

Zylinderkopf Demontage Motortyp CRCA - neue Kopfdichtung

Beitrag von „Beech35“ vom 7. Dezember 2022 um 00:53

Hallo Pe7e,

vielen Dank für deinen sehr hilfreichen Beitrag!

Zu deinen einzelnen Antworten folgendes:

Gerne werde ich gleich mein Profil ergänzen. Danke für diesen Hinweis, Ich hatte diese Möglichkeit noch gar nicht entdeckt 😊

Die Position der Werkstatt ist einwandfrei. Da gibt es nix zu meckern. Rechtlich wäre es aber möglich sich aus der Haftung "freizukaufen". Klar, wer will schon spätere Diskussionen, wer braucht's sowas? Daher alles Ok so.

Zum Motortyp folgendes: "BEC " ist die TSN Nummer. Der Motortyp lautet "CRCA" wie im Header zu lesen.

zu 2: Was die Kalkablagerungen angeht hast du Recht. Da wird es wohl einen Zusammenhang geben. Ich gehe davon aus, dass der Vorbesitzer vermutlich einfaches Leitungswasser in das System gefüllt hat mit der Folge von entsprechendem Kalkausfall. Von nix kommt nix. Wasser und Öl analysieren ist ein guter Typ. Danke dafür.

Was den Kühlwasserschlauch angeht: Ich schneid ihn durch und erneuere ihn dann , Ich denke, dass ich dem Wagen gleich einen neuen Kühler noch spendiere, Wer weiß wie es im Kühlnetz aussieht, das könnte auch ein weiterer Grund der Überhitzung sein.

zu 12: Du schlägst vor, was fachlich absolut korrekt ist, den Motor doch auf OT zu drehen, Klar wenn die Kette nicht auf "Zug" ist und mit Kabelbindern auf Zug, so hatte ich das auch vor, hängst sie sich unten aus, dann habe ich ein richtiges Problem und merk das erst wenn das Pleuel, Ventil krumm ist ! Jetzt frage ich mich, wie drehst du die Kurbelwelle auf OT? Nockenwelle ist ja kein Problem.

Sehe ich das richtig, dass du dann den Kurbelwellensensor ausbauen würdest und dort versuchst ihn zu drehen??? Geht das so einfach...? Kompression hat er ja keine mehr..ist mir schon klar, aber reicht der Platz für eine Hebelwirkung um ihn dort zu drehen, oder wie machst du das ohne , dass das Getriebe ab ist? Der Gedanke ist mir auch sympathisch, zumal ich dann den Motor mit wieder montiertem Zylinderkopf 2-3 mal durchdrehen könnte um sicherzustellen, dass da alles richtig montiert ist. Für einen Hinweis hier wäre ich dir erneut sehr dankbar.

zu 14: Meine Angestellten im Motorenbaubetrieb hatten die Anweisung, es wird kein Motor überholt bevor wir nicht festgestellt haben warum er kaputt gegangen ist! So gesehen suche ich auch hier die Ursache. Vermutlich Überhitzung. Der Zylinderkopfschaden kommt ja nicht von der Laufleistung. Luftpolster, heiße Abgase im Kühlsystem, defektes bzw. verstopftes Kühlsystem, defekter AGR Kühler..usw. Da gibt es einige Möglichkeiten. Das ist das was mich antreibt. Die Kopfdichtung zu erneuern bedeutet ja nicht die Ursache behoben zu haben, sondern nur Zeit gewonnen zu haben bis das immer noch vorliegende Ursprungsproblem wieder einen Schaden auslöst. Dauert halt vielleicht 20 000 km..oder kürzer oder länger, je nachdem. Sowas treibt mich an, weckt den Ehrgeiz.. 😊

Auch dein Hinweis, die Laufbuchsen zu prüfen, mit dem Mikrometer nachzumessen, auf Spüren zu prüfen, Den Kolben zu prüfen, Kolbenkipper ?, gebrochene Kolbenringe, alles richtig was du sagst. Aber : So gesehen müsste ich den Motor ausbauen, zerlegen, bohren, Übermaßkolben, Pleuel Grundbohren, Auswinkeln, Kurbelwelle schleifen und nitrieren, neue Ölpumpe usw. ...aber Moment, wie war das mit der "zeitwertgerechten Reparatur",klar ne Sichtprüfung ist kein Aufwand wenn der Kopf eh unten ist. Naja, mal gucken, muss mal darüber schlafen welchen Aufwand ich da wirklich treiben will.. hängt auch jetzt davon ab, wie ich die Kurbelwelle gedreht bekomme, ohne Ausbau des Getriebes..? Würde mich hier über einen Hinweis von Dir freuen.

Die Glühkerzen gleich neu zu machen ist auch ne gute Idee. Jetzt kommt man super dran falls eine abricht...und teuer sind die auch nicht.

Der 3,0 TDI Motor ist mir (noch) fremd, hab da noch nicht dran rumgeschraubt. Ich bin für alle Tipps und die Zeit die man mir hier schenkt dankbar!

So, jetzt kommt Punkt "15"..

Gruß

J.