

Einen Volkshochschulkursus...

Post by "ursodent" of Jan 4th 2024, 12:19 pm

...zur Substitution massiv Treibhausgas erzeugender Restaurationstechniken habe ich gefunden und spontan gebucht, die gezeigten technologischen Alternativen sprechen mich durchaus an.

Wenigstens ist das alles nahezu CO₂-frei zu bewerkstelligen!

Findet ihr nicht auch, dass das eine durchaus gangbare Alternative ist? Haben unsere US-amerikanischen Reparaturspezialisten ersonnen! Die sind nicht nur auf "bondo" qualifiziert!



Der begeisterte Michael

Post by "RoterBaron" of Jan 4th 2024, 12:22 pm

Sind noch Plätze frei?

Die Strebe oben rechts halte ich für überdimensioniert.

Post by “Uli aus S” of Jan 4th 2024, 12:54 pm

Da musst du garnicht so weit. Die Reparaturvorgabe von Daimler bei Federbeinen vom W210 sieht auch mit unzähligen Blindnieten drangedübelte Überbleche vor. Wir hatten damals für den TÜV noch wenigstens Schweissraupen aus Silikon gefakt. ☐

Post by “nordhorst” of Jan 4th 2024, 12:55 pm

Wirklich ärgerlich ist, dass vor der sachgerechten Instandsetzung kein Kotflügelschoner aufgelegt wurde. Das ist doch mal wieder typische Ami-Schlamperei! 😡

Post by “RoterBaron” of Jan 4th 2024, 1:00 pm

[Quote from Uli aus S](#)

Wir hatten damals für den TÜV noch wenigstens Schweissraupen aus Silikon gefakt.

Und aus was sind die heute? Hartplastik?

Post by “carolus” of Jan 4th 2024, 1:12 pm

... Wahrscheinlich eine Zeitwertgerechte Reparatur, den rostspuren an den Verstärkungsblechen nach zu urteilen, hält das schon eine Zeitlang.

Saubere Arbeit, keine Frage...

Post by “bacigalupo” of Jan 4th 2024, 1:48 pm

Besser schlecht gefahren als gut gelaufen... Ich möchte lieber nicht wissen, wie man in der ersten Nachkriegszeit die den Krieg irgendwie überlebt habenden Vorkriegskarren wie zB einen 170V auf der Straße gehalten hat.

Grüße

bacigalupo

Post by “wegi89” of Jan 4th 2024, 4:27 pm

[Quote from Uli aus S](#)

Da musst du garnicht so weit. Die Reparaturvorgabe von Daimler bei Federbeinen vom W210 sieht auch mit unzähligen Blindnieten drangedübelte Überbleche vor.

Nagut, dass hat aber auch tatsächlichen Sinn wenn man sich den Aufbau des Längsträgers/Radeinbaus anschaut. Viele denken dann, schweißen passt. Tut es aber nicht. Da sind mehrere Bleche übereinander, 3 Stück. Natürlich muss vorher die alte Federaufnahme weg, also nix mit drüberdübeln => Das wird zwar im Werk auch geschweißt aber eben nicht mit Schmelzschweißen. Wer mit MIG oder MAG, WIG, Laser.... arbeitet der hat Schmelzschweißverfahren.

Im Werk wird aber sowas Pressgeschweißt. Sprich: man nehme Widerstandspunktschweißen. Eine Schweißzange presst die 2 oder 3 Bleche mit den Elektroden zusammen, jagt dann den Strom durch und das Schweißmaterial selbst wird dann zur Schmelze und verbindet damit auch mehrere Bleche ohne Mühe. Wer daheim dann schweißt erwischt nicht durchgängig alle Bleche. MB möchte eben sichergehen, dass man wirklich durch alle Bleche geht.

Solltest du jetzt eine passende Punktschweißzange daheim haben muss aus Platzgründen nur noch der Motor raus bevor man dran kann 😊 Macht aber niemand. Die verwendeten Nieten haben auch nichts mit klassischen Baumarktnieten zu tun. Das sind Stahl Kopf/ Stift Nieten. 6,5x12,5 beim doppelten und 14,5 beim dreifachen Blech. Je Lasche 4 Stück. Und im Teller drin nochmal Senkkopfnieten 6,4x14 3 Stück. Die setzt man auch nicht mit der klassischen Zange, da braucht es mindestens Hebelzange oder Druckluftunterstützung.

Nieten können viel ab. Z.B. wird das Chassis eines Morgan Aero 8 vernietet und geklebt. Auch viele Flugzeuge bis hin zu überschalltauglichen Mustern werden auch genietet. Das ist prinzipiell also nicht schlecht oder schwächlich.

Bei kreativer Reparatur fällt mir ein Beispiel meines Onkels ein. Schweller am Renault 12 beidseitig durch. Der Schweller wurde dann professionell geschalt und von oben durch die eh vorhandenen Rostlöcher mit Beton gefüllt. Das Resultat hielt jedem TÜV Prüfer Schraubendreher stand, verbesserte die Straßenlage erheblich, sorgte aber für Ballast.

Post by “RainerP” of Jan 4th 2024, 5:14 pm

Nun sind Nieten nicht gleich Nieten. Die Daimlervorgabe bei den vorderen Federaufnahmen am W210 macht durchaus Sinn, solange man die vorgeschriebenen Verbinder nutzt.

Bei der Reparatur oben handelt es sich eindeutig um provisorische Massebänder, um trotz Durchrostung ausreichend Masseschluss zur Restkarosse sicherzustellen!

Post by “nordhorst” of Jan 4th 2024, 5:30 pm

Also Masse statt (E-)Klasse?



Post by “wegi89” of Jan 5th 2024, 9:30 am

Offenbar. Darum fahre ich ja ein E-Auto. Es folgt zwar die Zahl 500 auf das E, aber E ist es definitiv.