

# TVR Wedge – Hinterachse und Differential

## BESCHREIBUNG

Die Differentialbaugruppe ist in Hypoidbauweise ausgeführt, wobei die Mittellinie des Antriebsritzelrads unter der Mittellinie des Hohlrads liegt. Ein zusammenklappbares Distanzstück wird zur Einstellung der Vorspannung der Antriebsritzel-Lagerung verwendet, und alle anderen Differentialeinstellungen werden mit Unterlegscheiben vorgenommen. Achsschenkelachsen übertragen die Leistung aus dem Differential über eine unabhängige Hinterradaufhängung auf die Antriebsräder. Eine Kupplungspaket-Begrenzungsschlupf-Einheit, "Powr-Lok", ist als Option erhältlich.

## ACHSÜBERSETZUNG UND IDENTIFIZIERUNG

Jaguar verwendet nur eine grundlegende Hinterachskonstruktion, die Einheit darf jedoch nicht mit einer Traktionssperrvorrichtung ausgestattet sein. Außerdem werden mehrere verschiedene Achsübersetzungen verwendet. Um die Achsübersetzung zu bestimmen, teilen Sie die Anzahl der Zähne des Hohlrads durch die Anzahl der Zähne des Ritzels. Ob eine Achse mit einer Traktionssperre ausgestattet ist oder nicht, sollte auf Anfrage des Eigentümers oder durch einen Test ermittelt werden.

## AUS- UND EINBAU

### Hintere Aufhängung

**HINWEIS** - Dieses Verfahren ist vorgesehen, da bei vielen Arbeiten am Achsantrieb die hintere Aufhängungsbaugruppe vor Beginn der Arbeiten am Achsantrieb entfernt werden muss.

- 1) Fahrzeug anheben und abstützen. Stellen Sie die Ständer vor den Radiusarmen auf die Karosserie mit Holzklötzen zwischen Karosserie und Ständern. Räder entfernen. Schalldämpfer von den Endrohren entfernen. Sicherheitsdraht und Schrauben zur Befestigung des Sicherheitsbandes und der Radiusarme von der Karosseriebefestigungsstange entfernen. Bremsleitungen an der Karosserie abklemmen und anschließen.
- 2) Gabelbolzen, der den Handbremszug an den Betätigungshebeln am Querträger sichert, entfernen. Kontermutter lösen und äußere Handbremskabelschraube vom Nachstellblock entfernen. Antriebswelle vom Differential abnehmen. Buchse unter die hintere Aufhängung setzen. Schrauben und Kontermuttern zur Befestigung der Querträgerbefestigungen am Rahmen entfernen. Hinterradaufhängung absenken und vom Fahrzeug abnehmen. Zum Einbau in umgekehrter Reihenfolge vorgehen und folgendes beachten. Bremsen entlüften. Radiusarm-Muttern am unteren Querlenker anziehen, wenn das Gewicht des Fahrzeugs auf den Rädern lastet.

### HALBESCHLAG (Half Shaft)

- 1) Entfernen Sie die hintere Aufhängung. Entfernen Sie die hintere Nabe wie folgt: Schmiernippel der Drehpunktwellen entfernen. Ziehen Sie den Splint heraus und entfernen Sie Mutter und Unterlegscheiben vom Keilwellenende der Halbwelle. Mit einem geeigneten Abzieher Nabe und Träger von der Halbwelle abziehen. Distanzstück von der Halbwelle entfernen und die inneren Simmerring-Sitze untersuchen. Falls erforderlich, diese ersetzen. Eine Mutter von der Drehpunktwellen des äußeren Aufhängungsarms entfernen und die Welle mit einem weichen Hammer austreiben. Nabe und Trägerbaugruppe aus dem Wagen entfernen.
- 2) Den Aufhängungsarm mit dem Wagenheber abstützen und Mutter und Schraube entfernen, die oben am vorderen Stoßdämpfer befestigt sind. Entfernen Sie die Muttern und Unterlegscheiben, mit denen der Stoßdämpfer am Aufhängungsarm befestigt ist, und entfernen Sie den Stoßdämpfer. Vier Muttern entfernen, die den halben Wellenflansch am Achsstummelflansch und am Bremsrotor befestigen. Ziehen Sie die Halbwelle von der Aufhängungseinheit ab und notieren Sie die Anzahl der Sturzscheiben, die zwischen dem Halbwellenflansch und dem Bremsrotor installiert sind. Falls erforderlich, Gelenkschirmungen durch Ausbohren der Niete entfernen.
- 3) Zum Einbau in umgekehrter Reihenfolge vorgehen und dabei ggf. Folgendes beachten: Gelenkschild wieder anbringen, Zugangsbohrung für Schmiernippel richtig positionieren. Fugenleitungen im Schild

