

ETZOLD

MERCEDES C-KLASSE

Von 6/00 bis 3/07



So wird's gemacht

PFLEGEN
WARTEN
REPARIEREN



DELIOUS KLASING

Dr. Etzold

Diplom-Ingenieur für Fahrzeugtechnik

So wird's gemacht

pflegen – warten – reparieren

Band 126

Mercedes C-Klasse (Typ 203) Limousine/T-Modell/ Sportcoupé

Benziner

1,8 l/105 kW (143 PS) 6/02 – 3/07
1,8 l/120 kW (163 PS) 6/02 – 3/07
1,8 l/125 kW (170 PS) 12/02 – 5/05
1,8 l/141 kW (192 PS) 6/02 – 5/05
2,0 l/ 95 kW (129 PS) 6/00 – 5/02
2,0 l/120 kW (163 PS) 6/00 – 5/02
2,3 l/145 kW (197 PS) 3/01 – 5/02
2,5 l/150 kW (204 PS) 6/05 – 3/07
2,6 l/125 kW (170 PS) 6/00 – 5/05
3,0 l/170 kW (231 PS) 6/05 – 3/07
3,2 l/160 kW (218 PS) 6/00 – 5/05
3,5 l/200 kW (272 PS) 6/05 – 3/07

Diesel

2,2 l/ 85 kW (115 PS) 6/00 – 4/03
2,2 l/ 90 kW (122 PS) 5/03 – 3/07
2,2 l/105 kW (143 PS) 6/00 – 2/04
2,2 l/110 kW (150 PS) 3/04 – 3/07
2,7 l/125 kW (170 PS) 6/00 – 5/05
3,0 l/165 kW (224 PS) 6/05 – 3/07

Delius Klasing Verlag



Lieber Leser,

viele Millionen Autofahrer im In- und Ausland nutzen seit über dreißig Jahren die Reparatur-Handbuchreihe »So wird's gemacht«, um Reparaturarbeiten am eigenen Auto selbst durchführen zu können. Und das soll auch so bleiben.

Seitdem es die Buchreihe gibt, hat die technische Entwicklung unserer Autos einen kräftigen Schub bekommen, so dass manche Reparatur mit den Möglichkeiten eines Heimwerkers nicht mehr durchführbar ist. Und das wird auch bei der C-KLASSE deutlich. Zu Käfers-Urzeiten wurden noch alle 5.000 Kilometer die Zündkerzen ausgewechselt und sechs Schmiernippel an der Vorderachse abgeschmiert. Schon lange gibt es keine Schmiernippel am Fahrzeug mehr, und die Zündkerzen müssen kaum noch ausgewechselt werden. Dafür hatte der Käfer noch Technik zum Anfassen. Heute gibt es in vielen Technikbereichen nur noch eine Blackbox, die bei einem Defekt komplett ausgetauscht werden muss.

Manche Arbeiten sind also nicht mehr oder nur mit großem Aufwand durchführbar, und so werden Sie als bekennender »So wird's gemacht«-Fan vielleicht einige Arbeitsanleitungen vermissen, die bislang zum Inhalt der Bücher gehörten. Das liegt dann also nicht an der Faulheit des »So wird's gemacht«-Teams, sondern am technischen Fortschritt: Ohne Fehlerauslesegerät und die entsprechenden Prüf- und Einstellwerkzeuge können Sie am elektronischen Motormanagement nicht mehr selbst Hand anlegen. Vermissen werden Sie möglicherweise auch die sonst beigefügten Stromlaufpläne. Auch in diesem Punkt wollten wir nicht sparen, doch aus rechtlichen Gründen dürfen wir die Pläne nicht veröffentlichen. In der MERCEDES-Werkstatt liegen diese in gedruckter Form vor, und da wird man Ihnen als MERCEDES-Fahrer sicherlich gerne eine Kopie zur Verfügung stellen.

Wenn Sie bei Ihren Arbeiten an der C-KLASSE an einen Punkt stoßen, der nicht exakt mit unserer Beschreibung übereinstimmt, dann zerreißen Sie nicht gleich Ihr schönes Buch, sondern haben Sie bitte Verständnis für das eigentliche Problem: Wir können nicht für jedes Modelljahr ein neues C-Modell kaufen, um zu kontrollieren, was umkonstruiert wurde. Wir, und sicherlich auch alle anderen C-KLASSE-Fahrer, fänden es deshalb ausgesprochen nett, wenn Sie Ihre Reparaturkenntnisse in einer kurzen E-Mail dem Verlag mitteilen

würden. Dann können wir Ihre Erfahrungen in einer Neuauflage berücksichtigen. Und sollten Sie eine digitale Kamera zur Hand haben, dann machen Sie doch gleich ein Foto von Ihrer Entdeckung und schicken Sie es uns zu. Übrigens: Eine digitale Kamera ist bei der Demontage hervorragend als elektronisches Notizbuch geeignet.

Bevor Sie nun Ihr Auto zerlegen, sollten Sie sich im vorliegenden Buch über die Arbeitsschritte informieren und Ihr Werkzeug überprüfen. Das macht Sinn, denn selbst der bisherige Zündkerzenschlüssel könnte nicht mehr passen; und das Bordwerkzeug ist auf den Bordwagenheber reduziert worden. Neben der üblichen Werkzeug-Grundausstattung benötigen Sie auch einen Satz Torx-Schraubendreher, denn ohne diesen können Sie kaum noch eine Schraube lösen. Außerdem sollten Sie sich einen Kunststoffkeil zulegen, wie er im Kapitel »Werkzeugausrüstung« abgebildet ist. Bei den heutigen Autos werden die Kunststoffteile nur noch eingeklipst, um sie schnell und preiswert montieren zu können. Der Ausbau dieser Teile erweist sich jedoch eher als problematisch, denn wenn zu stark am Plastikteil gezogen wird, ist auch schon eine Haltezunge abgerissen und das Teil wertlos. Was Sie auch noch benötigen, ist ein Drehmomentschlüssel, denn die meisten Schrauben müssen mit einem vorgeschriebenen Anzugsdrehmoment festgezogen werden. Diese Schrauben-Anzugsdrehmomente haben wir im Text **fett** markiert.

Schon diese wenigen Praxisbeispiele machen deutlich: Die Schrauberwelt ist kompliziert geworden. Dennoch: Lassen Sie sich bei Ihrer C-KLASSE nicht davon abhalten, das zu tun, was Sie schon immer gern taten: selbst am Auto schrauben.

Rüdiger Etzold

PS: Sie haben an Ihrer C-KLASSE etwas entdeckt, was andere C-KLASSE-Fahrer unbedingt wissen sollten, dann mailen Sie uns doch Ihre Erkenntnisse zu: info@delius-klasing.de

Inhaltsverzeichnis

Mercedes C-Klasse (203)	11	Fahrzeuge mit Tele-Aid: Batterie für	
Fahrzeug- und Motoridentifizierung	12	Notrufsystem erneuern	47
Motordaten	13	Relais für Luftpumpe erneuern	47
Ladeluft-Kompressor	14	Wagenpflege	48
Wartung	15	Fahrzeug waschen	48
Wartungsplan	15	Lackierung pflegen	48
Wartungsarbeiten	17	Unterbodenschutz/Hohlraumkonservierung	49
Motor und Abgasanlage	17	Polsterbezüge pflegen/reinigen	49
Motorölstand prüfen	17	Steinschlagschäden ausbessern	50
Motor/Motorraum: Sichtprüfung auf Undichtigkeiten	19	Werkzeugausrüstung	51
Motoröl wechseln/Ölfiler ersetzen	20	Motorstarthilfe	52
Kühlmittelstand prüfen	22	Fahrzeug abschleppen	53
Frostschutz prüfen	23	Fahrzeug aufbocken	54
Keilrippenriemen prüfen	23	Elektrische Anlage	55
Kraftstofffilter aus- und einbauen	24	Messgeräte	55
Kraftstofffilter entwässern	26	Messtechnik	56
Motor-Luftfilter: Filtereinsatz erneuern	26	Elektrisches Zubehör nachträglich einbauen	57
Sichtprüfung der Abgasanlage	27	Fehlersuche in der elektrischen Anlage	58
Zündkerzen aus- und einbauen	28	Elektrischen Schalter auf Durchgang prüfen	59
Zündkerzenwerte für C-KLASSE-Motoren	29	Relais prüfen	59
Getriebe/Achsantrieb	30	Steckverbinder trennen	60
Getriebe: Sichtprüfung auf Undichtigkeiten	30	Scheibenwischermotor prüfen	60
Gelenkscheiben der Gelenkwelle prüfen	30	Heizbare Heckscheibe prüfen	61
Fahrwerk/Lenkung	31	Bremslicht prüfen	61
Vorderachsgelenke prüfen	31	Zündschlüssel/Fernbedienung: Batterie wechseln	62
Lenkung: Faltenbälge prüfen/Spurstangen		Hupe aus- und einbauen	62
auf Spiel prüfen	31	Sensoren für Einparkhilfe aus- und einbauen	63
Ölstand für Servolenkung prüfen	32	Außentemperaturfühler aus- und einbauen	63
Ölstand der Niveauregulierung prüfen	32	Relais aus- und einbauen	63
Bremsen/Reifen/Räder	33	Sicherungen auswechseln	64
Bremsflüssigkeitsstand prüfen	33	Batterie aus- und einbauen	65
Bremsleitungen sichtprüfen	34	Batterie prüfen	66
Scheibenbremsbeläge: Dicke prüfen	34	Batterie laden	68
Feststellbremse prüfen/einbremsen	35	Batteriepole reinigen	69
Feststellbremse nachstellen	36	Batterie entlädt sich selbstständig	69
Bremsflüssigkeit wechseln	37	Batterie lagern	69
Reifenprofil prüfen	39	Störungsdiagnose Batterie	70
Reifenfülldruck prüfen	39	Generator-Ladespannung prüfen	71
Reifendichtmittel »TIREFIT«: Verfallsdatum prüfen	40	Generator aus- und einbauen	71
Reifenventil prüfen	40	Spannungsregler aus- und einbauen/	
Karosserie/Innenausstattung/Heizung	41	Schleifkohlen ersetzen	73
Sichtprüfung aller Sicherheitsgurte	41	Störungsdiagnose Generator	74
Staubfilter aus- und einbauen	42	Anlasser aus- und einbauen	75
Aktivkohlefilter erneuern	42	Magnetschalter für Anlasser aus- und einbauen	76
Anhängevorrichtung prüfen/reinigen/schmieren	43	Magnetschalter für Anlasser prüfen	76
Schiebedach: Mechanik reinigen	44	Störungsdiagnose Anlasser	77
Elektrische Anlage	45		
Kontrollleuchten/Außenbeleuchtung: Funktion prüfen	45		
Wischergummi prüfen	45		
Scheibenwaschanlage prüfen	45		
Batterie: Flüssigkeitsstand prüfen	46		
Serviceanzeige im Kombiinstrument zurücksetzen	46		

