

Automatikölwechselsystem

Für die besten Automatikgetriebe den bestmöglichen Ölwechsel-Service (Ölaustausch von ca. 97%) für ein langes Getriebeleben und butterweiches Schalten - wie neu!

Automatikgetriebe Spülen nach der Tim-Eckart-Methode™ **der komplette Automatikgetriebe-Ölwechsel durch dynamisches Spülen!**

Wechseln der Öl-Trockenfüllmenge bei gleichzeitigem Reinigen/ Spülen, speziell auch bei Wandlern ohne Ölablaßschraube, zur Vorbeugung und Beseitigung von Automatikgetriebe-Problemen (z.B. Glykolverseuchung, Schaltstöße, Schalten mit Verzögerung, Hochschalten bei zu hoher Drehzahl, Anfahrchwäche, Ruck beim Gang einlegen, Ruckeln, Rupfen beim Anfahren, Kickdownprobleme, Geräusche, rufende Wandlerüberbrückungskupplung KÜB bzw. die dadurch entstehenden Vibrationen, Notlauf aufgrund Drehzahlunterschieden). Weiterhin sind ein Spülen des Wärmetauschers nach Getriebetausch sowie eine Neubefüllung (auch 7-Gang) möglich. Somit kann man sich die extra Anschaffung einer teuren Pumpe und des Einschraub-Adapters in die Ölwanne, zur Befüllung des 7G Getriebes mit neuem Öl über die Ölwanne, sparen (2,48€ zzgl. Mwst zusätzlich).

Preise:

- Automatikölwechselsystem** mit 12V Hochleistungspumpe, 2 Kanister mit Schnellverschlußadaptern (**Metall**), 90°Winkeladapter, Ölfilter (für das Neue Öl) mit Filterung 28µm laut Anforderung Mercedes-Benz, MB-Adaptern, Maybach, SLR (auch den Adaptern für die neue M/ R/ S-Klasse 7-Gang usw.+ Autotronic-Getriebe und **Chrysler 300C 3.0**), Messbecher: **666€** zzgl. Mwst.
- Fahrbare Servicestation zum Einbau des Wechselsystems**, oben eingebauter für Automatikgetriebe angepasster Ölaufangwanne mit direktem Ablauf zum Altölkanister, Aufbewahrungsmöglichkeiten und Halterungen für Ölpeilstabe/ Schläuche/ Adapter (mit automatisches Abführen des auslaufenden Restöles) usw. Aus Edelstahl **470€** zzgl. Mwst.
- Schnellverschlußadapterset** zum schnellen Wechseln der Adapter **140€**, **Plusadapter 15€**, **7G Plus 68€** jeweils zzgl. Mwst.
- Automatikgetriebe-reiniger 10 Liter Kanister** (für 25 Reinigungen) **125€** zzgl. Mwst.
- 7 G Zusatzadapter** W211/W203/SLK/CLK **10€** zzgl. Mwst.
- Adapteranschluß zum Einschrauben in die MB 7-Gang Ölwanne** zur Befüllung durch die Ölablaßschraubenöffnung **2,48€** zzgl. Mwst.
- 20 Liter Kanister Neues Öl** mit Ölfilter und Schnellverschlußadapter **33€** zzgl Mwst (bei Verwendung verschiedener Öle).
- MB alter Vito/ Grundadapter **25€** zzgl. Mwst (Baugleich zum Grundadapter Schlüsselweite 22mm).
- Tischölprobenset **10€** zzgl Mwst.
- Messbecher 2000ml **8€** zzgl Mwst.
- Hazet Trichter 198-1 zum Reiniger einfüllen **10€** zzgl Mwst.
- Glykoltestset für 25 Tests auf Glykolverseuchung des ATF-Öles **129€** zzgl. Mwst.
- Solarzelle zur Nachladung und Erhaltung der 12V Batterie **19€** zzgl. Mwst.
- Spanfilterset: einbaubar in die Rücklaufleitung zur kurzfristigen Filterung nach Getriebe/Wandlerschaden mit Spannbildung **15€** zzgl. Mwst.
- Wärmetauscherspülset: Spülung/ Reinigung zur Wiederherstellung der optimalen Wärmeleitfähigkeit/ Volumenstroms. Selbst festsitzende Späne nach Getriebeschaden können durch das Pumpen vom heißem Öl mit schnell wechselnden Flussrichtungen gelöst werden **285€** zzgl.

Das System ist nach nur 10 Spülungen bezahlt + Sie haben zufriedene Kunden! Da gibt es nichts vergleichbares!



Das Kanister Spülsystem!



Maybach First Class Service!



ML 320CDI W164 gespült mit neuem ATF 134 Öl.

Nie wieder Ölwechsel! Warum doch und wie in welchen Intervallen! Fast alle Fahrzeughersteller geben aus Kostengründen eine Lifetime-Befüllung an, obwohl sich die Rückstände und Ablagerungen nicht vermeiden lassen. Dadurch bedingt zeigen sich in der Praxis vermehrte Defekte, wie Automatikgetriebe-Schaltprobleme, Anfahrchwächen oder rufende Wandlerüberbrückungskupplungen usw. Besonders belastet sind drehmomentstarke und schwere Fahrzeuge bzw. Anhängerbetrieb und Kurzstreckenfahrzeuge. Ein regelmäßiger ATF-Ölwechsel kann die Lebensdauer des Getriebes wesentlich verlängern. Der Reibwert der Kupplungen kann konstant gehalten werden. Schmutz und Abrieb im Getriebe werden verringert. Ein sauberer Ölfilter sorgt für stabile Druckverhältnisse im Getriebe. Die Aufgaben des ATF (Automatic Trans Fluid) sind: die Leistungsübertragung im Wandler, Betrieb der hydraulischen Steuerung und Betätigung der Schaltelemente, Gezielte Beeinflussung der Reibwerte an den Schaltelementen, Wärmeabfuhr und Schmierung. Der Temperaturbereich für das ATF beträgt ca. -30°C bis max. 400°C. Ein Grund für die Automatikgetriebe-Probleme ist die Alterung des Öls, welches nicht nur die Viskosität beeinflusst, sondern auch durch Aufnahme von Feuchtigkeit die Korrosion in den Getriebebauteilen fördert, was meistens zu den Defekten führt. Der Abrieb besteht aus Metall (**auch Aluminiumstaub aus der Fertigung!**) und Reibbelagpartikeln wie die Kupplungslamellen. Diese lagern sich im kompletten System ab und beeinflussen die Funktion der empfindlichen Steuerventile (diese können dann im warmen oder kalten Zustand klemmen) und der Dämpfungselemente, verstopfen oder behindern den Ölfluss, angefangen beim Ölsieb über die hydraulische Steuereinheit und den Wandler. Auch wird die Zahnradölpumpe durch den Abrieb der Sintermetallkupplungen belastet. Ebenso ist die Schmierung beeinträchtigt, was wiederum zu erhöhtem Abrieb an den Aluminiumbauteilen führt (erkennbar an dem schwarzen Öl). Das alles kann die Lebensdauer des Getriebes erheblich verkürzen. Nur durch einen „kompletten Automatikgetriebeölwechsel“ sind die Ablagerungen zu entfernen. Wenn der Fahrzeughersteller keine kürzeren Intervalle vorschreibt, ist je nach Belastung ein Wechsel nach 3-6 Jahren oder 60-120.000 Kilometern besonders sinnvoll. Bei

Automatikgetrieben ist jedoch konstruktionsbedingt ein vollständiger Austausch des Öles auf herkömmliche Weise nicht möglich, wenn der Wandler über keine Ablassschraube verfügt. (Aber selbst bei vorhandener Ablassschraube werden bei einer Spülung im Gegensatz zum Öl ablassen aus dem Wandler alle Schmutzpartikel abgeführt. Wenn das Öl einfach nur abgelassen wird, bleibt jedoch viel Schmutz im Wandler zurück, wie wenn man vergleichsweise in einen Eimer mit Dreckwasser unten ein Loch bohrt und zwar alles Wasser abläuft, aber auch viel Dreck im leeren Eimer zurückbleibt, der sich nur durch Nachspülen entfernen läßt.) Dies ist jeweils an der Differenz der Ölwechselmenge zur Trockenfüllmenge erkennbar. Da durch eine Teilerneuerung des Öls keine Reinigung des Systems erfolgt, sondern nur die Qualitätsverbesserung des Öls, wurde das Automatikölwechselsystem vor allem für Getriebe ohne Wandlerablassschraube konstruiert. Dieses ermöglicht nicht nur einen schnellen und vollständigen Austausch des kompletten Öles, sondern es erfolgt auch durch Zugabe eines Vorreinigers vorab eine schnelle und sehr wirksame Getriebereinigung aller Komponenten. (Beim alten Öl sind die Additive erschöpft und der Schmutz wird nicht mehr gelöst. Beim neuen Öl mit frischen Additiven löst sich der Schmutz, aber der Ölstopfen ist wieder zu!) Auf der Rücklaufseite des Wärmetauschers besteht die Möglichkeit, das Automatikgetriebeöl im laufenden Betrieb zu entnehmen, sofern neues Öl in gleicher Menge eingepumpt werden kann. **Der Ölwechsel mit dem Automatikölwechselsystem rechnet sich nicht nur durch die längere Lebensdauer für den Fahrzeugbesitzer, sondern auch dadurch, daß durch früheres Hochschalten 0,3-1Liter Kraftstoff eingespart wird (Gründe für verspätetes Hochschalten siehe unten).**



W212 Taxi.



AMG G55 Kompressor.



AMG CLS 63 7-Gang 19.541km. Neues Öl/Altes Öl.



Das Automatikölwechselsystems: Nicht umsonst der mit großem Abstand Marktführer/ Spezialist für Automatikgetriebe-Spülsysteme, denn bei uns ist der Name das alleinige Produkt und nicht nur eins von vielen Produkten! Nur hier gibt es diese Detailanleitungen! Durch transparente Bauweise mit Standardhydraulikbauteilen einfach zu warten/ reparieren und für jeden verständlich gebaut. Bei den Kanister-Tanks unter der Pumpe entstehen keine Probleme mit undichten Behältern, auch nicht bei sehr hohen Temperaturen von **100°C**, da diese nach unten geschlossen sind. Die Kanister können restlos entleert werden, wer aber dauerhaft mit verschiedenen Ölen arbeitet, der kann sich für ein paar Euro mehrere Kanister Neues Öl anschaffen. So kann innerhalb von Sekunden die Ölsorte gewechselt werden. Ganz einfach den Kanister wechseln statt diesen Leerpumpen. Bei der neuen Servicestation kann das Restöl aus der Ölwanne direkt in den Kanister Altes Öl abgeleitet werden, da dieser ja unten steht! Nach dem Ölwechsel kann der Kanister innerhalb von 10 Sekunden durch die Weithalsöffnung einfach entleert werden, statt umständlich leer zupumpen wie bei den Systemen mit dem Tank über der Pumpe! Warum kompliziert wenn es doch so einfach geht! Durch die aufgeklebten Literangaben muß man nicht immer im „Trüben Fischen“, sondern es ist immer möglich die Ölmenge zu kontrollieren die hinein und heraus gepumpt werden. So ist es z.B. wichtig die Ölmenge zu messen die herausgepumpt wird um festzustellen ob der Kühler einen großen oder kleinen Wärmetauscher hat. Danach wird die Wechselölmenge festgelegt. Bei MB wird z.B. die Ölwanne mit **4 Liter** bei einer Rücklaufleitungsspülung gefüllt und mit **5 Liter** beim Anschluß vor dem Wärmetauscher. Kommt bei **10,4 Liter** Altöl immer noch verschmutztes Öl kann die Wechselmenge ganz einfach z.B. um **1-2 Liter** anhand der Literangaben erhöht werden. Will man die Ölqualität sichten, hält man einfach den Altöltankverschluß über einen durchsichtigen Behälter und schließt kurz den Drei-Wege-Hahn. Danach kann das Öl wieder einpumpt werden. Der Automatikgetriebereiniger läßt sich ganz einfach, bei Automatikgetrieben ohne Peilstaböffnung, durch das Kanistersystem so einpumpen, daß die Ölmenge mit dem Reiniger gleich ist wie vorher ohne Reiniger. Das ist wichtig da sonst diese Getriebe bei einer Probefahrt mit Reiniger überfüllt wären und dies bezüglich empfindlich sind! Weil die Pumpe nur kurz zur Neubefüllung und auch systembedingt nur Frischöl pumpt (außer beim Reiniger einpumpen), wird sie nicht unnötig belastet und muss auch nicht gereinigt werden. Der Automatikölstand läßt sich mit dem Automatikölwechselsystem einfach und schnell korrigieren. Das Ganze geht mindestens so schnell, wie ein normaler Ölwechsel, aber der Ölumsatz und die Kundenzufriedenheit tun sich mehr als verdoppeln!



Wechselstellung (Hebel waagrecht)



Durchgangsstellung (Hebel senkrecht)



Schnellverschlußadapterset 140€/ Plusadapter 15€/7G Plus 68€



Zusatz-Ölfilter (für das **Neue Öl) mit Filterung 28µm für Mercedes-Benz. Spanfilterset.**



Hazet Trichter 198-1 zum Reiniger einfüllen



Ölprobenset als Tischwerbeidee! **Sieht das Öl in Ihrem Automatikgetriebe auch so schwarz aus?**

Tim Eckart Automatikölwechselsystem Manufaktur, Schillerstr. 12, D-36208 Wildeck-Obersuhl, Tel. +49(0)6626-773936, Mobil. +49(0)172-3436381, Fax. +49(0)6626-773953, www.Automatikoelwechselsystem.de, tim.eckart@automatikoelwechselsystem.de

Die Neue Dimension des Automatikgetriebe-Spülen. Schneller und einfacher, weil nun alles zusammen! Spülen Sie endlich wie ein Profi!

Fahrbare Servicestation zum Einbau des Wechselsystems, oben eingebauter für Automatikgetriebe angepasster Ölauffangwanne mit direktem Ablauf zum Altölkannister, Aufbewahrungsmöglichkeiten und Halterungen für Ölpeilstäbe/ Schläuche/ Adapter (mit automatisches Abführen des auslaufenden Restöles) usw. Aus Edelstahl 470€ zzgl Mwst. Abmessungen: Höhe 130cm, Breite Ölwanne 46cm, Länge Ölwanne 65cm, Rollendurchmesser 12,5cm, Gewicht ca. 32kg.



Zusatzwanne für Werkzeug/ Schrauben etc., Aufhänger für die beiden Schläuche mit Hydraulikschnellverschlußkupplungen. Aufhänger für 2 Ölpeilstäbe, Ölwannendichtung etc.. 2 Absperrhähne für die 2 Ölwannen. Auf Sonderwunsch eine Aluwanne (zum Auffangen des Restöles) für den liegenden Transport.



Ölwanne für Adapter/ Werkzeug/ Öl etc. mit Abführen des Restöles in den Altölkannister! Altöl auskippen in die obere Ölwanne mit Sieb zum Spritzschutz. Das Altöl läuft dann automatisch in den Kannister Altes Öl unten in der Servicestation. So einfach ist das! Unten Platz für die Kannister, den Reiniger, Batterie und Spraydosen etc..



Montageauflage für die Ölwanne zum Wechseln der Ölwannendichtung.



Servicestation am AMG C 63.



Solarzelle zur Nachladung und Erhaltung der 12V Batterie

Kundenliste:

Diese Autohäuser haben sich für das Automatikölwechselsystem mit **MB-Adapter** entschieden:

Achtung: MB-Servicepartner spülen nur MB-Fahrzeuge und nichts anderes!!!

-I.S.P. GmbH & Co. KG, Institut für Kraft- und Schmierstoffprüfung. **Bitte dort nicht anrufen, denn die Spülen nur Testfahrzeuge der Hersteller !!!**

- Autoservice Zimmermann **01149 Dresden**, Radeburgerstr. 214, 0351-8801087 (MB-Spezialist)
- Scholze & Preusche **01139 Dresden**, Taxibetrieb und Freie KFZ-Werkstatt, Altrachau 43, 0351-8491708 **Grundadapter, BMW/ Zusatzadapter ohne Überwurfmutter 19mm, ZF 6-Gang, Opel**
- MB Hahn & Schmidt GmbH **01445 Radebeul**, Meißner Straße 381, 0351-893120
- Andreas Neupert Autoservice Taucha **04425 Taucha**, Grassdorfer Str. 13, 034298-30030 **Grundadapter, BMW/ Jag-Zusatzadapter, ZF 6-Gang, Opel, Porsche Cayenne + Boxster/VW Touareg, Audi A8 ZF 6-Gang Adapter B**
- Kfz-Teile & Reifendienst Marcel Laubitz **04425 Taucha**, Gärtnerweg 3, 034298-489746 **Grundadapter, BMW/ Jag-Zusatzadapter, Plattenwärmetauscher**
- Automobile Taucha GmbH **04425 Taucha**, Kriekauer Straße 44, 034298-67760 **Grundadapter, BMW/ Jag-Zusatzadapter, Plattenwärmetauscher**
- MB S&G Automobilgesellschaft GmbH, **06449 Aschersleben**, Daimlerstraße 1, 03473-913770
- MB S&G Automobilgesellschaft GmbH, **06526 Sangerhausen**, Auenweg 1, 03464-6330
- MB Auto-Scholz-AVS GmbH & Co. KG **07751 Sulza-Jena**, Daimler-Benz-Straße 1, 03641-3880
oder **07546 Gera**, Siemensstraße 49, 0365-48830 (Ein System wird von beiden Standorten zusammen genutzt)
- ProMobil AutoService GmbH **10961 Berlin**, Gneisenaustr. 108, 030-6959380 (MB+Taxi Spezialist)
- Autoservice Faber **12107 Berlin**, Greinerstr. 18/20, 030-79743941 **Grundadapter, BMW/ Jag-Zusatzadapter, Plattenwärmetauscher, VW T4 VR6 oder Autogasumbau, Porsche Cayenne + Boxster/VW Touareg, Audi A8 ZF 6-Gang Adapter B, Golf/Sharan Jatco-Getriebe, Citroen/Fiat/Lancia Aisin-Getriebe**
- Sternwarte Weissensee **13086 Berlin**, Lehderstr. 42/43, 030-92799898 (MB-Spezialist, <http://www.sternwarte-kfz.de>)
- Daimler AG Niederlassung Berlin **13581 Berlin**, Seeburgerstraße 27, 030-390100, **MB alter Vito ZF-Grundadapter**
- Autodienst Löwe **13585 Berlin**, Neuendorferstr. 64-94, 030-33308344, **Grundadapter, BMW/ Jag-Zusatzadapter, Plattenwärmetauscher**
- MB Herbert Mühle GmbH **21029 Hamburg**, Lehfeld 6, 040-7257070
- MB SternPartner GmbH & Co. KG **21337 Lüneburg**, Dahlenburger Landstraße 35, 04131-88888, **MB alter Vito ZF-Grundadapter**
- MB Hans Tesmer AG & Co. KG **21423 Winsen**, Luhdorfer Straße 130, 04171-88280
- MB BrinkmannBleimann GmbH **21502 Geesthacht**, Steinstraße 80, 04152-80050
- MB Hans Tesmer AG & Co. KG **21614 Buxtehude**, Lüneburger Schanze 14, 04161-7380, **MB alter Vito ZF-Grundadapter**
- MB Hans Tesmer AG & Co. KG **21684 Stade**, Carl-Benz-Straße 10, 04141-60630
- Auto Technik Wandsbek **22041 Hamburg**, Hinschenfelderstieg 16, 040-20911986 (MB-Spezialist)
- Axel von Blittersdorf Sportwagenservice **22085 Hamburg**, Winterhuderweg 66-68, 040-27148993 (Porsche Spezialist) **alle Porsche-Adapter**
- Walker GmbH **22087 Hamburg**, Ifflandstrasse 71, 22087 Hamburg, 040-225536 (MB-Spezialist)
- ATO Autotechnik Ohlsdorf GmbH **22335 Hamburg**, Sommerkamp 31a, 040-5550-5540 **Grundadapter, BMW/ Jag-Zusatzadapter**
- MB Roßbach Automobile GmbH **22339 Hamburg**, Poppenbütteler Weg 5, 040-538009-0
- Daimler AG Niederlassung Hamburg **22453 Hamburg**, Kollaustraße 171, 040-69417327
- Herbitt Cars GmbH **22761 Hamburg**, Ruhrstrasse 57a, 040-88915660 **Grundadapter, BMW/ Jag-Zusatzadapter, Opel, Ford DSG-Getriebe VW/Audi, Jaguar ZF 5+6-Gang Getriebe XK8**
- J. & B. Aust **22767 Hamburg**, Lerchenstraße 24a, 040-432 5800 (MB-Spezialist)
- MB Herbert Mühle GmbH **22926 Ahrensburg**, Kurt-Fischer-Straße 17 - 19, 04102-22020
- Auto Company Langenfelde GmbH **23611 Bad Schwartau**, Redderbusch 4, 0451-283828 **Grundadapter, DSG-Getriebe VW/Audi**
- MB Wandel&Partner Automobil GmbH **23936 Grevesmühlen**, Grüner Weg 16, 03881-71080
- MB Süverkrüp Automobile GmbH&Co. **24148 Kiel**, Klausdorfer Weg 169, 0431-720770
- Autohaus Petersen **24887 Silberstedt**, Hauptstrasse 2, 04626 18444-0 **Grundadapter**
- MB Klaus GmbH+Co. KG **24941 Flensburg**, Liebigstraße 2, 0461-99740
- KFZ Werkstatt Ralf Lange **25436 Tornesch**, Pastorendamm 12, 041-2252870, **Grundadapter, BMW/ Jag-Zusatz.dapter, ZF 6-Gang, Plattenwärmetauscher, DSG-Getriebe VW/Audi, Porsche Cayenne + Boxster/VW Touareg, A8 V8 ZF 5-Gang, Audi A8 ZF 6-Gang Adapter B, Opel, Golf/Sharan Jatco-Getriebe, Citroen/Fiat/Lancia Aisin-Getriebe**
- OC-Automobile GmbH&Co.KG **25474 Hasloh**, Kieler Straße 71a, 041-0660150 (überholt MB-Automatikgetriebe + MB-Spezialist)
- Taxen Union Oppermann&Schnack **25704 Meldorf**, Ernst-Günther-Albertstr. 40, 04832-1645 (MB+Autogas Spezialist) **Grundadapter**
- KFZ Meisterbetrieb Tobias Vangerow **25813 Husum**, Siemensstr. 20, 04841-73857
- Paulesgarage **25885 Oster-Ohrstedt**, Stampkensweg 8, 04847-809298 (MB-Spezialist) **Grundadapter**
- Michael Mahnkopf **26954 Nordenham**, Am Sieltief 10, 04731-21813 (MB-Spezialist)
- MB Georg Diekmann Automobile GmbH **27472 Cuxhaven**, Alte Industriestraße 1, 04721-74560
- MB SternPartner GmbH & Co. KG **29439 Lüchow**, Dannenberger Straße 32, 05841-9690
- Groß Taxen GmbH Taxiunternehmen **30163 Hannover**, Ölwechsel nur für eigene Fahrzeuge!
- MB Frank Gerberding GmbH **30827 Garbsen**, Im Bahlbrink 1, 05131-7030
- Der Reifen-Pointer **30880 Laatzen**, Greifswalder Straße 3, 05102-1510, **Grundadapter, Ford**
- MB KTW GmbH **31137 Hildesheim-Himmelsthür**, Mastbergstraße 5, 05121-97300, **MB alter Vito ZF-Grundadapter**
- MB Autohaus Kösel GmbH **31167 Bockenem**, Alte Posthofstraße 26, 05067-1559
- Hartmann Valves GmbH **31303 Burgdorf**, Bussardweg 15, 05085-980141/0175-2230565 (www.hartmann-autogas.de) **Grundadapter, Plattenwärmetauscher**
- MB Frank Gerberding GmbH, **31515 Wunstorf**, Sahlenkamp 1, 05031-957788
- Autohaus Deutschmann **31535 Neustadt**, Hannoversche Straße 35, 05032-61038 (MB Spezialist)
- Baier Kraftfahrzeuge, **31582 Nienburg**, macht nur Spülungen für die eigene Kundschaft!! **Grundadapter, BMW/ Jag-Zusatz. ohne Üb. 19mm**
- Siegfried Schimmel Taxiunternehmen **31812 Bad Pyrmont**, Borsigstr. 3, 05281-4180 (incl. Freie Werkstatt) **Grundadapter, BMW/ Jag-Zusatzadapter Plattenwärmetauscher**
- Kfz Meisterbetrieb Günther Mischok **33332 Gütersloh**, Marienstraße 30, 05241-29933
- Kfz-Fachwerkstatt Walter Leupold **33609 Bielefeld**, Herforder Str. 164, 0521-325668, (überholt MB-Automatikgetriebe + MB-Spezialist) **Grundadapter**
- Friedrich Düe GmbH & Co KG **33790 Halle/Westf.**, Gartnischer Weg 156, 05201-2244 Taxiunternehmen/Werkstatt **Grundadapter**
- Marggraf Taxibetrieb Melsungen **34323 Malsfeld**, **Grundadapter**
- Taxi Schmidt **34560 Fritzlar**, Gießener Straße 57, 05622-98899
- MB Bald Automobilgesellschaft mbH **35683 Dillenburg**, Am Rabenborn 1, 02771-3090
- Fa. Harnisch & Sinkel GmbH **35781 Weilburg**, Friedenbachstr. 5, 06471-39330 **Grundadapter, BMW/ Jag-Zusatzadapter, M18**
- Daimler AG Niederlassung Fulda **36043 Fulda**, Frankfurter Straße 125, 0661-94500
- Kurt Modenbach Kfz-Meisterbetrieb **36282 Haunack-Rotensee**, Zur Burg 11, 06621-64205 (MB-Spezialist)
- Michael Viole Kfz-Meisterbetrieb **37079 Göttingen**, Rudolf-Wissellstr. 4, 0551-631052 **Grundadapter, BMW/ Jag-Zusatzadapter, ZF 6-Gang, Plattenwärmetauscher, US ½ Zoll für z.B. alte Range Rover**
- Sternenservice 39615 **39615** (bei Wittenberge), 0172-3873916, **Grundadapter**
- MB Taxi-Düsseldorf eG **40227 Düsseldorf**, Kölner Straße 356, 0211-77760 (Mercedes-Benz Servicepartner + Taxi-Centrale)
- Lipanis Taxiunternehmen **40229 Düsseldorf**, Ölwechsel nur für eigene Fahrzeuge!
- MB Arthur Brüggemann GmbH&Co.KG **40231 Düsseldorf**, Karl-Geusen-Straße, 0211-92170 (AMG Performance-Center)
- AaM Getriebe Service **40231 Düsseldorf**, Höher weg 311, 0211-16757707 **Grundadapter, BMW/ Jag-Zusatzadapter**
- Hinea GmbH Taxiunternehmen **40470 Düsseldorf**, Ölwechsel nur für eigene Fahrzeuge!

-Taxiunternehmen Ralf Holland **40477 Düsseldorf**, Ölwechsel nur für eigene Fahrzeuge!
 -Benamar GmbH Taxiunternehmen **40625 Düsseldorf**, Ölwechsel nur für eigene Fahrzeuge!
 Autoservice Ertner & Söhne GmbH, **40721 Hilden**, Stockhausstr. 1-3, 02103-33184-0 **Grundadapater, BMW/ Jag-Zusatzadapater, ZF 6-Gang, Audi A8 ZF 6-Gang Adapter A, Audi A8 ZF 6-Gang Adapter B, Audi A8 V8 ZF 5-Gang, Plattenwärmetauscher, Opel, Renault Vel Satis, Golf/Sharan Jatco-Getriebe, Citroen/Fiat/Lancia Aisin-Getriebe, VW Touareg, Porsche Cayenne, Porsche Boxster, DSG-Getriebe VW/Audi.**

-MB Arthur Brüggemann GmbH&Co.KG **40822 Mettmann**, Willettstraße 1, 0210-492960
 -TFZ Taxiwerkstatt und Taxiunternehmen **40878 Ratingen**, Ölwechsel nur für eigene Fahrzeuge!
 -MB Loff & Sybers GmbH & Co. KG **41379 Brüggen**, Hülst 5, 02157-7129
 -Wuppertaler Stadtwerke **42281 Wuppertal**, Brombergerstr. 39, 02025-693002 **Grundadapater**
 -Daimler AG Niederlassung Dortmund **44139 Dortmund**, Wittekindstraße 99, 0231-12020
 -Pieper Motoren und Technik GmbH **44141 Dortmund**, Im Defdahl 12, 0231-562133 (Fachbetrieb zur Überholung vom Motoren/Automatikgetrieben)
Grundadapater, BMW/ Jag-Zusatzadapater, ZF 6-Gang, Audi A8 ZF 6-Gang Adapter A, Audi A8 ZF 6-Gang Adapter B, Plattenwärmetauscher, Opel, Renault Vel Satis, Toyota, Ford, Golf/Sharan Jatco-Getriebe, Citroen/Fiat/Lancia Aisin-Getriebe, VW Touareg, Porsche Cayenne, Porsche Boxster, Porsche 996.

