Fahrwerk

Stoßdämpfer

1. Stoßdämpfer wechseln (vorne)

Hi!

Heute haben Anno und ich seine vorderen Stoßdämpfer gewechselt. Das ging so: Radmuttern lockern und die Stoßdämpferbefestigung oben an der Scheißeschwinge abschrauben (Die Stoßdämpferachse kann man mit einer Zange gut am Durchdrehen hindern). Danach das Auto vorne aufbocken und die Reifen runternehmen. Jetzt mit einer Bürste und einem Lösungsmittel eurer Wahl (wir haben Aceton verwendet, Acenton ist böhöhöhse für Gummis und Lack) den Straßendreck von den Vielzahnschrauben runter popeln (2-mal pro Seite). Danach mit einem Austreibdorn o.ä. und einem Hammer den Schrauben erstmal ordentlich eins drauf geben, damit sich der Rost losschlägt (bei hartnäckigen Schrauben helfen meist 2 Nächte Carambakur). Dann mit einem 10-Ringschlüssel und evtl einem Helfer der mit einer 3/8-Zoll Verlängerung von oben draufdrückt die Schrauben vorsichtig lösen. Für die hintere der beiden Schrauben ist es ungemein hilfreich den alten Stoßdämpfer aus der oberen Führung rauszuziehen und möglichst weit nach außen zu drehen. Da es sich um Gasdruckdämpfer handelt, sollte sich der Dämpfer nach 1-5 sec. wieder ausfahren. Damit das scharfe Ende nun nicht den oberen Rostsch(m)utz der Scheißeschwinge zerkratzt hilft dort ein kleines Stück Holz oder ähnliches weiches Material. Nun kann man versuchen die hintere Schraube mit dem Ringschlüssel aufzukriegen um danach das rotte Dämpferlein rauszunehmen. Die neuen Dämpfer sollte man nun richtig zusammensetzen. Bei den Billsteinern musste man dazu die Gummikappe abziehen. In der Kappe steckte noch ein Metallkorb, der auch raus muss. Danach setzt man den Metallkorb auf die Stoßdämpferachse über den Anschlagspuffer, danach eine Gummischeibe, gefolgt von einer Metallscheibe, so dass der Gummipuffer zwischen Metallkorb und Scheibe eingeklemmt war. Nun noch die Gummihülle wieder drüber und mit den mitgelieferten, neuen Schrauben unten wieder festmachen. Wir haben die Schrauben mit Kupferpaste ausgestattet (Schraubensicherung? Wer braucht den sowas?), damit beim nächsten mal die Schaube gut abgeht. Auf den Schraubenkopf noch etwas Fett und alles auf der anderen Seite wiederholen. Die oberen Dämpferbefestigungen haben wir erst festgezogen, als das Auto wieder stand. Zum Schluß die Räder ran, Auto runter und oben die Stoßdämpfer festgeschraubt (neue Gummipuffer und Scheibe nicht vergessen). Die anschließende Probefahrt von Anno soll toll gewesen sein. Die Renndüne war mit neuen Dämpfern vorne ca. 4 cm höher - warum auch immer.

Gruß Matze

---

2. Stoßdämpfer wechseln (hinten)

Nun hab ich die hinteren Stoßdämpfer an meiner Dschunke gewechselt. Theoretisch ganz einfach, aber praktisch kann es sich zum blanken Horror entwickeln. Man muss sich darauf gefasst machen, dass die unteren Befestigungsschrauben abreißen und man dann vor einem Problem steht, was sich nur lösen lässt, wenn man eines dieser drei Dinge zu Verfügung stehen hat: Schweißgerät, Hebebühne/grube (damit man besser Arbeiten kann und als finale Aktion den Bolzenrest mit einem geeigneten Werkzeug ausbohren kann) oder einen Autotrailer, um das Auto zu jemand zu bringen, der helfen kann. Aber zuerstmal die Theorie:

1. Rückbank und -lehne ausbauen.

Die Bank ist über die zwei roten Druckknöpfe an der Teppichkante gesichert. Die bei mir etwas schwehrgängiger waren. Darauf kann man die Bank nach vorne Rausnehmen. Die Rücklehne ist an drei SW8-Schrauben befestigt, die sich an den C-Säulen und unter der Mittelarmlehne befinden. Die Rückenlehne nach oben drücken und rausnehmen.

