

# W108 / M130 / Motor stirbt ab...

Post by "Dirk-BS" of Jul 19th 2016, 9:26 am

Hallo zusammen,

mein W108, 280SE, M130 macht mir leider immer noch Kummer und ich bin langsam aber sicher am Verzweifeln.

Problem ist, dass der Motor abstirbt bei eingelegter Fahrstufe. Dieses passiert aber NUR wenn der Motor heiß ist, bzw. das Auto mindestens eine halbe Stunde gefahren ist. Insbesondere ist es ärgerlich wenn man z.B. von der AB abfährt und stehen bleiben muss, im Stau oder einfach nur bei einer Stadtfahrt.

Ganz toll, jedes Mal vor einer Ampel wieder neu starten zu müssen, je öfter umso schlechter springt er dann auch an, dann schnell Gang rein und losfahren, ja nicht stehen bleiben.

Ansonsten läuft der Motor einwandfrei, er beschleunigt aus dem Leerlaufheraus einwandfrei, kein Ruckeln oder Stottern. Getriebe schaltet gut.

Der Motor startet auch immer sehr gut im kalten Zustand.

In der Werkstatt war ich auch schon, damals bin ich komplett liegen geblieben d.h. das Auto ist dann überhaupt nicht mehr angesprungen, und der ADAC musste das Auto zur Werkstatt bringen.

Inzwischen wurde folgendes gemacht:

- Elektrische Benzinpumpe erneuert inkl. Benzinfilter
- Zündung eingestellt
- Zündspule, Zündkerzen, Verteilerfinger und -kappe erneuert
- Leerlauf eingestellt 900rpm / 4,5% CO
- Kompression gemessen, alle Zylinder zwischen 8,5 und 11 bar
- Auf Undichtigkeiten Unterdrucksystem (Membranen Getriebe, BKV) geprüft

Mein Gefühl sagt mir, das vor dem Ausgehen ein Zylinder aussetzt (warum auch immer) und der Fehler irgendwo im Zündsystem sitzt.

Wie komme ich hier weiter?

Weitere Frage in dem Zusammenhang. Ich hatte vor einigen Monaten einen Verlust an Getriebeöl, Leitung zum Ölkühler war undicht. Damals habe ich pauschal immer einen halben Liter aufgefüllt und dann geschaut ob der Ölstand passt.

Am Ende war der Stand am Messstab ca. 1,5 cm über Max.

Kann dadurch vielleicht der o.a. Fehler verursacht werden?

Wie bekomme ich das überschüssige Öl am besten wieder raus? (also ohne Hebebühne und sonstigen Werkstattmitteln)

Grüße aus Braunschweig

Dirk

---

**Post by "Volker450SL" of Jul 19th 2016, 10:22 am**

Hallo Dirk,

wenn die Kompression der einzelnen Zylinder zwischen 8,5 und 11 Bar variiert, dann stimmt was mit der Motormechnik nicht. Die darf maximal um 1 Bar differieren, bei Dir sind es 2,5 Bar. Mehr dazu steht im Werkstatthandbuch ab 1968. Das gibt es hier als Flipbook.

---

**Post by "Dirk-BS" of Jul 19th 2016, 11:07 am**

Hallo Volker,

richtig, aber dadurch kann das Problem nicht auftreten. Zumindest läuft der Motor ansonsten einwandfrei und es tritt ja nur bei heißem Motor auf.

Trotzdem, vielen Dank für den Hinweis, ich werde die Kompression weiter im Auge behalten.

Andere Ideen?

Gruß  
Dirk

---

### **Post by “winfried” of Jul 19th 2016, 2:26 pm**

funktioniert denn die Drehzahlanhebung wenn Du den Gang einlegst?

dafür wäre dieses Teil zuständig (siehe Bild)

Im Kaltzustand würde das evtl. zufällig durch das Thermoelement ausgeglichen.

Der Stift muss beim Einlegen des Gangs rausfahren und das Reguliergestänge betätigen, ...sprich so als würdest Du etwas auf Dein Gaspedal drücken

---

### **Post by “Volker450SL” of Jul 19th 2016, 2:42 pm**

[Quote from Dirk-BS](#)

Hallo Volker,

richtig, aber dadurch kann das Problem nicht auftreten. Zumindest läuft der Motor ansonsten einwandfrei und es tritt ja nur bei heißem Motor auf.

