

Mercedes Klassik Werkstatthandbuch

**Wartung, Einstellung und Montage
PKW Typen ab August 1959**

Typ 108, 109, 110, 111, 112, 113

Ausgabe April 1967

Gruppen-Verzeichnis

Allgemeines, Technische Daten	0
Motor einstellen, aus- und einbauen, zerlegen und zusammenbauen	00
Motorgehäuse	01
Triebwerkteile	03
Steuerung, Drehzahlmesser	05, 06
Vergaser und Einspritzanlage, Kraftstoff-Förderpumpe	07
Sauggeräuschkämpfer, Saugrohr und Auspuffkrümmer	09, 14
Luftpresser, Hydraulikaggregate am Motor	13, 23
Motorschmierung, Antrieb für Ölpumpe, Zündverteiler und Einspritzpumpe Kühlaggregate am Motor	18, 20
Motoraufhängung	22, 24
Kupplung	25
Schaltgetriebe	26
Automatisches Getriebe	27
Fußhebelwerk, Regulierung	29, 30
Federn und Stoßdämpfer	32
Vorderachse	33
Hinterachse	35
Räder und Einstellung der Räder	40
Gelenkwelle	41
Bremsen	42
Lenkung	46
Kraftstoffanlage, Ölbehälter, Auspuffanlage, Kühler	47-50
Elektrische Anlage	15, 54, 82
Aufbau-Rohbau, Rahmenboden, Vorbau, Seitenwand, Rückwand u. Heck, Dach	60-65
Fensteranlage, Verkleidung, Fahrertür, Fondtür Heckdeckel, Verdeck, Schiebedach, Ausstattung und Inneneinrichtung	67-81
Heizung und Lüftung Motorhaube, Stoßfänger, Kotflügel und Kühlerverkleidung	83, 88
Sitzanlage	91-97
Lackierung	98

Das Werkstatt-Handbuch

**Wartung, Einstellung und Montage
PKW-Typen ab August 1959**

behandelt, neben der Wartung und Schmierung, alle wichtigen Einstell- und Montagearbeiten sowie die hierfür notwendigen Daten, Maße und Toleranzen. Dagegen sind größere Instandsetzungsarbeiten an den Aggregaten nicht enthalten.

Die vorliegende Ausgabe enthält die seit 1959 gebauten Fahrzeuge der Typen **190 c, 190 Dc, 200, 200 D, 220 b, 220 Sb, 220 SEb, 230, 230 S, 230 SL, 250 S, 250 SE, 250 SL, 300 SE, 300 SEb, 300 SEL** einschließlich der Coupés und Cabriolets. Diese sind jedoch nur dann gesondert erwähnt, wenn sie von der Limousine abweichen. Aus Platzgründen wird oft für das Coupé die Abkürzung „Cp“, für das Cabriolet „Ca“ und für beide Fahrzeugausführungen „C“ hinter der eigentlichen Typenbezeichnung verwendet.

Der gesamte Inhalt des Werkstatt-Handbuches ist nach Gruppen aufgeteilt. Innerhalb der Gruppen erfolgt die Aufgliederung nach Arbeits-Nummern. Zum leichteren Auffinden der verschiedenen Gruppen dient das auf dem nächsten Blatt befindliche Gruppenverzeichnis, zum Auffinden der Arbeits-Nummern das jeder Gruppe vorgeschaltete Inhaltsverzeichnis.

Soweit im Text die Bezeichnung „links, rechts, vorne oder hinten“ verwendet wird, bezieht sie sich jeweils, wenn nicht anders angegeben, auf die Fahrtrichtung.

Um das Handbuch stets auf dem neuesten Stand zu halten, geben wir alle wichtigen Änderungen und Neuerungen von Fall zu Fall durch Nachträge bekannt, wobei die bisher erschienenen Nachträge Nr. 1–31 in diese neu gedruckte Ausgabe bereits aufgenommen wurden.

Stuttgart-Untertürkheim, April 1967

Daimler-Benz Aktiengesellschaft
Zentralkundendienst

Motor mit angeflanschem Getriebe aus- und einbauen

Arb.-Nr.

00-1

Änderung: Montagehinweise für Fahrzeuge mit Servo-Lenkung und Luftfederung hinzugefügt

Ausbauen:

1. Motorhaube ausbauen.

Bei der 1. Ausführung der Motorhaubenbefestigung Drehstab (1) an der Motorhaube mit dem Ausbauwerkzeug 111 589 02 61 (6) entspannen und Bundbolzen (5) entfernen (Bild 00-1/1).



