

Je nach Alter des Fahrzeuges, persönlicher Fahrweise, individuellem Gewicht und gewählter Sitzeinstellung wird früher oder später der Sitz anfangen, zu wackeln. Bei einigen aus dem Forum kam es alle 6 Monate, bei manchen erst nach vier Jahren und wiederum einige sind bisher völlig verschont geblieben.

Hat einen der Wackelteufel erst einmal eingeholt, so ist es meist daran zu merken, dass man mit dem ganzen Sitz, beim mehr oder weniger starken Abbremsen, wenige Millimeter nach vorne und beim Beschleunigen wieder nach hinten rutscht. Auch wenn es meist nur 1 bis 3 Millimeter sind – das Popmeter empfindet diese als wenigstens 1 bis 5 Zentimeter – und es ist auf jeden Fall super nervig.

Es lassen sich aus den Beiträgen im Forum im Wesentlichen drei Ursachen für wackelnde Sitze erkennen:

- 1. Verschlissene Dämpfergummis in der Verstellmechanik in Längsrichtung,**
- 2. Die Kunststoffclips zwischen Sitzgestell und Sitzunterschale sind zerbröselt oder verrutscht,**
- 3. Die Verbindung Sitzunterschale und Sitzrückenlehnenrahmen hat Spiel.**

Fährt man zum freundlichen, so wird dieser in der Regel ein neues Sitzgestell einbauen. Die Kosten belaufen sich auf etwa 360,- €, nur für das Sitzgestell. Nach meiner Erfahrung ist dieser Aufwand unnötig, wenn man ein wenig Geschick und Zeit mitbringt.

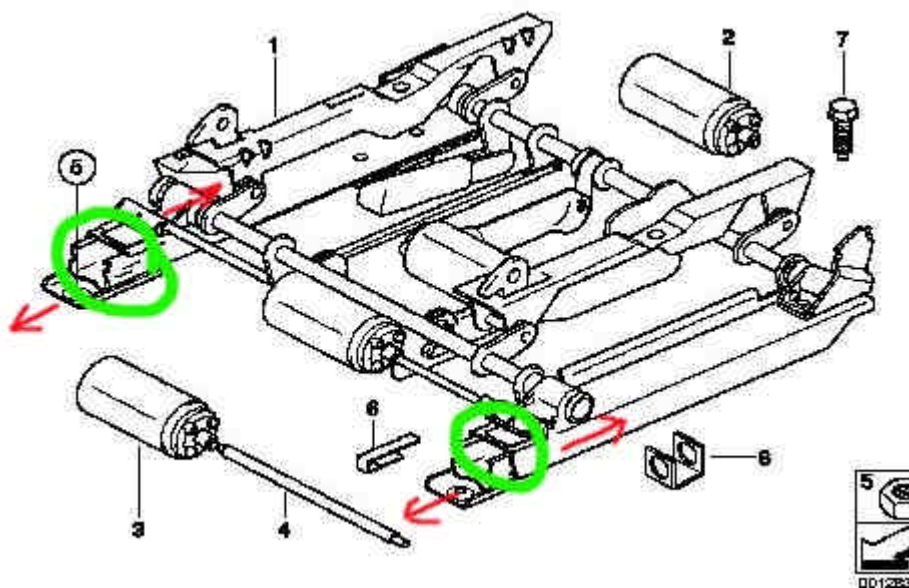
1 Ursache 1: Verschlossene Dämpfergummis in der Verstellmechanik in Längsrichtung

1.1 Diagnose

Es lässt sich auch bei eingebautem Sitz leicht erkennen, ob die Dämpfergummis verschlissen sind:

Einfach versuchen, den Sitz nach vorne und hinten zu schieben und damit die beiden U-Profile der oberen und unteren Sitzschiene gegeneinander verschieben (rote Pfeile).

Schaut dort hin, wo der grüne Kreis gemalt ist, also der Treffpunkt von oberer und unterer Sitzschiene – hier darf kein Spiel sein:



Ab spätestens einem Millimeter Spiel wird man es spüren, vier Millimeter kann es an dieser Stelle theoretisch geben, dann dürfte die Fahrt im Z3 allerdings einem Rodeoritt gleichkommen...

1.2 Benötigte Ersatzteile

Pro Sitz einmal Nummer 52 10 7 137 499, Preis ca.: 0,40€ !!!

52 10 7 137 499 heißt bei BMW im Ersatzteilkatalog zwar nur „Führungsbuchse“, es handelt sich aber um einen Satz Dämpferplatten bzw. Dämpfergummis (zwei mal zwei miteinander verbundene Gummis) und vier Schrauben, die beim Wechsel der Dämpfergummis getauscht werden sollten.

1.3 Verwendetes Werkzeug



Wichtig sind die beiden Torx-Schlüssel in den Größen T25 und T45. Wer keinen Messschieber hat, ein Lineal oder Zollstock reicht auch. Der Rest dürfte sich in jedem Haushalt antreffen lassen

1.4 Reparaturanleitung

1.4.1 Sitzausbau

- Anschnallgurt am Sitz losschrauben (16er Maulschlüssel)
- Sitzbefestigung vorn (13er) und hinten (16er) lösen

Dazu den Sitz vor- und zurückfahren. Um später die großen Torx Schrauben zu erreichen, unbedingt den Sitz weit nach hinten fahren. Dann:

- BATTERIE ABKLEMMEN !!! (wg. Gurtstraffer)
- Kabel unter dem Sitz lösen
- Sitz herausnehmen

1.4.2 Verstellmechanik ausbauen

Nun liegt der Sitz vor uns (auf dem Rücken):



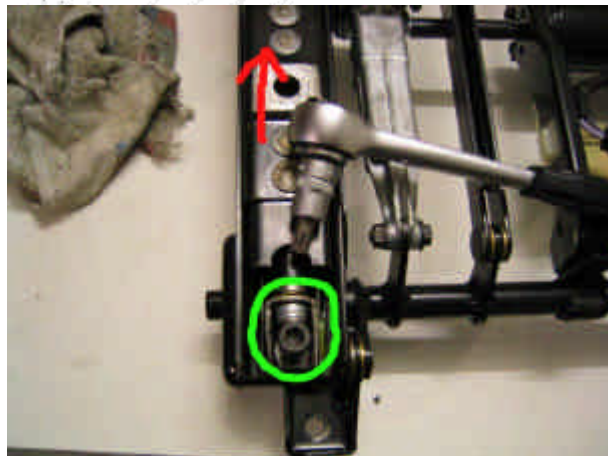
Die folgenden Fotos zeigen zwar ein einzelnes Untergestell, es ist jedoch auf keinen nötig das Untergestell abzunehmen – es kann auf jeden Fall am Sitz bleiben:



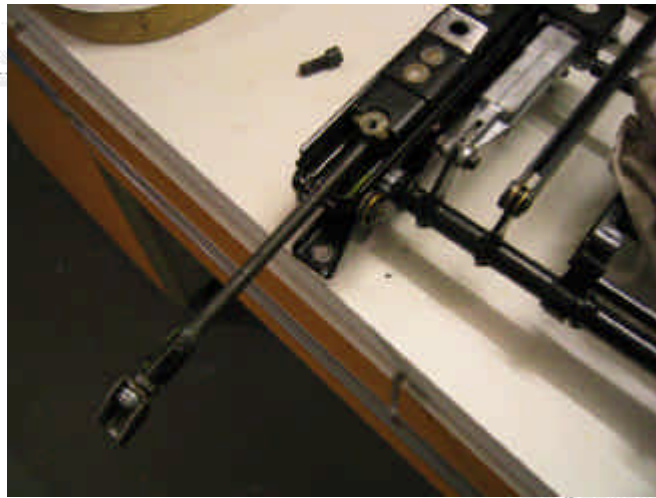
Die zwei Torx T25 Schrauben lösen (roter Kreis):



Jetzt lässt sich der Teil der Sitzschiene, der normalerweise dem Fahrzeugboden am nächsten ist, nach oben verschieben (roter Pfeil). Dadurch wird unten die große Torx T45 Schraube sichtbar (grüner Kreis) – ebenfalls lösen:



Durch geschicktes hoch- und runterschieben der Sitzschiene, lässt sich nun die Spindel mitsamt Läufer und Gegenlager nach unten herausziehen:



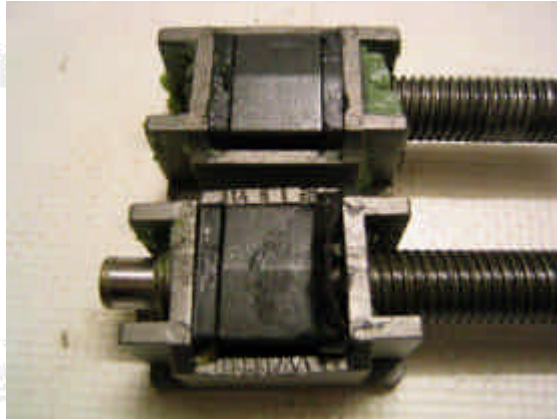
Nun noch einmal als Gesamtsicht:



1.4.3 Verstellmechanik zerlegen

Hier seht Ihr recht gut, was hier wackelt:

Unten alt, oben neu: Die alten Dämpfergummis sind zusammengedrückt und damit hat der Läufer Spiel auf der Spindel – bei mir war es zwar nur 1mm – beim Fahren fühlte dieser sich allerdings wie mindestens 1cm an:



Jetzt den Läufer von der Spindel herunterdrehen und durch die Bohrung unten im Läufer den Gewindeblock mitsamt den Dämpfergummis herausdrücken:



Und noch einmal: Oben Dämpfergummis neu, unten Dämpfergummis alt:



1.4.4 Zusammenbau

So, jetzt haben wir schon die maximale Zerlegungsstufe erreicht, jetzt geht es an den Zusammenbau:

Gewindeblock mit neuen Dämpfergummis in den Läufer wieder hineindrücken.

Den Läufer wieder auf die Spindel drehen (Achtung: es gibt je Sitz jeweils eine rechts- und eine linksdrehende Spindel).

Wichtiger Tipp: Dreht den Läufer genau 50 mm auf die Spindel:



Mit diesem genauen Maß habt Ihr zum einen eine Chance beide Spindeln genau gleich einzustellen und ihr gleich werdet sehen das die 50 mm beim Andocken an den Stellmotor sehr wichtig sind.

Hier der Stellmotor, an der Stelle im grünen Kreis wird die Spindel andockt:



Jetzt die komplette Spindel wieder durch geschicktes hin- und herbewegen der Sitzschiene wieder in ihren ursprünglichen Einbauort einführen.

Durch das kleine Guckloch die Spindel an den Stellmotor andocken:



Ist zwar ein wenig fummelig, geht aber.

Kleiner Tipp: Ich habe mir einen Faden um das untere Ende der Spindel gelegt, damit ich sie leichter etwas anheben konnte.

Die Verbindung steht, wenn sich die große Torx T45 Schraube problemlos wieder einschrauben lässt.

Danach nur noch die Sitzschiene verschieben, bis sich auch die beiden kleinen T25 Schrauben befestigen lassen (nehmt die neuen, die bei den Dampfergummis dabei waren) – und da war es schon.

Für die erste Spindel habe ich mit Fotografieren 30 Minuten gebraucht, für die zweite Seite ca. 2 Minuten. Gesamter Zeitaufwand mit Sitzausbau etwa 60 Minuten pro Sitz.

2 Ursache 2. Kunststoffclips zwischen Sitzgestell und Sitzunterschale sind zerbröselt oder verrutscht

2.1 Diagnose

Es lässt sich ebenfalls bei eingebautem Sitz erkennen, ob die Clips nicht ordnungsgemäß vorhanden sind:

Lassen sich die Sitzscheinen nicht gegeneinander verschieben (siehe Ursache 1) sonder kippelt der ganze Sitz undefinierbar um die Querachse, hat wahrscheinlich die vordere Verbindung zwischen Sitzgestell und Sitzunterschale zu viel Spiel – d.h. irgendetwas mit den Clips stimmt nicht.

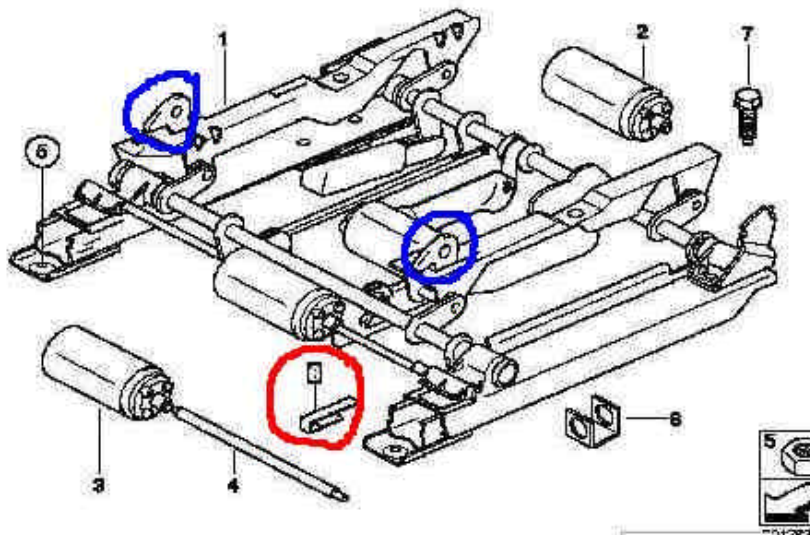
Gewissheit gibt es allerdings erst, wenn man den Sitz ausbaut und genau nachschaut.

