

GETRIEBEÖL

Zweimal Ölwechsel, bitte!

Es ist nicht lange her, da propagierten Automobilhersteller Lifetime-Getriebeöl-Füllungen als umweltfreundlich und Kosten sparend. Heute weiß man: Getriebeöle müssen regelmäßig gewechselt werden.



Fotos: Marek Stoch

Viele Kfz-Profis erinnern sich noch gut daran, als Anfang der 90er-Jahre der VW-Konzern erstmals in Getrieben sogenannte Lifetime-Getriebeöle verwendete. Damit sollte der Getriebeölwechsel endgültig der Vergangenheit angehören. Das Konzept bewährte sich auch zunächst recht gut, so dass VW und andere Hersteller dazu übergingen, zu Beginn der 2000er-Jahre auch in Automatikgetrieben Lifetime-Öle einzufüllen. Man war seinerzeit nämlich zur Überzeugung gelangt, dass moderne Automatik-Getriebeöle einen sehr hohen Entwicklungsstand erreicht hätten und deshalb ebenfalls nicht mehr gewechselt werden müssen. Zudem dachte man, dass sie in Schalt- oder Auto-

matikgetrieben weniger Verschleiß ausgesetzt sind als ihre Pendanten im Motor.

Seit einigen Jahren ist jedoch bekannt, dass auch Lifetime-Getriebeölfüllungen aufgrund hoher Scheer-, Quetsch- und Temperaturbelastungen vor allem in Automatik-, CVT- beziehungsweise in Direkt-schaltgetrieben verschleifen und altern können. Hinzu kommen hygroscopische Eigenschaften, die Getriebeöle mit der Zeit Wasser aufnehmen lassen. In Folge nehmen die Schmier- und Druckeigenschaften stetig ab, da die Öle durch Viskositätsverlust immer dünnflüssiger werden. Erhöhter Feinst-Abrieb ist die Folge, der zusätzlich die Schmiereigenschaften reduziert und Ölbohrungen beziehungsweise den Getrie-

Das richtige Getriebeöl können Anwender auf der Homepage von Liqui Moly abfragen.

KURZFASSUNG

Getriebeölwechsel standen lange Zeit nicht auf den Servicelisten der Fahrzeughersteller. Dies hat sich seit einiger Zeit wieder geändert – besonders bei Automatikgetrieben. Hierauf haben auch Schmierstoffhersteller wie Liqui Moly und Motul reagiert und bieten neuerdings Profi-Getriebeölwechselgeräte an. Passendes Zubehör, umfassende Informationen und eine große Auswahl an Schmierstoffen sollen dabei den Getriebeölwechsel so einfach wie möglich machen.

beölfilter zusetzt. Ist dieser Prozess einmal in Fahrt gekommen, beschleunigt er sich mit jedem gefahrenen Kilometer. Der Kunde bemerkt hiervon zunächst wenig, da es sich um einen schleichenden Prozess handelt. Zusehends verschlechtert sich aber dann das Schaltverhalten. Ruckeln beim Gangwechsel, Vibrationen unter Last oder erhöhte Motordrehzahlen, bis der Schaltvorgang durchgeführt wird, sind die ersten Alarmzeichen, dass das Getriebeöl dringend gewechselt werden muss.

Aus den genannten Gründen empfehlen daher sowohl die führenden Getriebeölproduzenten als auch Getriebehersteller, nach 80.000 bis 120.000 Kilometer oder nach vier bis sechs Jahren Automatikgetriebeöle zu wechseln. Um der steigenden Nachfrage nach professionellem Service für die Getriebe moderner Fahrzeuge gerecht zu werden, hat Motul mit dem MotulEvo ATM 0915 und Liqui Moly mit Gear Tronic für Werkstätten professionelle Automatikgetriebeöl-Wechselgeräte für den Getriebeölservice im Angebot. Beide Geräte lösen das Problem, dass bei einem herkömmlich durchgeführten Ölwechsel ein Viertel bis ein Drittel des verbrauchten Öls noch im Getriebe verbleibt und sich beim Befüllen mit Frischöl mit diesem und den Schmutzstoffen wieder vermischt.

Motul: Frischöl für Maserati und Co.

