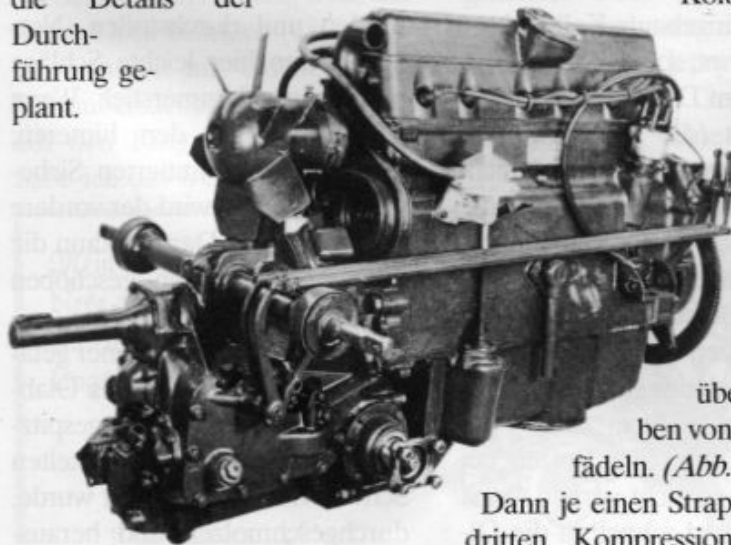


Nicht schon wieder....

Ein plötzlich auftretendes Klappern bei zügiger Fahrt hatte eine böse Diagnose zur Folge: Kolbenfresser auf dem 6. Zylinder. Die Kompression war auf dem gefressenen Topf noch annähernd gleich den anderen, aber dieses Klappern dauernd ertragen? Andererseits den Motor ausbauen? Nicht schon wieder. Da fiel mir die Geschichte eines Thilo W. Ott aus der HP (*Hydraulische Presse, Zeitschrift des DS-Club v. Deutschland, d. Red.*) ein, der ähnliche Probleme hatte. Nach der Lektüre wußte ich mehr:

1. Mein Problem ist kleiner, ich brauche nur einen Kolben zu wechseln,
2. Mein Problem ist doch größer, die Kolben haben unter dem Kolbenbolzen noch eine Ölabbstreifung.

Nach Rücksprache mit Jürgen aus BS war der Versuch nach "Ott" beschlossene Sache. Nach der Ersatzteilbeschaffung waren die Details der Durchführung geplant.



Eine "Schnürsenkel-Schlauchschellen-Methode" war nicht möglich, da das Aufschrauben der Schelle und das Herausziehen aus Platzmangel zwischen den Buchsen ausschied. Also kam etwas moderneres in Frage: Strapse! Nein, die, die man zum Fixieren von Kabeln an Rahmenrohre u.s.w. nimmt.

Die passenden Größen hatte ich in meinem Sortiment. Der Einbau ging also folgendermaßen vonstatten (nach Entfernung von Laufbuchsen Nr. 5 und 6 sowie

Kolben Nr. 6:

- Auflegen der Fußdichtung für Zylinder 5 und 6, dabei vorsichtig über den Kolben von Zylinder 5

fädeln. (*Abb. 1 Seite 10*)

Dann je einen Straps über den dritten Kompressionsring und

den ersten Ölabbstreifring oben (die Kompressionsringe 1 und 2 können mit Hilfsmitteln wie Zange oder Schraubenzieher beim Aufsetzen der Buchse zusammengedrückt werden) und unten über den zweiten Ölabbstreifring legen. Das ist ganz schön fummelig, da man ja darauf achten muß, daß die Strapse bei dem noch eingebauten Kolben Nr. 5 rundherum wirklich den Ring erwischen. Dann den Kolben soweit nach unten drehen, daß der Kolbenbolzen des 6. Zylinders über dem 5. Kolben montiert werden kann. Hierbei liegt der untere Ölabbstreifring mit Straps tiefer als die Fußdichtung des Zylinders Nr. 5, d.h. der Straps muß so schlank sein, daß er mit Verschluss durch den Block geht. Hierbei muß höllisch aufgepaßt werden, daß die Fußdichtung nicht zerreißt. Andererseits darf der Kolben nicht zu tief gleiten, da der Straps sonst unten aus dem Block in das Kurbelhaus gerät und dann nicht wieder zurück will. (*Abb. 2 Seite 10*)

