

STROMVERSORGUNGSSYSTEME

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite		Seite
FUNKTIONSBESCHREIBUNG		AUS- UND EINBAU	
STROMVERSORGUNGSSYSTEME	1	ZENTRALE STROMVERSORGUNG (PDC)	5
ZENTRALE STROMVERSORGUNG (PDC)	1	SICHERUNG FÜR STROMVERBRAUCHER	
SICHERUNG FÜR STROMVERBRAUCHER		BEI AUSGESCHALTETER ZÜNDUNG (IOD)	7
BEI AUSGESCHALTETER ZÜNDUNG (IOD)	2	SICHERUNGS-/ANSCHLUSSKASTEN	7
SICHERUNGS-/ANSCHLUSSKASTEN	3	FONDSTECKDOSE	9
STECKVERBINDER FÜR		ZERLEGUNG UND ZUSAMMENBAU	
STROMVERBRAUCHER BEI		ZENTRALE STROMVERSORGUNG (PDC)	10
AUSGESCHALTETER ZÜNDUNG (IOD)	4	SPEZIALWERKZEUGE	
FONDSTECKDOSE	5	STROMVERSORGUNGSSYSTEME	14
FEHLERSUCHE UND PRÜFUNG			
FONDSTECKDOSE	5		

FUNKTIONSBESCHREIBUNG

STROMVERSORGUNGSSYSTEME

BESCHREIBUNG

Das vorliegende Kapitel behandelt die verschiedenen serienmäßig eingebauten bzw. als Zusatzausstattung erhältlichen Stromversorgungskomponenten. Das Stromversorgungssystem für Fahrzeuge dieses Typs umfaßt die folgenden Bauteile:

- Zentrale Stromversorgung (PDC);
- Sicherungs-/Anschlußkasten;
- Fondsteckdose.

Das Stromversorgungssystem enthält weiterhin diverse Steuer- und Schutzkomponenten für Stromkreise; hierzu zählen unter anderem:

- Überlastschalter mit automatischer Rückstellung;
- Flachstecksicherungen;
- Sammelleiter;
- Sicherungseinsätze;
- Kabelverbindungen;
- Blinkgeber;
- Schmelzsicherungen;
- Relais.

Nachstehend werden die Hauptbauteile des Stromversorgungssystems beschrieben. Näheres zu den Funktionen sowie zur Verwendung dieser Bauteile siehe Bedienungsanleitung des Fahrzeugs. Näheres zu Stromkreisen und zur Lage von Bauteilen siehe Index in diesem Werkstatthandbuch.

FUNKTIONSWEISE

Das Stromversorgungssystem für Fahrzeuge dieses Typs ist so ausgelegt, daß der Strom für die zahlreichen serienmäßig eingebauten oder als Zusatzausstattung erhältlichen elektrischen und elektronischen Motor-, Getriebe-, Komfort- oder Hilfssysteme geschützt, zuverlässig, zentral und leicht erreichbar verteilt werden kann. Außerdem enthält das System zentrale Punkte, an denen Defekte in Stromkreisen leicht aufgespürt werden können und an denen Strom zur Versorgung von nachträglich eingebauten elektrischen Verbrauchern abgegriffen werden kann.

ZENTRALE STROMVERSORGUNG (PDC)

BESCHREIBUNG

Die Verteilung der gesamten elektrischen Energie auf die einzelnen Fahrzeugsysteme erfolgt über die serienmäßig eingebaute PDC (Abb. 1). Das Kunststoffgehäuse der PDC befindet sich rechts vorn im Motorraum zwischen der Batterie und dem rechten vorderen Innenkotflügel. Die PDC enthält bis zu fünfzehn Maxi-Sicherungseinsätze, welche die früheren Leitungs-Schmelzsicherungen ersetzen, sowie bis zu dreizehn Mini-Flachstecksicherungen und bis zu zehn ISO-Relais (zwei Standardrelais und acht Mikrorelais).

Das PDC-Gehäuse ist im Motorraum an drei Stellen befestigt. Halterungen an beiden Seiten der PDC rasten in entsprechenden Aufnahmen am Batterieträger ein. Die PDC ist in den Kabelbaum des rechten Hauptscheinwerfers und der Spritzwand integriert, der auf der Unterseite der PDC aus dieser

FUNKTIONSBESCHREIBUNG (Fortsetzung)

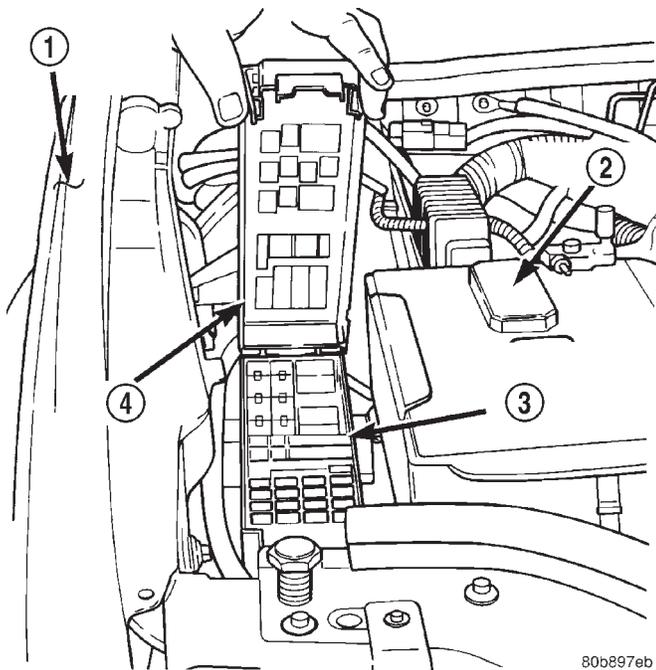


Abb. 1 Lage der zentralen Stromversorgung (PDC)

- 1 – KOTFLÜGEL RECHTS
- 2 – BATTERIE
- 3 – ZENTRALE STROMVERSORGUNG (PDC)
- 4 – ABDECKUNG

herausgeführt wird. Das PDC-Gehäuse weist eine Kunststoffabdeckung auf, die auf der Vorderseite mit zwei Laschen und auf der Rückseite mit Schnäppern über einem Haltebolzen auf der Rückseite des PDC-Gehäuses befestigt ist. Die PDC-Abdeckung läßt sich für Wartungsarbeiten leicht abnehmen. Auf der Innenseite der Abdeckung ist die Lage der einzelnen Sicherungen und Relais kenntlich gemacht; außerdem ist dort ein Sicherungsabzieher angebracht.

Die obere PDC-Abdeckung, die untere PDC-Abdeckung, die Relaisräger, die Relaiskassetten und der B(+)-Stehbolzenträger können jeweils einzeln ausgetauscht werden. Das PDC-Gehäuse, die Sicherungsträger und die Sammelleiter können nicht instandgesetzt oder einzeln ausgetauscht werden, sondern sind im Fall eines Defekts oder einer Beschädigung zusammen mit dem Kabelbaum des rechten Hauptscheinwerfers und der Spritzwand auszutauschen.

FUNKTIONSWEISE

Der gesamte Strom von der Batterie und vom Lichtmaschinenausgang wird über zwei Kabel und eine Doppelöse zur PDC geführt. Die Doppelöse wird mit zwei Muttern an den beiden B(+)-Stehbolzen am vorderen Ende des PDC-Gehäuses befestigt. Die PDC-Abdeckung kann für Arbeiten an den B(+)-Stehbolzen, den Sicherungen oder den Relais abgebaut

werden. Der interne Anschluß aller PDC-Stromkreise erfolgt über ein weitverzweigtes Netz aus Kabeln und Sammelleitern. Näheres zu einzelnen Stromkreisen siehe **“Zentrale Stromversorgung (PDC)”** im Index dieses Werkstatthandbuchs.

SICHERUNG FÜR STROMVERBRAUCHER BEI AUSGESCHALTETER ZÜNDUNG (IOD)

BESCHREIBUNG

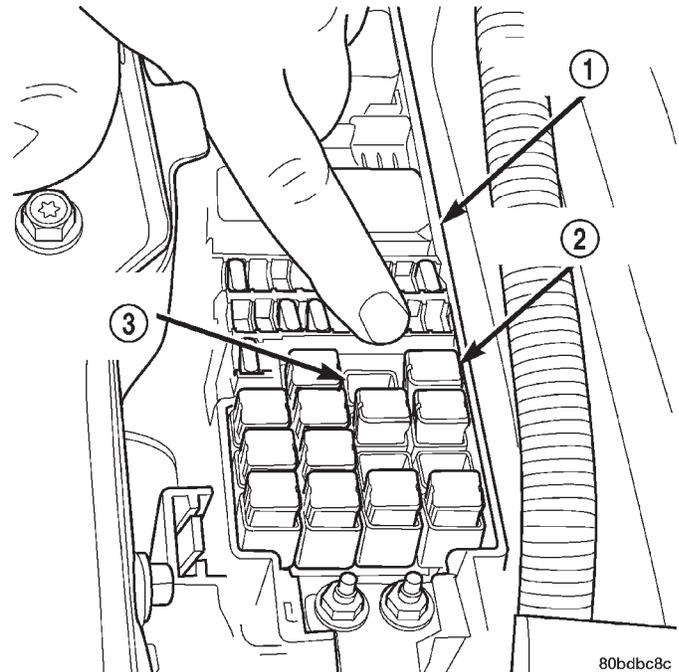


Abb. 2 Sicherung für Stromverbraucher bei ausgeschalteter Zündung (IOD)

- 1 – ZENTRALE STROMVERSORGUNG (PDC)
- 2 – SICHERUNG FÜR STROMVERBRAUCHER BEI AUSGESCHALTETER ZÜNDUNG (IOD)
- 3 – STECKPLATZ/IOD-SICHERUNG

Alle Fahrzeuge sind mit einer IOD-Sicherung ausgestattet (Abb. 2), die von ihrem Steckplatz in der zentralen Stromversorgung (PDC) abgezogen wird, wenn das Fahrzeug das Werk zum Versand verläßt. Beim Händler muß diese Sicherung vor Auslieferung des Fahrzeugs an den Kunden wieder in Steckplatz 15 in der PDC eingesetzt werden.

