

Einbauanleitung für Sonderausstattung



vdh-Archiv

MB-Servo-Lenkung

Typ 230 S, 250 S und 250 SE

Gruppe 46-6

Eine ausführliche Beschreibung über den Aufbau und die Wirkungsweise der MB-Servo-Lenkung sowie über die Wartung, Prüfung und Instandsetzung der einzelnen Lenkungsaggregate ist im Werkstatt-Handbuch PKW-Typen ab August 1959, Gruppe 46, enthalten.

Arbeitsumfang

a) Servo-Lenkung

1. Lenkung ausbauen und eingebaute Lenkspindel gegen die Lenkspindel (5) ersetzen (siehe Werkstatt-Handbuch PKW-Typen ab August 1959, Arb.-Nr. 46-1 und 46-7).
2. Vorhandene Lenkungskupplung auf die Lenkschnecke der Servo-Lenkung (1) montieren.
3. Lenkstockhebel (2) auf die Lenkwelle der Servo-Lenkung aufsetzen, dabei auf die Markierungen am Lenkstockhebel und an der Lenkwelle achten. Kronenmutter (3) mit ca. 15 mkp anziehen und mit Splint (4) sichern (Bild 46-6/8).
4. Beim Typ 250SE den Verschlußstopfen auf dem Schraubstutzen vorne in der Servo-Lenkung abnehmen und den Druckschlauch (51) anschließen (Bild 46-6/1).

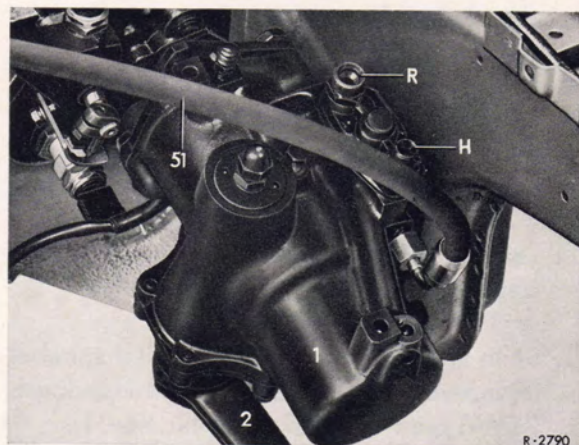


Bild 46-6/1

H = Hochdruckanschluß
R = Rücklaufanschluß

1 Servo-Lenkung
2 Lenkstockhebel
51 Druckschlauch

5. Verschlußschraube oben aus der Lenkung herausrauben. Lenkschnecke so drehen,

bis sich das Zentrum im Arbeitskolben genau unterhalb des Gewindeloches im Lenkgehäuse befindet. Anschließend Mittelstellungs-Kontrollschraube 112589022300 einschrauben.

6. Maß „a“ = 76 ± 3 mm prüfen, notfalls durch Versetzen des Lenkstockhebels richtigstellen (Bild 46-6/2).

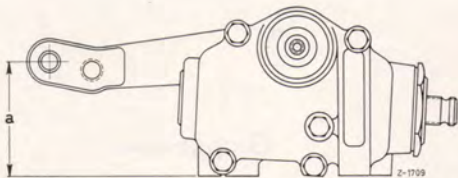


Bild 46-6/2

a = 76 ± 3 mm

7. Lenkspindel in die Lenkungskupplung eindrücken, dabei darauf achten, daß sich der Rückstellnocken für den Blinkerschalter in der Mitte des Ausschnittes im Mantelrohr befindet.
8. Lenkung am Rahmenboden befestigen, dabei darauf achten, daß die Brems- und Kraftstoffleitungen nicht eingeklemmt werden. Anschließend unbedingt prüfen, ob das Lenkgehäuse nicht am Rahmen anliegt. Ist dies der Fall, Rahmenboden entsprechend eindallen.
9. Mittelstellungs-Kontrollschraube heraus-schrauben und Verschußschraube mit neuem Dichtring in das Lenkgehäuse einschrauben.
10. Lenk- und Spurstange am Lenkstockhebel befestigen.
11. Beim Typ 230 S den Lenkungszwischenhebel (6) auswechseln (siehe Werkstatt-Handbuch PKW-Typen ab 1959, Arb.-Nr. 46-11).
13. Keilriemen für Lüfter und Lichtmaschine abnehmen. Sechskantschrauben in der Riemenscheibe auf der Kurbelwelle heraus-schrauben. Anschließend neue Riemenscheibe (41) auf die vorhandene Riemenscheibe mit den Sechskantschrauben (42) und Federringen (43) anschrauben (Bild 46-6/3, 5 bzw. 6).
14. Träger (8) für die Hochdruck-Ölpumpe unter Verwendung der Teile Pos. 9 bis 16 am Zylinderkurbelgehäuse und an der Ölwanne anschrauben.

Sofern zwischen der Abstützung des Trägers und der Ölwanne ein Abstand entsteht, ist dieser mit dem Abstandtring (17) auszugleichen. Außerdem ist darauf zu achten, daß die Abstützung des Trägers auf der Ölwanne vollständig aufliegt. Wenn nicht, Auflagefläche der Ölwanne nacharbeiten.

Bei Rechtslenker-Fahrzeugen das Abziehbild (82) auf den Träger (8) festkleben (siehe Pfeil „d“ im Bild 46-6/6). Die Aufschrift „Loosen clamps when readjusting pump tunny“ des Abziehbildes gibt den Hinweis, daß beim Spannen des Keilriemens für die Hochdruck-Ölpumpe vorher die Befestigungsschellen (74) für die Druck- und Rücklaufleitungen (68) und (69) zu lösen sind, da sonst die Leitungen verspannt würden (Bild 46-6/10).

