

W126 Austausch Stabilisator

Post by "Edgar280SE" of Aug 28th 2020, 2:23 pm

Hallo zusammen,

vergangenen Sonntag ist bei meinem 500SEL (W126, Bj. 90, 229.000 km) der Stabilisator am linken Ende (da, wo der Stabi mit dem oberen Querlenker verbunden ist) abgerissen.

Nachdem es dann Huckepack nach Hause ging, plane ich jetzt die Reparatur. Nun scheint der Austausch des Stabilisators (wird auch Querstabilisator oder Drehstab genannt) beim 126er ein sehr aufwendiges Unterfangen zu sein, was an der Positionierung des Teils hinter der mittleren Schottwand und unterhalb von diversen Bauteilen liegt. Habe mir schon mal angeschaut, was da alles auszubauen ist und wie beengt die Zugänglichkeit ist. Hört sich ziemlich übel an.

Ich werde es dennoch versuchen, weil die Reparatur a) in einer Werkstatt unbezahlbar ist und ich b) mit Werkstätten fast nur negative Erfdahrungen gemacht habe.

Nun zu meinen Fragen:

1. Hat jemand von Euch schon mal diese Reparatur beim W126 (und nicht beim 124, 201 oder jüngeren Baureihen) durchgeführt?
2. Wenn ja: Gibt es aus Eurer Sicht Dinge, auf die besonders zu achten ist? Habt Ihr Hinweise, wie der Stabi aus seiner Einbaulage heraus- und wieder eingefädelt werden kann? Gibt es Arbeitsschritte, bei denen man besonders vorsichtig vorgehen muss?
3. Braucht man Spezialwerkzeug?
4. Welche Verschleißteile an der Vorderradaufhängung sollte ich sinnvollerweise gleich mit erneuern?

5. Habt Ihr Erfahrungen mit Komponenten aus dem Zubehörhandel gemacht? Welche? Was ist empfehlenswert und womit habt Ihr schlechte Erfahrungen gemacht?

6. Worauf ist sonst noch zu achten, was ich hier evtl. vergessen habe??

Danke & VG,

Edgar

Post by “Wuff_6.3” of Aug 28th 2020, 4:00 pm

Hi Edgar,

mutiges Unterfangen! Hast du die WIS?

Ansonsten hat Winfried sie auch als Flipbook veröffentlicht:

<https://vdhflipbooks.de/books/...Reparaturanleitungen/#758>

Grüsse, Tom

Post by “Edgar280SE” of Aug 28th 2020, 5:21 pm

Hallo Tom,

die WIS hat ein Bekannter von mir.

Eine Reparaturanleitung als Flipbook wäre trotzdem sehr willkommen. aber die Flipbooks sind doch inaktiv, seitdem sie gehackt worden waren - oder bin ich da nicht mehr auf dem aktuellen Stand?

VG, Edgar

Post by "Wuff_6.3" of Aug 28th 2020, 6:39 pm

ehem, Edgar, dazu habe ich dir doch oben den Link gepostet 😊

Post by "Edgar280SE" of Aug 28th 2020, 7:18 pm

Hallo Tom,

ja schon, aber mit dem Link komme ich nur auf eine Seite mit dem Titel "Fluch oder Segen - das vdh Flipbook Archiv".

Da lese ich, dass das Flipbook-Archiv seit Februar 2020 abgeschaltet ist. Zahlreiche Kommentare zu dem Text bestätigen das. Die Flipbooks sind also, wenn ich das richtig verstehe, aktuell leider nicht verfügbar.

Post by "Wuff_6.3" of Aug 28th 2020, 8:48 pm

Hallo Edgar,

das ist seltsam. Der Link führt nämlich genau zur Anleitung Austausch des Drehstabs beim W126 und ich kann auf alle Flipbooks ohne Einschränkung zugreifen

[Stefan300TD winfried](#) Könnt ihr erklären, warum Edgar keinen Zugriff hat? Oder geht das nur für vdh Vollmitglieder?

Post by “Stefan300TD” of Aug 28th 2020, 8:56 pm

Namd,

man muss sich schon als Vollmitglied outen. Dafür gibt es auch diesen Thread: [Forum: Vollmitglieder](#)

Ich suche bzw. mache jetzt nicht bei jedem Forumsuser den Abgleich mit der Mitgliederdatenbank.