Die PDC weist eine Abdeckung aus Kunststoff auf, die für Arbeiten an den Sicherungen und Relais in der PDC abgebaut werden kann. Die Abdeckung ist mit Laschen und Bolzen befestigt. Auf der Unterseite der PDC-Abdeckung ist die Lage der einzelnen Sicherungen und Relais kenntlich gemacht. Die IOD-Sicherung ist ein 50-A-Maxi-Sicherungseinsatz, der nach dem Abziehen von seinem Steckplatz in einem freien Steckplatz in der PDC eingesetzt werden kann.

FUNKTIONSBESCHREIBUNG (Fortsetzung)

FUNKTIONSWEISE

Stromverbrauch bei ausgeschalteter Zündung ist ein ganz normaler Vorgang, bei dem die Batterie auch dann Strom abgeben muß, wenn die Zündung nicht eingeschaltet ist. Über die IOD-Sicherung werden beispielsweise der Radiospeicher, die Zeituhr und Bereitschaftsfunktionen einiger Steuergeräte sowie andere elektrische Verbraucher bei ausgeschalteter Zündung mit Spannung versorgt. Der Grund, warum die IOD-Sicherung vor dem Verlassen des Werks abgezogen wird, besteht darin, einem allzu starken Entladen der Batterie so vorzubeugen, daß das Fahrzeug dennoch aufgeladen, abgeladen und rangiert werden kann.

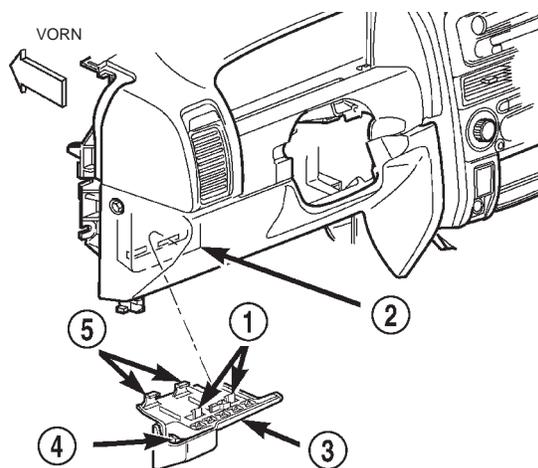
Die IOD-Sicherung wird vom Steckplatz 15 in der zentralen Stromversorgung (PDC) abgezogen, wenn das Fahrzeug das Werk zum Versand verläßt. Beim Händler muß diese Sicherung vor Auslieferung des Fahrzeugs an den Kunden wieder in Steckplatz 15 in der PDC eingesetzt werden, damit alle elektrischen Systemfunktionen wieder zur Verfügung stehen. Nachdem das Fahrzeug für die Übergabe an den Kunden vorbereitet wurde, übernimmt die IOD-Sicherung die gleiche Funktion wie andere Sicherungen für den abgesicherten B(+)-Stromkreis, d.h. sie hat keine besondere Bedeutung bei Wartungs- oder Fehlersucharbeiten in einer Händlerwerkstatt.

Soll das Fahrzeug über einen längeren Zeitraum (mindestens 4 Wochen lang) nicht bewegt werden, so kann der Fahrzeugbesitzer durch Abziehen der IOD-Sicherung einem allzu starken Entladen der Batterie vorbeugen. Dabei ist allerdings zu bedenken, daß in diesem Fall bestimmte elektrische Verbraucher weiterhin von der Batterie mit Spannung versorgt werden, so daß eine geringe Entladung nicht zu vermeiden ist. Bei einer längeren Lagerung des Fahrzeugs empfiehlt es sich außerdem, das Batterie-Minuskabel (-) abzuklemmen, um die Batterieentladung zu minimieren; außerdem sollte die Batterie während der Lagerung regelmäßig überprüft und geladen werden, damit sie nicht entladen bzw. beschädigt wird. Näheres zu Arbeiten an der Batterie siehe **“Batterie”** im Index dieses Werkstatthandbuchs.

SICHERUNGS-/ANSCHLUSSKASTEN

BESCHREIBUNG

Der Sicherungs-/Anschlußkasten befindet sich auf der Fahrerseite im Fahrzeuginnenraum unten an der Instrumententafel (Abb. 3). Im Sicherungs-/Anschlußkasten sind die Funktionen des früher verwendeten Sicherungskastens und der Relaisgruppe zusammengefaßt. Hierdurch werden zahlreiche elektronische Bauteile zentral angeordnet, was die Verteilung des Stroms zu den verschiedenen elektrischen



80b6b36f

Abb. 3 Lage des Sicherungs-/Anschlußkastens

- 1 - HINTERE SCHNÄPPER
- 2 - SICHERUNGS-/ANSCHLUSSKASTEN UND FAHRZEUGCOMPUTER
- 3 - SICHERUNGSABDECKUNG/INSTRUMENTENTAFEL
- 4 - SEITLICHER SCHNÄPPER
- 5 - VORDERE SCHNÄPPER

Systemen im Fahrzeug vereinfacht. Außerdem entfallen auf diese Weise zahlreiche Kabelverbindungen. Der Sicherungs-/Anschlußkasten hat Aufnahmemöglichkeiten für bis zu 33 Mini-Flachstecksicherungen, bis zu zwei Überlastschaltern mit automatischer Rückstellung, den elektronischen Kombi-Blinkgeber, das Modul/Tagfahrlicht (nur bei Fahrzeugen für den kanadischen Markt) und bis zu zwölf ISO-Relais (drei Standardrelais und neun Mikrorelais). Der Sicherungs-/Anschlußkasten ist mit dem Fahrzeugcomputer zu einer gemeinsamen Baueinheit zusammengefaßt und über einen integrierten Steckverbinder an ihm angeschlossen. Näheres zum Fahrzeugcomputer siehe **“Fahrzeugcomputer”** im Index dieses Werkstatthandbuchs.

Das Kunststoffgehäuse des Sicherungs-/Anschlußkastens ist mit integrierten Halterungen versehen, die mit zwei Schrauben und zwei Halteclips an der Lenksäulenhalterung hinter der Lenksäulenabdeckung der Instrumententafel befestigt sind. Der Sicherungs-/Anschlußkasten befindet sich oberhalb der Sicherungsabdeckung an der Instrumententafel, wo er zusammen mit dem Fahrzeugcomputer und dem 16-poligen Steckverbinder/Datenübertragung mit Schnäppern an der Sicherungsabdeckung befestigt ist. Wenn die Sicherungsabdeckung nach unten gezogen wird, werden die Schnäpper gelöst, so daß alle Sicherungen, Relais und Kabelbaum-Steckverbinder des Sicherungs-/Anschlußkastens freiliegen. Oben an der Sicherungsabdeckungen sind ein Sicherungsabzieher und Ersatzsicherungen angebracht. Näheres zur Sicherungsabdeckung siehe **“Sicherungsabdek-**

FUNKTIONSBESCHREIBUNG (Fortsetzung)

kung an der Instrumententafel“ im Index dieses Werkstatthandbuchs.

Der Sicherungs-/Anschlußkasten kann nicht instandgesetzt werden. Ist einer der internen Stromkreise im Sicherungs-/Anschlußkasten defekt oder ist der Sicherungs-/Anschlußkasten selbst defekt oder beschädigt, so muß er komplett ausgetauscht werden. Der Fahrzeugcomputer kann einzeln ausgetauscht werden.

FUNKTIONSWEISE

Alle Kabel, die in den oder aus dem Sicherungs-/Anschlußkasten heraus geführt werden, sind über fünf Kabelbaum-Steckverbinder an den entsprechenden Steckbuchsen des Sicherungs-/Anschlußkastens angeschlossen. Der interne Anschluß aller Stromkreise im Sicherungs-/Anschlußkasten erfolgt über eine Leiterplatte. Weiterhin sind zwei Kabelbaum-Steckverbinder an entsprechenden Steckbuchsen des Fahrzeugcomputers angeschlossen. Näheres zu Stromkreisen des Sicherungs-/Anschlußkastens siehe **“Sicherungs-/Anschlußkasten”** in Kapitel 8W, **“Schaltpläne”**.

STECKVERBINDER FÜR STROMVERBRAUCHER BEI AUSGESCHALTETER ZÜNDUNG (IOD)

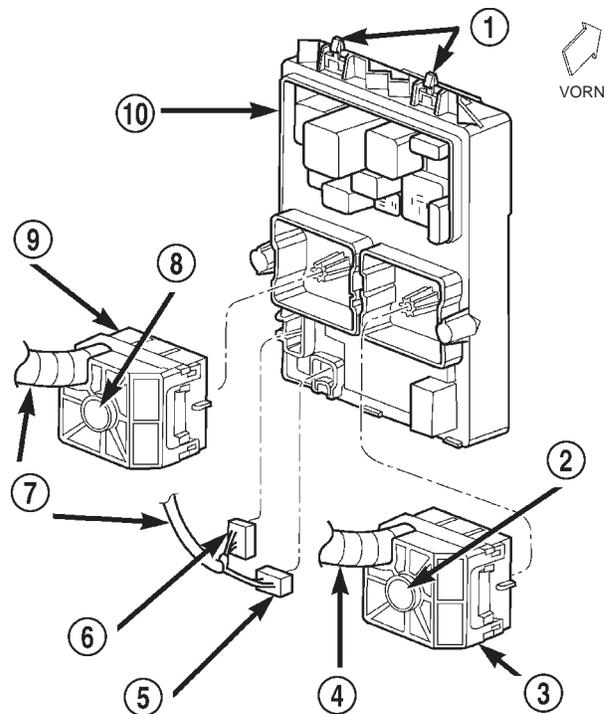
BESCHREIBUNG

Bei allen Fahrzeugen ist ein IOD-Steckverbinder eingebaut, der über eine angegossene Steckbuchse unten an der Rückseite des Sicherungs-/Anschlußkastens angeschlossen ist (Abb. 4). Der Sicherungs-/Anschlußkasten befindet sich oberhalb der Sicherungsabdeckung an der Instrumententafel, wo er zusammen mit dem Fahrzeugcomputer und dem 16-poligen Steckverbinder/Datenübertragung mit Schnäppern an der Sicherungsabdeckung befestigt ist. Wenn die Sicherungsabdeckung nach unten gezogen wird, werden die Schnäpper gelöst, so daß alle Sicherungen, Relais und Kabelbaum-Steckverbinder des Sicherungs-/Anschlußkastens freiliegen. Näheres zur Sicherungsabdeckung siehe **“Sicherungsabdeckung an der Instrumententafel”** im Index dieses Werkstatthandbuchs.

