

M180/220S - Inbetriebnahme/Grundeinstellung Doppel SOLEX PAITA 32 Registervergaser

Post by "RoterBaron" of Mar 25th 2018, 5:03 pm

Hallo,

die Restaurierung meiner beiden Solex 32 PAITA Vergaser neigt sich dem Ende.
Es steht der Einbau, sowie die Einstellung an.

Ich habe bereits im Forum gesucht, bin aber meist nur bzgl. Leerlaufschraube fündig geworden.
Ich bin auf der Suche nach einem Dokument bzgl. kompletter Montage und Einstellung von
Anfang an.

Kann mir da jemand behilflich sein?

Ich würde zunächst wie folgt vorgehen:

1. Einspritzmenge der Beschleunigerpumpe einstellen
ca. 1,1 - 1,3 ccm pro Pumpvorgang

2. Bei nicht gekoppelten Vergasern, je Vergaser:

Die Leerlaufschraube so weit herausdrehen, bis kein Kontakt mehr zum Drosselklappenhebel
mehr besteht.

Dann die Schraube soweit reindrehen, bis sie Kontakt hat und noch mal 1 Umdrehung drauf
geben.

3. Je Vergaser:

Die Leerlaufmischungs-Regulierschraube komplett reindrehen, dann 2 Umdrehungen wieder
raus.

4. Jetzt die beide Vergaser mit der Verbindungsstange koppeln.

5. Kaltstartzug festziehen und beide Vergaser mit Kaltstartverbindungsstange koppeln.

Das sollte nun die Grundeinstellung sein, oder?

6. Jetzt Augen zu, starten und hoffen, dass das Ding anspringt.

7. Mit Hilfe des Drehzahlmessers und einem Flowmeter die Drehzahl auf ca. 750 U/Min bei gleicher Durchlassmenge am Flowmeter mit der Luftgemischschraube und Leerlaufschraube einstellen.

8. Danach Feinjustage des CO Wertes mit Luftgemischschraube.

9. Kraftstoffniveau nachmessen und auf 19-21 mm einstellen.

Ich habe eine Hydrak-Schaltung. Evtl. gehe ich deshalb mit dem Leerlauf auf 780 U/min, da durch das betätigen des Kupplungsservos die Leerlaufdrehzahl etwas abfällt.

Ist das Vorgehen plausibel?

Gibt es noch was anders zu beachten?

Vielen Dank und viele Grüße

Michael

Post by "RoterBaron" of Apr 6th 2018, 6:16 pm

Hallo,

anbei ein Bild des Regulierhebels des vorderen Vergasers.

Die linke Sechskantschlitzschraube (grün) am Regulierhebel ist wohl für den Anschlag bzgl. Leerlauf.

Die rechte Stiftschraube (rot) am Regulierhebel fehlt bei mir.

Wozu ist die?

Ist das eine Art Drehzahlbegrenzung?

Wie ist sie einzustellen?

Viele Grüße

Michael

Post by "carling" of Apr 6th 2018, 11:45 pm

Hallo Michael,

Grün ist die Leerlaufanschlagschraube

Rot ist die Vollastbegrenzungsschraube (mit Sechskantmutter). Die hier montierte Konstruktion entspricht nicht dem Original.

Die Grundeinstellung des 220S- Vergasers ist im WHB 220 unter M 31 S / 16 und -17 beschrieben.

mfg

Carl

Post by "RoterBaron" of Apr 7th 2018, 1:05 am

Hallo Carl,
vielen Dank für den Hinweis auf die Seiten im WHB.

Was meinst Du mit "entspricht nicht dem Original"?
Im EPC ist die Vollastbegrenzungsschraube in der Explosionszeichnung als Stiftschraube mit Mutter abgebildet.

Das sieht doch ganz danach aus, oder?

Viele Grüße
Michael

Post by "carling" of Apr 8th 2018, 1:54 pm

Hallo Michael,
ich vermute mal, Du hast mit der Schlitzschraube die wohl verbesserte Lösung, evtl. vom Vergaser der Heckflosse.
Beim Ponton - Vergaser war es ursprünglich eine Sechskantschraube, so ists auch im WHB M 31 S / Bild 5 zu sehen.
Deine Lösung ist sicherlich besser, da man mittig feinfühlicher justieren kann.
mfg
Carl

Post by "RoterBaron" of Apr 9th 2018, 10:04 am

Hallo Carl,

jetzt verstehe ich erst was der Sinn der Schrauben ist.
Mit der Vergasereinstellung habe sie ja nur bedingt zu tun.

Es geht ha mehr um die Entlastung der Vergaser und insbesondere der Drosselklappenmechanik durch die Massendynamik die durch die Gaspedalregulierung auftritt. Der Vergaser wird durch die beiden Schrauben einerseits vor den Federkräften geschützt, die beim rückholen der Regulierhebel durch die Federn auftreten. Andererseits wird das Gestänge an den Vergasern geschützt, wenn man das Gaspedal voll durchtritt.

Schlau, schlau diese Ingenieure von damals.

Letztendlich ist es ja egal ob Sechskant oder Stiftschraube. Als sich entwickelnder Ponton-Schrauber bin ich an den originalen Zuständen interessiert.

Ich habe die Striftschrauben-Variante aus dem EPC und im mir zur Verfügung stehenden WHB ist auch eine Stiftschraube verwendet. Hast Du ein älteres Dokument, wo es noch eine Sechskant-Schraube war, oder woher hast Du Dein Wissen?

Vielen Dank und viele Grüße
Michael

Post by "carling" of Apr 9th 2018, 1:08 pm

Hallo Michael,
ich habe das Original WHB 220 (W 187) und 220a bzw. S von MB.
mfg
Carl

Post by "RoterBaron" of Apr 9th 2018, 1:23 pm

Vielen Dank.

Dann muss ich meine Literatur auch noch komplettieren 😊

Viele Grüße

Michael

Post by “RoterBaron” of Apr 9th 2018, 8:34 pm

Hallo,

noch ein paar Fragen zu den Vergasern:

Auf meinen Isoflanschen waren Pappdichtungen drauf, besser gesagt sie waren mit den Isoflanschen "verbacken".

Die Dichtungen konnte ich nur mit Schleifpapier runterschleifen und hab die Isoflansche dann nachpolier, sie sind aber plan.

Im Handbusch steht man soll keine Dichtmasse verwenden und Papierdichtungen sind nicht in der Explosionszeichnung.

Also einfach die blanken Isoflansche rein und die Vergaser einfach drauf?

Weiterhin habe ich eine kleinen Hebel Versatz am hinteren Vergaser.

Der Hebel für die 1. Stufe fängt ja ab einer gewissen Stellung an über einen Schleppebel die Klappe für die 2 Stufe zu öffnen.

Bei mir ist es so, dass wenn der vordere Vergaser über den Schleppebel die 2. Klappe beginnt zu öffnen

der hintere Vergase noch so 1-2 mm Luft hat bevor auch dieser beginnt die 2 Klappe zu öffnen.

Ich nehme mal an die beiden Schleppebel sollten die 2. Klappe synchron öffnen, korrekt?

Ich könnte die hintere Stange etwas verlängern.
Damit greift der Schleppebel früher.
Allerdings verstelle ich damit ja Leerlaufstellung der 1. Stufe.

Ich kann also entweder einstellen:
Zu früh öffnende 1. Stufe oder zu spät öffnende 2. Stufe.

Muss ich die Drosselklappe der 2 Stufe anpassen oder was läuft hier falsch?
Oder gehört das so?

Viele Grüße
Michael

Post by “carling” of Apr 9th 2018, 10:50 pm

Hallo Michael,
bei den Isoflanschen sind beim 220S die Dichtungen beidseits ab Werk aufgebracht. Besorge Dir einen Bogen Dichtungspapier und schneide Dir die Dichtungen nach Muster des Isoflansches selbst. Ich würde sogar 3 pro Vergaser anfertigen: je 1 auf beiden Seiten des Isoflansch und eine 3. unter dem Auffangblech, denn manchmal sind diese Bleche leicht uneben.

Die Vergasereinstellung ist ausführlich im WHB beschrieben. Das sind aber mehrere Seiten, ich kann das hier nicht einstellen.

mfg
Carl

Post by “RoterBaron” of Apr 10th 2018, 12:31 am

Hallo Carl,

ich habe jetzt 2 WHBer.

Ein Englisches und das Flipbook hier im Forum in Deutsch.

Das Deutsche ist besser, da hier die Beschriftungen vollständig sind. Im Englischen werden teilweise Nummern genannt

die im Bild nicht drin sind. Die Nummern sind auch unterschiedlich zum deutschen Buch.

Egal. Der Text an sich ist nahezu identisch.

Von den Dichtungen findet sich aber in beiden Büchern

kein Hinweis. Siehe deutsches WHB M31 S/13

Wieso kommst du auf 3 Dichtungen?

Ich habe 2 Isoflansche je Vergaser. Dann wären es 4 Dichtungen.

Oder sind die Dichtungen nur auf der Unterseite der Isoflansche angebracht, dann käme ich mit einer weiteren Dichtung

unter dem Auffangblech auf 3.

Ich habe die Einstellung der Vergaser nach WHB durchgeführt. Die Einstellung der Einspritzmenge der Beschleunigerpumpe fehlt bei mir noch.

Ich warte noch auf eine neue Benzinleitung. Die Deckel meiner alten Vergaser wurde von vorne mit Benzin versorgt. Jetzt habe ich die korrekten Deckel

und die Benzinleitung muss von rechts angeschlossen werden. Egal, das ist ja nicht das Problem.

Bei der Einstellung nach WHB kommt es zur beschriebenen Abweichung, siehe Bild.

Wenn ich am vorderen Vergaser die erste Stufe wo weit öffne, dass der Schleppebel (Drosselklappen Hebel 7 im Bild)

am Mitnahmestift (grüner Ring) für das Öffnen der 2. Stufe gerade anliegt,

hat es am hinteren Vergaser dann noch etwas Spiel.

Das heißt die beiden Klappen der 2. Stufe werden bei den beiden Vergasern nicht ganz synchron geöffnet.

Das kann ich aber nicht über das Gestänge 6 regeln.

Mache ich die Verbindungsstange 6 am hinteren Vergaser länger, kann ich die Differenz zwar ausgleichen, öffne damit aber gleichzeitig die Klappe der ersten Stufe.

Ich müsste den Winkel des Schleppehebels 7 ändern können.
Das geht aber nicht.

Deshalb die Fragen:

Sollen die Klappen der 2. Stufe mit diesem leichten Versatz öffnen oder wie regle ich diese Differenz?

Mit dem Gestänge 6 macht das für mich keinen Sinn.

Das stimmt was mit der Klappe der 2. Stufe am hinteren Vergaser nicht, oder?

Viele Grüße
Michael

Post by "RoterBaron" of Apr 10th 2018, 7:27 pm

Hallo,

anbei mein Adapter - Marke "Getränkebecher" - für Solex Paita 32 Vergaser.

Ich synchronisiere meine Vergaser demnächst mit einem Flowmeter.
Das Problem dabei ist die ovale Vergaseransaugöffnung.
Man benötigt einen Adapter von Oval auf Rund.

Abgebildet ist ein Weichplastikgetränkebecher 0,4 Liter.

