



Ja, ja ... und hart wie Beton ... Cool bleiben ...

*Kleine Anekdote:
NoS*

Oben:

Nach der Geländefahrt ist der Kühler restlos verdreckt. Bild: Timo Schreiner, 2017

Rechte Seite

Oben links:

Der Wolf mit dem neuen, geänderten Kühlernetz

Oben rechts:

Zur besseren Darstellung wurde hier das Netz hinterleuchtet.

Darunter:

Es besteht noch genügend Freiraum zum Lüfterrad.

Der Eine oder Andere kann das folgende, zugegeben etwas überzogen dargestellte Szenario gewiss nachvollziehen oder hat es in ähnlicher Form bereits selbst erlebt: Ihr habt Euch kurzfristig mit Clubfreunden für das kommende Wochenende im nächsten Offroad-Park verabredet. Natürlich regnete es die Woche über noch mal deutlich, das Areal ist wieder äußerst matschig, die Senken stehen voller Wasser.

Nach ein paar Runden zieht es Euch zurück ins Camp. Man möchte ja auch ein wenig Geselligkeit mit den Spezies genießen. Euer Nachwuchs aber hat, wie immer, noch nicht genug vom Gelände. Er möchte ja ausgiebig üben, testen und die Grenzen ausloten. Eigentlich hätten Ihr Euch die obligatorische Bemerkung „bitte fahr vorsichtig ...“ sparen können. Sie wird, wie so oft, nur mit einem kurzen, leicht im Winde verwehten, „Ja, ja ...“ beantwortet, auf dessen nähere Bedeutung wir hier nicht eingehen möchten. Schon seht Ihr das Auto davon rauschen und in einer Wasserfontäne verschwinden.

Gefühlte Stunden und 4 Bratwürste später erblickt Ihr auch mal wieder euren G. Durch den mittlerweile deutlichen Farbwechsel erkennt man ihn jetzt nur noch am Klang. Der G ist rundum in ein mattes Braun gekleidet.

„Ich habe so viel gelernt, bin überall durchgekommen und musste auch noch zwei Andere herausziehen“, wird Euch voller Stolz mit breitem Grinsen berichtet.

Natürlich wurde hierdurch auch mal wieder der Kühler deutlich zugeschlammmt. Aber kein Problem, am Ausgang des Camps gibt es ja bekanntlich den großen Wasserschlauch. Die ausgiebige Wäsche fällt leider nur oberflächlich aus, drängt doch die wartende Schlange etwas zur Eile. „... Papa, kein Problem, ich mach den Rest dann zu Hause ...“

Na gut, dann schnell noch den Gelände-G auf dem Trailer verzurren und umgehend den Heimweg antreten. Und ab hier nimmt das Problem seinen Lauf. Der Alltag und die Arbeit holen Euch wider Erwarten deutlich ein, der G ist aus den Augen, und so trocknet der restliche Mergel im Kühler förmlich zu Beton. Eure berechtigt vorwurfsvoll formulierte Frage bezüglich der vergessenen Säuberung wird mal wieder mit den bereits oben erwähnten Worten mit zwei Buchstaben quittiert. Der Wasserstrahl ist mittlerweile absolut machtlos, andererseits möchtet Ihr die filigranen und schon leicht korrodierten Lamellen des Wärmetauschers nicht mit dem Hochdruckreiniger beschädigen. Guter Rat ist teuer.

So oder ähnlich ist es auch unserem Clubfreund Frank Meder ergangen, der sich daraufhin mit seinem Sohn Alex ausgiebig mit dem Thema Kühloptimierung befasst hat.

Die passende Agenda hierzu:

- Beibehaltung der derzeitigen Kühlleistung
- Plug and Play, sprich keine baulichen Anpassungen
- deutlich verbesserte Reinigungsmöglichkeit
- erhöhte Festigkeit für den Dampfstrahler-Einsatz

Nach Recherchen im Internet sowie einigen Telefonaten fokussierte es sich auf einen versierten Kühlerbauer, der sich zu unserer Überraschung sogar im lokalen Umfeld befindet. Nach einem ausgiebigen



Beratungsgespräch und Darstellung meines Anforderungsprofils empfahl er mir ein spezielles Kühlernetz, das seiner Meinung auch für den Offroad-Bereich ideal geeignet ist und mit einem Dampfstrahler gereinigt werden kann.

Des Weiteren sind die Luftlamellen verstärkt, sodass diese beim Säubern nicht verbogen werden können. Diese Netztechnik findet ihre Anwendung primär im Nutz- und Baumaschinenbereich, denn hier geht es ebenfalls um die oben beschriebenen Kriterien. Das neue Kühlersystem basiert nicht mehr auf den filigranen Schräg-, sondern auf robusteren Querlamellen. Deren Abstand zueinander ist deutlich vergrößert, so bleibt der Schmutz und Schlamm während der Offroad-Fahrt und beim späteren Reinigen nicht mehr im Kühler hängen, sondern wird perfekt herausgedrückt. Um die geforderte Kühlleistung und den Wirkungsgrad beizubehalten, musste der neue Kühler bezüglich der Bautiefe etwas vergrößert werden, denn die wirksame Oberfläche des Wärmetauschers sollte wegen der geänderten Lamellen-Elemente erhalten bleiben. Er ragt jetzt nach



hinten heraus, etwas näher an das Lüfterrad. Unser Fazit: Wir waren mittlerweile schon öfter im Matsch unterwegs, der Kühler lässt sich, auch speziell im schwer zugänglichen Teil in Höhe der Stoßstange, TOP ausspülen!

