

# Vorderer Achsträger von 12mm auf 14mm Excenterschraube umbauen / bei den ersten Baureihen des T4 bis Fahrgestellnummer 70 PH 004 342

Leider ist es innerhalb des VAG Konzerns „Mode“ ältere, aber zum Betrieb unbedingt Notwendige Ersatzteile abzukündigen.

Im Vorliegenden Fall ist die M12 Excenterschraube für die NachlaufEinstellung an der Vorderachse entfallen. Diese Schraube muss laut VW aber unbedingt getauscht werden, nachdem sie geöffnet wurde. Dies ist fast zwingend beim Achseinstellen nötig, immer aber beim Tauschen der Gummimetalllager der Querlenker.



Excenterschraube

Entfallteil:

M12x1,5x90 VW Nr.: 701 407 397 Bis Fahrgestellnr. 70-M-083 341

Nachfolgeteil:

M14x1,5x90 VW Nr.: 701 407 397 A, Ab Fahrgestellnr. 70-M-083 342

Diese muss im Gegensatz zur M12 Variante nicht mehr getauscht werden.

Für die Querlenker gibt es die hinteren Metallgummilager in 12 und 14mm, dass ist nicht das Problem. Aber die 14er Schrauben passen natürlich nicht zu den 12er Langlöchern im alten Aggregateträger. (Die momentan von VW gelieferten Metallgummilager in 12 mm sind übrigens ausgebuchte 14er.)





12x28mm Langloch



Laut VW soll bei Bedarf ein geänderter Aggregateträger 701 499 031 E (Ca. 400.-) eingebaut werden. Dieser Schemel hat dann die 14er Langlöcher und noch die alte Aufnahme für die Drehmomentstütze (701 399 201 H) der ersten Modelle sowie M8 Gewinde für die Servolenkung.



**Drehmomentstütze 701 399 201 H**

Der nachfolgende Aggregateträger 701 499 031 F hat dann aller Wahrscheinlichkeit nach bereits M10 Gewinde für die Servolenkung aber auch noch die alte Aufnahme für die Drehmomentstütze 701 399 201 H. Für die Servolenkung sind aber passende Gummibuchsen lieferbar. Beim Umbau auf den neueren Aggregateträger muss aber die gesamte Vorderachseinheit komplett ausgebaut und zerlegt werden. Dies steht eigentlich in keinem Verhältnis zu den 2 entfallenen Schrauben.

Ab Fahrgestellnr. 70 PH 004 343 findet dann ein geänderter Aggregateträger, mit geänderter Befestigung für die neue Drehmomentstütze, M10 Befestigungen der Servolenkung und 14er Langlöchern Verwendung. Dieser passt dann aber aufgrund der geänderten Drehmomentstütze nicht mehr zu den älteren Fahrzeugen. Eventuell wäre allerdings mit einigem Aufwand ein Umbau auf die neue Getriebehalterung / Drehmomentstützen Kombination möglich.

Da die beiden Excenterschrauben identische Außendurchmesser der Excenter haben liegt der Gedanke nahe, „einfach“ die 12er Langlöcher auf 14mm aufzuweiten. Da sich an den Aufhängungspunkten außer den Durchmessern nichts geändert hat ist dies zumindest prinzipiell möglich. Dabei ist natürlich äußerst penibel auf größte Präzision zu achten.

Am einfachsten lässt sich das natürlich bei ausgebautem Aggregateträger (Z.B. beim Wechseln der oberen Querlenkergummis sowieso nötig.) bewerkstelligen. Aber auch eingebaut ist das unter Zuhilfenahme einer Winkelbohrmaschine, und eines 14er Zapfensenkens durchaus möglich.



Hilfsmittel:

Zapfensenker 14 mit 12er Zapfen

Zapfensenker 13,5 mit 12er Zapfen

Zentrierplatte mit 2 x 12mm Bohrung

Bohrungsabstand 14mm

Inbusschraube M10 mit abgeflachter Seite + Mutter

Winkelbohrmaschine



Anbringen der Zentrierplatte und ausrichten über dem alten Langloch. Sauber ausgerichtet liegt die 12er Bohrung jetzt genau unter einem Ende des alten Langlochs und verhindert damit ein Verlaufen des Senkers. Abgeflachte Schraubenseite zum Zapfensenker ausrichten, sonst ist nicht genug Freiraum für diesen vorhanden.



Jetzt kann das alte Langloch an den Enden auf 14mm aufgearbeitet werden.

Beim Hinteren wird das genauso gemacht.



Aufgearbeitetes Langloch bereit zum Ausfeilen des noch stehen gebliebenen Höckers zwischen den beiden 14mm Enden.

Etwas Rostschutz schadet anschließend natürlich nicht. Auf der linken Seite, bei der der Tank im Weg ist, muss mit einem geeigneten (hier der 13,5er) schlanken Senker durch das vordere Langloch gebohrt werden. Anschließend notfalls ausfeilen.



Wenn sauber gearbeitet wurde, lässt sich jetzt die neue Schraube spielfrei einsetzen und leicht verdrehen.

14mm

Auf die geschilderte Weise ist es möglich die nicht mehr lieferbare 12mm Dehnschraube „zu umgehen“. Leider wird immer wieder berichtet, dass diese Dehnschraube bei Achsarbeiten anschließend (Auch in Werkstätten!) wiederverwendet wird.

Bei Arbeiten an der Achse oder anderen sicherheitsrelevanten Teilen ist absolute Präzision und Sorgfalt nötig. Ein Umbau in der geschilderten Weise halte ich persönlich für vertretbar, da der neuere Achsträger an dieser Stelle mit dem umgebauten absolut identisch ist. Aber das muss letztendlich jeder für sich selber entscheiden. Dieser Bericht soll lediglich helfen den Umfang und die Schwierigkeiten der Arbeiten einzuschätzen.

**Im Übrigen gilt:**

**Wer an seinem Fahrzeug selber schraubt ist immer auch selber dafür verantwortlich. Wer an den Mist in dieser Beschreibung glaubt, dem ist nicht zu helfen. Wer dennoch danach handelt tut das unter eigener Verantwortung.**

**Ich garantiere nur, dass ich die Bilder selber an meinem Fahrzeug geschossen habe und sie keinem ( nur meinem ;-)) Urheberrecht unterliegen.**

**Eine kostenlose, unveränderte und vor allem nicht unter fremdem Namen stattfindende, Weitergabe ist ausdrücklich erwünscht.  
Thomas L.**