

Erscheint monatlich für Kundendienstpersonal in GM Händlerbetrieben

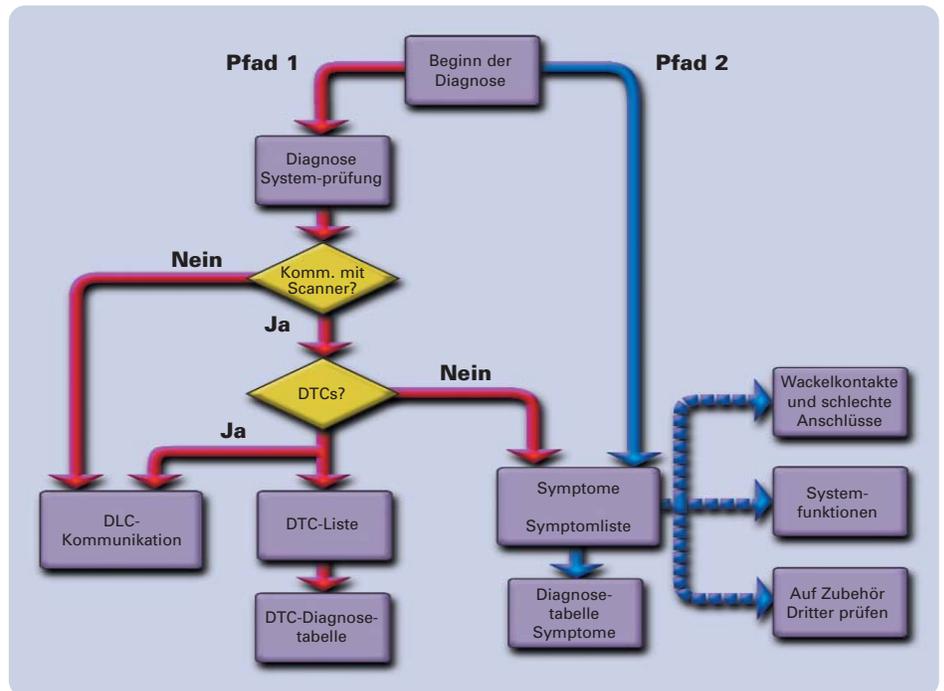
## Diagnosestrategie

Es passiert eigentlich jeden Tag. Sie sollen das Fahrzeug eines Kunden reparieren, und als Erstes muss eine Diagnose durchgeführt werden. Wenn Sie nach Belieben SI 2000 durchsuchen könnten, würden Sie über tausende von Seiten mit Informationen kommen. Es ist völlig klar, dass Sie eine bessere Strategie benötigen, um schnell und direkt das zu finden, was Sie suchen.

Aber jetzt erübrigt sich weiteres Suchen. Mit der hier beschriebenen Diagnosestrategie schaffen Sie es in kürzester Zeit, das korrekte Diagnoseverfahren aufzufinden. Die nebenstehende Abbildung erläutert den Ansatz. Ausgehend vom Beginn der Diagnose, verzweigt sich das Vorgehen entlang zweier Diagnosepfade (Pfad 1 und Pfad 2).

**TIPP:** Für jedes Untersystem jedes Fahrzeugs gibt es in SI 2000 einen unverwechselbaren Beginn der Diagnose. Die beim Beginn der Diagnose für das betreffende Untersystem gegebenen Informationen führen Sie auf den richtigen Pfad und benennen die logischen

Fortsetzung auf Seite 3



## Techline-Neuigkeiten

### Neu gestaltete TechLink Website

Zu Beginn des neuen Jahres einige Informationen, die Sie hoffentlich interessant und nützlich finden. Die GM TechLink Website wurde neu gestaltet und umorganisiert. Die Adresse ist gleich geblieben: <http://service.gm.com>.

Die Bildschirmversion sieht jetzt wie die gedruckte Ausgabe aus. Um Beiträge auf dieser Site einsehen zu können, müssen Sie den Adobe Acrobat Reader auf Ihrem PC installiert haben.

**TIPP:** Klicken Sie das Acrobat-Symbol an, um die neueste Version des Adobe Acrobat Reader in Ihrer Sprache zu installieren. Mit einer Bildschirmauflösung von 1024 x 768 wird die beste Darstellung erhalten.

**TIPP:** Nutzen Sie die Acrobat-Symbolleiste, um durch die Veröffentlichung zu navigieren. Mit den Schaltflächen 'Vorwärts'

und 'Rückwärts' gehen Sie zur nächsten oder vorherigen Seite über. Klicken Sie das Lupensymbol an, um in die Seite hineinzuzoomen. Und wenn Sie das Handsymbol anklicken, können Sie die Seite 'greifen' und in die gewünschte Richtung ziehen.

**TIPP:** Befinden Sie sich auf Seite 1 der jeweiligen Ausgabe und klicken Sie auf

Fortsetzung auf Seite 2



## Inhalt

Diagnosestrategie .....	1
Neu gestaltete TechLink Website .....	1
Class 2-Lernecke .....	2
Technik-Tipps	
Einbau neuer Dachring-Querträger .....	2
Programmierung der Instrumententafel nach Austausch .....	4
Geräusche von der längen-/höhenverstellbaren Lenksäule .....	4
Heizelemente der Sitzheizung .....	4
Instrumententafel-Austauschteile für den U-Van .....	4
Störungen von der Instrumententafel .....	4
Glanzlos-trübes Aussehen der Lackierung .....	5
Spalt an der Fahrersitz-Rückenlehne .....	6
Austausch des Fensterhebermotors .....	6
Störungen am EVAP-System beim Prizm .....	6
Geräusche vom Türfeststeller v/h .....	7
Austausch des Klimaanlage-reglers .....	7
Vorgehen beim Rücksetzen der Ölwechselanzeige - Nfz ..	5
Technical Assistance Tipps	
Zwischenzeitige Prüfung der Instrumententafel-Glühlampen .....	6
Blinker blinkt schnell .....	6
Service Bulletins .....	7

einen Eintrag im Inhaltsverzeichnis, dann springen Sie unmittelbar zur betreffenden Seite.

Wählen Sie in der Navigationsleiste links

**Beiträge nach Monaten**, tum auf alle Ausgaben der Jahre 2000 und 2001 von GM TechLink zuzugreifen. Wenn die Auswahlbox angezeigt wird, klicken Sie den gewünschten Monat an.

**Techline** öffnet ein Archiv aller publizierten Techline-Artikel, einschließlich Informationen zu SI 2000, Tech 2, Service-Programmierung und mehr.

**Toolbox** öffnet ein Archiv aller Beiträge, die sich mit "J"-Spezialwerkzeugen beschäftigen.

**So wird's gemacht**, öffnet ein Archiv aller in der Rubrik 'So wird's gemacht' veröffentlichten Artikel, in denen Funktionsprinzipien erläutert und grundlegende Servicearbeiten beschrieben werden. Bislang haben wir uns unter anderem mit

der elektrischen Verkabelung und der Spannungsmessung beschäftigt.

**Technical Assistance Tipps**, öffnet ein Archiv aller von der Technical Assistance veröffentlichten Tipps. Hier erhalten Sie schnellen Zugriff auf aktuelle technische Informationen, die von GMs Technical Assistance Center bereitgestellt werden.

**Bulletins** öffnet ein Archiv von Service Bulletins, die in den letzten Jahren den Händlerbetrieben zuzugingen. Untergliedert nach der Kategorie, in die jedes Bulletin gehört, werden die Nummer des Bulletins, das behandelte Thema und die betroffenen Fahrzeugmodelle aufgeführt.

