



Bild 22 – Werkzeug zum Aufpressen des Montagebügels – ein Stück Gewindestange (M16 oder M18, jedenfalls stark genug), eine Mutter ans Ende geschweißt, eine lange Mutter und Beilagscheiben.



Um das Aufpressen zu erleichtern, sollten Sie wieder einen dünnen Fettfilm auf die entsprechenden Flächen aufbringen. Schmieren Sie das Gewinde des Werkzeuges und halten Sie die **innere** Metallhülse der Buchse mithilfe der Beilagscheiben gegen.

Bild 23 – Starten der Prozedur

Wenn Sie beginnen, den Bügel auf die Buchse zu pressen, seien Sie wieder geduldig. Auch hier darf



nichts verkanten, und das kann schwierig sein. Dazu können Sie die (radiale) Position des Abziehers und damit den Druckpunkt verändern, solange nicht zu viel Vorspannung auf dem Abzieher ist. In der Endposition sollte sich ein Axialabstand von 6 mm (wie zuvor notiert, siehe Bild 04) zwischen Längslenker und Montagebügel ergeben (**pressen Sie nicht zu weit**, sonst müssen Sie zurück zu Bild 07, siehe Mensch-ärgere-dich-nicht ;-)

Bild 24 – die fertig montierte Gummibuchse

Bevor Sie den Torsionsstab montieren, fetten Sie ausgiebig die Bereiche ein, wo die verzahnten Enden des Stabes zu liegen kommen, vor allem die Innenflächen des Montagebügels und der Buchse.

Führen Sie dann den Torsionsstab ein, gerade so weit wie nötig, um den Montagebügel in Position bringen zu können, und fixieren Sie den Bügel am Fahrzeugchassis, ziehen Sie die Schrauben noch nicht endgültig fest. Lassen Sie die Längslenker frei hängen (deren Position wird durch den gegenüberliegenden Torsionsstab vorgegeben). Bringen Sie dann den Torsionsstab in die endgültige Position, wobei zuerst die Verzahnungen am Montagebügel, dann am zentralen Verbindungsblock eingreifen, beides in den zuvor markierten Positionen (siehe Vorbereitung 2). Dabei kann es hilfreich sein, das Gewicht des Längslenkers leicht zu unterstützen.



Bild 25 – die montierte linksseitige Buchse mit fixiertem Montagebügel, montiertem Torsionsstab und frei hängendem Längslenker, wobei die Position des letzteren durch den Torsionsstab vorgegeben wird. Beachten Sie die Verdrehung des Gummikörpers der Buchse (man kann das an den Buchstaben erkennen, welche nicht kursiv sind!).



Bild 26 – rechtsseitige Anordnung, fast fertiggestellt. Gleiche Situation wie in Bild 25 (spiegelverkehrt); Beachten Sie die Verdrehung des Gummikörpers der Buchse (die „umgekehrt kursiven“ Buchstaben).

Falls Sie einen Torsionsstab erneuern mussten (besser beide, und nicht vergessen: linken und rechten Stab nicht vertauschen, markieren Sie sie, falls Sie sie aus einem Spenderfahrzeug ausbauen), können Sie nun durch Drehen der Stäbe die Fahrzeughöhe einstellen – die äußeren Enden haben 31 Zähne, die inneren 30, sodass Sie **linke und rechte Seite gleichermaßen feineinstellen** können. Stellen Sie den Zentralabstand der Stoßdämpferbefestigungsschrauben ein – wie zuvor notiert – siehe Vorbereitung 2 – falls nötig durch mehrmaliges Versuchen (Sie können die Distanz mithilfe eines Scherenwagenhebers unter dem Längslenker einstellen und variieren – nicht eines hydraulischen Hebers, diese geben langsam nach). Falls Sie keinen Sollwert haben, weil die Stäbe gebrochen waren, nehmen Sie 50 cm als Grundeinstellung. Übrigens ist eine deutliche Veränderung der Fahrzeughöhe nicht zu empfehlen, weil das sehr wahrscheinlich das Handling des Fahrzeuges sowie die Bremsdruckregelung der Hinterachse beeinträchtigt (ein Tieferlegen birgt die Gefahr, dass die Federung durchschlägt, ein Höherlegen führt zu Spurstabilität). Außerdem müsste man vermutlich auch noch die Stabilisator-Stäbe einstellen, was tunlichst zu vermeiden ist - siehe Bild 02).



Sichern Sie den Stab, entweder mit der Sicherungsscheibe, oder, wenn diese verrostet war, mit einer Schlauchklemme direkt an der Buchse (der Stab wird wohl nicht von alleine rausgehen, aber sicher ist sicher). Die Ballastgewichte habe ich weggelassen und seither nichts vermisst.

Bild 27 – Sicherung des Torsionsstabes