

## **190E 2.0 springt warm nicht an**

**Post by "munga44" of Jun 27th 2017, 6:14 pm**

Leute, so langsam bekomme ich die Krise !

Jetzt habe ich mit dem gesamten Fuhrpark Probleme.  
Ich habe die Suchfunktion bemüht aber nichts passendes gefunden.

Seit einigen Tagen springt der 190er schlecht bis gar nicht an wenn er warm ist.  
Kaltstart ist kein Problem, er muß zwar immer einige Umdrehungen machen, aber dann ist er da und läuft auch ganz normal.  
Wenn man dann ein Stück gefahren ist und ihn abstellt , springt er entweder nur widerwillig oder wenn er richtig warm ist gar nicht mehr an.  
Manchmal "hustet" er , springt also ganz kurz an und ist sofort wieder aus.  
Wenn er dann endlich anspringt läuft er sehr unruhig eine kurze Zeit, schüttelt etc.

Wenn man lange genug wartet,so ca 1 Stunde oder mehr, springt er wieder problemlos an.  
Was kann das sein ? bekommt er keinen Sprit oder zuviel?

Ich habe vor kurzem die Zündkabel, Kerzen, Verteilerdeckel und Läufer erneuert, danach lief aber erst noch super.

Das Problem besteht seit einigen Tagen.

Grüße  
Michael

---

**Post by "Ingo" of Jun 27th 2017, 6:34 pm**

Hast Du die alten Teile noch?

Nach und nach nochmal einbauen und schauen, ob es dann weg ist, manchmal sind auch neue Teile kaputt.

Ansonsten würde mir noch Zündspule einfallen, thermisches Problem, wenn sie warm wird.

---

### **Post by "Obelix" of Jun 27th 2017, 8:09 pm**

Moin,

wie immer bei der K/KE-Jetronic zuerst bei Warmstartschwierigkeiten den Haltedruck prüfen.

Gruß

Obelix

---

### **Post by "fritten-pete" of Jun 28th 2017, 1:49 pm**

Servus,

wurde eine Bosch oder Beru Kappe verbaut?

Wenn Beru, ist es sehr wahrscheinlich, dass das Problem da liegt...

Ansonsten wie gesagt wurde Kraftstoffdruck messen und Kraftstoffhaltedruck.

Gruß Peter

---

### **Post by "munga44" of Jun 28th 2017, 3:35 pm**

Hallo allerseits

Die Verteilerkappe und Finger sind Boschteile, nehme ich immer, Kabel sind von Beru.

Über das Druckmessen habe ich schon einiges gelesen, aber ich denke das bekomme ich selbst nicht hin?

Bei unserem letzten 190er gab es den gleichen Fehler, da waren wir bei Bosch und das ganze war ein Teileweitwurf !

Die haben alles mögliche ausgetauscht, hat richtig Geld gekostet und der Fehler war immer noch da.

Und nur zum Druckmessen, das werden die nicht machen denke ich.

Ich hätte kein Problem die Pumpeneinheit hinten, oder die Einspritzventile zu tauschen, wäre aber schön wenn ich wüßte

wo ich am besten anfangen.

Und da benötige ich dann wohl die Druckmessung?

Grüße

Michael

---

**Post by "fritten-pete" of Jun 28th 2017, 3:40 pm**

Servus,

genau richtig, du musst zuerst Druck messen, sonst geht nichts.  
Natürlich kanns auch ein thermisches Problem an der Zündspule oder ähnliches sein,  
aber irgendwie musst du den Fehler ja einkreisen.

Durch die Kraftstoffhaldedruckmessung weißt du sofort ob die Ursache im KS-System liegt (egal ob  
jetzt die Ventile oder Rückschlagventil an der Pumpe etwas undicht ist) oder der Fehler in der  
Zündanlage zu  
suchen ist.

Eine Druckmessung sollte jede vernünftig ausgestattete WERkstatt hinbekommen.  
Woher bist du denn?

Gruß Peter

---

### **Post by “HaWa” of Jun 28th 2017, 4:54 pm**

Hallo Michael,  
wenn du die Entlastungsleitung am Druckspeicher mit z.B. einer Klemmzange zudrückst (der  
kleine Schlauch) und er dann anspringt liegt der Defekt wohl dort.  
Gruß HaWA

---

### **Post by “munga44” of Jun 28th 2017, 5:59 pm**

[Quote from fritten-pete](#)

Servus,

Eine Druckmessung sollte jede vernünftig ausgestattete WERkstatt hinbekommen.  
Woher bist du denn?

Gruß Peter

Hallo Peter  
aus Paderborn

Man kann das ja auch wohl mit Hilfe eines Manometers selber machen, woher bekomme ich so etwas?

Grüß  
Michael

---

### **Post by "fritten-pete" of Jun 29th 2017, 8:33 am**

Servus Michael,

es gibt verschiedene Hersteller von KS-Druckmanometer.  
Ich würde empfehlen gleich einen Prüfkoffer zu kaufen, da ist dann das passende mit dabei.