Scheibenwischanlage	78
Scheibenwischergummi aus- und einbauen	78
Scheibenwaschdüsen einstellen	79
Scheibenwaschdüse für Frontscheibe aus- und einbauen	80
Scheibenwaschdüse für Heckscheibe aus- und einbauen	80
Wischerarme an der Frontscheibe aus- und einbauen	81
Wischerarm an der Heckscheibe aus- und einbauen	81
Anstellwinkel für Wischerarme prüfen/einstellen	82
Wischermotor an der Frontscheibe aus- und einbauen	82
Wischermotor an der Heckscheibe aus- und einbauen	83
Scheibenwaschbehälter/Pumpenmotor aus- und einbauen	84
Regensensor aus- und einbauen	84
Störungsdiagnose Scheibenwischergummi	85
Beleuchtungsanlage	86
Lampentabelle	86
Glühlampen für Außenleuchten auswechseln	86
Glühlampen für Innenleuchten auswechseln	91
Scheinwerfer aus- und einbauen	93
Nebelscheinwerfer aus- und einbauen	94
Streuscheibe der Nebelscheinwerfer aus- und einbauen	94
Heckleuchten aus- und einbauen	95
Armaturen/Schalter/Radioanlage	96
Kombiinstrument aus- und einbauen	96
Lenkstockschalter aus- und einbauen	97
Kontaktspirale aus- und einbauen	97
Schalter an der vorderen Deckenleuchte aus- und einbauen	98
Schaltergruppe linke Bedienungstafel aus- und einbauen	99
Schalter Mittelkonsole aus- und einbauen	99
Schalter in den Türen aus- und einbauen	100
Türschalter für Innenbeleuchtung aus- und einbauen	101
Warnanzeigen für Einparkhilfe aus- und einbauen	102
Zigarettenanzünder aus- und einbauen	102
Radio aus- und einbauen	103
Lautsprecher aus- und einbauen	104
Heizung/Klimatisierung	106
Klimaanlage	107
Luftaustrittsdüsen aus- und einbauen	108
Stellmotoren für Lüftungsklappen aus- und einbauen	110
Heizungs-/Klimabedieneinheit aus- und einbauen	111
Gebläsemotor für Heizung/Klimaanlage aus- und einbauen	111
Umluft-/Frischluftklappen einstellen	111
Gebläseregelstufe für Heizung/Klimaanlage aus- und einbauen	112
Elektrischer Zuheizter	112
Sensoren für Klimaanlage aus- und einbauen	112
Störungsdiagnose Heizung	113

Fahrwerk	114
Vorderachse	115
Federbein aus- und einbauen	116
Federbein vorn	117
Federbein zerlegen/Stoßdämpfer/ Schraubenfeder aus- und einbauen	117
Stoßdämpfer prüfen	118
Stoßdämpfer verschrotten	119
Koppelstange aus- und einbauen	119
Hinterachse	120
Stoßdämpfer hinten aus- und einbauen	121
Stoßdämpfer/Schraubenfeder hinten	122
Schraubenfeder hinten aus- und einbauen	122
Hinterachswelle	124
Hinterachswelle aus- und einbauen	125
Hinterachswelle zerlegen/Gummimanschetten ersetzen	127
Lenkung/Airbag	129
Airbag-Sicherheitshinweise	130
Airbag-Einheit am Lenkrad aus- und einbauen	131
Lenkrad aus- und einbauen	131
Lenkrad/Lenkgetriebe	133
Spurstangenkopf aus- und einbauen	134
Lenkmanschette aus- und einbauen	134
Räder und Reifen	135
Reifenfülldruck	135
Reifen- und Scheibenrad- Bezeichnungen/Herstellungsdatum	136
Auswuchten von Rädern	136
Austauschen der Räder/Laufrichtung beachten	137
Schneeketten	138
Reifenpflegetipps	138
Fehlerhafte Reifenabnutzung	139
Bremsanlage	140
Technische Daten Bremsanlage	142
Scheibenbremsbeläge vorn aus- und einbauen	145
Bremssattel vorn aus- und einbauen	148
Scheibenbremsbeläge hinten aus- und einbauen	149
Bremssattel hinten aus- und einbauen	151
Bremsscheibe aus- und einbauen	152
Bremsscheibe prüfen	153
Bremssattel für Feststellbremse aus- und einbauen	154
Seilzug für Feststellbremse aus- und einbauen	156
Bremslichtschalter aus- und einbauen	157
Bremsanlage entlüften	158
Bremsschlauch aus- und einbauen	160
Bremskraftverstärker prüfen	161
Störungsdiagnose Bremse	162
Motor-Mechanik	164
4-Zylinder-Benzinmotor 111	165
Zylinderkopf aus- und einbauen	166
Zylinderkopfdeckel aus- und einbauen	167
Kettenspanner aus- und einbauen	168
Nockenwellen-Grundstellung prüfen/einstellen	169
Keilrippenriemen aus- und einbauen	170

4-Zylinder-Benzinmotor 271	171	Zündanlage	208
Zylinderkopfdeckel ausbauen	171	Sicherheitsmaßnahmen bei Arbeiten am	
Zylinderkopf-Anzugsmethode	172	Zünd- und Einspritzsystem	208
Keilrippenriemen aus- und einbauen	173	Zündsystem	208
Geräuschdämpfer aus- und einbauen	174	Zündspulen aus- und einbauen	209
6-Zylinder-Benzinmotor 112	175	Diesel-Einspritzanlage	210
Dieselmotor 611/612/646	177	Diesel-Einspritzverfahren	210
Motorraumabdeckung unten aus- und einbauen	177	Diesel-Vorglühanlage	210
Motorabdeckung oben aus- und einbauen	177	Glühkerzen prüfen	211
Motor auf Zünd-OT für Zylinder 1 stellen	178	Glühkerzen aus- und einbauen	211
Zylinderkopfdeckel aus- und einbauen	179	Einspritzventile aus- und einbauen	212
Zylinderkopf aus- und einbauen	179	Hochdruckpumpe/Vorförderpumpe/	
Vordere Abdeckung aus- und einbauen	181	Kraftstofffilter/Kraftstoffkühler	213
Obere Gleitschiene aus- und einbauen	182	Niederdruck-Kraftstoffkreislauf entlüften	214
Nockenwellen aus- und einbauen	182	Luftmassenmesser aus- und einbauen	214
Zwischenrad für Hochdruckpumpe		Unterdrucksystem	215
aus- und einbauen	184	Störungsdiagnose Diesel-Einspritzanlage	215
Kettenspanner aus- und einbauen	184	Kraftstoffanlage	216
Keilrippenriemen aus- und einbauen	185	Kraftstoff sparen beim Fahren	216
Motor starten	186	Sicherheits- und Sauberkeitsregeln bei	
Störungsdiagnose Motor	186	Arbeiten an der Kraftstoffversorgung	216
Motor-Schmierung	187	Kraftstoffbehälter (Tank)/Kraftstoffpumpe	217
Ölkreislauf	188	Kraftstoffdruck abbauen	217
Öldruck prüfen	188	Kraftstoffpumpe/Tankgeber aus- und einbauen	218
Ölstandgeber aus- und einbauen	189	Luftfilter/Luftfiltergehäuse	219
Ölfilter	190	Luftfilter aus- und einbauen	220
Störungsdiagnose Ölkreislauf	191	Abgasanlage	223
Motor-Kühlung	192	Katalysatorschäden vermeiden	223
Kühlmittelkreislauf	192	Funktion des Katalysators	224
Kühler-Frostschutzmittel	192	Abgasturbolader	225
Kühlmittel ablassen und auffüllen	193	Diesel-Partikelfilter	226
Kühlmittelpumpe/Kühlmittelregler	194	Abgasanlage aus- und einbauen	227
Kühlmittelregler (Thermostat) aus- und einbauen	195	Abgasanlage auf Dichtigkeit prüfen	228
Kühlmittelregler (Thermostat) prüfen	195	Abgasanlagen-Übersicht	229
Kühlsystem prüfen	196	Kupplung/Getriebe	230
Kühlmittelpumpe aus- und einbauen	197	Kupplung aus- und einbauen/prüfen	231
Kühler/Lüfter	199	Kupplungsbetätigung entlüften/	
Kühler/Ausgleichbehälter	199	Hydraulikflüssigkeit erneuern	233
Lüfter aus- und einbauen	200	Hydraulische Kupplungsbetätigung	234
Kühler aus- und einbauen	200	Getriebe	235
Störungsdiagnose Motor-Kühlung	201	Getriebe aus- und einbauen	236
Motor-Management	202	Gelenkwelle (Kardanwelle) aus- und einbauen	238
Sicherheitsmaßnahmen bei Arbeiten am		Schaltung	240
Benzin-Einspritzsystem	202	Schaltung einstellen	240
Benzin-Einspritzanlage	203	Schaltbetätigung Automatikgetriebe	240
Funktion des Motormanagements beim Benzinmotor	203	Karosserie außen	241
Leerlaufdrehzahl/Zündzeitpunkt/ CO-Gehalt		Sicherheitshinweise bei Karosseriearbeiten	241
prüfen/einstellen	204	Steinschlagschäden an der Windschutzscheibe	242
Allgemeine Prüfung der Benzin-Einspritzanlage	204	Unterbodenabdeckung aus- und einbauen	242
Luftmassenmesser aus- und einbauen	204	Wassersammler aus- und einbauen	243
Luftmassenmesser/Saugrohr	204	Motorhaube aus- und einbauen	243
Einspritzventile prüfen	205	Motorhaubenverkleidung aus- und einbauen	244
Kraftstoffverteilerrohr/Einspritzventil		Motorhaube einstellen	244
aus- und einbauen	205	Motorhaubenschloss aus- und einbauen	245
Kraftstoffverteiler/Einspritzventil/Schalter/Geber	206		
Störungsdiagnose Benzin-Einspritzanlage	207		

