

Nachfertigung Tank W108/109/110 etc.

Post by "poppel" of Feb 5th 2016, 9:27 pm

Hallo, ich möchte anregen mal über eine Nachfertig für die oben genannten Fahrzeuge nach zu denken.

Von fast allen meinen Autos sind die Tanks nicht mehr zu gebrauchen. Auch wenn ich für rund 300 Euro einen Tank entrostet und beschichten lassen kann, sind doch einige Tank zu verrostet um wiederverwendet werden zu können.

Auch kann ich mir bei der Anzahl an W108 / 109 / 111 Modellen vorstellen das da außer mir noch der eine oder Andere bedarf hat.

Ich jedenfalls würde den einen oder anderen neuen Tank zulegen. 👍

Gruß Thorsten

Post by "Pagoden-Ulli" of Feb 6th 2016, 10:44 am

Hallo, Thorsten,

die Tanks sind doch noch (oder wieder) lieferbar...

Gruß

Ulli

Post by "poppel" of Feb 8th 2016, 12:25 am

Hallo Ulli, bei meinem MB Teile Händler nicht mehr lieferbar im EPC auch nicht.
Hast Du andere Infos ?

6A 109 470 03 01KRAFTSTOFFBEH. (BEHAELTER) 82 L.695, nicht mehr Lieferbar

Thorsten

Post by "Pagoden-Ulli" of Feb 8th 2016, 12:56 am

Hallo, Thorsten,

die Tanks waren länger nicht lieferbar. Ich habe erst vor kurzem bei meinem Teilehändler einen großen Tank für meine Flosse gekauft. Da waren beide wieder zu bekommen, also auch der 65-l-Tank. Der ist aber deutlich teurer als der 82-l-Tank. Da hab ich logischerweise gleich umgerüstet. Würde mich wundern, wenn sie jetzt schon wieder NML wären

Gruß

Ulli

Post by "MrBinford" of Feb 8th 2016, 8:45 am

A1094700301 Behaelter

893,21 EUR

Post by "poppel" of Feb 8th 2016, 9:03 pm

aktuell eben versucht zu bestellen. nicht lieferbar.

Warenkorb - Standardansicht

Ansicht wechseln  Standard  Gruppirt

Teilenummer hinzufügen   Liste importieren  Aus BPC importieren  Aus EPC Java Edition importieren  Drucken

Bestellart Lagerergänzung Lieferart Selbstabholung 

Alle Auswählen Auswahl aufheben  Markierte Positionen bestellen  Als Vorlage speichern  Verschieben  Löschen

<input type="checkbox"/>	Teilenummer	Benennung	RG	Preisangabe (EUR)	Menge		Summe (EUR)
<input checked="" type="checkbox"/>	A 109 470 03 01 Notiz hinzufügen	BEHAELTER 	16	Listenpreis 695,00 Grundrabatt (5,00%) -34,75 Nettopreis 660,25	 1  		660,25 inkl. MwSt. 785,70

Summe Listenpreise (EUR) 695,00
Summe Grundrabatte (EUR) -34,75
Netto Gesamtsumme (EUR) 660,25
MwSt. (EUR) 125,45
Gesamtsumme (EUR) 785,70

Post by "MrBinford" of Feb 8th 2016, 10:00 pm

http://www.online-teile.com/me...1094700301_Behaelter.html

Wo kommt denn wohl der Preisunterschied zustande?

Post by "poppel" of Feb 8th 2016, 10:43 pm

Hallo MrBinford, ich habe keine Ahnung was Du mir damit sagen willst. Ich habe bei Mercedes vor Ort wie auch heute Abend Online keinen Tank bestellen können. Nicht verfügbar. Dabei wären mir 100 Euro mehr auch egal.

Ich habe eben eine Abfrage beim Classiccenter gemacht. Dort soll der Tank verfügbar sein für 731,85 Euro inkl. MwSt.

Habe den Tank eben bestellt.

Mal sehen was passiert. Ich berichte im Fortgang.

Thorsten

BEHÄLTER

Bezeichnung BEHÄLTER Teilenummer A1094700301 Preis ohne MwSt. 615,00 € Preis mit MwSt. 731,85 € Status lieferbar Aktionsteil Neugefertigtes Teil

Post by “MrBinford” of Feb 9th 2016, 9:47 pm

Moin!