[http://www.autotestgeraete.de/.../Katalog\\_Nr.14\\_DE\\_low.pdf](http://www.autotestgeraete.de/.../Katalog_Nr.14_DE_low.pdf)

Leitenberger hat da auch sehr gute Sachen im Programm, einfach mal durchsehen.

Gruß Peter

### **Post by "munga44" of Jun 29th 2017, 5:01 pm**

Ich habe gelesen daß ich den Druck an der Leitung zum Kaltstartventil messen kann,  
wie mache ich das ?

Wenn ich die Leitung öffne ist der Druck doch weg, oder?

Muß ich die Verbindung zum Kaltstartventil wieder herstellen, also mit einem T-stück arbeiten?

Oder reicht es das Manometer an die Leitung direkt anzuschließen?

Erst anschließen und dann den Motor nochmal starten um den Druck wieder aufzubauen?

Motor muß kalt oder warm sein?

Sorry viele Fragen, ist Neuland für mich.

Grüße  
Michael

---

### **Post by "munga44" of Jun 29th 2017, 5:15 pm**

Was mir gerade noch einfällt, beim Kaltstart dauert es auch einige Umdrehungen bis er startet.  
Bei dem 230ce ist das nicht der Fall, der ist beim ersten Drehen sofort da, ist ja im Prinzip der  
gleiche Motor und die gleiche Einspritzanlage.

Grüße  
Michael

---

### **Post by "HaWa" of Jun 29th 2017, 7:07 pm**

Hallo Michael,  
wenn der Druckspeicher intakt ist liegt ja auch vorm anlaufen der Pumpe Kraftstoffdruck an.

## Post by "munga44" of Jul 2nd 2017, 5:29 pm

Hallo allerseits

Ich habe den freien Sonntag genutzt um ein wenig zu testen.

Nach dem Kaltstart ( wie gewohnt nach einigen Anlasser Drehungen ) kurze Strecke ca 10 Minuten bis zur Tanke.

Abgestellt, getankt, bezahlt und Start, echtes Problem nach ellenlangem Orgeln mit Problemen angesprungen, ruckelte

und fühlte sich als wenn er nicht auf allen vieren lief. Etwas Gas gegeben danach guter Lauf wie immer.

Dann 20km Strecke zu einem Freund, da war ich ca eine 3/4 Stunde, der Anlasser mußte dann zwar einige Mal drehen aber dann war er da und lief normal.

Ich bin dann nochmal ein Stück Autobahn mit etwas Stau, er war schon recht warm dann Zeiger stand knapp an 100 Grad.

1/2 Stunde Pause , dann wieder wie an der Tanke langes Orgeln , husten, danach erst unrunder Lauf , nach etwas Gas alles wieder ok.

Tja was sagt mir das?

Ich werde am Dienstag erstmal gemäß Eurer Tips einige Dinge überprüfen und nachmessen.

Ich habe irgendwo gelesen daß man den Dichtigkeitstest an den Schläuchen, Gummis und Röhrrchen auch mit Bremsenreiniger machen kann ??

Ist das ok?

Zum Benzindruck messen muß ich dann mal eine Werkstatt suchen.

Wir haben hier eine ehemalige Bosch Werkstatt die sich auf Oldtimer spezialisiert hat, die meinten aber eine erste Rundumprüfung würde schonmal so ca 150€ kosten!

Bei der Laufleistung von 160tkm ist es aber sicher erstmal nicht verkehrt Sachen wie die Einspritzventile, Benzinpumpe + Filter, zu wechseln, denke ich.

Die meisten km davon waren übrigens Kurzstrecke.

Er braucht auch meiner Meinung nach zuviel Sprit, so ca 12L auf 100 bei Kurzstrecke, letzte

längere Autobahnfahrt war vor einem Jahr,  
da hat er ca 8l gebraucht.

Einen schönen Sonntag noch !

Michael

---

### **Post by "munga44" of Jul 4th 2017, 7:48 pm**

Heute hat mir meine Frau ihren 190er , wenn auch widerwillig, überlassen.  
Ok sie muß dann mit dem Bus zur Arbeit, das Coupe fährt sie nur ungern.

Ich bin dann erstmal eine große Runde gefahren damit er warm wird.  
Der Wagen läuft super, hängt gut am Gas, beschleunigt ohne Probleme , nichts was den Fahrspaß trübt.  
Lediglich im Stand läuft er ein ganz klein wenig unrund, das hat er aber schon gemacht als wir ihn vor ca 10 Jahren gekauft haben.  
Wenn da nicht die Startprobleme wären!

Wieder zu Hause habe ich als erstes die Fehlerdiagnose gecheckt, aber da gab es nichts.  
Lambda Regelung ok

Dann den Luftfilter abgenommen , leichte Ölsuren am Deckel und längs des Gitters wo der Filter drum sitzt.  
Ein Blick auf die Stauscheibe , die übrigens auch etwas ölig war, und da habe ich gesehen daß diese nicht wie im Handbuch beschrieben, an der Kante zum Trichter sitzt, sondern etwas darunter.  
Da gibt es im Ansaugrohr eine Markierung bzw Kante rundherum und genau an dieser steht die Stauscheibe an der entsprechenden Stelle.  
Ist das nun ok oder stimmt hier etwas nicht?

