



Meine „Werkstatt“ kann das!

Immer, und immer wieder hört man von Tractions mit defekten Antriebswellen oder Bremstrommeln. Der Grund hierfür ist nicht mangelnde Pflege, sondern die Unkenntnis der Besitzer bzw. der ausführenden Werkstätten.

Und wenn die Antriebswelle einmal in der Bremstrommel durchdreht, wird's teuer. Um so ärgerlicher ist es, wenn die Werkstatt - oder der freundliche Nachbar - eine defekte Kupplung als Ursache des „Nichtfortbewegens“ diagnostiziert. Das haben wir - leider - schon öfter als einmal erlebt. Da wird schnell mal der ganze Antrieb herausgerissen und der Wagen bekommt eine neue Kupplung spendiert, mit mäßigem Erfolg, denn die Fortbewegung findet nicht statt!

Und so hört man sehr oft von stolzen Oldtimer-Besitzern: „...ich hab da eine Werkstatt, die können alles und die machen das ganz toll...“, der alte Meister hat noch auf XYZ gelernt und ist mit Joopi Heesters in die Schule gegangen...“. Aber wie lange ist das her? Und, mal ganz ehrlich, welche Werkstatt gibt schon gerne zu, dass sie mit der alten Technik - so einfach sie auch ausschauen mag, überfordert ist. Stellt den Traction doch mal einem jungen Mechaniker auf den Hof und fragt ihn mal, ob er den Vergaser einregulieren kann. Toll, aber ohne „OBD*“ sind die Jungs doch heute aufgeschmissen - stimmt's? „Und was meinen wir eigentlich mit Vergaser...?“

* OBD: On-board-Diagnose über 16polige OBD-Diagnosebuchse im Fahrzeug

Leider ist dies nicht immer so „toll“! Und das fängt bereits beim richtigen Spezialwerkzeug an. Bestes Beispiel: Bremsenreparatur. Natürlich sollte es für eine normale Auto-Werkstatt eigentlich kein Problem sein, Traction-Bremsen zu überholen. Ein Bremszylinder ist schnell ausgetauscht und einige (!) Werkstätten können sogar noch Bremsbeläge mit einem Nietgerät aufnieten. Aber wie kommt man an die „Innereien“ der Bremse eines 11CV ran, wenn die Bremstrommeln wie angeschweißt auf der Achse sitzen? In Ermangelung des richtigen Abziehers wird ein Abzieher der Marke „Geh-ab-oder-verreck“ eingesetzt. Aber hier ist eine Beschädigung der Bremstrommel schon vorprogrammiert.

Fakt ist: Die Bremstrommel eines 11CV sitzt auf einem Achsstummel, der als Konus ausgeformt ist, d. h. dass die Bremstrommel durch Verpressen fest auf der Achse sitzt. Ist hier nun Schmutz oder gar Fett zwischen Bremstrommel und Achse, ist kein fester Sitz mehr gewährleistet und die Antriebswelle dreht in der Bremstrommel durch, der Woodruffkeil wird abgeschert und beschädigt beide Teile schwer. Das ist nicht nur teuer - sondern auch äußerst lebensgefährlich. Dreht die Welle erst einmal in der Trommel, dauert es nicht mehr lange und die Achsmutter wird ebenfalls gelockert, der Splint ist hier das kleinste Hindernis und dann kann man froh sein, wenn man nicht gerade mit 100 Sachen auf der Autobahn unterwegs ist.

Eine Reparatur ist hier nicht mehr möglich. Kostenpunkt: eine neue Welle zwischen 350 und 400 Euro, Bremsstrommel ca. 200 bis 300 Euro plus Einbau - und dazu der ganze Ärger...

Punkt 1 - Das Lösen OHNE Werkzeug

Den ersten Fehler, den Auto-Werkstätten gerne machen, ist - in Ermangelung des Original-Abziehers - das Entfernen der Bremsstrommel ohne Abzieher, indem man versucht, mit dem Fäustel von innen her die Bremsstrommel zu lösen. Liebe Werkstatt: DAS GEHT NICHT !!

