



Restaurierungen – Motorinstandsetzung

Liebe Austinfreunde!

Es war einmal, so ca. 1999 dass ich zusammen mit unserem Präsidenten in England meinen Super Sport Motor durch die walisischen Hügel jauchzend probe fuhr - welch Leistungsentfaltung! Selbst bei Ullis legendärem Speedrennen mit Lichtschranke hatte sich der rote Renner mit Abstand qualifiziert als der schnellste seiner Gattung.

Im Juni, auf der diesjährigen Jahreshauptausfahrt hat dann dieser sagemumwobene Motor, wie Gerhard es sagen würde, die "Grätsche" gemacht. Das traurige Ende konnten ja einige miterleben, welches noch zu allem Unglück in einem Steckachsenschaden des Ersatzfahrzeuges auf der Heimfahrt endete.

So viel Pech muss belohnt werden, dachte sich Lord Herbert, und schickte mich auf die lange Reise einer Motorreparatur. Aus wie viel Teilen besteht eigentlich ein Austinmotor - und wie viele können eigentlich kaputt gehen? Interessante Frage auf die ich Euch im folgenden eine Antwort geben möchte. Was war denn nun eigentlich passiert, was hatte eigentlich dieses ratschende Geräusch verursacht?

Nach dem der Motor ausgebaut war, ließ sich schnell die Schadensstelle lokalisieren. An der Stirnseite des Motorblocks, zur Lichtmaschine hin, war ein 7 mal 8 cm großes Stück Guss aus dem Block heraus gebrochen, so dass der Block auf dem Kurbelwellengehäuse herumrutschte. Nun ja, so etwas war noch nie passiert - aber der rote Renner war ja schon immer für eine Überraschung gut. Alles kein Problem. Ich brauchte lediglich einen neuen Block und die Sache war schon wieder in Ordnung.

Dachte Ich!!!

Die kleine Arbeit wollte ich diesmal bei einem deutschen Motorenbauer machen lassen. Man kann die Arbeit dann besser beobachten, und so ein Blockwechsel, nun ja. Beim auseinanderbauen kam dann schnell zu Tage, dass der Block auch zwischen dem 2. und 3. Zylinder gerissen war. Das hatte leider zu Folge, das sich die Kolben auf den letzten Umdrehungen in den Block gefressen hatten.

Nun ja, also auch noch einen Satz Kolben. Renault 4, versteht sich, mit 14mm Bolzen, weil diese schon seit 1996 aus der Produktion sind und kaum noch beschaffbar. Unter großem finanziellem Aufwand habe ich dann noch 3 Sätze aufgetrieben - man weis ja nie. Oh, da kam die Botschaft aus der Werkstatt, das die Nockenwelle überholungsbedürftig sei. Die Nocken waren auf mehreren Flächen eingefressen - es handelt sich bei meinem Motor ja um einen Super Sport Motor, dass heißt, er hat eine überstarke C - Typ Nockenwelle. Die gibt es aber nicht mehr auf dem Markt zu kaufen. Überrings hat diese Nockenwelle in der Mitte ein größeres Lager als die normalen.

O.K.. Die Nockenwelle wurde für teures Geld in Remscheid überholt. Langsam ahnte mir nichts Gutes. Der rote Renner holte aber erneut zum Gegenschlag aus. Ihr ahnt schon, ein erneuter Anruf

Restaurierungen – Motorinstandsetzung

Austin Seven Club Deutschland
www.austinsevenclub.de



meiner Werkstatt : das Kurbelwellengehäuse war an mehreren Stellen gerissen. Ja, ja, nicht das ein Super Sport Kurbelwellengehäuse anders gegossen ist, als ein normales, nein, Ihr ahnt es schon - es hat ja auch den größeren Lagersitz. Alle Schweißversuche haben bis dato keinen Erfolg gehabt, so dass Kurbelwellengehäuse und Nockenwelle erst einmal zur Seite gelegt wurden.

Was jetzt folgt ist bitter : ein neues Kurbelwellengehäuse, Nockenwelle + Lager, neue Kurbelwellenlager und Kleinteile. Ach ja, ich vergaß zu erwähnen, dass das Stirnradgehäuse mit angeschweißter Wasserpumpe auch einen bösen Riss aufwies - musste also auch neu gemacht werden.

Mehr ging wirklich nicht!! Wirklich? Doch, auch die Schwungscheibe war in Ihrem Konus aus der Flucht / Wucht und musste erneuert werden - Ihr wisst ja : Phoenix druck-geschmierte Kurbelwelle heißt Vintage Flywheel mit großem Loch! Oh, ist ganz schwer nur zu bekommen.

Nun ja. Heute habe ich auf dem Testprüfstand so die ersten Töne bei ca. 1000 Um/ min gehört. Ganz gut - ein bisschen Öl hier, ein bisschen Öl da, wird alles noch festgezogen. Etwas Öl aus den Stirnradgehäuse hin zur Wasserpumpe - der Deckel muss noch einmal ab und nachgeschaut werden warum. Aber im großen und ganzen scheint es zu werden. Der Motorenbauer ist zuversichtlich, das der Motor bald kein Öl mehr verliert.

Tja, abschließend kann ich nur sagen, das der rote Renner seinem Namen mal wieder alle Ehren gemacht hat. Eigentlich war alles kaputt und schwer zu besorgen. Die Teile sind teuer aber es gibt ein paar gute Händler in England, die einem weiter helfen. Die Werkstatt, die hier in Deutschland den Motor gemacht hat, macht einen wirklich guten Eindruck auf mich und hat nicht einfach die Teile zusammengekloppt und Vollzug gemeldet, sondern mit Sorgfalt und Verstand gearbeitet. Was die Arbeit taugt, und wie der Motor läuft, werde ich Euch demnächst mal erzählen. Was das ganze gekostet hat, weiß ich noch nicht und werde ich auch nur Hans Eichel erzählen.

Euer Martin