FUNKTIONSWEISE

Stromverbrauch bei ausgeschalteter Zündung ist ein ganz normaler Vorgang, bei dem die Batterie auch dann Strom abgeben muß, wenn die Zündung nicht eingeschaltet ist. Über den IOD-Steckverbinder werden beispielsweise der Radiospeicher, die Zeituhr und Bereitschaftsfunktionen einiger Steuergeräte sowie andere elektrische Verbraucher bei ausgeschalteter Zündung mit Spannung versorgt.

Soll das Fahrzeug über einen längeren Zeitraum (mindestens drei Wochen lang) nicht bewegt werden



80b6b3ad

Abb. 4 Steckverbinder für Stromverbraucher bei ausgeschalteter Zündung (IOD)

- 1 – HALTECLIPS
- 2 – SCHRAUBE
- 3 – STECKVERBINDER/SPRITZWAND
- 4 – KAROSSERIE-KABELBAUM LINKS
- 5 – STECKVERBINDER FÜR STROMVERBRAUCHER BEI AUSGESCHALTETER ZÜNDUNG (IOD)
- 6 – STECKVERBINDER/B+ (ABGESICHERT)
- 7 – KAROSSERIE-KABELBAUM RECHTS
- 8 – SCHRAUBE
- 9 – STECKVERBINDER/SPRITZWAND
- 10 – SICHERUNGS-/ANSCHLUSSKASTEN

(kurzzeitige Lagerung), so kann der Fahrzeugbesitzer durch Abziehen des IOD-Steckverbinders vom Sicherungs-/Anschlußkasten einem allzu starken Entladen der Batterie vorbeugen. Hierbei ist allerdings zu bedenken, daß in diesem Fall bestimmte elektrische Verbraucher weiterhin von der Batterie mit Spannung versorgt werden, so daß eine geringe Entladung nicht zu vermeiden ist. Bei einer mittleren Lagerzeit des Fahrzeugs (drei bis vier Wochen) empfiehlt es sich außerdem, die IOD-Sicherung von der zentralen Stromversorgung (PDC) abzuziehen, um die Batterieentladung zu minimieren; außerdem sollte die Batterie während der Lagerung regelmäßig überprüft und geladen werden, damit sie nicht entladen bzw. beschädigt wird. Näheres zur IOD-Sicherung und zur Batterie siehe **“Sicherung für Stromverbraucher bei ausgeschalteter Zündung (IOD)”** und **“Batterie”** im Index dieses Werkstatthandbuchs.

FUNKTIONSBESCHREIBUNG (Fortsetzung)

FONDSTECKDOSE

BESCHREIBUNG

Bei Fahrzeugen dieses Typs ist eine Fondsteckdose als Zusatzausstattung erhältlich. Sie ist am rechten unteren Seitenteil im Laderaum neben der rechten Heckklappensäule angebracht. Ist kein Verbraucher an der Steckdose angeschlossen, so kann sie mit einer Abdeckkappe verschlossen werden; die Kappe ist an einem Band befestigt, das an der Steckdosenaufnahme angebracht ist. Die Steckdose sieht zwar aus wie die Aufnahme eines herkömmlichen Zigarettenanzünders, enthält jedoch nicht die beiden Halteclips, mit der bei einem Zigarettenanzünder das Heizelement am isolierten Kontakt fixiert wird.

Die Steckdose und die Abdeckkappe können jeweils einzeln ausgetauscht werden. Die Steckdose kann nicht instandgesetzt werden, sondern ist im Fall eines Defekts oder einer Beschädigung auszutauschen.

FUNKTIONSWEISE

Das Gehäuse der Steckdose ist an Masse gelegt, und ein isolierter Kontakt an der Unterseite des Gehäuses wird über eine Sicherung in der zentralen Stromversorgung (PDC) und über eine Sicherung im Sicherungs-/Anschlußkasten ständig mit Batteriespannung versorgt. Näheres zu den Stromkreisen der Fondsteckdose siehe **“Hupen/Zigarettenanzünder/Steckdose”** im Index dieses Werkstatthandbuchs.

FEHLERSUCHE UND PRÜFUNG

FONDSTECKDOSE

Näheres zu Stromkreisen und zur Lage von Bauteilen siehe **“Hupen/Zigarettenanzünder/Steckdose”** im Index dieses Werkstatthandbuchs.

VORSICHT! VOR ARBEITEN AN BAUTEILEN DES AIRBAGSYSTEMS ERST DAS BATTERIE-MINUSKABEL (-) ABKLEMMEN UND ELEKTRISCH ISOLIEREN. HIERDURCH WIRD DIE FUNKTION DES AIRBAGSYSTEMS VORÜBERGEHEND STILLGELEGT. VOR WEITEREN ARBEITEN ERST ZWEI MINUTEN LANG WARTEN, BIS SICH DER SYSTEMKONDENSATOR ENTLADEN HAT. WIRD DIES NICHT BEACHTET, SO BESTEHT VERLETZUNGSGEFAHR AUFGRUND EINES VERSEHENTLICH AUFGEBLASENEN AIRBAGS!

(1) Sicherung für den abgesicherten B(+)-Stromkreis im Sicherungs-/Anschlußkasten überprüfen. Ist die Sicherung in Ordnung, weiter mit Schritt 2; andernfalls nach Bedarf den Kurzschluß im Stromkreis beheben oder das defekte Bauteil instandsetzen und die durchgebrannte Sicherung ersetzen.

(2) Spannung an der Sicherung für den abgesicherten B(+)-Stromkreis im Sicherungs-/Anschlußkasten messen. Liegt Batteriespannung an, weiter mit Schritt 3; andernfalls Unterbrechung im abgesicherten B(+)-Stromkreis zur zentralen Stromversorgung (PDC) nach Bedarf beheben.

(3) Abdeckkappe von der Fondsteckdose abnehmen. Durchgang zwischen der Innenhülse der Steckdosenaufnahme und einem guten Massepunkt prüfen. Besteht Durchgang, weiter mit Schritt 4; andernfalls weiter mit Schritt 5.

(4) Spannung am isolierten Kontakt auf der Rückseite der Steckdosenaufnahme messen. Liegt Batteriespannung an, weiter mit Schritt 5.

(5) Batterie-Minuskabel (-) abklemmen und elektrisch isolieren. Fondsteckdose vom hinteren Seitenteil abbauen. Durchgang zwischen dem Pol für den Massestromkreis im Kabelbaum-Steckverbinder der Fondsteckdose und einem guten Massepunkt prüfen. Besteht Durchgang, weiter mit Schritt 6; andernfalls die Unterbrechung im Massestromkreis nach Bedarf beheben.

(6) Batterie-Minuskabel (-) wieder anschließen. Spannung am Pol für den abgesicherten B(+)-Stromkreis im Kabelbaum-Steckverbinder der Fondsteckdose messen. Liegt Batteriespannung an, die defekte Steckdosenaufnahme austauschen; andernfalls die Unterbrechung im abgesicherten B(+)-Stromkreis zur Sicherung im Sicherungs-/Anschlußkasten nach Bedarf beheben.

AUS- UND EINBAU

ZENTRALE STROMVERSORGUNG (PDC)

Das PDC-Gehäuse, die Sicherungsträger und die Sammelleiter können nicht instandgesetzt oder einzeln ausgetauscht werden, sondern sind im Fall eines Defekts oder einer Beschädigung zusammen mit dem Kabelbaum des rechten Hauptscheinwerfers und der Spritzwand auszutauschen.

AUSBAU

(1) Batterie-Minuskabel (-) abklemmen und elektrisch isolieren.

(2) Die einzelnen Steckverbinder des Kabelbaums des rechten Hauptscheinwerfers und der Spritzwand abziehen. Näheres hierzu siehe **“Lage der Steckverbinder”** im Index dieses Werkstatthandbuchs.

(3) Alle Befestigungselemente lösen, mit denen die Masseösen des Kabelbaums des rechten Hauptscheinwerfers und der Spritzwand an der Karosserie und am Fahrwerk angebracht sind. Näheres zur Lage der Ösen siehe **“Lage der Steckverbinder”** im Index dieses Werkstatthandbuchs.

(4) Die einzelnen Halter lösen, mit denen der Kabelbaum des rechten Hauptscheinwerfers und der

AUS- UND EINBAU (Fortsetzung)

Spritzwand an der Karosserie und am Fahrwerk angebracht ist. Näheres zur Lage der Halter siehe **“Lage der Steckverbinder”** im Index dieses Werkstatthandbuchs.

(5) PDC-Abdeckung entriegeln und öffnen.

(6) Die beiden Muttern lösen, mit denen die Doppelöse des Batterie-/PDC-Kabelbaums an den B(+)-Stehbolzen der PDC befestigt ist (Abb. 5).

