

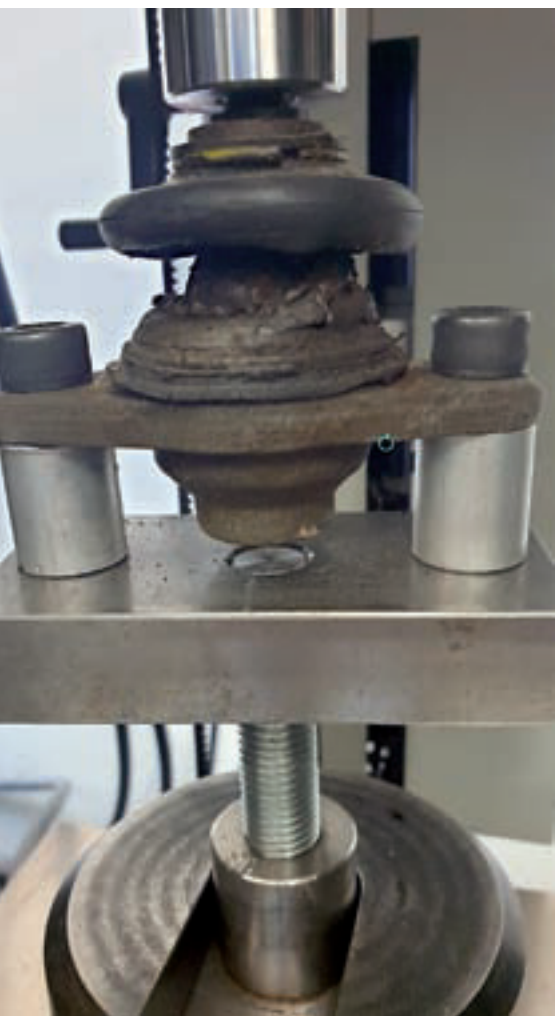
Stand der Entwicklung: Stoßdämpfer für Fahrzeuge mit Niveauregulierung an der Hinterachse

Text & Bilder: Manfred Rudlof, Club Service GmbH

Über das Projekt hatten wir schon berichtet. Hier nun der aktuellste Stand: Die MEYLE AG hat uns zwei Sätze Prototypen der Gelenke geliefert. Eines davon ging in den S123 230TE von Dirk Chur zum Testen des Einbaus und Fahrverhaltens. Sein Artikel berichtet im Nachgang von dem Versuch.

Parallel dazu hat MEYLE die Gelenke in internen Tests im MEYLE-Qualitätslabor

Bild unten: Das alte Originalteil nach dem Zugversuch.



bor auf Herz und Nieren geprüft. Dazu wurden zerstörende Auszugsversuche durchgeführt. Dabei wird die Kugel aus der Pfanne heraus gezogen, um die Kraftreserven zu ermitteln. Die Ausreißkräfte erwiesen sich als mehr als ausreichend für das Fahrzeuggewicht unseres W/S123. Ebenso wurden die Materialanalysen für die verwendeten Stähle ermittelt und hinterlegt. Fazit: Die Testergebnisse zeigen, dass das MEYLE-Teil sehr widerstandsfähig ist und ihr somit die Gewissheit habt, ein Qualitätsprodukt zu erhalten und zu fahren.

Dirk Chur hat uns also seine alten Dämpfer geschickt und wir haben sie aufbereiten lassen und ihm wieder zur Verfügung gestellt. Nun hatten wir alte Gelenke übrig, welche erkennbares Spiel aufwiesen und sich nicht mal mit Gewalt bewegen ließen. Neugierig geworden ba-

ten wir MEYLE, auch diese zu prüfen. Ergebnis: Die Auszugskraft der Gelenke war ähnlich. Damit ist sicher, dass das Gelenk richtig dimensioniert ist und wir richtig gehandelt haben.

Ab Juni werden die Gelenke bei uns verfügbar sein und Ihr könnt diese dann zusammen mit der Dämpferüberholung bestellen für W/S123 und W126. Die ZSB-Niveaudämpfer wird es im Austausch geben gegen das Altteil, das heißt, Ihr müsst Euren alten Satz einschicken und bekommt ihn etwa 10 Tage später aufgearbeitet „neu“ zurück. Abwicklung grundsätzlich satzweise, also zwei Dämpfer.

Vorläufig steht dieser Service nur den Clubmitgliedern zur Verfügung. Bestellt wird wie immer über unsere Internetseite w123-club-service.de. ●



Dämpfer S123 Niveau im stark gebrauchten Anlieferzustand



Dämpfer S123 im überholten Zustand mit neuen Gelenken

Neues Angebot: Stoßdämpfer für Fahrzeuge mit Niveauregulierung an der Hinterachse

Federbeine defekt - ein Bericht aus dem Leben eines „leidgeprüften“ T-Modell-Besitzers

Text & Bilder: Dirk Chur

Was tun, wenn der TÜV-Prüfer bei der Prüfung vor vier Jahren den freundlichen Hinweis gibt, dass die hinteren Dämpfer erneuert werden sollten, „sonst wird es schwierig in 2 Jahren“ - kommt Euch das bekannt vor?

