



Halbgas? Zeit für das Gasgestänge.

Text & Bilder: Michael Liesch

In Ausgabe 02-10 erschien der letzte Artikel zum Thema „Gasgestänge“. Höchste Zeit, auf diesem Gebiet nachzulegen und auf einige Problemstellen hinzuweisen, die zu deutlichem Leistungsmangel und schlechter Fahrbarkeit aufgrund großen Leerwegs am Gaspedal führen, aber schnell und kostengünstig behoben werden können. Denn auch hier gilt: Unzerstörbar ist ein 123er nicht, aber im Fall der Fälle bekommt man ihn fast immer wieder hin.

MOTOR M102

230E(CE/TE)-Besitzer mit Fahrzeugen ab September 1981 (Energiekonzept) kennen das Phänomen schon ab Werk und ohne Schadensfall: Bis der Motor seine Drehzahl erhebt, muss man ganz schön reinlatschen... Grund ist bei diesen Fahrzeugen der eingebaute Leerweg zwischen Nullgas und Leerlauf, in dem der Kulissenhebel des Gasgestänges den Microschalter der Schubabschaltung betätigt. Darum soll es hier aber gar nicht gehen, sondern um das Lager („Halte“) für den Umlenkhebel an der Stirnwand. Das wurde in dieser Ausführung im Prinzip ab Markteinführung der 102er-Motoren verwendet und die Änderung an der Karosserie wurde auf alle anderen Baumuster übertragen, wie die folgenden Bilder zeigen werden. Hier sind zwei Kunststofflager verbaut: Eine Gelenkpfanne für den Drosselklappenhebel, die beim M102 weniger kritisch ist als beim M110, und eine Gelenkkugel (A123 300 01 85).

Um diese Gelenkkugel geht es hier. Sie besteht aus einem Polyurethan, welches in diesem Anwendungsfall ziemlich tolle Eigenschaften hat. Das Material hat leider ebenfalls die Eigenschaft, nach 35

Jahren in einer warmen Umgebung mit vielen Temperaturhüben spröde zu werden. Dadurch zerbröckelt die Gelenkkugel an der schwächsten Stelle und sitzt nunmehr locker in ihrer Vertiefung im Halteblech an der Stirnwand. Das hat viel Spiel zur Folge und dann wird der Umlenkhebel beim Gasgeben zuerst angehoben, bevor er sich zu drehen beginnt. Das Auto kann gefühlt nur noch Halbgas...

Nochmal Halbgas, also insgesamt Vollgas, gibt die Maschine erst, wenn das Problem saniert wurde. Der Verursacher ist eigentlich immer derselbe: Die Gelenkkugel. Ich erinnere mich daran, wie ich mit Werkzeug und einem guten gebrauchten Halter auf das Oberdeck eines Parkhauses gefahren bin, um einem Clubmitglied mal schnell den riesigen Leerweg aus dem Gaspedal zu operieren – und am Ende war nur die Gelenkkugel mürbe. Aus diesem Grund habe ich Manfred Rudlof von unserer Service GmbH vor einigen Monaten hierzu kontaktiert und die Neuauflage eben dieser Gelenkkugel ans Herz gelegt. Seit Ende

2019 sind die Teile nun verfügbar, nach Originalzeichnung aus den originalen Materialien, zu einem unschlagbaren Preis von 13 Euro und aktuell exklusiv für Clubmitglieder.

Die Montage ist einfach – man lege die Gelenkkugel auf eine feste Arbeitsfläche, am besten mit Silikonspray oder einem anderen Flutschmittel einbalsamiert, und drücke und massiere das Halteblech von oben in die Nut. Etwas Kraft ist schon nötig, aber irgendwann sitzt alles bombenfest.

Bild 1 zeigt die Gelenkkugel (schon deutlich gealtert in orangebraun) im Zusammenbau im Halter A123 300 1540. Als Originalersatzteil gibt es aktuell nur den kompletten Halter mit beiden Lagern und dem Umlenkhebel als Zusammenbau für 305 Euro und 64 Cent. Noch lieferbar, immerhin. Bild 2 zeigt das Problem in der Detailansicht.

Bild 3: 230CE-Fahrerin Hanna zeigt den Leerweg, der bis zum Beginn der Drehung mit einem nicht mehr frischen Lager zurückgelegt wird.





Bild 4 (oben): Halter des Gasgestänges an der Stirnwand, erste Ausführung für M110 (bis 123 033 ... 079587)



Bild 5: Halter des Gasgestänges an der Stirnwand, zweite Ausführung für M110. Man erkennt, dass ab Einführung der M102 die Rohkarosserie aller 123er geändert wurde.