15. Bei den Typen 230 S und 250 S den Vorratsbehälter (20) mit den O-Ringen (21) und (22) und den vorhandenen Befestigungsschrauben im Vorratsbehälter auf die Druck-Ölpumpe (18) montieren (Einzelheiten siehe Werkstatt-Handbuch PKW-Typen ab August 1959, Arb.-Nr. 46-28). Beim Typ 250 SE den Rohrkrümmer (19) in die Druck-Ölpumpe (18) einschrauben (Bild 46-6/6).
16. Hochdruck-Ölpumpe (18) mit Vorratsbehälter (20), beim Typ 250 SE Hochdruck-Ölpumpe mit Rohrkrümmer (19), in den Träger (8) einsetzen und mit den Teilen Pos. 29 bis 37 so befestigen, daß die Hochdruck-Ölpumpe im Träger noch leicht schwenkbar ist (Bild 46-6/3).

b) Hochdruck-Ölpumpe

12. Kühler ausbauen (siehe Werkstatt-Handbuch PKW-Typen ab 1959, Arb.-Nr. 50-1).

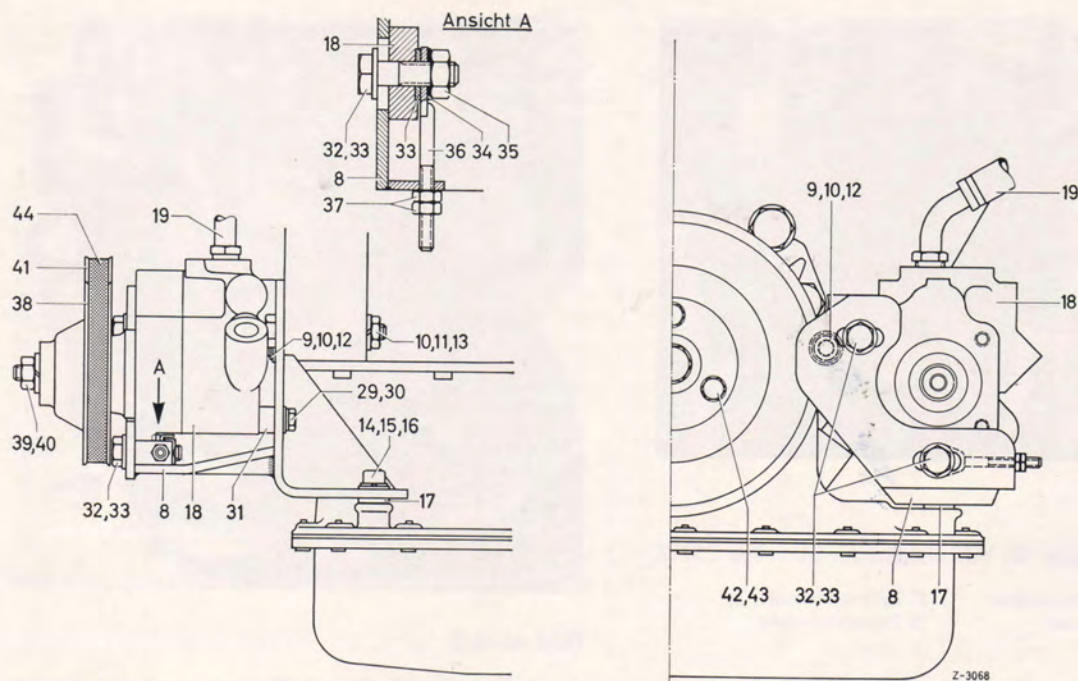


Bild 46-3/3

8 Träger für Pumpe	14 Zylinderschraube	29 Scheibe	35 Sechskantmutter	41 Riemenscheibe
9 Zylinderschraube	15 Federring	30 Federscheibe	36 Spannschraube	42 Sechskantschraube
10 Federring	16 Scheibe	31 Abstandring	37 Sechskantmutter	43 Federring
11 Sechskantschraube	17 Abstandring	32 Sechskantschraube	38 Riemenscheibe	44 Schmalkeilriemen
12 Scheibe	18 Druckölpumpe	33 Scheibe	39 Sechskantmutter	
13 Sechskantmutter	19 Rohrkrümmer	34 Sicherungsblech	40 Federring	

17. Riemenscheibe (38) auf die Antriebswelle der Hochdruck-Ölpumpe mit der Sechskantmutter (39) mit Federring (40) montieren.

18. Keilriemen für Lüfter und Lichtmaschine wieder auflegen und spannen.

19. Schmalkeilriemen (44) auf die Riemenscheibe (38) und (41) auflegen und mit der Spannschraube (36) so weit spannen, bis man den Riemen noch ca. 10 mm eindrücken kann. Dann Sechskantmutter (37) an der Spannschraube festziehen.

20. Sechskantschrauben zur Befestigung der Hochdruck-Ölpumpe im Träger festziehen.

c) Vorratsbehälter beim Typ 250 SE

21. Träger für den Vorratsbehälter (23) am Zylinderkurbelgehäuse befestigen. Dazu Zylinderschraube M 8x30 im Zylinderkopf, Sicherungsschraube für Kettentrieb im Zylinderkurbelgehäuse und Sechskantschraube im Zylinderkurbelgehäuse zur Befestigung der Einspritzpumpe heraus-schrauben und durch die Teile Pos. 25 bis 28 ersetzen (Bild 46-6/4).

