

Verstärkungsplatte für den Längsträger aller /8

Post by "mb225d" of Nov 4th 2012, 3:28 pm

Hallo /8 Freunde,
die Verstärkungsplatte für den Längsträger ist wieder verfügbar

Habe die Teile in erstklassiger Qualität nachgefertigt. Nicht verschweißte Stehbolzen wie die letzten Teile die bei MB verfügbar waren, wo sich die Schweißnaht in den Rahmen eingedrückt hat bzw. die Platte am Rahmen nicht plan aufliegen konnte, sondern die Stehbolzen fügen sich sauber in die Platte ein und halten bombenfest. So wie es bei den ersten Ausführungen bei Mercedes erhältlich war.

Habe die Teile nach der Herstellung leicht sandgestahlt, grundiert und lackiert, zur Befestigung der Platte sind extra noch 3 Stück Schrauben nötig, die bei MB zu beziehen sind. Die Bestellnummer der Schrauben lautet: A201 990 0801

Mit der montierten Verstärkungsplatte sind gerissene Längsträger kein Thema mehr und breitere Reifen an unseren /8 sorglos zu fahren.

Insgesamt gibt es 18 Stück der Verstärkungsplatte dann ist wieder Schluß - der Aufwand ist einfach beträchtlich.

Preis 150,00 Euro + Porto

Zu den Fotos:

Die mit den Aufkleberrückständen und der lieblosen Verschweißungen sind jene die zuletzt bei MB erhältlich waren und bei denen sich die Schweißnaht in den Fahrzeugrahmen gedrückt haben.

Leicht zu erkennen, der Unterschied zwischen den Originalen und meiner nachgefertigten Platte.

h.ebner@spitzenberger.at

Tel.0043/699/12248844

Schraubegruß
Hermann Ebner

Post by "Stuempfig" of Nov 5th 2012, 9:37 pm

Hallo Herrmann,

schick mir doch bitte einen Mehrzeiler mit Fotos für die Clubzeitung.

Post by "Steffen_diesel" of Nov 6th 2012, 10:15 am

Und bitte auch ein Foto "eingebaut am Fahrzeug" einstellen. Wo kommen eigentlich die 4 Befestigungen hin? 🤔

Steffen

Post by "mb225d" of Nov 7th 2012, 6:52 am

Guten Morgen Mercedes Freunde,

danke für Euer Interesse an meiner Nachfertigung. Da ich momentan auf meine Fotos nicht zugreifen kann verweise ich auf einen Link, da ist die verbaute Verstärkung gut zu sehen. Die Befestigungspunkte sind auch selbsterklärend.

<http://www.strichacht-forum.de/read.php?1,81412>

Habe zwischen Platte und Fahrzeugrahmen mit Fett aufgefüllt, damit gibt es auch keinen Rost

Schraubegruß
Hermann

Post by “Alex Jeitler” of Nov 9th 2012, 3:11 pm

die qualität ist sichtlich besser als die der originalen platte, aber das ändert nichts daran, das man trotzdem den träger reparieren sollte anstatt dieses monströse ding drüberzumachen. als einschweissteil würde es mir aber gefallen, blos drüberschrauben ist ein murks.

Post by “Stefan300TD” of Nov 9th 2012, 6:01 pm

[Quote from Alex Jeitler](#)

die qualität ist sichtlich besser als die der originalen platte, aber das ändert nichts daran, das man trotzdem den träger reparieren sollte anstatt dieses monströse ding drüberzumachen.

als einschweissteil würde es mir aber gefallen, blos drüberschrauben ist ein murks.

Ach Alex,

<https://forum.mercedesclub.de/index.php?thread/10671-verst%C3%A4rkungsplatte-f%C3%BCr-den-l%C3%A4ngstr%C3%A4ger-aller-8/>

du scheinst den Sinn der Platte nicht verstanden zu haben 🤔

Die soll montiert werden **bevor** der Längsträger zerbröselt 👍

Gruß
Stefan

Post by “Alex Jeitler” of Nov 9th 2012, 9:34 pm

...der Träger bleibt trotzdem die Schwachstelle, denn selbst wenn du da hundert starke Schrauben durchsteckst und beidseitig 10mm Bleche hinmachst ist das trotzdem eine Befestigung durch Einspannung, das kann eine Verformung nicht verhindern, bietet aber dem Rost ideale Ansatzpunkte.