Die Temperatursensoren sind alle im Rahmen der vorgegebenen Daten.

Das elektr. Stellglied ebenfalls.

Das LMM Poti hat im Leerlauf den vorgegebenen Spannungswert, aaaaber die Widerstandsmessung bei stehendem Motor und herunterdrücken der Stauscheibe ist das reinste EKG ! Die Werte gehen hoch und runter, das dürfte also im A... sein?

Das Dichtgummi zum Ansaugkanal am Luftfilterkasten ist sehr hart, ich weiß nicht ob man das ersetzen müßte ?

Ich habe nirgendwo die Teilenummer gefunden, kennt die jemand?

Ich habe bei laufendem Motor mal alle Schläuche und Rohre die ich sehen konnte mit Startpilot abgesprüht,  
aber da gab es keine Reaktion.

Die Druckprüfung habe ich noch nicht gemacht, mir fehlt noch das Meßinstrument.

Weiter bin ich noch nicht gekommen, ein Nachmittag ist einfach zu kurz.

Ich überlege ob ich erst einmal neue Einspritzdüsen mit Zubehör kaufe, den bei 160tkm sind die sicher nicht mehr die besten.

Was aber nun das Warmstartproblem verursacht weiß ich nicht, ich habe zwischendurch einige Male wieder gestartet, aber bis auf die Tatsache daß es ein paar Umdrehungen mehr brauchte sprang er immer wieder an.

So richtig schlauer bin ich noch nicht.

Grüße  
Michael

---

### **Post by "oldpit" of Jul 5th 2017, 7:27 am**

Hi Michael,

ich verfolge den Thread hier mit Interesse, weil ich auch einen 190er mit KE-Jetronic habe und eigentlich keine Ahnung von der Einspritzanlage. Einfach nur irgendwas, wie die Einspritzdüsen austauschen, halte ich nicht für sinnvoll. Das ist wie Rumstochern im Nebel. Die Einspritzdüsen halten bei meinem Auto schon weit über 200.000 Km ohne Eingriff. Es gibt hier mehrere Empfehlungen bzw. eine klare Ansage und die lautet: miss den Benzindruck mit einem Prüfgerät! An deiner Stelle würde ich die Zeit dafür verwenden mir so ein Prüfgerät zu besorgen und dann systematisch das Problem eingrenzen!

Gruß Peter

---

### **Post by "ctjawa" of Jul 5th 2017, 8:28 am**

Hallo Michael,

hattest du ganz am Anfang ml die Batterie abgeklemmt? oder den Stromkreislauf zum Steuergerät?

Das war bei mir einmal bei enem 200e W124 schätze mit ähnlichem Motor. Und da gibt es eine hilfreiche Maßnahme, die bei ir zumindest geklappt hat: Batterie kurz abklemmen, danach normal anklemmen, Auto mit der Fernbedienung zumachen und öffnen, Schlüssel in Zündstellung bringen, aber nicht den Anlasser drehen lassen für 90 sec., dann wieder auf Nullstellung zurück und dann ganz normal starten.

Danach war bei mir alles und immer normal, auch warm, heiß. Es hieß, die Motorstellglieder richten sich auf Grundstellung aus. Ich habe das so hingenommen, weil es tatsächlich funktioniert hat, ohne alle möglichen Prüfungen und Austausche sämtlicher Teile.

Wenn das nicht hilft, bin ich der Meinung, daß bei dir irgendwo ein Leck ist, das erst bei höherer Temp. entsteht.

Und dann hilft nur: alle Schläuche und Verbindungen austauschen (Porosität bei Hitze etc.) vom Tank bis zur ESP.

und dann alles so wie es schon mehrfach hier angedeutet wurde, messen, messen, messen. Und weil du von öligen Teilen gesprochen hast, eine ordentliche Grundreinigung aller betroffenen Teile und Überprüfung der Spalte etc...

Viel Erfolg und gutes Gelingen

ciao

Tobias

## **Post by "munga44" of Jul 5th 2017, 4:52 pm**

Hallo allerseits!

Ich kann ein geeichtes Ölgedämpftes Manometer bis 7 Bar bekommen,  
Anschluß ist 1/8 NPT .

Kann mir jemand sagen welche Adapter ich für die Einspritzleitungen an der KE benötige?  
Wo bekommt man so etwas?

Grüße  
Michael

---

## **Post by "munga44" of Jul 7th 2017, 3:28 pm**

Hallo

Ja bei dem Wetter hat man eigentlich etwas besseres zu tun, aber ich möchte mein Problem doch gerne lösen.

Ich habe inzwischen mal etliche Foren und Beiträge durchforstet,  
was mir da aufgefallen ist daß immer wieder die Stellung der Stauklappe erwähnt wird.  
Kann mir jemand mal definitiv sagen , wo nun die Nullage genau ist?  
Mißt man das ohne laufenden Motor, bzw mit Zündung an oder ohne?

Ich habe einige Darstellungen gefunden dazu, aber mit unterschiedlichen Stellungen und Angaben.

Mal steht sie kantengleich mit dem Trichteranfang, mal schräg, mal etwas unter der Kante?

