Von der Werkbank

Liebe Schrauber,

über die Ventilführungen und die verschiedenen Abdichtungen wurde ja schon viel geschrieben. Der eine oder andere Artikel hier im Maxfahrer hat mir da schon sehr geholfen. Deshalb will ich hier nicht lange ausholen, sondern nur kurz vorstellen, warum ich welche Komponenten verbaut habe.
Da ich ja den Ventilklemmer hatte, mußte sowieso der Kopf auf die Werkbank. Da habe ich bemerkt, dass die recht frisch verbauten Ventildichtungen schon sehr hart waren. Und weil ich auf der letzten Oldtimerausfahrt bei jeder zweiten Max das Gefühl hatte, es wäre eine zweitaktende Lux mit 7%iger Mischung vor mir, stand mein Entschluß fest, moderne Dichtungen einzubauen. Auch wenn ich nicht hinter mir selbst fahren kann.
Auf der Elring-Internetseite habe ich Ventilschaftdichtringe (mit Ringfeder) nach Abmessungen ausgesucht und dann bei Wagner Autoteile nach Elring-Nummer bestellt. Das ging alles schnell und reibungslos. Die Dichtungen sind ursprünglich für Mercedes-Motoren.
Hier die Elring Teilenummern:
8mm: 104.380
9mm: 814.882
Damit die Dichtungen gut auf den Führungen sitzen, habe ich die „kurzen" Ventilführungen auf einer Länge von 6mm auf einen Durchmesser von 12mm abgedreht und mit einer schönen Fase versehen, dass die neue Dichtung sich beim Aufschieben nicht gleich innen aufreibt.





Das ganze geht auch mit den „langen" Führungen, sie müssen dann halt zuvor gekürzt werden.
Ich habe dann die Federhalter ohne den Kragen genommen, also

die, die zur Labyrinthabdichtung und den langen Führungengehören. Die mit Kragen müßten eigentlich auch noch über die Abdichtungen passen, das hab‘ ich aber nicht ausprobiert.
Ich habe mir Dorne gedreht, um die Ventilführungen aus- und einzutreiben. Also, Kopf bei 120°C in den Werkstattofen und dann auf einer festen Holzunterlage die alten Führungen rausgeschlagen. Das ging soweit gut. Dann die neuen Führungen rein. Einlaß wunderbar, das Geräusch beim Eintreiben ist erst dumpf und sobald die Führung mit ihrem Kragen im Kopf aufliegt wird es heller. Nun die Auslaßführung. Ich klopfe und klopfe, aber das Geräusch veränder sich nicht. Mir kommen Zweifel, ob das alles so richtig ist... Dann der Urschrei und ein lauter Fluch: Der Kragen ist zerbröselt! Sch...!
Zum Glück ist mein Freund Olli da und im Keller steht noch eine Kiste Bier.





Nach einer zünftigen Pause durchsuche ich meine Teilekistchen und finde noch eine Führung. Diese neue ist aus Bronze. Kurze Zeit später hat sie dann auch den Absatz für die neue Ventschaftdichtung. Das Eintreiben gelingt dieses mal trotz vorgerückter Stunde wie gewohnt. Uff. Geschafft!

Viel Erfolg bei Euren Schraubervorhaben wünscht
mit einem herzlichen Gruß von der Werkbank

Euer *Ulrich*

Ulrich.Korzeniewski@gmx.net

Moderne Ventilschaftdichtungen, Zusammenfassung:

Hier die Elring Teilenummern:
8mm: 104.380
9mm: 814.882
Die „kurzen" Ventilführungen auf einer Länge von 6mm auf einen Durchmesser von 12mm abdrehen

