

ALLGEMEINES

AUTOMATIKGETRIEBE 30/32RH

Das Automatikgetriebe 30RH wird in Kombination mit dem 2,5L-, das Automatikgetriebe 32RH (Abb. 1) in Kombination mit dem 4,0L-Motor verwendet. Bei beiden Getriebemodellen handelt es sich um ein 3-Gang-Automatikgetriebe mit Wandlerüberbrückungskupplung. Die Steuerung der Wandlerkupplung erfolgt durch den Computer/Motorsteuerung (PCM). Die Wandlerkupplung wird hydraulisch betätigt; sie rückt aus, wenn das Drehmomentwandler-Regelmagnetventil am Ventilgehäuse das Öl aus dem Hydraulikkreis abströmen läßt. Die Wandlerkupplung wird im dritten Gang zugeschaltet, wenn das Fahrzeug seine Betriebstemperatur erreicht hat und auf ebener Strecke mit gleichmäßiger Geschwindigkeit fährt. Beim Übergang auf eine Steigung oder beim Gasgeben wird die Kupplung gelöst. Durch Einsatz einer Wandlerkupplung verringert sich der Kraftstoffverbrauch und die Wärmebeanspruchung des Getriebeöls. Die Kühlung des 30/32RH-Getriebes erfolgt durch einen im Kühler integrierten Ölkühler.

GETRIEBEKENNZEICHNUNG

Die Getriebe-Kennnummern sind auf der linken Getriebeseite unmittelbar über der Ölwanne-Dichtfläche eingestanz (Abb. 2). Diese Daten sind bei der Ersatzteilbestellung anzugeben.

EMPFOHLENE ÖLSORTE

Für die Automatikgetriebe von Chrysler wird die Verwendung des Getriebeöls Mopar® ATF Plus 3, Typ 7176 empfohlen.

Die Verwendung des Getriebeöls Dexron II wird NICHT empfohlen. Die Verwendung des falschen Öls kann zu Kupplungsvibrationen führen.

AUSWIRKUNGEN EINES ZU HOHEN/NIEDRIGEN ÖLSTANDS

Ein zu niedriger Ölstand führt zu Lufteinschluß im Öl. Dies hat zur Folge, daß die Drücke niedriger sind und der Druckaufbau langsamer erfolgt als im Normalfall. Wenn der Ölstand zu hoch ist, pantschen die Zahnräder der Ölpumpe im Öl, was ebenfalls zu Lufteinschluß und damit zu den gleichen Problemen führt wie bei zu niedrigem Ölstand. Die bei zu hohem oder niedrigem Ölstand entstehenden Luftblasen führen zur Überhitzung, Oxidation und zum Verharzen des Getriebeöls. Dadurch wird die Funktion der Ventile, Kupplungen und Servoelemente beeinträchtigt. Das Aufschäumen des Öls kann außerdem dazu führen, daß Öl über das Entlüftungs- oder Einfüllrohr austritt, was bei oberflächlicher Prüfung als Undichtigkeit interpretiert werden könnte.

URSACHEN FÜR VERBRANNTES GETRIEBEÖL

Verbranntes, verfärbtes Getriebeöl ist die Folge einer Überhitzung, die im wesentlichen auf zwei Ursachen zurückzuführen ist.

(1) Behinderung des Ölflusses durch den Haupt- und/oder Zusatzölkühler. Diese Störung tritt gewöhnlich als Folge eines fehlerhaften oder falsch eingebauten Rückfluß-Sperrventils, eines beschädigten Ölkühlers oder starker Verengungen in den Ölkühlern und Ölkühlerleitungen - verursacht durch Fremdkörper oder Knickstellen - auf.

(2) Fahrzeugbetrieb unter erschwerten Bedingungen ohne geeignete Ausstattung. Wird ein Fahrzeug stärker als normal beansprucht (Anhängerbetrieb usw.), ohne dafür entsprechend ausgestattet zu sein, wird das Getriebeöl überhitzt. Für Fahrzeuge, die unter erschwerten Betriebsbedingungen eingesetzt werden, ist ein Zusatzölkühler, ein verstärktes Kühlsystem und eine darauf abgestimmte Achsübersetzung erforderlich.

ÖLVERUNREINIGUNG

Eine Verunreinigung des Getriebeöls ist im allgemeinen auf folgende Ursachen zurückzuführen:

- Zum Nachfüllen wurde das falsche Öl verwendet
- Ölmeßstab und Einfüllrohr wurden bei der Ölstandskontrolle nicht gereinigt
- Motoröl ist in das Getriebe gelangt
- Splitterbildung als Folge eines internen Getriebedefekts
- Ölschlamm als Folge einer Überhitzung
- Ölkühler und Leitungen wurden nach einer Reparatur nicht durchgespült
- Verunreinigter Drehmomentwandler wurde nach einer Reparatur nicht ausgetauscht

Die Verwendung des falschen Getriebeöls kann zu Funktionsstörungen führen. Die Folge sind ungleichmäßige Schaltvorgänge, Schlupf, übermäßiger Verschleiß und schließlich der Ausfall des Getriebes aufgrund von Ölschlamm als Folge einer Überhitzung. Um dies zu vermeiden, sind ausschließlich die empfohlenen Ölsorten zu verwenden.

Vor jeder Ölstandskontrolle den Deckel des Ölmeßstabs und das Einfüllrohr sauberwischen. Schmutz, Fett und andere Fremdkörper am Deckel und Einfüllrohr können bei der Ölstandskontrolle in das Getriebe gelangen, wenn sie nicht vorher entfernt werden. Man sollte sich daher die Zeit nehmen, den Deckel und das Einfüllrohr zu reinigen, bevor der Ölmeßstab herausgezogen wird.

Das Vorhandensein von Motorkühlmittel im Getriebeöl ist im allgemeinen auf einen Ölkühlerdefekt zurückzuführen. In diesem Fall muß der Kühler ausgetauscht werden, weil ein separater Austausch des darin angeordneten Ölkühlers nicht möglich ist. Je nachdem, wie lange sich das Kühlmittel schon im Getriebe befindet, ist unter Umständen auch eine