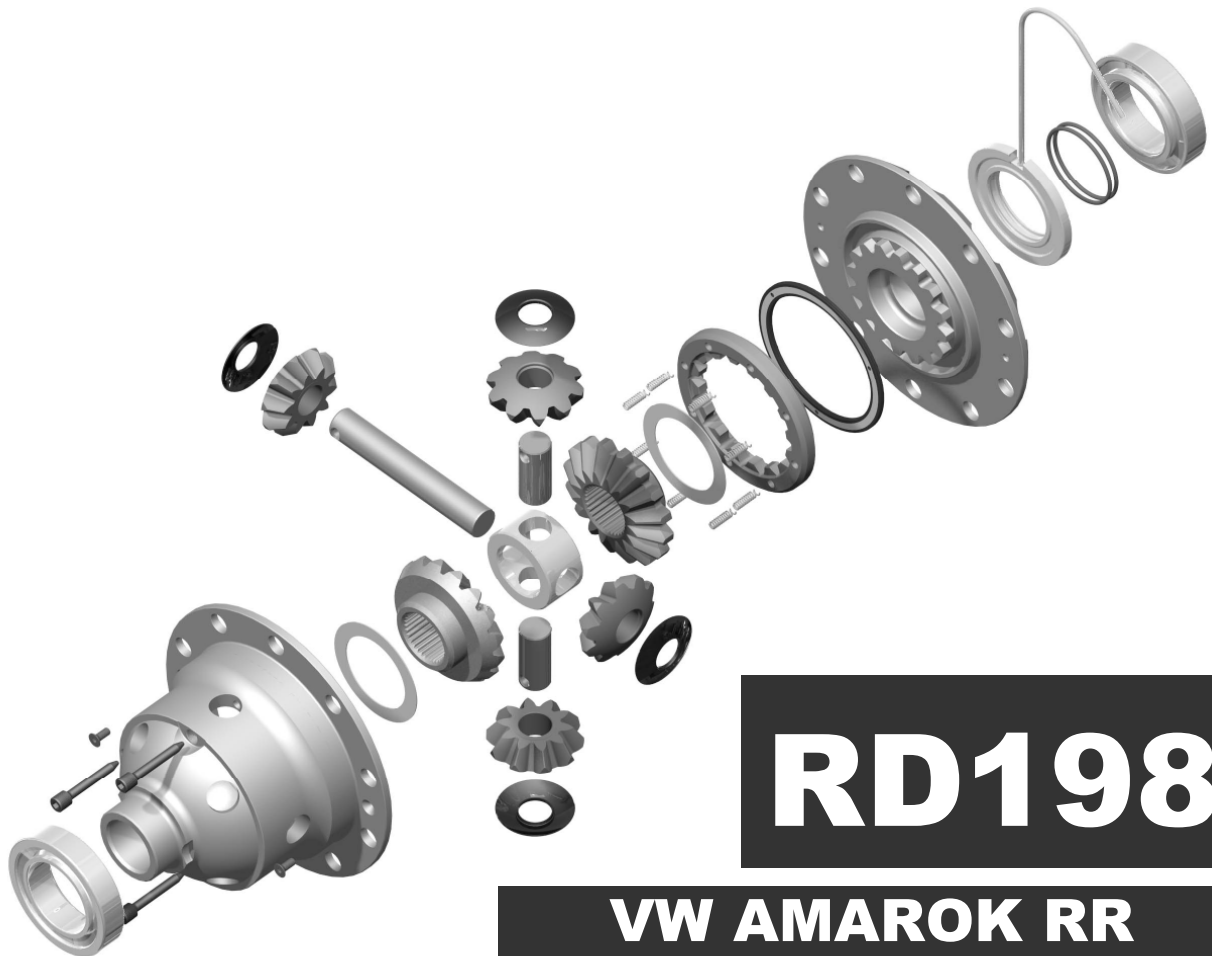


ARB AIR

LULLNER

**AIR OPERATED
LOCKING DIFFERENTIALS**

EINBAUANLEITUNG



RD198

VW AMAROK RR

Art. Nr. 2102198
Letztes Änderungsdatum 28.02.2011
Copyright © 2005 by ARB Corporation Limited

Für Schäden, die durch die Anwendung der in dieser Einbauanleitung beschriebenen Arbeitsschritte entstehen, wird keine Haftung übernommen. ARB AIR LOCKER Air Operated Locking Differentials und AIR LOCKER sind eingetragene Warenzeichen von ARB Corporation Limited. Andere in dieser Einbauanleitung verwendete Produktbezeichnungen dienen lediglich dem Zweck der Identifikation und sind Warenzeichen der entsprechenden Besitzer.

ARB 4x4 ACCESSORIES

Corporate Head Office

**42-44 Garden St
Kilsyth, Victoria
AUSTRALIA
3137**

Tel: +61 (3) 9761 6622

Fax: +61 (3) 9761 6807

Anfragen aus Australien

Anfragen aus Nord- und Südamerika

Sonstige internationale Anfragen

sales@arb.com.au

sales@arbusa.com

exports@arb.com.au

www.arb.com.au

Inhaltsverzeichnis:

1	Einleitung	3
1.1	Einbauvorbereitung	3
1.2	Werkzeugempfehlungen	4
2	Ausbau des vorhandenen Differentials	6
2.1	Aufbocken des Fahrzeugs	6
2.2	Ablassen des Differentialöls	6
2.3	Ausbau des Differentials	6
2.4	Überprüfung des bisherigen Zahnflankenspiels	7
2.5	Ausbau des Differentialkorbs	9
3	Einbau des Air Locker	10
3.1	Abstimmung des Zahnflankenspiels	10
3.2	Berechnung und Auswahl der korrekten Distanzscheiben- Stärke zur Einstellung des Zahnflankenspiels	13
3.3	Montage des Tellerrads	14
3.4	Montage der Walzenlager	15
3.5	Messung der Distanzscheibenstärke zur Einstellung der Vorspannung	16
3.6	Berechnung und Auswahl der korrekten Distanzscheiben- Stärke zur Einstellung der Vorspannung	18
3.7	Bohren / Anbringen des Luftleitungsanschlusses	18
3.8	Montage des Dichtringgehäuses	20
3.9	Montage der Schottverschraubung	22
3.10	Installation der Schottverschraubung	22
3.11	Endmontage	23
3.12	Überprüfung des Zahnflankenspiels	24
3.13	Werkbanktest des Air Locker	26
3.14	Wiedereinbau des Differentials	27
4	Installation des Luftsystems	28
4.1	Einbau der Magnetspule	28
4.2	Verlegen und Sichern der Druckluftleitung	30
4.3	Verbinden der Schottverschraubung	31
5	Einbau und Anschluss der elektrischen Anlage	33
5.1	Einbau der Kontrollschalter	33
5.2	Anschluss der Kontrollschalter	34
6	Test und Abschließen der Montage	38
6.1	Dichtheitsprüfung	38
6.2	Prüfung des Air Locker Betriebs	38
6.3	Abdichten des Differentials und Auffüllen des Differentialöls	39
6.4	Checkliste nach der Montage	40
7	Teileliste	41
7.1	Explosionszeichnung	41
7.2	Detaillierte Teileliste	42

**ARB AIR
LIFTER
LOCKING DIFFERENTIALS**

1 Einleitung

WICHTIG:

BITTE LESEN SIE SICH DIESE EINBAUANLEITUNG SOWIE ALLE RELEVANTEN ABSCHNITTE IM SERVICE-HANDBUCH IHRES FAHRZEUGHERSTELLERS VOLLSTÄNDIG DURCH, BEVOR SIE MIT DEM EINBAU BEGINNEN!

1.1 Einbauvorbereitung

Diese Anleitung muss in Verbindung mit dem Service-Handbuch Ihres Fahrzeugherstellers verwendet werden. ARB ist bemüht, in dieser Einbauanleitung alle zum Veröffentlichungszeitpunkt bekannten, modellspezifischen Besonderheiten zu berücksichtigen. Diese Anleitung wird aktualisiert, sobald uns neue Modellinformationen zur Verfügung stehen. Dennoch kann eine schnelle und landesabhängig zeitlich unterschiedliche Markteinführung von neuen Fahrzeugmodellen dazu führen, dass Ihr Fahrzeugtyp in dieser Anleitung nicht berücksichtigt wurde. Im Falle einer technischen Diskrepanz zwischen dieser Einbauanleitung und dem Service-Handbuch Ihres Fahrzeugherstellers raten wir dringend, die Spezifikationen und Einbautechniken Ihres Service-Handbuchs zu befolgen.

Obwohl Ihr *ARB Air Locker* mit einer kompletten Schritt-für-Schritt Einbauanleitung ausgestattet ist, muss das Service-Handbuch Ihres Fahrzeugherstellers zum Einbau Ihres neuen Differentials herangezogen werden. ARB empfiehlt den sachgemäßen Einbau des *Air Locker* durch einen erfahrenen Fachmann. Weltweit existiert ein dichtes Netz von ARB Fachhändlern, die durch ARB speziell im Einbau des *Air Locker* ausgebildet wurden und qualifizierte, langjährige Einbauerfahrungen besitzen.

Von Beginn bis zur kompletten Beendigung des Einbaus ist Ihr Fahrzeug nicht fahrbereit. Stellen Sie sicher, dass der erworbene *Air Locker* Bausatz Ihrem Fahrzeugmodell entspricht und alle in Abschnitt 7.2 gelisteten Bauteile beinhaltet. Vergewissern Sie sich, dass Ihnen alle notwendigen Werkzeuge, Bauteile und Materialien zur Durchführung des Einbaus zur Verfügung stehen (siehe Abschnitt 1.2 *Werkzeugempfehlungen*) und dass Sie genügend Zeit für den Einbau eingeplant haben, in der Ihr Fahrzeug nicht einsatzfähig ist.

1 Einleitung

HINWEIS:

Setzen Sie einen Haken in die dafür vorgesehenen Kästchen, sobald Sie den entsprechenden Arbeitsschritt beendet haben. Es ist äußerst wichtig, dass Sie KEINEN der beschriebenen Arbeitsschritte auslassen!

1.2 Werkzeugempfehlungen

Im Folgenden finden Sie eine Liste von Werkzeugen und Materialien, die Sie zur Durchführung des Einbaus benötigen. Diese Liste kann abhängig vom Fahrzeughersteller variieren. Für weiterführende Informationen studieren Sie bitte das Service-Handbuch Ihres Fahrzeugherstellers.

1.2.1 Werkzeuge

- Standard KFZ – Werkzeug, das Inbusschlüsselsatz, Gabelringschlüsselsatz, Steckschlüsselsatz und Bohrersatz in allen Größen beinhaltet
- Messuhr oder anderes geeignetes Messgerät zur Ermittlung des Zahnflankenspiels
- Differential-Spreizer, um den Differentialkorb aus dem Differentialgehäuse ausbauen zu können (z.B. ARB Differentialspreizer Art. Nr. 0770003)
- Rasierklinge (Teppichmesser) zum Kürzen des Nylon-Druckluft-röhrchens
- Drehmomentschlüssel (Bitte beachten Sie die Drehmomentangaben im Service-Handbuch Ihres Fahrzeugherstellers)
- Ölauffangbehälter
- 11.2mm [7/16"] Bohrer und ¼" NPT Gewindeschneider zum Anbringen des Luftleitungsanschlusses
- KFZ - Lagerabzieher (z.B. ARB Lagerabzieher Art. Nr. 0770001) oder Differentialkorb-Lagerabzieher
- Ein passender Shim-Driver zur Distanzscheibenmontage (z.B. ARB ShimDriver Art. Nr. 0770004)
- Gleithammer
- Dornpresse oder hydraulische Presse

1 Einleitung

1.2.2 Materialbedarf

- Gewindedichtmittel für Verschraubungen unter Druck (z.B. LOCTITE #567 Teflon-Gewindedichtmittel)
- Schraubensicherungsmittel (z.B. LOCTITE #272)
- Entweder Ersatzdichtung oder Dichtungsmittel für das Differential-Seitenteil
- Genügend Differentialöl zum Wiederbefüllen des Gehäuses (siehe *ARB Air Locker Bedienungs- und Servicehandbuch* für empfohlene Schmierstoffe)
- Seifenlauge zum Auffinden von undichten Stellen
- Auswahl von Distanzscheiben zur Einstellung der Vorspannung und des Zahnflankenspiels im Differential.



2 Ausbau des vorhandenen Differentials

2.1 Aufbocken des Fahrzeugs

- Sichern Sie Ihr Fahrzeug auf einer Hebebühne. Wir empfehlen die Verwendung einer Chassis-Hebebühne. Dies ermöglicht ein Arbeiten in bequemer Höhe; Räder und Achsen werden entlastet, bleiben frei beweglich und können problemlos demontiert werden.
- Anschließend lösen Sie die Handbremse, legen den Leerlauf ein (bzw. "N" bei Automatikgetrieben), fixieren die Räder falls nötig und bocken das Fahrzeug auf.

2.2 Ablassen des Differentialöls

HINWEIS: Überprüfen Sie bei dieser Gelegenheit, ob sich Metallpartikel im Differentialöl, an der Ölablassschraube oder am Differentialgehäuseboden befinden. Sollte dies der Fall sein, deutet es auf Abnutzung von Lagern oder anderen Differentialkomponenten hin.

- Säubern Sie den Bereich um die Differentialdeckeldichtung, damit kein Schmutz und Dreck in das Differentialgehäuse gelangen kann.
- Positionieren Sie einen Ölauffangbehälter unter dem Differentialgehäuse; lösen Sie die Verschraubungen zum Entfernen des Differentialgehäusedeckels.
- Wenn eine Ölablassschraube existiert, entfernen Sie diese und lassen das gesamte Differentialöl aus dem Differentialgehäuse ab.
- Falls keine Ölablassschraube existiert, lösen Sie die Gehäusedeckelschrauben und drücken den Deckel vorsichtig herunter bis das Öl herausläuft.

ANMERKUNG: Falls keine Ölablassschraube existiert, wäre dies eine gute Möglichkeit, eine entsprechende Abflussmöglichkeit zu schaffen und somit künftige Ölwechsel zu erleichtern.

