Neues w111 Cabrio

Post by “antonius” of Apr 7th 2021, 8:48 pm

Hallo zusammen,

das das Thema Motor tauschen ja schnell mal ausufern kann, hat der eine oder andere ja verfolgt.

Hier möchte ich mal meine Neuerwerb vorstellen und die bisher aufgetretenen Probleme und Aufgaben schildern.

Das Werkscabrio (23) wurde 1962 erstmalig als 220SE zugelassen. Käufer war ein Regisseur aus New Orleans. Dort wurde er auch gefahren bis er 1989 zurück nach Deutschland verkauft wurde. Der neue Besitzer lies das Auto damals erstmals restaurieren und von Mercedes zu einem 280SE inkl. passender Achsen mit Scheibenbremsen umbauen, neues Verdeck und rotes Leder verbauen und anschliessend fuhr er damit um die halbe Welt.

2014 wurde das Auto nochmals technisch revidiert mit einen Original Mercedes Austauschmotor versehen und beide Achsen wurden von AI Motors vollständig revidiert. Die Einspritzpumpe wurde durch den Boschdienst revidiert. Danach ist der Wagen noch 3500km gefahren.

2018 trennte sich der Besitzer und ein befreundeter Restaurationsbetrieb kaufte das Auto um es zu restaurieren. Allerdings fand man dort so richtig keinen Gefallen an dem behäbigen Schiff. Hier hatten eher die SL´s und jede Menge Porsches aller Baureihen gefallen.

Also wurde nach 2,5 Jahren das Auto zum Verkauf angeboten. Das Auto ist offenbar ungeschweisst und war sehr gut versiegelt. Einzig die linke Kofferraummulde hat ein Loch. Ausserdem hat die Fahrertür unten deutliche Blasen und der rechte Kotflügel hat Blasen oberhalb des Lampentopfes. Die hintere linke Stossstange ist etwas eingedrückt. Ein Ersatzteil ist aber dabei und offenbar hat auch das Heckblech einen kleinen Touch davon getragen. Die vordere linke Stosstange ist ebenfalls etwas verbeult, aber der Rest vom Chrom ist richtig gut.

Die Achsen wirken neuwertig. Ein paar Tropfen Öl standen unter dem Burgmannring. Heizung war leichtgängig, warm und dicht. Die Scheibenwischer hatte ganz leicht Spiel, was sich hoffentlich durch fett wieder einspielen lässt.

Ein neues Verdeck ist schon bestellt. Zum einen ist die Scheibe hinten eingerissen und vermutlich die Dämmmatte hinüber. Trotzdem war er heute ziemlich dicht. Das Auto ist also fahrbereit was mir gut gefällt, weil mein Coupe ist ja noch beim Motor tauschen (Beitrag 700). Das Beifahrersitzkissen ist mehrfach gebrochen und spröde. Der Rest vom Leder hat allenfalls Patina. Das Holz muss komplett aufgearbeitet werden Ein schöner Winterjob da ich das jetzt nicht zum ersten mal mache.

Der Lack ist ein Katastrophe. Einmal abgesehen vom Farbton den man eigentlich nur mit "20 Jahren parken in Helmut Schmidts Wohnzimmer" erklären mag, sind überall Pickel und kleine Stippen, so als hätte er Jahre hinter einer Flex gestanden.

Die Scheiben müssen eingestellt werden und neue Dichtungen verbaut. Das Radio gibt keinen Ton von sich. Der Thermozeitschalter ist abgeklemmt und statt dessen ein Startventilansteuerknpof verbaut. Damit springt er sofort an.

Bei der Probefahrt lief der Wagen rund, sauber und ruhig, schaltete vorbildlich und wirkte sehr gesund. Öl roch nach Öl und Wasser nach Wasser. Das Auto ist ohne weitere Arbeiten und ohne Mängel durch die HU gekommen.

Aber jetzt, bei der Überführung lief das Auto wie ein Sack Nüsse. So als würde ein oder 2 Zylinder nicht mitlaufen. Ausserdem wurde das Auto nicht warm, kaum 60 Grad nach 50km. Ich hoffe das ich morgen die Kerzen und die Zündkabel tauschen kann und das alles damit erledigt ist.

Ansonsten habe ich mich riesig gefreut. Der Wagen ist eigentlich mein Traum. Der später 280er war für mich als Vielfahrer die Wunschmotorisierung, aber die späten Autos mag ich nicht wegen der Gummis an den Stossstangen und der Lederbrille. Als Stadtbewohner und daily Driver war Automatik ein Wunsch vor allem am Lenkrad und ebenso das rote Leder, in das ich mich schon beim Coupe verknallt habe. Der Coupe war sonst einfach gut zum einsteigen, üben und lernen. Ach ja: Mittelarmlehne fehlt noch!

Ihr kennt mich wohl inzwischen gut genug, dass ich hier wohl noch einiges ergänzen werde. Hoffentlich keine Probleme

BG Ralf

Post by “Peter 111” of Apr 7th 2021, 9:58 pm

Hi Ralf,

viel Spass mit dem neuen Spielzeug.

Auf den Bildern per WhatsApp hätte ich auf 250er getippt, wegen des Lenkstockschalters.

Die Schönwettersaison steht ja vor der Türe, vielleicht sieht man sich mal bei einer Ausfaht.

Eine MAL habe ich vielleicht noch.....bin aber nicht sicher.

Viele Grüsse ins Kreuzviertel und lass den Wagen nicht draussen.

Peter

Post by “antonius” of Apr 7th 2021, 10:08 pm

Eine

> Quote from Peter 111
>
> Hi Ralf,
>
> viel Spass mit dem neuen Spielzeug.
>
> Auf den Bildern per WhatsApp hätte ich auf 250er getippt, wegen des Lenkstockschalters.
>
> Die Schönwettersaison steht ja vor der Türe, vielleicht sieht man sich mal bei einer Ausfaht.
>
> Eine MAL habe ich vielleicht noch.....bin aber nicht sicher.
>
> Viele Grüsse ins Kreuzviertel und lass den Wagen nicht draussen.
>
> Peter
>
> Display More

Heute darf er mal draussen stehen. MAL watt wo, lang, rot, wie teuer?

Post by “Cephyr” of Apr 7th 2021, 10:17 pm

Hallo Ralf,

nochmal von mir herzlichen Glückwunsch zum - für mich- schönsten Cabrio das Mercedes seit den 60 ern gebaut hat.

Ich bekomme aber schon wieder Gänsehaut wenn ich lese, dass er nicht warm wird und läuft wie ein Sack Nüsse!

Das liegt bestimmt nicht an den Kerzen! Ich könnte mir vorstellen, dass der Thermostat nicht schließt und der große Kühlkreislauf ab Motorstart geöffnet ist. Wenn das der Fall ist und er deshalb nur 60 Grad erreicht, hat das zur Folge dass das Wachselement der Kaltstarteinrichtung in der Einspritzpumpe nicht voll ausfährt und der Wagen zu Fett läuft... und somit wie'n Sack Nüsse.

Ich würde den Wagen mal Warmfahren und die Temperatur am unteren Kühlerschlauch mit einem Infrarotthermometer messen ob der wirklich nur 60 Grad erreicht...

Post by “Peter 111” of Apr 7th 2021, 10:17 pm

> Quote from rgswa
>
> Eine
>
> Heute darf er mal draussen stehen. MAL watt wo, lang, rot, wie teuer?

Wenn, dann lang und Stoff bezogen, also muss zum Sattler.....Mertens könnte ich empfehlen.

Kann morgen mal gucken.

Hinterachse vom 220er hätte ich auch noch und etliche Chromteile, Haube auch fällt mir gerade ein, Heckdeckel auch, Edelstahlkappen (niegelnagenlneu) für Schlummerrollen auch.....250er Motor auch ....vielleicht liest ja jemand mit der sowas gebrauchen kann.

Bin kein Schrauber, aber nachdem mein Flachkühler endlich fertig ist, verkaufe ich nach und nach sämtlichen 111er Kram.

Gruiss

Peter

Post by “Stefan300TD” of Apr 7th 2021, 10:20 pm

> Quote from Peter 111
>
> Hinterachse vom 220er hätte ich auch noch und etliche Chromteile, Haube auch fällt mir gerade ein, Heckdeckel auch, Edelstahlkappen (niegelnagenlneu) für Schlummerrollen auch.....250er Motor auch ....vielleicht liest ja jemand mit der sowas gebrauchen kann.
>
> Bin kein Schrauber, aber nachdem mein Flachkühler endlich fertig ist, verkaufe ich nach und nach sämtlichen 111er Kram.

Aber das hier bitte nicht zum Markt ausarten lassen...danke.

