

KONI FSD-Stoßdämpfersatz ohne Tieferlegung für MINI

Teil 1 - Einbaubericht und erste Fahreindrücke

Relevante Fahrzeug-Eckdaten (vor Umbau):

- MCS EZ 07/2003
- Sportfahrwerk plus mit S-Spoke
- Bereifung: Bridgestone Potenza RE050A (215-40-R17)
- OMP - Querlenkerabstützung an der Vorderachse

War da eben ein Kanaldeckel? Oder doch nicht? Eines ist klar, sozusagen in Stein gemeißelt. Mit dem für jeden MINI gegen Aufpreis erhältlichen Sportfahrwerk plus (SPFW+) hätte ich den Kanaldeckel umfahren müssen, wollte ich nicht einen deutlichen Schlag ins Rückgrat kassieren. Die ersten Meter mit den neuen FSD-Stoßdämpfern zeigten mir, wie komfortabel mein Auto doch sein kann. Absolut verblüffend. Aber fangen wir am besten von vorn an.



Seit Juli 2003 fahre ich nun Cooper S und zwar mit Sportfahrwerk plus von Anfang



an incl. der serienmäßigen Runflatbereifung. Die Ernüchterung ließ nicht allzu lange auf sich warten. Das Fahrwerk polterte fleißig und auch ein getauschter Stoßdämpfer an der HA sowie komplett neue Gummilager nach ca. 1 1/2 Jahren vermochten den MINI nicht zu meiner Zufriedenheit ruhig zu stellen. Erst der Wechsel auf Non-Runflats im April dieses Jahres brachte einen ersten

spürbaren Effekt.

Kürzlich ergab sich für mich die Möglichkeit zum Einbau eines Stoßdämpfersatzes mit FSD-Technologie von KONI. Diese Dämpfer arbeiten frequenzselektiv, in

KONI FSD-Stoßdämpfersatz ohne Tieferlegung für MINI

Teil 1 - Einbaubericht und erste Fahreindrücke

Kurzform bedeutet es, dass sie ihre Dämpfungseigenschaften je nach Anregungsfrequenz verändern können. Bei gemächlicher Fahrweise arbeiten sie eher komfortbetont, bei zügiger Gangart bieten sie eine straffere Abstimmung, in der sich das Auto entsprechend sportlich bewegen lassen soll. Soviel zur Theorie, die auch [hier](#) nachgelesen werden kann. Am Rande sei noch erwähnt, dass diese Dämpfungstechnik auch bei der Erstausrüstung von Fahrzeugen wie dem McLaren SLR oder dem Lamborghini Gallardo zum Einsatz kommt – das macht neugierig.

Einbau

Am 2. August 2006 war es nun soweit. Paule, Heiko und ich fanden sich in einer kleinen Mietwerkstatt im Westen von Ulm ein, um die neuen Stoßdämpfer in meinen MINI einzubauen.



Es verlief fast alles nach Plan, nach anfänglichen Schwierigkeiten (der Vermieter fand nicht alles von seinem Werkzeug auf Anhieb) ging es dann vorwärts. Alle Räder runter. Alte Stoßdämpfer gelockert, Ärger mit der einen oder anderen Schraube („Mann, ist die fest!“) konnte uns nicht aufhalten. Mit Verlängerung hatten aber auch die Querulanten unter den Schrauben keine Chance. Nach ca. einer Stunde lagen die Originaldämpfer von Delphi ausgebaut vor uns.

Jetzt Federspanner angesetzt und vorsichtig Feder vorgespannt. Dann ließ sich jeweils der obere Federteller lockern und abnehmen, gespannte Feder herunternehmen und auf den neuen Dämpfer auffädeln. Federteller wieder aufsetzen und festschrauben, danach Federspanner wieder lösen und auf genaue Lage der Feder im Teller achten. Die Dämpfer der Hinterachse sind nicht seiten-



gebunden, bei den VA-Dämpfern muss auf lagerichtigen Einbau geachtet werden. Mithilfe des Druckluftschraubers waren die neuen Federbeine innerhalb weniger Minuten einsatzbereit. Also wieder ran an den MINI und Einpassen der neuen

KONI FSD-Stoßdämpfersatz ohne Tieferlegung für MINI

Teil 1 - Einbaubericht und erste Fahreindrücke

Kombination. Das Einfädeln an der Vorderachse ist, wie der Ausbau auch, mit Vorsicht durchzuführen, da der Achsschenkel mit Sensorik bestückt ist (Raddrehzahlerfassung für ABS/DSC sowie Bremsleitung). Das erforderte etwas Fingerspitzengefühl und Geduld. An der Hinterachse kann man etwas „bäuerlicher“ zu Werke gehen.

Der Einbau ging schneller als der Ausbau voran, weil wir ja erstens wussten, wie wir die Federbeine herausbekommen haben und weil wir zweitens auf die Straße wollten. Nach recht genau zweieinhalb Stunden war mein MINI wieder komplett, die Werkstattrechnung bezahlt und wir standen abfahrbereit auf dem Hof.

Erster Fahreindruck



Als ich auf die Straße rollte und beschleunigte, war zunächst nichts zu merken. Merkliche Verblüffung bescherten mir die erste Bodenwelle und der tiefer liegende Kanaldeckel. Samtweich federte das Auto ein und wirkte absolut unaufgeregt beim Überfahren von Querfugen. Wo es früher einen kräftigen Schlag getan hätte, kam nur ein weiches „Plop“ zum Vorschein.

