

# **Automatikgetriebe 722.1 (722.108) aus W115 240D schaltet ruckartig**

**Post by "Tommes" of Jul 19th 2018, 11:50 am**

Hallo Leute,

nachdem ich jetzt schon ewig im Internet nach Informationen gesucht habe, aber nichts wirklich brauchbare gefunden habe, wollte ich jetzt euch mal fragen.

Problem:

Das Automatikgetriebe von meinem W115 240D Bj.75 schaltet sehr ruckartig vom 1. in den 2. Gang. Evtl. ist es aber der Schaltvorgang vom 2. in den 3. Gang, da ich gelesen habe, dass die Wandler-Getriebe IMMER im 2. Gang losfahren.

Der Schaltvorgang findet bei ca. 35 km/h statt. Es fühlt sich auch zu spät an, da der Motor schon vom Gefühl her bei 35 km/h schon sehr hoch dreht.

Dies ist eigentlich auch nur zu merken wenn man gemächlich bis normal beschleunigt. Wenn man stärker beschleunigt schaltet es gut, ohne das man ein Rucken spürt und der Schaltzeitpunkt fühlt sich auch passend zur Beschleunigung an.

Außerdem finde ich, dass der Motor beim fahren auf der Landstraße oder Autobahn über 85 km/h unangenehm hoch dreht. So als wenn er noch einen Gang höher schalten müsste.

Jetzt bin ich verunsichert, ob mein Automat nicht in den 4. Gang schaltet, denn ich habe nur 2 Schaltvorgänge. Falls die Wandlerautomaten wirklich IMMER im 2. Gang anfahren, dann würde es ja bedeuten dass der erste Schaltvorgang vom 2. in de 3 Gang ist, und der zweite Schaltvorgang vom 3. in den 4. Gang.

Falls aber mein Getriebe im 1. Gang losfährt, und dann nur 2x schaltet, dann bin ich ja nur im 3. Gang. Und somit würde sich auch erklären, warum der Motor bei über 80-85 km/h so hoch dreht.

Frage:

Das Automatikgetriebe 722.108 ist doch ein 4 Gang Automat, oder?

Hab ihr Tipps was ich prüfen oder machen kann?

Danke schonmal für "sachdienliche Hinweise" 😊

Viele Grüße  
Tommies

Nachtrag:

Ich bin eben auf eine amerikanische Internetseite gestoßen, auf der steht, dass das 722.1 ein 3 Gang Automat ist. <http://mb115.com/manuals/transmission-manuals.htm>

Auf dieser Seite aber steht, dass das 722.1 ein 4 Gang Automat ist: [https://www.autotechnikwalter...-instandsetzung-muenchen/Die Automatikgetriebe 722.0 \(3 Stufen\), 722.1 \(4 Stufen\), 722.2 \(4 Stufen\), 722.3\(4 Stufen\) , 722.4 \(4 Stufen\), und 722.5 \(5 Stufen\) wurden von den 60er Jahren bis 1995 verbaut.](https://www.autotechnikwalter...-instandsetzung-muenchen/Die_Automatikgetriebe_722.0_(3_Stufen),_722.1_(4_Stufen),_722.2_(4_Stufen),_722.3(4_Stufen)_ ,_722.4_(4_Stufen),_und_722.5_(5_Stufen)_wurden_von_den_60er_Jahren_bis_1995_verbaut.)

Und hier im Wiki heißt es wieder, dass es ein 4 Gang ist: [https://en.wikipedia.org/wiki/...es\\_automatic\\_transmission](https://en.wikipedia.org/wiki/...es_automatic_transmission)

---

### **Post by "Uli aus S" of Jul 19th 2018, 12:05 pm**

Hallo Tommies,

Du kannst sehr einfach prüfen, in welchem Gang das Fahrzeug losfährt. Erstt mal normal und dann nochmal in Wählhebelstellung 'L'. in 'L' wir beim Anfahren der 1. Gang genutzt.

Generell sind Autos aus dieser Zeit sehr kurz übersetzt und haben somit ein höheres Drehzahlniveau als heute üblich.

---

### **Post by "HaWa" of Jul 19th 2018, 12:30 pm**

Hallo Tommies,

prüfe ob nicht evtl. die Kickdownspule am Getriebe dauerangesteuert ist, ( defekter Schalter

<https://forum.mercedesclub.de/index.php?thread/18963-automatikgetriebe-722-1-722-108-aus-w115-240d-schaltet-ruckartig/>

unterm Gaspedal) oder wegen aufgelöster O-Ringe am Spulenkern der Kickdownmodus nicht verlassen wird.

Vielleicht noch die Einstellung des Übergasgestänges prüfen.

Übersetzungsbedingt dürften bei 80-85 so 2500 Umdrehungen Anliegen.

Das ist erhöhtes Standgas!

