

## **Problem mit W108 280SE bei warmen Motor**

**Post by "Mabe355" of Jun 29th 2014, 10:18 pm**

hallo

wenn ich ca 30-35 km fahre stirbt er ab.... (im Stadtverkehr )

und lässt sich nach ca 10 min erst wieder starten bzw springt erst dann wieder an....aber nur sehr sehr schwer und mit voll gas..

hab die Kerzen, Filter, alle Flüssigkeiten usw. alles getauscht.....

wann was kann es liegen???? Benzinpumpe? oder ?

mfg 

---

**Post by "CP 111er" of Jun 29th 2014, 11:35 pm**

Hallo

Ich hatte mal so was ähnliches, denke es hat mit der Benzinzufuhr zu tun, du musst alles prüfen, fang von hinten an mit der Benzinpumpe summt sie noch?? Und dann gehst du immer weiter nach vorne.

Das alles andere wie Zündung, Gasgestänge, Kerzen etc., muss natürlich OK sein.

Tank überholt???

Du musst mit einem Manometer den Benzindruck prüfen ca. 1bar muss er haben.

Bei mir war ein kleiner Filter dicht.

Viel Erfolg

Gruß

Carsten

---

### **Post by "Rainer" of Jun 30th 2014, 10:28 am**

Wenn der Tank ziemlich leer war dann könnte es am verstopften "Blumentopf" gelegen haben (gib mal als Suchbegriff ein).

Kannst du testen, indem du einmal voll tankst. Danach dürfte nix mehr passieren, wenn doch, liegt es irgendwo anders dran.

Gruß

Rainer

P.S. Alle Filter gewechselt oder gesäubert, inklusive der im Tank und in der Spritpumpe?

---

### **Post by "Ave111" of Jun 30th 2014, 11:47 am**

Ich schliesse mich der Meinung an, dass es mit der Spritzzufuhr zu tun hat. Hatte mal ein ähnliches Problem. War schwierig einzugrenzen. Habe vom Tank bis zur Einspritzpumpe alle Filter getauscht.

Ich glaube es war die Summe der Verstopfungen, die letztlich verantwortlich war.

Hast Du den Wagen schon länger? Wurde eine neue Benzinpumpe eingebaut? Oder die Einspritzpumpe mal getauscht?

Grüsse,

Peter

---

### **Post by "fhaak" of Jun 30th 2014, 12:57 pm**

Es könnte auch daran liegen, dass sich ein Unterdruck im Tank bildet, weil die Be-/Entlüftung dicht ist. Das würde erklären, dass das Phänomen erst nach etlichen Kilometern Fahrt auftritt. Du kannst das ja leicht testen, indem du ohne oder mit ganz lose aufgeschraubtem Tankdeckel fährst (eventuell den Dichtring entfernen).

---

### **Post by "w110w163" of Jun 30th 2014, 1:02 pm**

Bei mir war es letztendlich ein maroder Tank, bei dem sich erst durchs Volltanken die Beschichtung im oberen Teil gelöst hat; bis dahin: Tanksieb raus und Tank mit Staubsauger über den Tankgeber gereinigt; durch den Rücklauf sammelt sich ab in diesem inneren Topf wieder zuviel Dreck, daß das eine Ewigkeitsarbeit werden würde; auch eine chemische Reinigung wäre ohne Garantie nicht billig gewesen; deswegen habe ich dann einen neuen gekauft;

Ich habe immer wenn ich nach ca. 20 km wieder liegegeblieben bin unters Auto, den Zulauf zur Benzinpumpe abgeklemmt, den Schlauch abgezogen und dort findest du dann einen kleiner Vorfilter vor der Benzinpumpe; dann habe ich mit Bremsenreiniger immer feste reingesprüht und der braune Batz lief wieder raus; Schlauch wieder drauf und weitergefahren.

Aber wundern tut´s mich schon, daß er immer bei dieser Geschwindigkeit ausgeht??

Das mit der Wartezeit kann ich bestätigen - allerdings hat das Fahren dann auch nicht lange vorgehalten, eben bis garnichts mehr ging und ich die o.g.Reinigungsprozedur machen musste.

