

KOSTENLOS & UNABHÄNGIG



HOME | ARTIKEL | TIPPS & TRICKS | LINKS | PRODUKTE & HERSTELLER | FORUM

ARTIKEL

INFO

Anleitung zum Stoßdämpferwechsel
am Opel Astra

PRODUKTE & HERSTELLER

- **Stahlwille** Der neue Drehmomentschlüssel 730D - Innovative Technik im Doppelpack
- **Bosch** Taschenbuch für Handwerk und Industrie, 6. Auflage
- **Milwaukee** Die neue ProTector Motorengeneration



DIE NEUESTEN KOMMENTARE

Titel: Mutter-Schneider
Kommentare: 8 | **Rubrik:** Tipps & Tricks

@eXtreme zum Härten, der Härtepunkt ist erreicht wenn der Sta ...
29.04.2009 von Olli

Titel: Kampf dem Wühlkistenterror
Kommentare: 5 | **Rubrik:** Tipps & Tricks
Geizhalse nehmen für Kleinstteile alte Eierpappen. Die lasse ...
27.04.2009 von MarcusHH

Titel: Stahl auf Stahl
Kommentare: 4 | **Rubrik:** Anleitungen zum Belagwechsel muss das Bremssystem nicht geöffnet werden ...
27.04.2009 von Kanne

Titel: Jetzt wird geschweißt
Kommentare: 69 | **Rubrik:** Anleitungen
Sehr gut ...
26.04.2009 von Karl Heinz

Titel: Schmiernippel, sauber und präsent
Kommentare: 1 | **Rubrik:** Tipps & Tricks
Dafür gibts "Schmiernippelkappen", in den verschiedensten Le ...
22.04.2009 von TheBlackOne



Web



www.autoschrauber.de

Suchen



Inhalt

Stoßdämpfer vorne tauschen

Vom Springbock zum Kurvenräuber
Opel Astra

23.04.2001 | Autor: JEM

Auch am Astra gehen die Dämpfer irgendwann in die ewigen Jagdgründe ein. Der Wechsel ist dann angeraten und nicht weiter schwer.

- | | |
|--------------------------|-------------------------------|
| 1. Stoßdämpfer kaputt... | 6. Lenkung / Querlenker |
| 2. Federspanner | 7. Federbein herausnehmen |
| 3. Rad ab. | 8. Federn spannen |
| 4. Bremsen los! | 9. Federbein zerlegen |
| 5. Achsgelenk lösen | 10. Dämpfer tauschen / Einbau |
- Kommentare: 9**

1. Stoßdämpfer kaputt... ↑ Top

Irgendwann sind Stoßdämpfer auch beim Astra einfach reif. Spätestens bei 150.000 Kilometern sollte man an den Austausch denken. Oft geben die Dämpfer aber auch schon vorher auf. Sicher ist das nur durch einen Test auf einem Prüfstand festzustellen. Der gute alte Wipptest, bei dem sich "Experten" auf den Kotflügel lümmeln und dann mit zusammengezogenen Augenbrauen den Kopf hin- und herwiegen, sagt bestenfalls gar nichts.

Auch eine Probefahrt ist nur beschränkt aussagekräftig. Man braucht entweder eine Menge Erfahrung oder ein identisches Vergleichsfahrzeug mit definitiv intakten Dämpfern.

Bei kaputten Dämpfern verschlechtert sich die Straßenlage. Bei Geradeausfahrten nicht spürbar, bei Bodenwellen durch das Nachschwingen vielleicht sogar ganz lustig, in Kurven mitunter jedoch tödlich. Bei Fahrbahnebenheiten geht die Bodenhaftung schlicht flöten. Kann sehr unangenehm sein.

2. Federspanner ↑ Top

Man sollte immer beide Seiten wechseln. Klappt alles, schafft man das in weniger als 4 Stunden.

Ein Federspanner zum Zerlegen des Federbeins ist unerlässlich. Es gibt Leute, die drücken den Wagen zu Boden und Fesseln dann die Federn mit Panzerband oder Spanngurten. Das ist nicht ohne - wem die gespannte Feder vor Freude ins Antlitz springt, genießt eine Freifahrt mit Blaulicht in die Spezialklinik.