- Wenn das Öl abgelassen ist, nehmen Sie den Gehäusedeckel ab.

2 Ausbau des vorhandenen Differentials

2.3 Ausbau der Achsen

- Demontieren Sie Räder und Bremsen, wie im Service-Handbuch Ihres Fahrzeugherstellers beschrieben.
- Entfernen Sie beide Achswellen entsprechend dem Service-Handbuch Ihres Fahrzeugherstellers.

ANMERKUNG: Die Öldichtungen sind empfindlich und können leicht beschädigt werden. Stützen Sie das Gewicht der Antriebswelle ab, wenn Sie diese aus dem Gehäuse ziehen.

WICHTIG:

Kollisionsschäden oder häufiger Geländeeinsatz Ihres Fahrzeugs können zu Beschädigung und Krümmung der Achsen geführt haben. Bereits eine geringe Fluchtabweichung der Achswelle (Achsversatz) kann zu übermäßiger Abnutzung und/oder zur Beschädigung Ihres Differentials und Ihrer Achswellen führen. ARB empfiehlt daher dringend, vor dem Einbau Ihres *Air Locker* die Rundlaufgenauigkeit und Geradlinigkeit Ihrer Achsen überprüfen zu lassen.

2.4 Markierung der Lagerdeckel

- Kennzeichnen Sie die ursprüngliche Position des Lagerdeckels vorsichtig mit Hilfe eines Körners, so dass beim Einbau erkennbar ist, welche Seite oben/unten bzw. rechts/links angebracht werden muss (siehe Abb. 1.).

HINWEIS: Empfehlenswert ist, auf der linken Seite des linken Lagerdeckels **EINE** Markierung und an entsprechender Stelle am Gehäuse ebenfalls **EINE** Markierung zu setzen. Analog dazu werden die rechte Seite des rechten Lagerdeckels und die entsprechende Stelle des Gehäuses mit **ZWEI** Markierungen versehen.

2 Ausbau des vorhandenen Differentials



2.5 Überprüfung des bisherigen Zahnflankenspiels

WICHTIG:

Die Durchführung des folgenden Arbeitsschritts ist als Vorsichtsmaßnahme zu verstehen, wird durch ARB aber nachdrücklich empfohlen. Einige Kegel- Tellerräder aus dem Zubehörhandel werden mit einem Zahnflankenspiel produziert, das von der Spezifikation des jeweiligen Fahrzeugherstellers abweicht. Obwohl Ihnen ARB empfiehlt, das Zahnflankenspiel gemäß den Angaben im Service-Handbuchs Ihres Fahrzeugherstellers einzustellen, möchten wir Ihnen raten, das gemessene Zahnflankenspiel zunächst mit den Herstellerangaben zu vergleichen. Messungen, die außerhalb der Herstellerempfehlungen liegen, können darauf hinweisen, dass diese Abweichungen für einen reibungslosen Betrieb des Differentials notwendig sind und beibehalten werden sollten. Bitte konsultieren Sie bei weiteren Fragen das Service-Handbuch Ihres Fahrzeugherstellers oder eine autorisierte ARB Fachwerkstatt in Ihrer Nähe.

- Platzieren Sie eine Messuhr an einem der Tellerradzähne (siehe Abb. 2.).

2 Ausbau des vorhandenen Differentials

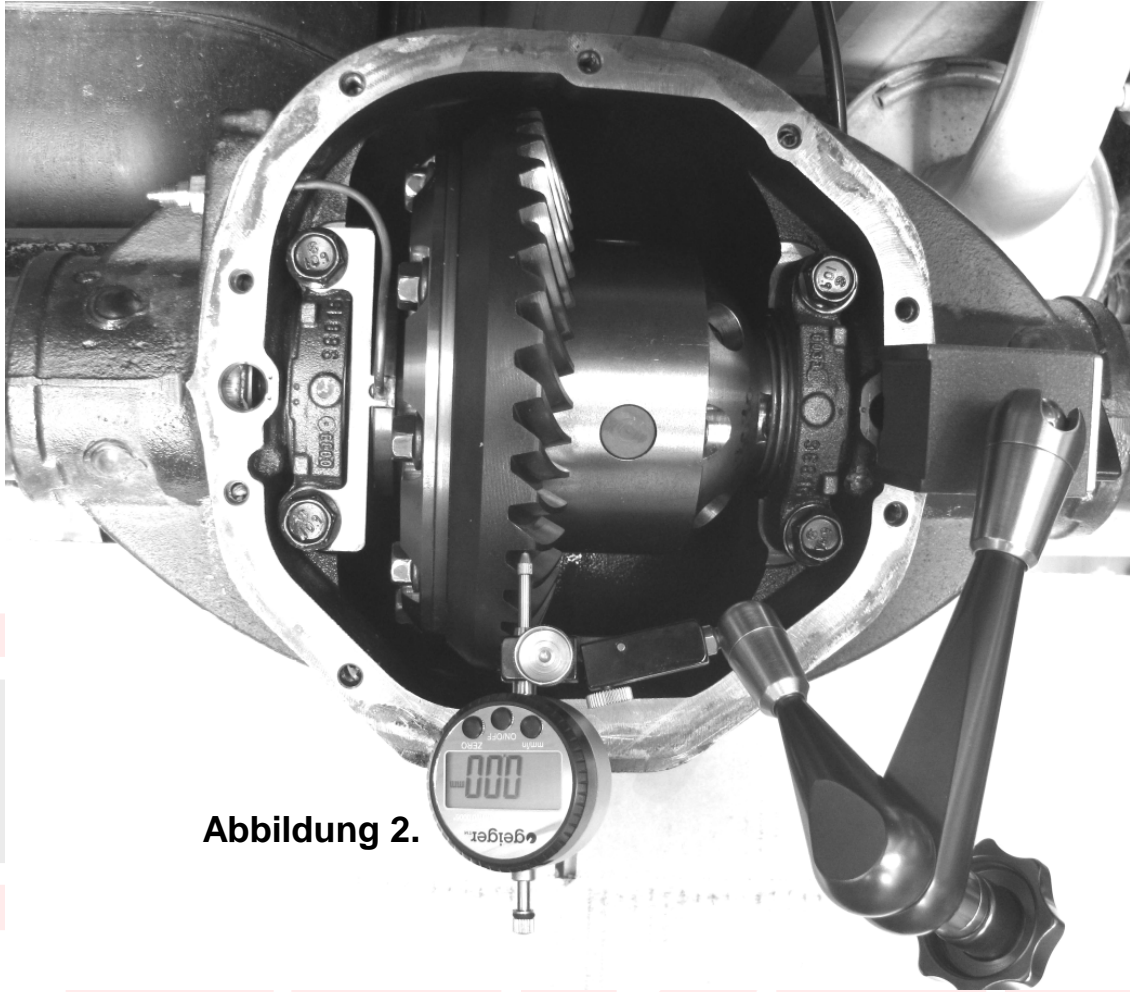


Abbildung 2.

- Halten Sie das Kegelrad fest, um das Zahnradgetriebe zu sichern. Gleichzeitig drehen Sie nun den Differentialkorb in beide Richtungen (mit dem Schraubendreher oder Brecheisen) und beobachten das maximale Spiel (Differenz des höchsten zum niedrigsten Messwert). Dieser Wert wird als Zahnflankenspiel bezeichnet.
- Drehen Sie den Differentialkorb um 90° und überprüfen Ihr Ergebnis erneut.
- Notieren Sie sich das arithmetische Mittel Ihrer Messungen

2.6 Ausbau des Differentialkorbs

WICHTIG:

**DIFFERENTIALGEHÄUSE MÜSSEN BEIM AUSBAU
GESPREIZT WERDEN!**

Das Spreizen des Differentialgehäuses mit einem Differential-Spreizer ist wichtig, um die nötige Lagervorspannung im Gehäuse zu erreichen (siehe Abbildung Error! Reference source

2 Ausbau des vorhandenen Differentials

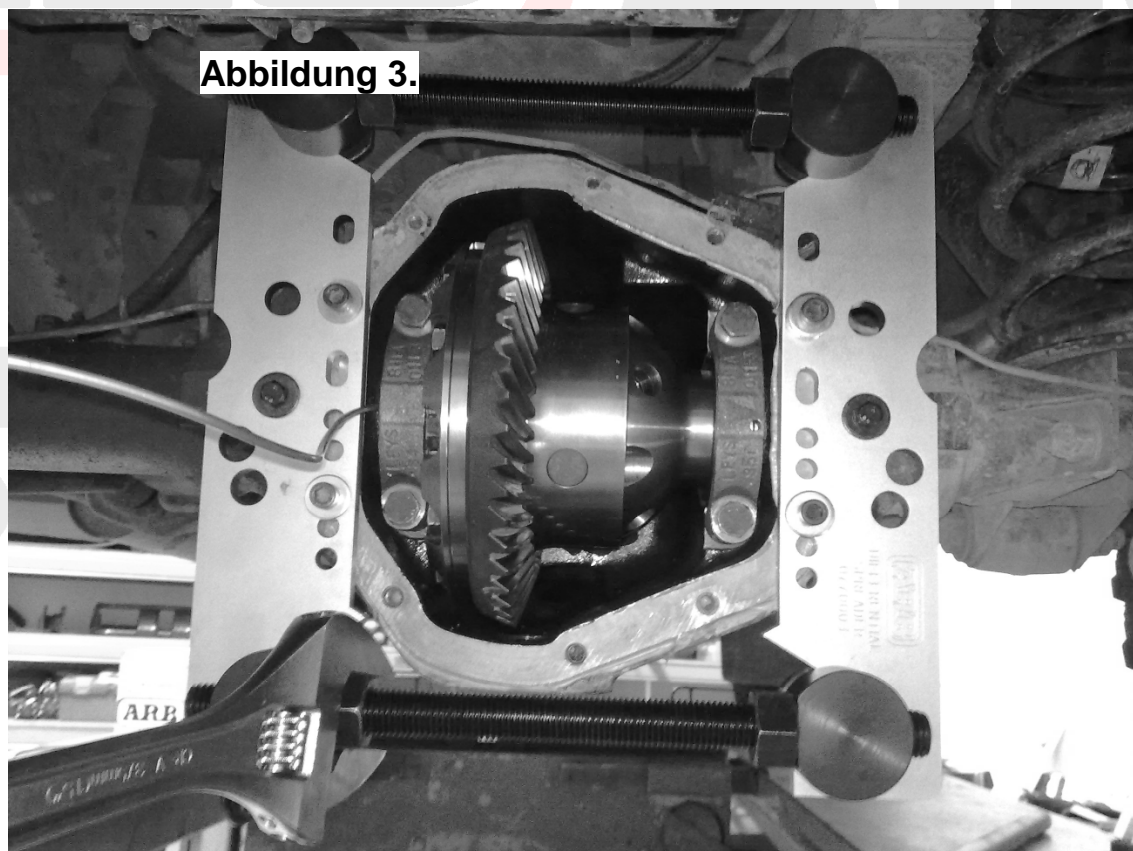
not found.). **Ungenügende Vorspannung führt zu übermäßiger Lagerabnutzung, erhöhter Beanspruchung des Differentialkorbes, erhöhten Laufgeräuschen und schließlich zu Kegel- und Tellerradschäden.**

- Entfernen Sie beide Lagerdeckel.
- Spreizen Sie das Gehäuse nur so weit, dass Sie den Differentialkorb entnehmen können (siehe Abb. 3. und Angaben im Service-Handbuch Ihres Fahrzeugherstellers).

ANMERKUNG: Spreizen Sie das Gehäuse nicht weiter als 0.50mm [0.020"].

HINWEIS: Stellen Sie sicher, dass Sie den linken und rechten Lagerdeckel nicht vertauschen. Beim Wiedereinbau muss der seitenrichtige Lagerdeckel verwendet werden.

- Wenn das Gehäuse ausreichend gespreizt ist, kann durch Ziehen am Differentialkorb das Differential herausgenommen werden.



ANMERKUNG: Der Differentialkorb ist schwer und överschmiert. Bitte arbeiten Sie vorsichtig.

2 Ausbau des vorhandenen Differentials

- Entspannen Sie den Differential-Spreizer sofort, nachdem der Differentialkorb ausgebaut ist.