Die Becheröffnung war dabei ursprünglich minimal zu groß.
Ich habe ca. 6mm vom oberen Rand mit einem Teppichmesser abgeschnitten.

Jetzt sitzt der Becher im Vergaser satt drin und schmiegt sich an die ovale Form perfekt an.

Oben muss natürlich noch ein Loch rein, auf welches das Flowmeter dann aufgesetzt wird.

Ich erhebe keine Patentansprüche 😊

Vielleicht hilfts dem einen oder anderen.

Viele Grüße
Michael

Post by “RoterBaron” of Apr 18th 2018, 7:53 pm

Hallo,

hier noch ein Behelfsystem zum messen der Fördermenge der Beschleunigerpumpen für SOLEX PAITA 32.

Der Schlauch ist ein handelsüblicher Milchschauf wie er z.B. bei Kaffeefullautomaten eingesetzt wird,
um von einem Milchspender Milch in den Kaffee zu pumpen.

Diesen habe ich mit viel gefummel über die Einspitzröhrchen an der 1. Stufe geschoben.

Unten hängt eine 12 ml Einwegspritze dran.

Die Einwegspritze habe ich angebohrt, damit der Sprit ohne Gegendruck in die Einwegspritze laufen kann.

Die Fördermenge der Beschleunigerpumpe soll ca. 1,2 - 1,4 cm³ pro Pumpvorgang betragen, also ca. 1,2 - 1,4 ml.

Um einen gemittelten Wert zu bekommen, habe ich 5 mal gepumpt und damit im Schnitt auf 6 ml eingestellt.

Beim pumpen in Vollgasstellung etwas warten, bis der Einpumpvorgang beendet ist. Der Sprit wird hier wegen der Trägheit der Membran noch etwas nachgefördert.

Bild 1 zeigt den Schlauch am Einspitzrohr mit Spritze, Bild 2 die Spritze mit Bohrung (leider etwas unscharf).

Im Schlauch bleibt natürlich ein kleiner Rest.

Der "Messfehler" ist aber gering und mittel sich über die mehrfachen Pumpvorgänge und das Wiederholen etwas aus.

Hat jemand eine ähnliche/bessere Lösung?

Viele Grüße
Michael

Post by "RoterBaron" of Apr 18th 2018, 8:11 pm

Hallo,

ich habe leider ein Problem beim Synchronisieren der beiden Vergaser

Wenn ich die Luftmenge mit einem Flowmeter bei ca. 800 U/min an den beiden Vergasern messe, saugt mir der vordere Vergaser 8 kg/h Luft an.

Der hintere Vergaser saugt aber 20kg/h!

Der Vorderen kann ich über die Leerlaufschraube und/oder Leerlaufgemischschraube regeln, bringe ihn aber nicht auf 20kg/h hoch ohne den Leerlauf entsprechend in die Höhe zu drehen. Ich habe das nicht ausgereizt, aber bei 1000 U/min waren es vorne erst 10kg/h. Da muss ich nicht weiterregeln, da ich bei 750 - 800 U/min Leerlauf landen möchte.

Den hinteren Vergaser kann ich bzgl Luftmenge so gut wie gar nicht regeln. Der ist immer am oberen Wert von ca. 20 kg/h.

Woran kann das liegen?

Ich habe die Grundeinstellung nach Handbuch vorgenommen.
Die Klappe der 1. Stufe ist bei beiden auch augenscheinlich gleichweit geöffnet.
Die obere Klappe der 2. Stufe ist bei beiden im Leerlauf komplett geschlossen.

Demzufolge sollten durch die Lufttrichter der beiden Vergaser in etwa gleiche Luftmengen strömen.

Hat jemand Vergleichswerte?

Der Motor läuft an sich rund.

Er nahm bei der Probefahrt auch gut Sprit an und ruckelt nicht.

Im Prinzip also scheinbar alles in Ordnung, bis auf den eklatanten Unterschied in der angesaugten Luftmenge.

Hat jemand eine Idee woran das liegen kann?

Falschluff über die Isoflansche oder Dichtungen? Kann ich mir fasst nicht vorstellen, da der Vergaser sicher sehr viel leichter Luft über die Luftrichter zieht als über Flächen zwischen Vergaser/Isoflansch/Ansaugrohr/Auffangblech, etc.

Vielen Dank und viele Grüße

Michael

Post by "RoterBaron" of Apr 18th 2018, 9:07 pm

Hallo,

eine Frage habe ich noch.

Naja, vielleicht für jetzt.

Bei einem der Vergaser tritt zwischen Stutzen der am Vergaserdeckel montiert wird, um daran die Benzinleitung zu schrauben Sprit zwischen Kupferdichtung und Stutzen und Vergaserdeckel aus.

Ich habe den Stutzen schon sehr kräftig angezogen und traue mich nicht mehr so richtig nochmal nachzuziehen.

Kann mir jemand sagen mit welchem Drehmoment der Stutzen angezogen werden kann?

Viele Grüße
Michael

Post by "carling" of Apr 18th 2018, 9:51 pm

Hallo Michael,

die Undichtigkeit oben an den Vergaserdeckeln ist immer dann die Folge, wenn mal die Benzinleitung abgeschraubt worden ist , ohne dabei die Kontermutter am Deckel gegenzuhalten.. Dann wird meistens das empfindliche Gewinde geschädigt. Das wirst Du vermutlich nicht auf herkömmliche Weise dicht bekommen.

Vor einiger Zeit habe ich mich dazu mit dem Besitzer eines 300er unterhalten, der das gleiche Problem hatte. Er hat sich mit einem spez. Mundstück beholfen, das sich von selbst in das defekte Gewinde eindreht und es war vollständig dicht. Hersteller ist die Fa. Meco Metallwerke in Bielefeld, es nennt ich Mundstück/Hohlschraubenstutzen und hat die Bestellnr. 5167, <http://www.meco-bielefeld.de>. Der Preis lag so bei ca. 4.-€ pro Stück. Wenn Du das bestellst, dann nehme ich auch 2 Stück. Wir werden uns ja irgendwann mal über den Weg laufen. Name einer Ansprechpartnerin habe ich auch, ggfs. per pN.

Die Dichtungen am Isoflansch sind beidseitig werkseits aufgebracht worden, d.h. wenn Du den Isoflansch wieder verwenden willst, musst Du den alten Belag entfernen und selbst neue Dichtungen anfertigen.

Gruß
Carl

Post by "RoterBaron" of Apr 18th 2018, 10:37 pm

Hallo Carl,

vielen Dank für die Antwort und den Tipp mit dem "Mundstück".

Ich werde am Wochenende noch ein wenig an der Dichtigkeit rumbasteln.

Wenn es dann immer noch nicht dicht ist versuche ich es mal mit dem Mundstück und sage Dir Bescheid, wenn ich die Dinger bestelle.

Die Isoflansche habe ich schon abgeschabt, mit 200er Körnung feingeschlifen und etwas nachpoliert.

Die sind jetzt wieder wie neu.

Die Dichtungen habe ich jetzt geschnitten. Sind aber noch nicht drin.

Trotzdem habe ich die Luftmengenunterschiede der beiden Vergaser.

Wenn einer der Vergaser Falschlufft zieht, dann der Vordere.

Der Hintere zieht ja über die doppelte Luftmenge an. Also eher keine Falschlufft.

Aber warum kann ich die Luftmenge am Hinteren nicht regeln .

Wo kann der Vergaser noch Luft ansaugen als durch die beiden Lufttrichter?

1. Klappe ist bis auf "Leerlaufspalt" (eingestellt über Leerlaufschraube) geschlossen

2. Klappe ist komplett geschlossen.

Damit sollte dann auch die 3. Klappe keine Rolle mehr spielen, korrekt?

Viele Grüße

Michael

Post by "RoterBaron" of Apr 19th 2018, 9:01 am

Hallo,

kennt jemand das Drehmoment mit dem der Stutzen angezogen werden darf?

Viele Grüße

Michael

Post by "hajo70" of Apr 19th 2018, 1:07 pm

Ich habe nach Drehmomenten für Stahlschrauben für Zink[gehäuse] gesucht. Habe keine gefunden. Es sollte zumindest weniger sein, als wenn es ein Stahlgehäuse wäre ... Aber selbst wenn ich das Drehmoment hätte, würde ich es nie wagen, es im Umgang mit Zink zu verwenden. Ich würde meinem Gefühl folgen

Thread tape? Irgendwas von Loctite? Vielleicht Loctite 5923?

Post by “RoterBaron” of Apr 19th 2018, 1:58 pm

Hallo Håkan,

ja, ich kann Loctite oder ähnliches versuchen.
Ich wollte erstmal die konventionelle Lösung finden.

Vielen Dank
Michael

Post by “carling” of Apr 19th 2018, 8:10 pm

nix Drehmoment, nur mit dem allerfeinsten Gefühl, für das speziell die Pontonfahrer berühmt sind

Post by “RoterBaron” of Apr 19th 2018, 8:58 pm

Haha 😊

na dann hoffe ich mal, dass mich meine verblichenen Werkzeugmachergefühle nicht verlassen

haben.

Ich spiele noch ein wenig mit der Kupferdichtung rum und dann sehe ich weiter.

Aber das ist mein geringstes Problem.

Wo kommt der Unterschied der angesaugten Luftmengen her und wie kann ich den Regeln?
Hat jemand Vergleichswerte?

Und wie kann ich die Unterschiede bei der Drosselklappe der 2. Stufe ausgleichen?

Viele Grüße
Michael

Post by "RoterBaron" of Apr 20th 2018, 7:58 am

Hallo,

hier nochmal mein Problem.

Der Regulierhebel öffnet mit diesem kleinen Schleppebel (gelb) und dem Mitnehmerbolzen (grün)
die Klappe der 2.Stufe.

Wenn der Schleppebel des einen Vergasers am Bolzen anliegt, ist am 2. noch etwas Spiel.

Die 2. Klappe des 2. Vergasers öffnet also

1. später

und

2. steht sie im Vollast bereich nicht senkrecht, weil sie wegen 1. nicht komplett öffnen kann.

Kann es sein, dass es unterschiedliche Regulierhebel mit unterschiedlichen Winkeln für die Schleppebel gibt?

Z.B. PAITA 32/PAITA 34?

Wie verändere ich diesen Winkel?

Viele Grüße

Michael

Post by "RoterBaron" of Apr 20th 2018, 6:53 pm

Irgendwas stimmt noch nicht.

Die ersten beiden Probefahrten waren vielversprechend.

Die dritte Fahrt war ein Katastrophe.

Die ersten Fahrten waren ca. 5-6 km.

Die dritte Fahrt ca. 20 km.

Der Wagen ging im 4. Gang bei ca. Tempo 80 einfach aus.

Motorhaube auf, Luftfilter runter, Gas gegeben.

Beide Beschleunigerpumpen haben keinen Sprit geliefert.

Benzinfilter aufgemacht.

Pechschwarze Suppe kam mir entgegen.

Unterhalb des Filters hatte sich ein richtig fetter Satz an schwarzen Satz abgelagert.

Das ganze gereinigt.

Benzinfilter wieder drauf.

Orgel orgel orgel,

Nix passiert.

Vergaser spritzt nix ein.

Nach ca. 10 Minuten STandzeit kommt über die Beschleunigerpumpen wieder Sprit.

Wagen springt an.

Ich komme wieder ca. 2 km weit.

Das Spiel beginnt von vorne.

