

Missgeschicke und selbst eingebaute Fehler

Post by "winfried" of Aug 18th 2021, 7:04 am

Hallo Forum

Unter dem Motto lerne durch leiden möchte ich mal zwei selbst eingebaute Fehler bei meinem 88er 560SL (107) beschreiben. Falls das einem von Euch passiert, hier die Ursache.

1. Öldruckinstrument ohne Funktion

Ich hab das Kombiinstrument ausgebaut um die tagsüber schlecht sichtbaren Blinkerkontrollleuchten gegen LED zu wechseln. zwei Relais habe ich auch noch reingehängt, die ein lautes Klick/Klack Geräusch des Blinkerreials simulieren sollten. Und weil ich grad dabei war, habe ich auch die verblassten Zeiger orange nachgepinselt. Um da ranzukommen musste ich das Airbag-Lenkrad abnehmen. Vorher hab ich natürlich die Starterbatterie und den roten Anschlussstecker vom Airbag-Steuergerät getrennt. Alles wieder montiert und alles war normal, mit Ausnahme dessen, dass die Öldruckanzeige nicht mehr funktionierte. Also baute ich wieder alles auseinander und stellte fest, dass der Zeiger der Öldruckanzeige an dem kleinen Stift des "0-Anschlags" festgeklebt war. Der Lack am Zeiger war bei der Wiedermontage einfach noch nicht trocken genug.

2. Motor bockt

In München bin ich dann gemütlich auf dem Mittleren Ring mit 60km/h dahingefahren. Dann fängt das Fahrzeug zu bocken an, als wollte es mich abwerfen. ABS und Motorleuchte blinken wie wild. Das Fahrzeug kommt nicht über 40 km/h. Also reite ich erstmal nach Hause

<https://youtu.be/gyyXHMd7AUI>

Zuhause angekommen stellte ich den störrischen Hengst erstmal ab und kuckte am nächsten Morgen nach. Die Ursache hatte ich selbst zu verantworten, dachte ich, denn ein paar Tage vorher musste ich ja das Lankrad abnehmen um das Kombiinstrument rauszunehmen. Deshalb wollte ich erstmal wieder die Starterbatterie trennen, bevor ich weiter auf Sichtkontrolle gehen konnte. Und was sehe ich? Das Massekabel lag lose neben der Starterbatterie. Ich Depp hab die Mutter nicht ordentlich festgezogen. Als das erledigt war, lief der Motor wieder völlig normal. Nun habe ich mal eben 300 km runtergespult und das bleib auch so.

DÜMMER gehts nimmer. Bite nicht nachmachen.

Post by “nordhorst” of Aug 18th 2021, 7:37 am

Gratulation zur schonungslosen Selbstentlarvung hier! ☐☐

Denke mal, dass so ziemlich jeder hier regelmäßig derartige Böcke schießt, aber die Wenigsten darüber reden oder gar schreiben... 😊

Post by “Wuff_6.3” of Aug 18th 2021, 7:37 am

Moin Winfried,

thanks for sharing. Solche Erfahrungen haben wir sicher alle schon gemacht 😊

Ich erinnere mich zB an eine Fahrt 2012 mit meinem Range Rover von Moskau nach St.Petersburg. Während der Fahrt immer wieder mal blinkende Kontrollleuchten, ab und zu Sekunden-Blackout, und nach einer Rast sprang der V8 nicht mehr an - ähnlich wie bei dir, das Massekabel war lose.

Übrigens fehlt der Lima beim Fahren ohne Batterie der Lastwiderstand, weshalb sie viel zu hohe Spannungen produziert, die entweder die Bordelektrik oder die Gleichrichterioden killen können. Hoffen wir dass bei deinem 560 der Überspannungsschutz funktionsfähig war. Eine Überprüfung der Lima (Ladespannung, Welligkeit) kann aber nicht schaden.

Post by “winfried” of Aug 18th 2021, 8:10 am

Über sowas zu schreiben macht mir kein Problem. Ich bin auch in einem Ausbauforum für Camper unterwegs. Dort gibt es einen Tread mit Missgeschicken der Foristen, der hat zig Einträge. Dort habe ich vorab viel gelernt und genau die Fehler nicht gemacht, die dort beschrieben waren. Es soll aber nicht unerwähnt bleiben, dass ich es fertig bringe, genügend andere Fehler zu begehen.

Post by “winfried” of Aug 18th 2021, 8:15 am

[Quote from nordhorst](#)

Gratulation zur schonungslosen Selbstentlarvung hier! ☐☐

Denke mal, dass so ziemlich jeder hier regelmäßig derartige Böcke schießt, aber die Wenigsten darüber reden oder gar schreiben... 😊

Ich habe den Titel geändert. Vielleicht hat ja noch jemand Lust dazu, seine Erfahrungen zu teilen.

Post by “winfried” of Aug 18th 2021, 8:19 am

[Quote from Wuff 6.3](#)

Übrigens fehlt der Lima beim Fahren ohne Batterie der Lastwiderstand, weshalb sie viel zu hohe Spannungen produziert, die entweder die Bordelektrik oder die Gleichrichterioden killen können. Hoffen wir dass bei deinem 560 der

Überspannungsschutz funktionsfähig war. Eine Überprüfung der Lima (Ladespannung, Welligkeit) kann aber nicht schaden.

VG Tom

Hallo Tom

Danke, ich wüsste jetzt nicht, welche Wellen ich da reiten sollte. Ladespannung habe ich noch. Ich fahre den 560SL bei schlechtem Wetter täglich (davon haben wir momentan genug). Bisher gab es keine Auffälligkeiten.

Post by “Insulaner” of Aug 18th 2021, 8:25 am

Hallo Winfried,

[Quote from winfried](#)

DÜMMER gehts nimmer. Bite nicht nachmachen.

Nö, das mit dem Zeiger kleben werde ich nicht machen, das habe ich bereits selber durchexerziert. 😊

Trocknet aber auch bei eingebautem Instrument und war nach 'ner Weile in Ordnung. Musste bis dahin halt mal über 80 fahren um dann die gefahrenere Geschwindigkeit zu sehen.

Viele Grüsse,

Hagen

.

Post by “nordhorst” of Aug 18th 2021, 8:39 am

[Quote from winfried](#)

Ich habe den Titel geändert. Vielleicht hat ja noch jemand Lust dazu, seine Erfahrungen zu teilen.

poah... wo soll man da anfangen...

Post by "Insulaner" of Aug 18th 2021, 9:48 am

Hallo Tom,

[Quote from Wuff 6.3](#)

Übrigens fehlt der Lima beim Fahren ohne Batterie der Lastwiderstand, weshalb sie viel zu hohe Spannungen produziert, die entweder die Bordelektrik oder die Gleichrichterioden killen können.

das ist eine Forderung der Automobilhersteller dass die Elektronik das überlebt. Durch den lahmen Lima-"Regler" geht die Spannung dabei auf über 100V und ist erst nach ca. 0,4 Sekunden wieder im normalen Bereich. Und beim Anlassen muss man mit 3V auskommen. Da kommt Freude auf wenn du dafür Elektronik entwickeln musst.

Dazu kommen noch kurze Spannungsspitzen von -300V bis +300V und längere Zeit 28V bei Starthilfe (wohl ausm LKW) und -14V wenn die Batterie verkehrt herum angeklemt wird aber das ist trivial gegenüber Batterie bei Motorlauf abklemmen. ISO 7637-2, ISO 16750-2 oder LV124 geben hier gute Anhaltspunkte wenn man z.B. Fensterheber Elektronik bauen will 😊 .

Viele Grüße,

Hagen

.

Post by "winfried" of Aug 18th 2021, 10:48 am

Wonach soll ich denn jetzt kucken, ich verstehe nur Bahnhof. Die Ladekontrolle geht nach dem Starten aus, die Batterie lädt, fahren tut er. Wellenreiten, ... Surfbrett, ... Null Ahnung, und davon eine ganze Menge.

Post by “Insulaner” of Aug 18th 2021, 10:52 am

Hallo Winfried,

[Quote from winfried](#)

Wonach soll ich denn jetzt kucken, ich verstehe nur Bahnhof.

wenn Du kein Oszilloskop etc. hast dann miss einfach mal die Batteriespannung wenn der Motor laeuft und Dir langweilig ist. Wenn die so zwischen 13,4 und 14V (je nach Temperatur) liegt ist die Welt erst mal in Ordnung. Verrueckt machen braucht man sich ja auch nicht. Auto ist ja einwandfrei gelaufen bevor Du die Masseklemme gelockert hast 😊

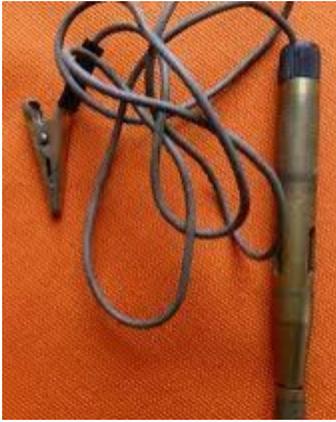
Viele Gruesse,

Hagen

.

