

Lenkgetriebe tauschen.

Alles begann damit, dass die Servopumpe mahlende Geräusche von sich gab. Nungut, Servoöl nachgefüllt und gut is. Leider führte die Auffüllung nicht zum gewünschten Erfolg; im Gegenteil, ein rötlicher Fleck breitete sich unter dem Ponti aus, also ein Leck.

Das ist normalerweise nix Schlimmes irgendeine Schlauchklemme zur Kühlerleitung oder die Staubmanchette der Spurstange oder sowas ...

Aaaaber nein, es war die Zahnstangenlenkung selbst.

Alle Ammibütten fahren in der Lenkung normales Getriebeöl, sprich Dexron3. Aber in den 90ern fingen diese bis dato unkomplizierten und pflegeleichten Hersteller an, sich aufs Äußerste dem Billigsegment zuzuordnen. Billigster Gummi war gerade gut genug. Somit hatten auch die Dichtungen unter der Rezenion zu leiden.

Was lernen wir daraus? Nieceemals Dexron3 ins Lenkgetriebe ab BJ. 1989? und niemals Dot 4 in die Bremse.

Wie man die daraus resultierende defekte Lenkung austauscht erfahrt ihr jetzt. Es gibt zwar Überholsätze für die Lenkung aber wenn man das noch nie gemacht hat und nicht das entsprechende Spezialwerkzeug besitzt ist von einer Überholung abzusehen. Komplette Zahnstangen-Lenkungen im Austausch gibts ab ca. 200,- €

Aber nun zum Schrauben.

Ganz leicht ist es nicht.

1. Luftfilter bis zum Luftmengenmesser ausbauen.
2. Überwurfmutter zur Lenkung von oben lösen (Schüssel mit ca. 2L Volumen drunterstellen. 18er. Das geht von oben sehr einfach nur beim Einbau (von unten) ist ein Assistent gefragt.)
3. Wagen standsicher aufbocken
4. Räder ab
5. Spurstangenköpfe entfernen. (Obacht, die 22er Kontermuttern nur soweit als nötig lockern das Maß braucht man später noch)
6. Unter dem Wagen die beiden Lenkgetriebehalterungsschrauben vom Motorträger lösen. (Je nach Ausführung 18er Mutter und 15er Schraube, das ist etwas seltsam und kann zwischen Zoll und metrisch variieren)
7. Und wenn man schonmal drunter ist Hitzeblech entfernen (10er kurze Nuss, kleine Ratsche)
8. Bei der Lenkwelle Hardcore Lümmeltüte runterziehen und das Kreuzgelenk zum Lenkrad lösen. Die Schraube muss komplett rausgezogen werden. (Schnezi ;)) (11er Nuss, kleine Ratsche, Fahrerseite Radkasten)
9. Hier spalten sich die Geister. Motorträger ablassen oder nicht. Im Handbuch wird empfohlen den Träger abzulassen allerdings habe ich festgestellt dass das nur dazu dient das Kreuzgelenk aus dem Zahnstangenzapfen zu ziehen. Das lässt sich auch von oben mittels eines Hebels bewerkstelligen. Das Ablassen des Motorträgers ist allerdings kein Hexenwerk; einfach ein dickes Kantholz (10 x 10 cm x 200cm) unter dem hinteren Stabbi positionieren und mit einem Hydraulikwagenheber anheben. Die hinteren Motorträgerschrauben losschrauben und den Träger vorsichtig absenken. (Laut Handbuch gut 10 cm)
10. Mit einem Hebel die Zahnstange aus den Führungen hebeln. Das geht am Besten von den Seiten durch die Radkästen.
11. Jetzt kann die Zahnstange an der Fahrerseite herausgezogen werden. Obacht! Manchmal hakts, da sind dann noch irgendwelche Kabelbinder oder ähnliches Zeugs am Werk. Ansonsten auf beiden Seiten nochmal nachhebeln.
12. Die Lenkung liegt jetzt daneben und es folgt Teil 2.