mit nicht aushärtender, wasserdichter Dichtungsmasse abdecken. Sicherstellen, dass die Sturzscheiben ersetzt werden. Zum Wiedereinbau der Hinterradnabe wie folgt vorgehen: Geeignete Blindwelle (JD.14) in den Drehpunkt des Nabenträgers einbauen. Montieren Sie den Träger auf dem Aufhängungsarm, wobei die Unterlegscheiben zwischen Träger und Aufhängungsarm zu entfernen sind. Die Drehachse des äußeren Aufhängungsarms ersetzen und dabei die Blindwelle verschieben. Welle mit Mutter sichern und Schmiernippel wieder montieren.

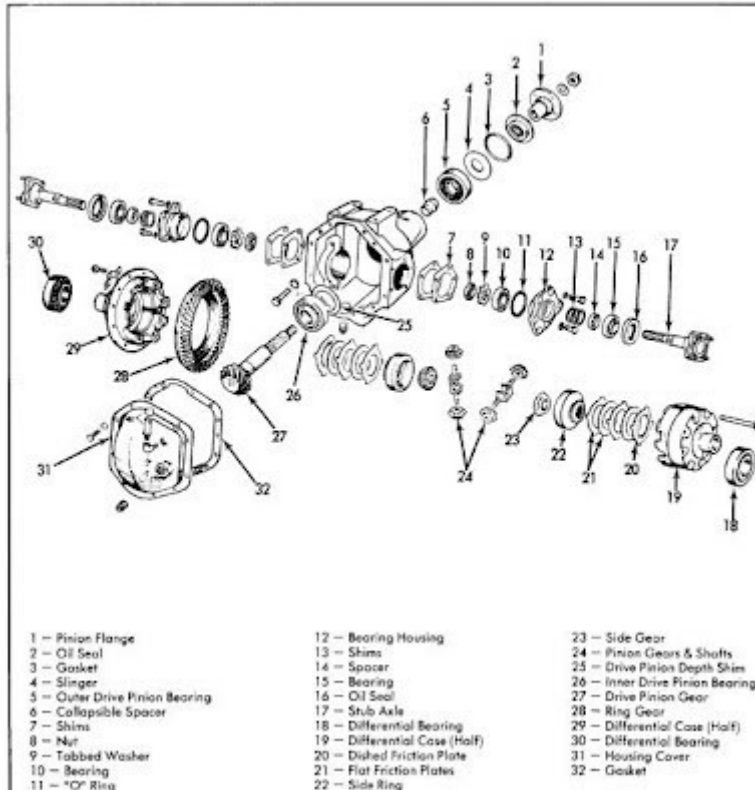


Abb. 1 Explosionszeichnung des Jaguar "Power-Lok"-Differentials

- 4) Falls erforderlich, Simmerringspur an den Keilwellen-Halbwellenflansch montieren, Abstandhalter ersetzen. Keilverzahnungen der halben Welle und Bohrung der Nabe gründlich reinigen und entfetten. Mit einem kleinen Pinsel Lactite "Stud Lock" sparsam auf die äußeren zwei Drittel der Keilverzahnung der halben Welle auftragen. Nabenträger auf der Halbwelle montieren. Unterlegscheibe anbringen und Nabenträger-Montagemutter anziehen. Installieren Sie einen neuen Splint. Messuhr so montieren, dass sie an Nabe und Nullanzeige anliegt. Mit zwei Hebeln an der Nabe aushebeln und den Endspielraum des Nabenlagers messen. Wenn das Endspiel die Spezifikationen überschreitet, überholen Sie die hintere Nabe und die Trägerbaugruppe. Nach dem Einbau der Hinterradaufhängung in das Fahrzeug den Radsturz prüfen.

## ACHSSCHENKEL-ÖLDICHTUNG

- 1) Halb-Welle entfernen. Sicherungsdraht entfernen und Bolzen, die den Bremssattel an der Endantriebseinheit befestigen, herausziehen. Den Bremsrotor entfernen und die Anzahl der zwischen Rotor und Achsstummelflansch entfernten Unterlegscheiben notieren. Sicherungsdraht und fünf Schrauben zur Befestigung des Bremssattel-Befestigungswinkels entfernen. Antriebswelle zusammen mit den Unterlegscheiben für die Bremssattelbefestigung, dem Kugellager und der Öldichtung herausziehen. Die Unterlegscheibe umdrehen und die Mutter vom Achsstummel entfernen. Entfernen Sie das Kugellager und den Bremssattel-Befestigungsbügel vom Achsstummel.
- 2) Den Wellendichtring leicht ölen und vorsichtig im Achsantriebsgehäuse positionieren. Dichtung rechtwinklig drücken und vollständig in die Gehäusenut setzen. Hervorstehenden Teil der Dichtung NICHT entfernen. Die Dichtung mit Hypoidöl bestreichen und den Bremssattel-Montagebügel und die Dichtungsbaugruppe über dem Achsstummel anbringen. Schieben Sie das Kugellager auf die

