

Bei diesem Plus 8 stand die TÜV-Abnahme an; genau der richtige Zeitpunkt um auch gleich die Vorderachse zu überholen. Ohne die fällige TÜV-Abnahme wären vielleicht noch ein paar Tausend Kilometer mehr möglich gewesen, aber so war auch gleich die Idee geboren daraus eine Geschichte für die MP zu machen.

Für die älteren Morgan-Eigner mag das nichts neues sein, aber vielen ist die Morgan Vorderachse doch nicht so bekannt. Deshalb wollen wir hier mit Hilfe eines verständlichen Textes und vielen Fotos versuchen allen diese Thema näher zubringen.

Zunächst einmal muss die Achse in ihre Einzelteile zerlegt werden, dazu als erstes die Räder abnehmen. Da die Speichenfelgen nach dem letzten wuchten extrem gut liefen, haben wir ihre Position zur Nabe mit einem Körnerpunkt gezeichnet (never change a winning Team!) Als nächstes werden



die Bremsättel demontiert und anschließend die Radnabe mit ihren Lagern samt Brems Scheibe abgenommen. Hier offenbarte sich auch schon gleich der erste kleine Schaden im Anfangsstadium; das Radlager vorne links lief rau und war leicht rostig.



## King Pin

### Überholung der Vorderachse



Nun wird noch der Spurstangenkopf (mit geeignetem Werkzeug geht das leicht!) sowie die Stoßdämpferhalterung unten abgeschraubt. Anschließend können die Haltebleche(19+22) sowie die Shims(20+21) abmontiert und auch die unteren Bolzen der Halteplatte(31) gelöst und herausgeschraubt werden (keine Angst da passiert noch nichts, aber bitte die Mutter(32) unangetastet lassen!). Jetzt wird ein Wagenheber unter eben diese Halteplatte(31) gesetzt und

ganz leicht auf Druck gebracht. Als nächstes kann dann der King Pin-



*Spezialzwinge für den Spurstangenkopf*





Der King Pin-Bolzen wird langsam bei gleichzeitigem ablassen des Wagenhebers herausgeschraubt

Bolzen(14) gelöst werden. Dieser Bolzen wird nun langsam herausgeschraubt. Nach wenigen Umdrehungen kann man den Wagenheber um das Maß um das man den Bolzen herausdreht herunter lassen. Das ganze wiederholt man bis der Bolzen herausgenommen werden kann. Als nächstes den Wagenheber ganz herunter lassen, den King Pin etwas herausziehen und schon kann man die Hauptfeder durch leichtes ziehen heraus kippen. Jetzt kann man problemlos alle Teile einzeln entnehmen. Diese vielen schön schmutzigen u. fettigen Teile (Hauptfeder 17, unter Anschlagfeder 29, der Achsschenkel, die Staubhülse 16 den King Pin 30 samt Platte 31, den Reibungsdämpfer 26) können/sollten nun gründlich gereinigt werden. Hierfür steht uns

zum Glück ein Teilwaschgerät zur Verfügung, der Heimwerker muss sich da selbst etwas einfallen lassen. Die Federn überleben meist 2 Achsüberholungen und konnten in diesem Fall wiederverwendet werden. Bei Fahrzeugen die häufig allein bewegt werden tauschen wir die Federn auch schon mal gegeneinander aus um sie gleichmäßig zu verbrauchen. Ansonsten bei zu hohem Verschleiß werden die Federn erneuert.

Widmen wir uns nun den verschlissenen Buchsen (27+28) zu. Sie werden herausgedrückt, idealerweise unter einer hydraulischen Presse, und neue Buchsen wieder eingepresst.. Steht eine Presse nicht zur Verfügung können sie auch herausgeschlagen werden. Durch die Presspassung verlieren die Buchsen ihre Größe und

