

2.12 Differential Öl vorne mit Stahlbussystem

2.12.1 Datum, Ort und Kilometerstand

Kilometerstand: 80'512 km
Datum: 14.11.2019
Ort: Selfmech Dietikon

2.12.2 Zusammenfassung

Mit dem Einsetzen des Stahlbus-Systems, siehe 2.2.4 ist es kinderleicht. Zuerst die Ablassschraube öffnen und das Öl herauslassen. Lange abtropfen lassen, damit die Füllmenge stimmt. Während der "Abtropfzeit" kann man sich um das hintere Diff kümmern.

Danach das Stahlbussystem setzen und mit der Spritze die 600ml Öl einpressen. Um die Messung noch genauer zu machen, 700ml in den Massbehälter geben und eindrücken, bis am Schluss noch 100ml.

Nachdem man die Abdeckung abgeschraubt hat, ist es sehr gut zugänglich.

Bezüglich Öl habe ich mich für das Castrol entschieden, da es in allen Foren gelobt wird und gut zu Benz passt. Klar könnte man ein 85W90 nehmen und etwas sparen, allerdings sind die Kosten für 1 Liter Castrol mit rund 16€ sehr überschaubar.

<http://www.rodionenkin.de/de/pages/mb-reparaturanleitungen/oelwechsel-differential.php>

2.12.3 Benötigtes Material

- Stahlbus Schraube M12 x 1.5mm mit 20 Nm Anzugsmoment gemäss WIS "AR33.30-P-0525SYZ"
- 600ml Hypoidgetriebeöl 85W90 gemäss WIS " AR33.30-P-0525SYZ", Ich habe das Castrol Syntrox Limited Slip 75W140 verwendet.
- Drehmoment Schlüssel und Schlüssel für die Abdeckung unten.

2.12.4 Optionales Material

- Curil T zum dichten der neuen Schraube. Ich habe das angewendet, würde es beim nächsten mal wieder machen, da die Schraube nun für ewig gesetzt ist. Die Abluftzeit von Curil T beträgt 5-10 Minuten.

2.12.5 Drehmomente

- Verschlusschraube (Stahlbus) mit 20Nm anziehen.

2.12.6 Bilder vom Workshop



Abb. 75: Altes und neues Öl Vorderachse



Abb. 76: 100ml Rest nach dem Befüllen des Differentials vorne



Abb. 77: Curil T zum abdichten des Stahlbusventils mit Stahlbusventil



Abb. 78: Kilometerstand

2.13 Differential Öl hinten

2.13.1 Datum, Ort und Kilometerstand

Kilometerstand: 80'512 km
 Datum: 14.11.2019
 Ort: Selfmech Dietikon

2.13.2 Zusammenfassung

Öffnungen rund um die beiden Schrauben reinigen. Die Einfüllschraube rausdrehen (14er Inbus) und rein interessehalber Finger rein und Ölstand checken, falls es nicht von selbst schon rausläuft. Es empfiehlt sich immer: zuerst die Einfüllschraube aufdrehen - damit man nachher nicht blöd da steht, wenn man das Öl abgelassen hat, aber sich die Einfüllschraube nicht aufschrauben lässt.

Ablaßschraube (ebenfalls 14er Inbus) rausdrehen, Öl ablassen und abtropfen lassen und mit Hypoid-Öl durchspülen. Zum verschliessen ist es besser neue Schrauben zu verwenden. Sollten die alten Schrauben kein Dichtmittel aufgetragen haben, Curil T

verwenden. Man könnte auch die alten verwenden, allerdings kosten neue Schrauben weniger als 2€, womit es für mich keinen Sinn macht, die alten Schrauben zu verwenden.

Ablassschraube reindrehen (Anzugsdrehmoment 50Nm). Danach Öl einfüllen bis es aus der Einfüllöffnung austritt. Danach Einfüllschraube zudrehen (Anzugsdrehmoment 50Nm).

Wenn man die Bilder anschaut, hat sich dieser Eingriff gelohnt. Sollte man gemäss Eric früher, so nach 60tkm machen.

2.13.3 Benötigtes Material

- 2 x Verschlusschrauben Einlass und Auslass (A3529970032). Der Preis bei Fischer beträgt 1.73€
- 1.9 Liter Hypoidgetriebeöl Castrol Syntrox Limited Slip 75W140. Auch hier könnte man günstigeres Öl nehmen, was sich nicht wirklich lohnt.
- Drehmomentschlüssel 50Nm
- Spritze & Schlauch zu Füllen
- Papier anstatt Lappen, das man gleich entsorgen kann.

2.13.4 Optionales Material

- Keines

2.13.5 Drehmomente

- 50Nm für die Verschlusschrauben

2.13.6 Bilder vom Workshop

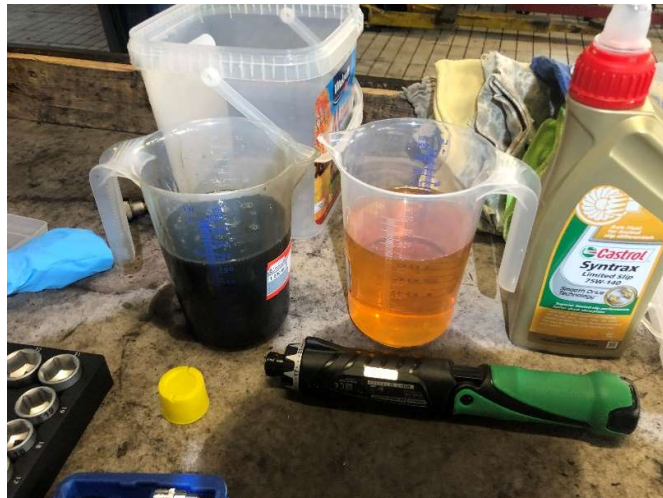


Abb. 79: Rechnung Batterie



Abb. 80: Curil T zum abdichten der Schrauben



Abb. 81: Kilometerstand