

# **W112 300 SE Automatikgetriebe rutscht im 3. + 4. Gang**

**Post by "OlleUse" of Jun 14th 2019, 1:10 pm**

Hallo vdh`ler

nun bin ich schon wieder mit dem nächsten Problem im Forum.

Wie ihr in der Überschrift sehen könnt habe ich ein Problem mit dem 4 Gang Automatik Getriebe.

im 1. und 2. Gang gibt es kein Problem. Sobald das Getriebe in den 3. oder 4. Gang schaltet, gibt es

keinen Kraftschluss mehr. Ein wenig ist noch vorhanden sodass man ca. 50 km/h erreichen kann.

Wenn man in niedrigeren Geschwindigkeiten manuell in den 2. Gang zurück schaltet hat man zumindest

im 1. und 2. Gang Kraftschluss. Sobald wieder in den oberen Gängen rutscht es....

Nachdem ich schon ein wenig recherchiert habe liegt mein Tipp bei den Bremsbändern aber leider habe

ich wieder mal nicht wirklich Ahnung und benötige eure Hilfe.

Das Öl ist neu und der Füllstand ist korrekt! Daran wird es nicht liegen.

Gibt es vielleicht noch einen einfachen Lösungsansatz den vor dem Ausbau prüfen / erledigen kann?

Best dank schon mal im Voraus.

Grüße Felix

---

### **Post by “winfried” of Jun 15th 2019, 5:54 am**

Hallo Felix

Ähnliche Probleme habe ich momentan auch. Im WHB wird zwar das Thema Automatisches Getriebe behandelt, auch sehr tief, aber ich kapiere das eigentlich mal gar nicht. Deshalb bin ich schon sehr auf den Verlauf dieses Themas gespannt.

Kam das Phänomen wie bei mir schleichend oder jetzt auf gleich?

---

### **Post by “OlleUse” of Jun 15th 2019, 10:12 am**

Hallo Winfried,

Das Problem hatte ich vor einigen Monaten schon mal. Das kam von jetzt auf gleich und verschwand genau so schnell wieder.

Auch jetzt ist es von jetzt auf gleich entstanden. Das Kapitel Automatikgetriebe habe ich nun zum

großen Teil gelesen und zum kleineren Teil verstanden. Am Ende stehen Diagnosen zu auftretenden Fehlern.

Bei meinem Fehler steht als Begründung:

Kupplung K1 ausgefallen:

1. Mechanische Zerstörung
2. zu geringer oder kein Arbeitsdruck (Schieber 27 steht offen)

Das Bremsband würde ich jetzt doch erstmal als Fehler zurück stellen. Und eine Zerstörung der Kupplung K1

ebenfalls da der Fehler ja schon mal aufgetreten ist und weider verschwunden ist.

Bei schleichendem Auftreten würde ich allerdings wieder in Richtung Bremsband tendieren....

Aber Vorsicht mit meinen Einschätzungen. Ich bin kein Mechaniker.....

Bin gerade dabei die Zusammenhänge zu verstehen und die zu recherchieren was ich zur Abhilfe machen muss.

Ob das Getriebe nun raus muss. Oder Oder oder.

Auf jeden Fall nervt es das ich das Auto nicht einfach mal fahren kann. Und immer wenn man ein Problem gelöst

habe tritt das nächste auf.

mfg

Felix

---

**Post by "winfried" of Jun 15th 2019, 10:26 am**

[Quote from OlleUse](#)

Auf jeden Fall nervt es das ich das Auto nicht einfach mal fahren kann. Und immer wenn man ein Problem gelöst

habe tritt das nächste auf.

mfg

Felix

Display More

Hi Felix

das kenne ich, aber mit jedem gelösten Problem wird es etwas weniger und einfacher

Ich denke, wenn man das Getriebe auf dem Tisch hat und das WHB daneben wird es wohl verständlicher

Ich baue erstmal ein gebrauchtes anderes ein und beschäftige mich dann in Ruhe damit zusammen, mit einem gelernten Mechaniker alter Schule.

