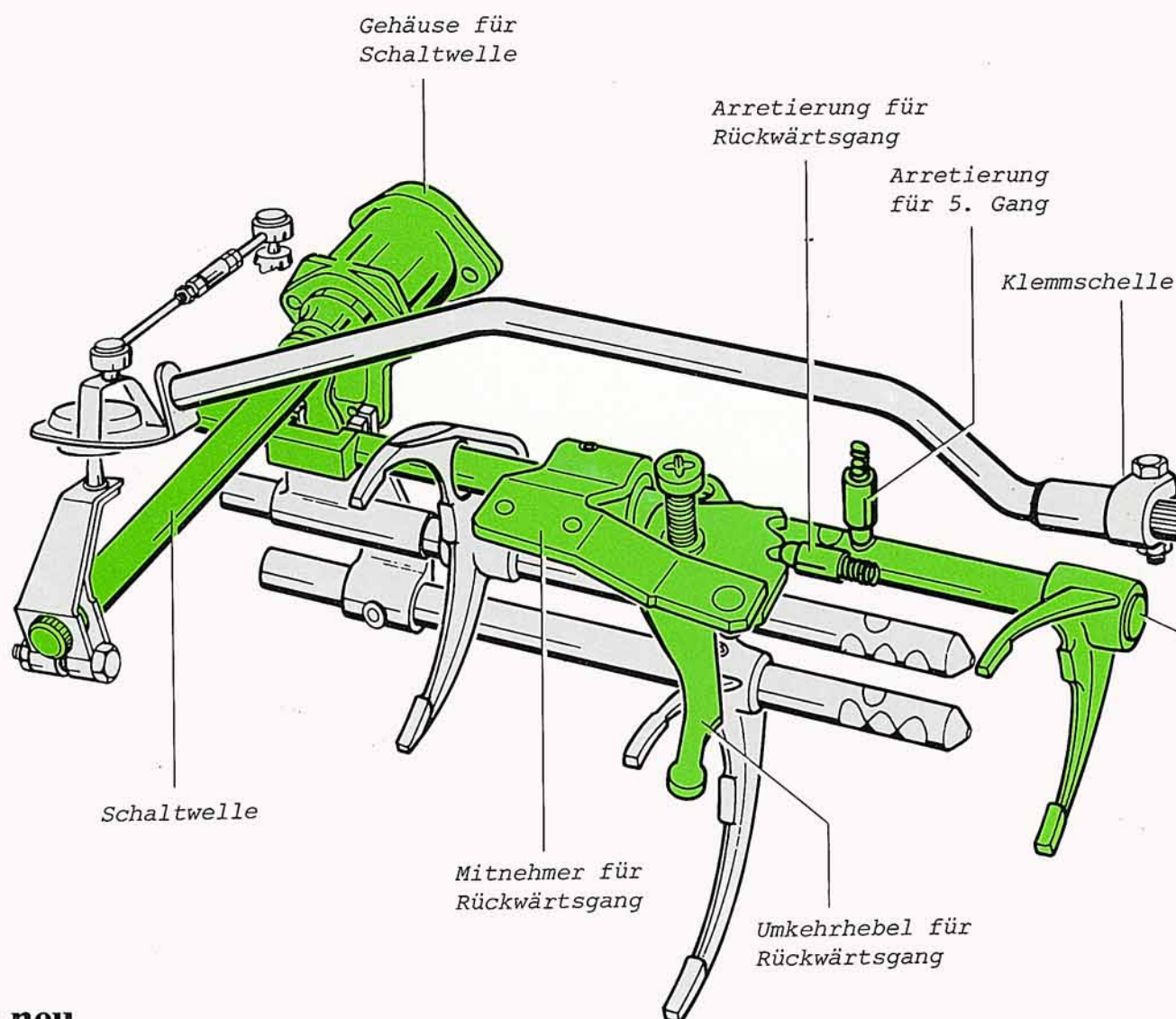


Schaltung



Das ist neu

Der Anschlagbock und das Schalthebellager sind verbreitert worden.

Die Sperre für den verlagerten Rückwärtsgang ist an der rechten Seite des Anschlagbockes angeordnet.

Die Sperre für den 5. Gang und die Seitendruckfeder sind in das Gehäuse der Schaltwelle eingebaut.

