

Übersicht

Thema		Koordinaten
Getriebe blockiert beim Rückwärtsfahren	alle	G 16
Getriebe schaltet nach dem Kaltstart oder Warmstart erst nach ca. 50 km/h oder nach max. 80s vom 2. in den 3. Gang	Fahrzeuge mit M102 und Schaltpunktanhebung	G 16
Allgemeine Beanstandungen (Anfahren 1. Gang)		H 16
Fahrzeug rubbelt beim Anfahren	Typ 124 mit M606	H 16
2. Gang rutscht durch bzw. Getriebe schaltet vom 1. in den 3. Gang	alle	H 16
Getriebe rutscht in den Vorwärts-Fahrstellungen, Rückwärtsgang jedoch in Ordnung	alle	J 16
Getriebe rutscht bei der 3-4 Schaltung	alle	J 16
Getriebeöl ist stark gedunkelt oder schwarz, riecht aber nicht verbrannt	alle	K 16
Getriebe rutscht bei der 2-3 Schaltung, oder rutscht bei Schaltbeginn und faßt hart bei Schaltende.	alle	K 16
Getriebe rutscht bei allen Schaltungen	Typ 202.121/125 mit M604/605	L 16
Kein Kraftschluß in allen Fahrstellungen	alle	L 16
Kein Kraftschluß im Rückwärtsgang	alle	L 16
Getriebe wird nach dem Einbau nicht kraftschlüssig oder fällt nach kurzer Betriebszeit aus	alle	L 16

Thema		Koordinaten
Kein Kraftschluß im Stand in den Wählhebelstellungen "D" und "3", jedoch Kraftschluß in Wählhebelstellung "2".	alle	M 16
Kein Kraftschluß in Wählhebelstellung "D", bzw. Getriebe rutscht durch beim Anfahren (vor allem bei neuen Fahrzeugen).	alle	M 16
Verzögerter Kraftschluß in Fahrstellung "D" (Einschaltdauer größer als 2-3 Sekunden)	alle	N 16
Doppelter Einschaltstoß nach Einlegen der Fahrstellung "D".	alle	O 16
Starker Einschaltstoß nach Einlegen der Wählhebelstellung "D" und "R", bzw. Doppelschlag	alle	O 16
Starke Schaltstöße beim Gangwechsel	alle	O 16
Schaltung 1-2 ist langgezogen, und am Schaltende hart	Fzg.mit Motor111	P 16
Spontan harte 1-2 Schaltung	alle	A 17
Harte 2-3 Schaltung kalt	Fzg.mit Motor111	A 17
Harte Hochschaltung bei Gaswegnahme (Schubhochschaltung)	Fzg. mit Dieselmotor	B 17
Getriebe schaltet nicht aus dem 1., 2. oder 3. Gang	alle	B 17
Keine Hochschaltungen	alle	B 17
Hochschaltungen nur im unteren Geschwindigkeitsbereich	alle	B 17
Harte Teilgashochschaltung 1-2 bzw. 2-3	722.413/ 418 mit Motor 602.96	C 17
Hochschaltungen nur im oberen Geschwindigkeitsbereich	alle	C 17
Keine Hochschaltung 1-2 bzw. 2-3 bei Vollgas bzw. Kick-down (Motor regelt vorher ab).	Fzg.mit Motor111	D 17
Harte Teilgashochschaltung 2-3	Fzg.mit Motor 601/602/603	D 17

Thema		Koordinaten
Getriebe schaltet nicht aus dem 1. Gang	Fzg. mit Sekundärpumpe	E 17
Weiche Teilgas-, bzw. Vollgasschaltungen	Fzg. mit Dieselmotor	E 17
Keine Kickdown-Rückschaltungen	alle	E 17
Kick-down-Rückschaltungen ohne Betätigung des Kick-down-Schalters	alle	F 17
Zeitweise keine Handrückschaltung (Bremsschaltung) 4-3 bzw. 3-2	alle	F 17
Harte Rückschaltung 2-1 beim Anfahren	alle	G 17
Schleichender Ölverlust (ohne erkennbare äußerliche Undichtigkeiten)	alle	G 17
Öl im Getriebe emulgiert (mit Wasser vermischt)	alle	G 17
Ölaustritt über den Entlüfter bei scharfer Autobahnfahrt	alle	H 17
Ölverlust zwischen Drehmomentwandler und Primärpumpe (Öl tritt am Lüftungsgitter aus)	alle	H 17
Ölundichtheit am Meßanschluß Reglerdruck	Fzg. mit externer Schaltpunktanhebung	H 17
1. und Rückwärtsgang zu laut	alle	H 17
3. Gang zu laut	alle	J 17
Heulendes Geräusch nur beim Gangwechsel unter Vollast	alle	J 17
Heul- bzw. Singgeräuschaus dem Bereich Drehmomentwandler/Primärpumpe	alle	K 17
Leicht mahlendes Geräusch in Wählhebelstellung "P" und "N"	alle	K 17

Thema		Koordinaten
Rattergeräusche beim Rückwärtsfahren	alle	L 17
Buchse Primärpumpe löst sich nach kurzer Laufzeit	alle	L 17
Ölstromgeräusch (Pfeifen) beim Einlegen der Fahrstellung "R"	alle	L 17
Lastwechselgeräusche bei Kolonnenfahrt zwischen Zug und Schub bei 20 bis 50 km/h	alle	L 17
Graunzen bei der 2-3 Teilgashochschaltung	Fzg. mit Motor104	M 17
Singendes/mahlendes Geräusch bei eingelegter Fahrstellung "R" und/oder beim Rückwärtsfahren in kaltem Zustand	Typ 124, 201, 202	M 17
Parksperraste rastet nicht ein	alle	N 17
Wählhebelstellungen "R" und "P" lassen sich nicht einlegen	alle	N 17
Motor kann in Wählhebelstellung "P" und "N" nicht gestartet werden	alle	N 17
Schalthebel lose	Typ 140	O 17
Jalousie Mittelschaltung klemmt bzw. bricht	Typ 140	O 17
Getriebe rutscht bei der 3-4 Schaltung durch	Tauschgetriebe	O 17
Getriebe rutscht bei der 2-3 Schaltung durch bzw. Motor tourt kurz auf	Tauschgetriebe	P 17
Kein Kraftschluß nach einer Instandsetzung eines Tausch-Getriebes	alle außer 722.362 Tauschgetriebe	A 18