Ich hätte ihn auch bei onlineteile bestellen können. Mir ist nur nicht klar, warum es diese ganzen Preisunterschiede gibt.

Wenn man einen Tank von Mercedes bei einer Niederlassung, dem Classic Center oder einem Mercedes-Händler kauft sollte der Grundpreis ohne Rabatte doch eigentlich immer gleich sein...

Post by “poppel” of Feb 10th 2016, 11:33 pm

So hallo, ich habe heute bei MB schriftlich nachfragen lassen und dort die Info bekommen :
Hallo Herr, lt.LC Hannover sollte der Tank im Oktober 2016 lieferbar sein, sollte !.

Zu MrBinford:

Ich habe nur die Nachfrage über das EPC gemacht und am Tresen. Das ist der Preis den Mercedes offiziell verlangt. Das das Autohaus Dölle, onlineteile, etwas mehr nimmt soll mir egal sein, liefern können die auch nicht.

Bei den Tanks für meine anderen Autos W111 Coupe Limo usw. Sieht es nicht besser aus.

Thorsten

Post by "300SEL/6.3" of Feb 11th 2016, 11:28 am

Die 82 ltr. Tanks sind neu bei AMS Hagen für 799€ sofort lieferbar.
LG Theo

Post by "mathes" of Feb 24th 2016, 2:34 pm

Hallo,
habe einige Tanks vorrätig, gebraucht und wenige neu.

Leider kann ich diese nicht eindeutig zuordnen.

Bei Interesse bitte Kontaktaufnahme unter m-binner@t-online.de

Gruß

Matthias

Post by "kellerreinhard" of Sep 28th 2019, 12:00 pm

Hat jemand Ahnung wie es mit der Nachfertigung der Ponton-Tanks steht? Suche für meinen 219 er einen guten oder neuen Tank.

Gruß

Reinhard

Tel. 037360 72848

Post by “ursodent” of Sep 28th 2019, 1:25 pm

Ein großer Tank für W180II (65 Ltr.) würde mich auch interessieren...

Michael

Post by “antonius” of Oct 1st 2019, 9:55 am

Hallo zusammen,

Ich habe den hier verbaut seit 10.000km. Mein Meister erkannte keinen Unterschied zum Original.

Ich bin mit dem Händler nicht verschwägert.

304,- Brutto! Garantie! Auf Lager!

https://www.teilehaber.de/itm/...0.html?ref=id_affiliate_7

BG Ralf

Post by “nordhorst” of Oct 1st 2019, 1:33 pm

[Quote from rgsua](#)

Hallo zusammen,

Ich habe den hier verbaut seit 10.000km. Mein Meister erkannte keinen Unterschied zum Original.

Ich bin mit dem Händler nicht verschwägert.

304,- Brutto! Garantie! Auf Lager!

https://www.teilehaber.de/itm/...0.html?ref=id_affiliate_7

BG Ralf

Display More

Wow, danke für den Tipp, Ralf, das ist ja echt ein Schnapper - sogar viel(!) billiger als der vdh-Preis (475,-€, s. Neuteileliste) 🤔

Ich glaub, da muss ich mal kurz zuschlagen...

Beste Grüße,

Lutz

Post by "Insulaner" of Oct 1st 2019, 1:41 pm

Hallo Lutz,

Horst hatte geschrieben dass die JP Tanks nicht für Einspritzer geeignet sind, nur für Versager. Warum hat er leider nicht gesagt. Gibts hier einen Beitrag im Forum.

Ich habe den JP Tank eingebaut und keine Probleme im Betrieb festgestellt (nur beim Einbau).
Auch mehrfach komplett leergefahren.

Wo kommen die AMS Tanks her? Kann mir nicht vorstellen dass sich da zwei Firmen die
Presswerkzeuge gebaut haben...

Viele Grüße,

Hagen

.

Post by "nordhorst" of Oct 1st 2019, 1:49 pm

Hi Hagen,

stimmt, das wusste ich auch noch. Aber in besagter vdh-Neuteileliste steht zur JP-Versager-
Tankversion eine 108...-er Teilenummer, sowie eine Einspritzerversion mit 109er-Nummer von
Fa. AMS.

