

Motor fest?

Post by "Gerdw108" of Dec 25th 2019, 1:56 pm

Wenn der Motor fest sitzt nach langer Zeit würde der Anlasser dann trotzdem drehen?
Oder kann es ein Zeichen sein wenn der Anlasser sich nicht dreht das der Motor fest sitzt?

Post by "Herrmann" of Dec 25th 2019, 2:48 pm

Hallo ,

ich würde den Motor erst mal von Hand drehen, denke 27 er Nuss und Ratsche.

Als nächstes Batterie und Anlasser überprüfen.

Grüße Cheffe von Herrmann Gerd

Post by "Gerdw108" of Dec 25th 2019, 3:01 pm

Habe dieses Werkzeug gerade nicht da, deshalb die Frage würde der Anlasser drehen wenn der Motor fest sitzt?

Post by "Nichtschwimmer" of Dec 25th 2019, 3:27 pm

Hallo,

würde er nicht. Im Sinne der Forums-Netiquette wären ein Hallo, Moin, Grüße mit Namen etc. angebracht.

Grüße Udo

Post by “Gerdw108” of Dec 25th 2019, 4:48 pm

Hallo Udo 😊

Sorry war eben nur mal schnell zwischendurch rein .

Hört sich nicht gut an denn wenn ich Pech habe ist es dann nicht nur der Anlasser sondern der Motor fest.

Danke für die Infos und viele Grüsse

Gerd

Post by “Nichtschwimmer” of Dec 25th 2019, 6:14 pm

Hallo,

wenn du einen Schalter hast, kannst du versuchen ihn im 4. Gang zu schieben. Wenn Bremsen und Motor nicht fest sind, sollte das gelingen.

Grüße Udo

Post by “RainerP” of Dec 25th 2019, 6:16 pm

Hallo Gerd,

Von einigen Monaten Standzeit geht noch kein Motor fest. Kerzen raus und von Hand durchdrehen wäre auch meine Empfehlung.

Was macht den der Anlasser und Batterie ausser nicht zu drehen?

Grüsse,

Rainer

Post by “Gerdw108” of Dec 25th 2019, 6:37 pm

Hallo Udo und Rainer

Es ist ein Automatic und er steht jetzt 26 Jahre

Es gibt in der Nähe jemanden der solche Autos restauriert und den habe ich jetzt gebeten sich das ganze mal anzusehen.

Danke Fuer eure Antworten

Liebe Gruesse und noch ein schoenes Fest

Gerd

Post by “Gerdw108” of Dec 25th 2019, 6:38 pm

[Rainer](#)

Die Batterie ist neu und voll und der Anlasser klackt nur

Post by “nordhorst” of Dec 25th 2019, 8:14 pm

Moin,

das ist SA 356 „Selbstschutzvorrichtung Motor“, die das womöglich unsachgemäße Starten nach über 2 Dekaden Standzeit verhindern soll.

Deaktiviert sich normalerweise selbsttätig, sobald Diesel o.ä. schmierende Rostlöser in die Zylinder geträufelt, und 24h später manuelle Durchdrehversuche (am Motor; bei Nichtbeachtung eher beim Besitzer festzustellen) vorgenommen werden. Das Wechseln des Motoröles gibt dann die Stromzufuhr zum Anlasser wieder frei. 😊

Wenn dies bereits erfolgte, ist tatsächlich entweder der Anlasser oder der Motor (zu) fest.

Magnetschalter des Anlassers klebt ja auch gerne mal, aber wenn mans tatsächlich klacken hört, scheint der noch gängig zu sein. Aus gleichem Grund würde ich auch den Anlass-Sperrschalter ausschließen. Wenn der nämlich „in Gang-Position“ klebt, geht auch nix, aber dann dürfte es halt auch nicht klacken, wenn ich mich recht entsinne.

Viel Erfolg bei der Fehlersuche, hoffentlich ists nix Wildes!

