

Mercedes W201 / W124 - Raumlenkerachse selbst überholen



Digitaler Ratgeber zur Überholung der Raumlenkerhinterachse im eigenen Carport

Inhalte:
Aufbau und Einzelteile,
Original- und Nachbauprodukte,
Bezugsquellen und Preise,
Arbeitspläne und Werkzeuge,
Praktische Tipps und Fehlervermeidung.

Ausgabe 2026

Exemplar: **Leseprobe**

Sprungmarken „?“ und „??“ zum Sprung in die Verzeichnisse.

Zum Direktsprung: Seitenzahl, Bildnr. oder Tabellennr. anklicken.

Warnhinweise, bitte vor Ausführung der Arbeiten lesen und beachten!

Einzelne Personen werden in diesem Buch als „der Leser“ oder „der Durchführende“ angesprochen. Hiermit ist jede Person gemeint, die die hier beschriebenen Arbeiten durchführt, unabhängig vom Geschlecht.

Der Inhalt dieses Buches soll dem interessierten und fachkundigen Leser helfen, die nötigen speziellen Informationen für seine Arbeit zu erhalten oder recherchieren zu können. Dies setzt voraus, dass der Leser bereits über entsprechendes technisches und handwerkliches Fachwissen verfügt und dieses anwenden kann.

In diesem Buch werden auch Arbeitsweisen und Methoden beschrieben, die nicht Teil der gewerblichen handwerklichen Praxis sind. Diese Arbeitsweisen und Methoden stellen lediglich alternative Handlungsvorschläge dar. Da der Autor nicht die konkreten Arbeitsbedingungen, die eingesetzten Werkzeuge, Fähigkeiten und Kenntnisse der Beteiligten vor Ort kennt und beurteilen kann, lehnt er jede Verantwortung und Haftung für eventuell aus diesen Arbeiten entstehenden Personen-, Sach- oder Umweltschäden ab. Es liegt in der Verantwortung des Durchführenden vor Ort, die Vorschläge dieses Buches sicher und ohne jegliche Schäden anzuwenden. Gegebenenfalls hat er für zusätzliche, im Buch nicht erwähnte Sicherheitsmaßnahmen zu sorgen. Es liegt in seiner ausschließlichen Verantwortung jegliche Schäden zu vermeiden. Bestehen beim Durchführenden Zweifel darüber, ob er über ausreichende eigene Kenntnisse und Fähigkeiten verfügt, um dies beurteilen zu können, so muss er diese Arbeiten unterlassen.

Der Autor, Verfasser und Herausgeber lehnt daher ausdrücklich jede Haftung und Verantwortung für sämtliche Schäden ab, die sich aus den in diesem Buch beschriebenen Arbeiten, Arbeitsweisen oder deren Folgen ergeben. Auch wird vom Verfasser und Herausgeber jegliche Haftung für inhaltliche Fehler sowie Druck- oder Schreibfehler ausdrücklich abgelehnt.

Die im Buch angegebenen Preise beinhalten die zum Zeitpunkt der Recherche geltende gesetzliche Mehrwertsteuer und wurden in den Kalenderjahren 2023 und 2024 recherchiert. Zwischenzeitliche Änderungen der Preise oder vereinzelte Angebote außerhalb der angegebenen Preisspannen sind möglich und stellen keinen inhaltlichen Fehler dar.

Impressum

Autor, Verfasser und Herausgeber:

Detlef Stieg

c/o COCENTER

Koppoldstr. 1

86551 Aichach

E-Mail: info@klassiker-retten.de

Texte: © Copyright by Detlef Stieg

Umschlaggestaltung: © Copyright by Detlef Stieg

Fotos: © Copyright by Detlef Stieg

© 2026, 1. Ausgabe

Alle Rechte, auch die des Nachdrucks, der Wiedergabe in jeder Form und der Übersetzung in andere Sprachen behält sich der Autor vor. Es ist ohne schriftliche Genehmigung des Autors untersagt das Buch oder Teile daraus zu vervielfältigen, mehrfach zu speichern, auszuwerten oder zu verbreiten. Unabhängig davon auf welchem Wege und mit welcher Technik. Alle Angaben ohne Gewähr. Irrtümer vorbehalten.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort zu digitalen Fassung (5/26)	<u>3</u>
1) Einführung	<u>8</u>
a) Die effektive Nutzung des Ratgebers	<u>8</u>
b) Achsübersicht	11
c) Passendes Korrosionsschutzkonzept	13
2) Baugruppen und Achsteile identifizieren und auswählen	20
a) Achsrahmen	25
b) Achsrahmenlager	27
c) Federlenker	<u>29</u>
d) Lenker (Streben)	34
e) Radträger	40
f) Traggelenk / Traglager	44
g) Federn	46
h) Stoßdämpfer	47
i) Stabilisator / Drehstab	48
j) Bremsleitungen und Bremse	49
3) Erforderliche Werkzeuge für	51
a) Achsrahmen Ausbau / Einbau	51

