

Hydraulischer Kettenspanner – Kadett, Kadett „L“, Caravan 1000

Der Abteilung Gewährleistung werden häufig hydraulische Steuer-Kettenspanner (Bild 1) für Kadett-Motoren als angeblich nicht funktionierend zur Garantieleistung zugestellt. Die Untersuchungen haben in fast allen Fällen ergeben, daß diese Spanner einwandfrei sind und keine Veranlassung besteht, den Austausch der Spanner vorzunehmen.

Die Mehrzahl der untersuchten Spanner zeigten lediglich Verstopfungen der kalibrierten Öldüse (2/8) durch Partikelchen, die von Dichtungsmitteln herrühren. Durch einfaches Ausblasen mit Preßluft konnten diese leicht entfernt

und damit die Spanner wieder funktionsfähig gemacht werden. Bei einigen anderen Spannern waren überhaupt keine Mängel vorhanden. Hier befand sich lediglich der Öldruckkolben (2/5) noch in der Einbaustellung, d.h. der Kolben war noch durch den Führungsstift blockiert und bei der Montage des Spanners nicht gelöst worden.

Bei auftretenden Steuerkettengeräuschen – typisch metallisches Rasseln – ist grundsätzlich vor dem Ausbau des Spanners zu prüfen, ob das Gleit- und Drucksegment (2/3) entspannt ist. Das heißt, das Kunststoff-Gleitstück muß an

Technische Nachrichten Nr. 3/1963

65

der Kette anliegen und bei Fingerdruck federnd nachgeben. Ist dies nicht der Fall, Verschlußschraube (2/10) herausrauben und mit einem 1/8" Sechskantstift-Schlüssel Öldruckkolben (2/5) im Uhrzeigersinn drehen, bis Führungsstift des Gleit- und Drucksegmentes in die Spiralnute (2/6) einrastet und damit die Druckfeder (2/4) wirksam werden kann.

Verursacht die Steuerkette abnormale Rasselgeräusche, obwohl Federdruck am Gleit- und Drucksegment (2/3) vorhanden ist, so sind mit Sicherheit die Ölbohrungen (2/2 und /8) des Kettenspanners verstopft. Der Kettenspanner muß dann ausgebaut, und die Ölbohrungen müssen sorgfältig mit Preßluft ausgeblasen werden. Dabei muß besonders die kalibrierte Bohrung der Öldüse (2/8), die enger ist als die Ölaustrittsbohrung, berücksichtigt werden. Darüberhinaus ist vor jedem Zusammenbau des Kettenspanners auf eine klemmfreie Gängigkeit des Öldruckkolbens (2/5) und des Gleit- und Drucksegmentes (2/3) zu achten. Evtl. vorhandene leichte Druckstellen können vorsichtig mit Polierleinen geglättet werden.

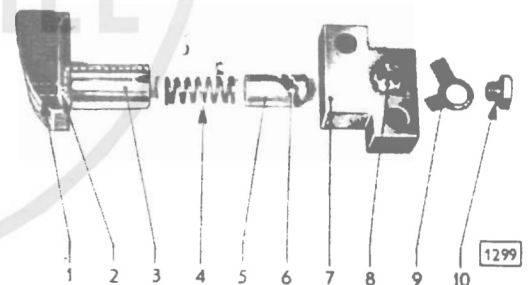


Bild 2 - Kettenspanner, zerlegt

- 1 Ölkanal für Schmierung der Steuerkette
- 2 Ölaustrittsbohrung
- 3 Gleit- und Drucksegment mit aufvulkanisiertem Kunststoffgleitstück
- 4 Druckfeder
- 5 Öldruckkolben
- 6 Spiralnute mit 8-Stufenrastung an 5
- 7 Führungshäuser
- 8 Kalibrierte Öldüse, in 7 eingesetzt
- 9 Zungensicherung für 10
- 10 Verschlußschraube

Bei Durchführung vorgenannter Arbeiten ist der Arbeitsvorgang „Hydraulischer Kettenspanner aus- und einbauen oder ersetzen“ im Werkstatt-Handbuch „Fahrwerk-Triebwerk“ für Kadett zu beachten.

