W116 280S, Vergaser 4A1 ersetzen gegen...

Post by “zwoachtzig” of Aug 24th 2019, 7:25 pm

Hallo zusammen,

traurig, wahr, und sicher keine Seltenheit: Mein 4A1 Vergaser ist dermaßen krumm, dass er sich nicht mehr sauber einstellen lässt, bzw, die Klappen alle richtig laufen.

Das Problem ist auch bei den Opelanern und auch BMW bekannt, dass durch zu festes anziehen der Befestigungsschrauben und auch der LuFi Flügelmuttern das Dingen Schaden nehmen kann.

Nun gibts ja leider keine Ersatzteile mehr (ausser Dichtsätze) in neu für den Gaser, und die gebrauchten, welche angeboten werden, haben mit hoher Wahrscheinlichkeit auch ein ähnliches Problem.

Die meisten die angeboten werden, klemmen schon auf dem Bild und werden als "Gelaufen bis zum Schluss" beschrieben. Ja, aber wie...

Geäussert hat sich das Ganze von Anbeginn, seit ich den Stern habe, in schlechtem Leerlauf und Anfahrfehlern. D.h. die Fuhre geht aus, wenn man nur ein µ zu viel Gas gibt von der Ampel weg zB.

Besonders an Steigungen im Stadtverkehr vor Ampeln, macht das keinen Spaß. Dazu kommt noch ein nicht einstellbarer CO Wert, der darin resultiert, dass jeder hinter dir VIEL Abstand hält, um nicht langsam im Dämmerschlaf wegzunickern und ungebremst in eine Wandergruppe zu dünen.

Ich bin nach Rechereche in diesem komischen Internet (wird sich nicht durchsetzen, da liegt kein Segen drauf!) auf ein Conversion Kit von Weber Redline gestoßen:

http://www.redlineweber.com/carb-kits/auto/mercedes-benz/

Kostet je nach Anbieter zwischen 550 und 580 USD + Nebenkosten. Schön ist, dass der Original Luftfilter weiterverwendet werden kann. Ob das Kit auch für die DE Version funktioniert, müsste ich noch erfragen. Kann ja sein das es da Unterschiede zur US Variante des 280S gibt. Ich finde

das Kit recht ansprechend...

Es gibt auch EFI Conversion Kits, aber das wäre mir dann doch ne Spur zu viel des Guten.

Hat jemand Erfahrung mit Vergaserumbauten, am Ende noch sogar mit dem Kit aus dem Link oben?

Vergaserdienste gibt es auch viele, weiss ich. Aber hat da vielleicht jemand eine SICHERE Quelle, die sich dem Gaser annehmen kann?

So ist das jedenfalls kein Zustand...

Danke!

Viele Grüße,

Heinz

Post by “Obelix” of Aug 24th 2019, 9:10 pm

...Vergaser zerlegen, Dichtflächen planen, Klappen prüfen und einpassen, dann sollte er wieder laufen.

Ich habe bis jetzt nur einen einzigen 4A1 wirklich austauschen müssen, alle anderen wurden wieder. Und wenn doch, gibt's genug gebraucht zu kaufen

als Teileträger.

Diese Umbau-Kits sind nach amerikanischen Vorstellungen funktionsfähig, was nicht bedeutet. daß das wirklich funktioniert wie man es sich vorstellt.

Es ist nicht so einfach, einfach mal einen anderen Vergaser einzubauen und zu erwarten daß die Fuhre dann problemlos fährt !

Davon würde ich weit weit Abstand nehmen und lieber meinen original Vergaser reparieren.

Gruß

Christian

Post by “Matthias Vogt” of Aug 25th 2019, 1:34 pm

Hallo Heinz,

wie von Christian bereits erwähnt: den aktuellen einfach richten. Wichtig ist erst einmal, dass die Wellen der Luftklappen (das sind die oberen) in keiner Stellung hängen bleiben. Selbst verzogene lassen sich gut einstellen, solange die beiden Dichtungen der 3 Ebenen dichten und die Wellen sich einwandfrei drehen lassen.

