

# **W109 300 SEL M129 Fehlzündung**

**Post by "W109SEL" of Aug 6th 2024, 12:24 am**

Moin,

stelle mich kurz vor...Komme aus Niedersachsen und bin 37Jahre alt.

Folgendes zum Fahrzeug;

W109 300 SEL Baujahr 1967 Schalther...Es wurde damals (1990) der M129 250 eingebaut und eintragen.

Nach 15Jahren Standzeit habe ich zum Laufen gebracht.

Im kalten Zustand knallt es in der Ansaugbrücke und als würde er nicht auf allen Zylindern laufen.

Sobald er warm ist wird das knallen weniger, also in höheren Abständen.

Gas nimmt er auch sehr träge an.

Der Keilriemen quietscht sehr laut, aber spanner gibt es ja keine...Was genau quietscht?

Bin auf jeden Tip dankbar.

Lg

---

**Post by "golfgtspecial" of Aug 6th 2024, 6:53 am**

Servus,

ein Knallen in der Anlaufbrücke deutet für mich auf eine völlig verstellte Zündung hin, womit der Wagen dann nicht laufen wird.

Es gibt viele Ursachen von einer tatsächlich verstellten Zündung, einem defekten Verteiler, oder Verteilerfinger der sich lose auf der Welle dreht bis hin zu falsch aufgesteckten Zündkabeln usw...

Wurde die Zündung geprüft?

Gruß Jan

---

### **Post by "Blackynf" of Aug 6th 2024, 3:16 pm**

Moin Lg,

du gibst den Motor-Typ bekannt, erwähnst eine Standzeit von 15 Jahren; darüber hinaus machst du keine Angaben.

Wenn der Motor 15 Jahre lang in einer bestimmten Position, selbst bei besten Umgebungsbedingungen gestanden hat, dann waren einige Ventile nicht geschlossen. Wenn der Motor vor 15 Jahren auch schon schlecht gelaufen ist und, und..., bleibt alles nur Vermutung. Vielleicht machst du uns die Freude etwas mehr vom Auto, Motor und Dir zu erzählen.

Gruß Blacky

---

### **Post by "Neckartaler" of Aug 6th 2024, 3:38 pm**

....da frag ich mal ganz vorsichtig:

Wurden alle Betriebsflüssigkeiten incl. Sprit gewechselt und die elementaren Zündungseinstellungen geprüft?

---

### **Post by "W109SEL" of Aug 6th 2024, 8:13 pm**

Moin,

wie oben geschrieben bin ich 37Jahre alt und komme aus Niedersachsen. Bin Selbstständig im Bereich PKW Reifen tätig.

Habe eine Vorliebe zu alten Fahrzeugen, nur die Zeit fehlt mir immer. Eigentlich sollte es ein W111 220 SEB werden, da ist aber der Verkäufer immer zeitlich verplant gewesen...4 Monaten bin ich Ihm hinterhergerannt.

Diesen W109 300 SEL habe ich von einem Polizeisprecher gekauft, dieser ist den 20 Jahre gefahren.

Seriöser Verkäufer, der Kauf hat Spaß gemacht.

Aus diesem Fahrzeug wird niemals ein Museumsstück, die Historie ist nicht so schön. Dennoch war der Preis ausschlaggebend.

Bisschen Patina ☐☐

Den Wagen habe ich gekauft, da lief der Motor nicht.

Die elektrische Benzinpumpe war fest, Tank war leichter Rost...

Gewechselt wurden:

- Pierburg Förderpumpe
- Kraftstoffleitung
- zwischen Tank und Pumpe habe ich einen Filtereingesetzt
- Rücklaufleitung gewechselt und einen Rückschlagventil eingesetzt
- Kraftstofffilter unter der ESP gewechselt
- Ölwanne ausgebaut und gereinigt
- Wasserkühler ausgebaut und gespült
- Ölfiler
- Luftfilter
- Iridium Zündkerzen
- Zündkabeln von Magnet Marelli
- Öl von Liqui Classic

Und dann das erste mal gestartet, hat zwar gebraucht bis er wieder zum Leben erweckt wird, aber er lebt 😊

Verteilerkappe und Finger sind sauber, eventuell muss ich diesen nach OT drehen.

