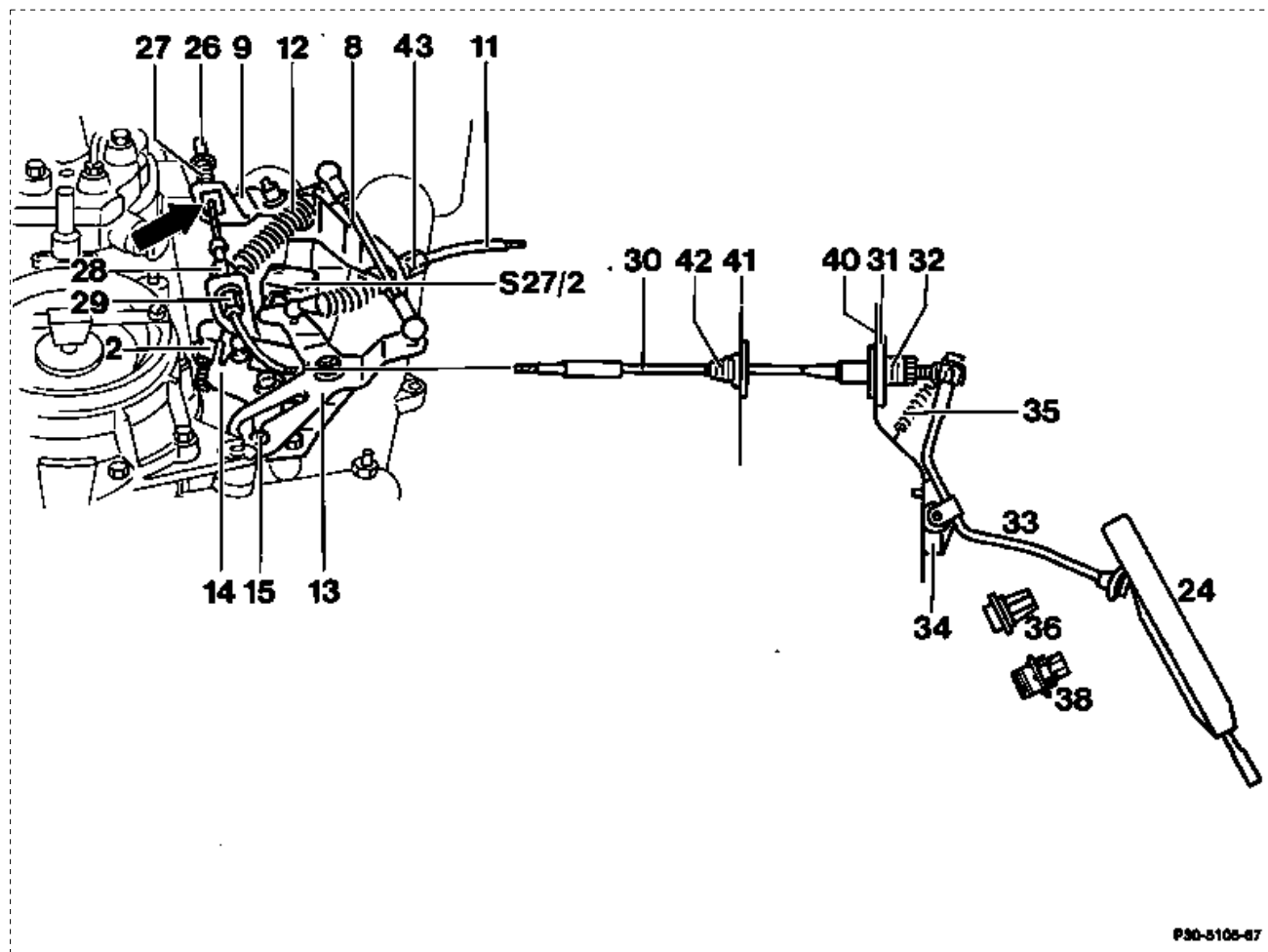


Arbeits-Nr. der Arbeitstexte und Arbeitswerte bzw. Standardtexte und Richtzeiten:

- A. Fahrzeuge ohne ASR 30-1010,
B. Fahrzeuge mit ASR 30-1102.

A. Fahrzeuge ohne ASR

a) Typ 124



Reguliergestänge und Bowdenzug

Bowdenzug (30)

auf Leichtgängigkeit und Verbiegung prüfen, gegebenenfalls Teile erneuern.

entspannen. Mitnehmerfeder muß am Nippel (26) spannungsfrei anliegen. Gegebenenfalls mit Einstellschraube (29) einstellen.

Verbindungsstange (2)

aushängen.

Prüfen, ob die Drosselklappe am Leerlaufanschlag anliegt.

Verbindungsstange (2)

spannungsfrei wieder einhängen.

