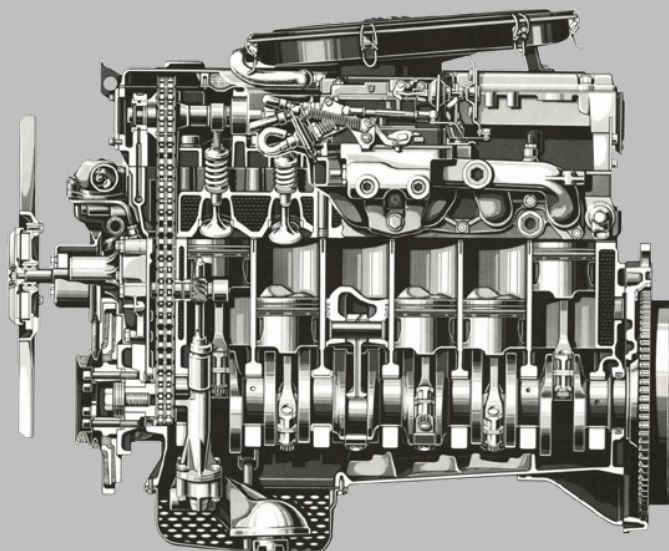


Mercedes Klassik Werkstatthandbuch



M 110 Motor

2,8 Liter 105 bis 136 kW

Mercedes Typ 107 / 114 / 116 / 123 / 126

TEC-VERLAG

TECHNISCHE SERVICE LITERATUR

Prüfen

Typen 107, 114 und 116

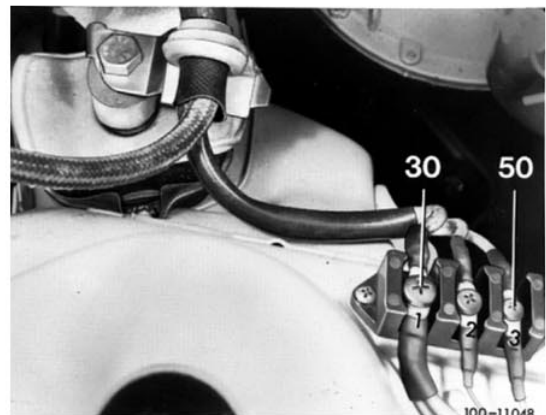
Kontaktgriff an Batterie + und Klemme 50 am Starter anschließen.

Kabel an der Zündspule Klemme 1 abschließen.

Typ 123

Kontaktgriff an Klemme 30 und an Klemme 50 am Kabelverbinder anschließen.

Kabel an der Zündspule Klemme 1 abschließen.



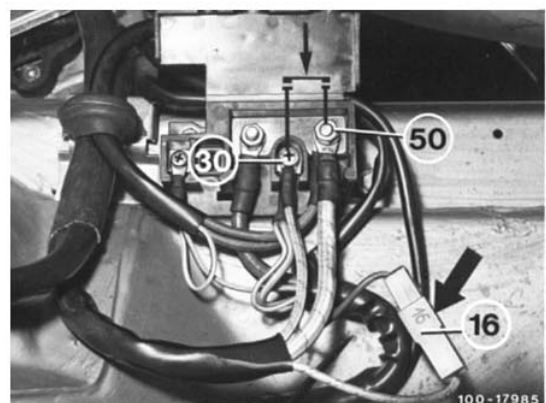
Achtung!

An Motoren mit KA-Einspritzanlage das Relais mit Kennzahl 21 (3) für Kraftstoffpumpe–Warmlaufregler abziehen.