Gruß HaWA

---

### **Post by "Tommes" of Jul 19th 2018, 1:36 pm**

Hallo Uli und Hawa,

Schon al vielen Dank für eure Tipps. Das werde ich mir dann gleich mal anschauen.

Vg

Tommes

---

### **Post by "Tommes" of Jul 19th 2018, 3:49 pm**

Hi,

ich komme gerade von meiner Probefahrt.

Also, wenn ich mit L losfahre, dann ist er tatsächlich im wirklichen 1. Gang.

Sprich, wenn ich mit D losfahre, dann fahr ich im 2. Gang los.

Ich hab dann von L in D geschaltet und die Schaltvorgänge gezählt. Ist also ein 4 Gang Automat.

Dennoch dreht er halt im 4. Gang sehr hoch. Verbaut ist übrigens ein 3,69er Differenzial, also das Originale.

Der Kickdownschalter ist auch ok. Wenn ich ein Kickdown mache, schaltet er sauber runter.

Hab mir dann mal das Gestänge zum Getriebe angeschaut. Da kann man die Länge einstellen. Aber sonst so wie ich das sehe nix. Zumidest hab ich jetzt ohne Grube sonst nix sehen können.

Hab dann mal das Getriebeöl nach ca. 10 km Fahrt bei laufendem Motor gecheckt. Schönes sauberes rotes Öl.

ALLERDINGS ca. 1 cm über der Max. Makierung.

Könnte das evtl. das Problem sein?

VG

Tommes

---

### **Post by "Uli aus S" of Jul 19th 2018, 4:04 pm**

GI Tommes.

hast Du den Ölstand bei LAUFENDEM Motor gemessen?

Gruß Uli aus S

---

### **Post by "HaWa" of Jul 19th 2018, 4:08 pm**

Hallo Uli,

schreibt er doch,

allerdings ist das Öl nach 10 Km noch lange nicht warm und sollte dann eher bei der unteren Markierung stehen.

Gruß HaWA

---

### **Post by "Tommes" of Jul 19th 2018, 4:52 pm**

Ja, habe bei laufendem Motor gemessen.

Wenn das Auto einige Stunden steht, und ich bei NICHT LAUFENDEM Motor den Automatenölstand checke, dann ist er ca. 2 cm über Max.

---

### **Post by “Matthias Vogt” of Jul 19th 2018, 9:03 pm**

Hallo Tommes,

das Gefühl des fehlenden Gangs ereilt viele, die das erste Mal einen /8 fahren. Beim Automaten verstärkt der Wandlerschlupf diesen Eindruck zusätzlich. Einmal alle Gummis im Antriebsstrang neu und alles verspannungsfrei montieren hilft, die Geräuschkulisse auf ein erträgliches Niveau abzusenken.

Schnell und dabei noch einigermaßen leise im /8 geht nur mit den 6-Zylindermotoren, mit 5-Gang noch besser.

---

### **Post by “Tommes” of Jul 20th 2018, 9:36 am**

@ Matthias

Danke für deinen Tipp!!!

Zwischenstand:

Habe 120ml aus dem Automaten abgesaugt. Dann Probefahrt.....keine Veränderung.

Evtl. muss noch mehr raus. Werde dann mal länger fahren und Ölstand messen.

VG

Tommes

---

## **Post by "Matthias Vogt" of Jul 20th 2018, 6:52 pm**

Hallo Tommes,

ein zuviel an Ölstand habe ich an meinen bisherigen Automaten noch nie als Grund für verändertes Schaltverhalten erlebt, nur ein zuwenig. Das zuviel an Öl sollte dennoch raus, da ab einem bestimmten zuviel an Öl das Öl das Schäumen anfängt und dann über die Entlüftung rausgedrückt wird, mit dem Ergebnis, dass danach zuwenig Öl drin ist.

---

## **Post by "Tommes" of Jul 20th 2018, 10:16 pm**

Kann mir jemand folgende Frage beantworten:

1. Wann sollte der W115 240D mit Automatik in Wählstufe D den ersten Schaltvorgang bei wenig Gas geben durchführen. Bei mir erst bei 36km/h.
2. Wo kann ich das einstellen, dass er zb schon bei 30 km/h hochschaltet?

Vg  
Tommes

---

## **Post by "HaWa" of Jul 20th 2018, 10:59 pm**

Hallo Tommes,  
ich würde es mit Übergasgestänge länger stellen versuchen.  
Gruß HaWA

---

## **Post by "TWG126" of Jul 21st 2018, 7:55 am**

### [Quote from Tommes](#)

1. Wann sollte der W115 240D mit Automatik in Wählstufe D den ersten Schaltvorgang bei wenig Gas geben durchführen. Bei mir erst bei 36km/h.

Bei Leergas bei ca. 28 km/h (2->3).

Bei Vollgas bei 53 km/h.

TWG

---

## **Post by "Tommes" of Jul 21st 2018, 9:10 pm**

Super, danke für die Infos.