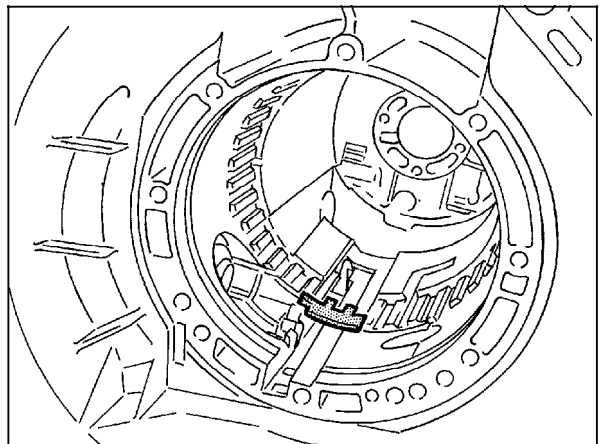
Getriebe blockiert beim Rückwärtsfahren**alle**

Ursache/Abhilfe:

1. Druckstück am Rückwärtsgangkolben gebrochen.
2. Rückwärtsgangkolben erneuern und Kunststoffbeilage unter die Tellerfeder der Lamellenbremse LB3 legen.

Teil-Nr.: 201 272 00 84

3. Tellerfeder B3 gebrochen.
4. Bohrung im Klappenventil (9) ist verstopft oder nicht angebracht. Klappenventil reinigen bzw. Bohrung anbringen, \varnothing ca 1 mm (27-400).



P27-5143-13

Getriebe schaltet nach dem Kaltstart oder Warmstart erst nach ca. 50 km/h oder nach max. 80s vom 2. in den 3. Gang**Fahrzeuge mit M102 und Schaltpunktanhebung**

Ursache/Abhilfe:

1. Keine Abhilfe!
Getriebe-Schaltpunktanhebung zur schnelleren Katalysatoraufheizung.
Seit 02/90 wird ein Steuergerät KE eingebaut, bei dem die Getriebeschaltpunktanhebung nur zwischen 0 °C und 32 °C Kühlmitteltemperatur wirksam ist.

Allgemeine Beanstandungen (Anfahren 1.Gang)**alle**

Ursache/Abhilfe:

Gegen Folgende Kundenbeanstandungen gibt es **keine Abhilfe!**

1. Fahrzeug rollt am Berg zurück.
2. Ausrollschaltung 2-1 hart, kurz vor Fahrzeug-Stillstand.
3. Entspannungsschlag beim Herausnehmen der Fahrstellung "D".
4. Harte 1-2 Schaltung nach Kaltstart

Ursache/Abhilfe:

1. Einstellung des Unterdrucksteuerventils an der Einspritzpumpe nicht korrekt.
2. Unterdrucksteuerventil einstellen, dazu Unterdrucksteuerventil 1-2 mm über den Vollgasanschlag vorspannen.

Bei weiterer Beanstandung:

3. Schaltschiebergehäuse ausbauen.
4. **bis Getriebe-Nr. 3 497 055**
Feder vom Regelschieber-Wandleranpassung (5) ausbauen (27-400).
5. Feder vom Arbeitsdruckregelschieber (26) tauschen (27-400).

Teil-Nr. der Feder Arbeitsdruckregelschieber 126 993 93 06/05
Serieneinsatz ab Getriebe-Nr. 3 704 252

2. Gang rutscht durch bzw. Getriebe schaltet vom 1. in den 3. Gang**alle**

Ursache/Abhilfe:

1. Bremsbandkolben B1 ausbauen, Lippendichtring prüfen, bei Bedarf erneuern.
2. Am Druckkörper B1 O-Ringe prüfen.
3. Kommandoschieber (17) 1-2 und Regelschieber B1 (38) auf Freigängigkeit prüfen (27-400).

Getriebe rutscht in den Vorwärts-Fahrstellungen, Rückwärtsgang jedoch in Ordnung**alle**

Ursache/Abhilfe:

1. Teflonring Kolben-B2 schadhaft, bei Bedarf erneuern (vor allem bei neuen Fahrzeugen).
2. Losspiel Bremsband B2 prüfen, ggf. richtigstellen.
3. Schaltschieber B2 (33) auf Freigängigkeit prüfen (27-400).

Getriebe rutscht bei der 3-4 Schaltung**alle**

Ursache/Abhilfe:

1. Teflonringe Abstützflansch K2 prüfen und Kupplung K2 nach Befund instandsetzen.

Getriebeöl ist stark gedunkelt oder schwarz, riecht aber nicht verbrannt

alle

Ursache/Abhilfe:

Wird bei Ölstandskontrollen oder beim Ölwechsel 30000 bzw. 60000 km festgestellt, daß das Getriebeöl stark gedunkelt ist, aber nicht verbrannt riecht, dann wie folgt vorgehen:

1. Ölprobe (ca. 30 ml) entnehmen und in ein sauberes Glasgefäß einfüllen. Sind kurz nach dem Schütteln des Gefäßes an den Innenseiten des Gefäßes dunkle Wolken (Metallabrieb) zu erkennen, dann folgende Abhilfe durchführen:
2. Ölwanne und Ölfilter ausbauen.
3. Prüfen, ob sich in der Ölwanne und/oder auf der Oberseite des abgeschraubten Ölfiltergehäuse deutliche Ablagerungen mit Aluabrieb befinden.
4. Werden Schmutzablagerungen, bzw. Aluabrieb festgestellt, dann das Getriebe ausbauen.
5. Getriebeölkühler und Zuleitungen spülen. Beide Ölleitungen an der Fügestelle Schlauch-motor-seitige Leitung aufschrauben und Spülvorgang mit mindestens 2 Liter Spülflüssigkeit und Sprühpistole (max 7 bar) durchführen. Spülvorgang vom rechten Ölkühlerschlauch aus durchführen (entgegen der Ölflußrichtung).
6. Werden keine Ablagerungen mit Aluabrieb festgestellt, nur Ölwechsel durchführen.

Getriebe rutscht bei der 2-3 Schaltung, oder rutscht bei Schaltbeginn und faßt hart bei Schaltende.

alle

Ursache/Abhilfe:

1. • **Alle Fahrzeuge mit Benzinmotoren**
Unterdruckleitung vom Saugrohr des Motors zur Unterdruckdose am Getriebe auf Durchgängigkeit prüfen.
- **Fahrzeuge mit Dieselmotoren**
Unterdrucksteuerung prüfen (Wert an der Unterdruckdose gemessen bei Leerlauf ca. 0,4 bar, bei Vollast 0 bar).
2. Schaltschiebergehäuse ausbauen und prüfen, ob die Temperatordrossel (119) eingebaut ist. (27-400).
3. Teflonring vorderer Deckel prüfen, Kupplung K1 nach Befund instandsetzen.

Kein Kraftschluß in allen Fahrstellungen**alle**

Ursache/Abhilfe:

1. In Wählhebelstellung "P" bei laufendem Motor die Schlauchleitung zum Getrieböl-Kühler abtasten und prüfen, ob Öldurchfluß vorhanden ist. Falls kein Druchfluß fühlbar ist, Primärpumpe defekt.
2. Regelschieber Einschalten (58) und Regelschieber Arbeitsdruck (26) auf Freigängigkeit prüfen (27-400).

Kein Kraftschluß im Rückwärtsgang**alle**

Ursache/Abhilfe:

1. Belaglamellen B3 und Lippendichtringe am Kolben B3 prüfen, ggf. erneuern.

Getriebe wird nach dem Einbau nicht kraftschlüssig oder fällt nach kurzer Betriebszeit aus**alle**

Ursache/Abhilfe:

1. Drehmomentwandler wurde nicht vorschriftsmäßig eingebaut.
Folgeschaden: Primärpumpe zerstört.
2. Primärpumpe und ggf. Drehmomentwandler erneuern (27-640).

Kein Kraftschluß im Stand in den Wählhebelstellungen "D" und "3", jedoch Kraftschluß in Wählhebelstellung "2".**alle**

Ursache/Abhilfe:

1. Schaltfreilauf im Getriebe defekt.

Kein Kraftschluß in Wählhebelstellung "D", bzw. Getriebe rutscht durch beim Anfahren (vor allem bei neuen Fahrzeugen).**alle**

Ursache/Abhilfe:

1. Plattenventil im B2-Kolben ist durch die Kegelfeder verklemmt.
B2-Kolben zerlegen und Kegelfeder am Plattenventil richtig einsetzen.

Verzögerter Kraftschluß in Fahrstellung "D" (Einschaltdauer größer als 2-3 Sekunden)

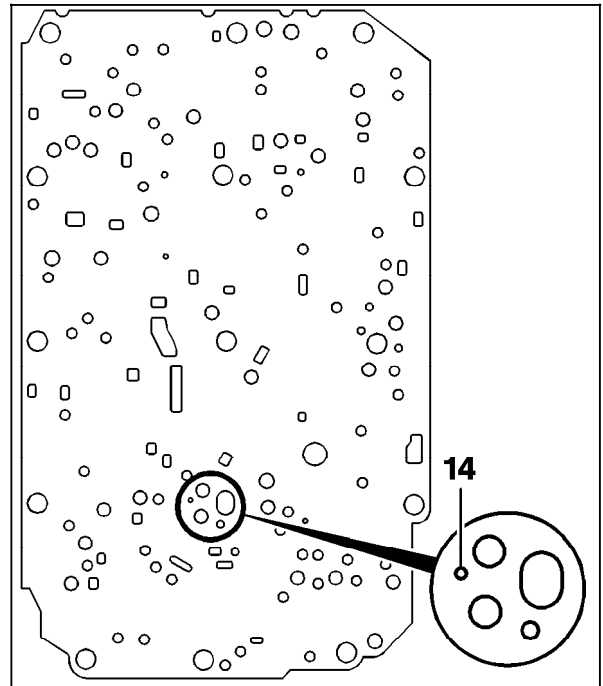
alle

Ursache/Abhilfe:

1. Losspiel Bremsband B2 richtigstellen und T-Formring Bremsbandkolben B2 prüfen.
2. Bohrung (14) im kleinen Zwischenblech auf 1,1 mm aufbohren.



Einschaltvorgang wird dadurch unkomfortabler, besonders bei schnellem Wechsel von "D" nach "R".



P27.10-0225-15

Doppelter Einschaltstoß nach Einlegen der Fahrstellung "D".

alle

Ursache/Abhilfe:

Getriebe umölen, Öl aus Wandler und Getriebe ablassen.

ATF MB Teil-Nummer wird später bekanntgegeben.

Achtung

Dieses ATF-Öl darf nur im Reparaturfall bei der Einschaltstoß-Bearbeitung eingefüllt werden. Die umgeölte Getriebe müssen weiterhin bei einem Ölwechsel mit diesem ATF-Öl befüllt werden. Am Öleinfüllrohr einen entsprechend ausgefüllten Ölzettel anbringen.

