

Arb.-Nr der AW- bzw. Standardtexte- und Richtzeiten-Unterlagen.

Hinweis

Ist das Getriebeöl schwarz und riecht verbrannt oder befinden sich abnormal viele Metallspäne in der Ölwanne, dann muß das Getriebe entweder instandgesetzt oder getauscht werden.

Beanstandung:

Getriebe rutscht in allen Wählhebelstellungen durch bzw. kein Kraftschluß beim Einlegen einer Fahrstellung.

Ursache/Abhilfe:

1. Modulierdruck prüfen, ggf. einstellen, falls nicht einstellbar, Modulierdruck-Regelschieber auf Leichtgängigkeit prüfen (*27-015, *27-430).
2. Regelschieber-Einschalter (58) auf Leichtgängigkeit prüfen.
Hängt der Regelschieber-Einschalter ist der Arbeitsdruck zu hoch.
3. Unterdruckleitung vom Saugrohr zur Unterdruckdose auf Durchgang prüfen, falls sie verstopft ist, erneuern (*27-690). Bei Fahrzeugen mit Dieselmotor Unterdrucksteuerventil prüfen.
4. Arbeitsdruck prüfen, wenn zu niedrig oder nicht vorhanden (*27-020):
 - a) Ölkühlerleitung am Getriebeölkühler lösen, Motor kurz starten und prüfen, ob Drucköl vorhanden ist; wenn nicht vorhanden, nach Abschnitt c) vorgehen.
 - b) Schaltschiebergehäuse zerlegen, reinigen, Arbeitsdruck-Regelschieber gangbar machen, ggf. Schaltschiebergehäuse tauschen (*27-130).
 - c) Primärpumpe ausbauen, prüfen, ggf. erneuern (*27-142 und 146).

Ist der Arbeitsdruck in Ordnung aber trotzdem kein Kraftschluß vorhanden, so ist ein Schaden am Freilauf oder Radsatz die Ursache.

Beanstandung:

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

Ursache/Abhilfe:

1. Regelschieber B1 auf Leichtgängigkeit prüfen, ggf. Schaltschiebergehäuse tauschen (*27-130).
 2. Bremsbandkolben B1 aus-, einbauen, Lippendichtring prüfen, soweit notwendig, erneuern (*27-130).
 3. Bremsband B1 und Druckkörper für B1 erneuern (*27-372).
 4. Oder der Kommandoschieber (17) 1-2 hängt, wenn keine Schaltung in den 4. Gang erfolgt.
-

Beanstandung:

Getriebe rutscht beim Anfahren im 1. und 2. Gang durch oder kein Anfahren vorwärts möglich, Rückwärtsgang jedoch in Ordnung

Ursache/Abhilfe:

1. Schaltschieber B2 gangbar machen, ggf. Schaltschiebergehäuse tauschen (*27-121).
2. Bremsbandkolben B2 erneuern.
3. Bremsband B2 nachstellen, durch Einbau eines längeren Druckstiftes. Bei starker Abnutzung oder gebrochenem Bremsband, das Bremsband erneuern (*27-355).

Ist ein Anfahren in "2" möglich, jedoch in Fahrstellung "3" und "D" nicht, kann der Freilauf durchrutschen.

Beanstandung:

Getriebe rutscht bei der 2-3 Schaltung durch, oder rutscht erst und faßt dann hart

Ursache/Abhilfe

1. Mit abgezogener Unterdruckleitung fahren. Geht das Getriebe trotzdem durch, stimmt die Überschneidung nicht. Temperaturdrossel fehlt oder Dichtringe sind beschädigt. Rutscht das Getriebe nicht mehr durch, liegt die Ursache an der Peripherie.
 2. Modulierdruck prüfen, ggf. einstellen (*27-020).
 3. Prüfen, ob Temperaturdrossel eingebaut ist (siehe Arb.-Nr. [430/1](#), Pos. 117 im Bild).
 4. Schaltschiebergehäuse tauschen (*27-121).
 5. Teflonring vorderer Deckel prüfen, wenn i.O. nach Pos. 6 vorgehen.
 6. Innenlamellen der Kupplung K1 erneuern, Kupplung nach Befund instandsetzen (*27-370).
-