Im Bild 3 zeigt 230CE-Fahrerin Hanna den Leerweg, der bis zum Beginn der Drehung mit einem nicht mehr frischen Lager zurückgelegt wird: Der Abstand zwischen Ölfilter und Hand ist es. Für den Fahrerfuß gefühlt der halbe Pedalweg, bis der Motor reagiert.

MOTOR M110

Auch die Sechszylinder leiden öfters, auf unser heutiges Thema bezogen natürlich, unter Leistungsmangel. Der Grund hierfür ist ganz ähnlich wie beim Vierzylinder auch ein überaltertes PUR-Teil, allerdings nicht am Lager des Gasgestänges an der Stirnwand, sondern am Umlenkhebel oberhalb des Saugrohrs. In diesen greift das Gestänge („Welle“) und ist in einer Lasche gelagert. Wenn nun das Kunststoffteil nach Jahrzehnten ausgehärtet ist, löst sich die Lasche auf und die Welle hat einen großen Leerweg bis zum Bewegen des Umlenkhebels. Zudem reibt dann Metall auf Metall, was auch nicht sonderlich zukunftssicher ist.

Die Reparatur ist denkbar einfach: Man kaufe bei Mercedes die Lasche A110 072 0038 (diese kostet Stand Januar 2020 3,59 € abzüglich Clubrabatt), zerlege das Gasgestänge bei abmontiertem Luftfilter und presse die Lasche mit etwas Geschick und viel Silikonspray in den Umlenkhebel, ohne diesen zu verbiegen...

Ein weiteres Problem am M110 ist ebenfalls der Halter an der Stirnwand, wobei dieser hier (wie auch am 250 und 280 Vergaser und den Dieselmotoren) nicht zwei, sondern nur einen Drehpunkt hat. Wir können aktuell im Club noch ganz gut mit gebrauchten Teilen ausheilen, daher hat eine Nachfertigung dieser Kugelpfannen noch nicht die höchste Priorität.

