

Überholung der Girling Luvax Stoßdämpfer PR 5 V.

Nachdem ich in 2010 die Überholung der Luvax Girling Dämpfer PR5X beschrieben habe kommen nun aus aktuellem Anlass die beim YA und YT an der Hinterachse verbauten Dämpfer PR5 V der Fa. Luvax Girling dran. Der YB hat da den Typ PR 6 verbaut, gleiche Prinzip nur etwas stärker. Anlass war eine Anfrage nach einem Ersatzdämpfer für die linke Seite den ich leider zeitnah nicht folgen konnte. Daraufhin habe ich in meinem Ersatzteilmfundus diese Dämpfer entdeckt, davon einen allerdings wie bei dem Fragenden durch einen Riss unbrauchbar gewordenen. Bei meinem Exemplar war der Riss in der Vergangenheit geschweißt worden, weshalb ich mich auf die Suche nach guten Ersatzteilen machte. Internet sei Dank fand ich in Berlin einen Verkäufer der beide Exemplare anbot und zu einem moderaten Preis diese abgab. Nach dem Motto „Sammle in der Zeit, dann hast du in der Not.“ Dann begann ich mit der Dokumentation der beiden recht unterschiedlichen Dämpfer. Der Unterschied liegt in der Einbaurichtung des Hebelarmes.



Das macht es auch unmöglich die Dämpfer untereinander auszutauschen. Die Hebelarme sind auch mit (schlecht) lesbaren Schlagbuchstaben gekennzeichnet **Links 1043/261 A, 87 31Y / Rechts 1043/261 A, 87 31X**. Daraufhin begann ich mit der Zerlegung der stark korrodierten Dämpfer. Den Deckel des Dämpfergehäuses vorsichtig (Alu Druckguss), keinerlei Gewalt sonst bricht's, entfernen. Möglichst Dichtung nicht beschädigen ansonsten muss man eine neue anfertigen. Dieser Deckel dient auch als Ausgleichsbehälter bei Temperaturschwankungen. Das Öl läuft danach wieder zurück in den Dämpfer.

Danach reinigen und ausspülen des Dämpfers. Dann Kennzeichnung der Teile wie Gehäuse, Hebel in Einbaulage für eine ordentliche Montage nach dem Zerlegen, mit Hilfe von Körnerpunkten oder kleinen Kerben. (Meißel) Auch die Einbaulage des Hebels außen am Dämpfer so dokumentieren. (Rechts / Links).



Danach entfernte ich den Verschlussdeckel (Blech) durch aufbohren und heraushebeln wie ein Froststopfen, auf der Rückseite des Dämpfers. Darunter befindet sich eine Scheibe aus Dichtungspappe, diese entfällt bei der Neumontage. Dadurch wurde der Zugang zum Bolzen des Hebelarmes zugänglich, den ich durch ein geeignetes Werkzeug (Rest eines Abziehers) vorsichtig auspresste.



Nach abschrauben der beiden Verschlusskappen des Dämpfers konnten alle Teile des Dämpfers einer Inspektion unterzogen werden.



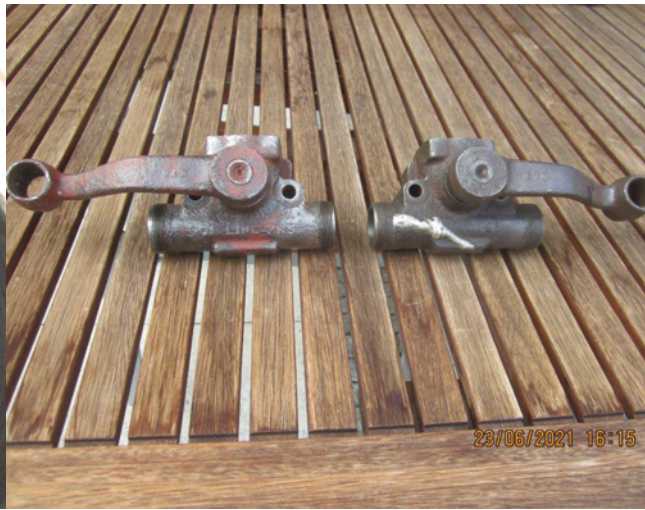
Ich denke die Bezeichnungen bedeuten High und Down wobei die Bohrungen in den Kolben dann auch unterschiedliche Maße haben müssten, wegen der Dämpfer Charakteristik. Ich habe mich darauf beschränkt den Kolben wieder so einzubauen wie vorgefunden. Da Ersatzteile passend zu den vorhandenen Bohrungen nicht verfügbar sind, habe ich mir passende (Größere) Simmeringe und Froststopfen beschafft, musste aber dazu die Bohrungen auf der Drehbank anpassen. Dazu habe ich mir 2 Hilfswerkzeuge angefertigt um die Bohrungen auszdrehen.



