

Der Experten-Tipp

Speichenräder richtig befestigen.

Immer wieder tauchen bei uns Fahrzeuge auf, bei denen die Speichenräder nicht korrekt befestigt worden sind. Ganz, ganz wichtig ist bei den Speichenrädern, dass sie ohne Last quasi noch in der Luft sauber vorgezogen werden, damit der Konus komplett zum Anliegen kommt. Wird die Radmutter nicht entsprechend vorgezogen kann es vorkommen, dass die Felge den Konus nicht ganz erreicht, später darauf arbeitet und sowohl die Nabe bzw. der Adapter als auch die Anlagefläche der Felge selbst dabei zerstört wird.

Bei lackierten Rädern ist die Gefahr zusätzlich groß, dass durch den Reibwiderstand der Farbe der feste Sitz der Mutter nur vorgetäuscht wird. Hier am besten Farbe unter der Mutter kompl. entfernen und den Sitz ausreichend schmieren.

Die Bilder verdeutlichen hier das Problem eindeutig.

Bild 1 bis 4 zeigen eine nicht korrekt festsitzende Mutter und Ihre Auswirkungen.

Bild 5 zeigt, wie die Farbe „bremst“ und kein Gefühl dafür gibt, wann die Mutter richtig fest sitzt.

So ist die Montage eines Zentralverschlussrades richtig:

1. Anlageflächen gut säubern und leicht einfetten
2. Räder nur in der Luft (ohne Last) ausreichend vorziehen
3. Räder dann am Boden nachziehen
4. Optimal ist es nach einiger Zeit den korrekten Sitz zu überprüfen

Wenn man das beherzigt, wird man



André Koopmann
Morganwerkstatt, Sulingen

lange Freude an seinen Speichenrädern haben. (siehe dazu auch den Expertentipp von Frank Schauer in der MP1 von 2009 bzgl. auswuchten)

Ein Auszug aus dem Buch „Wolfram, Die Motorfahrzeuge“ nimmt sich auch des Themas Rudge Zentralverschluss an.

Also, eigentlich nichts Neues, das Buch ist von 1929, nur vieles gerät im Laufe der Zeit in Vergessenheit!

Euer André



Auszug aus dem Buch „Wolfram, Die Motorfahrzeuge“.

Das bekannteste der abnehmbaren Drahtspeichenräder, das Rudge-Whitworth-Rad, ist äußerst einfach, stabil und leicht abnehmbar. Abb. 381 zeigt uns die Grundnabe, Abb. 382 die Außennabe und Abb. 383 ein Rudge-Rad in der oberen Hälfte in Ansicht und unten im Schnitt. Die äußere Verschlussmutter ist mit einer doppelt konischen Eindrehung versehen, die mit der Form des Endes der abnehmbaren Nabe übereinstimmt.

Diese kegelige Ausdrehung dient einerseits zum Zentrieren der Rudge-Nabe, andererseits aber auch als Sicherung. Sobald nämlich die Ringmutter fest angezogen ist, legt sich die äußere kegelig abgedrehte Fläche der Radnabe fest gegen die Konische Eindrehung der mit Gewinde versehenen Mutter. Beim Laufen des Wagens findet hier selbsttätig ein Festziehen der Mutter statt. Daher müssen die auf der rechten Seite des Fahrzeuges laufenden Räder Rechtsgewinde und diejenigen der linken Seite Linksgewinde an

der Zentrier- und Verschlussmutter haben.

Die Übertragung der Drehung von der festen Nabe auf die Radnabe geschieht durch eine Reihe von nutenförmigen Längseinfassungen (Kerzbahnung) auf dem zylindrischen Teil der festen Nabe, die mit entsprechender Profilierung in der Radnabe übereinstimmen. Die Verschlussmutter werden als Ringe (Abb.384a-e) ausgebildet, mit radialen Bohrungen am zylindrischen Umfang, in die ein Haken-schlüssel mit einem Zapfen

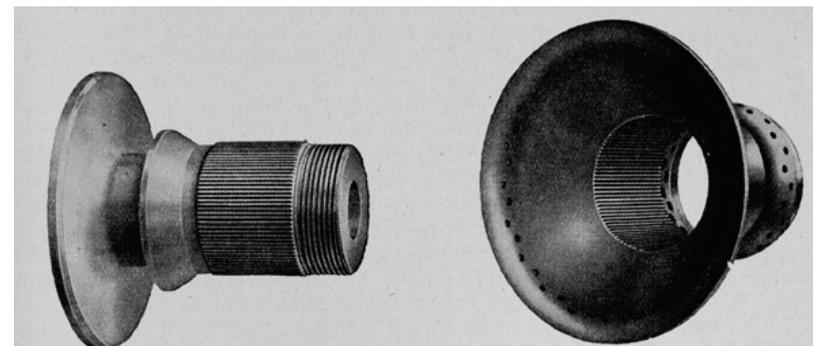


Abb. 381. Grundnabe des Rudge-Rades.

Abb. 382. Außennabe des Rudge-Rades.

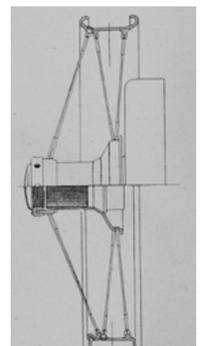


Abb. 383. Rudge-Rad, oben in Ansicht, unten Schnitt.