-Auto Anft **44807 Bochum**, Oberscheidstr. 20, 0234-533919 (MB-Spezialist überholt und verstärkt MB Automatikgetriebe)
<http://www.auto-anft.de/automatikoeilwechsel.html>

-Uwe Fuchs OHG **45699 Herten**, Kaiserstr.223, 02366-37706 (MB-Spezialist+ Grosshandel für MB-Teile + Werkstatt)
 -MB Kramer GmbH & Co. KG **46117 Oberhausen**, Fahnhorststraße 101, 0208 999670
 -Fa Sönmez **46145 Oberhausen**, Robert-Kochstr. 34-36, 0208-669818, **Grundadapater, DSG-Getriebe VW/Audi**
 -Autohaus Vierke **46242 BOTTRUP**, Südring 89, 02041-107994, (MB-Spezialist), **Grundadapater**
 -Taxi Fritz **48231 Warendorf**, Watertimpen 9
 -Kfz.-Werkstatt Leusmann **48432 Rheine**, Kanalstr. 2, (MB-Spezialist)
 -Autohaus Hannöver **49685 Emstek** bei Cloppenburg, Cappelner Straße 1, 04473-92820 (MB-Spezialist)
 -Autohaus Theo Tieben **49733 Haren**, Lindenallee 36, 05934-1246 + 7577 (MB-Spezialist)
 -MB Josef Spielvogel KG **50126 Bergheim**, Oswaldstraße 1 – 3, 02271-60070, **MB alter Vito ZF-Grundadapater**
 -Birnbäum Kfz-Technik **50677 Köln**, Bonner Wall 39-41, 0221-383549 (MB-Taxieinkauf)
 -Daimler AG Niederlassung Köln, **50825 Köln**, Mercedes Allee 1, 0221-57960-0, (incl. Maybach/ SLR)
 -Uwe Denker Kfz-Werkstatt **50933 Köln**, Achenerstr. 308, 0221-543070 (MB-Spezialist)
 -Taxi Lang GmbH **51588 Nümbrecht**, Bahnweg 12, 02293-912234 (Taxibetrieb + Freie Werkstatt)
 -AutoKessler e.K. **51643 Gummersbach**, Mühlenstr. 35, 02261-7893150, (MB-Spezialist)
 -MB Auto-Schumacher GmbH **51766 Engelskirchen**, Olpener Str. 33-35, 02263-92290
 -Taxi Thelen **51789 Lindlar**, Klausenstrasse. 73, 02266-440865 oder 8800 (Taxibetrieb und Freie Werkstatt)
 -MB Bähr GmbH & Co. KG **52134 Herzogenrath**, Roermonder Straße 37, 02407-5780
 -Taxi Jürgen Mohnen **52146 Würselen**, Schumanstraße 18a
 -MB H. Siebertz GmbH & Co. KG **52223 Stollberg**, Aachener Straße 120 – 122, 02402-12350, **MB alter Vito ZF-Grundadapater**
 -MB Autohaus Zittel GmbH **52249 Eschweiler** (AMG-Center), Rue de Watrelos 8 - 10, 02403-87020
 -Autogas-Klimatechnik Peter Böhmer **52249 Eschweiler**, In der Krause 66-68, 02403-5571993 (MB SL-R129 Spezialist) **Grundadapater, BMW/ Jag-Zusatzadapater, ZF 6-Gang, Plattenwärmetauscher**

-MB RKG Rheinische Kraftwagen Gesel. **53179 Bonn**, Drachenburgstraße 18, 0228-85530
 -Ertmann KFZ Service **53229 Bonn**, Teufelsbachweg 3, 02289-262857 **Grundadapater**
 -Knörrchen Kfz-Technik **53757 Sankt Augustin**, Eifelstr. 18, 02241-341582
 -Söntgerath **53819 Neunkirchen**, MB-Spezialist der nur für die eigene vorhandene Kundschaft spült, keine Neukunden!
 -MB Auto Krings GmbH **53894 Mechernich**, Ginsterberg 1, 02256 9441 0
 -MB Conrady Automobile GmbH&Co.KG **54634 Bitburg**, Dieselstraße 22, 06561-69360
 -Taxibetrieb Claus Madlock **55122 Mainz**, Ölwechsel nur für eigene Fahrzeuge! **Grundadapater, BMW/ Jag-Zusatzadapater ohne Überwurf.19mm**
 -Kfz-Meisterwerkstatt Ralf Weber **55130 Mainz**, Jakob-Anstattstr. 9, 06131-6278621
 -Kfz Technik Mathes **55442 Stromberg**, Alte Steige 18, 0171-9551502 (Taxiwerkstatt+Automatik, eigener Automatikgetriebereiniger!!)
 -MB Otto Singhof GmbH & Co. KG **56355 Nastätten**, Rheinstraße 43, 06772-60000
 -Kfz Leuchtmann **58239 Schwerte**, Bachstr. 10, 02304-72048 **Grundadapater, Plattenwärmetauscher**
 -Fahrzeugtechnik Flanz **58300 Wetter**, Auf der Bleiche 6, 02335-9753220 **Grundadapater**
 -Gonschorek GmbH KFZ-Meisterbetrieb **58456 Witten**, Westerweide 36, 02302-1782818 (MB-Spezialist)
 -Richard Niehaus **59269 Beckum**, Hammerstr. 18-20, 02521-3712 (MB-Spezialist)
 -MB Ing. Franz Pott-Sudholt KFZ GmbH **59302 Oelde**, Lindenstraße 31, 02522-93050, **MB alter Vito ZF-Grundadapater**
 -Rapidway (Meine Werkstatt) **60326 Frankfurt**, Lahnstr. 43-55, 069-84843639 (Freie Werkstatt und Taxibetrieb)
 -Daimler AG Niederlassung Frankfurt **60488 Frankfurt/Main**, Heerstraße 66, 069-85017700
 -Daimler AG Taxistrasse Niederlassung F. **60488 Frankfurt/Main**, Heerstraße 66, 069-85017700
 -Syed Ali Shah Taxibetrieb **60598 Frankfurt/Main**, Ziegelhüttenweg 5a
 -Rocky's Auto Werkstatt **61440 Oberursel**, Oberurslerstr. 62-64, 06171-287458 (MB-Spezialist) **Grundadapater, BMW/ Jag-Zusatzadapater, ZF 6-Gang, Plattenwärmetauscher, Alfa-Romeo 156**

-ATS-Auto-Service-GmbH, Sobotzig **63065 Offenbach**, Mathildenstr. 9, 069-80108639 **Grundadapater, BMW/ Jag-Zusatzadapater, Opel, Plattenwärmetauscher, DSG-Getriebe VW/Audi, Mini CVT-Getriebe, Ford CVT 23 Getriebe.**

-VW+Chrysler+MB Kunzmann **63741 Aschaffenburg**, Auhofstraße 29, 06021-3610 mit AMG-Center, **Grundadapater**
 -Autoreparatur Erich Blechschmitt **64293 Darmstadt**, Otto-Röhmstr. 30, 06151-899730 **Grundadapater, Plattenwärmetauscher**
 -MB Bartmann & Sohn GmbH **64319 Pfungstadt**, Robert-Bosch-Straße 20, 06157-80030
 -KJ Tech Services GmbH **64347 Griesheim**, Kirschgberg 20, 06155-6666-100 **Grundadapater, BMW/ Jag-Zusatzadapater, ZF 6-Gang, Audi A8 V8 ZF 5- Gang, Audi A8 ZF 6-Gang Adapter A, Audi A8 ZF 6-Gang Adapter B, Porsche Cayenne/ VW Touareg/ Porsche Boxster, Porsche 996, VW/Audi DSG 6 Gang**

-MB Taunus-Auto-Verkaufs-GmbH **65189 Wiesbaden**, Mainzer Straße 82 - 92, 0611-7770
 -Niehage's Autowerkstatt **65205 Wiesbaden**, Stolbergerstr. 7, 06122-2454 **Grundadapater, BMW/ Jag-Zusatzadapater, Plattenwärmetauscher**
 -Taxi und Kurierbetrieb Steve Schneider **66121 Saarbrücken**, Am Holzbrunnen 5-7, 0681-8919850 (Taxiwerkstatt+Freie Werkstatt)
 -MB Auto-Neubeck GmbH **67346 Speyer**, Wormser Landstraße 194, 0623264220
 -MB Autohaus Ebert-Diehm GmbH&Co. **67547 Worms**, Cornelius-Heyl-Straße 57, 06241-8420 Peter Adrian
 -MB Torpedo-Garage **67655 Kaiserslautern**, Altenwoogstraße 60-62, 0631-3426-0
 -ZF Service GmbH, Niederl. Mannheim **68169 Mannheim**, Waldhof Str. 82, 0621-330050 **Grundadapater, BMW/ Jag-Zusatzadapater, M18, ZF 6-Gang, Audi A8 V8 ZF 5-Gang, Plattenwärmetauscher**

-Auto-Fischer **68199 Mannheim**, Voltastr. 34, 0621-855634, (MB-Spezialist)
 -Gerd Schnabel Taxiwerkstatt **68229 Mannheim**, Sulzgerstr. 43, 01772630436 (MB-Taxispezialist)
 -Auto Palast GmbH **68309 Mannheim**, Ludwig-Roebelstr. 5, 0621-4293363, (MB-Taxispezialist) **Grundadapater**
 -Chrysler + MB Ebert Automobile GmbH **69469 Weinheim**, Mannheimer Straße 77, 06201-3960205 **Chrysler-Adapter**
 -N. u. A. Fom GbR Taxi-Betrieb **69198 Schriesheim**, Steinschleifenweg 3
 -Daimler AG EP/SNM **70327 Stuttgart-Untertürkheim** (Werksreparatur für Werksinterne Reparaturen)
 -Kfz-Technik Jürgen Veith **70794 Filderstadt**, Gutenbergstr. 10, 0711-6013640 (im Hause bei Taxi-Einkauf Stuttgart GmbH)
 -MB Auto-Palmer GmbH & Co. KG **70825 Korntal-Münchingen**, Zuffenhauser Straße 95, 0711-8399930
 -Daimler AG, Werksreparatur **71059 Sindelfingen**, Fronäckerstrasse 30, (auch für Nicht Werksangehörige!) 0703190-81155, 85664, 5149, 81470
 -Kfz-Meisterbetrieb Andreas Winter eK **71139 Ehningen**, Im Letten 19, 07034-4041 **Grundadapater, BMW/ Jag-Zusatzadapater, ZF 6-Gang,**

- MB Autohaus Lorinser GmbH + Co. KG **71332 Waiblingen**, Alte Bundesstraße 45, 07151-1360
- MB Burger Schloz Automobile GmbH... **71384 Weinstadt-Endersbach**, Mercedesstraße 2-4, 07151-205950
- Fa. Reifen-Schiebel **72108 Rottenburg**, Gartenstrasse 84, 07472-281554 (MB Spezialist)
- MB Burger Schloz Automobile GmbH... **73066 Uhingen**, Mercedesstraße 1-10, 07161-2050
- MB Karl Russ GmbH & Co. KG, **73265 Dettingen**, Kirchheimer Straße 182, 07021-57030
- MB Burger Schloz Automobile GmbH... **73312 Geislingen**, Stuttgarter Straße 359, 07331-20050
- MB Autohaus Bruno Widmann GmbH .. **73431 Aalen**, Carl-Zeiss-Straße 49, 07361-57030
- MB Burger Schloz Automobile GmbH... **73614 Schorndorf**, Stuttgarter Straße 60, 07181-40080
- MB Jesinger KG **73730 Esslingen**, Fritz-Müller-Straße 151, 07111 930200
- Autoservice Skorupa GbR **74076 Heilbronn**, Dieselstr.14,07131-6440959 **Grundadapter, BMW/ Jag-Zusatzadapter, ZF 6-Gang, Audi A8 V8 ZF 5-Gang, Audi A8 ZF 6-Gang Adapter A, Audi A8 ZF 6-Gang Adapter B, Porsche Cayenne + Boxster/VW Touareg, Plattenwärmetauscher, Golf/Sharan Jatco-Getriebe, Citroen/Fiat/Lancia Aisin-Getriebe**
- MB Assenheimer + Mulfinger G mbH... **74072 Heilbronn**, Südstraße 40, 07131-9680
- MB Adolf Söhner KG **74889 Sinsheim**, Heilbronner Straße 70, 07261-6910
- Hardy Sütterlin Kfz-Werkstatt **75175 Pforzheim**, Eutingenstr. 39, 07231-51637, (MB-Spezialist)
- MB Autohaus Heimgärtner GmbH **75356 Calw**, Gottlob-Bauknecht-Straße 40, 07051-93100
- Kurt Automobile **76185 Karlsruhe**, Rheinstr. 116, 0721-4908780 **Grundadapter, BMW/ Jag-Zusatzadapter**
- Taxi-Funk-Zentrale Karlsruhe e.G., **76227 Karlsruhe**, Auf der Breit 5, 0721-944144, (Ölwechsel auch von MB die keine Taxis sind)
- Kfz-Service Andreas Nether **76829 Ranschbach**, Am Heubrunnen 18, 0170-9637563, (MB-Spezialist)
- Reifenservice KFZ-Meisterb. Peter Best **76863 Herxheim**, Gewerbepark West Nr 5, 07276-502060
- MB S&G Automobil Aktiengesellschaft **77656 Offenburg**, Carl-Zeiss-Straße 15, 0781-6050
- MB S&G Automobil Aktiengesellschaft, **77694 Kehl**, Königsberger Straße 30, 07851-4859250 oder in 77855 Achern, Schleif 3, 07841-2010
- MB Hartmann GmbH & Co. KG **77933 Lahr**, Gottlieb-Daimler-Straße 6, 07821-58070
- MB Südstern - Bölle AG + Co KG **78166 Donaueschingen**, Dürrheimer Straße 12, 0771-8380
- MB Südstern - Bölle AG + Co KG **78224 Singen**, Georg-Fischer-Straße 55 - 57, 07731-82010
- MB Südstern - Bölle AG + Co KG **78467 Konstanz**, Maybachstraße 9, 07531-99350
- Taxi Zentrale 5000 Taxiunternehmen **79761 Waldshut-Tiengen**, Ölwechsel nur für eigene Fahrzeuge! **Grundadapter**
- Beige Taxi München GmbH **80337 München**, Ölwechsel nur für eigene Fahrzeuge!
- Isar-Taxi-Betriebs GmbH **80797 München**, Ölwechsel nur für eigene Fahrzeuge!
- Taxiunternehmen K&G **80802 München**, Ölwechsel nur für eigene Fahrzeuge!
- Taxiunternehmen Duschl GmbH **80935 München**, Ölwechsel nur für eigene Fahrzeuge! **VW/Audi DSG 6 Gang**
- Stimmer & Sohn Kfz-Autoreparatur **80939 München**, Lindberghstr. 20, 089-348440
- TE-Autoteile München, Taxi+Kfz-Bedarf **80999 München**, Sankt-Johannstr. 23-25, 089-5020571 (MB-Spezialist)
- Adams GmbH (Taxibetrieb) **81243 München**, Aubingerstr. 84, Ölwechsel nur für eigene Fahrzeuge!
- K&S Autoservice Savas Palestis **81671 München**, Grafingerstr. 29, 089-20350580 (MB-Taxi Spezialist) **Grundadapter, BMW/ Jag-Zusatzadapter, M18, ZF 6-Gang, Audi A8 ZF 6-Gang Adapter A**
- Taxiunternehmen Mayr **82140 Olching**, Estingerstr. 35
- A&S Kfz Service Öztürk Gdbr **85356 Freising**, Erdinger Str. 43, 08161-85640 **Grundadapter, BMW/ Jag-Zusatzadapter, Plattenwärmetauscher, Golf/Sharan Jatco-Getriebe, Citroen/Fiat/Lancia Aisin-Getriebe**
- Kafa Auto GmbH-KFZ-Meisterbetrieb **85748 Garching-Hochbrück**, Daimlerstrasse 10, 089-3206216
- KFZ Michael Lichtenstern **86453 Dasing/ Taiting**, Marienstr. 23, 08205-1669 **Grundadapter**
- Peter Liebl KFZ-Werkstatt **86573 Zahling**, Augsburgener Straße 4, 08205-7904 (MB-Spezialist)
- Autoland Möttingen **86753 Möttingen**, Enkingerweg 17, 09083-91040
- Autoservice Wörheide **86875 Waal**, Gewerbestr. 2b, 08246-960677 (US-Cars Spezialist) **US 3/8 Zoll**
- MB Autohaus Allgäu GmbH & Co. KG **87435 Kempten**, Lindauer Straße 111, 0831-81010
- MB Autohaus Allgäu GmbH & Co. KG **87509 Immenstadt**, Sonthofener Straße 55 - 57, 08323-80090
- Taxi Böck **87527 Sonthofen**, Bahnhofplatz 1, 08321-4040
- Siegfried Häusler Kfz-Meisterbetrieb **88069 Tettang**, Am Klostergarten 3, 07543-7961 (MB-Spezialist)
- Daimler AG Niederlassung Ravensburg **88214 Ravensburg**, Jahnstraße 80, 0751-8010
- MB Oßwald GmbH **88348 Bad Saulgau**, Wiesenstraße 5, 07581-48860, **MB alter Vito ZF-Grundadapter**
- MB Eberhard Uhl GmbH **88348 Bad Saulgau**, Herbertinger Straße 35, 07581-509920
- Autohaus Ott **88436 Eberhardzell-Mühlhausen**, Waldseer Strasse 19, 07355-464 **Grundadapter, BMW/ Jag-Zusatzadapter, Audi A8 ZF 6-Gang Adapter A, Plattenwärmetauscher, US 3/8 Zoll**
- MB Filser Filser GmbH **88471 Laupheim**, Ulmer Straße 95, 07392-97120
- MB Gairing GmbH & Co KG **88499 Riedlingen**, Gammertinger Straße 21, 07371-93240
- Fa. Schwörer Kfz-Technik **88499 Altheim**, Waldhauserstr. 8, 07371-12317
- Daimler AG Niederlassung Neu-Ulm **89231 Neu-Ulm**, Von-Liebig-Straße 10, 0731-7000
- MB Eugen Sing GmbH & Co. KG **89520 Heidenheim**, In den Seewiesen 4, 07321-35950
- Daimler AG Niederlassung Nürnberg **90411 Nürnberg**, Neumeyerstraße 7 - 11, 0911-31600, Taxistrasse, **MB alter Vito ZF-Grundadapter**
- Daimler AG Niederlassung Nürnberg **90429 Nürnberg**, Fürther Straße 235, 0911-31600
- Taxiunternehmen Meierhöfer **90459 Nürnberg**, Steinheilstraße 14
- Kfz-Meisterbetrieb Has **90461 Nürnberg**, Ingolstädterstr. 257, 0911-614400
- Auto Porisch GmbH **90478 Nürnberg**, Ernststr. 6, 0911-497187 (MB-Spezialist)
- MB Autohaus Löhlein **90530 Wendelstein**, In der Lach 76, 09129-40550, **MB alter Vito ZF-Grundadapter**
- MB Auto Graf **90579 Langenzenn**, Mühlsteig 7, 09101-99390
- KFZ Meisterbetrieb Ibrahim Bölükmes **90768 Fürth / Burgfarrnbach**, Siegeldorfer Str. 14, 0911-7567677
- MB Oppel GmbH **91522 Ansbach**, Liebigstraße 1, 0981-46510
- Taxizentrale Treuchtlingen GmbH **91757 Treuchtlingen**, Dürerstraße 18
- Amberger-Autogas-Zentrum **92224 Amberg**, Ohmstr.8, 0160-94741345 **Grundadapter**
- Bayerische Taxieinkauf Schifflbauer **92272 Freudenberg**, Schulstr. 5, 09627-92020 (Keine Werkstatt, nur Verkauf von MB-Teilen!)
- MB Autohaus Karl Bögl GmbH **92318 Neumarkt**, Nürnberger Straße 35, 09181-4020
- Taxi-Zentrale Grasenhiller e.K. **92318 Neumarkt**, Ölwechsel nur für eigene Fahrzeuge! **Grundadapter**
- MB Autohaus J & J Niederfahrenhorst **92421 Schwandorf**, Regensburger Straße 47, 09431-74340, **MB alter Vito ZF-Grundadapter**
- Autohaus Stierstorfer **93092 Barbing**, Kirchstr. 10, 09401-2243 (MB-Spezialist)
- MB Reitmeier GmbH & Co. KG **93309 Kelheim**, Kelheimwinzerstraße 113, 09441-50330, **MB alter Vito ZF-Grundadapter**
- Hirschvogel GmbH & Co. KG **93413 Cham**, Gewerbepark Chamminster Nord A3, 09971-392900
- Hirschvogel GmbH & Co. KG **94036 Passau**, Traminer Straße 2, 0851-955120
- Hirschvogel GmbH & Co. KG **94209 Regen**, Molkereistraße 13, 09921-94690
- Hirschvogel GmbH & Co. KG **94315 Straubing**, Osserstraße 2, 09421-73070
- MB August Hahn Betriebs GmbH, **95213 Münchberg**, August-Horch-Straße 2, 09251-99420
- Taxiunternehmen Wolfgang Frisch **95028 Hof**, Heiligengrabfeldweg 21
- Holger Zehner Kfz.-Meisterwerkstatt **96188 Stettfeld**, Gartenstrasse 23, 09522-7543 **Grundadapter, BMW/ Jag-Zusatzadapter, ZF 6-Gang**
- Michael Jaud **96215 Lichtenfels**, Schneidmühlenweg 20, 09571-4340 (Freie Werkstatt)
- Kfz-Technik Holhut **96231 Bad Staffelstein**, Pferdsfelder Weg 66, 09573-3738 (MB-Spezialist)
- Autocenter Wachtelberg GmbH&Co. KG **97273 Kürnach**, Wachtelberg 6, 0936-7984484 **Grundadapter, BMW/ Jag-Zusatzadapter, ZF 6-Gang, Plattenwärmetauscher, Golf/Sharan Jatco-Getriebe, Citroen/Fiat/Lancia Aisin-Getriebe**

Österreich:

-MB Wiesenthal & Co Troststraße GmbH **1100 Wien**, Troststraße 109-111, +43-1601760 (MB-Händlerverbandsvorsitzender Österreich)
-ACFK Werkstättenbetriebs GmbH **1020 Wien**, Körnergasse 4, +43-6502001651 (MB-Spezialist)
-AD Autodienst Nemeč **1160 Wien**, Schuhmeierplatz 4, +43-14920726 (MB-Taxi Spezialist), Grundadapter, BMW/ Jag-Zusatzadapter, M18, ZF 6-Gang, Plattenwärmetauscher, US 3/8 Zoll, Porsche Cayenne + Boxster/VW Touareg, Audi A8 ZF 6-Gang Adapter B
-MB Ing. Johann Winterleitner **2286 Haringsee**, Kirchengasse 15, +43-2214 84088
-RTS Taxiserviceges.mb.H **4030 Linz**, Kremsmünstererstrasse 52, +43-69910610388
-Taxibetrieb Wolfgang Fürst **5023 Salzburg**, Linzer Bundesstrasse 42, +43-6642048082
-MB Autohaus Goidinger GmbH **6460 Imst**, Gewerbeperk 2, +43-5412 66000

Schweiz:

-MB Garage de l'Etoile SA **CH-1020 Renens** VD (Lausanne), Route de Cossonay 101, +41-21-6330202
-MB Garage de la Marbrerie **CH-1227 Carouge** GE (Genève), Chemin de la Marbrerie 1, +41-22-8277111 (incl. Maybach/ SLR)
-Mercedes-Benz Automobil AG **CH-3000 Bern 22**, Stauffacherstrasse 145, +41-31-3397777, Peter Läderach
-MB Garage Le Parc D'Andrès SA **CH-3960 Sierre**, Route du Simplon 22, +41-274562222
-MB Kestenholz Auto AG **CH-4052 Basel**, St. Jakobs-Strasse 399, +41-613779377, Herr Rossi
-Mercedes-Benz Automobil AG **CH-4663 Aarburg**, Oltnerstrasse 85, +41-627875151
-MB Auto-Schmid AG **CH-5035 Unterentfelden**, Suhrenmatten, +41627375353, Roger Roth
-MB Robert Huber AG **CH-5210 Windisch**, Mülligerstrasse, +41-564602121
-MB Robert Huber AG **CH-5612 Villmergen**, Dorfmattestrasse 2, +41-566191717
-MB Robert Huber AG **CH-5630 Muri**, Pilatusstrasse 33, +41-566759191, Roland Trottmann
-MB Robert Huber AG **CH-5703 Seon**, Birren 2, +41-627752828
-Mercedes-Benz Automobil AG **CH-6004 Luzern**, Spitalstrasse 8, +41-414290429, Bruno Renggli
-MB Auto Kaiser AG **CH-6330 Cham**, Hinterbergstrasse 19-21, +41-417471616
-Mercedes-Benz Autom. SA Succursale L **CH-6915 Lugano**, Via Pian Scairolo 31, +41-919864545
-MB Ring Garage AG Chur **CH-7007 Chur**, Ringstrasse 5-9, +41-812871111, Reto Gansner
-Mercedes-Benz Automobil AG **CH-8004 Zürich**, Badenerstrasse 119, +41-442458282
-Mercedes-Benz Automobil AG **CH-8008 Zürich-Seeheld**, Färberstrasse 6 / Dufourstrasse 48, +41-442689966, Herr Streule
-Mercedes-Benz Automobil AG Zürich-N **CH-8050 Zürich**, Hagenholzstrasse 111, +41-443081111, Herr Inaner
-MB Auto-Lang **CH-8280 Kreuzlingen**, Sonnenwiesenstr. 17, +41-716868444
-MB Mäschi Kreuzgarage AG **CH-8353 Elgg**, Bahnhofstrasse 7, +41-523641600, Hans Mäschi
-MB Nord-Garage AG Ohringen **CH-8472 Ober Ohringen**, Erlenstrasse 24, +41-523200520, Marco Kuonen
-MB Auto-Trachsler AG **CH-8623 Wetzikon** ZH, Pfäffikerstrasse 48, +41-449315030, Herr Kast
-Mercedes-Benz Automobil AG **CH-8952 Schlieren**, Zürcherstrasse 109, +41-447325555, Claudio Rüdy (incl. Maybach/ SLR)

Liechtenstein:

-MB Garage Weilenmann AG **9494 Schaan**, Im Rietacker 6, +423-2381080, Herr Frommelt

Frankreich:

-MB KROELY, **67000 STRASBOURG**, 17-21 rue du Fossé-des-Treize, +33-388375454

Dänemark:

-Daimler Biler AS **2300 København S**, Snorresgade 17, +45-33785506, MB alter Vito ZF-Grundadapter

Finland:

-MB Veho Autotalot Oy **01510 Vantaa** Mäkituvantie 3, +358-010-569742

-MB Veho Autotalot Oy **90400 Oulu** Kaliisenperä 1, +358105692060

Italien:

-MB ELITCAR S.r.l. **20013 Magenta** (MI) C.so Italia, 40, +39-02-97001402

Slowenien:

-MB Autocommerce, d.o.o. **1113 Ljubljana**, Baragova ulica 5, +386-15883555

Serbien:

-Auto Servis MURGA **36300 Novi Pazar**, Generala Zivkovic 328, +381-20387000, www.autoservismurga.com Grundadapter

Kroatien:

-MB EUROline **Zagreb**, Kovinska 5, +385-1/34 41 111
-MB Autokuća BOLČEVIĆ **ZAGREB**, Kašinska 95, Telefon +385-1/200 16 00
-MB Autokuća BUNIĆ **VARAŽDIN**, Kučanska 2, +385-42/30 58 10
-MB Autokuća ETRADEX **PAZIN**, Stancija Pataj 45b, +385-52/62 22 22
-MB Auto GAŠPARIĆ **VELIKA GORICA**, Velikogorička 19a, +385-1/63 79 318
-MB Autokuća HABEK **SESVETE**, Kraljevečki Novaki / Leskovac 9, +385-1/20 46 370
-AUTOSERVIS "ŠEBEK" SESVETE- **MARKOVO POLJE**, ALEJA MIRA 7, 00385 1 2008 178 Grundadapter, BMW/ Jag-Zusatzadapter, M18, ZF 6-Gang
-MB Automobili ŠKOJO **OSIJEK**, Ulica borova 1, 00385-31/22 00 00
-MB Autokuća ŠOP **MATULJI**, Trtni 20, 00385-51/74 21 53
-MB Autokuća VRDOLJAK **SPLIT**, Domovinskog rata 65, +385-21/32 10 70
-MB AUTOline, PC Split **DUGOPOLJE**, Bani – Sjever, +385-21/59 90 00
-ex MB Bimex d.o.o **Karlovac**, Mala Jelsa 34, +385-47/634-208

Albanien:

-Ardit Lula **Tirana**, Rr. Mihal Grameno 53, +3554371860/ +355692165217

Rumänien:

-Calin Calarasu

Griechenland:

-Mercedes Benz Service+BRABUS, K.D. PAPAPOULOS S.A. **Thessaloniki**, 1 Anapafseos Str., Kalamaria, 55-134, +30-2310-384051

Polen:

-Mechanika Pojazdowa Wladyslaw Wisla **43-300 Bielsko-Biala**, ul.Osterwy 24, +48 33 8113690

Ungarn:

-Gajber KFT. **H-2600 Vác**, Kölcsey F. u. 19./ 2100 Gödöllő, Batthyány u. 24. , +3628-421789 Mobil:+3620-5840946
Grundadapter, BMW/ Jag-Zusatzadapter, M18, ZF 6-Gang, Audi A8 V8 ZF 5-Gang, Plattenwärmetauscher, VW/Audi DSG 6 Gang, Audi A8 ZF 6-Gang Adapter B/ Porsche Cayenne/ VW Touareg/ Porsche Boxster, Porsche 996, US 3/8 Zoll

-HGT Invest Kft. **H-7171 Sióagárd**, Kossuth L. u. 44/a., +36-20-9151707 Vig István

-Pepita Group Kft. Taxi-Zentrale **H-8000 Székesfehérvár**, Kadocsa str. 58, +36-22322-222 Grundadapter, BMW/ Jag-Zusatzadapter

-Pallagi Testvérek Kft. **H-8000 Székesfehérvár**, Budai út 132, +36-20-9348-661, Grundadapter, BMW/ Jag-Zusatzadapter, M18, ZF 6-Gang, Plattenwärmetauscher

Estland

Höbenool OÜ Jürgen Riim **44307 Rakvere**, Rahu 13-1, +3725265900, Grundadapter, BMW/ Jag-Zusatzadapter, ZF 6-Gang, Audi A8 ZF 6-Gang Adapter A, Audi A8 ZF 6-Gang Adapter B, VW Touareg, Porsche Cayenne, Porsche Boxster

Portugal:

-Bruno Szymanski

Niederlanden:

-MB Baan Twente B.V.,
-Autobedrijf H.T Bösing BV

-MB Baan Twente B.V.

Lissaboa

7466 PK Zuna (Rijssen), Provincialeweg Zuna 2, +31-548 513070

7532 RB Enschede, Lenteweg 46, 0031-534611616, Grundadapter, BMW/ Jag-Zusatzadapter, ZF 6-Gang, Plattenwärmetauscher, VW/Audi DSG 6 Gang

7554 ND Hengelo (O), Goudstraat 20, +31-74 2900900

Belgien:

-Van Stichel bvba
-Germany-auto NV

1790 Affligem, Brusselbaan 321, +32-53-660543, <http://www.vanstichel.com/>
9420 Erpe-Mere, Leedsesteenweg 192, +32-53-800768, www.mijn-mercedes.be, (MB-Spezialist)

Kuweit:

-MB A.R.Albisher & Z.Alkazemi Co.,

Kuwait (incl. Maybach/ SLR)

Libanon:

-MB Betriebseröffnung Januar 2011

Tripoli/Bahas, Old Beirut-Road

USA:

-Roush Corporation **Livonia**/ Michigan (www.roushind.com) Roush Emissions Laboratory for Powertrain Development & Emissions Testing.

-German Master Tech European Car Repair **GA 30004 Alpharetta**, 5870 Hwy. 9 **Grundadapter**, **BMW/ Jag-Zusatzadapter**, **Audi A8 V8 ZF 5-Gang**, **Plattenwärmetauscher**

Technologiepartner für Tests und Feldversuche für: I.S.P. Institut für Kraftstoff -und Schmierstoffprüfung,

AFTON CHEMICAL, Infineum, Lubrizol Corporation, KJ Tech Services GmbH, Fuchs Oil, Shell Oil, ZF, Roush Corporation.

Zusatzadapter für andere Fahrzeuge:

-**Grundadapter** Schlüsselweite 22mm für: VW Phaeton/ Bentley Continental/ VW Passat TDI/ VW T5/ Audi A6/ A4 teilweise/ MB Vito mit Frontantrieb. Volvo ab Bj. 2001 in den Modellen (S/V40 - V50 - S60 - C/S/V70 - S80 - XC70 - XC90 - Crosscountry) die Automatik von Aisin Warner AW55-50SN einbaut haben.

-**BMW/ Jag-Zusatzadapter** zum Anschluß an Grundadapter für GM 5L40E/ BMW ZF 5-Ganggetriebe mit den beiden Leitungsanschlüssen nebeneinander, BMW ZF5HP24 mit Überwurfmutter 19mm Schlüsselweite auf der Ölleitung, Jaguar/ Aston Martin DB7 Kühleranschluß mit 22mm Schlüsselweite Überwurfmutter auf der Ölleitung. 5HP30 Getriebe eingebaut in: Rolls Royce Silver Seraph V12, Bentley Arnage Green Label und im Aston Martin DB7 Vantage V12 1999-2003. Teilweise auch für ZF 6-Gang Getriebe mit 12mm Ölleitung. Das Neue ZF 8-Ganggetriebe im BMW (Vorlaufleitung).

-**ZF 5-Gang M18**, 2 Schläuche mit M18 Ringauge und doppelter Hohlschraube zum Anschluß an Getriebe oder dem Ölkühler für z.B. BMW X5 4,4l oder 535i/540i E39 mit ZF 5 HP24 Getriebe.

-**ZF 6-Gang** für BMW, Range Rover, Land Rover, Maserati Quattroporte V, Rolls Royce Phantom, 14,5mm Anschluß am Getriebe.

-**Plattenwärmetauscheradapter** für VW (T4+Golf)/ Audi/ Renault die mit 2 Hohlschrauben auf dem Getriebe verschraubt sind.

-**Plattenwärmetauscheradapter** für **VW T4 VR6 oder Autogasumbau** und dadurch sehr wenig Platz, 2 spezielle nach gefertigte Hohlschrauben mit direktem Schlauchanschluß oben.

Weitere Adapter für: Opel, Renault Vel Satis, Toyota, Ford, Alfa Romeo 156 Q-System, **US 3/8 Zoll** Adapterschlauch für z.B. Corvette usw., **US 1/2**

Zoll Adapterschlauch für z.B. alte Range Rover, Jaguar ZF 5+6-Gang Getriebe XK8 Kühleranschluß mit Schlüsselweite 24mm, **Audi A8 V8 ZF 5-Gang**

(teilweise ältere A6), **Audi A8 ZF 6-Gang Adapter A** mit Wärmetauscher am Getriebe unten festgeschraubt ohne außenliegenden Leitungen, **Audi A8 ZF 6-Gang Adapter B** mit Wärmetauscher am Getriebe unten festgeschraubt mit außenliegenden Leitungen, **Golf/Sharan Jatco-Getriebe**, **Citroen/Fiat/Lancia Aisin-Getriebe** mit Wärmetauscher am Getriebe verschraubt. **Porsche Cayenne Aisin 6-Ganggetriebe**/ **VW Touareg**/ **Porsche Boxster-Adapter** mit ZF 5-Ganggetriebe, **Porsche 996-Adapter**. **Chrysler-Adapter**. **Mini CVT-Getriebe**, **Ford CVT 23 Getriebe**.

VW/Audi DSG 6 Gang Getriebe-Adapter. Ölwechsellmenge nun 8 Liter (incl. Spülen mit 2,5 Liter) statt wie bisher nur 5 Liter Neues Öl.

Automatikölwechselsystem

Aktuelle Beschreibung unter: http://www.automatikoelwechselsystem.de/files/Automatikoelwechselsystem_MB_320_Pixel.pdf
Sicherheitsdatenblatt: <http://www.automatikoelwechselsystem.de/files/Reiniger%20906%20Sicherheitsdatenblatt%20deutsch.pdf>

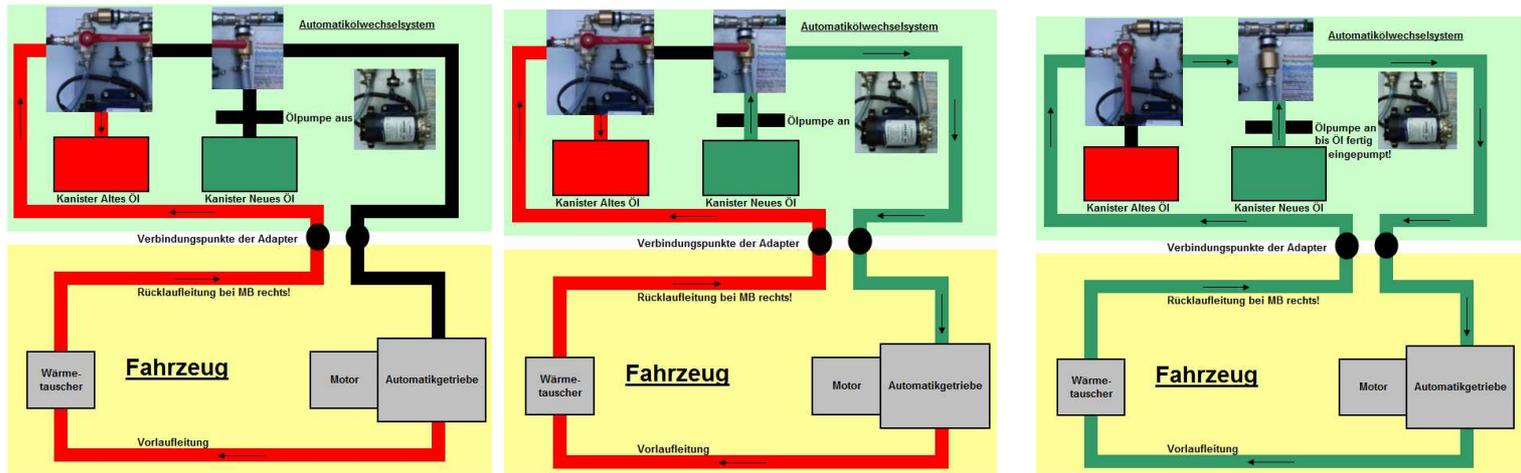
Beschreibungen für Spülungen bei Mercedes-Benz Getrieben:

1. Ölwechsel bei MB 5-Gang Getriebe 722.6 NAG-1 angeschlossen an der Rücklaufleitung:
2. Ölwechsel bei MB 5-Gang Getriebe 722.6 NAG-1 angeschlossen an der Vorlaufleitung:
3. Extreme Glykolverseuchung MB 5-Gang Getriebe 722.6 NAG-1 (bzw. Mocca im Getriebe):
4. Probleme bei MB 5-Gang Getriebe 722.6 NAG-1:
5. Ölwechsel bei MB 7-Gang Getriebe 722.9 NAG-2 angeschlossen an der Rücklaufleitung (Vorlaufleitung):
6. Adapterset für Feldversuche/ Adapterset zum Ölwechsel auf dem Rollenprüfstand:
7. Alter Vito Frontantrieb mit ZF-Getriebe:
8. Ölwechsel bei 722.8 CVT-Getriebe (A/ B-Klasse) und 722.7 (A-Klasse W168/ Vaneo):
9. Extra Spülung des Wärmetauschers:
10. Mercedes-Benz Adapter:
11. Schnellverschlußadapterset zum schnellen Wechseln der Adapter 140€ zzgl. Mwst:
12. Mercedes-Benz ProfiTraining/ Automechanika Messe:
13. Beschreibung für die Montage der neuen MB-Adapter für 7-Gang/ neuer Sprinter/ Chrysler/ Autotronic:
14. Sonder-Adapter nur für SLK/ CLK/ W203/ teilweise W211 7-Gang/
Neuer Gegenstückadapter SLK/ CLK/ W203/ W211-7G:
15. Neuer Kanister Neues Öl:
16. Checkliste bei Problemen mit der Pumpe des Automatikölwechselsystems:
17. Neu: Mercedes-Benz ProfiTraining über Skype mit Videofunktion:
18. MB ATF-Ölfreigaben:
19. Prüfbericht des Automatikgetriebereinigers, in Bezug auf Auswirkung auf die Elastomere im Automatikgetriebe!
20. Interview mit Mercedes-Benz Autohaus Hans Tesmer AG & Co. KG in Buxtehude
21. Spülen von Verteilergetrieben W203, W211, W220 bei Ruckeln und Vibrationen
22. Spülangebote als Beispiel:
23. Drehzahldiagramm aus einem Bosch-Tester von einem W211, E320CDI vor und nach der Spülung:
24. Markenunabhängige Universalanleitung:
25. Praxisberichte:

1. Ölwechsel bei MB 5-Gang Getriebe 722.6 NAG-1 angeschlossen an der Rücklaufleitung:

Für Getriebe 722.3 + 722.4 + 722.5 ist keine Spülung notwendig und wird auch nicht empfohlen!

Achtung: Der Automatikgetriebereiniger sollte nicht länger als 90 Minuten im Automatikgetriebe verbleiben!



Wechselstellung beim Anschluß an der Rücklaufleitung,

Durchgangstellung.

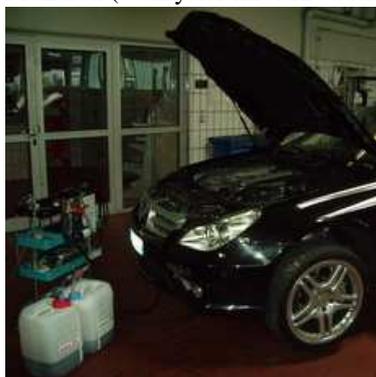


Ölstand prüfen! 400-600ml Vorreiniger einfüllen+15 Min fahren oder Fzg. mit blockierten Antriebsrädern 5 Min, kein Gas geben, +Gang R (im W/C-Modus) laufen lassen. Dann in den S-Modus schalten und anschließend 5 Min Gang D einlegen. Nun die Feststellbremse lösen und 5 Min im Prüfstandmodus (ESP/ASR aus) immer wieder beschleunigen, daß mindestens bis in den Dritten Gang (damit die K2 geschaltet wird) hochgeschaltet wird. Bei Problemen mit der KÜB/ Schaltung sollte aber am besten mit dem Reiniger gefahren werden! Am Ende kurz auch Gang R einlegen. Peilstaböffnung der Automatik (gesichert mit rotem oder schwarzen Sicherungsstift) nicht mit der Peilstaböffnung für Motoröl verwechseln!

Pedalbremse bei Allrad/Frontantrieb.

9-10 Liter Neues Öl in den Kanister Neues Öl abzapfen.

Bei den V-Motoren muß z.B. die Motorabdeckung abgebaut werden, oder man hat eine Trichter verlängerung zum Einfüllen des Reinigers!!! So wird angeschlossen: In Fahrtrichtung die rechte Rücklaufleitung vom Wärmetauscher (Hohlschraube) demontieren und mit dem linken Schlauch des Automatikölwechselsystems (mittels der doppelten Hohlschraube) verbinden. Den rechten Schlauch des Automatikölwechselsystems an den rechten Hohlschraubenschluß des Automatikgetriebes, mittels der originalen kurzen Hohlschraube, anschrauben (Ausnahme ML V8, hier wird die Ersatzhohlschraube verwendet). Wärmetauscherschraubenschluß: Die Rücklaufleitung, die vom Wärmetauscher kommt (geht weiter zur rechten Hohlschraube), mit dem linken Schlauch des Wechselsystems verbinden. Den rechten Schlauch des Wechselsystems mit dem Schlauch, der rechts zum Getriebe geht (rechte Hohlschraube), verbinden. Evtl. müssen die kurzen Adapterzwischen-schläuche (mit beidseitigem gleichen Schraubverschluß) mit eingeschraubt werden (z.B. bei W211), um die richtige Flussrichtung Wechselsystem (von links nach rechts) zu erreichen. Ausnahme: beim: W163 ML 400CDI/ W220/ W203+W211-4MATIC/ W230/ SLR McLaren (+Chrysler mit MB-Getriebe/ Jaguar V8 Kompressor) adaptiert man sich in die linke Vorlaufleitung, siehe extra Beschreibung!



Adapter am Rücklauf anschließen bzw. System wird in den Rücklauf (bei MB immer in Fahrtrichtung rechts) in Reihe eingebaut, siehe Beschreibung+Zeichnung oben.



Start des Wechsels mit z.B. 9 Liter Neues Öl in der Wechselstellung z.B. W210 Vierzylinder mit kleinem Wärmetauscher (Hebel waagrecht). (722.7/CVT-Getriebe: 7L Öl). Bei Adaption an der 17/19mm



oder mit 10 Liter Neues Öl bei z.B. W211 oder bei W210 ab 5-Zylinder wegen großem Wärmetauscher.



Ölwanne wird bei laufendem Motor +Gang D (S-Modus)(funktioniert) nur, wenn Alle Antriebsräder blockiert sind/kein Gas geben, von ca...Wenn viel Luft kommt in W/C-Modus schalten, dann Gang R + Motor aus.

Verschraubung nahe des Kühlers, die Restleitung bis zur Hohlschraube, kurz durch Einschalten der 12V Pumpe spülen!



5,5 Liter **Altöl** leer gepumpt bei **kleinem Wärmetauscher**. (Evtl. danach: Hat der Wandler eine Ablassschraube, kann das Öl zusätzlich in den Kanister **Altes Öl** abgelassen werden).



oder 6,5 L **Altöl** leer gepumpt bei **großem Wärmetauscher**.

Ölfilter A1402770095
Dichtung A1402710080
EGS: A 203 540 02 53



Abbau der Ölwanne. Dafür muß die Ölablassschraube nicht entfernt werden. **Altöl** des Ölfilters+Ölwanne auffangen. Ölfilter+Dichtung wechseln. (Abriebsschlamm in der Ölwanne).



0,3-0,5 Liter Rest Altöl aus der Ölwanne+Ölfilter in den Kanister **Altes Öl** einfüllen (**Ablabahn der Servicestation kurz öffnen**). Falls kein **Magnet** vorhanden ist: **Ohne Magnet** können sich **Eisenspäne** auf den magnetischen **Drehzahlfühlern** festsetzen Die Folge kann ein **Getriebetotlauf** sein(Drehzahlvergleich unplausibel). Dann abbauen+**Drehzahlfühler** von **Metallspänen** säubern!



Nun sind ca. **6 Liter Altöl** im Kanister **Altes Öl** bei **kleinem Wärmetauscher**.



oder es sind ca. **7 Liter Altöl** im Kanister **Altes Öl** bei **großem Wärmetauscher**.



Ölwanne reinigen. Wenn erforderlich einen **Magnet** nachrüsten!



Ölwanne montieren (**8 Nm**). EGS-Stecker abziehen und auf interne Undichtigkeit kontrollieren, bzw. gegebenenfalls erneuern (**2,5Nm**)!



Ölwanne wird bei stehendem Motor mit **4 Liter Neues Öl** befüllt (**5 Liter Marke** bei **kleinem Wärmetauscher**) durch einschalten der **12V Ölpumpe**.



oder Ölwanne wird bei stehendem Motor mit **4 Liter Neues Öl** befüllt (**6 Liter Marke** bei **großem Wärmetauscher**) durch einschalten der **12V Ölpumpe**.



Öl-Wechsel/Spülen: Motor einschalten+**Gang R (W/C-Modus)**, **Alle** Antriebsräder blockiert, kein Gas geben. Nach **15 Sek** in (**S-Modus**) schalten und dann in **Gang D** schalten! Die **12V Ölpumpe** läuft weiter!



Umschalten in die **Durchgangsstellung** bei Erreichen der **9,4 Liter Altöl** (incl. **400 ml Vorreiniger**), bei **kleinem Wärmetauscher**.



oder Umschalten in die **Durchgangsstellung** bei Erreichen der **10,4 Liter Altöl** (incl. **400 Vorreiniger**) bei **großem Wärmetauscher**.



Restliches **Neues Öl** einpumpen. **12V Ölpumpe** ausschalten. **9 Liter Neues Öl** eingepumpt bei **kleinem Wärmetauscher**. Ölstandskontrolle ca. **55°**. Korrektur mit dem System,



oder Restliches **Neues Öl** einpumpen. **12V Ölpumpe** ausschalten. **10 Liter Neues Öl** eingepumpt bei **großem Wärmetauscher**. Ölstandskontrolle ca. **55°**. Korrektur mit dem System,



Vor der Korrektur mit dem System, zur vollständigen Entlüftung kurz bis in Gang 3 hoch beschleunigen (Prüfstandmodus oder ESP/ASR aus). In Ausnahmefällen, wenn bei **9,4/10,4 Liter Altöl** immer noch **schwarzes Öl** kommt, können auch bis zu **12,4 Liter Öl** getauscht werden. Einfach erst später in die **Durchgangsstellung** umschalten. Dann **1-2 Liter Neues Öl** nachfüllen und nun einpumpen.



Motor ausschalten Adapter demonstrieren, Abdeckungen montieren.



Wenn der EGS-Stecker stark undicht war, **dann bei Zündung aus**, z.B. am W210/W203 das EGS-Steuergerät auf **ÖL** kontrollieren. W211 hat schon normalerweise Ölsperren im Kabelbaum!



evtl. Adaptionen auf Werkeinstellung zurückstellen, siehe unten. **Probefahrt** und dann bei **80°** Öltemperatur den Ölstand prüfen/Korrektur.



Ölstand z.B. ohne Korrektur bei **80°**, Motor läuft in Gang P!

Statt der Probefahrt kann man auch auf der Hebebühne im **Prüfstandmodus (ESP/ASR aus)** das Fahrzeug beschleunigen, dabei muß mindestens 2mal Gang **1-3** geschaltet werden (+Gang **R**), um alle Kupplungen zu betätigen, bzw. zu entlüften. Bei **80°** Öltemperatur Ölstand prüfen/Korrektur. **Achtung bei ABC-Fahrwerk/ Airmatic:** hier müssen die Räder immer beim Motor laufen lassen genug Bodenkontakt haben! **Getriebe-Adaptionen auf Werkseinstellungen zurückstellen:** Schlüssel auf Position 2 (nicht starten). Gaspedal bis ganz unten drücken und 5 sec. halten. Schlüssel auf 0 "aus" Position (Schlüssel nicht abziehen), Gaspedal los lassen. 2 min warten bis das System resetet ist. **Rupft die KÜB noch immer, dann KÜB Neu Adaptieren siehe unten oder ca. 800km fahren (bei V8/V12 KÜB neu Adaptieren)! In Einzelfällen kann auch das KÜB-Regelventil defekt sein!!!**

Geschaltete Kupplungen in den Gängen: 1.=B1+B2+K3+F1+F2, 2.=B2+K1+K3+F2, 3.=B2+K1+K2, 4.=K1+K2+K3, 5.=B1+K2+K3+F1, N.=B1+K3, R. bei S-Modus=B1+B3+K3+F1, R. bei W/C-Modus=B3+K1+K3. (F= Freilauf).

Prüfstandsmodus: Zündschlüssel Stellung 1, km-Resettaste **3** mal **schnell** kurz hintereinander drücken. Wenn KI die Bordspannung angezeigt, mit den Pfeiltasten auf Prüfstand blättern und mit + Taste aktivieren (deakt KI 15 -). Motor starten. Wenn Fzg. kein KI, dann ASR abschalten!

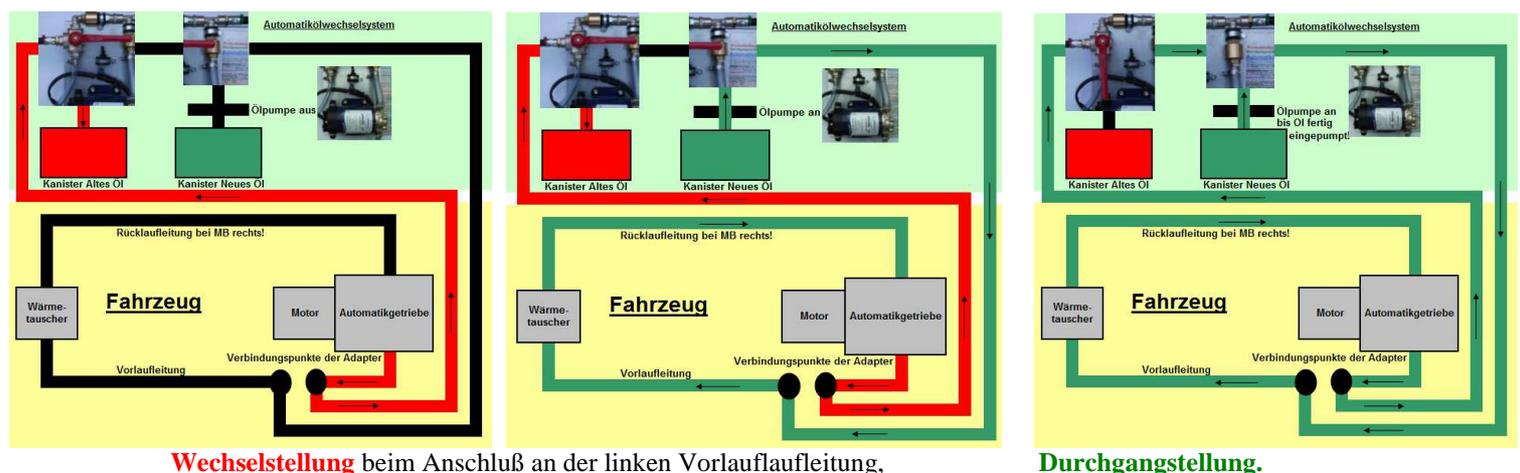
Zeitoptimierung: Reiniger einfüllen und während der 15 Min der Reinigung, Teile ausfassen + Kanister Neues Öl befüllen evtl. Kanister Altes Öl entleeren + Abdeckungen demonstrieren (falls Fzg. auf der Hebebühne) + 12V Ölpumpe anschließen.

2. Ölwechsel bei MB 5-Gang Getriebe 722.6 NAG-1 angeschlossen an der Vorlaufleitung:

Für Getriebe 722.3 + 722.4 + 722.5 ist keine Spülung notwendig und wird auch nicht empfohlen!

Achtung: Der Automatikgetriebereiniger sollte nicht länger als 90 Minuten im Automatikgetriebe verbleiben!

Ölwechsel bei: W163 ML 400CDI/ W220(incl. 400CDI)/ W203+W211-4MATIC/ W203 5Gang mit Rußfilter, W203 Benziner+ W211 Benziner, W230, zur schnelleren Montage als bei der Rechten Hohlschraube (+Chrysler 300C 3.0 CRD/ Grand Cherokee 2.7 CDI/ Jaguar V8 Kompr.) um sich nicht so die Finger bei der Montage zu verbrennen (ML 400CDI) bzw. um überhaupt die Adapter montiert zu bekommen (4MATIC), eingerostete Anschlüsse, schnellere Adaption! **Siehe Anschlußplan**



Da beim z.B. **ML 400CDI etc.** der Anschluß an der **rechten Rücklaufleitung** sehr schwierig ist, kann man sich auch ohne Ölmehrverbrauch, an der **linken Vorlaufleitung** vor dem Wärmetauscher adaptieren. Das geht viel schneller und einfacher. Getriebe wie bisher leer pumpen und dann 1,5 Liter Neues Öl einpumpen und noch einmal leer pumpen lassen. Danach die Ölwanne mit ca. 5 Liter statt wie bisher mit 4 Liter befüllen, da der Wärmetauscher mit befüllt werden muß.

Ölstand prüfen! 400-600ml Vorreiniger einfüllen+15 Min fahren oder Fzg. mit blockierten Antriebsrädern 5 Min, kein Gas geben, +Gang **R (im W/C-Modus)** laufen lassen. Dann in den **S-Modus** schalten und anschließend 5 Min Gang **D** einlegen. Nun die Feststellbremse lösen und 5 Min **im Prüfstandmodus (ESP/ASR aus)** immer wieder beschleunigen, daß mindestens bis in den **Dritten Gang** (damit die **K2** geschaltet wird) hochgeschaltet wird. **Bei Problemen mit der KÜB/ Schaltung sollte aber am besten mit dem Reiniger gefahren werden!** Am Ende kurz auch Gang **R** einlegen. **Peilstaböffnung der Automatik** (gesichert mit **rotem** oder schwarzen Sicherungsstift) **nicht mit der Peilstaböffnung für Motoröl verwechseln!** Bei den V-Motoren muß z.B. die Motorabdeckung abgebaut werden, oder man hat eine Trichterverlängerung zum Einfüllen des Reinigers!!!

So wird angeschlossen: In Fahrtrichtung die **linke Vorlaufaufleitung** zum Wärmetauscher (Hohlschraube) demontieren. Den **linken** Schlauch des Automatikölwechselsystems an den **linken** Hohlschraubenanschluß des Automatikgetriebes, mittels der originalen kurzen Hohlschraube, anschrauben. Den **rechten** Schlauch des Automatikölwechselsystems (mittels der doppelten Hohlschraube) mit dem Schlauch der zum Wärmetauscher geht verbinden. **Wärmetauscherschraubanschluß:** Die Vorlaufleitung die von der zur **linken** Hohlschraube kommt mit dem **linken** Schlauch des Wechselsystems verbinden. Den **rechten** Schlauch des Wechselsystems mit dem Schlauch, der zum Wärmetauscher geht verbinden. Evtl. müssen die kurzen Adapterzwischen-schläuche (mit beidseitigem gleichen Schraubverschluß) mit eingeschraubt werden (z.B. bei W211), um die richtige Flussrichtung im Wechselsystem (von links nach rechts) zu erreichen.



Reiniger einfüllen...



Pedalbremse bei Allrad/Front-Antrieb.



10 Liter Neues Öl in den Kanister Neues Öl abzapfen. (9 Liter Neues Öl bei kleinem Wärmetauscher).



2 Dichtringe unterlegen (da sonst undicht)



den **linken** Schlauch mit gebogenem Ringaugenanschluß links (Vorlauf) montieren. Den **rechten** Schlauch an den Schlauch zum Wärmetauscher montieren.



Beim **Neuen Sprinter / Chrysler 300C 3.0 CRD 5G** mit Steckein-satz in der Hohlschraube, das 7-G Stecksystem (der B-Klasse) montieren. **Achtung:** beim 300C V8 geht der Ölstand nur mit dem Ölpeilstab von Chrysler zu messen!



Jaguar V8 Kompressor links angeschlossen. angeschlossen.



AMG SL55 W230 oben am Wärmetauscher mit Winkeladapter. Funktioniert so auch beim W220/W230!



AMG C32 links an der Hohlschraube.



Start mit 10/(9) Liter Neues Öl z.B. am W163 ML400CDI in der **Wechselstellung** (Hebel waagrecht).



Ölwanne wird bei laufendem Motor +Gang **D (S-Modus)** (funktioniert nur, wenn Alle Antriebs-räder blockiert sind) kein Gas geben, Wenn viel Luft kommt 1,5 Liter Neues Öl Einpumpen. Dann noch einmal Leerpumpen lassen. Wenn viel Luft kommt in **W/C-Modus** schalten, dann Gang **R** + Motor aus.



Abbau der Ölwanne. Dafür muß die Ölablaßschraube nicht entfernt werden. **Altöl** des Ölfilters+Ölwanne auf-fangen. Ölfilter+Dichtung wechseln. **0,3-0,5** Liter Rest **Altöl** aus der Ölwanne + Ölfilter in den Kanister (**Ablaßbahn der Service-station kurz öffnen**)



Nun sind ca. **8/(7)** Liter **Altöl** im Kanister. **Neues Öl** ca. bei **8/(7)** Liter Marke. (Evtl. danach: Hat der Wandler eine Ab-laß-Schraube, kann das Öl zusätzlich in den Kanister **Altes Öl** abgelassen werden).



Ölwanne reinigen. Wenn erforderlich einen **Magnet** nach-rüsten! **Ölfilter A1402770095** **Dichtung A1402710080** **EGS: A 203 540 02 53**



Ölwanne montieren (**8 Nm**). EGS-Stecker abziehen und auf interne Undichtigkeit kontrollieren, bzw. gegebenenfalls erneuern (**2,5Nm**)!



Ölwanne wird bei stehendem Motor mit **5 Liter Neues Öl** befüllt (bis zur **3,5/(2,5)** Liter Marke) durch einschalten der 12V Öl-pumpe.

(**Abriebsschlamm in der Ölwanne**). **Altes Öl einfüllen.** Falls kein **Magnet** vorhanden ist: Ohne Magnet können sich Eisenspäne auf den magnetischen Drehzahl-fühlern festsetzen. Die Folge kann ein Getriebe-notlauf sein (Drehzahlvergleich un-plausibel). Dann Elektroteil abbauen+Drehzahl-fühler von Metallspänen säubern!



Öl-Wechsel/Spülen: Motor einschalten+**Gang R (W/C-Modus)**, **Alle** Antriebsräder blockiert, kein Gas geben. Nach 15 Sek in **(S-Modus)** schalten und dann in Gang **D** schalten! Die 12V Ölpumpe läuft weiter!
Vor der Korrektur mit dem System, zur vollständigen Entlüftung kurz bis in Gang 3 hoch beschleunigen (Prüfstandmodus oder ESP/ASR aus). In Ausnahmefällen, wenn bei **10,4/(9,4)** Liter **Altöl** immer noch **schwarzes Öl** kommt, können auch bis zu **12,4** Liter **Öl** getauscht werden. Einfach erst später in die **Durchgangsstellung** umschalten. Dann **1-2** Liter **Neues Öl** nachfüllen und nun einpumpen.

Umschalten in die **Durchgangsstellung** bei Erreichen der **10,4/(9,4)** Liter **Altöl** (incl. 400 ml Vorreiniger)

Restliches **Neues Öl** einpumpen. **Links Motoröl !!!** 12V Ölpumpe ausschalten. **10/(9)** **Rechts ATF-Öl!!!** Liter **Neues Öl** eingepumpt. Ölstandskontrolle ca. **55°**. Korrektur mit dem System, **Prüfstandmodus oder ESP/ASR aus**.



Motor ausschalten Adapter demonstrieren, Abdeckungen montieren.

Wenn der EGS-Stecker stark undicht war, **dann bei Zündung aus**, z.B. am W210/W203 das EGS-Steuerggerät auf **Öl** kontrollieren. W211 hat schon normalerweise Ölsperren im Kabelbaum!

evtl. Adaptionen auf Werkeinstellung zurückstellen, siehe unten. **Probefahrt** und dann bei **80°** Öltemperatur den Ölstand prüfen/Korrektur.

Ölstand z.B. ohne Korrektur bei **80°**, Motor läuft in Gang P!

Statt der Probefahrt kann man auch auf der Hebebühne im **Prüfstandmodus (ESP/ASR aus)** aus das Fahrzeug beschleunigen, dabei muß mindestens 2mal Gang **1-3** geschaltet werden (+Gang **R**), um alle Kupplungen zu betätigen, bzw. zu entlüften. Bei **80°** Öltemperatur Ölstand prüfen/Korrektur. **Achtung bei ABC-Fahrwerk/ Airmatic**: hier müssen die Räder immer beim Motor laufen lassen genug Bodenkontakt haben! **Getriebe-Adaptionen auf Werkseinstellungen zurückstellen**: Schlüssel auf Position 2 (nicht starten). Gaspedal bis ganz unten drücken und 5 sec. halten. Schlüssel auf 0 "aus" Position (Schlüssel nicht abziehen), Gaspedal los lassen. 2 min warten bis das System resetet ist. **Rupft die KÜB noch immer, dann KÜB Neu Adaptieren siehe unten oder ca. 800km fahren (bei V8/V12 KÜB neu Adaptieren)! In Einzelfällen kann auch das KÜB-Regelventil defekt sein!!!**

Geschaltete Kupplungen in den Gängen: **1.=B1+B2+K3+F1+F2**, **2.=B2+K1+K3+F2**, **3.=B2+K1+K2**, **4.=K1+K2+K3**, **5.=B1+K2+K3+F1**, **N.=B1+K3**, **R. bei S-Modus=B1+B3+K3+F1**, **R. bei W/C-Modus=B3+K1+K3**. (F= Freilauf).

Prüfstandsmodus: Zündschlüssel Stellung 1, km-Resettaste **3** mal **schnell** kurz hintereinander drücken. Wenn KI die Bordspannung angezeigt, mit den Pfeiltasten auf Prüfstand blättern und mit + Taste aktivieren (deakt KI 15 -). Motor starten. Wenn Fzg. kein KI, dann ASR abschalten!

Zeitoptimierung: Reiniger einfüllen und während der 15 Min der Reinigung, Teile ausfassen + Kanister Neues Öl befüllen evtl. Kanister Altes Öl entleeren + Abdeckungen demontieren (falls Fzg. auf der Hebebühne) + 12V Ölpumpe anschließen.

3. Extreme Glykolverseuchung MB 5-Gang Getriebe 722.6 NAG-1 (bzw. Mocca im Getriebe):



Ist extrem viel Kühlwasser im Automatikgetriebeöl, durch einen defekten Wärmetauscher, muß evtl. zweimal gespült werden. Zuerst mit 600ml Automatikgetriebeölsreiniger spülen. Sieht das Öl immer noch nicht aus wie neues Öl, siehe Behälter in der Mitte, dann noch einmal mit 400ml Reiniger spülen. Die Ölwanne muß aber auch beim zweiten Spülen abgebaut werden und der Ölfilter entleert werden!

Rechts im Bild sieht man 2 Reagenzgläser mit je 50 ml ATF-Öl und 1 ml Glykol vermischt. Im rechten Glas ist zusätzlich 2,5 ml des neuen Automatikgetriebeölsreiniger eingefüllt. Gut sichtbar ist, daß sich nur links Glykol nach unten absetzt. Der Automatikgetriebeölsreiniger emulgiert das polare Glykol im unpolaren ATF, so daß es besser aus den Kupplungen (wo es sich abgesetzt hat) herausgespült werden kann.

Leider gibt es auch Fälle wo ein Neuer Valeo-Kühler wieder nach nur 1.000km undicht (Glykolverseuchung) wird!!!

Rupft die KÜB noch immer, dann KÜB Neu Adaptieren siehe unten oder ca. 800km fahren (bei V8/V12 KÜB neu Adaptieren)! In Einzelfällen kann auch das KÜB-Regelventil defekt sein!!!

4. Probleme bei MB 5-Gang Getriebe 722.6 NAG-1:



Das Getriebeabstandstück zum elektrischen Anschluss, sollte bei jedem Ölwechsel (5-Gang Getriebe NAG-1) auf Ölundichtigkeit kontrolliert und gegebenenfalls erneuert (**am besten bei etwas abgekühltem Getriebe, da sonst Gefahr besteht das Elektroteil zu beschädigen**) werden. Wenn es undicht wird (nur sichtbar wenn der Stecker abgezogen ist), zieht es Öl (deswegen hat z.B. der W211 schon Ölsperren im Kabelbaum) in das Steuergerät hoch, bis dieses Voll läuft und dann Defekt geht. Achtung beim Ausbau darauf Achten, daß beide Dichtungen mit heraus kommen! **ET-Nr. A 203 540 02 53**, ca. 5€. Original Stecker hat **rote** Gummis. Die überarbeitete Version **weiße** Gummis und die Neueste Version hat nun **schwarze** dickere Gummis. Wenn Öl im Steuergerät ist, dann dieses einfach längere Zeit herauslaufen lassen. Nicht mit Bremsenreiniger etc. reinigen, sondern mit einem Platinenreiniger von z.B. Conrad Elektronik. Bild darunter rechts: Elektriksatz für das 5-Gang Getriebe. Bei fehlendem Magnet in der Ölwanne, setzen sich problematische Eisenspäne auf den magnetischen Drehzahlfühler fest.

Ausbautipp: zum Lösen der kleinen Schraube vom EGS-Stecker vorher Kältespray benutzen. Dann dreht sich nicht so einfach die Mutter mit!



Veröltes EGS-Steuergerät von innen, ab W211 gab es Ölsperren im Kabelbaum!



Elektroteil mit magnetischen Drehzahlfühlern.



Undichter Valeo Wärmetauscher aus W211, 270CDI aufgesägt. Die undichten Gummidichtringe sind der Verursacher der Glykolverseuchung!

Betroffen von der Glykolverseuchung sind folgende Fahrzeuge (nur bei Valeo-Kühler) mit 722.6 Getriebe bis Produktion 9/2003:

Typ 203 mit Motor 111/ 271/ 112/ OM646/ OM611/ OM612.990, **Typ 209** mit Motor 271/ 112/ 113/ OM612, **Typ 211** mit Motor 271/ 113/ OM628/ OM647/ OM648. **Am häufigsten trifft es den W211 E270CDI/ 320CDI/ E500.** Achtung auch **Neue Kühler** können defekt sein!!!

Preistipp für Kühler von Nissen: www.kuehlvertrieb.de, Preis (E500/270CDI/320CDI) ca. 200€ incl MwSt/Versand.



MB-Glykoltest für z.B. W203, W209, W211 **OK** bis **100 mg pro Liter Öl**. Über 100mg pro Liter Öl, Kühler tauschen und Getriebe spülen. Wenn durch die Spülung keine Besserung empfiehlt Daimler den Tausch des Wandlers!!!

Schlamm/ Abrieb in der Ölwanne.

Wenn durch die Spülung keine Besserung empfiehlt Daimler den Tausch des Wandlers!!!



Normale runde Messingspäne in der Ölwanne. Magnet wird nachgerüstet.



Grund für den Abrieb sind die Zahnradabstandsscheiben aus Messing.



Bei den älteren 722.6 Getrieben der Benzinier (diese haben keine Kunststoffabdeckung unten) korrodieren die Schrauben der Ölwanne in den Aluabstandhaltern total fest. Beim Öffnen werden die Schraubenköpfe abgedreht. Am Besten, man spaltet mit einem Meißel die Aluabstandstücke auseinander. Dann wird mit zwei gekonterten Muttern die restliche Schraube ganz einfach herausgedreht. So geht es am schnellsten. **Wegen Gehäusebruchgefahr geht das nicht bei der Schraube am EGS-Stecker!** Notfalls Auspuff

abschrauben, für Platz für den Trennschleifer! Wenn schon gebrochen dann mit Loctite 3463 Alukleber kleben, statt schweißen!

Mögliche Gründe für den Getriebeotlauf: (2ter Gang+R!) nach dem Ölwechsel: Stecker des EGS-Steuergerätes sitzt nicht 100% (evtl.verdreht) nach der Kontrolle nach Öl. Ein Pin des EGS-Steckers beim Wechsel verbogen oder ist heraus gefallen! **Kein Ölfilter!** Weitere Gründe ohne Ölwechsel: EGS-Stecker unten am Getriebe verölt oder oben am EGS bzw. Öl darin, Elektroteil defekt oder Späne auf den Drehzahlfühlern wenn kein Magnet in der Ölwanne war, Sicherung der KÜB erhöhter Widerstand (das kann auch ein Grund für Schaltprobleme trotz Getriebetausch sein! Batterie defekt bzw. fällt beim Starten auf 12-12,3V ab! Auch den Luftfilter + Kraftstofffilter + Luftmassenmesser überprüfen sonst evtl. Motornotlauf

Vorgehen bei Brummen/ Ruckeln/ Rubbeln: 1. Zuerst die Wandlerüberbrückungskupplung mit der Stardiagnose abschalten (geht nicht bei ML+G+Viano/ Vito, **Trick:** KÜB-Sicherung rausnehmen und Kippschalter dazwischen stecken. Achtung, aber nur ein paar Sekunden ausprobieren ob die Vibrationen während der Fahrt dann weg sind, sonst geht der Wandler nach nur 2-3km kaputt!). Wenn das Geräusch weg ist, dann liegt es höchstwahrscheinlich an der KÜB.

2. Bei Brumm-/ Dröhngeräuschen kann man zuerst versuchen, die KÜB neu zu adaptieren.

3. Bei Ruckeln/ Rubbeln: wenn das Fzg. einen **Valeo-Kühler** hat (Crimpung muß sichtbar sein), muß zuerst ein **Glykoltest** gemacht werden. Wenn dieser einen zu hohen Glykolwert im Automatikgetriebeöl ergibt, zuerst den Kühler erneuern und dann Spülen siehe weiter unten.

4. Getriebe mit dem Automatikölwechselsystem mit 9/ 10 Liter spülen und bei NAG-1 Getrieben EGS-Stecker auf interne Undichtigkeit kontrollieren. Sollte kein Magnet in der Ölwanne liegen, muß **ein** (kein zweiter!) Magnet hinein gelegt werden.

5. Falls immer noch keine Besserung/Teilbesserung, (z.B. nach **Kühlertausch aufgrund Glykol**) dann KÜB neu adaptieren oder **800km fahren**. Kontrolle: Kurbelwellenschwingungsdämpfer, Hardscheibe, Motor-/Getriebe-/Kardanwellenlager.

6. Wandler erneuern (evtl. vorher KÜB-Regelventil erneuern) und Adaption der Wandlerüberbrückungskupplung (KÜB).

7. Kabel zum Steuergerät auf Verölung kontrollieren und Getriebesteuergerät prüfen bzw. erneuern.

Hinweis: ein Glykoltest ist auch über www.wearcheck.de möglich. Analysenset 1 (weiß) für Getriebe

Glykolverseuchung bei W203/ W209/ W211 Bj. 2002-2003: Leider gibt es auch Fälle wo ein Neuer Valeo-Kühler wieder nach nur 1.000km undicht (Glykolverseuchung) wird! Deshalb am besten wenn möglich beim Erneuern des Kühlers einen anderen Kühler statt Valeo-Kühler einzubauen (z.B. **Nissen ca. 200€**). Somit kostet ein Neuer Kühler mit Spülung nur ca. **900-1.100€**. **So könnte der Kühler getestet werden:** Kühler mit 90° heißem Wasser füllen und dann abdrücken und dann zusätzlich Ölkreislauf mit 90° heißem Öl befüllen und einen Unterdruck erzeugen. Evtl. müssen noch dazu Erschütterungen/ Vibrationen simuliert werden! Dies alles kann aber nicht einmal ein Kühler-Reparaturbetrieb simulieren

Vibrationen nach dem Ölwechsel, die vorher nicht da waren: Da der Reibwert der KÜB nach der Reinigung wieder normal ist, muß sich die KÜB die nächsten 500-800km neu Adaptieren. Dann sind die Vibrationen auch wieder weg!

So können die MB Getriebe-Adaptionen angeblich beim 5G+7G auf die Werkseinstellung zurückgestellt werden:

1. Schlüssel auf Position 2 (nicht starten).
2. Gaspedal bis ganz unten drücken und 5 sec. halten.
3. Schlüssel auf 0 "aus" Position (Schlüssel nicht abziehen), Gaspedal los lassen.
4. 2 min warten bis das System Resetet ist.

KÜB-Adaption über Kühlmittel-Temperatur bei 722.6 Getrieben mit KÜB Zuschaltung ab Gang 1:

Klimaanlage ausschalten. Kaltstart (<20°) + Gang D einlegen, Lenkung gerade, 20 Sekunden mit gedrückter Bremse stehen bleiben. Nun Fahren bis 18-22°Wassertemperatur. Da nn anhalten in Gang D, Lenkung gerade, 20 Sekunden mit gedrückter Bremse stehen bleiben. Dann weiterfahren und den Vorgang wiederholen bei 28-32°, 38-42°, 48-52°, 58-62 °, 68-72° Wassertemperatur (Motortemperatur = Displaywert 6). Bei Erreichen einer Getriebeöltemperatur von ca. 80° das Fahrzeug so lange wie möglich mit einer konstanten Geschwindigkeit von etwa 50-60 km/h fahren.

KÜB-Adaption bei 722.6 Getrieben mit KÜB Zuschaltung ab Gang 3:

Die Adaptiondurchführung kann wahlweise in den Gängen 3, 4, oder 5 erfolgen. Schrittweise fünf Lastzustände im Drehmomentbereich von 50 Nm bis 100 Nm für ca. 4 Sekunden halten. Diesen Vorgang 4-mal wiederholen. Die Motordrehzahl muss zwischen 1500 1/min und 2500 1/min in den unteren Teillastbereichen betragen. Nach Beendigung des Adaptionvorganges das Fahrzeug im Gang 3, 4 oder 5 bis zu einer Motordrehzahl von ca. 4000 1/min beschleunigen und im Schubetrieb ausrollen lassen, um die Schubadaption durchzuführen. Zur Korrektur des Motormomentes das betriebswarme und stillstehende Fahrzeug bei betätigter Betriebsbremse in Gang D ca. 5 min laufen lassen. Die Füllzeitadaption muß nicht durchgeführt werden.

722.6 Getriebe: sollte so ein Getriebe (**kalt und warm**) mit Verzögerung vom 3. in den 4. Gang schalten, kann das auch an einer gebrochenen Feder des Regelschieber-Regelventildruck liegen. Die Adaptiondaten von K3 sind dann bei fast 15 Zyklen. Die Feder (7420) ist einzeln erneuerbar Etnr. 1409935801 (ca. 0,60€). Montage nur durch Fachmann möglich! Ab der Getriebefortschrittszahl 634119 wurde die Feder in einer verbesserten Version im Schaltschiebergehäuse eingebaut. Tritt die Verzögerung 3.- 4. nur im **warmen** Zustand auf, liegt das undichten Dichtringen (kann aufgrund von Verschmutzung entstanden sein, oder evtl. auch Verschleiß) der Kolben.

Mögliche Gründe für das verspätete Hochschalten bei höheren Drehzahlen:

neben Faktoren, die auch eine Rolle spielen können, wie verschmutzte Schaltelemente und ein verschmutzter Temperaturfühler bzw. dadurch bedingte leichte Fehlmessung, ist der Hauptgrund dafür die Reibwertveränderung einer verschmutzten KÜB (Wandlerüberbrückungskupplung). Entscheidend zur Berechnung des Schaltzeitpunktes sind unter anderem: der Öl Arbeitsdruck, Ölfülldruck, Öltemperatur, Gaspedalstellung, Drehzahl und Motordrehzahl. Der Reibwert der KÜB Lamellen kann aber nicht gemessen werden. Ist durch Verschmutzung bzw. altes Öl hier der Grip der KÜB-Lamellen schlechter, kann die dadurch veränderte Funktion der KÜB zu einer anderen Motorlast führen. Dadurch wird erst bei höheren Drehzahlen geschaltet. Mit einer Reinigung kann der Reibwert der KÜB wieder normalisiert werden, bzw. das Getriebe schaltet wieder früher hoch. Evtl. ist eine Neu-Adaption der KÜB notwendig. Es gibt aber auch normale Gründe für das verspätete Hochschalten bei höheren Drehzahlen, wie die Regeneration des Dieselpartikelfilters. Auch beim warm fahren des Motors wird die Schaltdrehzahl erhöht, damit die Betriebstemperatur schneller erreicht wird bzw. auch dadurch schneller bessere Abgaswerte erreicht werden.

Harter Schaltstoß beim Schalten von Gang 1-2. Freilauf defekt! Hydraulikeinheit bei heißem Getriebe abbauen+Freilauf prüfen!

Hartes Schalten nur bei kaltem Getriebe. Evtl. muß zusätzlich die Hydraulische Steuereinheit zerlegt und gereinigt werden!

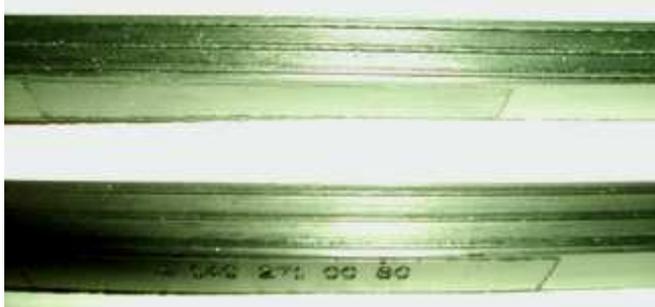
Motor wird abgewürgt, sobald bei Kaltstart ein Gang eingelegt wird. Wandler ist defekt. Kaum eine Chance durch Spülung!

Ein defekter Drehmomentwandler kann in Einzelfällen zu einer unregelmäßigen **Leistungsrücknahme des Motors** führen!

Braunes Altöl: Bei älteren MB (CDI) mit Originalbefüllung, ist das Altöl nicht schwarz sondern braun (neu war das Öl gelb)!

ATF-Ölstand nicht messbar: Peilstaböffnung der Automatik (gesichert mit rotem oder schwarzen Sicherungsstift) **nicht mit der Peilstaböffnung für Motoröl verwechseln!** Falls aus Versehen der Reiniger im Motor eingefüllt wurde, **Motoröl wechseln!**

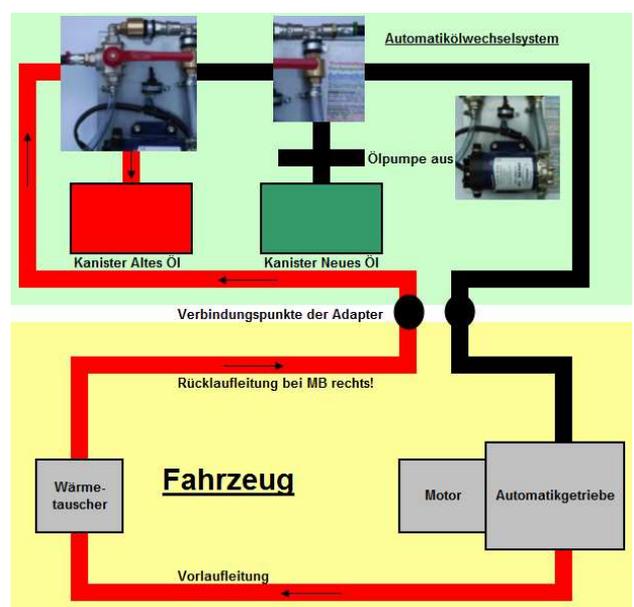
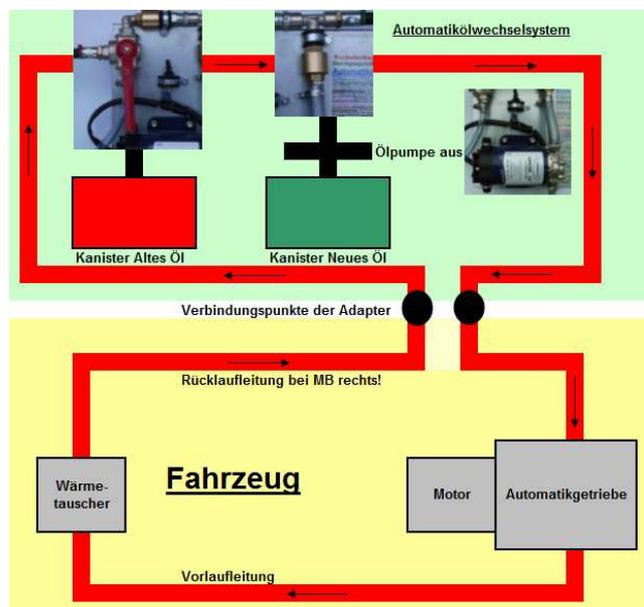
Der Mann Filter Filter/Dichtungskit H182 KIT. Bei der neuen Version (erkennbar daran, daß auf dem Dichtungsgummi nicht mehr die ET-Nr. A140 271 00 80 steht) werden in Einzelfällen die neuen Ölwanndichtungen undicht. Die Dichtfläche des Gummis sieht aus als ob man mit Schleifpapierpapier drüber gegangen ist!



5. Ölwechsel bei MB 7-Gang Getriebe 722.9 NAG-2 angeschlossen an der Rücklaufleitung:

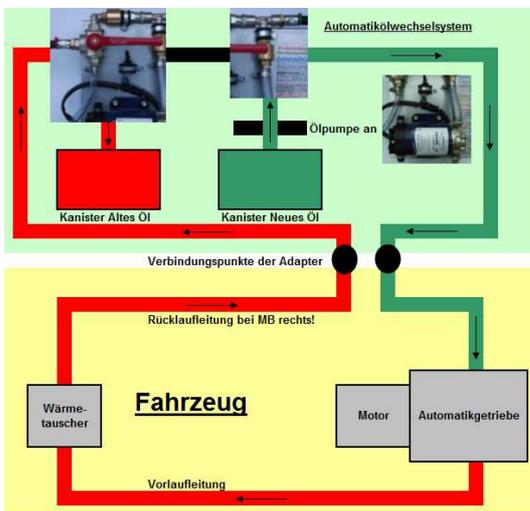
(**Vorlaufleitung** z.B. SLK/CLK: Reiniger einpumpen etc...Getriebe leer pumpen und dann 1,5 Liter Neues Öl einpumpen und noch einmal leer pumpen. Getriebe mit 5 Liter Neues Öl, statt 4 Liter befüllen..... siehe Vorlaufleitungsspülen 722.6 NAG-1).

Achtung: Der Automatikgetriebereiniger sollte nicht länger als 90 Minuten im Automatikgetriebe verbleiben!

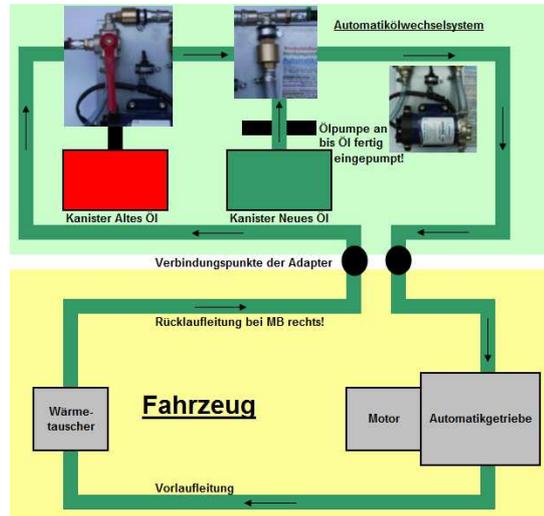


Durchgangstellung mit Reiniger beim Anschluß an der Rücklaufleitung,

Wechselstellung.



Wechselstellung,



Durchgangstellung.



Neuer 7-Gang Adapter für S/ CL/ M/ G/ R/ C-Klasse und Autotronic-Getriebe.



AMG 55 SLK 7-Gang, oben am Kühler adaptiert an der Vorlaufleitung!



Adapter am W164, ML 320CDI zur Probefahrt mit dem Reiniger, **überbrückt!**



Neu: Gegenstückadapter SLK/CLK/W203/W211 -7G, W203 5-Gang mit Rußfilter. Damit ist die Montage viel schneller, 10€



W211 350.



Alle Antriebsräder blockieren. Pedalbremse bei Allrad.



Adapter anschließen z.B. W251/W164 320CDI oben am Wärmetauscher (Rücklauf). **Bei Schnellverschlußadapter am besten von oben!**



Adapter anschließen z.B. beim W221 unten am Wärmetauscher. Immer die rechte Rücklaufleitung!



10,5 Liter Neues Öl in den Kanister **Neues Öl** abzapfen (**12,5 Liter Neues Öl nur bei X204, W204+212+216+221 4Matic**)



Motor in der **Durchgangsstellung** laufen lassen. Kurz in die **Wechselstellung** umschalten, um ca. **1,6 Liter Altöl** abpumpen. Von den **1,6 Liter Altöl** wir nun die einzufüllende **Vorreinigermenge (400 -600ml)** in den **Altölkanister** gekippt. Dann **400 -600ml Vorreiniger** den verbliebenen ca. **1,2 Liter Altöl** dazu geben + wieder zusammen mit der 12V Pumpe einpumpen. Der Ölstand stimmt nun für eine Probefahrt wieder! Fzg. mit blockierten Antriebsrädern **5 Min**, kein Gas geben, +Gang **R (im M/C-Modus)** laufen lassen. Dann in den **S-Modus** schalten und anschließend **5 Min** Gang **D** einlegen. Nun die Feststellbremse lösen und **5 Min im Prüfstandmodus** (ESP aus) immer wieder beschleunigen, daß mindestens bis in den **Vierten Gang** (damit die **K1+K2** geschaltet wird) hochgeschaltet wird. **Bei Problemfällen wie eine rufende KÜB, System abmontieren (montierte Adapter wie z.B. bei W164 etc überbrücken) +15 min normal fahren.** Nun die **Wechselstellung** schalten (**Zum Befüllen des rechten Schlauches mit Neuem Öl, kurz die 12V Pumpe einschalten!**) **Start des Ölwechsels** mit **10,5/12,5 Liter ATF134 (236.14) Neues Öl** in der **Wechselstellung**. **Achtung bei ABC-Fahrwerk/ Airmatic: hier müssen die Räder immer beim Motor laufen lassen genug Bodenkontakt haben!**

Ölwanne wird bei laufendem Motor, blockierten Antriebsrädern, Gang **D (S-Modus)**, kein Gas geben, leer gepumpt bis Luft kommt (ca. **5-6,4 Liter Altes Öl**). **Funktioniert nur, wenn sich kein Antriebsrad dreht!** Wenn viel Luft kommt in **M/C-Modus** schalten, dann Gang **R** + Motor aus. (Evtl. danach: Hat der Wandler eine Ablaßschraube kann das Öl zusätzlich in den Kanister **Altes Öl** abgelassen werden).



Ölwanne abbauen ohne das die Ölablaßschraube entfernt werden muß. Ölfilter erneuern. (Bei **4Matic**, Öl aus dem Verteilergetriebe ablassen, **außer ML/ GL/ R-Klasse**).

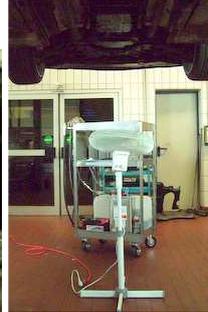
Restölvanneninhalt (**0,5-1,0** Liter **Altes Öl**) in den Kanister **Altes Öl** einfüllen (incl. der **Altölm**enge des Ölfilters) Damit kann die ganze **Altölm**enge festgestellt werden. (**Ablaßbahn der Servicestation kurz öffnen**)

Nun sind ca. **6-7,4** Liter **Altes Öl** im Kanister für das **Alte Öl**.
Ölfilter A2212770195
Dichtung A2202710380
6 Schrauben A0049903512

Ölwanne/ Magnete reinigen. Anbau mit **neuen Schrauben!** **4 Nm + 2 x 90° anziehen!**

Mit der 12 V Pumpe die Ölwanne(Motor aus) mit **4 Liter Neues Öl** (bei **6,5** Liter Marke) befüllen. Dann Motor starten, Gang **R(M/C-Modus)**. Alle Antriebsräder blockiert, kein Gas geben.

Achtung Ölwannendichtung auf korrekten Sitz prüfen!



Nach 15 Sek in (**S-Modus**)schalten und dann in **Gang D** schalten! Die 12V Ölpumpe läuft weiter!

Bei 10,4/12,4 Liter **Altes Öl** umschalten in die **Durchgangsstellung**(Hebel Senkrecht). **4Matic 12L**

12V Pumpe ausschalten, wenn alles **Neue Öl** eingepumpt ist. Ölwechsel fertig! **10,5/12,5** Liter **Neues Öl** eingepumpt. **10,4/12,4** Liter (incl.

Ölstandskontrolle! Fingerdicker Ölstrom bis...

Ventilator Kühlung! Zu Testzwecken wurde hier zuerst nur mit Öl ohne Reiniger gespült. Dann Reiniger eingepumpt. Nach 15 min ist das Neue Öl wieder schwarz (linker Becher in Bildern). **400-600ml Vorreiniger** **Altes Öl** abgepumpt.

Motor ausmachen (**Bei 4Matic, außer ML/ GL/ R**, muß zur Befüllung des Verteilergetriebes der Motor in Gang P nach dem Spülen noch weitere 7 Minuten laufen gelassen werden!). **In Ausnahmefällen**, wenn bei **10,4/12,4** Liter **Altöl** immer noch **schwarzes Öl** kommt, können auch bis zu **14,4** Liter **Öl** getauscht werden. Einfach erst später in die **Durchgangsstellung** umschalten. Dann **1-2** Liter **Neues Öl** nachfüllen und nun einpumpen. Adapter demontieren. **Abgeklemmte Rücklaufleitung von SLK/CLK/W211 teilweise, vorsichtig mit Druckluft vor der Wiedermontage durchblasen und montieren (Entfällt bei Neuem Gegenstückadapter!!!). Achtung bei der Montage der Leitung im Kühler zuerst die Feder montieren und dann die Leitung einstecken bist die Feder höööörbar einrastet!!! Einrasten sicher überprüfen!!!** Abdeckungen montieren. **Kleine Runde zur Entlüftung fahren** und alle Gänge durchschalten. **Statt der Probefahrt (Achtung bei Zusatzölkühler muß eine Probefahrt gemacht werden)** kann man auch auf der Hebebühne im **Prüfstandmodus** (ESP aus) das Fahrzeug beschleunigen, dabei muß mindestens 2mal Gang **1-4** geschaltet werden(+Gang **R**), um alle Kupplungen zu betätigen, bzw. zu entlüften. Öl auf (**45°C** abgeschrägte Getriebeölwanne mit weißem Überlaufrohr) (**35°C** Ölwanne ohne Schräge mit schwarzem Überlaufrohr) abkühlen lassen **Achtung:** die nicht abgeschrägte Ölwanne mit schwarzem Überlaufrohr durch die abgeschrägte Ölwanne mit weißem Überlaufrohr ersetzen. Motor im Leerlauf in Gang **P** laufen lassen. Fzg. in waagerechter Position. Nun die Ölablaßschraube aufdrehen. Bei einem fingerdicken Ölstrom ist der der Getriebeölstand in Ordnung. Ölablaßschraube sofort wieder zudrehen (**22Nm**), wenn der fingerdicke Ölstrom dünner wird bzw. kurz abreißt, siehe Herstellerbeschreibung! **Immer Getriebe und Motorsoftware updaten! Bei KÜB-Problemen Kalt-Adaption machen! Getriebe-Adaptionen auf Werkseinstellungen zurückstellen:** Schlüssel auf Position 2 (nicht starten). Gaspedal bis ganz unten drücken und 5 sec. halten. Schlüssel auf 0 "aus" Position (Schlüssel nicht abziehen), Gaspedal los lassen. 2 min warten bis das System resetet ist.

Prüfstandsmodus: Zündschlüssel Stellung 1, km-Resettaste **3** mal **schnell** kurz hintereinander drücken. Wenn KI die Bordspannung angezeigt, mit den Pfeiltasten auf Prüfstand blättern und mit + Taste aktivieren (deakt KI 15 -). Motor starten. Wenn Fzg. kein KI, dann ASR abschalten!

Prüfstandsmodus W221/216/204: Zündschlüssel Stellung 1, (W204 Menü Reise) sofort die Telefongesprächsannahme (rechts am Lenkrad) und die Taste OK (links am Lenkrad) gleichzeitig für ca. 3 Sekunden gedrückt halten gedrückt halten. Rollentest auswählen und mit der Taste OK (links oben am Lenkrad) bestätigen. Deaktivieren Rollenprüfstandsmodus: ESP Aus mit KI 15 AUS.

Geschaltete Kupplungen in den Gängen: **1.=B2+B3+K3, 2.=B1+B2+K3, 3.=B2+K1+K3, 4.=B2+K1+K2, 5.=K1+K2+K3, 6.=B1+K2+K3, 7.=B3+K2+K3, N.=B3+K3, R.** bei S-Modus=**B3+BR+K3, R.** bei M-Modus=**B1+BR+K3.** (Gang überspringen ist möglich!).

Probleme 7G:

Notlauf zeitweise oder ständig: Viele Späne (Igelbildung) um den Magneten. Wandlerüberbrückungskupplung oder hinterer Planetenradsatz defekt. Bei defektem Wandler diesen erneuern und Getriebe und Wärmetauscher spülen!

Notlauf nach kurzer Fahrt: Evtl. kein Ölfilter eingebaut!

Unkomfortable Schaltqualität der Gangwechsel 1-2, 2-1 und 3-2: Grund Mechanische Defekte B1 oder schlechte Adaption. Ist nach der Nachadaption weiterhin 1-2 und 3-2 unkomfortabel bzw. die Füllzeit nahe dem negativen Grenzwert von -15 bis -20 Zyklen bzw. wird durch nachadaptieren immer weiter negativ, kann folgende Ursache sein: Ein nicht ordnungsgemäß eingebauter Sicherungsring der Rückdruckfeder B1/ B3 oder Lamellen die mechanisch verzogen sind!

6. Adapterset für Feldversuche/ Adapterset zum Ölwechsel auf dem Rollenprüfstand:



Adapterset für längere 7G Feldversuche: einfaches Ablassen von 160ml Testöl (durch selbst schließendes Kugelventil mit Staubkappe) und wiederbefüllen mit derselben Menge Öl ohne das anschließend der Ölstand gemessen werden muß! **Spezielle Anleitung erhältlich!**
Vorbereitungen zum Spülen eines W221 S500 auf dem Prüfstand zum Vergleich verschiedener ATF-Öle:



Vollständige Umölung auf dem Prüfstand zum Testen der Eigenschaften von verschiedenen ATF-Ölen. Für vergleichbare Messergebnisse darf der W221, S500 7-Gang nicht vom Prüfstand!



Während des Testes überbrücken der eingebauten Adapter. Dank Schnellverschlußadaptersystem kann innerhalb von Sekunden das Spülsystem wieder dazwischengeschaltet werden und schon kann innerhalb weniger Minuten auf dem Rollenprüfstand komplett auf ein anderes ATF-Öl umgeölt werden.

So einfach und schnell kann das mit dem Automatikölwechselsystem durchgeführt werden!



Einbau eines Ölablaßhahnes in die Ölwanne zum Ablassen des Restöles nach dem Leerpumpen auf dem Rollenprüfstand. Somit muß die Ölwanne zum Entleeren nicht abgebaut werden!

7. Alter Vito Frontantrieb mit ZF-Getriebe: **Vito ZF Grundadapter nötig!** Hier ist kein Ölfilterwechsel möglich!

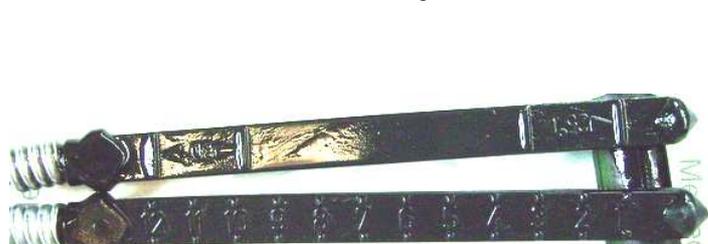
Spülen mit ca. 10 Liter **Neues Öl**: Getriebe in Gang **D** + blockierten vorderen Antriebsrädern, leer pumpen, kein Gas geben. Wenn fast kein **Altöl** mehr kommt kurz in Gang **R** schalten. Dann Motor aus. Ölablaßschraube aufschrauben und das **Altöl** in den Kanister **Altes Öl** auffangen. Ölablaßschraube zuschrauben. Anschließend ca. 4 Liter **Neues Öl** einpumpen und dann Motor starten. 15 Sekunden in Gang **R**, dann Gang **D** einlegen, bei blockierten Antriebsrädern, kein Gas geben. Ca. 0,5 Liter mehr **Neues Öl** einpumpen als **Altöl** heraus kam. Probefahrt und dabei alle Gänge durchschalten. Ölstandskontrolle, bei ca. 30°. Es muß Öl aus der Kontrollschraube herauskommen. Dieses Öl ablaufen lassen.



Vito 230

8. Ölwechsel bei 722.8 CVT-Getriebe (A/ B-Klasse) und 722.7 5.Gang(A-Klasse W168/ Vaneo):

Bei diesen Getrieben wird mit ca. 7,5 Liter (jeweils ein spezielles Öl, siehe Freigabe) mit Pedalfeststeller gespült. Die Rücklaufleitung ist normalerweise der obere Kühleranschluß bzw nach dem Zusatzölkühler. Für die einfache Montage den Winkeladapter benutzen. Achtung bei diesen -Getrieben muß ein spezieller (**grüner** Ölpeilstab, im Bild unten) benutzt werden! **Ölstand bei 70-80°C: 5-Gang 8-12, CVT 5-7 Markierung.** Macht das CVT-Getriebe beim leerpumpen Geräusche, dann besser die Wanderanlassschraube öffnen. Danach weiter das Öl wechseln/ spülen! Beim 722.7 Getriebe wurde der Ölfilter geändert. Für den Ölwechsel muß auch die Ölwanne getauscht werden. Freigegebene Öle siehe **Nr. 18**.
722.7 Getriebe: Wenn im 1. Gang die Kupplung durchrutscht und ab dem 2. Gang wieder alles OK ist, dann ist die K1 defekt wegen defekter elektrisch-hydraulischer Schalteinheit. Dann muß diese wie auch K1 erneuert werden. Wenn die elektrisch-hydraulischer Schalteinheit defekt ist wird das in der Cockpitanzeige durch F angezeigt. Ist dies nicht der Fall kann auch der Steckerkontakt nicht in Ordnung sein und dadurch kann keine Kommunikation der Steuergeräte mehr stattfinden. In diesem Fall ist auch kein Fehler im Fehlerspeicher hinterlegt!



Rote 5-Gang Ölpeilstab oben, unten der Grüne (Markierung 12-1).



B180CDI mit CVT-Getriebe,



Anschluß oben am Zusatzölkühler.

9. Extra Spülung des Wärmetauschers:

Der Wärmetauscher sollte z.B. **nach einem Getriebetausch** gegen die Flussrichtung gespült werden, um verbliebene Späne und Verschmutzungen zu entfernen, welche sonst das neue Getriebe beschädigen könnten. Das Automatikölwechselsystem mit den Adaptern direkt am Wärmetauscher gegen die Flussrichtung anschließen. In einen sauberen Eimer **1,5-3 Liter** (je nach Wärmetauscherinhalt) **Neues Öl** + 200-400ml Automatikgetriebereiniger einfüllen. Saugrohr des Kanisters **Neues Öl** in den Eimer stecken und den Deckel des Kanisters **Altes Öl** so halten, daß das Öl in den Eimer läuft. Pumpe einschalten und dann so ca. 5-10 Minuten im Kreislauf spülen. **1-2 Liter Neues Öl** in den Kanister **Neues Öl** einfüllen und Saugrohr wieder einschrauben. Dann noch einmal ausreichend **Neues Öl** zum nachspülen durchpumpen. Fertig!

10. Mercedes-Benz Adapter:



Hohlschraubenanschluß links, Wärmetauscheranschluß W211 Mitte, Wärmetauscheranschluß W210/W203 usw. rechts. **Rot linker** Schlauch, **Grün rechter** Schlauch!

Neue Hutmutter am W211 CDI und am W211 320 Benziner.

Adapter für den Hohlschraubenanschluß am Getriebe und am Wärmetauscher. Durch die Zwischenadapter ist eine unterschiedliche Polung der Schläuche möglich, ohne die gesamten Schläuche am Automatikölwechselsystem von rechts nach links tauschen zu müssen. Außerdem funktioniert das Spülen des Wärmetauschers von Spänen nach einem Getriebetausch in beide Richtungen. Selbstverständlich kann man auch ein neues Getriebe (auch MB 7-Gang) einfach und schnell mit Neuem Automatiköl befüllen. (Hohlschraube kurz als Ersatz für die Original Hohlschraube, während des Ölwechsels, im ML oben links im Bild).

Nun gibt es einen neuen zusätzlichen Adapter für die neue M/ R/ S-Klasse usw. 7-Gang und für die Autotronic-Getriebe, welche keine Schraubverbindung sondern nur eine Steckverbindung am Kühler haben (außerdem auch einen Adapter für SLK/ CLK).

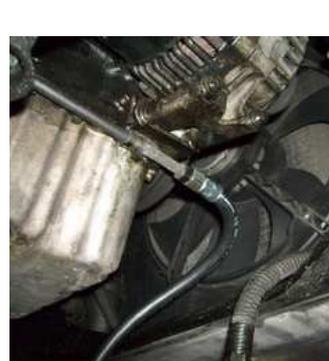
11. Schnellverschlußadapterset zum schnellen Wechseln der Adapter 140€ zzgl. Mwst:



Schnellverschlußadapterset 140€

Plusadapter 15€.

7G Plus 68€.



Kurze Hutmutter + Winkeladapter.

7-Gang Adapter für die Ölablaßschraube.

W210/W203CDI.

W210 E220CDI.

W210, V6.

W210, 290TD.



W210, E300TD.



W210E 430 4-Matic.



W210 AMG E55, E430, Kompressor etc..



W202 C230 Kompressor.



W202, 200CDI.



W202 220CDI.



W203, C200 Komp.



W203, C320 Benziner.



W203 AMG C32.



W203 200CDI.



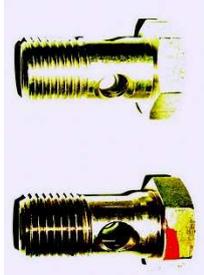
CLK 230 Komp.



ML 270CDI.



Adapter W163, ML 400CDI V8, Adapter AMG ML55. Dazu muß für den ML eine andere Hohlschraube (im Bild oben) verwendet werden.



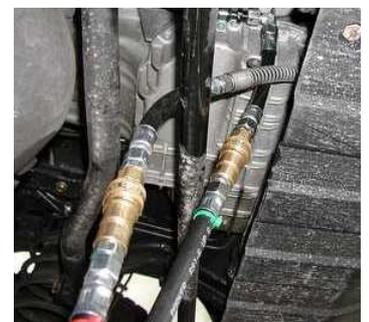
Adapter an Vito mit Getriebe 722.6 **nur über Hohlschraube.**



Winkeladapter an W168, 170CDI und Vaneo. Ölwechsel mit 7,5Liter.



Adapter an W220, S400CDI.



AMG G55 Kompressor.



Adapter G-270CDI.



W211 5-Gang am Getriebe angeschlossen, oder wenn möglich vorne am Wärmetauscher.



W211, 7-Gang, z.B. am Wärmetauscher.



W220, S500 7-Gang, Anschluß mit 90 Grad Winkeladapter!



CL600 V12.



Adapter an R129 AMG SL73.



AMG SLK 32.



AMG CLS 55.



Sprinter Anschluß von oben.



W203 7G Rücklaufleitung oben.



Sportcoupe.



AMG SL73 ex. Aufrecht, 525PS.



AMG SLK 55 7G Vorlaufleitung oben.



Chrysler 300 T 3.0 CRD + Grand Cherokee MB 5G. Angeschlossen an Vaneo + an A-Klasse W168, beide Ölwechsellmenge ca. 7 Liter.



Sprinter



W211 320CDI.



W203.



W210 Taxi in der Taxizentrale Karlsruhe.



W202.



CLK.



W220, S500 7-Gang.



GL 420CDI. Anschluß von oben!



W220, S400CDI.



AMG SL55, W230.



CL600 V12.



Vito mit 722.6 Getriebe.



AMG ML55.



AMG R 63 L.



W221 S320CDI 7-Gang.



Vito V6 CDI 7-Gang.



Spültreffen Mitglieder AMG-Owners Club.



Wartende gestapelte AMG's!



Altes Automatikgetriebeöl aus AMG G55, 2/2006, 25.600km..



Jaguar/Daimler Super V8 mit serienmäßigem MB 722.6 Getriebe



Porsche 928 S4 mit MB-Automatikgetriebe. Spülung wie beim 7-Gang da kein Peilstab sondern ein Überlaufbehälter neben der Ölwanne!



12. Mercedes-Benz ProfiTraining/ Automechanika Messe:



MB-Einführungsschulung in einer NL. Schulung von 4 Schweizer MB Werkstätten in Lausanne. Automechanika 2010



13. Beschreibung für die Montage der neuen MB-Adapter für 7-Gang/ neuer Sprinter/ Chrysler/ Autotronic:



Rücklaufleitung W164 ML320CDI

Da z.B. bei der G/ M/ S/ CL/ R/ C -Klasse (7-Gang) und bei der A/ B-Klasse die Rücklaufleitungen nur noch vorne im Kühler eine Steckverbindung und nirgends mehr eine Schraubverbindung haben, wurde ein neuer Adapter entwickelt.



Zuerst die Rücklaufleitung der Autotronic, Bestellnr. A169 270 04 96 28, bestellen (LP 18,72€ netto).



Dann die Leitung an beiden Seiten, wie im Bild abgebildet, absägen. Innen und außen die Leitung gut entgraten und mit Druckluft die Späne entfernen. Die Mutter und den Schneidring wie im Bild in Position bringen. Dann den beidseitigen Stutzen ansetzen und mit der Mutter verbinden. Wenn die Mutter anliegt, darf diese nur noch genau um 360 Grad festgeschraubt werden, damit der Schneidring richtig dicht sitzt.



Mit Schnellverschlussadapter.



Adapter am Wärmetauscheranschluß anschließen (rechte Rücklaufleitung) z.B. beim W251/ W164 oben am Wärmetauscher.



Zusatzölkühler für 280/ 320CDI V6 7Gang. Anschluß daran oben am Ausgang. Nur Spülen wenn sehr heiß und ohne Pause! Nicht auf der Hebebühne entlüften!!!



W164 ML 420CDI oben am Wärmetauscher.



W221 unten am Wärmetauscher (Rücklaufleitung).



AMG C 63 und rechts zur Probefahrt überbrückt!



14. Sonder-Adapter nur für SLK/ CLK/ W203/ teilweise W211 7-Gang/ Neuer Gegenstückadapter SLK/ CLK/ W203/ W211-7G:



z.B. W211 V6 350 vorne



und am Getriebe ohne Gegenstückadapter



Neu: Gegenstückadapter SLK/CLK/ W203/W211-7G. Damit ist die Montage viel einfacher, da nicht mehr die Leitung am Getriebe montiert werden muß! 10€



W211 350



Mit denselben Schneidringen lassen sich auch Adapter für z.B. SLK/ CLK/ W203 teilweise W211 - 7-Gang usw. bauen, die den größeren Steckadapter im Kühler haben.

AMG SLK 55 Vorlaufleitung oben.

Rücklaufleitung vom SLK (linkes Bild) **oder die preisgünstigere A211 270 26 27, rechtes Bild vom W211, LP 35,67€ netto** bestellen und kürzen + Schneidringe montieren, wie oben beschrieben.

Bei der Montage muß aber hier, im Gegensatz zu den anderen Steckadaptern, die Leitung am Kühler und am Getriebe angeschlossen werden. **Abhilfe schafft nun der Neue Gegenstückadapter (ca. 10€). Dann muß nicht mehr die Leitung am Getriebe demontiert werden!**



Linkes Bild: MB Original 7G Adapter zum Befüllen über die Ölwanne mit einer Zapfanlage. Preis in Deutschland ca. 100€.

Mittleres Bild Fahrbare Zapfanlage. Rechtes Bild: Adapteranschluß zum Einschrauben in die MB 7-Gang Ölwanne zur Befüllung durch die Ölablaßschraubenöffnung 2,48€zzgl. Mwst.

Somit kann man sich die extra Anschaffung einer teuren Zapfanlage (ca. 600-1000€) sparen!

15. Neuer Kanister Neues Öl:



Kanister Neues Öl mit neuem stabilerem Saugrohr. Hier ist nun die Befüllung ohne Herausnahme des Saugrohres möglich!

Zwar ist das restlose Leerpumpen des Kanister Neues Öl möglich, wer aber viel mit unterschiedlichen Ölen arbeitet und nicht immer den Kanister leerpumpen möchte, kann sich einfach einen weiteren **20 Liter Kanister Neues Öl** mit Ölfilter + Schnellverschlußadapter für **33€zzgl Mwst** anschaffen. So kann innerhalb von ein paar Sekunden ganz einfach die Ölsorte gewechselt werden.

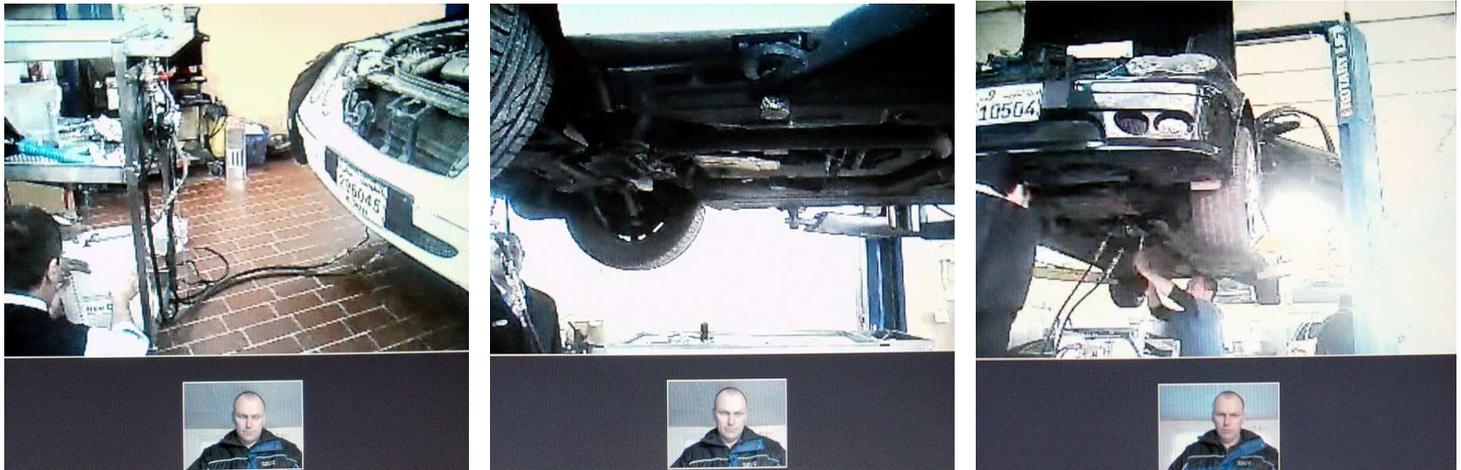
16. Checkliste bei Problemen mit der Pumpe des Automatikölwechselsystems:

Falls die 12V Pumpe des Automatikölwechselsystems nicht läuft: Sicherung + Schalter + Kabel + Batterie überprüfen!

Falls die 12V Pumpe läuft, aber kein bzw. zu wenig Öl fördert: Ist der Plus und der Minus Pol richtig herum angeschlossen? Sind die Kupplungen richtig eingerastet? Ist die Saugleitung von der Pumpe bis in den Kanister dicht (z.B. Schlauchanschluß oben am Kanister-Saugrohr), daß diese keine Falschlucht zieht statt Öl? Evtl. Umbau auf eine Schlauchschelle. Ist der Ölfilter für das Neue Öl verstopft? Den Deckel mit den 4 Kreuzschlitzschrauben an der 12V Pumpe öffnen und überprüfen ob der Kunststoffkeil auf der Antriebswelle noch diese mit dem Zahnrad fest verbindet! Danach mit Öl auffüllen. Saugt die Pumpe nicht, sondern drückt diese eher Luft nach unten heraus, dann Öl in die Pumpe unten eindrücken+starten!

17. Neu: Mercedes-Benz ProfiTraining über Skype mit Videofunktion:

Voraussetzung ist eine Webcam incl. Mikrofon. Skype-Name vom Automatikölwechselsystem: tim.eckart



Schulung MB Kuwait 7-Gang und 5-Gang.

18. MB ATF-Ölfreigaben:

Mercedes-Benz Betriebsstoff-Vorschriften: http://bevo.daimler.com/bevolistenmain.php?entercustomer=true&language_id=0

S100.40-P-0014A vom 10.06.2010:

5-Gang NAG-1 Getriebe 722.6: Es darf **nur noch** Getriebeöl nach Betriebsstoffvorschriftenblatt 236.14 verwendet werden (A001 989 68 03, Fuchs Titan ATF 4134, Shell ATF 134, Mobil ATF 134).

7-Gang NAG-2 Getriebe 722.9 bis Produktionsdatum 18.06.2010: Es darf nur Getriebeöl nach Betriebsstoffvorschriftenblatt 236.14 verwendet werden (A001 989 68 03, Fuchs Titan ATF 4134, Shell ATF 134, Mobil ATF 134).

7-Gang NAG-2 Getriebe 722.9 mit Motor 629 ohne Einschränkung des Produktionszeitraumes: Es darf nur Getriebeöl nach Betriebsstoffvorschriftenblatt 236.14 verwendet werden (A001 989 68 03, Fuchs Titan ATF 4134, Shell ATF 134, Mobil ATF 134).

7-Gang NAG-2 Getriebe 722.9 ab Produktionsdatum 21.06.2010 (außer Fahrzeuge mit Motor 629): Es darf nur Getriebeöl nach Betriebsstoffvorschriftenblatt 236.15 verwendet werden (A001 989 78 03, Shell FE ATF 134, **das Öl ist nun blau eingefärbt!**).

Die Ölwanne hat unten 4 ovale statt runde Ausprägungen. Achtung das Öl ist nicht rückwärtskompatibel!

5-Gang Frontantrieb Getriebe 722.7 (alte A-Klasse/ Vaneo) darf nur das Öl mit der Freigabe (236.10) verwendet werden (A 001 989 21 03 oder Shell ATF 3403-M 115).

CVT-Getriebe 722.8 (neue A-Kasse/ B-Klasse) darf nur das Öl mit der Freigabe (236.20) verwendet werden (A 001 989 46 03 oder Fuchs Titan ATF CVT oder Shell CVT Fluid 0282).



BB00.40-P-0231-01A

5

Personenkraftwagen, Geländewagen und SUV Blätter 236.1 bis 236.81 Tabelle 1

Aggregat	SAE-Klasse	Blatt-Nr.												
		236.1	236.2	236.3	236.6	236.7	236.8	236.9	236.10	236.12	236.14	236.15	236.81	
MB 5-Gang-Automatikgetriebe mit geregelter Wandler-überbrückungskupplung (KÜB) für Fahrzeuge mit Frontantrieb (Baumuster 722.7)	ATF									●				
7-Gang Automatikgetriebe 722.9 in Verbindung mit Motor 629 ohne Einschränkung des Produktionszeitraums	ATF											●		
7-Gang Automatikgetriebe 722.9 bis Produktionsdatum 18.6.2010 außer Fahrzeuge mit Motor 629	ATF											●		
7-Gang Automatikgetriebe 722.9 ab Produktionsdatum 21.6.2010 außer Fahrzeuge mit Motor 629	ATF												●	
MB 5-Gang-Automatikgetriebe mit geregelter Wandler-überbrückungskupplung (KÜB) für Fahrzeuge mit Heckantrieb (Baumuster 722.6)	ATF								○	○	●			

Aggregat	SAE-Klasse	Blatt-Nr.				
		236.13	236.20	236.25	236.26	236.41
Verteilergetriebe (4Matic), Typ 203, 211, 220	ATF	●				
Getriebe 722.55 im Typ 164 (Hybrid)	ATF					●
MB F-CVT-Getriebe(Baumuster 722.8)	ATF		●			

19. Prüfbericht des Automatikgetriebereinigers, in Bezug auf Auswirkung auf die Elastomere im Automatikgetriebe!

Getestet wurden drei, für das Mercedes-Benz Automatikgetriebe stellvertretenden, Elastomere FKM +ACM+AEM. Zuerst der Reiniger unverdünnt 48 Std bei 60°. Das wäre so als wenn kein Öl im Getriebe ist und das Automatik-getriebe nur mit dem Reiniger befüllt wäre. Dann fährt man nur mit dem Reiniger (ohne Öl) im Getriebe 48 Std!!! Wird so wohl kaum funktionieren! Da bei diesen praxisfernen Test ACM+AEM stärker quollen, wurde dann mit diesen beiden Elastomeren ein zweiter Test gemacht, der näher an der Praxis ist. 90% Fuchs Titan ATF3353 und 10 % Automatikgetriebereiniger. In der echten Praxis sind das 400ml bis maximal 600ml Automatikgetriebe-reiniger bei Glykolverseuchung, was in etwa 4,5%-7,5% Zumischung zum Öl entspricht). Dieses Gemisch wurde dann 100 Minuten erhitzt. In der Praxis wird 15 Minuten gefahren, dann angeschlossen (10-30 Minuten) und dann 3 Minuten leer gepumpt. Der halbe Liter Restöl im Wandler wird ca. 30 Minuten (nach dem Ölfilterwechsel) später herausgespült. Bei diesem Test war die Volumenänderung bei nur noch 1-2%, welcher mit der Zeit auch wieder zurückgeht. In der echten Praxis wird die Volumenänderung bei unter 1% sein, da weniger % Beimischung und kürzere Einwirkzeit. Kritisch wäre es wenn die Elastomere schrumpfen würden. Dies ist aber nicht der Fall. [Download des Berichtes:](http://www.automatikoelwechselfsystem.de/files/Eckart01A.pdf) <http://www.automatikoelwechselfsystem.de/files/Eckart01A.pdf>

[Sicherheitsdatenblatt des Reinigers als Download:](http://www.automatikoelwechselfsystem.de/files/Reiniger%20906%20Sicherheitsdatenblatt%20italienisch.pdf)

<http://www.automatikoelwechselfsystem.de/files/Reiniger%20906%20Sicherheitsdatenblatt%20italienisch.pdf>

20. Interview mit Mercedes-Benz Autohaus Hans Tesmer AG & Co. KG in Buxtehude:

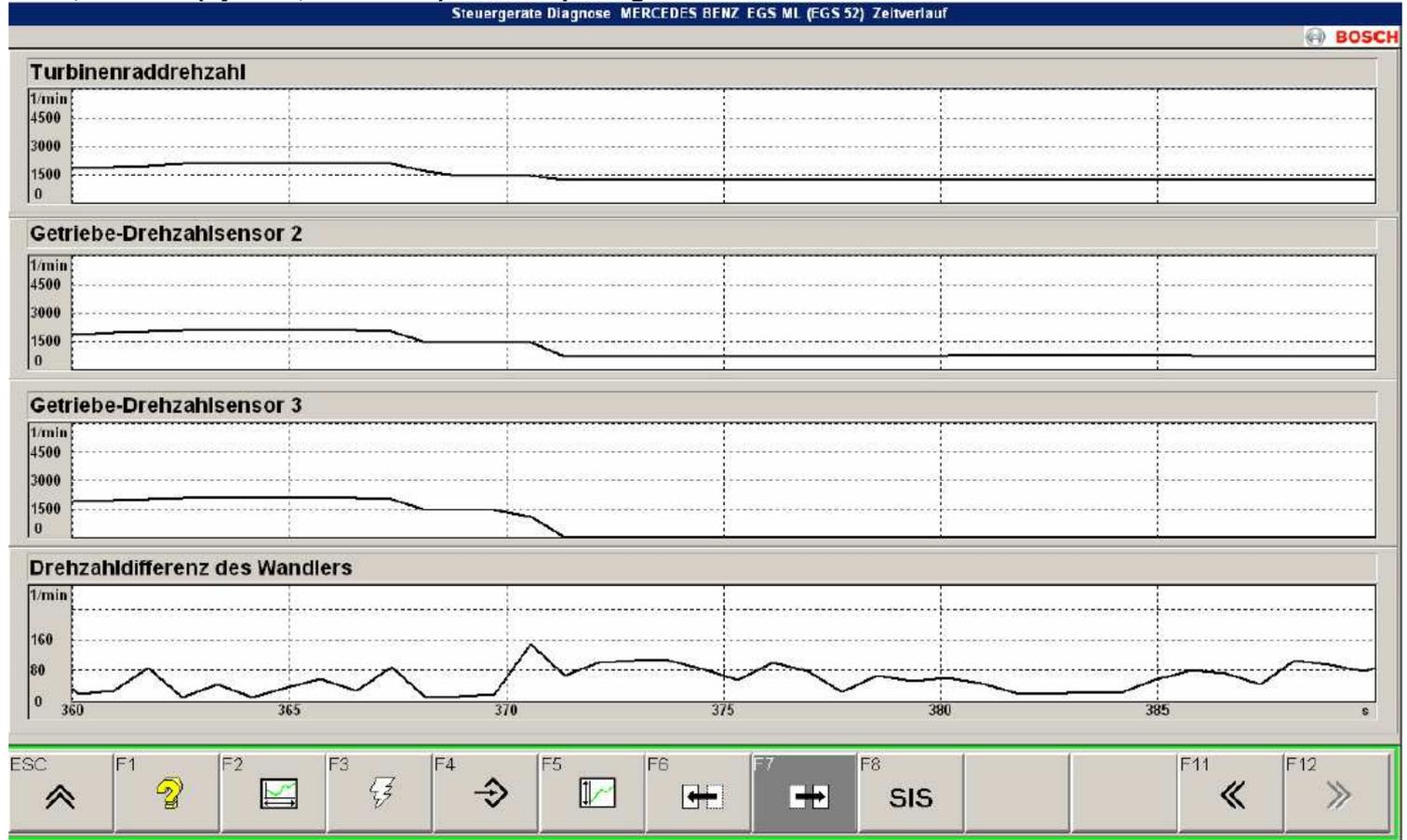
1. Wie kam es dazu, dass Sie sich für das Automatikölwechselfsystem entschieden haben? Ein Kunde erzählte mir von diesem System, Probefahrt durch mich vor und nach Spülung, Gerät bestellt!
2. Was sind die Gründe für den Kauf? Die Kundenzufriedenheit steigern durch Reparaturen ohne Austausch von teuren Ersatzteilen!
3. Rechnet sich denn das? Ja!!
4. Was meint denn der Lagerleiter dazu, denn der verkauft jetzt weniger neue Getriebe und Wandler? Der macht genug Umsatz durch Öl, Filter usw..
5. Wird das Automatikölwechselfsystem nur bei Problemfällen oder auch vorbeugend zum Ölwechsel eingesetzt? Beides, aber meistens zur Vorbeugung.
6. Merkt der Kunde denn auch einen Unterschied nach dem Ölwechsel, wenn er vorher keine Probleme hatte? Ja, bessere Schaltqualität, teilweise geringerer Verbrauch.
7. Bei welchen Problemfällen wird das Automatikölwechselfsystem eingesetzt? Einschaltstoß, Rucken, Ruckeln bzw. Vibrationen der KÜB, Rupfen beim Anfahren, zu spätes Hochschalten, Glykol im Öl.
8. Wie hoch ist denn die Erfolgsrate? Zwischen 80-100 %
9. Welchen Nutzen hat denn der Kunde gegenüber dem normalen Ölwechsel? Fast alle Ablagerungen, durch Abrieb, werden aus dem Getriebe heraus gespült und dadurch sind keine teuren Reparaturen mehr nötig.
10. Wie überzeugen Sie den Kunden von der Notwendigkeit der Spülung? Ich habe ein Angebotsblatt auf dem Schreibtisch, eines an unserer Angebotswand und versuche dem Kunden je nach Fahrzeugalter und Laufleistung die Spülung zu erklären und zu verkaufen.
11. Schreiben Sie die Kunden an (im Rahmen einer Aktion), um sie von der Notwendigkeit eines Ölwechsels zu überzeugen? Ja. Wir haben im gesamten Kundenstamm fast 16.000 Kunden angeschrieben und da war unter anderen auch die Spülung dabei.
12. Wie sind denn die Reaktion der Kunden auf den Ölwechsel? Durchweg positiv!
13. Wie kommen die Mitarbeiter mit dem Automatikölwechselfsystem zurecht, ist das nicht komplizierter und zeitaufwendiger? Zuerst mit vielen Vorurteilen, die sich aber ganz schnell in Luft aufgelöst haben. Jeder der das kann, macht es inzwischen auch gerne.
14. Was ist der Vorteil gegenüber der normalen Spülung mit 5+3+3+3Liter? Das Spülsystem ist erfolgreicher und schneller, bzw. nicht so umständlich.
15. Wie oft benutzen Sie das Automatikölwechselfsystem im Monat? 10-15 mal.
16. Für wie viel bieten Sie denn den Ölwechsel an?
Bei dem: 5 Gang 722.6 NAG-1 Getriebe **289€**incl. Mwst und beim 5 Gang 722.6 NAG-1 Getriebe im ML oder G-Klasse **389€**incl. Mwst. Der EGS-Stecker wird immer geprüft und bei Undichtigkeit zusätzlich erneuert. Fehlt der Magnet in der Ölwanne, wird dieser kostenlos hineingelegt.
Bei dem A-Klasse/Vaneo 5 Gang 722.7 Getriebe **289€**incl. Mwst (vorher 259€), da nun wegen eines geänderten Ölfilters die Ölwanne mit erneuert werden muß. CVT-Getriebe **289€**
Bei dem 7 Gang 722.9 NAG-2 Getriebe **389€**incl. Mwst. Im Preis inbegriffen sind ein Softwareupdate und eine neue Ölwanne (neueste Version), wenn erforderlich!
17. Was meinen denn die benachbarten Firmen dazu, die haben bestimmt keine Probleme? BMW will sich unser System ausleihen, aber das ist noch in Klärung. Ich denke, die kaufen den BMW-Adapter und wir Spülen!
18. Wird das Automatikölwechselfsystem denn an Ihre Filialen ausgeliehen, oder wie machen Sie das? Ja. Wir haben für 4 Betriebe 2 Systeme, die ab und zu mal rausgehen.
19. Anzahl der Mitarbeiter in der Werkstatt? Service 10 Gesellen und 7 Lehrlinge. Servicemeister Tobias Martin.

21. Spülen von Verteilergetrieben W203, W211, W220 bei Ruckeln und Vibrationen

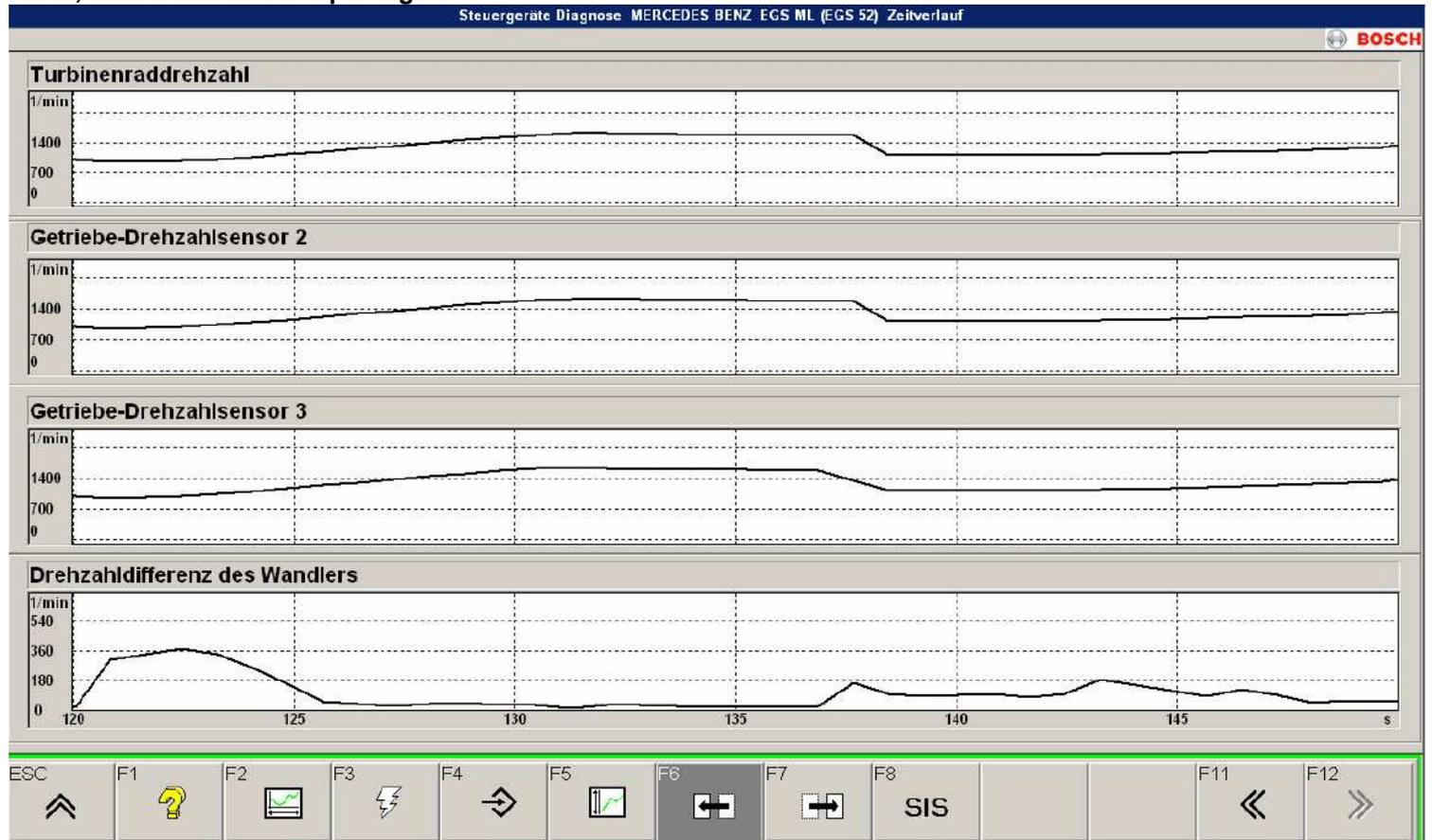
Wenn bei Kurvenfahrten Ruckeln und Vibrationen vom Verteilergetriebe entstehen, kann eine Spülung Besserung bringen. 100ml des Automatikgetriebereinigers in das Verteilergetriebe einfüllen und 30 Minuten fahren. Dann das Öl wechseln.

23. Drehzahldiagramm aus einem Bosch-Tester von einem W211, E320CDI vor und nach der Spülung:

W211, E320CDI (Bj. 2003, 233.000km) vor der Spülung:



W211, E320CDI nach der Spülung:



Wechselstellung (Hebel waagrecht) Durchgangsstellung (Hebel senkrecht) Automatikölwechselsystem

Wechseln der Öl-Trockenfüllmenge bei gleichzeitigem Reinigen/ Spülen, speziell bei Wandlern ohne Ölablaßschraube, zur Vorbeugung und Beseitigung von Automatikgetriebe Problemen.

Tim Eckart Automatikölwechselsystem Manufaktur, Schillerstr. 12, D-36208 Wildeck-Obersuhl, Tel. +49(0)6626-773936, Mobil. +49(0)172-3436381, Fax. +49(0)6626-773953,

www.Automatikoeelwechselsystem.de, tim.eckart@automatikoeelwechselsystem.de.

Automatikgetrieberreinigung: zuerst werden der Ölstand und die Ölqualität überprüft. Kann das Getriebe von oben befüllt werden (ansonsten weiter bei Fzg. auf der Hebebühne hochheben), werden jetzt **400-600ml** des **Vorreinigers** dort eingefüllt. Anschließend **15 min** fahren und **alle Gänge (auch R)** durchschalten. (Alternativ zum Fahren: das Fzg. **15 min** im angehobenen Zustand auf der Hebebühne laufen lassen. **Gang D einlegen, kein Gas geben, alle Antriebsräder sicher blockieren und kurz auch Gang R einlegen.**) Nun Fahrzeug auf der Hebebühne ganz nach oben heben. **Automatikölwechselsystem** seitlich an einen **Werkzeugwagen** einhängen. **So wird angeschlossen:** Die Rücklaufleitung, die vom **Wärmetauscher** kommt, an geeigneter Stelle demontieren und mit dem **linken** Schlauch des **Automatikölwechselsystems** verbinden. Den **rechten** Schlauch des **Automatikölwechselsystems** mit der Rücklaufleitung, die zum Getriebe geht, verbinden. **Achtung: immer die Flussrichtung im Automatikölwechselsystem von links nach rechts beachten!** Bei Getrieben wo man sich nur **vor dem Wärmetauscher** adaptieren kann, muß nach dem leerpumpen der Wärmetauscher mit **Neuem Öl** vor Abbau der Ölwanne **gespült werden!** Am besten den **12V Anschluß** an externe Batterie anschließen (insbesondere bei Fahrzeugen mit Datenbus). Je nach Bedarf, **6-14 Liter Öl** in den Kanister **Neues Öl** einfüllen. Mit den **Schnellverschlüssen** beide **Kanister** anschließen. **Alle Antriebsräder sicher blockieren.** Hebel in **Wechselstellung (Hebel waagrecht)** schalten.

(**Sollte das Getriebe von oben keinen Zugang zum Befüllen haben:** zuerst wird in der **Wechselstellung** bei **laufendem Motor die einzufüllende Reinigermenge (400-600ml) abgepumpt und entsorgt. Dann nochmals 1,2-1,5 Liter Altes Automatiköl mit dem Automatikölwechselsystem abpumpen. Jetzt sofort die Durchgangsstellung (Hebel senkrecht)** schalten. Nun **400-600ml Vorreiniger** begeben und dann alles zusammen mit der **12V Pumpe** wieder in das Getriebe einpumpen. Fzg. in der **Durchgangsstellung** und eingelegter **Fahrstufe D, kein Gas geben, alle Antriebsräder sicher blockiert. 15 min** so laufen lassen. **Kurz R** schalten. Nun den **Motor ausschalten**. Danach wieder die **Wechselstellung** schalten und mit der **12V Pumpe kurz** den rechten Schlauch des **Systems** mit **Neuem Öl** befüllen.)

Dann **Motor starten** und **sofort Fahrstufe D einlegen, kein Gas geben, alle Antriebsräder sicher blockieren!** Aus dem Getriebe wird nun das **Altöl** mit Hilfe der eigenen Ölpumpe in den Kanister **Altes Öl** gepumpt – solange, bis fast kein **Altöl** mehr kommt (ca. **4-6,5 Liter**). **Motor ausschalten**. Die Ölwanne kann nun abgebaut werden, ohne die Ölablaßschraube heraus-schrauben zu müssen. Das **Restöl** aus der Ölwanne sollte unbedingt in den Kanister **Altes Öl** eingefüllt werden, um ein genaues Messergebnis zu erreichen. Dann Ölwanne und Magnet reinigen. Ölfilter wechseln und die Ölwanne wieder anbauen. Anschließend bei **stehendem Motor** die **12V Pumpe** einschalten und nur ca. **4 Liter Neues Öl** in die Ölwanne einpumpen, um ein Überlaufen zu verhindern. Bei Erreichen der **4 Liter** den **Motor gleichzeitig starten + sofort Fahrstufe R einlegen, kein Gas geben, alle Antriebsräder sicher blockieren. Wenn Altöl kommt, Gang D einlegen.** Das restliche Öl wird nun gewechselt, bis im Kanister **Altes Öl** ca. die gleiche Literzahl ist, wie sie vorher im Kanister **Neues Öl** war. Ist vor der Reinigung der **Ölstand** richtig gewesen und wurden zusätzlich zum Lösen von Verschmutzungen/ oxidierten Ablagerungen **z.B. 400ml Vorreiniger** in das **Alte Öl** eingefüllt/eingepumpt, müssen nun **400ml Altöl** wieder zusätzlich in den Kanister **Altes Öl** abgepumpt werden, um denselben Ölstand wie vor dem Wechsel zu erreichen (z.B. **9,4 Liter Altes Öl** und **9 Liter Neues Öl**). Wenn die vorgesehene **Altölmenge** erreicht ist bzw. nur noch **Neues Öl** aus dem Rücklauf heraus kommt, wird der **Hahn** in die **Durchgangsstellung (Hebel senkrecht)** geschaltet. Falls noch weiteres **Neues Öl** einzupumpen ist, wird das mit der **12V Pumpe** bei **laufendem Motor eingepumpt**. Nun muß noch der **Ölstand** nach Herstellervorgabe in Gang P überprüft werden. Ist der **Ölstand** zu hoch, wird bei **laufendem Motor** kurz die **Wechselstellung** geschaltet und **Öl** abgelassen. Muß mehr **Öl** eingefüllt werden, wird mit der **12V Pumpe Neues Öl** eingepumpt. Wenn nun der **Ölstand** stimmt, kann der **Motor ausgeschaltet** werden. Adapter demontieren und wieder alles zusammen bauen. Die Hohlschraubenadapter vorne fest zusammenschrauben, damit diese dicht sind. **Wichtig:** Probefahrt (Alle Gänge durchschalten, damit die Luft aus dem System kommt) und dann nach Herstellervorschrift den **Ölstand** noch einmal messen und richtig stellen!

25. Praxisberichte:

Achtung: nur Werkstätten, die auf der Kundenliste stehen, haben auch das Automatikölwechselsystem!!!

Autotronicgetriebe Spülung bei MB Taxi-Düsseldorf eG: B180CDI Autotronic, Taxi, Bj. 2006, 102.000km. Fzg. ruckelte und schaukelte sich durch eine rupfende Wandlerüberbrückungskupplung auf. Normalerweise wird bei so einem Fall der Wandler erneuert. Erfolgreiche Spülung mit 7-Liter Öl (mit Einsatz des Vorreinigers). Angeschlossen wurde das Automatikölwechselsystem, oben am Wärmetauscher mit den neuen Adaptern.

Autotronicgetriebe Spülung bei Fa. Pieper in Dortmund: B180CDI Autotronic, Taxi, Bj. 2005, 125.000km, gespült mit 7 Liter. Anschluß oben am Wärmetauscher. Problem vor der Spülung: Fzg. schaltet nicht mehr automatisch in 7-Gang, nur bei manueller Schaltung. Nun OK und agileres Schalten. Klaus Betz aus Dortmund

AD Autodienst Nemeč in Wien (Freie Werkstatt mit Taxiunternehmen, das 18 MB Taxis hat).

Taxi: W210, Bj. 2003, ca. 250.000km. Fzg. lief teilweise nur noch im Notlauf 2 Gang, aufgrund Drehzahlunterschieden zwischen Yn2 zu Yn3. Nachdem der Automatikgetriebereiniger eingefüllt war schaltete das Getriebe schon während der Probefahrt wieder ohne Notlauf. Das Automatikgetriebe schaltete nach dem Ölwechsel mit dem Automatikölwechselsystem der Fa. Nemeč wieder einwandfrei.

MB Burger Schloz in Uhingen: W210, 210.000km von Taxi-Dieter in seiner MB-Stammwerkstatt: das Getriebe ist nach dem Ölwechsel mit dem Automatikölwechselsystem leiser und schaltet weicher und ruhiger. Bisher hatte ich extra eine Firma kommen lassen, die alle meine Fahrzeuge mit einem Automatikölreinigungssystem (mit ca. 15 Liter Automatikgetriebeöl) aus den USA in einer Tankstelle vor Ort wechselte. Schön, daß ich dies jetzt auch in meiner MB-Werkstatt (mit nur 10 Liter bei besserem Ergebnis) machen lassen kann.

Class Car Cologne Funkmietwagen: W211, E220CDI, Bj.2004, 309.000km (Getriebe ca. 180.000km) Fzg. hatte starke Schaltprobleme, viele Späne in der Ölwanne und die Gangwerte des Getriebes waren kurz vor der Grenze zum Erneuern. Direkt nach der Reinigung schaltete das Getriebe zu 95% wieder einwandfrei mit Tendenz zur weiteren Besserung. Nachfolgebericht 4 Tage später: Mittlerweile schaltet das Getriebe zu 100% wieder wie neu!

Protax Köln GmbH Taxi-Einkauf Autoteile: Kundenfahrzeug: W211, 320CDI T, Bj.11/2004, 250.000km (Getriebe ca. 180.000km) Starke Vibrationen (Rupfende KÜB) besonders wenn der Motor sehr warm war. Direkt nach der Reinigung waren die Vibrationen zu 100% nicht mehr vorhanden. 2 Mon. später: Alles OK

MB Lorinser in Winnenden: W211, E220CDI, Bj. 2003, 139.000km, hatte harte Schaltstöße und ein Gefühl als ob die Bremsbänder (die das Getriebe nicht mehr hat) durchrutschen würden. Nach der Reinigung/ Ölwechsel schaltete das Getriebe wieder einwandfrei.

MB Schade & Sohn in Eisenach: CL500, Bj.3/2000, 83.000km, vor der Reinigung hatte das Getriebe manchmal harte Schaltstöße. Nun schaltet das Getriebe wieder weicher und läuft wesentlich ruhiger.

MB Allgäu in Kempten: ML400CDI, Bj:12/2002, 102.735km (Getriebe bei 45.000km erneuert). Das Fzg. hatte eine stark rupfende KÜB. Nach der Reinigung funktionierte die KÜB wieder einwandfrei und das Getriebe schaltete wieder weich.

Taxizentrale Karlsruhe: MB W211, 200CDI, Bj. 2004, 225.000km. Nach dem Ölwechsel schaltet das Getriebe wieder spürbar weicher und reagiert besser.

MB Burger Schloz in Schorndorf: MB W211, 270CDI, Bj. 2002, 94.308km. Glykolverseuchung vor ein paar Monaten durch einen defekten Wärmetauscher. Durch eine herkömmliche Spülung konnte das Problem mit der rupfenden Wandlerüberbrückungskupplung (KÜB) nicht richtig zufrieden stellend behoben werden. Nach der Spülung mit dem Automatikölwechselsystem funktionierten die KÜB und das Getriebe wieder einwandfrei.

MB Burger Schloz in Geislingen: MB W211, 270CDI, Bj. 2003, 155.432km. Glykolverseuchung durch einen defekten Wärmetauscher. Die Wandlerüberbrückungskupplung (KÜB) rupfte stark. Nach der Spülung mit dem Automatikölwechselsystem funktionierte die KÜB wieder einwandfrei.

MB Autohaus Neubeck in Speyer: Das Problem an meinem E230 von 1997 mit 193.005km war: bei kalten Temperaturen bei Programmwahl "S" gab es einen "Ruck - Stoss", wenn mein Getriebe vom zweiten in den ersten Gang zurückgeschaltet hat. Nach der Reinigung und dem Ölwechsel mit Ihrem Automatikölwechselsystem, habe ich nun keine harten Schaltstöße mehr, auch nicht im kalten Zustand des Getriebes und das Getriebe schaltet jetzt weicher. Ich bedanke mich für Ihre Bemühungen. Mit freundlichen Grüßen Ayhan Kutun

Fa. TE Taxiteile Berlin GmbH: dort fand eine Vorführung für Taxiwerkstätten und einen Automatikgetriebespezialisten statt. Mietauto Kraus, aus Pechbrunn in Bayern (365km Anfahrt), kam mit seinem MB W210 (270CDI, Bj. 2001, 172.393km) gerne nach Berlin. Nach dem Ölwechsel meinte Herr Kraus, daß er nun sehr zufrieden ist. Das Getriebe schaltet nun perfekt (butterweich) und der nächst höhere Gang greift noch sanfter,

als vorher. Auch beim Gangwechsel von D auf R und umgekehrt ist bis jetzt das Problem mit dem Ruck nicht mehr vorhanden. Vielen Dank an TE Taxiteile+TE Automatikölwechselsystem Harald Kraus.

MB Auto-Schöttle GmbH in Stuttgart-Botnang: W210, 320T V6, Bj. 2001, 215.403km. Besitzer Herr Bausch: das Automatikgetriebe ist wie neu. Würde man mir sagen, es ist ein komplett aufbereitetes Tauschgetriebe drin, ich würde das glauben. Das Ruckeln ist absolut komplett weg! Bisher hat das Automatikgetriebe beim fahren im Rückwärtsgang ganz leicht geruckelt, das ist nun weg. Das Automatikgetriebe schaltet weicher als weich. Auch war es in bestimmten Geschwindigkeitsbereichen nicht mehr möglich, ohne Ruckeln zu beschleunigen, man hatte auch das Gefühl, es dauert, bis Kraftschluss vorhanden ist. Nun habe ich das Gefühl der Wagen beschleunigt aus dem Stand besser und hängt besser am Gas. Seit dem Reinigen und Wechsel konnte ich bisher mit dem Wagen erst wenige hundert Kilometer fahren, allerdings waren die voll überzeugend, ich würde das sofort wieder machen. Meine Erwartungen wurden voll erfüllt. Vielen Dank Daniel Bausch.

MB Brüggemann in Düsseldorf: W210 Taxi, 200CDI, Bj. 2002, 183.745km. Die KÜB rupfte. Dadurch entstanden Vibrationen bei 53-55 km/h. Nach der Reinigung schaltet das Getriebe wieder (wie neu!) seidenweich ohne Verzögerung. Auch die Vibrationen sind weg.

Bochum: S-Klasse (W220) 320CDI, Bj. 2002, 211.385km. Ich hatte mit meinem S-320CDI über mehrere Monate das Problem mit starken Vibrationen bei ca. 120 bis 140 Km/h. Die MB-Werkstätten vor Ort meinten, man müsse die Querlenker austauschen und die Reifen wuchten. Jedoch half dies leider alles nichts. Nach dem wir mit ihnen am 14.02.2007 in Bochum das Getriebeöl mit dem Automatikölwechselsystem gewechselt haben, ist mein Auto wieder wie neu geboren! Die Vibrationen sind weg und das Automatikgetriebe schaltet wieder sehr weich und ohne Verzögerungen. Vielen Dank für ihre Hilfe und Alles Gute, Herr Kilinc aus Gelsenkirchen.

MB Taxi-Düsseldorf eG: W211 Taxi, Bj. 2004, 313.651km. Das Fzg. hatte ein hartes Schalten zwischen dem 3-4 Gang. Nach der Reinigung schaltete das Getriebe wieder viel weicher und das Schalten zwischen dem 3-4 Gang hat sich auch stark gebessert. Taxi Mitsios.

Fa. Pieper in Dortmund: W210, 290TD, Bj. 1998, 259.210km. Fzg. hatte Schaltprobleme im kalten Zustand. Nach der Reinigung schaltet das Getriebe wieder so weich wie bei 60.000km, wo das Fzg. gekauft wurde. Außerdem ist die Beschleunigung fühlbar besser geworden. J.Depenbrock.

Sehr geehrter Herr Eckart,
die am 13.03.2008 bei der **Firma Pieper in Dortmund** durchgeführte Automatikgetriebebspülung an meinem SLK 320, EZ 09/2002, 53.572 km, war überaus erfolgreich. Das Getriebe hatte bei Teillast sporadisch zu spät und ruckartig hoch geschaltet und im Schiebetrieb war teilweise ein Vibrieren zu bemerken. Nach der Spülung fährt sich der Wagen wieder "**wie ein Mercedes**". Vielen Dank! Mit freundlichen Grüßen Christian D.

Fa. Aust (MB-Spezialist) in Hamburg: W210, 270 CDI, Bj. 2000, beim Öl-Wechsel: 202tkm, aktuell 230tkm. Nun da ich im letzten Jahr nach dem Automatikölwechsel in die Türkei und zurück gefahren bin, kann ich es jedem nur empfehlen. Vorher: Schaltruckeln, Wagen zieht nicht richtig wenn man Gas gibt, Getriebe wird heiß! Nachher: Alles wie neu, butterweiches Schalten, dröhnen ist weg, Ruckeln ist weg, einlegen der Gänge ist wieder leichtgängig. Das Auto fährt einfach wie Schmitz Katze, verbraucht auch ca. 0,3 l weniger. Ich kann es nur empfehlen! M. Kantarci

MB Jesinger in Esslingen bei Stuttgart: W203, 220CDI, Bj. 2002, 116.495km. Das Fzg. hatte bei kaltem Zustand ein hartes Schalten und einen Ruck beim Gang einlegen. Außerdem ein Schwanken der Drehzahl von rund 300U/min beim Schalten vom 2. in den 3. Gang. Nach dem Ölwechsel waren alle diese Probleme nicht mehr vorhanden. T. Schlesing.

Kfz Technik Mathes (Spezialist MB): ML 400CDI, Bj. 2003, 64.731km. Nach dem Ölwechsel war der Fzg. Besitzer Alexander Koptjaew aus Wiesbaden ganz begeistert: das Getriebe schaltet nun weicher und schneller hoch.
Nachfolgebericht bei 86.540km: Sehr geehrter Herr Eckart, ich möchte mich einfach noch einmal bei Ihnen bedanken. Das Getriebe schaltet immer butterweich, beim rauf- als auch beim zurückschalten.

Kfz-Meisterwerkstatt Uwe Denker (Spezialist MB) in Köln: W210, 320CDI, Bj. 2000, 154.562km. Fzg. hatte Schaltprobleme beim Herunterschalten. Besitzer Andreas Sauer: das Ganze ging recht schnell, ca. 1 Stunde, Getriebe schaltet wie neu!

Fa. Harnisch & Sinkel GmbH in Weilburg/Lahn: W210, 320CDI, Bj. 2002, 256.025km. Starke Vibrationen durch rupfende Wandlerüberbrückungskupplung. Jürgen Harnisch: auch wenn das Getriebe richtig heiß ist macht es diese Probleme nicht mehr. Jetzt kann man sogar wieder mit dem Tempomat fahren, was vorher absolut keinen Sinn mehr machte, denn man dachte die Kiste bricht auseinander.

MB Auto-Scholz-AVS GmbH & Co. KG in Sulza bei Jena: W211, 200CDI Taxi, Bj. 2002, 319.784 km. Fzg. schaltete teilweise erst bei einer Drehzahl von 4000 U/min und hatte manchmal harte Schaltstöße. Nun schaltet das Getriebe wieder sehr weich und ohne harte Schaltstöße, schon bei einer Drehzahl von 2500 U/min bei gleichen Bedingungen.

Kfz-Technik Jürgen Veith (im Hause bei Taxi-Einkauf Stuttgart GmbH) in Filderstadt: Vaneo, CDI 1.7, Bj. 2002, 141.306 km. Fzg. hatte: ein klackendes Geräusch im Leerlauf, der Kickdown funktionierte nicht richtig, rupfte beim Anfahren und schaltete nie unter 3000-3500 U/min. Nach der Reinigung befand der Besitzer Andreas Noack: das Klacken ist weg, der Kickdown funktioniert wieder richtig, das Rufen beim Anfahren ist weg und das Getriebe schaltet nun schon bei 2500 U/min.

MB Hermann Lamparter GmbH & Co. KG in Mönchengladbach: S-Klasse (W220) 400CDI, Bj. 2001, 115.134km. Starke Vibrationen durch rupfende KÜB. Nach der Reinigung waren diese weg.

MB Bartmann & Sohn GmbH in Pfungstadt: Vito Bj. 2004 mit 232.132km. Starke Vibrationen und schlechte Schaltqualität. Nach der Reinigung waren die durch die rupfende KÜB verursachten Vibrationen teilweise weg (nach ein paar Tagen vollständig), das Getriebe schaltet wieder sehr weich und sauber. 50.000km später: Getriebe schaltet immer noch Butterweich! Taxibetrieb Kuhlmann.

AMG E55 W210, Bj. 2000 mit 156.3043km, Kunde bei AMG Performance Center Brüggemann in Düsseldorf. Ich glaube ja auch nur das, was ich sehen kann, aber von dem Ergebnis bin ich völlig überzeugt. Kein Rucken, keine Geräusche, kein Kupplungsrutschen zu merken. Mein Auto fährt sich, als wäre er neu. Die Umschaltung der einzelnen Gänge kann man nur noch am Drehzahlmesser feststellen. Das Schalten geht nicht merklich von statten und ich fühle einen wesentlich größeren Vorschub der einzelnen Gänge. Denke mal, da es nun sauber, ist kann die Kupplung auch besser ihren Dienst verrichten. Was mir noch aufgefallen ist, das wenn ich auf 100 beschleunige und dann ausrollen lasse, hatte ich vorher Drehzahlschwankungen zwischen 1000 und 2000 Umdrehungen, wie gesagt nur beim Ausrollen, diese sind nicht mehr vorhanden. Rundum bin ich voll zufrieden und kann es wirklich nur jedem empfehlen, den Getriebeölwechsel nach dieser Methode machen zu lassen. Andreas Sayda aus Essen.

MB S&G Automobil Aktiengesellschaft in Offenburg: W211, 220CDI, Bj. 09/2006, 4.087km. Vibrationen durch rupfende KÜB bei 50-70km/h im 5-Gang durch Glykolverseuchung (aufgrund eines defekten Wärmetauschers). Nach der Reinigung waren die Vibrationen nicht mehr vorhanden.

MB Kestenholz in Lörrach: AMG ML55, Bj. 8/2000 mit 97.063km. Eins vorweg, große Probleme habe ich auch vor dem Ölwechsel nicht gehabt. Nach dem Wechsel (10l waren fällig) habe ich noch bessere Schaltzyklen, weiches Schalten und sauberes Zurückschalten. Auffällig ist, dass nun wesentlich schneller in die 5. Stufe geschaltet wird, bei geringer Belastung. Christian Stahlberger.

MB Otto Singhof GmbH & Co. KG -Automobile in Nastätten: AMG W211, E55 Kompressor, Bj. 2003, 67.172km. Fzg. hatte harte Schaltstöße beim Gang einlegen, verzögertes Kuppeln beim Anfahren und hartes Schalten beim Gangwechsel. Schon bei der Probefahrt mit eingefülltem Reiniger war eine Besserung festzustellen. Beim Ölwechsel fiel auf, daß das Altöl nur sehr wenig schwarz verfärbt war. Nach der Reinigung waren die Probleme zur Zufriedenheit von Herrn Singhof nicht mehr vorhanden.

Kfz Technik Mathes (Spezialist MB): W 203, 220 CDI, Bj. 2001, 139.000km.

Ich hatte vorher eine rupfende Wandlerüberbrückungskupplung. Seit dem Ölwechsel ist nichts mehr zu merken. Ich hoffe, es bleibt so. Die Gänge schalten wieder butterweich, die Automatik schaltet im Allgemeinen früher in den nächst höheren Gang. Der Preis war auch okay. Fazit: Einwandfreie und fachgerechte Arbeit. Thomas Lunkenheimer

MB Adolf Söhner KG in Eppingen: G-270CDI, Bj. 2003, 62.679km. Besitzer Willi Hähnle: das Fzg. hatte Vibrationen bei langsamer Fahrt im Gelände sowie bei Bergauffahrten. Nach der Reinigung waren die Vibrationen weg und das Getriebe schaltete wieder früher zurück.

MB Brüggemann in Mettmann: W164, ML 320CDI, 7-Gang, Bj. 2006, 40.236km. Das Fzg. hatte ein hartes Zurückschalten in den zweiten und in den ersten Gang. Durch die Reinigung wurde dies behoben.

MB Autohaus S&G in Karlsruhe: W210, 270 CDI Bj. 12/2001, 180.000km. Ich habe die Getriebespülung nach Ihrer Methode bei dem oben genannten Autohaus (ich war beruflich in der Nähe) durchführen lassen. Der Erfolg war sofort fühlbar; die Gangwechsel wirklich kaum merklich, selbst der Kickdown, mit dem ich in letzter Zeit riesige Schwierigkeiten hatte (Gang flog heraus und die Elektronik blockierte sofort Motordrehzahl und weitere Schaltvorgänge; es half nur Neustart des Motors), funktioniert wieder einwandfrei. Da ich mit in Gedanken schon mit einer neuen hydr.-elektr. Steuereinheit abgefunden hatte, ist die Erleichterung groß. Bei ca. 155.000 km habe ich schon einen normalen Getriebeölwechsel bei einer DB-Werkstatt in Salzgitter machen lassen. Seitdem hatte ich nur Probleme: 1. Das Getriebe schaltete nur bei 2500 U/min 2. Besagter Kickdowneffekt 3. Unvermittelter Getriebeotlauf (öfters). Erst nach Auslesen des Fehlerspeichers in einer anderen Werkstatt schaltete das Getriebe wieder zwischen 1200 und 1500 U/min, wobei das Kickdownproblem nicht beseitigt wurde. Vielen Dank für Ihre Beratung Friedrich Huth aus Braunschweig

Sternwarte Weissensee in Berlin: mein Elch A170 CDI (Bj. 2000) mit 206.000km auf der Uhr, hat zwischen 1500 und 2500 seltsame gurgelnde, keuchende Geräusche verursacht, die von einem Ruckeln im Teillastbereich begleitet waren. Ein entspanntes Fahren war so nicht mehr richtig möglich. Von meinem Vorbesitzer weiß ich, daß er deswegen bei MB war, die ihm damals das Getriebe tauschen wollten, ihm das jedoch zu teuer war. Nach Studium des Forums und Recherche im Netz habe ich dazu entschlossen eine Spülung des Getriebes bei der **Sternwarte** durchführen zu lassen. Was soll ich sagen, es ruckelt NICHTS mehr, das Getriebe schaltet wieder weich und ich kann wieder entspannt Cruisen. Die Geräusche sind auch fast verschwunden (700km später waren die Geräusche ganz weg). Meiner Ansicht nach hat sich das Geld für die Spülung voll gelohnt. Schmidt aus Berlin

Fa. Pieper in Dortmund: W211, 320CDI T, Bj. 09/2003, 115.301km. Fzg. hatte ein Ruckeln/ Vibrieren.

Hallo Herr Eckart, ich war am Freitag bei Pieper in Dortmund und liebe jetzt mein Auto wieder... Alle Probleme sind wie weggeblasen, der Wagen fährt wie neu. Das einzige was mich nun ärgert ist, daß ich das nicht schon vor einem Jahr gewusst habe, solange "doktor" MB da nun schon dran rum.

Daher nochmals vielen Dank und viele Grüße aus Halle. Jörg Balgar

Der dazugehörige Beitrag im motor-talk-forum:

Hallo liebe Mitsreiter der W211 Fan-Gemeinde, das Ruckeln ist WEG!!!

Ich war letzte Woche mit meinem Auto bei Pieper Motorentchnik in Dortmund. Die machen dort den ATF-Wechsel nach der Methode von Tim Eckart, d.h. einen Wechsel incl. der Verwendung eines Vorreinigers und anschließender Getriebespülung. In diesem Rahmen wurde auch das (bereits undichte) Getriebeabstandsstück gewechselt, was mich davor bewahrt hat, wohl bald ein defektes Steuergerät zu haben.

Seit letzten Freitag liebe ich mein Auto wieder!!

Es fährt wie neu. Kein Ruckeln, kein Stottern mehr, alles butterweich. Man hatte sich mit der Zeit so an das "harte" Getriebe gewöhnt, dass man gar nicht mehr gemerkt hat, wie hoppelig, hart und knarrig das Getriebe geschaltet hat. Selbst runterschalten in den 1. Gang ist jetzt wieder möglich ohne in den headbangender Weise in den Gurt zu fliegen... (naja, eigentlich braucht man das ja auch nicht zu machen...)

Jetzt nach dem ATF-Wechsel meine ich, dass ich zuvor auf nem Lanz Bulldog gesessen hätte, so groß ist der Unterschied zu vorher / nachher.

Auch die Problematik mit dem Kickdown hat sich erledigt. Vorher schaltete das Getriebe im Kickdown nicht mehr hoch, so dass ich mitten im Überholvorgang in den Drehzahlbegrenzer kam, wodurch der Motor abriegelte. Ich konnte derweil dem Überholten zuwinken bis er wieder an mir vorbei war. Nun schaltet das Getriebe wieder sauber hoch und weiter gehts im nächsten Gang.

Mein Fazit: Vielen Dank an MB / DC die uns das Lifetime-Getrieböl bescheren wollten und mir damit fast 1 Jahr den Spaß an meinem Auto verdorben haben (solange hat der Spaß mit Updates etc. gedauert).

Ich werde nun das ATF alle 60 TKM wechseln lassen. Allerdings nur nach der Eckart'schen Methode. Denn was die meisten (MB)-Werkstätten machen (altes Öl ablassen, neues draufgießen) funktioniert wohl nicht, denn der meiste Dreck bleibt dann wohl im Getriebe und das neue Öl ist bald wieder hin.

Die 300,- EUR und rund 2,5 Std. Wartezeit haben sich für mich komplett gelohnt.

Viele Grüße von einem (nun wieder) sehr zufriedenen W211 Fahrer und allzeit gute Fahrt, yukbee

Taxizentrale Karlsruhe: W211, 220CDI, Bj. 9/1999, 269.654km. Fzg hatte ein sehr hartes Hochschalten in den 2.ten Gang im kalten Zustand. Dadurch bedingt wurde nur noch im W-Modus gefahren. Nach der Reinigung schaltete das Getriebe wieder wunderbar weich in allen Gängen. A. Malta

MB Bölle in Konstanz: W210, 270CDI, Bj. 2001, 230.118km. Fzg. schaltet z.B. Anfahren nicht hoch. Ich habe das Gefühl ich bin im dritten Gang. Bin mal 1.000 km am Stück gefahren danach war es Top. Gaspedal angetippt und zügig ging es Voran. Auch wenn ich das Gaspedal durchdrücke schaltet er nicht oder spät hoch. Nach der Reinigung ist nun wieder alles OK. Das Getriebe schaltet wieder gut Roland Pflüger aus der Schweiz

MB Tesmer in Buxtehude (Meister Tobias Martin): **Taxi W211**, E200CDI, Bj. 2005, 326.361km.

Getriebe brummt/dröhnt/Schaltschlupf wie bei Glykolverseuchung. Danach wieder perfekt. Fahrer total begeistert!

Taxi W211, E200CDI, Bj. 2005, 345.422km. Gänge schalten zu spät/ Schaltruckeln.

Danach perfekt. Kunde ist sehr zufrieden/ läßt alle Taxen auch noch spülen.

Taxi W211, E220CDI, 2005, 264.371km. Brummen/ Dröhnen sehr stark bei 115 km/h. Danach Super!

SLK 55 AMG 7-Gang, Bj. 2005, 77.421km. Fzg schaltet Gänge sehr spät und mit Rucken hoch und runter. Gespült wurde mit ATF 134 Öl. Danach: noch kein 7-Gang Automatikgetriebe hat so perfekt geschaltet.

Der Kunde sagt: Besser wie neu! Er ist total begeistert. Das Getriebe hat noch nie so gut geschaltet.

Auch bei hohen Geschwindigkeiten absolut perfekt!

A 170 CDI W168, Bj. 07/2003, 127.425km. Fzg. hatte Ruckeln durch rupfende Wandlerüberbrückungskupplung, Brummen und Dröhnen bei geringen Drehzahlen, zeitweise schabendes Geräusch im 3- 4 Gang. Eine andere Werkstatt wollte Wandler und Getriebe tauschen!!!! Danach: sehr gute Schaltung, keine Probleme mehr!

Taxi W211 E220CDI, Bj. 12.09.2005, 330.839km. Fzg ruckelt sehr stark, meistens im 2.ten Gang. So starkes Rucken habe ich noch nicht gehabt. Ich habe selber kaum geglaubt, das wir das weg bekommen, obwohl wir in den letzten Monaten weit über 60 Fzge gespült haben, aber das Automatikölwechselsystem hat es uns mal wieder anders gezeigt!! Echt super! Kunde und ich sind BEGEISTERT

AMG C30 CDI, Bj. 2003, 92.000km. Sehr starkes Ruckeln beim Beschleunigen. Kunde wollte kein Vollgas mehr geben aus Angst, das Getriebe fliegt ihm um die Ohren. Der Vorbesitzer des Fahrzeuges hat es aus diesem Grund abgegeben, weil man ihm gesagt hat er bräuchte ein neues Automatikgetriebe. Fzg. ist nach Glykolverseuchung bereits 2 x auf die herkömmliche Weise, aber nicht nach der Tim Eckart Methode gespült worden. Kunden-Rückmeldung 1 Tag später- Auto ist perfekt- Schaltung absolut klasse- er kommt gerne mal wieder zum spülen vorbei! (Meister Tobias Martin)

Taxi Celikkol aus Rüsselsheim in der **Daimler AG Niederlassung Darmstadt**. W211, 200CDI, Bj. 2004, 300.974km. Fzg hat starke Vibrationen wenn warm zwischen 80-120km/h, Danach OK. Schaltet weicher und Auto ist leiser geworden.

MB Taxi-Düsseldorf eG: W210, 320CDI, Bj. 11/2000, 201426km. Fzg hatte harte Rückschaltung von dritten in den zweiten Gang und teilweise keine Hochschaltung in den fünften Gang. Danach alles OK und Getriebe schaltet jetzt vollkommen weich. Kunde ist total Happy!

Autoland Möttingen: W211, 400CDI, 10/2003, 110.562km. Fzg hatte starke Vibrationen bei 70-120km/h durch Glykolverseuchung, aufgrund eines defekten Valeokühlers. Danach wieder alles OK und weiche Schaltung.

MB Ing. Franz Pott-Sudholt in Oelde: W203, 320CDI, Bj. 3/2002, 80.960km. Starkes Brummen, welches bei ausprogrammierter KÜB weg ist. Danach: Problem beseitigt. Seit der Spülung ca. 400km gefahren. Keine Geräusche mehr hörbar.

W202, 230 Kompressor, Bj. 2000, 111.888km. Harte Schaltstöße im kalten Zustand 1-2 und 2-3. Zeitweise Zugkraftunterbrechung unter Last. Danach deutlich besser, Schaltungen fast nicht mehr spürbar.

Kfz-Meisterwerkstatt Ralf Weber in Mainz: W211, 200D, Bj. 2004, 243.664km. Bei ca. 40-50km/h konstantes fahren und ca. 1200-1400 1/min bzw. auch bei ca. 70-80 km/h konstantes fahren und ca. 1800 1/min fährt das Fzg. schubartig! Danach ist das Problem nicht mehr da und das Getriebe schaltet nun weicher. Taxi Kauer

Gonschorek GmbH KFZ-Meisterbetrieb in Hattingen: W163, ML 400CDI, Bj. 2002, 134.137km. Fzg hatte Vibrationen aufgrund einer rupfenden KÜB. Danach schaltet das Automatikgetriebe wieder weicher und früher. W168, A190, Bj. 2/2002, 120.000km. Fzg. ließ sich nur noch im vierten Gang anfahren und bewegen. Der Reiniger wurde eingefüllt + 15 km Probefahrt. Nach der Spülung schaltete das Getriebe wieder einwandfrei!

Daimler AG Niederlassung Ravensburg: W163, ML 400CDI, Bj. 6/2002, 150.536km. Fzg war gerade erst gekauft worden. Also ich muss echt sagen, die Spülung war echt super...! Das Getriebe schaltet jetzt viel feiner und viel besser! Ich kann und werde dich und deine Spülung nur weiterempfehlen. Andre Bickel aus Vorarlberg

AH Fischer OHG in Mannheim: W210, E260, Bj. 10/2000, 94.000km. Nach dem das Automatikgetriebe gespült und das Getriebeöl erneuert wurde und die defekte Elektronikplatte (Fehlercode N3) bei meinen W210 getauscht wurde, schnurrt die Automatik nun wieder wie neu. Seitdem kein Notlauf mehr. Das EGS-Steuergerät war aufgrund eines defekten Steckers, mit Öl voll gelaufen. Ich kann schon jetzt berichten, daß die Schaltvorgänge bereits 400-500 Umdrehungen früher einsetzen. Die Gangwechsel merkt man nur noch, wenn man sich darauf konzentriert. Obendrein brauche ich durch das frühe Schalten etwa 0,5-1,0 Liter Benzin weniger. Michael Baur

Daimler AG Niederlassung Nürnberg: W220, S500 7-Gang, Bj. 8/2005, 87.685km. Besitzer Herr Pachlinger: Nun schaltet das 7-Gang Getriebe wieder so weich herauf, daß kein Gangwechsel mehr zu spüren ist. Auch das Herunterschalten ist nun wieder ruckfrei möglich. Meinen W211 werde ich auch noch so spülen lassen.

Daimler AG Niederlassung Mainz: W211, E320 V6, Bj. 12/03, 69.307km. Meine ersten Automatik Alterungssymptome sind nun 120km nach der Spülung restlos verschwunden. Keine gelegentlichen harten Schaltstöße mehr beim Beschleunigen und das Ruckeln bzw. Zupfen im Drehzahlbereich um 1000U/min beim Rollen im Stau ist auch weg. Statt dem bisherigen Spüren kann ich die seidenweichen Schaltvorgänge nur am Motorgeräusch hören bzw. nur auf dem Drehzahlmesser sehen. Liegt vermutlich an dem neuen ATF3353?! Das Beschleunigen "fühlt" sich nun subjektiv kraftvoller an im Vergleich zu dem Zustand vor der Spülung. Bin schwer begeistert und werde diese Art von Ölwechsel weiterempfehlen. Nochmals vielen Dank. Viele Grüße Holger Schulze aus Mainz

Daimler AG Niederlassung Neu-Ulm: W211, 320CDI, Bj. 12/2002, 153.970km. Fzg hatte vor einiger Zeit eine Glykolverseuchung und wurde schon zweimal konventionell gespült. Nun traten wieder sehr starke Vibrationen auf. Nach der Spülung waren diese so gut wie nicht mehr vorhanden, mit einer weiteren Tendenz zu Besserung.

MB Robert Huber AG in CH-5630 Muri: AMG CLK 55, Bj. 6/2003, 122.000km. Fzg. Hatte Vibrationen beim niedertourigen Beschleunigen (mit viel Drehmoment). Bei 92.350km wurde der Wärmetauscher und Wandler wegen Glykolverseuchung 12/2006 gewechselt + konventionell gespült. Nach der Reinigung in der Mercedes-Benz Automobil AG Zweigniederlassung Zürich-Nord ist nun wieder alles in Ordnung.

MB Auto Schmid AG Suhrenmatten in CH-5035 Unterentfelden: W203 Kompressor, Bj. 7/2000, 124.000km. Motor wird beim Kaltstart und rückwärts zur Garage hinaus fahren + dann Lenkungsvolleinschlag, abgewürgt. Nach der Spülung ist wieder alles in Ordnung.

W203 C180, Bj. 08/2002, 86.319km. Glykolverseucht: beim leichtem Beschleunigen aus 80 km/h, sehr feines Brummen hörbar. Mit abgeschalteter KÜB in Ordnung. Nach der Spülung ist wieder alles in Ordnung. Markus Wenger (Die Team-Weltmeister, Sieger der Mercedes-Benz Global TechMasters PC 2007)

W163, ML 270 CDI mit Chiptuning 205 PS, Bj. 5/2001, 110.000 km. Keine Automatikgetriebeprobleme. Nach dem Ölwechsel fiel mir auf: die Automatik führte die Schaltvorgänge weicher durch und schaltete früher in den fünften Gang. Besonders bei starken Lastwechseln ist nun der erneute Lastwechsel wesentlich weicher, als zuvor. Jörg Günther

W210, 220CD, Bj. 6/1999, 235.000km. Nach dem Ölwechsel bemerkte ich eine leichte Verbesserung der Schaltvorgänge, aber erst nach einigen Tagen und einigen hundert km kann ich sagen, daß ich eine deutliche Verbesserung der Schaltvorgänge wahrnehmen kann. Die größten Veränderungen sind aber nur in den höheren Bereichen zu spüren, also Gang 3 nach 4 und Gang 4 nach 5, butterweich. Von 1 nach 2 oder 2 nach 3 ein wenig besser. Bezüglich des Rupfens beim Gang einlegen von D nach R und anders herum ist leider kein Unterschied mit

vorher wahrnehmbar. Nachfolgebericht nachdem die Adaptionenwerte zurückgesetzt worden sind: erst jetzt merke ich wesentlich weichere Schaltvorgänge wie vorher und ich kann jetzt sagen, ja die Schaltvorgänge sind alle sehr gut und weich, auch die von 1 nach 2 und von 2 nach 3. Ich hoffe es bleibt so, denn nun ist alles Perfekt in Ordnung. Bin im Moment sehr zufrieden! Timo Janssen aus Holland

W211, 220 CDI, Bj. 2002, 69.734km. Das Getriebe hat beim Einlegen des Ganges D zweimal leicht gerupft. Schon direkt nach dem Spülen war aus dem zweimaligen Rupfen eines geworden und dies ist schon weitaus schwächer, als die beiden ersten. Das Schaltverhalten hat sich auch geändert. Bei vorsichtiger Fahrweise schaltet er viel früher, zwischen 1400 und 2200 Umdrehungen. Früher ist es an sich konstant über 2000 Umdrehungen gefahren. Bei Kickdown dreht er jetzt noch höher, sodass die Beschleunigung noch besser ist. Nachfolgebericht: Gangwechsel in D sind butterweich geworden, bei Gangwechsel in R ist ein Rupfen noch ein wenig da. Johannes Kneller

AMG E55, Bj. 1998. 140.160km. Ruppiger Gangwechsel vom 1. – 2. Gang und ein starker Ruck beim Gang einlegen. Zum neuen Schaltverhalten nach dem Ölwechsel: Es ist echt nicht zu fassen, wie still der Wagen beim Wechsel zwischen D und R bleibt. Vorher war man gut beraten während des Schaltvorgangs auf der Bremse zu stehen, da das Auto beinahe einen Satz gemacht hat, wenn ich die Fahrstufe so gewechselt habe. Und jetzt hat man das Gefühl, der Gang wurde überhaupt nicht gewechselt. Echt Klasse. Der Wagen hat nur noch einen Gang und der reicht von 0-250 km/h. Sanfter geht es gar nicht mehr. Marc Leinberger

W210, 270CDI, Bj. 2002, 135.000km. Bin sehr zufrieden, das Getriebe schaltet wie eine Eins. Schaltet früher hoch und die Gangwechsel sind kaum spürbar. Peter aus Neuss

W210, 220 CDI, Bj. 05/2002, 174.000km. Seitdem sind die Schaltübergänge sanfter geworden und er schaltet etwas eher hoch. Bin voll zufrieden, hat sich gelohnt. Andreas Meltke

Ich habe vor zwei Wochen diese Prozedur an meinem **S210** vornehmen lassen. Bei meinem S210 BJ 2001 mit 100.000 km hatte ich ein besonders freudiges Phänomen:

Seit 20.000 km hatte ich einen Brummer im Getriebe beim Schub zwischen 100 und 120 km/h. Was haben wir gesucht: Reifen, Kardanwellenmittellager, Hinterachsmittelstück, Lenker, KAT losgerappelt oder sogar das Flanschlager am Getriebeausgang?

Ich beiße vor Ärger schon jeden Morgen ins Lenkrad. Meine Fahrt in die Arbeit geht über 10 km bergab, also habe ich das Röhren und Rappeln jeden morgen live im Ohr. Und zwar richtig laut, fast wie ein abgefallener Auspuff. Wenn sich da nichts finden lässt, was sagt der Freundliche dann? Kaufen Sie sich doch ein neues Getriebe! Ich war sehr skeptisch, denn ich hatte beim Nachhausefahren noch so ein Rappeln wieder kurz gehört und dachte mir, naja, wenigstens ist jetzt wieder neues Getriebeöl drin. Schaltvorgänge sind weicher, auch das ist direkt danach zu bemerken. Allerdings braucht der Automat eine Laufstrecke von an die 700 km würde ich schätzen (oder ein Monat) bis er sich voll wieder adaptiert. Die Adaptionenvorgänge müssen so lange dauern, sonst wäre das Anpassungsverhalten im Wandler zu hektisch und es würden sich keine stabilen Werte einpendeln. Heute sag ich: Der Brummer ist vollständig weg, die Schaltpunkte sind spürbar wieder Richtung Neuzustand gerutscht und manche Schaltvorgänge sind nur noch über den Drehzahlmesser zu notieren. Was will ich da mehr, als Dankeschön für die perfekte Arbeit sagen? Fritz Müller

Bericht des ersten Kunden aus dem Taxibereich: TE-Autoteile München, Taxi- und Kfz.-Bedarf GmbH.

Geschäftsführer Robert Zächelein am 23.5.2007: letztes Jahr mußten wir die Kunden noch auf die Reinigung ansprechen und davon überzeugen. Mittlerweile kommen die Kunden auf uns zu, wegen einer Terminabsprache, so haben sich die positiven Ergebnisse mittlerweile in München herumgesprochen. So kam z.B. der Besitzer eines **W220**, S-320CDI mit einem Ruckeln in allen Gängen und einer starken Anfahrschwäche zu uns. Ihm war davor gesagt worden, daß er ein neues Getriebe bräuchte! Nun ist wieder alles OK und er ruft immer mal wieder an, um sich zu bedanken. Allein dieses Jahr haben wir schon 27 Reinigungen durchgeführt.

Anwenderbericht zu TE-Autoteile München, Taxi- und Kfz.-Bedarf GmbH: ich habe mein Automatikgetriebe 722.6 (E240) spülen lassen inkl. Filterwechsel nach der Tim Eckart Methode und muss sagen, daß ich recht zufrieden bin. Die Schaltvorgänge sind viel weicher und viel viel schneller. Ganz deutlich merkt man das beim Kickdown der früher ewig gedauert hat. Auch die Höchstgeschwindigkeit ist deutlich gestiegen (5-10km/h laut Tacho). Das Getriebe hatte bei ca. 115tkm mal einen normalen Ölwechsel bekommen. Das hat man damals schon deutlich gemerkt aber nach der Spülung bei jetzt knapp 160tkm merkt man im ruhigen Stadtverkehr gar kein Schalten mehr. Das ist wirklich schön! Das Auto wirkt jetzt auch viel agiler und der Fehler des harten zurückschalten ist bis jetzt nicht mehr wieder gekommen. Martin E240

Sehr geehrter Herr Eckart,

ich habe am 26.09.07 bei der Firma Autoteile München Taxi und Kfz Bedarf das Automatiköl wechseln lassen. Mein Auto, ein MB **C180** Bj.97, hatte erst eine Laufleistung von 69.000km. Was mich zu dem Wechsel bewogen hat war das 10 Jahre alte Öl und die Automatik schaltete beim Abbremsen mitunter ruckartig runter. Dasselbe beim Beschleunigen begleitet von div. Geräuschen. Beim Schiebetrieb schaltete das Getriebe in den Leerlauf und dann sofort wieder in D, aber nur manch mal. Jetzt bin ich fast 1.000km gefahren und es sind keine Fehler mehr vorhanden. Man denkt man hat ein neues Getriebe. Die Schaltvorgänge sind jetzt butterweich. Einfach genial diese Methode die Sie entwickelt haben, zumal durch die Spülung auch fast der ganze Schmutz aus dem Getriebe raus ist. Es lohnt sich auf alle Fälle, es auf so einen Weg zu machen zu lassen. Vielen Dank dafür. Die Werkstatt in München hat sehr gute Arbeit geleistet inkl. guter Beratung. Jörg Bahnert

W210, 300 TD , Bj. 12/97, 380.269km. Die Fahrt nach Italien verlief zu meiner vollsten Zufriedenheit und die Getriebespülung hat wahre Wunder bewirkt – ja, echt! Ich habe mich ja anfänglich nicht besonders euphorisch geäußert, weil ich bei der ersten Probefahrt um die Häuser keine wesentliche Veränderung feststellen konnte. Doch dann traf ich wieder in Zürich ein und fuhr meine gewohnten Strecken. Da ich meinen Mercedes vom ersten Tag an nur selber fahre und in 10 Jahren mit ihm mittlerweile 380'000 km zurückgelegt habe, kenne ich meinen Benz in- und auswendig. Das klingt für den Einen oder Anderen etwas verrückt, aber über all die vielen Kilometer stellt sich gewissermaßen eine Symbiose zwischen Fahrer und Fahrzeug ein; eine Art Kommunikationsebene und so weiß ich ja schon zum Vornherein, an welchen Steigungen und Kurven er wie schaltet. Und genau in solch einem Moment des friedlichen Dahin Gleitens geschah das schier Unglaubliche: Ich glaubte in einem neuen Fahrzeug zu sitzen: Die Schaltungen waren viel präziser, klarer und sanfter als üblich, das Rückschalten butterweich. Die anschließend gefahrenen 1'500 km über den Lukmanierpaß nach Italien und zurück haben diesen Eindruck bestätigt und mich von der Wirksamkeit der Getriebespülung vollends überzeugt: Grosses Kompliment - einfach Klasse!
Wenn man bedenkt, daß mein Getriebe noch eines der ersten Generation ist (Nadellager) welche jeweils um ca. 80'000 km den Geist aufgaben, darf ich ja sehr zufrieden sein und bin nun guten Mutes, meinen Benz noch weitere lange Kilometer mit dem Originalgetriebe fahren zu können. Das Gleiche hoffe ich natürlich auch für den Motor und den Turbolader, welche ebenfalls seit Anfang an tadellos laufen –eben doch ein Qualitätsprodukt aus dem Schwabenlände! Mir wurde ja seinerzeit bei der Neuwagenübergabe 1997 klar gemacht, daß das Getriebeöl nie gewechselt werden müsse, was mir zwar immer etwas komisch erschien, was ich dann jeweils bei den üblichen Inspektionen immer wieder zur Diskussion stellte. Mit etwa 300'000 km geschah folgendes: Beim Hochschalten vom 3. in den 4. Gang kam es hin und wieder vor, daß der Motor kurz hochdrehte – ca. 400 Touren – bis der 4. Gang griff. Dies alles spielte sich im Zeitraum einer halben Sekunde ab. Simulieren konnte ich das nur ab und zu, und wenn, dann nur im aller untersten Teillastbereich in dem ich mich mit sachtem Gasfuß im 3. Gang an den 4. "anschlich"; so bei ca. 45-55 km/h. Laut Aussage MB konnte auf dem Diagnosegerät nichts festgestellt werden. Bei Getriebespezialisten in Deutschland wurde mir erklärt, daß dies der Kupplung K4 zuzuschreiben sei, bei welcher offenbar das entsprechende Steuerventil eine kleine Undichtigkeit aufweisen soll. Bei KM 316'000 veranlaßte ich meine Werkstätte einen Getriebeölwechsel durchzuführen. Wenn ich mich an die stinkende Brühe erinnere, welche uns damals entgegen floß, stehen mir heute noch die Haare zu Berge! Dann folgte ein erneuter Wechsel bei 358'000km und seither hat sich dieses eigenartige Hochschalten nicht mehr eingestellt. Meine Vermutung stärkte sich jedoch, daß irgendwo im Getriebe noch Rückstände sein müßten, welche durch die üblichen Ölwechsel noch nicht herausgespült werden konnten. Da kam mir das Automatikölwechselsystem gerade recht und ich kann das wirklich mit gutem Gewissen jedermann weiter empfehlen und ans Herz legen, wenn er mit seinem Automatikgetriebe noch viele lange Kilometer fahren möchte. Silvio-Andrea Maridati aus Meilen in der Schweiz

W202, 220CDI, Bj. 2000, 235.000km. Betreff Getriebeölwechsel vor ca. 4 Wochen in Holzwickede bei Dortmund. Ich habe mich auch nicht beirren lassen, daß das Getriebe lebenslang wartungsfrei ist. Vorher: spürbarer Gangwechsel, anwuppen beim Gang einlegen, Verbrauch **8,0l/100km**.
Nachher: butterweicher Gangwechsel, nahezu nicht spürbares Einlegen einer Fahrstufe im Stand, aktueller Verbrauch **7,1l/100km**. Danke Uwe Bornemann aus Dortmund

W211, E500, Bj. 2003, 75.000km. Vorher: Manchmal leichtes Ruckeln, unsauberes Schalten beim "Wagen ausrollen lassen" vor einer roten Ampel. Danach: Weg! Auch im normalen Fahrbetrieb nach dem Wechsel/ Spülen ein noch feineres Schalten als vorher!! Einfach TOP halt!!! Heinz aus Konstanz

W210, 220 CDI, Bj. 2000, 150.000 Km. Mit dem Getriebe bin sehr zufrieden. Ich bin jetzt ca. 80 km. gefahren. Das Getriebe schaltet sanfter hoch, beim leichtem Beschleunigen fast kein Schaltvorgang zu merken und auch bei einer Schubfahrt beim Gas geben kein Ruck mehr. Alex aus Ludwigshafen

W210, 430, Bj. 7.98, 97'000km. Also ich hatte vor ca. 3 Monaten (und ca. 10'000km) ein Getriebe-Ölwechsel (Wandler hat noch eine Ablaßschraube) in einer MB-Werkstatt machen lassen. Seit diesem Zeitpunkt hatte ich das Problem, daß das Getriebe im kalten Zustand vom 1. zum 2. Gang sehr hart und langsam schaltete. Seit der Spülung ist dieses Problem gelöst. Er schaltet nun absolut einwandfrei. Generell ist festzustellen, daß sämtliche Schaltvorgänge schneller und weicher ausgeführt werden. Es ist offensichtlich, dass die Methode des Automatikölwechselsystems, die einzig richtige ist. Danke nochmals für die Bemühungen.
Mario Lüthy aus Winterthur in der Schweiz

W210, 320CDI, Bj. 11/99, 106.400km. Das Getriebe schaltet nun seidenweich (meine Frau die selbst ca. 200km gefahren ist meint: daß der Wagen nun "weicher" schalten würde und früher als sonst. Selbst in Schalterstellung "S", in der er immer die Gänge relativ weit ausgedreht hat, schaltet er nun angenehm früher), die Schaltstöße sind weg, die es teilweise im kalten Zustand hatte. Beim Anfahren nach einem Ampelstop gibt es nicht mehr das harte Rucken. Beim Lastwechsel kein wildes hin und her schalten. Beim manuellen Einlegen der Gänge, um im Schub den Wagen bergab bremsen zu lassen, legen sich die Gänge weicher ein. Ja, er schaltet auch deutlich früher hoch, wobei ich zugeben muß, daß man da genau darauf achten muß, da man es bei den weichen Schaltwechseln kaum noch merkt. So weich hat das Getriebe glaube ich nicht mal bei der Auslieferung geschaltet.
Michael Fröhlich aus Stuttgart

W164, ML 320CDI, Bj. 07/2006, **7-Gang**, 57.888km. Das Fahrzeug schaltete ca. erst bei einer Drehzahl von 2200-2300 Umdrehungen in den nächsten Gang hoch. Darunter war ein Schalten, auch bei ganz wenig Gas nicht möglich. Beim Herunterschalten in die unteren Gänge sowie manchmal auch beim Kickdown war manchmal ein sehr ruppiger bzw. harter Schaltstoß. Das Getriebe wurde mit 10 Litern, von dem neuen ATF 134 (236.14), gespült.
Bericht des Besitzers: Am 27.8.07 war es jetzt endlich so weit. Tim Eckart, der Automatiköl-Spezialist, hat meinen ML abgeholt und beim Autohaus Südster in Donaueschingen einer Getriebeölspeilung unterzogen. Nach der ersten

Probefahrt konnte ich schon feststellen, dass das Getriebe deutlich früher schaltete und die extremen Ruckler beim Zurückschalten auch weg waren. Nach weiteren 2.500 km muss ich feststellen, dass sich der Gesamteindruck insgesamt verbessert hat-subjektiv meine ich sogar, dass sich der Verbrauch auch leicht reduziert hat. Manchmal aber muss ich doch feststellen, dass kleinere Schläge ab und an noch auftreten können. Nachfolgebericht: Auch nach einigen KM bin ich noch immer von der Schaltqualität nach der Spülung bestens zufrieden. Bin am Wochenende nach längerer Zeit mal den Wagen wieder voll ausgefahren und muss sagen, dass die Schaltqualität selbst bei hohen Geschwindigkeiten einfach super sind. Selbst die Kick-Down Schaltungen in den hohen Gängen hauen lange nicht mehr so hart in den Schaltvorgang. Michael Ruderisch

W221, S320CDI, Bj. 09/2006, **7-Gang**, 38.421km. Das Getriebe schaltete im kalten Zustand mit Zeitverzögerung in den 2ten Gang hoch. Mit 10 Litern, von dem neuen ATF 134 (236.14), wurde das Getriebe gespült. Nun gibt es das Schaltproblem in den 2ten Gang nicht mehr und das Getriebe schaltet weicher bzw. auch früher, in die höheren Gänge hoch. Das Kick-Down Schaltenverhalten ist auch besser geworden. Hartmann

W210, 270CDI T, Bj. 2/2000, 259.589km. Moin Tim. Wollte mich einfach noch einmal bei Dir bedanken. Habe jetzt ein vorher nicht gekanntes butterweich schaltendes Automatikgetriebe. Die einzelnen Gänge schalten viel fließender, sanfter. Es ist wie mit der Fußkupplung. Man kann sie schnell kommen lassen, oder man läßt die Kupplung mit Gefühl kommen und letzteres ist nach der Spülung bei mir der Fall. Die Gänge schalten mit Gefühl. Eine super Sache von Dir. Gruß von der Nordseeküste. Gunnar Genz aus Misselwarden

MPL, Moderator des W210-Forums, **W211**, E500, Bj. 7/2002 mit 78.782km. Mein Fazit nach einer Woche: Getriebe schaltet butterweich, sowohl beim rauf- als auch beim zurückschalten bzw. Kickdown. Mein kleines Problem mit dem zeitweiligen Schaltruck beim Gasgeben nach dem Abbiegen ist komplett weg, keinerlei Probleme mehr. Absolut empfehlenswert, die Aktion. Gruß Micha aus Berlin

<http://www.motor-talk.de/forum/getriebeoel-wechseln-t1684627.html>

Hallo, ich kann Folgendes dazu sagen, habe vor ca.15.000km (Laufleistung 125.000km) bei MB ein Wechsel machen lassen und konnte keinen Unterschied feststellen.

Wegen diesem ewigen Tim Eckart Gerede und weil ich an meinem Auto hänge, habe ich jetzt noch einen Wechsel machen lassen, nach Tim Eckart mit Spülung.(140.000km auf dem Tacho). Ich stand daneben, als das Öl heraus lief und der Monteur meinte, das Öl sehe aus wie neu. (Kein Wunder) Aber seit dem schaltet das Getriebe fast ohne dass man es merkt, hoffe, das bleibt lange so. E 430 von 1/99. trienieman.

W211 320 V6, Bj. 2003, 104.504km: Servus Tim, wie versprochen ein kurzes Feedback zum Ölwechsel letzten Freitag. Ich bin wirklich begeistert von dem Ergebnis, das Getriebe in meinem W211/E320 schaltet wie Werksneu. Jetzt erst merke ich erst wie schlecht die Gangwechsel vorher von statten gegangen sind. Der Gangwechsel erfolgt nun viel früher und das gute daran man merkt nichts mehr davon, auch das Ruckeln beim zurückschalten ist weg, einfach Erste Sahné. Also wirklich Tim, vielen Dank für die Getriebespülung, meine Empfehlung hast Du. Mit dem nächsten Fahrzeug sehen wir uns auf jeden Fall wieder, ich wünsche Dir noch viel Erfolg mit deiner Arbeit, man merkt richtig das Du auch mit dem Herzen dabei bist und nicht nur an den Verdienst denkst. Mit freundlichen Grüßen Dalibor Babic aus Rüsselsheim

AMG SL55 W230, Bj. 7/2002, 58.071km: die Neuerwerbung von dem G-Modell Spezialisten Dr. Hans Hehl (www.hanshehl.de) hatte ein Schaltrucken beim hoch schalten, welches durch die Spülung beseitigt worden ist. Auch sein **AMG G55**, Bj. 2/2006, 25.600 km wurde mit ATF134 gespült. Ergebnis: seidenweiches Schalten, besser als beim Neufahrzeug! Da man das Schalten gar nicht mehr spürt, ist es ein Fahren wie in einem Gang!

CLK 230 Kompressor, Bj. 12/97, 230.000km: vorher hatte das Fzg. ein starkes Rucken beim Gang einlegen, ein unkontrolliertes Schalten, beim Anfahren musste ich deutlich mehr Gas geben um das er sich bewegt hat und dann kam es auf einen Schlag. Teilweise war es so, daß ich das Gefühl hatte als würde eine Kupplung rutschen. Nun ist das Rucken beim Gang einlegen fast weg, das Getriebe schaltet jetzt sanft hoch und auch wieder runter, anfahren ist jetzt butterweich und das durchrutsch Gefühl hatte ich bis jetzt auch nicht mehr. Peter Weissenhorn

W163 ML 270CDI: Bj. 2001, 118.820km. Habe heute an meinem 270er ML eine Automatikgetriebespülung von Tim machen lassen - mit einfachen Mitteln optimale Wirkung! Ich hatte zwar keine Probleme beim Schalten, aber vor kurzem ist der Wagen 3 mal kurz im Notlauf gewesen. An meinem Fahrzeug ist vom Vorbesitzer vor etwa einem halben Jahr ein Getriebeölwechsel bei ATU durchgeführt worden. Die Rechnung habe ich gesehen - also ist wohl auch was gemacht worden. Das Getriebeöl das heute raus kam sah aus, als sei noch niemals Öl gewechselt worden! Kein Wunder, denn bei einem normalen "Wechsel" bleibt etwa die Hälfte der alten Brühe drin. Nachdem Wechsel schaltet das Getriebe dynamischer, die Gangwechsel sind definierter und der Kraftschluß ist deutlich besser! Weiterhin geht die Drehzahl beim Gaswegnehmen schneller runter. Aber mal abgesehen von den kleinen aber spürbaren Verbesserungen - bin ich froh, das nun sauberes Öl und ein neuer Filter dafür sorgen, das die nächsten 100.000 km angegangen werden können! Bert Lecher aus Rangendingen.
Nachfolgebericht vom: 15.12.07 Der Notlauf ist nicht mehr aufgetreten.

W164 ML 420CDI, Bj. 5/2007, 27.794km, neue hydraulische Schalteinheit:

<http://www.motor-talk.de/forum/automatikoelwechselsystem-von-tim-eckart-wunderheilung-t1650723.html>

Automatikoelwechselsystem von Tim Eckart - Wunderheilung ?!

Hallo, ich hatte ja seit langem sehr starke Probleme mit dem Getriebe meines Dicken! Bemerkbar machte ich das ganze besonders stark zwischen dem 1. und dem 2. Gang, da ruckelte es extrem, der Wagen schaltete zeitweise nicht höher als den 5. Gang usw. Am Freitag um 8h war es dann soweit, ich habe mich mit Tim in Düsseldorf bei

MB Brüggemann getroffen. Ich muss zugeben, dass ich eher skeptisch war, konnte mir eine "Heilung" nur durch neues Öl und einem Spülen fast nicht vorstellen, doch nach etlichen Aufhalten bei MB OHNE irgendeine Verbesserung und 2 abgelehnten Wandlungen habe ich es eben doch machen lassen. Lt. Tims Aussage war die Sache beim 420er etwas anders als beim 320er, da er eine Art Bypassleitung hat, welche wohl erst ab 85°C öffnet, also musste er erstmal vor Ort neue Adapter bauen. Letzt endlich fand er aber raus, dass es dann wohl doch so ging und spülte mein Getriebe mit dem Reiniger. Anschließend wurde die Ölwanne sehr gründlich gereinigt und Filter samt Dichtung der Wanne ausgetauscht. Ich muss sagen, ich habe noch niemals jemand so gründlich arbeiten sehen, wie Tim. Wenn die Jungs in Untertürkheim bzw. bei der Montage in Amerika so sauber arbeiten würden, würde wohl jeder ML locker die 500.000km knacken ohne einen Werkstattaufenthalt. Nach rund 8 Stunden waren wir dann durch, der Ölstand wurde noch einmal kontrolliert und ich habe mich auf eine kurze Probefahrt gemacht. Fazit war dort schon, dass der Wagen viel viel eher und weicher hoch schaltet. Jetzt bin ich ca. 250km mit dem Wagen gefahren, teilweise auch Vollgas und muss sagen, dass ich KEINEN Schaltvorgang mehr merke und ich bin wirklich sehr kleinlich. 2 oder 3 mal konnte ich den Wechsel zwischen dem 1. und 2. Gang merken, das schätze ich aber als normal ein, war wirklich kaum zu merken und meiner Meinung absolut akzeptabel. Als Fazit muss ich sagen, dass Tim super kompetent und freundlich ist, mein ML endlich wieder richtig Spaß macht und der Preis absolut top war! Kann es nur jedem empfehlen! Dennis Schwarz

W164: <http://www.motor-talk.de/forum/ml-320-cdi-getriebeprobleme-geloest-t1637817.html>

So, Jungs.....ich habs endgültig getan, und es hat sich allem Anschein nach mehr als gelohnt! Aber der Reihe nach...hier erstmal eine chronologische Ablaufbeschreibung: ML 320 CDI EZ 03/2007. Beschreibung des Schaltverhaltens der Automatik. Keine nennenswerten Probleme während der ersten 5 Monate. Sehr selten leichte Schaltrucker beim Zurückschalten der Automatik in den ersten 3 Stufen beim Ausrollen des Fahrzeuges (an der Ampel, im Stau). Bei ca. 8.500 km in 08/2007 Langstreckenfahrt BAB über 2 mal 920 km mit 2 Tankstops, Geschwindigkeit fast ausschließlich konstant 140km/h mit Tempomat. Bei Antritt der Rückfahrt bei kaltem Motor spür- und hörbares Durchrutschen (oder kurzzeitig Leerlauf) des Getriebes beim Hochschalten von der 2. in die 3. Stufe (nicht bei warmem Motor), verstärktes Schaltrucken beim Zurückschalten in den kleinen Stufen bei allen Temperaturen. Die beschriebenen Effekte verschwanden nach 3 bis 4 Tagen nahezu vollständig wieder. Werkstattermin MB-Autohaus: Der KD-Meister lässt sich den Effekt schildern, sucht nach einem Softwareupdate (angeblich gibt es aber keines für mein Fahrzeug) und fordert mich auf, den Effekt noch eine Zeit lang zu beobachten (!?)....er stellt aber in Aussicht, das es sich wohl um einen Schaden am Getriebe handeln könnte. Nach identischer Langstrecke in 09/2007 / 11.000km erneutes Auftreten des Durchrutscheffektes, der nun bei kaltem Motor grundsätzlich 1- bis 2 mal auftritt und auch nach mehreren Wochen nicht mehr verschwindet. Des Weiteren fällt auf, das das Getriebe teilweise erheblich später schaltet, als dies zuvor der Fall war (zw. 2400 und 3000U/min statt wie vorher bei unter 2000U/min), Fahrzeug wirkte insgesamt etwas „lahmer“ und der Kraftstoffverbrauch ist ebenfalls gestiegen (um ca. 0,5 bis 1 Liter/100km). Die Gangwechsel finden auch nicht mehr so schnell statt, wie vor der ersten Langstreckenfahrt, Schaltverhalten wirkt teilweise etwas „ungelenk“.beim zurückschalten durch Kickdown werden zeitweise auch keine Gänge mehr übersprungen, sondern mehrfach geschaltet. 16.11.2007, 16.838 km: Getriebeespülung durch Herrn Tim Eckart von Automatikölwechselsystem mit Einbringung eines Reinigers und anschließendem Austausch des Getriebeöls durch einen neuen, von MB freigegebenen Typ incl. Ölfilterwechsel. Sofort nach der Spülung fiel mir zu allererst auf, das das Getriebe die Fahrstufen (aus P in R oder D) komplett ruckfrei einlegt, was zuvor nie der Fall bei dem Fahrzeug war. Des Weiteren ist die Kriechneigung bei eingelegter Fahrstufe (egal, ob D oder R) im Standgas stark vermindert, das Fahrzeug rollt erheblich sanfter an. Bei den ersten 2 Folgefahrten mit kaltem Getriebe ist keinerlei Durchrutschen beim Hochschalten zwischen Stufe 2 und 3 mehr festzustellen, ebenso schaltet das Getriebe nun wieder gewohnt früh in die nächst höhere Stufe. Der Schaltvorgang in ALLEN Stufen ist absolut nicht mehr spürbar, das Getriebe schaltet für meine Begriffe auch sehr schnell. Und das alles "nur" durch eine Spülung und ein neues Öl.....ich kanns selber kaum glauben!!! Jetzt bin ich nur mal gespannt, ob sich da in den nächsten Wochen noch was tut...ich informier Euch ggf. :-). Grüßle und schönes WE Nik

W164, ML 320CDI, 4/2006 mit 23.931km. Probleme: bis ca. 15.000 km super sanftes rauf und runterschalten, dann ruckliges runterschalten, spätes hoch schalten bei Motordrehzahlen zwischen 2.000 und 2.300 MB-Werkstatt führte Softwaretausch und Adaptionfahrt durch. Kurzzeitige Besserung. Erneute Reklamation wegen spätem hoch schalten beim Beschleunigen auf ca. 80 km/h und anschließender konstanter Fahrt bleibt Getriebe im 5 bzw. 6. Gang hängen und schaltet nicht weiter. MB-Werkstatt tauscht nach O.K. vom Werk el.hydr Schalteinheit mit Ölwechsel. Für ca. 150km Laufleistung schaltet Getriebe früh aber merklich rauf (Getriebehänger bleibt) dann das gleiche späte Hochschalten wieder. Erneute Reklamation vor 14 Tagen MB-Werkstatt kann mir keine Lösung mehr anbieten und legt mir stattdessen eine schriftliche Mitteilung vom Werk mit sinngemäßem Inhalt vor: Das späte Hochschalten bzw. nicht Weiterschalten ist ein systembedingter Vorgang zur Regenerierung des Dieselpartikelfilters und somit kein Reklamationsgrund. Seit kurzem kommt hinzu, dass beim starken Abbremsen aus höherer Geschwindigkeit bis kurz vorm Stillstand 10 bis 20kmh, beim anschließenden wieder Anfahren das Fahrzeug eine Gedenkpause braucht (keine Gasannahme) und dann nach einem Ruck spürbar mit einem zu kleinen Gang unter hoher Drehzahl anfährt.

Nach der Reinigung: Nach knapp 200 Kilometer Fahrstrecke (davon viel im Stadtverkehr) nach der Spülung hier die Erfahrungswerte. Das Getriebe schaltet allgemein sehr sanft rauf und runter. Deutlich früher schaltet es in den nächsten Gang hoch. Bis heute ist das Getriebe auch nicht hängen geblieben.

Das Problem mit der Gedenkpause für eine Gasannahme (vermutlich findet das Getriebe keinen passenden Gang) nach stärkeren Bremsmanövern besteht leider immer noch. W. Lohner

Abhilfe brachte hier das neueste Update der Motorsoftware und Getriebesoftware!

AMG CLS 63, Bj. 2006, 19.541km mit 7-Gang Automatikgetriebe in der NL Frankfurt. Kommentar des Besitzers: Die Schaltung ist nun 100% perfekt, schaltet butterweich ganz ohne Ruckler. Da muss ich mich richtig konzentrieren um sie überhaupt noch zu bemerken! Ein ganz anderes Fahrgefühl. Ich konnte heute Morgen sogar meinen Kaffee während der Fahrt trinken, der wäre vorher zu 80% auf meinem Hemd gelandet. Wirklich super! Herr Frey aus Frankfurt.

Kommentar des Automatikölwechselsystems: Das Öl sah aber nicht aus als ob immer nuuuuu Kaffeeetrinkfahrten gemacht werden!!!! Das Neue ATF 134 Öl wird bestimmt aber nicht mehr so schnell schwarz.

W210, 200CDI Taxi, Bj. 2002, 337.928km. Das Getriebe hatte ein Rucken beim Gang einlegen und eine Drehzahlerhöhung/ Durchrutschen beim Schalten von 3. - 4. Gang. Nach der Spülung waren diese Probleme nicht mehr vorhanden und das Getriebe schaltete wieder früher hoch. Taxi Marggraf aus Melsungen.

W210, 220CDI, Bj. 2001, 110.000km. Hallo Herr Eckart, seit der Automatik-Spülung bei dem mein MB, bin ich etwa 4.000 km gefahren und ich kann sagen, daß die Schaltvorgänge schneller und spontaner vonstatten gehen als vorher. Die Schaltstöße im Automatikgetriebe sind in den gefahrenen km wesentlich ruhiger geworden, wenn man mit dem Gaspedal ein wenig spielt - für den Laien kaum bemerkbar. Trotz anfänglicher Skepsis als Kfz-Sachverständiger (auch in Bezug auf beigefügte Zusatzmittel) bin ich sehr zufrieden und kann es wirklich jedem empfehlen, der sein Automatikgetriebe pflegen will. Nochmals möchte ich mich für die spontane Instandsetzung meines durch Automatiköl voll gelaufenen Steuergerätes recht herzlich bedanken. Wolfgang Weichenrieder, zertifizierter Sachverständiger für Kraftfahrzeugschäden und -Bewertungen, TÜV SÜD Auto Service GmbH.

Veränderung durch Getriebeölwechsel nach der eckartschen Methode

Hi Forumsuser, wir haben hier jede Menge Infos zum Getriebeölwechsel durch Tim. Was mir persönlich so ein wenig fehlt ist hier das Detailfeedback der einzelnen User. Um eines ganz klar festzuhalten, das Getriebe schaltet besser als neu und es gibt noch einige andere Nebeneffekte die mir positiv aufgefallen sind. Dann fang ich hier einfach mal an. Nachdem ich ja nun einige 1000 Kilometer gefahren, bzw. auch tief geflogen bin, habe ich NUR positive Veränderungen nach dem Ölwechsel durch Tim festgestellt.

- Weiches Schalten in allen Temperaturbereichen
- Die Mercedes-Schaltsekunde ist fast vollständig verschwunden
- Ruhiger Lauf auch im Schubbetrieb, wenn das Getriebe selbstständig runterschaltet
- Wandlerschlupf hat sich in der Drehzahl verringert
- Mehr Druck durch den Wandler im unteren Drehzahlbereich ohne in den Kick Down zu verfallen...

Merlin, Moderator des W210-Forums (<http://www.w210-forum.de/>), Fzg. E420 6.0Liter Lorinser.

<http://www.motor-talk.de/forum/gespuelt-nach-tim-eckart-nach-starken-wanklerruckeln-w211-320-cdi-t1967789.html?newPostInserted=1#post17363760>

Gleich vorweg: Ich habe NICHT an einen Erfolg geglaubt. Bei ca.160.000km ging es los. Erst kaum spürbar. Dann aber bei ca.170.000km volles Programm. Kaum noch Fahrbar. Bergsteigungen mit mehr als 5% nur noch nach vorheriger Manueller Einlegung des entsprechenden Gangs möglich. Autobahn Auffahrten eben so. Von D nach R Schalten nur mit 5 Sek. Verzögerung usw, usw. Laut DC kein Glycol aber nach Stardiagnose Definitiv Wandler Problem. Soweit so gut. Laut DC 1.Spülen Preis incl. ca.750€. Aber mit dem Wortlaut: Auch bei anderen Fahrzeugen hat das Spülen nichts gebracht. Frage was dann zu tun: Antwort neuen Wandler ca. 2.500€. Na Prima. Habe gedacht was solls einwenig Spülen für 250€ schadet bestimmt nichts. Hatte Glück das lt. Tim Eckart am Telefon, übrigens sehr netter und äussert Kompetenter Mensch, gleich bei mir vor Ort (Saarbrücken), ein Original Tim Eckart System steht. So und dann D I R E K T nach der Spülung ein 2Km langes Bergaufstück hoch mit N U L L Problemen. Das gibt es nicht dacht ich.....Das Getriebe schaltet nun so Butterweich und Unmerklich das auch der DC Meister begeistert war. Bin seit dem 1.000 Km gefahren und das Getriebe hat sich nun noch zusätzlich selbst Adaptiert .BUTTERWEICHES exaktes Schalten. Bei 2.200Um über Veränderung des Fussdrucks hoch schalten und das schön die 500 Nm drücken lassen.....

A-160, Bj. 1998: Hallo Tim, wir haben bei MB Brinkmann in Geesthacht spülen lassen. Festpreis 290 Euro. Sehr guter Service, und ein tolles Ergebnis !!! Mehr Kraft, spürbar deutlich früheres Hochschalten bei kaltem Motor und an Steigungen kein Runterschalten mehr. Schalten deutlich weicher (bis kaum noch spürbar). Super Ergebnis. das hat sich in jedem Falle gelohnt!!! Dir vielen Dank für Deine Beratungshinweise. Carsten Meins

[http://www.motor-talk.de/forum/getr-oelwechsel-bei-leuchtmann-t1775865.html:](http://www.motor-talk.de/forum/getr-oelwechsel-bei-leuchtmann-t1775865.html)

Hallo, habe den Thread hier gelesen und muß dazu auch mal meine Erfahrung loswerden: Nachdem mein W220 wegen stark rupfender Wandler-Überbrückungskupplung bereits im Notlauf war und alle Profis incl. MB ratlos mit den Schultern zuckten habe ich das Auto zu Herrn Leuchtmann ins 80km entfernte Schwerte bringen lassen. Dort wurde sofort die Getriebespülung durchgeführt. Anschließend wurden die Vibrationen von der WÜK immer weniger.(nach 3 Tagen hartnäckiger Weiterfahrt trotz sporadisch immer noch auftretendem Notlauf) Und was soll ich sagen? Jetzt Vibrationen weg, Notlauf weg, Fahrer glücklich! Auto fährt jetzt besser als neu und schaltet mittlerweile als wenn's 'nen stufenloses Multitronic-Getriebe wäre. Fazit: absolut kompetente, hilfsbereite Top-Werkstatt ohne "ich-werd-hier-bestimmt-abgezockt" Gefühl... sehr netter und immer freundlicher Inhaber (obwohl ich das Auto erst nach Wochen wieder abgeholt habe)... Spülung statt Getriebetausch hat 8.000,- Euro für die nächste Weltreise oder 210.000Euro für neuen S65 gespart... Alles in allem also ein Top-Tip für depressive Mercedes-Fahrer! In diesem Sinne alles Gute Hans-W. Picker

AMG R 63 L, EZ 1.2.2007, 45.340km. Anfahrt extra zur Spülung in der Daimler NL Frankfurt Heerstrasse!
Hallo Herr Eckart, hier mein kleiner Anwenderbericht: Mein Fahrzeug hat vor der Maßnahme mit dem Automatikölwechselsystem verschiedenen Softwareupdates und Adaptierungen erhalten. Alle konnten die Probleme nicht beseitigen, die mit höherer Laufleistung immer stärker wurden. Teilweise wurden sie sogar verstärkt. Das Fahrzeug hat schon beim Einlegen der Fahrstufe merkbar geruckt. Insbesondere bei kaltem Motor waren die Schaltvorgänge sehr ruppig. Auch beim Stadtfahren, insbesondere beim Abbiegen hat das Fahrzeug beim erneuten Beschleunigen schlagartig „eingekuppelt“. Selbst unerfahrenen Mitfahrern ist das doch sehr untypische Verhalten für ein Automatikgetriebe aufgefallen. Nach dem Wechsel des Getriebeöls und vor Allem der Spülung des Getriebes ist das Fahrverhalten nicht mehr vergleichbar. Das Fahrzeug schaltet butterweich. Manche Schaltvorgänge sind nicht mehr spürbar und alle vorher geschilderten Symptome sind nicht mehr vorhanden. Letztlich kann man fast von einem neuen Getriebe sprechen. Oliver Schwarz aus Saarbrücken

S 400 CDI, EZ 9/2001, 150.000 km. Hallo Herr Eckart, ich möchte mich für den tollen Tipp und für Ihre Informationen, zumal es Samstag Abend und noch dazu sehr spät war noch einmal bedanken. Heute war ich bei Kfz Meisterbetrieb Günther Mischok in Gütersloh, der Sohn hat meinen Getriebeölwechsel sehr kompetent durchgeführt. Jetzt macht es wieder richtig Spaß mit dem Auto zu fahren - der schaltet wie im Neuzustand und butterweich. Es ist eine geniale Apparatur, die sie herstellen.
Nochmals vielen Dank und Grüße aus Osnabrück R. Schönbucher

Glykolverseuchung durch defekten Valeo-Kühler: W211, Bj. 11/2002, E 270CDI mit 180.000km.
Spülung/ Reparatur im AH Vierke in Bottrop. Symptome/ Ursache: Starke Glykolverseuchung im Getriebeöl, Fahrzeug brummte sehr Stark besonders bei Last (z.B. Bergauffahrt oder auch beim Beschleunigen im Fünften Gang ohne Kickdown oder Runterschaltung), sehr schlechte Schaltfunktionen in allen Gängen (Rauf sowie Runterschaltungen), Getriebe Rutschte auch in 2-3 und 3-4 beim Gangwechsel. Bereits bei der Fahrt mit Reiniger (wir fahren jedes Fahrzeug mit Reiniger ca. 15-20 Minuten in allen Gängen und Schaltfunktionen, Rückwärts auch ca. 200-300 Meter), war eine deutliche Verbesserung schon nach ca. 10 km Fahrt zu spüren. Nach der Spülung (Getriebe wurde 2 x gespült) hatte das Fahrzeug wieder sehr gute Getriebefunktionen. Der Kunde war nach einer Probefahrt begeistert, obwohl wir eine KÜB und Getriebeadaption nicht durchgeführt haben. Wir haben mit der Selbstadaption nach ca. 600-800 km Fahrt bei verschiedenen Fahrzeugen W 210 und W 211, eindeutig bessere Erfahrungen gemacht. Alle Kunden sind nach dieser Fahrzeit sehr begeistert und Schwärmen in der Adaptionphase von immer schöner und weicher werdender Schaltung, oder auch von "Das Schaltet ja wie ein neues Getriebe". Lothar Vierke, Fahrzeugbesitzer M. K. aus Bottrop ist nun sehr zufrieden.

<http://www.motor-talk.de/forum/glykolverseuchung-durch-defekten-valeo-kuehler-nun-preisguenstiger-ersatzkuehler-der-fa-nissen-t2096604.html?page=1#post19332512>

Hallo Sipi, Kujko, mc audio und all die Anderen :-)

Nach über zwei Jahren möchte ich auch mal wieder einen Beitrag hier im Forum zum Besten geben.

Vor einigen Monaten fing mein W211, 270 er (108.000km), bei kaltem Motor im unteren Drehzahlbereich (ca. 1000 - 1200 U/min) das berühmte brummen an. Dies verschlimmerte sich zusehens, und gipfelte darin, dass das Auto kaum noch zu fahren war. Vibrationen, Drehzahl-Schwankungen, Dröhnen und brummen und das bis 2300 U/min. Erst wurde ein normaler Getriebeölwechsel durchgeführt, es wurde ein wenig besser, bei 1000 u/min immer noch brummen und dröhnen.

Nach kurzer Zeit war das alte Krankheitsbild wieder voll ausgeprägt, und die Symptome auf dem alten Level ... Glykoltest bei positiv (Valeokühler am Arsch) , sofort wurde mir das Standartprogramm empfohlen, Kühler und Wandlertausch, Preisvorstellung des Freundlichen ca 3000 - 3500 Teuro....

In der freien Werkstatt für die selbe Arbeit ca. 2300 Teuro ...

Ich habe mich danach mit Tim Eckart in Verbindung gesetzt, der mir sehr geholfen hat.

Er hat mir eine Werkstatt in Karlsruhe genannt, und ich habe mir dort einen Termin geben lassen.

Dort bekam ich den neuen Kühler verbaut (Nissen) und die Getriebspülung nach Tim Eckart wurde durchgeführt.

Das volle Programm hat mich 600 € gekostet (!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!) , und mein Auto läuft wie neu!!!!

Das Getriebe schaltet Butterweich, ich spüre kaum noch die Schaltvorgänge, und mit jedem Kilometer den ich fahre wird das Getriebe durch seine Selbstadaption immer besser :-)

Ich bin sehr begeistert von der ganzen Sache und kann sie nur empfehlen...

Ich bin mir sicher, dass ich nach spätestens 60.000 km wieder eine Spülung machen lassen!

So, dass wars jetzt mal fürs erste, Viele Grüße, Silent.....

Preistipp für Kühler von Nissen: www.kuehlervertrieb.de, Preis (E500/270CDI/320CDI)ca. 200€ incl Mwst/Versand

<http://www.motor-talk.de/forum/w211-getriebespuelueng-ohne-erfolg-t2116675.html?page=3#post19318589>

Hallo zusammen, passt sicher hier nicht rein aber schreib das trotzdem mal rein, um damit vielleicht weiterhelfen zu können und Empfehlung abzugeben. Hab mein Wagen (W211) auch abgegeben zur Spülung nach Tim Eckart Methode und kann sagen, es ist spürbar besser geworden seit dem es gemacht worden ist und es soll noch besser werden. Mein Getriebe hat mir vorher richtig Probleme gemacht. Kühler undicht (Glykol im Getriebeöl) ruckeln, harte Stöße usw. Also bin ich ab nach Bottrop zu VIERKE und hab den Wagen abgegeben und einen neuen Kühler rein machen lassen und die Spülung. Die ersten Kilometer war schon deutlich ein Unterschied zu merken und mit der Zeit wurde es immer besser, die Schaltgänge so weich und gibt nun schöne gleichmäßige Beschleunigung ohne das die Drehzahl schaukelt. Gas wird direkt angenommen ohne zu zögern. Nach 500 bis 800km soll sich das Getriebe richtig angepasst haben sagte man mir. Aber es ist jetzt schon dabei richtig zu arbeiten und wird von Kilometer zu Kilometer besser als es jetzt schon ist :-) Also ich kann es echt jedem nur weiter empfehlen. Erste Sahne diese Sache. "DANKE TIM FÜR SO EINE METHODE UND DANKE VIERKE" GRÜSSE AUS ESSEN

<http://www.motor-talk.de/blogs/taxi-talk/getriebeoelspuelung-nach-tim-eckart-methode-t2271959.html#post20486752>

MaxiTaxi 02.06.2009 12:26

Hallo Leute, ich hatte heute den Termin mit meinem 211er, 220cdi (jetzt 385.000 Km) zur Spülung.

Hier mein Ergebnis: Da ich noch nie in der Niederlassung in Frankfurt war, bin ich natürlich erst mal sehr beeindruckt von der Größe des Ladens. Andere nennen eine solche Fläche "Ortsteil".

Nachdem ich den "Taxi-Parkplatz" und die Taxi-Aannahme gefunden habe, wurde ich von Herrn Böhmer (ich denke, gute Leute kann man auch mit Namen nennen) sehr gut bedient. Mit einer Einladung zum Frühstück von Herrn Böhmer sah ich meinem Taxi hinterher, das irgendwo in einer der vielen Hallen verschwand. Nach ca. 1,5 Std. (hat genau mit Frühstücken, Zeitung lesen und ein wenig umschauen gereicht) war mein Auto fertig. Nach Bezahlung von € 299.- (abzögl. 10% Rabatt auf Teile) konnte ich meinen Wagen voller Erwartung in Empfang nehmen.

... und ich muß sagen,... absolut **s u p e r !!**

Kein Ruckeln mehr, keine Aussetzer beim Schaltvorgang, exaktes Schalten wie beim neuen Getriebe,... einfach toll. Ich hab's nicht geglaubt, vor allem weil ich Bedenken hatte, wegen der oben genannter Lauffleistung des Getriebes.

Also Kollegen,... besten Dank für die Empfehlung, und allerbesten Dank an Tim, dem Entwickler der Wundermaschine !!

<http://www.motor-talk.de/forum/e270-cdi-t-modell-bj-2003-glykol-im-automatikgetriebeoel-t2107559.html>

E270 CDI T-Modell BJ 2003: Glykol im Automatikgetriebeöl

Hallo zusammen, erstmal vielen Dank an das Forum, durch Eure Beiträge konnte ich mein Problem erfolgreich lösen! Wer nimmt muss auch geben, davon lebt das Forum! Darum hier mein Bericht:

Mitte Dezember 2008 tauchte bei meinem E270 (W211, 82000km) nach einer längeren Fahrt im Süden Deutschlands ein Ruckeln, Rupfen und Brummeln in bestimmten Drehzahlbereichen (1300-2100U/min) auf. Es fühlte sich an, als wenn die Straße voller Schlaglöcher oder Unebenheiten wäre, oder der Motor nicht auf allen Töpfen läuft (Die Unterscheidung zwischen Rupfen und Schlagloch/Unebenheit fällt in den Anfängen dank unseres besch...enen Straßenzustandes nicht auf. Erst bei frisch geteerten Straßen merkt man plötzlich: Das kann keine Unebenheit des Straßenbelages sein!). Da sich das Problem am nächsten Tag noch verstärkte (besonders unter Last) und mir das nicht mehr geheuer vorkam, unterbrach ich die Fahrt und machte am Samstag mittag noch einen Besuch in einer großen MB-Werksniederlassung in Süddeutschland. Nach Schilderung des Problems, Auslesen des Fehlerspeichers, Ausschluss eines Motorproblems und kurzer Testfahrt auf dem Hof und einer Sichtkontrolle auf der Grube meinte der Meister (mit vielsagenden Blicken zu seinen Kollegen), ich könne noch nach Hause (350km) fahren, sollte aber den mittleren Drehzahlbereich und hohe Last meiden. Ich hakte weiter nach, was er vermute: Kühlmittel(Glykol) im Getriebeöl. Auf der Heimfahrt habe ich dann das Automatikgetriebe "bevormundet" indem ich manuell immer einen Gang höher gefahren bin als die Automatik normalerweise vorgibt, um möglichst im Drehzahlbereich 2300-3300 zu bleiben. Der Mehrverbrauch an Diesel lag laut Display erstaunlicherweise nur ca. 0,5L/100km höher. Ich habe dann daraufhin hier im Forum zahlreiche Beiträge gefunden, bin zu meinem örtlichen Freundlichen (MB-Werkstatt) gefahren und habe den Glykoltest machen lassen. Der war deutlich positiv (>300mg /L). Der Kostenvoranschlag des Freundlichen hat mich dann aus den Socken gehauen: ca 2500-3000 Euronen: Kühler neu, Wandler neu, Getriebeölsplüung nach Vorgabe von Mercedes, (meine Meinung:die taugt aber nix) etc.; ein Kulanzantrag hätte angeblich wenig Erfolg, höchstens 30%...., ein Ölwechselsystem nach Tim Eckart oder eine andere Emulgator-Methode kennen sie nicht. Ich habe dankend abgelehnt, mein Auto genommen und bin wieder nach Hause gefahren. Da ich mich beruflich mit Wasser/Öl Gemischen und Emulgatoren auskenne, erschien mir die Automatiköl-Wechsel-Methode nach Tim Eckart die einzig sinnvolle Methode, das Glykol nahezu quantitativ aus dem Wandler zu entfernen, ohne den Wandler austauschen zu müssen. Weiterhin wollte ich keinen VALEO-Kühler mehr, da aufgrund der Konstruktionsfehler in dem Teil das Problem wieder auftreten kann. (Oder ist die Konstruktion jetzt sinnvoll geändert ?? Weiß jemand was darüber?) Eine anderer Freundlicher einer MB-Werkstatt mit dem System von TE in meiner Nähe hat sich derart arrogant verhalten („von der Methode würde er abraten, in 95% der Fälle muss der Wandler auch getauscht werden"), ausserdem nannte einen derart überzogenen Preis für den Ölwechsel nach TE, so daß ich auch dort meinen Wagen wieder unverrichteter Dinge mitgenommen habe. Mir wurde dann durch ein Forumsmitglied eine freie Werkstatt (ist MB-Spezialist) empfohlen. Die liegt zwar für mich nicht „um die Ecke" in den Nähe von Essen (130km Anfahrt), aber nach dem telefonischen Vorgespräch habe ich dann einen Termin vereinbart. Die erforderlichen Teile wurden vorbestellt. Gestern habe ich den Wagen morgens dort abgeliefert und abends wieder abgeholt: Der Kühler stammt jetzt von einem anderen Erstausrüster für namhafte Hersteller und die Getriebeölsplüung nach der Methode Tim Eckart war ein voller Erfolg!!! Auf der Rückfahrt hatte ich aufgrund des teilweise stockenden/zähfließenden Verkehrs reichlich Gelegenheit, alle Gänge und Drehzahlen zu testen: KEIN Ruckeln/Rubbeln mehr! Das Getriebe schaltet butterweich, Beschleunigung linear ohne Rucken: Ein Traum! Die Kühlmitteltemperatur liegt im gleichen Bereich wie beim VALEO-Kühler. Der Preis für diese Aktion: im Vergleich zum Kostenvoranschlag von MB **sehr** günstig. Da lohnt sich auch eine weite Anfahrt! Zur Haltbarkeit des Kühlers kann ich natürlich jetzt noch nichts sagen, aber das vertraue ich mal dem Namen....
Nochmals Dank an alle, die mich durch ihre Beiträge/Hinweise zu dieser Lösung gebracht haben! Gruß mb9000

GL 420CI 7G BJ 6/2008, 22.342km. Fzg hatte einen harten Rückschaltstoß von 2-1. Außerdem schaltete der GL sehr spät bei 2400-4000 1/min hoch. Durch das zu späte Hochschalten kam es zu einem Verbrauch von 16-18 Liter. Nach der Spülung schaltete das Getriebe wieder bei 1700 1/min hoch und verbrauchte wieder nur 10-11 Liter. Auch der Rückschaltstoß war nicht mehr vorhanden. Calin Calarasu aus Bukarest im Rumänien.

moinmoin,

der ts 300sdl schrieb ganz am anfang, dass auch bloße erfahrungsberichte von nicht-schraubern erwünscht sind, also bitte: terminanfrage bei mb sindelfingen frohnäckerstraße - ein werksteil, der an sich nur werksfahrzeuge instandsetzt, weil da aber wohl nicht genug anfällt, dürfen sie auch alle aufträge von nicht-wa machen. kontakt herr nisch (rufnummer auf der seite von tim eckart unter referenzliste bei betrieb sindelfingen). festpreis für 7-g-tronic mit oder ohne neue wanne und adaptierung komplett euro 380 brutto (unbedingt vorher ausdrücklich bestätigen lassen). termin 26.08. - zum drauf warten!! (von ca. 9h bis 14h, also was zum lesen oder den läppi zum arbeiten mitnehmen, betrieb liegt etwas ausserhalb, in den ort rein laufen ist zu weit, in sindelfingen zentrum wimmelt es am helllichten späten vormittag auch nur so von spazierengehenden männern mittleren alters mit meist sehr dunklen haaren in ballonseide-anzügen).

zugucken in werkstatt ist nicht (stunden auch testmodelle rum), aber brauchte ich auch nicht, machte alles sehr kundigen eindruck dort (meine frage nach neuer ölwanne -> "klar, wir kennen das problem, machen wir natürlich gleich mit").

weils über mittag dann doch lang wurde, hat mich der nette herr g. selbst zu einem platz mit restaurants gefahren und dort wieder abgeholt. er erzählte auch, dass die ganze spülaktion mit material und kalkulation nach aw's an die 600 euro netto kosten müsste, dass man in dem betrieb aber entschieden habe, die angebotspreise von den vertragshändlern aus der umgebung aufzugreifen, auch um die methode tim eckart zu fördern.

fahreindruck vorher - nachher: vorbesitzer - die immokeule aus stade - hatte zwar viel an meinem neuen schiff (guckst du unten) gemacht und es auch etwas aufgehübscht, aber an die spülung dachte er nie - obwohl sein vertragshändler der betrieb war, der tim eckart auf seiner seite den schönen erfahrungsbericht aus händlersicht mit der spülanlage gegeben hat. es wurde bei 110tkm also höchste zeit für die spülung).

vorher bei jedem übergang von p nach r ein schlag, dass man meint, jetzt hat es da unter alles zerhauen, berab beim zurückschalten dasselbe, kaum weiche wechsel, vor allem nicht unter volllast oder beim runterbremsen, höchstens beim beschleunigen unter teillast auf der eben gings noch gut. also ehrlich, ich fuhr vom abholen des schiffs in berlin bis zur spülung am 26.08. wie auf rohen eiern mit dem 7-g, ich wusste vom s 430 ja noch, wie weich das eigentlich gehen muss.

nachher - wie neu: butterweich in jeder lage, steil bergab erzwungenes rückschalten ohne rucker, teillast, vollast, hoch, runter, egal wie, das 7-g schnurrt für mich als laien, als ob es neu wäre, noch besser als das aus meinem alten s 430. der übergang von p nach r ist manchmal noch etwas hart und hörbar, aber vlt. bin ich da ein bisschen ruppig und muss es einfach langsamer runterziehen.

ich mache die spülung nach 50tkm auf jeden fall wieder. und der macheniker hat mir zwei kleine gläschen gefüllt - eines mit hellrotem frischöl, klar und durchsichtig, und eines mit schwarzbrauner pampe, die sich auch nach 4 wochen noch nicht durch absetzen der schwebstoffe lichtet, der alten brühe. heb ich mir das auf, kann ich nach dem nächsten wechsel bei 160tkm mal sehen, wie schwarz das neue bis dahin geworden ist.

so, und nach 4 wochen kam die rechnung, euro 316,00 + gähnsteuer, passt genau, auf der rechnung steht im wortlaut: "automatikgetriebeölspülung nach der methode tim eckart" - schöner erfolg für ihn in einem werksteil-betrieb.

fazit (mit vorbemerkung: mb sifi ist NICHT meine werkstatt, das ist die pwi ut, und ich krieg auch keine prov's oder tantis): dort in sifi die 7-g spülung zu machen, empfehle ich ausdrücklich, v.a. für nicht-schrauber wie mich. nettes umfeld, kundige leute, reeler preis (auch nach meineung von t.e.). lieber 300 sdl, hier wars für mich mal keine abzockbude (sonst hast du wahrscheinlich meistens recht).

nun, mein time-out ist vorbei, familie ruft, so long 220bmg

Hallo S-Klassegemeinde,

Zuerst einmal besten Dank an 220bmg und an Tim Eckart für den Tip und die Getriebebspülung in Sindelfingen...mein CI500 lief vorher auch schon reibungslos....aber ich dachte mir, bei 110 tkm kann eine Getriebebspülung ja nicht schaden (bei 58 tkm wurde auch ein normaler Automatikgetriebeölwechsel gemacht).

Wie schon von 220bmg beschrieben, lief der Ölwechsel genauso ab...besten Dank an Herrn Nisch und an den freundlichen Kollegen von MB, der mich durch ganz Sindelfingen zur S-Bahn gefahren hat.

Fazit: Das Ergebnis ist einfach perfekt...keine Ahnung, was die Leute bei MB dort gemacht haben...das Getriebe schaltet jetzt noch seidenweicher als vorher und der Daimler geht ab wie eine Rakete, bis zur

Endgeschwindigkeit....keine Schaltung auch unter Volllast bzw. Endlastung des Getriebes merkbar...einfach toll.

Kann nur jedem S-Klassefahrer bei entsprechender Kilometerleistung dieses Service bzw. Ölwechsel am Automatikgetriebe und in der Werkswerkstatt in Sindelfingen, Fronäckerstraße 30 / Tel: 0049 7031 902888

raten...die Kilometer dorthin machen sich bezahlt. besten Gruß Tyroler

E350, Bj: 17.12.2004 / Mod.2005, 45.500km, 7G.

Das 1.Problem war das ruckartige Schalten im kalten Zustand vom 1.in den 2.Gang. Es war aber nur bei den ersten 1-2 Schaltvorgängen, danach ging es richtig. Das 2.Problem war beim runter Schalten im warmen Zustand vom 4. in den 3. Gang im Schubetrieb und leichtem Bremsen. Der Gangwechsel war da manchmal schlagartig, aber nicht immer. Dabei hat man sogar die Kardanwelle gehört.

Aber jetzt geht es wie es sein muß, auch alle anderen Schaltvorgänge gehen nun viel weicher. Ich kann nur sagen, super!!! Steffen Fleischmann

Fahrzeuge mit MB-Automatikgetriebe:

Hallo Herr Eckart, ich mußte erst einmal ein paar „Fahrsituationen“ erleben, damit ich Ihnen etwas Sinnvolles schreiben kann. Zum Auto: **Porsche 928 S4** Baujahr 1988, beim Wechsel Laufleistung 106.000 km. Zum Wechselergebnis: Bei kaltem Getriebe blieb der Ruck beim Einlegen einer Fahrstufe (vorwärts oder rückwärts) – scheint eher von der Grundauslegung und vielleicht etwas geschwächten Getriebelagern zu kommen. Die Schaltvorgänge bei kaltem Getriebe sind weicher, mein Eindruck ist, daß der Wandler besser die Drehmomentunterschiede beim Hochschalten „verschleifen“ kann. Das Herunterschalten kalt ist ebenso etwas sanfter. Bei warmem Getriebe sind Schaltrucke nun fast gar nicht mehr feststellbar, selbst wenn bei relativ hoher Last geschaltet wird (z.B. bei 200 km/h vom 3. in den vierten Gang, Schaltdrehzahl 5200/min). Das Herunterschalten ohne Kickdown erfolgt bereitwilliger, es ist weniger „Übergas“ erforderlich, bis der Automat eine Fahrstufe herunterschaltet. Der Kickdown ist wesentlich sanfter als vorher, vor allem beim Herunterschalten vom 3. zum 2. Gang. War zwar kein billiger Spaß durch die zusätzlich anfallenden Ölkosten und die teure Filtereinheit, aber die Aktion hat sich unter dem Strich gelohnt. Mit freundlichen Grüßen Markus Dahmann

Daimler Super V8, Bj. 1998, 363 PS, 115.000km, Jaguar Super V8 mit MB-Automatikgetriebe 722.6 5-Gang: ausgezeichnetes ruckelfreies Einlegen in P, D, R der Automatik, beim Kickdown keinerlei Verzögerungen oder Ruckeln, deutlich verbesserte Beschleunigung dadurch Hochschalten der Gänge im Normalbetrieb nahezu unmerklich, Verbesserte Hoch und Runterschalten, geringeres Geräusch. Ich kann den Getriebeölwechsel uneingeschränkt empfehlen, das Fahrverhalten ist deutlich besser und macht Spass wie beim Neuwagen. Die Jaguar Vertragswerkstätte hat nie darauf hingewiesen, bei Nachfrage bekam ich die lapidare Antwort: unnötig, Getriebe hat Lifetime Füllung. Der Super V8 läuft wieder SUPER und macht richtig Spass, beim Dahin gleiten wie beim Überholen. Jörg Richtsfeld (Geschäftsführer der Nymphenburg Porzellan Manufaktur)

Jaguar X308 XJR Bj. 11/2001, 146.000 km. Vorher: träger/später/ruppiger Gangwechsel, lautes Geräusch beim herunterschalten, Ölverlust am EGS-Schalter. Danach: tadelloses Schaltverhalten, schnellerer und völlig ruckfreier Gangwechsel, Geräusch beim runterschalten ist weg (zu wenig Öl, war bereits leiser, als der Reiniger drin war) Getriebe ist wieder dicht. Ich bin rundum zufrieden. eine lohnende und gleichermaßen überschaubare Investition. Herzlichen dank noch Wolfgang Feil aus Fellbach

Chrysler 300C Touring 3.0 CRD Taxi: Bj. 2006, 116.046km. Das Getriebe schaltete zu spät hoch mit einem leichten Rutschen der Gänge! Nun schaltet das Getriebe wieder Optimal (wie Neu!) früh hoch und nutzt auch beim Beschleunigen wieder optimal den hohen Drehmoment des Motors aus. Wolfgang Ehrhardt Taxiunternehmen.

Jeep Grand Cherokee 2,7CRD, Bj. 5/2004, 153.000km. Das Getriebe pfeift beim starkem Gas geben am Berg. Motorlampe u. Notlaufprogramm geht gelegentlich an. Nach der Spülung schaltet das Getriebe wieder wie neu + butterweich. Einfach perfekt! Ulrich Müssig aus Neuenstadt.