

Replacing/Repairing the Automatic Gear Selector **BMW E32, E34, E36**

*Austausch/Reparatur Wahlhebelschalter **BMW E32, E34, E36***

Benötigte Werkzeuge:

Inbusschlüssel 3mm (nur Austausch)

Teppichmesser, Skalpell

Spitzzange

Schere

Drahtschere (bei Option Feder)

Needed Tools:

Hex Tool 3mm (replacement only)

Cutterknife, Scapel

Needle-Nose-Pliers

Scissors

Wire Cutter (opting for spring

Benötigte Teile:

*Feder 9,90x43,0mm (z.B. Bauhaus, ca. 1€)
oder ähnlich ODER*

Gummi, z.B. von Vollgummi Schubkarrenreifen

Needed Parts:

Spring 9,90x43,0mm (Do-it-yourself stores)
or similar OR

Rubber, e.g. a tubeless solid tire (foamed)

Everybody gets to the point in some time: The Automatic Gear Selector is to be replaced for cosmetic reasons or needs a repair due to the fact that the Lock Release Knob on the lower side of the selector gets stuck in the upper position and the Gear Selector can move without protection to every position/ gear accidentally, probably causing damage to the transmission or even the whole car if set in motion by mistake. This guide is to help fixing the problem, but it needs to be understood that following these steps is solely at your own risk, and the author does not assume or accept any responsibility. If in doubt, always have work done at a certified mechanic!

Jeder kommt einmal an den Punkt, an dem er aus optischen Gründen den Schaltknopf wechseln möchte, oder eine Reparatur notwendig wird. Wenn der Arretierhebel unten am Wahlhebel in der oberen Position verharrt, kann der Wahlhebel ohne Schutz durch die Kulisse bewegt werden, was zu einem Schaden am Getriebe oder sogar am Fahrzeug führen kann. Diese Anleitung soll dabei helfen, daß Problem zu lösen, aber ich übernehme keinerlei Verantwortung für evtl. Schäden. Das Benutzen dieser Anleitung erfolgt ausschliesslich auf eigenes Risiko! Wenn Du unsicher bist, wende Dich an den KFZ Mechaniker Deines Vertrauens!

A Disassembly/ Ausbau Assembly/Einbau

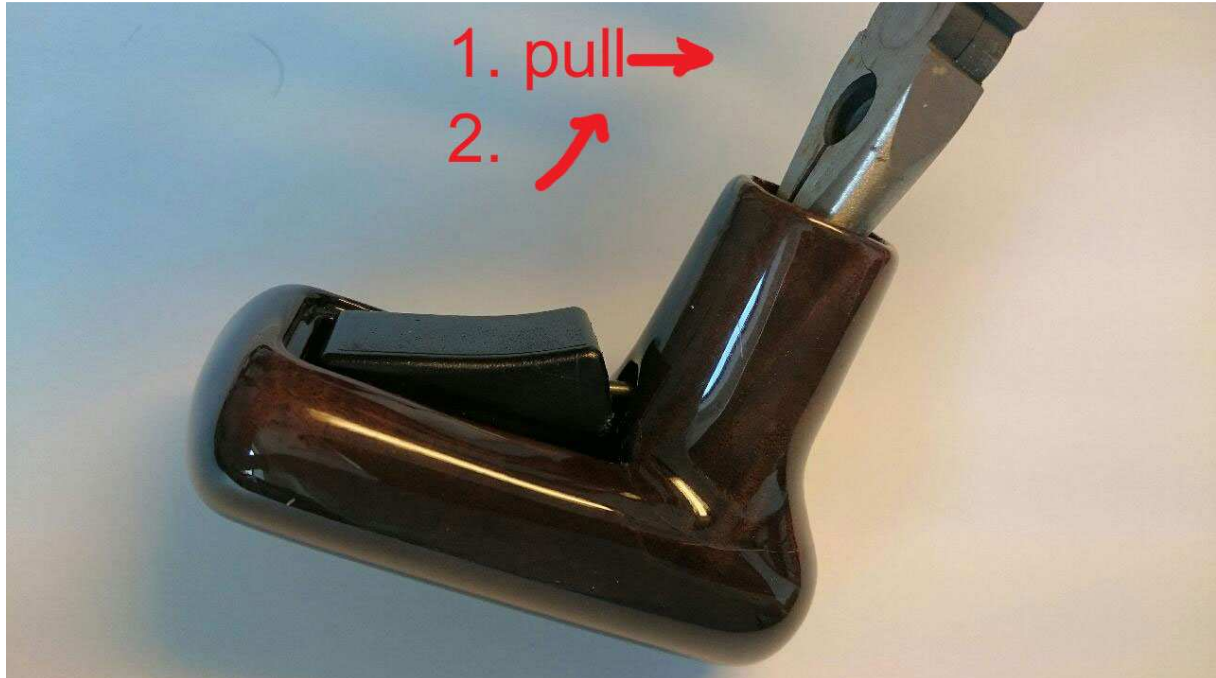
Make sure the car is parked safely, Engine OFF, parking brake set. Take the Gear selector out of P into the lowest gear to conveniently access the rear with the 3mm Hex tool. Unscrew the little screw and make sure not to lose it ;) Thereafter push the lock release knob and pull the Gear Selector carefully upwards. The long white plastic locking Pin should still be inserted. Fiddle is out, because you'll need it for the new knob, or disassemble it anyways for the repair. Just exchanging: Install vice versa.

