

## EVEN EEN WIELLAGER VERNIEUWEN

Met dit verhaal wil ik er op wijzen hoe belangrijk het is om de goede werkplaats boeken en/ of technische gegevens voor je eigen auto te bezitten als je zelf sleutelt. Ook dat we niet altijd kunnen afgaan op gegevens die zijn verkregen via een garage of monteur op de hoek.

### RECONSTRUCTIE.

Het begint bij het leveren van een setje vóórwiellagers dat in een gesloten doosje, inclusief keerring en soms zelfs met een nieuwe naaf moer geleverd wordt. De betreffende klant twijfelt tijdens de montage over de juiste manier van afstellen. Hij belt de plaatselijke garage, waar hij wel eens een klusje heeft laten doen. Hallo, met....., Zeg ik ben bezig met mijn voorwiellagers, nu weet ik niet meer hoe vast die centrale moer gezet moet worden. (Garage;) Welke auto zeg je? (Cliënt;) “Een VW kever”. (Garage;) “Die staat bij ons niet meer in de data computer. Ik heb hier nog wel een lijst, daar staat bij wielnaaf alleen 34 Kg of wel 340 Nm (Cliënt;) Ik heb geen moment sleutel. (Garage;) Wij wel maar, die gaat niet verder dan 20 kg. Weet je, zet de moer maar gewoon zo vast mogelijk, dan ben je er niet ver naast. (Cliënt;) Bedankt voor de info,.....

### HET PROBLEEM

De volgende dag hadden wij “de bewuste cliënt aan de lijn”. Hallo, met Hot Rod? Ja, zeg...eh, ik heb gisteren een wiellager van jullie gemonteerd en vandaag ben ik er bijna mee verongelukt!! Ik reed gelukkig rustig op een 80 Km weg, achter een auto die maar 50 reed. De auto begon op eens naar rechts te trekken en op eens een knal zeg, en daar vliegt het hele rechtervoewiel door de lucht. Het spatbord heftig beschadigt, de bodem en ophanging flink geschaafd en ik kan er niet meer mee rijden. Nu ben ik gelukkig lid van de ANWB dus, heb ik die opdracht gegeven de auto naar Doesburg te brengen. Hier is het laatste woord nog niet over gesproken, dat lager set is rommel!

Toen de auto bij ons afgeleverd werd waren we natuurlijk zeer benieuwd naar de oorzaak en die was al snel gevonden, de wiellagers waren niet volgens voorschrift afgesteld maar echt “vastgezet”. De arme wiellagers konden deze extreme belasting niet verwerken en zijn heet gelopen. De enorme krachten en de enorme hitte hebben de astap roodgloeiend gemaakt en is toen afgebroken. Zodoende kon het wiel, compleet met remtrommel, vrij en zonder auto, de wereld in.

Op onderstaande foto's is goed te zien hoe wiellagers uiteen getrokken en vervormd zijn. Ook is goed te zien dat de moer, met (deel) astap nog op zijn plaats zitten.



deel astap/ wiellager , client 1



deel astap/ wiellager, client 2

Nu zullen de automonteurs onder ons wel zeggen, hoe is zo'n fout mogelijk!

Bedenk dan wel dat;

- De kennis van Kever steeds verder van de huidige "garage vloer" komt te liggen.
- De meeste auto's tegenwoordig voorwielaandrijving hebben en de centrale moer die van de aandrijf-as is en deze inderdaad veelal "stevig" vastgezet moet worden.



Hier is door de klap zelfs de remklauw afgebroken!

Deze kever bezitter heeft naast heel veel schade ook heel veel geluk gehad.

De astap zelf, is "rond" afgesmolten!

We hebben inmiddels al DRIE!!, vergelijkbaar stukgelopen lagers, uit op elkaar gelijkende situaties, in onze vitrine kast liggen. Dit verhaal staat dus niet op zichzelf.

Is het nu wachten op de eerste Keverbezitter die er mee verongelukt??

### Is het dan altijd de voorzijde waar het fout gaat?

Nee hoor, achter gaat het veel vaker fout, zeker met het vastzetten van de asmoer. Maar daar zit nog een splitpen in de constructie. Te vast kan haast niet (hier inderdaad 34 KG/M) maar te los komt echt héél vaak voor.

Rijdt men lang door met, een nagenoeg loszittende asmoer, dan ziet de achter remtrommel er uit als op onderstaande foto. Zonder splaines (groeven), deze zijn er, door de aandrijfjas, compleet uitgefraist. Deze keverbezitters dachten te maken te hebben met een kapotte (dure) versnellingsbak reparatie, maar waren, met een nieuwe remtrommel op het juiste aanhaalmoment vastgezet, weer klaar.



© Henk Hendriks. (HOT ROD DOESBURG)