

# M110 Überholung und ein paar Fragen

Post by "Matthias Vogt" of Sep 7th 2021, 8:15 pm

Hi Olof,

so deutlich, dass für mich bei den alten Motoren nichts anderes mehr in Frage kommt. Bin die letzte Woche knapp 2 tkm damit gefahren, davon ca. 1/4 Vollast (wo die Bahn halt frei war). Leerlauf-, Teil- und Vollastgemisch habe ich mit Lambdasonde eingestellt und über eine Anzeige permanent kontrollieren können. Teil- und Vollast sind mager eingestellt, aber noch im grünen Bereich (bis maximal 17:1). Beim Beschleunigen im leicht fetten Bereich (13:1). Der Verbrauch war bereits vorher aufgrund guter Einstellung für einen M110 niedrig, ist jetzt aber nochmal um grob 1 Liter runter, trotz deutlich besserer Beschleunigung. Ölverbrauch ist praktisch nicht messbar, der weiße Lack am Heck bleibt weiß. Den positiven Effekt mit dem Öl führe ich aber auf die späte Öldüse mit der langen Abscheiderohr zurück, welche effektiv verhindert, dass Öl über die Kurbelgehäuseentlüftung im Schiebetrieb in den Ansaugtrakt gezogen wird. Die Düse sitzt auf der Fahrerseite seitlich im Nockenwellenkasten, die zu tauschen macht extrem Sinn, falls man denn noch eine mit Abscheiderohr findet. Mit der späten Öldüse findet praktisch kein Ölverkoken der Einlassventile mehr statt (solange die Schaftdichtungen auch mit dicht halten).

Bei den Pleueln habe ich die oberen und unteren Gewichte zum Angleichen der Pleuelgewichte komplett weggenommen, das sind beim M110 ca. 50 Gramm pro Pleuel. Es geht auch mehr, ich will da aber klar auf der sicheren Seiten sein und mir war das Angleichen auf exakt gleiches Gewicht viel wichtiger als das Erleichtern.

Dass der Motor so gut läuft, liegt nicht alleine am Kopf, der Kopf macht aber sicher den größten Teil der Verbesserungen aus.