

Erscheint monatlich für Kundendienstpersonal in GM Händlerbetrieben

## Aktualisierung – Reparatursatz für Anschlüsse



Bei der Fahrzeugverkabelung arbeitet GM seit einiger Zeit mit einer Reihe von Zulieferern zusammen. Namen wie Delphi, UTA und Sumitomo sind Ihnen bekannt; Einschübe, die diese Namen tragen, sind schon länger im Reparatursatz für Anschlüsse J-38125 zu finden (TechLink, Oct. 1999).

Seit 1999 hat sich einiges geändert. Lear hat UTA übernommen (für diesen Einschub erhalten Sie ein neues Etikett mit dem Namen "Lear"). Und AFL, Exemplar und Yazaki sind alle neue Zulieferer für die Verkabelung.

GM bezieht die Verkabelung seiner Fahrzeuge jetzt von insgesamt sechs Zulieferern. Mithin müssen Sie jetzt mit einer größeren Vielfalt von Anschlüssen und Verbindern klarkommen. Gegenwärtig sind noch nicht alle Zulieferer im Reparatursatz für Anschlüsse J-38125 vertreten, aber bald.

### Jüngste Neuaufnahmen in den Reparatursatz

Mittlerweile sollten Sie zusätzliche sechs Einschübe mit Anschlüssen erhalten haben, zusammen mit zwei neuen Werkzeugen für

Fortsetzung auf Seite 3

## Techline-Neuigkeiten

### Wichtige Informationen zur Neuprogrammierung eines Austausch-PCM

Eine Änderung bei der neuesten Version (TIS Blockpoint 2.3) des Techline Informationssystems (TIS) hat Auswirkungen auf das Vorgehen bei der Programmierung aller neuen Austausch-PCMs.

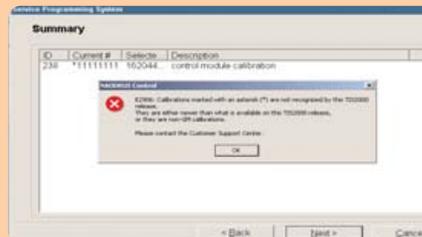
Mit Ihrem Tech 2 lesen Sie zuerst Informationen aus dem PCM aus, das ausgetauscht werden soll. Hierbei immer die korrekten Vorgehensweisen einhalten und Sicherheitshinweise befolgen.

Nach der Auswahl von Service Programming Systems in TIS haben Sie die Wahl zwischen:

- Neuprogrammierung
- Austausch und Neuprogrammierung

Sie MÜSSEN jetzt **Austausch und Neu-**

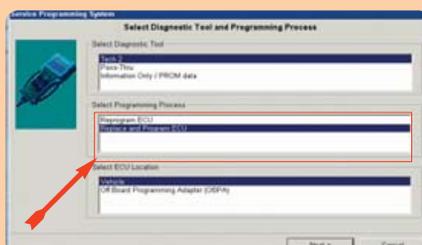
**programmierung auswählen.** Dann folgen Sie den üblichen Vorgehensweisen, um die Daten in das Austausch-PCM zu laden.



**TIPP:** Die vorgabemäßige Auswahl lautet Neuprogrammierung; wenn Sie dies auswählen, erhalten Sie eine Fehlermeldung. Befolgen Sie den beschriebenen Weg und erhalten Sie immer noch eine Fehlermeldung, dann nehmen Sie Kontakt mit dem Techline Customer Support Center auf, damit Ihre Version von TIS aktualisiert wird.

Die Auswahl **Neuprogrammierung** dient lediglich dazu, ein PCM neu zu programmieren, das im Fahrzeug verbleibt (z.B. Eingabe neuester Kalibrierungen).

- Mit Dank an Matt Singer und John Cline



## Inhalt

Aktualisierung – Reparatursatz für Anschlüsse	1
Neuprogrammierung eines Austausch-PCM	1
Class 2-Lernecke	2
Sendungen "Servicekenntnisse"	2
<b>Technik-Tipps</b>	
Neues zur EVAP-Behälterbelüftung	2
BCM-Einrichtung mit RKE	2
Radioempfang bei eingeschalteter Heckscheibenheizung	3
Auspuffrohren	3
Hintere Abtriebswellenbuchse des Verteilergetriebes	4
Reparatur des Kraftstoffdruck-Prüfmanometeradapters	4
Planes Anlagenflächendesign für Leichtmetallräder	4
Scheibenwischer gehen in vertikale Parkstellung	5
Ölstandsensor	5
Austausch des Sitzverstellmotors	5
Kabelbaum des EVAP-Entlüftungsmagnetventils	5
Poltgeräusche bei starker Beschleunigung	5
Losser Masseanschluss	5
Austauschteile für Vorderradlager	5
Lecks in den Leitungen des Motorölkühlers	5
Kolben/Pleuelstange als Zusammenbau lieferbar	6
Neues Radio muss neu programmiert werden	7
Techniker der Weltklasse benannt	6
Quadrasteer-Diagnose	6
<b>Technical Assistance Tipps</b>	
Kontaktzentren jetzt konsolidiert	7
Aktionszentrum für Nfz	7
Service Bulletins	8

# Neues zur EVAP-Behälterbelüftung

Die Juli-Ausgabe 2002 von TechLink enthielt einen Artikel über Fahrzeuge mit DTC P0446, EVAP-Belüftungsschlauch verengt/blockiert, bedingt durch Betrieb des Fahrzeugs unter staubigen Umgebungsbedingungen. Die angezeigte Maßnahme besteht im Austausch des Aktivkohlebehälter-Belüftungsschlauchs

durch ein Neuteil mit höherer Filtrierleistung.

Die korrekte Teilenummer für den Schlauch-Zsb. – EVAP-Behälterbelüftung lautet 15086429. Teile sind von GMSPO beziehbar.

Weitere Informationen siehe Bulletin 02-06-04-037.

# BCM-Einrichtung mit RKE

Dieses Problem bezieht sich auf den 2000-2003 Chevrolet Impala und Monte Carlo beim Austausch des Moduls – Karosserie (BCM).

Bei seinem Einbau muss das neue BCM eingerichtet werden. Dies ermöglicht dem BCM die 2-Wege-Kommunikation mit anderen, im Fahrzeug verbauten Steuermodulen. Nach 15 Fahrzyklen verriegelt das BCM und lässt weitere Änderungen an seiner Einrichtung nicht mehr zu.

Bei Einrichten des BCM nicht das RKE-System vergessen. Falls der RKE-Befehl nicht auf aktiviert gesetzt wird, arbeitet das RKE-System nicht. Nach der Verriegelung des BCM ist es zu spät – es muss ein neues BCM eingebaut werden.

**TIPP:** Auch wenn Sie normalerweise durch einen Blick auf das SPID-Schild (Service Parts ID) ermitteln würden, wie das Fahrzeug ausgerüstet ist, wird dies beim Impala und Monte Carlo doch nicht empfohlen. Das elektronische Verriegelungssystem (RKE) wird auf dem SPID-Schild nicht verzeichnet, wenn es Bestandteil eines anderen Optionspakets ist oder zur Standardausrüstung gehört.

**TIPP:** Am schnellsten und einfachsten lässt sich die korrekte Einrichtung des neuen BCM gewährleisten, wenn das vorhandene BCM auf eingerichtete Optionen abgefragt und das neue

entsprechend programmiert wird. Dabei wie folgt vorgehen.

