

# M189 mit Automatic stirbt beim Rangieren ab

Post by "nordhorst" of Apr 4th 2024, 12:45 pm

Moinsen Kollegen,

um das Thema b.a.W. abzuschließen...

Es war -natürlich- die Zündung.

Ich hatte die Flosse kürzlich einer kleinen Fachwerkstatt in der Nähe überantwortet, damit sie die überfällige Hinterachsen-Umbauaktion durchführt, für die mir wegen des Coupéprojektes die zeitliche wie räumliche Kapazität fehlt. Bei der Gelegenheit wurde die 3,69er-Achse gegen eine beige stellte, aber ebenfalls dort aufgearbeitete 3,46er-Achse getauscht (wo sie die leider häufige Bremsmomentabstützung nicht durch Aufschweißen des Achsrohres, sondern mittels Eigenanfertigung von Übermaß-PTFE-Lagerschalen instandsetzten - meine Langzeiterfahrungen damit werde ich zu gegebener Zeit separat berichten).

Jedenfalls bat ich dort, bei der Gelegenheit auch das diesem Fred zugrundeliegende Thema zu übernehmen, da ich nicht damit weiterkam. Nach ausdauernder aber systematischer Überprüfung der Luft-/Spritzzufuhr (alles tiptop) gings an die Elektrik/Zündung. Auch hier zunächst alles OK, aber: sobald er ausreichend warm war, verschwand im Oszilloskop langsam aber sicher einfach der Zündfunke und der M189 wurde zum Flatliner. Die werksmäßige Lieferleistung der Lima ist bei den 112ern ja eh schon nicht berühmt (12-13V), aber an der Zündung kamen dann nur noch 7-8V zusammen, was schlicht nicht zum Weiterlaufen und schon gar nicht zum Anspringen reicht. Gegenprobe mit beim Starten kurz extern zugelieferter Spannung ergab: sofortiges Warmstart-Anspringen nach halber Umdrehung.

Der Übeltäter ist letztlich die Pertronix, die einfach Unmengen Strom zieht, warum auch immer. Möglicherweise hat sie irgendwann mal eine Macke bekommen, weil ich ´ne Minute lang die Zündung anließ ohne zu starten - ich wusste bisher gar nicht, dass die Pertronix I das nicht abkann. Ist ja auch 14 Jahre lang gutgegangen...

Auch hier die Gegenprobe mit einem normal bestückten Verteiler: perfekter Start, perfekter Motorlauf, keinerlei Probleme auf den Probefahrten.

Logische Konsequenz: Rückrüstung auf originale Doppel-Kontaktzündung (mittels guter NOS-Kontakte, versteht sich). Zudem wird nun auf Empfehlung eine "ganz normale" Zündspule ohne Vorwiderstand installiert, statt der roten Hochleistungszündspule (die von MB für den M189 verkauft wird). Außerdem -aufgrund sehr guter Erfahrung in unzähligen eigenen und Kundenfahrzeugen- neue NGK BP6E V-Line Nr. 4-Zündkerzen anstelle der von MB vorgesehenen/gelieferten Bosch W5DC (A0031591403).

Mich wundert das auch etwas, da ich ja bis zum Pertronix-Defekt keine Probleme hatte, und sicherlich kann man hieraus (ZSP, Vorwiderstand, Kerzen) eine "Öldiskussion" bezüglich Spritqualität damals/heute & Wärmewerte etc. pp. ableiten, aber ehrlich gesagt ist mir relativ egal, wie das Ergebnis des allzeit guten Motorstart- und laufverhaltens wiederhergestellt wird. Und zur Not habe ich dann ja eine Beschwerde-Anlaufstelle, die es richten muss...

Und ich schaue dann mal sporadisch nach weiteren NOS-Kontakten für's Reserve-Regal, und nach Du-Röhre-Videos zum Thema Doppelzündungs-Kontakteinstellung...

Ick freu' mir schon ganz doll auf die Ornbau-Anfahrt ohne Bremsrattern aber mit reduzierten Drehzahlen, und ohne banges Zittern ob die Klste nach Pinkel-/Tankstopp wieder anspringt.

Beste Grüße,

Lutz