Trotzdem, vielen Dank für den Hinweis, ich werde die Kompression weiter im Auge behalten.

Andere Ideen?

Gruß

Dirk

Display More

Hallo Dirk,

doch es kann sein, dass die Kompression beim kalten Motor noch 8,5 Bar ist, beim heißen aber ganz flöten geht. Und es macht keinen Sinn, an Fehlern in einer Einspritzung zu suchen, wenn die Motormechanik und Zündung nicht in Ordnung ist.

---

### **Post by “Dirk-BS” of Jul 19th 2016, 3:27 pm**

@ Winfried, ist mir bewußt nicht aufgefallen, dass so ein Drehzahlheber da ist, glaube ich fast nicht, werde aber nachher nachschauen.

@ Volker, ich weiß nicht genau ob die Kompression bei heißem oder kaltem Motor gemessen wurde. Laut WHB sollte es ja im heißen Zustand sein. Klar, ohne Druck bringt es nix bei der Einspritzung zu suchen. Meine Vermutung geht ja auch eher Richtung Zündung.

Kann es sein, dass Komponenten der Zündung im heißen Zustand, wenn die Drehzahl runter geht bei eingelegter Fahrstufe und dadurch vielleicht die Spannung durch die Lima nicht mehr bei 14V sondern bei 12V liegt, Aussetzer haben?? Meine Vermutung wäre auch, das vielleicht die Zündspule (obwohl neu) nicht die richtige ist. Auf jeden Fall ist es keine blaue von Bosch wie es im WHB steht. Auch da werde ich nachher mal schauen welche es genau ist.

Gruß  
Dirk

---

### **Post by “RainerP” of Jul 19th 2016, 6:08 pm**

Hallo Dirk,

du schreibst oben, dass der Ölstand zu hoch ist. Je mehr Öl umso mehr Kraftübertragung in der Kupplung. Würde den erstmal korrigieren bevor Du weitersuchst. Generell gehen die Motoren eher in der Warmlaufphase aus bevor sie die Betriebstemperatur erreicht haben. Daneben wär es noch interessant, welches AG Du nun drin hast.

bis dann, Rainer

---

### **Post by “Volker450SL” of Jul 19th 2016, 6:09 pm**

Hallo Dirk,

eine sinkende Primärspannung an der Zündspule setzt auch die Sekundärspannung herunter, lässt sie aber nicht ausfallen. Wenn man so gar nicht weiß, warum der Motor ausfällt, muss man halt bei Benzin und Zündung anfangen. Also ein Manometer mit T-Stück an die Leitung zum Kaltstartventil (oder statt des Kaltstartventils anschließen) und dann eine Stroboskoplampe an Zylinder 1. Dann kannst Du den Fehler schon mal auf mangelnden Sprit oder fehlende Zündung einkreisen. Alles andere ist Stochern im Nebel.

---

### **Post by “marajana” of Jul 19th 2016, 7:58 pm**

Guten Abend mitsammen!

Mein 130er 280 SE (1969) hat ein ähnliches Problem - wenn man anhält, geht leicht der Motor aus. Rechtzeitiges Gasgeben hilft, Fahrstufe rausnehmen auch...

Ist aber lästig und scheint mit Falschlufft zusammenzuhängen. Eine Drehzahlanhebung habe ich an meinem Motor noch nicht gesehen - haben denn alle eine? Oder welche haben eine und welche nicht?

Ich hoffe auf hilfreiche Hinweise - beste Grüße,  
Holger

---

### **Post by "RainerP" of Jul 19th 2016, 8:17 pm**

Hallo Holger,

die frühen 280SE mit Ruckomatik hatten noch die Drehzahlanhebung. Später kam das neue Getriebe, erkennbar an der geänderten Schaltkulisse (P jetzt vorne). Die benötigten keine Anhebung mehr. Wenn der LLC0 passt kann Falschlufft nicht das Problem sein.

---

### **Post by "Hugo" of Jul 19th 2016, 9:28 pm**

Ist es ein automatisch getriebe? Pruf mal ob das auch passiert in N  
Kein zundungs problem, ein mischungs problem oder leerlauf zu niedrig.

---

### **Post by "Dirk-BS" of Jul 20th 2016, 7:55 am**

Guten Morgen zusammen,

vielen Dank für eure Hinweise.

