

M127 Blaurauch nach Leerlauf

Post by "Bernardo" of Sep 4th 2017, 1:40 pm

Hallo Zusammen

Nachdem mein 220SEb/C nun endlich wieder auf der Strasse ist, bemerke ich unter anderem eine Eigenschaft beim Motorlauf, die mir nicht sehr gefällt.

Der Motor läuft zwar schön, hat einen stabilen und ruhigen Leerlauf, nimmt sauber Gas an usw., produziert aber (nur im warmen Zustand) nach mehreren Sekunden Leerlauf beim Anfahren eine deutliche Ölwolke mit entsprechend strengem Geruch. Da dies nicht passiert, wenn man den Wagen länger im Schiebebetrieb hatte, was ja der Klassiker bei undichten Ventilschäften wäre und diese auch neu sind, schliesse ich diese eher aus. Überhaupt stinkt die Karre recht krass nach verbranntem Öl und teils unverbrauchtem Sprit, sodass ich in einer Tiefgarage, starte ich mit offenen Scheiben und SD und rangiere langsam raus, danach eigentlich duschen und Klamotten wechseln müsste.

Damit wir uns hier nicht falsch verstehen: Das ist nicht mein erster Oldi, ich mag Benzingeruch und erwarte auch nicht, dass die alten 6-Zylinder nach Lavendel duften. Aber das ist schon ein bisschen arg 🤔

Hat jemand Ideen, woran das liegen könnte?

Leerlauf-CO konnte ich bisher nicht mit Sonde messen, sondern ist nach Gefühl eingestellt (das Spiel mit Drosselklappe, Pumpe und Leerlaufdrehzahl beherrsche ich einigermaßen), und wie gesagt, Leerlauf ist ziemlich gut. Spritverbrauch liegt bei ca. 12,5Liter.

ESP ist neu und wurde vor Einbau getestet und für gut befunden.

Post by "Uli aus S" of Sep 4th 2017, 2:33 pm

Hi Paul, ich meine mich zu erinnern, dass der Motor vor jahrelanger Einlagerung revidiert wurde. Da fallen mir zuerst verklebte Kolbenringe ein. Wieviel km bist Du gefahren? So 1500 Einfahrkilometer würde ich ihm gönnen.

Gruß Uli aus S

Post by “Bernardo” of Sep 4th 2017, 2:59 pm

Hi Uli

Diesen Gedanken hatte ich auch und ich bin froh, wenn du den teilst, denn es scheint dann ja nicht völlig abwegig zu sein 😊

Ich bin seit der Wiederbelegung jetzt 1'300km gefahren. Die Revision beschränkte sich aufs Abnehmen des Kopfs und sämtlichen Deckeln und Anschlüssen, Vermessen der Zylinder (Ovalität), Reinigung des Kopfs, Ersatz der - ich glaube - Auslassventile und deren Einschleifen, Ersatz aller Schaftdichtungen und natürlich der ZKD, sowie dem Abdichten von Ölwanne und den Deckeln bei der Wiedermontage. Die Zylinder wurden also nicht gezogen und somit wäre das evt. denkbar, sofern sowas vorkommt, denn das kann ich mit meinem Wissen bzw. meiner Erfahrung nicht beurteilen.

Die 1'300km setzen sich zu zwei Dritteln aus Autobahnfahrten zwischen 100-150 km/h und einem Drittel gemächlicheren Landstrassen zusammen. Ich hatte auf diese Distanz ca. 1L Ölverbrauch. Und wie gesagt, ich habe den Eindruck, dass dieser 220er mit Schaltung kaum schlechter läuft als mein ehemaliger 280SEL mit Automatik. Das Motörchen ist also recht munter.

Post by “HaWa” of Sep 10th 2017, 11:19 am

Hallo Paul,
längerer schiebebetrieb macht Blaurauch über Kolbenringe,
Wolke im und nach dem Standgas kommt eher vom Auslassventil.
Die Moderneren Dichtungen sind sehr empfindlich auf zu hohe Ventiltemperatur durch mangelnde Wärmeableitung bei zu viel Luft in der Führung.
Gruß HaWA

Post by "kama92" of Sep 10th 2017, 7:22 pm

Hallo zusammen,

Blaurauch im Schiebebetrieb ist ein Zeichen undichter Ventilschaftdichtungen. Tritt der Blaurauch unter Last, bzw. beim Beschleunigen auf, deutet dies auf undichte Ölabstreifringe an den Kolben.