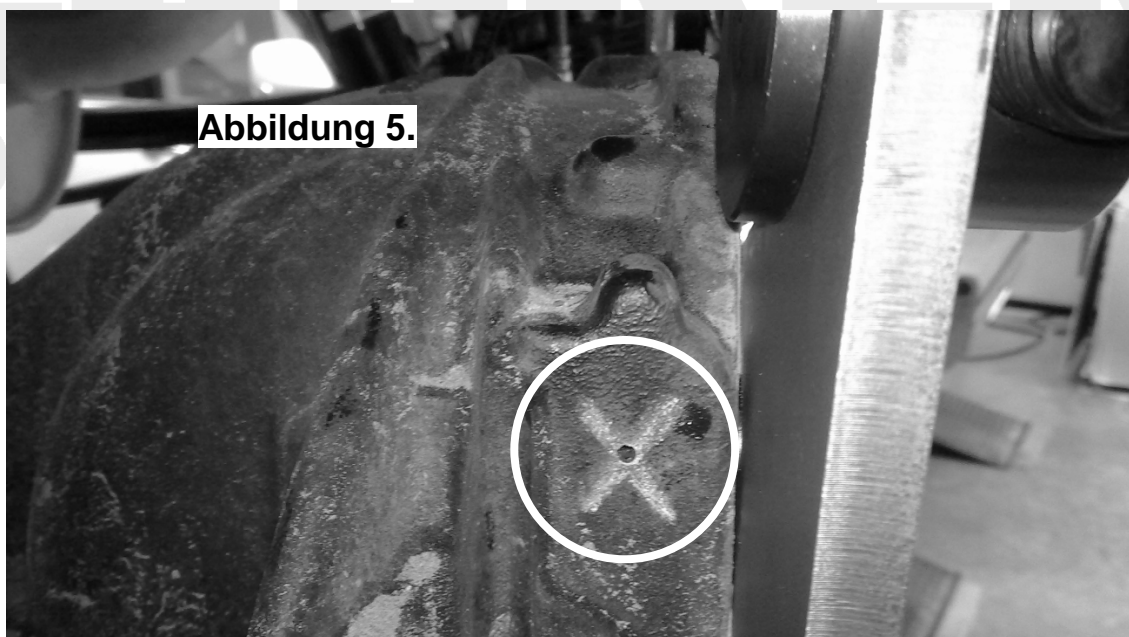
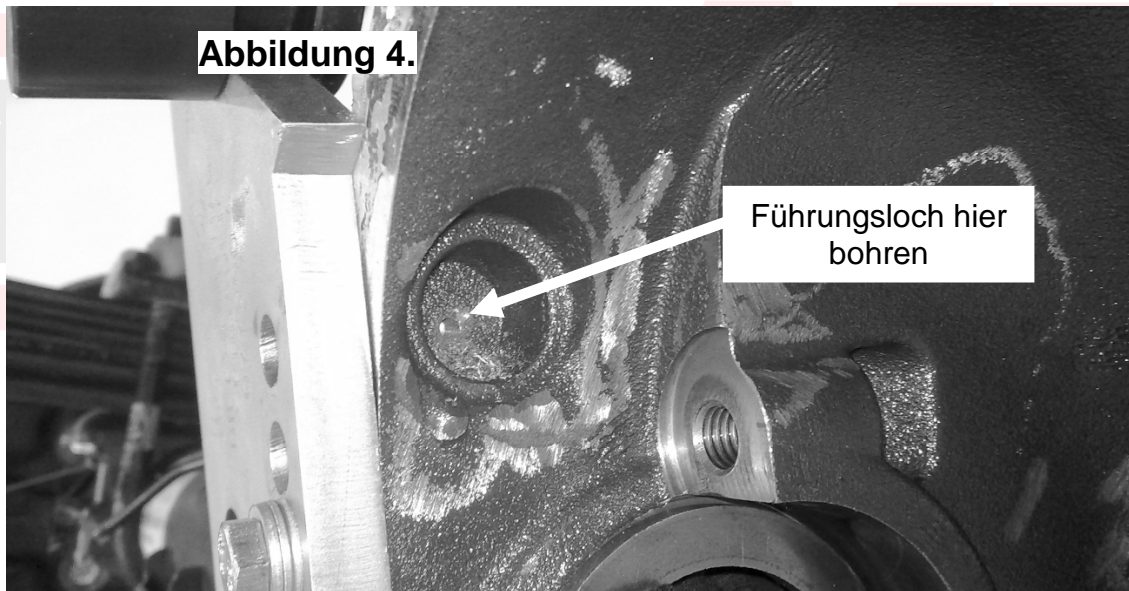


3 Einbau des Air Locker

3.1 Bohren / Anbringen des Luftleitungsanschlusses

In das Innere des Differentialgehäuses muss ein Luftröhrchen geführt werden. Dazu müssen Sie einen Anschluss für eine Schottverschraubung an der Differentialgehäusewand anbringen.

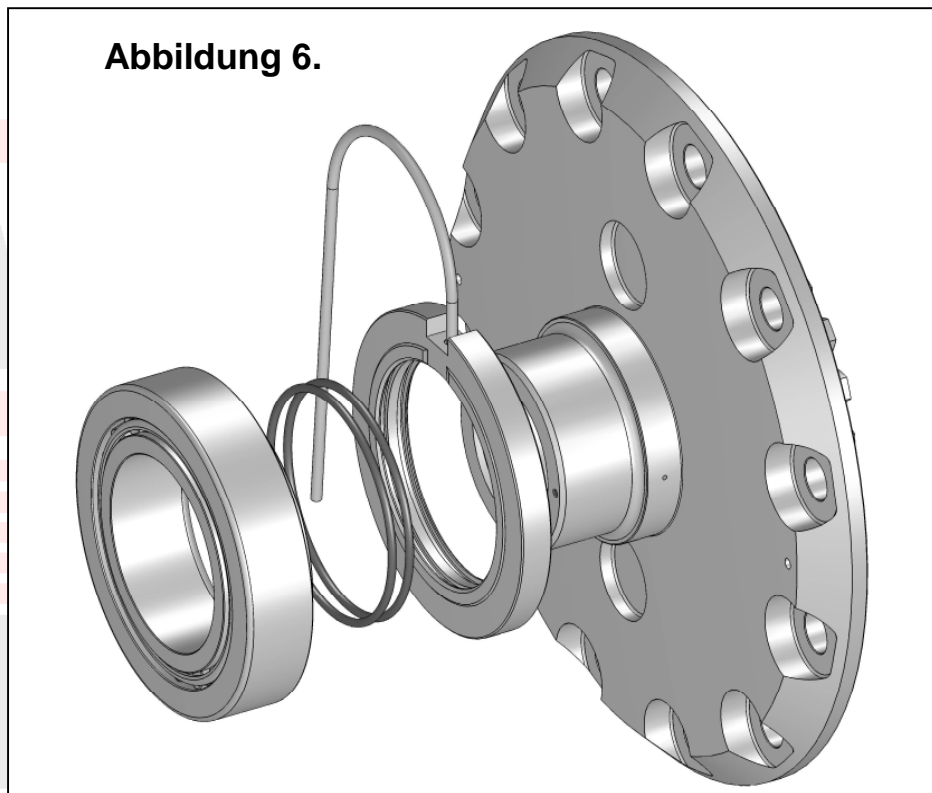
- Bedecken Sie das Antriebsritzel und die Achsrohrbereiche mit einem Tuch, um Sie vor Metallspänen zu schützen.
- Zum Auffinden der korrekten Anschlussposition (s. Abb. 4. und 5.) auf der Außenseite des Differentialgehäuses muss ein kleines Führungsloch gebohrt werden. Die Position muss so gewählt werden dass am inneren Luftleitungsanschluss möglichst viel Platz besteht.



3 Einbau des Air Locker

- Bohren Sie mit einem 11.2mm [7/16"] Bohrer von innen ein Loch durch das Differentialgehäuse.
- Schneiden Sie mit einem Gewindeschneider von außen ein ¼" NPT Gewinde.
- Entfernen Sie alle scharfen Kantenteile von der Bohrung, die ins Gehäuse fallen könnten.
- Entfernen Sie vorsichtig das Tuch und überprüfen Sie mit Hilfe einer Lampe, dass keine Metallspäne ins Gehäuse gefallen sind.

3.2 Installation des Dichtringgehäuses



- Stellen Sie sicher, dass die Nuten und Luftleitungen des Dichtringgehäuses sauber und frei von Verschmutzungen aller Art sind (z. B. Wasser, Staub, Metallspäne usw.).
- Überprüfen Sie die mitgelieferten O-Ringe auf Schmutz und Beschädigungen, da diese zu undichten Stellen führen könnten.
- Ölen Sie die O-Ringe gut ein und stecken sie dann in die Nuten des Dichtringgehäuses.

3 Einbau des Air Locker

ANMERKUNG: Wenn Sie die O-Ringe in die Nuten stecken, achten Sie darauf, dass sie nicht in sich verdreht sind. Dies kann zu übermäßigem Verschleiß und Undichtigkeit führen.

- Ölen Sie die Lauffläche des Dichtringgehäuses gut ein. Stecken Sie dann die Lagerschale auf den linken Lagerzapfen des *Air Locker*.
- Bauen Sie vorsichtig das Dichtringgehäuse ein. Schieben Sie es langsam und mit gleichmäßiger Drehbewegung auf den Lagerzapfen. Dadurch werden die O-Ringe allmählich angezogen.

3.3 Abstimmung des Zahnflankenspiels

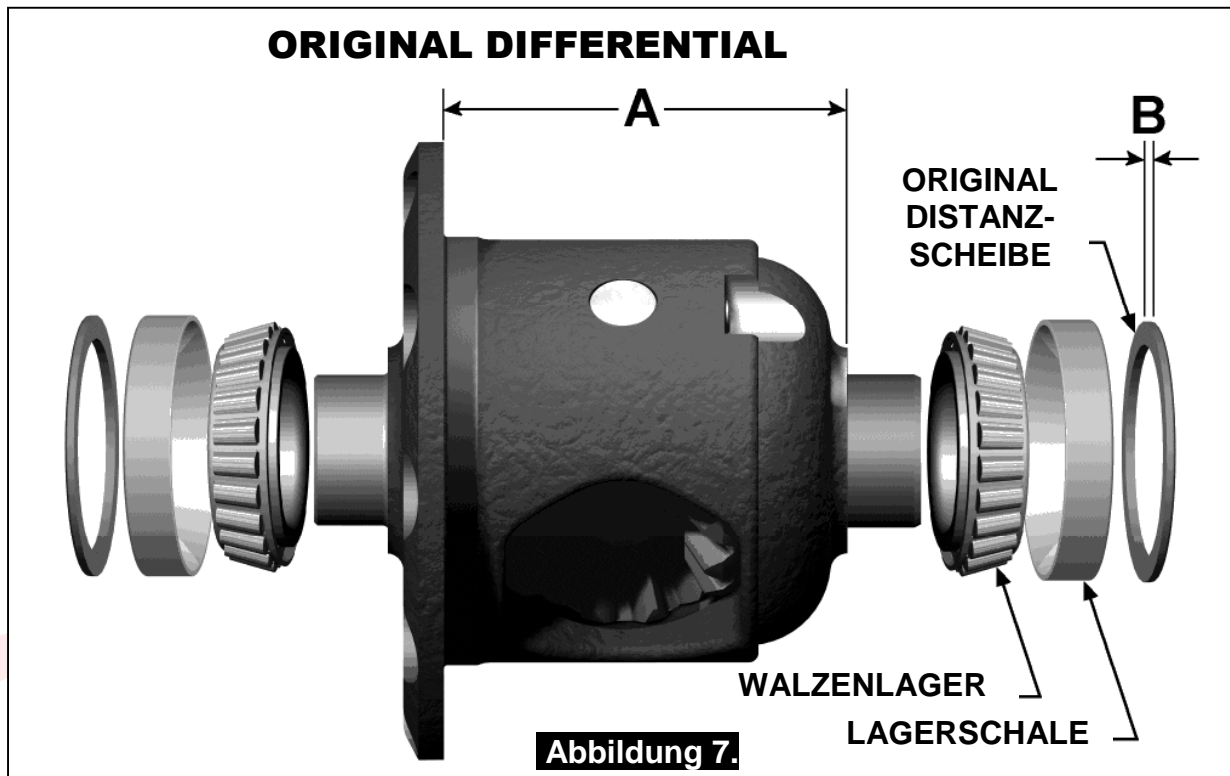
Zur Wiederherstellung der nötigen Vorspannung und des korrekten Zahnflankenspiels in Ihrem *Air Locker* müssen einige Messungen vorgenommen und daraus die Stärke der Distanzscheiben bestimmt werden.

- Spannen Sie das Original-Differential in einer Werkbank ein.
- Entfernen Sie die Schrauben, die das Tellerrad halten.
- Um das Tellerrad vom Differentialkorb zu lösen, klopfen Sie mit Hilfe eines Plastik- oder Kupferhammers vorsichtig, kreisförmig auf das Tellerrad.
- Entfernen Sie die Original-Walzenlager und Distanzscheiben mit einem Lagerabzieher vom Differentialkorb.

ANMERKUNG: Halten Sie die Walzenlager getrennt, um feststellen zu können, von welcher Differentialseite sie stammen.

- Untersuchen Sie die Lagerschale und das Walzenlager auf Beschädigungen und Abnutzungserscheinungen. Ersetzen Sie sie gegebenenfalls durch Bauteile des gleichen Typs und der gleichen Größe.

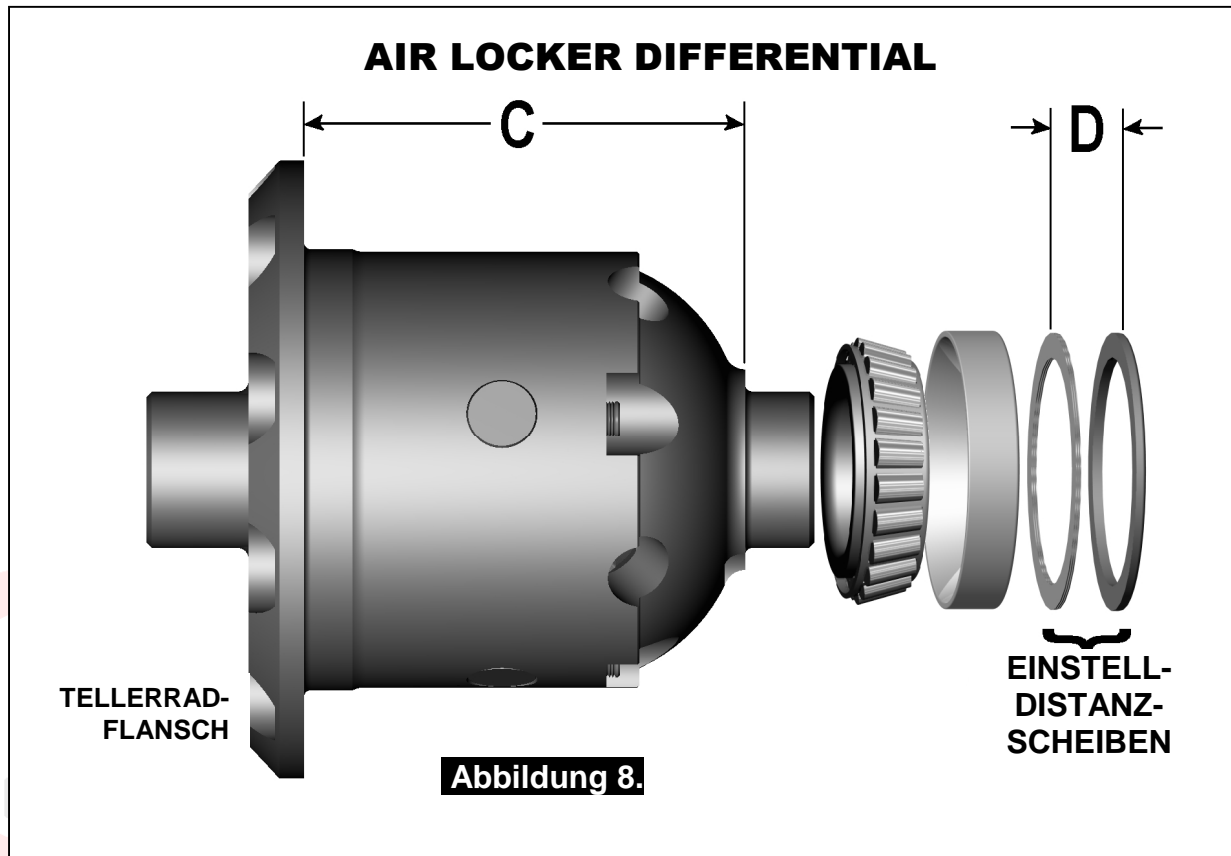
3 Einbau des Air Locker



- Verwenden Sie einen Messschieber oder ein ähnlich akkurates Messverfahren (Messgenauigkeit sollte nicht größer als 0.04mm [0.0015"] sein), um den Abstand vom inneren Lagerzapfen-Ansatz zur Innenseite des Tellerradsitzes zu messen (bezeichnet als 'A' in Abbildung 7.) und halten Sie das Ergebnis als Abstand 'A' fest.
- Messen Sie die Stärke der Original-Distanzscheiben, die Sie vom Differentialkorb abgenommen haben (bezeichnet als 'B' in Abbildung 2.) und halten Sie dieses Messergebnis als 'B' fest.

