Motor

PÖL - Pflanzenöl als Kraftstoff

Als Dieselersatztstoffe sind in letzter Zeit der sogenannte Biodiesel und reines Pflanzenoel ins Gespraech gekommen. Die Oekosteuer verteuert den mineralischen Diesel weiter und weiter, damit werden Alternativen zu ihm fuer viele Dieselfahrer interessant. In der Bluetezeit unserer Fahrzeuge haben Dieselfahrer ab und an Heizoel verfahren (irgendwo im Forum taucht der Begriff des "Heizoelmaseratis" auf, der ja auch von irgendwo kommt), was vom Gesetzgeber jedoch verboten ist. Heizoel entspricht in seinen Eigenschaften zwar weitestgehend dem Sommerdiesel, durch eine andere Besteuerung ist dessen Verwendung jedoch zweckgebunden. Heizoel darf nur zum Betreiben von Heizanlagen verwendet werden. Um Missbrauch vorzubeugen ist dem Heizoel ein roter Farbstofff zugesetzt. In den sogenanten Betriebsstoffkontrollen von Zoll und Polizei koennen Kraftstoffproben entnommen werden. Durch die Farbe erkennen die Beamten an Ort und Stelle, dass das untersuchte Fahrzeug mit Heizoel betrieben wird, was eine Anzeige wegen Steuerhinterziehung mit sich bringt.

Es gibt aber auch andere Alternativen zum mineralischen Diesel (im folgenden Dinodiesel genannt). Der Stoff, der den Eigenschaften des Dinodiesels neben Heizoel am naechsten kommt ist der sogenannte BioDiesel. Biodiesel wird aus Rapsoel gewonnen, indem dieses in einer Veresterungsreaktion in RapsoelMethylEster? (kurz RME) ueberfuehrt wird. Damit ist Biodiesel weitestgehend ein Naturprodukt, welches auch in groesseren Mengen in der heimischen Garage gelagert werden darf. Biodiesel ist in seinen Eigenschaften dem Dinodiesel so aehnlich, dass es heutzutage viele Motorenhersteller als Betriebststoff fuer ihre Dieselmotoren freigeben. In diesen Fahrzeugen kann Biodiesel genau so wie Dinodiesel verwendet werden. Der Verbrauch steigt angeblich um etwa 5 % an, die Abgase koennen den sogenannten "Pommesgeruch" haben, dafuer ist die Verbrennung aber sauberer. Es kann also durchaus sinnvoll sein, zur AU mit Biodiesel im Tank zu fahren. Der fuer den Altdieselfahrer wichtige Unterschied zu Dinodiesel ist das abweichende Loeseverhalten. Biodiesel hat die Eigenschaft, Gummiteile aufquellen zu lassen und langsam zu zersetzen. Wuerde man einen alten Diesel ohne Freigabe ueber laengere Zeit mit Biodiesel betreiben, so bekaeme man Probleme mit undichten Schlaeuchen und Dichtungen. Solange diese ausserhalb der Einspritzpumpe sind und billig und einfach ausgetauscht werden koennen ist das Problem relativ gering. Beschaedigung von Gummiteilen in der Einspritzpumpe bringt jedoch hohe Folgekosten mit sich. Um dieses zu vermeiden kommt man um eine Umruestung auf Biodiesel nicht herum. Dabei werden alle Gummiteile, die mit dem Kraftstoff in Beruehrung kommen gegen biodieselresistentes Material wie Fluorkautschuk ausgetauscht. Bei unseren Fahrzeugen waeren das vor allem die Leitungen vom und zum Tank, die Dichtungen von Kraftstoffeinfuelldeckel, Tankgeber und Ablassieb sowie diverse Dichtringe innerhalb der Einspritzpumpe. Bestehen bleibt die Frage, ob die Tankinnenbeschichtung von Biodiesel angegriffen wird. Sollte man sich dazu durchgerungen haben, eine Umruestung vorzunehmen bzw. es auch ohne Umruestung auf einen Versuch ankommen lassen will empfiehlt es sich, zur ersten Probefahrt einen Satz Kraftstofffilter mitzufuehren. Durch die Loeseeigenschaften des Biodiesel transportiert dieser naemlich den Dreck der Zeit sehr schnell zu den Filtern und setzt diese damit zu. Motoraussetzer sind die Folge. Ueber den Sinn und Unsinn des Biodiesel kann man natuerlich streiten. Ich moechte an dieser Stelle nur ein paar Denkanreize liefern. Da Dinodiesel aus Rapsoel gewonnen wird ist dessen Verfuegbarkeit begrenzt. Durch Nutzung von Brachflaechen und ohne das Anlegen von Monokulturen koennen momentan nur etwa 5 % des Dieselbedarfs in Deutschland durch Biodiesel ersetzt werden. Ein totaler Ausstieg aus dem Dinodiesel ist beim momentanen Verbrauch also nicht moeglich. Raps nimmt beim wachsen CO2 aus der Umgebungsluft auf und wirkt so dem Treibhauseffekt entgegen. Man koennte also schnell der Idee verfallen, dass man mit Biodiesel CO2-neutral faehrt. Leider ist dem nicht so. Der Anbau von Raps erfordert den Einsazt von Maschinen und Duenger, die Veresterung zum Biodiesel benoetigt Energie und zusaetzliche Chemikalien, welche meist unter Einsatz von fossilen Energietraegern gewonnen werden. Diese Faktoren schmaelern die CO2-Bilanz des Biodiesels erheblich.

