

Frage

R53

Zylinderkopfdichtung, CO2 Test, Thermostat ... Die Büchse der Pandora

Beitrag von „irreversibel“ vom 31.5.2021, 20:40

Grüßt euch,

mein Name ist Sven. War verwundert mich hier schon registriert zu haben 🤖

Ich bin leidenschaftlicher BMW Fahrer und hege und pflege einen E39 530i Touring. Mein Frau´chen hingegen wechselt ihre Fahrzeuge ganz gerne.

Zuletzt musste der E46 Individual für einen Cooper weichen. Ich legte ihr einen Cooper S ans Herz.

So kauften wir dann auch nach einem weilchen suchen einen 2003er R53 Cooper S mit rund 165.000 km ~

Bei der Besichtigung fiel soweit nichts auffälliges auf. Dadurch das ich selbst viel Schraube und bei BMW auf diverse Software angewiesen bin, konnte ich den Fehlerspeicher mit entsprechender Software auslesen und auch den KM Stand auf den Schlüsseln verifizieren. Aufgrund dessen, dass das Fahrzeug abgemeldet war, war eine Probefahrt vor Ort nicht Möglich.

Einige Tage später hat meine Holde dann das Fahrzeug rund ~45 km zu uns überführt. Dort fiel dann auch der sehr lang nachlaufende Lüfter auf. Da ich in dieser Woche aber kaum Zeit hatte, kam ich erst 4 Tage später dazu das Fahrzeug im warmen Zustand auszulesen. Durch das 16:9 Navi ist halt leider keine Tempanzeige verbaut. Meine Vermutung lag bei einer defekten Gebläseendstufe oder tatsächlich Übertemperatur.

Und dies sollte sich dann halt auch bewahrheiten. Das Kühlwasser stieg bis knapp 120° C an. Also schnappte ich mir meinen CO2 Reaktionstest (den ich seither noch nicht wirklich benutzt habe), füllte 2 ml in das Crystal Meth Labor und steckte es auf den Ausgleichsbehälter. Es blubberte etwas dauerte einige Sekunden bis ein großer Blubb durch die Fabrik lief und die Flüssigkeit wurde trüber. Also die Drehzahl mal von LL auf ~2000 erhöht und siehe da -> die Brühe wurde Gelb.

Das Gesicht meiner Frau entsprechend lang.

Da der Wagen aus 3. Hand war, beim Vorbesitzer 5 Jahre lief und dieser die Steuerkette noch nicht gemacht hatte und ein Austausch ihm zuvor auch unbekannt war, nahm ichs erst mal sportlich, kontaktierte den Vorbesitzer, der mir finanziell nochmals entgegen kam und beschloss die Steuerkette halt nun direkt mit der Kopfdichtung zu machen.

Bis dahin stand der Wagen, weil mir das Risiko bei 120° dann doch zu heavy war.

Letzten Samstag durfte ich mich dann feinst davon überzeugen lassen, dass dieses Vorhaben

kein solch ein Spaziergang ist wie erwartet. So traf ich auf befremdliche Alientechnik wie Riemenspanner mit Gasdruckfeder und Druckfeder etc. ... Wayne, nach einigen Stunden und einem Brockhaus voll Gewaltausdrücken, wars vollbraucht.

Das Zwischenfazit:

- Thermostat reagierte im kochenden Wasser nicht!
- Keine risse im Zylinderkopf ersichtlich vor allem im Bereich Zündkerze/Ventile
- Kette leicht gelängt
- Ölverbrauch anhand Zustand, Zündkerzen, Ventile, Kolben, Brennraum nicht zu erwarten.
- Zylinderkopf nahezu plan. Zwischen Zylinder 3 und 4 der Steg, schimmerte etwas Licht beim Haarlineal durch. Ist aber in der Toleranz.
- Keine defekte an der Kopfdichtung (durchbrennen etc.) ersichtlich -> Kühlwasser sah aber aus wie die Klospülung in ner Kneipe.

Motor gestartet, sprang auch flott an. Etwas im LL laufen lassen. Ein paar wirklich dezente Gasschübe. Und dabei die Software am laufen für die Temperatur auszulesen. Diese stieg aber bereits nach ca. 1 Minute (gefühl) auf bereits 50°C. Also nochmals den CO2 Tester geschnappt -> Selbes Ergebnis wie eingangs. Die blaue Brühe reagierte und wurde gelb. Das Gesicht meiner Frau natürlich wieder lang. Ich kündigte ja bereits an, dass ich Haarrisse im Kopf unter Umständen nicht sehen kann.

Temperaturmäßig hielt er sich aber im Rahmen. Er dimpelte irgendwo zwischen 87-98° C rum. Wohl bemerkt im Stand, mit Gasstößen bzw. einige Sekunden auf Drehzahl halten und kalt wars halt am Samstag auch nicht.

Da das Kind bereits in den Brunnen gefallen ist und um meiner Frau den Tag nicht ganz zu vermiesen sagte ich ihr: "Kack egal, wir fahren ihn morgen raus und nächste Woche fährst damit zur Arbeit. Wenn der Kopf wirklich Haarrisse hat, kannst du erst mal nicht so viel mehr kaputt machen!"

Der Holden das Geheimmenü gezeigt etc.

Diese fuhr dann heute zur Arbeit. Auf einer Strecke von recht genau 2,4 km (zwischenstop Kita) zeigte der Mini laut Geheimmenü dann eine Temperatur von bereits 76°C an. Bei 12 Grad Außentemperatur.

War für mich dann erst mal ein böses Omen.

Auf der Arbeit angekommen, gab Frau zum Feedback:

[07:51, 31.5.2021] Mein Mädchen: Ja aber Thermostat tut was es soll

[07:52, 31.5.2021] Mein Mädchen: Er geht auf 94 dann regelt er runter auf 87. Und das ohne Klima an

-> Lüfter läuft auch nicht mehr nach!

Da das Kühlsystem ohnehin noch gespült werden muss, habe ich in diesem Zuge das Triscan Thermostat jetzt vom Chrysler bestellt. Das werde ich noch verbauen.

Die großen Fragen sind nun:

Was denkt ihr?

Was soll ich mir wegen dem CO2 Test am Ende denken? Kann die Brühe scheiße sein? Hatte bei meinem 290.000 km 5er aber nichts angezeigt als ich sie testete. Vielleicht restabgase oder sonstige fraglichen Reste?!?!?!?! Wie viel vertrauen soll ich dem schenken?

Wie normal ist das Verhalten von dem Kleinen? Ich bin zwar BMW Schrauber aber Mini ist doch mit seinen 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19er Schlüsselweiten doch Fremd. Vor allem sind 120°C bei nem M54 bereits ein Todesurteil.

Der R53 Benziner soll durch die Bank wie ich bereits herausfand allgemein ein Hitzkopf sein. Abgasnorm und son Quark. Ist das aber wirklich soooo heavy?

Was würdet ihr raten/tun?

Ich bin normal echt nich faul was suchen betrifft, aber Mini is grad ne ganz andere Welt, ich hab wenig Zeit und der Haufen Input macht mich schon fast wieder fertig 🤖

Schrauben kann ich, Werkzeug ist sehr üppig da (auch wenn der Mini der erste Bock war, bei dem gleich 2 Teile zu Bruch gingen!) Alles kein Stress nur grad mit dem Input überfordert ...

BTW ... Würde ich gerne den 3 Punkt Abzieher sehen, der in das Riemenrad passt!!!!!! Ich hab ja schon viel gesehen ... aber da ist selbst der Begriff Mini schon ne Frechheit!