Post by “winfried” of Aug 18th 2021, 10:57 am

Oszilooooop hab ich nicht. Nur das:



Wird schon passen

Post by “HaWa” of Aug 18th 2021, 10:58 am

Hallo Winfried,

in einem Drehstromgenerator befinden sich 6 Dioden welche das Drehende Wellenmeer in eine Richtung bringen.

wenn eine davon durch derartige Missgeschicke Stirbt fehlt 1/6 der Nennleistung. Fällt im normalen Betrieb nicht auf da genug Reserve vorhanden.

Ich denke das lässt sich an einem Oszilloskop darstellen und heisst wohl Welligkeitsprüfung.

Blöder wäre ein Kurzschluss in einer Diode, der macht sich aber über recht zügige Entladung der Batterie nach dem Abstellen bemerkbar.

Gruß HaWA

Post by “Insulaner” of Aug 18th 2021, 11:01 am

[Quote from winfried](#)

Wird schon passen



Post by “MBPonton” of Aug 18th 2021, 11:14 am

Hallo zusammen,

auch wenn thematisch eigentlich völlig anders angesiedelt, passt hierzu vielleicht mein immer wiederkehrendes "Problem" überflüssiger oder fehlender Schrauben (beides kommt vor) nach dem Ausbau von Teilen mit insgesamt mehr als ca. 20 Schrauben und einem zeitlichen Abstand von mind. 1 Woche zwischen Aus- und Einbau - das ist bei mir ein Naturgesetz. Ich könnte es wahrscheinlich einfach beheben, indem ich beim Ausbau jedes einzelne Schraubchen akribisch bezüglich des Einbauortes kennzeichne, was mir aber ehrlich gesagt einfach immer zu lästig ist. Zudem bin ich jedes mal fest davon überzeugt, dass es diesmal nicht passieren wird.

Aus Interesse deshalb meine Frage: Nehmt ihr euch alle immer die Zeit für solche Kennzeichnungen beim Ausbau, oder habt ihr auch ohne solche Hilfsmittelchen dieses Problemchen nicht ?

Gruss

Fred

Post by “Insulaner” of Aug 18th 2021, 11:17 am

Hallo Fred,

ich habe immer jede Menge Schrauben uebrig. Ich nehme an das wird bei der Konstruktion schon mit eingeplant dass man auch die eine oder andere weglassen kann 😊

Viele Gruesse,

Hagen

.

Post by “winfried” of Aug 18th 2021, 11:18 am

Hallo Tom, Hallo Hagen, Hallo HaWa

Danke für Eure Bemühungen mir was beizubringen. Ich traue es mir kaum zu sagen, ich hab das früher alles mal gelernt. Sowas wie "(I)Dioden", "Transistor PNP und NPN ", und natürlich auch "Gleich riecht er" u.s.w.. Und in der Berufsschule lernten wir auch den Umgang mit dem Oszi. Ich habe das aber alles vergessen, ...nein ich hab das vor 40 Jahren sogar bewusst wieder verdrängt und ausgeblendet. Alles was über das Niveau "Sendung mit der Maus" oder "Löwenzahn mit Peter Lustig" hinausgeht überfordert mich.

Offtopic

Das ist ja der Grund, warum Hagen mir eine mikropozessor gesteuerte Klospülung entwickelt hat. Ich bin für sowas einfach zu blöd. Anstelle der kleinen Elektronik von Hagen hätte ich einen 12V Elektromotor mit einer Exenterscheibe versehen und 33 Relais zum Einsatz gebracht um die Zeitsteuerung hinzubekommen.

Offtopic Ende

Das ist der Grund, warum der R129 und der R230 aus dem Stall flogen. Ich hoffe der 107er ärgert mich nicht. Im Moment scheint alles im grünen Bereich.

Also Freunde versucht es erst gar nicht. Aber ich bin sehr dankbar für die Hilfe hier im Forum, die mir immer wieder zuteil wird. Das meine ich wirklich ernst.

P.S. [nordhorst](#) ...für den Kabelbaum reicht es dicke 😊 keine Angst.

Post by “winfried” of Aug 18th 2021, 11:22 am

[Quote from MBPonton](#)

Aus Interesse deshalb meine Frage: Nehmt ihr euch alle immer die Zeit für solche Kennzeichnungen beim Ausbau, oder habt ihr auch ohne solche Hilfsmittelchen dieses Problemchen nicht ?

Gruss

Fred

Dafür hab ich einen Eimer mit meiner Schraubensammlung. Dort fliegen die Schrauben rein, die der Hersteller überflüssigerweise zuviel verbaut hat. Der Vorteil ist, man hat immer eine passende Schraube zur Hand wenn der Vorschrauber (kann auch ich gewesen sein) eine Schraube versaubeutelt hat.

Post by “Cephyr” of Aug 18th 2021, 11:31 am

[Quote from winfried](#)

Es soll aber nicht unerwähnt bleiben, dass ich es fertig bringe, genügend andere Fehler zu begehen.

Erfahrung ist die Summe aller Fehler die man gemacht hat, und jeder hat das Recht seine eigenen Fehler zu machen 😊. Im übrigen bin auch ich jetzt in einem Alter, in dem ich meine

Fehler zugeben könnte... wenn ich welche hätte.. hahahahaaa 😊

Post by “ursodent” of Aug 18th 2021, 11:35 am

[Quote from winfried](#)

Dafür hab ich einen Eimer mit meiner Schraubensammlung. Dort fliegen die Schrauben rein, die der Hersteller überflüssigerweise zuviel verbaut hat. Der Vorteil ist, man hat immer eine passende Schraube zur Hand wenn der Vorschauber (kann auch ich gewesen sein) eine Schraube versaubeutelt hat.

Eine solche Sammlung hat mein alter Herr (selig) schon Anfang der 50er gestartet und ich führe sie aktiv seit 30 Jahren fort. Vorteil: Hin und wieder wird man bei einem NML-"Item" fündig und kann sich oder andere markenübergreifend stärker beglücken als es eine weibliche Verführung jemals schaffen könnte...

Zuletzt noch mit einer oberen Drehfensterlagerschraube beim Käfer Cabriolet für einen Kumpel...

Michael

Post by “Insulaner” of Aug 18th 2021, 11:55 am

Hallo zusammen,

[Quote from winfried](#)

Dafür hab ich einen Eimer mit meiner Schraubensammlung. Dort fliegen die Schrauben rein, die der Hersteller überflüssigerweise zuviel verbaut hat.

die Sache beschränkt sich in keinsten Weise auf Schrauben und wird auch von Profis praktiziert.

Hier auf der Insel wirst Du kaum einen W201 oder W124 mit unterer Motorverkleidung finden. Beim ersten Oelwechsel wird das (redundante) Teil abgeschraubt und von der Werkstatt in den Muell geworfen ("was soll denn der Quatsch, ist doch nur im Weg und bring nichts").

Also 6 mal Schrauben mit Scheiben und eine Verkleidung "uebrig" und das Auto faehrt wie vorher; ist sogar ein paar Kilo leichter 😊

Viele Gruesse,

Hagen

.

Post by "nordhorst" of Aug 18th 2021, 11:58 am

[Quote from winfried](#)

Ich habe das aber alles vergessen, ...nein ich hab das vor 40 Jahren sogar bewusst wieder verdrängt und ausgeblendet. Alles was über das Niveau "Sendung mit der Maus" oder "Löwenzahn mit Peter Lustig" hinausgeht überfordert mich.

Das meine ich wirklich ernst.

P.S. [nordhorst](#) ...für den Kabelbaum reicht es dicke 😊 keine Angst.

Puh, äh, ja, na denn. 😊



Selbst die Rudimente Deines verschütteten Elektro-Ausbildungswissens bilden immer noch eine um mehrere Größenordnungen umfangreichere und fundiertere Basis als das gefährliche

Nullwissen, was ich für meine kabeltechnischen Frickeleien verwenden muss. So what? Ich bin da entspannt. 😊

Post by “Wuff_6.3” of Aug 18th 2021, 8:22 pm

[Quote from MBPonton](#)

Aus Interesse deshalb meine Frage: Nehmt ihr euch alle immer die Zeit für solche Kennzeichnungen beim Ausbau, oder habt ihr auch ohne solche Hilfsmittelchen dieses Problemchen nicht ?

Ein Hundertersortiment verschieden kleiner Ziploc-Plastikbeutelchen, Zettelchen zum Beschriften und ein Sharpie (Edding) sind bei jeder Reparatur mit dabei. Ansonsten wird man bei grösseren Reparaturen verrückt mit den ganzen rumliegenden Schrauben und Kleinteilen.

