

# Fliehkraftregler am 4 HP 18 ausbauen

## Haftungsausschluss

Die Informationen und Anweisungen in dieser Reparaturanleitung wurden sorgfältig erstellt und geprüft. Dennoch wird keine Garantie für die Vollständigkeit, Richtigkeit oder Aktualität der Inhalte übernommen.

Das Arbeiten an Kraftfahrzeugen birgt Risiken und sollte nur von Personen mit den erforderlichen Fachkenntnissen und unter Berücksichtigung der geltenden Sicherheitsvorschriften durchgeführt werden. Der Autor, Herausgeber oder Anbieter dieser Anleitung übernimmt keine Haftung für Schäden, Verletzungen oder sonstige Folgen, die direkt oder indirekt aus der Anwendung dieser Anleitung resultieren.

Jegliche Arbeiten, die die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs betreffen, müssen von qualifizierten Fachleuten oder in einer autorisierten Werkstatt überprüft und freigegeben werden. Es liegt in der Verantwortung des Anwenders, alle relevanten Sicherheits- und Umweltschutzvorschriften einzuhalten.

Durch die Nutzung dieser Reparaturanleitung akzeptiert der Leser diese Bedingungen und erklärt sich einverstanden, den Autor, Herausgeber und Anbieter von jeglicher Haftung freizustellen.

### Vorwort:

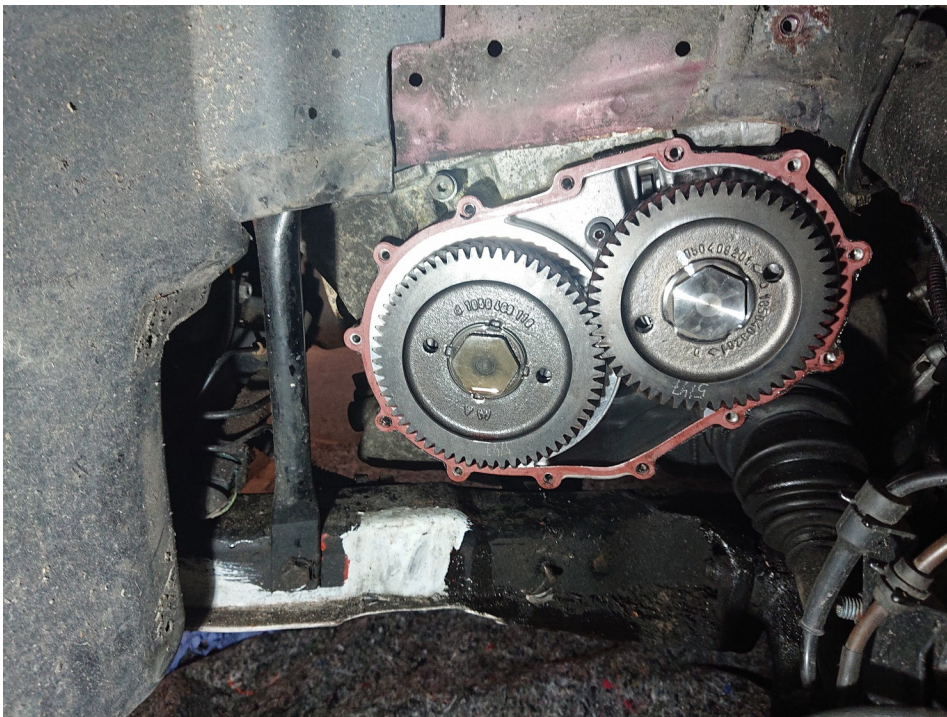
Der Fliehkraftregler rotiert im Getriebe, was einen verhältnismäßig großen Verschleiß der Dichtungen zur Folge hat. Ein Defekt einer der Dichtungen sorgt dafür, dass das Getriebe beim hochschalten unsauber schält, direkt im 2. Gang anfährt oder bei sehr niedriger Drehzahl in den nächst höheren Gang schält. Manchmal schält es auch zwischen den Gängen hin und her. Es sei darauf hingewiesen, dass keine Ersatzteile mehr vom Hersteller verfügbar sind. Die benötigten Dichtungen muss man sich also beschaffen oder selbst anfertigen. Ich habe meine von den Kollegen aus dem Saab-Forum als Nachfertigung erhalten. Außerdem kann es passieren, dass beim entfernen des Deckels die Papierdichtung erneuert werden muss. Diese kann man sich aus einem Bogen Dichtungspapier neu schneiden. Die Reparatur dauerte bei mir 1,5 Stunden.

