

#### Hinweis

##### Motordrehzahlverhalten

Um die Fehlerdiagnose zu erleichtern ist nachfolgend das spezifische Motordrehzahlverhalten beschrieben.

##### 1. Motordrehzahl "Nach dem Start"

Seit September 1989 haben KAT-Fahrzeuge bis max. 1 Minute nach dem Start, bzw. bis 30 °C Kühlmitteltemperatur eine erhöhte Leerlaufdrehzahl (1000-1200/min). Mit dieser "Heizdrehzahl" wird die Betriebstemperatur des Katalysators schneller erreicht.

##### 2. Motordrehzahl "Bei rollendem Fahrzeug"

Motoren mit KE-Steuergeräten, in welche das Geschwindigkeitssignal eingeht, haben bei rollendem Fahrzeug eine um 50-200/min höhere Leerlaufdrehzahl.

##### 3. Motordrehzahl "Im Schiebebetrieb"

Die Schubabschaltung setzt sofort nach der Gaswegnahme ein.

##### Hinweis

Nur an Fahrzeugen mit automatischem Getriebe steigt beim Wiedereinsetzen der Verbrennung im Schiebebetrieb die Motordrehzahl kurzzeitig um 100-300/min an. Die Geschwindigkeit nimmt dabei aber nicht zu.

---

#### Beanstandung:

Motor setzt über 4000/min in Fahrstellung "D" aus, ruckelt (nur Fahrzeuge mit automatischem Getriebe)

---

#### Ursache

Getriebe-Überlastschutz ohne Funktion.

#### Abhilfe

Getriebe-Überlastschutz prüfen (siehe Diagnose-Handbuch Motor, Band 2, Register 5.1, Prüfschritt 8.0-9.2, sowie im Band 4, Elektrische Schaltpläne).

---



---

#### Beanstandung:

Leerlaufdrehzahl zeitweise >1100/min (bei Betriebstemperatur)

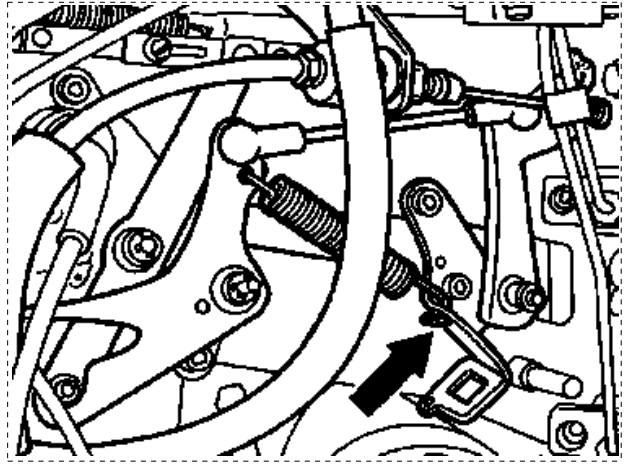
---

#### Ursache

1. Rückzugfeder am Kulissenhebel falsch eingehängt.
2. Leerlaufkontakt Drosselklappe (S29/2) wird nicht geschaltet.

#### Abhilfe

1. Rückzugfeder am Kulissenhebel richtig einhängen (siehe Bild).
2. Leerlaufkontakt am Drosselklappenschalter prüfen (siehe Diagnose-Handbuch Motor, Band 2, Register 2).



---

#### Beanstandung:

Motor geht bei eingeschalteter Klimaanlage im Schiebebetrieb beim Betätigen der Kupplung aus, kann sofort wieder gestartet werden

---

#### Ursache

Zu wenig Leerlaufluft im Schiebebetrieb.

#### Abhilfe

Steuergerät KE tauschen.

Die Steuergeräte sind ab Fertigungsdatum 172 (Dezember 91) modifiziert.

---

#### Beanstandung:

Schlechte Gasannahme, zeitweise Aussetzer, schlechter Leerlauf, Motor patscht ins Saugrohr

---

#### Ursache

Verteilerfinger schlägt durch oder hat Risse.

