

Internationales FIAT 2300 Register



Home

News

History

Meetings

Specials

Buch FIAT 2300S

Racing

Personal notes

Restoration

Technical Tips

Tip1: Kopfstützen

Tip2: Abluft Motor

Tip3: Bremsen

Tip3a: Bremsenüberholung

Tip4: Kühllüfter

Tip5: Zierleisten

Tip6: Unsichtbar!

Tip7: Dreieckslenker

Tip8: Wasserpumpe

Tip9: Nockenwelle

Tip10: Elektron.Zündung

Tip11: Batterien

Tip12: Blinkgeber

Tip13: verstärkte Kupplun

Tip14: Motorabdichtung

Tip15: Kupplung 2

Tip16: Türfangband

Tip17: Kardanmittellager

Tip18: Heizungsventil

Advertisement

Gallery

Vorderachse: Dreieckslenker überholen

Die Überholung der Dreieckslenker, die das obere Tragelement der Vorderachse bilden, können bisweilen der Überholung bedürfen. Dabei sind zwei Verschleißteile zu nennen: das äußere Traggelenk und die beiden Lagerbuchsen, die die an der Karosserie befestigte Achse elastisch aufnehmen. Nach Abbau des Lenkers vom Fahrzeug muss er zerlegt werden. Dazu ist zuerst die Achse auszubauen: Beide Muttern samt Sprengring und großer Druckscheibe abnehmen. Dann muss zerstörerisch eines der Gummilager ausgedrückt oder –geschlagen werden, dann kann man die Welle herausziehen und in Ruhe das andere Gummilager ausbauen. Diese Gummilager sind recht komplizierte Gebilde mit metallischer Innenbuchse und Außenbuchse, die Sicken und einen Kragen besitzen. Die sind aber regelmäßig hin, weil das Gummi spröde geworden ist. Leider sind diese Teile derzeit nicht lieferbar, was den Anlass zu diesem Technik-Tip bildete: Ersatz der originalen Buchsen durch moderne PU-Buchsen.

Dann zum Traggelenk: Es ist äußerst massiv ausgelegt und daher relativ verschleißarm. Wenn es dennoch kaputtgehen sollte, so ist meist mangelnde Schmierung und Verschmutzung die Ursache. Ein regelmäßig geschmiertes und dichtes Gelenk geht nie kaputt. Oben auf dem Gelenkdeckel sitzt meist ein Verschlussstopfen mit Vierkant. Nach Herausnehmen und Einschrauben eines Schmiernippels muss hierüber nämlich regelmäßig alle etwa 5.000 km abgeschmiert werden. Von unten wird die Gelenkkugel wie üblich durch eine Staubschutzkappe abgedeckt, die nicht selten zerbröselst ist und den Schmutz ungehindert reinlässt. Das hält dann auch das stärkste Gelenk nicht aus.

Muss das Gelenk nun erneuert werden, so ist es zuerst auszubauen. Es ist in den Dreieckslenker eingeschraubt. Der Lenker ist nur aus relativ dünnen Blech und man kann ihn daher und aufgrund seiner Geometrie nicht in den Schraubstock spannen. Zuerst muss aber alles gründlich gereinigt werden, damit man den Schweißpunkt findet, mit dem das eingeschraubte Traggelenk im Lenker fixiert wird. Dieser Schweißpunkt muss dann zunächst abgeflext werden, sonst ist nix mit rausschrauben. Ist das geschafft, dann wird der Lenker umgedreht und das Gelenk, das vier abgeflachte Seite besitzt, in den Schraubstock gespannt. Auf dem Foto seht ihr, wie man nun mittels eines in den Lenker geschobenen Rohres vorsichtig (damit der Lenker sich nicht verbiegt) aber doch nachdrücklich das Gelenk lösen und rausschrauben kann. Der vorherige Einsatz von Rostlöser (Caramba Rasant hat sich da bei mir bewährt) ist natürlich obligatorisch.



Gefühlvolle Gewalt ist hier gefragt:
Herausschrauben des Traggelenks

Nun ist alles zerlegt und der Zusammenbau mit Neuteilen erfolgt in folgender Reihenfolge: zuerst das Traggelenk (denn dann sind die beiden Lenkeraugen noch offen, um das Rohr durchzustecken), den Schweißpunkt nicht vergessen, dann kräftig abschmieren, bis unten

Wanted/For Sale	
Model Cars	
Cartoons	
Guestbook	
Links	
Members only	

das Fett wieder rauskommt, dabei die Kugel ab und zu bewegen, dann Staubkappe drauf und noch mal etwas Fett nachpressen.

Nun zu den neuen PU-Buchsen, die auf den Fotos so schön gelb dargestellt sind. Polyurethan (PU) ist erheblich widerstandsfähiger als Gummi und die vorgeschlagene Reparaturmethode dürfte trotz der etwas anderen Ausführung (keine Metall-Außenbuchse) genauso lange halten. Außerdem kann man die Teile nun in eingebautem Zustand leicht erneuern. Es gibt auch rote Ausführungen, die sind härter und für dem Motorsporteinsatz konzipiert. Wie man diese PU-Buchsen nun montiert, ist ohne viel Worte den Fotos zu entnehmen.



Das sind die erforderlichen Teile: 2 Muttern, 2 Sprenringe, 2 Druckscheiben, 2 PU-Buchsen, 2 Stahl-Innenbuchsen, ein neues Traggelenk. Oben die Achse, die dann später an der Karosserie festgeschraubt wird.



Hier ist das Traggelenk eingeschraubt, der Schweißpunkt fehlt noch. Unten rechts der kleine Stopfen, der auch durch einen Schmiernippel ersetzt werden kann.



Zuerst wird eine Seite fertig montiert. Zum Einpressen der



Stahlbuchse kann man den Schraubstock zu Hilfe nehmen.



Dann die Achse durchstecken und mit Druckscheibe, Sprengring und Mutter locker zusammenschrauben



Nun kommt die zweite Seite dran: Erst PU-Buchse, dann Stahlbuchse einpressen (Schraubstock und geeignete Nuss), mit Druckscheibe, Sprengring und Mutter zusammenschrauben.

Wichtig ist, daß die innere Stahlbuchse auf beiden Seiten so weit eingepresst wird, daß sie mit der Inneseite der PU-Buchse bündig abschließt.



Und so sieht das Ergebnis aus. Wer will kann die PU-Buchsen auch noch schwarz lackieren.

Ganz wichtig ist die richtige Länge der neuen Innen-Stahlbuchse. Damit die Buchse mit dem Kragen an den Lenker gedrückt wird, muss die innere Stahlbuchse etwas 2-3 mm kürzer als die Gesamtlänge der gelben PU-Buchse sein. Wichtig: vor der Montage ist zu prüfen, ob die Gewinde auf der Achse lang genug sind, um Innenbuchse, Druckscheibe und Federring fest zusammenzupressen. Ggfls. ist zwischen Federring und Druckscheibe noch eine zusätzliche U-Scheibe zu legen. Auch darf die Druckscheibe nicht an den Lenker stoßen, eventuell ist eine Scheibe geringeren Außendurchmessers zu verwenden. Genaue Maße kann ich auf Anfrage gerne liefern. Materialkosten für ein Auto: etwa 50 €.

FIAT 2300 S Coupé Interessengemeinschaft
Internationales FIAT 2300 Register