- Das Tech 2 anschließen
- Diagnose auswählen
- Das Fahrzeug eingeben
- Modul, Karosserie eingeben
- Spezialfunktionen eingeben
- Optionen einrichten und Optionskonfigurationen eingeben

Alle mit einem Sternchen markierten Optionen festhalten. Das neue BCM mit gleichem Optionsgehalt einrichten.

**TIPP:** Auch wenn sich dieser Artikel auf das RKE-System konzentriert, gilt das gleiche Prinzip doch auch für alle anderen Optionen in der Konfigurationsliste. Optionen, die aktiviert sein sollten, es aber nicht sind, und solche, die deaktiviert sein sollten, aber aktiviert sind, könnten zu verändertem Fahrzeugverhalten im Vergleich zu den ursprünglichen Werkseinstellungen führen. Zur Wiederherstellung der Werkseinstellungen nach dem Verriegeln des BCM muss das BCM ausgetauscht werden. Dies ist für Kunden unbequem und führt zu unnötigen Garantiekosten.

- Mit Dank an Gary McAdam und Chris Crumb



Legt mehr als ein Steuergerät den gleichen U-Code ab, z.B. U1064 – Kommunikation mit dem BCM unterbrochen, dann mussten die Steuergeräte Informationen darüber haben, dass das BCM aufgrund gestörter Kommunikation auf dem Bus nicht senden konnte. Die Tatsache, dass mehrere Steuergeräte den gleichen U-Code ablegen, würde es glaubhaft machen, dass das BCM schadhaft ist.

Was passiert, wenn ein Steuergerät ausfällt, dies aber für die anderen Steuergeräte ohne Bedeutung ist? Setzt eines der anderen Steuergeräte einen U-Code, wenn keines in den Vorgabemodus oder den ausfallsicheren Betrieb eintreten muss? Tritt ein Steuergerät nicht in den Vorgabemodus ein, wird normalerweise auch kein DTC abgespeichert. Dies kann Ihnen Probleme bereiten, wenn ein Steuergerät ausfällt, aber keines der anderen Steuergeräte einen spezifischen

U-Code ablegt, der auf das ausgefallene Steuergerät verweist.

Auch wenn dies nicht für alle Fahrzeuge zutrifft, so wird bei vielen Fahrzeugen mit früherer OBD II-Version bei einem IPC-Ausfall doch kein U-Code abgelegt. So wird z.B. beim 1996 S-Truck kein Code U1096 – Kommunikation mit IPC unterbrochen abgespeichert. Dies deshalb, weil bei diesem Fahrzeug bei einem IPC-Ausfall keines der anderen Steuergeräte in den Vorgabemodus oder den ausfallsicheren Betrieb eintritt. Dann muss eine Diagnose anhand der Symptome durchgeführt werden. Glücklicherweise sprächen in diesem Fall die Symptome für sich selbst. Das gleiche gilt aber auch für andere Modelle und andere Steuergeräte. Wappnen Sie sich deshalb für solche Situationen.

- 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© 2002 General Motors Corporation  
Alle Rechte vorbehalten.

## Sendungen "Servicekenntnisse" im Oktober

Emerging Issues	10. Oktober	9:00 AM, 12:30 PM, 3:30 PM EasternTime
Technology Close-Up	24. Oktober	9:00 AM, 12:30 PM, 3:30 PM EasternTime

Quetschverbindungen und einer Reihe von Lösewerkzeugen für die Wartung von Anschlüssen. Diese Neuzugänge tragen die Kennung J-38125-700. In Kombination mit jenen Teilen, die sich schon in Ihrem Reparatursatz befinden, bringt dies den Satz auf den Stand J-38125-C.

**TIPP:** Würde ein Händlerbetrieb zum heutigen Zeitpunkt einen kompletten Reparatursatz kaufen, dann würde die Ausführung J-38125-C des Satzes geliefert.

Fünf der neuen Einschübe enthalten Anschlüsse von Yazaki, ein Einschub enthält Anschlüsse von Delphi. Diese Anschlüsse lassen sich mit den schon vorhandenen Quetschwerkzeugen verbauen.

Der komplette Satz besteht jetzt aus 13 nummerierten Einschüben mit Anschlüssen:

Zulieferer	Einschub Nummer
Delphi	1-5, 8
Lear (UTA)	6
Sumitomo	7
Yazaki	9-13

**TIPP:** Es ist wichtig, für das Crimpen der Anschlüsse im Satz auf den Leitfaden Bezug zu nehmen.

## 64er Anschlüsse

Mehrere Zulieferer stellen 64er Anschlüsse bereit, alle mit eigenen Merkmalen. Im neuen Cadillac CTS wird ein Motorsteuergerät von Bosch verbaut, mit 64er Anschlüssen von Bosch.

Die 64er Anschlüsse von Bosch sind im Reparatursatz nicht enthalten. Reparaturen erfolgen mit einem vorbestückten Kabel, das von GMSPO unter Teile-Nr. 22688141 bezogen werden kann. Das Kabel muss unter Beachtung korrekter Vorgehensweisen mit dem Kabelbaum verspleißt werden. Den Anschluss mit dem Lösewerkzeug J-44020-A vom Verbinder lösen.

Für Anschlüsse von Bosch an Einspritzventilen und Sensoren von Bosch wurde das Lösewerkzeug J-45750 in den Satz mit aufgenommen.



Auch Delphi liefert 64er Anschlüsse. Hierfür ist das Werkzeug für Quetschverbindungen J-38125-64 zu nutzen. Und zum Lösen wird das Lösewerkzeug J-38125-21 verwendet.

## Micro 100W Anschlüsse

Für Micro 100W Anschlüsse enthält der neue Satz das Quetschwerkzeug J-38125-101.

Hierzu gibt es auch in SI Serviceinformationen.

## Lösewerkzeuge

Lösewerkzeuge für Anschlüsse (auch Greifer genannt) haben seit Beginn zum Reparatursatz für Anschlüsse gehört und zwischenzeitlich sind einige neue mit hinzugekommen. In der neuesten Version des Satzes gibt es noch einige mehr; insgesamt sind es jetzt 14.

**TIPP:** In der Vergangenheit hatten Lösewerkzeuge Teilenummern von GM oder Delphi. Zur einfacheren Identifikation und Bestellung besitzen mit umgehender Wirkung jetzt alle Lösewerkzeuge eine J-Nummer von Kent-Moore.

## Quetschwerkzeuge

Es wurden zwei neue Werkzeuge für Quetschverbindungen aufgenommen; insgesamt sind es jetzt 5. Bei den beiden neuen handelt es sich um die Werkzeuge J-38125-101 für Micro 100W Anschlüsse und J-38125-64 für 64er Anschlüsse von Delphi.

Die Quetschaufnahmen sind bei jedem Werkzeug mit Buchstaben, Zahlen oder Farbe gekennzeichnet. Immer auf den Leitfaden Bezug nehmen, um zu bestimmen, welche Aufnahme(n) für einen bestimmten Anschluss zu verwenden ist/sind.



