

W111 Motorumbau von M130 gegen M116

Post by "winfried" of Apr 12th 2015, 5:38 pm

Hallo Sternenfreunde

hat hier einer der Mitglieder in der Vergangenheit von M130 auf M116 hochgerüstet?

Bei mir geht es in die heiße Phase und ich führe derzeit Vorgespräche mit dem TÜV Süd. Wobei ich schon mal bemerken will, dass die Herren sehr freundlich und aufgeschlossen sind. Die Sache würde sehr viel einfacher gehen, wenn ich eine TÜV Abnahme aus der Vergangenheit vorlegen könnte.

Eine Kopie des entsprechenden Eintragungsgutachtens würde schon reichen, um die Sache zu beschleunigen. Ideal wäre ein W111 Umbau, ersatzweise könnte auch ein W108 Gutachten gehen.

Danke vorab.

Post by "Elchtest" of Apr 13th 2015, 3:17 pm

Ich habe bloß beim TÜV nachgefragt, bezüglich des 220SEb auf M116. Nach Anfrage der Prüfer in der Zentrale hieß es, H-Kennzeichen bleibt erhalten.

Also fragen.

Es dürfte dem aber nichts im Wege stehen, da die Cp/Ca auch den Motor hatten.

Es gibt auch einen W111 mit M117.

s. http://www.auto-kromm.de/krm_oldtimer.html

Post by "winfried" of Apr 13th 2015, 5:06 pm

Ich weiß, aber eingetragen muss er trotzdem und mein Prüfer möchte erst recherchieren, was dafür alles nötig ist.

Falls also jemand Unterlagen über seine Eintragung eines M116 in einen W111 oder W108 hat, würden mir Kopien helfen, die Sache zu beschleunigen.

Weder Historie noch Sicherheit sprechen gegen das Projekt.

Post by “Elchtestter” of Apr 14th 2015, 7:21 am

Mensch, Winfried, frag doch bei Kromm nach. Der M117 ist ja nichts weiter als ein M116 mit verlängertem Hub.

Die sind doch nahezu baugleich. Und er hat die Eintragung. Der soll auch schon M116 gemacht haben. Der hat ja auch eine Pagode mit M100.

Zumindest kennt er einen.

Gruß

Christian

Post by “winfried” of Apr 14th 2015, 9:04 am

Hallo Christian

Vorab, technisch ist ja bereits alles klar.

Aber einem TÜV Prüfer zu erklären, dass der M117 ja nix anderes ist als der M116, den ich anstatt eines M130 einbauen möchte schafft vermutlich nur Verwirrung. Ich muss vorab mit

dem TÜV einfach nur die spätere Eintragung und Briefänderung klar machen. Aber ich frage gerne mal bei Kromm nach.

Danke für den Tipp

Post by “winfried” of Apr 17th 2015, 6:03 am

Falls jemand mal sowas vor hat, ich habe die Sache jetzt mal vorab geklärt, so gibt es bei der Abnahme später keine Probleme.

Nachdem ich erstmal persönlich beim Niederlassungsleiter vorgesprochen habe und ihn daraufhin mit Auszügen aus Prospekt und WHB versorgt habe erhielt ich schon nach wenigen Tagen diese Antwort:

O-Ton TÜV

Zwischenzeitlich habe ich mit der Fachabteilung telefoniert und es wurde mir bestätigt, dass ein Umbau erfolgen kann. Technisch benötigt das Fahrzeug Scheibenbremsen (innenbelüftet) an Achse 1 + 2. Die Getriebekennung lautet: 3,92. Bei den vorderen Fahrzeugfedern sowie Gummiunterlagen hat es 3 Varianten gegeben. Hier ist darauf zu achten, dass durch den schweren Motor das Fahrzeug vorn nicht herunterhängt. Dies könnte bei den Federn für die 2,8 ltr. Ausführung der Fall. Bei Rückfragen stehe ich gern weiter zur Verfügung. Zumindest helfe ich Ihnen bei den Vorbereitungen, so dass es bei dem Eintrag nach §19(2) StVZO keine Probleme gibt.

So kann man doch mit dem TÜV gut zusammenarbeiten

Das ganze wird sich noch ziehen, denn bis ich loslege ist noch einiges wegen der Vorgehensweise zu klären. Für Interessierte werde ich alles dokumentiere und am Ende auch das Abnahme protokoll vom TÜV als PDF einstellen.

Post by “Elchtester” of Apr 17th 2015, 7:13 am

Na geht doch.

Schwerer Motor ist gut. Der Motor (M116) ist leichter als der M130, da er aus Leichtmetall ist. 3,92 ist nicht die Übersetzung, sondern die frühen hatten 3,69, die späteren die 3,47 (3,46?). Aufpassen bei der Vorderachse. Die innenbelüfteten Bremsen hatten vorne eine andere Radnabe.

Ansonsten würde ich mich freuen, wenn Du darüber berichtest, wie es vorangeht.

Gruß
Christian

Post by “winfried” of Apr 17th 2015, 7:38 am

Hi Christian

Ich hab ein Spenderfahrzeug aus dem ich mich wegen der Achsen und Bremsen bedienen kann. Auf alle Fälle berichte ich.

Post by “Volker450SL” of Apr 17th 2015, 9:34 am

[Quote from Elchtest](#)

Na geht doch.

Schwerer Motor ist gut. Der Motor (M116) ist leichter als der M130, da er aus Leichtmetall ist.

3,92 ist nicht die Übersetzung, sondern die frühen hatten 3,69, die späteren die 3,47 (3,46?).

Aufpassen bei der Vorderachse. Die innenbelüfteten Bremsen hatten vorne eine andere Radnabe.

Ansonsten würde ich mich freuen, wenn Du darüber berichtest, wie es vorangeht.

Gruß

Christian

[Display More](#)

Hallo Christian,

dieser M116.981 ist noch ein Grauguss. Leichtmetall beim M116/M117 kam erst ab dem 500er Ende der 70er. Ansonsten kann ich Dir nur zustimmen, dass die Übersetzung des Diff dem TÜV eigentlich egal sein sollte. Dann beschleunigt er halt besser und erreicht nicht die Höchstgeschwindigkeit. Wichtiger ist, dass das Getriebe das höhere Drehmoment aushält. Und bei dem Diff mit 3,69 bzw. 3,46 kann ich Dir auch nur zustimmen. Wobei es schwierig ist, da eines zu finden und dann auch noch den Tacho darauf anzupassen.

Post by “Elchtest” of Apr 17th 2015, 2:45 pm

Hallo, Volker

Na, mit dem Tacho wird wohl gehen. Die späten 280er hatten auch ne 3,69er Hinterachse. 3,46 wird schlecht.

Aber leichtmetall meinte ich auch die Zylinderköpfe und Ansaugbrücke. Und die ESP ist halt dann durch die D-Jet ersetzt. Außerdem hat er die kürzere Kurbelwelle (und das Teil wegt ganz

schön).

Der M130 ist tatsächlich schwerer als der M116. M116 mit Getriebe rund 260 Kilo, der M130 330Kg. Wobei ich nicht mehr weiß, ob es Schalter oder Automatik sind.

Gruß

Christian

Post by “kama92” of Apr 17th 2015, 2:59 pm

Die Tachoanpassung sollte das kleinste Problem darstellen. Man kann quasi jeden VDO Tacho auf jede Hinterachsübersetzung abstimmen, wenn man die zum Diff gehörige Wegstreckenzahl weiß, bzw. nach dem Einbau direkt im Fahrzeug ermittelt hat.

Ich habe auch einen deutschen Tacho in meinem Auto, abgestimmt auf die US-Achse, das ist für einen Tachospezi die leichteste Übung.

MfG

Maik

Post by “winfried” of Apr 17th 2015, 3:48 pm

Hallo zusammen

Ich hab bereits im Vorgriff eine 3.27 er HA eingebaut, da mein W111 in USA Erstausslieferung war. Das Fahrzeug hatte ein 4.08 er HA-Getriebe und drehte bei 80 km/h um die 3.500 U/min. Beim Umbau der HA entdeckte ich eine geteilte Tachowelle mit einem Zwischengetriebe. Die habe ich ebenfalls gegen eine Standardwelle ersetzt. Dann habe ich den bereits vom Vorbesitzer eingebauten deutschen Tacho per GPS App gecheckt. Das GPS App habe ich vorher übrigens mit einem Q5 und einem X3 überprüft.

Aktuell liefert die 3.27 HA folgende Werte.

Tacho 30 = GPS 30

Tacho 50 = GPS 52

Tacho 80 = GPS 85

Tacho 120 = GPS 130

Tacho 140 = GPS 150

... drüber hinaus weiss ichs nicht, aber damit kann ich leben.