Aber warum sollte man die energiefressende Umsetzung des Rapsoels zu Biodiesel durchfuehren, wenn Rudolph Diesel seinen Motor als echten Vielstoffmotor entwickelt hat, der auch mit normalem Pflanzenoel (im folgenden Poel genannt) betrieben werden kann? Das ist wohl der Leitgedanke, welche viele Tueftler und "neue" Pioniere dazu bringt, ihre Seriendiesel mit Poel zu fahren. Die Vorteile zu Dinodiesel und Biodiesel liegen auf der Hand. Rapsoel bekommt man in jedem Supermarkt fuer knapp ueber eine Mark. Die deutliche Einschraenkung der CO2-Bilanz des Biodiesels waehrend der Veresterung faellt weg und wenn man sich bemueht, die Einliterplastikflaschen der

© 2026 Verein für W123 e.V. <kaype@kaype.net> | 2026-11-07 07:19

URL: https://www.w123-forum.net/faq/content/0cat=1/51/de/poel-pflanzenoel-als-kraftstoff.html

Supermaerkte durch eine Haustankstelle (welche gestattet ist, weil es sich um ein Naturprodukt handelt) zu umgehen erzeugt man nicht mehr Muell als beim Tanken von Dino- und Biodiesel auch. Inzwischen entstehen sogar normale Rapsoeltankstellen, so dass auch ein Nachtanken unterwegs ohne stundenlanges Leeren von Plastikflaschen moeglich ist. Da die Verwendung des Lebensmittels "Poel" nicht vorgeschrieben ist steht also auch dem verbrennen im Automotor nichts im Wege. Leider ist der Betrieb von Seriendieselmotoren mit Poel nicht so unproblematisch, wie es sich anhoert. Das groesste Problem der Poele ist deren Viskositaet. Jedem, der schonmal etwas Sonneblumenoel in eine Pfanne gekippt hat duerfte aufgefallen sein, dass es deutlich dickfluessiger als Diesel ist (NEIN, ich empfehle niemanden, zum Vergleich Dinodiesel in eine heisse Pfanne zu schuetten!!!!). Dadurch wird die Kraftstoff- und Einspritzpumpe wesentlich staerker beansprucht, weil sie ja eine relativ zaehe Fluessigkeit foerdern sollen, fuer die sie eigentlich nicht gebaut wurde. Bei winterlichen Temperaturen erstarren Poele sogar vollstaendig. Damit ist jegliches Pumpen unmoeglich. Es ist also durchaus hilfreich, gewisse Aenderungen am Fahrzeug vorzunehmen, um diesem Problem zu begegnen. Die einfachste Moeglichkeit, die Viskositaet herabzusetzen, ist ein Erwaermen des Poels. Ein Motor erzeugt waehrend des Betriebs genug Abwaerme, welche man zum Aufheizen des Poels z.B. mittels Waermetauscher nutzen koennte. Es hat sich gezeigt, dass Poele bis zu Temperaturen um 70 bis 80 Grad erwaermt werden koennen ohne zusaetzliche Waermebelastungen auf das Kraftstoffsystem zu geben. Da die meisten Motoren eine Kuehlwassertemperatur von gerade diesen 80 Grad haben und diese auch nachregeln, ist ein einfacher Waermetauscher, welcher in den Kuehlmittelkreislauf geschaltet wird sicherlich die einfachste Methode der Erwaermung. Bestehen bleibt die Frage des kalten Poels, welches erst zum Waermetauscher gefoerdert werden muss. Um die Kraftstoffpumpe zu entlasten bietet es sich deshalb an, dickere Kraftstoffleitungen vom Tank zum Waermetauscher einzubauen. Wie man Waermeverluste vom Waermetauscher durch die Einspritzpumpe bis zu den Duesen