Neben den Federspannern (besser 3 als die hier gezeigten 2), benötigt man zum Zerlegen des Federbeins einen Rohrsteckschlüssel SW 18 und eine 1/4'' - Knarre mit Verlängerung, um die Kolbenstange gegenzuhalten.

Beim Lösen des Achsgelenks ist ein Universalabdrücker hilfreich, bei der Spurstange kann derselbe durch einen einfachen Zweiarmaabzieher ersetzt werden.

Mitunter ist das obere Federbeinlager hin. Man hört und spürt bei entlastetem Vorderrad ein Knirseln am Federbeindom. Das Lager gegebenenfalls gleich mit austauschen.

3. Rad ab. ↑ Top

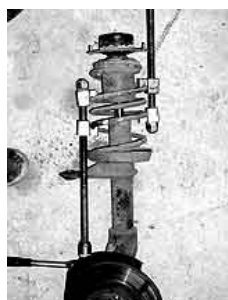
Wagen auf ebenem Boden abstellen und Handbremse anziehen. 1. Gang einlegen.

Radmuttern und die Sechskantmutter der Antriebswelle lösen. Die Mutter auf der Antriebswelle sitzt mitunter sehr fest. Einen guten Ringschlüssel oder Stecknuß SW 30 verwenden. Sind die Laufräder feingewuchtet, Stellung der Räder vor dem Abnehmen markieren.

Wagen aufbocken, daß das Rad freikommt und gut unterklotzen. Rad abnehmen



KLICK: GROSSES BILD



KLICK: GROSSES BILD



KLICK: GROSSES BILD

Google-Anzeigen

LKW-Anzeigen

Über 13.000
Nutzfahrzeuge
Gebrauchte LKW
kaufen/verkaufen
www.europa-lkw.de

Stoßdämpferöl Silikonöl

0,65 - 2.000.000 cSt auf
Lager, Sonderwünsche,
Silikon-Spezialist
www.silikon-profits.de

Garagentorfedern

alle Größen für
Schwingtore und
Sectionaltore
www.antriebe24.com

AMB - Chip -Tuning

Qualität durch individuelle
Abstimmung aller
Fahrzeuge
www.amb-tuning.de

RUFÉM - Rugógyártás

Nyomó-, húzó- és torziós
rugók. Kulcs- és
függönykarikák.
www.rufem.hu

Google-Anzeigen

[Vaša Bližnjica Do Zvezd.](#)

Posebna Serija Vozil
Peugeot 308 z Veliko
Stekleno Panoramsko
Streho!

www.peugeot.si

[ATP-Autoteile preiswert](#)

Querlenker,
Koppelstangen uvm.
Lenkungsteile für alle
Marken/Typen
www.atp-autoteile.de

[W220 Querlenker](#)

Getriebe, Motoren,
Blechteile usw. Über
50.000 Mercedes
Gebrauchteile
www.att24-gmbh.de/w220+querle

[Toner für Aculaser](#)

C1100
4 Toner High Capacity
169,95 EUR 1 Kartusche
ab 44,95 EUR (Rebuild)
www.farbtoner.com

[Quad & Offroadshop](#)

All Balls EBC Dalton
Delta Braking Radlager
Achslager Bremsen
Kupplung
www.kw-motoparts.de



KLICK: GROSSES BILD



KLICK: GROSSES BILD



KLICK: GROSSES BILD

4. Bremsen los! ↑ Top

Zum Ausbau des Federbeins Bremssattel abschrauben.

Der Bremssattel ist mit zwei Inbusschrauben SW 10 am Federbein angeschraubt. Bremssattel losnehmen und samt Bremsschlauch Richtung Motorraum weglegen oder wegbinden.

Ist das Fahrzeug mit ABS ausgerüstet, den Drehzahlsensor samt Halter vom Federbein abschrauben und wegbinden.

5. Achsgelenk lösen ↑ Top

Den Splint aus der Kronenmutter des Achsgelenks ziehen und die Mutter lösen.

Hat man keinen Abdrücker, bekommt man den Bolzen manchmal mit Caramba und einer starken Zange heraus.

