

# M189 mit Automatic stirbt beim Rangieren ab

Post by "nordhorst" of Feb 20th 2023, 2:12 pm

Moin zusammen,

habe Gestern nach 6 Wochen Winterpause endlich mal wieder eine Bewegungsfahrt mit der Flosse gemacht. Während der Standzeit habe ich nichts verändert, nur eine neue Batterie eingebaut.

Beim an und für sich problemlosen Ausflug lief der Motor schön rund, die Automatic schaltete sauber rauf und runter, auch beim Herunterbremsen an roten Ampeln keine Drehzahlprobleme o.ä.

Dennoch kam es zwei Mal beim Rangieren vor, dass mir der Motor abstarb. Und zwar in dem Moment, wo ich den Gang wechselte:

1. Mal: langsame Vorwärtsfahrt auf Parkplatz, dann angehalten zwecks Zurücksetzen, doch beim Einlegen des R-Ganges "verschluckte" er sich und starb ab. Zwei Orgel-Anläufe, dann lief er wieder normal.

2. Mal, 20 Minuten später auf anderem Parkplatz: Angehalten, Motor lief im 3 Minuten anstandslos Leerlauf. R-Gang eingelegt, 5m zurückgesetzt, gestoppt, Stufe 4 eingelegt, wieder Verschlucken und Absterben. Wieder zwei Mal Orgeln.

Zwischendurch kam es noch an einer Hofausfahrt zu einem Verschlucker: ich fuhr ans Ende der Ausfahrt, kam zum Stehen, gab aber -weil die Straße frei war- gleich wieder Gas. Der Motor kam ins Stocken, berappelte sich aber nochmal, so gerade.

Mir kommt es so vor, als wenn er beim schnellen Lastwechsel (schnelles Anhalten und wieder Anfahren) sowie manuellem Gangwechsel (z.B. vorwärts/rückwärts) nicht schnell genug aus dem dazwischenliegenden Drehzahlkeller herauskommt. Wobei wie gesagt die Leerlauf-Drehzahl im normalen Fahrbetrieb und beim Anhalten/Anfahren an Ampeln (bei allerdings durchgehend eingelegter Fahrstufe) normal bei knapp 800 U/min liegt.

Zurück in der heimischen Garage konnte ich den Fehler durch mehrfaches Wechseln von Vorwärts- in Rückwärtsgang und zurück nicht provozieren.

Habt ihr ne Idee? Ist da irgendeine Drehzahlanhebung (Magnet, Gestänge) "schwergängig", o.ä.?

Es handelt sich um den M189.986, also den Sechsstempler mit 170PS.

Danke für eure Tipps, und

beste Grüße,

Lutz

---

### **Post by "thomasj" of Feb 20th 2023, 2:22 pm**

Hallo Lutz,

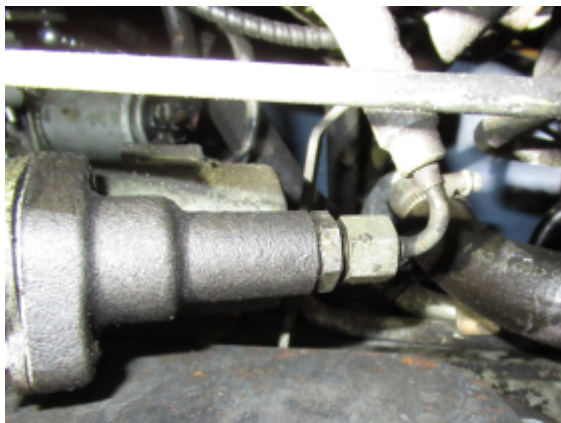
vom Lenkgetriebe geht ein Druckschlauch zum Ventil Leerlaufanhebung, damit wird der Leerlauf bei Hochdruckbedarf im LG angehoben.

Dort mal prüfen ob sich was beim Lenken im Leerlauf tut.

Findet sich grob unterhalb des E-Magneten der Einspritzpumpe.

Viele Grüße,

Thomas



---

**Post by “nordhorst” of Feb 20th 2023, 2:34 pm**

Hi Thomas,

danke für den Hinweis! Was könnte sich da "tun"? Ölaustritt?

Beste Grüße,

Lutz

---

**Post by “thomasj” of Feb 20th 2023, 3:03 pm**

ja, undicht ist es da auch oft, merkst Du aber auf dem Garagenboden, und hat nichts mit der beobachteten Fehlfunktion zu tun.

Hier im Detail: #1 wird durch Öldruck vom LG betätigt und zieht die Zugstange #2 runter und gibt damit Gas.

Funktionstest: Lenkrad im Leerlauf bis zum Anschlag drehen und schauen ob dabei die Regulierwelle über der Zylinderkopfhaube ein Stück betätigt wird.



---

**Post by “capcgn” of Feb 20th 2023, 3:05 pm**

Hallo Lutz, es gibt zwei Hubmagneten dort wie Thomas das auch beschrieben hat. Einer hydraulisch von der Servolenkung und einer elektrisch vom Getriebe und Klima ( wenn vorhanden ) Prüfe mal ob beide gehen. Ansonsten Zündung/Kerzenstecker/Kabel und CO prüfen, wenn er zu mager läuft geht er auch aus. Zündkerzen ansehen ob es Auffälligkeiten gibt. Falls er nur auf 51/2 Zylinder läuft dann nehmen die anderen den 1/2 mit aber bei Last im Leerlauf fällt er aus.

Eventuell prüfen ob zu viel Öl im Getriebe ist ??? Eher unwahrscheinlich.....

---

### **Post by "thomasj" of Feb 20th 2023, 3:11 pm**

Acha, lese gerade daß es bei Dir garnicht beim Lenken sondern beim Schalten passiert. Dafür ist dann der obere Magnet im Bild. Der wird vom Öldruckschalter am Automatischen Getriebe getriggert, zieht dann auch an der Zugstange.

---

### **Post by "nordhorst" of Feb 20th 2023, 3:22 pm**

Ah, ok, das mit der Gestängebewegung ist ja schnell gecheckt.

Es mal ein bisschen abzuschmieren kann sicher auch nicht schaden...

Die Zündkerzen....hm, die habe ich letzten Herbst erneuert. Nicht, dass da eine "faul" ist... schaue ich auch mal nach.