---

**Post by "OlleUse" of Jun 15th 2019, 10:42 am**

Hallo Winfried,

[Quote from winfried](#)

mit einem gelernten Mechaniker alter Schule.

so einen brauche ich auch.

Zum glück habe ich auch noch ein Getriebe liegen. Das ist allerdings nicht geprüft.

Da drück ich mal die Daumen das das dann funktioniert.

Gruß Felix

---

### **Post by "winfried" of Jun 15th 2019, 10:45 am**

das wäre ja dann für Dich in zwei drei Stunden lösbar

erstmal fahren

---

### **Post by "OlleUse" of Jun 15th 2019, 11:29 am**

Hallo,

muss noch ergänzen...

Habe gerade noch mal probiert, in der Hoffnung das sich das Ganze gibt. Fehlanzeige...

Nun habe ich noch mal ein wenig rum getestet. Auch der 1. + 2. Gang rutscht durch. Allerdings muss man

da deutlich beherrzter auf das Gas treten als bei Gang 3 + 4. Wenn man die Bremse tritt und etwas Gas gibt fängt

es auch relativ schnell an zu rutschen.

Das wiederum wird im WHB mit dem Ausfall der Primärpumpe erklärt. Was mich wundert weil ich immer noch

etwas Kraftschluss habe und das auto auch noch fahren kann. (bis ca. 50 km/h)

Ich bin gespannt was die Profis dazu sagen können.

Gruß Felix

---

### **Post by "OlleUse" of Jun 17th 2019, 9:23 am**

Guten Morgen,

am Wochenende was der Oldtimermarkt in Bockhorn und dort habe ich von einem der Händler einen Tipp bekommen, das sich Thomas Brecht sehr gut mit Achsen und Getrieben von Oldtimern auskennt und moderate Preise hat.

Kann das jemand bestätigen / empfehlen?

Beste Grüße

Felix

---

### **Post by "OlleUse" of Jun 18th 2019, 9:54 am**

Hallo,

das war ein Irrtum. Sorry. Thomas Brecht macht wohl eher Achsen.

Ich habe mich nun für die Firma Getriebetechnik Schäfer in Kassel entschieden.

Hat jemand schon Erfahrungen mit der Firma Müller?

Oder hat jemand eine andere Empfehlung?

Vielen Dank schon mal

Felix

---

### **Post by "OlleUse" of Jun 19th 2019, 2:34 pm**

Hallo Zusammen,

ein Händler auf dem Bockhorner Oldtimer Teilemarkt sagte ganz passen:

was bei einen 220 iger zwei zwanziger kostet, kostet bei einem 300 er eben drei Hunderter....

So auch bei dem Getriebe Problem.

Mein Auto steht seit heute bei der Firma Schäfer Getriebetechnik in Kassel. Die haben kurzerhand das Getriege ausgebaut und zerlegt!

Die Diagnose lautet: Kupplungen und Bremsbänder verschlissen!!! Bei den Kosten von ca. 2.400,00 € wäre es geblieben wenn das normaler

Verschleiss gewesen wäre. Aber wie soll es auch anders sein ist die Ursache für den überdurchschnittlicher Verschleiss folgende:

Entweder hat das Getriebe falsches Öl drauf gehabt (als ich ihn bekommen habe ist das Öl gewechselt worden ATF 220) oder das Getriebe

ist bereits in den USA gespült worden. Der Monteur sagt, das das wohl am wahrscheinlichsten ist, da das Getriebe von innen wie geleckert aussieht.

Das Problem ist nur das diese Spülung wohl "Weichmacher" gehabt hat und nun sämtliche Dichtungen innerhalb des Getriebes aufgeweicht und aufgebläht sind und somit nicht mehr dichten. Nun muss das ganze Getriebe von vorne bis hinten auseinander und komplett neu gedichtet werden. Zu dem Anlass wird nun auch noch der Wandler überholt. Damit steigen die Kosten auf 4.300,00 € 😞

Also hiermit kann ich das Thema dann schließen. Ich berichte nächste Woche noch mal wie das Auto dann fährt und ob sich das ganze gelohnt hat.

