

Kardanwelle - Schlagen / Vibration am Antriebsstrang - Kardanwellenlager

Beitrag von „t-ray“ vom 15. September 2012 um 09:17

Das Problem für den reinen Vorderradantrieb ist, dass man dafür die ganze Zeit wie schon von Alevuz geschrieben im Low-Modus mit eingelegter Diff-Sperre fahren müsste. Um den Wagen ein paar Meter zu bewegen sicher kein Problem, aber im Straßenverkehr?

Hatte das mal aus Spaß bei meinem Audi 80 Quattro gemacht, der hatte noch eine rein mechanische 100% Sperre ohne Elektronik-Schnickschnack. War schon lustig, im 3. Gang noch durchdrehende Räder. Aber bei dem Dicken würde ich das aus den genannten Gründen auch nicht machen.

Ich hab vorletztes WE bei mir das Lager getauscht, ohne jegliche "Fachhilfe" und ohne Hebebühne, habe ihn einfach nach oben gepumpt, dann war genug Platz. Wenn man keine 2 linken Hände hat (gut, ein 2. Mann/Frau zum Festhalten wäre sicher nicht schlecht gewesen, ging aber auch so), ist das eigentlich keine große Sache.

Je nachdem, wie festgegammelt alles ist benötigt man allerdings (wie bei mir) fast einen ganzen Tag. Als erstes war das Problem, dass die Welle am hinteren Flansch des Diffs festgegammelt war. Lösung habe ich schliesslich (nach einer Stunde abmühen mit Rostlöser und Co) im Internet gefunden: Die hinteren Schrauben rausdrehen (war glaube ich entweder 12er Vielzahn oder ersatzweise T55) und dann mit dem T mit etwas Schmackes vor- und zurück anfahren, irgendwann macht es dann RUMMS und die Welle ist los. Wenn man den Wagen dann noch bewegen muss, die Schrauben kurz wieder rein drehen. Normalerweise müsste man dann wohl auch zum weiteren Ausbau die Auspuffanlage demontieren - mal wieder ein Pluspunkt für den R5, hier geht es auch mit Auspuff 😊. Die mittlere Befestigung abbauen (6 Schrauben Karosserie, 2 Schrauben Mittellager). Jetzt sollte man die Welle hinten nach unten am Träger vorbeiwürgen, erst danach die Welle vorne abschrauben (Schrauben Hardyscheibe-Getriebe, die Hardyscheibe bleibt an der Welle!) und dann habe ich sie nach vorne entnommen. Direkt nach vorne raus ohne zuerst hinten abzubauen funktioniert nicht, da dort nicht genügend Platz vorhanden ist.

Nun gehts mit dem Zerlegen der Welle weiter. Die Fettkappe des Mittelgelenks entfernen (mit Schraubenzieher abhebeln) und versuchen, das Fett zu entfernen (ist dann nicht so'n Schmierkram). Nun Markierungen zum Zusammenbau an beiden Teilen der Welle vornehmen, damit man später nicht zum Auswuchten muss. Zum Teilen der Welle am Gelenk auseinanderziehen (Achtung, hier fallen einem die Kugeln eingegen), hierzu ggf etwas "abknickene". Um das Gelenk von der Welle zu entfernen, muss hier ein Sprengring auseinander gedrückt werden, dann kann man es abziehen (ggf mit Abzieher). Dann kann man den Lagerring entweder mit einem Abzieher oder mit gleichmäßigen Schlägen mit einem

Hammer von der Welle heruntertreiben. Und nun einfach umgekehrt wieder zusammen (natürlich vorher alles gründlich reinigen). Das neue Lager mit passendem Rohrstück (damit man nicht direkt aufs Lager, sondern nur auf den inneren Lagerring haut) und Hammer wieder auftreiben, neue Fettkappe aufstecken, Gelenk wieder montieren und mit Sicherungsring sichern, Fettkappe und Gelenksitz im hinteren Teil der Welle mit Lagerfett füllen. Die beiden Wellenenden wieder zusammenführen, das schwierigste dabei war, hier die Kugeln wieder reinzuwürgen. die ersten gingen einfach, danach musste ich die Welle ordentlich abwinkeln, um die letzten beiden hineinzubekommen. Nun noch die Fettkappe wieder mit Gummihammer auftreiben und mit der mitgelieferten Schelle am vorderen Ende fixieren (hier habe ich eine stumpfe Kneifzange genommen, da ich keine Spezialzange hatte.

Zum Abschluß die Welle wieder umgekehrt unters Auto bringen, festschrauben, das Mittellager ohne Verspannung wieder festschrauben und fertig!

Habe hier noch einen Link aus einem englischsprachigen Cayenne-Forum mit Bildern, hier sind einige Sachen sehr gut zu sehen. (Verlinkung ist hoffentlich OK)

<http://forums.rennlist.com/rennforums/por...er-stuff-3.html>