

Für diejenigen, die sich auch noch nicht von ihrem 35i trennen können und ein defektes Flexrohr gerne selbst wechseln möchten, habe ich hier ein paar Bilder zusammengestellt.

Zum Fahrzeugzustand: Bj. 1995, 200.000 km; hat jeden Winter mehr oder weniger mitgemacht; Service in den letzten 10 Jahren leicht über dem Nötigsten; bis heute keine erwähnenswerte Reparatur am Motor. Wie das Auto die 15 Sommer-/Winter-Intervalle überstanden hat, lässt sich beispielsweise gut an der Hohlschraube der Ölrücklaufleitung vom Turbolader erkennen.



Stellenweise massiver Rostfraß im unteren Motorbereich.

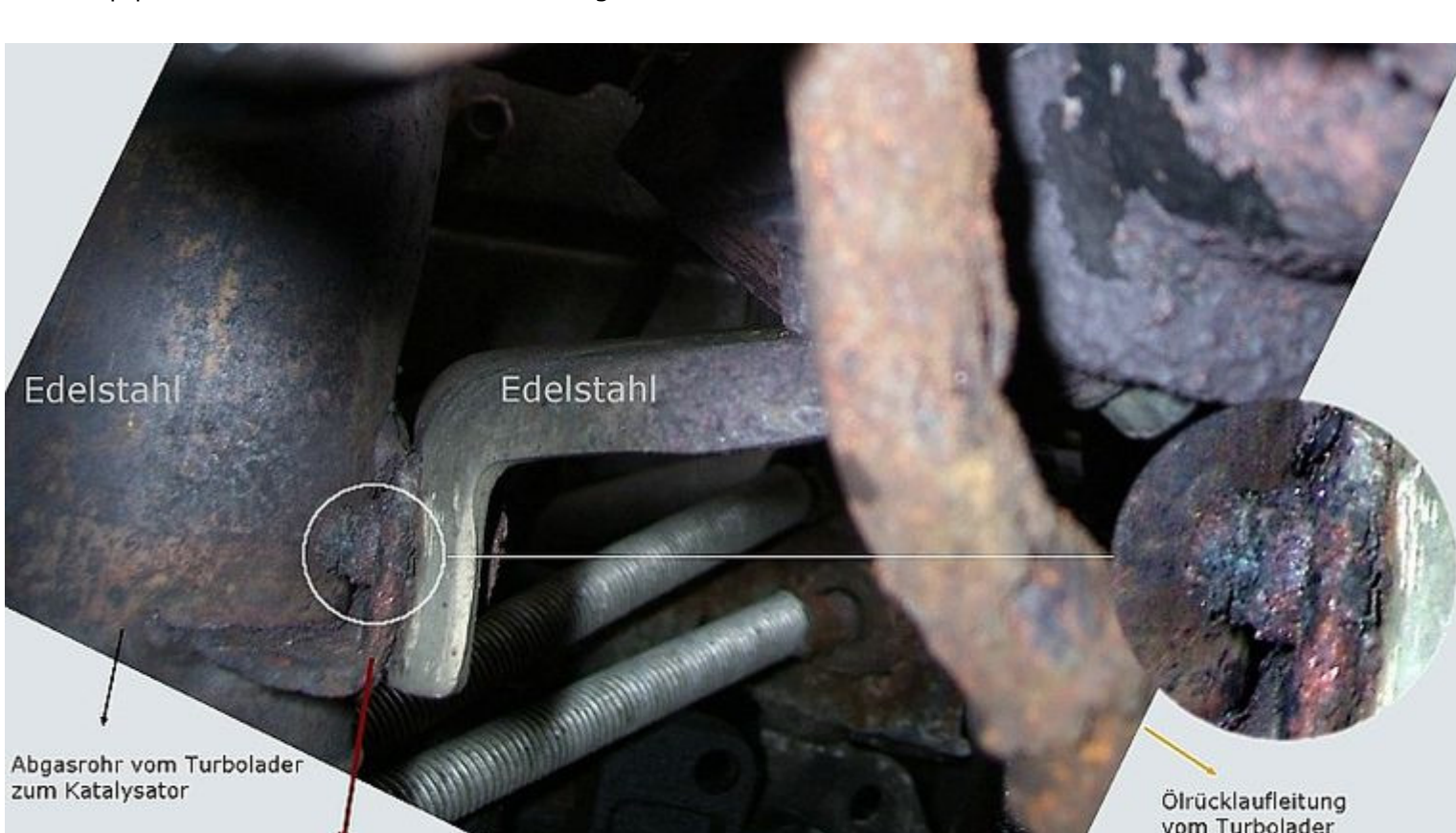
Das Motorlager vorn, das vor einiger Zeit seinen Dienst quittierte, dürfte der Grund gewesen sein, dass das Flexrohr die enormen Lastwechselbewegungen nicht mehr ausgehalten hat.

