

TIPPS UND TECHNIK



Der Simmerring dichtet die MG-Radnabe nach innen ab und muss erneuert werden



Auch die Rillenkugellager werden mit einem langen Dorn ausgeschlagen



Zwischen den Lagern ist eine Distanzhülse montiert, die hier noch in der Nabe zu sehen ist



Das äußere Lager sitzt tief im Radträger. Zur Montage suchten wir uns deshalb einen alten Bremskolben passenden Durchmessers und ein Stück Rohr als Hilfswerkzeuge. Beim Einschlagen des Lagers darf nur dessen äußerer Ring belastet werden. Es folgt die Distanzhülse – die gar nicht selten vergessen wird...

Das letzte Kapitel: Alles wird gut gefettet, ehe auch das innere Lager an seinen Platz kommt. Es ist gut zugänglich und kann mit der schon erwähnten Stahlplatte eingepresst werden, ebenso der Dichttring. Der innere Anlaufring folgt, dann kann die Nabe aufgeschoben werden



soweit, dass Sie die Halteschraube aufdrehen und die Lager so in ihre endgültige Position ziehen können. Meist ist das aber nicht der Fall und Sie müssen mit einem Rohr, das genau auf den Innenring des äußeren Lagers passt, nachhelfen. Ein Tipp vom Fachmann: Eine lange Nuss in entsprechender Größe eignet sich bestens. Mit leichten Schlägen auf das Rohr oder die Nuss wird die Nabe soweit eingetrieben, bis die Haltemutter angesetzt werden kann.

Die Mutter wird richtig fest angezogen und mit dem neuen Splint gesichert. Wie gesagt, ein Spiel ist bei dieser Konstruktion nicht einzustellen. Eine letzte Prüfung zeigt, ob alles leichtgängig ist und ohne Geräusche abrollt. Absolute Sauberkeit bei diesen Arbeiten ist Pflicht. Ab und zu kommt es trotzdem auch bei Profis mal vor, dass sich ein Metallspan oder ein Sandkorn in eines der Lager verirrt hat. Dann hilft nur ein erneuter Ausbau der Nabe

und ein kräftiges Spülen der Lager mit Kaltreiniger. Mit etwas Glück wäscht der Reiniger den Übeltäter aus und nach einer erneuten Fettfüllung kann die Nabe wieder eingebaut werden. Schlimmstenfalls müssen Sie das betreffende Lager erneuern.

Mit ein bis eineinhalb Stunden Arbeitszeit pro Rad sollte gerechnet werden, egal ob es sich um Kegelrollen- oder Rillenkugellager handelt. Falls Sie die Arbeiten selbst machen, können Sie also rund zwei- bis dreihundert Mark einsparen. Das reicht meist schon für einen der beschriebenen Abzieher (beim Rillenkugellager), den man ja auch sonst bestimmt mal gebrauchen kann. Nochmals: Falls Sie sich die beschriebenen Arbeiten nicht zutrauen, gehen Sie in eine Werkstatt. Falsch eingebaute Radlager sind ein erhebliches Sicherheitsrisiko! Sollten für Ihr Fahrzeug Lager mehrerer Hersteller angeboten werden, greifen Sie lieber zu den etwas

teureren Ausführungen namhafter Produzenten. Die haben meist eine deutlich höhere Lebensdauer als billige No-Name-Produkte.

Leider sind nicht alle Lager so problemlos zu bekommen wie die von TR 6 oder MG A. Auf die Lieferung besonders seltener Lagertypen hat sich die Firma *Peter's Bearing* in Taufkirchen spezialisiert. Dort sind viele Typen auch für Vorkriegsfahrzeuge zu haben. Im Programm ist neben vielen Lagern für in- und ausländische Wagen auch ein großes Sortiment von Motorrad-Radlagern. Besonderen Wert legt man bei *Peter's Bearing* auf hochwertige Ausführungen mit Stahl-, Messing- oder Alukäfigen namhafter Hersteller. Falls Sie Ihr Lager im Bestand von mehr als 100.000 Stück dann doch nicht finden sollten, kann das Taufkirchener Unternehmen sogar Ausführungen mit Sondermaßen anfertigen lassen.

Heinz Stahl



So bitte auf keinen Fall: Wenn sich die Nabe nicht problemlos auf den Achsstummel schieben lässt, sollte mit Hilfe eines Rohrs und eines Hammers Kraft auf den inneren Lagerring ausgeübt werden. Die Haltemutter zieht alles in seine korrekte Position. Das Spiel muss nicht eingestellt werden, ein neuer Splint noch – fertig