---

## **Post by "Tommes" of Jul 26th 2018, 9:19 pm**

Ich könnte den Grund für das Schaltproblem gefunden haben.

Als ich gestern auf der Grube war, hab ich mir mal den Wagen genauer von unten angeschaut und dabei festgestellt, dass bei dem Gestänge das ans Automatik Getriebe hintergeht, eine Buchse fehlt.

Daher ist dort viel Spiel an der Verbindung.

Das ist quasi wie ein zu kurzes Gestänge.



Hab heute so eine Buchse für 1,40 EUR bestellt.  
Bau ich morgen ein.  
Bin gespannt und werde berichten.

VG  
Tommes

---

### **Post by “Tommes” of Aug 8th 2018, 11:44 am**

Rückmeldung zu meinem letzten Post (siehe oben!)

Ich habe vorgestern die Buchse eingebaut, in der Hoffnung, dass jetzt das automatikgetriebe etwas früher schaltet. Leider hats rein garnix gebracht.  
Da werde ich wohl doch noch an dem Gestänge rumschrauben/verlängern müssen.

Vg  
Tommes

---

### **Post by “HaWa” of Aug 22nd 2018, 12:01 pm**

Hallo Tommes,

Da nun alle erdenklichen äusseren Einflüsse abgearbeitet zu sein scheinen bliebe da nur noch Verschleiß.

Der gemeine US Fahrzeugkäufer benutzt das Gerät viel und gerne.

Gerade in schneefreien und regenarmen Regionen kommen da Laufleistungen zusammen die in unseren Breiten schon durch die Karosseriekompostierung utopisch sind. Das Schaltschiebergehäuse ist dann der Meinung die Kupplung müsste schon geschlossen sein und gibt den Kraftfluss frei.

(obwohl der Gangwechsel wegen dem Abriebbedingten erhöhtem Volumenbedarf noch nicht abgeschlossen ist)

Das ruckt dann halt.  
Gruß HaWA

---

### **Post by "Tommes" of Aug 22nd 2018, 7:20 pm**

Hm, das sind ja leider keine schönen Neuigkeiten 😞

---

### **Post by "Tommes" of Feb 23rd 2019, 4:20 pm**

#### [Quote from HaWa](#)

Hallo Tommes,  
ich würde es mit Übergasgestänge länger stellen versuchen.  
Gruß HaWA

Hallo Ihr!!!

heute werde ich mich endlich mal an das Einstellen des Übergasgestänges machen. ich weiß, ich weiß, das Thema ist schon uralt. Aber ich kam noch nicht dazu.

Laut WHB soll der Schaltvorgang ja bei 28 km/h stattfinden.  
Wie ich ja schon zuvor geschrieben habe, schaltet mein Automat erst bei 36 km/h.

AAAABBBBBBEEEEERRRRR:

Hab mir auf mein Handy ein GPS Tacho App draufgeladen, und habe mal das was der Tacho anzeigt mit dem GPS Tacho verglichen.

Das ist ja ein riesen Unterschied.

Laut Tacho schaltet der Automat bei 36 km/h.

Und laut GPS Tacho bei 28 km/h.

Jetzt ist halt nur die Frage wie die damals als das WHB geschrieben wurde die Geschwindigkeit gemessen haben.

Meinten die Herren von Mercedes die Geschwindigkeit, die der Tacho anzeigt, oder die echte Geschwindigkeit?

Denn wenn die echte Geschwindigkeit im WHB gemeint ist, dann würde der Automat ja exakt richtig schalten.

Was meint ihr?

VG  
Tommes

---

### Post by “Insulaner” of Feb 23rd 2019, 4:31 pm

Hallo Tommes,

#### [Quote from Tommes](#)

Laut WHB soll der Schaltvorgang ja bei 28 km/h stattfinden.

...

Und laut GPS Tacho bei 28 km/h.

ich verstehe die Frage nicht. Besser geht es wohl kaum 👍 .

Wenn Mercedes schreibt bei 28km/h dann ist das bei 28km/h. Was Dein alter Tacho anzeigt interessiert eigentlich niemanden. Man kann jetzt argumentieren dass der Fliehkraftregler und Tacho ja beide von der Hinterachse abgenommen werden und daher die Tachoanzeige maßgeblich ist aber ich denke der Tacho selber ist viel zu ungenau bei diesen Geschwindigkeiten.

Viele Grüße,  
Hagen

---

### **Post by "Tommes" of Feb 23rd 2019, 6:10 pm**

Hi Hagen,

Problem ist halt, dass der Automat "gefühl" zu spät schaltet.

Der Motor dreht schon unangenehm hoch und man hat das Gefühl der Automat müsste jetzt endlich mal schalten.

Und wenn er dann schaltet, dann mit einem RUCK.