Ortstermin bei der Scuderia GT im oberbayerischen Irschenberg. Thomas Gerhofer, Geschäftsführer und Inhaber der Scuderia GT GmbH, einer freien Werkstatt für Ferrari und Maserati, hat seit einigen Monaten das MotulEvo ATM 0915 in seiner Werkstatt im Einsatz. „Wir benutzen es hauptsächlich, um bei den Hochleistungs-



Motul liefert einen umfassenden Adaptersatz mit. Er genügt für die meisten Fahrzeuge.

sportwagen von Ferrari Automatikgetriebeölwechsel durchzuführen“, sagt Thomas Gerhofer. „Diese Fahrzeuge haben bereits im Serienzustand 740 PS, was von einigen Besitzern durch Tuningmaßnahmen gelegentlich noch gesteigert wird. Aufgrund der extremen Belastungen, kommt es deshalb bei den Getrieben oft zu Fehlfunktionen, wenn das Öl verbraucht ist. Letztendlich hilft da nur, auch wenn dieser im Service nicht immer vorgeschrieben ist, ein Ölwechsel mit vorheriger Ölspülung.“

Der Wechsel ist denkbar einfach, da die notwendigen Schritte größtenteils vollautomatisch ablaufen beziehungsweise der Anwender über ein Display durch alle Arbeitsschritte geführt wird. Nach Anschluss des MotulEvo ATM 0915 an eine 220-Volt-Steckdose werden im ersten Arbeitsschritt die Fittiche oder Flansche der Ölkühlerleitungen geöffnet und aus dem umfangreichen Adaptersatz passende Adapter herausgesucht und angeschraubt. Danach müssen nur die Zu- und Ablaufleitungen des MotulEvo ATM 0915 an die Adapter angeflanscht werden. Zum Wechsel des Öls wird der Motor gestartet und die Funktion Spülung am Touchscreen des Geräts aufgerufen. MotulEvo ATM 0915 saugt hierauf



Nach der Spülung und Reinigung wird frisches Automatikgetriebeöl in das Getriebe gepumpt.

das alte Öl ab und pumpt neues zum Spülen durch das Getriebe. Um die Reinigungswirkung der Spülung zu erhöhen, können in Härtefällen dem Öl Reinigungsdetergentien zugegeben werden.

Befüllung in wenigen Minuten

Nach der Spülung wird dann die Ölwanne demontiert und der Ölfilter ausgebaut. „Jetzt ist es sinnvoll, nochmals das Getriebe mit frischem Getriebeöl zu spülen“, sagt Stefan Kaunzinger, Key Account Manager Getriebeservice der Motul Deutschland GmbH. Um das Öl aufzufangen, muss bei dieser Spülung unter dem geöffneten Getriebe eine Ölauffangwanne angebracht werden. Die Spülung ist nach wenigen Minuten abgeschlossen. Nach dem Reinigen der Dichtflächen und dem Einsetzen des neuen Ölfilters folgt die Montage der Ölwanne. Anschließend drückt man am Touchscreen des MotulEvo ATM 0915 „Getriebe füllen“, um das automatische Befüllen des Getriebes zu starten. Nach rund zwei Minuten ist das Getriebe befüllt. Nach Demontage der Adapter und Zusammenschrauben der Ölleitungen ist der Ölwechsel abgeschlossen. „Auf die Füllmenge muss beim MotulEvo nicht geachtet wer-



Nach dem Wechsel des Ölfilters kann die gereinigte Ölwanne wieder montiert werden.

ALGEMA Slider
Das Abschleppfahrzeug
mit dem Knick-Schiebeplateau

/// ALGEMA **FIT-ZEL** Innovation mit hydroBalance

Fahrzeugtransport professionell. www.algema.de

den“, erklärt Stefan Kaunzinger. „Nach Eingabe der Fahrzeugdaten in MotulEvo ATM 0915 greift das Gerät auf seine Datenbank zu, kalibriert die richtige Füllmenge und gibt vor, welches Öl in das Getriebe eingefüllt werden muss.“ Trotzdem sollte der korrekte Getriebeölstand nach der Füllung zur Sicherheit kontrolliert werden.