Der Abgleich geht eh nur über die Mailadresse und da ja viele meinen, im vdh >drei Mailadressen verwenden zu müssen wird das schwer.

Gruß

stefan

PS: Als Nichtvdhmitglied muss man sich um den Zugang zu den Flipbooks bewerben und die Nutzungsbedingungen anerkennen.

Post by “Wuff_6.3” of Aug 28th 2020, 8:58 pm

Dh man muss vdh Mitglied sein, richtig?

Post by “Insulaner” of Aug 28th 2020, 9:06 pm

[Quote from Wuff 6.3](#)

mutiges Unterfangen! Hast du die WIS?

Weia. Die Zusammenfassung geht schon über 2 Seiten.

Luftfilter raus, Bremsgerät raus, Schottwand raus, Kühlwasser raus, Scheibenwischer raus, Heizungsventil raus, Klima entleeren, Klimaschläuche raus, Batterie raus, Elektroniken raus ...



Ich glaube ich lebe mit den kleinen Rostpickeln auf meinem Stabi...

Post by “Edgar280SE” of Aug 28th 2020, 9:07 pm

Hallo Tom,

hallo Stefan,

ich bin Mitglied beim vdh (2801), und das schon ziemlich lange.

Vielleicht muss ich mich nicht nur im Forum, sondern auch auf der Hauptseite einloggen?

Ich schau´s mir mal an.

Danke für die Hinweise,

Edgar

Post by “Stefan300TD” of Aug 28th 2020, 9:09 pm

[Quote from Wuff_6.3](#)

Dh man muss vdh Mitglied sein, richtig?

NEIN!

1.Variante: Als vdhler muss man sich zuerkennen geben, dann wird man als "Vollmitglied" im Forum freigeschaltet.

2.Variante: Als Nicht-vdhler kann man sich, unter Anerkennung der Nutzungsbedingungen, für die Flipbooks freischalten lassen.

Beides erfordert aber Eigeninitiative.

Gruß

stefan

Post by "Stefan300TD" of Aug 28th 2020, 9:13 pm

[Quote from Edgar280SE](#)

ich bin Mitglied beim vdh (2801), und das schon ziemlich lange.

Vielleicht muss ich mich nicht nur im Forum, sondern auch auf der Hauptseite einloggen?

Ich schau´s mir mal an.

Na siehste geht doch...nun bist Du Vollmitglied im Forum und kommst auch auf die Flipbooks.



Gruß

stefan

Post by "Edgar280SE" of Aug 28th 2020, 9:23 pm

[Quote from Insulaner](#)

Weia. Die Zusammenfassung geht schon über 2 Seiten.

Luftfilter raus, Bremsgerät raus, Schottwand raus, Kühlwasser raus, Scheibenwischer raus, Heizungsventil raus, Klima entleeren, Klimaschläuche raus, Batterie raus, Elektroniken raus ... 🤔

Ich glaube ich lebe mit den kleinen Rostpickeln auf meinem Stabi...

Ja, das sind die Programmpunkte, auf die ich mich vorbereiten muss, und da wäre der Input von Leuten, die das schon gemacht haben, sehr wertvoll.

Am meisten beunruhigt mich, dass jede Menge Elektronik ausgebaut werden muss.

Aber es geht nicht um "Rostpickel", sondern um einen abgerissenen Stabi-Kopf. Da gibt es keine Alternative.

Post by "Edgar280SE" of Aug 28th 2020, 9:25 pm

[Quote from Stefan300TD](#)

Na siehste geht doch...nun bist Du Vollmitglied im Forum und kommst auch auf die Flipbooks. 😄

Gruß

stefan

Hurra, es geht!

Vielen Dank !!!

Post by "Insulaner" of Aug 29th 2020, 8:48 am

Hallo Edgar,

[Quote from Edgar280SE](#)

Ja, das sind die Programmpunkte, auf die ich mich vorbereiten muss, und da wäre der Input von Leuten, die das schon gemacht haben, sehr wertvoll.

Am meisten beunruhigt mich, dass jede Menge Elektronik ausgebaut werden muss.