**TIPP:** Seit der September-Ausgabe 2001 können Sie auf TechLink in deutscher, französischer und spanischer Version ebenso wie auf die englische Originalfassung zugreifen. Klicken Sie einfach die betreffende Sprache an.

– Mit Dank an Jerry Turchanik,  
Tom Kurtz und Abra Quintero

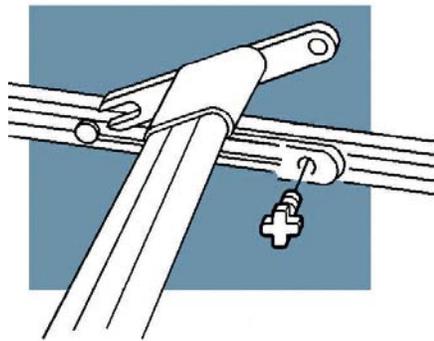
## Einbau neuer Dachreling-Querträger

**TIPP:** Diese Info ist besonders für die Ablieferungsdurchsicht wichtig.

Seit Februar 2001 werden für den Chevrolet Tracker MJ 2001 und 2002 neue, strömungsgünstigere Dachreling-Querträger produziert. Diese sind gesondert verpackt und bei Auslieferung im Fahrzeug verstaut. Auch wenn die Querträger gleich aussehen, sind sie doch unterschiedlich lang. Der längere Träger wird vorne angebaut, der kürzere hinten. Versucht man, den hinteren, kürzeren Träger vorne anzubauen, dann bricht bei dem Versuch, diesen einzupassen, wahrscheinlich eine der Halterungen ab. Der vordere Querträger ist mit einem Schild gekennzeichnet, das den Einbau-

ort angibt, und die Einbauanleitungen verweisen auch hierauf.

– Mit Dank an Donald B. Sherman



## ClassCorner TIPP DES MONATS

Jedes am Class 2-Datenbus angeschlossene Steuergerät muss alle 2 Sekunden ein Anwesenheitssignal (SOH) aussenden. Hierdurch zeigt es den anderen Steuergeräten seine Präsenz an. Andere Steuergeräte können dadurch ermitteln, ob es zu einer Steuergeräte-Fehlfunktion kam, da das SOH nicht mehr gesendet werden kann.

Benötigt beispielsweise das BCM Informationen vom PCM und sendet das PCM nicht mehr das SOH, dann schließt

das BCM auf eine Störung des PCM und speichert den Code U1016 ab – Kommunikation mit dem PCM unterbrochen. Außerdem schaltet das BCM in den ausfallsicheren Betrieb oder Vorgabemodus um, d.h. kein Starten/kein Durchdrehen des Motors. Häufig steht auf dem Reparaturauftrag die Kundenbeanstandung über den Vorgabemodus im Mittelpunkt.

– Mit Dank an Mark Harris

GM TechLink ist ein monatlich erscheinendes Magazin für alle GM Mechaniker / Kundendienstberater und enthält aktuelle Produkt-Informationen, um die Leistungsfähigkeit der Service-Abteilung zu verbessern. Dieses Magazin ergänzt die Publikation GM Edge.

### Herausgeber u. Redakteur:

Mark Stesney

GM Service Operations

Mark.Stesney@GM.com

### Technischer Redakteur:

Jim Horner

Jim.Horner@SandyCorp.com

1-248-816-3641

### Leiter der Herstellung:

Marie Meredith

### Grafik/Reinzeichnung:

Greg Szpaichler, MediaWurks

spake@mediawurks.com

### FAX-Nr.:

1-248-649-5465

### Postanschrift:

TechLink

PO Box 500

Troy, MI 48007-0500

### GM TechLink im Internet:

<http://service.gm.com>

General Motors Service-Tipps sind bestimmt für professionelle Mechaniker und nicht für Hobby-Bastler. Sie informieren über möglicherweise an manchen Fahrzeugen auftretende Bedingungen oder über Verfahren für die fachgerechte Wartung eines Fahrzeugs. Gründlich ausgebildete Mechaniker verfügen über die Ausrüstung, die Werkzeuge, die Sicherheitsbestimmungen und das Fachwissen für die fachgerechte und sichere Durchführung von Arbeiten. Die Beschreibung von Symptomen bezieht sich nicht selbstverständlich auf Ihr Fahrzeug. Konsultieren Sie bitte einen für Ihr General Motors Fahrzeug zuständigen General Motors Händler um zu ermitteln, ob die gegebenen Information für Ihr Fahrzeug von Relevanz sind.

Mit der Aufnahme eines Beitrages wird der Einzelperson oder der Gesellschaft nicht automatisch die Billigung ausgesprochen.

Copyright© 2001 General Motors Corporation

Alle Rechte vorbehalten.

Schritte, mit denen die Ursache der Beanstandung eingegrenzt wird und bei der Reparatur vorzugehen ist.

### Beginn der Diagnose

Und so folgen Sie unserer Diagnosestrategie. 'Bauen' Sie das Fahrzeug in SI 2000 'auf'. Wählen Sie das interessierende Untersystem aus. Wählen Sie als Nächstes Diagnoseinformationen und Verfahren. Der erste Eintrag im nächsten Menü ist Beginn der Diagnose.

Da jedes Untersystem seine eigenen Anforderungen an die Diagnose stellt, sind die für den Beginn der Diagnose gegebenen Informationen spezifisch für den jeweiligen Anwendungsfall geschrieben.

Beim Beginn der Diagnose für ein Untersystem, das mit einem Scanner kommunizieren kann, werden Sie aufgefordert, eine Diagnose Systemprüfung durchzuführen. Dies wird in der Abbildung beim Pfad 1 angegeben.

Bei Untersystemen, die nicht mit einem Scanner kommunizieren, werden Sie beim Beginn der Diagnose aufgefordert, auf den Abschnitt Beschreibung und Funktion des Systems zuzugreifen. Damit wird zweierlei erreicht: Sie werden bei der Entscheidung darüber unterstützt, ob es sich beim vom Kunden beschriebenen Zustand um die normale Arbeitsweise des Systems handelt, und falls nicht wird Ihnen bei der Entscheidung geholfen, welches Diagnoseverfahren Sie für ein Symptom wählen sollten. Dies wird in der Abbildung beim Pfad 2 angegeben.

### Pfad 1 – Diagnose Systemprüfung

Die Diagnose Systemprüfung fordert Sie nicht nur dazu auf, auf Vorliegen von Fehlercodes zu prüfen. Die Diagnose Systemprüfung ist wesentlicher Teil der Diagnose jedes Systems, das mit einem Scanner kommunizieren kann.

Sind Fehlercodes abgelegt, werden Sie auf die spezifischen Diagnoseschritte für einen DTC verwiesen. Auch wenn nicht ausdrücklich angegeben, werden durch die Diagnose Systemprüfung doch Fehlercodes in die Reihenfolge ihrer Wichtigkeit gebracht, in der sie dann auch diagnostiziert werden müssen.

#### Beispiel:

1. Fehlercodes zur Kommunikation
2. Interne Steuermodul-Fehlercodes
3. Fehlercodes zur Batteriespannung

Und was noch wichtiger ist: Durch die Diagnose Systemprüfung werden alle anderen Untersysteme identifiziert, die nachteilig durch das Untersystem betroffen werden können, mit dem die Beanstandung im Zusammenhang steht.

**TIPP:** Die Diagnose Systemprüfung nicht auslassen. Ein Überspringen heißt möglicherweise, dass Sie die der Beanstandung zu Grunde liegende Ursache übersehen.