Grüße Felix

---

### **Post by "winfried" of Jun 19th 2019, 2:39 pm**

... ich glaub Du hast keinen Wandler

KS Modus OFF

Die Kosten sind heftig, mir wird Angst

### **Post by "OlleUse" of Jun 19th 2019, 2:47 pm**

Danke für das Mitleid

---

### **Post by "Cephyr" of Jun 19th 2019, 3:05 pm**

Hallo Felix,

bei der Aussage des Monteurs fehlt mir so ein bisschen die Logik. Um an die Bremsbänder und Kupplungen ranzukommen muss eh das Getriebe zerlegt werden. Beim Zusammenbau werden dann die Dichtungen sowieso neu gemacht... das kann doch nicht EXTRA kosten. So viel Dichtungen sind es auch garnicht..

Der Wandler ist eigentlich eine Föttinger Kupplung, müsste bei Dir noch aus Aluminium sein, das Ding ist zugeschweisst und ich weis nicht was man da überholen könnte.

---

### **Post by "OlleUse" of Jun 19th 2019, 4:15 pm**

Hallo,

ich habe so ein Getriebe noch nie von Innen gesehen, geschweige des zerlegt zu haben.

Daher kann ich auch nicht beurteilen in wie weit der Monteuer sachlich korrekt argumentiert.

Für mich hörte sich das erstmal schlüssig an. Zweifel kommen mir natürlich schon wenn ich

lese was du schreibst.

hier mal die Positionen auf dem Kostenvoranschlag. Alles netto Preise!

Hilft das um es besser beurteilen zu können?

Grüße

---

### **Post by “Wuff\_6.3” of Jun 19th 2019, 5:20 pm**

Der Liter ATF zu 21 Euro, ah ja.... und der Dichtsatz 768 Euro...

Ich empfehle die Werkstatt zu wechseln, das ist Abzocke IMHO

---

### **Post by “AstroX” of Jun 19th 2019, 5:54 pm**

Wow ... die Werkstatt langt aber mächtig zu!

Habe an meinem W108 das Getriebe dichten lassen ... Inkl. Ein- und Ausbau, Öl, Filter, Dichtungen, etc. - keine 500 Euro bezahlt 😞

Bin bei der 300er Flosse nicht so im Thema, aber gibt es denn keine geprüften AT Getriebe? Für über 4000 EUR sollte da doch was gehen ....

---

### **Post by “winfried” of Jun 19th 2019, 6:04 pm**

Das 300er Getriebe ist prinzipiell auch nicht anders als ein Pagode Getriebe. Ich kann den Betrag nicht nachvollziehen und würde eine weitere Meinung einholen.

Zu der Zeit gab es ein Einheitsgetriebe

300 SEB	2. 8/88	KAC 005	2,30	1,48	40	37	30	12,5
300 SEB	1. 8/88	KAA 000	2,30	1,58	40 (41)	37 (38)	33 (35)	13 (15)
300 SEB	1. 8/88	KAC 005	2,30	1,48	40	40 (39)	31 (30)	10 (10,5)
300 SED	1.				44,5	43	35	12,5
300 SEL	1.				44	43	33	12
300 SE Ce	1.	KAA 000	2,02	1,58		38	31,5	11
300 SE Ce	1.				45	45	33	12
300 SE Ce	1.					38	30	10,5
300 SE Ce	1.					38	32	11,5
300 SL	1.				44	36	19	12
300 SL	1.				42	42	38	30
300 SL	1.				43,5	43	35,5	14
300 SL	1.				43	38	19,5	13
300 SL	1.					37	19,5	13
300 SL	1.				44	41	33	12,5
300 SL	1.					36	31	11,5
300 SL	1.					44	38	13,5
300 SL	1.					45	33	12,5

1) Die Rutschgrenze stellt den in der Praxis erreichbaren Wert dar. Die theoretisch mögliche Steigfähigkeit liegt bei den meisten Fahrzeugen wesentlich höher.  
 2) War vorher Sonderausstattung. 3) Typ 330 mit INAT-Vergaseranlage.

vdh Archiv

**Post by "OlleUse" of Jun 19th 2019, 6:30 pm**

Das Getriebe liegt nun da auf dem Tisch.