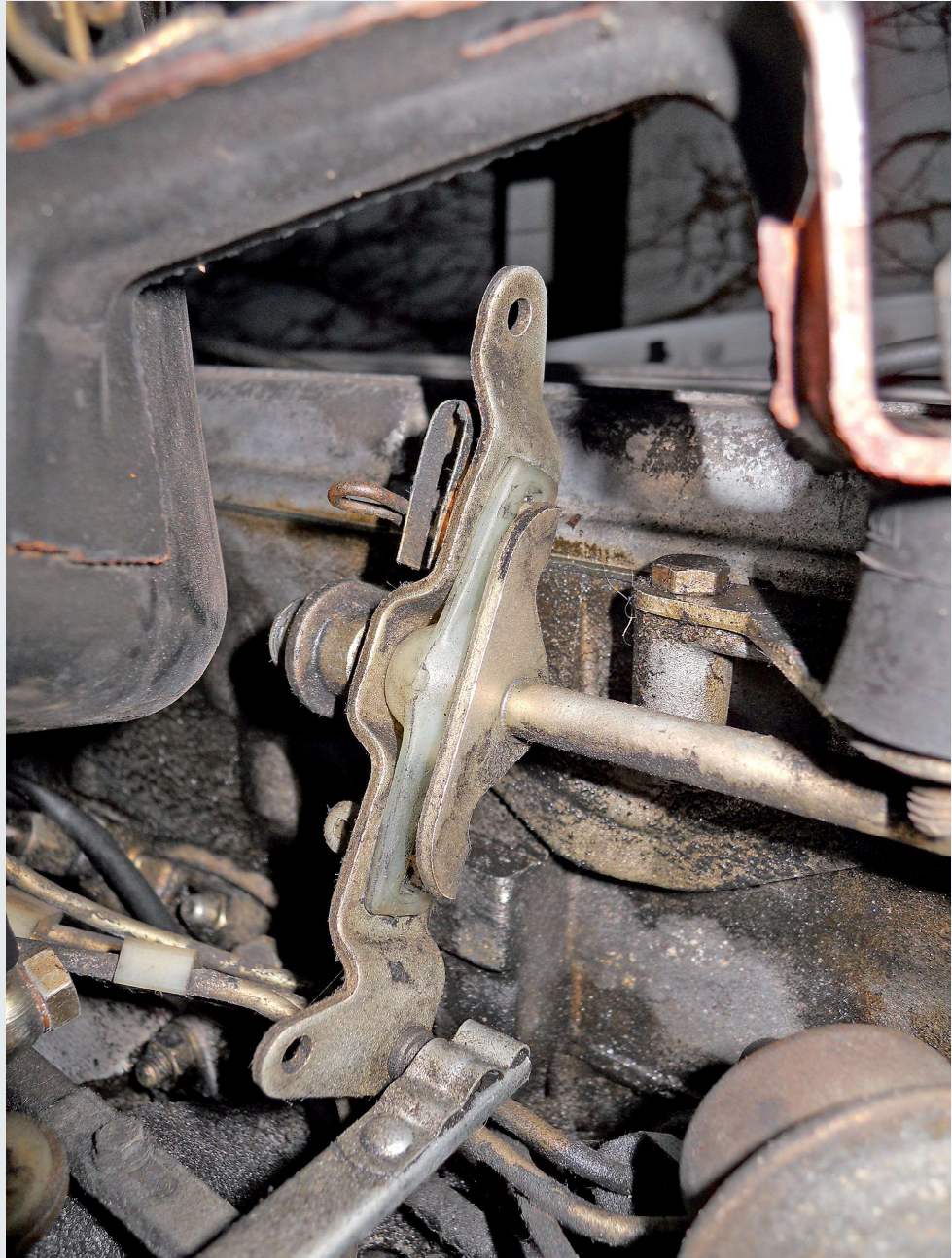


Bild 6: Lasche A110 072 0038 im montierten Zustand an einem 280CE

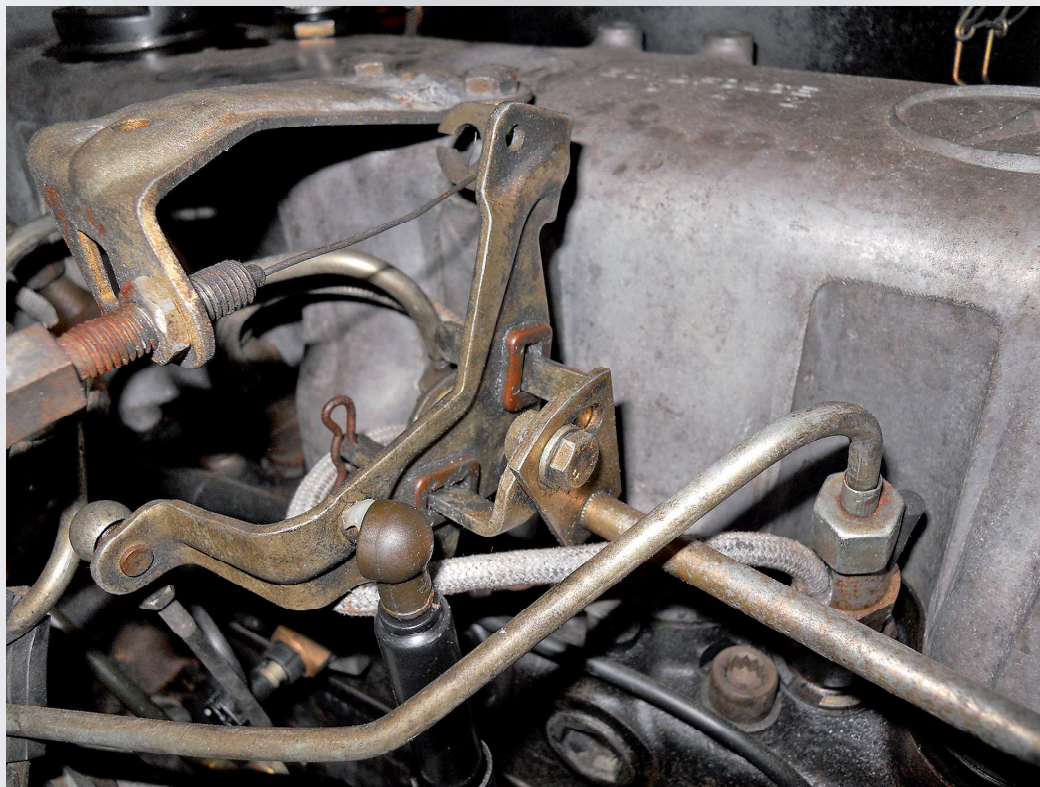
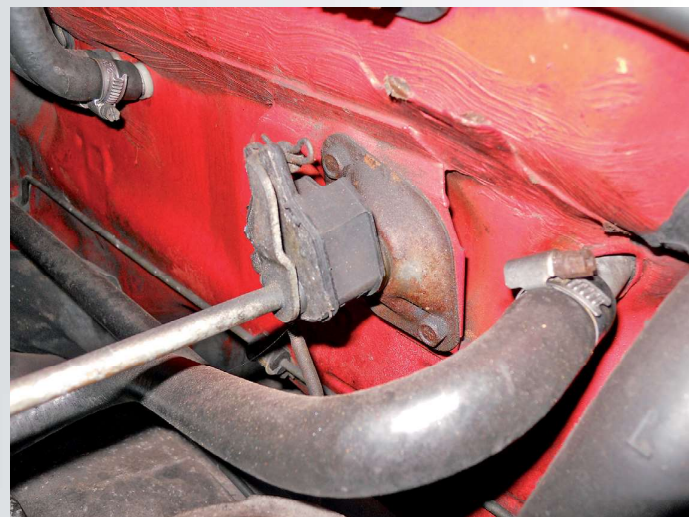