Hinweis

Einschaltvorgang erst nach einer Laufstrecke von ca. 500 km beurteilen. Ist der Einschaltvorgang nach dem Umölen nicht zufriedenstellen, wie folgt vorgehen;

- 1- Bei Einschaltstoß in "D": Losspiel Bremsband B2 beachten, bzw. Bremsband B2 erneuern.
2. Außenlamellenträger K2 nur dann erneuern, wenn die Profilierung abgenutzt oder der Außenlamellenträger in der Mitte eingefallen ist.

Starker Einschaltstoß nach Einlegen der Wählhebelstellung "D" und "R", bzw. Doppelschlag

alle

Ursache/Abhilfe:

Diese Beanstandung ist Ermessenssache. Ein leichter Einschaltstoß ist Serienstand.
Bei schnellem mehrmaligen Schalten von "R"- "D"- "R" ist ein harter Einschaltvorgang normal.

1. Leerlaufdrehzahl und Abgaswert nach Vorschrift prüfen.
2. Losspiel B2 prüfen.
3. Aufnehmer (53) und Regelschieber (58) im Schaltschiebergehäuse auf Freigängigkeit prüfen (27-400).

Starke Schaltstöße beim Gangwechsel

alle

Ursache/Abhilfe:

1. Einstellung des Steuerdruckzuges prüfen.
2. Unterdruckleitung und Anschlußstellen auf Dichtigkeit prüfen. Bei Fahrzeugen mit Dieselmotor Unterdrucksteuerventil und abgasrelevante Teile prüfen. (ggf. Unterdruck-Nebenverbraucher abschließen).
3. Modulierdruck prüfen, ggf. richtigstellen.
4. Kühlmittel kann über den Getriebeölkühler in das Getriebe gelangen. Bei hohem Anteil von Kühlmittel im Getriebe verfärbt sich das ATF-Öl weißlich.
Sämtliche Reibbeläge im Getriebe erneuern, ggf. Getriebe tauschen.
Hinweis: Kühler muß mit erneuert werden.

Schaltung 1-2 ist langgezogen, und am Schaltende hart

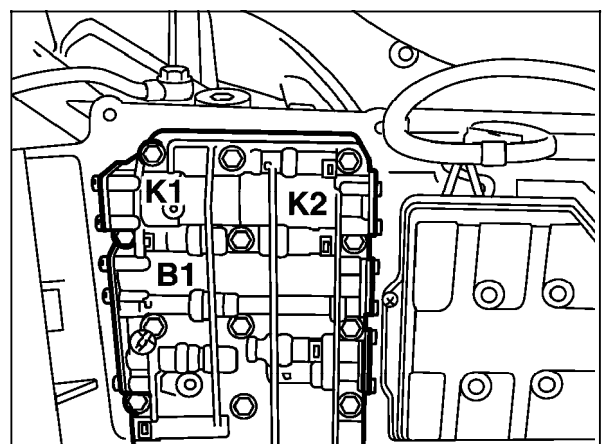
Fzg.mit Motor 111

Ursache/Abhilfe:

Reibwertschwankungen Bremsband B1.

1. Feder Aufnehmer B1 (52) tauschen.

Teil-Nr. 126 993 26 51



P27-5226-13

Spontan harte 1-2 Schaltung**alle**

Ursache/Abhilfe:

1. Reibwertschwankungen Bremsband B1

Teil-Nr. Bremsband B1: 124 270 00 62/05

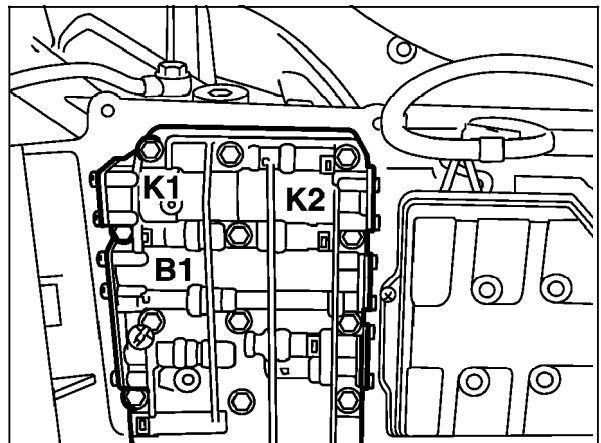
Harte 2-3 Schaltung kalt**Fzg.mit Motor 111**

Ursache/Abhilfe:

Reibwertschwankungen an den Belag-
lamellen der Kupplung K1

1. Geändertes Federpaket für den Aufnehmer
K1 (48) einbauen.

Teil-Nr. 202 270 05 77

P27-5226-13

Harte Hochschaltung bei Gaswegnahme (Schubhochschaltung)**Fzg. mit
Dieselmotoren**

Ursache/Abhilfe:

Bei Gaswegnahme Unterdruckaufbau zu träge.

1. Unterdrucknebenverbraucher vom getriebeseitigem System trennen.
2. Unterdruckgesteuerte abgasrelevante Bauteile prüfen.
3. Leistung der Unterdruckpumpe und Unterdruck-Leitungsverlauf prüfen.
4. In die Leitung zum Anschluß VCV am Druckwandler eine Drossel mit \varnothing 0,6 mm einsetzen.

Teile-Nr. 601 078 00 23

HinweisDrossel nur bei Saugdiesel einbauen.

Getriebe schaltet nicht aus dem 1., 2. oder 3. Gang**alle**

Ursache/Abhilfe:

1. Kommandoschieber 1-2 (17), Kommandoschieber 2-3 (4) und Kommandoschieber 3-4 (12) auf Verschmutzung (Späne) und Freigängigkeit prüfen (27-400).

