

18.0 Kauf eines 170 W15

Geschichte ohne happy End.

Nach längerer Standzeit des Fahrzeuges konnte ein Oldtimer Liebhaber den 170 W15 JL kaufen.

Er hat sich bei mir über verschiedene Details erkundigt, ich habe grösseren Aufwand betrieben und ihm auf meine Kosten viele Unterlagen kopiert und habe ihm den MBVC CH empfohlen, da war ich ja damals Präsident. Die Unterlagen hat er abgeholt und sich über die Eigenheiten des Fahrzeuges informieren lassen. Am Verein hat er aber später kein Interesse gezeigt.

Kurz vor der Verabschiedung habe ich ihn über die Motorschmierung befragt, und ihn darauf aufmerksam gemacht, dass eine Umstellung von Premium-Öl auf HD-Öl problematisch sein kann, da mit Premium-Öl oft Schlammablagerungen vorkommen. Wechselt man auf HD-Öl löst dieses die Schlammablagerungen. Werden grössere Schlammartikel zu den Lagern geschwemmt, der Ölfilter liegt ja im Nebenstrom, können sich die Schlammartikel in der Bohrung vor den Lagern stauen, wenn diese den kleinen Spalt zwischen Lagerzapfen und Weissmetalllager nicht passieren können. Dies kann zum Verschluss eines oder mehrerer Ölkanäle führen. Damit kommt es zu Lagerschäden die eine Überarbeitung des Motors verlangen.

Meiner Belehrung überdrüssig kam die spontane Antwort, sein Fachbetrieb wisse was er zu tun hätte.

Einige Wochen später bekam ich einen Telefonanruf, etwas kleinlaut berichtete der nicht mehr so glückliche Oldifahrer von der ersten grösseren Fahrt, die auf dem Trailer endete, die Revision des Motors mit dem nun nötig gewordenen ausschleudern sämtlicher Lager mit Weissmetall sei nicht ganz billig.

Dies ist der Grund weshalb ich meist empfehle entweder den Motor zu zerlegen und zu reinigen, oder vorerst mit Premium-Öl weiterzufahren, oft Ölwechsel zu machen und dann wenn der grösste Teil des Schlammes ausgeschwemmt ist ev. den Wechsel auf HD-Öl zu wagen.

Der Nachfolgende Text stammt aus dem Netz, ev. 170V Forum

18.0 Kauf eines 170 W15

Ursprung ist vermutlich eine Beilage zur BAL von Daimler-Benz

Neuer, gültiger Text für den Abschnitt „Motorenöle“

HD-Öle jetzt auch für Vergasermotoren!

Bei der Wahl eines Motorenöls sind zwei Gesichtspunkte zu beachten: die Viskosität (Flüssigkeitsgrad) und die Legierungsklasse.

Die Viskosität muß den Temperaturverhältnissen angepaßt werden und demzufolge hängt Ihre Wahl von den jahreszeitlichen Außentemperaturen ab. Entsprechende Angaben für die einzelnen Motortypen sind in den Betriebsanleitungen enthalten. An die Qualität eines Motorenöls müssen sehr hohe Anforderungen gestellt werden, denn von dem verwendeten Motorenöl hängt wesentlich die Lebensdauer Ihres Motors ab. Ein gutes Motorenöl soll nicht nur „schmieren“, d. h. einen reibungslosen Lauf der Teile gewährleisten, sondern es soll auch Schlamm- und Schmutzablagerungen im Motor verhindern.

Wie bekannt, kann jedes Motorenöl, das hohen Temperaturen ausgesetzt ist, Schlammablagerungen bilden. Ebenso kann auch dann eine Schlammabildung auftreten, wenn die normale Betriebstemperatur des Öls nicht erreicht wird, wenn also der Motor nur sehr wenig Leistung abgeben muß, selten auf hohe Geschwindigkeit kommt oder nur mit großen Unterbrechungen kurze Strecken gefahren wird. Wenn sich nun dieser Schlamm und Schmutz im Motor ablagert, so kann dies zu Verstopfungen der Schmierölkanaäle sowie des Filtereinsatzes, also zu einer Unterbrechung des Ölkreislaufs mit all seinen Folgen führen. Hiervor schützt nur die Verwendung eines Motorenöls, das der Schlammablagerung erfolgreich entgegenwirkt.

Nach ihrer Eignung in dieser Hinsicht werden bisher die Motorenöle in drei Legierungsklassen unterschieden, nämlich:

„Regular“-Öl, „Premium“-Öl und „Heavy-Duty“-Öl (HD-Öl).

In die Gruppe der Regular-(Normal-)Öle gehören die normalen Mineralöle, die keine chemischen Zusätze enthalten. Sie können also wohl die Aufgabe der „Schmierung“ erfüllen, jedoch der Schlammablagerung kaum entgegenwirken.

Als Premiumöle werden solche Mineralöle bezeichnet, denen gewisse Chemikalien zur Vermeidung von Korrosion, Schlamm und Säurebildung zugesetzt werden. Dies sind besonders solche Zusätze, die zur Verhinderung von Lagerkorrosion nötig sind. Die Kaltschlammabildung bei dem typischen Kurzstreckenbetrieb ist jedoch bei der Verwendung eines Premiumöls nicht sicher ausgeschlossen.

