



Matses Jetta-

Tipps & T



Inhaltsverzeichnis

1. [Umbau auf innenbel. Scheibenbremsen 13" vorne \(239 x 20 mm\) v](#)
2. [Umbau auf innenbel. Scheibenbremsen 14"/15" vorne \(256 x 20 mm\) G60](#)
3. [Umbau auf Scheibenbremsen-Hinterachse vom GT / GT 16V / G60](#)
4. [Entlüften der ABS-Bremsanlage des Jetta / Golf 2](#)
5. [Wechsel der hinteren Bremscheiben und -beläge bei Fahrzeugen o](#)
6. [Umbau auf Instrumenteneinsatzes auf blaue Beleuchtung](#)
7. [Umbau der Schalter auf die Golf-IV-Funktionalität](#)
8. [Umbau auf den großen 9"-Bremskraftverstärker](#)
9. [Einbau eines Drehzahlmessers](#)
10. [Einbau einer \(M\)ulti-\(F\)unktions-\(A\)nzeige](#)
11. [Selbstbau eines MFA-Kabelbaumes](#)
12. [Zusätzlicher Schalldämpfer an den kleineren Modellen](#)
13. [Tausch der Gelenkwellen](#)
14. [Verbesserung des Kaltstartverhaltens beim Pierburg 2E2](#)
15. [Golf-3-Felgen 185/60 auf 14" am Jetta 2](#)
16. [Probleme mit dem Nachrüst-GKat von HJS für den EZ](#)
17. [Umbau auf GL-Stoßstangen vorne/hinten](#)
18. [Defekte serienmäßige Stoßdämpfer vorne selbst wieder auffrischen](#)
19. [FoliaTec-Chromolux\(TM\) anbringen](#)
20. [!!! Eure Tips & Tricks zum Einschicken !!!](#)

Zusätzlicher Schalldämpfer an den kleineren Modellen

Ein nötiger Wechsel meines Endschalldämpfers brachte mich auf eine Idee. Ich mit nachgerüstetem GKat anstelle des rohrförmigen Vorschalldämpfers nur die serienmäßige Lösung von VW mit UKat für den EZ enthält aber noch einen mit einem kurzen Rohr vor der Hinterachse.

Da mir mein Auto aufgrund eines billigen Endtopfes ein wenig zu laut erschien, entschied ich mich für den serienmäßigen UKat-EZ mit Mittelschalldämpfer und Endtopf.

Als ich die Anlage montieren wollte, erlebte ich eine Überraschung. Mein Faltenrohr enthält einen Vorschalldämpfer hinter dem Kat. Nach kurzer Überlegungszeit entschlo

montieren, obwohl sie so einen Dämpfer zu viel erhalten würde.

Es ergibt sich folgende Kombination:

Kat - Vorschalldämpfer Rohrform - Mittelschalldämpfer vor HA - Endschalld

Erstes Erstaunen tat sich nach dem Anlassen auf. Der Motor lief so leise wie r Gegendruck und eventueller Leistungseinbußen aufgrund des zusätzlichen Sc dass die PN-Modelle mit serienmäßigen GKat und die EZ mit serienmäßigen Endtopf aufweisen. Da der Serien-EZ mit UKat auch 55 kW leistet, war die F Leistung kostet.

Ein Besuch bei Bosch in Braunschweig auf dem Rollenprüfstand brachte das habe also nicht einmal ein einziges Watt Leistung verloren bzw. liege immer einfach. Der Vorschalldämpfer ist ein sogenannter Absorptionsdämpfer über d Abgasstrom. Der Gasfluss wird kaum beeinträchtigt. Daher keinerlei Leistung Aber ich denke, die merken das gar nicht, da es so viele verschiedene Anlagen

Übrigens: die Konstellation ist beim 1,6-Liter des Golf 3 genauso. Der neuere brummig verschrien und enthält auch nur einen Rohrvorschalldämpfer und ein der HA für diese Baureihe gibt, funktioniert der Trick vielleicht auch hier. Die Gegendruck der Anlage aber kaum verändert, müsste dies eigentlich der Fall s ohne Gewähr!

[Zurück zum Anfang](#)

Umbau auf innenbel. Scheibenbremsen 14"/15" vorne vom GT 1

Der GT 16V ab MJ 89 und der Golf 2 GTI G60 besitzen an der Vorderachse z nicht um die VW-II-Bremskonstruktion, sondern um Girling-Bremsen. Diese Bremsleistung ausgelegt und unterscheiden sich auch konstruktiv.

Die VW-II-Bremse besteht aus dem Radlagergehäuse, an dem die Belaghalter Beläge geführt und ist an das Radlagergehäuse angeschraubt.

Die Girling-Bremse entspricht in der Konstruktion in etwa der hinteren Scheib über zwei Aufnahmebohrungen, in die der Belaghalter eingeschraubt werden. festgeschraubt und das ganze als Einheit am Radlagergehäuse befestigt.

Die Radlagergehäuse der 14"-Bremse und der 15"-Bremse unterscheiden sich kleineren Sättel und Belaghalter und die Scheiben mit den Maßen 256 x 20 mm Belaghalter und die Scheiben mit den Maßen 280 x 22 mm.

Der einfachste Umbau besteht in der Aufrüstung der 14"-Girling-Bremse des Dieser gestaltet sich einfach durch den Tausch der Bremssättel, der Belaghalt und der Scheiben. Falls das Fahrzeug kein ABS besitzt oder die Fahrgestellnu 480 001 / LB 150 001 liegt, ist eventuell der Hauptbremszylinder oder das AF Händler.

Der Grund liegt in der geänderten Bremskraftverteilung vorne / hinten durch c Vorderachse. Das neue ABS-Aggregat sowie der andere Hauptbremszylinder

Schwieriger gestaltet sich der Umbau von der VW-II-Bremse auf die Girling-Radlagergehäuse getauscht werden. Als Teilesponder eignen sich am besten k einfach 1:1 abmontieren kann.

Die nachfolgenden Schritte sind für beide Seiten auszuführen.

Die große zentrale Mutter außen auf der Antriebswelle abschrauben. Die Mut

Das Fahrzeug aufbocken und die Räder abschrauben. Dann die Sättel abbauer

Innen unten am Achsgelenk die querliegende Sicherungsschraube abschraube aushebeln. Dieses Unterfangen gestaltet sich unter Umständen sehr schwer, da Dann hilft wirklich nur rohe Gewalt. Zum Beispiel kann mit einer Brechstang

Wenn der Bolzen ausgehebelt ist, ist der Dreieckslenker vom Radlagergehäuse werden und in eingelenkter Position die Antriebswelle aus dem Radlagergehäuse

Dann sind die beiden Schrauben am Federbein zu lösen und der Spurstangen auszuhebeln.

Wenn das erledigt ist, ist das Radlagergehäuse vom Fahrzeug komplett getrennt, die ABS-Sensoren zu trennen und die ganze Einheit kann abgenommen werden.

Das neue Radlagergehäuse und die neue Bremsanlage sind genau in umgekehrter Richtung anzuschließen, alle selbstsichernden Muttern gegen neue zu ersetzen.

