

R107 280SL: Die K-Jet schafft mich!!!

Post by "kleinerdäumling" of May 24th 2017, 4:50 pm

Hallo zusammen,

nachdem ich einige Jahre problemlos mit meinem W108 unterwegs gewesen bin (nicht zuletzt dank dieses wunderbaren Forums), habe ich mir kürzlich ein "neues" Auto hinzu geholt.

Es handelt sich um einen 1980er 280SL mit gerade mal 120Tkm auf der Uhr.

Im großen und ganzen ein schöner Wagen, nur hat der SL eine nervige Angewohnheit, die mich nun langsam in den Wahnsinn treibt. Inzwischen glaube ich fast, dass der Vorbesitzer sich deshalb von dem 107er getrennt hat, es gibt schließlich immer einen Grund, warum man sich von einem Auto trennen möchte...

Zur Sache:

Der Wagen läuft kalt problemlos. Nach einiger Fahrstrecke, deren Länge variiert (auf jeden Fall muss das Auto schon richtig warm sein), fängt der SL das Spinnen an. Schlechte Gasannahme (ruckeln), insbesondere bei sanfter Beschleunigung lassen mich jedes Mal an der Kreuzung zittern, ob ich wohl ordentlich vom Fleck kommen werde. Im halbwarmen und warmen Zustand merkt man im Standgas auch hin und wieder ein Zucken, wie eine aussetzende Zündung. Bei Vollgas ist alles OK, der Wagen zieht astrein und ohne murren, die Symptome treten dann, wenn überhaupt nur sehr kurz auf und sobald etwas Drehzahl (> 1500 U/Min) anliegt, merkt man gar nichts mehr.

Was ist bisher erneuert worden:

- Zündkerzen, Zündkabel, Verteilerkappe, Verteilerfinger (Kerzen NGK, der Rest von Bosch)
- alle Gummischläuche, welche mit dem Ansaug und der Luftzufuhr zu tun haben, sind neu, Falschluff lässt sich auf Grund intensiver Prüfung faktisch ausschliessen
- Kraftstoffpumpe
- Kraftstofffilter
- Einspritzventile

Was wurde geprüft:

- Kraftstoffdruck (OK)

- Fördermenge (OK)
- Steuerdruck (jetzt OK, siehe unten)
- Ventilspiel (war OK)
- Mengenteiler (war soweit OK, aber Mengenausgleich wurde durchgeführt, war verstellt, jetzt 100% nach Werksangabe)
- Warmlaufregler (Membran war undicht, Bauteil wurde vollständig überholt, Regelkurve jetzt 100% korrekt)
- Mengenteilergehäuse (Stauscheibe auf Positionierung+Leichtgängigkeit geprüft, alles OK)
- Kraftstofftank (ist blitzblank, kein Rost, keine Ablagerungen, nichts...)
- Zündzeitpunkt+Verstellung (exakt nach Werksangabe, war zu spät eingestellt)
- Verdichtung (OK, gleichmäßig)
- Zündspule (prophylaktisch mal eine andere eingebaut, hat sich nichts geändert)

Wenn ich den Wagen (warm) laufen lasse und aus dem Standgas heraus Gas gebe (Verbindungsgummi zwischen Saugrohr und Luftfilter ist demontiert), gibt es auch teilweise diese Verschlucker. Anfühlen tut sich das Ganze so, als ob die Stauscheibe nicht schnell genug auslenken würde. Wenn ich dem Teil mit dem Finger vorsichtig etwas helfe, kann ich diesen "toten Punkt" überspielen, ansonsten flattert die Stauscheibe beim Gasstoß wie ein Fähnchen im Wind. Das heißt für mich, die Einspritzanlage kommt nicht hinterher, aber warum? Und warum nicht immer, die Symptome treten schließlich nicht ständig auf? Einmal bin ich fast 80km am Stück über Land gefahren, ohne Probleme. Am nächsten Tag ging der Spaß schon nach 20km los...

Hat noch jemand einen hilfreichen Tipp für mich?

Danke im Voraus!

MfG

Sven

Post by "Volker450SL" of May 24th 2017, 5:25 pm

Hallo Sven,

was meinst Du mit verstelltem Mengenausgleich, der jetzt nach Werksangabe eingestellt ist?

So wie Du es schilderst, hast Du entweder ein massives Problem mit dem Zündzeitpunkt oder aber der Benzindosierung. Deshalb solltest Du uns etwas genauer beschreiben, was an Zündung und Mengenteiler / Einspritzventilen gemessen und eingestellt wurde.

