Kupplung erneuern bei R5- 6Gang

Beitrag von „Mako“ vom 15. März 2010 um 20:47

Hallo liebes Forum,

Hat schon mal jemand bei einem R5 TDI - 6Gang Schaltung die Kupplung erneuert? Bj 2004.

Bräuchte eine kurze Anleitung. Muß der Motor aus den Motorlagern raus?

Bin für jede Antwort dankbar. Kupplung fängt an zu rupfen, habe also ein bisschen Zeit.

Grüße an alle

mako

Beitrag von „Mako“ vom 17. März 2010 um 15:14

Es scheint ja eine schwere Frage zu sein...

Beitrag von „PoldyA4“ vom 17. März 2010 um 18:55

Hallo, ich kann mich an keinen Beitrag im Forum erinnern, dass das schon mal jemand selber gemacht hat.

Viele Grüße

Beitrag von „macko“ vom 17. März 2010 um 21:04

Hi,
kann mich auch nicht erinnern.

Kannst dir ja auch ne Stunde Erwin kaufen, da steht es nach orig. VW Vorgabe drin. Sogar bebildert.

gruss
marco

Beitrag von „Snowman24“ vom 17. März 2010 um 21:36

Hallo,

so ein Zufall,
gerade heute habe ich die Kupplung zusammen mit dem ZMS bei meinem T. erneuert.
Wir, mein Vater und ich, haben das selbst auf einer Hebebühne gemacht und der Motor muss dazu nicht ausgebaut werden -ist alles Quatsch was VW da behauptet - genauso muss auch der Motor beim Wasserpumpenwechsel nicht ausgebaut werden - die wollen uns alle nur abzocken.

Hier eine kleine Anleitung:

Du musst erst mal das Hosenrohr mit KAT vom Turbolader zum 2. KAT ausbauen.
Dann befestigst du den Anlasser mit Hilfe eines Kabelbinders oben an dem Wasserschlauch, der zum Kühlwasservorratsbehälter führt.
Dann löst du die Schrauben der Kardanwellen (1x große zur Hinterachse, 1x kleine zum Verteilergetriebe) damit du sie herausnehmen kannst. Bitte markiere die Positionen der Wellen vorne und hinten, damit du sie anschließend wieder genau an der gleichen Position einsetzen kannst.
Anschließend löst du alle Schrauben vorne vom Motor zum Getriebe (18-er und 16-er Steckschlüssel).
Vorher solltest du noch die Schaltkonsole ausbauen. Hierzu nimmst du die Plastikblende ab, und löst unten die 4 16-er Schrauben, welche zugleich auch Torxschrauben sind.
Die Schaltkonsole "fällt" dann auf das Getriebe drauf.

Weiter: Du musst dann hinten am Getriebe die Stecker auseinanderziehen.
Anschließend brauchst du min. 2 starke Personen und einen Motorkran o.ä.
Zum Schluß löst du die Verschraubung der Querstrebe, auf der das Getriebe hinten aufliegt. Wir haben das Getriebe vorne zu zweit heruntengezogen und abgelassen und hinten mit Hilfe des Kran's das Getriebe abgelassen.

Zur Kupplung und zum ZMS selbst:

Drehmoment für ZMS: 60NM und dann noch eine viertel Umdrehung
Drehmoment für Kupplungsdruckplatte: 22NM

Und dann baust du einfach wieder alles in umgekehrter Reihenfolge zusammen.

