Axiale Bewegung des Ponton Kettenspanners

Post by “hajo70” of Aug 30th 2020, 8:01 pm

Wie viel sollte sich ein Kettenspanner bewegen? Meins bewegt sich 1mm. Aus der "Gehäuse" entnommen, kann sich die Gesamtlänge von ungefähr 82,5 mm auf 83,5 mm verlängern. Das scheint nicht viel zu sein. Was könnte es blockieren?

Ich habe die erste Version des Kettenspanners. Die ETL besagen jedoch, dass ich einen "langen" Zylinderstift (#5) haben sollte, um die Druckbolzen (#2) in der Druckhülse (#7) zu befestigen. Ich habe zwei "kurze" Stifte mit einem Winkel von 90 Grad eingesetzt. Daher kann ich die Stifte nicht entfernen, ohne sie auszubohren, um zu sehen, was los ist.

Ich kann auch keine Referenz im Werkstatthandbuch finden.

Post by “hajo70” of Aug 30th 2020, 8:22 pm

Hmmm, http://www.mbzponton.org/value...maintenance/tensioner.htm sagt 16mm, was vernünftiger klingt, obwohl es eine spätere Version ist ...

Post by “Wuff_6.3” of Aug 31st 2020, 6:09 am

Wenn er noch mit Öl gefüllt ist, kannst du ihn auch nicht zusammendrücken. Dazu muss erst das Öl rauslaufen.

VG Tom

Post by “hajo70” of Aug 31st 2020, 7:46 am

Der Kettenspanner ist aus dem Auto genommen. Ich frage mich, ob sich immer noch Öl in der Hülse befindet, das die Bewegung des Bolzens verhindert. Habe ich es irgendwie geschafft, es zu "überfüllen", während ich es luftete? Wie entleere ich es in einem solchen Fall? Die beiden Stifte herausbohren oder Kopfstück mit Kugelkäfig herausziehen??

Post by “Wuff_6.3” of Aug 31st 2020, 8:00 am

Das Teil unten links wird noch voll sein. Leg ihn mal in Benzin und versuche dann das Öl rauszupressen. Das musst du ein paarmal machen. Sofern die beiden Stifte nicht den Zylinder blockieren, vielleicht hat so jemand mal versucht, einen "müden" Spanner zu reparieren....

Post by “hajo70” of Aug 31st 2020, 8:04 am

Mache ich!!! Danke!

Post by “ausbesserungswerker” of Aug 31st 2020, 8:07 am

Hallo Hakan,

wenn das auf dem letzten Bild Dein Kettenspanner ist dann ist der doch schon zerlegt?

Ein überfüllen mit ÖL des Kettenspanners ist meines Wissens nicht möglich, der Kettenspanner ist ja an den Ölkreislauf angeschlossen und überstetzt den ankommenden Öldruck wenn ich dass richtig verstanden habe. Es gibt dazu Angaben welche Länge der Kettenspanner ohne Öldruck und nach Bewegung mit Öl hat. Weiß leider nicht genau wo Du die Daten für den Ponton findest, müsste aber im Werkstatthandbuch zu finden sein.

Grüße Volkmar

Post by “hajo70” of Aug 31st 2020, 9:44 am

Der untere Teil im Foto, der Kettenspanner selbst, kann zerlegt werden, aber ich habe dies noch nicht getan, da ich in diesem Fall den Stiften herausbohren muss. Möchte es so weit wie möglich vermeiden.

Die Länge in ausgebautem Zustand ist im WHB zu lesen, aber leider nicht Max und Min-länge.

Diesen Kettenspanner ist nicht an den Ölkreislauf angeschlossen sondern liegt in einem "Ölbad" und wird da geluftet nach der Installation so dass die Kette angespannt wird.

(Das beigefügte Bild zeigt jedoch eine spätere Version als die, die ich habe)

Post by “HaWa” of Aug 31st 2020, 12:06 pm

Hallo Hakon,

Der auf dem letzten Bild ist eine spätere Version.

Wenn du durch Pumpen z.B. in Benzin (wie Tom schon vorschlug) eventuelle Ablagerungen aus dem Dämpfungsbereich entfernt hast sollte sich die 2 bis auf die 9 drücken lassen.

Herausgefahren scheint er ja komplett zu sein.

Gruß HaWA

Post by “hajo70” of Aug 31st 2020, 1:47 pm

Danke Hawa,

Jetzt bewegt es sich 5 mm, immer noch wenig und weit weg von 16 mm. Und es ist intermittierend und bewegt sich lieber, wenn es sich in einer vertikalen Position befindet. Ich bezweifle aufrichtig, dass es risikofrei ist, dieses Problem zu beheben und es dann erneut zu installieren.

