

Häufige Fehlerquellen der kleinen Guzzis

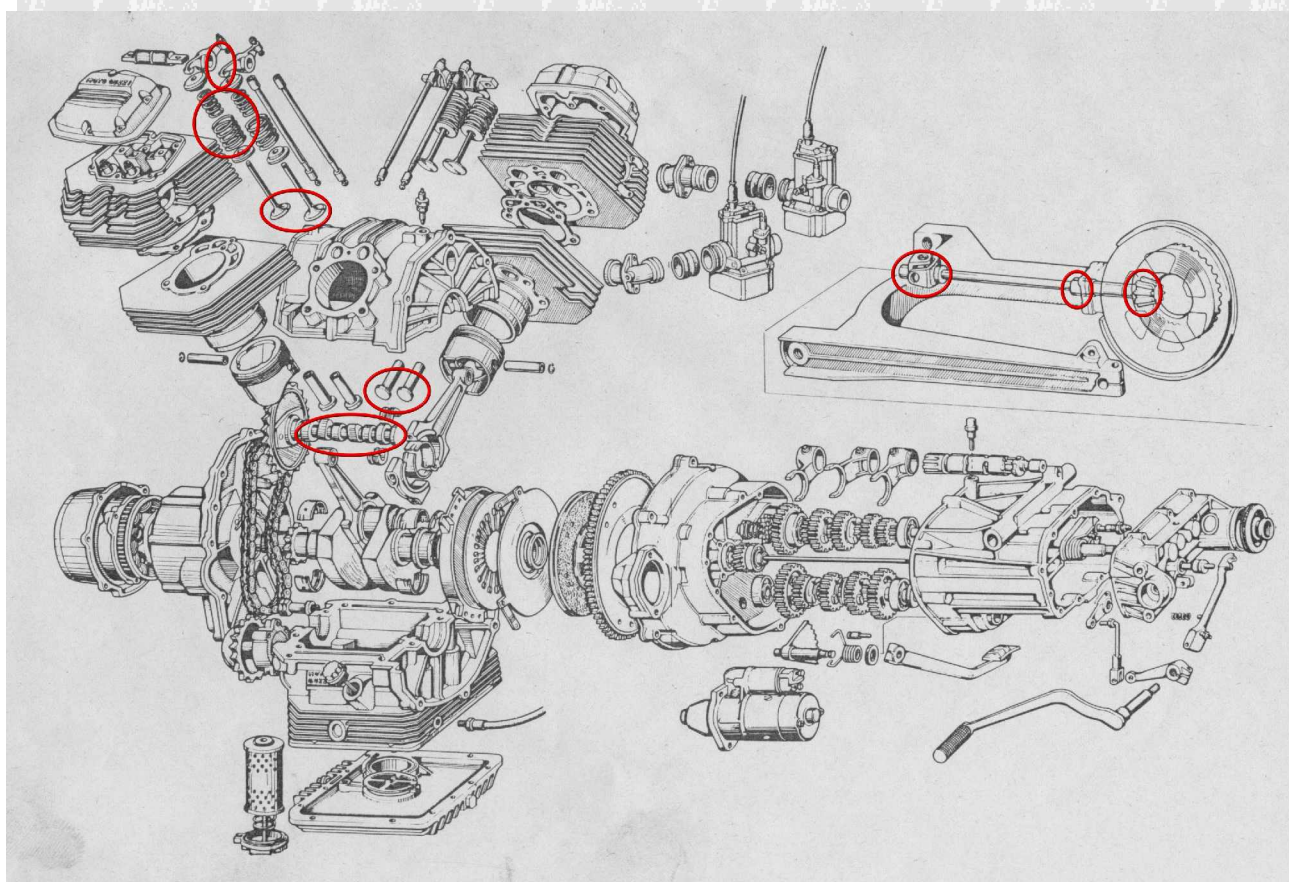
Hallo Freunde der kleinen Guzzis V35 – V75 (alle Modelle)

Auf dieser Seite möchte ich Euch einige Stellen aufzeigen, an denen häufig Schäden entstehen.

Häufig können die armen kleinen Guzzis nichts dazu sondern liegt dies mehr an mangelnder Information oder mangelhafter Pflege.

Auch werden oft hinweise darüber in den Wind geschlagen oder aufgeschoben bis dann ein richtig großer Schaden da ist.

Auf dem Bild habe ich einige Bereiche markiert die ich im folgenden ansprechen werde.



