

Getriebeölwechsel an einem VW 02K – DUW Getriebe

- am Bsp. eines Golf IV -

+ Anzugsmomente, Tipps und Tricks +

Golf IV (hier: MJ: 2000, MKB: APE, GKB: DUW)

von Mr_Invisible für



und



Unverzichtbarer Helfer, Co-Autor und Korrekturleser: Milan2000
und dieses Mal mit dabei: PA-Freak (aus dem Corsa-Tigra Forum)

Stand Januar 2007

Bitte lest euch vor Beginn die gesamte Anleitung von oben bis unten durch! Die Anleitung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit und ich schließe sämtliche Haftungsansprüche aufgrund Folgeschäden aus!

Alle Arbeiten geschehen auf eigenes Risiko!

Einführung:

In der folgenden Anleitung wird gezeigt, wie ein Getriebeölwechsel an einem 02K-Getriebe mit dem Kennbuchstabe „DUW“ in einem Golf IV durchzuführen ist. Alle nötigen Werkzeuge und Anzugswerte werden beschrieben.

Die Serien der 02K Getriebe der Modelljahre 1999/2000 haben allgemeine Beachtung durch die häufigen Schäden durch Brechen einer zu schwach dimensionierten Niete am Ausgleichsgetriebe erlangt. Diese Niete durchschlägt im schlimmsten Fall das Getriebegehäuse und sorgt für einen kapitalen Getriebeschaden, dessen Reparatur ca. 2800€ (in einer VW Werkstatt inkl. Arbeitszeit) kostet.

Abgesehen von den häufigen Schäden zeichnen sich viele dieser Getriebe durch die schlechte Schaltbarkeit aus. Dies liegt oftmals an dem schwergängigen Schaltgestänge, dass durch Zerlegen, Säubern und Fetten der Einzelteile leichtgängiger gestaltet werden kann.

Die Ölfüllung des Getriebes (ca. 1.9l bei der Serie der 02K Getriebe) ist angeblich eine „lebenslange“ Füllung. Trotzdem gibt es Berichte im Internet, die von einer besseren Schaltbarkeit nach einem Getriebeölwechsel berichten. Oft wird hier das „Castrol TAF-X“ Öl empfohlen, das außerdem die VW Anforderungen nach einem 75W90 Öl der Spezifikation G50 erfüllt. Dieses wird im Weiteren verwendet und anhand von mehreren Bildern der gesamte Wechsel des Öls beschrieben.

Vor dem Wechsel sollte man mit dem Auto ein paar Kilometer fahren, damit das Getriebeöl auf Temperatur kommt. Je wärmer, desto leichter und vollständiger fließt es nachher ab.

Material:

Verwendet wurden folgende Teile:

- 4x 0.5l Castrol TAF-X Getriebeöl (ca. 8-9€ pro 0.5l, Gesamt ca: 32-36€)
- 2x Klemmscheibe (N 907 965 01 - am Besten ~5 Stück kaufen, braucht man immer Mal, Kosten ca. 0.15€ pro Klemmscheibe)
- Eine Möglichkeit, an die Unterseite des Autos zu gelangen, während das Auto waagrecht steht (Bühne, Grube...)
- Drehmomentschlüssel (benötigter Wert: 25Nm)
- 17er Innensechskantnuss zum Lösen der Öleinfüll- und Ablassschrauben (ca. 10€)
- Behälter für Schrauben / Werkstattzubehör

Im folgenden Bild das „Getriebeölwechselpaket“ in Form von vier 0.5l Castrol TAF-X Flaschen und einer extra für den Wechsel beschafften 17er Innensechskant Nuss.