Siehe unten für eine Maßzeichnung dieses Werkzeugs

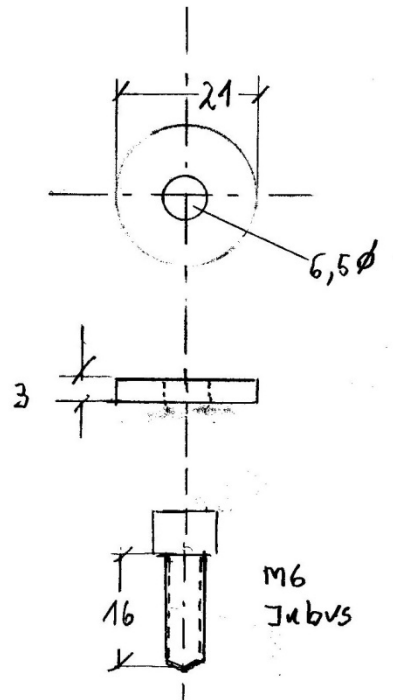
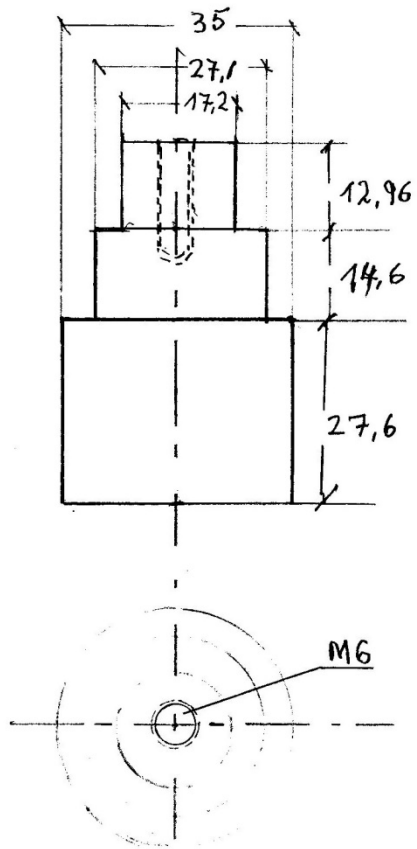


Mit diesen Hilfswerkzeugen ließen sich die Dämpfer Gehäuse gut bearbeiten. Der Zusammenbau erfolgte dann unter Beachtung der gemachten Markierungen und Einbaulagen.



Die Montage der Endkappen wurde mit Gewindedichtung von Loctite vorgenommen. Endkappe mit Dichtung und Distanzscheibe. Betätigungsnocken

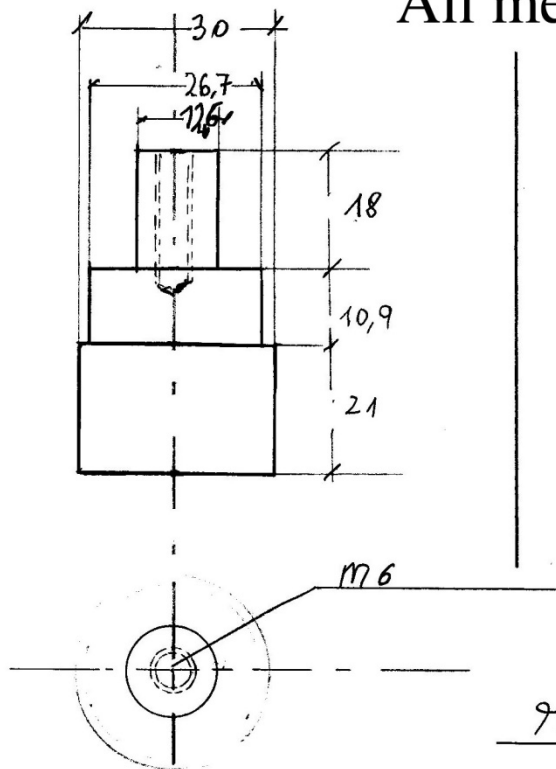




Tool 1

Alle Maße mm

All measurements in mm



Tool 2

Eine Maßzeichnung des oben auf Seite 3 abgebildeten Werkzeugs

Zum schluss wurden die Dämpfer mit Zinkfarbe grundiert und endgültig mit Schwarzem Lack fertiggestellt.

Lieferantennachweis:

Wellendichtring

Aussendurchmesser 28,57mm

Innendurchmesser: 15,87mm

Breite: 6,35mm

Bauform: BASL DIN 3760

Werkstoff: NBR

Temperaturbeständig: 40°C - +100°C

Lieferant Agrolager Tel 08166998149

Froststopfen 20mm

Lieferant Cars & Stripes e.k. Tel. 05031515551

Karl Heinz Borchers, MG Y-Types Register