### Benötigtes Werkzeug:

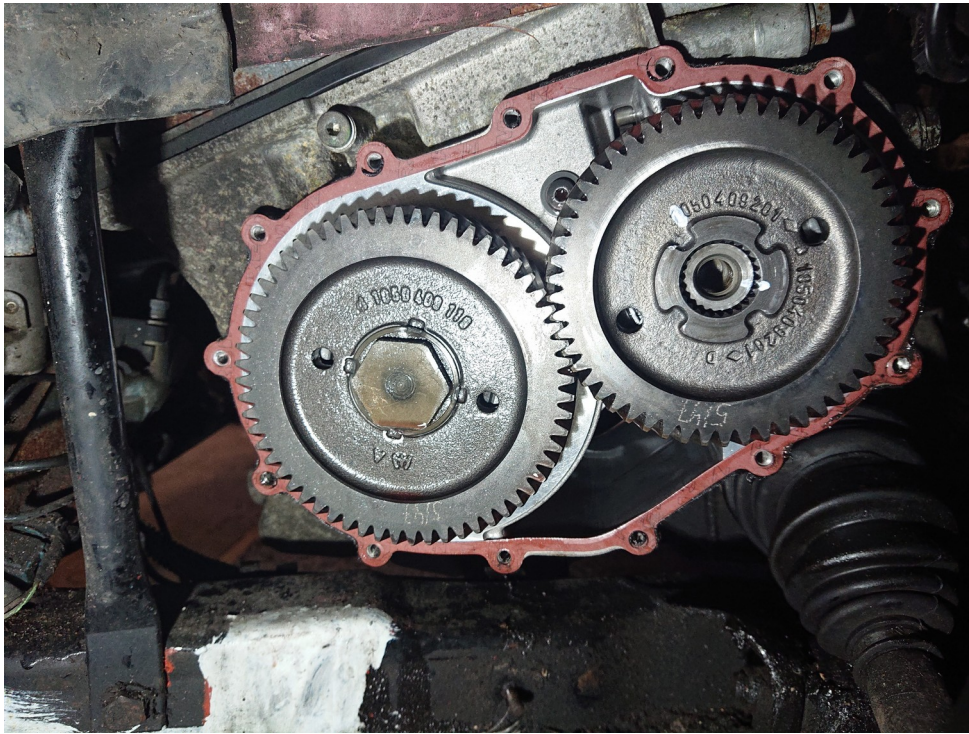
- geeigneter Stift zum markieren der Positionen
- Nuss und Torx
- einen kleinen Abzieher oder sonstiges
- neue Dichtungen (K-Ringe)
- evtl. neue Papierdichtung
- evtl. neue Schrauben für den Deckel
- Schlagschrauber hilft