Was ist denn jetzt richtig?

sonnige Grüße

Michael

---

### **Post by “dominic” of Aug 7th 2017, 5:10 pm**

Ich hatte ein ganz ähnliches Problem. Bei mir hat es geholfen die Kontakte am Stecker zum Schalter für die Schubabschaltung ( Teilenummer 002 545 6814 ) zu reinigen, die Kontakte waren sehr verschmiert. Danach sprang er wieder perfekt an. War erstaunlich welche große Wirkung allein das Reinigen der Kontakte hatte.

---

### **Post by “classictaxi” of Aug 7th 2017, 6:04 pm**

Laut WIS: Motor springt warm schlecht an- (M102)

1. KE Einspritzung auf Dichtheit prüfen. Dazu Druckmeßvorrichtung anschließen. Motor kurz laufen lassen und abstellen. Dabei fällt der Druck unter den Schließdruck der Einspritzventile auf ca. 2,8 bar Überdruck ab. Nach 30 Minuten muss der Druck bei min. 2,5 bar Überdruck liegen. Sollte der Druck auf niedrigere Werte abfallen, sind folgende Punkte zu prüfen. (wurde schon mehrfach erwähnt)

-Kraftstoffdruck prüfen

-Nullage der Stauscheibe prüfen. Die Oberkante der Stauscheibe muss mit der Oberkante des zylindrischen Teils am Lufttrichter abschließen. Die Meßstelle befindet sich direkt unterhalb des Federbügels.

Eine höhere Lage ist zulässig bis max 0,2 mm

-Temperaturfühler Kühlmittel prüfen (wurde noch nicht erwähnt) (wär mein Tip und am Preiswertesten)

Wenn Du noch mehr Infos brauchst. Schreib mir ne Mail, dann bekommst Du gern eine PDF.

---

## Post by "dominic" of Sep 30th 2017, 7:45 pm

### [Quote from dominic](#)

Ich hatte ein ganz ähnliches Problem. Bei mir hat es geholfen die Kontakte am Stecker zum Schalter für die Schubabschaltung ( Teilenummer 002 545 6814 ) zu reinigen, die Kontakte waren sehr verschmiert. Danach sprang er wieder perfekt an. War erstaunlich welch große Wirkung allein das Reinigen der Kontakte hatte.

Korrektur: Bei mir war es letztlich doch das ÜSR.

---

## Post by "munga44" of Nov 5th 2019, 10:48 am

Hallo allerseits

Ich möchte das Thema nochmal aufgreifen , denn das Problem mit dem Warmstart konnte ich bisher nicht lösen,

aaber es gibt jetzt ein weiteres viel kritischeres dazu:

Wenn man den Wagen ein paar Tage stehen läßt springt er auch kalt nicht mehr an seit einer Woche.

Bisher war der Motor in kalten Zustand sofort da ,

vor einer Woche wollte ich nach mehreren Tagen Stillstand starten aber er drehte und drehte aber es tat sich nichts?

Er startete mal ganz kurz und ging wieder aus , mehrfach versucht.

Die Tankanzeige zeigte ca 1/4 noch voll.

Da ich über 500 km gefahren war , hatte ich erst den Verdacht daß der Anzeiger defekt ist und ich ihn komplett leer gefahren hätte,

ich habe vor anderen Aktionen dann mal 5 Liter nachgegossen und prompt lief er wieder , aber beim anschließenden Tanken

gingen nur 45 Liter rein plus der 5l macht das dann 50l , käme also mit der Fahrleistung hin und der Zeiger war auch wieder auf voll.

Nun fehlen da aber 15 Liter da ich den großen Tank drin habe ??

Ich bin dann übers WE bei Freunden gewesen und nach den drei Tagen wollte er wieder nicht anspringen trotz vollem Tank!

Nach gewaltiger Orgelei ( gott sei dank ist die Batterie neu !!) lief er dann wieder und fuhr problemlos 38km.

Was ist das ??

Mein erster Verdacht wäre jetzt das Pumpenpaket hinten, el. Pumpe , Filter oder Druckspeicher ??

Das dürften nach 160tkm noch die ersten Aggregate sein ?

Sollte ich da mal anfangen oder muß ich doch bei der Motorsteuerung suchen ?

Ich bin da etwas ratlos , so ein Experte bin ich jetzt nicht.

Gruß

Michael

---

### **Post by "Volker450SL" of Nov 5th 2019, 11:12 am**

Hallo Michael,

normalerweise sind Warmstartprobleme der Dampfblasenbildung im Sprit geschuldet. Dampfblasen werden verhindert, wenn der Druck in der Kraftstoffleitung im Motor gehalten wird (Siedepunktverschiebung). Deshalb wäre die Messung des Haltedrucks so wichtig. Wenn der Haltedruck nicht mehr im Rahmen ist, dann gibt es folgende Ursachen, nach meiner Prioritätenliste sortiert:

1. Druckspeicher leckt (kommt an der Leckleitung Sprit raus?)
2. Druckregler leckt (kommt an der Leckleitung Sprit raus?)
3. Mengenteiler undicht (steht Sprit unterhalb des MT im Luftmengenmesser?)
4. Einspritzventile undicht (abdrücken)
5. Kraftstoffleitungen und -schläuche undicht (riecht man und sieht man)
6. Rückschlagventil in der Benzinpumpe undicht
7. Ausgleichsventil Unterdruck im MT funktioniert nicht

Im Extremfall kann das dann auch den Kaltstart beeinflussen, wenn der Druckaufbau schlecht ist.

