

**Tabellenbuch
Personenwagen**



Kundendienst
Service

Ausgabe 1966

***EINSTELLUNG DER RÄDER
aus Ausgabe Tabellbuch 1966***

vdh-Archiv

Daimler-Benz Aktiengesellschaft

Gültig für fahrfertigen Wagen und bei Prüflast ¹⁾		190 C 190 DC 200 200 D 230	220 B 220 SB 220 SEB Lim.	220 SEB/C	230 S	250 S 250 SE Lim. 300 SEB	250 SE/C	230 SL	300 SE Lim. 300 SE/C 300 SEL	600	
Sturz der Vorderräder	Wagen fahrfertig	+ 0° 30' — 20'							+ 0° 10' + 20'	+ 0° 20' — 20'	0° ± 10'
	bei Prüflast	+ 0° 20' — 20'							0° + 20'		
Vorspur (gerollt)		2 ± 1 mm bzw. 0° 20' ± 10'								6 ± 1 mm bzw. 0° 45' ± 10' ²⁾	
Spurdifferenzwinkel bei 20° Einschlag des inneren Rades		ca. — 1°	ca. — 0° 30'							ca. — 0° 15'	
Nachlauf	mit mech. Lenkung	3° 30' ± 15'	2° 45' ± 15'	3° 30' ± 15'					—	2° ± 15' ³⁾	
	mit Servolenkung	4° ± 15'								—	
Spreizung		5° 30' ± 10'								6° 30' ± 10'	
Querlenkerstellung der Vorderachse		siehe Tabelle „Fahrzeugniveau“									
Zulässiger Unterschied der Querlenkerstellung zwischen links und rechts		5 mm									
Kugelpunktlage (Bild 40/8) (Kontrolle mit Vorrichtung) Abstand „a“ zwischen Achse Lagerbolzen unterer Querlenker und Unter- kante Kugelbolzen Lenkstock- und Lenkzwischenhebel		5 ± $\frac{1}{3}$ mm	4 ± $\frac{1}{3}$ mm	5 ± $\frac{1}{3}$ mm	4 ± $\frac{1}{3}$ mm		0 ± $\frac{1}{3}$ mm	4 ± $\frac{1}{3}$ mm	2 ± $\frac{1}{3}$ mm ⁴⁾		

Kugelpunktlage (Bild 40/9) (Kontrolle mit Meßbolzen) Höhenunterschied zwischen Achse Lagerbolzen unterer Querlenker und Mitte Meßbolzen am Lenkstock- und am Lenkzwischenhebel	$49,5 \pm \frac{1}{3} \text{ mm}$	$48,5 \pm \frac{1}{3} \text{ mm}$	$49,5 \pm \frac{1}{3} \text{ mm}$	$48,5 \pm \frac{1}{3} \text{ mm}$	$44,5 \pm \frac{1}{3} \text{ mm}$	$48,5 \pm \frac{1}{3} \text{ mm}$	praktisch nicht meßbar
Zulässige Höhenabweichung der Kugelpunktlage zwischen Lenkstockhebel zum Lenkzwischenhebel	2 mm						
Zulässige Achsstand-Differenz zwischen links und rechts	Vorderachse	5 mm					
	Hinterachse	3 mm					
Sturz der Hinterräder	siehe Tabellen „Fahrzeugniveau“						
Zulässige Vorspur (+) bzw. Nachspur (—) der Hinterräder	$\pm 2 \text{ mm}$ bzw. $\pm 0^\circ 20'$						
Abstand des Drehpunktes der Hinterachs-Tragrohre von der Wagenmitte	36 mm						42
Zulässige Abweichung der Hinterachse von der Mittelstellung	2 mm						
Zulässige Radstanddifferenz zwischen links und rechts	8 mm						

1) Belastungsangaben siehe Seite 368.

2) Vorspur von 6 mm bzw. $0^\circ 45'$ anstreben.

3) Der Gesamt-Nachlauf setzt sich zusammen aus dem Nachlauf-Einstellwert und dem Versatz des Achschenkelzapfens zur Achse der beiden Achsschenkel-Anlenkpunkte. Für die Radeinstellung ist jedoch nur der angegebene Einstellwert von Bedeutung.

