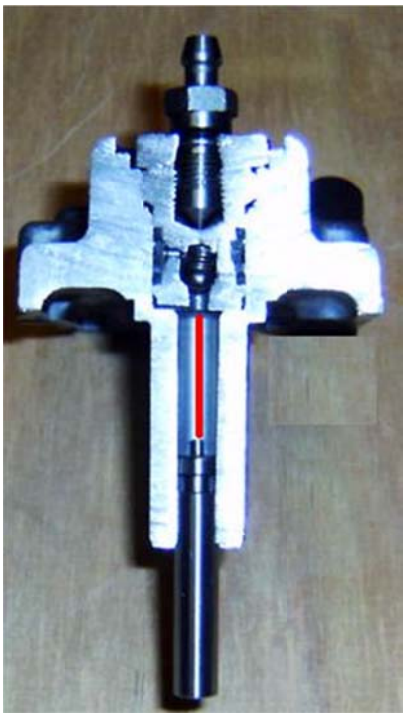
Das eigentliche ABS2 Modul ist im Prinzip Baugleich mit der K1100 Serie. Die Steuereinheiten nebst Anschlüssen sind anders.

Das ist ein Schnitt durch das Oberteil.



Gut zu sehen ist das im Ruhezustand keine Bremsflüssigkeit in dem Modul stehen kann.

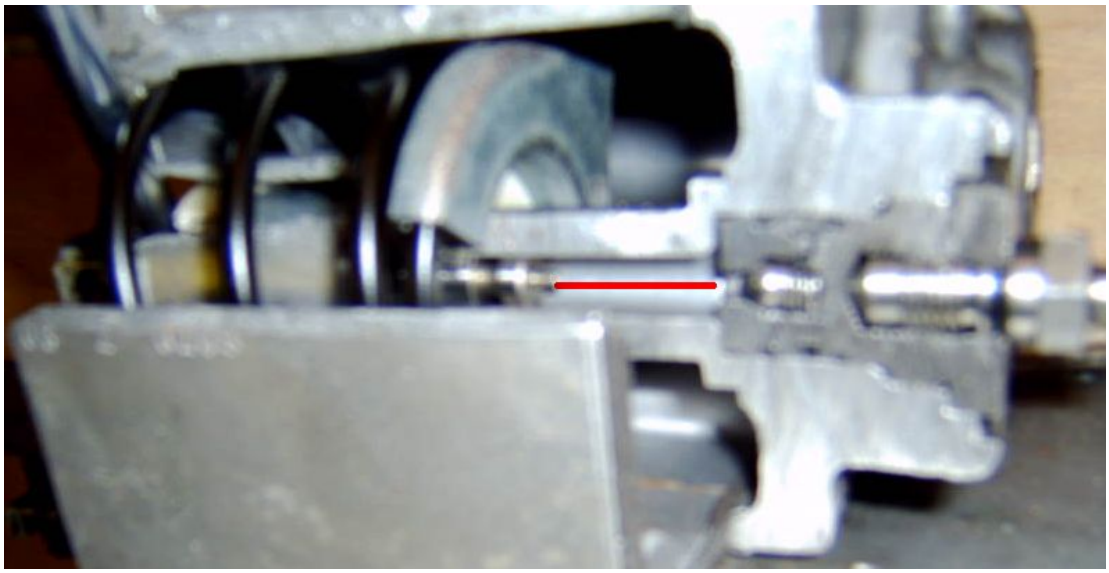
Nur im ausgelöstem Zustand >Bremse frei

durch ABS Steuerung < wird eine kleine Expansionskammer freigegeben.

