

Prüfwerte bei Zündung: EIN und Startdrehzahl

Motor		102	103	104 LH, KE	104 HFM	111 HFM, PMS	116/117 KE	119 LH	119 ME	120 LH	120 ME
Batteriespannung	V	11,5	11,5	11,5	11,5	11,5	11,5	11,5	11,5	11,5	11,5
Spannung an der Zündspule, Zündung: EIN											
Zündspule Klemme 15.....	V	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11
Zündspule Klemme 1.....	V	11	11	11	10,5 ³⁾	10,5 ³⁾	11	11	11	11	11
Spannungen bei Startdrehzahl	V										
Batteriespannung.....	V	10	10	10	10	10	10	10	10	9,6	9,6
Zündspule Klemme 15.....	V	10	10	10	10	10	9,5	9,5	9,5	9,4	9,4
Zündspule Klemme 1.....	V	8,5-10,5	8,5-10,5	8,5-10,5	8,5-10,5	8,5-10,5	8,5-10,5	8,5-10,5 ¹⁾	8,5-10,5 ¹⁾	8,7	8,7
Zündspannung primär.....	kV	200-350	200-350	200-350	200-350	200-350	200-350	200-350 ¹⁾	200-350 ¹⁾	190-350	190-350
Zündspannung sekundär, Zündleitung 4.....	kV	8-20	8-20	8-20	8-20	8-20	8-20	8-20 ¹⁾	-	8-20 ¹⁾	-
Zündspannung sekundär Zylinder 1 ²⁾	kV	8-20	8-20	8-20	8-20	8-20	8-20	8-20 ¹⁾	-	8-20 ¹⁾	-

¹⁾ A Messung mit Motortestgerät ohne Diagnoseanpaßgerät.

Motortestgerät auf 4 bzw. beim M120 auf 6 Zylindermotor einstellen. Über die Diagnosedose (X11/1 bzw. X11/2) kann nur der Schließwinkel und die Zündspannung vom Zündkreis T1/1 gemessen werden.

B Messung mit Motortestgerät und Diagnoseanpaßgerät.

Motortestgerät auf 4 bzw. beim M120 auf 6 Zylindermotor einstellen.

Durch Umschalten von T1/1 auf T1/2 können der Schließwinkel und die Zündspannungswerte von jedem Zündkreis einzeln gemessen werden (siehe auch Tabelle C45/2).

²⁾ kV-Zange an Zylinder 1 bzw. bei HFM, PMS pro Zyl. 1 kV Zange bzw. **kV-Aufnehmer** angeklemt.



Prüfwerte werden nur bei geladener Batterie und einer Außentemperatur von 20 °C erreicht.

³⁾ Messung mit Anpaßgerät CD 1222

Aus schaltungstechnischen Gründen ist die Spannung an Klemme 15 um 0,5 - 0,6 V niedriger als an Klemme 1.

Prüfwerte bei Zündung: EIN und Startdrehzahl

Motor	102	103	104/111	116/117	119 LH	119 ME	120 LH	120 ME
Starterstromaufnahme bei Startdrehzahl (min. 180/min).....A	100-150	100-180	100-180	180-240	180-240	180-240	180-300	180-300
Zündwinkel und Schließwinkel bei Startdrehzahl (>180/min)								
Schließwinkel (Verstellwinkel).....	9-49	1-30	1-30	1-18	9-49 ¹⁾	-	1-30	-
Schließwinkel (Verstellwinkel).....%	10-54	2-50	2-50 ⁶⁾	1-40	10-54 ¹⁾	-	2-50	-
Zündwinkel.....°KW	-2 bis 2	-2 bis 2	-2 bis 2	3-7	3-7	-	-2 bis 2	-
HC bei Startdrehzahl nach 15 s Startdauer..... HC ppm	>2000 ³⁾	>2000 ³⁾	>2000 ³⁾ ⁴⁾	>2000 ³⁾	>2000 ³⁾ ⁴⁾	⁴⁾	⁴⁾	⁴⁾
Einspritzzeit bei Startdrehzahlms	-	-	8-10 ⁵⁾	-	8-10 ⁵⁾	8-10 ⁵⁾	8-10 ⁵⁾	8-10 ⁵⁾
Kraftstoffdruckbar	-	-	3,2-3,6 ⁵⁾	-	3,2-3,6 ⁵⁾	3,2-3,6 ⁵⁾	3,2-3,6 ⁵⁾	3,2-3,6 ⁵⁾