Keine Hochschaltungen**alle**

Ursache/Abhilfe:

1. Bei laufendem Motor prüfen, daß keine Spannung am Kick-down-Magnetventil anliegt. (falls Dauerstrom anliegt, B-Schalter, Kick-down-Magnetventil oder Kraftstoffpumpenrelais).
2. Magnetventil ausbauen und Nadelventil auf Verschmutzung und Freigängigkeit prüfen.
3. Reglerdruck prüfen ggf Fliehkraftregler reinigen bzw. tauschen.
4. Verstärkerschieber Reglerdruck (44) auf Freigängigkeit prüfen (27-400).

Hochschaltungen nur im unteren Geschwindigkeitsbereich**alle**

Ursache/Abhilfe:

1. Steuerdruckzug prüfen, ggf. einstellen.
(Der Weg des Steuerdruckzuges von Leer-, bis Vollgas muß mindestens 25 mm betragen).
1. Motorregulierung prüfen
(Im Fahrzeug Vollgas geben und im Motorraum kontrollieren, daß die Drosselklappe am Vollgasanschlag anliegt, ggf. richtigstellen).
3. Reglerdruck prüfen, bei Abweichungen den Fliehkraftregler reinigen bzw. tauschen.
4. Schaltschiebergehäuse tauschen (nur bei Neufahrzeugen).

Harte Teilgashochschaltung 1-2 bzw.**722.413/ 418 mit
Motor 602.96**

Ursache/Abhilfe:

1. Unterdruckleitungen am Unterdrucksteuerventil falsch gesteckt und/oder Gummi-Verbindungsstück an der Unterdruckleitung zur Unterdruckpumpe ist eingerissen.
Unterdruckleitungen nach Unterdrucklaufplan prüfen, und/oder Verbindungsstück erneuern.

Hochschaltungen nur im oberen Geschwindigkeitsbereich**alle**

Ursache/Abhilfe:

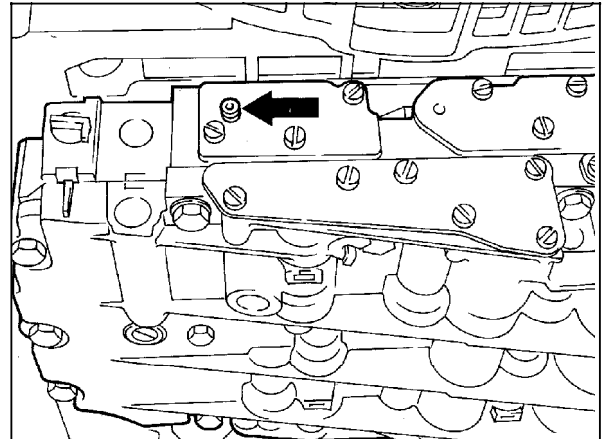
1. Steuerdruckzug prüfen, ggf. einstellen.
(Bei Bedarf Steuerdruckzug aushängen und Testfahrt durchführen)
2. "B"-Schalter prüfen (Typ 140).
3. Magnetventil ausbauen und Nadelventil auf Verschmutzung und Freigängigkeit prüfen.
4. Reglerdruck prüfen, bei Abweichungen den Fliehkraftregler reinigen bzw. tauschen.
5. Regelschieber-Steuerdruck (45) auf Freigängigkeit prüfen (27-400).

Keine Hochschaltung 1-2 bzw. 2-3 bei Vollgas bzw. Kick-down (Motor regelt vorher ab).

Fzg.mit Motor 111

Ursache/Abhilfe:

1. Madenschraube (Pfeil) ca. 1 Umdrehung im Uhrzeigersinn drehen.



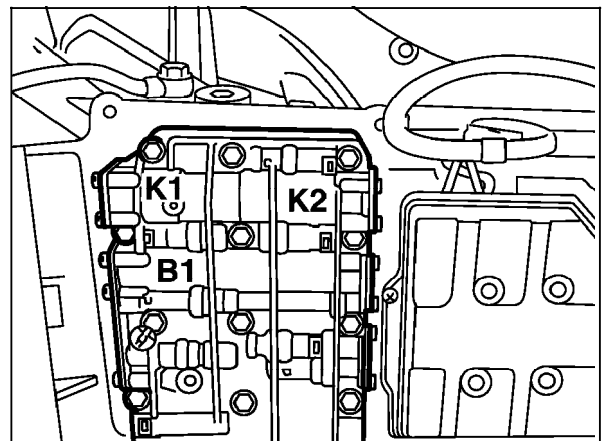
P27-2013-13

Harte Teilgashochschaltung 2-3

**Fzg. mit Motor
601/602/603**

Ursache/Abhilfe:

1. Reibwertschwankungen der Innenlamellen K1 bzw. bei Fahrzeugen mit Abgasreinigungsanlage Undichtheit in der Unterdruckversorgung.
2. Druckwandler und Drucksteuerklappe auf Dichtheit prüfen.
3. Bei weiterhin vorhandener Beanstandung geändertes Federpaket in den Aufnehmer K1 einbauen



P27-5226-13

Teil-Nr. Federpaket K1:
124 270 12 77

Getriebe schaltet nicht aus dem 1. Gang

**Fzg.mit
Sekundärpumpe**

Ursache/Abhilfe:

1. Reglerdruck prüfen.
Falls kein Reglerdruck vorhanden ist, kann das Antriebsrad für den Fliehkraftregler gebrochen sein. Bei defektem Kunststoffventil (25) im unteren Deckel kann die Feder dieses Ventils die Räder der Sekundärpumpe blockieren.
2. Sekundärpumpe ausbauen, ggf. erneuern.
3. Kunststoffventil (25) im unteren Deckel erneuern ([27-400](#)).

