

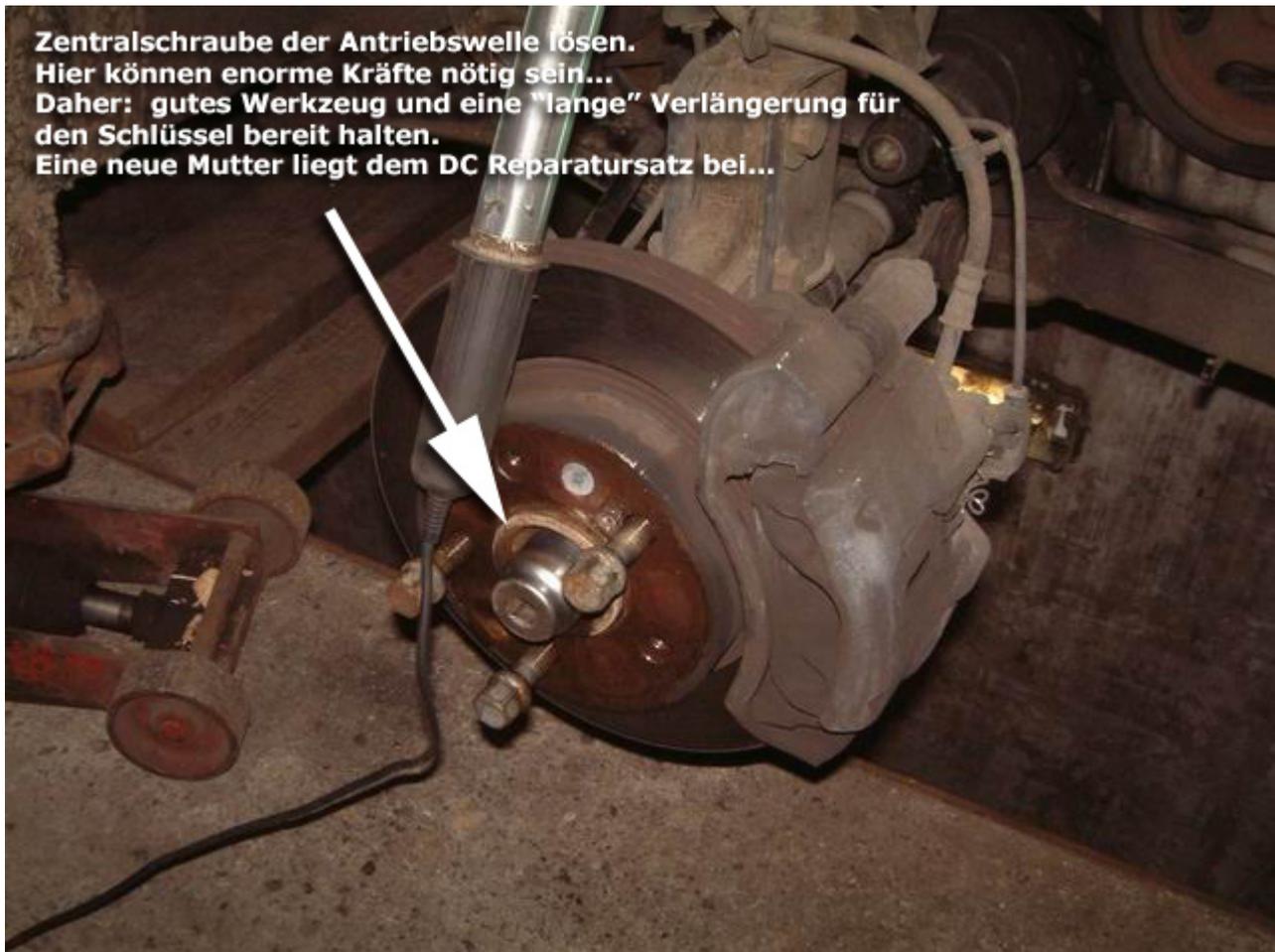
Wechsel der Achsmanschette der Antriebswelle zeigt aber gleichzeitig die Prüfung der kompletten Antriebswelle.



