

Sie montieren die beiden unteren Querlenker der hinteren Radaufhängung

Die unteren Querlenker der Hinterachse sind im Spritzgussverfahren aus robustem, aber dennoch leichtem Spezialkunststoff gefertigt. Sie bilden die stabile Basis für die hinteren Radaufhängungen Ihres AMG Mercedes C-Klasse DTM 2008 Racers.

Das Bild unten lässt auf den ersten Blick erkennen, dass die unteren Querlenker der Hinterachse symmetrisch gefertigt sind. Um Verwechslungen auszuschließen, sind die Bauteile an der Oberseite des hinteren Trägerholms mit einem L (für links) und einem R (für rechts) gekennzeichnet.

Zum Fixieren der Querlenker an den Montagebrücken der hinteren Differentialhalterung dienen die beiden Stahlstifte (3 und 4). Bis auf zwei Nuten an

ihren Enden sind sie vollkommen glatt. Vier E-Ringe der Größe E-3 arretieren die Achsstifte in ihrer Position.

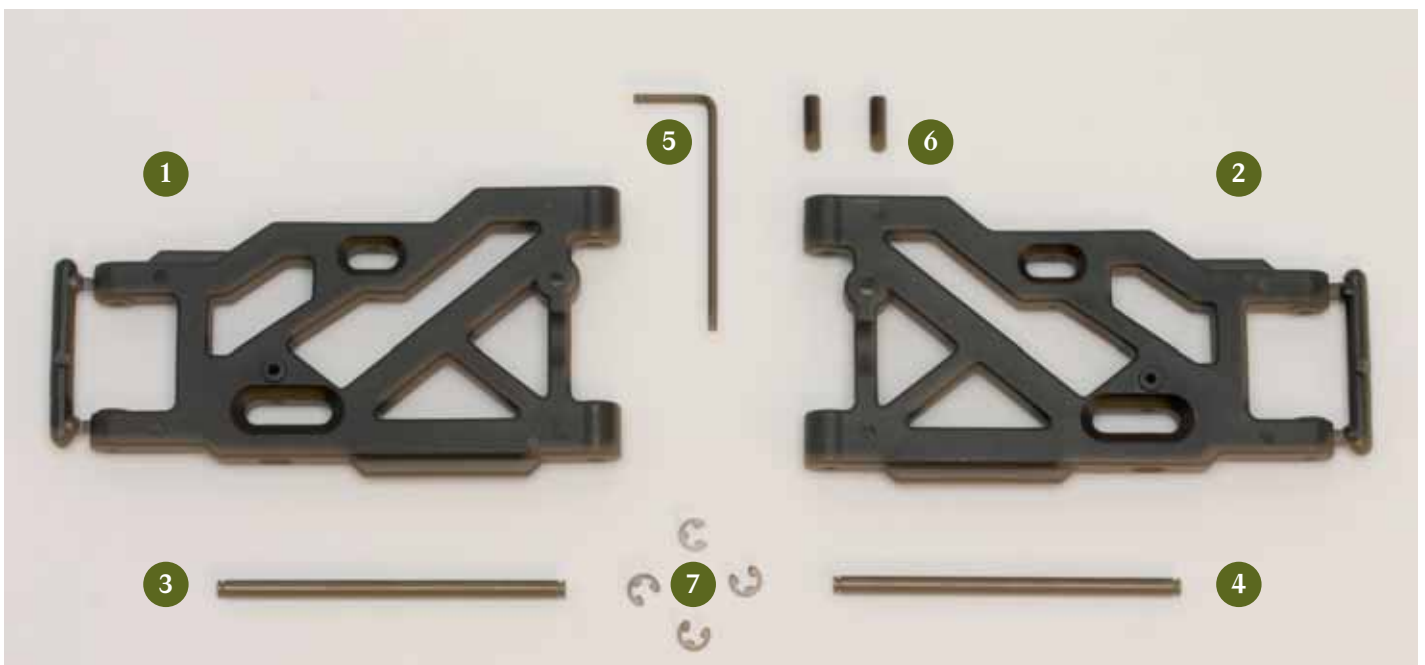
Der beiliegende 2,0-mm-Inbusschlüssel wird zum Eindrehen zweier Madenschrauben in die Querlenker benötigt. Sie liegen später auf dem Chassis auf und begrenzen den Ausfederweg.