Die Heavy-Duty-Öle enthalten zu den chemischen Zusätzen der Premiumöle noch eine weitere Substanz, genannt „Detergents“ (Waschzusatz). Diese „Detergents“ nehmen sämtliche Unreinigkeiten im Motor auf und halten sie freischwebend im Öl. Bei jedem Ölwechsel fließen sie dann zusammen mit dem ablaufenden Öl aus dem Motor ab. Dadurch ist eine Ablagerung von Schlamm im Motor weitgehend ausgeschlossen.

Sämtlichen Anforderungen an ein Motorenöl, nämlich sowohl gute Schmierung als auch Verhinderung von Korrosion und Ablagerungen, entsprechen somit am besten die „HD-Öle“.

Wir empfehlen daher die Verwendung der von uns erprobten HD-Motorenöle. Die Gebinde dieser Schmiermittel tragen im Ausland neuerdings auch die Bezeichnung „for service MS-DG“; dies ist eine ab 1953 gültig gewordene neue Kennzeichnung des „American Petroleum Institute“ (API), die sich nunmehr auch in den europäischen Ländern einführt. Man bleibe beim Nachfüllen und bei Ausführung der Kundendienstarbeiten nach Möglichkeit bei derselben Ölmarke, sofern sich damit keine betrieblichen

18.0 Kauf eines 170 W15

Anstände zeigen. Wenn dies nicht mehr durchführbar ist, kann entweder auf andere bewährte HD-Motorenöle übergegangen werden oder es können auch zur Aushilfe die schwachlegierten Motorenöle des „Premium-“ (for service MM) oder die unlegierten Öle des „Regular-“ (for service ML) Typs benutzt werden. Wir empfehlen aber in diesen Fällen, sich von unseren Kundendienststationen beraten zu lassen.

Außer den in unseren Betriebsanleitungen aufgeführten Markenölen wird es im In- und Ausland auch Sorten geben, die unseren Anforderungen ebenfalls genügen. Wir beanspruchen grundsätzlich Qualitäten, die den Testbedingungen US-Army 2/104 B oder Mil-O-2104 oder DEF 2101 (England) genügen. Solange bis entsprechende amtliche Prüfstellen in Deutschland eingeführt sind, sehen wir uns gezwungen, den Tauglichkeitsnachweis nach den vorgenannten Spezifikationen zu verlangen.

(Wegen der beim Einlaufvorgang herrschenden besonderen Verhältnisse wird für die erste Befüllung und die ersten 500 Strecken-km fabrikneuer oder generalüberholter Motoren ein unlegiertes, dünnflüssiges Motorenöl verwendet.)

Im Gebrauch wird das Heavy-Duty-Öl infolge der Reinigungskraft dunkel verfärbt. Dies läßt jedoch keineswegs auf die Notwendigkeit eines vorzeitigen Ölwechsels (vorgeschriebener Ölwechsel siehe Schmierplan) schließen, sondern zeigt vielmehr an, daß sich die Rückstände in flüssigem Zustand im Öl befinden und sich nicht an den Motor-teilen niederschlagen.

HD- und Premium-Ölen darf kein kolloidales Graphit beigemischt werden.

Übergang von normalem oder Premiumöl auf ein HD-Öl.

Motoren, für die von Anfang an kein HD-Öl verwendet wurde, weisen in ihrem Innern naturgemäß Schlamm und Rückstände auf. Dies wesentlich dann, wenn sie bereits eine längere Laufzeit hinter sich haben. Wird nun auf HD-Öl übergegangen oder solches Öl nachgefüllt, so werden diese Rückstände von den Wandungen des Motoreninnern abgelöst und können unter gewissen Umständen zur Verstopfung der Ölleitungen und Filtereinsätze führen.

Beim Übergang auf HD-Öl muß daher wie folgt vorgegangen werden:

1. Altes Motorenöl bei noch betriebswarmem Gehäuse ablassen, Ölfilter sorgfältig reinigen.
2. Neues HD-Öl bis knapp über die untere Marke des Ölmeßstabes einfüllen und den Motor damit höchstens 5—8 Stunden in Betrieb nehmen. Motor muß jedoch während dieser Zeit richtig warmgefahren werden.
3. Erste HD-Ölfüllung ablassen und Ölfilter wieder sorgfältig reinigen.
4. Zweite HD-Ölfüllung einfüllen und hiermit den Motor zunächst 500 km fahren. Zeigt sich nach dieser Fahrstrecke am Ölfiltereinsatz ein ungewöhnlicher Belag, so muß die zweite Füllung ebenfalls abgelassen und erneuert werden. Ist das Ölfilter nach 500 km noch sauber, so kann bis 1000 und nach Kontrolle auch bis 1500 km mit der zweiten Füllung gefahren werden.
5. Zweite HD-Ölfüllung ablassen und dritte Füllung mit HD-Öl vornehmen. Hiermit normale Gebrauchsstrecke von etwa 2000 km fahren.
6. Anschließend kann dann wieder auf die üblichen Ölwechselperioden übergegangen werden.

Wenn sich beim Übergang von normalem Schmieröl auf ein HD-Öl bei den ersten Füllungen mit HD-Öl starke Anreicherungen von kohligen Rückständen zeigen, so rührt dies davon her, daß sich in der vorausgegangenen Betriebszeit diese Zersetzungsprodukte von Kraftstoff und Schmieröl in übermäßiger Menge an den Innenwandungen und an den Triebwerksteilen abgelagert haben!