1. Getriebeöl ablassen. Vielleicht macht es auch mal Sinn, das Sieb und den Magneten zu reinigen.

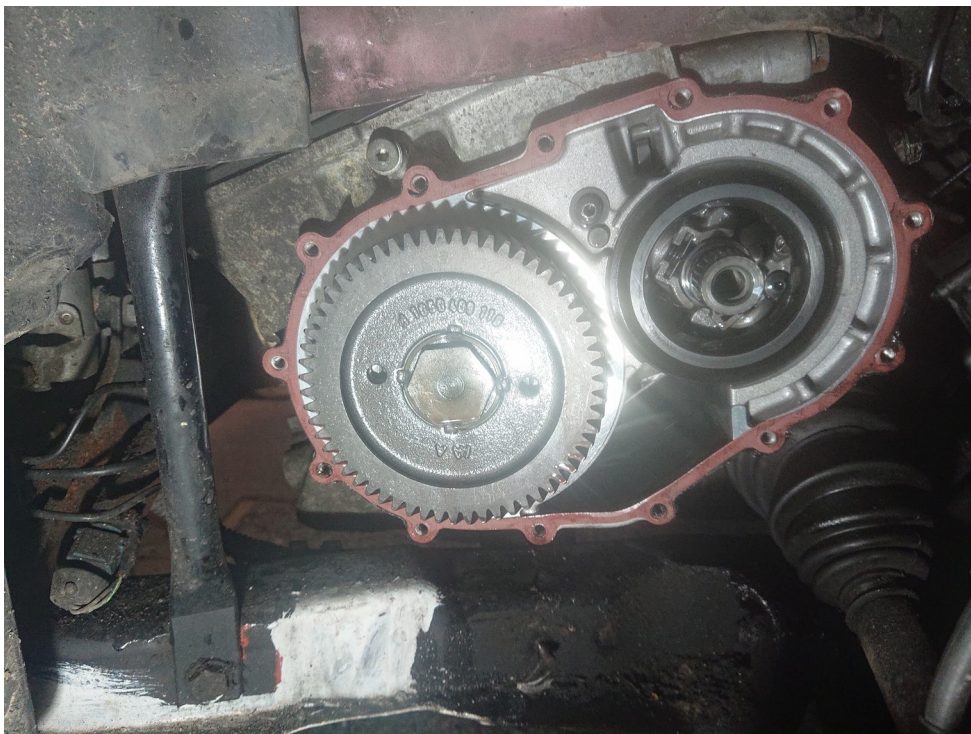
2. Die Kunststoffabdeckung im linken Kotflügel entfernen und den Deckel entfernen. In meinem Fall sind die Schrauben schon durch Sechskantschrauben ersetzt worden. Original sind hier Torx, die sich schwer lösen lassen. Ein Schlagschrauber hilft hier.



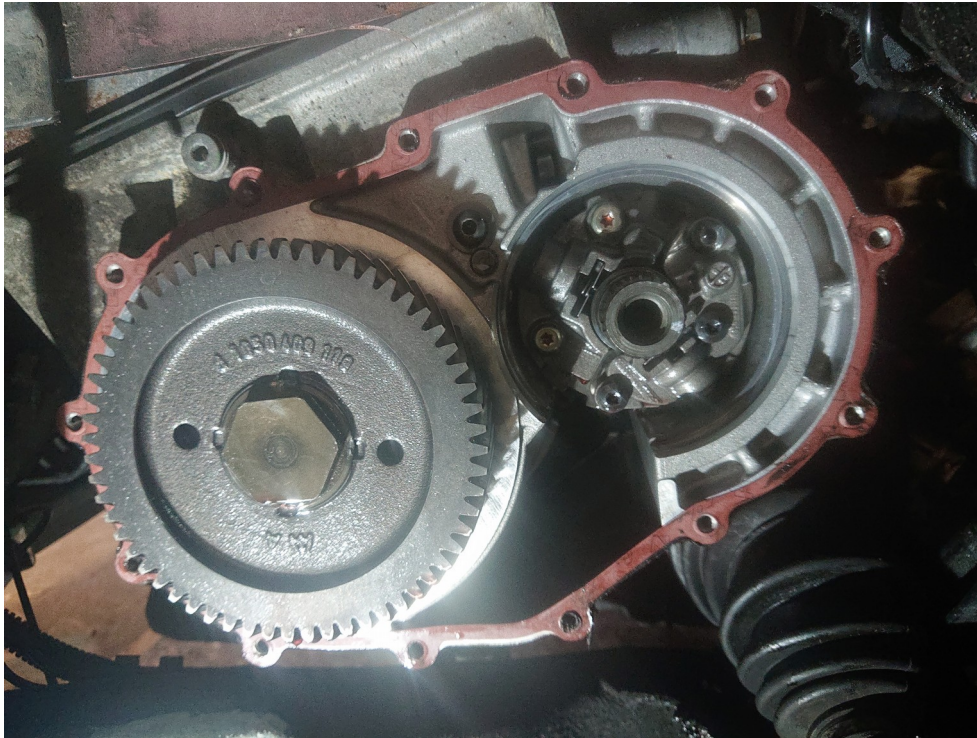
3. Die rechte Schraube lösen. Das Getriebe kann auf die Stellung P (Wählhebel) eingestellt werden. Die Schraube muss später wieder identisch angezogen werden, deswegen habe ich die Stellung markiert. Die Schraube wurde mit 150Nm angezogen.



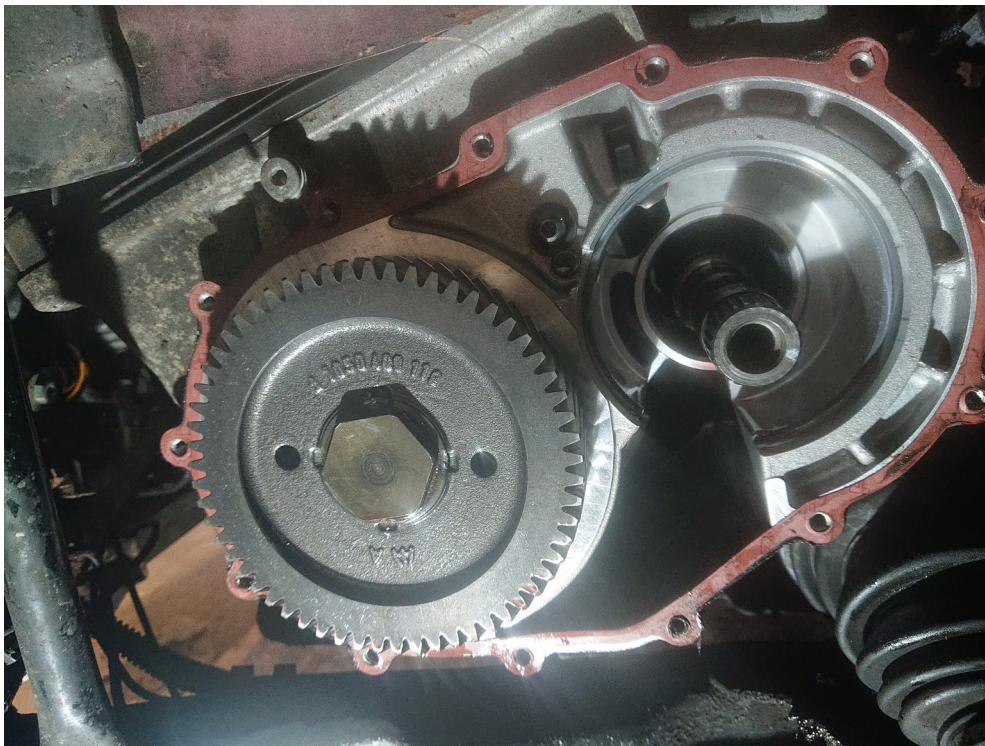
4. Die Position des Zahnrades zur Welle markieren. Nur so stimmt anschließend das Drehmoment der Schraube auf der Markierung.



5. Zahnrad abziehen. Sollte sich leicht von Hand abziehen lassen. Achtung, dazwischen ist noch eine Scheibe – nicht verlieren.



6. Jetzt kommt der einzige etwas schwierigere Teil der Aufgabe. Der Ring des Kugellagers muss abgezogen werden. Die Passung ist nicht super-fest, man kann die Sache aber leicht verkanten. Ich habe einen 2-Arm-Abzieher benutzt.



7. Den Fliehkraftregler raus ziehen. Geht ganz leicht. Da ist noch eine Buchse. Nicht fallen lassen und später wieder einbauen.



8. Den Fliehkraftregler mit den neuen Dichtungen bestücken und prüfen, ob die Ventile sich leicht gegen den Federdruck verschieben. Andernfalls reinigen. Die Teile dürfen nicht vertauscht werden.



Mit neuen Dichtungen.



Einbau in umgekehrter Reihenfolge. Noch ein paar Tipps:

- man kann das Getriebe in einen anderen Gang (Wählhebel) schalten. Dann verschwindet die Nase, die sonst in die Nuten am Umfang des Fliehkraftreglers eingeschwenkt ist. Das ist die Parksperre.
- den Lagerring habe ich montiert, indem ich das Zahnrad mit dem Ring aufgesetzt und den Ring mit der Schraube eingedrückt habe. So kann nichts verkanten. Anschließend habe ich aber trotzdem das Zahnrad nochmal demontiert und mit einem Hammer den Lagerring gegen den Anschlag geklopft.
- Nachdem die Schraube auf die ursprüngliche Position festgezogen ist, müssen die 4 Verdrehsicherungen (Kragen an der Schraube) wieder eingeschlagen werden.