

Vervangen van de (linker) aandrijfjas.

De symptomen van een niet optimaal werkende aandrijfjas zijn vooral een kloppend of tikkend geluid bij het sturen door een bocht. Bij mij was het een hees geluid van metaal op metaal als ik het gas los liet.

Nodig:

- Afhankelijk van het probleem een nieuwe aandrijfjas of een nieuw hoesje.
Een hoesje kost 15 a 20 eu bij de Brezan. Een aandrijfjas kost 75 eu als je een goedkoop adresje hebt.
Bij Citroën of de Brezan al snel twee keer zoveel. Bij Citroën is het prijsverschil tussen een los asje en het laten monteren niet zo heel groot, dus zonder adresje is het uitbesteden misschien wel zo praktisch.
- oliekeerring (6 eu bij Citroën) let op: links en rechts zijn niet hetzelfde!
- krik
- hefboom
- opvangbak voor de versnellingsbakolie
- 2 L versnellingsbakolie met zo'n bidondopje op het flacon. Ik heb 80w90 gebruikt.
- eventueel een carterdopsleutel (8*8 mm) voor de bijvulplug voor de versnellingsbakolie. Zie hieronder.

Een goed aandrijfjashoesje ziet er zo uit; (vooral droog dus)



Een gescheurde ziet er zo uit; het vet komt er uit. Makkelijk te zien, gewoon je hoofd onder de voorbumper steken, als je deze niet al te ver verlaagd hebt.



Wiel eraf halen; op de grond de wielbouten een halve slag losdraaien. De auto omhoog krikken en het wiel verder losdraaien en verwijderen. Nu de aandrijfasmoer verwijderen. Om het wiel te blokkeren hadden wij een hoekstaal gebruikt met een wielbout. Tip van Joost: even de bout losdraaien met de wielen op de grond en 1 iemand laten remmen als het niet lukt (dan gaat niet bij sommige (dichte) alu velgen nee)



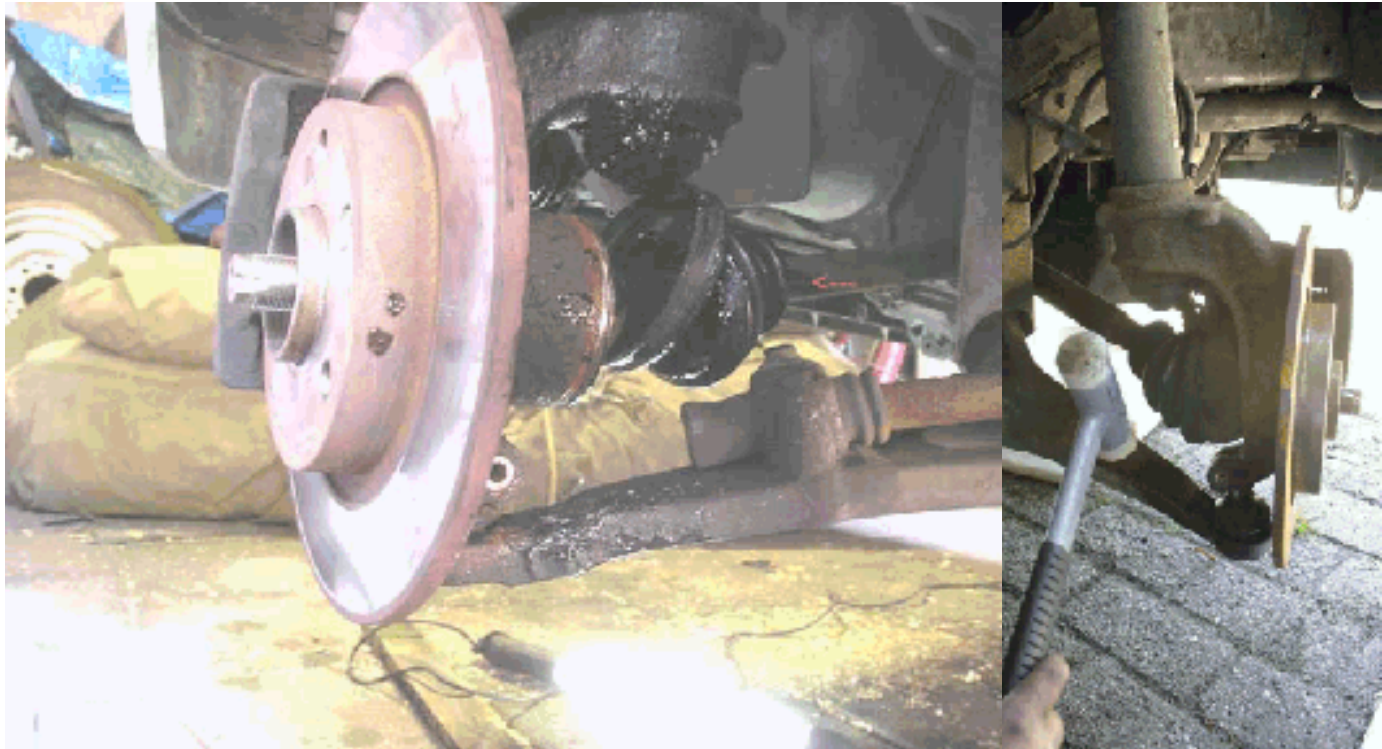
De aandrijfasmoer is dan zo los, het schroefdraad dat uitsteekt is het uiteinde van de aandrijfas en moet later door de remschijf naar binnen worden gedrukt, tikje met de hamer helpt. Het wiel zo ver mogelijk draaien ook. Overigens wordt het nu ook tijd om een opvangbak onder de aansluiting van de as op de motor (het differentieel) te plaatsen om de bakolie op te vangen.