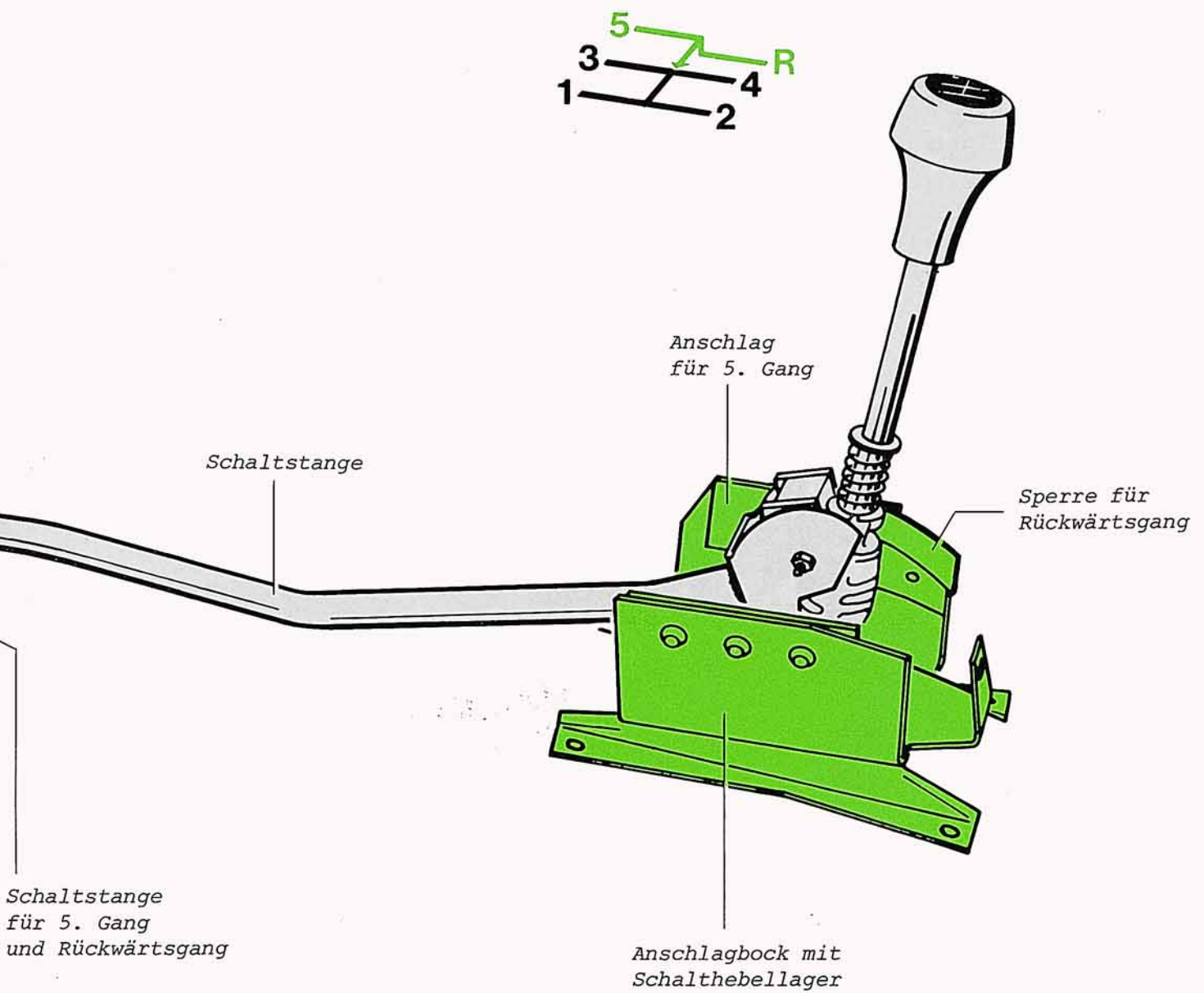
Sie verhindert das direkte Schalten vom 5. Gang in den Rückwärtsgang.

Die Schaltwelle wird nur komplett mit Gehäuse geliefert.

Die Schaltgabel für den 5. Gang und der Mitnehmer für den Rückwärtsgang sitzen auf einer gemeinsamen Schaltstange.

Der Mitnehmer betätigt über den Umkehrhebel das Schaltrad des Rückwärtsganges.

