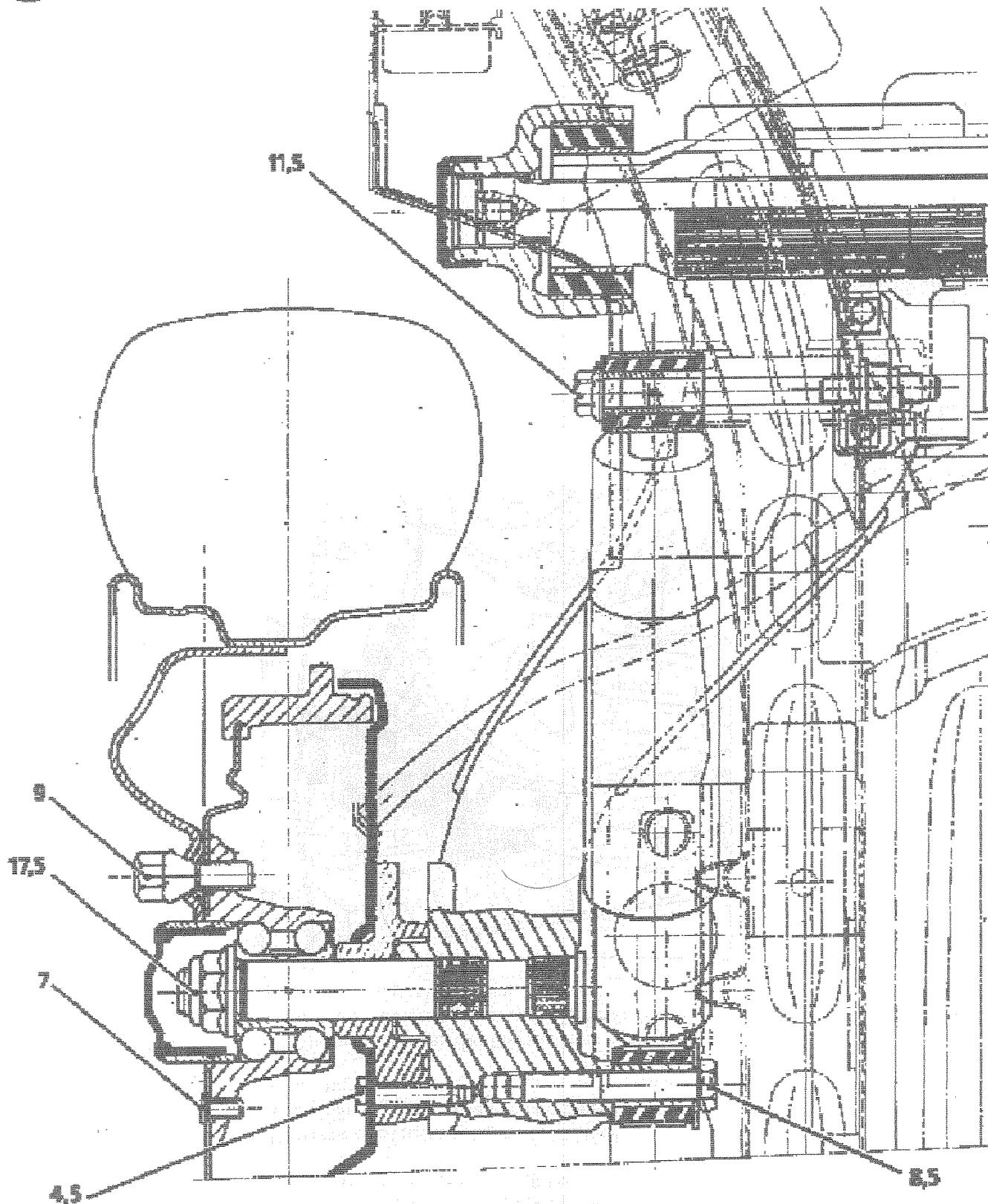
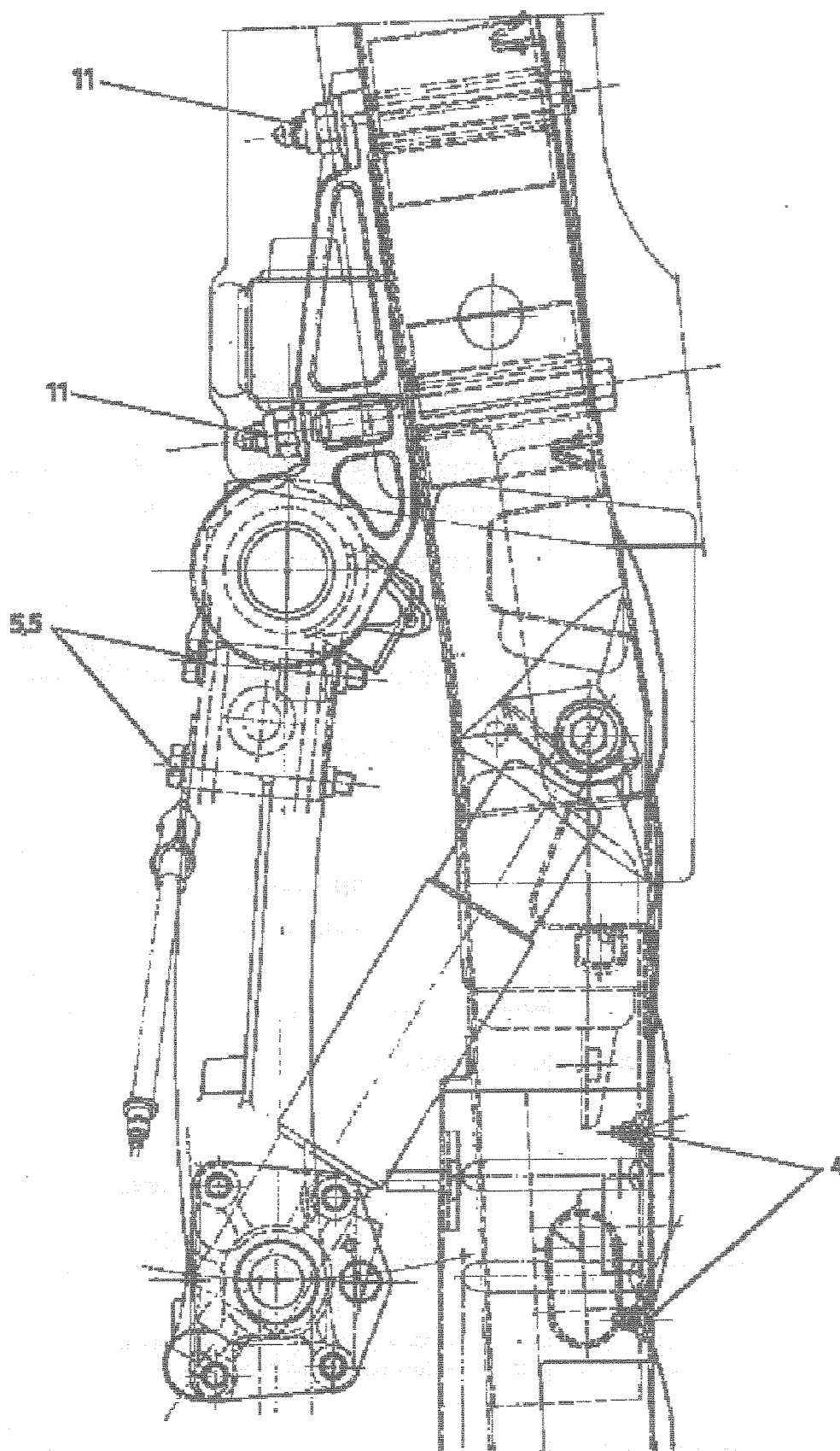
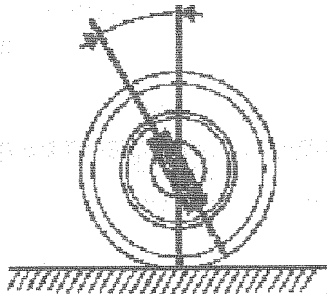
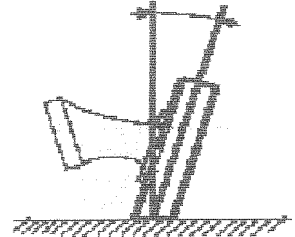
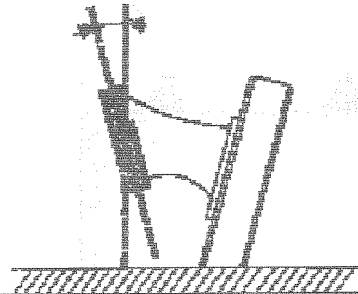
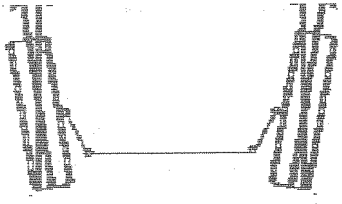
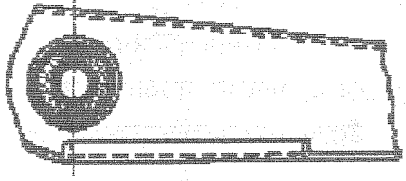




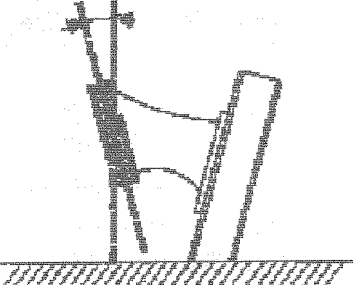
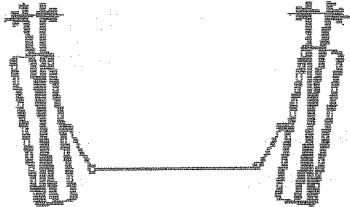
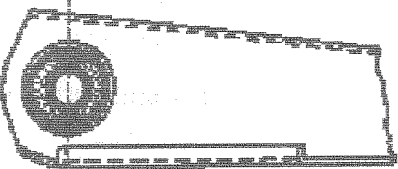