Weiche Teilgashochschaltungen**Fzg. mit
Dieselmotoren**

Ursache/Abhilfe:

1. Einstellung des Unterdrucksteuerventils prüfen, ggf. einstellen.
2. Modulierdruck um 0,2 bar erhöhen (entspricht einer halben Umdrehung im Uhrzeigersinn).
Hinweis
Druckerhöhung ohne Manometer vornehmen.
3. Prüfen, ob die Belüftungsleitung zum Unterdrucksteuerventil Durchgang hat (Belüftungsleitung endet im Fahrgastraum).

Keine Kickdown-Rückschaltungen**alle**

Ursache/Abhilfe:

1. Steuerdruckzug prüfen, ggf. einstellen.
(Der Weg des Steuerdruckzuges von Leer-, bis Vollgas muß mindestens 25 mm betragen).
2. Motorregulierung prüfen
(Im Fahrzeug Vollgas geben und im Motorraum kontrollieren, daß die Drosselklappe am Vollgasanschlag anliegt, ggf. richtigstellen).
3. Magnetventil ausbauen. In ausgebautem Zustand an Stromzuführung anschließen und auf Funktion prüfen, ggf. erneuern.
5. Regelschieber-Übergas (40) im Schaltschiebergehäuse auf Gängigkeit prüfen (27-400).

Kick-down-Rückschaltungen ohne Betätigung des Kick-down-Schalters**alle**

Ursache/Abhilfe:

1. Steuerdruckzug und Motorregulierung prüfen, ggf. einstellen.
2. "B"-Schalter prüfen (Typ 140 mit M119/M120).
3. Kickdown-Magnetventil ausbauen. O-Ring auf dem Magnetventil und Nadelventil auf Verschmutzung und Freigängigkeit prüfen.
4. Kickdown-Schalter prüfen, (klemmt in betätigter Position), ggf. erneuern.

Zeitweise keine Handrückschaltung (Bremsschaltung) 4-3 bzw.**alle**

Ursache/Abhilfe:

1. Fahrzeug mit ausgehängtem Steuerdruckzug fahren. Falls so in Ordnung, Einstellung des Steuerdruckzuges und Motorregulierung prüfen, ggf. einstellen.
2. Sperrschieber (55) oder Sperrschieber (62) auf Freigängigkeit prüfen (27-400).



Harte Rückschaltung 2-1 beim Anfahren**alle**

Ursache/Abhilfe:

1. Plattenventil (13) erneuern (27-400).

Teil-Nr. 124 270 02 89

Schleichender Ölverlust (ohne erkennbare äußerliche Undichtigkeiten)**alle**

Ursache/Abhilfe:

Getriebeöl wird über die defekte Membrane in der Unterdruckdose , bzw. Unterdruckelement "E"/"S"-Programm des Steuerdruckzuges vom Motor angesaugt.

1. Unterdruckdose erneuern und Unterdruckleitungen reinigen.
 2. Steuerdruckzug erneuern. und sämtliche Systeme wie z.B. Unterdrucksystem, Bi-druckpumpe und Sitzverstellung (Typ 140) prüfen, ggf. Leitungen reinigen.
-

Öl im Getriebe emulgiert (mit Wasser vermischt)**alle**

Ursache/Abhilfe:

1. Entlüfter am Getriebe nicht montiert.
 2. Ölkühler um unteren Wasserkasten des Motorkühlers undicht.
-

Ölaustritt über den Entlüfter bei scharfer Autobahnfahrt**alle**

Ursache/Abhilfe:

1. Ölstand im automatischen Getriebe durch Überfüllung zu hoch.
 2. Den Ölstand genau nach den im Wartungshandbuch angegebenen Vorschriften prüfen bzw. richtigstellen. Dabei besonders auf die Getriebeöltemperatur achten.
-

Ölverlust zwischen Drehmomentwandler und Primärpumpe (Öl tritt am Lüftungsgitter aus)**alle**

Ursache/Abhilfe:

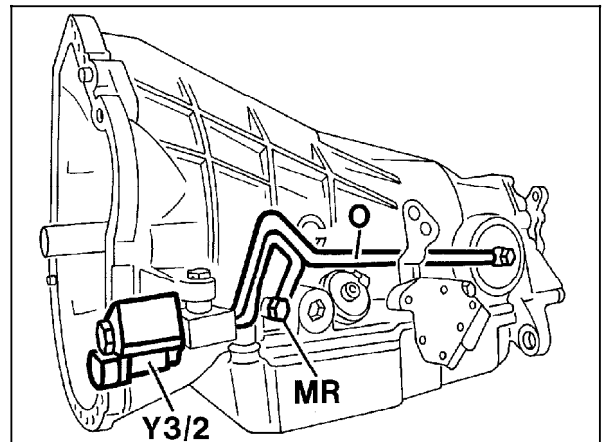
1. Ölablaßschraube am Drehmomentwandler mit neuem Dichtring, sowie Hylomar am Gewinde einschrauben und festziehen.
 2. Radialdichtring und O-Ring der Primärpumpe erneuern, dabei die Nut für den O-Ring an der Primärpumpe auf poröse Stellen untersuchen, ggf. Primärpumpe erneuern.
-



Ölundichtheit am Meßanschluß Reglerdruck**Fzg. mit externer
Schaltpunkt-
anhebung**

Ursache/Abhilfe:

- Verformte Druckölleitung am Meßanschluß Reglerdruck (MR).
1. Halter für das Umschaltventil (Y3/2) am Getriebegehäuse lösen. Ölleitung (O) am Deckel Fliehkraftregler und Druckölleitung am Meßanschluß Reglerdruck (MR) abschrauben.
 2. Hohlschrauben mit neuen AI-Dichtringen ansetzen. Dann zuerst Druckölleitung (MR) festziehen. Danach Ölleitung (O) und Halter für das Umschaltventil festziehen.