Wenn die Lenkungsconsole innen weich ist dann biegt sich der Innenteil des Trägers und der Aussenteil kann eine Relativbewegung zur Platte ausführen. Bei den meisten Autos ist die Console angerostet, den Träger zwischen einer Eisenplatte und dem Lenkgetriebe einzuzwängen ist in dem Fall das was man eine Zeitwertreparatur nennt aber keine technische Lösung.

Mir würde die Platte in 5mm Wandstärke reichen, wenn die Bolzen so gekürzt sind, das ich die Platte einschweißen kann.

Das war anno dazumal eine Behelfslösung weil man nicht wusste was man nachträglich noch machen soll...

Post by “Matthias Vogt” of Nov 10th 2012, 9:00 am

[Quote from Alex Jeitler](#)

eine Behelfslösung

...ist leider tatsächlich so. Ist bei guter Konservierung besser als nichts, aber genaugenommen nicht der richtige Ansatz zur langfristigen Behebung des Problems und nur sinnvoll bei gesunden Autos. Was nichts daran ändert, dass die Platte von Hermann eine sehr saubere Arbeit ist. Den Preis halte ich auch für angemessen.

Post by "Alex Jeitler" of Nov 10th 2012, 9:51 am

[Quote from Matthias Vogt](#)

Was nichts daran ändert, dass die Platte von Hermann eine sehr saubere Arbeit ist. Den Preis halte ich auch für angemessen.

Da hat Hermann wieder eine saubere Arbeit abgeliefert, es muß aber dazugesagt werden das man die Platte erst nach der Instandsetzung des Trägers verwenden und den ganzen Bereich gut konservieren sollte...

Post by "markus_AC" of Nov 10th 2012, 8:09 pm

Hallo Alex,

auf diesem Wege nochmals vielen Dank für deine Informationen bezüglich des Trägers und dessen Innenleben, habe mir heute Nachmittag nochmals den Ersatzträger angesehen, die Verstärkung ist demzufolge ein U-Profil (wie du beschrieben hattest), das in Fahrtrichtung gesehen nach hinten geöffnet ist.

Was ich bei der Trägerverstärkung nicht verstehe: Die Platte kann man doch nicht ohne weiteres auf einen originalen Träger (siehe Bild von meinem Ersatzträger) draufschauben, es müssen doch entsprechende Bohrungen an der äusseren Trägerschale vorbereitet werden,oder?!

Grüße Markus

Post by "Alex Jeitler" of Nov 10th 2012, 8:26 pm

[Quote from markus AC](#)

es müssen doch entsprechende Bohrungen an der äusseren Trägerschale vorbereitet werden,oder?!

dazu gibts eine schablone, man kann es aber auch ausmessen, die platte stützt sich mit den zylindern am innenblech ab und die aussenschale wird quasi mitgequetscht, wie gesagt eine russische verlegenheitslösung weil man eben draufkam das man Mist gebaut hatte...

wenn du sie dranhaken willst dann konservier das zeug einfach so gut du kannst... ich hatte sowas einmal an einem Schlachtfahrzeug, vomn meinen /8-Baustellen hat das keiner, nicht mal die Langversion und es kriegt auch keiner, ich mag ja ein schlampiger hund sein, dem die optik eines autos nicht viel bedeutet, aber bei sowas gehe ich nach meinen eigenen maßstäben, bei den autos wo ich das problem habe lass ich mir einfach ein paar einschweisstücke lasern und von aussen sieht es keiner.

Für originalos oder leute die nicht selbst konstruieren wollen ist die platte sicher ein simpler und gangbarer weg, angesichts der zu erwartenden minimalfahrleistungen als oldtimer sowieso, von daher werden hermanns platten bald ausverkauft sein...

Post by "Matthias Vogt" of Nov 10th 2012, 9:13 pm

[Quote from Alex Jeitler](#)

minimalfahrleistungen

...es ist ein Trauerspiel, wie wenig die Kisten scheinbar gefahren werden. Ich sehe von den ca. 10000 in D zugelassenen /8ern fast nie einen. Z8 und SLS und selbst Bugatti sehe ich häufiger im Strassenverkehr.