By the way, bzw. apropos Zündung: auch die Zündspule hatte ich im Herbst erneuert. Dabei ist mir aufgefallen, dass der Stecker des Kabels zur Verteilerkappe extrem leicht abzuziehen ist. Man traut sich kaum, da dranzupacken. Als wenn der Stecker entweder zu geringen Durchmesser für die Buchse in der ZSP hätte (Aufbiegen der Klemmfedern brachte nichts), oder zu lang ist, sodass die Schutzkappe nicht vernünftig auf der ZSP "packt". War allerdings, so meine ich, bei der alten ZSP auch nicht anders, und führte über 12 Jahre zu keinen Problemen.

Dennoch: kann ein zu schlabberiger Kontakt an der ZSP auch zu genannten Symptomen führen?

---

**Post by “Beule” of Feb 20th 2023, 3:25 pm**

Moinsen Nordzi.

Benzeng ist nunmal Teufelszeug, wäre aber auch meine erste Suche...

Kommt jeweils genug Sprit an? Oder is das nur oller Fusel aus'm letzten Sommer. Und apropos Fussel, alle Filter sind frei?

Laientheatrische Grüthe

Beule

---

**Post by “winfried” of Feb 20th 2023, 3:27 pm**

Hi Lutz

Das Stichwort zu Thomas Bild lautet Drehzahlanhebung bzw. Drehzahlkonstanthaltung. Diese Funktion haben unsere 112er, um durch höhere Belastung des Motors (durch eingeschlagene Servolenkung oder des Automatischen Getriebes bei eingelegtem Gang) die selbige anzuheben.

Das ganze ist im WHB 1959, Band 2, 0-16/11 ganz gut beschrieben. Die Kombination aus Hubmagnet und Öldruckschalter macht das ganze etwas tricky. Eine zweite Person(in) wäre gut um im Fahrzeug a) zu lenken und b) mit Fuss auf der Bremse Gänge einzulegen. Man hat auch Einstellmöglichkeiten an der Kulisse. Eigentlich erschliesst sich die Funktion, wenn jemand zur Bedienung im Wagen sitzt und Du von unten kuckst. Das ganze bei laufendem, betriebswarmen Motor.

Hier die Stelle im WHB, mit der ich das bei mir mit einiger Fummelei hinbekam. Den Öldruckchalterschalter könnte man übrigens dicht bekommen, ...musste ich auch.

Hier der Link:

<https://vdhflipbooks.de/books/WHB/WHB1959-Band-1/#143/z>

---

### **Post by “winfried” of Feb 20th 2023, 3:33 pm**

Falls der Öldruckschalter undicht ist, ich hab meinen damals abgedichtet. Hilfestellung kam hier aus dem Forum:

Hier der damalige Tread

[Sind Öldruckschalter reparabel?](#)

Und hier ein Video, welches ich bei den Arbeiten gemacht habe.

[Sind Öldruckschalter reparabel?](#)

---

### **Post by “FrankKellewald” of Feb 20th 2023, 5:29 pm**

Hallo Lutz,

ich kenne das Verhalten von unserem 230E mit M102 - vielleicht kann man das Verhalten trotz der Jahrzehnte Differenz transformieren.

<https://forum.mercedesclub.de/index.php?thread/24575-m189-mit-automatic-stirbt-beim-rangieren-ab/>

Es ist bei diesem Auto das untrügliche Zeichen für leichten bis mittleren Gammel am Verteilerfinger und -kappe.

Passiert einmal im Jahr und erfordert den Einsatz einer kleinen Feile oder von Neuteilen.

Im Übrigen:

Vor ca. 15 Jahren haben wir alle Vergaserprobleme am 250/8 durch Sanierung und Upgrades der Zündanlage gelöst.

Irgendwann gab es neue Kerzen, Kappe und Finger.

Vielleicht...

---

### **Post by “FrankD” of Feb 23rd 2023, 8:54 pm**

Hi Lutz,

ich hatte bei meinen kurzen 62er 300er ein vergleichbares Problem.

Bei mir war die Ursache eine Kombination aus der Drehzahlanhebung und Spiel im Gasgestänge. Die Drehzahlanhebung war nicht optimal eingestellt. Dazu gibt es im WHB ganz gute Infos, wie schon von Winfried beschrieben. Das Spiel im Gasgestänge hatte zur Folge, dass die ausgelöste Drehzahlanhebung nur teilweise an der Drosselklappensteuerung ankam. Bei mir war es ungefähr 1/3 des Effekts, der im Gestänge hängen blieb. Nicht viel, aber in Summe genug, dass der Motor beim Rangieren im Stand ausging. Als beides behoben war, war der Spuk vorbei.

Grüße

Frank

---

### **Post by “ralf560sec” of Feb 23rd 2023, 9:52 pm**

Hallo Lutz,

Bei mir war eine Schraube vom Halter abgerissen und somit bog sich der Magnet weg anstelle Gas zu geben.

Gruß Ralf

---

## Post by "nordhorst" of Feb 25th 2024, 1:43 pm

Moin zusammen,

so, mal ein Update hierzu... wie schnell doch 1 Jahr vergeht...

Heute ist es mal halbwegs trocken und so habe ich die Flosse trotz Hinterachs-Bedenken nach ca. 6 Monaten Stillstand aus der Garage geholt, für genau 112€ Sprit getankt und eine Runde über die Nachbardörfer gedreht.

Ich hatte ja vor 1 Woche endlich mal die Dichtung im Leerlaufanhebe-Druckventil (sieh Beitrag #2 oben) erneuert, und wollte einfach wissen, ob es was gebracht hat.

Die Fahrt verlief so:

- zunächst alles ganz so wie es soll: Anspringen, Fahren, Schalten, Anhalten, wieder Anfahren
- dann, nach ca. 15 Minuten problemloser Fahrt, also mit vollständig erwärmtem Motor & Getriebe, ging er beim Heranfahen an eine Ampel einfach aus - noch bevor der Wagen stand. Sprang dann auch nur widerwillig wieder an
- mir schwante Übles, also in ein Industriegebiet gefahren und auf einen großen Parkplatz. Anhalten ging wieder normal, auch Lenken im Stand, Schalten im Stand zwischen R und 4 etc., der Motor lief OK
- dann wollte ich weiterfahren, aber der Motor starb unter Ruckeln ab
- erst im 5. Orgelversuch sprang er höchst widerwillig an, Zylinder für Zylinder...
- ich bin dann so nach Hause gekommen: bahnte sich ein Anhalten an, habe ich frühzeitig auf 0 geschaltet, weiter leicht Gas gegeben, dann angehalten, dann unter Gasgeben auf 4 geschaltet. So konnte ich das Absinken der Drehzahl überlisten.



- zuhause in der Garagenauffahrt ging aber auch das nicht mehr. Er starb unter Ruckeln ab und wollte partout nicht mehr anspringen. Also zurück auf die Straße gerollt, an die Seite geschoben und ratloses Haubentauchen.