Ist das Flexrohr defekt, hat man in der Regel Abgasgeruch im Innenraum. Besonders ausgeprägt ist das im Winter ab Heizgebläsestufe 2, wenn man an einer Ampel zum Beispiel warten muss. Denn so 100%ig dicht ist der Motorbereich zum Wasserkasten nicht bzw. nicht mehr.

Unter dem Auto zeigt sich meist ein Bild mit deutlichen Rußspuren:



Das Hauptproblem beim Ausbau des Vorrohrs lag hier:



Keine Chance die gezeigte Verbindungsstelle mit normalen Mitteln zu lösen. Und das Bild täuscht hier vielleicht, die Platzverhältnisse sind äußerst bescheiden. Das im Kreis ist keine angefaulte Mutter, sondern ein eingepresstes Gewindeloch in dem Halter aus Baustahl. Beide Schrauben sitzen so fest wie eingeschweißt. Die durch den Rost geschwundenen Schraubenköpfe sind nicht mehr sauber zu packen. Ich hatte mir überlegt, den Edelstahlhalter nahe am Rohr durchzusägen, was mit hohem Zeitaufwand zu schaffen gewesen wäre, hatte das aber schnell wieder verworfen. Denn im Anschluss hätte ich den restlichen Halter ausbauen müssen, was ohne Stehbolzenabriss sicher nicht gegangen wäre.

Mir ist nichts Besseres eingefallen, als die beiden Gewindelöcher mit einer kleinen hochdrehenden Maschine (wie es die Modellbauer oft verwenden) und dem Einsatz mehrerer Mini-Trennscheiben regelrecht wegzubetteln. Ganz ohne Einsatz von Hammer und Meißel (Sonderlänge) ging das allerdings nicht. "Nie mehr VW !" hielt sich während dieser Aktion wie ein Ohrwurm in meinem Kopf.



Entfernt habe ich das Flexrohr mit einem ca. 4 mm tiefen Einschnitt (mit einer Trennscheibe für Edelstahl) neben der Schweißnaht wie im Bild angedeutet. Im Anschluss wurde die Schweißnaht weggeschruppt. Somit hat man wieder die volle Rohrlänge zur Verfügung, um das neue Flexrohr die 8 bis 10 mm (wie im Originalzustand) überschieben zu können.

Das Neuteil habe ich auf dem kat-seitigen Rohr aufgesetzt, mittels Augenmaß ausgerichtet, an drei Punkten geheftet und dann gleich durchgeschweißt. Beim Rohr vom Turbolader habe ich das mit dem „Augenmaß“ sein lassen. Für die richtige Flanschlage (also das Flexrohr muss dann im eingebauten Zustand nahezu spannungsfrei sein) sind die drei Ausrichtachsen genauer zu beachten. In einigen Beschreibungen liest man, dass das Neuteil wegen der Einbaulage im Fahrzeug geheftet werden soll. Da ich über keine Gummiknochen verfüge und ich die Platzverhältnisse bei meinem 35i ausgesprochen gut kenne, habe ich die Variante gleich außer Acht gelassen. Also habe ich den einen Winkel wie im Bild gezeigt am Fahrzeug herausgemessen.



Die anderen zwei Achsen lassen sich durch genaues Fluchten einstellen. Mit einer Schnellvorrichtung aus drei Alu-Winkelstücken, Schraubtzwinge und Spannzangen habe ich den Flansch entsprechend fixiert und das Rohr mit drei Schweißpunkten geheftet. Es hat auf Anhieb gepasst beim Probeeinbau.



Hier noch der Halter mit den Befestigungspunkten, die man in diesem Zustand lieber so sein lässt wie sie sind:



Viele 35i-Dieser scheinen infolge der Abwrackprämie der Schrottpresse wohl nicht zum Opfer gefallen zu sein. Trotz Feinstaubvorschriften halte ich noch an meinem 35i fest, denn er ist schon lange bezahlt und die Motorelektronik ist angenehm minimal. Der Zeitaufwand für die Flexrohr-Reparatur war schon hoch. Auch das Flickern der zerschnittenen Befestigung hat Zeit gekostet. Aber weil das Vorrohr bis Katalysatorausgang nicht zweigeteilt ist, war diese Art der Reparatur aus meiner Sicht zweckmäßiger.