2.2 Benötigte Ersatzteile

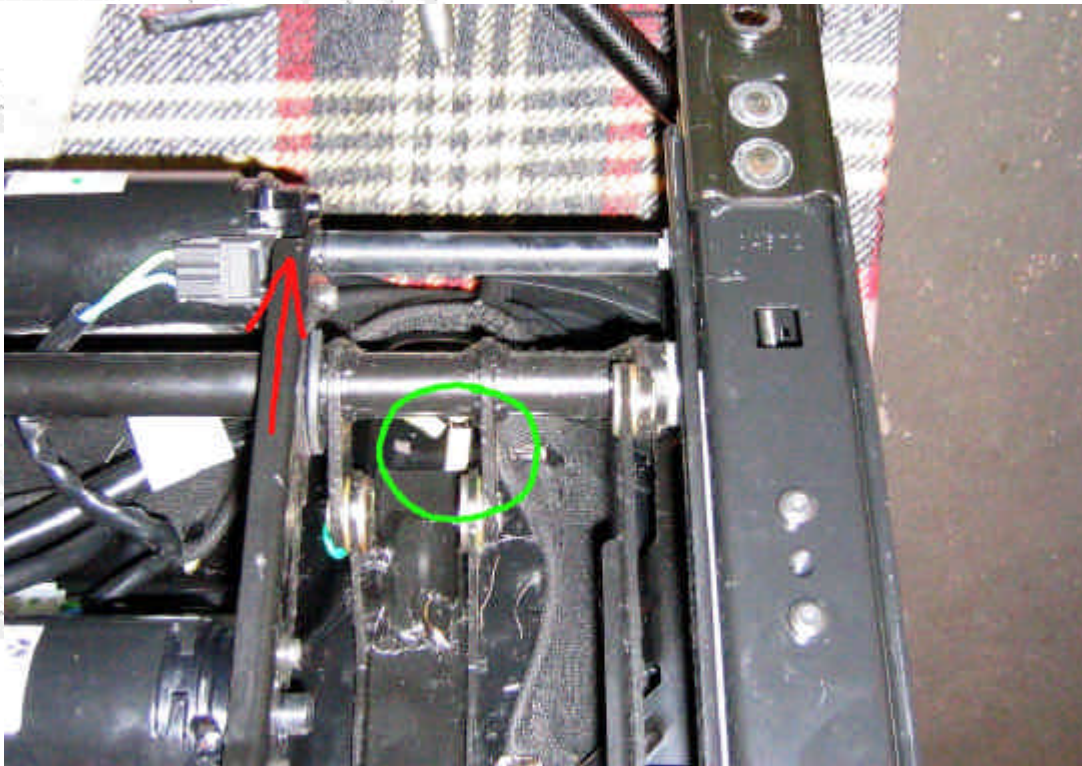
Je Sitz zwei Clips mit der Teilenummer 52 10 8 407 659, Preis je Clip 2,30 €.

Es handelt sich um jene Teile, die im roten Kreis markiert sind.

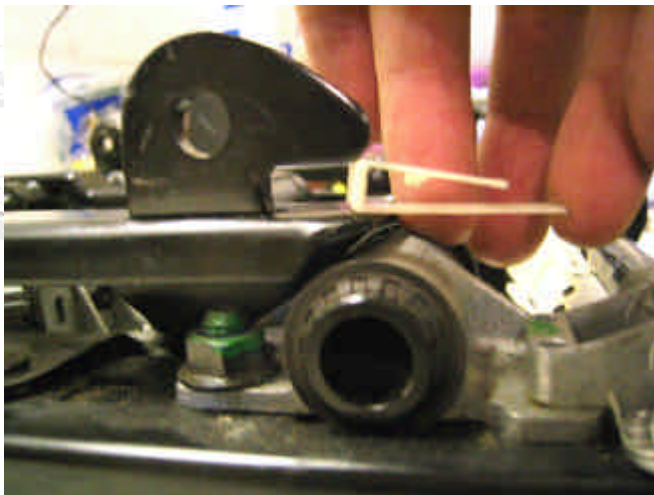
Sie sitzen an den Haltenasen (blaue Kreise), die die vordere Verbindung von Sitzgestell und Sitzunterschale herstellen:



Das ganz noch einmal in Natura: Der Pfeil zeigt nach vorn. In dem grünen Kreis sieht man einen Teil des eingebauten Clips – mehr lässt sich in eingebautem Zustand von den Clips nicht sehen:



Erst wenn man sich Sitzgestell und Clip (das weiße Teil in meinen Wurstfingern) einzeln anschaut, kann man erkennen, wo der Clip genau sitzt:



2.3 Reparaturanleitung

2.3.1 Variante 1: Schweißen

Die Verbindung kann man durch geschicktes setzen von wenigen Schweißpunkten in dem Bereich der vorderen Verbindung zwischen Sitzgestell und Sitzunterschale sehr dauerhaft gestalten. Allerdings ist diese Methode nicht ganz unumstritten – diejenigen die es gemacht haben, sind größtenteils begeistert.

Ich persönlich würde lieber trennbar belassen, was von den Kollegen in München auch trennbar konstruiert wurde.

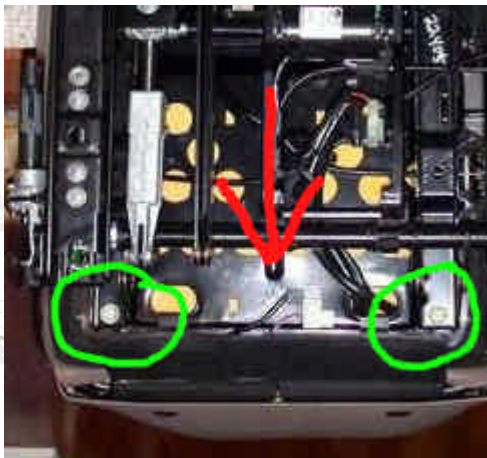
Zusätzlich habe ich auch so meine Bauchschmerzen, ob das Schweißen für den Gurtstraffer so gesund ist und ich hätte auch Angst, dass ich mir den Schaumstoff in den Sitzen abfackel'...

2.3.2 Variante 2: Clips tauschen

Zunächst ist, wie bereits weiter oben beschrieben, der Sitz auszubauen.

Liegt der Sitz dann auf der Werkbank sind zunächst die zwei 16er Schrauben (grüner Kreis) für die hintere Sitzverbindung herauszuschrauben.

Dann kann das Gestell nach hinten gezogen und damit ausgehakt werden (Richtung roter Pfeil):



Seid ein wenig vorsichtig, damit Ihr zum einen Eure Finger nicht klemmt (das Gestell wiegt über 10 Kg) und damit nicht irgendwelche Kabel oder die Züge für die Lehnenverstellung herausgerissen werden.

Nun können die alten Clips bzw. deren Reste aus der Sitzunterschale herausgenommen werden und die neuen Clips wieder eingesetzt werden.

Tipp: Die Clips am Ende mit Tape fixieren, damit sie beim einführen des Sitzgestells ihre angedachte Position behalten.

Nun wieder den vorderen Teil des Sitzgestells wieder einhaken und die beiden 16er Schrauben wieder hineinschrauben – das war es schon.

3 Ursache 3: Die Verbindung Sitzunterschale und Sitzrückenlehnenrahmen hat Spiel

3.1 Diagnose

Diesen Fehler erkennt man dann, wenn sich die Sitzlehne tordirten bzw. verdrehen lässt - also:

Aussteigen, die Hände auf je eine der "Schultern" der Sitze und in entgegengesetzter Richtung drücken (rote Pfeile) - es sollte sich eigentlich nichts bewegen.



3.2 Reparaturanleitung

Von einer Möglichkeit einer Reparatur dieses Schadens habe ich leider noch nichts gehört... ☹

4 Fazit

Es ist mir schleierhaft, warum die meisten BMW-Werkstätten bei wackelnden Sitzen immer noch die kompletten Sitzgestelle tauschen. Der Wechsel der Dämpfergummis geht in einem viertel der Zeit und das Material kostet 0,35€ satt über 350,-€ !!!!

Wenn Ihr die Sitze schon ausbaut, dann tauscht gleich Dämpfergummis und Clipse komplett aus – der Materialaufwand steht nämlich in keinem Verhältnis zum Zeitaufwand.

Viel Spaß und gutes Gelingen,
Sven