- Hinweis: es hat zu keiner Zeit, also auch nicht nach den diversen Orgel-Orgien nach Sprit gestunken

- nach 15 Minuten Herumstehen mit offener Haube dann eher aus Verlegenheit mal die Verteilerkappe abgenommen und alle (unauffällig aussehenden) Kontakte blank gemacht.

- dann fiel mir auf, dass die Regelstange des Hubmagneten (über dem Druckventil angeordnet, siehe Beitrag #4 oben) der Bewegung des Gasgestänges nur unregelmäßig folgt. Sie ist nicht direkt "schwergängig", aber mal bewegt sie sich dem Gasgestänge folgend, und mal nicht oder nur halb. Habe sie einige Male manuell bewegt, aber es blieb dabei.

- dann nächster Startversuch, und erfolgreich. Konnte zurücksetzen, und vorwärts in die Garage fahren ohne dass er abstarb. Auch mehrfaches Schalten von R auf 4 und Lenken im Stand ging. Auch mehrfaches Starten hintereinander problemlos.

Frage: sicherlich kann es nicht schaden, den Hubmagneten mal auszubauen und die Regelstange zu reinigen und zu schmieren, sodass an ihrer einwandfreien Gängigkeit kein Zweifel besteht. Aber kann das denn die Ursache für dieses Laufverhalten sein? Die Stange ist ja nicht "fest", d.h. sie wird sich m.M.n. schon richtig bewegen sobald sie elektrisch dazu gezwungen wird.

Noch ein Wort zur Vorgeschichte: bevor sich dieses Absterbeprobem Anfang letzten Jahres offenbarte, hatte ich schon einige Zeit folgendes Symptom: Heranfahen mit warmem Motor an Ampel in Stufe 4: problemlos. Rotphase bei eingelegter Stufe 4 und getretener Bremse: problemlos, kein Absinken der Drehzahl oder un rundes Laufen. Anfahen bei Grün: Drehzahl geht runter, Motor läuft ruckelig, spitzelig. Je länger die Rotphase, desto ruckeliger das Anfahen.

Irgendwas verändert sich also wenn der Motor warm ist an der Gemischzuführung bei eingelegtem Gang. Aber wie gesagt "zuviel Sprit" scheint es nicht zu sein, da nix danach stinkt. Die (überholte) Pumpe am Tank sirtt ganz normal.

Ich werde den Hubmagneten mal checken, aber eigentlich... was kann es sonst sein, dass er - wenn warm- mit eingelegtem Gang zu stark abmagert und schlecht startet?

Am Gasgestänge habe ich nie herumgefummelt und es macht auch keinen schlabberigen Eindruck.

Bitte nicht der Doppelhubmagnet am Getriebe... habe keine Bühne...

Danke für eure Ideen, und

schönen Sonntag noch,

Lutz

---

**Post by "winfried" of Feb 25th 2024, 2:27 pm**

Hallo Lutz

Wenn die Drehzahlenhebung (Magnet/Öldruckschalter) korrekt justiert sind, solltest Du im Leerlauf sobald Du eine Fahrstufe einlegst, ein leichtes Absenken des Fahrpedals spüren. Ist das bei Dir so?

---

**Post by "Pingulix" of Feb 25th 2024, 2:48 pm**

Hallo Lutz,

zu fettes Gemisch bewirkt doch auch eine schlechte Gasannahme im warmen Zustand, oder?

Kontrollier doch mal das Dehnstoffelement, dies hat doch auch der M189. Wäre zumindest mal ein einfacher Test den Winfried schon mal beschrieben hat.

Gruß

Stefan

### **Post by “winfried” of Feb 25th 2024, 3:18 pm**

Das wäre dann dieser Test

<https://youtu.be/vCGKjFrknqU?si=HI0A43OWnLM9sCJf>

---

### **Post by “Blackynf” of Feb 25th 2024, 3:18 pm**

Hallo Lutz,

bei einem solchen Malheur würde ich beim "ratlosen Haubentauchen" als erstes mindestens eine Zündkerze

herausschrauben, dann kann man immerhin sehen, ob genügend oder zuviel Sprit hier einen Einfluss hat.

Gruß Blacky

---

### **Post by “aleha” of Feb 25th 2024, 4:33 pm**

Grüß' Dich Lutz,

eine klassische Idee sind immer verschmutzte/undichte Druckventile in der ESP. Wenn diese sporadisch weniger dicht sind, dann nimmt bei niedrigen Drehzahlen die Fördermenge ab. Sollte dann aber bei höheren Drehzahlen nicht mehr auftauchen.

Du könntest mal wie folgt prüfen: wenn er ruckelt, dann ausmachen und schnell die Überwurfmutter an den Einspritzdüsen lösen; es sollte minimal Kraftstoff austreten. Ist das bei dem ein oder anderen nicht der Fall, würde das auf undichte Druckventile hindeuten.

Gruß Hans

---

### **Post by “Rennflosse” of Feb 25th 2024, 4:35 pm**

#### [Quote from Pingulix](#)

Kontrollier doch mal das Dehnstoffelement, dies hat doch auch der M189. Wäre zumindest mal ein einfacher Test den Winfried schon mal beschrieben hat.

Hallo Lutz,

ich kann mich erinnern, dass bei meiner Rennflosse mal im Stau auf einmal nichts mehr ging. Du weißt, ich habe auf Schaltung umbaut, kein Hubmagnet. Nach schwerem Start und Herzklopfen dann immer mit richtig Gas die Kiste bewegt, nur nicht die Drehzahl abfallen lassen. Beim Schalter einfacher, aber auch nicht schön. Der Zufall wollte es, dass am Ende des Weges Günter Lehmann zu den Zaungästen gehörte und rasch besagtes Element diagnostizierte. Überbrückt und ich konnte die Tour fortsetzen. Nur das Kaltstartverhalten war dann halt etwas lästig.

Für die 6-Stempelpumpen ist das Teil ja preislich nicht ganz so entrückt. Ich würde also die Überbrückung in den Prüfkatalog aufnehmen.

