

# Hallo erstmal & unruhiger Lauf W126 260SE (schütteln, wummern)

Post by "Nigel01" of Jul 15th 2015, 7:13 pm

Hallo Leute,

ich habe mich mal hier angemeldet, weil ich bisher nirgends mein Problem gefunden habe, geschweige denn die Lösung. Zunächst zu meiner Person: Ich bin Nigel und bin 18 Jahre alt. Seit meiner frühesten Kindheit bin ich vorgeschädigt in Sachen Mercedes-Benz, arbeiteten doch beide Elternteile im MB-Autohaus 😊 . Früher hatten wir diverse W124, meist Kombi, später auch mal das eine oder andere Cabrio, dann zwischenzeitlich einen W201, aber die ganze Zeit über unseren W123 in top-Zustand, der mir mit dem 18. Geburtstag vererbt wurde. Um den Zustand zu bewahren fahre ich im Alltag meinen W126 260SE, der für kleines Geld den Weg zu mir gefunden hat. 112.000km hatte er runter, jetzt ist er bei 114.800. Warum S-Klasse? Weil ich für den Anhängerbetrieb die Anhängelast brauche, ich für kleinste Autos wenig Verständnis habe und ich das "Schrauben erlernen" möchte. 😊

So viel dazu. Nun zum Problem, das ich versuche möglichst detailliert zu schildern.

Bisher hatte er immer Probleme beim Starten (warm/kalt egal), er sprang anfangs manchmal noch beim ersten Versuch an, später prinzipiell immer nur noch beim 2. Versuch. Gewöhnt man sich dran, zumal er ja sonst weitestgehend tadellos lief.

Samstag dann im Parkhaus, bei fast Stillstand: Er fing an sich zu schütteln. Es kam ziemlich plötzlich, keine wirklich schleichende Symptomatik. Man spürte die Vibration am Gaspedal, konnte deutlich hören, dass er regelrecht unwillig war, zu laufen, und beim Losfahren ruckelte er. Außerdem schien ihm die Leistung zu fehlen, er zog alles andere als richtig durch. Öldruck ist normal gewesen, Spritverbrauch wirkte jetzt nicht höher als sonst. Auf dem Rückweg, Motor kalt, kein Unterschied zu vorher. Interessant war allerdings, dass er laut Anzeige langsamer warm wurde als sonst, lag nachvielleicht 7km Stadtverkehr bei knapp 65°. Kleine Pause beim Tanken, danach war er höchstens noch bei 60° und wurde trotz Autobahn nicht mehr wärmer. Interessant ist, dass am Auspuff (wenn man davor steht) regelrecht ein Wummern zu hören ist, klingt zwar gar nicht so schlecht, kommt US-Musclecar feeling durch, aber das ist nicht Sinn der Sache.

Die Drehzahl liegt übrigens im Leerlauf bei knapp 1000U/min, fühlt sich aber an wie 500U/min und kurz vor abwürgen...

Beim leichten Gasgeben ist der Motor ebenfalls unruhig, und bei 2000U/min kann man sowieso nicht mehr viel unterscheiden.

Das Problem ist auch, wie soll ich sagen, nicht reproduzierbar, weil man es dann ja in der Hand

hätte, nein. Es ist allgegenwärtig, sprich immer da, Kaltstart wie Warmstart, Leerlauf wie beim Gasgeben.

Folgende Teile habe ich seitdem in Verdacht (gehabt): BITTE BITTE IMMER KORRIGIEREN, WENN ANNAHMEN VON MIR FEHLERHAFT SIND!)

Leerlaufregler – habe ich abgezogen: deutlicher Unterschied, 550-600 U/min, unruhiger Leerlauf  
-> Funktioniert also

ÜSR – Kein Unterschied beim Tausch – Trotzdem Neuteil eingebaut

Verteiler – war ziemlich durch, also erneuert. Dezentere Verbesserung im Motorlauf, aber das Grundproblem ist allgegenwärtig.

Zündspule – alte gegen Neue getauscht, kein Unterschied. Jetzt wieder alte drin, da der Goldesel im Keller seine Arbeit verweigert.

Benzinpumpe – arbeitet bei Zündung für seine 2sec., also funktionstüchtig. Auch sonst nicht hörbar, also Benzinflter auch okay???

Was in Betracht kommen könnte:

Falschluff – unwahrscheinlich, da ich das schon beim Tausch des LMM-Potis vor nem halben Jahr (2000km) soweit geprüft hatte...