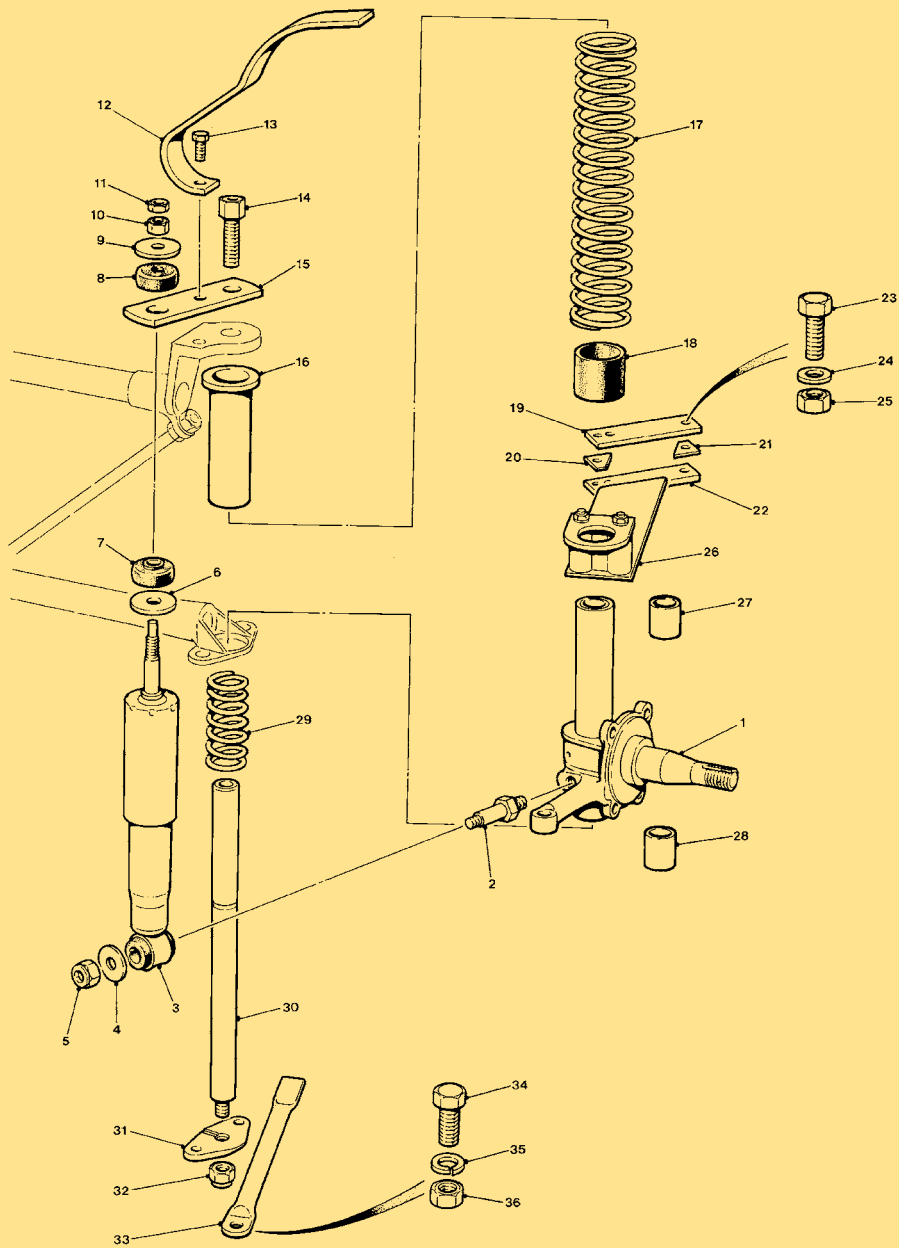
werden kleiner. Deshalb müssen sie nach dem einpressen mit einer Reibahle auf das richtige Maß gebracht



Leicht nach vorne kippen und die Feder kann herausgezogen werden

Contents List Help

MORGAN FRONT SUSPENSION



© Morgan Motor Company 1999

Der Achsschenkel wird nach oben entfernt



werden. Hierzu ist es wichtig eine lange Reibahle zu haben, damit die exakte Führung durch beide Buchsen beim Reibvorgang gewährleistet ist. Jeder Achsschenkel bekommt „seinen“ neuen King Pin, damit erleben wir auch keine Überraschungen durch Fertigungstoleranzen.

Dieser Morgan stammt aus der Serie als Morgan mit Kunststoffbuchsen (blau) experimentiert hat. Da Morgan reumütig zur alten Messingbuchse



Ein- und auspressen der Buchsen



zurückgekehrt ist und auch ich von dieser Version (die leider auch nicht abgeschmiert werden kann!) nichts halte, haben wir die Vorderachse auch mit der „neuen alten“ Technik versehen.