Aber es geht nicht um "Rostpickel", sondern um einen abgerissenen Stabi-Kopf. Da gibt es keine Alternative.

die Elektroniken ist ja nur ausstecken und eventuell Kabel wegbiegen, da wird man nicht dreckig bei, läuft keine Brühe aus und man muss keine Klimafüllung neu machen, das sollte problemlos gehen.

Kannst Du mal ein gutes Foto von der Bruchstelle einstellen? Das habe ich schon öfter gehört dass die brechen aber so wie ich das sehe ist das bei mir von außen geschraubt.

Auf der W126-Wiki Seite ist die Prozedur beschrieben mit Bildern von einem der das schon mal durchexerziert hat ("and lived to tell the tale..." 😊) : [W126 Stabi Ausbau](#)

Viele Grüße,

Hagen

p.s.: bei solchen Sachen graut es mir immer vor dem lapidaren Satz am Ende: "Der Zusammenbau geschieht in umgekehrter Reihenfolge"...

.

Post by "Edgar280SE" of Aug 29th 2020, 1:15 pm

Servus Hagen,

hier drei Fotos von der Bruchstelle, aufgenommen gleich nachdem es passiert war. Am linken Ende des Drehstabs (Stabilisators) ist das im Querlenker verschraubte Ende des Stabis wegen Korrosion beim (langsamen!) Durchfahren einer Querrinne abgerissen.

Die beiden ersten Bilder sind von der Seite aufgenommen worden, das dritte Bild schräg von vorne.

VG, Edgar

Post by "Insulaner" of Aug 29th 2020, 1:34 pm

Hallo Edgar,

danke für die Bilder!

Sieht korrosionsmässig ja noch nicht so schlimm aus, also vielleicht doch etwas schwach konstruiert. Muss ich bei mir mal im Auge behalten. Sicher nicht witzig wenn das Teil reißt... 🤔

ich nehme an den Link zur 126 Wiki hast Du gesehen. Ich beneide Dich nicht um diese Arbeit aber dabei kann man gleich ein paar andere potentielle Korrosionssachen ausmerzen. Ich wünsche Dir auf jeden Fall viel Erfolg bei der Reparatur und drücke Dir die Daumen 👍. Berichte bitte falls Du Abkürzungen gefunden hast.

Viele Grüße,

Hagen

.

Post by “Trompka” of Aug 30th 2020, 5:05 pm

Also ich hab das vor ein paar Jahren schonmal gemacht und beschlossen, daß ich das nie wieder mache. 😊 Eigentlich müsste der Sicherungskasten raus, und da is nix gesteckt sondern geschraubt. Bei einem gut ausgestatteten W126 kann man sich allein daran bestimmt nen Tag aufhalten. Es geht mit viel Gewürge auch mit halb ausgebautem Kasten, aber man hat permanent Angst etwas zu zerstören und in Summe wird das Auto definitiv nicht besser davon, daß man es derart zerlegt und wieder zusammenbaut. Es laufen so unendlich viele Schläuche und Leitungen über- und untereinander durch.

Mir ist dann mal bei einem Alltags-123 ein Stabi beim Querlenkertausch abgerissen vor 3 Jahren war der Stabi nicht lieferbar. Also musste eine sinnvolle und gute Lösung her.

Ich habe mir dann das Stabiende sauber plan abgesägt, mir aus POM mehrere Bohrlehren zum aufschlagen auf den Stabi gedreht um ihn exakt mittig bohren zu können und dann schrittweise auf 13mm aufgebohrt. Anschliessend mit einer weiteren Lehre ein M14x1-Gewinde reingeschnitten und die aus einer 10.9-Schraube gefertigten Stabienden eingeschraubt und mit Loctite hochfest eingeklebt.

Seither hab ich das ein paarmal so praktiziert und es ist zwar auch eine Sauarbeit und alleine die Bohrer kosten 150 Euro (alles andere wird durch den Federstahl pulverisiert), aber man ist pro Seite in etwa 4 Stunden fertig und muss nicht das ganze Auto zerlegen.

Bei Interesse an der Rep-Methode gerne per mail melden.