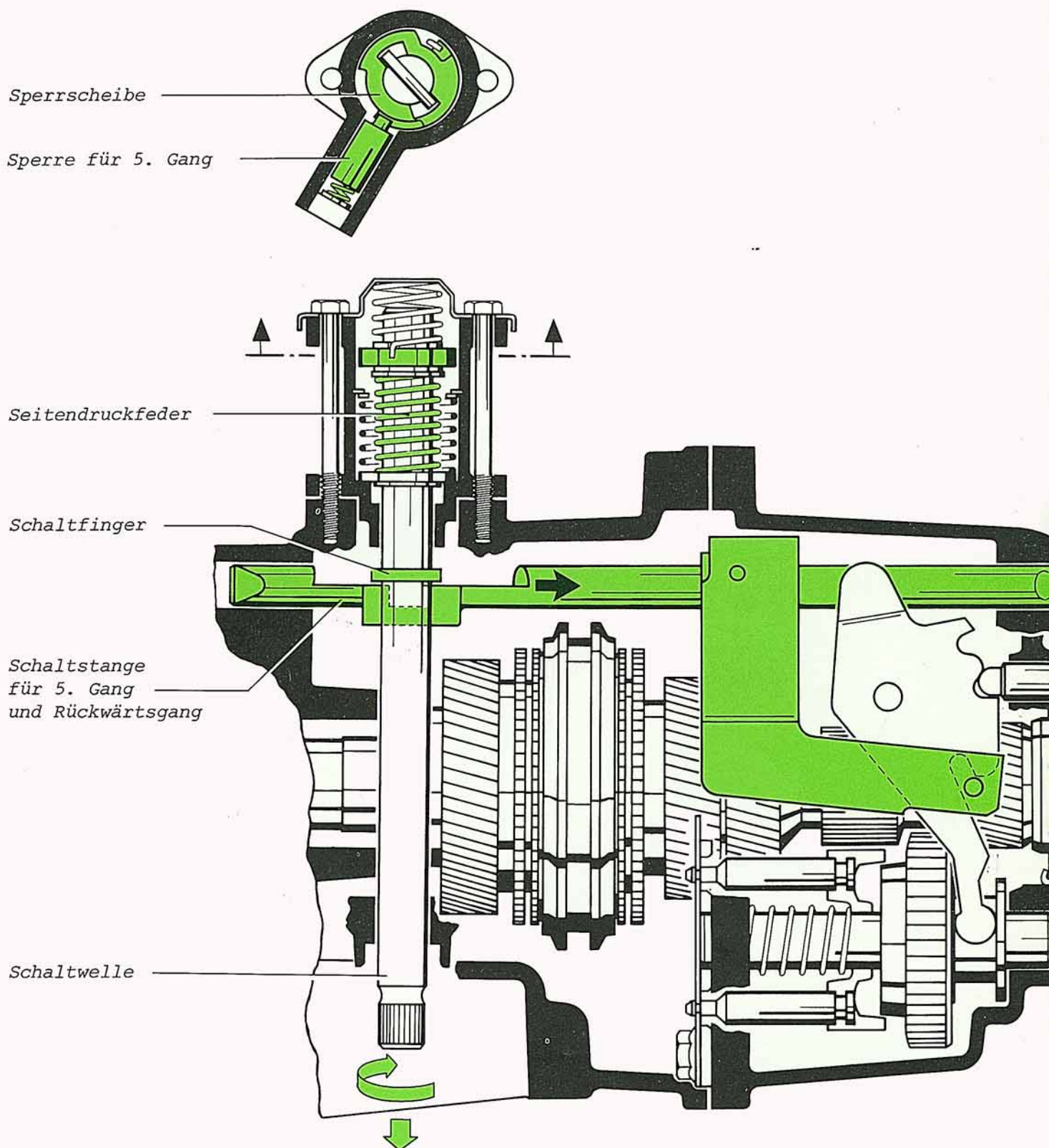
Die Arretierung des Rückwärtsganges greift in die Aussparungen am Umkehrhebel.



Die Einstellung der Schaltung erfolgt mit der Lehre 3048 an der Klemmschelle der Schaltstange.

