

# **Einspritzpumpe 300SEL 6,3 M100981, PES 8 KL 75/120 L 17 W Rotes Typenschild**

**Post by "Felix" of Nov 7th 2010, 4:09 pm**

Hallo zusammen,

kann mir jemand sagen ab welcher Motor Nr. beim 6,3er oder ab welchem Produktionsjahr die Einspritzpumpe PES 8 KL 75/120 L 17 W (Europa Abgasreinigung Rotes Typenschild) zum Einsatz kam und kann man, wenn man eine Pumpe des Typs PES 8 KL 75/120 L 17 X eingebaut hat diese durch eine des obigen Typs ersetzen ?

Meine ist leider hin und ich muß eine neue besorgen und jetzt stellt sich die Frage lieber gleich eine neuere mit Rotem Typenschild oder wieder eine L 17 X.

Was ist zu tun?

Ich freue mich auf eure Antworten.

Gruß aus Hamburg

Felix

---

**Post by "kama92" of Nov 8th 2010, 11:01 am**

Quote

Meine ist leider hin und ich muß eine neue besorgen

Was heißt in Deinem Fall, die Pumpe ist "hin"? Ist das Gehäuse defekt oder wie kann man das verstehen?

Fakt ist, dass ein kundiger Pumpenspezi an einer solchen ESP mehr reparieren kann, als man glauben möchte (solange das Gehäuse ganz ist...).

Beim 1:1 Austausch bekommst Du bei den üblichen Verdächtigen sowieso nur immer eine baugleiche Pumpe, bzw. Deine Pumpe komplett revidiert zurück. Wobei es preislich keinen Unterschied macht, ob Du eine L17W, L17X oder L17Y benötigst, nur einfach kaufen kannst Du ein solches Teil eben nicht, zumindest nicht, wenn Du kein reparables Altteil abliefern kannst. Womit wir wieder bei der Grundsatzfrage wären: Warum, bzw. inwiefern ist Deine Pumpe hin?

MfG  
Maik

---

### **Post by "Winkler W109" of Nov 8th 2010, 5:38 pm**

Hm, gute Frage!

Das ist sicher nicht so einfach. Grundsätzlich war ICH immer davon ausgegangen, dass man die nehmen sollte, die drin war.

Neulich beim Überholen meiner USA-Pumpe, sagte mein Spezi allerdings, dass man unter Umständen auch tauschen könnte.

Man müsste dann aber sicher auf den Teststand (was ich mit einer unbekanntem Pumpe nebst Düsen immer machen würde).

Nur dann kann man sagen, ob die Düsen in Verbindung mit der Pumpe noch ein ordentliches Bild "abgeben".

Zündung und Sprit müssen halt zusammenpassen....aber wenns eine EURO ist....kenne die Unterschiede nicht genau genug aus dem Kopf.

Zufällig hab ich grad einen ausgebauten EURO-Motor nebst ESP über. Ich schaue nachher gleich mal nach, welche Pumpe da drauf sitzt und berichte dann.

Wäre zumindest ein Anhaltspunkt. Ansonsten würde ich mit der Frage wohl zum Classic-Center "gehen".

Neulich hatte ich eine frühe Pagodenpumpe, die ging nicht mehr zu überholen, obgleich Gehäuse intakt.....

---

**Post by "kama92" of Nov 8th 2010, 10:52 pm**

Grundsätzlich sollte jeder M100 mit jeder Ausführung der 8KL laufen. Die ESP unterscheiden sich mehr oder weniger im Regler, der für die Art und Weise der Gemischbildung verantwortlich ist. In Verbindung mit der restlichen Peripherie (z.B. Zündanlage) konnte der Hersteller somit auf unterschiedliche Anforderungen, z.B. in Bezug auf die Abgasnorm etc. reagieren.

So wurde es bei praktisch allen Fahrzeugen mit mech. Einspritzsystemen gehandhabt, vom 280er bis zum 6.3er.

In jedem Fall sollte die entspr. Pumpe immer mit den Einspritzdüsen geprüft und eingestellt werden, schon um ein optimales Abstimmungsergebnis zu erhalten. Natürlich sollte jede Düse später genau an diesem Pumpenabgang montiert werden, mit welchem sie geprüft/eingestellt worden ist. So jedenfalls handhabt es mein "Pumpendoktor".

Der angesprochene Gehäuseschaden war nur ein Beispiel, natürlich gibt es auch andere Schadensbilder, die eine Reparatur unmöglich machen können. Ich wollte damit nur ausdrücken, dass fachkundige Hände manchmal auch aus scheinbarem Kernschrott noch etwas ziemlich brauchbares machen können.

MfG  
Maik

---

**Post by "Felix" of Nov 9th 2010, 6:47 am**

Danke für Eure schnellen Antworten, ich habe die Pumpe in Hamburg 2 mal bei Bosch auf dem Prüfstand gehabt, zusammen mit den Düsen um eine optimale Abstimmung zu erzielen, leider blieb der gewünschte Erfolg aus. Ich schickte die Pumpe und die Düsen dann zu Koller u. Schwemmer nach Nürnberg zur Eingangsprüfung und Befundung mit dem Ergebnis das die Düsen sehr gut sind und die Pumpe verschlissen, eine Reparatur ist in etwa genau so teuer wie eine Tauschpumpe, ich lies mir die Pumpe zurück schicken und baute 2 gebrauchte ein, alles Mist die waren noch schlechter, 😡 Abgas nicht mehr einstellbar nach Prüfung bei Bosch,

Pumpenelemente verschlissen. Anwalt eingeschaltet und fertig. Mit dem Thema gebrauchte Pumpen bin ich durch. Jetzt kommt eine Tauschpumpe von Koller und Schwemmer rein und ich freue mich. Im Pumpen aus und Einbau bin ich jetzt extrem geübt, ich habe für mich entschieden solche Aggregat Teile nicht mehr gebraucht, ohne Messprotokolle aus mir unbekanntem Quellen zu kaufen.

Gruß aus Hamburg  
Felix

---

### **Post by "Winkler W109" of Nov 9th 2010, 3:02 pm**

You got mail!!

Ich kenne kaum Bosch-Dienste, die dazu Gerät und Know-How vorhalten...