Hier mal ein paar Bilder:





Mancher mag nun entgegnen daß das ja Wahnsinn ist an solch sicherheitsrelevanten Teilen rumzubohren. Und natürlich sollte man mit Metall umgehen können wenn man so etwas macht. Aber: Die Stabis die ich gemacht habe, hatten vor dem Abreißen noch einen tragenden Querschnitt von vielleicht 2x6mm. Wenn das zum fahren noch reicht, dann hält eine 10.9-Schraube mit M14x1_Gewinde das hundertmal!

Post by "Edgar280SE" of Aug 31st 2020, 6:09 pm

Tja, wenn man (so wie ich) fachlich in Sachen Metallbearbeitung nicht versiert und daher auch nicht in der Lage ist, so eine Präzisionsarbeit wie auf den Bildern anzufertigen, dann hat man wohl keine Wahl ...

Natürlich habe ich vor der Aktion höllisch viel Respek, und speziell der Ausbau des Sicherungskastens meines (sehr gut ausgestatteten) W126 macht mich schwer nervös - sonst würde ich mich mit meinem Problem hier nicht melden.

Auch klar, dass das Auto nicht besser davon wird, daß man es zerlegt und wieder zusammenbaut. Aber es gibt für einen Normalschrauber wohl keine Alternative. Eben deshalb frage ich hier ja u.a. nach evtl. Fehlern, die der eine oder andere dabei gemacht hat, damit ich vorgewarnt und entsprechend vorsichtig bin. Daher sind mir entsprechende Rückmeldungen sehr willkommen.

Im Übrigen frage ich mich, ob der Bruch eines Drehstabs nicht früher oder später bei allen W126ern eintreten wird und was dann den Elgnern dieses Typs bevorsteht ... vor allem dann, wenn sowas nicht bei Langsamfahrt (wie bei mir), sondern bei 160 auf der Autobahn passiert. Da wäre es vielleicht sinnvoll, eine Methode zu erarbeiten, wie man die Lagerung des Drehstabs im oberen Querlenker überprüfen kann.

Post by "FoxBravo" of Sep 1st 2020, 5:53 pm

Hallo Edgar,

herzlich willkommen im Club der gebrochenen Stabis 🙌

Ich habe das schon hinter mir und daher kann ich Dir ein paar Antworten geben. Spezialwerkzeug braucht man keines, besondere Hinweise gibt es eigentlich auch nicht wirklich und diese Arbeit ist eine gute Gelegenheit, mal ein paar Gummilager an der Vorderachse zu tauschen.

Im W126-Forum ist der gebrochene Stabi so eine Art Dauerbrecher Dauerbrenner - die Suchfunktion spuckt einige Diskussionen aus (und auf das Wiki wurde ja schon hingewiesen), hier entlang, bitte: [Stabitausch im Wiki](#) und [Sicherungskasten](#).

Es scheint zwei Arten von W126-Fahrern zu geben: die einen haben es vor sich und die anderen haben es hinter sich...

Beste Grüße und gutes Gelingen

Markus

Post by “Insulaner” of Sep 1st 2020, 6:08 pm

Hallo Markus,

[Quote from FoxBravo](#)

Es scheint zwei Arten von W126-Fahrern zu geben: die einen haben es vor sich und die anderen haben es hinter sich...

weißt Du was passiert wenn das Teil bei 150km/h auf der Autobahn abreißt? So einigermaßen geführt ist der Achsschenkel ja wohl noch.

Viele Grüße,

Hagen

.

Post by “HaWa” of Sep 1st 2020, 10:08 pm

Hallo Hagen,

was soll passieren wenn ein erheblicher Teil der Neigungsaussteifung und der Nachlauf auf der entsprechenden Seite durch Bremsen umgestellt wird?

Wenn du nicht gerade bei Vmax Slalom fahren willst ist einfach nur aktives geradehalten angesagt.

Gruß HaWA

Post by “Insulaner” of Sep 2nd 2020, 9:21 am

Hallo HaWa,

vielen Dank für die beruhigenden Worte !

Viele Grüße,

Hagen (der zur Gruppe der 126-Fahrer gehört der den Stabi Tausch noch vor sich hat)

.

Post by “Edgar280SE” of Sep 2nd 2020, 7:52 pm

[markus](#) und alle, die das schon hinter sich haben:

Wir haben heute mit der Reparatur begonnen.

