

## Anleitung „polternde Hinterachse“

Die zwei Längslenker hatte ich bereits letztes Jahr gewechselt und das in einem anderen Thread beschrieben. Da das Poltern leider immer noch zu hören war und zwischenzeitlich auch der Reifenverschleiss an der Hinterachse ins Geld ging (vollflächig mit 2mm in 6000km abgefahren) mußte eine Lösung her.

Zunächst also die Stoßdämpfer gewechselt, was deutlich einfacher ist als die Querlenkerbuchsen. Bei den Stoßdämpfern ist aber zwingend ein Federspanner als Spezialwerkzeug erforderlich. Da gibt's auch keine anderen Tricks (wie z. B. Drahtbinder), weil alles andere wirklich lebensgefährlich ist (wenn euch die Federn um die Ohren fliegt). Nach dem Stoßdämpferwechsel: Es poltert immer noch (habe ich aber auch nicht anders erwartet).

Also fehlten zur Kompletterneuerung der HA nur noch die Querlenker. Die waren letztes Wochenende dran (ich hatte eine Reparaturgrube zur Verfügung. Hebebühne ist sicher etwas praktischer, aber nur mit Aufbocken wird es etwas mühselig, müßte aber auch gehen.):

Werkzeug: 41er Sechskant und das Übliche

Es gibt 8 Lager zu wechseln: 4 außen, 4 innen. Ich habe die von Febi gekauft. 4 St innen (die kleinen) kosten je ca. 6,-€. 4 St außen (die größeren) kosten je ca. 20,-€.

Also: zuerst Auto hinten links und rechts aufbocken. Es gibt 4 Querstreben. Diese komplett ausbauen (jeweils Schraube-Mutter-Verbindung. Alles jeweils 18er Sechskantnuß. Normalerweise total einfach, nur: an der rechten, unteren Querstrebe geht die Schraube nicht raus, weil der Tank im Weg ist. Deshalb: mit einer Eisensäge den Schraubenkopf absägen. Die vier inneren (kleinen) Lager bleiben an den Querstreben dran. Mein Vorschlag: Packt die Querstreben in ein anderes Auto und bringt sie zum FOH. Der kann mit einer Hydraulikpresse alle 4 Lager rauspressen und bekommt ein Trinkgeld in Höhe von ... €. Bei der Gelegenheit direkt eine neue Schraube für die rechte, untere Querstrebe kaufen (ca. 5,-€).

Zu Hause angekommen erst mal alle Querstreben von Rost befreien und umfangreich Rostprimer, Grundierung und Unterbodenschutz aufsprühen. Wir fahren schließlich einen Opel.

Die neuen, inneren (kleinen) Lager können mit einer M12-Gewindestange eingepresst werden – total easy: 27er Nuß auf das Lager, 41er Nuß auf die Querstrebe und dann ganz entspannt mit zwei Muttern anziehen. Vorher etwas einfetten.

So: jetzt zu den äußeren (größeren) Querlenkerbuchsen: Raus geht auch zunächst mit der Gewindestange. Kleine Nuß (ich glaub es war ne 19er) in die Mitte des Lagers, andere Seite wieder die 41er Nuß. Zwei Muttern und feste anziehen. Dann drückt sich das Innere des Lagers raus. Übrig bleibt der äußere Kranz. Der sitzt sehr fest im Lagergehäuse. Daher mit nem Sägeblatt zwei Entlastungsschnitte nebeneinander in den Lagerkranz einsägen. Nicht zu weit, damit nicht das Lagergehäuse eingeschnitten wird. Mit nem kleinen Meißel und Fäustel zwischen die Entlastungsschnitte reinballern und das Zwischenstück auskerben. Danach den Lagerkranz ganz entspannt mit Hammer und Meißel aus dem Lagergehäuse rausschlagen.

Zugegeben: bei den unteren Lagern ist das Sägen etwas mühselig, weil das Stoßdämpferlager im Weg ist und dadurch der Sägeweg nicht sehr lang ist. Gesägt wird mit einem neuen, frischen Sägeblatt, ohne Sägebügel. Für das obere Lager kann eine Bügelsäge genommen werden.

Neues Lager einsetzen: 41er Nuß auf das Lager. Von der anderen Seite habe ich zwei Flacheisen gebogen und als Halbschalen gegen das Lagergehäuse angesetzt. Zwei kleine Vierkantstücke hätten aber auch gereicht. Wie üblich: Gewindestange und zwei Muttern, vorher das Lager etwas einfetten.

Inzwischen sind die Querlenker getrocknet. Der Einbau ist trivial. Ich habe allerdings bei der unteren, rechten Strebe die Mutter auf die Seite des Tanks gesetzt und die Schraube diesmal von der anderen Seite angesetzt.

Probe fahrt und endlich Ruhe im Auto!