Schaltbetätigung im Getriebe

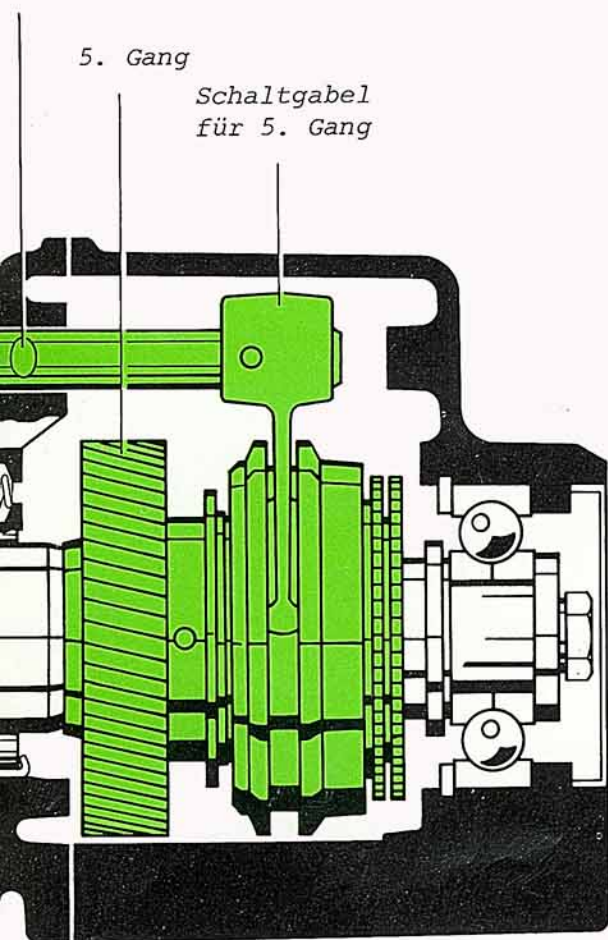
(5. Gang)