Bei geparktem Auto, Motor AUS und Handbremse angezogen, den Wahlhebel aus P in den kleinsten Gang ziehen, um mit dem 3mm Inbusschlüssel die kleine Schraube am hinteren Teil des Wahlhebels zu lösen. Bitte nicht die kleine Schraube verlieren ;) Danach den Arretierhebel des Wahlhebels drücken und den Wahlhebel vorsichtig nach oben ziehen. Der lange weisse Plastikarretierstift sollte noch im Hebel hängen. Diesen dann vorsichtig herausfummeln, da er für den neuen Schalthebel benötigt wird, bzw. für die Reparatur eh ausgebaut wird. Bei Austausch einfach umgekehrt zusammenbauen.

B Repairing the Shiftknob/ Reparatur des Wahlhebels

Take the Needle Nose Pliers and insert them to pull the pin out of the Lock Release Knob

Mit der Spitzzange den Stift aus dem Arretierhebel ziehen



Now the Lock Release Knob can be moved up higher and you can carefully remove the debris of the old rubber inlay. Here you see the old inlay still in one piece. Don't scratch your wood/leather...

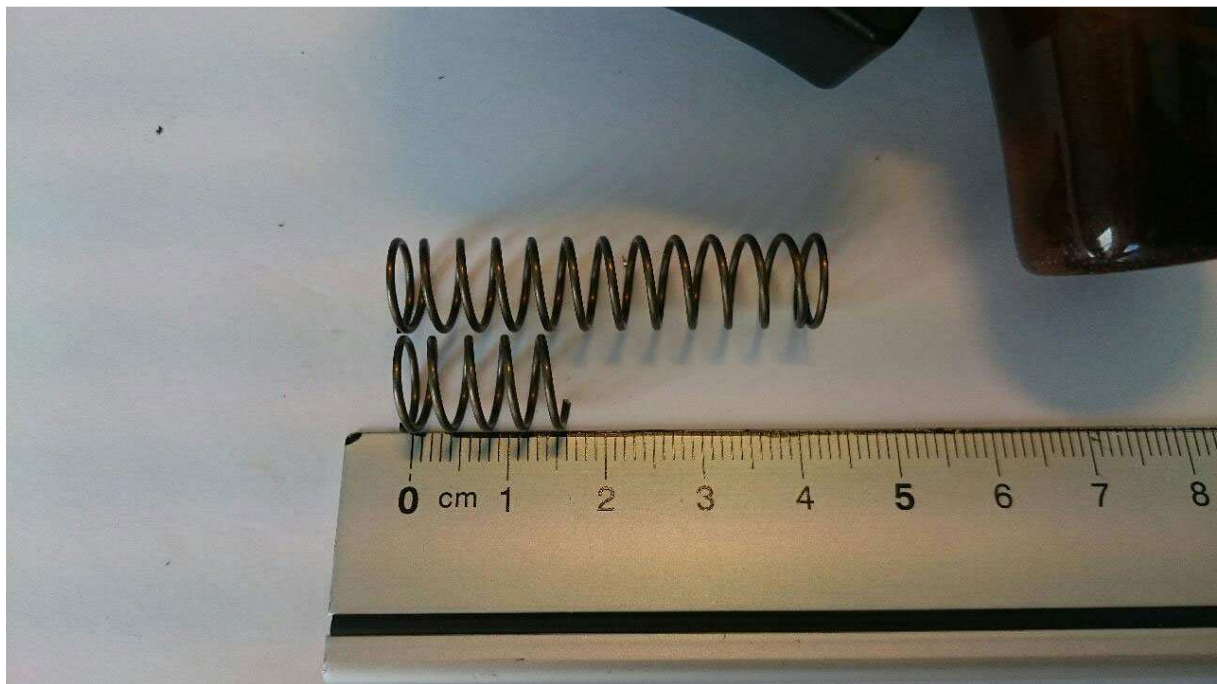
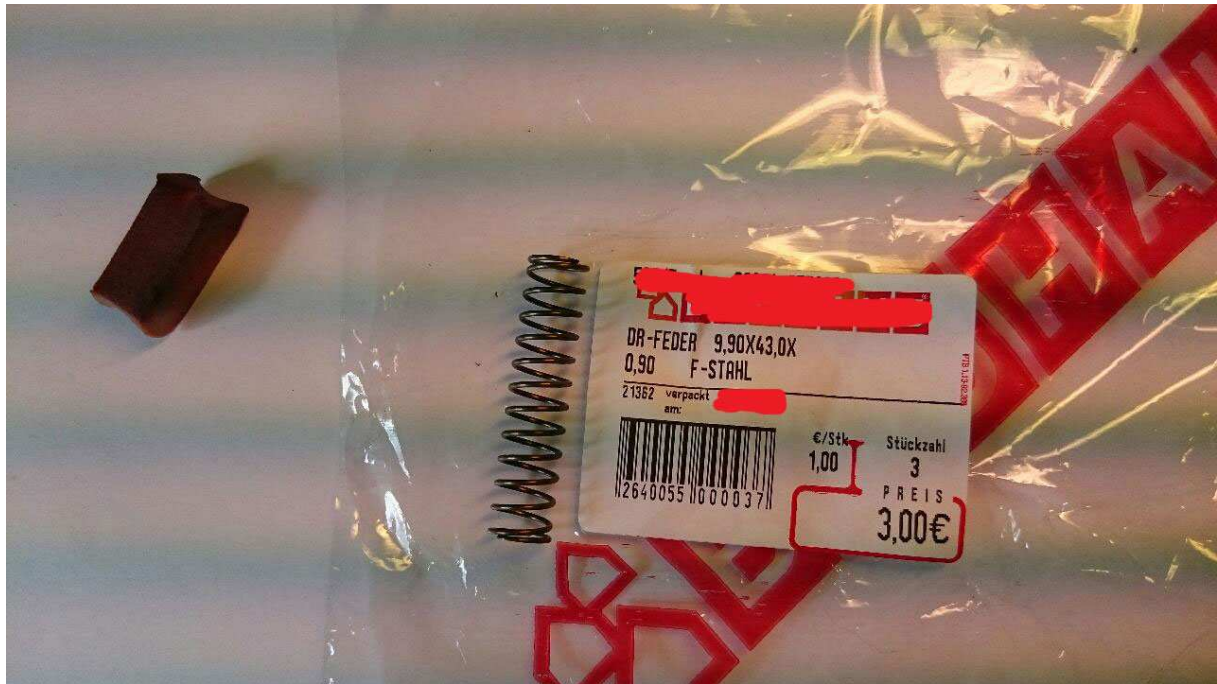
Der Arretierhebel kann nun höher bewegt werde. Vorsichtig die verbleibenden Teile des alten Gummieinsatzes entfernen. Nicht das Holz oder Leder zerkratzen...





You have the choice or try both: You either cut the spring to your likes, or you cut yourself a piece of rubber. Suggestions Rubber: close to 10x10x22mm Spring: 26mm

*Du hast die Wahl: Entweder Gummi oder Feder, oder einfach beides ausprobieren! Empfehlung
Gummi: 10x10x22mm Feder: 26mm*



