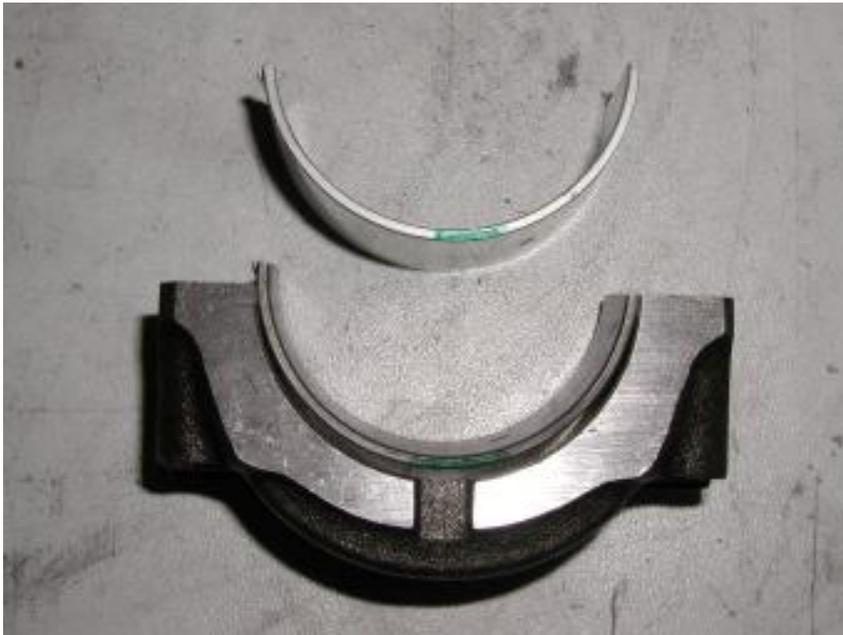


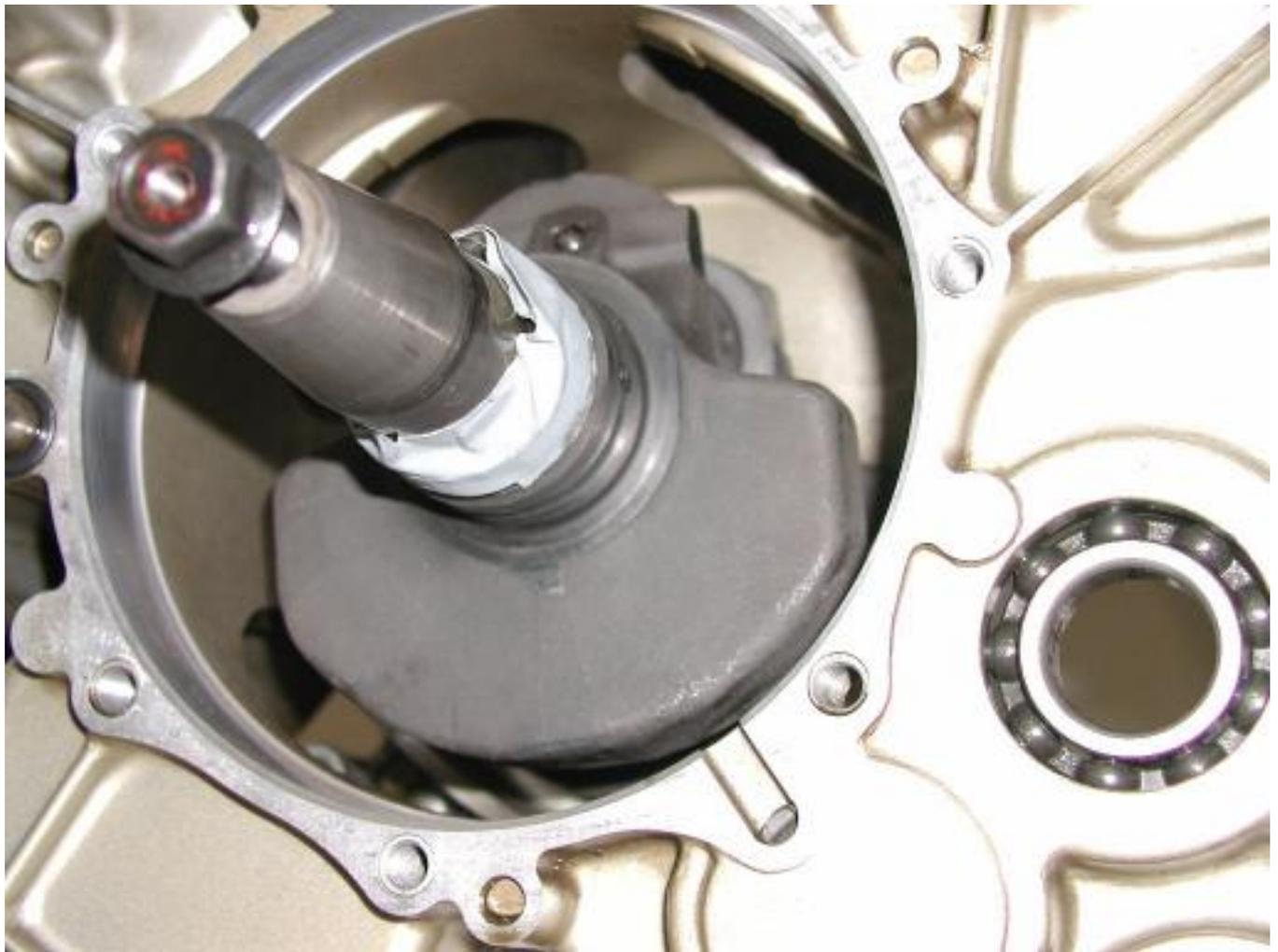
## Endlich, der Zusammenbau

In der Anleitung habe ich wieder mal Fehler oder auch eine bessere Reihenfolge in der Abfolge gefunden.. Ich habe mich an die Abläufe im Buch gehalten und bis auf besagte Fehler keine Probleme damit gehabt. Also geht nach der Anleitung vor und wenn was unklar oder nicht ordentlich zu sehen ist: schaut auf meine Bilder.

