

Kleines 1x1 für W124 Interessierte, Besitzer und Kauflustige

Ich möchte hier einen kleinen Einblick auf Stellen am W124 aufzeigen, welche von Korrosion besonders betroffen sein können (kann von jedem Fahrzeugsuchenden, Eigentümer oder Liebhaber mit ein wenig Technikverständnis selbst überprüft werden).

Hierbei handelt es sich sowohl um Bilder von Fahrzeugen mit über 200tkm Laufleistung, als auch um Sterne aus Erstbesitz, Scheckheftpflege, voller Historie, Laufleistung unter 120.000km und/oder mit der Angaben „aus gepflegter Liebhaberhand“ oder „Zustandsnote 2+“.

Oftmals können Korrosionsschäden im Verborgenen wie z.B. unter der ab Mopf 1 verbauten Seitenbeplankung sprich „Sakkobrett“ oder den Schwellerverkleidungen liegen, aber auch unter einem abmontierten Vorderkotflügel.

Es liegt mir fern allen W124-Freunden Angst zu machen oder gar die Baureihe zu verteufeln, aber prüfe genau wer sich ewig bindet - und Sorge mit einem guten Korrosionsschutz vom Fachmann vor!

Blechteile aussen:





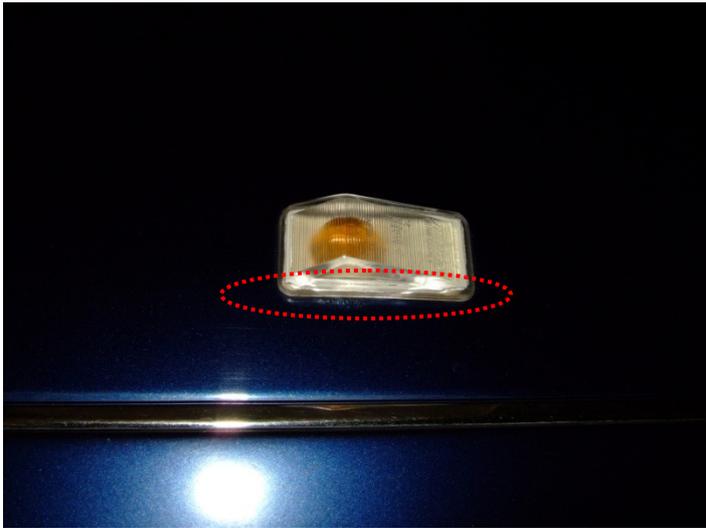
Unterer Bereich am vorderen Kotflügel, Befestigung durch Schrauben unten an Karosse (hier Kotflügel abgebaut, im eingebauten Zustand verdeckt unten durch Sakkobrett und Schwellerverkleidung)



Heckscheibenrand kann milchig werden.

Abhilfe: neue Scheibe

Antennenbereich (Gummifuß kann zur besseren Prüfung vorsichtig mit kleinem Schraubenzieher abgehelt werden)