Bild 00-1/1

- | | |
|----------------------|--------------------------------|
| 1 Drehstab | 4 Hebel |
| 2 Sechskantschrauben | 5 Bundbolzen |
| 3 Scharnier | 6 Ausbauwerkzeug 111 589 02 61 |

2. Batterie ausbauen, Kühlwasser ablassen und Kühler ausbauen (siehe Arb.-Nr. 50-1), Heizungsschläuche abschließen.

Bei Fahrzeugen mit autom. Getriebe die Anschlüsse am Ölkühler abschließen und mit Blindstopfen verschließen.

3. Bei den Vergaser- und Diesel-Motoren Sauggeräuschdämpfer abschrauben. Bei den Einspritzmotoren Sauggeräuschdämpfer-Oberseite abnehmen.

4. Sämtliche Kraftstoffschläuche und Unterdruckschlauch zum Bremsgerät abschließen. Bei Fahrzeugen mit Servo-Lenkung und Luftfederung Ölschläuche und Luftleitungen abschließen. Die Anschlüsse mit Blindstopfen verschließen.

5. Schlauch für den Öldruckmesser abschließen.

6. Bei den Vergaser-Motoren Starterzug am Vergaser abklemmen.

Bei den Diesel-Motoren Leerlaufverstellzug und Start-Stopzug abklemmen. Gasgestänge aushängen.

7. Massekabel von der Batterie zum Motor und Massekabel vom Motor zur Karosserie abschließen. Sämtliche übrigen elektrischen Kabel abschließen.

8. Schaltgestänge aushängen (Bild 00-1/2).

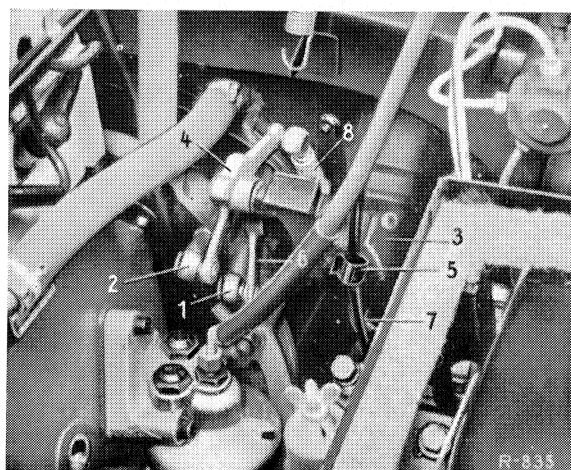


Bild 00-1/2

- | | |
|-----------------|---------------------------|
| 1 Wählstange | 5 Befestigungsklammer |
| 2 Schaltstange | 6 Wählhebel |
| 3 Deckel | 7 Biegsame Antriebswelle |
| 4 Zwischenhebel | 8 Federndes Zwischenstück |

9. Auspuffsammelrohr am Auspuffkrümmer abschrauben.

10. Halter (4) für die Auspuffrohrabstützung an der Befestigungsplatte (9) am Getriebe abschrauben, Klemmschraube (7) lösen und Halter nach unten drücken (Bild 00-1/3).

11. Den Motor zum Herausheben vorn an der Riemenscheibe und unten an der Ölwanne aufhängen und das Seil leicht anspannen (siehe Bild 00-1/7).

Hintere Federbälge füllen

Die im folgenden beschriebenen Arbeitsgänge sind in Reparaturfällen durchzuführen, bei denen ein Federkolben vom Federbalg gelöst wurde. Ein vom Federkolben gelöster Federbalg darf **nur nach Vorschrift**, d. h. **in waagrechter Lage der Hinterachs-Tragrohre** gefüllt werden, da sich nur in dieser Stellung der Federbalg richtig auf dem Federkolben zentriert.

1. Verbindungsstange des hinteren Niveau-Regelventils aushängen. Hierzu Kugelbolzen vom Hebel am Drehstab abschrauben (Bild 32-12/6).
2. Beide Tragrohre anheben und in etwa horizontale Lage bringen (Bild 32-12/5).