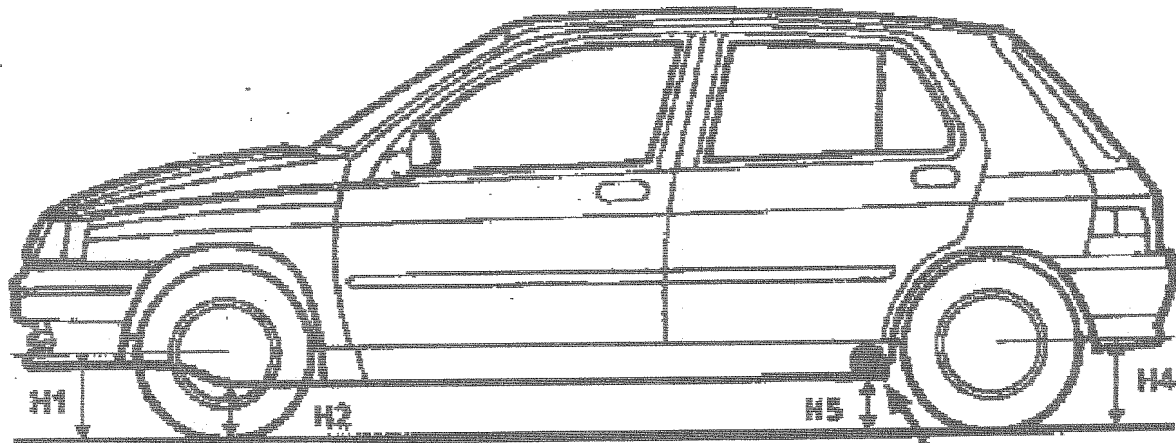
PRM3003

Kontroll- und Einstellwerte der Vorderachse

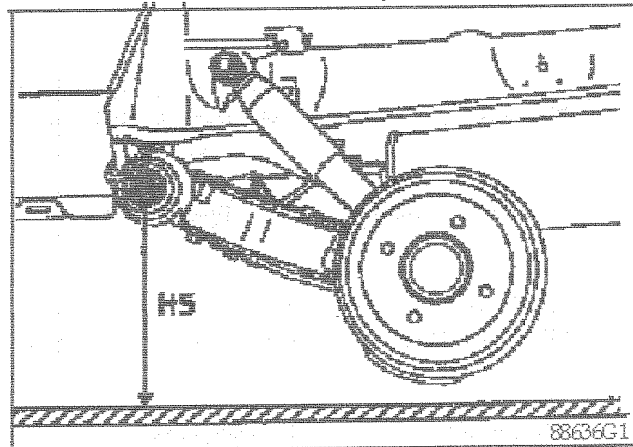
	WERTE	STELLUNG DER VORDERACHSE	EINSTELLUNG
NACHLAUF  784235	4° $3^{\circ}30'$ 3° $2^{\circ}30'$ 2° Maxim. Abweichung zwischen rechts und links = 1°	$H5 - H2 = 50 \text{ mm}$ $H5 - H2 = 70 \text{ mm}$ $H5 - H2 = 90 \text{ mm}$ $H5 - H2 = 110 \text{ mm}$ $H5 - H2 = 130 \text{ mm}$	NICHT EINSTELLBAR
RADSTURZ  784235	$0^{\circ}10'$ $0^{\circ}20'$ $0^{\circ}30'$ $0^{\circ}30'$ $- 0^{\circ}10'$ $\pm 30'$ Maxim. Abweichung zwischen rechts und links = 1°	$H1 - H2 = 75 \text{ mm}$ $H1 - H2 = 85 \text{ mm}$ $H1 - H2 = 95 \text{ mm}$ $H1 - H2 = 115 \text{ mm}$ $H1 - H2 = 165 \text{ mm}$	NICHT EINSTELLBAR
SPREIZUNG  784235	$9^{\circ}50'$ 10° $10^{\circ}20'$ $10^{\circ}40'$ $11^{\circ}10'$ $\pm 30'$ Maxim. Abweichung zwischen rechts und links = 1°	$H1 - H2 = 75 \text{ mm}$ $H1 - H2 = 85 \text{ mm}$ $H1 - H2 = 95 \text{ mm}$ $H1 - H2 = 115 \text{ mm}$ $H1 - H2 = 165 \text{ mm}$	NICHT EINSTELLBAR
VORDERRADSPUR  784235	(Gesamtnachspur) $0^{\circ}10' \pm 10'$ ($1 \pm 1 \text{ mm}$)	UNBELASTET	Einstellung durch Drehung der Spurstangenmuffen 1 Umdrehung = $30'$ (3 mm)
BLOCKIERSTELLUNG DER GUMMILAGER  816035		UNBELASTET	

Kontroll- und Einstellwerte der Vorderachse

	WERTE	STELLUNG DER VOR- DERACHSE	EINSTELLUNG
	Hinterachse Achsröhre	Hinterachse Achsröhre	Hinterachse Achsröhre
RADSTURZ  784235	$- 0^{\circ}50' \pm 30'$	UNBELASTET	NICHT EINSTELLBAR
HINTERRADSPUR  784235	0 bis - 3 mm	UNBELASTET	NICHT EINSTELLBAR
BLOCKIERSTELLUNG DER GUMMILAGER  816035		UNBELASTET	

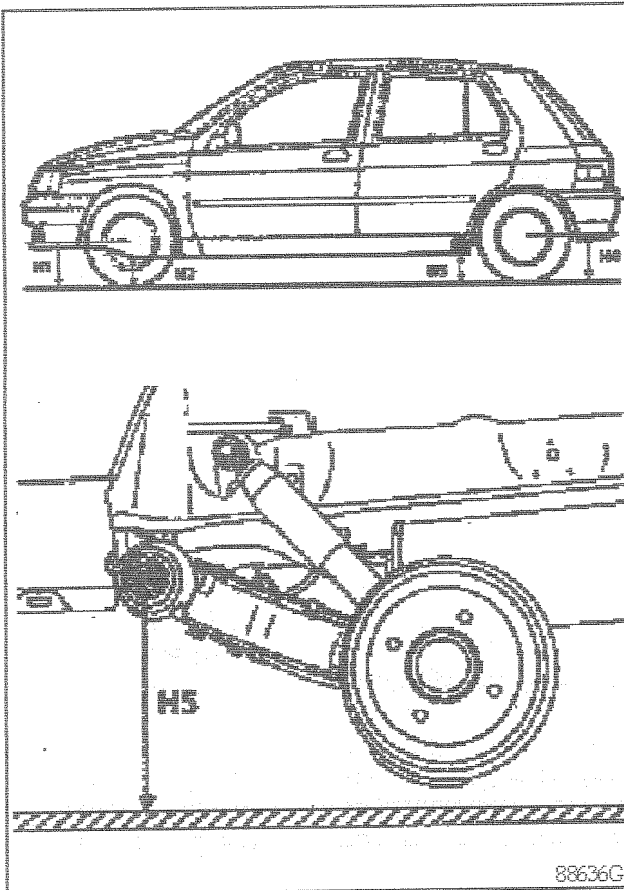


Die Höhe H5 wird im Mittelpunkt des Drehstabes gemessen



Die Kontrolle und Einstellung der Bodenhöhe sollte vorzugsweise auf einer Hebebühne, mindestens jedoch auf einer ebenen Fläche unter folgenden Voraussetzungen vorgenommen werden.

H1 und H4 zwischen Radmittelpunkt und Boden
H2 zwischen vorderem Längsträger und Boden (senkrecht zum Radmittelpunkt)
H5 zwischen Mittelpunkt des Drehstabes und Boden



Folgende Maße überprüfen:

- H1 und H2 für vorne
- H4 und H5 für hinten

und die Differenz ermitteln

vorne:

$$H1 - H2 = 95 \pm 7,5 \text{ mm}$$

hinten:

$$H4 - H5 = 15 \pm 7,5 \text{ mm}$$

Hinweis:

Nur die hintere Bodenhöhe kann durch Versetzen der Drehstäbe eingestellt werden.

Nach jeder Änderung der Bodenhöhe die Scheinwerfer einstellen.

Typ	Felge	Felgen- schlag (mm)	Anzugs- drehmoment Radmuttern (daNm)	Reifen	Druck in bar	
					vorne	hinten
557 W	4,5 B 13	1,2	9	165/70 R 13 C	3	3

Reifen-Typ: schlauchlos (TUBELESS)

Der Reifendruck ist bei kaltem Reifen zu messen. Bei längerer Fahrt bewirkt der Temperaturanstieg an den Reifen eine Druckerhöhung um 0,2 bis 0,3 bar.

Bei der Kontrolle des Reifendrucks an warmen Reifen ist diese Erhöhung zu berücksichtigen; **niemals Luft ablassen.**

Auswuchten der Räder

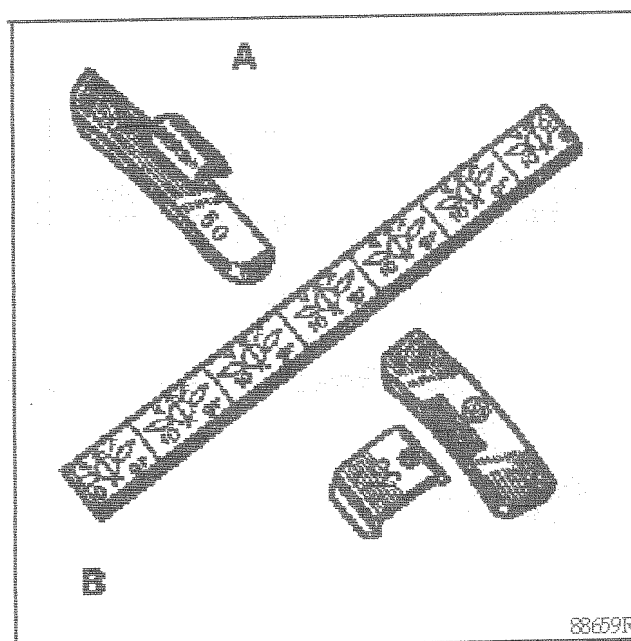
AUSWUCHTGEWICHT

Ausschließlich die im Austausch gelieferten Auswuchtgewichte verwenden:

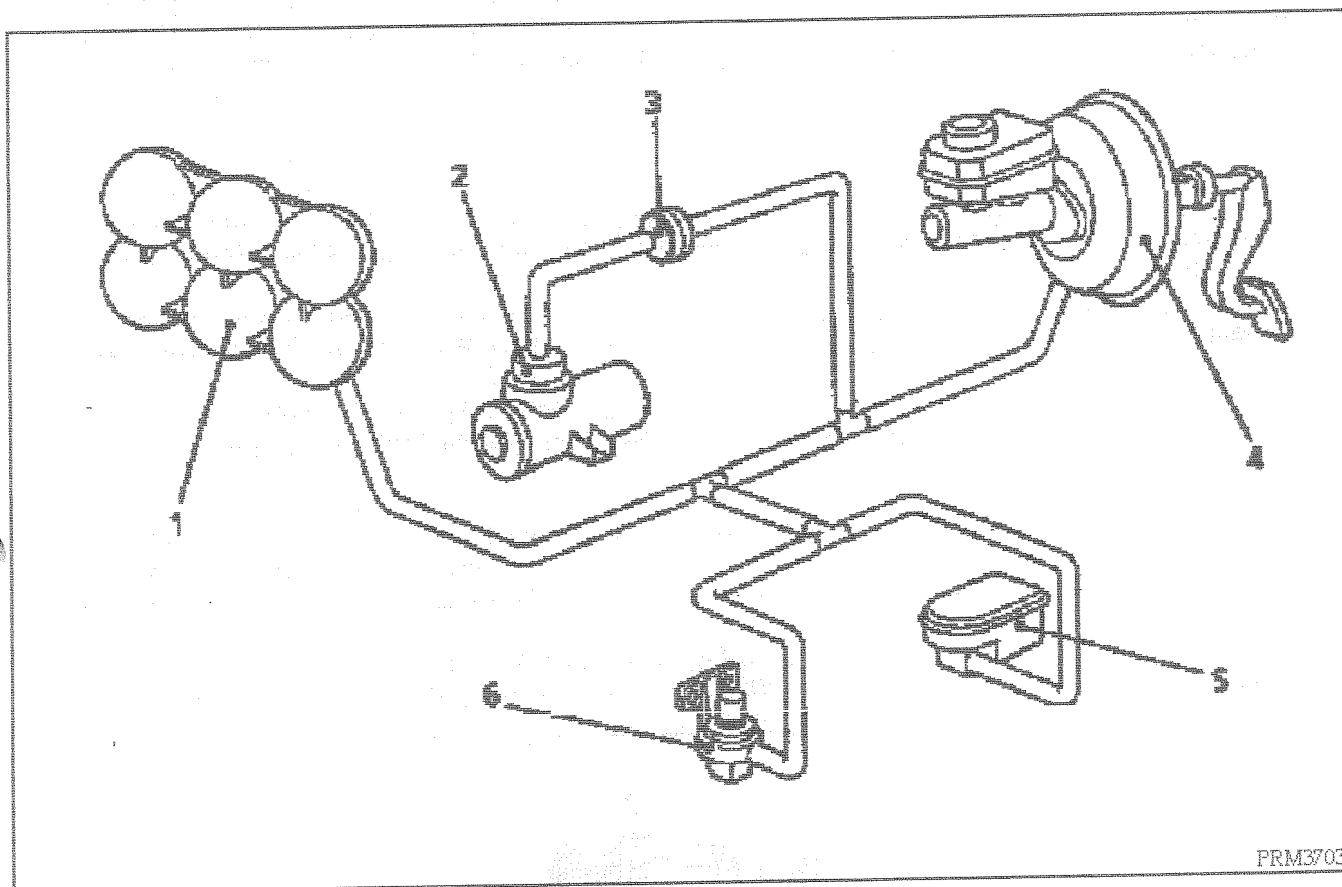
- sie werden mittels Klammern an den Stahlfelgen befestigt (Auswuchtgewicht und Klammern sind ein Teil)
- mittels flacher Klammern oder selbstklebender Streifen bei Alufelgen.