4) Beim Typ 600 siehe Bild 40/10.

Typ 190 C bis 300 SEL

Bild 40/8

Kontrolle mit Vorrichtung
Lenkstock- und Lenkzwischenhebel in Meßstellung!

- a Kugelpunktlage
- 1 Lagerbolzen
- 2 Vorderachsträger
- 3 Gewindebüchse
- 4 Kugelgelenk der Spurstange
- 5 Vorrichtung
- 111 589 12 21 00
- 5a Schieber

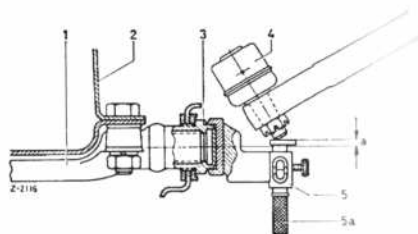
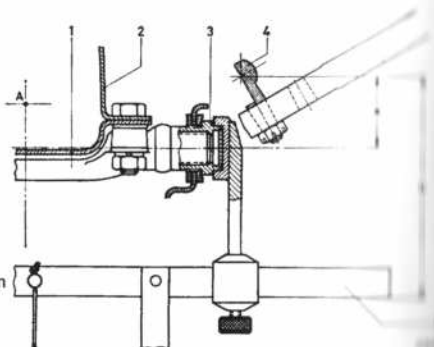


Bild 40/9

Kontrolle mit Meßbolzen
Lenkstock- und Lenkzwischenhebel in Geradeausfahrt-Stellung!

- a Kugelpunktlage
- b Abstand
- Nachlauf-Meßgerät
- Meßbolzen
- 1 Lagerbolzen für unteren Querlenker
- 2 Vorderachsträger
- 3 Gewindebüchse auf dem Lagerbolzen
- 4 Meßbolzen
- 111 589 07 21
- 5 Meßgerät
- 111 589 03 23



Meßwerte siehe Seite 364 und 365

Typ 600

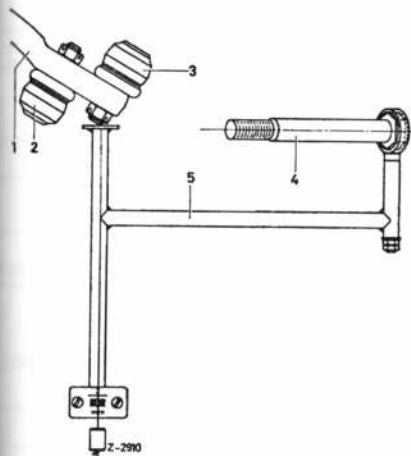


Bild 40/10

Kontrolle mit Vorrichtung. Ein Teilstrich an der Skala des Meßgerätes entspricht einem Höhenunterschied des Kugelpunktes um 1 mm.

- 1 Lenkstockhebel bzw. Lenkzwischenhebel
- 2 Kugelgelenk der Lenkstange
- 3 Kugelgelenk der Spurstange
- 4 Bolzen für Lagerung des unteren Querlenkers
- 5 Vorrichtung 100 589 04 21 00

40 — Belastung bei der Fahrzeugvermessung

Normalerweise wird der Wagen in fahrfertigem Zustand vermessen. Lediglich nach umfangreichen Reparaturarbeiten an Unfallfahrzeugen kann die zusätzliche Vermessung bei Prüflast erforderlich sein.

Vermessung in fahrfertigem Zustand

fahrfertig = betriebsfähiger Wagen mit Öl- und Wasserfüllung + vollem Kraftstoffbehälter + Ersatzrad und Bordwerkzeug. Fehlender Kraftstoff ist mit entsprechendem Gewicht im Kofferraum auszugleichen (1 Ltr. Kraftstoff = 0,75 kg).