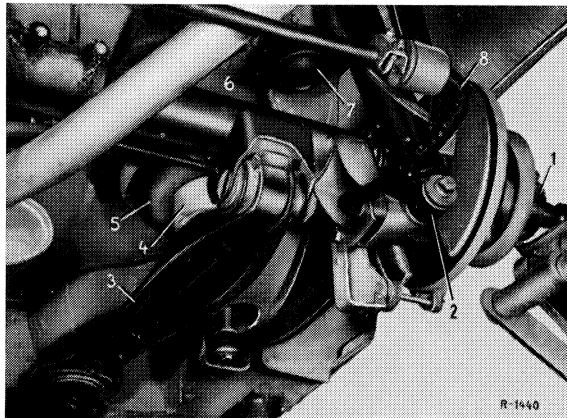


Bild 32-12/5

- 1 Flansch 111 589 01 63
- 2 Untere Stoßdämpferaufhängung
- 3 Schubstrebe
- 4 Federkolben
- 5 Federbalg
- 6 Tragrohr der Hinterachse
- 7 Gummipuffer
- 8 Drehstab

3. Luft-Vorratsbehälter mit max. 8 atü füllen.

Vor dem Füllen der hinteren Federbälge muß auf jeden Fall die Querstrebe der Hinterachse montiert und die Mittelstellung eingestellt sein (siehe Arb.-Nr. 35-1 und 40-3, Abschnitt H).

4. Federkolben am oberen Ende mit Glyzerin bestreichen.
5. Durch Drücken des Hebels am Niveau-Regelventil nach oben die Federbälge mit ca. 3 atü füllen, dabei darauf achten, daß sich die Federbälge richtig auf den Federkolben zentrieren (Bild 32-12/6). Bei richtiger Montage muß der Federbalg auf dem ganzen Umfang des Federkolbens gleichmäßig anliegen.

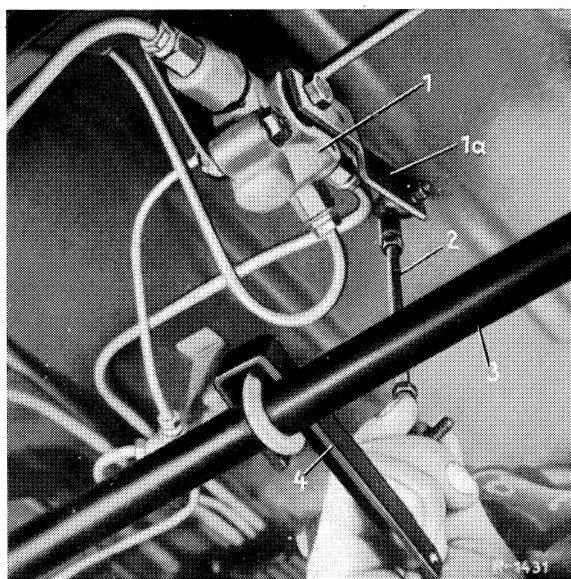


Bild 32-12/6

- 1 Niveau-Regelventil
- 1a Hebel
- 2 Verbindungsstange
- 3 Drehstab
- 4 Hebel am Drehstab

6. Spurstange vom Lenkhebel am Achsschenkel lösen (Arb.-Nr. 46-9).
7. Federkolben vom unteren Querlenker abschrauben und herausnehmen (Bild 32-14/4).

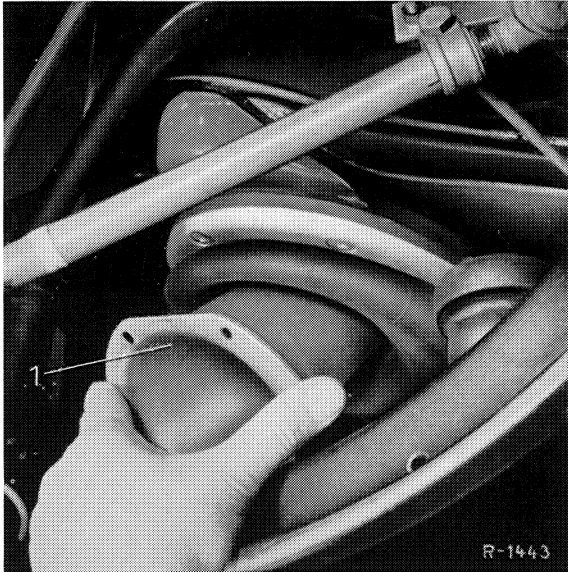


Bild 32-14/4

1 Federkolben

8. Die drei Sechskantmuttern zur Befestigung der Luftkammer am Vorderachsträger lösen und Luftkammer samt Federbalg abnehmen (Bild 32-14/5).