LESEPROBE

b) Achsrahmenlager Aus / Einbau 53

c) Federlenker Ausbau / Einbau / Lager erneuern 54

d) Lenker Ausbau / Einbau / Lager erneuern 55

e) Radträger Ausbau / Einbau / Zerlegung 56

f) Federn Ausbau / Einbau 59

g) Stoßdämpfer / Koppelstangen / Bremshydraulik 64

h) Übersicht spezielle Werkzeuge und Vorrichtungen 65

4) Ablaufplan und Arbeitsschritte 66

a) Achse ausbauen 66

b) Zerlegen der Achse 70

c) Zusammenbau der Achse 71

d) Achse einbauen 75

e) Anzugsmomente von Schrauben und Muttern (W201) 79

5) Häufige Probleme und praktische Lösungen 80

a) Lösbarkeit von Achsmuttern + Ölverschlussschrauben 80

b) Trennung Fahrzeug / Achsrahmen – korrodierte Rahmenlager 80

c) Lenker und Gummi-/Metalllager – Deformation durch Einpressen 82

d) Spurlenker – festkorrodierte Verschraubung 83



- e) Spurlenker am Radträger – mitdrehender Gewindezapfen 84
- f) Federlenker – Federkraft verhindert Ausrichtung 85
- g) Traggelenk am Radträger – schlechte Zugänglichkeit 85
- h) Ausgebaute Hinterachse – zugfreie Aufhängung d. Bremssattel 86
- i) Lenker und Lenkerverschraubung – Berührung bei XZN-Profil 86

6) Spezielle Bauteile und Werkzeuge – W124 Achse 88

- a) Achsrahmen 89

- b) Achsrahmenlager 91

- c) + d) Federlenker und andere Lenker 91

- e) Radträger 95

- i) Stabilisator / Drehstab 95

- k) Vordere und hintere Differenzialaufhängung 96

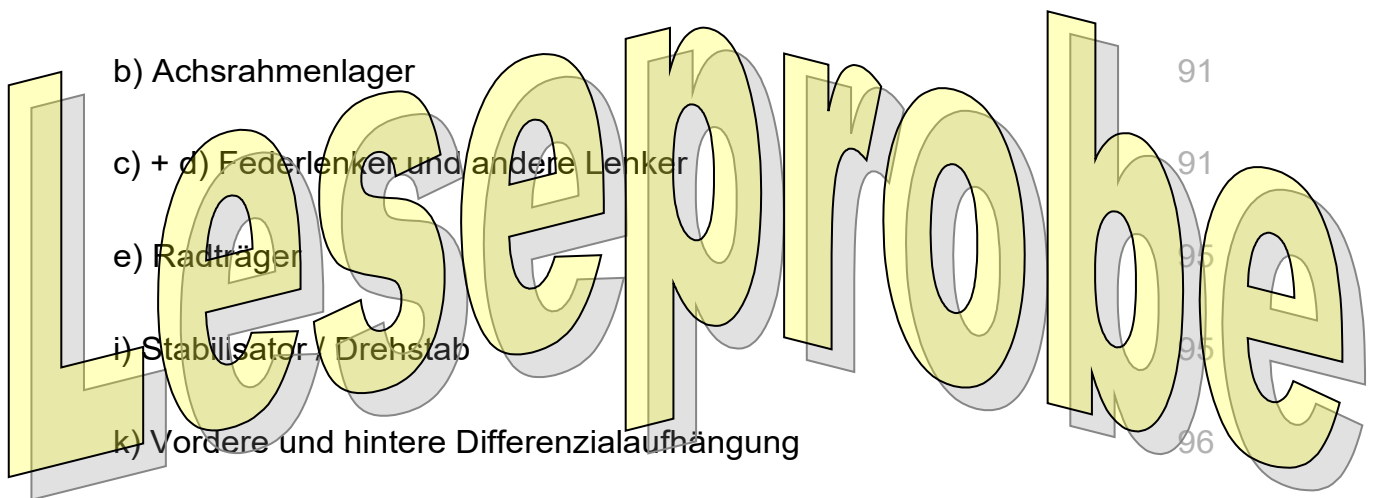
- l) Abweichende / ergänzende Anzugsdrehmomente bei W124 102

