

Ölschlammspuren am Messstab

Post by "MartinK" of Feb 12th 2024, 1:12 pm

[Quote from Bernardo](#)

Was mir aber auch auffiel, war eine nur mässig warmer Kühler.

Wenn der Motor nicht viel leisten muss reicht ein sehr geringer Zufluss aus dem Kühler aus und der Kühler arbeitet sehr effektiv natürlich. Daher ist es nicht ungewöhnlich, dass bei kalten Umgebungstemperaturen bei Teillastbetrieb der Kühler nur auf den oberen 10cm warm ist und dann nach unten wirklich sehr stark abkühlt. Die Umgebungstemperatur ist nicht zu unterschätzen. Der M127 gilt ja als problematisch bezüglich der Öltemperatur. Also habe ich (nach der selben Kur wie Du mit kurzen Kolben, langen Pleuel, etc) beim Neuaufbau des Motors die große Ölwanne vom W108 und den Öl-Wasser-Wärmetauscher nachgerüstet, den es beim 230SL auf Sonderwunsch gab und beim 250SL Serie war. Dazu habe ich ein Öltemperaturinstrument im Stil des W198 gebaut und bin erstaunt, dass bei ca 5°C Außentemperatur die Öltemperatur auch bei 30km Autobahnfahrt keine 60 Grad beträgt. Da verdampft das Wasser nicht weg. Der Motor wird durch Fahrtwind nicht zu unterschätzend gekühlt, insbesondere die Ölwanne, die ja voll im Luftstrom liegt. Mich würde das zunächst nicht mit Besorgnis erfüllen aber ich würde es im Auge behalten. Gruß, Martin.





Bilder: nach 30km Autobahnfahrt bei 5°C Umgebungstemperatur, Zylinderkopftemperatur 79°C, Motorblocktemperatur unten: 70°C.