Post by "Alex Jeitler" of Nov 11th 2012, 1:41 am

...das is der Generationswechsel...

heute hast du so forumsfragen wie: Welches Werkzeug brauche ich mit wenn ich mit dem /8 20km zu Oma fahre

Zu meiner Zeit -und ich sag das bewusst so- weil ich mich genau wegen dieser komischen Klientel aus allen Foren ausser hier zurückgezogen habe....ich hab mit solchen Leuten nichts am hut,...also zu meiner Zeit galt elektronik im auto als etwas für Tunten und verhaltensgestörte, heute trauen sich die Leute ohne ESP nimmer autofahren und beim führerschein haben sie im Kurs kein einziges mal unter die Haube geguckt..., nä, aber mal ehrlich, manchmal kommt einem bei der grassierenden volksverblödung einfach das kotzen...

Post by “marcel_r1” of Nov 11th 2012, 9:51 am

Moin zusammen,

mein /8 280 hat in den letzten 12 Monaten 20.000Km gefahren, das man sie selten sieht kann an mir nicht liegen 😊 in MS fahren sicherlich mehr als 10 Regelmäßig.

zu der Verstärkungsplatte:

klasse Arbeit sieht super aus. überlege derzeit auch ob ich da noch zuschlagen sollte 😊

Grüße aus MS

Marcel

Post by “bacigalupo” of Nov 11th 2012, 1:32 pm

Hänger transportiert, deswegen haben wir vor 2 Jahren auch extra den Haken angebaut. Zum Rumstehen ist mir das Teil zu schade, so um die 5-8000 km kriege ich im Jahr schon hin. Der Vorteil des /8 gegenüber dem S210 liegt in der großen Bodenfreiheit und dem nochmals kleineren Wendekreis begründet... Beim Wenden auf Feldwegen fährt man einfach mal ins Bankett, dann klappt das in einem Zug mit dem Holzhänger dran... Moderne Autos sitzen immer gleich auf, das macht keinen Spaß, wenn es mal offroad wird...

Ein Bauernbenz muß auch mal bauernhaft benutzt werden...

Grüße

bacigalupo

Post by "Matthias Vogt" of Nov 11th 2012, 2:34 pm

[Quote from marcel_r1](#)

überlege derzeit auch ob ich da noch zuschlagen sollte

Marcel,

Du hast doch einen 280er. Deren Vorderbau ist von vornherein stabiler, da dickeres Blech für die Stehbleche genommen wurde. Eigentlich reißt die Geschichte nur deshalb, weil die Leute mit Servo bis zum Anschlag lenken (und noch weiter), beim gegen den Bordstein Rempeln das Lenkrad zu fest halten, im Stand lenken oder der Wagen ein Unfaller ist. Wer hier vorsichtig ist, hat bei einem gesunden Vorderbau und ordentlicher Konservierung (von innen) nichts weiter zu befürchten. Breite Reifen dagegen wären ein möglicher Grund.

Post by "marcel_r1" of Nov 11th 2012, 8:17 pm

<https://forum.mercedesclub.de/index.php?thread/10671-verst%C3%A4rkungsplatte-f%C3%BCr-den-l%C3%A4ngstr%C3%A4ger-aller-8/>

Moin Matthias,

dnake füe den Hinweis 😊 ich lenke aus gewohnheit quasi nie im Stand servo hin oder her das ist nicht gut für die Lager..

Mein Vorderbau ist auch sehr gut in Schuss da USA import. Rost konnte ich werder von außen noch von innen per Endoskop ausmachen.

Breite Reifen habe ich zwar (205 auf 15") aber lenken tu ich wie gesagt nur während der Fahrt und einparken klappt auch ohne Bordstein.

Danke dir!

Grüße aus MS

Marcel

Post by "Beule" of Nov 11th 2012, 10:35 pm

Moinsen.

Da bei meinem /8 leider der Teil des Vorderwagens ziemlich perforiert ist:

Kann man in dem Bereich ohne Richtbank Schweißen?

Ich meine die Bereiche wo die Teile #32 und #33 angesetzt sind.

Bei mir (220D) ist irgendwann mal eine Batterie übergekocht und der Träger unter der Batterie schön in der Falz weggeammelt.