Auf von Frank oben verlinkter Teilehaber-Seite steht nun ein JP-Tank mit eben dieser 109er-
also Einspritzer-Teilenummer. Deshalb habe ich mir den nun auch gerade bestellt. Deine
Erfahrung bestätigt ja nur meine Tauglichkeitsvermutung

Beste Grüße,

Lutz

Post by "thomasj" of Oct 1st 2019, 1:56 pm

und für Schnäppchenjäger (nicht inkludierten Versand beachten):

[Tank](#)

Post by “nordhorst” of Oct 1st 2019, 1:59 pm

Den hatte ich auch gesehen, aber zzgl. Versand und Sperrgutzuschlag wirds wohl auf dasselbe herauskommen...

Post by “antonius” of Oct 1st 2019, 9:16 pm

Ich fahre den Tank seit mindestens 10.000km mit einem Einspritzer.

Ich wusste nicht das das nicht geht. 😞

BG Ralf

Post by “HaWa” of Oct 1st 2019, 10:28 pm

Hallo Ralf,

wenn der Tank einer 109er Teilenummer entsprechen soll muss es ein Einspritzertank sein.

(109er gibt es nicht mit Vergaser)

Falls nicht kommt es unter Ca. 20L Restinhalt zu Problemen durch Luftbläschen im Seebereich.

Gruß HaWA

Post by “Insulaner” of Oct 1st 2019, 10:40 pm

Hallo Hans-Werner,

kann man die Tanks von außen (oder auch innen) unterscheiden?

Viele Grüße,

Hagen

.

Post by “HaWa” of Oct 2nd 2019, 7:38 am

Hallo Hagen,

die E-Tanks haben um den Ansaugfilter einen Topf welcher durch vom Rücklaufstrom eingespülten Kraftstoff für die Komplette Bedeckung des Filtereinsatzes auch bei niedrigerem Kraftstoffstand und oder Schwallbewegung sorgt.

Der ist durch die Tankgeberöffnung zu erkennen.

Gruß HaWA

Post by “Insulaner” of Oct 2nd 2019, 8:07 am

Hallo Hans-Werner,

vielen Dank !

Ich denke bei mir ist der Topf drin; werde das nochmal prüfen und kann dann ggf. für Ralf Entwarnung geben.

Viele Grüße,

Hagen

.

Post by “nordhorst” of Oct 2nd 2019, 10:54 am

[Quote from HaWa](#)

Hallo Hagen,

die E-Tanks haben um den Ansaugfilter einen Topf welcher durch vom Rücklaufstrom eingespülten Kraftstoff für die Komplette Bedeckung des Filtereinsatzes auch bei niedrigerem Kraftstoffstand und oder Schwallbewegung sorgt.

Der ist durch die Tankgeberöffnung zu erkennen.

Gruß HaWA

Moinsen,

würde so ein Schwalltopf (im Tank, nicht im Forum) nicht auch beim Versager Sinn machen? Oder hat der A109...-Tank den A108...-Tank ersetzt? Ach nee, dann würde man wohl kaum den Versagertank ebenfalls nachfertigen... Hmm... 🤔

Grüße,

Lutz

Post by “HaWa” of Oct 2nd 2019, 11:22 am

Hallo Lutz,

der Rücklaufstrom beim Vergaser reicht nicht um den Topf zu befüllen.

Durch zerstören und entfernen des Topfes kann der E-Tank auf V downgegradet werden. (in so einer Art Schlüsselloch-OP)

Gruß HaWA

Post by "antonius" of Oct 3rd 2019, 12:44 pm

[Quote from Insulaner](#)

Hallo Hans-Werner,

vielen Dank !

Ich denke bei mir ist der Topf drin; werde das nochmal prüfen und kann dann ggf. für Ralf Entwarnung geben.

Viele Grüße,

Hagen

.