Die Diagnose Systemprüfung liefert folgende Informationen:

- Sie identifiziert mit dem System im Austausch stehende Module.
- Sie macht Aussagen über die Kommunikationsfähigkeit assoziierter Module.
- Sie identifiziert gespeicherte Fehlercodes (DTCs) und deren Status.

Nutzung der Diagnose Systemprüfung identifiziert die korrekte Vorgehensweise bei der Diagnose des Systems und gibt an, wo diese zu finden ist.

Sind keine DTCs abgelegt, werden Sie zur Symptomliste für das Untersystem weitergeleitet (wo sich beide Pfade treffen).

### Pfad 1 – Systeme, bei denen DTCs abgespeichert werden können (oder die serielle Datenkommunikation benötigen)

Das Nachstehende bezieht sich auf Serviceabschnitte, für die Folgendes gilt:

- Steuerung erfolgt über ein oder mehrere elektronische(s) Steuermodul(e), die (direkt oder indirekt) über den Diagnoseanschluss (DLC) kommunizieren.
- DTCs wurden von einem oder mehreren elektronischen Steuermodul(en) abgespeichert.
- Die Systemfunktion wird durch ein anderes elektronisches Steuermodul behindert.

Beginnen Sie die Systemdiagnose mit dem Beginn der Diagnose.

**Beispiel:** Beanstandet ein Kunde bei seinem Buick LeSabre (mit manuell gesteuertem HVAC-System), dass es im Fahrzeug zu heiß ist, dann würden Sie in die Diagnose beim Beginn der Diagnose im Serviceabschnitt Heizung, Lüftung und Klimaanlage eintreten. Vom Beginn der Diagnose würden Sie auf den Abschnitt Beschreibung und Funktion zugreifen, um mehr über die Systemfunktion in Erfahrung zu bringen, oder Sie würden zur Diagnose Systemprüfung in der Serviceanleitung für das HVAC-System übergehen.

Nach Eintritt in die Diagnose Systemprüfung kommunizieren Sie mit dem Antriebsstrangsteuergerät (PCM), um herauszufinden, ob ein auf das HVAC-System bezogener DTC abgelegt wurde. Auch wenn das manuell gesteuert HVAC-System im LeSabre kein an den Class 2-Datenbus angeschlossenes Steuermodul besitzt, so könnte doch das Class 2-fähige PCM die Ursache für die Kundenbeanstandung sein. Wurde DTC P0530 abgelegt, würden Sie die Diagnose für P0530 durchlaufen. Wurde kein DTC gespeichert, würden Sie zu den Symptomen übergehen.

Von den Symptomen aus könnten Sie auf den Abschnitt Beschreibung und Funktion zugreifen, um mehr über die Systemfunktion in Erfahrung zu bringen, oder zur Diagnosetabelle Temperatur im Fahrgastraum zu hoch übergehen.

### Pfad 2 – Systeme, bei denen keine DTCs abgespeichert werden können (oder die keine serielle Datenkommunikation benötigen)

Das Nachstehende bezieht sich auf alle Serviceabschnitte, für die Folgendes gilt:

- Steuerung erfolgt nicht über ein elektronisches Steuermodul.
- Bei keinem elektronischen Steuermodul wurden DTCs abgelegt.
- Die Systemfunktion wird nicht durch ein anderes elektronisches Steuermodul behindert.

Beginnen Sie die Systemdiagnose mit dem Beginn der Diagnose.

Hier werden Sie aufgefordert, sich erneut mit dem Abschnitt Beschreibung und Funktion vertraut zu machen. Dies hilft Ihnen bei der Entscheidung darüber, welches korrekte Diagnoseverfahren bei aufgetretenen Fehlern für ein bestimmtes Symptom zu wählen ist. Einblick in Beschreibung und Funktion lässt auch eine

Entscheidung darüber zu, ob es sich beim vom Kunden beanstandeten Zustand um die normale Arbeitsweise des Systems handelt.

**Beispiel:** Beanstandet ein Kunde bei seinem Astro Kastenwagen (mit manuell gesteuertem HVAC-System), dass es im Fahrzeug zu heiß ist, dann würden Sie in die Diagnose beim Beginn der Diagnose im Serviceabschnitt Heizung, Lüftung und Klimaanlage eintreten. Vom Beginn der Diagnose würden Sie auf den Abschnitt Beschreibung und Funktion zugreifen, um mehr über die Systemfunktion in Erfahrung zu bringen, oder Sie würden zu den Symptomen in der Serviceanleitung für das HVAC-System übergehen.

Von den Symptomen aus könnten Sie auf den Abschnitt Beschreibung und Funktion zugreifen, um mehr über die Systemfunktion in Erfahrung zu bringen, oder zur Diagnosetabelle Temperatur im Fahrgastraum zu hoch übergehen. Der Astro Kastenwagen ist nicht mit einem Class 2-fähigen HVAC-Steuermodul ausgerüstet, und im PCM werden keine mit dem HVAC-System zusammenhängenden DTCs abgespeichert (hinsichtlich elektrische Kühlerlüfter oder Drucksensor Klimaanlage).

## Zusammenfassung

Es ist wichtig, dass Sie in Ihre Diagnose-sitzung über den Beginn der Diagnose für jenen Serviceabschnitt eintreten, der mit den gezeigten Symptomen im Zusammenhang steht. Die Serviceinformationen sind relativ zu den Symptomen organisiert, die in Verbindung mit der jeweiligen Beanstandung auftreten. Unterschiedliche Symptome gemäß der folgenden Prioritäten einstufen:

### 1. Warnleuchte

Bei Aufleuchten einer Warnleuchte ist der entsprechende Abschnitt zu diesem Fahrzeugsystem in den Serviceanleitungen heranzuziehen.

**Beispiel:** Ein mit der Lenkung im Zusammenhang stehender DTC bewirkt, dass die ABS-Warnleuchte aufleuchtet. Die Diagnose des DTC nimmt ihren Ausgang vom ABS.

### 2. Meldung

Bei Vorliegen einer Meldung im Fahrerinformationssystem den entsprechenden Abschnitt zum angezeigten Fahrzeugsystem in den Serviceanleitungen heranziehen.

**Beispiel:** Es wird die Meldung 'Niedriger Kühlmittelstand' angezeigt. Für die Diagnose auf den Abschnitt 'Motorkühlung' Bezug nehmen.

### 3. Symptom

Liegt nur ein Symptom vor, die Diagnose gemäß Angaben im entsprechenden Abschnitt durchführen.

**Beispiel:** Der fahrerseitige Außenspiegel arbeitet nicht korrekt. Ein DTC ist abgelegt, aber es ist keine Warnleuchte erleuchtet oder Meldung angezeigt. Auf den Abschnitt 'Türen' Bezug nehmen.

**Beispiel:** Die Heckscheibenheizung arbeitet nicht korrekt. Auf den Abschnitt 'Feststehende Fenster' Bezug nehmen.

Es sollte bedacht werden, dass DTCs in den Serviceinformationen relativ zu den Symptomen auftauchen, die sich bei Vorliegen eines Fehlers einstellen.

– Mit Dank an Mark Haning und John Bowman

# Programmierung der Instrumententafel nach dem Austausch

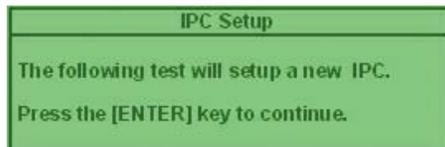


Nach einem Austausch der Instrumententafel beim 2000-2002 Impala und Monte Carlo muss diese mit dem Tech 2 programmiert werden.

Durch die Programmierung mit dem Tech 2 erhält die Instrumententafel ihre volle Funktionalität. Dabei wie folgt vorgehen.

