

Umbauanleitung von PG G60 auf 2E G60

Bevor es los geht

Wichtig:
Ich übernehme keine Gewähr für die
Umbauanleitung und deren Fehlerfreiheit.

Also von vorne herein sei mal gesagt dass dieser Umbau nicht mal gerade eben so gemacht ist. Wer nicht ausreichend Zeit, richtiges Werkzeug und schon einige Erfahrungen beim „Schrauben“ hat, sollte erst gar nicht anfangen. Morgens loslegen und Mittag fertig sein ist nicht möglich. ;-)

Ich habe mich bemüht die Anleitung so gut und verständlich wie möglich zu schreiben. Konstruktive Kritik ist jederzeit willkommen. Nutze dazu das Corrado-Forum auf der VWCorrado.de

Teile die benötigt werden

Checkliste	
<input type="checkbox"/> Kopfdichtung	2x ADY Metallkopfdichtung
<input type="checkbox"/> Zündkerzen	W5DPO (G40 Polo)
<input type="checkbox"/> Zylinderkopfschrauben	PG
<input type="checkbox"/> Rumpfmotor	2E komplett mit Ölfilterhalter
<input type="checkbox"/> Elektrik	Kompletter Motorkabelbaum vom PG
<input type="checkbox"/> Motormanagment	Steuergerät G60 mit angepasstem Chip
<input type="checkbox"/> Riemen	Zahnriemen, Spanner, Umlenkrolle und Keilrippenriemen 2E, Servoriemen, Wasserpumpenriemen
<input type="checkbox"/> Dichtungen	VentilDeckelDichtung PG, Nockenwellensimmering PG, Kurbelwellensimmering Vorne u. Hinten 2E, Ölwannendichtung, Ansaug u. Auslaßkrümmerdichtung
<input type="checkbox"/> Anbauteile	Ölfilter, Wasserpumpe
<input type="checkbox"/> Leitungen	Ölleitung Gummi zum G-Lader, Unterdruckleitung
<input type="checkbox"/> Motoröl	Ich habe 10W60 genommen
<input type="checkbox"/> Sonstiges	Dichtmasse (Hylomar)

- ▼ Wasser- und Ölpumpe können bleiben.
- ▼ Krümmer habe ich gleich auf einen Fächer erweitert mit Hitzeband isoliert, weil der Krümmer durch den höheren Rumpfmotor dichter am Tunnel sitzt.
- ▼ Motorkupplung kann vom PG bleiben, es sei denn, sie ist verschleifen.

Umbau

...und damit jetzt wird es ernst ;-)

Ich habe erst mal beide Motoren ausgebaut und alle Teile in 2 Kisten, getrennt nach 2E und PG, eingeräumt.

Dann ging es ans Zerlegen beider Motoren. Der Zylinderkopf wurde komplett vom G60 mit Lima, Servo und Laderhalterung demontiert und für später bei Seite gelegt.

Beim 2E bleibt nur der Block mit Ölwanne, Verteiler und Ölfilterflansch übrig.

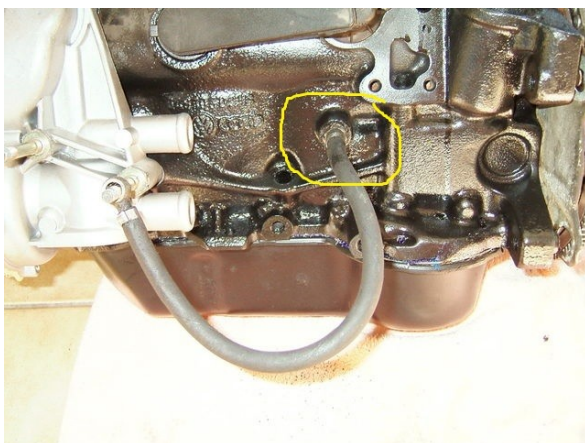
Den Block habe ich bei der Gelegenheit gleich gereinigt, die Ölwanne neu abgedichtet, den Motor mit einem Drahtbürstenvorsatz in der Bohrmaschine geschruppt und mit wärmebeständiger Hammerit-Farbe lackiert.

Die Ölwanne habe ich einfach angeschliffen und mit schwarzer Farbe neu gesprayt.



Das sah dann erst mal so aus.

Die Kurbelwellensimmeringe wurden beide getauscht und die Ölwanne neu abgedichtet. Wenn der Motor schon zerlegt ist, ist es sinnvoll, solchen Sachen gleich mit gemacht werden.



Bevor wir die Wanne drunter bauen, sollte aber das Loch für den Ölrücklauf gebohrt werden.

Siehe Foto links.