Der freundliche Prüfer hatte ja recht, es sollte gehandelt werden, insbesondere wenn man als 123er T-Modell-Besitzer selber schon seit längerem bemerkt, dass es bei „holprigem Geläuf“ und beim Kopfsteinpflaster im Wohnviertel im Heck des T123 holpert und poltert, ganz ohne Beladung. „Das können nur die Dämpfer sein“, so die Experten aus der Werkstatt. Die Ölleitungen sind gut und dicht, die Federspeicher wurden schon länger zurückliegend getauscht und sind intakt. Die Fahrleistung pro Jahr ist zwar gering, aber ich habe es kommen sehen, die Dämpfer werden jetzt meine neue Baustelle und der TÜV ist mehr als eine latente „Gefahr“.

Es gibt keine Dämpfer am Markt. „Das wird ein Problem“, so Michael Liesch schon vor ca. drei Jahren. Das ist ein großes Thema, wir sollten was tun. Gesagt - getan. Michael hat die Lösungsfindung über den Club Service angeschoben, aber das geht nicht von heute auf morgen.

Zwei weitere Jahre im Leben meines S123 sind vorbei. „Es kann enge werden, lass es uns probieren“, so der KFZ-Meister meines Vertrauens. „Der TÜV Prüfer könnte nochmals ein Auge zudrücken“. Natürlich sind die Dämpfer ölig, aber Sie werden natürlich vor der Prüfung gereinigt und etwas „gepimpt“.

Der Wagen wurde im Rahmen der Prüfung nicht bewegt. Es hat geklappt, die sich selbst überlebten Dämpfer fallen nicht ins Gewicht, der Prüfer findet den Wagen insgesamt toll. Gott sei Dank ein Liebhaber unserer 123er. Das Ergebnis im November 2018: 2 more years - dafür weiterhin Holpern und Poltern bei

jeder Fahrbahnunebenheit, es wird ja nicht besser.

Aufgeschoben ist leider nicht aufgehoben. Jetzt wird es eng, der nächste TÜV Termin naht, und jetzt ist auch noch der KFZ-Meister des Vertrauens gegen mich. Er macht mir keine Hoffnung. Neue Dämpfer müssen her, „die ölen und sind fertig“. Mist, mein Gehirn hatte das unangenehme Thema verdrängt. Das ist evolutionär so angelegt, hilfreich im täglichen Leben, aber leider nicht für den nächsten TÜV-Termin, denn der kommt so oder so.





Was nun tun? Was für ein Zufall, das gerade erhaltene W123 Magazin Ausgabe 03-20 bringt die Lösung. Auf Michael, Manfred und Holger war Verlass. Die avisierte Lösung ist da, der Prozess zur Überholung der Dämpfer mit optionalem Tausch der Gelenke ist angekündigt. Daten sind genannt und Preise ebenfalls. Noch sind die Serienteile nicht verfügbar aber die Club Service GmbH sucht noch einen Tester für den Einbau der ersten Muster und das kommt mir recht.

Es kann losgehen Nach kurzen Gesprächen und Emails ist der Prozess professionell geplant und umgesetzt: Der Ausbau der Dämpfer, Überholung und Einbau sollte innerhalb von 2-3 Wochen,



in der Zeit zwischen Weihnachten und 6. Januar von statten gehen. Laufzeiten der Paketdienste und Feiertage berücksichtigt. Die Aktion kann beginnen. Die Überweisung ist schnell gemacht, die Dämpfer problemlos ausgebaut und an den Club Service verschickt. Rückbank zurück, Teppichverblendungen raus, Hydraulikleitungen abklemmen und ran an die Dämpfer. Aufwand ca. 1,5 Stunden für den geübten KFZ-Meister/Schrauber.

Bei dieser Gelegenheit nehmen wir uns auch gleich die Hinterachse vor, d.h. Lagerbuchsen, Hardyscheibe und das Lager vom Differential werden ersetzt. Wichtiger Hinweis: Diese ergänzenden Aktivitäten sind für den Dämpfertausch natürlich nicht notwendig!

Dann geht alles ganz schnell. Die Dämpfer kommen zurück, sie sehen wunderbar aus, die neuen Gelenke sind angebaut und die Dämpfer auf beiden Seiten passend und problemlos wieder eingebaut. Dann noch das Hydraulik-System entlüften und los geht's. Eine längere Fahrt zu Aktivierung und Verteilung des Hydrauliköls ist ratsam, etwas Last im Laderaum ist vorteilhaft.

Wie fühlen sich die neuen Teile nun an? Ganz wunderbar. Ein unglaubliches, schon lange nicht mehr gekanntes ruhiges, federndes und „leichtes“ Fahrgefühl, selbst über Kopfsteinpflaster. So hat Daimler sich das vorgestellt bei der Konstruktion. Warum nur habe ich die Dämp-

fer nicht schon vor Jahren getauscht? Eine rhetorische Frage, denn es gab ja bisher dieses Angebot noch nicht.

Und was kommt jetzt.... Sollte ich vielleicht auch noch die vorderen Stoßdämpfer tauschen? Dafür gibt es keine Indikationen, keine ungleich abgefahrenen Laufflächen der Vorderreifen, eine stabile Straßenlage. Die Motor-Gehäuse Gummiauflagen links und rechts wurden in der Club-Werkstatt des Stammtischs Baden vor Jahren getauscht, seitdem liegt der Wagen top auf der Straße. Eine Wertsteigerung für den Wagen und das i-Tüpfelchen für Sicherheit und Fahrgefühl wäre es trotzdem, mit komplett neuer Federung unterwegs zu sein. Was noch nicht ist, kann ja noch werden. Bisher war an die Komplettlösung ja gar nicht zu denken, das scheiterte ja an der nicht vorhandenen Verfügbarkeit neuwertiger Niveaudämpfer.

Einen herzlichen Dank an den Club Service. ●