Bild 7: Die beiden einzelnen, kleinen Lagerbuchsen (hier rehbraun) im Umlenkebel an einem 240D. 200D und 300D sind hier baugleich.



Bild 9 (unten): Selten defekt: Halter des Gasstanges bei den Dieselmodellen, das ebenfalls mit der von der Club Service GmbH nachgefertigten Gelenkkugel ausgestattet ist.

Bild 8: Beide Diesel-Lagerbuchsen aus entgegengesetzter Blickrichtung. Die Bilder zeigen anschaulich, wie die Lasche A110 070 0038 anzupassen (bzw. zu zerschneiden) ist, um hier im Schadensfall für Abhilfe zu sorgen.



MOTOR OM615-617

Bei den Dieseltypen war der Bauteilverantwortliche für das Gasgestänge noch erfinderischer, da gab es in der ersten Serie Ausführungen, die nur 30.000 Fahrgestellnummern lang verbaut wurden. Die Chronologie würde den Umfang dieses Artikels thematisch sprengen, daher will ich hier nur auf die beiden Besonderheiten eingehen, die ähnlich wie bei den Einspritzern zu Problemen mit der Leistungsentfaltung, und im Fall der Dieselmotoren auch zusätzlich teilweise zum Klemmen des Gasgestänges, führen können.

Im Prinzip betrifft das Problem die Fahrzeuge ab der Leistungssteigerung, allerdings ab recht hohen Fahrgestellnummern, die den Hebel A616 070 6722

am Gasgestänge haben. Auch in diesem sind PUR-Teile verbaut, zwei kleine Lagerbuchsen, die den gleichen Alterungseffekten unterliegen, wie die beiden vorgenannten Teile. Sind sie spröde oder haben sich aufgelöst, wird gern der Ersatz des kompletten Hebels (aktuell 153,84 € abzüglich Rabatt) empfohlen. Es gibt aber eine sehr gute Methode, das Problem zu beheben: Die Lagerbuchsen der Lasche A110 070 0038 passen perfekt in die Öffnungen. Man muss dazu nur die Lasche mit dem Messer zerschneiden und die Lagerbuchsen in den Hebel einpressen, was in diesem Fall nicht sonderlich kompliziert ist. Die Bilder erklären eigentlich schon alles.

Die zweite Besonderheit: Auch bei den späteren Dieselmotoren (200D ab FIN

250591, 300D ab 096660) findet sich unsere Gelenkkugel wieder. Hier ist sie aller Erfahrung nach wesentlich seltener defekt, obwohl der Dieselfahrer Gerüchten zufolge ständig „reinlatschen“ muss, um im Verkehr mit zu schwimmen. Wer hier aber dann doch ein Problem hat, kann unsere Gelenkkugel A123 300 0185 (erhältlich auf w123-club-service.de) verwenden. Der Einbau ist ganz ähnlich wie beim M102 und nicht sonderlich anspruchsvoll.

Bild 10: Die Gelenkkugel A123 300 0185 wurde clubintern qualitätsgesichert. Musterteile wurden bewusst an der unteren Maßgrenze ausgeführt und zur Probemontage an den Stammtisch Baden geschickt. Das Bild zeigt eine schnelle Bestandsaufnahme auf einem Schmierzettel. Zu diesem Zeitpunkt gab's noch Verbesserungspotential – das Teil saß zu locker. Die ermittelten Vergleichsmaße bestätigten dies.