Dies ist halt nur zu spüren wenn man gemächlich fährt. Wenn ich mit mehr Gas fahre (also schneller beschleunige), dann fühlt sich alles "rund" an, und es ist auch kein Schaltruck zu spüren.

Eben komme ich gerade aus der Garage und wollte ja das Übergasgestänge zum Automaten etwas verlängern, damit er früher schaltet.

Dabei hab ich mal mein Frau hinters Steuer gesetzt damit sie mal Gas gibt und ich das Gestänge beobachten kann.

Dabei ist mir aufgefallen, dass ich bei Pedal-Vollgas nicht Vollgas am Klappenstutzen und auch nicht an der Einspritzpumpe habe.

Dabei habe ich gesehen, dass es hier so ein Gestängestück gibt, dass wie eine Art Dämpfer aussieht.

Dieser Dämpfer gibt schon nach, obwohl der Klappenstutzen und Einspritzpumpe noch nicht Vollgasstellung haben.







Siehe Filmchen:

<https://youtu.be/nlZ2Is7x894>

Ich vermute das soll so nicht sein.

Weiß jemand hier wie man dieses Dämpferteil testen kann, oder ob man das zur Reparatur aufschrauben kann?

Ich will halt nicht das Teil aufschrauben und dann komplett zerstören.

VG

Tommes

---

**Post by “HaWa” of Feb 23rd 2019, 7:14 pm**

Hallo Tommes,

das ist kein Dämpfer.

Das entkoppelt Gaspedal und Übergasregelung von der Warmlaufdrehzahlanhebung des Motors.

Gruß HaWA

---

**Post by “Steffen\_diesel” of Feb 23rd 2019, 11:09 pm**

Hi,

also mein 200D Automatic schaltet auch vom 2.->3. recht hart, speziell wenn er noch kalt ist und wenig gas hat, also genauso wie Deiner. Eine Ausgiebige Fehlersuche hat nichts gebracht, habe mich damit abgefunden, ist halt so. Meiner hat übrigens nur 160000 runter.

Schaltpunkte: bei leichter bis mittlerem Gas bei 35 und 45. Mir ist das viel zu früh in den 4. Meinen Schalter fahre ich im 2. bis 45-50 und im 3. bis 70-75 aus bevor ich Schalte. Ein Diesel braucht Drehzahl sonst wird der nur torgenuckelt.

Den Automatic handreißend, Steffen

---

### **Post by "RoterBaron" of Feb 24th 2019, 7:56 am**

Hallo Tommes,

hast Du vielleicht kleinere Reifen drauf?  
Oder eine andere Differentialgetriebeübersetzung?

Ich hatte ursprünglich zu kleine Reifen drauf 185/60 13 statt 7,25x13.  
Damit fuhr der Wagen laut Tacho 15 km/h schneller.

Jetzt habe ich die 7,25er drauf und der Wagen fährt "nur" noch 6 km/h zu schnell.

Viele Grüße  
Michael

## Post by "Matthias Vogt" of Feb 24th 2019, 8:02 am

Mein einziger /8-Diesel mit Automat (220D) hat sauber geschaltet, kalt wie warm. War allerdings das frühe Getriebe von '68. Und ich habe relativ viel handgeschaltet, da meine Fahrweise aufgrund der mangelnden Motorleistung (60 PS) besonders auf bergigen Straßen anders schalten wollte als die daimlersche. Habe es aber dennoch ganz gerne gefahren.

---

## Post by "Tommes" of Feb 25th 2019, 8:11 pm

### [Quote from Steffen diesel](#)

Hi,

also mein 200D Automatic schaltet auch vom 2.->3. recht hart, speziell wenn er noch kalt ist und wenig gas hat, also genauso wie Deiner. Eine Ausgiebige Fehlersuche hat nichts gebracht, habe mich damit abgefunden, ist halt so. Meiner hat übrigens nur 160000 runter.

Schaltpunkte: bei leichter bis mittlerem Gas bei 35 und 45. Mir ist das viel zu früh in den 4. Meinen Schalter fahre ich im 2. bis 45-50 und im 3. bis 70-75 aus bevor ich Schalte. Ein Diesel braucht Drehzahl sonst wird der nur torgenuckelt.

Den Automatic handreißend, Steffen

Display More

Schön zu wissen, dass es nicht nur mir so geht 😊

### [Quote from RoterBaron](#)

Hallo Tommes,

hast Du vielleicht kleinere Reifen drauf?  
Oder eine andere Differentialgetriebeübersetzung?

Ich hatte ursprünglich zu kleine Reifen drauf 185/60 13 statt 7,25x13.  
Damit fuhr der Wagen laut Tacho 15 km/h schneller.

Jetzt habe ich die 7,25er drauf und der Wagen fährt "nur" noch 6 km/h zu schnell.