22. Vorratsbehälter (20) in den Träger einsetzen und mit der Spannschelle (24) am Träger befestigen (Bild 46-6/6).

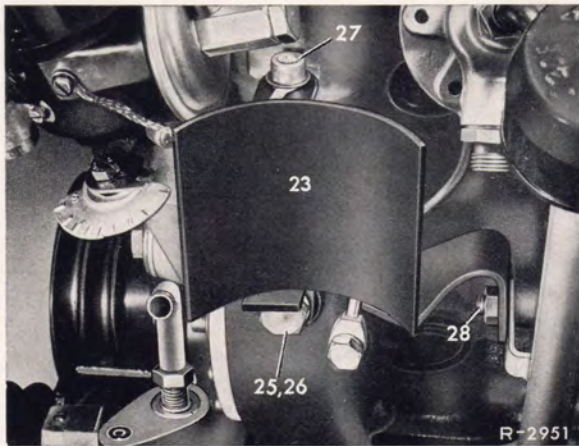


Bild 46-6/4

Anordnung Träger für Vorratsbehälter beim Typ 250 SE

- | | |
|-------------------------------|---------------------|
| 23 Träger für Vorratsbehälter | 27 Zylinderschraube |
| 25 Sicherungsschraube | 28 Zylinderschraube |
| 26 Dichttring | |

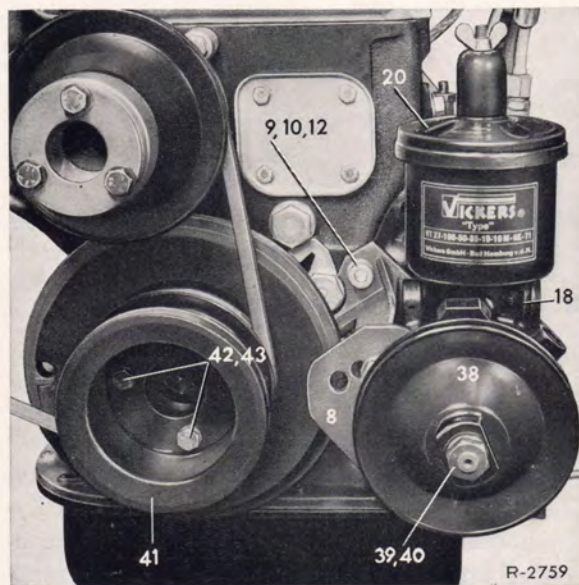


Bild 46-6/5

Anordnung der Hochdruck-Ölpumpe mit Vorratsbehälter bei den Typen 230 S und 250 S

- | | |
|--------------------|----------------------|
| 8 Träger für Pumpe | 38 Riemenscheibe |
| 9 Zylinderschraube | 39 Sechskantmutter |
| 10 Federring | 40 Federring |
| 12 Scheibe | 41 Riemenscheibe |
| 18 Druckölpumpe | 42 Sechskantschraube |
| 20 Vorratsbehälter | 43 Federring |

23. Niederdruckschlauch (45) auf das Anschlußrohr am Vorratsbehälter und auf den Rohrkrümmer (19) aufstecken und mit den Schlauchschellen (46) befestigen.

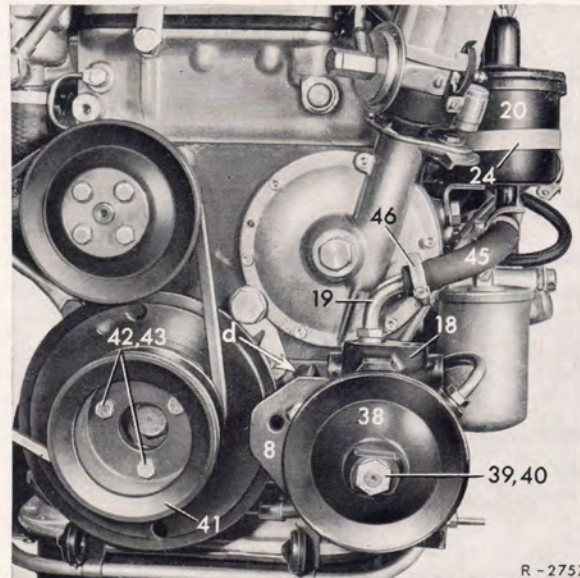


Bild 46-6/6

Anordnung der Hochdruck-Ölpumpe und des Vorratsbehälters beim Typ 250 SE

- | | |
|--------------------|------------------------|
| 8 Träger für Pumpe | 40 Federring |
| 18 Druckölpumpe | 41 Riemenscheibe |
| 19 Rohrkrümmer | 42 Sechskantschraube |
| 20 Vorratsbehälter | 43 Federring |
| 24 Spannschelle | 45 Niederdruckschlauch |
| 38 Riemenscheibe | 46 Schlauchschelle |
| 39 Sechskantmutter | |
- d = an dieser Stelle des Trägers (8) ist bei Rechtslenker-Fahrzeugen das Abziehbild (82) aufzukleben.

d) Verbindungsschläuche von Hochdruck-Ölpumpe und Vorratsbehälter zur Servo-Lenkung

24. Rohrkrümmer (48) in den Rücklaufstutzen der Servo-Lenkung einschrauben. Dann Niederdruckschlauch (49) auf den Rohrkrümmer (48) und beim Linkslenker auf das Anschlußrohr des Vorratsbehälters aufstecken und mit den Schlauchschellen (50) befestigen (Bild 46-6/8 und 9).

Beim Rechtslenker den Niederdruckschlauch (70) auf das Anschlußrohr des Vorratsbehälters aufstecken und die Rücklaufleitung (69) in die Niederdruckschläuche (49) und (70) einschieben. Anschließend Schlauchschellen (50) und (71) anbringen (Bild 46-6/7 und 9).