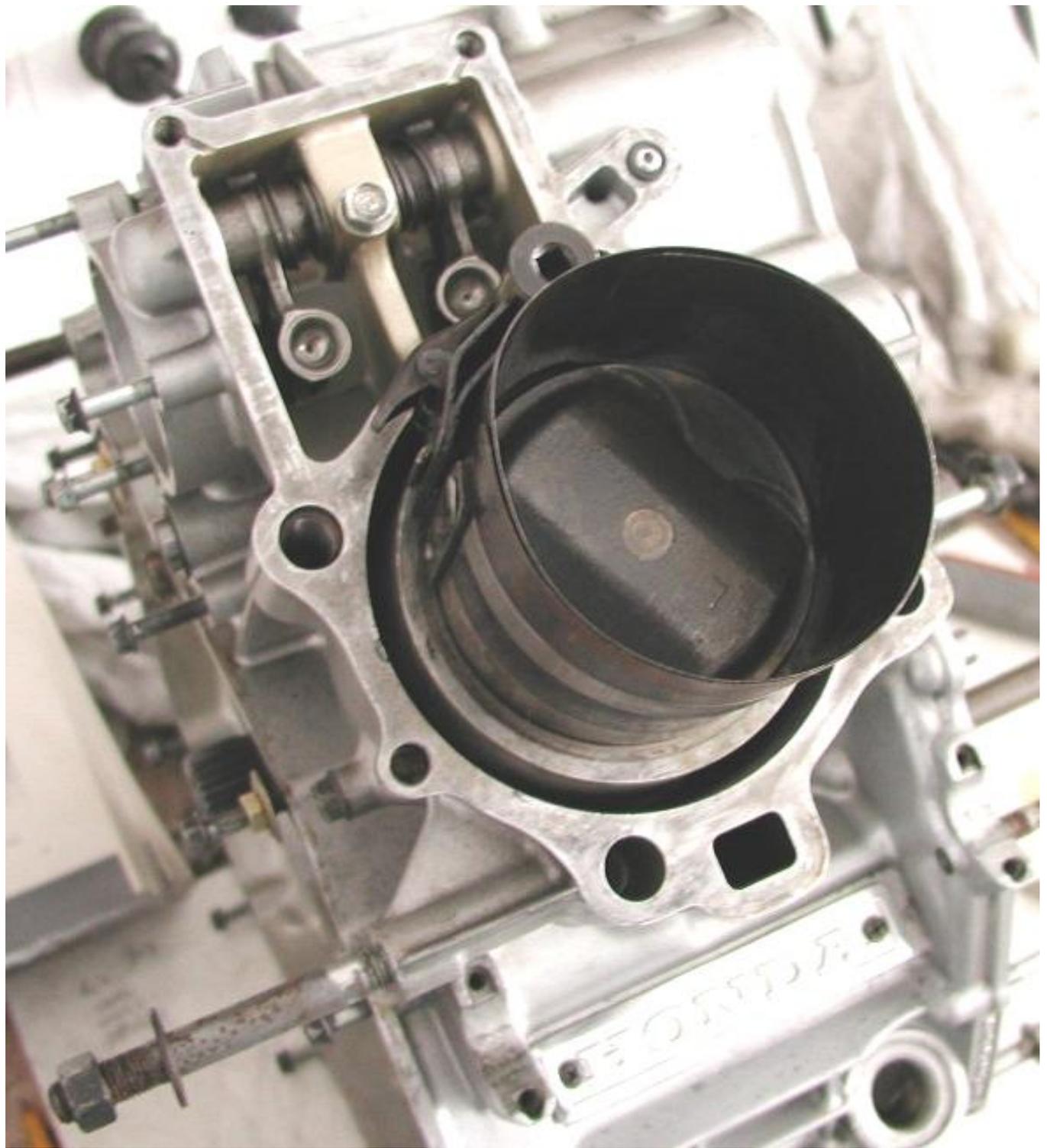


Die Farbe der richtigen Lagerschalen kann man auch an den Seitenkanten der Selbigen erkennen. Die Tabelle im Buch ist evtl. etwas verwirrend und daher diese Methode bestimmt schneller und sicherer. Die Farbe hat sich bei mir 23 Jahre oder auch 106.000 km gehalten, sollte also auch über längeren Zeitraum sichtbar sein





Ab hier heißt es im Handbuch, soll nun der hintere Kurbelwellendeckel eingebaut werden. Ich habe die Erfahrung gemacht, daß es für den Einbau der Kolben/Pleuellager günstiger ist, wenn man das später macht. Man kommt an die Pleuellagerklemmschale und die Muttern bei weitem besser hin. Beim Einbau der Kolben ist die Nutzung eines Kolbenringspanners mehr als eine Hilfe !! Die Tricks mit Schraubenzieher oder flachen Metallstreifen (alte Fühlerlehre) hab ich selber probiert und bin kläglich eingegangen. Beide Kolben habe ich (mit Pleuellagerbefestigung) in 15 min. bewerkstelligt. Also nochmal: egal von wem, aber vorher diesen Spanner organisieren, das schont Nerven und Geldbeutel. Einen Satz neue Kolbenringe nur weil die Schraubenziehermethode nicht ganz so geklappt hat..... ???



Für den Kurbelwellendeckel empfiehlt sich die bewährte Temperaturmethode: Block anwärmen und Deckel tiefkühlen. Auf diese Weise braucht man keine langen Schrauben, muß nicht auf verkanten aufpassen und die ganze Sache geht sehr schnell und glatt von der Hand