Diese beiden Schrauben lösen und die Kunststoffverkleidung dann wegziehen.
Die Verkleidung ist "unten" noch einmal "eingehakt"...



Zentralschraube der Antriebswelle lösen.
Hier können enorme Kräfte nötig sein...
Daher: gutes Werkzeug und eine "lange" Verlängerung für
den Schlüssel bereit halten.
Eine neue Mutter liegt dem DC Reparatursatz bei...



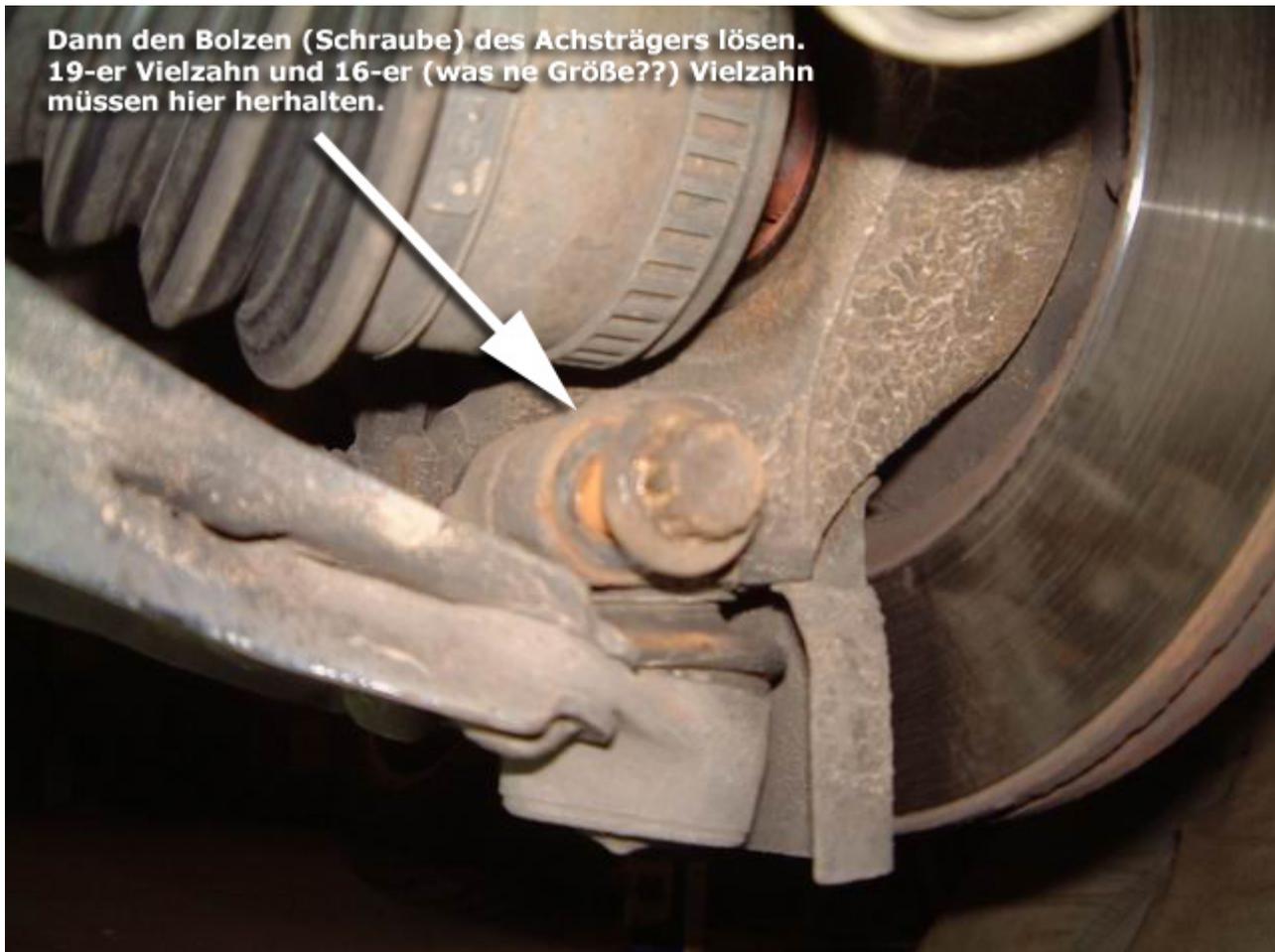
Dann die 6 Schrauben der Antriebswelle am Differential lösen.
Können auch "sehr fest" sitzen...