¹⁾ A Messung mit Motortestgerät ohne Diagnoseanpaßgerät.

Motortestgerät auf 4 Zylindermotor einstellen. Über die Diagnosedose (X11/1) kann nur der Schließwinkel und die Zündspannung vom Zündkreis (T1/1) gemessen werden.

B Messung mit Motortestgerät und Diagnoseanpaßgerät.

Motortestgerät auf 4 Zylindermotor einstellen.

Durch Umschalten von (T1/1) auf (T1/2) können der Schließwinkel und die Zündspannungswerte von jedem Zündkreis einzeln gemessen werden.

³⁾ HC steigt während des Startens an.

⁴⁾ Bei LH-, HFM-, ME-, PMS-Einspritzanlagen wird der Kraftstoff vom Steuergerät abgeschaltet, falls keine Zündung erfolgt.

⁵⁾ LH, HFM, ME, PMS-Einspritzanlagen



Prüfwerte werden nur bei geladener Batterie und einer Außentemperatur von 20 °C erreicht.

⁶⁾ bei HFM, PMS nur Schließzeitmessung mit Oszilloskop möglich.

Prüfwerte bei laufendem Motor

Motor	102	103	104/111	116/117	119 LH	119 ME	120 LH	120 ME
Spannungen im Leerlauf								
Batteriespannung.....V	13,0-14,5	13,0-14,5	13,0-14,5	13,0-14,5	13,0-14,5	13,0-14,5	13,0-14,5	13,0-14,5
Zündspule Klemme 15.....V	13,0-14,5	13,0-14,5	13,0-14,5	13,0-14,5	13,0-14,5	13,0-14,5	13,0-14,5	13,0-14,5
Zündspule Klemme 1.....V	12,5-14	12,5-14	12,5-14	12,5-14	12,5-14	12,5-14	12,5-14	12,5-14
Zündspannung primär.....V	200-350	200-350	200-350	200-350	200-350	200-350	190-350	190-350
Zündspannung sekundär.....kV	8-20	8-20	8-20	8-20	8-20	- ³⁾	10-20	- ³⁾
Zündspannung								
Mittelwert.....kV	6-16	6-16	6-16 ²⁾	5-14	5-14	5-14 ²⁾	6-16	6-16 ²⁾
Differenz der Zylinder untereinander.....kV	3	3	3	3	3	3	3	3
Zündspannungsanstieg								
beim Gasstoß bis 3000/min.....kV	6 ¹⁾	6 ¹⁾	6 ¹⁾ ²⁾	6 ¹⁾	6 ¹⁾	6 ¹⁾ ²⁾	6 ¹⁾	6 ¹⁾ ²⁾
Differenz der Zylinder untereinander.....kV	3	3	3	3	3	3	3	3

Brennlinie Ansatzpunkt kV Differenz der Zylinder untereinander kV	0,6-1,2 0,3	0,6-1,2 0,3	0,6-1,6 ²⁾ 0,3	0,6-1,2 0,3	0,6-1,6 0,3	0,6-1,6 0,3	0,6-1,8 0,3	0,6-1,8 0,3
Brenndauer ms Differenz der Zylinder untereinander ms	1,9-2,5 0,3	1,9-2,5 0,3	1,5-1,9 ²⁾ 0,3	1,9-2,5 0,3	1,5-1,9 0,3	1,5-1,9 0,3	1,2-1,7 0,3	1,2-1,7 0,3

- ¹⁾ Die im Leerlauf gemessene Zündspannung darf beim Gasstoß bis 3000/min nicht mehr als 6 kV ansteigen.
Zum Beispiel bei Leerlaufdrehzahl 7 kV, gemessener Wert beim Gasstoß maximal 13 kV, ergibt einen Spannungsanstieg von 6 kV.
- ²⁾ Bei HFM/PMS/ME dürfen nur die Oszilloskopbilder zur Diagnose verwendet werden.
- ³⁾ Nur mit kapazitivem Abgriff meßbar.

