

Strich8 240D Bj. 1975 qualmt beim Beschleunigen (Ich verzweifle)

Post by "Tommes" of Sep 6th 2019, 2:00 pm

Hallo Jungs und Mädels,
vielleicht hat noch jemand für mich einen Tipp was ich noch machen kann oder was ich noch testen kann, damit mein geliebter /8 endlich nicht mehr qualmt beim Beschleunigen. Ich bin echt durch.....

Ich fasse mal zusammen was ich bereits in den letzten 2 Jahren gemacht habe, was motor-relevant ist.

Also los gehts.....(nehmt euch schonmal ein geöffnetes kühles Bier zur Hand!)

Arbeiten am 240D wegen Qualmen des Motors:

Strich Acht 240D Bj. 1975 mit 230.000km.

Austauschmotor (allerdings nur der Rumpfmotor) ist von Mercedes mit Belegen in den 80er Jahren von Mercedes eingebaut worden. Der Rumpfmotor hat jetzt 50.000 km drauf.

Gekauft Ende 2017. Motor furchtbar unrund gelaufen und gequalmt wie Hölle.

Schlauch zwischen Unterdruckpumpe und Ansaugkrümmer visuell geprüft. Kein Öl in der Leitung. Und Bremse geht auch mühelos. Daher Unterdruckpumpe wohl OK.

Oktober 2017:

Einspritzdüsen auf Sprühbild und Öffnungsdruck geprüft. Passt!!!

Ventile eingestellt (Ventilspiel VIEL zu eng). Danach guter Motorlauf und viel weniger Qualmen.

April 2018:

Ölbadluftfilter gereinigt und auf Max. Markierung mit neuem Öl gefüllt.

August 2018:

Dieselspülung von Liqui Moly durchgeführt

Neuer Kraftstofffilter und Kraftstoffvorfilter verbaut

November 2018:

Kompression geprüft (vor erneutem Einstellen der Ventile) Zyl1: 30, Zyl2: 27, Zyl3: 31, Zyl4: 30 bar

Das Überprüfen der Ventile hat gezeigt, dass Zyl2 das Einlassventil kein Spiel hatte. Daher vermutlich die im Vergleich zu den anderen Zylindern zu geringe Kompression.

Ventile neu eingestellt (Leider hatte ich da schon den Kompressionsprüfer wieder zur Werkstatt zurückgebracht, und konnte somit die Kompression am Zyl.2 nicht nochmal prüfen)

Neue Steuerkette inkl. neues Steuerkettenrad und Kettenspanner verbaut.

Einspritzpumpe ausgebaut. Membrane war im guten Zustand.

Reglergehäuse der ESP (=Einspritzpumpe) neue 2x O-Ring Dichtungen an Welle die zum Stupsergestänge führt verbaut, da dort leichte Undichtigkeit. Danach nochmals Dichtheit des Reglergehäuses getestet. Weiterhin leichte Undichtigkeit an dieser Welle, da Welle leicht eingelaufen ist und in der Wellenführung ganz leicht Spiel hat. Druck sinkt langsam ab. Dies

habe ich mit Unterdruckpumpe und Unterdruckverhältnissen getestet, die sicher nie im Fahrbetrieb erreicht werden. Außerdem hab ich ja im Fahrbetrieb ständig anliegenden Unterdruck (hoffe ich zumindest. Evtl. liefert der Klappenstutzen ja kein Unterdruck?!?)

ESP (=Einspritzpumpe) gereinigt und alle Dichtungen erneuert und wieder zusammengebaut.

ESP (=Einspritzpumpe) eingebaut, Öl bis Überlauf eingefüllt und Förderbeginn mit Bläschenmethode auf 24 Grad vor OT eingestellt.