U.a. sind die Schottwände im Motorraum (im Daimler-Teilekatalog als "Trennwand Stirnwand Motorraum" bezeichnet) auszubauen. Die rechte und linke sind rausgefriemelt, nachdem wir zig Leitungen getrennt haben.

Frage: Die mittlere Schottwand ist zweiteilig: der obere Teil ist nur ca. 10-15 cm hoch, der untere Teil viel größer. Muss dieser untere Teil auch raus? Da läuft ein dicker Schlauch durch, und das Gasgestänge ist in dieser Schottwand gelagert.

VG, Edgar

Post by “FoxBravo” of Sep 2nd 2020, 10:40 pm

Hallo Edgar,

ich habe mal in meinem Bilderarchiv gestöbert und leider kein eindeutiges Bild gefunden.

Aber vielleicht kann man erkennen, dass hier der von Dir erwähnte untere Teil der mittleren Schottwand abgebaut ist:



Das Auto ist übrigens ein 300 SE; vielleicht hat ein Achtender etwas mehr Platz zwischen Motor und Stirnwand.

Und keine Bange, dieses Gewirr an Schläuchen, Kabeln, Leitungen und Sonstigem kriegt man wieder zusammen gepuzzelt. Und man kann vorher alles schön sauber machen 😊

Der Sicherungskasten und der Bremskraftverstärker werden Dir auch noch einige Freude bereiten. Den Sicherungskasten kann man, wenn man vorsichtig an den Kabeln zieht, irgendwie auseinanderbasteln; die einzelnen "Module" sind ineinander eingehängt und lassen sich vorsichtig auseinander nehmen.

Den Bremskraftverstärker habe ich ausgebaut; das geht relativ einfach. Eine der Bremsleitungen ist an geeigneter Stelle ohnehin geteilt; das wird kein Problem sein. Wenn Dein Auto eine Klimaanlage haben sollte musst Du auch eine der Leitungen trennen; ggf. vorher an das Kältemittel denken.

Beste Grüße und weiterhin gutes Gelingen wünscht

Markus

PS: Ich habe den Stabi im Zuge einer geplanten Vorderachsrenovierung getauscht, nachdem das Altteil nicht mehr wirklich vertrauenerweckend ausgesehen hat. So betrachtet habe ich Glück gehabt, weil der Stabi nicht während der Fahrt den Dienst quittiert hat. Und wenn man denkt, das wäre die schlimmste aller Schraubereien - der Wechsel der Wasserpumpe am M103 ist noch viel schlimmer...

Post by “Wuff_6.3” of Sep 2nd 2020, 11:20 pm

[Quote from FoxBravo](#)

der Wechsel der Wasserpumpe am M103 ist noch viel schlimmer

...wie so ziemlich alles am Riementrieb des M103 

Post by “Insulaner” of Sep 3rd 2020, 6:10 am

Hallo Edgar,

[Quote from Edgar280SE](#)

Frage: Die mittlere Schottwand ist zweiteilig: der obere Teil ist nur ca. 10-15 cm hoch, der untere Teil viel größer. Muss dieser untere Teil auch raus? Da läuft ein dicker Schlauch durch, und das Gasgestänge ist in dieser Schottwand gelagert.

WIS Auszug:

15 Halter für Sicherungskasten (Pfeil) unten an der Stirnwand abmontieren.

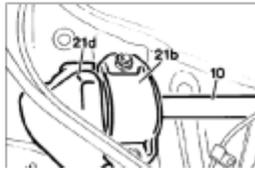
16 Reguliergestänge ausbauen.

17 Schottwand-Unterteil rechts lösen.



18 Sechskantmutter der Lagerung des Drehstabes am Vorbau links und rechts abschrauben, Haltebügel (21b) abnehmen.

19 Abdeckungen links (21c) und rechts (21d) am Vorbau abnehmen.



Gasgestänge muss wohl ab aber Schottwand unten steht nur rechts lösen.

Viele Grüße,

Hagen

.

Post by "Edgar280SE" of Sep 3rd 2020, 8:05 am

Moin Hagen,

ja, habe gestern Abend auch noch in einem Post zum Stabi-Wechsel gelesen, dass die mittlere Schottwand nur oben gelöst werden muss. So hab ich's jedenfalls verstanden.