Im Anschluss haben wir uns auch den Temperaturproblemen unseres '93er 500 GE gewidmet. Der verbauten Motor M 117 neigt im G bekannt-

*Text:
Frank Meder / NoS
Fotos: Frank Meder (wenn nicht anders angegeben)*

Für Rückfragen steht Frank gerne unter frank.meder@gmx.de zur Verfügung.



Oben: Belastungstest für den Kühler. Hier geht es mit dem G durch ein Schlammbad im Mammutpark. Bild: M. Spieth, 2017

lich unter bestimmten Bedingungen zu etwas erhöhter Hitzeentwicklung. Bei näherer Betrachtung erwies sich das Kühlernetz bereits als leicht verschlissen. Schmutz und Korrosion hinterließen über die vielen Jahre deutliche Spuren. Im Bereich des verpressten oberen Kunststoffwasserkastens konnten wir zudem eine sich schwach andeutende Undichtigkeit ausmachen, der es ebenfalls vorzubeugen galt. Somit war die

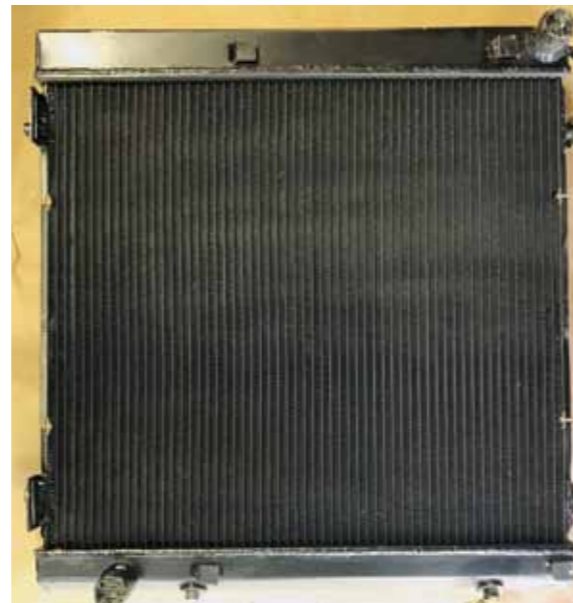
Entscheidung klar, auch dieser Kühler wird erneuert. Zur Wahl stand der Austausch gegen ein serienmäßiges OEM-Produkt oder eine Variante unseres lokalen Kühlerbauers. Um es vorweg zu nehmen, letztere bekam den Zuschlag. Beim Vorgespräch bezüglich eines Kostenvoranschlags bot er uns die Option an, bei dieser Gelegenheit den Kühler noch effizienter zu realisieren. Unter optimaler Ausnutzung der bauli-

chen Gegebenheiten wurde das Netz um eine weitere wasserführende Reihe erweitert. Es wuchs somit in der Tiefe von 4,25 cm auf 5,25 cm, was beim Einbau keinerlei Problem darstellte. Der benötigte Getriebeölkühler wurde selbstverständlich ebenfalls wieder integriert. Bis dato konnten wir mit dieser Maßnahme die Wassertemperatur in allen Situationen im Griff behalten.

Unten links: Der alte Kühler des 500 GE mit sichtlichen Schadstellen.



Unten rechts: Der neue optimierte Kühler für den V8, komplett aus Aluminium gefertigt.



Neues vom Instandhalter: Die Schrecken des Rosts

Text/Bilder:
Thomas Heitler

Eigentlich nichts Neues. Ab und an muss man mal genau hinschauen, damit das ‚Grauen‘ nicht einen irreparablen Umfang erreicht. Genießt einmal die ‚Schrecksekunden‘ und fragt euch, wie euer G denn so aussieht.



Bild 1
Auf dem ersten Bild sieht das doch gar nicht so schlimm aus. Gefühlt ist es wohl nur etwas stärkerer Flugrost, somit eher was für die Drahtbürste. Geplant war eigentlich, alles gut zu entrostern und mit neuer Farbe zu versehen. Kurze Zeit später kam die erschreckende Ernüchterung: Ist das wirklich durch?



Bild 2
Jetzt nur nicht nachdenken, einfach anfangen und bitte erst gar nicht in Erwägung ziehen, ob es ein Flicker nicht doch tut. Wer Spaß am Flexen hat, ist ganz klar im Vorteil.



Bild 3
Das Heraustrennen des Altmetalls bedarf einer Salamiattaktik. Es geht mit einem Trennschleifer, auch ohne die Karosserie abzuheben. Dies ist allerdings nichts für übervorsichtige Menschen. Eine 230er Scheibe in der kleinen (regelbaren) Flex hilft sehr



Bild 4
Das ist ein Paket Rost. Nicht etwa zwei Pakete übereinander. Es lag auf der Federkonsole obendrauf. Ich habe da 5 mm dicke Pakete Blattrost abgeklopft. Die Problemzonen waren der Federteller innen zum Rahmen hin von oben her und die Stoßdämpferaufnahme von unten her. Man hätte so bestimmt noch eine Weile fahren können und wahrscheinlich hätte man es auch bei der HU nicht gesehen.