Grüße

Andi

---

**Post by "Elchtest" of Jun 30th 2014, 1:07 pm**

Wenn er warm ist, ruckelt er bei Teilgas?

Hat er Zündaussetzer?

Wie ist das Kerzenbild nach einer längeren Fahrt?

Hat der Wagen seine volle Leistung (erreicht er seine Höchstgeschwindigkeit)?

Gruß

Christian

---

**Post by "MarcS" of Jun 30th 2014, 1:22 pm**

Hallo,

ich tippe auf eine langsam sterbende Zündspule. Durch Windungsschluss / defekte, innerliche Isolierung erwärmt sich diese, und nebenbei wird der Funken dann schwächer. Wenn die Spule wieder abgekühlt ist, funktioniert diese wieder (besser), bis sie wieder warm wird ... .

Also, wenn der Motor das nächste mal aus geht und die Zündspule sehr warm ist (nicht nur durch die Motorwärme angewärmt ist), würde ich diese austauschen (oder bei einer Werkstatt durchmessen lassen, falls diese die Ausrüstung dafür hat).

Falls Du nicht mehr die originale Unterbrecheranlage verbaut hast, kann es sein, dass Du eine spezielle (Hochleistungs-) Zündspule brauchst ... .

Grüße

Marc

---

**Post by "mtb\_tuli" of Jun 30th 2014, 8:48 pm**

Ein paar Grundinfos wären net schlecht.

280SE 6-Zyl / 8-Zyl ?

Serienzündanlage eingebaut ?

Du schreibst, nach x Kilometern geht er in der Stadt aus. Wann in der Stadt bzw. Stadt ist ja wurscht, bei welcher Bedingung geht er aus (z.B. an Ampel ranrollen, tuckert im Leerlauf und geht dann aus ?).

Was ist, wenn du nicht in die Stadt fährst bzw. einfach auf der Landstrasse fährst ? Oder geht der einfach beim Fahren aus ?

Benzinversorgung eigentlich nicht logisch, das würde sich nicht nur bei betriebswarmer Maschine bemerkbar machen.

---

### **Post by “Mabe355” of Jun 30th 2014, 9:32 pm**

Hallo

CP 111er

Pumpe summt immer 😊 (dachte sie durch eine Neue zur tauschen weil die neue besser gekühlt usw ist)

<http://www.google.at/url?sa=i&...F2lw&ust=1404243001671439>

ja das mitn Manometer... sind schon ma schauen wo ich ein passendes her bekomme.

aber nur ein Filter zu....mhhh versteh dann nit warum er nach ca 10min wider geht... 😞

mfg

**Post by "Mabe355" of Jun 30th 2014, 9:54 pm**

Rainer hallo

Voll getankt JA  
Tank gesäubert NEIN und Spritpumpe NEIN

haben das warm bzw Kaltlauf ventil getauscht ....  
<http://www.google.at/url?sa=i&...F2lw&ust=1404243001671439>

Hallo AVE111

Hab den Wagen sei einen halben Jahr bin aber erst heuer gefahren ca 400 Km  
Benzinpumpe Nein Einspritzpumpe Nein

fhak...danke für den Tipp

hallo w110w163



hallo Elchtestester

Nein er ruckelt nicht bei Teilgas

ja nur wenn ich ihm nach dem unfreiwilligen stehn bleiben wider starte...dann sind ein zwei fehlzündungen..

bin erst 150-160 km/h gefahren... aber er geht noch a bissl...wie schnell muss er gehn???

iLeistung würde ich als Ok sagen.

MarcS hallo...hat mein Mechaniker schon ane zum Testen organisiert ;)))

Nein ist noch die Originale machen auch gerade den unterbrecher neu...

mtb\_tulli hallo

6zyl

Ja serie (macht es sie auf eine elektronische Zündung umbauen? mein Mechaniker mein Ja?!)

bin bist jetzt 4 mal zum stehen gekommen... Nur in der Stadt bei geschwin unter 60km/h ja beim anfahren.. und auch beim stehen bei der ampel.

auf der Landstraße war noch nie was....weis nit ob das zufall ist... glaub nicht oder?!

DANKE für eure tipps...