#### Abhilfe

Verteilerfinger tauschen.

---

#### Beanstandung:

Motor springt schlecht an (lange Startzeit)

---

#### Ursache/Abhilfe

Eine Startzeit bis zu 4 Sekunden ist bei der KE-Einspritzanlage systembedingt und als normal anzusehen. Beim Starten ist darauf zu achten, daß kein Gas gegeben wird.

---

#### Beanstandung:

Motor springt nicht auf allen Zylindern an (holprig)

---

#### Ursache

1. Einspritzventile undicht.

2. Nullage der Stauscheibe nicht in Ordnung, Kraftstoffmengenteiler.

#### Abhilfe

1. Einspritzventile prüfen, ggf. erneuern.

2. Nullage der Stauscheibe prüfen ([siehe 07.3-1612](#)).

Sämtliche Einspritzleitungen an den Einspritzventilen und am Kraftstoffmengenteiler abschrauben.

Kraftstoffpumpenrelais abziehen und die beiden Klemmen 30 und 87 überbrücken. Bei Nullage der Stauscheibe darf an den Druckauslässen kein Kraftstoff austreten, ggf. Kraftstoffmengenteiler prüfen bzw. erneuern.

Beim Auslenken der Stauscheibe muß an allen Druckauslässen des Kraftstoffmengenteilers gleichzeitig Kraftstoff fließen, ggf. Kraftstoffmengenteiler erneuern.

---

#### Beanstandung:

Motor bleibt plötzlich stehen und springt nach kurzer Zeit wieder an

---

#### Ursache/Abhilfe

Da bei dieser Beanstandung die Ursache schwer feststellbar ist, sollten folgende Prüfungen durchgeführt werden:

Anschlüsse an der Zündspule prüfen.

Leitung Klemme TD auf zeitweisen Masseschluß prüfen, z. B. an der Diagnosesteckdose, am Drehzahlmesser, an der Kupplung Kraftstoffpumpen-/Kältekompressor-Abschaltrelais.

Buchsen der Kupplungen vom Kraftstoffpumpenrelais, Überspannungsschutz mit einer Lehre (z. B. einzelner Stecker) prüfen, aufgeweitete Buchsen nachdrücken. Kupplungen des Kraftstoffpumpen-/Kältekompressor-Abschaltrelais auf Feuchtigkeit, Korrosion prüfen. Ggf.

Kupplung reinigen und Relais erneuern.

Positionsgeber durch Bewegen des Kabels am Geber bzw. an der Steckverbindung auf Unterbrechung prüfen, ggf. auswechseln.

---

#### Beanstandung:

Motor geht während der Fahrt aus, springt nicht mehr an

---

#### Ursache

Leitung von O<sub>2</sub>-Sonde kommt zeitweise mit Gelenkwelle in Berührung, dadurch Masseschluß.

Leiterbahn im Relais Kraftstoffpumpe durchgebrannt.

#### Abhilfe

O<sub>2</sub>-Sonde erneuern.

Auf richtige Leitungsverlegung achten.

Relais Kraftstoffpumpe erneuern.

---

#### Beanstandung:

Motor geht im Schiebetrieb aus

---

#### Ursache

1. Elektrohydraulisches Stellglied.

2. Kein Geschwindigkeitssignal vom Tachometer zum Steuergerät KE.

#### Abhilfe

1. Elektrohydraulisches Stellglied prüfen, ggf. auswechseln.
2. Multimeter an Kupplung Steuergerät KE Stecker 29 und Masse anschließen.  
Zündung einschalten, Fahrzeug vor- und zurückrollen, Sollwert 0-12 V ohne Verbraucher, 0-9 V mit Verbraucher wie z. B. Tempomat, Temperaturanzeige.  
Prüfen, ob Hallgeber auf Rückseite Tachometer eingebaut ist. Leitungsverlegung vom Hallgeber zur Kupplung (X26), Stecker 11 prüfen. Steckverbindung (X53/5) prüfen (Wackelkontakt), evtl. Hallgeber, Teil-Nr. 007 542 29 17 ab Fertigungsdatum 06/88 einbauen.  
Leitungsverlegung von Hall-Geber zur Sicherung 5 prüfen, z. B. Kabelschuh an Sicherung 5 nicht angeschlossen.

