

Beim M116 muss der linke Zylinderkopf runter

Post by "Andreas's SE." of Jun 29th 2023, 6:19 am

Hallo, da nun fest steht dass der Kopf runter muss kurz die Frage,

Wie bekomme man am leichtesten das ganze Wasser aus dem Kopf damit nichts im frischen Öl landet, ohne dass ich das auch noch ablassen muss?

Es gibt eine Ablass Schraube am Block, nur wo genau sitzt die, oder welche genau ist das?

Gruß Andreas

Post by "Trompka" of Jun 29th 2023, 7:57 am

1. mach gleich beide Köpfe runter. Der Mehraufwand sind 2Std...

2. Die Ablasschrauben sind im whb beschrieben. Achtung, nicht irgendwas aufdrehen denn da sind auch die Schrauben der Hauptlager...

Dennoch würde ich nach der Aktion frisches Öl reinmachen...

Viele Grüße

Markus

Post by "Andreas's SE." of Jun 29th 2023, 10:57 am

[Quote from Trompka](#)

1. mach gleich beide Köpfe runter. Der Mehraufwand sind 2Std...

2. Die Ablassschrauben sind im whb beschrieben. Achtung, nicht irgendwas aufdrehen denn da sind auch die Schrauben der Hauptlager...

Dennoch würde ich nach der Aktion frisches Öl reinmachen...

Viele Grüße

Markus

Hallo Markus,

das Öl will ich deswegen ungern wechseln weil es gerade mal vor einer Woche nach einer Ölpülung gewechselt wurde. Nun hat sich aber raus gestellt dass die ganze linke Bank ohne Wirkungsgrad mitläuft, ein Ventil (Auslass, 6. Zylinder) nicht komplett in Ruhestellung zurück fährt, das alles nach einer Motorrevision. Heißt, er ist neu abgedichtet, viele neue Teile verbaut.

Er hat links 9 bis 9,5 Bar Druck, aber alles ohne Funktion, trotz Zündfunken und dass alles andere auch stimmt, darum kommt links der Kopf runter. Hab einen überholten Kopf gefunden und gleich zugegriffen und will es mit dem dann nochmal versuchen.

Darum möchte ich versuchen das Wasser komplett raus zu bekommen, um ohne Wasser ins Öl zu bekommen, den Kopf abnehmen zu können.

Gruß Andreas

Post by “Insulaner” of Jun 29th 2023, 11:25 am

Lass doch das Öl in einen sauberen Behälter ab und danach wieder reinkippen.

Post by “Andreas's SE.” of Jun 29th 2023, 12:20 pm

[Quote from Insulaner](#)

Lass doch das Öl in einen sauberen Behälter ab und danach wieder reinkippen.

Werde ich vermutlich auch so machen, denn das ist vermutlich gesünder als was zu öffnen, dass seit 46 Jahren verschlossen ist.

Gruß Andreas

Post by "hoffy" of Jun 29th 2023, 8:04 pm

Hi, "die ganze linke Bank ohne Wirkungsgrad mitläuft,"

Versteh ich das richtig....Zündfunke ja, ohne Wirkungsgrad bedeutet für mich er läuft nur auf 4 Zylinder ?

" ein Ventil (Auslass, 6. Zylinder) nicht komplett in Ruhestellung zurück fährt"

6te Zylinder liegt doch aber auf der Rechten Seite wenn ich vor dem Motor stehe und wenn Ventil nicht in "Ruhestellung" steht, dürfte der Kompressionsdruck bei Null liegen (ausser Ventil leicht verbogen).

"Heißt, er hat links 9 bis 9,5 Bar Druck".....Mach doch mal genauere Angaben.....1Zylinder =12 bar, 2te= 5bar etc.....,

So wie ich das hier rauslesen kann, sind von der Linken Bank die Einspritzdüsen mit Rost zugesetzt.

*Gruß Hoffy !!!