---

### **Post by “Elchtestester” of Jul 1st 2014, 7:06 am**

Kein Ruckeln bei Teillast und 150 bis 160 km/h; der 280SE sollte bis 190 gehen, aber wenn Du das Gefühl hast, da kommt noch was, gehe ich nicht von einem Spritproblem aus.

Würde er oben rum lahm oder ruckeln, dann würde Sprit fehlen.

Kümmer Dich um die Zündung. Wie MarC sagte, Zündspule ist ein Kandidat. Bei Hochleistungsspulen auch unbedingt den Keramikvorwiderstand prüfen. Die zerbröseln gerne. Schau Dir den Verteiler an. Abbrand am Finger und verschmorter Unterbrecher? => toter Kondensator, Korrosion bei den Steckern? => alte poröse Kabel und Abdichtungen (s.o.). Wobei alte Kabel haben sowieso einen erhöhten Widerstand, der für Zündungsprobleme sorgt.

Aber ich würde auch mal das ganze Zündgeräff austauschen. Wenn die Kabel noch "original" sind, tausche sie gegen neue aus. Gibt von Beru einen Satz, kannst aber auch selbst konfektionieren.

Unterbrecher sollten dann auch neu, NGK BP7ES sind erste Wahl als Zündkerzen. Ich hoffe, Du hast den richtigen Wärmewert drin. Bosch neigen zu einem frühen Tod.

Obwohl ich die ESP ausschließe, würde ich mal bei warmen Motor und einigen gefahrenen Kilometern den CO-Wert prüfen (lassen). 3,5 bis 4,5 sollten nicht überschritten werden, darunter ist es eine zu magere Einstellung,

Dann können wir weiter sehen.

Gruß  
Christian

---

### Post by "Mabe355" of Jul 5th 2014, 10:12 pm

Hallo Zündspule Getauscht  
Benzinpuppe Getauscht ( a teures Teil 😊 )  
co wert zwischen 3,5 und 4,5  
Warm/kalt Start Ventil getausch....

Kerzen sind aber von Bosch... aber erst 500km alt?!

sind heute wider a runde gefahren sobald wir im Stadtverkehr sind (ampel stopp und go) bzw. wenn der Motor Warm (ca 80 und 95C) ist und man stehn bleibt und das Auto am stand laufen lässt ...geht er AUSSSS 🙌🙌  
.und lässt sich nur nach ein paar min wieder starten!?

wir glauben es hat was mit der Sprit Zufuhr zu tun?????? Blasen Bildung?? KKKKKAAAA

wir sind mit unserem Latein am ende.. trotz werkstättenbuch usw

mit um HILFE oder TIPPS 😞😞

---

### **Post by “Ave111” of Jul 6th 2014, 1:32 am**

Also bei mir waren die Symptome genau so. Immer an der Ampel ging er aus, wenn er warm war, liess sich nach 10-15 Minuten problemlos wieder starten. Ich habe alle Siebe und Filter im Benzinsystem getauscht und einen Bypass an der Benzinpumpe eingebaut. Dazu gibt es etwas im Werkstatthandbuch zu lesen. Im Kapitel über die ESP meine ich. Ob Du den Bypass brauchst oder nicht hängt davon ab, ob Du ein Gasloch hast am Überströmventil der ESP und welche Benzinpumpe verbaut ist. Aber liess das selber nach, Du hast ja ein Werkstatthandbuch. Durch den Bypass soll Blasenbildung verhindert werden. Hast Du die diversen Filter und Siebe schon gewechselt?

Gruss, Peter

---

### **Post by “Mabe355” of Jul 6th 2014, 9:55 am**

Hallo Danke für die schnelle Antwort 😊

Siebe...Nein wo sind die Siebe überall? bzw.

Filter: Benzin Filter Ja und den Luftfilter. Wo ist noch ein Filter...gibt es noch welche??

ESP R20 hab ich....

Ich hoffe wir kommen bald darf....es is ka gaude mehr.....

---

### **Post by "555Nase" of Jul 6th 2014, 3:28 pm**

Alle relevanten spritdurchflossenen Teile vor Motorhitze isolieren,  
wenn der Fehler dann noch da ist, wars das nicht.