Hinterher muss das Fahrwerk vermessen werden, da die sturzbestimmende Verteilung

Die Bremsanlage muss auf jeden Fall eingetragen werden, da sich die Verwendung der 256er Scheiben lässt die Verwendung der 13"-Räder nicht mehr zu. Die Verwendung der 14"-Räder nicht mehr zu. Im Fahrzeugschein stehende Form

Für den Umbau verlangt der TÜV garantiert eine Unbedenklichkeitsbescheinigung hinterher der Serienstand der Bremsanlage vorliegt. Scheibenbremsen an der entsprechenden Kolbendurchmesser in den Hauptbremszylindern sind durch entsprechende bringen! Ist die Motorisierung zudem kleiner als 1,8l Hubraum, muss auch das Format getauscht werden. Der Umbau ist weiter unten beschrieben.

Ich kann den Umbau nur empfehlen, da die Bremsleistungen phänomenal sind, selbst durch mehrere Gewaltbremsungen kaum zu bezwingen (gerade die 280

[Zurück zum Anfang](#)

Umbau auf die Scheibenbremsen-Hinterachse mit / ohne Stabilisator

Die größeren Motorisierungen ab 90PS von Jetta 2 und Golf 2 sowie bis 9/89 Hinterachse eine Scheibenbremsanlage montiert. Ab GT und bei einigen Fahrzeugen zusätzlich noch einen eingeschweißten Stabilisator.

Die Trommelbremsen-Hinterachse kann problemlos gegen die Scheibenbremsen Karosserie und Federbein gleichen sich und bei Herstellung des Serienzustandes von VW eine Freigabe dafür, so dass sich der Umbau problemlos eintragen lässt.

Das Fahrverhalten durch den Stabi verändert sich sehr positiv. Das Fahrzeug fährt direkter ein. Gerade beim Jetta hat man ohne Stabi hinten das Gefühl, das Auto auf Seitenneigung wesentlich reduziert und das Kurvenfahren wesentlich angenehmer.

Die Scheibenbremsen haben im Vergleich zu den Trommelbremsen stark überlegenes Temperaturniveau und kühlen schneller ab. Die Standfestigkeit bei sportlicher Stadt- oder Gebirgsfahrt ist komplett scheibengebremstes Fahrzeug von außen wesentlich hochwertiger als bei Trommelbremsen.

Wichtig ist der gute Zustand der Hinterachse. Beim Kauf ist darauf zu achten, dass die Achse keine Beulen oder ähnliches enthält und einen guten Eindruck hinterlässt. Auch die Gängigkeit der Handbremshebel hinten am Sattel zu überprüfen. Diese rosteten nur noch schrottreif und muss vor dem nächsten TÜV-Termin getauscht werden. Wenn man auf gute Gängigkeit achtet, ist wenig weiteres zu berücksichtigen. Poröse Scheiben gleich getauscht oder eine andere Achse gekauft werden. Die Radlager sollten ebenfalls getauscht werden. Scheiben und Beläge sollten keine Riefen oder unregelmäßige Abnutzungen zeigen. Vorsicht vor Achsen, die im Freien lagen!

Am besten besorgt man sich eine Achse, die neben der Bremsanlage inkl. der Hüllen dafür enthält, da sich die auch zur Trommelbremse unterscheiden und

Wichtig ist zudem noch der Unterschied ABS ja/nein. Die ABS-Achsen haben einen 36 mm. Beide Teile sind nicht kompatibel und müssen dem Zustand entsprechend

Der Umbau sollte wegen notwendiger Arbeiten über Kopf auf einer Bühne erfolgen. Die Handbremshebelverkleidung abbauen, an beiden Handbremsseilen die Mutter

Fahrzeug hochheben.

Den Bremskraftregler vom Achsträger abschrauben (zwei Schrauben) und auch die Schraube für die Feder unten gelöst und entfernt werden. Der Regler bleibt an dem Fahrzeug besitzend (z.B. Golf 2 55 PS), sind UNBEDINGT damit nachzurüsten!

Die beiden Rohrleitungen vom Regler verfolgen. Eine geht kurz an die linke Seite und die andere hinüber zur anderen.

Die Bremsanlage wird genau hier an den Übergängen zu den Bremsleitungen angeschlossen. Die Rohrleitungen von den Bremsleitungen abschrauben. Tip: Wenn das Bremsventil geöffnet wird, ist im HBZ der Zulauf zum Reservoir versperrt und die Bremsanlage lässt sich nicht betätigen.

Die Handbremsseile mit den Hüllen aus den Blechklammern aushängen und die Hüllen entfernen.

Falls es sich um ein Fahrzeug mit ABS handelt, müssen jetzt die ABS-Sensoren ausgebaut werden. Dort kommen die Sensorkabel durch Gummihüllen geschoben in die Steckverbindungen. Diese Steckverbindungen auftrennen und die beiden Kabelenden durch die Öffnungen in den Hüllen stecken.

Die Achse ist nun nur noch an Federbein und Lagerbock befestigt. Am Lagerbock sind zwei M14 in T-Anordnung, die mit einem 17-er Schlüssel loszuschrauben sind. Da die Achse nicht herunterfällt. Die Schrauben sitzen im allgemeinen sehr fest und sind mit einem 17-er Schlüssel losdrehen und entfernen.

Unten am Federbein im Rohr der Achse die selbstsichernden Muttern der Federbeine entfernen. Nun kann die alte Achse abgesenkt und aus dem Weg geräumt werden.

Die neue Achse mit einem Heber unter das Auto heben. Den rechten Lagerbock zuerst anschrauben, die Schrauben oben in den Langlöchern genau in der Mitte stehen. Schrauben mit einem 17-er Schlüssel anziehen.

Den linken Lagerbock erst leicht anschrauben und dann am Achsträger mit einem Heber anheben, dass zwischen Bock und Achsträger nur ein geringer Spalt bleibt.

Die Schrauben links ebenfalls mit 70 Nm anziehen. Nun hat die Achse in Querlage einen Spalt zum spurkorrigierenden Achslager.

Die Federbeine in die Aufnahmen unten der Achse einführen. Schrauben durchstecken und aufschrauben. Schraube von außen mit 75 Nm anziehen. Ab jetzt hält die Achse die Federbeine.

Die Rohrleitungen links und rechts zu den Bremsleitungen hinbiegen und anschließen. Die Leitungen montiert werden, da sonst die Leitungen nicht festgehalten werden und sich verschleppen.

Den Bremskraftregler an dem neuen Achskörper befestigen und auch die Feder an dem Regler befestigen.

Falls das Fahrzeug ABS hat, jetzt die neuen Sensorkabel durch die Gummihüllen in die alten Steckverbindungen abschließen. Rücksitzbank einbauen.

Die neuen Handbremsseile durch die Öffnungen im Mitteltunnel durchschieben und nach oben durch die beiden Löcher zwischen dem Handbremslichtschalter und dem Handbremshebel stecken. Sind hinterher nur durch hohen Aufwand hochzufädeln, da sie sehr biegesteif sind und sich nicht leicht hineindrücken.

Die Seile durch die Wippe fädeln, die Wippe im Hebel einhängen und die Seile durch die Wippe gerade im Hebel hält. Dabei müssen die Seile am Handbremshebel durch die Öffnungen daneben, baut sich keine Bremskraft auf und die Seile scheuern in kurzer Zeit durch.

