

# WERKSTATT-TIPPS



Juli 2017

**Lu1be**  
LEADING TECHNOLOGIES

# Werkstatt-Tipps

1. Ölstandkontrolle bei DSG-Getriebe
2. Adapter Rückbau bei TF60-Getriebe
  3. Billig- vs. Qualitätsfilter
  4. Getriebeöluordnung
5. Audi mit Wärmetauscher am Getriebe
  6. Mercedes-Benz 722.9-Getriebe
  7. Spezialadapter BMW 1
8. Mercedes-Benz 722.6 Getriebe
  9. Getriebefilterwechsel

**Melden Sie sich am Lube1 Newsletter und verpassen Sie keinen Werkstatt-Tipp mehr: [Link](#)**

# 1. Wie kontrolliert man den Ölstand im DSG Getriebe?

- Motor im Leerlauf laufen lassen, Wählhebel in Stellung "P", Handbremse angezogen und Klimaanlage sowie Heizung ausgeschaltet.
- Motor weiter laufen lassen bis eine Getriebeöltemperatur von 35°C erreicht ist. Öltemperatur mit geeignetem Tester auslesen.
- Kontrollschraube für den Füllstand herausdrehen. Es tritt zuerst eine kleine Menge Öl aus die im Füllstandsrohr war.
- Prüfen ob das Füllstandsrohr korrekt eingeschraubt ist da sonst der Füllstand nicht richtig ermittelt werden kann.
- Der Ölstand ist dann korrekt, wenn bei einer Öltemperatur zwischen 35°C und 45°C ein leichter Ölaustritt erfolgt.

## 2. Adapter Rückbau TF 60 Getriebe

Nach dem Getriebeölwechsel mit der Getriebe-Service-Station muss beim Rückbau des TF 60 Adapters bzw. der Montage des Wärmetauschers darauf geachtet werden, dass der Wärmetauscher eine Kerbe hat. Diese Kerbe muss zwingend wieder in der Nut einrasten. Am Besten wird die Position des Wärmetauschers vor dem Ausbau markiert.

Rastet diese Kerbe nicht in der Nut ein, ist die Verbindung undicht. Unter Umständen wird sogar der Dichtring zerquetscht oder der Wärmetauscher so beschädigt, dass er ersetzt werden muss.

Wir empfehlen den Dichtring des Adapters und des Wärmetauschers zu fixieren. Das erleichtert das Anbringen des Adapters und auch dessen Rückbau.

## 3. Billig- vs. Qualitätsfilter



Das Bild zeigt einen Billigfilter aus einem 6-Gang DSG Getriebe. Der Filter hat sich in sich zusammengezogen und dadurch ist ein Getriebeschaden entstanden.

Der Filter war ca. 120km im Fahrzeug verbaut.

Das Filtermaterial hat sich in der Oberfläche verändert, und dadurch konnte das Öl nicht ausreichend durch den Filter fließen. In diesem Fall ist durch einen Unterdruck im System ein kapitaler Getriebeschaden entstanden.

**Darum: immer Qualitätsfilter einbauen. Billigfilter können Getriebeschäden verursachen!**

## 4. Getriebeöluordnung

Es reicht nicht aus, die Daten der Fahrzeuge aus dem Ölwegweiser (egal welcher Anbieter) zu entnehmen. Die Daten sind keine Garantie für Richtigkeit und müssen am Fahrzeug überprüft werden. Beispiel:

*Ein Audi A6 2,7TDI, 120KW, Baujahr 2008 mit der KBA 0588/AOW oder 0588/ABP hat laut Ölwegweiser oder Teilekatalog vom Lieferanten eine CVT-Getriebe (Multitronic) verbaut. Das Fahrzeug hat nach Prüfung in der Werkstatt aber ein ZF6HP Automatikgetriebe (TipTronic) verbaut.*

**Beide Systeme benötigen unterschiedliche Öle und dürfen nicht vertauscht werden!**

Eine Prüfung in der Werkstatt ist zwingend erforderlich. Das Getriebe ist anhand des Typenschildes klar zu identifizieren. Bei Audi erkennt man die CVT-Getriebe auch daran, dass Sie keine Ölwanne besitzen. Leider werden die Daten teilweise von den Fahrzeugherstellern falsch geliefert und es kann so keine Garantie für deren Richtigkeit übernommen werden.

## 5. Audi mit Wärmetauscher unten am Getriebe (Audi A4, A6, A8 ab 4200ccm)

Bei diesen Fahrzeugen ist zu beachten, dass die zwei Dichtungen am Wärmetauscher nach dem Service zu erneuern sind.

Es kann bei Verwendung der alten Dichtungen zu einer Undichtigkeit führen. Diese Dichtungen sind nur bei Audi als Original Ersatzteile zu beziehen. Siehe Adapter Anwendungsbeispiele auf unsere Webseite.

## 6. Mercedes-Benz 722.9 Getriebe

Bei der Anwendung des 722.9 Spezialadapters (Art. FD-A841981) ist das Getriebe nach der Spül-/Reinigungsfahrt oft sehr heiss. Zudem ist die Auspuffanlage meistens dicht an der Getriebeölleitung.

Daher empfehlen wir, die Leitungshalter, in der Regel 3 Stück, schon vor der Spülfahrt zu lösen und abzumachen - Achtung nur Leitungshalter und nicht die Ölleitung selber!

Man verbrennt sich dann nicht die Finger und kann besser und vor allem schneller arbeiten.

## 7. Spezialadapter BMW 1

Beim Einsatz des BMW1 Adapters (Art.-Nr. FD-A841921) kann es vorkommen dass die Leitungshalteschelle am Getriebe nicht über den Anschluss am Getriebe passt.

In diesem Fall bietet es sich an, mit einer Feile den Teil des Adapters welcher in das Getriebe gesteckt wird, etwas flach zu feilen.

## 8. Mercedes-Benz 722.6

Um das Getriebeöl beim 722.6 Getriebe zu wechseln werden die Adapter Nr. 78 und 79 benutzt. Es kommt jedoch vor, dass die Leitung nicht mit einer Lochschraube ins Getriebe geschraubt ist, sondern gesteckt. Dies findet man insbesondere bei Sprintern und Vitos vor. Man hat bei diesen Autos zwei Möglichkeiten:

- A) Die Abdeckung etwas nach hinten ziehen und die Sicherungsklammer entfernen. Danach den Adapter Nr. 83 in das Getriebe stecken und mit der Klammer sichern. Auf die Leitung den Adapter Nr. 55 stecken. (Siehe hierzu Anwendungsbeispiele Seite 24 Opel Mokka)
- B) Den Adapter Nr. 78 und 79 verwenden, indem man die gesteckte Leitung mit Einsatz aus dem Getriebe schraubt (19 mm Schlüsselweite) und diese dann in den Adapter 79 einschraubt. Den Adapter Nr. 78 schraubt man dann mit der beigefügten Lochschraube in das Getriebe.

Der Vorteil der zweiten Möglichkeit ist, dass man unter Umständen die Sicherungsklammer später nicht auf dem Werkstattboden suchen muss.

## 9. Getriebefilterwechsel

Wenn der Getriebeölfilter gewechselt wurde, sollte bei der Füllstandkontrolle darauf geachtet werden, dass keine Luft über die schwarze und die rote Leitung kommt. Sollte dies der Fall sein, ist beim Filtereinbau etwas schiefgegangen.

Mögliche Fehlerquellen:

- Ölwanne vor dem starten nicht wieder befüllt
- Filter defekt
- Filterhalsdichtung defekt oder vergessen