vermeidet ist wohl jedem Tueftler selbst ueberlassen. Was soll man aber tun, wenn man den Motor kalt startet und noch keine Abwaerme zur Verfuegung hat? Auch hier haben sich Tueftler viel einfallen lassen. Professionelle Umbauten haben meist einen Zweittank. Man startet den Motor mit Dinodiesel aus dem Zweittank und schaltet dann auf Poel um, wenn der Motor Betriebstemperatur hat. Vor Abschalten des Motors wird dann wieder auf Dinodiesel umgestellt, um das Einspritzsystem mit Dinodiesel fuer den naechsten Start zu fluten. Andere Loesungsansaetze gehen dahin, das Poel schon vor dem Start elektrisch zu erwaermen. Da die meisten Autbatterien dafuer einfach nicht genug Energie bereitstellen sind diese Versuche nur mit bescheidenem Erfolg gekuert. "Wenn das ganze doch mit so relativ geringem Aufwand funktioniert, warum macht das dann nicht jeder?" koennte man hier zu recht fragen. Zum einen gibt es wie beim Biodiesel nicht genug Poel fuer alle Dieselfahrzeuge. Hinzu kommt trotz der herabgesetzen Viskositaet eine zusaetzliche Belastung vor allem der Einspritzpumpe, welcher viele nicht gewachsen sind. Angeblich sollen die alten Bosch-Pumpen unserer 123er relativ unempfindlich sein. Wenn Poele die Einspritzpumpen anderer Hersteller wie Lucas aber der Reihe nach zerstoeren (ein Blick in das Poel-Forum gibt einen guten Ueberblick) bleibt jedoch die Frage, ob Poele lebenserwartungsfoerdernd fuer unsere Pumpen sind. Desweiteren verbrennen Poele wegen ihrere geringeren Cetanzahl prinzipiell schlechter als Dinodiesel. Werden kalte Motoren damit betrieben bilden sich Ablagerungen an den Einspritzduesen, den Ventilen und Kolben, welche verglichen mit Dinodiesel verfruehte Reparaturen hervorrufen. Natuerlich kann man auch einen kalten Motor dazu zwingen, mit Poel zu laufen. Das Startverhalten laesst dann allerdings sehr zu wuenschen uebrig und der Motorlauf ist waehrend der ersten Zeit sehr unrund, was ebenfalls nicht lebenserwartungsfoerdernd sein wird. Bei warmen Motoren verbrennen Poele dann angeblich sauberer als Dinodiesel, weil das schlechtere Zuendverhalten u.a. durch die dann ausreichenden Temperaturen ausgeglichen werde und in den Pflanzen vorhandener Sauerstoff zusaetzlich zur Verbrennungsluft zur Verfuegeung steht. Ein Mindervrebauch verglichen zum Dinodiesel wird durchaus beobachtet. Ein weiteres Problem der Poele heutzutage ist eine fehlende Normung. Immerhin verbrennt man ein Lebensmittel, an das andere Ansprueche gestellt werden als an einen Kraftstoff. So kommt es, dass einige Motoren mit dem Sonnenblumenoel aus Supermarkt A genau so laufen wie mit Diesel auch, andere dieses Poel aber nicht verwenden koennen, weil deren Motor nur das teure Olivenoel aus Supermakt B vertraegt. Abzuwarten bleiben bei dem Betrieb von Seriendieselfahrzeugen mit Poelen die Langzeiterfahrungen. Wer kann heutzutage schon sagen, welche Fahrzeuge ein Autoleben lang ohne Probleme mit Poelen durchhalten und welche nicht. Ganz ohne die "neuen" Pioniere koennen diese Erkenntnisse sicherlich nicht gewonnen werden.