So habe ich es mal gelernt und das sind auch meine Erfahrungen im Werkstattalltag, wobei es auch Vermischungen und gegenseitige Beeinflussung unterschiedlicher Defekte gibt, schließlich verschleißt ein Motor nicht gleichmäßig und nach Lehrbuch.

In Pauls Fall würde ich auch als erstes auf verklebte Ölabstreifer der Kolben tippen, das kommt auch bei modernen Autos im Zusammenhang mit den heutigen Kraftstoffen vor.

MfG
Maik

Post by "Bernardo" of Sep 11th 2017, 8:39 am

Guten Morgen HaWa und Maik

Die Sache mit den möglicherweise verbrannten Schaftdichtungen geht mir nicht ganz aus dem Kopf. Mir ist bei den ersten Probeläufen ja das Malheur passiert, dass ich aufgrund einer alten - und zur Entschuldigung: nicht von mir angebrachten - Markierung, die Verteilerkappe um eine Zylinderzündung versetzt aufgesetzt und dann nur nach Gefühl justiert habe. Folge davon war, dass der Motor zwar lief, aber schlecht Gas annahm und nach kurzer Zeit ziemlich heiss wurde, bis hin zum Glühen der Krümmer. Merkt man natürlich sofort, wenn man entsprechend Erfahrung hat. ICH aber hab es erst gemerkt, nachdem ich ein bisschen hin- und hergefahre bin, zwar nur auf einem kleinen Areal und mit Schrittgeschwindigkeit, aber es genügte um besagte Krümmer zum Glühen zu bringen.

Über den Winter steht nun die erste grosse Inspektion an, unter anderem Z-Kopfschrauben nachziehen und Ventile einstellen. Evtl. mache ich mir die Mühe und wechsele die Schaftdichtungen nochmals.

Auf den sich entklebenden und selbstheilenden Kolbenring warte ich derzeit bei jeder Fahrt 🤔

Post by "Bernardo" of Sep 17th 2017, 12:49 pm

Hallo Zusammen

kleiner Nachtrag:

mir fällt ausserdem auf, dass es besonders stark qualmt, wenn man den gut warmgefahrenen Motor abstellt und nach kurzer Zeit (1-2 Minuten) wieder startet. Dann gibt es einmal eine deftige Wolke und danach gehts wieder.

das Öl in der ESP bleibt im Level konstant und ist klar und sauber.

Post by "HaWa" of Sep 17th 2017, 1:43 pm

Hallo Paul,

nach dem abstellen fehlt der abgasseitige Druck welcher den Zufluss über den Auslassventilschaft begrenzt und es läuft noch etwas öl in den Abgaskanal.

Das macht dann beim Starten eine ordentliche Wolke.

Wen alles abgekühlt ist geht die meist in der Gesamtrauchentwicklung unter da das Öl nicht Spontan verdampfen kann.

Eventuell ist auch eine Ventilführung lose, dann geht es unter Umgehung der Abdichtung direkt in den Kanal.

Wenn so etwas auf der Einlasseite vorkommt siehst du es an Ablagerungen auf der Zündkerze bis zum Löschen derselben.

Gruß HaWA

Post by "Bernardo" of Sep 18th 2017, 11:15 am

Hi HaWa

Nochmals vielen Dank.

Dann werde ich mir im Winter die Ventile wohl genauer ansehen müssen, sofern man da mit bloßem Auge etwas erkennt. Via Kerzenbild kann ich nicht mit Sicherheit sagen, ob es sich um einen bestimmten Zylinder und einen Defekt handelt. Die Ablagerungen am Sockel scheinen mir bei Nr 1, 5 und 6 relativ stark, bei 4 mässig bei 2 und 3 kaum bzw. normal vorhanden. Das Kerzenfoto habe ich am Samstag nach ca 80km einigermaßen konstanter Fahrt über Land gemacht.

Post by "HaWa" of Sep 18th 2017, 12:10 pm

Hallo Paul,

Wenn die 6 rechts liegt ist da was mit der Einlassführung in Unordnung.

Gruß HaWA