25. Beim Rechtslenker die Druckleitung (68) in den Anschluß der Hochdruck-Ölpumpe einschrauben (Bild 46-6/7).

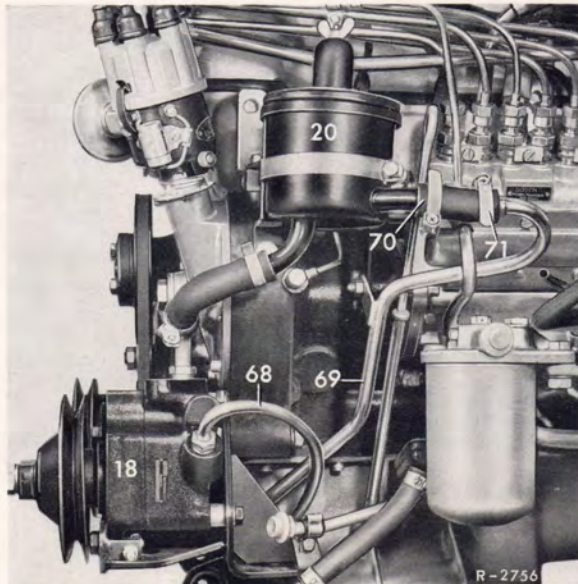


Bild 46-6/7

Anordnung Vorratsbehälter und Leitungsverlegung beim Typ 250 SE Rechtslenker

18 Druckölpumpe	69 Rücklaufleitung
20 Vorratsbehälter	70 Niederdruckschlauch
68 Druckleitung	71 Schlauchschele

26. Beim Rechtslenker die beiden Innensechskantschrauben links und rechts neben der Riemenscheibe auf der Kurbelwelle zur Befestigung der Ölwanne am Zylinderkurbelgehäuse herauschrauben. Die Halter (73) und Befestigungsschellen (74) unter Verwendung der vorhandenen Innensechskantschrauben und der Federscheiben (72) an die Ölwanne anschrauben (Bild 46-6/10).

27. Hochdruck-Dehnschlauch (47) am Anschluß der Hochdruck-Ölpumpe – beim Rechtslenker an die Druckleitung (68) – und am Druckstutzen der Servo-Lenkung anschließen (Bild 46-6/5, 6, 8, 9 und 10).

Anm.: Auf einwandfreie Schlauchverlegung achten. Schon geringe Scheuerstellen können in kurzer Zeit zu Ölverlusten und damit zum Ausfall der hydraulischen Unterstützung führen.

28. Beim Rechtslenker Druckleitung (68) und Rücklaufleitung (69) mit den Teilen Pos. 74 bis 76 an die beiden Halter (73) befestigen (Bild 46-6/10). Außerdem Hochdruck-Dehn-

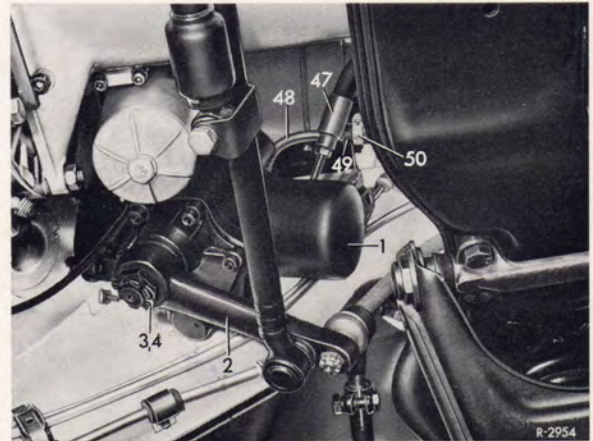


Bild 46-6/8

Anordnung Servo-Lenkung beim Linkslenker

1 Servo-Lenkung	47 Hochdruck-Dehnschlauch
2 Lenkstockhebel	48 Rohrkrümmer
3 Kronmutter	49 Niederdruckschlauch
4 Splint	50 Schlauchschele

schlauch (47) und Rohrkrümmer (48) durch die Teile Pos. 77 bis 80 mit einander verbinden (Bild 46-6/9).

Abschirmblech (81) am Dreieckflansch der Auspuffleitung anschrauben (Bild 46-6/9).

29. Kühler wieder einbauen. Kühlwasser einfüllen und Kühlsystem abpressen.

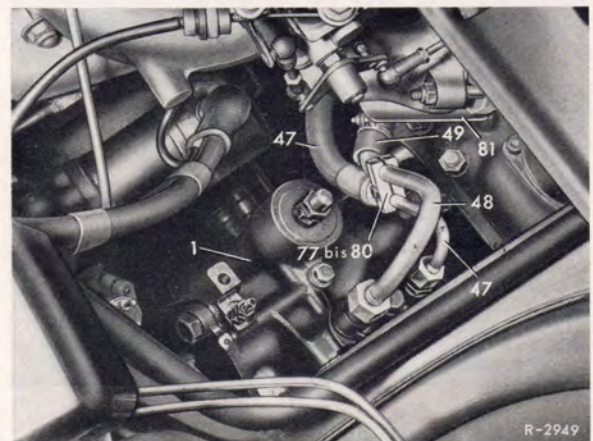


Bild 46-6/9

Anordnung Servo-Lenkung beim Rechtslenker

1 Servo-Lenkung	78 Sechskantschraube
47 Hochdruck-Dehnschlauch	79 Federring
48 Rohrkrümmer	80 Sechskantmutter
49 Niederdruckschlauch	81 Abschirmblech
77 Rohrhalter	

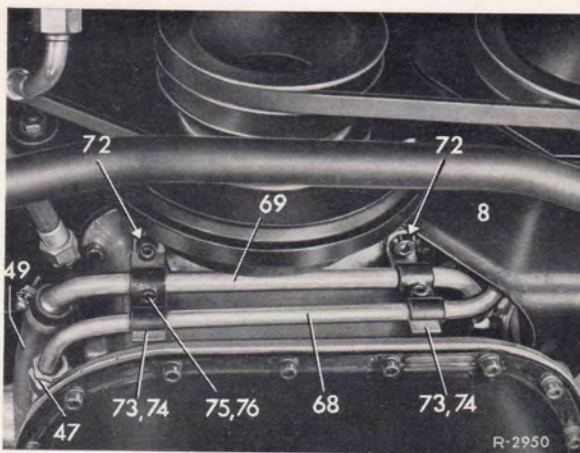


Bild 46-6/10

Leitungsverlegung beim Rechtslenker

- | | |
|--------------------------------|------------------------|
| 8 Träger für Hochdruck-Ölpumpe | 72 Federscheibe |
| 47 Hochdruck-Dehnschlauch | 73 Halter |
| 49 Niederdruckschlauch | 74 Befestigungsschelle |
| 68 Druckleitung | 75 Federring |
| 69 Rücklaufleitung | 76 Zylinderschraube |

