

M100 Swap US to EURO

Post by "Winkler W109" of Nov 30th 2014, 9:17 pm

Hier versuche ich meine Informationen aus verschiedenen Quellen zusammenzutragen. Kein Anspruch Vollständig-/Richtigkeit, jeder ist sein eigener Mechaniker!!!

Aus verschiedenen Quellen verfestigt sich die Tatsache, dass es (grob) zwei unterschiedliche **Nockenwellenpaare** gibt/gab, die auch unterschiedliches Profil/Schärfe haben. Pretiosen wie AMG Stufe 1+2 mal außen vor....Wann exakt welche zum Einsatz kam ist für mich noch nicht abschließend geklärt, da ich z.B. bei späten US-Wagen als auch bei frühen Euro-Wagen gleiche Wellen festgestellt habe, was die Sache nicht sofort einfacher macht....

An NW wurden im 6.3 sowohl die Kennungen 16+17 als auch die 18+19 verbaut, wobei Dirk meint, dass die 18+19 die "schärfere" Variante seien, dagegen spricht, dass in Björns frühem Motor diese auch verbaut sind, und die in Verbindung mit der frühen Pumpe eher die fetteren Gemische produziert haben. aber Nockenwellen kann man ja auch mal tauschen. Evt. ist die ganz frühe Variante aber auch das Nochenwellenpaar mit Kennung 12+13?

Für sachdienliche Hinweise bin ich jederzeit dankbar, wenngleich die Prozedur des Abnehmens des linken Ventildeckels etwas unbequemer ist, könnte ja mal der ein oder andere unter seinen rechten Deckel schauen und nachsehen, was in Richtung Schottwand auf der Stirnseite eingestempelt ist....

Bei eingefahrenen Motoren sind folgende Steuerzeiten im Tabellenbuch vermerkt:

Einlaß öffnet 6 Grad vor OT und schließt 50 Grad nach UT; Auslaß öffnet 40 Grad vor UT und schließt 16 Grad nach OT. Bei neuen Motoren oder neuer Steuerkette, so wie dann bei mir nach Aufbau gelten abweichende, differenzierte Werte.

Gem. Datenblatt von Bosch gab es grundsätzlich 3 Verteiler (2 EURO, 1 US). Das würde ersteinmal ungefähr zu den Pumpenvarianten passen.....

Verteiler

EURO: 0 231 119 004 ab 3.68; 0 231 128 004 ab 10.69 bis zum Schluss (beide mit Unterdruckverstellung)

US: 0 231 128 003 (nur Fliehkraft)

Zündspule:

Hier hat es ab 10.69 ebenfalls einen Wechsel, von 0 221 102 036 auf 0 221 102 071, gegeben.

Pumpen

EURO

ab 4.68: PES 8 KL 75/120 L 17z

ab 10.69: dto. 17x (ersetzt 17z); untere Teillast fetter

US:

dto. 17y (anderer Raumnocken, Stopmagnet, Kugeldruckventile (????))

Ob Z und X einen unterschiedlichen Raumnocken haben, ist mir noch nicht ganz klar. Ebenso ist mir noch nicht ganz klar, ob ich tatsächlich meine Y-Pumpe mittels Z,X-Nocken und entsprechenden Einstellungen anpassen kann, aber das kriegen wir schon noch definitiv raus.

Die leichte Druckminderung von den 8.8:1 (anstelle 9:1) Kolben, die ich einbaue, erfolgt durch eine kleine Delle oben im Boden. Ob es die Möglichkeit gibt, da noch etwas mehr Druck durch entsprechende Kopfbearbeitung zu generieren, müssen wir sehen, da alle Maßnahmen bei diesem Wagen insgesamt zu keiner Komforteinbuße, z.B. im Leerlauf, führen sollen. Es soll vom Charakter der gleiche Motor bleiben, nix für die Rennpiste. 😊

Die Köpfe sind bei EURO dahingehend anders, dass beim US-Wagen wegen des Abgasgemüles mehr Temperaturfühler im Kopf sind (alle 4 Positionen belegt). Mal sehen, die brauche ich dann ja nicht mehr.....andere Unterschiede sind mir aktuell noch nicht bekannt, werde ich sehen, wenn ich die Brennräume inspiziere Nachzerlegung.

Bleibt noch der neu anzufertigende Kabelbaum, da muss ich mir irgendwo noch ein Muster suchen.

Exkurs: Warum nicht einfach einen der quer durch die Republik angebotenen, diversen Tauschmotoren aus dem Regal des Jetztbesitzers ziehen? Oder den, den ich vor 3 Jahren verkauft habe einfach zurückkaufen, weil der noch nicht eingebaut ist????

Mein Wagen hatte (durchaus bekannt) einen potentiellen Schwachpunkt, den Motor, da er nicht gemacht wurde. Der Plan war, dies in 1-2 Jahren zu machen....so: Plan durchkreuzt, jetzt wird nur vorgeholt, was ohnehin anstand. Wann es fertig wird, steht dabei auf einem anderen Blatt. Jetzt WIEDER einen Motor einzubauen, dessen ich mir nicht sicher sein kann und dann erneut

herauszufrickeln, wenns irgendwo klemmt, kommt nicht mehr in Frage. Einmal DOPPELTE Arbeit reicht!

Leicht erschwerend kommt dann leider hinzu, dass mein grundsätzlich noch intaktes Getriebe, aber sicher nicht mehr taufisches ATG in diesem Zusammenhang natürlich auf die zukünftige Leistung vorbereitet werden muss, also auch bei der Kraftwandlung einmal das gesamte Programm, was Preis und Zeithorizont noch einmal deutlich belastet! Es sei denn ein güldener Engel schmeißt mir ein frisch renoviertes auf den Hof.....aber damit rechne ich wohl besser nicht!

Ich schreibe hier gelegentlich wie es weiterläuft, ein paar M100 gibt's ja auch hier, ansosnten ist mir schon klar, dass es in dieser Form zum Glück eher ein Randthema ist, zumal die spezielle Metamorphose, die ich hier vorantreibe.

Auf sachdienliche Hinweise und Aufklärungen warte ich gespannt! 👍👍👍