Unten unter dem Auto die Handbremsgehäuse wieder in die Blechlaschen am Federbein einbauen und erledigt.

Es sind noch die Bremsanlage nach Vorschrift zu entlüften und die Handbremse einzustellen.

Bei Fahrzeugen mit ABS geschieht die Entlüftung des hinteren Bremskreises nach einer bestimmten Methode. Näheres findet Ihr [*hier*](#).

Nebenbei sei noch angemerkt, dass zur TÜV-Freigabe der große 9"-Bremskraftregler bei kleineren Modellen ist die Eintragung der Scheibenbremsen vielleicht wohl möglich, aber dem Serienzustand entsprechend. Kein TÜV wird das dann ohne weitere Änderungen. Innenbelüftete Scheiben vorne können in diesem Sinne auch gleich mitnachgekauft werden, wenn vorne innenbelüftete verbaut.

Der Stabi macht sich auch bei der Serienabstimmung der Federung hinten bemerkbar.

GTI 16V ist für die Verbesserung nicht unbedingt nötig. Es funktioniert auch Fortan viel Spaß mit der genialen Kurvenlage und der guten Standfestigkeit d

[Zurück zum Anfang](#)

Entlüften der ABS-Bremsanlage des Jetta / Golf 2

Das Entlüften der ABS-Bremsanlage unterscheidet sich vom Prinzip her von
Das hier vorgestellte Verfahren funktioniert NUR, wenn das System nicht voll
Ausgleichsbehälter angesaugt wurde.

Im Jetta / Golf 2 wurde ein Dreikanal-ABS von Conti/Teves verbaut, welches
beiden Vorderräder sind getrennt und die Hinterachse bildet einen gemeinsam
wenn man sich den Bremskraftregler anschaut. Von vorne kommt nur eine Le
welches den Bremsdruck auf beide Seiten hinten verteilt.

Der hintere Bremskreis besitzt bei diesem System keine mechanische Verbind
Hinterachse wird rein hydraulisch aus dem Druckspeicher heraus über die Ve
ist die Zündung ausgeschaltet, wird die Hinterachse nicht gebremst.

Diese Tatsache erleichtert einem das Entlüften des hinteren Bremskreises alle
den Schlauch an und dreht die Entlüftungsnippel los. Jetzt setzt sich ein Hilfe
der Kompressor den ABS-Druck aufgebaut hat und abschaltet.

Dann tritt er das Bremspedal voll durch. Jetzt versucht das System im hinteren
Ventile den Druck aus dem Speicher auf den hinteren Bremskreis. Da dieser j
Vorratsbehälter nach hinten durch. So ist die Entlüftung ganz einfach. Man m
Ausgleichsbehälter nicht leergepumpt und vorne wieder Luft angesaugt wird.

Also immer schön nachgießen und genügend frische Bremsflüssigkeit bereith

Der Helfer tritt solange auf das Bremspedal, bis hinten blasenfreie Bremsflüss
entlüftet.

Im übrigen hört die Pumpe nicht auf zu pumpen, wenn der Helfer von Bremsp
fällt bei diesem Manöver gegen Null und der muss wieder aufgebaut werden.
saugt dabei natürlich aus dem Vorratsbehälter. Also immer erst warten, bis di
fleißig nachgießen!.

Dieses Verfahren auch für die andere hintere Seite benutzen.

Vorne kann auf herkömmliche Weise entlüftet werden.

Es muss allerdings IMMER auf genügend Flüssigkeit im Ausgleichsbehälter
die Entlüftung teuer und kann nur bei VW gemacht werden. Da sich dann Luf
spezielles Diagnoseprogramm angestartet werden, welches alle Ventile öffnet
möglich. Zudem läuft die Pumpe ohne Schmierung, wenn die Flüssigkeit fehl
herauszubekommen, wird mit Hochdruck befüllt.

Das kostet viel Geld und ist durch Vorsicht vermeidbar! Wenn allerdings aus
ist, bleibt nur diese Möglichkeit.

[Zurück zum Anfang](#)

Wechsel der hinteren Bremsscheiben und -beläge ohne/mit ABS

Im Vergleich zu Fahrzeugen mit Trommelbremsen an der Hinterachse ist die
Bremstrommeln halten unter Normalbedingungen problemlos 200.000 km, ob
immer wieder verwendbar, wenn sie nicht selbst verschlissen sind. Somit bes
Wechsel der Beläge. Bei den Bremsscheiben ist das anders. Diese verschleiße

die Lagerung wie bei den Trommeln auch mittels einer angestellten Kegelroll Lager auf jeden Fall in die neuen Scheiben eingepresst werden. Zudem könne Handbremsnachstellung nicht einfach zurückgedrückt, sondern müssen auf ei dazu weiter unten.

An Ersatzteilen benötigt man für den Wechsel einen Satz neuer Bremsscheibe Radlagerung, zwei neue hintere Dichtringe, eine Tube Lagerfett und für Fahrz Nummer sicher geht, presst auch gleich zwei neue Sätze Radlager ein. Allerdi

Die Rotoren sind sehr empfindlich gegen Verformungen und kaum unbeschäc herunterzubekommen. Eine Verformung führt zu einer Verfälschung des Sens Geschwindigkeit diese Störung nicht mehr herausfiltern und quittiert das ganz der ABS-Warnleuchte. Die Geschwindigkeit, bei der das passiert, hängt vom 160 km/h auf. Ist der Rotor stärker verformt, setzt das ABS bereits bei geringe Fahrzeugstillstand durch Aus- und Einschalten der Zündung macht das ABS v Geschwindigkeit erneut überschritten wird. Dann schaltet es wiederum ab.

An Werkzeug benötigt man das übliche Bremsenwerkzeug inkl. eines Imbus- eine größere Schraubzwinde, einen Hammer und einen Durchschläger. Das S Baujahr 8/87 ist nicht unbedingt nötig, ein Ersatzverfahren wird weiter unten

Die Überlegungen, ob neue Radlager sein müssen, sind erst nach dem Ausbau Lagerflächen begutachten. Wer sicher geht, presst einen neuen Satz ein. Sonst gestaltet sich wie folgt:

Wagen ohne Handbremse festsetzen und aufbocken. Rad abschrauben.

Jetzt muss der Sattel abgeschraubt werden. Dazu hinten jeweils die beiden hir dem Sattel mit einem 15'er Maulschlüssel gehalten.

Um die Bremsscheibe entfernen zu können, muss vorher noch der Belagträger vergammelten Imbusschrauben am Radträger festgeschraubt und oft so stark v Werkzeug und Rostlöser helfen. Beläge entnehmen und beide Schrauben von

Die Demontage der Bremsscheiben geschieht analog zur Demontage der Breer Sicherungssplint entfernen, Kronmutter abnehmen, Spannmutter abschrauben herausnehmen.