A Stahlfelge

B Alufelge



SCHALTSCHHEMA

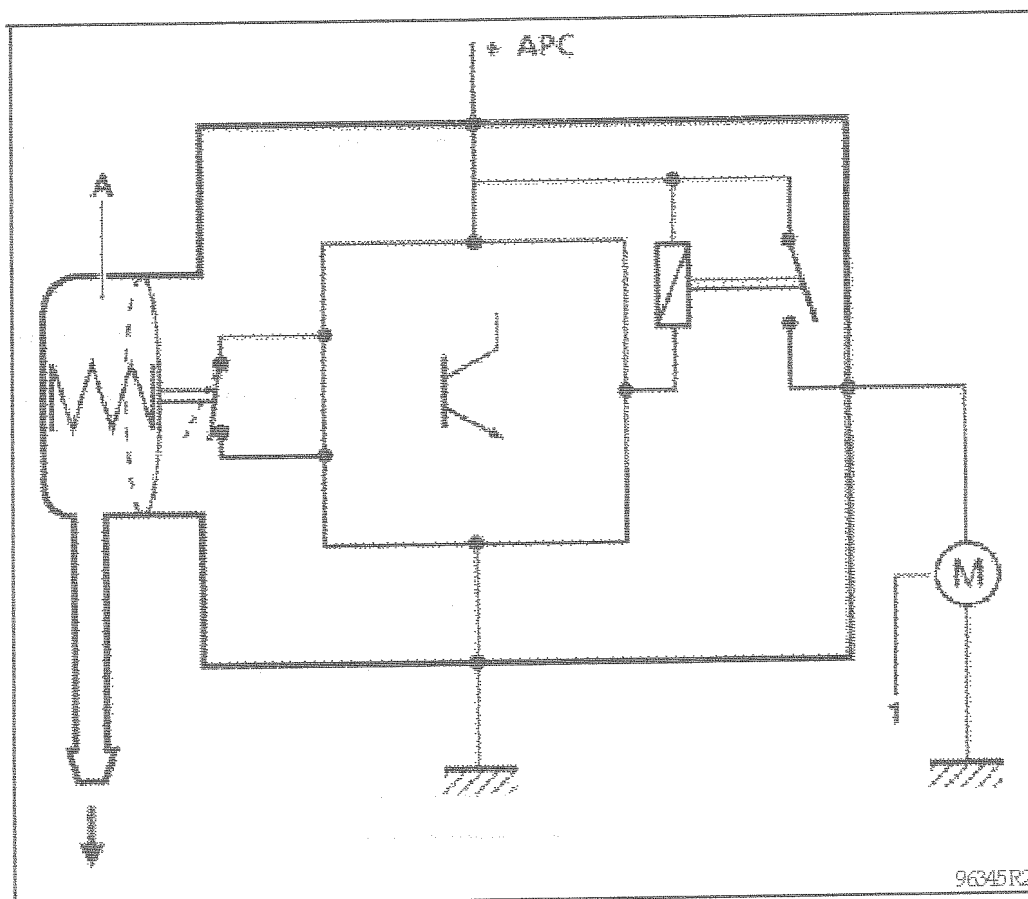


- 1 Unterdruckbehälter
- 2 Unterdruckpumpe
- 3 Rückschlagventil
- 4 Bremskraftverstärker
- 5 Druckschalter für Unterdruckpumpe
- 6 Druckschalter für Störungen

DRUCKSCHALTER FÜR ELEKTRISCHE UNTERDRUCKPUMPE DER BREMSE (5)

Der Druckschalter der elektrischen Unterdruckpumpe ermöglicht es, einen minimalen Unterdruck im System beizubehalten.

Schema



Funktion

Der Druckschalter (Pressostat) betätigt den Elektromotor (1), entsprechend der Unterdruckinformation in (B).

Der Systemdruckschalter schließt sich, wenn der Unterdruck unter **720 mbar** abfällt.

Der Motor (1) wird nun betätigt.

Ist der Unterdruck von **720 mbar** wieder hergestellt, läuft die Elektropumpe ca. 30 Sekunden.

Technische Daten

Nennspannung : 12 V
Mindest-Unterdruck : 720 mbar

Hinweise:

- Die Betätigung der Verzögerung erfolgt über eine Sicherung von 15A, die auf der Sicherungsplatte angebracht ist.
- Bei jedem Einschalten der Zündung läuft der Motor ca. 30 Sekunden.

DRUCKSCHALTER FÜR STÖRUNGEN IM SYSTEM DES BREMSKRAFTVERSTÄRKERS (6)

Über den Druckschalter für Störungen im System des Bremskraftverstärkers erhält der Fahrer die Information über eine Störung des Unterdrucks im Bremskraftverstärker.

Funktion

Der Druckschalter für Störungen schließt sich, wenn der Unterdruck unterhalb **500 mbar** abfällt. Er informiert den Fahrer durch Aufleuchten der "Kontrolllampe für Störungen im Bremssystem".



Hinweis:

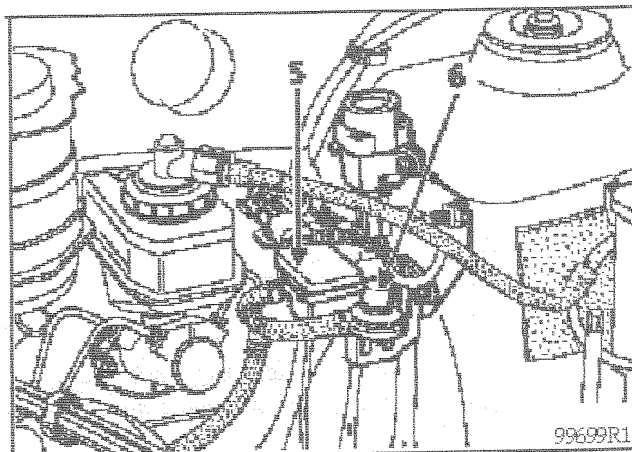
Diese Kontrolllampe leuchtet ebenfalls auf, bei:

- Handbremse angezogen
- ungenügendem Bremsflüssigkeitsstand im Ausgleichbehälter (Nivocode)

Technische Daten

Nennspannung : **12 V**
Unterdruck (Warndruck) : **0,5 bar**

Sitz im Fahrzeug



5 - Druckschalter für Unterdruckpumpe

6 - Druckschalter für Störungen

BREMSKRAFTREGLER

Kontrollprinzip

Diese Fahrzeuge sind mit einem last-unabhängigen Bremskraftregler ausgerüstet, d.h. mit einem Regler mit festem Punkt.

Der Bremsdruck wird im X-System, d.h. diagonal gemessen, dabei wird der Druck am Hinterrad im Verhältnis zu einem vorgegebenen Druck am Vorderrad gemessen.

Diese Zweikreis-Bremsanlage besteht aus zwei vollkommen unabhängigen Bremskreisen, die überkreuz ein Vorderrad und ein Hinterrad miteinander verbinden.

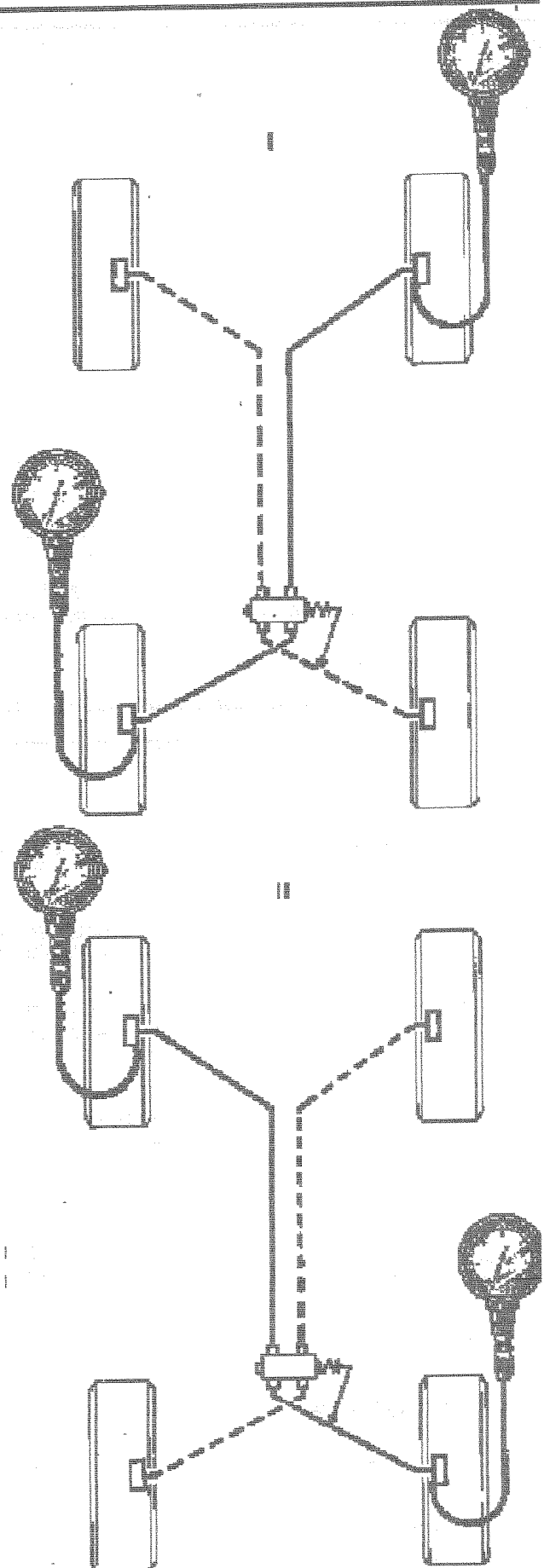
Es müssen grundsätzlich beide Bremskreise überprüft werden:

I : vorne rechts / hinten links

II : vorne links / hinten rechts

Fester Bremskraftregler (lastunabhängiger Regler)

An diesen Typ Bremskraftregler ist nur eine Kontrolle möglich.
Bei unkorrektem Druck muß er ausgewechselt werden.



859255

UNERLÄSSLICHES SPEZIALWERKZEUG

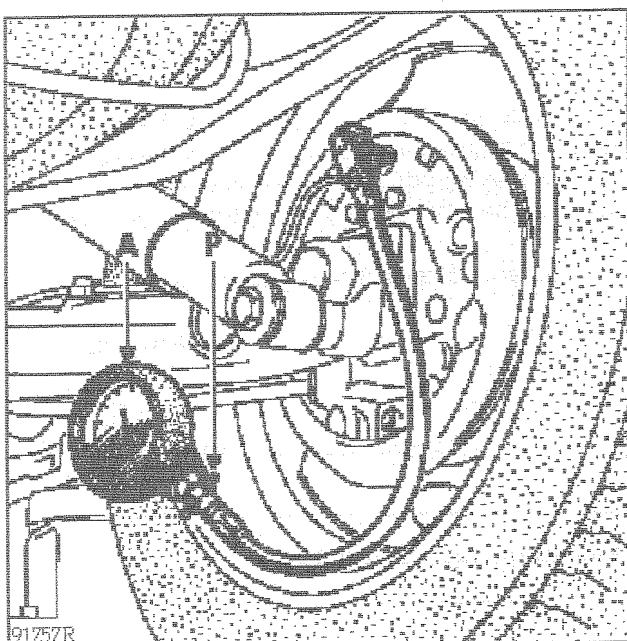
Fre. 244 -03 Manometer zur Kontrolle des Ansprechdruckes des
+ Fre. 284-06 Ansprechdruckes des
oder Bremskraftreglers-
Fre. 1085

Kontrolle

Zwei Manometer (A) Fre.244-04 oder Fre.1085 anschliessen :

- eines am rechten Vorderrad
- eines am linken Hinterrad

Die Manometer entlüften: Schraube (P).



Das Bremspedal langsam durchdrücken, bis der Ansprechdruck am vorderen Radbremszylinder erzielt wird (siehe Einstellwerte).
Den entsprechenden Druck am Hinterrad ablesen; den Druck gegebenenfalls korrigieren.

Am zweiten Bremskreis in derselben Weise vorgehen:

- ein Manometer am linken Vorderrad,
- ein Manometer am rechten Hinterrad.

Bei großen Abweichungen (Werte außer Toleranz) den Bremskraftregler austauschen, da keinerlei Instandsetzungen erlaubt sind.

Einstellwerte

An diesem Fahrzeug kann lediglich eine Kontrolle durchgeführt werden. Bei unkorrekten Werten den Bremskraftregler austauschen.



Fahrzeug- typ	Ansprechdruck (bar)	
	vorne	hinten
557 W	60	49,5 + 0 - 4

Elektrobremse

ELEKTROBREMSE

Das Fahrzeug ist mit einer Elektrobremse ausgerüstet, um die Rolle einer Motorbremse bei einem Fahrzeug mit Verbrennungsmotor zu übernehmen.

Bei Loslassen des Gaspedals wird die Motorbremse betätigt. Der Elektromotor arbeitet nun als Strom-generator, der über die Antriebssteuerung (Kontroller) seine Energie in die Fahrbatterie abgibt.

WICHTIG :

Die Steuereinheit (UCL) untersagt bei besonderen Fahrbedingungen (Motordrehzahl > 400 1/min und Fahrzeug in großem Schub) die Funktion der Elektrobremse, um ein Blockieren der Vorderräder zu vermeiden. Die Kontrollampe "Störung Elektrobremse"  leuchtet so lange auf, wie die

Elektrobremse außer Funktion ist. Dieser "Zustand" wird nicht vom Steuergerät (UCL) gespeichert.

