

Anleitung zum Austausch des Wärmetauschers in den Golf 2, ohne Klimaanlage !

Vorwort

Wenn die Lüftung etwas „muffelig“ oder vielleicht auch nach „Maggi“ riecht, wenn es im mittleren Fußraum feucht ist und gleichzeitig unerklärlicher Kühlwasserverlust zu beobachten ist, dann ist es an der Zeit, an den Wärmetauscher (WT) zu denken.

So sieht das Objekt der „Begierde“ aus, wenn er nicht mehr ganz „dicht“ ist.

Auf dem Bild sieht man rechts die zwei Anschlüsse, die an der Spritzwand zum Motorraum mit dem Kühlwasserkreislauf verbunden sind. Links ist zu erkennen, dass sich da die austretende Kühlflüssigkeit angesammelt hat und in Verbindung mit dem Dreck, welcher über die Lüftung angesaugt wurde, zu einer „Pampe“ verbunden hat.



Vorbereitungen, benötigte Teile und Werkzeuge

Zur eigenen Sicherheit: Als erstes das Masse-Kabel (Braun) an der Batterie abklemmen.

Werkzeug:

Das übliche Werkzeug wie div. Schraubendreher und Schraubenschlüssel

Wärmetauscher:

Über die Qualitäten und Preise des passenden WTs möchte ich mich hier nicht äußern, da die Meinungen hier sehr weit auseinander gehen. Ob Ihr einen Originalen von VW holt, einen billigen aus der Bucht oder gar einen gebrauchten, das bleibt Euch überlassen.

Sinnvolle und sinnfreie Arbeiten:

Kurz und knapp: Es muss weder das Lenkrad noch das Armaturenbrett (AB) demontiert werden. Genauso wenig müssen die Bowdenzüge von der Frischluft- und Heizungsregulierung auseinander genommen werden.

Auch wenn Ihr auf den Bildern seht, dass ich diese Teile ausgebaut habe, ist es nur deshalb, weil ich den ganzen Innenraum ausräumte und zum Zweck einer besseren Darstellung fotografiert habe. Hat aber nichts mit dem WT zu tun.

Ergo: Eingebaut lassen.

Ausbau der Ablagen und Mittelkonsole

Um alles einfach ein- und ausbauen zu können, werden zuerst die Ablagen unter dem AB und die Mittelkonsole demontiert.

In dieser Anleitung gehe ich nicht näher auf den Ausbau der Teile ein. Zum Einen deshalb, weil ich die Dateigröße möglichst klein halten will, zum anderen wird das in der einschlägigen Literatur ausführlich beschrieben.

Ausbau Lüftungsgitter, Schalttafeleinsatz, Armaturenbrett (AB) lösen

Zuerst werden die Luftausströmer im AB ausgebaut. Im Bild ist der linke Ausströmer zu sehen. Die Anderen sind auf die selbe Art auszubauen.

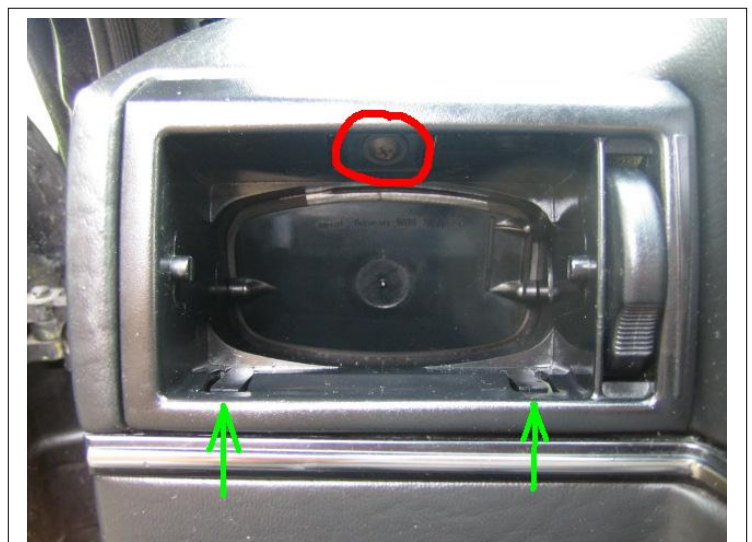
Mit einem Schlitzschraubendreher das Gitter seitlich heraushebeln.