Prüfwerte bei laufendem Motor

Zündspulenprüfung (nur Bear-Diagnosetestgerät)

Motor im Leerlauf

Motor		102	103	104 KE/LH	116/117	119/120
Batteriespannung_.....	V	13,0-14,5	13,0-14,5	13,0-14,5	13,0-14,5	-
Spannung Klemme 15 (statisch).....	V	12,0-13,5	12,0-13,5	12,0-13,5	12,0-13,5	-
Spannung Klemme 1 (statisch).....	V	1,3-2,5	1,3-2,5	1,3-2,5	1,3-2,5	-
Primär-Widerstand.....		TSZ 0,5-0,9	EZL 0,3-0,6	0,3-0,6	0,2-0,4	-
Klemme 15 Leitungswiderstand.....		0,1	0,1	0,1	0,1	-
Primär-Strom.....	A	6,5-8,5	6,5-8,5	8,5-11	8,5-11	-
Zündspannung.....	kV	>25	>25	>25	>25	-

Prüfwerte bei laufendem Motor

Motorrundlauf bei Leerlaufdrehzahl

Motor	102	103	104/111	116/117	119 LH	119 ME	120 LH	120 ME
Differenzwert Drehzahl/Zylinder ¹⁾ 1/min	8	8	7	8	8	-	6	-
Mittelwert der Brenndauer ²⁾ ms (nur Bear-Diagnosetestgerät)	1,9-2,5	1,9-2,5	1,5-1,9	1,9-2,5	1,5-1,9	-	1,2-1,7	-

- ¹⁾ Bevor bei dieser Prüfung aufgrund der Prüfwerte eine Reparatur eingeleitet wird, muß das Fahrzeug bzgl. der Leerlaufqualität in jedem Fall vom Fahrersitz aus beurteilt und mit dem normalen Serienverhalten verglichen werden (bei Fahrzeugen mit autom. Getriebe mit eingeregelter Fahrstellung).
Hierbei kann die Angabe von Prüfwerten, das individuelle Beurteilungsvermögen und die Erfahrung eines Spezialisten nicht ersetzen.
- ²⁾ Abweichungen von > 0,5 ms pro Zylinder sollten durch Zusatzmessungen, z. B. Oszilloskop und Tabelle, Zündanlage sekundär bestätigt werden.

Dichtheit Ansauganlage

Zulässiger Anstieg der zuvor gemessenen Werte (nach Abspritzen mit ISO-Oktan)

Motor		102, 103, 104, 116, 117, 119, 120
Leerlaufdrehzahl..... 1/min		80 ³⁾
Abgaswert..... % CO		1,5 ^{3) 4)}
Abgaswert..... ppm HC		100 ^{3) 4)}
Lambda-Regelung..... Regelbereich %		20 ^{3) 5)}

- ³⁾ Leerlaufregelung mit Klemme außer Funktion setzen (nur KE-Einspritzanlage). Alle Verbraucher ausgeschaltet.
- ⁴⁾ Nur ohne KAT.
- ⁵⁾ Nur KAT.