Aussparung für
Arretierung

5. Gang

Schaltgabel
für 5. Gang



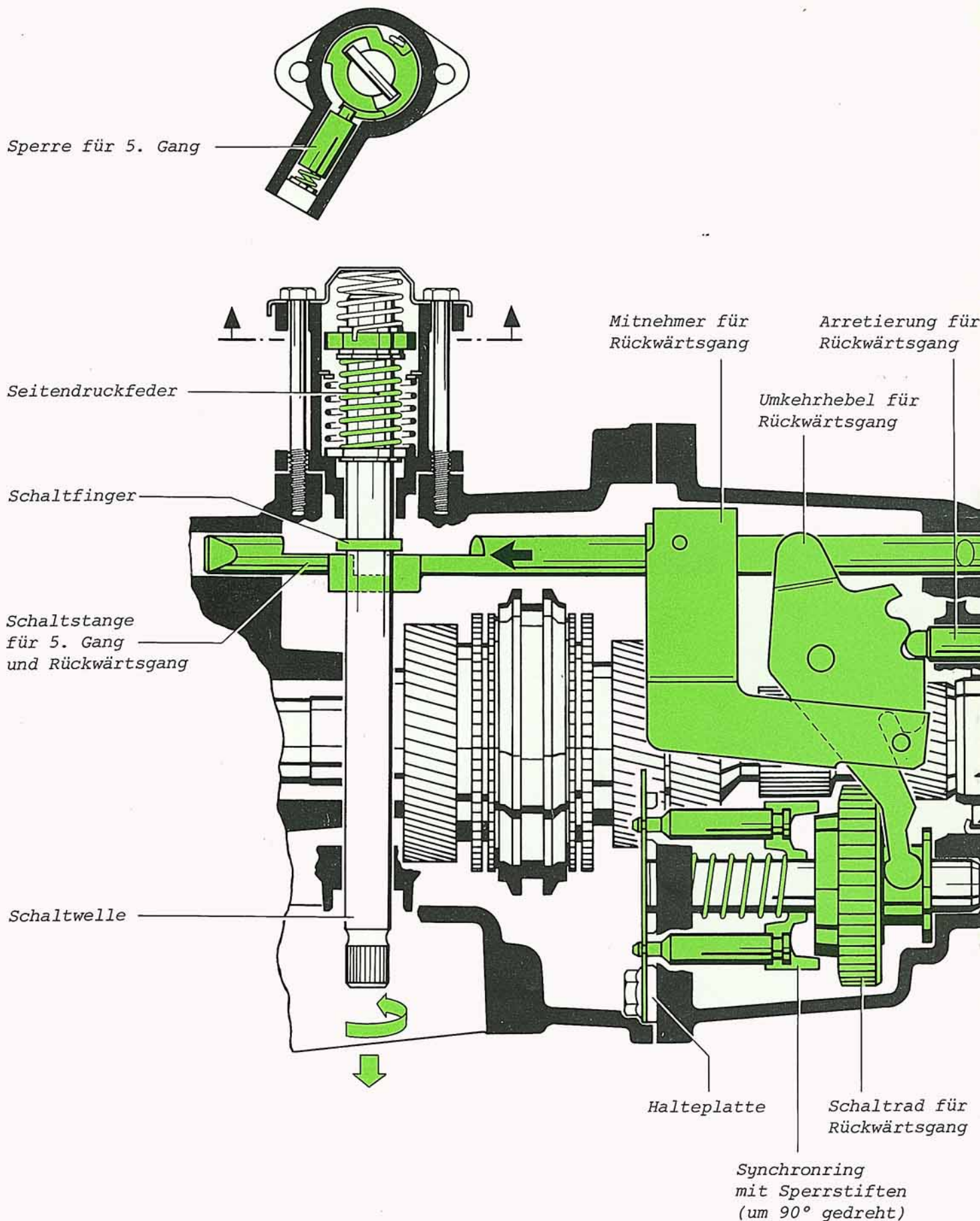
So funktioniert es

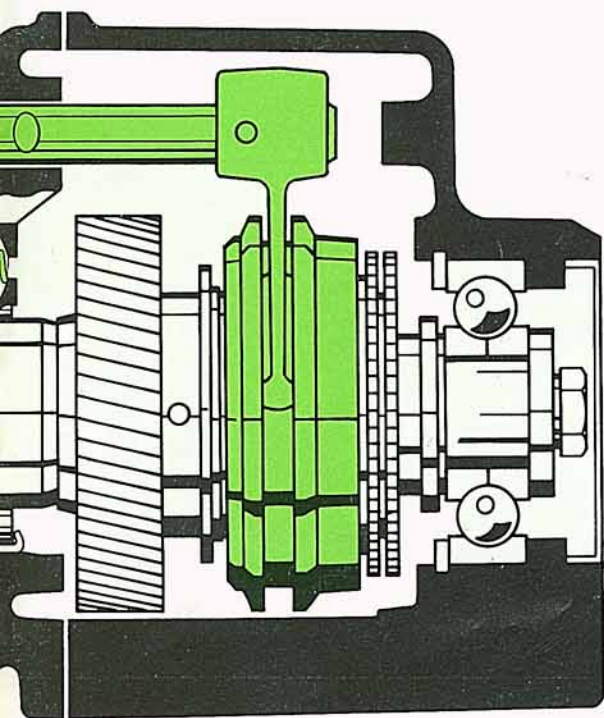
Beim Wählen des 5. Ganges wird die Schaltwelle in Pfeilrichtung bis zum Anschlag gezogen und dabei die Sperre für den 5. Gang überwunden. Gleichzeitig wird die Seitendruckfeder gespannt und der Schaltfinger in das Schaltmaul der Schaltstange eingeführt.

Beim Schalten des 5. Ganges wird die Schaltwelle in Pfeilrichtung gedreht und dabei die Schaltstange vom Schaltfinger in Pfeilrichtung bewegt. Gleichzeitig wird die Arretierung überwunden und über die Schaltgabel der 5. Gang eingelegt. Beim Zurückschalten verhindert der Anschlag an der Sperrscheibe das direkte Schalten in den Rückwärtsgang.

Schaltbetätigung im Getriebe

(Synchronisierter Rückwärtsgang)





So funktioniert es

Beim Wählen des Rückwärtsganges wird die Schaltwelle in Pfeilrichtung bis zum Anschlag gezogen und dabei die Sperre für den 5. Gang überwunden. Gleichzeitig wird die Seitendruckfeder gespannt und der Schaltfinger in das Schaltmaul der Schaltstange eingeführt.

Beim Schalten des Rückwärtsganges wird die Schaltwelle in Pfeilrichtung gedreht und dabei die Schaltstange vom Schaltfinger in Pfeilrichtung bewegt.

