



Zusätzlich musste ich die Moosgummihülle des Drehstabes entfernen, um ihn herausziehen zu können (grundsätzlich kann er hier in beide Richtungen herausgezogen werden, wenn er nicht durch massiven Rost blockiert ist, der Abzieher kann ohnehin nur Zug nach außen aufbringen).

Bilder 14 und 15 – zusätzliche Arbeit

Nun müssen Sie die Innenflächen des Längslenkers und des Montagebügels (besonders die Verzahnungen, auch die des Torsionsstabes) säubern. Verwenden Sie Schleifpapier für die ebenen Flächen.



Als nächstes müssen Sie die neue Gummibuchse in die Öse des Längslenkers pressen. Um das zu erleichtern, tragen Sie einen dünnen Film Schmierfett auf die entsprechenden Oberflächen auf.

Bild 16 – die neue Lagerbuchse



Sie brauchen nun ein passendes Druckstück, das nur auf die **äußere** Metallhülse des Lagers drückt (evtl. ein Fitting oder ein Stück Metallrohr; ich verwendete den hutförmigen Anschlag aus einem alten Domlager eines Laguna 1-Federbeins, der ist nur durch eine dünne Öse fixiert). Als Gegenhalter nahm ich das Querstück des Abziehers (konventioneller Lagerabzieher). (Schmieren Sie das Gewinde des Abziehers!)

Bild 17 – Abzieher No.3



Seien Sie geduldig, wenn Sie mit dem Einpressen des Lagers beginnen. Es darf nicht verkanten, und das kann schwierig sein. Dazu können Sie die (radiale) Position des Abziehers und damit den Druckpunkt verändern, solange nicht zu viel Vorspannung auf dem Abzieher ist.

Bild 18 – Startposition



Pressen Sie die Buchse ein, bis sie mit der äußeren Lateralfäche des Längslenkers bündig abschließt (siehe Bild 20; Position wie zuvor notiert – siehe Vorbereitung 2). Da die korrekte Endposition zugleich bedingt, dass die Buchse an der inneren Lateralfäche des Längslenkers ca. 2 mm übersteht, erfordert dies eine Anpassung des Querstückes des Abziehers durch Hinzufügen zweier Schrauben. Diese liegen nur an der Öse des Längslenkers an und die Buchse passt zwischen den Schraubenköpfen hindurch.

Bild 19 – angepasstes Querstück (auch in Bild 17 zu sehen)



Bild 20 – die neue Buchse in der korrekten Endposition

Grundsätzlich wird die Rotationsbewegung des Längslenkers (um die gemeinsame Achse von Buchse und Torsionsstab) durch Verdrehen des Gummikörpers der Buchse gewährleistet. Natürlich hat dieses System begrenzte Freiheitsgrade in beiden Drehrichtungen, und es ist wichtig, dass die Buchse in der normalen "home" Position (unbeladenes Fahrzeug, auf den Rädern stehend) nahezu unverdreht ist. Dadurch wird eine übermäßige Belastung im Fahrbetrieb vermieden, sowohl bei maximal komprimierter als auch bei maximal expandierter Radaufhängung. Wenn Sie also den Montagebügel auf die innere Metallhülse der Gummibuchse pressen, starten Sie in einer Position, in der der Bügel und der Längslenker annähernd in einer geraden Linie liegen (siehe Bild 21, von der Seite gesehen). Nachher, mit fixiertem Montagebügel, montiertem Torsionsstab und frei hängendem Längslenker, kann man an den Buchstaben an der Seite des Gummikörpers die Verdrehung um ca. 30 Grad erkennen (im Uhrzeigersinn in Bild 25, das die linke Seite zeigt, der Text "Germany" ist nicht kursiv!). Das sollte sicherstellen, dass die Buchse in der "home" Position nahezu unverdreht ist.



Grad erkennen (im Uhrzeigersinn in Bild 25, das die linke Seite zeigt, der Text "Germany" ist nicht kursiv!). Das sollte sicherstellen, dass die Buchse in der "home" Position nahezu unverdreht ist.

Bild 21 - Startposition