Wenn man prokelt merkt man, das es bis zur Aufnahme des Fahrschemels durch ist.
Daher traue ich mich da auch nicht recht ran, da ich befürchte, dass ich hinterher nen Wagen hab, der um die Ecke fährt aber nicht gerade aus.....

Danke für Eure Antworten
Beule

Post by “Alex Jeitler” of Nov 12th 2012, 6:20 am

Willst du dir unbedingt eine Richtbank zulegen? Wenn das Auto nicht gerichtet werden muß unnötig....
is ne Richtbank, keine Schweissbank.

nicht nervös machen lassen von manchen Leuten hier die ohne Richtbank nicht mal den Aschenbecher ausleeren....

Post by “markus_AC” of Nov 12th 2012, 9:16 am

Hallo Beule,

Das vermute ich bei meinem 220D auch, gleiche Schadensbild, siehe Bild...Werde wohl die äussere Trägerschale entfernen und ersetzen, Konsolen sind glücklicherweise ebenfalls auf der äusseren Schale festgepunktet (mit einer zusätzlichen kleinen Schweissnaht an der inneren Schale), guter Ersatzträger ist vorhanden. Für Teilersatz der äusseren Trägerschale ist das Schadensbild zu groß, da komplett entlang der Schweisspunkte der Stützwand betroffen. Innere Trägerschale soweit ok, daher lass ich sie drin wegen der benötigten Bezugspunkte für die Achsgeometrie.

Danke für die Einbauanleitung der Zusatzscheinwerfer, ist schon etwas länger her... 

Grüße Markus



Post by "Steffen_diesel" of Nov 12th 2012, 11:28 am

Zum Thema Innenleben des Längsträgers hier ein paar Bilder von meinem seziierten Schlachter vor ein paar Jahren:

Die vordere Hülse ist original nur auf der Außenseite des Trägers verschweißt, innen liegt sie nur an. Wenn also die Hülse an der Inneseite recht angegammelt ist, hängt das LG irgendwann nur noch an 2 Schrauben richtig fest, die Stützfunktion der 3. versenkten Schraube ist dann nicht mehr gegeben.

<https://forum.mercedesclub.de/index.php?thread/10671-verst%C3%A4rkungsplatte-f%C3%BCr-den-l%C3%A4ngstr%C3%A4ger-aller-8/>



Hier sieht man auch den Dreck, der sich in der Tasche von Verstärkungsprofil / Träger schön angesammelt hatte. Durch die versenkte Schraube und das Ablaufloch der Hülse an der Äußeren Trägerwand in den Längsträger sorgt auch immer für Dreck und Feuchtigkeit im Träger in dem Bereich.



Die einzigste Ablaufmöglich die ich aus der Tasche nach unten finden konnte, war der kleine Schlitz im Falz, also bringt gerade hier die Konservierung mit MS Fett oder Wachseigentlich gar nix, weil dann das kleine Löchlein verstopft und das Wasser gar nicht mehr ablaufen kann. Ich versorge den Bereich regelmäßig mit Fluid Film durch das Ablaufloch in der Hülse.



Wenn der Träger wirklich in dem Bereich hinüber ist und saniert werden muß, halte von der Platte auch nichts. Dann würde ich bei der Sanierung die versenkte Schraube mit ner richtigen Hülse und durchgehender Schraube versehen. Zur Verstärkung eines gesunden Trägers (der dann auch noch mit mehreren Löchern perforiert wird...) hmmm ich weis nicht. Man schafft ja auch noch ein paar Stellen mehr wo Spritzwasser in den Träger sickern kann. Dann sollte man schon auch die Platte zum Träger hin abdichten.

Gruß, Steffen

Post by "Beule" of Nov 12th 2012, 6:32 pm

Du kannst einem Echt mut machen 🙄
So ähnlich wie bei Markus sieht das bei mir nämlich auch aus...

Post by "mb225d" of Nov 13th 2012, 6:43 am

Hallo Leute,

dachte schon hier tut sich gar nichts mehr und mein Thema geht in der Versenkung unter.

Mir ging es bei der Herstellung der Platten nicht um Reparaturversuche von morschen Längsträger (lese aufmerksam den Text), das dies nichts kann ist doch jedem klar, sondern um eine Verstärkung des Trägers bei breiteren Reifen bei gesundem Träger und nur dann macht es ja auch wirklich Sinn.