Zunächst habe ich gestern noch den Ölstand im Getriebe kontrolliert. Wie vermutet war etwas zu viel drin, geschätzt 0,5 l. Habe das Öl mit einem dünnen Schlauch durch das Einfüllrohr abgesaugt. Kontrolle des Ölstands wie im WHB beschrieben.

Eine Drehzalanhebung hat meiner Bj. 1970 definitiv nicht.

Ich habe noch mal auf Falschluff geprüft, aber keine Reaktion der LL-Drehzahl bei Ansprühen des Ansaugtraktes.

Die neue Zündspüle, die von der Werkstatt eingebaut wurde ist eine blaue von Beru. Darauf ein Aufkleber der darauf hinweist, dass diese ZP ohne Vorwiderstand zu verwenden ist. Den vorhandenen Vorwiderstand habe ich dann überbrückt. Anschließend Probefahrt.

Ergebnis negativ. Gleiches Spiel wie zuvor. Zunächst läuft der Motor gut, LL steht auch bei eingelegerter Fahrstufe. Dann ca. 30 min unterwegs. Motor geht aus im Stand. Unmittelbar darauf springt er schlecht an und geht auch ohne eingelegerter Fahrstufe nach einigen Sekunden (ca. 15 - 20) wieder aus. 15 Minuten gewartet, Motor gestartet, lief dann zwar nicht toll, LL-Drehzahl mit Fahrstufe grenzwertig, habe aber meist sofort auf N geschaltet wenn ich stehen bleiben musste und habe mich so nach Hause gekämpft.

Ja, es ist ein Stochern im Nebel. Völlig richtig. Da mir Werkzeug und Platz nicht reichhaltig zur Verfügung steht ist auch alles semiprofessionell was ich da tue.....

Der letzte Werkstattaufenthalt war ziemlich teuer mit fragwürdigem Ergebnis, alleine die elektrische Benzinpumpe mit über 600,-. Dazu noch jede Menge an Arbeitsstunden für Fehlersuche etc. Ganz so überzeugend kam mir die Werkstatt auch nicht rüber, hatte auch etwas von stochern im Nebel. Bevor ich nun wieder auf gut Glück in eine Werkstatt fahre hätte ich natürlich gerne den Fehler eingegrenzt bzw. ermittelt um einen klaren Auftrag zu geben. Wird wohl nix und ich muss mich wieder auf das Risiko einlassen....

Falls jemand einen wirklich guten und zuverlässigen Schrauber für alte Benz im Raum Braunschweig kennt, dann wäre ich für jeden Hinweis danke.

Oder einer von euch hat noch einen "zündende" Idee wie und was ich so testen kann.

Gruß  
Dirk

---

**Post by “röslerosnabrück” of Jul 20th 2016, 11:02 am**

Moin

Wie sieht denn das Brennbild der Zündkerzen aus? Alle schön gleichmäßig rehbraun oder gibt es Abweichungen? Falls z.B. die fünfte schwärzer sein sollte - und überdies vielleicht noch schleichender ATF Verlust festgestellt wird - könnte man auch in Richtung Getriebesteuerung forschen.

Wenn die Karre das nächste Mal Symptome zeigt, mein Tip: rechts ran und Kerzen raus!

Viel Erfolg

stefan

---

**Post by “Markus8791” of Jul 20th 2016, 11:16 am**

Hast du mal geprüft ob die Benzinpumpe auch zu deiner Einspritzpumpe passt?

Also Bypass oder nicht? Und dementsprechend die Entlüftung in dem Überstromventil oder nicht.

Wie bist du auf eine Beru Spule gekommen? Wieso nicht einfach original Bosch Ersatz inkl. passendem Vorwiderstand?

---

**Post by “Hugo” of Jul 20th 2016, 11:57 am**

Es hört sich an das die thermostat auf die injektion pompe fest sitzt. Das passiert oft bei diesen type. Einfach zu prüfen: dreh das luftfilter von die IP ab mit WAERMEN motor. Wann die einlass der IP jetzt saugt, ist die thermostat fest. Es ist zu versuchen auf die thermostat zu klopfen, aber meistens ist es reparatur oder austausch.

