



Hier steckt das
vordere Ende
der Kardanwelle
im Getriebe



So sieht das Ende im Getriebeteil aus,
dieser geriffelte Zapfen treibt also
letztlich den LT über die Kardanwelle
an. Hier sieht man auch, dass diese
Öffnung prima mit dem erwähnten
Stopfen verschlossen werden kann. Es
geht aber zu Not auch mit
Frischhaltefolie, die man zu eine Strang
dreht, dann um den Zapfen wickelt und
etwas in die Öffnung reinstopft.



Und so sieht das
Gegenstück der
Kardanwelle aus,
dieses Teil wird
einfach nur
eingesteckt.



Hier sieht man die Sicherungsschraube, mit der das Mittellager an dem zusätzlichen Kreuzgelenk der LT's mit langem Radstand befestigt ist. Man sieht auch vielleicht die hoch gebogene Lasche der Sicherungsscheibe.



Hier ist die Sicherungsschraube, mit der das Mittellager an dem zusätzlichen Kreuzgelenk abgeschraubt, die hochgebogene Lasche natürlich vorher mittels kräftigem Schraubenzieher runterbiegen. Die Schraube ist SW 17 und am besten geht die mit einem leicht gekröpften Ringschlüssel ab.

Der Pfeil zeigt die Markierung auf der Gabel, leider nicht mehr sehen kann man die ergänzende Markierung in der Flucht auf der Welle, damit man den Zapfen der Welle nach dem Austausch des Mittellagers wieder in der gleichen Position in die Gabel des Kreuzgelenk einschieben kann.



Das ist der abgeschraubte Teil der Kardanwelle mit dem jämmerlichen Rest des Mittellagers (Pfeil).

Den kann man aber relativ leicht mit Hammer und Schraubenzieher von der Welle runterklopfen, immer schön rundherum.



So sieht es dann dann aus,
wenn das Mittellager
runter ist.

Der Pfeil zeigt auf den Sitz
der Lagers, hier ist es noch
nicht gereinigt.



Das neue Mittellager ist auf
den Sitz auf Welle und die
Schraube ist wieder drauf, aber
die Sicherungslasche noch
nicht hochgebogen.

Das Loch in den Gehäuse zeigt
nach dem Einbau nach vorne,
also zum Getriebe.

Wie im Kardanwellen-WIKI beschrieben, ist es wichtig, vor dem Abschrauben der Welle hinten vom Hinterachslager die Position der Welle an diesem Flansch zu markieren, ich hab mit einer Säge eine kleine (!) Rille über den Flansch der Welle und der des Hinterachsgetriebes geritzt.

Ich hab dann vor dem Lösen der letzten der 6 SW 13 Schrauben die Welle mit 2 Spanngurten abgefangen. Mit diesen war auch die Montage später recht leicht. Ich konnte damit die gesamte Welle relativ leicht drehen, da ich beim Ansetzen des Flansches die Welle vorn am Getriebe eine Rille versetzen musste, damit die Schrauben hinten am Hinterachsgetriebe wieder so übereinander passten, wie die vorher angebrachte Markierung an den Flanschen mir dann angezeigt hat.