

Macs gesammelte Tips - erster Teil

Typische Fehler und Abhilfe für Wagen bis 1965

1. Bremsprobleme - alle Modelle

Es ist eine interessante Tatsache, dass verschlissene Bremsbeläge selten an schlechtem Bremsverhalten schuld sind. Oft bremsen Fahrzeuge mit verschlissenen Belägen am besten.

Die Erklärung ist nicht einfach zu finden; verschlissene und nicht mehr gängige Stangenverbindungen, falsch eingestellter Bremskraftverstärker (Servo), schlecht geschmierte Bremsnocken oder ölige Beläge sind für gewöhnlichen die Schuldigen.

Ölige Beläge

Ölige Beläge vorne sind durch Öl von der Zentralschmierung am Achsschenkelbolzen verunreinigt, das in die Bremstrommel laufen kann.

Bei den hinteren Belägen ist ebenfalls Öl von der Zentralschmierung und vom überfüllten Differential verantwortlich.

Neue Bremsbeläge

Bei neuen Bremsbelägen ist besonders darauf zu achten, dass sie voll an den Bremstrommeln anliegen.

Fachleute arbeiten hier mit einem speziellen Rundschleifer (circumferential cutter), der Bremsbeläge exakt rund schleift.

So erreicht man die besten Ergebnisse. Trotzdem ist eine gewisse Einfahrzeit nötig.

Quietschende Bremsen

Nur Originalbeläge verwenden. Beläge nur aufnieten - nicht kleben. Im Werkstatthandbuch nachsehen, ob Beläge richtig positioniert sind.

Vordere Bremsen - MKVI, R-Type, Siver Wraith, Silver Dawn, S-Typen

Radbremsszylinder sind sehr oft undicht - Bremsöl schmiert dann die Bremsen. Der Wagen zieht beim Bremsen zur Seite (wenn er nach links zieht, bremst er rechts schlecht, wenn er nach rechts zieht umgekehrt).

Durch langes Stehen können sich die Kolben der Radbremsszylinder festsetzen und das Rad wird permanent gebremst.

Hier hilft nur der Ausbau des Radbremsszylinders, der eventuell ausgehöhlt werden muss. Innen dürfen keine Fraßstellen oder Rost zurückbleiben.

Mit Überhohlsätzen, oder eventuell neuen Bremskolben, wieder zusammenbauen.

Girling „rubbergrease“ zum Einschmieren der Bremskolben verwenden.

Bei Wagen bis 1955 sind die vorderen Radbremsszylinder „schwimmend“ gelagert, sie zentrieren sich selbst.

Es sind spezielle Abstandröhrchen und Langlöcher eingebaut, damit sich der Zylinder bewegen kann.

Hintere Bremsen

Der mechanische Bremsmechanismus/Expander kann sich durch angesammelten Dreck und Wasser festsetzen. Er muss auseinander genommen, gereinigt und eingefettet werden.

Außerdem ist es wichtig, dass der Gummibalg, der die Bremszugstange abdichtet, in gutem Zustand ist.

2. Getriebe

Ölverlust im Getriebe

Während des Fahrens drückt eine Ölpumpe Öl in die hinteren Stoßdämpfer. Der Schlauch zwischen Chassis und Getriebe kann undicht sein, auch durch die Hitze des Auspuffs. Dann geht Öl verloren - aber nur während der Fahrt.

Besonders bei Wagen mit Automatikgetriebe, kann das fürs Getriebe gefährlich werden (R-Type)

Automatikgetriebe

Es ist in allen Modellen gleich; hergestellt von General Motors.

Bei richtiger Behandlung und Pflege - Ölstandscheck, Ölwechsel mit Filter und korrekter Einstellung - ist dieses Getriebe für hohe und zuverlässige Laufleistungen bekannt.

Doch folgende Punkte sind zu beachten:

- Nur das vorgeschriebene Hydrauliköl verwenden.
- Ölstand öfters bei warmem und laufendem Motor kontrollieren.
- Die einzige Einstellung, die man selbst vornehmen kann, ist das Verkürzen oder Verlängern (millimeterweise) der Stange vom Gaspedal zum Getriebe. Hier müssen Sie streng nach Werkstatthandbuch vorgehen!
- **Alle anderen Arbeiten unbedingt nur Fachleuten überlassen**, da hier Spezialwerkzeuge notwendig sind.

3. Motor

Geringe Motorleistung - speziell 20 und 20/25

Die Dichtungen des Einlasskrümmers sehen im ersten Moment alle gleich aus, was aber möglicherweise nicht der Fall ist.

Kontrollieren, ob Dichtungen mit kleinem inneren Durchmesser Durchgänge mit größerem Durchmesser nicht teilweise versperren.

Extremer Leistungsverlust - speziell 20 und 20/25

Bei Fahrzeugen mit normalerweise guter Leistung, die z.B. lange Steigungen hinauf fahren, tritt auffälliger Leistungsverlust auf. Nach Überwindung der Steigung wird die Leistung wieder normal.

Der Grund könnten klemmende, zu dichte oder zu wenig geölte Ventilschäfte sein; gerade bei großer Hitze können diese klemmen.
 Ventilschäfte- und Führungen reinigen. Führungen eventuell aushohlen oder ausreiben. Ölversorgung prüfen.
 Ein blockierter Luftfilter kann ebenfalls die Ursache sein.

4. Ventile

Die Schwierigkeit, ein solides Ventilspiel zu erreichen - alle Modelle

Zu viel Spiel in den Lagern der Kipphebel kann unruhigen Motorlauf verursachen, obwohl das Spiel vorher genau eingestellt wurde.
 Haben sich möglicherweise die Stoßstangen in die Kipphebel eingedrückt? In diesem Fall ist keine exakte Messung möglich! Die Kipphebel müssen dann geschliffen und poliert werden.

5. Zündung - Modelle vor 1945

Die Original-Zündspule ist für 4 Volt gebaut und über einen Vorwiderstand ans 12-Volt-Bordnetz angeschlossen. Dieser Vorwiderstand ist oft korrodiert, und die Anschlüsse haben einen zu hohen Übergangswiderstand; folglich sinkt die Zündleistung ins Bodenlose.

Bei Einbau einer modernen Zündspule muss der Vorwiderstand entfernt oder überbrückt werden.

Bei Einbau einer elektronischen Zündung ist folgendes zu beachten:

- Keine Hochleistungszündspule nehmen. Diese hat einen zu niedrigen Ohmwert und einen Strom von ca. 6 Ampere.
- Sie kann auch dazu führen, dass Unterbrecherkontakt und parallel geschalteter Kondensator vorzeitig verschleifen.

6. Geräusche im Differential

Es hat sich herausgestellt, dass Zahnräder extrem langlebig und zuverlässig sind. Deutlich vernehmbare Geräusche sollten allerdings ernst genommen werden. Tritt im Differential ein Geräusch auf, wenn der Motor stark ziehen muss - weil dabei der größte Druck auf das Drucklager des Antriebskegelrades (pinion) ausgeübt wird - so sollte man dieses Drucklager erneuern, auch wenn das Geräusch bei normaler Fahrt nicht auftritt.

Wenn das Eingangskugellager (bearing of pinion nose) Seitenspiel hat, muss es **sofort** ausgewechselt werden, sonst wird es in kürzester Zeit zu einer Selbstzerstörung mit horriblen Kosten kommen.

Helmut (Mac) Zimmermann

Diese Serie wird fortgesetzt