7) Tabellarische Übersicht von Zeit- und Kostenaufwand 103

- a) Geschätzter Zeitaufwand und Werkzeugkosten 103

- b) Kostenübersicht – Bauteile 106

- c) Ersatzteilliste Hinterachsüberholung – Auswahl d. Autors 109



Anhang (Updates aus 2024)	113
- Federlenker mit Gummilager	113
- Hintere Differenzialverschraubung bei W201 und W124	113
- Achsrahmenlager nicht mehr lieferbar	116
- DIY – Ausziehwerkzeug für hintere Rahmenlager	117
- Lemförder geänderte Qualität	<u>119</u>
Bild- und Tabellenverzeichnis	<u>122</u>

Leseprobe

Kapitel I

{}

– Einführung**1a) Die effektive Nutzung des Ratgebers**

{1a}

Wie bei vielen anderen komplexen Projekten, mit denen man sich erstmalig auseinandersetzt, ist hier eine strukturierte und iterative Vorgehensweise die erfolgversprechendste. So ist auch dieser Ratgeber aufgebaut und dafür ausgelegt, mehrmals und in immer detaillierteren Schleifen und später nur noch zu einzelnen Details durchgearbeitet zu werden.

Anfangen wird es bei den meisten Lesern damit, dass man nur eine vage Vorstellung von den anfallenden Arbeiten und Kosten hat. Bei jedem Lesevorgang (Schleifendurchlauf) werden die Ziele und Wege detaillierter und klarer. Und getreu der Erkenntnis, dass der Teufel ein Eichhörnchen ist, wird man mit jeder neuen Schleife an der einen oder anderen Stelle feststellen, dass neue Details dazu führen, dass ein bis dahin angedachtes Vorgehen an anderer Stelle nicht mehr funktioniert, sodass für diese dann andere Lösungen gefunden werden müssen.

Im idealen Fall ist die nahtlose Abfolge der einzelnen Arbeitsschritte aus Kapitel 4 schon mehrfach in Gedanken durchgespielt worden, bevor in der Realität auch nur die erste Schraube gedreht wurde. Und auch auf die üblichen Probleme (Kapitel 5) hat man sich in Gedanken bereits vorbereitet und mit den nötigen „Problemlösern“ eingedeckt. Wer so vorgeht, kann kaum scheitern!

Im Folgenden mache ich einen Vorschlag für ein Vorgehen, das sich aus meiner Erfahrung bewährt hat. Dies mag dem einen oder anderen als Anregung dienen, einen Einstieg in das Thema zu finden.

Wenn der Leser noch keine speziellen Kenntnisse über den Aufbau der Achse hat, kann es zu Beginn sinnvoll sein, lediglich die Kapitel 1b bis 3 zu überfliegen, um eine grobe Vorstellung von Aufbau und Teilen zu erhalten. Hierbei ist es nicht notwendig, sich Hersteller, Werte und Nummern zu merken. Diese Passagen kann man einfach überlesen.

Denjenigen, die gewohnt sind, in Lehrbuchmanier ein solches linear von vorne bis hinten durchzuarbeiten, mit Stopp und Klärung einer Frage in dem Moment, in der sie sich ergibt, sollten hiervon abweichen. Manche Frage klärt sich aus dem Zusammenhang oder späteren Abbildungen von selbst. Sollten nach dem zweiten Schnelldurchgang durch Kapitel 1b bis 3 noch einzelne Fragen offenbleiben, so kann man

versuchen, sich diese zu beantworten und gegebenenfalls auch in Kapitel 4 und 5 nach ähnlichen Inhalten zu suchen. Viele Leser werden sich dann schon ein erstes Konzept über Aufteilung und Durchführung der Arbeiten zurechtgelegt haben. In den nächsten Leseschleifen kann dann auf die Ebene der konkreten Auswahl von Ersatzteilen und Werkzeugen gewechselt werden. Hierbei werden die bisher übersprungenen Angaben zu Herstellern, Produkt- und Bauteilnummern und eventuell meine Erfahrungen interessanter werden.

Sollte man am Anfang bereits den Entschluss gefasst haben, die Arbeiten nicht selbst auszuführen, so wird vermutlich nur Kapitel 1b und 2 im Fokus stehen. Hier könnte es für ein einfacheres Verständnis trotzdem hilfreich sein, Kapitel 3 zumindest schnell zu überfliegen.

Falls man die Arbeiten selbst durchführen will, bietet es sich an, Kapitel 4 auch zur Kontrolle einzusetzen. Wenn man hier gedanklich jeden Schritt in der richtigen Reihenfolge abarbeitet zeigt sich sehr schnell, ob es noch Lücken oder Widersprüche im Ablauf der Arbeitsschritte gibt.

