

Frage

Alle

Stärke der Kopfdichtung bei geplantem Kopf

Beitrag von „SCooper“ vom 9.5.2019, 12:44

Servus zusammen,

ich besitze aktuell einen um 0,3mm geplanten Kopf eines JCWs. Meinen "normalen" S-Kopf möchte ich gerne im Zuge der Leistungssteigerung gegen diesen tauschen.

Jetzt gibt es die Möglichkeit eine Zylinderkopfdichtung wie die Serie mit einer Stärke von 0,65mm oder eine Dickere mit 0,95mm zu nehmen. Hier: [*Position 6*](#)

Da ich aber keine Ahnung habe, welche ich nehmen soll, frage ich mal hier in die Runde. 🤔
Was würdet ihr nehmen? Mit welcher geringfügigen Erhöhung der Verdichtung muss man rechnen?

Auch [Sascha](#) möchte mal eure Meinungen/Erfahrungen hören, gelle? 😊

Als Randinfo - geplante Umbauten:

- GP-Software
- Newman PH2 Nockenwelle
- und entsprechend alles was zum JCW-Kit gehört

Gruß,

Jonas

Beitrag von „SilentHall21“ vom 9.5.2019, 13:46

Ich hab 0,35 mm geplanter Zylinderkopf und die Originale 0,65 mm Dichtung verbaut.

Bilder zur Verdeutlichung wie es bei meinem Motor ist um zu verstehen wegen der Knabtheit der Ventile.

Bild 1 zeigt OT Stellung und Bild 2 zeigt bei der Stellung wie es oben aussieht.

Du hast aber 0,6 mm am Kopf abtragen lassen, da würde ich schon auf die 0,95 mm Dichtung zugreifen.

Oder du verbaust die Dichtung 0,65, verbaust Kette und Kettenspanner und drehst an der Kurbelwellenrad ganz langsam, alle vier Zylinder durch, merkst da nix, kannst 0,65 mm verbauen. Sollte die 0,65 mm nicht gehen, spürst das ganz schnell das es nicht weiter geht, lässt sich nicht drehen. (So könnte man das testen bzw. so würde ich das testen was ich auch so gemacht habe.)

Mal sehen was die anderen so sagen.

Beitrag von „MTB“ vom 9.5.2019, 15:53

1. warum wurden denn 6/10mm geplant? O.o Der Kopf muss ja schon ordentlich krumm gewesen sein.

Manuel, was du da schreibst ist einfach Unsinn, sorry. selbst bei meiner 12:1 Verdichtung würden die Ventile nicht auf den Kolben aufschlagen, man könnte den Motor also problemlos durchdrehen, trotzdem fahre ich mit zusätzlichen Ventiltaschen in den Kolben um im Betrieb (!) ausreichend Abstand zwischen Ventilen und Kolben zu haben- beim Cooper S geht es aber ja überhaupt nicht darum ob die Ventile aufschlagen (wie gesagt da ist durch die 3-4mm Kolbenunterstand so viel platz, da kann man zig mm abfräsen ohne Probleme in die Richtung zu bekommen) sondern darum das die Verdichtung nicht zu hoch wird!

Das Bild vom Kopf mit den geöffneten Ventilen ist niemals OT, selbst Sportnockenwellen für

Sauger haben nie mehr als 1mm Ventilhub im OT, für Kompressorautos eher weniger (Schrick 260er 0.42mm zB!)

0.3mm am Kopf sind knappe 0.5 in der Verdichtung- aus den Serienmäßigen 8.5:1 würdest du also trotz der 0.95er Dichtung (die würde ich in jedem Fall verbauen) ganz grob auf 9:1 kommen. In wie weit das beim S Problematisch ist sollen andere entscheiden. Bei so einem Stark geplanten Kopf müsste man ja schon fast 2x 0.65er Dichtungen Verwenden, was natürlich nicht das gelbe vom Ei ist