

Einbauanleitung Zentralverriegelung in den Golf 2, 2-Türer

Benötigte Teile und Werkzeuge

Für den Einbau einer ZV reicht in der Regel eine recht preiswerte Anlage aus der bekannten Bucht. Ist zwar nicht die beste Qualität was die Metallsachen angeht, aber wenn verschiedene Punkte beachtet werden, geht das ganz gut. Wenn es um die Qualität geht, habe ich die Schrift auf **orange** gestellt.

Ich habe mich hier für ein System entschieden, das gleich mit FFB (FunkFernBedienung) geliefert wurde. Sollte eine ZV montiert werden, die keine FFB hat, kann man fast genau so verfahren.

Werkzeuge:

Akku-Schrauber mit verschiedenen Bohrer

Das übliche Werkzeug wie div. Schraubendreher und Schraubenschlüssel

Vorbereitungen

Zuerst wird die ZV komplett auf dem Boden ausgelegt und alles zusammen gesteckt. Wie die ganzen Stecker zu verbinden sind, wird in der beiliegenden Montageanleitung erklärt. An die vorderen Türen kommen die 5-poligen Motoren, die 2-poligen sind für die hinteren Türen gedacht. Die entfallen aber, das diese Anleitung für einen 2-Türer ist. Ist alles angeschlossen, könnt Ihr die Anlage an eine 12 V Stromquelle anschließen und auf Funktionsfähigkeit prüfen.

So sollte das dann aussehen.

Wenn soweit alles funktioniert, dann kann es weiter gehen.



Ausbau der Türverkleidungen und Ablagen

Zur eigenen Sicherheit: Als erstes das Masse-Kabel (Braun) an der Batterie abklemmen.

Um alles einfach und sauber montieren zu können, werden jetzt die Ablagen und die Mittelkonsole unter dem Armaturenbrett demontiert. Des Weiteren die Türverkleidungen und Folien an den Türen.

In dieser Anleitung gehe ich nicht näher auf den Ausbau der Teile ein. Zum Einen deshalb, weil ich die Dateigröße möglichst klein halten will, zum anderen wird das in der einschlägigen Literatur ausführlich beschrieben.

Einbau Gestänge und Stellmotor

Um das Gestänge für den Stellmotor einzubauen, muss zunächst das Türschloss (TS) demontiert werden. Dazu ist folgendermaßen vorzugehen, gezeigt wird die rechte Türe:

- Türöffner betätigen und Schraubendreher von unten in TS einstecken. Türöffner wieder loslassen. Schraubendreher ist eingeklemmt (siehe **blauer** Pfeil)
- Am TS zwei SW6 Inbusschr. herausschrauben und am TS die Zugstange (**roter** Pfeil) aushängen. Jetzt kann das TS abgenommen werden.



Jetzt liegt der Sicherungshebel frei. Links oben ist die Stange zum Türpin zu sehen.

An dem Sicherungshebel der rechten Türe ist im Gegensatz zur linken Türe, nur ein Loch gebohrt. Damit die Zugstange zum Stellmotor montiert werden kann, muss ein zweites Loch gebohrt werden. Durchmesser 3mm.



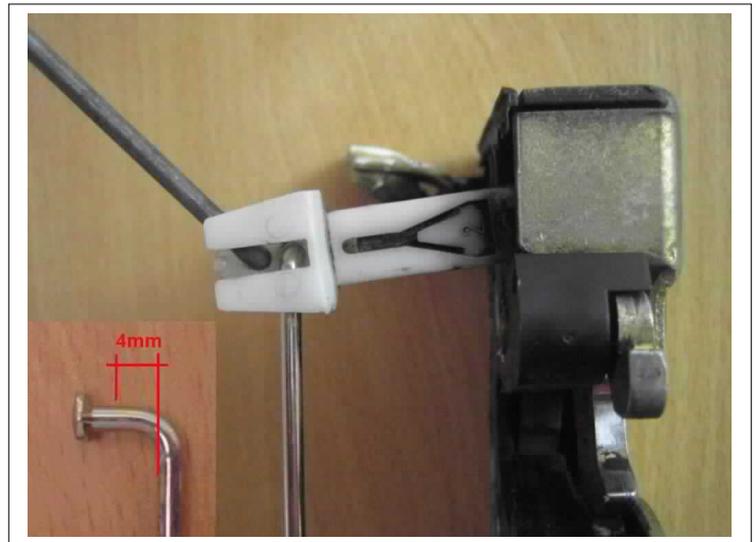
Bevor die Zugstange eingehängt wird, muss sie auf 4mm gekürzt werden.