Post by “antonius” of Apr 7th 2021, 10:26 pm

> Quote from Cephyr
>
> Hallo Ralf,
>
> nochmal von mir herzlichen Glückwunsch zum - für mich- schönsten Cabrio das Mercedes seit den 60 ein gebaut hat.
>
> Ich bekomme aber schon wieder Gänsehaut wenn ich lese, dass er nicht warm wird und läuft wie ein Sack Nüsse!
>
> Das liegt bestimmt nicht an den Kerzen! Ich könnte mir vorstellen, dass der Thermostat nicht schließt und der große Kühlkreislauf ab Motorstart geöffnet ist. Wenn das der Fall ist und er deshalb nur 60 Grad erreicht, hat das zur Folge dass das Wachselement der Kaltstarteinrichtung in der Einspritzpumpe nicht voll ausfährt und der Wagen zu Fett läuft... und somit wie'n Sack Nüsse.
>
> Ich würde den Wagen mal Warmfahren und die Temperatur am unteren Kühlerschlauch mit einem Infrarotthermometer messen ob der wirklich nur 60 Grad erreicht...
>
> Display More

Alles wird gut!

Der ganze Kühler wurde nicht warm. Da konntest du getrost nach 50km noch die Hand auflegen.

Ich werde das lösen

BG und Danke

Ralf

Post by “Peter 111” of Apr 7th 2021, 10:33 pm

> Quote from Stefan300TD
>
> Aber das hier bitte nicht zum Markt ausarten lassen...danke.

Nee, kein Problem, hatte ich nicht vor. Mir fiel nur gerade ein, was noch vorhanden ist.

Aber, falls jemand 111er Teile braucht, gerne per PN.....108er Teile auch.

Viele Grüsse

Peter

Post by “antonius” of Apr 7th 2021, 10:42 pm

> Quote from Peter 111
>
> Nee, kein Problem, hatte ich nicht vor. Mir fiel nur gerade ein, was noch vorhanden ist.
>
> Aber, falls jemand 111er Teile braucht, gerne per PN.....108er Teile auch.
>
> Viele Grüsse
>
> Peter
>
> Display More

Ich komme mal rum Peter!

Post by “ReinerE” of Apr 8th 2021, 12:42 am

Hallo Peter,

kannst Du mir (per PN) ein paar Informationen zum erwähnten Heckdeckel geben. Habe es über die Konversation

probiert. Ist mir nicht gelungen.

Danke und Gruss

Reiner

Post by “Peter 111” of Apr 8th 2021, 10:39 am

> Quote from ReinerE
>
> Hallo Peter,
>
> kannst Du mir (per PN) ein paar Informationen zum erwähnten Heckdeckel geben. Habe es über die Konversation
>
> probiert. Ist mir nicht gelungen.
>
> Danke und Gruss
>
> Reiner

Hallo Rainer,

ist ein Heckdeckel vom Coupé nicht vom Cabrio.

Übrigens, einen Heckdeckel vom SLC in sehr gutem Zustand habe ich auch noch.....oder darf ich das hier nicht anmerken?

Kann alles verschicken, auch sperrige Teil.

Viele Grüsse

Peter

Post by “Peter 111” of Apr 8th 2021, 1:23 pm

Ralf, wie viel hast du bezahlt für das Cabrio?

Gruss

Peter

Post by “Olof K” of Apr 8th 2021, 4:15 pm

Moin Ralf,

wie gesagt, ein schönes Wagen und in dem Zustand macht die Resto auch viel mehr Spass. Bei der Farbe könntest Du dir noch ein Taxi-Schild montieren und den Kaufpreis finde ich eigentlich irrelevant - halt bezahlbar für dich...

Ein neues Verdeck hast Du schon bestellt? Weist Du denn schon, was der Wagen für eine Farbe bekommen soll oder wird das neue einfach neutral schwarz?

Grüsse

Olof

P.s.: War dein Beifahrersitz ev. mal der Fahrersitz?

Post by “afla108” of Apr 8th 2021, 5:48 pm

.. also mir gefällt die Farbe. Hat eigentlich schon mal jemand gesagt, dass die Scheinwerfer so bleiben sollten? ...

Gruß Andreas

Post by “Insulaner” of Apr 8th 2021, 6:09 pm

> Quote from afla108
>
> Hat eigentlich schon mal jemand gesagt, dass die Scheinwerfer so bleiben sollten? ...

Oh ohhhh.... das ist ein Punkt der schon heiß diskutiert wurde. Gehört aber nicht hier her sondern zum Thema "Motor tauschen"

Post by “antonius” of Apr 8th 2021, 6:46 pm

> Quote from afla108
>
> .. also mir gefällt die Farbe. Hat eigentlich schon mal jemand gesagt, dass die Scheinwerfer so bleiben sollten? ...
>
> Gruß Andreas

Gute Idee

Post by “antonius” of Apr 8th 2021, 7:11 pm

> Quote from Olof K
>
> Moin Ralf,
>
> wie gesagt, ein schönes Wagen und in dem Zustand macht die Resto auch viel mehr Spass. Bei der Farbe könntest Du dir noch ein Taxi-Schild montieren und den Kaufpreis finde ich eigentlich irrelevant - halt bezahlbar für dich...
>
> Ein neues Verdeck hast Du schon bestellt? Weist Du denn schon, was der Wagen für eine Farbe bekommen soll oder wird das neue einfach neutral schwarz?
>
> Grüsse
>
> Olof
>
> P.s.: War dein Beifahrersitz ev. mal der Fahrersitz?
>
> Display More

Hi Olof,

so eine richtige Resto ist gar nicht geplant. Die Basis muss eigentlich nur versiegelt und gewartet werden. Da scheint alles OK. Der Lack muss aber neu. Eigentlich war der Plan das Cabrio und Coupe Farbgleich zu machen. Im Moment gefällt mir das Elfenbein aber von Tag zu Tag besser. Das Dach bleibt aber so oder so braun. Es gefällt mir so einfach zu gut.

Kann sein das der Fahrersitz mal getauscht wurde. Ist ja auch nicht dumm. Allerdings ist das Leder am Sitzkissen einfach nur extrem trocken und brüchig. Von daher kann es auch sein, das der Fahrersitz mal erneuert wurde und der Beifahrersitz blieb wie er war. Ich glaube im Moment noch nicht das sich der Sitz retten lässt.

BG Ralf

Post by “Insulaner” of Apr 8th 2021, 7:19 pm

> Quote from rgswa
>
> Im Moment gefällt mir das Elfenbein aber von Tag zu Tag besser.

Dann besteht noch Hoffnung für die Rettung der Scheinwerfer? smiley.pngsmiley.png smiley.png

---

Post by “antonius” of Apr 8th 2021, 7:32 pm

Hallo zusammen,

ich war heute in der Werkstatt da meine Teilreserven nebst Werkzeug noch im Kofferraum vom Coupe verweilen. Der unrunde Motorlauf lag wirklich an den Zündkabeln. Mindestens 2 Stecker hatten einen Wackelkontakt. Da ich noch genügend neuwertige Zündkabel vom Coupe zur Hand hatte war das schnell getauscht. Gleich noch neue Zündkerzen verbaut und schnell das Thermostat getauscht. Schon lief er wieder ausgezeichnet und kam auch auf über 80 Grad. Das tat vor allem der Heizung gut.

Also bin ich gleich die ersten 250km gefahren und hab zwischenzeitlich noch am Waldrand das Türschlossfalle getauscht und die Scheiben besser eingestellt. Insgesamt bin ich überrascht, das das Cabrio nicht lauter ist als das Coupe. Die hohem Drehzahlen mit der kurzen Achse gefallen mir gar nicht, aber die Automatik ist einfach nur geil.

Irgendwas klappert untenrum, aber ein neuer Auspuff ist schon eingeplant. Und nach einer kleinen Dusche sah er schon fast ein bisschen hübsch aus 😉

BG Ralf

Post by “ReinerE” of Apr 8th 2021, 7:33 pm

Hallo Peter,

danke für die Nachricht.

Fürs Cabrio hätte ich mir einen Heckdeckel auf Halde gelegt.

Für Coupe und SLC ist derzeit kein Bedarf.

Gruss

Reiner

Post by “antonius” of Apr 8th 2021, 7:39 pm

> Quote from ReinerE
>
> Fürs Cabrio hätte ich mir einen Heckdeckel auf Halde gelegt.