Schraubegruß

Hermann

Post by “Alex Jeitler” of Nov 13th 2012, 8:07 am

[Quote from mb225d](#)

Mir ging es bei der Herstellung der Platten nicht um Reparaturversuche von morschen Längsträger (lese aufmerksam den Text), das dies nichts kann ist doch jedem klar, sondern um eine Verstärkung des Trägers bei breiteren Reifen bei gesundem Träger und nur dann macht es ja auch wirklich Sinn.

genau so ist es....

ich schätze 18 platten sind in 14 tagen weg.....

der preis ist heiß....

Post by “Benzfeti” of Nov 13th 2012, 8:51 am

gibt es diese Probleme eigentlich auch bei der Flosse mit Servo? Ist doch eigentlich ziemlich baugleich da unten oder?...

Post by "bacigalupo" of Nov 13th 2012, 9:44 am

ich denke, 1959 waren die Flossen einfach noch für mechanische Lenkungen konstruiert worden, bei denen nicht im Stand gekurbelt wird, wie es heute noch die US-Autofahrer gelehrt bekommen... Ich persönlich bin ja der Meinung, daß man Flossen, 6-Zyl-108er und /8er mit Serienbereifung durchaus ohne Servolenkung gut lenken kann. Es sind halt keine heutigen Autos, früher war Fahren halt noch etwas Arbeit und denken mußte man auch. Zu schnelles Fahren auf ungeeigneter Straße führte schlicht ins Grab... Eigentlich ist es da gerade das Fahren pur, was einen Oldtimer ausmacht. Wer mal einen 170er W136 mit 100 km/h über eine Bundesstraße geritten hat, was für das Auto an sich kein Problem ist, der weiß es.

Nichtsdestotrotz finde ich die Nachfertigung der Verstärkungsplatte eine gute Idee, die Respekt verdient, gerade bei /8 mit schweren 6-Zyl-Motoren und Automatik in Verbindung mit breiteren Niederquerschnittsreifen wie 195/70R14, 205/70R14 oder gar 205/60R15. Konstruiert waren die Autos ja für 80er Querschnitte, die eine geringere Belastung der Lenkung hervorrufen.

Grüße

bacigalupo

Post by "kristian b" of Nov 13th 2012, 10:14 am

guten morgen,

glücklicherweise sind die längsträger meines strichers dort in ordnung:





das hängt sicher auch damit zusammen, dass es ein 250CE mit (fast) null-ausstattung ist, also auch keine servo.

nun will ich meinem weibchen aber den gefallen tun, eine solche nachzurüsten, die teile habe ich erfreulicherweise schon vom enzo bekommen. um dem gesunden längsträger nun aber weitere überlebenschancen zu geben, habe ich mir ach schon solch eine platte besorgt. gut eingedichtet sehe ich auch keine zusätzliche korrosionsgefahr 😊

klasse, hermann!

lg
kristian

Post by “Olof K” of Nov 14th 2012, 9:14 am

Hallo,

wenn ich die Bilder von Steffen so sehen, wundert es mich nicht, wenn die Ecke so rostanfällig ist. Der Wasserablauf ist ja wirklich bescheiden, wenn lediglich die kleine Nut/Fuge an der Seite dafür da ist, kann sich das natürlich schnell zusetzen. Zum Glück habe ich da nie Mike Sanders reingejaucht, sondern Jährlich nur etwas FluidFilm drauf...

Ich werde bei mir die Durchgängigkeit mal mit kleinen Wasserspielen testen. Wenn ich dass aus dem Motorraum in den Träger spritze, sollte es ja unter dem Fahrerfussraum wieder rauskommen.

Was würdet ihr eigentlich davon halten, wenn man sich dort ein zusätzliches Ablaufloch bohrt?

Gruss Olof

Post by “Steffen_diesel” of Nov 14th 2012, 2:46 pm

Hi Olof, Ablaufloch wäre schön. Das Problem ist halt das das Ablaufloch genau dahin sollte wo auch die Konsole zur Achsaufnahme am Träger sitzt...

Ablaufloch von seitlich im Radhaus halte ich im Spritzbereich für keine gute Idee, von Innen vielleicht wenn man das LG ausbaut und ne Winkelbohrmaschiene...?? 😞

Steffen

Post by “Stuempfig” of Nov 14th 2012, 3:14 pm

Da man die Verstärkungsplatte bei schweizer und amerikanischen Fahrzeugen des öfteren antrifft, habe ich mich mal bei einem alten Mercedesianer schlau gemacht.