Thorsten Windhues

© 2026 Verein für W123 e.V. <kaype@kaype.net> | 2026-11-07 07:19

URL: https://www.w123-forum.net/faq/content/0cat=1/51/de/poel-pflanzenoel-als-kraftstoff.html

Erfahrungen von Yodha: August 2000 : 1. Test mit 50% P-Öl, völlig Problemlos !

september 2000 : 2. Test mit 100% P-Öl, schlechte Kaltlaufeigenschaften, sonst o.k.

Dezember 2000 : Massive Startprobleme bei Minus - Temperaturen

Januar 2000 : Springt mit P-Öl nicht mehr an, zurück zu Diesel, damit die selben Probs !!!!

Februar 2000 : ESD erneuert (!). Ventilspiel eingestellt (war viiiiel zu eng !) springt auch bei -3 Grad mit P-Öl e i n w a n d f r e i an.

Umbauten : KEINE

Die ESD waren nach über 180TKM einfach FERTIG, durch den P-Öl Einsatz w

---

Pflanzenoel-Umbau -- eine Liste von benoetigten Materialien und kurze Anleitung, gepostet von Simon im Oktober 2004:

Hier die Stückliste mit Bestellcodes und Preisen. Stand ist aber irgendwann Ende 2003, aktuell siehe www.monopoel.de !

2 * T-STÜCK MIT REDUZIERUNG, KUNSTSTOFF, ZWEI 20 MM ANSCHLÜSSE, MITTLERER ABGANG 12 MM Artikel: T-K-20/12/20

Preis: 1,99 EUR Anzahl: 2 Gesamt: 3,98 EUR

Klar, für den anschluss am heizkreislauf _____ _____

WÄRMETAUSCHER Artikel:WT

Preis: 62,99 EUR Anzahl: 1 Gesamt: 62,99 EUR

Ist wohl klar ;-) _____ _____

1m KRAFTSTOFFSCHLAUCH, S-KR-8, TEXTILUMMANTELT, NACH DIN Artikel:S-KR- 8

Preis: 2,99 EUR Anzahl: 1 Gesamt: 2,99 EUR

Zur spritversorgung des wt und anschluss an den vorfilter. Mittlerweile gibts aber sogenannten Profischlauch bei monopoel. Der kostet kaum mehr und ist wesentlich haltbarer. Das ist dann so ein gummischlauch mit einvulkanisiertem Gewebe. Der billige (oben) hat nur aussen eine Gewebeschicht. _____ _____

0,5m KÜHLWASSERSCHLAUCH, 18 MM ID, S-KU-18 Artikel:S-KU-18

Preis:4,29 EUR Anzahl:0.5 Gesamt:2,15 EUR

Den hab ich gebraucht, weil ich am ausgang des heizungsventil kein t-stück reingebracht hab weil das schlauchstück zu kurz ist, und deswegen parallel zum originalen rohr eben diesen schlauch gelegt habe. Alternativ kann man auch einfach das originale rohr ein stück absägen, dann brauch man den nicht. _____ _____

© 2026 Verein für W123 e.V. <kaype@kaype.net> | 2026-11-07 07:19
URL: https://www.w123-forum.net/faq/content/0cat=1/51/de/poel-pflanzenoel-als-kraftstoff.html

3m KÜHLWASSERSCHLAUCH 12 MM Artikel:S-KU-12

Preis:3,99 EUR Anzahl:3 Gesamt:11,97 EUR

Kühlwasserversorgung des WT. Die 3m haben bei mir gerade gereicht, da täuscht man sich gewaltig. Also je nach Schlauchverlegung besser 2mal messen...

