

Beschwerden durch korrekt befestigte Naben reduzieren

Viele Fahrzeughersteller verwenden ein Radlager der Bauart „HBU1“ und falls es ausgetauscht werden muss, können Mechaniker manchmal einen entscheidenden Montagefehler begehen.

Beim Einsetzen des neuen Lagers in die Nabe wird der Druck oft falsch ausgeübt, und Schäden können entweder an der Dichtung oder an den Wälzkörpern im Inneren auftreten – als Folge dieses Fehlers ist die häufigste Beschwerde des Fahrers oder der Werkstatt ein „Geräusch“. Es ist wichtig, bei der Montage dieser Art Nabenlager das richtige Werkzeug zu verwenden. Dadurch werden Beschwerden dieser Art und Gewährleistungsansprüche gegenüber Ihrer Werkstatt

beträchtlich verringert. Diese Art Problem tritt häufig auf, wenn zur Montage des Lagers in seinen Träger die falschen Werkzeuge verwendet werden. Der Kontakt erfolgt auf die Dichtung oder den inneren Ring anstatt auf den äußeren Ring, was dazu führt, dass das Lager nicht senkrecht in den Achsschenkel gedrückt wird. Dies führt zu Wassereintritt in das Lager, Fehlstellungen der Wälzkörper und Abplatzungen, was schließlich ein Geräusch verursacht.



Beispielfelder eines Wassereintritts in ein HBU1-Lager (typische Bilder – nicht VKBA 3496)

Fahrzeug-Anwendungen – VKBA 3496

MODELL	MODELL
RENAULT 11	RENAULT CLIO II
RENAULT 19 I und Chamade	RENAULT RAPID BOX
RENAULT 19 II und Chamade	RENAULT SUPER 5
RENAULT 9	RENAULT THALIA
RENAULT CLIO I	RENAULT TWINGO



SKF Pole Position

Oft sieht man Beispiele von Einbaufehlern dieser Art, wenn das Lager im Rahmen der Garantie zurückgegeben wird – die folgenden Bilder verdeutlichen, dass beim Einbau des Lagers in den Achsschenkel Druck auf den inneren Ring oder die Dichtung ausgeübt wurde.

Von den Wälzkörpern verursachte Druckstellen im Metall (innerer Ring).

Von den Wälzkörpern verursachte Abplatzungen im Metall (äußerer Ring).



Beschädigungen durch Druckausübung auf den inneren Ring.

Einbau-Leitfaden für die VKBA 3496-Montage

1. Entfernen Sie das alte Lager vom Achsschenkel.
2. Reinigen Sie die Oberfläche im Achsschenkel gründlich und überprüfen Sie sie auf Schadensfreiheit.
3. Tragen Sie eine dünne Schicht (3-5 mm) Paste gegen Passungsrost (SKF LGAF3) am Umfang des äußeren Lagerrings auf. Diese Paste darf nur auf das Ende der ABS-Magnetsensor-Aufnahme im Lager (nicht auf den Magnetsensor selbst) aufgebracht werden.

Achtung: Bei Lagern mit magnetischem ABS muss der Ring richtig ausgerichtet eingebaut werden – der Magnetring muss zum ABS-Sensor zeigen.



4. Vergewissern Sie sich bei der Montage des neuen HBU1-Lagers in den Achsschenkel, dass die Pastenseite/ABS-Magnetringseite in Richtung der Aufnahme des ABS-Sensors zeigt (falls vorhanden). Üben Sie einen gleichmäßigen Druck im Winkel von 90 Grad nur auf den äußeren Ring aus, bis das Lager vollständig im Achsschenkel sitzt – unter keinen Umständen darf Druck auf den inneren Ring oder die Dichtung ausgeübt werden, da dies das Lager beschädigt. Montieren Sie anschließend die Sicherungsringe, falls für die Reparatur des jeweiligen Fahrzeugs erforderlich.



Typisches Bild – nicht VKBA 3496

5. Befolgen Sie beim Montieren und Anziehen der Komponenten immer die Empfehlungen des Fahrzeugherstellers zu Montage und Anzugsdrehmoment.
6. Beim Einpressen des Antriebsflanschs in das Lager/ den Achsschenkel **darf der Druck nur auf den inneren Ring ausgeübt werden**. Nochmals: Jedes Nichtbefolgen führt zu ernststen Schäden am Lager!



Vorsicht! Verwenden Sie niemals ein altes, demontiertes Lager nach dem Ausbau aus dem Fahrzeug.

SKF Pole Position

Dieses Bild zeigt das Ergebnis eines unkorrekt montierten Lagers. **Hinweis:** Partikel von Metall-Abplatzungen in den Wälzkörpern und im Lagerkäfig – dies führt zu Geräuschen und beschädigt das Lager schließlich vollständig.



Verwenden Sie niemals die alte Sicherungsmutter!

Der VKBA 3496-Satz von SKF enthält einen neuen Wellensicherungsring und eine neue Sicherungsmutter. Bitte verwenden Sie bei der Montage dieses Lagers beides!



Hinweis: Im Gegensatz zum VKBA 3496-Lager besitzen viele andere Lager einen „Magnetsensor-Ring“. Verwenden Sie **n niemals** einen Schraubendreher, um den Magnetring des Lagers zu prüfen – verwenden Sie entweder eine Magnetfeldkarte oder eine Büroklammer.

Als fachlich einwandfreies Verhalten gilt auch, die Antriebswelle, das Gleichlaufgelenk und die Faltenbälge auf Beschädigungen, Risse und altersbedingten Verschleiß zu überprüfen, d. h. werden die Faltenbälge bis zur nächsten Fahrzeuginspektion halten?



® SKF is a registered trademark of the SKF Group.

© SKF Group 2012

The contents of this publication are the copyright of the publisher and may not be reproduced (even extracts) unless prior written permission is granted. Every care has been taken to ensure the accuracy of the information contained in this publication but no liability can be accepted for any loss or damage whether direct, indirect or consequential arising out of the use of the information contained herein.

PUB 80/11 12450 EN.GB • 2012

Printed on environmentally friendly paper.

