

Spaltmaße Kotflügel - 280E W123 - Teilrestaurierung mit Bildern - Part 2

Post by "Andre_280E" of Aug 24th 2008, 9:58 pm

[Fortsetzung von diesem Posting](#)

Hallo zusammen,

so bin jetzt mal wieder ein Stück weiter und hab den Innenkotflügel mit Blechschrauben angepasst und den Kotflügel anmontiert. Passt ziemlich gut, nur hab ich jetzt das Problem das das Spaltmaß Kotflügel/Motorhaube auf beiden Seiten anstelle der normalen 5 mm fast 10mm beträgt. Wie krieg ich das richtig hin? Der Innenkotflügel passt optimal und das Blech mit Haubenanlenkung auch. Oder ist die Haube Nachbau und zu schmal? Was mich stört ist auch das man die Schrauben des Kotflügels durch den Spalt sieht. Muss ich die Schraubkante noch etwas nach innen(also Richtung Radhaus aussen) kloppen? Bin da etwas ratlos.



<https://forum.mercedesclub.de/index.php?thread/2212-spaltma%C3%9Fe-kotfl%C3%BCgel-280e-w123-teilrestaurierung-mit-bildern-part-2/>





Tante Edith:
Überschrift angepasst, zur besseren Übersicht im Verzeichnis
Gruß Frank

Post by “B. Bredehorn” of Aug 24th 2008, 10:02 pm

<https://forum.mercedesclub.de/index.php?thread/2212-spaltma%C3%9Fe-kotfl%C3%BCgel-280e-w123-teilrestauration-mit-bildern-part-2/>

Zubehörskotflügel? Erinnert mich daran, wie ich mal versuchte, Zubehördinger an einen /8 anzupassen. Ging nicht. Kann man eigentlich nur als Rep.Blech verwenden... versuch mal, einen originalen draufzuhängen, nur so testweise.

Ich gehe mal davon aus, daß da beim Einschweissen keine Spielfehler gemacht wurden.

Stehwände wie auch immer "nachmodellieren" würde ich ganz zuletzt machen, aber ich denke nicht, daß die Option bei Dir ernsthaft zur Disposition steht.

Obwohl ich an mein lackiertes Auto auch die Richtgabel ansetzen musste, das hat schon Überwindung gekostet.

Post by "Andre_280E" of Aug 24th 2008, 10:16 pm

Nix Zubehör - wie auf Bild 2 unschwer zu erkennen **orichinoöl**

Post by "Alex Jeitler" of Aug 24th 2008, 10:17 pm

sowohl bei /8 als auch 123

Flügel runter, Schraubkante mit beiden Händen fassen und kräftig nach innen drücken....bis die spalte passen
und dann vorm festschrauben dichtmasse zwischen Schraubkante und Kotflügel....

Ich würd auch die Kante am kotflügel etwas nachdrücken

Post by "Andre_280E" of Aug 24th 2008, 10:19 pm

Na dann frisch ans Werk. Thanks.

Post by "stekruebe" of Aug 24th 2008, 10:40 pm

moin andre!

die autos sind ja nun auch schon 2-3 jahrzehnte in betrieb und bei größeren blech op's hatte ich sowas schon des öfteren.

zum spaltmaß kann ich dir nur sagen das man vorm einschweißen durchaus noch hier und da etwas ziehen kann. auch die abstandsänderung durch das abdichtband/die abdichtmasse zwischen kotflügel und motorraumseitenwand will bedacht sein. immerhin bringt das ja auch einige mm zwischen die bleche und läßt den kotflügel dadurch näher an die haube "heranwachsen"!

bei den sichtbaren blechrauben fällt mir auf, das sie vor dem schwarzen hintergrund des rohbaukotflügels auch mehr ins auge fallen. beim späteren lackierten fertigzustand dürfte einem das nicht mehr so stark auffallen. war beim neuen auto ja auch nicht anderes.

ich wünsch dir auf jeden fall recht gutes gelingen, denn bis jetzt sieht es schon sehr vielversprechend aus!

maßhaltigen gruß,

stefan

Post by "stekruebe" of Aug 24th 2008, 11:08 pm

moin!

da kann man mal sehen wie unterschiedlich schnell hier fragen beantwortet werden!

ich hatte zu einer antwort angesetzt (siehe oben) und bin vorm rechner mit nem kollega ins quatschen gekommen. 🤔

und nach dem absenden, siehe da: der jeitler war wieder schneller. und antwort gabs auch schon! 🤔

wie auch immer,

viel spaß noch! aber laangsaaam,

stefan

Post by “Andre_280E” of Aug 25th 2008, 8:09 am

Hi. lieber eine Antwort mehr als gar keine. 😊

5mm ist ja das offizielle Daimler Spaltmass. Zugegeben, die Dichtmasse hatte ich nicht mit einkalkuliert. Wollte aber eigentlich keine Dichtmasse reinschmieren sondern das Sanders Fettband nehmen ?!

Also "das man vorm einschweißen durchaus noch hier und da etwas ziehen kann", glaub ich beim innnenkotflügel nicht (zu viel Fixpunkte). Das einzige was in dem Fall geht, ist das, was Alex mit der Schraubkante meint.

Aber "Versuch macht kluch" und laangsaaam sowieso, den wen der mal eingeschweißt ist, ist ist es zu spätfür Korrekturen! Das mit den Schrauben ist auch völlig blöd. Ich hab so einen ganzen Sack mit Schrauben (Satz Kotflügelbefestigungen) und von den dreien an der A-Säule drehen schon 2 durch 😞

Post by “stekruebe” of Aug 25th 2008, 11:40 am

moin andre!

mit "ziehen" und "drücken" meinen alex und ich, glaube ich, genau das gleiche! (deswegen ja auch mein 2tes posting).

ich habe auch öfter mal das problem das auch originalteile nicht auf anhieh auf den mm passen (nachbauteile eh nich', auch wenn deine teile nun gerade original werksteile sind).

wenn man erst wenige strategisch wichtige schweißpunkte gesetzt hat, kann man durchaus noch um wichtige wenig mm "ziehen" und "drücken", bis das ganze nachher sauber passt.

und das mit dem abdichtband hat man eben oft nicht "gleich auf dem zettel".

ich habe bei meinem ersten großen /8 "aufbauwerk" genau den gleichen fehler gemacht, und das nicht mitberechnet. ergebnis: sah scheiße aus! nach dem "alles wieder auseinander" hab' ich einige schweißpunkte wieder aufgebohrt, und "ziehen" und "drücken" war angesagt. danach gings!

du hast ja schon während meines 116er stabi notfall rettungsplan geposted. von daher sag ich mal "stimmt" bei der ausgangsbasis, und dem ergebnis, was du anstrebst, muß man schon ziemlich penibel zugang sein. aber trotz allem: ein bischen reißen mit beiden händen gehört dazu!

sorgenfältig,

stefan

Post by “Alex Jeitler” of Aug 25th 2008, 1:05 pm

aber ich richte die Kotflügelkante erst nach dem Schweissen auf abstand *ggg*, raufhängen tu ich den flügel nur wegen der Höhe.....

beim /8 kanns vorkommen dass man die ohrwascheln der stossdämpferversteifung mitbiegen muss, da nehm ich dann Olaf. (den 2"Schweden) und zwei Flacheisen als Beilage

Post by “B. Bredehorn” of Aug 25th 2008, 1:19 pm

[Quote from stekruebe](#)

aber trotz allem: ein bisschen reißen mit beiden Händen gehört dazu!

das stimmt schon!