Motorhaubenzug am Motorhaubenschloss	
aushängen	245
Kühlergrill aus- und einbauen	246
Windlaufgrill aus- und einbauen	246
Stoßfänger vorn aus- und einbauen	247
Stoßfänger hinten aus- und einbauen	248
Kotflügel vorn aus- und einbauen	249
Schutzleiste am Kotflügel aus- und einbauen	250
Schutzleiste am Stoßfänger aus- und einbauen	250
Schutzleiste an der Tür aus- und einbauen	251
Innenkotflügel vorn aus- und einbauen	252
Innenkotflügel hinten aus- und einbauen	253
Tür vorn aus- und einbauen	253
Tür einstellen	254
Türverkleidung vorn aus- und einbauen	254
Dreieckblende aus- und einbauen	256
Türgriff außen aus- und einbauen	257
Verkleidung Außenspiegel aus- und einbauen	258
Außenspiegel aus- und einbauen	259
Spiegelglas aus- und einbauen	259
Kofferraumdeckel aus- und einbauen	260
Kofferraumdeckel-Verkleidung aus- und einbauen	260
Schließbügel für Kofferraumschloss	
aus- und einbauen	261
Heckklappenschloss aus- und einbauen	262
Schließmechanik für Heckklappenschloss	
aus- und einbauen	263
Schließzylinder für Kofferraum-/	
Heckklappenschloss aus- und einbauen	264
Heckklappe aus- und einbauen	265
Heckklappe einstellen	265
Heckklappenverkleidung aus- und einbauen	
(T-Modell)	266
Heckklappenverkleidung aus- und einbauen	
(Sportcoupé)	268
Heckspoiler aus- und einbauen	269
Abschlussblende Laderaum aus- und einbauen	269
Innenausstattung	270
Wichtige Arbeits- und Sicherheitshinweise	270
Spreizclip aus- und einbauen	270
Abdeckung unter Armaturenbrett	
aus- und einbauen	271
Armaturenbrett-Unterteil aus- und einbauen	271
Handschuhfach aus- und einbauen	272
Abdeckung unter Handschuhfach	
aus- und einbauen	272
Mittelkonsole aus- und einbauen	273
Abdeckung obere Mittelkonsole aus- und einbauen	274
Innenspiegel aus- und einbauen	275
Verkleidung im Laderaum aus- und einbauen	275
Vordersitz aus- und einbauen	276
Rücksitzbank aus- und einbauen	277
Hutablage aus- und einbauen	277
Verkleidung der A- und B-Säule	
aus- und einbauen	278
Verkleidung der C-Säule aus- und einbauen	279
C-Klasse vernetzt	280

Mercedes C-Klasse (203)

Aus dem Inhalt:

- Modellvarianten
- Fahrzeugidentifizierung
- Motordaten

Im Juni 1993 startete auf dem deutschen Markt die erste Generation der C-KLASSE. Seit Juni 2000 ist die zweite Generation der C-Klasse auf dem Markt, der Typ 203. Zuerst wurde die Limousinen-Version eingeführt; es folgten im September 2000 das Sportcoupé und im Januar 2001 das T-Modell.

Für den Antrieb stehen Benzin- und Dieselmotoren mit unterschiedlichem Leistungsspektrum zur Verfügung. Bei allen Benzinmotoren werden Kraftstoffeinspritzung und Zündung von einem elektronischen Motormanagement gesteuert. Auch die Common-Rail-Direkteinspritzung (CDI) für die Dieselmotoren wird elektronisch gemanagt.

Bei der Vorderachse setzt DAIMLER-CHRYSLER auf das bewährte McPherson-System mit Schraubenfedern, Zweirohr-Stoßdämpfern und Drehstab-Stabilisator. Die Hinterachse besteht aus einem Raumlankersystem mit Schraubenfedern, Drehstab-Stabilisator und Einrohr-Gasdruckstoßdämpfern.

Im März 2004 erfolgte ein leichtes Facelift, bei dem die Frontstoßfänger und der untere Lufteinlass neu gestaltet wurden. Die Scheinwerfer sind in Klarglasoptik ausgeführt und die Kühlermaske hat jetzt 3, statt bisher 4 Lamellen.

Der vorliegende Band bezieht sich auf die C-Klasse von 6/00 bis 3/07 (Typ 203).

Limousine



T-Modell



Sportcoupé



T-Modell, Limousine, Sportcoupé ab 3/04



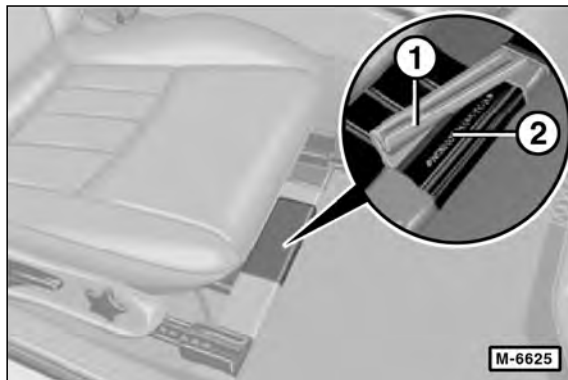
Fahrzeug- und Motoridentifizierung

Fahrgestellnummer

Anhand der Fahrgestellnummer kann das Fahrzeugmodell identifiziert werden. In der Fahrgestellnummer sind Modellreihe und Karosserievariante verschlüsselt aufgeführt.



Die Fahrgestell-Nummer (Fg-Nr.) oder Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) –1– befindet sich auf dem Typschild –2– unterhalb des Türschließzapfens –3– der Beifahrertür. 4 – Lacknummer.



Zusätzlich zur Angabe auf dem Typschild ist die Fahrzeug-Ident-Nummer (FIN) in die Karosserie eingeschlagen. Sie ist unten vor dem Beifahrersitz angebracht. Damit die FIN –2– sichtbar wird, Beifahrersitz ganz nach hinten schieben und Bodenbelag –1– nach oben klappen.

Aufschlüsselung der Fahrgestell-Nummer (FIN)

WDB	203	006	1	F	214 276
①	②	③	④	⑤	⑥

- ① WDB = Daimler-Benz AG bzw. Daimler-Chrysler AG (WDB = Westdeutschland Daimler-Benz)
- ② 203 = Modell-Typ: 203 = C-Klasse
- ③ 006 = Ausführung
 - 1. Ziffer: 0 = Limousine, 2 = T-Modell, 7 = Sportcoupé;
 - 2. Ziffer: 0 = 4-Zylinder-Dieselmotor
 - 3. Ziffer: 6 – Motor-Ausführung

- ④ 1 = Linkslenker
- ⑤ F = Herstellerwerk: F, G, H = Bremen; A, B, C, D, E = Sindelfingen; J = Rastatt
- ⑥ 214 276 = fortlaufende Seriennummer

Motornummer



Die Motornummer ist in den Motorblock eingeschlagen.

4-Zylinder-Benzinmotor: Hinten links –Pfeil–.

6-Zylinder-Benzinmotor: Hinten rechts.

Dieselmotor: Links über dem Motorträger.

Aufschlüsselung der Motornummer:

111	951	30	072313
①	②	③	④

- ① 111/271 = 4-Zylinder-Benzinmotor, 112/272 = 6-Zylinder-Benzinmotor, 611/646 = 4-Zylinder-Dieselmotor, 612 = 5-Zylinder-Dieselmotor, 642 = 6-Zylinder-Dieselmotor
- ② 951 = Motorvariante
- ③ 30 = Füllzeichen
- ④ 072313 = Fortlaufende Seriennummer

Modell		C 200 CDI	C 200 CDI	C 220 CDI	C 220 CDI	C 270 CDI	C 30 CDI AMG	C 320 CDI
Typ		203.004	203.007	203.006	203.008	203.016	203.018	203.020
Motorbezeichnung		611.962	646.962	611.962	646.963	612.962	612.990	642.910
Fertigung	von – bis	6/00 – 4/03	5/03 – 3/07	6/00 – 2/04	3/04 – 3/07	6/00 – 5/05	2/03 – 5/05	06/05 – 3/07
Hubraum	cm ³	2148	2148	2148	2148	2685	2950	2987
Leistung	kW bei 1/min PS bei 1/min	85/4200 115/4200	90/4200 122/4200	105/4200 143/4200	110/4200 150/4200	125/4200 170/4200	170/3800 231/3800	165/3800 224/3800
Drehmoment	Nm bei 1/min	250/1400	270/1600	315/1800 ¹⁾	340/2000	370/1600 ²⁾	540/2000	415/1400 ³⁾
Bohrung	Ø mm	88,0	88,0	88,0	88,0	88,0	88,0	83,0
Hub	mm	88,3	88,3	88,3	88,3	88,3	97,0	92,0
Verdichtung		18,0	18,0	18,0	18,0	18,0	16,5	18,0
Zylinder/Ventile pro Zylinder		R4/4	R4/4	R4/4	R4/4	R5/4	R5/4	V6/4
Motormanagement		EDC	EDC	EDC	EDC	EDC	EDC	EDC
Kraftstoff bleifrei	ROZ	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel
Wechselmengen								
Motoröl	Liter	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	8,5
Kühlflüssigkeit	Liter	11,9	9,75	11,9	9,75	12,4	13,0	7,6