Post by “Insulaner” of Aug 18th 2021, 10:10 pm

Hallo Fred,

[Quote from MBPonton](#)

Aus Interesse deshalb meine Frage: Nehmt ihr euch alle immer die Zeit für solche Kennzeichnungen beim Ausbau, oder habt ihr auch ohne solche Hilfsmittelchen dieses Problemchen nicht ?

Also bei größeren Aktionen benutze ich Briefumschläge für die Schrauben und Kleinteile und die Umschläge werden dann in einem Karton in der richtigen Reihenfolge abgelegt. Fresszettel um Reihenfolge und Details festzuhalten und jede Menge Fotos natürlich. Alteile werden dann aufgearbeitet / Schrauben durch neue ersetzt und wenn alle Umschläge durchgearbeitet sind und die großen Teile fertig sind wird alles in umgekehrter Reihenfolge zusammen gebaut.

Die ganzen Schrauben habe ich dann übrig weil ich üblicherweise neue einbaue wenn die alten verrostet sind 😊

Neulich habe ich fast einen Herzkasper bekommen weil plötzlich eine Tellerfeder auf meiner Werkbank lag und ich krampfhaft nachgedacht habe wo die wohl beim Automatgetriebe hingehört. Hat sich dann herausgestellt dass die von einer B-"Klasse" Lenkung der wir das Radialspiel abgewöhnt haben war die ein Freund der bei mir geschraubt hat vergessen hatte einzubauen.

Viele Grüße,

Hagen

.

Post by "afla108" of Aug 18th 2021, 10:42 pm

[Quote from MBPonton](#)

Hallo zusammen,

auch wenn thematisch eigentlich völlig anders angesiedelt, passt hierzu vielleicht mein immer wiederkehrendes "Problem" überflüssiger oder fehlender Schrauben (beides kommt vor) nach dem Ausbau von Teilen mit insgesamt mehr als ca. 20 Schrauben und einem zeitlichen Abstand von mind. 1 Woche zwischen Aus- und Einbau - das ist bei mir ein Naturgesetz. Ich könnte es wahrscheinlich einfach beheben, indem ich beim Ausbau jedes einzelne Schraubchen akribisch bezüglich des Einbauortes kennzeichne, was mir aber ehrlich gesagt einfach immer zu lästig ist. Zudem bin ich jedes mal fest davon überzeugt, dass es diesmal nicht passieren wird.

Aus Interesse deshalb meine Frage: Nehmt ihr euch alle immer die Zeit für solche Kennzeichnungen beim Ausbau, oder habt ihr auch ohne solche Hilfsmittelchen dieses Problemchen nicht ?

Gruss

Fred

Display More

Ich versuche dieses Problem zu umgehen, indem ich ausgebaute Schrauben und Kleinteile je Baugruppe in kleine Döschen lege. Bewährt haben sich dafür die Deckel von Bremsenreiniger Dosen. Davon sammeln sich genügend an.

Zum Beispiel alle Schrauben der Lichtmaschine in einen Deckel, Schrauben vom Tempomat in einen weiteren etc. Damit komme ich ganz gut klar

Gruß Andreas

Post by “Insulaner” of Sep 28th 2021, 9:44 pm

Hier was das zum Thema passt: [Reifenplatzer](#)

Eher Dummheit als Missgeschick...

Post by “Olof K” of Sep 29th 2021, 10:19 am

Moin,

ich hab mal dummerweise meinen Motorölverbrauch bei geöffneten Einfülldeckel ermittelt. Der liegt bei knapp 1 Liter auf 150km..... Könnte schlimmer sein und zeigt wohl auch, dass es wenig blowby gibt und die Laufbahnen und Ringe noch machen, was sie machen sollen.

Gruss Olof

Post by "Wuff_6.3" of Sep 29th 2021, 2:23 pm

[Quote from Olof K](#)

Motorölverbrauch bei geöffneten Einfülldeckel ermittelt.

Als Führerscheinneuling wollte ich ebenfalls den Ölstand an Vatter's Wagen prüfen und auffüllen, doch vergass danach, den Deckel wieder aufzuschrauben. Nach 3km Fahrt stieg alarmierender Ölgeruch in die Nase. Angehalten, Motorhaube geöffnet - das aus der Deckelöffnung rausgespritzte Öl hatte den ganzen Motorraum versaut. Mein Dad war nicht begeistert... 😊

Post by "winfried" of Sep 29th 2021, 2:40 pm

Tja, dann bin ich nicht alleine,

Ölwechsel auf der Bühne, zusammen mit einem Kumpel, ...jeder glaubte, der andere hätte die Ablassschraube reingeschraubt. Als das Fahrzeug wieder am Boden war, füllten wir nach.

Ihr wisst, was passierte?

Nach zwei 5ltr Kanistern kam uns die Sache komisch vor.

Unsere anderen Kumpels (Feinde) standen in der Ecke, kuckten zu und lachten sich tot.

Post by "RoterBaron" of Sep 29th 2021, 4:40 pm

Habt ihr schon mal versucht Öl durch das Ölmessstab Röhrchen nachzufüllen.

Was für eine Sauerei - warum haben die da keine größere Öffnung gemacht?

Post by “ursodent” of Sep 29th 2021, 5:03 pm

Naja als unternehmungseifriger Jungspund sollte ich Mutterns frisch geschossenen Golf I zum Lackierer fahren, damals hat man sich noch an günstige Unfallmobile herangetraut (der war erst sechs Monate alt mit 2.500 km). Ein schöner GLS mit Bronzescheiben und 75 PS.

Hatte nur einen leichten Frontschaden, Maske und Haube sollten lackiert werden.

GLS war damals für einen 18jährigen ein flottes Automobil, so fuhr ich gern und natürlich flott weisungsgemäß zum Lackierer. Auf der Innenstadtstraße war alles ok, nur - auf der Stadtautobahn hatte ich eine massiv undurchsichtige "Sonnenblende" vor mir.

Die zum Lackieren vorbereitete Haube hatte keine Schloßfalle mehr und lag nur auf (verschraubt war sie noch). Ich Dussel hatte sie nicht festgebunden.

Fazit:

Haube zweites Mal neu, Windschutzscheibe neu, Windfang und A-Säule im Eimer.

Aber die Maske war heile!

Vattern war beim Abendbrot "etwas" störrisch.....fand' ich....

Post by “Wuff_6.3” of Sep 29th 2021, 6:30 pm

.. Vattern 😁

Post by “Flossenrot” of Sep 29th 2021, 9:38 pm

[Quote from RoterBaron](#)

Habt ihr schon mal versucht Öl durch das Ölmeßstab Röhrrchen nachzufüllen.

Was für eine Sauerei - warum haben die da keine größere Öffnung gemacht?

Wieso ? Wo ist das Problem, macht man halt damit :

<https://sobek-motorsporttechni...lling-systems/oilstick-2/>

☐☐

Gruß Uli

Post by “Porfirio Rubirosa” of Sep 30th 2021, 10:34 am

Gerade erst wieder: Was war ich stolz, mit meiner 'Gleitfixierung' der Kupplungs-Ausrückgabel das letzte Klappern auf dem Weg zum Flüster-Ponton eliminiert zu haben. Jetzt nach Überholung des Lenkgetriebes - NEEIIN! - war das Klappern wieder da. Vermutung: So eine klappernde Ausrückgabel ist defekt, und lässt sich doch nicht mit so einer Puschmaßnahme beeindrucken; hilft alles nichts - die Kupplung muss wohl 'raus. In der Werkstatt: Was haben wir das Klappern gesucht! Dann fand ich die Ursache: Die eine Hupe lag dicht am Motorblock and klapperte bei passender Resonanz dagegen. Losdrehen - festdrehen - alles gut. 😊

Gruß - Christoph

PS: Zwischenzeitlich wurde auch schon ein Lagerschaden im Motor immer plausibler.

Post by “Bernardo” of Sep 30th 2021, 11:03 am

<https://forum.mercedesclub.de/index.php?thread/22993-missgeschicke-und-selbst-eingebaute-fehler/>

Die Geschichte hab ich glaubs schon an anderer Stelle mal zum Schlechtesten gegeben, aber weil sich Dummheit hier so grandios mit "sowas gibt's doch gar nicht" paarte, sei sie hier nochmals festgehalten:

Mein erstes richtiges Auto, W108 280SE Automatic: Kickdwon geht nicht, ich suche und suche und versuche mich an der "Einstellung" des Gasgestänges. Dazu regelmässiges Testen mittels Vollgas auf einem Waldgelände, Fahrbahn halb Asphalt, halb Schotter. X-ter Test, voll aufs Gas, Kickdwon will natürlich wieder nicht, doch holla, was ist das? Das Wagen beschleunigt weiter, obwohl ich vom Gas gehe. Auf die Bremse, Heck fängt an auszubrechen, Böschung kommt bedrohlich nah, PANIK!! Schlüssel auf Aus, Peng, Fehlzündung, 180° Turn, Stillstand, Herzklopf. Was ist denn hier los??