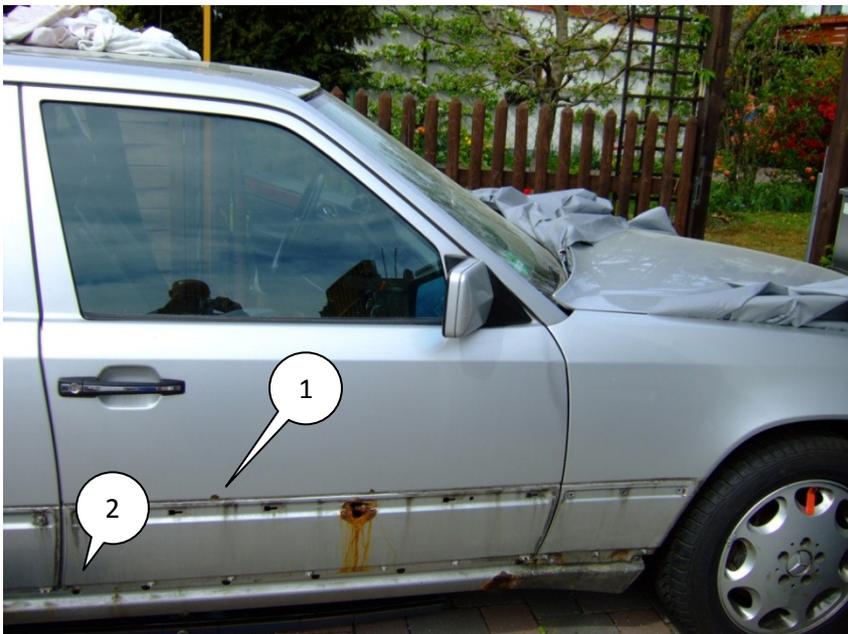


Blühende Landschaften am Rand
um den seitlichen Zusatzblinker
und im Bereich des Infrarot-
Empfängers Kofferraumschloss
(kein Bild vorhanden)



Schiebedachrahmen (immer
komplette Funktion und
Deckellage „geschlossen“ prüfen)

Fensterrahmen vorne im Bereich
unter den eloxierten Zierrahmen



Rost über den
Sakkobrettern (1) ist ein
sicheres Indiz für
größeren Rost darunter

Hinweis: Sakkos sind an
den vorderen Türen je
1x mit Blechschraube
von **innen** gesichert (2).
Dabei liegt eine
Kunststoffscheibe als
Korrosionsschutz unter
dem Schraubenkopf!!!



Unterer Türkantenbereich
(umlaufende Dichtlippe
(X) kann vorsichtig
herausgezogen werden



Wagenheberaufnahme
(m. Schwellerverkleidung,
Abdeckung geclipst)



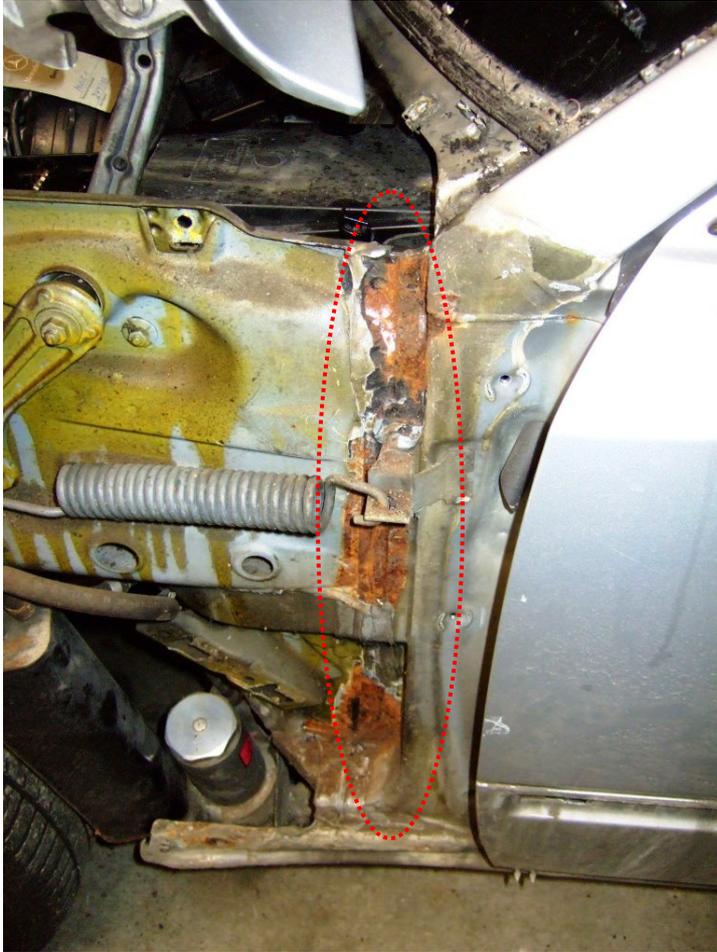
Schwellerverkleidung
abgebaut (bei Ausbau:
Innenkotflügel vorne und
Sakkos abbauen,
Schweller mit einer
handvoll Schrauben am
Fahrzeugboden befestigt,
oben nur geclipst)



Rostfräs an Schweller Spitze vorne
(Schwellerverkleidung abgebaut)
(X): Gummitülle Wasserablauf



Loch im Schweller für
Gummitülle Wasserablauf
(Gummitülle ausgebaut)