Da kriege ich jetzt weder das Auto noch das Getriebe wieder weg. 🙄

**Post by "Cephyr" of Jun 19th 2019, 7:34 pm**

das sind schon gepfefferte Preise, allerdings habe ich woanders schon gelesen das für eine Getriebeüberholung 5000 Öcken aufgerufen werden. Auf dem Foto und Zeichnungen kannst du schon fast alles an Dichtungen und Simmerringen sehen die verbaut sind.

Frag Ihn aber mal was er an dem "Wandler" macht, das würde mich brennend interessieren... da kann man eigentlich nichts dran machen ( ich such nochmal Bilder)

**Post by "Cephyr" of Jun 19th 2019, 7:50 pm**

Bild eins, in gelb eingekreist ist die Kupplung, sitzt noch im Getriebe.. ist da nur reingesteckt.

Bild zwei, man sieht die beiden Hälften, hier ist mir die Schweissnaht abgeschert (andere Geschichte) normalerweise ist das Teil nicht zu öffnen.

Bild drei, die Hälften auseinandergeklappt, man sieht die Schaufelräder, da kommt man im Normalfall garnicht ran

---

### **Post by “OlleUse” of Jun 21st 2019, 5:36 pm**

Hallo Ingo,

Hallo Winfried,

Hallo alle die es noch interessiert,

habe heute noch mal länger mit dem Getriebe Instandsetzer gesprochen und mir die Umfänge und

Teile Kosten etwas genauer erklären lassen.

Beim ATF Öl haben wir uns geeinigt. Der Dichtsatz ist nicht nur ein Dichtsatz sondern beinhaltet alle Lager (die auch mit getauscht werden)

und Lamellen.

Der Lohn für die Arbeiten sind durchaus gerechtfertigt wenn auch kein Schnäppchen, so hat es mir jemand bestätigt der sich auch ganz gut

mit der Materie auskennt und hier auch mit liest.

Einzig war noch das Thema der Föttinger Kupplung. In der Tat ist es wie Ingo beschrieben hat ein verschweißtes Aluteil das nicht zwingend

überholt oder getauscht werden muss. Allerdings bekomme ich jetzt ein nahezu komplett überholtes Getriebe und habe mich auch zum Tausch

des Wandlers / Föttinger Kupplung entschlossen.

Schmerzhaft und vielleicht hätte man es ein paar hunderter günstiger bekommen können aber so bekomme ich das Auto fertig instand gesetzt bereits

nächste Woche wieder und bekomme auch die gewünschte Garantie auf die Arbeit.

Das nächste mal stelle ich hier vorher noch mal etwas deutlicher die Frage wer zu adäquaten Preise solche speziellen Arbeiten machen kann um

dann die genannten Hunderter zu sparen.

Danke für alle Beiträge und Recherchen.

Euch ein schönes Wochenende

---

### **Post by “winfried” of Jun 27th 2019, 6:55 am**

Hallo Felix

Hallo @all

Ich hatte ja angekündigt, mein W112 Automatikgetriebe zu ersetzen.

Der Kraftschluss war sehr zögerlich und beim Losfahren hatte ich ein zwitscherndes Geräusch.

Mangels eines Originalgetriebes habe ich aus dem Tabellenbuch ermittelt, dass es damals ein s.g. Einheitsgetriebe KA4 025 gab, welches unter anderem im W113 verbaut wurde.

So ein Getriebe konnte ich bekommen.

