

111er Coupé gesucht - aber welcher Motor?

Post by "Elchtest" of Nov 21st 2014, 9:52 am

der M129 in seinen frühen Ausführungen - was ich auch geschrieben habe - ist anfällig. Die späteren sind akzeptabel. Der M129 basiert auf einem aufgebohrten M127 / M180 (220er) und hatte deswegen und seiner höheren Verdichtung (1:9,5, der M127 hatte 1:8,7) mehr thermische Probleme.

Die frühen sind fast alle weg, aber einige laufen noch rum. Besonders problematisch waren die Nikasil-beschichteten, da diese keine Übergrößenkolben aufnehmen konnten. Mit dem Aufbohrungen war auch die Nikasilbeschichtung weg, der Motor fraß innerhalb kürzester Zeit wieder.

Der M130 is aufgrund seines geänderten Blocks (gleichmäßiger Zylinderabstand, nicht mehr "paarweise" gegossen) wesentlich robuster.

Der 220SEb ist nur mit den Hinterachsen 1:4.08 und 1:4.1 produziert worden.

Einige haben auch wegen der Umrüstung von Trommel- auf Scheibenbremsen dann die 1:3.69 Hinterachse eingebaut. Die 4.x hatte nicht die Aufnahme für die Scheiben. Leider sind dann auch 14"-Felgen erforderlich, weil die Scheiben samt Bremssattel nicht in die 13" Felgen passen. nachtrag: Beim C/CP waren 14" und Scheiben serienmäßig, bloß die Übersetzung blieb.

Länger würde ich im Raum München mit der Hinterachse nicht gehen, da es doch hier und dort Berge gibt. Der M127.III (220SE) ist leider mit einem maximalen Drehmoment bei über 4000 -1 und seiner Getriebübersetzung unglücklich übersetzt. Bei Steigungen über 5 - 7 % kommt man nicht in den 4. , der Motor hat da einfach nicht genug Drehmoment und Kraft, selbst wenn man den 3.. auf 110 km/h ausdreht. Bei 120 hat er genug Drehzahl und Drehmoment im 4., um auch solche Steigungen zu schaffen, aber so weit reicht der 3. nicht. Dann lieber die 3.69 Hinterachse, dann kann man bei 80 bis 90 noch in "moderaten" Drehzahlen im 3. den Berg hochkommen.

Habe ich selbst in den "Kasseler Bergen" erlebt.

Mit der Originalübersetzung und zugelassenen 185/80/13 (statt originalen 7.25R13S) schafft er es, da die Reifen rund 10% weniger Abrollumfang haben, aber dann dreht der Motor auch 10% höher bei gleicher Geschwindigkeit.

Gruß
Christian

Nachtrag Hinterachse: es gab wohl auch einige Hinterachsen mit 1:3,92 in Verbindung mit Scheiben beim M127. Die sind für die Berge auch nicht das prickelnde.
Auf der Bühne sieht man unten am Diff die eingeschlagene Übersetzungszahl.