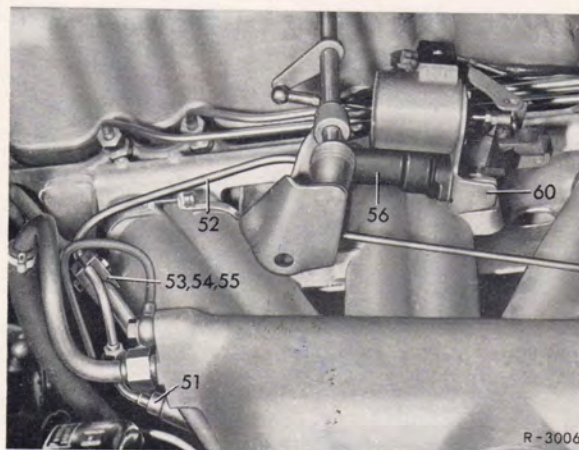


Bild 46-6/12

Anordnung Druckzylinder beim Typ 250 SE (Rechtslenker) mit autom. MB-Getriebe

- | | |
|----------------------|-----------------------------|
| 51 Druckschlauch | 55 Sechskantmutter |
| 52 Druckölleitung | 56 Druckzylinder |
| 53 Rohrschelle | 60 Halter für Druckzylinder |
| 54 Sechskantschraube | |

e) Drehzahlanhebung (nur bei Typ 250 SE)

30. Beim Typ 250 SE mit Schaltgetriebe den Schließdämpfer (Dashpot), den Regulierhebel und den Halter für den Schließdämpfer ausbauen. Anschließend ausgebauten

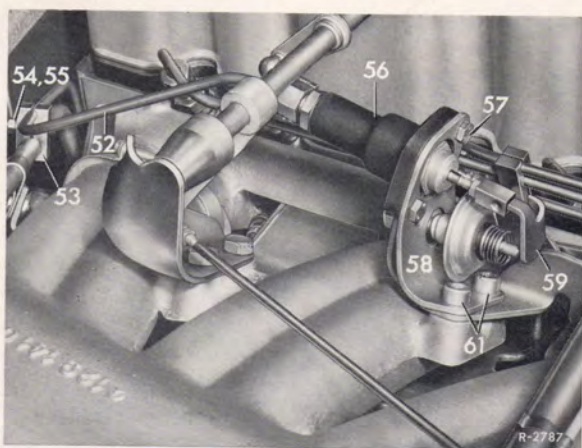


Bild 46-6/11

Anordnung Druckzylinder beim Typ 250 SE mit Schaltgetriebe (Linkslenker)

- | | |
|----------------------|-----------------------------|
| 52 Druckölleitung | 57 Sechskantschraube |
| 53 Rohrschelle | 58 Halter für Druckzylinder |
| 54 Sechskantschraube | 59 Regulierhebel |
| 55 Sechskantmutter | 61 Zylinderschraube |
| 56 Druckzylinder | |

Halter für Schließdämpfer und Halter (58) für Druckzylinder mit den Zylinderschrauben (61) am Saugrohr anschrauben.

Ausgebauten Schließdämpfer, Druckzylinder (56) und Regulierhebel (59) an beiden Haltern befestigen (Bild 46-6/11 bzw. 12).

31. Beim Typ 250 SE mit autom. MB-Getriebe den Gleichstrommagnet mit Halter ausbauen. Anschließend neuen Halter (60) mit den Zylinderschrauben (61) am Saugrohr anschrauben. In den Halter (60) den Druckzylinder (56) und den ausgebauten Gleichstrommagnet einbauen. Hebel für Leerlaufregelung (63) in den Halter (65) und an der Druckstange des Druckzylinders einsetzen und mit der Sicherungsscheibe (67) sichern. Am Hebel (63) die Teile Pos. 64 bis 66 provisorisch anschrauben (Bild 46-6/13).

32. Druckölleitung (52) am Druckzylinder (56) und am Druckschlauch (51) anschließen. Dann Druckölleitung mit den Rohrschellen (53), Sechskantschrauben (54) und Sechskantmuttern (55) an der Zusatzluftleitung (von Einspritzpumpe zum Saugrohr) befestigen (Bild 46-6/14).

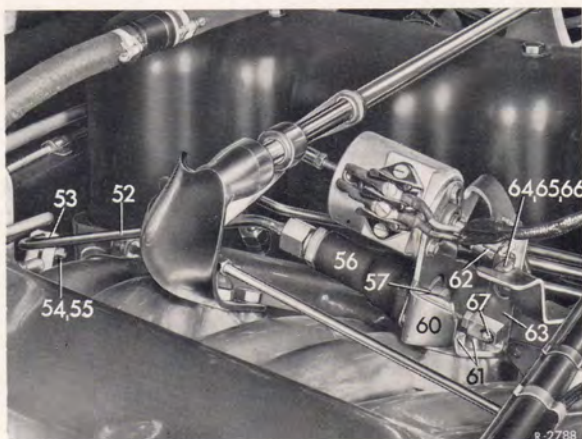


Bild 46-6/13

Anordnung Druckzylinder beim Typ 250 SE mit autom. MB-Getriebe (Linkslenker)

