

Single Bereifung

Der Düdo ist wohl einer der liebenswürdigsten Transporter der 70er und 80er Jahre. Sein Äußeres verleiht ihm einen ganz besonderen Charm und Charakter. Das Auftreten im Straßenverkehr ist nahezu einmalig und versetzt Jung und Alt ins Staunen. Wir lieben an ihm das nostalgische Fahrgefühl, gepaart mit einem Raumangebot was seines Gleichen sucht. Ein paar Dinge wünscht sich aber wohl jeder Düdonaut, der viele Kilometer mit ihm unterwegs ist. Wie wäre es denn, wenn er etwas leiser wäre oder vielleicht ein wenig höher, falls es mal abseits der befestigten Straße etwas Interessantes zu entdecken gibt? Die originalen kleinen, dafür aber viel zu teuren Reifen, haben schließlich hier und da schon für Stress auf Reisen gesorgt. Und naja, ab und zu ein paar Kilometer pro Stunde schneller zu sein hat auch was, oder? Überhaupt passen rein optisch da ja sowieso wesentlich größere Reifen in den Radkasten.

Felgenauswahl Vorderachse

Dafür gibt es eigentlich nicht viele Lösungen, außer größere und modernere Räder. Mit diesem Thema beschäftige ich mich nun schon seit Jahren. Dabei bin ich über viele Probleme gestolpert, die gelöst werden wollten. Als erstes musste ich eine Reifengröße finden, die vom Rollumfang etwa der maximalen originalen Größe entspricht – heißt 8,5 x 17,5. Die Traglast musste auch passen. Da kam ich zufällig auf den 235/85 R16 Reifen. Er wird gern auf Geländefahrzeugen weltweit gefahren und erfüllt schon einmal die ersten beiden Kriterien. So weit so gut. Aber was ist mit einer passenden Felge??? Die originale 4,5 x 16 fällt aufgrund mangelnder Breite und fraglicher Traglast raus. Denn ich wollte auch gleich die Zwillingräder gegen Singlebereifung ersetzen. Also Nächte lang sämtliche Kataloge, Onlineshops und Kleinanzeigen durchsucht. Ergebnis wochenlanger Recherche: Es gibt mehr als hunderte verschiedenster Felgen, die aber mindestens ein weiteres Problem mit sich bringen. Ok, erstmal alles, was den Lochkreis 6 x 205 und eine Breite von 6 Zoll hat, bestellt, abgeholt oder in riesigen Teilelagern geborgen. Schnell musste ich feststellen, dass der so geliebte, enge Wendekreis unsere Busse mit einem sehr hohen Lenkwinkel einhergeht. Fazit: Es schleift innen an der Feder mit dem 235er Reifen. Den Lenkwinkel zu begrenzen, machte für mich keinen Sinn. Aber alle bisher gefundenen Felgen hatten etwa die gleiche Bauform. Die Einpresstiefe oder HMA lag immer zwischen 110 oder 132. Durch Zufall, nachts bei Ebay, lief mir schließlich eine ganz besondere Felge über den Weg. 6 x 16 LK 205 und eine ET von etwa 70 – also gekauft! Das erste große Puzzlestück war gefunden. Reifen montiert und ab auf den Düdo ... perfekt!!! Voller Lenkeinschlag mit dem 235er Reifen ohne zu schleifen. Naja, wie weiter oben erwähnt, gab es da ja aber mindestens ein weiteres Problem. Der Düdo hat 14 mm Bolzen und die Felge ist für 18 mm mit einer Kugelsenkung R18 ausgelegt. Also ging die Suche weiter, dieses Mal nach Adapter oder anderen Lösungswegen. Doch es gab nichts Brauchbares.