Gegebenenfalls so einstellen, daß die Rolle (15) im Kulissenhebel (13) spannungsfrei am Endanschlag anliegt.

Verbindungsstange (8)

auf ca. 155 mm (gemessen von Mitte zu Mitte Kugelpfannen) einstellen, dazu aus-, einhängen.

Bowdenzug (30)

einstellen. Nippel (26) muß spannungsfrei an der Druckfeder (27) anliegen.

Gegebenenfalls Bowdenzug (30) vom Fahrzeuginneren aus mit der Einstellmutter (32) einstellen.

Zwischen Endstück und Führungsstück mit Korrosionsschutzfett 000 989 87 51 00 einfetten.

Vollgasanschlag

prüfen.

Steuerdruckzug (11) für automatisches Getriebe aushängen.

Bei abgestelltem Motor, Fahrpedal bis zum Vollgasanschlag (36), bei automatischem Getriebe bis zum Anschlag am Kick-down-Schalter (38) durchtreten. Dabei muß der Drosselklappenhebel am Vollgas-Endanschlag anliegen. Eventuell notwendige Korrekturen mit der Einstellschraube (29) am Bowdenzug vornehmen.

Fahrpedal langsam in Leerlaufstellung zurückgehen lassen. In dieser Stellung muß die Rolle im Kulissenhebel spannungsfrei am Endanschlag anliegen und der Mikroschalter (S27/2) betätigt sein. Gegebenenfalls Bowdenzug (30) vom Fahrzeuginneren aus mit der Einstellmutter (32) einstellen.

Liegt bei dieser Prüfung der Drosselklappenhebel nicht am Vollgas-Endanschlag an, verstellbaren Vollgasanschlag (36) einstellen ([30-1010, Abschnitt C](#)).

Steuerdruckzug (11) für automatisches Getriebe

einstellen.

Bowdenzug zurückdrücken, anschließend wieder auf fühlbaren Anschlag vorziehen. Steuerdruckzug spannungsfrei einhängen, gegebenenfalls mit Einstellschraube (43) einstellen.

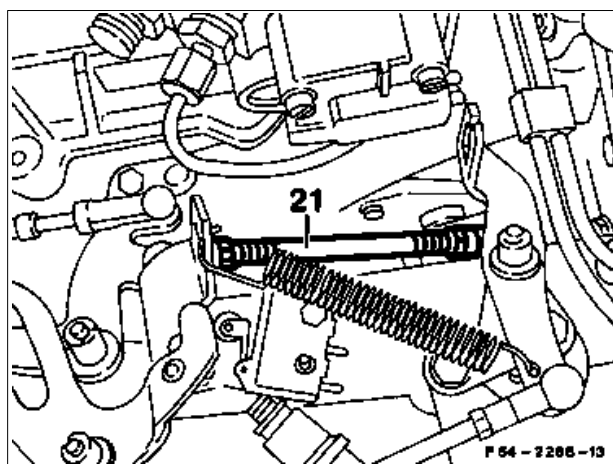
Leerlaufanschlag

nochmals prüfen.