Warten, Wagen springt an.

Wieder ca. 2km Fahrt.

Wieder aus.

Nach dem drittem mal war ich bei mir in der Garage.

Wagen stehen lassen.

Starten. Springt an.

Ich habe ihn sofort ausgemacht und die Sprithöhe in der Kammer gemessen.

Ich messe ca. 20 mm.

Sollte also passen.

Woran kann das liegen?

Viele Grüße
Michael

Post by “carling” of Apr 20th 2018, 9:22 pm

Hallo Michael,

vermute mal stark, der Benzinfilter ist wieder zu. Oder hast Du einen 2. Filter, versteckt, der auch nichts durchlässt?

Der Rost vom Tank bzw. der alte Schmodder setzt sich mit der Zeit bei lfd. Motor ab, dann bleibt der Motor stehen, dann nach einer Wartezeit kommt wieder Benzin. Wenn man sehr verhalten fährt, kann das eine Weile so gut gehen; wenn man stark beschleunigt, dann stirbt der Motor dagegen sehr schnell ab.

Test: Leitung nach der Benzinpumpe abklemmen, mit der Hand pumpen, ob Sprit kommt.

oder: Leitung vom Tank abklemmen, Glas voll Sprit dazwischen verklemmen und Motor laufen lassen.

Evtl. Werks-Benzinfilter mit einem sep. Benzinschlauch kurzzeitig umgehen.

D.h. Benzin im Tank ablassen, durchspülen.

Dein anderes Problem kann auch davon herrühren, dass die beiden Vergaserhälften nicht ganz plan sind (Falschlucht), oder jemand hat fälschlich eine Dichtung zwischen beide Hälften montiert - das habe ich auch schon mal gesehen.

mfg
Carl

Post by “RoterBaron” of Apr 21st 2018, 2:08 am

Hallo Carl,

jetzt habe ich das Problem schon nach kurzen Fahrten.
Motor stirbt einfach ab.

Jetzt kommt zwar etwas Sprit aus der Beschleunigerpumpe, aber deutlich zu wenig.

Ich schau mir morgen das mit dem Benzinfilter nochmal genauer an.
Könnte sein, dass Du recht hast.

Wenn ich nach Stillstand das Binzinfiltergehäuse wieder leicht öffne und wieder schließe
springt er wieder an.

Angenommen ich lasse das Benzin mit Bypassleitung ab,
wo kann ich dass den abgeben? Oder filters Du das und kippst es wieder rein?
Da sind ja evtl. die Rost-Schwebstoffe aus dem Tank drin.

Zum anderen Problem:
Im Moment sind gar keine Dichtungen drin zwischen den Flaschen.
Die Vergaser saßen satt auf und da hat nix gewackelt.
Waren also ziemlich plan.

Mir ist auch nicht klar, wie das mit dem Schleppebelweg zusammenhängen würde.

Der Weg wird ja bestimmt durch den Regulierhebel und dem Winkel des Mitnehmerhebels.
Ist also alles oberhalb der Flansche.
Da verändert sich ja nix, auch wenn die Vergaser nicht plan aufliegen würden.
Der Weg ist meines erachtens fix vorgegeben.
Über die Stange von unten kann ich deswegen auch nichts regeln.
Ich würde sonst nur die untere Klappe der 1. Stufe schon öffnen,
so als würde ich die Leerlaufschraube reindrehen.

Viele Grüße
Michael

Post by “hajo70” of Apr 21st 2018, 8:28 am

[Quote from RoterBaron](#)

Wenn ich nach Stillstand das Binzifiltergehäuse wieder leicht öffne und wieder schließe

springt er wieder an.

Tankentlüftung?!

Post by “RoterBaron” of Apr 21st 2018, 11:50 am

Hallo Hakan,

ich bin heute morgen eine kurze Runde nur im 2. Gang ohne große Beschleunigung gefahren. Ich habe trotzdem gemerkt, dass es schlecht Gas annimmt.

Benzinfilter ist gereinigt.
Da kommt auch kaum noch Dreck aus dem Tank.

Tankdeckel ist geöffnet um das Entlüftungsproblem auszuschalten.

Sprint kommt oben auch am oberen Stück der Spritleitung wo dann die Gabelung kommt um auf die beiden Vergaser zu gehen an.

Jetzt spring er leider gar nicht mehr an.

orgel, orgel, orgel,
Rien ne vas plus.

Viele Grüße
Michael

Post by “MarcS” of Apr 21st 2018, 12:02 pm

Du konzentrierst Dich ja voll auf die Vergaser.

Aber: Haben die Zündkerzen eigentlich einen kräftigen Funken, bzw. sind die vielleicht komplett versifft / verrußt?

Nicht das versehentlich bei der Zündung ein weiterer Fehler entstanden ist

Mir ist schon 2x eine Zündspule zufällig zeitgleich kaputt gegangen, als am Vergaser rum gefummelt wurde und die Zündung wohl im Stand mal länger an war (Erwärmung der Spule bei geschlossenen Kontakten ...).

Die Spulen waren aber auch schon älter

Kalt gehen die dann meist noch, wenn man dann etwas fährt und die Spule wärmer wird, ..., verweigert diese ihre Aufgabe ...

Nur so als Idee

Post by “RoterBaron” of Apr 21st 2018, 12:08 pm

Hallo Marc

Ursprünglich waren Beru Kerzen drin.
Nachdem der Wagen lief hatte ich neue NGKs drin.

Damit lief er zunächst auch.
Damit sprang er jetzt nicht mehr an.

Hab wieder die Beru rein gleiches Bild.



Post by “hajo70” of Apr 21st 2018, 2:50 pm

Ein weiterer Vorschlag ... Ich nehme an, du hast es bereits überprüft.

Ich hatte Probleme mit Luftleckage in der Kraftstoffpumpe, sie saugte Luft um den "Becher" herum, sowohl um die große Gummidichtung "unten" als auch um die Schraube/Unterlegscheibe "oben" herum. Also, Lufteintritt auf der Saugseite! Gab die ähnlichen Probleme wie du hast. Es dauerte etwas Zeit zu finden. Kein Benzin Leckage zu sehen. Fand es durch einen "Vakuumtest". Ich habe es auf meiner Homepage beschrieben.

Post by “RoterBaron” of Apr 21st 2018, 2:59 pm

Hallo Hakan,

nein habe ich noch nicht überprüft.
Aber es muss etwas mit der Spritzzufuhr sein.

Ich habe gerade mal wieder einen Start hingebracht.

Schwimmerkammer mit Benzin gefüllt und mit Starterspray und überbrückungskabel gestartet.

Lief ca. 10 Min im Leerlauf stabil.

Dann eingestiegen losgefahren.
Nach 300m full stop.

Rien ne vas plus.

Vergaserdeckel runter.
Beinzinkammer so gut wie leer.

Da kommt also kein Spring nach.

Nadelventil hängt nicht geht leichtgängig und öffnet und schließt beim reinblase einwandfrei.

Was habe ich vorher gemacht:

Benzinfilter gereinigt. Ist durchgängig für Luft und Wasser. Also ´geht auch Sprit durch.
Nur noch minimal Ablagerungen am Grund des Filtergehäuses.

Soviel Dreck ist also nicht drin denke ich.

Benzinleitung hinter der Benzinpumpe abgeschraubt.
Georgelt und es kam Sprit.

Und jetzt verstehe ich es nicht mehr.
Kammer leer, aber Pumpe liefert Sprit.

Vielleicht ist es die von Dir beschriebene Leckage an der Pumpe ich schau mal ob ich da was finde.

Grüße und Danke
Michael

Post by "hajo70" of Apr 21st 2018, 3:32 pm

Pumpe oder irgendwo vorher. Saugt luft und "nicht" Benzin wenn Motor geht und saugt mehr als wie bei Lehgang.

Post by "RoterBaron" of Apr 21st 2018, 6:09 pm

Hallo Håkan

ich denke Du hast Recht.

Ich habe noch nicht die originale Pumpe, sondern so ein verbörteltes Blechteil, dass man nicht öffnen kann.

Vermutlich hat sie irgendwo ein Leck und fördert wenn sie kalt ist und im Niederlastbereich.

Dann wird sie warm, dehnt sich aus und bekommt dadurch ein Leck, saugt Luft und der Motor geht aus.

Das ist jetzt auch meine Hypothese, basierend auf Deinem Hinweis.

ich muss mir noch das untere 90 Grad Flanschstück besorgen, dann montiere die die originale Pumpe mal dran.

ich wollte sie heute mal im Bypassbetrieb manuell betreiben.

Ging zwar, aber nicht top.

Der Schlauch zwischen Pumpe und Filter passt nicht, da ich nicht den original Benzinahn habe. Trotz nicht ganz dichtem Gewinde hat die original Pumpe im manuellen Betrieb schon ordentlich Sprit geliefert.

Also alles rausrupfen und ersetzen.

Ich werde berichten.

Hätte mich auch gewundert wenn mein Vergaser-Murks das Problem gewesen wäre (Hüstel).

Aber jetzt muss ich mich selber mal an die Benzin- äh Bierleitung hängen 😊

Vielen Dank für Eure Anregungen und Tipps.

Schönes Wochenende noch

Michael

Post by "carling" of Apr 22nd 2018, 2:10 pm

Hallo Michael,

nach Deiner Beschreibung gibt es für mich auch nur 2 Fehlerursachen:

- entweder er saugt Luft an, d.h. es könnte die Schlauchleitung zwischen Vorfilter und Pumpe porös sein. Die kleinste Undichtigkeit macht sich sofort beim Starten bemerkbar. Dann hatte ich auch schon mal den Fall, dass ein Hauptfilter vom Nachfolgemodell eingebaut worden ist - der identisch aussieht- aber die Bördelung der Tankleitung und die des neuen Filters stimmte nicht überein. Das kann man testen, wenn man den Hauptfilter abschraubt und testet, ob zwischen Leitung und Filter Spiel ist. Die dritte Undichtigkeit ist garantiert Dein lockeres Ansaugstutzenstück an dem einen Vergaser.

Da der Motor aber nach 10 Minuten anspringt, vermute ich als erstes, dass auch Deine Benzinpumpe innen völlig zugeschmoddert ist. Der Rost setzt sich innen ab, wenn der Ansaugdruck weg ist, sobald aber der Motor läuft, verstopft sich die Ausgangsbohrung in der Pumpe. Also: Pumpe ausbauen, in ein Gefäß mit Benzin legen, dann schwenken und die Pumpe auf einem Holzbrett o.ä. vorsichtig ausklopfen . Dann müssten die Rückstände so peu à peu rauskommen.

Ich habe neben dem orig. Hauptfilter noch einen durchsichtigen Zusatzfilter; beide schaffen es aber nicht, den feinen Tankrost vom Vergaser fernzuhalten. Ich muss ihn alle 2000km zerlegen. Mittlerweile ist das eine Sache von knapp 10 Minuten.

Kraftstoffniveau pro Vergaser 13-15 mm, lt. WHB 220S Ponton !!

Das abgelassene Benzin lasse ich mehrere Stunden in einer Auffangwanne ruhen bis sich der Rost am Boden abgesetzt hat. Die letzten 5l nutze ich als Waschbenzin, das andere fülle ich wieder ein. Diese Arbeit mache ich aber nur ein-bis-mal pro Tank.

mfg

Carl

Post by "RoterBaron" of Apr 22nd 2018, 3:28 pm

Hallo Carl,

Vielen Dank für Deine Tipps.