Viele Grüße  
Michael

Display More

In der Tat habe ich andere Reifen drauf. Allerdings sind die nur minimal kleiner. Habe 195 70 14 drauf. Die originalen wären glaube ich 175, oder 185er.  
Diff. ist das Originale.

---

### Post by "Tommes" of Feb 25th 2019, 8:20 pm

#### [Quote from HaWa](#)

Hallo Tommes,  
das ist kein Dämpfer.  
Das entkoppelt Gaspedal und Übergasregelung von der Warmlaufdrehzahlanhebung des Motors.  
Gruß HaWA

Ich hab das Teil mal ausgebaut und getestet.

Habe ein 2,5 Kilo gewicht drangehängt. Damit ging dann die Stange auch ca. 1 cm raus.

Auf diesem Teil ist eine Prägung drauf. Dort steht 2,5. Ich vermute also, dass es erst über 2,5 Kilo nachgeben sollte.

Leider bekomme ich das Teil nicht aufgeschraubt, um zu sehen ob man da was nachstellen kann. Schade.

Ich vermute, dass das Teil neu entweder NL ist, oder unbezahlbar. 😞

Ich habe jetzt mal die Rückstellfeder (Spiralfeder) (im Video rechts zu sehen) verlängert, und somit weniger Gegendruck beim Gasgeben.

Jetzt kann ich vollgasgeben, und es kommt auch Vollgas beim Klappenstutzen und der ESP an. Leider ist der Gegendruck am Gaspedal jetzt auch weniger. Das Gefällt mir jetzt nicht so gut.

Hat jemand schonmal dieses Teil (ich nenne es mal Dämpfer) aufgeschraubt und nachgestellt?

VG

Tommes

---

### **Post by “HaWa” of Feb 25th 2019, 9:11 pm**

Hallo Tommes,

dann ist das wieder so ein Amispecial,

Beim 617 gibt es da sogar eine Rändelschraube an der ESP die es hier nicht gab.

Gruß HaWA

---

### **Post by “Tommes” of Feb 26th 2019, 9:51 pm**

Ja ja, die Amis brauchen immer eine Extrawurst 🤪

---

**Post by “Krippenstapel” of Feb 26th 2019, 10:31 pm**

Also dieses Dämpferteil habe ich auch am deutschen 240D. Das hat bei mir auch schon Spiel...

---

**Post by “Tommes” of Feb 26th 2019, 10:38 pm**

[Quote from Krippenstapel](#)

Also dieses Dämpferteil habe ich auch am deutschen 240D. Das hat bei mir auch schon Spiel...

Dann empfehle ich dir, dass sich jemand bei dir ins Auto setzt und mal das Gaspedal durchdrückt.....und du schaust vorne, ob der Hebel am Klappenstutzen auf Vollgas steht.

So wars bei mir jedenfalls

---

**Post by “Tommes” of Aug 31st 2019, 7:33 pm**

Hallo Jungs (und Mädels),

Ich möchte mein Getriebe Thema nochmal hochholen.

Wie anfangs beschrieben, schaltet mein Automat gefühlt zu spät.

Hawa meinte als Tipp, ich solle das Gestänge LÄNGER stellen, dann würde es früher schalten.

Heute habe ich es verstellen wollen, da ich Ansaugkrümmer, Abgaskrümmer und a der Teile momentan abmontiert sind, und man nun super rankommt.

Aber ich finde es sehr unlogisch, das Gestänge zu verlängern.

Denn das Gestänge ZIEHT beim Gasgeben am Automaten. Wenn ich es verlängerte, dann zieht es quasi weniger, da ja jetzt länger ist.

Wenn es kürzer wäre, dann würde es früher und mehr am Automaten ziehen. Daher vermute ich, dass es auch früher schalten würde. Oder hab ich da ein Denkfehler.?

Ich würde ja einfach testen, aber momentan läuft der Bock ja nicht, da keine Krümmer drauf sind, und ich jetzt (da 3 von 4 Einlässen stark ölfeucht sind) auch gleich neue Ventilschaftdichtungen verbaue.

Und wenn alles wieder montiert ist, kommt man wieder sehr schlecht an das Gestänge, das zum Automaten führt.

Also noch die Frage..... Sicher Gestänge verlängern, oder (wie ich meine) verkürzen?

<https://up.picr.de/36652441rg.jpg>

Vg

Tommes

---

**Post by "Tommes" of Aug 31st 2019, 7:45 pm**

[img] <https://up.picr.de/36652441rg.jpg>[img]

---

**Post by "Insulaner" of Aug 31st 2019, 8:08 pm**

<https://forum.mercedesclub.de/index.php?thread/18963-automatikgetriebe-722-1-722-108-aus-w115-240d-schaltet-ruckartig/>

Hallo Tommes,

Automaten schalten bei viel Gas später. Also könnte ich mir vorstellen dass wenn Du das verlängerst das Getriebe "denkt" Du gibts weniger Gas und schaltet früher. Hans-Werner kann das bestimmt besser erklären.