LOCKING DIFFERENTIALS

3 Einbau des Air Locker



- Messen Sie am *Air Locker* die Entfernung vom inneren Lagerzapfen-Ansatz zur Innenseite des Tellerradsitzes (bezeichnet als 'C' in Abbildung 8.) und halten Sie das Ergebnis als 'C' fest.

3.4 Berechnung und Auswahl der korrekten Distanzscheiben-Stärke zur Einstellung des Zahnflankenspiels

Im Idealfall stimmen die Messergebnisse 'C' des *Air Locker* Differentials und 'A' des ursprünglichen Differentials nahezu überein (maximal 0.1mm [0.004"] Unterschied) und erlauben ein Wiederverwenden der Original-Distanzscheiben. Sehr häufig weichen diese Messwerte jedoch leicht voneinander ab.

Sollten diese Abweichungen auftreten, müssen Sie die nötige Stärke der zu verwendenden Distanzscheiben (vgl. 'D' in Abbildung 3.) auf Grundlage der vorgenommenen Messungen berechnen und einen entsprechenden Distanzscheibensatz erzeugen.

3 Einbau des Air Locker

Verwenden Sie folgende Formel zur Berechnung:

$$A + B - C = D \text{ (Stärke des Distanzscheibensatzes)}$$

ANMERKUNG: Wenn Ihre Kalkulation richtig ist, ergibt die Einsetzung Ihrer Daten in folgende Formel das Ergebnis Null:

$$A + B - C - D = \text{Null}$$

Stellen Sie einen Distanzscheibensatz der berechneten Stärke 'D' zusammen.

Um die benötigte Stärke zu erzeugen, können Sie:

- die Original-Distanzscheibe auf die benötigte Stärke schleifen
- zusätzliche Distanzscheiben zwischen der Original-Distanzscheibe und der Lagerschale einfügen

ANMERKUNG: Eine Auswahl von Distanzscheiben befindet sich in Ihrem *Air Locker* Kit.

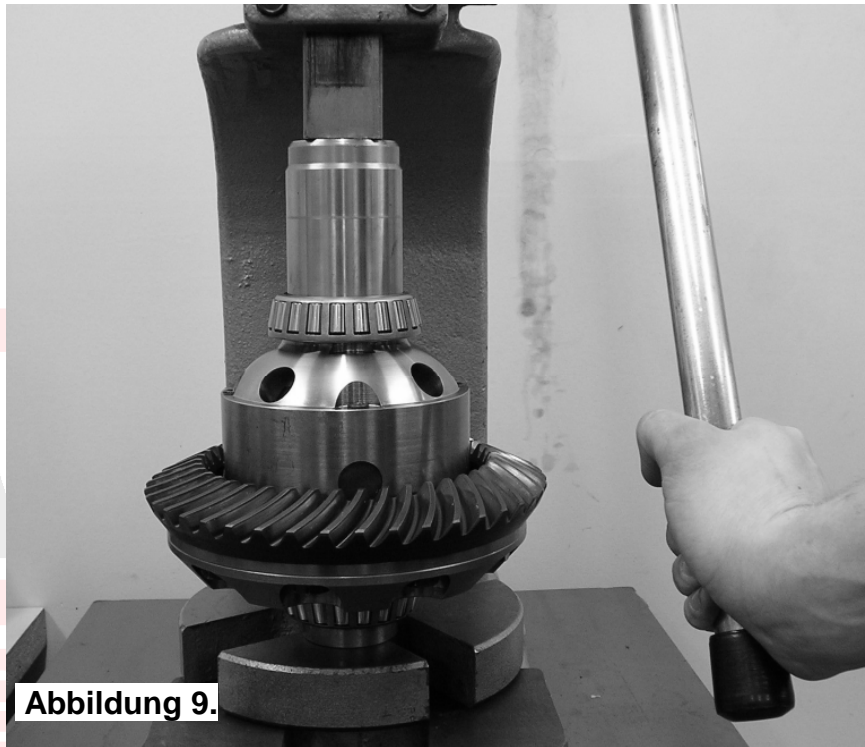
- eine neue Original-Distanzscheibe der benötigten Stärke erwerben.
- ein Universal-Distanzscheiben-Kit benutzen, das bei den meisten Getriebe-Fachwerkstätten erhältlich ist.
- eine sehr schmale Distanzscheibe zwischen dem Walzenlager und dem Lagersitz einfügen.

ANMERKUNG: Nehmen Sie unter KEINEN Umständen Veränderungen an Ihrem *Air Locker* vor.

3 Einbau des Air Locker

3.5 Montage der Walzenlager

- Bestreichen Sie die beiden Lagerzapfen des *Air Locker* mit einer dünnen Schicht Hochdruck-Schmierfett. Pressen Sie mit Hilfe einer hydraulischen Presse oder einer Dornpresse die Walzenlager auf die Differentialkorb-Lagerzapfen (s. Abb. 9.).



3 Einbau des Air Locker

3.6 Montage des Tellerrads

- Bestreichen Sie den Tellerradansatz des *Air Locker* mit einer dünnen Schicht Hochdruck-Schmierfett, um ein Haften zu verhindern.
- Säubern Sie alle Bohrungslöcher und Schraubgewinde des Tellerrades sowie die elektrischen Kontaktflächen zwischen dem Tellerrad und dem Air Locker Flansch von Fremdstoffen.

ANMERKUNG: **Abschleifen der Tellerradoberfläche vor der Montage entfernt sämtliche Unebenheiten um die Gewinde.**

- Erhitzen Sie das Tellerrad in heißem Wasser oder in einem Ofen auf eine Temperatur zwischen 80 und 100°C [175 - 212°F], um die Montage zu erleichtern.

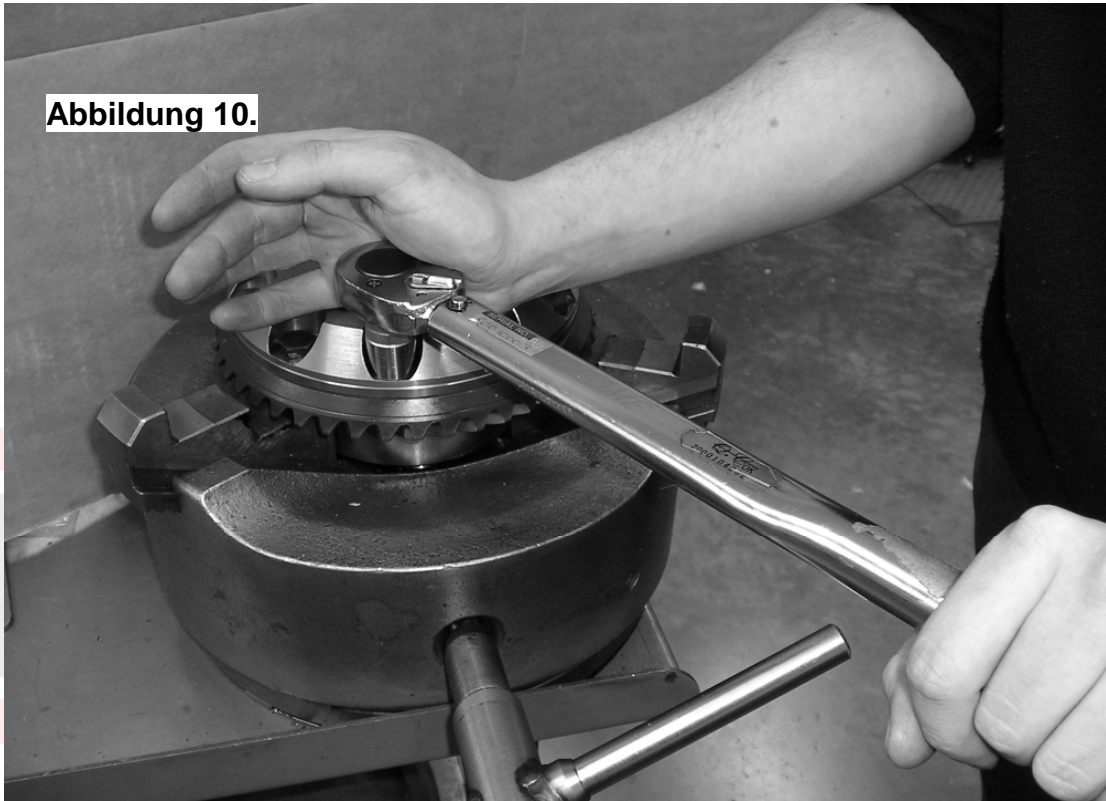
ANMERKUNG: **VERWENDEN SIE ZUM ERHITZEN DES TELLERRADES NIEMALS EINE OFFENE FLAMME! Dies könnte die gehärtete Oberfläche des Tellerrades beschädigen und zu frühzeitigem Verschleiß oder Schäden führen.**

- Trocknen Sie das Tellerrad und Schraublöcher ggf. mit Druckluft.
- Montieren Sie das Tellerrad auf dem *Air Locker*. Stellen Sie zuerst sicher, dass die Schraublöcher der beiden Teile übereinander liegen und klopfen Sie dann kreisförmig mit einem Gummihammer das Tellerrad herunter. Versuchen Sie NICHT, das Tellerrad mit Schrauben zusammenzuziehen, da dies enormen Druck auf die Schrauben und das Tellerrad ausübt und diese verziehen könnte.
- Bestreichen Sie die Gewinde der Tellerrad-Schrauben mit hochtemperaturbeständigem Schraubensicherungsmittel, bevor Sie diese anbringen. Geben Sie das Schraubensicherungsmittel NICHT direkt in die Schraublöcher, da dies verhindern kann, dass die Schraube Ihre volle Tiefe erreicht.

ANMERKUNG: **Bei einigen Modellen können die Tellerradschrauben nicht wiederverwendet werden und müssen ersetzt werden. Schlagen Sie dazu im Service-Handbuch Ihres Fahrzeugherstellers nach.**

3 Einbau des Air Locker

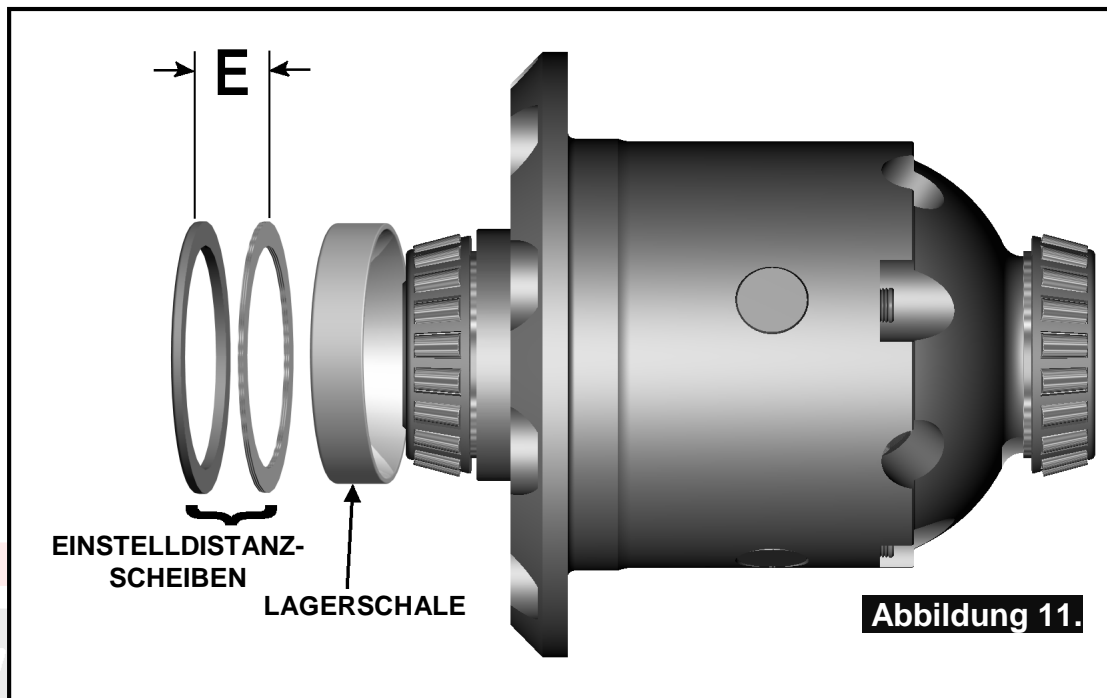
- Ziehen Sie die Schrauben des Tellerrades gleichzeitig, entsprechend dem von Ihrem Fahrzeughersteller festgelegten Drehmoment an (s. Abb. 10.).



