

*Nach dem Motto: „Wer hat's erfunden?“*

Und noch eine Erfindung aus meinem Hause!

Innerhalb meiner Tätigkeit in der Mercedes-Benz-Werksniederlassung Frankfurt/M. hörte ich bereits **1965** in der Motortestgruppe vom Gruppenführer, Rudi Schwab, (**außer dem Albrecht Lorenz, auch ein 300 SL-Papst**), dass der 300 SL, gleich ob Coupé oder Roadster, innerhalb starker Beanspruchung, oder bei heißen Außentemperaturen mit der Benzinförderung Probleme bekäme. Der Motor konnte nur mit ständig gezogener elektrischer Kraftstoffzusatzpumpe am Tank gestartet und gefahren werden!

**Bemerkung zur Ernennung des 300 SL-Papstes!**

**Albrecht Lorenz war ein ehemaliger Stuttgarter Werksangehöriger, Schulungsleiter und Kfz-Meister, also der echte und einzige 300 SL-Papst, ein Ehrenmann mit jahrzehntelangen Erfahrungswerten, dessen Fachwissen bislang KEINER toppen konnte, demnach kein Lektürenleser!**

Fortsetzung:

Als ich einige Jahre später mein Vorhaben der Selbstständigkeit verwirklichen konnte, hatte ich auch schon den ersten 300 SL mit dem beschriebenen Problem in meiner Werkstatt stehen.

Ich erinnerte mich an die lehrreiche, schöne Zeit in Hessens größter Werksniederlassung.

Nun musste ich mir etwas einfallen lassen und verbaute nach meinem Ermessen diverse Teile, bis hin zur elektrischen Zusatzpumpe mit Dauerzuschaltung, die vorhandene Zahnradpumpe wurde abgeklemmt!

Die verbauten Teile hatte ich zuvor mit Erfolg bei anderen Fahrzeugen im Rennsport getestet, doch die Angelegenheit wurde immer teurer.

So begann ich mit den Vermessungen der Original-Zu- und Rücklaufleitungen des Fahrzeugs, besorgte mir ein Zwischenstück, das mir die Fließgeschwindigkeit in verschiedenen Drehzahlbereichen anzeigte. Mein von „SUN“ erworbener portable 12Volt Oscillograph zeigte mir anhand der KV-Höhen die Kraftstoffverbrennung von jedem Zylinder während der Fahrt an.

Des Rätsels Lösung wurde durch die Benzinschläuche mit ca. 5,5 mm Innendurchmesser, demnach einer geringen Fließgeschwindigkeit, verdeutlicht.

Nun war das Problem erkannt, ich musste die Fließgeschwindigkeit erhöhen, wodurch die Verweilzeit in der seitlich am Motor angeflanschten Einspritzpumpe verringert wird.

Durch die hohe Hitzeabstrahlung des Motors konnte einer Dampfblasenbildung an der Einspritzpumpen-Innenwandung entgegen gewirkt werden, in dem das Benzin durch die schnellere Fließgeschwindigkeit zu einer bevorzugten Abkühlung in der Pumpe diente!

Der Eigentest lässt sich am Gartenschlauch mit einer Verjüngung am Ende nachvollziehen!

  
(Toni Geppert)