Aus eigener Erfahrung kann ich sagen, dass dieser Vorgang nicht überschätzt werden kann. Auch wenn er nicht sehr beliebt ist, denn man möchte ja viel lieber endlich anfangen zu schrauben. Aber klar ist auch, dass Fehler, Probleme oder Lücken im Arbeitsablauf in dieser Phase noch mit minimalem Aufwand gelöst oder sich zumindest darauf eingestellt werden kann. Ganz im Gegensatz dazu, wenn diese Fehler und Probleme erst während der realen Arbeit deutlich werden. Dann ist gute und schnelle Hilfe erforderlich, aber meist gar nicht oder nur extrem teuer zu bekommen. Mit der Gewissheit einer alten Ingenieurweisheit (in freier Interpretation) „Die Physik ist immer auf der Seite des übersehenen Fehlers“.

Ein Hinweis bezüglich der zu erwartenden Kosten. Eventuell kann auch das Überschreiten des geplanten Kostenrahmens eine erneute Überarbeitung der Planung nötig machen. Der Ansatz, einfach weniger Kosten für die Einzelkomponenten anzunehmen, wäre nur ein scheinbarer Ausweg, da sich die entsprechenden Bauteile natürlich nicht verbilligen, nur weil man glauben möchte, diese auch billiger zu bekommen. Hier sollte man auch sehr vorsichtig mit Angaben aus Forenbeiträgen sein und diese Preise wirklich mit den aktuellen Preisen vor Ort vergleichen. Denn am Ende sind nur diese ausschlaggebend, und sollte aktuell ein Ersatzteil nicht mehr oder kaum noch lieferbar sein, so wird man schnell feststellen, wie auch seriöse Mercedes - Händler keine Scheu davor haben, Preise weit jenseits des eigenen Listenpreises

einzufordern (wie ich selbst erleben durfte). Es sollte daher nach aller Erfahrung noch ein finanzielles Sicherheitspolster von 15–20 % hinzugerechnet werden.

Spätestens nach mehrfachem Durcharbeiten des Buches wird der Leser eine realistische Vorstellung davon haben, welche Arbeiten durchgeführt werden können, welche Werkzeuge hierfür zur Verfügung stehen sollten und wie viel Zeit und Geld hierfür einzuplanen sind. Hat man sich diese Fragen realistisch beantwortet, ist der wesentlichste Schritt hin zu einer erfolgreichen Restaurierung bereits getan.

***Hinweis:** Im weiteren Ratgeber wird das momentan „Daimler-Benz Group AG“ benannte Unternehmen nur noch als MB bezeichnet.*

Zur einfacheren Orientierung bestehen die Bildnummern aus zwei durch Bindestrich getrennte Zahlen. Die erste Zahl gibt das Kapitel an. Die zweite Zahl ist die laufende Bildnummer innerhalb des Kapitels.

Leseprobe

und -mutter direkt auf dem Achsrahmen auf. Wenn dies die Schraubenlänge zulässt, können auch achsrahmenseitig (zusätzlich) Unterlegscheiben platziert werden (siehe Kap. 4c). Hierdurch kann die Flächenpressung (des Lacks) unter Kopf und Mutter verringert werden.