Wir werden sehen, ob ich den Motor dieses Jahr zusammengebaut habe ...

Post by “Wuff_6.3” of Aug 31st 2020, 2:06 pm

Innen sitzt ja eine Kugel als Prallventil (check valve), die das Öl zwar einsaugen soll, aber gegen den inneren Federdruck schliesst und somit verhindert, dass das Öl rauskommt. Also weiter pumpen und wie du sagst, vielleicht mal die Lage wechseln oder schütteln ...

Post by “hajo70” of Aug 31st 2020, 3:28 pm

> Quote from hajo70
>
> bewegt sich lieber, wenn es sich in einer vertikalen Position befindet

Nachdem ich deinen Beitrag Wuff_6.3 gelesen hatte, wurde mir klar, dass es ziemlich offensichtlich ist, warum ich dieses Verhalten sehe Danke!

Post by “newvalves” of Aug 31st 2020, 8:58 pm

Hallo ,

die Spanner sind gut gebaut und sind selten defekt.

Aber ja manchmal entlüften sie sich nicht gut .

Bei mir war auch ein Restspiel noch drin , ich habe aber den Motor gestartet.

(Erst geprüft dass die Kammer richtig mit öl voll war).

Gruß Muller Y.

Post by “hajo70” of Sep 1st 2020, 9:27 pm

Wenn jemand interessiert ist:

Nach ein paar Tagen in CRC 5-56 kann ich jetzt sagen, dass die Gesamtbewegung des Druckbolzen im Druckhülse 17 mm beträgt.

Ich habe einen neuen Kettenspanner bestellt und werde prüfen, ob dies die gleichen Maße ergibt. Wenn ich die Zeit habe, werde ich diese auseinander nehmen und sehen, ob sie heilbar ist, und sie dann als Ersatz aufbewahren.

Post by “hajo70” of Sep 2nd 2020, 4:34 pm

Ich habe jetzt einen neuen Kettenspanner bekommen, 130 050 0311. Ich habe leider keine Ahnung wie es "behandelt werden sollte"... Ich kenne nur meine alte version:

- Sollte ich nur den mitgelieferten Gummiring und nicht die ursprüngliche Metalldichtung (eine kleinere Version des Krümmerdichtung) verwenden oder sollten beide in Kombination verwendet werden?
- Sollte es nur montiert werden oder muss es auch entlüftet/gespannt werden?
- Wenn ich weitere Informationen über den Kettenspanner, einschließlich Explosionszeichnungen, haben möchte, welches Werkstatthandbuch enthält solche Informationen?

Post by “Wuff_6.3” of Sep 2nd 2020, 7:04 pm

130 050 0311 - das ist der Kettenspanner für den M130 im W108, interessant dass der bei deinem Motor passen soll. Im EPC ist für den 219 der Spanner 180 050 03 11 ersetzt durch 180 050 05 11 gelistet.

Welcher Motor ist denn bei dir drin?

Der Gummiring kommt zwischen Spannergehäuse und Motorwand, der Metalldichtring in die Kappe. Und er muss unbedingt nach Einbau entlüftet werden, die Prozedur steht im WHB 1959 und 1968.

Gruss TOm

Post by “hajo70” of Sep 2nd 2020, 9:01 pm

Danke Tom!

Ja, 180 050 03 11/180 050 05 11 (ich hatte 03 11) kenne ich, der Verkäufer auch, aber der sagt diese sind heute mit diesem Nummer ersetzt. Und ich kenne noch ein Ponton Besitzer der, als ich es verstanden habe, diese Version bekommen hat. Ich kann nur hoffen das es ist korrekt...?! Das Maß a) beträgt 34 mm anstelle der 35 des Originals und die Länge (b) ist 51mm statt 52. Die anderen scheinen gleich zu sein, aber ob der Druck der gleiche ist, weiß ich nicht.. Es ist mein Orginalmotor, ein M180.

Nja, ich meinte #40 im Bild. Ich nehme an ich soll es nicht benutzen, es wurde ja Kuche auf Kuche wie man hier sagt...

Post by “Wuff_6.3” of Sep 2nd 2020, 10:28 pm

Genau, diese Dichtung #40 gibt es beim M130 nicht. Dafür den O-Ring. Den hatte Mercedes allerdings bei meinem Austauschmotor vergessen (!!). Ich habe mir damals einfach mit 2 Sanitär-Heisswasserdichtungen beholfen, und zusätzlich etwas Hylomar Dichtpaste für den Rand. Nun ist alles dicht:

Du hast bestimmt das WHB und weisst wie das Entlüften geht:

https://vdhflipbooks.de/books/WHB/WHB1959-Band-1/#256

VG Tom

Post by “HaWa” of Sep 2nd 2020, 10:47 pm

Hallo Hakan,

Wenn O-Ring dann nur O-Ring.