---

### **Post by "Ave111" of Jul 6th 2014, 3:42 pm**

Ein Sieb unten im Tank  
ein Sieb am Eingang zur Benzinpumpe  
Benzinfilter im Motorraum

Das Benzin zirkuliert durch die ESP (Vorlauf-Rücklauf) und kühlt dadurch das System.  
Blasen werden umso besser mitgerissen je höher der Durchfluss ist.  
Vor Hitze schützen nützt nichts, wenn der Durchfluss zu gering ist.

1. Alle Filter und Siebe kontrollieren und reinigen bzw. austauschen.
2. Überprüfen ob Du das Gasloch hast und ob es zur Art der Benzinpumpe passt. Evtl By-Pass an der Benzinpumpe nachrüsten.

Grüsse,  
Peter

---

**Post by "Mabe355" of Jul 6th 2014, 3:55 pm**

Super Danke Ok

Ja mit der Neuen Bosch Benzinpuppe dachte ich das es besser wird aber leider nit....

werde mich um die Siebe kümmern und um den BenzinFilter nochmal...

MFG  
MArkus

---

**Post by "Elchtest" of Jul 7th 2014, 8:54 am**

ob Du einen Automaten hast?

Da kann die Leerlaufanhebung im Eimer sein.

Gruß  
Christian

---

**Post by "Rainer" of Jul 7th 2014, 10:46 am**

Hi,

was bei Automatik gegen defekte Leerlaufanhebung spricht ist, dass der der Wagen nachdem er ausgegangen ist eigentlich sofort wieder anspringen müsste. Das gleiche gilt für einen defekten Bremskraftverstärker (zischt es beim Bremsen?).

Wie habt ihr denn den CO eingestellt, wenn der Wagen warm im Standgas immer ausgeht. Oder habe ich da was falsch verstanden?

Gruß  
Rainer

---

### **Post by "Elchtest" of Jul 7th 2014, 11:19 am**

Er geht bei warmen bis heißen Motor an der Ampel bei Stillstand aus  
-> Nicht, wenn er fährt

Leistung ist da, der Wagen läuft schnell  
-> heißt, kein Spritmangel(!) oder anders: Siebe und Benzinpumpe sind in Ordnung., sonst müsste er beim Fahren auch verrecken oder zumindest ruckeln.

Keine Zündaussetzer, nur direkt beim Starten mal ein oder zwei  
-> hier fehlt mir die Angabe, ob der Wagen mit Gasgeben oder ohne gestartet wird.  
-> Gehts mit Vollgas? Dann würde er zuviel kriegen (dem widerspricht aber der gute CO-Wert)

Starten erst nach mehreren Minuten wieder möglich  
-> macht er gar nichts beim starten direkt nach dem stehenbleiben?  
--> Das ist wichtig! Dreht er gut durch oder quält sich der Motor. Gibt es Fehlzündungen oder rein gar nichts?

Nach mehreren Minuten ist eindeutig ein Wärmeproblem.

Ich denke aber, dass ist nicht nur ein Fehler. Du hast den Wagen frisch, wer weiss was dein Vorgänger dran gemacht hat.

Hast Du eine Hochleistungszündspule mit Vorwiderstand? (nötiger Widerstand ist auf der Zündspule draufgedruckt).

->Widerstand prüfen (Backofen, 70° bis 80 °, dann Durchgang prüfen).

Fürs Ausgehen kann auch der Verteiler mit verantwortlich sein. Unterdruckdose und Verteilergrundplatte auf Funktion prüfen (Sichtprüfung bei abgenommenen Verteilerdeckel, am Schlauch saugen, die Verteilergrundplatte muss sich bewegen).

Sind die im Eimer, müsstest Du bergab im Schubetrieb gelegentlich Fehlzündungen haben.

---

### **Post by "kjob-berlin" of Jul 7th 2014, 12:07 pm**

Hallo

erstens um die Frage mit dem Spritmangel zu klären, könntest du direkt nachdem du liegen geblieben bist Bremsenreiniger (Waschbenzin) in der Luftfilter sprühen (ca. 3 sekunden lang).

Wenn er dann sofort anspringt ist Spritmangel die Ursache.

Zweitens, theoretisch könnte er ja auch "absaufen". Dann hilft nur Gaspedal ganz durchtreten und durchgetreten lassen und dann starten.