Der wäre schon weg

Post by “Pagoden-Ulli” of Apr 8th 2021, 7:48 pm

Hallo, Ralf,

fein, dass sich die Probleme so leicht beheben ließen. Elfenbein und braunes Verdeck find ich total stimmig. Würde ich nicht ändern. Und zusammen mit der roten Innenausstattung und den Gurkengläsern passt das alles hundertprozentig! □□□□

Ich melde mich mal wegen gucken. Wird aber wohl nächste Woche. Am WE ist ja wohl Dauerregen angesagt.□□

Gruß

Ulli

Post by “HaWa” of Apr 8th 2021, 7:58 pm

Sollte die Farbe nicht in Hundertelfenbein umbenannt werden? 61 waren Taxis ja definitiv Schwachz

Gruß HaWA

Post by “Peter 111” of Apr 8th 2021, 9:40 pm

> Quote from ReinerE
>
> Hallo Peter,
>
> danke für die Nachricht.
>
> Fürs Cabrio hätte ich mir einen Heckdeckel auf Halde gelegt.
>
> Für Coupe und SLC ist derzeit kein Bedarf.
>
> Gruss
>
> Reiner
>
> Display More

Hallo Reiner,

kein Problem.

Deshalb habe ich heute soviel Zeugs, weil ich vor mehr als 10 Jahren auch gern viel "auf Halde" gelegt habe. Nach meiner Erfahrung braucht man genau das, was man weggelegt hat, eigentlich nie wieder.....was allerdings eher ein Vorteil ist.

Gruss

Peter

Post by “Thorsten1303” of Apr 8th 2021, 10:01 pm

Hallo Ralf,

super Wagen, gefällt mir genau so wie er jetzt ist, und ich steige nicht in das Lampenthema ein.

Die Farbkombination ist doch sehr stimmig.

Viel Spaß dabei und mehr Erfolg als beim Motorprojekt.

Glück haben die Tüchtigen und vielleicht war das jetzt der Schnapper nach dem Motorleiden.

Gruß

Thorsten

Post by “Peter 111” of Apr 8th 2021, 10:05 pm

Rotes Leder ist total geil.

Wenn ich mir heute einen 111er als Cabrio aussuchen müsste, wäre es ein 250 SE, sandbeige met. mit rotem Leder.

Gruss

Peter

Post by “antonius” of Apr 8th 2021, 10:11 pm

> Quote from Peter 111

> Rotes Leder ist total geil.
>
> Wenn ich mir heute einen 111er als Cabrio aussuchen müsste, wäre es ein 250 SE, sandbeige met. mit rotem Leder.
>
> Gruss
>
> Peter
>
> Display More

Warum einen 250er? Die sind doch eigentlich sehr unbeliebt.

BG Ralf

Post by “Peter 111” of Apr 8th 2021, 10:28 pm

> Quote from rgswa
>
> Warum einen 250er? Die sind doch eigentlich sehr unbeliebt.
>
> BG Ralf

Der 250er hat 150 PS, also 30 PS mehr als mein 220er, das macht viel aus bei 1.400 KG, der Armaturenträger ist in Holz, die lackierten 14 Felgen mit Ring + Kappe mag ich sehr. Ausserdem ist der 250 gar nicht so schlecht wie sein Ruf.

Trotzdem kann/werde ich mich nach 30 Jahren natürlich nicht von meinem 220 SE Cabrio trennen und das dunkelbordeauxrot gefällt mir ja auch (immer noch) sehr gut.

Ich meinte ja auch nur, wenn ich mir jetzt einen aussuchen sollte.....111er Cabrios sind m.E. als HK majestätischer als die FK, den 3.5 hätte ich nicht so gern, den Motor beherrscht kein Alt-Benzschrauber mehr und ist auch zu schwer auf der Vorderachse.

Gruss

Peter

Post by “antonius” of Apr 8th 2021, 10:46 pm

Darum war mein Traum ein 280er. Mir hat mal ein alter Benzer erklärt, das die 250er nur in den Pagoden platzten, weil zu wenig Luft durch den flachen Grill kam. Ob das stimmt? Der 980 250er läuft zwar deutlich ruhiger als der 981, aber besonders der späte 280er ist wirklich ein geiles Motörchen. Die Flachkühler mag ich gar nicht, Blöde Proportionen, Gummis auf den Stossstangen und die belederte Brille, die Kopfstützen!!! ... Alles nur Behelf.

Sieht aber sicher jeder anders.

BG Ralf

Post by “Peter 111” of Apr 8th 2021, 11:49 pm

> Quote from rgswa
>
> **Die Flachkühler mag ich gar nicht, Blöde Proportionen, Gummis auf den Stossstangen und die belederte Brille, die Kopfstützen!!! ... Alles nur Behelf.**

> Sieht aber sicher jeder anders.
>
> BG Ralf

Das sehe ich anders, als Coupé mag ich das Auto, und es fährt sich um Welten moderner/besser als ein HK, dank der Automatik. Leider ist schwarz nicht meine Farbe, aber mit hellem Interieur geht es .

Hier mein Flachkühler mit 14er Barockies, die 15er werden ihm besser stehen.

Gruss

Peter

Post by “Blackynf” of Apr 9th 2021, 12:17 am

Ralf,

...schon fast ein bisschen hübsch...

er ist **sehr** hübsch!!!

Und sofern es sich um die Original-Farbe handelt,

haben sich wohl schon einige nach und nach **reingeguckt**.

Er hat schon was genial Schlichtes, auch mit der Beleuchtung...

Gruß Blacky

Post by “Cephyr” of Apr 9th 2021, 8:01 am

> Quote from Peter 111
>
> Der 250er hat 150 PS, also 30 PS mehr als mein 220er, das macht viel aus bei 1.400 KG, der Armaturenträger ist in Holz, die lackierten 14 Felgen mit Ring + Kappe mag ich sehr. Ausserdem ist der 250 gar nicht so schlecht wie sein Ruf.
>
> Trotzdem kann/werde ich mich nach 30 Jahren natürlich nicht von meinem 220 SE Cabrio trennen und das dunkelbordeauxrot gefällt mir ja auch (immer noch) sehr gut.
>
> Ich meinte ja auch nur, wenn ich mir jetzt einen aussuchen sollte.....111er Cabrios sind m.E. als HK majestätischer als die FK, den 3.5 hätte ich nicht so gern, den Motor beherrscht kein Alt-Benzschrauber mehr und ist auch zu schwer auf der Vorderachse.
>
> Gruss
>
> Peter
>
> Display More

Moin zusammen,

genau das ist der Grund, warum ich auch einen frühen 250er nehmen würde wenn ich mir das aussuchen könnte. meine Reihenfolge wäre:

250 früh

220

280 Hochkühler

250 spät

Post by “Insulaner” of Apr 9th 2021, 10:39 am

Hallo Ralf,

> Quote from rgswa
>
> Mir hat mal ein alter Benzer erklärt, das die 250er nur in den Pagoden platzten, weil zu wenig Luft durch den flachen Grill kam. Ob das stimmt?

mein M129 ist im W08 nach wenigen hundert Kilometern geplatzt. Seit dem ist ein sehr später M130 (mit unbekannter Laufleistung) drin. Der läuft und läuft und läuft und läuft...

Aber ein Motor hat natürlich keinerlei statistische Signifikanz.

Habe dem M129 nie nachgetrauert, der M130 ist leiser, hat deutlich besseres Drehmoment, fährt sich einfach besser. Nicht original aber pfeif drauf. Ich will fahren und keine Concours Ausstellungen gewinnen.

Viele Grüße,

Hagen

.

Post by “Bernardo” of Apr 9th 2021, 11:28 am

Soviel ich gelesen habe, sind die frühen 250er vor allem deswegen häufig kaputtgegangen, weil die schneller Öl verbraucht haben, als die damaligen Erstbesitzer es gewohnt waren, nachzusehen. Durch Nachbesserungen bei Material und Toleranzen wurde das Problem entschärft und die späteren 250er waren nicht grundsätzlich schlechter als 220 und 280. Vollgasfest ist keiner der Motoren und angestrengt klingen sie bei Last alle, da hilft nur der 3.5l, der auch hohes Dauertempo verträgt.

Einen subjektiven Unterschied aber zwischen Bis-280 und Ab-280 durfte ich an meinen beiden 280er-108ern, beide mit Automatik erfahren. Die Motor-Getriebekombination beim späten 71er Modell war um einiges harmonischer als der 68er Modell, was nicht nur an der Ruckomatik des 68ers lag. Beide Motoren waren techn. in sehr gutem Zustand.

Ralf

Sehr schönes Bild des Wagens, wobei ich immer dachte, dass die Mercedeskopfstützen eigentlich "Hasenohren" hiessen, aber da gab es wohl verschiedene Ausführungen, wohl auch Versionen nur für den Fahrersitz und hier sogar seitlich drehbar. Polsterausführung wahrscheinlich "Schäfer gestromt" - sehr hübsch! 👍

Post by “Peter 111” of Apr 9th 2021, 12:26 pm

Kurze Frage an die Kenner hier, ist der M129**981**xxxder frühere oder der spätere 250er?

Wo ist der Unterschied zum xxx980?

