

# 2011

## 2CV Ventilschaftdichtungen wechselln



## Ventilschaftdichtungen wechseln.

Irgendwann kommt der versierte Entenschrauber während der Winterzeit zu dem Punkt, dass er nicht mehr draußen schrauben kann und fängt an sich zu langweilen. Vielleicht liegt noch ein alter kaputter Motor in der Ecke oder man hat im Sommer gemerkt, dass das klein Entenherz zu viel Öl verbraucht oder das aus dem Auspuff so komischem blauem Zeug kommt.

Dann kommt man schnell zu dem Entschluss, dass der Motor auseinander genommen werden sollte um mal nachzuschauen. Der gemeine Ententreiber pflückt das ganze Gelumpe auseinander. Dann steht man irgendwann davor und möchte die Ventilschaftdichtungen wechseln, aber nur wie. Die Reparaturanleitung und das Werkstatthandbuch geben da nicht viel her, wahrscheinlich wird es als zu simpel angesehen. Aber dem ist nicht so.

Am besten man nimmt den Zylinderkopf ab, man sollte ja sowieso die Ventile neu einschleifen. Dazu werden zuerst die konischen Schrauben, welche die Kipphebelwellen festhalten etwas gelöst, entweder mit dem Spezialwerkzeug?? oder man nimmt den gemeinen Engländer, das klappt auch.

Dann erst werden die drei Schrauben welche den Kopf festhalten gelöst und der Zylinderkopf kann abgezogen werden. Hierbei fallen einem die Stößelstangen und oder die Brillendichtungen entgegen. Nun entfernt man die konischen Schrauben, welche die Kipphebel halten und man kann diese abnehmen. Aber aufpassen es gibt dort einen Federring, ne U-Scheibe und die Welle, welche rausfallen kann. Alles sammelt man am besten in zwei Dosen, einmal Einlas, einmal Auslas. Nun müssen die Ventile entfernt werden. Hierzu kann man sich ein teures Spezialgerät besorgen, oder man viertelt eine Zündkerzennuss und bedient sich einer großen Schraubzwinde. Man setzt die „Spezialnuss“ auf den Ventilteller und spannt die Schraubzwinde ein. Der Drehteller der Schraubzwinde muss hierbei auf dem Ventilteller sitzen und das starre Ende auf der „Spezialnuss“.