Antriebswelle ist gelöst

Dann den Bolzen (Schraube) des Achsträgers lösen.
19-er Vielzahn und 16-er (was ne Größe??) Vielzahn
müssen hier herhalten.





Diff. Gehäuse ohne Welle....



So, die Welle is raus und die Überreste der alten Manschette können nun entfernt werden.

**Der innere "Kopf" besitzt zwei Deckel.
Auf gar keinem Fall sollte der untere Deckel entfernt werden.
Hierbei wird dann das Lager der Welle in seine Einzelteile zerfallen.**



**Der "innere" Deckel muss ab, wenn man nur die Manschette wechseln, aber nicht das Lager "prüfen" will....
Mit einem Schraubendreher einfach an der "Nut" abklopfen.
Dann den Sprengring, der Die Welle hält lösen und die Verbindungseinheit nach oben abziehen. Neue Manschette auf die Welle aufschieben. Hierbei die Schellen nicht vergessen.**



Sprengring

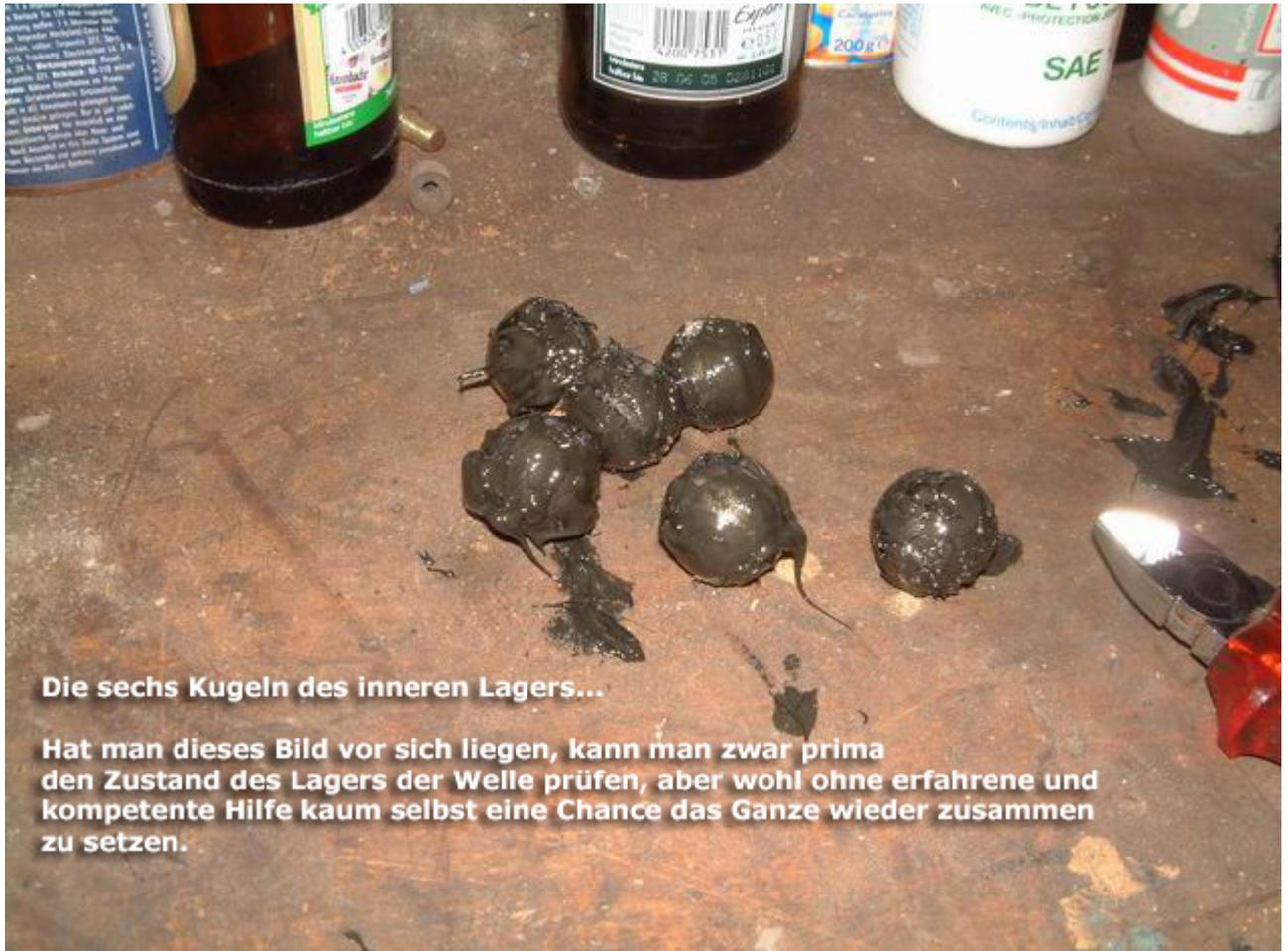
So sollte es aussehen wenn man "korrekt" geöffnet hat.
Der untere Deckel ist noch fest nur der obere ist gelöst.
Nach öffnen des Sprengrings kann man die Einheit von der Welle ziehen.