3.7 Messung der Distanzscheibenstärke zur Einstellung der Vorspannung

Um die Vorspannung der konischen Walzenlager in Ihrem *Air Locker* einzustellen, müssen einige Messungen durchgeführt und die Distanzscheibenstärke 'E' berechnet werden (siehe Abb. 11.11.).

3 Einbau des Air Locker



- Halten Sie die Lagerschalen über den dazugehörigen Walzenlagern fest.
- Setzen Sie den Air Locker in das Differentialgehäuse.
- Setzen Sie den Einstell-Distanz-scheibensatz, der mit 'D' bezeichnet wurde (siehe Abb. 8., rechte Seite) zwischen die Lagerschale und das Differentialgehäuse.
- Drücken Sie den *Air Locker* kräftig nach rechts und messen Sie mit einer Fühlerlehre den größtmöglichen Abstand (auch als Axialspiel bezeichnet) zwischen der Lagerschale und der Innenseite des Differentialgehäuses (siehe Abb. 12.).
- Halten Sie das Messergebnis fest.
- Zur Bestimmung der Lager-Vorspannung schlagen sie bitte im Service-Handbuch Ihres Fahrzeugherstellers nach.

ANMERKUNG:

Wenn die Lager-Vorspannung in Ihrem Service-Handbuch nur in Drehmomentangaben des Kegelrads angegeben ist, verwenden Sie für die folgenden Berechnungen einen Vorspannungswert von 0.6mm [0.024"]. Wenn Sie das Differentialgehäuse zur Überprüfung des endgültigen Zahnflankenspiels zusammengebaut haben (siehe Abschnitt 3.12 *Überprüfung des Zahnflankenspiels*), sollten Sie kontrollieren, dass die Vorspannung korrekt eingestellt ist. Verwenden Sie dazu

3 Einbau des Air Locker

einen Drehmomentschlüssel und die tabellarischen Angaben im Service-Handbuch Ihres Fahrzeugherstellers.



- Die Gesamtstärke des Distanzscheibensatzes 'E' ergibt sich aus der Summe des vorgeschriebenen Vorspannungswertes und dem mit der Fühlerlehre ermittelten Axialspielwert (siehe Abb. 11.).

VORSPANNUNG + AXIALSPIEL =	GESAMTSTÄRKE DER DISTANZSCHEIBEN
-----------------------------------	---

- Stellen Sie einen Distanzscheibensatz 'E' zusammen, der die berechnete Gesamtstärke besitzt.

Um die benötigte Stärke zu erzeugen, können Sie:

- die Original-Distanzscheibe auf die benötigte Stärke schleifen
- zusätzliche Distanzscheiben zwischen der Original-Distanzscheibe und der Lagerschale einfügen
- eine neue Original-Distanzscheibe der benötigten Stärke erwerben.
- ein Universal-Distanzscheiben-Kit benutzen, das bei den meisten Getriebe-Fachwerkstätten erhältlich ist.

ANMERKUNG:

Nehmen Sie unter **KEINEN** Umständen Veränderungen an Ihrem *Air Locker* vor.

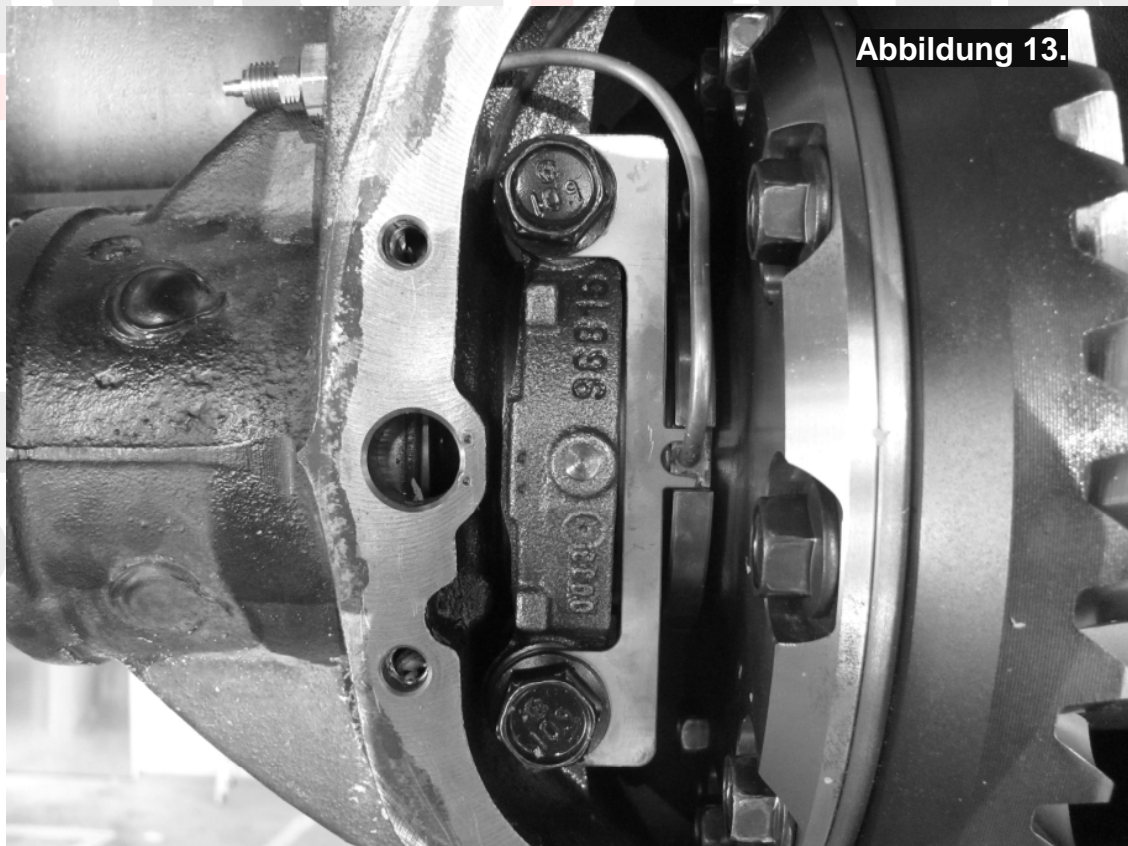
3 Einbau des Air Locker

3.8 Montage der Schottverschraubung

- Streichen Sie die Schrauben der Schottverschraubung mit Gewindedichtmittel ein.
- Schrauben Sie den unteren Teil der Verschraubung in die Gewindebohrung und ziehen es fest.
- Entfernen Sie überstehendes Gewindedichtmittel von der Innen- und Außenseite des Differentialgehäuses.
- Biegen Sie das Luftröhrchen des Dichtringgehäuses entlang des Innenprofils, wie in Abb. 13 abgebildet. Dadurch kann das Luftröhrchen an der Schottverschraubung herausgeführt werden.

ANMERKUNG:

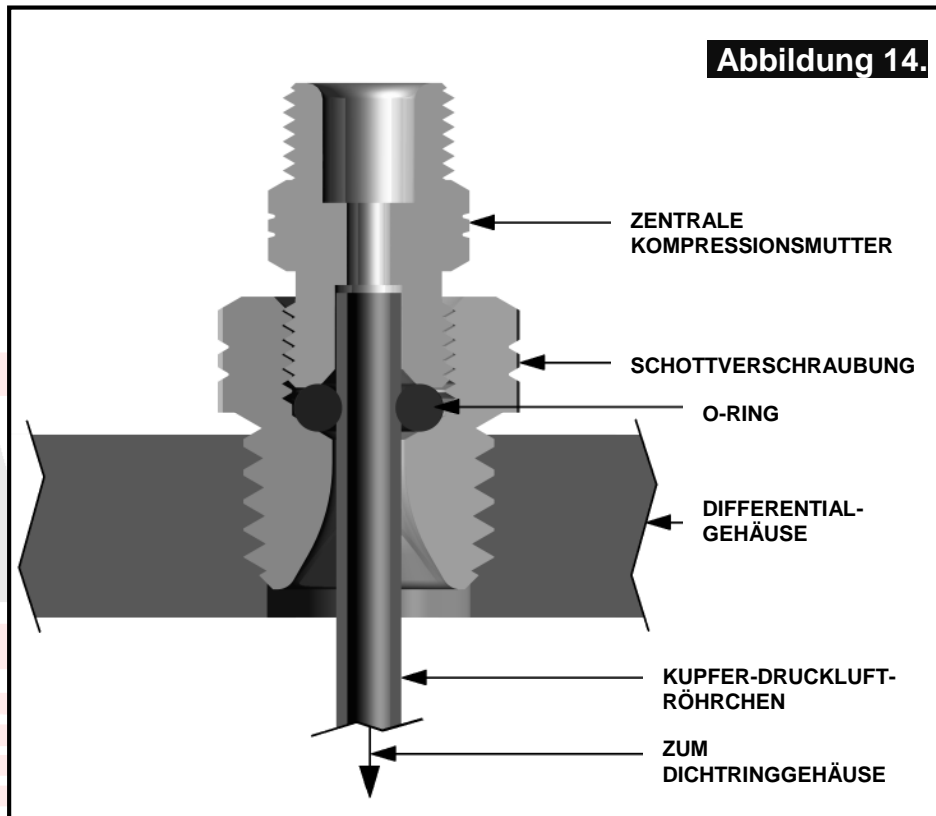
Schneiden Sie das Luftröhrchen mit einem KFZ-Bremsleitungsschneider an der Austrittsstelle ab. Verwenden Sie niemals eine Metallsäge, da dadurch Mettalspäne in das Luftröhrchen fallen könnten.



- Führen Sie das Luftröhrchen von innen in die Schottverschraubung.
- Schieben Sie den kleinen O-Ring von außen über das kurze Ende des Luftröhrchens, welches Sie im Inneren der Schottverschraubung sehen können.

3 Einbau des Air Locker

- Während Sie das Luftröhrchen weiterhin in den Anschluss drücken, schieben Sie die zentrale Kompressionsmutter (dabei das Ende mit dem engeren Gewinde voran) darauf und schrauben es fest in die Schottverschraubung (siehe Abb. 14.).



ANMERKUNG:

Ein übermäßiges Anziehen der zentralen Kompressionsmutter ist zum luftdichten Abdichten nicht notwendig und führt eher zu Beschädigungen am O-Ring, am Luftröhrchen oder am Gewinde der Kompressionsmutter.

ANMERKUNG:

Stellen Sie sicher, dass beim Anziehen das Luftröhrchen des Dichtringgehäuses bis zum Anschlag in der zentralen Kompressionsmutter steckt.

3.9 Verlegen des Luftröhrchens

- Biegen Sie das Luftröhrchen so, dass es an der Innenseite des Differentialgehäuses entlangführt (siehe Abb. 15. und 16.). Verwenden Sie dazu kein scharfkantiges Werkzeug (wie eine Zange), sondern führen Sie diese Arbeit am besten mit Ihren Händen durch.

3 Einbau des Air Locker

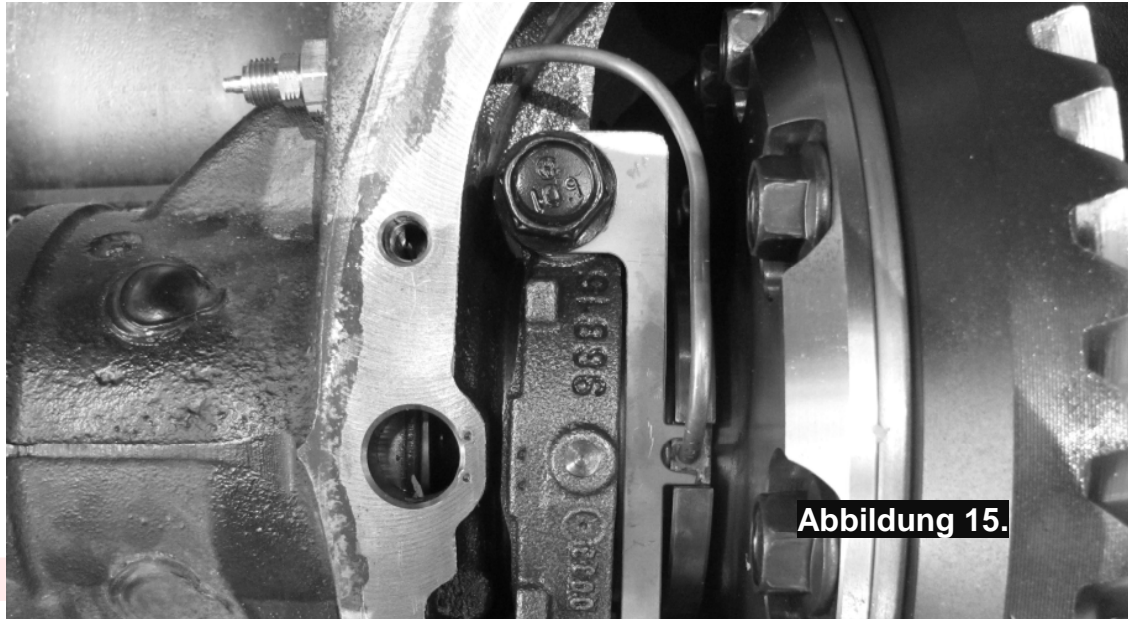


Abbildung 15.



Abbildung 16.