Kannst du denn den Fehler zu Hause reproduzieren? Falls der Fehler in der Zündung liegt, könntest du es zu Hause einfach nachmessen bzw. testen (mit einer Zündkerze, die du an ein Zündkabel befestigst und gegen Masse hältst..).

gruß  
oli

---

**Post by “Mabe355” of Jul 11th 2014, 9:13 pm**

Hallo

hab einen schalter 4-Gang.

Gute Frage: wegen dem CO einstellen....aber da is er nit abgestorben.... (wahrscheinlich war die Temperatur nit so hoch...bzw...KA)

So war jetzt 4 Tage @ Berlin 😊  
und seit heute schrauben wir weiter.....By-Pass haben wir heute gelegt 😊  
Sieb im Tank getauscht 😊

Morgen Probefahrt.....

---

**Post by “Mabe355” of Jul 11th 2014, 9:45 pm**

Elchtestter hallo

Zündspule: hat mir mein Mechaniker eine leih-spüle von ihm eingebaut...immer das gleiche...

Er Starte aber er Springt nicht an... nach ca 5min erst..

Nein er dreht dann ganz normal hoch und zieht dann schön durch wenn er wider läuft....

das mitn Schlauch sagen haben wir a gemacht...am Verteiler...haben den Kontakt usw neugegeben...

Wir bzw mein Mechaniker und Ich denken das es mit den Luftblasen-Bildung zu tun hat..... weil er nach ca. 5min wieder geht...

Danke für alle Tipps von euch....MFG

---

**Post by "Uli aus S" of Jul 12th 2014, 9:43 am**

Mir fehlt noch die Antwort auf Christians Frage nach dem Kerzenbild. Könnte sein, dass er so fett läuft, das er im Leerlauf absäuft. Hast Du aktuell den CO-Wert gemessen und was sagt der?

---

**Post by "Mabe355" of Jul 14th 2014, 6:52 pm**

Hallo

das Kerzenbild war NAJA.... CO werte waren Ok...

Ich geben die Kerzen !nochmal NEU! NKG BP 7 ES..... hatte jetzt für ca. 500 km die Bosch Kerzen.

(Kerzen Bild Naja...haben noch einiges Probiert ich glaub deshalb war das Kerzenbild nur Naja.)

Am Mittwoch mache ich dann Pickerl... plus a Probefahrt.... werde die Ventile einstellen lassen...und das Gestänge vom Motor bzw. das Gestänge vom Leerlauf usw..) wobei ich sagen muss im Werkstättenbuch steht nur aaaa nit so a gute Beschreibung für das einstellen.....

---

### **Post by "Markus8791" of Jul 14th 2014, 9:20 pm**

Wie sieht es aus wenn du den Wagen startest?

Er dann Betriebstemperatur bekommt?

Fällt Drehzahl und CO Wert gleichmäßig?

Hast du die Funktionen des Fettzugschalters(falls vorhanden) geprüft?

Kaltstartventil?

Nicht das der Wagen ohne diese korrekte Funktion eingestellt ist und dann beim "Umschalten" total

verstellt ist

---

### **Post by "Mabe355" of Jul 14th 2014, 9:52 pm**

Hallo M4st 3 r M M

Wenn ich den Wagen starte... TOP

Ja wenn er warm (Betriebstemperatur bekommt)...TOP... nach den letzten Tausch von Benzin-Pumpe +By-Pass usw.)

Co werde ich am Mittwoch checken 😊

Fettzugschalters Kenne ich nicht?! Wie und wo müsste er sein? und was bewirkt er?!

Kaltstartventil... gecheckt.. passt.

Wie/Was meinst mit Umschalten bezogen auf den "Fettzugschalter"?!

mfg

---

### Post by "Uli aus S" of Jul 14th 2014, 9:54 pm

#### [Quote from Mabe355](#)

Am Mittwoch mache ich dann Pickerl... plus a Probefahrt.... werde die Ventile einstellen lassen...und das Gestänge vom Motor bzw. das Gestänge vom Leerlauf usw..) wobei ich sagen muss im Werkstättenbuch steht nur aaaa nit so a gute Beschreibung für das einstellen.....

Das wären aber die ersten Schritte - neben der peniblen Einstellung von Schließwinkel und Zündzeitpunkt.

