

Vorbeugende Maßnahmen am Kabelstrang des  
Nockenwellenverstellers um ein Verölen zu verhindern.  
Slk R170 / 230 Kompressor PreFL

Es handelt sich hier um eine Anleitung den Kabelstrang gegen ein Verölen durch den undichten Nockenwellenversteller abzusichern. Der tritt wohl bei einigen Slk auf und ist sehr Kostenintensiv zu beheben. Teils muss der ganze Kabelbaum gewechselt werden oder dieser wird zumindest gereinigt. Was alles jedoch große Kosten nach sich zieht. Deshalb hier eine vorbeugende Maßnahme, die für jedermann leicht nachzumachen ist. Diese Anleitung ist für den PreFL geschrieben, jedoch kann sie auch auf den FI angewendet werden denke ich.

In Anlehnung und mit den gesammelten Infos aus diesem Thread wurde diese Anleitung erstellt:

<http://www.mbslk.com/modules.php?op=modload&name=Forums&file=viewtopic&topic=35182&forum=5&start=0&highlight=>

Benötigt werden:

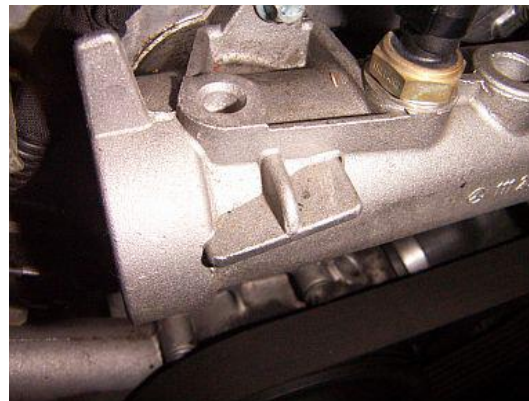
- kleiner flacher Schraubendreher
- LötKolben / Lötpistole / Lötzinn
- Isolierband / Gewebepapier
- Ersatzteil Nr. 012 545 04 28 - "Stecker Nockenwellenversteller"
- Cutter / kleines Teppichmesser
- und etwas Zeit ;-) )

---

Am Fahrzeug sollte die Zündung aus sein und der Zündschlüssel abgezogen sein. Motorhaube öffnen und am vorderen Teil des Motors den Deckel (mit dem Stern drauf) entfernen. Darunter befindet sich der Nockenwellenversteller samt Kabelbaum. Häufig sieht man schon Ölverkrustungen unterhalb dieses Deckels.



Zum Abnehmen einfach beherzt unterhalb der Kante rein greifen und sachte nach oben ziehen. Achtung, !!! rechts ist der Deckel noch in einem Haken eingehängt!  
Danach sieht man wo der Deckel einrastet - Der Vorsprung an der Wasserpumpe ist dafür zuständig diesen festzuhalten.



Die goldfarbene runde Dose, die aus dem Motorblock herauslugt ist der Nockenwellenversteller. Seitlich dran sitzt ein kleiner schwarzer Stecker. Bei diesem die beiden Halteföhnchen zusammendrücken und selbigen abziehen.

Achtung !!! - bei mir brachen wegen der Versprödung des Materials gleich beim ersten Versuch beide Föhnchen ab. Der Stecker sitzt aber auch ohne fest, es kann also so gefahren werden. Wechseln würde ich den trotzdem, sollte man die Modifikation nicht machen.



Nach dem Abziehen deutlich zu sehen die Verölung, die schlechtesten falls bis in den Kabelbaum hinein reicht ....  
Nun kann man den Magneten auch demontieren, welcher wieder mit Dichtmasse angesetzt werden muss. Da selbiger jedoch schnell wieder ölt habe ich drauf verzichtet. Auch ein Wechsel für das bisher störungsfrei funktionierende Teil zog ich nicht in Betracht.

An dieser Stelle fuhr ich zum Hochdruckreiniger und säuberte die Umgebung vom Ölaustritt der Jahre.