Die Schweizer Autoverkäufer haben den Kunden zu diesem Extra geraten, wenn klar war, dass das Fahrzeug des öfteren Pässe hoch- und runtergescheucht wurde.

Bei den Amerikanern wurde die Platte kostenlos nach Beschwerden von Kunden eingesetzt. Es soll hier ein internes Protokoll geben, welches den irrigen Fakt beschreibt, dass der Durchschnitts-Großstadt-Amerikaner pro Jahr ca. 46 Stunden vor roten Ampeln verweilt und die Beobachtung gemacht wurde, dass etliche Fahrer aus Langeweile das servounterstützte Lenkrad im Takt von links nach rechts drehen würden, um die Wartezeit zu überbrücken.

Und das bei Stand auf dem Bremspedal, da Automatikgetriebe. Das konnte laut Protokoll in der Fahrzeugentwicklung nicht mit eingerechnet werden.

Wenn das wirklich stimmen sollte, wundert mich das gehäufte Auftreten dieser Verstärkungsplatten in Los Angeles gar nicht mehr.

Sollte ich das Protokoll jemals zu Gesicht bekommen, werde ich es umgehend zum Abdruck in der Clubzeitung freigeben.

Wie doof ist das denn?

Post by “Hardgeldstrich8” of Nov 18th 2012, 8:05 am

[Quote from Matthias Vogt](#)

Eigentlich reißt die Geschichte nur deshalb, weil die Leute mit Servo bis zum Anschlag lenken (und noch weiter), beim gegen den Bordstein Rempeln das Lenkrad zu fest halten, im Stand lenken oder der Wagen ein Unfaller ist.

Und wenn MB alle 3 Bolzen (und nicht nur die vorderen 2) auf beiden Seiten des trägers verschweißt hätten würde auch das nichts ausmachen. Das was da von Werk gemacht wurde ist reiner Mist. Sorry, aber eine vernünftige Lenkung sollte auch sowas ohne weiteres abkönnen oder ansonsten besser nen Koti werden....

Wo kommen wir denn dahin wenn man im Stand nicht mehr lenken darf oder bei Schlägen aufs Rad dieses besser Lenkrad loslassen soll um das Auto zu schonen....tztztzt.Das Ding ist zum drehen gebaut und das sollte es patou in jeder im Fahrbetrieb vorkommenden Situation ohne murren abkönnen.

[Quote from Beule](#)

Wenn man prokelt merkt man, das es bis zur Aufnahme des Fahrschemels durch ist.

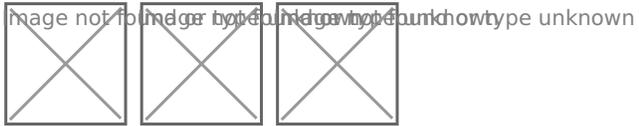
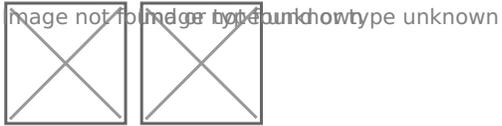
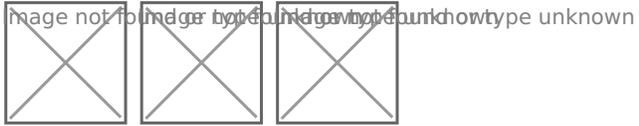
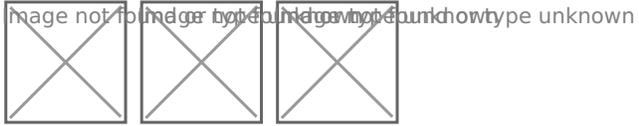
Und genau so war es bei mir auch....Von aussen sah alles top aus, nur fortwährend reiße Bolzen vom LG und schlechter geradeauslauf fielen negativ auf und deshalb machte ich mich mal auf Ursachensuche. Raus kam, das der Längsträger unter der Wagenheberaufnahme völlig weg war und das innere Stehblech ebenso.