Alles was davor kommt kaschiert nur die probleme, löst die aber nicht.

Meines Wissens sind NGK BP 6 ES richtig - bitte korrigieren, falls ich falsch liege.

## Post by "Markus8791" of Jul 14th 2014, 10:00 pm

Die ersten Motoren hatten eine XXXX R20 Einspritzpumpe.  
An dieser ist ein dicker Magnetschalter der beim Start mit geschaltet werden soll.

---

## Post by "Elchtest" of Jul 15th 2014, 7:12 am

[Quote from Uli aus S](#)

Meines Wissens sind NGK BP 6 ES richtig - bitte korrigieren, falls ich falsch liege.

Sind tatsächlich NGK BP7ES bzw. BPR7EIX. Die BP6ES sind für den Vergaser.

Die 7er sind bei allen mechanischen Einspritzern vom Wärmewert her richtig, die Vergaser werden (fast) alle mit dem wärmeren 6ern von NGK ausgerüstet.

s. <http://www.ngk.de/nc/produktfi...2528111%2529/BP7ES/13415/>

Zu den Bosch - habe ich an anderer Stelle mal erwähnt - , die werden aus der Standardproduktion entnommen und kriegen dann "umgeschlüsselt" den Wärmewert aufgedruckt. Bosch haben damit eine sehr hohe Streuung.

Die Dinger werden irgendwo in Süd-Ost-Asien hergestellt; ein hoher Ausschuss ist leider damit auch verbunden. Bei mir waren mehrere schon unter 1000km Laufleistung hin.

Gruß  
Christian

---

## **Post by "rabernd" of Jul 21st 2014, 11:01 am**

Diese Art von V8 Motoren mit nur 2 - 2,5 bar Kraftstoff-Systemdruck haben alle ein grosses Problem mit "Dampfblasenbildung" in den Verteilleitungen vor den Einspritzventilen. Kraftstoff verdampft ("kocht") je nach Umgebungsdruck / Temp. schon ab 40 Grad C . Insbesondere bei relativ leerem Tank wird bei wenig Motorverbrauch durch die Benzinpumpe (machen 100 - 150 l/h ) viel zu viel Kraftstoff im Kreis gepumpt und dadurch stark erhitzt. Im Leerlauf werden z.B. nur 0,8-1,5 l/h abgenommen. Zusätzlich werden die dünnen Systemleitungen vor den Einspritzventilen durch Motorhitze beheizt - hier kommen schnell 60 - 80 Grad zustande , die den Kraftstoff sieden lassen und damit Dampfblasen erzeugen -s.Siedekurve bei Umgebungsdruck im Anhang !

Mit diesem Phänomen habe ich sogar als Fachmann nach dem Umbau des Mercedes C111 auf M116 V8-3,5l auf der Silvretta Classic 2014 zu kämpfen gehabt: da es für die ursprünglich 1970 eingebaute D-Jetronic nur noch wenig neuwertigen Ersatzteile mehr gibt , hatten sich die Mercedes Classic Verantwortlichen überlegt anstelle der D-Jetronic eine modernere Ersatzlösung mit lambdagesteuerter Motronic zu verwenden. Ich habe diese Neuabstimmung mit einer MOTEC geplant und ausgeführt. Wir haben die original Motorkonfiguration - z.B. Einspritzleitungen, Düsen, Sensoren. Druckregler usw - von der D-Jetronic beibehalten . Nur das Steuergerät, der Motorkabelsatz und ein paar Kleinigkeiten wurden ersetzt. Auf dem Motorprüfstand bei normalen Temperaturen >> kein Problem.

Auf der Silvretta 2014 bei Höhe und heissen Temperaturen konnte ich durch das in der Motronic enthaltene Datenaufzeichnungssystem klar die Dampfblasen im Lambdaverlauf sehen !!! Jetzt wird noch ein Benzinkühler eingesetzt, den es in anderen Mercedes Fahrzeugen auch serienmässig gibt und dann sollte dieses letzte Thema behoben sein . Leider werden auch oft viel zu überdimensionierte Benzinpumpen (manchmal sogar 2 Stück parallel) als Ersatzteil eingesetzt : dadurch wird noch mehr Benzin im Kreislauf hin- und hergepumpt >> mehr Aufheizung !