Trotzdem eine üble Fummelei, weil die winzigen Blehschrauben kaum sichtbar sind ...

VG, Edgar

Post by "Edgar280SE" of Sep 4th 2020, 6:18 pm

So, der neue Stabi ist da, wo er hin soll.

Den unteren Teil mittleren Schottwand mussten wir lösen (die unteren Schrauben sind kaum zu erreichen), aber nicht ausbauen. Die Klimaschläuche mussten im Fußraum Fahrerseite vom Expansionsventil abgeklemmt und in Richtung Motorraum herausgezogen werden. Den Sicherungskasten haben wir nur gelöst, aber nicht ausgebaut. So konnte er ca. 5 cm weit angehoben und seitlich in Richtung Kotflügel verschoben werden.

Abweichend von der Beschreibung im W126-Wiki haben wir auf Anraten eines W126-Typpreferenten den Stabi nicht durchs linke Radhaus ausgefädelt, sondern erst aus der Öffnung im rechten Radhaus durch Anheben nach oben herausgezogen, dann von rechts gesehen gegen den Uhrzeigersinn so weit gedreht, dass der Stabi nach links verschoben werden kann, dann horizontal so weit wie möglich nach links verschoben (bis der Stabi im linken Radhaus innen am Radlauf anstieß), dann das rechte, im Motorraum verbliebene Ende des Stabi angehoben und schräg nach oben mit Drehung nach vorne aus der Öffnung im rechten Radhaus herausgefädelt.

Den neuen Stabi haben wir sofort genau umgekehrt eingefädelt.

Wir haben für die bisherige Arbeit zu zweit 17 Stunden gebraucht, wobei der 2. Mann eher Helfer ist. Ohne den geht's aber nicht.

Ab morgen beginnt der Zusammenbau.

Post by "joerg simon" of Sep 4th 2020, 8:26 pm

Das liest sich ja fast so, als ob Ihr Origami mit dem Stabi gemacht habt. Als Film hätte das bestimmt einen hohen Unterhaltungswert 🙄👍

Gruß Jörg

Post by "Wuff_6.3" of Sep 4th 2020, 9:39 pm

Gratulation zu der 1.Hälfte!!!

Post by "Insulaner" of Sep 5th 2020, 7:40 am

Ahhh... Ich liebe 3D-Puzzlespiele 😊

Danke für die Rückmeldung !

Post by "Edgar280SE" of Sep 9th 2020, 1:02 pm

Hallo zusammen,

zum Abschluss hier noch eine kurze Rückmeldung:

Wir haben den Austausch des Drehstabs abgeschlossen, und der Wagen läuft wieder. Es sieht auch so aus, dass alles, was wie ausgebaut oder beiseite geschoben haben, wie gewohnt funktioniert. Fast jedenfalls (siehe ganz unten).

Hier nochmal ein paar Daten und Anmerkungen:

- Fahrzeug: 500SEL, Bj. Mitte 90, Stahlfederung, mit Klima, ASR ud vielen anderen Extras.
- Wir haben den Drehstabilisator (mit Gummilagern, Haltern für Stabigummis, Schrauben für Halter und beiden Lagern Querlenker oben am Drehstab) erneuert.
- Bei der Gelegenheit haben wir auch beide Achsschenkel mit Traggelenken erneuert.
- Außerdem haben wir den Wischermotor mit Platine und Gestänge getauscht, der war nämlich defekt (seit Längerem stellten sich die Wischerarme beim Ausschalten nicht mehr in die Ruheposition zurück, was tatsächlich am Wischermotor lag).
- Kühlwasser und Bremsflüssigkeit mussten erneuert werden, und natürlich die Bremsanlage komplett entlüftet.
- Für das Ganze haben wir (ein Mechaniker und ein Helfer) 30 Stunden gebraucht. Ich war der Helfer, habe effektiv aber nur wenige Stunden wirklich mitgewirkt; den Rest habe ich mir interessiert angeschaut.
- Beschädigt haben wir nur eines der beiden gelben Rückschlagventile der Unterdruckanlage an der linken Schottwand: Der Zapfen des Kunststoffventils brach ab, als der Unterdruckschlauch

abgezogen wurde.