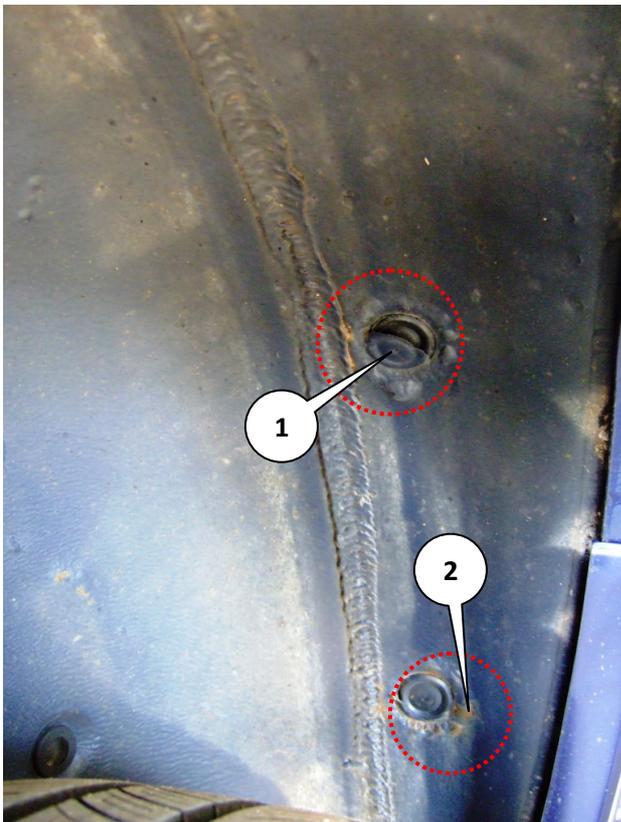


Kotflügel vorne links
abgebaut: Rost unter
Karosseriedichtmasse für
Blechverbund

Grund: Masse verhärtet mit
den Jahren und wird brüchig

Folge: Rostfraß

Indiz dafür kann ein feuchter
Fußraum sein



Innenkotflügel hinten: auf
Grund von brüchiger
Korrosionsdichtmasse dringt
Wasser zu den Gummitüllen
ein und unterwandert den
Schutz, harte Dichtmasse
bricht ab (1)

deutlicher Hinweis:
Aufblähung im Randbereich
(2)

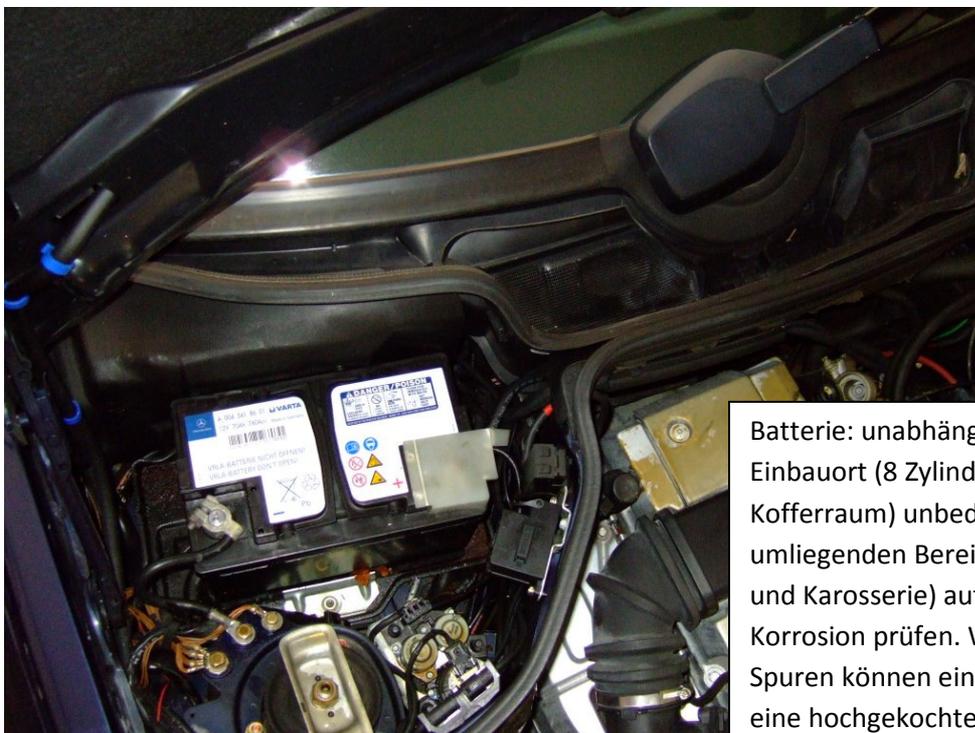
Motorraum:



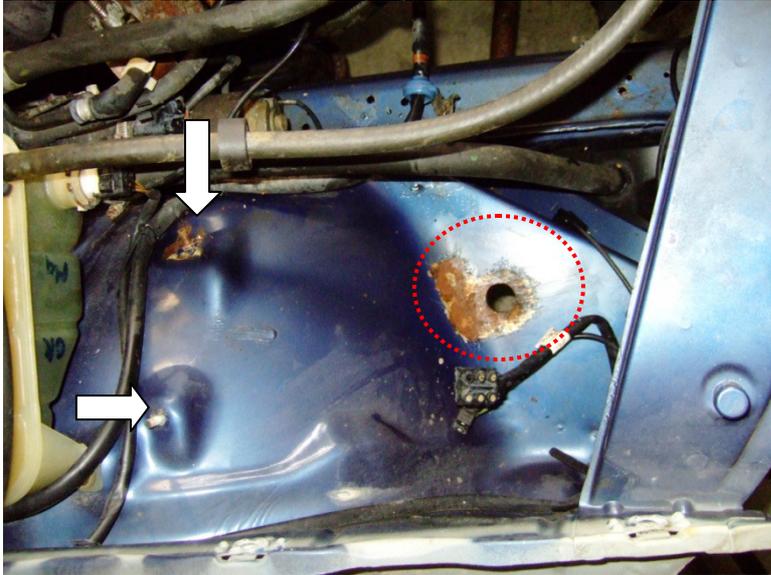
Kantenrost

Lösende Dämmmatte an
Motorhaube

Hinweis: zum Erneuern alte
Matte vollständig entfernen
Tipp: neue Matte mit
Sprühkleber befestigen

