

# 1 Vorwort

Wenns friert, friert die schwarze Plastekappe gern fest, während der Kern sich noch drehen lässt. wenn man dann etwas viel Kraft hat, ist schnell eine der Betätigungsnasen des Schlosskerns abgebrochen. Symptom dafür: Das Auto lässt sich auf der Seite nur noch zuschließen. Ich bin da nicht der Erste, dem das passiert... Da inzwischen Schließzylinder für den Typ 930 nur noch im aufwandoptimierten Komplettsatz zu 300 Öcken (Stand 12. Januar 2013) erhältlich sind, hier mal die Therapie (Austausch) für die Karies des Alu-Käfigs unter Zuhilfenahme eines anderen Schließzylinders. Zum Glück sind die Längsrillen im Schlüssel nur Schmuck, sonst wäre der folgende Stunt etwas aufwendiger.

einige Hinweise:

- Es empfiehlt sich, das ganze Schloss gründlich mit Bremsenreiniger öä zu behandeln, wenn man es gerade offen hat, und hinterher mit einem graphithaltigen, harzfreien Öl wieder zu schmieren.
- Für die Operation, vor allem wenn an den Sperrblechen gefeilt werden wird, einen Auto-Schlüssel als Lehre nehmen welcher auch später zum Einsatz kommen soll. Ich habe hier einen original neuen Zweitschlüssel mal mit meinem seit 15a eingesetzten Schlüssel verglichen: Die Unterschiede sind teilweise gravierend. Die Abweichungen sind bis zu  $\frac{1}{2}$  Stufe. Das Schloss, passend zu dem alten Schlüssel würde mit dem neuen nicht gehen und umgekehrt. Da ich mir in den nächsten Tagen sowieso einen neuen Zweitschlüssel machen lassen wollte, habe ich jetzt den Neuen genommen. (Der Alte hakt auf der Beifahrerseite und im Züdschloss schon deutlich...)

## 2 Überblick



Abbildung 1: Schließzylinder komplett, Neuere Ausführung

Der Schließzylinder steckt in der schwarzen Betätigungskappe. Diese wird von zwei gegenüberliegenden Nasen (eine ist markiert) gehalten.

## 3 Zerlegen

Die Kunststoffkappe vorsichtig über die beiden Nasen heben, dann lässt sich die ganze Kappe nach hinten abziehen. Dann hat man den Schließzylinder in der Hand und kann die Übeltäter gut

sehen. Falls nur die Betätigung an der schwarzen Plastekappe abgebrochen ist, kann man jetzt einfach die neue Kappe draufstecken und ist fertig.

Die Kappen (alte und neue Ausführung) sind übrigens austauschbar. Wenn also wie hier der Fehler im Schloss liegt, und nicht an der Kappe, ist es völlig egal welches Baujahr das Spenderauto hatte und sogar von welcher Seite das Schloss kommt.



Abbildung 2: Schließzylinders links beschädigt, rechts intakt

Die Ringfeder hinten vorsichtig abnehmen. Sonst springt sie weg. Der Kern lässt sich relativ einfach ziehen, wenn man die Halteklammer hinten rausgezogen hat.



Abbildung 3: Kern und Mantel, an der Markierung saß die Feder

Danach wirds etwas Tricky: Man muss die silberne Kappe vorn abbekommen, ohne sie an den vier Rastpunkten allzusehr aufzubiegen, sonst hält sie hinterher nicht mehr. Im Werk wird sie vermutlich vor dem Aufstecken geformt, und dann mit Schmackes auf den Zylinder gepackt. Das bekommt man mit den Fingern so nicht mehr hin...



Abbildung 4: Vorderansicht des Kerns ohne die Abdeckplatte

Unter der Feder für den kleinen Schlitzdeckel sitzt der Sicherungsriegel, welcher die Sperrplättchen an ihrem Platz hält.



Abbildung 5: Sicherungsriegel ziehen

Jetzt liegen die Sperrplättchen frei, und können gezogen werden. Auf die kleinen Federn auf der runden, dicklichen Seite der Sperrplatten aufpassen!

Wenn man den alten Zylinder gleich zerlegen kann, ist es einfach: einfach die Sperrplättchen aus dem alten 1:1 in den neuen packen. Fertig ist die Laube.



Abbildung 6: alle Einzelteile des Kerns

Ich hatte es hier nicht ganz so einfach, ich habe den alten durch umstecken der Sperrplatten „passend“ gemacht. Lediglich die letzte Platte passte nicht, und wurde abgefeilt. Selbst wenn die Platten nur halb so weit rausragen, wie die letzte auf dem Bild 7, werden sie klemmen. Wenn ich das richtig gesehen habe, gibt es nur 3 verschiedene Sperrplatten.

Beim abfeilen muss man tunlichst drauf achten, dass die Sperrplatte nicht über den Kern hinausragt, und dass vor allem der Oberste der winzig kleinen Sägezähne links und rechts rund gefeilt wird. Sonst hakt der Kern später.

**Beachte: Jedes abfeilen einer der 9 Sperrplatten reduziert die Schließesicherheit des Zylinders, da an der entsprechenden Stelle zukünftig Schlüssel mit 2 oder gar allen 3 Höhen passen. Je nach dem, wie viel abgefeilt werden musste.**

Das Abfeilen sollte also nur eine Notlösung darstellen.



Abbildung 7: Passprobe, die markierte Sperrplatte passt nicht



Abbildung 8: Hier mal der Unterschied zwischen 15 Jahren Schlüsseldienst

Der linke (15 Jahre im Einsatz befindliche) Schlüssel hakt übrigens gewaltig in allen anderen Schlössern im Auto, und auch in dem jetzt reparierten. Der alte Schlossmantel der Fahrerseite hatte schon deutliche Rillen, weswegen der Schlüssel dort nicht hakte...

Wenn der Kern sich problemlos im Schließzylinder drehen lässt, alles wieder zusammenbauen. Um die kleine Abdeckplatte, die Feder und den Deckel wieder aufs Schloss zu bekommen, ein kleiner Trick:

1. Die Kappe über den Schlüssel stecken
2. die kleine Feder wieder einsetzen und die Abdeckklappe richtig positionieren
3. den Schlüssel so ins Schloss stecken, dass die Klappe normal nach innen geklappt wird.

Damit hat man dann wieder beide Hände frei, um den Deckel wieder in Ruhe festzubördeln.



Abbildung 9: Finaler Zusammenbau des Kerns

Gute Fahrt! ;)