{1-1}

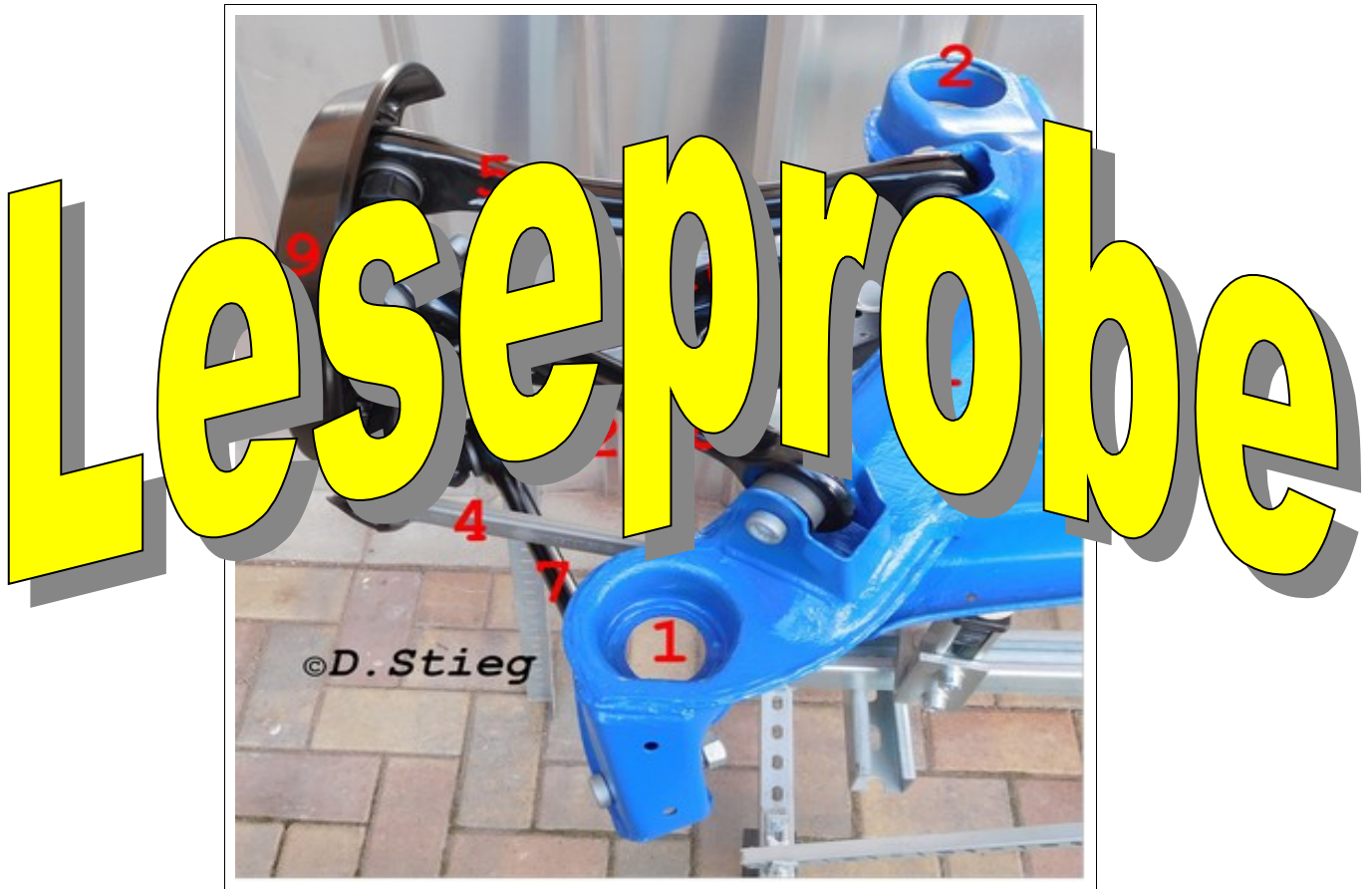


Bild 1-1: Aufbau der rechten Rahmenseite mit:

- 1-Lagertopf des vorderen Achsrahmenlagers,
- 2-Lagertopf des hinteren Achsrahmenlagers,
- 3-Federlenker,
- 4-Spurlenker,
- 5-Sturzlenker,
- 6-Zuglenker,
- 7-Schublenker,
- 8-Radträger,
- 9-Ankerblech,
- 10-Federsitz und unterer Federanschlag im Federlenker,
- 11-Achsrahmen (entrostet und mehrfach gestrichen),
- 12-Verschraubung des Traggelenks (siehe Bild 2-8).

Die Erfahrung zeigt, dass vor allem die [redacted] Lagerversionen von Defekten betroffen sind bzw. die Defekte eher bemerkt werden. Dies betrifft vor allem die [redacted] Lager. Hierbei kommt es zu [redacted] im Gummiteil und dem [redacted], woraus ein weitreichender Verlust der Federungswirkung und ein akustisch deutlich wahrnehmbares Schlagen des Achskörpers bei Lastwechseln resultiert.

Bei MB ist nur noch die neue [redacted] Version der Lager (A [redacted] Lager [redacted] und A [redacted] Lager) erhältlich. Entsprechende Lager werden aber auch von vielen Aftermarket-Produzenten angeboten zum Beispiel Meyle [redacted] + [redacted], febi [redacted] + [redacted], Lemförder [redacted] + [redacted].

Es ist darauf zu achten, dass die hier angegebenen Artikelnummern teilweise komplette Sätze mit Zubehör oder nur einzelne Lager beinhalten können. Für einen Achsrahmen werden jeweils zwei [redacted] und zwei [redacted] Lager benötigt. Zu den [redacted] Lagern gehört auch jeweils eine Gummi-Metall-[redacted]. Wird im Zuge der Restauration auf die neuen [redacted] Lager umgerüstet, so werden zwingend auch die Zubehörteile wie [redacted] (Joch) (Bild [redacted]), Distanzhülsen und entsprechende Schrauben benötigt.