- Das Tech 2 anschließen.
- Diagnose auswählen.
- Fahrzeug "aufbauen".
- Instrumententafel auswählen.
- Spezialfunktionen auswählen.
- IPC-Setup auswählen.

**Das Tech 2 zeigt an:**



- Mit 'Enter' bestätigen.

**Das Tech 2 zeigt an:**



Sobald 'Test läuft' angezeigt wird, ermittelt das Tech 2 auf Grundlage von Modelljahr und Variante, welche Kalibrierung der Instrumententafel erforderlich ist.

Zu diesem Zeitpunkt kann einer von drei Zuständen vorliegen.

## Zustand 1

Wurde vom Tech 2 die Instrumententafel erfolgreich programmiert, wird der folgende Bildschirm angezeigt.

Über 'Verlassen' kehrt man zum Menü Spezialfunktionen zurück.

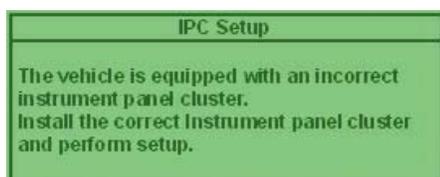


## Zustand 2

Das Tech 2 prüft die Austausch-Instrumententafel und ermittelt, welche Instrumententafel genutzt wird. Wurde eine falsche Instrumententafel eingebaut, wird

vom Tech 2 der folgende Bildschirm angezeigt.

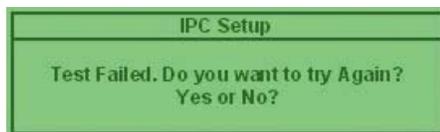
**Das Tech 2 zeigt an:**



## Zustand 3

Konnte die Instrumententafel vom Tech 2 nicht programmiert werden, wird der folgende Bildschirm angezeigt.

**Das Tech 2 zeigt an:**



Wird 'Ja' ausgewählt, wird der Vorgang erneut gestartet. Wird 'Nein' ausgewählt, wird der Vorgang abgebrochen und zum Menü Spezialfunktionen zurückgekehrt.

**TIPP:** Dieser Arbeitsgang wird in SI 2000 rückwirkend für MJ 2000 aufgenommen.

- Mit Dank an Mike Zambo

## Quietschen von der Instrumententafel

Beim 2001-02 Buick LeSabre können Kunden Quietsch-/Klappergeräusche von der Instrumententafel direkt vor dem Fahrer bestanden. Das Geräusch scheint von der Einfassung der Instrumententafel zu kommen.

Dies kann dadurch verursacht werden, dass das Ende der Innenverkleidung der A-Säule gegen die Windschutzscheibe reibt. Um dies richtigzustellen, zuerst die Innenverkleidung der A-Säule ausbauen. Dann ein selbstklebendes Stück Filz auf das vordere untere Ende der Verkleidung aufbringen, wo diese die Windschutzscheibe kontaktieren würde. Verkleidung wieder einbauen und bei einer Probefahrt sicherstellen, dass das Geräusch beseitigt wurde.

- Mit Dank an to Frank Justice

## Geräusche von der längen-/höhenverstellbaren Lenksäule

Bei manchen Cadillac Seville der MJ 2001-2002 werden Klappern und/oder Klopfen vom unteren Abschnitt der Lenksäule her beanstandet, wenn das Fahrzeug über Unebenheiten fährt. Das Geräusch kann durch die Passung des unteren Lageraufrings auf der Lenkspindel oder durch das Spiel zwischen innerem und äußerem Laufring in der Lagerbaugruppe verursacht werden.

Gegenwärtig wird dieses Problem dadurch behoben, dass Dämpfungsfett 18010909 (10953487 in Kanada) auf den Spindelabschnitt aufgetragen wird, wo der Innennaufring die Spindel kontaktiert, und/oder die Lagerbaugruppe mit Fett befüllt wird.

Unter der genannten Teilenummer werden 10 Blisterpackungen mit jeweils 1/4 Unze Fett geliefert. Servicearbeiten an der Lenksäule siehe SI 2000, Dokument 684655.

- Mit Dank an Bill Denton

## Heizelemente der Sitzheizung

Jetzt zur kalten Jahreszeit sollte bedacht werden, dass fast alle Heizelemente für Rückenlehne und Sitzkissen in Reihe geschaltet sind. Fällt ein Element aus, funktioniert auch das andere nicht. Ganz einfach mit einem Ohmmeter die Heizelemente von Rückenlehne und Sitzkissen prüfen und nur das ausgefallene Heizelement ersetzen.

**TIPP:** Auch überprüfen, ob ein Reparatursatz lieferbar ist, ehe ein Heizelement ausgetauscht wird.

- Mit Dank an Kobie Glenn

## Instrumententafel-Austauschteile für den U-Van

Zur Begrenzung der Teilevielfalt werden bei Austausch-Instrumententafeln für die MJ 2000 und 2001/2002 die gleichen Mikroprozessoren genutzt. Die Software ist auf das MJ 2001/2002 programmiert, was sich vom MJ 2000 unterscheidet.

Wird eine Austausch-Instrumententafel bei einem Fahrzeug des MJ 2000 eingebaut, wird DTC U1000 abgelegt. Dies deshalb, weil beim Fahrzeug des MJ 2000 keine Ölwechselanzeige eingebaut war. Diesen DTC nicht beachten.

Außerdem arbeitet beim Einbau der Instrumententafel in ein Fahrzeug des MJ 2000 die Anzeigeleuchte 'Niedriger Kühlmittelstand' nicht.

- Mit Dank an Doug Kinsman

# Glanzlos-trübes Aussehen der Lackierung

Beim Chevrolet Monte Carlo und Impala des MJ 2002 wird in manchen Fällen angemerkt, dass die Lackierung glanzlos und trübe in jenen Bereichen zu sein scheint, auf die Transseal-Schutzbeschichtung aufgetragen war.

**TIPP:** Dies mag ähnlich erscheinen wie jener Zustand, der bei einer begrenzten Anzahl von Monte Carlos des MJ 2001 auftrat, allerdings hat er eine andere Ursache. Aus diesem Grunde erfordert eine Beseitigung ein anderes Vorgehen, als es für Fahrzeuge des MJ 2001 empfohlen wurde. Aufbringen von Wärme auf den Lack des 2002 Monte Carlo ist nicht erforderlich.

Und so werden bei Modellen des MJ 2002 die das Aussehen beeinträchtigenden Rückstände beseitigt:

1. Vor Ort bei einem Baumarkt oder DIY-Geschäft Rohbenzin/Lösungsmittel beschaffen (im Regal bei den Verdünnern zu finden).
2. Es werden mehrere saubere, weiche Lappen benötigt.
3. Die Sicherheitshinweise auf dem Rohbenzin-Kanister beachten.
4. Bei nicht erwärmter Karosserie reichlich Rohbenzin auf den betroffenen Bereich/das Karosserieblech gießen.

5. Mit einem sauberen, weichen Lappen das Rohbenzin über das gesamte Karosserieblech verteilen; hierbei den Lappen häufig wenden, damit immer ein sauberer Abschnitt des Lappens mit dem Blech Kontakt hat. Das Rohbenzin löst die Rückstände, der Lappen nimmt sie auf. Ein verschmutzter Lappen würde die Rückstände wieder auf dem Blech verteilen.
6. Nachdem die Rückstände vom Karosserieblech entfernt wurden, den Arbeitsgang wiederholen, damit beim ersten Mal nicht gelöste Rückstände entfernt werden.
7. Das Fahrzeug einige Stunden stehen lassen und überprüfen, ob sich die Glanzlosigkeit wieder einstellt.
8. Sollte das der Fall sein, Schritte 4-7 wiederholen.