Die 17er Innensechskantnuss im Detail: So etwas sieht man als „normaler Schrauber“ eher selten:



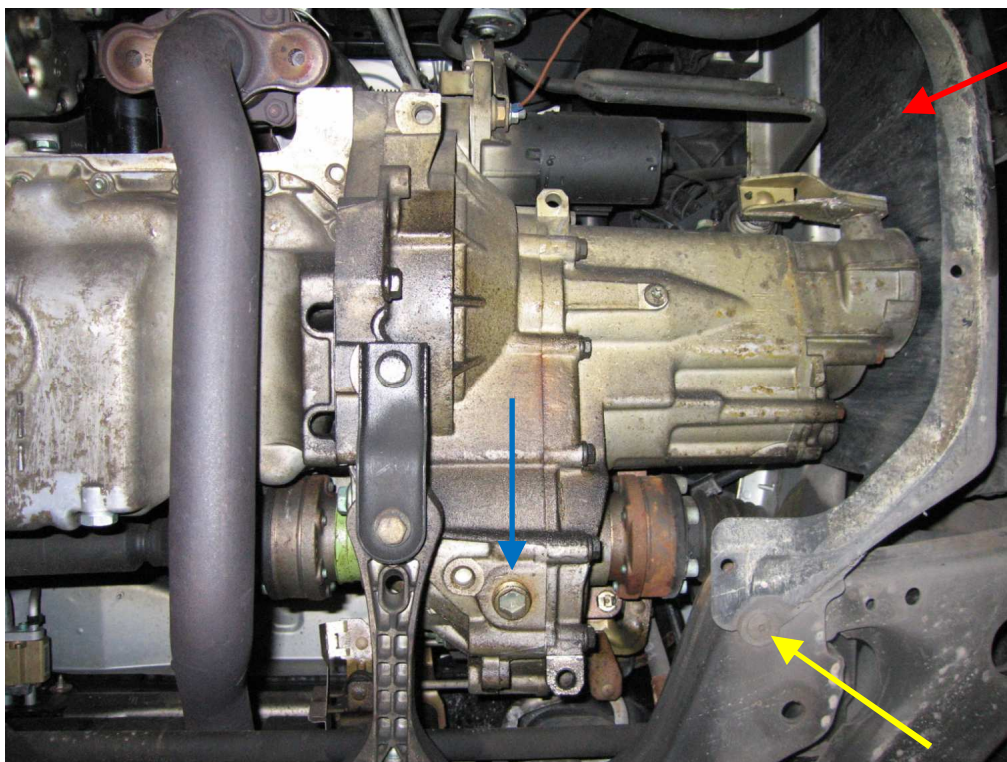
Zeitaufwand:

Für alle Arbeiten ist ohne spezielle Vorkenntnisse ca. 1 Stunde mit 2 Personen anzusetzen.

Vorkenntnisse:

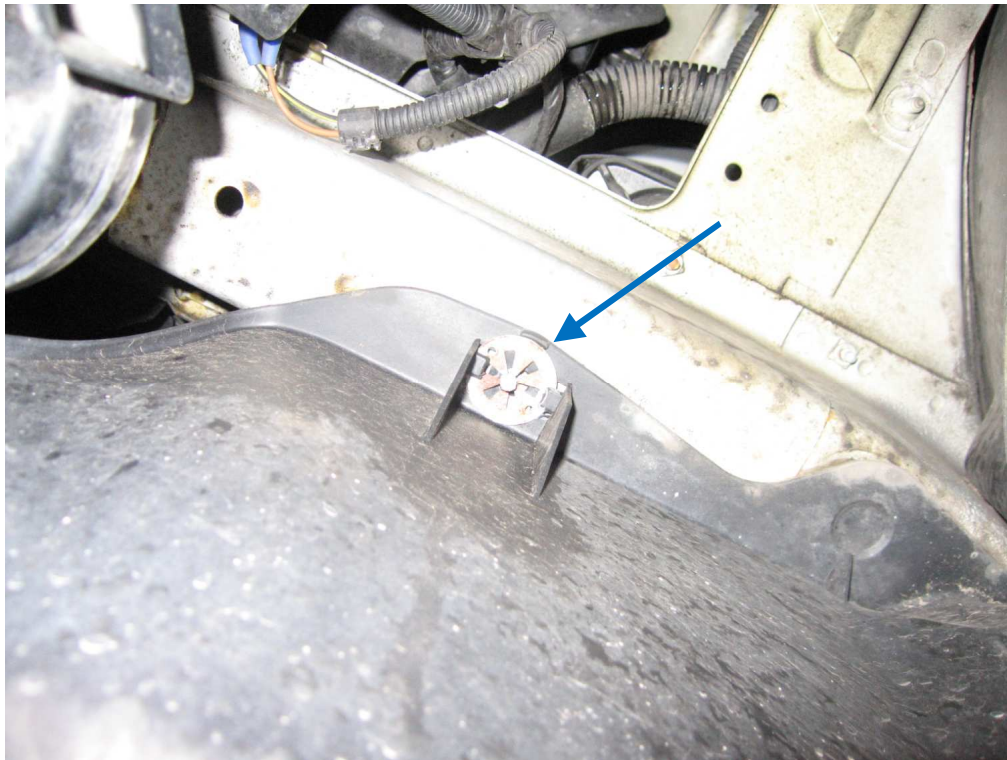
Ein bisschen Spaß am Basteln, handwerkliches Geschick und Selbstvertrauen! Mit Ruhe und Konzentration ist alles zu schaffen, die VW Mechaniker sind schließlich auch nur Menschen ;)