Bei Aftermarket-Herstellern werden jedoch auch noch die ölfreien Gummi-Metalllager angeboten. Für die hinteren, größeren Lager zum Beispiel [redacted] oder [redacted]. Die [redacted] Lager sind noch von febi [redacted] erhältlich. Auch hierbei ist aus der Beschreibung nicht immer zu ersehen, ob ein oder zwei Lager enthalten sind. Unter der Artikelnummer febi [redacted] habe ich eine Schachtel mit zwei Lagern, aber ohne weiteres Zubehör ([redacted]) erhalten. Bei den [redacted] Lagern des Anbieters Maxgear [redacted] handelt es sich augenscheinlich um die neue Version mit [redacted]. Laut Referenzliste soll es sich aber um die alte Ausführung ohne [redacted] handeln. Außerdem fehlte bei diesem Lager ein Gummieinsatz, der den anderen Fabrikaten beilag. Auch bei nur einem defekten Lager empfehle ich den paarweisen Wechsel der Lager, wenn beide Lager gleich lang verbaut waren. Im Zuge der Restaurierung der ausgebauten Achse und daher guten Zugänglichkeit der Lager würde ich mich immer [redacted] entscheiden, zumindest wenn noch die originalen Lager verbaut sind.

2c) Federlenker

{2c} {2-6}



Bild 2-6: Federlenker mit [] zur Befestigung am Achsrahmen (links). Ansicht von unten. Beidseitig identische Federlenker.

Mit Federlenker werden bei MB die unteren „Lenker“ der Hinterachse bezeichnet (Bild 1-1, []). Die Federlenker bilden die untere Auflagefläche der Fahrwerksfedern (Bild 1-1, []). Die Last des Fahrzeuggewichts und die sich hieraus ergebenden Kräfte sowohl im Stand wie auch beim Ein- und Ausfedern des Rades wird von der Karosserie über die Federn in die Federlenker und von dort über die Radträger in die Räder übertragen. Zum Schutz sind Kunststoffschalen unter den Federlenkern montiert. Diese sind nur aufgesteckt und durch zwei Schrauben gesichert. Eine realistische Bewertung der Lenker und der damit verschraubten Tragelenke ist erst nach Abnahme dieser Schalen möglich.

{2-7}

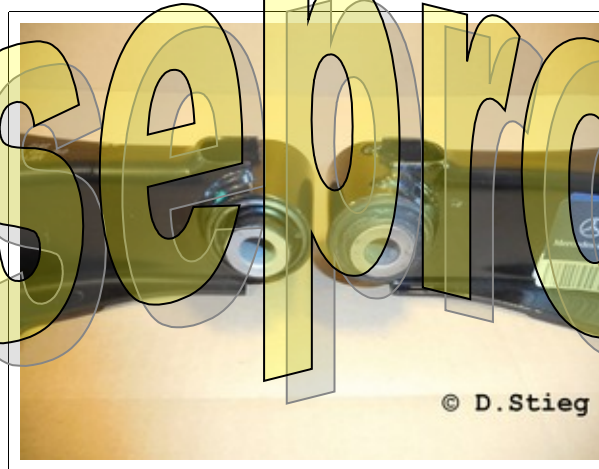


Bild 2-7: Linke Seite Federlenker ([]) für W201([])+W124.

Rechte Seite Federlenker ([]) mit Lagerausführung für [] (bei MB nicht mehr

erhältlich, nicht [redacted] Modelle).

Fahrzeugseitig sind die Federlenker mittels Gummi-Metalllager (Bild 2-7 und 2-7.1) am Achsrahmen verschraubt.

{2-7}



Bild 2-7.1: Gummi-Metalllager der Federlenker in verschiedenen Versionen. [redacted].

Rechts [redacted]

Die Bewegung des Federlenkers wird nur durch die Verdrehung (Torsion) im Gummielement des Gummi-Metalllagers ermöglicht. Hierbei sitzt die äußere Zylindermantelfläche des Gummielementes fest im Federlenker, während die Metallhülse im Zentrum des Gummielementes durch die Verschraubung im Achsrahmen geklemmt ist. Die Metallhülse des Lagers soll sich also nicht! auf der Schraube drehen.

{2-8}



Bild 2-8: [redacted] Federlenker mit eingelegtem Traggelenk (im Einbauzustand im Radträger eingepresst). Sichtbarer Schraubenschaft durch breiten Spalt zwischen Gelenk und Lenkerwand.

Abschluss dieses Arbeitsschrittes zum einfacheren hantieren Rahmen wieder in Normallage drehen.