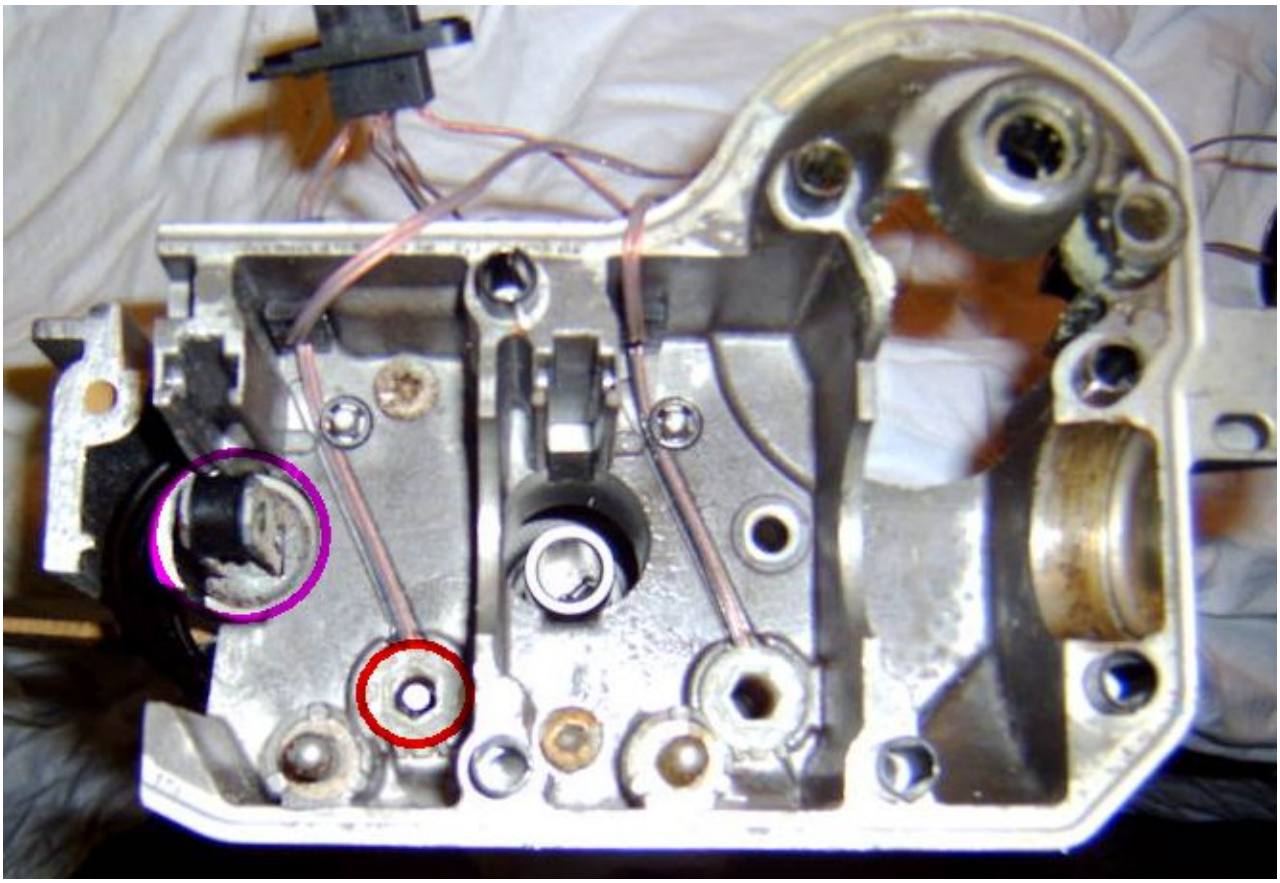
Da ist er der eigentliche Plunger. Dieser Kolben gibt den Stift im Oberteil frei oder schlägt ihn mittels Federkraft zurück. Die kleine “Stange” ist eine Art Stößelstange die Kontakt zum lösen des Magneten gibt. Über die kleine schwarze Rolle läuft eine Kette die den Kolben gegen eine Federkraft zieht.

Hier ist das Oberteil und der Kolben in den Zuständen geschlossen (links) oder offen (rechts) zu sehen.