Post by "Trompka" of Jun 29th 2023, 9:32 pm

Motoren werden immer in Fahrtrichtung gesehen...linke Bank=Zylinder 5-8.

Aber ganz ehrlich: ich versteh den Rest auch nicht. Ein Zylinder mit 9.5bar ist definitiv mechanisch in der Lage voll mitzulaufen...

Viele Grüße

Markus

Post by “hoffy” of Jun 29th 2023, 10:00 pm

Hi Markus, mag sein, ich seh es eher praktisch.....du stehst vor dem Motor, Zylinder 1 vorne links und Zylinder 5 vorne rechts (wie auch Zündkabel inkl. Verteilerreihenfolge + Ventildeckelaufdruck)

*Gruß Hoffy !!!

Post by “kama92” of Jun 30th 2023, 4:00 am

[Quote from Trompka](#)

Motoren werden immer in Fahrtrichtung gesehen...linke Bank=Zylinder 5-8.

Aber ganz ehrlich: ich versteh den Rest auch nicht. Ein Zylinder mit 9.5bar ist definitiv mechanisch in der Lage voll mitzulaufen...

Viele Grüße

Markus

Das klingt für mich auch alles ziemlich merkwürdig. Wegen eines nicht 100%ig schließenden Ventils läuft die ganze Bank nicht mit? Das macht keinen Sinn, bei den Verdichtungswerten erst recht nicht.

Sämtliche Fahrzeugteile werden immer in Fahrtrichtung benannt, bei jedem Hersteller, so gibts keine Verwechslungen, aber das nur nebenbei...

Mit freundlichen Grüßen

Maik.

Post by “winfried” of Jun 30th 2023, 5:31 am

Lief denn der Motor nach der Revision schon mal korrekt?

Wenn nein, könnte es denn nicht sein, dass bei der Montage die Nockenwelle der unwilligen Bank falsch (180 Grad verdreht) eingebaut ist? Die Ventile wären dann offen, wenn sie geschlossen sein sollten und umgekehrt. Kompression könnte man zwar messen, aber zum falschen Zeitpunkt. Zündfunken hat man auch, aber ebenfalls im falschen Moment.

Laienhaft ausgedrückt und entschuldigt, wenn es der komplette Schmarrn ist.

Ach ja, falls sich jemand fragt, ist das überhaupt möglich? Ja, bei einem M117 in einem W116 450SE ist es vor zwei Wochen gelungen und hatte genau diesen Effekt. Der läuft nach korrekter Montage mittlerweile auch wieder astrein. Wie bereits eingangs erwähnt, ...nur wenn der Motor nach der Revision noch nie korrekt lief. Andernfalls kann man meine Theorie vergessen.

Post by “Trompka” of Jun 30th 2023, 8:24 am

So in Richtung Steuerzeiten dachte ich auch...

Post by “winfried” of Jun 30th 2023, 8:30 am

Übrigens, in dem von mir geschilderten Fall lief der Motor, zwar komplett Sche..., aber der V8 lief echt auf vier Zylindern. Man muss sich echt wundern.

Post by "kama92" of Jun 30th 2023, 3:28 pm

Es hört sich fast so an wie von Winfried geschildert, wobei man sich da schon ziemlich prasselig anstellen muss, um die Nocke so verdreht einzubauen, die Markierungen sind eigentlich deutlich genug.

Der Klassiker beim Ami war eigentlich immer ein um zur Nockenwelle 180 Grad verdrehter Zündverteiler. Der Motor war schon komplett zusammen, inkl. Ventildeckel und man war einfach zu faul, wenigstens einen Deckel runter zu nehmen, um nochmal nach den Steuerzeiten zu sehen, die Chancen stehen ja schließlich 50 : 50...

Dann erster Startversuch, mit ordentlich pumpen am Vergaser, damit auch recht viel Sprit in die Brennräume gelangt.

Hmm, hört sich bisschen komisch an beim leiern, aber unerschrocken weiter probiert, immer mit pumpen natürlich.