Ansonsten wird der Abgaskrümmer nicht angedrückt.

Der O-Ring hat eine recht große Schnurstärke.

Gruß HaWA

Post by “hajo70” of Sep 2nd 2020, 11:11 pm

Tom, solange es funktioniert, ist es perfekt :-)!!

Dann wird es nur Gummidichtung!

Ja, ich weiß, wie man es luftet, aber danke, auch für das Link :-)! Das Bild in deinem Link sieht jedoch nicht aus wie mein 130 050 03 11. Dessen Gehäuse, oder "Fuß", sieht aus wie das meines alten Spanners, d. H. nur mit zwei Stiftschrauben montiert. Das Innere des Kettenspanners im Bild, sieht aus wie die zweite Version des Ponton-Spanners 180 050 05 11.

Beim Durchsuchen des Internetzes habe ich den Eindruck, dass all diese austauschbar sind, aber ich weiß es ja nicht genau.

Post by “hajo70” of Sep 3rd 2020, 11:10 am

Der Vorteil, zur Quelle zu gehen:

MB Classic Center hat bestätigt, dass 180 050 03 11 durch 180 050 05 11 ersetzt wurde, die durch 130 050 00 11 ersetzt wurde, die durch 130 050 03 11 ersetzt wurde ...

Post by “Insulaner” of Sep 3rd 2020, 1:16 pm

Hej Håkan,

vergleiche bitte das Teil genau. Bei "Ersetzt durch" hatte ich immer ein schlechtes Gefühl im Bauch (basierend auf schlechten Erfahrungen). Bei dreimal "ersetzt durch" wäre ich sehr vorsichtig.

Hälsningar,

Hagen

.

Post by “Wuff_6.3” of Sep 3rd 2020, 3:27 pm

Könnte sein, dass die Änderung von 180xxx zu 130xxxx in genau im Wegfall dieser Dichtung #40 und dem Ersatz durch den O-Ring besteht. Im EPC ist jedenfalls keine Ersetzung von der 180er Nummer zu dem 130er Teil beschrieben. Aber der MB Classic Center ist da sicherlich die finale Instanz, die es genau wissen muss.

Post by “HaWa” of Sep 3rd 2020, 4:38 pm

Hallo nochmal,

Der Spannerflansch und die Spanntechnik über Umlenkhebel mit Kettenrolle ist vom 1. M180 bis zum letzten im W114 im Wesentlichen unverändert. Incl. der 7fach gelagerten M127, M108, M129, M114, M114E, M130 und M130E.

Daher passt das einfach und funktioniert auch.

Gruß HaWA

Post by “carling” of Sep 3rd 2020, 7:41 pm

Hallo Hakan,

im Juni 2000 habe ich bei meinem 219, Verdichtung 8,7:1 , den Kettenspanner gewechselt. Ich habe mal eben auf der Verpackung nachgesehen (ich kann ja nichts wegschmeißen, so wie auch der Horst Stümpfig). Da steht 130 050 0311 und damit fahre ich seit 20 Jahren.

Wenn da ein Ring drauf war, haben wir ihn drangelassen, d.h. verbaut, wie er aus dem Karton kam. Und die Asbestdichtung ist drunter.

Hoffe, ich konnte Dir helfen.

mfg

Carl

Post by “HaWa” of Sep 3rd 2020, 9:21 pm

Hallo Carl,

bist Du dir sicher die Dichtbeilage verwendet zu haben?

Der Spanner mit Ringnut ist nämlich am Flansch um die Beilagenstärke dicker.

Dann würde die vordere Abgaskrümmerklemmung/Verschraubung nicht funktionieren.

Halbe Unterlegscheiben in Beilagenstärke unter den Krümmer fummeln gilt nicht und ist nicht im Sinne des Konstrukteurs.

Gruß HaWA

Post by “carling” of Sep 4th 2020, 12:51 pm

Hallo HaWa,

ich habe die kurze Asbestdichtung 180 052 048 (Bild 40) für den Ansaugkrümmer und die Dichtbeilage 180 142 0380 (Bild 28 , Gruppe 14, Katalog 219 C) für den KS verbaut.

Beide Asbestdichtungen sind so konstruiert, dass sich die beiden Augen der Dichtungen den 2. Stehbolzen von rechts teilen.

So habe ich Deine Frage verstanden.

Gruß

Carl