1 KUGELVENTIL, 15 Artikel:KV-K-15

Preis:5,99 EUR Anzahl:1 Gesamt:5,99 EUR

Sitzt im kühlwasserzulauf, damit man zum evtl dieselfahren die kühlwasserzufuhr abstellen kann

10* SCHLAUCHSCHELLE FÜR KRAFTSTOFF 10-16 Artikel:SS-KR-10/16

Preis:0,59 EUR Anzahl:10 Gesamt:5,90 EUR

4* SCHLAUCHSCHELLE 16/25 Artikel:SS-KU- 16/25

Preis:0,69 EUR Anzahl:4 Gesamt:2,76 EUR

Spricht für sich, Schlauchschellen brauch man immer...

Der Anschluss ist eigentlich recht einfach. Du gehts hinten am Kühwasserausgang des Motors zum heizungswärmetauscher mit einem T-Stück ab und irgendwo nach dem heizungsventil dann wieder mit dem Rücklauf rein. Je nach gewünschter Perfektionalität muss man halt nur bisschen am Schlauchverlauf rumdtüfteln. knifflig ist auch ein biscchen, dass in das kurze Schlauchstück nach dem Heizungsventil kein T- Stück reinpasst. Man kann also entweder das Metallrohr ein wenig kürzen, oder (so wie ich) um das zu umgehen parallel zum originalen einen normalen schlauch gelegt habe (siehe Bestelliste). Sieht zwar nicht so schön aus, aber man brauch nix rumsägen. Alternativ kannst du auch vorne vor das Thermostat mit dem T-Stück rein, aber dann muss man mit dem Schlauch vorm Motor um...

Bilder schau ich mal, irgendwo müssten von einem Büdingen-Treffen welche sein. Selbst hab ich keine Digicam. Analog-Spiegelreflex rulez...! Ansonsten hab ich ein paar von meiner lumpigen handy-kamera. Wenn du mir deine email-adresse sagst, schick ich dir die grad.

Pöl-Grüsse, Simon

Kleine Anleitung zum Glücklichwerden mit Pflanzenöl:

- Beim freundlichen Kfz-Zubehörhändler einen Dieselhauptfilter kaufen (ca. 7 Euro) sowie einen Vorfilter (ca. 1,49 Euro). Einen 22er-Maulschlüssel zum Wechseln des Ersten (hey, keine Garantie, messt vorher nach!!) und einen Kreuz- oder Schlitzschraubenzieher zum Tausch des Zweiten organisieren. Alle vier Gegenstände gut erreichbar im Wagen deponieren. Vielleicht das Wechseln mal üben, damit das schnell über die Bühne geht, zumal es mit Sicherheit im Ernstfall regnet und man ein nörgelndes Weib im Wagen hat.

© 2026 Verein für W123 e.V. <kaype@kaype.net> | 2026-11-07 07:19
URL: https://www.w123-forum.net/faq/content/0cat=1/51/de/poel-pflanzenoel-als-kraftstoff.html

- Zum Supermarkt des Vertrauens fahren. Drauf achten, dass der Tank höchstens halb oder viertelvoll ist, weil man sonst nicht wirklich mischen kann. Pflanzenöl kostet eigentlich flächendeckend 75 Cent. Einen Kasten davon käuflich erwerben. Den Inhalt in den Tankstutzen einfüllen, möglichst keine Plastikringe in die Öffnung flutschen lassen (wär aber auch kein Grund, den ADAC zu rufen - wir haben ja ein Sieb da unten). Die Blicke der anderen Kunden standhaft ignorieren. Ganz selbstverständlich tun.

- Fahrzeug anlassen. Finger in die Ohren stecken, falls der Motor zerknallt.

- Da nichts zerknallt, Finger zögerlich aus den Ohren nehmen. Ein paar Minuten warten, bis das flüssige Gold den Motorkreislauf geflutet hat. Der Motorlauf wird sich eventuell leicht verändern. Am Auspuff schnuppern. Komisch, Pommes duften anders. Der Benz riecht eher angebrannt.

- Vorsichtig anfahren. Mit nervösem Abzugsfinger auf dem Warnblinker, falls man mal plötzlich mit lichterloh brennendem Motorraum rechts ran muss.

