



Spritziges

TECHNISCHE ANMERKUNG: BOSCH- KRAFTSTOFF- EINSPRITZANLAGE: PES 6 KL 70/320 R...

In der Regel werden Motoraussetzer, Saugrohr- oder Auspuffpatschen gerne der Kraftstoff-Einspritzanlage indirekt zugeordnet.

Die vorzeitige Demontage der Einspritzpumpe folgt im Anschluß!

mit nachfolgender Druckprüfung demontiert werden. Liegt der Abspritzdruck einer Einspritzdüse unter dem vorgeschriebenen Wert, so entsteht eine zu frühe Injektion von Kraftstoff in den Zylinderraum, infolge sich eine nasse Zündkerze erklärt.

Gemischauferbereitung ist nicht optimal. Zudem ist hoher Kraftstoffverbrauch und die Gefahr der Ölfilmabwaschung an der Zylinderwand gegeben.

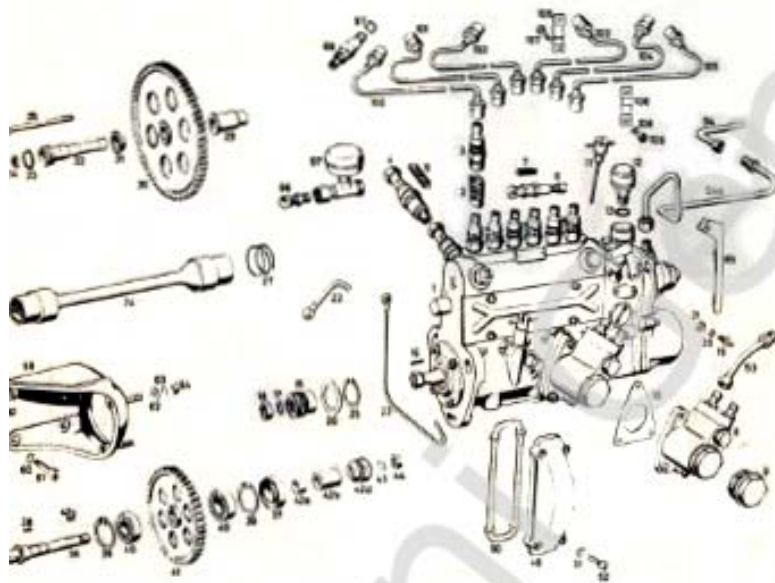
Eine abgenutzte Einspritzdüse wird sich im Sprühkegel nicht vergrößern, sondern durch die Bauart bedingt, verkleinern bis hin zum Parallelstrahl. Ein weiteres wichtiges Kriterium ist der Klappenstutzen, dem leider häufigst viel zu wenig Beachtung beigemessen wird.

Die 1. Grundprüfung sollte der O-Stellung der inneren Drosselklappe im Klappenstutzen gelten. Ein zu starkes Anlegen der schrägen Klappenkante im Stutzeninneren ergibt eine Klemmsituation. Beim Einstellen der Anschlagsschraube sollte zwischen der Klappenkante und der Wandung ein Durchschlagpapier gerade noch hindurchziehbar sein.

Der Fachmann spricht hier vom leichten Beiben der Drosselklappe!

Gleichzeitig wird die Vollgas-Anschlagsschraube so gestellt, daß die Drosselklappe (ganz geöffnet) nicht über die Mittelstellung hinaus gerät. Das unter dem Stutzen angeordnete Teillastventil wird bei geschlossener Drosselklappe auf tatsächliche Schließung kontrolliert. Liegt also der Anschlaghebel an der Leerlauf-Einstellschraube an, so darf sich dieses Ventil nicht mehr bewegen. Die Einstellung dafür wird an der federnden Einstell- bzw. Justierschraube vorgenommen.

Patscht der Motor, (80° C) beim Gasgeben, so verringert man den Abstand, bzw. den Druck der genannten Schraube. Bewegt man den Hebel der Drosselklappe nur geringfügig, (aus der O-Stellung) in Richtung Öffnen, und das Teillastventil spricht sofort an, dürfte beim Start- und Gasgeben kein Saugrohrpatschen auftreten. Voraussetzung ist natürlich, daß alle übrigen Motoreinstellungen exakt stimmen!



Doch die häufigsten Gründe der unsauberen Motorlaufkultur sind nasse, oder verschmutzte Zündkerzen, hervorgerufen durch zu fette Gemischeinstellung, die Teillast- und Lufdüsen sind im Durchmesser zu groß. Selten durch eine defekte, unlichte Ledermembrane in der Einspritzpumpe. Eine Unterdruckprüfung gibt sofort Aufschluß!

Wird die Zündkerze eines bestimmten Zylinders nach kurzem Motorkauf naß, bedarf es zunächst einer Funktionskontrolle nicht nur von der betreffenden Kerze, sondern auch von Zündkabel und Stecker. Die Messung des Ohm Widerstandes aus dem Inneren der Verteilerkappe ist anzuraten. Wurde kein Fehler gefunden, sollte die Einspritzleitung nebst Düse zur Kontrolle

Beim 300 Sc- und SL wurden die Einspritzdüsen im Winkel versetzt, also schräg im Motorblock integriert, damit der Kolbenboden innerhalb der Einspritzphase gekühlt wird!

Die Begründung dieses Umbaus lag darin, daß der in Erstserie gebaute 300 SL- Motor mit drei Vergasern, ständige Überhitzungsprobleme hatte.

Zurück zur Einspritzdüse, selbst eine in Druck noch intakte Düse, muß aus oben angeführten Gründen, einen Sprühkegel von 30° aufweisen, ansonsten wird der Kolbenboden nur punktal und ungenügend gekühlt. Der hart auf der Kolbennase auftreffende Kraftstoffstrahl hat keine Feinzerstäubung, die Zündkerze kann naß werden, die

Fortsetzung? Die spritzige Fortsetzung finden Sie auf der Seite "Aktuell", über das Menü links erreichbar.