Danke + Gruss

Peter

Post by “antonius” of Apr 9th 2021, 1:08 pm

> Quote from Peter 111
>
> Kurze Frage an die Kenner hier, ist der M129**981**xxxder frühere oder der spätere 250er?
>
> Wo ist der Unterschied zum xxx980?
>
> Danke + Gruss
>
> Peter
>
> Display More

981 ist der alte, meine ich...

Der 981 hat zum Beispiel keine Saugluftvorwärmung, also kein Kühlwasseranschluss an der Drosselklappe. Mein 981 hatte auch keinen Anschluss für einen Drehzahlmesserabgang an der Ölpumpe und ich habe mal gehört, der 980 hatte mehr Wasser und mehr Öl, was aber nicht stimmen muss.

BG Ralf

Post by “ReinerE” of Apr 9th 2021, 1:17 pm

Hallo,

zuerst einmal die spez. Belastung der Motoren M 127,129 und 130. Die spez. Ausbeute ist beim 129 am höchsten.

Dann noch beim 127 und 129 die paarweise zusammen gegossenen Zylinder. Ab 130 einzeln stehend.

Und das Problem aller 4 und 6 Zyl. Motoren dieser Generation war der über die Zylinderbohrung seitlich versetzte

Brennraum. Dies und die paarweise gegossenen Zylinder führte zu Temperaturunrundungen und Schäden bei

hartem Einsatz. Die Motoren waren nicht vollgasfest.

Gruss

Reiner

Post by “Peter 111” of Apr 9th 2021, 1:18 pm

> Quote from rgswa
>
> 981 ist der alte, meine ich...
>
> Der 981 hat zum Beispiel keine Saugluftvorwärmung, also kein Kühlwasseranschluss an der Drosselklappe. Mein 981 hatte auch keinen Anschluss für einen Drehzahlmesserabgang an der Ölpumpe und ich habe mal gehört, der 980 hatte mehr Wasser und mehr Öl, was aber nicht stimmen muss.
>
> BG Ralf

Danke dir, wieder was gelernt.

Gruss

Peter

Post by “Peter 111” of Apr 9th 2021, 1:22 pm

> Quote from ReinerE
>
> Hallo,
>
> zuerst einmal die spez. Belastung der Motoren M 127,129 und 130. Die spez. Ausbeute ist beim 129 am höchsten.
>
> Dann noch beim 127 und 129 die paarweise zusammen gegossenen Zylinder. Ab 130 einzeln stehend.
>
> Und das Problem aller 4 und 6 Zyl. Motoren dieser Generation war der über die Zylinderbohrung seitlich versetzte
>
> Brennraum. Dies und die paarweise gegossenen Zylinder führte zu Temperaturunrundungen und Schäden bei
>
> hartem Einsatz. Die Motoren waren nicht vollgasfest.
>
> Gruss
>
> Reiner
>
> Display More

Danke für die Info.

Die 280er haben zudem nebem dem Wasserkühler noch einen Ölkühler.

Die Wasserläufe im Motor sind zudem grösser als beim M129 habe ich gelesen.

Gruss

Peter

Post by “antonius” of Apr 9th 2021, 1:39 pm

> Quote from Peter 111
>
> Danke für die Info.
>
> Die 280er haben zudem nebem dem Wasserkühler noch einen Ölkühler.
>
> Die Wasserläufe im Motor sind zudem grösser als beim M129 habe ich gelesen.
>
> Gruss
>
> Peter
>
> Display More

Einen Ölkühler hat der 250er auch, aber liegend unter der Einsprizzpumpe und nicht stehend neben dem Wasserkühler wie beim M130. Der 220er hat zudem nur vier Kurbelwellenlager und der 250er und 280er haben sieben, was wohl zu einem ruhigeren Motorlauf führt. Der späte 280er hat auch noch eine geänderte Wasserführung und gilt als standfest.

BG Ralf

Post by “antonius” of Apr 9th 2021, 1:43 pm

Richtig Durchblick hab ich da aber noch nicht. Es gibt wohl immer späte und frühe Versioenen. Dann gibt es unterschiedliche Verdichtungen und Anpassungen für den Export wie zum Beispiel die Früh oder Spätverstellung am Unterdruckrohr. Und weil das alles fast 60 Jahre auf der Welt ist, wurde das auch gerne mal lustig gemixt

Will sagen, wenn läuft dann läuft

Post by “Peter 111” of Apr 9th 2021, 1:48 pm

> Quote from rgswa
>
> **Einen Ölkühler hat der 250er auch,** aber liegend unter der Einsprizzpumpe und nicht stehend neben dem Wasserkühler wie beim M130. Der 220er hat zudem nur vier Kurbelwellenlager und der 250er und 280er haben sieben, was wohl zu einem ruhigeren Motorlauf führt. Der späte 280er hat auch noch eine geänderte Wasserführung und gilt als standfest.
>
> BG Ralf

...aber kleiner und flacher.

Post by “Obelix” of Apr 9th 2021, 2:13 pm

... die Motorkennungen blieben immer gleich, 980 und 981 nur zur Unterscheidung in welches Fahrzeug mit welchem Rüststand der Motor eingebaut wurde !

Post by “Peter 111” of Apr 9th 2021, 2:26 pm

> Quote from Obelix
>
> ... die Motorkennungen blieben immer gleich, 980 und 981 nur zur Unterscheidung in welches Fahrzeug mit welchem Rüststand der Motor eingebaut wurde !

Okay, was heisst Rüststand?

Und heisst das, das die Motoren ob früh oder spät und unterschiedlicher Nummerierungen gar nicht unterschiedlich waren?

Gruss

Peter

Post by “Olof K” of Apr 9th 2021, 4:14 pm

nach dem Ponton hatte Opa nen ganz frühen 108er 250V. Der erste Austauschmotor kam da auch bei 40 tkm aus unbekannten Gründen rein. Nach Opas Tot hat Vadder und Mutter den Wagen aufgefahren. Ich erinnere mich an ne Fahrt Ende 70er mit Muttern nach Tübingen, wo sie versuchte die 200 zu erreichen während wir Kinder auf der Rücksitzbank spielten (würde heutzutage sicher Entzug des Sorgerechts bedeuten...). Der Austauschmotor ist dann Mitte 80er wegen Ölmangel gestorben und da die Karosse dann auch luftig war, durfte wohl nur die Cognac-Leder-Innenausstattung weiterleben..... Ich kenn zum 250er die Theorie, dass die paarweise angeordneten Zylinder thermisch wohl suboptimal waren.

Nen späten M130 fahr ich ja niederverdichtet als Vergaser im 250er /8. Super Teil und macht viel Freude....

Gruss Olof

Post by “Obelix” of Apr 9th 2021, 4:20 pm

...Rüststand bedeutet, die unterschiedlichen Anbauteile, die benötigt werden um den Motor in ein anderes Fahrzeugmodell einzubauen !

Die Motor Bezeichnungen bleiben damals trotz teils größerer Veränderungen gleich, siehe M 130 !

Post by “Peter 111” of Apr 9th 2021, 6:07 pm

> Quote from Obelix
>
> ...Rüststand bedeutet, die unterschiedlichen Anbauteile, die benötigt werden um den Motor in ein anderes Fahrzeugmodell einzubauen !
>
> Die Motor Bezeichnungen bleiben damals trotz teils größerer Veränderungen gleich, siehe M 130 !

Aaah, prima, danke.

Das würde bedeuten, dass der 981 im Coupé verbaut wurde und 980 in Pagode oder Limousine, richtig?

Weiter würde das bedeuten, dass es keine technischen Änderungen am Motor selbst gegeben hat, ansonsten hätte man das ja kenntlich machen können, was wiederum sinnvoll gewesen wäre.

Originalitäts-Fans wie ich könnten somit allein anhand der unterschiedliche Nummern erkennen, ob es sich bei dem jeweiliegn Auto um Matching Numbers handelt.

Gruss

Peter

Post by “Obelix” of Apr 9th 2021, 7:41 pm

...nö, falsch, 980 für Limo, Coupé und Cabrio, 981 für Pagode .

Post by “Peter 111” of Apr 9th 2021, 7:45 pm

> Quote from Obelix
>
> ...nö, falsch, 980 für Limo, Coupé und Cabrio, 981 für Pagode .

Okay, wo kann man das nachlesen?

Der Motor wurde demnach nicht während der Bauzeit geändert?.....das heisst, einen frühen und späten 250er gibt es nicht?

Gruss

Peter

Post by “Peter 111” of Apr 9th 2021, 8:19 pm

> Quote from Obelix
>
> ...nö, falsch, 980 für Limo, Coupé und Cabrio, 981 für Pagode .

