Menü

Startseite

Notruf

Haftungsausschluß

Impressum

Bedienungsanleitung

KFZ-Versicherungs-rechner

Forum-107

Forum-Off-Topic

Veranstaltungen

Ausfahrtplanung

107er Aktuell

107er Zahlen

107er drumrum

107er Basisinfos

- **Marktspiegel**
- Neupreislisten
- Die Geschichte des 107
- Die Roadster in Zahlen
- Die Coupes in Zahlen
- Die US-Mod. in Zahlen
- Zulassungszahlen

Links

- **Kfz-Versicherungs-**
- **tarifrechner**
- **SZ-Links**



- **MB-Museum**

35-Hinterachse: Austausch der Lagergummis an der Hinterachse

Geschrieben am Montag, 19.Dezember 2005 @ 06:00:00 CET
Thema: Wartung



Austausch der Hinterachslagergummis

Die Hinterachse arbeitet im Verborgenen. Zur Wartung gehören nur die Bremsen und die Prüfung der Gummimanschetten an den Antriebswellen. Nach über 20 Jahren sind aber auch andere Gummiteile

Austausch der Hinterachslagergummis

dem Verschleiß unterworfen. Alfons, beschreibt uns den Austausch der Lagergummis an der Hinterachse seines SLC.

Austausch Hinterachs- Gummilager am Hinterachsträger

Nachfolgend ein Erfahrungsbericht zum Austausch der beiden Gummi Metalllager am Hinterachsträger beim SLC. Der Austausch hat sich eigentlich über fast ein Jahr hingezogen. Angefangen mit der Anleitung aus der WIS. Aber diese Anleitung kann man getrost in der Pfeife rauchen. Die taugt, zumindest bei meinen Benzen, absolut überhaupt nichts. Daraufhin habe ich mir ein Aus- und Einziehwerkzeug gebaut, mit dem sich die Sache problemlos bewerkstelligen lässt. Vom ersten erfolglosen Versuch bis zum Finale hat es dann aber eben ein wenig gedauert .....

Also Auto steht auf der Schmiergrube. Aussehen tut das ganze erst mal so: Ein Schubfeld stützt das Lager gegen den Unterboden ab. Zuerst löst man die 2 M10 Schrauben, anschließend geht man mit einem 24er Schlüssel an die Lagerschraube.



Verwandte Links

- Mehr zu dem Thema Wartung
- Nachrichten von Alfons

Der meistgelesene Artikel zu dem Thema Wartung:
Hinterachsschwinge demontieren und Radlagertausch

Einstellungen

Druckbare Version

Diesen Artikel an einen Freund senden

Stuttgart
- **MB-Museum Ladenburg**
- **MB-Classic Center**
- **MB-Modelle**
- **vdh /8**
- **MB-Clubmanagement**
- **Kulturgut-Mobilität**
- **Deuvet**
- **Motor-Klassik**

Ich habe hierzu einen speziellen Ringschlüssel gebaut, wie in dem nächsten Bild ersichtlich. Den Ringschlüssel in der Mitte durchgeflext, dann kann man ein Rohr zur Verlängerung einschieben. Ein 1m Rohr ist ein gutes Maß, reicht aber nicht immer aus ..... .



So nun rann an die 24er Schraube und mit Nachdruck lösen. Nun gibt es 2 verschiedene Lösungen: der erste: die Schraube geht auf, der zweite: die Schraube geht nicht auf. Sie geht nicht auf, weil die Schraube in das Gummi-Metalllager gerostet ist. Man kann die Schraube um ca. 90° drehen, dann wird der Widerstand durch das Gummi so groß, dass nix mehr geht und die Schraube zurückfedert. Freunde, ich kann euch sagen, ein bewegendes Gefühl, man liegt unter der Möhre und drückt wie ein Wolf und die Schraube bewegt sich keinen Milimeter. Was tun? Mit Gewalt alles zerstückeln, Schraube aufbohren oder die Eingebung in Form von Caramba und Schlagschrauber. Ich habe mich für letzteres Entschieden. 1Woche lang Caramba satt reingeleuchtet, dann mit dem Schlagschrauber hingewurschtelt, bis der Kompressor glüht, und trotdem ging nichts auf. Alles oder nichts - in Form von einer 2m Verlängerung für den Ringschlüssel. Seitlich rausstehen lassen und mit roher Gewalt angerissen – tatsächlich es hat sich gelöst. Stück für Stück ging mit Gewalt die Schraube raus. So nebenbei ein interessantes Rechenspiel. Mit 2m Verlängerung und ca. 50kg Gewichtskraft, ergibt ein Drehmoment von rund 1000Nm. Damit hat sich die Schraube gelöst. Der aktuelle CL65 AMG wuchtet ein Drehmoment von 1001Nm auf die Kurbelwelle. Fazit: es gibt kein besseres Schraubensicherungsmittel als Rost. Zu dem Zeitpukt war ich mal wieder richtig stinkig auf die Konstrukteure dieses Gummi-Metalllager. Warum ist dieser Einleger aus Stahl und nicht aus Alu wie beim W123? Oder zumindest vernünftig gegen Rost geschützt? Auch das Neue Lager, bei DC gekauft rostet innen schon ab Werk. Muß das so sein???