Passt der Haltedruck, dann ist zu messen, ob Du Vakuumlecks hast und ob die Fördermenge der Benzinpumpe passt. Bei Dreck im Tank kann sich der dann auch mal vor das Sieb setzen.

---

**Post by “munga44” of Nov 5th 2019, 2:05 pm**

Danke Volker !

Das werde ich mal abarbeiten , den Benzinfilter sollte ich sicher mal wechseln, die Pumpe läuft derzeit noch an , sollte

also noch funktionieren.

Gruß

Michael

---

**Post by “munga44” of Nov 7th 2019, 4:42 pm**

Ich wollte den Druckspeicher überprüfen, aber wie verhindere ich daß der Sprit aus dem Tank über die Leckleitung ausläuft ?

Kann ich den Schlauch vom Tank irgendwie abklemmen?

Wie lautet die Teilenummer für das Rückschlagventil ? Kann ich nicht finden ?

Gruß

Michael

---

**Post by "SverreMonsen" of Nov 7th 2019, 5:16 pm**

Hey, müssen Sie vielleicht eine neue Spule kaufen? Dies ist häufig das Problem beim Warmstart.

Mit den besten Grüßen

Sverre aus Norwegen

---

**Post by "Volker450SL" of Nov 7th 2019, 5:37 pm**

Hallo Michael,

Du klemmst die Rücklaufleitung zum Tank zu, ziehst den Schlauch am Druckspeicher ab und schaltest dann die Benzinpumpe ein. Wenn da dann Sprit raus kommt, ist der leck und Du mußt ihn ersetzen.

---

**Post by "munga44" of Nov 7th 2019, 7:07 pm**

Hallo Volker

wie kann ich denn den Leckageschlauch oder auch den Schlauch vom Tank abklemmen ohne den Schlauch zu beschädigen?

Gruß

Michael

---

**Post by "Gerd.Batke" of Nov 7th 2019, 7:49 pm**

Hallo Michael,

weiß nicht, ob dass beim 190er vom Platz her passt, aber bei mir hatte ich einfach eine kleine Schraubzwinde und zwei kleine Holzleistenreste genommen um den Schlauch abzuklemmen - lag alles "in Griffentfernung".

...und wenn die Zwinde sogar Kunststoffbacken mit ein wenig größerer Auflagefläche hat, dann kann man sich wohl auch noch die Holzleisten sparen ohne den Schlauch zu beschädigen.

Gruß,

Gerd

---

**Post by "Insulaner" of Nov 7th 2019, 8:49 pm**

Hallo Michael,

ich nehme eine Gripzange und zwei dicke (Voll-)Pappestücke (> 2mm) als Schutz zwischen die Backen und abklemmen.

Viele Grüße,

Hagen

.

---

**Post by “munga44” of Nov 7th 2019, 9:23 pm**

Hallo Hagen und Gerd

Danke für die Tips, da ich vermute daß die Schläuche die ersten sind und daher über 30 Jahre alt, habe ich Angst daß sie mir zerbröseln.

Besser ich mache den Tank vorher zum. fast leer ?

Kennt jamand die Teilenummer für das Rückschlagventil an der Benzinpumpe?

Gruß

Michael

---

**Post by “Volker450SL” of Nov 7th 2019, 11:08 pm**

Hallo Michael,

wenn Deine Schläuche so hart sind, dass Du Angst hast, sie zerbröseln, dann gehören die ersetzt !

Schlauchklemmen findest Du in allen Größen, siehe den ersten gefundenen z.B. [hier](#)

Wenn Du den Tank leer fährst, wie willst Du denn dann noch eine Benzin Undichtigkeit finden?

---

### **Post by “Insulaner” of Nov 8th 2019, 8:37 am**

Hallo Michael,

[Quote from munga](#)

Kennt jamand die Teilenummer für das Rückschlagventil an der Benzinpumpe?

Vielleicht [A 00 009 001 10](#) ?

Siehe Bild, kopiert von: [Nemigaparts W201 BG47 UG030](#)

Und wenn die Schläuche hart sind ersetzen wie Volker bereits sagte. Bei meinem 108 habe ich sie nach 52 Jahren gewechselt. Bei einem anderen 30 Jahre alten Fahrzeug sind sie noch einwandfrei. Für den 201 habe ich mir eine (teure) Schlauchpresse gekauft. War billiger als die Schläuche beim freundlichen Abzocker zu kaufen.

Viele Grüße,

Hagen

.

---

### **Post by “Insulaner” of Nov 8th 2019, 9:20 am**

Hallo Michael,

ich habe mir Deinen Beitrag oben noch mal durchgelesen. Du hast ja kein Warmstartproblem sondern ab und zu springt er einfach nicht an. Meine ersten Verdächtigen hier wären das Kraftstoffpumpenrelais und das Überspannungsrelais.

