

# **Automatik W126 500SE schaltet jederzeit zurueck zum 3. Gang**

**Post by "Mathieu" of May 30th 2021, 8:50 pm**

Hallo Alle,

Ich habe dieses Wochenende nun endlich etwa 200 km mit den 500SE gefahren. Jetzt fällt mir auf das das Getriebe nicht ganz gut schaltet.

Also, beim anfahren schaltet das Getriebe schnell alle gängen hoch. Doch wenn der 4. Gang erreicht ist Schaltet das Getriebe gleich wieder im 3. Zurueck und verharrt dort. Fremderweise, wenn man dann etwas Gas gibt schaltet das Getriebe zuerst hoch im 4., geht danach (im schiebebetrieb) aber wieder zurueck im 3. Gang.

Also bis etwa 60 km/h geht er in 4 und dann wieder zurueck im 3.. Wenn man dann etwas Gas gibt schaltet er hoch im 4. Gang. Wenn man dann bei 70 oder 80 km/h im schiebebetrieb weiterfährt schaltet das Getriebe zurueck im 3. Gang und verharrt dort. Beim Uebergas schaltet er wohl zurueck, sogar zum 2.

Also, es nervt ein wenig das man staendig im 3. gang fährt mit etwas erhohter Drehzahl...

Ich habe gelesen das ich d  
loesen, ausschieben und dar



stellen soll (BILD). Stange  
and spuerbar ist. Zo dann

festmachen. Stimmt das so?

Was konnte sonst los sein?

Ich danke im voraus,

Mathieu

---

**Post by "Wuff\_6.3" of May 30th 2021, 8:55 pm**

Hallo Mathieu,

hängt evtuell der Kickdownschalter fest?

Gruss, Tom

---

**Post by "Mathieu" of Jun 1st 2021, 9:56 pm**

Hallo Tom,

Ich habe gerade nachgesehen. Mit abgezogenen Stecker vom Uebergasschalter geht das Getriebe gleich... (der Schalter ist nicht fest, aber Uebergas reagiert er auch nicht auf obwohl ich glaubte das er das vorher wohl tat...)

Ich habe auch versucht die angedeutete Stange zu verlaengern. Das Getriebe schaltet so noch schneller hoch. Bei ruhiger Fahrt geht er in 1. Los, schaltet dann zuegig 2,3,4 sehr kurz hintereinander. geht dann aber bei ruhiger fahrt bei 50-60-70, sogar bei 80 bis 100 km/h wieder zurueck in der 3. Gang. Das geht sehr weich, eigentlich sieht mann nur das der Drehzahlmesser hochgeht (von 2000 zu 2500 -1 ) und mann hoert den Kuehlerluefter etwas aufheulen.

Fremd genug, wenn mann dann etwas gas gibt schaltet das Getriebe gleich wieder im 4. Gang. beim loslassen des Gases (erneuter schiebebetrieb) geht er nach einige sekunden wieder zurueck im 3. Gang... (Also gerade andersherum als was mann erwarten wurde...). Die kurze Stange habe ich wieder zurueck gekurzt auf die ursprungliche Laenge.

Im Leerlauf meine ich ein leichtes klackergerausch zu hoeren unter den Wagen.

Das Oel habe ich heute bei warmer Motor in Getriebestellung P funf mal gemessen mit den Peilstab, jedesmal genau unter der oberen Strich. Das Oel ist nicht schwarz oder schmutzig sondern rosarot.



Ist da veilleicht was los mit diese sogenannte Federn an den K1/K2 Pistons?

Gibt es auch eine Unterdrucksteuerung? Welche Leitung ist das? (wenn ich die graue Unterdruckleitung am Schottwand abziehe, macht das Getriebe noch immer das gleiche...)

Ausser Getriebeoel und Filterwechsel ,was konnte ich noch versuchen?

Ich danke im voraus,

Mathieu

---

## Post by "Wuff\_6.3" of Jun 2nd 2021, 12:26 am

Hallo Mathieu.

hast du die W126 WIS DVD? Da steht zB im Kapitel "Programmierte Reparatur für das 722.4 ab 10/89":

(Könnte ja etwa dein Problem beschreiben):

