

Werksfotos M116?

Post by "nordhorst" of Jan 9th 2017, 12:47 pm

Hallo zusammen,
für meine anstehenden Diskussionen mit dem TÜV brauche ich vernünftiges Bildmaterial der zu vergleichenden 3.5er-Motorversionen. Der optische Unterschied könnte ein Zünglein an der Genehmigungs-Waage sein.

Private Bilder von den Dingern in unterschiedlichsten Einbausituationen, Erhaltungszuständen und Aufnahmequalitäten findet man im Netz zuhauf, aber das taugt für meinen Zweck irgendwie alles nicht.

Hat zufällig jemand Werks-Fotos vom 3.5-Liter M116.980 (D-Jet) und M116.985 (K-Jet) zur Hand?, bevor ich unseren vdh-Archivar damit belästige?

Beste Grüße,
Lutz

Post by "M.Wolff" of Jan 9th 2017, 5:09 pm

Hallo Lutz,

hast du schon auf der holländischen Seiten bei den Prospekten geschaut? Oder müssen es die Pressebilder sein?

http://oudemercedesbrochures.nl/Duits_index.html

Michael

Post by “M.Wolff” of Jan 9th 2017, 5:26 pm

Hier ein paar Bilder

Post by “M.Wolff” of Jan 9th 2017, 5:27 pm

Und einmal eingebaut.

Post by “nordhorst” of Jan 9th 2017, 9:26 pm

Hallo Michael,
die holländische Seite kannte ich noch nicht, sehr schönes Material dort! 👍

Vielen Dank auch an ThomasJ für zugesandtes Bildmaterial!

Was mir vorschwebt, sind die schwarzweißen Pressebilder, weil dort kein ablenkendes Beiwerk drauf zu sehen ist, und diese in gleichen Winkeln aufgenommen wurden, was den Vergleich erleichtert. Vom D-Jet sind da oben also genau die richtigen Bilder! Danke! 👍

Nun fehlt mir sowas noch vom K-Jet. Eines habe ich gefunden:



Gibts davon noch mehr, oder wurde in den schrillen späten 70ern nicht mehr schwarzweißes Material für die Presse produziert?

Beste Grüße,
Lutz

Post by “winfried” of Jan 10th 2017, 7:19 am

Moin Lutz

Du verwirklichst ja meinen damaligen Traum. Wenn ich das so verfolge bin ich nicht mehr sicher ob es richtig war aufzugeben.

Ich war damals hier bei uns in der Niederlassung Garching beim TÜV Süd und habe mein Vorhaben vorab mit dem Niederlassungsleiter besprochen und ihn quasi schon im Vorfeld eingebunden.

Damals habe ich nur meinen Plan dargelegt, einen M116 einzubauen. Auf die D-jet oder K-jet sind wir gar nicht eingegangen.

Ich zeigte ihm meinen W111 mit M130 Motor im original, blätterte mit ihm die alten Prospekte und das beim VDH gekaufte Werkstatthandbuch durch.

Man bat mich um ein paar Tage Geduld.

Der freundliche NL Leiter hat mir nach 1 Woche wie folgt geantwortet

Sehr geehrter Herr Gehrman

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.

Also das muss doch klappen. Du hast es technisch deutlich besser drauf wie ich, das kann doch nicht am TÜV scheitern.

Ich drücke die Daumen.

Post by "nordhorst" of Jan 10th 2017, 9:28 am

Moin Winfried, Du Träumer 😄 ,

wie kürzlich schon [an anderer Stelle](#) durchgehehelt, ist der Umbau und dessen Eintragungsfähigkeit rein auf die technischen Belange betrachtet nicht das Problem.

Die H-Abnahme ist das Problem. Der K-Jet-Motor ist streng genommen zu jung, auch wenn er auf dem Papier quasi derselbe Motor ist wie der D-Jet. Darauf bezog sich mein zuständiger TÜVler bei erstem Vorgespräch.

Aus naheliegenden Gründen möchte ich den 3.5er aber nicht normal besteuert wissen...

Warum ich auf die unterschiedlichen Einspritzsysteme in diesem Fred hier abhebe, ist Nebenkriegsschauplatz zum Thema originalgetreue Optik. Die aktuellen Oldtimerbewertungskriterien für die H-Abnahme enthalten diesbezüglich einen Nebensatz, auf den ich bei Bedarf hinargumentieren möchte. Nämlich, dass die beiden Motoren -für den Normalverbraucher- optisch bis auf ein leicht anderes LuFiGehäuse praktisch gleich aussehen, also keine unoriginale Anmutung, kein historischer Stilbruch vorläge.

Es bleibt spannend...

Gruß
Lutz

Post by "Olof K" of Jan 10th 2017, 11:16 am

Moin Lutz,

nur kurz mal ne Nebenfrage. Was ist der Grund, warum Du deinen D-Jetmotor nicht einbauen willst? Welche Vorteile siehst Du in der K-Jet?

Fragt sich Olof

Post by “nordhorst” of Jan 10th 2017, 11:35 am

Moin Olof,
soll das ein Witz sein? Das ist doch keine kurze Nebenfrage, sondern eine Glaubensfrage ödiskussionsmäßiger Dimension, die Du damit lostrittst.
Das werde ich ganz sicher nicht hier beantworten...
Gibt -in meinem Fall- ganz profane, nicht weltanschauliche Gründe.
Kriegst ´ne PN.

Grüße,
Lutz

Post by “Langerr” of Jan 10th 2017, 5:13 pm

Warum hatte der eine Motor einen schaub verschluss und die anderen nicht?

Post by “HaWa” of Jan 11th 2017, 10:39 am

Hallo kurzer,
weil zu beginn der Produktion von Schraub auf Bajonett umgestellt wurde.
Und je nach Motor hat es halt mehr oder weniger lange gedauert die Chargen zu verarbeiten.
Just in Time war noch nicht so verbreitet.
Gruß HaWA

Post by “Langerr” of Jan 11th 2017, 4:14 pm

Aha ja wenn einer einen weiß ich hatte Interesse dran an einem Ventideckel mit Schraubverschluss für den M116/M117

Post by "M.Wolff" of Jan 22nd 2017, 10:49 am

Hallo Lutz,

weiteres Material habe ich bis jetzt nicht gefunden.

Die Werksbilder habe ich von dieser Seite:

<http://media.daimler.com/marsM...o/Start.xhtml?oid=4836258>

<http://media.daimler.com/marsM...Classic.xhtml?oid=9265811>

Den Link für die holländische Prospekte Seite, gibt es auch hier im Forum auf der Portalseite unter Empfohlene Link-Einträge.

Michael