3.10 Werkbanktest des Air Locker

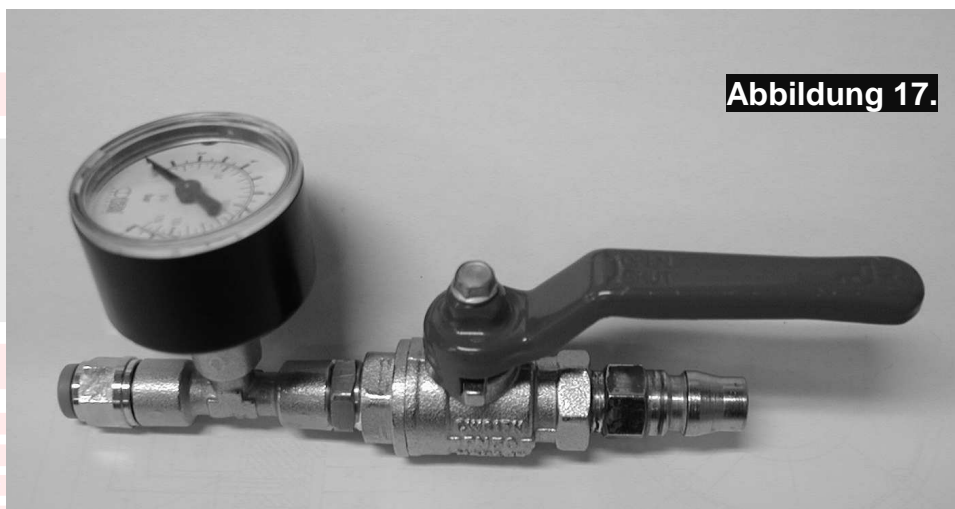
- Testen Sie den *Air Locker* an der Werkbank: während Sie 620kPa [90 PSI] Druckluft in das Luftröhrchen des Dichtringgehäuses pressen, sollte der *Air Locker* einrasten.
- Überprüfen Sie alle Anschlussstellen und das Dichtringgehäuse auf Luftdichtigkeit.

3 Einbau des Air Locker

- Drehen Sie den Differentialkorb, indem Sie am Kegelradritzel drehen und weiterhin Druckluft anliegt.

ANMERKUNG:

Eine exakte Methode, auf Luftdichtigkeit zu prüfen, ist die Verwendung eines Absperrventils an der Luftdruckanzeige (z.B. ARB Art. Nr. 0770005). Sobald der Luftdruck von 620 KPA [90 PSI] aufgebaut ist, wird das Absperrventil verriegelt, der Druckluftschlauch entfernt und an der Luftdruckanzeige beobachtet, ob es zu einer Verringerung des Luftdrucks kommt (siehe Abb. 17).



- Um Leckstellen zu finden, besprühen Sie die Schottverschraubung mit einer Seifenwasserlauge. An den Leckstellen sollten Luftblasen auftreten.

ANMERKUNG:

Sprühen Sie die Seifenwasserlauge nicht ins Innere des Differentials.

- Überprüfen Sie, dass alle undichten Stellen abgedichtet und festgezogen sind.
- Bauen Sie die Verschraubung auseinander, säubern Sie die Schraubgewinde und streichen Sie neues Gewindedichtmittel auf, falls die Undichtigkeit anhält.
- Falls Sie am Dichtringgehäuse eine Undichtigkeit feststellen, montieren Sie es vorsichtig ab und setzen es passgenau wieder an. Beschädigen Sie dabei nicht die O-Ringe und überprüfen Sie, dass die O-Ringe bei der Installation nicht beschädigt wurden.

3 Einbau des Air Locker

3.11 Wiedereinbau des Differentials und der Achsen

- Bauen Sie die Achsen und die Abdeckplatte entsprechend den Angaben im Service-Handbuch Ihres Fahrzeugherstellers an.

ANMERKUNG: Gehen Sie vorsichtig vor, um die Öldichtungen der Achsen nicht mit den Achswellen zu beschädigen.

- Schrauben Sie die Achsschrauben mit einem Drehmoment, welches den Angaben im Service-Handbuch Ihres Fahrzeugherstellers entspricht, an.



4 Installation des Luftsystems

4.1 Einbau der Magnetspule

4.1.1 Einbau eines ARB Luftkompressors (siehe Abb. 18.)

- Entfernen Sie einen der Verschlussstopfen vom 1/8" BSP-Anschluss des Kompressortanks.
- Bestreichen Sie den BSP Gewindenippel (1/8" X 1/8" BSP) mit Gewindedichtmittel, stecken ihn in den BSP-Anschluss und ziehen ihn fest.
- Bestreichen Sie das freie Ende des Gewindenippels ebenfalls mit Gewindedichtmittel.
- Bringen Sie den Einlasskanal der Magnetspule (bezeichnet mit '1') auf dem Gewindenippel an und ziehen Sie ihn fest. Bringen Sie die Magnetspule so an, dass die anderen Kompressorteile nicht behindert werden.

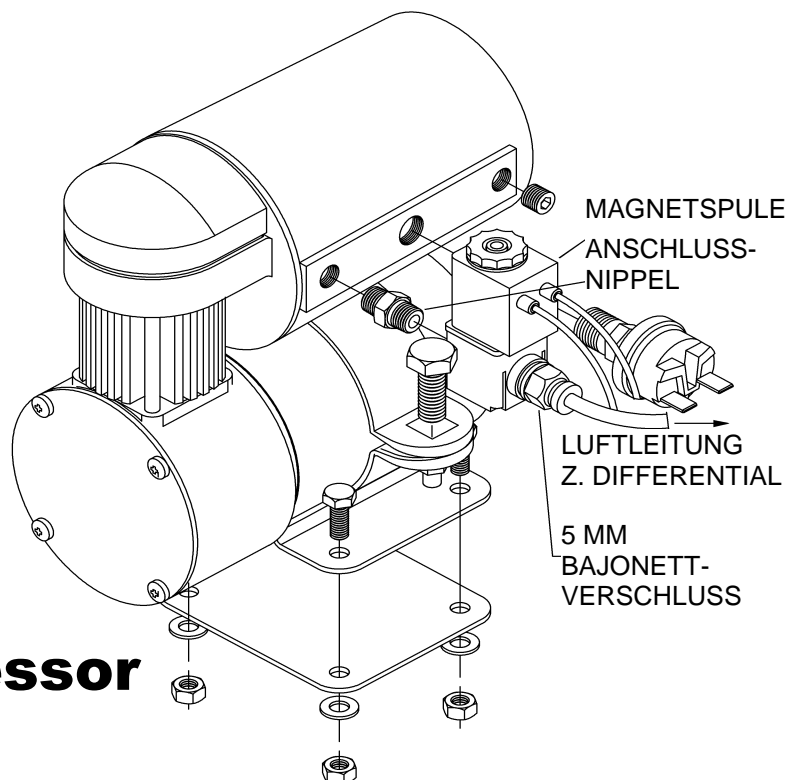
ANMERKUNG:

Wenn der *Air Locker* ausgeschaltet wird, stößt die Magnetspule Druckluft durch das kleine Loch in der schwarzen Verschlusskappe aus. Stellen Sie sicher, dass dieses Loch nicht blockiert wird.

- Streichen Sie das Gewinde des 5mm Bajonettverschlusses mit Gewindedichtmittel ein, bringen Sie es am Außenanschluss (bezeichnet mit "2") der Magnetspule an und schrauben es fest.

Abbildung 18.

ARB
Luftkompressor



4 Installation des Luftsystems

4.1.2 Einbau einer alternativen Luftversorgung

Im Sinne einfacher Montage, guter Luftversorgung und hoher Systemstabilität Ihres/r Air Locker, empfiehlt ARB die Verwendung des Original ARB Luftkompressors. Solange alle folgenden Kriterien erfüllt sind, kann das *Air Locker* Luftsystem jedoch auch mit einer alternativen Luftversorgung verwendet werden:

- Erreichbarer Mindestdruck von 85PSI [586kPa].
- Keine Drucküberschreitung von 105PSI [724kPa].
- Die Luftversorgung sollte ausreichen, den/die *Air Locker(s)* in einem Vorgang aufzuladen, so dass keine Verzögerung entsteht, wenn ein oder zwei Differentiale gesperrt werden.

ANMERKUNG:

Um festzustellen, ob Ihre Luftversorgung genügend Druckluft produziert, schalten Sie Ihren Air Locker ein, schalten Sie ihn aus und schalten Sie ihn erneut ein. Wenn die alternative Luftversorgung diese Schritte durchführen kann, ohne neuen Druck zu erzeugen, ist die Kapazität ausreichend.

- Versorgung mit sauberer, trockener, rost- und staubfreier Luft
- Es muss ein 1/8" BSP Anschluss zum Anbringen der *Air Locker* Magnetspule vorhanden sein.
- Bringen Sie die Magnetspule in unmittelbarer Nähe der Luftversorgung an und sichern sie vor Vibrationen und Erschütterungen.
- Unter Verwendung von Gewindedichtmittel verbinden Sie die Luftversorgung mit dem 1/8" BSP Einlasskanal der Magnetspule (bezeichnet mit "1" an der Magnetspule).

WICHTIG:

ARB kann keine Garantie für Schäden an Ihrem *Air Locker* übernehmen, die sich auf den Gebrauch von alternativen Luftversorgungen (Druckluftzylindern usw.) zurückführen lassen. Bei Fragen zur Verwendung und Eignung alternativer Luftsysteme mit Ihrem *Air Locker* wenden Sie sich bitte an Ihren ARB Fachhändler.

4 Installation des Luftsystems

4.2 Verlegen und Sichern der Druckluftleitung

Die Verlegung der Druckluftleitung zwischen Luftversorgung (z. B. Kompressor) und Ihrem *Air Locker* hängt von Ihrem Fahrzeugtyp und der Position der Luftversorgung ab. Planen Sie die Verlegung vorausschauend und beachten Sie die folgenden Regeln:

- Beim Verlegen der Druckluftleitung von der Achse zu einem festen Punkt am Fahrzeug bedenken Sie bitte, dass sich die Achsen bewegen. Stellen Sie sicher, dass die Druckluftleitung auch dann noch genügend Bewegungsfreiheit hat, wenn das Fahrzeug komplett ein- bzw. ausfedert.
- Vermeiden Sie ein Durchhängen der Druckluftleitung unter dem Fahrzeug; sie könnte mit dem Untergrund in Kontakt kommen und sich an Steinen oder Ästen verfangen

ANMERKUNG:

Ein Befestigen der Druckluftleitung an einer der elastischen Bremsleitungen trägt der Bewegung der Achsen Rechnung und verhindert ein Verdrillen der Leitung.

- Bevor Sie die exakte Länge der Druckluftleitung zuschneiden, legen Sie sie in ihrer vollen Längen vom Kompressor zum Differential aus.
- Stellen Sie sicher, dass die Druckluftleitung nicht mit scharfen und scheuernden Gegenständen in Kontakt kommt. Dies führt zu frühzeitigem Verschleiß.
- Wickeln Sie die Druckluftleitung nicht um enge Krümmungen. Dies könnte die Leitung einknicken und die Luftzufuhr dämpfen oder blockieren.
- Achten Sie darauf, dass die Druckluftleitung nicht mit der Auspuffanlage Ihres Fahrzeugs in Verbindung kommen kann. Die extreme Hitzeeinwirkung würde zum Schmelzen der Leitung führen.
- Verlegen Sie die Druckluftleitung nicht länger als nötig. Je länger der Luftschlauch, desto öfter muss der Kompressor nachpumpen.
- Verwenden Sie zum Fixieren der Druckluftleitung ausreichend Kabelbinder.
- Schneiden Sie das Ende der Druckluftleitung, das an der Magnetspule angebracht wird, mit einem scharfen Messer auf die exakte Länge, um ein Einknicken des Kupfer-Luftröhrchens am Bajonettverschluss zu verhindern.

4 Installation des Luftsystems

- Um die Druckluftleitung mit dem Bajonettverschluss der Magnetspule zu verbinden: drücken Sie die Druckluftleitung auf den Verschluss. Ziehen Sie den Flansch des Verschlusses nach außen und drücken Sie die Druckluftleitung fest in den Bajonettverschluss. Drücken Sie den Flansch nach innen und ziehen Sie anschließend noch vorsichtig am Druckluftschlauch, um ihn zu arretieren.

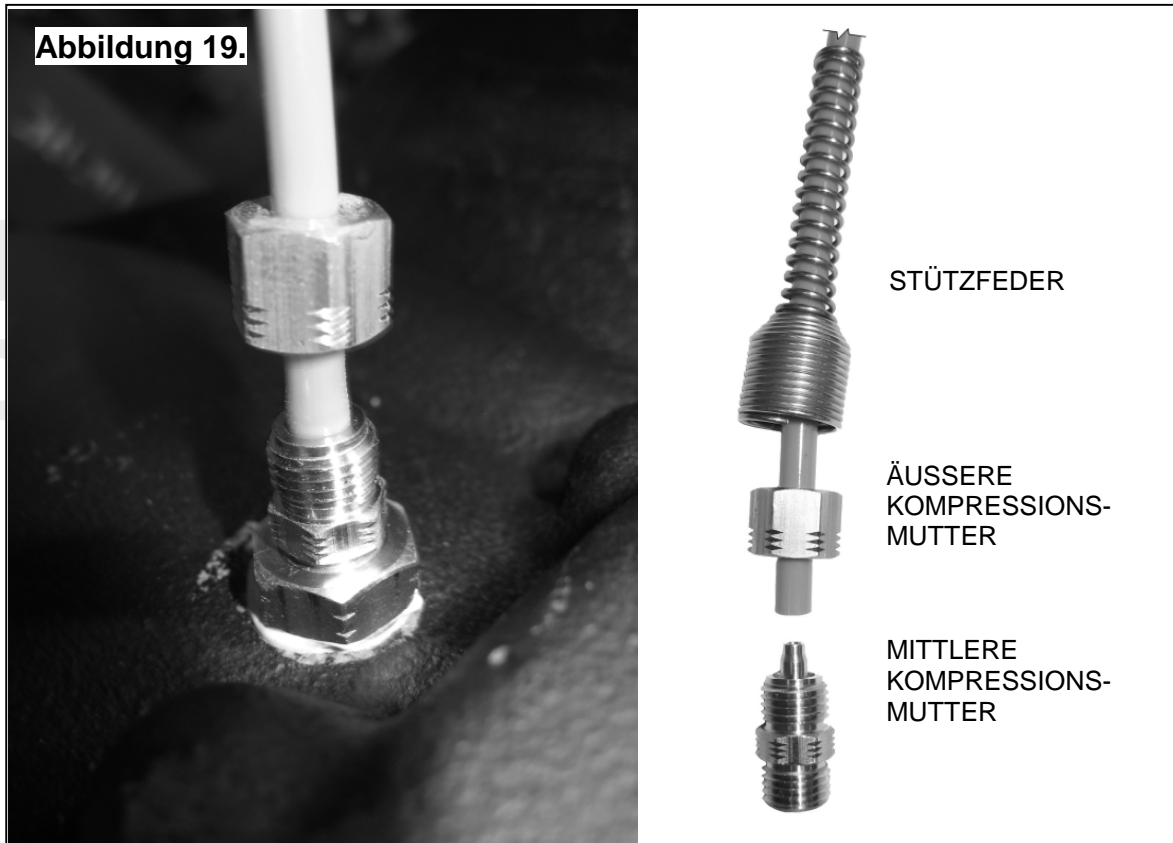
ANMERKUNG:

Um die Druckluftleitung vom Bajonettverschluss der Magnetspule zu entfernen, gehen Sie wie folgt vor: drücken Sie die Druckluftleitung so weit wie möglich in das Anschlussstück und ziehen Sie den Flansch des Verschlusses nach außen. Ziehen Sie nun die Druckluftleitung aus dem Bajonettverschluss.