#### Mechanisches Getriebe Typ 124

##### Abhilfe (nur Fahrzeuge bis Ende 04/90)

Leitung von Pin 28 Stecker Steuergerät KE zur Steckverbindung (X26) Pin 10, an Steckverbindung (X26) ausbinden und auf Masse legen.

Bei Fahrzeugen ab 05/90 ist die Leitung von Steuergerät KE zu Steckverbindung (X26) entfallen.



Mit Ohmmeter sicherstellen, daß die Leitung zum Steuergerät KE Pin 28 und nicht die Leitung zum Zündstartschalter (S2/1) auf Masse gelegt wird, da sonst ein Kurzschluß erfolgen kann.

---

#### Beanstandung:

Motor läuft zeitweise nicht an, bzw. geht aus

---

#### Ursache

Positionsgeber zur Auslösung der Zündanlage hat zeitweise Unterbrechung bzw. Masseschluß.

#### Abhilfe

Positionsgeber prüfen, ggf. austauschen (siehe [15-2133](#) bzw. Diagnose-Handbuch Motor, Band 2).

---

#### Beanstandung:

Schlechter Heißstart

---

#### Ursache

Kraftstoffspeicher mit zu geringem Haltedruck eingebaut.

#### Abhilfe

Teil-Nr. vom Kraftstoffspeicher prüfen, richtige Teil-Nr.: 000 476 09 21 bzw. 10 21. Trifft Teil-Nr. nicht zu, Kraftstoffspeicher und Kraftstoffleitung 129 470 05 64 erneuern.

---

---

#### Beanstandung:

Fahrzeug ruckelt zeitweise zwischen 140 km/h und 160 km/h (nur kurze Aussetzer ca. 0,3 s)

---

#### Ursache

Steuergerät KE. Nur bei Fahrzeugen bis nachfolgend angeführter Fahrzeug-Ident-End-Nr.:

124.031 1B 473 729

124.051 1B 469 543

124.091 1F 180 767

129.061 1F 032 455

#### Abhilfe

Steuergerät KE in neuester Ausführung einbauen, erkennbar an Teil-Nrn., die mit 011 ... beginnen.

---

---

#### Beanstandung:

Schlechte Leistung (Motor betriebswarm)

---

#### Ursache

Abgleichkupplung EZL/AKR eventuell falscher

Widerstand eingelötet.

---

Abgleichkupplung

Teil-Nr.

Widerstand

Ohm

#### Abhilfe

Abgleichkupplung EZL/AKR Widerstandswerte

lt. Tabelle prüfen, bei abweichendem Wert

Abgleichkupplung erneuern.

---

015 545 67 28	(KAT-Ausführung)	2400
---------------	------------------	------

015 545 68 28	( <u>AUS</u> -Ausführung)	1300
---------------	---------------------------	------

015 545 70 28	(ohne KAT-Ausführung)	470
---------------	-----------------------	-----

---

---

#### Beanstandung:

Zeitweise schlechte Leistung beim Anfahren und Außentemperaturen >+30 °C

---

#### Ursache

Zündschaltgerät, starke Zündungsrücknahme bei Außentemperaturen >+30 °C.

Nur Fahrzeuge betroffen bis nachfolgend angeführter Fahrzeug-Ident-End-Nr.:

124.031-1B-473 729

124.051 1B 469 543

124.091 1F 180 767

129.061 1F 032 455

#### Abhilfe

Zündschaltgerät Teil-Nr. 010 545 95 32 ab Fertigungsdatum 068 einbauen.

---

---

#### Beanstandung:

Schlechte Leistung beim Anfahren über 2000 m Meereshöhe

---

#### Ursache

Schaltgerät EZL/AKR

Ursache  
Schaltgerät EZL/AKR.