Lg

Ibo

---

**Post by “Insulaner” of Aug 6th 2024, 9:00 pm**

Moin Ibo,

[Quote from W109SEL](#)

Der Keilriemen quietscht sehr laut, aber spanner gibt es ja keine...Was genau quietscht?

aber selbstverständlich gibt es Spanner. Ok, vielleicht nicht solche wie an modernen Motoren.

Der Lichtmaschinen / Wasserpumpenriemen wird über die Lichtmaschine gespannt, der Servolenkungsriemen mittels der Servopumpe, den Luftpresser (Kompressor) weiss ich nicht und Klima wohl über den Klimakompressor.

Und das allererste was man prüft und einstellt ist die Zündung, Zeitpunkt und Schliesswinkel.

Hast du ein Werkstatthandbuch? Das erleichtert das Schrauben ungemein und verhindert "ach so wäre das gegangen ohne es kaputt zu machen" Momente 😊

Viele Grüsse,

Hagen

---

**Post by "Blackynf" of Aug 6th 2024, 9:14 pm**

Moin Ibo,

na bidde...

Du hast dich also bereits um Betriebsflüssigkeiten und Zündgeschirr gekümmert.

Natürlich muss der Zündzeitpunkt kontrolliert und ggf. korrigiert werden.

Aber auch das Ventilspiel sollte kontrolliert und ggf. korrigiert werden und nach

ca. 500 km nochmals, da sich die Ventile nach solch langer Standzeit durchaus noch 'setzen'.

Besten Gruß  
Blacky

PS: gerne würden wir uns auch ein Bild von dem Wagen machen.

PPS: den 'nick' würde ich nochmal nachjustieren.

---

**Post by “Insulaner” of Aug 6th 2024, 9:18 pm**

Moin Ibo,

noch etwas: bei der Qualität heutiger Ersatzteile kann man leider nicht immer davon ausgehen dass ein Neuteil einwandfrei funktioniert. Ich habe da auch schon Lehrgeld bezahlt bzw. ein paar Tage im Nebel rumgeschraubt bis sich das Problem als eine der neuen Zündkerzen entpuppt hat.

Viele Grüsse,

Hagen

---

**Post by “W109SEL” of Aug 7th 2024, 12:01 am**

Guten Abend,

vielen Dank für die netten Antworten.

Was kann ich unter ‚Nick‘ verstehen ☐☐?

Ich werde mich mal die Tage mit dem Zündverteiler auseinandersetzen und die Kontakte prüfen.

Der Tip mit der Zündkerze ☐☐

Lg



Ibo

---

**Post by “Blackynf” of Aug 7th 2024, 12:29 am**

Moin Ibo,

sieht schön aus!

('nick':) <https://de.wikipedia.org/wiki/Nickname>

Gute Nacht

Blacky

---

**Post by “Oldstyler” of Aug 7th 2024, 9:38 am**

[Quote from W109SEL](#)

Was kann ich unter ‚Nick‘ verstehen ☐☐?

Nick = Nickname ! 😊

LG Rob

---

### **Post by “W109SEL” of Aug 8th 2024, 10:51 am**

Mahlzeit,

heute ist nicht angesprungen...Ist es normal das der Verteilerfinger einen Spiel von 1cm hat?

LG

Ibo

---

### **Post by “golfgtspecial” of Aug 8th 2024, 11:24 am**

Hallo Ibo,

der Finger darf kein Spiel haben (hatte ich ja ganz oben schon als Fehlermöglichkeit aufgeführt).

Wenn man festgenug dreht, nimmt man die Fliehkraftverstellung mit, was dann den Eindruck erwecken könnte.



Anosnten sitz der Finger absolut fest in einer Position auf der Verteilerwelle.

Gruß Jan

---

**Post by "W109SEL" of Aug 8th 2024, 11:56 am**

Moin Jan,

der Finger sitzt fest aber nicht stramm. Soll ich am besten den Verteiler auswechseln?

Wie ist die Meinung zu 123?