Beste Grüße

Lutz

Post by “Gerdw108” of Dec 25th 2019, 8:21 pm

Hallo Lutz

ich denke ein Fachmann der hier um die Ecke nur speziell die alten Mercedes schraubt (Auto Kaessmacher Mönchengladbach) wird bald Licht in die Sache bringen.

Hoffe wie gesagt nur das es nicht der Motor ist der fest ist denn dann werden es wohl einige tausende mehr als ich vielleicht dachte den Wagen wieder zum Leben zu erwecken.

Viele Grüße

Gerd

Post by “RainerP” of Dec 25th 2019, 10:40 pm

Hallo Gerd,

Nach 26 Jahren Standzeit kann alles sein. Behutsames Vorgehen ist hier entscheidend, wenn noch etwas zu retten ist. Das der Motor nach der Zeit sofort anspringt und mit dem Restsprit problemlos rund läuft gibts nur auf Youtube. Ich drück zumindest die Daumen, dass er sich wieder zur Mitarbeit überreden lässt. Teure Probleme werden sicher noch genug auftauchen. Da würde ich mir nach der Zeit nix vormachen.

Grüsse,

Rainer

Post by "MarcS" of Dec 26th 2019, 9:46 am

Hallo,

um es vielleicht nochmals mit anderen Worten zu schreiben:

Es kann sein (muss nicht, nur kann), dass sich Rost im inneren des Motors gebildet hat (u.a. in den Zylindern). Wenn Du nun den Motor, ohne die Zylinder mit einem Endoskop geprüft zu haben, unbedingt starten möchtest (warum eigentlich?), wird der Rost die Kolbenringe beschädigen -> teure Motorrevision nötig.

Wenn der Ventildeckel abgenommen wird, und die Nockenwelle hat Rost, ist das schon mal kein gutes Zeichen.

Wenn Rost vorhanden ist, sollte der Motor komplett zerlegt und gereinigt werden. Ob dann eine Revision nötig ist, sagt der Motoreninstandsetzer.

Es kann auch sein, dass das Kühlwasser a) weg (wohin?) und/oder b) nur noch eine rostige Pampe ist. Somit wäre der Kühlwasserkreislauf vor dem Startversuch ohnehin zu prüfen und ggf. zu spülen (und neu zu befüllen).

Das >26 Jahre alte Sprintschläuche vor dem Startversuch mindestens geprüft, besser getauscht werden sollten, ist sehr zu empfehlen.

Ohnehin sollten Tank (von innen), Kraftstoffpumpe und alle (!) Spritfilter gewechselt werden (es ist einer im Tank, einer am Motor und ggf. einer in der Spritpumpe).

Und dann gibt es da noch das Thema Zündung mit allen Komponenten (alter der Zündkabel) sowie das Thema Einspritzpumpe inkl. der korrekten Einstellung des leichtgängigen Gasgestänges. Luftfilter sauber?

Lager Text, kurzer Sinn: Sei froh, dass der Motor nicht dreht, dann dann ist ein potentieller Folgeschaden noch nicht entstanden. Den Test mit der 27er Nuss auf der Kurbelwelle und einer sehr langen Ratsche (Getriebe im Leerlauf) würde ich nur dann machen, wenn sicher (!) kein Rost in allen Zylindern ist. Und dann vorher einen kleinen Schluck Motoröl in die Zylinder füllen, und einwirken lassen.

Wie ist denn das Motoröl am Ende des Messstabs? Schwarze dickflüssige Pampe? Oder bernsteinfarben und dünnflüssig? Also besser vor dem Startversuch inkl. Filter wechseln.