1 linker unterer Querlenker der hinteren Radaufhängung
2 rechter unterer Querlenker der hinteren Radaufhängung

WERKZEUG & MATERIALIEN

- SEITENSCHNEIDER ODER CUTTER (zum Entfernen des Spritzlings)
- SCHLEIFPAPIER (KÖRNUNG 120-240) (zum Entgraten der Querlenker)
- SPITZZANGE (zum Arretieren der E-Ringe)
- EINIGE TROPFEN FEINÖL (zum Schmieren der Achsstifte)

3 & 4 Achsstift 4 x 74 mm (2 Stück)
5 Inbusschlüssel 2,0 mm
6 Madenschraube 4 x 12 mm (2 Stück)
7 E-Ring E-3 (4 Stück)





1 Entfernen Sie die Spritzlinge – unvermeidliche Rückstände des Spritzgussverfahrens – an den äußeren Enden der Querlenker mit einem Seitenschneider. Bemühen Sie sich, die schmalen Kunststoffstege so nah wie möglich am Bauteil zu druchtrennen.



2 Mit einem Stück Schleifpapier mittlerer Körnung (z. B. 120er-Korn) entfernen Sie die Grate, die nach dem Abtrennen des Spritzlings noch an den Bauteilen verblieben sind. Arbeiten Sie mit gleichmäßigem Druck, und schauen Sie, dass Sie nicht zu viel Material vom Querlenker abtragen.



3 So sieht der entgratete Querlenker aus. Ein weiterer Feinschliff ist nicht notwendig – die entgrateten Stellen liegen später verdeckt in den Felgen Ihres DTM-Racers. Eine Einschränkung der Funktionsfähigkeit ist selbst bei unvollständiger Entgratung nicht zu befürchten.



4 Nehmen Sie eine der beiden Madenschrauben (Bauteil 6 dieser Ausgabe) zur Hand. Führen Sie diese, wie gezeigt, mit dem abgerundeten Ende voraus von der Oberseite her an die Bohrung heran, die zwischen den „Scharnieren“ am breiteren Ende des Querlenkers liegt.



5 Wenn Sie die Madenschraube per Hand senkrecht zur Oberfläche des Querlenkers angesetzt und durch ca. eine Vierteldrehung in der Bohrung verankert haben, stecken Sie den Inbusschlüssel 2,0 mm mit dem kürzeren Ende in das Innensechskantprofil im nach oben weisenden Ende der Schraube.



6 Drehen Sie den Inbusschlüssel gleichmäßig im Uhrzeigersinn. Das Eindrehen erfordert etwas Kraft, weil die Madenschraube sich ihr Gewinde in den Kunststoff schneidet. Schrauben Sie so lange weiter, bis ca. zwei Wendungen auf der Unterseite des Querlenkers zum Vorschein kommen.



7 In gleicher Weise, wie unter den Schritten 4, 5 und 6 beschrieben, bestücken Sie auch den anderen (in diesem Fall den linken) Querlenker mit einer Madenschraube. Die Feinjustierung erfolgt später, wenn die Hinterachsbaugruppe auf das Chassis gesetzt wird.



8 Greifen Sie einen der E-Ringe mit der Spitzzange, und führen Sie ihn mit der offenen Seite voraus an die Nut am Ende eines der Achsstifte heran. Ziel ist es, den Ring so in Position zu bringen, dass Sie ihn anschließend, wie in Schritt 9 gezeigt, greifen können. Das erfordert etwas Fingerspitzengefühl.



9 Hat der E-Ring die richtige Position eingenommen (siehe Abbildung), nehmen Sie das Ende des Achsstifts und die geschlossene Seite des E-Rings zwischen die Backen der Spitzzange. Passen Sie dabei auf, dass Sie das Werkzeug nicht verkanten. Der Ring springt sonst leicht heraus.