...,da mir das keine Ruhe gelassen hat, habe ich gerade in dem original Pappbrief vom 28.10.1965 nachgesehen und dort steht die Motor-Nr. Typ: M129 II, Fabrik-Nr.: 129 **981-**

Es handelt sich um ein Coupé, 250 SE/C, 111 021-

Sorry, aber das mit **"980 für Limo, Coupé und Cabrio, 981 für Pagode".....**kann nicht stimmen.

Bitte sieh noch mal nach und nicht böse sein.

Viele Grüsse

Peter

Post by “Obelix” of Apr 9th 2021, 8:21 pm

...halt, zu kurz gesprungen :

129.980 für W 108 und W 111 ab Fgst-Nr. 085398 ohne Drehzahlmesserantrieb

129.981 für W111 bis Fgst-Nr. 085397 mit Drehzahlmesserantrieb

129.982 für Pagode

Post by “Gerd.Batke” of Apr 9th 2021, 8:23 pm

Hallo,

bis Fgst.Nr. 085397 saß im W111 250SE Cpe/Cab ein M129.II / 129.981, danach ein 129.I / 129.980, wie in der 108er Limo.

250SL hat immer einen 129.III / 129.982 bekommen.

Nachzulesen z.B. in der *Motor-Ersatzteilliste M129, Ausgabe B*, Stand Januar 1967.

Gruß,

Gerd

Post by “Peter 111” of Apr 9th 2021, 8:26 pm

> Quote from Obelix
>
> ...halt, zu kurz gesprungen :
>
> 129.980 für W 108 und W 111 ab Fgst-Nr. 085398 ohne Drehzahlmesserantrieb
>
> 129.981 für W111 bis Fgst-Nr. 085397 mit Drehzahlmesserantrieb
>
> 129.982 für Pagode

Super, danke, habe das direkt ausgedruckt (hoffe das durfte ich....)

Wo kann man solche Daten nachschlagen?

Gruss

Peter

Post by “Peter 111” of Apr 9th 2021, 8:28 pm

> Quote from Gerd.Batke
>
> Hallo,

> bis Fgst.Nr. 085397 saß im W111 250SE Cpe/Cab ein M129.II / 129.981, danach ein 129.I / 129.980, wie in der 108er Limo.
>
> 250SL hat immer einen 129.III / 129.982 bekommen.
>
> Nachzulesen z.B. in der *Motor-Ersatzteilliste M129, Ausgabe B*, Stand Januar 1967.
>
> Gruß,
>
> Gerd
>
> Display More

Perfekt, danke Gerd.

Gruss

Peter

wie lautet denn die letzte VIN eines 250er Coupés?....und wann kam der Wechsel?

Post by “antonius” of Apr 9th 2021, 8:43 pm

Komisch ! Mein 980 hat einen Drehzahlmesserabgang, der 981 hat keinen. Coupe und Pagode haben aber immer Derhzahlmesser.

Post by “Peter 111” of Apr 9th 2021, 9:12 pm

Quelle: Wikipedia

111.021

Nun blickt keiner mehr durch

250 SE Coupé	09/1965–12/1967	M 129 I / 129.980	2496	110 (150)	193 (188 Automatik)	16 (18 Automatik)

Mit Saugrohreinspritzung und dem erhöhten Verdichtungsverhältnis (Anstieg von 9:1 auf 9,3:1 **bzw. 9,5:1 ab 1966)** erreichte dieser gegenüber dem Vergasermodell eine deutliche Leistungssteigerung. Ansonsten blieb das Aggregat im Wesentlichen unverändert.

Also, ab 1966 war es der 980 und vorher 981, das könnte stimmen.

Post by “antonius” of Apr 9th 2021, 9:20 pm

Ich mein auch, der 980 gehört ins Coupe der 981 ohne Drehzahlmesser in den 108er und der 982 in die Pagode.

Die höhere Verdichtung bezieht sich auf den Vergleich mit dem 250S der niedriger Verdichtet war und als Einspritzer zur Leistungssteiferung höher verdichtet wurde...

Post by “antonius” of Apr 9th 2021, 9:33 pm

Hallo zusammen,

heute morgen gabs erstmal eine Schock. Das Ordnungsamt klingelte, weil ein Nachbar einen Ölfleck gemeldet hatte. Es waren sogar 2 und nicht zu klein. Ich hatte schon Panik das der Motor jetzt auch erst mal raus muss um einen neuen Burgmannring zu verbauen. Und die Achse ist bestimmt auch hin, mindesten das Radlager.

Also ab zum Meister und der wollte mich so gar nicht mehr fahren lassen. Also hoch mit dem Moped, unter sichtbarer Begeisterung des Gesamtzustandes haben wir dann poröse Leitungen an der Benzinpumpe ausgemacht und gleich ersetzt. Zudem konnten wir das Poltern lokalisieren da das Getriebe direkt Verbindung mit der Tunnelverkleidung hat. Das scheint also lösbar.

Also hab ich aus Freunde heute erstmal die Scheiben eingestellt, den Beifahrersitz gerettet und dann gleich noch weisse Söckchen verpasst. Trotzdem werde ich neue Reifen brauchen. Die sind DOT 489!!!

Es geht also voran

BG Ralf

Post by “Obelix” of Apr 9th 2021, 9:43 pm

...wie ich schon schrieb, der 980 hat keinen Antrieb für den Drehzahlmesser, daher war er zuerst nur im W 108 verbaut und erst später nach Umstellung auf Transistor-Drehzahlmesser im W 111 !

Natürlich lässt sich der Antrieb in einen 980 einbauen und aus einem 981 ausbauen !

Und im Coupé/Cabrio waren eben beide Baumuster verbaut !

Wikipedia hat halt nicht immer recht !

Post by “Cephyr” of Apr 9th 2021, 9:49 pm

... die Tennissocken stehen ihm ausgesprochen gut! Wie breit sind die und wo hast du die her? Die gefallen mir auch...

Post by “Peter 111” of Apr 9th 2021, 10:00 pm

> Quote from Obelix
>
> **Und im Coupé/Cabrio waren eben beide Baumuster verbaut !**
>
> Wikipedia hat halt nicht immer recht !

Die Frage ist halt, was sie unterscheidet und ab welcher VIN der 980 zum Einsatz kam.

Gruss

Post by “antonius” of Apr 9th 2021, 10:01 pm

> Quote from Cephyr
>
> ... die Tennissocken stehen ihm ausgesprochen gut! Wie breit sind die und wo hast du die her? Die gefallen mir auch...

Das sind die Atlas Ringe mit ABE. Breite weiss ich nicht, sorry!

https://www.ebay.de/itm/4x-Wei...iswandreifen/202140563336

Gefallen mir bisher ganz gut,

BG Ralf

Post by “Obelix” of Apr 9th 2021, 10:02 pm

...hab ich doch schon alles geschrieben !?!

Post by “Peter 111” of Apr 9th 2021, 10:09 pm

> Quote from Obelix
>
> ...hab ich doch schon alles geschrieben !?!

Sorry, du hast recht, habe mich vertan....

Wenn der fehlende Drehzahlmesserantrieb die einzige Änderung war, ist das als technische Verbesserung wohl ehr nicht zu werten.

Post by “Dieselist” of Apr 9th 2021, 10:24 pm

Also, ich muss schon sagen, Das Gesamtpaket gefällt mir immer besser.

Auch dieses Helmut - Schmidt - Gedächtnis - Weiß ; besonders mit den Kirchenfenster-Scheinwerfern...

Und die Gamaschen: Sehr elegant, doch.

Ich wünsche dir viele schöne Kilometer damit!

Post by “Cephyr” of Apr 9th 2021, 10:33 pm

> Quote from Dieselist
>
> Also, ich muss schon sagen, Das Gesamtpaket gefällt mir immer besser.
>
> Auch dieses Helmut - Schmidt - Gedächtnis - Weiß ; besonders mit den Kirchenfenster-Scheinwerfern...
>
> Und die Gamaschen: Sehr elegant, doch.
>
> Ich wünsche dir viele schöne Kilometer damit!

.... ich wollte es vorhin nicht schon wieder schreiben, aber ich bin ganz deiner Meinung. Hier und da ein bisschen Chic machen oder erneuern ist gut, aber das Erscheinungsbild so lassen wie es ist!

Post by “Thorsten1303” of Apr 10th 2021, 6:20 pm

Ich schließe mich an.

Die Mehrheit ist für so lassen und genießen.

Grüße

Thorsten

Post by “Peter 111” of Apr 10th 2021, 7:24 pm

Eine Komplettrestaurierung eines 111er Coupés/Cabrios ist m.E. für unter 100.000 € nicht mehr machbar.

Oder wie seht ihr das?