Mit einer Brechstange, die sich gegen das Gelenk der Gelenkwelle stützt, gehts auch.



KLICK: GROSSES BILD



KLICK: GROSSES BILD

6. Lenkung / Querlenker ↑ Top

Mutter des Spurstangenkopfes abschrauben. Gelenk aus dem Federbein herausdrücken.

Hat man weder Trenngabel oder Abdrücker, tut eine Zweiarmaabzieher gute Dienste. Gewinde mit einer alten Mutter schützen.

Um das Federbein vom Achsgelenk freizubekommen, einen Flachstahl oder ähnliches mit einer Schraubzwinde unter den Querlenker zwingen. Mit dem Knie jetzt auf diesen Hebel steigen und den Querlenker herunterdrücken.



KLICK: GROSSES BILD



[KLICK: GROSSES BILD](#)



[KLICK: GROSSES BILD](#)

7. Federbein herausnehmen † Top

Das Federbein zur Seite schwenken, Antriebswelle herausziehen.

Die beiden Muttern im Motorraum lösen.

Das Federbein vorsichtig nach unten ablassen und herausnehmen.



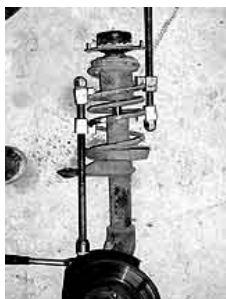
[KLICK: GROSSES BILD](#)



[KLICK: GROSSES BILD](#)

8. Federn spannen † Top

Jetzt die Federn mit den Federspannern soweit zusammenspannen, daß der Anschlagpuffer ein wenig Luft unter dem oberen Lager bekommt.



[KLICK: GROSSES BILD](#)

9. Federbein zerlegen † Top

Das ganze Federbein fest in den Schraubstock einspannen und den Plaststopfen mit einem Schraubenzieher abhebeln. Zentrale Befestigungsmutter lösen.

Dazu die Kolbenstange gegenhalten. Hat man das nicht das Opel-Spezialwerkzeug, geht das am Besten mit einer 1/4"-Knarre.

Mutter abdrehen und Stützlager, Gummidämpfer und Feder abnehmen.



[KLICK: GROSSES BILD](#)



[KLICK: GROSSES BILD](#)



[KLICK: GROSSES BILD](#)



[KLICK: GROSSES BILD](#)

10. Dämpfer tauschen / Einbau ↑ Top

Die Stoßdämpferpatrone sitzt fest eingedeckelt im Federbeinrohr.

Die Blechmutter mit dem geeigneten Schlüssel oder einer großen Rohrzange abdrehen. Die Mutter ist ab Werk tüchtig angeknallt. Caramba oder warmmachen hilft.

Stoßdämpferpatrone ersetzen und die neue Rohrmutter (sollte dabei sein) sehr fest anziehen. Die restlichen Arbeiten erfolgen in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus.

Gummidämpfer und Feder wieder in Originalposition montieren. Schraubverbindungen fest anziehen, neue Splinte verwenden.

Kommentare ↑ Top

20.05.2003 | Golub

Toller Artikel. Aber, warum wechselt ihr den nie die Feder mit aus? Gerade die Feder ist doch dijenige die die Söße der Strasse dämpft. Der Schwingugsdämpfer (Stoßdämpfer) regelt nur die Federschwingung der Feder aus. Jedes Material unterliegt der Ermüdung, die Feder auch. Sie staucht sich mit der zeit bis zu 3 cm zusammen. Sollte diese nicht dann auch ausgewechselt werden? : Stimmt, Feder kann man natürlich mit auswechseln. Nach unseren Erfahrungen ist mit den alten Federn der Komfort aber fast (..) so wie bei neuen Federn.

Neue Federn kosten aber. Einen klassischen Dauerbruch habe ich bei Federn noch nicht erlebt, so dass man deswegen neue einbauen müsste. Gruß, Jens

15.10.2003 | hubi

Hallo, guter Artikel, habe ich fast genauso durchgeführt, bis auf eine Änderung, ich habe den Kopf der Lenkstange nicht abbekommen und habe daraufhin die komplette Lenkstange abgeschraubt, ging einwandfrei ab und wieder drauf.

