

Ölverbrauch am Ponton

Post by "Ponton" of Mar 11th 2013, 7:39 pm

Hallo,

Mein Ponton braucht mittlerweile ca 2 liter Öl auf 1000 km.
Ein Motorenüberholer ist der Meinung, dass ich es zuerst mit einem Öldichtmittel versuchen sollte.

Was haltet ihr davon?
Welches Produkt ist optimal?

Gruß
Jürgen

Post by "Schleusentor" of Mar 11th 2013, 9:16 pm

Hallo,

die Frage die sich stellt.

Verbrennt der Motor das Öl oder geht es über Undichtigkeiten nach außen verloren.

Ich würde zuerst die Kompression messen. Sind alle Zylinder gleichmäßig, könnte man über die Erneuerung der Ventilschaftabdichtungen nachdenken.

Ist die Kompression mäßig oder ungleichmäßig, spritze etwas Öl in die Brennräume. Erhöht sich die Kompression deutlich, ist der Motor verschlissen. Zylinderbohrungen, Kolbenringe, Ventilführungen.

Was meinst du mit Öldichtmittel? Ein Ölzusatz der Weichmacher enthält und verhärtete Dichtungen wieder geschmeidig macht? Sind z.B. die Ventilschaftdichtungen verhärtet, könnte der Ölverbrauch etwas reduziert werden. 2 ltr.Ölverbrauch ist schon heftig. Mit einem "öldichtmittel" wirst du den hohen Verbrauch kaum deutlich reduzieren können.

Teste und berichte.

Ig Otto

Post by "Andi300D(A)" of Mar 11th 2013, 10:44 pm

Hallo Jürgen!

Unter "braucht" verstehe ich verbrauchen und nicht verlieren, dagegen gibt es selten ein Öldichtmittel.

Und jetzt eine ganz einfache (oder auch blöde) Antwort:

Wieviele km fährst du im Jahr mit dem Oldtimer?

Wenn wenige füll Öl nach, wenn viele lass den Motor um einige tausend Euros überholen.

Ich habe bei meinem 250ce auch einige Euros in den Motor investiert und er bläut trotz neuer Kolbenringen und Ventilschaftdichtungen, aber bei ca. 1500km im Jahr ist es mir ziemlich egal.

LG Andi

Post by "Jörg_250SE" of Mar 12th 2013, 8:47 am

Eine Motorüberholung würde ich nur dann in Betracht ziehen, wenn weitere Verschleißerscheinungen hinzukommen oder Mängel auftreten (Klappern, Leistungsverlust, "Rauchfahne" aus dem Auspuff, etc.) Eine Fachwerkstatt, die noch Mechaniker statt Mechatroniker beschäftigt, sollte dies mit einfachen Mitteln beurteilen können.

Ferner könntest Du probetalber Ölmarke und -viskositöt wechselln. Mit meinem 250 SE (W108), Originalmotor, rund 150tkm, im Alltag bewegt (allerdings kein Winterbetrieb), d.h. auch viele Kurzstrecken <15km und Hängerbetrieb, habe ich bei mineralischem 15W40 oder 20W50 einen Ölverbrauch von 1...1,5 Liter/1000km. Bei teilsynthetischem 10W40 sind es nur noch 0,5 Liter/1000km.

Probier' doch mal ein teilsynthetisches Standardöl ("Hydrocrack") der Viskosität 10W40 oder 5W40, das gibt's heutzutage überall im Baumarkt, vielleicht sogar das 5W40 Highstar aus dem Praktiker (für rund 12 Euro pro Fünfliterkanister).

Gruß Jörg

Post by "mruehrig" of Mar 14th 2013, 5:51 pm

[Quote from Jörg_250SE](#)

Eine Motorüberholung würde ich nur dann in Betracht ziehen, wenn weitere Verschleißerscheinungen hinzukommen oder Mängel auftreten (Klappern, Leistungsverlust, "Rauchfahne" aus dem Auspuff, etc.) Eine Fachwerkstatt, die noch Mechaniker statt Mechatroniker beschäftigt, sollte dies mit einfachen Mitteln beurteilen können.

Ferner könntest Du probetalber Ölmarke und -viskositöt wechselln. Mit meinem 250 SE (W108), Originalmotor, rund 150tkm, im Alltag bewegt (allerdings kein Winterbetrieb), d.h. auch viele Kurzstrecken <15km und Hängerbetrieb, habe ich bei mineralischem 15W40 oder 20W50 einen Ölverbrauch von 1...1,5 Liter/1000km. Bei teilsynthetischem 10W40 sind es nur noch 0,5 Liter/1000km.

Probier' doch mal ein teilsynthetisches Standardöl ("Hydrocrack") der Viskosität 10W40 oder 5W40, das gibt's heutzutage überall im Baumarkt, vielleicht sogar das 5W40 Highstar aus dem Praktiker (für rund 12 Euro pro Fünfliterkanister).

Gruß Jörg

Display More

Jörg, Deine Erfahrung kann ich absolut nicht teilen. Nach meiner Erfahrung ist der Ölverbrauch umso höher je dünnflüssiger das Öl ist. Das sehr dünne 5 W 40 wird deutlich schneller verbraucht als das dickflüssigere 20W40.