#### Abhilfe

Schaltgerät EZL/AKR der Fa. Bosch mit Teil-  
Nr. 010 545 39 32 bis Fertigungsdatum 946  
erneuern.

Fehlerspeicher im Steuergerät KE auslesen und  
ggf. löschen.

#### Schaltgerät EZL/AKR

Motor	Teil-Nr.
104.981	010 545 95 32

#### Motorlaufbeanstandungen

Insbesondere sporadisches Stehenbleiben des Motors, können verschiedene Ursachen haben. Mit dem folgenden Prüfkatalog können Störungen in den jeweiligen Betriebszuständen zielgerichtet erkannt und beseitigt werden. Der Betriebszustand, in dem der Motor stehenblieb, ist zur Bestimmung der Abhilfemaßnahme besonders wichtig.

Die Prüfschritte sind in der angegebenen Reihenfolge durchzuführen.

Die Prüfungen gemäß Diagnose-Handbuch sind vor den Arbeiten des Prüfkataloges durchzuführen.

Beanstandung	Abhilfe
A. Motor geht im Leerlauf aus:	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Buchsen an Kupplung, Geber Luftmengenmesser, aufgeweitet. Buchsen verengen, ggf. Buchse Teil-Nr. 003 545 26 26 erneuern.</li><li>2. Wenn durch leichtes Klopfen gegen Überspannungsschutz der Motor ausgeht bzw. aussetzt, Überspannungsschutz erneuern.</li><li>3. 4 mm-Buchse der Leitung zum Positionsgeber Kurbelwelle auf Aufweitung prüfen, ggf. verengen.</li><li>4. Leerlaufsteller ab Fertigungsdatum 951 geändert; bis Fertigungsdatum 950 Innenwiderstand prüfen. R=7,5-10 und Strom im Leerlauf messen I=600 50 mA.</li></ol>

B. Motor geht nach dem Schiebebetrieb aus:	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Masseleitung am Saugrohr und/oder Federdom lose oder korrodiert. Leitung abschrauben, säubern und anschrauben.</li> <li>2. Geschwindigkeitssignal fehlt am Steuergerät KE, PIN 29. Abhilfe siehe Diagnose-Handbuch Motor, Band 2.</li> <li>3. Liegt an PIN 28 vom Steuergerät KE beim Starten Batteriespannung an (nur Typ 124 mit mechanischem Getriebe), Steckverbindung (X26) violette Leitung abtrennen und auf Masse legen.</li> <li>4. Leerlaufkontakt oder Microschalter Schubabschaltung in Leerlaufstellung zeitweise nicht geschlossen. Regulierung einstellen.</li> <li>5. Buchsen der Klemme 15, 30, 31, oder 87 am Überspannungsschutz aufgeweitet. Buchsen verengen.</li> <li>6. 4 mm-Buchse der Leitung zum Positionsgeber Kurbelwelle auf Aufweitung prüfen, ggf. verengen.</li> <li>7. Leitung Positionsgeber Kurbelwelle zum EZL-Schaltgerät bewegen. Geht dabei der Motor aus, Positionsgeber erneuern.</li> <li>8. Elektrohydraulisches Stellglied prüfen, ggf. erneuern.</li> </ol>
--	--


Beanstandung	Abhilfe
C. Motor geht beim Fahren mit konstanter Geschwindigkeit aus:	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Masseleitung an der Kraftstoffpumpe lose. Masseleitung befestigen.</li> <li>2. Leitungen Klemme 1 und 15 an Zündspule lose, Leitungen festziehen.</li> <li>3. Leitung Positionsgeber Kurbelwelle zum EZL-Schaltgerät bewegen. Geht dabei der Motor aus, Positionsgeber erneuern.</li> <li>4. 4 mm-Buchse der Leitung zum Positionsgeber Kurbelwelle auf Aufweitung prüfen, ggf. verengen.</li> <li>5. Schaltgerät EZL prüfen, ggf. erneuern.</li> </ol>