Funktionskontrolle der Elektrobremse

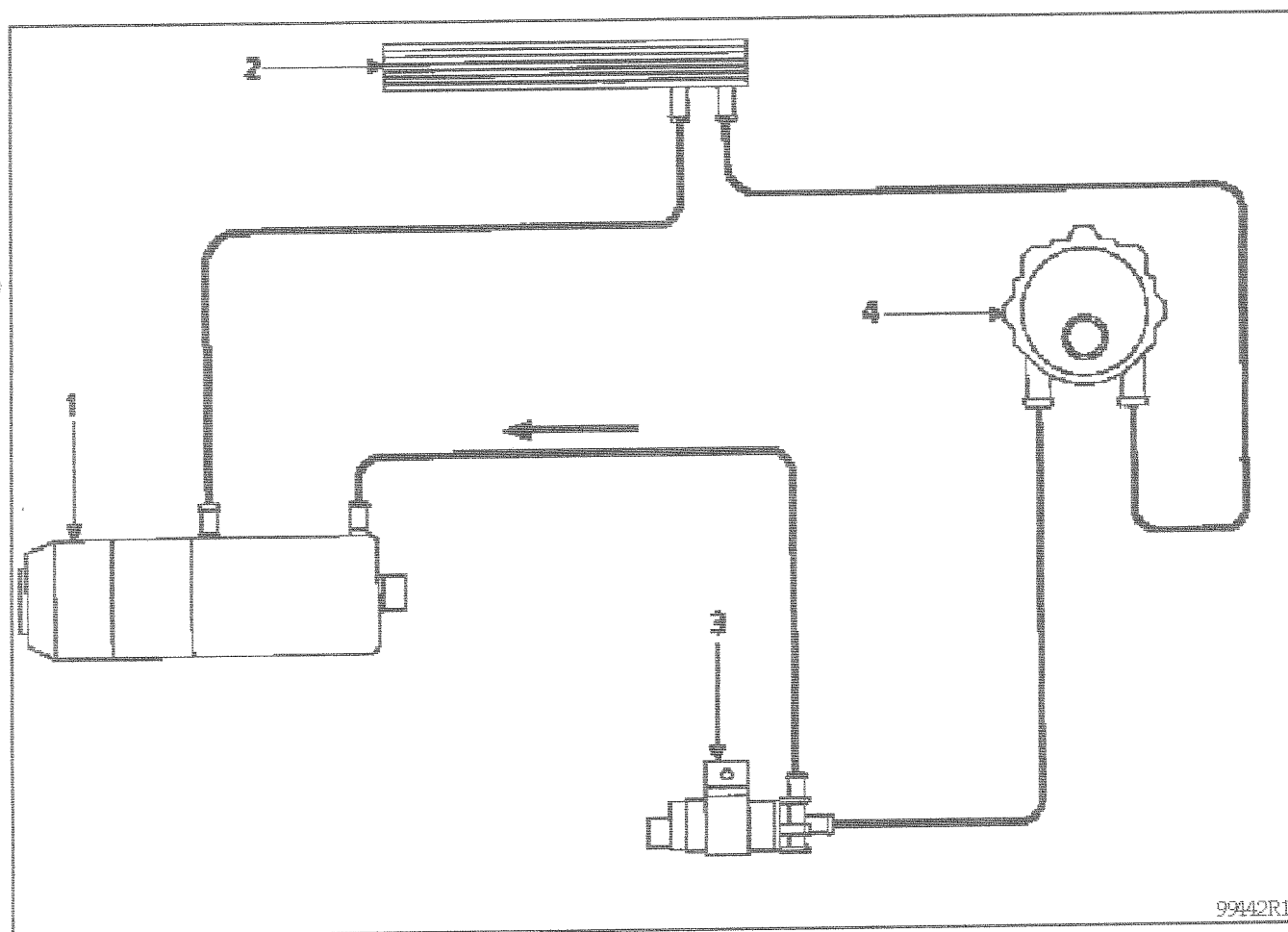
Die Steuergerät (UCL) überwacht ständig die korrekte Funktion der Elektrobremse. Stellt es eine Störung fest, leuchtet die Kontrollampe  solange auf, wie die Störung anhält. Diese Störung wird vom UCL gespeichert.

Die Fahrzeuge ElektroClio sind mit einem autonomen Heizsystem, d.h. einer Standheizung ausgerüstet.

Die Verteilung der Warmluft im Fahrgastraum ist erfolgt wie bei einem Fahrzeug mit Verbrennungsmotor (gleicher Wärmetauscher, gleiche Luftverteilung).

Ein Heizkessel mit bleifreiem Benzin (1) erwärmt die Heizungsflüssigkeit. Diese wird zum Wärmetauscher der Heizung (2) über die Pumpe (3) geleitet.

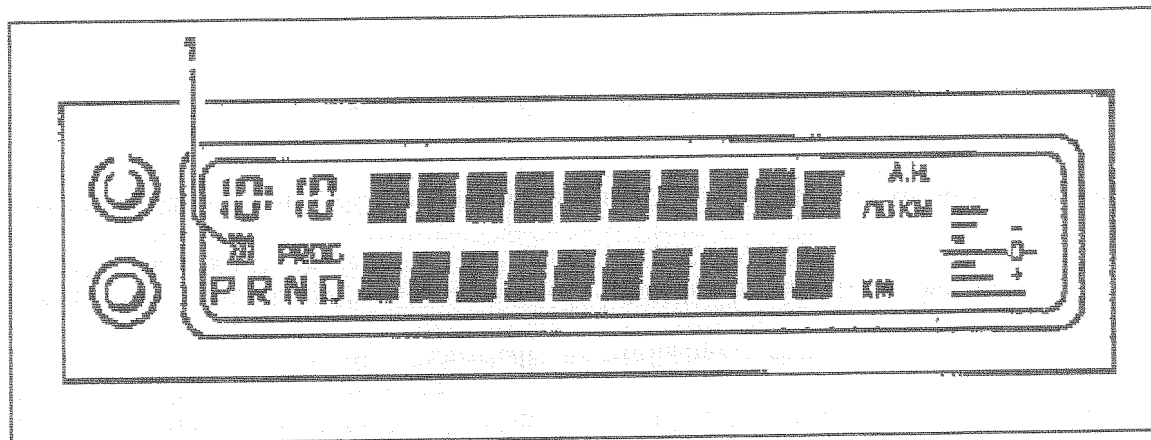
Die Flüssigkeitsreserve im Ausgleichbehälter (4) adsorbiert die Volumenänderungen und den Druck.



9942R1

BETÄTIGUNG DER HEIZUNG

Das Steuergerät stellt die Schnittstelle zwischen Anforderung, Betätigung, Programmierung der Heizung sowie die Funktion der Kontrolllampe (1) für Heizung dar.



1. Anforderung der Heizung

Die Heizung kann nur funktionieren bei +Zubehör und +Batterie und Schocksensor aktiv, außerhalb des Zustands "Ladung nicht beendet" und ohne Fehlererkennung der Kühlmittelpumpe.

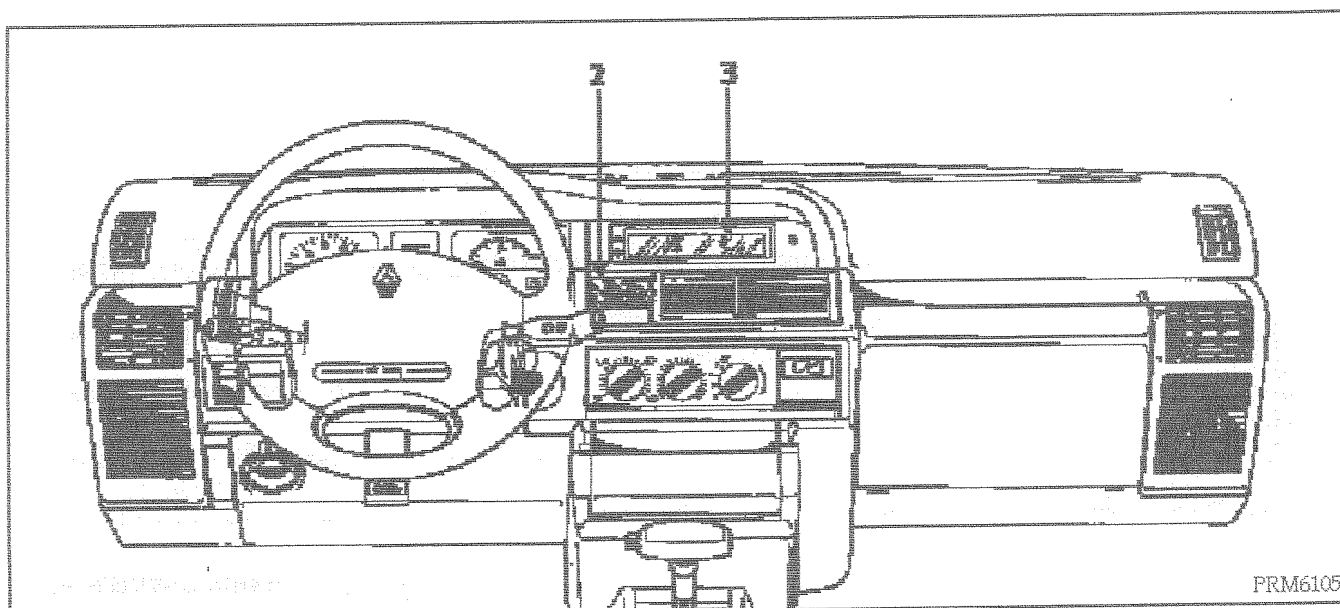
Sobald die Heizung läuft (sofort nach Beginn der Startphase) betätigt das UCL (Steuergerät) ebenfalls die Kontrolllampe am Display und läßt sie erlöschen, sobald die Anforderung "HEIZUNG AUS" erfolgt.

1.1. Funktion bei +Zubehör

Die Anforderung "Heizung" erfolgt entweder über den Tastschalter (2), der die Phase "Start normal" einleitet oder durch programmierte Anforderung (siehe entsprechenden Absatz)

Diese Anforderung kann gestoppt werden, durch:

- eine weitere Betätigung des Tastschalters
- durch Unterbrechung von +Zubehör, bei Anforderung über den Tastschalter; in diesem Fall wird die Anforderung nicht gespeichert. Bei programmierter Anforderung funktioniert die Heizung weiter bis zum Ende der Programmierung



2. Anlaßvorgang normal

Erforderliche Voraussetzungen :

- die Vorglühkerze glüht
- die Kühlmittelpumpe ist aktiv,
- der Ventilator des Brenners läuft mit 4000 /min.

Nach einer Dauer von 45 ± 1 Sekunde, wird die Kraftstoffpumpe bei 1,6 Hz aktiviert. Nach weiteren **5 ± 1 Sekunden** erreicht der Ventilator des Brenners maximale Geschwindigkeit und die Kraftstoffpumpe läuft mit entsprechender Frequenz. Die erforderliche Zeit, in der der Ventilator des Brenners und die Kraftstoffpumpe die maximale Geschwindigkeit erreichen, beträgt ca. **1 Sekunde**.

Der Flammendetektor ist aktiv.

Wird die Flamme nach einer Dauer von **$4 \pm 1,5$ Sekunden** immer noch vom Flammendetektor lokalisiert, bleibt die Vorglühkerze deaktiviert. Kann der Detektor die Verbrennung innerhalb **85 ± 5 Sekunden** nicht lokalisieren, geht das System in den Modus "**Zweiter Startversuch**".

3. Zweimaliger Startversuch

Um in diesen Funktionsmodus zu gelangen, darf der Brenner noch nicht die Verbrennungsphase innerhalb **85 ± 5 Sekunden** erreicht haben.

Der Startversuch findet statt :

- die Vorglühkerze bleibt aktiv,
- die Kühlmittelpumpe bleibt aktiv
- die Ventilator des Brenners dreht bei 4000 /min
- die Kraftstoffpumpe ist deaktiviert

Die Vorglühzeit ist reduziert.

Ein neuer Startversuch findet gemäß Punkt 2 statt. Gelingt dieser 2. Startversuch nicht, geht das System in "Stillstand komplett" (siehe entspr. Kapitel).

4. Störungen beim erneuten Starten

Wenn aus irgendwelchen Gründen der Flammendetektor die Verbrennung nicht lokalisiert, bleibt die Kraftstoffpumpe stehen und der Ventilator des Brenners geht auf 4000 /min.