Antriebswelle, gefolgt von einer neuen Unterlegscheibe und Mutter. Stellen Sie sicher, dass die Lagersitze rechtwinklig zur Achsschenkelschulter stehen, und ziehen Sie die Mutter fest. Die Lasche an der Unterlegscheibe nach oben drehen.

- 3) Achsschenkel leicht einölen und die Welle in das Achsantriebsgehäuse einbauen. Schrauben zur Befestigung der Montagehalterung fingerfest einbauen. Messen Sie mit einer Fühlerlehre das Maß zwischen der Innenfläche der Montagehalterung und dem Achsantriebsgehäuse. Die so erhaltene Messung bestimmt die erforderliche Dicke der Unterlegscheibe und beschichtet die Gegenflächen und Unterlegscheiben dünn mit einem geeigneten Dichtungsmittel (Hylomar). Ziehen Sie die Schrauben in diagonaler Reihenfolge an.
- 4) Befestigungsschrauben des Drahtschlosses im Uhrzeigersinn anziehen. Installieren Sie die Bremsrotoren und den halben Wellenflansch mit Hilfe von Unterlegscheiben, die zwischen Rotor und Flansch entfernt wurden. Bremssattel auf Montagebügel montieren. Geeignete Abstandshalter (übergroße Muttern) an den Rotorbolzen anbringen und Muttern anziehen. Verwenden Sie Fühlerlehren, um sicherzustellen, dass der Rotor mittig zwischen den Backen des Bremssattels sitzt. Falls erforderlich, Passscheibenpaket zwischen Flansch und Scheibe hinzufügen oder entfernen, um den Rotor zu zentrieren. Setzen Sie die Montage in umgekehrter Reihenfolge wie die Demontage fort.

## RITZELFLANSCH UND DICHTUNG

- 1) Propellerwelle abklemmen. Prüfen und protokollieren Sie das Drehmoment, das erforderlich ist, um den Flansch der Antriebswelle im Uhrzeigersinn (von vorne gesehen) durch eine Spielbewegung zu drehen. Hinterräder prüfen und Flanschbefestigungsmutter und Unterlegscheibe entfernen. Flansch entfernen. Öldichtung aus dem Achsantriebsgehäuse heraushebeln. Die Aussparung für den Wellendichtring mit einer Feile leicht einschneiden.
- 2) Sicherstellen, dass die Öldichtungsaussparung sauber und frei von Öl ist. Neuen Wellendichtring leicht in die Aussparung einführen und sicherstellen, dass die Dichtung rechtwinklig zum Gehäuse ist. Flansch, Unterlegscheibe und Mutter wieder montieren. Mutter bis auf 120 ft. lbs. anziehen. (16,5 mkg) anziehen, während Sie den Flansch drehen, um sicherzustellen, dass die Lagersitze korrekt sitzen. Ritzelvorspannung erneut prüfen. Wenn die Vorspannung unter den Spezifikationen liegt, ziehen Sie die Flanschmutter weiter an, bis die spezifizierte Vorspannung erreicht ist. Wenn die Vorspannung jedoch den maximalen spezifizierten Wert überschreitet, muss ein neues einklappbares Distanzstück installiert werden, siehe Überholung des Differentials. Schließen Sie die Propellerwelle wieder an und entfernen Sie die Radkeile.

## ACHSANTRIEBSEINHEIT

- 1) Entfernen Sie die hintere Aufhängungsbaugruppe und entleeren Sie die Achsantriebseinheit. Entfernen Sie die Montageplatte des Endantriebs und die Stoßdämpfer/Federeinheiten. Entfernen Sie die Muttern, mit denen das innere Kreuzgelenk der Halbwelle am Bremsrotor befestigt ist, und trennen Sie die Halbwelle ab, wobei Sie auf die entfernten Unterlegscheiben achten müssen. Entfernen Sie die Mutter von der Drehpunktswelle des inneren Aufhängungsarms und treiben Sie die Welle heraus. Wiederholen Sie den Vorgang für die andere Seite der Einheit. Bremsleitungen abklemmen und anschließen. Handbremshebel vom Kompensator abklemmen.
- 2) Sicherungsdraht von den Befestigungsschrauben des Endantriebs entfernen, Schrauben und Querträger durch Vorwärtsskippen über das Ritzel entfernen. Bremssättel von der Endantriebseinheit entfernen. Bremse ausbauen. Rotoren, unter Angabe der Anzahl der zwischen Rotor und Achsstummelflansch entfernten Ausgleichscheiben. Zum Einbau in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus sicherstellen, dass der Bremsrotor im Uhrzeigersinn zwischen den Backen des Bremssattels und den Spannbolzen der Drahtsicherung zentriert ist.