Keine Hochschaltungen	alle
Ursache/Abhilfe:	
<ol style="list-style-type: none"><li>1. Bei laufendem Motor prüfen, daß keine Spannung am Kick-down-Magnetventil anliegt. (falls Dauerstrom anliegt, B-Schalter, Kick-down-Magnetventil oder Kraftstoffpumpenventil).</li><li>2. Magnetventil ausbauen und Nadelventil auf Verschmutzung und Freigängigkeit prüfen.</li><li>3. Reglerdruck prüfen ggf. Fliehkraftregler reinigen bzw. tauschen.</li><li>4. Verstärkerschieber Reglerdruck (44) auf Freigängigkeit prüfen (27-400).</li></ol>	
Hochschaltungen nur im unteren Geschwindigkeitsbereich	alle
Ursache/Abhilfe:	
<ol style="list-style-type: none"><li>1. Steuerdruckzug prüfen, ggf. einstellen. (Der Weg des Steuerdruckzuges von Leer-, bis Vollgas muß mindestens 25 mm betragen).</li><li>1. Motorschulter prüfen (Im Fahrzeug Vollgas geben und im Motorsraum kontrollieren, daß die Drosselklappe am Vollgasanschlag anliegt, ggf. richtigstellen).</li><li>3. Reglerdruck prüfen, bei Abweichungen den Fliehkraftregler reinigen bzw. tauschen.</li><li>4. Schaltschiebergehäuse tauschen (nur bei Neufahrzeugen).</li></ol>	

Gruss, Tom

---

## Post by "Insulaner" of Jun 2nd 2021, 8:25 am

Hallo Tom,

das sind Hinweise zum Hoch- und nicht zum Runterschalten.

Deine Idee mit dem Übergasschalter könnte passen. Mathieu hatte ja geschrieben dass das vorher funktioniert hat und jetzt nicht mehr. Eventuell der Kabelbaum irgendwo durchgescheuert und kurzgeschlossen? Ich würde mal am Getriebe selber das Übergassignal messen.

Viele Grüße,

Hagen

.

---

### **Post by “HaWa” of Jun 2nd 2021, 1:44 pm**

Hallo Mathieu,

O-Ring Spulenkern erneuern.

Gruß HaWA

---

### **Post by “Mathieu” of Jun 2nd 2021, 4:24 pm**

Hallo,

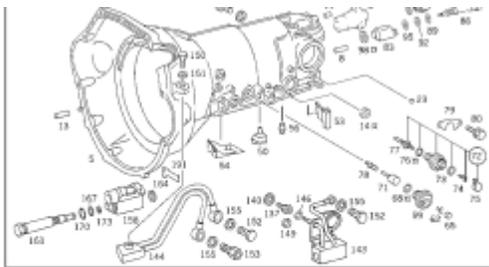
das konnte passen... ich lese auch im flipbook (zwar ueber das altere Getriebe aber doch..) das die dichtung/uebergasschalter verantwortlich sein kann fuer genau diese Probleme!!

er geht bei stärkerem Gasgeben durch (alle Stellungen)	Modulendruck zu niedrig 1. Modulendruckregelschieber klemmt 2. Membranteil, Unterdruckdose klemmt 3. Arbeitsdruckregelschieber klemmt 4. Modulendruck falsch eingestellt
triebe schaltet nicht über das 2. Gang hinaus	1. Bereichswahlschieber ausgehängt 2. Kommandoschieber hängt 3. Regelndruck zu gering
triebe schaltet in Wählbehebelung 4 nicht über 4. Gang	1. Regelndruck zu niedrig 2. Kommandoschieber klemmt
schaltstellungen Enden, unabhängig von der Gaspedalstellung, stets an den Teilgasschaltpunkten statt kein 1. Gang	1. Gaslänge Steuerdruck verstellt oder ausgehängt 2. Steuerdruckregelschieber klemmt
Getriebe schaltet über 50 km/h mit Teilgas in den 3. Gang zurück	1. Kick-Down Magnetsventil bleibt hängen oder ist undicht 2. O-Ring auf dem Magnetventil ist undicht
<b>Geräusche</b>	
Klopfendes Geräusch im Rhythmus des Drehens wenn Drehzahl über 1000/min (Mittel)	1. Sekundärpumpe lauft

Ich finde fuer die Dichtungen folgendes: Zeichnung (

- [Baumuster: 722.350 - W 4 A 040](#) [22.3 AUTOMATISCHES MB-GETRIEBE](#))

:



Es gibt da 2 Magnetschalter (83 und 86...), welchen ist richtig?

Den ALU-Dichtring (98) sollte sein A1153040160, ist einfach erhaeltlich

Die andere

(89): A 0089973148

(92): A 0089973048

(95): A 0019973548

<https://forum.mercedesclub.de/index.php?thread/22740-automatik-w126-500se-schaltet-jederzeit-zurueck-zum-3-gang/>

Ich habe zuhause keine Hebebuehne, werde dann aber eine aufsuchen. Welche Ringe musste ich denn erneuern? Kann ich das einfach erreichen und so ausschrauben?