Offnet man den unteren Deckel und zieht dabei die Welle zu weit nach Aussen, hat man alle "Details" vor sich und jetzt genügend Zeit alles wieder zusammen zu setzen.

Einen unnötige Aktion!

Zwar kann man jetzt die Welle 100% prüfen aber notwendig ist dies zum Wechseln der Manschette nicht.





Die sechs Kugeln des inneren Lagers...

Hat man dieses Bild vor sich liegen, kann man zwar prima den Zustand des Lagers der Welle prüfen, aber wohl ohne erfahrene und kompetente Hilfe kaum selbst eine Chance das Ganze wieder zusammen zu setzen.

Der "innere Block" in dessen Nuten die Kugeln laufen und somit den Längenausgleich beim Lenkradeinschlag schaffen.

Nur hier oder direkt an den Kugeln kann Verschleiss entstehen !



**Welle auf die der "Kopf" wieder aufgeschoben wird.
An dem Zahnkranz ist durch äussere Einflüsse kein Verschleiss möglich !**



**Hier jetzt die neue Manschette aufschieben.
Schellen nicht vergessen !**



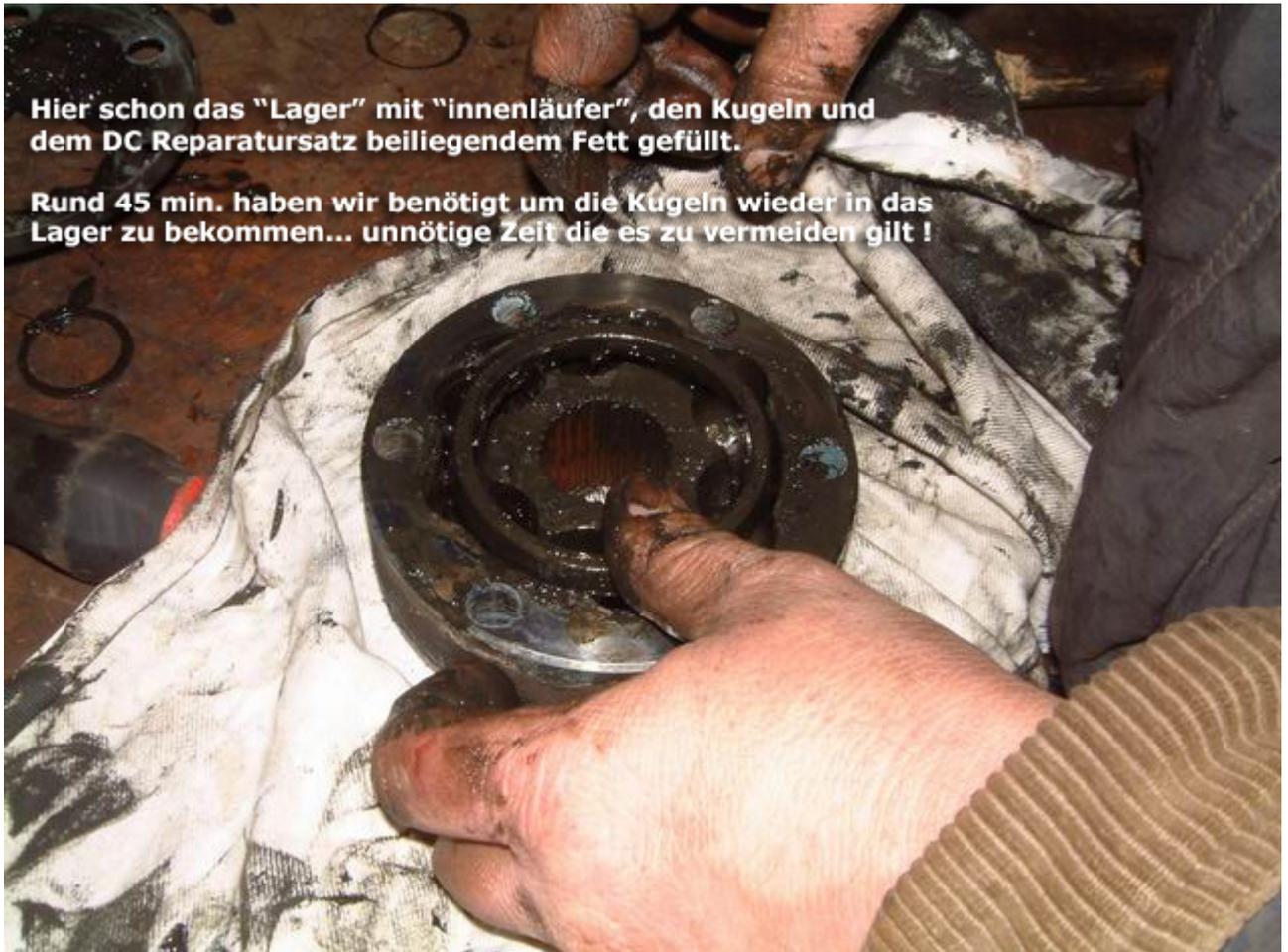
Diese Kugeln...

Müssen dann wieder in dieses Lager...

Macht voll Spaß.... ;-)