Post by “Elchtester” of May 25th 2017, 11:09 pm

Ich vermute Automatik
Frag mal Marco Adalbert. Der kennt die K-Jet und Ihre Macken ganz gut.

Gruß
Christian

Post by “Pitterchen” of May 26th 2017, 9:22 am

Möglicherweise ist es auch das eine oder andere Einspritzventil, verklebt oder kein kegelförmiges Spritzbild.
Die Zündspule kann defekt sein, die eingetauschte ebenfalls.

Post by “HaWa” of May 26th 2017, 10:57 am

Hallo Sven,
Klemm mal die Entlastungsleitung vom Druckspeicher zu.
(der kleine Schlauch vom Druckspeicher zur Ansaugseite Pumpe)
Wenn es dann besser wird ist der Druckspeicher durch.
Gruß HaWA

Post by “kleinerdäumling” of May 26th 2017, 1:28 pm

Hallo alle zusammen!

Erst einmal riesigen Dank für die vielen Tipps!

Nachstehend werde ich versuchen, auf die entspr. Nachfragen zu antworten:

Volker: Ich hatte Mengenteiler und WLR bei Geert Jan Schreurs in Den Haag. Der Mengenteiler wurde geprüft und nachgestellt, da der eingebaute Druckregler offensichtlich einen zu hohen Systemdruck zu liess (5,6bar bei 6,3bar Pumpendruck). Der Systemdruck wurde auf 5,3bar eingestellt. Der WLR hatte ein Vakuum-Leck und die Regelkurve stimmte nicht. Beides wurde korrigiert/repariert, so dass auch dieses Teil jetzt wie vorgesehen arbeitet. Geert Jan hatte mir aber schon vorher mitgeteilt, dass meine Probleme wohl nicht mit dem Vakuum-Leck im WLR zu tun haben werden, er vermutete Falschlucht im System. Da auch ich letzteres als wahrscheinlichste Ursache angesehen habe, wurden von mir in der Zwischenzeit sämtliche Schläuche erneuert, welche mit dem Ansaug in Verbindung stehen.

Christian: Ist ein Automatik, hatte ich vergessen zu erwähnen. Finde ich Marco Adalbert hier im Board?

Pitterchen: Einspritzventile sind alle neu. An die Zündspule glaube ich nicht so richtig, die Austauschspule hat bis zur Demontage in meinem 4,5er W108 klaglos ihren Dienst verrichtet. Möglich wäre ein Defekt an dieser Stelle natürlich trotzdem, aber warum kann ich die Symptome dann lindern, wenn ich der Stauscheibe mit der Hand etwas nachhelfe? Wäre die Ursache in der Zündung zu suchen, würde der Effekt doch damit nur noch schlimmer werden, schließlich würde ich künstlich noch mehr Kraftstoff einspritzen, derweil die Zündung schon mit der normalen Menge Probleme hat...

HaWa: Auch Dir vielen Dank. Ich schau mir den Druckspeicher am Montag an. Wobei ich natürlich als erstes Sachen wie Systemdruck/Haltedruck gemessen habe. Insbesondere beim Haltedruck gab es keine Auffälligkeiten, der Druck sackte über die Zeit etwas ab, blieb dann aber bei ca 2 bar stehen.

Zündung war nicht korrekt eingestellt, steht jetzt bei 26° v.OT bei 3000U/Min, das sollte laut WIS für diesen Verteiler korrekt sein.

Die Suche geht weiter...
VG & nochmals vielen Dank!
Sven

Post by "WolfBonitz" of May 26th 2017, 2:48 pm

Hallo Sven,

Marco Adalbert hat die übliche adalbert@mer... Mailadresse, siehe auch Clubzeitung S. 56.

Post by "flossenmike" of May 26th 2017, 5:06 pm

Hallo Sven

Wurde den das Potenziometer der Stauscheibe geprüft ?
Hatte schon mehrfach den Fall , das ein Haarriss auf der Leiterbahn dieses Syptom hervorruft.

Gruß mike

Post by "Badenser" of Jun 7th 2017, 5:00 pm

...ich lese wegen der gleichen Symptome aufmerksam mit. "Potentiometer Stauscheibe" irritiert mich aber: geht es hier um die KA oder KE Jetronic...?

Post by "kaypee" of Jun 7th 2017, 5:45 pm

Was ist den mit dem Zündsteuergerät? Einen ähnlichen Fall hat ein Bekannter grade an seinem 230TE mit K-Jet gehabt. Kalt alles Tako, warm geht garnichts bishin das der Wagen stirbt und nicht wieder anspringt (bis er kalt ist). Der tausch vom ZSG hats gebracht wobei ein Langzeittest noch aussteht aber immerhin ist er ohne Probleme von Bremen nach Hamburg gekommen 😁

Post by “kleinerdäumling” of Jun 18th 2017, 11:18 am

Hallo zusammen,

erst einmal vielen Dank allen Tippgebern!

