

Entfernung Schaltpunktanhebung beim W126.doc

Das Schaltverhalten ist danach auch mit kaltem Getriebe so, dass die Schaltvorgänge ab 1500 U/min, je nach Gaspedalstellung, erfolgen.

Das Fahren macht so mit den drehmomentstarken 8 Zylindern noch mehr Spaß und bei viel Stadtverkehr stellt sich hier auch ein Minderverbrauch ein.

Gerade im Stadtverkehr (30er Zone) ist diese Schaltpunktanhebung für die Anheizung des Katalysators sehr gewöhnungsbedürftig, die Fahr- und Schaltqualität sehr fraglich.

Wenn ein Getriebeölwechsel mit Filter ansteht, kann man diese Arbeit sehr gut miteinander verbinden. Außer einer Ölwanndichtung, der Dichtung für die Ablassschrauben-Ölwanne und Wandler, bei Öl-/Filterwechsel noch natürlich noch diese, werden keine Teile benötigt.

Wer es selbst machen möchte, sollte schon über die Funktion und Aufbau des Schaltschiebers informiert sein, da dieser doch sehr filigran mit vielen Einzelteilen aufgebaut ist.

Falscher Zusammenbau oder Fremdkörper würden Schaltprobleme und/oder Schäden am automatischen Getriebe verursachen.

Die verursachende Feder sitzt im Regelschieber Steuerdruck [45 im WIS].

Schaltschieber muss komplett ausgebaut werden, auf Sauberkeit ist zu achten!



Der Kolben Steuerdruckschieber [46] schaut etwas aus dem Schaltschiebergäuse heraus und wird durch einen Hebel vom Gasgestänge-Bowdenzug betätigt.

Zum Ausbau vom Schieber [45] muss die längliche Platte mit den Schlitzschrauben demontiert werden.



Diese vorsichtig lösen und festhalten, die Federn drücken die Platte leicht weg.

Der Steuerdruckschieber ist noch mit einer Kunststoffhülse gesichert/geführt, diese vorsichtig herausschieben. Im Bild der rechte Schieber.

Im Steuerdruckschieber ist jetzt ein zweiteiliger Kunststoffschieber mit insgesamt drei Federn, eine äußerlich, zwei innen, mit schwarzem Kunststoffstift.

Dieser Schieber ist zweiteilig zusammen geschoben und verrastet. Diese Verbindung muss gelöst werden, aber vorsichtig, bricht ziemlich leicht und ist im EPC nicht einzeln aufgeführt !!!



Innen liegt dann eine Druckfeder, die zusammengezogene Memoryfeder und der schwarze Kunststoffstift.

Die Memoryfeder dehnt sich bei Erwärmung aus und wird weggelassen, anstelle der Memoryfeder kommt die Druckfeder, so daß der schwarze Stift ganz eingeschoben ist.

Bitte beim Zusammenbau auf die richtige Lage der Schieber und Federn achten! Den Wählschieber beim Einbau des Schaltschiebers richtig einhängen! Drückt Euch am besten den Ein- und Ausbau des Schaltschiebers aus dem WIS aus und schaut Euch das vorher an. Dort sind eigentlich alle Schieber und Federn aufgeführt.

Evtl. muss nach dem kompletten Zusammenbau und einer Probefahrt der Steuerdruckzug noch etwas eingestellt werden, am Gasgestänge.

Viel Erfolg denjenigen, die sich da ranwagen! Es wird eine ölige Angelegenheit.

Detaillierte Fotodokumentation der Operation

Hier das Federpaket, wie es aus dem Schieberkasten entnommen wird.



Hier das zerlegte Federpaket. Es macht schon herzhaft knacks und man weiß nicht, ob es überlebt hat.



Danach! Nun die Reihenfolge der Einzelemente beachten. Ist ein bisserl anders ...



Davor! Noch vor der direkten OP (zerlegt ist noch nicht repariert!), Reihenfolge der Einzelemente beachten!



Zustand vor dem Eingriff. Getrieböltemperatur muß mindestens 80°C haben, sonst schaltet es erst über 2.500 U/min (s-klasse-unwürdig)



Eingriff danach und das Getriebe schaltet wunderbar (auch im kalten Zustand), nach Wunsch, schon bei 1.500 U/min.