Lambdasonde – unwahrscheinlich, denn die wird erst später nach dem Kaltstart aktiv. Problem besteht aber immer.

Einspritzventile - Dann müsste das Schütteln beim Gasgeben weniger werden, was nicht wirklich der Fall ist.

Falsches Tastverhältnis, was ich nicht beurteilen kann, Ermangelung an Fachwissen und Spezialgerät.

Thermostat - Wegen der Temperatur, die auf dem Rückweg selbst nach 20min lockerer Autobahnfahrt nicht über 65° kommen wollte. Evtl. Defekt, hat aber mit dem Hauptproblem nichts zu tun, da er beim Kaltstart direkt keinen Einfluss hat.

Was vor gut 2000km neu gekommen ist:

Zündkabel + Zündkerzen (Bosch)

LMM Poti (Hersteller unbekannt, nicht original, aber gängiges Nachbaugerät. Funktion tadellos) komplette Überarbeitung der Musikanlage, aber das hat ja mit dem Motor nichts zu tun.

Wie gesagt, lief nach dem ganzen auch wirklich gut.

Ach, eine Sache noch: Habe heute die ersten 3 Zündkerzen angeschaut, 1 war okay, 2 waren ziemlich angefressen (obwohl fast neu)... Wäre es denkbar, dass ein Problem an den Zündkerzen eine solch gravierende Problematik verursachen können?

Habt ihr Ideen, in welche Richtung ich suchen muss? Bin so langsam wirklich am Verzweifeln... Hoffentlich könnt ihr helfen, ich danke euch!

Liebe Grüße! 😊

---

**Post by "Uli aus S" of Jul 15th 2015, 8:03 pm**

Hi Nigel,

erstmal Willkommen und Dank für Deine Vorstellung.

Sind es Bosch-Zündkerzen? Dann wären die meine ersten Verdächtigen. Ich bin nicht der einzige, der sich hier bereits einen Wolf gesucht hat, weil er dachte, nagelneue deutsche Premiumhersteller-Kerzen könnten nicht defekt sein.

Ich empfehle NGK und bin damit nicht allein.

---

**Post by “Nigel01” of Jul 15th 2015, 8:26 pm**

Hallo Uli,

ja, es sind Bosch-Zündkerzen. Und weil ich die wohl alle ersetzen muss, werde ich gleich zu NGK gehen. Ärgerlich, gerade weil sie höchstens um die 2000km drin sind. Vielen Dank für den Tipp! Hier noch das Extrembeispiel:



Ich habe mir nochmal den ersten Post von mir durchgelesen. Und ich kann es nicht oft genug sagen: Ich finde es sehr merkwürdig, dass das Schütteln quasi von jetzt auf gleich kam. Bei einem schleichenden Übergang könnte ich das Ganze ja verstehen, aber so plötzlich? Und dann so drastisch? Da fällt es mir schwer, an Dinge wie Verschleiß oder so zu glauben, weil sich sowas ja in der Regel vorher dezent ankündigt...

Vielleicht hat hier ja noch jemand eine Idee, falls es mit den Zündkerzen nicht getan sein sollte. Einfach Denkanstöße, in deren Richtung ich mir Infos suchen kann. Bin da für alles offen, auch, um die Technik weiter zu verstehen.

Liebe Grüße! 😊

## Post by "Nigel01" of Jul 15th 2015, 11:01 pm

Ich nochmal 😊

Ich habe gerade alle Kerzen ausgebaut. Die im Bild (Nr. 3 von vorne betrachtet) ist wirklich die allerheftigste gewesen. Nr. 1 war leicht in die Richtung gehend, aber der Rest war im Grunde wirklich okay. Bei der Gelegenheit habe ich mit dem Billig-Endoskop mal in die Brennräume reingeluschert, und siehe da, 5 Brennräume sahen sauber aus, der von Nr. 3 war/ist in ähnlichem Zustand wie die Kerze aussieht. Ich habe die Kerzen mit der Messingbürste abgeputzt, so dass sie wieder die Form einer Kerze haben und wieder eingebaut.