## Leitfaden

Anlässlich einer Aktualisierung des Reparatursatzes für Anschlüsse gelangten vor einigen Jahren ein Leitfaden und ein Ordner zur Auslieferung. Jetzt sind Ihnen Austauschseiten zugegangen, und bei Bedarf kommen in der Zukunft neue Zusatzseiten mit hinzu. Bestimmte Angaben über Quetschverbindungen von Delphi sowie die numerische Kennzeichnung von Anschlüssen wurden ersetzt.

## Einschubschränke

Einschubschränke für jeweils fünf Einschübe können von Kent-Moore bezogen werden. Neue Werkzeugeinschübe zur Aufbewahrung der Quetschwerkzeuge wurde geliefert, diese passen ebenfalls in die Einschubschränke.

## Bezug von Ersatzanschlüssen

GMSPO hält keinen der neu in den Reparatursatz aufgenommenen Anschlüsse auf Lager, auch nicht einige der älteren Anschlüsse. Ersatzanschlüsse sind von Kent-Moore (1.800.345.2233) zu beziehen.

**AUSNAHME:** Die 64er Anschlüsse von Bosch sind im Reparatursatz nicht enthalten. Reparaturen erfolgen mit einem vorbestückten Kabel, das von GMSPO unter Teile-Nr. 22688141 bezogen werden kann.

## Schulung

Ein Schulungskurs ist in Entwicklung, und es wird eine Broschüre herausgegeben, die bei der Identifikation von Verbindern und dem Ausbau von Anschlüssen helfen soll. Diese Broschüre wird aktualisiert, wenn mit der Einführung einer neuen Plattform auch Verbinder und Anschlüsse von neuen Zulieferern genutzt werden.

– Mit Dank an Dave Roland und John Roberts

# Radioempfang bei eingeschalteter Heckscheibenheizung

Besitzer von Modellen des 2001-02 Chevrolet Monte Carlo und Impala beanstanden möglicherweise Verlust des Radioempfangs oder Interferenzen, wenn die Heckscheibenheizung eingeschaltet ist. Dies lässt sich bestätigen, wenn die Empfangsqualität bei eingeschalteter Heckscheibenheizung überprüft wird.

**TIPP:** Die Heckscheibenheizung als mögliche Ursache für diesen Zustand ausschließen, ehe das Antennenmodul ausgetauscht wird. Ist der Zustand auf eine Unterbrechung in den Heckscheiben-Heizdrähten zurückzuführen, löst der Austausch des Antennenmoduls das Problem nicht.

Ursache für Empfangsverlust/schlechte Qualität können Unterbrechungen in den Heckscheiben-Heizdrähten sein. Die Heizdrähte zunächst auf Vorhandensein von Kratzern überprüfen. Feine Risse können sich mit der Zeit bilden und lassen sich auf ersten Blick nur schwer erkennen. Beim Impala ist ein möglicher Ort einer der drei unteren Drähte auf der Fahrerseite, ca. 385 mm innenseitig von der Sammelschiene. Beim Monte Carlo wurden bislang keine typischen Auftretensorte ermittelt.

**TIPP:** Es kann ein Diagnosewerkzeug gefertigt werden, indem Stahlwolle zu einer 5 cm langen Litze lose zusammengedreht wird. Bei eingeschalteter Heckscheibenheizung die Stahlwolle LEICHT über die Heizdrähte streichen. Überbrückt die Stahlwolle eine Unterbrechung im Heizdraht, ist ein Funke zu sehen und die Interferenzen beim Radioempfang verschwinden.



Wenn Sie eine Heizdraht-Unterbrechung finden, reparieren Sie diese. Greifen Sie auf SI auf die benötigten Informationen wie folgt zu:

- Karosserie und Zubehör
- Feststehende Fenster
- Instandsetzungshinweise
- Heizdrahtreparatur

– Mit Dank an Gary McAdam

## Auspuffdröhnen

Manche Kunden mit 1997-2002 T-10 Trucks und Kombis teilen mit, dass sie im Fahrgastraum ein Geräusch niedriger Frequenz hören, wenn sich das Fahrzeug bei oder nahe Leerlaufdrehzahl in Drive befindet. Häufig wird das Geräusch als "Druck auf die Ohren" beschrieben. Die betroffenen Fahrzeuge sind mit dem 4.3L V6-Motor und 4L60-E Automatikgetriebe oder aktivem Verteilergetriebe oder automatisch zuschaltendem Allradantrieb ausgerüstet.

Die Geräuschentwicklung ist zurückzuführen auf Auspuffvibrationen bei einer als unangenehm empfundenen Frequenz.

Bulletin 02-06-05-002 erläutert die Arbeitsverfahren, die je nach Modelljahr unterschiedlich sind.

– Mit Dank an Dan Oden

## Hintere Abtriebswellenbuchse des Verteilergetriebes

Es wurde ein neues Spezialwerkzeug, J-45380, für die Wartung der hinteren Abtriebswellenbuchse des 2-teiligen New Venture-Verteilergetriebes eingeführt, das ab 1998 bis heute bei allen leichten Nfz mit Allradantrieb eingesetzt wurde.

**TIPP:** Das Werkzeug ist nicht für die extrem belastbaren Verteilergetriebe 261 und 263 der K-Trucks ausgelegt.

### Buchsenaus- und -einbauwerkzeug J-45380



Die Buchse kann aufgrund von Universalgelenk- oder Gelenkwellen-Störungen beschädigt werden. Bislang musste zum Auswechseln der Buchse das Verteilergetriebe ausgebaut werden, was mit dem neuen Werkzeug nicht länger erforderlich ist. Der Arbeitsgang wird in einem noch zu veröffentlichenden Bulletin erläutert. Nachfolgend ein Überblick.

**TIPP:** Das Werkzeug J-45380 besteht aus drei Teilen: Greiferabschnitt und Hauptteil/Spanschrauben-Abschnitt.

### Zerlegtes Werkzeug zum Verdeutlichen der einzelnen Bestandteile



Am angehobenen und angemessen abgestützten Fahrzeug Verteilergetriebe-Schutzabdeckung, hintere Gelenkwelle und Abtriebswellendichtung ausbauen.

Greiferabschnitt von J-45380 in der Buchse montieren. Hauptteil in den Greiferabschnitt einsetzen und zum Ausbau der Buchse die Spanschraube drehen.

**TIPP:** Neue Buchse einbauen, das gelaufene Teil darf nicht wiederverwendet werden.

Buchse an den Greifern von J-45380 anbauen. Hauptteil in die Greifer einsetzen und zum Einbauen der Buchse einen Hammer verwenden. Dichtung, Gelenkwelle und Schutzabdeckung einbauen und Fahrzeug absenken.

**TIPP:** Vor Abschluss der Reparatur Ölstand des Verteilergetriebes prüfen.

– Mit Dank an Steve Matusik

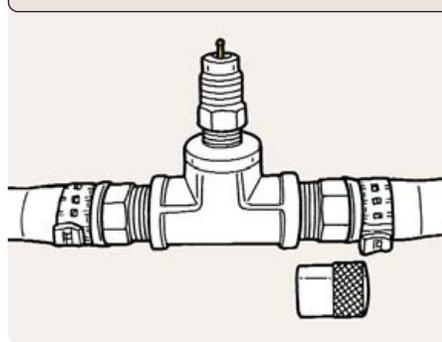
## Reparatur des Kraftstoffdruck-Prüfmanometer-adapters

Als Bestandteil des Spezialwerkzeug-Satzes für den 2003 Pontiac Vibe wurde vor kurzem ein Kraftstoffdruck-Prüfmanometeradapter, J-42982, ausgeliefert. Damit kein unter Druck stehender Kraftstoff freigesetzt wird, muss dieses Werkzeug potenziell repariert werden.