Lg

---

**Post by "Obelix" of Aug 8th 2024, 12:15 pm**

...in welche Richtung hat der Finger spiel ?

---

**Post by "W109SEL" of Aug 8th 2024, 4:49 pm**

Hab gerade nochmal geprüft, der Finger sitzt aber die Mechanik hat ein Spiel.

---

**Post by "W109SEL" of Aug 8th 2024, 4:51 pm**



Klar ist so nichts zu erkennen

---

### **Post by "ctjawa" of Aug 8th 2024, 5:06 pm**

Moin,

also ich würde zunächst einmal den Verteilerkopf und den Finger und den Kontakt neu machen und einstellen.

Zusätzlich , wie oben erwähnt die Ventile einstellen und eine neue Ventildeckeldichtung dazugeben.

Wenn dann die Zündung stimmt und er immer noch patscht ist das Gemisch evtl. zu mager, das kannst du anhand der Abgasmessung am CO Wert ablesen, wenn er im Stand dann läuft.

Quietscht der Keilreimen nach dem Spannen an der Lichtmaschine immer noch, dann ist höchstwahrscheinlich die Wasserpumpe fest und muss ausgewechselt werden. Das kannst du nachprüfen , in dem du den Keilriemen entfernst und dann am Wasserpumpenrad (Propeller) in Fahrtrichtung drehst. Wenn das schwer geht dann ist das Lager der Wapu hin.

Soviel bis dahin. Viel Erfolg dennoch und viel Spass. Hat hier schon jeder einmal hinter sich gebracht, aber wenn das einmal richtig eingestellt ist, dann hält das locker 10000km ohne Probleme.

ciao

Tobias

---

### **Post by "ctjawa" of Aug 8th 2024, 5:10 pm**

Nochmals ich: Ist das denn überhaupt der M129 auf dem Bild? der Kühler ist aber anscheinend nicht davon und der Ölkühler nicht angeschlossen, man sieht auch nicht die Einspritzpumpe unter dem Verteiler?

Noch eine Frage: die Luftfederung? wie ist die denn hier gelöst, da ja zus. noch ein Luftkompressor verbaut sein müsste und beim M129 ist mir das schwer vorstellbar?!

---

**Post by “Insulaner” of Aug 8th 2024, 5:29 pm**

Hallo Tobias,

M129 hat glaube ich einen Wasser-Öl Wärmetauscher der seitlich unter der Einspritzpumpe sitzt.

Viele Grüße,

Hagen

---

**Post by “W109SEL” of Aug 8th 2024, 6:21 pm**

Hallöchen,

Luftfahrwerk wurde damals durch Stahlfedern getauscht und ist auf Manuellschaltung umgebaut. Deshalb ist der Ölkühler überflüssig und hat keine Luftpumpe.

Derzeit hat kein Zündfunke und das Massekabel wird extrem Heiß.

Lg

---

**Post by "W109SEL" of Aug 8th 2024, 9:05 pm**

Vielleicht hat jemand eine Idee...

Wenn ich die Klemme 1 von der Zündspule, direkt von der Batterie Masse kurzzeitig betätige möchte der Wagen anspringen...Den genauen Impuls kann ich leider nicht erwischen...

---

**Post by "ctjawa" of Aug 9th 2024, 11:17 am**

Moin Ibo,

jetzt hat der Kondensator evtl. ein Problem? Und du musst unbedingt darauf achten, dass die Verbindung vom Kontakt innen keine Masse hat am Verteilergehäuse. Da sind extra "Isolierscheiben" aus Bakelit oder ähnl. verbaut,damit hier keine Massenbrücke entsteht.

Bei mir war damals nach langer Suche der Kondensator (hier 0,15MyFd) hin.

Zusätzlich würde ich mal die Zündspule nachschauen,ob das auch eine geeignete ist. Ich hatte damals die von Bosch gegen eine von NGK getauscht und seither nie mehr Überhitzte Kabel oder Zündspulen gehabt.

Desweiteren ist der Vorwiderstand mit dem richtigen Kennwert wichtig. Das heißt , du solltest die ganze Zündkabelseite von vorne bis hinten mit den Sollwerten bestücken und nachprüfen,ob alles richtig läuft. Dann die Ventile etc. etc. wie oben schon erwähnt.