Gruss

Peter

Post by “antonius” of Apr 10th 2021, 9:34 pm

Das hängt sehr von der beinhalteten Menge an Latte und Lachshäppchen ab

> Quote from Peter 111
>
> Eine Komplettrestaurierung eines 111er Coupés/Cabrios ist m.E. für unter 100.000 € nicht mehr machbar.
>
> Oder wie seht ihr das?
>
> Gruss
>
> Peter
>
> Display More

Das hängt sehr von der beinhalteten Menge an Latte und Lachshäppchen ab

BG Ralf

Post by “Peter 111” of Apr 10th 2021, 10:13 pm

> Quote from rgswa
>
> Das hängt sehr von der beinhalteten Menge an Latte und Lachshäppchen ab
>
> Das hängt sehr von der beinhalteten Menge an Latte und Lachshäppchen ab
>
> BG Ralf

Vielleicht auch, da könntest du recht haben.

Aber da es nur sehr wenige echte Kenner der 111er Coupés + Cabrios gibt, glaubt man zunächst bei einem dieser vielen anderen, eigentlich unfähigen Schlauschwätzer gut aufgehoben zu sein.

Bei so einem idR. schon mal etwa 10.000 € los.

Da das Ergebnis allerdings recht übel ist, sucht man weiter nach einem 111er-Kenner; beim nächsten "Profi" wird man etwas vorsichtiger und es kostet nur 5.000 €, dann stoppt man den Irrsinn. Auch der hatte leider keine Kenne von 111ern, hat aber seine Kohle nun im Sack und der Rest interessiert ihn nicht.

Wenn man viel Glück hat, findet man irgendwann einen echten 111er-Spezialisten und der nimmt sich dem vorigen Pfusch an. Die zuvor "investierten" 15.000 € sind natürlich unwiederbringlich weg.

Meiner Meinung kann man folgende Berechnung anstellen:

Man hat ein mittelprächtiges bzw. restaurierungsbedürftiges Coupé oder Cabrio und sucht nun einen Profi, der das Auto in einen recht guten Zustand versetzt.

1. Karosseriearbeiten inkl. neuer Bleche = 20.000 €

2. Motorrevision inkl. Material/Neuteile = 10.000 €

3. Überholung - Achsen und Getriebe inkl. Neuteile = 10.000 €

4. Komplettlack inkl. Vorarbeiten = 15.000 €

5. Leder -Sitze,Verkleidunge etc. = 15.000 €

6. Chrom, neu bzw. neu verchromen = 20.000 €

7. sonstige Teile wie Holz aufarbeiten, fehlende Teil ersetzen, Himmel, Softtop = 10.000 €

8. unvorhersehbare Arbeiten + Entlacken, beschichten, Sattler etc. 10.000 €

Da landet man schon bei mehr als 100.000 € und muss das Auto auch noch mitbringen.....welch ein Wahnsinn.....

Gruss

Peter

Post by “Thorsten1303” of Apr 10th 2021, 10:50 pm

Hallo Peter,

sehe ich auch so.

Dazu kommen noch immer weniger Ausführende, welche dann noch Mondpreise aufrufen (Wechsel Frontscheibendichtung 1000,-€)

Gruß

Thorsten

Post by “Dieselist” of Apr 10th 2021, 11:43 pm

Darum eben lieber selber machen.

Denn die Axt am Waldrand spart den Mechatronik(er)...

Oder so ähnlich....

Ralf macht das schon richtig.

Ich bin da sehr zuversichtlich.

Außerdem ist auch ein W111Cabriolet letzten Endes nur - ein Serienautomobil.

Wenn auch ein sehr schönes.

Post by “Peter 111” of Apr 11th 2021, 12:10 am

> Quote from Dieselist
>
> Darum eben lieber selber machen.
>
> Denn die Axt am Waldrand spart den Mechatronik(er)...
>
> Oder so ähnlich....
>
> Ralf macht das schon richtig.
>
> Ich bin da sehr zuversichtlich.
>
> Außerdem ist auch ein W111Cabriolet letzten Endes nur - ein Serienautomobil.
>
> Wenn auch ein sehr schönes.
>
> Display More

Nicht jeder ist handwerklich so begabt, ein altes Auto reparieren zu können, selbst KFZ-Handwerker die es gelernt haben, "schaffen" es nicht.

Ich kann mich daran erinnern, wie in 111 Coupés Diesel-Motoren verbaut wurden/waren um Tankkosten zu sparen.

Das fand ich damals schon mehr als armselig, getreu dem Motto: "ich habe zwar keine Kohle, den Kaptalismus hasse ich selbstverständlich, aber den Duft der grossen weiten Welt schnuppern, würde ich natürlich schon gern"..... .....ich bin Münsteraner....diese Sprüche kenne ich zu gut.....

Gruss

Peter

Post by “antonius” of Apr 11th 2021, 9:11 am

Guten Morgen,

gestern ist mir der Keilreimen der Lima abgesprungen. Ich hatte zwar noch 2 da, aber ich hatte keine Idee, wie ich den verbauen sollte weil dafür ja erst der Keilriemen der Servopumpe runter muss, oder habe ich da mal wieder einen Denkfehler?

Im voraus, besten Dank für eure Hilfe.

BG Ralf

Post by “MarcS” of Apr 11th 2021, 9:54 am

Hallo,

Peter schrieb:

1. Karosseriearbeiten inkl. neuer Bleche = 20.000 €

2. Motorrevision inkl. Material/Neuteile = 10.000 €

3. Überholung - Achsen und Getriebe inkl. Neuteile = 10.000 €

4. Komplettlack inkl. Vorarbeiten = 15.000 €

5. Leder -Sitze,Verkleidunge etc. = 15.000 €

6. Chrom, neu bzw. neu verchromen = 20.000 €

7. sonstige Teile wie Holz aufarbeiten, fehlende Teil ersetzen, Himmel, Softtop = 10.000 €

8. unvorhersehbare Arbeiten + Entlacken, beschichten, Sattler etc. 10.000 €

Ich befürchte, dass # 1 nur bei einem guten Wagen so hinkommt, dass kann auch deutlich mehr kosten ... .

#2 würde ich verdoppeln, dann ist die komplette ESP mit Düsen dabei, und die anderen Teile unter der Motorhaube (Kühler, Verteiler, Scheibenwischer, Wärmetauscher ...).

#3 10.000 ohne A-Getriebe, mit eher 14-15.000

#9 schwarzes Gold: Gummis ... . x.000 ... .

Also statt 110 eher 140 ... .

In einem der wenigen, darauf spezialisierten Betriebe.

Egal, was soll es, ..., so oder so wird es kein günstiges Vergnügen, aber immen noch günstiger als ein Ein-Zimmer-Appartement am Stadtrand von München (inkl. dem Kauf des Wagens zuvor ...)

Grüße

Marc

Post by “Bernardo” of Apr 11th 2021, 10:58 am

Muss Peter und Marc beipflichten.

Nur schon in mein, im Vergleich zu einem Cabrio eher bescheidenes 220SE Coupé hab ich über 50k versenkt und ich bin aus damaligem Mangel an Erfahrung und teils flüssiger Mittel nicht den Königsweg gegangen. Gerade bei den Karosseriearbeiten gibt es m.E. fast immer noch Spielraum „nach oben“, sprich noch perfekter, noch mehr Meisterstunden mit entsprechender Entlöhnung. Neuverchromen lassen hab ich gar nix, was man auch deutlich sieht. Dass ich den Motor nicht gleich komplett gemacht habe, rächt sich jetzt ebenfalls und ans Leder muss ich auch nochmal. So verteilen sich die Kosten lediglich und ich mache viele Arbeiten doppelt. Und dabei hatte ich noch Glück, denn ich habe ein komplettes Fahrzeug zu einem Spottpreis von unter 3k erworben. Hätte ich hier die durchaus auch üblichen 10 oder 12k bezahlt und wäre von Anfang an einen kompromisslosen Weg gegangen, hätte ich auch die 80- oder 100k Marke locker gerissen.

Post by “HaWa” of Apr 11th 2021, 3:13 pm

Hallo Ralf,

kein Denkfehler.

Das ist bei der Motornbaureihe immer so.

Gruß HaWA

Post by “antonius” of Apr 11th 2021, 3:16 pm

> Quote from HaWa

> Hallo Ralf,
>
> kein Denkfehler.
>
> Das ist bei der Motornbaureihe immer so.
>
> Gruß HaWA

Shit, habs schon geahnt...

Datt wird dann wohl nix in der Tiefgarage...

1000 Dank

Ralf

Post by “Insulaner” of Apr 11th 2021, 3:19 pm

Hallo Ralf,

> Quote from rgswa
>
> Datt wird dann wohl nix in der Tiefgarage...

Wieso nicht? Ist halt etwas mehr zu schrauben.