Post by “zwoachtzig” of Aug 25th 2019, 6:14 pm

Hallo zusammen,

gibts denn eine lose Empfehlung, wer da als potentieller Instandsetzer was taugen könnte? Es bieten sich ja viele an, aber wer da wirklich was drauf hat?

Danke!

Beste Grüße,

Markus

Post by “Winkler W109” of Aug 25th 2019, 6:45 pm

Markus, guckst Du Floskeln? Dort stehz ja seit langem der Spezi für Vergaser....wüsste nicjt, dass er nicht mehr praktiziert. Das letzte Mal, dass ich ihn brauchte, ist allerdings schon gut 10 Jahre her. Evt. kann/wird es etwas dauern....aber Geduld ist ja unsere vornehmste Tugend.

Ich denke, es gibt auch noch mehr Spezis am/im Markt, aber warum in die Ferne schweifen...? Good luck!

BG OLIVER

Post by “Matthias Vogt” of Aug 25th 2019, 7:22 pm

Hallo Markus,

das 4A1-Buch von Mercedes besorgen und selbst Hand anlegen. Ist mit dem Buch dann alles kein Hexenwerk mehr und zahlt sich aus. Der 4A1 verliert dann auch seinen ihm vorauseilenden Schrecken.

Post by “Obelix” of Aug 25th 2019, 9:05 pm

...jup, eines meiner Lieblingsbücher !!

Hier schon mal zum reinschmöckern :

https://vdhflipbooks.de/books/...6-MOTOR-VERBRENNUNG/#1294

Gruß

Christian

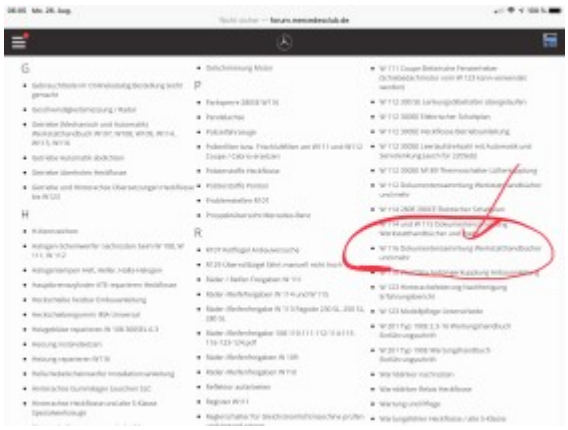
Post by “winfried” of Aug 26th 2019, 6:00 am

Hallo Matthias

Hallo Markus

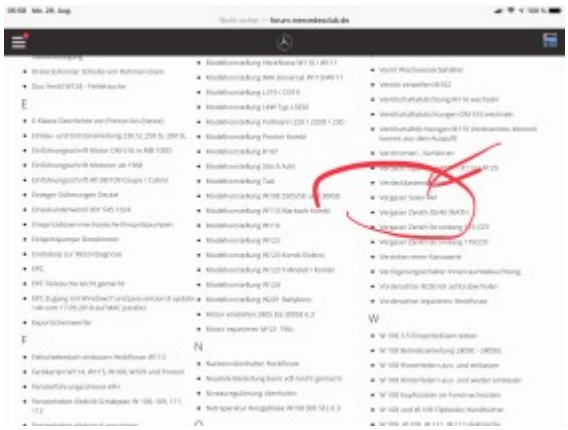
Wir haben doch alles (fast).

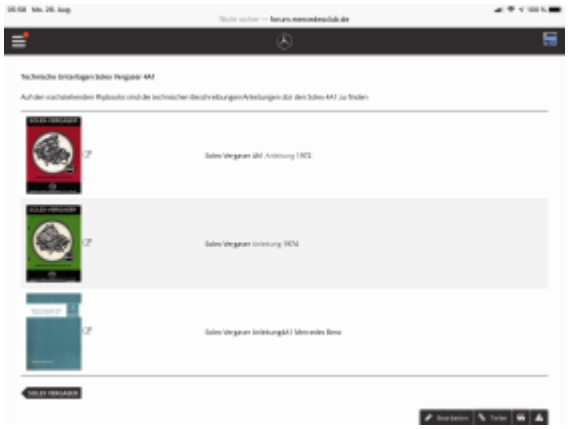
Der komplette 116 WHB Fundus ist archiviert.



