



vdh-Archiv
Daimler 03/1970
10 Seiten

MERCEDES-BENZ

service information

Daimler-Benz AG / Export-Service

No. 24	Ordner File Classeur Archivador	Service Information	Gruppe Group Groupe Grupo	07	PKW
--------	--	---------------------	------------------------------------	----	-----

Stuttgart-Untertürkheim, März 1970

An sämtliche Mercedes-Benz Vertretungen

Betr.: Stromberg-Vergaser 175 CDS
Typen 200/8 und 220/8

Am Stromberg-Vergaser 175 CDS für die Typen 200/8 und 220/8 sind einige Änderungen in die Serie eingelaufen. Soweit sie im Reparaturfall beachtet werden müssen oder nachträglich eingebaut werden können, sind sie in dieser Service Information zusammengefaßt :

- A) Vergaser-Aufhängung
- B) Änderung des Belüftungskanals im Vergasergehäuse
- C) Nachträglicher Einbau eines elektrischen Kraftstoffabschaltventils
- D) Ölvorratsbehälter für den Dämpfer
- E) Magerruckeln im unteren Teillastbereich

A) Vergaser-Aufhängung

Die Anflanschung des Vergasers an das Saugrohr wurde neu gestaltet.

Die Änderung wurde ab folgenden Fahrgestell-End-Nummern serien gültig :

Typ	Ab Fahrgestell-End-Nr.
200/8	035770
220/8	037265

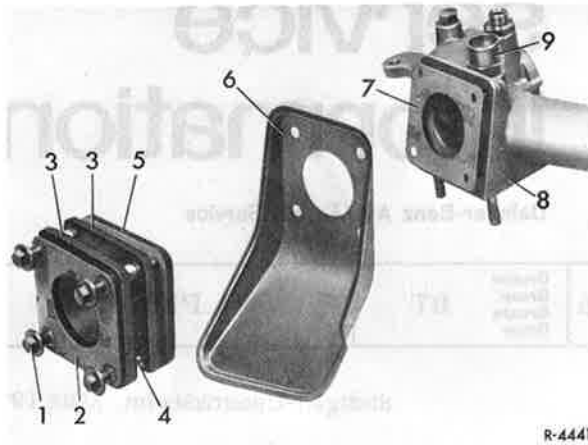


Bild 1

- 1 Vergaser-Befestigungsschraube
- 2 Papierdichtung
- 3 Gummiflansch
- 4 Gummiflansch-Befestigungsschraube
- 5 Isolierflansch
- 6 Abschirmblech
- 7 Papierdichtung
- 8 Saugrohr
- 9 Wasserabscheider

Der Flansch des Vergasers bleibt gleich, dagegen wurden der Gummiflansch (3), der Isolierflansch (5) und die Befestigungsbohrungen am Saugrohr geändert. Ferner wird ein neues Abschirmblech (6) eingebaut (Bild 1).

Hinweise für den Reparaturfall

Die neuen Teile können auch nachträglich eingebaut werden. Dazu müssen in die Befestigungsbohrungen im Saugrohr Gewindefutter eingesetzt werden. Das kann bei eingebautem Saugrohr erfolgen.

Arbeitsfolge

1. Zwischendämpfer, Ansaughutze und Vergaser abbauen.
2. Den Saugkanal am Saugrohr abdecken.
3. Gewindelöcher mit 8 mm $\varnothing$ Spiralbohrer aufbohren (die zwei unteren Befestigungsbohrungen sind Sacklöcher) und mit M 10 Gewindebohrer ein neues Gewinde schneiden. Anschließend Gewindebohrungen mit Preßluft ausblasen.
4. Die vier Gewindefutter, Teil-Nr. 900195 mit Omnifit 80, Teil-Nr. 002 989 09 71, montieren.
5. Saugkanalabdeckung entfernen und Vergaser mit den neuen Anflanschungsteilen wieder montieren.

Anmerkung:

Die Montage des Gummiflansches ist in der Reihenfolge nach Bild 1 vorzunehmen. Zum Festschrauben des

Gummiflansches (3) an das Saugrohr mit den Befestigungsschrauben (4) ist ein Innensechskantschlüssel zu verwenden. Er muß durch die Gewindebohrungen für die Vergaser-Befestigungsschrauben (1) hindurchgeführt werden.