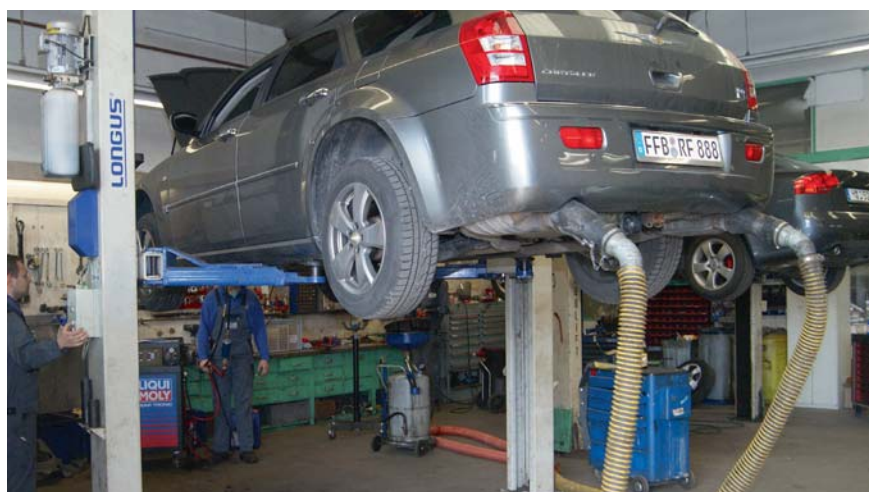
Liqui Moly: Vollautomatisch wechseln

Auch Robert Pollner, Mitgeschäftsführer der Firma R&R Kraftfahrzeug-Reparatur GmbH aus Überacker westlich von München, empfiehlt seinen Kunden bei Automatikgetriebeproblemen das Öl zu wechseln. Hierfür kommt bei R&R das vollautomatische ATF Ölwechslergerät GearTronic von Liqui Moly zum Einsatz.

Wie beim MotulEvo ATM 0915 handelt es sich beim GearTronic um ein universal einsetzbares Profi-Getriebeölwechslergerät. Entsprechend ist im Lieferumfang ein umfassendes Adapter-Kit zum Anschließen direkt am Getriebe, am Messstab (so genannter Dipstick-Mode) oder für die Schlauchanschlüsse am Getriebeölkühler beigelegt. Die Durchführung des Ölwechsels funktioniert genauso wie beim MotulEvo ATM 0915. Lediglich der Stromanschluss mit 12 Volt, abgenommen von der Fahrzeugbatterie, und die Zugabe der Reinigungsadditive unterscheiden sich. Um diese bei der Spülung dem Ölwechsel-Kreislauf zuzugeben, wird ein wieder befüllbarer Additivbehälter in die Zulaufleitung integriert. Zusammen mit frischem Getriebeöl werden dann beim Reinigungsvorgang die Additive circa zehn Minuten lang bei laufendem Motor durch das Getriebe gepumpt. Dabei werden Verschmutzungen und Ölrückstände gelöst und im Gerät zusammen mit dem Spülöl gesammelt.



Der umfassende Adaptersatz von Liqui Moly reicht für die meisten Fahrzeugtypen völlig.



Während der Reinigung muss der Motor laufen und das Getriebe mindestens zweimal durch alle Wahlhebelstellungen durchgeschaltet werden.

Während der Reinigung empfiehlt Liqui Moly das Getriebe mindestens zweimal durch alle Wahlhebelstellungen und Gangstufen durchzuschalten. Zur anschließenden Befüllung wird der Additivbehälter aus dem Kreislauf entfernt und anhand der Bedienungs- oder Wartungsanleitung des Fahrzeugherstellers die erforderliche Getriebeölmenge und die richtige Automatikgetriebeölspezifikation bestimmt. Alternativ hierzu können die Daten im Internet auch bei Liqui Moly direkt abgefragt werden.

Nach Befüllen des Ölwechslergerätes mit der passenden Menge Frischöl kann dann der Befüllvorgang (ggf. nach Wechsel des Ölfilters und Reinigung der Getriebeölwanne) durch Drücken der Liter-Taste bei laufendem Motor gestartet werden. Liqui Moly empfiehlt hier die Ölmenge immer aufzurunden – zum Beispiel bei einer Getriebeölkapazität des Fahrzeugs von 6,5 Liter die 8-Liter-Taste zu drücken. Nach Abschluss der Befüllung, die durch ein akustisches Signal angezeigt wird, kann bei Bedarf noch über den Additivbehälter ein Getriebeadditiv zugegeben werden. Hierfür wird der Motor erneut gestartet. Durch die Getriebeölkirkulation wird so das Additiv dem Öl beigemischt.

Ist das Getriebe befüllt, muss auch beim GearTronic nochmals der korrekte Ölstand „manuell“ überprüft werden. Bei Zuviel oder Zuwenig lässt sich durch Drücken der Taste +1/2 Liter bzw. -1/2 Liter die Ölmenge entsprechend korrigieren. Nach Abklemmen der Leitungen und Verschrauben der Ölleitungen ist der Ölwechselvorgang abgeschlossen. „Wir haben das GearTronic seit gut drei Monaten im Ein-

satz“, sagt Robert Pollner. „Die meisten Automatikgetriebe-Probleme konnten wir seitdem schnell beheben.“ Besonders hilfreich war für Robert Pollner das umfangreiche Additiv-Programm von Liqui Moly, das vom Reiniger bis zum Getriebeölzusatz keine Wünsche offenlässt.