Siehe Foto.

Beim Einhängen wird noch die Stange zum Türpin nach vorne gesetzt.

Zur Qualität der Stangen:

Es ist unbedingt darauf zu achten, dass die Stangen, wenn sie im 90° Winkel, gebogen werden, nicht mehr zurückgebogen werden können. Wer die Möglichkeit hat, der nimmt am besten „gechmeidigere“ Stangen.



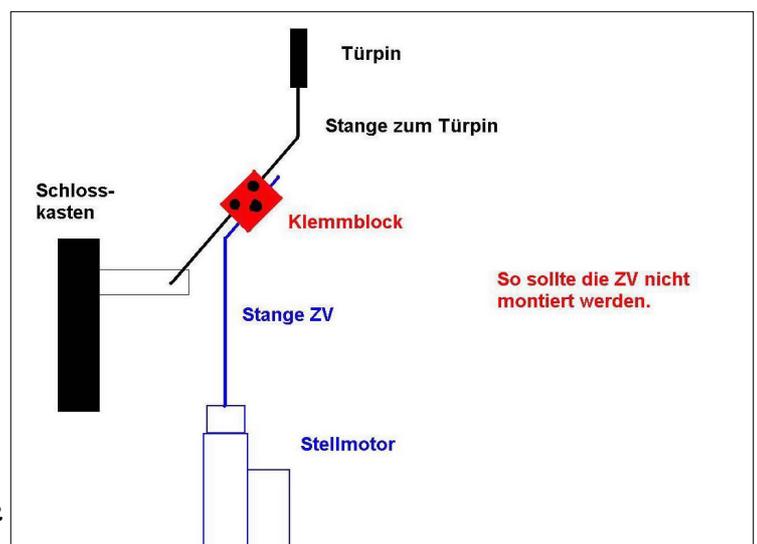
So muss es aussehen, bevor das TS wieder eingebaut wird.

Zu erkennen ist, dass die Zugstange zum Stellmotor (ganz rechts) gebogen werden muss, weil sie sonst an die Zugstange zum Türöffner anschlägt.



Wenn es bei Euch so aussieht, dann kann es zum TS-einbau gehen.

Jetzt kann man sagen, das ist zu aufwändig und man macht es so wie ich es auf dem Bild nebenan graphisch dargestellt habe. Diese Möglichkeit geht etwas schneller, aber: Bei dieser Variante verkantet der ganze Mechanismus recht leicht und kann dazu führen, dass der Stellmotor zwar schließt, sich aber gleich wieder öffnet. Also recht störanfällig. Wenn die Türverkleidung mit Folie wieder aufgemacht werden muss, ist der kleine Zeitvorteil schnell dahin.



Das TS mit den zwei Stangen wie auf dem Bild in die Türe einführen.

Dabei ist zu beachten, dass der Betätigungshebel für die Zugstange zum Türöffner mit dem Schraubendreher arretiert werden muss wie beim Ausbau.

Zugstange (**roter** Pfeil) einhängen und TS mit den 2 Inbusschrauben und 20 NM anziehen.



Das mitgelieferte Schlitz-Flacheisen an die Türe anschrauben.