Display More

Danke Hagen,. ich bin da ganz unbesorgt. Er läuft ja auch bei fast leeren Tank. Selbst wenn der nicht richtig wäre, würde ich ihn so lassen weil er läuft. Im Moment bin ich endlich raus aus dem "das muss unbedingt noch" und drin im "das wäre noch schön" Modus 😊

BG Ralf

Post by "nordhorst" of Oct 11th 2019, 6:08 pm

Moinsen Froinde,

um das Ganze kurz zu ergänzen... heute ist mein Tank angekommen, siehe Bilder unten. Scheint alles so zu sein, wie es sein muss: alle nötigen Stützen dran (die Winkelstellung der Entlüftungsnippel könnte etwas steil sein), und auch der Schwalltopf ist der ET-Nummer entsprechend vorhanden, samt bereits installiertem Filtereinsatz.

Kam eingetütet im Karton, und bis auf eine winzige Umbiegung an einer Ecke auch völlig unbeschadet. Kurzum: bislang bin ich zufrieden. Jetzt muss er nur noch reinpassen, man las ja schon von Nacharbeitungsbedarf an der umlaufenden Schraubkante. Egal, solange der Einfüllstutzen auch einen korrekten Winkel hat, das werde ich aber erst in einigen Wochen herausfinden. Falls es da was zu meckern gibt, werde ich es hier noch kundtun.

Und wer es noch günstiger haben will, kann ja mal mit den abgelichteten Infos an den dänischen(?) Hersteller(?) herantreten... aber dahinter verbirgt sich wohl einfach nur die JP Group, die vermutlich nicht an Endkunden verkauft.

Gibt´s eigentlich diese ca. 5x5cm großen "Bitumenplätzchen" noch, die man als Pufferlage auf den Tank kleben muss/soll?

Beste Grüße,

Lutz, nochmals tanksagend

Post by "antonius" of Oct 12th 2019, 10:35 am

Ja guck, sieht aus wie meiner und passt und läuft hoffentlich auch genauso. Glückwunsch!

BG Ralf

Post by "Gerd.Batke" of Oct 16th 2019, 4:21 pm

Hallo Lutz,

zu den Zellgummistreifen auf dem Tank wird im *Werkstatthandbuch für die Pkw-Typen ab 1968* die Teilenummer 114 987 01 14 genannt; die gibt es aber beim Freundlichen wohl nicht mehr.

Normalerweise sollten die alten Streifen aber auch wiederverwendbar sein.

Für den Fall, dass kein alter Tank (mit Dämpfungsstreifen) vorhanden ist oder die Teile tatsächlich das Zeitliche gesegnet haben sollten gibt es z.B. in der eBucht einen Anbieter, der ein "*Tank-Dämpfungsset komplett für Mercedes Benz W108*" (ww. auch für W109/.../W113) für 20.- + 5.- Versand anbietet.

Oder man sucht sich eine geschlossenzelligen Schaum (Moosgummi/Zellgummi) als selbstklebende Platten-/Rollenware und schneidet die Teile eigenhändig zurecht. (Geschlossenzellig ist wichtig, um sicherzustellen, dass der Block sich nicht mit Feuchtigkeit vollsaugt...)

Gruß,

Gerd

Post by "Rolf.B" of Oct 17th 2019, 9:33 am

Hallo Gerd,

meines Wissens hat nur Zellgummi geschlossene Poren - Moosgummi ist offenporig und nimmt daher Wasser auf. Ansonsten sind deine Anmerkungen richtig und wichtig, um Rost zu vermeiden.

Offenherzige Grüße

Rolf

Post by “nordhorst” of Oct 17th 2019, 11:58 am

Hallo Gerd & Rolf,

besten Dank für eure Hinweise!

Werde mal schauen, was sich von den alten Pads noch retten lässt. Falls ich zu alternativen Materialien greifen muss, werde ich hier darüber berichten.

Das Material, das da als Set bei Ebay angeboten wird, scheint ganz normales Isolierschaumgummi zu sein, mit einer Selbsklebeseite, wie es als Meterware im Lüftungs-/Klimabau verwendet wird. Davon habe ich glaube ich sogar noch was rumliegen... Die runde Dichtungsmanschette um den Einfüllstutzen halte ich jedoch für entbehrlich.

Beste Grüße,

Lutz

Post by “Stuempfig” of Oct 17th 2019, 12:02 pm

[Quote from nordhorst](#)

Und wer es noch günstiger haben will, kann ja mal mit den abgelichteten Infos an den dänischen(?) Hersteller(?) herantreten... aber dahinter verbirgt sich wohl einfach nur die JP Group, die vermutlich nicht an Endkunden verkauft.