In den letzten Wochen habe ich zwei Halter von jeweils einem alten BMW kennengelernt, bei welchen durch einen Startversuch (auch nach ca. 25 Jahren Standzeit) die originalen und wenig gelaufenen Motoren nachweislich zerstört wurden (-> Motorrevision). Die Verkäufer der Autos, welche diese aus langjährigem Besitz gekauft haben, zwecks Weiterverkauf, wollten den Wagen eben mit laufendem Motor anbieten

Ist zumindest meine Sichtweise

Grüße

Marc

Post by "Gerdw108" of Dec 26th 2019, 9:37 pm

Hallo zusammen und danke euch noch mal für die Tips.

Ich werde das Starten dann mit jemanden zusammen wiederholen der einen Restaurationsbetrieb genau für diese Autos betreibt.

Die Prämisse ist einerseits natürlich nichts zu zerstören andererseits das Auto so preiswert wie

eben möglich wieder auf die Strasse zu bringen.

Hier gilt es natürlich abzuwägen was zwingend nötig ist und was nicht.

Natürlich kann ich euch folgen das man am besten den ganzen Motor auseinandernimmt und prüft und reinigt aber ich denke das überschreitet das Budget was ich eingeplant hatte .

Insofern werde ich schon ein wenig Russisch Roulette spielen müssen um den Wagen wieder auf die Strasse zu bringen.

Vielen Dank für eure Tips

Viele Grüße

Gerd

Post by "RainerKunz" of Dec 26th 2019, 9:59 pm

Hallo Gerd,

Den Ventildeckel abnehmen und die Nockenwelle auf Rost prüfen kannst du selbst. Das kostet nichts, evtl eine neue Dichtung. Du kannst auch die Zündkerzen ausdrehen und mit einem einfachen Endoskop in die Zylinder sehen. Ebenso das Öl prüfen wie schon beschrieben. Wenn die Zylinder nicht verrostet sind würde ich sprühöl (Caramba) einsprühen....auch mehrmals....und lange einwirken lassen. Erst dann würde ich vorsichtig versuchen den Motor von Hand zu drehen. Vor einem Startversuch aber auf jeden Fall Ölwechsel, neue Kraftstoffschläuche, Kühlwasser prüfen..... Das sind keine großen Kosten. Lieber etwas Zeit lassen, als den Motor zu zerstören...

Viel Erfolg und Grüße, Rainer

Post by "Winkler W109" of Dec 27th 2019, 6:08 pm

Hallo Gerd, herzlichen Glückwunsch zur neuen S-Klasse.

Dies war und ist in jeder Hinsicht schon immer das Meiste gewesen, was es bei MB zu kaufen gab. Die zu erwartenden Kosten für diese Klasse bewegen sich (naturbedingt) immer am oberen Ende des Möglichen. Für die nicht (ganz so) Betuchten, gab es ab 68 die neue "E-Klasse", die sich in vielerlei Hinsicht als erster Millionenseller von der konstruktiv aus den 50zigern stammenden Baureihe 108/9 unterschied. Innenraum annähernd gleich gross, aber Teile in jeder Hinsicht günstiger und moderner. Somit ist der /8 eigentlich der sinnvollere

Einsteiger, was mich aber nicht abgehalten hat, mir -nach mehreren /8-Eingewöhnungen- auch die S-Klasse zu "gönnen". Fürs Tägliche nutze ich heute aber wieder den /8, Vieles geht damit einfacher.

BG OLIVER

Post by "Gerdw108" of Dec 27th 2019, 7:38 pm

Hallo Oliver

Habe den Wagen ja schon mehr als 30 Jahre und will ihn jetzt reaktivieren.

Spannend finde ich wie sehr die einzelnen Kosten auseinanderdriften wenn man sich im Netz mal informiert.

Bei Tanks zb. habe ich Neupreise von 400 bis 1.200 Euro gesehen

Oder für Sicherungen kannst du 4,95 zahlen aber auch original von Daimler 30 Euro.

Wird ein spannendes Thema

Viele Grüsse

Gerd

Post by "Winkler W109" of Dec 27th 2019, 9:05 pm

Hallo Gerd, da hab ich beim Lesen geschludert. Sorry!

