

# Getriebeaus- und einbau Fronttriebler

Getriebetausch beim Fronttriebler

Moin allerseits,

bevor die eigenen Erfahrung wieder verblasen, möchte ich gerne ein kleine Howto für die frontgetriebenen Wagen zum Getriebetausch verfassen.

Herausforderung ist immer die Abgasanlage, denn die Ehe der Rohre ist schon buchstäblich Diamanten...



Also Schritt für Schritt:

1. Batterie abklemmen
2. Bei Vergasermaschinen den Luftfilter vorweg abnehmen und bei Einpritzern den Luftfilter und Schildkröte abnehmen, damit man an die Muttern am Krümmer gelangt. (12er Schlüsselweite )
3. Ausbau der Abgasanlage, hier des Flammrohres ist Voraussetzung, Dabei auch die Stehbolzen im Krümmer parat haben, denn meine sind bei Aus- und Einbau schon heftigst malträtiert worden.
4. Gelenkwellen ausbauen, wobei die linke hochgebunden im Fahrzeug verbleiben kann, die rechte aber tunlichst rausgebaut werden muss. (Je nach Baujahr sind es Inbusschrauben (6mm Inbus) oder Innenvielzahnsschrauben (6mm Innenvielzahn)). Zum Abschrauben reichen eine lange Stecknuss und zwei 250mm Verlängerungen)
5. Tachowelle abschrauben und Kupplungzug aushängen.
6. Drei Schrauben der Getriebebefestigung (9h, 10:30h und 12h Position (von hinten betrachtet) von oben lösen (alles 19er Schlüsselweite). Die Schraube in der 12h Position ist nur bedingt zugänglich, das das Lenkgetriebe zuviel Platz einnimmt. Daher einen Ringratschenschlüssel nutzen..
7. weitere Schrauben auf der Unterseite (13:30h und 16:00h Position) lösen. Dazu gehören auch die Schrauben des Anlassers. (so zwischen 14:30 und 15:30 )

**Achtung:** Scheinbar gibt es verschiedene Anlasser, die bereits in der Gehäuseform einen Festhalt für die Muttern hat. Manche haben dort nicht die Gussmarken und damit muss dort die Mutter gegengehalten werden...

8. Gegenhalter (Drehmomentstütze Motor) abschrauben. **Grund:** Der Motor muss leicht kippen, damit das Getriebe unter dem Lenkgetriebe passieren kann.

9. Nun die Schraube unterhalb der Stütze für das Getriebe abschrauben (19er Schlüssel) und die Sechskantschraube am Hilfsrahmen (hinten Links) (17er Schlüssel) ebenfalls rausschrauben. Entgegen mancher Befürchtung kippt das Getriebe oder der Motor nicht herunter. Das bedeutet, das zum Entfernen der Getriebestütze mit einem langen Hebel der Hilfsrahmen gelupft werden muss. Die Stütze ist zwischen Karosserie und Gummilager "eingeklemmt".

10. Anschlussklemmen der Rückfahrlichtes abziehen.

11. Entweder die Schaltstange des Hebelwerkes am Getriebe lösen oder aber die gesamte Schaltmimik vom Getriebe lösen. Hier streiten sich die Geister, was besser ist. Ich bevorzuge die Trennung zwischen Schaltstange und Schaltfinger. Das Einstellen der Schaltung geht recht einfach.

12. Nun kann das Getriebe nach hinten abgezogen werden.

Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge im hat nur zwei Fallen:

1. Der Auspuff wird vor Einbau der Antriebswellen eingebaut. Da kann die rechte Antriebswelle nicht mehr eingebaut werden.

2. Die Drehmomentstütze erst anschrauben, wenn das Getriebe und der Hilfsrahmen wieder fest mit Karosserie und Motor verbunden sind.

Noch ein weiterer Hinweis auf ein Problem, was nach dem Einbau eines anderen Getriebes kommen kann:

Der eingehängte unverstellte Kupplungzug ist zu locker.....

Dann nicht den Ausrückhebel nach Belieben verstellen, sondern den Ausrückhebel im Abstand zum Gegenhalter des Kupplungszuges am Motor (Teil der Motorhalterung) auf 193mm einstellen. Sollte dann keine Trennung erfolgen, so muss an der Kupplungszugverstellung justiert werden. Falls das immer noch nicht reicht, dann wirklich den Ausrückhebel um 1 oder 2 Zähne nach unten versetzen.

Ich habe anstatt der Sechskantschrauben das Getriebe nun mit Inbusschrauben (M12 \* 65) befestigt. Einzig die oberste Schraube ist weiterhin Sechskant, wegen ihrer schweren Zugänglichkeit.

Außerdem habe ich eine Schaltkulisse des B3 verbaut, die auch wunderbar im B2 funktioniert, aber einige Modifikationen benötigt. Dazu werde ich noch einen zweiten Artikel verfassen.

Gruß,

Micha