

W111 220b/220SB Bj. 59-65 26.06.2020

20.06.2020

**Kraftstoffpumpe stark undicht und sprüht
Kraftstoff stark nach unten aus der
Belüftungsbohrung aus
=>Vermutung: Membran defekt**



W111 220b/220SB Bj. 59-65 26.06.2020

26.06.2020

**Verbaute Kraftstoffpumpe ist 1150900150,
Verfügbar in zwei Varianten:**

**Gebördeltes Gehäuse,
nicht revidierbar
(VAICO V30-0553-1,
wie verbaut)**



**Geschraubte Varianten,
revidierbar
(Pierburg 7.02242.22.0)**



Baugleiche Pumpen auch erhältlich von

CDELCO:

AIRTEX

BCD CORONA & C

PURFLUX

QUINTON HAZELL

SOFABEX

VALEO

W111 220b/220SB Bj. 59-65 26.06.2020

26.06.2020

Auszug Werkstatthandbuch, enthält nur die dritte Variante mit Winkeltrieb (Pierburg 7.02242.28.0)

Prüfen der Solex Kraftstoffpumpe

Typ 220 b, 220 Sb

Förderdruck der Kraftstoffpumpe bei laufendem Motor mit dem Prüfgerät 0005893021 messen und eventuell Förderdruck richtig stellen. Der Förderdruck soll bei geschlossenem Schwimmmadelventil 0,15 bis 0,20 atü, bei einer Leerlaufdrehzahl von 700—750 U/Min betragen. Bei zu hohem Druck ergibt sich ein zu hohes Kraftstoffniveau, das Spiel zwischen Nocken und Stößel ist zu gering (soll 0,4—0,5 mm betragen) oder die Pumpenmembrane ist verhärtet. Zu niedriger Förderdruck bringt zu wenig Kraftstoff zum Vergaser. Bei zu hohem Druck sind am Dichtflansch Beilagen hinzuzufügen, bei zu niedrigem Pumpendruck sind Beilagen zu entfernen. Eine Beilage ist jedoch zur Abdichtung zwischen dem Zwischenflansch der Kraftstoffförderpumpe und dem Zylinderkurbelgehäuse mindestens erforderlich. Wird trotz richtiger Einstellung des Spieles zwischen Nocken

und Stößel nicht der vorgeschriebene Förderdruck erreicht, ist die Pumpe zu zerlegen und instandzusetzen oder auszutauschen.

Ausbau, — Überholung und Einbau der Kraftstoffförderpumpe

Ausbau

Abschrauben der Einlaß- und Auslaßleitungen an der Kraftstoffpumpe, dabei mit zweitem Schlüssel am Schraubenstutzen gegenhalten. Ausschrauben und abnehmen der zwei M8er-Innensechskantschrauben mit Scheiben am Zwischenflansch. Kraftstoffpumpe mit Zwischenflansch und Dichtflansch abnehmen.

Überholung

Stößel an dem Zwischenflansch herausnehmen und Zwischenflansch abschrauben. Muß die Nutmanschette oder die Büchse erneuert werden, so ist die Büchse aus dem Zwischenflansch herauszuziehen. M6er-Schraube und Abdichtring entfernen und Verschlußkappe abnehmen, Sieb mit Druckfeder abnehmen, Sieb reinigen evtl. ersetzen. Stellung vom Pumpenoberteil zum Pumpenunterteil mit Reißnadel markieren. Herausschrauben der sechs Schlitzschrauben und Oberteil abnehmen. Membrane aus dem Pumpenantriebshebelgelenk aushängen, dazu Membrane in das Gehäuse drücken und eine Viertel-Rechtsdrehung. Herausnehmen der Federn und des Öl-schutzbleches. Dichtungsring von der Achse des Handhebels abnehmen, die Achse aus dem Gehäuse herausdrücken und die Rückzugsfeder abnehmen. Pumpenhebel und Gelenkstück werden nur ausgebaut, wenn es unbedingt erforderlich ist. Dazu Achse herausschlagen und Pumpenhebel mit Gelenkstück und Feder herausnehmen, Ventilplatte abschrauben, Ventilplättchen und den Federkorb herausnehmen. Ist der Ventilsitz beschädigt — herauspressen und neuen Sitz einpressen. Bei Abnützungerscheinungen sind die Ventileile zu ersetzen.