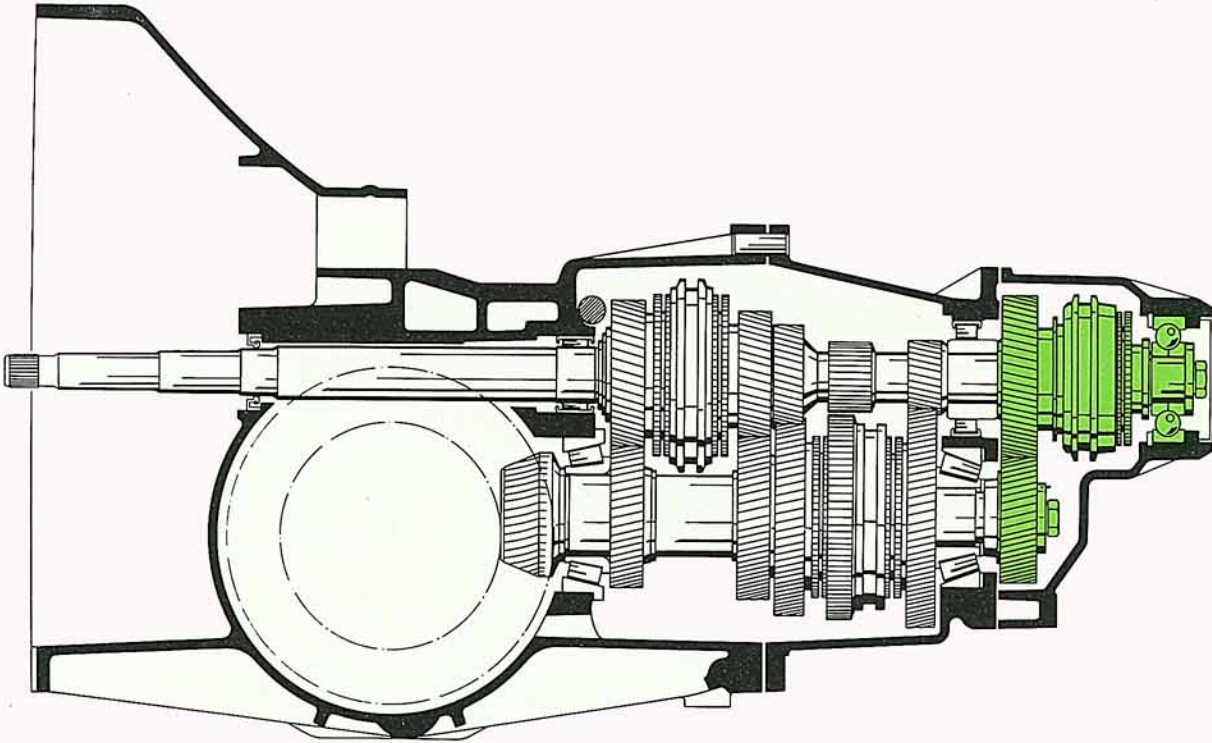
Der Mitnehmer zieht über den Umkehrhebel das Schaltrad in die Verzahnung der Antriebswelle und weiter in den Synchronring.

Der Synchronring wird über die Sperrstifte von der Halteplatte festgehalten.

Dadurch wird das Schaltrad mit der Antriebswelle bis zum Stillstand abgebremst.

Anschließend zentrieren sich die Sperrstifte in den Bohrungen der Halteplatte, der Rückwärtsgang läßt sich geräuschlos einlegen.

