

1. Kontrolle vor dem Einbau.

- A. Ölkühler und dessen Leitungen gründlich durchspülen, sodass keine Verschmutzung zurückbleibt.
- B. Steuerplatte kontrollieren, ob sich keine Haarrisse oder lose Schrauben daran befinden und ob sie nicht lose sitzt.
- C. Das Äußere des Getriebes kontrollieren, ob sich keine Beschädigungen an Ölkühlernippeln, am Anschluss des Kilometerzählers, Schaltmechanismus, den Indexstiften, Planflächen usw. befinden.
- D. Schieber der Antriebswelle(n) kontrollieren, ob er sauber und glatt ist und leicht mit Vaseline oder Öl schmieren.

2. Einbau

- A. Hals des Wandlerautomaten leicht mit Vaseline oder Öl schmieren und in das Getriebe schieben.

Kontrollieren, ob sich die Antriebsnocken richtig in der Getriebepumpe befinden. Getriebe jetzt komplett mit Wandlerautomaten am Motor montieren.

Achtung!

Das Getriebe muss in den Indexstiften flach am Motor anliegen. Wenn dies nicht der Fall ist, befindet sich der Wandlerautomat nicht richtig in der Pumpe oder passt die Zentriernocke nicht in die Kurbelwelle.

Wichtig!

Getriebe nie an den Befestigungsbolzen zum Motor ziehen. Dies führt zu irreparablen Schäden am Wandlerautomaten und der Ölpumpe, die zum Erlöschen der Garantie führen!

- B. Sorgen Sie dafür, dass die Keilwellen der Antriebswelle(n) sauber und leicht gefettet sind. Die inneren und äußeren Keilwellen dürfen kein radiales Spiel zueinander aufweisen.

- C. Das Schaltmechanismus darf kein großes Spiel aufweisen und darf nicht beschädigt sein. Schalthebel und Getriebe in Stellung „P“ stellen, Gestänge montieren und justieren.

- D. Wenn das Getriebe komplett montiert ist, kann es mit Öl gefüllt werden. Zunächst bei stillstehendem Motor 2–3 Liter einfüllen. Dann Motor starten, Handbremse anziehen und aufs Bremspedal treten. Alle Stellungen kurz wählen, damit die Servos und Zylinder sich füllen können. Schalthebel - je nach Herstellerangaben - wieder auf Stellung „P“ oder „N“ stellen und Öl im Leerlauf bis zum richtigen Stand auffüllen.

- E. Kickdown-Kabel gemäß Herstellerangaben einstellen, kontrollieren, ob Innenkabel nicht ausgefranst ist, sowie (gegebenenfalls) das Spiel bei der Übertragung des Vergasers kontrollieren.

- F. Bei Automatikgetrieben mit Vakuummodulator muss die Modulator-Unterdruckleitung kontrolliert werden. Bei Dieselmotoren muss unbedingt die Vakuumpumpe kontrolliert werden.

- G. Während einer Probefahrt Schaltmomente und Kickdown, anschließend Ölstand und Dichtungen kontrollieren.

Obige Informationen dienen ausschließlich als Empfehlung für unsere Kunden. Aufgrund der Informationen können keine Ansprüche geltend gemacht werden. Die Richtlinien des Herstellers haben immer Vorrang.