- In den Folgetagen häufiger mal hektisch das Radio ausdrehen, weil "da so ein komisches Geräusch" war. Ist aber nie was. Der Endorphinspiegel im Blut steigt auf ungeahnte Höhen. Ungläubig realisieren, dass man sich soeben aus einem der grundlegendsten Zwänge der Industriegesellschaft ausgekoppelt hat: Dem Ausgeliefertsein an die Ölkonzerne. Der Blick auf die Preisaushänge der Tankstellen löst schamhaft wahrgenommene Schadenfreude aus.

Die vier Hauptargumente gegen Pöl sind ja auch:

1. Sowas hab ich ja noch nie gehört! 2. Wenn das so gut funktionieren würde, warum macht's dann nicht jeder? 3. Sie wissen aber, dass das illegal ist, was Sie da machen? 4. Sehr umweltfreundlich ist das aber nicht, mit den ganzen Plastikflaschen!

Zu 1: Selbst schuld. Wer bin ich, jemanden zu seinem Glück zu zwingen?

Zu 2: Keine Ahnung. Leute sind halt komisch. Warum lassen sich plötzlich Millionen von Frauen nahezu identische, potthässliche Tattoos auf den Steiß tätowieren?

Zu 3: Das verwechseln Sie mit Heizöl, guter Mann. Aber wo wir schon dabei sind, darf ich mal einen Blick in Ihre letzte Steuererklärung werfen?

Zu 4: Klar, es ist viel umweltfreundlicher, 60 Kilo unersetzliche fossile Brennstoffe gleich komplett zu verbrennen und dabei kräftig Giftstoffe in die Atmosphäre zu blasen (und den Mineralölkonzernen die Kassen zu füllen), als 60 Kilo nachwachsende, CO2-neutrale Biomasse zu verfeuern und 1 Kilo Plastifklaschen ins Recycling zu geben (und den Rapsbauern um die Ecke zu unterstützen).

Und damit endet diese kleine Geschichte. Ich müsste noch anfügen, dass ich nicht weiß, ob die uralten Glühkerzen aus den Siebzigern (die mit der Drahtwendel) wirklich gut bei Pöl zünden. Ich hab moderne Bosch Duratherms drin, die verkürzen auch die Vorglühzeit mächtig. Dazu ein Nachglührelais, das die ersten drei Minuten die Kerzen weiterglühen lässt. Das erleichtert die Kaltstartphase ungemein, insbesondere bei Pöl. Ein Nachglühset mit vier Kerzen und Relais kostet übrigens ca. 85 Euronen.

Es mag aber auch ohne gehen - man merkt das ja beim Starten. Dass er mit Pflanzenöl etwas schwerer anspringt, ist normal. Nach ein paar gefahrenen Metern sollte er schnurren wie immer.

© 2026 Verein für W123 e.V. <kaype@kaype.net> | 2026-11-07 07:19

URL: https://www.w123-forum.net/faq/content/0cat=1/51/de/poel-pflanzenoel-als-kraftstoff.html

Ach ja, Filterwechsel ist nicht verpflichtend: Ich fahr jetzt schon seit fast 10.000 Kilometern immer noch mit den ersten Filtern, tanke aber auch nur Lebensmittelöl aus Einliterflaschen. Alle weiteren Umbauten (Wärmetauscher, Elektro-Vorheizer usw.) sind meines Erachtens Luxus, auch wenn ich meinem QP aus Spaß an der Bastelei nach und nach das eine oder andere davon gönnen möchte, etwa dickere Spritleitungen.

So langsam glaube ich, ich sollte mal einen dieser so beliebten Disclaimer einfügen: Alle Angaben wie immer ohne Gewähr. Pöl kann Ihnen und den Menschen in Ihrer Umgebung schweren Schaden zufügen. Pöl tötet. Nach dem neuen EU-Recht kann ich keine zweijährige Gewährleistung für gelieferte Informationen übernehmen. Keine Haftung für dritte Zähne. Habe Mut, dich deines eigenen Verstandes zu bedienen! (Kant)

Marc240CD

Hallo, also seit einem Jahr bin ich stolzer Besitzer eines W123, 200D Bj.83. Seit einiger Zeit versuche ich Pöl zu Tanken bzw. umzurüsten (Anwärmung etc.). Mein Problem ist der Treibstofftransport. Ich habe mehrmals bemerkt das die Pumpe Vacuum gesaugt hat egal ob Pöl oder Diesel. Es kam einfach kein Treibstoff mehr durch den Vorlauf an. Vor kurzem ging dann gar nichts mehr, ich habe dann Vorlauf und Rücklauf vor der ESP getauscht und im Moment geht es. Was kann ich tun?

