

Austausch der Plenumdichtung beim Jeep 5.2 und 5.9 V8

Nachdem mein Jeep immer wieder unter Klingeln litt und ihm kein SuperPlus gut genug war, die Zündkerzen Nr. 7 und 8 verkokst und die restlichen weiß waren, wurde diese Reparatur nötig. Ganz nebenbei hat sich der V8 1-2 Liter Öl auf 1000 Km gegönnt, je nach Fahrweise. Beim Start kam immer eine kleine blaue Rauchwolke aus dem Auspuff. Vor der Reparatur sollte ein Abgas- und Kompressionstest gemacht werden.



Die benötigten Dichtungen und Dehnschrauben gibts bei den bekannten Shops , zusätzlich wird noch Silikondichtungsmasse (bis ca. 200°C) benötigt, aber die gibts fast "überall". Mittlerweile hat Felpro auch eine Plenumdichtung, mit einer Zwischlage aus Metall .



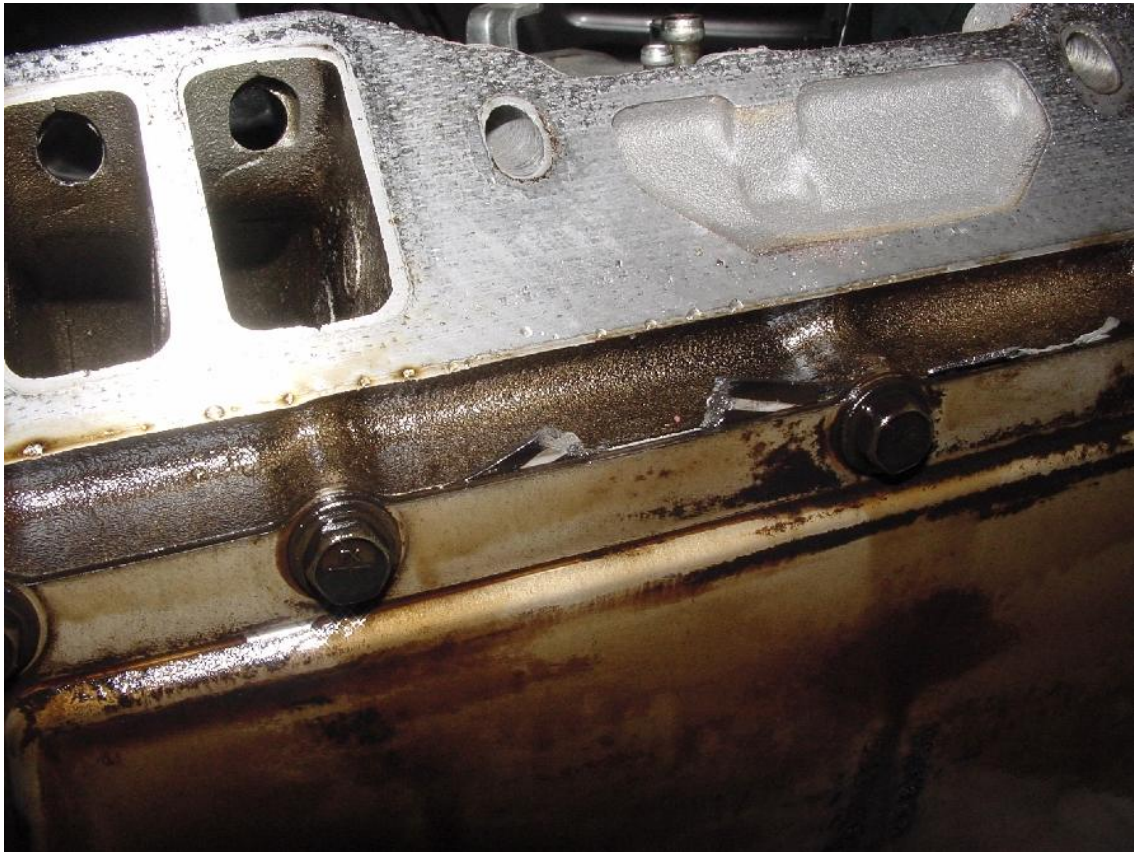
Was alles demontiert werden muß:

- Batterie abklemmen
- Kühlwasser am unteren Schlauch zum Kühler ablassen
- Ansaugrohr zum Luftfilter
- alles an der Ansaugspinne incl. Einspritzdüsen, usw..... außer Drosselklappe
- Lichtmaschine
- Klimakompressor incl. Halterung für Kompressor+Lichtmaschine
- Servopumpe losschrauben und seitlich fixieren

keinesfalls das Verbindungstück der Benzinverteilerrohre trennen, entweder man schraubt die Leitungen von der Ansaugglocke ab und läßt die komplette Leitung zusammen, oder man öffnet den Schnappverschluß der Benzinleitung, was nicht unbedingt einfach geht.