4.3 Verbinden der Schottverschraubung

- Kürzen Sie den Druckluftschlauch mit einem scharfen Messer auf die richtige Länge.
- Schieben Sie die Stützfeder - mit dem schmalen Ende zuerst - auf den Druckluftschlauch (siehe Abb. 19).
- Schieben Sie die äußere Kompressionsmutter auf den Druckluftschlauch.

Abbildung 19.



4 Installation des Luftsystems

- Schieben Sie das Luftröhrchen bis zum Ende auf die Kompressionsmutter.

ANMERKUNG:

Falls das Einführen des Röhrchens zu schwierig ist, erwärmen Sie das Ende des Druckluftschlauches in einer Tasse mit kochendem Wasser und machen es so weicher.

- Schrauben Sie die äußere Kompressionsmutter fest, während Sie die innere Kompressionsmutter mit einem 3/8" Schlüssel festhalten. Das Luftröhrchen ist nun mit der inneren Kompressionsmutter verbunden.

ANMERKUNG:

Die äußere Kompressionsmutter zieht bis zu einem Fixpunkt an. Ein übermäßiges Anziehen trägt nicht zur besseren Abdichtung bei.

- Schieben Sie die Stützfeder über die äußere Kompressionsmutter.
- Sichern Sie alle losen Bereiche des Druckluftschlauches mit Kabelbindern.

5 Einbau und Anschluss der elektrischen Anlage

5.1 Einbau der Kontrollschalter

Die *Air Locker* Kontrollschalter können im Fahrzeug problemlos in einen 21mm x 36.5mm [0.83" x 1.44"] Schalterausschnitt eingebaut werden.

ANMERKUNG: Die Kontrollschalter müssen korrekt eingebaut und verkabelt werden. Erst danach wird die Schalterabdeckung darüber gesteckt. Bitte beachten Sie, dass die Schalterabdeckung im Nachhinein nur sehr schwer zu entfernen ist.

Aus Sicherheitsgründen sollten die *Air Locker* Kontrollschalter an einer Stelle angebracht werden, die vom Fahrer leicht erreichbar ist. Beachten Sie die folgenden Punkte:

- Die Kontrollschalter MÜSSEN fest angebracht werden und sollten während des Fahrzeugbetriebs niemals lose vom Kabelbaum hängen.
- Die Kontrollschalter sollten vom Fahrer leicht erreichbar sein. Idealerweise sollten die Schalter so angebracht werden, dass eine Bedienung ohne größere Bewegung oder Ablenkung vom Fahren möglich ist.
- Die Kontrollschalter sollten so angebracht werden, dass der Fahrer problemlos erkennen kann, ob die Schalter ein- oder ausgeschaltet sind.
- Die Kontrollschalter sollten an einer Stelle angebracht werden, bei der eine unbeabsichtigte Bedienung durch den Fahrer oder Beifahrer ausgeschlossen ist.
- Die Position des Schalterausschnittes sollte eine Mindesttiefe von 50mm [2"] für die Kontrollschalter des *Air Locker* aufweisen.
- Die Kontrollschalter sollten an einer Stelle angebracht werden, wo sie keiner Feuchtigkeit ausgesetzt werden (z. B. nicht im unteren Bereich der inneren Türverkleidung).
- ARB empfiehlt, den *Air Locker* Gefahrenaufkleber (ARB Art. Nr. 210101) in unmittelbarer Schalternähe gut sichtbar anzubringen.

5 Einbau und Anschluss der elektrischen Anlage

ANMERKUNG: Falls keine geeignete Einbaustelle in Ihrem Armaturenbrett vorhanden ist, kann bei Ihrem ARB Air Locker Händler eine spezielle Schalterhalterung (geeignet für 1, 2 oder 3 Schalter) erworben werden (siehe Abb. 20.).



5.2 Anschluss der Kontrollschalter

5.2.1 Anschluss an den ARB Luftkompressor

Wenn Sie die *Air Locker* Kontrollschalter und Magnetspule(n) mit dem ARB Luftkompressor verbinden, können alle erforderlichen Anschlusskabel direkt vom mitgelieferten Kabelbaum abgezweigt werden (siehe Abb. 21.).

ANMERKUNG: Schaltplan 180409 ist beispielhaft abgebildet. Details zur Installation und Einstellung Ihres ARB Luftkompressors finden Sie in dessen Einbauanleitung.

5 Einbau und Anschluss der elektrischen Anlage

Schaltplan des ARB Luftkompressors

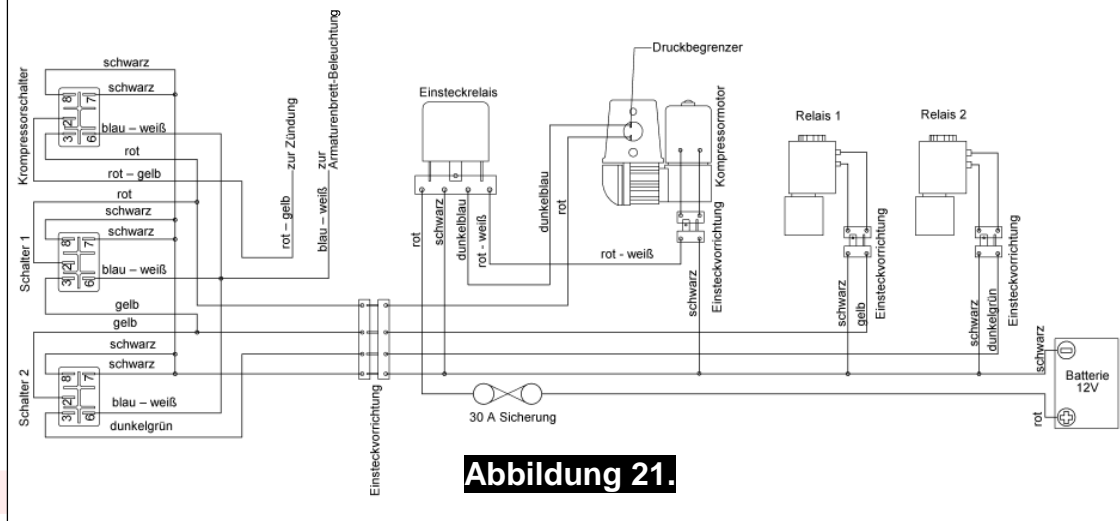
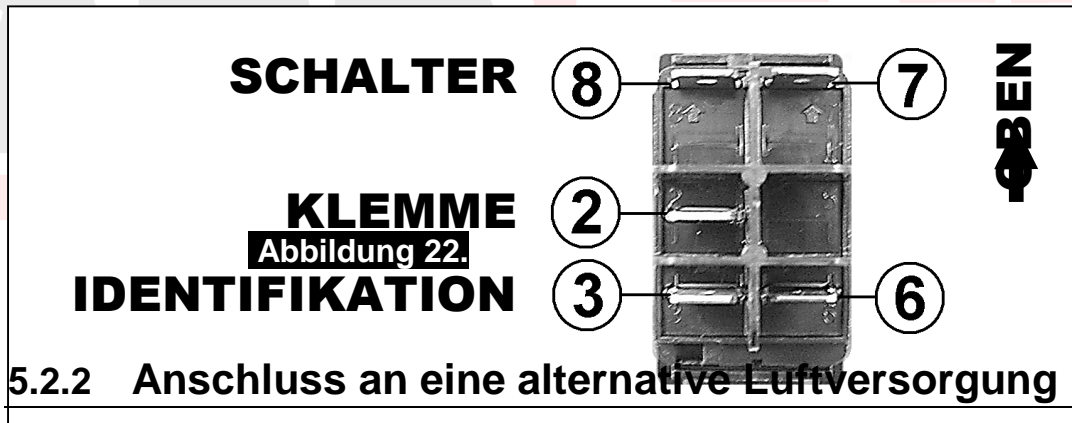


Abbildung 21.



5.2.2 Anschluss an eine alternative Luftversorgung

Wenn Sie die *Air Locker* Kontrollschalter mit einer alternativen Luftversorgung verbinden, sollten abhängig davon, ob Sie einen oder zwei *Air Locker* in Ihrem Fahrzeug anschließen, die Schalter gemäß den Schaltplänen in den Abbildungen 23. und 24. verkabelt werden.

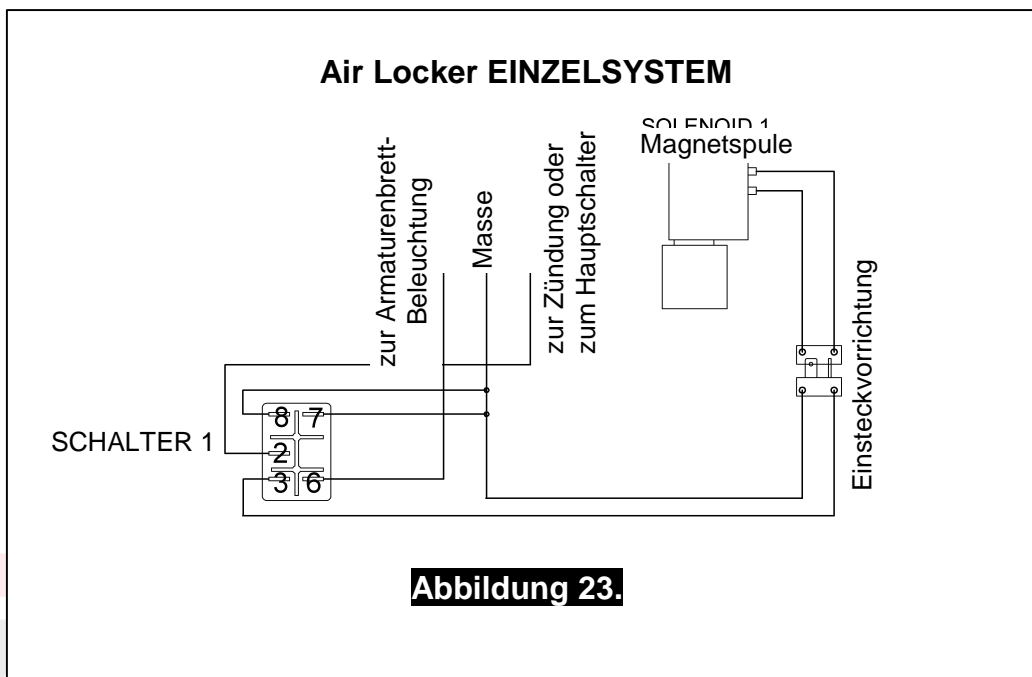
5.2.2.1 Anschluss eines *Air Locker* Einzelsystems

- Wenn Sie nur einen *Air Locker* in Ihrem Fahrzeug installieren, sollte der Kontrollschalter und die Magnetspule in Übereinstimmung mit Abbildung 19. verkabelt werden. Dabei ist es unerheblich, ob Sie den *Air Locker* an der Vorder- oder Hinterachse eingebaut haben.
- Stecken Sie die entsprechende Schalterabdeckung (z.B. 'FRONT' = Vorderachse oder 'REAR' = Hinterachse) auf den Kontrollschalter.

ANMERKUNG:

Verwenden Sie Abbildung 18. zum korrekten Anschließen des Schalters.

5 Einbau und Anschluss der elektrischen Anlage



5.2.2.2 Anschluss eines *Air Locker* Doppelsystems

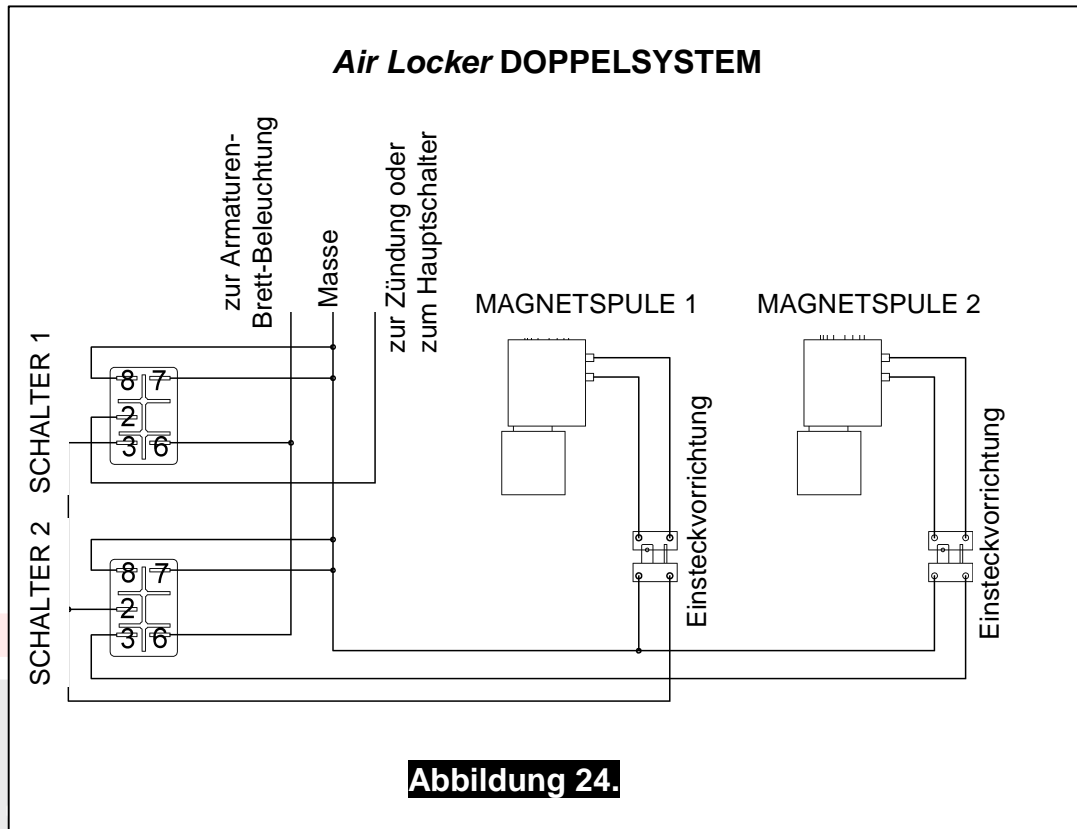
- Wenn Sie zwei *Air Locker* in Ihrem Fahrzeug installieren, sollten die Kontrollschalter und Magnetspulen in Übereinstimmung mit Abbildung 20. verkabelt werden. Aus Sicherheitsgründen erlaubt diese Konfiguration ein Einschalten von MAGNETSPULE 2 nur dann, wenn MAGNETSPULE 1 bereits eingeschaltet ist.
- Stecken Sie die "REAR AIR LOCKER" (*Air Locker* Hinterachse) Schalterabdeckung auf SCHALTER 1 und die "FRONT AIR LOCKER" (*Air Locker* Vorderachse) Schalterabdeckung auf SCHALTER 2.