Kann das auch mit abgezogenen Stecker am Schalter unter das Fahrpedal probleme bereiten (denn den habe ich zum Versuch abgezogen gehabt...)

Ich danke im voraus!

Mathieu

---

**Post by "Wuff\_6.3" of Jun 2nd 2021, 5:45 pm**

Du musst uns schon mal verraten, welches Bj dein Wagen ist. Auch am Getriebe gab es mehrfach Änderungen....

Und hast ne PN.

VG Tom

---

**Post by "Mathieu" of Jun 2nd 2021, 11:03 pm**

Hallo Tom,

Ich wollte dieses Wochenende mit Freunden in Stil mit den 500SE nach Nimwegen fahren. So wie der jetzt geht soll ich dann die ganzen Weg im Getriebestellung "S" fahren um das hin- und herschalten zu vermeiden...

Es ist ein 1980 (mai) 500SE. Getriebe sollte ein W4A040 sein denke ich. 722.YYY?

l 500 SE  
e 117961 12 002342  
mission 02 013309  
Number 0 8 362 02755  
Location LUEG, BOCHUM  
or VELOUR - OLIVE (936)  
1 THISTLE GREEN - METALLIC PAINT (881U)

**Description**

SLIDING ROOF, ELECTRICALLY OPERATED  
CENTRAL LOCKING MECHANISM  
ANTI-LOCK BRAKING SYSTEM (ABS)  
OUTSIDE REARVIEW MIRROR, RIGHT; ELECTRICALLY CONTROLLED; L.H.D  
AUTOMATIC ANTENNA WITHOUT RADIO SET  
REINFORCED DRIVER SEAT, LEFT  
FOLDING ARMREST, FRONT  
ELECTRIC WINDOW LIFTERS (FRONT AND REAR DOORS)  
HEAT-INSULATING GLASS, ALL-AROUND, HEATED REAR WINDOW PANE (LAMINATED GLA  
15-HOLE LIGHT ALLOY RIMS  
HIGH-CAPACITY BATTERY  
FIRE EXTINGUISHER

Ich habe mich mal unter den Wagen gelegt um den Magnetschalter zu sehen. Kann der Oel dort  
steorungen verursachen? Auch mit abgezogener Stecker am Hebergasschalter unterm



Ich werde mich dann mal die Abdichtringe besorgen beim Freundlichen.

Ist den Schlauch auf das Rote ding ueberigens den einzigen Luft/unterdrueckanschluss?



Gruesse Mathieu

---

**Post by “Wuff\_6.3” of Jun 2nd 2021, 11:16 pm**

Das rote ist die Unterdruckdose. Und der Sechskant, neben dem links das Kabel läuft, ist der Kickdown Schaltmagnet. Mercedes wird schon einen Grund haben, den O-Ring als Störungsursache in der WIS zu nennen. Sieht da ja auch recht verölt aus.

Viel Erfolg bei der Reparatur,

Gruss,

Tom

---

**Post by “HaWa” of Jun 2nd 2021, 11:59 pm**

Hallo Nochmal,

das austretende Öl ist nicht für die Störung verantwortlich.

Der innen befindliche welcher das Ventil zum Gehäuse abdichten soll macht beim Ausfall einen leichten latentkickdown.

Es ist natürlich sinnvoll alle Ringe zu erneuern. Eine Verschlusschraube 14x1,5 in die Öffnung zu drehen während das Teil zum Ringtausch ausgebaut ist hält die Sauerei in Grenzen.

Gruß HaWA

---

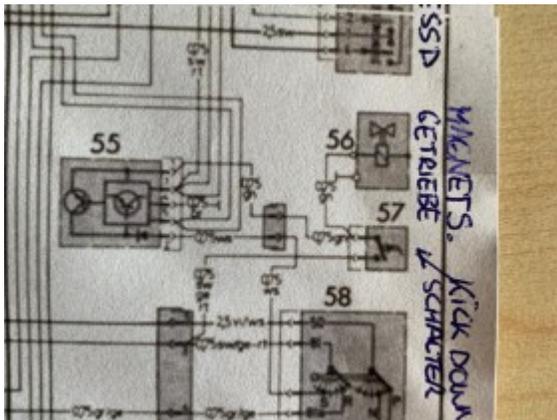
### Post by "Mathieu" of Jun 3rd 2021, 9:22 am

Danke vielmahls ihr beide!

ich mache mich dran.