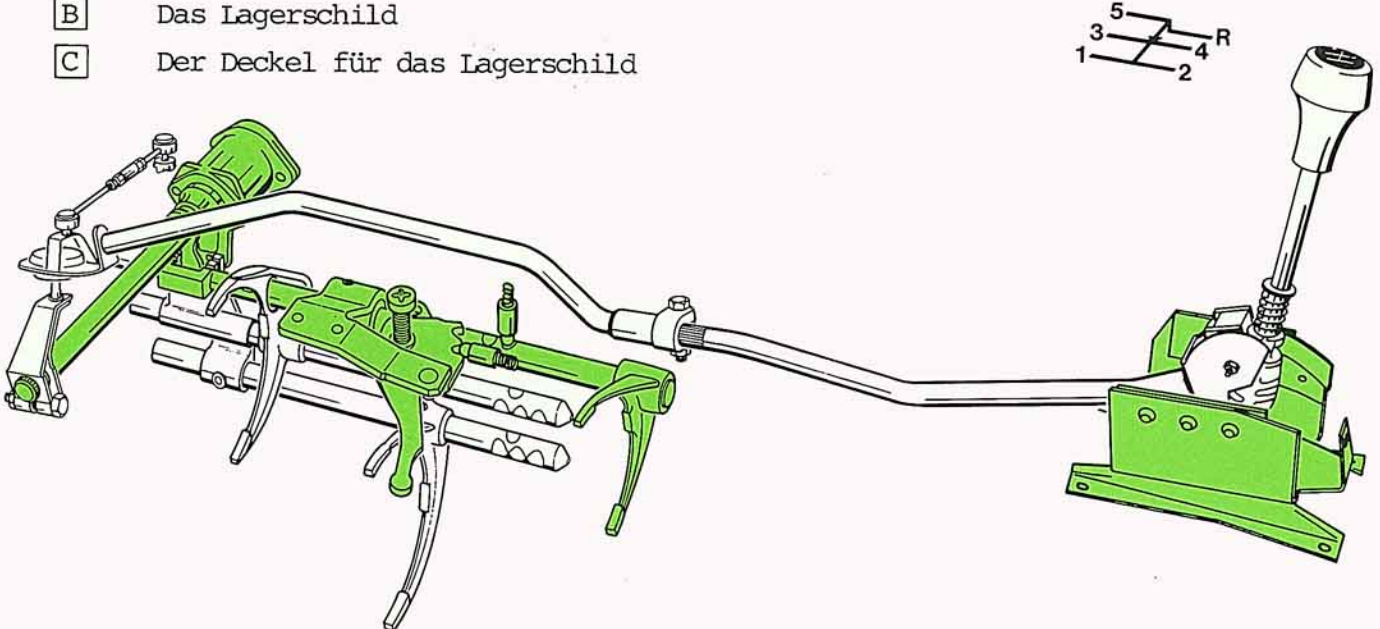
Zusammenfassung mit Fragen



Der 5. Gang ist mit der Synchronisation vor dem Lagerschild angeordnet. Die Antriebswelle ist zusätzlich mit einem Kugellager im Deckel gelagert.

1. Welche Gehäusebauteile sind geändert?

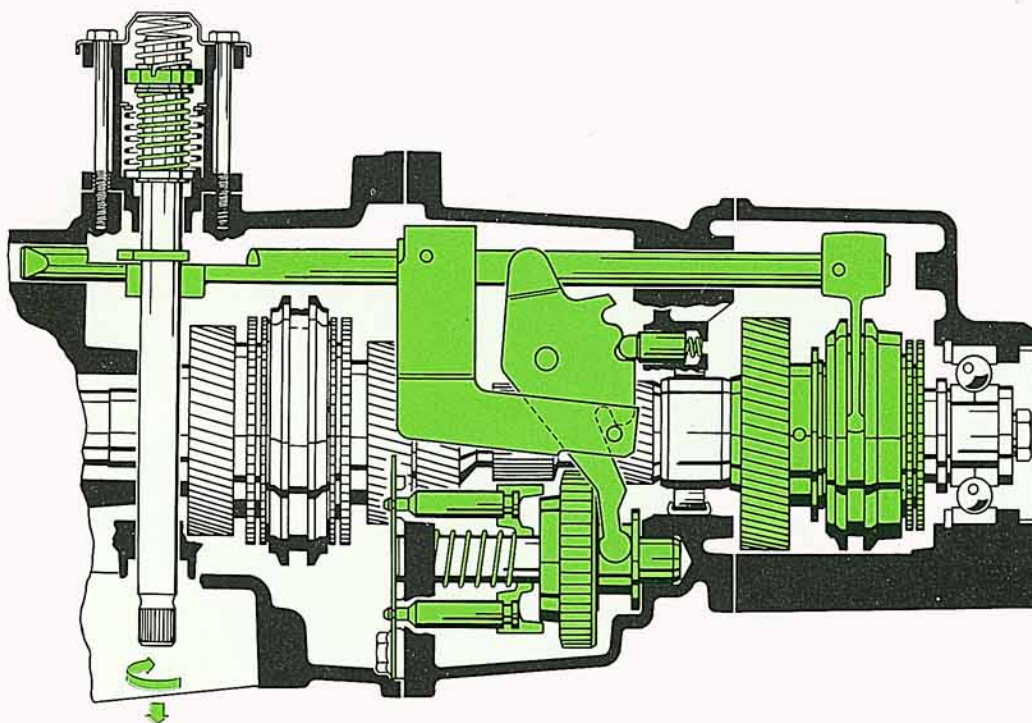
- ☐ A Das Getriebegehäuse
- ☐ B Das Lagerschild
- ☐ C Der Deckel für das Lagerschild



Der Anschlagbock und das Schalthebellager sind verbreitert worden. Die Sperre für den 5. Gang und die Seitendruckfeder sind in das Gehäuse der Schaltwelle eingebaut.