## ÜBERHOLUNG

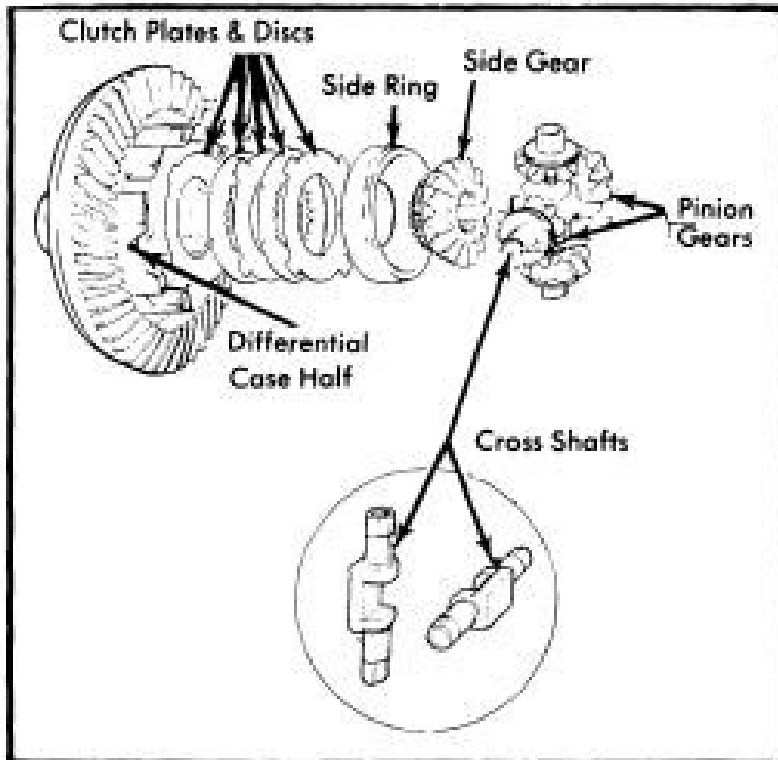


Abb. 2 Explosionszeichnung des begrenzten Schlupfes

- 1) Entfernen Sie die hintere Abdeckung und entsorgen Sie die Dichtung. Sicherungsdraht und Schrauben zur Befestigung des Bremssattel-Befestigungsbügels entfernen. Achsstummel zusammen mit den Unterlegscheiben für die Bremssattelmontagehalterung, dem Kugellager und der Öldichtung herausziehen. Unterlegscheibe umdrehen und Mutter, Kugellager und Bremssattel-Befestigungsbügel vom Achsstummel entfernen. Wiederholen Sie den Vorgang am zweiten Achsstummel. Entfernen Sie die Schrauben zur Befestigung der Differentiallagerdeckel und heben Sie die Deckel ab. Die Differentialbaugruppe mit zwei Hebeln heraushebeln und darauf achten, dass das Gehäuse nicht beschädigt wird.
- 2) Entfernen Sie die Mutter des Antriebsritzels und die Unterlegscheibe. Markieren Sie die relativen Positionen von Flansch und Ritzel und entfernen Sie den Flansch. Entfernen Sie das Ritzel mit einer geeigneten Presse aus dem Differentialgehäuse. Öldichtung, Ölwerfer und äußeren Lagerkonus entfernen. Innere und äußere Lagerschalen auf Verschleiß untersuchen. Wenn ein Austausch erforderlich ist, entfernen Sie die Lagerschalen mit geeigneten Werkzeugen (SL.14 und SL. 14/1). HINWEIS - Wenn sich die Lagerschalen nur schwer entfernen lassen, das Achsantriebsgehäuse hinter den Lagerdeckeln vorsichtig erwärmen. Nur bei "Powr-Lok"-Differentialen wie folgt vorgehen:
- 3) Differentialseitenlager mit geeigneten Werkzeugen (SL.14 und 14/3) ausbauen. Wenn keine Referenzmarkierungen vorhanden sind, ritzen Sie eine Linie über beide Hälften des Differentialgehäuses, um den korrekten Zusammenbau sicherzustellen. Entfernen Sie Schrauben, die beide Hälften des Differentialgehäuses sichern. Gehäuse teilen und Kupplungsscheiben und -platten von einer Seite entfernen. Differentialseitenring, Ritzelseitenrad und Ritzelquerwellen komplett mit Zahnrädern entfernen. Entfernen Sie das restliche seitliche Zahnrad und den seitlichen Ring und entfernen Sie die restlichen Kupplungsscheiben und -platten.
- 4) Nur bei Nicht-"Powr-Lok"-Differentialen: Peening und Drift-Ritzelwellen-Sperrbolzen aus dem Träger entfernen. Zahnräder, Welle und Unterlegscheiben aus dem Träger entfernen.

## WIEDERZUSAMMENBAU UND EINSTELLUNG

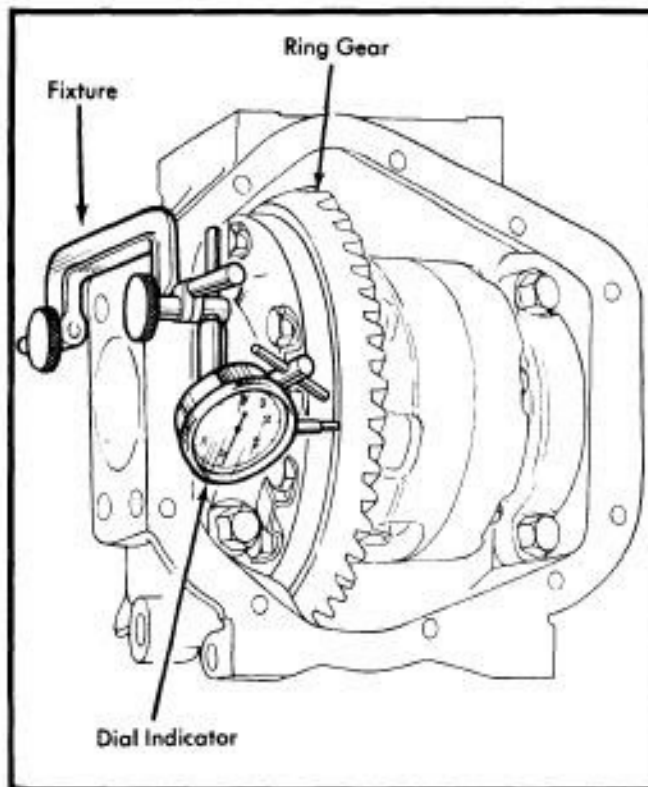


Abb. 3 Messung der seitlichen Lagervorspannung

### Gehäusemontage

- 1) Bei "Powr-Lok"-Differentials Kupplungsscheiben und -teller abwechselnd in die Flanschhälfte des Gehäuses einbauen. Installieren Sie zwei Tellerfeder-Kupplungsscheiben so, dass die konvexen Seiten gegen das Gehäuse anliegen. Montieren Sie den Seitenring und positionieren Sie ein Seitenrad in der Ringaussparung. Querwellen einbauen. Installieren Sie die Ritzelquerwellen komplett mit den Ritzeln und stellen Sie sicher, dass die Rampen auf den Wellen mit den entsprechenden Rampen des Gehäuses übereinstimmen.
- 2) Montieren Sie die Differentialgehäusehälften und stellen Sie sicher, dass die Referenzmarkierungen ausgerichtet sind und dass die Zungen der Kupplungsreibeiben mit den Nuten im Differentialgehäuse fluchten. Schrauben einbauen, aber noch nicht festziehen. Ausrichtung der Verzahnung durch Einsetzen beider Achsschenkel prüfen. Differentialgehäuseschrauben anziehen, wenn die Achsschenkel in Position sind. Wenn ein Achsstummel blockiert ist, darf sich die andere Achse nicht mehr als 19 mm (0,75") drehen, gemessen auf einem Radius von 152 mm (6").
- 3) Bei Nicht-"Powr-Lok"-Differentials Ritzelwelle, Ausgleichscheiben und Zahnräder in den Differentialträger einbauen. Sperrbolzen durch Peening sichern.

### Vorspannung des Seitenlagers

Installieren Sie das Seitenlager des Differentials ohne Unterlegscheiben am Differentialgehäuse und stellen Sie sicher, dass Lager und Gehäuse perfekt sauber sind. Setzen Sie die Differentialbaugruppe in das Gehäuse ein. Messuhr mit dem Zeigerschenkel gegen die Rückseite des Zahnkranzes montieren. Mit geeigneten Brechstangen zwischen Gehäuse und Lagerschalen die Differentialbaugruppe vollständig auf eine Seite des Gehäuses schieben. Die Messuhr auf Null stellen und die Baugruppe auf die andere Seite verschieben. Den Messwert der Messuhr aufzeichnen und zum Messwert .009" (.20 mm) addieren, um das erforderliche Ausgleichscheibenpaket zu erhalten. Entfernen Sie die Differentialbaugruppe vom Gehäuse.