Prüfwerte bei laufendem Motor

Balance-Mitarbeit/Gemisch (ohne KAT)

Motor	102	103	104	116/117	119 KE
Drehzahlabfall/Zylinder zulässige Differenz der Zylinder untereinander..... 1/min	<40	<35	<35	<20	<20
HC-Anstieg/Zylinder zulässige Differenz der Zylinder untereinander..... ppm HC	<200	<200	<200	<200	<200
CO-Abfall/Zylinder zulässige Differenz der Zylinder untereinander..... %	<0,40	<0,40	<0,40	<0,40	<0,40

 Motorkonditionierung beachten. **Siehe Register C Balancetest.**

Kompression

Motor	102	103	104/111	116/117	119 LH	119 ME	120 LH	120 ME
-------	-----	-----	---------	---------	--------	--------	--------	--------

Starterstrom/Zylinder zulässige Differenz der Zylinder untereinander ¹⁾	A	<4	<5	<5	<8	<10	-	<10	-
Starterstrom Differenz zwischen den Zylinderreihen	A	-	-	-	<7	<7	-	<7	-
Drehzahl/Zylinder zulässige Differenz der Zylinder untereinander.....	1/min	<7	<7	<7	<7	<7	-	<7	-

¹⁾ Werden Fehler bei der dynamischen Kompressionsprüfung festgestellt, muß eine **manuelle Kompressionsdruckprüfung** mit dem Kompressionsdruckschreiber folgen.

Kraftstoffdrücke KE-Einspritzanlage

Motor		102	102.983 102.990 102.991 102.992	103	104	116/117 119	102.962 102.982 (AUS) (J)	102.990 (J)	103 (AUS) (J) (USA)	104 (AUS) (J) (USA)	116/117 119 (AUS) (J) (USA)
Systemdruck	bar	5,3-5,5	5,7-5,9	5,3-5,5	6,2-6,4	6,2-6,4	5,3-5,5	5,7-5,9	5,3-5,5	6,2-6,4	6,2-6,4
Unterkammerdruck >80 °C Motoröltemperatur	bar	0,4 ¹⁾	0,4 ¹⁾	0,4 ¹⁾	0,4 ¹⁾	0,4 ¹⁾	0,4 ¹⁾	0,4 ¹⁾	0,4 ¹⁾	0,4 ¹⁾	0,4 ¹⁾
Unterkammerdruck +20 °C Kühlmitteltemperatur Leerlauf	bar	0,5 ¹⁾	0,5 ¹⁾	0,5 ¹⁾	0,5 ¹⁾	0,5 ¹⁾	0,5 ¹⁾	0,6-0,8 ¹⁾	0,5 ¹⁾	0,5 ¹⁾	0,5 ¹⁾
Unterkammerdruck +20 °C Kühlmitteltemperatur Beschleunigungsanreicherung	bar	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8
Unterkammerdruck bei Schubabschaltung	bar	5,3-5,5	5,7-5,9	5,3-5,5	6,2-6,4	6,2-6,4	5,3-5,5	5,7-5,9	5,3-5,5	6,2-6,4	6,2-6,4
Kraftstoffhaltedruck nach >30 Minuten	bar	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8

¹⁾ Unter dem vorher gemessenen Systemdruck.

Kraftstoffdrücke LH-, HFM-, ME-, PMS-Einspritzanlage

Motor		104/111	119	120
Kraftstoffdruck im Leerlauf (mit Unterdruck)	bar	3,2-3,6	3,2-3,6	3,2-3,6
Kraftstoffdruck im Leerlauf (ohne Unterdruck)	bar	3,7-4,2	3,7-4,2	3,7-4,2
Kraftstoffhaltedruck nach >30 Minuten	bar	2,5	2,5	2,5