Bevor die 6. Buchse eingebaut

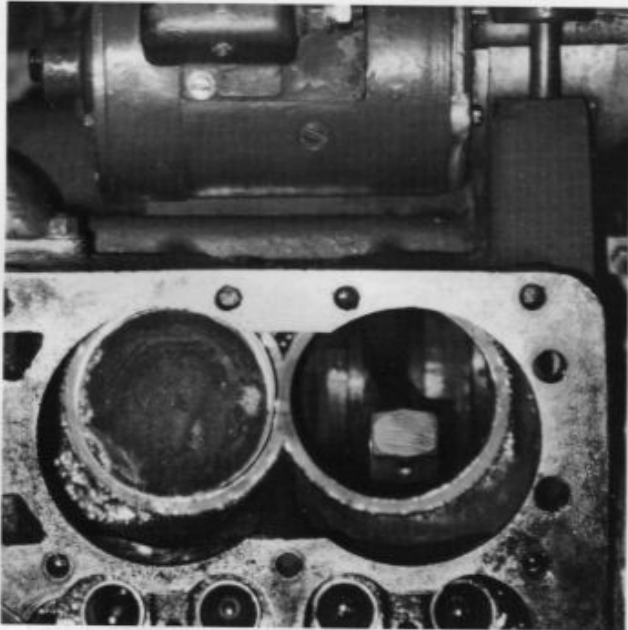


Abb.1



Abb.2

werden kann, habe ich die freien Enden der oberen beiden Strapsse von Kolben 5 entfernt, damit sich nichts im Wege ist. Bei meiner ursprünglichen Absicht, durch Erwärmen und Hochbiegen der freien Enden einen "Griff" zu er-



Abb. 3

halten, sind die Enden spröde geworden und abgebrochen. Eines ist selbverständlich durch die noch freie Öffnung des 6. Zylinders in die Ölwanne gefallen.

Jetzt wird die extern vorbereitete Laufgarnitur des 6. Zylinders eingebaut. Dies ist nicht so einfach wie bei der DS, da es hier den unteren Ölabbstreifring gibt, der auch mit einem Straps fixiert werden muß. (Abb. 3)

Der halb eingebaute Kolben Nr.6 wird erwärmt, sodaß der Kolbenbolzen beim Durchschieben besser rutscht (die Montage wäre sonst bei neuem Material nicht durchführbar). Dann wird die Kombination Kolben und Laufbuchse vom freundlichen Helfer so in dem Block gehalten, daß der Kolbenbolzen durch den Kolben in das Pleuelauge geschoben werden kann. (Aua, heiß die Buchse). Damit der Bolzen bei der Montage nicht vorher Angst bekommt und schnell in die Öl-

wanne abrutscht, habe ich einen elastischen Stab durch den Bolzen, dann in der Verlängerung durch das Bolzenauge im Kolben und das Pleuelauge gesteckt. So hat man auch eine bessere Führung für das Pleuel, denn der Einbau sollte halbwegs zügig vonstatten gehen, damit der Kolben nicht wieder abkühlt.