Ich übernehme aus dem SEL 3.5 den Motor und Getriebe. Wie das mit der Tachoanzeige und dem neuen

Getriebe aussieht weiss ich nicht. Die 3.27 er HA lasse ich erstmal. Allerdings weiss ich, dass der 3.5 deutlich besser geht, ich habe ihn mit roten Schildern getestet. Und vor allem das Getriebe aus dem 3.5 er schaltet butterweich. Was noch passieren könnte ist, dass meine Kardanwelle aus dem W111 nicht passt. Dann muss ich die Kardanwelle aus dem SEL bei GKN kürzen und neu wuchten lassen.

Nachdem mit dem TÜV soweit alles klar ist, geht es an weitere verschiedene Fragen wie

Stromversorgung Steuergerät

Signal Anlasser zum Steuergerät

Batterieposition

Servopumpe andere Schläuche

Benzinpumpe

Lichtmaschine jetzt drei Kabel, später vier...

Getriebeölkühler von links nach rechts

Thermofühler für die W111 Anzeige

Anschluss Drehzahlmesser

und so weiter, und so weiter...

Ich denke, je besser ich mich vorbereite, um so glatter läuft es dann.

Ach ja, ich vergass, ich bin um jeden Tipp, Einwand, oder was auch immer von Euch sehr, sehr dankbar.

Alles wird dokumentiert, jeder Erfolg und jeder Rückschlag. Falls jemand anderer nochmal so eine dumme Idee hat könnte er davon profitieren.

Post by "kama92" of Apr 17th 2015, 5:09 pm

Hallo Winfried,

mir wäre ja ein voreilender Tacho lieber, mal abgesehen davon, dass es die StVZO sogar vorschreibt. Grundsätzlich lassen die gemessenen Werte darauf schließen, dass die Teile imTacho ein gewisses Verschleißmaß erreicht haben (wenn alles gut ist, sollte die Abweichung bei jeder Geschwindigkeit tendenziell gleich groß sein, bei Dir nimmt die Abweichung mit steigender Geschwindigkeit zu).

MfG
Maik

Post by "Richard II" of Apr 17th 2015, 7:05 pm

Hallo Winfried,
zum Thema Motorumbau kann Dir vielleicht Herr Frobeen helfen. Der macht ja laufend die Umbauten beim W111 vom M130 auf M116 oder M117.
Er ist ein Tüftler und hat sicher Verständnis für einen der selbst einen Motor umbaut.
Viel Erfolg, anbei der passende Link.
<http://www.die-autoschmiede.de/>

Post by “RainerKunz” of Apr 17th 2015, 8:02 pm

Hi Winfried,
interessante Arbeit, dein Motortausch. Ich habe zwar nur einen /8 mit 240D Motor. Da stimmt der Tacho auch nicht, da ich eine 3,46 HA habe. Ich muss mich auch mal mit der Anpassung befassen.

"Das GPS App habe ich vorher übrigens mit einem Q5 und einem X3 überprüft."
Was meinst Du eigentlich mit Q5 und X3...ist das eine Software, oder vielleicht ein Virus...

Viel Erfolg beim schrauben.
Grüße, Rainer

Post by “winfried” of Apr 17th 2015, 8:35 pm

[@Rainer](#)

...neuer Audi Q5 und fast neuer BMW X3

[@Maik](#)

hast recht, aber das habe ich mal hinten angestellt, kann man ja später noch lösen.

Post by “Volker450SL” of Apr 17th 2015, 9:16 pm

Hallo,

so einfach wird der Umbau der Schnecken und Zahnräder im Coupe Tacho nicht. Leider passen die vom W108 Tacho beim W111/W113 nicht (unterschiedliche Wellenlängen). Falls der Tachodienst die passenden 2 Zahnräder und Schnecken nicht vorrätig haben sollten, glaube ich kaum, dass die die heute noch nachfräsen. Denn dummerweise ist das auch noch eine Schrägverzahnung. Ich wollte mal einen Tacho von 4,08 auf 3,69 umbauen. Der Umbau der

Wellen und Zahnräder ist eigentlich kein Problem. Wenn man aber die richtigen Teile nicht hat, dann wird es schwierig. Leichter soll es sein, die Geschwindigkeitsanzeige zu justieren. Da soll man die Feder unter der Nadel nachstellen. Habe ich aber bisher nie gebraucht.

Ich kenne jedenfalls einen Fall, wo der Umbau von Meilen in Kilometer des Zählwerks beim Tachodienst nicht erfolgen konnte.

Post by “winfried” of Apr 18th 2015, 6:35 am

Hallo Volker

Ich vermute ich bin schon auf 3.69, aber eben mit Abweichungen. Denn meine alte Tachwelle in Verbindung mit der 4.08 er HA hatte ein Zwischengetriebe. diese Taxhowelle habe ich allerdings bereits ersetzt gegen eine normale. Mit der Tachojustage könnte man sich ja auch mal beschäftigen. Alledings später. Aber Danke Volker für den Hinweis.

Post by “Volker450SL” of Apr 18th 2015, 9:54 am

Hallo Winfried,

wobei mir einfällt, dass es eine 3,27 Achse im W111 CP/Cab und W113 nie gab. Also dürfte es auch keine Tachos mit der Wegdrehzahl von 0,75 gegeben haben. Da geht dann wirklich nur ein Zwischengetriebe oder jemand, der die Schrägverzahnung fräsen kann. Ich würde mich bereit erklären, die Zähnezahle der Zahnräder auszurechnen. Nur fräsen kann ich das trotz Drehbank nicht.

Post by “winfried” of Apr 18th 2015, 3:18 pm

Hi Volker

Im Augenblick bin ich mit meinen Abweichungen nicht unzufrieden. Solange die 30 auch 30 bzw. 50 momentan 52 ist bin ich zufrieden.

Im höheren Bereich stellen die Abweichungen aus meiner Sicht weder ein Verkehrsrisiko noch ein Punkterisiko dar. Im Gegensatz zu früher muss ich eben genau nach Tacho fahren und darf nicht mit dem meist üblichen 10km/h Kavalierschlag fahren.

Aber Danke für Dein Angebot.

Post by "winfried" of Apr 30th 2015, 11:02 am

Nachdem der M116 jetzt schnurrt wollte ich noch das Abgas optimieren.

Bei rund 800 U/Min. bin ich bei 4,5

Wenn ich höhere Drehzahlen habe geht er auf bis zu 2,5 runter

Ich habe nicht mit meinem kleinen mobilen CO Messer gemessen, sondern in der Werkstatt am AU Stand.

Soweit so gut, oder nicht gut?

Nun habe ich mal an dem Poti des Steuergerätes gedreht. Da rührt sich nix, weder rauf noch runter.

Muss ich mir Sorgen machen?

Post by “kama92” of Apr 30th 2015, 11:33 am

Moin Winfried,

Quote

Nun habe ich mal an dem Poti des Steuergerätes gedreht. Da rührt sich nix, weder rauf noch runter.

Hört sich ganz so an, als wenn Dein DKS kein Standgassignal ausgibt, deshalb reagiert das Steuergerät nicht auf die CO-Schraube. Denn nur bei geschaltetem Leerlaufkontakt ist dieses Poti aktiv, sonst nicht.

4,5 Vol% CO geht, wäre mir aber bischen zu fett, mein 4,5er läuft mit deaktivierten Abgasverschlimmbesserungseinrichtungen (wegen kalifornischer Abgasnorm) mit ca. 2,5 Vol%.

MfG
Maik

Post by “winfried” of Apr 30th 2015, 11:53 am

Lieber Maik

Den DKS habe ich schon mal durchgemessen. Dann muss ich wohl nochmal die Kabel verfolgen

Post by “Volker450SL” of Apr 30th 2015, 12:46 pm

Hallo Winfried,

ja bitte immer am Steuergerät (Pin 17 und Pin 12) messen. Denn was das Steuergerät nicht sieht, interessiert es auch nicht, egal wie unplausibel der Wert ist. Ist halt analoge Elektronik. Und bitte auch prüfen, dass die Kontakte am DKS fest im Gehäuse des Steckers sitzen. Ich habe mir da mal an einem Motor der Wolf gesucht, bis ich das gefunden habe.

Post by “grubenschrauberle” of May 1st 2015, 12:06 am

Hallo Winfried,

ich hoffe ich hab da was nicht richtig mitbekommen und Du willst den M116 in einen 111er Flachkuehler verpflanzen. Solltest Du den aber in einen Hochkuehler umbauen wollen,wird das wohl nicht ohne weiteres passen.Der Getriebetunnel ist für das Getriebe vom V8 zu klein.Auch zwischen 280 SE W108 und 280 SE 3,5 W108 gibt es diesen unterschiedlich grossen Getriebetunnel.Ich wollte nämlich einen 280er mit einem 3,5er versehen.Geht leider nicht,past nicht wurde mir versichert.

Grüsse Robert

Post by “winfried” of May 1st 2015, 5:30 am

Hallo Robert

Es ist ein Hochkühler.

Danke für den Hinweis, den habe ich hier im Forum und anderweitig ebenfalls schon bekommen.

