

- Wechseln der Stabi-Gummis beim Golf IV -

Kurzanleitung von orbb2k5 für Motor-Talk



Angesichts dieses erschreckenden Kilometerstands meines Golfs habe ich mich nach reiflicher Überlegung dazu entschlossen, ihm zum "Jubiläum" neue Stabi-Gummis zu gönnen ;-)

Wichtig:

Diese Anleitung soll zur Veranschaulichung und als Hilfestellung dienen. Ich garantiere nicht für die Richtigkeit meiner Angaben, ich berichte lediglich von meinen eigenen Erfahrungen. Desweiteren schließe ich jegliche Haftung bei Beschädigungen am Fahrzeug oder gar Verletzungen aus - Es sollte schon jeder selbst wissen was er tut. Wer sich das Aufbocken des Fahrzeugs und das Lösen von insgesamt 4 Schrauben zutraut, sollte aber keine Probleme mit dem Wechsel haben.

Einleitung:

Der Golf ist nicht gerade ein leises Auto. Ständig hat man an irgendeiner Ecke ein Quietschen, Knarzen oder Poltern. Diese Geräusche haben meist sehr einfache Ursachen. Bei Fahrzeugen fortgeschrittenen Alters treten oft Poltergeräusche beim Überfahren von Unebenheiten auf, mein Wagen hat zudem noch beim Einfedern gequitscht wie ein altes Schiff ;-) Im Forum liest man bei div. Fragen nach Geräuschen sehr häufig die Antwort "*Würden die Stabi-Gummis schon gewechselt?*".

Da die Materialkosten sich in Grenzen halten und die Arbeit von den meisten selbst zu bewerkstelligen sein sollte, ist dieser Wechsel auf jeden Fall ein guter Anfang bei der Beseitigung von nervigen Geräuschen, aber auch kein Allheilmittel. Man sollte nicht enttäuscht sein, wenn man nicht alle störenden Töne ausmerzen kann mit dieser Aktion, wie schon erwähnt sind die Ursachen meist nur sehr schwer zu lokalisieren.

"steveh" von MT hat mich darauf hingewiesen, dass es zwei verschiedene Versionen von Stabilisatoren gibt: Einen mit 21mm und einen mit 23mm Durchmesser. Am einfachsten ist es wohl, den Durchmesser einfach mit einem Messschieber (alias "Schieblehre" 😊) zu messen. *Vielen Dank steveh ;-)*

Für den Wechsel der Stabi-Gummis werden folgende Teile benötigt:

- 2x Stabigummi selbst (Teile-Nr.: 1J0 411 314 R (21mm) oder aber 1J0 411 314T (23mm))
- 2x Schelle zur Befestigung (Teile-Nr.: 1J0 411 336 D)
- 2x Schraube (Teile-Nr.: N 101 016 03)

Materialkosten gesamt inkl. Mehrwertsteuer: 23,90€

! Da die neuen Gummis eine etwas geänderte Form haben, können die alten Schellen und Schrauben nicht wiederverwendet werden !

Fragen, Anregung und Kritik könnt ihr [hier](#) loswerden.