Evtl. könnte ich die Pumpe spülen, aber ich will die originale Pumpe einbauen.

Damit sollte sich das Problem von selbst behoben haben, da dann auch ein neuer Schlauch und ein neuer Benzinhahn hin kommt.

Durch das ganze an- und abschrauben ist jetzt auch der Stutzen dicht geworden.
Evtl. musste sich die Kupferdichtung erst ein paarmal anschmiegen.

Deine Angaben zum Kraftstoffniveau kann ich nicht nachvollziehen.

Anbei ein Ausschnitt aus dem WHB für den PAITA 32.

Ich habe noch ein amerikanisches WHB in dem die gleichen Werte stehen.
Woher hast Du denn die 13-15mm?

Viele Grüße
Michael

Post by "carling" of Apr 22nd 2018, 8:55 pm

Entschuldigung, da ist mir ein Fehler unterlaufen.
19-21 mm ist richtig, da bin ich versehentlich in die Rubrik vom Vergaser 220a gelangt.
mfg
Carl

Post by "RoterBaron" of Apr 27th 2018, 8:36 pm

Hallo,

now am i with my latin at the end, wie der Franke sagt.

Gleiches Verhalten trotz Wechsel der Benzinpumpe.
Der Wagen springt an. Läuft im Leerlauf ca. 10 min.
Dann Testfahrt und nach ca. 500-600m ist Schluss.

Motorhaube auf.
Beschleunigerpumpe liefert keinen Sprit, also Vergaserdeckel runter und
Vergaser wieder trocken, sprich die Schwimmerkammer ist leer.

Getauscht wurde nun
Benzinhahn und Benzinfilter,
Schlauchleitung zwischen Benzinfilter und Pumpe
Originale Pumpe wurde eingebaut (vorher war es eine Pierburg).
Neue Benzinleitung zwischen Pumpe und Vergaser.

Der Tank ist nicht zugeschraubt um ein Unterdruckproblem auszuschließen.

Sollten es doch die Schwimmemadelventile sein?

Es tropft nirgends Sprit raus, wenn es ein Leck gibt, dann auf der Saugseite.
Wüsste aber nicht wo.

Hat noch jemand einen Tipp?

Viele Grüße
Michael

Post by "RoterBaron" of Apr 28th 2018, 12:56 pm

Hallo,

ich habe jetzt mal die Benzinleitungen von vorne nach hinten mit Druckluft durchgeblasen.
Sowohl auf der Hauptleitung und auf der Reserveleitung führt das zum Blubbern im Tank.

Ich habe dann den Tankgeber mal ausgebaut und reingesehen in den Tank.
Unten am Grund sind zwar ein paar schwarze Flocken, aber aus meiner Sicht nicht außergewöhnlich
viel davon.

Danach 20 mal georgelt bis der Sprit wieder in der Pumpe ist.
Dann manuell hochgepumpt bis ich über die Beschleunigerpumpe wieder Sprit bekam.

Angelassen und läuft.
16 Minuten im Leerlauf, ohne spucken, stottern, würgen, nix.
Läuft rund.

Vielleicht ist das die Lösung.
Einfach in der Werkstatt stehen lassen und ab un zu mal den Motor anlassen.

Ist ja auch schön.

Mal sehen wann ich die nächste Fahrt wage.

Die Zündkerzen sind trocken weißlich also so gut wie optimal.
Der Vergaser zieht also auch nicht zuviel Sprit.

Hat noch jemand ne Idee warum unter Last die Schwimmerkammer leer wird?

Grüße
Michael

Post by "MarcS" of Apr 28th 2018, 2:13 pm

Hallo,

oh mein Gott, was für eine Odyssee

Ohne jetzt den ganzen Beitrag (nochmals) gelesen zu haben:

Bei meinem BMW wäre es vermutlich das "Schwimmerkammer-Nadelventil" (oder wie immer das Ding auch bezeichnet wird).

Es ist das Teil, was die Spritzzufuhr stoppt, wenn der Schwimmer steigt (da die Kammer eben voller Sprit ist).

Ich habe jetzt das dritte Teil verbaut, innerhalb von drei Jahren, weil die anderen beiden bei Wärme irgendwie gesponnen haben (Vergaser lief leer, da nicht genügend Sprit nach kam, wenn der heiße Motor im Sommer mal ne Stunde stand ...).

Kalt war alles ok, aber nicht im warmen Zustand

Ein "simples" Bauteil, mit enormen Fehlerpotential , vor allem bei einer Ausfahrt

Vielleicht eine Idee bei Deinem Baby.

Marc

Post by "RoterBaron" of Apr 28th 2018, 2:22 pm

Hallo Marc,

ja, das Schwimmernadelventil.

Das hatte ich auch schon in Verdacht und weiter oben schon erwähnt.

Dagegen spricht Folgendes:

Es laufen beide Vergaser leer. Der 220S hat 2 Doppelregistervergaser.
Also beide Nadelventile?

Ich schraube wenn ich stehen bleibe die Vergaserdeckel ab.
Ich habe es noch nicht allzu vorsichtig gemacht, aber jedesmal waren die Ventile der
Schwerkraft folgend unten, also offen.

Kann natürlich trotzdem sein.
Beide Ventile sind neu.
Sie sind auch leichtgängig wenn der Vergaserdeckel warm ist.
Ich kann auch durchblasen und wenn ich die Nadel hochdrücke ist alles sauber zu.

Hm.

Ich werde so langsam schizophran. Oder noch schizophrener 😊

Ich glaub schon fasst alles.
Aber das Beobachtete erklärt nicht das Verhalten.

Trotzdem Danke
Michael

Post by "carling" of Apr 28th 2018, 8:48 pm

Hallo Michael,
- es gab verschiedene Unterlagscheiben-Stärken unter den Schwimmernadelventilen - hast Du

das richtige?

- hast Du das richtige Schwimmernadelventil f.diesen Vergaser?

- ist evtl. der Schwimmer undicht bw. falsch gebogen, dass der Benzinstand im Vergaser nicht stimmt? Das würde erklären, warum er beim starken Beschleunigen verdurstet

- die Gewinde im Vergaserdeckel sind oft oxydiert, d.h. dann ist das Schwimmernadelventil nicht weit genug in den Vergaser eingeschraubt. Das hat mal bei mir für zu niedrigen Schwimmerstand geführt. Mehr Ursachen kanns im Vergaser jetzt eigentl. nicht mehr geben.

mfg

Carl

Post by “HaWa” of Apr 29th 2018, 6:34 am

Hallo Michael,

Ist vielleicht der Nocken (Exzenter) auf der Ölpumpenwelle beschädigt oder die Feder in der Pumpe zu schwach/defekt oder der Stößel klemmt etwas?

Gruß HaWA

Post by “RoterBaron” of Apr 29th 2018, 8:29 am

Hallo Carl,

und einen schönen Sonntag allen!

Du meinst Die Scheiben mit denen man das Kraftstoffniveau regulieren kann.?

Ich habe am Anfang bei warmen Motor 20mm. Sollten also die richtigen sein.

So fahre ich los :). Bleibe dann mit ca. 1mm stehen 😞 (siehe Schwimmer Bild).

Woran erkenne ich, dass es das richtige Ventil ist?

Ich habe leider keinen Vergleich. Anbei ein Bild.

Der Schwimmer schwimmt auch perfekt (glaube ich).
Also einen Riss oder Leck sollte er nicht haben.

Aber wenn ein Leck hat, müsste der Motor dann nicht absaufen?
Dann sinkt der Schwimmer ja ab und das Ventil sollte dauerhaft geöffnet sein.

Das Blech am Schimmer ist unverändert. Ich habe da nix gebogen.
Auch hier im Anhang ein Bild davon.
Die Aufhängung vom Schwimmer ist auch leichtgängig, d.h. der Schwimmer kann sich leicht heben und senken.

Die Gewinde im Deckel sehen soweit ganz gut aus.
Ich kann das Ventil nochmal nachziehen.

Aber das komische ist ja, dass es bei beiden Vergasern das Problem ist.
Beider Vergaser das gleiche Problem ist zwar möglich aber ich kann es nicht so richtig glauben.

Ich kann die Nadelventile ja mal in Öl baden und wieder einsetzen.
Das Öl sollte sich schnell rauswaschen.
Sollte ich dann weiter kommen wäre das schon ein Indiz für die Ventile.

PS:
So ganz nebenbei hat sich eine neue Erkenntnis bzgl. Zündkerzen ergeben.

Die NGK BP6ES haben bei meinem Ponton ein definitiv besseres Heißstartverhalten als Beru 14-7DU.

Ich hatte die Dinger bei heißem Motor hin und her gewechselt.

Beru 14-7DU: orgel, orgel, oregel, orgel, orgel, orgel, orgel, orgel, orgel, ..., brumm
Auf NGK BP6ES gewechselt: brummmmmm.
Auf Beru 14-7DU gewechselt: orgel, orgel , orgel, orgel, ..., brumm

Dann werde ich wohl bei den NGK bleiben.

Viele Grüße
Michael

Post by “RoterBaron” of Apr 29th 2018, 8:53 am

Hallo Hawa,

ich hatte vorher eine Pierburgpumpe drin und weil ich ein Originalfan bin, habe ich auf die Hebelpumpe von DVG gewechselt.

ich hatte gehofft, dass die Pierburg defekt ist, da mit ihr vorher das gleiche Problem auftrat.

Als die Pierburg unten war habe ich mit dem Finger auf den Nocke gelangt und die Kurbelwelle mit der anderen Hand gedreht.

Der Nocken fühlte sich so an wie sich ein Nocken anfühlen muss. Arschglatt 😊

Also ich konnte keine Riefen, Abbrüche oder sonstige Verletzungen mit der Fingerkuppe erfühlen.

Endoskop hatte ich keins, aber ich arbeite dran :). Brauch mal wohl ab und an.

Der Stößel in der Messingbuchse lief leichtgängig und wie sich eine Laufpassung anfühlen sollte.

Kein Spiel, satter Lauf, ohne Widerstand.

Nun kann natürlich die Pierburg defekt gewesen sein und ich habe jetzt eine defekte DVG Pumpe eingebaut.

Im Handbuch steht die Pumpe sollte 35-40 Liter die Stunde bei 2500 U/Min Nockenwellendrehzahl liefern.

Das wären dann 5000 U/min Kurbelwelle.

Der Anlasser dreht die Kurbelwelle mit ca. 300 U/Min? Kommt das hin?

Dann sollte ich $300/5000 * 35l / 60 / 2 = 0,0175 l$ also ca. 20 ml bei 30 Sekunden orgeln mit dem Anlasser aus der Pumpe gefördert bekommen.

Korrekt?

Kommt mir wenig vor.

Viele Grüße

Michael

Post by "MarcS" of Apr 29th 2018, 9:31 am

Hallo,

es gibt die Stößel für die Benzinpumpe oft in unterschiedlichen Längen, zumindest weiß ich es ganz sicher bei BMW und VW aus den 60er Jahren.

Wenn da später mal ne (modernere) Austauschpumpe verbaut wurde, musste oft der Stößel getauscht werden (z.B. 2 mm kürzer oder länger).

Ich kenne jetzt nicht das Konstrukt beim Ponton, vermute aber, dass es ähnlich gelöst ist.