Beide Fahrzeuge waren bereits des öfteren nebeneinander auf der Bühne und wurden von mir, soweit man hinkommt, vermessen. In der Breite des Tunnels sehe ich keine Schwierigkeiten. Wie es über dem Getriebe mit Höhe und Rundung bzw. Radius aussieht weiss ich erst nach der Demontage.

Genaueres weiss ich erst wenn beide Antriebsstränge raus sind. Wenn es eng wird, muss der Spengler ran. Das wäre zwar etwas unschön, weil ich dann den Innenraum des Zielfahrzeugs zerlegen muss, aber da muss ich jetzt durch.

Ich werde den kompletten Umbau dokumentieren und teilweise filmen.

Nochmal Danke für Deine Warnung.

Post by “grubenschrauberle” of May 1st 2015, 9:51 am

Hallo Winfried,

das ist ja schon mal gut. Das Gasgestänge must Du auch ändern. Die Welle hast Du vom Spender (ist kürzer als beim 280er), aber der Umlenkbock ist beim 3,5er Coupe anders wie bei der Limo.

Das must Du vor dem Einbau vom Motor machen.

Gruss Robert

Post by “Volker450SL” of May 1st 2015, 9:53 am

Hallo Winfried,

das ist auch mein Kenntnisstand, dass der M116 bzw. das Getriebe beim Hochkühler nicht rein passen. Obwohl: In der Übergangszeit 1969 zwischen Hoch- und Flachkühler gab es wenige Fahrzeuge mit hohem Tunnel. Eines davon kenne ich. Das war ein in den nahen Osten ausgeliefertes W111 280 SE Cabriolet mit insgesamt höherem Fahrwerk und einem niederverdichteten M130 mit nur 140 PS. Da sollte ein M116 reingehen.

Aber vielleicht ist das mit dem ohne Tunnelveränderung nicht möglichen Umbau auf M116 nur eine durch die Foren geisternde Mär. Ich bin jedenfalls gespannt, was bei Dir rauskommt. Wenn es ohne Veränderung des Tunnels möglich ist, werde ich mir die Verpflanzung eines europäischen M117.982 in den Wagen überlegen. So ein europäischer 450 mit D-Jetronic in dem Auto, das wär schon was! Aber ich würde ihn jederzeit rückstandsfrei wieder zurück bauen können wollen.

Post by “winfried” of May 1st 2015, 2:07 pm

dLiebe Sternenfreunde

Ich plane an dem Projekt schon ein paar Monate und habe diesbezüglich auch schon in einigen Themen Fragen gestellt, Beiträge geschrieben und selbst Themen erstellt. Bisher war jedoch noch kein Beitrag von jemandem dabei, der diesen Umbau schon gemacht oder auch wegen Aussichtslosigkeit abgebrochen hat.

Versteht mich bitte nicht falsch, ich danke Euch für jeden Hinweis und für jeden Einwand, aber vielleicht wird es Zeit, dass man diesen Umbau mal konsequent durchführt und dokumentiert. Am meisten aber freue ich mich über Hinweise, welche mich meinem Ziel näher bringen.

Ich rechne durchaus nicht damit dass es ein Spaziergang wird. Und es wird sicher einiges anzupassen sein.

[@Robert](#)

Das Gasgestänge habe ich nur oberflächlich verglichen. Danke für den Hinweis, das muss sofort auf meine Checkliste.

Die Kardanwelle, falls diese gemeint war, nehme ich vom Spenderfahrzeug. Die SEL-Welle ist lang genug um diese auf Mass kürzen zu lassen.

[@Volker](#)

Du hast mir schon soviel geholfen, dass es eine Selbstverständlichkeit für mich ist Dir alle einzelnen Vorher-und Nachermomente zu dokumentieren.

Alle Umbaumaßnahmen sollen auch mir den Weg zurück offen halten.

Post by “grubenschrauberle” of May 1st 2015, 3:31 pm

Hallo Winfried,

ich meine die Welle, an der Dein Gaspedalhebel drangeschraubt ist (hinterm Motor, an der Spritzwand).

Die ist aber nicht so die Aufgabe, sondern der Umlenkbock (nennen wir einfach so). Bei der 3,5 Limo ist

das nur ein kleines U-Blech mit Loch für die Lagerkugel vom eigentlichen Gestänge, beim Coupe 3,5 sieht das schon ganz anders aus. Weiter geht es dann mit dem Heizungsrohr, das läuft nämlich um diesen Coupe-Umlenkbock herum und leider ganz anders als bei der Limo. Du müsstest Dir die Sache am Besten an einem 3,5er-Coupe genau ansehen, dann weißt Du, was ich meine. Kommen wir zum Kühler, Dein 280er passt leider gar nicht. Die Schlauchanschlüsse sind zu klein, der 3,5er braucht etwas mehr Wasserdurchfluss zur Kühlung und deshalb sind die deutlich dicker. Ich baue nämlich meinen 280er Flach auch auf 3,5 um.

Gruss Robert

Post by “winfried” of May 1st 2015, 5:19 pm

na super Robert

dann sind wir schon zwei, das werden wir doch hinbekommen oder?

Meinen Kühler nehme ich aus dem Spender mit, ... schon weil der Ölkühler auf der Beifahrerseite ist.

Das mit dem Gasgestänge löse ich nach dem Ausbau beider Motoren.

Wie weit bist Du den schon?

Post by “grubenschrauberle” of May 2nd 2015, 12:06 am

Hallo Winfried,

ich bin seit 2,5 Jahren an dem Projekt, nur habe ich kein Spenderfahrzeug und habe alles stück für stück

zusammengetragen. Meine Karosserie mit Achsen,Türen, Kotflügeln und Innenausstattung muss auch erst noch fertig geschweißt werden.Ich habe das Ganze letzte Jahr ausgesetzt und kann auch erst im Sommer weitermachen. Du hast ja schon 2 die laufen, also wirst Du vor mir fertig. Ich wünsche Dir, das der Kühler

passt und bin mir sicher, das kriegen wir hin.

Gruss Robert

Post by “HeinrichB” of May 10th 2015, 12:12 pm

Hallo,

über die Bremsanlage wurde ja bereits geschrieben. Es muss vorne die Bremse mit den innenbelüfteten Scheiben 273x19mm mit den passenden ATE Sätteln Kolben 57mm und den passenden Bremsblechen vom W108 spät / W111 3,5 montiert werden. Hinten solltes Du ja die

Scheibenbremsanlage in deinem W111 haben. (mit ATE Sattel 42 mm Kolben und zugehörigem Bremsdruckregler an der HA oder die späte Ausführung ATE Sattel 35 mm - die Zahl 35 sollte auf den 35 Sätteln als Guss Zahl draufstehen- ohne Bremsdruckregler siehe WHB 108-113Gruppe 42-0/2). Ich habe mein inzwischen verkauftes W111 C 220SE früh (M127) noch mit Einkreis Bremssystem im Zuges des Umbaus auf auf M130 seinerzeit so umgerüstet. (Vorher hatte ich die erforderlichen Umbauten mit "meinem" TÜV Sachverständigen anhand des MB Tabellenbuches 1969 und WHB abgeklärt, das hat ja sogar beim Umbau unseres 190E 2,6 auf M104 HFM in Anlehnung an MB Unterlagen vom 190E 3,2 AMG geklappt). Alle Umbauten wurden vom TÜV abgenommen. Unsere Pagode habe ich auch auf die innenbelüfteten Scheiben mit Sätteln hochgerüstet und vom selben TÜV Sachverständigen abgenommen bekommen. Wichtig ist es ein Vertrauensverhältniss zu dem SA vom TÜV zu haben und wirklich alles sauber anhand von Original MB Unterlagen zu belegen. Zum Kühler, Auspuffanlage und zum Lenkegetriebe (glaube- heißt nicht wissen- die Anschlüsse für die Saug und und Druckleitungen des Servogetriebes bei V 8 sind anders) kann ich wegen mangelnder eigener Erfahrung nichts sagen.

Die VA Federn vom 3,5 haben die Nr. 108 321 0104, Die Federn vom W11 280 SE 108 321 0304 müßten daher nach meiner Ansicht auch getauscht werden. Auch sollte man überlegen den Nachlauf der VA auf Max. Nachlauf einzustellen. Hierzu gibt es verschieden "Blattfedern" Siehe Bild VA Gruppe 33. ohne Pos. (die vom 109 6,3 eignet sich gut) und verschiedene Gummis Pos 428. HA würde ich die lange Übersetzung vom "108 4,5 US" -Kegelrad und Tellerrad- gibt's bei Andreas Düniss AMS in Hagen. Erforderliche Tachoangleichung entweder über Wegstreckenzahl oder Zwischengetriebe -z. B. Taflexa Leipzig- Sternengrüße

Post by "winfried" of May 10th 2015, 12:38 pm

Hallo Heinrich

Danke für die Hinweise.

Bremsen vorne nehme ich vom Spender.

Die Hinterachse vom 4.5er habe ich jetzt schon drinne, eine 3.27 er.

