

Erfahrungsbericht Einbau Sparco Sitze ohne Gutachten

Beitrag von „r53-magic“ vom 1.8.2019, 13:43

Inhaltsverzeichnis

1. [Motivation](#)
2. [Teile](#)
3. [Unterlagen](#)
4. [Werkzeug](#)
5. [Kosten](#)
6. [Zeitlicher Aufwand](#)
7. [Einbau](#)
8. [TÜV-Abnahme](#)
9. [Erster Eindruck](#)
10. [Fazit](#)
11. [Alternativen](#)
12. [Offtopic](#)
13. [Links](#)

Motivation

Kurz und knapp, ich bin nicht der „Leder“-Typ. Mich nervt das Schwitzen (Also auch kein Latex). Ich bevorzuge Autositze in Stoff oder Alcantara. Außerdem werden durch den Umbau die GP-Sitze geschont und Sparco Sitze gefallen mir besser zum Look des GP. Gefunden und gekauft habe ich die Sitze in unserem Marktplatz vom [realdag](#). Nochmals danke für die problemlose Aktion.

Teile

- **Sitz:** Sparco Star (Type 00943/00944)
- **Laufschienen:** Wiechers
- **Sitzkonsolen:** Wichers BMW Mini R53 (1 Satz alte Variante modifiziert und 1 Satz neu)
- **Widerstände:** 2,2 OHM, 1 Watt (Zur Deaktivierung der Seitenairbags)
- **Sonstiges:** Schrumpfschlauch, Unterlegscheiben, Mattschwarze Farbe.

Unterlagen

- Unbedenklichkeitsbescheinigung Wiechers Sitzkonsolen (Demnächst hier in der Filebase)
- Gutachten Sparco Turino (optisch baugleich, aber inhaltlich kein verwertbarer Hinweis oder Nummer)

- DEKRA Genehmigungsnummer vom Vorbesitzer (Auch nicht sehr hilfreich, weil Datenschutz)

E-Nummer am Sitz

[Sparco E-Nummer.jpg](#)

Werkzeug

- ¼ Zoll Ratsche (weil wenig Platz)
- 2-3 Verlängerungen (wenigsten für vorne 😊)
- Torx T40 Nuss (möglichst kurz)
- Torx T50 Nuss (oder Winkel)
- 13 mm Nuss (oder die Spezial-Ringschlüssel-Ratsche, danke [Sascha](#))
- Heißluftföhn
- Feile, Dremel

Kosten

- **Sitze:** 750 € (gebraucht, inkl. Laufschiene und Konsolen)
- **Laufschiene:** Wiechers 2x 60 € (nicht benötigt da bereits dabei)
- **Sitzkonsolen:** Wiechers 2x 80 € (nur notwendig, da die beiliegenden zu tief waren)
- **Airbag-Deaktivierungsstecker:** Recaro 2x 30 € (nicht benötigt), alternativ Widerstände (1 €) und Schrumpfschlauch
- **Einzelabnahme:** DEKRA 220 €

Zeitlicher Aufwand

Man sollte sich im Klaren sein, dass man die Sitze mehrmals ein- u. ausbaut. Das ist an sich schnell erledigt, aber in meinem Fall musste ich an vielen kleinen Stellen etwas nacharbeiten. Ich habe ein Tage mit jeweils ein bis zwei Stunden benötigt.

Einbau

Wichtig! Dies soll keine Anleitung darstellen! Dafür gibt es offizielle Quellen! Nur einen wichtigen Hinweis vorab. Wenn die Stecker vom Airbag/Gurtstraffer gelöst werden sollen, dann muss vorher die Batterie abgeklemmt werden. Ansonsten wird eine Airbag-Fehlermeldung im Steuergerät hinterlegt, welche man nicht so einfach per Lesegerät löschen kann.

An sich könnte man nicht viel falsch machen. Es gibt eindeutige Schrauben und die Position der Teile ist klar definiert. Allerdings ist der Platz zum Arbeiten sehr eng und die Teile müssen (leider) nachbearbeitet bzw. modifiziert werden.

