

Wenn der Kopf nicht mehr mit macht!

Dann Hilft nur noch die Ledercouch oder die Einweisung in die Anstalt

In diesem Fall war's anders! Ich zog den blauen Doktorkittel an und schritt zur Tat .OP mit Zuzahlung für Kassenpatienten. Batterie ab, Auspuff ab, Kühlerwasser raus. Aber Vorsicht, es reicht nicht das Wasser aus dem Kühler zu lassen, der Motorblock muss auch leer sein.



Ansonsten läuft Kühlerwasser beim runternehmen des Zylinderkopfs in die Zylinder. Heizkühlerschlauch ab, Benzinleitung ab, Gasgestänge raus, Kerzenstecker ab, Ventildeckel runter und die unterm Seitendeckel liegende Steigleitung aufschrauben. Soweit so gut. Ausbau der Kipphebelwelle. Die Lagerböcke, 6 an der Zahl, sollten erst gelöst werden wenn die

Kipphebel nicht mehr unter Druck stehen. Also lösen der Ventileinstellschrauben. Kipphebel, Buchsen und Welle auf Verschleiß prüfen. Sollte starker Verschleiß vorliegen muss das nicht nur Altersschwäche sein. Oftmals hat der

Patient zu wenig Blutdruck (Öldruck), die Pumpe ist zu schwach und versorgt die Kipphebel nicht aus-reichend. Nun braucht man Kraft. Die 17 Zylinderkopfschrauben sind gut fest. Und runter mit der Rübe, einige Schläge mit dem Gummihammer (10-20) seitlich an den Kopf, schon ist er ab. Als ich den Kopf abhebe wird mir klar, dass der Ansaugkrümmer vorher runter sollte! Er ist sauschwer.

Beim entfernen der alten Kopfdichtung stelle ich fest, dass sie viel zu dick ist - 1,84mm - da es sich bei meinen Kapitän um einen Hydramatic, handelt. Der hat eine dünnere Dichtung als der Schalter. Ca. 0,70mm im Neuzustand. Das erklärt einiges. Der Unterschied vom Hydramatic zum Schaltermotor ist nicht nur die Kopfdichtung, sondern auch die Stößelstangen sind beim Hydramatic kürzer. Ein klarer Beweis dafür, daß die Einstellschrauben der Ventile auf den letzten



Umdrehungen waren. OP Teil 2: Umzug in die Einliegerwohnung mit Köpfchen und Kopf, raus mit den Ventilen. Spezialwerkzeug MeyerV1

(Sonderanfertigung) Ventilfederheber kommt zum Einsatz. Die Ventile sind schnell draußen. Ventilfederheber ansetzen, Feder zusammendrücken, Ventilkeilhälften raus und schon hatte ich das Ventil in der Hand. Das Ganze mal 12. Nach Begutachtung der Ventile beschloss ich, Neue einzubauen. Säuberungsaktion: Beseitigung von Verbrennungsrückständen, sehr nützlich für solche Arbeiten ist ein Dremel mit einer Welle (keine



Sonderanfertigung). Um eine optimale Ausnutzung der Einlass- und Auslasskanäle zu bekommen, sollte jeder Gussgrat in den Kanälen beseitigt werden. In einer benachbarten Fiat-Werkstatt konnte mir der Meister den Kopf auf die Schnelle zwischen 12 Uhr und Mittag planen. Mittlerweile waren die Ventile eingetroffen, das muntere Einschleifen der Ventile konnte beginnen. Diese Arbeit machte ich per Hand mit Hilfe eines Gummisaugers und Einschleifpaste zum vorschleifen (grob) und einschleifen (fein). Hierbei sollte darauf geachtet werden, daß die Ventile ca. 1,5mm aufsitzen. Eine sehr zeitaufwendige Angelegenheit. Vertrauen ist gut, Kontrolle besser. Nach dem ich die Ventile eingebaut hatte, Ausbau in umgekehrter Reihenfolge. Spezialwerkzeug Meyer V1 (Einsatz 13 bis 24). Nachdem ich die Kerzen eingeschraubt hatte, füllte ich in die Brennräume mit Benzin um zu prüfen, ob die Ventile dicht sind. Gute Arbeit, sie waren dicht. Der Zeitpunkt, dem Patienten den Kopf wieder anzuschrauben, war gekommen. Zurück in die Garage, Zylinderblock säubern, Kopfdichtung und Kopf auflegen. Teil 1 einmal in umgekehrter Reihenfolge. Beim auflegen des Kopfes sollte darauf geachtet werden, dass die Dichtung nicht verschoben wird, da die Zylinderkopfschrauben in der Dichtung sehr viel Spiel haben. Um auf die geforderten 10 mkg zu kommen, griff ich zu einer Drehmoment Ratsche und zog die Schrauben in 3 Durchgängen fest. Daß die Schrauben von innen nach außen festgezogen werden müssen, muss man wohl nicht erwähnen. Bei der Kipphebelwelle reichen 3 bis 3,5 mkg Drehmoment.



Das Einstellen der Ventile (Einlass 0,15 mm, Auslass 0,25 mm) habe ich nach dem Probelauf nochmals gemacht. Die Ventile setzen sich doch noch ein wenig (da der Patient nicht aus der Narkose aufwachen wollte, musste ich mit Elektroschock nachhelfen). Einfach gesagt. Nachdem die 6 Volt Batterie leer war, gab's was mit 12 Volt auf den Anlasser. Ruck zuck war die Narkose beendet. So, jetzt schraub ich noch den Ventildeckel auf und drehe den Tageskilometerzähler auf 0. Warum? Der Kopf muss nach 500 km nachgezogen werden. Jetzt wasche ich mir die Hände. Die hoffentlich alles entschädigende, ausgiebige Probefahrt steht an. Ob sie entschädigend ist sag ich euch, wenn ich wieder da bin. Eins noch. Bei der Suche der Ersatzteile wurde ich bei den Firmen Matz und Eberhard fündig Nicht so leicht war's mit der dünnen Kopfdichtung, die sollte ich von der Firma Sonntag für den Spottpreis von 100 € bekommen. Zum Glück hat man ja den Club. Ein Freund aus dem Club machte sich auf die Suche und so zahlte ich nur ein Drittel des Spottpreises der Firma Sonntag. Jetzt aber los, Wahlhebel auf D und ab ein Stück der Sonne entgegen.

Mit freundlicher Lichthupe
Thomas Meyer
meyer@opelkapitaen-club.de
Tel.0171/7529317