Vorab stellte sich die Frage, ob die Schaltzeitpunkte/-drehzahlen gleich sind. Subjektiv erkenne ich keinen Unterschied.

Allerdings muss die Getriebeglocke und die Automatische Kupplung aus dem W112 Getriebe weiterverwendet. Ebenfalls muss wegen der Leitungsanschlüsse der Deckel des Primärpumpegehäuses aus dem W112 Getriebe übernommen werden. Dazu kommt, dass sich der lange Stutzen des Messtabs beim W112 auf der linken Seite und beim W113 auf der rechten Seite befindet. Auf der jeweilig anderen Seite befindet sich die Ablassschraube. Also kurz gegenseitig getauscht. Alles keine Raketenwissenschaft.

Den Aus- und Einbau muss ich wohl nicht näher beschreiben, der steht im WHB und erschließt sich auch von selbst.



der obige Deckel muss getauscht werden

Nach dem Einbau und Befüllen machte ich eine erste Testfahrt. Das Getriebe schaltet so, wie man es von einem Ruckomaten kennt, das alte Getriebe brauchte ewig, bis es zum Kraftschluss kam. Manchmal musste ich sogar erstmal vom Gas gehen und erst dann wurde der Gang wirksam.

Bei der Demontage merkte wir, dass an der Kupplung ein Zapfen fehlt.



Das sollten eigentlich zwei sein.

Beim Entfernen des Primärpumpegehäuses fanden wir das Teilchen.



da liegt das abgebrochene Teil.

Was nun leider nicht geht, ist die Kupplung aus dem W113 Getriebe zu verwenden.

Da diese Kupplungen normalerweise nicht repariert werden, gibt es diese nicht im Austausch. Da half dann nur ein Anruf bei Al Motors (Hawa Danke für den Tipp).

Jetzt kommen nochmal 600,- € dazu, da kann man nichts machen. Man kann schon froh sein sowas zu bekommen.

Trotzdem habe ich für Testzwecke erstmal die alte Kupplung eingebaut. Mittlerweile haben wir Übung im Aus- und Einbau. Wenn die Kupplung da ist, dann haben wir das Getriebe innerhalb kurzer Zeit sechs- oder siebenmal raus. Mittlerweile ist alles schön sauber und die Schrauben gehen leicht auf. Gutes Werkzeug sollte man schon haben. Vor allem eine 80 cm lange Ratschenverlängerung um durch den Kardantunnel von hinten nach vorne an die obere Schraube des Anlassers zu kommen.

Was jetzt noch gemacht werden muss

Einstellung Anlasssperr ( P ist gut N noch nicht)

Übergasschalter einstellen (kein Kickdown)

Schaltgestänge einstellen

Rückfahrschalter prüfen ( weiss gar nicht, ob der noch geht)

Wenn alles fertig ist, versuche ich mal einen Getriebespüler anzuschliessen. Das maxht man ja bei neuen Getrieben.

Ich berichte weiter.

Ach ja, bevor ich das vergesse...

Wenn ich ich oder wir schreibe, dann bedeutet das, dass ich das allein gar nicht oder nur in der zehnfachen Zeit hinbekomme.

Danke an Obelix, der mir meine Annahme bestätigte, dass man grundsätzlich schon das W113 Getriebe verwenden kann

Danke an HaWa, der im Hintergrund via WhatsApp immer an meinen Aktionen interessiert ist und zur Not auch mal den warnenden Finger hebt bzw. mich vor grösseren Dummheiten bewahrt

Danke an Hubert von Cars Trucks und Bikes, in Garching bei München, der mich seine Bühnen benutzen lässt

Danke an Viktor, mein ungarischer Schrauberfreund, der mir immer zu Seite steht, wenn mal hier was nicht klappt oder dort eine Schraube klemmt, und der zusammen mit mir und meinem angelesenen WHB Halbwissen und seiner fundierten Kfz Mechaniker Ausbildung bisher jedes Problem löste.