Jetzt liegen die Befestigungspunkte frei. Schraube (**rote Umrandung**) herausdrehen.

Die unteren Clips (**grün**) mit einem Schraubendreher nach oben hebeln und das ganze Gehäuse herausziehen.

Bei dem mittleren Ausströmer kann ruhig etwas kräftiger gezogen werden, weil der recht fest in den Faltenbälge des Luftverteilers sitzt.



Als nächstes wird der Schalttafelein-
satz demontiert.

Zu diesem Zweck werden alle Schalter
und Blindkappen nach vorne heraus-
geclipst. Radio ausbauen. Des Weiteren
die Heizungsblende. Alle Teile werden
von den Steckern getrennt, so dass es
wie auf dem Bild aussieht.

Danach alle Schrauben (**rot**) heraus-
schrauben.

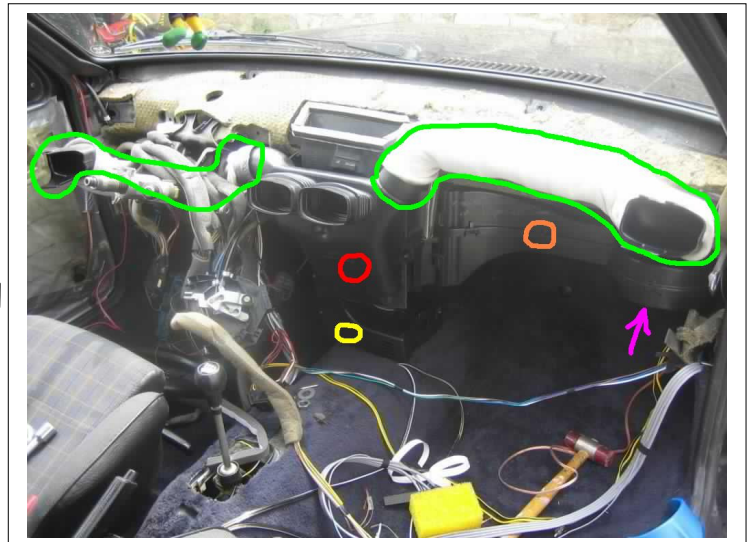
**Wohlgemerkt, das Lenkrad muss nicht
demontiert werden.**



Um einen Eindruck zu bekommen, wie
die ganze Lüftung aufgebaut ist, habe
ich ein Foto ohne AB gemacht. Gut zu
erkennen sind folgende Teile:

Luftverteiler (**rot**) mit Anschluss zu
den Luftkanälen (**grün**) rechts und links.
Der Fußausströmer (**gelb**) und Luftkanal
(**orange**) mit Gebläsemotor (**lila**).

**Wohlgemerkt, das AB muss nicht
demontiert werden.**



Ausbau Lüftungsverteiler, Fußraumausströmer

Nun geht es an den eigentlichen Ausbau:

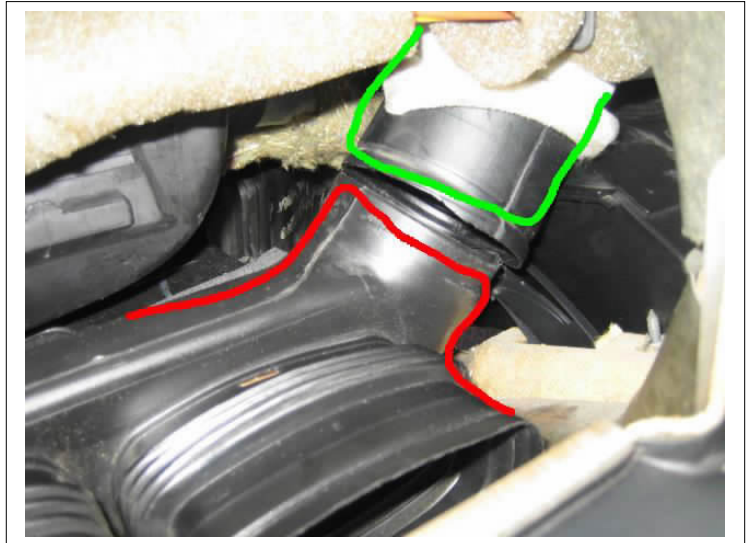
Als erstes wird der Luftverteiler
ausgebaut in dem die zwei 10er
Plastikmuttern (**rot**) gelöst werden.