Vor 30 Jahren hatte ich weder Geld noch Mumm für Mercedes. Das billigste und schnellste war grad schlecht genug und das hiess bei mir oft GTI im Endstadium.

BG OLIVER

PS: Tanks in neu für 400 klingt SEHR günstig..

Post by "Gerdw108" of Dec 27th 2019, 10:53 pm

@Olli

[https://www.teilehaber.de/auto...9\)-280-se-sel-tt9169.html](https://www.teilehaber.de/auto...9)-280-se-sel-tt9169.html)

schau mal mit dem Tank geht noch günstiger 😊

Post by “Gerd.Batke” of Dec 28th 2019, 10:59 am

Hallo Gerd,

die günstigen Tanks der JP-Group eignen sich aber wohl nur bedingt für Fahrzeuge mit Einspritzmotor.

Siehe dieser Thread hier: [Tanks der JP-Group](#)

Daher hat der VdH für den W108 die 82l Einspritzertanks von AMS im Angebot - leider ein wenig teurer:

<https://mercedesclubs.de/teile...e=Kraftstoffbeh%C3%A4lter>

Gruß,

Gerd

Post by “Mathieu” of Dec 29th 2019, 11:01 am

Die grosse S-klasse Tanks sind aber super fuer die Dieselflossen.

Ich hatte frueher so einen in meinem 200D und brauchte manchmal den Ganzen Ferien nicht zu tanken 😊

Gruesse Mathieu

Post by “antonius” of Dec 29th 2019, 7:46 pm

[Quote from Gerdw108](#)

@Olli

[https://www.teilehaber.de/auto...9\)-280-se-sel-tt9169.html](https://www.teilehaber.de/auto...9)-280-se-sel-tt9169.html)

schau mal mit dem Tank geht noch günstiger 😊

Hi Gerd,

ich fahre den JP-Tank seit etwa über 10.000km mit dem 250se ohne Probleme, Sommer wie Winter.

BG Ralf

Post by “Gerdw108” of Dec 29th 2019, 8:22 pm

Hi Ralf

Würde dann wenn es überhaupt nötig wird den Tank zu tauschen einfach mal nachfragen ob sie Garantie auch für einen SE geben und warum die Tanks s bei VDH als nicht tauglich für Einspritzer stehn

Viele Grüsse

Gerd

Post by “antonius” of Dec 29th 2019, 8:39 pm

[Quote from Gerdw108](#)

Hi Ralf

Würde dann wenn es überhaupt nötig wird den Tank zu tauschen einfach mal nachfragen ob sie Garantie auch für einen SE geben und warum die Tanks s bei VDH als nicht tauglich für Einspritzer stehn

Viele Grüsse

Gerd

Willkommen Gerd,

Dir wird keiner Garantie geben und auch keiner ausser Dir wird dafür Verantwortung übernehmen. Kauf ein Originalteil bei Mercedes und lass es von denen einbauen. Die geben Dir Gewährleistung und erklären damit den hohen Preis.

Wenn du Geld sparen willst, musst du Alternativen suchen. Gebrauchtes bei ebay oder von einem den einer kennt der einen kennt, oder eben solche Nachfertigungen.

Hier im Forum hast du das Glück, dass dir HaWa und stumpfig erklären, warum das nicht gut funktionieren kann (Den VDH Jahresbeitrag hast du schon wieder drin). Wie oft es vorkommt, das man seinen Tank fast leer fährt und dann in schnelle Kurven muss... So what, selbst wenn man bedenkt, dass Oldtimer eigentlich möglichst volle Tanks haben sollten, fährt man eben beim erkennen des Problems Superplus shoppen. Oder, man holt den Reserverkanister (auch Pflicht) raus... . Hagen und ich fahren diesen Tank und haben keine Probleme bemerkt, vielleicht auch, weil wir unseren Tank sowieso nicht leer fahren. Diese Erfahrungen teilen wir gerne mit euch damit es eine Entscheidungshilfe ist, nicht um Dir

Die Lösung mit Garantie wird dich mindestens 1000 Euro mehr kosten. Ist es Dir das wert? Entscheide selbst...

