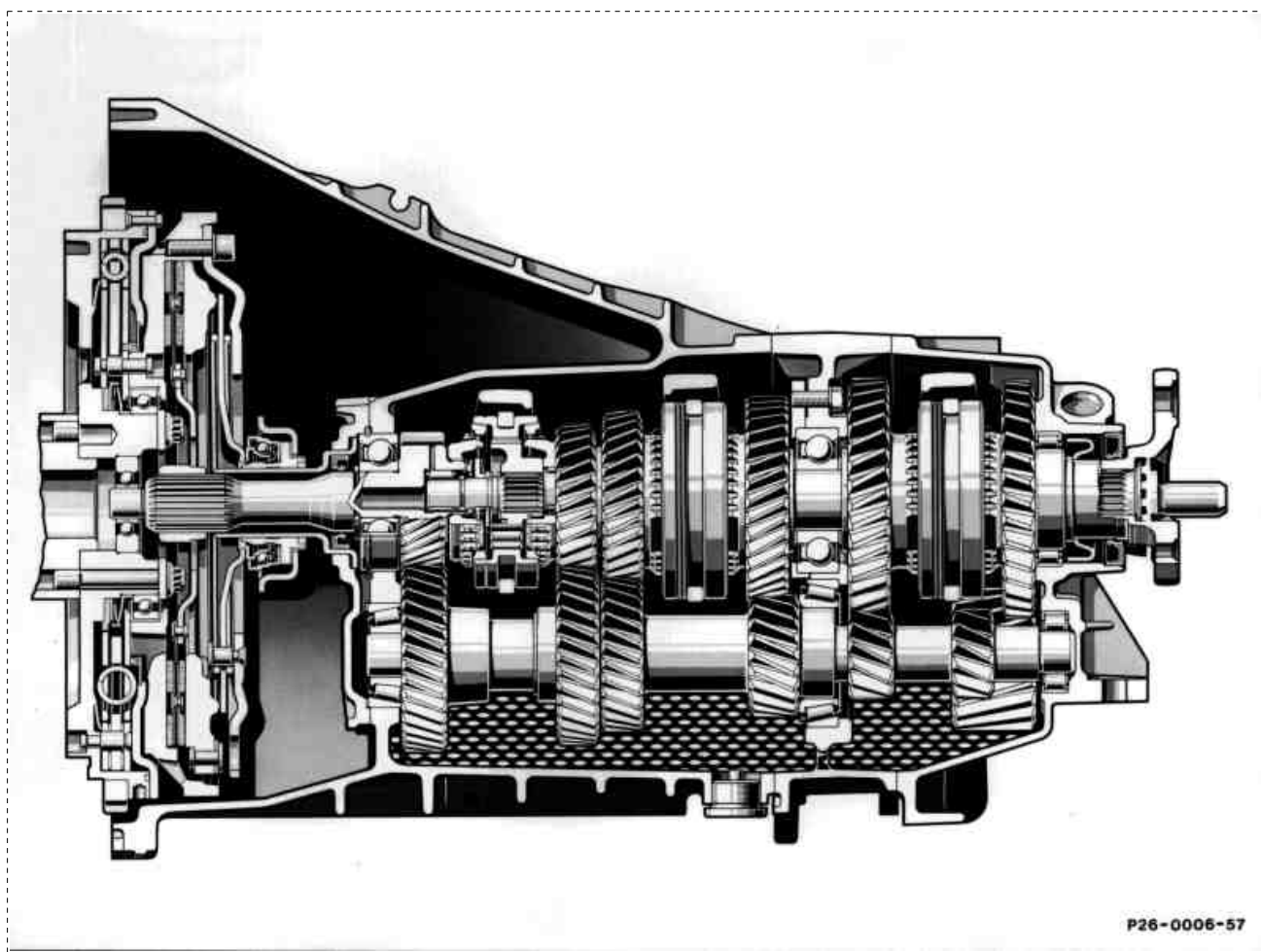


Bei den Getrieben 717.45 sind alle Gehäuseteile und Deckel aus Leichtmetall-Druckguß gefertigt und so gestaltet, daß eine hohe Festigkeit erzielt wurde. Das Kupplungsgehäuse ist voll integriert. Es ist ein Wechselgetriebe in Vorgelegebauart mit 5 sperrsynchronisierten Vorwärtsgängen und einem sperrsynchronisierten und schrägverzahnten Rückwärtsgang. Der Rückwärtsgang wird auf der Hauptwelle mit Schiebemuffe und Synchronring geschaltet.

Der 5. Gang ist als direkter Gang ausgelegt. Im hinteren Getriebedeckel ist der 1. Gang und der Rückwärtsgang untergebracht, außerdem befindet sich dort der mechanische bzw. elektronische Tachometerantrieb. Die Hauptwelle ist im Getriebegehäuse und in der Zwischenplatte mit einem beidseitig abgedichteten (schmutzgeschützten) Rillenkugellager und im hinteren Getriebedeckel zusätzlich noch in einer Rollenhülse gelagert. Die Vorgelegewelle ist in zwei Kegelrollenlager und im hinteren Getriebedeckel noch in einer Rollenhülse gelagert.



Getriebe 717.45

#### Übersetzungsverhältnisse

| Gang      | Übersetzung | Zähnezahl  |
|-----------|-------------|------------|
| Konstante | 1,423       | 26         |
|           |             | --         |
| 1. Gang   | 4,151       | 37         |
|           |             | 35         |
| 2. Gang   | 2,523       | 12         |
|           |             | 39         |
| 3. Gang   | 1,687       | 22         |
|           |             | 32         |
| 4. Gang   | 1,239       | 27         |
|           |             | 31         |
| 5. Gang   | 1,0         | Durchtrieb |

|   |                            |                     |
|---|----------------------------|---------------------|
| Rückwärtsgang   | 4,151                      | 35<br>-- (19)<br>12 |
| Daten   |                            |                     |
| Axialspiel der Vorgelegewelle zwischen Kegelrollenlager und vorderem Getriebedeckel               |                            | 0-0,05 mm           |
| Abstand Stirnseite Gleichlaufkörper 4./5. Gang bis zur Trennfläche der Zwischenplatte             |                            | 140,4 mm            |
| Abstand zwischen Trennfläche Getriebegehäuse und Stirnflächen der Sperrmuffe an der Antriebswelle |                            | 141,8 mm            |
| Axialspiel der Antriebswelle zwischen Rillenkugellager und vorderem Getriebedeckel                |                            | 0-0,1 mm            |
| Gelenkflansch/Wellen  |                            |                     |
| Durchmesser am Gelenkflansch für die Lauffläche des Radialdichtrings                              | Neuwert                    | 40,00 mm            |
|   |                            | 39,84 mm            |
|   | Grenzwert im Reparaturfall | 39,34 mm            |
| Zulässiger Seitenanschlag des Gelenkflansches am äußeren Durchmesser                              |                            | 0,10 mm             |
| Durchmesser der Antriebswelle an der Lauffläche für den Radialdichtring                           | Neuwert                    | 29,90 mm            |
|   |                            | 29,85 mm            |
|   | Grenzwert im Reparaturfall | 29,70 mm            |
| Zulässiger Höhengschlag der Antriebs-, Haupt- und Vorgelegewelle                                  |                            | max. 0,02 mm        |
| Synchronisierung  |                            |                     |
| Abstand zwischen Stirnseite Schiebemuffe und Stirnseite Synchronring                              | Neuwert                    | ca. 0 mm            |
|   | Grenzwert im Reparaturfall | 1,0 mm              |