Danach den Stellmotor in die Zugstange einhängen. Den Stellmotor in der Höhe ausrichten und auf das Flacheisen aufschrauben.

Zur Qualität des Flacheisens:

Ich hatte zum Zeitpunkt des Einbaues kein anderes Material, sonst hätte ich es ausgetauscht. Die Qualität ist schon billig und es sollte ein ALU-Material bevorzugt werden, auch wegen der Korrosion.



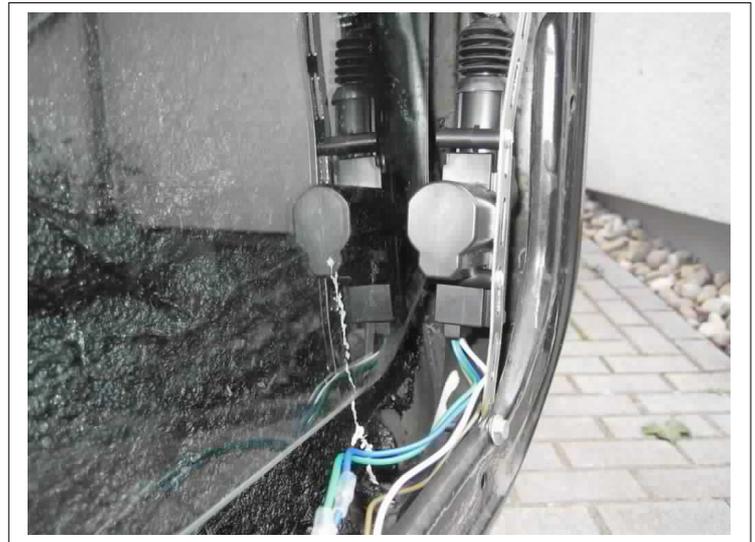
Hier sieht man, dass die Zugstange am unteren Ende um 90° gebogen ist und mit einer blanken Lüsterklemme am Stellmotor arretiert wurde. Die Schrauben der Lüsterklemme am besten mit „Loctite“ sichern.

Lüsterklemme gegen Korrosion schützen.

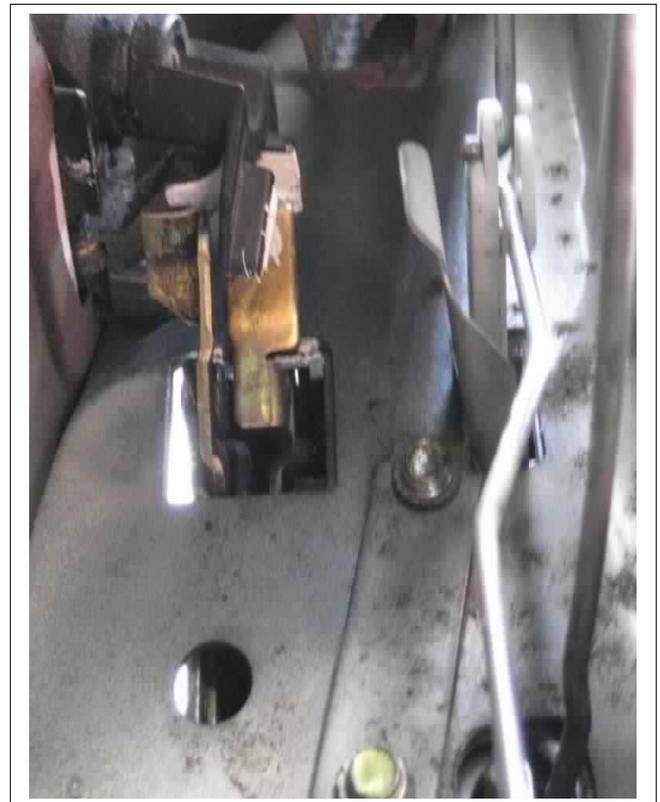
Diese Variante hat den Vorteil, dass der Stellmotor einfach ausgehängt werden kann, ohne die Zugstange zu demontieren.



