

Frage an alle M127V-Motorisierten - Gasgestänge, Regulierwelle

Post by "Bernardo" of Nov 20th 2017, 9:52 pm

Guten Abend Zusammen

Eine Sache, die ich schon seit längerem endlich klären will, die aber zunächst nicht allerbeste Priorität hatte betrifft das Gasgestänge an meinem 220SE Cp:

Wenn ich das Gestänge nach WHB einstelle und sowohl der Hebel an der Drosselklappe als auch der an der ESP gleichzeitig abheben, habe ich bei Vollastanschlag der ESP auf der Seite der Drosselklappe noch mehr als einen cm bis zum Anschlag. Das WHB spricht davon, dass man zwar mindestens 1mm Luft bis zur Anschlagschraube haben sollte, aber über einen cm erscheint mir doch etwas viel.

Ändern liesse sich das aber ja nur, wenn ich eine Regulierwelle mit zwei unterschiedlich gekröpften bzw. langen Hebeln hätte. Nun weiss ich aber nicht einmal, ob es unterschiedliche Hebel gab. Daher meine Frage:

Könnt ihr Fotos eurer Motoren einstellen, wo man das Gestänge bei Auslenkung am DK-Anschlag sieht (vorausgesetzt natürlich, eure Gasgestänge sind korrekt eingestellt?)

Laufen tut der Wagen ziemlich gut, Kerzenbild und Spritverbrauch sind i.O.

Post by "kama92" of Nov 21st 2017, 11:23 am

Hallo Paul,

ich habe leider gerade keinen 220er in der Werkstatt stehen, sonst würde ich die Sache für Dich gerne überprüfen. Allerdings entnehme ich Deiner Schilderung, dass das Zusammenspiel zwischen Drosselklappe und ESP bei Deinem Wagen definitiv nicht korrekt sein kann. Im WHB ist eindeutig beschrieben, dass sowohl die Drosselklappe, als auch die ESP gemeinsam sowohl den Leerlaufanschlag, als auch den Vollastanschlag erreichen müssen, von dem genannten

1mm mal abgesehen. Anders macht die Sache für mich auch keinen Sinn, wieso sollte die ESP am Vollastanschlag sein, wenn die Drosselklappe noch nicht vollständig geöffnet ist (1cm ist ja auch nicht wenig).

Entweder, Klappenstutzen und ESP passen nicht zusammen, oder aber es gibt ein Problem/einen Fehler im Reguliergestänge. Was ja nicht zwingend bedeutet, dass der Wagen schlecht laufen muß. Nur in diesem Fall sollte es mich wundern, wenn die Abgaswerte unter Vollast passen würden, der Motor sollte in diesem Bereich tendenziell zu fett sein.

MfG
Maik

Post by "Cephyr" of Nov 21st 2017, 11:35 am

Hallo Paul,

Foto kann ich Dir heute Abend einstellen, aber vielleicht hast du die Stangen vertauscht, die sind unterschiedlich lang. Von Einspritzpumpe zur Regulierwelle = 207mm und von R.-Welle zu Drosselklappe= 249mm. Wenn du die kurze 207mm von R.-Stange zu Drosselklappe hast, kann die DK nicht bis zum Anschlag (-1mm) aufgehen.

Grüße
Ingo

Post by "Cephyr" of Nov 21st 2017, 11:38 am

.... obwohl, wenn ich es mir recht überlege kann man die Stangen bei einem Längenunterschied von 42 mm gar nicht vertauschen.

Grüße
Ingo

Post by “HaWa” of Nov 21st 2017, 11:45 am

Hallo Ihrs,
das kann eigentlich nur an der Grundposition der Verbindungswelle liegen.
Bei der Frühen Version ist es noch etwas schwieriger die zu justieren da die Kontrollbohrung nicht so zugänglich ist.
Gruß HaWA

Post by “Bernardo” of Nov 21st 2017, 1:24 pm

Hallo und Danke Zusammen

Dass die DK und ESP nicht zusammenpassen, wäre vorstellbar, da weder die eine noch die andere original am Motor waren. Auch war die Regulierwelle an der Stirnwand problematisch, da diese nicht mehr am Fahrzeug war und alle anderen, welche ich in die Finger bekam in ihrer Form so einfach nicht montierbar waren.

