



MB /8 Club Deutschland e.V. - Postfach 1230 - 29602 Soltau – www.strichachtclub.de

Der V8 im /8

Bericht aus unserer Clubzeitung, der „/8 Garage“ Nr. 7 von 1991
von unserem Mitglied Martin Kämmerling

Der Traum eines jeden /8-Fahrers ist es sicher, nach dem Startvorgang das "Brabbeln" eines 8-Zylinder-Motors wahrzunehmen. Da es einen excellenten Mercedes-Benz 8-Zylinder-Motor im Serienprogramm gibt, liegt die Versuchung nahe, jenen in einen W 114/115 "einzupflanzen". Doch, geht das? Um es vorwegzunehmen: Ja!

Ich berichte heute über einen Umbau, der einmal vollzogen wurde. Ob das Fahrzeug eine Tüv-Zulassung erhalten würde, ist ein anderes Problem. Der beschriebene Wagen fuhr nur mit "roter" Nummer!

Die Einbaulage des Motors (M 117) ist leicht nach hinten hängend und vorne nach links schräg geneigt. Dies ist durch die Servolenkung bedingt (Version ohne Hutmutter). Mit einer anderen Lenkung ist ggf. eine Korrektur möglich. Die seitliche Einbaulage ergibt sich im wesentlichen aus dem Platz für die Auspuffkrümmer.

Motorlager vorne : 1142230212 (60 Shore)

Motorlager hinten : WE 24-6/68 (45 Shore)

2 Stuckerdämpfer (400N/400N) an den seitlichen Motorlagern
Am Motor selbst wurde die Ölwanne vorne abgeflächt, wodurch das Volumen um ca. 1l verkleinert wurde. Der Ölfilter muß nach vorn abgewinkelt eingebaut und die Leitungen zum Kettenspanner verlegt werden. Außerdem mußten der Druckregler für die Leerlauf-einstellung tiefer gesetzt und der darüber liegende Luftfilter hinten abgeschnitten werden. Der Luftfilterrüssel wurde abgewinkelt und um ca. 30 mm gekürzt.

Zur Kühlung findet ein 280E-Kühler Verwendung, wobei der Ölkühler nicht angeschlossen war (Anschluß natürlich möglich). Als Ventilator dient ein Visco-Lüfter. Günstig ist der Anschluß eines Differenzdruckmessers (vor/nach Ölfilter), sowie eines Ölthermometers.

Die Auspuffkrümmer wurden aus Stahlblech angefertigt. Der linke Krümmer mußte der Lenkung wegen nach vorn unten durchgezogen werden. Der Auspuff ist als Zweirohranlage (Rohrstärke 50 x 2) mit 2 Vollschalldämpfern, einem Mittelschalldämpfer und einem Hauptschalldämpfer ausgebildet.

Die Regulierwelle am Motor wurde mit allen Hebeln geändert. Wegen der knappen Platzverhältnisse wurde bei unveränderter

Regulierwelle an der Stirnwand der Anlenkpunkt nach oben versetzt. Hierzu wird ein neues Pedal aus 2 zerschnittenen Serienpedalen angefertigt. Die Rückzugfeder wurde verstärkt.

Als Getriebe wird ein serienmäßiges 5-Gang-Getriebe hinter einer Kupplung M 240 mit 8000 N Anpreßdruck verwendet. Die Schaltung erfolgt über einen gekürzten Mittelschalthebel. Der Getriebe-träger wurde der Einbaulage des Motors entsprechend abgeändert. Damit sich die Gelenkwelle mit moderaten Knickwinkeln drehen kann, mußte das Gelenkwellenmittellager um 13mm höhergelegt, die Hinterachse an den hinteren Lager um 5mm unterlegt werden. (Knickwinkel unter 1° sind ein Garant für die Haltbarkeit der Gelenkwellenscheiben und verhindern Brummer).

Als Übersetzungen können Mittelstücke mit $i=3,46$ oder $i=3,69$ verwendet werden. Entscheidet man sich für den Einbau eines 4-Gang-Schalt- oder Automatikgetriebes, wäre eine "längere" Achse mit $i=3,23$ besser (jedoch Gelenkwellendrehzahl beachten!) Optimal wäre der Einbau eines Mittelstückes mit Sperrausgleich! Die Hinterachse kann ansonsten unverändert gelassen werden. Ein großes Problem stellt die Lenkung dar: die Befestigung des Zwischenhebels mußte wegen des Kupplungsflansches am Motor um 120mm tiefer angesetzt, und der Hebel selbst umgekehrt montiert werden. Die Kugelpunktage blieb dadurch gleich (wichtig für die Lenkgeometrie). An der Vorderachse selbst wurden nur die verstärkten Lenker mit Tragelenksicherung montiert. Der Anlasser erfordert keine Änderung am Fahrschemel.

Der zweite kritische Punkt ist die Bremsanlage: ein 8'' Tandembremsgerät mit dem Fußhebelwerk mußte aus Platzgründen 60mm nach links versetzt eingebaut werden. Hierzu wurde der Radkasten leicht eingebeult (ca. 10mm). Wegen des Scheibenwischergestänges und dem Austritt des Kabelsatzes mußte das Bremsgerät außerdem um 45mm nach vorne verlegt werden. Am Fußhebelwerk wurden außerdem die Kupplungsanlenkung geändert (Kupplungsweg: ca. 170mm) und die Rückzugfeder verstärkt.

Wegen der höheren Beanspruchung wurden (in Anlehnung an Typ 107) belüftete Bremsscheiben eingebaut. Ggf. kann man ein Druckminderventil (Hydrasearch, 30 bar) eingebaut werden (zum Ausgleich der Gewichtsverlagerung nach vorne). Der TÜV müßte im allgemeinen mit dem Umbau der Bremsanlage auf die Baureihe

R/C 107 zufrieden sein, sind doch dort die Achsen ähnlich wie beim /8.

Die Batterie (55 Ah) wurde nach rechts versetzt eingebaut, wozu der rechte Radkasten leicht eingebeult werden mußte (max. 10mm). Der gesamte Kabelsatz mußte erneuert werden. Die Sicherungsdose und der Wasserbehälter für die Spritzanlage wurden versetzt.

An der Karosserie mußte außer der Lagerung des LZH (schon beschrieben) noch der Mitteltunnel geändert werden, der ab etwa Mitte Getriebe und bis zum Gelenkwellenmittellager um 20mm angehoben wurde, dann bis Anfang Rücksitzbank auf der alten Höhe ausläuft. Vermutlich sind bei Verwendung eines 4-Gang-Automatikgetriebes weitere Tunneländerungen notwendig. An den vorderen Längsträgern wurden nur die Schweißborte etwas abgewinkelt.

So, alles klar? Wer nun den Platz, das Geld und eine gehörige Portion Mut hat, kann loslegen. Im Gespräch mit einem Tüv-Ingenieur wurde mir angedeutet, daß eine Straßenzulassung zumindest nicht unmöglich wäre (ein "Restrisiko" bleibt natürlich trotzdem!). Das beschriebene Fahrzeug existiert mittlerweile leider nicht mehr. Der erfolgversprechenste Ansatz zeigt sich im Moment bei unserem sowieso schon schnellsten Mann, der hier per Foto bestätigt, daß der V8 in den /8 paßt.

