

Absurder 280s W116 Fehler und Frage an die 4A1 Experten

Post by "Matthias Vogt" of Oct 26th 2020, 1:18 pm

Hallo Markus,

es gibt mehrere Versionen der Teillast-Nadel in unterschiedlichen Längen. Auch fahre ich ganz bewusst die letzte 4A1-Version mit der 7404 am Ende. Ist mit der von Dir genannten frühen Variante nicht vergleichbar. Ein Messen würde nicht helfen, ist wie Äpfel mit Birnen vergleichen.

Teillast-Schraube rein = magerer, raus = fetter.

Der von mir oben beschriebene Weg mit dem Einstellen im Fahrbetrieb ist zielführend und hat auch den Vorteil, dass man sich von oben an den mageren Bereich herantasten kann. Das geht dann in Richtung Verbrauchsoptimierung.

Die Anfettung im Schiebebetrieb könnte auch mit der Kurbelgehäuse-Entlüftung zusammenhängen. Erst ab Drosselklappenebene-Kennziffer 04 darf im Motor das Ventil verbaut sein, für alle Drosselklappenebenen darunter muss die Düse im Motor verbaut sein. Wenn hier in der Vergangenheit gemischt wurde, hat das Einfluss auf die Gemischbildung, am meisten im Schiebebetrieb.