1.Motor/Ventiltrieb

- Verschleißteil Gummimuffe zwischen den Kipphebeln (2-Ventiler) diese härtet mit zunehmendem Alter aus und wird größer, so daß keine ausreichende Ölversorgung für die Kipphebel existiert und im Ventildeckel ein erhöhter Anteil an Ölnebel entsteht, der über den Ölabscheider nicht abgebaut werden kann (Maschine ölt dann manchmal aus dem Luftfilterkasten)
- Ventileinstellschrauben sind oft in Folge von zu stark angezogenen Kontermuttern gedehnt oder sogar angerissen (erkennt man an einer schwergängigen Kontermutter bzw. Ventileinstellschraube) diese kann dann abreißen und unter Umständen einen Motorschaden verursachen
- Problem Ventilfedern. Sie sind bei allen älteren Modellen zu stark ausgelegt und wurden später bei den 2-Ventilern geändert. Empfehlenswert ist die Umrüstung aller 2-Ventil Modelle auf die neuen Ventilfedern die nur mit den dazugehörigen Ventilfedertellern und Ventilkeilen montiert werden dürfen. Für die 4-Ventil Modelle gibt es keine Lösung von Moto Guzzi ein Umbau kann jedoch von mir erfolgen.
- Problem Ventilabriß. Die Ventile dehnen sich aufgrund der zu harten Ventilfedern bis sie abreißen.
- Problem Ventil im Brennraum. Teilweise verschleiß die Ventilkeile wodurch das Ventil in den Brennraum fällt. Keine Probleme mehr nach Umrüstung auf die neuen Ventilfedern.
- Problem Nockenwelle. Eingelaufene Nockenwellen sind die Regel bei den 4-Ventilern aber auch bei den 2-Ventilern mit hohen Laufleistungen und bei überwiegend untertourig gefahrenen Fahrzeugen da hier die Belastung an der Nockenwelle besonders hoch ist. Dieses Problem kann bei den 2-Ventilern durch Umrüsten auf die neuen Ventilfedern und bei den 4-Ventilern durch diverse Umbaumaßnahmen beseitigt werden. Wichtig für die Haltbarkeit ist:
 - die Verwendung von zähem Öl (15W50 oder 20W50) da dieses einen hohen Dämpfungsfaktor besitzt.
 - Es sollte auf alle Fälle ein Vollsynthetisches Öl verwendet werden, da die Motoren thermisch recht hoch belastet sind.
 - Leerlaufdrehzahl min 1200 U/min
 - kein untertouriges fahren

2. Getriebe

- **Geänderte Ölfüllmenge (siehe auch Werkstattbucherweiterung) 1 Liter SAE 85W140 am besten Mineralöl, da manche Lager kein synthetiköl vertragen.**

3.Kardanwelle

- **Verzahnung hinten und Schiebestück sind häufig verschmutzt bzw. das Fett ist stark verharzt so daß es schwergängig ist.**
- **Bei schwergängigkeit im Schiebestück entsteht bei jeder auf- und abbewegung ein Druck auf das Kreuzgelenk das dadurch im Laufe der Zeit zerstört wird**
- **Deshalb unbedingt alle ein bis zwei Jahre den Endantrieb entfernen, die Verzahnungen von Kardanwelle, Schiebestück und Endantrieb reinigen und neu fetten (ich persönlich nehme einen Hitzefesten Trockenschmierstoff, da dieser nicht verharzt und keinen Schmutz bindet).**
- **Alle 2-4 Jahre auch die Schwinge ausbauen und das Kreuzgelenk kontrollieren auf Leichtgängigkeit des Gelenkkreuzes und festsitz der Gelenkkreuzlagerbuchsen!**
- **Kreuzgelenkbruch entsteht durch Verschleiß der Lager im Gelenkkreuz das durch zuviel Druck (siehe oben) oder auswaschen des Schmierfilms durch Dampfstrahlereinsatz auf den Gummibalg beschädigt wird. Beim Bruch werden meist das Kreuzgelenk, die Schwinge und der hintere Getriebedeckel zerstört.**

4.Endantrieb

- **Häufigste Schadensursache ist falsche Ausdistanzierung, Axialspiel im Triebeling bzw. zerstörte Kegelrollenlager des Triebelings durch falschen Ölstand im Endantrieb. Füllmenge ist 170ccm wobei bei korrektem Ölstand das Öl aus der Kontrollbohrung läuft.**
- **Zur richtigen Ölstandkontrolle muß die Schwinge vor öffnen der Kontrollbohrung waagrecht stehen. (siehe auch Werkstattbucherweiterung) Ölviskosität unbedingt 85W140 alles andere ist zu dünn mit Zusatz wie z.B. Molykote A**