Haube auf, erkenne erst nix, doch dann, ich traue meinen Augen nicht: Der 8er Gabelschlüssel, den ich auf der Ansaugbrücke vergessen hatte, hat sich irgendwie so zwischen Ansaugbrücke und Gestänge aufgestellt, dass er das bei Vollgas gedrückte Gestänge auf Vollast fixiert hat. 2000 Affen würden das per Zufall nicht in 100 Millionen Jahren schaffen. Aber ein spezieller homo idioticus an einem Nachmittag hat's hingekriegt 🤔

Post by "Timi" of Sep 30th 2021, 3:39 pm

Ich habe immer tierische Angst davor, dass mir das Auto auf der selbst eingebauten Garagen-Hebebühne auf den Kopf fällt. Aber zum Glück sitzt ja vor der Garage das sorgsam aufgeschichtete Kaminholz samt einiger nicht-gespaltener ca. 50cm langer Stammstücke. Was liegt also näher, zwei dieser Stammstücke unters Auto zu stellen, solange man drunter liegt. So als letzte Lebensversicherung sozusagen.

Gesagt getan. Nach erfolgreichem Auspuffwechsel (Edelstahl, nicht billig) habe ich die Bühne abgelassen. Das Holz stand natürlich noch drunter. Fazit: Riesendelle im linken Unterboden und Auspuffrohr samt Mitteltopf verborgen 🤔

Post by "nordhorst" of Sep 30th 2021, 4:50 pm

Dasselbe mache ich mit Reifenstapeln, je einen vorn und hinten. Und damit ich die nicht vergesse, habe ich mir einen entsprechenden Zettel über den Runterfahrknopf geklebt, den ich erst zur Seite blättern muss. Bislang hats so funktioniert, aber... man weiß nie, wie doof man sein kann...

Post by "Breiti" of Oct 6th 2021, 1:41 pm

ich wollte mal mit 14 an Vaters BNW E3 die Zündkerzen wechseln, das muss mal gemacht werden, hatte er beiläufig erwähnt, war aber, so wurde mir durch Unmut klar, auf keinen Fall als Arbeitsauftrag gemeint....

Seid drum, ich hab es so verstanden.

Die erste ging noch raus, die zweite ist am Gewinde abgerissen, hatte wohl mehr Kraft als heute.

Oh weh .

Vadder stink sauer, weil dann abends die anderen raus drehen, und reißt die nächste ab...

Ihr könnt euch vorstellen, wie erleichtert ich in diesem Moment war.

Post by "MarcS" of Oct 6th 2021, 3:27 pm

Sommer 1995 oder 1996:

Ein Freund lud zu einer Feier am Niedersonthofener See ein, Anreise für alle Gäste per Auto.

Zwei /8er waren auf dem Parkplatz, ein gelber S2 (200D) und ein weißer S1 (der meinige, 220D), wir kannten uns nicht.

Der Besitzer vom Gelben und ich kamen ins Gespräch (Wagen parkten fast nebeneinander), und er öffnete seine Motorhaube.

Öldeckel verloren -> Motorraum komplett (!!) eingesaut, noch minimal Öl in der Maschine

Aus der Erinnerung: zu Hause hatte er wohl nochmals Öl geprüft und nachgefüllt, und warum auch immer den Deckel nicht komplett zu gedreht - kann passieren.

Glück im Unglück: Ich hatte einen Ersatzöldeckel dabei (absoluter Zufall), und sogar 1L Öl (kein Zufall).

Hätte er seine Haube nicht geöffnet, hätte er am nächsten Tag den Motor auf der Heimfahrt ruiniert.

Vielleicht liest der Besitzer hier mit?

Ende der 80er Jahre:

123er, 300D

Von einem späteren Studienkollegen war der Vater damals mit seinem Wagen beim Mercedes-Service, Wagen war keine ca. 7 Jahre alt, nicht allzu viel gelaufen.

Es wurde vergessen, nach dem Ölwechsel wieder Öl in den Motor zu füllen.

Vater hat dies bei der Heimfahrt gemerkt (nach ca. 10 km), und: Ist weiter gefahren, bis der Motor kurz darauf kein Gas mehr annahm und dann für immer aus ging.

Dadurch hat der Wagen einen neuen ATM bei MB bekommen, ..., ansonsten hätte man Öl aufgefüllt und gehofft, dass alles nochmals gut ging. Das wollte sein Vater aber nicht

Grüße

Marc

Post by "CMR280SE" of Oct 6th 2021, 8:24 pm

Das Peinlichste, was mir so auf Anhieb einfällt: mein erster Dienstwagen war ein schwarzer W124 Diesel und ich war sehr stolz darauf. Obwohl es schon 2001 war. Aber egal. Ich hatte eine Aral-Tankkarte und seinerzeit wurde an meiner bevorzugten Tankstelle "Superdiesel" ausgeschenkt, So stand es an den Zapfsäulen. Die Experten werden ahnen, was passierte. Nach einem Termin musste ich an einer Fremdtanke nachfüllen, sinnierte so vor mich hin und fuhr weiter. Nach 10 km fing die Kiste an zu stottern und ging auf der Autobahn aus. Ich starte wieder, Wagen fährt, geht wieder aus. Ich starte unverdrossen neu, gleiches Spiel ein paar Mal, bis ich mich zur Mercedes-Werkstatt rette. Wagen abgestellt, ins Büro, nach einiger Zeit ruft die Werkstatt an und fragt, ob ich evtl. den falschen Sprit getankt habe. Das habe ich natürlich entrüstet zurückgewiesen. Dann aber doch mal die Quittung rausgeholt und da durchzuckte es mich wie ein Blitz. Da stand was von Super ohne Diesel. Der W124 war nach einer gründlichen Spülung wieder fit. Und schuld ist natürlich Aral 😊😎

Post by "Gerd.Batke" of Oct 6th 2021, 8:40 pm

...das kommt mir bekannt vor.

Habe seinerzeit bei meinem Golf II GTD einen halben Samstag nach dem Fehler gesucht, warum die Kiste morgens plötzlich lief wie ein Sack Nüsse.

...schließlich Einspritzdüsen rausgeholt und beim Boschdienst abdrücken lassen....

...bis ein Kollege meinte, es würde heute irgendwie gar nicht so nach Diesel riechen wie bei bisherigen Kraftstoffsystemaktionen.

Sprit raus, Diesel rein, lief wie eh' und jeh. Rücksprache mit der besten aller Freundinnen - *"Ja, ich habe gestern Abend getankt. Superdiesel. War ganz schön teuer."*

War jenes mal aber eine frei Tanke, die in extra großen Lettern links "Super" & rechts an der Säule "Diesel" feilbot - mit geringem Abstand zwischen den Schriftzügen.

Danke Aral!

Alles das nur wegen des überflüssigen "SuperDiesel" Gelumps...

Gruß,

Gerd

Post by "Gerd.Batke" of Oct 6th 2021, 8:57 pm

Anderes Mißgeschick:

Zahnriementausch beim VW EA827 Benziner mit 1.8l im Golf III.

Was war ich stolz, wie schnell ich den Riemen runter und einen neuen drauf hatte - nachdem es beim TDI immer so eine Quälerei war, war es hier das reinste Kinderspiel.

Dann nur noch die Zahnriemenverkleidung wieder davor clipsen - passt nicht!?

Da ist innen ein blöder Kunststoffsteg drin, der mit dem neuen Riemen kollidiert?

Motor erneut durchgedreht - alles gut.

Angelassen - alles bestens. Vorsichtig hochgedreht - läuft super.

Nochmal den dummen Ochsen vor dem Berg gegeben - nichts gesehen.

Besagter Ochse stand nun genauso lange vor dem Berg, wie der Riemenwechsel selber gedauert hat & beschließt das Problem per Cuttermesser (Kunststoffsteg raus) zu erledigen.

Kaum ist der Steg raus kommt der im obigen Beitrag erwähnte Kollege rein. Kurze Schilderung des Themas - Gegenfrage: "Wierum hast Du denn die Spannrolle des Zahnriemen gedreht?"

Super - das sind Augenblicke, an denen man sich Sorgen macht, ob der Intellekt am Folgetag eigentlich noch zum Brötchenholen reichen wird.

Gruß,

Gerd

Post by "Gerd.Batke" of Oct 6th 2021, 9:13 pm

Auch in lebhafter Erinnerung:

Neuerwerbung 280SL.

Mit Schwung an die Tanke gefahren, Gepäck im Kofferraum rumpelt ein wenig.

Getankt, bezahlt, reingesetzt, losgefahren - nach 30m bockt die Kiste. Mist.

Planlos gesucht - nach 15min einen Kumpel angerufen & um Abschleppaktion in die nur einen km entfernte heimische Garage gebeten.

Zuhause in Ruhe nochmal ein Startversuch. Läuft weiterhin gruselig, keine Leistung. Motor aus. Nochmal Zündung an - wieso surrt hier nichts?

-> Spritpumpe läuft nicht.