Typ 126

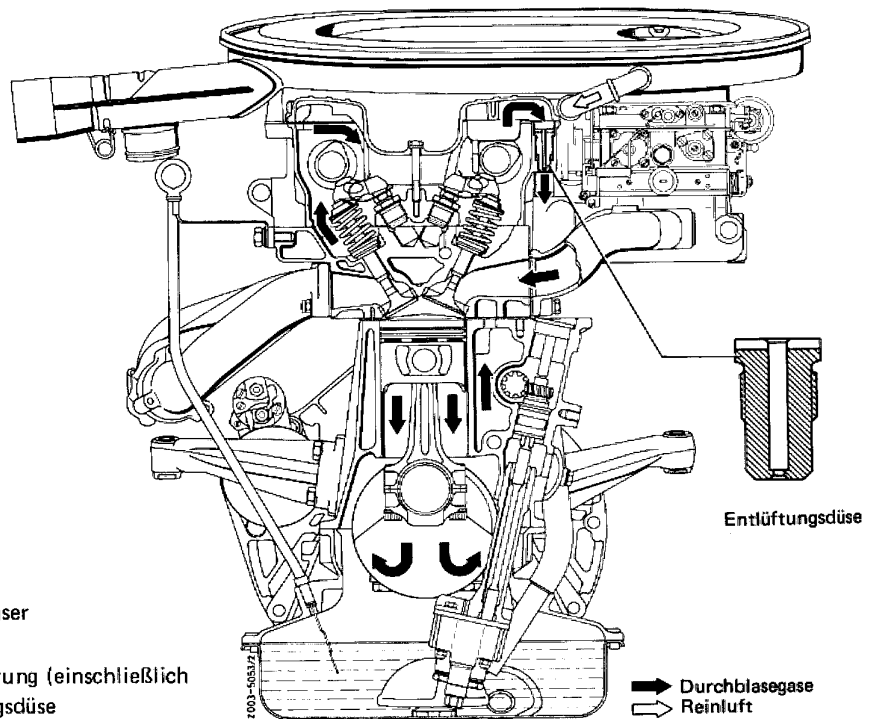
Kabelstecker, Pfeil Klemme 16 trennen; damit die Zündspule sowie bei Motoren mit KA-Einspritzanlage die Kraftstoffpumpe nicht angesteuert werden. Klemme 30 und 50 verbinden.



1. Ausführung

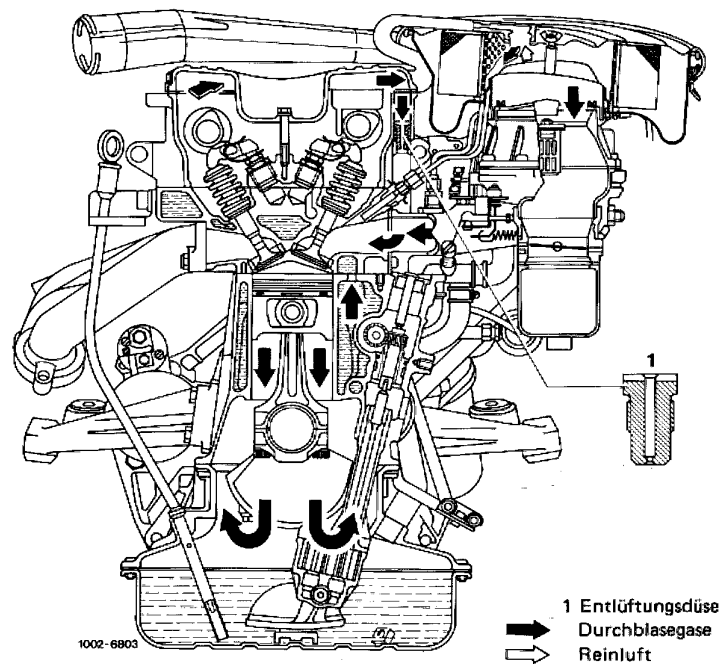
B. Motoren mit Entlüftungsdüse

Der Motor hat eine geschlossene wartungsfreie Entlüftung.