Hier sieht man die Führungsbohrung der Stößelstange

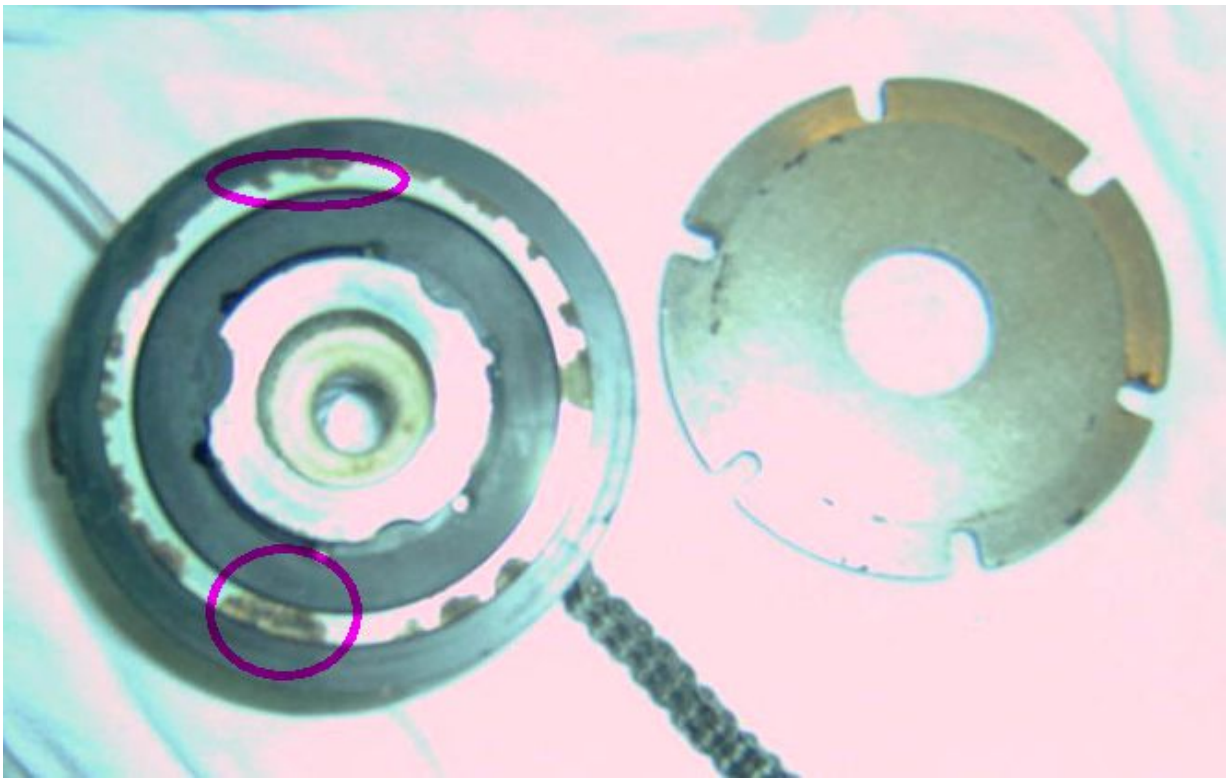


Hier ist alles im Gehäuse mit Feder verbaut



Pink: Die kleine Rolle über die eine Kette läuft.

Rot: Das obere Ende der Stößelstange mit Kontaktbuchse

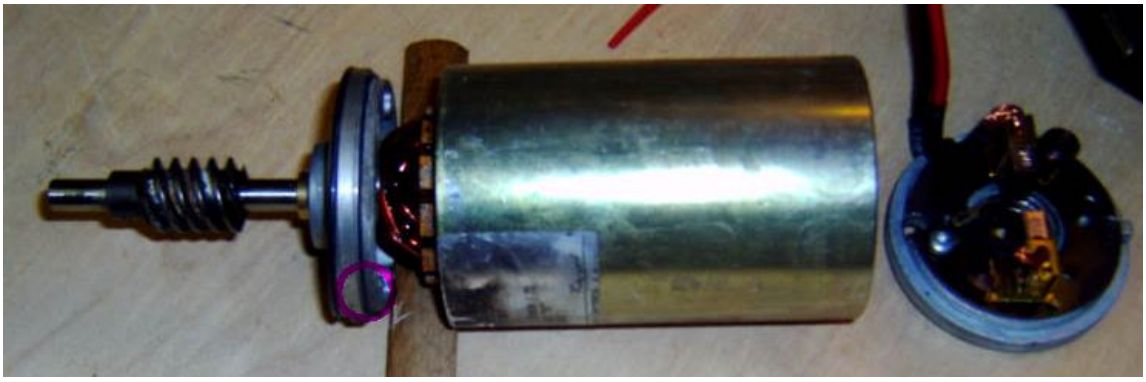


Der Grund des Versagens, Korrosion am Magneten (links) und an der Reibscheibe (rechts)

Magnet und Reibscheibe in eingebauter Position.