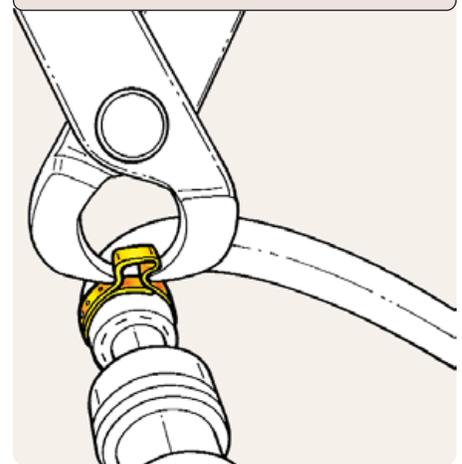
An vier Anschlussenden werden Oetiker-Schellen verwendet. Diese Schellen können:

- fehlen
- vorgesehen aber nicht gecrimpt worden sein
- falsch gecrimpt worden sein

### Prüfen des Schrader-Ventils



### Crimpen der Oetiker-Schelle



Die Schlauchanschlüsse müssen überprüft werden und fehlende Schellen sind zu ersetzen. Alle Schellen sind mit J-43218 oder einem gleichwertigen Oetiker-Crimpingwerkzeug zu crimpen/erneut zu crimpen, um den festen Sitz aller vier Schellen sicherzustellen.

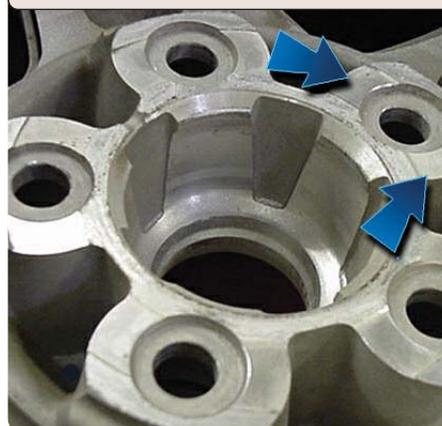
Als nächstes muss das Schrader-Ventil geprüft werden. Falls die Mitte des Ventileinsatzes über die Aufnahme hinausragt, muss mit einem geeigneten Werkzeug der Ventileinsatz festgezogen werden, bis er bündig sitzt. Abschließend die Kappe des Schrader-Ventils wieder aufsetzen.

Alle Händlerbetriebe erhalten eine Benachrichtigung zusammen mit einem Satz Oetiker-Schellen.

## Aluminum Wheel Flat Mount Design Planes Anlageländesign für Leichtmetallräder

Für die Leichtmetallräder von Pontiac Grand Am, Oldsmobile Alero und Chevrolet Malibu gelangt mit dem MJ 2003 ein neues planes Anlageländesign zum Einsatz.

### Rad in alter Ausführung



### Neues Rad mit planer Anlagefläche



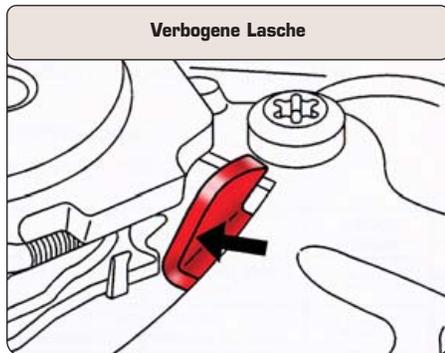
Hierdurch soll die Gesamtleistung der Funktionsgruppe Achsschenkel, Nabe, Bremsscheibe und Rad/Reifen verbessert werden. Das Design sieht außerdem ein neues Finish der Radbolzen und Radmuttern vor.

Wichtiger Hinweis – Leichtmetallräder des MJ 2003 können nicht für Fahrzeuge vorheriger MJ (2002, 2001 usw.) genutzt werden. Für Leichtmetallräder, Radbolzen und Radmuttern wurden für MJ 2003 die Teilenummern und Kennungen geändert.

Es wird hierzu bald ein Bulletin herausgegeben werden.

– Mit Dank an Ray Romeo

## Scheibenwischer gehen in vertikale Parkstellung

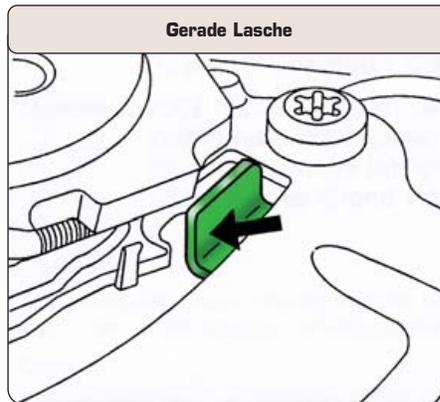


Bei manchen Fahrzeugen des 2002 Buick Century und Regal, Chevrolet Impala und Monte Carlo, Oldsmobile Intrigue oder Pontiac Grand Prix kann es dazu kommen, dass die Scheibenwischer in senkrechter Stellung (Außenstellung) parken.

Dies kann durch eine verbogene Parklasche auf der Halterung des Scheibenwischermotors bedingt sein.

Sollte die Lasche verbogen sein, muss ein Wartungssatz Wischermotor-Kurbelarm (12494832) und Halterung – Wischermotor (88958149) (88958260 in Kanada) eingebaut werden. Anleitungen finden sich im Bulletin 02-08-43-002.

– Mit Dank an Wayne Zigler



## Austausch des Sitzverstellmotors

Sollte bei den unten genannten Modellen der Motor der Sitzverstellung ausfallen, muss die Baugruppe nicht mehr ersetzt werden. Es stehen jetzt einzelne Motoren zur Verfügung, die in den Teilekatalog aufgenommen wurden. Die Arbeitsverfahren finden sich in den Service-Anleitungen.

2001-2002 Oldsmobile Aurora

2000-2002 Buick LeSabre

2000-2002 Pontiac Bonneville

1998-2002 Cadillac Seville

2000-2002 Cadillac DeVille

– Mit Dank an Jerry Garfield

## Kabelbaum des EVAP-Entlüftungsmagnetventils

Bei einigen Fahrzeugen des 2000-02 Cavalier und Sunfire kann die Leuchte "Motor warten" aufleuchten und der Code P0440 gesetzt werden. Kurze Sichtprüfung des Überführungskabels des Entlüftungsmagnetventils über der Hinterachse auf Unterbrechung vornehmen. Wenn das ABS-Überführungskabel über das EVAP-Überführungskabel verlegt ist, kann es zu Verschleißerscheinungen kommen. Überführungskabel durch PN 22687059 ersetzen. Zum Vermeiden des erneuten Auftretens der Störung unbedingt den EVAP-Kabelbaum über dem ABS-Kabelbaum verlegen. Nach dem 13. Mai wurde die Kabelbaumverlegung werkseitig umgestellt. Demnächst soll ein Bulletin veröffentlicht werden.