---

### **Post by "OlleUse" of Jun 27th 2019, 12:19 pm**

Hallo Winfried,

Hallo @all

schön das dein Auto wieder läuft.....wenn auch mit ein paar Umständen.

Hättest Du mal was gesagt. Ich habe noch ein Getriebe liegen, das ich ja nach meiner Instandsetzung wohl nicht mehr benötige.

Mein Auto ist heute von der Getriebe Überholung zurück und ich wollte kurz berichten was das nun gebracht hat.

Ich muss sagen: das ist echt der Hammer! Ruckomat??? Fehlanzeige, das Getriebe schaltet rauf und runter wie ein ein modernes

Getriebe in meiner C-Klasse. Butterweich. Herrlich. Wenn der Preis nicht so schmerzhaft gewesen wäre würde ich jetzt Luftsprünge machen.

Fazit: Teuer aber es ist mir das jetzt doch wert, wenn ich sehe was das für einen Unterschied macht.

Beste Grüße

Felix

---

### **Post by “HaWa” of Jun 27th 2019, 1:35 pm**

Hallo Felix,

da viele das arttypische Schaltrucken stört gehen Getriebeinstandsetzer gerne den Weg den dämpenden Wandler durch eigentlich zu geringen Modulierdruck zu simulieren. Das wird bei den geringen fahrleistungen wohl auch nicht mehr zum Ausfall führen. Allerdings erhöht diese Vorgehensweise den Verschleiss merklich.

Der geübte Fahrer bügelt das Rucken beim entspannten Gahren durch gezieltes leichtes lupfen des Fahrpedals im richtigen Moment weg.

Gruß HaWA

---

### **Post by “winfried” of Jun 27th 2019, 2:25 pm**

Soweit ich weiß muss das ruckeln sein

---

### **Post by “Obelix” of Jun 27th 2019, 6:12 pm**

...sorry Hawa,

aber jetzt erklär mir doch mal bitte ganz genau, welche dämpfende Wirkung der Wandler haben soll !?!

In den wenigen wachen Momenten meiner Berufsschulzeit habe ich aufgeschnappt, daß der Drehmomentwandler im Gegensatz zur hydraulischen Kupplung ein Leitrad besitzt, um im Anfahrmoment das Drehmoment ca auf das 3-fache zu erhöhen, und dadurch den konstruktiven Mangel des erhöhten Schlupfs der hydraulischen Kupplung in dieser Situation zu kompensieren. Geistesgegenwärtig wurde mir sofort klar, daß daher wohl auch der Name stammt !!!

Folglich verhält sich der Wandler beim Anfahren wesentlich "steifer" als die Kupplung, da kann also nichts dämpfen ! Das soll uns aber mal Latte sein,

denn da wollen wir ja auch nicht schalten lassen.

Ist der Anfahrmoment vorbei und Turbinen und Pumpenrad im Wandler haben Drehzahlgleichheit erreicht wird das Leitrad über seinen Freilauf wirkungslos, der Wandler arbeitet mit ca. 3 Prozent Schlupf, und verhält sich genauso wie eine hydraulische Kupplung !

Also wo wird gedämpft ?

Rufschädigend sind eher die Nachbarn der Kupplungs-Getrieben, nämlich Gelenkwelle und Hinterachse ! Die Abwesenheit einer 2. Gelenkscheibe macht die Sache auch nicht besser.

Wenn ich eine Ruckomatic entrucken will, prüfe ich zuerst das Getriebe von vorne bis hinten und oben nach unten, da stoßen wir meistens schon auf Öl (Achtung Wortspiel) !

Sind da alle Wehwehchen kuriert, folgt das Kardanwellenzwischenlager, und dann die Lagerung der Hinterachse.

Sind nun sämtliche Mängel beseitigt, ruckts auch nicht mehr ! Auffällig ist, daß alle Fahrzeuge mit Ruckomatic die selbe Nallinger-Gedächtnis-Einpendel Hinterachse haben. Auch habe ich

schon heftig ruckende 4,5er entruckt, da diese aber alle Wandler haben, kanns daran ja nicht liegen.