Beim Kauf waren bei beiden Sitzen die richtigen Laufschiene und Konsolen mit dabei. Allerdings wurden letztere durch den Vorbesitzer dahingehend modifiziert, dass diese deutlich tiefer lagen. Das funktionierte auch bei ihm weil dessen Mini keinen Teppich und sonstiges unnötiges Gewicht mehr verbaut hatte. Bei meinem Mini klappte das nicht. Der Teppich vom Mitteltunnel drückte die Aufnahme für das Gurtschloss zu weit gegen den Sitz und unterhalb lag die Konsole direkt auf der Luftdüse auf (Warum hat der GP sowas eigentlich???)

Konsole (alt, ohne Modifikation)

[Konsole alt.jpg](#)

Konsole (alt modifiziert und verbaut)

[Einbau Vorbesitzer.JPG](#)

Lange habe ich darüber nachgedacht wie ich dieses Problem lösen könnte. Mithilfe von Abstandshaltern hätte ich die Modifikation wenigsten teilweise rückgängig machen können. Aber ob das dem TÜV gefallen hätte? Letztendlich entschied ich mich dazu die Konsolen neu zu kaufen. Direkt bei Wiechers.

Beim Auspacken der neuen Konsolen war ich jedoch erstaunt. Anders als auf der Homepage dargestellt sind diese jetzt verändert und grundsätzlich tiefer. Fast genauso wie die alten, modifizierten vom Vorbesitzer. Allerdings ist die Aufnahme des Gurtschlusses deutlich länger und anders geformt. Auf den Bildern ist das gut zu erkennen.

Vergleich alt (mit Modifikation) gegen neu

[Vergleich Sitzkonsole.jpg](#)

Leider musste ich trotzdem die Konsole mithilfe von Abstandshaltern etwa 1 cm höher verbauen um über der Lüftungsdüse zu bleiben.

Ein weiteres Problem war die spannungsfreie Verschraubung von Sitz, Laufschiene, Konsole und Karosserie. Bei starren Sitzen wäre das egal, nach fest kommt bombenfest. Aber meine

müssen verstellbar sein, weil sonst Frau böse. Wenn Frau böse, dann...ihr wisst schon...

Nach dem ersten Probereinbau war alles so verspannt, dass sich die Laufschiene nicht bewegen ließen. Also alles nochmals raus und zerlegt. Die (neuen) Sitzkonsolen sind von der Verarbeitungsqualität verbesserungswürdig. Die Aufnahmepunkte an der Konsole für die Laufschiene waren nicht sauber rechtwinklig. Mithilfe eines Dremels konnte ich das aber korrigieren. Auch habe ich die Gewinde nachgeschnitten und andere Schrauben verwendet. Die leicht schrägen Aufnahmeflächen am Sitz für die Laufschiene konnte ich mit selbstgedrehten und schräg abgeschliffenen Abstandshaltern korrigieren. Wie bereits oben erwähnt benutzte ich weitere Abstandshalter zwischen Karosserie und Konsole um die Luftdüsen nicht einzuklemmen, das hätte abermals zu Verspannungen geführt.

Konsole oberhalb der Luftdüse

[Sparco_Luftduese.jpg](#)

Abstandshalter zur Karosserie

[Verschraubung_Konsole.jpg](#)

Kurioserweise war auch noch der Aufnahmezapfen für das Gurtschloss 1 mm zu dick. Eigentlich wäre das ein Grund gewesen, das Teil beim Hersteller zu bemängeln, aber da hatte ich bereits die Feile und den Dremel im Einsatz. Wer hätte gedacht, dass sechs Wochen U-Stahl-Feilen in der Lehrzeit so hilfreich werden würde.

Am Schluss habe ich dann noch alle betroffenen Stellen/Teile feinsäuberlich mit mattschwarzer Farbe angestrichen.

Beim Einbau selbst geht es sehr eng zu. Man sollte also genug Zeit und Licht zur Verfügung haben.

Der nicht vorhandene Airbag wurde durch einen Widerstand am Stecker simuliert. Dafür verwendete ich welche mit einer Leistungsaufnahme von 1 Watt (anstatt von 1/4 Watt). Eigentlich nicht notwendig aber der dickere Draht sitzt passend streng im Stecker. Blauer Schlumpfschlauch drüber und etwas Hitze, fertig. Da die originalen Gurtschlösser und -straffer verwendet wurden, mussten diese auch nicht deaktiviert werden. Die losen Kabel für die fehlende Sitzheizung habe ich mit Kabelbinder ordentlich fixiert.