– Mit Dank an Steve Oakley

## Poltergeräusche bei starker Beschleunigung

Bei einigen Fahrzeugen des 2003 Cadillac CTS mit Automatikgetriebe kann es bei starker Beschleunigung im Bereich der Konsole zu Klopf- oder Poltergeräuschen kommen. Dies kann durch Kontakt des Getriebes mit Bodenwanne verursacht sein. Um dies richtig zu stellen, wird das Lager des Getriebe-Querträgers gelöst, in Richtung auf die Beifahrerseite verschoben und die Schrauben werden erneut festgezogen.

– Mit Dank an Mike Johnston

## Ölstandsensor

Bei allen TrailBlazer, TrailBlazer EXT, Envoy, Envoy XL und Bravada-Modellen des MJ 2002 wurde in der Ölwanne ein Ölstandsensor vorgesehen, obwohl das System nur bei Fahrzeugen aktiviert ist, die mit DIC ausgestattet sind. Bei einem Fahrzeug ohne DIC darf nicht versucht werden, das Ölstandüberwachungssystem zu reparieren oder zu aktivieren. Ab MJ 2003 werden die Ölstandüberwachungssysteme von Fahrzeugen mit DIC deaktiviert und der Ölstandsensor wie auch der Kabelbaum werden nicht mehr vorgesehen. Ab August 2002 sieht die Fahrzeugausstattung keine Teile des Ölstandüberwachungssystems vor.

– Mit Dank an Gene Carlson

## Austauschteile für Vorderradlager

Frühzeitig im Jahr 2001 gingen für T-Trucks Vorderradlager mit neuem Design in Produktion. Beim Auswechseln von Vorderradlagern von T-Trucks MJ 1997-2002 muss beachtet werden, dass von SPO nur Lager im neuen Design bezogen werden können. Die Teile-Nr. lautet 12413045.

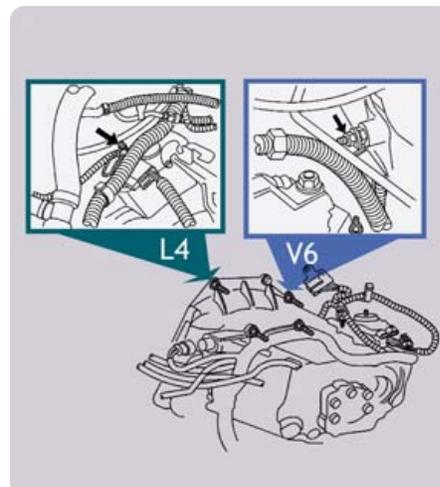
– Mit Dank an Dan Oden

## Loser Masseanschluss

Bei einigen Fahrzeugen des 2002 Oldsmobile Alero und Pontiac Grand Am in der Ausführung mit 2.2L (LN2) oder 3.4L (LA1) Motor können zeitweilige Fahrbarkeitsprobleme auftreten. Hierzu zählen das Aufleuchten von der Leuchte "Motor warten" und einer oder mehrere PCM-Fehlercodes.

Dieses Problem kann durch einen losen Masseanschluss G103 bedingt sein. Um dies richtigzustellen, siehe das vor kurzem veröffentlichte Bulletin 02-08-45-002. Dem Verfahren zum Einbau einer Flachscheibe (Teile-Nr. 15650963) am Massebolzen G103 folgen, um korrektes Festklemmen der Öse sicherzustellen.

– Mit Dank an Ray Romeo



## Lecks in den Leitungen des Motorölkühlers

Für die Wartung werden für S/T-Trucks und Kombis MJ 1997-2001 Motorölkühlerleitungen aus Stahl angeboten. Zum Beseitigen von Öllecks können diese Leitungen gegen alle zuvor erhältlichen Leitungen ausgetauscht werden.

– Mit Dank an Dan Oden

# Techniker der Weltklasse benannt

Laut Aussage von George Aiken, dem Manager des GM Training Center in Detroit, ist es für Techniker bei GM normalerweise üblich, ein oder mehrere Zertifikate als Master Technician in ihren Spezialgebieten zu erwerben. Aber sich ein Zertifikat zu erarbeiten für jedes der neun Sachgebiete, die bei GM im Bereich Wartung eingerichtet sind – das ist eine Leistung der absoluten Spitzenklasse.

In Anerkennung hiervon wurde Matt Harris, der als Techniker für Don's Automotive Group in Wauseon, Ohio, arbeitet, als erstem Techniker der North Central Region eine Auszeichnung verliehen, die ihn als Techniker der Weltklasse anerkennt.

Harris, dessen Urgroßvater, Großvater und Vater es als Techniker in der Automobilbranche alle weit gebracht haben, sagt, dass auch sein

10 Jahre alter Sohn schon ein Interesse an der Materie zeigt.

Die gleiche Schulung, die Matt Harris erhalten hat, steht allen Technikern von GM offen: in Form von IDL-Sendungen, Web- und PC-basierenden Kursen und durch Teilnahme an der praktischen Weiterbildung in den Ausbildungszentren von GM. "Ich mag die neuen Distanzlernkurse," meint Matt Harris. "Ich habe an einer Reihe von Kursen teilgenommen, ohne jemals meinen Händlerbetrieb verlassen zu müssen."

George Aiken fasst das so zusammen: "Matt Harris hatte das Zeug dazu, als Techniker der Weltklasse Erfolg zu haben; mit dem IDL-Programm von GM gelangte er nur schneller an dieses Ziel."

– Mit Dank an das Detroit Training Center

Matt Harris, Mitte, mit Vater und Sohn



## Quadrasteer-Diagnose

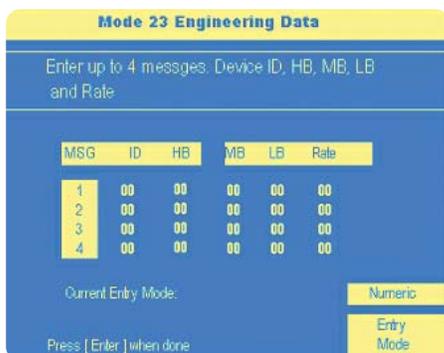
Bislang konnten Sie Ihr Tech 2 dazu nutzen, Fehlercodes (DTCs) aus dem Steuermodul der Quadrasteer-Hinterradlenkung auszulesen. Durch befolgen der Anleitungen werden Sie künftig in der Lage sein, zusätzliche Codes für die Diagnose auszulesen – Mode 23 Engineering-Daten. Diese Codes von Delphi, die mit jedem DTC einhergehen, können den Diagnoseprozess weiter unterstützen.

**TIPP:** So lange der DTC nicht gelöscht wurde, bleiben die Delphi-Codes zusammen mit aktuellen und historischen Codes gespeichert.

Vom Tech 2 wird ein Zugriffspfad auf die Mode 23 Engineering-Daten angezeigt. So wird vorgegangen.

- Vom Hauptmenü des Tech 2 in die Diagnose eintreten
- Das entsprechende Modelljahr auswählen (20xx)
- Leichte Nfz, MPV, unvollständig auswählen
- Fahrgestell auswählen
- Entsprechende Fahrzeugkennung (C oder K) auswählen
- Auf dem Bildschirm Fahrgestell Hinterradlenkung auswählen
- Auf dem Bildschirm Hinterradlenkung Mode 23 Engineering-Daten auswählen

Der nächste Bildschirm schaut wie folgt aus:



**TIPP:** Wenn der Bildschirm zuerst angezeigt wird, handelt es sich bei allen Ziffern um Nullen. Über die Tastatur des Tech 2 ändern Sie die

Ziffern ab, so dass sie jenen in der Abbildung entsprechen.

