

Macs Tips III

Typische Fehler und Abhilfe für Wagen bis 1965

13. Risse im Zylinderkopf - speziell bei 20, 20/25, 25/30 und Vorkriegsbentleys

Oberflächenrisse sind harmlos und meist durch Überhitzung entstanden. Wird der Grund der Überhitzung jedoch nicht beseitigt, können ganz schnell ernsthafte Probleme entstehen. Es hat sich herausgestellt, dass Wasserkanäle im Kopf, die dort hätten sein sollen, bedingt durch damalige Produktionstechniken gar nicht oder nur teilweise vorhanden sind. Heute sind Nachproduktionen von hoher Qualität erhältlich.

14. „Flattern“ der Lenkung - 22/25 mittlere Serie

Wenn beim Überfahren von groben Straßenunebenheiten ein Flattern der Lenkung auftritt, so ist meist nicht etwa ein verschlissenes Lenkgetriebe schuld. Überprüfen sollte man die Federspannung der Lenkungsdämpfer auf den richtigen Wert. Diese dämpft die Lenkung und ist sehr wichtig, wird aber meist übersehen. Erst in zweiter Linie sollte man Federn, Stroßdämpfer, Reifen usw. überprüfen.

15. Öldruck - Vorkriegsmodelle

Zeigt das Ölmanometer verschiedene Drücke während der Fahrt an - beim Bremsen oder Kurven fahren, so kann zu wenig Öl im Sumpf sein. Wenn während der Fahrt zu wenig Öldruck angezeigt wird, können sich Fremdkörper im Reliefventil befinden und dieses sich daher nicht ganz schließt. Sollte dauernd ein ungewöhnlich hoher Öldruck angezeigt werden, so können Ölkanäle durch verhärteten Ölschlamm verstopft sein, was auf Dauer zu Lagerschaden führt.

16. Ladeprobleme der Lichtmaschine - Vorkriegsmodelle

Der Ladestromkreis ist sehr unüblich, weil der Dynamo - je nach Modell - nicht mit seinem Minus am Chassis geerdet ist. Jeder Isolationsfehler oder Kurzschluss der Wicklung oder der Kohlebürsten verursacht Probleme. Sehr oft rühren Dynamofehler von Fehlern im Ladestromkreis her. Sollte ein reparierter Dynamo eingesetzt werden, so sollte sichergestellt sein, dass der externe Ladestromkreis absolut korrekt ist. Auch andere Ersatzdynamos können Ärger bereiten, da verschiedene Modelle, 20, 20/25 usw., verschiedene Ladecharakteristiken haben. Hier ist die Beachtung des modellspezifischen Schaltplans unbedingt notwendig.

17. Rutschendes Anlassergetriebe - Vorkriegsmodelle

Die Kraft des Anlassers wird durch eine Korkkupplungseinheit übertragen. Wird der Kork ölig, so rutscht der Anlasser durch. Sollte der Motor überholt werden, so sollte auch die Korkscheibe erneuert werden. Eine ölige Korkkupplung, die bisher einen verschlissenen Motor angelassen hat, wird einen überholten Motor dann nicht mehr durchdrehen.