Gibt es eine verlässliche Zuordnung nach Nummern oder müsste man die verschiedenen Varianten zur Hand haben, um auszuprobieren?

Anbei Bilder des Ist-Zustands, Gestänge im Leerlauf und voll geöffnet.
Die Länge der Gewindestangen ist richtig, bzw. sie sind richtig zugeordnet.

Post by “HaWa” of Nov 21st 2017, 2:54 pm

Hallo Paul,
Hattest du die Hebel von der Welle demontiert?

Sieht für mich aus als wenn die Welle 180° in den Hebeln gedreht gehört oder muss die Betätigungsstange beim Frähen nicht Senkrecht nach unten zur Umlenkung laufen?

Gruß HaWA

Post by "Cephyr" of Nov 21st 2017, 2:55 pm

Hallo Paul,

..bringt nichts wenn ich dir Bilder schicke, ich habe das kurze Saugrohr und eine andere Drosselklappe.

Grüße
Ingo

Post by "kama92" of Nov 21st 2017, 3:25 pm

Im Vergleich zum Bild im WHB sieht es bei Dir so aus, als wenn der Umlenkhebel zur Drosselklappe (Teil 6) verkehrt herum auf der Welle montiert worden wäre.

MfG
Maik

Post by "Bernardo" of Nov 21st 2017, 8:21 pm

So wie es auf dem Bild zu sehen ist, würde ich klar zustimmen.

Das Problem ist nur, dass das a) kein M127 wie bei mir ist, zumindest sehe ich eine 6-Stempel-Pumpe und tippe auf den M129 oder 230SL und b) auch bei den M127 nicht jeder gleich

bestückt ist.

Ich hänge ein paar Bilder aus dem Netz mit diversen 220ern verschiedener Baujahre an, in der Hoffnung, damit nicht irgendwelche Rechte zu verletzen und mein Problem zu verdeutlichen. Die ersten drei Exemplare sind ähnlich wie meiner, das vierte Bild zeigt die Version mit der kleinen Ansaugbrücke. Da ist dann der Hebel andersherum, wie das gepostete Bild aus dem WHB.

Post by "220er" of Nov 21st 2017, 9:30 pm

Hallo Paul,

so sieht das bei mir aus. Diese beiden Bilder habe ich „auf die Schnelle“ gefunden. Ich weiß aber definitiv, dass Drosselklappe und ESP gemeinsam den Leerlaufanschlag und Vollastanschlag erreichen.

Beste Grüße
Dieter

Post by "Bernardo" of Nov 21st 2017, 10:41 pm

Hallo Dieter

Vielen Dank. Du hast die kleinere Ansaugbrücke, da ist das etwas anders.

Ich habe einen WHB-Auszug bei mir gefunden, darin heisst es, dass es bei den frühen Exemplaren des 220SEb auch "untenliegende" Regulierungen gibt, bei denen wird ohne den

Zentrierbolzen eingestellt.

Ich habe zudem die beiden Regulierhebel gemessen: Der ESP-seitige misst in der Länge 850mm, der am rechten Lager misst 800mm und hat die Nummer 127 072 07 21. Die Nummer auf der linken Seite kann ich nicht mehr lesen.

Post by "kama92" of Nov 22nd 2017, 11:07 am

Du hast natürlich Recht Paul, ich habe lediglich auf die Stellung des Umlenkhebels für die Drosselklappe geachtet und dabei komplett übersehen, dass der im WHB abgebildete Motor eine Sechsstempel-ESP verbaut hat, da ist ein Vergleich natürlich Blödsinn.

Trotzdem bleibe ich dabei: Leerlauf und Vollastanschlag müssen von ESP und Drosselklappe zeitgleich erreicht werden, ich tippe weiter auf einen Fehler im Reguliergestänge.

Bist Du mit der Zündung schon weiter gekommen, hast Du den empfohlenen Verteilerfinger mal ausprobiert?

MfG
Maik

Post by "Bernardo" of Nov 22nd 2017, 12:58 pm

Hallo Maik

Hilft trotzdem alles! Dadurch habe ich mich mit den verschiedenen Versionen überhaupt mal beschäftigt.

Und es bestätigt meine Sorge, dass das so wie es bei mir ist, nicht richtig sein kann.

Zur Zündung schreibe ich gleich im entsprechenden Thema