Die Einspritzdüsen könnte man an der Ansaugglocke lassen, da bei der Montage der Düsen die Gefahr besteht, die O-Ringe zu beschädigen oder am besten gleich neue besorgen und einbauen. Beim losschrauben der Servopumpe auf die Riemenscheibe achten, unbedingt die Bohrungen in der Scheibe zum durchstecken des Werkzeugs verwenden. Die Scheibe kann leicht brechen und kostet knapp 90 Euro.

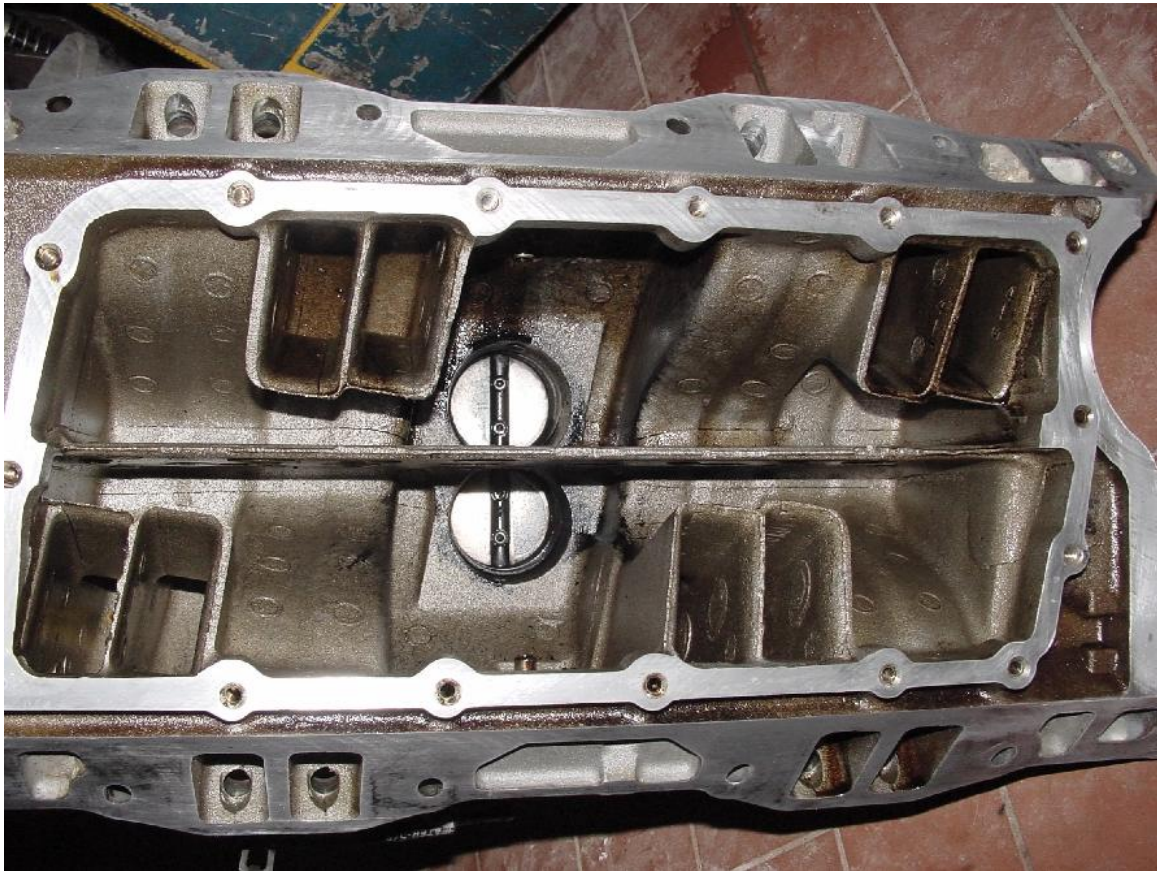
Zum Ausbau werden ca. zwei Stunden benötigt. Der Dichtungsschaden war bei mir offensichtlich, den sah man schon, nachdem die Ansaugspinne herunter war.



und nachdem der Deckel von der Ansaugspinne demontiert war



Ansaugglocke von unten ohne Deckel



Die alten Dichtungsreste müssen an der Ansaugglocke, dem Deckel, dem Motorblock und den Zylinderköpfen gründlich entfernt werden. Normalerweise genügt dafür ein Dichtungsschaber. Danach alles gründlich reinigen, den Motorblock natürlich oben schön zudecken, damit keine Dichtungsreste hineinfallen.