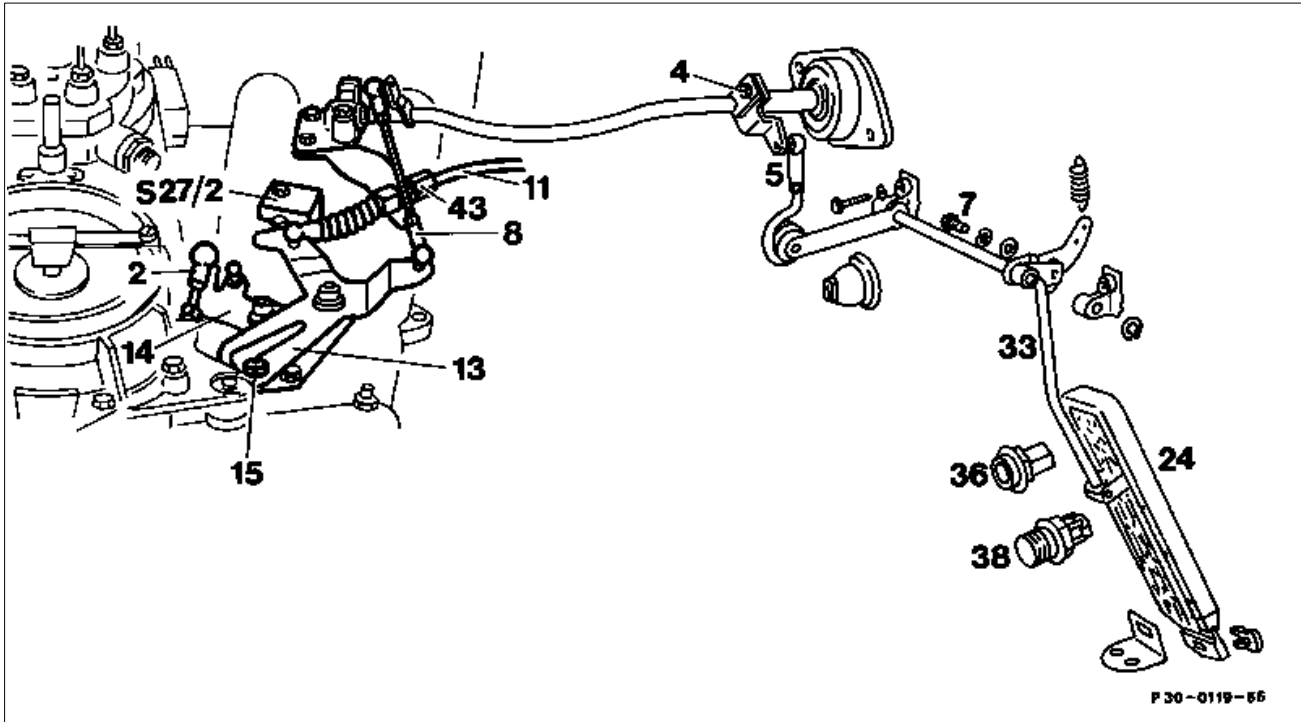
Fahrzeuge mit Tempomat

Prüfen, ob das Stellglied am Leerlaufanschlag des Tempomats anliegt. Dazu Druckstange (21) aushängen und Hebel des Stellgliedes im Uhrzeigersinn auf Leerlaufanschlag drücken.

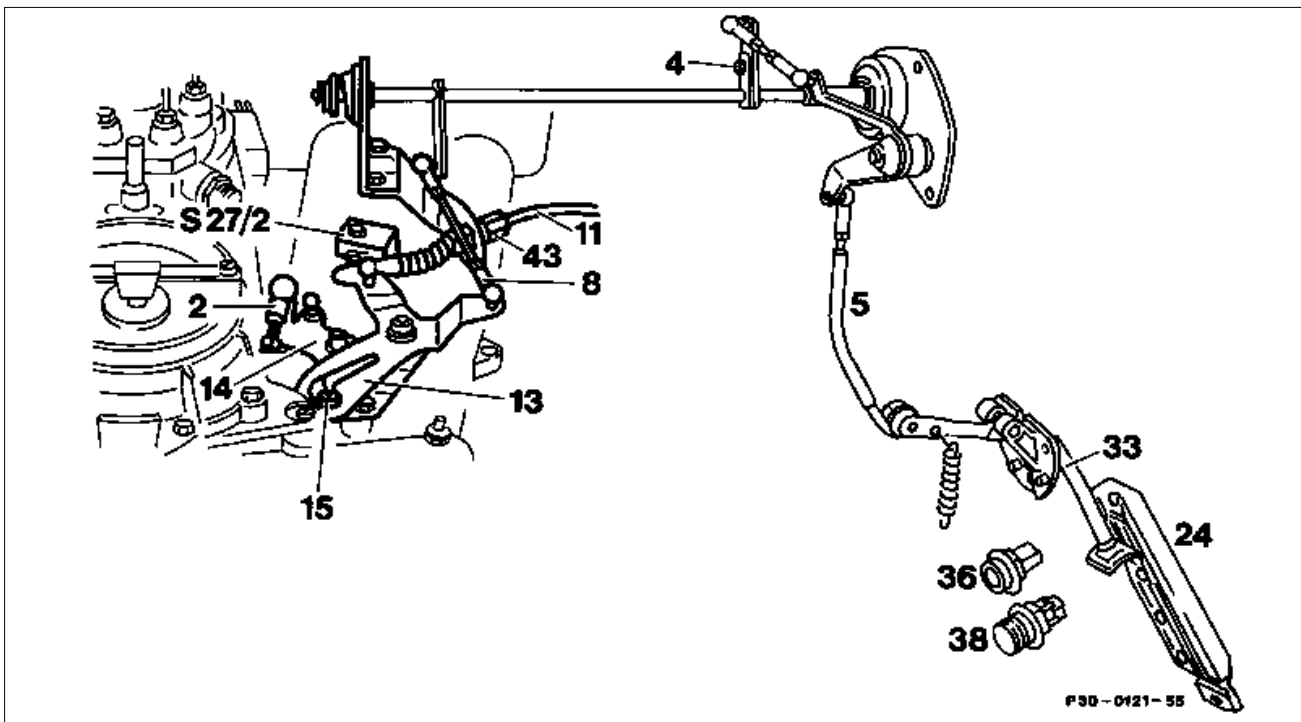
Beim Einhängen der Druckstange (21) darauf achten, daß der Hebel des Stellgliedes um ca. 1 mm vom Leerlaufanschlag angehoben wird. Eventuell Druckstange einstellen.