Wir haben die Ursache des Problems zwischenzeitlich gefunden und behoben. Nachdem ich aus einem 450SLC ein Zündsteuergerät geborgt und dessen Austausch auch nichts gebracht hatte, waren wir langsam ratlos. Letztlich habe ich einen guten Bekannten angerufen (Kfz-Elektriker der alten Schule, mit gut ausgestatter Werkstatt).

Wir haben an dem Wagen das Zündsystem nochmals genau untersucht und Spannungseinbrüche auf der Hochspannungsseite mittels Oszi festgestellt, endlich eine heiße Spur!

Am Popometer konnte man die Aussetzer deutlich spüren, aber ohne Oszi war es eben nur eine Ahnung und keine exakte Diagnose, zumal ich darauf so nie gekommen wäre.

Letztlich war die Lösung so banal wie ärgerlich: Die nagelneue Verteilerkappe, sowie der Verteilerfinger waren offensichtlich die Übeltäter. An dieser Stelle nochmals herzlichen Dank an die Firma Beru, die diese "Qualitätsteile" geliefert hatte. Nunmehr haben wir Finger und Kappe von Bosch verbaut, das Auto läuft nun sauber und klaglos, egal ob kalt oder warm.

MfG
Sven

Post by "Pentox" of Jun 22nd 2017, 9:57 pm

Hallo. Bei mir sind es ja noch etwas andere Probleme welche leider noch nicht gelöst sind. Aber das ist ein anderes Thema.

Ich habe auch vor kurzem von Beru auf Bosch gewechselt. Die Beru sah nach kurzer Zeit nicht mehr gut aus. So als ob sie schon mehrere 10tkm runter gehabt hätte. Finger ebenso.

Was sagen die vollblut Benzler. Sind das Montagsprodukte gewesen, oder ist Beru absolut (kauf-)untauglich. Zwischen Bosch und Beru liegen ja ein paar Euros. Oder ist das eine Glaubensfrage?

Vg Alex

Post by "Obelix" of Jun 22nd 2017, 10:16 pm

Moin,
bei Mercedes wird bei Kappen und Läufer grundsätzlich Bosch geliefert, die die Zündung ja auch entwickelt und geliefert hat, das hat schon seinen Grund.
Auch die von Mercedes gelieferten Bosch Kerzen funktionieren einwandfrei...

Gruß
Obelix

Post by "kama92" of Jun 23rd 2017, 5:00 pm

Hallo,

einen wirklichen Preisunterschied zwischen Beru und Bosch kann ich nicht erkennen, beim einen Teil so, beim anderen anders herum...

Ärgerlich ist für mich die Tatsache, das einige Teile erst funktionieren und dann innerhalb kürzester Zeit ausfallen. Das erschwert die Fehlersuche ungemein, da man automatisch, bewusst oder unbewusst, vor kurzem erneuerte Bauteile im Zuge der Diagnose nicht oder nur ungenügend zu beachten geneigt ist.

Häufig dreht man sich im Kreis, findet schließlich den Fehlerteufel und kann es nicht fassen.

Schön, aber trotzdem ärgerlich, wenn es so passiert wie bei mir vor einiger Zeit: Verteilerkappe erneuert (Beru). Nach kurzer Zeit offensichtlich massive Zündungsprobleme. Haube auf und ich traute meinen Augen kaum: Kappe gerissen, von oben nach unten. Montagefehler kann ich ausschliessen, offensichtlich war die Zugkraft der Klemmen am Verteiler, von denen die Kappe gehlaten wird, für das Teil von Beru zu stark. Der Ersatz von Bosch kann damit offensichtlich besser umgehen...

In Sachen Kerzen bin ich überzeugter NGK Käufer. Ich habe im Laufe der Jahre den Eindruck gewonnen, dass deren Teile mit den teilweise harten Bedingungen in den alten Autos besser klar kommen, als die Bauteile anderer Hersteller (Choke zu lange gezogen, abgesoffene Motoren etc.). Gerade meine Kunden mit 190SL machen bei der Bedienung gerne Fehler mit den Chokes. Die NGK's bekommen eine Behandlung mit offner Flamme und erholen sich meistens wieder. Bei Bosch habe ich diese Versuche mittlerweile eingestellt, hat zu oft nichts gebracht.

