

Kettenspanner M100

Post by "MB TS 65" of Feb 13th 2020, 8:20 pm

Hallo Zusammen,

ich bin seit 3 Wochen stolzer Besitzer eines 6,3 Bj.05/69. Ich habe festgestellt, dass wenn der Motor warm ist und hochgedreht wird, er anfängt zu rasseln. Vermutlich der Kettenspanner. Ventildeckel habe ich noch nicht abgenommen. Weiß jemand, wo ich den Kettenspanner neu bekomme? Das Netz gibt nicht viel her.

Für einen Tipp bin ich sehr dankbar.

LG vom Chiemsee

Werner

Post by "Obelix" of Feb 13th 2020, 9:04 pm

...höchstwahrscheinlich bei Mercedes !

Gruß

Christian

Post by "Winkler W109" of Feb 13th 2020, 9:13 pm

Ähhh...nicht zwingend.

Die, wenn lieferbare, Qualität der Kettenspanner für M100 liess zuletzt wohl arg zu wünschen übrig. Weshalb sich mancher eher auf gebrauchte Spanner verlegt.

Das ist nur gehört, ich hatte diese Probleme, nicht zuletzt aufgrund Kompletmotortausch nach Revision, in der Praxis noch nicht.

Da weiss der Dirk bestimmt was dazu...

BG OLIVER

Post by "Hendrik" of Feb 13th 2020, 10:30 pm

Hallo,

ja, ist so. Ein bekannter hatte nacheinander drei bei MB gekauft und dreimal Pech gehabt.

Ich habe dann gleich einen überarbeiteten gekauft. Bei der bekannten Adresse im Großraum KA. Die Dichtung ist im Preis inbegriffen. Ein brauchbares Tauschteil muss abgegeben werden.

Gruss,

Hendrik

Post by "MB TS 65" of Feb 14th 2020, 6:22 am

Vielen Dank für die Tipps,

melde mich wieder, wenn ich das Thema erledigt habe.

Gruß Werner

Post by "Trompka" of Feb 15th 2020, 9:12 am

Unbedingt auch die Führungsschienen prüfen. Hatte schon 6.3er mit gebrochener Schiene im linken Kopf...

Post by "Quenter" of Feb 16th 2020, 11:34 am

Meine Erfahrung zu dem Thema kann ich gerne hier Einfügen,

Leider sind die Daimler Kettenspanner nicht wirklich haltbar.

Das Neuteil hielt nur wenige Kilometer und hiel keinen Druck mehr.

Meine Lösung war damals ein guter Gebrauchter.

Die Aktion ist nun ca 3 Jahre alt.

Gruß Dirk

Post by "MB TS 65" of Feb 16th 2020, 12:03 pm

Hallo Dirk,

war das ein überholter Kettenspanner oder nur ein Gebrauchtteil? Wenn überholt, wo wäre so etwas zu haben?

Gruß Werner

Post by "Quenter" of Feb 16th 2020, 1:59 pm

Hallo Werner,

es war ein Gebrauchtteil,

überholte soll es angeblich beim AI-Motors geben.

Gruß Dirk

Post by “MB TS 65” of Feb 16th 2020, 8:03 pm

Danke für die Info 👍

Post by “Timi” of Feb 17th 2020, 12:57 pm

Hallo zusammen,

ich habe auch eine mehrjährige Kettenspannerodysee hinter mir: vor 2 Jahren habe ich einen Spanner von MB (Neuteil) eingebaut - gleicher Effekt wie bei Dirk, nach wenigen Kilometern defekt.

Dann gegen ein "überholtes" Altteil getauscht. Die Kette hatte dennoch im Bereich zwischen 1500 und 2500 U/min leicht gerasselt.

Letzten Sommer habe ich dann den dritten Versuch gestartet und wieder ein Neuteil von MB gekauft - und dieser Spanner läuft seitdem (ca. 3000km) problemlos. Bin mal gespannt, wie sich das entwickelt.

Gruss Tim

Post by “Obelix” of Feb 17th 2020, 3:39 pm

..puh, dann habe ich wohl Glück gehabt, ich habe in den letzten 20 Jahren immer die MB Kettenspanner verbaut und nie einen Ausfall gehabt, wahrscheinlich die schlechte Charge nicht erwischt !

Gruß

Christian

Post by “Wuff_6.3” of Feb 17th 2020, 6:26 pm

Es muss ja auch gar nicht am Spanner liegen, wenn die Kette unzulässig gelängt ist, kann der arme Spanner auch nix mehr machen ausser klappern.

Mein Tipp: Kette prüfen oder ggf gleich wechseln. Siehst du evtl. schon Kettenlaufspuren im Ventildeckel? Wieviele KM hat der Motor runter?

Post by “MB TS 65” of Feb 17th 2020, 9:02 pm

Ich kann es nicht 100%ig sagen. Vermutlich 170tsd. km.