Die Leitungen vom Servogetriebe muss ich ebenfalls vom Spender nehmen, weil die Servopumpe am V8 auf der Beifahrerseite positioniert ist.

Federn weiss ich noch nicht, mal sehen wie das Fahrzeug mit dem V8 steht.

Mit dem Tacho muss ich auch erst sehen, wie sich der verhält. Im Moment kann ich mit den Toleranzen leben.

Ich gebe Dir recht, es ist immer besser vorher mit dem TÜV zu sprechen. Mitunter kommen von da wertvolle Hinweise, in dem Fall nicht, aber es war auch schon mal anders. In meinem Fall traf ich auf Verständnis.

Post by “grubenschrauberle” of May 10th 2015, 2:07 pm

Hallo Winfried,
Du wirst das Lenkgetriebe oder wenigstens den Deckel davon samt Leitungen nehmen müssen. Mit dem 280er Lenkgetriebe und den Originalleitungen klappt das nicht. Der Krümmer der linken Zylinderbank stößt dagegen oder liegt auf. Kurz, Du kriegst den Motor nicht rein. Frage, was für ein V8 Motor hat die Servopumpe auf der Beifahrerseite? Der aus dem 108/109 meines Wissens nicht.
Viele Grüsse
Robert

Post by “winfried” of May 10th 2015, 3:30 pm

Sorry Robert

Du hast recht, bin achon ganz durcheinander vom hin- und herlaufen zwischen den Fahrzeugen.

Keine hat die Servo auf der Beifahrerseite, die Leitungen benötige ich aber trotzdem aus dem V8, weil diese anders vorgeformt und ich glaube auch länger sind. Ja, ... so wars!?!?

Das Lenkgetriebe hatte ich bisher nicht auf dem Schirm. Hm..., muss mal sehen, das kuck ich mir morgen an. Wenns denn sein muss, gehts mit rüber.

Post by “kama92” of May 10th 2015, 3:35 pm

Hallo,

ich würde das Lenkgetriebe nehmen, welches dicht(er) ist 😊 . Wenn es das aus dem 280er sein soll, dann würde ich kurzer Hand den gesamten Deckel mit den Leitungsanschlüssen vom Spender nehmen, so wie Robert es schon richtig vorgeschlagen hat.

Die Servopumpe bei M116/117 sitzt natürlich links, also auf der Fahrerseite, zumindest beim Linkslenker.

MfG
Maik

Post by “winfried” of May 10th 2015, 3:55 pm

Hallo Maik

...ich bin schon wieder auf der Spur. War nur kurz orientierungslos. Hab mal eben links /rechts mit oben/ unten verwechselt.

Mehr Vertrauen habe ich zu meinem 280 er Lenkgetriebe, denn es gab bisher keinen Anlass zur Klage. Das mit dem Deckel ist eine Option. Die Servopumpe habe ich ebenfalls vor von meinem M130 an den M116 Motor zu schrauben. Soweit ich gesehen habe sind Position und Halterungen anders, aber die eigentliche Servopumpe sollte gleich sein. Auch meiner Servopumpe traue ich mehr als der unbekanntem aus dem 108er.

Jetzt werde ich schon kribbelig, ...wird Zeit, dass die beiden Aggregate endlich rausfliegen.

Post by "Elchtest" of May 11th 2015, 7:36 am

Nun bring mich nicht durcheinander.

Lenkgetriebe:

Passt meines Wissen, da auch im 111er CA/Cp das gleiche verbaut wurde.

Getriebe:

Gibt Probleme. Ein 3.5 mit Automatik klingt zwar besser, aber passt überhaupt nicht mit dem extrem kurzhubigen, drehzahlfreudigen Motor zusammen. Die Automatik schaltet viel zu früh. Der 3.5 wirkt damit wie ein kastrierter 280er.

Der 3.5er hat ein seitengesteuertes größeres Getriebe. Das W111 er Getriebe ist kopfgesteuert und kleiner.

Der Kardantunnel des W111 ist zu klein!!! und muss für das 3.5er / M116 Getriebe geweitet werden.

Selbst bei Mittelschaltung ist das schon ziemlich knapp.

Bremsen:

Der Original-Bremskraftverstärker T51 des W111 kann zu weit mittig sitzen. Bei Lastwechseln kann der M116 dagegen hauen.

Hier muss man evtl .den Bkv verlegen oder einen schlankeren T52 verwenden.
Das zieht automatisch den Wechsel der Pedalerie nach sich (vom 108er/109er).
Anstelle der 42 hinten kann man auch 38er verwenden (müssen keine 35 sein).

Kleinere Probleme:

Wechsel des Batteriekastens nach rechts im Motorraum, Unterbringung des Steuergeräts
rechts vorne beim W111 (beim W116 sitzt es an der Spritzwand)-

Gruß Christian

Post by “kama92” of May 11th 2015, 9:46 am

Quote

Lenkgetriebe:

Passt meines Wissen, da auch im 111er CA/Cp das gleiche verbaut wurde.

Ja Christian, die Lenkgetriebe sind definitiv baugleich bei Reihensechser und V8. Nur muss wie schon gesagt der Deckel mit den Schlauchanschlüssen umgebaut werden, da sonst der linke Krümmer keinen Platz für die Schlauchanschlüsse lässt.

Der Deckel mit den Schlauchanschlüssen ist der einzige Unterschied zwischen den Lenkgetrieben.

MfG

Maik

Post by “winfried” of May 11th 2015, 1:31 pm

Hallo Christian

Vorab, das Spenderfahrzeug ist ein W108 3.5, was die Positionierung des Steuergerätes, des Batterieträgers und der Elektronikzündung hinsichtlich Montage bzw. Positionierung und Verlegung des Motorkabelbaums erleichtert. Ich kann zwischen beiden Fahrzeugen hin- und herspringen, abkucken, anpassen und ggfls. auch Teile übernehmen. Den Sicherungskasten des Coupes lasse ich im Motorraum weil er dort deutlich besser zugänglich ist als im W108.

Den Hinweis bezüglich des Kardantunnels erhielt ich schon mehrmals. Wenn dieser nur zu weit wäre um so besser, andernfalls kann ich auch den Tunnel des W108ers opfern, denn der wird eh geschlachtet.

Den Bremskraftverstärker hab ich ausgeblendet, der Platz reicht.

Ich hoffe, alle schwierigen und weniger schwierigen Situationen zu meistern, ...ich berichte.

Das mit dem kastrierten 280 er sehe ich völlig anders. Ich bin den W108 3.5 gefahren und der geht in allen Bereichen sehr gut, besser als mein Coupe. Somit gehe ich von gleichen Fahrwerten aus, wenn Motor und Getriebe im Coupe eingebaut sind.

Post by “Volker450SL” of May 11th 2015, 1:54 pm

Hallo Winfried,

da hast Du aber Glück, dass Du ein Coupe umbaut. Sonst wäre das mit dem Kardantunnel durch das dickere Blech des Cabriolets eine sehr viel größere Sache, falls Du den umbauen wolltest. Ich hoffe, dass Du den Tunnel doch nicht umbauen musst, denn das würde mich auf

jeden Fall davon abhalten, mein Hochkühler Cabrio umzubauen.

Ich werde es weiter interessiert beobachten.

Post by “winfried” of May 11th 2015, 5:49 pm

Hi Volker

Ich scharre ja schon mit den Füßen, aber im Moment sind alle Bühnen voll. Ich möchte es nun endlich wissen, aber so wie es aussieht komme ich zum Pfingsttreffen mit sechs Zylindern.

Wenn es so ist, dass es um die Breite des Kardantunnels geht dann bin ich guter Dinge. Allerdings kann man weder ordentlich messen bzw. Schablonen machen, solange Motor und Getriebe noch bei beiden Fahrzeugen drin sind.

Ich werde Dich detailliert informieren.

Post by “winfried” of May 25th 2015, 6:16 am

Hi Christian

Nun konnte ich vor ein paar Tagen den W111 Cabrio von Alexander (Richard II) bewundern und sah, dass mein Bremskraftverstärker (in Fahrtrichtung gesehen) ca. 5 cm weiter rechts, also wie von Dir völlig richtig beschrieben, mittiger sitzt. Der Ventildeckel von Zylinder 5-8 hat beim M116 einen Abstand von ebenfalls ca. 5 cm zum Bremskraftverstärker, das wird also schon verdammt eng. Da geht nach dem Motortausch vermutlich kein Finger mehr dazwischen.

Dankesehr für den wichtigen Hinweis!!!

Nun muss ich sehen, wie sich der M116 im noch eingebauten Zustand bei Lastwechsel bewegt. Den Umbau des Bremskraftverstärkers und damit verbunden den Umbau der Pedalerie möchte ich nicht. Ich möchte mir den schnellen Rückbau zur Originalität offen halten.

Ein Lösung für das Problem habe ich im Auge, nämlich die Veränderung des Ventildeckels auf der hinteren Seite auf eine Länge von ca. ebenfalls 5 cm.