Hast Du eigentlich ein Werkstatthandbuch? Da kann man dann später nachlesen wie es richtig gegangen wäre nachdem man mal wieder was vermurkst hat

Viele Grüße,

Hagen

.

Post by “antonius” of Apr 11th 2021, 3:26 pm

> Quote from Insulaner
>
> Hallo Ralf,
>
> Wieso nicht? Ist halt etwas mehr zu schrauben.
>
> Hast Du eigentlich ein Werkstatthandbuch? Da kann man dann später nachlesen wie es richtig gegangen wäre nachdem man mal wieder was vermurkst hat
>
> Viele Grüße,
>
> Hagen
>
> .
>
> Display More

Klar, hab ich uns stöbere schon seit Stunden. Spannen hab ich gefunden, wechseln noch nicht

---

Post by “antonius” of Apr 11th 2021, 3:31 pm

Kann man da nicht einfach besser die Riemenscheibe der Kurbelwelle raus nehmen?

BG Ralf

Post by “HaWa” of Apr 11th 2021, 3:42 pm

Hallo Ralf,

mit etwas Bodenturnen sollte das machbar sein.

Mutter/n SW 10 der Spannschraube lösen,

Hintere Pumpenhalteschraube SW 14

2 Pumpenschrauben SW 17 zwischen Halter und Riemenscheibe lösen.

Pumpe Richtung Motor schieben und Servoriemen abnehmen.

Riemenscheibe von der Kurbelwelle abschrauben wäre auch eine Option wenn nicht immer mindestens eine der 6 Innensechskantschrauben nicht losgeht.

Gruß HaWA

Post by “Pagoden-Ulli” of Apr 11th 2021, 3:51 pm

...und wenn Du schon dabei bist, würde ich als nächstes gleich Benzin-, Brems-, Kupplungs- und Kühlerschläuche tauschen.

Gruß

Ulli

Post by “antonius” of Apr 11th 2021, 8:21 pm

> Quote from Pagoden-Ulli
>
> ...und wenn Du schon dabei bist, würde ich als nächstes gleich Benzin-, Brems-, Kupplungs- und Kühlerschläuche tauschen.
>
> Gruß
>
> Ulli

Janeissklar, und die Servoschläuche, Scheiben- und Türdichtungen tausche ich dann besser auch gleich

Die Schläuche sehen eigentlich alle frisch gemacht aus. Bestellt ist erstmal ein Auspuff und neue Reifen. Scheiben und Beläge mach ich auch neu. Den Umbau auf Zweikreis Bremssytem schiebe ich erstmal. Im Moment bremst er einfach zu gut.

Mittwoch ist er eh beim Meister und bekommt erstmal alle Flüssigkeiten und Filter neu. Ausserdem gucken wir mal durch was alles neu muss und was schon neu ist.

Ob ich das Verdeck neu mache, weiss ich auch noch nicht. Bei längerer Regenfahrt gestern kam kein Tropfen rein. Ob das mit einem neuen besser wird glaube ich noch nicht. Die Scheibe hinten werde ich erstmal kleben.

Der Riss im Beifahrersitz ist auch schon behoben, und das brüchige Leder schon wieder weich geknetet und geölt.

BG Ralf

PS: Kannst du in der Region jemanden empfehlen der Mike Sanders gut macht?

Post by “Insulaner” of Apr 11th 2021, 8:23 pm

> Quote from rgswa
>
> Kann man da nicht einfach besser die Riemenscheibe der Kurbelwelle raus nehmen?

Da hätte ich Zweifel ob Du die dann unter Spannung des Servokeilriemens wieder montiert bekommst. Und wenn Du dann die Servopumpe auch los machen hast Du nur Mehrarbeit gehabt.

Post by “antonius” of Apr 11th 2021, 8:27 pm

> Quote from HaWa
>
> Hallo Ralf,
>
> mit etwas Bodenturnen sollte das machbar sein.
>
> Mutter/n SW 10 der Spannschraube lösen,
>
> Hintere Pumpenhalteschraube SW 14
>
> 2 Pumpenschrauben SW 17 zwischen Halter und Riemenscheibe lösen.
>
> Pumpe Richtung Motor schieben und Servoriemen abnehmen.
>
> Riemenscheibe von der Kurbelwelle abschrauben wäre auch eine Option wenn nicht immer mindestens eine der 6 Innensechskantschrauben nicht losgeht.
>
> Gruß HaWA
>
> Display More

Danke HaWa.

Es ehrt mich das du mir das zutraust.

Ich hab noch nicht ganz verstanden, wie das genau verbaut ist.

Gestern abend war es schon dunkel und heute, hatte ich einfach keine Lust.

Ein bisschen Angst habe ich das ich den in der Tiefgarage nicht mehr zusammen bekommen.

Abschleppen ist da unten nicht.

Aber es macht doch Sinn, dass ich dann den Servo-Keilriemen auch gleich neu mache?

BG Ralf

Post by “Insulaner” of Apr 11th 2021, 8:44 pm

Hallo Ralf,

das sind 3 Schrauben in Langlöchern im Halter. Ich weiß jetzt nicht ob noch eine kleine Spannschraube seitlich dran ist, sonst ist ein Hebel (Montiereisen) hilfreich beim Spannen.

Wenn der Servoriemen so alt wie der Limariemen ist macht Ersatz wohl Sinn. Ist ja auch keine Rieseninvestition.

Viele Grüße,

Hagen

.

Post by “antonius” of Apr 11th 2021, 8:45 pm

Es hat nicht zufällig jemand die richtigen Keilriemenmaase im Kopf...

Post by “Cephyr” of Apr 11th 2021, 9:18 pm

Beim 220er ist das ein 12,5* 750. Müsste eigentlich beim 280 er auch passen.

Auf dem Foto kannst du auch die Spannschraube erkennen.

Post by “antonius” of Apr 11th 2021, 11:52 pm

> Quote from Cephyr
>
> Beim 220er ist das ein 12,5* 750. Müsste eigentlich beim 280 er auch passen.
>
> Auf dem Foto kannst du auch die Spannschraube erkennen.

Besten Dank Ingo.

Post by “Pagoden-Ulli” of Apr 12th 2021, 10:11 am

> Quote from rgswa
>
> Die Schläuche sehen eigentlich alle frisch gemacht aus.
>
> BG Ralf
>
> PS: Kannst du in der Region jemanden empfehlen der Mike Sanders gut macht?

Neue Schläuche, weil ich das so verstanden hatte, dass er recht lange gestanden hatte.

In Sachen Hohlraumversiegelung bist Du bei Ralph an der richtigen Adresse:

https://www.oldtimer-restauration-weber.de/

Gruß

Ulli

Post by “antonius” of Apr 12th 2021, 1:39 pm

> Quote from Pagoden-Ulli
>
> Neue Schläuche, weil ich das so verstanden hatte, dass er recht lange gestanden hatte.
>
> In Sachen Hohlraumversiegelung bist Du bei Ralph an der richtigen Adresse:
>
> https://www.oldtimer-restauration-weber.de/
>
> Gruß
>
> Ulli
>
> Display More

Danke Ulli,

Motor und Achsen sind 2014 neu gekommen. Und auch die Anschlüsse sehen grösstenteils so aus. Seit dem ist er 3500km gefahren. Ich würde jetzt hoffen, das die nach 7 Jahren noch nicht hinüber sein, aber wir gucken auf jeden Fall mal nach.

Man kann relativ gut erkennen, was neu ist und was noch nicht. Sorgen macht mir die Leitung zum Bremskraftverstärker.

Danke für den Tipp mit Ralph. Da fahr ich mal vorbei.

BG Ralf

Post by “Pagoden-Ulli” of Apr 12th 2021, 2:49 pm

Das sieht ja alles recht aufgeräumt aus.

Bremsschläuchen tut Stillstand nicht gut. Sie neigen dann verstärkt dazu, zuzuquellen. Wenn alles unauffällig ist, ist es ja gut. Andererseits hast Du nur ein 1-Kreis-System und ein Schlauchwechsel ist für kleines Geld schnell gemacht...

Bei den gewebeummantelten Kraftstoffschläuchen sieht man den Defekt erst, wenn es tropft. Bei meiner Flosse war der neu montierte Vorlaufschlauch zur Benzinpumpe bereits nach der 3. Winterstandzeit undicht.

Was ist denn mit dem oberen Kühlerschlauch. ist da was rein-/zwischengesetzt?

Gruß

Ulli

Post by “antonius” of Apr 12th 2021, 3:03 pm

> Quote from Pagoden-Ulli
>
> Bei den gewebeummantelten Kraftstoffschläuchen sieht man den Defekt erst, wenn es tropft. Bei meiner Flosse war der neu montierte Vorlaufschlauch zur Benzinpumpe bereits nach der 3. Winterstandzeit undicht.

