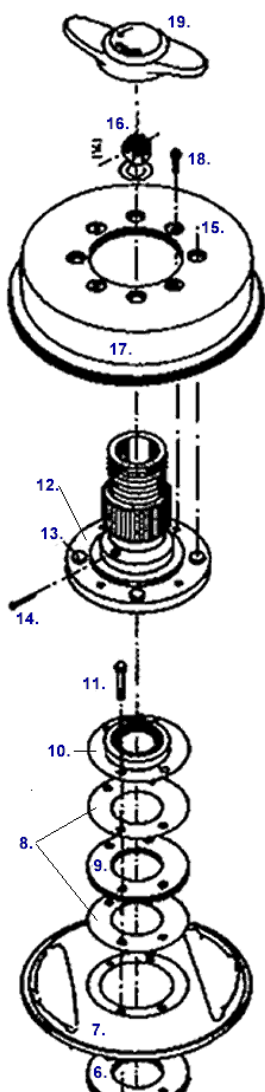


Bakaxel

Bakaxel med rudge-koppling

Av Staffan Engström. Införd i Bulletinen nr 1/1990

Metoden att sätta fast ett hjul på ett nav försett med splines och sedan låsa hjulet i sidled med en vingmutter utvecklades av den engelska firman Rudge och fann sin slutliga form redan år 1908



1. Bakaxelkåpa
2. Rullager
3. Drivaxel med spår för kil och gänga för kronmutter
4. Kil
5. Shims runt hjullager
6. Tryckplatta mot rullagret
7. Bromssköld. Bromsbackarna ej visade
8. Papp-packning
9. Tryckplatta mot bromssköld
11. Bultar, 4 st
12. Hjulnav (Hub) med splines. (Rudge-utförning)
13. Medbringare för bromstrumman
14. Saxpinne för låsning av kronmuttern
15. Genomgående hål för saxpinne
16. Kronmutter. Ett eller två shims behövs för att få kronan att korrespondera med hålet (15)
17. Bromstrumma
18. Skruvar, 4 st
19. Vingmutter (alternativt s.k Palmemutter). Vänstergängade på bilens högra sida och högergängade på bilens vänstersida. Normalt försedd med texten "NDO" samt en pil, vilket anger avskruvningsriktningen.

Modifiering av bakvagn

Av Johan Wikström. Infört i Bulletin nr 1/1995.

Morgans bakvagnsupphängningar är förhållandevis mjuk jämfört med framvagnen, och inte alls uppstogad. Stötdämparna är av typ armdämpare, s.k. dörrstängare, vilket givetvis fungerar bra för normal körning. Vill man uppnå egenskaperna av en ytterligare kontrollerbar bakvagn, kan man åstadkomma detta genom följande åtgärder.

Morgan Motor Co har sedan början av 1990-talet själva infört en förändring genom att montera en båge, infäst i chassidorna framför bakaxeln, med teleskopdämpararrangemang. Undre fästpunkten för dämparna ligger nära bromssköldens nederkant, och dämparna är alltså riktade snett uppåt-inåt genom hjulhusets utskärningar och ovanför chassiet. Detta ger då också en sidostabiliserande effekt utöver effektivare stötdämpning.

Sedan länge finns en s.k. Teleskopsats för ombyggnad av de lite äldre bilarna. Chassi-plattorna för armdämparna byts ut mot plattor med övre fästen för teleskopdämpare, och plattorna under bladfjädrarna, för U-bultarna, byts ut mot plattor med undre teleskopfästen. Övre delen av chassiplattorna sammanbinds med ett tvärstag för att ge sidostabilitet. Ställbara Koni-dämpare rekommenderas för att kunna utprova bästa resultat.

För sidostabilisering av bakaxeln kan ett Panhardstag monteras tvärs chassiet, med ena fästet i chassiet och andra i motstående fjäderpaket.

Med dessa tilläggsatser blir väghållningen avsevärt förbättrad, och risken för sidoförflyttningar av bakvagnen på grund av ojämnheter i vägbanan minskas betydligt.

För att kuva vridtendenserna hos bakaxeln vid extremare motorstyrkor efter kraftigare trimningar, behöver bakaxeln stagas med momentstag. Dessa behövs dock endast vid extremare trimningar och hård körning.