Danach lässt sich die Bremsscheibe mit einem Ruck vom Achsträger abziehen

Nach einer Reinigung des Innenteils sind die Außenringe der Kegelrollenlage Laufflächen weder beschädigt, noch riefig oder eingelaufen, spricht nichts da auszupressen und in die neuen zu übernehmen. Sind die Lager mechanisch ve

Auf der Innenseite ist der Dichtring auszuhebeln und der Innenteil des innerer

Das Auspressen der alten Lagerringe geschieht mit Hilfe eines Durchschläger Aussparungen, die eine größere Fläche des darunterliegenden Lageraußenring Lagerring durch leichtes Schlagen mit dem Durchschläger rundherum Stück f den Lagerring nicht zu stark zu verkanten, da er sich sonst über Gebühr verfo

Das Einpressen der Lagerringe in die neue Scheibe geschieht analog. Hier ist zu verwenden, da man mit dem Durchschläger schnell abrutscht und die Lauf die Lagereinheit mit Fett befüllt werden und das innere Radlagerinnenteil in d neuer Dichtring einzutreiben.

Nun setzt man die Bremsscheibe wieder auf den Achszapfen und baut die Lag Lagerung soll so verspannt werden, dass sich die Druckscheibe unter der Mut nur durch Handkraft verrücken lässt. Danach setzt man die Kronmutter auf, st frisch mit Lagerfett befüllte Fettkappe.

Der Belaghalter kann noch vor dem Zurückdrücken des Bremssattelkolbens w Imbusschrauben stark vorgeschädigt worden, sollten neue verwendet werden. und außen eingesetzt werden.

Der Bremssattel selbst verfügt über eine automatische Nachstellung, damit de längeren Handbremshebelweg führt. Dabei läuft die Druckstange im Sattel au sich der Kolben Stück für Stück auf der Stange weiter und gleicht dadurch die einfach mit Gewalt den Sattel zurückdrücken, würde dieser Gewindemechani:

Kolben ist auf dem Gewinde "zurückzuschrauben".

Die Sättel ab Baujahr 8/87 stellen diesem Vorhaben eine große Hürde in den

Die alten Sättel verfügen über einen Innensechskant, in den sich über eine Maßlasst und dann unter kräftigem Druck der Kolben im Uhrzeigersinn zurückgedrückt zurück, muss der Druck weiter erhöht werden.

Die neuen Sättel verfügen nicht mehr über diesen Sechskant, sondern über zwei dieses Spezialwerkzeug sehr teuer ist, gibt es Ersatzverfahren. Eines möchte ich mit einer Schraubzwinde den Kolben gegen das Sattelhinterteil kräftig fest. Dann setzt man den obersten Rand der Kolbenkante an und dreht eine Viertelumdrehung im Uhrzeigersinn drauf achten, dass die Gummimanschette nicht beschädigt wird. Nach der Viertelumdrehung und dreht wieder weiter. Bewegt sich der Kolben nicht hinein, ist die Spannung bis der Kolben in gewünschtem Maße hineingedreht ist.

Danach kann der Sattel wieder montiert werden.

Zum Ende noch ein paar mal trocken bremsen, um die Sättel wieder zu verspannen.

[Zurück zum Anfang](#)

Einbau eines Drehzahlmessers

Der Einbau eines DZM gestaltet sich bei den Benzinern im allg. recht einfach

Man besorgt sich auf dem Schrott einen Armaturenräger mit DZM und tauscht

Beim Kauf sollte auf den gleichen Wegstreckenwert beim Tacho und auf die Drehzahl geachtet werden. Die Kennziffer findet Ihr als kleine Zahl unten auf dem Tachodisplay. Die 1,0l/1,3l haben oft die Nummer 935. Ihr müsst Euch die richtige Ziffer wieder merken, falls falsch. Es gibt zwei Elektrikversionen. Die alte ZKE bis 1/89 im Jetta und bis 9/89. Die Alte hat zwei Anschlüsse für den Armaturenräger jeweils einen links und einen rechts der Schalterreihe rechts. Die Neue hat nur noch rechts einen zentralen Stecker der Lenksäule. Beide ZKEs sind ohne weiteres nicht kompatibel untereinander. Ihr braucht Euch einen Träger mit der für Euer Fahrzeug benötigten Elektrik-Variante besorgen.

Der Umbau findet dann wie folgt statt:

Minuspol der Batterie abklemmen!

Fahrerfußraumverkleidung unter dem Armaturenbrett abbauen, dazu drei Schrauben. Bei Fahrzeugen mit Mittelkonsole Schraube zur Mittelkonsole herausdrehen.

Radio ausbauen. Radiorahmen entfernen. Alle Schalter aus dem Armaturenbrett abziehen und Schalter entfernen. Breite Handbremskontrollleuchte ausrasten, !

Bedienfeld der Heizung mit den beiden Schiebern abziehen (alles nur gesteckt auf der Rückseite aushaken).

Dann insgesamt 8 Schrauben entfernen, um die Abdeckung zu lösen: 3 massiver darüber oben am Brett über dem Radioschacht, dann jeweils zwei kleinere links und rechts (eine davon auf der linken Seite im Lichtschalterschacht) und zum Schluss zwei

Jetzt könnt Ihr die Blende abnehmen.

Instrumententräger losschrauben (zwei Schrauben oben links und rechts). Vor dem Ausbauen aushaken. Diese hat einen Kunststofffuß, der am Ende eine Raste hat. Diese löst man (erfühlen !) gelöst und die Tachowelle dann abgezogen werden.

Neuen Träger einsetzen und die Ausbauanleitung in umgekehrter Reihenfolge der Tachowelle beginnen.

Minuspol der Batterie wieder anschließen.

Bei den Benzinern sind bereits alle Leitungen gelegt, der DZM funktioniert an

[Zurück zum Anfang](#)

Umbau des Instrumenteneinsatzes auf blaue Beleuchtung

Wie Ihr meinen Bildern entnehmen könnt, habe ich meinen Instrumententräger Beleuchtung umgebaut. Ein solcher Umbau ist keine Nacht&Nebel-Aktion und Resultate muss man erheblichen Aufwand betreiben.

Der Umbau funktioniert nur mit blauen LEDs in entsprechender Qualität. Lan Tauchlack führen bisweilen zu jämmerlichen Ergebnissen und sind das Geld u

Der erste, der einen solchen Umbau in hervorragender Qualität im Netz präsent Bauprinzip meinem weitestgehend entspricht, ist [FRank-GTI](#) aus Berlin. Ich v mit seiner freundlichen Erlaubnis auf [seine Anleitung](#), da sie momentan die b Resultate stimmen. [FRank-GTI](#) bietet auch die benötigten blauen LEDs zu g ausreichenden Mengen an, so dass der Umbau problemlos durchführbar ist.

Der Umbau der Schalter des Jetta 2 ist dort allerdings nicht beschrieben. Eine entsprechende Anleitung für diese Schalter steht weiter unten auf dieser Seite der Schalter des Jetta 2 auf die Funktionalität des Golf IV".

Viel Spaß beim Lesen der Anleitung und des entsprechenden Umbaus. Die Re Pics auf www.jetta2.de

[Zurück zum Anfang](#)

Umbau der Schalter auf Golf-IV-Funktionalität

Für diesen Umbau benötigt Ihr eine Zweifarben-LED rot/grün, zwei entsprech 1N4148.

Die Schalter des Golf IV funktionieren von der Beleuchtung her wie folgt: Ein Egal, ob das Licht an ist oder nicht. Wenn der Schalter aus und das Licht eing

Um nun den Jetta-II-Schaltern die gleiche Beleuchtungsfunktion der Golf-IV- nötig, der nicht schwer, aber wichtig ist!