Viele Grüße,

Hagen

p.s: was spricht dagegen ohne Krümmer zu fahren? Klingt beim Diesel bestimmt noch besser als beim Benziner 😊

.

---

### **Post by "Tommes" of Aug 31st 2019, 8:59 pm**

Hi Hagen,

Wenn das stimmt, dass Automaten bei mehr Gas später schalten, dann bedeutend das im Gegenzug, dass es bei weniger Gas früher schaltet.

Somit hätte Hawa also mit seinem Tipp recht.

Dann muss ich wohl doch verlängern.

Blöd ist halt, dass wenn ich das Gestänge verlängerte, dass dann ohne Gas zu geben, schon der Hebel am Getriebe vom Gestänge einwenig gedrückt wird.

Vg

Tommes

PS: Ohne Abgaskrümmer würde das klappen, aber ohne Ansaugkrümmer wird schon schwerer



---

### Post by “Tommes” of Sep 8th 2019, 6:18 pm

Sodele, ich wollte mal Rückmeldung geben wie sich mein Automat jetzt verhält.

Ziel war ja, dass der Automat bei ganz langsamen Beschleunigen (also wenig Gas geben) etwas früher Schalten soll.

Daher hab ich auf Empfehlung das Gestänge zum Automaten verlängert. Und zwar eine Umdrehung. (= ca. 3mm)

Ergebnis:

Wenn der Automat noch kalt ist, schaltet er jetzt **noch später, statt früher** (ca. 2-3 km/h später).

Wenn er warm ist, dann exakt so wie vor dem verlängern des Gestänges.

Ob ich vielleicht doch mal das Gestänge kürzen sollte?.....man kommt halt echt schlecht dran an den Mist 😞

VG

Tommes

---

### Post by “Insulaner” of Sep 9th 2019, 9:28 am

<https://forum.mercedesclub.de/index.php?thread/18963-automatikgetriebe-722-1-722-108-aus-w115-240d-schaltet-ruckartig/>

Hallo Tommes,

das Gestänge, ist das 'ne Zug oder 'ne Druckstange beim Gasgeben?

Viele Grüße,

Hagen

.

---

### **Post by “HaWa” of Sep 9th 2019, 11:21 am**

Hallo Hagen,

das ist eine Zugstange.

Bei Benzinern ist da eine M5 Kugelpfanne drauf. 1 Umdrehung = 0.8 mm.

Beim Diesel, zumindest beim Kupplungsautomaten ist die zugehörige Kugel in einem Langloch im Umlenkhebel befestigt, da braucht es eine selbst anzufertigende Justiervorrichtung.

(WHB) Das ist beim Diesel so anspruchsvoll da es ja keine Saugrohrunterdruckbeeinflussung des Modulierdrucks gibt.

Gruß HaWA

---

### **Post by “Tommes” of Sep 9th 2019, 1:07 pm**

#### [Quote from HaWa](#)

Hallo Hagen,

das ist eine Zugstange.

Bei Benzinern ist da eine M5 Kugelpfanne drauf. 1 Umdrehung = 0.8 mm.

Beim Diesel, zumindest beim Kupplungsautomaten ist die zugehörige Kugel in einem Langloch im Umlenkhebel befestigt, da braucht es eine selbst anzufertigende Justiervorrichtung.

(WHB) Das ist beim Diesel so anspruchsvoll da es ja keine Saugrohrunterdruckbeeinflussung des Modulierdrucks gibt.

Gruß HaWA

Display More

Ja, ist eine Zugstange!!!

Echt? Eine Umdrehung ist nur 0,8mm. Ich hätte gedacht es hätte mehr ausgemacht. Habs aber nicht gemessen.

Jedenfalls steht jetzt das Gestänge leicht unter Spannung. Vorher war es spannungsfrei.

Ich werde mal probieren, da doch irgendwie nochmal ranzukommen, und das Gestänge zu kürzen. Mal sehen wie der Schaltzeitpunkt sich dann verändert.

Versuch macht kluch!

VG

Tommes

---

### Post by "Insulaner" of Sep 9th 2019, 7:23 pm

Hallo Tommes,

3mm ist die Steigung beim M24 (Normgewinde) 😊 so eine dicke Stange ist da wohl eher nicht drin.

Aber vielleicht kann Hans-Werner ja mal Licht in das Dunkel des Schaltpunktes werfen. Kann man das überhaupt mit der Stange beeinflussen? Ist eventuell im Getriebe an dieser Stelle was defekt da ja das Verstellen nichts geändert hat? Bin ich richtig in der Annahme dass das Getriebe bei mehr Gas später schalten soll?

Viele Grüße,

Hagen

.

---

### **Post by “chilli20000” of Apr 1st 2021, 12:37 pm**

Hallo Thomas,

Ich kenne dein Problem und weiß, was zu justieren ist. Ich weiß noch nicht wie die Stange heißt ich nenne sie mal KickDowngestänge.