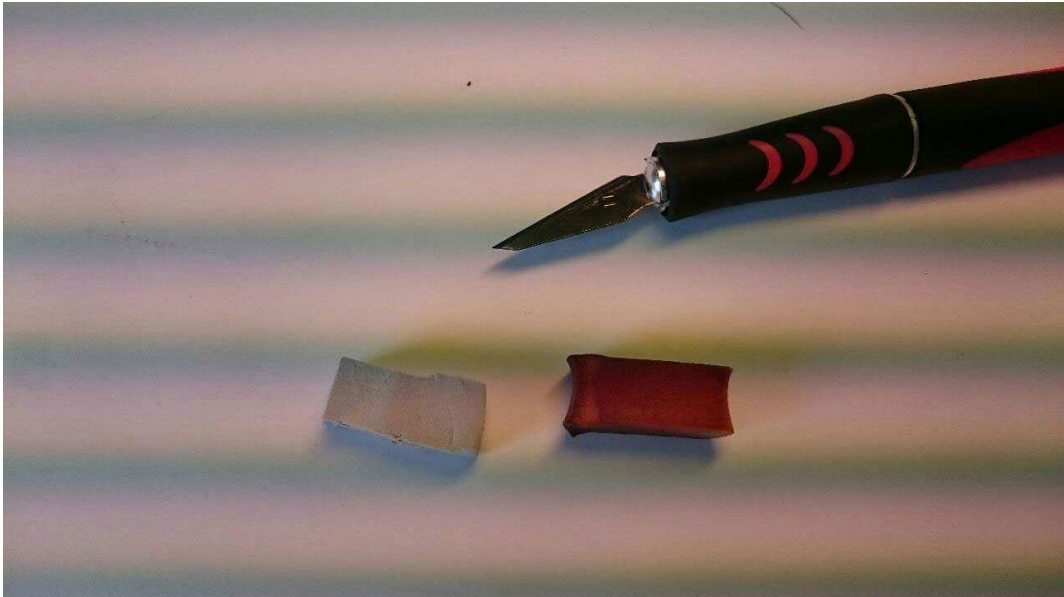
Spring: Carefully insert the spring (turning it like a screw might help) and place it so that the one end slips into the one side of the Gear Selector in the rear, and the other side is placed already under tension in the cavity of the Lock release knob (where the rubber was stuck in before). There is other ways with a shorter spring (I tried 1,7mm), for example, put on the nose of the Lock Release Knob in a 90degree angle...but I feared maybe it could tilt one day and then block the Lock Release Knob, making it necessary to disassemble everything again. So I tried the first option and it feels quite protected against faults to me. It may take some patience to get the spring in the desired position. Squeeze the trigger (lock release knob) a few times to see how it works and if it feels right. If it is fine, keep slight pressure on the trigger and start the assembly, since when the trigger is too loose, the spring might move to an unwanted position and you start adjusting all over again.

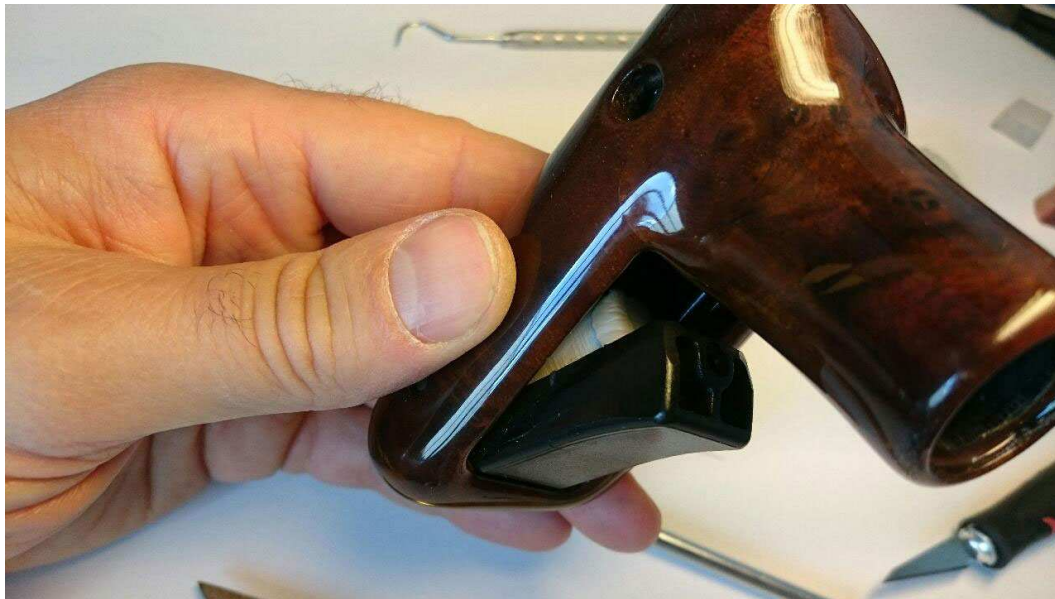
Feder: *Vorsichtig die Feder so einführen (einfach wie eine Schraube eindrehen), daß das eine Ende hinten auf der linken oder rechten Seite gehalten wird, und dann unter Spannung den vorderen Teil in die Vertiefung des Arretierhebels einsetzen (wo vorher das Gummi eingesetzt war). Es gibt auch andere Möglichkeiten mit kürzeren Federn (ich hab 1,7mm versucht), wo die Feder auf die Nase des Arretierhebels im 90 Grad Winkel aufgesetzt wurde...aber ich habe befürchtet, daß nach einiger Zeit die Feder verrutschen könnte, und dann den Arretierhebel blockiert. Dann kann man wieder alles ausbauen. Also bin ich bei der ersten Variante geblieben, die sich aus meiner Sicht recht sicher gegen mögliche Fehler zeigt. Es braucht ein bisschen Geduld und Fingerspitzengefühl, die Feder entsprechend zu positionieren. Drück den Arretierhebel ein paar mal um zu sehen ob alles funktioniert und wie es sich anfühlt. Wenn alles ok ist einfach einen leichten Druck auf dem Arretierhebel ausüben und den Zusammenbau starten, da sonst die Feder wieder verrutschen könnte.*



