

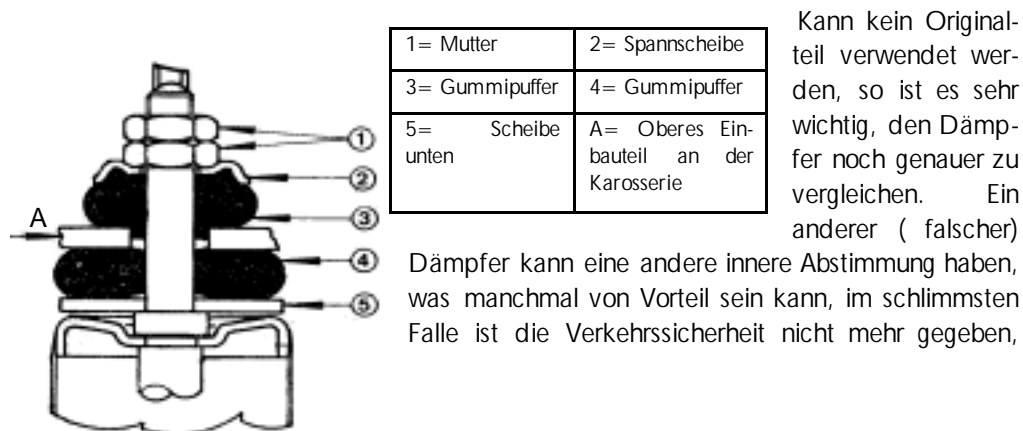
Stoßdämpfer und Scheinwerfer an P I bis IV und Sport Prinz- 66 -

Mit dieser Beschreibung soll Hilfestellung bei der Auswahl und dem Einbau neuer Stoßdämpfer gegeben werden. Wie bei anderen Autos auch, ist die Modellpalette von NSU einer ständigen Modellpflege unterzogen worden. Das bedeutet, das in Fahrzeugen unterschiedlicher Baujahre neben einigen anderen Dingen auch gänzlich unterschiedliche Stoßdämpfer Verwendung fanden.

Natürlich hat NSU das nicht gemacht um den Fahrzeughalter zu ärgern, oder um jede Schraube neu zu erfinden, so wie das heute üblich ist. So wurden auch bei den Prinzen die Dämpfer vorn und hinten während der Bauzeit mehrfach geändert, und zwar modellübergreifend. Da Prinz IV und Sport Prinz aus der Modellreihe Prinz I - III hervorgingen, ist es nur logisch, daß Änderungen z.B. am Fahrwerk in allen drei Modellen zu finden sind, da die Fahrwerke von Prinz I - II und Sport Prinz zum Teil identisch sind. Bei den ganz frühen Baujahren gingen diese Entwicklungen immer parallel. Später als der Prinz III dann auslief, gab es diese Parallelen zwischen Prinz IV und Sport Prinz, wobei die Sport Prinz Technik (also auch die Dämpfer) der des Prinz IV angeglichen wurde.

Bei den letzten Baujahren ging man sogar soweit, die Vorderachse des Prinz IV an die des Prinz 1000 anzugleichen. So hat es vorn nur zwei grundlegende Änderungen gegeben. Dämpfer ohne und Dämpfer mit Federteller. Für hinten wurden auch zwei grundlegende Änderungen durchgeführt. Vom Dämpfer, der im Inneren der Feder stand, ging man über zum außen, hinter der Feder, stehenden Dämpfer. Darüber hinaus gab es auch einige kleinere Änderungen, wie z. B. andere Befestigung, anderer Hersteller, andere Länge ,andere Dämpferausführung, usw.

Bei Ersatz ist es selbstverständlich wichtig, auch den passenden Dämpfer zu verwenden. Der einfachste Weg ist da zur Ersatzteilliste zu greifen und nachzuschlagen. Oder man vergleicht das Alt- mit dem Neuteil. Wichtig sind vor allem die Befestigungspunkte sowie die Länge im ausgezogenen und eingeschobenen Zustand. Der neue Dämpfer kann dabei auch dicker oder dünner sein.



Die Prinzen-Post Nr. 87/03.2002

eventuell erlischt sogar die Betriebserlaubnis! Ein Stoßdämpfer darf nur in senkrechter Lage oder in Abweichung von max. 45° eingebaut oder geprüft werden !! Der Einbau sollte immer unter Verwendung von originalen, zum Auto passenden Befestigungsteilen geschehen. Dabei Gummiteile leicht mit Glyzerin und Schrauben mit Fett bestreichen.

Die obere Schaftbefestigung hat nicht nur die Aufgabe, den Dämpfer zu halten, sondern auch Fahrgeräusche, die vom Fahrwerk und den Rädern übertragen werden, von der Karosserie fernzuhalten. Um diese Funktion zu erhalten, ist es wichtig, die dort erforderlichen Teile richtig zu montieren. Siehe auch untere Abbildung.

Beide Gummipuffer müssen jeweils oben und unten von einer großen Scheibe gehalten werden. Die unterste Scheibe (5) wird bei manchen Dämpferausführungen von der Dämpferoberseite selbst gebildet. Dabei ist zu beachten, das die Auflagefläche groß genug ist (siehe Abbildung). Die mittlere Scheiben (A) wird meist von der Fahrzeugkarosserie gebildet. Die oberste Scheibe, auch Spannscheibe genannt, hat meist eine dem Gummi angepaßte Form (Teil 2). Sie dient dazu, beim Anziehen der Muttern den Gummis die entsprechende Vorspannung zu geben. Es darf aber auch nicht zu fest angezogen werden (siehe Abbildung). Um die richtige Vorspannung zu erreichen, wurde bei NSU serienmäßig eine Distanzhülse verwendet. Diese Hülse wird auf die obere Stange aufgeschoben, und liegt im Inneren der Gummipuffer. Die Hülse ist natürlich in ihrer Länge genau auf die verwendeten Gummipuffer abgestimmt. Beim Zusammenbau ist darauf zu achten, das die Metallteile des Dämpfers keinesfalls die Karosserie berühren. Besonders zu beachten ist dabei die Bohrung in Teil A.

Scheinwerfer Prinz 1 bis 4, Sport-Prinz und Spider

In der PP 86 / 12.2001 fand man auf Seite 50/ 51 eine Anleitung zum Umbau auf H 4 Licht. Zum einen kann das ein sehr teurer Spaß werden (Strafmandate, Verlust des Versicherungsschutzes, Erlöschen der Betriebserlaubnis), zum anderen ist ein solcher Umbau gar nicht nötig.

Für die ganz alten Scheinwerfer (symmetrisches Licht, erkennbar an dem Dreieck im Glas) gibt es auch stärkere Birnen mit 45/40 Watt. Oder man verwendet die moderneren asymmetrischen Scheinwerfer (erkennbar an dem kleinen Trapez rechts im Glas). Das sind dann die, bei denen man die Glühlampen mit dem großen Teller dran braucht. Da gab es in der DDR so Art H 4 Lampen mit mehr Lichtausbeute, und sogar hier erlaubt zur Verwendung in asymmetrischen Scheinwerfern.

Wer nun aber unbedingt H4 Licht haben will, geht zu Mercedes und kauft zwei Scheinwerfer komplett für Unimog U 900 unter der Teilenummer 001 820 66 61. Genauso gibt oder gab es bei Mercedes für den alten Unimog U 900 Ersatzteile, oder ganze Scheinwerfer für oben beschriebene Ausführungen.

Euer Prinz IV Referent
Detlef Röpke

Die Prinzen-Post Nr. 87/03.2002