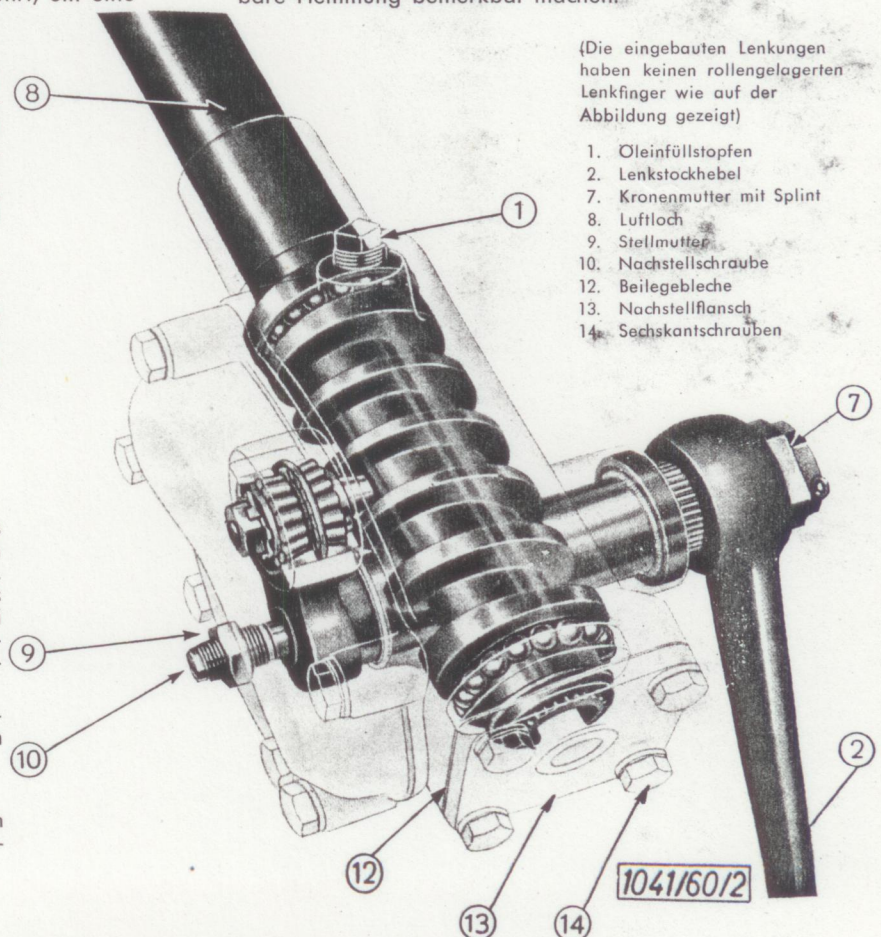
4. Nachstellflansch (13) wieder einführen und mittels Sechskantschrauben (14) befestigen.
5. Bei der Vornahme vorher beschriebener Nachstellung ist besonders zu beachten, daß der Nachstellflansch (13) mittels der Sechskantschrauben (14) immer fest gegen die Beilegebleche (12) gezogen wird, um eine einwandfreie Funktion des Lenkgetriebes zu gewährleisten. Falls zuviel Beilegebleche herausgenommen wurden, sind die Sechskantschrauben vorsichtig anzuziehen unter Berücksichtigung des richtigen Rundlaufs der Lenkschnecke. Unter Umständen ist wieder ein Beilegeblech hinzuzufügen, um beim Festziehen einen zu strammen Lauf der Kugeln und die daraus sich ergebende Beschädigung der Kugellaufbahnen zu verhindern.

Nachstellung des Spieles zwischen Lenkfinger und Schneckennute

1. Lenkung in Geradeausfahrtstellung (Mittelstellung) bringen.
2. Stellmutter (9) lösen.
3. Nachstellschraube (10) nach rechts drehen, bis ein leichter Widerstand bemerkbar wird.
4. Stellmutter anziehen.
5. Lenkung am Lenkrad nach beiden Seiten durchdrehen. Im Mittelbereich muß sich eine leicht fühlbare Hemmung bemerkbar machen.