- Anschließend wurde die Klimaanlage neu mit Kältemittel R437a befüllt - das allein hat 286,- Euro gekostet, weil das Kältemittel angeblich so teuer ist und das mittlerweile handelsübliche Kältemittel nicht in der originalen Klima des W126 verwendet werden darf ...

- Der guten Ordnung halber (war eh mal fällig) habe ich dann auch noch die Vorderachse vermessen und Spur / Sturz einstellen lassen. Der Nachlauf (rechts nicht i.O.) wurde nicht eingestellt, weil der Mechanikus beim Reifenhändler nicht wusste, wie das geht.

Noch ein paar Angaben zum Ablauf:

- Wir haben die Kotflügel nicht abbauen müssen, weil wir den Drehstab wie bereits weiter oben beschrieben in Richtung Motorraum herausfädeln konnten.

- Wir mussten auch die massiven Befestigungslaschen für das Heizungsventil (Duoventil?), das an der Spritzwand zum Wasserkasten angeschweißt ist, nicht herunterbiegen; der Drehstab ließ sich da ganz gut vorbeischieben. Dazu muss aber der obere, schmale Teil der mittleren Schottwand raus, und der untere Hauptteil der mittleren Schottwand muss (!) komplett gelöst werden (Ausbau nicht notwendig), damit man eben diesen unteren Teil der Schottwand in Fahrtrichtung nach vorne zum Motor hin drücken und den Drehstab herausheben kann.

- Den Sicherungskasten haben wir (wie schon zuvor beschrieben) nur gelöst, aber nicht ausgebaut. Man kann an dem Teil, in dem die Sicherungen und Relais sitzen, vorne zwei Schrauben lösen und diesen Teil dann hochklappen und mit einem Draht an der Motorhaube anhängen. Den eigentlichen Sicherungskasten zieht man nach Lösen von zwei weiteren Schrauben vorne am Kasten dann ein paar Zentimeter nach vorne und kann ihn dann wenige Zentimeter anheben, so dass man besser an das linke Gummilager des Drehstabs kommt. Zudem befinden sich an den Durchführungsöffnungen für den Drehstab im Radhaus schwarze Kunststoffkappen, die das Eindringen von Spritzwasser und Schmutz verhindern sollen. Um die aus- und vor allem wieder einzubauen, braucht man den Platz unter dem Sicherungskasten.

Fazit: Eine wirklich aufwendige Angelegenheit, bei der einige Schritte (z.B. Lösen / Befestigen des Unterteils der mittleren Schottwand; Einsetzen der Kunststoffkappen neben den Drehstab-Gummilagern; richtiges (!) Einsetzen der Fußraumverkleidung Fahrerseite) enorm lange aufhalten, weil man an diesen Stellen nichts sieht, keinen Platz hat und irgendwann auch nur noch fluchen kann ...

Nach den ersten 100 km scheint alles zu funktionieren. Nur eine Sache irritiert mich (und dafür werde ich einen neuen Threat starten): Die Lenkung, die zuvor ein Musterbeispiel an Präzision war, scheint auf einmal Spiel zu haben, und er Geradeauslauf scheint sich verschlechtert zu haben.

Nochmals vielen Dank für alle, die mir hier mit guten Hinweisen weitergeholfen haben!

VG,

Edgar

Post by "Stefan300TD" of Sep 9th 2020, 2:13 pm

[Edgar280SE](#)

Willst Du daraus nicht einen Artikel für die Flosskeln machen? Das wäre klasse.

Gruß Stefan

Post by "Edgar280SE" of Sep 9th 2020, 3:42 pm

Hallo Stefan,

wenn das Thema von allgemeinem Interesse ist, könnte ich sicher einen Artikel schreiben. Wobei es im Club ganz viele Leute gibt, die technisch erheblich mehr auf der Kappe haben als ich.

Ich könnte Dir gerne einen Entwurf senden, wenn Du mir sagst , welchen Umfang das Ganze haben darf (max. Anzahl Zeichen / Worte) und ob meine paar Handybilder für die Flosskeln ausreichen.

VG, Edgar