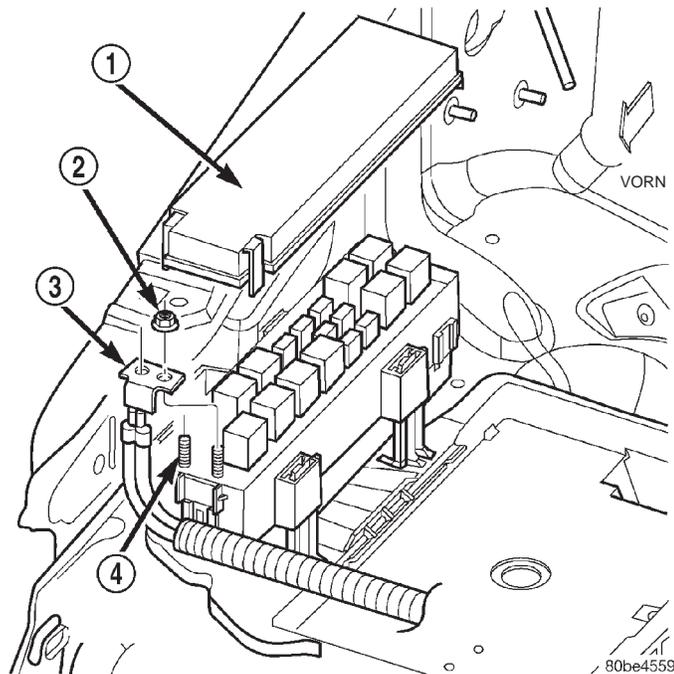


Abb. 5 Anschlüsse der zentralen Stromversorgung (PDC)

- 1 – OBERE PDC-ABDECKUNG
- 2 – MUTTER (2 STÜCK)
- 3 – ÖSE
- 4 – B(+)-STEBBOLZEN

(7) Doppelöse des Batterie-/PDC-Kabelbaums von den B(+)-Stehbolzen an der PDC abnehmen.

(8) Schnäpper der PDC-Halterung von den Laschen an den Aufnahmen des PDC-Gehäuses am Batterieträger lösen und PDC-Gehäuse nach oben ziehen, so daß die Halter von den Aufnahmen gelöst werden (Abb. 6).

(9) PDC samt Kabelbaum des rechten Hauptscheinwerfers und der Spritzwand aus dem Motorraum nehmen.

EINBAU

(1) PDC samt Kabelbaum des rechten Hauptscheinwerfers und der Spritzwand im Motorraum anhalten.

(2) Halter am PDC-Gehäuse mit den Aufnahmen am Batterieträger fluchten und PDC nach unten schieben, bis die Schnäpper der Halter an den Laschen der Aufnahmen einrasten.

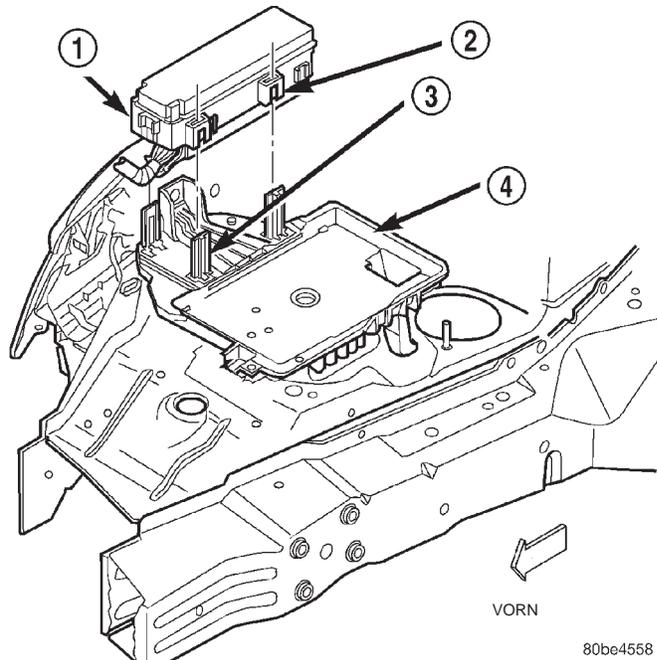


Abb. 6 Zentrale Stromversorgung (PDC) aus- und einbauen

- 1 – ZENTRALE STROMVERSORGUNG (PDC)
- 2 – HALTER
- 3 – AUFNAHMEN (3 STÜCK)
- 4 – BATTERIETRÄGER

(3) Doppelöse des Batterie-/PDC-Kabelbaums an den beiden B(+)-Stehbolzen der PDC anbringen.

(4) Die Muttern, mit denen die Doppelöse des Batterie-/PDC-Kabelbaums an den Stehbolzen an der PDC befestigt ist, aufdrehen und mit einem Anzugsmoment von 11,3 N·m (100 in. lbs.) festziehen.

(5) Die einzelnen Halter anbringen, mit denen der Kabelbaum des rechten Hauptscheinwerfers und der Spritzwand an der Karosserie und am Fahrwerk angebracht ist. Näheres zur Lage der Halter siehe **“Lage der Steckverbinder”** im Index dieses Werkstatthandbuchs.

(6) Alle Befestigungselemente anbringen, mit denen die Masseösen des Kabelbaums des rechten Hauptscheinwerfers und der Spritzwand an der Karosserie und am Fahrwerk angebracht sind. Näheres zur Lage der Ösen siehe **“Lage der Steckverbinder”** im Index dieses Werkstatthandbuchs.

(7) Die einzelnen Steckverbinder des Kabelbaums des rechten Hauptscheinwerfers und der Spritzwand anschließen. Näheres hierzu siehe **“Lage der Steckverbinder”** im Index dieses Werkstatthandbuchs. Befestigungsschrauben von Steckverbindern mit einem Anzugsmoment von 4,3 N·m (38 in. lbs.) festziehen.

(8) Batterie-Minuskabel (-) wieder anschließen.

AUS- UND EINBAU (Fortsetzung)

SICHERUNG FÜR STROMVERBRAUCHER BEI AUSGESCHALTETER ZÜNDUNG (IOD)

Die IOD-Sicherung wird immer dann vom Steckplatz 15 in der zentralen Stromversorgung (PDC) (Abb. 7) abgezogen, wenn das Fahrzeug das Werk zum Versand verläßt. Beim Händler muß diese Sicherung vor Auslieferung des Fahrzeugs an den Kunden wieder in ihren Steckplatz eingesetzt werden, damit alle elektrischen Systemfunktionen wieder zur Verfügung stehen.

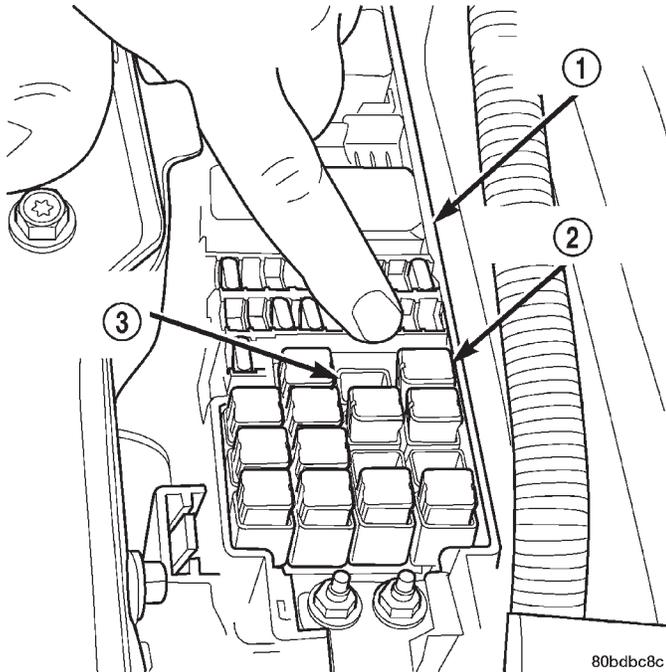


Abb. 7 Sicherung für Stromverbraucher bei ausgeschalteter Zündung (IOD)

- 1 – ZENTRALE STROMVERSORGUNG (PDC)
- 2 – SICHERUNG FÜR STROMVERBRAUCHER BEI AUSGESCHALTETER ZÜNDUNG (IOD)
- 3 – FREIER STECKPLATZ/IOD-SICHERUNG

HINWEIS: Vor dem Abziehen oder Einsetzen der IOD-Sicherung unbedingt die Zündung ausschalten, da andernfalls die Anzeige des Radios nicht korrekt funktioniert; diese Störung kann jedoch in der Regel durch erneutes Abziehen und Einsetzen der IOD-Sicherung bei ausgeschalteter Zündung behoben werden.

AUSBAU

- (1) Zündung ausschalten.
- (2) Die obere PDC-Abdeckung entriegeln und öffnen.
- (3) IOD-Sicherung von Steckplatz 15 in der PDC abziehen.
- (4) IOD-Sicherung in den freien Steckplatz 11 in der PDC einsetzen.

- (5) PDC-Abdeckung schließen und verriegeln.

EINBAU

- (1) Zündung ausschalten.
- (2) Die obere PDC-Abdeckung entriegeln und öffnen.
- (3) IOD-Sicherung vom Steckplatz 11 in der PDC abziehen.
- (4) Die Anschlußblitzen der IOD-Sicherung mit den entsprechenden Polen in Steckplatz 15 in der PDC fluchten.
- (5) IOD-Sicherung fest nach unten in den Steckplatz eindrücken.
- (6) PDC-Abdeckung schließen und verriegeln.

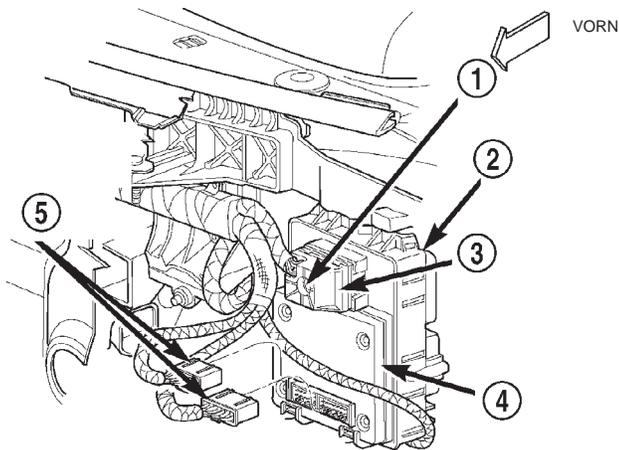
SICHERUNGS-/ANSCHLUSSKASTEN

VORSICHT! VOR ARBEITEN AN BAUTEILEN DES AIRBAGSYSTEMS ERST DAS BATTERIE-MINUSKABEL (-) ABKLEMMEN UND ELEKTRISCH ISOLIEREN. HIERDURCH WIRD DIE FUNKTION DES AIRBAGSYSTEMS VORÜBERGEHEND STILLGELEGT. VOR WEITEREN ARBEITEN ERST ZWEI MINUTEN LANG WARTEN, BIS SICH DER SYSTEMKONDENSATOR ENTLADEN HAT. WIRD DIES NICHT BEACHTET, SO BESTEHT VERLETZUNGSGEFAHR AUFGRUND EINES VERSEHENTLICH AUFGEBLASENEN AIRBAGS!