Auf diesem Bild ist sehr gut zu erkennen, dass zwischen der Fensterscheibe und dem Stellmotor noch genügend Raum ist.



Auf diesem Foto lässt sich schön erkennen, wie die Zugstange zum Stellmotor gebogen werden muss, damit sie an der Zugstange zum Türöffner vorbei geht.



Als nächstes kann die ZV an der linken Türe eingebaut werden. Es wird dabei genau so vorgegangen, wie an der rechten Türe, nur dass es spiegelbildlich ist.

Einbau Kabelbaum

Ausgehend von der ZE
(Zentralelektrik / Sicherungskasten)
wird als erstes der Sicherungskasten
„abgehängt“.

Das sieht dann so aus. Bitte nicht
dadurch verwirren lassen, das sieht
schlimmer aus als es in Wirklichkeit ist.



Danach wird das Empfängerteil
montiert.

Das ist der schwarze Kasten in der
Mitte des Bildes.
Der Empfänger lässt sich ohne bohren
mit zwei M5 Gewindeschrauben
(blauer Pfeil) am Sicherungsträger
(braune Metallplatte) befestigen.



Als nächstes wird der Kabelbaum zu den zwei Türen verlegt.
Durch die Demontage der unteren Verkleidungen, ist es fast selbsterklärend, wie die
Leitungsführung ist.
Die Kabel für die zwei hinteren Türen werden abgeschnitten und gut isoliert. Sollen die
Kabel für später, evtl. ein 4-Türer, noch gebraucht werden, können sie einfach
zusammengebunden und „blind“ verlegt werden.
Es ist unbedingt darauf zu achten, dass die Kabel nicht an Stellen verlegt werden, die
heiß werden können oder scharfe Kanten haben.

Die Kabel müssen durch die Türholme in die Türen hinein verlegt werden. Diejenige, die bereits die benötigten Faltenbälge eingebaut haben, können unten weiter lesen.

Die Anderen müssen sich diese Faltenbälge entweder auf dem Schrottplatz oder beim VW-Händler besorgen.

Faltenbalg vorne / Original-Teile-Nummer:
191 971 916 A

Kosten ca. 6 Euro / Stück. Stand 04.2006
(Mittlerweile entfallen)



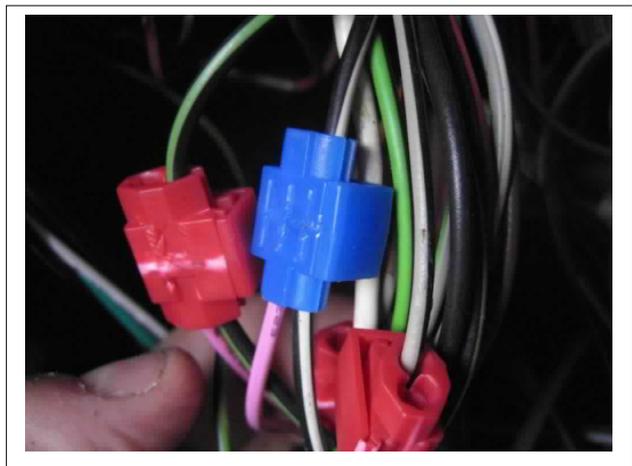
Wer keine auf dem Schrott findet, kann sich bei mir melden. Auch für die hinteren Türen.

Verdrahtung

1. Anschluss Blinker

Damit die ZV anzeigen kann, dass geöffnet oder geschlossen ist, wird als erstes der Blinker angeschlossen. Dadurch wird der Status per Blinksignal angezeigt.

Die zwei Kabel für die Blinkersteuerung, in diesem Beispiel haben die Kabel die Farbe rosa (sonst Farbe bitte aus der Anleitung entnehmen), werden einmal an dem Blinker rechts (Kabelfarbe schwarz/grün ZE-Kontakt A2/4) und für links (schwarz/weiß ZE-Kontakt A1/2) mit Hilfe eines "Stromdiebes" angeschlossen. Auf dem Foto schön zu erkennen.



