



## Folge 1: Der SCHRAUBER und seine Tipps zum Radnabenwechsel

Bei allen Arbeiten an Rädern und Fahrwerk, bei denen das Auto aufgebockt oder auf eine Bühne gestellt wird, ist es wichtig, es noch vor dem ersten Handgriff gegen Wegrollen zu sichern. Das ist beim Radnabenwechsel nicht anders. Sinnvollerweise werden bei dieser Gelegenheit nicht nur der Zustand der Radnabe und ihr Spiel geprüft, sondern auch die benachbarten Fahrwerksteile wie Domlager oder Traggelenk vertragen einen kontrollierenden Blick. Dann wird das Rad abgeschraubt.

Beim Ausbau des Bremssattels ist es ganz wichtig, darauf zu achten, dass der Bremsschlauch nicht geknickt oder verdreht wird. Mit einem Hilfsmittel wie einem Schweißdraht, der zu einem S gebogen wird, kann man sich behelfen. Er wird an die Fahrwerksfeder gehängt, der Bremssattel mit Schlauch darüber gelegt. Der Ausbau der Bremsscheibe ist dann eher ein Kinderspiel.

Anschließend wird das Traggelenk des Querlenkers gelöst. Dabei ist darauf zu achten, dass der Schlitz des Achsschenkels nicht geweitet wird. Es gibt für diese Tätigkeit klassische Abzieher, die in jeder gut bestückten Hobbywerkstatt zu finden sind.

Beim Ausbau der Antriebswelle kann es Probleme geben, diese sind heutzutage oft verklebt. Um ein Spezialwerkzeug kommt man also nicht herum. Bei MAPCO kann man sich das in einem der REGIONALCENTER ausleihen, der Ausbau ist dann problemlos möglich, ohne an dem Bauteil Schaden anzurichten. Die Antriebswelle wird damit einfach aus der Radnabe gedrückt.

Dabei unbedingt vorsichtig zu Werke gehen, damit die elektrische Verbindung vom Raddrehzahlsensor nicht beschädigt wird. Aber dann braucht man nur noch die Spezialschrauben mit dem richtigen Spezialwerkzeug lösen und die Radlagereinheit kann entfernt werden.

MAPCO Radnaben werden komplett mit neuen Schrauben, Antriebswellenmutter und Sicherungssplint geliefert. Beim Einbau der neuen Radlagereinheit geht es nun in umgekehrter Reihenfolge weiter. Nicht vergessen das Hitzeschild wieder zu montieren und die wieder einzubauenden Altteile gut zu säubern. Die neuen Schrauben werden in drei Schritten festgezogen: Erst mit 90 Nm, dann mit 30 Grad und zuletzt mit 15 Grad weiter festgeschraubt.

Dann wird die elektrische Verbindung wieder zusammen gesteckt und die Antriebswelleneinheit eingesetzt. Im nächsten Schritt folgt der Einbau des Lenkerarms, Vorsicht ist bei der Staubmanschette des Traggelenks geboten, damit diese nicht beschädigt wird.

Der Querbolzen wird mit 100 Nm festgezogen, beim Einsatz der Bremsscheibe sind dann 7 Nm ausreichend.

Beim Einbau des Bremssattels werden die eingefetteten Führungsbolzen mit 28 Nm festgezogen. Achtung: Staubschutzkappen wieder einsetzen! Anschließend wird die Haltefeder aufgedrückt .



Bei der Endmontage wird zunächst das Rad wieder aufgesetzt, die Radbolzen müssen mit 110 Nm festgezogen werden. Letztes Bauteil ist die mitgelieferte neue Achsmutter, die auf die Antriebswelle geschraubt wird. Auch hier kommt es wieder auf das richtige Drehmoment: Erst 120 Nm, dann lösen und wieder mit 20 Nm anziehen und zuletzt mit 90 Grad festziehen. Zuletzt wird der Sicherungssplint eingesetzt. Das war es, der Schrauber wünscht gute Fahrt auf allen Rädern.

Wenn Sie Fragen haben, der SCHRAUBER hilft Ihnen gern weiter. Rufen Sie einfach an:

**Hotline 0800.20 60 666**

Stand: 09/2012