Viel Erfolg

BG Ralf

PS: Mein neuer Tank wog etwa 15kg weniger als der leere alte. Ich habe mir nicht die Mühe gemacht zu erforschen was da drin war. Wenn du Glück hast, setzt sich nur der Filter zu, oder die Pumpe (Und das mir Sicherheit auf der schönsten und wichtigsten Fahrt im Jahr) und auch die Einspritzpumpe und die Einspritzdüsen freuen sich nicht über Dreck im Saft. Eine Tanksanierung kostet gerne 500 und mehr. Ich habe da nicht lange überlegt.

Post by “Gerdw108” of Dec 29th 2019, 9:49 pm

Also Ralf,

wenn ich das Ding auf die Strasse bringen will muss ich mit der ein oder anderen preiswerten Lösung leben und kann es mir garnicht leisten dann zb ein Originaltank zu verbauen.

Ich konnte hier auch nirgendwo was finden wo jemand schreibt ich habe diesen Tank drin und es geht nicht.

Also wenn es nur kurz bevor der Tank leer ist ein Problem gibt werde ich ihn nicht ganz leer fahren (passen immerhin 82 liter rein)

Und auch wenn Reifen zb die 200 Euro pro Stück kosten kürzere Bremswege haben als welche für 60 werde ich trotzdem die für 60 nehmen um das Auto erstmal wieder auf die Strasse zu bringen.

Liebe Grüsse

Gerd

Post by “antonius” of Dec 29th 2019, 10:15 pm

[Quote from Gerdw108](#)

Also Ralf,

wenn ich das Ding auf die Strasse bringen will muss ich mit der ein oder anderen preiswerten Lösung leben und kann es mir garnicht leisten dann zb ein Originaltank zu verbauen.

Ich konnte hier auch nirgendwo was finden wo jemand schreibt ich habe diesen Tank drin und es geht nicht.

Also wenn es nur kurz bevor der Tank leer ist ein Problem gibt werde ich ihn nicht ganz leer fahren (passen immerhin 82 liter rein)

Und auch wenn Reifen zb die 200 Euro pro Stück kosten kürzere Bremswege haben als welche für 60 werde ich trotzdem die für 60 nehmen um das Auto erstmal wieder auf die Strasse zu bringen.

Liebe Grüsse

Gerd

Hi Gerd,

du wirst deinen eigenen Weg finden. Mit etwas Respekt bekommst du hier sehr wertvolle Tipps aber auch blödsinnige Kommentare. Hier gibt es Sammler, Investoren, Schrauber, Romantiker, Fahrer und noch allerhand dazwischen. Für jeden ist ein anderer Weg richtig. und zugleich ist keiner falsch. Mir war Machbarkeit und Funktion immer wichtiger als Originalität. Ich fahre und will keine Pannen. Viele haben andere Ziele. Das macht das Ganze hier so bunt und interessant.

Es wär schön wenn du uns deine Erfahrungen z.b. mit den Reifen mitteilst. Ich habe damit und den Maxis auch schon geliebäugelt und traue mich nicht so recht daran. Vielleicht kannst du mir da helfen und ich Dir..

Willkommen im Club 😊

BG Ralf!

Post by “Gerdw108” of Dec 29th 2019, 10:57 pm

Hi Ralf

Ja ich finde es gut das hier die unterschiedlichsten Leute drin sind

Und man kann ja auch investmässig zb. anders nachdenken wenn man gerade nur ein Teil ersetzt oder man einiges vor sich hat.

Es muss immer machbar sein.

Ich werde meine Erfahrungen die ich hier mache im Forum mitteilen und sicher auch noch die

ein oder andere Frage stellen.
Liebe Grüsse
Gerd

Post by “Insulaner” of Dec 30th 2019, 11:59 am

[Quote from rgsua](#)

... bekommst du hier blödsinnige Kommentare.