Adapter Radmuttern

Die ersten Ideen gingen in Richtung größerer Radbolzen. Aber ein Bohren an der Bremstrommel war mir zu unsicher und mit zu viel Aufwand verbunden. Weiter ging es über Hülsen, welche die Differenz von 14 mm Bolzen auf den 18 mm Limesring adaptieren. Das war aber irgendwie keine saubere Lösung. Der einfachste Ansatz schien eine Radmutter zu sein, die im vorderen Bereich eine Hülse zur Adaptierung hat. Wieder wochenlanges Suchen, aber ohne Erfolg. Also heiß es an dieser Stelle: selber bauen. In Zusammenarbeit mit einer CNC Firma wurde ein Prototyp erstellt und getestet. Die Felge saß bombenfest und das Problem schien gelöst. Aber wie fest ist die Verbindung wirklich und würde das jemals eingetragen werden können? Ich meine, wir fahren mit Fahrzeugen, die gerne mal bis zu 5

Tonnen wiegen und da wollte ich absolut kein Risiko eingehen. Also wieder suchen und recherchieren, wie man die Festigkeit testen kann und im besten Fall sogar ein Gutachten dabei herauskommt. Auch dieser Prozess nahm etwa ein weiteres halbes Jahr in Anspruch, doch dann hielt ich mein erstes Festigkeitsgutachten in den Händen. Die Adapter-Muttern hatten sogar eine 1/3 höhere Festigkeit als die Serienmuttern. Wahnsinn!!! Ein Plus an Sicherheit kann absolut nicht schaden. Hiermit war das zweite große Puzzleteil gefunden. Mir wurde erst später klar, dass ich nun jede Felge für 18 mm Bolzen auf den Düdo oder andere Busse mit 14 mm Bolzen schrauben kann. Und so stürzte ich mich in weitere Recherchen, denn für die Hinterachse war nun alles möglich.

Felgen und Reifen an der Hinterachse

Das vorne und hinten verschiedene Felgen montiert werden, war recht früh schon klar. Die Anforderungen für die Hinterachse waren recht simpel. Ausreichende Traglast, eine hohe ET und gern etwas breiter. Die erste Lösung war in einer 6,75 x 17,5 Vario Felge gefunden. Verschiedene Größen an Vorder- und Hinterachse kannte ich schon von der Lotus Elise und anderen Exoten. Der Gedanke gefiel mir. Die Reifenauswahl war leicht. Der Durchmesser von etwa 80 cm an der Vorderachse war auch bei den 265/70 R17,5 vorhanden. Eine Traglast pro Reifen von knapp 2,4 t war auch mehr als ausreichend. Ein erster und erfolgreicher Probelauf dieser Kombination war eine 6.000 km lange Reise nach Süd-Spanien.

Fazit und Eintragung

Ich war begeistert. Die Drehzahl fiel um fast 10 % und der Verbrauch war auch gesunken. Abseits der Straße gab es keine Probleme, selbst im weichen Sand mit etwas reduziertem Luftdruck. Das Feedback, was ich von anderen Düdonauten bekam, war durchweg positiv und die Optik einfach der Hammer. Zurück in Deutschland ging es an die Eintragung. Der GPS-Tacho zeigte eine leichte Abweichung zum Schätzzeisen im Düdo. Hier hilft ein einfaches Bauteil aus dem Mercedes-Regal weiter: Ein kleines Winkelgetriebe links am Getriebe kann recht einfach gegen eins mit passender Übersetzung getauscht werden. Tacho: passt; Traglastgutachten Felge vorne: check; Gutachten Radmuttern: kein Problem! Aber was war mit der Vario-Felge hinten? Mercedes gibt keine Gutachten raus. Die Lösung kam mit einer baugleichen Felge aus dem Zubehör mit – Leute, festhalten – bescheinigter Traglast von 2,7 t. Ich war überwältigt. Die Felge wurde getauscht und siehe da: der Radsatz wurde offiziell eingetragen.

Im Laufe der Zeit kamen auch andere auf mich zu, interessiert daran ihren eigenen Düdo auf größere Räder zu stellen. Dabei entstand eine weitere Variante für kleine, leichte Düdos unter 3,5 t mit einem 16 Zoll Hinterrad und der gleichen Bereifung wie vorn.

Wenn ihr auch gern etwas größere Räder auf eurem Düdo haben möchtet, meldet euch gern bei mir.

Instagram. Profil: Du_ed_o309777