

16.03.2008: Längslenkerlager ersetzen

Der Längslenker ist der Arm der Hinterradaufhängung, der (meines Erachtens) Lastkräfte in Längsrichtung zum Fahrzeug aufnimmt. Damit er die vertikale Radbewegung (Eintauchen) „mitmachen“ kann, ist er am Fahrzeug gelenkig gelagert. Der Längslenker bildet an dieser Befestigungsstelle eine Öse, in die ein Metall-Gummi-Stopfen mit einer Bohrung in der Mitte eingepresst ist. Durch diese Bohrung erfolgt die Befestigung an einer Halterplatte, die wiederum an der Karosserie starr angeschraubt ist.



Gummilager Längslenker

Über diese Lager wird viel geflucht, weil sie regelmäßig nach 8 bis 10 Jahren verschleissen. Bedenken soll man aber, dass sie in der Zeit auch nie nach einer Wartung gefragt haben,

obwohl die Belastungen, die sie ertragen müssen bei unseren heutigen Straßen enorm sind.



Hier das neue Lager im eingebauten Zustand. Aber der Reihenfolge nach:

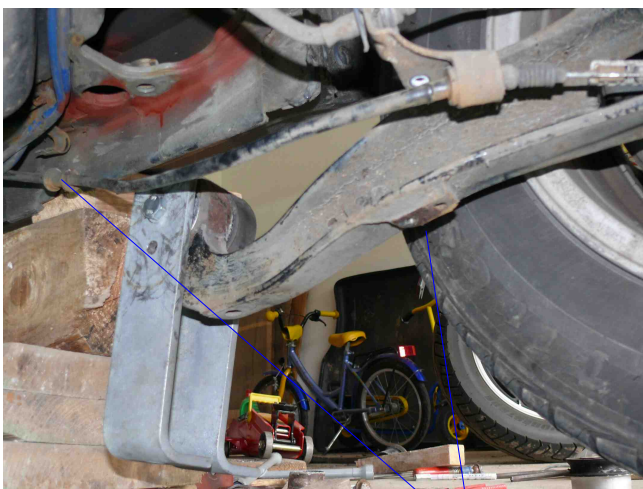
1. Halterplatte abschrauben (drei Schrauben, 19er). Weil die Platte später genau in der alten Position wieder eingebaut werden muß, habe ich sie vorher ringsrum mit Rostschutzfarbe eingesprüht. So findet man bei der späteren Montage die alte Position wieder und man hat gleichzeitig Rostprävention betrieben.

2. Haltebolzen in der Bohrung des alten Lagers ausbauen. Meistens fällt einem danach schon das Gummi mit raus. Aber Vorsicht: Die Halterplatte muss später auch am neuen Lager mit dem selben Rich-

tungswinkel montiert werden. Deshalb habe ich Längslenker und Halteplatte mit drei Strichen markiert, mit denen ich später deckungsgleich wieder einbauen kann. Wenn natürlich das Gummi schon lose ist, ist diese Markierung entbehrlich.



3. Ohne Bild: Stabilisator-Befestigungsschraube entfernen und: das Handbremsseil ist am Längslenker befestigt. Das lösen (kleine Torxschraube)



Handbremsseilbefestigung

4. Der Längslenker kann nun nach unten gezogen werden. Cheesman ausm Sauerland hat ein Kantholz zwischen Lenker und Unterboden gesteckt. Aber wenn das Fahrzeug hoch genug aufgebockt wurde, sollte der Lenker von selber ziemlich weit runterhängen.



Wenn das Gummi aus dem Lager entfernt wurde: Der Metallring (meistens aus Alu) steckt noch: Dazu mit einer kleinen Bügelsäge den Metallring einschneiden oder ganz durchschneiden. Dann sollte er mit einem kleinen Meißel rauszuschlagen sein.



6. Jetzt ein Trick aus Zeiten, als es noch keine Opelhändler gab: Einfach zwei Stücke Flacheisen (ca. 30 oder 40mm) mit einem Hammer rund klopfen (Innenradius ungefähr 70mm). Die zwei Halbkreise ergeben zusammen einen Pressring, der auf der einen Seite des Lagers über das Gummi aber nicht über den Metallsteg passt. Dann wieder mit Schraube, Mutter und jetzt zwei Konterplatten weiter einpressen. Geht wunderbar!

5. Einpressen des neuen Lagers: Informiert Euch bei Eurem Händler über die Einbaurichtung: Wo ist oben, wo ist unten?

Zunächst kann das Lager mit einer Schraube und einer Konterplatte mit Bohrung und mit einer Kontermutter reingezogen werden. Irgendwann aber, staucht Ihr mit der Schraube das Gummi. Dann geht es nicht weiter.



6. Wenn das Lager eingepresst ist: alles wieder zusammenbauen und erst mal in Ruhe 'ne Flasche Veltins trinken. Dann Probefahren und sich wundern, dass das Poltern an der Hinterachse immer noch nicht weg ist :-)