Bei mir war das ZMS kaputt und keiner wollte/konnte mir helfen - keiner konnte oder wollte mir Tips geben - eher noch habe ich Kritik bekommen, dass heute die T.'s von Personen gekauft werden, da sie mittlerweile sehr billig sind und keiner aber die Unterhaltskosten bzw. Reparaturen sieht - ich bin hier schon lange in diesem Forum und habe immer geholfen - aber sowas finde ich nicht ok.
Wenn Ihr das Geld habt, für einen Kupplungswechsel 4500-5000,-EUR zu bezahlen, dies aber z.B. von einer freien Werkstatt mit Teilen für 1500,- EUR gemacht werden kann, ist das Eure Sache - ich sehe es jedenfalls nicht ein, VW hier noch zu unterstützen, zumal die Teile-Preise bei VW mehrmals im Jahr steigen.
Siehe hier ein Beispiel: letztes Jahr kostete eine Rabnabenabdeckung der 5-Speichen 17" Felgen mit dem VW Zeichen 13,48 EUR - dieses Jahr kostet das identische Teil 18,64EUR

So und wenn du nun noch Fragen zum Ein-/Ausbau hast, kannst du mich gerne anrufen: ***Telefonnummer bitte per PN austauschen ***. Ich werde ab morgen ab ca. 16:00 Uhr wieder erreichbar sein.

Ahja und wir haben 7 Stunden gebraucht.

Grüße
Marcus

Beitrag von „macko“ vom 17. März 2010 um 21:43

Hi,
schön geschrieben!!

gruss
marco

Beitrag von „Snowman24“ vom 17. März 2010 um 21:48

Hallo,

Danke Dir

Schönen Abend noch

Marcus

Beitrag von „noti“ vom 17. März 2010 um 22:00

> Zitat von macko
>
> Hi,
> schön geschrieben!!
>
> gruss
> marco

Kann mich nur anschließen

Beitrag von „Mako“ vom 17. März 2010 um 22:34

Vielen Dank an Markus/Snowman24,

wirklich toll geschrieben.

Was heißt noch einmal ZMS?

Ich habe mir schon manch gute Tips in diesem Forum erlesen.

So,jetzt erst einmal alle Kupplungsteileile zusammensammeln, dann demnächt angreifen.

Der T. hat 126´km. Wahrscheinlich hat der Vorbesitzer viel mit AHK gezogen.

Das mit den Preisen stimmt. VW in München wollte 650€ für den Kundendienst. Selber habe ich alles in 4 Stunden erledigt mit einem Materialeinsatz von 250€ inklusive Longlifeöl,Pollenfilter,Luftfilter,Ölfilter,Alle Scheibenwischer(aerotwin)Kraftstoffilter,Bremsflüssigkeit.

Was jetzt noch bleibt ist Bremsflüssigkeitwechsel, den mache ich am nächsten Wochenende

Liebe Grüße

Mako

Beitrag von „macko“ vom 17. März 2010 um 22:54

ZMS=Zweimassenschwungrad
🙂

Beitrag von „Mako“ vom 18. März 2010 um 09:56

danke macko,

ich habe lange überlegt vor dem Einschlafen aber keine Lösung gefunden. Jetzt weiß ich es...

Werd ich wohl bei meiner Reparatur nicht anlangen müssen.

Gruß

Beitrag von „macko“ vom 18. März 2010 um 13:54

Manchmal lässt einen google beruhigter schlafen... 😆

gruss
marco

Beitrag von „Snowman24“ vom 18. März 2010 um 22:19

Hallo,

wenn du auch schon mehr als 100tkm drauf hast, dann prüfe zumindest mal Dein ZMS (= Zweimassenschwungrad), ob es noch fest ist.
Wenn es sich in beide Richtungen ganz leicht mehr als ca. 1cm drehen läßt, sollte es raus.
Auch sollte das Lager in der Mitte des ZMS fest sitzen.
Schau mal, ob es nicht wackelt, wenn du dran rüttelst.
Nicht, dass du Dein Getriebe wieder einbaust und in 5000km kommt dann das ZMS.

Ist nur gut gemeint

Zur Kupplung selbst: Nimm am besten einen kompletten Kupplungssatz mit Ausrücklager und Druckplatte.

Eines habe ich noch vergessen:
Wenn du die Kupplungsscheibe eingesetzt hast, richte sie mittig aus, wenn du die runde Sicherungsscheibe mit den drei gebogenen Armen in der mitte der Druckplatte herausdrehst (siehe Beschreibung beim Kupplungssatz).