Mein Vater gab den Denkanstoß, dass ja am alten Verteiler eine Kohle besonders tief eingebrannt war, vermutlich die für Kerze 3, so dass hier der Zündfunke wenn überhaupt nur sporadisch übertragen wurde. Dadurch könnte es mittelfristig zu diesen Ablagerungen gekommen sein, und als selbige jetzt Überhand nahmen und auch die Kerze zu zu war, fing er halt mit dem Schütteln an, vielleicht weil Zylinder 3 nicht mitgearbeitet hat. Unterstützt kann (...) dies durch das eventuell (!) defekte Thermostat worden sein, wodurch die Ablagerungen nicht ordentlich weggebrannt werden konnten.

Soweit meine Theorie, was sagt ihr dazu?

Achso, mit den gereinigten Kerzen läuft er jetzt erstmal wieder sanft. Morgen muss ich eine etwas weitere Strecke fahren, hoffentlich ist das Thermostat noch da, damit er anfangen kann sich freizubrennen. Wenn wirklich der Verteiler Grund von dem Ganzen ist, wäre das Problem gelöst. Wenn nicht... na mal sehen, dafür muss man erstmal fahren

Liebe Grüße 😊

---

## Post by "Uli aus S" of Jul 16th 2015, 9:34 am

Hi Nigel,

ich würde die Kerzen auf jeden Fall ersetzen. Die kosten nicht viel und diese Fehlerquelle wäre definitiv ausgeschlossen.

## Post by "Uwe 3.5" of Jul 16th 2015, 11:13 am

Klingt für mich nach mehreren Fehlern, die zusammen kommen.

Als erstes würde ich mal die Einspritzdüsen von Zyl. 3 und 4 tauschen und schauen, ob die schwarze Kerze mitwandert. Ich vermute, dass mind. eine Einspritzdüse mau ist, Zylinder 3 läuft offenbar viel zu fett oder zündet nicht ordentlich. Die neuen Kabel sind alle und an beiden Enden richtig aufgesteckt? \*klick\*! Hier vielleicht auch mal den Widerstand messen und bei Dunkelheit schauen, ob Funken überspringen (Marder?).

Wenn die Kerzen dann alle gleich aussehen, geht die Suche weiter, Thermostat kannst du auf jeden Fall schon mal tauschen und dabei gleich das Plastikgehäuse (falls noch vorhanden) gegen das Ersatzteil aus Leichtmetall tauschen.

Uwe

---

## Post by "flossenmike" of Jul 16th 2015, 4:58 pm

Hallo Nigel

das Kerzenbild zeigt eine eindeutige Ölkruste auf.

Raucht der 260er Blau oder Schwarz ?

Beim M103 werden mit dem Alter ( auch mit wenig km ) die Ventilschaftdichtungen hart oder brechen von **ein aufs andere mal**.

Bei Blaurauch sind die Ventilschaftdichtungen, bei Schwarzauch hat sich ein Ölabstreifring am Kolben verabschiedet ( gebrochen )

Einspritzventile hab ich nicht gleich auf dem Horizont , die kommen meist erst bei ca. 250.000 km oder **sehr** langen Standzeiten.

Der Thermostat ist kein Luxus - hau ihn raus und mach neu ( mit ALU- Deckel ) hat aber nix mit Deinem Kerzenbild zu tun !

Gruß Michael

---

## Post by "Nigel01" of Jul 16th 2015, 7:54 pm

Hey Leute,

vielen Dank für die Ideen! 😊 Ich bin jetzt vorsichtig 150km gefahren, aber die Temperatur wollte nicht an die 80° ran. Also wird der Thermostat ersetzt, wie du schon meinst Michael, der ist ja kein Luxusgut. Habe übrigens einen Verbrauch von nur 8,6l auf 100 gehabt, klasse!

Ich werde nach dem Urlaub zu allererst die Zündkerzen 3 und 4 Tauschen, mal sehen was bei rauskommt. Gute Idee auf jeden Fall! Die Kabel sind richtig draufgesteckt, da habe ich mehrmals vorsichtig gedrückt bis sie ordentlich aufgesessen sind.

Je nach Ergebnis ist man dann schlauer. Rauchen tut er nicht wirklich, die Abgase haben die Farbe die sie haben sollten. Meine ich zumindest. Ich werde meinen Vater mal auf die Abgase gucken lassen, der kann das dann mit Sicherheit sagen.

Übrigens ist mal wieder ein Motorölwechsel fällig, wie mir gestern bewusst wurde...