Beanstandung:

Getriebe rutscht bei der 3-4 Schaltung durch

Ursache/Abhilfe:

1. Modulierdruck prüfen, ggf. einstellen (*27-020).
 2. Schaltschiebergehäuse tauschen (*27-121).
 3. eflonringe Abstützflansch K2 prüfen, wenn i.O. nach Pos. 4 vorgehen.
 4. Innenlamellen der Kupplung K2 erneuern, Kupplung nach Befund instandsetzen (*27-370)
-

Beanstandung:

Getriebe wird nach dem Einbau nicht kraftschlüssig oder fällt nach kurzer Betriebsdauer aus

Ursache/Abhilfe:

Drehmomentwandler wurde nicht vorschriftmäßig eingebaut. Mitnehmer greifen nicht exakt in das Antriebsrad der Primärpumpe ein.

Folgeschaden : Mitnehmer am Drehmomentwandler und die Primärpumpe werden zerstört.

Primärpumpe ggf. Drehmomentwandler erneuern.

Beanstandung:

Kurzzeitig keine Kraftübertragung in allen Wählhebelstellungen, unmittelbar nach dem Starten des Motors (speziell nach längerer Standzeit)

Ursache/Abhilfe:

Drehmomentwandler entleert sich teilweise über undichten oder defekten Schmierdruckring auf der Antriebswelle, oder über undichtes Schmierdruckventil im Schaltschiebergehäuse.

1. Schmierdruckring auf der Antriebswelle prüfen, erneuern (*27-140).
 2. Schmierdruckventil (siehe Arb.-Nr. 420/6 Ziff. 18, Pos. 33) im Schaltschiebergehäuse prüfen und reinigen.
-

Beanstandung:

Kein Kraftschluß im Rückwärtsgang

Ursache/Abhilfe:

1. Belaglamellen und Lippendichtringe am Kolben der L.B. 3 prüfen, ggf. erneuern.
-

Beanstandung:

Starker Einschaltstoß beim Einlegen der Wählhebelstellung "D" und "R"

Ursache/Abhilfe:

1. Leerlaufdrehzahl und Abgaswert nach Vorschrift einstellen (*07-012).
 2. Druckaufnehmerkolben im Schaltschiebergehäuse auf Gängigkeit und richtigen Einbau prüfen, ggf. Schaltschiebergehäuse tauschen.
-

Hinweis

Tritt bei mehrmaligem kurzzeitigen Hin- und Herschalten von "N" auf "D" ein harter Einschaltstoß auf, liegt keine Beanstandung vor. Der Druckaufnehmer benötigt eine Laufzeit von ca. 2 Sekunden. Wird diese Zeit eingehalten, ist dadurch der Einschaltstoß in Ordnung.

Beanstandung:

Starke Schaltstöße beim Gangwechsel

Ursache/Abhilfe:

1. Einstellung Steuerdruckzug prüfen.
2. Unterdruckleitung und Anschlußstellen auf Dichtheit prüfen. Bei Fahrzeugen mit Dieselmotor Unterdrucksteuerventil prüfen.
3. Modulierdruck prüfen, ggf. einstellen (*27-020).
4. Kühlmittel kann über den Getriebeölkur in das Getriebe gelangen. Im Anfangsstadium nicht erkennbar, bei zunehmendem Anteil verfärbt sich das Getriebeöl weißlich trübe.

Sämtliche Reibebeläge erneuern, ggf. Getriebe tauschen.

Achtung!

Kühler muß erneuert werden.

Beanstandung:

Starker Schaltstoß bei Rückschaltung 4-3

Ursache/Abhilfe:

1. Lippendichtring Löseseite B2 erneuern.
 2. Bremsbandkolben B2 erneuern.
 3. Druckkörper B2 hat sich verdreht, Druckkörper erneuern.
 4. Luftsack-Dichtbeilage nicht eingebaut (an unterer Rückschaltgrenze).
-

Beanstandung:

Rubbeln bei der Hochschaltung

Ursache/Abhilfe:

Reparaturschaltschiebergehäuse einbauen (27-420).

Beanstandung:

Keine Hochschaltungen

Ursache/Abhilfe:

1. Reglerdruck prüfen (wird kein Reglerdruck angezeigt, mit Punkt 3 fortfahren. Ist der Reglerdruck in Ordnung, Punkt 2 durchführen) (*27-030).
 2. Kickdown-Magnetventil prüfen, ob es hängen bleibt, oder ob immer Spannung anliegt durch defektes Kraftstoffpumpenrelais, oder ob zeitweise der Kickdownschalter hängenbleibt.
 3. Fliehkraftregler reinigen und gangbar machen (*27-285).
 4. Schaltschiebergehäuse zerlegen, reinigen, ggf. tauschen (*27-128).
-

Beanstandung:

Keine Hochschaltung in Wählhebelstellung "3", jedoch in Wählhebelstellung "D" in Ordnung (Motor 117 mit Energie-Konzept)

Ursache/Abhilfe:

1. Kontaktierung des Steckers für Tempomatanschluß am elektronischen Tachometer nicht einwandfrei.
 2. Schaltgerät für Anfahren 1. Gang auswechseln.
 3. Unterbrechung im Leitungssatz zwischen Stecker - Temperaturanschluß und Schaltgerät - Anfahren 1. Gang
-

Beanstandung:

Hochschaltungen nur im unteren Geschwindigkeitsbereich der Gänge

Ursache/Abhilfe:

1. Drahtzug Steuerdruck prüfen, ob ausgehängt oder gerissen, und exakt einstellen (*27-730).
 2. Vollgasanschlag kontrollieren. (Vom Fahrfußhebel aus Vollgas geben und kontrollieren, ob die Drosselklappe am Vollgasanschlag ansteht, ggf. nachstellen.)
 3. Reglerdruck prüfen; ist der Reglerdruck zu hoch, den Fliehkraftregler tauschen (*27-030).
 4. Schaltschiebergehäuse tauschen.
-

Beanstandung:

Hochschaltungen nur im oberen Geschwindigkeitsbereich der Gänge

Ursache/Abhilfe:

1. Drahtzug Steuerdruck prüfen und einstellen (*27-730).
 2. Kickdown-Magnetventil prüfen, ob es hängenbleibt, oder ob immer Spannung anliegt durch defektes Kraftstoffpumpenrelais, oder ob zeitweise der Kickdownschalter hängenbleibt.
 3. Reglerdruck prüfen, ist der Reglerdruck zu nieder, Fliehkraftregler tauschen (*27-030, *27-280).
 4. Steuerdruck-Regelschieber gangbar machen (*27-128).
-

Beanstandung:

Keine Kickdownrückschaltungen

Ursache/Abhilfe:

1. Motorregulierung und Steuerdruckzug auf richtige Einstellung prüfen (*27-730).
 2. Sicherung für Stromzufuhr zum Magnetventil überprüfen.
 3. Magnetventil ausbauen. In ausgebautem Zustand an Stromzuführung anschließen und auf Funktion prüfen, falls erforderlich erneuern.
 4. Drahtzug Steuerdruck prüfen, ob ausgehängt, gerissen oder falsch eingestellt (*27-730).
 5. Übergas-Regelschieber im Schaltschiebergehäuse auf Gängigkeit prüfen, ggf. Schaltschiebergehäuse tauschen (*27-128).
-

Beanstandung:

Keine Bremsschaltungen (4-3 und 3-2)

Ursache/Abhilfe:

1. Drahtzug Steuerdruck einstellen (*27-730).
 2. Kolben Bremsschaltung gangbar machen, ggf. Schaltschiebergehäuse tauschen (*27-128).
-

Beanstandung:

Selbsttätige ungewollte Rückschaltungen außerhalb des Teilgas-Rückschaltbereichs ohne Betätigung des Übergasschalters

Ursache/Abhilfe:

1. Kickdown-Magnetventil ausbauen. O-Ring auf dem Magnetventil auf Beschädigung prüfen (*27-765).
 2. Kickdownschalter prüfen, ob er in gedrückter Stellung hängenbleibt, ggf. erneuern (*27-760).
 3. Magnetventil prüfen, ob es in geöffneter Stellung hängenbleibt, ggf. Magnetventil erneuern.
-

Beanstandung:

Schlechte Beschleunigung beim Anfahren

Ursache/Abhilfe:

1. Festbremsdrehzahl prüfen (*27-285).
 2. Liegt die Festbremsdrehzahl ca. 400-700/min unter dem vorgeschriebenen Wert, rutscht der Freilauf im Drehmomentwandler durch. Drehmomentwandler tauschen (*27-730).
-

Beanstandung:

Parksperraste rastet nicht ein

Ursache/Abhilfe:

1. Hinteres Motorlager prüfen, falls erforderlich, erneuern.
 2. Einstellung der Wählstange prüfen, ggf. berichtigen (27-010).
-

Beanstandung:

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

Ursache/Abhilfe:

- a) Bei laufendem Motor
 - b) Bei stehendem Motor.
1. a) Fliehkraftregler reinigen und gangbar machen (*27-285).
 2. b) Sperrkolben im unteren Deckel gangbar machen (*27-270).
-

Beanstandung:

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

Ursache/Abhilfe:

1. Schaltstange und Startsperrschalter einstellen.
 2. Startsperrschalter (*27-780).
-

Beanstandung:

Schleichender Ölverlust (ohne erkennbare äußerliche Undichtheiten) verbunden mit Rauchentwicklung im Auspuff

Ursache/Abhilfe:

Membrane in der Unterdruckdose ist defekt, Getriebeöl wird über die Unterdruckleitung vom Motor abgesaugt.

1. Unterdruckdose erneuern (*27-420).
-

Beanstandung:

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

Ursache/Abhilfe:

1. Ölablaßschraube am Drehmomentwandler mit neuem Dichtring sowie Hylomar am Gewinde einschrauben und festziehen. Bei weiterer Undichtheit mit Punkt 2 fortfahren.
 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.
-

Beanstandung:

Öl im Getriebe ist emulgiert (mit Wasser vermischt)

Ursache/Abhilfe:

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

Beanstandung:

1. und Rückwärtsgang zu laut

Ursache/Abhilfe:

1. Vorderen Radsatz nach Befund erneuern (*27-080).

Anm.: der 1. und Rückwärtsgang ist aufgrund der Übersetzungsverhältnisse lauter als die übrigen Gänge. Zur Beurteilung sollte ein Vergleichsfahrzeug herangezogen werden.

Beanstandung:

3. Gang zu laut

Ursache/Abhilfe:

1. Hinteren Planetenradsatz erneuern (*27-080).
-

Beanstandung:

Heulendes Geräusch nur beim Gangwechsel unter Vollast

Ursache/Abhilfe:

1. Ölfilter erneuern.
-

Beanstandung:

Heulendes Geräusch, das bei steigender Motordrehzahl lauter wird

Ursache/Abhilfe:

1. Primärpumpe prüfen, ggf. erneuern (*27-140).
-

Beanstandung:

Klappergeräusch bei Motordrehzahl 1500/min in allen Wählhebelstellungen außer in "R"

Ursache/Abhilfe:

Lamellen der Rückwärtsgangbremse schwingen im Getriebegehäuse.

1. Innenlamellen der Rückwärtsgangbremse B 3 erneuern, Dämpfungsfeder einbauen (siehe Arb.-Nr. [640/18](#), Ziff. 79), Losspiel auf geringsten Wert einstellen.
-

Beanstandung:

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

Ursache/Abhilfe:

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

Beanstandung:

Rattergeräusche beim Rückwärtsfahren

Ursache/Abhilfe:

Losspiel der Lamellenbremse B3 zu groß Außenlamellenträger der K1 streift am Kolben LB3.

1. Losspiel auf den vorgeschriebenen Wert 1,5-2 mm einstellen, bzw. Innenlamellen erneuern.
-

Beanstandung:

Buchse Primärpumpe löst sich nach kurzer Laufzeit

Ursache/Abhilfe:

Paßstifte für die Zentrierung Getriebe-Motor fehlen.