Summt denn die Pumpe wenn Du den Schlüssel drehst (vor den Anlassen)? Falls nicht KPR raus und Kontakte brücken; wenn er dann anspringt ist es eindeutig.

Sowohl KPR als auch ÜSR kannst Du nachlöten.; vor allem bei ersterem problemlos machbar.

Viele Grüße,

Hagen

.

---

### **Post by "munga44" of Nov 17th 2019, 2:43 pm**

Hallo Hagen

sorry für sehr späte Antwort , aber ich hatte gesundheitliche Probleme.

Das Problem mit dem Warmstart habe ich schon seit längerer Zeit, tritt nur bei warmem Wetter auf,

das mit dem Kaltstart ist neu.

Bisher zweimal aufgetreten, jedesmal wenn das Auto mehrere Tage gestanden hat.

Die Benzinpumpe ist beim starten bzw kurz davor deutlich zu hören, läuft kurz an.

KPR müßte daher ok sein, wofür ist das ÜSR ?

Im kalten Zustand ist der kleine sonst immer angesprungen.

Gruß Michael

---

## **Post by "Insulaner" of Nov 17th 2019, 3:18 pm**

Hallo Michael,

das ÜSR wurde eingeführt als Elektronik wie KE und ABS Einzug ins Auto hielt. Es begrenzt die Spannung und schaltet ggf. ab wenn sie zu hoch wird (soweit ich mir das zusammenreime). Es ist ein häufiger Defekt; manchmal mit seltsamen ABS Fehlern (Kontrolleuchte) begleitet. Einfach ein neues bei Zulieferern kaufen (so ca. 40 Euro) und wechseln.

Wenn das KE (durch ÜSR) völlig tot ist sollte der Motor aber trotzdem anspringen; dies hängt dann aber von der mechanischen Grundeinstellung ab. Ich hatte einen Motor hier wo ich mir auch einen abgeorgelt habe bis ich gemerkt hatte dass das KE Steuergerät defekt war. War mechanisch nicht optimal eingestellt und brauchte daher die Startanreicherung durch Startventil und KE Stellglied (am Mengenteiler) um zu starten.

Ist vielleicht kein Fehler mal zu sehen ob Strom im s.g. Stellglied fließt und ob das Startventil Saft bekommt. Auch Benzindruck messen ist bei dem Alter kein Fehler (wann wurde Benzinfilter das letzte Mal gewechselt?). Ist oben am Mengenteiler soweit ich mich entsinne extra ein Anschluss vorhanden.

Temperaturfühler und deren Kabel kann man auch schnell messen (Wasser, Luft); in dem Fall KE Stecker abziehen und an den Steckpins Widerstand messen; damit hast Du Sensor und Kabel geprüft.

Im WIS ist so eine "programmierte Reparaturanleitung"; die ist wirklich gut gemacht und Du kannst alles der Reihe nach richtig testen. Bei meinem Motor oben waren mehrere Sachen defekt; häufig wird ein Einzelfehler durch so ein Notlaufprogramm überdeckt und erst wenn noch was kaputt geht fangen die Probleme richtig an.

Also wenn der Motor mal läuft mechanische Grundeinstellung prüfen und ggf. korrigieren (Tastverhältnis, Stellgliedstrom bei warmem Motor messen). Beim Baby-Benz meiner Frau habe ich das vor Jahren mal gemacht; er ist danach um Größenordnungen besser angesprungen (1/2-1 Umdrehung statt 2 Sekunden orgeln).

Genug geschwafelt; ich hoffe ich habe Dich jetzt nicht vollständig verwirrt und Du kannst guter Dinge in die Garage zum Schrauben gehen 😊 .

Viele Grüße,

Hagen

.

---

### **Post by “munga44” of Nov 17th 2019, 4:04 pm**

Hallo Hagen

Na ja ist für mich schon alles etwas verwirrend, ich bin in diesem Bereich absoluter Laie.

Diese "Reparaturanleitung" im WIS gibt es die irgendwo ? Das WIS habe ich nämlich nicht.

Als er das erste Mal kalt nicht ansprang, habe ich mir die Kerzen angesehen, die waren trocken und

hatten am Kontakt eine hellbraune Farbe , so sollten sie doch sein?

Verwundert hat mich daß nach dem Einfüllen von 5L Benzin der Wagen sofort ansprang.

Beim zweiten Mal war der Tank dann ganz voll , aber ich mußte endlos orgeln bis er dann mal kam.

Also mehrere Umdrehungen hat der Babybenz immer schon gebraucht bis er kalt angesprungen ist.

Ich werde auf jeden Fall auch mal die Verteilerkappe und den Finger erneuern, die sehen schon sehr

verbrannt aus an den Kontakten.

Gruß Michael

---

### **Post by "Insulaner" of Nov 17th 2019, 4:43 pm**

Hallo Michael,

Kerzen hören sich gut an. Wie war denn die Luftfeuchte beim schlechten Anspringen? Wenn es bei feuchtem Wetter Probleme gibt Kabel wechseln. Kappe und Finger wechseln wenn sie übel aussehen ist sicher auch kein Fehler.