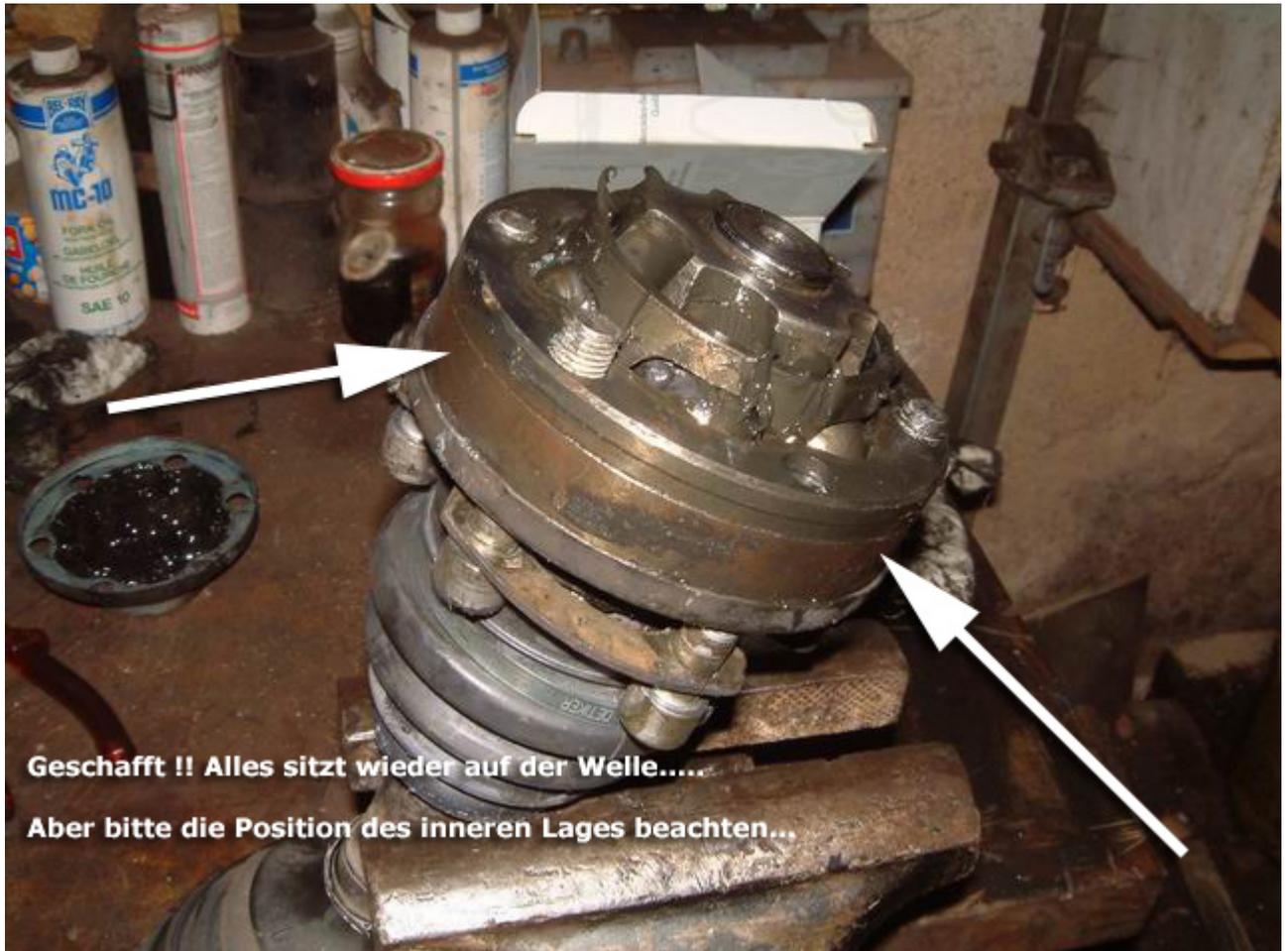
Hier schon das "Lager" mit "innenläufer", den Kugeln und dem DC Reparatursatz beiliegendem Fett gefüllt.

Rund 45 min. haben wir benötigt um die Kugeln wieder in das Lager zu bekommen... unnötige Zeit die es zu vermeiden gilt !