Ganz wichtig ist, die 24er Schraube nur zu lösen und dann erst den Hinterachsträger neben dem Lager mit einem Wagenheber abzustützen.



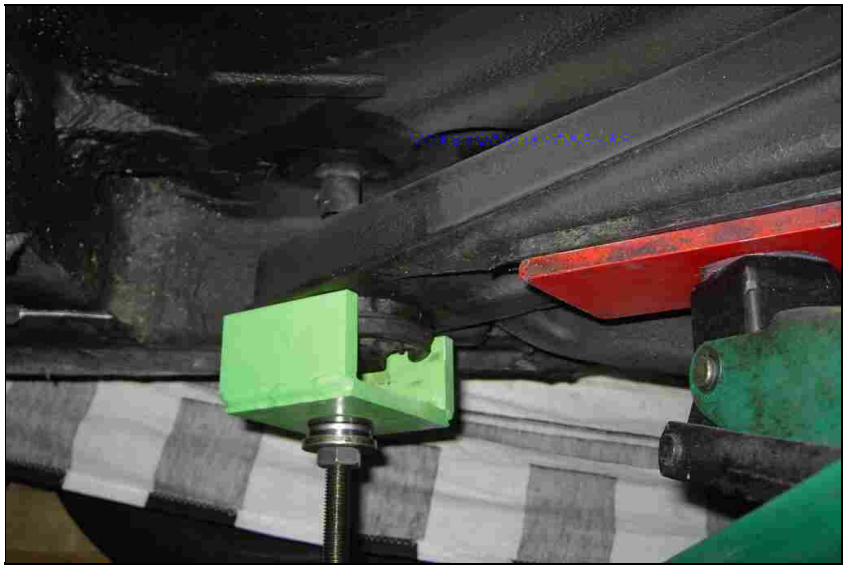
Erst dann die Schraube komplett herausdrehen. Also nach der Demontage vom Schubfeld sieht die Sache so aus:



So nun kommt das Eigenbau Spezialwerkzeug zum Zuge. Es besteht aus einer M16 Gewindestange, an einem Ende eine große Schwerlastbeilagscheibe und am anderen Ende ein Axiallager, das sich am Zugwinkel abstützt.



Das ganze dann am Lager eingebaut, wobei man den Wagenheber ein wenig ablassen muß, damit Luft zwischen Unterboden und Lager entsteht (ca. 8cm):



Und das Gummi-Metalllager heraussen:





Die neuen Lagerteile, Begrenzungscheibe oben, 2 M10 Schrauben für die Schubfeldbefestigung, die 24er Schraube und das Gummi-Metallager:



Zuerst die Gummibegrenzungsscheibe oben durch die Neue austauschen. Sie ist nur gesteckt. Nun mit dem Auszugswerkzeug, das 2 Nasen bekommen hat, die direkt auf das Metall des Gummi-Metalllagers drückt, das Lager wieder einziehen. Ich habe zuvor den Hinterachsträger mit MS Fett eingeschmiert, ebenso die Schrauben, das Lager und den Unterboden. Einmal aus Korrosionsschutzgründen und anderseits rutscht das Zeug einfach besser. Ob diese Vorgehensweise nun die Richtige war – jeder soll hier selbst entscheiden. Das in der WIS vorgeschlagenen Gleitmittel wollte ich verwenden, aber der Freundliche hat meine Anfrage nur mit einem Achselzucken beantwortet. Wie es dort gemacht wird?



Sodann den HA Träger mit dem Wagenheber hochdrücken und das Schubfeld mit den 2 M10 Schrauben vorfixieren. Dannach die 24er Schraube einführen und festschrauben. Was, die Schraube beißt nicht an, obwohl man schon alles versucht hat, gedrückt, geschoben, gezogen, unzählige Flüche losgetreten hat? Es war wieder einer der Punkte, wo ich innerlich den Stahlhaufen über mir gedanklich in den nächsten Alteisencontainer werfen wollte. Aber Evolution macht klug. Sofern das alte Schubfeld verwendet wird, dieses genauso wieder in der Lage festschrauben. Dann wird auch die 24er Schraube wieder anbeißen ...

Das ganze fertig sieht dann wieder so aus:



Das Strahlen kommt durch das Gegenlicht – nicht durch das neue Lager.