W 116 Dokumentensammlung Werkstatthandbücher und mehr

und im Lexikon liegen auch dafür noch zusätzlich hilfreiche Dokumentationen





Post by “zwoachtzig” of Aug 26th 2019, 7:13 pm

Hallo zusammen,

Ich hab vor Gasern keine Ängste, aber leider keinen CO Tester und wollte mir auch nicht extra einen anschaffen.

Das Thema ist, und da kann man Schräubchen drehen so viel man will, dass das Vergaseroberteil komplett verzogen ist, weil irgendein Hirni in der Vergangenheit die Luftfilterflügelmuttern angezogen hat, bis es im Daumen und Zeigefinger knirschen musste. Die Papierdichtung kann dann nicht mehr vernünftig ihren Job machen, wofür es natürlich auch Abhilfe gibt: Großzügigste Verteilung von Hylomar, Dirko, Sikaflex oder ähnlichem Brambes zum Spaltausgleich wirds schon richten.

Die Klappen, bzw. deren Wellen sind dann eher lustlos unterwegs und bleiben am liebsten in der letzten Position. Mit Federkraft ist da nichts mehr zu wollen, schlimmer verzogen als die Jugend von heute!

Genau das hab ich bei meinem Gaser jetzt, und auch bei dem, den ich mir heute geborgt habe: Dichtmasseorgie hoch 10 und krumm wie ein Ringelschwanz.

Die Theorie ist nun, dass es auch in die andere Richtung gehen kann, was das verziehen angeht. D.h. im Detail, dass Oberteil wird ordentlichst erwärmt, also wirklich ORDENTLICH, damit der Widerling nicht reisst, kommt unter die Presse und wird dort auch abkühlen gelassen.

DANN, bildet lesen der oberen Links, die ich mir gerne reinziehe. Danke für die Verlinkung derer! Halte euch auf dem laufenden!

Viele Grüße,

Heinz

Post by “Obelix” of Aug 26th 2019, 9:04 pm

Moin,

das Drama beginnt meistens, wenn die Flügelmutter verschmissen wird und dann einen normale Mutter mit Werkzeug bis zum Ultimo angezogen wird.

Mit ein bisschen suchen sollte sich aber dennoch ein brauchbares Exemplar als Teilespender oder Ersatz finden lassen.

Gruß

Christian

Post by “Matthias Vogt” of Aug 26th 2019, 10:05 pm

Stimmt,

nicht umsonst ist die originale Flügelmutter aus Alu...da geht bei festerem Anzug sofort das Gewinde hopps.

Post by “zwoachtzig” of Sep 1st 2019, 7:14 pm

Erfolg! Der Vergaser wurde zurecht gedrückt und dichtet über die Papierdichung originär ab.

Nur damit kein falscher EIndruck entsteht: Ich hab das nicht selbst gemacht, sondern eine Werkstatt die sich WIRKLICH auskennt, nicht wie mein erster Griff ins Klo diesbezüglich.

Nachdem die Spritschleuder wieder fröhlich in den Motor ejakuliert, gab es aber immer noch das Problem mit dem unsteten Leerlauf.

Letzteres hat nach Analyse mit dem Oszi heraus gefunden, dass die NEUE Zündspule einen Hau hatte. Da wäre ich selbst in 100 Jahren nicht drauf gekommen, bzw. hätte Unmengen an Zeit & Geld investieren müssen um Teile zu tauschen, die am Ende doch nich defekt sind.

Hauptproblem war aber der Gaser, bzw das krumme Oberteil. Wenn man sieht, für was überholte Vergaser im Netz angeboten werden, bin ich echt noch günstig bei weg gekommen. Läuft sehr schön, so macht er mir jetzt Spaß. Ich hoffe auch noch länger.

Chapeau vor "meinem" Schrauber, auf das er noch lange für den Stern, der uns auch im dunklen leuchtet, tätig sein mag...