(Die eingebauten Lenkungen haben keinen rollengelagerten Lenkfinger wie auf der Abbildung gezeigt)

1. Oleinfüllstopfen
2. Lenkstockhebel
7. Kronenmutter mit Splint
8. Luftloch
9. Stellmutter
10. Nachstellschraube
12. Beilegebleche
13. Nachstellflansch
14. Sechskantschrauben



1041/60/2

Eine zu harte Einstellung verbessert die Lenkverhältnisse nicht, sondern schädigt die Wirkung und Lebensdauer der Lenkung, weil sie die Bildung eines Ölfilmes zwischen den im Eingriff stehenden Teilen verhindert.

Schmierung der Lenkung

Die Schmierung der Lenkung ist der wichtigste Faktor für einwandfreie Funktion und lange Lebensdauer der Lenkung.

Das Einfüllen des Öles in das Lenkungsgehäuse erfolgt nach Herausschrauben der Vierkantverschraubung auf der Oberseite des Gehäuses. Der richtige Ölstand ist erreicht, wenn das vorgewärmte Öl am Öleinfüllstutzen überläuft. Zu verwenden ist Getriebeöl mit einer Viscosität von etwa 14—20° E, welches SAE 90 entspricht. Die Kontrolle des Ölstandes im Lenkgetriebe soll jeweils nach 100 Betriebsstunden erfolgen.

Instandsetzungs-Anleitung V: 7-4

Hauptgruppe: Vorderachse

Arbeitsgang V 7-4:

Untergruppenfolge: Lenkung

Lenkstockhebel aus- und einbauen

Werkzeug: Drehmomentschlüssel 0—25 mkg

Kronenmuttern auf der Fingerhebelwelle zur Befestigung des Lenkstockhebels und auf dem Kugelgelenkbolzen der Lenkschubstange entsplinten und abschrauben.

Kugelgelenkbolzen und Lenkstockhebel mit entsprechenden Abziehern abziehen.

Beim Aufziehen des Lenkstockhebels ist die Stellung des Lenkstockhebels zur Lenkwelle zu beachten. Sie ist üblicherweise durch Markierungsrisse am Hebel und an der Stirnseite der Lenkwelle bezeichnet. Der Hebel ist so aufzuschieben, daß sich die Markierungen decken. Ist der Hebel in der richtigen Stellung auf die Kerbverzahnung geschoben, so wird die Kronenmutter aufgeschraubt und mit dem Drehmomentschlüssel mit Drehmoment ca. 10 mkg angezogen. Die Kerbverzahnung und das Gewinde der Fingerhebelwelle sollen dabei gut eingeölt sein. Für diesen Zustand gilt das angegebene Anzugsmoment.

Kronenmutter versplinten.

Kugelgelenkbolzen der Lenkschubstange in den Lenkstockhebel einsetzen, Kronenmutter aufschrauben und versplinten.

Ist die Stellung des Lenkstockhebels nicht durch Markierungsriß gezeichnet, wird folgendermaßen verfahren:

Die Lenkung ist genau in Mittelstellung zu drehen. Die Vorderräder sind ebenfalls so genau wie möglich in Geradeausfahrtstellung zu bringen. Der rechte Doppelhebel wird mittels der Lenkschubstange mit dem Lenkstockhebel verbunden. Der Lenkstockhebel kann infolge seiner Kerbverzahnung in der erforderlichen Lage auf die Fingerhebelwelle aufgesteckt werden. Kleine Differenzen können durch Längenverstellung der Lenkschubstange ausgeglichen werden. Es ist unbedingt darauf zu achten, daß hierbei die Stellung der Lenkung und der Vorderräder nicht verändert wird. Abschließend ist zu prüfen, ob in den Endausschlägen nach links und rechts der Anschlag am jeweiligen Achschenkel erfolgt. Keinesfalls darf im Lenkgetriebe angeschlagen werden, da dann die Gefahr von Gewaltbrüchen besteht.

Beim Aufziehen auf die Fingerhebelwelle darf der Lenkstockhebel niemals mit dem Hammer aufgeschlagen werden. Für das Abziehen ist, wie anfangs gesagt, eine geeignete Abziehvorrückung zu verwenden.