Post by “kristian b” of Feb 18th 2020, 1:00 pm

Der M100 hat doch sicher auch an den Nockenwellen OT-Markierungen. Also die KW auf OT stellen und an den NW den Versatz zur OT-Markierung prüfen. Ist der Versatz etwa eine halbe Nockenwellenradumdrehung bitte die KW nochmal eine Umdrehung durchdrehen 😊

Post by “MB TS 65” of Feb 18th 2020, 7:28 pm

Hab heute mal den Kettenspanner ausgebaut und zerlegt. Gleich mal beim Freundlichen die noch lieferbaren Teile dazu bestellt. Viel gibts nicht mehr. Die Feder z.B. Aber die Dichtungen

und den Käfig der Kugel. Dann mal die Steuerkette angesehen. Es gibt ein Sicherungsblech über dem Spannrad. Dieses ist von der Kette an der vorderen Seite schon etwas angeschliffen. Wenn man auf OT dreht, stehen die Nockenwellen auch ziemlich nahe an der Markierung. Vermutlich ist die Kette etwas zu lang, damit ist der Kettenspanner am Ende seiner Möglichkeit und die Kette schleift bei einer bestimmten Drehzahl und Motorwärme ganz kurz an dem Sicherungsblech. Ich überhole den Spanner und baue ihn nach Vorschrift des WHB ein und schau mal das Ergebnis an. Wenn gut dann gut, sonst nächster Schritt neue Kette.

Gruß Werner

Post by “Obelix” of Feb 18th 2020, 8:56 pm

...mach gleich die Kette mit, wenn schon zerlegt ist !

Gruß

Christian

Post by “Stefan300TD” of Feb 18th 2020, 9:03 pm

[Quote from Obelix](#)

...mach gleich die Kette mit, wenn schon zerlegt ist !

Dachte ich mir auch...immer dieses halbherzige Gebastel.

Gruß

stefan

Post by “hoffy” of Feb 19th 2020, 10:22 am

Hi, dann dürfte der Motor auch mehr als 170tsd auf'n Tacho haben oder ?

*Gruß Hoffy !!!

Post by "MB TS 65" of Feb 19th 2020, 6:47 pm

Morgen schau ich mir mal die Steuerzeiten an. Ich glaube der Übeltäter ist der Kettenspanner. Der Motor sieht am Zyl.Kopf aus, als ob er erst in Betrieb genommen wurde. Keine Ablagerungen etc. Auch im Ventildeckel alles neuwertig aussehend.

Werde wieder berichten. Schönen Abend allerseits.

Gruß Werner

Post by "Quenter" of Feb 19th 2020, 10:24 pm

Ganz wichtig ist das vollständige entlüften im eingebauten Zustand!!

siehe dazu auch die Anleitung im WHB.

nur als Hinweis

nichts für ungut

Gruß

Dirk

Post by "MB TS 65" of Feb 19th 2020, 10:51 pm

Danke für die Tipps.

Gruß Werner

Post by “Insulaner” of Feb 20th 2020, 8:21 am

[Quote from Quenter](#)

nur als **Hinweis**

ist das um zu sehen ob Wolf **aufpaßt** ?



Post by “joerg simon” of Feb 20th 2020, 9:14 am

Moin zusammen,

meine Schraubererfahrung beruht bis heute auf die do IT your self und WHB etc.

Bei der Revision meines Motorradmotors habe ich auch eine neu Steuerkette, Spanschiene und den Kettenspanner ersetzt. Zusätzlich auch die Kettenräder. Sollte man doch sowieso alles zusammen machen, oder?

Die neue Kette verschleißt doch auf den alten Kettenrädern zu schnell.

Oder sehe ich das falsch?

Gruß Jörg

Post by “Trompka” of Feb 20th 2020, 11:29 am

Nee, das is bei alten Mercedes-Motoren anders. Ich habe erst einmal ein kettenrad getauscht.

Ansomnsten neue Iwis-Kette rein und wieder 150tkm freuen (beim V8). Meim M110 eher 400.000...

Bei einem unbekanntem V8 mach ich immer als erstes Kette rein. Laufleistungsunabhängig. So ne Kette kostet 100.- Warum deshalb etwas riskieren?

Post by “MB TS 65” of Feb 20th 2020, 7:09 pm

Guten Abend Zusammen,

habe heute den Kettenspanner überholt, eingebaut, entlüftet und die Steuerzeiten kontrolliert. Die Kette ist nicht gelängt und die Steuerzeiten passen 100%. Dass das so genau ist, hätte ich nie gedacht.

Danach Probelauf und siehe da: es funktioniert einwandfrei. Zuerst noch ein kurzes ganz leichtes Rasseln und dann lief alles ohne Probleme. Meines Erachtens kann es nur der Kettenspanner gewesen sein.

Sobald bei uns die Würzkolonnen die Strasse verlassen haben, werde ich mal eine Probefahrt mit dem Neuerwerb machen. Bin schon gespannt.

Nächstes Thema wird die Luftfederung sein. Nach Rücksprache mit Thomas werde ich wohl die vorderen Ventile überholen müssen. Ist halt mal notwendig. Ich war auch in den letzten 50 Jahren schon mal beim Arzt.

Gruß Werner 😊

Post by “Wuff_6.3” of Feb 20th 2020, 7:56 pm

na prima, danke für die Rückmeldung.

Die Luftventile von Thomas habe ich letztes Jahr auch eingebaut, bin zufrieden.

Reichte auch, den Wagen mit grossem Wagenheber leicht anzuheben, dann kann man im Sitzen (auf dem Boden) die Teile ganz gut wechseln, sogar besser als auf ner Bühne, weil man da nach 20 Minuten Affenarme vom nach-oben-recken bekommt ...

Tom