b) Typ 107, 126



Typ 107



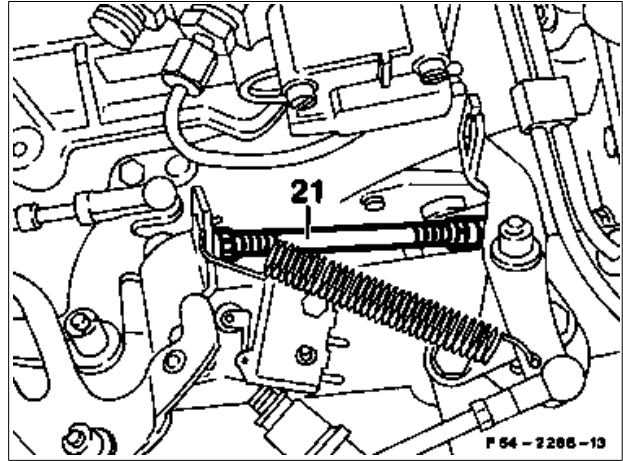
Typ 126

Reguliergestänge	auf Leichtgängigkeit und Verbiegung prüfen. Eventuell Teile erneuern.
Verbindungsstange (2)	aushängen. Prüfen ob die Drosselklappe am Leerlaufanschlag anliegt.
Verbindungsstange (2)	spannungsfrei wieder einhängen. Gegebenenfalls so einstellen, daß die Rolle (15) im Kulissenhebel (13) spannungsfrei am Endanschlag anliegt.
Verbindungsstange (8)	einstellen, dazu aus-, einhängen. Typ 107=120 mm Typ 126=105 mm Gemessen von Mitte zu Mitte Kugelpfannen.
Vollgasanschlag	prüfen. Steuerdruckzug (11) für automatisches Getriebe aushängen. Bei abgestelltem Motor, Fahrpedal bis zum Vollgasanschlag (36), bei automatischem Getriebe bis zum Anschlag am Kick-down- Schalter (38) durchtreten. Dabei muß der Drosselklappenhebel am Vollgas-Endanschlag anliegen. Eventuell Schraube (4 bzw. 7) lösen, Reguliergestänge so einstellen, daß der Drosselklappenhebel am Vollgas-Endanschlag anliegt. Wird mit dieser Einstellung der Vollgas- bzw. Leerlauf-Endanschlag nicht erreicht, Druckstange (5) von der Längsregulierwelle zum Fahrpedal auf die vorgeschriebene Länge, Typ 107=105 mm Typ 126=220 mm, gemessen von Mitte Kugelpfanne bis Mitte Dämpfungsring, einstellen. Zur Kontrolle Fahrpedal langsam in Leerlauf- Stellung zurückgehen lassen. In dieser Stellung muß die Rolle im Kulissenhebel spannungsfrei am Endanschlag anliegen und der Mikroschalter (S27/2) betätigt sein. Liegt bei dieser Prüfung der Drosselklappenhebel nicht am Vollgas- Endanschlag an, verstellbaren Vollgasanschlag (36) einstellen (30-1010, Abschnitt C).
Steuerdruckzug (11) für automatisches Getriebe	einstellen. Bowdenzug zurückdrücken, dann wieder auf fühlbaren Anschlag vorziehen. Steuerdruckzug spannungsfrei einhängen, eventuell mit Einstellschraube (43) einstellen.