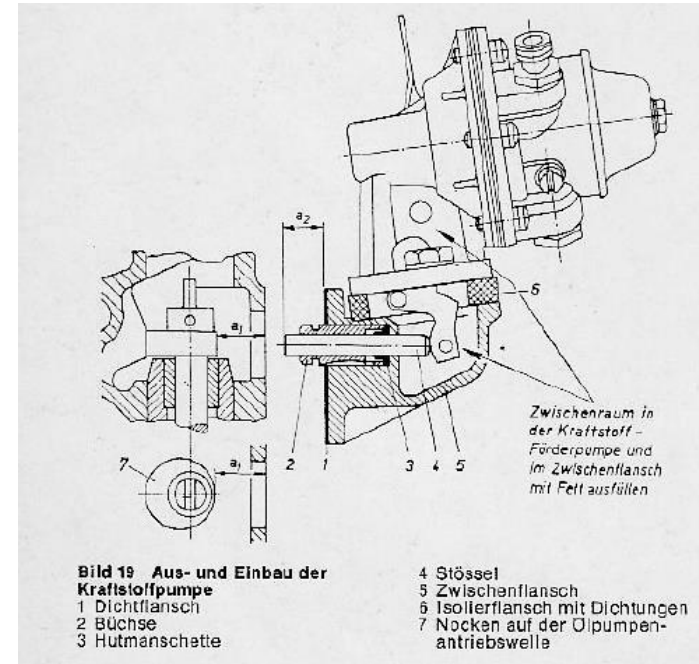
26.06.2020

Zusammenbau

In das Gehäuseoberteil werden Federkorb, die Ventildfedern und die Ventilplättchen eingesetzt. Ventilplatte mit Dichtung festschrauben. Zahnscheiben unter den Sechskantschrauben nicht vergessen! Prüfen, daß die Ventilplättchen nicht verklemmt sind und sich vielleicht vom Ventilsitz abheben lassen. Büchse in den Pumpenhebel, und das Gelenkstück eindrücken und Pumpenhebel und das Gelenkstück in das Gehäuseunterteil einbauen. Achse eindrücken und an beiden Seiten an drei Stellen durch Verstemmen sichern. Feder auf die Achse mit dem Handhebel aufstecken und die Achse in die Bohrung im Gehäuse bringen und den Sicherungsring aufstecken. Ölschutzblech und die beiden Federn in das Unterteil einlegen. Membrane in das Gelenkstück einhängen. Gehäuseoberteil an das Unterteil anschrauben (Reißnadelstrich), Schrauben zuerst nur fingerfest anziehen, den Handhobel bewegen, damit die Membrane nach unten zieht bis sie flach aufliegt. Nun Schrauben wechselseitig festziehen. Gereinigtes oder erneuertes Sieb mit Druckfeder auf das Ober- teil auflegen und Kappe unter Verwendung einer neuen Dichtung und eines neuen Dichtringes unter der Befestigungsschraube aufschrauben. Nutmanschette in die Bohrung am Zwischenflansch drücken und Büchse einpressen. Raum in der Kraftstoffpumpe und im Zwischenflansch mit Fett füllen. Zwischenflansch mit Isolier und den beiden Dichtungen an die Kraftstoffförderpumpe anschrauben.

Vor dem Einbau Pumpe auf Funktion prüfen Prüfdaten: Druckhöhe 0,20—0,30 atü, Förderleistung 35 bis 40 Liter/Std. bei einer Nockenwellendrehzahl von 2500 U/Min. Ansaughöhe 900 mm, Förderhöhe 400 mm. Prüfflüssigkeit Kraftstoff.

Auszug Werkstatthandbuch, enthält nur die dritte Variante mit Winkeltrieb (Pierburg 7.02242.28.0)