Kraftstoffpumpe

Motor		102 103.942/981	111.920/941/961	102 (T-Limousine) ²⁾ , 102.983 ²⁾ 102.990/991 103, 104, 111 116, 117, 119, 120	104, 111, 119, 120
Typ		124 außer (J) (USA), 201, T-Limousine	202 202 (USA) ab 1994 124 außer (USA)	124 bis 10/94 129, 140 bis 8/94 202 (USA) bis 1993	124 ab 11/94 (außer T-Limousine) 129, 140 ab 9/94
Anzahl		1 Pumpe	1 Pumpe	2 Pumpen	1 Pumpe
MB-Teil-Nr.		002 091 97 01	000 470 63 94	002 091 88 01	000 470 59 94
Bosch-Nr.		0 580 254 943 (EKP 4)	-	0 580 254 950 (EKP 6)	
Pierburg	Bezeichnung	-	E3TS (zweistufig)	E2T	E3L (Schraubenspindelpumpe)
Meßvorschrift		Motor: AUS Spannung an Förderpumpe 11,5 Volt	Motor: AUS Spannung an Förderpumpe 11,5 Volt	Motor: AUS Spannung an Förderpumpe 11,5 Volt	Motor: AUS Spannung an Förderpumpe 11,5 Volt
Förderleistung ¹⁾	Meßstelle mind. 1 Liter in	Kraftstoffrücklaufleitung nach dem Membrandruckregler 40 Sekunden	Kraftstoffrücklaufleitung nach dem Membrandruckregler 40 Sekunden	Kraftstoffrücklaufleitung nach dem Membrandruckregler 40 Sekunden	Kraftstoffrücklaufleitung nach dem Membrandruckregler 40 Sekunden
Stromaufnahme	A	6-10	8-12	4-8	5-9
Rücklaufmenge an der Drossel im Kraftstoffmengenteiler (nur KE-Einspritzanlage)	cm ³ /min	130-150	-	130-150	-

¹⁾ Zum Messen der Förderleistung muß der Kraftstoffbehälter mindestens halb voll sein.

²⁾ Einfließend.

Einspritzventile KE-Einspritzanlage

Motor		102, 103 bis 08/88	102, 103 ab 09/88	116, 117	104, 116, 117, 119
MB-Teil Nr. Bosch-Nr.		000 078 40 23 0 437 502 010	000 078 56 23 0 437 502 047	000 078 57 32 0 437 502 035 (Stahlventil)	000 078 58 23 0 437 502 035 (Viton-Ventil)
Abspritz- bzw. Öffnungsdruck bei neuen Einspritzventilen	bar	3,5-4,1	3,7-4,3	4,3-4,6	4,3-4,6
Abspritz- bzw. Öffnungsdruck bei gebrauchten Einspritzventilen mindestens	bar	3,0	3,2	3,7	3,7

Kraftstoffmengen-Vergleichsmeßwerte KE-Einspritzanlage

Motor	102, 103, 104, 116, 117, 119	102, 103, 104, 116, 117, 119
Lastbereich	Stauscheibenfixierung bei ca. ...cm ³ /min	max. Streuung in cm ³ /min
Leerlauf	4	0,4
Teillast	30	4,0
Vollast	100	10,0

Temperaturfühler, Kühlmittel, Ansaugluft

Motor 102, 103, 104, 116, 117, 119, 120 KE, LH

Temperaturfühler Kühlmittel (z.B. B11/2)			Temperaturfühler Ansaugluft (z.B. B17/1)		
°C		V	°C		V
-20	15700	5,12-5,60	-20	15700	2,85-3,49
-10	10000	4,49-5,11	-10	10000	2,50-3,06
0	5900	4,12-4,48	0	5900	2,10-2,56
10	3700	3,77-4,12	10	3700	1,65-2,07
20	2500	3,36-3,76	20	2500	1,32-1,62
30	1700	2,92-3,35	30	1700	1,03-1,25
40	1170	2,51-2,91	40	1170	0,77-0,94
50	830	2,09-2,50	50	830	0,57-0,69
60	600	1,69-2,08	60	600	0,42-0,52
70	435	1,36-1,68	70	435	0,32-0,40
80	325	1,09-1,35	80	325	0,25-0,31
90	245	0,88-1,08	90	245	0,18-0,22
100	185	0,75-0,87	100	185	0,14-0,17