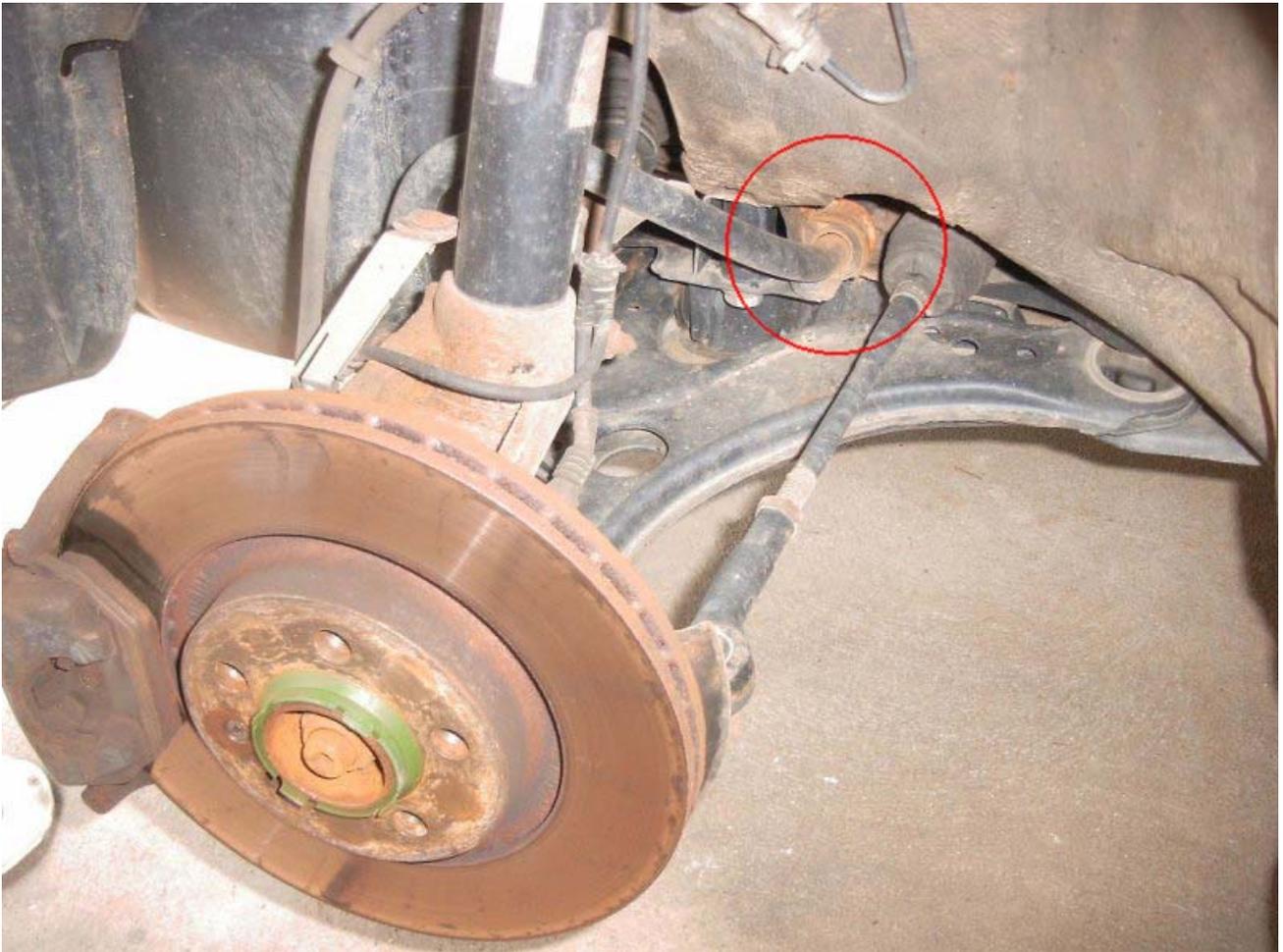
Schritt 1:

Der Wagen muss vorne aufgebockt werden. Da beide Vorderräder demontiert werden müssen, vor dem Aufbocken die Radmuttern etwas lösen. Wer keine Hebebühne zur Verfügung hat, kann dies relativ einfach mittels zweier Unterstellböcke erledigen. Eine weiterführende Diskussion zu diesem weitreichenden Thema *g* ist hier zu finden:

[Golf IV aufbocken *Hilfe*](#)

Es ist wichtig, dass die komplette Vorderachse angehoben wird, damit nichts unter Spannung steht.