Viele Grüße

Jörg

---

### **Post by “nordhorst” of Feb 25th 2024, 5:46 pm**

Hallo zusammen,

viel Dank für eure ersten Tipps, hier schonmal kurze Rückmeldungen dazu:

- Pedalbewegung: habe ich noch nicht drauf geachtet

-Wachsei-Test: hatte ich vor 1 Jahr schon gemacht, alles in Ordnung; es ist auch kein unnormales Qualmen/Rußen im Stand oder bei Fahrt/Schiebebetrieb festzustellen

- ESP-Druckventile: wäre das ein Verschleißthema? Die ESP ist seinerzeit als jungfräuliches NOS-Teil reingekommen, hat jetzt 40-50tkm (müsste ich mal nachrechnen, hatte zwischenzeitlich einen Tachotausch) Sonntagsbetrieb hinter sich. Könnte man die Ventile auch anders auf Dichtigkeit testen, also in der Garage und nicht auf freier Flur?

Beste Grüße

Lutz

---

### **Post by “winfried” of Feb 25th 2024, 6:20 pm**

Hallo Lutz

Eine schlecht funktionierende Drehzahlanhebung wirkt sich gerne auf schlechten Motorlauf im Leerlauf aus, ganz besonders wenn gleichzeitig die Lenkung eingeschlagen wird. Da du ja den Öldruckschalter überholt hast, kann es gut sein, dass Du bei der Wiedermontage die Einstellungen vornehmen musst. Das ist eine Kombination aus Öldruckschalter und Hubmagnet. Im Idealfall wird die daran befestigte Stange mit den Kugelgelenken ca. 5 mm bewegt. Auch das Gaspedal wird dann wie durch Geisterhand etwas mitbewegt. Dieser Hinweis nur weil Du an der Sache kürzlich gearbeitet hast.

Ansonsten würde ich jetzt an Deiner Stelle als erstes Zündung und Schliesswinkel kontrollieren/berichtigen. Falsch eingestellte Zündung wirkt sich am ehesten im unteren Drehzahlbereich unter Last aus. Danach würde ich Funkenübersprünge am Zündgeschirr, sowie generell den Funkensprung an den einzelnen Kerzensteckern mit einer Ersatzkerze checken.

Das Kerzenbild würde ich dann erst nach korrekter Zündeneinstellung und ausgiebiger Testfahrt checken. Du kannst die Kerzen auch vorsorglich tauschen, wenn welche zur Hand sind. Bevor der komplette Bereich Zündung nicht abgearbeitet ist, macht es wenig Sinn über die ESP oder sonstige Spritkomponenten nachzudenken.

---

### **Post by "Mahawi" of Feb 25th 2024, 7:25 pm**

Hallo Lutz,

Mein Fahrzeug hatte die gleichen Macken obwohl die ESP ,die Düsen und die KSV bei Dr. Fritzsche waren. Außerdem waren die Steuerkette neu , die Ventile sauber eingestellt und die Zündung auf Ignation umgerüstet. Von der Seite , alles bestens eingestellt.

Da das Zündgeschirr und die Kerzen noch die alten waren , habe ich kurzen Prozess gemacht.

Neue Kerzen ,neue Zündkabel mit neuen Steckern .....fertig.

Und seitdem läuft der Motor sagenhaft gut. Kein unrunder Lauf mehr , kein Absterben beim Gang einlegen mehr und kein Matoraus , wenn man (während der Fahrt) unter 1000 rpm kommt.

Viele Grüße Mario

---

### **Post by "Markus D." of Feb 26th 2024, 9:05 am**

Hallo Lutz,

der Tipp mit den Zündkerzen kam ja bereits. Das würde ich auf jeden Fall mal machen um grundsätzlich zu sehen was Sache ist. Nach den beschriebenen Orgelversuchen könnte ich mir zudem vorstellen, dass die nicht mehr ganz frisch aussehen und evtl. sich auch nie mehr selbständig freibrennen.

Als zweites würde ich die Pumpe auf den Einspritzpumpenprüfstand nehmen, nicht obwohl es sich um ein NOS-Teil handelt was seit 40-50 tkm funktioniert, sondern weil es sich um ein NOS-Teil handelt.

Viele Grüße

Markus

---

### **Post by "nordhorst" of Feb 26th 2024, 9:58 am**

Hi Markus,

danke, ja ich werde mir die ZK nochmal anschauen. Die sind zwar neu, ebenfalls die Zündspule und Batterie, aber heutzutage weiß man ja nie.

Wegen der ESP: ehrlich gesagt möchte ich dieses Fass erst in allerletzter Not aufmachen. Ich habe das Ding seinerzeit natürlich nicht einfach aus der Kiste genommen und eingebaut, sondern es wurde bei einem spezialisierten Boschbetrieb gecheckt.

Wie heißt es doch immer: meistens lag´s am Ende doch an der Zündung. Da ich nicht 100% ausschließen kann, dass sich dort ein kleiner aber effektvoller Wurm eingeschlichen hat, werde ich mich zunächst darauf konzentrieren. Irgendwie scheint die ja "zusammenzubrechen", wenn aus dem Drehzahlkeller heraus Leistung von ihr verlangt wird.

Weiß zufällig jemand, ob eine Pertronix Ignitor (aus 2008) zu Altersgebrechen neigt?

Leerlaufanhebung schaue ich mir auch nochmal genauer an, ob da alle Hebelwege noch so stehen wie sie sollten.

I´ll be back...

Beste Grüße,

Lutz

---

## Post by "nordhorst" of Apr 4th 2024, 12:45 pm

Moinsen Kollegen,

um das Thema b.a.W. abzuschließen...

Es war -natürlich- die Zündung.

Ich hatte die Flosse kürzlich einer kleinen Fachwerkstatt in der Nähe überantwortet, damit sie die überfällige Hinterachsen-Umbauaktion durchführt, für die mir wegen des Coupéprojektes die zeitliche wie räumliche Kapazität fehlt. Bei der Gelegenheit wurde die 3,69er-Achse gegen eine beige stellte, aber ebenfalls dort aufgearbeitete 3,46er-Achse getauscht (wo sie die leider hinfällige Bremsmomentabstützung nicht durch Aufschweißen des Achsrohres, sondern mittels Eigenanfertigung von Übermaß-PTFE-Lagerschalen instandsetzten - meine Langzeiterfahrungen damit werde ich zu gegebener Zeit separat berichten).

Jedenfalls bat ich dort, bei der Gelegenheit auch das diesem Fred zugrundeliegende Thema zu übernehmen, da ich nicht damit weiterkam. Nach ausdauernder aber systematischer Überprüfung der Luft-/Spritzzufuhr (alles tiptop) gings an die Elektrik/Zündung. Auch hier zunächst alles OK, aber: sobald er ausreichend warm war, verschwand im Oszilloskop langsam aber sicher einfach der Zündfunke und der M189 wurde zum Flatliner. Die werksmäßige Lieferleistung der Lima ist bei den 112ern ja eh schon nicht berühmt (12-13V), aber an der Zündung kamen dann nur noch 7-8V zusammen, was schlicht nicht zum Weiterlaufen und schon gar nicht zum Anspringen reicht. Gegenprobe mit beim Starten kurz extern zugelieferter Spannung ergab: sofortiges Warmstart-Anspringen nach halber Umdrehung.