AUSBAU

- (1) Batterie-Minuskabel (-) abklemmen und elektrisch isolieren.
- (2) Sicherungsabdeckung vom Unterteil des Sicherungs-/Anschlußkastens abbauen. Näheres hierzu siehe **“Sicherungsabdeckung an der Instrumententafel”** im Index dieses Werkstatthandbuchs.
- (3) Lenksäulenabdeckung von der Instrumententafel abbauen. Näheres hierzu siehe **“Lenksäulenabdeckung”** im Index dieses Werkstatthandbuchs.
- (4) Hinter den Sicherungs-/Anschlußkasten greifen und die beiden Kabelbaum-Steckverbinder der Instrumententafel von den Steckbuchsen des Fahrzeugcomputers neben dem Unterteil des Sicherungs-/Anschlußkastens abziehen (Abb. 8).
- (5) Hinter den Sicherungs-/Anschlußkasten greifen und die Schraube lösen, mit welcher der Steckverbinder/Spritzwand an der Steckbuchse neben dem Ober- teil des Sicherungs-/Anschlußkastens befestigt ist, und den Steckverbinder abziehen.
- (6) Kabelbaum-Steckverbinder für den abgesicherten B(+)-Stromkreis und für Stromverbraucher bei ausgeschalteter Zündung (IOD) von den Steckbuchsen neben dem Unterteil des Sicherungs-/Anschlußkastens abziehen (Abb. 9).
- (7) Die Schrauben, mit denen der linke und der rechte Karosserie-Steckverbinder an den Steckbuch-

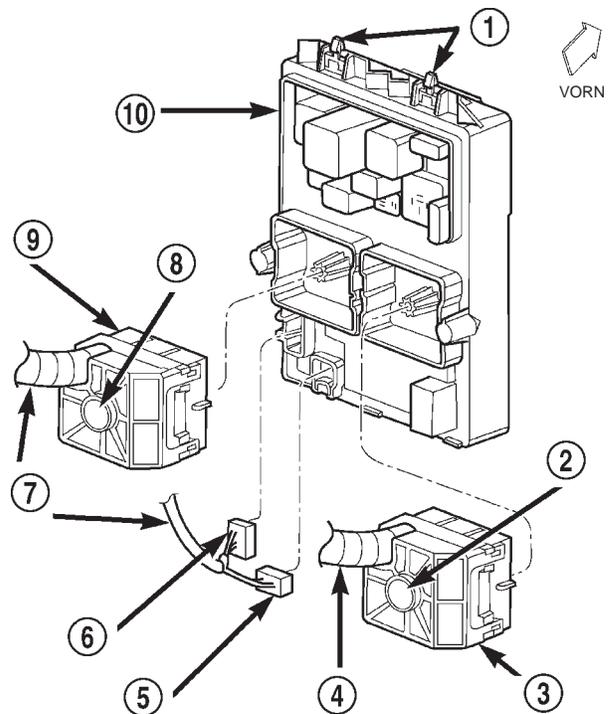
AUS- UND EINBAU (Fortsetzung)



80ba7774

Abb. 8 Anschlüsse des Sicherungs-/Anschlußkastens

- 1 – SCHRAUBE
- 2 – SICHERUNGS-/ANSCHLUSSKASTEN
- 3 – STECKVERBINDER/SPRITZWAND
- 4 – FAHRZEUGCOMPUTER
- 5 – KABELBAUM-STECKVERBINDER/INSTRUMENTENTAFEL



80b6b3ad

Abb. 9 Anschlüsse des Sicherungs-/Anschlußkastens

- 1 – HALTECLIPS
- 2 – SCHRAUBE
- 3 – STECKVERBINDER/SPRITZWAND
- 4 – KAROSSERIE-KABELBAUM LINKS
- 5 – STECKVERBINDER/STROMVERBRAUCHER BEI AUSGESCHALTETER ZÜNDUNG (IOD)
- 6 – STECKVERBINDER/B+ (ABGESICHERT)
- 7 – KAROSSERIE-KABELBAUM RECHTS
- 8 – SCHRAUBE
- 9 – STECKVERBINDER/SPRITZWAND
- 10 – SICHERUNGS-/ANSCHLUSSKASTEN

sen neben dem Mittelteil des Sicherungs-/Anschlußkastens befestigt sind, lösen und die Steckverbinder abziehen.

(8) Die beiden Schrauben lösen, mit denen der Sicherungs-/Anschlußkasten an der Lenksäulenhalterung befestigt ist (Abb. 10).

(9) Zum Lösen der beiden Clips, mit denen das Oberteil des Sicherungs-/Anschlußkastens an der Lenksäulenhalterung befestigt ist, das Unterteil des Sicherungs-/Anschlußkastens mit beiden Händen fassen und fest nach unten ziehen.

(10) Sicherungs-/Anschlußkasten von der Lenksäulenhalterung abnehmen.

EINBAU

HINWEIS: Soll ein neuer Sicherungs-/Anschlußkasten eingebaut werden, alle Sicherungen, Überlastschalter und Relais vom alten Sicherungs-/Anschlußkasten abbauen und an den entsprechenden Steckplätzen des neuen Sicherungs-/Anschlußkastens anbauen. Näheres hierzu siehe Abschnitt "Sicherungs-/Anschlußkasten" im Index dieses Werkstatthandbuchs. Außerdem muß der Fahrzeugcomputer vom alten Sicherungs-/Anschlußkasten abgebaut und am neuen Sicherungs-/Anschlußkasten angebaut werden. Näheres hierzu siehe "Fahrzeugcomputer" im Index dieses Werkstatthandbuchs.

(1) Sicherungs-/Anschlußkasten an der Einbaustelle an der Lenksäulenhalterung anhalten.

(2) Die Clips am Oberteil des Sicherungs-/Anschlußkastens mit den entsprechenden Aufnahmen in der Lenksäulenhalterung fluchten.

(3) Unterteil des Sicherungs-/Anschlußkastens mit beiden Händen fassen und fest nach oben drücken, so daß die beiden Clips einrasten, mit denen das Oberteil des Sicherungs-/Anschlußkastens an der Lenksäulenhalterung befestigt ist.

(4) Die beiden Schrauben, mit denen der Sicherungs-/Anschlußkasten an der Lenksäulenhalterung befestigt ist, eindrehen und mit einem Anzugsmoment von 2,2 N·m (20 in. lbs.) festziehen.

(5) Den linken und den rechten Karosserie-Steckverbinder an den Steckbuchsen neben dem Mittelteil des Sicherungs-/Anschlußkastens anschließen.

AUS- UND EINBAU (Fortsetzung)

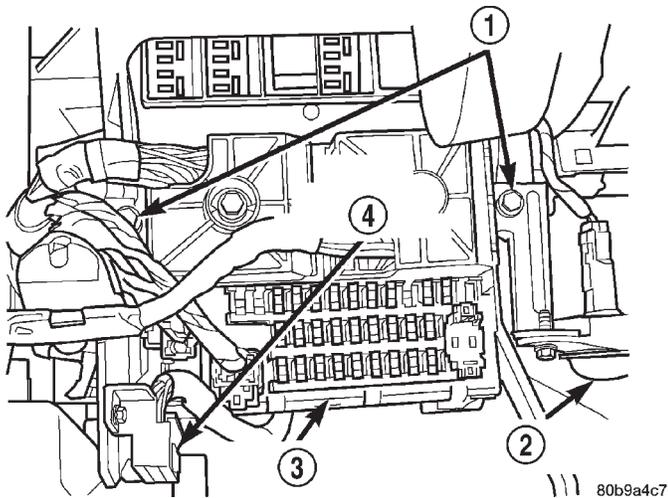


Abb. 10 Sicherungs-/Anschlußkasten aus- und einbauen

- 1 – SCHRAUBE (2 STÜCK)
- 2 – INNENRAUMLEUCHE/FAHRERSEITE
- 3 – SICHERUNGS-/ANSCHLUSSKASTEN
- 4 – 16-POLIGER STECKVERBINDER/DATENÜBERTRAGUNG

(6) Die Schrauben, mit denen der linke und der rechte Karosserie-Steckverbinder an den Steckbuchsen neben dem Mittelteil des Sicherungs-/Anschlußkastens befestigt sind, eindrehen und mit einem Anzugsmoment von 2,2 N·m (20 in. lbs.) festziehen.

(7) Kabelbaum-Steckverbinder für den abgesicherten B(+)-Stromkreis und für Stromverbraucher bei ausgeschalteter Zündung (IOD) an den Steckbuchsen neben dem Unterteil des Sicherungs-/Anschlußkastens anschließen.

(8) Hinter den Sicherungs-/Anschlußkasten greifen und den Steckverbinder/Spritzwand an der Steckbuchse neben dem Oberteil des Sicherungs-/Anschlußkastens anschließen.

(9) Die Schraube, mit welcher der Steckverbinder/Spritzwand an der Steckbuchse neben dem Oberteil des Sicherungs-/Anschlußkastens befestigt ist, eindrehen und mit einem Anzugsmoment von 2,2 N·m (20 in. lbs.) festziehen.

(10) Hinter den Sicherungs-/Anschlußkasten greifen und die beiden Kabelbaum-Steckverbinder der Instrumententafel an den Steckbuchsen des Fahrzeugcomputers neben dem Unterteil des Sicherungs-/Anschlußkastens anschließen.

(11) Lenksäulenabdeckung an der Instrumententafel anbauen. Näheres hierzu siehe **“Lenksäulenabdeckung”** im Index dieses Werkstatthandbuchs.

(12) Sicherungsabdeckung am Unterteil des Sicherungs-/Anschlußkastens anbauen. Näheres hierzu siehe **“Sicherungsabdeckung an der Instrumententafel”** im Index dieses Werkstatthandbuchs.

(13) Batterie-Minuskabel (-) wieder anschließen.

