Öldruck w124 230E

Post by "ThiloSchwerin" of Apr 29th 2008, 9:15 pm

Hallo,

Mein w124 230E Bj. 85 215000 km hat heute eine neue Nockenwelle incl Schleppebel (beides Febi) und neue Hydrostößel (Original Daimler), sowie eine neue Steuerkette bekommen. Nach der ganzen Aktion wurde noch ein Ölwechsel selbstverständlich incl Filter gemacht mit Valvoline Max Life 10w40

Nun ist mir nach etwa 20 km Fahrt aufgefallen, das bei niedrigen Drehzahlen der Öldruck sinkt. Also nicht nur im Standgas sondern auch wenn ich langsam Gas gebe zb bei ca 1200 Umdrehungen ist der Öldruck noch zwischen 2 + 3 Ab ca 1500 ist der Öldruck dann voll da. Ist das normal oder ist da noch etwas im Argen, was dann evtl auch für den Defekt der Nockenwelle verantwortlich war? Das Bild der Nockenwelle war auch sehr komisch, da alle Nocken angegriffen waren. Da ich mir jetzt etwas unsicher bin, ob das so gehört oder der Öldruck so nicht ganz richtig ist möchte ich lieber bevor ich mir nochmals die Nockenwelle kaputt fahre klären ob da evtl noch am Öldruck was zu verbessern ist und wenn ja woran es liegen kann und was so etwas etwa kosten kann.

Gruß
Thilo

Post by "ThiloSchwerin" of Apr 30th 2008, 5:56 pm

hi nochmal,

Ich musste heute ca 2 x 15 km in die Innenstadt fahren, da wohl recht viele schon Urlaub haben auch mit recht hohem Verkehrsaufkommen. Aufgefallen ist mir:

Motor braucht nach dem anwerfen ca 5 Sekunden um auf vollen Öldruck zu kommen. Dabei war es egal, ob bei der Hinfahrt der Motor Kalt war, bzw bei der Rückfahrt, nach knapp 2 Stunden Standzeit 60° laut Kühltemperaturanzeige.

Der Druck geht im Stand (warmgefahren) auf 1,5 bar runter. bei 1000 1/min sind etwa 2 bar vorhanden, bei 1200 1/min etwa 2,5 bar und ab 1500 1/min dann die vollen 3 bar. Dabei ist es egal, ob man es im Stand testet oder auch unter Last, wie langsames anfahren im Stau, bzw mit eingelegtem Gang auf die Ampel zurollt.

Kann mir jemand sagen, ob das OK, grenzwertig oder doch gar schon gefährlich ist? Über Ferndiagnosen, welche die Suche einschränken wäre ich auch froh.

Gruß
Thilo

Post by "FrankKellewald" of May 3rd 2008, 7:55 pm

Also ich sehe da nichts schwerwiegendes.

Unser 230CE macht das ähnlich.

Der langsame Aufbau des Öldrucks am Anzeigeelement kann vielfältigste Ursachen haben (Öl, Filter, Rückschlagventil, Hydrostößel, Sensor, Instrument,...). Ich würd mir da nicht zuviel Kopf drum machen.

Bei einem Nicht-Mercedes würdest Du auch nichts sehen, weil die so ein Instrument i.d.R. nicht haben.

Post by "nordhorst" of May 3rd 2008, 8:24 pm

Moin,

also für mein Gefühl dürfte bei einem "gemachten" Motor aber schon etwas mehr Druck da sein, wenngleich ich da jetzt auch keine kritischen Werte sehe. Wurde die Ölpumpe auch geprüft, bei der Gelegenheit?

Ich habe einen 190E 2.3, also mit dem gleichen Motor, nur schon in "gemopfter" Version mit besserer NW und Duplexkette. Das Ding hat jetzt 323.000km runter. Bis 320.000km wurde immer nur mit 0W-30 gefahren (das hatten meine beiden Vorbesitzer so angefangen, und ich brachte es bis vor Kurzem nicht übers Herz, auf "normales" Öl umzustellen). Der Öldruck sank - mit diesem dünnflüssigen Öl- selbst nach ausgiebiger Autobahnfahrt im anschließenden Stadtverkehr nicht unter 1,8 bar, und bei normaler Stadt-Temperatur nicht unter 2 bar. Nach dem Starten, egal ob warm oder kalt, Sommer oder Winter, dauerte das max. 1 Sekunde, bis der Druck voll da war.

