

Ventildeckeldichtung und Ölduschen erneuern bei meinem 500er SEC EZ 1990

Einleitung:

Nachdem mein Dicker auf einmal mit nem Ölverlust angefangen hat (zuerst ca. 1 Liter auf 1000 km, zuletzt ca. 2 Liter auf 500 km (!)), musste ich mich dann doch mal langsam nach der Ursache umsehen ;-)

Eigentlich ging ich von nem defekten KW-Simmerring aus, da es eigentlich erst richtung Ende vom Block richtig nass wurde. Allerdings hatte mich schon immer der aufsteigende Rauch gewundert, der zu betrachten war, wenn man das Auto abgestellt hat. Ursache dessen war Öl, welches sich unterm rechten Krümmer in Richtung Hosenrohr sammelte. Und da es recht unwahrscheinlich ist, dass das Öl vom nahezu tiefsten Punkt bis dahin hochkriecht, waren es doch tatsächlich die Ventildeckel (Danke nochmal alle aus'm Forum für die ganzen Tipps!).

Also neue Teile bestellt... Da ich im Forum auch gelesen hab, dass man dabei direkt die Ölduschen erneuern kann, hab ich die direkt mitbestellt.

Beim ersten „Anlauf“ die Dichtungen zu wechseln bin ich aus Zeitgründen gescheitert, aber ich hab da schonmal festgestellt, dass die Schrauben der Ventildeckel ausnahmslos locker waren (nichteinmal mehr handfest). Die habe ich dann aber doch noch schnell wieder angezogen.

Da ich ja nun die Dichtungen und Duschen hier liegen hatte, und nicht vergammeln lassen wollte, hab ich das ganze dann heute in Angriff genommen.

Hier die Fotos vom „Eingriff“:



Noch ist alles zusammengebaut. Zu erst muss der Luftfilterkasten runter. Dazu erstmal die flexiblen Schläuche rechts und links aushaken und beiseite legen. Ich hab's mir heute Einfach gemacht, also hab ich den Kasten garnicht geöffnet sondern nur die beiden 10er Muttern rechts und links gelöst und den Kasten dann abgenommen:

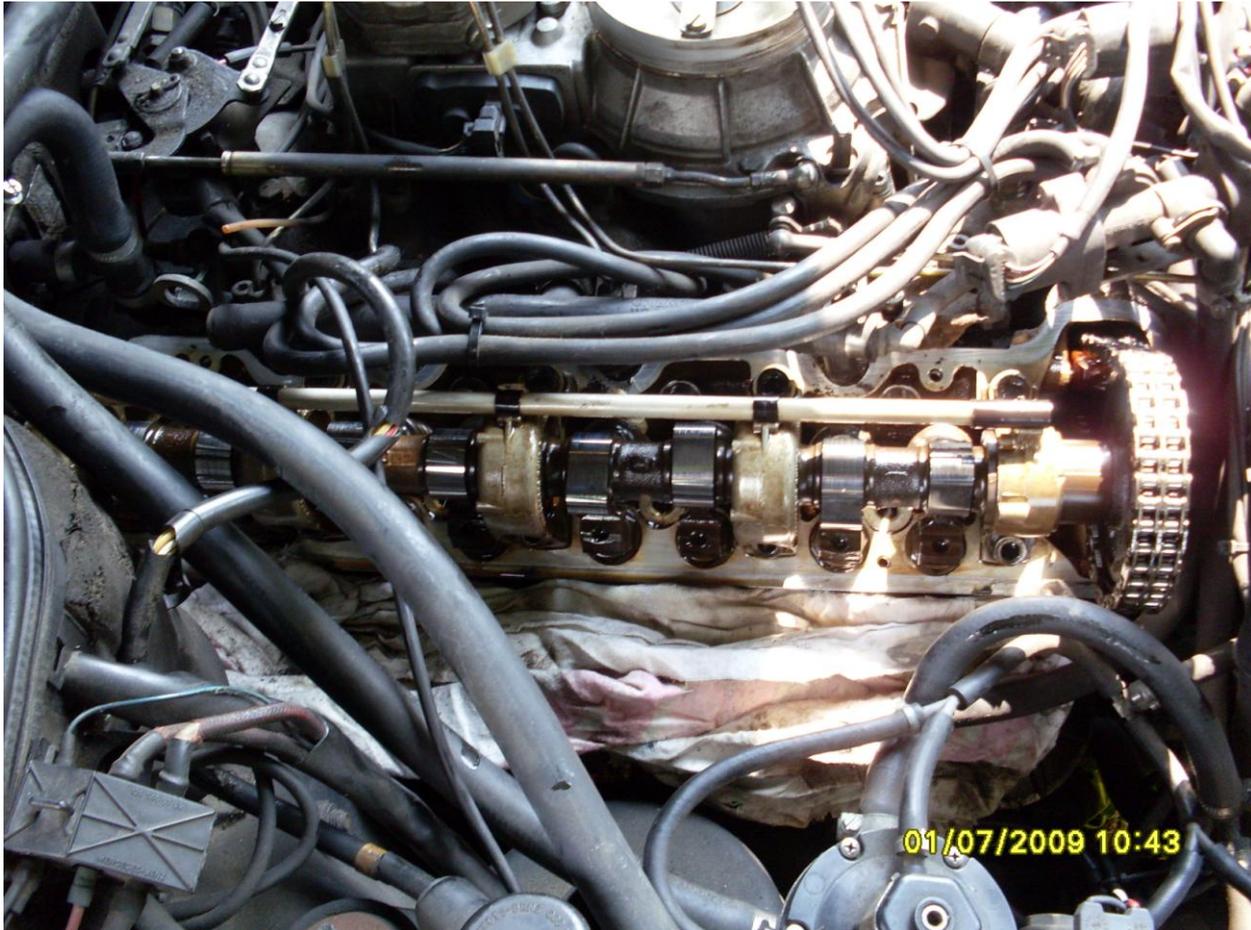


Wie man schön sieht, ist bei mir einiges durch die Gasanlage verbastelt... Nichtsdestotrotz hab ich mich mutig ins Abenteuer geworfen o(^.^)o

Bitte daran denken die Zündkabel vorm Abstöpseln zu nummerieren/markieren!



Anschließend schauen, dass nichts mehr im Weg ist, was den Ausbau des Ventildeckel erschweren könnte (bei mir Wasserschläuche, Automatigetriebeölpeilstab, und weitere Kleinigkeiten), die vier Schrauben lösen, und den Deckel abnehmen.



Vorsorglich habe ich bei mir noch ein Tuch auf den Krümmer gelegt... Falls Öl rauslaufen sollte, dann zumindest nicht weit. Übrigens: Der Motor war kalt, als ich dran gearbeitet hab!

Hier noch ein paar Bilder von den restlichen Innereien:



Links die Steuerkette und der Anfang der Öldusche (dieser dunkelbraune Stöpsel). Rechts die andere Seite in Richtung Schottwand mit dem anderen Ende der Öldusche...

Hier hab ich anschließend die Ölduschen (bzw. die ganzen Anschlussstöpsel) gewechselt (beim Wechsel brechen die alten Pinöpel meistens ab – danke hier nochmal an Thorsten560SE, Stefan560SEL und Tilman für die schnelle Hilfe und die Tipps! – die sterblichen Überreste bekommt man mit nem kleinen Schraubenzieher oder ähnlichen Materialien rausgedreht oder -hebelt). Rohr ab(-hebeln), die alten Dinger runterziehen (ist zum Teil mit nem gewissen Kraftaufwand verbunden, aber das Rohr ist recht dünnwandig, also nicht zu sehr „rumgewaltigen“), alles säubern und die neuen drauf. Beim aufsetzen auf die Anschlüsse ist wieder eine gewisse Krafteinwirkung gefordert. Ich hab das ganze erstmal „aufgelegt“, dann nochmal ausgerichtet, und anschließend mit nem gummierten Hammerstiel vorsichtig „reingehauen“... Fertig ☺

Hier die Bilder:



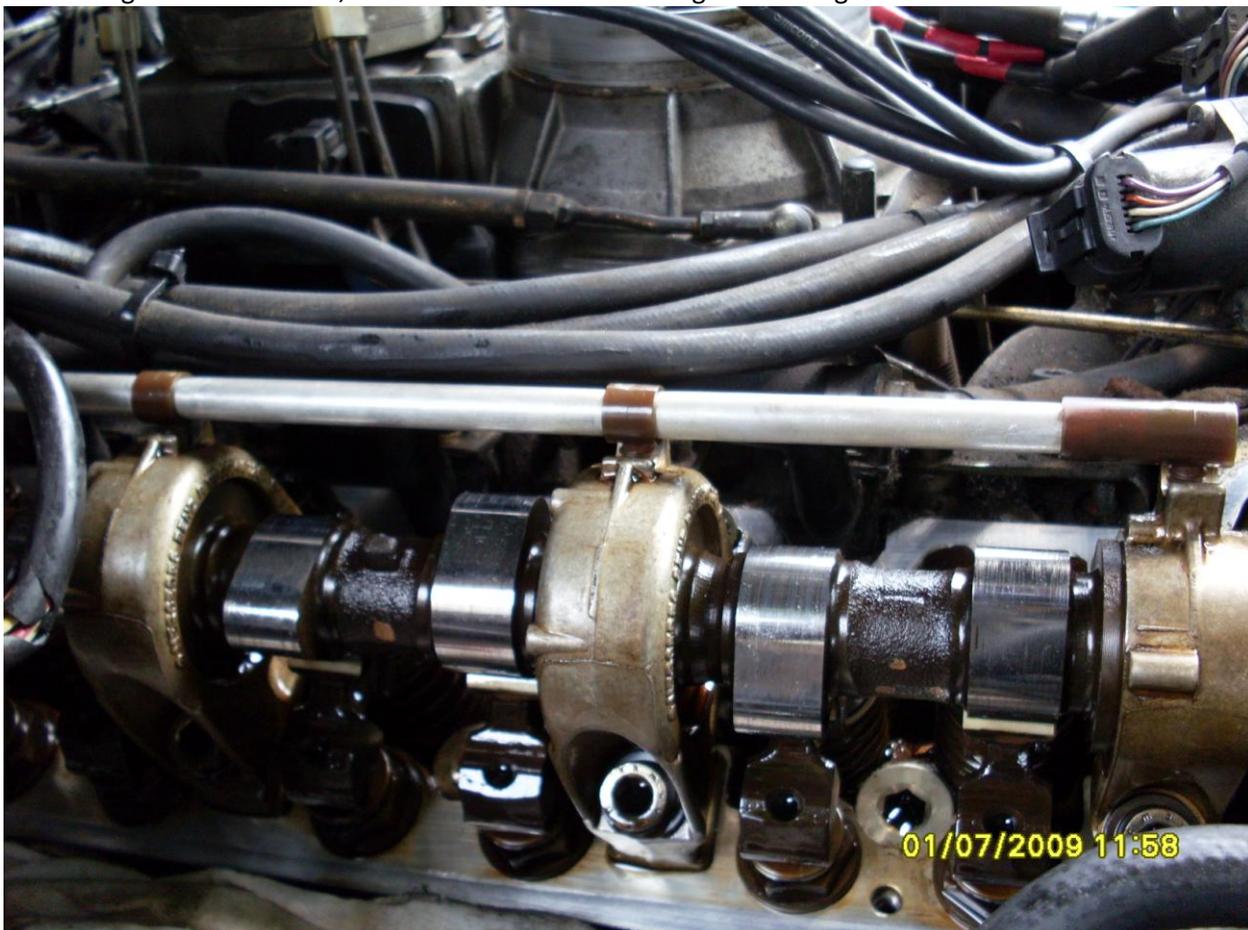
Abgebrochener Pinöpel...



Komplette Öldusche mit den alten Teilen dran...



Einkerbung für das Endstück, damit auch alles in der richtigen Richtung montiert wird...