Manfred

Post by “Matthias Vogt” of Mar 14th 2013, 8:04 pm

[Quote from Ponton](#)

Ein Motorenüberholer ist der Meinung, dass ich es zuerst mit einem Öldichtmittel versuchen sollte.

Hallo Jürgen,

bitte suche Dir einen anderen Motorenüberholer...

Es ist der nette Versuch, Abkürzungen gehen zu wollen. Und irgendwie ist man dazu geneigt, den vermeintlichen Abkürzungen ein offenes Ohr zu schenken.

Bei 2 Litern ist etwas fundamental im Argen. Ein guter Motorheini hat recht schnell raus, ob es Schaftdichtungen oder Kolbenringe / Zylinderwände sind. Schaftdichtungen sind es aber wegen des Alters so oder so (falls nicht doch tatsächlich innerhalb der letzten 20 Jahre gewechselt).

Post by "razrace" of Mar 14th 2013, 8:54 pm

[Quote from Jörg 250SE](#)

Eine Motorüberholung würde ich nur dann in Betracht ziehen, wenn weitere Verschleißerscheinungen hinzukommen oder Mängel auftreten (Klappern, Leistungsverlust, "Rauchfahne" aus dem Auspuff, etc.)

Hi,

die Einstellung zur Motorrevision gehört nochmals rekapituliert 😊

meist sind schwerwiegende Motorreparaturen genau so einer (anfänglichen) Verschleißerscheinung geschuldet ; sinngemäß: der "Riß im Damm" gedichtet, tritt der nächste zum Vorschein,,,,

Die billigste "First Aid" in dem Fall: (Sorry, schmutzdarbeit muss sein): den Motorblock vom Ventildeckel bis zur kleinen Ölwanne mit einem fusselfreien Baumwolltuch abfummeln - bis dieser zumindest "staubtrocken" ist. Das Tuch auf "wieviel Öl drauf" inspizieren - ist da nichts nennenswertes aufgesaugt

dann den Tip vom Otto aufgreifen

bei 2000 ccm Ölschwund dürfte die Viskosität des Öl`s eh abschmieren - (sind doch schon 1500 ccm über Werks-freigabe, oder nicht?)

Viel Glück

Post by "Michael 220b" of Mar 14th 2013, 9:13 pm

[Quote from razrace](#)

bei 2000 ccm Ölschwund dürfte die Viskosität des Öl`s eh abschmieren - (sind doch schon 1500 ccm über Werks-freigabe, oder nicht?)

NÖ, Werksangabe bis zu 0,3l auf 100km, in Worten Einhundert, nicht Eintausend !

Entspricht also bis zu 3 Liter auf 1000km. 🤔

Hoffentlich habe ich die Bedienungsanleitung nicht falsch interpretiert, oder?
Trotzdem ein großer Verbrauch/Verlust.

Schönen Gruß, Michael

Post by "Matthias Vogt" of Mar 14th 2013, 9:41 pm

Lustig,

wenn das so in der Bedienungsanleitung für den Ponton steht, dann ist das auch in Ordnung. Dann ist meine Aussage mit "fundamental etwas im Argen" natürlich Blödsinn. Bin einfach an zu junge Motoren gewöhnt. Aber wenn ich richtig drüber nachdenke, kann die Angabe mit bis zu 3 Liter / 1000 km beim Ponton durchaus zutreffen. Es sind halt wirklich extrem alte Motoren nach den damals bestmöglichen Fertigungstoleranzen und -maßen gebaut. Da hat sich mit jeder neuen Motorengeneration deutlich was getan.

An meinem ersten 200D/8 war der Ölverbrauch so bei 2 Liter / 1000 km. Das war sehr nervig, da ruckzuck das Öl leer war und der Motor ordentlich geraucht hat. Ich war dann immer Öl tanken und Sprit nachfüllen. War verschleißbedingt (Kolbenringe) und der Motor war kurz vor seinem Ende. Deshalb kamen mir die genannten 2 Liter beim Ponton erst einmal kritisch vor. Kann aber alles seine Richtigkeit haben, da der Pontonmotor einfach 2 Generationen älter ist als der /8-Motor.

Post by "Michael 220b" of Mar 14th 2013, 10:24 pm

Hallo Matthias,

Ich hab zwar schon seit 17 Jahren keinen Ponton mehr, aber kann mich gut daran erinnern dass ich damals ganz schön verblüfft war als ich das gelesen hab.

In der Anleitung meines 220b '62er steht es aber noch genauso drin. Bis zu 3 Liter auf 1000!!
Ich bin ja nur froh, dass das bei meinem nicht zutrifft.

Schönen Gruß, Michael

Post by "Ponton" of Mar 14th 2013, 11:44 pm

Hallo,

Meine Angaben waren etwas spärlich.

Der Ponton hat einen 170er Motor, also keine Ventilschaftabdichtung.

Der Ölverbrauch findet hauptsächlich im Schiebebetrieb statt.