Motor mit Doppel-Registervergaser

2. Ausführung und USA-Ausführung (einschließlich Modelljahr 1979) mit Entlüftungsdüse



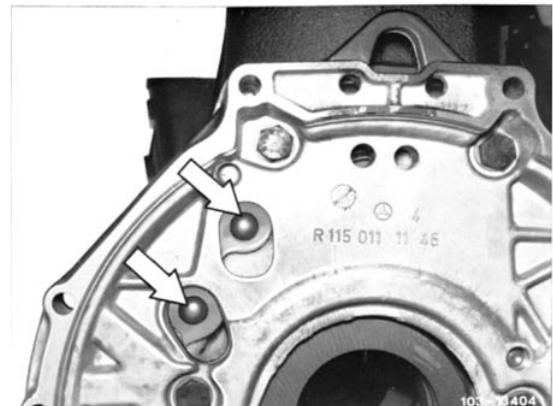
Motor mit KA-Einspritzanlage

01–130 Stahlkugeln für Hauptölkanäle herausschlagen und einsetzen

Anziehdrehmomente		Nm
Befestigungsschrauben für Zwischenflansch		65
Verschlußschraube für Hauptölkanal		40
Überdruckventil im Hauptölkanal vorn		40
Verschlußschraube Überdruckventil		50
Schraube M 8 x 65 für Schwingungsdämpfer		35
Schraube M 18 x 1,5 x 45 an der Kurbelwelle		400–450
Dehnschraube für Mitnehmerscheibe und Schwungrad	Drehmoment-Voranzug	40
	Drehwinkelanzug	90°–100°

Hinweis

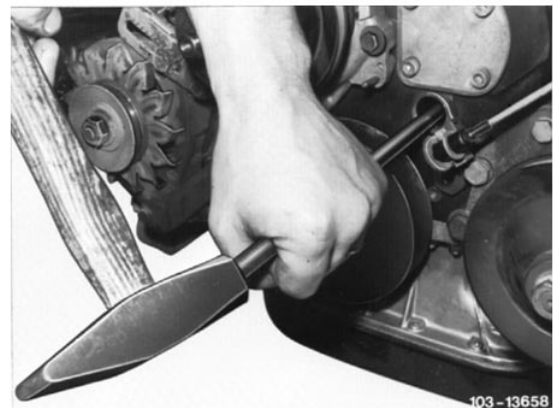
Seit Oktober 1976 sind die 2 Hauptölkanäle (Pfeile) im Zylinderkurbelgehäuse auf der Getriebeseite mit Stahlkugeln 15 mm ϕ (VO DIN 5401), Teil-Nr. 005 401 51 50 01 verschlossen.



Bei Motorinstandsetzungen müssen zum Reinigen des Hauptölkanals die Stahlkugeln von der Motorvorderseite aus herausschlagen werden.

Unbeschädigte Stahlkugeln sind ohne Nacharbeit des Kugelsitzes im Kurbelgehäuse mehrfach verwendbar.

Beschädigte und rostige Stahlkugeln sind zu erneuern.



Beanstandung:

Motor springt bei tiefen Außentemperaturen an und geht wieder aus

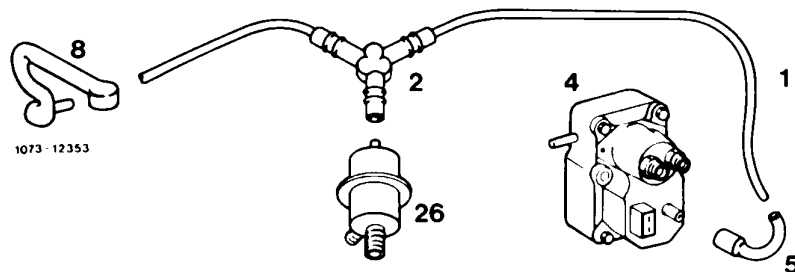
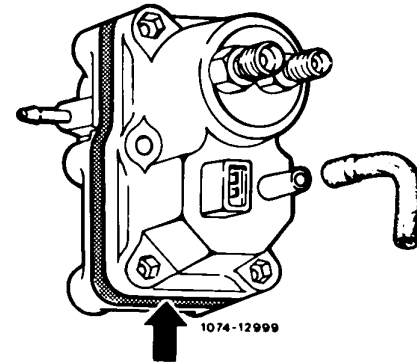
Ursache/Abhilfe:

Einfrieren der Steuerdruckmembran durch Wassereintritt. Steuerdruck = Systemdruck.

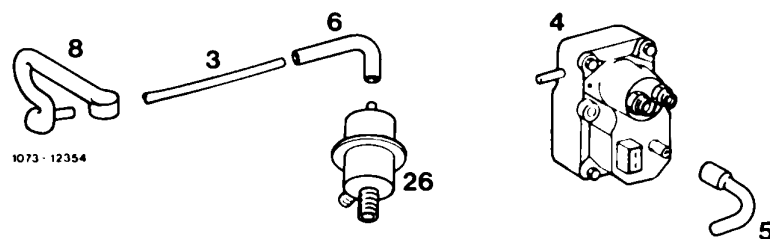
Belüftungsbohrung (Pfeil) mit ϕ 3 mm an Zwischenflansch des Warmlaufreglers anbringen.