– Mit Dank an Gary McAdam

## Neuigkeiten und Meinungen

# Vorgehen beim Rücksetzen der Ölwechselanzeige – Nfz

Viele Pkw und Nfz von GM sind mit einer Ölwechselanzeige ausgerüstet, die angibt, wann ein Ölwechsel erforderlich ist. Nach dem Ölwechsel muss das System rückgesetzt werden.

In den Februar- und März-Ausgaben 2000 von TechLink wurden Anleitungen gegeben, wie alle damals existierenden Systeme rückzusetzen sind. Die nachstehende Liste bringt Sie aus den neuesten Stand. Aus Platzgründen werden hier nur die Vorgehensweisen für das Rücksetzen bei Nfz der MJ 2001, 2002 und teils 2003 beschrieben. Pkw wurden im letzten Monate behandelt.

Die Informationen in diesem Artikel sind die gleichen, die in den betreffenden Betriebs- und Serviceanleitungen veröffentlicht sind.

Um hierauf auf SI 2000 zuzugreifen:

[Das Fahrzeug auswählen](#)

[Kategorie Allgemeine Informationen auswählen](#)

[Kategorie Wartung und Schmierung auswählen](#)

[Kategorie Wartung auswählen, dann GM Ölwechselanzeige rücksetzen.](#)

Sie können auch unter Eingabe der Worte 'Oil Life System Resetting' (Ölwechselanzeige rücksetzen) die Suchfunktion nutzen.

**TIPP:** Kopien früher veröffentlichter Tabellen finden Sie auf der Website von TechLink im Internet: <http://service.gm.com>.

[2001 Aztek](#)  
[2002 Aztek](#)  
[2002 Rendezvous](#)

Ist das Fahrzeug nicht mit dem wahlweisen Fahrerinformationssystem (DIC) ausgerüstet, wie folgt vorgehen:

1. Bei eingeschalteter Zündung und stehendem Motor das Gaspedal langsam innerhalb von fünf Sekunden dreimal ganz durchtreten und loslassen.
2. Zündung ausschalten.
3. Leuchtet die Anzeigelampe ÖLWECHSEL ERFORDERLICH erneut auf, wurde das System nicht rückgesetzt. Vorgang wiederholen.

Ist das Fahrzeug mit dem wahlweisen DIC ausgerüstet, wie folgt vorgehen:

1. Zündung einschalten, Motor steht.
2. MODE-Taste drücken, bis auf dem DIC-Display 'OIL LIFE LEFT/HOLD SET TO RESET' angezeigt wird.
3. SET-Taste drücken und gedrückt halten, bis

auf dem Display 100% angezeigt wird.

Es ertönen drei Signaltöne und die Meldung 'CHANGE ENGINE OIL' erlischt. Wird die Meldung 'CHANGE ENGINE OIL' erneut angezeigt, wurde das System nicht rückgesetzt. Vorgang wiederholen.

You will hear three chimes and the CHANGE ENGINE OIL message will go off. If the CHANGE ENGINE OIL message comes back on, the monitor has not reset. Repeat the procedure.

[2001 Montana](#)  
[2001 Silhouette](#)  
[2001 Venture](#)  
[2002 Montana](#)  
[2002 Silhouette](#)  
[2002 Venture](#)

1. Mit dem Zündschlüssel in Stellung 'RUN' und stehendem Motor, wiederholt die TRIP/RESET-Taste drücken, bis auf dem Fahrerinformationssystem 'OIL' angezeigt wird.
2. Wird 'OIL' angezeigt, die TRIP/RESET-Taste fünf Sekunden lang gedrückt halten. Der Zahlenwert verschwindet und wird durch die Zahl 100 ersetzt (die Ölwechselanzeige ist rückgestellt).
3. Zündung ausschalten.
4. Wird die Meldung 'CHANGE ENGINE OIL' erneut angezeigt, wurde das System nicht rückgesetzt. Vorgang wiederholen.

[2002 Bravada](#)  
[2002 TrailBlazer](#)  
[2002 Envoy](#)

1. Zündschlüssel in Stellung RUN drehen, Motor steht.
2. Innerhalb von fünf Sekunden das Gaspedal dreimal vollständig durchtreten und freigeben.
3. Blinkt die Anzeigelampe ÖLWECHSEL ERFORDERLICH fünf Sekunden lang, wurde das System rückgesetzt. Blinkt die Leuchte nicht, Vorgang wiederholen.

[2001 Sierra](#)  
[2001 Silverado](#)  
[2001 Yukon and Yukon XL](#)  
[2001 Tahoe and Suburban](#)  
[2002 Sierra Denali](#)  
[2002 Sierra](#)  
[2002 Silverado](#)  
[2002 Yukon and Yukon XL](#)  
[2002 Tahoe and Suburban](#)  
[2002 Avalanche](#)  
[2001 Escalade](#)

[2002 Escalade](#)  
[2002 Escalade EXT](#)  
[2001 Yukon Denali](#)  
[2002 Yukon Denali](#)  
[2003 Hummer H2](#)  
[2001 Lumina](#)  
[2001 Regal](#)  
[2001 Century](#)  
[2002 Regal](#)  
[2002 Century](#)

1. Zündschlüssel in Stellung RUN drehen, Motor steht.
2. Innerhalb von fünf Sekunden das Gaspedal langsam dreimal vollständig durchtreten und freigeben.
3. Wenn die Anzeigelampe ÖLWECHSEL BALD ERFORDERLICH blinkt, wurde das System rückgesetzt.
4. Zündung ausschalten.
5. Motor starten.
6. Der angezeigte Prozentwert sollte sich auf 100% ändern.
7. Leuchtet die Anzeigelampe ÖLWECHSEL BALD ERFORDERLICH erneut auf, wurde das System nicht rückgesetzt. Vorgang wiederholen.

[2001 B7 Fahrgestell mit Fahrerhaus, mittelschwer](#)  
[2002 B7 Fahrgestell mit Fahrerhaus, mittelschwer](#)

1. Zündschlüssel in Stellung START drehen, Motor steht.
2. Innerhalb von 10 Sekunden das Gaspedal dreimal vollständig durchtreten und freigeben.
3. Blinkt die Anzeigelampe ÖLWECHSEL ERFORDERLICH fünf Sekunden lang, wurde das System rückgesetzt.
4. Blinkt die Anzeigelampe nicht für fünf Sekunden, muss das System erneut rückgesetzt werden.

[2003 560 C-Series](#)

1. Zündschlüssel in Stellung RUN drehen, Motor steht.
2. Innerhalb von 10 Sekunden das Gaspedal dreimal vollständig durchtreten und freigeben.
3. Blinkt die Anzeigelampe ÖLWECHSEL ERFORDERLICH fünf Sekunden lang, wurde das System rückgesetzt.
4. Blinkt die Anzeigelampe nicht für fünf Sekunden, muss das System erneut rückgesetzt werden.