Die Zweifarben-LED funktioniert wie folgt: Die Diode hat 3 Anschlüsse. Die mittlere ist die gemeinsame Masseleitung. wenn ich nun über den einen Vorv leuchtet die Diode rot. Lege ich Plus an die andere, leuchtet sie grün. Lege ich die Diode gelb. Und genau das ist, was wir brauchen.

Um nun den Schalter mehrfarbig leuchten zu lassen, muss erst einmal die grün Dazu ist der Schalter zu demontieren. Die obere Kappe ist jeweils links und r aufgesteckt. Diesen einfach vorsichtig auseinanderhebeln und die Kappe abzi

Jetzt kommt das innere des Schalters zum Vorschein. Oben ist ein grünliches einem Pin aufgesteckt ist. Dies ist die grüne Beleuchtungseinfärbung und mus abhebeln, sie ist nur aufgesteckt. Von nun an leuchtet der Schalter nicht mehr

Um nun die Diode anzuschließen und unterzubringen, ist ein Umbau des restl Kontaktzungen heraushebeln, die nur an den Seiten von Kunststoffschnepper die Platte abnehmen. ACHTUNG! Dabei den Schalter mit dem Mittelstück ne entgegen und dann auseinander. Beim Wiederausammenbau wäre dann Fum

Jetzt müsst Ihr den Schalterkörper seiner Innereien entledigen. Ich habe dazu um Platz für die LED und die anderen Bauteile zu schaffen. Hier muss jeder s

einstielt.

Für die Diode ist dann folgender Schaltplan nötig, den Ihr [!!hier!!](#) als JPEG oder als PDF herunterladen könnt. Beim Herstellen dieser Schaltung ist es wichtig, dass das Resultat so korrekt wie möglich unterzubringen. Wichtig ist hierbei besonders EINE GUTE ISOLATION aller Verbindungen auswirken!

Was bewirkt nun diese Schaltung? Ganz einfach. Wenn das Licht angeschaltet wird, leuchtet die erste Diode und den Vorwiderstand durch die rote LED zur Masse an Pin 31. Dies führt in Sperrrichtung und verhindert das Aufleuchten der grünen LED und damit die Beleuchtungsspannung. Schaltet man nun den Verbraucher, dann liegt am Verbraucher über den Vorwiderstand zum roten Teil der Zweifarben-LED. Zudem gelangt Strom an den grünen Teil der Zweifarben-LED, so dass immer beide Teile der LED leuchten, und zwar immer, egal ob das Licht eingeschaltet ist oder nicht. Dies verhindert, dass die Armaturenbrettbeleuchtung bei eingeschaltetem Verbraucher ausbleibt.

Am schwierigsten wird der Einbau dieser Schaltung in das Schalergehäuse. Hierfür muss man den Kunststoff kleine Zahlen eingegossen. Diese Zahlen, wie zum Beispiel 31 oder 15 an. Pin 31 bedeutet hierbei Masse, Pin 58... bedeutet +12V für Schaltermotoren, Pin 15 bedeutet +12V über Zündung geschaltet.

Ich habe bei mir jeweils an die inneren Bahnen dieses Plättchens meine Anschlüsse gemacht, so, dass der Schaltbock des Schalters mit seinen Kontaktflächen nicht in seine Schaltung einsteht, das ist noch einfach. Da könnt Ihr einfach die serienmäßige kleine Lampe entfernen und an der Außenseite der Platte die richtige Belegung verwenden. Für die gelbe Schaltung ist der Eingang der kleinen Elektronik für den Schaltzustand muss hinter den Schalter liegen. Irgendwo gehen +12V in den Schalter hinein und irgendwo gehen sie zum schaltenden Verbraucher. Genau diesen Ausgang müsst Ihr verwenden, wenn Ihr die Schaltung einbauen wollt.

Der Umbau ist sehr fummelig und intensiv, jedoch stimmen die Resultate. Ich habe den Schalter gebaut, der die LED bei mir bis kurz vor die Kappe bündelte, da die LED in der Schaltung nicht mehr zu sehen ist.

Ich finde, der Umbau lohnt sich. Meine Schalter sind unter Pictures bei Nacht zu sehen. Viel Spaß beim Umbau!

[Zurück zum Anfang](#)

Einbau einer (M)ulti-(F)unktions-(A)nzeige

Der Einbau einer MFA ist mit allen Funktionen nur in die 1,8l-Einspritzer-Motoren möglich. Die Verbrauchsanzeige nicht korrekt. Der Umbau und die Anleitung hier bezieht sich auf die Version, die ich erledigt habe und die Schaltpläne nur für diese ZKE geeignet sind. Es ist also darauf zu achten, dass man an der richtigen ZKE arbeitet. Falsch angeschlossen kann zu Kurzschlüssen und Bränden auslösen. Vorsicht!

Benötigt wird für die MFA folgendes:

- 1 Armaturenräger mit MFA für den richtigen Motorkennbuchstaben und die richtige Belegung
- 1 Lenkstockschalter rechts mit Wischer-, MFA-Taster- und MFA-Speicherschalter
- 1 Außentemperatursensor
- 1 Öltemperatursensor
- 3 Meter original VW-Unterdruckschlauch (Meterware)
- 1 Y-Stück für Unterdruckschläuche
- 1 kompletten MFA-Kabelbaum (Selbstbau ist weiter unten beschrieben), bestehend aus:
 - Instrumentenkabelbaum, Lenkstockschalterkabelbaum, Kabelbaum für Ölleuchte

In der MFA sind die Werte für die Verbrauchsmessung abhängig vom Motor. Ihr müsst Euch einen Einsatz für Euren Motor-KB besorgen. Eine KR(16V-K-Jetron) ist am besten.

(Monojet) absolut falsche Verbrauchswerte. Alle anderen Funktionen funktionieren.
Der Umbau auf die MFA besteht im groben aus dem Auswechseln des Instrumenten-
Anschlusses der Unterdruckleitung.

Minuspol der Batterie abklemmen.

Lenkrad ausbauen. Dazu Zündschloss entriegeln, Hupplatte in der Mitte abhebeln
abnehmen.

Lenkstockschalerverkleidung oben und unten abmontieren.

Lenksockschalter ausbauen. Diese sind mit zwei langen Schrauben am Zünd-
und Lenkstockschalter abkabeln und einfach nach oben abheben.

Instrumenteneinsatz (wie in Kapitel "Einbau eines Drehzahlmesser" beschrieben)
ZKE aushängen und Kabelsatz für den Instrumenteneinsatz an der ZKE ausklammern.
Verriegelungsleiste abziehen, damit sich die einzelnen Stecker lösen lassen. E
alle Stecker abziehen, die zum Instrumentenkabelbaum gehören.

Kabelbaum innen im Armaturenbrett herausbauen und MFA-Kabelbaum einschieben.
Lenkstockschalterkabelbaum zum Lenkstockschalter verlegen.

Alle neuen Stecker unten in die ZKE einstecken.

Die beiden Lenkstockschalter auseinanderziehen und auf den alten Blinkerhebel
Kombination wieder auf die Lenksäule aufsetzen und mittels der beiden Schrauben
Kabelbaum anschließen.

Zündschlossverkleidungen wieder anbauen.