Systematische Fehlersuche. Keine Spannung hinten an der Kraftstoffpumpe. Sicherung in Ordnung,

Blick in den Kofferraum - was ist denn das für ein nicht originaler Zugschalter seitlich an der Strebe?

Des Rätsels Lösung:

Ein Vorbesitzer hatte als Diebstahlsicherung einen im Kofferraum "versteckten" Zugschalter zur Unterbrechung der Kraftstoffpumpenstromversorgung eingebaut.

Besonders clever: Schalter eingeschoben = Stromzufuhr unterbrochen.

Bei der Auffahrt zur Tankstelle war das Gepäck gegen den Schalter gerutscht und hatte die Stromzufuhr zur Pumpe unterbrochen - war auf den letzten Meter bis zur Säule dann nicht mehr aufgefallen....

...nach Vollzapfen & Neustart hingegen um so mehr.

Gruß,

Gerd

Post by "Gerd.Batke" of Oct 6th 2021, 9:35 pm

Aus dem Kapitel "Aufhübschen kann auch zu Funktionsausfall führen".

280CE W114 mit M110 D-Jet.

Nach langer Standzeit waren die Schläuche an den Einspritzdüsen undicht geworden.

Also Düsen raus, neue Schläuche dran, zur Überprüfung des Spritzbilds weggegeben.

...und wo die Ringleitung schon gerade raus ist & sowieso ein Sack Teile gerade zum Gelbverzinken geht, kommt die Ringleitung doch gleich mit in die Galvanik.

Alles wieder eingebaut. Läuft.

Probefahrt, nach wenigen Kilometer laufen nur noch 5 Zylinder!?

Längere Fehlersuche. Eine Einspritzdüse hängt fest? Aufgeflext - Rostpartikel haben die Nadel blockiert.

Nachdenken - Filter ist neu,...

Am Abend dann die Idee - Ringleitung gespült - Rost drin.

Na klar - in der Galvanik war die Ringleitung unverschlossen gelandet, dort hat man das Teil vermutlich zunächst entfettet und in Säure entrostet bevor es beschichtet wurde - was Innen nicht wirklich klappt.

Danach wurde das Teil dann wohl gut gespült & innen nicht wirklich getrocknet. Die verbliebene Feuchtigkeit hatte dann ein leichtes Spiel mit der blanken Oberfläche...

...Rost.

Also die Leitung innen nochmal mit Säure entrostet & mit Tankversiegelung behandelt.

Neue Einspritzdüse rein, zusammengebaut. Läuft. geht doch.

...ein Verzicht auf das nette Aufhübschen der Leitung hätte mir aber einige Stunden Fehlersuche erspart.

Gruß,

Gerd

Post by "Gerd.Batke" of Oct 6th 2021, 9:47 pm

Selbsteingebaute Elektrikfehler:

280CE mit M110 D-Jet.

Die Einspritzdüsen bekommen Masse über ein gemeinsamer Kabelschuh, der mit einer M6 Schraube unten an den Ansaugkrümmer angeschraubt wird.

Blöde, wenn man vergisst die Schraube nach Bastelarbeiten wieder hineinzudrehen & der Kabelschuh nun nur lose an dem Ansaugkrümmer anliegt:

Die Kiste läuft zunächst prima - nach zwei Kilometern aber nicht mehr. Nach Hause geschleppt, Fehler gesucht (nicht gefunden) - läuft aber wieder, da der Kabelbaum mit Kabelschuh bei der Suche wieder an den Ansaugkrümmer gedrückt wurde.

Abfahrt - diesmal aber nur 30m weit. Zurückschieben in die Garage.

Frustriert die Garage geschlossen und in den folgenden Tagen vergeblich in Gedanken mehrmals alle vorherigen Bastelschritte nochmal durchgegangen.

Dann schließlich wieder Haube auf, aus Ratlosigkeit mal an allen Schläuchen & Leitungen gezogen - huch wieso kann man die Massezuführung der Einspritzdüsen denn so weit rausziehen?

Massezuleitung befestigt - alles gut.

Gruß,

Gerd

Post by “yoho90” of Oct 7th 2021, 9:50 am

Vor der Flosse fuhr ich begeistert 2CV. Okay, ich war jung und sowieso kugelsicher.



Die Ente war rostig, was sich vor jeder HU mit etwas Spachtel und frischer Farbe leicht kaschieren ließ. Was schon mehr störte, war der leckende Vergaser. Die Kiste hatte deshalb eine Neigung zu Motorbränden. Aber alles halb so wild, weil siehe oben "jung und ...".

Beim ersten Mal war mir nicht klar was los ist. Jedenfalls habe ich die Haube viel zu schnell aufgerissen. Wusch!! Haare versengen schnell und stinken dabei ganz furchtbar. Mein Friseur hat sich am nächsten Tag schief gelacht, die Sache aber ganz gut wieder hinbekommen. Mein Chef war weniger begeistert über meine morgendliche Verspätung, aber mit dem teilflambierten Haupthaar konnte ich schlechterdings nicht meine Terminliste als angehender Lokalreporter abarbeiten.



Danach habe ich bei Brandgeruch die Enten-Motorhaube immer ganz vorsichtig, mit weit ausgestrecktem Arm, nur einen winzigen Spalt geöffnet und sofort eine stets im Kofferraum bereit liegende Wolldecke vom Deutschen Roten Kreuz über das lustig flackernde Feuerchen

auf dem Boxermotor geworfen. Wolle brennt eher schlecht, sondern kokelt stinkend vor sich hin. Jedenfalls gelang es so, die Flammen zu ersticken.

Als Volontär (so heißen Journalisten-Lehrlinge) blieben grundsätzlich die Abendtermine bei mir hängen.

Das Verbreitungsgebiet des Lokalteils war ländlich und weitläufig. Da dauerte die Heimfahrt mit 28 PS schon mal eine Stunde und länger. Trotzdem musste ich morgens um acht wieder antreten.

Steter Schlafmangel hinterlässt selbst mit Anfang zwanzig Spuren. Das führte zu gewissen demenziellen Ausfällen. Selbst leichte Halluzinationen waren nicht ungewöhnlich.

Aber das Geschepper, das sich eines Nachts zum vertrauten Schnattern des Boxermotors mischte, konnte keine Einbildung sein. Ich rechts in den nächsten Waldweg. Motor laufen lassen, denn es schepperte deutlich im Takt der Maschine.

Scheiße, da ist ein flackerndes Licht unter der Haube. Okay, the same procedure... Decke aus dem Kofferraum holen. Haube entriegeln und vorsichtig anheben. Dabei Abstand und die Decke bereit halten. Ein schneller Wurf. Deckelchen zu... Aber das Licht erlischt nicht wie sonst, sondern flackert munter weiter.



Ich weiß nicht, ob es die kühle Nachtluft war. Aber plötzlich funktionierte mein Gehirn wieder. Ich schnupperte. Kein Brandgeruch.

Haube wieder auf. Ein vorsichtiges Zupfen an der Decke. Es flackert immer noch. Aber es raucht nicht und stinkt auch nicht nach angesengtem Schaf. Schließlich liegt die Decke unversehrt vor mir im Scheinwerferlicht. Haube weiter auf. Da brennt nichts. Aber das Licht im Motorraum ist immer noch da.

Es war kein Alien, sondern meine Taschenlampe. Bei der Abfahrt im Motorraum vergessen. Der Magnetschalter des Anlassers hatte mal wieder geklemmt und damit ich beim Drauflosprügeln mit dem kleinen Hammer nicht irgendwelche wichtigen Teile traf, hatte ich die eingeschaltete Taschenlampe im Motorraum verkeilt... und dann war sie dort liegen geblieben.

Und die Moral von der Geschichte? - Ich pflege heute einen sehr entspannten Umgang mit den jungen Erwachsenen in meiner Umgebung, wenn sie zu bequem sind, Missstände sofort zu beheben. Der Vergaser blieb nämlich undicht. Bis zum rostigen Ende der Ente nach über 300.000 Kilometern.

Gruß Bernd

Post by "T-Modell" of Oct 7th 2021, 9:54 am

[Quote from yoho90](#)

... Okay, ich war jung und sowieso kugelsicher.
...

Ich schmeiß' mich weg 😊 ... klasse Story!

Post by "Breiti" of Oct 7th 2021, 11:54 am

[Quote from yoho90](#)

nach über **300.000** Kilometern.

RESPEKT!

Post by “MBPonton” of Oct 7th 2021, 2:55 pm

[Quote from yoho90](#)

.... zum rostigen Ende der Ente nach über 300.000 Kilometern.

Kompliment, wie hast du das denn geschafft ?

Ich hatte in meiner Jugend 2 Enten - zuerst eine 2CV4, BJ71,431ccm/23 PS und danach eine 2CV6, BJ78, 587ccm/25 PS - mehr als 150 Tkm bzw. 6 Jahre war bei beiden aber nicht drin, dann war 1. der Unterboden durchgerostet und 2. der Motor für eine Komplettüberholung fällig (Ölverbrauch > 1,5 l, Leistung stark reduziert).