---

D. Motor geht beim Beschleunigen aus:

1. Masseleitung an der Kraftstoffpumpe lose. Masseleitung befestigen.
  2. Buchsen der Klemme 15, 30, 31 oder 87 am Überspannungsschutz aufgeweitet. Buchsen verengen.
  3. Leitungen Klemme 1 und 15 an Zündspule lose, Leitungen festziehen.
  4. Leitung Positionsgeber Kurbelwelle zum Schaltgerät EZL bewegen. Geht dabei der Motor aus, Positionsgeber erneuern.
  5. 4 mm-Buchse der Leitung zum Positionsgeber Kurbelwelle auf Aufweitung prüfen, ggf. verengen.
  6. Schaltgerät EZL prüfen, ggf. erneuern.
- 

Beanstandung:

Verbrennungsgeräusche (außer )

---

#### Ursache/Abhilfe

Seit April 1991 wurden im Zuge der technischen Weiterentwicklung zur Reduzierung der Verbrennungsgeräusche ein in der Kennlinie geändertes Schaltgerät EZL und ein geändertes Steuergerät KE für den Verstellbereich der Einlaßnockenwelle eingebaut (siehe Hinweise [15-2093](#), bzw. [07.3-1698](#)).

Schaltgerät EZL und Steuergerät KE erneuern. Das Steuergerät KE darf nur mit dem dazugehörenden Schaltgerät EZL eingebaut werden.

---

Beanstandung:

Kraftstoffpumpe laut

---

#### Hinweis

Bei der Beanstandung "Kraftstoffpumpe laut" ist zu unterscheiden, ob ein Summton oder ein Klirrgeräusch zu hören ist.

#### Abhilfe

##### a) Summton im Fahrzeuginneren (Körperschallübertragung)

1. Kraftstoffleitung auf Zustand und knickfreie Verlegung prüfen.
  2. Sieb im Zulaufstutzen des Kraftstoffmengenteilers auf Verschmutzung prüfen (hoher Gegendruck erhöht Geräuschniveau).
  3. Kraftstofffilter von Fa. Knecht einbauen (sofern nicht eingebaut).
  4. Kraftstoffpumpe erneuern. Ab Fertigungsdatum 642, mit Formlaufbahn.
- ##### b) Klirrgeräusch
1. Kraftstoffpumpe erneuern (Verschleiß).
  2. Wird dadurch keine Abhilfe erreicht, Ablasschraube mit Filter im Kraftstoffbehälter auf Verschmutzung prüfen.



---

Beanstandung:

Fehlerhafte Eingangssignale im Steuergerät KE feststellen

---

Ursache

Fehlerhafte Eingangssignale am Steuergerät KE.

Abhilfe

Mit Lambda-Prüfgerät fehlerhafte Eingangssignale durch Tastverhältnis-Messung feststellen.

Anschließend Prüfprogramm durchführen (siehe Diagnose-Handbuch Motor, Band 2).

---

Beanstandung:

Tastverhältnis läßt sich nicht einstellen

Plötzlich erhöhter Kraftstoffverbrauch (ca. 2-3 Liter)

---

Hinweis

Auspuffanlage muß dicht sein.

Ursache

1. Zeitweiser oder ständiger Ausfall der O<sub>2</sub>-Sonde im Fahrbetrieb.
2. Geschirmte Leitung von Kupplung O<sub>2</sub>-Sonde (G3/2x2) zum Steuergerät PIN 8 hat

Masseschluß.