Lg

Tobias

---

**Post by "W109SEL" of Aug 10th 2024, 8:41 pm**

Moin Allerseits,

läuft unrund aber läuft zumindest...

Folgendes habe ich noch gewechselt und gesäubert...

Masseband neu und Massestellen geschliffen

Zündfinger, Verteilerkappe, Kondensator...

Fühlerlehre und Ventildeckeldichtung habe ich bestellt.

Da ich aber keine Stroboskoplampe habe, habe ich nach OT und an der Kerbe Zündgehäuse eingestellt.

Habe noch nie ZZP eingestellt...Wie kann ich am besten mit der Lampe, welche Werte einstellen?

Lg

Ibo

---

### **Post by "Insulaner" of Aug 10th 2024, 8:57 pm**

Hallo Ibo,

Einstellwerte anbei, sind in s.g. Tabellenbüchern aufgeführt.

M129 sollten die Werte des 250SE sein.

Viele Grüße,

Hagen

---

**Post by "W109SEL" of Aug 11th 2024, 6:55 pm**

Den Schließwinkel verstehe ich nicht, ist damit der Höchstpunkt von Zündspulenwelle gemeint?

---

**Post by "300SEL/6.3" of Aug 11th 2024, 6:58 pm**

Schliesswinkel ist umgerechnet der Kontaktabstand. Schliesswinkel zu groß-Abstand zu klein und umgekehrt.

---

**Post by "Insulaner" of Aug 11th 2024, 9:07 pm**

Hallo Ibo,

im Verteiler ist ein Nocken der den Unterbrecherkontakt auf und zumacht. Wenn der Unterbrecherkontakt geschlossen ist fließt Strom in die Zündspule, sie wird mit magnetischer Energie "geladen". Wenn der Kontakt öffnet dann "entlädt" sich die Energie über den Verteilerfinger und Kappe in die Zündkerze des passenden Zylinders.

Das Verhältnis zwischen an und aus nennt man Schliesswinkel, also praktisch der Drehwinkel des Verteilers über den der Kontakt geschlossen ist. Es gibt dafür einfache preiswerte analoge Messgeräte.

Oder aber, wie Theo ja schon geschrieben hatte, über den Kontaktabstand mit einer Blattfühlerlehre, also den Abstand zwischen Nockental und Kontakt. Die Werte sind ja im Tabellenbuch drin. Der Kontaktsatz im Verteiler hat normalerweise eine kleine Schraube die man löst und den Kontakt leicht verschiebt.

Sinn des Einstellen des Schliesswinkels ist genügend Energie in die Spule bei hohen Drehzahlen zu bekommen. Wenn er zu klein ist fehlt Energie, wenn er zu gross ist wird die Zündspule zu heiss.

Nach dem Schliesswinkel wird der Zündzeitpunkt eingestellt. Dies geschieht mit einer Stroboskopistole die am Zündkabel erster Zylinder angeklemt wird (meist so eine Art Klemme die einfach über das Kabel geklemmt wird). Die Verteilerklemmung / befestigung wird gelöst und der Verteiler gedreht bis die Gradzahl laut Tabellenbuch auf der Schwungscheibe mit der Nullmarkierung (meist eine Nase / Spitze über der Schwungscheibe) übereinstimmt. Wenn man eine schwache Blitzlampe hat empfiehlt es sich die Zahlen vorher weiss auszumalen.

Ich denke auf dem Internet findest du wohl bessere Erklärungen mit Bildern oder Videos. Duckduckgo oder google ist dein Freund.

Viele Grüsse,

Hagen

p.s.: beim Einstellen mit dem Stroboskop Vorsicht mit Fingern und Kabeln. Der Lüfter ist sehr nahe dran und ruck zuck bekommt man einen auf die Finger oder das Kabel verzwutzelts... 😊

---

### **Post by “Pingulix” of Aug 12th 2024, 1:06 am**

Hallo Ibo,

hier ist das mit dem Schließwinkel auch gut erklärt.

Wobei Hagen bereits alles bestens beschrieben hat.

Gruß

Stefan

<https://youtu.be/1jUEnmfFcPc?si=rt9wxa-mpB8hsEw3>

---

### **Post by “W109SEL” of Aug 13th 2024, 9:14 pm**

Guten Abend,

vielen Dank für die zahlreichen Antworten...Ich muss sagen, nur durch das einstellen mit Führerlehre und Augenscheinlich auf 8vOt läuft der Wagen schon wieder...Stroboskoplampe mit Drehzahlmesser und das Werkzeug für die Ventile habe ich mir bestellt. Ist das Equipment vor meiner Zeit ☐☐

Lg

Ibo

---

### **Post by “Insulaner” of Aug 14th 2024, 5:32 pm**

Hallo Ibo,

ja super, dass er läuft !

[Quote from W109SEL](#)

Ist das Equipment vor meiner Zeit ☐☐



Ja, mit Laptops macht man beim W108/109 eher weniger. Vielleicht das Werkstatthandbuch anzeigen. 😊

Viele Grüße,

Hagen

---

### **Post by “W109SEL” of Aug 20th 2024, 7:34 pm**

Moin allerseits,

Zündung habe ich eingestellt, Unterdruckschlauch abgezogen und bei 4000Umdrehung auf 30• eingestellt.

Im Kaltzustand läuft er schlecht, so gut wie keine Gasannahme und das Knallen auch wieder da...

Sobald er Warm ist läuft er rund...Hat aber auf der Fahrt absolut keine Leistung, als würde er auf 5Zylinder laufen.

Eventuell eine Zündkerze? Die eine ist bei Einbau runtergefallen👉👉👉♂

---

### **Post by “Mahawi” of Aug 20th 2024, 8:00 pm**

Hallo Ibo,

Lass doch den Motor einmal laufen, bis er rund läuft , dann ziehst du während des Laufes einen Kerzenstecker ab. Wenn die Zündkerze funktioniert , sollte der Motor deutlich unruhiger laufen.

Kerzenstecker wieder drauf ..... Motor sollte wieder rund Laufen. Das probierst du mit allen Kerzensteckern der Reihe nach. Ändert der Motor seinen Rundlauf bei abgezogenen Stecker nicht , hast du den Zylinder gefunden welcher nicht zündet. Danach eine neue Kerze dort rein ..... wenn der Motor immer noch keine Reaktion zeigt , Kerzenstecker oder Zündkabel wechseln.

Immer step by step .....

Viele Grüße Mario

---

### **Post by “W109SEL” of Aug 21st 2024, 9:51 am**

ab welcher Drehzahl sollte der Unterdruck für den Zündverteiler funktionieren?

Der Saugtest an der Druckleitung ist funktioniert (Zündspule dreht), nur wird keine Luft an der angezogen (Höhe Luftfilter)...

---

### **Post by “W109SEL” of Aug 21st 2024, 10:08 am**

Zündkabel abgezogen, hat sich aber nicht geändert...Zündkabel 6+5+4 abgezogen und er läuft im gleichen Rythmos weiter. Die Zündfunken kann ich hören, können denn neue Zündkerzen defekt sein?

---

### **Post by “Insulaner” of Aug 21st 2024, 10:12 am**

Hallo Ibo,

[Quote from W109SEL](#)

Eventuell eine Zündkerze? Die eine ist bei Einbau runtergefallen□□□♂

eine Zündkerze die runtergefallen ist würde ich entsorgen.

Zumindest diese erst mal auswechseln.

Ansonsten wie Mario beschrieben hat. Aber Vorsicht: die Warntafel "lebensgefährliche Hochspannung" kleben nicht umsonst im Motorraum. Hochspannungsfeste Handschuhe oder entsprechend sehr gut isolierte Zange nehmen.

Viele Grüße,

Hagen

---

### **Post by "W109SEL" of Aug 21st 2024, 10:23 am**

So sieht die Zündkerze aus, abgezogener Stecker aber keine Reaktion

---

### **Post by "Insulaner" of Aug 21st 2024, 10:41 am**

Hallo Ibo,

[Quote from W109SEL](#)

Zündkabel abgezogen, hat sich aber nicht geändert...Zündkabel 6+5+4 abgezogen und er läuft im gleichen Rythmos weiter. Die Zündfunken kann ich hören, können denn neue Zündkerzen defekt sein?

ja, kommt vor. Leider.