Materialaufstellung

Bild/Pos.	Stück	Benennung	Teil-Nr.
1/1	4	Vergaser-Befestigungsschraube	115 071 00 71
1/2	1	Papierdichtung	115 071 01 80
1/3	1	Gummiflansch	115 071 03 68
1/4	4	Gummiflansch-Befestigungsschraube M 6 x 25	000912 006042
	4	Federring B 6	000127 006203
1/5	1	Isolierflansch	115 071 01 81
1/6	1	Abschirmblech	115 071 00 55
1/7	1	Papierdichtung	115 071 00 80
	4	Gewindefutter	900195 006101
	1	Omnifit 80 (Combi-Packung)	002 989 09 71

Arbeitszeit für das Einsetzen der Gewindefutter (bei ausgebautem Vergaser): 1,1 Stunden.

B) Änderung des Belüftungskanals im Vergasergehäuse

Der Belüftungskanal für die Gummimembrane im Vergasergehäuse wurde geändert, um ein Beschädigen der Membrane bei einem eventuellen Zurückschlagen des Motors zu vermeiden.

Einsatz:

Typ	Mit mech. Getriebe ab Fahrgestell-End-Nr.	Mit autom. Getriebe ab Fahrgestell-End-Nr.
200/8	016490	020650
220/8	019352	023195

Bei früheren Vergasern kann der Belüftungskanal durch Einbau eines Gummischiebestücks, Teil-Nr. 000 071 01 87, nach Bild 2 geändert werden. Das Schiebestück ist auf jeden Fall dann einzubauen, wenn eine beschädigte Membrane ausgewechselt werden muß.

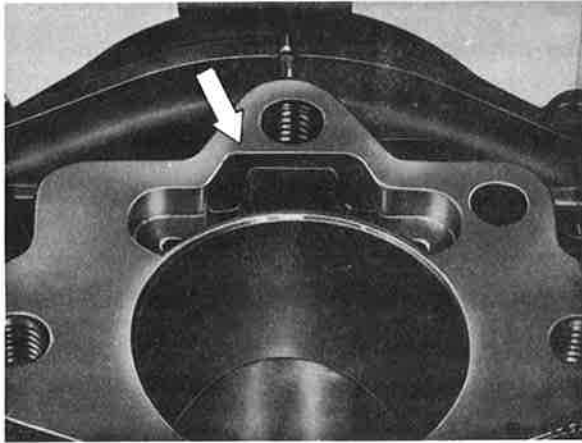


Bild 2

Gummischiebestück

Teil-Nr. 000 071 01 87

C) Nachträglicher Einbau eines elektrischen Kraftstoffabschaltventils

Motoren, die trotz einwandfreier Einstellung aufgrund schlechter Kraftstoffqualität noch nachlaufen, können nachträglich mit einem elektrischen Kraftstoffabschaltventil ausgerüstet werden.

Das Kraftstoffabschaltventil ist gleichzeitig als Leerlauf-Kraftstoffregulierschraube ausgebildet. Das Abschaltventil wird aus Sicherheitsgründen über ein Verzögerungsrelais geschaltet, damit bei einer Unterbrechung der elektrischen Zuleitung der Kraftstoffzufluß nicht unterbrochen wird.

Bei eingeschalteter Zündung ist das Abschaltventil stromlos und somit geöffnet. Beim Ausschalten der Zündung erhält das Abschaltventil vom Verzögerungsrelais 4-8 Sekunden Strom und schließt dadurch das Ventil (Kraftstoffzufluß unterbrochen).

Nach dieser Verzögerungszeit wird das Ventil wieder stromlos (Ventil offen). Beim Wiedereinschalten der Zündung während der Verzögerungszeit wird das Abschaltventil ebenfalls stromlos und somit wieder geöffnet.

Nachträglicher Einbau

1. Warmluftschlauch abziehen, dann Halteschraube (1) aus dem Vergasergehäuse herausschrauben (Bild 3).
2. Das Kraftstoffabschaltventil (5) in die neue Halteschraube (1) einschrauben.
3. Halteschraube mit Abschaltventil in das Vergasergehäuse einschrauben.
4. Ein ca. 100 mm langes Massekabel ($1,5 \text{ mm}^2$) von der hinteren Vergaserdeckelschraube zu einem Stehbolzen