Um den Aus- und Einbau zu erleichtern,
können am AB alle 8er Sechskant-
schrauben herausgedreht werden.
So lässt sich das AB anheben und die
Lüftungsteile können leichter aus-
gebaut werden.



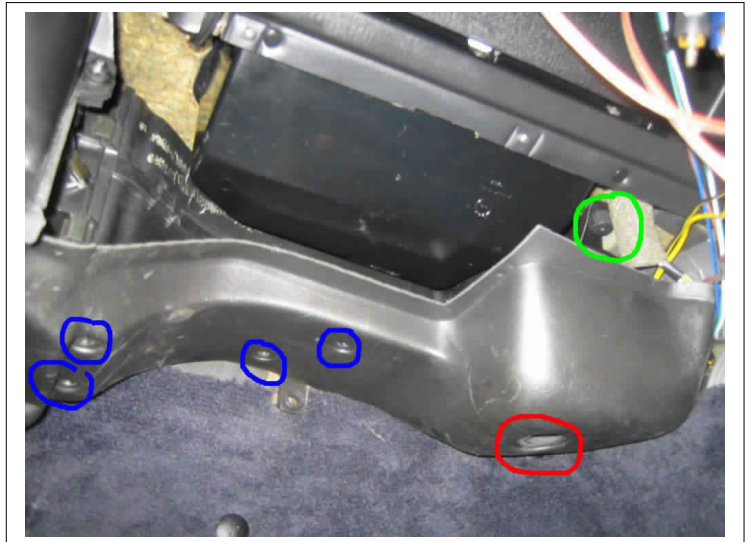
Ist der Luftverteiler (**rot**) lose, lassen sich die Lüftungskanäle (**grün**) rechts und links leicht von diesem abziehen. Den Verteiler dann nach unten wegziehen.

Bild ist durch das AB gemacht.



Danach wird die Schaumstoffverkleidung des Luftkanals abgenommen. Dazu die vier Schrauben (**blau**) von unten lösen und den Plastikclip (**rot**) am Lüftermotor abhebeln. Vorsicht beim Abnehmen der Verkleidung, diese reißt sehr leicht ein.

An dieser Stelle kann gleich das Kabel des Lüftermotors abgesteckt werden. Daneben ist eine Kunststofffrändelmutter (**grün**), die auch abschrauben.



Jetzt kann der Fußraumausströmer (**gelb**) demontiert werden.

Dabei die drei Schrauben lösen, mit denen er am Heizungskasten befestigt ist.

Gerade nach vorne wegziehen.



Motorraum: Anschluss Kühlwasser, Befestigungsschrauben

So, nun geht es vom Innenraum nach vorne in den Motorraum.

Arbeiten am Kühlsystem stets nur bei kaltem Motor!

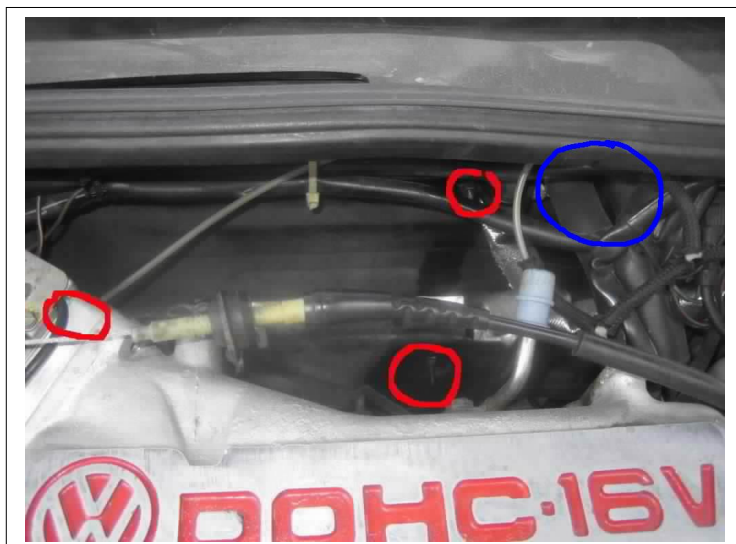
Da werden zuerst an den zwei Kühlwasserschläuche die Schellen gelöst und die Schläuche von den Anschluss-Stutzen des WT abgezogen. Wo die Position in der Spritzwand ist, kann man auf dem nächsten Foto erkennen (**blauer Kreis**).

