

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

Post by "Bluestar" of Mar 20th 2024, 10:05 pm

Hi Breiti!

Wie geschrieben, war die Primärursache ein **flachgewordener Lippendichtring** des **K1 Arbeitskolbens**. Gummi aus den 70er ist leider nicht für die Ewigkeit gemacht.

Durch den verringerten Druck am Arbeitskolben müssen die Kupplungslamellen bei K1 allmählich verschlissen sein. Durch den Abrieb der K1 Lamellen hat sich das alte Getrieböl allerdings so in der Viskosität/Dichte verändert, dass sich der Druck am Arbeitskolben wieder erhöht hat und das System „stabilisiert“ hat. Ein anderer Erklärungsansatz ist, dass der Abrieb der Lamellen kleine interne Leckagen wieder abgedichtet hat (so wie im Motorsystem). Soviel zur rekonstruierten Vorgeschichte im Innenleben des K4C 025.

Das Getriebeproblem hatte sich erst 50 km nach dem Ölwechsel (Altöl hatte silberfarbendes Pulver wie ein Metalliclack) gezeigt. So lange musste ich wohl fahren bis sich das neue Öl in allen Ecken des Getriebes breit gemacht und das verbliebene Altöl vertrieben hat (Getriebespülung im laufenden Betrieb). Erst dann ging das Rutschen im 4. Gangs los. NEVER STOP A RUNNING SYSTEM! 😊

Mir wurde danach gesagt, es wäre nicht so schlimm und ich können noch weiterfahren. Der Schaden sei eh da. Um andere Fehler auszuschließen, hatte ich noch diverse Testfahrten gemacht und die Ursache/Fehlertabelle aus dem WHB studiert. Bis dann der 3. Gang allmählich auch zu rutschen angefangen hat.

Also Getriebe zerlegen und alle Gummidichtungen und was sonst noch im Reparatursatz ist verbauen lassen. Kupplungslammellen natürlich auch. Denn an K1 hatten die Lamellen keinen Belag mehr. An K2 war der Lamellenbelag durch Überhitzung bröselig. Also auch erneuert. Und leider musste das Bremsband B1 wegen Überhitzungsschäden auch erneuert werden. Konkret wurde B1 mit einem Altteil getauscht, dass (angeblich über eine Drittfirma in den USA)

überholt/neu beschichtet wurde. Teurer Spaß jedenfalls.

Beste Grüße

Dave