

W108 - M130V (280S) "trocken legen"

Post by "afla108" of Apr 20th 2020, 6:29 pm

Hallo zusammen,

in den vergangenen Tagen und Wochen habe ich mich damit beschäftigt die Inkontinenz meines M130V anzugehen. Dabei habe ich folgendes bereits erledigt:

- Vorderen KW Dichtring erneuern lassen --> ist dicht
- Dichtung der Blechölwanne vor 3 Jahren erneuert und jetzt auf vorgeschriebenes Drehmoment angezogen --> ist dicht
- Dichtringe zwischen Ausgleichsbehälter und Servopumpe getauscht --> ist dicht
- Schwinghebellagerung an Zylinder 6 abgedichtet (Öl lief aus Kerzenloch) --> ist dicht
- Einleitung der Kurbelgehäuseentlüftung ins Saugrohr abgedichtet --> ist dicht
- Zylinderkopfschrauben auf Drehmoment nachgezogen --> auf der linken Seite (Fahrerseite) wieder dicht (war vor allem etwas Kühlwasser)
- Ventildeckeldichtung getauscht --> sieht noch verdächtig aus, habe ich noch mal bestellt
- Deckel an der hydraulischen Kupplung mit Vlies unterlegt, um Tropfen vom leicht undichten Borgmannring aufzunehmen --> sieht ziemlich dicht aus (bin aber noch nicht viel gefahren)

Trotzdem habe ich immer noch frische Öltropfen unten am Anlasser hängen. Der Zylinderblock im Bereich Zylinder 5 und 6 auf der rechten Seite (Beifahrerseite) sieht frisch verölt aus. Diesen Bereich kann ich nur sehr schwer einsehen und eigentlich gar nicht reinigen. Aus meiner Sicht ist doch da nix außer der Zylinderkopfdichtung und der Ventildeckeldichtung die dort für Ölaustritt sorgen können, oder?

Als nächstes müsste ich den Anlasser ausbauen, um die Stelle besser reinigen und sehen zu können. Lohnt sich das?

Irgendwelche Tipps?

Vielen Dank

Gruß Andreas

Post by “MarcS” of Apr 20th 2020, 8:04 pm

Hallo,

nach meiner Beobachtung kann es vorkommen, dass die Schrauben oben am Ventildeckel nicht mehr richtig "ziehen", und dann dichtet die neue Ventildeckeldichtung nicht umfassend.

Neue Schrauben, entsprechend angezogen, und die neue Dichtung dichtet ... , vorausgesetzt, die Gewinde darunter sind ok.

Die Schrauben waren mittig etwas "dünn" im Gewinde ... (ggf. mal überzogen worden).

Ist nur meine Beobachtung, muss absolut nicht relevant sein

Grüße

Marc

Post by “RainerP” of Apr 20th 2020, 8:14 pm

Nabend Andreas,

Wenn der Motor hinten rechts verölt ist, dann kann es eigentlich nur die Ventildeckeldichtung sein. Ansonsten gibt es da nur einen Ölrücklaufkanal im Kopf und Block.

Grüsse,

Rainer

Post by "Uli aus S" of Apr 20th 2020, 8:16 pm

Hi Andreas,

wenn irgendwann mal ein Spezialist die Zylinderhaubenschrauben zu fest angezogen hat, können sich die Haltebügel verbogen haben. Dann bekommst Du es mit vorgeschriebenem/vernünftigen Drehmoment nicht mehr dicht. Ich hatte sogar mal den Fall, bei dem ein Bügel deshalb gebrochen war.

Post by "afla108" of Apr 20th 2020, 9:18 pm

Hallo zusammen,

vielen Dank für Eure Hinweise. Mich beruhigt schon mal, dass es eher unwahrscheinlich ist, dass die Undichtigkeit von der Kopfdichtung kommt.

Die Deckeldichtung hatte ich selbst erst kürzlich montiert und mit 10 Nm angezogen. Das erscheint mir sehr fest und die Dichtung hat sich dabei ziemlich aufgewölbt.

Jetzt habe ich sie mit mir nur 6 Nm festgezogen. Am Mittwoch bekomme ich eine neue Dichtung von DB.

Die Schrauben und Gewinde sind ok.

Gruß Andreas

Post by "Wuff_6.3" of Apr 24th 2020, 5:22 pm

Ansonsten kann es noch sein, dass rund um den Kettenspanner (Motorblock Ansaugseite, vorne vor Zylinder 1) Öl austritt. Im Deckel des Spanners ist ein Aludichtring, der Spanner selbst ist mit O-Riing am Motorblock dran.

Ölaustritt über das Nachfüllrohr der Automatik (sofern vorhanden) kann ausgeschlossen werden (Stichwort Überfüllung)?

Post by "afla108" of Apr 24th 2020, 8:54 pm

Hallo,

vielen Dank für die Tipps. Der Kettenspanner ist dicht, da habe ich seit genau nachgeschaut. Auch eine Überfüllung des Automatikgetriebes kann ich ausschließen. Ich habe jetzt eine neue Ventildeckeldichtung von Daimler eingebaut. Seit dem bin ich noch nicht gefahren.