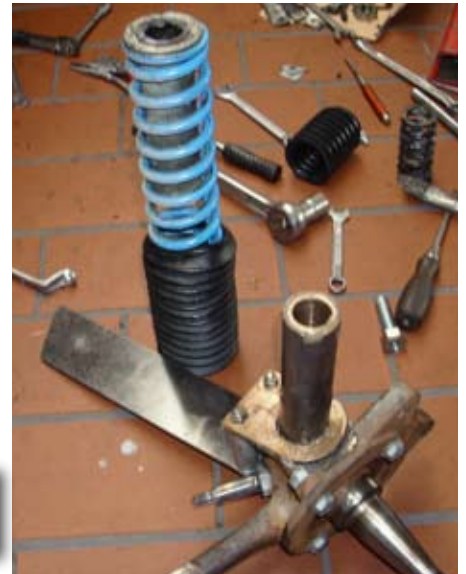
Beim aufreißern der Buchsen ist es wichtig, es nicht zu gut zu meinen, also die Passung bitte nicht zu stramm lassen. Der King Pin erwärmt sich etwas im Fahrbetrieb, dehnt sich aus und kann sich dann „fest fressen“. Aber auch das Schmiermittel braucht seinen Platz!!

Wenn das alles gut erledigt ist, kann es an den Zusammenbau gehen. In einem Werkstatthandbuch würde man jetzt den Satz lesen: Zusammenbau in umgekehrter Reihenfolge! So einfach machen wir es uns aber nicht. Fast keine Schrauberei am Morgan findet statt, bei der man nicht irgendetwas ein wenig verändert bzw. verbessert. Damit diese nach heutigen Maßstäben doch recht aufwendige Achsüberholung lange vorhält, baue ich zusätzlich Manschetten mit ein. Das hat 2 Vorteile: 1. Der Straßendreck und

aufgewirbeltes Wasser können nicht hinein und 2. Das Fett kann nicht überall heraus (Morgan Fahrer die schon einmal ihre Bremse verölt bzw. verfettet hatten, wissen was ich meine!).



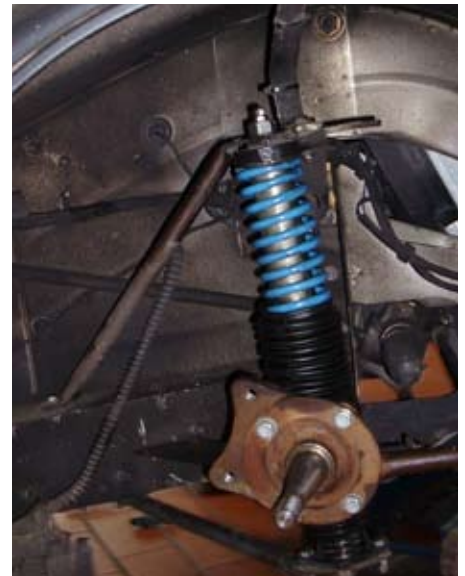
Mit der Reibahle wird die Buchse auf Maß gebracht



Vorbereitung zum Zusammenbau







Also weiter geht's. Die große Manschette über die Hauptfeder gestülpt, die kleine Manschette zusammen mit dem Achsschenkel in die untere Ausparung der Vorderachse gesteckt. Nun auf den Achsschenkel die Hauptfeder mit der Manschette samt Staubhülse (16) gestülpt und gleichzeitig den neuen King Pin mit Halteplatte und kleiner Feder von unten eingesteckt. Um ein Herausrutschen zu vermeiden wird der King Pin samt Platte mit dem Wagenheber abgestützt. Nun kommt eine Mischung aus Kraft und Geschicklichkeit um die Federn wieder an ihren Platz zu bekommen. Eine Hand oben an die Feder und damit reindrücken und die andere Hand etwa mittig der Feder und

ziehen. Dadurch verkürzt sich die Feder soweit, dass sie reingeschoben werden kann. Jetzt den King Pin mit dem Wagenheber langsam Hochdrücken, dabei aber aufpassen, dass al-