Das wäre nicht so schlimm, wenn nicht nach längeren Bergabfahrten eine große "Dampfwolke" am Heck erscheint.

Dieser Motoreninstandsetzer kennt das Problem und behauptet er hat genau mit Dichtmitteln Erfolg erzielt.

Kann man glauben oder nicht.

Ich fahre ein Einbereichsöl SAE 30, wie vorgeschrieben, rein mineralisch.

Sind es tatsächlich die Kolbendichtringe, denn in den letzten Jahren lies ich über den laufenden Motor durch den Vergaser den Motorkonservierer von LM einsprühen.

Meine Idee ist, dass dieser Konservierer die alten Verkokungen an den Ventilführungen gelöst hat und somit das Problem verursacht hat.

Möglich?

Gruß
Jürgen

Post by “röslerosnabrück” of Mar 15th 2013, 12:07 am

Ab Werk war das wohl nicht. Mit meinem 190er fahre ich bequem ein Wechselintervall (4000KM) ohne Nachfüllen. Der Ölverbrauch liegt also unter 0,5L /1000KM. Das war bei meinen anderen /8 Benzinern eigentlich auch so bis auf den 250CE. Die Diesel verbrauchten auch immer unter 1L/1000KM.

Solange man mit dem Verbrauch leben kann und die Kollegen am Stammtisch oder bei Ausfahrten nicht über die Qualmwolke lästern, sollte man von Teilinstandsetzungen eher absehen; Never touch a running system! Macht man sich aber an die Aufgabe heran, ist es ratsam wenngleich teuer, umfassend vorzugehen. Kopf ohne zumindest Prüfung der Lager macht z.B. wenig Sinn, weil man widrigenfalls da vermutlich bald wieder ran muß.

cu

stefan

Post by “Schwedenponton” of May 13th 2013, 11:44 pm

Habe die gleiche Symptomatik an meinem 180D Bj. 1961 mit OM636: bläuliche Wolke nach längerem Schubetrieb und folgender Lastaufnahme. Ein kurzer Spuk und alles ist wieder vorbei. Dabei hält sich der Ölverbrauch des Motors allerdings stets bei nur ca. 0,5 - 0,8 Liter auf 1000 km (Viskosität 20W40 mineralisch wie in meinen beiden Deutz-Traktoren). Die blaue Wolke halte ich in meinem Falle somit für technisch unbedenklich. Der zulässige Ölverbrauch liegt laut Mercedes-Werkstatthandbuch OM Dieselmotoren von 1962 bei 1,5l/1000km für Fahrzeugmotoren. Ein älterer Kfz-Meister aus meinem Freundeskreis sieht die Ursache für solche Effekte an den Ventilschäften (sei es nun mit oder ohne spezielle Dichtungen). 2l Öl pro 1000 km halte ich für grenzwertig, aber nicht für dramatisch zu hoch, es kommt beim

Ölverbrauch vielleicht auch auf die Fahrweise und das Streckenprofil an. Wie fühlen sich die Ventilschäfte an, wenn man bei geschlossenen Ventilen daran wackelt? Viel Spiel wäre ein Indiz für den Ölverlust an dieser Stelle...

An meinem Motor beobachte ich auch eine leichte bis mäßige Qualmbildung aus der Entlüftung des Ölverschlußdeckels... Solange der Ölverbrauch so gering bleibt, wie er ist, der Motor gut anspringt, der Dieserverbrauch niedrig ist (6,53l/100km über 7000 km gemittelt), die Leistung gut ist usw., fahre ich weiter und freue mich am kernigen Sound. Für den Fall der Fälle halte ich einen Ersatzblock mit Normalmaßstufe auf Lager, der alle Möglichkeiten zur Wiederbelebung bietet.

Auf die Gefahr hin, eine neue Öl-Diskussion auszulösen: Puristen verwenden gerne 30er Einbereichsöl im älteren Triebwerk. Muss im OM636 m.E. nicht sein, wenn man in das Ölfiltergehäuse zusätzlich zur Drahtspule einen Feinfiltereinsatz einbaut (z.B. Mahle OX 42 oder Mann H 601 passen an meinem OM636 mit senkrecht hängendem Ölfiltergehäuse mit zusätzlichem O-Ring bestens). Habe bisher keine negativen Effekte in Bezug auf Öldruck oder Durchflussmenge feststellen können. Ölwechsel trotzdem aber alle 3000km - sicherheitshalber! Was meinen die OM636-(180D)-Fachleute?

VG vom Schwedenponton 😊

Post by "carling" of May 14th 2013, 11:12 pm

Hallo,

den Motor W 136 fährt man eigentlich mit Mehrbereichsöl, mineralisch.

Ich fahre 15 W 40 und verbrauche etwa einen halben Liter auf 1000km, beim 170S als auch beim Ponton .

Möglicherweise sind die Kolbenringe verklebt durch sehr langes Stehen.

Die Motore sind so robust, die brauchen keinen Konservierer über Winter; ein halbes Jahr Stillstand macht denen nichts aus.

Seit 30 Jahren halte ich das so und habe keine negativen Beobachtungen.

Gruß

Carl