– Mit Dank an das Team für Fahrerliteratur

## Spalt an der Fahrersitz-Rückenlehne

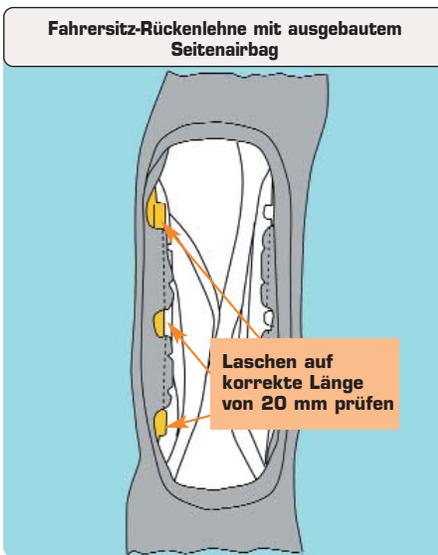
Beim 2001 Monte Carlo mit Ledersitzen kann zwischen Sitzlehnenbezug des Fahrersitzes und Seitenairbag ein Spalt entstehen. Dies wird durch mangelnde Spannung zwischen Lehnbezug und Airbagblende (weiße, am Lehnrahmen befestigte Aufnahme) verursacht.

In der Mitte des MJ 2001 wurden mehrere Verbesserungen eingeführt, um das Entstehen dieses Spaltes zu verhindern. Muss der Zustand richtiggestellt werden, die Breite der Schlitz in der Blende messen (die Schlitz sitzen an der Vorderkante der Blende). Teil ersetzen, wenn die Breite 7,94 mm oder mehr beträgt. Die neue Blende, Teile-Nr. 88951498, hat eine Schlitzbreite von 4,76 mm.

Als Nächstes die in die Schlitz der überarbeiteten Blende eingreifenden Laschen an der Kunststoffverstärkung des Lehnbezugs vermessen. Die Laschen sitzen an der Vorderseite der Öffnung im Lehnbezug, und so kann entschieden werden, ob das Fahrzeug mit einem überarbeiteten Lehnbezug ausgerüstet ist. Der überarbeitete Lehnbezug hat Laschen mit einer Länge von 20 mm. Lehnbezug ersetzen, wenn die Laschen kürzer sind.

Zum Schluss die weiße Kunststoffbeilage entfernen, die zwischen Lehnrahmen und Blende sitzen kann. Wird die neue, oben beschriebene Airbagblende verwendet, dann wird diese Beilage nicht mehr benötigt.

– Mit Dank an Gary McAdam



## Austausch des Fensterhebermotors

Beanstandeten Besitzer eines Cavalier oder Sunfire (1987 bis heute), dass ein Fensterhebermotor nicht arbeitet oder nur kurze Standzeit hatte, kann dies an einem falschen Austauschteil liegen.

Das ursprüngliche Austauschteil, Teile-Nr. 12487630, wurde kurzzeitig durch einen bronzefarbenen Universalmotor, Teile-

Nr.12497971, abgelöst. Die korrekte Teile-Nr. lautet 24015712 und der Motor ist silberfarben. Das Teil mit Nr. 24015712 eignet sich sowohl für aktuelle wie auch ältere Modelle des Cavalier und Sunfire. Die Informationen zu den Teilenummern wurden korrigiert.

– Mit Dank an Bob Benedict

## Blinker blinkt schnell

Besitzer von Full-Size-Pickups und Kombis MJ 2000-02 beanstanden möglicherweise schnellere Taktung der Blinker als bei anderen Varianten des gleichen Modells.

Möglicherweise wurde bei diesen Fahrzeugen ein für den Exportmarkt bestimmtes Relais eingebaut. Relais und Teilenummer prüfen.

Das Relais mit Teile-Nr. 11516051 für RPO

Option T79 (Leuchten, Nebelschlussleuchte, Export) schaltet 3 Blinkleuchten und 6 Warnblinkleuchten.

Das Relais mit Teile-Nr. 12450072 schaltet 2 Blinkleuchten und 4 Warnblinkleuchten (Inlandsmarkt).

Mit dem Relais mit Teile-Nr. 12450072 die Beanstandung richtigstellen.

– Mit Dank an GM Technical Assistance

## Technical Assistance Tipps

### Zwischenzeitige Prüfung der Instrumententafel-Glühlampen

Bei einigen Modellen des 2002 Chevrolet Impala LS kann es alle 20-40 Sekunden zu einer Prüfung der Instrumententafel-Glühlampen kommen, wobei alle Leuchten zuerst ein-, dann ausgeschaltet werden.

Dies ist auf das OnStar VCIM zurückzuführen. Bei abgeklemmtem VCIM verschwin-

det die Störung. Bestätigt sich dieser Sachverhalt, von TAC ein VCIM anfordern und den Schritten für den Modulaustausch folgen. An TAC die neuen ESN- und STID-Nummern mitteilen und vor Einbau des VCIM die PC-Tabellen rücksetzen.

– Mit Dank an GM Technical Assistance

## Störungen am EVAP-System beim Prizm

Besitzer des 2000 – 2002 Chevrolet Prizm beklagen sich möglicherweise darüber, dass die Motorwarnleuchte aufleuchtet, ohne dass das Fahrverhalten beeinträchtigt ist. Einer oder alle der folgenden Codes sind abgelegt: P0440, P0441, P0446.

Es gibt zwei mögliche Ursachen.

### Umschaltmagnetventil

Das Umschaltmagnetventil (PSW) kann schadhaft sein. Wird das PSW mit dem Tech 2 angesteuert, sollte ein Klicken zu hören sein. Ist kein Klicken zu hören, sicherstellen, dass am Magnetventil 12 Volt anliegen und bei eingeschaltetem Ventil der Kreis über das PCM an Masse geschaltet wird. Arbeiten Versorgungs- und Steuerkreis des Magnetventils einwandfrei, das Umschaltmagnetventil ersetzen.

Außerdem auf korrekten Luftdurchsatz durch das PSW prüfen. Beim Durchflusstest einen Schlauch am inneren Anschluss anschließen; Luft sollte aus dem äußeren Anschluss austreten. Bei eingeschaltetem Ventil muss Luft durch das Ventil hindurchströmen. Bei ausgeschaltetem Ventil darf keine Luft durch das Ventil hindurchströmen.

### Umschaltmagnetventil des EVAP-Systems



Das Umschaltmagnetventil des EVAP-Systems ist mit einer Schraube an den Aktivkohlebehälter angebaut. Nicht den gesamten Aktivkohlebehälter austauschen. Das PSW kann separat ersetzt werden. Die Teile-Nr. des Ventils lautet 94859365.

### Tankdeckel

Manchmal werden schadhafte Tankdeckel durch solche von Drittanbietern ersetzt, die den Druck nicht halten.

Prüfen, ob auf dem Deckel das Wort "Toyota" zu sehen ist. Ohne dieses Wort handelt es sich nicht um einen Tankdeckel der Originalausrüstung und der Kunde ist zu unterrichten, dass er einen neuen OEM-Tankdeckel benötigt.

– Mit Dank an Jeff Strausser

# Geräusche von den Türfeststellern vorn/hinten

Bei manchen Modellen des 2001-2002 Alero, Grand Am und Malibu kann es zu einem Knirschen oder Quietschen beim Öffnen oder Schließen einer oder mehrerer Fahrzeurtüren kommen.

Dieses Geräusch kann vom Federbügel des Türfeststellers herrühren. Zur Richtigstellung die Gummitülle des Feststellers zurückschieben und GM Spray Lube 12346293 (992723 in Kanada) oder ein gleichwertiges Schmiermittel auf den Federbügel aufsprühen; hierzu die Sprühverlängerung nutzen. Sprühverlängerung leicht in die Öffnung über dem Feststeller einschieben und zur Türaußenseite hin sprühen. Wird die Verlängerung zu weit eingeschoben, gelangt das Schmiermittel nicht in den Zielbereich. Zur Verteilung des Schmiermittels die Verlängerung beim Sprühen vor- und zurückschieben. Tür öffnen und schließen, um das Schmiermittel einzuarbeiten, bis das Geräusch verschwindet.

– Mit Dank an Dave Dickey



# Austausch des Klimaanlage-reglers

Beim 1999-2002 Pontiac Grand Am und Grand Prix können die Regler für Betriebsart und Gebläsedrehzahl separat ausgetauscht werden, falls Schäden auftreten. In solchen Fällen muss nicht die gesamte Bedieneinheit ausgetauscht werden.



## Teilenummern für Austauschteile:

1999-2002 Grand Prix	9363337
1999-2000 Grand Am	9363337
2001-2002 Grand Am	9380265

– Mit Dank an Fred Tebbets

## Service Bulletins – Januar 2002

Diese Liste führt für die bis Mitte Januar veröffentlichten Service Bulletins die Nummer, ggf. die Nummer der vorherigen Ausgabe, den Betreff und die Fahrzeugmodelle auf.

### ALLGEMEINE INFORMATIONEN:

01-00-90-002; Korrekter Ölstand und geändertes Fassungsvermögen des Kurbelgehäuses; 2002 Chevrolet Cavalier, Oldsmobile Alero, Pontiac Grand Am, Sunfire mit 2.2L Ecotec-Motor (Fz.-Ident.-Nr. F, RPO L61)

### HEIZUNG, LÜFTUNG, KLIMAAANLAGE:

01-01-39-005; Geräusche oder Vibrationen im Fahrgastraum bei eingeschalteter Klimaanlage zwischen 2000-2400 U/min (Auslassschlauch, Heizung, ersetzen); 2002-02 Chevrolet und GMC Pickup-Modelle mit 4.3L V6-Motor (Fz.-Ident.-Nr. W – RPO L35) und Klimaanlage (RPO C60)

### LENKUNG:

01-02-32-001A; ersetzt 01-02-32-001; Klopfgeräusche von der Fahrzeugvorderseite bei Wendemanövern/Lenkradddrehung (Zwischenwelle schmieren); angegebene Modelle, 1997-2002 Buick, Cadillac, Chevrolet, Oldsmobile und Pontiac

01-02-35-008; Elektronisches Lenk-/Zündschloss arbeitet evtl. nicht – DIC-Wartungsmeldung angezeigt (Verkabelung des Schlosses aktualisieren, geändertes Relais einbauen und/oder elektronisches Lenk-/Zündschloss ersetzen); 1997-98 und

2000 Chevrolet Corvette

01-02-35-010; Geändertes Vorgehen beim Ersetzen des Schließzylinders; 1995-01 Chevrolet Cavalier, Pontiac Sunfire

### AUFHÄNGUNG:

01-03-08-005; Anzugsdrehmomente und Anzugsreihenfolge, Halterung unterer Lenker an Rahmen; 2002 Chevrolet und GMC S/T Kombi, Oldsmobile Bravada

01-03-10-009; Fehlende und/oder lose Abdeckkappen der Radmuttern ersetzen (Fehlende Abdeckkappen ersetzen, auf alle Dichtmittel auftragen); Pkw des MJ 2002 und aller vorherigen Jahre (außer Cadillac) mit Radmutter-Abdeckkappen aus Kunststoff

01-03-10-010; Überprüfung von Reifen- und Radgröße vor der Diagnose von Beanstandungen über Schaltqualität, mangelnde Leistung, Geschwindigkeitsmesser, Geschwindigkeitsregelung; 2001-02 Chevrolet und GMC C/K mit Duramax Diesel-Motor und Allison-Getriebe

### ANTRIEBSSTRANG/ACHSEN:

01-04-21-001; Verteilergetriebe, Steyr – Geändertes Vorgehen beim Anziehen von Befestigungselementen; Fahrzeuge mit Allradantrieb, 2001-02 Chevrolet, Pontiac, Oldsmobile (RPO M76)

### BREMSEN:

00-05-22-002A (ersetzt 00-05-22-002); Bremsscheiben, Vorgehen bei Garantiefällen; 1995-2002 Pkw und leichte Nfz

01-05-23-002A (ersetzt 01-05-23-002); Pulsieren von der Bremsscheibe vorn (Angaben zum Schlag neuer Bremsscheiben und Vorgehen bei der Richtigstellung; 1997-2002 Chevrolet Malibu, Oldsmobile Cutlass, Oldsmobile Alero, Pontiac Grand Am

01-05-25-004A (ersetzt 01-05-25-004); Gelbe Kontrollleuchte Antriebsschlupfregelung eingeschaltet und DIC-Meldung Antriebsschlupfregelung warten (ABS-Steuermodul reparieren/neu programmieren); 2002-02 Chevrolet Corvette

### MOTOR/ ANTRIEBSSTRANGSYSTEM:

01-06-01-026; Ölfilternutzung; 2002 Chevrolet und GMC S/T Kombis und Oldsmobile Bravada mit 4.2L 6-Zylinder-Reihenmotor (Fz.-Ident.-Nr. S – RPO LL8)

01-06-01-027; Geändertes Vorgehen bei Einbau und Austausch von Zylinderköpfen; angegebene Pkw und Nfz, 1997-2002, mit 4.8L, 5.3L, 5.7L oder 6.0L Motor (Fz.-Ident.-Nr. V, T, Z, G, S, U, N – RPOs LR4, LM7, L59, LS1, LS6, LQ4, LQ9)

01-06-01-028; Klopfen vom Motor bei Kaltstart; 1999-2002 Chevrolet und GMC C/K, 2002 Cadillac Escalade

01-06-01-029; Höherer Ölverbrauch als erwartet (Kurbelgehäuseentlüftungsventil ersetzen); 1999-2002 Chevrolet und GMC C/K, 2002 Cadillac Escalade mit 5.3L oder 6.0L Motor (Fz.-Ident.-Nr. T, N, U – RPOs LM7, LQ9, LQ4)

01-06-01-030; Höherer Ölverbrauch als erwartet (Zylinderkopfhaube ersetzen);

Fortsetzung auf Seite 8

1998-2002 Chevrolet Cavalier, Pontiac Sunfire, Chevrolet und GMC S Nfz mit 2.2L Motor (Fz.-Ident.-Nr. 4, 5 – RPOs LN2, L43)

01-06-02-012; Undichtigkeit an der Kühlmittelpumpe (Kühlmittelaufnehmer einbauen); angegebene 1996-2002 Pkw mit 2.4L Motor (Fz.-Ident.-Nr. T – RPO LD9)

01-06-02-013; Deckel des Kühlmittel-Ausgleichsbehälters stößt gegen Unterseite Motorhaube (Ausgleichsbehälter umbauen); 1998-2002 Chevrolet und GMC C7500 MD mit konventioneller Kabine und Caterpillar® Diesel-Motor und Zugangshaube RPO BQC)

01-06-04-037A (ersetzt 01-06-04-037); SES-Leuchte eingeschaltet, DTC P0716 und/oder P0717 gesetzt (Verkabelung Eingangsdrehzahlsensor am Getriebe-Durchgangsverbinder reparieren); angegebene Buick, Chevrolet, Oldsmobile, Pontiac Fahrzeuge

01-06-04-044; Verwendungsrichtlinien für das unerlässliche Spezialwerkzeug J 41413-200 EVAP-Systemtester; Pkw und Nfz, 2002 und früher, mit EVAP-System in Grundversion und verbesserter Ausführung

01-06-04-052; Verbesserungen am OBD-System (PCM neu programmieren) – SES-Leuchte eingeschaltet, DTC P0014, P0116 oder P1683 gesetzt, verzögertes Herunterschalten des Getriebes und/oder übermäßiges Lüftergeräusch; 2002 Chevrolet und GMC S/T Kombi, Oldsmobile Bravada