Liebe Grüße! 😊

---

### **Post by “Uli aus S” of Jul 16th 2015, 9:59 pm**

Ich hoffe, Du wechselst die Kerzen VOR dem Urlaub. Wenn sie einen Schuß haben, hilft das freibürsten nur kurzfristig.

Komisch, an die naheliegenden und billigen Sachen glaubt niemand...

---

### **Post by “555Nase” of Jul 17th 2015, 2:02 am**

Ich würde erstmal mit nicht zündenden Zylindern und kaputten Kerzen mit Vollgas auf der Autobahn fahren, bis man von irgendwo einen Knall hört, dann weißt du auch , was kaputt ist !

## Post by "Uwe 3.5" of Jul 17th 2015, 10:24 am

[Quote from 555Nase](#)

Ich würde erstmal mit nicht zündenden Zylindern und kaputten Kerzen mit Vollgas auf der Autobahn fahren, bis man von irgendwo einen Knall hört, dann weißt du auch , was kaputt ist !

... und vorher noch das Öl ablassen, damit man es als Fehlerquelle ausschließen kann, oder?



---

## Post by "Fabian R Punkt" of Jul 17th 2015, 4:47 pm

[Quote from 555Nase](#)

Ich würde erstmal mit nicht zündenden Zylindern und kaputten Kerzen mit Vollgas auf der Autobahn fahren, bis man von irgendwo einen Knall hört, dann weißt du auch , was kaputt ist !

gähn,  
immer dat gleiche...

---

## Post by "Nigel01" of Aug 4th 2015, 3:26 pm

Hey Leute,  
bin wieder da. Zunächst muss ich ein Missverständnis aufklären: Bin natürlich nicht mit dem Wagen in den Urlaub gefahren, 7 Leute + Gepäck sind ein Argument für eine Europcar-T5-Kiste.

Seit der letzten Fahrt habe ich die Zündkerzen 3 und 4 getauscht. Ich gehe davon aus, dass sie funktionieren, schließlich lief er nach dem Freibürsten wieder sanft. Das Problem ist vielmehr: In Brennraum 3 ist einfach Öl, das da nicht hineingehört, und in regelmäßigen Abständen die Kerze zusetzt. Wenn das bei Kerze 4 in Brennraum 3 jetzt auch passiert, dann ist klar, dass die Kerzen nicht die zentrale Problematik sind.

Also ist die Frage: Wo kommt das Öl her? Ich gehe, da mir jetzt mehrfach dazu geraten wurde, von der Ventilschaftdichtung aus. Das gute ist, dass die Dichtung an sich nicht teuer ist, weniger gut ist, dass ich persönlich aber noch nie einen derartigen Wechsel gemacht habe.

Habe eben das Thermostat getauscht, so dass diese Baustelle immerhin schonmal erledigt ist...

Liebe Grüße!

---

### **Post by "Bulisa" of Aug 5th 2015, 3:44 am**

Du wechselst die Kerzen VOR dem Urlaub.

[huawei p8 max tasche](#)

---

### **Post by "Bernardo" of Aug 5th 2015, 9:15 am**

<https://forum.mercedesclub.de/index.php?thread/14643-hallo-erstmal-unruhiger-lauf-w126-260se-sch%C3%BCtteln-wummern/>

Moin

du gehst ja sehr analytisch an die Sache ran und ich meine, du bist auf dem richtigen Weg. Die Zündkerzendiskussion halte ich für etwas religiös angehaucht und in deinem Fall für ein Symptom und nicht die Ursache. Wie also kann das Öl in den Brennraum Nr 3 gelangen? Du hattest geschrieben, dass dein W126 recht jungferäuliche 115tkm hat - der muss also immer wieder mal lange Standzeiten gehabt haben, was die Ventilschaftdichtungen gerne mit Aushärtung quittieren. Evtl hat sich eine an den Ventilen des Zyl 3 auch gelöst - zumindest bei älteren Motoren kam das vor.

Du wirst also um etwas Arbeit am Zyl.Ko nicht herumkommen. Ein Hexenwerk sollte der Wechsel jedoch nicht sein.

---

### **Post by "Nigel01" of Sep 19th 2015, 10:35 pm**

Hallo Paul,

Ja, ich bin mir mittlerweile sicher, dass es die VSD sind. Wurde mir nun von mehreren Seiten geraten. Die werden auf jeden Fall neu kommen, kostet ja nicht die Welt. Seit dem Thermostatwechsel verbrennt er das Öl übrigens wieder richtig gut, und da ich in der letzten Zeit eher auf längeren Etappen unterwegs war hat sich das andere Problem wieder mehr zurück gehalten. Trotzdem wollte ich die VSD diesen Winter neu machen, das steht außer Frage.