Aber drei kaputte Kerzen gleichzeitig kann man praktisch ausschliessen.

Du hast gesagt du hörst den Zündfunken. Also ich höre die nicht, es sei denn der Zündfunken springt über wo er nicht soll. Teilweise kann man das sehen wenn man den Motor im Dunkeln laufen lässt.

Wie alt sind denn die Zündkabel?

Viele Grüsse,

Hagen

---

**Post by “W109SEL” of Aug 21st 2024, 10:45 am**

Ein halb abgezogener Zündkabel, der Funke springt zur Kerze.

Die Kabel sind neu..

---

**Post by “Insulaner” of Aug 21st 2024, 11:02 am**

Hallo Ibo,

entschuldige, hatte ich ich übersehen, hattest du ja schon geschrieben.

Nach den umfangreichen Arbeiten am Benzinsystem gehe ich davon aus dass das Benzin neu ist und das alte entsorgt wurde.

So langsam gehen mir die Ideen aus. Eventuell würde ich die Iridium Kerzen gegen ganz normale für diesen Motor passende Kerzen von Beru oder NGK (mit denen ich auch schon Probleme hatte) wechseln.

Sind Kerzen 4+5+6 nass oder trocken wenn du sie rausmachst nachdem der Motor lief?

Viele Grüße,  
Hagen

---

**Post by “W109SEL” of Aug 21st 2024, 11:35 am**

Moin Hagen,

Zündkerzen würde ich wechseln, aber merkwürdig ist das nur bei Zylinder 1 der Motor schüttelt und aus geht.

---

**Post by “W109SEL” of Aug 21st 2024, 1:58 pm**

Alle Zündkerzen gewechselt...Funke ist da, Benzin kommt auch...Zündkerze Nass.

Aber es tut sich nichts...nur der Zylinder 1 funktioniert.

Die Ventile hatte ich schon eingestellt...

---

**Post by “Insulaner” of Aug 21st 2024, 3:09 pm**

Hallo Ibo,

der läuft als Einzylinder?!?

Stimmen denn deine Zündkabel von der Reihenfolge her?

Ist er denn schon mal sauber gelaufen?

Viele Grüsse,

Hagen

---

### **Post by “Mahawi” of Aug 21st 2024, 7:29 pm**

Hallo Ibo,

Wenn ich dir einen guten Rat geben darf , dann arbeite mit System. Machst du das nicht , nimmst du alles 2 oder 3mal in die Hand und kannst den Fehler nur sehr schwer eingrenzen.

Hagen hatte ja schon geschrieben , die Zündfolge an den Kerzensteckern zu überprüfen. Wenn diese stimmt , nochmals den Festsitz aller Zündkabel überprüfen. Danach würde ich den Zündverteilerfinger und den Unterbrecher nochmals prüfen. Für das Einstellen der Ventile und der Zündung würde ich mir anfänglich Hilfe holen. Du mußt 100%ig sicher sein , das Ventilspiel und Zündung Korrekt eingestellt sind. Wenn du den Kraftstoff und die Leitungen sowie den Tank und die Benzinpumpe schon instandgesetzt hast ,müßte der Motor anspringen. Tut er das nicht , , ist ein Versuch mit Starthilfespray an der Ansaugbrücke auch möglich. Springt der Motor auch dann nicht an, müßtest du die Zündspule, den dazugehörigen Vorwiderstand und die Stromversorgung der Zündanlage kontrollieren. Mach immer alles in Ruhe und lass dich von Misserfolgen nicht beeinflussen.

Ich wünsche dir viel Glück

Viele Grüße Mario

---

### **Post by “W109SEL” of Aug 21st 2024, 8:04 pm**

Hi Marco,

vielen Dank für die Antwort.

Der Motorspringt an, läuft aber nicht auf allen Zylindern.

