

Fahrstufengeber reinigen

Opel Sintra 3,0 BJ 9/97 AUTOMATIK

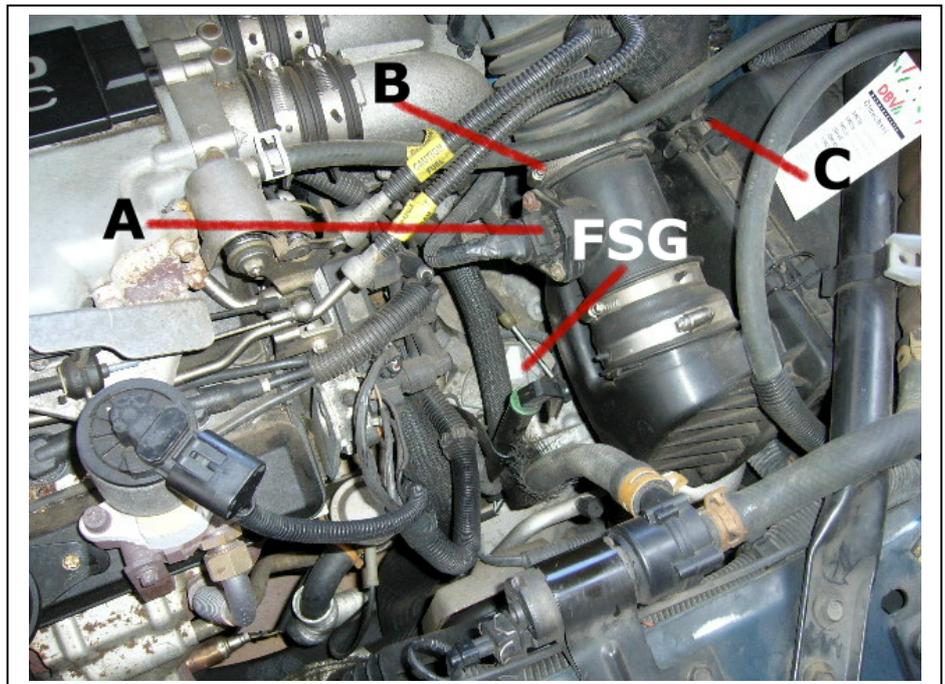
Wie viele andere Sintra Fahrer hatten auch wir das Problem, daß bei kaltem Motor/Getriebe beim Einlegen einer Fahrstufe das Getriebe auf Notlauf ging (gelbes Blinklicht). Wenn nach einiger Zeit alles schön auf Betriebstemperatur war, konnte man neu starten und alles funktionierte. Nach Ansicht einiger Forumsexperten, liegt das am überalterten Fett im Fahrstufengeber. Dem Lösungsansatz „Loch bohren und mit WD40 fluten“ habe ich nicht getraut, da ich nicht genau weiß wie tief und wo gebohrt werden soll. Also habe ich den FSG ausgebaut, zerlegt und gereinigt.

ACHTUNG Dies ist nur eine Beschreibung wie ich diese Arbeit durchgeführt habe. Ich erhebe keinen Anspruch auf Richtigkeit und betone ausdrücklich, daß ich für eventuelle Fehler keine Haftung übernehme! Wer selber schraubt ist selber verantwortlich !!

- Erforderliches Werkzeug: Nußkasten, Kreuzschlitzschraubendreher

Wo sitzt der Fahrstufengeber (FSG)

Motorhaube auf und von vorne reinschauen. Auf der rechten Seite, unterhalb des Luftfilterkastens, kann man ein Gestänge mit Kugelkopf sehen. Das Ding, wo diese Welle rein geht ist der FSG.



Ausbau des FSG

Stecker [A] vom Luftmengenmesser abziehen (Federspangen von unten reindrücken, dann geht's)

Schelle [B] lösen

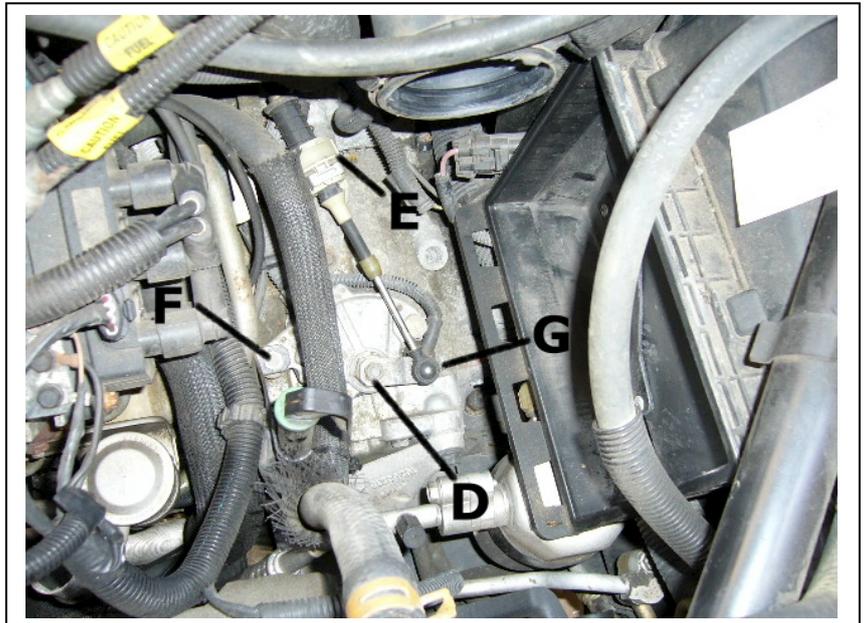
Zwei Spange [C] lösen

Jetzt kann man das Ansaugrohr und den Luftfilter komplett rausnehmen.