Ja klar ! Muss manchmal sein !



Post by “nordhorst” of Dec 30th 2019, 12:34 pm

[Quote from Insulaner](#)

 Ja klar ! Muss manchmal sein !



Eben. Mancheiner provoziert es allerdings auch geradezu...  

Post by “Gerdw108” of Dec 30th 2019, 6:39 pm

Ich denke es gibt keinen blöden Kommentare sondern vielleicht einfach unterschiedliche Sicht der Dinge.

Ich denke man muss einfach verschiedene Meinungen gelten lassen weil die Bedürfnisse

unterschiedlich sind.

Ich mache es mal an diesem Billigtank fest.

Es ist nicht falsch dieses Teil so preiswert wie möglich einzubauen auch wenn es vielleicht auf den letzten 10 Litern Probleme machen sollte.

Der Tank fasst immerhin 82 Liter und ich habe kein Problem damit vorher zu tanken.

Genauso würde ich es aber auch nie kritisieren wenn jemand sich für 1200 Euro ein Originaltank einbaut weil er Kohle ohne Ende hat und Perfektionist ist.

Mein Motto: Jeder wie er mag und kann

Post by “Winkler W109” of Dec 31st 2019, 12:46 am

Hi, sofern die Technik noch Ihrer Bestimmung folgt, stimme ich Dir zu. Wenn z.B. ein Tank seine Funktion nicht erfüllen kann, sehe ich dies eben anders. Ein Tank ist ein Tank, eine Nockenwelle eben eine Nockenwelle. Redefreiheit hast Du hier ganz sicher. Empfehlungen von Leuten, die mehr Erfahrung haben (das sind bei mir fast alle hier regelmäßig Schreibenden) als ich, nehme ich gern und zu meiner Sicherheit an. Verklebung des Himmels und Position der Heckgardinen entscheide ich selbst.

BG OLIVER

Post by “Gerdw108” of Dec 31st 2019, 11:38 am

Hallo Olli

hab es hier nicht so empfunden als ob man keine Redefreiheit hat und lernen tu ich auch hier da ich in diesem Gebiet der absolute Laie bin.

Überhaupt lernt man immer wieder jeden Tag neu wenn man sich dafür öffnet

Viele Grüsse

Gerd

Post by “Gerdw108” of Dec 31st 2019, 2:12 pm

Nochmal eine Frage in die Runde

Wenn der Motor wirklich fest sein sollte was wäre dann das mindeste was man instandsetzen müsste ohne direkt eine komplette Motorrevision zu machen

Viele Grüße

Gerd

Post by “HaWa” of Dec 31st 2019, 3:33 pm

Hallo Gerd,

das hängt extrem davon ab warum er fest ist.

Lagerschaden incl. mitdrehender Hauptlager wäre meist nicht mehr Revisionsfähig.

Festgerostete Kolbenringe durch kurz Anlassen und dann lange Stehen lassen hängt dann von der Einfresstiefe in der Zylinderwand ab, (die verbaubaren Übermasse sind begenzt)

Geht nicht ohne komplettzerlegung.

Ventilsitze und Führungen sind auch fast immer angegriffen.

Wenn es tatsächlich nur eine Verklebung durch verharztes Öl ist sollte sich diese auflösen lassen und die Kurbelwelle bei herausgedrehten Zündkerzen drehbar werden.

Wenn dann keine übermäßigen Widerstände beim Durchdrehen gespürt werden wäre ein Startversuch möglich.

Vorher natürlich Altkraftstoff aus der ESP ablassen und den Seebereich mit feinem Kriechöl fluten.

Gruß HaWA

Post by “Gerdw108” of Dec 31st 2019, 3:38 pm

Hallo HAWA

Seebereich mit Kriechöl fluten,meinst du damit Kerzen rausdrehn und Kriechöl einfüllen?