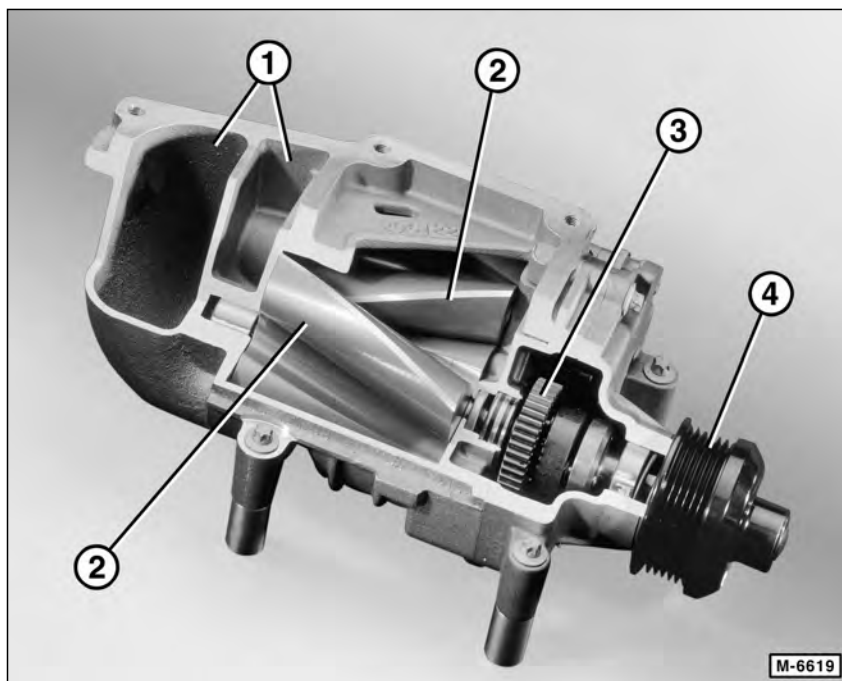
¹⁾ Maximales Drehmoment ab 05/03: 350 Nm bei 2000/min.

²⁾ Maximales Drehmoment mit Schaltgetriebe ab 06/02 sowie mit Automatikgetriebe: 400 Nm bei 1800/min.

³⁾ Maximales Drehmoment beim C320 CDI mit Automatikgetriebe: 510 Nm/1600/min.

CDI = **C**ommon-**R**ail **D**iesel **I**njection = Dieseleinspritzung mit gemeinsamem Verteilerrohr. **EDC** = **E**lectronic **D**iesel **C**ontrol = Elektronisches Diesel-Motormanagement.

Ladeluft-Kompressor



- 1 – Luftkanäle
- 2 – Drehkolben
- 3 – Verbindungszahnrad
- 4 – Antriebs-Riemenscheibe

Fahrwerk

Aus dem Inhalt:

■ Vorderachse

■ Stoßdämpfer

■ Lenkung/Airbag

■ Hinterachse

■ Schraubenfeder

■ Spurstange

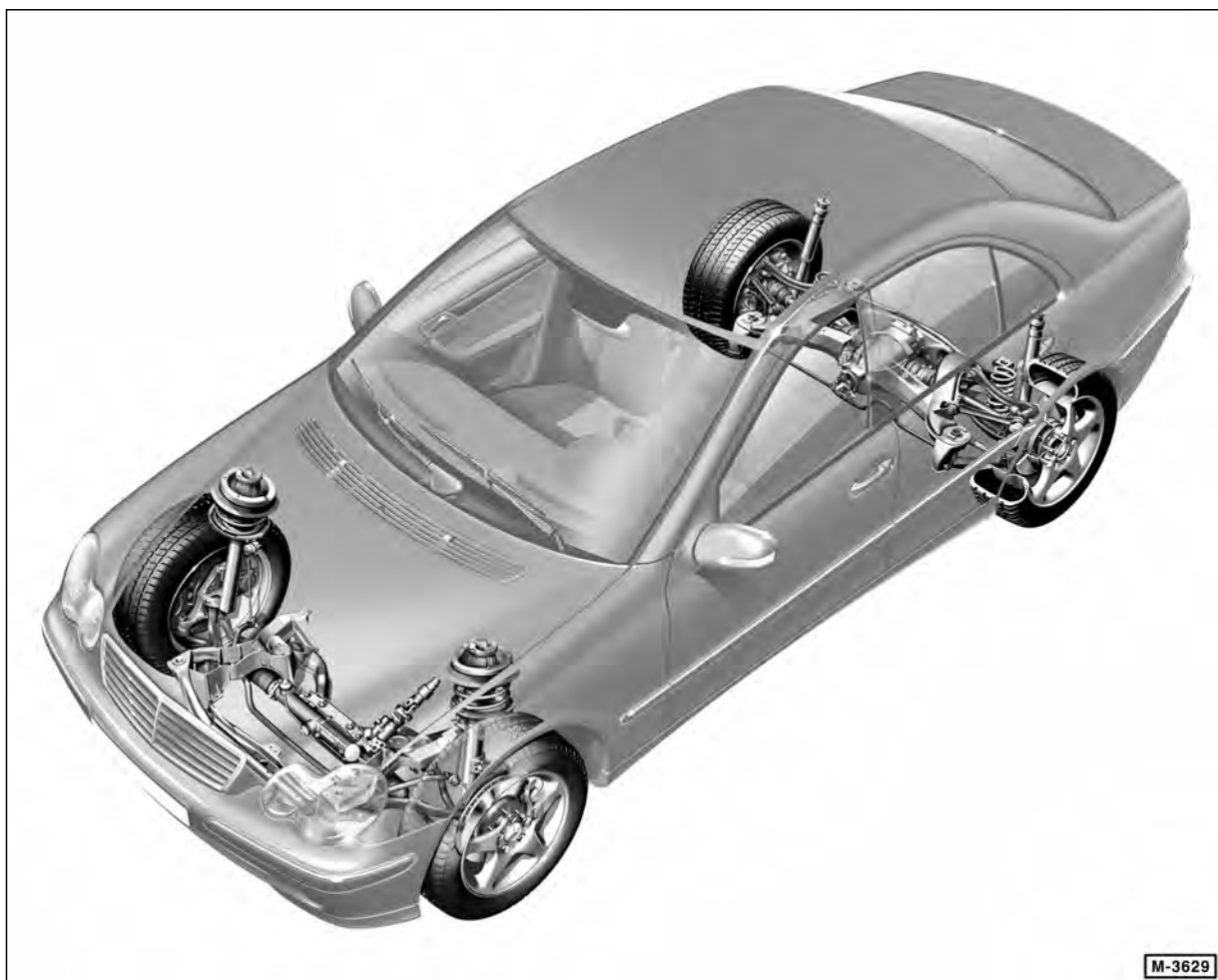
■ Federbein

■ Hinterachswelle

■ Räder und Reifen

Die C-KLASSE verfügt über eine Dreilenker-Vorderachse und eine Raumenker-Hinterachse, deren wichtigste Komponenten Schraubenfedern, Stabilisator und Gasdruckdämpfer sind. Die vorderen Achskomponenten sind zusammen mit

dem Zahnstangen-Lenkgetriebe, und den Motorlagern auf einem Vorderachsträger aus Aluminium montiert, der mit der Karosserie verschraubt ist.



M-3629

Vorderachse

Die Dreilenker-Vorderachse verfügt über McPherson-Federbeine und einen Drehstab-Stabilisator. Auf jeder Seite übernehmen 2 Querlenker die Radführung. Als dritter Vorderachsenlenker dient die Spurstange, die das querliegende Lenkgetriebe mit den Rädern verbindet.

Die Federbeine bestehen aus zylindrischen Schraubenfedern, Zweirohr-Stoßdämpfern und groß dimensionierten Kopflagern. Der Stabilisator ist nicht an der Radführung beteiligt, sondern über Verbindungsstangen (Koppelstangen) mit dem Federbein verbunden.

