

Mac's Tips II

Typische Fehler und Abhilfe für Wagen bis 1965

7. Geräusche vom oberen Kolbenbolzen-Lager - alle Modelle

Dies ist ein bekanntes Geräusch für den erfahrenen RR- und Bentleybesitzer. Es ist aber weniger schlimm, als es sich anhört.

Es fängt an mit einem schwachen „prrrr“-Geräusch beim Gasgeben und wieder Loslassen und entwickelt sich mit der Zeit zu einem Rattern.

Im Leerlauf kann ein verschlissenes Kolbenbolzen-Lager auch ein verdächtiges Klopfen entwickeln, speziell in Verbindung mit verschlissenen Kolben.

Neue Kolbenbolzen und Lager müssen mit größter Präzision und Genauigkeit eingesetzt werden. 5/1000 mm z.B. bei „R-Type“. Das können nur Motorenspezialisten. Ein schlecht ausgebohrtes Lager wird in kürzester Zeit wieder Geräusche erzeugen.

Die Ölleitungen und Bohrungen zu den Pleuelstangen müssen frei von Ölschlamm sein.

8. Festsitzende Zylinderköpfe - MKVI, R, SD, SW

Korrosion und Kalkstein durch Kühlwasser zwischen Alu-Zylinderkopf und 39 (!) Stahl-Stehbolzen ist meist der Grund und kann sich zu einem riesigen Problem entwickeln. Meist hilft es, in Wasser gelöstes reines Zitronensäurepulver an die Bolzen zu träufeln

(kein Caramba oder WD40 o.ä. verwenden!). Nach Einwirkzeit der Zitronensäure, den Zylinderkopf mit dem noch nicht abgebauten kompletten Vergaser kräftig rauf und runte „ruckeln“ dann Holzkeile rundherum einsetzen - **keine Metallhebel verwenden, da deren Einsatz zu Beschädigungen führen kann.**

9. Ölverlust - alle Modelle

Wenn immer noch Ölverlust auftritt, nachdem Dichtungen, Wasserpumpen- und Dynamowelle und vordere und hintere Kurbelwellenlager erneuert worden sind, so kann der Grund bei gerissenen Kolbenringen und beschädigten Kolben liegen. Dadurch steigt der Druck im Kurbelwellengehäuse und drückt Öl nach aussen. Die oben genannten Dichtungen sind für solche Drücke nicht geeignet. Durch die beschädigten Kolben und Ringe steigt auch der Ölverbrauch - besonders bei hohen Geschwindigkeiten - stark an. Ein Verschleiß der Zylinderbohrungen ist seltener der Grund.

10. Wenig effektive Heizung

Einige Vorkriegsmodelle hatten Heizungen ab Werk eingebaut. Die meisten anderen wurden nachgerüstet.

Alle Nachkriegswagen bis 1955 hatten das gleiche System.

Die Wasseranschlüsse am Motor sind oft an der falschen Stelle plaziert. Der Wasserauslass zur Heizung sollte immer am hintersten Ende des Zylinderkopfes angeschlossen sein, der Rücklauf von der Heizung an der Wasserpumpe.

Die Heizleistung ist von folgenden Faktoren abhängig:

- a) Das Heizelement muss frei von Kalk und Schlamm sein.
- b) Die Wassertemperatur muss bei kaltem Wetter hoch genug sein - abhängig von einem genau arbeitenden Thermostat bzw. „Kühllamellenversteller“.

11. Kühlwasserverlust nur während der Fahrt - alle Modelle

durch Ansteigen des Wasserstandes im Kühler

Hierfür gibt es verschiedene Gründe:

- a) Wenn das Kühlsystem nicht mit einem Überdruck ausgestattet ist, so kann heisses Wasser aus dem Überlauf herausgedrückt werden.
- b) Örtliche Überhitzungen im Zylinderkopf erzeugen Dampfblasen, die den Wasserstand erhöhen und Wasser herausdrücken.
- c) Durch interne Risse im Zylinderkopf oder defekte Zylinderkopfdichtungen können Auspuffgase in die Wasserkanäle eindringen und Überdruck erzeugen.
- d) Wenn der Kühler verkalkt und verschlammmt und die Wasserpumpe leicht undicht ist, kann Wasser auch durch den Überlauf gedrückt werden.

Als Konsequenz daraus ergibt sich, dass die Wassertemperaturanzeige das wichtigste Instrument am Armaturenbrett ist.

12. Ölverlust am Deckel der Kipphebelwelle - 20 und 20/25

Diese Modelle haben keine Deckeldichtung. Dichtung findet hier von Metall auf Metall statt.

Diese Flächen sollten mit Ventilschleifpaste geschliffen und gereinigt werden. Den Deckel danach aufsetzen und mit den Handschrauben gleichmässig festziehen. Versuche mit sonstigen Dichtungen waren meist unbefriedigend.

Helmut (Mac) Zimmermann

Wird fortgesetzt