---

### **Post by “Dirk-BS” of Jul 20th 2016, 12:00 pm**

Das Brennbild der Kerzen war immer sauber und gleichmäßig, aber so unmittelbar nach einem Aussetzer habe ich das nicht geprüft. Werde ich dann beim nächsten Event anschauen.

Die Benzinpumpe und die Zündspule wurden von der Werkstatt eingebaut. Da muss man sich ja leider erst mal drauf verlassen.

Da mir in den nächsten Tagen die Zeit fehlt werde ich jetzt versuchen eine Werkstatt meines Vertrauens zu finden die kompetent erscheint aufgrund von Erfahrungen mit dem System. Meine Hoffnung, dass die Lösung schenll zu finden ist hat sich leider zerschlagen. Im Augenblick überwiegt der Frust, aber den kennt wahrscheinlich jeder hier und wird sich wieder legen.

Gruß  
Dirk

---

### **Post by “Markus8791” of Jul 20th 2016, 12:59 pm**

Also meine Erfahrung ist Werkstätten haben oft nicht das Detailwissen was leider doch für unsere Fahrzeuge notwendig ist für einen optimalen Motorlauf. Gerade weil es so vielfältige Möglichkeiten gibt.

Haben die eine original Pumpe verbaut oder was modernes?

Schon mal drann gedacht zu einem Classic Partner zugehen?

Auch eine Alternative ist zu einem Motorenbauen zugehen der diese Motoren instantsetzt die kennen sich oft noch besser aus wie die Werkstätten.

---

**Post by “HaWa” of Jul 22nd 2016, 11:09 am**

Hallo Dirk, wie Hugo anregt wird es im Bereich Dehnstoffelement Kaltlaufregelung liegen. Wenn es die kompletten Verstellweg nur bei Hitzestau schafft, der CO wert aber auf Normaltemperatur einreguliert ist führt das zum absterben durch Abmagerung.  
Gruß HaWA

---

**Post by “Uli aus S” of Jul 22nd 2016, 1:33 pm**

Nach meiner Erfahrung hat die Werkstatt wahrscheinlich wieder das Pferd vom Schwanz aufgezümt und nur versucht durch irgendwelche Einstellungen die Symptome zu lindern.

Wenns nicht das Dehnstoffelement ist (Prüfung weiter oben beschrieben) tippe ich auf eine nicht nach Vorschrift eingestellte Regulierung (Gasgestänge).

Anleitung im WHB Seite 288 oder hier

<http://www.mercedesclubs.de/bo...dbuecher/WHBab1968/#288/z>

Dann CO-Wert und Leerlauf einstellen.

---

**Post by “Dirk-BS” of Jul 22nd 2016, 2:09 pm**

Hallo zusammen,

danke für die Hinweise. Ich habe inzwischen einen Termin in einer (anderen) Werkstatt vereinbart und werde diese direkt bitten das Dehnstoffelement zu prüfen.  
Es erscheint mir nachvollziehbar, dass es daran liegen könnte.

Ich werde berichten wie es ausgegangen ist.

Gruß  
Dirk

---

### **Post by "Hugo" of Jul 22nd 2016, 5:34 pm**

Dies ist ein sehr einfache test, kein werkstatt benötigt, nur ein steckschlüssel 22.

---

### **Post by "280SEC" of Jul 22nd 2016, 6:36 pm**

Hallo!

Ich hatte die gleichen Probleme, allerdings mit Schaltgetriebe. Die Zündung war total verstellt, denn es gibt Riemenscheiben mit zwei versetzten Gradskalen. Nimmt man beim Abblitzen die falsche, läuft der Wagen nicht richtig.

Ein weiterer noch nicht genannter Fehler ist der Kondensator am ZV. Der kann genauso defekt sein wie die Kabeldurchführung. Ich habe auch schon mal erlebt, dass eine Werkstatt den falschen Verteilerfinger eingebaut hat (es gibt beim deutschen M130 mindestens zwei verschiedene ZV: 0231 116 051 Guss, und 0231 185 009 Alu). Dirk, poste mal die Nummern von ZV, Kappe und Läufer.

Gruß Kai

---

**Post by "Markus8791" of Jul 23rd 2016, 5:15 pm**

Hast du dich wegen der Benzinpumpe erkundigt?

Ich kann aus direkter Erfahrung sagen Einspritzpumpe mit falscher Benzinpumpe hat diese selben Symptome.