@Andre: also bisher habe ich irgendwie nur Ochinooooolteileaufkleber auf dem Radeinbau gesehen und nicht auf dem Kotflügel. Wollte keinesfalls Deine Restaurierung in den Zubehörteilesumpf runterziehen... 😊

Post by “Alex Jeitler” of Aug 25th 2008, 1:43 pm

ich hatte schon zubehörteile die besser waren als manche originalen.... und meine nächsten /8-Schweller kommen aus der Kantmaschine meines Arbeitgebers, für die Langversion, die gibts original nicht, die sind gestückelt und die sind auch nicht 1,25 stark....

Post by “Andre_280E” of Aug 25th 2008, 1:53 pm

[Quote from B. Bredehorn](#)

@Andre: also bisher habe ich irgendwie nur Ochinooooolteileaufkleber auf dem Radeinbau gesehen und nicht auf dem Kotflügel. Wollte keinesfalls Deine Restaurierung in den Zubehörteilesumpf runterziehen...

Kotflügel er meinte den Kotflügel - Stirnpatz 8|. Man sollt einfach genau lesen und nicht nur drüberfliegen 🤔 Nee, ist aber auch orichinool und das merkt man schon. Der vorherige war Zubehör und Schxxx. Was ist zu der Idee mit dem Fettband zu sagen, blöd oder o.k?

Post by “Alex Jeitler” of Aug 25th 2008, 1:57 pm

aber dafür spalt zu rechnen nicht, denn bei den einschüben der Blechmuttern ist ohnehin schon ein überstand, soviel quetscht man das schon

Mir persönlich ist dichtmasse aber lieber weil ich im Radkasten das rausgequollene verstreichen kann und damit da sicher homogen und dicht bin

Post by “B. Bredehorn” of Aug 25th 2008, 2:26 pm

Ich denke ehrlich gesagt, daß Du da schon noch irgendwie was am Blech richten müssen wirst und nicht nur irgendwas unterfüttern solltest, wenn ich jetzt mal Deine Ansprüche an die Qualität der Arbeit zugrundelege. Alles andere ist genauso ´n Kappes, wie ich bei meinen Türen hinten vorher mit Unterlegscheiben gearbeitet habe. Mit Biegen bist Du dann wohl doch besser bedient.

Mit der Dichtmasse bekommst Du den Kotflügel halt nimmer runter; jedenfalls nicht heile. Dicht ist der ja ohnehin, weil von unten wegen Innenkot nicht mehr ankommt.

Post by “Andre_280E” of Aug 25th 2008, 2:41 pm

Ja nee is klar, richten ist fest eingeplant, ging mir jetzt nur um Endmontage.

[Quote from B. Bredehorn](#)

Mit der Dichtmasse bekommst Du den Kotflügel halt nimmer runter; jedenfalls nicht heile. Dicht ist der ja ohnehin, weil von unten wegen Innenkot nicht mehr ankommt.

Wenn man den der 1.Serie hat schon. Deswegen waren meine auch so vergammelt. Der Volldiepp der die vorher montiert hat, hat gar nichts genommen. Weder Dichtmittel, noch Fettband, noch Farbe (außer aussen) oder U-Schutz. Tutti komplett blank 😡

Post by "Alex Jeitler" of Aug 25th 2008, 7:53 pm

[Quote from B. Bredehorn](#)

Mit der Dichtmasse bekommst Du den Kotflügel halt nimmer runter;

das stört ja nicht hinten sind sie seit der nach-ponton ära ja auch verschweisst

Post by "stekruebe" of Aug 25th 2008, 8:50 pm

moin!

ich benutze immer das normale karosseriedichtband von der rolle und muß da immer einige spaltmaß mm für einkalkulieren. ich will die koflügel ja auch nicht SO festreißen, das nix mehr von dem dichtband überbleibt (es hat ja auch einen tieferen sinn, das zwischen kotflügel und seitenwand zu kleben). von daher finde ich das auch gaz praktisch, denn man kann durch schraubenanziehen noch ein wenig "nachrichten".

@ andre: wie dick ist denn dieses "fettband"?

appropos, fett: so wie deinen 123 wieder fitmachst bleibt sich das wohl auch gleich, ob du fettband oder karosseriedichtband nimmst. nach deiner blech-op sollte alles rostfrei sein und fettband klingt für mich eher nach "unterkriechen von schon vorhandenem rost"

fetten gruß,
stefan

Post by "Andre_280E" of Aug 26th 2008, 9:57 am

Hi Stefan,
wie dick? Keine Anhnung, aber 5cm breit. Hmm jetzt bin ich doch etwas verunsichert. Fettband oder Dichtband? Glaubensfrage?

Post by "FrankKellewald" of Aug 26th 2008, 10:35 am

Andre,

ich sehe das eher als Präventionsmassnahme.
In das Dichtband *könnte theoretisch* irgendwann mal Wasser hineinziehen.
In das Fettband wohl eher nicht. Dazu kann das Fettband auch evtl. vorhandene fenste Risse schliessen und vor Wasser und damit Rost schützen.
Also **ich** täte das Fettband nehmen.

Post by "Alex Jeitler" of Aug 26th 2008, 11:18 am

wie verbindest du das fettband mit dem steinschlagschutz im radhaus? so daß kein spalt entsteht?

Post by "FrankKellewald" of Aug 26th 2008, 11:44 am

Natürlich garnicht. Warum auch?
Steinschlagschutz kommt auf Stehblech und auf Kotflügel innen. Dann jeweils Farbaufbau drüber. Dann mit Fettband anschrauben.
Und komm mir nun nicht mit Unterrostungen, weil es keinen durchgängigen Steinschlagschutz gibt. Dann antworte ich Dir mit der Gefahr der Rissbildung an der Schraubkante, wenn man alles einfach übermumpft.

Ich glaube, Andre wird den Wagen nicht täglich bei Wind und Wetter, bei Regen, Schnee, Eisglätte und Salz einsetzen. Wahrscheinlich ist es für das Überleben der nächsten 30 Jahre sowieso egal.

Er hat alle nach der Meinung gefragt - und ich hab halt eine andere als Du. Das ist ja auch ok.

Post by "stekruebe" of Aug 26th 2008, 2:22 pm

moin!

hallo andre, frank und alex!

wenn ich mir vor Augen führe, dass bei der Herstellung der Autos ein Moosgummi / später Dichtband zwischen Kotflügel und Seitenwand gelegt wurde bevor man Steinschlagschutz und Farbe im eingebauten Zustand aufgetragen hat, und das ja auch für etwa 10-30 Jahre reicht, dann scheint mir die Frage ohnehin eher akademisch. Ich bin der Überzeugung, das wohl beides seinen Zweck erfüllt. Egal was Andre nun nimmt, ordentlich nachkonserviert wird es sowieso. Und die ganze Bearbeitung dürfte auch viiiiiel sorgfältiger als in den 70ern am Band erfolgen.

@ Frank: das Dichtband, das ich benutze kann kein Wasser ziehen. Das ist so ein, ich glaube, Acryl, noch irgendwas Zeug.

Muß man auf jeden Fall keine Bange vor haben!

Wie auch immer,

Ich schätze, das Andre's 123 die nächsten 10-20 Jahre ohne große Rostanfeindung in diesem Bereich überdauern wird, wenn er so akribisch weiterarbeitet, wie es bisher den Anschein hat.

Wagenpflegerischen Gruß,

Stefan

Post by "Alex Jeitler" of Aug 26th 2008, 2:55 pm

 [Quote from FrankKellewald](#)

Gefahr der Rissbildung an der Schraubkante,

nur geb ich da nachher noch teroson konservierwachs drüber, aber die werden sich ja was gedacht haben wenn sie die kotflügel festgeklebt haben
ich hab in den frühen 80ern einen originalen kotflügel von einem /8 gearbeitet, da hielt die dichtmasse besser als die schrauben, an dem kotflügel hättest du das auto aufheben können...
du hast recht, für Andre is es wurscht

Post by “Andre_280E” of Aug 31st 2008, 5:28 pm

Sodele,
jetzt ist er drin. Das Problem mit dem Spaltmass ist geklärt. Das Dreieck an der A-Säule saß nicht ganz korrekt, dadurch hatte ich auch zuviel Spiel unterhalb der Scheibe. Jetzt passt das wunderbar. Eine Frage noch, auf Bild 99 und 100 sieht man doch auf der rechten Seite unten (da wo das runde Loch ist) so eine größere Lücke - die ist original so, stellt sich nur die Frage zuschmieren oder als Ablaufloch lassen ?

Post by “stekruebe” of Aug 31st 2008, 6:16 pm

moin andre!

das sieht doch alles sehr vielversprechend aus!

wirklich sauber. 👍 .

gruß von werkstatt zu werkstatt,

stefan

Post by “alfons” of Aug 31st 2008, 9:11 pm

hallo Andre,

zuschmieren. Wirst ja wahrscheinlich eh zwischen den Beiden Teilen ein Karosseriedichtmittel reinschmieren, dann gibt das eine schöne durchgängige Kante. Auch wenn man es sowieso nicht mehr so richtig sieht, aber Du weist es

Wasser kann ja durch die Bohrung unter den WiWa Motoren ablaufen.

alfons, mit Respekt

Post by “Andre_280E” of Aug 31st 2008, 9:32 pm

Hi zusammen.

danke für die Blumen. Geht runter wie Öl, vor allem da das meine erste Restauration ist.

@ Alfons - stimmt das Loch ist der tiefste Punkt, hatte ich gar nicht bedacht. Dann werde ich auch mal schauen wie das aussieht wenn ich die andere Seite angehe. Ist halt schon ein ganz schöner Spalt zum zuschmieren. Aber kann mich grob erinnern das der zu war.

Post by “Alex Jeitler” of Aug 31st 2008, 10:04 pm

Saubere Arbeit! Go on!!!

Post by "Andre_280E" of Aug 31st 2008, 10:13 pm

Auha, ein Lob vom Alex. Jetzt werd ich aber doch a bisserl rot 😊 Aber an manchen Schweisspunkten muss ich noch arbeiten, die wollen nicht so richtig

Post by "kjob-berlin" of Aug 31st 2008, 10:32 pm

Achso, " 1. Restauration", ich hab mich schon gefragt woher dieser Idealismus kommt.

Also ich hab damals von Auto zu Auto den Aufwand stark reduziert. Aber wenn man es perfekt machen will, ist das wahrscheinlich der beste Weg (ich meine die Bleche komplett zu tauschen), du musst diese Perfektion aber auch bis zum Ende durchhalten!

Viel Spaß dabei!

Gruss

Oliver

Post by "Alex Jeitler" of Aug 31st 2008, 10:37 pm

[Quote from Andre_280E](#)



Aber an manchen Schweisspunkten muss ich noch arbeiten, die wollen nicht so richtig

mach die löcher so 7-8mm und achte drauf das das blech das du durchs loch siehst metallisch blank ist und gib ruhig etwas stoff...äh strom, ich mach gern 8mm löcher und schweisse einen

kleinen kreis...wer das wieder aufmachen muss is ne arme sau

Post by "Alex Jeitler" of Aug 31st 2008, 10:41 pm

der aktenkoffer da daneben rostet auch sicher nimmer durch, der is gut rostgeschützt

Post by "Andre_280E" of Aug 31st 2008, 11:06 pm

@ oliver - Idealismus, naja ich weiss natürlich nicht wie es beim nächsten (wenn es überhaupt einen gibt) aussieht, aber ich bin halt etwas (zu?) anspruchsvoll was solche Dinge angeht. HAb eigentlich nicht vor mich von Erwin nochmal zu trennen. Andererseits weiß ich auch das sich so ein Aufwand am 123er eigentlich nicht rentiert

@ Alex - ja die Löcher von Schweissbohrer waren auch ca 8mm, die anderen mit Lochzange 5 mm. Blank wars auch, extra gedremelt vorher. Auf dem Probestück war das auch alles nicht so schlecht. Aber da wo man so bescheiden hinkommt klappts dann einfach manchmal nicht. Dafür hab ich jetzt ein bisschen Sonnenbrand :D.
Hä Hä, der Koffer ist aber nicht meiner, er beherbergt die Blechhämmerchen.

Post by "B. Bredehorn" of Sep 1st 2008, 2:08 pm

Hallo André,

ich habe bei meinem 123 die Abläufe unter den WIWA-Motörchen (die ich nicht habe) weitaus größer gebohrt. Bietet sich an, da sich das Löchlein immer mal zusetzt. Würde ich so auf 15 mm aufmachen. Nur so ein Tip am Rande.

Gruss Bernhard

Post by “Andre_280E” of Sep 1st 2008, 9:04 pm

Hi Bernhard,
danke für den Tipp. Werd ich auch machen. WiWa hab ich nämlich auch nicht.

Post by “B. Bredehorn” of Sep 1st 2008, 9:56 pm

[Quote from Andre_280E](#)

WiWa hab ich nämlich auch nicht

Unter uns gesagt auch ein ziemlich sinnloses Extra, auf das ich nie besonders scharf war. Die sinnlose Fondraumbheizung hätte ich jedoch fast einmal nachgerüstet. Der Mensch lebt von seinen Widersprüchen...

Dann bin ich mal gespannt, wann Deine Spontanrestaurierung sich dem Ende neigt. Wirst uns ja mit Bildern auf dem laufenden halten.

Post by “Andre_280E” of Sep 7th 2008, 10:03 pm

Na denn,
weiter geht´s. Hab mal das ganze zugeschmiert und mich dann der anderen Seite zugewandt. Im ersten Moment dachte ich, sieht gar nicht so schlecht aus - ich hätte es besser wissen sollen



Post by “Larry” of Sep 7th 2008, 10:59 pm

Tolle Arbeit, die Du gemacht hast.

Schade, dass es irgendwie kein Ende nimmt.



Ich hätte aber in Bild 102 die Kante zum Frontblech nicht zugekittet, oder ist es auf der anderen Seite auch so? Da das Wasser, wenn es da hin kommt nur durch die kleine Einbuchtung und das Loch rauslaufen kann. Hast Du den Wagen schräg stehen, dann kann sich an der Kante das Wasser sammeln.

Trotzdem super Arbeit und gutes Gelingen für die rechte Seite noch!

Gruß Lars

P.s.: Kleinen Tip, um Dichtungsmasse zu verschmieren: Pinsel mit Spüliwasser benutzen. Habe unsere Lackierer auch so gemacht.

Post by “hoffy” of Sep 8th 2008, 12:29 am

Hi !!!

Habe damals von meinen Taunus den Kotflügel wechseln müssen, da no Money...Klebeband weggelassen und nur Blechschrauben rein. Hatte dann später mit den Kotflügel eine Bulli tuschiert. Endergebnis war, das der Kotflügel 90° vom Wagen wegstand mit Band wär er normal gestaucht gewesen. Also Klebemasse ist zur stabilität und festigkeit, damit die berechneten Crashtests auch im Straßenverkehr funktionieren ;o)

Also mache ich wieder Klebemasse dazwischen wie es vorgesehen war.

*Gruß Hoffy !!!

Post by “Andre_280E” of Sep 8th 2008, 9:52 am

Hi Lars,

danke für die Blumen. Das mit dem Kit vorne muss so. Ist orichinol so. Auf der anderen Seite ist sogar noch ein Stopfen in dem kleinen Loch! Das mit dem Spüli erledigt schon meine nächste Frage, danke dir.

Fakt ist das beide Kotflügel schon mal getauscht waren und die Typen die die drangemacht haben absolute Vollidioten waren. Nix abgedichtet, nix geschützt, kein Steinschlagschutz. Einfach Kotflügel gekauft, drangehängt, angeschraubt und von außen angeblasen. Das Spritzwasser hat sich dann, weil bis 11/81 keinen Innenkotflügel, wunderbar den Weg an die Schraubkante gesucht und fröhlich vor sich hingegammelt 😡

Post by "Larry" of Sep 9th 2008, 12:12 am

Hallo André,

das kenn ich von meinen anderen Fahrzeugen auch. Normalerweise habe ich mich auf die Deutsche Sportwagenschmiede spezialisiert, aber als ich dann mal im Netz einen 2. Hand 200D/8 ergattern konnte, habe ich wieder zugeschlagen. Die Fahrzeuge habe ich damals nach der Schulzeit schon gemacht. Nun steht mein Wagen auch seit ca. nem 3/4 Jahr beim Kumpel (kein Platz mehr in meiner alten Halle) weil ich nur noch im Ausland bin. Wenn ich aber wieder zurück bin, wird er dann in meine neue Halle verfrachtet und dann geht's endlich weiter.

Also dann viel Glück noch. Wirst jawohl die rechte Seite ebenfalls das komplette Teil erneuern. Oder? Jetzt hast Du schon Amen gesagt, dann mußt Du da auch weiter durch. 🙌 Also Kopf hoch und weiter so ordentlich! Du hast mehr davon.

Habe mich auch über die Demontage Deines Kotflügel gefreut. Einfach absägen und weg damit.



Bei den 924/944'ern gibt es auch keinen Kotflügelschutz und meistens habe die Leute den Dreck im Kotflügelkante unten nicht entfernt. Obwohl vollverzinkt, sehen diese Kanten teilweise genauso aus wie Deine Stehblechkante oben.

Gruß Lars

Post by “Andre_280E” of Sep 9th 2008, 12:14 pm

[Quote from Larry](#)

Also dann viel Glück noch. Wirst jawohl die rechte Seite ebenfalls das komplette Teil erneuern. Oder? Jetzt hast Du schon Amen gesagt, dann mußt Du da auch weiter durch. Also Kopf hoch und weiter so ordentlich! Du hast mehr davon.

Hi Lars, na logo wird die andere Seite in gleicher Qualität und sofort gemacht. Ich mußte den Stabi ausbauen und das war so ein Käse das ich den nicht wieder einbaue und in ein paar Monaten für die andere Seite wieder ab - dat bringt nichts

[Quote from Larry](#)

Habe mich auch über die Demontage Deines Kotflügel gefreut. Einfach absägen und weg damit.



Naja, war eher aus der Not gebohren. Der geht halt nur komplett ab wenn man die Tür ganz öffnet, geht aber nicht da er zu nah an der Wand steht. Ich wollte aber unbedingt wissen wie schlecht die Seite ist. Und rangieren traue ich mich nicht, da wie gesagt der Stabi fehlt. Oder weiß jemand ob das gefahrlos geht? Nicht das mir da was wegknickt?!

Post by “stekruebe” of Sep 10th 2008, 1:04 am

moin andre!

meinen blumenstrauß bezüglich deiner arbeit habe ich ja schon erfolgreich abgeliefert

(fleurop-stefan sozusagen! 😄), hehe.

nur außen gelackte und innen gar nicht geschützte kotflügel hab ich leider auch schon des öfteren sehen müssen. auch mit originalkotflüglügeln von 'ner benzwerkstatt hier bei uns im ort. das war insofern erwähnenswert, auch wenn es jetzt nicht direkt zu deinen spaltmaßen gehört, als das ein älterer herr hier im ort seinen 1968er 250 /8er erst zur benzwerkstatt gegeben hat um die kotflügel und alle 4 türen austauschen zu lassen. dort wurde dem wunsch auch trotz fälligem tüv termin entsprochen und das bestellte eingebaut und lackiert. damit ist der mann dann auch zum tüv gefahren und fulminant durchgefallen. ende der geschichte, ich hatte später günstige neue türen und kotflügel. außen lackiert, innen staubtrocken, mit ohne nix!!!!!!!!!!!!!!!

um zum thema zurückzukehren, rangieren ohne stabi ist aber überhaupt kein problem. der 116er hat ja prinziell das gleiche vorderachsprinzip, und ich bin mit völlig völlig abgerissenem stabi noch einige tage zur arbeit gebolzt. knirscht halt, hält aber, auch wenn es nicht im sinne des erfinders ist.

ach ja, und stabi ein und ausbauen ist wie du ganz richtig erwähnst sch..... wenn man endlich weiterflexen will, und das mist ding einen stundenlang aufhält.... 😡😡😡

boah, watt habb ich geflucht!

rangierten gruß,

stefan

Post by “Andre_280E” of Sep 10th 2008, 11:54 am

[Quote from stekruebe](#)



boah, watt habb ich geflucht!

Hi Fleurop 😄,

also mein fluchen ging eher schon Richtung 😡😡😡😡😡 Fast 4 Stunden hab ich mit dem Sch... verbracht. Gasgestänge weg, Heizungsteuerung und was weiß ich noch alles. Dank M110 ist auch an der Stirnwand verflucht wenig Platz. Und ganz rausgehen tut er trotzdem nicht weil der Kabelbaum im Weg ist.

Na wenn´s geht ist ja prima. Denn drehen wäre schon nicht schlecht, mit dem Rücken an der Wand läßt sichs eher schlecht arbeiten 😊

Post by “Dirk S” of Sep 11th 2008, 2:19 pm

Hallo André,

wollte nur mal sagen das ich es toll finde, daß Du Deine Arbeit hier so ausführlich schilderst. Danke dafür, ich stehe demnächst vor genau der gleichen Aufgabe. Habe mir kürzlich einen 123 240D zugelegt, der nachweislich erst 98000km runter hat und bis auf die üblichen Stellen in einem super Zustand (Innenraum und Kofferraum Zustand annähernd 1 / Chrom komplett 1-2)ist.

Gegen meine Einstellung lieber einen Motor zu zerlegen als entrostet zu müssen habe ich aus welchen Gründen auch immer dieses Auto gekauft. Deshalb finde ich Deinen Beitrag so interessant.

Freue mich auf Dein weiteres Fortschreiten

viel Erfolg wünscht

Dirk

Post by “Andre_280E” of Oct 6th 2008, 1:21 pm

Hi,
na dann hier mal ein neuerliches Update. Rechte Seite jetzt seziert und teilweise repariert. So´n Urlaub zum Krafttanken ist doch was feines.

Post by "Larry" of Oct 6th 2008, 1:52 pm

Hallo André,

nimmt ja alles Gestalt an. Sieht schön aus. 👍

Ich habe am WE nach Reifenplatzer 😭 am Anhänger (mit aufgeladenem /8) den Wagen endlich trocken in meiner Halle stehen. Werde also, wenn alles eingerichtet ist dann endlich auch weiter machen können.

Gruß Lars

Post by "rapala" of Oct 6th 2008, 2:01 pm

Hallo!

Schaut alles sehr gut aus mit der reparatur 👍 . Sag mal hast Du Dir mal die Einstiege (Schweller von innen anschauen können (wegen Matsch und Sand ansammlung) ? Hatte mal einen W123 der auch so aussah mit den Blechen (rost mässig) und die habe ich dann mit einem Wasserschlauch (ich weiss macht man nicht) ausgespült und dannach eine Heizsonne vor zum trocknen vorgestellt und siehe da alles ok. Dann ging es zum Farbe Sprühen und nach den abtrocknen (ca 2 Wochen) durch gewachst. Nur mal so als Hilfe 😊 . Ist ein schönes Auto Dein W123 😞 .

Gruß, Markus

Post by "Andre_280E" of Oct 6th 2008, 8:59 pm

Hi

@Lars - uijui Reifenplatzer mit Hänger ist völlig unentspannt, bei meinem Schwager endete das mal so



nix passiert, oder? Mit dem weiterschrauben ist das so eine Sache, langsam wird es echt lausig kalt in der Halle - da kommen meine 500w Baustrahler nicht mehr gegen an.

[markus](#)

Blick in den Schweller gibts hier [Tücke Unterbodenschutz](#) und hier [Tücke Unterbodenschutz](#)

Post by “Larry” of Oct 7th 2008, 12:11 pm

@ André:

Na, war der BMW nicht ordentlich verzurrt? 😞

<https://forum.mercedesclub.de/index.php?thread/2212-spaltma%C3%9Fe-kotfl%C3%BCgel-280e-w123-teilrestauration-mit-bildern-part-2/>

Beim /8 ist nichts passiert. Ich sichere alle 4 Räder nur noch! 👍 Hatte zwar noch keine Probleme mit dem Verzurren gehabt, aber besser ist besser.

Habe es erst gemerkt, als ich an der Tankstelle stand zum tanken. Beim Doppelachser hat man den Vorteil, das man noch einen 2. Reifen hat, der dann die Kraft aufnehmen muß. Hatte also Glück, dass der 2. Reifen nicht noch geplatzt ist.

Erstaunlich, wie gut einige Anhänger sich fahren lassen, ohne dass man einen Reifenplatzer merkt.

Gruß Lars

P.s.: Freu mich auch bald, wenn meine Halle endlich eingerichtet ist, damit ich weiter arbeiten kann. 🙄

Post by “Andre_280E” of Oct 7th 2008, 10:29 pm

Hi Lars,

doch eigentlich schon. War aber alles ein bisschen viel. Zum Auto abfangen war nur eine Vollbremsung die letzte Rettung, dabei hats dann einen Gurt abgerissen. Andererseits war die ganze Fuhre auch eigentlich zu schwer und drittens sollte man Spanngurte auch nicht an rostigen Teilen befestigen 🙄

Post by “Larry” of Oct 8th 2008, 2:34 pm

Also sollte man an deinen alten Stehblechen keine Spanngurte anbringen. 🙄

Na jetzt kann man es ja dann endlich! 👍

Gruß Lars

Post by “Andre_280E” of Oct 15th 2008, 8:22 pm

So nachdem ich so nett gefragt wurde, so sieht´s weiter aus. Langsam nimmt er wieder Gestalt an.Übrigens ein wichtiger Hinweis für Nachahmer, es bringt nichts die Spaltmaße an dem Kotflügel einstellen zu wollen - wenn sie hinten an der Tuer nicht stimmen 😊 Hat eigentlich jemand einen Tipp wie man die Tueren richtig einstellen kann, man muss ja zum einstellen immer die Tueren öffnen und dann rutsch sie wieder runter?

A-Säule von innen, schön überlappend wie im original 👍





<https://forum.mercedesclub.de/index.php?thread/2212-spaltma%C3%9Fe-kotfl%C3%BCgel-280e-w123-teilrestauration-mit-bildern-part-2/>

Post by “B. Bredehorn” of Oct 15th 2008, 10:23 pm

[Quote from Andre_280E](#)

Hat eigentlich jemand einen Tipp wie man die Tueren richtig einstellen kann, man muss ja zum einstellen immer die Tueren öffnen und dann rutsch sie wieder runter?

Die Schrauben nur leicht aufmachen und dann mit Hammer und Klötzchen an geeigneter Stelle oder mit unterstützendem Wagenheber und Klötzchen. Wie weit Du aufdrehen musst, kriegst Du dann schon raus. Wenn Türen hinten nicht stimmen (diagonal) dann Richtgabel nehmen.

Weiter so - das muss man doch einfach mal gemacht haben...

Gruß Bernhard

Post by “Dirk S” of Oct 16th 2008, 11:46 am

Sieht ja echt super aus.

Aber das Schweißen scheint ganz schön durstig zu machen? (vorletztes Bild)

Oder war das Wasser zum löschen? 😊

Gruß Dirk

Post by “Andre_280E” of Oct 16th 2008, 12:43 pm

Hö,hö 😄

ne das ist zum reinigen, z,B Fertan abwaschen und für die Löschspritze, genau

Post by “Larry” of Oct 16th 2008, 12:58 pm

Supi!

Nimmt schon Gestalt an. Türen wie oben schon beschrieben ausrichten. Hinten kann man die Türen von vorne festziehen. Richtgabel ist was für Rohbauer, die biegen so lange dran rum, bis es passt. 😡

Immer beim Einstellen von Sachen mit den festen Teilen anfangen, d.h. Seitenteil hinten ist fest, dann hintere Tür, dann vordere Tür und dann Kotflügel und Haube. Spaltmaße! 😭

Gruß Lars

Post by “B. Bredehorn” of Oct 16th 2008, 1:27 pm

[Quote from Larry](#)

Richtgabel ist was für Rohbauer, die biegen so lange dran rum, bis es passt.

Da muss ich leider widersprechen; wenn die Türen ums verrecken nicht passen, da Unfallauto und man schon mit nervigen Unterlegscheiben hantiert, ist man wirklich viel besser mit der Richtgabel bedient. Ich habe sie gebraucht und war sehr erstaunt, wie feinfühlig man mit der am angeschweißten Scharnier biegen kann. Das Ergebnis war top und ich hätte es ohne dieses Werkzeug niemals so hingekriegt. Wenn man sie einmal benutzt hat, wird man der Gabel die Daseinsberechtigung nicht mehr absprechen...

(Für Leute, die diesen Tret irgendwann mal wieder ausgraben, die Gabel hat vor 4 Jahren nen Fuffi bei DC gekostet und hat die Nummer W115 589 27 63 00. Meine habe ich einem Freund

gegeben, der das Ding vielleicht einmal in 10 Jahren brauchen kann und nicht wie ich wieder einmal in 100)

Quote from Larry

Immer beim Einstellen von Sachen mit den festen Teilen anfangen, d.h. Seitenteil hinten ist fest, dann hintere Tür, dann vordere Tür und dann Kotflügel und Haube. Spaltmaße!

Naja, man sollte zum Einschweißen des Seitenteils schon auch eine Tür drinhaben. Am besten die die drin ist gar nicht ausbauen. Heckdeckel ebenso.

Gruss Bernhard

Post by "Larry" of Oct 17th 2008, 11:10 am

@ Bernhard:

Ja, die Richtgabel ist was für Rohbauer! 👍 Du verbiegst damit Scharniere und reißt den Lack ein. Danach muß nämlich der Lack wieder ausgebessert werden.

Es ist natürlich auch klar, das man beim Seitenteil einschweißen die Tür vorher nach dem alten Teil ausrichtet. Wenn man das aber nicht raustrennt, so kann man das als Referenzteil nehmen.



Gruß Lars

Post by "B. Bredehorn" of Oct 17th 2008, 12:07 pm

Hi Lars,

naja, klar reißt der Lack etwas ein, aber das ist eigentlich nicht der Rede wert. Ich bin zwar auch recht penibel, aber die lackierten Schraubenköpfe der Scharniere werden auch vernaddelt beim Anziehen. Ob direkt daneben dann eine Macke im Lack ist oder nicht ist sogar mir egal. Nichts, was man nicht mit dem Lackstift ausreichend optisch aufhübschen könnte.

Quote

Wenn man das aber nicht raustrennt, so kann man das als Referenzteil nehmen.

Hä?

Gruss Bernhard

Post by “Andre_280E” of Nov 18th 2008, 7:49 pm

Keine Angst es geht weiter im Takt 😄 , werde gerade aufgehalten durch [Motor Ausbau](#). Beifahrer Innenkotflügel ist eingeschweißt.

Post by “Andre_280E” of Nov 23rd 2008, 7:50 pm



Muahh, ich freu mich. So macht das Laune. Nach dem Ausbau klappt das alles viel besser.

VORHER:



<https://forum.mercedesclub.de/index.php?thread/2212-spaltma%C3%9Fe-kotfl%C3%BCgel-280e-w123-teilrestauration-mit-bl%C3%96n-part-2/>



Post by “B. Bredehorn” of Nov 23rd 2008, 9:16 pm

Na das sieht doch mal echt gut aus. Das wird funkeln wie nix gutes hinterher.

Wie sieht es denn mit den Temperaturen in Deinem Verhau aus?

Post by “Alex Jeitler” of Nov 23rd 2008, 9:31 pm

wahrscheinlich so wie bei uns...Tageshöchstwerte um ca 3°

Post by “FrankKellewald” of Nov 23rd 2008, 9:35 pm

Ne echte Vollrestaurierung dauert halt auch über'n Winter.

Wie auch bei Ollis 109.018 ;o)

Post by “Alex Jeitler” of Nov 23rd 2008, 9:36 pm

meine ich auch.

Post by “Andre_280E” of Nov 23rd 2008, 9:39 pm

Jupp, so 0°, also saukalt. Aber 2 500 Watt Strahler. Skiunterwäsche und ordentlich putzen sorgt für Wärme - nur Pause sollte man keine machen 😊

Post by “B. Bredehorn” of Nov 23rd 2008, 9:56 pm

Bei den Aussichten wird Dir ja auch zusätzlich warm ums Herz...Standheizung also.

Post by “Alex Jeitler” of Nov 24th 2008, 10:07 pm

ich habe bei ebax einen thermoanzug erstanden, mit dem ding kannst du im schnee schlafen ohne das dir kalt wird, doch als ich eine eisenstange abgeflext habe stand mein hosenbein in flammen und ich hab eine unangenehme verbrennung davongetragen, auf einen durchmesser von etwa 6cm ist das flüssige brennende plastik am bein klebeneblieben was nun nicht gerade zu den wohltuendsten erlebnissen zählt, drum obacht mit thermoklamotten.

Post by “Andre_280E” of Nov 24th 2008, 10:16 pm

Auhauerha,
deswegen auch nur Ski-Unterwäsche und Arbeitsklamotten drüber 😊

Post by “Alex Jeitler” of Nov 24th 2008, 10:27 pm

weisst du im sommer benutze ich feuerfeste unterhosen denn beim arbeitsschutz bin ich manchmal ein wenig nachlässig....und das als Sicherheitsvertrauensperson, die ich mal war. wobei...die eigentliche ursache ist ja b.g.....blöd gestellt, man muss ja das bein nicht in den funkenstrahl stellen....

Post by “Andre_280E” of Nov 29th 2008, 8:35 pm

Mühsam ernährt sich das Eichhörnchen. Wieder einen Schritt weiter, Stehblech eingeschweißt, geputzt, abgedichtet. Aber es ist echt erstaunlich wo überall Rost auftaucht. Kann mir mal jemand erklären wofür dieser schwarze Knubel im letzten Bild ist? Kickdownschalter? Wollte noch innen nachschauen habs aber vergessen.



<https://forum.mercedesclub.de/index.php?thread/2212-spaltma%C3%9Fe-kotfl%C3%BCgel-280e-w123-teilrestauration-mit-bildern-part-2/>



Post by "6300Ralf" of Nov 29th 2008, 9:13 pm

hallo Andre´,

mit Kick-Down-Schalter liegst Du richtig.Ausbau :um 90 oder 180 Grad drehen, sieht oder merkt man aber!

Freundliche Grüsse und weiter so im Rostlabyrinth!

Anerkennungsvolle Grüsse 😊
6300 Ralf

Post by "Andre_280E" of Nov 29th 2008, 10:55 pm

Danke Ralf,
stimmt sieht aus wie so eine Art Bajonettverschluss 👍

Post by "FrankKellewald" of Nov 30th 2008, 12:24 am

Sag mal Andre,

schreibst Du eigentlich auch einen Bericht für die Flosskeln über die Restaurierung des 280E?
Sowas unter einer Überschrift wie "*Eigentlich sollte es nur eine kleine Reparatur werden, aber....*"?

Ich finde Deinen Durchhaltewillen bewundernswert.

Post by “Andre_280E” of Nov 30th 2008, 11:50 am

Hi Frank,

hm ja eigentlich dachte ich schon an sowas ähnliches. Aber damit kann man ja eine ganze Flosskel füllen ;). Wollte aber eigentlich erst was machen wenn ich fertig bin, andererseits so ein Zweiteiler wär ja auch was, oder? Was meint die Gemeinde? Ich muss immer aufpassen das ich mal eins fertig mache. Ich putze am Auto, dann lauf ich am Motor vorbei und bleib da wieder hängen, weil mir was auffällt. 🤔

Post by “FrankKellewald” of Nov 30th 2008, 1:34 pm

Fortsetzungsgeschichten sind auch immer schön und haben das Zeug zur Legende.

Ich erinnere dabei gerne an BigMäc: ["Den 6.3er find ich gut - Oder: Die effektivste Art sich selber zu ruinieren"](#)

Die Episode mit der [Esodnehöh](#) ist dabei das Beste.

Bei Dir: Der M110E28 ist schön - oder: Wie kann man sich auch mit einem W123 ruinieren? 😊

Post by “B. Bredehorn” of Nov 30th 2008, 8:50 pm

Der André wird sich noch den Motor auseinanderreißen, wenn er weiter so genau guckt...

Irgendwann hatte ich schonmal wieder an den goldenen 6.3er gedacht. Beim Überfliegen der Esodnehöh-Episode habe ich jetzt gar nicht gelesen, wie er sich da in die Scheixxe geritten hatte. So wie ich es in Erinnerung hatte, hat er die Höhendose zum PUTZEN abgemacht...

Aber wie ist das? Den 6.3er hat er wohl nicht mehr.

Aber zurück zum Thema; beim Krümmertuning hatten wir's wohl schon davon. Schraub' bloß nicht zuviel ab zum Putzen! Auch wenn Du Dir wahrscheinlich zu dem Tarif der Einspritzpumpenjustierung M100 einen funkelniegelneuen M110 kaufen könntest. Aber muß a nich.

Post by "Andre_280E" of Dec 1st 2008, 3:11 pm

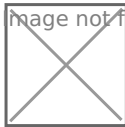
[Quote from B. Bredehorn](#)

Schraub' bloß nicht zuviel ab zum Putzen!

Nee, nee hab ich nicht vor. Ich will eigentlich nur noch das Geweih wo der Mengenteiler/Stauscheibe (das aber nicht antasten) drauf sitzt abschrauben. Ist ziemlich verdreckt und ich hab keine Lust das mir beim Tausch der Einspritzsuesen der Dreck da reinsegelt.

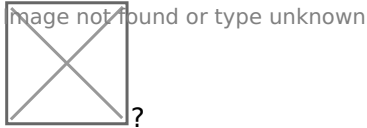
Post by "Andre_280E" of Dec 2nd 2008, 5:17 pm

image not found or type unknown



Also so langsam

Aber von vorne, diese Woche Urlaub, Hebebühne reserviert und großes geplant. Endlich Unterboden fertig schweissen und dann das. Fahrerseite war ja klar das das nicht einfach wird, aber was macht man den mit sowas. Das war ja ein richtiger Künstler der Vorschweißer. Die Endstücke (89) hab ich schon neu liegen, aber wie mach ich die Wagenheberaufnahme etc. Tipps, Aufmunterung



Post by “B. Bredehorn” of Dec 2nd 2008, 8:51 pm

aber ob Du jetzt schon den ganzen Schweller raussuchen musst...ich weiß nicht. Gut, die Aufnahme sieht ein wenig angeöttelt aus und irgendwie musst Du da auch ran. Hab noch nie Schweller beim 123 machen müssen; immer nur ein Blech um die Aufnahmen.

Der Schweller ist aber doch wohl so á la 116 unter die Säulen geschoben. Hab immer gehört, das man das eher vermeiden sollte.

Vielleicht kommst Du mit Teilersetzungen hin, wie an Steffens /8 auf den Bildern letzters.

Ansonsten geht das ja noch, aber ich weiß, wie sich das anfühlt, wenn man denkt, es wird langsam und dann so´n Schiet.

Schlimmer geht immer, aber Dein Fußraum sieht immerhin nicht so aus:



Durchhalteparole olé

Bernhard

Post by “Andre_280E” of Dec 2nd 2008, 9:39 pm

Örks, das sieht nicht gut aus. Ne also Schweller komplett ist ein absolutes no go. Denke ich werde den Rost so gut es geht entfernen und dann neue Flügelchen dranschweissen und das ganze in gewohnt ordentlicher Manier wieder schließen. Das einzige was mich stört sind die dünneren Bleche zum einschweißen. Schweller ist halt doch stabiler als 1mm.

ICH LASS MICH NICHT UNTERKRIEGEN 

Post by “FrankKellewald” of Dec 2nd 2008, 9:54 pm

Puh!

Und ich sachte noch irgendwann, das das in einer Vollrestaurierung endet.....
OK, dumme Kommentare sind fehl am Platze, sehe ich ein.

Rausschneiden was geht, dann Bleche anfertigen (aus passig dickem Eisen) und die dann einschweissen.

Siehe es poritiv, danach weisst Du sicher, dass Dein 123 rostarm ist.
Und kannst allen anderen sagen, wenn sie etwas Rost aussen sehen, wir es innen wahrscheinlich aussieht.
Aber es wird Dir keiner glauben....

Post by “Andre_280E” of Dec 2nd 2008, 10:16 pm

[Quote from FrankKellewald](#)

Und kannst allen anderen sagen, wenn sie etwas Rost aussen sehen, wir es innen wahrscheinlich aussieht.

Aber es wird Dir keiner glauben....

Na, da sprichst du ein wahres Wort 😊

Post by “Steffen_diesel” of Dec 3rd 2008, 9:00 am

Autsch, Beleid Andre das artet ja doch in was aus....

Auch wenn der komplette Tausch des Schwellers (noch) ein No Go ist, sieht man an den Bildern das der untere Falz bis zum aufgeschnibbelten noch nicht rostfrei ist. Das was noch als Hohlraumschutz im Schweller ist, schaut auf den Bildern aus wie irgendeine ausgetrocknete Wachsschicht und der untere Falz ist gut von Rost betroffen.

Ich sag jetzt nicht der Rest vom Schweller ist auch schlecht, hab aber so meine Bedenken.

Gibts auch Bilder von im Schweller? Ich hatte damals einfach die kleine kompaktcam in den aufgeschnittenen Schweller gehalten und drauf losgeknipst. Da konnte ich mir ein Bild vom Rest machen. Stell doch mal bitte auch solche Bilder ein.



Wenn ich so die Bilder vom Schweller seh, darf ich auch nochmal in eine Kerbe hinten hauen? Bis jetzt hast Du hauptsächlich vorne gearbeitet und berichtet.

Wie sieht denn der Übergang vom Radlauf hinten an den Schweller aus. Ich hatte letztes Jahr nen 123er zum Hohlraumversiegeln, bei dem diese Ecke auf ersten Blick gar nicht so schlecht aussah, bei genauerer Betrachtung war aber zwischen den Blechen ein Spalt, wodurch der komplette hintere Schwellerbereich bis etwas vor der hinteren Wagenheberaufnahme mit Sand geflutet war und im Falz dann so löchrig das der Besitzer nach ner kompletten Spülung erst nochmal das Schweißgerät rausgeholt hat, bevor ich mit FF und MS um die Ecke kam. Der restliche untere Falz war auch gut angerostet durch die ständige Wasser-Salzbeflutung, das Wachs hing nur noch unterrostet in Fetzen aufm Blech. (Ich stell heut abend mal ein paar Bilder von dem 230E ein).

Gruß, Steffen

Post by “Andre_280E” of Dec 3rd 2008, 9:28 am

Hi Steffen,

arbeite dich mal durch das [erste Posting](#), da hab ich schon einiges gezeigt, speziell [hier](#) und [hier](#). Radläufe hinten sind schon neu. Also beim Thema Schweller hab ich ehrlich gesagt Mores. Soll man ja nicht auf der Bühne machen oder? Denke Teilersatz bis zur b-Säule waere aber wohl nötig, der Falz im Einstieg zeigt ja auch schon Rost <http://www.mercedesclubs.de/bb...c16730401c14b657ee777bd9d> (das weiße Quadrat hab ich gestern rausgeschnitten), von Klokke gibts den ja sogar mit W-Aufnahme.

Gruß André

Post by “Steffen_diesel” of Dec 3rd 2008, 9:39 am

Hi Andre,

uups die Innen Bilder hatt ich ja auch irgendwann gesehen, irgendwie vergessen, (Alzheimer light)... 🤔😬😬

Nee dann reicht sicher Teilersatz.

Gruß, Steffen

Post by “Andre_280E” of Dec 4th 2008, 6:48 pm



). Sieht gar nicht so schlecht aus, gell? Werde schon

<https://forum.mercedesclub.de/index.php?thread/2212-spaltma%C3%9Fe-kotfl%C3%BCgel-280e-w123-teile-reparierung-mit-bildern-part-2/>



? So wie auf

Post by “Larry” of Dec 4th 2008, 7:02 pm

Hallo André,

dass tut schon beim Hinsehen weh. Aber wenn man einmal ja gesagt hat, dann kann man jetzt auch nicht mehr den Kopf in Sand stecken.

Also, weiter machen.

Schweller kann man auch auf der Hebebühne in einem Stück wechseln. Haben wir auch schonmal beim /8 gemacht!

Also Kopf hoch, der Wagen steht danach umso besser da. 👍 Und Du weißt, was alles gemacht ist und die nächsten Jahre keine Bearbeitung nötig haben.

Gruß Lars

Post by “FrankKellewald” of Dec 5th 2008, 9:51 am

Learning by Doing.

Ich glaube, so ist schon so mancher angefangen.

Kannste ja ab 2009 dann in Deinem Lebenslauf anfügen:

*Sehr gute Kenntnisse in der Blechbe- und-verarbeitung in theoretischer und praktischer Form.
Hervorragende Referenzen.*

Viel Erfolg!

Post by “Andre_280E” of Dec 8th 2008, 10:59 pm

so nächster Schritt vom Samstag. Heute ist endlich der Schweller gekommen, Qualität - hmm naja Wezel halt. Gleich mal in den Finger geschnitten beim auspacken - sauscharf die Bleche. Muss Samstag mal schauen wie´s passt.

Post by “FrankKellewald” of Dec 9th 2008, 9:14 am

Andre,

miss doch bitte mal die Blechstärke des vW-Schwellers und die des Original-Schwellers in Deinem 280E.

Es wäre interessant zu wissen, ob und wenn ja wie die sich unterscheiden.

Offensichtlich ist ja zumindest die Schärfe bei vW recht hoch.

Post by “Andre_280E” of Dec 9th 2008, 9:25 am

also rein vom optischen kann ich dir sagen das der vW dünner ist. Original geschätzte 3mm, vW 2mm wenn überhaupt. Näheres Samstag

Post by “FrankKellewald” of Dec 9th 2008, 9:29 am

So ein Schweller ist doch ein tragendes Teil, oder liege ich da falsch?

Da macht es für mich aber schon einen Unterschied, wenn das Rep-Blech 33% dünner ist.

Oder sehe ich das jetzt zu eng?

Post by “Andre_280E” of Dec 9th 2008, 10:43 am

Ne,

ich denke du siehst das rein prinzipiell schon richtig. Aber erstens ist beim 123er, denke ich, der äußere Teil nicht der alleinig tragende Teil (man möge mich berichtigen) und ich will auch nur

das vordere Stück - A.Säule/Kotflügelanschraublöcher - ersetzen. Außerdem sind 200 Eulen - orichinol - für einen Teilersatz auch nicht ohne. Die würde ich n ur ausgeben wenns der ganze sein muss.

Post by "B. Bredehorn" of Dec 9th 2008, 11:14 am

Also außer dem Rahmen ist bei dem Auto nix aus 2mm Blech, würde ich sagen. Und wahrscheinlich noch nicht mal der. Wenn man mal versucht, ein 1,5mm Blech abzukanten, dann merkt man schon, was Sache ist. Soweit ich in Erinnerung habe, ist normales Karosserieblech 0,8, ich schätze mal, daß der Schweller wenn überhaupt mehr als das so um die 1,1mm oder 1,2mm haben wird. Ist ja kein Cabrio, der Wagen!

Daß der Schweller nicht das alleinig tragende Teil ist, merkt man ja auch daran, daß die Karre nicht kollabiert, wenn man ihn komplett rausgetrennt hat.

Post by "Andre_280E" of Dec 9th 2008, 11:21 am

Hi, Danke da hast du recht. Auf diesem Bild siehst du ungefähr wie dick der Schweller ist

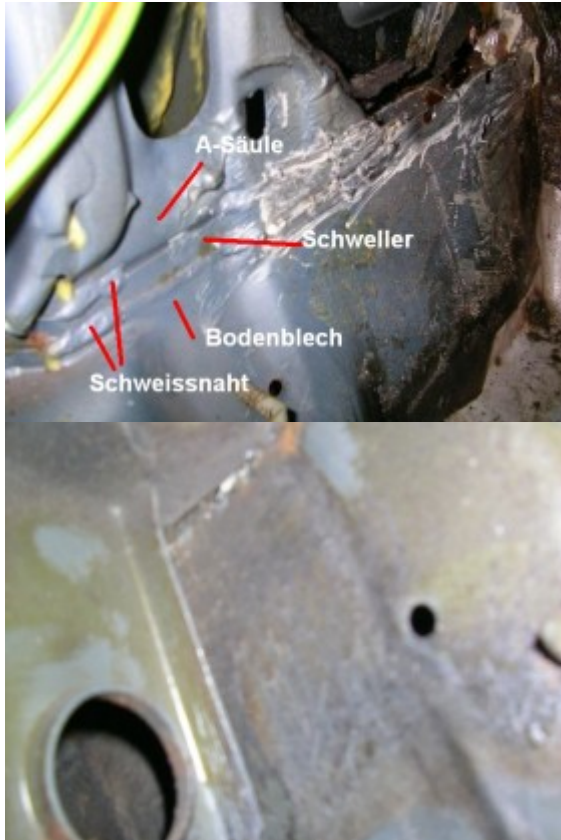


Post by "Andre_280E" of Dec 13th 2008, 10:03 pm

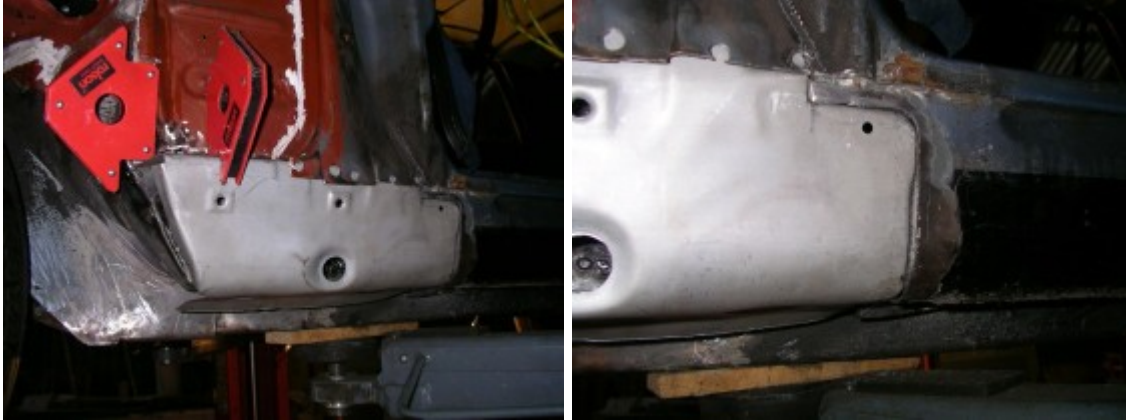
Also,

heute gings wieder weiter. Schweller orichinol ist 2mm dick, vW ca. 1mm. Die Endstücke vom Benz sind aber komischerweise auch nicht viel dicker. Tja nun zum Stand der Dinge, den alten Schweller rausmachen ist ja ein riesiger Sch.... und hat mich dezent Zweifeln lassen ob ich da den richtigen Weg gegangen bin.

An der A-Säule ist der Schweller 3-lagig geschweißt und man kommt nur von innen ran und Tuer mußte natürlich auch raus 🤔



Nun seis drum, hab ihn endlich draussen, wobei ich das Stück in der A-Säule stehen lasse als Stabilisierung. Hab jetzt den Schweller rechts abgesetzt - per Hand und Hammer gedengelt! - die Absetzzange macht ja nur 1mm, das sieht örks aus. Bin aber mit der Passgenauigkeit noch nicht so zufrieden, Wie bekomme ich das Blech innerhalb des Schwellers an den Rest? Kompliziert, aber draufbraten geht nun mal gar nicht 🙅. Da wird wohl noch der eine oder andere Samstag draufgehen. 🤔



P.S: Mei bin ich ein Depp 😅. Gerade wo ich die Bilder anschau denke ich mir, warum machst du's nicht wie beim Innenkotflügel mit Blechschrauben - ran ziehen mit Schrauben, verschweißen, Löcher zu - fertsch 😅. Was so ein Bier und ein bisschen Abstand doch bewirken 😂 Allet wird jut

Post by "Andre_280E" of Jan 8th 2009, 6:22 pm

Servas,
endlich ging es heute mal weiter. Da hockt man zwangsweise 2 Wochen daheim und kann wegen Rüsselseuche nicht in die Halle 😞



st und WHA

<https://forum.mercedesclub.de/index.php?thread/2212-spaltma%C3%9Fe-kotfl%C3%BCgel-280e-w123-teilrestauration-mit-bildern-part-2/>