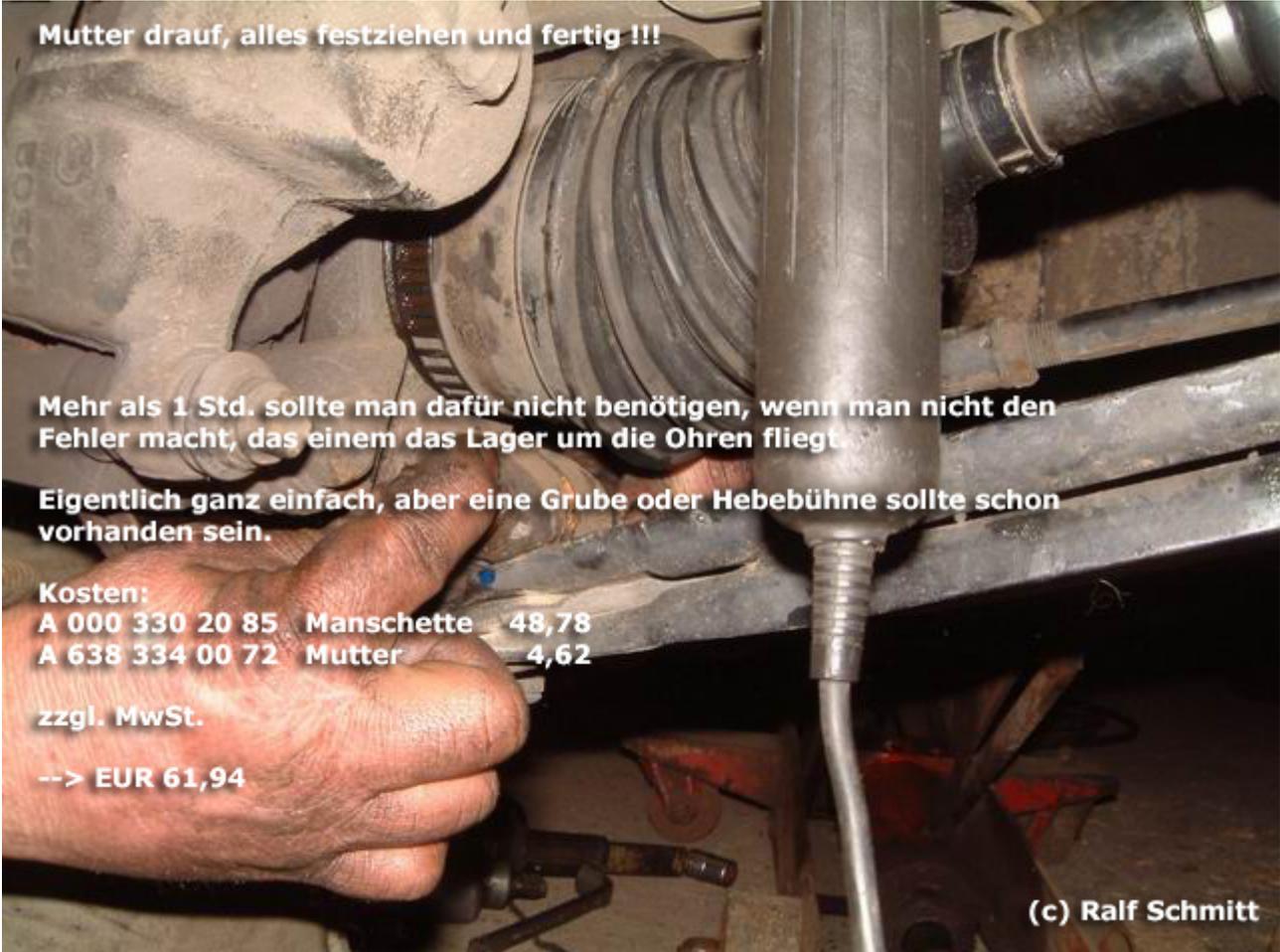
Nachdem das Lager mit dem dem Reparatur Kit beiliegendem Fett gefüllt wurde, werden die Deckel mit der dem Set ebenfalls beiliegenden Dichtmasse (blau) an den Rändern eingestrichen und aufgepresst.



Geschafft !! Alles sitzt wieder auf der Welle.....
Aber bitte die Position des inneren Lages beachten...

Welle wieder einbauen und Unteren Bolzen des Achsträgers wieder einschieben





Mutter drauf, alles festziehen und fertig !!!

Mehr als 1 Std. sollte man dafür nicht benötigen, wenn man nicht den Fehler macht, das einem das Lager um die Ohren fliegt.

Eigentlich ganz einfach, aber eine Grube oder Hebebühne sollte schon vorhanden sein.

Kosten:

A 000 330 20 85 Manschette 48,78

A 638 334 00 72 Mutter 4,62

zzgl. MwSt.

--> EUR 61,94

(c) Ralf Schmitt