Nicht schlecht. Komfortabel ist das Fahrwerk, das ist schon auf den ersten Metern klar. Auch der hinter mir herfahrende Heiko konstatierte mir später ein „gerade liegendes“ Auto selbst beim Durchfahren von Kanaldeckeln. Ich war und bin positiv überrascht vom Komfort dieses Fahrwerks, in jenem Moment habe ich mich jedoch vor der ersten Kurvenkombi gefürchtet. Komfortabel ist schön und gut, nützt aber nichts, wenn sich der Wagen bei Kurvenfahrt aufschaukelt – das wollte ich nun wirklich nicht haben. Und genau das habe ich unweigerlich erwartet.

Aber die ersten Kurven, die die Dämpfer sahen, haben sie ebenfalls zu meiner Verblüffung gemeistert. Vor IKEA durch den Kreisel geschossen. Keine spürbare Seitenneigung, dennoch sauberer Fahrbahnkontakt und guter Grip. Hatte fast etwas gewindefahrwerkähnliches.

KONI FSD-Stoßdämpfersatz ohne Tieferlegung für MINI

Teil 1 - Einbaubericht und erste Fahreindrücke

Als es dann in Neu-Ulm wieder durch einen Kreisel ging, wollte ich mal wissen, wo die Haftungsgrenze liegt. Zweiter Gang und Gas. Irgendwann erreichte ich den Punkt, an dem das Auto ins leichte Untersteuern geriet. Aber fühlbar lag der Punkt höher als beim SPFW+. Was mir auch Heiko wiederum bestätigte. Knapp Tempo 60 lag an. Heiko, der auf KW Variante 2 direkt hinter mir unterwegs war, teilte mir später mit, dass er, seiner subjektiven Einschätzung nach, nur marginal schneller hätte fahren können. Ich selbst kenne das KW-Fahrwerk, habe sowohl Variante 2 als auch 3 bereits gefahren und muss sagen, dass dieses Fahrwerk nach wie vor für mich das Maß der Dinge ist. Das wird auch so bleiben. Aber diese Dämpfer sind trotzdem verblüffend.

Resümee – zum Ersten

Die FSD-Dämpfer wollen und können kein Ersatz für ein Gewindefahrwerk sein. Es handelt sich um neue Stoßdämpfer, die mit den Serienfedern, in meinem Fall denen vom SPFW+, verbaut worden sind. Eine Tieferlegung wird durch den Dämpfersatz nicht erreicht und ist auch nicht erwünscht. Die Dämpfer benötigen den serienmäßigen Federweg, um sauber arbeiten zu können. Ein verkürzter Federweg ist hier nach Angaben von KONI sogar kontraproduktiv.

Ganz klar lässt sich folgendes sagen: Die Dämpfer bieten einen für ein Sportfahrwerk verblüffend guten Komfort bei gleichermaßen besserem Handling in Kurven. Der Fahrbahnkontakt ist sehr deutlich und angenehm, das Auto agiert ohne fühlbare Seitenneigung und erlaubt subjektiv höhere Kurvengeschwindigkeiten als das Sportfahrwerk plus vom MINI.



Das letzte Quäntchen eines Gewindefahrwerks erreicht das Konzept von KONI in Bezug auf Sportlichkeit (im Sinne von Kurvengeschwindigkeiten) nicht, beim Fahrkomfort kann es aber klar punkten. Der Kompromiss zwischen Komfort und Sportlichkeit gelingt bei KONI bedeutend besser als BMW bei der Abstimmung des SPFW+. Dieses Fahrwerk ist etwas für Fahrer, die ihr Auto nicht tiefer legen wollen oder können und dennoch auf eine fahrwerkstechnische Verbesserung abzielen.

KONI FSD-Stoßdämpfersatz ohne Tieferlegung für MINI

Teil 1 - Einbaubericht und erste Fahreindrücke

Jedem, der sich mit dem Gedanken trägt, seinem Auto mehr Komfort bei verbessertem Handling angedeihen zu lassen (also die Unzulänglichkeiten des Serien-Sportfahrwerks auszugleichen), sei der FSD-Dämpfersatz von KONI an dieser Stelle klar ans Herz gelegt.



Bei allem vorerst geäußertem Lob darf eine weniger schöne Feststellung hier nicht verborgen bleiben: das Auto kommt seit dem Dämpfereinbau etwas „hochbeiniger“ daher. Durch den neuen Dämpfersatz federt der Wagen etwas weiter aus. 8 Millimeter an der Hinterachse sind nicht viel, jedoch reicht es, den negativen optischen Eindruck zu untermauern. Messpunkt war die im linken Bild durch den Pfeil

gekennzeichnete Kante. Wie stark der Wagen an der VA weiter ausfedert, kann ich nicht sagen, da ich dort nicht gemessen habe. Versuche den Wert aber nachzureichen, wenn ich ein „normales“ SPFW+ nachgemessen habe.

Ausblick

Mittlerweile habe ich bereits über 1.100 km abgespult, große Teile davon Autobahn. Eine angenehme Erfahrung. Wie sich das Fahrwerk allerdings unter härteren Bedingungen verhält, werde ich noch in Erfahrung bringen. Die nächste Ausfahrt kommt bestimmt – also dranbleiben. Dann stehen Kurven auf dem Programm. Ich hoffe, das Fahrwerk kann hier den bislang positiven Eindruck abrunden. Komfortabel ist es, sportlich auf den ersten Eindruck auch, sogar besser als das SPFW+. Wie es sich z. B. im Schwarzwald schlägt, werde ich bei Zeiten nachreichen.

Stay tuned, there's more to come.

Gruß

Olli