Wie Colombo ....aberrr, noch ein Etwas....,

Wenn ich den Stecker vom Kickdownschalter (nr. 57) beim Fahrpedal abziehe, sollte doch kein Strom mehr auf den Magnetschalter (56) kommen und das Problem vorerst gelöst sein oder?



Ich habe das vorgestern versucht und das Problem war noch da....

Mathieu

---

### Post by "HaWa" of Jun 3rd 2021, 9:39 am

<https://forum.mercedesclub.de/index.php?thread/22740-automatik-w126-500se-schaltet-jederzeit-zurueck-zum-3-gang/>

Hallo Mathieu,

NEIN!! der Schalter öffnet das Ventil bei Betätigung.

Das hat aber keine Auswirkung da es ja wegen der Umgehung über den defekten

O-Ring ständig wie leicht geöffnet ist.

Gruß HaWA

---

**Post by "Mathieu" of Jun 3rd 2021, 11:57 am**

Super!

Danke HAWA. Ich gehe jetzt mal zur MB-teiletheke (aufm Fahrrad 😊)

Gruesse Mathieu

---

**Post by "Mathieu" of Jun 3rd 2021, 2:32 pm**

Na, gerade wann ich auf das Fahrrad stieg fing es an stark zu regnen. Na ja, wenigstens wieder ein wenig bewegt und weg vom Rechner...

Die Teile sind bald da und waren nicht teuer 😊



Ich hoffe ich kann das so montieren ohne viel ausbauen zu muessen.

Obwohl ich das Oel (und Filter) auch mal tauschen will, ist es vielleicht besser das nicht zeitgleich zu tun um ebentuelle Stoerungen besser deuten zu koennen.

Gruesse Mathieu

---

### Post by "Mathieu" of Jun 16th 2021, 5:26 pm

Zwischendurch,

Gibt es nebst das Filter auch noch 1 oder 2 Siebe zu tauschen im Automatikgetriebe?

Ich habe diese Teile gefunden aber wo werden die eingebaut?

**1262700198**



Danke Tom!

Ok, ein bekannter sagte mir er hatte manches Getriebe "gerettet" durch das Sieb zu saubern. ich dachte er meinte das Filter aber es gibt tatsächlich ein (zwei?) Sieb(e).

Sieht aber etwas Kompliziert aus, werde also demnaechst erst die O-ringe Tauschen, dann Oel und Filter, und dann.. wenn noch bedarf konnte ich die Siebe mal anschauen..

Gruesse Mathieu

---

### Post by "Mathieu" of Jun 22nd 2021, 5:05 pm

Es hat Geklappt!! HaWa, meine danke an dir ist Gross, es war dann in Ende nur den kleinen Ring A0019973548 a E2,99.



Den Tausch war einfach. Ich habe gewartet bis ich bei meinem Vater auf die Grube konnte, aber da war am Wochenende noch immer den zu Schweissen 230C drauf. Also heute im eigenen Garage den Wagen vorne mal auf Bocke gestellt und angefangen.



Es kam nur wenig Oel aus, ich habe einen Kleinen behaelter darunter gestellt und das Loch mit einen gummistopfen zugemacht. Das etwas Oel (und schmutz?) auslief ist wahrscheinlich nur gut zo. Ein wenig metallisch glinstern sah ich doch in das Oel und es roch doch etwas nach Brannwein. Ich werde demnaechst doch den Oel-und Filtertausch vornehmen. (Habe schon einen Satz von MANN bestellt).

Ich habe das Magnetventil getestet mit meinem Batterielader, es hat den nader da drin nach hinten gezogen. Habe es etwas gescpuehlt mit kriechoel und pressluft. Auch habe ich den Uebergasschalter nachgemessen, der gab am Kabel unten 11,5 V beim Betaetigen, ist also iO. Bei montiertes Magnetventil habe ich nochmal Strom draufgegeben mit den Batterielader und auch montiert konnte ich das Magnetventil schalten hoeren.



Anschliessend eine kurze Probefahrt und sehe da, es bleibt im 4. Gang und schaltet nicht erst beim gasgeben hoch.

Nochmals danke an alle fuer das mitdenken, vor allem an HaWa!