Grüsse

Gerd

Post by “HaWa” of Dec 31st 2019, 3:47 pm

Hallo Gerd,

der Seebereich ist der Kraftstoffumspülte Raum um die Pumpenelemente.

Kriechöl in die Zylinder ist zum lösen der Kolben aber auch hilfreich.

Gruß HaWA

Post by “Gerdw108” of Dec 31st 2019, 3:51 pm

Ok HaWa,

danke wieder was gelernt 😊

Gruß

Gerd

Post by “antonius” of Jan 7th 2020, 12:31 pm

[Quote from Gerdw108](#)

Hi Ralf

Würde dann wenn es überhaupt nötig wird den Tank zu tauschen einfach mal nachfragen ob sie Garantie auch für einen SE geben und warum die Tanks s bei VDH als nicht tauglich für Einspritzer stehn

Viele Grüsse

Gerd

Hallo Gerd,

ich habe jetzt bewusst den Tank zwei mal fast leer gefahren und habe keine Einschränkung bemerkt. Das ist nur mein Erfahrung aber immerhin ist es eine Erfahrung. Mein Tank war aber auch irgendwie B-Ware und mit rd 250 Euro besonders günstig. Ausser einer kleinen Delle habe ich aber nichts feststellen können.

BG Ralf

Post by "ovabug" of Jan 19th 2020, 12:54 pm

Hallo Gerd,

ich bin ebenfalls neu hier im Forum und habe den fast identischen Fall bei mir stehen. 280se abgemeldet seit ende der 80er Jahre und seit dem noch 2 mal gelaufen um ihn kurz umzuparken. Der letzte Start liegt also auch gute 10 Jahre zurück. Da soll er aber noch ganz normal gelaufen sein. Ich habe bereits alle bremsenden Nebenaggregate demontiert, Kerzen rausgedreht und die Zylinder mit Kriechöl geflutet. Das öl ist jetzt mindestens ein dreivierteil Jahr drin aber es tut sich nichts. Auch meiner ist ein Automatik und ich kann nur mit der 27er Nuss an der KW drehen. Mich hätte nur mal interessiert ob du es mittlerweile geschafft hast deinen wieder frei zu bekommen und wenn ja wie du es geschafft hast. Ich sehe bei mir sonst nur noch in einer komplett Zerlegung die Möglichkeit ihn frei zu bekommen.

Beste Grüße Thomas

Post by "Gerdw108" of Jan 19th 2020, 5:47 pm

Hallo Thomas

habe alles mit normalem Rostlöser auch versucht steht aber so jetzt erst 2 Wochen und ist immer noch bombenfest.

Jetzt habe ich den Tip bekommen es mit Bremsflüssigkeit zu probieren.

Im Netz gegoogelt wurde auch hier schonmal von Erfolg gesprochen.

Also werde ich unter dem Motto "Alles testen" auch das nochmal versuchen.

Post by “RoterBaron” of Jan 20th 2020, 10:35 am

Hallo Thomas,

wir haben vor vielen Jahren einen Motor freibekommen.
Wir haben alles reingekippt was es gab. Unter anderem auch Bremsenreiniger.
Alles und viel, nach dem Motto viel hilft viel.

Irgendwann lies er sich drehen.
Wir haben allerdings am Schwungrad gedreht.
Das hatte den größeren Durchmesser.

Der Motor war aber ausgebaut.

Post by “ovabug” of Jan 20th 2020, 10:36 am

Ok,

Danke für den Hinweis! Ich denke da nicht viel mehr kaputt gehen kann, ist das sicher einen Versuch wert.

Ich hab jetzt lange keinen Versuch mehr gemacht ihn zu drehen aber werde das die Tage mal angehen.