P27-2257-13

O	Abfluß Ölwanne
MR	Meßanschluß Reglerdruck
Y3/2	Umschaltventil Schaltpunktanhebung

1. und Rückwärtsgang zu laut**alle**

Ursache/Abhilfe:

1. Der 1. und der Rückwärtsgang sind auf Grund der Übersetzungsverhältnisse lauter als die übrigen Gänge. Zur Beurteilung sollte ein Vergleichsfahrzeug herangezogen werden. Vorderen Planetenradsatz nach Befund instandsetzen.

3. Gang zu laut**alle**

Ursache/Abhilfe:

1. Hinteren Planetenradsatz nach Befund instandsetzen.

Heulendes Geräusch nur beim Gangwechsel unter Vollast**alle**

Ursache/Abhilfe:

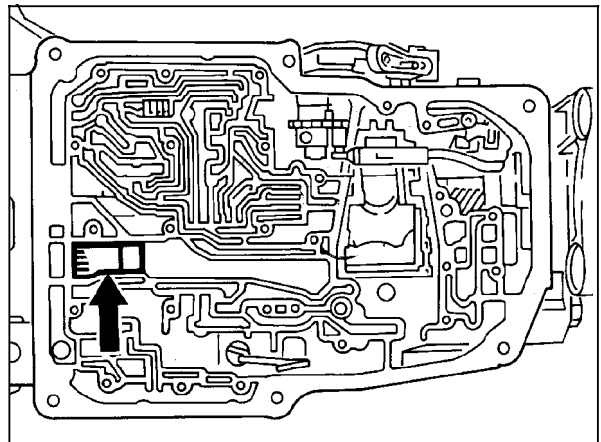
1. Ölfilter erneuern.

**Heul- bzw. Singgeräuschaus dem Bereich Drehmomentwandler/
Primärpumpe**

alle

Ursache/Abhilfe:

1. Ölabweiserstück gerissen oder gebrochen, erneuern



P27-5191-13

Leicht mahlendes Geräusch in Wählhebelstellung "P" und "N"

alle

Ursache/Abhilfe:

1. Bei diesem Geräusch handelt es sich um ein normales Abrollgeräusch vom vorderen Planetenradsatz, das nicht beseitigt werden kann, Im Zweifelsfall, wenn das Geräusch zu laut erscheint, zur Beruteilung ein gleiches Fahrzeug heranziehen.

Rattergeräusche beim Rückwärtsfahren

alle

Ursache/Abhilfe:

1. Losspiel der Lamellenbremse LB3 zu groß.
2. Außenlamellenträger der K1 streift am Kolben LB3.
3. Losspiel auf den vorgeschriebenen Wert 1,5 bis 2 mm einstellen, bzw. Innenlamellen erneuern.

Buchse Primärpumpe löst sich nach kurzer Laufzeit

alle

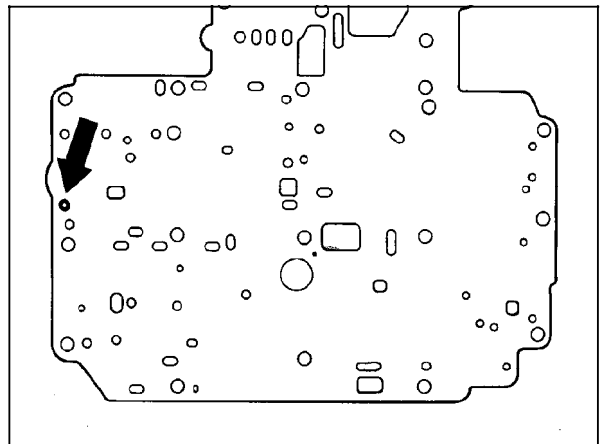
Ursache/Abhilfe:

1. Paßstifte für die Zentrierung Getriebe-Motor fehlen.

Ölstromgeräusch (Pfeifen) beim Einlegen der Fahrstellung "R"**alle**

Ursache/Abhilfe:

1. Geräusch entsteht an der Drosselbohrung im großen Zwischenblech beim Füllen der Lamellenbremse LB3.
Drosselbohrung im Zwischenblech (Pfeil) von der Schaltschiebergehäuseseite her ansenken und das Entleerventil B3 (86) im Schaltschiebergehäuse auf richtigen Sitz prüfen.



P27-5203-13

Lastwechselgeräusche bei Kolonnenfahrt zwischen Zug und Schub bei 20 bis 50 km/h**alle**

Ursache/Abhilfe:

1. Gesamtspiel im Antriebsstrang.
Keine Abhilfe möglich!

Graunzen bei der 2-3 Teilgashochschaltung**Fzg. mit Motor 104**

Ursache/Abhilfe:

1. Die Ursache für diese Beanstandung ist derzeit noch nicht bekannt. Deshalb gibt es hierfür noch keine Abhilfe.
Achtung
Ein Getriebetausch bringt keine Abhilfe

Singendes/mahlendes Geräusch bei eingeleger Fahrstellung "R" und/oder beim Rückwärtsfahren in kaltem Zustand**Typ 124, 201, 202**

Ursache/Abhilfe:

1. Sauggeräusch der Primärpumpe bei kaltem Getriebeöl
Eine Abhilfe ist derzeit nicht möglich!
Achtung
Der Ölstand im automatischen Getriebe muß in Ordnung sein.

Parksperraste rastet nicht ein

alle

Ursache/Abhilfe:

1. Hinteres Motorlager prüfen, falls erforderlich, erneuern.

Wählhebelstellungen "R" und "P" lassen sich nicht einlegen

alle

Ursache/Abhilfe:

1. bei laufendem Motor: Fliehkraftregler reinigen und gangbar machen.
2. bei stehendem Motor: Sperrkolben im unteren Deckel gangbar machen.

