

## OM 601 tackert/zischt

**Post by "Annika" of Sep 28th 2020, 9:15 pm**

Hallo, bitte helft mir 😬

mein heißgeliebter "Camperly" tackert/zischt aus dem Motorraum!

Ich habe die Hydrostößel gewechselt, den Kettenspanner entlüftet, die Steuerkette war nicht gelängt.

Danach lief er prima bis nach Griechenland und zurück. Nun hört man ein metallisches Zischen aus dem Motorraum.

Er hat keinen Leistungsabfall aber die Geräusche werden immer lauter.

Ich habe von dem Geräusch ein Video/eine Tonaufnahme gemacht und es auf YouTube unter folgenden Link gesetzt:

<https://www.youtube.com/watch?v=XgyCxVm8HnE>

Neu ist das Zischen im Hintergrund.

Er hat bisher gerade mal etwa 68 000 Kilometer auf dem Buckel. 😞

Schonmal vielen Dank im Voraus für eure Ideen! 👍

Liebe Grüße Annika

---

**Post by "HaWa" of Sep 29th 2020, 9:50 am**

Hallo Annika,

Steuerkettenspanner entlüftet???

Hydros unter 300tkm getauscht?

Der Kettenspanner ist am Ölkreislauf angeschlossen um somit durchspült.

Wenn ein Motor aus der Baureihe bei längerem Leerlauf das Tickern anfängt ist zu 99% die Kopfdichtung morsch.

Alterung=Jahre×Bertriebszyklen (Kalt-Warm-Kalt) unabhängig der gefahrenen Kilometer.



Die Nockenwellenlager, Hyrotassen und der Kettenspanner werden durch den Kanal zwischen Kettenschacht und Zylinder mit Öl versorgt. Mit den Jahren wandert dann zunächst ein kleiner Teil der Verbrennungsgase in das Öl und verursacht die Fehlfunktion der Stößel.

Ignoranten fahren dann gerne noch weiter bis sich das Öl bei wachsender Leckage dann plötzlich spektakulär in den Brennraum ergießt und über das Abgassystem austritt.

Das zischeln kam wenn vorhanden von der Abgasrückführung kommen.

Verunreinigte Vorfilter können tickern im Bereich Förderpumpe verursachen.

Gruß HaWA

---

**Post by "Annika" of Sep 29th 2020, 7:54 pm**

Hallo HaWA,

erstmal vielen Dank für die ausführliche Antwort!

Es war ein Kommunalfahrzeug, ist wohl hauptsächlich Kurzstrecke gefahren.

2 Hydrostößel ließen sich von Hand etwas zusammendrücken und der Kettenspanner war komplett dicht.

Die Nockenwellenlager waren nicht beschädigt.

Kann ich die Abgasrückführung deaktivieren, wenn ich den Unterdruckschlauch abziehe?

Vorfilter werde ich wechseln.

Würdest du die Kopfdichtung wechseln?

Da wäre ich wohl länger beschäftigt 🤔

Viele Grüße

Annika

---

### **Post by “HaWa” of Sep 29th 2020, 8:16 pm**

Hallo Annika,

das sich mindestens 2 Stößel zusammendrücken lassen ist völlig normal da immer mindestens 2 Nocken auf dieselben drücken wenn der Motor steht.

Das wird dann während der ersten 5sec.

Motorölauf wieder gefüllt.

Deaktivieren macht keinen Unterschied da die Leckage zwischen Abgaskrümmen und Ventil sein wird.

Und ja, Dichtung wechseln ist zwar anstrengend (18 Schrauben mit doppeltem Winkelanzug bei begrenzter Zugänglichkeit) aber empfehlenswert.

Gruß HaWA

---

### **Post by “Annika” of Sep 29th 2020, 8:56 pm**

Hallo HaWA,

danke für deine Antwort, die Kopfdichtung werde ich dann wohl wechseln und die Abgasrückführung baue ich dabei ja sowieso aus.

Ich halte mich da an die WIS, gibt es irgendeine Besonderheit, auf die ich dabei achten sollte?

Liebe Grüße Annika

---

**Post by “Edgar\_Markus” of Sep 30th 2020, 7:45 am**

Moin

was mir da noch spontan auffällt ist dass die motorlager schaukeln..