Mit etwas Geduld und "Eierei" hat man dann das Pleuelauge gefunden und durchstoßen. Notfalls helfen hier leichte Schläge mit einem Hammerstiel. Wenn der Bolzen an den hinteren, schon vorher montierten Sicherungsring stößt, wird der vordere Ring montiert. Danach kann die Buchse nach unten geschoben werden. (Abb. 4 Seite 11)

Der Straps wird nach seiner getanen Arbeit unterhalb des Ölabbstreifringes mit einem angespitzten, unten abgewinkelten Schweißdraht, der erhitzt wurde, durchgeschmolzen und heraus-

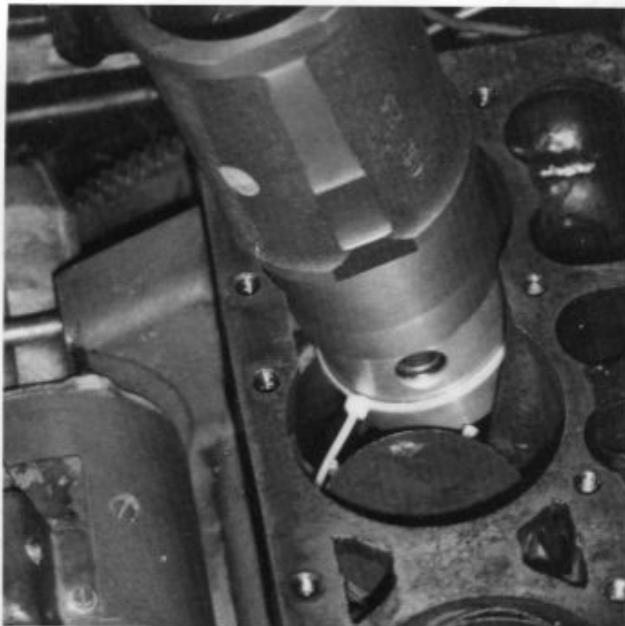


Abb.4

gezogen. Die Laufbuchse kann dann vorsichtig (!) durch die Fußdichtung gleiten.

Nun wird der 5. Kolben gaaanz langsam nach oben geholt. Hierbei muß man höllisch aufpassen, daß der untere Straps mit hochkommt und die Fußdichtung nicht beschädigt. Wenn der Kolben auf OT ist, muß kontrolliert werden, ob sich alle Strapse, besonders der ganz unten, noch auf ihrem Fleck befinden (ich mußte den unteren mit einem langen Schraubenzieher teilweise wieder auf den Ring schieben). Dann habe ich das freie Ende des un-



Abb.5

tersten Straps mit der Gripzange fixiert, um ihn nachher herauszuziehen. (Abb. 5)

Jetzt wird die fünfte Buchse aufgesetzt und nach und nach können die Strapse durchgetrennt und herausgezogen werden. Beim Eintauchen der Buchse in die Fußdichtung muß sehr sorgfältig vorgegangen werden, da die Gefahr besteht, daß die hereingleitende Buchse die Fußdichtung mit nach unten zieht und zerstört. Dieser letzte Schritt ist bei mir fast zur Geduldsarbeit ausgeartet. Eine kleine Glühlampe am Draht, in den

Kühlwasserkanal gehalten, bringt die notwendige Erleuchtung des Fußbereiches. Wenn die Buchse sitzt, ist der Rest ein Kinderspiel. Kleiner Scherz am Rande:

Ich besitze jetzt einen 6-Zylinder-Straps-Motor, da das herabgefallene Ende nicht mehr von oben zu sehen war. Durch den Sumpfdeckel der Ölwanne konnte ich nichts ausrichten, da die Pumpensiebe von oben gekontert sind und sich so nicht entfernen lassen. Nichtsdestotrotz (oder gerade deshalb) läuft der Motor seit der Reparatur problemlos. Eines aber habe ich dazu gelernt: Bei der nächsten Reparatur wird eine Laufgarnitur gekauft, die, DS-like, nur die drei normalen Ringe oben besitzt.

P.S. Inzwischen ist beim Ölwechsel das Strapsende unbeschädigt mit herausgeflossen.

Kai Seehafer

Mein lieber Herr Commerzientat,
diese angeblichen Motorpannen an
Ihrem Automobil machen mich doch
langsam stützig!