Achtung!

Bei Warmlaufreglern mit Belüftungsbohrung (Reparaturlösung) muß die Belüftung ins Freie gehen. Dazu Gummi-Formschlauch (6) am Druckdämpfer (26) montieren und am Warmlaufregler Gummi-Formschlauch (5) aufstecken. Leckleitung (1) und 3-fach Verteiler (2) entfallen.



Belüftung Serien-Ausführung



Belüftung ins Freie (Reparaturlösung)

Hinweis

Bei Fahrzeugen von April 1984 bis Februar 1985 ist die Belüftung des Warmlaufreglers ins Freie serienmäßig eingebaut.

Teile

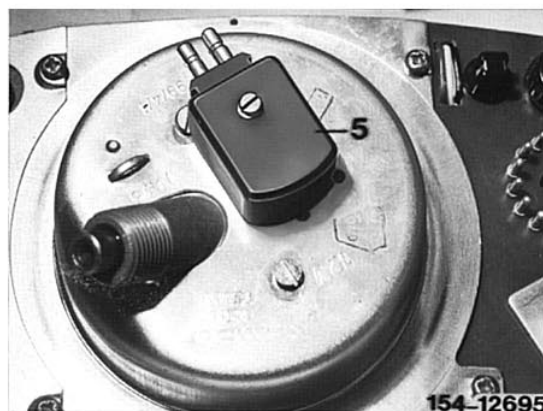
Benennung	Teil-Nr.
Gummi-Formschlauch (Warmlaufregler)	117 078 06 81
Gummi-Formschlauch (Druckdämpfer)	117 078 02 81

Lieferzuständig: Werk 50 (PEW Sindelfingen)

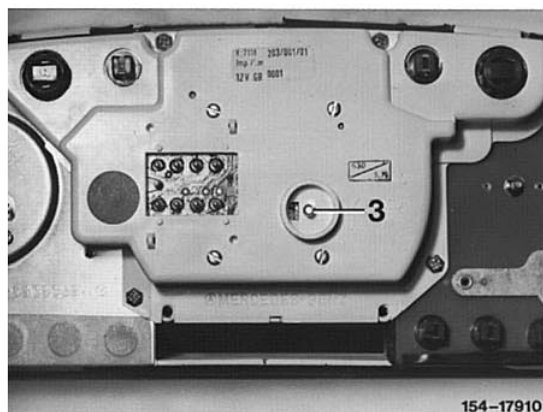
Das Signal für die Motordrehzahl wird am Schaltgerät der Transistor-Zündanlage (TD) abgenommen.

Die Fahrzeuggeschwindigkeit wird beim Typ 123 mit mechanisch angetriebenem Tachometer von einem Impulsgeber (5) abgegriffen, beim Typ 107 und 126 am elektronischen Tachometer.

Typ 123



Typ 107, 126

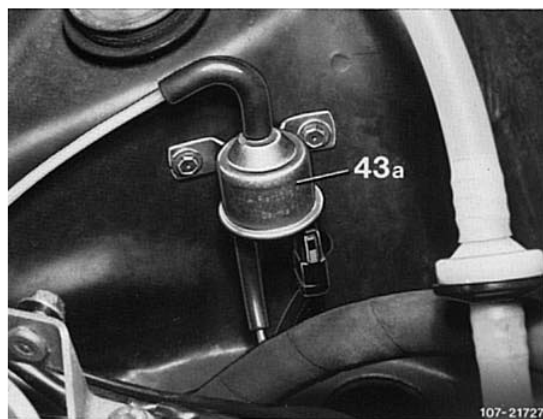


Umschaltventil

Das am Vorbau angebrachte Umschaltventil (43a) ist ein Elektro-Magnetventil.