52 Druckölleitung	61 Zylinderschraube
53 Rohrschelle	62 Sechskantmutter
54 Sechskantschraube	63 Hebel für Leerlaufregelung
55 Sechskantmutter	64 Mutter
56 Druckzylinder	65 Scheibe
57 Sechskantschraube	66 Sechskantschraube
60 Halter	67 Sicherungsscheibe

33. Beim Typ 250 SE mit Schaltgetriebe, die Einstellung des Reguliergestänges prüfen bzw. einstellen (Einzelheiten siehe Werkstatt-Handbuch PKW-Typen ab August 1959, Gruppe 00-16/3 Pos. 5 und 6). Anschließend Druckzylinder (56) wie folgt einstellen: Motor mit Leerlaufdrehzahl laufen lassen und Lenkung nach links oder rechts voll einschlagen. Die Leerlaufdrehzahl darf dabei nicht unter 600 U/min fallen. Ist sie niedriger bzw. höher, das Endstück der Druckstange entsprechend verdrehen.

34. Beim Typ 250 SE mit autom. MB-Getriebe und MB-Servo-Lenkung die Leerlaufdrehzahl wie folgt kontrollieren: Handbremse anziehen, Wählhebel des Getriebes auf Stellung „4“ bringen und Lenkung nach links oder rechts voll einschlagen. Die Leerlaufdrehzahl darf dabei nicht unter 600 U/min fallen. Ist sie niedriger, die Sechskantschraube (66) lösen und im Schlitz des Hebels (63) etwas nach unten drücken und wieder festziehen (Bild 46-6/13). Verstellen der Schraube (66) nach unten ergibt höhere, nach oben niedrigere Drehzahl des Motors.

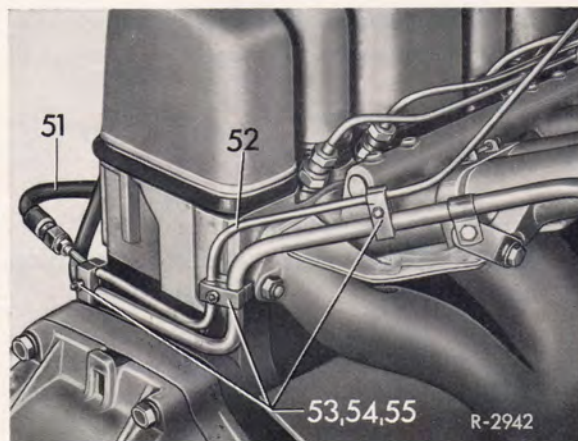


Bild 46-6/14

Anordnung Druckölleitung beim Typ 250 SE (Linkslenker)

51 Druckschlauch	54 Sechskantschraube
52 Druckölleitung	55 Sechskantmutter
53 Rohrschelle	

f) Anlage entlüften

35. Verschlußdeckel vom Vorratsbehälter abnehmen und Spezial-Pumpenöl (siehe Betriebsstoff-Vorschriften) bis zur Markierung in den Behälter einfüllen.
36. Entlüfterschlauch über die Entlüfterschraube der Servo-Lenkung schieben und Schlauchende in den Vorratsbehälter halten.
37. Entlüfterschraube ca. 2 Umdrehungen öffnen. Motor mehrmals anlaufen lassen, und zwar jeweils nur kurz, um ein Leerwerden des Vorratsbehälters und damit ein Luftsaugen der Pumpe (Schaumbildung) zu verhindern. Nach jedem kurzen Anlaufen des Motors den Ölvorrat wieder ergänzen.
38. Sobald ausreichend Öl im Kreislauf vorhanden ist (ca. 1,3 l) Lenkrad bei laufendem Motor (Leerlaufdrehzahl) eine 1/4-Umdrehung nach beiden Seiten schnell bewegen, um so die restliche Luft im Kreislauf zu entfernen.

Anm.: Der Entlüfterschlauch ist zweckmäßigerweise an der Entlüfterschraube und im Vorratsbehälter gut festzuhalten, da sonst der Schlauch herunterspringen und somit starker Ölverlust eintreten kann.

39. Entlüfterschraube verschließen und vorhandene Staubkappe aufdrücken.
40. Verschlußdeckel mit der vorhandenen Flügelmutter festschrauben.
41. Lenkung bei laufendem Motor mehrmals kurzzeitig an den Links- und Rechtsanschlag drehen.
42. Hochdruck-Ölpumpe und Servo-Lenkung sowie sämtliche Schlauchanschlüsse auf Dichtheit prüfen.
45. Vorspur und Sturz der Vorderräder prüfen bzw. einstellen.
46. Lenkung vollständig nach links und rechts einschlagen und prüfen, ob der Lenkhebel des Achsschenkels jeweils am Anschlag des Achsschenkelträgers anliegt.
47. Bei der Probefahrt die Stellung des Lenkrades und die Funktion der automatischen Rückstellung des Blinkerschalters überprüfen. In Geradeausfahrtstellung der Vorderräder muß sich das Lenkrad in Mittelstellung befinden.

g) Sonstiges

43. Gummilager in den Blattfedern links und rechts für die Vorderachsabstützung ausbauen und durch die Gummilager (7) ersetzen.
44. Nachlauf auf ca. 4° einstellen (Einzelheiten siehe Werkstatt-Handbuch PKW-Typen ab August 1959, Arb.-Nr. 40-3).
48. Lenkung bei völligem Stillstand des Wagens mehrmals an den Links- und Rechtsanschlag drehen, dabei darf der Motor nicht stehenbleiben (Werte für Leerlaufdrehzahlen siehe Werkstatt-Handbuch PKW-Typen ab August 1959, Arb.-Nr. 00-0). Bei Fahrzeugen mit autom. Getriebe ist ein Hubmagnet eingebaut, der die Leerlaufdrehzahl in den Wählhebelstellungen R, 4, 3 und 2 auf gleicher Höhe wie in den Wählhebelstellungen „0“ und „P“ hält.

