

Vorstellung und mehr

Post by "Ebbi50" of Jan 17th 2015, 8:10 pm

Hallo und Guten Abend,

die Google-Suche hat mich wieder auf Eure Seite geleitet, auf der ich mich schon vor längerer Zeit einmal angemeldet habe. Bevor ich mich denn hier gleich mit einem W108-Problem an Euch wende, möchte ich mich kurz vorstellen. Ich bin inzwischen Rentner und lebe seit 2013 so ungefähr im geographischen Mittelpunkt dieser Republik. In Thüringen zwischen Thüringer Wald und Rhön. Meinen W 108, 280 S, 140 PS mit Automatik-Gertriebe und EZ Juni 1972 habe ich aus Baden-Württemberg hierher mitgebracht. Ihn habe ich erst seit 2010. Das ist ein respektables Teil, das ich kontinuierlich mit deutlichem Erhaltungsaufwand pflege oder besser mit deutlichem Pflegeaufwand erhalte. Nun steht der Benz seit Sept. 2013 hier in der Mercedes-Werkstatt der Fa. Senger und Kraft. Ich hatte ihn auf den eigenen vier Rädern von Süddeutschland nach hier umgezogen. Das ging ca. ab Heilbronn nur mit gewissen Problemen, da das Fzg. bei Last (auf der Autobahn ab 120 km/h) unfahrbar wurde. Ruckel-Zuckel. Der Motor fing an schwer zu stottern, lief aber die letzten paar hundert Km unter diesem Limit von 120 km/h und ohne Steigungsstrecke einwandfrei. Die Automatik agierte wie immer sanft und ohne zu murren.

Ich stellte das Fzg. nach meiner Ankunft hier am neuen Wohnort in die Garage und kümmerte mich zunächst um wichtigere Dinge, die dem Umzug geschuldet waren.

Nachdem ich den W108 dann im Sept. 2013 aus der Garage holte, nahm das Dilemma seinen besonderen Lauf. Hier nur eine kurze Schilderung dessen, was bisher geschah:

Der Mercedes ging im September in die o.g. Werkstatt hier im Wartburgkreis.

Erneuert wurden der Tank, die Benzinpumpe und alle Filter. (Filter in der Sprittleitung/Motorraum und Filter vor/auf dem Tank.)

Der Zenith-Vergaser wurde bereits 2010 aufwändig von der DB-Vertretung in Freiburg Brsg. revidiert. Lt. einer Prüfung der hiesigen Werkstatt ist dieser soweit auch i.O. Die Zündanlage wurde mit neuen Kabeln und Steckern versehen und arbeitet reibungslos.

Der Werkstatt-TÜV ergab in 2014 eine mängelfreie Prüfung mit Erteilung der neuen Plakette bis 2016. Entsprechend verlief die AU für den Oldtimer ohne Mängel. Logo....

Nur konnte der Fehler unter Last mit dem Ruckel-Zuckel-Symptom nicht behoben werden. Das Fzg. spring im kalten wie im warmen Zustand ohne Beeinträchtigung ausnahmslos an. Im warmen Zustand läuft der Motor seidenweich. Probefahrten ergeben auf den ersten 1 - 2 Kilometern keine Auffälligkeiten. Das Fzg. reagiert auf unterschiedliche Beschleunigungen sehr

direkt ohne Verzögerung oder sonstwelchen Anomalien. Alles scheint bestens. Nur beim Lastverhalten (bergauf und ab 120 km/h) nach ca. 2-3 Kilometern ab Fahrtbeginn geht der Spuk wieder los. Mir ist das unverständlich, den Mercedes-Meistern ebenso.

Das Fzg. sollte mir bereits zweimal ausgeliefert werden. Jedesmal ging es auf der halben Strecke zurück in die Werkstatt. Und jetzt steht mein W108 wieder dort. Die Kraftstoffanlage (s.o.) ist in 2014 erneuert und der komplette Zenith-Vergaser in 2010 revidiert worden Was nun? Bevor ich die Überführungsfahrt von Baden-Württemberg hier nach Thüringen unternahm, lief der OLDIE bis ca. Heilbronn wie ein top Oldie zu laufen hat. Auch die Gestänge-Kulisse des Zenith-Vergasers wurde zwecks Synchronisation überprüft, die beiden Kaltstartmodule mit den Federn und Einstellmöglichkeiten wurden gecheckt..... Fazit: Im Leerlauf, im Niedriglastbetrieb und generell auf den ersten 1-2 Km ist alles im grünen Bereich. Gibt es irgendwelche Möglichkeiten zu überprüfen, die ggf. eine mangelnde "Atemluft" unter Last als Fehler ausmachen können? Auch bei abgenommenem Luftfilter reagiert der Mercedes entsprechend mit diesen Symptomen unter Last. Woran kann das alles liegen?

Diese Frage treibt mich um.

Also....., wer bis hierher gelesen hat..... Danke dafür, danke für euer Interesse. Vielleicht gibt es ja einen verwertbaren Impuls.

Klar....., ich bin neu hier im Forum. Schaumamal..... Bis denne.... Beste Grüße Ebbi

Post by "Markus8791" of Jan 17th 2015, 8:43 pm

Hallo

Habt ihr mal irgendwie versucht den Fehler mit einem Heißluftföhn sofort zu erzeugen? Das der Fehler erst nach einer gewissen Zeit aufkommt bringt irgendwie mögliche Temperatureinflüsse ins Spiel.

Oder?