Punkt 2 - Das Lösen mit dem FALSCHEN Abzieher

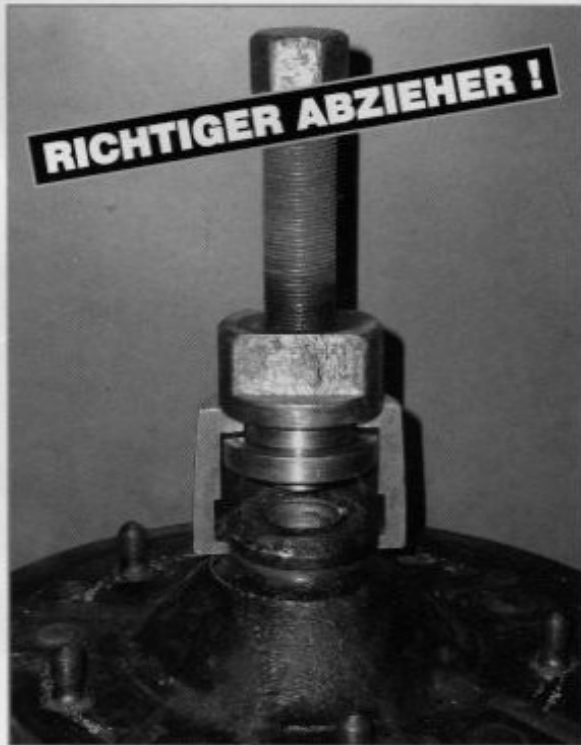
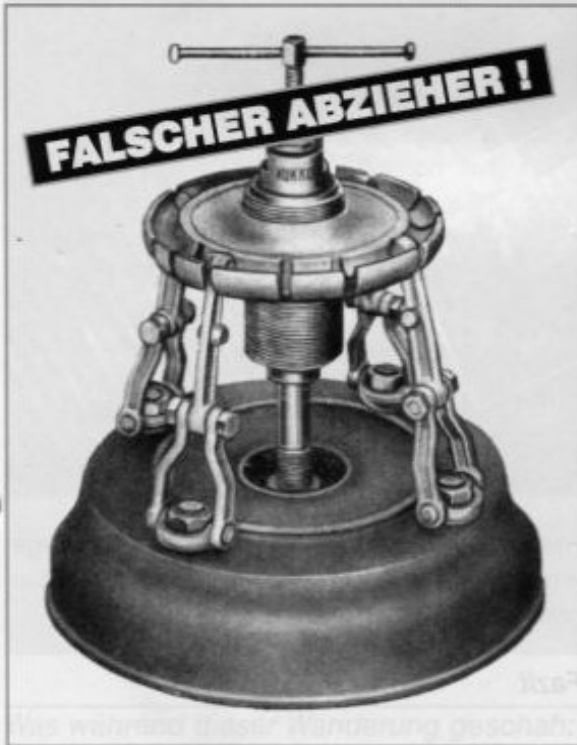
Der Original-Abzieher für den 11CV ist so konstruiert, dass er die Bremsstrommel genau an der Stelle anpackt, wo der Achsstummel sitzt. Nimmt man nun einen Universal-Nabenabzieher, der an den

Radbolzen angesetzt wird, verzieht man unweigerlich die Bremsstrommel und die ist dann ein Fall für den Schrott.

Punkt 3 - Niemals (!!!) Fett auf den Konus von Antriebswelle und Bremsstrommel!

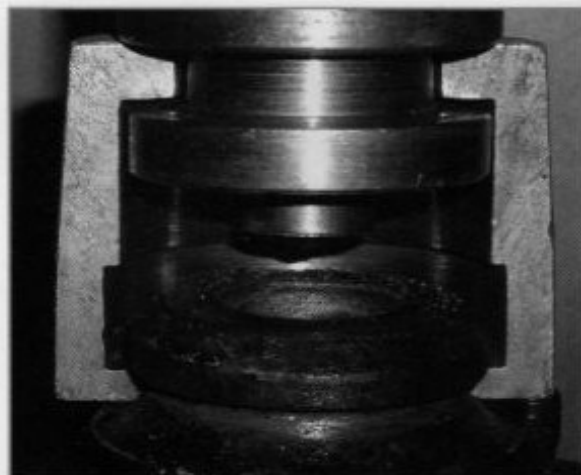
Einige Mechaniker möchten sich beim nächsten mal die Quälerei mit der Bremsstrommel ersparen und packen ordentlich Fett auf den Konus - leider.