Den Ansugschlauch direkt unterm Tank prüfen. Der ist wohl mürbe. Gleichzeitig dann auch den Tankfilter reinigen oder besser austauschen.

Tanksieb reinigen, manche knipsen den Sieb auch ganz ab. Dazu musst du von unten an den Tank ran, mit einem großen Schraubenschlüssel (ich glaube es war ein 28er oder so) lässt sich der Tankablauf abschrauben und das Tanksieb freilegen. Vorsicht! Am besten bei fast leerem Tank machen, es kommt dir der gesamte Tankinhalt entgegen! Große Schüssel bereitstellen! Ich habe bei meinen 300D den Tanksieb einmal gereinigt, seitdem hatte ich diese Probleme nicht mehr. Schätze, Filter und Vorfilter hast du schon gewechselt/gereinigt?

zusätzlich würde ich einen neuen dickeren vorlauf vom tank nach vorne legen, am besten PA-schlauch 12/15. der orginale aus Stahl rostet auch nicht selten durch, ist mir vor jahren beim 123er mit diesel passiert, beim 124er ging`s auch schon los. lass das tanksieb weg!
ciao ulf Hier meine Bilder zum Tanksieb entfernen.

1. Tank so leer wie möglich fahren

2. Schüssel oder Kanister besorgen und Auto auf die Bühne. Kanister drunterstellen und Stück Spritschlauch reinhalten.

3. Vorlauf vom Tank abschrauben und schnell das andere Ende des Stück Spritschlauch draufstecken. Tank leerlaufen lassen.

4. Tanksieb rausschrauben (Imbus groß. Habe mich mit einer 22er Nuss und 2 Muttern als Imbus beholfen)

5. Tanksieb absägen

6. Tanksieb ohne sieb wieder reinschrauben

© 2026 Verein für W123 e.V. <kaype@kaype.net> | 2026-11-07 07:19
URL: https://www.w123-forum.net/faq/content/0cat=1/51/de/poel-pflanzenoel-als-kraftstoff.html

7. Alles wieder anschließen.

Keine Sauerei und den abgezapften Sprit kann man sogar wieder reinschütten.

Ich hab außerdem noch eine beheizte Vorlaufleitung in größe 10 mm (Schlauch - im - Schlauch - System mit Kühlwasser beheizt) verbaut und fahre im Sommer mit 100% und auch im tiefsten Winter mit 90% Pöl. Die 10% sind nur zum Starten. Außerdem hab ich noch ein Vorglührelais mit Nachglühfunktion eingebaut (180 sec.)

Viele Grüße - Berni

grad hier sollte man nicht planlos absägen.
ich hab in meim 124er ca in der mitte abgesägt und das egtle sieb bis unten entfernt, d.h, vier stege á 2cm stehen lassen, damit sich z.b. plastikverschlüße (haha!) nicht vor das löchle legen...

das sollte reichen:

edit: axo: bei mir hat, nach dem abtropfen, ein großer kanister gute dienste geleistet. ca 15l kamen noch nach. so sah mein tanksieb vor dem sägen aus (kein wunder, das mit dem sog. 25%-problem):

Angehängte Dateien:

Eindeutige ID: #1050
Verfasser: Letzte Änderung: 6.01.2008 - Autor: Zettel - Letzter Autor: Rory
Letzte Änderung: 2013-08-31 08:06

© 2026 Verein für W123 e.V. <kaype@kaype.net> | 2026-11-07 07:19
URL: https://www.w123-forum.net/faq/content/0cat=1/51/de/poel-pflanzenoel-als-kraftstoff.html