Post by "thomasj" of Jan 17th 2015, 9:36 pm

Hallo Ebbi,

mach die nächste Probefahrt mal ohne Tankdeckel. Falls die Belüftung des Tanks nicht klappt dann entsteht dort ein Unterdruck der die Benzinpumpe überfordert und für Spritmangel bei höherer Last sorgt. Einen Versuch ist es wert...

Viele Grüße,
Thomas

Post by "MarcS" of Jan 17th 2015, 10:17 pm

Hallo,
vielleicht eine defekte Zündspule?
Bei Erwärmung Windungsschluss? -> Funke wird schwächer
Und / oder ein defekter Kondensator (außen am Verteiler)?
Grüße
Marc

Post by "röslerosnabrück" of Jan 17th 2015, 10:58 pm

Moin

Unzureichende Vorverstellung des Verteilers wirkt sich ähnlich aus. Wenn es mein Wagen wäre, würde ich aber zuerst die Förderleistung der Pumpe überprüfen. Über 120 km/h und am Berg sind genau die Fahrzustände mit dem höchsten länger andauernden Treibstoffbedarf. Wenn die Pumpe den Grenzwert ihrer möglichen Förderleistung erreicht hat und es nicht mehr schafft die Schwimmerkammer zu füllen, magert das Gemisch ab und der Motor beginnt zu bocken. Das sollte sich zwar in jedem Gang bemerkbar machen; wenn aber die maximale Förderung nur knapp unter dem kritischen Verbrauch liegt, dauert die Unterversorgung einfach nicht hinreichend lange um sich fühlbar auszuwirken. Vielleicht kann man es ja provozieren. Steiler, langer Hang im kleinen Gang und dann mal sehen.

An so was kann man suchen. Viel Erfolg

stefan

Post by "Quenter" of Jan 17th 2015, 11:32 pm

Hallo Ebbi,

die Punkte meiner Vorredner solltest du auch beachten, dennoch vermute ich nach den Symptomen, daß die zweite Stufe beider oder eines Vergasers nicht arbeitet.

Die Drosselklappen der zweiten Stufe werden via Unterdruck, der im ersten Drosselklappenkanal entsteht über eine Membrane geöffnet, und können auch nur dann geöffnet werden wenn das Gestänge die zweite Stufe freigibt, dh es kann auch ein Einstellfehler vorliegen, oder die Membrane ist nicht in Ordnung.

Auch hab ich erlebt das die 2.Stufe eines Vergasers nicht eingehängt war. (meine erste Restauration anno 89 250S)

bin gespannt auf die Lösung

Dirk

Post by "reib53" of Jan 18th 2015, 12:39 pm

moin Ebbi,

das hört sich an wie eine defekte Zündspule. Ich würde mal den Kondensator und die Spule tauschen. Das ist ein überschaubarer Aufwand. Das tückische an defekten Zündspulen ist, sie funktionieren wenn kalt, jedoch stottert der Motor unter Last und Temperatur.

Gruß

Volker

Post by "Ebbi50" of Jan 18th 2015, 1:02 pm

Ja....., super schnelle Reaktionen. Danke an alle Ratgeber. Ich bin begeistert.

Die Hinweise von Marc und Volker betr. Zündspüle wären mir die liebste Fehlerquelle, weil so simpel zu beseitigen.

Dein Hinweis zur Tankbelüftung, Thomas, ja....., da war ich auch schon dran und habe das genauso getestet. Also mit "abben" Tankverschluss. Es ist schon lustig, was so eine fehlende Tankentlüftung verursachen kann. Ich habe schon nach innen verformte Tanks gesehen. Da war ´ne starke LKW-Pumpe dran beteiligt. Und ´ne gute Batterie. Der Fahrer hatte ewig versucht, sein Fahrzeug zu starten. Als ich den Tankdeckel abmachte, gab es einen nicht überhörbaren Windsog am Einfüllstutzen.

Nun....., bei mir kam der Tank neu, der Tankdeckel auch. Dennoch, ich werde auch den neuen Deckel mal checken lassen. Überdies hat der W108 noch eine eigene Tankentlüftung hinten im Kofferraum.

ich danke für die bisherigen Hinweise und werde berichten. Danke bisher.

Gruß Ebbi

Post by "Ebbi50" of Jan 18th 2015, 1:46 pm

Nachtrag an Dirk und Stefan,

ja....., der liebe Doppel-Register Zenith-Vergaser ist ein gar mystisches Teil. Nur wenige Vergaser-Spezies haben sich auf diesen spezialisiert. Dabei wurde das Teil doch in unterschiedliche Fzg. eingebaut. Ich hatte ihn auch bei einem Opel-Admiral verbaut. Bei BMW gab es ihn ebenso. Klar...., sollte sich herausstellen, dass der Vergaser der Grund meines Problems ist, muss das Fzg. mal auf den Vergaser- und Leistungsprüfstand eines Spezialisten.

Doch wurde mein Vergaser in 2010 vollständig für viel Geld revidiert. Bei einer Mercedes-Benz-Niederlassung selbst.

Hinsichtlich des Leistungsdruck der Kraftstoff-Pumpe kann ich nur sagen, dass da ja eine neue verbaut worden ist.

Also...., nochmals...., bis denne Gruß Ebbi

Post by "555Nase" of Jan 18th 2015, 2:32 pm

Die Fehlersuche würde sich einfacher gestalten, wenn man an erster Stelle feststellt, ob die Aussetzer Zündungsfehler sind oder Benzin-mangel/überschuß darstellen ?