2. Mit welcher Sperre wird das direkte Schalten vom 5. Gang in den Rückwärtsgang verhindert?

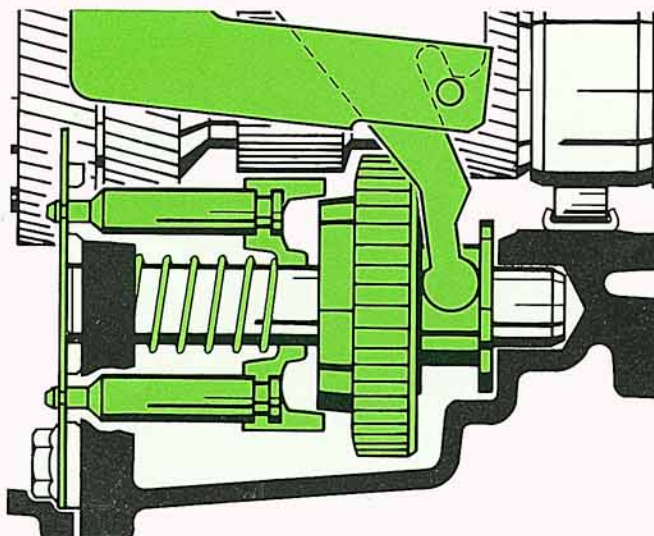
- ☐ A Mit der Sperre für den 5. Gang
- ☐ B Mit der Sperre für den Rückwärtsgang
- ☐ C Mit der Arretierung für den Rückwärtsgang



Die Schaltgabel für den 5. Gang und der Mitnehmer für den Rückwärtsgang sitzen auf einer gemeinsamen Schaltstange. Der Mitnehmer betätigt über den Umkehrhebel das Schaltrad des Rückwärtsganges.

3. Welcher Gang wird hier gerade geschaltet?

- ☐ A Der 5. Gang
- ☐ B Der Rückwärtsgang



Der Synchronring ist auf der Achse des Schaltrades für den Rückwärtsgang gelagert. Die Sperrstifte greifen mit den abgesetzten Enden in die Bohrungen der Halteplatte. Eine Federspange hält die Bauteile der Synchronisation zusammen.

4. Wie funktioniert die Synchronisation des Rückwärtsganges?

- ☐ A Der Synchronring wird von der Federkraft auf den Konus gedrückt und dadurch das Schaltrad bis zum Stillstand abgebremst
- ☐ B Das Schaltrad wird mit dem Konus in den Synchronring gedrückt und dadurch bis zum Stillstand abgebremst

Vergleichen Sie Ihre Antworten
mit den entsprechenden Texten im Programm.
Damit erhalten Sie Gewißheit,
ob Sie die geänderte Konstruktion und Funktion verstanden haben.

Diese Selbststudienprogramme sind bisher erschienen:

☐ Lernen Sie die Technik des Passat kennen.

☐ Den Motor.
Die Heizung.
Das Getriebe.

☐ Die Achsen.
Die Bremsen.
Die Lenkung.

☐ Den Vergaser.
Die Elektrik.
Den Aufbau.

☐ die Technik der L-Jetronik.

☐ der Scirocco.

☐ der Golf.

☐ der Audi 50.

☐ Automatik-Getriebe für Volkswagen und Audi.

☐ der Polo.

☐ der LT.

☐ die K-Jetronik.

☐ der LT-Dieselmotor.

☐ Audi 100/77.

☐ VW-Dieselmotor 1,5 l.

☐ Servolenkung.

☐ Audi 100/5E.

☐ Steuerung der Heizung und Klimaanlage im Audi 100.

☐ Niveauregelung im Audi 100.

☐ Klimaanlage im Audi 100.

☐ 5 Zylinder-Dieselmotor.

☐ Geschwindigkeitsregelanlage im Audi 100.

☐ LT 40/45 6 Zylinder-Dieselmotor.

☐ 5 Gang-Schaltgetriebe 020.

☐ Der neue Transporter.

☐ Transistor Zündanlage mit Leerlaufstabilisierung.

☐ Schiebedächer.