FONDSTECKDOSE

VORSICHT! VOR ARBEITEN AN BAUTEILEN DES AIRBAGSYSTEMS ERST DAS BATTERIE-MINUSKABEL (-) ABKLEMMEN UND ELEKTRISCH ISOLIEREN. HIERDURCH WIRD DIE FUNKTION DES AIRBAGSYSTEMS VORÜBERGEHEND STILLGELEGT. VOR WEITEREN ARBEITEN ERST ZWEI MINUTEN LANG WARTEN, BIS SICH DER SYSTEMKONDENSATOR ENTLADEN HAT. WIRD DIES NICHT BEACHTET, SO BESTEHT VERLETZUNGSGEFAHR AUFGRUND EINES VERSEHENTLICH AUFGEBLASENEN AIRBAGS!

AUSBAU

(1) Batterie-Minuskabel (-) abklemmen und elektrisch isolieren.

(2) Abdeckkappe von der Steckdose abziehen (Abb. 11).

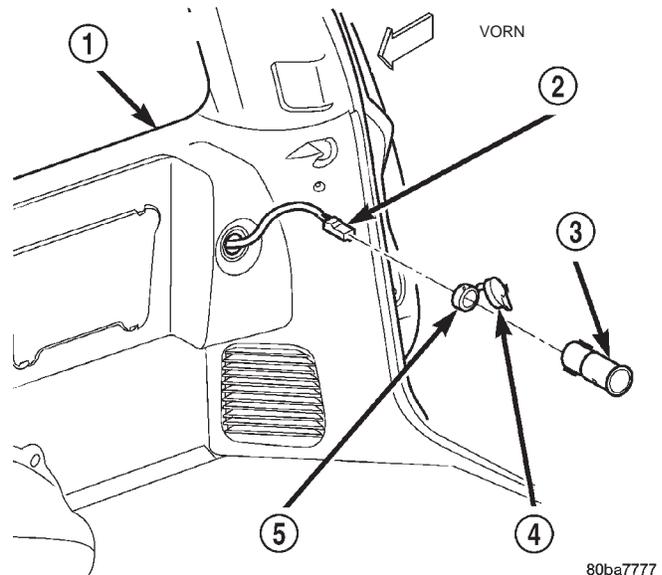


Abb. 11 Fondsteckdose aus- und einbauen

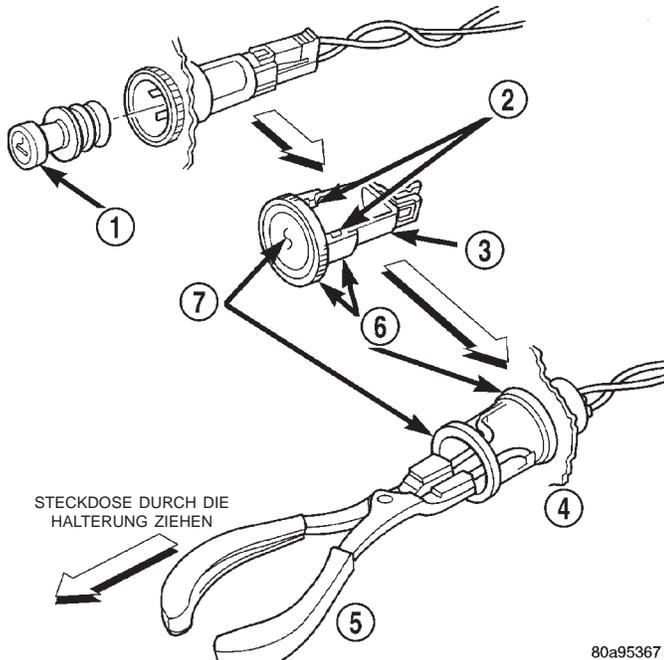
- 1 – SEITENTEIL RECHTS
- 2 – KAROSSIE-STECKVERBINDER RECHTS
- 3 – STECKDOSENAUFNAHME
- 4 – ABDECKKAPPE
- 5 – HALTERUNG

(3) In die Steckdosenaufnahme schauen und die Lage der rechteckigen Halter der Halterung notieren, mit der die Steckdose am rechten Seitenteil befestigt ist (Abb. 12).

(4) Eine Zange für Außensicherungsringe in die Steckdosenaufnahme stecken und die Zangenspitzen an den Haltern der Halterung ansetzen.

(5) Zangenspitzen zusammendrücken und Zange samt Steckdosenaufnahme mit einer Hin- und Herbewegung von der Halterung abziehen.

AUS- UND EINBAU (Fortsetzung)



80a95367

Abb. 12 Steckdose aus- und einbauen — Typisch

- 1 – KNOPF UND HEIZELEMENT
- 2 – HALTER - ZANGE HIER ANSETZEN
- 3 – STECKDOSE
- 4 – TEILWEISE AUSGEBAUT
- 5 – ZANGE FÜR AUSSENSICHERUNGSRINGE
- 6 – HALTERUNG
- 7 – STECKDOSE

(6) Steckdose so weit vom Seitenteil abnehmen, daß der Kabelbaum-Steckverbinder abgezogen werden kann.

(7) Den rechten Karosserie-Steckverbinder von der Steckbuchse an der Steckdose abziehen.

(8) Fondsteckdose aus dem Fahrzeug nehmen.

EINBAU

(1) Die Rippen auf der Außenseite der Steckdosenaufnahme mit den entsprechenden Nuten im Innern der Halterung fluchten.

(2) Steckdosenaufnahme ca. zur Hälfte in die Halterung einschieben.

(3) Den rechten Karosserie-Steckverbinder an der Steckbuchse an der Steckdose anschließen.

(4) Steckdose samt Halterung in die Öffnung am rechten Seitenteil einsetzen, so daß die Halterung mit dem Seitenblech fluchtet.

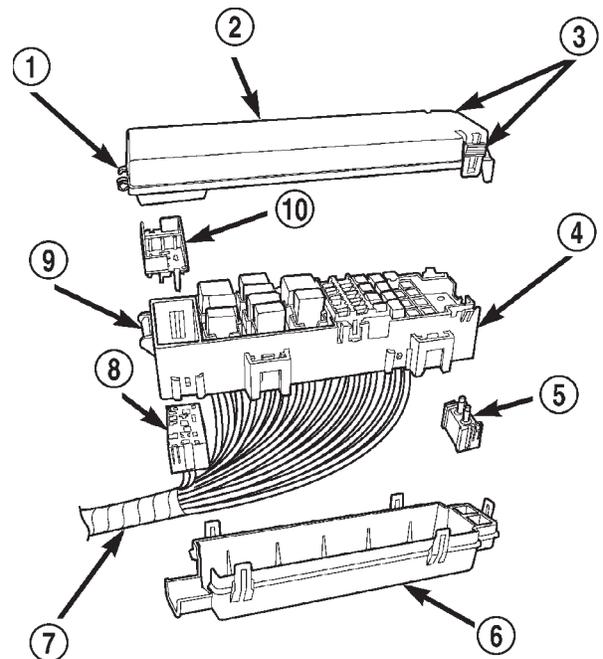
(5) Steckdosenaufnahme fest eindrücken, bis die Halter der Halterung vollständig in den entsprechenden Aufnahmen einrasten.

(6) Abdeckkappe an der Steckdose anbringen.

(7) Batterie-Minuskabel (-) wieder anschließen.

ZERLEGUNG UND ZUSAMMENBAU**ZENTRALE STROMVERSORGUNG (PDC)**

Die obere PDC-Abdeckung, die untere PDC-Abdeckung, der B(+)-Stehbolzenträger, die Relais träger und die Relaiskassetten können jeweils einzeln ausgetauscht werden (Abb. 13). Die obere PDC-Abdeckung kann ohne Ausbau der PDC abgebaut werden. Für Arbeiten an den übrigen Bauteilen der PDC muß diese ausgebaut und zerlegt werden. Näheres hierzu siehe **“Verdrahtung instandsetzen”** im Index dieses Werkstatthandbuchs.



80be44bb

Abb. 13 Bauteile der zentralen Stromversorgung (PDC)

- 1 – SCHNÄPPER
- 2 – OBERE PDC-ABDECKUNG
- 3 – HALTELASCHEN
- 4 – PDC-GEHÄUSE
- 5 – B(+)-STEBBOLZENTRÄGER
- 6 – UNTERE PDC-ABDECKUNG
- 7 – KABELBAUM
- 8 – RELAIKASSETTE (TYPISCH)
- 9 – HALTEBOLZEN
- 10 – RELAISTRÄGER (TYPISCH)

ZERLEGEN**UNTERE PDC-ABDECKUNG**

(1) Batterie vom Batterieträger abbauen. Näheres hierzu siehe **“Batterie”** im Index dieses Werkstatthandbuchs.

(2) Die obere PDC-Abdeckung entriegeln und abnehmen.

ZERLEGUNG UND ZUSAMMENBAU (Fortsetzung)

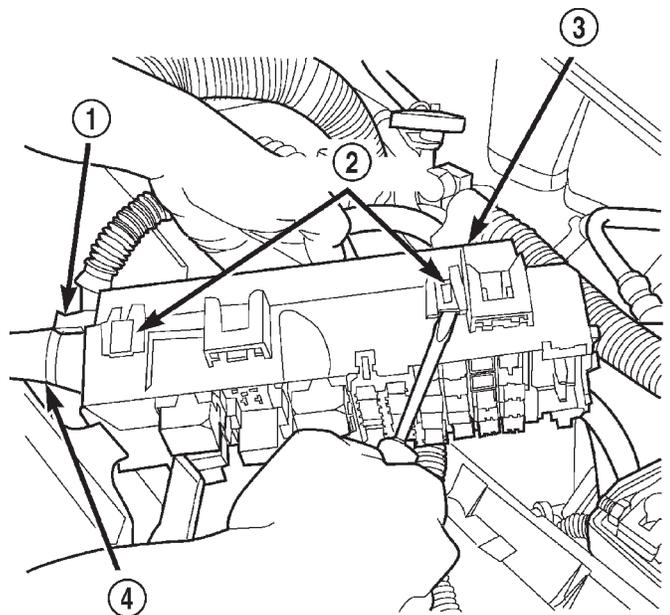
(3) Die beiden Muttern lösen, mit denen die Doppelöse des Batterie-/PDC-Kabelbaums an den beiden B(+)-Stehbolzen neben dem Vorderteil der PDC befestigt ist.