2. Obere Stoßdämpferbefestigung lösen.

Dazu werden die runden Abdeckungen hinter der Dämmmatte der Rücklehne mit einem geeigneten Werkzeug am besten aus Holz aufgehebelt und dahinter die ggf. gekonterten SW17-Muttern gelöst. Die Stoßdämpferachse hält man am besten mit einer Zange fest. Nun sollte man die Stahlscheibe und den Gummipuffer abnehmen, damit der nicht in den Radkasten fällt und dann bis ans Ende des

© 2026 Verein für W123 e.V. <kaype@kaype.net> | 2026-11-07 07:17

URL: https://www.w123-forum.net/faq/content/0cat=2/94/de/stossdaempfer.html

Autolebens dort rumpoltert.

3. Wagen Aufbocken

Als nächstes sollte der Wagen hinten SICHER aufgebockt werden (es ist sehr hilfreich die Räder abzuschrauben, da man dann besser sieht was man macht, ist theoretisch aber nicht nötig).

4. Untere Stoßdämpferbefestigung lösen

Die Stoßdämpfer sind auf jeder Seite mit zwei SW17-Schrauben an der Hinterradschwinge befestigt. In der WIS steht lapidar: "Untere Befestigungsschrauben lösen". Das ist aber nicht so einfach: Die Schrauben sind meißt seit mehreren Dekaden nicht gelöst worden und so festgerostet, dass sie sehr leicht abreißen. Aber dazu unten in der "Bonusrunde" mehr.

5. Ausbau und die Vorbereitungen für den Einbau

Stoßdämpfer nach unten rausziehen. Wenn sie fest sitzen, einmal mit dem Hammer auf die Befestigungen draufklopfen und die Dämpfer sollten auf den Boden fallen. Evtl den Rostschutz an der Schwinge erneuern. Unbedingt das M10-Gewinde (1,25mm Steilheit) in der Schwinge nachschneiden, sonst wird es beim nächsten Wechsel noch schlimmer mit den Schrauben. Ich bin ein Fan von Kupferpaste im Gewinde, das sehen manche aber kritisch.

7. Einbau

Neue Stoßdämpfer mit neuem Gummipuffer von unten einfädeln und festschrauben (45Nm laut WIS). Achtung!! Manche Stoßdämpfer haben unterschiedlich dicke Gummipuffer für oben und unten. Die dickeren kommen unten rein. Den Wagen abbocken und die Stoßdämpfer oben festschrauben. Dabei den neuen Gummipuffer und Stahlscheibe verwenden. Die 1. Mutter wird bis zum Gewindeanschlag reingedreht (Achse mit Zange festhalten) und ggf. gekontert (bei mir lagen selbstsichernde Muttern bei). Abdeckungen drauf und Rücklehne einfummeln und die Bank einrasten lassen. Danach sollte man es geschaft haben und darf sich ein Bier oder eine Kippe gönnen.

Wem die unteren Befestigungsschrauben abgerissen sind interessiert sich sicher für meine Bonusrunde.

Bonusrunde für die unteren Befestigungsschrauben:
Zuerst sollte man versuchen, dass die Schrauben gar nicht abreißen. Dazu sollten die unteren Schrauben mindestens zwei Tage in Caramba/WD40 eingelegt werden und man sollte auch immer mal wieder mit einem schweren Hammer auf die Schraubenköpfe draufgeklopfen.