Der Übeltäter ist letztlich die Pertronix, die einfach Unmengen Strom zieht, warum auch immer. Möglicherweise hat sie irgendwann mal eine Macke bekommen, weil ich ´ne Minute lang die Zündung anließ ohne zu starten - ich wusste bisher gar nicht, dass die Pertronix I das nicht abkann. Ist ja auch 14 Jahre lang gutgegangen...



Auch hier die Gegenprobe mit einem normal bestückten Verteiler: perfekter Start, perfekter Motorlauf, keinerlei Probleme auf den Probefahrten.

Logische Konsequenz: Rückrüstung auf originale Doppel-Kontaktzündung (mittels guter NOS-Kontakte, versteht sich). Zudem wird nun auf Empfehlung eine "ganz normale" Zündspule ohne Vorwiderstand installiert, statt der roten Hochleistungszündspule (die von MB für den M189 verkauft wird). Außerdem -aufgrund sehr guter Erfahrung in unzähligen eigenen und Kundenfahrzeugen- neue NGK BP6E V-Line Nr. 4-Zündkerzen anstelle der von MB vorgesehenen/gelieferten Bosch W5DC (A0031591403).

Mich wundert das auch etwas, da ich ja bis zum Pertronix-Defekt keine Probleme hatte, und sicherlich kann man hieraus (ZSP, Vorwiderstand, Kerzen) eine "Öldiskussion" bezüglich Spritqualität damals/heute & Wärmewerte etc. pp. ableiten, aber ehrlich gesagt ist mir relativ egal, wie das Ergebnis des allzeit guten Motorstart- und laufverhaltens wiederhergestellt wird. Und zur Not habe ich dann ja eine Beschwerde-Anlaufstelle, die es richten muss...

Und ich schaue dann mal sporadisch nach weiteren NOS-Kontakten für's Reserve-Regal, und nach Du-Röhre-Videos zum Thema Doppelzündungs-Kontakteinstellung...

Ich freu' mir schon ganz doll auf die Ornbau-Anfahrt ohne Bremsrattern aber mit reduzierten Drehzahlen, und ohne banges Zittern ob die Klste nach Pinkel-/Tankstopp wieder anspringt.

Beste Grüße,

Lutz

---

**Post by "Winkler W109" of Apr 4th 2024, 5:06 pm**

Hallo Lutz!

Danke für die Aufklärung/-lösung.

Ja, das kann die Pertronix 1 nicht ab. Ich schätze mal ab ca. 1 min raucht sie ab, zumindest war das bei mir mal der Fall. Seitdem habe ich immer dran gedacht. Eine P II habe ich mir mal

gekauft, dann aber nicht eingebaut. Die hat einen Schutz dagegen/dafür.

Viel Spaß mit dem M189!

BG Oliver

---

### Post by “ursodent” of Apr 4th 2024, 5:15 pm

[Quote from nordhorst](#)

Moinsen Kollegen,

...

Und ich schaue dann mal sporadisch nach weiteren NOS-Kontakten für´s Reserve-Regal, und nach Du-Röhre-Videos zum Thema Doppelzündungs-Kontakteinstellung...

...

Beste Grüße,

Lutz

Display More

Kannst du mal die Bosch-Nr. einstellen? Habe noch diverse Kontakte aus den 70ern und 80ern NOS-Bosch originalverpackt hier herumliegen.

Michael

---

### Post by “Marc-Anton” of Apr 4th 2024, 10:48 pm

Hallo Lutz,

statt auf kontaktgesteuerte Zündung zurück zurüsten, wäre dies eine Alternative für Dich?

[Informationen | FULMAX® - Elektronische Zündung für Ihren Old- und Youngtimer](#)

Grüße

Markus

---

### **Post by “nordhorst” of Apr 10th 2024, 2:58 pm**

Hi Oliver,

die Pertronix 2 hatte ich nun auch kurz erwogen, aber da müssten auch eine von deren "Flamethrower"-Zündspulen, sowie andere, geschirmte Zündkabel installiert werden bla bla.

Habe ich keinen Bock drauf. Generell bin ich mit diesem Thema jetzt durch. Die Bequemlichkeit des Wegfalls von U-Kontakten und deren Einstellung sowie Verschleiß ist natürlich nett, aber nach dieser (relativ teuren, da Werkstattkosten) Erfahrung bin ich mit kontaktloser Zündung durch.

Letztlich kann das Einstellen/Pflegen der Kontakte trotz Lästigkeit kein Hexenwerk sein, und bei Fahrleistungen von 1000-2000km/Jahr dürfte dieses Thema auch nicht allzu häufig anstehen. Natürlich vorausgesetzt, man baut vernünftige Kontakte "vom alten Schlag" ein, und keinen Neuzeit-Müll.

Ist wie überall: über gewisse Kontakte regt sich nur auf, wer keine guten hat... 😊

Hi Markus,

danke für den Hinweis, aber aus vorgenannten Gründen werde ich das nicht testen. Die kenne ich auch gar nicht, hast Du oder sonst Jemand hier Erfahrungen damit?

Beste Grüße,

Lutz

---

### **Post by “Winkler W109” of Apr 10th 2024, 5:28 pm**

Moin Lutz!

Ja, ne, schon klar....Du hast ja auch keine 2 Kontakte.....

BG Oliver

---

### **Post by “thomasj” of Apr 10th 2024, 5:35 pm**

Hallo Lutz,

ich stimme Dir vorbehaltlos zu.

Hier und da liest man immer wieder von plötzlichem Totalausfall einer elektronischen Zündung (wobei ich nicht drauf achte ob das immer 123 oder etwas anderes war).

Fehlersuche am Straßenrand scheidert dann immer, da kommt sicher Neuwagenfeeling auf.

Ich meine es wiegt alle Vorteile des geringeren Wartungsaufwands auf wenn einen dies ereilt.

Mit dem Originalverteiler habe ich bisher immer die Erfahrung gemacht daß selbst bei extrem vernachlässigter Wartung "nur" der Motorlauf immer schlechter wird, man aber immer nach Hause kommt, auch wenn man das lange ignoriert.

Daher fliegt die neulich mit unserer Pagode mitgekaufte 123 auch bei Gelegenheit raus, dem Vorbesitzer sei Dank daß er den ursprünglichen Verteiler aufgehoben und mitgegeben hat.

