

# Öhlins, oder ist Schwedengold eine empfehlenswerte Geldanlage?

Beitrag von „Gelo“ vom 28.11.2021, 22:37

Moin,

im folgenden mal ein kleiner Erfahrungsbericht:

Manch einer mag sich wundern, dass ich mich für Öhlins entschieden habe, anstatt eines der üblichen, vielfach besprochenen und bestimmt nicht schlechten Fahrwerke ala KW einzubauen.

Dafür gibt's mehrere Gründe:

1. Öhlins ist mir aus dem Motorradsektor bestens bekannt und funktioniert dort hervorragend.

Nicht zuletzt der Service und die Möglichkeit alles überholen zu lassen spielen da eine Rolle.

2. Ich tendiere im allgemeinen dazu Dinge anders machen zu wollen, ausprobieren zu wollen, auch wenn das nicht immer klug ist. Macht viel Arbeit. Ich übernehme mich gerne und natürlich funktioniert nicht alles wie man es sich vorstellt.

3. Wollte ein Fahrwerk mit möglichst WENIG Tieferlegung (ja richtig gelesen), da die Karre es auch zu mir nach Hause schaffen muss.

Die letzten Meter sind mehr ne Rallypiste als alles andere und selbst serienmäßig schleift es schon auf dem Boden, wenn man nicht aufpasst.

Und die besch\*\*\*\*\* Strassen im Pott sind auch nix für maximale Tieferlegung.

4. Lila an meinem Auto? no way!

Wenn dann einige Zeit nach der Bestellung die Teile eintreffen zeigt sich mal wieder was wir alle eigentlich schon wissen:

You get what you pay for.

Das gilt natürlich in beide Richtungen. Im Vergleich zum Serienfahrwerk ist das ganz große Klasse.

Im Vergleich zu den TTX Dämpfern aus dem Hause Öhlins - na ja. Aber der einzelne TTX an meinem Mopped kostet ja auch fast

soviel wie hier alle vier zusammen, also muss man wohl ein paar Abstriche machen.

[Öhlins 01.jpg](#)

---

### **Beitrag von „Gelo“ vom 28.11.2021, 22:43**

Als ich dann anfang die Teile mal probelhalber zusammenzustecken stellte sich aber doch leichtes Stirnrunzeln ein.

Mir ist schon klar das es sich hier um ein Baukastensystem handelt. Es gibt bestimmte Dämpfertypen die für den Fahrzeugtyp

abgestimmt werden und vermutlich verschiedene Kobenstangen je nach Länge. Dazu dann die passende Feder und Domlager.

Wie kann es aber sein, dass man die Mutter oberhalb des Domlagers des vorderen Stoßdämpfers grade mal 5 Umdrehungen auf die Kolbenstange schrauben kann?

[Öhlins 02.jpg](#)[Öhlins 03.jpg](#)[Öhlins 04.jpg](#)[Öhlins 05.jpg](#) Die restlichen 10 Gewindegänge hängen in der Luft.

Ein Anruf bei Öhlins ergab die Aussage "das muss so in diesem Fall" Und ein Gutachten hat das das ganze auch.

Ja, ich weiß, die Mutter hält nur das Federbein zusammen und wird nicht wirklich belastet. Das Gewicht des Wagens drückt aufs

Domlager nicht auf die Mutter - aber solchen Pfuscher mag ich halt nicht.

---

### **Beitrag von „Gelo“ vom 28.11.2021, 22:49**

Das Problem bzw. der Problemlöser ist die untere Lagerdistanzbüchse. Das Ding kommt zwischen den oberen Federteller und das

Domlager und stellt offenbar im Öhlins-Baukasten die nötigen Länge des Federbeins her/ein.

Na schön, machen wir aus dem bug ein feature.

Ab in die Drehbank mit den Dingern und kürzen. Ganz weglassen kann man die natürlich nicht, denn oberer Federteller und

Uniball im Domlager brauchen einen gewissen Abstand sonst ist das Gelenk keins mehr.

Die meisten werden jetzt sagen: "Prima, jetzt kommt die Karre weiter runter ohne das man es am Gewinde sieht und der Dämpfer

bleibt auch im vorgesehenen Bereich" (was ich wichtiger fände).

Ich wollte aber nicht weiter runter. 🤔

Hab ich jetzt erst mal ausgeglichen indem ich weiter hochgeschraubt habe.

Gibt jetzt zwei Möglichkeiten das zu Verbessern:

1. einfach: Suspension Strut Reinforcement Plates oder auch anti mushrooming plates

2. Nägel mit Köpfen: neue Domlager, am besten verstellbar 🤪 aber der TÜV 🙄🙄