(4) Doppelöse des Batterie-/PDC-Kabelbaums von den B(+)-Stehbolzen der PDC abnehmen.

(5) Laschen an den PDC-Halterungen von den Aufnahmen am Batterieträger lösen und PDC-Gehäuse nach oben ziehen, so daß die Halter von den Aufnahmen gelöst werden.

(6) An der Stelle, an welcher der Kabelbaum des rechten Hauptscheinwerfers und der Spritzwand aus der PDC herausgeführt wird, das Klebeband entfernen, mit dem der Kabelbaum an der unteren PDC-Abdeckung befestigt ist.

(7) Mit einem Hartkunststoffstab oder einem ähnlichen, geeigneten Werkzeug mit breiter, flacher Klinge die Schnäpper vorsichtig an den beiden Seiten und vorn am PDC-Gehäuse abhebeln, mit denen die untere PDC-Abdeckung an der Führung der PDC befestigt ist, und Abdeckung abnehmen (Abb. 14).



80be453f

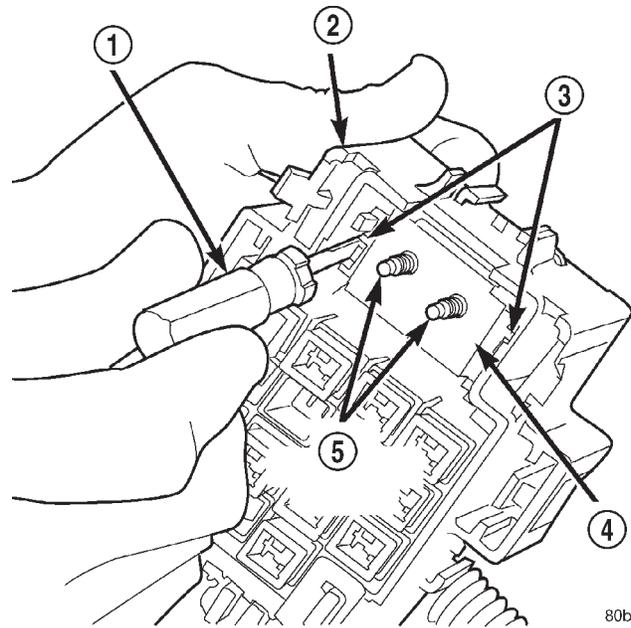
Abb. 14 Untere PDC-Abdeckung aus- und einbauen

- 1 – FÜHRUNG
- 2 – SCHNÄPPER (5 STÜCK)
- 3 – UNTERE PDC-ABDECKUNG
- 4 – KABELBAUM

B(+)-STEBBOLZENTRÄGER

(1) Die untere PDC-Abdeckung abnehmen.

(2) Von der Oberseite des PDC-Gehäuses aus mit einem dünnen Schraubendreher oder mit einem Anschlußstiftabzieher (Spezialwerkzeug 6680) die beiden Haltelaschen lösen, mit denen der B(+)-Stehbolzenträger an der PDC befestigt ist (Abb. 15).



80be4540

Abb. 15 Haltelaschen des B(+)-Stehbolzenträgers

- 1 – SPEZIALWERKZEUG 6680
- 2 – PDC-GEHÄUSE
- 3 – HALTELASCHEN
- 4 – SAMMELLEITER
- 5 – B(+)-STEBBOLZEN

(3) Die beiden B(+)-Stehbolzen vorsichtig und gleichmäßig nach unten aus dem Sammelleiter der PDC herausdrücken.

(4) Von der Unterseite des PDC-Gehäuses aus den B(+)-Stehbolzenträger von der PDC abnehmen (Abb. 16).

RELAISTRÄGER

(1) Die untere PDC-Abdeckung abbauen.

(2) Alle Relais von dem Relaisträger abziehen, der ausgebaut werden soll.

(3) Von der Unterseite des PDC-Gehäuses aus mit einem dünnen Schraubendreher oder mit einem Anschlußstiftabzieher (Spezialwerkzeug 6680) die beiden gelben Schnäpper lösen, mit denen der Relaisträger an der Relaiskassette befestigt ist.

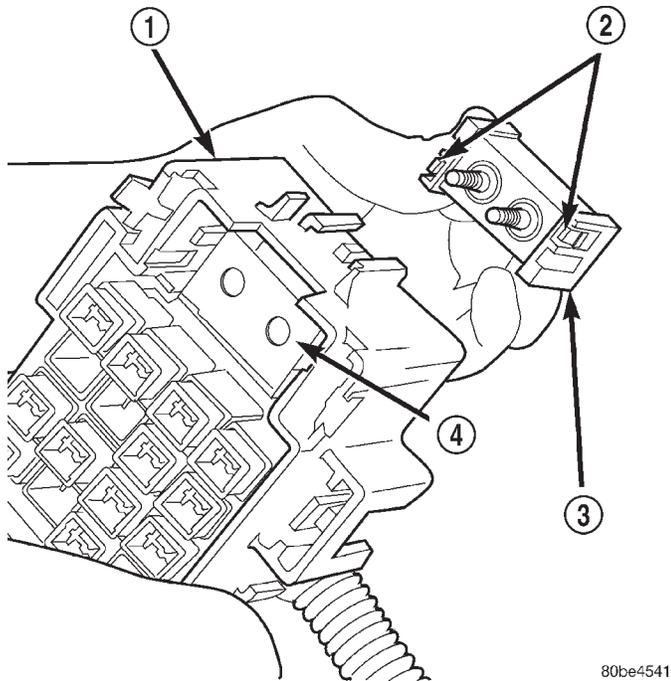
(4) Von der Oberseite des PDC-Gehäuses aus den Relaisträger von der Relaiskassette abnehmen (Abb. 17).

RELAISKASSETTE

(1) Den Relaisträger von der Relaiskassette abbauen, die ausgebaut werden soll.

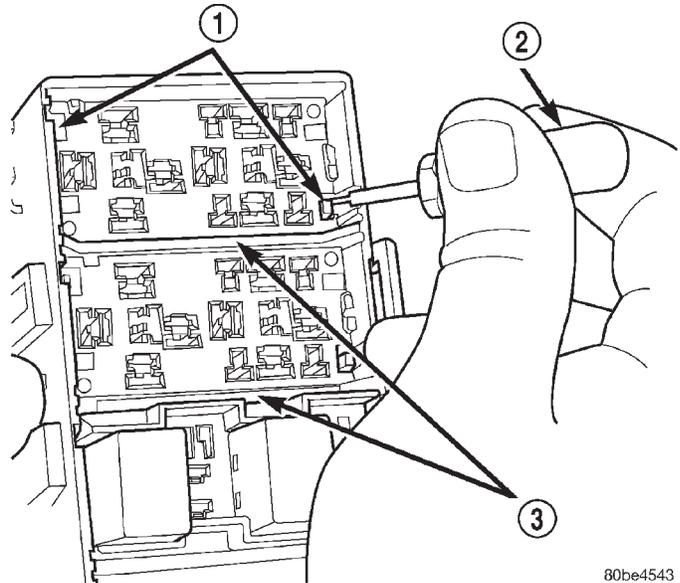
HINWEIS: Um den Zugang zu einer defekten Relaiskassette zu erleichtern, müssen unter Umständen auch Relaiskassetten ausgebaut werden, die nicht ausgetauscht werden sollen. Hierbei jeweils die entsprechende Anleitung in diesem Kapitel befolgen.

ZERLEGUNG UND ZUSAMMENBAU (Fortsetzung)

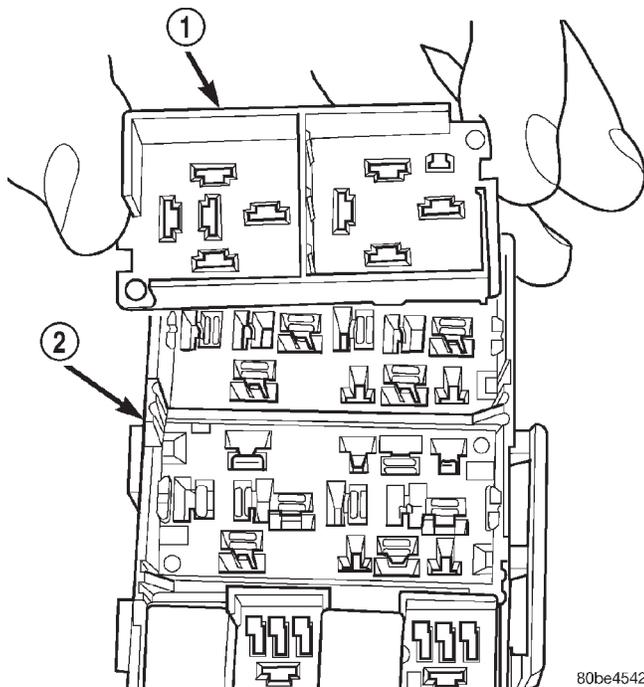
**Abb. 16 B(+)-Stehbolzenträger aus- und einbauen**

- 1 - PDC-GEHÄUSE
- 2 - HALTEKLAPPEN
- 3 - B(+)-STEBBOLZENTRÄGER
- 4 - SAMMELLEITER

(2) Von der Oberseite des PDC-Gehäuses aus mit einem dünnen Schraubendreher oder mit einem Anschlußstiftabzieher (Spezialwerkzeug 6680) die beiden Schnäpper lösen, mit denen die Relaiskassette an der PDC befestigt ist (Abb. 18).

**Abb. 18 Schnäpper der Relaiskassette**

- 1 - SCHNÄPPER
- 2 - SPEZIALWERKZEUG 6680
- 3 - RELAIKASSETTEN (TYPISCH)

**Abb. 17 Relasträger aus- und einbauen**

- 1 - RELAISTRÄGER (TYPISCH)
- 2 - PDC-GEHÄUSE

(3) Die Relaiskassette vorsichtig und gleichmäßig nach unten aus dem PDC-Gehäuse drücken.