Auf die 5l Benzin würde ich mal nicht so viel geben zumal beim nächsten Mal der Tank voll war.

Wenn Du VdH Mitglied bist solltest Du Zugriff auf die Flipbücher haben; auf der VdH Seite unter "Extras" versteckt.

Ich würde Dir schon empfehlen mal alles komplett zu prüfen; keine Riesenaktion und dann weißt Du dass alles in Ordnung ist.

Was für einen Motor hast Du? M102.962?

Viele Grüße,

Hagen

.

---

**Post by "munga44" of Nov 17th 2019, 4:54 pm**

Hallo Hagen

Ja ich bin VDH Mitglied , dann werde ich da mal nachsehen.

Motor ist der M102.962

Gruß Michael

---

**Post by "munga44" of Nov 17th 2019, 6:04 pm**

Zum Thema Benzindruck messen , hat der Mengenteiler vom 4 Zylinder einen Meßanschluß ?

Beim 6 Zylinder gibt es so etwas das weis ich.

Kann man sich so einen Druckmesser selber bauen?

Ich kenne niemand der so etwas hat.

Diese Teile bei ebäh sind ja sicher nicht zu gebrauchen ?

Gruß Michael

---

**Post by "Insulaner" of Nov 17th 2019, 6:35 pm**

Hallo Michael,

Ich meine Dein 4-Zylinder sollte das auch haben (siehe Bild).

Das ebäh Zeug aus China ist teilweise nicht so schlecht. Das Manometer kannst Du an der Tankstelle prüfen. Die Reifendruckmesser sind kalibriert (oder sogar geeicht?). Ich habe mir so einen Satz nur wegen der ganzen Adapter gekauft und dann noch ein gutes Manometer dazu extra gekauft.

Viele Grüße,

Hagen

.

---

### **Post by “munga44” of Nov 18th 2019, 12:21 pm**

Hallo Hagen,

ja den Anschluß hat meiner auch , ich hatte in einer Anleitung mal gesehen bei einem 6 Zylinder daß der Prüfanschluß

oben gegenüber dem Kaltstartventilanschluß liegt , und da hat der 4 Zylinder nichts.

Na dann benötige ich nur noch ein Manometer mit passendem Anschluß.

Also die Teile bei ebäh haben meines Wissens alle amerikanische Normanschlüsse , kein M8x1 ,

ich hatte da mal bei mehreren nachgefragt und die meinten das paßt nicht?

Gruß

Michael

---

### **Post by “munga44” of Nov 18th 2019, 2:24 pm**

Nachtrag :

Ich habe mal etwas nachgelesen,

Der untere Anschluß auf dem Foto oben ist die untere Druckkammer , da wird der Steuerdruck gemessen ,

der Systemdruck wird an dem oberen , beim 4 Zylinder also am Anschluß für das Kaltstartventil gemessen,

da brauchte man einen Adapter der auf diesen paßt, der 6 Zylinder hat oben auch einen Prüfanschluß.

Ob da bei den ebäh Koffern etwas passendes dabei ist?

Gruß

Michael

---

### **Post by “munga44” of Nov 18th 2019, 4:02 pm**

Ich wollte mir gerade den Benzinschlauch vom Tank hinten bestellen, aber den gibt es nicht mehr bei MB ??

Teilenummer A2014703875

Kann das sein?

Gruß

Michael

---

### **Post by “Insulaner” of Nov 18th 2019, 4:31 pm**

Hallo Michael,

ja, ist wohl nicht mehr lieferbar. Die meisten Schläuche können von jeder Hydraulikfirma hergestellt werden; normalerweise in Einzelanfertigung billiger als bei Massenproduktion bei Mercedes.

Du kannst auch die Presshülse aufsägen / runternagen und Schlauch als Meterware mit Schlauchschelle befestigen.

Oder Selbsterstellung wie vom Hydraulikhandel mittels Niederdruck Schlauchpresse. Fittings vorher neu verzinken oder verzinken lassen oder neu kaufen (DIN 3863, DIN 7633, DIN 7642 ...).

Die gesammelten 201er Schläuche waren so teuer dass ich den Kauf einer guten Schlauchpresse vertreten konnte.

Viele Grüße,

Hagen

.

---

### **Post by "munga44" of Nov 20th 2019, 3:25 pm**

So ich habe jetzt erst einmal den Verteilerdeckel und Finger ersetzt, die sahen nicht mehr so optimal aus,

die Kabel hatte ich vor zwei Jahren erneuert , Zündkerzen auch und die sehen auch noch gut aus.

Er sprang sofort an obwohl das Auto mehrere Tage gestanden hat,

aber da ich es vor dem Tausch nicht versucht hatte, weis ich nicht ob das schon ein Teil der Lösung war.

Ich möchte auf jeden Fall noch hinten den Benzinfilter wechseln und mal nachsehen ob der Druckspeicher ok ist,

aber ich habe noch ca 60 Liter im Tank und keine Ahnung ob ich den Schlauch wirklich abgeklemmt bekomme?

Ansonsten ist eine Benzindusche fällig.