01.11.2003 | robert

hallo, wenn der spurstangenkopf mal nicht aus dem konus will. 1-2-3 schläge mit dem fäustel von vorn auf den sitz, keinesfalls auf das gewinde oder den spurstangenkopf, dadurch wird der konussitz leicht verformt und der spurstangenkopf ist locker. wer jetzt nen schreck kriegt - wird in der opel-werkstatt genauso gemacht... gruß PS: wer den stoßdämpfer selbst wechselt hat eh kein geld für neue federn...

05.10.2005 | Autoschlachthaus

Toller Artikel und Dank an hubi!!! Die Spurstangenköpfe habe ich auch nicht ab bekommen, obwohl ich das schon öfter gemacht habe mit dem rausschlagen.Habe wie hubi geschrieben hat die beiden lenkgestänge (2Schrauben) gelöst und siehe da.....es funzt besser.-) Geht allerdings nur mit Bühne oder Grube, da man sonst nicht rankommt! Vielen Dank MfG Tobias

26.12.2005 | didi

Tolle Beschreibung, beim Austausch nach den besagten 150TKm sollte man auch an den Ersatz des 57-Kugellager im Federdom denken, das hilft gegen schwergängige und knärende Lenkung, wenn festgerostet. Aber selbst OPEL-Fachwerkstätten bauen nach 270TKm noch das ausgeleierte Lager ein, in der Hoffnung der Kunde kommt nochmal, weil die Werkstätten eh kein (seltenes) Ersatzteil mehr vorrätig haben und das kostet halt nochmal das Aus und Einbauen. Das ist auch ein Grund selber Hand anzulegen. Federbruch gabs bei mir auch schon, ein Bein erneuert, steht das Auto wirklich 2cm schief!!!! Also nur paarweise austauschen!!!!

20.05.2006 | ahot2004

Vielleicht sollte man noch erwähnen dass die Patronenblechmutter im Federbein 200nm kriegt, Spurstange/Achschenkel 60nm, Kolbenstange/Domlager 55 nm, Traggelenk 70nm und die Antriebswellenkronenmutter mit 100nm vprgespannt wird, lösen, 20nm und genau 90 grad weitergedreht wird... wo ich dch grad was von opel-werkstätten gelesen hab... ;-(gruß ahot2004

26.10.2007 | peterpan

Danke! Sehr hilfreich!

13.05.2008 | F. Stoll

Zu 4. "den Drehzahlsensor samt Halter vom Federbein abschrauben und wegbinden" Diese Schraube reißt leicht ab, da sie fest ist (Stahlschraube in Alu). Muß dann rausgebohrt werden

20.02.2009 | Sven

Sensor kann da belassen werden wo er sitzt, zumindest beim Astra F Caravan 1,8i mit der C18NZ Maschine. Lediglich die

[► DIESEN ARTIKEL KOMMENTIEREN](#)

Steckerverbindung lösen welche im Radkasten sitzt. Hat den Vorteil das sich der Stecker sehr leicht lösen lässt und man vermeidet das sich beim abschrauben der Schraube selbige verabschiedet. Gruß Sven

► [DIESEN ARTIKEL KOMMENTIEREN](#)

◄ Zum Artikel vom 12.04.2001

Nichts rollt ewig - Übersicht über Wälzlager-Schäden

Zum Artikel vom 27.05.2001 ►

Scherenschnitt auf eigene Faust - Anleitung zum Selberschneiden von Papierdichtungen

[Toner für Aculaser C1100](#)

4 Toner High Capacity 169,95 EUR 1
Kartusche ab 44,95 EUR (Rebuild)

[*-*-*Bakkergroup*-*-*](#)

Federn, Springs, Veren, Ressorts Custom
made springs & stock springs

Google-Anzeigen

© AUTOSCHRAUBER.DE 2000-2009 | ► [NUTZUNGSBEDINGUNGEN](#) | ► [IMPRESSUM](#)
ROCK'N ROLL KENNT WEDER GRENZEN NOCH GESCHLECHT.