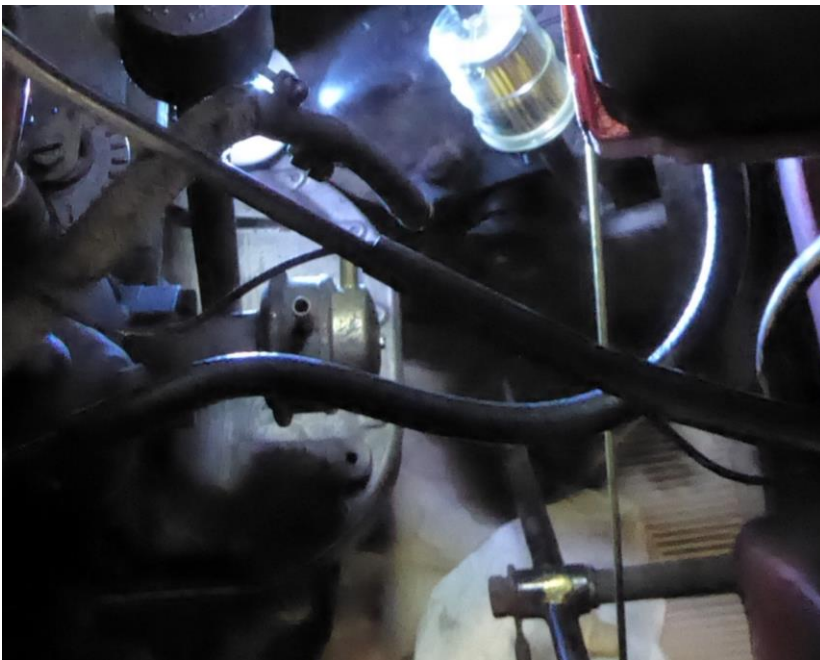
Einbau

Vor dem Einbau der Kraftstoffförderpumpe Spiel zwischen dem auf Druckpunkt stehenden Pumpenstößel und dem auf unteren Totpunkt stehenden Nocken auf der Ölpumpenantriebswelle messen. Die Differenz beider Maße ist das Spiel (soll 0,4—0,5 mm betragen). Das Spiel wird durch Hinzufügen oder Wegnahme von Beilagen (Dichtflansch) korrigiert. Eine Beilage zwischen dem Zwischenflansch und dem Zylinderkurbelgehäuse ist als Mindestes erforderlich. Förderpumpe mit Zwischenflansch am Kurbelgehäuse anschrauben. Beim Anschließen der Kraftstoffleitungen ist wieder mit einem zweiten Schlüssel am Schraubenstutzen gegenzuhalten.

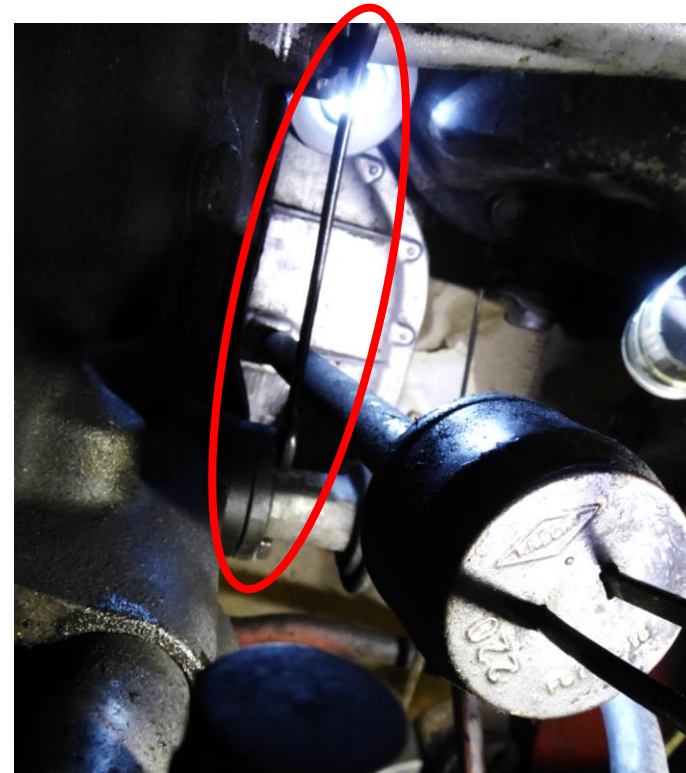
W111 220b/220SB Bj. 59-65 26.06.2020

26.06.2020

Wechsel Kraftstoffpumpe



Zu- und Ablaufschlauch entfernt

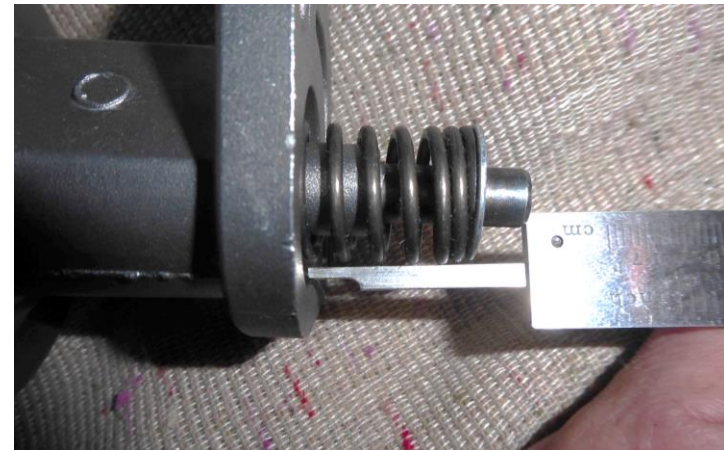
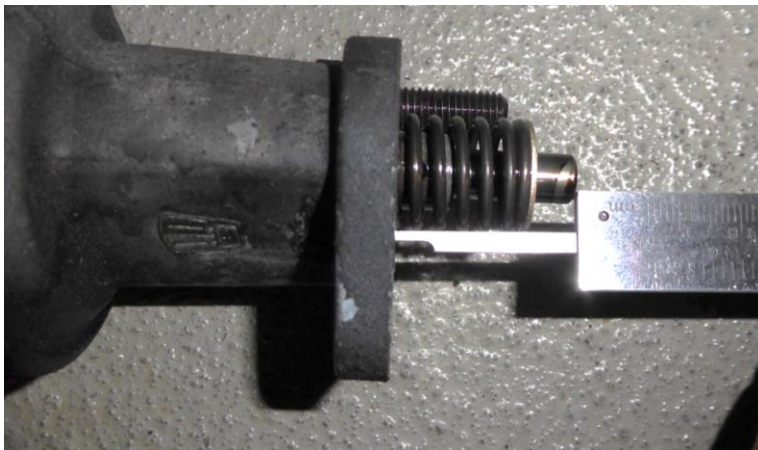