Nun die Mutter an der Welle [D] lösen und das Gestänge nach oben abziehen.

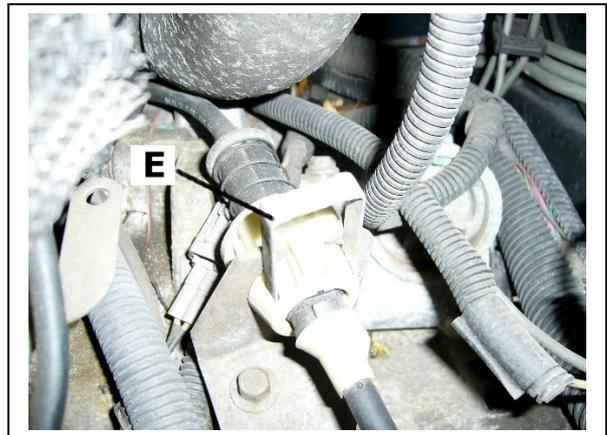
Wenn man die Federspange [E] am Halter des Seilzuges nach oben heraus zieht, kann man mit einer Zange die beiden Kunststoffflaschen des Halters zusammendrücken und ihn so durch den Metallhalter nach hinten schieben. So kann man den ganzen Zug an die Seite legen und er stört nicht mehr.



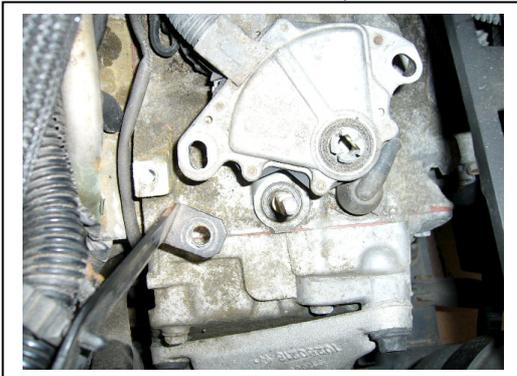
Das Rohr des Peilstabes bei [F] lösen und an die Seite biegen (vom Bolzen abnehmen)

Stellung des FSG markieren !

Jetzt noch die beiden Schrauben SW17 an [F] und [G] lösen



Der FSG ist zwar noch am Kabel, liegt aber ansonsten frei und man kann ihn umdrehen. Ab hier habe ich einen Lappen unter die ganze Angelegenheit gelegt weil jetzt Kleinteile kommen die ich nicht in den Tiefen des Motorraumes suchen möchte. Den FSG kann man jetzt aufschrauben. Die 6 Kreuzschlitzschrauben waren aber bei mir dermaßen fest gegammelt, daß ich 2 abgerissen habe. Ich fahre jetzt mit Vieren, aber wer das vermeiden möchte, besorgt sich vorsichtshalber 6 Schrauben M4x14 , die er dann neu macht.



Reinigen des FGS

Nach dem Öffnen des FGS sieht man das Innenleben mit den Kontaktbahnen, eingelassen im Kunststoffteil und dem Schleifer mit den Kontaktfahnen. Allen mehr oder weniger verkrustet mit altem Fett.

Achtung: Im Deckel sitzt eine Profildichtung – nicht kaputt machen.

Den Schleifer kann man nun vorsichtig abnehmen und alle Einzelteile reinigen. Die drei kleinen Federn habe ich durch überdehnen (ziehen) wieder ca. 1 mm länger gemacht.

Jetzt auch noch die Kontaktbahnen im Kunststoffteil säubern, alles gut fetten und wieder zusammenbauen.

Zum Reinigen habe ich WD40 genommen, zum Fetten normales Lagerfett.

Wenn man den FGS wieder anbaut, fällt einem auf, daß das Gehäuse Langlöcher hat – man kann ihn also einstellen. Ich habe ich anhand der Drucksuren so eingebaut wie er saß. Wenn man ihn zu stark verdreht, könnte ich mit vorstellen, daß der Motor nicht startet, weil er nicht weiß, daß er auf „P“ steht.

Der Einbau erfolgt natürlich im umgekehrter Reihenfolge. Die ganze Geschichte mit Aus- und Einbau hat bei mir ca. 1 Stunde gedauert. Insgesamt kein großer Aufwand und auch von mäßig begabten Schraubern zu bewältigen

Viel Spaß !!

Fahli