Temperaturfühler, Kühlmittel, Ansaugluft

Motor 104, 111, 119, 120 HFM, PMS, ME

Temperaturfühler Kühlmittel (z.B. B11/2)			Temperaturfühler Ansaugluft (z.B. B17/1)		
°C		V	°C		V
20	2500	3,32-3,68	20	6060	2,47-2,73
30	1700	2,94-3,26	30	3900	1,99-2,21
40	1170	2,56-2,84	40	2600	1,52-1,68
50	830	2,18-2,42	50	1760	1,14-1,26
60	600	1,80-2,00			
70	435	1,42-1,58			
80	325	1,14-1,26			
90	245	0,95-1,05			
100	185	0,76-0,84			

Zündkerzentabelle

Grund- und Landesausführungen (ausgenommen Korea, Taiwan)

Normalverdichtung

Motor	102	102.983 Std.	102.983 KAT/RÜF	102.910/ 990/991/992	103 ¹⁾	103.980	103.984	104
BERU	14K-7DU	14K-5DU	14K-6DU	14K-7DUO	14K-8DU	14K-7DU	14K-8DUO	14F-8DUO
wahlweise	14K-7DUO	14K-5DUO	14K-6DUO		14K-8DUO	14K-7DUO		14F-8DU4 ²⁾

BOSCH	H7DC	H5DC	H6DC	H7DCO	H8DC	H7DC	H8DCO	F8DCO
wahlweise	H7DCO	H5DCO	H6DCO		H8DCO	H7DCO		F8DC4 ²⁾
CHAMPION	S9YC	S6YC	S7YC	S9YCC	S10YCC	S9YC	S10YCC	C10YCC
wahlweise	S9YCC	S6YCC	S7YCC			S9YCC		C11YCC ²⁾

¹⁾ bis ca. 02/87 Zündkerzen 14K-7DU und H7DC eingebaut.

²⁾ einfließend ab 06/95

Elektroden-Abstand 0,8 mm.

Anziehdrehmomente:

mit Flachsitz und Dichtring 20-30 Nm.

mit Konussitz 10-20 Nm.

Zündkerzentabelle

Grund- und Landesausführungen (ausgenommen    Korea, Taiwan)

Normalverdichtung

Motor	111 (ohne Kompressor)	111.944 111.975 Kompressor	116/117	119.960 KE	119 LH ab 07/92	119 ME	120
BERU	14F-8DUO	-	14-7DU	14F-8DUO ²⁾	14F-8DUO	14F-8DUO	14F-8DUO
wahlweise	14F-8DU4 ¹⁾		14-7DUO			14F-8DU4 ¹⁾	14F-8DU4 ¹⁾
BOSCH	F8DCO	F7DCR 4 ³⁾	W7DC	F8DCO ²⁾	F8DCO	F8DCO	F8DCO
wahlweise	F8DC4 ¹⁾	-	W7DCO			F8DC4 ¹⁾	F8DC4 ¹⁾
CHAMPION	C10YCC	-	N9YC	C10YCC ²⁾	C10YCC	C10YCC	C10YCC
wahlweise	C11YCC ¹⁾		N9YCC			C11YCC ¹⁾	C11YCC ¹⁾

¹⁾ einfließend ab 06/95

²⁾ bis 06/1991 wurden Zündkerzen für Normalverdichtung 14F-7DUO, F7DCO und C9YCC eingebaut

³⁾ mit weißem Farbpunkt oben am elektrischen Anschluß (zusätzliche Kennzeichnung)




Elektroden-Abstand 0,8 mm.

Anziehdrehmomente:

mit Flachsitz und Dichtring 20-30 Nm.

mit Konussitz 10-20 Nm.

