

SAAB 9000 Stoßdämpfer Ein- und Ausbau

Also meiner ist BJ 1997 und hat jetzt 220 TKM. Die Stoßdämpfer hat der Vorbesitzer einbauen lassen, waren von Monroe und bestimmt über 50 Tkm drin.

Der Defekt ließ sich sehr leicht nach dem Ausbau feststellen. Ich habe den Dämpfer mit der Kolbenstange auf den Boden gedrückt, da lässt er sich mit etwas Kraft nach unten drücken und man hat dann beim Ausfedern hören können, das die Kolbenstange in der Auf- und Abbewegung etwas Spiel hat, was über den Radkasten eben sehr verstärkt war. Am Anfang hatte es sich erst angehört als ob vom hinteren Gurt die Schloßzunge gegen das Blech schlägt.

Jetzt mal einige Tipps zum Ausbau

Werkzeug:

Wagenheber, Stützbock, Drehmomentschlüssel, 6mm Gabelschlüssel oder Feststellzange, je ein 16 und ein 14 mm flacher Gabelschlüssel und Ringschlüssel oder Langnuss, 18mm Nuss, Ringschlüssel und Ringschlüssel mit Ratschenfunktion, 40er Torx, kleines Montiereisen oder kräftiger Schraubenzieher, eventuell Hammer mit Schlagholz. Kompressor mit Ausblaspistole wäre auch sehr hilfreich.

Zeitbedarf: Ich habe für beide Seite etwa eine Stunde benötigt

Material: Eingebaut hat ich jetzt mal die KYB Stoßdämpfer Hinterachse Nr. 553187

Ablauf:

Hutablage raus, Sitze umgelegt, Kofferraum auf (aber nur damit es im Innenraum nicht zu warm wird), mit 40er Torx die Bolzen für die Lehnenverriegelung entfernt. Dann vorsichtig die Dichtung im Bereich der Türen hochgezogen damit man die Kofferraumverkleidung frei bekommt. Im Bereich der Lautsprecher ist die nur in den Lautsprecherrahmen gesteckt. Dann die Verkleidung soweit wegnehme, dass man leicht an die Schrauben kommt.

Im Original sind oben zwei Muttern mit 16mm bei den KYB haben die Muttern eine Schlüsselweite von 14mm. Laut Handbuch sollten die Schrauben nur mit 11 Nm angezogen werden, wenn man die Dämpfer ausgebaut hat, dann kann man auch erkennen, dass die eigentlich von ganz allein halten und die Schrauben nur zur Sicherheit mit dran sind und halt die Kolbenstangen festhalten. Wenn es also wie bei mir klappert, dann macht es überhaupt keinen Sinn diese Schrauben mit aller Gewalt festzuziehen, dann über die Distanzhülse die sich auf der Kolbenstange befindet wird eben nur der Abstand zwischen den Gummilagern bestimmt.

Also jetzt den sehr flachen Gabelschlüssel an die untere Schraube und mit dem Ringschlüssel die obere Kontermutter lösen. Die flachen Ringschlüssel habe ich mal bei einem Fahrradhändler entdeckt. Je nachdem ob das Gewinde Rost oder kleiner Beschädigung aufweist, benötigt man oben an der Kolbenstange jetzt den 6mm Schlüssel oder halt eine entsprechende Zange. Wenn die beiden Schrauben weg sind, kann man auch den oberen

Puffer entfernen und sich die obere Aufnahme mal genauer ansehen wenn die Kolbenstange freiliegt.

Ein Tipp für die weniger geübten, ich habe mir immer vor dem Ausbau Bilder gemacht, und konnte dann später an Hand der Gewindinge abzählen ob beide Schrauben wieder auf der gleichen Höhe sind. Was aber fast unnötig ist, denn bei neuem bzw. intaktem Gewinde kann man die Muttern auch von Hand anziehen.

Kommen wir jetzt zum schwierigeren Teil. Am leichtesten geht die Fahrerseite, auf der Beifahrerseite braucht man ohne richtiges Werkzeug fast doppelt so lange.

Wagen entsprechend sichern, denn es ist leichter wenn die Handbremse gelöst ist. Ich würde jede Seite einzeln machen, man kann aber auch den Wagen so hochheben das beide Hinterräder frei sind. AUF alle Fälle den Wagen hinten auf Unterstellböcke setzten.

Ich fange mal auf der Beifahrerseite an.

Der Stoßdämpfer ist zusammen mit dem Stabilisator über eine gemeinsame Schraube an der Hinterachse befestigt. Schraube und Mutter sind 18mm. Zuerst habe ich das freisichtbare Gewindeende mit Druckluft gereinigt. Der Platz auf der Beifahrerseite ist sehr beengt durch den Panhardtstab, daher kommt man von innen am besten mit einer Ratsche an die Schraube und von der Radseite mit einem 18er Ringschlüssel.

Wie ich schon öfters gehört habe, gab es keine Probleme die Mutter auf der Radseite zu lösen, aber jede Menge Probleme die sehr lange Schraube zumindest vom Bereich des Stoßdämpfers wegzubekommen.