Und daaaaann: Gabs einen riesen Knall, alle in der Werkstatt waren wieder wach und es war jedem mal wieder klar, warum der Bock nicht anspringen wollte. Der Verteiler wurde schließlich um 180 Grad gedreht und der Motor sprang an, als wäre nichts gewesen.

Herrlich....

Aber ich schweife ab...

Mit freundlichen Grüßen

Maik.

Post by "winfried" of Jul 4th 2023, 5:15 am

Hallo Andreas

Hast Du den Kopf schon ab?

Post by "Andreas's SE." of Jul 4th 2023, 8:37 pm

[Quote from winfried](#)

Lief denn der Motor nach der Revision schon mal korrekt?

Wenn nein, könnte es denn nicht sein, dass bei der Montage die Nockenwelle der unwilligen Bank falsch (180 Grad verdreht) eingebaut ist? Die Ventile wären dann offen, wenn sie geschlossen sein sollten und umgekehrt. Kompression könnte man zwar messen, aber zum falschen Zeitpunkt. Zündfunken hat man auch, aber ebenfalls im falschen Moment.

Laienhaft ausgedrückt und entschuldigt, wenn es der komplette Schmarren ist.

Ach ja, falls sich jemand fragt, ist das überhaupt möglich? Ja, bei einem M117 in einem W116 450SE ist es vor zwei Wochen gelungen und hatte genau diesen Effekt. Der läuft nach korrekter Montage mittlerweile auch wieder astrein. Wie bereits eingangs erwähnt, ...nur wenn der Motor nach der Revision noch nie korrekt lief. Andernfalls kann man meine Theorie vergessen.

Display More

Hallo, ganz zu Anfang lief er richtig gut, war auch zufrieden damit, das war ein Testlauf (ohne Fahrprobe) wie er anspringt und ob auf allen Zylindern, das tat er, bis ich ihn aus gemacht hab, um neu zu starten, dann war plötzlich das Zündschloss futsch, ließ sich nicht mehr drehen.

Nachdem das Schloss getauscht war lief er nicht mehr rund und immer schlechter.

Das mit der Nockenwelle um 180° zu drehen hab ich auch getestet, aber das war es nicht, er lies sich nicht durchdrehen, blockierte wegen der Ventile, haben dann aufgesetzt vermutlich. Zudem ist dabei die Keilnut nicht wie vorgeschrieben auf der Führung, damit fällt das sowieso bereits flach.

Mein Onkel vermutet seit einiger Zeit dass vielleicht eine falsche Nockenwelle oder gar Kurbelwelle eingebaut ist.

Spaßeshalber mit einer D-Jet Welle verglichen, die linke ist nahezu, oder ganz identisch zur K-Jet Welle links...war ja bereits ausgebaut.

Die rechte Welle ist stark unterschiedlich gewesen zu einer 1160513001 Welle.

Hab bereits einen Händler angefunkt ob er einen Nockenwellen Satz (1160515801+5901) für die K-Jet vorhanden hat, bisher konnte er noch nicht antworten.

Beim neuen Kopf kann ich vielleicht am Wochenende Die Ventile bereits einschleifen, aber ich hätte gern vorsichtshalber andere Nockenwellen zum einbauen, vor allem wo auch mal diese Nummern eingeschlagen sind, bei meinen steht nur 7182+7122 bei der linken drauf, bei der rechten konnte ich es nicht lesen....sieht aus wie 11669...aber ob da wer schon vor mir dran gebastelt hat? Hab den Motor von einem, der 107er schlachtet, kam mir bereits merkwürdig vor dass die Ansaugbrücke leicht angeschraubt war, ebenso die Köpfe. Noch zu erwähnen ist, es handelt sich um einen Austausch Motor von Mercedes, mit 92,5mm Kolben mit ca.100.000 km.

Über Internet hab ich die korrekten Nummern gefunden 1160515801+5901.