Auch beschwert sich bei den frühen Strichern selten jemand, obwohl die frühen Versionen der 2. Getriebe-Generation ja auch nur die Hydraulische Kupplung haben. Ebenfalls müsste ein 250.000€ teures 3,5er Cabrio bei Schalten rucken, bis dem Fahrer da Toupet vom Kopf fällt, da kein Wandler !

Und Bonitz, wenn du mir jetzt wieder damit kommst, daß Stricher in Hannover hinterm Bahnhof stehen, und nichts mit W 114/115 zu tun haben ( was ich allerdings so pauschal nicht verneinen würde), lasse ich dich mal nachts abholen ! 😊

Gruß

Christian

---

### **Post by “HaWa” of Jun 27th 2019, 6:31 pm**

Hallo Christian,

ich schreibe hier nicht von brutalem knallen im Antriebsstrang sondern lediglich von den im verhältnis zu den Wandlerversionen spürbaren Schaltvorgängen im leichten Lastbetrieb.

Da der Wandler bei Lastspitzen nun mal die möglichkeit hat die Füllung intern umzurühren (was in meiner vorstellung durchaus so etwas wie dämpfend wirkt)

Ich würde mir jedenfalls gedanken machen wenn der unterschied zwischen K und W nicht zu spüren ist.

Gruß HaWA

---

### **Post by “Obelix” of Jun 27th 2019, 7:28 pm**

...ja aber wie soll er das denn können, außer in der Betriebsphase, in der Turbinen- und Pumpenrad unterschiedliche Drehzahlen haben (Anfahren),

funktionieren beide Dinger gleich !?! Und im Anfahrmoment wird selten geschaltet, vor allem nicht 2-3 und 3-4 .

Was soll der Wandler umrühren können, was die Föttinger-Kupplung nicht kann ?

Meiner unbedeutenden Meinung nach : Gar Nichts

Gruß

Christian

---

### **Post by “HaWa” of Jun 27th 2019, 8:50 pm**

Hallo Christian,

seis drum, irgendwo muss der kleine gefühlte Unterschied ja herkommen.

Ich vermute den halt da wo der Mehrverbrauch herkommen soll.

Gruß HaWA

---

### **Post by “Obelix” of Jun 27th 2019, 9:01 pm**

...nun ja, bei einem einwandfrei funktionierendem Getriebe der 1.Generation und passender Peripherie merke ich keinen Unterschied.

Das Rucken liegt nicht am fehlendem Wandler, sondern irgendwas ist nicht so wie es sein soll.

Gruß

Christian

---

**Post by “HaWa” of Jun 27th 2019, 9:54 pm**

Hallo Christian,

ich hatte halt den Vergleich W mit ca.200tkm im 115 zu K mit 100tkm im 114.

da war der unterschied nicht nur im anfahrverhalten. Beim W braucht man weniger gefühl im Fuss.

Gruß HaWA

---

**Post by “Olof K” of Jun 27th 2019, 10:11 pm**

Moinsen,

ich fahr ja ein W im 250/8 und ein K am M110. Beim Anfahren muss man beim W eher vorsichtig mit dem Gasfuss sein, das K rubbelt dafür manchmal beim anfahren. Ich hab auch das Gefühl, dass das W alles weicher macht und es hat ja auch nicht mehr die 1-2 Schaltung. Mein W ist aber auch in ganz feinem Zustand und das K ist ein Leidensweg, der bei meinem Vorgänger schon angefangen hat. Da kann das K wohl auch nichts dafür und das original Austauschagregat hat gejault wie ein Busgetriebe... Ein Kumpel fährt aber einen M110 mit K und das ist auch sehr fein.

Gruss

Olof

Obelix: Bei Wandlergetrieben geht bei Gasgeben ja erstmal die Drehzahl hoch und dann kommt die Geschwindigkeit etwas versetzt nach. Gummiband hab ich mal gehört...