Die Reibscheibe ist federgelagert, im Falle einer Lagerung des Moduls

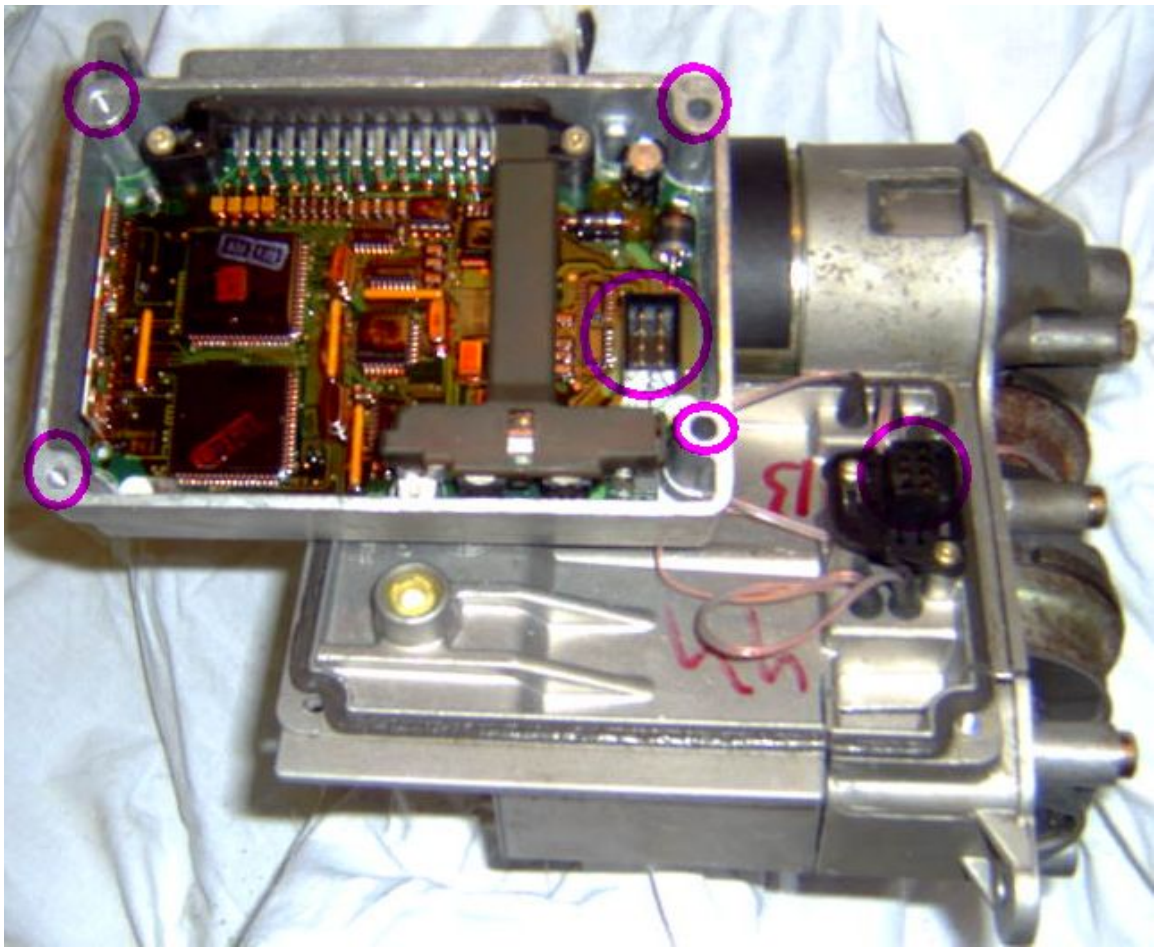
würde ich hier etwas dazwischen schieben um ein festkleben zu vermeiden.



Der E-Motor. Hier ist meiner Meinung nach eine Quelle für Feuchtigkeit,

da der Motorseitige O-Ring keine Funktion aufweist

da der Einstich im runden Gehäuse zu tief ist. Hier muß abgedichtet werden.