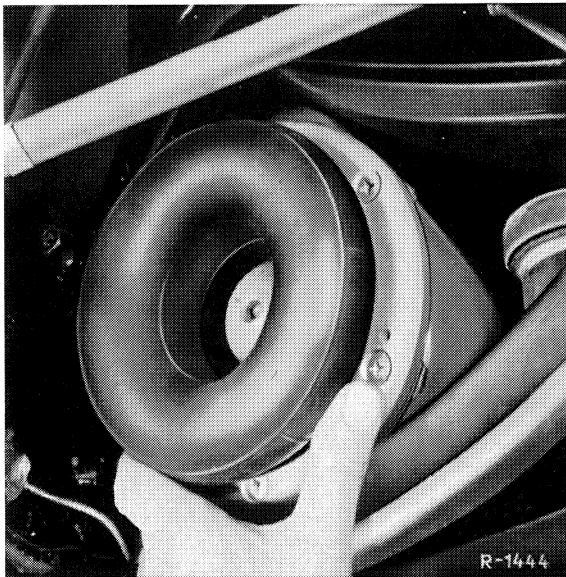


Bild 32-14/5

Einbauen:

9. Luftkammer mit Federbalg einsetzen und am Vorderachsträger befestigen. Federkolben am oberen Ende mit Glyzerin bestreichen, einführen und an unteren Querlenker anschrauben (Bild 32-14/6).

32-14/2

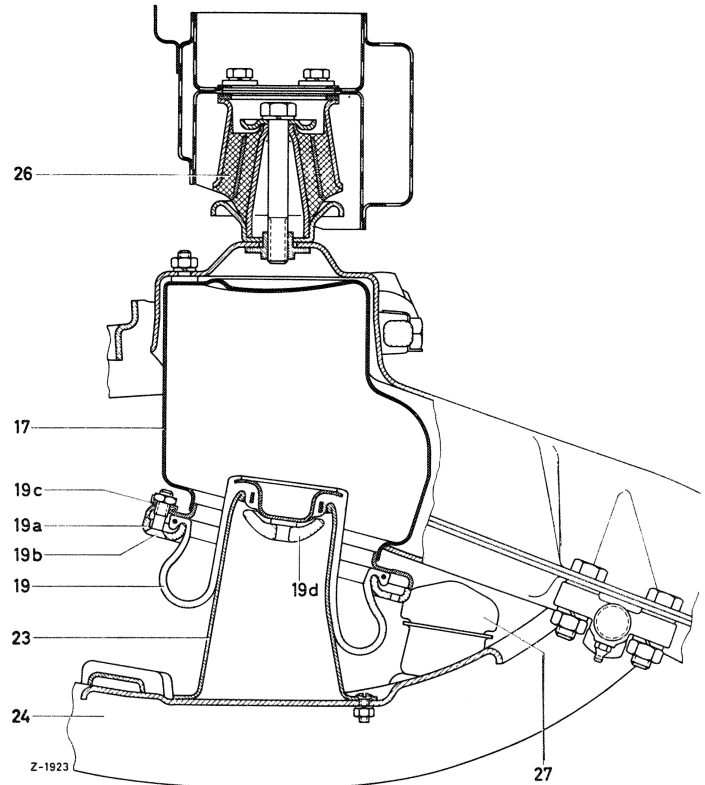


Bild 32-14/6

Luftkammer mit Federbalg an der Vorderachse

- 17 Luftkammer
- 19 Federbalg
- 19a Spannring
- 19b Kreuzschlitz-Senkschraube mit Sechskantmutter und Sicherungsblech
- 19c Versteifungsblech
- 19d Zentrierstück am Federbalg
- 23 Federkolben
- 24 Unterer Querlenker
- 26 Gummilager zur Aufhängung der Vorderachse
- 27 Gummipuffer

Anm.: Der Federkolben ist so einzusetzen, daß die beiden Flächen am Befestigungsflansch mit der Aussparung im Querlenker übereinstimmen.

10. Rohrleitung an der Luftkammer anschließen.

11. Kugelbolzen der Verbindungsstange für das Niveau-Regelventil am Querlenker befestigen.

12. Wagen abbocken.

Vorsicht! Wagen hat nur geringe Bodenfreiheit.

13. Fahrzeugniveau kontrollieren und, wenn nötig, korrigieren (siehe Arb.-Nr. 40-5).