Viele Grüße,

Thomas

---

**Post by “nordhorst” of Apr 10th 2024, 6:54 pm**

[Quote from Winkler W109](#)

Moin Lutz!

Ja, ne, schon klar....Du hast ja auch keine 2 Kontakte.....

BG Oliver

Ähm, ja doch, wie ich ja oben mehrfachst schrub.

Sicherlich ein gewissermaßen erhöhter Nervigkeitsfaktor, aber Thomas kann mir das dann ja in Ornbau vor der Feuerwehr in einem Privatworkshop beibringen. 😊

---

**Post by “Winkler W109” of Apr 10th 2024, 9:06 pm**

[Quote from nordhorst](#)

Ähm, ja doch, wie ich ja oben mehrfachst schrub.

Sicherlich ein gewissermaßen erhöhter Nervigkeitsfaktor, aber Thomas kann mir das dann ja in Ornbau vor der Feuerwehr in einem Privatworkshop beibringen. 😊

Oupppsss.....mir scheint, ich habe (noch) zu wenig M189-Erfahrung..... 😞 .

BG Oliver

---

**Post by “MartinK” of Apr 10th 2024, 9:25 pm**

[Quote from nordhorst](#)

Der Übeltäter ist letztlich die Pertronix, die einfach Unmengen Strom zieht, warum auch immer.

Zum plötzlichen Tod von Pertronix und Co muss man sagen, dass sie gegenüber Spannungsspitzen sehr beleidigt reagiert. Man sollte also ganz genau die Spannung im Auge behalten. Ich habe nach einem plötzlichen Pertronix-Tod die Spannung überprüft und dabei Spitzen bis 18V gemessen. Ich habe danach an allen Autos elektronische Halbleiterregler statt der alten elektromechanischen Regler eingebaut. Gruß, Martin

---

### **Post by “Uli aus S” of Apr 10th 2024, 9:33 pm**

Hi Lutz,

wie wäre es mit einer kontaktgesteuerten elektronischen?

Ich habe auf Empfehlung von Markus eine Helatronic in den 123er eingebaut.

Nach 8 Monaten kann man jetzt nicht von Langzeiterfahrung sprechen, aber Markus verbaut die schon seit vielen Jahren und hatte noch keine Reklamationen.

[www.helotronic.de](http://www.helotronic.de)

---

### **Post by “nordhorst” of Apr 10th 2024, 10:10 pm**

Hi Uli,

ohne mich da jetzt eingelesen zu haben, klingt das erstmal wie die Kombination aller Nachteile beider Systeme: Kontaktgehühner UND ggfs. irreparable Elektronik.

Kannst Du das kurz widerlegen?

Beste Grüße

Lutz

---

## Post by “FrankKellewald” of Apr 10th 2024, 10:11 pm

In meinem 250/8 läuft jetzt im 15. Jahr eine Pertronix ohne jeden Fehler.

Davor hatte regelmäßig Stress mit den Unterbrechern, die alle 2 Tankfüllungen nachgestellt werden wollten.

Das war nur mäßig spaßig.

Sollte die P1 ausfallen, dann ersetze ich diese.

Zurück auf kontaktgesteuert möchte ich nicht mehr, das hat für mich zuviele Nachteile und benötigt zuviel Wartung und Pflege.

---

## Post by “Uli aus S” of Apr 11th 2024, 12:17 am

[Quote from nordhorst](#)

Hi Uli,

ohne mich da jetzt eingelesen zu haben, klingt das erstmal wie die Kombination aller Nachteile beider Systeme: Kontaktgehühner UND ggfs. irreparable Elektronik.

Kannst Du das kurz widerlegen?

Beste Grüße

Lutz

Display More

Du hast schon recht. Aber man kann es auch anders sehen - Die Vorteile beider Systeme -:-)

Im Ernst. Der Unterbrecherkontakt wirkt nur noch als Schalter und wird nur sehr schwach bestromt. Damit reduziert sich der Abbrand auf nahezu Null.

Du musst nur den Kondensator und das grüne Kabel entfernen und in den Kofferraum legen.

Falls die Elektronik versagen sollte, einfach den Kondensator wieder anstecken, die Elektronik abstöpseln und Du hast wieder die ursprüngliche Ausführung.

Bei zwei Kontakten ist würde ich mir das echt überlegen.

---

### **Post by “Ulrich\_H” of Apr 11th 2024, 6:06 am**

Hallo zusammen,

bei mir gab es seit 1995 noch nie einen Ausfall wegen der Zündung. Ich habe die originale kontaktlose Zündung von Bosch verbaut, die es seinerzeit zum Nachrüsten für die Kontaktzündung gab.

Gruß Uli.

---

### **Post by “aleha” of Apr 11th 2024, 6:48 am**

Grüß' Euch,

ich teile Uli's Argumentation und fahre seit mehr als 120 tkm die Fahrzeuge mit Transistorzündung und Kontakt. Im W113 sind die Kontakte nun seit mehr als 100tkm unverändert drin. Kein abbrand, originale Zündverstellung und im Falle des Ausfalls der Elektronik innerhalb 10 min am Straßenrand rückrüstbar. Dazu verbleibt der Kondensator am Zündverteiler, wird nur nicht angeschlossen.



Gruß Hans

---

**Post by “Herb 108 250 Lexus” of Apr 11th 2024, 10:00 am**

[Quote from nordhorst](#)

Hi Uli,

ohne mich da jetzt eingelesen zu haben, klingt das erstmal wie die Kombination aller Nachteile beider Systeme: Kontaktgehühner UND ggfs. irreparable Elektronik.

Kannst Du das kurz widerlegen?

Beste Grüße

Lutz

Display More

Moin Lutz,

Nicht zwangsweise, die kontaktgesteuerten elektronischen Systeme haben den Vorteil, daß nur ein sehr geringer Strom den Unterbrecher-Kontakt passiert, es gibt also keinerlei Abbrand an dieser Stelle. Was natürlich bleibt ist, daß man von Zeit zu Zeit den Nocken schmieren und den Schließwinkel kontrollieren sollte,

Gruß aus Singapur

---

**Post by “nordhorst” of Apr 11th 2024, 12:54 pm**

Hmmm, wenn ich mir dies und den alten Fred von Winfried ([HIER!](#)) so durchlese, komme ich doch nochmal ins Grübeln.