Also: Pumpenstößel in Deinem Fall ggf. ein paar mm zu kurz?

Abgesehen davon nutzen sich sowohl der Stößel als auch die Aufnahme in der Pumpe ab, also hier geht "Förderweg" verloren, über die Jahre (zumindest bei den Pierburg-Pumpen von BMW und VW).

Grüße
Marc

Post by "Seifert" of Apr 29th 2018, 10:24 am

Hallo Michael,

vor Jahrzehnten hatte ich exakt das gleiche Problem mit meinem ersten Auto (Ford Transit - Entschuldigung..)

Nach Erneuerung der Benzinpumpe, aller Benzinleitungen, des Vergasers und meiner Nerven habe ich den Fehler gefunden indem ich einen Wechseltank (Bootstank) provisorisch eingebaut habe, und er dann lief.

Im Tank hatte sich ein Plättchen aus 'irgendwas' (sah' aus wie Pertinax) gebildet und lag unmotiviert am Boden und somit nicht sichtbar.

Sobald erhöhter Spritbedarf war, also nach dem losfahren hat sich dieses vor das Ansaugrohr gelegt und der Vergaser lief leer.

Dann hat es sich auf den Boden gelegt und auf den nächsten Versuch gewartet.

Auf einer Grillparty habe ich es dann feierlich verbrannt.

Gruß Bernhard

P.S:

Bei diesem Transit habe ich auch gelernt, daß man die Zündung nicht zu lange ohne Motorlauf anlassen sollte: Die Zündspule ist durch Überhitzung explodiert !

Post by "RoterBaron" of Apr 29th 2018, 1:40 pm

Hallo Marc,

Es war eine Pierburgpumpe verbaut.

Da ich nicht wußte wie diese mit dem Nocken arbeitet, habe ich mir den Stößel neu besorgt.

Laut Handbuch sollen zwischen Stößel und unterer Totpunkt der Nocke ca. 0.4 - 0.5mm Spiel haben.

Ich habe 0.5 mm gemessen.

Allerdings muss ich gestehen dass ich vom Messen nicht ganz überzeugt war.

Da ist so wenig Platz da unten und ich hab kein so kurzes Tiefenmaß. Ganz abgesehen davon den unteren Totpunkt zu finden.

Ich kann heute keine Radau machen, werde demnächst Mal die Fördermenge der Pumpe messen.

Da kommen solche Fehler dann ans Licht.

Vielen Dank

Michael

Post by "RoterBaron" of Apr 29th 2018, 1:48 pm

Hallo Bernhard

Ja dann Fehler will ich auch noch ausschließen.

Es müsste ja reichen einen 1-2 Liter Gefäß im Motorraum zu fixieren und die Pumpe direkt damit zu versorgen.

.

Das war in meiner Jugend "der Firmentransporter"

Alle Installateure hatten den.

Leider sieht man die so gut wie gar nicht mehr.

Vielen Dank

Michael

Post by "Seifert" of Apr 29th 2018, 2:29 pm

Hallo Michael,

die Ford Transit mochte ich alle sehr - vom Taunus Transit bis zum Transit2. Die "hervorragende" Ersatzteilversorgung von Ford hat mich letztendlich aber zum Sternsammler gemacht.

Nebenbei wollte ich Dich noch kurz auf einen Klassiker hinweisen der mir auch den letzten Nerv gekostet hat: Dampfblasenbildung.

Hier hatte ich die Benzinleitung etwas zu nahe am Abgassystem verlegt...

Gruß Bernhard

Post by "RoterBaron" of Apr 29th 2018, 3:10 pm

Hallo Bernhard,

meine Vergaser waren dermaßen undicht, dass das einfach die nächste Baustelle werden sollte. Es stand regelmäßig die Benzinsuppe in den Auffangschalen.

Die alten Deckel waren vermutlich vom 190er und die Benzinleitung wurde bei diesen Deckeln von vorne angeschlossen.

Jetzt habe ich Deckel bei denen die Benzinleitung von rechts angeschlossen werden. So wie beim 220S es ursprünglich auch war.

Dadurch wird die Leitung etwas weiter weg von den Krümmern verlegt und ich hoffte das Dampfblasenproblem damit auch zu reduzieren, bevor ich die Nummer mit dem Rücklaufventil und der Rücklaufbenzinleitung in den Tank angehe.

Und dann kommt eins zum anderen.

Die verbaute Pierburg Pumpe hatte andere Benzinleitungen (Gummi).

Also auch die Pierburg raus.

Der verbaute Benzinflter hatte keinen Reservehahn, also auch den erneuern.

Also neuen Benzinhahn rein.

Letzteres aber alles erst nachdem ich die Vergaser Probleme hatte.

Normalerweise versuche ich auch erst einen Parameter zu verändern und schau mir an was das Ergebnis ist, bevor ich dann weiter mache.

Leider sind die Probleme die gleichen geblieben.

Also vermute ich keine Pumpenproblem.

Vielleicht sind es doch ein wenige schwarzen Flocken im Tank die die Leitung bei Fahrt dann dicht machen.

Aber warum geht`s dann nach 10-20 Minuten wieder.

Weil sich der Sodder dann wieder gesetzt hat?

Schon lustig so ein Problem. Gut das es ein Hobby ist - sonst würds mich am Ende noch nerven



Mit meinen Zündkerzen Erfahrungen Beru/NGK bin ich mir gar nicht mehr sicher ob meine 1-2 mal vorkommenden Heißstartproblem im heißen Sommer tatsächlich Dampfblasen Probleme waren.

Aber aktuell glaube ich nicht dass es ein Dampfblasenproblem ist.

So heiß war es bisher noch nicht und die Leitung ist jetzt auch optimiert.

Naja, ich werde sehen - oder auch nicht 😊

Viele Grüße

Post by “RoterBaron” of Apr 29th 2018, 3:15 pm

Hallo Carl,

ich habe eine 1mm Kupferdichtung zwischen Nadelventil und Deckel.
Das Nadelventil habe ich noch mal ausgebaut.
Es ist absolut beweglich. Da hackelt und klemmt nix im geringsten.
Das Gewinde ist top und frei von jeglicher augenscheinlicher Oxidation.

Es steht eine 2 auf dem Ventil, was vermutlich für 2mm steht.
Und das ist auch korrekt für den PAITA 32 auf einem Ponton 220s wenn ich die richtige Doku habe.

Wenn dann müsste das Niveau ja zu tief sein.
Ich kann mal versuchen die Kupferdichtung rauszunehmen.

Aber ich glaube ich muss mal die Fördermenge der Pumpe prüfen, wenn die Kammern mal wieder leer sind und ich diesen ominösen Zustand habe.

Viele Grüße
Michael

Post by “carling” of Apr 29th 2018, 8:47 pm

Hallo Michael,
Schwimmernadelventil 2 wäre richtig.. Schwimmengewicht muss 7,3 gr. sein ,
Kunststoffschwimmer.

Ich habe die Schwimmernadelventile immer so getestet, dass ich sie über Kopf gehalten habe und mindestens 20x mit dem Finger getippt habe, und sie müssen jedes Mal leicht herunter kommen. Ansonsten habe ich sie ersetzt. Mir ist aufgefallen, dass sich die jetzt gelieferten S-Ventile etwas von den früheren unterscheiden, daher sind auch die Unterlagscheiben anders hinsichtlich Materialstärke. Am besten Du bestellst neue, da werden die passenden Dichtungsringe mitgeliefert. Der Dichtring darf kein Spiel haben.

Kann es sein, dass Du beim Zusammenbau der Vergaser die Starterdrehschieber um 180 Grad verdreht eingebaut hast?

Und was passiert, wenn Du den Choke ziehst, bevor der Motor abstirbt?

Eine weitere Fehlerquelle könnte ein verstopftes Einspritzröhrchen sein.

mfg
Carl

Post by “RoterBaron” of Apr 29th 2018, 10:07 pm

Hallo Carl,

Wenn der Motor kalt ist verhält sich die Startervorrichtung so wie sie soll.
Der Motor springt an wenn sie gezogen ist.
Der Motor dreht hoch wenn ich ziehe und runter wenn ich sie reinschiebe.

Ich hatte schon versucht den Choke zu ziehen, wenn der Motor ausgeht.
Aber das geht dann so schnell, da passiert nix mehr.
Der Vergaser ist ja leer.

Die Nadelventile sind extrem leichtgängig.
Da hängt nix. Geschnippt habe ich aber noch nicht.

Das Ventil liegt satt auf dem Kupferring auf. ich ziehe sie mit ner Nuss handfest an.

Die Nadel ist ca. 4mm lang wenn sie drin ist und ca. 8mm wenn sie nach unten hängt.
Jeweils mit Meßschieber gemessen, so dass der Meßschieber gerade so die Kugel berührt.

Schwimmergewicht ist laut Blechprägung 7,3 Gramm.

Wo bestellst du die Nadelventile? Bei Niemöller?

Morgen werde ich mal wieder ne Probefahrt wagen.
Mal sehen ob das durchblasen der Leitung was gebracht hat.

Vielen Dank und viele Grüße
Michael

Post by "carling" of Apr 29th 2018, 10:41 pm

ja, bei Niemöller.

Ist Deine Motorvorwärmung freigängig ?

Benzinhahnleitungen richtig angeschlossen?

Stimmen Bördelung von Benzinhahn und Tankleitungen überein?

Benzinhahn geöffnet?

Welche Deckeldichtung wurde verwendet, 190er oder 220S ?

Vor dem Durchblasen der Leitung Tankdeckel öffnen

mfg

Carl

Post by "RoterBaron" of Apr 29th 2018, 10:59 pm

Hallo Carl

den Hahn habe ich später gewechselt.

Da hatte ich Probleme schon.

Deckeldichtung ist vom 220er.

Der Tankdeckel ist seitdem die ganze Zeit offen, damit ich das Unterdruckproblem mit dem Tank ausschließen kann.

Grüße Michael

Post by "RoterBaron" of Apr 30th 2018, 9:37 am

Hallo,

ich denke ich komme der Sache auf den Grund.

Es muss wohl dreifach Pech gewesen sein.

Historie:

Vergaser überholt und eingebaut.

Danach 2 kurze Testfahrten ca. 5km.

Alles Top!

Dann erste größere Testfahrt -> bei km 20 geht der Motor wegen Springmangel aus.

Danach nur noch Fahrten von 400-500 m möglich. Karre wird immer wegen Springmangel abgewürgt.

Beide Schwimmerkammer der Vergaser furztrocken.

Was denkt sich da der Hinterhofschauber?

Was hast du denn da wieder mit den Vergasern rumgemurkst.

Nach vielen rumrätseln die Pierburg Benzinpumpe gegen eine DVG Hebelpumpe ausgetauscht.

Und? Gleiches Verhalten 😞

Was denkt sich da der Hobbygaragenmurkser?

Na die Pumpe kann`s ja nicht sein.

Mit den Hebel lässt sich ja auch phantastisch Sprit pumpen.

Der Sprint sprudelt nur so wenn ich den richtigen Nockenstand für die Pumpe erwische und manuell pumpe.

Also wollte ich heute die Fördermenge der Pumpe messen.
Gemäß Handbuch 35-40 l/h bei 2500 U/min der Nockenwelle = 5000 U/min Kurbelwelle.