Die Vorglühkerze wird aktiviert und nach 50 ± 5 Sekunden setzt sich die Kraftstoffpumpe in Gang und die Ventilatorgeschwindigkeit des Brenners steigt bis zum Maximum.
Gelingt das erneute Starten nicht, geht das System in den Modus "**HEIZUNG AUS**" (siehe entspr. Kapitel).

Liegt die Spannung der Versorgungsbatterie unter 10 V (Eingangs-Info für Steuergerät), wird der erneute Start untersagt.

5. Normale Funktion

Die normale Funktion kann ab dem Modus "**Start normal**" gewählt werden (siehe Punkt 2) oder "**Zweimaliger Startversuch**" (siehe Punkt 3). Bei der Wahl dieses Funktionsmodus müssen folgende Bedingungen erfüllt sein:

- Vorglühkerze deaktiviert
- Kühlmittelpumpe aktiviert
- Ventilator des Brenners in max. Geschwindigkeit
- Kraftstoffpumpe aktiviert
- Flammendetektor aktiv

Die Kühlmitteltemperatur steigt und das System geht in folgende Funktionsstufen:

5.1. Funktion VentilatorInnenraum

Heizung im Programmiermodus:

Erreicht die Temperatur des Kühlmittels $45 \pm 3^\circ\text{C}$, wird die Betätigung Ventilator in der 1. Geschwindigkeitsstufe aktiviert, bei ausgeschalteter Zündung

Diese Betätigung wird deaktiviert, wenn die Kühlmitteltemperatur unter $20 \pm 3^\circ\text{C}$ liegt.

5.2. Zyklen des Systems

Übersteigt die Kühlmitteltemperatur $95 \pm 2^\circ\text{C}$, hält das Steuergerät die Verbrennung an (siehe Punkt 9), jedoch bleiben die Kühlmittelpumpe und der Ventilator aktiv.

Fällt die Kühlmitteltemperatur unter $65 \pm 3^\circ\text{C}$ ab, läuft erneut die Heizung an, siehe Punkt 2 und 3.

6. Kontrolle der Wirkung der Vorglühkerze

Übersteigt die Versorgungsspannung für das Steuergerät 12 V, wird der Strom der Vorglühkerze kontrolliert, um einen konstanten Vorglüheffekt beizubehalten.

In Abhängigkeit der Spannung wird die Vorglühzeit in ein "Nachglühen" und einen "Impulsionstakt" (moduliert) unterteilt.

Für den Modus "Zweimaliger Startversuch" (siehe Punkt 3) wird die Vorglühzeit reduziert.

7. Lokalisierung der Überhitzung

Steigt die Temperatur des Kühlmittels über $115 \pm 3^\circ\text{C}$ an, unterbricht der Thermostat für Überhitzung die elektrische Versorgung der Kraftstoffpumpe und das System geht auf den Modus "HEIZUNG AUS" (siehe Punkt 9). Eine Warnmeldung "RELAIS HEIZKESSEL" wird vom Display angezeigt.

Hinweis: Der Thermoschutzschalter muß manuell auf "Null" zurückgestellt werden, bevor ein neuer Startversuch möglich ist. Die Störung wird ermittelt, indem die mangelnde Übereinstimmung (Inkoherenz) zwischen Information der Betätigung und Zustand der Kraftstoffpumpe festgestellt wird.

8. Schutz Unter / Überspannung

Liegt bei Funktion der Heizung die Batteriespannung am UCL unter $10,5 \pm 0,3$ V während 20 Sekunden, oder liegt sie höher als 16 ± 3 V während einer Sekunde, geht das System in Modus "HEIZUNG AUS" (siehe Punkt 9).

9. "HEIZUNG AUS"

Wenn der Modus "HEIZUNG AUS" durch folgende Faktoren ausgelöst wurde:

- 1. Betätigung Taster EIN/ AUS (impulsionnel)
- 2. Unterbrechen von $\pm$ ACC (Zubehör) und Funktion nicht programmiert
- 3. Ermittlung einer defekten Funktion des Systems
- 4. Wenn sich die programmierte Funktionsdauer am Ende befindet
- 5. Ermittlung des Schocksensor "aktiv".
- 6. Ermittlung "Motorhaube offen"

Die Kraftstoffpumpe wird deaktiviert und die Geschwindigkeit des Ventilatorbrenners wird auf 4000 /min reduziert.

Liegt die Temperatur der Kühlflüssigkeit über $105 \pm 3^\circ\text{C}$, bleibt der Ventilator des Brenners bzw. geht auf Maximalgeschwindigkeit.

Nach einer Entlüftungsdauer von 90 ± 5 Sekunden finden folgende Aktionen statt:

- 1. Deaktivierung des Ventilators des Brenners
- 2. Deaktivierung der Kühlmittelpumpe
- 3. Deaktivierung Ausgang Gebläse Fahrgastraum

Für die Abläufe 3, 4, 5 und 6, falls der zweimalige Startversuch nicht erfolgreich war, wird die Reihenfolge der Warnmeldung "HEIZUNG AUS" zum Display gesandt. Diese Warnmeldung erscheint 10 Sekunden lang.

UNERLÄSSLICHE SPEZIALWERKZEUGE

Mot. 1202 Zange für Schlauchschellen

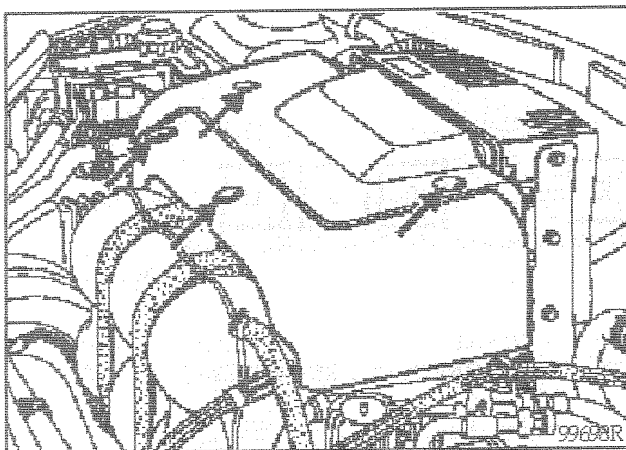
Das Fahrzeug auf eine Zweisäulen-Hebebühne stellen.

Aus Sicherheitsgründen müssen Gummihandschuhe getragen sowie Isolierwerkzeuge verwendet werden. **ACHTUNG:** das Tragen von Schmuck ist untersagt.

- Den Fahrtrichtungswahlhebel auf Neutralposition N stellen.
- Zündung ausschalten.
- Die Sicherung 10 der Sicherungs-Halteplatte Motor (Betätigung elektromagnetische Unterbrecher) abziehen, um die "Hochspannung" zu isolieren.
- Die Zündung wieder einschalten, um zu überprüfen, daß die elektromagnetischen Unterbrecher sich nicht schliessen.
- Die Zündung wieder ausschalten und den Zündschlüssel abziehen.
- Anschliessend mindestens 80 Sekunden warten, bis die Versorgungsbatterie abgeklemmt wird.

Ausbauen:

- die Abdeckung der Steckerplatine (4 Schrauben)

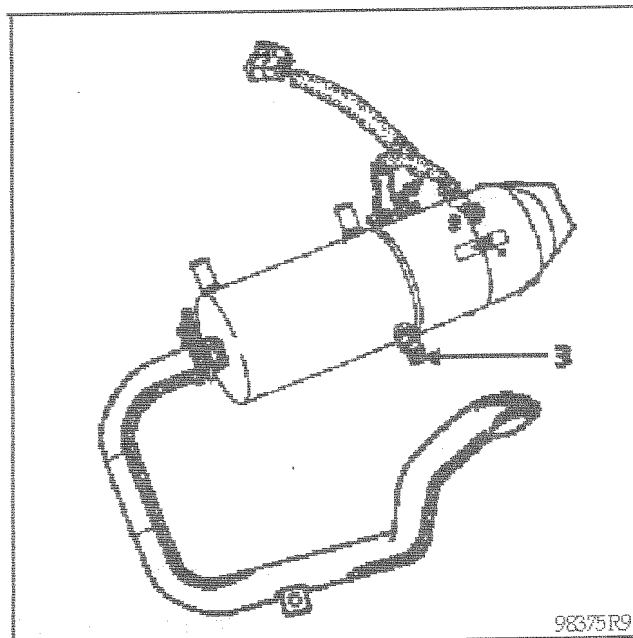


WICHTIG :

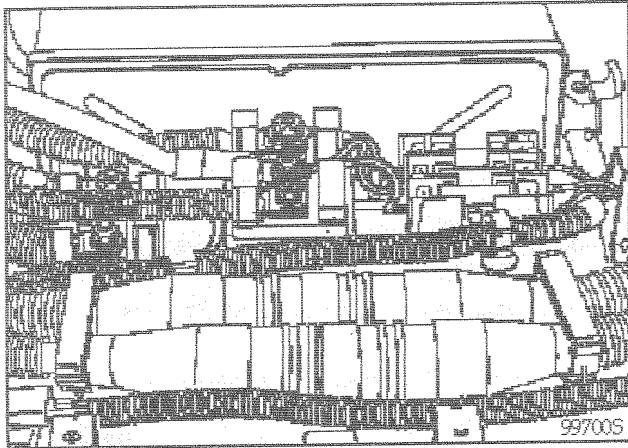
Mit Hilfe eines Multimeters prüfen, ob die Spannung "+" und "-" der Steckerplatine "Hochspannung" gleich Null ist.

Ausbau:

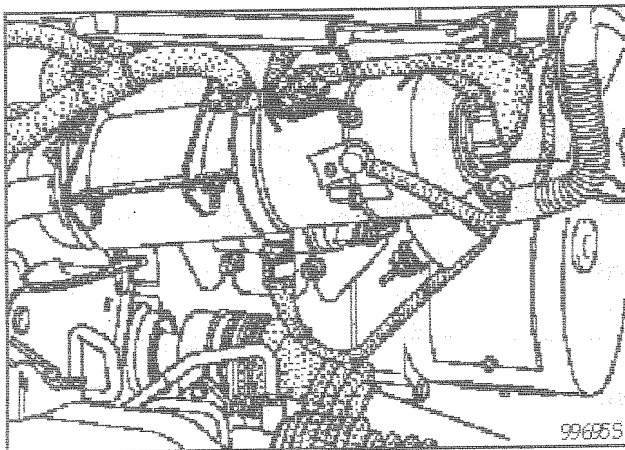
- Den Ausgleichbehälter öffnen und ihn füllen.
- Das Kühlmittelsystem entleeren, hierzu:
 - entweder eine Kühlleitung abziehen (die niedrigste),
 - oder den Temperaturfühler (3) ausbauen



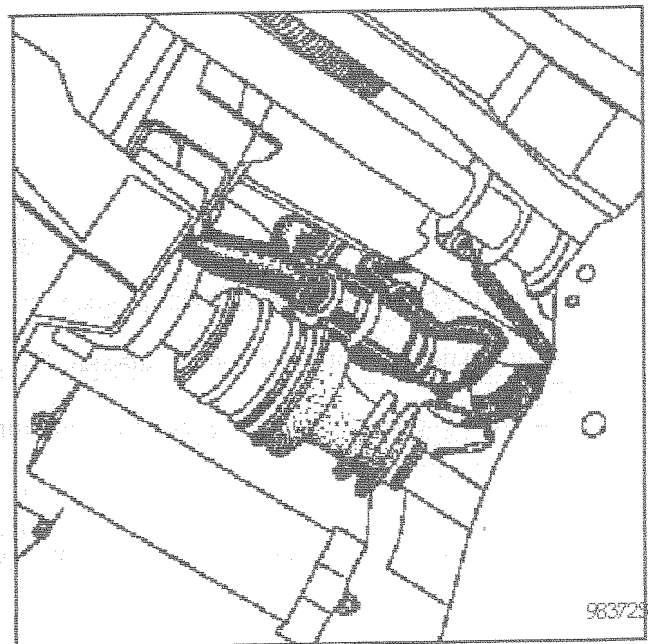
- den Ausgleichbehälter mit Halterung lösen
- Ausbauen:
 - den Controller, das Ladegerät



- die Befestigungen der Steckerplatine "Hochspannung"
- die Stecker unter der Platine.
- Die Auspuffschelle lösen.



- Die Kraftstoffzufuhrleitung der Pumpe abklemmen.
- Die Platine anheben und umdrehen, dabei darauf achten, die Kabelstränge nicht zu zerquetschen
- Das Steckerkabel vom Heizkessel abziehen.
- Ausbauen:
 - die Leitung Heizkessel / Wasserpumpe
 - die obere Entlüftungsleitung über die Kunststoffschelle,
 - die beiden Befestigungsschrauben der Halteschale des Heizkessels
- Die Wasserpumpe aus dem Gummilager (Silentbloc) herausnehmen und den Stecker abziehen.