Demontage , hier verschraubt mit zwei M8 mit SW 14 (!) Außensechskant, nur mit Gabelschlüssel erreichbar, sehr eng zum Ölpeilstabrohr

W111 220b/220SB Bj. 59-65 26.06.2020

26.06.2020

Wechsel Krafstoffpumpe



Messen Überstand der ausgebauten Pumpe

Messen an neuer Pumpe und Vergleich

Kein Unterschied=> keine neue Spieleinstellung notwendig

Auffällig : Feder ist unterschiedlich

Zwischenflansch dicht und fest am Motor=> nicht ausgetauscht

(Beachten: es gibt Zwischenflansche mit O-Ring und mit Flachdichtung)

W111 220b/220SB Bj. 59-65 26.06.2020

26.06.2020

Wechsel Kraftstoffpumpe

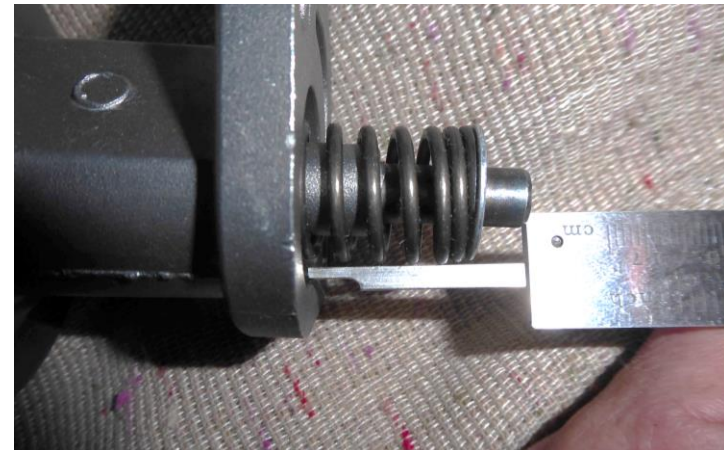
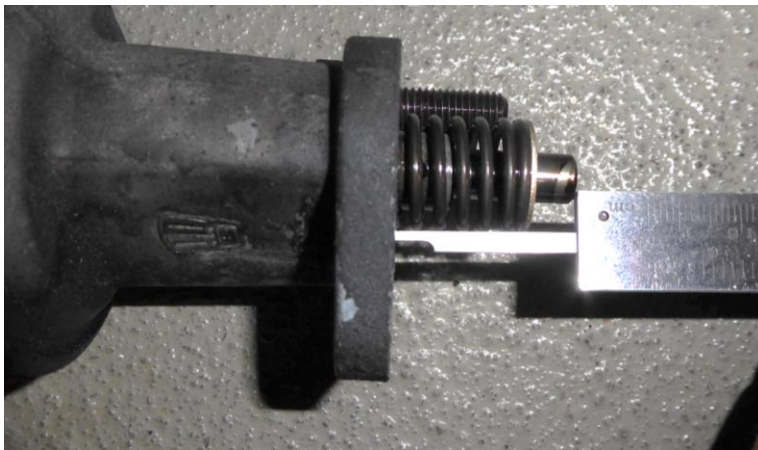


**Kraftstoffpumpennocken mit dem Motor auf Nullhub gedreht,
Neue Pumpe mit neuer Flachdichtung Zwischenflansch zu Pumpe verbaut
Zu- und Ablaufschlauch montiert.
Kraftstoff mit Handpumpe vorgepumpt und Filter befüllt (war leergelaufen über defekte
Pumpe) => Motor spring an**

W111 220b/220SB Bj. 59-65 26.06.2020

26.06.2020

Umbau



Messen Überstand der ausgebauten Pumpe

Messen an neuer Pumpe und Vergleich

Kein Unterschied=> keine neue Spieleinstellung notwendig

Auffällig : Feder ist unterschiedlich

Zwischenflansch dicht und fest am Motor=> nicht ausgetauscht

(Beachten: es gibt Zwischenflansche mit O-Ring und mit Flachdichtung)