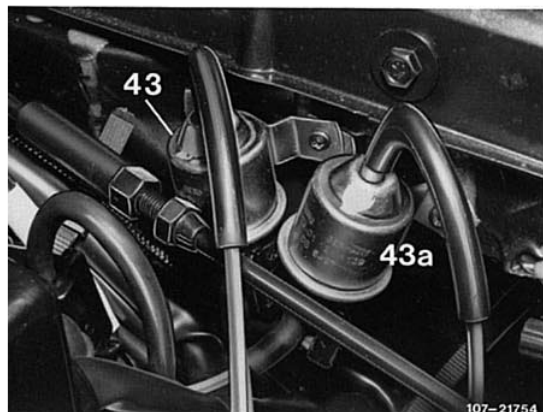
Bei geschlossenem Mikroschalter und genannten Bedingungen wird Spannung an das Umschaltventil über das Steuergerät geschaltet. Der Saugrohrunterdruck wirkt auf das Schubabschaltventil und öffnet die Umgehungsleitung vom Luftfilter zum Luftführungsgehäuse. Fällt die Spannung ab, wird die Verbindung wieder unterbrochen.

Typ 123

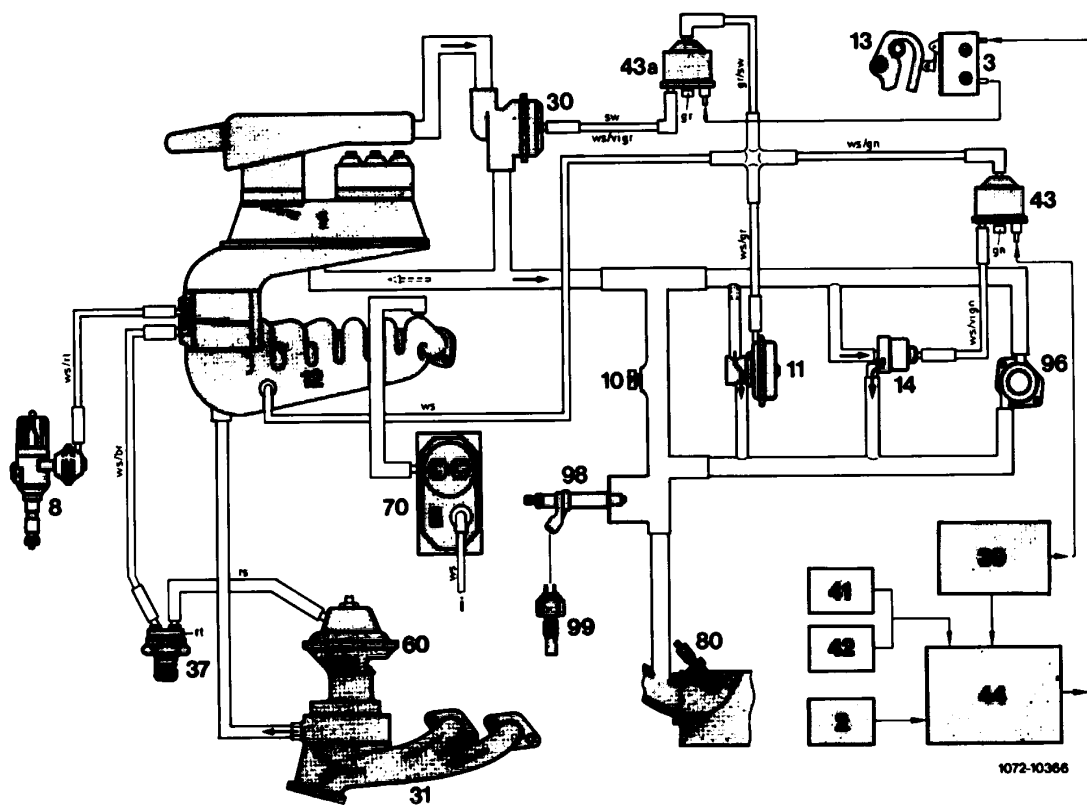


Anordnung Typ 107 (siehe 07.3-140).

