



Presseinformation

Gefährliche Improvisations-Versuche und extreme Einbaufehler

Fahrwerk-Bilder aus der Flickschuster-Hölle

Als langjährig aktive Werkstatt glaubt man, man habe schon alles gesehen. Doch die Praxis ist stets für einige Überraschungen gut. Die BILSTEIN Academy hat in viel Kleinarbeit einmal extreme Schäden und Improvisationen recherchiert, bei denen sogar erfahrenen KFZ-Meistern die Kinnlade herunterfällt.

Antriebswelle kilt Stoßdämpferrohr

In der ersten gut dokumentierten Geschichte geht es um einen VW T4. Irgendwann bemerkte dessen Besitzer ein schlagendes Geräusch, das beim Bremsen und Anfahren zu hören war. Das Fahrverhalten hingegen sei normal. Als das Fahrzeug anschließend in der Werkstatt überprüft wurde, stellte man fest, dass die Antriebswellen das Stoßdämpferrohr durchgeschliffen hatten. Ursache war ein zuvor erfolgter Kupplungstausch in einer anderen Werkstatt, in Zuge dessen die Getriebe-/Motorlagerung nicht richtig befestigt wurde. Dies wurde jetzt umgehend vom anderen Betrieb nachgeholt und ein neuer BILSTEIN-Dämpfer eingebaut. Problem gelöst.

Double Feature mit ungewissem Ausgang

Bei dem im Bild gezeigten Stoßdämpfer hat es der oder die Einbauende gut gemeint und den serienmäßigen Druckanschlag zusätzlich verbaut. Was anscheinend nicht bekannt war: Bei der Upside-down-Bauweise ist der passende Druckanschlag bereits bei der Auslieferung im Stoßdämpferrohr auf der Kolbenstange montiert. Doch auch wenn dem nicht so gewesen wäre: Dieses Vorgehen ist so oder so falsch! Der alte Druckanschlag war für den neuen Dämpfer konstruktiv schlicht nicht vorgesehen und hätte durch ein kompatibles Bauteil ersetzt werden müssen. So jedoch ergibt sich unter Umständen ein äußerst „gruseliges“ und womöglich sogar gefährliches Fahrverhalten. Unsere Empfehlung deshalb: Den alten Druckanschlag schleunigst entfernen.

Eine Windung kürzer gemacht

Warum sollte man sich das Geld für Tieferlegungsfedern aus der Tasche ziehen lassen, wenn es doch auch zwei billige Metallklemmen tun? Mit ihrer Hilfe waren in diesem obskuren Beispiel einfach zwei Windungen „zusammengetackert“ worden. Dieses Fahrzeug bekam BILSTEIN schon vor einigen Jahren höchstpersönlich in der eigenen Werkstatt zu Gesicht. Die dortigen Kollegen waren dabei natürlich nur Zeuge und nicht die Verursacher dieser gefährlichen Improvisation, die mehr schlecht als recht mit Unterbodenschutz getarnt worden war. Das ist nicht nur unzulässig, sondern auch brandgefährlich. Immerhin wird durch diesen Eingriff die Charakteristik der Federn – und damit das Fahrverhalten – in unvorhersehbarer Weise verändert. Wer ohne Qualifikation und entsprechende Sicherheitsmaßnahmen an Fahrwerkfedern herumdoktert, begibt sich zudem in Lebensgefahr. Schließlich ist in den Windungen jede Menge Energie gespeichert, die bei einem falschen Handgriff urplötzlich freigesetzt wird. Somit gilt: Alte Teile ausbauen und durch richtige Tieferlegungsfedern ersetzen. Ein optimales Fahrverhalten lässt sich allerdings nur über ein Komplettfahrwerk mit passenden Hochleistungsdämpfern erzielen – etwa das BILSTEIN B12.

Pressekontakt

Andreas Hempfling
Tel.: +49 (0) 911-570320-16
E-Mail: ah@ikmedia.de

IKmedia GmbH
Friedenstr. 33
D-90571 Schwaig b. Nürnberg



Presseinformation

„Frankensteins“ Stoßdämpferhalterung

Liegt bei einer Stoßdämpferhalterung ein Ermüdungsbruch vor, sollte das natürlich umgehend repariert werden. Dieses Bild, das BILSTEIN von einem Schulungsteilnehmer überlassen wurde, zeigt jedoch ein Flickwerk, das Professor Frankenstein alle Ehre gemacht hätte. Da man den eigenen Schweißkünsten wohl nicht so recht traute, wurde seitlich zur Verstärkung gleich noch eine Schraube mit „angebraten“. Diese Reparatur ist in ihrer Gesamtheit höchst unfachmännisch ausgeführt, sodass spätestens nach der nächsten Hauptuntersuchung die Stilllegung fällig gewesen wäre. Zudem stellt die Ausführung ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar. Das korrekte Vorgehen wäre nun, alle betroffenen Komponenten umgehend zu ersetzen. Dies betrifft auch den Stoßdämpfer, da man eine Beschädigung nicht ausschließen kann.