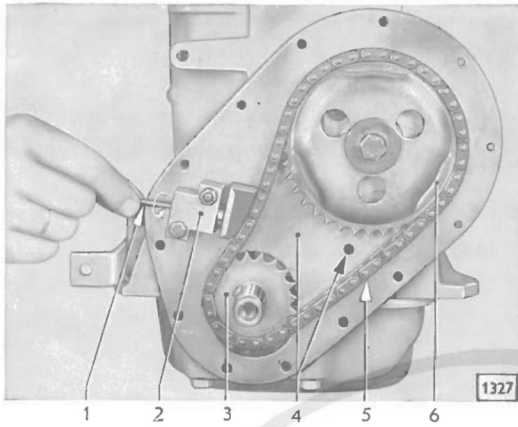


Bild 102 - Blockierten Öldruckkolben entspannen

- 1 Sechskant-Stiftschlüssel $\frac{1}{8}$ "
- 2 Hydraulischer Kettenspanner
- 3 Kurbelwellenrad
- 4 Steuergehäuserückwand mit Entlüftungsloch
- 5 Steuerkette
- 6 Nockenwellenrad

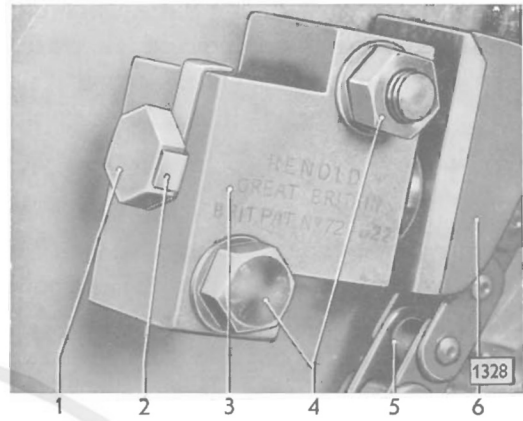


Bild 103 - Einstellschraube mit Zungensicherung gesichert

- 1 Verschlusschraube
- 2 Zungensicherung für 1
- 3 Kettenspanner-Zusammenbau
- 4 Schraube und Mutter, Federscheiben
- 5 Steuerkette
- 6 Gleit- und Drucksegment

Zylinderkopf aus- und einbauen, Dichtung ersetzen

neu

1. Kühlflüssigkeit ablassen, dabei, soweit vorhanden (bis Fahrgestell-Nr. 180 462), Ablaufhahn am unteren Wasserkasten öffnen und den an der rechten Zylinderkopfseite befindlichen Gewindestopfen herausschrauben. Kühlflüssigkeit auffangen, da Frostschutzmittel in ihr enthalten ist. Mit dem Wasserablaßschraube-Gelenkschlüssel MW 102 (siehe Gruppe 6) ist der seitliche Ablaufstopfen leicht zu entfernen.

Nach Wegfall des Wasserablaßhahnes am Kühler (ab Fahrgestell-Nr. 180 463) nur Gewindestopfen an rechter Zylinderblockseite herausschrauben.

2. Minuskabel von Batterie abklemmen.
3. Soweit erforderlich, Anbauteile und Aggregate, wie Zylinderkopfhaube, Auspuffrohr, Luftfilter, Vergaser, Ansaugkrümmer, Verteilerkappe mit Zündleitungen, Ventilatorriemen usw. vom Zylinderkopf abschrauben bzw. entfernen. Auf **innenliegende** mittlere Schraube des Ansaugkrümmers achten.
4. Ventileinstellmuttern abschrauben und Kugelstücke, Kipphebel, Stößelstangen abnehmen. **Stößelstangen müssen unbedingt vor**

Abnehmen des Zylinderkopfes entfernt werden, um zu verhindern, daß diese in die Ölwanne fallen.

Alle Teile in Sortierkästen nach der Einbau-reihenfolge aufbewahren.

5. Zylinderkopfschrauben (10 Stück) mit Vielzahn-Steckschlüssel herausschrauben, Kopf mit Dichtung und Wasserpumpe abnehmen.
6. Wasserpumpe abschrauben. Nur erforderlich, wenn anschließend weitere Zylinderkopfarbeiten durchgeführt werden.

Einbau in umgekehrter Reihenfolge, dabei beachten:

1. Kolbenböden und Verbrennungsräume entrußen und reinigen.
2. Verschleißteile, soweit ausgebaut, auf Wiederverwendbarkeit prüfen.
3. Dichtflächen von Zylinderblock und Zylinderkopf peinlichst von alten Dichtungsresten säubern.
4. Zylinderlaufbahn mit Motorenöl leicht einölen.