



Die Kolbenstangen von Stoßdämpfern dürfen funktionsbedingt nicht trocken sein, da sonst die Dichtung in kürzester Zeit verschlissen wäre. Sie müssen daher immer mit einem leichten Ölfilm benetzt sein. Die Schmierung der Kontaktpartner Kolbenstange / Dicht- und Staublippe wird durch reibungsoptimiertes Fett unterstützt.



Fig. 1: Ölnebel am Stoßdämpfer

- Bei jedem Hub nimmt die Kolbenstange eine sehr geringe Ölmenge aus dem Arbeitsraum.
- Bei höheren Arbeitstemperaturen ist nicht zu vermeiden, dass sich der entstehende Ölnebel auf dem Behälterrohr niederschlägt.
- Mit zunehmender Einsatzzeit kann dieser Ölnebel auf ca.  $\frac{1}{3}$  des trockenen Behälterrohres sichtbar sein. Dies ist kein Fehler / Mangel.
- Nie die Stoßdämpfer nach einer Regenfahrt beurteilen.



Fig. 2: Deutliche Ölspuren

- Das Behälterrohr ist glänzend ölnass. Die Kolbenstangendichtung ist verschlissen
  - lange Laufzeit
  - harte Beanspruchung
  - Sand oder Straßenschmutz
- Zeigen sich am Behälterrohr Öltropfen, kann dies bei neuen Stoßdämpfern „einmaliges Restöl“ sein, das sich beim Fertigungsprozess über der Führung angesammelt hat.



Fig. 3: Unterbodenschutz / Konservierungswachs

- Diese Mittel täuschen einen Ölverlust vor. Sie sind zu entfernen, da die Wärmeabfuhr behindert wird.
- Auch aufgeschleudeter Straßenschmutz wird häufig fälschlicherweise als Undichtigkeit ausgelegt.