01-06-04-053 (ersetzt 86-63-19); Vorgehen beim Ausbau des Zusatz-Kraftstoffbehälters; 1998-02 Chevrolet und GMC C/K 3500HD mit Zusatz-Kraftstoffbehälter

01-06-05-006; Dröhnen und Klappern von der Auspuffanlage (Auspuffrohrdichtungen ersetzen und Ringflansche modifizieren); angegebene 1996-2002 Chevrolet, GMC, Cadillac Modelle

## GETRIEBE:

01-07-30-023A; ersetzt 01-07-30-023; Hartes Hochschalten 1-2, SES, MIL oder CEL erleuchtet, DTC P1870 gesetzt (Ventilgehäuse ersetzen); angegebene 1996-2000 Pkw und leichte Nfz mit Automatikgetriebe 4L60-E (RPO M30)

01-07-30-029; Neues Produkt-Rückmeldeformular und Vorgehen für die Rücksendung von Getrieben als Zsb.; 1980-2002 Pkw und Nfz mit firmeneigenem und Goodwrench-Automatikgetriebe

01-07-30-036; SES-Leuchte eingeschaltet, falsche Schaltungen, mangelnde Motorleistung, Getriebebeschleunigung (Rückstände aus Ölbohrungen des Getriebe-Ventilgehäuses beseitigen); angegebene 2000-02 Pkw und Nfz

01-07-30-038; DTC P0757 gesetzt, SES-Leuchte eingeschaltet, mangelnde

Getriebeleistung, Getriebebeschleunigung (Rückstände aus Ölbohrungen des Getriebe-Ventilgehäuses beseitigen); angegebene 1999-2002 Pkw und Nfz

01-07-30-039; Änderungen am Getriebe 4T40E oder 4T45E für das MJ 2002; 2002 Chevrolet Cavalier, Malibu, Oldsmobile Alero, Pontiac Grand Am, Sunfire

01-07-31-002; Verbessertes Vorgehen für das Entlüften des hydraulischen Kupplungs-Ausrückmechanismus; Pkw und leichte Nfz, 2002 und früher, Chevrolet und GMC T-Series MD Modelle mit klappbarer Kabine

01-07-31-003; Kupplungsschlupf oder frühzeitiger Ausfall der Kupplung (Kupplung ersetzen und Ausrückmechanismus aktualisieren); 1997-2000 Chevrolet und GMC F Modell MD mit klappbarer Kabine mit Eaton Solo 14-Zoll-Kupplung (RPO MPK) oder Valeo 14-Zoll-Kupplung (RPO MTD)

## KAROSSERIE UND ZUBEHÖR:

01-08-44-008A (ersetzt 01-08-44-008); Verfügbarkeit neuer Werkzeuge für den Einbau des Antennenmastes bei der Ablieferungsdurchsicht; 2001-02 Chevrolet und GMC C/K Pickup, Kombi, M/L Kastenwagen, 2002 Cadillac Escalade, Chevrolet Avalanche

01-08-44-014; Unregelmäßige oder aussetzende Funktion des Radios; 2002 Chevrolet Camaro, Corvette, Chevrolet und GMC C/K und S/T Pickup und Kombi, 2002 M/L Kastenwagen, Cadillac Escalade mit RPO UL0, UN0 oder UL9

01-08-44-016; Meldungsverlust vom Travel Note Recorder bei Ablieferungsdurchsicht; 2002 Chevrolet und GMC S/T Kombi, Oldsmobile Bravada

01-08-46-006A (ersetzt 01-08-46-006); Geändertes Vorgehen für den Austausch des OnStar® Antennenkupplers; 2000-02 Pkw und Nfz mit scheibenmontierter Antenne

01-08-46-008A (ersetzt 01-08-46-008); Informationen zur Aktualisierung eines werkseitig eingebauten Systems OnStar® Generation 2.0 auf Generation 2.6; Pkw und Nfz MJ 2000 mit OnStar

01-08-47-002; Schalterbeleuchtung an Fahrer- und Beifahrertür bleibt an, hohe parasitäre Stromaufnahme liegt vor (HTR & A/C Programmierer ersetzen – IP-Modul); 2000-02 Buick LeSabre Limited, Oldsmobile Aurora, Pontiac Bonneville mit RPO CJ2

01-08-49-018; Ersatzabdeckungen, Steckdose hinten, mittlere Bodenkonsole; 2001-02 GMC Kombi, 2002 Cadillac Escalade

01-08-56-006; Kontrolleuchte Diebstahlwarnanlage auf Instrumententafel erleuchtet, Motor stirbt ab, kein Start, DTC B2960 (Daten, Sensor Diebstahlwarnanlage falsch aber gültig) abgespeichert

(Ursache für DTC B2960 ermitteln und reparieren); 1998-2001 Chevrolet und GMC G-Kastenwagen-Modelle

01-08-57-006; Allgemeiner Diagnoseleitfaden für Kühlmittel-Undichtigkeiten; 1997-2002 Chevrolet Venture, Oldsmobile Silhouette, Pontiac TransSport/Montana

01-08-56-007; Allgemeiner Diagnoseleitfaden für Kühlmittel-Undichtigkeiten; 1999-2002 Chevrolet Malibu, Oldsmobile Alero, Pontiac Grand Am

01-08-64-017; Erratische Bewegung/Ausfall des Außenspiegels (Spiegelmotor ersetzen); 2002 Buick Rendezvous

01-08-64-018; Vordertürfenster schließt nicht oder aus der Führung (Fensterführung ersetzen); 1999-2002 Oldsmobile Alero, Pontiac Grand Am

01-08-64-019; Klicken oder Knacken von den Außenspiegeln; 2002 Chevrolet und GMC Kombimodelle und Oldsmobile Bravada

01-08-64-020; Knirschen beim Öffnen/Schließen der Türen (Türfeststeller schmieren); 2001-02 Chevrolet Malibu, Oldsmobile Alero, Pontiac Grand Am

01-08-65-001; Tankklappe steht unter Heckseitenblech unter (Tankklappenaufnahme ersetzen); 1999-2002 Chevrolet Cavalier, Pontiac Sunfire

01-08-66-013; Hecktür-Schließzylinder lose (Schließzylinder ersetzen); 2002 Chevrolet Avalanche

01-08-66-014; Blech der Pickup-Ladefläche rissig/beschädigt nach Einbau von Zubehörteilen von Drittherstellern (Ladefläche reparieren und Verstärkungen einbauen); 1999-2002 Chevrolet und GMC C/K Fleetside Pickup mit Stahl-Ladefläche (RPO E63)

01-08-66-015; Hecktürhandgriff hängt (Handgriff ersetzen); 2002 Chevrolet Avalanche

01-08-97-002; Programmierung des HomeLink®-Senders; 2000-02 Pkw und Nfz mit RPO UG1

01-08-111-003; Dachblech-Verkleidungsteil; 2000-02 Chevrolet Impala

## RÜCKHALTESYSTEME:

99-09-40-007A; ersetzt 99-09-40-007; Schultergurt vorn unkomfortabel (Beide Aufrollautomatiken vorn, Führungen der Schultergurte und Muttern ersetzen); 2000 Chevrolet Monte Carlo

01-09-41-010; Warnleuchte Airbag nach Ersetzung des Auslöse- und Diagnosemoduls (SDM) erleuchtet, DTC B1001 (Modul, Karosserie – BCM – zur Annahme eines neuen SDM neu programmieren);

2002 Buick Rendezvous, 2001-02 Pontiac Aztek