Lieferumfang Linkslenker

Pos.	Anzahl	Benennung	Teil-Nr. oder DIN-Bezeichnung	
			230 S, 250 S	250 SE Limousine Coupé u. Cabriolet
1	1	Servolenkung	111 460 45 01	112 460 25 01
2	1	Lenkstockhebel	112 463 16 01 1)	—
	1	Lenkstockhebel		112 463 14 01
3	1	Kronenmutter M 22×1,5		000 937 022 000
4	1	Splint 5×40		000 094 005 004
5	1	Lenkspindel		110 460 50 09
6	1	Lenkungszwischenhebel	112 460 00 19 1)	—
7	4	Gummilager		112 322 03 85
8	1	Träger für Pumpe	108 460 00 35	129 460 00 35
9	2	Zylinderschraube M 10×22	000 912 010 043	—
	1	Zylinderschraube M 10×22	—	000 912 010 043
10	2	Federring B 10		000 127 010 202
11	1	Sechskantschraube M 10×65	—	000 931 010 230
12	2	Scheibe 10,5	000 433 010 504	—
13	1	Sechskantmutter M 10	—	000 934 010 007
14	1	Zylinderschraube M 8×25		000 912 008 055
15	1	Scheibe 8,4		000 433 008 403
16	1	Federring B 8		000 127 008 203
17	1	Abstandring		180 155 08 51
18	1	Druckölpumpe		127 460 05 80
19	1	Rohrkrümmer	—	127 460 00 24
20	1	Vorratsbehälter	180 460 00 83	127 460 03 83
21	1	O-Ring	000 997 01 45	—
22	1	O-Ring	000 997 72 45	—
23	1	Träger für Vorratsbehälter	—	127 460 08 35
24	1	Spannschelle Sp 94/15×0,8	—	900 288 094 102
25	1	Sicherungsschraube	—	127 052 00 71
26	2	Dichtring A 12×18	—	007 603 012 104
27	1	Zylinderschraube M 8×35	—	000 912 008 022
28	1	Zylinderschraube M 8×60	—	000 912 008 059
29	1	Scheibe 10,5		000 433 010 504
30	1	Federscheibe B 10		000 137 010 201
31	1	Abstandring		180 466 01 51
32	1	Sechskantschraube M 10×35		000 931 010 228
	1	Sechskantschraube M 10×22		000 933 010 090
33	3	Scheibe 10,5		000 125 010 504
34	1	Sicherungsblech		127 466 00 73
35	1	Sechskantmutter M 10		000 934 010 007
36	1	Spannschraube		180 466 00 74
37	2	Sechskantmutter M 6		000 934 006 006
38	1	Riemenscheibe		127 466 02 15
39	1	Sechskantmutter		189 990 01 51
40	1	Federring B 14		000 127 014 201
41	1	Riemenscheibe		180 466 04 15
42	6	Sechskantschraube M 8×70		000 931 008 190
43	6	Federring B 8		000 127 008 203
44	1	Schmalkeilriemen 12,5×750		007 753 012 500
45	1	Niederdruckschlauch 120 lg.	—	006 997 09 82
46	2	Schlauschelle	—	000 997 53 90
47	1	Hochdruck-Dehnschlauch		006 997 65 82
48	1	Rohrkrümmer, Rücklaufleitung		111 460 01 24

Lieferumfang Linkslenker (Fortsetzung)

Pos.	Anzahl	Benennung	Teil-Nr. oder DIN-Bezeichnung	
			230 S, 250 S	250 SE Limousine Coupé u. Cabriolet
49	1	Niederdruckschlauch	006 997 09 82 465 lg.	006 997 09 82 290 lg.
50	2	Schlauchschele	000 997 53 90	
51	1	Druckschlauch	—	108 997 01 82
52	1	Druckölleitung für Drehzahlanhebung	—	129 180 02 20 ²⁾
				129 180 03 20 ³⁾
53	6	Rohrschele	—	129 078 00 85
54	3	Sechskantschraube M 5×25	—	000 931 005 016
55	3	Sechskantmutter M 5	—	000 934 005 004
56	1	Druckzylinder	—	189 070 00 46
57	2	Sechskantschraube M 6×15	—	000 933 006 026
58	1	Halter für Druckzylinder	—	129 072 04 40 ²⁾
59	1	Regulierhebel	—	129 070 03 22 ²⁾
60	1	Halter	—	129 070 01 40 ³⁾
61	2	Zylinderschraube M 8×20	—	000 912 008 009
62	1	Sechskantmutter	—	189 990 05 51 ³⁾
63	1	Hebel für Leerlaufregelung	—	189 070 00 21 ³⁾
64	1	Mutter	—	189 072 00 72 ³⁾
65	1	Scheibe 5,3	—	000 125 005 306 ³⁾
66	1	Sechskantschraube M 5×10	—	000 933 005 030 ³⁾
67	1	Sicherungsscheibe 4	—	006 799 004 001 ³⁾

¹⁾ Für Typ 230 S

²⁾ Mit mech. Schaltgetriebe

³⁾ Mit autom. Getriebe

Die für den nachträglichen Einbau notwendigen Teile können unter Angabe der Teilnummern auf dem vorgeschriebenen Bestellweg (über die Niederlassung oder Großvertretung) bezogen werden.