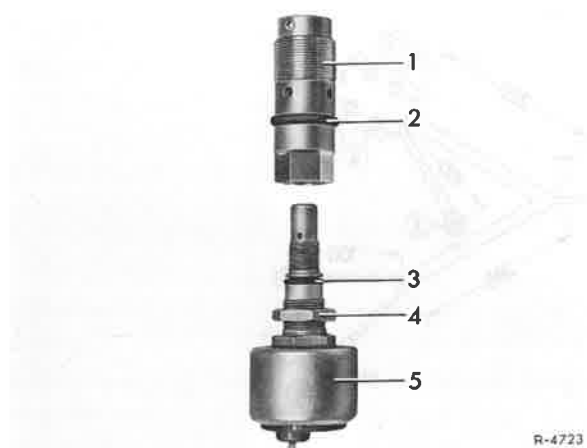


Bild 3

- 1 Halteschraube
- 2 Gummiring
- 3 Gummiring
- 4 Sechskantmutter
- 5 Kraftstoff-Abschaltventil

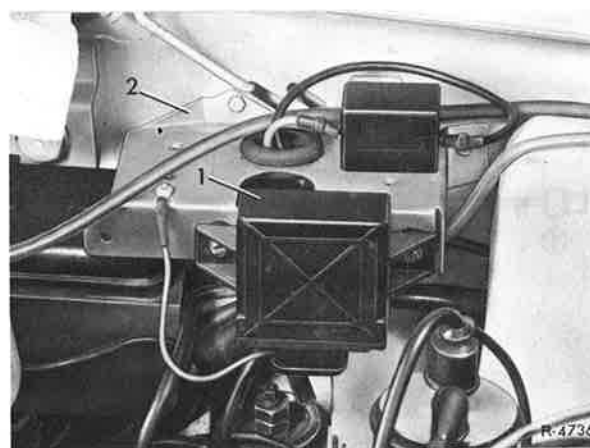


Bild 4

- 1 Verzögerungsrelais
- 2 Relaishalter

für die Vergaseranflanschung, bzw. bei der neuen Anflanschung zu einer Innensechskantschraube, anbringen.

Anmerkung:

Das Massekabel ist am Vergaserdeckel vor dem Zentrieren der Nadeldüse anzuschrauben.

- 5. Nadeldüse zentrieren (siehe Werkstatt-Handbuch W 114/115).
- 6. Leerlauf einstellen.

Anmerkung:

Vor der Leerlaufeinstellung ist der Elektrodenabstand der Zündkerzen, der Schließwinkel und der Zündzeitpunkt zu prüfen.

Die Kraftstoff-Regulierungsschraube ist mit einem Abgas-Prüfgerät einzustellen.

Abgaswerte: 4,5 - 3,5 % CO bzw. 79 - 81 % SUN.

- 7. Relaishalter (2) mit Verzögerungsrelais (1) am linken Radlaufblech montieren (Bild 4).
- 8. Leitungssatz nach Bild 5 anfertigen, im Motorraum am Hauptleitungssatz entlang bis zum rechten Radlaufausschnitt für den Stoßdämpfer verlegen und nach Bild 5 anschließen.

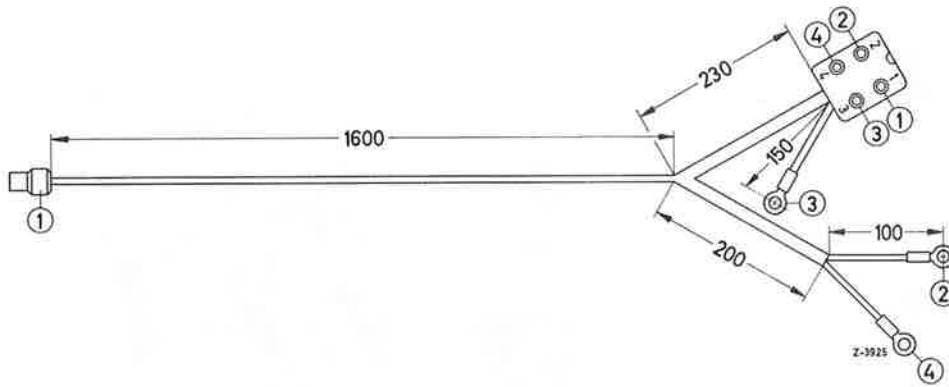


Bild 5

Leitungssatz

Leitung Nr.	Elektr. Leitung von	bis	Querschnitt mm ²	Länge mm
1	Kraftstoffabschaltventil	Verzögerungsrelais Klemme 1	1,5	1830
2	Sicherungsdose, Sicherung 1	Verzögerungsrelais Klemme 2	1,5	530
3	Masse an Relaishalter	Verzögerungsrelais Klemme 3	1,5	150
4	Sicherungsdose, Sicherung 4	Verzögerungsrelais Klemme 4	1,5	530

9. Einfachstecker-Verbindung mit einer Befestigungsklammer am Radlaufausschnitt für den Stoßdämpfer befestigen und die Steckverbindung mit dem Stecker am Kraftstoffabschaltventil verbinden.