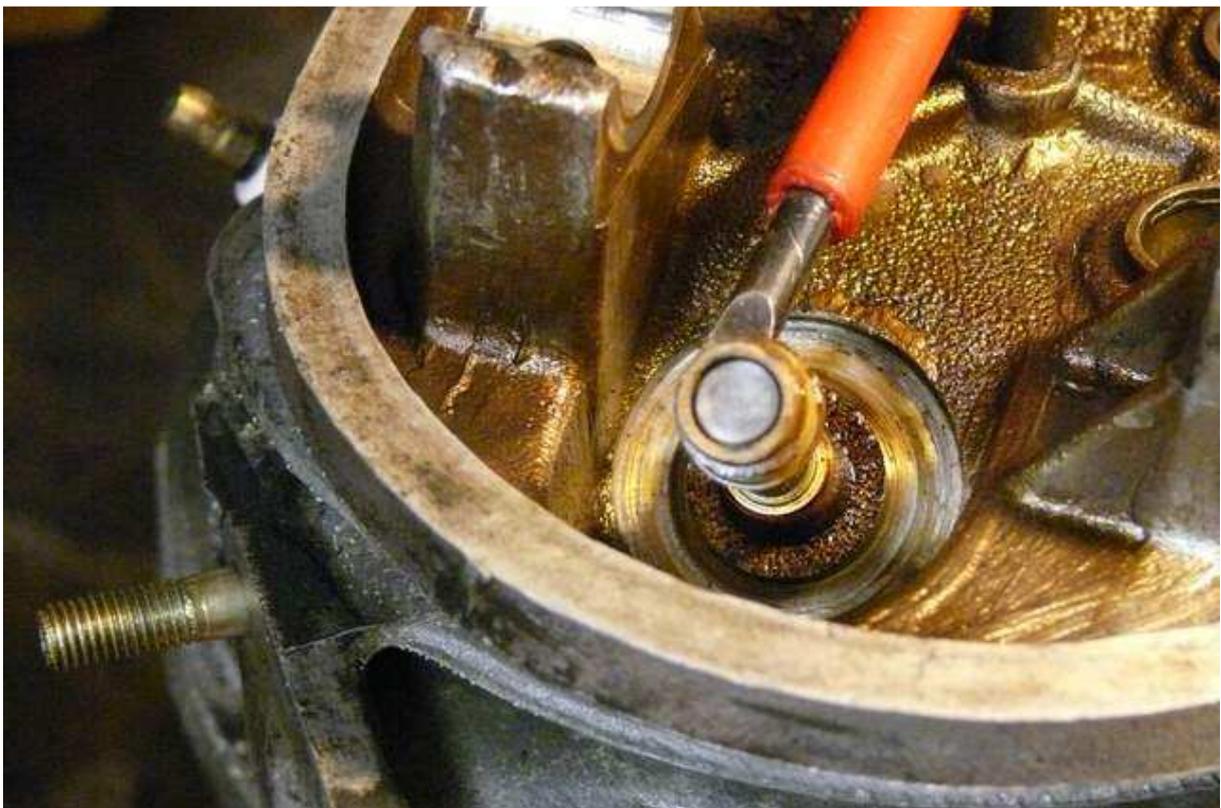
Dann sollte vorsichtig an dem Griff der Schraubzwinde drehen um den Federteller herunter zu drücken. Nun sieht man die Ventilkeile. Dies sind zwei Halbschalen welche zum Ventil hin konisch zulaufen. Mit einer kleinen Pinzette oder einem Schraubendreher kann man diese vom Ventilschaft lösen und sie fallen in die „Spezialnuss“.



Wenn man die Schraubzwinde nun entspannt, dann kann man den Teller, die Feder und die Zentrierplatte abnehmen.



Alles wieder in die entsprechenden Kästchen packen, da Ein- und Auslas wohl verschiedene Federn haben. Jetzt sieht man die Ventilschaftdichtung, welche man, nachdem man das Ventil nach unten herausgezogen hat, mit einem kleinen Schraubendreher abhebeln kann.



Nun sieht man die Oberseite der Ventilfehrung, welche man ein wenig mit Benzin reinigt. Die neue Ventilschaftdichtung, welche beim Auslas größer ist als beim Einlas (bitte nachmessen, sonst pröckelt

man noch die Falsche drauf) wird gut geölt und mittels einem passenden Röhrchen auf gesetzt. Ich hatte kein passendes Röhrchen und hab eine 11er Nuss genommen, das passte.



Draufgegangen ist die Dichtung relativ stramm, muss wohl auch so sein. Jetzt werden ein bis zwei Tropfen Öl in die Hülse gegeben. Der Ventilschaft wird an den Rillen mit Fett eingepinselt und dann das Ventil durch die Ventilführung gesteckt und über die Dichtung geführt. Das geht stramm und man muss aufpassen, dass die Dichtung nicht wieder abgeht. Dann der Zentrierteller, die Feder und der Teller in der richtigen Reihenfolge aufgesetzt und mittels der „Spezialnuss“ und der Schraubzwinde wieder heruntergedrückt. Die Keile werden aufgesetzt mit der dünneren Seite Richtung Ventilteller.



Das geht entweder mit einer Pinzette oder einem gefetteten Pinsel. Der Vorteil des vorher gefetteten Ventilschaftoberteiles, dort wo die Rillen sind, kommt jetzt nochmal zum Tragen. Die Keile haften und können verschoben werden, damit das Aufsetzen des anderen Keiles problemlos gelingt. Dann die Schraubzwinde entspannen und darauf achten, dass Keile nicht verrutschen. Schlussendlich einmal mit dem Hammer leicht auf den Ventilschaft klopfen, um zu testen ob die Keile richtig sitzen. Fertig.

Christian mit Unterstützung von Michel