

M189 original Austauschaggregat nach 37.000km Lagerschaden?

Post by "jag_ev12" of Nov 28th 2019, 8:17 pm

Hallo Kollegen,

mein M189 ist ein original MB Austauschaggregat und hat nach Einbau ca. 37.000km gelaufen. Ich hatte mich entschieden den M189 trotz der wenigen Km zerlegen und überprüfen zu lassen. Der Motor hat immerhin die letzten 35 Jahre gestanden und nicht gelaufen.

Jetzt ist der M189 zerlegt und es hat sich herausgestellt dass da Lagerschäden sind (siehe Fotos) und auch leichte Riefen auf den Lagerzapfen. Wie das bei einem Original MB Austauschaggregat nach erst ca. 37.000km Laufleistung passieren kann - ist mir schmerzhaft. Sollte nicht hätten sein, aber ist nun mal so, egal da kann ich mit leben.

MB hat damals wie es aussieht schon die 1. Reparaturstufe der Lagerschalen eingebaut (Innendurchmesser 59,75mm), ob das bei einem Austauschaggregat normal ist - weiß ich auch nicht, kann aber sein.

Wir werden jetzt die Kurbelwellenzapfen erst mal polieren und sehen ob dann dieses Maß noch in den Toleranzen der o.g. 1. Reparaturstufe liegt. Wenn nicht dann wird die KW auf die nächstkleinere 2. Reparaturstufe (Innendurchmesser 59,50mm) abgeschliffen, poliert, neu gewuchtet und später mit den neuen Lagerschalen der Rep-Stufe 2 wieder eingebaut.

Ich denke den Motor zu zerlegen war schon die Richtige Entscheidung.

Mal schaun was jetzt noch so kommt.

Hat jemand von euch damit Erfahrungen.

Post by "Winkler W109" of Nov 28th 2019, 8:52 pm

Nun ja, waren nicht die TKM 60 schon die max. Laufleistung eines M189.....???



Da sprach schon damals Einiges gegen die Langlebigkeit dieses Aggregates, nicht zuletzt das schonende Warmfahren wurde wohl auch seltenst praktiziert.

Da ist M100 schon deutlich robuster, wenn auch nicht zwingend vollgasfest.

Anteil nehmende Grüße

Oliver

Post by “jag_ev12” of Nov 28th 2019, 9:07 pm

Hallo Oliver,

Maximale Laufleistung des M189 um die 60.000km das kann und will ich nicht glauben.

Klar bei nichtschonender Fahrweise kann das sicher passieren, da haben selbst manche heutige Motoren ein Problem.

Ist nicht mehr zu Ändern und auch jetzt egal, muss den M189 jetzt wieder auf Vordermann bringen, koste es was es wolle  dachte nur hier wäre jemand der diese Arbeiten beim M189 Motor oder auch beim M130 an der KW schon mal durchgezogen hat.

Danke für dein Mitgefühl 

Post by “HaWa” of Nov 28th 2019, 9:54 pm

Hallo Ulli,

das mit dem Lagern geht ganz schnell wenn beim Ölfilterwechsel / montage geschlampt wird.

Je nach Dichtring kann einer zu viel oder einer zu wenig den Filter ausser funktion setzen.

Gruß HaWA

Post by “300SEL/6.3” of Nov 28th 2019, 10:19 pm

Sieht weniger nach Verschleiß als nach durchgepumptem Schmutz aus. Wie sieht die Ölpumpe aus? Wenn die auch rechte Riefen hat weißt Du, woher der Schaden kommt.

Gruß Theo

Post by “jag_ev12” of Nov 28th 2019, 10:52 pm

HaWa,

Was da an Dichtungen unter dem Ölfilter waren da hat beim Ausbau wahrscheinlich keiner drauf geachtet, ich zumindest nicht. Aber das ist für die Zukunft gut zu wissen☐

Theo,

[Quote from 300SEL/6.3](#)

Sieht weniger nach Verschleiß als nach durchgepumptem Schmutz aus. Wie sieht die Ölpumpe aus? Wenn die auch rechte Riefen hat weißt Du, woher der Schaden kommt.