1. Schritt: Demontage der Dämpfungswanne links

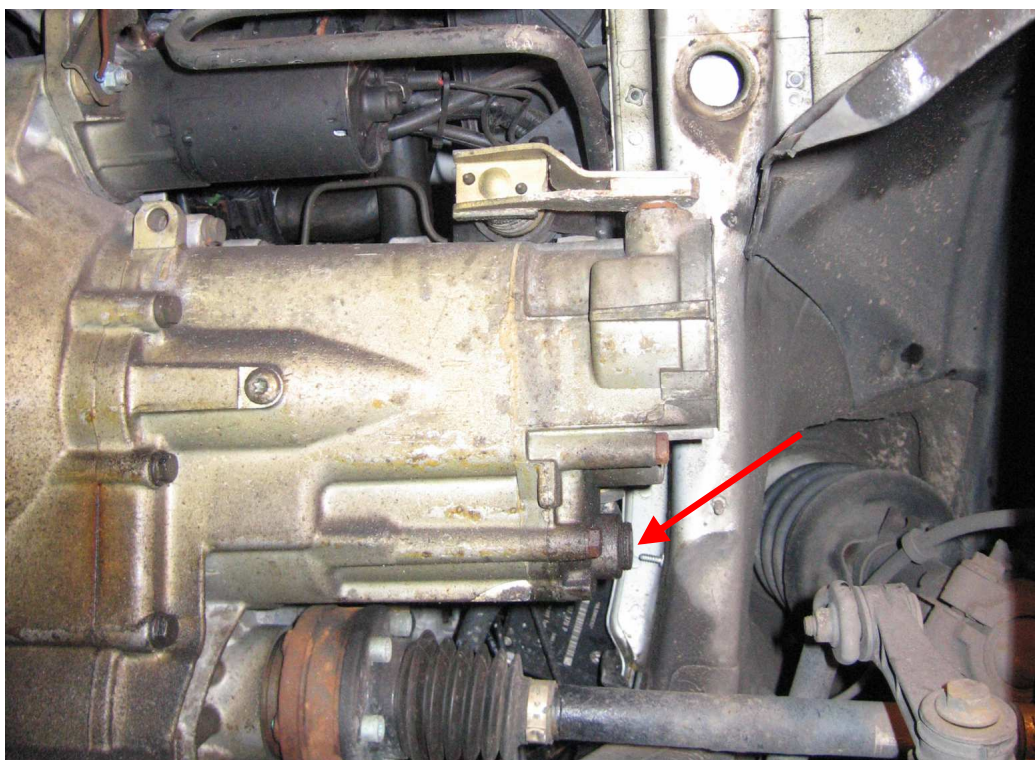


Vor Beginn aller Arbeiten sollte das Lenkrad maximal nach links eingeschlagen werden, damit die Öleinfüllschraube seitlich zugänglich ist.