Vermessung bei Prüflast

Fahrzeug-Ausführung	Gewichtsverteilung ¹⁾
Limousine Coupé, Cabriolet	2 × 65 kg auf Vordersitze 1 × 65 kg auf Rücksitze
Kombiwagen Krankenwagen	2 × 65 kg auf Vordersitze 1 × 65 kg auf Rücksitze bzw. Trage

Hydropneumatische Ausgleichfeder an der Hinterachse

(Meßwerte siehe Seite 361 und 362 bzw. 297)

Zur Prüfung der hydropneumatischen Ausgleichfeder ist es zweckmäßig, den Wagen, statt auf den Sitzen, im Kofferraum zu belasten.

Prüfung	Kofferraumbelastung ¹⁾
Fahrzeugniveau bei Prüflast	ca. 100 kg (3 Sandsäcke von je 32,5 kg)
Funktions- und Dichtheitsprüfung	ca. 200 kg (6 Sandsäcke von je 32,5 kg)

¹⁾ Vor der Beladung muß das Fahrzeug dem fahrfertigen Zustand entsprechen.

Sturzeinstellung der Vorderräder		190 C bis 300 SEL	
Exzenterverstellung am Achsschenkel	Verstellbereich des Exzeters ¹⁾	$\pm 2,5 \text{ mm}$	
	Sturzveränderung am Rad	ca. $\pm 0^\circ 35'$	
Zusätzliche Sturzverstellung am Lagerbolzen des oberen Quer- lenkers durch Scheiben	Scheibendicke	1,0 mm	2,0 mm
	Sturzveränderung am Rad durch 1 Scheibe	ca. $\pm 0^\circ 15'$	ca. $\pm 0^\circ 30'$
Nachlaufeinstellung		190 C bis 300 SEL	
Nachlaufverstellung am Achsschenkel	Zulässige Verstellung der Gewindebüchse nach beiden Seiten	1,5 mm	
	Nachlaufveränderung am Rad	ca. $\pm 0^\circ 20'$	
Nachlaufverstellung durch die Exzenter an den Blattfedern zur Abstützung der Vorderachse	Verstellung an der Blattfeder um 1 mm ergibt Nachlaufver- änderung am Rad von	ca. $0^\circ 10'$	
	Gesamtverstellmöglichkeit des Nachlaufs durch den Exzenter	$\pm 1^\circ 30'$ bis $-0^\circ 30'$	
Änderung der Querlenkerstellung an der Vorderachse		150 C bis 300 SEB	
Veränderung des Höhenunter- schiedes „a“ siehe Bild 40/6	Änderung des Gummilagers für die Vorderfeder um	2,5 mm	
	ergibt Änderung des Höhenunterschiedes „a“ von	ca. 5 mm	

¹⁾ Die höchste Stellung des Exzeters ist durch eine Kerbe am Sechskantkopf gekennzeichnet.

Sturzeinstellung der Hinterräder		190 C bis 300 SEL	
Sturzveränderung durch Verstellen des Federtellers um 1 Raste (2 mm)		ca. 0° 10'	
Sturzveränderung durch Einbau eines niedrigen oder höheren oberen Gummilagers (6 mm)		ca. 0° 30'	
Bei Wagen mit Niveauausgleich (Fahrzeugniveau bei Prüflast)			
Änderung des Hinterradsturzes durch Einbau einer 3 mm dicken Scheibe 108 326 00 76 an der hydropneumatischen Ausgleichfeder		ca. 0° 30'	
Sturzeinstellung der Vorderräder		600	
Exzenterverstellung am Lagerbolzen für den oberen Querlenker	Verstellbereich des Exzenters ¹⁾	+ 6,5 mm	— 3,5 mm
	ergibt Sturzveränderung am Rad	ca. + 1° 15'	ca. — 0° 45'
Nachlaufeinstellung		600	
Nachlaufverstellung am Achsschenkel	Mögliche Verstellung des Führungsgelenks	+ 8,5 mm	— 3,5 mm
	ergibt Nachlaufveränderung am Rad	ca. + 1° 45'	ca. — 0° 45'

¹⁾ Von der durch eine Kerbe ersichtlichen Montagestellung des Lagerbolzens aus.