Nun denn - Viel Erfolg.

Ich kann Dir nur sagen, ich musste heute zu einer Fachtagung eines Großhändlers von mir nach Nürnberg in Easy Credit Stadion.
Also 100km Autobahn hin und wieder 100km zurück - einfach klasse.
Der Motor läuft viel leiser als vorher. Das Brummen des 5-Zylinders hat sehr stark nachgelassen.

Viele Grüße
Marcus

P.S. Den letzten Ölwechselservice habe ich im November auch selbst auf einer LKW-Grube bei uns beim THW durchgeführt. Komplett mit Öl bin ich auf ca. 200,- EUR gekommen.

Beitrag von „Mako“ vom 19. März 2010 um 09:41

ohh nein , sonst google ich auch jeden Kram..

Beitrag von „Mako“ vom 20. März 2010 um 09:56

Hallo,

DANKE nocheinmal an Markus , für die detalierte Beschreibung.

Dieser ist nichts hinzuzufügen.

Wenn ich soweit damit durch bin , werde ich berichten wie es mir gegangen ist.

Gruß

Cäsar

Beitrag von „berndrt“ vom 16. April 2013 um 21:13

Hallo,
vielleicht hat jemand einen Rat: Bei meinem R5 wurde beim Vorbesitzer eine neue Kupplung mit Ausrücklager eingebaut (KM-Stand 155.000). Kurz danach stellte ich fest, dass beim Treten der Kupplung deutliche Geräusche (wie mahlende Lagergeräusche) zu hören sind. Dies insbesondere wenn die Kupplung wenige mm gedrückt wird und bei ganz durchgetretener Kupplung.
Kann dies das Zweimassenschwungrad sein? Wie gesagt, Ausrücklager ist neu!
Danke für jeden Tipp!
Gruß
Oli

Beitrag von „dr.dotti“ vom 30. August 2013 um 14:45

Hallo Forum, <BR> beim meinem Touareg wurde von der VW Werkstatt festgestellt, dass das Zweimassenschwunrad defakt sei. Gezeigt hatte sich das ganze dadurch, das das Auto im leerlauf deutlich unruhiger gelaufen ist, die niedrigen Gänge schwer rein und raus gegangen sind und man das gefühl hatte, dass die Kupplung manchmal nicht richtig auskuppelt.

 Daraufhin habe ich mir mehrere Kostenvoranschläge geben lassen. (VW 3000€, Freie Werkstatt 2000€, Nur Material ca. 1000€) Aufgrund dieses Beitrages habe ich mich dann dazu entschlossen die Arbeiten selbst mit hilfe eines Bekannten in seiner Werkstatt durchzuführen. An sich hat alles sehr gut geklappt, wir haben ca. zwei Tage gebraucht, da wir uns viel Zeit gelassen hatten. Mit etwas Übung schafft man das auch bestimmt an einem Tag.

 Danke nochmal für den guten Beitrag.

mfg Klaus

Beitrag von „Weißzuwenig“ vom 10. September 2015 um 23:16

Hallo zusammen,
würde gerne noch einmal dieses Thema aufgreifen.

Herzlichen Dank für die o.g. detailierte Arbeitsanweisung.
Trotzdem noch ein paar Fragen:

- Zwei starke Männer ... vermutlich zum herausziehen des Getriebe; wie schwer schätzt ihr es, geht es evtl. auch mit einer fahrbaren werkbank oder so?
- Ich habe keine Hebebühne, sonder eine ca. 90cm breite Grube; i.O. oder sehr nachteilig?
- Kran - vermutlich zum Stabilisieren des Motors, Motorbrücke auch i.O.?, wo am besten einhängen?

ZMS wurde - nach meinem Kenntnisstand - zur Fertigung von LUK geliefert. Nach wie vor sehr gute Wahl, oder doch besser VAG oder Sachs?