Allerdings habe ich ein neues Problem, dass Werkstatt und mich zum Verzweifeln bringt. Habe dazu einen neuen Thread eröffnet, da es mit diesem Problem denke ich weniger zu tun hat.

[W126 260SE - Motor kann Leerlaufdrehzahl nicht halten - Werkstatt ratlos](#)

Lieben Gruß,

Nigel

---

### **Post by "Nigel01" of May 9th 2016, 7:25 pm**

So heyho nochmal,

nun muss ich diesen Thread mal wieder aus der Versenkung holen, denn einen neuen aufmachen lohnt sich nicht, und hier hat man alles schön beisammen.

Das andere Problem mit der Leerlaufdrehzahl ist ja gelöst.

Aber es besteht weiterhin die Problematik mit dem Öl im Brennraum. Vorweg: Keine Sorge, der Wagen wurde seit dem letzten Beitrag nicht mehr großartig bewegt sondern durfte in einer Halle überwintern.

Einmal kurz das Problem: Der Wagen lässt sich relativ normal nach ein bisschen rödeln starten. Wenn er läuft tut er dies sehr unwillig, also drehzahlmäßig hat er durchaus zu kämpfen dass er nicht aus geht. Wenn man fährt fühlt er sich durchweg unwillig an, manchmal beim Gasgeben aus dem Leerlauf heraus scheint er sich zu "verschlucken" und die Drehzahl geht runter statt rauf.

Beim Herausdrehen der Zündkerze des 3. der 6 Brennräum fiel auf, dass diese stark verkocht war. So stark, dass Anode und Kathode quasi eins waren. Nach dem Putzen lief er immer besser als vorher, aber verkockte auch recht schnell wieder. Woher kommt also das Öl? Die Vermutung fällt auf die Ventilschaftdichtungen.

Nun möchte ich endlich die VSD wechseln. Hat jemand Erfahrungen mit denen von TE Taxiteile? Ist da diese Montagehülse mit dabei?

-> <http://www.te-taxiteile.com/me...6-und-w201-mit-m103-motor>

Was sollte man noch wechseln? Die Ventildeckeldichtung wollte ich miterneuern und sonst habe ich an die Einspritzdüsen gedacht, macht das Sinn?

Irgendwie muss die Verbrennung ja so grottig sein dass sich immer wieder dieses Öl-Sonstwas-Gemisch festsetzen kann...

Lieben Gruß,  
Nigel

---

**Post by "flossenmike" of May 20th 2016, 9:01 pm**

<https://forum.mercedesclub.de/index.php?thread/14643-hallo-erstmal-unruhiger-lauf-w126-260se-sch%C3%BCtteln-wummern/>

Hallo Nigel

Mach doch einfach die VSD gleich ! nicht erst in der Winterpause .

Oder meinst das der Schaden bis dahin besser wird.

Zwei Tatsachen die zu deinem schlechten Leerlauf und Gasannahme sprechen.

1. Defektes Podi deiner Stauscheibe ( lässt sich einfach messen )

2. bei deine tollen Zündkerzenbildern gibt es auch unter Umständen Fehlzündungen ,die direkt im Saugrohr landen.

Dies bewirk das sich der (Schlauch)Unterdruckanschluss vom Saugrohr zum Lehrlaufsteller löst oder undicht wird.

Nach Prüfung dieser Komponenten kannst wahrscheinlich diesen endlosen Thread schließen.

Gruß Michael

---

### **Post by “Nigel01” of Jun 1st 2016, 5:37 pm**

Hallo Michael,

ja das war ja der Plan. Ich habe die letzte Winterpause den Wagen nicht bewegt, und jetzt wollte ich endlich die VSD machen. Gefahren wird der Wagen mit dem Schaden nicht, nur das nötigste von der Scheune in unsere Garage.

1. Poti ist neu, habe ich letztes Jahr gewechselt und wurde vom letzten Werkstattmeister als funktionierend bestätigt.

2. Tja, die Zündkerzen... Werden wohl so oder so neue reinkommen nach den VSD. Der Unterdruckschlauch ist noch eine gute Quelle, da werde ich mal nach gucken, vielen Dank!

LG Nigel