

Radlagerwechsel am QEK Junior mit mechanischer Bremse

Vorwort: Meine gezeigten Ausführungen dienen nur der Dokumentation. Arbeiten an Bremse, Fahrwerk und anderen sicherheitsrelevanten Bauteilen sind natürlich nur von fachkundigen Personen zu erledigen.

Mir ist auch bewusst, dass viele Wege nach Rom führen. Ich übernehme für Schäden keinerlei Haftung.

Gegen Wegrollen sichern und den Wohnwagen aufbocken, Rad abnehmen:



Kleine Schraube in der Bremstrommel lösen, Bremstrommel abnehmen (Bremse muss natürlich gelöst sein), Fettkappe abnehmen:



Man kann es auf dem letzten Bild nicht ganz so gut erkennen, aber auf dem Achsstummel befindet sich eine Kronenmutter (30er Schlüsselweite) nebst Unterlegscheibe und einem Sicherungssplint. Nachdem der Sicherungssplint entfernt wurde, kann die Kronenmutter gelöst werden und mitsamt der Unterlegscheibe entfernt werden.

Dann kann man den Rest mit den beiden Radlagern vom Achsstummel abziehen. Ich nutze dafür einen speziellen Abzieher, der speziell für den Lochkreis 4x160 beim QEK (auch Trabant, Wartburg etc.) ausgelegt ist. Den bekommt man u.a. häufig in den bekannten Auktionshäusern:



Nach dem Abziehen sieht man das Innenleben der Bremstrommel:



Es bietet sich natürlich jetzt an, die Bremse mit Bremsenreiniger zu reinigen und ggf. die Bremstrommel zu lackieren.

Das abgezogene Teil (ich nenne es mal Radlagergehäuse) nebst dem äußeren Radlager:



Und einmal umgedreht – Wellendichtring und inneres Radlager (der QEK hat auf jeder Seite zwei (!) Radlager):



Den Wellendichtring herausnehmen:



Dieses Radlager nun möglichst gleichmäßig von der anderen Seite rausschlagen.

In bekannten Shops aber auch im Maschinenbauzubehör gibt es passende Radlager, geschlossene wie offene, die passende Bezeichnung lautet 6206 C2. Der Wellendichtring (Simmerring) trägt die Maße Simmerring 35 x 62 x 7. Ich habe geschlossene Lager mit Dauerfettfüllung genommen, hier einmal alt und neu nebeneinander; man sieht auch gut, dass das innere Lager schon länger nicht mehr nachgefettet wurde, was man bei offenen Lagern jedoch regelmäßig machen sollte:



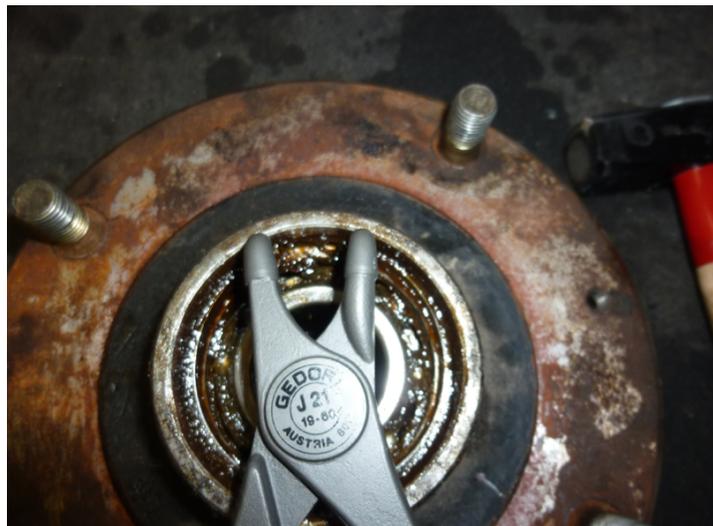
Das neue innere Lager mit etwas neuem Fett einsetzen:



Den Wellendichtring nicht vergessen:



Umdrehen - das äußere Lager ist mit einem Sicherungsring (Seegerring) befestigt, diesen mit einer entsprechenden Zange lösen und entnehmen:



Dieses Lager ebenfalls vorsichtig rausschlagen, neues Lager mit etwas Fett einsetzen, Sicherungsring befestigen:



Der Zusammenbau erfolgt dann natürlich in der umgekehrten Reihenfolge, alle Teile – natürlich mit Ausnahme der Bremstrommel und der Bremsbacken – werden frisch gefettet eingesetzt. Die Kronenmutter muss nur handfest angezogen werden, sodass der Sicherungssplint wieder durchpasst. Fertig!

Sollte bei der Demontage das innere Lager auf dem Achsstummel hängen bleiben, hilft natürlich ein entsprechender Abzieher. Ich würde einen solchen also immer griffbereit halten:

