

W108 280S Automatikgetriebe (Typ K4C 025) streikt im 4. Gang

Post by "Bluestar" of May 6th 2019, 4:55 pm

Servus!

Seit Jahren habe ich nun schon den Ölwechsel für das Automatikgetriebe (Typ K4C 025) meines W108 280S vor mir hergeschoben. Während der letzten Wartungsarbeiten habe ich den Ölwechsel endlich angepackt. Alles akkurat nach WHB mit neuem Filter/Dichtungen und Dexron II D Öl.

Mit gutem Gefühl aus der Werkstatt heimgefahren. Alles lief wie geschmiert. Doch nach 50 km, als im beim Durchfahren einer Ortschaft wieder (leicht) Gas geben musste fing das Theater an. Das Gas wurde nicht mehr angenommen. Zum Glück habe ich es etwas holprig und zeitweise übertourig noch heim geschafft. Leider ohne das gewohnt luxuriöse Fahrgefühl. 😞

Daheim habe ich dann nach Studium des WHBs (Fehlersuche am Automaten ...) einige Testfahrten gemacht, um das Problem näher zu untersuchen. Leider bin ich mir noch immer nicht 100% sicher, wie das Problem geartet ist bzw. habe das Gefühl, dass sich während der letzten Testtage auch einiges verändert hat.

Das Hauptproblem:

Im 4. Gang (Stellung 4) geht der Motor fast immer durch. Die Automatik schaltet zwar während des Beschleunigungsvorgangs vom 3. in den 4. Gang (bei ca. 40 km/h). Doch sobald ich im 4. nur ein wenig Gas gebe, geht der Motor durch. Nur in seltenen Fällen wird die Motorkraft übertragen, sodass ich normal bis z.B. 90 km/h beschleunigen kann. Da die Tachowelle wohl schon seit langem gebrochen ist (Tachonadel zitterte immer +/-3 km/h) ist es jetzt schwierig das Tempo abzulesen. Denn sobald der Motor durchgeht, springt die Nadel zwischen 20 und 100 km/h (senkrechte Nadelstellung) hin und her.

Außerdem:

Schon vor dem Ölwechsel hatte ich das Gefühl, dass das Automatikgetriebe nicht sauber

arbeitet, da der Gangwechsel beim normalen Beschleunigen von 1 nach 2 oder 2 nach 3 (bin mir nicht mehr sicher bei welchem der beiden Schaltvorgänge das Problem auftrat) immer ca. 2-5 Sekunden dauerte. Das Problem besteht natürlich weiterhin.

Neu hinzugekommen ist, dass während des Beschleunigens das Hochschalten in den 2. (oder war es der 3. !? 😞) oft nicht sauber funktioniert. Der Gang fällt dann wieder zurück in den 1. (oder 2.). Und es ruckelt hin und her bis ich mal einigermaßen Rolle (vielleicht 30 km/h). Da ich etwas zuviel Öl im Getriebe hatte (etwa 2 mm über MAX am Peilstab), habe ich etwas Öl entfernt, so dass es im warmen Zustand die Mitte von MIN-MAX erreicht. Seitdem (Zufall oder Konsequenz?) bekomme ich den 2. Gang beim normalen Beschleunigen erst viel zu spät rein. D.h. der 2. Gang müsste schon längst geschaltet worden sein. Erst wenn ich vom Gas gehe, wird der 2. Gang eingelegt und danach geht es ordentlich auf Tempo.

Ich hoffe, die Probleme sind einigermaßen nachvollziehbar beschrieben. Da die Probleme für mich bisher nicht so richtig reproduzierbar waren, fällt es mir entsprechend schwer, ein gefestigtes Bild abzugeben.

Noch etwas zum Ölwechsel:

Das Altöl hatte eigentlich einen noch guten Zustand. Leicht verfärbte, klare, rote Farbe. In der Ölwanne hatte das Öl einen Metallic-Schimmer durch vmtl. Alupulver, das im Öl vermischt war. Als neues Öl habe ich [Mannol Dexron II](#) (entspricht Dexron II D) genommen. Allerdings hat das keine MB Freigabe und trifft angeblich nur die „MB 236.5/236.7“. Ich muss zugeben, dass das jetzt nicht die glücklichste Ölauswahl meines Lebens war. 😊 Aber es heißt ja immer, „wenn's Dexron II D ist, dann passt's schon“. Keine Ahnung ob das stimmt, und ob das vermeintlich falsche Öl die o.g. Probleme verursachen kann. Durch eine kleine Ölstudie habe ich rausgefunden, dass das Mannol Dexron II eine kleinere Viskosität hat, als die freigegebenen Öle nach Bevo 236.2 bzw. 236.6. Nimmt man z.B. das besonders „dicke“ (mineralische) [megol Hydrauliköl ATF Dexron II D](#) dann hat diese 30% (40°C) bzw. 20% (100°C) mehr Viskosität. Ich weiß nicht, ob es Sinn macht, das Öl nochmals zu wechseln und dann ein hochviskoses (freigegebenes) Öl zu verwenden, bevor die OP am offenen Herzen eingeleitet wird... ;-/

Da ich mich bisher nie wirklich mit KFZ Problemen beschäftigt habe und meine Schrauberfähigkeiten eher dürftig sind, bin ich trotz WHBs am Ende mit meinem Latein. Ich kann es auch immer noch nicht glauben, dass der gut gemeinte, vmtl. schon überfällige Ölwechsel (nach 50 km Fahrt) so ein Fiasko zur Folge haben konnte.

Kennt jemand zufällig mein Problem? Nun hoffe ich, dass ihr Ideen oder Tipps habt, und bin dankbar für jede Hilfe und Unterstützung.

Beste Grüße,

Dave