Um zu verhindern, dass das Kühlwasser später aus dem WT heraus läuft, sollte man die zwei Anschlüsse jeweils mit einem Korken verschließen.



Der Luftkanal und das Luftverteilergehäuse sind mit drei 10er Muttern (**rot**) an der Spritzwand befestigt. Da diese meistens festgegammelt sind, sollten diese mit Caramba gut „eingelgt“ werden, so dass sie sich lösen lassen. Ist fummelig, aber durchaus machbar.

Sollten die Gummischeiben unter den Unterlegscheiben defekt sein, diese bitte austauschen.



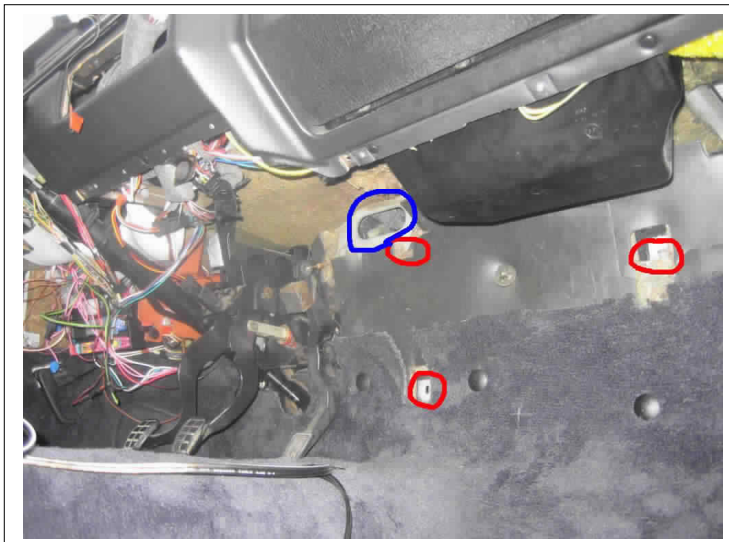
Wenn zuerst die Schläuche abmontiert und danach die Schrauben gelöst werden, wird verhindert, dass kein austretendes Kühlwasser der Schläuche, wenn diese abgezogen werden, in den Innenraum eindringen kann.

Wärmetauscher ersetzen

Zurück in den Innenraum.

Jetzt ist das Luftverteilergehäuse lose und kann im Innenraum nach hinten weggezogen werden. Dabei die Stell-einheit von oben mit der Hand nachführen.

So sieht dann es dann aus:
Löcher Befestigungsschrauben (rot)
Durchgang in der Spritzwand für die
Kühlwasser-Anschlüsse (blau)



Dem neuen WT ist ein Schaumstoff-
klebeband beigelegt. Dieses drei-
seitig um den WT kleben.

Da es sehr oft vorkommt, dass auf den
Lamellen Ölrückstände vorhanden sind
und diese in den ersten Wochen bei ein-
geschalteter Heizung in den Innenraum
gelangen, empfiehlt es sich, diese mit
Bremsenreiniger zu „fluten“ *grins*
und mit Pressluft auszublasen.



Danach den WT nach oben heraus-
nehmen und durch den neuen ersetzen.

Fertig!

Nun kann alles wieder in umgekehrter
Reihenfolge eingebaut werden.