Rubber: The rubber is no real rubber. I took a full foamed plastic wheel (see pictures) which looked quite durable to me. My earliest try with a real eraser/rubber looked good at first, but is not really holding on in the long term. Just cut a piece close to the recommended dimensions and insert it in the original place. If it is not satisfactory, just cut a smaller or bigger piece as needed. Squeeze the trigger (lock release knob) a few times to see how it works and if it feels right. Start the assembly...

Gummi: *Das Gummi ist kein echter Gummi. Ich habe einfach ein "Vollgummi" Rad genommen, wie es häufig auch für Schubkarren angeboten wird. Es ist ein aufgeschäumtes Material, und scheint mir sehr haltbar. Einfach ein Stück in etwa der angegebenen Dimensionen schneiden, und dann wieder in ursprünglichen Platz drücken. Wenns sich nicht gut anfühlt, einfach ein bisschen grösser oder kleiner schneiden, je nach Bedarf. Drück den Arretierhebel ein paar mal um zu sehen ob alles funktioniert und wie es sich anfühlt. Dann den Zusammenbau starten....*





C Assembly/ Zusammenbau:

See A, but when installing the little metal pin back in the „Trigger“ just use the long nose pliers for a rough positioning. Pushing the trigger should push the pin further in, then I used a scissor blade to push it all the way, because the pliers were too bulky.

Wie A, aber wenn der kleine Metallstift mit der Spitzzange in den Arretierhebel eingesetzt wird, dann nur in die ungefähre Position, den Arretierhebel drücken, dann sollte der Stift automatisch weiter herein gedrückt werden. Ich habe dann mit einer schmalen Schere den Stift bis zum Anschlag gedrückt, da die Spitzzange zu dick in der Öffnung war.





D Plus Minus

If you chose the rubber version or the option to use the spring is a matter of taste. I like the feel of the spring, but there may be a light mechanical noise to it when used. The spring will not get old unlike the rubber version after a few years, but if not correctly installed might pose a threat if blocking the Trigger (Lock Release Knob) in the down position, thus preventing the transmission to be selected in P or a driving mode. The rubber being the softer material to the plastic molding will wear out with time, the spring being the harder material to the shift knob plastic might carve itself in with time and extended use, but in my rookie opinion this is negligible.

Ob man die Version mit der Feder oder aber das Gummi bevorzugt ist reine Geschmackssache. Ich mag das Schalten mit der Feder, aber es kann von einem leichten mechanischem Geräusch begleitet sein. Die Feder verliert auch über die Jahre ihre Kraft nicht, kann aber bei falscher Installation eine Gefahr darstellen, wenn der Arretierhebel in der unteren Position durch ein evtl. Kippen der Feder geblockt wird. Das Gummi ist das weichere Material im Vergleich mit dem Plastik der Schalthebelform, während der Federstahl härter ist, und sich mit der Zeit und Gebrauch in das Plastik einarbeitet, was aber aus meiner Laiensicht vernachlässigbar ist.

Hope it helped and have fun!

Hoffentlich hat es geholfen, viel Spaß!