Motor kann in Wählhebelstellung "P" und "N" nicht gestartet werden

alle

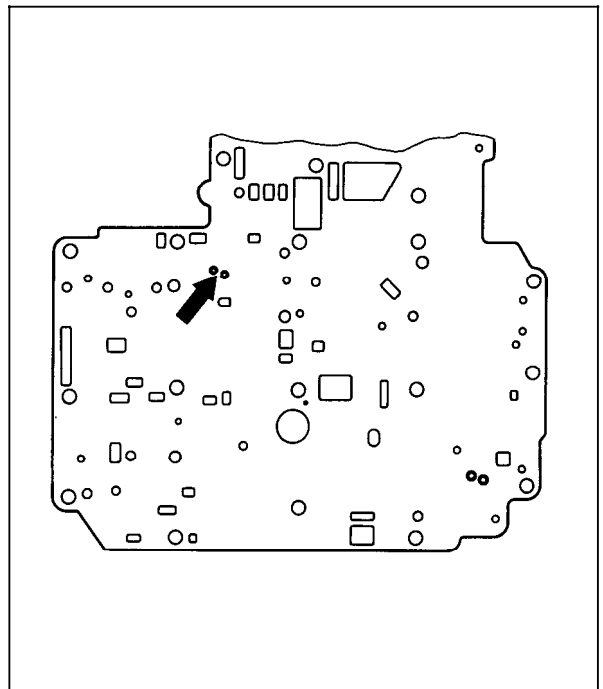
Ursache/Abhilfe:

1. Schaltstange und Startsperrschalter einstellen
2. Startsperrschalter erneuern.

Ursache/Abhilfe:

1. Tauschgetriebe können mit einem falschen grossen Zwischenblech aufgebaut sein.
2. Schaltschiebergehäuse ausbauen und prüfen, ob im grossen Zwischenblech zwei Bohrungen (Pfeil) vorhanden sind. Sind die Bohrungen vorhanden, dann das grosse Zwischenblech tauschen.
(ZB Teil-Nr. 124 270 0005/05)

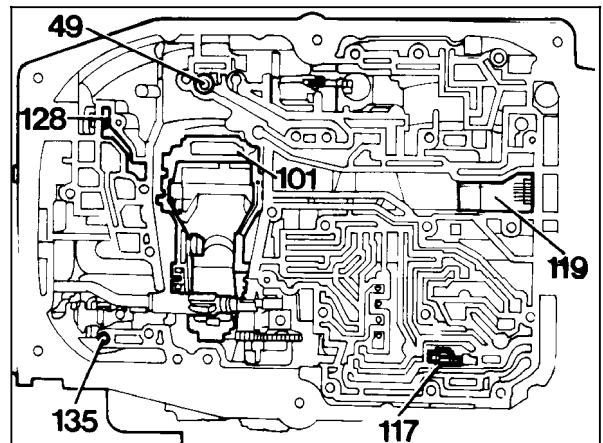
Ist ein Zwischenblech ohne die zwei Bohrungen eingebaut, liegt die Ursache an der Kupplung K2, d.h. Außenlamellen-träger K2 komplett tauschen.



P27-0119-15

Ursache/Abhilfe:

1. Temperaturdrossel (117) fehlt.

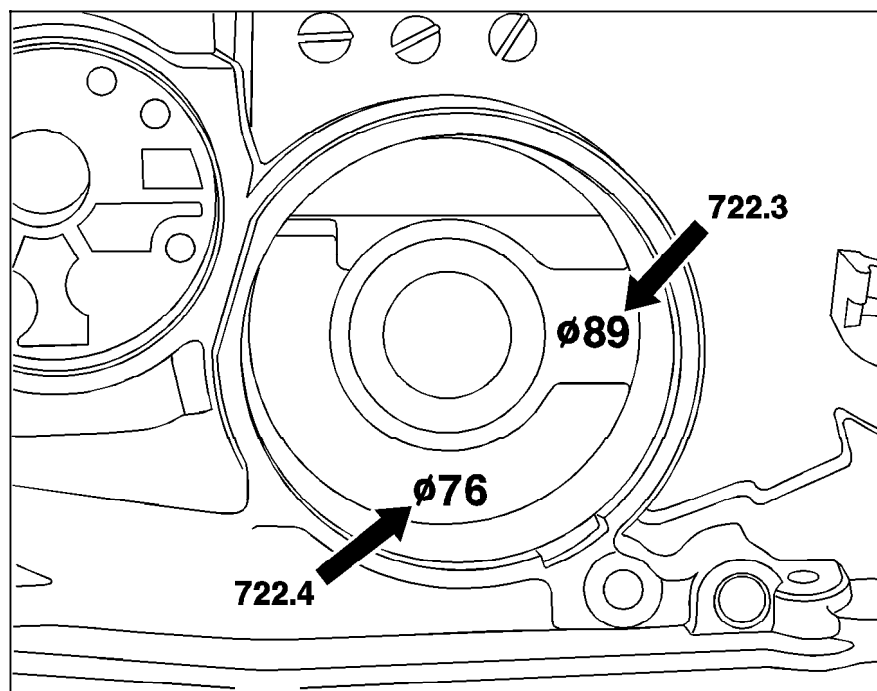


P27-2082-13

Ursache/Abhilfe:

1. Es wurde der **falsche T-Formring** für den Bremsbandkolben B2 eingebaut. Bei der Instandsetzung von Tauschgetrieben, deren Gehäuse mit dem Durchmesserangaben 76 (Pfeil) gekennzeichnet ist, darf **nur der geänderte T-Formring** für den Bremsbandkolben B2 eingebaut werden.

Teil-Nr. 202 277 00 55/59



P27-5335-35