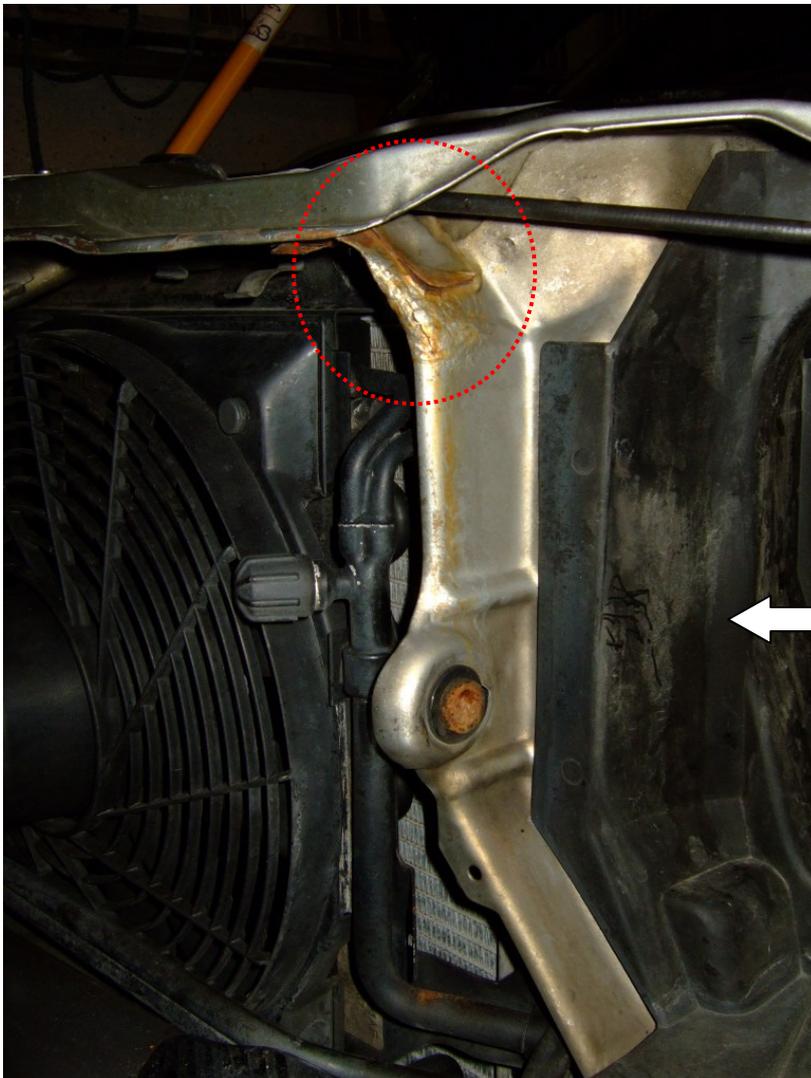


Batterie: unabhängig vom
Einbauort (8 Zylinder im
Kofferraum) unbedingt den
umliegenden Bereich (Blech
und Karosserie) auf
Korrosion prüfen. Weiße
Spuren können ein Indiz auf
eine hochgekochte Batterie
sein (Ladespannung des
Generatorreglers prüfen)



Waschwasserbehälter: Ausbau durch Lösen der Kunststoffschraube.
Waschwasserbehälter abheben und im Bereich Gummistopfen darunter prüfen

Pfeile: Aufnahmepunkte für Haltebügel
Waschwasserbehälterschraube



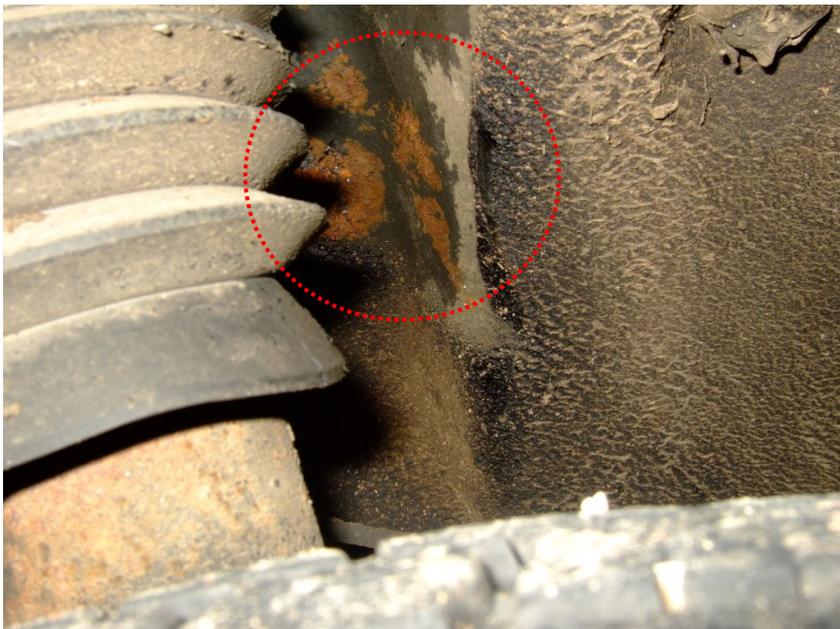
Rahmen am Klimalüfter bzw. Kühler

Verkleidung



Längsträger vorne (Fzg. mit Scheinwerferreinigungsanlage)
Verkleidung ausgebaut (im Bild darüber ersichtlich Verkleidung im eingebauten Zustand – s. Pfeil)

Fahrwerkbereiche:



Rostansatz: Radhaus
vorne im Bereich
Stoßdämpfer



Raumlenkerachse mit Anbauteilen



Der TÜV findet es auf alle Fälle: gebrochene Feder

Hinweis: bei Bruch der letzten Windung ist das Fahrverhalten nur unwesentlich beeinflusst



Traggelenk im vorderen Querlenker: lauffleistungsbezogene ausgeschlagene Gelenke und defekte Gummimanschetten (Auswaschen des Fettes) - Knarr- und Knackgeräusche sind das erste Anzeichen – ein ungeführtes Vorderrad durch gebrochenes Gelenk die Folge

Hinweis: Traggelenke grundsätzlich eingepresst, bei Fahrzeugen mit 6 Zylinder (nur 4-Ventiler) und 8 Zylinder eingeschweißt im Querlenker (Kostenfaktor!)