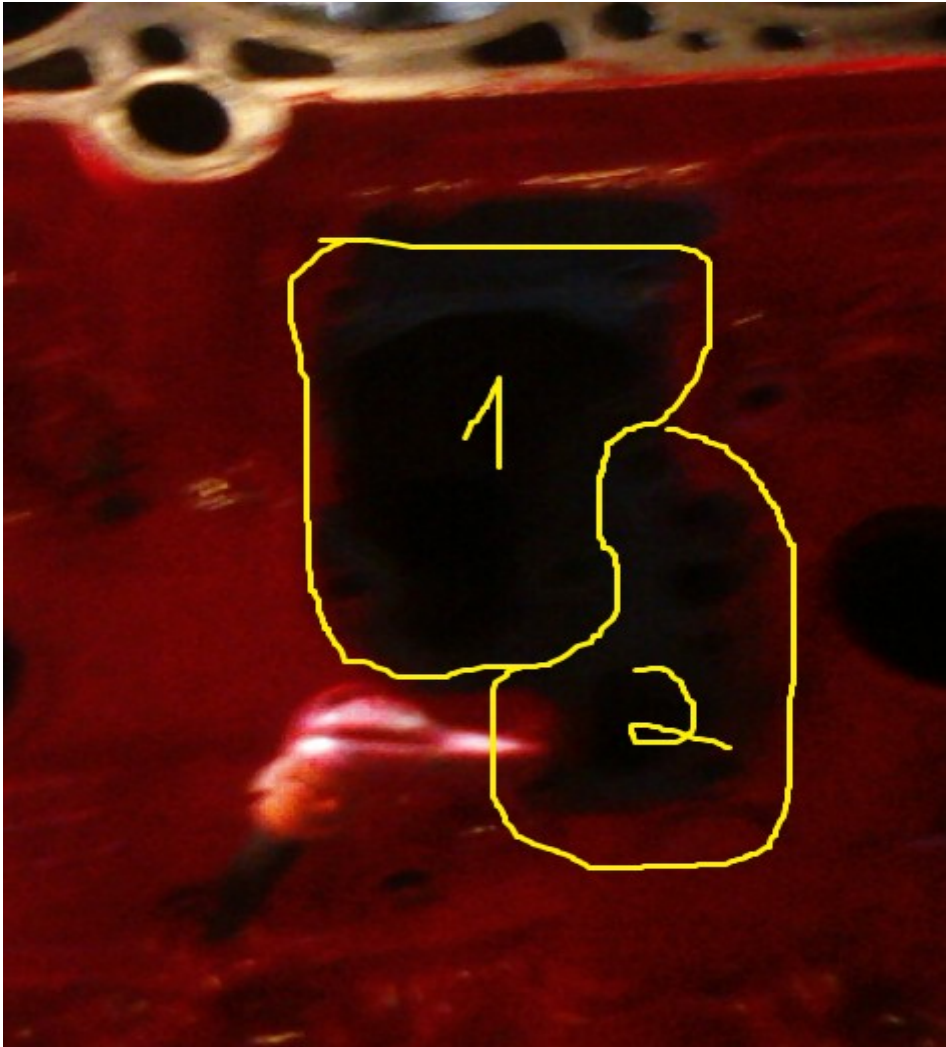
Aufpassen nicht das Gewinde beschädigen und auf jeden Fall die Späne gründlich entfernen (ausblasen).



Dann geht's weiter mit der Gehäuseentlüftung. Ist auf dem Bild leider nicht richtig erkennbar.

Die Gehäuseentlüftung habe ich entfernt und mit einem 40 mm Froststopfen vom Fiat Spider verschlossen, da die VW-Werkstatt nichts passendes hatte.

Jetzt geht's an die Arbeiten, bei denen man sehr genau und gewissenhaft arbeiten sollte.



Wir passen jetzt den Ölfilterflansch Bild (2) und den hinteren Halter des G-Laders an. Der Flansch muss der vom 2E sein, weil der vom PG nicht passt. Leider ist das Bild nicht wirklich scharf, aber ich denke es lässt erkennen was ich meine.

Als erstes fangen wir damit an das Loch, was von der Gehäuseentlüftung entsteht, zu verschließen (1).

Dazu kann man gut ein etwas dickeres Alublech nehmen. Dieses sollte die Dicke der Auflagepunkte des Lader-Halters haben. Diese müssen wir runter schleifen damit der Halter das Blech gleichmäßig anpresst und nachher der Lader nicht schräg stellt. Das Blech muss auf Form Bild (1) angepasst werden.

Den Halter des Laders habe ich im Schraubstock mit einer Feile runter geschliffen. Das geht gut und es wird plan. Wie gesagt es muss plan sein da der Halter sonst den Lader schräg stellt.

Jetzt wird es zur Gedulds Sache. Der Halter und den Ölfilterflansch muss angepasst werden Bild (2). Dazu habe ich am Halter des Laders ein Stück herausgeschliffen damit der Ölfilterflansch auch passt. Genaue Maße habe ich hierfür nicht, das müsst ihr dann vor Ort umsetzen. Nur nicht vergessen dieses Stück aus dem Blech auch herauszuschneiden. Es muss nachher alles dicht sein.

Abgedichtet habe ich das Blech mit Hylomar und da dann den Halter aufgeschraubt.

Den Ölfilterflansch habe ich mit der Gummidichtung und etwas Hylomar abgedichtet.

Jetzt geht es weiter mit der Montage der Ölwanne und dem Anbau der Kupplung.
Das einfachste wäre jetzt, und so habe ich es auch gemacht, das Getriebe wieder anflanschen und den Motor wieder in den Motorraum ein zu bauen.

Es lässt sich so dann besser der Zylinderkopf montiert.

Zylinderkopf mit beiden Dichtungen montieren und mit

40Nm im ersten Durchgang

60Nm im zweiten Durchgang

90 Grad im 3. und 4. Durchgang

anziehen

Als nächstes den Zündverteiler rein, und Nockenwelle, Kurbelwelle und Zündverteiler auf Markierung stellen.

Den Riemen drauf und von Hand durchdrehen und wieder die Markierungen überprüfen.

Wenn das passt, den Motor mit Wasserpumpe Abdeckungen wieder zusammen bauen.

Geänderten Chip rein, Kabel Leitungen montieren und stecken.

Dann die Flüssigkeiten rein.

Nochmals alles in Ruhe und konzentriert überprüfen.

Jetzt kann der Motor gestartet werden.

Nun die Maschine warm laufen lassen alles korrekt einstellen.

Ich hoffe ich habe nichts vergessen und wünsche euch Viel Spaß mit dem neuen Motor.