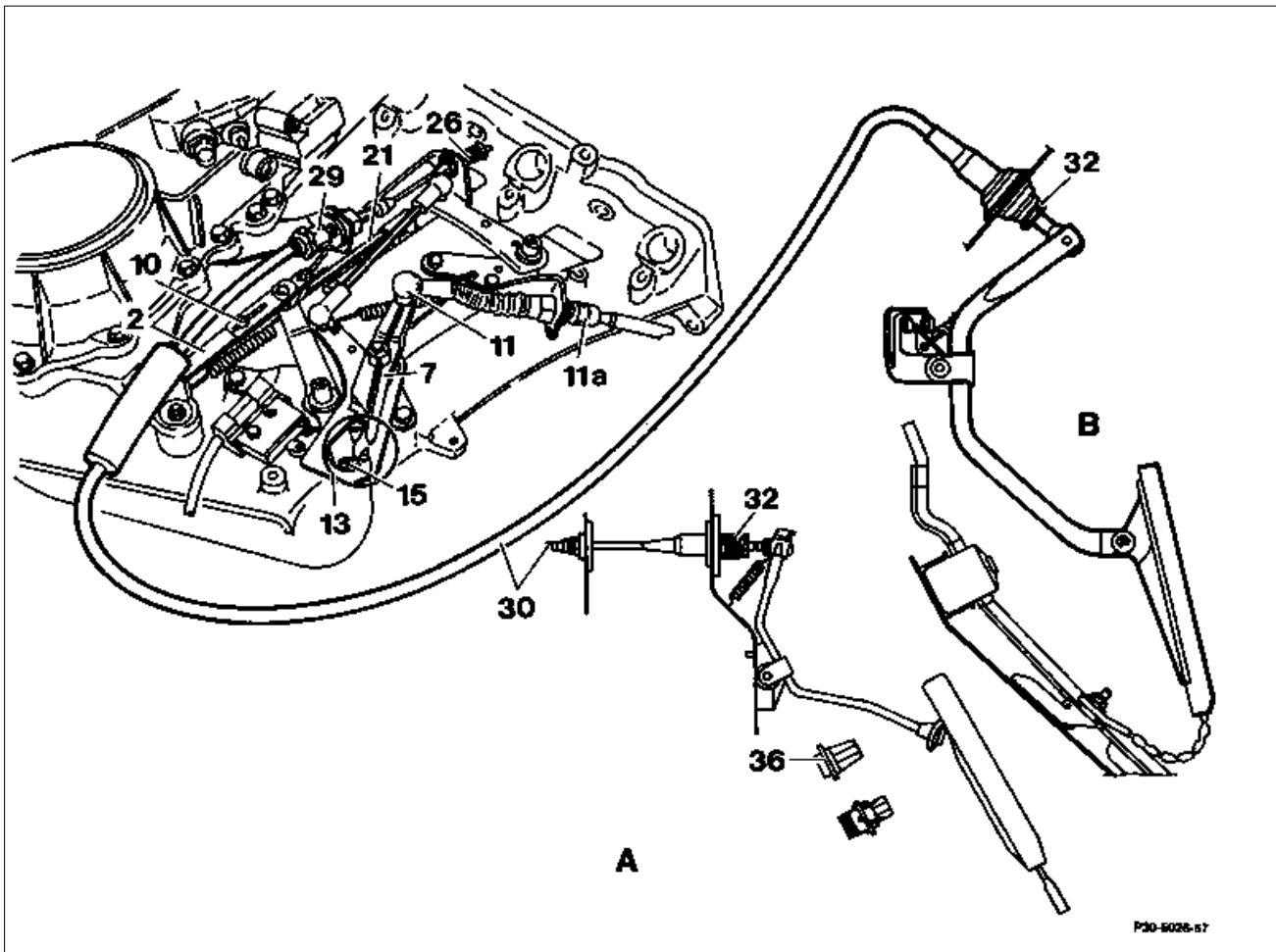
Fahrzeuge mit Tempomat

Prüfen, ob das Stellglied am Leerlaufanschlag des Tempomats anliegt. Dazu Druckstange (21) aushängen und Hebel des Stellgliedes im Uhrzeigersinn auf Leerlaufanschlag drücken.

Beim Einhängen der Druckstange (21) darauf achten, daß der Hebel des Stellgliedes um ca. 1 mm vom Leerlaufanschlag angehoben wird. Gegebenenfalls Druckstange einstellen.



- c) Typ 129 Fahrzeuge mit mechanischem/automatischem Getriebe und mit/ohne Tempomat



A. Typ 124

B. Typ 129

Reguliergestänge und Bowdenzug

auf Leichtgängigkeit und Zustand prüfen, gegebenenfalls Teile erneuern.



Bei Fahrzeugen mit Tempomat Lage der Schlauchschelle für Öl-Wasser-Wärmetauscher prüfen. Das Reguliergestänge muß genügend Freiraum haben.

Bowdenzug (30)

entspannen.

Dazu Einstellschraube (29) soweit verstellen, bis die Mitnehmerfeder (26) spannungsfrei anliegt.

Verbindungsstange (2)

einstellen.

Dazu Klemmschraube (10) lösen.

Drosselklappenhebel muß am Leerlaufanschlag des Klappenstutzens anliegen. Verbindungsstange (2) so einstellen, daß die Rolle (15) im Kulissenhebel (13) "spannungsfrei" am Leerlauf-Endanschlag anliegt. Klemmschraube (10) anziehen.

Tempomateinstellung

prüfen, gegebenenfalls korrigieren.

Dazu Drosselklappenhebel auf

Leerlaufanschlag bringen, Verbindungsstange (21) am Drosselklappenhebel aushängen und Stellgliedhebel bis zum Anschlag in

Leerlaufstellung in Richtung Motor drücken.

Verbindungsstange (21) so einstellen, daß zum Einhängen der Stellgliedhebel 1 mm vom Leerlaufanschlag zurückgezogen werden muß.

Steuerdruckbowdenzug (11)

einstellen.