(4) Von der Unterseite des PDC-Gehäuses aus die Relaiskassette von der PDC abnehmen (Abb. 19).

ACHTUNG! Zu diesem Zeitpunkt keinesfalls die Kabel und Anschlüsse von den Anschlußpolen der defekten Relaiskassette abklemmen. Näheres zum Abklemmen und Anschließen der Kabel und Anschlüsse siehe entsprechende Anleitung im Abschnitt "Zusammenbau" in diesem Kapitel.

ZUSAMMENBAUEN**RELAISKASSETTE**

(1) Die defekte Relaiskassette samt Verdrahtung so weit von der Unterseite des PDC-Gehäuses abnehmen, daß die neue Relaiskassette in die PDC eingebaut werden kann.

(2) Vor dem Einbau der neuen Relaiskassette darauf achten, daß sie korrekt zum PDC-Gehäuse ausgerichtet ist. Hierzu die alte Relaiskassette als Führung verwenden.

(3) Von der Unterseite des PDC-Gehäuses aus die korrekt ausgerichtete neue Relaiskassette so weit in

ZERLEGUNG UND ZUSAMMENBAU (Fortsetzung)

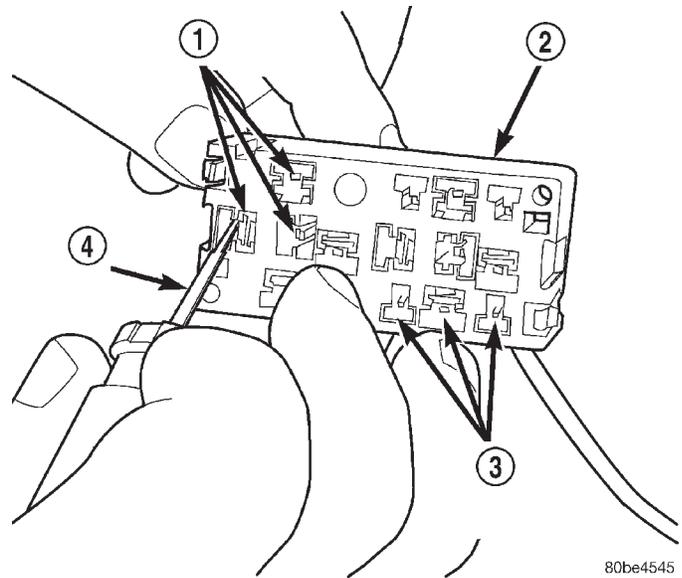
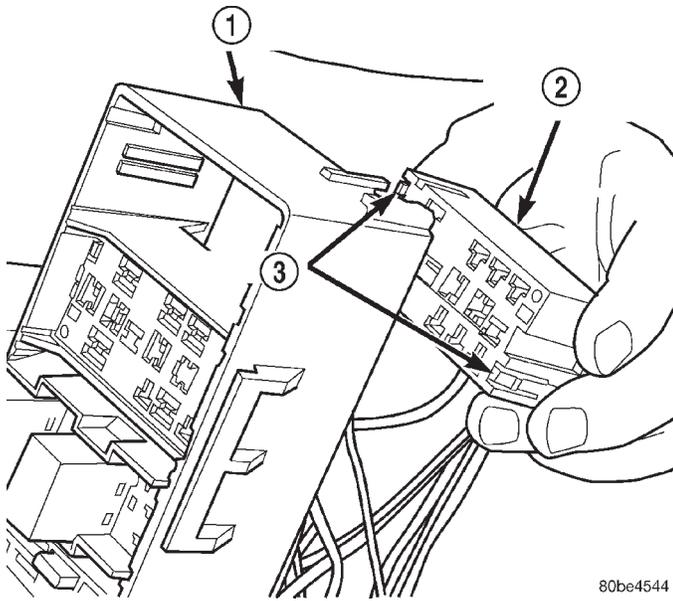


Abb. 19 Relaiskassette aus- und einbauen

- 1 – PDC-GEHÄUSE
- 2 – RELAIKASSETTE (TYPISCH)
- 3 – SCHNÄPPER

Abb. 20 Anschlüsse der Relaiskassette aus- und einbauen

- 1 – ANSCHLUSSPOLE (TYPISCH)
- 2 – RELAIKASSETTE (TYPISCH)
- 3 – ANSCHLUSSLASCHEN (TYPISCH)
- 4 – SPEZIALWERKZEUG 6680

die PDC einschieben, bis beide Schnäpper vollständig einrasten.

ACHTUNG! Darauf achten, daß die Kabel und Anschlußstifte von der alten Relaiskassette an den korrekten Anschlußpolen der neuen Relaiskassette angebracht werden. Um Falschanschlüsse zu vermeiden, empfiehlt es sich, die Kabel und Anschlußstifte jeweils einzeln von der alten Relaiskassette abzuklemmen und dann am korrekten Anschlußpol der neuen Relaiskassette anzuschließen. Bestehen Zweifel daran, an welchem Pol ein Anschluß anzubringen ist, siehe "Zentrale Stromversorgung (PDC)" im Index dieses Werkstatthandbuchs.

(4) Von der Unterseite der defekten Relaiskassette aus vorsichtig an dem betreffenden Kabel ziehen und dabei von der Oberseite der Relaiskassette aus mit einem Anschlußstiftabzieher (Spezialwerkzeug 6680) die Lasche lösen, mit welcher der Anschlußstift am Anschlußpol in der Relaiskassette befestigt ist (Abb. 20).

(5) Von der Unterseite der defekten Relaiskassette aus das Kabel und den Anschlußstift vom Anschlußpol in der Relaiskassette abnehmen.

(6) Alle erforderlichen Instandsetzungsarbeiten am Kabel des abgeklemmten Anschlußstifts durchführen. Näheres hierzu siehe "**Verdrahtung instandsetzen**" im Index dieses Werkstatthandbuchs.

(7) Von der Unterseite des PDC-Gehäuses aus das abgeklemmte Kabel samt Anschlußstift in den korrekten Anschlußpol in der neuen Relaiskassette ein-

führen. Den Anschlußstift mit dem Kabel nach oben in den Anschlußpol der Relaiskassette schieben, bis die Lasche vollständig einrastet.

(8) Schritt 4, Schritt 5, Schritt 6 und Schritt 7 nacheinander für die einzelnen Kabel und Anschlußstifte wiederholen, bis alle Kabel und Anschlußstifte von der defekten Relaiskassette abgeklemmt und an der neuen Relaiskassette angebaut sind.

(9) Den Relaisträger an der neuen Relaiskassette anbauen.

RELAISTRÄGER

(1) Von der Oberseite des PDC-Gehäuses aus die Schnäpper des Relaisträgers ausrichten und in die entsprechenden Aufnahmen an der Relaiskassette einführen.

(2) Den Relaisträger vorsichtig und gleichmäßig nach unten auf die Relaiskassette drücken, bis beide Schnäpper vollständig einrasten.

(3) Die abgezogenen Relais in die entsprechenden Steckplätze des Relaisträgers einsetzen.

(4) Die untere PDC-Abdeckung anbauen.

B(+)-STEBBOLZENTRÄGER

(1) Von der Unterseite des PDC-Gehäuses aus den B(+)-Stebbolzenträger mit der PDC fluchten und in die PDC einführen.

(2) Von der Unterseite des PDC-Gehäuses aus die beiden B(+)-Stebbolzen durch den Sammelleiter im Träger schieben.

ZERLEGUNG UND ZUSAMMENBAU (Fortsetzung)

(3) Von der Unterseite des PDC-Gehäuses aus den B(+)-Stehbolzenträger vorsichtig und gleichmäßig in die PDC eindrücken, bis beide Haltetaschen korrekt eingerastet sind.

(4) Die untere PDC-Abdeckung anbauen.

UNTERE PDC-ABDECKUNG

(1) Die untere PDC-Abdeckung an der Unterseite der PDC ausrichten.

(2) Die untere PDC-Abdeckung vorsichtig und gleichmäßig auf die PDC drücken, bis alle Schnäpper vollständig eingerastet sind.

(3) An der Stelle, an welcher der Kabelbaum des rechten Hauptscheinwerfers und der Spritzwand aus der PDC herausgeführt wird, den Kabelbaum mit Klebeband an der unteren PDC-Abdeckung befestigen.

(4) Die Halter am PDC-Gehäuse an den Laschen der Aufnahmen am Batterieträger ausrichten und die PDC nach unten drücken, bis die Laschen der Halterung vollständig in den Aufnahmen einrasten.

(5) Die Doppelöse des Batterie-/PDC-Kabelbaums an den beiden B(+)-Stehbolzen anbringen.

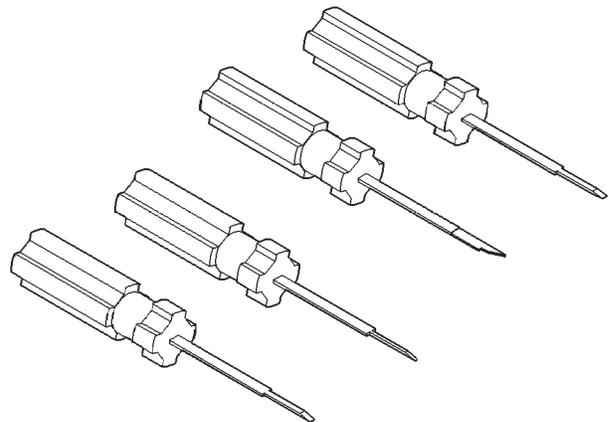
(6) Die beiden Muttern, mit denen die Doppelöse des Batterie-/PDC-Kabelbaums an den B(+)-Stehbolzen der PDC befestigt ist, aufdrehen und mit einem Anzugsmoment von 11,3 Nm (100 in. lbs.) festziehen.

(7) Batterie am Batterieträger anbauen. Näheres hierzu siehe "**Batterie**" im Index dieses Werkstatthandbuchs.

(8) Die obere PDC-Abdeckung anbauen.

SPEZIALWERKZEUGE

STROMVERSORGUNGSSYSTEME



Anschlußstiftabzieher (Spezialwerkzeug 6680)