Gruß Andreas

Post by "Andreas's SE." of Jul 4th 2023, 8:43 pm

[Quote from winfried](#)

Hallo Andreas

Hast Du den Kopf schon ab?

Hallo Winfried,

der Kopf ist bereits ab...und wie der Werkstatt Meister vermutet hat, an Kolben 6 ist das Einlass Ventil verbogen.

Hab durch Glück einen komplett revidierten Kopf bekommen, neue Ventile sind auch unterwegs.

Ich schätze aber dass demnach vielleicht die Nockenwelle falsch ist.

Der Motor kommt von einem Schlacht 107er, hab den bei einem privat Händler vor Jahren gekauft.

Gruß Andreas

Post by "Andreas's SE." of Jul 4th 2023, 8:50 pm

[Quote from kama92](#)

Es hört sich fast so an wie von Winfried geschildert, wobei man sich da schon ziemlich prasselig anstellen muss, um die Nocke so verdreht einzubauen, die Markierungen sind eigentlich deutlich genug.

Der Klassiker beim Ami war eigentlich immer ein um zur Nockenwelle 180 Grad verdrehter Zündverteiler. Der Motor war schon komplett zusammen, inkl. Ventildeckel und man war einfach zu faul, wenigstens einen Deckel runter zu nehmen, um nochmal nach den Steuerzeiten zu sehen, die Chancen stehen ja schließlich 50 : 50...

Dann erster Startversuch, mit ordentlich pumpen am Vergaser, damit auch recht viel Sprit in die Brennräume gelangt.

Hmm, hört sich bisschen komisch an beim leiern, aber unerschrocken weiter probiert, immer mit pumpen natürlich.

Und daaaaann: Gabs einen riesen Knall, alle in der Werkstatt waren wieder wach und es war jedem mal wieder klar, warum der Bock nicht anspringen wollte. Der Verteiler wurde schließlich um 180 Grad gedreht und der Motor sprang an, als wäre nichts gewesen.

Herrlich....

Aber ich schweife ab...

Mit freundlichen Grüßen

Maik.

Display More

Hallo Maik,

du wirst lachen, der Meister der Werkstatt hat mich den versuch starten lassen, ging natürlich nicht mehr durch zu drehen, da setzen die Ventile auf, also wieder berichtigt. Der Verdacht steht mittlerweile bei einer falschen Nockenwelle, zumindest links (eingepägt nur 7182+7122),

die rechte hat 11669 drauf stehen, sollte allerdings ein1160515901+5801 sein, kann mir keinen Reim darauf machen.

Ist zudem ein Motor von einem Schlacht 107er, gekauft über einen privaten Händler vor Jahren.

Gruß Andreas

Post by "Andreas's SE." of Jul 4th 2023, 9:07 pm

[Quote from hoffy](#)

Hi, "die ganze linke Bank ohne Wirkungsgrad mitläuft,"

Versteh ich das richtig....Zündfunke ja, ohne Wirkungsgrad bedeutet für mich er läuft nur auf 4 Zylinder ?

" ein Ventil (Auslass, 6. Zylinder) nicht komplett in Ruhestellung zurück fährt"

6te Zylinder liegt doch aber auf der Rechten Seite wenn ich vor dem Motor stehe und wenn Ventil nicht in "Ruhestellung" steht, dürfte der Kompressionsdruck bei Null liegen (ausser Ventil leicht verbogen).

"Heißt, er hat links 9 bis 9,5 Bar Druck".....Mach doch mal genauere Angaben.....1Zylinder =12 bar, 2te= 5bar etc.....,

So wie ich das hier rauslesen kann, sind von der Linken Bank die Einspritzdüsen mit Rost zugesetzt.

*Gruß Hoffy !!!

Display More

Hallo Hoffy,

sorry für die späte Antwort darauf...

Also, die Düsen sind alle Nagelneu, der Mengenteiler ist frisch überholt und ja, es war tatsächlich das Einlass Ventil verbogen am 6. Zylinder.