Dazu Einstellschraube (11a) soweit verstellen, daß sich die Pfeilspitzen (Kreis) genau gegenüberstehen.

a) Vollgas mechanisches Getriebe

Fahrpedal langsam in Vollgasstellung bringen. Der Drosselklappenhebel muß am Vollgas-Endanschlag anliegen. Gegebenenfalls verstellbaren Vollgasanschlag (36) durch Linksdrehung entrasten und Anschlagbolzen etwas herausziehen. Verstellbaren Vollgasanschlag (36) durch Rechtsdrehung in der eingenommenen Stellung verrasten.

b) Vollgas automatisches Getriebe

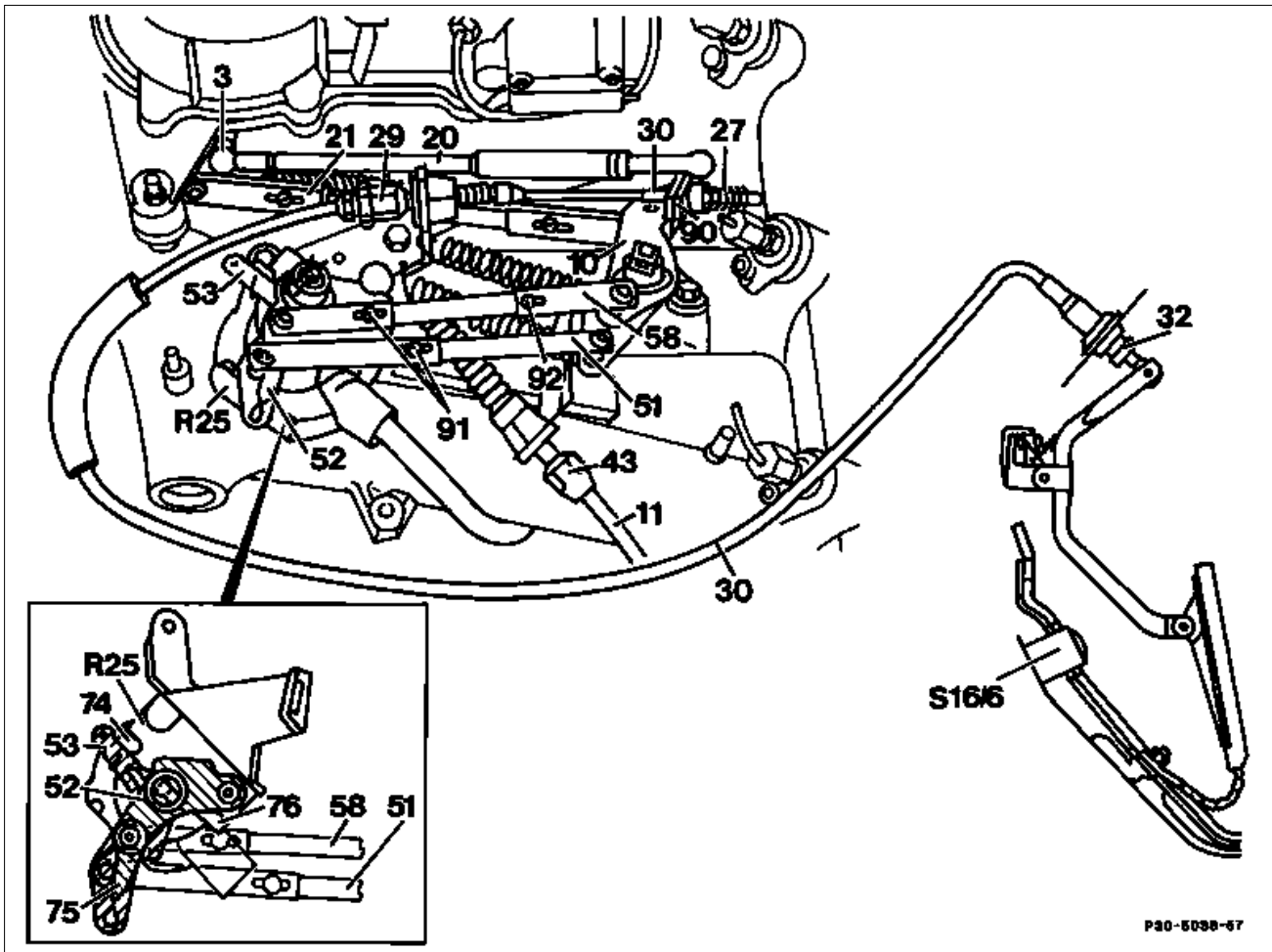
Bei abgestelltem Motor Fahrpedal vom Wageninneren bis zum Anschlag am Kick-down-Schalter (S 30/2) drücken (Kick-down-Schalter nicht betätigen!).

Dabei muß der Drosselklappenhebel 0,5-1,0 mm vor dem Vollgasanschlag am Klappenstutzen stehen, gegebenenfalls mit Einstellschraube (29) einstellen.

c) Leerlauf

Bei Fahrpedal in Leerlaufstellung muß die Mitnehmerfeder (26) spielfrei anliegen, gegebenenfalls vom Wageninneren mit der Einstellmutter (32) einstellen.