MfG

Maik

Post by "Ralle-107" of Jul 17th 2023, 1:00 pm

[Quote from kleinerdäumling](#)

Hallo zusammen,

nachdem ich einige Jahre problemlos mit meinem W108 unterwegs gewesen bin (nicht zuletzt dank dieses wunderbaren Forums), habe ich mir kürzlich ein "neues" Auto hinzu geholt.

Es handelt sich um einen 1980er 280SL mit gerade mal 120Tkm auf der Uhr.

Im großen und ganzen ein schöner Wagen, nur hat der SL eine nervige Angewohnheit, die mich nun langsam in den Wahnsinn treibt. Inzwischen glaube ich fast, dass der Vorbesitzer sich deshalb von dem 107er getrennt hat, es gibt schließlich immer einen Grund, warum man sich von einem Auto trennen möchte...

Zur Sache:

Der Wagen läuft kalt problemlos. Nach einiger Fahrstrecke, deren Länge variiert (auf jeden Fall muss das Auto schon richtig warm sein), fängt der SL das Spinnen an. Schlechte Gasannahme (ruckeln), insbesondere bei sanfter Beschleunigung lassen mich jedes Mal an der Kreuzung zittern, ob ich wohl ordentlich vom Fleck kommen werde. Im halbwarmen und warmen Zustand merkt man im Standgas auch hin und wieder ein Zucken, wie eine aussetzende Zündung. Bei Vollgas ist alles OK, der Wagen zieht astrein und ohne murren, die Symptome treten dann, wenn überhaupt nur sehr kurz auf und sobald etwas Drehzahl (> 1500 U/Min) anliegt, merkt man gar nichts mehr.

Was ist bisher erneuert worden:

- Zündkerzen, Zündkabel, Verteilerkappe, Verteilerfinger (Kerzen NGK, der Rest von Bosch)
- alle Gummischläuche, welche mit dem Ansaug und der Luftzufuhr zu tun haben, sind neu, Falschluff lässt sich auf Grund intensiver Prüfung faktisch ausschliessen
- Kraftstoffpumpe
- Kraftstofffilter
- Einspritzventile

Was wurde geprüft:

- Kraftstoffdruck (OK)
- Fördermenge (OK)
- Steuerdruck (jetzt OK, siehe unten)
- Ventilspiel (war OK)

- Mengenteiler (war soweit OK, aber Mengenabgleich wurde durchgeführt, war verstellt, jetzt 100% nach Werksangabe)
- Warmlaufregler (Membran war undicht, Bauteil wurde vollständig überholt, Regelkurve jetzt 100% korrekt)
- Mengenteilergehäuse (Stauscheibe auf Positionierung+Leichtgängigkeit geprüft, alles OK)
- Kraftstofftank (ist blitzblank, kein Rost, keine Ablagerungen, nichts...)
- Zündzeitpunkt+Verstellung (exakt nach Werksangabe, war zu spät eingestellt)
- Verdichtung (OK, gleichmäßig)
- Zündspule (prophylaktisch mal eine andere eingebaut, hat sich nichts geändert)

Wenn ich den Wagen (warm) laufen lasse und aus dem Standgas heraus Gas gebe (Verbindungsgummi zwischen Saugrohr und Luftfilter ist demontiert), gibt es auch teilweise diese Verschlucken. Anfühlen tut sich das Ganze so, als ob die Stauscheibe nicht schnell genug auslenken würde. Wenn ich dem Teil mit dem Finger vorsichtig etwas helfe, kann ich diesen "toten Punkt" überspielen, ansonsten flattert die Stauscheibe beim Gasstoß wie ein Fähnchen im Wind. Das heißt für mich, die Einspritzanlage kommt nicht hinterher, aber warum? Und warum nicht immer, die Symptome treten schließlich nicht ständig auf? Einmal bin ich fast 80km am Stück über Land gefahren, ohne Probleme. Am nächsten Tag ging der Spaß schon nach 20km los...

Hat noch jemand einen hilfreichen Tipp für mich?

Danke im Voraus!

MfG

Sven

[Display More](#)

Genau so ist es bei meinem SL 280 Bj 78 auch...bin gespannt ob ich es auch so behoben bekomme...

Post by "Trompka" of Jul 17th 2023, 2:31 pm

Kappen und Läufer kann Beru überhaupt nicht. Wirklich unglaublich.

Zündkabel hingegen sind von Bosch ne Frechheit. Eben in nen m117 verbaut. Nie wieder.

Bei Kerzen lass ich nichts ünber die einfachen Beru 14-6DU bzw 14-7DUO kommen. Bestimmt 1000 Stk verbaut ohne jegliche Probleme...