Im Motorraum Öltemperaturschalter und Außentemperaturgeber einbauen und
links unten zur MFA verlegen. Geber an den ZKE-Kabelbaumteil der MFA anschließen.

Jetzt kann der Unterdruckschlauch zur Verbrauchsmessung verlegt werden. Der
der Drosselklappe, der den aktuellen Unterdruck im Saugrohr bereitstellt. Bei
zum elektr. Umschaltventil für die Abschaltung der Unterdruckverstellung für
Möglichkeiten zu finden! Dort einfach den Schlauch einschneiden, das Y-Stück
anschließen.

Diesen knick- und quetschfrei durch die Gummistopfen der Spritzwand hindurch
abschneiden und mit Kabelbindern sicher befestigen. Dabei genügend Schlauch
reserven lassen.

Unterdruckschlauch an den Drucksensor auf der Rückseite des MFA-Instrumenten-
gehäuses anschließen und einbauen.

Alle Verkleidungen wieder montieren.

Minuspol der Batterie wieder anschließen.

Wenn Ihr jetzt die Zündung anschaltet, erscheint im Fenster der MFA immer
die Funktionen durchschalten. Motor warmfahren. Ab ca. 40° C sollte der Öltemp

[Zurück zum Anfang](#)

Selbstbau eines MFA-Kabelbaumes

Wer keinen MFA-Kabelbaum ausbauen möchte, kann sich diesen auch selbst
aufgrund der benötigten einzelnen Stecker auch nicht ganz billig. Zudem ist h
alte weicht zum Teil erheblich davon ab und ist zu diesem Bauplan NICHT ko

Für den Selbstbau braucht Ihr folgende Stecker und Anschlusspins:

1 Stecker für Steckplatz V

1 Stecker für den 4-poligen Steckkontakt am Lenkstockschalter

7 Steckereinsätze klein mit Kabeln für den Stecker T28 am Instrumenteneinsatz
 17 Steckereinsätze groß für ZKE (Stecker V, U1, U2 und G) und Lenkstockschalter
 Dann werden folgende Leitungssätze nach Stromlaufplan angefertigt:

7 Leitungen von der ZKE zum Instrumenteneinsatz

4 Leitungen von Stecker V zum Stecker des MFA-Lenkstockhebels

Mehrere Meter Kabel 0,5

Kabelbinder

Anschluss der Geber aus dem Motorraum gemäß Stromlaufplan.

Ich habe den Stecker T28 für den Instrumenteneinsatz auseinandergelöst und Buchseneinsatz mit den Kabeln dieses Steckers lässt sich nach Entfernung der Buchsen herausziehen. Dann kann man die zusätzlichen Leitungen nach Stromlaufplan mit Kabelbindern sauber entlang des Serienkabelwegs integrieren.

Genauso verfährt man mit dem Kabelbaum für MFA-Lenkstockschalter und C

Die Signalbelegungen könnt Ihr **!!hier!!** als JPEG oder **!!hier!!** als originale PDF ausschließen für die neue ZEKE verwendbar. Für die Belegung übernehme ich

Wie bei allen Elektrikarbeiten muss hierbei auf genaue und gute Verarbeitung werden. Sonst besteht die Gefahr von Fehlfunktionen, Kurzschlüssen und Brä

Viel Spaß beim Selbstbau des Kabelbaumes!

[Zurück zum Anfang](#)

Tausch der Gelenkwellen

Was braucht man, um eine Gelenkwelle beim Jetta 2 zu tauschen?

Jede Menge Zeit und folgendes spezielles Werkzeug:

Einen Drehmomentschlüssel

Eine Nuss für Halbzoll-Aufnahme SW 30

Eine Innenvielzahn

Eine vernünftige Knarre

Eine längere Brechstange

Diverse Nüsse für kleinere Schrauben

folgende Teile:

6 selbstsichernde Schrauben mit Innenvielzahn

1 selbstsichernde Mutter SW 30

Beschreibung:

Ich selbst habe die Welle links auf der Straße gewechselt. Besser wäre natürlich

In der Mitte des Rades findet Ihr eine große Mutter SW 30. Diese ist mit einer Nuss festsitzen. Ist dies erledigt, Fahrzeug hochheben und das Rad abschrauben

Der nun folgende Akt kostet die meiste Zeit. Man muss das Achsgelenk austauschen ohne versucht. Jedoch blieb nirgends genug Platz, um die Welle herauszubekommen

sitzt kurz über dem Gelenk eine Schraube quer, die mit einer Mutter festgesetzt. Schraube rausdrehen. Nun geht die Knochendarbeit los. Man schiebt den Dreieckslenker gegen den Spurstangenkopf. Nun nach unten drücken "kommt"! Auf dem Boden wird das bei Fahrzeugen mit Stabilisator sehr schwer links und rechts voll dagegendrückt. Ich selbst habe mir geholfen, indem ich mit einem hydraulischen Wagenheber an der Radauflagefläche der Bremsscheibe das Stabi zu entlasten. Aber Vorsicht! Wenn der Freund von der Bremse geht, rutscht das Federbein schlägt voll nach unten durch alles, was sich unter ihm befindet. Es ist relativ einfach. Danach den Wagenheber von der Bremse wieder wegnehmen, bis die Antriebswelle aus dem äußeren Teil herausgedrückt werden, bis die Antriebswelle aus dem äußeren Teil herausgedrückt werden kann.

Hat man das erledigt, ist der Rest nur noch Nebensache. Schrauben am Getriebe achten, dass hier kein Dreck hineingelangt, sonst geht die nächste Welle bald kaputt. Die Gelenkwelle dort ansetzen, festschrauben. Drehmoment: 45 Nm. Die Welle in das Federbein einführen. Dazu eventuell die Welle etwas drehen und ein Stück hineinschieben.

Steckt die Welle, kann man sich daran machen, das Achsgelenk wieder einzusetzen. Den Dreieckslenker annähernd senkrecht nach oben ausrichten, mit der Brechstange den Stift ausrichten und den Dreieckslenker langsam nach oben kommen lassen. Bei Fahrzeugen mit Stabi rutscht das Gelenk des Stabis wegen fast von alleine hinter den Stift solange hineinschieben, bis man die Nut durch das Querloch sehen kann. Rad montieren und den VW ablassen.

Steht der Wagen wieder fest auf dem Boden, die neue selbstsichernde Mutter schreibt 230 Nm vor. Das ist eine ganze Menge, also ruhig mit dem Körpergewicht und auf Auffälligkeiten achten wie z.B. Schwingungen und Vibrationen. Falls

[zurück zum Anfang](#)

Golf-3-Felgen 185/60 auf 14" am Jetta 2

Ich fahre Golf-3-Felgen auf meinem Jetta 2. Die Felgen sehen am Jetta 2 ziemlich schön aus. Zumindest meiner Meinung nach besser, als die Serien-14-Zöllner des Jetta 2.

Das Problem an der Sache: Die Golf-3-Felgen haben eine 45-er Einpresstiefe. Der Felgeninnenrand auf der rechten Hinterachsseite zu nah an den Tankstutzen heran, so dass der Innenkotflügel schleifen kann. Die Verbundlenkerachse verschiebt sich durch den Querkrafteinfluss nach links oder rechts. So bleibt laut VW nicht genügend Spiel für die Reifen eventuell. Daher keine Freigabe seitens VW.