Ein letzter Tip: nicht so viel an den Gemischstellschrauben der eingebauten Einspritzungen drehen ! Diese können das Heissstartproblem nicht beheben, aber alles andere richtig "versauen" !

---

### **Post by "Ave111" of Jul 21st 2014, 1:05 pm**

Dachte es geht um einen Sechszylinder?

Da ist Dampfblasenbildung eigentl. kein häufiges Problem. Wenngleich es sich danach anhört.

Grüsse, Peter

---

### **Post by "rabernd" of Jul 21st 2014, 2:08 pm**

#### [Quote from Ave111](#)

Dachte es geht um einen Sechszylinder?

Da ist Dampfblasenbildung eigentl. kein häufiges Problem. Wenngleich es sich danach anhört.

Grüsse, Peter

#### [Quote from Ave111](#)

Dachte es geht um einen Sechszylinder?

Da ist Dampfblasenbildung eigentl. kein häufiges Problem. Wenngleich es sich danach anhört.

Grüsse, Peter

Oben im ersten Beitrag oben links bei der Person steht : W111 220SEb (3.5?) .... Da bin ich vom M116 V8-3,5 ausgegangen... Beim 6 Zyl ist es nicht ein ganz grosses Problem , wobei die Grundsatzbetrachtungen dort auch zutreffen.

---

### **Post by "Markus8791" of Jul 21st 2014, 2:25 pm**

Läuft es nun wieder?

---

### **Post by “Elchtestter” of Jul 21st 2014, 3:50 pm**

[Quote from rabernd](#)

Oben im ersten Beitrag oben links bei der Person steht : W111 220SEb (3.5?) ...

Bei mir ist es nicht das Problem, bei Mabe555 ist es das.

Ich habe noch vor meinen M127 gegen einen M116 auszutauschen. Daher kenne ich die M127.III und V ansich ganz gut.

@Mabe555.

Eine Idee habe ich noch. Hast Du das Hitzschutzblech zwischen Auspuff- und Ansaugkrümmer drin?.

Das Ding ist aus Alublech und mit ner Glaswollefüllung, ca. 2 bis 3mm dick.

Es soll verhindern, dass der Ansaugkrümmer sich zu stark erwärmt.

Gruß  
Christian

---

### **Post by “Mabe355” of Jul 24th 2014, 8:22 pm**

Hallo haben einen 280 SE mit 6Zylinder.....

So..... bin jetzt 130km gefahren in der Stadt auf der Autobahn und über Land.....  
Seit ich die Neue Benzinpumpe und einen By-pass hab und die Siebe getauscht bzw gereinigt  
hab.....Läufffffffffffffffffffffft ER ;))))

Haben aber ein NEUES kleines Problem... ;)))(((( mit dem Zündverteiler

So frage: Leerlauf.....????!! Laut Werkstätten-Buch...soll er auf 800 U/min Leerlauf laufen  
oder???  
wenn ich meinen auf 900 U/min Runter bring.... (wenn ich den OT auf 3C (+1C) bringe dann  
läuft er nur mehr bis 3000U/min ....und dann is so wie AUS bzw er hat ka. Leistung mehr..

Ich fahre jetzt mit 1100 U/min Leerlauf dann geht das Auto Gut....aber laut OT-einstellung ....ist  
das 24C..nach OT...

Was soll ich machen habt ihr Tipps??? Ich dachte an eine 123-Ignition.... WAS sagt IHR???

Lg Mabe

---

**Post by "Ave111" of Jul 24th 2014, 10:59 pm**

verstehe nur Bahnhof

---

**Post by "Elchtest" of Jul 25th 2014, 7:27 am**

Verstelltes Gestänge

Verstellte Zündung

Zündung muss bei 4500 min bei abgezogener Unterdruckdose eingestellt werden (**Frage hier: waren es 28° vor o.T Beim M130 ?**)

Alle anderen Werte sind lt. Tabellen- und Werkstatthandbuch nur Prüfwerte.

Gestänge: Der Wagen muss bei warmen Motor und abgezogenen Gestänge an der Pumpe (Kugelkopf aushängen) rund laufen.

