

In den Werkstatthandbüchern ist zwar prinzipiell nachzulesen wie das Lenkgetriebe zerlegt und abgedichtet wird. Aber die Beschreibungen lassen zu wünschen übrig. Besonders habe ich vernünftige Bilder vermisst. Ich habe mal versucht eine bebilderte Anleitung zu schreiben die was verständlicher ist.

Da es sich beim Lenkgetriebe um ein sicherheitsrelevantes Teil handelt übernehme ich keine Garantie für die Richtigkeit der Informationen. Ich kann daher nicht haftbar gemacht werden für Defekte die durch Benutzung dieser Anleitung auftreten. Ich rate nur fortgeschrittenen Schraubern das Lenkgetriebe zu zerlegen um Risiken zu minimieren.

Zuerst können die Halterungen vom Lenkgetriebe abgenommen werden:



Dann folgen die Manschetten die von den Spurstangen gelöst werden müssen. Aussen ist es nur eine kleine Schelle. Auf der Innenseite ist es ein Draht. Es reicht die Manschette nach aussen wegzuschieben:



Dann müssen die Nasen der Sicherungsscheibe von der Spurstange aufgebogen werden:



Die Spurstange kann jetzt von der Lenkstange/Zahnstange abgeschraubt werden:



Um das Gehäuse auf der Beifahrerseite aufschrauben zu können wird eigentlich ein Spezialwerkzeug benötigt (laut Werkstatthandbuch: Drehmomentschlüsseladapter T88C-3504-CH). Ich habe es geöffnet, indem ich zwei passende Durchschläge in die Löcher gesetzt und dann mit einem Schraubenzieher, den ich dazwischen verkeilte, aufgedreht habe. Dazu muss natürlich die Zahnstange ins Gehäuse gekurbelt werden ;).



Das Teil ist etwas schwer aus dem Gehäuse rauszubekommen, da das Gehäuse an einer Stelle ganz aussen angekörnt ist wodurch beide Teile miteinander verstemmt sind. So sieht das Teil übrigens aus, wenn es draussen ist:



Auf der Getriebeseite (Fahrerseite) ist ein Aluring eingepresst. Dahinter sitzt ein Plastikring. Ich habe den Aluring entfernt indem ich erstmal die Zahnstange komplett ins Gehäuse gekurbelt habe. Dann habe ich einen flachen Schraubenzieher hinter den Aluring geklemmt (also zwischen Aluring und Plastikring) und dann die Zahnstange wieder rausgekurbelt. Weil der Schraubenzieher hinter den Aluring geklemmt ist wird er aus dem Gehäuse gedrückt. Hier ein Bild von beiden Teilen:



Als nächstes wird das Gehäuse abgeschraubt. Es ist mit zwei Torxschrauben befestigt.



Darunter liegt ein weisser Plastikring, der entnommen werden kann. Das Lager darunter löst sich wenn man die Lenkspindel entfernt.



Das Magnetventil sollte auch noch entfernt werden. Es ist mit zwei Torxschrauben befestigt.



Jetzt gehts an die Lenkspindel. Dazu muss erst die Druckplatte gelöst werden. Sie wird durch die im folgenden Bild eingekreiste Schraube auf die Zahnstange gepresst. Um sie zu entfernen muss die grosse Kontermutter gelöst werden:



Im folgenden Bild ist sieht man noch die Feder und die darunter liegende Druckplatte. Die Druckplatte kann einfach rausgedrückt werden wenn später die Zahnstange aus dem Gehäuse genommen wird. Die eingekreiste Schraube hält die Lenkspindel im Getriebe. Diese also auch entfernen indem man die grosse Kontermutter löst:



Jetzt kann die Lenkspindel nach unten rausgedrückt/gezogen werden. Das ist etwas hakelig. Am Besten bewegt man die Zahnstange im Gehäuse während man die Lenkspindel leicht dreht und dabei versucht sie rauszudrücken/rauszuziehen:



Dabei löst sich auch das obere Lager. Es kann aus dem Gehäuse genommen werden wenn die Lenkspindel erstmal entfernt wurde. Ich habe die Kleinteile wieder auf die Lenkspindel gesteckt, damit ich sie nicht verlege:



Endlich kann man die Zahnstange zur Beifahrerseite herausziehen:



Beim folgenden Bild wird Vorstellungskraft gebraucht ;). Es zeigt den einen Blick durchs Lenkgetriebegehäuse (von der Fahrerseite aus). Der eingekreiste dunkle Ring ist der Sitz von der Dichtung:



Ich dachte erst das wäre einfach eine Verengung vom Gehäuse wo die Dichtung draufsitzt. Tatsächlich ist es ein eingepresster Metallring. Mit einer Presse kann er zusammen mit der Dichtung (von der Fahrerseite/Getriebeseite aus) aus dem Gehäuse gepresst werden. Die Dichtung kann man übrigens sehen wenn man auf der Beifahrerseite ins Gehäuse schaut. Ihr braucht gar nicht lange versuchen die Dichtung allein zu entfernen. In sie ist ein Metallring eingegossen der dafür sorgt, dass die Dichtung fest auf dem Sitz (dem Metallring) im Gehäuse festgepresst ist. So sieht der Metallring aus:



Und hier noch ein Bild vom Sitz mit der (neuen) Dichtung:



Und falls jetzt einer fragt: "Warum hast du nicht das Gehäuse selbst noch auseinander genommen um an die Dichtung zu kommen ?" Das liegt daran, dass beide Teile - Aluteil vom Getriebe und Metallrohr - miteinander an zwei Stellen verstemmt sind. Der Pfeil zeigt auf eine Stelle:



Ich habe es nicht geschafft das Rohr wieder hochzudrücken wo es plattgedrückt ist. Und selbst als ich diese Nasen weggeflex habe liess es sich nicht vom Getriebeteil schrauben. Da dieses aus Alu ist sollte man da vorsichtig sein. Also lieber den Sitz auspressen :).

Jetzt gehts an die Dichtung vom Ventilgehäuse (falls sie undicht ist). Dazu muss man erstmal die Führung von der Lenkspindel rausgenommen werden. Das geht einfach von Hand:





Hier kann man die Dichtung sehen:



Jetzt einfach mit einem breiten Werkzeug oder Rohr (wie im Bild) den Deckel mit Dichtung herausschlagen:



Die Dichtung ist auf dem Deckel festgepresst. Also müssen noch diese beiden Teile getrennt werden (habe ich übrigens nicht gemacht):



Joa. Und das wars dann "schon" ;).

Es gibt einen Dichtsatz für den Mazda 626 GD 2WD. Bestellnummer bei Mazda: **GJ22-32-180**. Das Lenkgetriebe vom Mazda ist etwas anders aufgebaut, aber die beiden Dichtungen, die hier im Text erwähnt sind, sind bei dem Dichtsatz dabei.

© Konrad ;)