- 302) Federlenker locker am Achsrahmen verschrauben. Schraubenköpfe befinden sich vorn.
- 303) Sturzlenker locker mit dem Achsrahmen verschrauben. Die Krümmung des Lenkers ist nach unten gerichtet. Die Schraubenköpfe befinden sich hinten.
- 304) Zuglenker locker mit der schmalen Lagerseite dem Achsrahmen verschrauben. Das Blechprofil ist mit der geschlossenen Mitte nach vorn gerichtet. Die Schraubenköpfe befinden sich hinten.
- 305) Schublenker locker mit dem Achsrahmen verschrauben. Das Blechprofil ist mit der geschlossenen Mitte nach außen gerichtet. Die Schraubenköpfe befinden sich innen.

Wenn Differenzial und Antriebswellen als vormontierte Einheit montiert werden sollen (Arbeitsschritt 306), dann wegen besserer Zugänglichkeit die Schublenker erst im Anschluss am Achsrahmen verschrauben.

- 306) Wenn Differenzial und Antriebswellen als vormontierte Einheit montiert werden sollen, dann am besten vor Anbau der Radträger. Dazu Differenzial und Antriebswellen im Rahmen positionieren. Anschließend Differenzial verschrauben. Hierbei zuerst [REDACTED] (siehe Updates).

Radnaben (mit Radträger) vor dem Verschrauben mit den Lenkern auf die Antriebswellen schieben.

Sollten Antriebswellen und Differenzial getrennt sein, so empfiehlt sich der Einbau dieser Teile nachdem [REDACTED] wurden (siehe Arbeitsschritt 312 ff).

- 307) Radträger an den Federlenkern locker verschrauben. Die Schraubenköpfe befinden sich vorn. Zur besseren Zugänglichkeit der Schrauben können die [REDACTED] gelöst und auf den Radträgern verschoben und [REDACTED] werden. Dies gilt besonders für die folgenden Verschraubungen der [REDACTED] an den Radträgern.
- 308) Sturzlenker und Radträger werden locker verschraubt. Schraubenköpfe an



Leseprobe

Bild 6-1: Lochbild zur Identifizierung der Federlenker für

Die Bauteilnummer der letzten von MB verkauften Version des Federbeines mit [REDACTED] Federbeine mit der unteren Stützlagerplatte für [REDACTED] sind bei MB nicht mehr erhältlich (Dezember 2024). Unter Eingabe dieser Bauteilnummer gab es im Dezember`24 bei eBay nur zwei gebrauchte Federbeine als Angebot. Frühere Federbeinvarianten mit [REDACTED] wurden bei eBay auch mit der Bauteilnummer A [REDACTED] angeboten. Für welche [REDACTED] Ausführungen dieses Federbein geeignet ist konnte nicht überprüft werden.

Grundsätzlich stammten die [REDACTED] von Fichtel & Sachs (bzw. nur Sachs) und Bilstein. Falls im Ersatzfall auf gebrauchte [REDACTED] zurückgegriffen werden sollte, können diese auch andere Bauteilnummern aufweisen. Allein für die Hinterachs- [REDACTED] der 124er Limousinen im 260E und späteren E280 (Ausführungen 124.026, 124.007, 124.028) gab es im Laufe der Produktionszeit mindestens 12 verschiedene Bauteilnummern. Bei Bauteilsuche in eBay unter Verwendung dieser Bauteilnummern (z.B. A [REDACTED]) werden oftmals neue Aftermarketdämpfer als passender Ersatz angeboten. Im Dezember 2024 sind dies ausnahmslos einfache [REDACTED]. Die [REDACTED] funktion des Fahrzeugs ist mit diesen Dämpfern natürlich nicht mehr möglich. Passende gebrauchte [REDACTED] für 124er Limousinen werden aktuell z.B. unter der Bauteilnummer A [REDACTED] auf eBay angeboten (eBay Suchbegriff: "[REDACTED]

_____).

Anmerkung: Der Mercedes EPC Teilekatalog weist hier teilweise falsche Bauteilabbildungen auf. So wird bei einigen der oben genannten Limousinen-ausführungen _____ abgebildet, was nicht richtig sein kann.

Leseprobe



Bild A-3: Einzelteile des DIY - Ausziehers. (Bauzeit ca. 2 h – 3 h).

Maße und Halbzeuge zum Auszieher des hinteren (großen) Achsrahmentagers:

LESEPROBE

- _____
- _____
- _____
- _____
- _____
- _____
- _____
- _____

{Ae}

Lemförder _____ jetzt _____ mit geringerwertigem _____

Der Lemförder _____ wird neuerdings anscheinend in zwei Qualitäten verkauft oder von verschiedenen Online-Händlern eigenständig so umgepackt, ohne dass der Endkunde hiervon vor dem Kauf Kenntnis bekommt.

Bei einem aktuellen Einkauf (Anbieter _____) wurde der _____ Lemförder _____ eingekauft (siehe auch Bilder _____). Im gekauften _____ satz befanden sich aber nicht die _____ aus Bild 2- _____, bei denen es sich anscheinend um die _____ handelt.