Dazu muss ich erstmal sehen, wie es unter dem Ventildeckel aussieht. Ich könnte mir eine Aussparung am Ventildeckel vorstellen, sofern darunter soviel Platz ist, dass der Ventiltrieb nicht beeinträchtigt wird.

Für interessierte berichte ich gerne weiter.

In den Bildern unten sieht man die Position des BKV im 3.5 er

Post by "nordhorst" of May 25th 2015, 8:20 am

Moin Winfried,

Bitte unbedingt weiterberichten, Du weisst ja... 😊 🤔

Hat mich sehr gefreut, Dich in Ornbau persönlich kennen zu lernen! Nun habe ich ein Gesicht zum Namen, die Unterhaltung über dieses wie andere Technikthemen war so aufschlussreich wie kurzweilig, und überhaupt warst Du ein angenehmer Standgenosse. Können wir gerne wiederholen, schon allein um sich wieder über nörgelnde, alkoholisierte Besserwisser gemeinsam aufregen zu können... 😊 👍

Beste Grüsse,
Lutz

Post by “winfried” of May 25th 2015, 10:25 am

Hi Lutz

Das beruht auf Gegenseitigkeit. Natürlich bleib ich dran am Thema.

Post by “nordhorst” of May 25th 2015, 11:13 am

Mal noch ´ne grundsätzliche Frage zum Thema in die Runde der Fachleute:

Wenn man solch einen Umbau vorhat, und auf der Suche nach dem passenden V8-Hundertschlachter läuft einem nun kein 3.5er sondern ein 4.5er über den Weg, würde das umbautechnisch einen Unterschied machen?

Sind die Abmessungen dieselben, oder gibt es z.B. beim Getriebe des 4.5ers Tunnel-Passungsprobleme oder sonstige K.O.-Kriterien?

Bitte an dieser Stelle keine Glaubensdiskussion hinsichtlich der unterschiedlichen Motorcharakteristiken, Verbräuche, Abgaskastrationen etc. pp., mir geht es um die Frage der reinen technischen Umsetzbarkeit: **ist es komplizierter, der 4.5er samt Getriebe zu transplantieren, als den 3.5er, jeweils auf Basis eines 108/109er-Spenderfahrzeuges?**

Ergänzungsfrage wäre höchstens, wenn es auch ein 4.5er sein darf, ob es egal ist ob ein 108/109er als Spenderwagen herhält, oder ein 107/116er. Ist bei 107/116er z.B. mehr Elektro-Umstrickerei zu erwarten? Oder sitzen dort z.B. Anlasser oder andere Aggregate irgendwie "schlecht", um alles in den 111er zu bekommen?

Danke für eure Erfahrungswerte! 😊

Beste Grüße
Lutz

Post by “capcgn” of May 25th 2015, 11:23 am

Der 4,5 baut breiter und höher, da er einen längeren Hub nach oben raus hat. Deshalb muss man dann die Auspuffkrümmer vom 4.5 US 108/109 nehmen. Ob 107 er Krümmer gehen weiß ich nicht. Das 4,5 3-Gang Wandler Getriebe ist wesentlich größer als das alte 4-Gang und passt nur unter den späten Getriebetunnel. Entweder dann den Tunnel umbauen oder das 4-Gang vom frühen 3.5 an den 4,5 Motor montieren, das sollte gehen.

Post by “winfried” of May 25th 2015, 1:48 pm

Hallo Lutz

Ich sehe das wir capcgn, das könnte schon auch gehen, allerdings wollte ich die TÜV Abnahme und das konnte ich im Vorfeld unter Vorlage des WHB und der Prospekte beim TÜV sehr erklären. Somit bekam ich vom TÜV vorab grünes Licht.

Ich wollte auch ein Fahrzeug, das es damals so oder ähnlich auch gab.

Post by “winfried” of May 25th 2015, 5:20 pm

...hat doch nicht einer einen 560 er Motor eingebaut ohne den Bremskraftverstärker zu versetzen

hier der Link

http://www.chromjuwelen.com/de...870_745f8c8d31_o.jpg.html

Post by “Volker450SL” of May 25th 2015, 6:01 pm

Hallo Winfried,

beim 560er Motor bekämst Du aber Ärger mit dem H-Kennzeichen. Denn der ist noch keine 30 Jahre alt.

Post by “winfried” of May 25th 2015, 6:13 pm

Hi Volker

Der 560 er käme nicht in Frage, ich will ja etwas was es auch gab.
Man sieht auf dem Link nur, dass der Motor trotz des weiter mittig sitzenden BKV Platz hat.

Post by “Volker450SL” of May 26th 2015, 9:22 am

Hallo Winfried,

also wenn Du einen 450 (D-Jetronic ist ja klar!) Motor mit einem Getriebe ohne Veränderungen der Karrosserie hinein bekämst, würde ich den Umbau auch machen.

Post by “winfried” of May 26th 2015, 6:31 pm

Hallo Volker

ich hab ja den M116 schon, in wie weit das dann auf einen 450er übertragbar wäre weiss ich nicht.

Aber sollte ich es schaffen, mach ich gerne mal einen Ausflug nach Hessen.

Post by “grubenschrauberle” of May 28th 2015, 11:40 pm

Hallo Winfried/Volker,

ich habe mich Heute mit meinem Bekannten mit der Oldtimer-Werkstadt (90 % Mercedes) über den Umbau unterhalten und einiges erfahren. Also der 4,5er passt nicht, weil er noch breiter ist. Die haben das ausprobiert. Der 3,5 er geht, auch vom Getriebe her. Mein Stephan hat das vor 25 Jahren schon mal für jemanden gemacht. Du möchtest auf folgendes achten. Bkv vom /8, weil er etwas schmaler ist. Ganz wichtig, neue Achslager, damit die Karosse nicht zu tief auf der Achse hängt (das macht wohl sehr viel aus). Motorlager vom 116 oder/8 die eckige Ausführung. Die sind unterschiedlich hoch und man kann die höhe vom Motor etwas anpassen wie mans braucht. Übrigens der Motor schwingt nach rechts, vom Bkv weg. Wenn Du Dir den 560 er Umbau mal genauer anschaut, sieht man das der Bkv von dem Teil sehr flach ist. Könnte vom 123er sein, da flutscht der Motor einfach so vorbei. Ich hoffe, das hilft Dir etwas weiter und es war übrigens sehr nett, Dich bei Volkers Vortrag kurz kennen zu lernen.

Grüsse, Robert

Post by “winfried” of May 29th 2015, 5:41 am

Danke Robert

Der 4.5 war für mich ohnehin nicht zur Diskussion gestanden.

Dass der Motor nach rechts schwenkt ist schon mal gut, die Frage ist dann nur noch, wie weit schwingt er zurück. Das muss ich alles noch checken.

Die Vorderachse nehme ich falls möglich komplett vom 3.5 er, schon wegen der Bremsen. Die Motorlager hatte ich vor vom SEL zu nehmen, in dem der 3.5 er jetzt noch drin sitzt. Aber das mit den /8 er Motorlagern ist schon mal auch ein guter Hinweis.

Ich hoffe dass es jetzt bald los geht. Zur Zeit sind wieder alle Bühnen mit Kundenautos voll. Das geht eben vor, zumal die Werkstatt ja nicht mir gehört, sondern meinem Freund. Aber ich werde bald loslegen.

Danke für Deine Mühe.

Post by "nordhorst" of May 29th 2015, 8:03 am

Moin,

na das sind doch mal brauchbare Informationen!

Es gibt ja durchaus 4.5er-Umbauten, sogar im W110, aber dort wurde dann wohl derbe an der Karosserie herumgewerkelt... das muss man ja nicht unbedingt haben...

Winfried, nur sicherheitshalber nachgefragt: Du schlachtest einen fahrtüchtigen 280 SEL 3.5? Dir ist aber schon klar, dass das der seltenste 108er ist, mit mal gerade 951 gebauten Exemplaren...? Ist der wirklich so tot? Wenn nicht, vielleicht nur Motor und Achse raus, und den Rest komplett lassen/weiterverkaufen?

Beste Grüsse

Lutz

Post by "winfried" of May 29th 2015, 11:12 am

Hallo Lutz

Der SEL ist fahrbereit, hat elektrisches Schiebedach welches funktioniert, ist dunkelblau und hat dunkelblaues Leder.

Ansonsten allerdings Sozialalausstattung. Gemäß altem Brief war es ein Firmenfahrzeug/Chauffeursfahrzeug eines Fabrikanten.

Dass der Wagen nur 951 mal gebaut wurde wusste ich gar nicht

Eigentlich hatte ich ihn als Projekt gekauft. Aber ich musste selbst als Eigenleister mit sehr guten Werkstatt- und Werkzeugmöglichkeiten ca. 10.000 reinstecken, dass er wieder schick ist. Schweissen, Lack, Teppich und Lederbezüge.

Motor, Getriebe und Fahrwerk sind gut. Bremsen müsste man machen. aber nichts grosses.

Ich war der Meinung dass das Fahrzeug hergerichtet gerade mal 15.000 € bringt.