Der Kopf ist runter, alle Kolben waren schwarz der 6. hatte zum Glück keine Schäden davongetragen, nur leichten Abdruck wo er nur blank ist anstatt schwarz verrust. Der Verdacht liegt mittlerweile bei einer falschen Nockenwelle, zumindest links...natürlich keine Nummer drauf wo einem was sagt nur 7182+7122, bei der rechten fand ich nur 11669, aber eigentlich wäre korrekt 1160515801+5901. Ob vor mir jemand da was getauscht hat ohne Ahnung mit falschen Teilen?

Hinterher ist noch die Kurbelwelle falsch. ☹

Aber mal blöd gefragt am Rande, hab ja den linken Kopf ab und bei OT 1. Zylinder ist der 5. Kolben komplett unten, der 6. Kolben komplett oben...die Zündfolge ist ja 1,5,4,8,6,3,7,2....hat mich daher wegen der Kurbelwelle stutzig gemacht...aber vielleicht seh ich ja schon Gespenster weil ich mittlerweile mit allem rechne...

Gruß Andreas

Post by "Andreas's SE." of Jul 4th 2023, 9:12 pm

[Quote from Insulaner](#)

Lass doch das Öl in einen sauberen Behälter ab und danach wieder reinkippen.

Mehr oder weniger hab ich das so gemacht...nur ist das Öl schwarz, durch die Zündprobleme von Kolben 5-8 scheint Benzin im Öl zu sein (dem Geruch nach) und wegen der Ölspülung ist das Öl wieder schwarz.

Aber momentan machen mir andere Dinge an der Möhre Kopfschmerzen.

Gruß Andreas

Post by “Andreas's SE.” of Jul 4th 2023, 9:21 pm

[Quote from Trompka](#)

So in Richtung Steuerzeiten dachte ich auch...

Die Markierungen haben alle bei jeder Kontrolle gepasst, oben wie unten, daran liegt es nicht.

Es ist auch keine Nockenwelle verdreht um 180° drin gewesen.

Mittlerweile ist ein neuer Kopf da, neue Ventile sind auch unterwegs...vielleicht besorge ich auch andere Nockenwellen (5801+5901) meine hier sind nur mit: 11669 (rechts) und 7182+7122 links gestanzt. Sagt mir leider gar nichts.

Gruß Andreas

Post by “HaWa” of Jul 5th 2023, 2:35 pm

Hallo Andreas,

ich vermute hydraulischen Ventilspielausgleich.

Eventuell ist beim Schwinghebel montieren das Gleitstück unbemerkt verdreht. Das würde nach sehr kurzer Zeit das Ventil verbiegen und im geöffnetem Zustand klemmen. Dann kommt die Kolbenberührung mit anschließender oszillierender Unterdrucksabotage im Saugrohr. Durch die Zündreihenfolge fühlt sich das dann wie ein Bankausfall an.

Gruß HaWA

Post by "Andreas's SE." of Jul 9th 2023, 8:34 am

[Quote from HaWa](#)

Hallo Andreas,

ich vermute hydraulischen Ventilspielausgleich.

Eventuell ist beim Schwinghebel montieren das Gleitstück unbemerkt verdreht. Das würde nach sehr kurzer Zeit das Ventil verbiegen und im geöffnetem Zustand klemmen. Dann kommt die Kolbenberührung mit anschließender oszillierender Unterdrucksabotage im Saugrohr. Durch die Zündreihenfolge fühlt sich das dann wie ein Bankausfall an.

Gruß HaWA

Hallo und guten Morgen,

das hab ich auch mehrfach überprüft, gar versucht mit niedrigem Druckstücke zu arbeiten, zuvor war das Ventilspiel zu eng, nach ein paar Motorläufen muss sich das Ventil dabei bereits verbogen haben, denn er lief immer schlechter. Er ist, oder muss, tatsächlich ohne Funktion mitgelaufen sein von 5-8, denn wie bereits erwähnt, die Brennräume und Kolbenoberfläche waren alle schwarz...und dank dem Ruß bekam ich auch immer schwer die Zündkerzen raus. Ich schätze dass irgendwer eine D-Jet Nockenwelle eingebaut hat mit anderen Steuerzeiten, es würde ja sonst für D und K Jetronic die gleiche Welle geben, aber das muss da wohl verändert worden sein.