Edgar

---

**Post by “HaWa” of Sep 30th 2020, 8:56 am**

Hallo nochmal,

in seltenen Fällen hab ich auch eine lose Verschraubung einer Vorkammer als Grund für ein Zischen identifizieren können.

Ich habe immer die Kopfschrauben erneuert und Planen des Zylinderkopfes war auch immer nötig.

Gruß HaWA

---

**Post by “Annika” of Sep 30th 2020, 6:44 pm**

Hallo,

danke für die Ideen.

Dann weiß ich Bescheid, wird wohl das volle Programm werden und ich gehe erstmal Teile shoppen. 😊

Viele Grüße

Annika

---

**Post by “Annika” of Nov 26th 2020, 8:54 pm**

Hallo,

ich melde mich nun auch mal wieder, der Motor läuft nun wie geschmiert und kein rattern oder zischen ist mehr zu hören.

HaWa lag mit seiner Ferndiagnose goldrichtig, die Kopfdichtung sah alles andere als frisch aus 😬

Hier eine kleine Rückmeldung zur Reparatur:

- für die Bolzen vom Kettenkasten hatte ich nicht das in der WIS empfohlene Werkzeug, diese ließen sich mit Hilfe einer Maschinenschraube, `ner Nuss, Beilagscheiben und etwas Kältespray leicht herausziehen



- bei den Kopfschrauben hatte ich das Problem, dass sie teilweise sehr verrostet waren und ohne anschlagen sicher abgerissen wären
- wie richtig vermutet, war die Kopfdichtung am Ölkanal zwischen Kettenkasten und dem ersten Zylinder undicht



... Fortsetzung folgt ...

---

### Post by "Martink" of Nov 26th 2020, 9:36 pm

Hallo, ich hatte einen OM602 und einen 603 und beide hatten genau diesen Schaden an der Kopfdichtung. Beim OM 603 fingen erst die Hydrostößel an zu klappern und zum Schluss ist jedesmal wenn der erste Zylinder gezündet hat im Leerlauf der Öldruckzeiger einen Millimeter hoch gehüpft.

Gruß, Martin.

---

**Post by “Stefan300TD” of Nov 27th 2020, 12:57 pm**

Moin,

die Kanten der Ölkanalbohrungen leicht "brechen"....steht auch irgendwo in der WIS geschrieben.

Gab jedenfalls dazu mal eine Serviceanweisung.

Gruß

stefan

---

**Post by “Trompka” of Nov 29th 2020, 9:28 am**

Zumindest beim om616 wurden die originalen Kopfdichtungen (hier lohnt tatsächlich das Originalteil) in genau diesem Bereich nachträglich verstärkt...

Von 60x kenn ich dieses Scgadensbild aber häufiger...

Glückwunsch zur Reparatur!

---

**Post by “Annika” of Nov 30th 2020, 8:17 pm**

Noch zur Reparatur...

- um die Ventildfedern zu entfernen, habe ich meinen Standard-Federspanner kürzer geschnitten und die Kanten mit Gummischläuchen beklebt (hierfür eignen sich Aquarienschläuche hervorragend 😊)



- die Einspritzdüsen habe ich mit einer Abdrückvorrichtung abgedrückt, das Spritzbild war einwandfrei (feinster Nebel), der Öffnungsdruck war bei allen knapp unter 100bar.



- die Ventile beim Auslass waren sehr verrußt und verkrustet, mit Ventilschleifpaste und Politur ließ sich das aber wieder beheben

- alles blitzblank geputzt, den Kopf musste ich glücklicherweise nicht planen lassen...

..

- die Ventilschaftdichtungen waren fix mit einem guten Gefühl eingebaut, das schnell einem schlechten Gefühl gewichen ist ... als ich bemerkt hab dass die unteren Federteller nicht über die Ventilschaftdichtungen passen .. also nochmal eine Woche auf die neuen Dichtungen warten



- die Sicherungskeilchen für die Feder anschließend wieder in die Nut zu bekommen war ein ziemliches Gepfriemel 🙄, da hatten sich dann eine Pinzette und ein Magnetheber bewährt

- der Einbau vom Kopf lief wie geschmiert, wenn ich denn mal an meinen Motor rankomme 🤖



- die AGR, die wohl das zischeln verursacht hatte, habe ich mit Calofer abgedichtet, die macht jetzt auch keinen Mucks mehr...

Der Motor sprang auf einem Schlag an und läuft seitdem wie am ersten Tag!