Warum immer die Vergangenheitsform? Nun, weil ich bei 320.000km nun doch mal auf 10W-40 downgegradet habe, und seitdem ist der Öldruck sogar wieder (noch) besser geworden: nie unter 2 bar, egal wie heiß. 👍

Bleifußtechnisch wurde und wird dem Motor nix geschenkt, seit Kauf bei km-Stand 135.000, aber die Ölwechselintervalle wurden immer korrekt eingehalten, und ich hatte es warmfahrtaugliche 50km zur Arbeitsstelle.

Mit flossigen Grüßen,
der nordhorst, zuverlässigkeitserfreut 😊

Post by "ThiloSchwerin" of May 3rd 2008, 9:20 pm

Hallo Frank, hallo Nordhorst,

vielen Dank für Eure Antworten 😊 Ölpumpe wurde meines Wissens nach nicht geprüft. Da Öl, Filter und Hydrostößel neu sind und auch keine Geräusche von den Hydros kommen werde ich mich dann mal mit dem Rückschlagventil befassen, da der langsame Aufbau des Druckes mir auch am meisten Kopfzerbrechen bereitet. Den langsamen Anstieg des Druckes bin ich vom

meinem /8 220D auch nicht gewohnt, daher war ich hier auch verunsichert, bin aber inzwischen soweit, das ich da weniger das Problem sehe. Den Kopp drum mache ich mir auch nur, weil der Nockenwellenschaden gerade war und ich vermeiden möchte, das sich dieser wegen eines Fehlers im Öldruck wiederholt.

Nun muss ich nur noch das Rückschlagventil finden, das einzige was ich bisher ausmachen konnte, was zumindest dem Bild im Etzold ähnlich sieht, sitzt vorne links an der Wasserpumpe. Bin ich da richtig oder wo muss ich da genau suchen?

Danke und Gruß
Thilo

Post by "Trompka" of May 3rd 2008, 10:15 pm

oder? 😊 Ich würd erstmal den Sensor und nochmals den Ölfiltzer tauschen...das sind die Hauptursachen meist...

Post by "ThiloSchwerin" of May 3rd 2008, 10:32 pm

Hallo Markus,

danke für den Tip 😊

Gruß
Thilo

Post by "Stefan300TD" of May 3rd 2008, 10:36 pm

Namd,

mal anstelle des Gebers ein Manometer anschließen. Die Anzeigen im 124er sind alles Schätzeisen.

Das Rückschlagventil sitzt im Filtergehäuse. Um daran zu kommen musst du das Filtergehäuse abschrauben...dort sollte auch noch das Umgehungsventil drin sein.

Gruß
Stefan

Post by "ThiloSchwerin" of May 3rd 2008, 11:08 pm

Hallo Stefan,

Ich muss dann bei mir in der Firma mal gucken, ob ich da irgendwie ein altes Manometer finde, welches Drücke in dem Bereich gut anzeigt. Wenn ich eins finde schaue ich mal, ob ich einen Adapter für das passende Gewinde drehen kann. Vorher werde ich aber auch mal beim freundlichen Fragen, was so ein Sensor kostet.

Den Ölfilter werde ich auf jeden Fall nochmals tauschen. Sehe ich es richtig, das der richtige Ölfilterschlüssel der Hazet 2169 ist?

Im Etzold steht, das das Ölüberdruckventil im Steuergehäusedeckel sitzt (M102 bis 8.92). Nur weiss ich nicht was genau der Steuergehäusedeckel ist und der Bildausschnitt im Etzold ist etwas klein geraten. Daher meine Frage ob das vorne an der Wasserpumpe ist.

Gruß und Danke
Thilo

Post by "ThiloSchwerin" of May 4th 2008, 10:42 am

Hallo,

Ich habe weiter oben wohl das Rückschlagventil mit dem Ölüberdruckventil verwechselt. Das Rückschlagventil selbst soll ja beim w124 im Filter selber sitzen und wird daher mit dem Filterwechsel automatisch gewechselt. Im Etzold wird dieses zumindest einmal Ölüberdruckventil oder auch Öldruckregelventil genannt. Nur gefunden habe ich es noch nicht.

Gruß
Thilo

Post by "Stefan300TD" of May 4th 2008, 7:13 pm

[Quote from ThiloSchwerin](#)

Hallo,

Ich habe weiter oben wohl das Rückschlagventil mit dem Ölüberdruckventil verwechselt. Das Rückschlagventil selbst soll ja beim w124 im Filter selber sitzen und wird daher mit dem Filterwechsel automatisch gewechselt.

Nö Thilo,

das Rückschlagventil sitzt im Fuß des Ölfiltergehäuses.

Mail ist unterwegs.

Gruß
Stefan

Display More

Post by “ThiloSchwerin” of May 4th 2008, 8:45 pm

Danke 👍

Gruß
Thilo