- Den Warmwasser-Ausgangsschlauch des Heizkessels zum Wärmetauscher hin ausbauen.

Einbau (Besonderheiten):

- Das System ist selbstentlüftend.

Die Kraftstoff-Einspritzdüse kann alleine ausgebaut werden

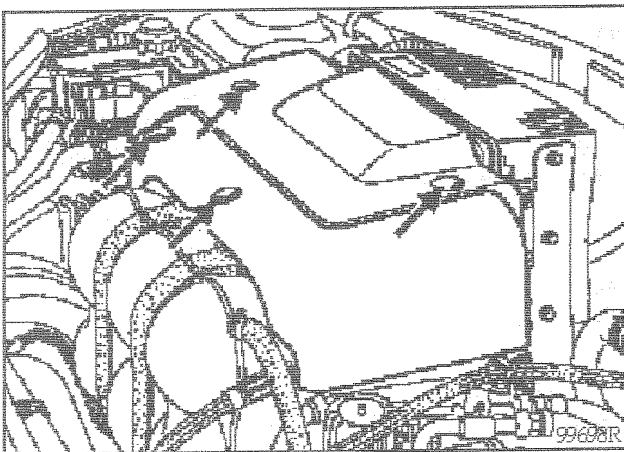
Das Fahrzeug auf eine Zweisäulen-Hebbühne stellen.

Aus Sicherheitsgründen müssen Gummihandschuhe getragen sowie Isolierwerkzeuge verwendet werden. **ACHTUNG:** das Tragen von Schmuck ist untersagt.

- Den Fahrtrichtungswahlhebel auf Neutralposition N stellen.
- Zündung ausschalten.
- Die Sicherung 10 der Sicherungs-Halteplatte Motor (Betätigung elektromagnetische Unterbrecher) abziehen, um die "Hochspannung" zu isolieren.
- Die Zündung wieder einschalten, um zu überprüfen, daß die elektromagnetischen Unterbrecher sich nicht schliessen.
- Die Zündung wieder ausschalten und den Zündschlüssel abziehen.
- Anschliessend mindestens **80 Sekunden** warten, bevor die 12 V-Versorgungsbatterie abgeklemmt wird.

Ausbauen:

- die Abdeckung der Steckerplatine (4 Schrauben)

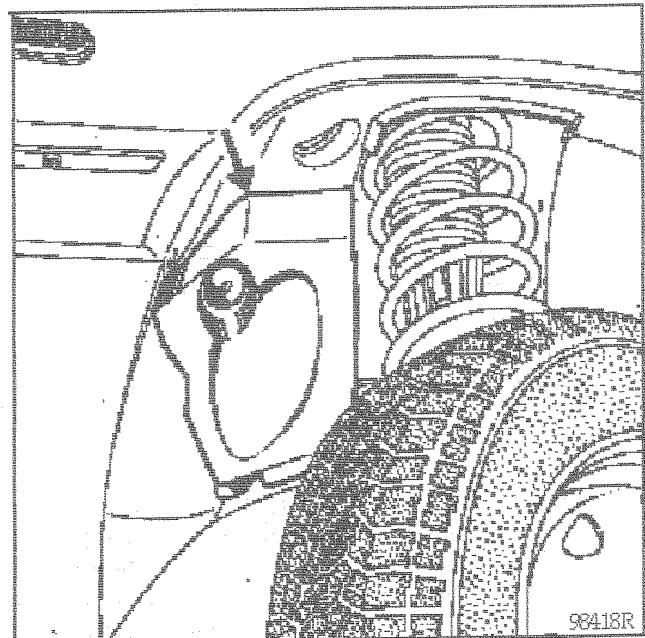


⚠ WICHTIG:

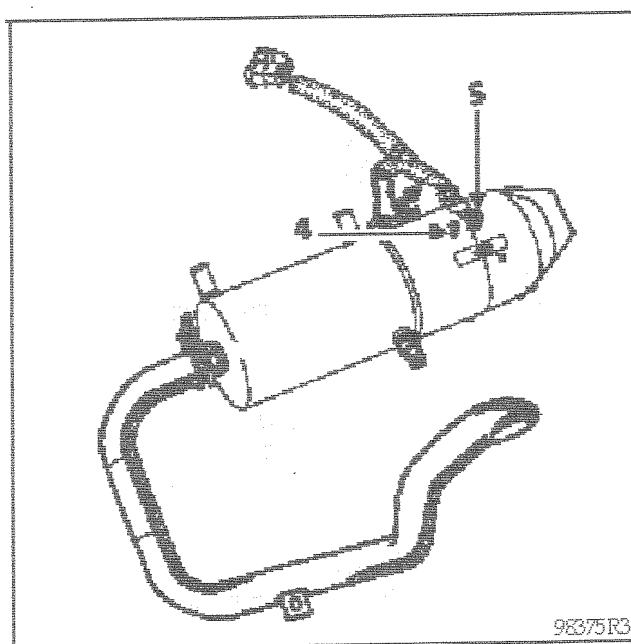
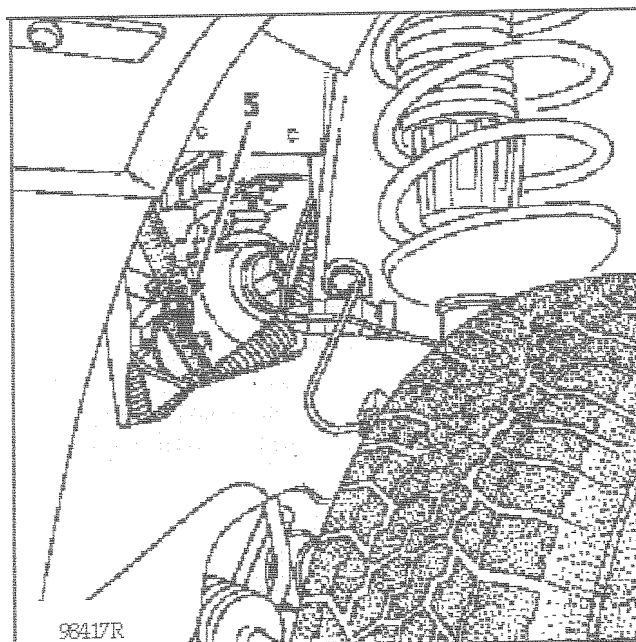
Mit Hilfe eines Multimeters prüfen, ob die Spannung "+" und "-" der Steckerplatine "Hochspannung" gleich Null ist.

Ausbau - Einbau :

- Das Fahrzeug anheben.
- Das rechte Vorderrad ausbauen.
- Die Radkasten-Abdeckung ausbauen.



- Zugang zur Einspritzdüse (5) durch Abziehen der Schraube (4).

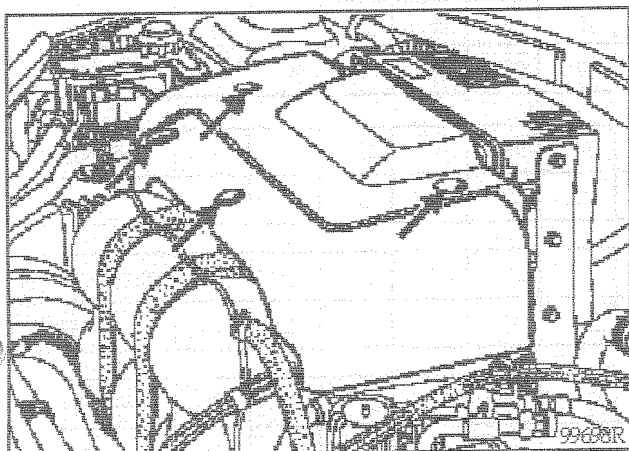


Aus Sicherheitsgründen müssen Gummi-Handschuhe getragen sowie Isolierwerkzeuge verwendet werden. **ACHTUNG:** das Tragen von Schmuck ist untersagt.

- Den Fahrtrichtungswahlhebel auf Neutralposition N stellen.
- Zündung ausschalten.
- Die Sicherung 10 der Sicherungs-Halteplatte Motor (Betätigung elektromagnetische Unterbrecher) abziehen, um die "Hochspannung" zu isolieren.
- Die Zündung wieder einschalten, um zu überprüfen, daß die elektromagnetischen Unterbrecher sich nicht schliessen.
- Die Zündung wieder ausschalten und den Zündschlüssel abziehen.
- Anschliessend mindestens **80 Sekunden** warten, bevor die 12 V-Versorgungsbatterie abgeklemmt wird.

Ausbauen:

- die Abdeckung der Steckerplatine (4 Schrauben)



WICHTIG:

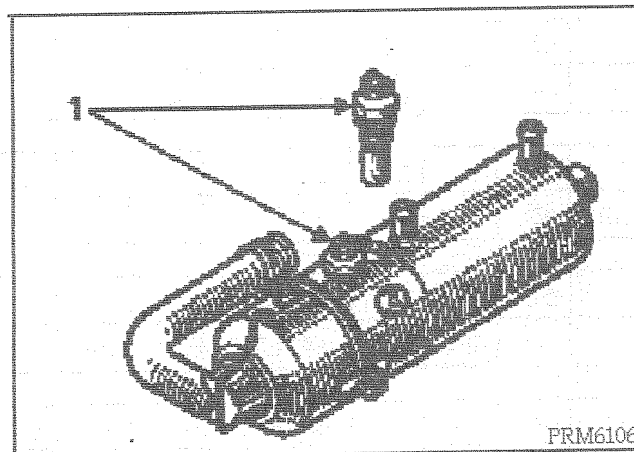
Mit Hilfe eines Multimeters prüfen, ob die Spannung "+" und "-" der Steckerplatine "Hochspannung" gleich Null ist.

Ausbau:

- Den isolierten Stecker (wie Zündkerze) der Vorglühkerze entfernen.

Mit Hilfe einer Verlängerung :

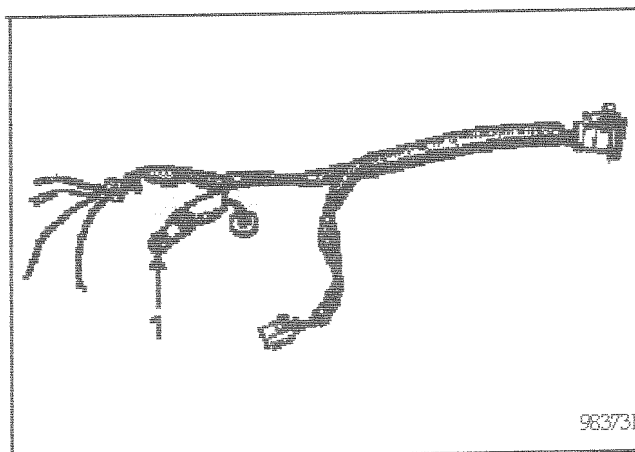
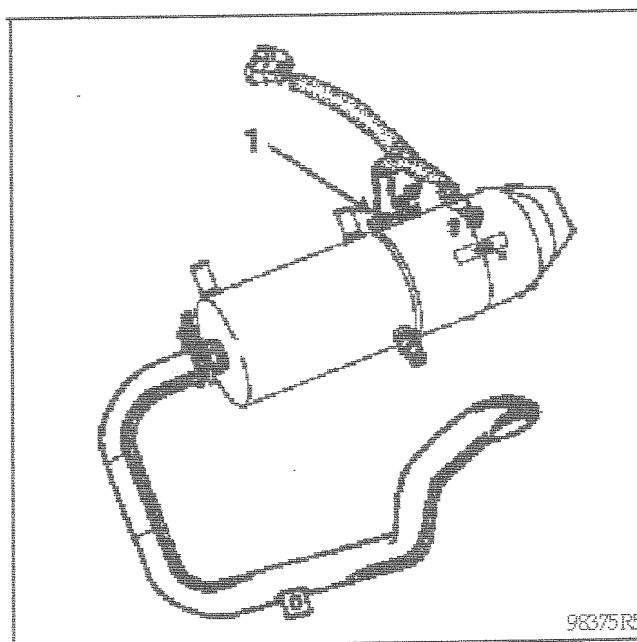
- die Mutter des Versorgungskabels ausschrauben
- die Vorglühkerze (1) lösen, um sie auszubauen.