Gestern habe ich die Flosse aus der Werkstatt abgeholt und es war die reine Freude, wie start- und lauffähig der M189 nun wieder ist, ob kalt oder warm. Einerseits möchte ich da jetzt nicht gleich wieder daran herumdoktern, andererseits ist dies einstellungstechnisch aber wohl der beste Moment um eine solche Transistor-Zündung wie Winfrieds zu implantieren.

Naja, beim nun anstehenden Wiedereinbau der Fondheizung und der Rücksitzbank/-lehne, sowie der seit 1,5 Jahren fälligen Großputz-/Polier-/Wartungsaktion habe ich ja noch einige Stündchen Gelegenheit, darüber "am Objekt" nachzudenken.

Beste Grüße,

Lutz

---

### **Post by "Mahawi" of Apr 11th 2024, 1:02 pm**

Hallo Lutz,

Ich habe in beiden Fahrzeugen die 123 Ignition und bin immer wieder begeistert, wie gut die Motoren laufen und anspringen. Ich könnte mir auch nicht vorstellen, wieder auf Unterbrecher zurückzurüsten. Bin froh über jede „Baustelle“ welche langfristig beseitigt ist. Den einzigen Nachteil, welchen die Ignition hat ist das Vermeiden von angeschaltener Zündung ohne Motorlauf.

Viele Grüße Mario

---

### **Post by "nordhorst" of Apr 11th 2024, 1:14 pm**

Hi Mario,

die 123 kam für mich nie in Frage, weil sie mit einer optischen Veränderung im Motorraum einherginge, die ich nicht hätte ertragen können.

Mag sein, dass sich das bekloppt anhört. Aber beim M189 ist nunmal dessen einmalig gestaltete wie sehr prominent platzierte Verteilerkappe ein absolutes Erkennungszeichen und Alleinstellungsmerkmal.



Der fipsige 123-Verteiler käme mir da nie rein...

Davon abgesehen hat es ja einen Grund, dass diese Kappe so aussieht wie sie aussieht. Es wäre womöglich nicht genug Platz zur Motorhaube, um die Zündkabel "normal" nach oben aus ihr herauszuführen - oder es sähe einfach doof aus. 😎

Beste Grüße,

Lutz

---

**Post by "Mahawi" of Apr 11th 2024, 4:01 pm**

Hallo Lutz,

So ein „Untier“ von Verteilerkappe habe ich noch nie gesehen aber ich kann verstehen , das du auf dieses Alleinstellungsmerkmal nicht verzichten möchtest. (Würde ich auch nicht)

Viele Grüße Mario

---

### Post by “Winkler W109” of Apr 11th 2024, 9:29 pm

#### [Quote from Mahawi](#)

Hallo Lutz,

So ein „Untier“ von Verteilerkappe habe ich noch nie gesehen aber ich kann verstehen , das du auf dieses Alleinstellungsmerkmal nicht verzichten möchtest. (Würde ich auch nicht)

Viele Grüße Mario

Moin!

Genau! Vor allem das Alleinstellungsmerkmal beim Kauf einer Verteilerkappe für M189.... 🍷👍👍

Sieht schon supergeil aus.....würde ich bei M189 auch NIE ändern..... 😞 . Es war schon immer etwas teurer,einen besonderen Geschmack zu haben 😊 .

BG Oliver

---

### Post by “winfried” of Apr 12th 2024, 6:57 am

#### [Quote from Mahawi](#)

Hallo Lutz,

So ein „Untier“ von Verteilerkappe habe ich noch nie gesehen aber ich kann verstehen , das du auf dieses Alleinstellungsmerkmal nicht verzichten möchtest. (Würde ich auch

nicht)

Viele Grüße Mario

Das sehe ich genauso. Und nicht nur die Kappe, sondern auch der Verteiler mit zwei Unterbrecherkontakten ist schon sehr imposant.

Zur Schonung der U Kontakte (original) aus Altbeständen hab ich 2018 die Feßler Transistorzündung verbaut. Ca. 60.000 km ohne Schliesswinkeleinstellung.

Zeitgenössisch verpackt:

Post

RE: Transistorzündung im M130 oder M189 ähnlich wie im M116 möglich

Hallo Ulli

Das war jetzt keine grosse Sache. Das Zündmodul von Feßler hat vier Kabel und die Einbauanleitung war idiotensicher, das konnte sogar ich. Das Modul hat eine Plus/Minus Versorgung und zwei zusätzliche Kabel wovon eines an die Zündspule (1) geht und das andere an den Anschluss zum Verteiler (Unterbrecherkontakt). Das ursprüngliche Kabel von der Zündspule zum Verteiler (Unterbrecher) nebst Kondensator wurden abgeklemmt. Der Optik halber habe ich den Kondensator am Verteiler...



[winfried](#)

Jan 3rd 2018

Zur Sicherheit führe ich den entfernten Kondensator im Notfallkoffer mit.

Hier mal ein Link zur Einbauanleitung:

[https://www.fessler.biz/images/einbau/Einbauanleitung\\_Blau.pdf](https://www.fessler.biz/images/einbau/Einbauanleitung_Blau.pdf)

Damals kostete das Modul noch 65,- €. Doch auch mit heute 95,- € kann ich die Lösung angesichts meiner Langzeiterfahrungen und der gesparten Wartungs- und Einstellarbeiten nur empfehlen. Man muss nur daran denken, trotzdem den Verteiler zu warten (Öl/Fett) und die Kontakte zu reinigen (Blatt Papier durchziehen).

---

### **Post by “MarcS” of Apr 12th 2024, 7:30 am**

Hallo,

stimme Winfried vollumfänglich zu. Seit ca. 2 Jahren verbaut, alles bestens. Den Kondensator habe ich nur abgeklemmt, er ist noch am Verteiler montiert.

So ein unterbrechergesteuerter Originalverteiler ist wie eine mechanische Armbanduhr wunderbar puristisch.

Grüße

Marc

---

### **Post by “nordhorst” of Apr 12th 2024, 8:51 am**

Moinsen Kollegen,

ja gut, überredet. Habe gerade eine Feßler-Zündung geordert.

Jetzt noch eine preiswerte Zündschaltgeräte-Hülle wie Winfrieds organisieren, und dann probiere ich es auch mit dieser Zündung.

Die eigene Bequemlichkeit siegt halt doch ...meistens...



Beste Grüße,

Lutz

---

**Post by “Porfirio Rubirosa” of Apr 12th 2024, 10:33 am**

Mir war letztes Jahr auch die Zündspule kaputt gegangen, weil die Zündung wohl dann und wann zu lange angeschaltet war, ohne dass der Motor drehte.