Im Bild zu sehen ist der Motorraum vor Beginn aller Arbeiten. Links ist noch ein Teil der Ölwanne des Motors zu erkennen, rechts das Getriebe. In der Mitte sitzt die Ölablassschraube (blauer Pfeil). Seitlich (roter Pfeil) ist die Dämpfungswanne aus Plastik zu erkennen, die entfernt werden muss, um an die Öleinfüllschraube zu gelangen. Dazu wird die Schraube (gelber Pfeil) entfernt. Außerdem müssen zwei Klemmscheiben durch Zerstören entfernt werden – diese werden später durch neue ersetzt.



Diese Klemmscheibe (blauer Pfeil) muss entfernt werden. Noch eine weiter (nicht im Bild) muss entfernt werden, kann der linke Teil der Dämpfungswanne entfernt werden.



Nach Entfernen der Dämpfungswanne ist die Öleinfüllschraube seitlich am Getriebe (roter Pfeil) von der Seite aus zugänglich.

2. Schritt: Öffnen der Öleinfüllschraube

Zu aller Erst wird die Einfüllschraube seitlich am Getriebe mit der 17er Innensechskantnuss geöffnet. Dies dient zum Einen dem Entlüften beim Ablassen des Getriebeöls, zum Anderen: Kann die Einfüllschraube nicht geöffnet werden, kann das Auto weiterhin gefahren werden ;)

Beim Öffnen der Schraube ist eine gewisse Vorsicht geboten, da die verzinkten Stahlschrauben relativ leicht „vermurkst“ werden können – sofern man nicht oben angegebenes Werkzeug verwendet. Damit ist das Öffnen der Schraube ein Kinderspiel.



3. Schritt: Öffnen der Ölablassschraube und Ablassen des Getriebeöls



Während ein Helfer die Ölablassschraube öffnet, hält ein andere ein Behälter unter die Schraube, um das Altöl aufzufangen.



Anschließend Abtropfenlassen des Öls. Wie man am Gesichtsausdruck erkennen kann, riecht gebrauchtes Getriebeöl ziemlich einzigartig...

4. Schritt: Ölablassschraube einschrauben

Die Ölablassschraube wird mit einem Drehmoment von 25Nm wieder eingeschraubt - Das wars auch schon mit Schritt 4 ;)

5. Schritt: Neues Getriebeöl einfüllen



Das neue Getriebeöl wird über die seitliche Einfüllöffnung eingefüllt. Dieser Vorgang sollte langsam geschehen, da es sonst überläuft.



Nach ca. fünf Minuten sind dann aber auch drei Flaschen komplett und eine teilweise eingefüllt. Der Ölstand ist dann richtig, wenn er bis zur Unterseite der Einfüllöffnung reicht – oder anders gesprochen: wenn beim Einfüllen die gleiche Menge wieder heraustropft.

Es ist nun ratsam, die Einfüllschraube provisorisch einzuschrauben und den Motor anschließend zu starten. Ca. zwei Minuten laufen lassen und zwischendrin einmal alle Gänge durchschalten. Dann nochmals den Ölstand kontrollieren und ggf. auffüllen.

6. Schritt: Öleinfüllschraube einschrauben, Dämpfungswanne montieren

Die Öleinfüllschraube wird mit einem Drehmoment von 25Nm wieder eingeschraubt.

Anschließend wird auch die Dämpfungswanne wieder montiert. Die Klemmscheiben werden eingesetzt und an dem „Schraubstift“ bis zum Anschlag nach oben geschoben. Auch die eine Schraube wird wieder montiert.

7. Schritt: Spannung...und Freude!

Alles ist wieder zusammengebaut? Keine Schraube übrig?

Gut, dann ist es nun Zeit für eine kleine Probefahrt. Schalten sich noch alle Gänge wie gewohnt? Oder sogar besser? Bei einigen Fällen ist eine Besserung auch noch nach mehreren hundert Kilometern eingetreten.

Auf alle Fälle kann ein Wechsel des Getriebeöls nicht schaden – man hat seinem Getriebe mit einer neuen Ölfüllung sicherlich etwas Gutes getan.

In diesem Sinne viel Erfolg allen die sich anhand dieser Anleitung an Ihrem Golf zu Schaffen machen =) Auch wenn unser kleiner ab und an so seine Tücken hat, eigentlich ist er doch eigentlich ein feiner Kerl oder? ;)

Ladies and Gentleman...Champagne!!!