Es blieb nur eine „blutleere“ Hülle

In diesem Fall kam es beim Ein- und Ausfedern zu extremen Geräuschen: Das Stützlager war gebrochen. Dies jedoch entpuppte sich lediglich als Folgeschaden, während sich die wahre Katastrophe einen Stock tiefer abgespielt hatte. Durch extremen Verschleiß war der Stoßdämpfer komplett „ausgetrocknet“ und hatte mangels Öls keinerlei Wirksamkeit mehr. Somit konnte er die Schwingungen der Fahrwerkfeder nicht mehr kontrollieren und ging immer wieder in den Zuganschlag, was letztendlich zum Bersten des Stützlagers führte. Das ist jedoch nur eines von vielen Beispielen, welche Folgeschäden ein defekter Stoßdämpfer verursachen kann. Die Kette der möglichen Defekte kann dabei bis zu den Reifen gehen. BILSTEIN empfiehlt deshalb, die Wirkung der Stoßdämpfer regelmäßig und spätestens alle 20.000 Kilometer zu prüfen. Denn das Spektrum möglicher Komplikationen ist groß.

Das ging leider (nicht) ins Auge

Dieses Foto wurde BILSTEIN von einem Schulungsteilnehmer zur Verfügung gestellt, der bei einer Prüforganisation arbeitet. Dort sollte ein neues Komplettfahrwerk in die Fahrzeugpapiere eingetragen werden. Kleine Anmerkung: Werden lediglich die Stoßdämpfer gegen solche mit identischen Funktionsmaßen getauscht, ist dies anders als bei der Kombination mit Tieferlegungsfedern nicht notwendig. Schon auf den ersten Blick wird in diesem Fall ein gravierender Montagefehler deutlich, der nur durch viel Glück ohne Folgen blieb: Die Schraube geht nicht wie vorgesehen durch das Auge des Stoßdämpfers hindurch, sondern daneben vorbei. Immerhin wurde er dabei so effektiv im Achsträger eingeklemmt, dass vorerst nichts weiter passiert ist. Ob mangelndes technisches Verständnis oder naive Sorglosigkeit zu dieser hanebüchernen Befestigungsmethode führte, lässt sich leider nicht mehr nachvollziehen. Fakt ist: Das Fahrwerk musste schleunigst noch einmal korrekt nach Herstellervorgaben eingebaut werden. Danach sollten natürlich noch einmal alle Befestigungspunkte und die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben überprüft werden. Sicher ist sicher!

Pressekontakt

Andreas Hempfling
Tel.: +49 (0) 911-570320-16
E-Mail: ah@ikmedia.de

IKmedia GmbH
Friedenstr. 33
D-90571 Schwaig b. Nürnberg



Presseinformation

Die lange Gefahr

Dieser Stoßdämpfer wurde an die BILSTEIN-Abteilung Kundensonderwunsch (KSW) geschickt, um ihn individuell umbauen zu lassen. Leider war dies nicht die erste Modifikation: Bereits zuvor hatte man die Kolbenstange in Do-it-yourself-Manier durch das Anschweißen eines Zapfens verlängert. Dieses Vorgehen ist natürlich unzulässig, aber auch völlig unnötig. Denn BILSTEIN hat durch sein internes Baukastensystem unzählige Kolbenstangen-Varianten „auf Lager“ und kann sie bei Bedarf sogar nach Maß fachmännisch herstellen. Bei tiefgreifenden Eingriffen wie diesem wird der Stoßdämpfer natürlich komplett zerlegt und geprüft: Einfach draußen etwas dransetzen? Für den Profi eine seltsame Vorstellung. Unser Tipp: Wer Stoßdämpfer individuell verändern lassen möchte, sollte sich direkt an ein offizielles BILSTEIN Technical Center oder Service Center wenden oder gleich die Abteilung Kundensonderwunsch am BILSTEIN-Hauptsitz in Ennepetal kontaktieren: Mailadresse: ksw@bilstein.de.

workshop.bilstein.com
www.facebook.com/bilstein.de
www.instagram.com/bilstein
www.youtube.com/bilsteinde

Fotos: Copyright BILSTEIN 2022. Abdruck honorarfrei unter Nennung der Quelle.

Pressekontakt

Andreas Hempfling
Tel.: +49 (0) 911-570320-16
E-Mail: ah@ikmedia.de

IKmedia GmbH
Friedenstr. 33
D-90571 Schwaig b. Nürnberg