Neue Einspritzdüsen habe ich auch schon da , aber im Moment ist es mir zu kalt um draußen zu schrauben,

eine beheizte Garage habe ich leider nicht.

Den Benzindruck würde ich gern als erstes messen, aber mir fehlt die Info welchen Adapter man für den Anschluß

des Kaltstartventils benötigt? Manometer wäre kein Problem.

Ich hatte mal hier beim Bosch Dienst gefragt was ich denn für das Messen dort bezahlen müßte und die meinten

ca 80€ ????. Kann das sein?

Gruß

Michael

---

**Post by "Insulaner" of Nov 20th 2019, 6:04 pm**

Hallo Michael,

| [Quote from munga](#)

Ich hatte mal hier beim Bosch Dienst gefragt was ich denn für das Messen dort bezahlen müßte und die meinten

ca 80€ ???? Kann das sein?

ja, kann schon sein.

Manometer mit Messadaptern kaufen und selber machen.

Was willst Du denn wissen? Das Gewinde an der Verschlusschraube am Mengenteiler?

Viele Grüße,

Hagen

.

---

### **Post by “munga44” of Nov 20th 2019, 7:31 pm**

Hallo Hagen

ja genau , was ist das für ein Gewinde wo die Leitung zum Kaltstartventil am Mengenteiler angeschlossen wird.

Ist so etwas in einem dieser Koffer bei ebäh enthalten, weil Du schriebst daß Du Dir so einen gekauft hast wegen der vielen Adapter,

aber haben die nicht alle Zoll Gewinde?

Gruß

Michael

## **Post by “Volker450SL” of Nov 21st 2019, 10:24 am**

Hallo Michael,

das Gewinde am Mercedes-Benz KE Mengenteiler ist M10x1 mit Dichtkegel und M8x1 am Prüfanschluss. Bosch hat wegen der Vielfalt an Anschlüssen inkl. Hohlschrauben etc. einen ganzen Koffer mit Manometer und verschiedensten Anschlussadaptern gemacht.

---

## **Post by “Insulaner” of Nov 21st 2019, 10:43 am**

Hallo Michael,

die Leitung zum Startventil (rot) ist eine M10x1 Überwurfmutter mit einem Dichtkopf DIN 3863. Dann gibt beim Kraftstoff es noch Verschraubungen M12x1,5 und M14x1,5.

M10x1 und M8x1 (und mehr) war bei meinem ebäh Koffer dabei. Wenn nicht bastel' ich mir halt einen Adapter. Frag' doch beim Verkäufer nach ob das was Du brauchst dabei ist.

Was gefällt Dir an dem wunderschönen Messanschluss (gelb) nicht den Mercedes da für viel Geld extra für Dich eingebaut und mit einem M8x1 Gewinde (für Flachdichtung) versehen hat ?

Viele Grüße,

Hagen

p.s.: Volker tippt schneller 😊

.

---

**Post by "munga44" of Nov 21st 2019, 10:45 am**

Hallo Volker

Gilt M10x1 auch für den Anschluß des Kaltstartventils ?

Gruß

Michael

---

**Post by "munga44" of Nov 21st 2019, 2:38 pm**

Hallo Hagen

Wenn ich es aus den Unterlagen richtig verstanden habe , ist der gelbe der Prüfanschluß in der Unterkammer .

Zum Messen des Systemdrucks benötigt man aber einen Anschluß in der Oberkammer, beim 6Zyl. gibt es den,

beim 4Zyl. muß man da den Anschluß für das Kaltstartventil nehmen ?

Schließt man das Manometer mit einem T-stück zwischen dem gelben und dem roten an , kann damit auch der Differenzdruck

gemessen werden.

Ich hoffe ich liege da richtig?

Gruß

Michael

---

**Post by “munga44” of Nov 23rd 2019, 2:30 pm**

So ich bin die letzten Tage immer mal gefahren, der Babybenz sprang jedes Mal kalt ohne Probleme an , bis auf daß er mehrere Umdrehungen benötigt, aber das war immer schon so.

Da ich die ESD jetzt bestellt habe werde ich die auf jeden Fall auch noch einbauen, wenn es mal etwas wärmer ist.

Gruß

Michael

---

**Post by “Volker450SL” of Nov 23rd 2019, 6:24 pm**

[Quote from munga](#)

Hallo Volker

Gilt M10x1 auch für den Anschluß des Kaltstartventils ?

Gruß

Michael

Display More

Hallo Michael,

ja den Anschluss meinte ich.

---

**Post by “oldpit” of Nov 16th 2020, 7:51 pm**

Hallo zusammen,

ist zwar fast 1 Jahr her das Thema, aber hier findet man zum Thema KE-Jetronic und Warmstartprobleme durch Dampfblasenbildung ein sehr anschauliches Video:

<https://www.youtube.com/watch?v=Ua5nyUGXC0Y>

Ab der 8. Minute gehts dann um die Sache, wer sich das Vorgeplänkel ersparen will!! Ist auch ein bißchen Nachhilfe in Sachen KE,- bzw auch K-Jetronic für alle W123, W124 und W201 Schrauber

Gruß Peter