Gruss

Fred

Post by “yoho90” of Oct 7th 2021, 5:52 pm

[Quote from MBPonton](#)

Kompliment, wie hast du das denn geschafft ?

Ich hatte in meiner Jugend 2 Enten - zuerst eine 2CV4, BJ71,431ccm/23 PS und danach eine 2CV6, BJ78, 587ccm/25 PS - mehr als 150 Tkm bzw. 6 Jahre war bei beiden aber

nicht drin, dann war 1. der Unterboden durchgerostet und 2. der Motor für eine Komplettüberholung fällig (Ölverbrauch > 1,5 l, Leistung stark reduziert).

Gruss

Fred

Display More

Der Enten-Rahmen rostete stets von innen nach außen. Bevor der durch war, bekam ich von einem ebenfalls 2CV-fahrenden Freund den Tipp, dass eine Versiegelung Wunder wirkt. Das nötige Druckluftwerkzeug hatte er am Start. Alles Weitere gab es im Automobilfachhandel.

Der Rest des Wagens war eine Dauerbaustelle. Ich war sehr geschickt im Nachmodellieren der rundlichen Entenformen.

Der Motor wurde peinlich regelmäßig gewartet. Der Ölkühler bei jeder Gelegenheit mit der Pressluftpistole von Insektenleichen befreit. Die Ventile sorgfältig eingestellt. Und Drehzahlorgien habe ich immer vermieden. Unter diesen Bedingungen wurde auch ein Entenmotor steinalt.

Außerdem hatten wir eine gemeinsame Freundin. Die war Studentin der Tiermedizin und begegnete uns meistens in Latzhose, Holzfällerhemd und Wanderstiefeln, wenn wir mal wieder ihre Ente zusammenflickten.

Aber sie konnte auch ganz anders. Nahte der HU-Termin für unsere Vögel, warf sie sich in Schale: ein Lederröckchen, das mit Müh und Not den Hintern bedeckte. Außerdem eine Bluse, die sehr viel Bauch zeigte und Schuhe mit mörderischen Absätzen.

Die Prüfstellen waren damals noch ein reiner Männerverein und die Autos wurden von einer Grube aus untersucht. Den Rest könnt ihr euch denken.

Wir haben uns immer wieder über das "ohne erkennbare Mängel" schlapp gelacht und waren froh, wenn die angehende Veterinärin wieder ihr übliches Outfit angelegt hatte. Irgendwie gefiel sie uns darin besser. (Und unseren jeweiligen Freundinnen auch.) 😊

Post by "Insulaner" of Sep 7th 2022, 9:00 pm

Hallo zusammen,

hier ein Fehler den ich nicht eingebaut habe aber suchen durfte.

M130 Zündung ging nicht mehr. Die Ursache:

Viele werden den Typ 113 kennen und den ziemlich verbauten Motorraum. Zusammen mit der beknackten nach vorne öffnenden Motorhaube führt das ganze zu einem langwierigen 3-D Puzzle um die Batterie an ihren von den Entwicklern vorgesehen Platz zu bugsieren. Wenn man nicht gerade Body-Builder Arme hat keine triviale Aufgabe. Im vorliegenden Fall war beim Einbau der Batterie der 0,6Ohm Widerstand wohl kurzzeitig (bewusst oder unbewusst) zum Abstellen der schweren Last benutzt worden. Dabei wurde er nach unten gebogen und hat Kontakt mit dem Längsträger aufgenommen. Klemme 16 damit kurzgeschlossen ist keine gute Idee.

Viele Grüße,

Hagen

.

Post by “Hanobertel” of Dec 17th 2022, 9:21 pm

Servus,

1970, Jugoslawien Urlaub mit dem eben erworbenen VW Bus.

Kurz vor dem Ziel: kapitaler Motorschaden, Pleuel oder so. Mit 3 Zylindern zum Strand gehinkt, egal, erst mal Urlaub.

Danach hoch zur Hauptstraße mit enormer Geräusentwicklung im Motorraum...keine Leistung.

Mit großem Schild: Wer kann uns abschleppen auf Autostop...

Tatsächlich, ein Landsmann hält an und schleppt uns mit 100 kmh zum nächsten Bahnhof, noch in Jugoslawien.

Dann im Viehwaggon nach Villach in Österreich.

Dort abgestellt, nach Deutschland mit dem Zug, eine Woche später mit einem Arbeitskollegen (danke Anton) und einem Motorblock zurück nach Villach.

Auf dem Bahnhofsvorplatz den kaputten Motor ausgebaut, alle Anbauteile an den neuen Motorblock angebaut, Motor eingebaut, gestartet, läuft !!!

Läuft, aber Öl lief auf den Bahnhofsvorplatz von Villach in Mengen...

Woher? Na ja, die 2 dicken O- Ringe des Ölkühlers waren am alten Motorblock kleben geblieben.

Also Motor wieder raus, Dichtungen rein, Motor wieder rein, gestartet... alles gut.

Aber inzwischen hatte Anton bei seinem R 4 die Zündung neu einstellen wollen, Ihm war ja langweilig geworden.

Dadurch hatte sich enorm viel Benzin- Luft -Gemisch im Auspuff gesammelt. Folgerichtig explodierte die Auspuffanlage und der Endtopf war nicht mehr zu erkennen...

Samstag nachmittag in Villach, woher einen neuen R 4 Auspuff nehmen?

Aber das ist eine andere Geschichte.

Wir kamen gut nach Hause.

Der VW Bus brachte uns noch bis nach Nepal und zurück, allerdings mit einem anderen Motor.

Grüße vom

Hanobertel

Post by "Thorsten1303" of Dec 18th 2022, 5:30 pm

Hallo zusammen,

zum Thema "neuer" Bus kann ich noch etwas nachlegen, war jedoch ein VWT3 mit festem Hochdach und 54 PS Saugdiesel.

Wir schrieben das Jahr 2001 (Sonntag) und wir (Frau und dreijähriger Sohn und mir), waren im Juli auf dem Weg nach Rügen.

Hatte den Bus im Frühjahr günstig gekauft und noch etwas fit gemacht.

Die Wanderdüne schaffte schon knapp 120 km/h, aber wir waren mit gemütlichen 100 km/h unterwegs.

So irgendwo vor Hamburg auf der A7, stieg die Motortemperaturanzeige deutlich.

Es folgten sofortige Gegenmaßnahmen: 80 km/h und Heizung volle Pulle auf.

Es half nicht viel, nun ja, wir kamen noch bis zur nächsten Ausfahrt und strandeten auf dem Platz eines fahrenden Blumenhändlers.

Der Ausgleichsbehälter war leer und oh Wunder, nach dem öffnen, strömte das Wasser zurück. Nach dem Neustart war es auch gleich wieder verschwunden.

OK, wenn wir Glück hatten, dann war es nur die Zylinderkopfdichtung.

Der fahrende Blumenhändler konnte mir nicht sagen, wo die nächste Werkstatt sein könnte.

Auf der Straßenkarte (ja, es gab eine Zeit vor dem Navi und dem Handy), verlief die Straße in beiden Richtungen in kleinere Dörfer.

Also ein Fahrrad von der Heckklappe genommen und nach links in den nächsten Ort geradelt. Keine KFZ- Werkstatt gefunden, weiter ins nächste Dorf und stand auf dem Hof eines Abschleppunternehmers. Eine kleine Autowerkstatt, mit angegliedertem Wohnhaus, vielleicht vorher auch mit Tankstelle, nicht groß, aber klassisch.

Ich klingelte und nach kurzer Zeit öffnete sich im Obergeschoß ein Fenster.

Eine ältere Frau fragte mich nach meinen Wünschen und meinte, dass Ihr Mann schon den ganzen Tag Autos von der Autobahn abschleppen würde, ich sollte einfach warten, bis er wieder kommt.

Gut, ich wartete und plötzlich fuhr ein alter Opel auf den Platz. Ein junger Mann stieg aus und verschwand in der Werkstatt. Nachdem ich „Schraubgeräusche“ vernahm, trat ich ein.

Vor mir stand ein Manta 1 und der Kollege war am Arbeiten.

Die Werkstatt war nicht mehr sehr aktiv, das meiste macht der Chef mit der „Abschlepperei“, sagte mir der sympathische Opelschrauber.

„Wie ist denn Dein Chef so, darf man hier selbst schrauben“? fragte ich vorsichtig.

„Mein Chef ist super, könnte klappen“ meinte er.

Nächste Frage: „Habt Ihr für den VW-Diesel die Einstellwerkzeuge für die Einspritzpumpe?“

Gehen wir gleich mal schauen, was die Antwort.

Im Nebenraum fanden sich die Werkzeuge und auch ein schönes Haarlineal.

So hatte ich einen Plan, nachdem der Chef später auf den Hof rollte ...

„Ach das weiße Wohnmobil, habe ich schon gesehen, holen wir gleich“, waren seine Worte.