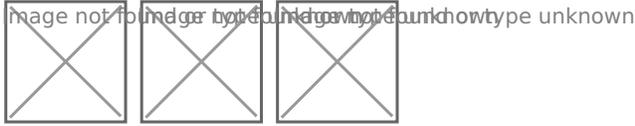
Dadurch, und bedingt der Tatsache das der vordere Bolzen nur an der Motorseite des Trägers befestigt ist, hat die ganze Kraft des lenkens über die hinteren 2 Bolzen mit einem prima Hebel am kompletten Träger gezerrt und kontinuierlich leicht verbogen. Ich hab damals den ganzen Mist rausgeschnitten, innen auf den Träger nen (glaube) 5mm Blech draufgeschweißt, innen im Träger neue und stärkere Stehbleche, und vor allen dingen die vordere Bolzenaufnahme an beiden seiten verschweißt (so wie die hinteren 2).Nen langer Bolzen so wie die hinteren wäre hier optimal, warum ich`s net gemacht habe weiß ich gerade net mehr.... War 2 Tage Arbeit aber seit dem und ca 60.000km bei forcher Fahrweise mit 225er Gummis ist ruhe im Karton. Bilder mit reichlich Diskussionsstoff gibt auch noch wo.

Die Platte an sich ist saubere Arbeit, aber in meinen Augen nicht wirklich hilfreich um das Grundproblem im Griff zu bekommen. Alles was an dieser Stelle nur zusätzlich reingeschraubt wird verschlimmbessert das ganze nur. Das einzig wirklich Sinnvolle in meinen Augen ist das umschweißen der vorderen Bolzenaufnahme...

Wenn der Rücken erst mal durch ist, hilft nun mal auch kein Korsett mehr....

Hier erst mal die nackte Wahrheit über unseren Rahmen wie er unter dem Motorhalter aussah....





Grüße von einem der das Thema mittlerweile zum Glück durch hat...
Micha

Post by "B. Bredehorn" of Nov 18th 2012, 7:01 pm

[Quote from Hardgeldstrich8](#)

Das was da von Werk gemacht wurde ist reiner Mist.

Nun, ob man das so ausdrücken kann...

Ich zumindestens kenne dafür erstaunlich wenige Leute, die an Ihrem Fahrzeug an dieser Stelle ein Problem gehabt haben.

Im Reparaturfall wäre aber auch meineserachtens eine aufgedoppelte Stahlplatte eher kontraproduktiv, da hierbei des Problem nicht von Grund auf beseitigt wird sondern vor allem neue (Rost-)Probleme generiert werden. Soweit ich mich erinnere hatte Alex damals beim Hardgeld-Thread mal skizziert, wie man das Ganze besser lösen könnte. Nur ist man damit halt nicht ganz so schnell durch.

Das soll jetzt keine Herabqualifizierung der NF-Aktion sein, sowas ist immer lobenswert - ist halt die original Rep.-Lösung und immerhin besser als nichts.

Gruss

Post by “Matthias Vogt” of Nov 18th 2012, 7:15 pm

[Quote from Hardgeldstrich8](#)

Das was da von Werk gemacht wurde ist reiner Mist. Sorry, aber eine vernünftige Lenkung sollte auch sowas ohne weiteres abkönnen oder ansonsten besser nen Koti werden....

Wo kommen wir denn dahin wenn man im Stand nicht mehr lenken darf oder bei Schlägen aufs Rad dieses besser Lenkrad loslassen soll um das Auto zu schonen....

Dieser Mist hebt an meinem /8 nun schon über 40 Jahre und ist dort auch kerngesund. Ich bewege den /8 zwar flott, aber ich lenke nicht im Stand, und nicht voll bis zum Anschlag und rassel auch nicht gegen Bordsteine. Mit keinem Auto.

Es stimmt zwar, dass hier am /8 eine leichte Schwachstelle vorliegt. Bei sachgemäßer Benutzung hebt der Spaß allerdings ewig. Bei unsachgemäßer geht es halt hopps. Meißtens ist aber entweder Gevatter Rost die Ursache oder aber irgendein Unfall in der Vorgeschichte des Wagens, die von uns keiner lückenlos kennt. Bisher habe ich seit Führerscheinerwerb insgesamt neun /8 gefahren und nur einer hatte eine defekte Aufnahme für's Lenkgetriebe. War schon beim Kauf so und ein Unfall die Ursache. Alle anderen /8 waren zumindest dort gesund.