Als Beispiel, ich hab rechts den Ventildeckel runter gemacht, die rechte D-Jet Welle daneben gestellt und durfte dabei feststellen dass nahezu alle Nocken in anderen Positionen stehen. Natürlich kann dort auch eine falsche drin sein, jedoch war das die einzige Bank wo von Anfang an bestens mitgelaufen ist....schlimm wäre natürlich erst recht wenn nur die Kurbelwelle falsch wäre, aber so weit will ich jetzt nicht gehen. Tatsache ist dass ich deren Nummer nicht kontrolliert hatte als er unten geöffnet war.

Hab gestern einen Satz Köpfe angeboten bekommen für 500€

von einem Motor mit 150 tkm...aber wegen net Nockenwelle schon wieder 500€ verschleudern?

Hab ja gerade nen überholten Kopf für 400€gekauft mit 0 km,da ist alles gemacht, von Führungen,Ventilsitz und das Planen.

...und das alles bei einem Austausch Motor mit 100 tkm, der mich eigentlich nur 550€ gekostet hat, dafür aber so nie laufen will. ☹☹

Gruß Andreas

Post by “Andreas's SE.” of Jul 9th 2023, 8:38 am

Mir fällt zudem gerade ein, stimmt es dass man generell neue Dehnschrauben nehmen sollte wenn man den Kopf runter genommen hat? Bekam es gestern so gesagt, es könnte dadurch zu Fehlern kommen.

Dachte bei dem alten Motoren wären normale und keine Dehnschrauben verbaut?

Post by “Insulaner” of Jul 9th 2023, 9:36 am

Hallo Andreas,

die Nocken rechts/links müssen in anderen Positionen sein.

Bezüglich Zylinderkopfschrauben findest du die Information im Werkstatthandbuch.

Viele Grüße,

Hagen

Post by "Trompka" of Jul 9th 2023, 10:02 am

Der m116/117 hat keine Dehnschrauben.

Warum sich ein Motor mit Djet Nockenwelle die Ventile krumm schlagen soll versteh ich auch nicht. Andere Steuerzeiten mögen zum schütteln etc führen aber krumm wird davon nichts...

Viele Grüße

Markus

Post by "Andreas's SE." of Jul 9th 2023, 7:40 pm

[Quote from Trompka](#)

Der m116/117 hat keine Dehnschrauben.

Warum sich ein Motor mit Djet Nockenwelle die Ventile krumm schlagen soll versteh ich auch nicht. Andere Steuerzeiten mögen zum schütteln etc führen aber krumm wird davon nichts...

Viele Grüße

Markus

Hallo Markus, dann danke für die Info wegen der Schraube im alten M116/117 Motor, was die Ventile betrifft war jedenfalls eins krumm, weshalb auch immer, er lies sich auch als an einer Stelle schwer durchdrehen...jetzt weiß ich auch warum, das Einlass Ventil am 6. Zylinder setzt auf! Gut, es wurde auch getestet ob die Nockenwelle 180° verdreht richtig steht, aber er lies sich erst recht nicht durchdrehen wegem Ventil und von Hand dabei gedreht, dann gleich wieder umgebaut. Daher mittlerweile auch mein Verdacht wegen falscher Nockenwelle. ☹️

Vermutlich werd ich ein letztes mal in den sauren Apfel beißen und mir diese blöden Köpfe holen...wenn er dann aber immer noch nicht läuft kommt der Bock in die Presse...da bekommt man langsam ne starke Abneigung gegen das Teil wenn man zig 1000€ rein steckt und es doch nur ein Haufen Schrott bleibt...will jetzt nicht sagen Hass...abers geht so die Richtung, geht ja seit 4 Jahren so.