Auf der Rückfahrt fragte ich vorsichtig, ob ich den Wagen bei Ihm reparieren könnte.

„Hauptsache ich muss nicht helfen, an diesen verbauten Kisten, da mache ich nix mehr. Aber die Werkstatt ist tabu“. Du kannst aber gerne auf dem Hof schrauben. Ich kann Dir einen gefüllten Werkstattwagen und einen frischen Blaumann geben“, war die Antwort.

Also alles super, ich begann in der prallen Sonne, am heißesten Tag des Jahres 2001 mit der Demontage.

Nachdem er den nächsten Patienten auf dem Hof hatte, kam der Chef rüber und legte mir den Arm um die Schulter. Ich beugte mich gerade in den Motorraum.

„Na. Jung, watt für nee scheiß Arbeit, habe ich doch gesagt, und dass bei der Hitze“

Er verschwand in der Werkstatt und brachte einen großen Sonnenschirm.

Auf so einem Hof spielte sich auch das echte Leben ab.

Der Chef kam mit einem jungen Pärchen und einem kaputten Toyota am Haken.

Die Frau war vollkommen verzweifelt, das Auto gehört Ihrer Mutter.

Ob ich Ihren Wagen gleich reparieren könnte, fragte Sie mich.

Äh, nein, ich selbst habe gerade genug an der Backe ...

Sie ließ sich nicht abwimmeln, mindestens sollte ich mal nachsehen.

OK, Teile eines Pleuels hatten den Motorblock verlassen und steckten im Kühler.

Ja, aber ich würde doch hier auch den Motor machen, oder so?

Der Tag neigte sich, der Chef wollte Feierabend machen.

„Ich lasse Dir die Außentoilette offen, hier ist auch eine Steckdose fürs Wohnmobil und eine Kabeltrommel. Die Tür zur Werkstatt einfach zudrücken wenn Du fertig bist. Schönen Abend noch ...“

So gegen 22:00 Uhr war alles gut. Ich hatte zwar „Rücken“ aber der Zylinderkopf war eben, hatte keine Risse. Alle Dichtungen waren entfernt und alles war gereinigt.

Am nächsten Morgen telefonierte ich die VW-Werkstätten in Hamburg ab, nach neuen Dichtungen, 10 Zylinderkopfschrauben und Kleinteilen. Schon der zweite Betrieb hatte alles da, wieder super.

Dann mit dem Privatwagen vom Chef nach Hamburg die Teile holen. Dann ging es wieder an den Zusammenbau.

Gegen 14:00 Uhr waren wieder auf der Strecke nach Rügen, hatten also nur ca. 24 h Zeit verloren.

Mit dieser umfangreichen Hilfe, hätte ich nie gerechnet. Wir haben uns herzlich verabschiedet und bedankt. Und da soll noch einer sagen, die Norddeutschen sind zurückhaltend ...

Auf Rügen kamen wir dann genau 30 min zu spät und standen vor der geschlossenen Schranke des Campingplatzes.

Der Bus wurde dann an eine Cousine verkauft, deren Mann jahrelang wöchentlich in die Schweiz pendelte und im Wohnmobil in der Woche wohnte. Alles ohne Problem.

Der Motor hat ohne Problem noch viele Jahre durchgehalten.

Gruß

Thorsten

Post by "Hanobertel" of Dec 18th 2022, 9:15 pm

Moin Thorsten,

sehr schöne Geschichte...

Da hab ich noch eine:

Ein Freund kam, mit ohne TÜV, Ente (2CV) nicht durchgekommen.

Kannst Du mal kucken?

Ok, beide Schweller ziemlich löcherig...

Also, Flex angesetzt, schon nach dem ersten Schnitt brach die Karre glatt zusammen.

Schreck lass nach.

Schnell ein Kantholz drunter und mit dem Scherenwagenheber die Karosse wieder in Form gebracht.

Die Türen gaben das Maß vor.

Auf der anderen Seite war ich dann vorsichtiger.

Hat dann mit neuen Schwellern wieder TÜV bekommen.

Ok, hat mit Mercedes nix zu tun, aber Mißgeschick.

Grüße vom Bodensee, Eisregen hatten wir neulich, jetzt ist der Norden dran.

Viel Glück!

Hanobertel

Post by "Thorsten1303" of Dec 18th 2022, 10:09 pm

Hallo Hanobertel,

stimmt, es sind neben der reinen Technik, auch die vielen Geschichten, welche wir mit dem Hobby, oder dadurch erlebt haben.

Das ist die Würze, dazu kommen die ganzen Menschen und Charaktere dazu.

Jetzt schweifen wir etwas ab, ich habe noch eine kleine Geschichte zu einem Motorradgespann:

Besuchte einen Arbeitskollegen am Wochenende, sein Nachbar, ein Oldtimervereinskollege, stand mit verzweifelterm Blick an der Garage.

Er sah nicht gut aus, völlig fertig. Dann habe ich erstmal Ihn angesprochen, was denn los sei ...

Ich sollte bitte gleich mal kommen, er versucht schon den ganzen Tag den Generator am Gespann auszubauen, ohne Erfolg.

Alles versucht, schon das Gehäuse gelöst, es bewegt sich nicht weiter.

Es war ein tolles Gespann, bin mir heute nicht mehr sicher ob Zündapp, BMW, oder was anderes.

Der Motor war verkleidet und der Generator war wohl vorne auf der Kurbelwelle angeflanscht.

Dann schaute ich auf den vorderen Wellenstumpf und dort war eine dicke Mutter auf der Welle verschraubt.

Muss die Mutter nicht erst runter, sprach ich so vor mich hin.

Beim Kollegen löst sich in diesem Moment die komplette Anspannung, natürlich, die Mutter muss runter.

Zwei Minuten später war der Generator ausgebaut.

So hat wohl jeder schon mal wie der "Ochs" vorm Berg gestanden.

Ich hatte mich vor Jahren mal mit meinem MB 170 V für den kommenden Samstag zur Ausfahrt angemeldet.

Es war Donnerstag und bereitete nachmittags meinen Wagen darauf vor. (Durchsicht, Ventile einstellen, Zündung prüfen, Unterbrecherkontakt, usw.)

Alles lief gut und als abendliche Krönung, gab es einen neuen Satz Zündkabel.

Am Freitag hatte ich Urlaub und nur noch eine Probefahrt sowie eine gründliche Reinigung vorgesehen.

Es kam der Supergau, der Wagen sprang am Freitag nicht mehr an.

Ich prüfte den ganzen Tag Motor, Elektrik, Kompression, Zündfolge alles rauf und runter. Baute alle neuen Teile wieder aus und die alten wieder ein.

Nix, der Motor machte keinen Muckser mehr.

Auch die zweite 6V Batterie war leergenedelt, ich war fertig und die Ausfahrt mit dem Wagen abgesagt.

Die Ursache war dann ein Klassiker.

Ich hatte beim Wechsel der Zündkabel nicht auf die Reihenfolge geachtet, warum auch, ist ja bekannt und klar!

Nur war der Verteiler um 180° versetzt eingebaut (hatte ich so vom Vorbesitzer übernommen) und die Zündreihenfolge war auf die 180° angepasst.

Das war mir beim Wechsel der Zündkabel nicht aufgefallen.

Seitdem ist der Verteiler wieder korrekt montiert und der nächste Zündkabelwechsel wieder einfacher.

Wohne jetzt auch eher im Norden.

Ja, Eisregen soll es geben, mal sehen wie schlimm es wird.

Grüße

Thorsten

Post by "Butcher" of Dec 19th 2022, 4:57 pm

Tja, da hab ich leider auch noch einen aus der Gegenwart.

Vor kurzem hatte ich meinen Motor samt Getriebe wieder an seinen dafür angedachten Platz befestigt und verkabelt.

Letzte Woche dann endlich alle Flüssigkeiten bestellt und nun standen sie schön aufgereiht neben dem Auto.

Eigentlich wollte ich am Samstag Abend nur für eine Zigarette in die Garage gehen, ist mein Raucher Zimmer, und nicht bei der Kälte, draußen minus 14 Grad, noch am Auto was erledigen.

Aber was solls, ist ja schnell erledigt, und nach schnell kommt meistens schei....

Also schnell einen Blick in die BA geworfen und Motor Öl rein.

Anschließend Kühler Flüssigkeit und weil es so schön war noch schnell bei meiner Frau aus der Küche einen passenden Trichter geklaut und ab mit dem ATF, hat ja auch die ersten 5 Liter super geklappt!

Also 2ten Kanister auf und weiter und dann habe ich mich über die Störung im Radio gewundert, dieses gekritschel kam mir seltsam vor.

War auch nicht das Radio sondern das plätschern auf Pappe, die ich vorsorglich unter das Auto gelegt hatte.

Und auf der Werkbank liegt der PC mit der Wis drin, aber da schaut man ja auch nicht rein.