B. Fahrzeuge mit ASR



P30-5038-57

Reguliergestänge und Bowdenzug

Bowdenzug (30)

Verbindungsstange (21)

auf Leichtgängigkeit und Zustand prüfen. Gegebenenfalls Teile erneuern.
entspannen. Dazu Einstellschraube (29) soweit verstellen, bis die Druckfeder (27) spannungsfrei anliegt.
einstellen. Dazu Klemmschrauben an Verbindungsstange (21) und den Verbindungsstangen (51, 58) lösen. Der Drosselklappenhebel muß am Leerlauf-Endanschlag des Klappenstutzens anliegen.
Zündung: EIN , dadurch nimmt Stellgliedhebel "Leerlaufposition" ein. Nun Länge der Verbindungsstange (21) durch Festziehen der Klemmschraube fixieren.
Zündung: AUS

Verbindungsstange (51, 58)

einstellen. Dazu Hebel (52, 53) auf den jeweiligen "Leerlaufanschlag" (74, 75) am Sollwertgeber (R25) bringen.



Die Hebel dürfen während der Einstellung die Leerlaufanschläge nicht verlassen.

Hebel (10) im Uhrzeigersinn schwenken, bis Leerwegstange (20) ganz auseinandergezogen ist.

Verbindungsstange (58) einstellen. Dazu die gelöste Klemmschraube (91) so weit in Richtung Sollwertgeber (R25) verschieben, bis der Anschlagbolzen (92) im Langloch am Anschlag anliegt. Klemmschraube (91) festziehen.

Anschließend Verbindungsstange (51) einstellen. Dazu Hebel (90) leicht bis auf Anschlag am Hebel (10) drücken. In dieser Stellung Klemmschraube (91) anziehen.

Steuerdruckzug (11)

einstellen. Einstellschraube (43) so weit verstellen, bis sich die Pfeilspitzen (siehe Ausschnittsvergrößerung) genau gegenüberstehen.

Bowdenzug (30)

einstellen.

a) Vollgas

Zündung: EIN

Bei abgestelltem Motor Fahrpedal vom Wageninneren bis zum Anschlag an Kick-down-Schalter (S16/6) drücken (Kick-down-Schalter nicht betätigen!). Dabei muß der Hebel (53) am Vollgasanschlag (76) des Sollwertgebers (R25) spannungsfrei anliegen. Gegebenenfalls Einstellschraube (29) verstellen.

b) Leerlauf

Zündung: EIN

Bei Fahrpedal in Leerlaufstellung soll an der Druckfeder (27) gerade kein Spiel mehr vorhanden sein. Gegebenenfalls vom Wageninneren mit der Einstellmutter (32) einstellen.

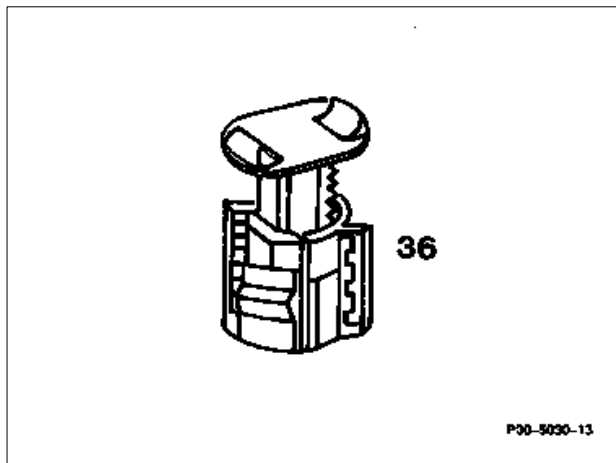
Bowdenzug (30)

zwischen Endstück und Führungsstück mit Korrosionsschutzfett 000 989 87 51 00 einfetten.

Hinweis

Treten Fahrfehler im Tempomatbetrieb bei Fahrzeugen mit ASR und Tempomat auf, Prüfprogramm Tempomat (30-7300) durchführen.

C. Verstellbaren Vollgasanschlag einstellen



Verstellbaren Vollgasanschlag (36)

Fahrpedal

im Fußraum durch Linksdrehung entrasten und Anschlagbolzen etwas herausziehen. langsam in Vollgasstellung bringen. Der Drosselklappenhebel muß am Vollgas-Endanschlag anliegen.

Verstellbaren Vollgasanschlag (36)

durch Rechtsdrehen in der eingenommenen Stellung verrasten.

Hinweise

Typ 107, 124, 126

Zur Vereinheitlichung mit allen Motoren 103 werden Kulissenhebel in geänderter Form eingebaut.