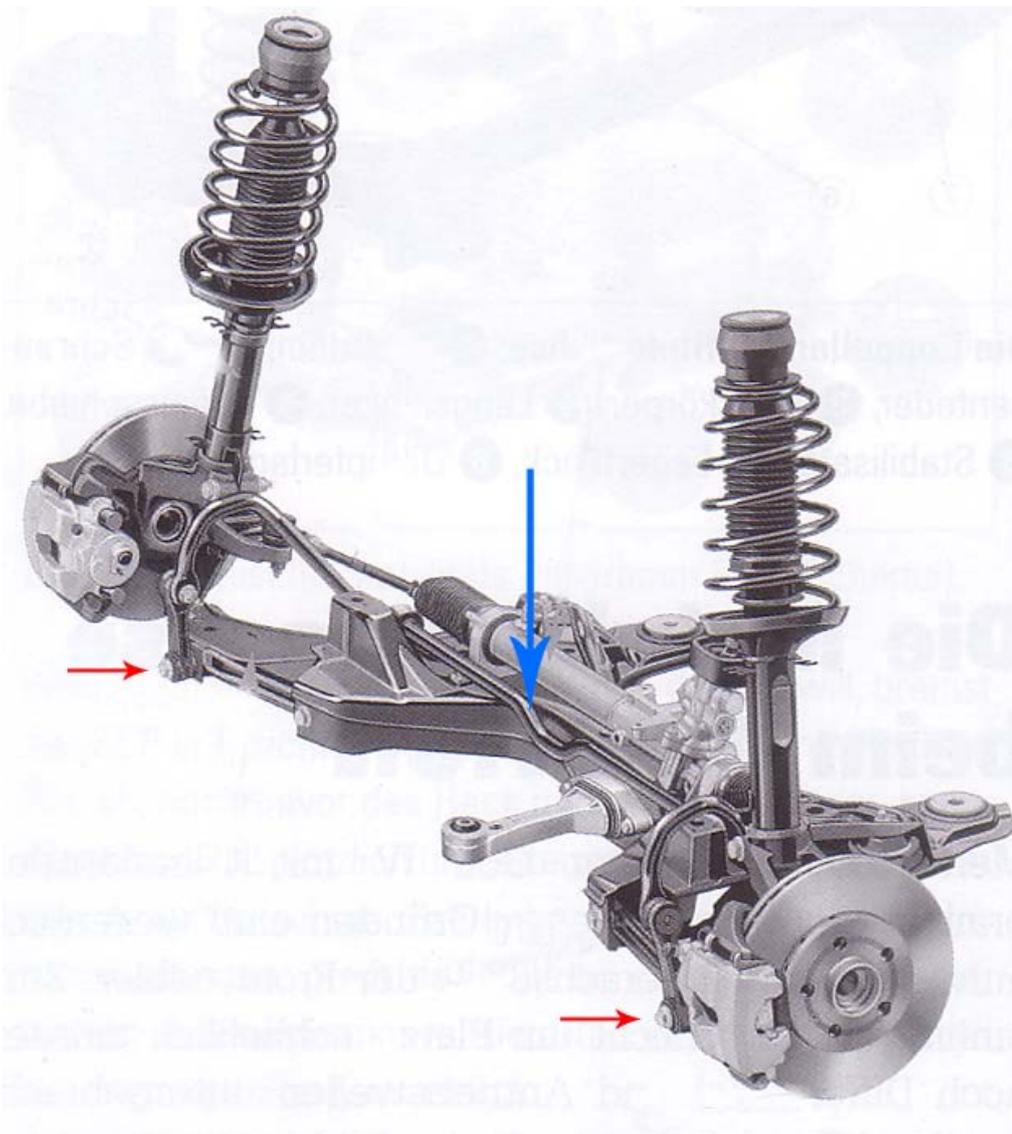
Ist der Wagen aufgebockt, beide Räder demontieren.



So sollte es aussehen, wenn die Räder abgebaut sind. Das Stabi-Gummi habe ich extra markiert.



Gut zu erkennen: Das Gummi ist total ausgeschlagen, an der Oberseite ist ein Luftspalt zum Stabilisator. Bei Belastung, d.h. beim Überfahren von Schlaglöchern und Ähnlichem schlägt der Stabilisator in diesem Spalt hin und her. Dadurch entsteht dieses nervige Poltern, was wohl alle kennen, die dieses Problem haben.



