

Motor springt nicht mehr an M127 220SE

Post by "winfried" of Dec 16th 2017, 10:03 am

Hallo Michael

Die 123 ist ja wohl millionenfach verbaut und die, die sie problemlos einsetzen werden darauf schwören. Ich behaupte, das sind eher Wenigfahrer wozu Paul nicht gehört.

Ich hatte in meinem M130 (W111 280SE) zu einem Zeitpunkt zu dem der Motor einwandfrei lief die 123 Ignition eingebaut. Dazu habe ich mir eine s.g. Hochleistungszündspule besorgt, alles aus einer Hand. Ich wollte eben alles auf optimalem Stand, zuverlässig und leistungsfähig. Der Zulieferer meinte auf meine Rückfrage "man solle mit dieser Superzündspule" den Vorwiderstand abklemmen.

Nach zwei Wochen, im dichtesten Stadtverkehr in München, blieb der Wagen bzw. der Motor ohne Ansage mitten auf der Kreuzung stehen. Ursache: Zündspule geplatzt, Deckel oben hoch wie bei einem Schachtelteufelchen. Also alte Zündspule mit Vorwiderstand wieder rein.

2 Monate später, ohne Ansage, auf der Autobahn in einer Baustelle, zweispurig ohne Standstreifen, das gleiche wieder. ADAC geholt heimgeschleppt. 123 tot, ohne Ankündigung, ohne vorherige Kalt- oder Warmstartprobleme oder Zündaussetzer.

Alter Verteiler wieder rein und ab da ca. 30.000 km ohne Störung.

Das kann passieren, dass bei der hohen Produktionsmenge mal eine 123 Ignition dabei ist das versagt, das ist eben Pech. Aber erstens bei mir und dann auch noch ohne iregndwelche Vorankündigungen, das gefällt mir nicht.

Eine originale Zündspule mit dem dazugehörenden Vorwiderstand, zusammen mit einem gut

gewarteten Verteiler, Bosch-Kappe, Bosch-Verteilerfinger, Bosch-Unterbrecherkontakt, guten Zündkerzen und korrekte Einstellung sind für mich Garant für einen sauberen Motorlauf. Wenn man dann noch an NOS Teile kommt um so besser. Wenn da mal etwas verschlissen ist merkt man es doch bereits im Vorfeld an schlechterem Start- und Laufverhalten. Dann eben nicht weiterfahren, sondern die Teile inspizieren, warten und einstellen.

Angesichts der teilweise schlechten Qualität der o.g. Teilen die man heute leider nur noch bekommt könnte man über eine Transistorzündung nachdenken, bei der der Unterbrecher und alle Komponenten weiter verwendet werden, aber der Zündkondensator abgeklemmt wird. Somit gehen keine grossen Ströme mehr über den Unterbrecher, somit keine Funkenbildung, somit kein Abbrand, somit kaum noch Schließwinkel einstellen.