10 Wenn Sie die Backen der wie in Schritt 9 angesetzten Spitzzange mit mäßiger Kraft zusammendrücken, rastet der E-Ring in der Nut des Achsstifts ein. Die Abbildung zeigt die korrekte Position: Alle drei Ausbuchtungen an der Innenseite des E-Rings sitzen mittig in der Nut.



11 In gleicher Weise, wie in den Schritten 8, 9 und 10 beschrieben, präparieren Sie auch das eine Ende des zweiten Achsstifts. Achtung: Die anderen Enden (hier nicht im Bild) müssen frei bleiben, damit die Achsstifte durch die Bohungen der Montagebrücken passen.



12 Setzen Sie den ersten unteren Querlenker (hier ist es der rechte), wie gezeigt, innen zwischen die Montagebrücken der Differentialhalterung, und richten Sie das hintere Scharnier so weit aus, dass Sie den Achsstift mit dem „ringlosen“ Ende voraus durch Brücke und Querlenker stecken können.



13

13 Drücken Sie das vordere Scharnier des Querlenkers so in Position, dass seine Bohrung mit der in der Metallbrücke zur Deckung kommt, und schieben Sie den Achsstift ganz durch. Die leichte Schrägstellung von Achsstift und Querlenker ist beabsichtigt und verbessert das Fahrverhalten.



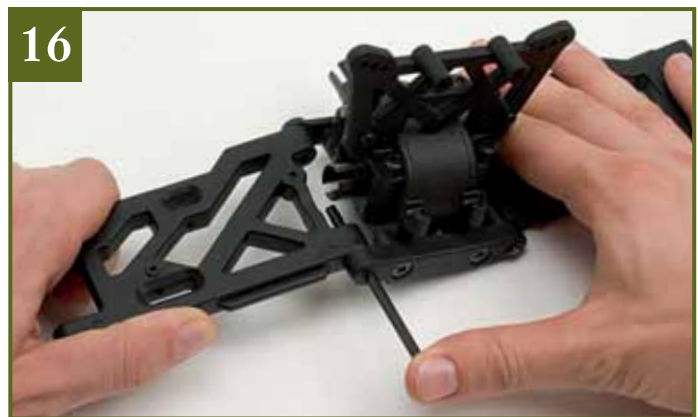
14

14 Allerdings erschwert die Schrägstellung das Durchstecken des Stifts. Ein Tropfen Öl auf den Achsstift und notfalls ein leichter Schlag mit dem Hammer helfen. Treiben Sie den Stift voran, bis die freie Nut aus der Brücke ragt. Mit der Spitzzange bringen Sie dann einen weiteren E-Ring in Position.



15

15 Wenn Sie die Differentialhalterung mit dem Antriebsritzel nach oben drehen, können Sie den E-Ring einfach auf der Metallbrücke ablegen. Wieder nehmen Sie E-Ring und Achsende zwischen die Backen der Spitzzange und drücken zu. Das Resultat sehen Sie im kleinen Bild oben.



16

16 Der Querlenker auf der anderen Seite des Differentialgehäuses (in unserem Fall der linke) wird in gleicher Weise montiert. Achten Sie auf die korrekte Ausrichtung: Der gerade Längsholm des Querlenkers weist zur Rückseite. Sie richten sein Scharnier aus und führen den zweiten Achsstift ein.



17

17 Pressen Sie den Achsstift durch das zweite Scharnier und die Bohrung in der vorderen (Metall-) Montagebrücke. Etwas Öl erleichtert das Prozedere. Der Stift sitzt korrekt, wenn die freie Nut zum Vorschein kommt. Unter Zuhilfenahme der Spitzzange arretieren Sie den Achsstift mit dem letzten E-Ring.



18

18 Die fertig fixierten unteren Querlenker der Hinterachse (hier von vorn betrachtet) stehen nicht senkrecht vom Differentialgehäuse ab, sondern weisen leicht schäg nach vorn. Diese Einstellung der Radaufhängung wird „Vorspur“ genannt. Eine genau Erläuterung folgt in einer der nächsten Ausgaben.