

Paioli RX 9

Die Überholung ist schon über fast 30 Jahre her. Ich habe die Anleitung leider nicht mehr. Zudem benutze ich damals eine Ständerbohrmaschine zum Spannen der Feder, was ich heute nicht mehr machen würde. Bleiben nur noch die Sachen aus dem Gedächtnis. Die Dämpfer sind beschichtet und nicht lackiert. Stahlen ist oft erfolglos. Ich habe den Fehler gemacht und die Dämpfer mit Lack auf Nitrobasis über lackiert. Mit einer Sprühdose mit Akryl Lack machte ich deutlich bessere Erfahrungen.

Die Luftunterstützung ist nicht zerlegbar. Die habe ich immer unangetastet gelassen. Die Feder beim Zerlegen ist weniger das Problem. Auf niedriger Druckstufe ist die Spannung eher gering. Aber beim Zusammenbau ist das ohne Vorspannung eigentlich nicht möglich. Es gibt total unterschiedliche Federnspanner. Einer mit Muttern, Gewindestange und Hacken sollte auch gehen. Daran erinnere ich mich noch an meine Autoschraubereien. Zum Abschrauben der großen Mutter habe ich den Dämpfer mit einem alten T-Shirt in den Schraubstock gespannt. Dann konnte ich Kolben und Feder rausziehen.

Den Kolben mit Stange und Klimbim habe ich dann immer fotografiert. Das Rohr, in dem der Kolben läuft, geht manchmal auch raus, muss aber nicht. Es rostet aber gerne. Darum sollte man es nicht lange liegen lassen.

Die O-Ringe habe ich dann ersetzt. Es gab anscheinend verschiedene Muttern bei den Teilen. Bei mir war immer eine zylindrische Aushöhlung in der Mutter, in dem ich den Wellendichtring dann eingeklebt habe. Es gab aber auch späte trapezförmige Versionen. Die habe ich nicht.

Genommen habe ich Gabel - Öl mit Viskosität 10. Wieviel, kann ich nicht mehr sagen. Es waren aber deutlich weniger, als pro Holm der Gaben (ca, 240 ml)

Es gab für andere Fahrzeuge auch völlig andere Dämpfer von Paioli. Darüber habe ich kein Ahnung.

Hier einige Bilder von einem zerlegten Dämpfer:







