

## Praxisberichte:

**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 Automatikgetriebespülung 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 Schiebepetrieb 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: Schaltrucken, 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, rufte 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 rufende 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 rufende 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 rufende 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 rufende 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 Getriebspülung 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 Getriebe-notlauf (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 Mitsstreiter der W211 Fan-Gemeinde, das Ruckeln ist WEG!!!

Ich war letzte Woche mit meinem Auto bei Pieper Motorentechnik 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 beschereen 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 Bülle 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/ Schaltrucken.

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 rufende 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 rufenden 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. Glykolkolverseucht: 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 Adaptionswerte 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 Adaptionvorgänge 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 Schiebebetrieb 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 Getriebspülung 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 Getriebspülung 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 folge 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 guten 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 Südstern in Donaueschingen einer Getriebeölspeicherung 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 Sahne. Also wirklich Tim, vielen Dank für die Getriebeölspeicherung, 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](http://www.hanshehl.de)) hatte ein Schaltruck 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 Aufenthalten 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 verschwinden nach 3 bis 4 Tagen nahezu vollständig wieder. Werkstatttermin 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: Getriebespülung 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 Adaptionen 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 sinngemäßigem 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 nuuuuur Kaffeetrinkfahrten 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
- Wandler schlupf 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 2.200U/min 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>:

Hallo, habe den Thread hier gelesen und muß dazu auch mal meine Erfahrung loswerden: Nachdem mein W220 wegen stark rufender 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. Schönbacher

**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 Getriebeadaptation nicht durchgeführt haben. Wir haben mit der Selbstadaptation 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 Adaptionsphase 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 ... Glykolttest 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 Getriebespülung 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](http://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-Annahme 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 genannten Laufleistung 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 hatte 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, Getriebeölspülung nach Vorgabe von Mercedes, (meine Meinung:die taugt aber nix) etc.; ein Kulantragsantrag 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 Getriebeölsplüfung 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.

<http://www.motor-talk.de/forum/w220-automatikgetriebespluefung-bei-der-7g-tronic-ist-alles-ganz-anders-t2362570.html?page=1#post21802231> (s 500 l, mj 2004, 110 tkm in 07/09)

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 betriebs 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, betriebs liegt etwas ausserhalb, in den ort rein laufen ist zu weit, in sindelfingen zentrum wimmelt es am hellichten 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 splüaktion mit material und kalkulation nach aw's an die 600 euro netto kosten müsste, dass man in dem betriebs 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 splüung dachte er nie - obwohl sein vertragshändler der betriebs war, der tim eckart auf seiner seite den schönen erfahrungsbericht aus händlersicht mit der splüanlage gegeben hat. es wurde bei 110tkm also höchste zeit für die splüung).

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 vollast 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 splüung 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 splüung 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 Werksteilbetrieb.

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 Meinung 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 Getriebspülung in Sindelfingen...mein CI500 lief vorher auch schon reibungslos...aber ich dachte mir, bei 110 tkm kann eine Getriebspülung 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 Werkwerkstatt 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 Schubbetrieb 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

**AMG SL 65, Bj. 2005, 83.000km.** Das Getriebe an sich hat unsauber geschaltet ins besonders im kalten Zustand haben die Gänge "geschliffen" - also als würde man die Kupplung schleifen lassen. Ich nehme an, daß das Getriebe im kalten Zustand den Drehmoment versucht zu dosieren, dies ist jetzt nach der Spülung komplett weg. Auch der Rückwärtsgang "rastet" jetzt früher ein und keine Gedankenpause mehr - guter job!

**S-Klasse W221 320 CDI 7Gang, Bj. 10/2007, 45.000km.** Das Fzg. hatte das Problem dass sie im kalten Zustand die ersten Gänge erst sehr sehr spät und hart geschaltet hat. Dies liegt wohl daran, daß ich das Auto als Jahreswagen von der Luftthansa gekauft habe und es die ersten 10tkm nur auf dem Vorfeld und im Parkhaus in den ersten Gängen langsam gefahren wurde. auch hier wieder alles wie neu! Andreas Kiessler von Rent a Tent

### **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 Getriebelegern 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 Schaltrücke 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.