(Es wurde mich nicht wundern das der Spanier den Wagen verkauft hat wegen dieses 3 Euro problemchen 😊)

<https://forum.mercedesclub.de/index.php?thread/22740-automatik-w126-500se-schaltet-jederzeit-zurueck-zum-3-gang/>

Mathieu

---

### **Post by “Insulaner” of Jun 22nd 2021, 5:23 pm**

Hallo Mathieu,

#### [Quote from Mathieu](#)

Es wurde mich nicht wundern das der Spanier den Wagen verkauft hat wegen dieses 3 Euro problemchen 😄

Weil die spanische Werkstatt nicht HaWas Wissen hat haben die wahrscheinlich gesagt: neues Getriebe, kostet xxxxx Euro...

Freut mich dass Dein Getriebe wieder richtig schaltet !

Viele Grüße,

Hagen

p.s.: hast Du den Ring vermessen? Dann brauche ich nicht 2,99 auszugeben sondern kann das Teil für 35 Cent bestellen 😊

.

---

### **Post by “WolfBonitz” of Jun 22nd 2021, 6:44 pm**

War ja klar, dass du das fragst Hagen! Schon mal drüber nachgedacht einen Ortswechsel Richtung Schottland zu machen? 😄

---

## Post by "Mathieu" of Jun 22nd 2021, 7:01 pm

### [Quote from Insulaner](#)

p.s.: hast Du den Ring vermessen? Dann brauche ich nicht 2,99 auszugeben sondern kann das Teil für 35 Cent bestellen 😊

ha ha, Nee, hab aber den alten Ring aufgehoben in die Originaltute, vielleicht willst du den ein wenig aufhubschen vor den (wieder)einbau 😄

---

## Post by "WolfBonitz" of Jun 22nd 2021, 7:09 pm

Mathieu, schick ihm den Ring, mit Vermerk: Porto zahlt Empfänger!!! 😊

---

## Post by "Insulaner" of Jun 23rd 2021, 8:30 am

Hallo Wolf,

### [Quote from WolfBonitz](#)

War ja klar, dass du das fragst Hagen! Schon mal drüber nachgedacht einen Ortswechsel Richtung Schottland zu machen? 😄

ja, habe ich. Erst neulich wieder. Tolles Land. Aber jetzt wo die Schotten die EU verlassen haben kommt das nicht in Frage.

Den O-Ring bei Mercedes kaufen wäre ja kein Problem (auch finanziell nicht) aber leider ist der Händler hier am Ort absolut indiskutabel. Bestellungen dauern normalerweise 2 Wochen und der Preis ist nochmal 50-80% höher als in Deutschland. Liegt wahrscheinlich daran dass die die Teilnummern 3 mal (!) eintippen oder aufschreiben bis Du das Teil hast. Das die Teilnummer

ihren Weg vom EPC bis zur Rechnung automatisch finden kann habe die wohl noch nicht begriffen.

Und das beste ist wenn Du nach zwei Wochen endlich deine Teile abholen willst sagt dir der Typ am Tresen "Oh, die haben wir gestern jemandem anders verkauft; die müssen wir wieder bestellen". Mercedes-Benz live in Irland... 🤔 Nein danke.

Ich hatte schon mal überlegt eine O-Ring / Dichtring Tabelle hier im Forum ins Leben zu rufen. Geht das eine Datei zu erstellen die jeder editierend kann? In dem Fall koennte dann z.B. Mathieu den Innendurchmesser und Schnurstärke und ggf. das Material und die Teilenummer eintragen.

Viele Grüße,

Hagen

.

---

### **Post by "Wuff\_6.3" of Jun 24th 2021, 12:20 am**

#### [Quote from Insulaner](#)

Ich hatte schon mal überlegt eine O-Ring / Dichtring Tabelle hier im Forum ins Leben zu rufen. Geht das eine Datei zu erstellen die jeder editierend kann?

Super Idee!

---

### **Post by "Insulaner" of Jun 24th 2021, 8:43 am**

Hallo Tom,

[Quote from Wuff 6.3](#)

Super Idee!

geht das eine Datei im Forum zu haben die jeder editieren kann? Ich denke die kann nur ein Administrator anlegen, oder?

Ich würde auch gerne teure "Spezialschrauben" mit aufnehmen die man problemlos auch durch Normschrauben ersetzen kann. Oder auch z.B. Bremssattelventile die von ATE einen Bruchteil wie bei Mercedes kosten und nur z.B. 2mm länger sind. Die Unterschiede falls kein 100%er Ersatz könnte man ja beschreiben und dann kann jeder selber entscheiden.

Viele Grüße,

Hagen

.

---

### **Post by "ReinerE" of Jun 25th 2021, 10:31 am**

Hallo,

ich habe das gleiche Problem an einem V8.

Ein herzliches "Danke schön" an alle die ihr Wissen hier zur Verfügung stellen.

Gruss

Reiner