



AUTOMATIKGETRIEBE: TIPPS ZUM ÖLWECHSEL

Achtgang-Automatikgetriebe 8HP45 von ZF mit optimierter Schwingungsdämpfung. ZF empfiehlt auf jeden Fall einen Getriebeölwechsel.

Bild: Georg Blenk, Krafthand Medien

Der Anteil an Automatikgetrieben steigt an. 47 Prozent der neu produzierten Fahrzeuge waren laut Deutscher Automobiltreuhand (DAT) im Jahr 2018 bereits mit einem Automatikgetriebe ausgestattet. Damit steigt auch der Bedarf an Getriebeölwechseln. Welche Punkte gilt es hierbei zu beachten?

Aufgrund der hohen Belastungen, denen ein modernes Automatikgetriebe ausgesetzt ist, empfehlen die Getriebe- sowie mittlerweile zahlreiche Automobilhersteller einen turnusmäßigen Getriebeölwechsel. Der (erste) Wechselzeitpunkt wird, je nach Fahrzeug und Getriebeart (ASG- Wandler-, DSG-Getriebe sowie CVT) zwischen 60.000 und 120.000 Kilometern Laufleistung angegeben (bitte Herstellervorschriften beachten). Mit ausschlaggebend sind aber auch Rahmenbedingungen wie eine sehr sportliche Fahrweise, zahlreiche Anhängerfahrten, der mögliche Eintrag von bauteilkritischen Fremdstoffen wie Kühlflüssigkeit sowie Ölverlust.

Kommt es bereits zu Schaltproblemen, kann schon ein Schaden am Automatikgetriebe beziehungsweise am Steuerblock entstanden sein. Die Gründe sind oftmals auf veraltetes, verschmutztes Öl oder eine zu geringe Ölmenge zurückzuführen. Verschmutztes Öl und ein zugesetzter Getriebeölfilter können beispielsweise beim Kaltstart kurzzeitig zum Trockenlaufen des Getriebes führen,

was auch zwangsläufig zu Schäden führt. Letztendlich gilt: Der vollständige Austausch des Getriebeöls kann den Schaltkomfort des Automatikgetriebes deutlich verbessern, dem Kunden also einen spürbaren Mehrwert bieten, jedoch verschlissene Hardware keinesfalls reparieren.

Umso wichtiger ist der rechtzeitige Getriebeölwechsel, um Schäden vorzubeugen – auch wenn der Fahrzeughersteller explizit kein Wechselintervall vorgibt! Auf jeden Fall sollte im Rahmen eines Getriebeölwechsels mithilfe eines modernen Ölpülgeräts das gesamte Ölvolumen ausgetauscht werden. Lediglich ein Ablassen des Getriebeöls über die Ablassschraube ist nicht zielführend. Bis zu 60 Prozent Altöl verbleiben so im Automatikgetriebe und in der Mechatronik. Darüber hinaus kursieren unterschiedliche Ansichten, ob der Einsatz eines Reinigungsadditivs oder Spülöls Sinn macht, um festsetzenden Schmutz zu lösen. Ein Ausspülen des Altöls mit neuem ATF gilt als probate Alternative, und man riskiert keine Vermischung des Frischöls mit gelösten Ablagerungen und Fremdzusätzen.

Bevor der eigentliche Spülvorgang mit dem Servicegerät gestartet wird, öffnet man die Ölablassschraube und lässt die Ölwanne „trocken laufen“ (alternativ erledigt dies auch das Ölpülgerät). Nach der korrekten Demontage der Wanne sollten auf jeden Fall das alte abgelassene Öl sowie der Magnet auf etwaige Verunreinigungen wie Metallspäne oder gar Bruchstücke überprüft werden. Sichtbare Rückstände können bereits auf Beschädigungen des Automatikgetriebes hindeuten. Nach dem Reinigen der Dichtflächen kann die neue Ölwanne inklusive Dichtung montiert werden. Wird die alte Ölwanne wiederverwendet, muss sie auf jeden Fall penibel gereinigt und der Filter getauscht werden! Beim Anziehen der neuen Schrauben auf das korrekte Drehmoment und die richtige Anzugsreihenfolge achten!

Anbieter wie beispielsweise ZF liefern komplette Ölwechselkits inklusive Ölwanne, Schraubensatz, Filter und ein speziell auf das jeweilige Getriebe abgestimmte ATF in der benötigten Menge. Achtung! Mitunter müssen weitere