10. Prüfung der Anlage

Prüflampe an der Einfachsteckverbindung zum Kraftstoffabschaltventil und an Masse anschließen.

Zündung einschalten

Prüflampe darf nicht aufleuchten.

Zündung ausschalten

Prüflampe soll 4-8 Sekunden aufleuchten.

Beim Einschalten der Zündung während der Verzögerungszeit, muß die Prüflampe sofort erlöschen.

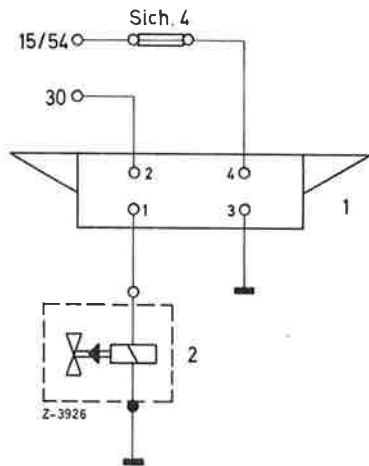


Bild 6

- 1 Verzögerungsrelais
2 Kraftstoffabschaltventil

Materialaufstellung

Stück/ Menge	Benennung	Teil-Nr.
1	Kraftstoffabschaltventil	000 072 01 17
1	Halteschraube	001 071 04 71
1	Verzögerungsrelais	000 545 11 32
1	Halter	115 821 01 14
3	Blechschraube	007976 004205
3	Blechschraube	007981 004224
6	Kabelband	001 997 41 90
1	Leitungssatz	Selbstanfertigung nach Bild 5
1	Kupplung 4-fach	002 545 51 28
1	Kupplung 1-fach	000 545 47 28
3,0 m	Kabel B 1,5 DIN 72551	072551 001180
2,0 m	Isolierrohr B 4 x 0,4 DIN 40621	040621 004200
1,0 m	Isolierrohr B 7 x 0,7 DIN 40621	040621 007200
3	Kabelschuh 4,3 x 0,8 N 261	900261 004000

Arbeitszeit: 2,3 Stunden



Bild 7

Ölvorratsbehälter

D) Ölvorratsbehälter für den Dämpfer

Die Stromberg-Vergaser werden ab folgenden Fahrgestell-End-Nummern in der Serie mit einem Ölvorratsbehälter, Teil-Nr. 000 070 01 68, für den Dämpfer ausgerüstet:

Typ	Ab Fahrgestell-End-Nr.
200/8	044260
220/8	044225

Der Vorratsbehälter kann auch nachträglich eingebaut werden. Dazu seitherigen Dämpferkolben ausbauen und den Vorratsbehälter (komplett mit Dämpferkolben) dafür einsetzen. Dann den Behälter ganz mit Öl füllen.

Die Prüfung des Ölstandes im Vorratsbehälter für den Dämpfer ist weiterhin alle 5 000 km vorzunehmen.

Als Dämpferöl ist ebenfalls wie seither das für den Motor vorgeschriebene Öl (nur Einbereichsöl!) zu verwenden. Bei länger anhaltender Kälteperiode unter -20°C ist ATF-Öl einzufüllen.

E) Magerruckeln im unteren Teillastbereich

Bei Beanstandungen wegen Magerruckeln des Motors im unteren Teillastbereich (bis ca. 2 000 U/min) ist die Kraftstoffregulierschraube mit einem Abgasprüfgerät an die obere Toleranzgrenze von 4,5 % CO bzw. 79 % SUN einzustellen.

Ist das Magerruckeln dadurch nicht beseitigt, so muß der Unterdruckschlauch vom Vergaser zur Unterdruckdose am Verteiler abgenommen werden. Beide Anschlüsse (am Vergaser und an der Unterdruckdose) sind blind zu verschließen. Voraussetzung ist, daß der Motor sonst einwandfrei eingestellt und in Ordnung ist.

Die genannten Teile können auf dem vorgeschriebenen Bestellweg von der Abteilung ET-VEX Esslingen-Mettingen bezogen werden (Ausnahme Abschnitt C, Halter 115 821 01 14 von ET-VEX Sindelfingen).

Daimler-Benz Aktiengesellschaft

gez. ppa. Körber

gez. i. V. Brchetti