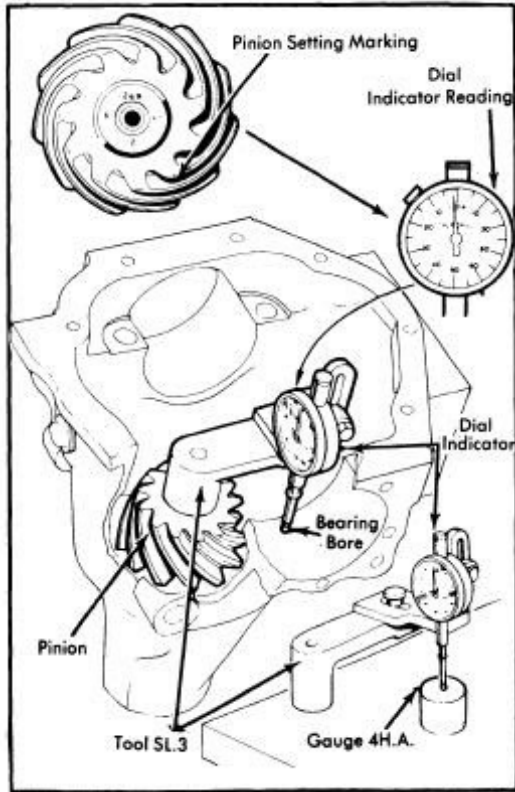


Abb. 4 Messen des Antriebsritzels

#### Tiefe des Antriebsritzels

- 1) Setzen Sie das Ritzel zusammen mit dem inneren Lagerkonus in das Gehäuse ein. Gehäuse umdrehen und Ritzel abstützen. Installieren Sie den äußeren Lagerkonus, den Flansch, die Unterlegscheibe und die Mutter des Ritzels, lassen Sie das zusammenklappbare Distanzstück, den Ölschleuderring und die Öldichtung weg und ziehen Sie die Mutter fest. Geeignete Messuhr-Haltevorrichtung (SL3) verwenden, Messuhr auf dem Einstellblock (4.H.A.) auf Null stellen. Messuhrhalterung fest auf die Stirnseite des Ritzels aufsetzen und die Anzeige nicht bis zum Boden der Gehäuselagerbohrung ablesen (siehe Abbildung).
- 2) Die Anzeige zeigt die Abweichung der Ritzeleinstellung von der Nullkonuseinstellung an. Dieser Wert stimmt mit dem auf der Stirnseite des Ritzels unten geätzten Wert überein. Wenn z.B. der auf dem Ritzel geätzte Wert  $-2$  ist, sollte die Messuhr  $-.002$ " anzeigen. Wenn die Einstellung nicht korrekt ist, Ritzel demontieren und innere Lagerschale des Ritzels entfernen. Bei Bedarf Unterlegscheiben hinzufügen oder entfernen, Ritzel wieder zusammenbauen und die Ritzeltiefe erneut prüfen.
- 3) Wenn die Einstellung korrekt ist, das Ritzel ausreichend weit aus dem Gehäuse herausziehen, um den äußeren Lagerkonus zu entfernen. Zusammenklappbaren Abstandshalter am Ritzel anbringen und sicherstellen, dass er fest auf dem bearbeiteten Ritzelabsatz sitzt. Ritzel in das Gehäuse einsetzen, äußeren Lagerkonus, Ölschleuder und Öldichtung montieren. Keilnuten der Ritzelwelle leicht einfetten und Flansch montieren. Installieren Sie eine neue Unterlegscheibe am Ende des Ritzels mit der konvexen Seite zum Ende der Welle hin. Mutter montieren, aber NICHT festziehen.

#### Spieleinstellung

- 1) Setzen Sie die Differentialbaugruppe komplett mit Seitenlagern, aber weniger Unterlegscheiben, in das Gehäuse ein. Stellen Sie sicher, dass Lager und Gehäuse vollkommen sauber sind. Installieren Sie die Messuhr am Gehäuse mit einem Fühler auf der Rückseite des Zahnkranzes. Heben Sie das Differentialgehäuse und den Zahnkranz vom Ritzel weg, bis das Lager der gegenüberliegenden Seite am Gehäuse anliegt. Messuhr an diesem Punkt auf Null stellen.
- 2) Differentialbaugruppe zum Ritzel hin bewegen, bis das Tellerrad tief mit dem Ritzel in Eingriff steht. Die Anzeige notieren und von diesem Wert die auf dem Antriebsrad geätzte Spielzugabe abziehen (z.B.