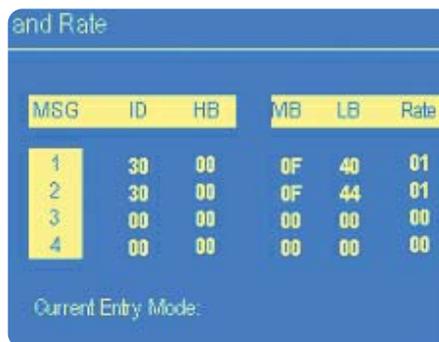
Wenn Sie ein Zeichen eingeben, geht das Tech 2 automatisch zur nächsten Leerstelle weiter. Verwenden Sie die Zifferntasten auf der Tastatur zur Eingabe von Zahlen. Wenn Sie einen Buchstaben eingeben müssen, schalten Sie mit der Taste Eingabemodus von numerischer auf alphabetische Eingabe um. Nehmen Sie dann auf die nachstehende Tabelle Bezug, um zu entscheiden, welche numerische Taste Sie für welchen Buchstaben drücken müssen.

### Die Buchstabencodes sind wie folgt:

0 = A	3 = D
1 = B	4 = E
2 = C	5 = F

Bei Bedarf mit der Taste Eingabemodus auf numerische Eingabe zurückschalten.

Jeweils ein Zeichen eingeben, bis das Display wie gezeigt aussieht:



Unterläuft Ihnen bei der Eingabe ein Fehler, gehen Sie mit den Pfeiltasten zurück und geben dann das richtige Zeichen ein. Nachdem alle Zeichen richtig eingegeben wurden, die Eingabetaste drücken.

Daraufhin wird eine Meldung in Hexadezimalcode ausgegeben. Es gibt 70 verschiedene Hexadezimalcodes, die sich auf 15 unterschiedliche DTCs beziehen; diese aufzuführen wäre hier zu platzfüllend. Zum Decodieren einer Meldung rufen Sie Delphi an unter 1.800.523.0203 (in Kanada setzen Sie sich mit TAC in Verbindung).

Teilen Sie alles mit, was auf dem Bildschirm des Tech 2 angezeigt wird. Die Ihnen mitgeteilten Informationen ermöglichen es Ihnen, sich auf einen bestimmten Bereich oder Stromkreis zu konzentrieren.

### Beispiel

Mit DTC C0455 (Störung Sensor Lenkradstellung) sind vier Hexadezimalcodes von Delphi assoziiert. Decodiert handelt es sich um:

- Phase A
- Phase B
- Markierungsimpuls
- Analoges Signal

Kenntnis des als Störung ermittelten Eingangssignals verkürzt die Diagnosezeit und verhindert den nicht notwendigen Austausch von Teilen.

– Mit Dank an Jerold Miller

## Kolben/Pleuelstange als Zusammenbau lieferbar

Es sind schon zusammengebaute Kolben und Pleuelstangen für die 3.1L und 3.4L V6-Motoren lieferbar. Die Vormontage macht ein Erwärmen der Pleuelstange und Einpressen des Kolbenbolzens im Händlerbetrieb überflüssig, siehe Bulletin 01-06-01-005. Die Zusammenbauten kommen mit schon aufgespannten Pleuelstangen und sind mit Polymer beschichtet.

**12564668 – 1996-2002 3.4 LA1**

**12564008 – 1999-2002 3.1 LG8**

**TIPP:** Vor Einbau der neuen Baugruppen die Zylinderbohrungen auf Unrundheit und Konizität gegen die technischen Daten prüfen.

– Mit Dank an John Fletcher



## Neues Radio muss neu programmiert werden

Bei allen 2003 C/K Nfz und Kombis, G/H Kastenwagen und beim Hummer H2 wird eine neue Radiogeneration eingebaut.

Diese Radios müssen vor der Nutzung programmiert werden. Dem Radio müssen Merkmale wie Fahrzeugakustik, Abgleich und Empfängerkalibrierung eingegeben werden. Zu seiner korrekten Funktion benötigt das Radio auch die Fzg.-Ident.-Nr.

Die Programmierung des Radios ist mit anderen SPS-Programmierungen identisch. Auf SPS-Informationen greifen Sie auf SI wie folgt zu:

- Fahrzeug "aufbauen"
- Karosserie und Zubehör
- Diagnoseinformationen und Verfahren
- Radio-Einstellung
- Service-Programmiersystem (SPS)
- Eine der vier aufgeführten Methoden auswählen

– Mit Dank an Don Hayward

## Technical Assistance Tipps

### Kontaktzentren jetzt konsolidiert

Die Abteilung General Motors Service and Parts Operations (GMSPO) hat vor kurzem die folgenden Kontaktzentren in Nordamerika in einer neuen Organisation namens GMSPO Contact Centers konsolidiert:

- Technical Assistance Center (TAC)
- Service Parts Assistance Center (SPAC)
- ParTech
- Powertrain Quality Center (PQC).

Die Zentren sind ein Anlaufpunkt für Mitarbeiter in GM-Händlerbetrieben, Mitarbeiter von ACDelco Warehouse, Anbieter von Massenware, Kunden, andere GM Call Centers und Beschäftigte von GM.

**TIPP:** Aktuell geltende Vorgehensweisen und Wege der Kontaktaufnahme bleiben unverändert.

Ziel dieser Neuorganisation war es, durch Verbesserung der Kommunikation zwischen den Zentren den Kundendienst auf ein Niveau der Spitzenklasse zu bringen. Die Konsolidierung ermöglicht es den Zentren, beste Verfahren und Technologie gemeinsam zu nutzen, um hierdurch Kunden einen besseren Service bereitzustellen.

Leser von TechLink sind zwar vertraut mit dem Technical Assistance Center, kennen aber möglicherweise die anderen, an der Konsolidierung beteiligten Kontaktzentren noch

nicht. Beim Service Parts Assistance Center (SPAC) handelt es sich um ein Kontaktzentrum für die Kundenunterstützung, dessen Mitarbeiter umfassend mit den Bestellsystemen und -verfahren von GMSPO vertraut sind.

ParTech bietet Händlerbetrieben und Beschäftigten von GM Unterstützung bei Fragen zu Katalogen, zur begrenzten Teileverfügbarkeit, zu Katalogberichtigungen und für die Einleitung von Untersuchungen zu Qualitätsfragen. Die Analysten bei ParTech sind in automotiver Technologie geschult, einschließlich der zu Grunde liegenden Engineeringprozesse.

Das Powertrain Quality Center (PQC) nahm als Kontaktzentrum seine Arbeit am 1. Juli 2002 auf und ist für das Personal von GM-Händlerbetrieben in den USA und Kanada zuständig (TechLink, Aug. 2002). Es handelt sich um ein Kontaktzentrum für den Kundensupport, das die Vorab-Autorisierung für Diagnosearbeiten im Rahmen der Garantiezusage für Goodwrench-Motoren von GM durchführt.