Gibt's eigentlich diese ca. 5x5cm großen "Bitumenplätzchen" noch, die man als Pufferlage auf den Tank kleben muss/soll?

Richtig, Hersteller ist die JP Group a/s und diese verkauft die Tanks nicht an den Endverbraucher! Würde bei einer Einzelbestellung auch keinen Sinn machen, da der Transport aus Dänemark alles wieder auffressen würde. Doch wie es aussieht findet da aber ein Abverkauf statt, weil man die Tanks erheblich im Preis gesenkt hat.

Liegt vielleicht auch daran, dass man jetzt endlich realisiert hat, dass diese Tanks nicht Einspritzpumpentauglich sind und nur bei Vergaserfahrzeugen Verwendung finden sollten.

Wir haben diesen Fakt bereits mehrfach hier im Forum und auch in Dansk anklingen lassen, die Reaktion daraufhin scheint in einer Preissenkung anstatt eines Zusatzhinweises gemündet zu haben. Es hatten auch schon 2 Mitglieder diese Tanks aufgrund des geschilderten Problems zurückgeschickt. Die wurden in Dänemark geprüft und kostenneutral getauscht. Ob es spezielle Einspritz-Motorvarianten gibt, die damit klar kommen, entzieht sich meiner Kenntnis.

Die mehrfach monierte falsche Form und Stellung des Schwallkörpers wurde definitiv nicht geändert, so wird es auch weiterhin bei Kurvenfahrten zu Zündaussetzern oder totalem Motorenaus kommen. Wir haben dies mit Walter Ströhlein an zwei Fahrzeugen getestet. Ergebnis: Vergaser ja, Einspritzer nein! Mit der Vergaserbrille gesehen ist der Tank der JP-Group eine prima Sache und definitiv eine brauchbare Nachfertigung.

Besitzer von Einspritzer-Fahrzeugen, die auch "ohne wenn und aber" kurventauglich unterwegs sein wollen, müssen auf die Nachfertigung des Tankes von AMS zurückgreifen.

Dieser kostet 475 Euro, und wir beziehen in direkt von AMS-Classic. Der problembehaftete JPG-Tank ist da über ein Drittel günstiger!

Wenn ihr einen passenden Dämpfungstreifen entdeckt, gebt uns hier kurz Bescheid. Dann nehmen wir den mit ins Programm!

Post by "antonius" of Oct 17th 2019, 4:44 pm

[Quote from Stuempfig](#)

Richtig, Hersteller ist die JP Group a/s und diese verkauft die Tanks nicht an den Endverbraucher! Würde bei einer Einzelbestellung auch keinen Sinn machen, da der Transport aus Dänemark alles wieder auffressen würde. Doch wie es aussieht findet da aber ein Abverkauf statt, weil man die Tanks erheblich im Preis gesenkt hat.

Liegt vielleicht auch daran, dass man jetzt endlich realisiert hat, dass diese Tanks nicht Einspritzpumpentauglich sind und nur bei Vergaserfahrzeugen Verwendung finden sollten.

Wir haben diesen Fakt bereits mehrfach hier im Forum und auch in Dansk anklingen lassen, die Reaktion daraufhin scheint in einer Preissenkung anstatt eines Zusatzhinweises gemündet zu haben. Es hatten auch schon 2 Mitglieder diese Tanks aufgrund des geschilderten Problems zurückgeschickt. Die wurden in Dänemark geprüft und kostenneutral getauscht. Ob es spezielle Einspritz-Motorvarianten gibt, die damit klar kommen, entzieht sich meiner Kenntnis.

Die mehrfach monierte falsche Form und Stellung des Schwallkörpers wurde definitiv nicht geändert, so wird es auch weiterhin bei Kurvenfahrten zu Zündaussetzern oder totalem Motorenaus kommen. Wir haben dies mit Walter Ströhlein an zwei Fahrzeugen getestet. Ergebnis: Vergaser ja, Einspritzer nein! Mit der Vergaserbrille gesehen ist der Tank der JP-Group eine prima Sache und definitiv eine brauchbare Nachfertigung.