Deshalb dachte ich Motor und Getriebe raus, den Rest zerlegen und in Ornbau beim nächsten Treffen in Teilen auf dem Flohmarkt verhöckern. Meinen M130 würde ich 6 Monate aufheben, um ein bisschen Sicherheit zu haben, wie sich der V8 macht.

Jetzt machst Du mich aber etwas unsicher.

Post by "kama92" of May 29th 2015, 12:41 pm

Der /8 hat einen T52 BKV, der W111 einen T51. Wenn schon, dann ist der aus dem 111er schmaler, bzw. geringer vom Durchmesser, da der T51 8" im Durchmesser hat, der T52 9". Von der Länge her nehmen sich die Dinger nichts...

Die Achslager haben mit dem Motorumbau nichts zu schaffen, wobei man die Teile natürlich erneuern sollte, wenn sie sowieso defekt sind. Die Motorlager vom /8 funktionieren nicht, jedenfalls nicht auf Dauer, da zu schwach für den V8. Also schön die passenden Kissen bestellen, sonst liegt die Maschine bei Zeiten wieder auf dem Vorderachsträger (woher ich das wohl weiß...). A1112200017 ist die Teilenummer der passenden Motorlager, mit diesen und nur mit diesen bleibt die Maschine dauerhaft in der korrekten Höhe. Ich habe die Dinger in 5 Jahren drei Mal gewechselt, u.a. mit angeblich passenden Lagern aus dem freien Handel experimentiert, die Maschine lag binnen weniger Wochen wieder auf dem Träger. Die Teile mit der o.a. Nummer stehen seit über einem Jahr wie eine Eins...

Gute 108er, zumal in seltener Ausführung bringen schon 20KEUR und mehr. Bei der Limo ist halt das Problem, dass die Preise nicht so exorbitant sind, wie bei Coupe/Cabriolet, weshalb die Leute seltener wirklich Geld in die Hand nehmen, um die Autos in einen ordentlichen Zustand zu versetzen, von Komplettrestaurationen mal ganz zu schweigen. Von daher sind die wirklich guten Autos mit gesunder Substanz auch vergleichsweise selten zu finden und ein Kenner wird für so einen Wagen, wenn er denn zudem noch technisch top ist, auch gerne etwas mehr bezahlen. Aus einem runtergekommenen 108er ein wirklich gutes Auto zu machen, kostet eben immer mehr, als so ein Auto wert ist. Ich habe mir als gelernter Karosseriebauer mit Absicht einen "Ami" reimportiert, weil ich weder Geld, noch Zeit, noch Lust auf Generalangriffe auf die Karosserie hatte. So musste ich "nur" die Technik überholen, damit hatte ich ausreichend zu tun. Wenn ich das ganze Auto noch hätte schweißen müssen, hätte ich die Finger davon gelassen, auch wenn ich an der Basis sitze...

MfG
Maik

Post by "nordhorst" of May 29th 2015, 2:19 pm

Gebe Maik Recht, was die Kostenfalle angeht. Dennoch, wenn ein 280SEL 3.5 für "nur" 10.000 oder auch 15.000 Euronen wieder "gut" gemacht werden kann, dann muss man zwar selber

wissen ob er sich das angesichts eines erzielbaren Verkaufserlöses von "nur" 20 bis 25 Mille antun will. Aber dann ist die Ausgangsbasis trotzdem definitiv zu gut zum Schlachten, denn üblicherweise kostet eine Totalsanierung auch mit viel Eigenleistung gern das Doppelte bis Dreifache der von Winfried geschätzten Summe ...

Beste Grüsse

Lutz

Post by "winfried" of May 29th 2015, 6:01 pm

Hi Lutz

von Totalrestauration ist bei meiner Annahme keine Rede, ich hab Dein Auto gesehen, Ich weiss was Du meinst.

Nein, nein ich meine hübsch und sicher machen und nur mit meiner oft schmerzvoll praktizierten EHDA Kalkulation.

Post by "nordhorst" of May 29th 2015, 8:35 pm

Hi Winfried, ich bezog mich dabei auch nur auf die von Dir genannten Brocken. In eine marode Karosse kann man ganz leicht 20 Mille versenken, wenn man es fremdvergeben muss. Dazu dann noch Lack und Leder, je nach Anspruch, da immer schnell bei den nächsten 10-15 Mille. Dann noch a bisserl Chrom, Gummis, Technik... naja... das Übliche halt. Deswegen sage ich ja, wenn Du als Fachmann einschätzt, mit 10 Mille auskommen zu können um ein vorzeigbares und Fahrfreude bereitendes Auto auf die Räder zu stellen, kann die Substanz nicht so übel sein. Jemand ohne Deine Connections würde dann vielleicht auch "nur" 20 Mille reinstecken müssen.

Beste Grüsse

Lutz

Post by "winfried" of May 30th 2015, 7:51 am

Hi Lutz

ich habs nochmal überdacht, man könnte den SEL schon hinbekommen, aber der Aufwand ist mir angesichts des mögliche Endwertes zu hoch.

Danke für den Fachmann, aber da will ich schön bescheiden bleiben, ich lerne täglich neu dazu und bin froh, wenn sich meine Fehler in bezahlbaren Grenzen halten.

Post by “Volker450SL” of Jul 23rd 2015, 2:03 pm

Hallo Winfried,

jetzt habe ich gesehen, dass Du den 280SEL 3.5 zum Verkauf anbietest. Was ist denn aus dem Umbauprojekt geworden?

Post by “winfried” of Jul 23rd 2015, 4:36 pm

Lieber Volker

Ich muss sagen, ... ich habe abgebrochen. Sorry, dass ich Euer aller Gehirnschmalz beansprucht habe.

Der Hauptgrund waren die Position des Bremskraftverstärkers und die damit verbundene Pedalerie.

Ich hoffe es ist mir niemand böse deshalb, aber ich wollte nicht basteln, ich wollte schon so ungefähr einen originalgetreuen (nicht zu verwechseln mit Original) Zustand herstellen..

Als mir dann noch einige sagten, dass der SEL sehr selten sei, hab ich ihn gelassen wie er ist.

Nach einem Tag im Kleinanzeigenteil der Bucht war er weg.

Schade, ...habs mir etwas einfacher vorgestellt.

Nun muss ich mir ein neues Projekt suchen mit dem ich andere nerven kann. Der W111 läuft ja gut.

Bin gerade am Pagode zum Herrichten suchen.

Danke an alle.

Post by "Rick" of Oct 22nd 2015, 9:56 pm

Hallo an alle!

Ich bin hier gelandet, weil mein geliebter W126 560 SEL einen Rahmenschaden zum Opfer fiel.

nun suche ich ein neues Zuhause für den Antriebsstrang, Bremsen etc...

--- Ihr könnt euch sicherlich vorstellen auf was das jetzt rausläuft

--- Richtig! das Ganze soll in ein w111 coupe.

hier wurde ja schon einiges Diskutiert (danke dafür!) aber habt Ihr evtl. noch Anregungen zum 560er?

Speziell in Hinsicht aufs H-Kennzeichen (ja der ist auch schon bald 30 Jahre alt).

@ Winfried:

Würdest du den 111er evtl Verkaufen?

Freue mich auf eure Antworten

Folget dem Stern!

Ricky

Post by “winfried” of Oct 23rd 2015, 6:41 am

Hi Ricky

Mein Plan ging zwar nicht auf, aber die Diskussion hier im Forum hat mich sehr viel weiter gebracht um sowohl meinen M130 als auch den M116 besser zu verstehen.

Meinen 111er verkaufe ich jedoch nicht, sorry.

Post by “Richard II” of Oct 23rd 2015, 7:54 pm

Hallo Winfried,

wenn Du Informationen benötigst, ich habe seit über 30 Jahre ein 280SL.

Post by "Rick" of Oct 23rd 2015, 8:57 pm

Hallo Winfried!

Ich bin jetzt intensiv auf der Suche nach einem 111 coupe und denke, dass noch diesen Winter einer in meiner Werkstatt steht.

Du hast am Anfang des Themas nach Dokumenten und Unterlagen gefragt.
Warst du da erfolgreich? -Und wenn Ja: könntest du mir das Material evtl. zukommen lassen?

Gruß

Rick

Post by "winfried" of Oct 24th 2015, 10:02 am

Hallo Rick

Ich habe alles an technischen Unterlagen für den W111 Coupe und oder auch SE, Flosse und und und

Das kannst Du alles beim VDH bekommen. Wenn Du schon Mitglied bist kannst Du die Unterlagen acu online ansehen.

Besser gehts nicht.

Das und die grossartige Unterstützung von Vorstand und Mitgliedern rechtfertigt den Jahresbeitrag beim VDH.

Post by “winfried” of Oct 24th 2015, 10:08 am

Hi Alexander

Danke für Dein Angebot

aber mittlerweile bin ich mit dem M130 ganz gut dabei.