Reinigung / Instandsetzung

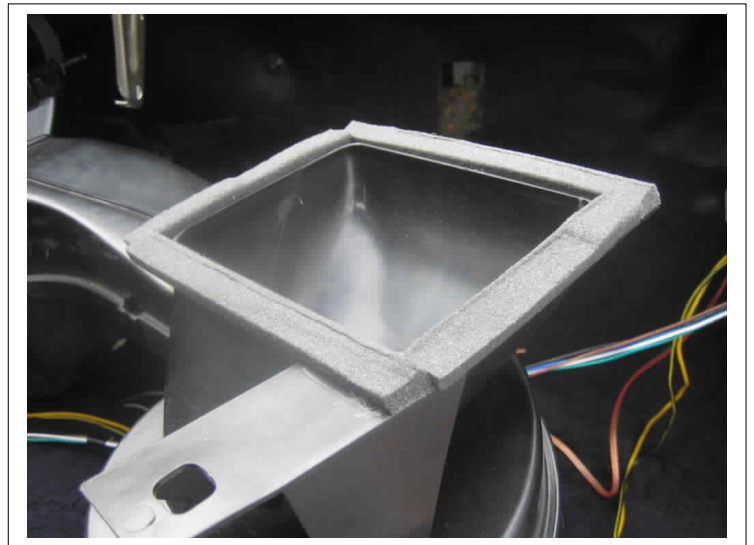
Unsere 2er Gölfe sind nun mal nicht mehr die Jüngsten und es ist angebracht, etwas für die inneren Werte zu tun.

Da die ganzen Lüftungsteile auseinander gebaut sind, ist es sinnvoll, alles zu reinigen. Ihr werdet erstaunt sein, welch ein „Dreck“ aus dem ganzen System herauskommt. Des Weiteren können noch die Bowdenzüge und Schieberegler von der Frischluft- und Heizungsregulierung geölt (Kriechöl) werden.

Da im Laufe der Jahre die ganzen Schaumstoff-Dichtungen spröde werden und diese gerne als „Brocken“ aus den Ausströmern kommen, ist es ratsam, diese auszutauschen. Dadurch wird auch das Leistungsvermögen der Lüftung wieder auf den Originalzustand gebracht.

Als Dichtung kann man die originalen von VW nehmen oder man holt sich aus dem Baumarkt „TESA-MOLL“.

Foto der Dichtung am Luftkanal über dem Lüftermotor...



dem Luftverteiler...



und dem Zwischenstück zum AB.



Auf den Verteilerklappen im Verteilergehäuse ist Schaumstoff aufgebracht, der sich gerne auflöst. Ist er nur lose, lässt sich dieser mit Klebeband wieder anbringen (s.Foto). Ist nichts mehr vorhanden, sollte ein Schaumstoff neu aufgeklebt werden. Geeignet hat sich in diesem Fall 2mm Moosgummi aus dem Bastelladen. Und ganz wichtig: Nur mit hochwärmefesten Pattex ankleben.



Für alle Allergiker gibt es von VW wieder einen Pollenfilter incl. Halterung. Dieser wird einfach gegen das originale Laubgitter der Lüftung ausgetauscht.

Kostete ca. 35 EUR, Stand 05.2006 und jetzt ca. 43 EUR, Stand 02.2007 eine feine Sache und sehr zu empfehlen.

Alternativ bietet ATU den kompl. Filter für ca. 24 EUR an.

Als weitere preiswerte Alternative kann in das originale Laubgitter eine Filtermatte aus der Dunstabzugshaube eingesetzt werden.



Einbau der Ablagen und der Mittelkonsole, Batterie, Kühlwasser

Jetzt können die Ablagen und die Mittelkonsole montiert und die Batterie wieder angeschlossen werden.

Zum Schluss muss noch das Kühlwasser aufgefüllt und kontrolliert werden. Am besten bei laufendem Motor.

Viel Spaß beim Einbau wünscht Eddi_Controletti

HAFTUNGSAUSSCHLUSS:

Abschließend möchte ich noch erwähnen, dass alle Umbaumaßnahmen an Eurem Fahrzeug, welche Ihr vorgenommen habt, von Euch selbst zu verantworten sind. Ich kann und werde keine Verantwortung für Schäden oder Folgeschäden übernehmen. Die hier veröffentlichte Einbauanleitung ist nur eine kleine Hilfe und hat keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Zudem unterliegt diese Anleitung dem Copyright Gesetz. Das heißt, dass diese Anleitung nur mit meiner ausdrücklichen Genehmigung vervielfältigt werden darf. Des Weiteren darf diese Anleitung nicht gegen Geld verkauft und in den Verkehr gebracht werden.

P.S.

Jegliche Art von Anregungen und sachlicher Kritik gerne unter eddi_controletti@gmx.de