Besitzer von Einspritzer-Fahrzeugen, die auch "ohne wenn und aber" kurventauglich unterwegs sein wollen, müssen auf die Nachfertigung des Tankes von AMS zurückgreifen.

Dieser kostet 475 Euro, und wir beziehen in direkt von AMS-Classic. Der problembehaftete JPG-Tank ist da über ein Drittel günstiger!

Wenn ihr einen passenden Dämpfungstreifen entdeckt, gebt uns hier kurz Bescheid. Dann nehmen wir den mit ins Programm!

Display More

Hallo Stuempfig,

danke für die Info. Ich fahre den JP-Tank seit über 10.000km mit meinem M129 (250se) und der 18R ESP. Ich habe wirklich keine Probleme - gar keine. Das Auto fährt jeden Tag, bei Frost und bei 40 Grad, allerdings selten über 100. Neben dem Tank sind aber auch Benzinleitung, Benzinpumpe, Einspritzpumpe und Einspritzdüsen neu. Aber auch mit der alten, falschen Zündanlage vom 220er lief er ohne Probleme. Jetzt mit der neuen elektronischen natürlich auch.

Ich hätte den Tank sonst nicht schon mehrfach hier empfohlen.

BG Ralf

Post by “Stuempfig” of Oct 18th 2019, 2:25 pm

Hallo Ralf,

Danke für den Hinweis! Das Problem trat bei uns nur auf, wenn der Tank kleiner 1/8 voll war.

Sowohl bei 220 SE Heckflosse als auch bei 109 3.5! Deshalb bieten wir ihn nur noch für Vergaserfahrzeuge an!

Post by “antonius” of Oct 18th 2019, 6:39 pm

Also gut, wer seinen Oldtimer leer fährt und nicht mehr geradeaus,

der hat sich auch ein Bocken verdient, oder gehört mit Vergaser bestraft!

Klingt vernünftig!



Post by “Gerd.Batke” of Oct 18th 2019, 7:03 pm

Hallo Rolf,

du hast natürlich recht:

Prinzipiell sollte es sich bei Zellgummi (bzw. Zellkautschuk) um einen geschlossenzelligen Schaum handeln, der nur sehr wenig Wasser aufnimmt und bei Moosgummi um einen gemischt geschlossenzelligen/offenzelligen Schaum, der ein mehr Wasser aufnimmt.

Im Markt werden beide Begriffe aber häufig durcheinander gewürfelt und es gibt auch gemischtzellige Zellkautschuk (s. z.B. https://www.hanno.com/fileadmin/user_upload/EE_1010_180328_DE.pdf, https://www.koepf.de/de/produkt...a10fcd25438f5cf4b9c8768_6) - daher der Hinweis auf geschlossenzelligen Schaum zu achten.

Außerdem sollte man darauf achten, dass der Schaum halbwegs kraftstoffbeständig ist - daher bietet sich z.B. NBR an.

(Oder als extrem temperaturfeste & öl-/kraftstoffresistente Edellösung evtl. auch ein Viton(R)-Schaum...).

Ich bin aus dem Automobilzuliefer-Bereich schon lange raus, denke aber man sollte sich bei einer beabsichtigten Kleinserie am besten bei dem ein oder anderen Hersteller kundig machen und um eine Produktempfehlung für die gewünschte Anwendung bitten...

...die erste Frage des Herstellers wäre aber vermutlich - neben den Abmessungen - auch die nach der Anzahl der Pads, die man abnehmen möchte...

https://www.koepf.de/de/produkt...a10fcd25438f5cf4b9c8768_6

<https://www.ndsseals.com/de/materialien/zellkautschuk/>

<https://www.hiri.de/de/werkstoffe/zellkautschuk/>

<https://www.jurima-gmbh.de/ela...t-sich-zellkautschuk-nbr/>

<https://panafoamtec.de/zellkautschuk/>

Bei kleinere Mengen & Selbstzuschnitt kann man bei Händlern Platten- oder evtl. sogar Rollenware (in der richtigen Stärke & Breite) finden:

<https://www.gummistreifen24.de...umber=Z202010038SKX&c=132>

Gruß,

Gerd