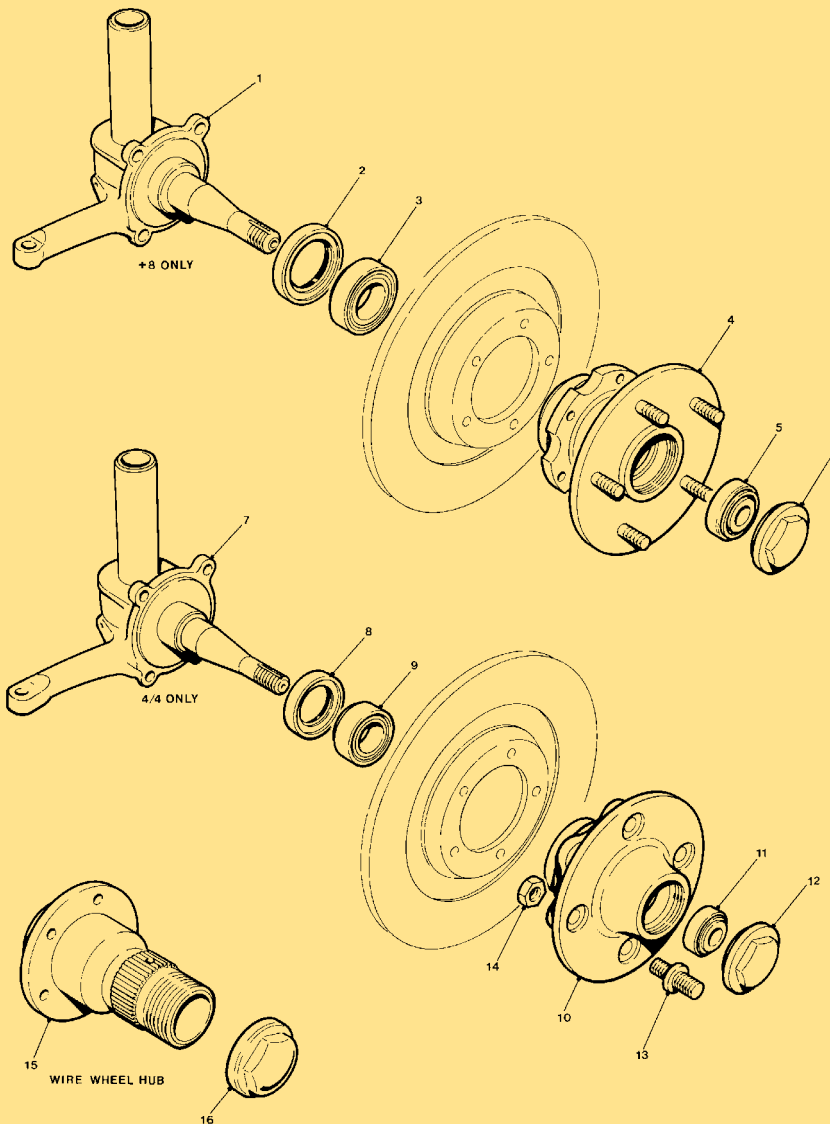
les gut fluchtet und die obere Feder nicht abhaut. Darauf achten, dass das obere Teil vom Achsschenkel sauber in die Staubhülse gelangt und den King Pin Bolzen einstecken. Sobald



Links die von Morgan nicht mehr verwendeten Kunststoffbuchsen und daneben die Messingbuchsen

Contents List Help

## MORGAN FRONT HUB



© Morgan Motor Company 1999

nun der King Pin so hoch geschoben ist, dass der Bolzen eingedreht werden kann, übernimmt dieser die weitere Aufgabe. Der Rest ist dann wirklich sehr einfach, ab hier einfach alles wieder retour. Zum Schluss wird es dann aber noch einmal fummelig, die Manschetten müssen an Ihrem endgültigen Platz befestigt werden. Jetzt müssen noch die Dämpferblätter spielfrei eingestellt werden, sie sollen sich leicht verschieben lassen aber ohne unnötiges Axialspiel. Wie man sieht, obwohl eine simple Konstruktion, ist die Vorderachse nicht „so mal eben“ überholt. Dieser Bericht mag dem einen als Hilfestellung beim Selbermachen dienen, dem anderen aber den Aufwand verdeutlichen. Auf jeden Fall können nun alle mitreden!

Text und Bilder André Koopmann



Links oben und unten rechts der neue Schmier-nippel, links unten und rechts in der Mitte sieht man das Lenkungsdämpferblatt und im Bild oben die Einstellplättchen