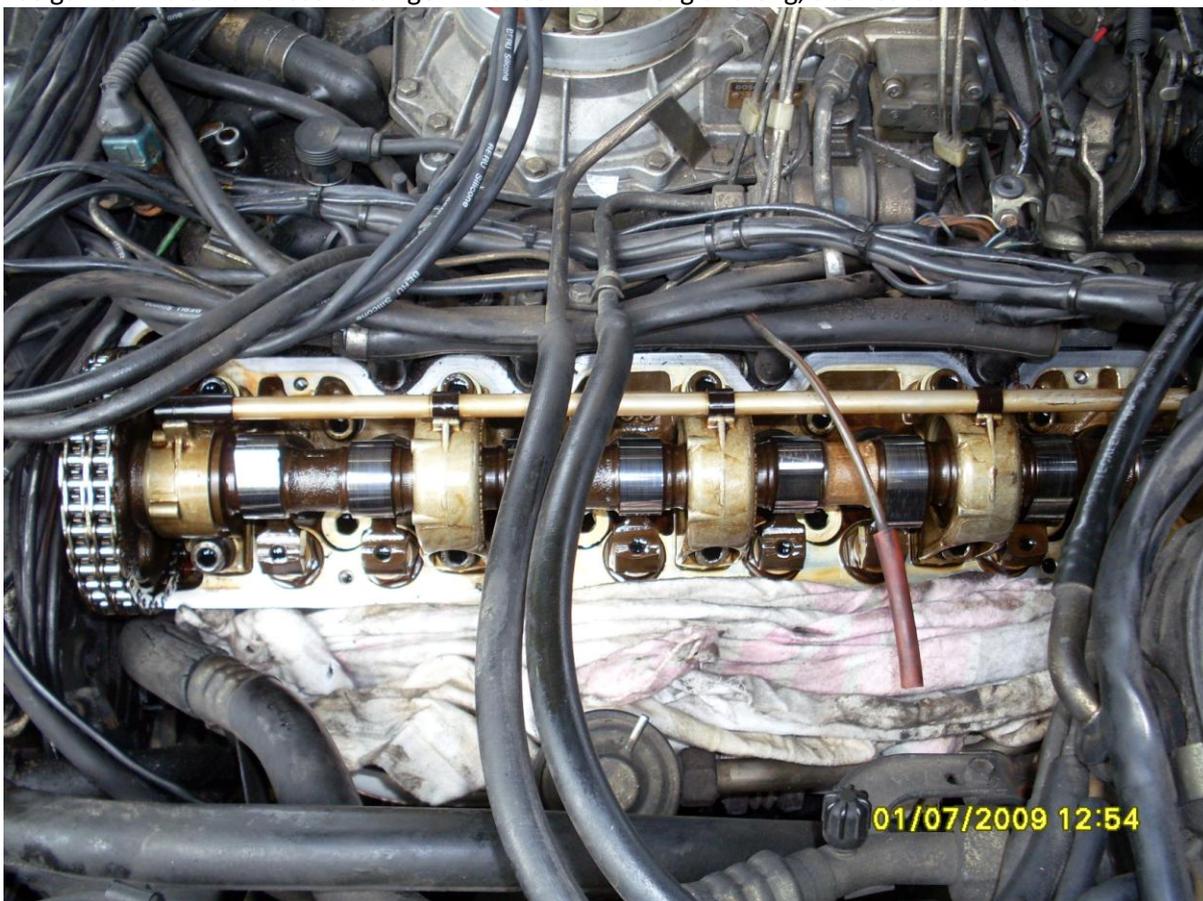
Dusche mit neuen Teilen aufgelegt... Anschließend nur noch „festhämmern“ ;-)

Anschließend hab ich die Dichtfläche auf'm Block schön gesäubert und abgeputzt. Dann noch schnell den Ventildeckel mit WD40 sauber gemacht, und die neue Dichtung aufgesetzt. Deckel wieder drauf, Schrauben mit neuen Dichtringen wieder rein, und über Kreuz angezogen. Finito Seite 1.

Die andere Seite des Block's funktioniert eigentlich genauso, allerdings hatte ich ein paar Schwierigkeiten mit Leitungen die vom Bremskraftverstärker aus kommen. Diese sind recht „eng“ über den Ventildeckel gelegt. Ich denke, dass die aber nur bei Fahrzeugen mit ASR zu finden sind... Weiß ich aber nicht genau:



Das ganze wird durch diese Leitungen zwar sehr fummelig und eng, aber es ist machbar.



Hier sieht man die beiden gemeinten Leitungen recht gut...

Hier – wie bereits erwähnt – die gleiche Vorgehensweise bei Ölduschen und Dichtung.
Anschließend alles wieder zusammenbauen und hoffen, dass man nix vergessen hat ;-)



Fertig ☺

Viele Erfolg beim Schrauben!

Gruß,
Alex aka sturmtiger

©2009