3. Wackelkontakt oder zeitweise Unterbrechung an Endhülse Z (Lötverbinder im Leitungssatz von Kupplung Steuergerät KE).

Abhilfe

1. Lambda-Regelung im Leerlauf (siehe Reparatur-Anleitung Motor Verbrennung, bzw. Diagnose-Handbuch Motor) und auf dem Leitungsprüfstand im oberen Teillastbereich bzw. im Fahrbetrieb prüfen (Anzeige muß pendeln). Läuft Anzeige am Lambda-Regelungstester im geregelten Betrieb langsam nach rechts auf Anschlag, so ist die O<sub>2</sub>-Sonde zu tauschen.
2. Steckverbindung (G3/2x2) O<sub>2</sub>-Sondensignal trennen, sowie Kupplung am Steuergerät KE abziehen und Widerstand Buchse 7 gegen Buchse 8 messen.  
Sollwert: (>10 k )  
Bei Durchgang (<1 ) Motorleitungssatz tauschen.
3. Kupplung Steuergerät KE (N3) öffnen und Endhülse Z (Lötverbinder im Leitungssatz) an Buchse 7 nachlöten (kalte Lötstelle).

---

Beanstandung:

Diagnose mit Fehlerspeicherung (Impulsausgabe an Steuergerät KE,  
Motoraggregate-Steuergerät, Zündschaltgerät EZL/AKR)

---

#### Ursache/Abhilfe

##### Hinweis

Die in der Tabelle angegebenen Impulsanzeigen sind abgespeicherte Fehler, obwohl in den Systemen keine Fehler vorhanden sind. Sie brauchen deshalb nicht beachtet werden.



Zum Auslesen des Fehlerspeichers der EZL/AKR ist der Motor vorher zu konditionieren. Siehe Diagnose-Handbuch Motor, Band 2, Motoren 104, 119 KE Rubrik Impuls-Ausgabe.

Motor	Steuergerät KE (Impulsanzeige)	Motoraggregate-Steuergerät (MAS) (Impulsanzeige)	Zündschaltgerät EZL/AKR (Impulsanzeige)
104	22 <sup>2)</sup> 8	2 und 3	14 <sup>3)</sup>

<sup>1)</sup> MAS diagnosefähig ab Serieneinbau Kalenderwoche 27/89. In Ordnung ab Teil-Nr.

Motor Teil-Nr. ohne Kältekompressor Teil-Nr. mit Kältekompressor

104 011 545 82 32 011 545 83 32

119 011 545 84 32 011 545 85 32

<sup>2)</sup> Nur mit Motoraggregate-Steuergerät 007 545 59 32 und 007 545 60 32 und nur bei Ausführung "ohne KAT".

<sup>3)</sup> Zündschaltgerät Fa. Bosch 007 545 70 32 in Ordnung ab Fertigungsdatum 946, Fa. Siemens 007 545 71 32 ab Fertigungsdatum 27/89.

#### Beanstandung:

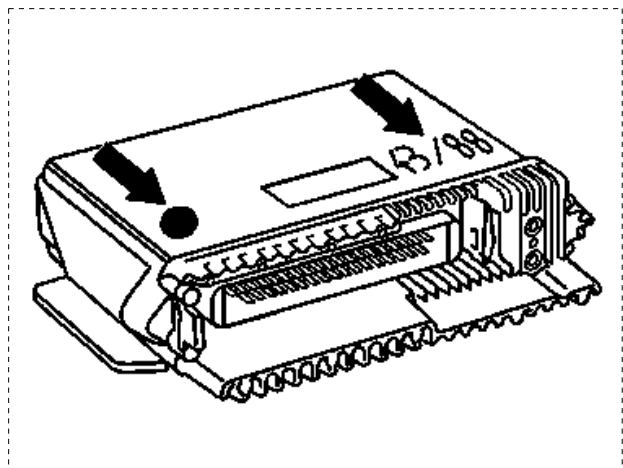
Kontrolleuchte ASR leuchtet im Fahrbetrieb und elektronisches Fahrpedal geht in Notlauf (nach kurzem Leerweg schwergängig)

#### Ursache/Abhilfe

1. Fertigungsdatum des Steuergerätes prüfen (siehe Bild).

Steuergeräte mit Fertigungsdatum von 16/88 bis 43/88 müssen beim Auftreten dieser Störung gegen ein Steuergerät ab Fertigungsdatum 44/88 (Kennzeichnung: gelber Punkt) ausgetauscht werden.