Frage an die Gemeinde:

Ich habe aus Sicherheitsgründen die Kraftstoffpumpe über ein Relais geschaltet, welches nur schließt, wenn der Motor (bzw. präziser: die Lichtmaschine) dreht.

Wäre es evtl. sinnvoll, Hitzeschäden der Zündspule im Stand mit einem ebensolchen Relais zu verhindern?

Für die Benzinpumpe überbrückt das Relais lediglich die Sicherungskontakte und ließe sich in 5 Min wieder entfernen. Wenn man die Sicherung wieder einsetzt, läuft die Benzinpumpe wieder normal, sobald die Zündung eingestellt ist (auch wenn man das Relais angeschlossen lässt).

Gruß - Christoph

P.s.: Das Relais ist klein und lässt sich leicht verstecken und kann außerdem schnell entfernt werden.

---

**Post by “Mathieu” of Apr 12th 2024, 10:51 am**

Hallo Lutz,

Ich habe damals mit meinem 230S auch mit den pertronix herumgearbeitet. Der lief damit auch nicht gut und habe schliesslich auch auf die normale Kontaktzuendung zurueckgeruestet. Das Pertronix liegt noch herum im Garage.

Schade da ich die Vorteile auch schon sehe.

Viel Glueck mit den neuen Versuch!

Gruesse Mathieu

---

### **Post by "majus" of Apr 21st 2024, 10:29 am**

Moin,

Im 108er habe ich seit 2005 eine Pertronix, die ohne Mucken läuft, mal sehen ob die die 20 Jahre schafft 😊

in dem frisch überholten Verteiler meines 230 SL steckt eine hier glaube ich noch nicht genannte Variante der elektronischen Zündung: <http://e-spark.eu/en/bosch/59-3bos6v4l.html>

*"The E-Spark electronic ignition conversion kit replaces breaker points and condenser in the distributor to provide rock-solid reliability. With the E-Spark electronic ignition, dwell and timing are always spot-on accurate.*

*Although your engine might be very powerfull, without a good ignition one cannot use it's potential to the maximum. The E-Spark electronic ignition-kits replace your old contact breaker points and condensor with a solid-state, durable and affordable electronic ignition.*



*The E-Spark kits use the very reliable Hall-technology. There are no moving parts and no parts that wear out. E-Spark kits therefor have zero wear, no point float, amd no bad breaker contacts or condensor. The electronics are all cast in a thermoplastic housing and is fully protected agains heat, oil, dirt and moist.*

*After installing the E-Spark ignition kit (which is as easy as replacing contact points) you will neverhave to do any maintainance to these parts, never have to check timing or dwell, etc. The E-Spark ignitions will give you endless maintainance free miles."*

Bisher kann ich zumindest nichts Negatives berichten, aber der Wagen läuft mit dem revidierten Original Verteiler und der espark jedenfalls um Welten besser als mit der 123 Ignition. Die liegt nun als Notfall-Reserve im Regal.

Gruss

Marius

---

### **Post by "nordhorst" of Apr 21st 2024, 11:59 am**

Moin,

tja, viele Wege führen den Strom.

Ich habe seit Gestern die nötige Hardware da, und nun kann es losgehen. Nach etwas optischer Aufbereitung des ollen ZSG-Gehäuses pflanze ich die Feßler-Komponente da hinein (erste grobe Anprobe ergab: wie füreinander gemacht!), und dann schau wir mal wie es sich in der Flosse macht, technisch und optisch.



Beste Grüße

Lutz, auf Ohmwegen zum Ziel

---

### Post by "HaWa" of Apr 21st 2024, 8:04 pm

Moin, einen hab ich noch.

Bei der Version Kontaktgesteuerter Zündverstärker (Original oder ähnlich) baut man sich zwangsläufig auch die Möglichkeit des verschmolzenen Zündfunken ein,

Die Magnetgebervariante oder auch die Bosch Nachrüstlösung mit dem Fensterringläufer sind jedenfalls unempfindlich gegenüber leichtem Spiel in der Verteilerwellenlagerung

und Fettplockenisolation.

Gruß HaWA

---

**Post by “Immelmann59” of Apr 21st 2024, 8:24 pm**

Hallo! Ich fahre meinen W128 seit 2008 ohne Probleme mit Petronix. Es sieht genauso aus wie die Bosch-Version und funktioniert genauso, sodass ein wenig Spiel im Verteiler keine Rolle spielt.

---

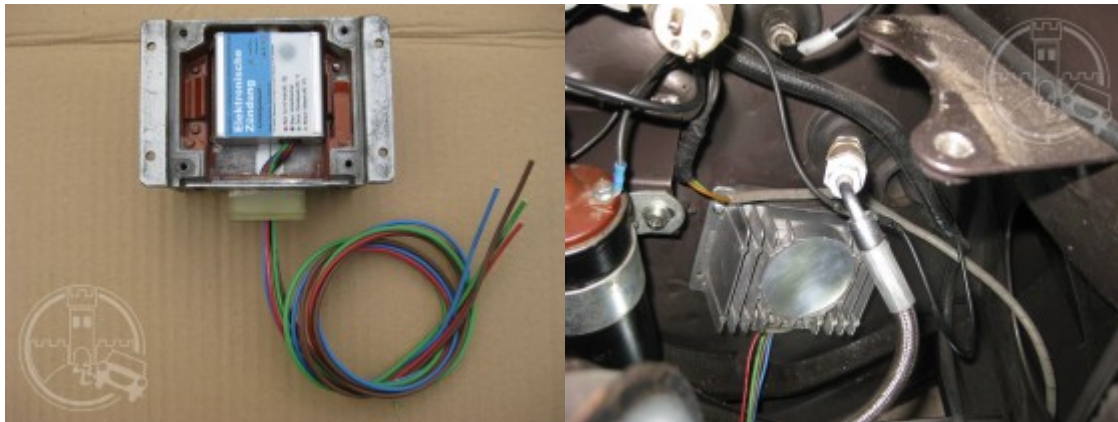
**Post by “nordhorst” of Apr 21st 2024, 9:04 pm**

Und der Vollständigkeit halber: hat diese ominöse Bosch-Nachrüstlösung auch einen Namen, über den man sie suchen und finden könnte?

---

**Post by “nordhorst” of May 26th 2024, 3:26 pm**

Moinsen Kollegen,



Wer es genauer nachlesen möchte, findet es wort- und bildreich eingebettet hier: [Nachklapp Flossenrestauration](#) (ganz nach unten scrollen).

Mal sehen, wie meine Erfahrungen damit sein werden. Nächstes Wochenende stehen ja zwei längere Touren an... bis denne, man sieht sich!

Beste Grüße,

Lutz