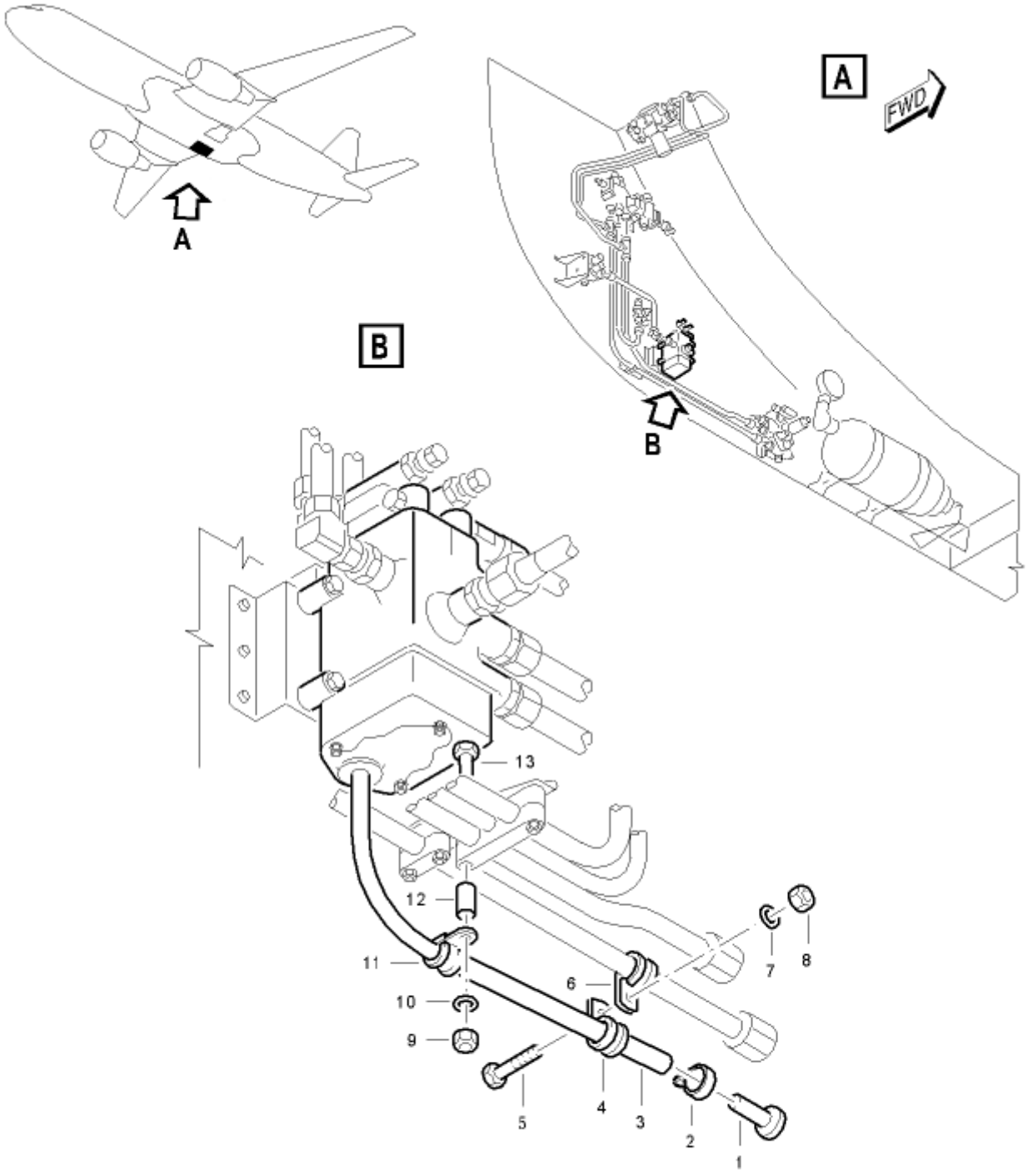


Die eigentliche Steuereinheit ist auswechselbar, im Falle eines Modulwechsels

könnte man das vorhandene Steuerteil umschrauben (mit Abdichtung) und würde ein anlernen mittels Moditec einsparen.