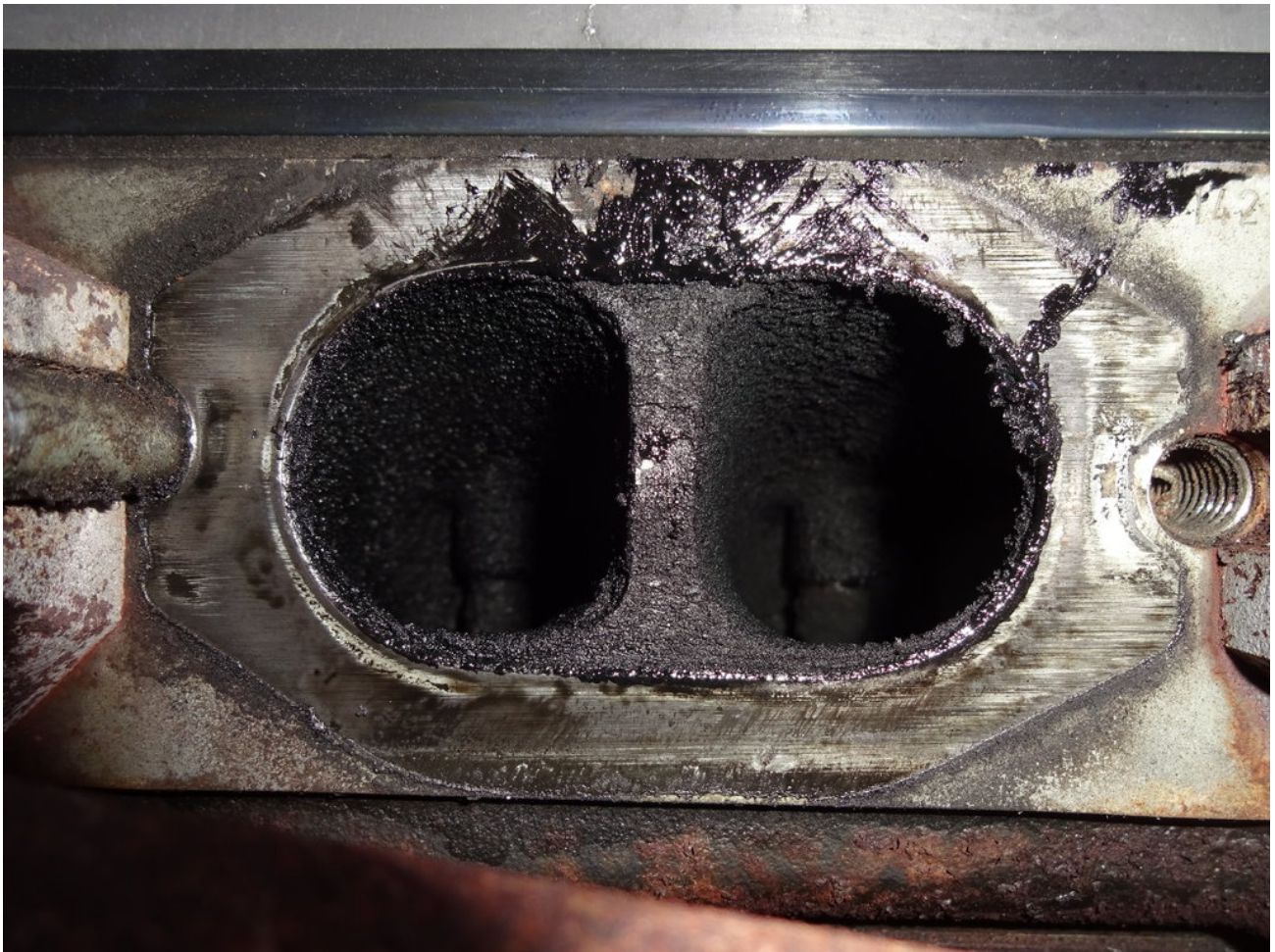
Motor Einregulierung (Stupsergestänge Einstellung) überprüft. Hat gepasst.

September 2019:

Ansaugkrümmer und Abgaskrümmer demontiert. Dabei gesehen, dass Ansaugkrümmer verrußt ist. Aber nicht dicht.

Die Einlässe im Zylinderkopf waren alle 4 ziemlich verrußt. Einer davon trocken verrußt, die anderen 3 waren feucht verrußt.









Die Auslässe und der Abgaskrümmer waren einwandfrei.

Habe dann Ansaugkrümmer von innen komplett gereinigt. Auch die Einlässe soweit es ging freigekratzt. Leider kommt man dabei nur vorne in den Kanal. Weiter hinten wo der Ventilsitz und das Ventil ist, kommt man nicht ran. Daher musste ich das verrußt lassen. Habe zwischendurch immer schon penibel mit einem Stück Gartenschlauch, der an einem starken Staubsauger angeschlossen war, die Einlässe ausgesaugt und zum Schluss mit Hochdruckluft ausgeblasen.

Da ja 3 Einlässe feucht waren, hab ich mich schon gefreut und gedacht, dass mein Qualmproblem durch defekte Ventilschaftdichtungen kommt. Diese habe ich dann auch noch ausgetauscht.

Alles wieder zusammengebaut inkl. neuer Abgas-/Ansaugkrümmerdichtung. Dabei die Ventile wieder eingestellt, aber das ist ja klar.

Einspritzventile ausgebaut und nochmal angeschaut. Alle 4 sehr sauber und fast ohne Ruß. Völlig trocken. Die 4 Kugeln in den Vorkammern sehen auch prima und trocken aus.

Die Dichtung zwischen Ansaugkrümmer und Klappenstutzen ist auch neu reingekommen.

Ich hab mich dann gefreut, dass alles wieder zusammen ist und gleich nachts noch eine Probefahrt gemacht. Der Motor lief wirklich toll. Man könnte meinen, dass durch die nun sauberen Einlassluftwege der Motor etwas runder läuft und etwas besser am Gas hängt.

ABER kaum war ein anderes Auto hinter mir und ich habe an der Ampel beim Anfahren ganz normal Gas gegeben zum Beschleunigen, hats wieder unverändert gequalmt. Wenn da ein Auto mit Scheinwerfern hinter einem herfährt, sieht das echt nicht gut aus. Richtige Wolken sind das. Also ich rede hier nicht von Vollgas an der Ampel los, sondern von normalem Beschleunigen. Wenn der Wagen dann nicht mehr Beschleunigt (also beim normalen fahren), ist der Qualm weg.

Wenn ich auf der Autobahn fahre und zwischen 100 und 130 beschleunige, dann qualmt laut Aussage meiner Frau auch nichts. Denn wir haben gemeinsam dies getestet, indem sie mit unserem anderen Auto hinter mir hergefahren ist. Auch bei Vollgas 130 nicht.
Der Wagen hat fast keinen Ölverbrauch und verbraucht im Stadtverkehr 9,5 Liter/100km.



<https://forum.mercedesclub.de/index.php?thread/20566-strich8-240d-bj-1975-qualmt-beim-beschleunigen-ich-verzweifle/&postID=171807#post171807>

Ich weiß jetzt echt nichtmehr, was ich noch machen kann.

Noch jemand einen Tipp für mich, oder muss ich mich damit abfinden?

VG
Tommies