Trotzdem sind mir auf jeder Seite die radseitigen Schrauben abgerissen. Man kann dann zwar den Stoßdämpfer abnehmen aber die festgegammelten Schraubenbolzen rauszubekommen ist nicht einfach. Zuerst braucht man nun eine Hebebühne oder (wie in meinem Falle) mindestens Rampen (10 Euro/Stück), um etwas besser arbeiten zu können. Böcke reichen meiner Meinung nach nicht mehr! Danach gehts los: Ich habe zunächst mit einem Reißdorn (1,80€ im Autoteilediscounter) versucht soviel Rost wie möglich aus dem Spalt zwischen Bolzengewinde und Schwingenloch zu kratzen (Bremsenreiniger hilft gut beim Wegspühlen des Drecks, Schutzbrille nicht vergessen!). Es sind mindestens 4 mm Rost zwischen der Unterkannte der Schwinge und der aufgeschweißten Mutter auf der Oberseite rauszukratzen. Die Reißdorne brechen dabei gerne mal ab, also mindestens 2-3 kaufen. Nun kann man versuchen, den Bolzen mit einer Gripzange zu packen oder einen kleinen Schlitz reinzufräsen, um mit einem Schlagschrauber den Bolzen rauszukloppen. Das half bei mir aber nicht! Ich musste eine Mutter auf dem Rest des Bolzens aufschweißen, um ihn rausdrehen zu können. Dazu empfehle ich ein paar M10-Muttern mit einem Bohrer vom Gewinde zu befreien und diese Muttern mit einer Schraubzwinge so über den Bolzen zu legen, dass man von innen durch das Loch den Bolzen an die Mutter anschweißen kann. Es hilft ungemein vorher diese Aktion am Schraubstock zu üben, um die richtigen Schweißgeräteinstellungen zu finden. Ich habe ein Elektrodenschweißgerät verwendet und bei 1,6mm Elektroden 65Ampere eingestellt. Beim Anschweißen der Mutter sollte man nicht zu zaghaft sein! Ich habe solange rumgebraten, bis die Mutter rot glühte, damit die enorme Hitze den restlichen Rost aus dem Gewinde brennt und den

© 2026 Verein für W123 e.V. <kaype@kaype.net> | 2026-11-07 07:17

URL: https://www.w123-forum.net/faq/content/0cat=2/94/de/stossdaempfer.html

Bolzen durch die Ausdehnung etwas löst. Wenn man die Mutter mittig um den Rest des Bolzen anklemmt, kann man auch nicht "aus versehen" die Mutter an die Schwinge anschweißen. Nach der obligatorischen einminütigen Abkühlpause (WICHTIG!) konnte ich die Bolzen mit einem normalen Ringschlüssel rausdrehen. Auf der einen Seite musste ich aber dreimal jeweils neue Muttern anschweißen, da sie nicht richtig hielten.

Achtung!!! Beim Überkopfschweißen unbedingt Lederhandschuhe, Gesichtsschutz, Augenschutz und Ohrschutz tragen!!! Schweißperlen im Gehöhrgang machen bis ans Lebensende taub, da sie Verbrennungen 3.und 4. Grades hervorrufen können und das sind die Stoßdämpfer echt nicht wert!

Wenn das nicht hilft, kann man den abgerissenen Bolzen nur noch ausbohren und ein Recoil-Reparaturgewinde einsetzen (Kostenpunkt: ca. 50-60€).

Gruß Matze

---

2. Stoßdämpfer mit Niveauregulierung

Die Alternative zur serienmäßigen Niveauregulierung des W123 sind "aufpumpbare" Stoßdämpfer wie der "Monroe Load Leveler". Siehe dazu den Erfahrungsbericht von ***Jörg280TE A M G Stufe II*** in der entsprechenden Unterrubrik im Database-Eintrag NiveauRegulierung.

Angehängte Dateien:

Eindeutige ID: #1093
Verfasser: Letzte Änderung: 21.1.2006 21:59:29 - Autor: Zettel - Letzter Autor: Marc240CD
Letzte Änderung: 2007-03-21 13:11

© 2026 Verein für W123 e.V. <kaype@kaype.net> | 2026-11-07 07:17
URL: https://www.w123-forum.net/faq/content/0cat=2/94/de/stossdaempfer.html