Zündkerzentabelle

Landesausführung    Korea, Taiwan

Zulässige Höchstgeschwindigkeit max. 160/km/h (100 Meilen/h)

Motor	102 ab 1984	103 ab 1986	104	111	116.964/965 ab 1986	117.964/965 ab 1986	119 LH ab 1992 119 ME	120
BERU	14K-8DU	14K-9DU	14F-9DUO	14F-8DUO	14-8DU	14-9DU	14F-9DUO	14F-9DUO
wahlweise	14K-8DUO	14K-9DUO	14F-8DU4 ¹⁾	14F-8DU4 ¹⁾	14-8DUO	14-9DUO	14F-8DU4 ¹⁾	14F-8DU4 ¹⁾
BOSCH	H8DC	H9DC	F9DCO	F8DCO	W8DC	W9DC	F9DCO	F9DCO
wahlweise	H8DCO	H9DCO	F8DC4 ¹⁾	F8DC4 ¹⁾	W8DCO	W9DCO	F8DC4 ¹⁾	F8DC4 ¹⁾
CHAMPION	S10YC	S12YC	C12YCC	C10YCC	N11YC	N12YC	C12YCC	C12YCC
wahlweise	S10YCC	S12YCC	C11YCC ¹⁾	C11YCC ¹⁾	N11YCC	N12YCC	C11YCC ¹⁾	C11YCC ¹⁾

¹⁾ einfließend ab 06/95

Fahrzeuge in genannter Landesausführung sind bei Betrieb außerhalb ihres Landes (Touristen-Fahrzeuge) mit Zündkerzen der Grundausführung auszurüsten.

Elektroden-Abstand 0,8 mm.

Anziehdrehmomente:

mit Flachsitz und Dichtring 20-30 Nm.

mit Konussitz 10-20 Nm.

Zündkerzentabelle

Grund- und Landesausführungen (ausgenommen    Korea, Taiwan)

Niederverdichtung =8,0 bzw. ohne Kat mit kraftstoffoptimierter Verdichtung (ab 07/92)

Motor	102	103	103.980	104	111	116/117	119 LHab 07/92 119 ME	120
BERU	14K-8DU	14K-9DU	14K-8DU	14F-9DUO	14F-9DUO	14-8DU ¹⁾	14F-9DUO	14F-9DUO
wahlweise	14K-8DUO	14K-9DUO	14K-8DUO	14F-8DU4	14F-8DU4	14-8DUO	14F-8DU4	14F-8DU4
BOSCH	H8DC	H9DC	H8DC	F9DCO	F9DCO	W8DC	F9DCO	F9DCO
wahlweise	H8DCO	H9DCO	H8DCO	F8DC4	F8DC4	W8DCO	F8DC4	F8DC4
CHAMPION	S10YCC	S12YC	S10YCC	C12YCC	C12YCC	N11YC	C12YCC	C12YCC
wahlweise	S10YC	S12YCC	S10YC	C11YCC	C11YCC	N11YCC	C11YCC	C11YCC

¹⁾ bis ca. Ende 1987 wurden Zündkerzen W7DC, 14-7/DU eingebaut

Elektroden-Abstand 0,8 mm.

Anziehdrehmomente:

- mit Flachsitz und Dichtring 20-30 Nm.
- mit Konussitz 10-20 Nm.

Seit April 1988 werden Bosch Zündkerzen, bzw. seit September 1988 Beru Zündkerzen eingebaut, deren Mittelelektroden einen größeren Durchmesser haben. Diese Zündkerzen sind mit einem "O" gekennzeichnet, z.B.

Beru 14K-7DUO
Bosch H7DCO

Seit September 1989 wurden Champion-Zündkerzen eingebaut, deren Masseelektrode mit einem Kupferkern versehen ist. Diese Zündkerzen sind mit einem "C" gekennzeichnet, z.B.

Champion S10YCC

Zusätzlich freigegebene Zündkerzen

Die Silber-Zündkerze (Silverstone) der Fa. Beru ist für den nachträglichen Einbau freigegeben (siehe Gegenüberstellung Serien-Zündkerzen zu Silber-Zündkerze).



Die Platin-Zündkerzen sind nicht mehr freigegeben.

Gegenüberstellung Serien-Zündkerzen zu lieferbarer Silber-Zündkerze

Beru

Serie	Silber
14-7DU (O)	S5
14K-7DU (O)	S1K
14K-6DU (O)	S2K
14F-7DU (O)	S3F