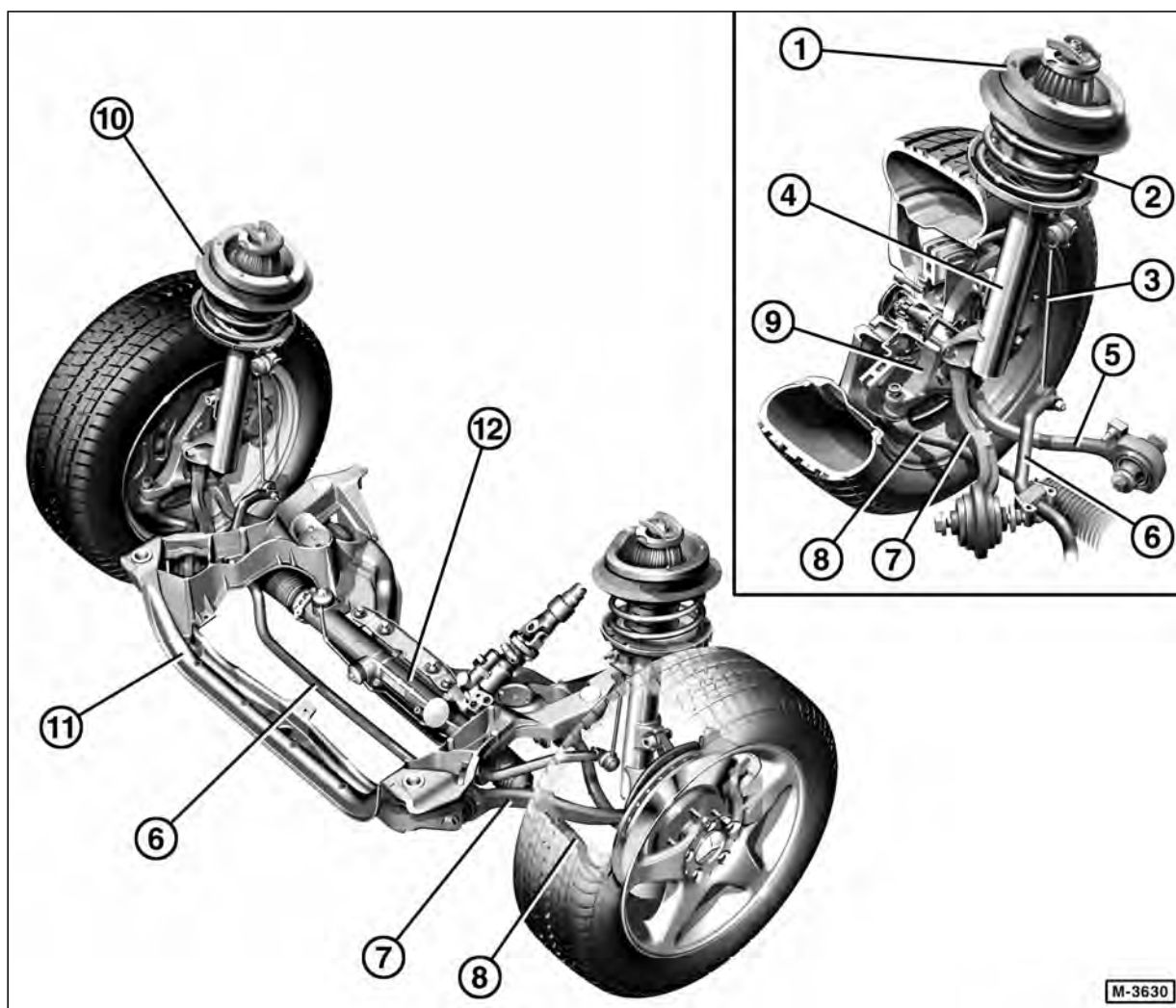
Optimale Fahreigenschaften und geringster Reifenverschleiß sind nur dann zu erzielen, wenn die Stellung der Räder einwandfrei ist. Bei unnormaler Reifenabnutzung sowie mangel-

hafter Straßenlage sollte die Werkstatt aufgesucht werden, um den Wagen optisch vermessen zu lassen. Die Fahrwerkvermessung kann ohne eine entsprechende Messanlage nicht durchgeführt werden. Der Achseinstellwert für die Gesamtspur vorn beträgt bei der C-KLASSE: $0^{\circ}20' \pm 10'$.

Die Vorderachse ist wartungsfrei.

Sicherheitshinweis

Schweiß- und Richtarbeiten an tragenden und radführenden Bauteilen der Vorderradaufhängung **sind nicht zulässig. Selbstsichernde Muttern**, sowie korrodierte Schrauben/Muttern im Reparaturfall **immer ersetzen**.



1 – Stützlager (Kopflager)

2 – Schraubenfeder

3 – Koppelstange

4 – Stoßdämpfer

5 – Querstrebe (hinterer Querlenker)

6 – Stabilisator

7 – Zugstrebe (vorderer Querlenker)

8 – Spurstange

9 – Achsschenkel

10 – Federbein

11 – Vorderachsträger

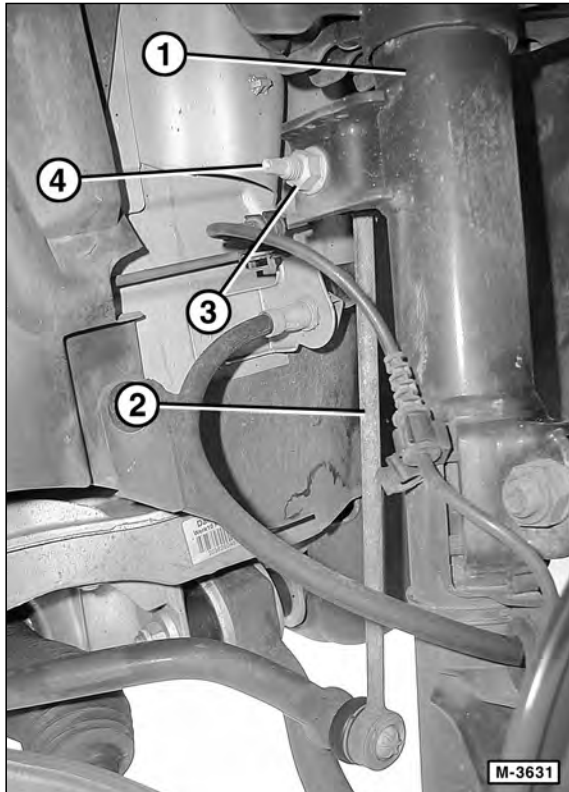
12 – Lenkgetriebe

M-3630

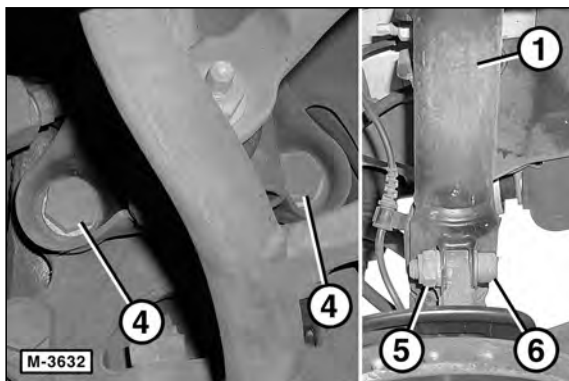
Federbein aus- und einbauen

Ausbau

- Stellung des Vorderrades zur Radnabe mit Farbe kennzeichnen. Dadurch kann das ausgewuchtete Rad wieder in derselben Position montiert werden. Radschrauben lösen, dabei muss das Fahrzeug auf dem Boden stehen. Fahrzeug vorn aufbocken und Vorderrad abnehmen.
- Leitungen für Drehzahlgeber und Bremsbelagverschleißfühler am Federbein ausclipen.

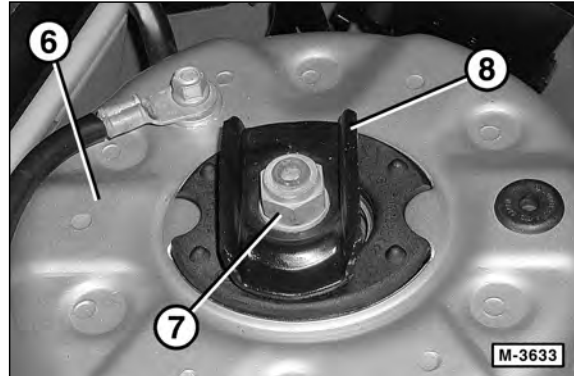


- Koppelstange –2– am Federbein –1– abschrauben –3–. **Achtung:** Staubkappe nicht beschädigen, Kugelbolzen –4– der Koppelstange mit Maulschlüssel gegenhalten.



- Federbein –1– mit 2 Schrauben –4– vom Achsschenkel abschrauben und Schrauben herausziehen.

- Mutter –5– abschrauben und Schraube –6– herausziehen.
- Federbein gegen Herunterfallen nach dem Lösen der oberen Befestigung sichern.



- Federbein oben vom Federbeindom –6– abschrauben –7–. **Hinweis:** Bei Ausbau des linken Federbeins vorher den Scheibenwaschbehälter aushängen und mit angeschlossenen Schläuchen zur Seite legen.
- Unterlegscheibe und Ausfederungsanschlag –8– abnehmen und Federbein nach unten aus dem Radhaus herausnehmen. **Achtung:** Dabei Bremschlauch nicht beschädigen.

Einbau

- Federbein durch das Radhaus vorsichtig in den Federbeindom einführen.
- Ausfederungsanschlag und Unterlegscheibe auflegen.
- Obere Befestigungsmutter mit **60 Nm** anschrauben.
- Federbein am Achsschenkel anschrauben. Dabei obere Schraube so einsetzen, dass der Schraubenkopf in Fahrtrichtung gesehen nach vorn zeigt.
- Anschließend zuerst die obere Mutter –5– mit **200 Nm**, festziehen, dabei Schraube gegenhalten. Dann die unteren Schrauben –4– mit **110 Nm** festziehen, siehe Abbildung M-3632.
- Koppelstange am Federbein mit **neuer** selbstsichernder Mutter und Unterlegscheibe mit **60 Nm** anschrauben. Dabei Kugelbolzen der Koppelstange gegenhalten. Darauf achten, dass die Gummimanschette nicht verdreht oder beschädigt wird.
- Leitungen für Drehzahlgeber und Bremsbelagverschleißfühler am Federbein einclipen.
- Falls abgebaut, Scheibenwaschbehälter einhängen und durch Umlegen des Befestigungshebels sichern.
- Vorderrad so ansetzen, dass die beim Ausbau angebrachten Markierungen übereinstimmen. Vorher Zentriersitz der Felge an der Radnabe mit Wälzlagerfett dünn einfetten. Radschrauben **nicht** fetten oder ölen. Korrodierte Radschrauben erneuern. Vorderrad anschrauben. Fahrzeug ablassen und Radschrauben über Kreuz mit **110 Nm** festziehen.
- Wenn das Federbein erneuert wurde, Fahrwerk vermessen lassen.

