

M110 Überholung und ein paar Fragen

Post by "Matthias Vogt" of Sep 14th 2021, 6:22 pm

Hi Olof,

einen separaten Kopf fertig machen und einfach tauschen ist beim M110 tendenziell kein schlechter Plan. Ich habe im Vorfeld 2 M110 zerlegt und während der Überholung noch einen dritten. Der mit Abstand größte Verschleiß war bei allen im Kopf, der Kurbeltrieb mit Lagern und auch die Honspuren im Block waren in meinen Augen alle noch brauchbar. Ein gutes Indiz ist der Öldruck: ist der im Leerlauf noch bei deutlich über 1 bar, können die Kurbel- und Pleuellager so schlecht nicht sein. Dann erscheint mir Teilüberholung von nur dem Kopf ein guter Weg.

Beim Kopf ist wichtig, dass die Ventile dicht schließen, über eine möglichst große Fläche. Mir ist das erst beim zweiten Versuch richtig gut gelungen, indem ich die Sitzringe mit einem 45°-Fräser abgedreht habe, was ich in der ersten Runde nicht gemacht habe. Hin und wieder finden sich gebrauchte Fräser, welche mittels der Ventilführung geführt werden, mit denen lässt sich das händisch schnell und mit gutem Ergebnis erledigen. Alternativ halt einschleifen, einschleifen, einschleifen ... (was mit Fräsen aber auch gemacht werden muss).

Die Niveau habe ich mir vor ein paar Jahren nachgerüstet und halte sie für eine der sinnvollsten Ausstattungen am /8. Sie verändert das Fahrgefühl sehr positiv (komfortaber und gleichzeitig straffer). Geht beim M110 glücklicherweise ebbes leichter nachzurüsten.

Besagte Öldüse heißt beim Daimler Entlüftungsrohr und hat die Nummer 110 010 0470.