Dann die noch viel Erfolg beim lösen. Ich bin zwischenzeitlich schon dazu übergegangen den Originalmotor des Autos wieder neu aufzubauen da der mir zufällig in die Hände viel. Aber den der drin ist würde ich natürlich auch gerne wieder zu laufen bringen...

Gruß Thomas

Post by “carling” of Jan 20th 2020, 7:15 pm

Hallo in die Runde,

ich habe 1986 einen Sechszylindermotor ausgebaut und beiseite gestellt, den ich vorher auch selbst noch gefahren hatte.

Etwa 10 Jahre später wurde der Zylinderkopf demontiert, weil wir ihn mit einem anderen vergleichen wollten; danach erfolgte keine Montage mehr, sondern er wurde nur aufgelegt.

Lagerort war eine Fertiggarage, d.h. der Motor hat in den vergangenen 31 Jahren alle Temperaturschwankungen erlebt.

2018 habe ich ihn wieder hervorgeholt, da er in einen Ponton eingebaut werden wird.

Der Motor war festgeklebt und ließ sich auch nicht mit 27er Ring und Rohrverlängerung mit mittlerer Kraftanstrengung drehen.

An 4 Samstagen wurde jedesmal eine Dose WD40 von oben satt auf die Kolben gesprüht und wieder und wieder genockelt.

Beim 5. Mal war er frei und ließ sich drehen. Habe mir alle Standpositionen der Kolben danach angesehen, da war nicht der kleinste Rand einer Anrostung zu sehen.

Fazit für mich: wenn ein in sich geschlossener Motor nicht Feuchtigkeit abbekommen hat oder mit Motoröl bzw. Vergleichbarem verharzt/ konserviert worden ist, wird er sich irgendwann drehen. Es ist aber sicher zu stellen, dass ausreichend Rostlöser geflutet wird - bloßes Einsprühen durch die Kerzenlöcher garantiert das nicht unbedingt.

...ist meine Erfahrung

Carl

Post by "Gerdw108" of Jan 21st 2020, 11:07 pm

Hallo Carl

hier wieder mal der Laie

Wenn nicht durch die Kerzenlöcher, hast du dann den Zylinderkopf abmontiert?

Viele Grüsse

Gerd

Post by “carling” of Jan 22nd 2020, 1:31 am

Hallo Gerd,

ja, das hatte ich ja auch so beschrieben.

Es dreht sich wesentlich leichter, wenn die Kerzen entfernt sind.

Der Schalter des Automatikgetriebes darf keinesfalls auf P stehen, sondern muss in Stellung N

mfg

Carl

Post by “kama92” of Jan 22nd 2020, 7:26 am

[Quote from carling](#)

Der Schalter des Automatikgetriebes darf keinesfalls auf P stehen, sondern muss in Stellung N

Der Unterschied zwischen Stellung „P“ und Stellung „N“ besteht darin, dass in Stellung „P“ die Abtriebswelle zusätzlich durch eine Sperrklinke gesichert ist, ansonsten ist P=N. Es ist also egal, ob beim durchdrehen des Motors der Automat auf N oder P geschaltet ist, ein Schaltgetriebe sollte natürlich im Leerlauf sein...

Mit freundlichen Grüßen

Maik.

Post by “w110w163” of Jan 23rd 2020, 7:12 pm



Hallo Gerd,

Ich kann dir dieses Rostlöserspray nur aus eigener Erfahrung empfehlen.

Grüße

Andi

Post by "Gerdw108" of Jan 23rd 2020, 10:26 pm

Danke Dir Andi
wo hast du das denn herbekommen,habs noch nie gesehn.
Grüsse Gerd
Habs schon gefunden,danke

Post by "carling" of Jan 24th 2020, 8:31 pm

"Das bisschen, was ich lese, schreibe ich mir selber " 😊

(Alter Journalistenspruch)

Post by "w110w163" of Feb 16th 2020, 6:39 pm

Hallo Gerd,

Hat's was gebracht? Was ist Stand der Dinge?

Grüße

andi