Eines schon mal vorweg, die Schraube hat fast kein Spiel und durch den Rost und Staub wird das bisschen Spiel noch weniger. Ich habe da kaum Problem gehabt, oder habe eventuell durch Zufall einen Weg gefunden dieses Problem zu umgehen. **Falls die Profil hier mitlesen, können die ja die fachgerechte Vorgehensweise noch kurz ergänzen.**

Also das Lösen der Mutter ist kein Problem, aber wie bekommt man die Schraube raus. Ich habe dazu immer die Mutter noch einige Gewindegänge drauf gelassen um bei Bedarf mit einem Keil etwas Druck nach innen ausüben zu können.

Wichtig ist, dass man die Schraube selber drehen kann, egal ob leicht oder stramm. Bei mir war durch Zufall noch eine leichte Spannung durch den Stabilisator auf der Schraube und entweder durch den Schmutz oder die Verkantung der Schraube zwischen Halterung, Stoßdämpfer oder Stabilager. Auf jeden Fall hat sich die Schraube über das Gewinde so an den Teilen abgestützt, dass ich mit entsprechendem Gefühl, langsam die Schraube nach innen rausdrehen konnte. In den Teilen ist KEIN Gewinde, aber durch die Spannung oder den Rost hat sich eine Art Gewinde gebildet und hat die Schraube rausgeschoben.

Durch die Nähe der Panhardtverschraubung bekommt man schnell Probleme mit der Ratsche, daher empfehle ich sobald die Schraube sich leichter drehen lässt, die Ratsche durch einen Ringschlüssel mit Ratschenfunktion zu ersetzen. Natürlich geht auch ein normaler Ringschlüssel, dann dauert es eben etwas länger. Wer meint seine Ratsche ist

ausreichend klein, der wird später feststellen, dass er die Schraube wieder soweit zurückdrehen darf, bis er die Ratsche entfernen kann um mit dem Ringschlüssel wieder anzufangen. Sitzt die Schraube locker, aber der Stoßdämpfer kommt noch nicht raus weil er an den letzten Gewindegängen hängt, dann kann man versuchen mit einer Verlängerung von außen auf die Mutter mit vorsichtigen Hammerschlägen die restlichen Millimeter frei zu bekommen.

Ich nutzte in solchen Fällen immer eine zweite Person die mir hilft und setze vor die Mutter einen passenden Ringschlüssel der mit wenig Spiel über den Schraubenschaft passt und ich gebe dann auf den Schlüssel die Schläge. Damit wird die Schraube bzw. der Schraubenkopf geschützt und man hat trotzdem eine größere Schlagfläche.

Oft sitzt der Dämpfer unten noch etwas fest, denn da ist ja auch jede Menge Schmutz. Ich konnte den dann mit einem stabilen Schraubenzieher heraushebeln.

Um den Dämpfer jetzt rauszubekommen, habe ich nur einen Weg gefunden, ohne die restliche Radaufhängung abzubauen. Am leichtesten geht es, wenn man zuerst das **Handbremsseil** aushängt, **ABER später nicht wieder das Einhängen vergessen**. Den Dämpfer kann man mit etwas Kraft langsam nach oben drücken bis man über den Querlenker (oder wie immer sich dieses Teil nennt) kommt und kann jetzt vorsichtig den Dämpfer zwischen Querlenker, Handbremsseil und Staubschutzblech nach vorne unter rausnehmen.
FERTIG mit Ausbau und kleine Pause.

Wer möchte kann jetzt noch die Schraube komplett rausnehmen, reinigen und die Buchsen gangbar machen.

Einbau geht dann in umgekehrter Reihenfolge. Aufpassen das die Abstandshülse auf der Kolbenstange nicht vergessen wird. Ich hab bei mir den Gummipuffer mit der Halskrause wieder als unteren eingebaut, so konnte ich den Sitz besser kontrollieren und vor dem Festziehen auch sicherstellen, dass diese Halskrause nicht verdrückt wird. Der andere Puffer muss dann mit der Vertiefung in Richtung der Halskrause aufgesteckt werden.

Beim Einsetzen der Schraube kann es durch die Spannung des Stabi notwendig werden die Hinterachse etwas anzuheben, auf keinen Fall sollte man die Schraube mit grober Gewalt wieder durch die Buchsen prügeln. Von daher bitte etwas mit Gefühl damit das Gewinde keinen Schaden nimmt. Laut diverser Empfehlungen soll man die untere Schraube nur mit Last auf dem Rad, also abgesenkt festziehen. Ich habe mir so beholfen, dass ich geschützt durch eine Holzauflage unter der Feder mit Hilfe des Wagenhebers diese Einheit soweit hochgedrückt habe, bis der Wagen locker auf dem Stützbock lag und habe dann die letzte Schraubendrehung festgezogen.

Wer damit die Beifahrerseite geschafft hat, für den ist die Fahrerseite dann ein Kinderspiel da man hier richtig Platz nach innen hat.

Ich erspare mir jetzt den kompletten Rückbau zu beschreiben und gehe nur auf die wichtigsten Schritte in Stichpunkten ein.

- Unteres Lager festschrauben 85 Nm
- Handbremsseil wieder einhängen
- Oberes Lager festschrauben 11 Nm
- Rad festschrauben 120 Nm

So jetzt noch viel Spaß und ich freue mich auf Eure Rückmeldungen

Gruß

RPE 9000