Scheibenbremsbeläge vorn aus- und einbauen

Die Bremsbeläge sind Bestandteil der Allgemeinen Betriebserlaubnis (ABE), außerdem sind sie vom Werk auf das jeweilige Modell abgestimmt. Es empfiehlt sich deshalb, nur von MERCEDES freigegebene Bremsbeläge zu verwenden. Diese Bremsbeläge haben eine Freigabenummer des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA).

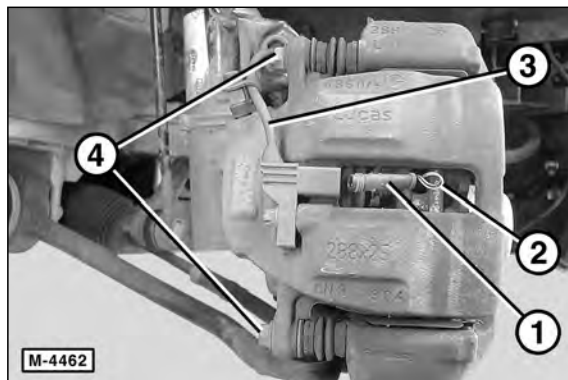
Achtung: Sollen die Bremsbeläge wieder verwendet werden, so müssen sie beim Ausbau gekennzeichnet werden. Ein Wechsel der Beläge von der Außen- zur Innenseite und umgekehrt oder auch vom rechten zum linken Rad ist nicht zulässig. **Grundsätzlich alle Scheibenbremsbeläge einer Achse gleichzeitig ersetzen, auch wenn nur ein Belag die Verschleißgrenze erreicht hat.**

Ausbau

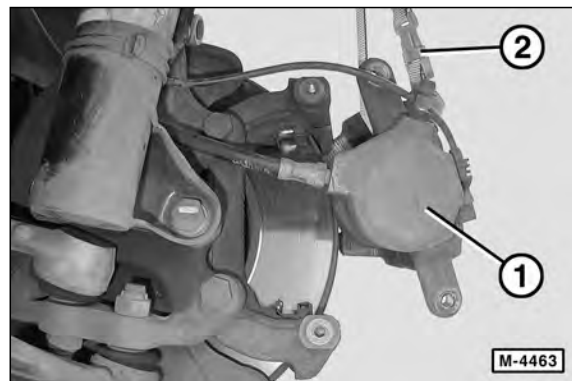
- Stellung der Vorderräder zur Radnabe mit Farbe kennzeichnen. Dadurch kann das ausgewuchtete Rad wieder in derselben Position montiert werden. Radschrauben lösen, dabei muss das Fahrzeug auf dem Boden stehen. Fahrzeug vorn aufbocken und Vorderräder abnehmen.

Sicherheitshinweis

Beim Aufbocken des Fahrzeugs besteht Unfallgefahr! Deshalb vorher das Kapitel »Fahrzeug aufbocken« durchlesen.

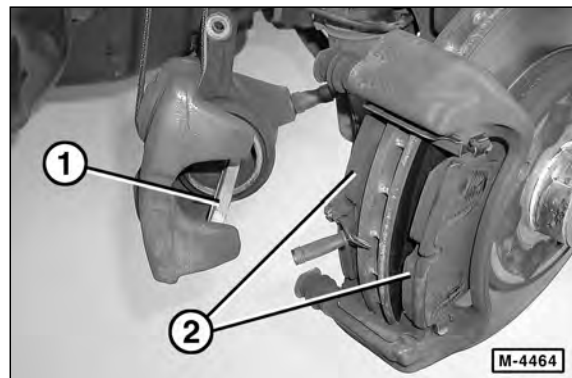


- **Bremse rechts:** Stecker –1– des Verschleißfühlers aus der Steckverbindung herausziehen. Dabei nicht am Kabel –2– ziehen. Zuleitung –3– für Verschleißfühler aus den Halterungen lösen.
- Schrauben –4– oben und unten herausdrehen.



- Bremssattel –1– aus dem Bremssattelträger herausziehen.
- Bremssattel mit einem Spannband –2– oder einem Draht am Federbein aufhängen. Dabei bleibt der Bremschlauch angeschlossen, sonst muss die Bremsanlage nach dem Einbau entlüftet werden. Darauf achten, dass der Bremschlauch nicht auf Zug beansprucht wird.

Achtung: Bei ausgebautem Bremssattel nicht auf das Bremspedal treten, sonst wird der Kolben aus dem Gehäuse herausgedrückt. Wurde der Kolben versehentlich herausgedrückt, Bremssattel ausbauen und in der Fachwerkstatt zusammensetzen lassen.



- Bremskolben mit einem eingelegten Holzstück –1– vor Herausdrücken sichern.
- Bremsbeläge –2– aus dem Bremssattelträger zur Seite herausziehen.
- Falls die alten Bremsbeläge wieder verwendet werden, Bremsbeläge kennzeichnen (»innen«, »außen«). So können sie an der selben Stelle eingesetzt werden.

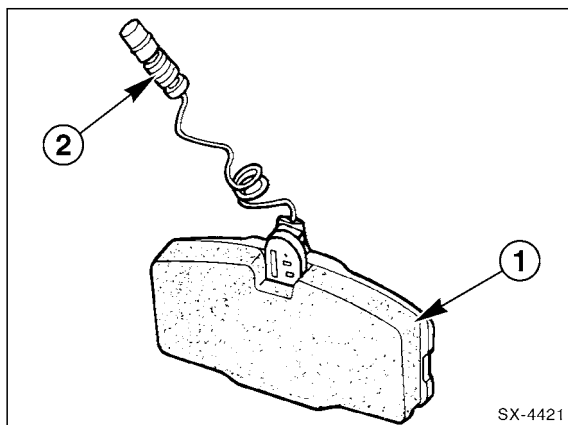
Prüfen

- Gleitführungen und Sitz der Beläge am Bremssattelträger mit Weichmetall-Drahtbürste sowie Bremsscheibe mit einem Lappen und Spiritus reinigen. Keine mineralöhlhaltigen Lösungsmittel oder scharfkantigen Werkzeuge verwenden.

Achtung: Zum Reinigen der Bremse ausschließlich Spiritus verwenden.

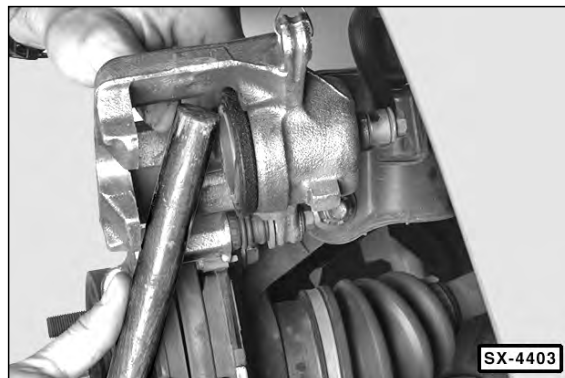
- Vor Einbau der Beläge die Bremsscheibe durch Abtasten mit den Fingern auf Riefen untersuchen. Riefige Bremsscheiben können abgedreht werden (Werkstattarbeit), sofern sie noch eine ausreichende Dicke aufweisen, sonst ersetzen.
- Bremsscheibendicke messen, siehe in Kapitel »Bremsscheibe prüfen«.
- Halteklammern auf Beschädigungen überprüfen, gegebenenfalls durch neue ersetzen.
- Kolbenmanschette für Bremskolben auf Anrisse prüfen. Eine beschädigte Kolbenmanschette umgehend ersetzen lassen, da eingedrungener Schmutz schnell zu Undichtigkeiten des Bremssattels führt. Der Bremssattel muss hierzu zerlegt werden (Werkstattarbeit).
- Überprüfen, ob Bremsflüssigkeit rund um den Bremskolben austritt. Zustand und Sitz der Kolbenkappe überprüfen. Gegebenenfalls Bremssattel von einer Fachwerkstatt überholen lassen oder erneuern.
- Staubmanschetten über den Führungsstiften des Bremssattels ebenfalls prüfen und bei Beschädigung ersetzen.

Achtung: Bei hohem Bremsbelagverschleiß Leichtgängigkeit der Kolben prüfen. Dazu Holzklötzchen in den Bremssattel einsetzen und durch Helfer langsam auf das Bremspedal treten lassen. Der Bremskolben muss sich leicht heraus- und hineindrücken lassen. Zur Prüfung muss der andere Bremsbelag sowie der gegenüberliegende Bremssattel eingebaut sein. Bei schwergängigem Kolben Bremssattel austauschen.



- **Bremse rechts:** Verschleißfühler aus der Steckverbindung am Bremssattel –1– herausziehen. Beschädigten Verschleißfühler durch neuen ersetzen. 2 – Stecker des Verschleißfühlers.

Einbau



- Bremskolben mit Rücksetzvorrichtung, zum Beispiel HAZET 4971-1, zurückdrücken. Es geht auch mit einem Hartholzstab (Hammerstiel), dabei jedoch besonders darauf achten, dass der Kolben nicht verkantet wird und Kolbenkappe sowie Kolbenmanschette nicht beschädigt werden.

Achtung: Beim Zurückdrücken des Kolbens wird Bremsflüssigkeit aus dem Bremszylinder in den Ausgleichbehälter gedrückt. Flüssigkeit im Behälter beobachten, eventuell Bremsflüssigkeit mit einem Saugheber absaugen.

Sicherheitshinweis

Zum Absaugen eine Entlüfter- oder Plastikflasche verwenden, die nur mit Bremsflüssigkeit in Berührung kommt. Keine Trinkflaschen verwenden! **Bremsflüssigkeit ist giftig und darf auf gar keinen Fall mit dem Mund über einen Schlauch abgesaugt werden. Saugheber verwenden.** Auch nach dem Belagwechsel darf die MAX-Marke am Bremsflüssigkeitsbehälter nicht überschritten werden, da sich die Flüssigkeit bei Erwärmung ausdehnt. Ausgelaufene Bremsflüssigkeit läuft am Hauptbremszylinder herunter, zerstört den Lack und führt zur Rostbildung.

