

Einspritzpumpe 240D - Membrane - Abdichten - Aus-Einbau - Förderbeginn

Post by "Tommes" of Nov 6th 2018, 5:54 pm

Hallo in die Runde,

ich stehe gerade an einem Punkt, an dem ich wohl nicht mehr um den Ausbau meiner Einspritzpumpe meines W115 240D drum herumkomme.

Symptome:

Motor qualmt mäßig im Standgas und stark (bis sehr stark) beim beschleunigen.

Einspritzpumpe ist undicht verliert Diesel

Sachen die schon gemacht wurden:

Einspritzdüsen von Werkstatt geprüft.

Ventile wurden eingestellt

neuer Kraftstofffilter und Kraftstoffvorfilter

Diesel Systemspülung von LiquiMoly durchgeführt

Ölbad-Luftfilter gereinigt

ESP Öl/Diesel Gemisch abgesaugt und mit frischem Motoröl befüllt.

Meine Vermutung war jetzt, dass die Ledermembrane in der ESP undicht ist (Riss hat) und somit die Fördermengenregelung über den Unterdruck aus dem Klappenstutzen nicht mehr funktioniert, und somit der Motor so stark qualmt.

Außerdem ist ja die ESP undicht, da der linke Motorblock unterhalb der ESP voll mit frischem Diesel ist. Ich habe gelesen, wenn die Membrane undicht ist, kann Öl (bzw. Diesel) hinten am Reglergehäuse der ESP auslaufen, da dort keine Dichtung verbaut ist.

Prüfung:

Mit Unterdruckprüfgerät geprüft, ob die Membrane den Unterdruck hält. Also hab ich die Unterdruckleitung am Klappenstutzen abgeschraubt und mein Unterdruckprüfer angeschlossen und Unterdruck (5 inHg vac) erzeugt.

Ergebnis war, dass der Unterdruck innerhalb von weniger als 3 Sekunden komplett abgefallen ist. Die Membrane also vermutlich undicht ist. (oder kann man das so nicht testen???)

https://youtu.be/uITu5zt_0pc

Am nächsten Tag bin ich auf die Grube eines Bekannten gefahren und wollte sehen ob der Diesel auch wirklich hinten an der ESP am Reglergehäuse rausläuft.

Tut er aber nicht. An der vermuteten Stelle ist alles trocken. Dort ist nur alter trockener Öldreck.

Die gesamte hintere Seite (also Richtung Fahrgastzelle) der ESP scheint trocken zu sein.

Nur wenn ich auf die Unterseite der ESP schaue, sehe ich Tropfen hängen. Leider ist da von unten alles total verbaut, sodass man kaum was sehen kann. Man kann also nicht sagen wo genau der Diesel herkommt.

Mein Lösungsansatz:

ESP ausbauen, neu abdichten, neue Membrane einbauen und wieder einbauen und Förderbeginn einstellen. Da hab ich echt den Horror davor, da man wohl auf viel achten muss.

Es fängt schon damit an, dass ich nicht weiß wo ich so ein Stück Einspritzpumpenleitung herbekomme, damit ich mir so eine Tropfvorrichtung (Tropfrohr) basteln kann. Bei Ebay finde ich nur 4 komplette Leitungen für 30- 40 EUR.

Dann gibt es auch noch verschiedene Möglichkeiten den Förderbeginn einzustellen. Ich würde die Variante anwenden wollen, die auf der dieser Seite (<http://www.kerzendorf.net/martin/mercedes/fbeginn.htm>) beschrieben ist.

Aber bevor ich die ESP einstellen kann, muss ich ja erstmal die Pumpe mit der Verzahnung exakt an der gleichen Stelle einstecken, wie sie zuvor eingesteckt war. Das soll wohl sehr schwer sein hinzubekommen.

Achja, außerdem habe ich in irgendeiner Beschreibung gelesen, dass zwischen ESP und Motorgehäuse eine Papierdichtung sein soll. Diese wird aber in der Mercedes EPC Sprengzeichnung nicht angezeigt. Kann es sein, dass der 240D die nicht verbaut hat?

<https://forum.mercedesclub.de/index.php?thread/19392-einspritzpumpe-240d-membrane-abdichten-aus-einbau-f%C3%B6rderbeginn/&postID=158553#post158553>

Ok, ich weiß ich hab wiederum viel geschrieben.....sorry.

Aber wenn ihr mir evtl. ein paar Kommentare zu meinen Erläuterungen und Fragen geben könntet, wäre ich euch wie immer sehr dankbar.

VG

Tommes 🙄