Hast du eine Lösung gefunden?

Viele Grüße

Marc

---

### **Post by “chilli20000” of Apr 1st 2021, 12:42 pm**

Es ist diese Schraube/Mutter (die ich auf deinem Bild gelb umkreist habe), die man durch mehr oder weniger weiteres andrehen justieren kann...

Bei mir „rutscht diese immer wieder runter“, so dass das Fahrzeug zu früh schaltet und ein Kickdown mit dem Fuß es auch nicht zurückschaltet.

Wenn sie Verschraubung dann neu angedreht wird (und hier besteht Spielraum bei der Justierung) schaltet die Automatik danach eher sehr spät und ich muss mit dem Fuß, durch

quasi negativen Kickdown (fuß kurz vom Gas) hochschalten. Insgesamt eher unkomfortabel , weil nicht weich sondern ruckelig. Ich frage mich auch, was da verändert werden muss, ob es dauerhaft beizulegen.

(Wie du an meinen Ausführungen erkennst, bin ich kein Schrauber. Ich fahre immer zu meiner Schrauberwerkstatt auf die Bühne und der liebe Bodo schraubt 5 Minuten daran rum und es ist wieder fertig, wenn auch wie vorher beschrieben unbefriedigend)

Viele Grüße

---

### **Post by "HaWa" of Apr 1st 2021, 2:46 pm**

Moin,

ich würde mal die fehlende Buchse in der

Übergasstange nachrüsten.

Vorher bringt verstellen gar nix bzw ist auch nicht nötig.

Gruß HaWA

---

### **Post by "chilli20000" of Apr 1st 2021, 9:28 pm**

Nabend HaWA,

danke für Deinen Beitrag. Ich hänge Dir mal ein Bild an, verbunden mit der Frage, ob Du mir sagen kannst, wie die Schraube angezogen/justiert werden muss, damit die Gänge des Wandlerautomaten richtig schalten...?

Mercy beaucoup!

Marc



---

**Post by “HaWa” of Apr 1st 2021, 10:43 pm**

Hallo Marc,

da gibt es nichts zu verdrehen.

Die Welle hat doch Flächen.

Das Problem auf dem Bild befindet sich an der anderen Seite des Hebels.

WHB 27-3/3 Gestänge Steuerdruck.

Gruß HaWA

---

**Post by “Stefan300TD” of Apr 1st 2021, 10:54 pm**

[Quote from HaWa](#)

Das Problem auf dem Bild befindet sich an der anderen Seite des Hebels.

Das kann man jetzt aber auch falsch deuten. 😊

## **Post by “MartinK” of Apr 2nd 2021, 8:36 am**

Hallo, ich fürchte auch, dass die Fahrpedalstellung nicht richtig ans Getriebe übermittle wird, also ein Fehler im Gestänge oder vielleicht (!) innerhalb des Getriebes vorliegt. Ich hatte das seinerzeit bei meinem 1971er 220D/8 auch. Er hat aber die Gänge nie weit ausgefahren. Ich habe dann das Gestänge nach Handbuch eingestellt. Mangels Gradscheibe damals 1994 noch überschlägig mit Geo-Dreieck. Danach fuhr er wunderbar. Gibt es kein Flipbook von dem Getriebe Ich kann nur mit Literatur vom K4A dienen.

Gruß, Martin

---

## **Post by “winfried” of Apr 2nd 2021, 9:49 am**

Sollte das nicht das W 4 B 025 sein? So kann man es in den Flipbüchern nachlesen. Und das Getriebe ist im WHB Kupplung und Getriebe Band 1 erklärt.

Und hier mal der Link ins Kapitel:

<https://vdhflipbooks.de/books/...lung-Getriebe-Band-1/#346>

und hier stehen wohl die Einstellangaben

<https://vdhflipbooks.de/books/...lung-Getriebe-Band-1/#352>

Na ja und dann hätten wir ja auch noch unser Lexikon, in dem man suchen könnte:

[Getriebe \(Mechanisch und Automatik\) Werkstatthandbuch W107, W108, W109, W114, W115, W116](#)

---

<https://forum.mercedesclub.de/index.php?thread/18963-automatikgetriebe-722-1-722-108-aus-w115-240d-schaltet-ruckartig/>

**Post by "chilli20000" of Apr 2nd 2021, 10:26 am**

Moin!

Danke für die Infos.

Oha! Da fehlen mir wohl nicht nur die Kompetenzen, die Dinge zu verstehen:

„Das Problem auf dem Bild befindet sich an der anderen Seite des Hebels..“

sondern auch einige Zugriffsrechte aufs WHB um mit den Einstellungen des Gestänges weiterzukommen.