Ich habe einen Nachbarn, der sich viel besser auskennt und einige schon repariert hat...Nach seiner Prognose sind die Einspritzventile dicht, sodass das die Ventile nur tröpfchenweise abgeben, also hat er wären der Motor lief Bremsenreiniger gesprüht...Zack lief er auf allen Zylindern.

Da das Fahrzeug sehr lang stand und der alte Sprit schon verharzt sein könnte, habe ich alle Ventile ausgebaut und bin am reinigen.

Das „Gerät“ aus Indien ☐☐.

Hier im Forum hat man schon mit Zahnseide viel dreck beseitigt...

---

### **Post by “W109SEL” of Aug 24th 2024, 11:13 pm**

Guten Abend,

ich Berichte mal weiter...

Die Einspritzventile habe ich gereinigt, das Spritzbild war wirklich nicht so gut.

Endgültig hat es nichts gebracht.

Bei höheren Drehzahlen läuft der auf allen Zylindern, ich hatte das Gefühl je mehr ich fahre desto besser läuft er...Könnte auch eine Einbildung sein ☐☐☐☐♂

Tja, als Nächstes steht die ESP, aber auf gut Glück bei wem prüfen lassen?

Lg

Ibo

---

### Post by “Mahawi” of Aug 25th 2024, 6:44 am

Hallo Ibo,

Ich habe meine ESP , die Einspritzventile und die Kaltstartventile an diese Adresse versendet.



Dr. Fritzsche ist ein absoluter Profi und in der Oldtimerszene weithin bekannt. Leider ist so eine Aktion relativ kostenintensiv. Seit der Überholung der gesamten Einspritztechnik läuft mein Motor wie ein Bienchen .

Viele Grüße Mario

---

### Post by “Mathieu” of Aug 25th 2024, 9:23 am

Hallo Ibo,



Noch etwas, ich wurde 'normale' Zündkerze benutzen (Bosch/NGK...). Solche Iridium Kerzen oder auch platinum, hatte ich auch mal in einen 280SE W116 eingebaut und hatte damit nur Ärger. Die sind dann in Garagenbetrieb (oft anlassen, nie richtig warmlaufen) sehr schnell verschmutzt und gaben dann immer wieder Fehlzündungen.

Viel Erfolg weiter!

Grüesse Mathieu

---

### **Post by "W109SEL" of Aug 28th 2024, 7:55 pm**

Guten Abend,

ProblemE gelöst. Er fährt sich befriedigend, kein hartes Ruckeln oder knallen...

Ich hätte nicht gedacht, dass kleinste Einstellung und Verstellungen große Auswirkungen haben.

Trotzdem werde ich mir das WHB zulegen.

Vielen Dank an euch 🙏

---

### **Post by "Gerd.Batke" of Aug 28th 2024, 8:56 pm**

Hallo Ibo,

wäre noch nett & für den nächsten mit ähnlichem Fehlerbild evtl. hilfreich, wenn Du kurz schreiben könntest, welche fehlerhafte Justierung letztlich die Ursache des Übels war.

Zündung?

Gruß,

Gerd

---

### **Post by “W109SEL” of Aug 28th 2024, 11:07 pm**

Hi Gerd,

die Einstellung Benzin/Luftgemisch war der Knackpunkt. Zündgeschirr sollte zu 100% arbeiten.

Es gibt aber noch viele verschiedene punkte die dabei/davor zu beachten sind...

Letztendlich habe ich im Stand die Stange von der ESP und der Drosselklappe abgemacht. Das Fahrzeug muss mit der entsprechenden Zündung im Stand, mit abgeklemmten Justierstangen laufen.

Drosselklappe muss geschlossen bleiben.

Mit dem Orientierungsloch an der Ansaugbrücke auf Grundeinstellung, habe mich dann von der Drosselklappe zum ESP gearbeitet.

Standgas niemals über die Drosselklappe einstellen.

Die beste Einstellung Benzin und Luft (meiner Meinung), per Hand an der Drosselklappe und ESP betätigen und kurz vom absaufen die Justierstangen einsetzen.

Ich hoffe das ich mich verständlich ausgedrückt habe.

Schönen Abend.