

m115 im Strich8 lahmt immer noch

Post by "ktc_" of May 17th 2020, 9:09 pm

Guten Abend,

ich hatte mich ob des unwilligen m115 meines 220ers schon ans Forum gewandt. Mittlerweile sind einige Arbeiten erledigt, die aber leider nicht zur vollständigen Genesung geführt haben.

Vorgeschichte: Motor fing unter Teillast zu Schießen an, unrunder Motorlauf, sehr hoher CO2 Wert (das aber schon lange, ließ sich auch kaum per Vergaser korrigieren). Schießen fing letztes Jahr um diese Zeit an, seitdem ungefähr 500m gefahren. Zeitgleich auch schlecht, auch mal gar nicht, angesprungen.

Seitdem gemacht:

- Umrüstung auf 123ignition

- Wechsel verschlissenes Zahnrad der Verteilerantriebswelle, neue Steuerkette samt NW-Rad und Kettenspanner. Dabei festgestellt, daß die Kurbelwellenscheibe um 180 Grad verdreht war - und deshalb Zündeneinstellungen abenteuerhaft durchzuführen waren - abgezogen und richtig aufgesetzt.

- Ventile eingestellt

- Neuer Dichtsatz für den Vergaser mit neuem Düsenstock und passendem O-Ring.

- Neue Krümmerdichtung. Krümmer i.O., auch die inneren Lamellen rißfrei.

- Neue Bimetallfeder für die Kaltstartklappe

- Kompression ok

- Ölwechsel. War auch lustig, da das Filtergehäuse innen oben an der Dichtungsnut beschädigt. Nach kurzem Motorlauf nach dem Ölwechsel hielt das Gehäuse dem Druck nicht mehr und riss mit entsprechender Sauerei.

Stand: Motorlauf immer noch nicht so toll, zieht nicht schön (kurze Probefahrt paar Meter). Zündkerzen (Bosch, weiß auch nicht warum - hab schon NGK besorgt) mehrfach kontrolliert, waren immer nach kurzer Zeit stark verrußt.

Mitschrauber tippt jetzt auf ein mechanisches Problem in Form von verkokten oder sonstwie defekten Ventilen, deshalb ist jetzt noch eine Druckprüfung angedacht. Frage dazu: was hält die geneigte Leserschaft von Reinigern á la Ventilsauber von Liqui Moly, um eine Kopfdemontage zu umgehen?

Hätte denn jemand noch eine Idee, was hier noch im Argen liegen könnte? 🤔

etwas frustrierter *-Gruß

Thomas