B/L.007 ergibt .007"). Dieses Ergebnis ergibt die Dicke der Unterlegscheiben (in Zoll), die zwischen Differentialgehäuse und Seitenlager auf der Hohlradseite des Differentials platziert werden müssen. Installieren Sie diese Dicke von Unterlegscheiben (in Zoll), die zwischen Differentialgehäuse und Seitenlager auf der Hohlradseite des Differentials platziert werden sollen. Installieren Sie Unterlegscheiben dieser Dicke, indem Sie Unterlegscheiben aus dem zuvor unter "Vorspannung der Seitenlager" festgelegten Paket entnehmen. Installieren Sie den Ausgleich der insgesamt erforderlichen Ausgleichscheiben auf der gegenüberliegenden Seite des Gehäuses. Es folgt ein Beispiel für die erforderlichen Berechnungen

BEISPIEL:

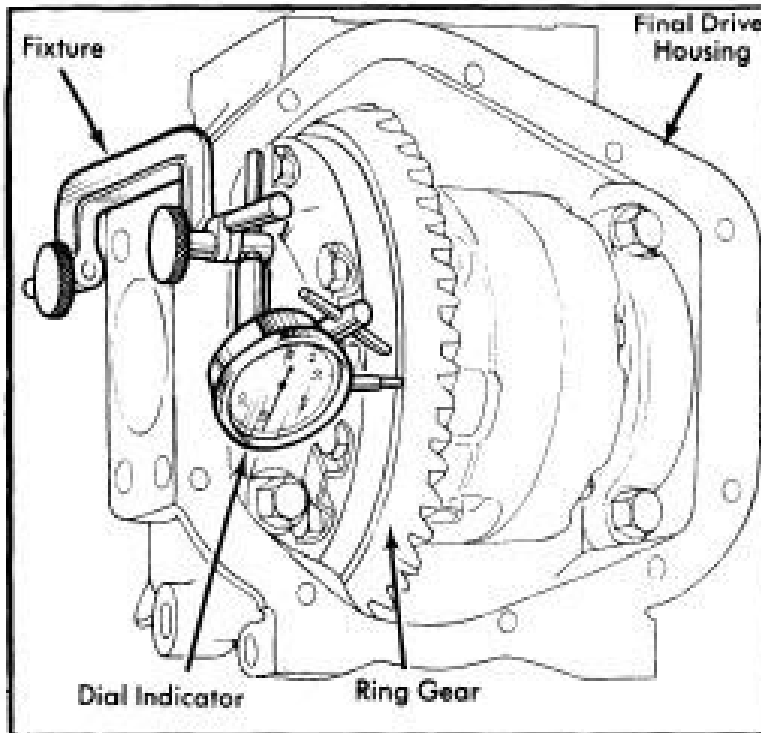


Abb. 5 Messen zur Bestimmung des Zahnkranzes

Side Bearing Preload Reading	.080"
PLUS Preload Value	.009"
Total Shim Pack	.089"
Pinion-to-Ring Gear Clearance	.042"
MINUS Etched Backlash Value	.007"
Total Ring Gear Side Shims	.035"
Total Shim Pack	.089"
MINUS Ring Gear Side Shims	.035"
Opposite Ring Gear Shim Pack	.050"

- 3) Bei berechneten Unterlegscheiben im eingebauten Zustand untere Differentialbaugruppe in Position bringen und mit einem weichen Hammer leicht auf die Lager klopfen. Stellen Sie sicher, dass Ring und Ritzel beim Einbau ineinander greifen. Installieren Sie die seitlichen Lagerschalen, stellen Sie sicher, dass die richtige Schale in das richtige Lager eingesetzt wird. Ziehen Sie die Lagerschrauben fest. Messuhr am Gehäuse mit Fühler gegen die Rückseite des Hohlrades montieren. Ritzel von Hand drehen und den Zahnkranz auf Rundlauf prüfen. Wenn der Rundlauf die Spezifikationen überschreitet, das Differential demontieren, alle Montageflächen reinigen und auf Verbrennungen prüfen.