- Bremsbeläge von der Seite schräg in die Halteklammern am Bremssattelträger einsetzen. Bei bereits verwendeten Belägen darauf achten, dass sie an der selben Stelle eingesetzt werden.

Achtung: Auf den Reibflächen von Bremsscheibe und Bremsbelägen darf sich keinerlei Fett oder Öl befinden.

- Bremssattel am Bremssattelträger über die Bremsbeläge schieben.
- **Neue selbstsichernde** Schrauben oben und unten am Bremssattel eindrehen und mit **25 Nm** festziehen.
- **Bremse rechts:** Stecker des Verschleißfühlers in die Steckverbindung einführen. Zuleitung für Verschleißfühler in die Halterungen einsetzen.

Störungsdiagnose Bremse

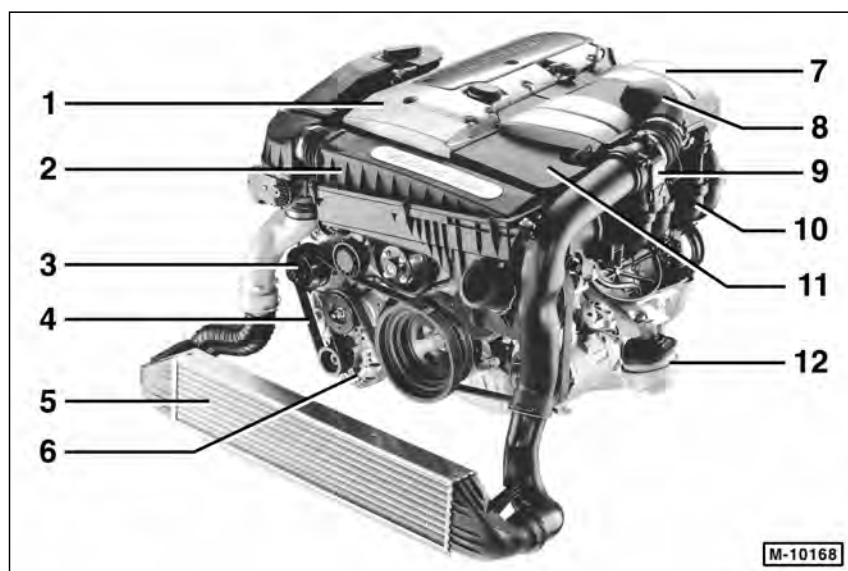
Störung	Ursache	Abhilfe
Leerweg des Bremspedals zu groß.	Ein Bremskreis ausgefallen.	■ Bremskreise auf Flüssigkeitsverlust prüfen.
Bremspedal lässt sich weit und federnd durchtreten.	Luft im Bremssystem. Zu wenig Bremsflüssigkeit im Ausgleichbehälter. Dampfblasenbildung. Tritt meist nach starker Beanspruchung auf, z. B. Passabfahrt.	■ Bremse entlüften. ■ Neue Bremsflüssigkeit nachfüllen, Bremse entlüften. ■ Bremsflüssigkeit wechseln. Bremse entlüften.
Bremswirkung lässt nach und Bremspedal lässt sich durchtreten.	Undichte Leitung. Beschädigte Manschette im Haupt- oder Radbremszylinder. Kolbendichtring beschädigt.	■ Leitungsanschlüsse nachziehen oder Leitung erneuern. ■ Manschette erneuern. Gegebenenfalls Hauptbremszylinder beziehungsweise dessen Innenteile ersetzen lassen (Werkstattarbeit). ■ Bremssattel überholen lassen (Werkstattarbeit).
Schlechte Bremswirkung trotz hohen Fußdrucks.	Bremsbeläge verölt. Ungeeigneter oder verhärteter Bremsbelag. Bremskraftverstärker defekt, Unterdruckleitung porös oder defekt. Bremsbeläge abgenutzt.	■ Bremsbeläge erneuern. ■ Beläge erneuern. Nur vom Automobilhersteller freigegebene Bremsbeläge verwenden. ■ Bremskraftverstärker und Unterdruckleitung prüfen. Bei Dieselmotoren Vakuumpumpe prüfen, gegebenenfalls ersetzen. ■ Bremsbeläge erneuern.
Bremse zieht einseitig.	Unvorschriftsmäßiger Reifendruck. Bereifung ungleichmäßig abgefahren. Bremsbeläge verölt. Verschiedene Bremsbelagsorten auf einer Achse. Schlechtes Tragbild der Bremsbeläge. Verschmutzte Bremssattelschächte. Korrosion in den Bremssattelzylindern. Bremsbelag ungleichmäßig verschlissen.	■ Reifendruck prüfen und berichtigen. ■ Abgefahrte Reifen ersetzen. ■ Bremsbeläge erneuern. ■ Beläge achsweise erneuern. Nur vom Automobilhersteller freigegebene Bremsbeläge verwenden. ■ Bremsbeläge austauschen. ■ Sitz- und Führungsflächen der Bremsbeläge im Bremssattel reinigen. ■ Bremssattel erneuern. ■ Bremsbeläge erneuern (an beiden Rädern), Bremssättel auf Leichtgängigkeit prüfen.
Bremse zieht von selbst an.	Ausgleichbohrung im Hauptbremszylinder verstopft. Spiel zwischen Betätigungsstange und Hauptbremszylinderkolben zu gering.	■ Hauptbremszylinder reinigen und Innenteile erneuern lassen (Werkstattarbeit). ■ Spiel prüfen lassen (Werkstattarbeit).
Wirkung der Feststellbremse nicht ausreichend.	Leerweg des Pedals zu groß (lässt sich mehr als 10 Zähne hineintreten). Bremsbacken verölt. Spreizschloss oder Bowdenzüge korrodiert.	■ Feststellbremse einstellen. ■ Bremsbeläge erneuern, Ursache der Verschmutzung feststellen und beheben. ■ Neuteile einbauen.

Motor-Mechanik

Aus dem Inhalt:

- | | | |
|-----------------------|------------------------|----------------------|
| ■ Zylinderkopfausbau | ■ Das richtige Motoröl | ■ Frostschutz prüfen |
| ■ Keilriemen wechseln | ■ Motor-Kühlung | ■ Kühlerausbau |
| ■ Motor-Schmierung | ■ Kühlmittel wechseln | |

4-Zylinder-Benzinmotor 111



- 1 – Zylinderkopfdeckel
- 2 – Luftfilter
- 3 – Kompressor
- 4 – Keilrippenriemen
- 5 – Ladeluftkühler
- 6 – Generator
- 7 – Motorabdeckung 1 oben
- 8 – Lufthutze
- 9 – Luftmassenmesser
- 10 – Saugrohr
- 11 – Motorabdeckung 2 oben
- 12 – Motorlager

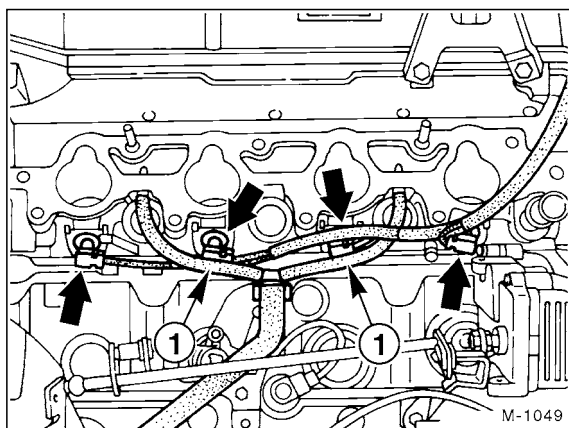
Zylinderkopf aus- und einbauen

4-Zylinder-Benzinmotor 111

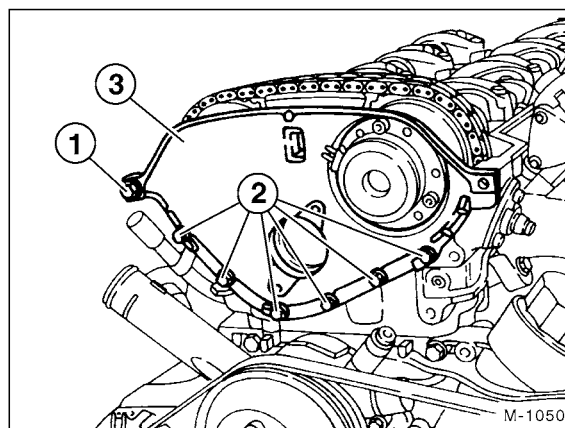
Hinweis: Da dieser Arbeitsvorgang einige Erfahrung erfordert, erfolgt eine Beschreibung nur mit den wichtigsten Hinweisen für den versierten Monteur.

Ausbau

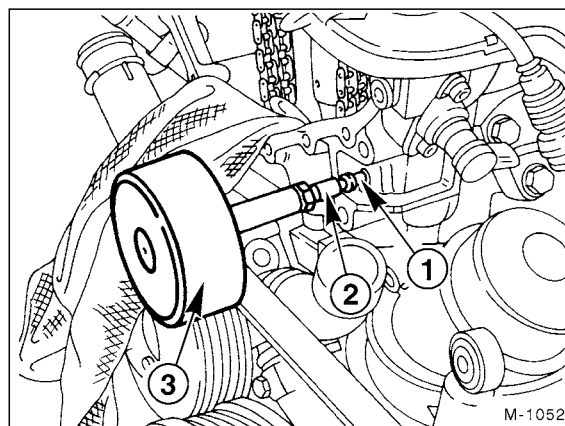
- Luftfilter –2–, je nach Motor, zusammen mit Stellglied für Umluftklappe, ausbauen.
- Motorabdeckungen oben –7/11– ausbauen.
- Zylinderkopfdeckel –1– ausbauen, siehe entsprechendes Kapitel.
- Lufthutze –8– ausbauen.
- Fahrzeuge mit Automatikgetriebe 722.6: Unterdruckleitung an der elektrischen Unterdruckpumpe abbauen. Dabei die beiden Klammern des Verschlusses zusammendrücken und Leitung herausziehen. Abzweigleitung von der Unterdruckleitung abziehen.
- Schelle der Abgasrückführung am Halter abbauen. Umschaltventil vom Halter abbauen, dabei 2 Unterdruckleitungen vom Ventil abziehen. Anschließend Halter vom Saugrohr abschrauben.
- Fahrzeuge mit Automatikgetriebe 722.6: Ölmesstab-Führungsrohr für Getriebe an der Aufhängeöse abbauen.
- Kraftstoffverteiler mit Einspritzventilen ausbauen.
- Saugrohr am Zylinderkopf abschrauben. Unterdruckleitung für Regenerierventil abziehen. Saugrohr vom Zylinderkopf wegziehen und mit angeschlossenen Leitungen im Motorraum befestigen.
- Kurbelgehäuse-Entlüftungsrohr vom Zylinderkopf abbauen.