Noch einmal kurz durchatmen und sich über den Aufbau der ganzen Sache klar werden:

Der Stabilisator ist im Prinzip nur eine gebogene Stahl-Stange (blauer Pfeil). Er ist einmal mit den Schellen und Gummis befestigt (s. Fotos) und an den Enden noch mit zwei weiteren Schrauben (rote Pfeile) an den Koppelstangen. Ich habe diese auch komplett gelöst, dann hat man es beim Arbeiten leichter.

Falls jmd. den Stabilisator wechseln möchte: Dazu muss der Aggregatträger abgesenkt werden, das kann man nicht mal eben mitmachen!

Schritt 2:

Die 4 Schrauben, die den Stabilisator halten, lösen. Dazu wird ein handelsüblicher Steckschlüsselsatz mit einer Ratsche ausreichen.

Tip: Es würde auch ausreichen, nur die beiden Schellen um die Gummis herum zu lösen, wenn man allerdings den Stabilisator komplett "befreit" hat, kommt man wesentlich besser an alles heran, weil man sich den Stabilisator so drehen und schieben kann, wie man will.

Schritt 3:

Der eigentliche Wechsel: Die alte Schelle und das Gummi mit Hilfe eines Schlitz-Schraubenziehers aus dem Spalt heraushebeln. Darauf achten, wie das Gummi verbaut ist. Das neue Gummi in der gleichen Richtung wie das alte um den Stabilisator legen, die Schelle unten einhängen und kräftig auf das Gummi schieben. Das ganze ist extrem "passgenau", was das erneute Festschrauben der neuen Schellen zu einer ziemlichen Fummelsarbeit macht. Da die neue Schraube etwas kürzer ist als die alte und zugleich aber das neue Gummi dicker, fällt es recht schwer, die Schelle überhaupt nah genug an die Bohrung heranzubringen.

Als Hilfsmittel habe ich mir eine Schraubzwinde genommen und damit das Gummi zusammengedrückt. Die Schrauben der Schellen mit 25NM anziehen (sofern ein Drehmomentschlüssel verfügbar ist). *Danke Carlocat von MT :-)*

Tip 1: Um etwas mehr Platz zu haben, kann man die Lenkung voll in beide Richtungen einschlagen, dann schiebt sich die Gummimanschette der Lenkstange zusammen.

Tip 2: Erst die alten Gummis auf beiden Seiten entfernen und dann Stück für Stück auf beiden Seiten die neuen Schellen auf die Gummis

schieben. Denn: Ist erst einmal eine Seite festgeschraubt, kann man auf der anderen Seite nicht mehr viel korrigieren, da das ganze absolut keinen Spielraum hat. (Aber genau deswegen werden die Gummis ja erneuert ;-))



Das neue Gummi (hier auf der anderen Seite) in eingebautem Zustand. Es sitzt ohne irgendwo zu verklemmen absolut fest um den Stabilisator und dämpft damit jegliche Schwingungsübertragung auf das Chassis.

Schritt 4:

Nun die beiden Schrauben an den Enden des Stabilisators (rote Pfeile in der Zeichnung) mit 45NM wieder festschrauben (*Auch hier: Danke Carlocat*). Keine Angst falls dieser nicht 100% in der Original-Lage ist: Da das Ganze prinzipbedingt drehbar aufgebaut ist, wird sich der Stabilisator von selbst in die optimale Position bringen, wenn er wieder belastet wird.

Nun noch die Räder festschrauben und den Wagen wieder auf den Boden ablassen.

Schritt 5:

Eine kleine Probefahrt mit einigen Lastwechseln kann nicht schaden. In meinem Fall war ich wirklich sehr positiv überrascht, wie leise mein Auto sein kann ;-)

Das Holpern und Quietschen habe ich mit dieser Aktion vollständig beseitigen können, ich kann den Wechsel wirklich nur jedem empfehlen, den Geräusche aus dem Bereich des Fahrwerks plagen.

Vielen Dank für's Lesen! Fragen, Anregung und Kritik könnt ihr [hier](#) loswerden.

© May 2006 by orbb2k5

1534 Klicks