Gruß Theo

was meinst Du damit:

„Wenn die auch rechte Riefen hat.....“

Post by “jag_ev12” of Nov 28th 2019, 11:12 pm

Hingegen sehen alle Pleuellager absolut ok aus.

Ich denke dass es bei den Hauptlagern Verschleiß ist, wodurch auch immer verursacht, ob jetzt durch Trockenlaufen oder durch Schmutz oder wodurch auch immer.

Wir werden demnächst u.a. auch die Ölpumpe mal genau untersuchen.

Danke für eure Tipps.

Post by “ReinerE” of Nov 29th 2019, 12:37 am

Hallo Ulli,

in den 70er und 80er Jahren habe ich den M 189 viele zigtausend km gefahren und oft voll.

Ich hatte nie Probleme. Allerdings habe ich hohe Dauerdrehzahlen vermieden durch den Einbau eines

ZF 5 Gang Getriebes. Öfter nicht nur im täglichen Berufsverkehr auch von hier aus(Du weisst ja wo ich wohne) bis weit hinter Regensburg nur voll.

Man hört viel. Meist von Leuten, die selbst nie einen M189 über längere Zeit gefahren haben. Da ist die Rede von Problemen der Einspritzpumpe,Lager-und Kolbenschäden usw. Ich habe mir seinerzeit Reservemotoren hingestellt aber nie gebraucht. Ohne die Vorgeschichte des Motors zu kennen ist es schwierig die

Schadensursache einzustufen. Und, wer garantiert Dir die Laufleistung? Zudem hatte nach Einführung des

280SE der 300SE kein leichtes Leben. Ein Automatik 300er lief einem handgeschalteten 280 SE nicht mehr davon.

Zu hohen Dauerdrehzahlen.

Im Boot habe ich den Marineantrieb von BMW verbaut. Der Motor ist der M 30 mit 3,5 L und 218 PS.

Im PKW eingebaut in die Typen 635 und 735/745. Ich glaube, der Motor ist vielen bekannt.

Die Maschine leistet 218 PS bei 5200Umdr./min. In einer späteren Version 211 PS bei 5600 Umdr./min.

Die zulässige Dauerdrehzahl im Boot beträgt aber nur 4600 Umdr./min.

Soviel zum Respekt der Motorenbauer vor hohen Drehzahlen.

Drehzahl senkende Grüsse aus dem Froschland von

Reiner

Post by “jag_ev12” of Nov 29th 2019, 9:20 am

Hallo Reiner,

ich kann zum Fahrverhalten und zu bestimmten Schadensmustern von M189 Motoren grundsätzlich nichts sagen weil ich noch nie einen W112 mit M189 hatte. Ich denke dass man da nur was drüber sagen kann wenn man selber ein Fahrzeug mit diesem Motor besessen und auch im Alltag gefahren hat.

Ich habe ja auch noch einen zweiten M189 da stehen, ob ich Damen als Reserve halte, ich denke eher nicht.

Vielleicht entscheide ich mich ja doch noch mal für was drehzahlsenkendes, 5Gang ZF eher nicht aber vielleicht doch in Richtung Getrag 265 mit Schongang; denn da habe ich aus meiner Jaguarzeit noch ein überholtes da liegen. Sicher nicht zur TÜV Hauptuntersuchung geplant im Spätsommer 2020 - aber vielleicht mal danach.

Aber bitte jetzt keine Getrag Diskussionen☹☹

Post by “300SEL/6.3” of Nov 29th 2019, 10:05 am

Wenn die auch rechte ... meint: wenn die auch starke... (Dialekt eben, ist mir beim schreiben gar nicht aufgefallen)

Pleuellager haben oft gar nichts, zumindest am Deckel. Grade eben einen Motor aus nem 73er MGB gemacht, dort war's auch so. Dort hatte sich die Nockenwelle eingelaufen, und die Späne wurden mit dem Öl durch die Hauptlager transportiert. Pleuellager waren aber perfekt!