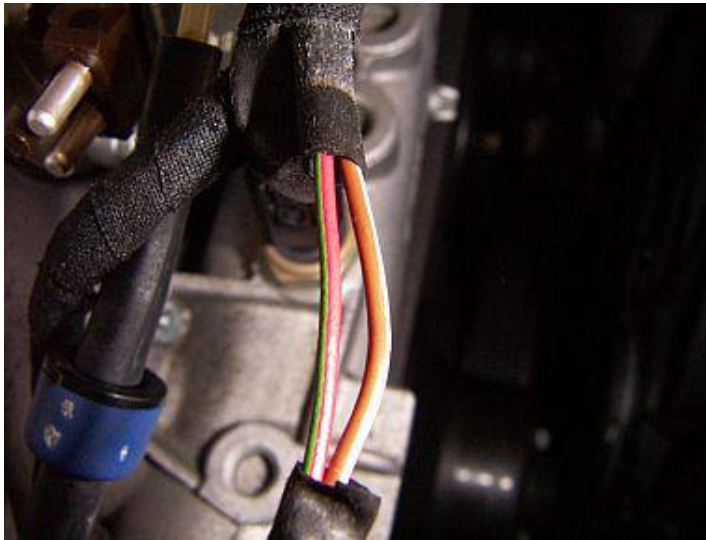


Ansicht des Steckers und des Neuteils. Bestellnummer ist drauf zu sehen, siehe auch Angabe weiter oben. Unbedingt kontrollieren ob der Gleiche ist.  
Seitlich mit einem kleinen flachen Schraubendreher rein fahren und beide Halteklammern lösen. Diese brechen jedoch sicherlich ab, wie man an meinem Bild des geöffneten Steckers unschwer erkennen kann.



Hier auch wieder gut zu sehen die Verölung die bis in den Stecker vorgedrungen ist. Nun unbedingt die Lage der Kabel anhand der Kabelfarben merken ! Bei mir lag das Kabel mit rot/grüner Isolierung oberhalb bei eingestecktem Zustand. Dies aber individuell beim eigenen Wagen checken !!!!

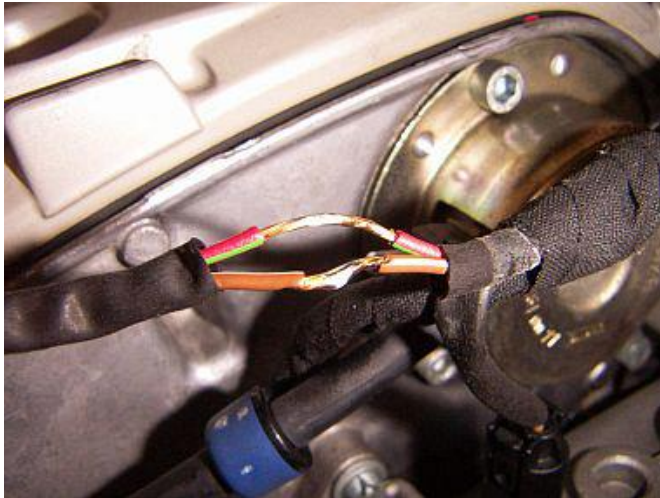
Nun vorsichtig mit einem Cutter / Teppichmesser die Umhüllung des Kabelbaumes wie auf dem Bild zu sehen in der Länge etwas entfernen.



Nun weiter vorsichtig die Isolierung entfernen. Dies geht am besten gefühlvoll mit im Winkel angesetztem Messer und einem "Rundumschnitt". Dann seitlich auftrennen und die verbliebene "Hülse" entfernen.



Danach geht's an Verzinnen, was die Kapillarwirkung der Litzen unterbinden soll und das Öl am weiter durch den Kabelbaum wandern stoppt. (Lötvorgang nicht im Bild - habe nur 2 Hände ;-/ )



Ich habe nun das Ganze mit selbst verschweissendem Isolierband einzeln pro Kabel umwickelt, dann im Gesamten noch mal und zu guter letzt des kompletten Kabelbaum mittels Gewebeband von Tesa in originaler "Stoffoptik" wie die anderen Kabel ummantelt. Somit sieht das Ganze absolut original aus.



Nun die beiden Kabel in richtiger Lage - siehe oben, auf die Kabelfarben achten - in den neuen Stecker einsetzen. Das diese vorher sauber

gemacht sein sollten versteht sich von selbst.



Den neuen Stecker wieder anstecken und auf Probefahrt gehen. Wenn alles wie immer läuft und der Wagen bei hoher Drehzahl gut zieht steht den nächsten Kilometern störungsfreiem Betrieb nichts im Wege .... Anschließend die Abdeckung montieren.



---

Ich hoffe das etwaige andere Sk-Besitzer diesen Magel aufgrund der Konstuktion nun frühzeitig entdecken und beheben / unterbinden können. Diese Anleitung dient der Prävention - sollte bereits Öl im Kabelbaum sein, diesen entweder tauschen, oder Reinigen und entsprechend modifizieren ! --- VIEL ERFOLG !!!

Fragen, Kritik & Anregungen an [SilverCruiser@t-online.de](mailto:SilverCruiser@t-online.de) oder  
Kontaktaufnahme im Forum [www.mbslk.de](http://www.mbslk.de)