Diese Kontaktzentren werden weiterhin zusammenarbeiten, um die Kommunikation zwischen den Bereichen Teile und Service zu verbessern und GM-Händlerbetrieben und anderen Kunden einen erstklassigen Service bereitzustellen.

– Mit Dank an Cathy Emmons

### Aktionszentrum für Nfz

**TIPP:** Betrifft nur die USA.

Die neuen Full-Size-Pickups und Kombis Chevrolet Silverado und GMC Sierra des MJ 2003 weisen bei der elektrischen Anlage eine völlig neue Architektur auf. Um angemessene Diagnose zu fördern und SI so schnell wie möglich zu aktualisieren, wurde das Anrufsystem des Technical Assistance Center um eine neue Option ergänzt.

Rufen Sie TAC unter 1.877.446.8227 an, fordern Sie durch Drücken von 3 einen Consultant

an und wählen Sie dann durch Drücken von 4 das Thema Elektrikprobleme. Full-Size-Pickup des MJ 2003 aus. Der Anruf wird zur Abwicklung an einen TAC-Spezialisten weitergeleitet.

Kommentare und Vorschläge zur Verbesserung der Diagnose von Elektrikproblemen sind uns willkommen. Das Aktionszentrum wird bis zum 11. Oktober 2002 tätig sein.

– Mit Dank an GM Technical Assistance

## Service Bulletins Fortsetzung von Seite 8

versch. Full-Size-Pickups und Kombis, 1999-2003

02-08-44-005A; ersetzt 02-08-44-005; Änderungen an der Software des DVD-Spielers; 2002 Chevrolet Venture, Oldsmobile Silhouette, Pontiac Montana

02-08-44-009; Ersatzteilbeschränkung bei der Bestellung des digitalen XM-Radioempfängers; angegebene Fahrzeuge 2003 mit digitalem Audiosystem (S-Band) (RPO U2K) XM-Radio

02-08-46-009; Korrekte Verwendung des OnStar Mobiltelefon-Antennenmastes; 2002 Chevrolet Venture, Avalanche, Silverado, Suburban, Tahoe, Oldsmobile Silhouette, Pontiac Montana, GMC Denali, Denali XL, Sierra, Yukon, Yukon XL

02-08-47-001; Geänderte DTCs B1000, B1004, B1007, B1009, B1013; Pkw und Nfz, 2000-02

02-08-49-004; Anzeigen in der Instrumentengruppe zeigen manchmal null an, sind manchmal

funktionslos (IPC austauschen); 2002 Chevrolet TrailBlazer, GMC Envoy, Oldsmobile Bravada

02-08-61-002; Anti-Rutschauflage der Trittstufe verzieht sich (Anti-Rutschauflage ersetzen); 2002 Chevrolet TrailBlazer, GMC Envoy mit seitlicher Trittstufe (RPO BVE)

02-08-58-005; Windgeräusche unten an der Windschutzscheibe (Blechnähte abdichten); 1997-2002 Chevrolet Venture, Oldsmobile Silhouette, Pontiac TranSport und Montana

02-08-64-016; Verschleiß an Vordertür-Scharnierschraube / Buchse, Vordertür sackt oder zeigt Bewegungsspiel (Servicearbeiten, Teflon-Buchse/Wartungssatz für Intensivnutzung herausgegeben); angegebene Chevrolet- und GMC-C/K-Modelle und mittelschwere Nfz

02-08-66-007; Mögliche Korrosion der Beilegscheiben des hinteren Seitenblechs; 2002 Chevrolet Corvette

02-08-66-008; Hecktür öffnet bei der Fahrt

häufiger (Hecktürschloss einstellen); 2002 Cadillac Escalade, Chevrolet Avalanche

02-08-66-011C; ersetzt 02-0-8-66-011B; Korrosion am hinteren Dachabschnitt (Neuen hinteren Dachabschnitt einbauen); 1995-2001 Chevrolet Blazer, GMC Jimmy, Oldsmobile Bravada

02-08-98-003; Verwendung von verschäumbarem Schallschutz-Schaumstoff (2-Komponenten-Geräuschdämmung) bei Reparaturen von Kollisionsschäden; Pkw und leichte Nfz, Hummer H2, 2003 und früher

### RÜCKHALTESYSTEME:

02-09-40-002; Aufrollautomatik, Sicherheitsgurt 2. Reihe, verriegelt nicht automatisch beim Einbau einer Kindersicherung (Beide Aufrollautomatiken ersetzen); 2000-2001 Chevrolet- und GMC-C/K-Modelle mit Doppelkabine und Kombis

# Service Bulletins – August 2002

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

## ALLGEMEINE INFORMATIONEN:

02-00-89-008; Texte mit Vorinformationen (PI) stehen in SI zur Verfügung; Pkw und Nfz, 2003 und früher

02-00-89-009; Geänderter Zugriffsniveau-Autorisierungscode "E"; Pkw und Nfz von GM, 2003 und früher

02-00-89-010; Händlerseitig eingebaute, regulär ab Werk lieferbare Zubehörteile (RPA); 2002-03 Chevrolet Avalanche

02-00-89-011; Händlerseitig eingebaute, regulär ab Werk lieferbare Zubehörteile (RPA); 2003 GMC Sierra

02-00-89-013; Vorgehen bei der Antragstellung für Elektronikausfälle – zertifizierte Gebrauchtwagen oder Jahreswagen mit Garantieabdeckung; Pkw und Nfz, 2003 und früher

## HEIZUNG, LÜFTUNG, KLIMAAANLAGE:

00-01-38-005A; ersetzt 00-01-38-005; Instabilität des Klimaanlagekondensators, Klimaanlage funktionslos (Klimaanlage überprüfen, Scheiben und Strebe – vorderer Stoßfänger einbauen oder Kondensator austauschen); 1997-2002 Chevrolet und GMC T-Series, mittelschwere Modelle mit klappbarer Kabine mit Klimaanlage (RPO C60)

00-01-38-009B; ersetzt 00-01-38-009A; Werkseitige Farbstoffzugabe zum Kältemittel; Pkw 2001-03, Tracker 2002-03, leichte Nfz und Kastenwagen 2003, Kodiak, Topkick, Hummer H2

02-01-39-003A; ersetzt 02-01-39-003; HLK-Regler hinten funktionslos und/oder DTC B0150 abgelegt (HLK-Regler hinten ersetzen); 2002 Chevrolet TrailBlazer EXT, Envoy XL mit automatischer HLK-Zusatztemperaturregelung (RPO CJ2)

## LENKUNG:

01-02-32-001B; ersetzt 01-02-32-001A; Klopfgeräusche von der Fahrzeugvorderseite bei Wendemanövern/Lenkaddringung (Zwischenwelle schmieren); angegebene Pkw, 1997-2002

02-02-32-010; Geräusche von der Pumpe Servolenkung (Vorratsbehälter Servolenkung umbauen); mittelschwere Chevrolet- und GMC-Modelle mit klappbarer Kabine und Isuzu 7.8L Dieselmotor (Fzg.-Ident.-Nr. 3 – RPO LG4), 1999-2002

## AUFHÄNGUNG:

00-03-10-003C; ersetzt 00-03-10-003B; GM-Reifengarantie für das Rundum-Programm; Pkw und leichte Nfz, 1996-2003