Post by "jag_ev12" of Nov 29th 2019, 10:17 am

Wie schon gesagt, wir werden die Ölpumpe mal in Augenschein nehmen.

Danke, in Sachen Dialekt wieder was dazu gelernt.

Post by "kristian b" of Nov 29th 2019, 10:42 am

Ein guter Freund von mir hat schon viele Borgward-LKW aufgebaut, oft den B2000. Beim letzten hatte er das erste Mal das Problem, das trotz sehr geringer Laufleistung der Öldruck schwächelte und sich die Hauptlager als defekt herausstellten.

Die Geschichte des Wagens: vor vielen Jahren in eine Scheune gestellt. Der Motor wurde „regelmäßig durchgedreht“. Letzteres findet man ja in jeder zweiten Scheunenfundgeschichte. Entweder sind die Autos angeblich hinter einem riesigen Strohballenlager vergessen wurden, oder angeblich trotz nichtbetreibens der Motor regelmäßig durchgedreht wurden.

In dieser Geschichte ist es aber (leider) glaubhaft. Der Eigentümer hat wohl zweimal im Jahr die Kurbel angesetzt und gedreht.

Mit der Folge, dass die Hauptlager ob der fehlenden hydrodynamischen Ölschmierung ihre Notlaufschicht hergeben durften...

Post by "Insulaner" of Nov 29th 2019, 10:50 am

Hallo Ulli,

bei hydrostatischen Gleitlagern ist meiner Meinung nach die Tragfähigkeit auch bei Längsriefen solange diese nicht am Rand sind und für Druckabfall sorgen immer noch gegeben.

Viele Grüße,

Hagen

.

Post by "Trompka" of Nov 29th 2019, 10:45 pm

Äh, ist Euch mal aufgefallen wie verrostet die Gegenwichte der Kurbelwelle sind? Ich mein, wenn die Welle auch Rost angesetzt hatte und durchgedreht wurde wundert mich da nix...

Ich bin mir sicher, dass man bei vernünftiger Fahrweise und guter Wartung auch mit nem M189 200.000 km fahren kann ohne ihn zu schonen...

Beim 220/8 hieß es auch immer der hält nicht. Meiner hat jetzt 280.000km und geschont wurde der bei mir nie...

Post by "jag_ev12" of Dec 1st 2019, 9:41 am

Euch allen einen schönen Adventssonntag☺☺

Ja auch der Rost und noch einiges mehr ist uns aufgefallen☺☺

Da werde ich jetzt wohl etwas mehr investieren als ursprünglich geplant, was soll's, im nächsten Jahr soll es ja wieder eine Rentenerhöhung geben.

Ich denke es war gut dass wir den M189 jetzt aufgemacht haben und nicht gezwungenermaßen nach der Restauration und dann vielleicht schon nach der ersten Ausfahrt.

Wir werden in der übernächsten Woche eine Liste mit den erforderlichen Neuteilen zusammenstellen, mal schauen was der Freundliche an der MB Theke da alles noch so im Lager hat, hoffe das der da noch gut sortiert ist.

Post by “winfried” of Dec 1st 2019, 2:54 pm

[Quote from jag_ev12](#)

Euch allen einen schönen Adventssonntag☺☺

Ja auch der Rost und noch einiges mehr ist uns aufgefallen☺☺

Da werde ich jetzt wohl etwas mehr investieren als ursprünglich geplant, was soll´s, im nächsten Jahr soll es ja wieder eine Rentenerhöhung geben.

Jetzt weisst Du auch warum ich vieles selbst mache, ich muss nämlich noch ein bisschen auf die Rente warten

Post by “jag_ev12” of Dec 1st 2019, 2:54 pm

Danke noch mal für eure Anmerkungen.