Gruß Andreas

Post by "Andreas's SE." of Jul 9th 2023, 7:44 pm

[Quote from Insulaner](#)

Hallo Andreas,

die Nocken rechts/links müssen in anderen Positionen sein.

Bezüglich Zylinderkopfschrauben findest du die Information im Werkstatthandbuch.

Viele Grüße,

Hagen

Display More

Hallo Hagen,

Ich kann leider nur in's D Jet Handbuch schauen, für die K Jet Version hab ich leider keine Möglichkeit die CD anzuspielden, der PC hat den Geist aufgegeben. ☹️

Aber Markus sagte bereits, der M116/117 Hat keine Dehnschrauben verbaut.

Gruß Andreas

Post by "Trompka" of Jul 10th 2023, 9:19 am

[Quote from Andreas's SE.](#)

Hallo Markus, dann danke für die Info wegen der Schraube im alten M116/117 Motor, was die Ventile betrifft war jedenfalls eins krumm, weshalb auch immer, er lies sich auch als an einer Stelle schwer durchdrehen...jetzt weiß ich auch warum, das Einlass Ventil am 6. Zylinder setzt auf! Gut, es wurde auch getestet ob die Nockenwelle 180°

verdreht richtig steht, aber er lies sich erst recht nicht durchdrehen wegem Ventil und von Hand dabei gedreht, dann gleich wieder umgebaut. Daher mittlerweile auch mein Verdacht wegen falscher Nockenwelle. ☹️

Vermutlich werd ich ein letztes mal in den sauren Apfel beißen und mir diese blöden Köpfe holen...wenn er dann aber immer noch nicht läuft kommt der Bock in die Presse...da bekommt man langsam ne starke Abneigung gegen das Teil wenn man zig 1000€ rein steckt und es doch nur ein Haufen Schrott bleibt...will jetzt nicht sagen Hass...abers geht so die Richtung, geht ja seit 4 Jahren so.

Gruß Andreas

Versteh ich vollkommen. Was mir so n bisschen fehlt is ne saubere Diagnose und strukturierte Fehlersuche.

Es macht technisch überhaupt keinen Sinn dass aufgrund einer falschen nw EIN Ventil krumm is. Viel eher hing das in der Führung fest o.ä.

Abgesehen davon: die nw haben ja hinten kennzahlen drauf und es gibt Tabellen welche NW in welches Motorbaumuster gehört. Wenn man jetzt nicht der ultimative m116-Guru is sollte man sich daran orientieren.

Was ich damit sagen will: weniger Teileweitwurf, mehr Diagnose und Recherche. So witzig isses ja echt nicht das Ding auseinander und wieder zusammenzubauen. ☹️

Viele Grüße

Markus

Post by "ReinerE" of Jul 10th 2023, 11:00 am

Hallo,

28 Markus

da es die Betroffenen nicht tun werden:

Ich danke Dir für die Zurückhaltung in Deinen Äusserungen.

Beim Lesen der Beiträge wird schnell klar wo die Defizite liegen.

Gruss

Reiner

Post by “Uli aus S” of Jul 10th 2023, 1:35 pm

Gestauchtes Ventil deutet m. E. auf einen zuviel geplanten Kopf hin.

Nachgemessen?

Gruß Uli aus S

Post by “Trompka” of Jul 11th 2023, 12:07 am

[Quote from Uli aus S](#)

Gestauchtes Ventil deutet m. E. auf einen zuviel geplanten Kopf hin.

Nachgemessen?

Gruß Uli aus S

Dann aber 4 und nicht 1...

Post by “hoffy” of Jul 11th 2023, 3:14 pm

Hi, könnte auch gehen (was ich aber bezweifle)wenn der Kopf schief bearbeitet wurde 😞

*Gruß Hoffy !!!