TÜV-Abnahme

Die Einzelabnahme selbst war absolut problemlos. Jedoch bin ich bereits im Vorfeld mit einem Sitz und loser Konsole zur DEKRA gefahren und mein Vorhaben mit einem (normalen) Prüfer besprochen. Er war grundsätzlich motiviert, hat sich die Teile angeschaut und von allen Bildern gemacht. Mithilfe der E-Nummer am Sitz und der Genehmigungsnummer vom Vorbesitzer hat er am Computer nach weiteren Gutachten gesucht. Jedoch half die Genehmigungsnummer kaum, weil aus Datenschutzgründen nur sehr wenige Daten des Vorbesitzers, oder besser gesagt, dessen Fahrzeug einsehbar waren. Beispielsweise war der Zusatzeintrag für den Fahrzeugschein geschwärzt.

Der Prüfer welche auch die Einzelabnahme durchführen darf hatte nicht viel Zeit, aber auch er war sehr positiv eingestellt. Sparco und auch Wiechers sind bekannte und übliche Hersteller. Der Sitz hat eine E-Nummer und für die Konsolen gibt es eine Unbedenklichkeitsbescheinigung. Die notwendige Deaktivierung bzw. Überbrückung der Airbags hat niemanden interessiert. Er bat um ein paar Tage Bearbeitungszeit und er würde sich dann bei mir melden.

Nach einer Woche bekam ich dann einen Anruf mit der Bitte ich solle einen Termin ausmachen und mit eingebauten Sitzen vorbeikommen.

Bei der Abnahme war (bis auf ich) alles sehr entspannt. Nur ein paar Bilder vom Auto, Sitz, Konsole, Einbau, Typenschild, etc. und das war es schon. Da ich der letzte Kunde vorm Feierabend war schaffte er es nicht mehr die Unterlagen fertigzustellen. Aber am nächsten Tag konnte ich diese abholen und bezahlen. Mit einem Grinsen im Gesicht verließ ich das Büro, begrüßte die neugierigen Polizisten am Kundenparkplatz und fuhr nach Hause.

Erster Eindruck

Man sitzt ein paar Zentimeter tiefer. Man merkt es an der Ampel und am „Manta-Like-Ellenbogen“ am Fenster. Theoretisch könnte man noch etwa 2 cm tiefer gehen. Dazu müsste man die tiefste Einstellung der Laufschienen wählen und die Abstandshalter zwischen Konsole und Karosserie weglassen. Aber dafür reicht bei mir der Platz zwischen Mittelkonsole und Sitz nicht aus.

Hinter dem Sitz ist deutlich weniger Platz. Der Sitz geht bei gleicher Sitzposition weiter nach hinten. Etwa 5 cm fehlen. Bei mir als Zweisitzer egal bei Familienkutschen sicherlich ein Problem.

Die tiefere Sitzposition und der bessere Seitenhalt, insbesondere im Schulterbereich, machen sich deutlich und positiv bemerkbar. Gerade in engen Kurven sitzt man „entspannter“.

Fazit

Der Umbau hat sich für mich gelohnt und ich habe dabei das erreicht was ich wollte. Preislich war es jetzt zwar mehr als gedacht, aber bei unserem Hobby ist das leider immer so. Dass es

nicht wirklich plug'n play war, lag an den Teilen. Ist halt so im „Rennsport“.

[Sparco Star GP.jpg](#)

Alternativen

Eigentlich liebäugelte ich mit Sitzen von Recaro, Modell Speed. Diese gibt es als Set komplett mit Laufschiene und Konsolen für 1500 EUR. Für unseren Mini sogar mit Gutachten.

Die hochgelobten Recaro Sportster CS sind zwar moderne und an sich sehr schöne Sitze, aber mir persönlich gefallen diese nicht in einem Auto mit Retro-Touch. In einem R53 gehören Sitze in „zeitgemäßer“ Optik. Ein gutes Beispiel dafür sind übrigens die Sitze vom [Ingo69](#).

Offtopic

Der verbaute CoolerWorx Short Shifter hat dem Prüfer sehr gut gefallen. Er hatte damit absolut kein Problem.

Links

- [Wiechers-Motorsport](#)