Nach einer Reparatur ist es unumgänglich, den Achsstummel sowie den Konus in der Bremsstrommel akribisch zu reinigen. Am besten geschieht das mit reichlich Bremsenreiniger und einem weichen Tuch. Nach dem Reinigen darf der Konus nicht mehr mit den (öligen) Fingern berührt werden. Danach kann die Bremsstrommel aufgeschoben werden. Dabei ist zu beachten, dass der Woodruffkeil richtig in der Nut sitzt und beim Aufschieben der Trommel sich nicht verabschiedet. Ist der Achsstummel der Antriebswelle aber bereits beschädigt



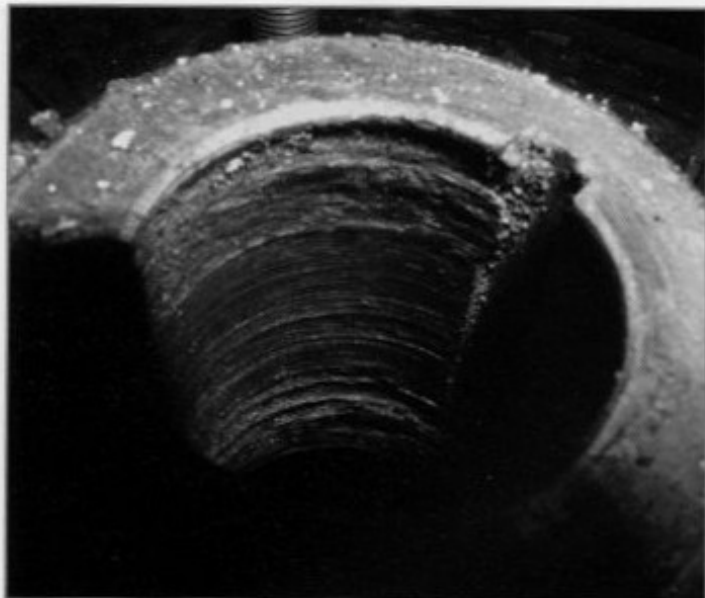
links:
hier sieht man einen „Universalabzieher“, der oft zur Demontage von 11CV-Bremsstrommeln eingesetzt wird. Wenn euch eure Werkstatt so etwas stolz präsentiert, am besten in's Auto und nix wie weg!

rechts und unten:
der Originalabzieher (hier zur Veranschaulichung mit nur einer Halbschale montiert, Antriebswelle ist bereits demontiert). Dieser Abzieher greift direkt unter die Verdickung der Trommel und die ganze Kraft kommt am richtigen Punkt an.