Volgens de vraagbaak had de bakolie van te voren al afgetapt moeten worden.



Hier is het hoesje verder losgepeuterd. En het boutje en moertje van de fusee ook al verwijderd; dat glimmend ronde gaatje. Deze was behoorlijk verroest, dus ging wat lastig en meteen vervangen. Een lange M8 bout met borgring.

Neem wel de originele mee naar de ijzerwarenwinkel ivm de schroefdraadlengte.



Het hele zaakje met gepast geweld uit elkaar gehaald.

1. is de fuseebevestiging, deze zit over 2. heen; het fusee. Deze hebben 14 jaar op elkaar gezeten en waren niet van plan te scheiden. Uiteindelijk de arm van de krik gebruikt als hefboom om het fusee naar beneden te drukken. (Bovenstaande foto met hamer is van Sohail aka ZX1.4) De aandrijfvas door de remschijf getikt. En dan de vraag-voor-de-wasmachine: hoe krijg je ooit een nieuw hoesje over de homokineet, nr. 3, heen???

Tip van Sander; koop een universeel hoesje ipv een AX hoesje. Deze hebben veel meer rek en zijn er met een trechter (afgezaagd colafles-bovenstuk) en veel vet er misschien overheen te krijgen.

Tip 2 van Sander; met hoesje en as naar de garage en ze hier vragen of er nog echte kerels werken...

Edit: hier hebben ze een apparaat voor....



Anyway, ons lukte het echt niet, dus voor deze oplossing gekozen:
(Wel van tevoren bellen of de lokale leverancier deze op voorraad heeft! Deze komt rechtstreeks van de groothandel via de lokale eendendokter.)



Inmiddels was ook wat gezelliger geworden :)



Dit is gat waar de aandrijfvas in moet, nr 1. Let op: hier zit een oliekeerring in die niet beschadigt mag worden.

Deze dient in principe ook vervangen te worden.

Edit: Bij het plaatsen van een nieuwe keerring er goed opletten dat deze recht komt te zitten. Joost gebruikt hier een vlak stukje hout met een rubber hamer voor, q01z een leeg conservenblikje of een glazen potje. De aandrijfvas er met een draaiende beweging ingedraaid. Linksboven bij nr. 2 is te zien waar de versnellingsbakolie straks moet worden bijgevuld.



Bij het in elkaar zetten komt het klusje waarvan ik blij was met zijn tweeën te zijn; de aandrijfjas moet door de remschijf worden gestoken (ging perfect) en de fusee moet naar beneden worden gehefboomd waarna de fuseebevestiging over dat palletje moet worden geplaatst. Het hoekstaaltje weer geplaatst om de aandrijfjasmoer vast te kunnen draaien.

Op de foto wordt net de borging in deze moer geslagen.



Voordat we het wiel weer bevestigden eerst de bakolie toegevoegd omdat je er zo nu eenmaal makkelijker bij kunt.

De bijvuldop lijkt op een inbus maar heeft stiekem een vierkant gaatje. Van te voren eerst controleren of deze met een platte schroevendraaier los te krijgen is (bij ons niet, bij de buurman een speciale versnellingsbakolie-sleutel geleend). Later ook zelf een "carterdopsleutel" gekocht bij een bekende automaterialenwinkel en hier een wokkel in gedraaid zonder dat de bijvulplug een kik gaf... Met een verhard stalen olieplugdop voor op de doppen set ging het zonder problemen. Bij mij was het een 8 bij 8 mm dopje. Het wiel bevestigen en de auto weer op de grond zetten zonder de bijvuldop terug te zetten. In horizontale stand de bakolie verder aanvullen tot er niets meer bij kan. Op de grond de wielbouten goed aandraaien en de bakolie naar het chemisch afval brengen!

In de weken hierop even controleren of er geen bakolie lekt.

Succes! Rogier

(aangepast door Michel Bats – michelbats@hotmail.com)