Blick auf den V8 ohne Ansaugglocke



Für den Zusammenbau incl. Dichtungsmontage werden dann ca. 4 Stunden gebraucht, ein geübter Schrauber kann es schneller

Die Schrauben vom Plenumdeckel und der Ansaugspinne müssen genau nach Anweisung mit den jeweiligen Drehmomenten angezogen werden.

Anzugswerte zwischen Deckel und Ansaugspinne:

vorgeschriebene Reihenfolge beachten, siehe Bild unten

- Schritt 1- alle Schrauben mit 2,7 Nm festziehen
- Schritt 2- alle Schrauben mit 5,4 Nm festziehen
- Schritt 3- alle Schrauben mit 9,5 Nm festziehen
- Schritt 4- alle Schrauben mit 9,5 Nm nachziehen



Anzugswerte für die Ansaugspinne an den Zylinderköpfen

- Schritt 1—Die Schrauben 1 bis 4 in der angegebenen Reihenfolge mit einem Anzugsmoment von 8 N·m (72 in. lbs.) festziehen. Dabei die Schrauben nacheinander über Kreuz in Schritten von 1,4 N·m (12 in. lbs.) festziehen.
- Schritt 2—Die Schrauben 5 bis 12 in der angegebenen Reihenfolge mit einem Anzugsmoment von 8 N·m (72 in. lbs.) festziehen.
- Schritt 3—Alle Schrauben mit einem Anzugsmoment von 8 N·m (72 in. lbs.) nachziehen.
- Schritt 4—Alle Schrauben in der angegebenen Reihenfolge mit einem Anzugsmoment von 16 N·m (12 ft. lbs.) festziehen.
- Schritt 5—Alle Schrauben mit einem Anzugsmoment von 16 N·m (12 ft. lbs.) nachziehen

Beim Zusammenbau der Ansaugspinne am Motor die Silikondichtungsmasse in den Ecken nicht vergessen, vor dem Auflegen der Dichtungen ca. 5 mm dick auftragen.

Insgesamt ist die Reparatur für einen geübten Schrauber mit Standartwerkzeug kein Problem.

Ein Ölwechsel sollte auch gleich eingeplant werden.

Hier habe ich die Stellen markiert, an denen die Silikondichtung aufgetragen werden muß. Anschließend die vordere und hintere Saugrohrdichtung auflegen.



Beim Aufsetzen der Ansaugspinne ist es vorteilhaft, dies zu zweit zu machen. Die Ansaug- und Saugrohrdichtungen dürfen dabei natürlich nicht mehr verrutscht werden. Der Bypassschlauch zwischen Wasserpumpe und Ansaugglocke sollte am besten gleich ausgetauscht werden, denn man kommt sonst nie so leicht ran (der kleine Kühlwasserschlauch unter der Kompressorhalterung).



Anzugswerte für die Ansaugspinne an den Zylinderköpfen

Schritt 1—Die Schrauben 1 bis 4 in der angegebenen Reihenfolge mit einem Anzugsmoment von 8 N·m (72 in. lbs.) festziehen. Dabei die Schrauben nacheinander ueber Kreuz in Schritten von 1,4 N·m (12 in. lbs.) festziehen.

Schritt 2—Die Schrauben 5 bis 12 in der angegebenen Reihenfolge mit einem Anzugsmoment von 8 N·m (72 in. lbs.) festziehen.

Schritt 3—Alle Schrauben mit einem Anzugsmoment von 8 N·m (72 in. lbs.) nachziehen.

Schritt 4—Alle Schrauben in der angegebenen Reihenfolge mit einem Anzugsmoment von 16 N·m (12 ft. lbs.) festziehen.

Schritt 5—Alle Schrauben mit einem Anzugsmoment von 16 N·m (12 ft. lbs.) nachziehen

bitte die Werte der Ansaugglocke nicht mit denen des Deckels verwechseln.

Beim Auffüllen des Kühlwassers gibt es eigentlich nichts besonderes zu beachten. Kühler sowie Ausgleichsbehälter werden befüllt, dabei die Zündung einschalten und das Heizungsthermostat auf Hi drehen. Da es ohne Werkstattfüllgerät nicht gelingt, den Kühlkreislauf zu 100% sofort zu füllen, benötigt der Kühlkreislauf zwei bis drei Abkühlphasen. Dabei zieht der Unterdruck das Wasser aus dem Ausgleichsbehälter zurück in den Motorkreislauf, Wasserstand beobachten und eventuell nochmals nachfüllen.

Viel Spaß
Gottfried