

Soms worden krukaslagers vanzelf goud (kleurig),

En dat is helaas geen waarde vermeerdering, maar een probleem dat veroorzaakt wordt door een te krappe lager speling.

Als je, zoals HR, volgens VW specificaties werkt, moeten alle onderdelen gemeten worden om met de fabrieks-toleranties te kunnen vergelijken.

In de praktijk gebeurt dit niet altijd, omdat voor de hobby, de benodigde meetapparatuur en data, niet altijd aanwezig is.

Nu iedere lager fabrikant zijn eigen specificaties en toleranties lijkt te gebruiken is controle echter noodzakelijk

De combinatie van lager binnen & buiten maat, gemonteerd in het carter (boring maat=voorspanning) bepalen uiteindelijk de lager speling.

Bij alle merken hoofdagers, zowel in de A -als in B- kwaliteit komen klem problemen voor. Deze problemen variëren van iets te zwaar lopen tot echt klemmen.

Als een krukas te zwaar loopt, kost dat energie en dus vermogen. Door de wrijving wordt ook onnodige veel warmte gecreëerd en bestaat zelfs de mogelijkheid dat de krukas in het lager vast loopt.

Het is daarom noodzakelijk op zwaar draaien te controleren voor de definitieve montage.

Wanneer je een set krukaslagers monteert, controleer dan of de krukas echt " lekker & vrij" draait.

Er moet tenslotte voldoende ruimte zijn voor een stevige oliefilm.

Hot Rod's geadviseerde controle methode voor thuis:

- **Zorg dat carter & krukas perfect schoon zijn.**
- **Spuit met kruipolie de lager vlakken in het carter, de krukas en de lagers zelf in.**
- **Plaats de gedeelde lagers in de carter helften, en de volle lagers op de krukas***, (nog zonder de tandwiel, spatplaat, wormwiel e.d.)**
- **Leg de krukas voorzichtig in het carter en wees er zeker van dat de lager-borgpen in ieder lager goed zit en het lager netjes onder in zit.**
- **sluit het carter en zet alle hoofdager moeren op het voorgeschreven moment vast. (ook de M8 moeren direct naast de krukas zijn hoofdager moeren!)**
- **De krukas, richting vliegwielzijde in het carter houdend, moet nu vrij kunnen draaien. Dat betekent dat als je de krukas een zetje geeft deze iets wil doorlopen. Is dat vrij bewegen het geval, kan/ mag deze motor definitief opgebouwd worden.**

Merk je weerstand:

Voel je echter weerstand tijdens het draaien, loopt de krukas na een zetje niet iets door, maar staat abrupt stil, is dit fout !!!

Heb je zelfs iets kracht nodig om te draaien, is dit de voorbode van motorschade & vastlopen.

Die weerstand moet eerst worden opgespoord en weggenomen.

In de meeste gevallen kun je dit zelf niet oplossen, Je kunt hiervoor in de HR- revisie werkplaats terecht. Carter, krukas en onder voorspanning de gemonteerde binnen lager maatvoering wordt dan gemeten. Indien noodzakelijk wordt het te krappe lager na-gehoond naar de noodzakelijk maat. Hier zijn wel werkplaats kosten aan verbonden,(+- 60.00 euro). Let op, omdat een machine en de monteur hiervoor beschikbaar moet zijn, kun je daar meestal niet op wachten, maar ben je de onderdelen enkele dagen kwijt.
Henk Hendriks

*** het is handig de niet-gedeelde lagers eerst een keer in het carter, netjes op de lager-borgpen te plaatsen. Dan deze positie aan te tekenen op de buitenzijde van het lager t.o.v. het carter, met een krasje. Als je alle lagers op de krukas hebt zitten is het zoeken van de borgpen slotjes soms lastig Het krasje helpt je de juiste positie zoeken geeft je de bevestiging dat het lager goed zit. Zit een lager borgpen niet goed in het slotgaatje van het lager, dan pers je bij het vastzetten van de carterhelften ergens een nieuw slotgaatje in het lager. Dat kost je een nieuw set lagers, want het is zeker dat de krukas hierop klemt!!!!
Deze motor zal altijd te zwaar draaien, te heet worden en uiteindelijk stuk lopen.....

Tip, doe deze controle ook met de nokkenas. Heel sporadisch zien we ook hier problemen.

Sleutel ze,. Henk