Also sollte ich, bei der Annahme dass der Anlasser die Kurbelwelle mit ca. 300 U/min dreht (kann das jemand bestätigen) und gemäß der Rechnung

$300/5000 * 35l/h / 60s / 2 = 0,0175 l/30 s$ bekommen.

Kam mir wenig vor, aber na gut.

Also Spritleitung hinter der Pumpe in Flasche hängen, Zündspule abziehen und 30 Sekunden orgeln.

Was messe ich?

0 ml. In Worten Null Milliliter.

Hilft zwar Sprit sparen, aber ist dann doch zu wenig, korrekt :)?

Also trotz Pumpentausch ein Pumpenproblem oder (oh nein, bitte nicht) ein Nockenproblem.

Wie auch immer, die Vergaser schließe ich bis auf Weiteres aus 😊
Hätte mich auch gewundert. Ich und etwas falsch machen, hah (hüstel).

Ich werde berichten.

Vielen Dank für Eure Tipps
und ich wünsche Euch immer ca. 20ml/30 Sekunden für Eure Pontons.

Schönen Brückentag
Michael

Post by “MarcS” of Apr 30th 2018, 9:56 am

Ich bleibe dabei:
Die Pumpe benötigt einen längeren Stößel (wenn das Konstrukt so ist wie es Pierburg bei BMW und VW verwendet hat).
Dieser Stößel ist übrigens aus gehärtetem Material (sonst würde er schnell kürzer werden ...).

Post by “RoterBaron” of Apr 30th 2018, 10:27 am

Hallo Marc,

ja, kann sein dass Du Recht hast.

Der Stößel ist nigel Nagel neu (bei Niemöller für den 220S besorgt) und das von mir gemessene Spiel zwischen Stößel und Nocke betrug 0,5mm.
Wie geschrieben ist mir bei dem Maß so wie ich gemessen habe aber tatsächlich nicht ganz wohl.

Das Spiel soll laut Handbuch 0,4 - 0,5 mm betragen.
Von daher sollte es also passen.

Den Pierburg Stößel kann man da nicht verbauen
Der Mechanismus am Stößel der Pierburg ist auch ganz anders (siehe Bild).

Die Pierburg wird direkt am Motorblock angeflanscht.

Wo wurde die eigentlich verbaut?
Hat die Heckflosse die Pierburg bekommen?

Viele Grüße
Michael

Post by "RoterBaron" of Apr 30th 2018, 3:14 pm

Hallo,

ich habe die Pumpe noch mal ausgebaut.
Der Stößel ist 48,2 mm lang.

Sollte jemand ein Vergleichstück haben, wäre es nett mit die Länge zu sagen.

Bei Niemöller gibt es keinen anderen Stößel.
Im EPC auch nicht.

Sind das ganz normale Pass-Stifte?
Wenn ja, welche Passung hat der Stößel?
Evtl. 8m6 oder eher 8h7?

Viele Grüße
Michael

Post by “HaWa” of Apr 30th 2018, 7:40 pm

Hallo Michael,
Die funzt aber nur mit Isolierflansch.
Gruß HaWA

Post by “RoterBaron” of Apr 30th 2018, 8:13 pm

Hallo HaWa,

Ja, ist alles verbaut

Pumpe, Dichtung, Isoflansch, Dichtung, Winkelflasche, Dichtung.

Ohne Isoflansch lässt sie sich gar nicht montieren, da der Pumpenhebel nicht in den Winkelflasch passen würde.

Vielen Dank
Michael

Post by “RoterBaron” of Apr 30th 2018, 8:16 pm

Ah, sorry du meintest die Pierburg.

Ja, der war auch drauf.

Hatte ich nur für das Bild runter, damit man den Stößelmechanismus besser sieht.

Grüße

Michael

Post by "aekwi" of Apr 30th 2018, 9:47 pm

Servus,

unser Ponton hatte das gleiche Problem.

Richtung Tank kann man locker durchpusten.

Aber wenn er ansaugen soll... dann hakt es weil die kleinen schwarzen Partikel unten die Ansaugung zugesetzt haben.

Sobald man vorne rein gepustet hat, lief er wieder top. Je länger er lief, desto weniger Sprit hat er bekommen, bis es schließlich alle war.

Viele Grüße

Simon

Post by "RoterBaron" of May 1st 2018, 9:08 am

Hallo Simon

vielen Dank für Info.

Wie habt ihr das Problem gelöst?

Den Tank gespült?

Ich habe vor zwei Tagen versucht die Ablassschraube des Tanks zu öffnen.
Ist bei mir ein 14er Inbus.

Wie geht die auf - mit roher Gewalt?
Die ist bei mir zugeknallt als wäre ein Berserker am Werk gewesen.

Oder ist das ein Linksgewinde?

Viele Grüße
Michael

Post by "Bayernbenz" of May 1st 2018, 9:15 am

Servus Michael,

Mal eine Frage, wie ist der Zustand Deiner neu eingebauten Pumpe mit Handhebel? gebraucht, überholt?
Bzw. ist die Membrane neu oder alt?
Wenn nicht gewiss, würde ich erst die Pumpe mal überholen, zerlegen.

Der notwendige Stößelhub der eine Wirkung in der Pumpe erzeugen muss, ist ja durch den Hub der Nocke meßbar vorgegeben.
Dadurch läßt sich ja dann auch der notwendige Abstand wie weit der Stößel aus der Pumpe mit 0,4 - 0,5 mm Spiel rausstehen muss ermitteln,
wenn man einmal die Abstände Motorblock zu Nocke mit dem Tiefenmaß misst und aufschreibt bis man einmal mit der Nockenwelle 360° durch ist.

Ich glaube Deine Membrane ist schon ausgehärtet und dauerhaft verformt, dadurch sinkt die Pumpleistung.

(Mit dem Handhebel gehts noch, weil man da die Membrane weiterbewegt, über den Stößel durch den Motorantrieb reicht dann nicht mehr)

Ggf. ist auch noch in der Pumpe am Rückschlagventil was undicht, das zu wenig Förderdruck zu Stande kommt.

Viele Grüße
Herbert

Post by "MarcS" of May 1st 2018, 11:36 am

Hallo,

wegen dem Tank (und vorbehaltlich von Simon seiner Antwort):

Bei der Flosse ist das ein ganz "normal drehendes" Gewinde, jedoch musste zumindest ich bei meinem Wagen einen etwas längeren Hebel auf den Inbusschlüssel stecken ... , so ca. 1 m lang War bombenfest.

Und da sitzt dann bei der Flosse der oft diskutierte Tankfilter drunter, ein Einwegteil, welches gemäß Vorgabe (alle x.000 km) zu erneuern ist.

Wenn Dein Ponton da auch einen Filter drunter hat, ..., und der voller Dreck wäre, ggf. noch ab Werk, könnte es sein

Grüße
Marc

Post by "RoterBaron" of May 2nd 2018, 7:27 am

Hallo Herbert,

die Pumpe wurde überholt. Es sind auch neue Dichtungen und Membrane drin und diese liegen auch richtig rum (die Herzklappen).

Viele Grüße
Michael

Post by "aekwi" of May 2nd 2018, 12:24 pm

Servus Michael,

jou mit sanfter Gewalt geht die zu öffnen.

Gelöst hab ich es noch nicht ganz, der Tank kommt aber raus und wird gereinigt.

Dazu eine Schraube mit neuem "Sieb" rein, die den Dreck solange halbwegs abhält und der Vorfilter vor der Benzinpumpe, damit da kein Dreck durchgeht.

Viele Grüße
Simon

Post by "carling" of May 2nd 2018, 2:06 pm

Ja, die Imbusschraube am Tank sitzt meist bombenfest und man braucht zum Öffnen eigtl. einen Verlängerungshebel.

Man muss aber aufpassen, dass man dabei nicht aus dem Imbus abgleitet. Ich nehme daher nur eine kurze Verlängerung , bei der man gegenhalten kann und mit ein paar gezielten Hammerschlägen auf den Hebel bekommt man die Schraube auch auf.

Beim Überholen der Benzinpumpe sollen immer auch die kleinen Federn erneuert werden und der Rand der Öffnung innen muss penibel von Rostansatz befreit werden.

mfg
Carl

Post by "RoterBaron" of May 2nd 2018, 4:00 pm

Hallo,

Ich musste meine Gartenhängeschaukel zerlegen, damit ich ein entsprechend langes Rohr hatte.
Wer braucht schon eine Gartenhängeschaukel.

Mit ner 14er Inbus-Nuss, einem Gartenhängeschaukelfußrohr und einem Knack war sie dann auf 😊

Anbei meine Ausbeute aus meinem Tank.
Mühselig jahrelang gesammelt.
Heute raus geholt.

Der Filter sieht so schlecht nicht aus finde ich.

Da war nix verkleistert oder zu.

Das Pülverchen aus Rost und Lack ist jetzt in Summe, dafür dass es über den kompletten Tankboden.
verteilt war auch nicht so viel, oder?

Die Öffnungen der Leitungen waren so weit man das von unten sehen kann frei.

So richtig verstehen tue ich den Filter aber nicht.
Von oben tauchen einfach die beiden Benzinleitungen rein.
Die schweren Teilchen werden sicher von ihm von unten abgehalten.
Aber wenn der Tank mal zu einem Achtel oder so leer ist, kann doch da drin alles
rumschwappen und dann gehen doch auch Teilchen
über den Filterrand in die Benzinleitung.

Aber dafür ist dann wohl der zweite Filter am Hahn.

Viele Grüße
Michael

Post by "RoterBaron" of May 2nd 2018, 5:25 pm

Hallo,

so aktueller Stand:

Benzinleitung durchgeblasen (von vorne nach hinten)
Reserveleitung durchgeblasen (von vorne nach hinten)
Benzinfilter im Motorraum erneuert
Tank gespült und Filter im Tank gereinigt.
Drehzahl nochmal justiert auf 800 U/min.

Probefahrt von 1km gemacht - Hat durchgehalten.
Probefahrt von 2km gemacht - Auch durchgehalten
Probefahrt von 6km gemacht - Auch durchgehalten 😊

Hm!?
Sollte ich dem Frieden jetzt trauen?

Da bin ich ja mal gespannt.
Ich hoffe ich nerve Euch nicht wieder mit meinen Beiträgen.

Ich kauf mir jetzt einen 8m langen aufrollbaren Pfeifenputzer und lege den mal zur Prophylaxe in den Kofferraum.

Den schiebe ich das nächste mal durch den Tank in die Benzinleitung durch die Pumpe in den Vergaser durch den Motor und hinten wieder raus durch den Endtopf.

Damit sollte dann alles sauber sein.

In Heroldsbach gibt es eine Gebetsstätte.

In den 60ern soll da mal Maria erschienen sein.

Ich pilgere da jetzt mal hin und leihere 100 Rosenkränze runter 😊

Vielen Dank für Eure Tipps

Viele Grüße

Michael

Post by “winfried” of May 2nd 2018, 6:50 pm

Hallo Michael

Ich verfolge diesen Beitrag seit Wochen und Du hast mir schon leid getan. Ich dachte mir, die arme S., das muss der doch endlich hinbekommen und wieder fahren können.

Hochachtung vor Deiner Geduld und Glückwunsch. Ich drücke die Daumen, dass es das jetzt war.

Endlich kannst wieder fahren.