Und wenn ich mal einen Hänger hab, hier im Forum hab ich schon viel gelernt, auch von Dir.

Post by “nordhorst” of Jun 13th 2016, 10:45 pm

...oder zwei.

Moin Kollegen,

muss das Thema nochmal ausgraben...

Mir sind da Hinweise untergekommen, die ich gern bestätigt oder widerlegt wüsste, wenns jemand aus eigener Erfahrung tun könnte:

1.: muss im 111er Hochkühler- Coupe das Umlenkhebellager am rechten Längsträger versetzt werden, damit der M116 hineinpasst? Bei einem W110 mit M116, der jetzt gerade in Bockhorn zum Verkauf stand, war dies der Fall. Aber der ist ja auch deutlich kürzer vorn.

2.: hat ein später W116 mit mittelgeschaltetem M116 dasselbe Schaltgetriebe (4-Gang) wie der handgerissene W108 3.5? Mir geht es da besonders um den Flansch der Getriebeglocke.

Danke im Voraus, und
beste Grüße
Lutz

Post by "Richard II" of Jun 18th 2016, 12:44 pm

Wenn wir schon am fragen sind.

"Winfried hast Du eine Pagode gefunden."

Meine steht leider seit 3 Monaten zerlegt in der Garage, wir haben die Einspritzdüse neu eingestellt, aber wir finden einfach keine gut funktionierenden Einspritzdüsen.

Die alten haben ewig gehalten, die neuen nur 3 Jahre.

Haben jetzt schon 5 brauchbare aufgetan und ich habe noch eine neue erstanden bei MB.

An den nächsten Wochenenden wollen wir wieder an den Zusammenbau gehen.

Post by "winfried" of Jun 18th 2016, 3:13 pm

Hi

ich hätte mehrere gefunden

aber ich bin kurz vor dem Verkauf des W111

nei zwei Pagoden wäre der Funken schon übergesprungen

Post by “Richard II” of Jun 20th 2016, 7:10 am

Hallo Winfried,

jetzt hoffe ich, dass Du zumindest eine Pagode kaufen wirst, nicht dass Du uns an eine andere Marke verloren gehst!

Du hast ja gemerkt, wie viel Zeit mein kleiner Ausflug zu einer anderen Markke gekostet hat



Post by “winfried” of Jun 20th 2016, 7:32 am

Hallo Alexander

Ich habe ja noch meine Corvette, das war und ist die Nr. Uno, ...weil vor ca. zwanzig Jahren als mein Erstoldtimer angeschafft. Die erfüllt stets meine Ansprüche für ambitionierte Fahrweise. Zudem betreue ich noch den 71 er Alfa Junior GT im Familienkreis. Weitere Ausflüge brauche ich nicht.

Ne, ne.... ich bleib jetzt auf alle Fälle bei Mercedes.

Erst am Wochenende war ich in München wieder eine Pagode ankucken. Einen W111 Cabrio 250SE Werksumbau hab ich auch noch im Sinn, allerdings ist dessen Farbkombi nicht so meins und der Motor tropft derart, dass binnen zwei Stunden am Boden zwischen Motor und Getriebe

ein Fleck zu sehen war, den mein W111 Coupe in drei Monaten nicht hinterlässt.

Ich hab mich jetzt in den M130 so richtig eingearbeitet, Schaltpläne und WHB für die Baujahre verstehe ich auch einigermaßen, und ich kenne die Mercedes Teilequellen. Vor allem aber nutze ich gerne diesen Wissensschatz hier im Club und im Forum.

Allerdings erlauben Platz und Budget den Ankauf erst, wenn mein W111 Coupe einen neuen Besitzer/Eigentümer hat. Diese Fahrzeuge gehen nun mal nicht täglich über den Tisch.

Ich halte Dich auf dem laufenden

Post by “Richard II” of Jun 20th 2016, 10:02 pm

Sehr gut!

Man muss doch noch ein Ziel haben kurz vor München....



Post by “winfried” of Jun 21st 2016, 8:52 am

Hi Alexander

...jederzeit gerne gesehen, allerdings bin ich nicht mehr in der Garchingener Werkstatt anzutreffen, ...da gabs leider etwas zwischenmenschlichen Stress. Das war dort recht praktisch, weil ich für einfache Rentnerdienste meinerseits die komplette Infrastruktur des Besitzers nutzen konnte. Zudem konnte ich dort meinen Werkzeugwagen dauerhaft platzieren

Im Moment schraube ich wieder in meiner Doppelgarage in Unterschleissheim, was ohne Bühne manchmal mühsam ist. Da kann Dein Werkzeug und Deine Ausstattung noch so gut sein.

W.g. wenn Du wieder durchkommst, einfach melden 😊

Post by “Richard II” of Jun 21st 2016, 7:42 pm

Toller Boden und passende Flagge! 👍
Warte auch seit 3 Moanten auf eine versprochene Garagennutzung.
😬

Post by “winfried” of Jul 24th 2016, 11:02 am

Hallo Alexander

Zu meinem grossen Bedauern muss ich Dir mitteilen, das es nun doch keine Pagode geworden ist.

Post by “Andreas's SE.” of Jul 27th 2016, 10:27 am

Hallo,
ich kenne nur einen einzigen Fall aus den 80' oder 90' wo jemand einen M117 Motor in einen W110 190 Diesel eingebaut und eingetragen bekommen hat m, mit sehr viel Überredungskunst und Überzeugungskraft. Als mein W108 nen Motorschaden bekam wollte ich auch einen M116 beinbauen, Getriebe, Kabelbaum, Schaltgetriebe usw. hatte ich bereits schon besorgt. Ich muss gestehen dass ich den Umbau nicht gemacht habe, weil ich am Tüv gescheitert wäre, es hätte mir niemand diesen Motor eingetragen. Es wäre zwar erlaubt Aufgrund der "Oldtimertuning" Sache, jedoch nur um einen Motor mit gleicher oder geringerer Leistung einzupflanzen, höher

als das Original darf man nicht gehen heißt es da sonst wird einem das H-Kennzeichen abgeluchst.

Wenn jemand die Auflagen erfüllt kann man so einen Umbau mit der Roten 07 Nummer fahren, dann aber gibts sehr strenge Auflagen um ein Auto damit zu bewegen, zb. nicht auf öffentlichen Straßen zu parken , ein anderer Bekannter hatte so sein "Rotes Schild" abgenommen bekommen.

Ich selber habe den Benz gegen einen Originalen 108/9 ausgetauscht, der gerade über Ebay zum Verkauf stand. Bei einem echten 280 SEL 3., mit Schaltgetriebe anstatt der langweiligen Automatik, konnte ich nicht nein sagen....und für 3000 Euro ein guter Preis. 😊

Er machte mir zwar sehr viel Arbeit, Innenausstattung wurde getauscht, mittlere Schweissarbeiten, Motorwechsel, Vorderachsüberholung (Achsschenkel), Hinterachse musste auch gemacht werden, das Schiebestück ist auf einer Fahrt zerborsten, war ein schwerer Schlag, aber kein Unding zum Bewältigen.

An solchen Sachen wächst man über sich hinaus und man weiß Dinge mehr zu schätzen. 😊

Gruß Andreas

Post by “winfried” of Jul 27th 2016, 3:09 pm

Hallo Andre

äich bin nicht am Tüv gescheitert, der gab sogar seinen Seegen dazu

Post by “nordhorst” of Jul 28th 2016, 12:01 am

[Quote from Andreas's SE.](#)

... Als mein W108 nen Motorschaden bekam wollte ich auch einen M116 beinbauen, Getriebe, Kabelbaum, Schaltgetriebe usw. hatte ich bereits schon besorgt. Ich muss gestehen dass ich den Umbau nicht gemacht habe, weil ich am Tüv gescheitert wäre, es hätte mir niemand diesen Motor eingetragen. Es wäre zwar erlaubt Aufgrund der "Oldtimertuning" Sache, jedoch nur um einen Motor mit gleicher oder geringerer Leistung einzupflanzen, höher als das Original darf man nicht gehen heißt es da sonst wird einem das H-Kennzeichen abgeluchst.

Wenn jemand die Auflagen erfüllt kann man so einen Umbau mit der Roten 07 Nummer fahren, ...

Moin Andreas,

aus welcher Zeit stammen Deine Informationen? Und was ist "die Oldtimertuning Sache"? 😞

Aktuell jedenfalls liegt die Sachlage da deutlich anders. Du kannst jeden denkbaren Motor in jedes Auto einbauen und bekommst das ganz regulär eingetragen. Bedingung: der Motor muss vom gleichen Hersteller stammen, und mindestens 30 Jahre alt sein. Soll heißen, man kann z.B. einen 5-Liter-M117 Bj. ´85 in einen 250S W108 Bj. ´66 bauen, ohne dass der TÜV Einwände haben darf. Dass man natürlich auch die Bremsanlage und Bereifung etc. entsprechend der höheren Leistung anpassen muss, versteht sich wohl von selbst, schon aus eigenem Sicherheitsinteresse.