Wie auch immer: so dicht wie im Moment war das Auto die letzten 20 Jahre nicht.

Gruß Andreas

Post by "afla108" of Oct 22nd 2020, 9:56 pm

Hallo zusammen,

Ich knüpfe noch mal an mein Thema aus dem Frühjahr an. Ganz so dicht, wie ich mir das gedacht hatte, ist die Antriebseinheit leider doch nicht.

Die Tropfen an Anlasser ließen mir keine Ruhe und so habe ihn ausgebaut. Das ist ja wirklich ein großer Spaß, da ranzukommen.

Es sieht so aus, dass im Raum um das Schwungrad recht viel Öl unterwegs ist. Ich vermute stark, dass dies vom undichten Borgmannring kommt und dann am Schwungrad nach außen geschleudert wird. Kann das sein?

Ich habe folgenden Plan: Starter mit etwas Flüssigdichtung einbauen damit es nur unten tropft und dann (wir anderswo beschrieben) eine Wanne unter den Wandler Schrauben. Hat das schon mal jemand gemacht?

Leider scheint auch die große Ölwanne dichtung an einigen Stellen undicht zu sein. Habt Ihr hier Tipps?

Das große Programm mit Motor- und Getriebeausbau möchte ich nicht machen. Der Motor läuft sehr gut und bei meiner jährlichen Fahrleistung wird das hoffentlich noch lange so bleiben können.

Viele Grüße

Andreas

Post by "afla108" of Oct 22nd 2020, 10:17 pm



Hier noch Bilder

Post by "afla108" of Oct 22nd 2020, 10:19 pm



Bild des Starters

Post by “HaWa” of Oct 23rd 2020, 8:36 am

Hallo Andreas,

mach doch mal die Ablauföffnung an der Kupplungsglocke sauber, das sieht ja aus als ob der Zahnkranz im Öl steht.

Gruß HaWA

Post by “afla108” of Oct 23rd 2020, 10:31 am

Hallo HaWa,

danke für den Hinweis. Das ist es aber glaube ich nicht. Am Wandlergehäuse ist nichts verstopft.

Gruß Andreas



Post by “HaWa” of Oct 23rd 2020, 10:40 am

Ok,

Bei Schaltassistent ist der Hinweis obsolet.

Stark ölender Borgmannring ist leider meist auf heftigen Verschleiß der Hauptlager und übermäßiges Blowby zurückzuführen.

In glücklicheren Fällen falsches oder falsch montiertes Material.

Das stellt sich aber bei der unausweichlichen Kurbelwellendemontage nach Motorausbau heraus.

Gruß HaWA

Post by “afla108” of Oct 23rd 2020, 11:39 am

Hmm, klingt nicht gut. Blowby kann so schlimm nicht sein, da aus der Kurbelgehäuseentlüftung nicht übermäßig viel kommt. Der Öldruck ist auch ok (über 1,5 bar bei etwa 650 1/min), wobei er bei fahren mit heißem Öl und niedriger Drehzahl (unter 50 km/h im 4 Gang) leicht unter 3 bar liegt.

Der alte Herr wird ja demnächst auch 50.

Ich gehe wohl den Weg mit Flüssigdichtung und der Wanne. Zusätzlich versuche ich noch die Ölwanne von außen mit Hochtemperatur Silikon etwas zu dichten (echter Murks, ich weiß).

Dann sehen wir weiter. Ich denke nun seit 1999, dass der Motor irgendwann mal gemacht werden muss. Das kann noch ein paar Jahre so bleiben.

Gruß Andreas

Post by "HaWa" of Oct 23rd 2020, 12:09 pm

Hallo Andreas,

wenn du die Entlüftung zuhält und sich innerhalb kürzester Zeit ein gut spürbarer Druck aufbaut isses schon zu viel.

Gruß HaWA

Post by "afla108" of Oct 23rd 2020, 12:33 pm

Hallo HaWa,

wenn er wieder zusammen ist, werde ich das mal prüfen. Ein gewisser (leichter) Überdruck muss sich aus meiner Sicht aber einstellen, da die Kolbenringe niemals völlig abdichten. Mir fehlt aber die Erfahrung, um das wirklich quantitativ einzuschätzen.

Zu den Zeiten als ich noch /8 und W123 Diesel fuhr, konnte ich das für MB Ölmotoren ganz gut einschätzen. Der Motor in meinem 108er bläst in jedem deutlichst weniger.

Vielen Dank noch mal für Deine immer prompten und qualifizierten Antworten!

Gruß Andreas

Post by “Wuff_6.3” of Oct 23rd 2020, 11:23 pm

Evtl. hilft auch ein Ölzusatz, der Dichtungen wieder etwas aufquellen lässt? Lec-weg oder wie hieß das Mittel? Gabs glaub ich von Liqui Moli.

VG Tom

Post by “afla108” of Oct 24th 2020, 2:49 pm

Hallo Tom,

ja, ist schon drin. Trotzdem danke. Bisher kann ich nicht sagen, dass es viel genutzt hätte. Ich müsste aber mal am Stück ein paar hundert km fahren.

Gruß Andreas