

C-Klasse-Forum » Allgemeine Fahrzeugthemen » Werkstatt » Datenbank: Reparaturanleitungen und Fahrzeugwissen »

[Information] Aufrüstung Zuheizer W 202 CDI auf Standheizung/Erfahrungsbericht Einbau

MercedesAss

Mittwoch, 2. Dezember 2009, 11:08

Aufrüstung Zuheizer W 202 CDI auf Standheizung/Erfahrungsbericht Einbau

Hallo zusammen,

ich habe kürzlich im Forum angekündigt, dass ich den Zuheizer an meinem C 200 CDI (W202) per Aufrüstkit zur Standheizung umfunktionieren möchte. Da mehrere von euch ihr Interesse an meinen Erfahrungen beim Einbau des Kits bekundet haben, möchte ich hier einige Infos an euch weitergeben:

Infos zum Kit und Anbieter:

Ich habe das Kit im Internet bei einem privaten Anbieter erworben, der ein Steuergerät entwickelt hat und dieses zusammen mit einem Kabelsatz, Einbauanleitung und – je nach Wunsch – auch mit einem Schaltuhrmodul zum Kauf anbietet. Bei der Deluxe-Version, die auch ich gekauft habe, ist der Kabelsatz fertig konfektioniert und ein Schaltuhrmodul im Lieferumfang. Preis 198 Euro zzgl. Versand.

Die Qualität der einzelnen Komponenten macht einen sehr ordentlichen Eindruck, da bin ich durchaus positiv überrascht.

Hier gibt's Infos zum Kit: <http://home.arcor.de/onkel-carl/steuergeraet/>

Hier könnt ihr den Anbieter per Mail kontaktieren: dc-steuergeraet@gmx.de

Auf meine Mail-Anfragen wurde seitens des Anbieters – Herr Tennenbaum – immer freundlich und sehr fachkundig geantwortet. Ich hatte auch telefonisch Kontakt.

Das Geld wird im Voraus überwiesen. Die Lieferzeit beträgt eine knappe Woche.

Infos rund um den Einbau:

Benötigtes Werkzeug:

- Schraubendreher (meistens Kreuzschlitz)
- Seitenschneider
- ganz feine Schraubendreher (Feinmechaniker)
- LötKolben und LötZinn
- Taschenlampe oder ähnliches
- Feuerzeug oder Heißluftfön

Benötigte Zeit: ca. 4-5 Std.

Technische Fähigkeiten: ein gewisses Grundverständnis, das man bekommt, wenn man schön öfters mal was am Auto auseinander und wieder zusammen geschraubt hat. Zu 80 % sind es überwiegend leichte Arbeiten (z. B. Kabelbaum verlegen), die halt etwas Zeit benötigen. Etwas schwieriger ist das Ausbauen der Buchse aus einem Stecker, aber dazu später mehr. Auch ein wenig knifflig sind die Arbeiten im Sicherungskasten. Aber das müsste für jeden zu schaffen sein.

Zunächst werden die Abdeckungen des Sicherungskastens und die unter dem Lenkrad abgenommen. Es wird der Seilzug der Motorhaubenöffnung ausgehängt. Der Radio muss raus, aber nicht abgeklemmt werden. Auch ausgebaut werden: die Abdeckung des Klimakastens, der Klimakasten selber, das Ablagefach unter dem Radio, der komplette Aschenbecher, die Ablage unter dem Aschenbecher sowie die Abdeckung der Gangschaltung. Da gibt es normal keine Schwierigkeiten.

Dann wird der Stecker vom Zuheizschalter (Mittelkonsole hinten rechts) abgezogen und eine Buchse aus dem Stecker ausgebaut, um eine neue Buchse aus dem Kabelbaum dort einzubauen. Mit zwei ganz feinen

Schraubendrehern sollte sich die Verriegelung lösen lassen, so dass man die Buchse nach hinten rausziehen kann. Obwohl ich solche feinen Schraubendreher hatte, wollte das einfach nicht gelingen. Das Ende vom Lied war, dass ich das Kabel direkt am Steckerausgang abgerissen habe. Zeitverlust: locker 1 Stunde.

Bevor ich mich schon aufs Anlöten der Kabel direkt im Zuheizschalter eingestellt habe, habe ich es noch mal mit Gewalt versucht und konnte die Buchse mit einem Schraubendreher nach hinten herausdrücken. So konnte der Stecker mit der neuen Buchse darin doch noch verwendet werden. Das war beim ganzen Einbau der größte Sch....

Der Einbau einer Buchse am Stecker im Klimakasten ist sehr einfach und ich möchte hier nicht näher drauf eingehen.