Summasummarum, die Lager zu tauschen ist mit dem richtigen Werkzeug nicht schwer. Für die erste Seite habe ich lange gebraucht, mit Carambabehandlung ca. 1 Woche. Dafür hat mich die 2. Seite entschädigt. Nach 20 Minuten war der Spuk vorbei. Also ran an die Lager !

Alfons

"Bitte anmelden!" | Anmelden/Neuanmeldung | **9** Kommentare | Diskussion durchsuchen

Grenze 0 | Diskussionsfaden | Alte zuerst | Aktualisieren

Für den Inhalt der Kommentare sind die Verfasser verantwortlich.

Keine anonymen Kommentare möglich, bitte zuerst anmelden

Re: Austausch der Lagergummis an der Hinterachse (Punkte: 1)
veröffentlicht von Willy am Montag, 19.Dezember 2005 @ 08:07:51 CET
(Userinfo | Artikel schicken) http://groups.msn.com/BooteForumBilder/shoebox.msnw?Page=1

Hallo Alfons,

ausgezeichnet beschrieben! So schreibt man richtig, das kann jeder verstehen und entsprechend nachmachen!

Danke dafür
Willy

Re: Austausch der Lagergummis an der Hinterachse (Punkte: 1)
veröffentlicht von Willy am Montag, 19.Dezember 2005 @ 08:08:26 CET
(Userinfo | Artikel schicken) http://groups.msn.com/BooteForumBilder/shoebox.msnw?Page=1

Hallo Alfons,

ausgezeichnet beschrieben!
So schreibt man richtig, die Arbeiten kann so jeder verstehen und entsprechend nachmachen!

Danke dafür
Willy

Re: Austausch der Lagergummis an der Hinterachse (Punkte: 1)
veröffentlicht von Willy am Montag, 19.Dezember 2005 @ 08:09:13 CET
(Userinfo | Artikel schicken) http://groups.msn.com/BooteForumBilder/shoebox.msnw?Page=1

doppelt....

- Re: Austausch der Lagergummis an der Hinterachse veröffentlicht von alfons am Montag, 19.Dezember 2005 @ 08:51:07 CET

Re: Austausch der Lagergummis an der Hinterachse (Punkte: 1)
veröffentlicht von agossi **(andreas.gossweiler@beb.ch)** am Montag, 19.Dezember 2005 @ 11:02:50 CET
(Userinfo | Artikel schicken)

Hallo Alfons

Guter Bericht mit guten Fotos. Ich habe die Lager ohne Spezialwerkzeug wechseln können.

Man steckt eine grosse Nuss (ab 32mm) zwischen Aufnahme am Wagenboden und Gummilager, und drückt mit einem Wagenheber die Hinterachse gegen den Wagenboden. So treibt man mit steter und grosser Kraft das Lager aus.

Das Eindrücken erfolgt auf die gleiche Art, indem man das Lager mit dem Wagenheber gegen die Hinterachse drückt. Wenn vorher das Lager mit Silikonfett eingeschmiert wird, geht das sehr gut.

Habe das beim W116 so gemacht und brauchte für beide Seiten eine knappe Stunde.

Gruss
Andi

- Re: Austausch der Lagergummis an der Hinterachse veröffentlicht von alfons am Mittwoch, 21.Dezember 2005 @ 14:04:47 CET

Re: Austausch der Lagergummis an der Hinterachse (Punkte: 1)
veröffentlicht von ThomHolger am Montag, 19.Dezember 2005 @ 11:10:08 CET
(Userinfo | Artikel schicken) http://www.thomconsulting.de/MB/mbtechnikverweise.htm

Man sollte im Dunkeln und in der Enge unter dem Auto darauf achten, dass die Tellermine nicht beliebig eingesteckt werden kann.

Als Schmiermittel besser kein Fett sondern Reifenmontagezeugs oder Schmierseife (was fast das gleiche ist) nehmen.

Gruß
Holger

- Re: Austausch der Lagergummis an der Hinterachse veröffentlicht von alfons am Mittwoch, 21.Dezember 2005 @ 14:07:47 CET

Re: Austausch der Lagergummis an der Hinterachse (Punkte: 1)
veröffentlicht von sfmathias am Mittwoch, 06.September 2006 @ 21:14:15 CEST
(Userinfo | Artikel schicken)

Hallo Alfons,

danke für Deinen Erfahrungsbericht. Den kann ich demnächst brauchen, wenn ich die Hinterachse bei meinem SLC herausreiße (Kraftstoffleitung suppt über der Achse :-(). Ich werd dabei auch die Gummilager tauschen und auch nochmal berichten.

Gruß,
Mathias

Sternzeit 107 bietet Dir ein aktives Forum mit netter Atmosphäre, einen Markt nur für Fahrzeuge und Teile d

Web site engine's code is Copyright © 2002 by PHP-Nuke. All Rights Reserved. PHP-Nuke is Free Software released under the GNU/GPL license.
Erstellung der Seite: 0.059 Sekunden