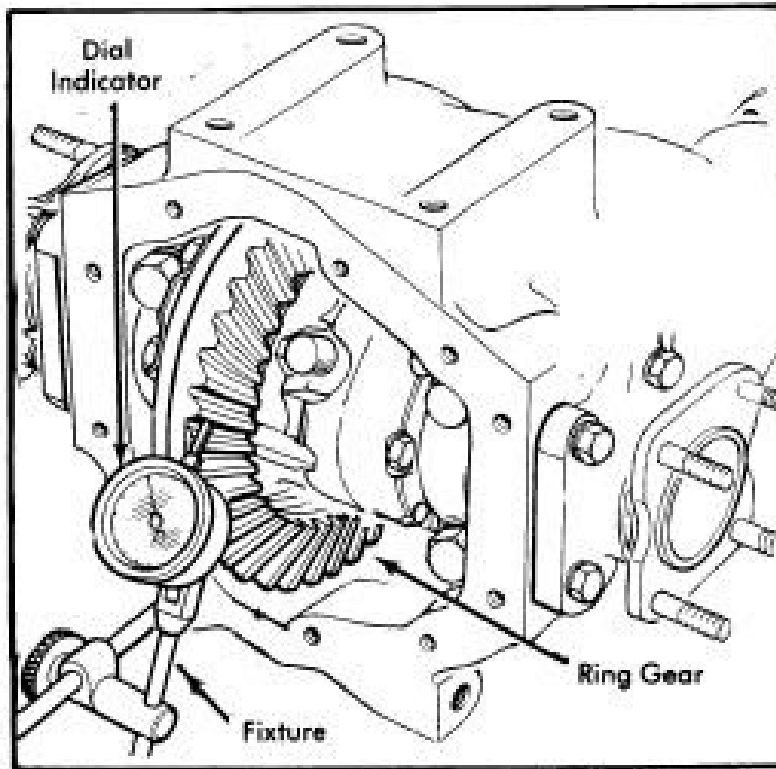


Abb. 6 Messring Zahnrad-Antriebsritzel

- 4) Now place dial indicator to measure ring gear backlash. Move ring gear and check that Das Flankenspiel ist spezifikationsgerecht, notwendige Ausgleichscheiben von der Seite des Differentialgehäuses auf die andere Seite übertragen. HINWEIS - Zur Vergrößerung des Spiels Unterlegscheiben von der Seite des Zahnkranzes entfernen und auf der gegenüberliegenden Seite installieren und umgekehrt. Führen Sie abschließend ein Zahnkontaktmuster durch und passen Sie die Passscheiben nach Bedarf an.

### Ritzellagervorspannung

Installieren Sie Ritzel und Achsschenkel der Dichtungen. Installieren Sie den Achsstummel gemäß dem unter Aus- und Einbau des Achsstummels beschriebenen Verfahren. Ziehen Sie die Flanschnutter mit dem angegebenen Drehmoment fest. Während des Anziehvorgangs den Flansch drehen, um den korrekten Sitz der Kegelrollenlager zu gewährleisten. Achten Sie darauf, die Mutter nicht zu fest anzuziehen. Wenn die Mutter zu fest angezogen ist, installieren Sie ein neues zusammenlegbares Distanzstück, da die Vorspannung der Ritzellager sonst falsch ist. Montieren Sie die hintere Abdeckung des Achsantriebs unter Verwendung einer neuen Dichtung und eines geeigneten Dichtungsmittels (Hylomar).

AXLE ASSEMBLY SPECIFICATIONS	
Rear Hub Bearing Endfloat	
Preferred .....	.001-.003" (.03-.08 mm)
Acceptable .....	.005" (.13 mm) Max.
Zero Cone Setting Ⓞ .....	2.625" (66.67 mm)
Drive Pinion Preload	
Preferred .....	25-30 INCH lbs. (30-35 cmkg)
Acceptable .....	45 INCH lbs. (50 cmkg) Max.
Side Bearing Preload .....	.009" (.23 mm)
Ring Gear Run Out .....	.005" (.13 mm) Max.
Ⓞ - Distance from centerline of differential bearing bores to pinion face.	

TIGHTENING SPECIFICATIONS	
Application	Fr. Lbs. (cmkg)
Radius Arm & Safety Strap-to-Body .....	40-45 (5.5-6.2)
Half Shaft Flange Nuts .....	45-55 (6.2-7.6)
Outer Suspension Arm Fulcrum Nut.....	95-105 (13.1-14.5)
Hub Carrier Assembly Nut .....	100-120 (13.8-16.6)
Stub Axle Nut .....	90-110 (12.4-15.2)
Caliper Bracket-to-Final Drive Housing .....	55-70 (7.6-9.7)
Pinion Flange Nut .....	120-140 (16.6-19.3)
Differential Case Bolts (Powr-Lok).....	35-46 (4.8-6.3)
Bearing Cap Bolts.....	60-65 (8.3-9.0)