Leiderweise habe ich auch keinen Zugriff auf das Flipbookarchiv, die Links führen zu folgendem Text:

**„...Daraufhin mussten wir zwangsläufig das komplette Flipbookarchiv vom Netz nehmen....“**

Was bleibt?

Vielleicht gibt es jemanden im Raum Aachen, der es kann??

Schöne Ostern!!

Marc

---

**Post by "MarcS" of Apr 2nd 2021, 11:13 am**

Hallo Marc,

ich erlaube mir, HaWA nochmals zu zitieren:

*ich würde mal die fehlende Buchse in der*

*Übergasstange nachrüsten.*

*Vorher bringt verstellen gar nix bzw ist auch nicht nötig.*

Das ist ein Teil aus Kunststoff, welches mit den Jahren zerbröselt.

Ohne dieses Teil kann man nichts einstellen, da das Gestänge nicht korrekt geführt wird.

Zumindest ich kenne die Ausführung bei Deinem Wagen nicht, befürchte jedoch, dass es im gesamten Gestänge mehrere Kunststoffbuchsen gibt, welche mit den Jahren zerfallen oder im Zerfall sind.

-> Alle austauschen bzw. erneut reinstecken, und dann eben das Gestänge justieren (falls nötig, ggf. passt dann ja die Einstellung wieder, außer, Bodo hat diese verstellt, wovon auszugehen ist).

Vorher (vermutlich???) Mitglied im VDH werden, um die Flipbooks einsehen zu können (oder warum siehst Du diese nicht?).

Bei mir funktionieren die Links.

Grüße

Marc

---

**Post by “chilli20000” of Apr 2nd 2021, 2:15 pm**

Danke Marc für deine Antwort!

Das Zitat von HaWA ist mir durchaus bewusst und ich werde mein Gestänge bezüglich fehlender Buchsen prüfen. Das Bild allerdings, welches HaWA bezüglich der fehlenden Buchse beurteilt hat, zeigt nicht mein Gestänge. Es ist ein Bild aus dem ursprünglichen Post von 2018, welches ich lediglich verwendet hab. Meine Situation zeigt das Bild mit dem behandschuhten Finger und dem Ringschlüssel.

Dennoch nehme ich das Thema Buchsen natürlich mit unters Auto und schaue das mal nach.

Sicher bin ich mir aber auch, dass der Sitz der Schraube (Mutter) einen Einfluss auf die Schaltpunkte hat (zumindest bei meinem Getriebe). Leider fehlen mir die technischen Worte um differenzierter zu beschreiben, was ich meine...

Ich habe jetzt die Mitgliedschaft beantragt und hoffe, dass ich demnächst die Dinge und Dokumente nutzen kann, die hier dankenswerterweise angeboten werden...

Vielen Dank und viele Grüße aus Aachen!

Marc

---

### **Post by "HaWa" of Apr 2nd 2021, 2:26 pm**

Hallo Marc,

der Hebel ist wie ein Gabelschlüssel welchen du an der offenen Seite mit einer Schraube zusammenklemmen/sichern kannst.

Theoretisch könnte er auch 180° weitergedreht montiert werden.

(dann würde er aber nach unten stehen, was auch vom Bauraum her nicht passt)

Wenn dann die Buchse in der vom Hebel abgehenden Stange in Ordnung ist,

die Kugepfanne an der anderen Seite der Stange auf der richtigen Kugel am Umlenkhebel sitzt, die Umlenkhebellagerung nicht verschlissen ist und das Verbindungsgestänge zur Drosselklappe (mit definiertem Leerweg bevor die Drosselklappe anspricht) korrekt justiert ist sollte es klappen.

Gruß HaWA

---

**Post by "chilli20000" of Apr 2nd 2021, 10:27 pm**

Hey HaWA,

Ich zitiere Dich mal mitsamt meinen Fragen:

„Wenn dann die Buchse in der vom Hebel abgehenden Stange in Ordnung ist,“

Kannst du mir die Buchse auf dem Bild unten zeigen, die du meinst? Ist es da, wo ich gelb markiert hab?

„die Kugepfanne an der anderen Seite der Stange auf der richtigen Kugel am Umlenkhebel sitzt“

davon gehe ich mal aus.

„die Umlenkhebellagerung nicht verschlissen ist“

was müsste ich machen, wenn sie doch verschlissen wäre und/oder wo gäbe es Ersatz?

„und das Verbindungsgesütänge zur Drosselklappe (mit definiertem Leerweg bevor die Drosselklappe anspricht) korrekt justiert ist“

Okay... das müsste dann jemand machen, fürs kann.

„sollte es klappen.“

DAS klingt doch vielversprechend!!

Marc



---

**Post by “HaWa” of Apr 3rd 2021, 7:30 am**

Hallo Marc,

hier ist die Buchse 110 277 05 50 zwar nicht mehr ganz taufersch



aber noch funktionssicher vorhanden.

Gruß HaWA