Jetzt erst mal wieder alles sauber machen und dann mal versuchen den Motor zu starten, aber im Moment ist es mir zum Schrauben zu kalt.

Post by “ponton_ponton” of Dec 19th 2022, 8:01 pm

Missgeschick?

Mir fällt da gleich der im Motorraum vergessene Öleinfülldeckel ein, der direkt vor einer Bushaltestelle mit x Leuten mit lautem Geklimper auf die Straße fiel - genau da, is klar. Peinliche Nummer.... 

Die Sauerei im Motorraum muss ich nicht beschreiben... zum Glück hab ich den Deckel gleich wieder gefunden, 50 m hinter'm Auto ...

Ölige Grüße

Bodo

Post by “Uli aus S” of Jan 2nd 2023, 11:00 pm

Heute wollte ich was lackieren und keinen 2-K-Lack anrühren.

Also ins Regal geschaut und eine noch originalversiegelte Sprühdose Bremssattel-Lack gefunden.

Au prima, da spar ich mir auch gleich das grundieren...

Brav 2 Minuten geschüttelt, das Siegel aufgebrochen und gedrückt....

Nix passiert. Naja, wäre nach 20 Jahren im Regal auch etwas zuviel erwartet.

Farbe gluckert aber noch, als flugs ein Löchlein iin den Dosenboden gebohrt.

-->

-->

-->

-->



Bereits das Gröbste abgeschischt...

Post by “nordhorst” of Jan 2nd 2023, 11:22 pm



oder ist das Zornesröte?

Post by “Uli aus S” of Jan 3rd 2023, 1:27 am

Nöööö,

Humor ist der Knopf, der verhindert, dass einem der Kragen platzt 😄

Post by “Breiti” of Jan 3rd 2023, 7:28 am

[Quote from Uli aus S](#)

Farbe gluckert aber noch, als flugs ein Löchlein in den Dosenboden gebohrt.

wie geil,

Das hab ich mal mit 5 oder 6 gemacht.

Sprühdose von Vaters BMW repariert mit einem Nagel.

(Der sprühkopf war weg)

Hat geklappt, kam Farbe raus....

Bin dann schreiend über den Hof gelaufen, mit der Farbe im Gesicht, (wie du) keiner Mutter in die Arme.

Die war Kreidebleich.

Ratet mal welche Farbe Vaters BMW hatte?

Breiti

Post by "Thorsten1303" of Jan 4th 2023, 10:46 am

Da habe ich auch noch was für die Runde.

Mein erstes Sandstrahlabenteuer, war so um 1987:

Mein Lehrherr hatte während meiner Ausbildung erbarnten, und ich durfte nach Feierabend die beheizte Waschbox der Tankstelle nutzen, um meinen ersten Oldtimer zu restaurieren. Danke dafür heute noch!

Damals war Sandstrahlen so die erste Wahl, um Bodengruppe und Karosserie zu entrostern.

Also einen Tag Urlaub beantragt und die Erlaubnis auch an diesem Tag in der Waschbox zu arbeiten.

Dann im nahegelegenen Industriegebiet ein Sandstrahlgerät, einen Baukompressor und eine Palette Strahlgut besorgt.

Alles angeschlossen und los ging es.

Erste Erkenntnis:

Eine normale Schutzbrille (schon eine umschlossene für Brillenträger) und normale Arbeitskleidung sind nicht ausreichend!

Nachdem ich dann so den halben Tag die Palette Strahlgut durchgezogen hatte, waren alle Blechteile super blank und ich körperlich fertig.

Der Boden in der Waschbox hatte sich in eine Sanddüne verwandelt, und es ging in der Waschbox nix mehr!

Kein Rolltor, kein Lichtschalter, die gute alte Ein-Stempelbühne, mit der Karosse in einem Meter Höhe, nix bewegte sich mehr.

Zweite wichtige Erkenntnis:

Niemals, never, strahle ich in einem geschlossenen Gebäude, welches dazu nicht ausgelegt ist.

Die Entsorgung/ Reinigung und Wiederinbetriebnahme der Waschbox dauerte deutlich länger als die "Strahlaktion".

Grüße

Thorsten

Post by "Hanobertel" of Jan 9th 2023, 9:43 pm

Servus zusammen,

anbei eine weitere, leider wahre Geschichte...

Es war einmal, etwa 1984...

Die Mutter meiner Tochter kam zusammen mit ihrer Freundin (auch mit Tochter) auf die Idee, in Spanien Urlaub zu machen.

Nur wie hinkommen?

Natürlich mit meinem Hanomag. Mit konnte ich nicht, keine Zeit.

Aber es gab da ein kleines Problem....

Der Motor hatte inzwischen beschlossen, sich so langsam in einen 2 Takter zu verwandeln, sprich, er soff Öl.

Nein, verlieren tat ers nicht, er verbrannte es, an den undichten Kolbenringen, an den Ventilschaftdichtungen und was weiß ich noch.

Ansich kein Problem, nachfüllen, gut.

Aber nicht mit 2 Frauen, alle 100 km anhalten, Haube runter, 1 Liter Öl rein, Haube wieder drauf, weiter.

Also, was tun?

Sie war Krankenschwester, ich konnte kombinieren.

Das tat ich dann: ein Tropf musste her, so wie im Krankenhaus.

Dazu montierte ich am Innenspiegel so einen leeren 3 Liter Blech Farbeimer, unten einen Stutzen dran gelötet, einen Dosierhahn mit Schlauch durch die Motorhaube und über ein T - Stück in die Kurbelgehäuse Entlüftung eingeführt.

Probetrieb erfolgreich. 3 Liter in den Farbeimer, gut für 300 km. Nachfüllen aus dem Kanister kein Problem.

Natürlich nur mit Altöl, das gabs überall umsonst.

Und wie jeder weiß: besser Altöl wie gar kein Öl.

So gebrieft, machten sich die Damen auf den Weg. Und sie kamen weit, nur nicht zurück.

Sie kamen ungefähr bis Malaga....

Dann erreichte mich der Anruf:

Das Auto ist kaputt, steht am Straßenrand, Adresse anbei. Wir machen mit öffentlichen Verkehrsmitteln weiter.

Das tat ich auch.

Packte meinen Werkzeugkoffer, den Blaumann, Schlafsack und ein bisschen Geld zusammen und setzte mich in einen Zug, one way nach Spanien.

Die Schilderung am Telefon klang vielversprechend:

Etwa so: Wir standen an einer Kreuzung, plötzlich fing der Motor an aufzuheulen, ausmachen bewirkte nichts, wir sind dann rausgesprungen und es qualmte wie wahnsinnig hinten raus. Dann war plötzlich Schluss.... und mir war klar, was etwa passiert sein musste.

Der Altöltropf hatte wohl etwas zu viel getropft (Spaniens Wärme) und der Ölstrom hatte seinen Weg in den Ansaugkrümmer gefunden, der Motor war durchgegangen und im besten

Fall war es nur die Zylinderkopfdichtung.

Naja, wir werden sehen, dachte ich mir und schlummerte dem Ziel entgegen.

Das Auto war leicht zu finden, alles ok, bis auf den Motor.

Warm wars in Spanien im Sommer, aber ich war ja im Schatten, gut daß man im Hanomag am Motor arbeiten kann, ohne ihn auszubauen.

Also runter mit dem Zylinderkopf.

Und tatsächlich, die Zylinderkopfdichtung völlig im Eimer.

Na gut, mit dem Muster in der Hand zur nächsten Werkstatt gedackelt, die haben nicht lang gefackelt und mir tatsächlich ruckzuck eine neue besorgt. Ob das heute noch so klappen würde? 2022?

Am Strand lag ein riesiger Frachter hoch und trocken auf dem Sand, so wars am Abend doch auch noch kurzweilig, konnte nur tagsüber arbeiten, mangels Licht.

Also den Zylinderkopf wieder montiert mit der neuen Dichtung.

Ach ja, wers nicht glaubt, das mit der Steuerkette und Einspritzpumpe usw. hab ich im Griff, nur so nebenbei...

Was soll ich sagen: Der Motor sprang an, ich fuhr los in Richtung Heimat, der Tropf tat klaglos was er sollte, kein Wunder, der Chefarzt tat Dienst.

Das Fiasko begann kurz vor dem Elsaß.

Als alter Autostopper hab ich immer Mitleid mit den armen Autolosen und hielt also an, bei so einem. Hätte es besser bleiben lassen, das war ein verkommenes Subjekt.

Beklaute mich um meine letzte Barschaft und so musste ich hungernd nach Hause fahren.

Immerhin, Hano hielt durch und den anderen hat hoffentlich der Teufel geholt.

Die anderen Spanien Abenteuer? Das sind andere Geschichten...

Und bevor ichs vergesse, den Motor hab ich dann restlos zerlegt, neue Kolben, neue Laufbüchsen, Kurbelwelle geschliffen, neue Lager.

Kompression wie neu.

Geht doch...

Norbert,

der Hanobertel