Gasgeben kann man dann nicht. Läuft er nicht rund, ist etwas falsch (Grundeinstellung Gestänge überprüfen, Drosselklappenstellung auf zu prüfen).

Dann kann man weitersehen.

---

**Post by “winfried” of Jul 25th 2014, 10:01 am**

mein M130 ist auf 30 Grad bei 4500 Umdrehungen eingestellt und läuft

Das Reguliergestänge musste ich auch erst nach WHB einstellen.

Viele Grüsse

Winfried

---

**Post by “Mabe355” of Jul 25th 2014, 8:23 pm**

C:C

Hallo Ihr zwei danke für die schnelle Antwort.....

Hab das übersehen.....4500 U/min bei 6zylinder 30 C.....stimmt

mfg

---

**Post by “mtb\_tuli” of Jul 26th 2014, 10:37 am**

Hab ich da was auf den Augen ?

Korrekt ist doch 30 Grad v.OT bei 3000 (ohne Unterdruck), und nicht 4500 !!

---

**Post by “Ave111” of Jul 26th 2014, 11:49 am**

Wer lesen kann ist hier klar im Vorteil 😊 Wobei von 3000 bis 3500 eigentlich nicht mehr viel passieren dürfte.

Grüsse, Peter

---

**Post by “mtb\_tuli” of Jul 26th 2014, 1:43 pm**

Auhä stimmt.

Bin selbst immer von 3000 ausgegangen, ab da bleibt die Verstellung bei mir dann wirkungslos.  
Beim 280Se 6-Zyl ja gleich. Schafft der überhaupt 4500 ? 😊

---

**Post by “winfried” of Jul 26th 2014, 2:17 pm**

Hallo Jörg

Du hast natürlich recht ...30 bei 3000.

Aber ich kann Dir versichern, der M130 schafft 4.500; ... wenn es sein muss auch mehr ;-))

Viele Grüsse

Winfried

...der, der glaubt, dass ein V8 mindestens 5.7 Liter haben sollte, besser aber 6.6 ;-))

---

**Post by “HaWa” of Jul 27th 2014, 11:56 am**

Hallo, das kling nach Dehnstoffelement Kaltlauf,

Also ist dein Co bei nicht komplett geschlossener Kaltlaufmimik eingestellt.

Wenn dann aber ein Hitzestau im Stadtverkehr entsteht, wird die Endstellung doch erreicht und er magert bis zum Stillstand ab.

Nach abkühlen um ca. 15°C springt er dann wohl wieder an.

Auch ein neues Element braucht ca. 84° um den Zusatzluftschieber und durch denselben die Kaltlaufanfertigung in der Esp. komplett auszuschalten!

Das Dehnstoffelement ist übrigens auch in der Zusatzluftschiebern der D-Jet Motoren verbaut.

Gruß HaWA

---

### **Post by "Mabe355" of Jul 27th 2014, 2:09 pm**

hallo HaWA

das mitn Stillstand im Stadtverkehr....das sich erledigt 😊 Siebe getauscht und neue Benzinpumpe mit By-Pass...Problem gelöst.

Jetzt muss ich nur noch die Leerlauf Drehzahl... einstellen 800 U/min....aber ich hab 1100U/min.....und es liegt glaube ich am Verteiler.....er verstellt sich nicht richtig...MHHH

MFG

## **Post by "Mabe355" of Jul 27th 2014, 2:13 pm**

Laut W-Buch.....

aber ich komme nicht auf 800 bis 900 U/min. Leerlauf.....mhhhhh

---

## **Post by "HaWa" of Jul 27th 2014, 4:53 pm**

Ja, das leidige Thema mit den WHB Werten, Ich fahre den 108er130E im113 mit 12° im Leerlauf, also ca. 45° bei 4500.

Deine hohe Leerlaufdrehzahl wird Falschlufbegründert sein. Entweder Ansaugkrümmer-Zylinderkopf oder Bremskraftverstärker.

Desweiteren auch überprüfen ob der Zusatzlufschieber ab 60° komplett geschlossen ist. Am Luftfilter (an Schieber) darf dann kein zug mehr zu vernehmen sein.

Wenn alles stimmt kann man den Motor mit der Leerlaufeinstellschraube sogar abstellen.

Gruß HaWA