(Anmerkung: Diese [REDACTED] lagen bisher allen von mir gekauften [REDACTED] sätzen von Lemförder bei.). Vielmehr wurden jetzt zwei [REDACTED] mitgeliefert (vermutlich Lemförder [REDACTED]), bei denen unter Anderem auch das Verarbeitungsfinish nicht mehr an das der [REDACTED] [REDACTED] heranreicht.

{A-4}



Einziges Indiz, [REDACTED]

[REDACTED]. Ansonsten gibt es keinerlei Markierungen und Beschriftungen, die auf Lemförder hindeuten. Bei allen bisher gekauften Lemförder Produkten mit [REDACTED] war zumindest das Lemförder Symbol Dreieck oder Dreieck mit Eule auf dem [REDACTED] deckel der [REDACTED] eingeprägt. Die [REDACTED] deckel auf den schwarzen [REDACTED] weisen keinerlei Prägung auf. Auch die Gummi-Metalllager der [REDACTED] weisen jetzt keinerlei Markierungen mehr auf, im Gegensatz zu den [REDACTED].

Zur Produktbebilderung im Internet: Zwar weist das Produktfoto im Lemförder Online-Katalog eindeutig auf die [REDACTED] in diesem Satz, jedoch kann man von den Produktfotos des Anbieters „motointegrator“ nicht hierauf schließen, da es zu diesem Angebot zwei [REDACTED] gibt. Auf einem ist der [REDACTED] mit zwei [REDACTED] zu sehen, auf dem anderen liegen dem [REDACTED] statt dessen zwei [REDACTED] [REDACTED] bei. Wie bereits im Ratgeber zur Hinterachse ausgeführt, wies auch diese Verpackung des [REDACTED] wieder auf „Made in Germany“ hin, obwohl auch diesem Satz, wie in der Vergangenheit, die gleichen [REDACTED] aus türkischer Fertigung beilagen.

Anhang 1 {BS}

Bild- und Tabellenverzeichnis

{1-1} Aufbau Hinterachse + Einzelteile	{3-3} Werkzeug – Montagehilfe Radträger
{1-2} Antriebswelle - Nachbau	{3-4} Werkzeug – Traggelenk
{1-3} Lackbeschädigung durch Einbau	{3-5} Werkzeug – Federlenkerlager
{2-1} Hinterachsrahmen W201	{3-6} Werkzeug – Federlenkerlager
{2-2} Hinterachsrahmen W201-Rostnarben	{3-7} Werkzeug – Innenfederspanner
{2-3} Rahmenrückwand W201	{3-8} Werkzeug – Einsatz Federspanner
{2-4} Rahmenrückwand W124	{3-9} Werkzeug – Einbauprobem oh. Spanner
{2-5} Achsrahmenlager W201	{3-10} Werkzeug – Federlenkerlager
{A-1} Hinteres Rahmenlager – W201+202+124	{4-1} Aufnahmezapfen – hinteres Rahmenlager
{A-2} DIY Auszieher1 – hinteres Rahmenlager	{5-2} festgerostete Lagerschraube –
{A-3} DIY Auszieher2 – hinteres Rahmenlager	{5-3} Kugelgelenk blockieren
{2-6} Federlenker komplett	{5-4} Problem Lenkerschrauben mit XZN-Profil
{2-7} Federlenker – Vergleich	{6-1} Federlenkervergleich –
{2-7.1} Federlenkerlager – Vergleich	{6-2} Vordere Differenziallagerung W124
{2-8} Maßabweichung – Federlenker	{6-3} Hintere Differenzialgummilagerung W124
{2-9} Lenkersatz	{6-4} Ausbau Differenziallagerung W124
{2-10} Langloch zur Spurlenkereinstellung	{6-5} Defektes Differenziallagergummi W124
{2-11} Sturzstreben – unterschiedl. Ausführ.	
{2-11.1} Spurlenker – Kugelgelenk	
{2-11.2} Spurlenker – Serie?	
{A-4} Spurlenker – Unterschiede	
{2-12} Radträger mit Einzelteilen	
{2-13} Radnaben	
{2-14} Traggelenke – Vergleich	
{3-1} Werkzeug – Rahmenlager ausziehen	
{3-2} Werkzeug – Federlenkerlager	

Tabellen

{3T1} Werkzeuge – Auflistung
{4T1} Anzugsmomente W201(+W124)
{6I} Anzugsdrehmomente nur W124
{7T1} Zeitaufwand + Werkzeugkosten
{7T2} Bauteilkosten
{7T3} Ersatzteilliste – Auswahl d. Autors