Serieneinsatz: Januar 1986

Typ	Motor	Motor-End-Nr. mech. Getriebe	Motor-End-Nr. autom. Getriebe
107.041	103.982	000260	001309
124.026	103.940	-	003470
124.030/090	103.983	-	017983
126.020	103.941	-	002120
126.024/025	103.981	-	006916

Typ 107, 124, 126, 201

Tempomat-Verbindungsstange zwischen Regulierhebel und Antriebshebel-Stellglied um 6 mm verkürzt (Montageerleichterung).

Serieneinsatz: Juni 1989

Typ	Motor	Motor-End-Nr. autom. Getriebe
107.041	103.982	011004
124.026	103.940	067516
124.030/050/090	103.983	171904
126.020	103.941	013700
126.024/025	103.981	089887
201.029	103.942	031433

Typ 124, 126, 129, 201 mit ASR
und automatischem Getriebe
Rückzugfeder zwischen Lagerbock und
Umlenkhebel mit höherer Federkraft.

Serieneinsatz: August 1989

Typ	Motor ¹⁾	Motor-End-Nr. mech. Getriebe
124.026	103.940	069894
124.030/050/090	103.983	180608
126.020	103.941	014104
126.024/025	103.981	095354
129.060	103.984	000219
201.029	103.942	034855

¹⁾) ausgenommen Motoren 103.943/985

Typ 124, 126, 129, 201 mit
Tempomat
Ab November 1989 einfließend geänderte
Gummidichtung zwischen Codierstecker und
Steuergerät Tempomat (Erkennungsmerkmal:
Farbe grau, bisher schwarz).

Typ 124, 126, 129, 201 mit ASR
und automatischem Getriebe (ohne
(USA)
Verbindungsstange zwischen Regulierhebel
und Umlenkhebel einheitliche Form für M103
und M104.

Serieneinsatz: 07/90

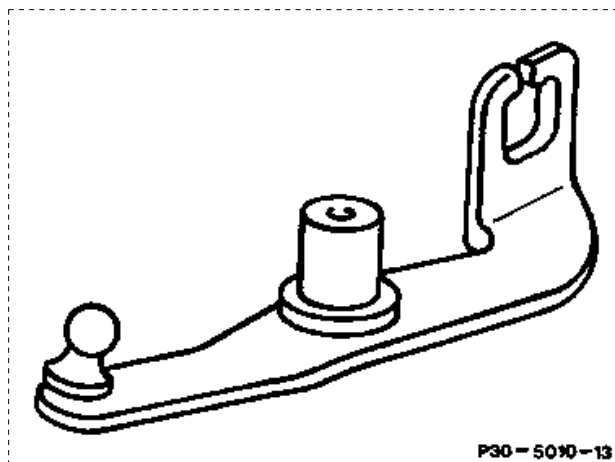
Typ	Motor ¹⁾	Motor-End-Nr. autom. Getriebe
124.026	103.940	086670

124.030/050/090	103.983	218642
126.020	103.941	015720
126.024/025	103.981	122078
129.060	103.984	001421
201.029	103.942	049769

¹) ausgenommen Motoren 103.943/985

Typ 124, 126, 129, 201

Kugelzapfen am Umlenkhebel verlängert.



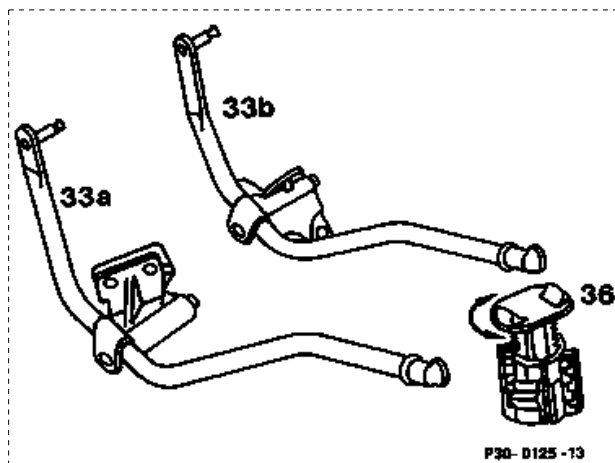
Serieneinsatz: Januar 1991

Typ	Motor	Motor-End-Nr. autom. Getriebe
124.026	103.940	094893
124.030/050/090	103.983	236880
126.020	103.941	016364
126.024/025	103.981	132889
129.060	103.984	002326
201.029	103.942	056221

Typ 124, 201

Verbesserung der Dosier- und Einstellbarkeit durch Umstellung des Fahrfußhebels (Verlängerung), Lagerung und verstellbaren Vollgasanschlag mit Pedalwegvergrößerung um 3° in Richtung Vollgas.

- 33a Fahrfußhebel Typ 124
- 33b Fahrfußhebel Typ 201
- 36 Vollgasanschlag



Serieneinsatz: 11/88

Typ	Ab Fahrzeug-Ident-End-Nr. A	Ab Fahrzeug-Ident-End-Nr. F
124.026/030/050/090 124.226/230/290	907 056	096 908
201.029	473 115	576 183