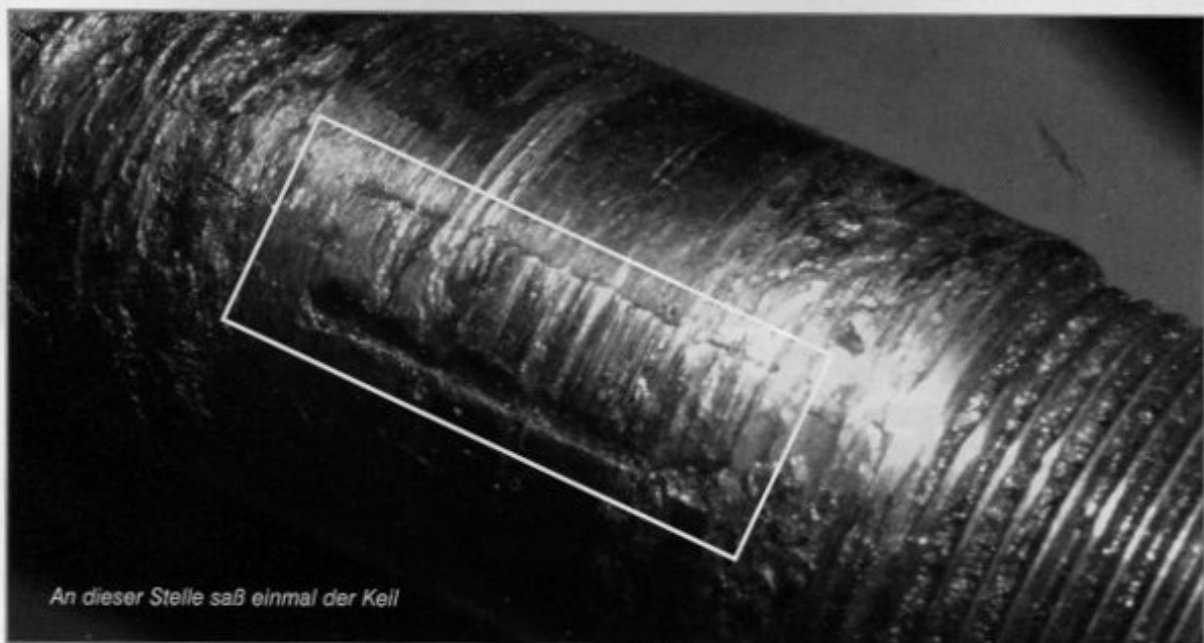
Die auswechselbaren Zughalbschalen ermöglichen auch das Wechseln zum Ausziehen der äußeren Radlager.

Den Abzieher sollte jeder gutsortierte Traction-Teilehändler im Programm haben.



oben:
so sieht der Konus in der Bremstrommel aus, wenn die Antriebswelle durchgedreht hat. Die Führungsnut für den Keil ist nur noch bruchstückhaft vorhanden. Ein absolut fester Sitz ist nicht mehr zu erreichen - Ergebnis: Die Bremstrommel lockert sich und fliegt - samt Rad - von dannen...

unten:
der Achsstummel -
Kommentar:
siehe oben...



An dieser Stelle saß einmal der Keil

Diese Fotos stammen von einem Fahrzeug, dass vor längerer Zeit zur Bremsenreparatur in einer „Fachwerkstatt“ war...

und der Konus in der Bremstrommel mit Riefen übersät, ergibt sich kein absolut fester Sitz mehr und man kommt um den Austausch der Teile nicht mehr herum.

Punkt 4 - Richtiges Anziehen der Achsmutter

Auch hier sollte man davon ausgehen, dass eine Auto-Werkstatt das „passende“ Werkzeug zur Verfügung hat. Aber ich habe schon selbst gesehen, wie man mit einer Monster-Rohrzange versucht hat, die Achsmutter fest zu ziehen.

In einem handelsüblichen Steckschlüsselkasten der groben Sorte (3/4 Zoll), gibt es nun Nüsse der Größen 32, 36 und dann 41 mm usw. Wir benötigen aber eine 38er Nuß. Diese Größe gibt es auch schon mal für kleines Geld auf Flohmärkten, denn sie entspricht der Größe 1,5 Zoll.

Die Achsmuttern werden mit 30 kg bzw. 300 Nm angezogen. Darauf achten, dass die linke Welle

Rechtsgewinde hat und die rechte Welle Linksgewinde. Nach dem korrekten Anziehen dann mit einem (neuen) Splint sichern.

Fazit

Liebe Tractionisten, jeder, der seine Bremstrommeln noch nie überprüft hat, seinen Traction in der „tollen“ Auto-Werkstatt hatte oder einen Traction neu erworben hat, sollte sich das zu Herzen nehmen und unbedingt Antriebswelle und Trommel überprüfen.

Viele Landesbezirke veranstalten mehrmals im Jahr Schraubertage, die von allen Mitgliedern genutzt werden können. Bei den Landesbezirken liegen die erforderlichen Spezialwerkzeuge parat, die, natürlich auch an „schrauberfreien“ Tagen an die CVC-Mitglieder ausgeliehen werden. Falsches Heldentum kann böse enden...

Text und Fotos: Helmut Kloos