2. Motorreguliergestänge prüfen, einstellen (siehe 30-1010, Abschnitt "B").
3. Sollwertgeber (R25) erneuern.



#### Beanstandung:

Motoraussetzer um Reservemenge und bei Kurvenfahrt

#### Ursache/Abhilfe

Typ 124 Limousine, Coupé.

Neuen Kraftstoffbehälter einbauen.

---

Beanstandung:

Knackgeräusche. Kraftstoffbehälter undicht (Kraftstoffgeruch),  
zusammengezogen. Nur mit Kraftstoffverdunstungsanlage

---

Ursache/Abhilfe

Ungenügende Belüftung des Kraftstoffbehälters über die Kraftstoffverdunstungsanlage.

1. Ursache

Schlechte Verlegung der Schläuche (geknickt, gequetscht) im linken vorderen Radkasten.

Abhilfe

Schottwand linker vorderer Radkasten ausbauen. Sicht und Durchgangsprüfung (nicht mit Druckluft).  
Fehler beseitigen.

2. Ursache

Aktivkohlebehälter hat keinen oder nur ungenügend Durchgang.

Abhilfe

Anschluß- 10 mm zu Anschluß- 8 mm am Aktivkohlebehälter durchblasen (nicht mit Druckluft).  
Gleichzeitig Anschluß- 6 mm zuhalten. Ggf. mit neuem Aktivkohlebehälter vergleichen. Bei  
ungenügendem Durchgang Aktivkohlebehälter erneuern.

Hinweis

Kraftstoffverdunstungsanlage prüfen (siehe Diagnose-Handbuch Motor, Band 2).

---

Beanstandung:

Ungleichmäßiges, starkes Knacken bzw. Knistern nach Abstellen des  
Motors nach schneller Fahrt

---

Ursache

Durch die Bauweise des Vorschalldämpfers in Zweischalen-Ausführung und hohe thermische  
Belastung, entstehen beim Abkühlen Spannungen, die zu diesem Geräusch führen. Eine weitere  
Ursache ist die hohe Wärmeabstrahlung vom Vorschalldämpfer zum Abschirmblech.

Abhilfe

Eine Abhilfe ist nach dem derzeitigen Stand der Technik nicht möglich. Die Beanstandung hat  
keinen Einfluß auf die Standzeit der Auspuffanlage.

---

Beanstandung:

Katalysator macht Geräusche, Monolith im KAT lose

---

Abhilfe

Katalysatoranlage 124 490 95 19 (LL) bzw. 124 490 14 20 (RL) einbauen.

---

**Beanstandung:**

Starke Aufheizung im Beifahrerfußraum durch Katalysator

---

Abhilfe

1. Abstand des Wärmeabschirmbleches (über Katalysator) zum Wagenunterboden prüfen.

Soll: 8-10 mm, ggf. Abstand korrigieren.

2. Glasfasermatte, Teil-Nr. 000 989 18 10, (nur quadratmeterweise erhältlich) unter Fußmatte verlegen.

Hinweis

Typ 124 RÜF/KAT: Seit 07/88 Glasfasermatte im  
Beifahrerfußraum in Serie.

Einsatz ab Fahrzeug-Ident-End-Nr.      A 798379

B 082239

---

**Beanstandung:**

Aufheizung des Kofferraumbodens im Bereich der linken Radmulde

---

Abhilfe

Abstand vom Nachschalldämpfer zum Wärmeabschirmblech (Sollwert ca. 25 mm) und vom Wärmeabschirmblech zum Wagenunterboden (Sollwert ca. 10 mm) prüfen, ggf. korrigieren.

Geänderte Dämmatte im Kofferraum links (Teil-Nr. 129 680 09 25).  
Serieneinsatz 02.03.90.

Belag Kofferraumboden (Teil-Nr. wie bisher) mit Dämmauflage an der Unterseite.  
Serieneinsatz 01.02.90.

---