00-03-10-007B; ersetzt 00-03-10-007A; Flattern / Vibrationen an Lenkrad, Boden, Sitz bei hohen Geschwindigkeiten auf glatter Fahrbahnoberfläche (Reifen/Räder prüfen/auswuchten); angegebene Pkw 1997-2002

02-03-10-004; Neues planes Anlageflächen-design für Leichtmetallräder des MJ 2003; 2003 Chevrolet Malibu, Oldsmobile Alero, Pontiac Grand Am

02-03-11-002; Neufahrzeug-Übergabevorbereitung bei selektiver Magnetfeld-gesteuerter Dämpfung; 2003 Chevrolet Corvette mit RPO F55

02-03-99-001; Hinterwagen liegt niedrig, Kompressor der elektronisch geregelten Luftfederung (ECAS) läuft – bringt Hinterwagen nicht auf Fahrbetriebshöhe (ECAS-Kompressor mit Rückschlagventil-Wartungssatz reparieren); 2002 GMC Envoy und Oldsmobile Bravada mit ECAS (RPO G67)

## ANTRIEBSSTRANG/ACHSEN:

02-04-17-001A; ersetzt 02-04-17-001; Vibrationen beim Anfahren/Beschleunigen (Gelenkwelle ersetzen und neuen Kegelradflansch/neue Dichtung einbauen); 1999-2003 Chevrolet Silverado und GMC Sierra 2WD 1500 Series mit verlängerter Kabine, kurzem Kofferaufbau, mit Automatikgetriebe 4L60-E (RPO M30) außer QuadraSteer (RPO NYS)

02-04-20-003; Geändertes Vorgehen beim Erneuern von Abdeckung und Dichtung (rechts) / Abdeckung und Dichtung, Ausgleichsgetriebe-träger rechts erneuern; 1997-2002 Chevrolet Corvette

02-04-21-006; Leuchte Allradantrieb funktionslos, Allradantrieb funktionslos (TCCM-Sicherung aus-/einbauen – temporäre Lösung); 2002-03 Chevrolet TrailBlazer, Silverado, Tahoe, Suburban, BMC Envoy, Sierra, Yukon, Oldsmobile Bravada mit aktivem 2-stufigem Verteilergetriebe (RPO NP8)

## BREMSEN:

02-05-27-001; ABS-Warnleuchte leuchtet bei Zuschalten des Nebenantriebs auf (EBCM ersetzen); mittelschwere Chevrolet- und GMC-Modelle mit konventioneller und klappbarer Kabine mit ABS (RPO JE5) und Allison® Automatikgetriebe, 2001-02

## MOTOR/ANTRIEBSSTRANGSYSTEM:

01-06-01-023A; ersetzt 01-06-01-023; Höherer Ölverbrauch als erwartet (Kolbenringe und V-Abdeckung ersetzen); 1999-2001 Chevrolet Camaro, Corvette, Pontiac Firebird mit 5.7L Motor (Fzg.-Ident.-Nr. G, S – RPOs LS1, LS6)

01-06-01-029B; ersetzt 01-06-01-029A; Höherer Ölverbrauch als erwartet (Kurbelgehäuse-Entlüftungsventil ersetzen); 1999-2002 Full-Size-Pickups und Kombis mit 4.8L, 5.3L oder 6.0L Motor (Fzg.-Ident.-Nr. V, T, N, U – RPOs LR4, LM7, LQ9, LQ4)

02-06-01-026; Informationen zur Motor-Identifikation; Pkw und Nfz, Hummer H2, 2003 und früher

02-06-03-006; ersetzt Bulletins 99-06-03-012 und 00-06-03-003; Kein Starten, kein Durchdrehen, DIC-Meldungen zu Batterie, Generator, Anzeigen, SES, SIR, Bremssicherheit, Diebstahl-

schutz, ABS, Temperatur, Prüfung von Batterie und Generator, Cadillac-Pannenhilfsservice, Vorgehen bei Garantieanträgen (Korrekte Diagnoseverfahren); Pkw und Nfz, 1997-2003

02-06-04-023A; ersetzt 02-06-04-023; Hörbares Klopfen (Detonation), MIL erleuchtet, DTC P0332 gesetzt (Klopfsensor, Zylinderreihe hinten ersetzen und Bereich um Sensor mit RTV abdichten); abgegebene Fahrzeuge, 1998-2002, mit 4.8L, 5.3L oder 6.0L Motor (Fzg.-Ident.-Nr. V, T, Z, N, U – RPOs LR4, LM7, L59, LQ9, LQ4)

02-06-04-037; DTC P0446 gesetzt (EVAP-Entlüftungsschlauch verengt/blockiert), SES-Leuchte erleuchtet (Schlauch/Zsb. Aktivkohlebehälter-Entlüftung ersetzen); 1999-2001 Chevrolet und GMC C/K Pickup-Modelle

02-06-04-039A; ersetzt 02-06-04-039; Programm zum nachträglichen Einbau der US On-Board-Diagnose (OBD) II; in Frage kommende kanadische GM-Fahrzeuge, 1996-97

02-06-04-040; Geänderter DTC P0101; angegebene Fahrzeuge 1996-99 mit 3.1L oder 3.4L Motor (Fzg.-Ident.-Nr. J, M, X, E – RPOs LG8, L82, LQ1, LA1)

## GETRIEBE:

00-07-30-002B; ersetzt 00-07-30-002A; Schlupf, hartes Hoch- oder Herunterschalten, Vibrationen beim Anfahren, Hochdrehen, unregelmäßige Schaltungen und zeitweilige Probleme, DTC P1811 oder P0748 gesetzt (Zsb. Magnetventil Druckregelung ersetzen); angegebene Fahrzeuge, 1997-2002, mit HydraMatic 4T65E (RPOs MN3, MN7, M15, M76)

02-07-29-005; Vibrationen oder Schäden an der Getriebeabtriebswelle/leckende Öldichtung (Beschädigte Teile reparieren und geänderte Mutter am Abtriebswellenjoch einbauen); mittelschwere Chevrolet- und GMC-Modelle mit konventioneller Kabine mit 7-Gang Spicer-Schaltgetriebe (RPOs MK8, MK9), 1997-2002

02-07-30-014A; ersetzt 02-07-30-014; Wartung von Distanzscheibe und Dichtungen beim Getriebe 4T65-E; angegebene Fahrzeuge 1997-2002 mit Getriebe 4T65-E (RPOs MN3, MN7, M15, M76)

02-07-30-028; Anbringungsstelle von Seriennummer und Werkscode des Automatikgetriebes; Pkw und Nfz, Hummer H2, 2003 und früher

## KAROSSERIE UND ZUBEHÖR:

00-08-42-007A; ersetzt 00-08-42-007; Brems-/Schlussleuchte(n) funktionslos oder aussetzend und/oder Wasser in Leuchte (Leiterplatte/Dichtung und/oder Zsb. Leuchte ersetzen); 1997-2003 Chevrolet Malibu, Pontiac Grand Am

01-08-64-009A; ersetzt 01-08-64-009; Türenklappen bei mittlerer/hoher Lautstärke des Audiosystems (Servicearbeiten durchführen); 1997-2002 Chevrolet Corvette

01-08-64-014A; ersetzt 01-08-64-014; Manueller Türverriegelungshebel löst sich von der Türverkleidung (Verriegelungshebel ersetzen);

Fortsetzung auf Seite 7