Post by “RoterBaron” of May 2nd 2018, 7:58 pm

Hallo Winfried,

vielen Dank 😊

Naja - so lernt man das Fahrzeug bis zur letzten Federscheibe kennen.

Und so kommt man rein in die Materie.

WHB anschauen, nachdenken, ausprobieren, scheitern, nächste Runde.

Aber ist schon verzwickte das Problem.

Die Pumpe ist ein Phänomen.

Manuell geht sie weil man die Membrane weiter bewegen kann, motorgetrieben nicht, weil der Hub vermutlich nicht langt.

Wie soll man da den Fehler finden 😊

Nur durch Tipps von denen die schon mal durch sind durch das Tal der Tränen 😊

Vielleicht bis Pfingsten.

Wenn ich es schaffe hinzukommen dann gebe ich da den Beitragshelfer vor Ort eins aus.

Grüße
Michael

Post by "MarcS" of May 2nd 2018, 8:29 pm

Hallo,

was mir gerade eingefallen ist:

Zumindest bei den VW- und BMW- (Pierburg-) Kraftstoffpumpen (aus den 60er Jahren) muss die

Membrane unter "Vorspannung" montiert, bzw. fest geschraubt werden (da die sonst relativ schnell reißen können / werden).

Ich weiß nicht, wie es bei der Ponton-Pumpe ist, ggf. liegt aber darin ein Teil der Ursache, jedoch im umgekehrten Sinn (zu wenig gespannt, zu geringe Pumpenleistung).

Nur so als Idee

Marc (der das Thema beim 2000 CA hatte, ist ein echt fieser Fehler, jedoch völlig logisch, wenn man es vorher wüsste).

Post by "RoterBaron" of May 2nd 2018, 8:51 pm

Hallo Marc,

ja, ist bei der DVG Pumpe genauso.

Gehäuseteile nur leicht verschrauben, Pumpenhebel betätigen und dann erst mit dieser Vorspannung die Gehäuseschrauben festziehen.

Viele Grüße
Michael

Post by "RoterBaron" of May 3rd 2018, 10:21 am

Möööööp,

stehen geblieben 😞

Selbes Problem.

Diesmal kam auch manuell gepumpt kein Sprit, per Anlasser auch nicht, beide Schwimmerkammern sind leer.

Beide Schwimbernadelventile waren offen und nicht oben hängen geblieben.

So langsam habe ich den Nocken, bzw. den Antrieb des Nocken in Verdacht.

Ich habe schon mal grob das WHB überflogen. Im Motorteil bin ich nicht fündig geworden oder habs übersehen.

In welchem Kapitel kann ich mir denn anschauen, wo und wie der verbaut ist?

Viele Grüße

Michael

Post by “HaWa” of May 3rd 2018, 12:18 pm

Hallo Michael,

Ölkreislauf/Pumpe da er an der Ölpumpenwelle sitzt (M180)

Gruß HaWA

Post by “RoterBaron” of May 3rd 2018, 12:50 pm

Hallo Hawa,

Danke, dann müsste es wohl die 5 im Anhang sein, korrekt?

Kann der Nocken sich manchmal drehen, manchmal nicht?
Ist der Nocken mit einem Stift befestigt?
D.h. wenn der gebrochen/durch wäre, sitzt der Nocken nur noch kraftschlüssig drauf?

Da dass wäre ja der Albtraum.

Da könnte ich mir folgende Szenarien vorstellen.
Der Motor ist kalt - Nocke hängt wegen Temperatur noch einigermaßen fest.
Nocke lässt sich manuell über Kurbewelle in UT-Punkte Bereich drehen.
Benzinpumpe kann demnach manuell Sprit fördern.

Motor ist heiß - der Nockensitz dehnt sich und die Nocke wird locker.
Sie dreht sich noch bis zum Stößel und bleibt in dieser Position, also fast OT-Punkt hängen, da sie die
Stößel-Federkraft nicht mehr überwinden kann.

Nocke lässt sich dann logischerweise auch manuell nicht weiterdrehen.
Wegen OT-Punkt Position fördert die Pumpe auch manuell keinen Sprit, bzw. fast nix.

Ist das plausibel?

Viele Grüße
Michael

Post by "Insulaner" of May 3rd 2018, 2:17 pm

Hallo Michael,

[Quote from RoterBaron](#)

Ist das plausibel?

kann sein aber eher nicht. Du hattest doch geschrieben daß sich zuletzt auch manuell kein Sprit pumpen ließ. Also:

1. Zuleitung verstopft
2. Pumpe defekt
3. Nockenhub stimmt nicht
4. Pumpe saugt Nebenluft an
5. Mangelnde Tankbelüftung

Kannst Du nicht mal provisorisch hinten am Tank und vor der Pumpe (und eventuell hinter der Pumpe) jeweils einen dieser kleinen durchsichtigen Spritfilter einbauen? Dann siehst Du wenigstens wo das Problem ist wenn der Motor stehenbleibt. Auch wurde die Tankbelüftung angesprochen. Hast Du das schon geprüft (obwohl er mal mit offenem Tankdeckel auch nicht angesprungen ist)?

Und Du wolltest die Fördermenge messen. Hast Du das gemacht?

Viele Grüße,
Hagen

p.s.: ich weiß daß Du Dein Auto original haben willst. Ich hatte vor Jahren mal mit meiner Spritpumpe auch ein Problem und habe dann einfach eine kleine elektrische Pumpe hinter den Tank gebaut. Dann konnte ich erst mal wieder fahren und eventuell ist das für Dich eine Möglichkeit wenigstens nach Hause zu kommen wenn das Auto liegen bleibt.

p.p.s: bin mir nicht ganz sicher wie die Handbetätigung funktioniert aber falls Deine Theorie wg. Nocken stimmt, kannst Du dann nicht die Handbetätigung drücken während der Anlasser läuft? Dann solltest Du die Nockenbewegungen doch fühlen können?

Post by "RoterBaron" of May 3rd 2018, 3:28 pm

Hallo Hagen,

die Fördermenge hatte ich versucht zu messen. Die Pumpe lieferte zu dem Zeitpunkt 0ml bei per Anlasser drehen.

Handpumpe ging aber, wenn ich die Nocke manuell auf UT gedreht hatte.

Wenn ich den Filter im Motorraum öffne ist immer Sprit drin.

Da ist nix verstopft in der Leitung, zumal diese jetzt auch schon mehrmals durchgeblasen wurde und der Tank gespült.

Bei der letzten längeren Fahrt sind durch beide Leitungen Sprit durchgelaufen.

Ich bin auf der normalen Leitung gefahren und habe auch mal umgeschaltet auf die Reserveleitung.

Beides ging 2-3 km ohne Probleme.

Pumpe defekt kann schon sein, hatte aber vorher die Pierburg drin.

Damit ist der Wagen auch stehen geblieben. Das macht mich stutzig.

Ja, man spürt die Membranbewegung wenn man den Hebel drückt.

Leider brauch ich dazu 2 Personen.

Das ging gestern leider nicht mehr.

Jetzt pumpt die Pumpe wieder per Anlasser.

Motor ist kalt.

Viele Grüße

Michael

Post by “Insulaner” of May 3rd 2018, 3:44 pm

Hallo Michael,

[Quote from RoterBaron](#)

Die Pumpe lieferte zu dem Zeitpunkt 0ml ...

Jetzt pumpt die Pumpe wieder per Anlasser. Motor ist kalt.

0ml scheint mir etwas zu wenig zu sein für einen M180...

Du hattest geschrieben daß Du nicht von Hand pumpen konntest als der Motor stehengeblieben ist. Du hast das so geschildert als ob der Nocken im OT stehengeblieben ist. Die Nocken die ich kenne bei denen die Befestigung versagt hat und die gegen Federkraft wirken müssen sind eigentlich alle gegen UT hängen geblieben. Kann das sein daß sich bei Erwärmung der Stößel verklemmt und dann in OT Stellung hängt?

Viele Grüße,
Hagen

Post by “RoterBaron” of May 3rd 2018, 4:02 pm

Hallo Hagen,

ja, 0ml ist wenig hilft aber ungemein Sprit sparen.

Das mit dem OT war eine Vermutung. Da stand ich am Straßenrand und hab die Leitung am Vergaser abgeschraubt.

Meine Annahme war, wenn der Stößel auf OT steht, sich die Membran auch per Hebel nicht ausreichend bewegen lässt,
wenn er gegen UT steht, sollte der Membran weg doch maximal per Hebel ausreizbar sein,
oder?

Mir würde auch einleichten, dass sich der Nocken noch bis kurz vor OT drehen würde.
Bis dahin muss er ja nur die Reibkraft zwischen Stößel und Nocken überwinden.
Wenns die Flanke hochgeht muss er zusätzlich gegen die Federkraft des Stößels andrücken.

Beim letzten Vorfall kam weder Sprit über den Hebel, noch über per Anlasser drehen.
Ich hatte auch den Eindurck das Drehen der Kurbelwelle hatte keinen Einfluss mehr.
Aber so langsam bilde ich mir schon alles ein.

Benzinfilter hatte Sprit.

Sprit ist sauber und es sind keine Rost- oder Farbreste auch nur Ansatzweise unten am
Filterfuss zu sehen.
Das ist alles blitzebblank.

Kann alles falsch sein. Ich versuche nur ein Bild zu finden,
dass die ganzen Verhaltensweisen erklärt. Im moment scheint mir der Nocken das plausibelste
zu sein.

Das werde ich mit einer zweiten Person hoffentlich rauskriegen.

Ich werde berichten.

Viele Grüße
Michael

Post by "Insulaner" of May 3rd 2018, 4:17 pm

Hallo Michael,

[Quote from RoterBaron](#)

Meine Annahme war, wenn der Stößel auf OT steht, sich die Membran auch per Hebel nicht ausreichend bewegen lässt, wenn er gegen UT steht, sollte der Membran weg doch maximal per Hebel ausreizbar sein, oder?

D.h. der Handhebel zieht die Membran vom Motor weg? Ist der Handhebel denn fest mit dem Stößel verbunden? Dann muß er sich ja bei Motorlauf ständig bewegen. Oder drückt der Stößel (lose) gegen die Membrane? Dann würde bei verklemmtem Stößel (immer in OT in dem Fall) die Handhebelbewegung ebenfalls eingeschränkt sein.

Viele Grüße,
Hagen

Post by "Uli aus S" of May 3rd 2018, 4:33 pm

Hi Michael,

Um Tank und Zuleitung auszuschliessen, würde ich einen der bei mir immer im Weg liegenden Ersatzkanister opfern in den Motor von dort mit Sprit versorgen. Wenn die Probleme bei einer längeren Probefahrt immer noch auftauchen, sind es die beiden schon mal nicht.

Gruß Uli aus S

Post by "Bayernbenz" of May 3rd 2018, 6:53 pm

Servus Michael,

tut mir leid, dass Du da so ein Geschiss hast.

Soweit hatte ich das noch nie zerlegt, aber hab mir das in den einschlägigen Unterlagen

angeschaut.

Wenn Deine Pumpe in Ordnung ist, was ich mittlerweile auch glaube. Dann liegst Du mit dem lockeren Nocken wahrscheinlich richtig.

So wie ich das sehe aus Unterlagen heraus, treibt die Steuerung eine Zwischenwelle an, welche nach oben über eine Klaue die Verteilerwelle antreibt.