- Motor-Entlüftungsleitungen –1– unter der Flanschverbindung Saugrohr/Zylinderkopf abziehen.
- Keilrippenriemen für Kompressor ausbauen, siehe entsprechendes Kapitel.
- Saug- und Druckstutzen des Kompressors ausbauen.
- Kompressor ausbauen.
- Fahrzeug aufbocken und Motorraumverkleidung unten ausbauen.
- Kühlmittel ablassen, siehe Seite 195.
- Vordere Abgasanlage vom Abgaskrümmer abschrauben. Abgasrohrhalter am Getriebe abschrauben. Abgasanlage etwas absenken und mit Draht oder Kabelbinder aufhängen.
- Abgasrückführungsrohr am Motorblock abbauen. Halterungen für Abgasrückführungsrohr rechts und links hinten am Zylinderkopf abbauen.
- Kühlmittelleitung der Heizung abziehen. Dazu Klammer zurückdrücken, bis sie einrastet. Anschließend Kühlmittelleitung herausziehen.
- Motor auf 20° nach Zünd-OT stellen. Dazu an der Kurbelwellen-Riemenscheibe die Kurbelwelle in Motor-Drehrichtung drehen, bis die 20°-Markierung an der Riemenscheibe mit der Peilkante am Steuergehäusedeckel übereinstimmt. In dieser Stellung müssen die Nocken des 1. Zylinders an der Einlass-Nockenwelle und der Auslassnockenwelle schräg nach oben zeigen.
- Kühlmittelreglergehäuse ausbauen, siehe Seite 194.

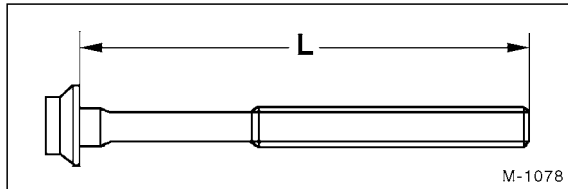


- Vordere Abdeckung –3– abbauen. Dazu 2 Schrauben –1– auf beiden Seiten der vorderen Abdeckung –3– herauserschrauben. Diese Schrauben haben Gewindedurchmesser 8 mm, außerdem sitzen Passhülsen hinter der Abdeckung. Schrauben –2– (Gewindedurchmesser 6 mm) herauserschrauben und Abdeckung –3– abnehmen. Dabei O-Ring-Dichtung zwischen Abdeckung und Zylinderkopf beachten. Dichtflächen reinigen.
- Nockenwellenräder zur Steuerkette mit einem Farbpunkt kennzeichnen.
- Kettenspanner ausbauen, siehe entsprechendes Kapitel.



- Gleitschiene oben ausbauen. Dazu Gleitschienenbolzen –1– am Gewinde mit Schlagauszieger –2– oder geeignetem Werkzeug ausziehen. Dazu das Gewicht –3– des Schlagausziehers sanft gegen den Anschlag gleiten lassen.
- Auslass-Nockenwellenrad ausbauen. Zum Lösen der Schrauben Nockenwelle am Sechskant gegenhalten.
- Nockenwellenlagerdeckel der Einlass-Nockenwelle wechselweise in mehreren Durchgängen abschrauben und so ablegen, dass sie an gleicher Stelle wieder eingebaut werden können.
- Steuerkette vom Einlass-Nockenwellenrad abheben.
- Einlass-Nockenwelle herausnehmen.
- Gleitschienenbolzen der linken Gleitschiene herausziehen.

- Steuergehäusedeckel vom Zylinderkopf abschrauben.
- Zylinderkopfschrauben bei abgekühltem Motor in umgekehrter Anzugsreihenfolge stufenweise lösen, dann herausschrauben, siehe Abbildung M-1053.



- Länge der M12-Zylinderkopfschrauben messen. **Die Länge im Neuzustand beträgt $L = 102 \text{ mm}$.** Bei jedem Anziehen unterliegen sie einer bleibenden Längung. Bei einer Länge von **106 mm** oder darüber müssen die Kopfschrauben auf jeden Fall **ersetzt** werden. Es empfiehlt sich allerdings, grundsätzlich neue Schrauben zu verwenden.
- Zylinderkopf mit Helfer abheben und herausnehmen.

Einbau

Der Einbau erfolgt in umgekehrter Ausbaureihenfolge. Dabei ist folgendes zu beachten:

- Trennfläche Zylinderkopf/Motorblock reinigen und auf Risse und Ebenheit prüfen. Gewindebohrungen reinigen.
- Neue Zylinderkopfdichtung auflegen.
- Zylinderkopf so aufsetzen, dass die Passhülsen im Motorblock in die Bohrungen am Zylinderkopf eingreifen, wodurch der Zylinderkopf fixiert wird. Beim Aufsetzen des Zylinderkopfes auf die Gleitschienen achten.



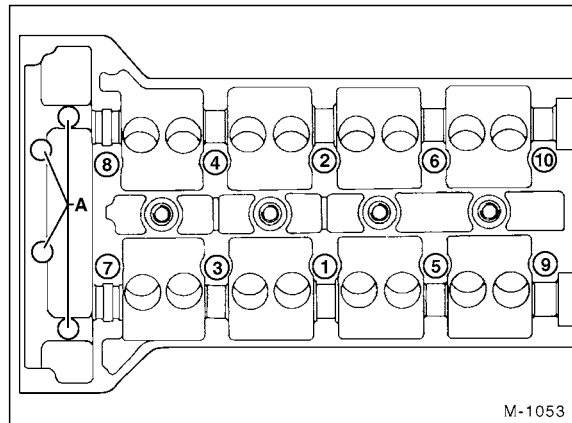
Achtung: Das Anziehen der Zylinderkopfschrauben ist mit größter Sorgfalt durchzuführen. Vor dem Anziehen der Schrauben sollte der Drehmomentschlüssel auf seine Genauigkeit überprüft werden. Das Anziehen der Zylinderkopfschrauben um die vorgegebenen Winkel wird mit einer Winkelscheibe erleichtert, zum Beispiel HAZET 6690. Um den Drehmomentschlüssel nicht mit hohem Drehmoment zu belasten, sollte die Winkelscheibe nur zusammen mit einem starren Schlüssel angewendet werden.

Hinweis: Steht keine Winkelscheibe zur Verfügung, Drehwinkel abschätzen. Dazu starren Schlüssel so aufsetzen,

dass der Schlüsselarm längs zum Motor steht und Schlüssel in einem Zug drehen, bis der Griff quer zum Motor steht.

Technische Daten Zylinderkopf:

Gesamthöhe	135,9 – 136,0 mm
Mindesthöhe	135,5 mm
Zulässige Ebenenabweichung in Längsrichtung	0,08 mm
Zulässige Ebenenabweichung in Querrichtung	0,00 mm



- Zylinderkopfschrauben an Gewinde und Kopfauflegefläche einölen und in der angegebenen Reihenfolge von 1 bis 10 zunächst bis zur Anlage am Zylinderkopf anschrauben, danach folgendermaßen festziehen:
 - 1. Stufe** mit Drehmomentschlüssel **55 Nm**
 - 2. Stufe** mit starrem Schlüssel **90°**
 - 3. Stufe** mit starrem Schlüssel **90°**
- **Neue** Schrauben –A– für Zylinderkopf an Steuergehäusedeckel an der Schraubenkopfauflegefläche leicht mit Motoröl benetzen und einschrauben. Schrauben mit **18 Nm** festziehen und anschließend mit einem starren Schlüssel **90°** weiter drehen.
- Gleitschienenbolzen vor dem Einbau mit Dichtmittel »Omnifit FD 3041« bestreichen. Gleitschiene oben mit **10 Nm** anschrauben.
- Einlassnockenwelle einbauen. Dabei Ausgleichselemente und Nockenwellenlagerstellen ölen. Einlassnockenwelle so einlegen, dass die Nocken für Zylinder 1 schräg nach oben zeigen. **Hinweis:** Bei langer Laufleistung des Motors Axialspiel der Nockenwellen im Passlager prüfen. Grundstellung der Nockenwellen prüfen, gegebenenfalls einstellen. Sollwert für Axialspiel: 0,05 – 0,15 mm.
- Nockenwellenlagerdeckel an gleicher Stelle wie ausgebaut, einsetzen und gleichmäßig anziehen (Bruchgefahr der Nockenwelle). Nockenwellenlager und Lagerdeckel sind mit den Ziffern 1 – 10 fortlaufend nummeriert, beginnend an der Einlass-Nockenwelle vorn (Kettenradseite). Lagerdeckel wechselweise in Schritten von 1 Umdrehung anziehen und schließlich mit **21 Nm** festziehen.
- Auslass-Nockenwellenrad mit **neuen** Schrauben und **20 Nm** festziehen. Schrauben anschließend um **60°** weiterdrehen.