Die sind laut Meister auch seit 10 Jahren nicht mehr zugelassen und waren ja auch löchrig und sind schon getauscht.

> Quote from Pagoden-Ulli
>
> Was ist denn mit dem oberen Kühlerschlauch. ist da was rein-/zwischengesetzt?

Das sieht mir nach aus 2 mach 1 aus. Ist schon bestellt.

> Quote from Pagoden-Ulli
>
> Das sieht ja alles recht aufgeräumt aus.

Das finde ich auch, zumindest nicht nach sofortigem Handlungsbedarf.

Und die Bremsleitungen scheinen auch nicht mehr Original...

Wir schauen uns das aber Mittwoch auf der Bühne einmal genau an.

BG Ralf

Post by “HaWa” of Apr 12th 2021, 3:15 pm

Hallo Ralf,

da wurde wohl der M130 Schlauch gekürzt da zum Motor ja eigentlich die breitere Zarge mit Kühleranschluss weiter links gehört.

Also 220er Schlauch nehmen.

Gruß HaWA

Post by “antonius” of Apr 12th 2021, 3:19 pm

> Quote from HaWa
>
> Hallo Ralf,
>
> da würde wohl der M130 Schlauch gekürzt da zum Motor ja eigentlich die breitere Zarge mit Kühleranschluss weiter links gehört.
>
> Also 220er Schlauch nehmen.
>
> Gruß HaWa

Ah, wir haben schon gerätselt, woher sowas kommt. Stimmt, das ist eine gute Idee.

Respekt, wer ausser Dir wüsste sowas, Hammer!

Danke HaWa

Post by “Olof K” of Apr 13th 2021, 10:08 am

Moin,

der gekürzte Schlauch war dann wohl eine Sonderanfertigung, die nicht mit eigener Nummer in den Rüststand im Teilebuch übernommen wurde (hab ich das richtig verstanden)?

Ansonsten würd ich Teile bei dem Erhaltungszustand von deinem nur nach Bedarf austauschen und erstmal eine korrekte grosse Inspektion machen. Beim Coupe hab ich damals auch Rundumschläge gemacht aber zum Glück die Altteile aufbewahrt. Die sind teilweise inzwischen wieder besser als der Austausch...

Benzinschläuche komplett macht aber fast immer Sinn bei einem Verschleissteil und ist ja meist auch schnell gemacht (Steht bei meinem Coupe mit D-Jet nach 6 Jahren auch bald wieder auf der Liste). Bremsflüssigkeit geht ja auch schnell, mach ich drum jährlich und spar mir Folgeschäden an den teuren Bauteilen.

Step by Step und nichts Überstürzen.

Meint Olof

Post by “antonius” of Apr 13th 2021, 11:47 am

> Quote from Olof K
>
> Moin,
>
> der gekürzte Schlauch war dann wohl eine Sonderanfertigung, die nicht mit eigener Nummer in den Rüststand im Teilebuch übernommen wurde (hab ich das richtig verstanden)?
>
> Ansonsten würd ich Teile bei dem Erhaltungszustand von deinem nur nach Bedarf austauschen und erstmal eine korrekte grosse Inspektion machen. Beim Coupe hab ich

> damals auch Rundumschläge gemacht aber zum Glück die Altteile aufbewahrt. Die sind teilweise inzwischen wieder besser als der Austausch...
>
> Benzinschläuche komplett macht aber fast immer Sinn bei einem Verschleissteil und ist ja meist auch schnell gemacht (Steht bei meinem Coupe mit D-Jet nach 6 Jahren auch bald wieder auf der Liste). Bremsflüssigkeit geht ja auch schnell, mach ich drum jährlich und spar mir Folgeschäden an den teuren Bauteilen.
>
> Step by Step und nichts Überstürzen.
>
> Meint Olof
>
> Display More

Danke Olof,

Benzinschläuche sind ja schon neu, Keilriemen kommen jetzt, Auspuff und Reifen sind bestellt. Bremsen werde ich auch neu machen, da ich das alter nicht kenne. Das ist ja auch überschaubar. Motor-, Getriebe-, Achs- und Servoöl kommen Donnerstrag neu und auch die Bremsflüssigkeit. Man kann ja gut sehen was schon neu ist und was alt. Der Luftfilter braucht sicher mal Lack und das Kaltstartventil läuft und muss nicht zwingend vor sich hin glänzen. Eine neue fertig polierte Brille hab ich gerade günstig geschossen, was praktisch ist da ich die einfach tauschen kann. Ohne Brille fährt es sich ja schleicht und für eine gute Lackierung brauche ich Zeit. Den Rest vom Holz mach ich nach und nach.

Das Leder schaffe ich diese Woche und eine neue Tür hab ich auch schon. Die Lampen sind gerade im Säurebad und die Nebellampen kommen morgen. Vielleicht kann ich am Wochenende schon die Stosstange tauschen. Eine neue lag ja im Kofferraum.

Die Naht an der Verdeckscheibe werde ich erstmal kleben und dann in Ruhe überlegen ob ich es selbst neu mache oder machen lasse, oder ob es erstmal so bleibt. Dank Winfrieds Tipps, hab ich mit auch die DVD bestellt - ich bin mal gespannt. Zwischen Seitenscheiben und Dach ist noch ein winziger Spalt. Mal schauen ob ich das am Dach einstellen kann.

Wie ich da Musik rein bekomme ist mir noch ein Rätsel. Im Coupe hab ich jetzt einen Supersound aber ohne die 16er in der Ablage wirds echt schwierig.

Ausserdem überlege ich, ob ich die Hauben zum Lackierer bringe und den Rest einfach selber mache. Das beim Coupe ja auch schon bestens funktioniert und ich liebe die Idee jederzeit wieder nach lackieren zu können. Dann geht er erstmal zur Hohlraumversiegelung und er bekommt Unterbodenwachs.

Den Sommer über will ich ihn erstmal fahren und es wird sich zeigen was noch muss und was kann.

Ich werde berichten

BG Ralf

Post by “antonius” of Apr 13th 2021, 8:27 pm

Hallo zusammen, es hat geklappt!

Erst hab ich die Lichtmaschine gelöst und gelernt, dass man immer besser vorher den Strom vom System nimmt. Irgendwo liegt da wohl der Kontakt für den Anlasser... Mensch hat das gefunkt. Irgendwie hatte ich das schwieriger in Erinnerung als ich die Wasserpumpe getauscht habe. Aber das ging gut und relativ schnell. Der alte Keilriemen war ein 9x835 und der neue ein 10x835.

Probleme hab ich mir bei der Servopumpe gemacht. Erst den Spanner gelöst und dann die SW 17 vorne und die SW 14 hinten gelöst, aber nichts bewegt sich, nicht mit Hebel, nicht mit biegen und brechen. Also hab ich mir die Anleitung von HaWa und ri chtig: Da stand vorne zwei SW 17 und Bodenturnen. Und siehe da, von unten war noch eine 17er die man im unter dem Auto liegen gut erreichen konnte. Also beide Keilreimen erneuert und wieder gespannt. Läuft

wieder Prima.

Wieder einmal gelernt: Mach was Hawa sagt! Besten Dank!

Allerdings fing auf dem Rückweg das linke Hinterrad fürchterlich an zu quitschen. Entweder hängt die Bremse, oder das Radlager ist hinüber. Mist ich hatte gehofft, diesmal rutsche ich nicht von Problem zu Problem...

Besten Dank für die Hilfe!

BG Ralf

Post by “Gerd.Batke” of Apr 13th 2021, 8:58 pm

Hallo Ralf,

wenn die Kiste lange gestanden hat, ist das Wahrscheinlichkeit für eine hängende Bremse recht hoch.

Einfach mal aufbocken und schauen, ob sich das Rad drehen lässt.

Falls nein, dann hängt vermutlich der Sattel - entweder sind die Bremsbeläge im Schacht "festgerostet" / verklemmt (einfach ausbauen, säubern & Bremsbelagpaste an die Gleitflächen) oder die Kolben hängen (Bremszange raus, Kolben ausblasen/-pressen, Bremskolben & -zylinder säubern, neuen Dichtsatz rein).

Häufig leider Letzteres.

Falls das Rad aber freigängig ist, dann mal jemand im aufgebockten Zustand kurz kräftig auf die Bremse treten lassen und direkt danach erneut die Freigängigkeit prüfen.

Hängt die Bremse jetzt (und ist wenige Minuten später wieder frei), dann ist es wahrscheinlich ein zugequollener Bremsschlauch.

Den "Bremsschlauch-Verdacht" kann man dann erhärten, indem man im "Bremse fest" Zustand den Entlüfternippel an der Bremszange öffnet oder den Bremsschlauch am Sattel löst.
(Vor der nächsten Fahrt dann das Entlüften nicht vergessen...)

Gruß,

Gerd