Zum Thema Stromdieb: Der Stromdieb mag zwar nicht die professionellste Lösung sein, aber für Anfänger mit wenig Kenntnissen eine recht gute Alternative. Ein Nachteil liegt z.B. darin, dass der Stromdieb bei Erschütterungen im Auto die Litzen der angezapften Leitung durchtrennt und somit ein Kabelbruch entstehen kann, muss aber nicht.

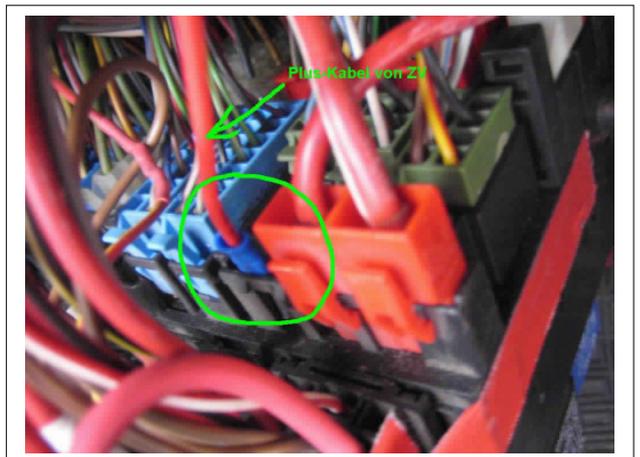
Wer die Kenntnisse und Möglichkeiten hat, kann und sollte die Kabel originale Quetschverbinder (Crimpen) verwenden. Auf eine sichere Isolierung ist dabei zu achten.

2. Anschluss der Betriebsspannung und der Masse

Das schwarze Kabel kommt mit einer Flach-Steckhülse an die Masseklemme rechts neben dem Sicherungskasten.



Das rote Plus-Kabel wird mit Hilfe einer Flach-Steckhülse an die Klemme 30 (Dauerstrom +) hinter der ZE angeschlossen.



3. Anschluss der Stellmotoren

Jetzt werden noch die Stellmotoren mit dem Kabelbaum verbunden. Bitte die Kabelfarben genau beachten, die Stecker gut zusammendrücken und die Isolierung sauber darüberstülpen. Ich habe zusätzlich die Verbindungen mit Schrumpfschlauch gegen Feuchtigkeit geschützt.

4. Anschluss der Batterie

Zum Schluss wird das Masse-Kabel an die Batterie wieder angeschlossen.

Überprüfung der Funktionsfähigkeit

Jetzt kann die Zentralverriegelung getestet werden. Wenn alles richtig gemacht wurde, kann man einen hohen Komfortanstieg beobachten.

Einbau der Türverkleidungen und Ablagen

Als abschließende Arbeit müssen nur noch die Ablagen und Türverkleidungen montiert werden.

Viel Spaß beim Einbau und im täglichen Gebrauch wünscht Eddi_Controlletti

HAFTUNGSAUSSCHLUSS:

Abschließend möchte ich noch erwähnen, dass alle Umbaumaßnahmen an Eurem Fahrzeug, welche Ihr vorgenommen habt, von Euch selbst zu verantworten sind. Ich kann und werde keine Verantwortung für Schäden oder Folgeschäden übernehmen. Die hier veröffentlichte Einbauanleitung ist nur eine kleine Hilfe und hat keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Zudem unterliegt diese Anleitung dem Copyright Gesetz. Das heißt, dass diese Anleitung nur mit meiner ausdrücklichen Genehmigung vervielfältigt werden darf. Des Weiteren darf diese Anleitung nicht gegen Geld verkauft und in den Verkehr gebracht werden.

P.S.

Jegliche Art von Anregungen und sachlicher Kritik gerne unter eddi_controlletti@gmx.de