Hier das eigentliche Problem - die untere Haube. Hier hat das Dichtungsmittel

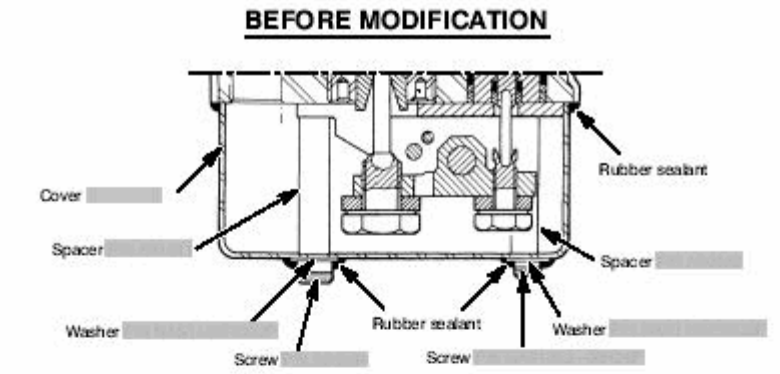
nicht mit dem Gehäuse abgebunden und die Feuchtigkeit konnte eindringen, aber leider nicht entweichen.



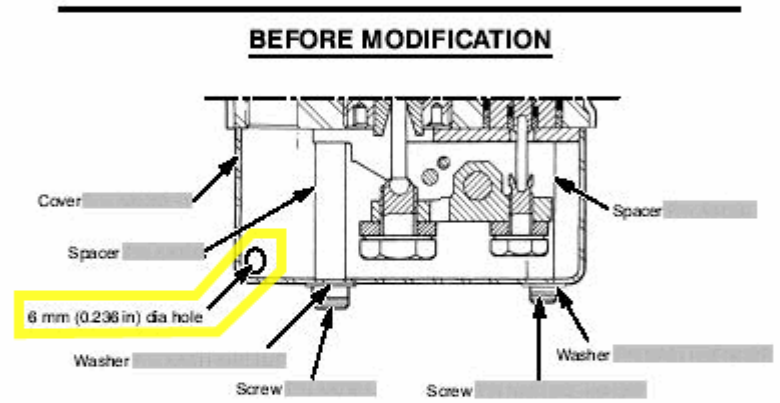
- Drainage of the Brake Dual-Distribution Valve

** ON A/C

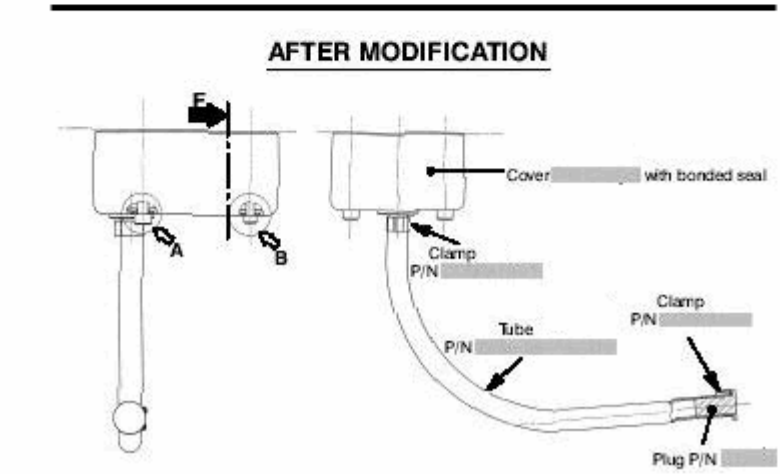
Ein ähnliches Problem mit Feuchtigkeit hatte das obige Gerät. Abhilfe konnte nur durch eine Zwangsentwässerung erreicht werden.



Original Version:
Kammer verschlossen und abgedichtet, Probleme durch Kondenswasser und Korrosion führten zu blockierten Geräten.



1. Verbesserung:
Durch eine Belüftungsbohrung sollte das "schwitzen" verhindert werden, es gab weiterhin Probleme durch Kondenswasser und Korrosion.



2. Verbesserung:
Durch einen Entwässerungschlauch sollte die Flüssigkeit ablaufen. Diese Lösung brachte den gewünschten Erfolg und wird in der laufenden Serie verbaut.

Die Serienlösung war die Montage eines Entwässerungsschlauches, nur eine Entwässerungsbohrung war nicht ausreichend!