Nach unten wird ebenfalls über eine Klaue die Antriebswelle der Ölpumpe angetrieben.

Auf der Antriebswelle der Ölpumpe ist der Nocken aufgedrückt.

Es steht geschrieben: Falls eine neue Antriebswelle (Ölpumpe) eingebaut wurde, ist der Nocken nach dem Aufpressen mittels einem 4er Spannstift auf der Welle zu verstemmen, hierzu ein Loch in die Welle bohren.

Heißt für mich. Wenn jemand mal dies gemacht hat ohne den Nocken zu verstemmen, kann der Nocken locker werden, und dreht sich vielleicht nicht mehr mit.

Oder das wurde mal zerlegt und wieder montiert, der Nocken war nicht fest genug auf der Welle und der Spannstift wurde dann Jahre später mal abgescheert. Der Nocken dreht sich jetzt nur noch sporadisch mit. Drumm gehts am Anfang und dann bei kurzer Fahrt nicht mehr.

Würde bedeuten Du mußt die Ölpumpe ausbauen und das kontrollieren.

Würde auch dafür sprechen, das es bei der alten nicht originalen Pumpe schon die Probleme gab.

Hoffe dieser Gedanke hilft Dir weiter.

Deine Annahme ist richtig wenn der Nocke auf OT steht geht die Handpumpe nicht mehr, da die Membran bereits durch den Stößel Richtung Motor ausgelenkt wurde, und der Handhebel dann wirkungslos ist. Steht mit anderen Worten auch so in der Bedienungsanleitung z.B. bei der Flosse. Das ist gleich aufgebaut, denke ich.

Grüße

Herbert

Post by "300SEL/6.3" of May 3rd 2018, 8:19 pm

Ich hatte ein ähnliches Problem bei einem 190SL. Dort war es ebenfalls ein gelockerter Exzenter auf der Antriebswelle.

Post by "RoterBaron" of May 3rd 2018, 8:28 pm

Hallo,

heute hatte ich wieder eine Assistentin.

Blond, 175 groß, 65kg, weibliche Figur, ääh, falsches Forum... 😊

Was ich eigentlich sagen wollte, der Nocken dreht sich, Pumpe pumpt nicht.

Phewww, einen losen Nocken mag ich zwar in der Suppe, aber an der Benzinpumpe hätte mir selbiger die Suppe echt versalzen.

Ich habe heute per Schlauch Benzin aus dem Tank durch den Benzinhahn gesaugt. Geht relativ schwer, hätte ich so nicht erwartet. Tankdeckel war auf dabei. Ich hatte erwartet, dass das Benzin nahezu von alleine fließt, aber da braucht`s echt Pumpleistung.

Ich konnte auch in die andere Richtung in den Zulauf der Pumpe durch die Pumpe durchblasen. Ging relativ leicht.

Wenn ich am Zulauf von der Pumpe gesaugt habe, hat sich ein Vakuum gebildet.

Zumindest das Zulaufventil der Pumpe scheint dicht zu sein.

Jetzt bin ich wieder bei der Theorie, dass ich tatsächlich 2 Pumpen habe, deren Pumpleistung zu gering ist. Unwahrscheinlich, aber nix ist unmöglich.

Also mal ne funktionierende Pumpe leihen oder Pumpe wieder auf machen.

Weitere Logbuch Einträge werden folgen.

Viele Grüße
Michael

Post by “RoterBaron” of May 3rd 2018, 8:50 pm

Sorry,

ich habe Eure Beiträge erst jetzt gesehen. Wahrscheinlich war meine Browserseite nicht aktuell.

[herbert:](#)

Ja genau, dass hat mich zur Annahme geführt, dass der Nocken evtl. manchmal dreht, manchmal nicht.

Ich habe mir den Stift heute bei Niemöller als Bildchen angesehen.

So ein Bild kann natürlich täuschen, aber so richtig massiv wirkt das Ding nicht auf mich.

Eher fragil.

Der Nocken dreht jetzt aber, deutlich zu spüren am Handhebel, wenn ich ihn drücke und der Anlasser dreht.

Ich würde so aus dem Gefühl raus sagen ca. 2-3 mal in der Sekunde kommt er am Stößel vorbei.

Damit ist die Theorie dahin - zum Glück 😊

Also neue Theorie suchen 😊

[Uli aus S:](#)

Ja, ich habe jetzt ne Möglichkeit gefunden die Pumpe mit Spritz aus einem anderen "Tank" zu versorgen.

Wenn man so ein Anfänger ist wie ich, hat man nicht immer gleich den richtigen Stutzen parat oder kommt nicht gleich auf die Lösung.

Vielen Dank

@Hagen

Der Stößel drückt gegen einen Hebel und der Hebel zieht die Membran weg (Saugphase)

Danach zieht eine Feder den Hebel wieder zurück und schiebt den Stößel wieder Richtung Nocken (Pumpphase)

Wenn der Nocken auf OT steht und da bleibt, kann der manuelle Hebel, der nicht mit dem Stößel direkt in Verbindung steht, nicht arbeiten.

Viele Grüße

Michael

Post by "HaWa" of May 3rd 2018, 8:57 pm

Hallo Michael,

Wenn du den Wagen hinten aufbockst sollte der Kraftstoff eher durch die Schwerkraft nach vorne Laufen. (Wenn die Saugleitung an der Pumpe ab ist)

Gruß HaWA

Post by "carling" of May 4th 2018, 12:32 pm

Hallo Michael,

nach alldem bin ich nunmehr der Meinung, dass Du entweder die Benzinpumpe falsch zusammen gebaut hast oder aber Dein System Luft zieht. Das kann auch an einer defekten Gummidichtung (Ring) unten am Deckel des Vorfilters liegen.

Versuche doch mal mit einem durchsichtigen Schlauch, der kurzfristig benzinfest ist, eine Verbindung von der Tankleitung direkt zur Pumpe herzustellen, d.h. Benzinhahn und Vorfilter umgehen. Dann vorpumpen mit Handhebel, fahren , und wenn er ausgeht, nachsehen, ob Luft in der durchsichtigen Leitung ist.

Ich habe ausgebaute Ölpumpen und auch irgendwo einen Benzinpumpenstößel liegen und werde mal nachmessen, dass kann ich aber kurzfristig nicht zusagen.

mfg

Carl

Post by "RoterBaron" of May 4th 2018, 12:56 pm

Hallo Carl,

vielen Dank, eilt ja nicht.

Ich werde heute die Pumpe nochmal aufmachen.

Das mit dem Schlauch hatte ich versucht.

Der ist aber beim Pumpen kollabiert, sprich er widersteht dem Unterdruck nicht.

Muss schauen, dass ich einen stabileren finde.

Wie man's macht, macht man's verkehrt 😊

Grüße

Michael

Post by "Insulaner" of May 4th 2018, 1:43 pm

Hallo Michael,

[Quote from RoterBaron](#)

Der Stößel drückt gegen einen Hebel und der Hebel zieht die Membran weg (Saugphase) Danach zieht eine Feder den Hebel wieder zurück und schiebt den Stößel wieder Richtung Nocken (Pumpphase)

ist das so richtig? Sollte der Nocken nicht die Pumpphase (Pumpe -> Vergaser) machen und die Feder die Saugphase (Tank -> Pumpe) vom Tank?

Als Schlauch nehme ich gewebeverstärkten Druckluftschlauch (z.B. zum Tank absaugen). Ist relativ steif und kann auch etwas Unterdruck.

Viele Grüße,
Hagen

Post by "RoterBaron" of May 4th 2018, 3:42 pm

Hallo Hagen,

meine Beschreibung ist korrekt, so wie ich die Pumpe verstehe.

Stößel drückt auf Hebel. Hebel hebt Membran. Pumpphase.
Deshalb lässt sich manuell auch nur optimal pumpen, wenn der Nocken auf UT steht.

Grüße
Michael

Post by "RoterBaron" of May 4th 2018, 6:58 pm

Hallo Carl,

ich denke die Pumpe ist richtig verbaut.

Klappen sitzen richtig rum. Gummiseite der Klappen von den Federn weg.
Die Membrane schauen gut aus. Gummidichtung im Dom auch.
Ich spanne jetzt die dreilagige Membran nochmal kräftig vor und ziehe noch mal alle Schrauben fest.

Grüße
Michael

Post by "RoterBaron" of May 5th 2018, 12:12 pm

Hallo,

so, Pumpe wieder montiert.

Manuell hat sie gefördert.
Also habe ich solange manuell gepumpt, bis am Vergaser nichts mehr zu hören war.
Das Nadelventil sollte dann zugemacht haben und die Schwimmerkammer voll sein.

Gestartet und sprang an.
20 Minuten Leerlauf kein Problem.
Eine kurze Runde von ca. 1km hat er auch durchgehalten.
Ausgemacht und?

Ich werde jetzt glaube ich verrückt.
Jetzt springt er heiß (ca. 80-90 Grad Wassertemperatur) nicht mehr an.

Was ich beobachte:
Wechsle ich in dem Zustand auf kalte Zündkerzen, startet er wieder.

Ich mache dazu aber einen anderen Beitrag auf.

Jetzt werden meine ganzen Sünden im Leben auf einmal bestraft.

Viele Grüße
Michael

Post by "RoterBaron" of May 5th 2018, 2:06 pm

Hallo,

wieder eine Ausfahrt hinter mir.
Uuuuuuuuuuuund?

Mööööp!

Vergaser leer.

Dsefixhallelujascheißglumbverreggds 😊

Post by “Uli aus S” of May 5th 2018, 2:18 pm

Du bist ja leider Originalitätsfreak. Ich hätte die Faxen schon längst dicke und eine elektrische Benzinpumpe eingebaut. Es gibt welche mit Druckschalter, die keinen Rücklauf benötigen. Auf original kannst du ja im Winter zurückrüsten und somit wenigstens die Saison retten. Gruß Uli aus S auf die Rückkehr der besten Ehefrau von Mani- und Pediküre wartend, mit Singha Beer auf der Khoasan Road und von Straßenhändlern dauernd beim schreiben gestört. 😊

Post by “winfried” of May 5th 2018, 2:23 pm

Hi Michael

ich stimme Uli zu, aber Dein Bayerisch ist schon beeindruckend

Post by “Stark” of May 5th 2018, 2:47 pm

[Quote from RoterBaron](#)

Ich habe heute per Schlauch Benzin aus dem Tank durch den Benzinhahn gesaugt. Geht relativ schwer, hätte ich so nicht erwartet. Tankdeckel war auf dabei. Ich hatte erwartet, dass das Benzin nahezu von alleine fließt, aber da braucht`s echt

Pumpleistung.

Ich konnte auch in die andere Richtung in den Zulauf der Pumpe durch die Pumpe durchblasen.

Ging relativ leicht.

Hallo Michael,

wir glauben, daß die Benzinzufuhr irgendwo verstopft ist.

Da muß irgend etwas beim Ansugen dicht machen.

Du kannst relativ leicht in den Tank pusten, aber nur schwer ansugen.

Nehm doch einfach mal einen Benzinkanister in den Du die Vor- und Rücklaufleitung direkt an die Pumpe anschließt.

Im Stand kannst Du doch auch mal verschiedenen Drehzahlen laufen lassen und sehen ob er länger als 15 Minuten läuft und wie er warm anspringt.

Viele Grüße

Sacha