Das Fahrverhalten war recht instabil, der Geradeauslauf nur von mittlerer Qualität. Unter voller Beladung schliff in jeder Rechtskurve das linke Hinterrad am Innenkotflügel. Unter Beladung nebst Skigepäck auf. Allerdings hatten wir die 500 kg Zuladung nicht. Schleifen nie aufgetreten.

Eine montierte Spurverbreiterung von 30 mm pro Achse bei D&W brachte ein besseres Aussehen, da die Felgen nun weiter draußen stehen und mit umgelegten Bördern Eintragung.

Der Wagen läuft jetzt super geradeaus und liegt spitze.

Wer diese Felgen auf seinem J2/G2 fahren möchte, kann es mit den Verbreitern machen. Er sollte aber darauf achten, nicht ohne Distanzscheiben zu fahren, um zu vermeiden, dass die Felgen schleifen!!!

[Zurück zum Anfang](#)

Verbesserung des Kaltstartverhaltens beim Pierburg 2E2 hinsichtlich

Die Kaltleerlaufdrehzahlen der Vergasermodelle sind nach heutigem Wissensstand

liegen bei 2300 - 2500 1/min und die der zweiten bei 1500 - 1800 1/min.

Wenn der Motor kalt gestartet wird, tritt die erste Stufe in Aktion. Diese wird 10 sec bei Temperaturen um den Gefrierpunkt an. Bei Temperaturen unter -15°C zwischen 2300 - und 2500 1/min.

Nach der kurzen Zeit tritt Stufe zwei in Aktion, die dann bis zum heißen Zustand: Kühlwassertemperatur die Drehzahl auf Normalleerlaufniveau zurückregelt. In Anfangsphase bei den oben beschriebenen 1500 - 1800 1/min.

Wer häufig Kaltstarts fährt, wird feststellen, dass es gut und gerne 3 - 5 km um Kaltleerlaufdrehzahl langsam zu fallen beginnt. Das schlägt sich natürlich in v

VW war seinerzeit gezwungen, die Startautomatik mit den damals verfügbare Laufen zu bringen und alle Eventualitäten damit abzudecken. Wer heute so w fährt, der stellt schnell fest, dass die Drehzahl direkt nach dem Anlassen das N niemals Probleme im Lauf oder mit dem Anspringen hat. Er läuft sofort rund Öle zu fahren. Allein schon des Kaltstarts wegen.

Wenn man diese Öle fährt, kann man problemlos die Kaltleerlaufdrehzahl der Probleme mit dem Motorlauf zu bekommen. Einspritzer fahren ähnliche Dreh die Drehzahl auch nicht zu tief ab.

Die Drehzahlen der ersten Stufe sind nicht mit vertretbarem Aufwand verstell Umbaus schon.

Die Startautomatik funktioniert mit zwei Elementen. Der Starterdeckel mit Bi Starterklappe verengt über diese den Ansaugtrichter der ersten Stufe, was zu c Dehnstoffelement sorgt in der zweiten Stufe durch eine Schubstange für die n Element hängt im kleinen Kühlkreislauf und schiebt seine Stange aus, je heiß

Das Element zieht bei Kälte die Stange ein und fährt sie bei Hitze aus. Ein Ab werden müsste und nicht verkleinert. An der kleinen Stange des Dehnstoffele Durchmesser von nur 1 mm.

Was man aber verlängern kann, ist das Gegenstück zu dieser Schubstange im Metall, der rechteckig mit abgerundeten Kanten gefertigt ist und im Vergaser Dehnstoffelement einfach aus der Führung herausziehen. Auf der Vergaserseite Drosselklappe eingreift. Beim Einbau ist auf korrekten Sitz zu achten! Sonst e Rückseite habe ich mittig ein Loch gebohrt, ein Gewinde eingeschnitten und e durch Herausdrehen dieser Gewindestange die Kaltleerlaufdrehzahl der zweit Dehnstoffelementes zwischen kalt und heiß beträgt runde 12 mm. Je länger di wird die Kaltleerlaufdrehzahl der zweiten Stufe. Das sollte jeder an seinem Fz

Bei mir waren 3 mm Verlängerung nötig, um die Drehzahlen auf erträgliche 1 Winter boten mir gute Testmöglichkeiten. Der Motor läuft genauso rund, sprit mit der alten Drehzahl. Nur bin ich das lästige Hochdrehen los und der Krafts

Der Umbau lohnt sich!

[Zurück zum Anfang](#)

Probleme mit dem Nachrüst-GKat für HJS für den EZ

Ein Euro-1-Kat für den EZ, das hört sich sehr verführerisch an. Zudem hält si 1997 zum Einbau des HJS-Kats. Damit gingen allerdings die Probleme los, di Recherchen behoben wurden.

Gleich zu Anfang fielen Rattergeräusche auf. Diese wurden vom Luftventil v Spritzwand befestigt wurde. Nach einem Verlegen an den Zylinderkopf war ic

Das System verhielt sich in der Kaltstartphase jedoch merkwürdig. Wenn der losgefahren bin, drehte der Motor beim Auskuppeln im Schiebetrieb unverr auf Normal-Leerlaufdrehzahl.

Als Übeltäter erwies sich das Dehnstoffelement, welches gerne mal im Laufe Drosselklappenanschlag nicht mehr auf der Dreipunktrose auf, es waren 2 m Verbindung mit der oben beschriebenen Veränderung der Startautomatik vers Warmlaufphase unvermittelt hochdreht.

Wichtig ist auch die korrekte LeerlaufEinstellung und der korrekte CO-Gehalt Stimmen diese Werte nicht oder sind sie stark verstellt, ergeben sich die lustig Absäufern nach langer Autobahn-Vollastfahrt, Ruckelprobleme im Kaltlaufbe

Bei mir war das System erst richtig gut, nachdem ich wie beschrieben das Del ein Tastverhältnis von 75 % habe einstellen lassen. Dieses hat mir der HJS-In Damit läuft er so mager, dass der Leerlauf noch gerade so eben rund ist. Leer Bereich.

Seitdem läuft der Motor gut und wie im Schalldämpfer-Tip weiter oben besch Ein unruhiger Leerlauf kann übrigens auch durch einen abgebrannten Verteile abnehmen und schauen, ob sich an den Funkstellen geschmorte Stellen entwic funktioniert ganz gut. Ich hatte vor kurzem aber lieber Neuteile eingebaut und

[Zurück zum Anfang](#)

Umbau auf GL-Stoßstangen vorne/hinten

Der Umbau auf GL-Stoßstangen vorne gestaltet sich sehr einfach:

Den Spoiler unten abbauen.

Die alte Stoßstange inklusive Blinker ausbauen, dazu unten am Aggregateträger abstecken.

Das Abschlussblech vorne unten mit dem Plastikgitter abbauen.

Die runden Halter links und rechts aus den Kotflügeln herausziehen.

Die neuen benötigen eigentlich zwei Löcher, eines oben und eines unten. Ich l abgefeilt und die neuen Halter einfach nur oben eingesteckt. Das hält auch un

Die neue Stoßstange in den Träger schieben und dabei darauf achten, dass sic Stoßstange schieben, dann halten sie auch nur mit der Befestigung in einem L

Die Elektrik der Blinker und/oder der Nebelscheinwerfer muss an die neuen S Gegenstücke besorgt und sie an die alten Leitungen angeschlossen. Das dürfte

Hinten könnt Ihr die Stoßstangen einfach umbauen. Es passen alle Halter und

Falls Ihr übrigens an einen Jetta die Sparversion mit GL-Lippe anbaut, dann h serienmäßig die GTI-Lippe, niemals die GL!