ANMERKUNG:

Verwenden Sie Abbildung 22. zum korrekten Anschließen der Kontrollschalter.

- Schalten Sie MAGNETSPULE 1 mit dem Druckluftschlauch, der zum *Air Locker* der Hinterachse führt, und MAGNETSPULE 2 mit dem Druckluftschlauch, der zum *Air Locker* der Vorderachse führt, zusammen.

5 Einbau und Anschluss der elektrischen Anlage



LOCKING DIFFERENTIALS

6 Test und Abschließen der Montage

6.1 Dichtheitsprüfung

- Parken Sie Ihr Fahrzeug und stellen Sie den Motor ab. Schalten Sie die Luftversorgung an und warten Sie, bis voller Druck aufgebaut ist.

ANMERKUNG:

Wenn der/die *Air Locker* ausgeschaltet ist/sind, sollte sich die Luftversorgung (z. B. Kompressor) auch über längere Zeit nicht wiederaufpumpen müssen. Ein periodisches Wiederaufpumpen, ohne dass der *Air Locker* angeschaltet ist, weist auf eine undichte Stelle am Magnetspulenanschluss oder am Dichtungsring des Kompressortanks hin.

- Schalten Sie den/die *Air Locker* ein.
- Der Kompressor sollte sich innerhalb einer Zeitspanne von mindestens 15 Minuten nicht wieder aufpumpen müssen. Sollte sich die Luftversorgung dennoch nachpumpen müssen, weist dies auf eine undichte Stelle im System hin.

ANMERKUNG:

Wenn Sie anstatt eines Kompressors eine alternative Luftversorgung (z. B. Druckluftzylinder oder Luftpumpe mit Riemenantrieb) verwenden, muss das dem Magnetspulenanschluss vorgelagerte Luftsystem mit einem Manometer und in Reihe geschalteten Absperrventilen auf undichte Stellen geprüft werden (s. Abb. 17).

- Ist eine undichte Stelle vorhanden, besprühen Sie alle Luftanschlüsse mit Seifenlauge oder Lecksuchspray, während der Kompressor voll aufgepumpt ist. An undichten Stellen sollten sich Luftblasen bilden.
- Überprüfen Sie, dass alle Verschraubungen ordnungsgemäß festgezogen sind.
- Bauen Sie die Anschlüsse auseinander, säubern Sie die Gewinde und tragen Sie erneut Gewindedichtmittel auf, wenn die Undichtigkeit anhält.

6 Test und Abschließen der Montage

6.2 Prüfung des Air Locker Betriebs

Um zu überprüfen, dass das Luftsystem, die Elektrik und Ihr *Air Locker* Differential korrekt funktionieren, gehen Sie folgendermaßen vor:

- Heben Sie Ihr Fahrzeug mit einer Hebebühne so weit an, dass sich die Räder frei drehen können
- Lösen Sie die Handbremse, schalten Sie in den Leerlauf (Gang ‚N‘ bei Automatikgetrieben) und schalten Sie den *Air Locker* aus.
- Schalten Sie die Zündung Ihres Fahrzeugs an OHNE den Motor zu starten. Das große Kontrollleuchten-Symbol des *Air Locker* Kontrollschalters sollte nicht aufleuchten.
- Schalten Sie den Kompressor (oder alternative Luftversorgung) an.
- Drehen Sie ein Rad mit der Hand.
- Schalten Sie den *Air Locker* am Kontrollschalter ein. Das große Kontrollleuchtensymbol auf der Schalterabdeckung sollte aufleuchten.
- Drehen Sie das gleiche Rad noch einmal.
- Beide Räder sollten sich jetzt zusammen in die gleiche Richtung drehen.
- Schalten Sie den *Air Locker* Kontrollschalter erneut aus.
- Drehen Sie das gleiche Rad noch einmal.
- Die Räder sollten sich erneut in entgegengesetzte Richtungen drehen.

6.3 Auffüllen des Differentialöls

ANMERKUNG:

Schlagen Sie im *ARB Air Locker Bedienungs- und Servicehandbuch* unsere Empfehlungen für Differentialöle nach.

- Füllen Sie das Differentialöl bis zum Kontrollloch wieder auf.
- Drehen Sie den Differentialkorb zweimal um die eigene Achse.
- Überprüfen Sie erneut den Ölstand und füllen Sie gegebenenfalls Differentialöl nach.
- Ersetzen Sie den Einfüllstutzen.
- Säubern Sie das Differentialgehäuse sorgfältig von allen Verschmutzungen.

6 Test und Abschließen der Montage

6.4 Checkliste nach der Montage

Nachdem die Montage des *Air Locker* abgeschlossen ist, empfehlen wir Ihnen, die folgende Checkliste durchzugehen und sicher zu stellen, dass Sie keinen dieser wichtigen Einbauschritte ausgelassen haben:

- Das Luftsystem ist auf Dichtigkeit überprüft worden.
- Bei den Schrauben des Tellerrades ist Schraubensicherungsmittel verwendet worden.
- Alle Verschraubungen sind mit einem fehlerfreien Drehmomentschlüssel entsprechend den Angaben im Service-Handbuch Ihres Fahrzeugherstellers angezogen worden.
- Das Differentialöl entspricht den Empfehlungen von ARB und wurde vollständig aufgefüllt.
- Alle Druckluftleitungen und Verkabelungen sind ordnungsgemäß verlegt und mit Kabelbindern gesichert worden.
- Die Kontrollschalter sind so angebracht worden, dass sie bequem vom Fahrer bedient und nicht versehentlich eingeschaltet werden können.
- Die Kontrollschalter funktionieren korrekt und leuchten auf, wenn der *Air Locker* eingeschaltet ist.
- Alle Fahrer, die den *Air Locker* benutzen, haben das *ARB Air Locker Bedienungs- und Servicehandbuch* vollständig gelesen und verstanden.
- Der *Air Locker* Warnaufkleber befindet sich in unmittelbarer Nähe des Kontrollschalters.

INSTALLATION DURCH: _____

INSTALLATIONSdatum: _____

KILOMETERSTAND: _____

ARB AIR LOCKER SERIENNR.: _____

7 Teileliste

7.1 Explosionszeichnung (siehe detaillierte Teileliste umseitig)

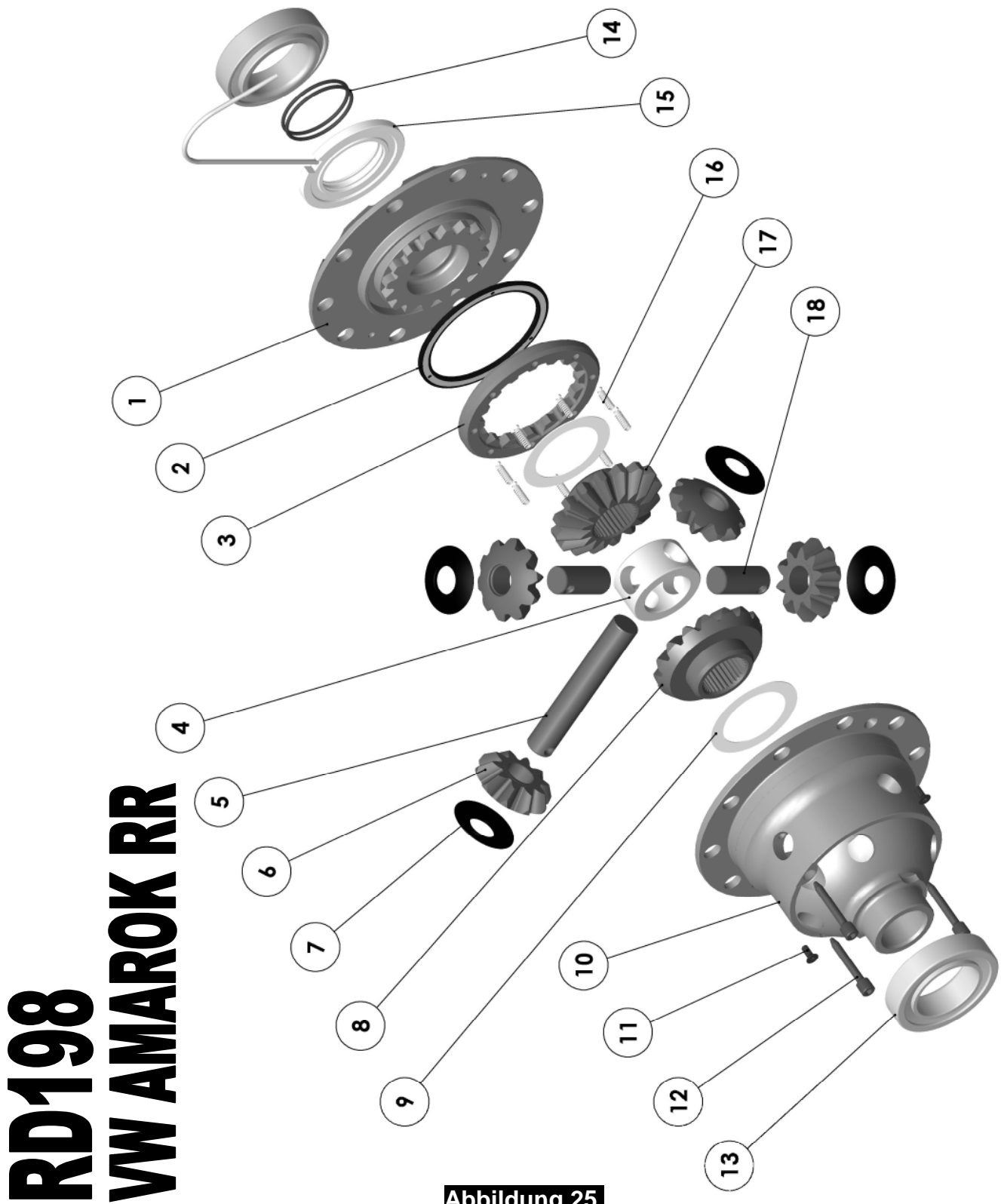


Abbildung 25.

7 Teileliste

7.2 Detaillierte Teileliste

(siehe Explosionszeichnung in Abb. 25.)

AIR LOCKER MODELL Nr. :		RD198	
Teil. Nr.	Menge	Beschreibung	Art. Nr.
01	1	ZYLINDERKAPPE	027330
02	1	ABDICHTUNG	160702
03	1	SCHIEBEZAHNRAD	050801
04	1	CENTER BLOCK	070201
05	1	BOLZEN LANG	060204
06	4	AUSGLEICHSRAD	728H051**
07	4	ANLAUFSCHIEBE	151110
08	1	PLANETENRAD ANTRIEBSWELLE	728H051**
09	2	ANLAUFSCHIEBE	151010
10	1	DIFFERENTIALGEHÄUSE	013030
11	2	SENKKOPF-SCHRAUBE	200213
12	3	SICHERUNGSSTIFT	120601
13	-	WALZENLAGER	NICHT IM LIEFERUMFANG
14	2	O-RING FÜR DICHRINGGEHÄUSE	160248
15	1	DICHRINGGEHÄUSE	081817
16	8	VERSCHLUSSSCHRAUBEN FÜR ZYLINDERKAPPE	150107
17	1	PLANETENRAD ANTRIEBSWELLE	728H051**
18	2	KURZER BOLZEN	060403
*	1	EINSTELL-DISTANZSCHEIBEN	SHK008
*	1	SCHEIBE DICHRINGGEHÄUSE	220210
*	1	SCHOTTVERSCHRAUBUNG, O-RING TYP,3.5-5mm	170111
*	1	BAJONETTVERSCHLUSS,5mm (R1 5 1/8")	170201
*	1	GEWINDENIPPEL, 1/8" BSP	170501
*	1	DRUCKLUFTLEITUNG (5mm DURCHMESSER x 6m LANG)	170301
*	1	MAGNETSPULE	180103
*	1	KONTROLLSCHALTER	180209
*	1	KONTROLLSCHALTERABDECKUNG (REAR)	180211
*	10	KABELBINDER	180301
*	1	WARNSCHILD	210101
*	1	AUFKLEBER	210102
*	1	BEDIENUNGS- UND SERVICEHANDBUCH	210200
*	1	EINBAUANLEITUNG	2102198

* In Explosionszeichnung nicht eingezeichnet.

** Nur als komplettes 6-Gang-Set erhältlich