Am Duoventil muss der Stecker abgenommen werden und eine Buchse ausgebaut werden. In den freien Steckplatz kommt eine Buchse aus dem Kabelbaum. Die ausgebaute Buchse wird mit einem Kabel aus dem Baum zusammengesteckt. Das ist einfach.

Am unteren Schlauch vom Duoventil wird mittels Kabelbinder ein Temperaturfühler angebracht und an die Kabel des Kabelbaumes angeschlossen – ebenfalls sehr einfach.

Im Sicherungskasten müssen insgesamt zwei Kabel durchgeschnitten werden und mit einem Kabel aus dem Baum verbunden werden. Die drei abisolierten Kabelenden werden zusammengelötet (das sind die einzigen Lötarbeiten) und mit einem Schrumpfschlauch isoliert. Es muss die Sicherungsbank aus der Halterung geschraubt werden, damit man von unten manche Sicherungshalterungen aus der Bank lösen kann. Das ist alles ein bisschen Gefummel, aber mit ein wenig Geschick und vor allem Geduld dürfte es kein Problem sein. Zusätzlich muss auf der Sicherungsbank ein neuer Sicherungssteckplatz geschaffen und eine neue Sicherung eingebaut werden. Die notwendigen Stecker sind natürlich dabei und müssen nur eingesteckt werden. Das ist alles nicht wirklich schwer aber etwas mühsam.

Nun muss in umgekehrter Reihenfolge alles wieder zusammengebaut werden. Das Schaltuhrmodul wird in den bereits vorhandenen Steckplatz eingesteckt. Das Modul lässt sich an verschiedenen Stellen am Fahrzeug einbauen. Ich bin gerade dabei, es direkt in den Aschenbechereinsatz einzubauen. Sobald ich damit fertig bin, werde ich hier ein Bild einstellen.

Infos zum Betrieb der Standheizung:

Die Standheizung lässt sich ohne Probleme manuell über das Schaltuhrmodul ein- und ausschalten. Es gibt eine Programmiermöglichkeit für 8 Einschalt- und 8 Ausschaltzeiten. Eine Anleitung liegt dem Kit bei.

Ich habe die Standheizung schon knappe 10 mal in Betrieb gehabt und genieße es, in ein vorgewärmtes Auto zu steigen, in dem die Scheiben nicht beschlagen sind und das Kühlwasser beim Losfahren schon an die 70 Grad hat. Das lästige Warmfahren beim CDI entfällt somit. Bis jetzt bin ich hoch zufrieden. Sobald ich Erfahrungen bei sehr kalten Außentemperaturen habe (Zugefrorene Scheiben, Schnee etc.), werde ich nachberichten. Ich schalte momentan die Standheizung ca. 20-25 min vor dem Losfahren ein. Wenn es richtig kalt ist und die Scheiben zugefroren sind, wird das wahrscheinlich nicht ausreichen.

Tipps vor dem Kauf:

Prüft unbedingt folgendes:

1) Zuheizter funktioniert?

Test: Bei Temperaturen unter 7 ° C und Kühlwassertemperatur unter 70° C Zuheizter am Schalter einschalten. Nach zwei bis drei Minuten aussteigen (bei laufendem Motor) und vorne am Fahrzeug vor dem rechten Reifen die Hand unter die Stoßstangenverkleidung heben und fühlen, ob dort heiße Verbrennungsabgase herauskommen. Wenn da gar nichts zu spüren ist oder kalte Luft kommt, dann ist der Zuheizter vermutlich defekt.

2) Umwälzpumpe funktioniert?

Test:

Diese sitzt links und leicht oberhalb vom Turbolader hinter dem Hitzeschutzblech. Motor gut warm fahren und Fahrzeug abstellen.

Schlüssel abziehen. Restwärmefunktion (Schalter unterhalb des Klimaanlagenschalters) einschalten. Jetzt muss aus den Düsen locker 10-20 Minuten Warmluft rauskommen und der Fahrzeuginnenraum flauschig

warm bleiben.

Ist dies nicht der Fall und kommt nach kurzer Zeit kühle Luft raus, dann ist sehr wahrscheinlich die Umwälzpumpe defekt. Neuteil gut 150 Euro. Gebraucht ab 50 Euro.

So, ich hoffe, ich konnte euren Wissensdurst ein wenig stillen. Vielleicht habe ich bei euch Interesse für einen Einbau geweckt.

Ich kann euch nur dazu ermutigen, man hat ja nicht allzu viel zu verlieren.

Wenn ihr noch Fragen habt, dann meldet euch einfach.

Bis dahin grüsst Euch

Chris



iAd-System 1.1.3, entwickelt von Nerd Almighty

Forensoftware: Burning Board®, entwickelt von WoltLab® GmbH

Sprache auswählen ▼

Powered by [Google Übersetzer](#)