Zufrieden ist auch Thomas Gerhofer mit Motul. „Uns hat besonders die Datenbank überrascht. Trotz der von uns betreuten exklusiven Marken Ferrari und Maserati mussten wir nicht erst mühsam anfangen, Daten zu sammeln, denn die meisten sind bereits vorhanden. Außerdem finden sich im umfassenden Adapterangebot immer passende Anschlussstücke, auch für unsere Italiener.“

Professioneller Getriebeölwechsel

Beide Geräte sind bestens für freie Kfz-Betriebe geeignet. Sie bieten alles, um sich im Geschäftsfeld Getriebeservice zu spezialisieren und zu positionieren. Sowohl Liqui Moly als auch Motul unterstützen ihre Partner-Betriebe mit dem notwendigen Know-how durch Schulungen oder Vor-Ort-Beratungen und durch hochwertige Getriebeöle, die speziell formuliert eine breite Herstellerabdeckung gewährleisten. Letztendlich ist es eine Entscheidungsfrage, die von persönlichen Vorlieben oder Bezügen zur jeweiligen Schmieröl-Marke abhängt, für welches der beiden Geräte man sich entscheidet. *Marcel Schoch*



Weitere Bilder, Infos und Tipps zu beiden Geräten finden Sie im asp ePaper.

Schrader auf der REIFEN

der „Leuchtturm“ in Sachen RDKS

Mit dem auffälligen Leuchtschriftzug ist Schrader als Marktführer bei Reifendruckkontrollsensoren auf der diesjährigen REIFEN schon von weitem gut zu sehen. Dabei ist der Messestand perfekt auf die Zielgruppe der Werkstätten zugespielt und fungiert im unruhigen Fahrwasser der RDKS-Welt vom 24. bis 27. Mai als eine Art Leuchtturm. Ein echtes Highlight ist dabei das neue RDKS-Programmiergerät. Das innovative Tool ermöglicht die einfache, bequeme und kostengünstige RDKS-Programmierung. Es kann vor Ort übrigens nicht nur nach Herzenslust getestet werden: Eine limitierte Edition wird auch verlost oder kann zu speziellen Messebedingungen direkt bestellt werden.

Wegweisend möchte der größte Anbieter von RDKS-Sensoren aber nicht nur mit seinen Produkten sein. Markus Schmid, Head of Marketing Global Aftermarket: „Für uns zählt nicht das einzelne Produkt, sondern das Gesamtpaket. Wir wollen den Werkstätten Lösungen anbieten, welche den gesamten RDKS-Prozess abdecken: Schulung, Einbau, Programmierung, Service und Wartung.“ Auf seiner Homepage www.tpmseuroshop.com führt das Unternehmen deshalb auch sämtliche relevanten Informationen zum Thema RDKS zusammen. Der einladend offen und nach den neuen Designrichtlinien gestaltete Messestand versteht sich ebenfalls als Informations-



plattform und widmet sich explizit dem Wissenstransfer und dem Dialog zwischen Werkstatt- und Schrader-Mitarbeitern. Ruhige Sitzecken sind deshalb genauso vorhanden wie ein Felgenmodell, an dem die Montage zahlreicher Sensoren demonstriert und erläutert werden kann.

Da ein RDKS-Sensor sehr filigran aufgebaut ist und viele Details mit dem bloßen Auge kaum unterscheidbar beziehungsweise einsehbar sind, präsentiert Schrader große, zoombare 3D-Modelle des EZ-Sensors 2.0. Diese können Besucher auf einem Touchscreen mit einem 42-Zoll-Display – das entspricht einer Bildschirmdiagonalen von mehr als einem Meter begutachten. Auch hier führen mehrteilige Video-Tutorials des Sensor-Herstellers perfekt an das Thema RDKS heran. Leicht nach-

vollziehbar zeigen sie unter anderem, welche einzelnen Schritte für das Montieren, Programmieren und Instandhalten von RDKS-Sensoren notwendig sind. Zudem ermöglicht der Bildschirm direkten Zugriff auf den Webshop des OE Weltmarktführers.



Alle Schrader Produkte sind verfügbar unter:
www.tpmseuroshop.com