Zuständiges Lieferwerk: Stuttgart-Untertürkheim

Lieferumfang Rechtslenker

Pos.	Anzahl	Benennung	Teil-Nr. oder DIN-Bezeichnung	
			230 S, 250 S	250 SE Limousine Coupé u. Cabriolet
1	1	Servolenkung	111 460 46 01	112 460 26 01
2	1	Lenkstockhebel	112 463 17 01 1)	—
	1	Lenkstockhebel		112 463 15 01
3	1	Kronenmutter M 22×1,5		000 937 022 000
4	1	Splint 5×40		000 094 005 004
5	1	Lenkspindel		110 460 50 09
6	1	Lenkungszwischenhebel	112 460 01 19 1)	—
7	4	Gummilager		112 322 03 85
8	1	Träger für Pumpe	108 460 00 35	129 460 00 35
9	2	Zylinderschraube M 10×22	000 912 010 043	—
	1	Zylinderschraube M 10×22	—	000 912 010 043
10	2	Federring B 10		000 127 010 202
11	1	Sechskantschraube M 10×65	—	000 931 010 230
12	2	Scheibe 10,5	000 433 010 504	—
13	1	Sechskantmutter M 10	—	000 934 010 007
14	1	Zylinderschraube M 8×25		000 912 008 055
15	1	Scheibe 8,4		000 433 008 403
16	1	Federring B 8		000 127 008 203
17	1	Abstandring		180 155 08 51
18	1	Druckölpumpe		127 460 05 80
19	1	Rohrkrümmer	—	127 460 00 24
20	1	Vorratsbehälter	180 460 00 83	127 460 03 83
21	1	O-Ring	000 997 01 45	—
22	1	O-Ring	000 997 72 45	—
23	1	Träger für Vorratsbehälter	—	127 460 08 35
24	1	Spannschelle Sp 94/15×0,8	—	900 288 094 102
25	1	Sicherungsschraube	—	127 052 00 71
26	2	Dichtring A 12×18	—	007 603 012 104
27	1	Zylinderschraube M 8×35	—	000 912 008 022
28	1	Zylinderschraube M 8×60	—	000 912 008 059
29	1	Scheibe 10,5		000 433 010 504
30	1	Federscheibe B 10		000 137 010 201
31	1	Abstandring		180 466 01 51
32	1	Sechskantschraube M 10×35		000 931 010 228
	1	Sechskantschraube M 10×22		000 933 010 090
33	3	Scheibe 10,5		000 125 010 504
34	1	Sicherungsblech		127 466 00 73
35	1	Sechskantmutter M 10		000 934 010 007
36	1	Spannschraube		180 466 00 74
37	2	Sechskantmutter M 6		000 934 006 006
38	1	Riemenscheibe		127 466 02 15
39	1	Sechskantmutter		189 990 01 51
40	1	Federring B 14		000 127 014 201
41	1	Riemenscheibe		180 466 04 15
42	6	Sechskantschraube M 8×70		000 931 008 109
43	6	Federring B 8		000 127 008 203
44	1	Schmalkeilriemen 12,5×750		007 753 012 500
45	1	Niederdruckschlauch 120 lg.	—	006 997 09 82
46	2	Schlauchselle	—	000 997 53 90
47	1	Hochdruck-Dehnschlauch		005 997 11 82
47 a	1	Gummiring		112 466 02 82
48	1	Rohrkrümmer, Rücklaufleitung		111 460 02 24

Lieferumfang Rechtslenker (Fortsetzung)

Pos.	Anzahl	Benennung	Teil-Nr. oder DIN-Bezeichnung	
			230 S, 250 S	250 SE Limousine Coupé u. Cabriolet
49	1	Niederdruckschlauch 465 lg.		006 997 09 82
50	2	Schlauchselle		000 997 53 90
51	1	Druckschlauch	—	112 997 64 82
52	1	Druckölleitung für Drehzahlanhebung	—	129 180 04 20 ²⁾
			—	129 180 05 20 ³⁾
53	2	Rohrschelle	—	129 078 00 85
54	1	Sechskantschraube M 5×25	—	000 931 005 016
55	1	Sechskantmutter M 5	—	000 934 005 004
56	1	Druckzylinder	—	189 070 00 46
57	3	Sechskantschraube M 6×15	—	000 933 006 026
58	1	Halter für Druckzylinder	—	129 072 04 40 ²⁾
59	1	Regulierhebel	—	129 070 03 22 ²⁾
60	1	Halter	—	129 070 01 40 ³⁾
61	2	Zylinderschraube M 8×20	—	000 912 008 009 ³⁾
62	1	Sechskantmutter	—	189 990 05 51 ³⁾
63	1	Hebel für Leerlaufregelung	—	189 070 00 21 ³⁾
64	1	Mutter	—	189 072 00 72 ³⁾
65	1	Scheibe 5,3	—	000 125 005 306 ³⁾
66	1	Sechskantschraube M 5×10	—	000 933 005 030 ³⁾
67	1	Sicherungsscheibe 4	—	006 799 004 001 ³⁾
68	1	Druckleitung		111 460 03 24
69	1	Rücklaufleitung	111 466 02 65	111 460 05 24
70	1	Niederdruckschlauch 60 lg.		006 997 09 82
71	2	Schlauchselle		000 997 53 90
72	2	Federscheibe A 8		000 137 008 101
73	2	Halter		111 460 04 35
74	2	Befestigungsschelle		121 995 02 32
75	2	Federring 6		007 980 006 002
76	2	Zylinderschraube M 6×10		000 912 006 002
77	2	Rohrhalter		111 466 00 40
78	1	Sechskantschraube M 5×25		000 931 005 016
79	1	Federring B 5		000 127 005 203
80	1	Sechskantmutter M 5		000 934 005 004
81	1	Abschirmblech		111 492 02 30
82	1	Abziehbild		000 584 40 40

¹⁾ Für Typ 230 S

²⁾ Mit mech. Schaltgetriebe

³⁾ Mit autom. DB-Getriebe.

Die für den nachträglichen Einbau notwendigen Teile können unter Angabe der Teilnummern auf dem vorgeschriebenen Bestellweg (über die Niederlassung oder Großvertretung) bezogen werden.

Zuständiges Lieferwerk: Stuttgart-Untertürkheim