[Zurück zum Anfang](#)

Umbau auf den großen 9" -Bremskraftverstärker für innenbelüft

Der große 9"-Bremskraftverstärker wird dann nötig, wenn Ihr ein kleineres M große Motorisierung umbauen wollt oder vorne die 13"-innenbelüftete Scheib

Für den Umbau benötigt man den großen BKV und das Bremspedal eines 1,8

Um den BKV zu tauschen, ist nur der alte auszubauen und der neue mit Pedal

Dazu als erstes den Hauptbremszylinder abbauen. Dieser ist mit zwei Schraub man den HBZ abnehmen. Eventuell sind die Bremsleitungen abzubauen, da si BKV herauszubekommen. Ich habe es ohne geschafft, war aber eine ziemlich

Beim Abziehen des HBZ darauf achten, dass keine Teile aus oder in den BKV
Nun in Innenraum die untere Cockpit-Verkleidung um Fahrerfußraum abbaue
mit einem Schraubenzieher abhebeln und den Befestigungsbolzen nach links
Pedal getrennt.

Im Motorraum am BKV den Unterdruckschlauch vom Vergaser abziehen. Die
festsitzt.

Der BKV ist mit 3 Schrauben an der Karosse festgeschraubt. Eine oben und e
Verlängerung von innen herausdrehen. Sind diese Muttern gelöst, lässt sich d

Nun das Bremspedal eines 1,8l-Golf einbauen. Dieses hat eine andere Bohrun
alte Pedal (so wie ich), dann hängt das Pedal später zu tief herunter, der Brem
Dauerleuchten der Bremslichter. Ein Freund hatte einen 55-PS-G2 zum 16V u
Nachdem der TÜV-Prüfer versucht hatte, das Pedal bis aufs Bodenblech zu d
Pedal für i.O.. Also lieber noch den TÜV fragen, ob das i.O. geht. Ich habe ei
Bremslichtschalter geschraubt, so dass er jetzt trotz des zu tiefen Pedals wied

Nun vom Motorraum aus den großen BKV wieder einsetzen, von innen fest
durchtreiben und die Spannblechfeder wieder einstecken.

Dann auf der HBZ-Seite den HBZ ansetzen. Dabei darauf achten, dass die D
Einsetzen des HBZ auch nicht in den BKV hineinfällt. Das war mir nämlich j
BKV zischte nur verdächtig.

Nun den HBZ festschrauben und viel Spaß mit der höheren Bremskraftunterst

[Zurück zum Anfang](#)

Umbau auf innenbel. Scheibenbremsen 13" vorne vom GT / GTI

Um vorne die innenbelüfteten 13"-Scheibenbremsen zu verbauen, ist zudem d
oben beschrieben.

Der Wechsel gestaltet sich relativ einfach, da sich die Sättel auf die letzte Fed

Man benötigt anstelle der massiven Scheiben mit den dicken Klötzen einfach
Klötzen der innenbel. Bremse.

Einfach diese Scheiben inkl. der Klötze verbauen und sich über eine temperat

Laut VW gibt es eine Freigabe für diesen Umbau, wenn nach dem Umbau der
Scheiben vorne erreicht ist. Das ist der Fall, wenn Ihr zudem wie oben beschr
Probleme mit der Eintragung!

[Zurück zum Anfang](#)

Defekte serienmäßige Stoßdämpfer vorne selbst wieder auffrisch

Falls Euer Jetta 2 (und natürlich auch der Golf 2) vorne noch die originalen Ö
aber sicher nachlässt, wird ein Wechsel schnell teuer. VW nimmt für vier Stol
der Wechsel relativ einfach, vorne wird es jedoch wegen zwingend benötigter

Es gibt eine Möglichkeit, die vorderen serienmäßigen Stoßdämpfer in manche
Komplettedämpfer handeln. Die bis BJ 87 verbauten Patronen an der Vorderac
benötigt man einen Satz Federspanner und das Werkzeug, um oben am Doml

Weiterhin müssen Dichtungen und Kolbenstange noch tiptop sein. Ist der Där
herausläuft, bleibt nur der Tausch. Für alle anderen aber hier der Tip:

Neubefüllung!

Wenn man das Federbein zerlegt, alle Teile reinigt und Mopedgabelöl einfüllt Viskosität des Öles selber einstellen.

Das originale Öl hat eine Viskosität der 10er-Klassen. Mit 20er Ölen wird der Viskositäten sind knüppelharte Dämpfer realisierbar.

In Verbindung mit dem serienmäßigen Gasdruckfahrwerk hinten ergibt sich s
Dieser Tip wurde mir freundlicherweise von Cord Sandmann zur Veröffentlichung hier

[Zurück zum Anfang](#)

FoliaTec-Chromolux(TM) anbringen

Ich habe an meinem Fahrzeug hinten die Chromolux-Folien von FoliaTec (be
Die Montage gestaltet sich recht einfach, wenn man die Scheiben hinten ausb:

Ich habe bei mir die hinteren Seitenscheiben ausgebaut. Dann ist es wichtig, d
die Folien nicht etwa trocken oder nur mit reinem Wasser auflegt. Sind die Fc
Folien auflegen und die Rückseite ebenfalls mit Spülmittel einsprühen. Der G
Kratzer.

Dann von der Scheibenmitte heraus das Wasser durch schieben mit dem Scha
Wenn man die Scheiben 1 - 2 Std. liegen lässt, dann bindet der Kleber ein we
mit einer scharfen Rasierklinge die überschüssige Folie direkt an der Scheibe
da sie sonst schnell wieder abgelöst wird.

Ich habe gleich neue Dichtungen eingesetzt, da die alten sehr hart waren und ;
wahrscheinlich nicht mehr dicht würden.

Bei der Heckscheibe gestaltete sich das ganze ungleich schwieriger. Zudem k
heil aus dem Auto, in dem man mit einem Teppichmesser die alte Dichtung z

Noch ein paar Infos zu der Rechtslage:

Vorne an den Seitenscheiben und an der Windschutzscheibe sind diese Folien
Verwendung für diese Scheiben gestattet.

Es muss sich ein rechter Außenspiegel am Fahrzeug befinden!

Zu den Rändern (auch nach unten zur Kante beim Versenken) ist ein Abstand
anzubringen, dass die Prüfzeichen sichtbar sind.

Jeder, der sich nicht an diese Vorgaben hält, hat für die Folie keine ABE und
Polizeikontrolle sein Fahrzeug mit einer Mängelkarte belegt wird. Zudem mü
ohne Gutachten schwierig und teuer werden.

[zurück zum Anfang](#)

!!! Eure Tips und Tricks zum Einschicken !!!

Falls Ihr gute Tips habt, die Ihr hier verbreitet sehen wollt, dann schickt mir d
prüfen und abdrucken!

Gruß,

Euer Webmaster Matthias Pollack

[Zurück zum Anfang](#)

Der Webmaster Matthias Po