

## Entfernung Schaltpunktanhebung beim W126

Die Schaltpunktanhebung bei der Baureihe W126/V126/C126 soll durch höhere Drehzahlen bei kaltem Motor eine schnellere Anheizung des Katalysators erreichen. Gerade im Stadtverkehr (30er Zone) ist diese Schaltpunktanhebung für die Anheizung des Katalysators aber sehr gewöhnungsbedürftig, die Fahr- und Schaltqualität ist fraglich und will nicht zum gediegenen Charakter der S-Klasse passen.

Es bietet sich an, die Schaltpunktanhebung zu deaktivieren. 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 dem drehmomentstarken Motor noch mehr Spaß und bei viel Stadtverkehr stellt sich hier auch ein Minderverbrauch ein.

Wenn ein Getriebeölwechsel mit Filter ansteht, kann man diese Arbeiten sehr gut miteinander verbinden. Außer einer Ölwannendichtung, der Dichtung für die Ablassschrauben-Ölwanne und Wandler, bei Öl-/Filterwechsel noch natürlich noch diese, werden keine Teile benötigt. Achtung! Der zu demontierende Schaltschieber ist das „Gehirn“ des Automatik-Getriebes. Wer die Arbeit selbst machen möchte, sollte über die Funktion und Aufbau des Schaltschiebers informiert sein, da dieser doch sehr filigran mit vielen Einzelteilen aufgebaut ist. Falscher Zusammenbau oder Fremdkörper (es reicht ein Fädchen vom Putzlappen!) verursachen Schaltprobleme oder Schäden am automatischen Getriebe.

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



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

Der Kolben Steuerdruckschieber [46] schaut etwas aus dem Schaltschiebergehäuse 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 ist es 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 laut EPC nicht einzeln als Ersatzteil erhältlich!

Innen liegen dann eine Druckfeder, die zusammengezogene Memory-Feder und der schwarze Kunststoffstift.

Die Memory-Feder dehnt sich bei Erwärmung aus und wird nach dem Ausbau einfach weg gelassen. Anstelle der Memory-Feder kommt dann 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.

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

Wir wünschen jedem viel Erfolg, der sich da (auf eigene Gefahr!) heranwagt! Es wird auf alle Fälle eine ölige Angelegenheit.

Erich und Ingolf, 13.05.2009

Da es ein wenig Gefiesel ist, folgt auf den nachstehenden Seiten eine detaillierte Dokumentation des Regelschiebers.

## 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 zunächst nicht, ob es überlebt hat.





**Vorher:** noch vor der direkten Operation (zerlegt ist noch nicht repariert!), ursprüngliche Reihenfolge der Einzelelemente beachten!



**Nachher:** nun die neue Reihenfolge der Einzelelemente beachten. Ist ein bisschen anders ...



**Zustand vor dem Eingriff.** Die Getriebeöltemperatur muss mindestens 80°C haben, darunter schaltet es erst über 2.500 U/min



**Zustand nach dem Eingriff.** Das Getriebe schaltet wunderbar, auch im kalten Zustand, nach Wunsch, und zwar schon bei 1.500 U/min.

