

Leistungsverstellbare Gewindefahrwerk von AST in verschiedenen Subaru Impreza Modellen

Vor etwa einem Jahr stellten Mitglieder des Subaru Impreza GT Club verschiedene Subaru Impreza Modelle der Firma Doublesixx für die TÜV-Abnahme eines neuen Leistungsverstellbaren Gewindefahrwerks zur Verfügung. Die Firma Doublesixx hatte diese Fahrwerke mit dem Holländischen Fahrwerkshersteller AST für den Subaru Impreza entwickelt.

Es wurden verschiedene Fahrzeuge für die TÜV-Abnahme zur Verfügung gestellt. Für diese Fahrzeuge wurden kostenlos Fahrwerke verbaut, allerdings mit der Bitte einen Bericht über das neue Fahrwerk zu verfassen.

Der Inhaber der Firma Doublesixx hatte bereits durch seine frühere Tätigkeit bei der Firma Eibach Kontakt zum Arbeitskreis-Teile.

Es wurden mehrere Mitglieder mit entsprechenden Fahrzeugen, die für die TÜV-Abnahme benötigt wurden, angesprochen. Nach dem alle Einzelheiten geklärt waren, wurden folgende Subaru für einen Probeverbau sowie die Abnahme beim TÜV zur Verfügung gestellt.

Ein Subaru Impreza GT, ein Subaru Impreza WRX sowie ein Subaru Impreza WRX STi.

Im weiteren Bericht werden wir auf die Erfahrungen mit dem Subaru Impreza WRX eingehen, die Erfahrungen mit den anderen Subaru Modellen sehen aber leider ähnlich aus!

Der WRX wurde an einem Samstagvormittag an die Firma DoubleSixx übergeben. Bei einem Kaffee wurden die Einzelheiten zum Einbau, der TÜV-Abnahme besprochen, außerdem wurden die Fahrwerkskomponenten vorgeführt.

Das AST-Fahrwerk ist mit 12 Klicks in der Härte verstellbar. Zug & Druckstufe können dabei gemeinsam in einem vom Hersteller vorgegebenem Rahmen verstellt werden. Der Prototyp des Fahrwerks war ordentlich verarbeitet, machte aber optisch keinen hochwertigen Eindruck, was aber durch die verschiedenen Oberflächenfarben der Einzelteile zustande kam.



Detailbilder vom AST Fahrwerk (Serienproduktion)

Nach ca.14 Tagen konnte der WRX fertig umgebaut abgeholt werden. Schon auf der ersten Fahrt berichtete Herr Schneider, dass noch so einiges nicht ganz fertig geworden sei. Zum einen fehlten noch die Verlängerungen für die Einstellschrauben für die hintere härte Verstellung der Stoßdämpfer und zum anderen noch die Anbaubestätigung vom Tüv. Außerdem wurde bereits von Geräuschen an den hinteren Stoßdämpfern berichtet.

Per Post sollten die Verlängerungen zur Dämpfereinstellung sowie die Anbaubestätigung nachgeschickt werden. Wegen der Dämpfergeräusche wurde ein anderer Federteller zugesagt. Die Federteller sollten später umgebaut werden.

Nach dem diese Sachen geklärt waren, wurden noch die Einstellungen am Fahrwerk erklärt. Das Fahrwerk wurde für die Tüv Abnahme wie folgt eingestellt, an der Hinterachse komplett offen (weich) und an der Vorderachse 4 Klicks in Richtung hart.

Die ersten Kilometer bis zur Autobahn eigneten sich sehr gut, um die ersten Unterschiede zum Serienfahrwerk feststellen zu können. Die sehr kurvige Strecke zeigte sofort, dass die Einstellung am Fahrwerk nicht wirklich viel härter als Serie war. Für meinen Geschmack war dieses Setup zu weich. Die Geräusche, die angesprochen worden, waren bereits auf den ersten Kilometern deutlich zu hören.

Auf dem Nachhauseweg wurde das Fahrwerk nicht mehr verstellt, da es fast nur Autobahn war. Was positiv aufgefallen ist, dass Unebenheiten, wie Brückenabsätze und ähnliches wie beim Serienfahrwerk vom Fahrwerk gut verdaut wurden. Abgesehen von den Geräuschen an der Hinterachse war es doch ganz gut.



AST – Fahrwerk im Test

In den nächsten Tagen investierte ich etwas Zeit, um das Setup zu testen. Der beste Kompromiss war/ist an der Vorderachse 10 von 12 Klicks und an der Hinterachse 8 von 12 Klickes. So stimmte zumindest für den flotten Alltag der Härtegrad.

