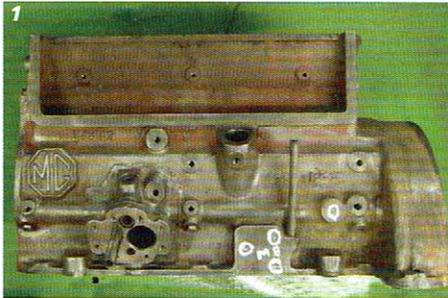
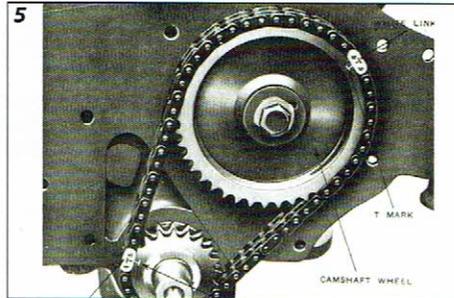


Winterschlaf? Nein Danke!

Da baue ich doch lieber einen alten Motor neu auf denn alt oder defekt ist ein solches Teil nichts wert. Irgendwann mal habe ich bei einem bekannten Auktionshaus einen Motor ersteigert der sich gut als Ersatzmotor eignet. Also die Wintermonate genutzt und das Projekt umgesetzt. Die beschriebenen Schritte passen praktisch auf fast jeden unserer Motoren weil diese im Prinzip gleich aufgebaut sind.



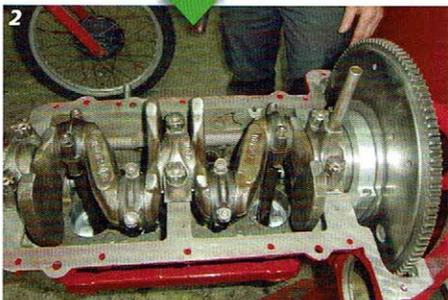
Das Altteil wird sorgfältig zerlegt, gereinigt und alle Teile gekennzeichnet. Der Motorblock muss auch innen von Kalk und allen Ablagerungen gereinigt werden, dann funktioniert später auch die Kühlung.



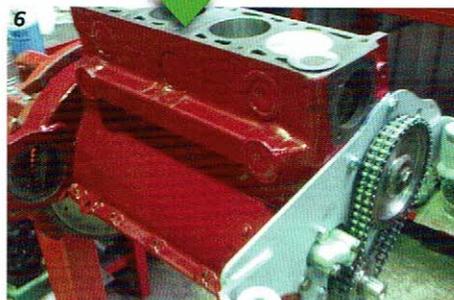
Keinen Fehler machen bei der Einstellung der Steuerzeiten!



Alle Einzelteile wie hier z.B. die Kipphebelwelle sind sorgfältig zu überarbeiten.



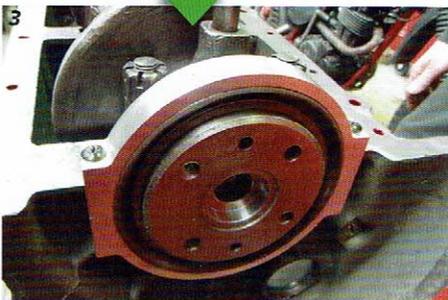
Das Ausbohren auf das neue Kolbenmaß und das Schleifen und Wuchten der Kurbelwelle ist Sache einer Fachwerkstatt. Mit neuen Lagerschalen ist die Montage kein Problem. Alle Einzelteile sind hierbei gut zu ölen!



Die Kolben wurden mit einem Werkzeug zum Spannen der Kolbenringe montiert.



Der Zylinderkopf ist geplant, mit neuen Ventilführungen und Schaftabdichtungen versehen. Eine Umrüstung auf Bleifreibetrieb ist selbstverständlich. Die Schrauben werden in einer vorgeschriebenen Reihenfolge und Drehmoment angezogen.

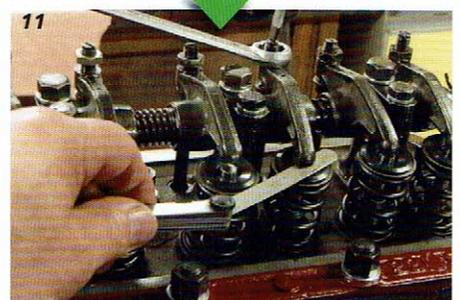


Bei der Gelegenheit bietet sich die Umrüstung auf Simmerringe an (hier eine eigene Konstruktion (Seite Kupplung)).

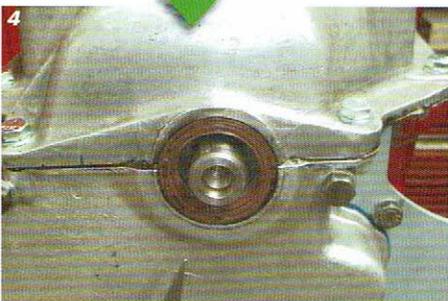


Motor sitzt die Ölpumpe au-Block und speist den Motor einen Ölfilter und flexible Schläuche. Dichtet man die Ölleitung zum Zylinderkopf ab kann bereits in diesem Stadium geprüft werden, ob der Motor genügend Öldruck aufbaut. Der Anlasser treibt hierzu den Motor an. Das genügt für über 20 psi.

Bei der Wasserpumpe wurde das Schaufelrad geändert. Ein entkalkter Block, eine gute Pumpe und ein leistungsstarker Kühler sorgen auch im Hochsommer bei STOPP and GO für entspanntes Fahren.



Oben noch in Einzelteilen ist hier die Kipphebelwelle bereits montiert. Zum Einstellen der Ventile genügen eine Fühlerlehre, ein Schraubendreher und ein Schraubenschlüssel.



Vorne an der Riemenscheibe ist es einfacher. Die Öffnung muss allerdings exakt konzentrisch zur Kurbelwelle ausgeführt werden.



Stehbolzen montiert und die Zylinderkopfdichtung passt.



ist vorbei und der Motor fertig. Jetzt geht der Auto eingebaute ja nie mehr kaputt weil es ja den Ersatzmotor gibt.

Gut konservieren...? Oder bau ich ihn doch einfach mal ein...?

Vielleicht erweitere ich im nächsten Winter meinen Bock zu

einem Prüfstand, komplettiere den Motor mit Zündverteiler und Auspuffkomponenten und lasse ihn mal laufen.

Liebe Grüße aus dem Ölsumpf!

■ Manfred Jaeger