Typ 126



D. Funktionsschema Schubabschaltung, Leerlaufstabilisierung, Abgasrückführung



- 1 Gemischregler
- 2 Transistorschaltgerät
- 3 Mikroschalter
- 8 Zündverteiler
- 10 Leerlauf-Luftschraube
- 11 Schubumluftventil
- 12 Saugrohr
- 13 Kulissenhebel
- 14 Bypass-Ventil Klimaanlage
- 30 Schubabschaltventil
- 31 Auspuffkrümmer
- 37 Thermoventil 50 °C Abgasrückführung
- 39 Relais Klimaanlage

- 41 Impulsgeber mechanischer Tachometer
- 42 Elektronischer Tachometer
- 43 Umschaltventil
- 43a Umschaltventil Schubabschaltung
- 44 Kraftstoffpumpenrelais
- 60 Abgasrückführungsventil
- 70 Warmlaufregler
- 80 Einspritzventil
- 96 Zusatzluftschieber
- 98 Kaltstartventil
- 99 Thermozeitschalter
- i Zur Leckleitung (Atmosphäre)

Farben der Leitungen
 br = braun
 gn = grün
 gr = grau
 rs = rosa
 rt = rot
 sw = schwarz
 vi = violett
 ws = weiß

07.2-090 Aufbau und Funktionsbeschreibung Solex-Vergaser 4 A 1**A. Allgemeines**

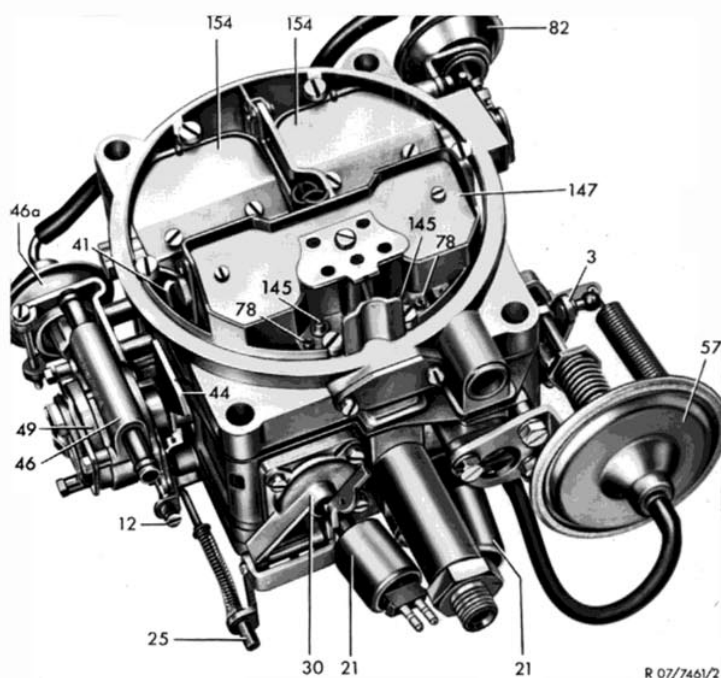
Dieser Solex-Vergaser 4 A 1 ist ein Doppel-Fallstromvergaser mit 32 mm Saugrohrweite in der ersten Stufe und 54 mm Saugrohrweite in der zweiten Stufe.

Die Bezeichnung hat folgende Bedeutung:

- 4 = Anzahl der Mischkammern
- A = Kennzeichnung des Konstruktionsprinzips
- 1 = Kennzeichnung der Ausführung

Solex-Vergaser 4 A 1
(Ausführung bei Serieneinlauf
April 1972)

- 3 Drosselklappenhebel
- 12 Kaltstartdrehzahl-Einstellschraube
- 21 Leerlaufabschaltventile
- 25 Beschleunigungspumpe-Einstellmutter
- 30 Beschleunigungspumpendeckel
- 41 Starterklappen-Verbindungsstange
- 44 Stufenscheibe mit Gegengewicht
- 46 Unterdruckdose (Pulldown)
- 49 Starterdeckel
- 57 Unterdruckregler
- 78 Leerlauf luftdüsen
- 82 Unterdruckdose – Dämpfung II. Stufe
- 145 Nadelgesteuerte Luftkorrekturdüsen
- 146 Unterdruckkolben für Anreicherung
- 147 Starterklappe
- 154 Luftklappen II. Stufe



Der Solex-Vergaser 4 A 1 besteht aus 4 Hauptteilen, die miteinander verschraubt sind.

- Vergaserdeckel
- Vergasergehäuse
- Drosselklappenteil
- Starteinrichtung