---

**Post by "Markus8791" of Jul 29th 2016, 8:00 am**

Gibt es Neuigkeiten von deinem Fahrzeug?

---

**Post by "Dirk-BS" of Jul 29th 2016, 8:20 am**

Hallo zusammen,

ich habe eine Werkstatt gefunden die sich der Sache annimmt. Der Kontakt war bisher unkompliziert, freundlich und kompetent.

Wenn die Arbeit dann auch noch entsprechend ausfällt.

Dort habe ich einen Termin für nächsten Freitag und wir werden sehen was dabei raus kommt. Ich werde dann berichten.

Gruß

Dirk

---

**Post by "Diplo" of Aug 10th 2016, 12:41 pm**

Hallo Uli,

vielen dank für den Tip.

Das hört sich ziemlich kompliziert an. Aber ich werde mal nachschauen. Am Vortag hab ich die Zündung neu einstellen lassen und konnte danach noch gut nach Hause fahren.

Das Problem kam dann ganz plötzlich

---

### **Post by “Diplo” of Aug 10th 2016, 12:47 pm**

Sorry, falscher thread

---

### **Post by “Dirk-BS” of Mar 31st 2017, 2:11 pm**

Hallo zusammen,

ich möchte hier noch mal ein Update geben der Geschichte.

Im August war ich dann in einer anderen Werkstatt mit dem Auto. Es wurde nochmals Zündung eingestellt, war wohl nicht korrekt eingestellt worden von der vorherigen Werkstatt, Ventile wurden eingestellt, Zündkerzen nochmals erneuert. Dehnstoffelement geprüft (war okay) und Leerlauf neu eingestellt.

Der Motor lief im Leerlauf deutlich besser auch bei eingelegter Fahrstufe. Aber leider blieb das Problem mit dem plötzlich ausgehenden Motor. Eine weitere Diagnose ergab, dass die el. Benzinpumpe (die erst ein paar Monate zuvor erneuert wurde) defekt ist und nach ca. 1/2 Stunde einen Aussetzer hat.

Somit erneut eine neue Benzinpumpe (dieses Mal knapp 800,- -Tagespreis entscheidet-) und den Tank erneuert, der innen wohl ziemlich verrostet war.

Die erste neue Benzinpumpe habe ich bei der ehemaligen Werkstatt reklamiert, wurde eingeschickt und nach 4 Monaten kam sie wieder zurück mit dem Ergebnis, dass sie geprüft wurde und i.O. ist.

Nun ja, das gehört wohl mit zum Tal der Tränen durch das man gehen muss.

Wahrscheinlich hatte die Benzinpumpe Aussetzer durch Dreck aus dem Tank. Wie auch immer, der Motor läuft nun prima, Leistung passt, Leerlauf stabil und durch den TÜV bin ich letzte Woche auch ohne Mängel gekommen. Nun habe ich eine fast neue Benzinpumpe die vielleicht eine Macke hat, vielleicht auch wieder einwandfrei funktioniert. Was macht man damit? Da so ein Teil ja doch seinen Preis hat und auch nicht unbegrenzt verfügbar ist wäre es ja blöd wenn sie nur da rum liegt.

Gruß  
Dirk

---

### **Post by "Winkler W109" of Mar 31st 2017, 4:42 pm**

Hallo Dirk, schön, das das jetzt läuft!

HIER wirst Du die Pumpe in Kenntnis ihrer Geschichte wohl eher nicht los....

800 Schleifen mittlerweile? Ich werd irre....hatte noch 400-500 im Hinterkopf bzw. beim letzten Einkauf bezahlt!

---

### **Post by "Dirk-BS" of Apr 1st 2017, 3:28 pm**

Hallo Olli,

ich will sie auch nicht so verkaufen. Ansonsten hätte ich die Geschichte hier nicht eingestellt.

Gruß

Dirk

---

**Post by “Hugo” of Apr 18th 2017, 2:04 pm**

Was ist die type bezeichnung von die pumpe?

Vielleicht ist er nicht kaput, aber ist er nicht das richtige type.

Die einspritzung braucht eine bestimmte leistung UND drueck von der pumpe.

Immer sind da noch viel mechaniker, die meinen das einen von diese werten ausreicht, und die ander egal ist.