Das Heck wurde durch das AST-Fahrwerk deutlich aktiver, so dass der WRX nicht mehr ganz so streng untersteuert wie es mit dem Seriefahrwerk der Fall ist. Auch die Autobahnfahrten wurden nicht negativ beeinflusst durch das härtere Setup. Was aber immer noch zu stark war, waren die Rollbewegungen über die Längsachse.

Nach mehreren Wochen fehlten immer noch die Anbaubestätigung sowie die Verlängerungen zur Dämpferverstellung. Das Verstellen der hinteren Dämpfer gestaltete sich daher jedes Mal sehr zeitaufwendig, da jedes Mal die Rückbank ausgebaut werden musste.

Nach regem Mail- & Telefonkontakt mit der Firma DoubleSixx waren auch nach 16 Wochen noch keine Anbaubestätigung, keine Verlängerungen und keine geänderten Federteller geschickt worden.

Dafür war aber etwas anderes gekommen, nämlich um ein vielfach lauterer metallisches Geräusch von den hinteren Dämpfern. Es war dieses Geräusch, das von Anfang an vorhanden war, nur wurde es nun von Fahrt zu Fahrt immer lauter. Es machte keinen Spaß mehr mit dem WRX zu fahren.

Nach weiteren Beschwerden bei der Firma DoubleSixx wurde ein neues Treffen vereinbart, bei dem alle Probleme beseitigt werden sollten.

Im Dezember wurde der Subaru Impreza ein zweites Mal zur Firma DoubleSixx gebracht. Nach der Ankunft wurde der WRX sofort auf die Hebebühne gefahren. Dort sollten folgende Teile getauscht werden: an der Vorderachse neue Haupt- und Zusatzfedern sowie an der Hinterachse neue Federteller. Außerdem sollte das Fahrwerk nach 4 Monaten endlich eingetragen werden.

Nach ein paar Stunden war dann alles soweit durch und ich hatte endlich nach mehr als 4 Monaten die Eintragung in der Hand!

Zu meiner Verwunderung wurde an der Vorderachse nix gemacht, obwohl es erst geplant war. Bei einer Probefahrt wurde überprüft, ob die Geräusche an der Hinterachse noch vorhanden waren. Es gab noch immer ein leises Geräusch von hinten rechts, aber kaum zu hören und nur bei starken Unebenheiten. Herr Schneider schaute daraufhin noch mal alle Einzelheiten durch, aber nach seiner Aussage sah soweit alles ok aus. Die Verlängerungen zur Dämpfereinstellung an der Hinterachse gab es an diesem Tag leider wieder nicht.



Subaru Impreza WRX mit AST - Gewindefahrwerk

Nach dem alles soweit erledigt war, ging es wieder Richtung Heimat.
Die ersten Wochen nach dem Umbau schien das Fahrwerk nun endlich ordentlich zu funktionieren.

Doch im Februar 2005 war es wieder soweit, Geräusche hinten rechts, allerdings noch schlimmer als beim ersten Mal.

Ein lautes metallisches Geräusch, welches selbst bei den kleinsten Unebenheiten auftritt.

Die Firma DoubleSixx wurde wieder per Mail informiert.

Das Problem sollte nun direkt mit dem Fahrwerkshersteller AST besprochen werden. Dieses Treffen zwischen beiden Firmen liegt jetzt wieder einige Wochen zurück und auch nach mehrmaligem Nachfragen kam bisher kein Feedback mehr von der Firma DoubleSixx.

Ein Jahr nach Einbau so wie der TÜV Abnahme kann man folgende Aussagen zum deutschen Importeur, der Firma DoubleSixx sowie dem einstellbaren Gewindefahrwerk der Firma AST machen.

Es wurde bis heute nicht geschafft, ein einwandfrei funktionierendes und geräuschfreies Fahrwerk zu liefern. Die betroffenen Clubmitglieder haben eine Menge Zeit und Geld investiert, um den Importeur sowie den Hersteller des Fahrwerkes die Firma AST zu unterstützen.

Der Importeur kann durch Zuverlässigkeit nicht überzeugen.



AST – Gewindefahrwerk mit 12facher Härteverstellung

Getestet & geschrieben von

Enrico Esstedt

mit freundlicher Unterstützung von Alexander Kelber

*Mitglieder des
Subaru Impreza GT Club Germany e.V.*