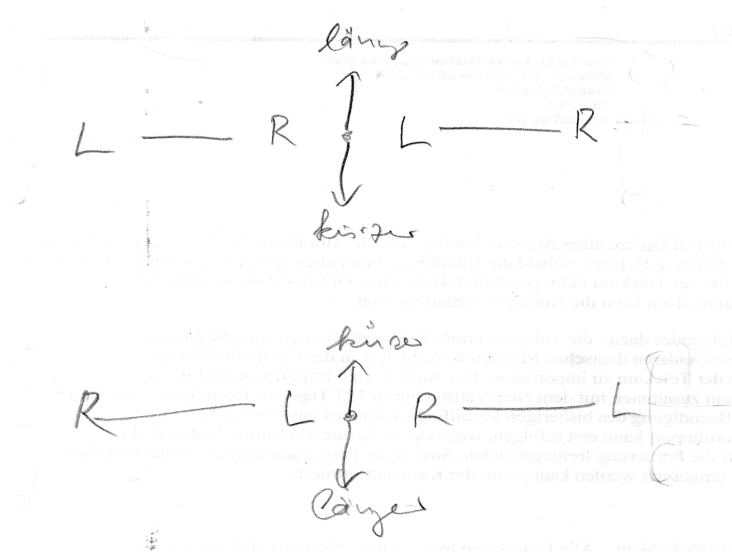


Montage der Spurstangen

Im Werkstatthandbuch gibt es keine Aussagen über die Anordnung der Links- und Rechtsgewinde bei den Spurstangen. Aus technischer Sicht ist es auch völlig egal, für welche der vier Möglichkeiten man sich entscheidet.

Die Einstellung der Spur ist aber einfacher und übersichtlicher, wenn man eine der beiden Lösungen L-R--L-R oder R-L--R-L wählt. Die Spurstangen sollten also „verschoben“ und nicht „gespiegelt“ eingebaut werden, damit beim Drehen in eine bestimmte Richtung bei beiden Spurstangen der gleiche Effekt erreicht wird.



Im Auslieferungszustand gab es aber aus mehreren Gründen ganz sicher nur eine dieser beiden Anordnungen. Die Hinweise dazu in den Ersatzteilkatalogen sind leider unvollständig und verwirrend, lassen aber vermuten, es müsse **bei allen Modellen R-L--R-L** gewesen sein.

In den Katalogen von V, Va und Vb wird jeweils nur die rechte, längere Spurstange ausführlicher behandelt. Danach soll am rechten Rad ein Spurstangenkopf mit Linksgewinde eingebaut sein. Über die linke, kürzere Spurstange gibt es keine Aussagen.

Auch im Katalog des S wird nur die rechte Spurstange gezeigt. Danach soll „innen ein Rechtsgewinde, außen ein Linksgewinde sein“. Man kann diese Aussage so verstehen, dass sie für beide Spurstangen gilt, dann wäre die Verteilung L-R ---R-L. Wahrscheinlicher ist aber, dass sie auch hier nur für rechts gilt und die Verteilung auf der linken Seite offen bleibt. Klar ist nur: bei allen Modellen sitzt am rechten Rad ein Kopf mit Linksgewinde.

Erst in den Katalogen von S-V/S-D gibt es Aussagen zu beiden Seiten. Hier erfahren wir, dass am rechten Rad ein Kopf mit Linksgewinde und am linken Rad ein Kopf mit Rechtsgewinde sitzt, dass also, wie vermutet, die Verteilung R-L--R-L gilt. Wir können ziemlich sicher annehmen, dass diese Verteilung nicht nur für S-V/ S-D, sondern für alle Modelle gilt.

Fazit: Arbeitet man an dieser Stelle, ist die Lösung R-L--R-L zu bevorzugen.



Die Teile mit Linksgewinde sind leider nicht markiert, auch die Muttern haben keine Einkerbungen, wie das sonst üblich ist. Es erleichtert die Arbeit, wenn man diese Teile nachträglich markiert.



Am Ende noch eine Kleinigkeit: die Blechkalotten, die unter den Gummimanschetten sitzen, schaden auf Dauer eher, als dass sie nützlich sind. Sie sollen wohl die Gummimanschetten entlasten, zerreiben sich aber im Laufe der Zeit. Dann können Wasser und Schmutz eindringen, die dünnen Schmierleitungen und Bohrungen setzen sich zu und die Schmierung wird unterbrochen. Ich meine, man sollte sie einfach weglassen und den Raum unter den Gummimanschetten großzügig fetten, am besten mit Kettenfett.