EINBAU

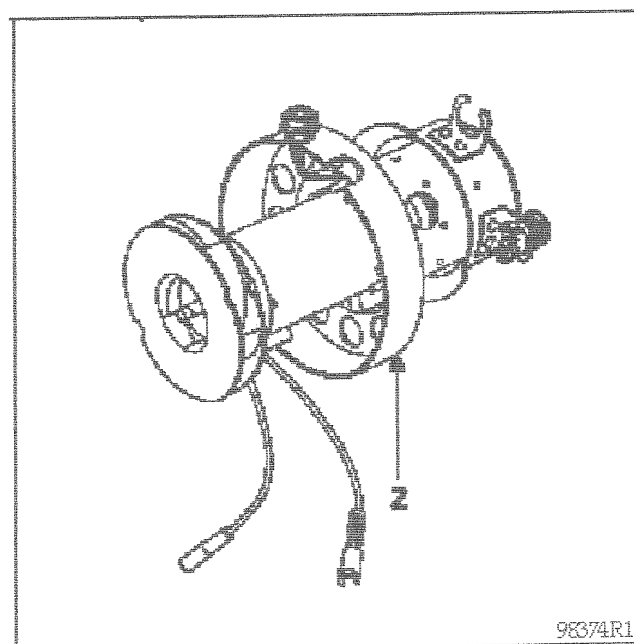
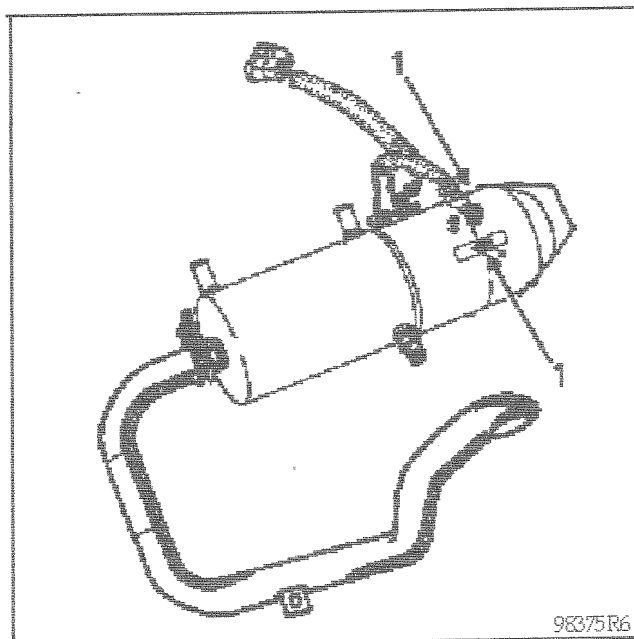
- Die neue Vorglühkerze zuerst von Hand einsetzen.
- Die Kerze und das Versorgungskabel festziehen.
- Die Isolierkappe an der Versorgungsmutter wieder anbringen.

- Der Flammendetektor kann nicht vom Kabelstrang des Heizkessels getrennt werden.
- Wenn der Flammendetektor defekt ist, muß demzufolge der Kabelstrang ausgetauscht werden.
- Hierzu den Heizkessel ausbauen (siehe entspr. Kapitel).



1 : Flammendetektor

- Bei Arbeiten am Brenner des Heizkessels muß der Heizkessel selbst ausgebaut werden (siehe entspr. Kapitel); ihn anschliessend öffnen und die Schrauben in (1) abziehen.



2 : Brenner.

- Der Fühler für Kühlmitteltemperatur (1) kann im Fahrzeug ausgebaut werden

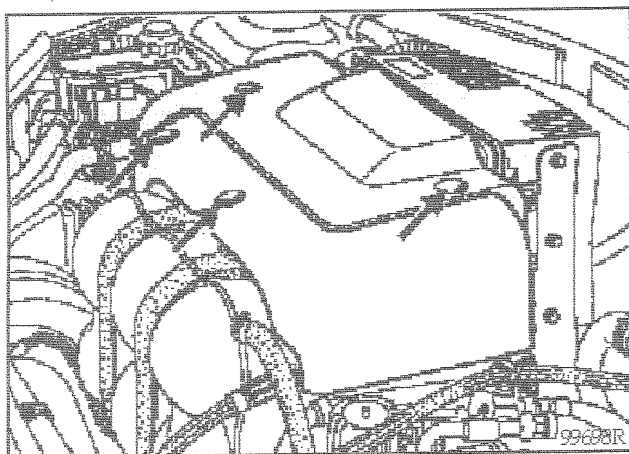
Das Fahrzeug auf eine Zweisäulen-Hebebühne stellen.

Aus Sicherheitsgründen müssen Gummi-Handschuhe getragen sowie Isolierwerkzeuge verwendet werden. **ACHTUNG:** das Tragen von Schmuck ist untersagt.

- Den Fahrtrichtungswahlhebel auf Neutralposition N stellen.
- Zündung ausschalten.
- Die Sicherung 10 der Sicherungs-Halteplatte Motor (Betätigung elektromagnetische Unterbrecher) abziehen, um die "Hochspannung" zu isolieren.
- Die Zündung wieder einschalten, um zu überprüfen, daß die elektromagnetischen Unterbrecher sich nicht schliessen.
- Die Zündung wieder ausschalten und den Zündschlüssel abziehen.
- Anschliessend mindestens **80 Sekunden** warten, bevor die 12 V-Versorgungsbatterie abgeklemmt wird.

Ausbauen:

- die Abdeckung der Steckerplatine (4 Schrauben)

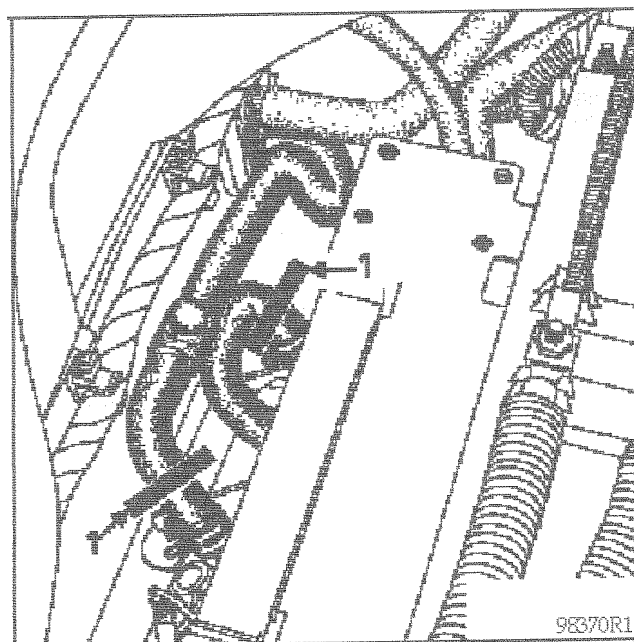


WICHTIG:

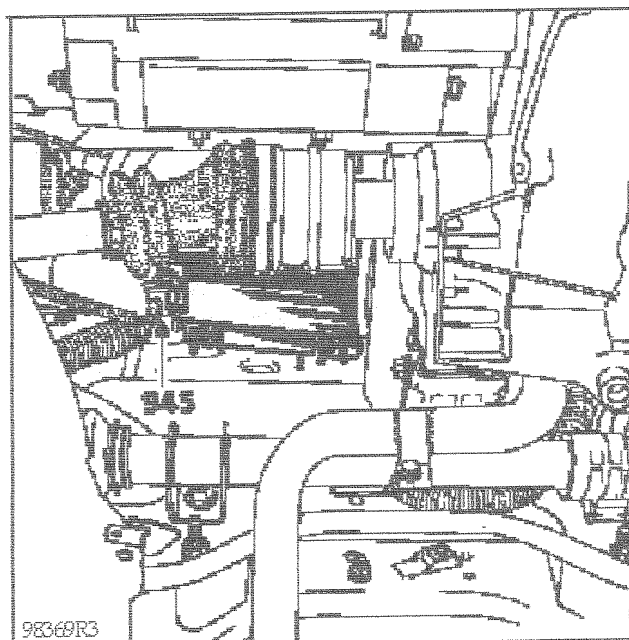
Mit Hilfe eines Multimeters prüfen, ob die Spannung "+" und "-" der Steckerplatine "Hochspannung" gleich Null ist.

Ausbau:

- Zwei Schlauchzangen in (1) anbringen, um den Flüssigkeitsverlust zu begrenzen.



- Den Motor-Unterschutz ausbauen.
- Die Fühler (945) abziehen und ausbauen. Auf auslaufende Flüssigkeit achten.



Einbau (Besonderheiten) :

- Kühlfüssigkeit hinzufügen, um den Verlust auszugleichen.

Elektrische Kühlmittelpumpe

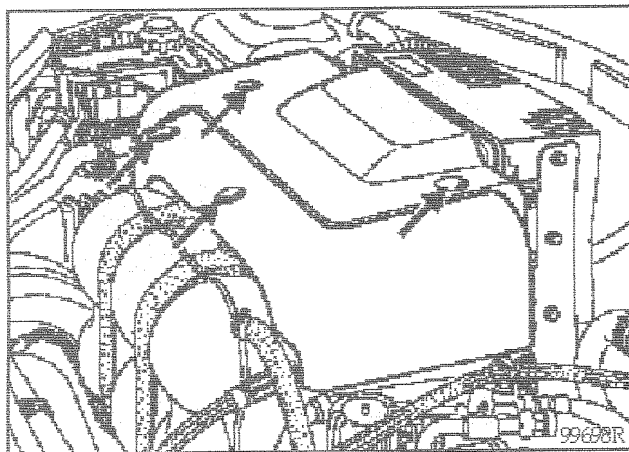
Das Fahrzeug auf eine Zweisäulen-Hebebühne stellen.

Aus Sicherheitsgründen müssen Gummi-Handschuhe getragen sowie Isolierwerkzeuge verwendet werden. ACHTUNG: das Tragen von Schmuck ist untersagt.

- Den Fahrtrichtungswahlhebel auf Neutralposition N stellen.
- Zündung ausschalten.
- Die Sicherung 10 der Sicherungs-Halteplatte Motor (Betätigung elektromagnetische Unterbrecher) abziehen, um die "Hochspannung" zu isolieren.
- Die Zündung wieder einschalten, um zu überprüfen, daß die elektromagnetischen Unterbrecher sich nicht schliessen.
- Die Zündung wieder ausschalten und den Zündschlüssel abziehen.
- Anschliessend mindestens **80 Sekunden** warten, bevor die 12 V-Versorgungsbatterie abgeklemmt wird.

Ausbauen:

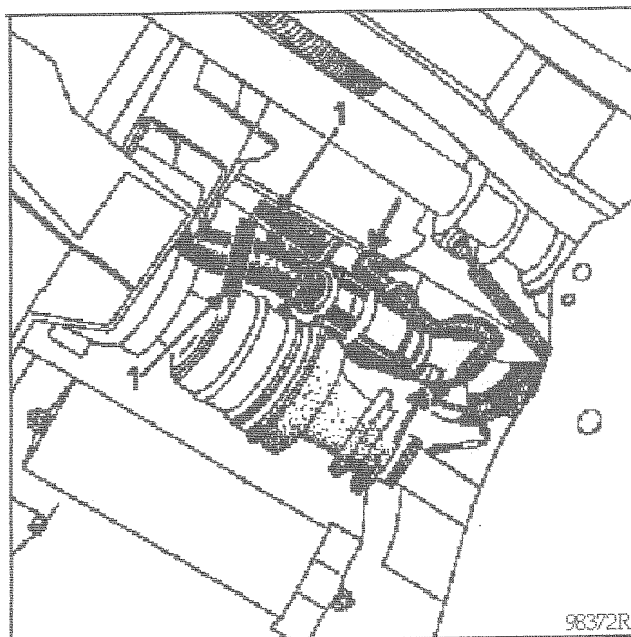
- die Abdeckung der Steckerplatine (4 Schrauben)



WICHTIG:

Mit Hilfe eines Multimeters prüfen, ob die Spannung "+" und "-" der Steckerplatine "Hochspannung" gleich Null ist.

- zwei Schlauchzangen in (1) anbringen, um den Flüssigkeitsverlust zu begrenzen.



- Die vordere Abdeckung ausbauen.
- Die Pumpe abziehen und die darüberliegende Haltemutter entfernen, um die Pumpe auszubauen.

Auf auslaufende Flüssigkeit achten.

Einbau (Besonderheiten):

- Kühlflüssigkeit hinzufügen, um den Verlust auszugleichen.

Hinweis: Die Elektropumpe ist in die Standheizung integriert.

- Die Standheizung funktioniert durch Verbrennung von bleifreiem Benzin, 95 oder 98 ROZ.

