

Motor

Leerlaufproblem (Benziner)

Frage: Mein 230E/230CE startet schlecht und hat in der Warmlaufphase einen unrunder Motorlauf. Woran liegt das?

Der M102.980 und auch der M102.920 haben keine Köpfe mit selbsteinstellenden Hydrostößeln. Daher sollte man alle 15000km die Ventile nachstellen. Wurde das lange vernachlässigt, ist wohl nach ein bis zwei ordentlichen 'Freifahrten' eine Nachstellung nötig.

Ferner gehört dazu auch **gewissenhaft** die Zündanlage auf Verschleiss zu prüfen (Marderbiss im Kabel, usw. oder die Teile sind einfach grottenalt).

Sehr gern wird auch der Luftfilter vergessen, der wenn mal getauscht, sich als schwarzverdrehtes Etwas entpuppt und - hoppla - nach Tausch, bekommt der Motor wieder Luft.

Und/Auch kann ein defekter Druckspeicher (nähe der Benzinpumpe) dazu führen, dass nach einer Standzeit erst Sprit bis vorne georgelt werden muss, weswegen der Wagen dann auch nicht gleich anspringt.

Kein Starten im kalten oder warmen Zustand, kann auch am Spritpumpenrelais liegen, welches entweder unzureichenden Kontakt in seiner Sockelbuchse oder im Inneren auf dessen Platine eine 'kalte' Lötstelle hat.

Über die Stichwortsuche im Forum lässt sich Detailliertes dazu finden.

Frage: Bei Kaltstart meines 250ers BJ 77 läuft der Wagen bis zum Erreichen der Betriebstemperatur sehr unrunder. Bei Betriebstemperatur läuft der Wagen dann jedoch auf ca. 2.000 Touren in P-Stellung der Automatik. Wo kann die Ursache sein und wie gehe ich am besten vor?

Der Zusatzluftschieber ist Teil der mechanischen Einspritzanlage, also nur in den "E"-Modellen verbaut

Frage: Also wenn man bei kaltem Motor den Schlauch vom Zusatzluftschieber zudrückt müsste doch der Leerlauf deutlich absinken oder?? Bei mir bleibt die Leerlaufdrehzahl aber konstant ob warm oder kalt. What happens??

Antwort1: Schätze, Du brauchst nen neuen Zusatzluftschieber. Kannst das Ding ja mal ausbauen und in den Kühlschranks legen. Der Luftdurchlass muss deutlich größer werden und sich im Warmen wieder langsam schließen. Deine Leerlaufdrehzahl ist vermutlich kalt auch deutlich niedriger als warm, richtig?

Antwort2: Da das Problem mit der schlechten Gasannahme und dem niedrigen Leerlauf ja sehr verbreitet zu sein scheint will ich dann doch nochmal posten und meine Lösung zum besten geben (hoffe ich erzähl nichts Neues) !

Nach dem üblichen Checken der Zündung, des Warmlaufreglers, des Zusatzluftschiebers nach Etzold, der Schläuche,..., lief der Wagen nach dem Kaltstart immer noch wie ein Eimer Scheiße !

Seite 1 / 3

Motor

Habe dann mal den Zusatzluftschieber ausgebaut und mir das Teil genau angeschaut. Auf der Oberseite ist ein Mutter SW 7 mit Lacksicherung. Als ich aus Verzweiflung mal den Schlüssel angestzt habe zeigt sich, daß sie nicht gerade fest war !

Also ganz gelöst und mal geschaut zu was die gut ist. Man kann mit dem Gewindebolzen der dort raussteht die Lage der Lochblende verändern. Also Lochblende auf ganz auf, Mutter wieder drauf und rein ins Auto damit.

Ergebnis ist eine Leerlaufdrehzahl von rund 1000rpm bei kaltem Motor, die dann mit wärmer werdenden Motor wieder auf die normalen 850rpm absinkt.

Bei mir wieder alles super ! Hoffe es hilft.

Und tschüß, Norman

Frage: warum wird das Ding eigentlich beheizt? Er ist doch direkt an dem Anschlußstutzen für den Kühlmittelschlauch angeschraubt. Da müßte er doch in Abhängigkeit von der Kühlwassertemperatur warm werden und dicht machen. Außerdem ist er ziemlich gut Temperaturleitfähig (schnelle Anpassung an die Umgebungstemperatur). hab mal den Fensterbrett(0°C)-Backofen (100°C)Test gemacht und bemerkt, daß der Schieber zwar gut schließt wenn er heiß ist, aber kaum 1/3 öffnet wenn er auf 0° abgekühlt war. Nach Lösen, der gesicherten 7er Mutter und Verändern der Öffnung des Schiebers war er zwar schön weit offen, hat dann aber nicht mehr richtig geschlossen, als er warm wurde. Hab allerdings nur auf 100°C erhitzt. Wie warm wird denn überhaupt der Motor? 87°C laut Thermostat oder wärmer??

Antwort: er ist deshalb beheizt, weil es zu lange dauern würde ihn nur über den Motor aufzuheizen, wärmer als Motortemperatur wird er normalerweise nicht. Er macht auch nicht weiter auf als der Hersteller ihn einstellt. Es ist eine sogenannte kalibrierte Öffnung und genau an den Motor angepasst. Musst also wieder richtig einstellen. Er schliesst auch nicht ganz zu, eine kleine Öffnung bleibt immer. Gruß Michael

Leerlaufproblem bei 280er Vergaser: wenn der wagen warm ist und ich beispielsweise an einer ampel stoppen muss, geht die drehzahl nicht gleich runter auf etwa 800 u/min, sondern bleibt bei etwa 1100 u/min hängen. nach ein paar sekunden fällt sie dann aber auf die leerlaufdrehzahl ab. woran kann das liegen?

Antwort: Hatte das gleiche Problem wie du ,daß der Wagen im Leerlauf nach Fahrbetrieb auf 1100 1/min geht. Das Problem tauchte auf als ich an meinen Vergaßer die Grundeinstellung machte (CO + Leerlauf eingestellt). Schuld daran ist der Drehzahlanhebungsregler, (gibt für dieses Bauteil mehrer Bezeichnungen) der das Gasgestänge leicht betätigt und somit deine Drehzahl angehoben wird. Bei

Motor

deinem Vergaßer ist bestimmt der Leerlauf eingestellt und somit der Abstand des Gasgestänge zum Drehzahlhebungsreglers verkleinert worden. Als ich diesen bei mir eingestellt habe war das Problem beseitigt.

Eindeutige ID: #1035

Verfasser: Letzte Änderung: 21.3.2006 11:38:29 - Autor: Zettel - Letzter Autor: Flojo

Letzte Änderung: 2007-03-13 12:37