Beispiele für diese Praxis fahren genug herum. Mit H-Kennzeichen, wohlgemerkt.

Dass Dir Dein TÜV allerdings schon damals (wann auch immer) die Eintragung eines 3.5er Motors in den W108 verweigern wollte, kann ich kaum nachvollziehen, schließlich gab es eben diesen Motor ja ab Werk in dieser Baureihe. Der Umbau hätte somit als zeitgenössisch durchgehen müssen, weil schon in den Endsechzigern hätte stattfinden können (und sicher auch öfter stattgefunden hat). Dasselbe gilt für den W111 als Coupé UND die Limousine, denn auch diese BAureihe gab es ab Werk mit dem 3.5er V8.

Naja, hätte, hätte - Fahrradkette, wie man bei uns so schön sagt. Die TÜVler wussten und wissen halt auch nicht immer so genau über ihre eigenen Regularien bescheid...

Grüße,

Lutz

Post by "winfried" of Jul 28th 2016, 5:22 am

Falls jemand sowas vor hat, ich habe die Sache vor 2 Jahren mit dem TÜV geklärt, so gibt es bei der Abnahme später keine Probleme.

Nachdem ich erstmal persönlich beim Niederlassungsleiter vorgesprochen habe und ihn daraufhin mit Auszügen aus Prospekt und WHB versorgt habe erhielt ich schon nach wenigen Tagen diese Antwort:

O-Ton TÜV

Zwischenzeitlich habe ich mit der Fachabteilung telefoniert und es wurde mir bestätigt, dass ein Umbau erfolgen kann. Technisch benötigt das Fahrzeug Scheibenbremsen (innenbelüftet) an Achse 1 + 2. Die Getriebekennung lautet: 3,92. Bei den vorderen Fahrzeugfedern sowie Gummiunterlagen hat es 3 Varianten gegeben. Hier ist darauf zu achten, dass durch den schweren Motor das Fahrzeug vorn nicht herunterhängt. Dies könnte bei den Federn für die 2,8 ltr. Ausführung der Fall. Bei Rückfragen stehe ich gern weiter zur Verfügung. Zumindest helfe ich Ihnen bei den Vorbereitungen, so dass es bei dem Eintrag nach §19(2) StVZO keine Probleme gibt.

So kann man doch mit dem TÜV gut zusammenarbeiten

Post by “nordhorst” of Nov 1st 2016, 8:30 pm

[Quote from kama92](#)

Die Achslager haben mit dem Motorumbau nichts zu schaffen, wobei man die Teile natürlich erneuern sollte, wenn sie sowieso defekt sind. Die Motorlager vom /8

funktionieren nicht, jedenfalls nicht auf Dauer, da zu schwach für den V8. Also schön die passenden Kissen bestellen, sonst liegt die Maschine bei Zeiten wieder auf dem Vorderachsträger (woher ich das wohl weiß...). A1112200017 ist die Teilenummer der passenden Motorlager, mit diesen und nur mit diesen bleibt die Maschine dauerhaft in der korrekten Höhe. Ich habe die Dinger in 5 Jahren drei Mal gewechselt, u.a. mit angeblich passenden Lagern aus dem freien Handel experimentiert, die Maschine lag binnen weniger Wochen wieder auf dem Träger. Die Teile mit der o.a. Nummer stehen seit über einem Jahr wie eine Eins...

MfG

Maik

Hallo Maik,

kurze Frage hierzu: hinter der Teilenummer A1112200017 verbirgt sich laut EPC ein Rep-Satz, allerdings geht für mich nicht daraus hervor, ob der RepSatz nur 1 Motorlager samt Schrauben beinhaltet, oder beide Motorlager samt Schrauben.

Es macht zwar keinen Sinn, nur 1 Seite auszuwechseln, trotzdem traue ich dem Daimler gewisse Unlogiken zu, und beim Preis von ca. 250€/RepSatz machts halt schon einen Unterschied...

Kannst Du das bitte eben aufklären, danke!

Beste Grüße,

Lutz

Post by "HeinrichB" of Nov 2nd 2016, 7:22 am

Hallo Winfried,

ich war zu faul alle berichte durchzulesen!! Wenn es um einem Umbau eines V8 in den W111 immer noch geht, dazu kann ich sagen, dass ich einen M166.965 (4,2 ALU Motor) in meine Pagode eingebaut habe. Mit TÜV und allem. Das geht, mit den Fahrwerksänderungen, Getrag 5 Gang und den Bremsen macht es richtig Spaß Pagode zu fahren. Seit der Fertigstellung Mitte September 2016 bis jetzt bin ich über 3000km gefahren und keinen km möchte ich missen.

Sternengröße
heinrichB

Post by “nordhorst” of Nov 4th 2016, 10:05 am

Moin,

der Vollständigkeit halber für´s Protokoll und spätere Rechercheure:

Der RepSatz A1112200017 beinhaltet beide Motorlager samt Befestigungsschrauben. Somit rückt der Preis pro Lager dann wieder in halbwegs verschmerzbbare Regionen.

Apropos Regionen: im Zuge meiner Web-Recherche zu diesem Thema stieß ich auf eine schwedische Kleinanzeige, in der ein solcher RepSatz günstig angeboten wurde. Da ich kein Schwedisch beherrsche, bat ich unseren Forumskollegen Pierre um Unterstützung bei der Kontaktaufnahme. Pierre hat meine diesbezüglichen Hoffnungen dabei weit übertroffen: hat sofort und mehrfach mit dem Anbieter telefoniert, letztlich den Preis nachverhandelt und den Anbieter überreden können, die Teile direkt zu mir zu verschicken. Und: Pierre hat -ungefragt- das Geld für mich ausgelegt damit der Deal schnell über die Bühne geht, was ich, weil wir uns nur virtuell kennen, als großen Vertrauensbeweis empfinde und ihm sehr hoch anrechne! 👍 Danke ihm nochmals, und ich freue mich auch deshalb auf das nächste Pfingsttreffen, wo wir uns dann persönlich bei ein paar Dankes-Bierchen kennen lernen können. 😊 Und so komme ich nun trotz sehr hoher Versandkosten von S nach D zu meinem RepSatz zu einem sehr vernünftigen Kurs (ca. -50%). 👍

Ich finde diese Story hier durchaus erwähnenswert, denn es zeigt, wie gut eine Forums-Kollegialität funktionieren kann. Dies ist nicht meine erste positive Erfahrung in dieser Hinsicht. Bedingung dafür ist halt, dass man vernünftig miteinander umgeht.

Beste Grüße, vor allem nach Schweden,
Lutz

Post by “Richard II” of Nov 10th 2016, 7:22 pm

Hallo Heinrich,

lange nichts mehr von Dir gehört, ich hoffe Dir geht es gut.

Da ich auch eine Pagode habe und mit dem Motorlauf z.Z. nicht wirklich glücklich bin, gerne weitere

Informationen zu Deinem Motorumbau. Wie fährt sich denn der Motor?

Wahrscheinlich hast Du auch kein Bonanzaeffekt, das geht mir nämlich beim Stopp an Go Verkehr immer etwas auf die Nerven. Mein Wagen hat übrigens das Original 5 Ganggetriebe drin.

Trotz aller Maßnahmen - lediglich der Vorschlag "Verteilertausch" von Volker ist noch eine Option - ruckelt der Wagen. Alles Problemchen, die der Motor erst seit ein paar Jahren hat. (Motor hat seit der Überholung max. 15km drauf).

Falls Du Bilder hast, bitte zeigen.

Post by "HeinrichB" of Nov 25th 2016, 12:00 am

Hallo Richard II

der V 8 M116 läuft seidig ruhig und in Verbindung mit den ganzen Änderungen (Getrag 5 Gang, Bremsanlage vorne aus dem W126 420SE Spenderfahrzeug des Motors und der Hinterachse - W109- mit Bremsniederhalter aber Stahlgefedert) ist die Pagode nicht wiederzuerkennen. Seit der Fertigstellung im September dieses Jahres sind wir 3300km gefahren. Jeder Km ein Genuss. Der Aufwand hat sich wirklich gelohnt.

Sternengrüße

Post by "winfried" of Nov 25th 2016, 5:46 am

Hallo Heinrich

Respekt, ... so glaube ich gerne dass Deine Pagode mächtig Spass macht. Ich habe damals mit meinem W111 aufgegeben. Ich bin da in der Gesamtkomplexität an meine Grenzen gestossen. Am Ende habe ich meinen "Spender 300SEL 3.5" und meinen W111 Coupe zufriedenstellend verkauft und mir ein W112 Cabrio zur Renovierung angelacht.

Aber ich verfolge mit Spannung die Aktivitäten von Lutz, der meinen ursprünglichen Traum umsetzt. Aufgeben ist für ihn keine Option. Ich hab ihm mein 3.5 er Typenschild vermacht. So kann ich behaupten, dass ich an seinem Projekt einen WESENTLICHEN Beitrag leisten konnte und mein Traum bei ihm mitfährt.