Post by “Trompka” of Jul 11th 2023, 10:35 pm

Na ja, dann gute Nacht ☐☐

Post by “Insulaner” of Jul 11th 2023, 10:37 pm

[Quote from hoffy](#)

Hi, könnte auch gehen (was ich aber bezweifle)wenn der Kopf schief bearbeitet wurde 😞

da muss man sich aber wirklich anstrengen um das zu schaffen 👍😁👍

Post by “Uli aus S” of Jul 12th 2023, 9:12 am

Der Kopf ist ja runter. Könnte man nachmessen.

Post by “hoffy” of Jul 12th 2023, 6:03 pm

[Quote from Insulaner](#)

da muss man sich aber wirklich anstrengen um das zu schaffen 👍😁👍

Gehen tut alles, fragt sich nur wie 😁

Post by “Trompka” of Jul 12th 2023, 7:11 pm

Nie im Leben. Das ein ventil optisch sichtbar krumm ist muss es ja schon min 2mm verbogen sein...ich denke eher das hing, evtl durch zu enge Passung

Post by "Andreas's SE." of Jul 14th 2023, 1:44 pm

[Quote from Trompka](#)

Nie im Leben. Das ein Ventil optisch sichtbar krumm ist muss es ja schon min 2mm verbogen sein...ich denke eher das hing, evtl durch zu enge Passung

Hallo, an sich wäre das auch möglich das hier in der Ventilfehrung irgendwas gestört hat...jedoch wurden alle Ventile in den Führungen eingeschliffen und danach auch nicht vertauscht eingebaut. Was ich eher in Betracht ziehe ist eine falsche Nockenwelle wo zumindest mal die eine Nocke das Ventil geöffnet hat ,während der Kolben oben war, kurzum,zum falschen Zeitpunkt....würde ja auch erklären weshalb die ganze Reihe 5 - 8 nicht gearbeitet hat.

Bei der Reihe 1 - 4 läuft es scheinbar gut. Hab nun K-Jet Köpfe gekauft und bin nun am überlegen diese zu verbauen, zumindest aber bei 5 - 8.

Gruß Andreas

Post by "Insulaner" of Jul 14th 2023, 1:50 pm

Beitrag #28 hast du aber gelesen, oder?

Post by "hoffy" of Jul 14th 2023, 3:18 pm

Hi, warum das hier ? "**Ventile in den Führungen eingeschliffen**"

Um Perfektion zu erlangen ?? und schnellere Beschleunigung der Ventile durch weniger Oberflächenabrieb ???

*Gruß Hoffy !!!

Ps; Ventile werden im Ventilsitz eingeschliffen aber nicht in der Führung.

Post by "Andreas's SE." of Jul 17th 2023, 10:55 am

[Quote from hoffy](#)

Hi, warum das hier ? **"Ventile in den Führungen eingeschliffen"**

Um Perfektion zu erlangen ?? und schnellere Beschleunigung der Ventile durch weniger Oberflächenabrieb ???

*Gruß Hoffy !!!

Ps; Ventile werden im Ventilsitz eingeschliffen aber nicht in der Führung.

Hallo, das war wohl etwas falsch formuliert...klar, die Ventile werden am Sitz eingeschliffen und stecken dabei nur in der Führung drin.

Gruß Andreas

Post by "Andreas's SE." of Aug 2nd 2023, 6:28 pm

So, an sich hab ich nicht wirklich den Grund gefunden weshalb ein Ventil verbogen wurde, links kam jetzt ein anderer Zylinderkopf inklusive Nockenwelle drauf, die Zündkerzen raus und noch mal neue rein.

Mein Onkel hat den nach gehör "fahrbar" eingestellt, die richtige Einstellung muss ein Profi übers Abgas, etc. einstellen.

Es gab noch paar Schwierigkeiten dazwischen, wurden soweit aber behoben.

Danke nochmal für eure Tips an dieser Stelle.

Das nächste wird wohl schweißen sein, er hat da einige Durchrostungen, die hoffentlich leichter Natur sind.

Gruß Andreas