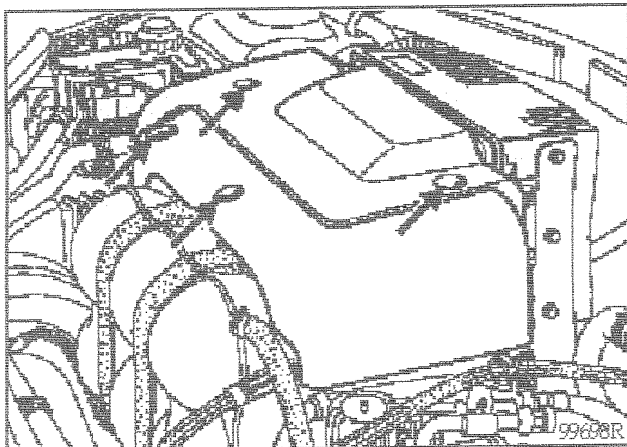
Das Fahrzeug auf eine Zweisäulen-Hebebühne stellen.

Aus Sicherheitsgründen müssen Gummi-Handschuhe getragen sowie Isolierwerkzeuge verwendet werden. **ACHTUNG:** das Tragen von Schmuck ist untersagt.

- Den Fahrtrichtungswahlhebel auf Neutralposition N stellen.
- Zündung ausschalten.
- Die Sicherung 10 der Sicherungs-Halteplatte Motor (Betätigung elektromagnetische Unterbrecher) abziehen, um die "**Hochspannung**" zu isolieren.
- Die Zündung wieder einschalten, um zu überprüfen, daß die elektromagnetischen Unterbrecher sich nicht schließen.
- Die Zündung wieder ausschalten und den Zündschlüssel abziehen.
- Anschliessend mindestens **80 Sekunden** warten, bevor die 12 V-Versorgungsbatterie abgeklemmt wird.

Ausbauen:

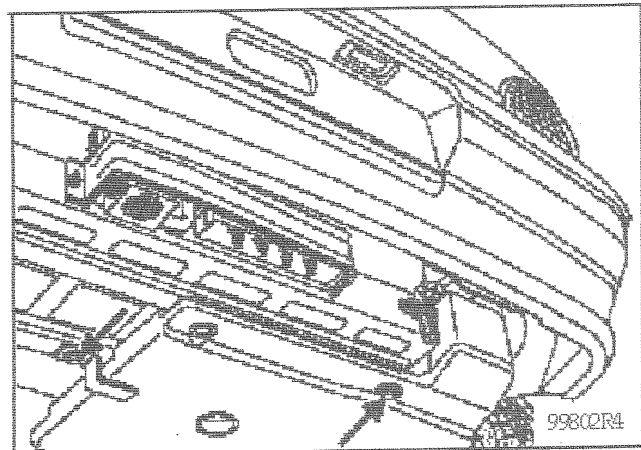
- die Abdeckung der Steckerplatine (4 Schrauben)



WICHTIG:

Mit Hilfe eines Multimeters prüfen, ob die Spannung "+" und "-" der Steckerplatine "**Hochspannung**" gleich Null ist.

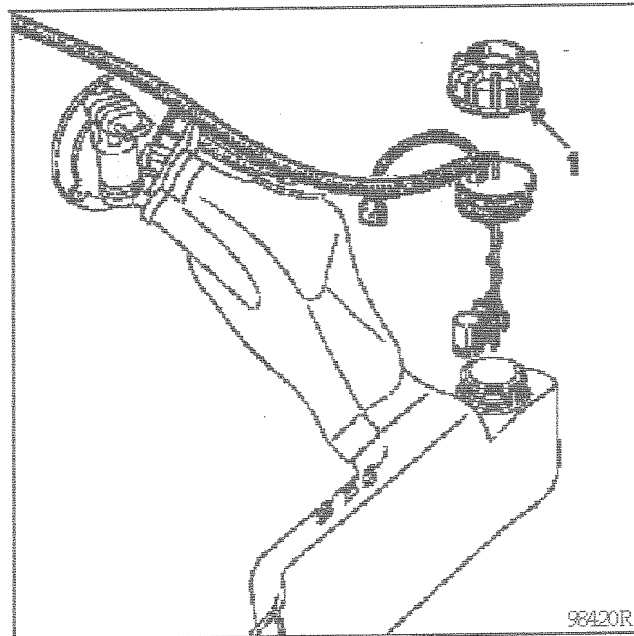
- Den Einfüllstopfen entfernen und die drei Halteschrauben des Einfüllstutzens ausbauen.
- Das rechte Hinterrad ausbauen
- Den Stecker des Kraftstoff-Vorratsgebers abziehen.
- Die Schelle beiseiteschieben und den Kraftstoff-Ausgangsschlauch abziehen.
- Die Radkasten-Abdeckung hinten rechts ausbauen.
- Einen Montageständer unter dem Tank anbringen.
- Die Befestigungsschrauben des Tanks ausbauen.



- Den Tank ablassen.

Geber für Kraftstoffstand (minimum) der Heizung

- Der Zugang zum Geber ist nach Ausbau des Tanks möglich.
- Um an den Geber zu gelangen, die Mutter (1) lösen.



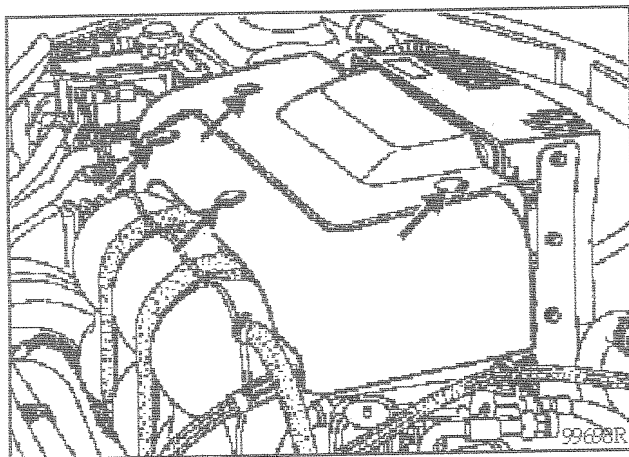
Das Fahrzeug auf eine Zweisäulen-Hebebühne stellen.

Aus Sicherheitsgründen müssen Gummi-Handschuhe getragen sowie Isolierwerkzeuge verwendet werden. ACHTUNG: das Tragen von Schmuck ist untersagt.

- Den Fahrtrichtungswahlhebel auf Neutralposition N stellen.
- Zündung ausschalten.
- Die Sicherung 10 der Sicherungs-Halteplatte Motor (Betätigung elektromagnetische Unterbrecher) abziehen, um die "Hochspannung" zu isolieren.
- Die Zündung wieder einschalten, um zu überprüfen, daß die elektromagnetischen Unterbrecher sich nicht schliessen.
- Die Zündung wieder ausschalten und den Zündschlüssel abziehen.
- Anschliessend mindestens 80 Sekunden warten, bevor die 12 V-Versorgungsbatterie abgeklemmt wird.

Ausbauen:

- die Abdeckung der Steckerplatine (4 Schrauben)

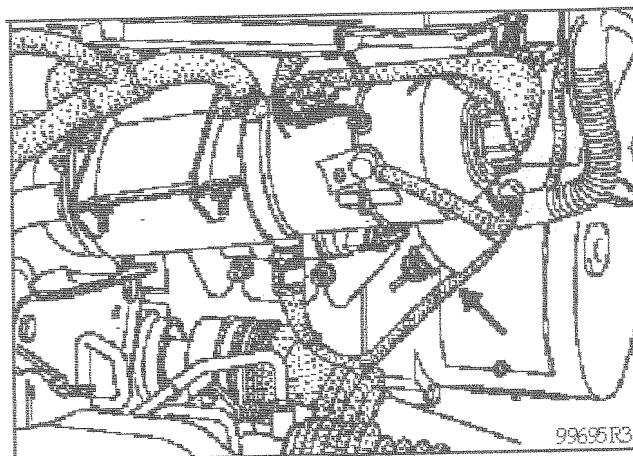


WICHTIG:

Mit Hilfe eines Multimeters prüfen, ob die Spannung "+" und "-" der Steckerplatine "Hochspannung" gleich Null ist.

EINBAU

- Das Fahrzeug anheben und die Abdeckung unter dem Motor ausbauen.
- Die Kraftstoffleitungen abklemmen, dabei auf Kraftstoffspritzer achten.
- Die Leitungen verschliessen.
- Die Pumpe abziehen.

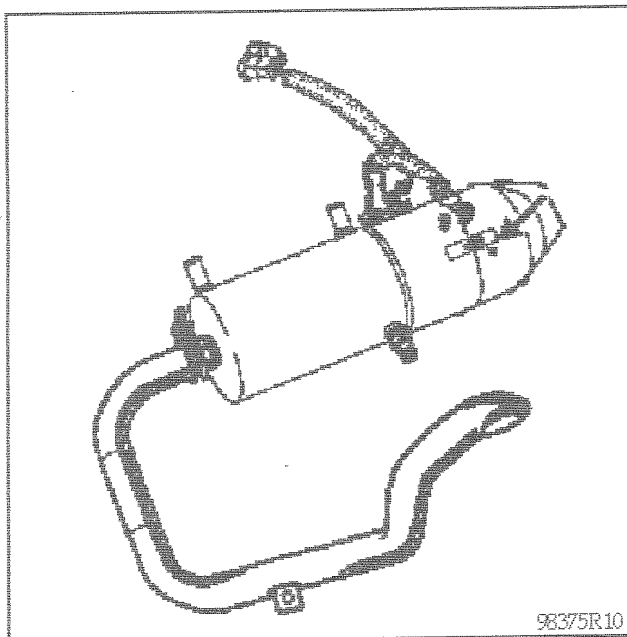


Kraftstofffilter

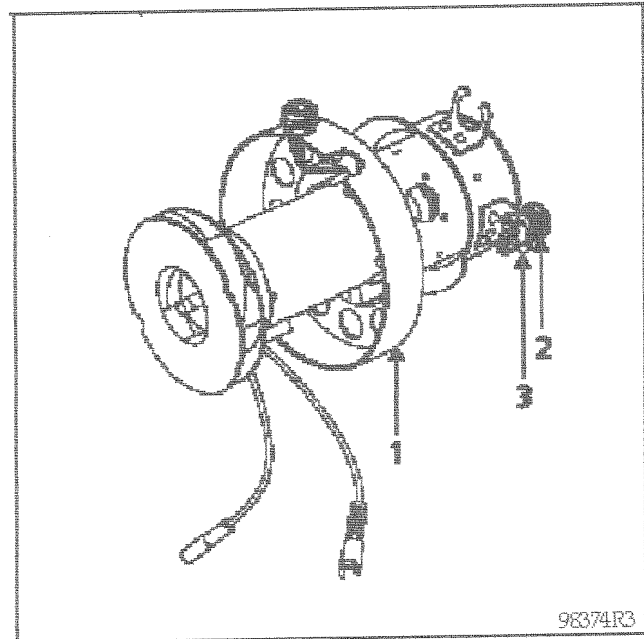
- Das Fahrzeug auf eine Zweisäulen-Hebebühne stellen.
- Der Ausbau - Einbau des Kraftstofffilters stellt keinerlei Besonderheiten dar; das Filter befindet sich unter dem Fahrzeug auf der rechten Radseite.

Ausbau:

- Der Zugang zum Fühler für Überhitzung ist nur möglich nach Ausbau des Heizkessels (siehe entspr. Kapitel).
- Die Glühkerze ausbauen.
- Die beiden Verbindungsschrauben des Heizkessels sowie die Halteschraube für die Kraftstoffzufuhr ausbauen.
- Die Haube abnehmen.



- Den Brenner (1) herausnehmen, dabei darauf achten, daß die elektrischen Kabel nicht unter Spannung geraten.
- Die Verbindungs-Kabelschuhe des Fühlers für Überhitzung (2) abziehen.



- Die elektrische Isolierplatte (3) herausnehmen
- Den Fühler um eine halbe Umdrehung drehen und herausnehmen.

Einbau:

NICHT VERGESSEN, DIE ELEKTRISCHE ISOLIERPLATTE EINZUBAUEIN.

- Die Dichtung am Brenner wieder anbringen
- Den Brenner im Heizkessel anbringen. Die Durchführungsöffnung für die Glühkerze muß korrekt ausgerichtet werden.
- Die Glühkerze und das Verbindungskabel wieder einbauen.
- Die Dichtung korrekt auf dem Rand des Heizkessels platzieren.
- Den Deckel und die Haltetasche für die Kraftstoffeinspritzung am Heizkessel wieder einbauen und befestigen.