

Änderung der Be-/Entlüftung vom EA einer K1100, Bj. 1995

Problem

Bei mir ist es vorgekommen, dass Wasser (Regen- u./o. Spritzwasser) in den Endantrieb eingedrungen ist. Dieses führte dann anschließend, nach einer längeren und zügigeren Autobahnfahrt, zum `Überkochen` des Endantriebes, wobei Öl auf die Bremsscheibe und den Reifen gelangt ist.

Die Be-/Entlüftung vom EA ist serienmäßig durch eine Verschlusskappe mit Loch (4), einem O-Ring (12) und einem Metallrohr (3) ausgeführt.

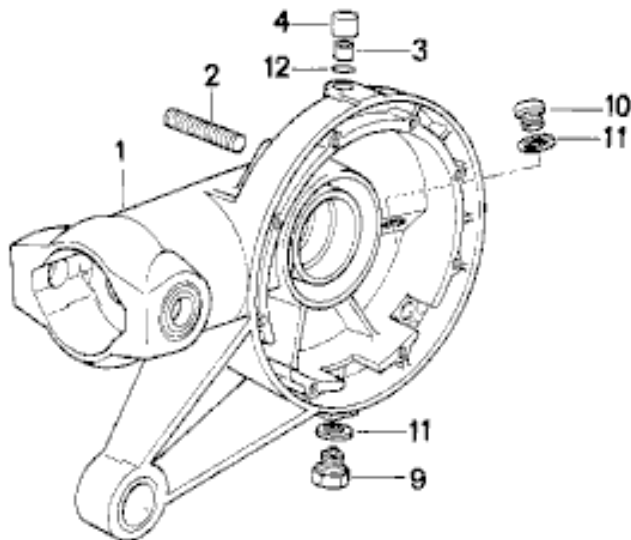


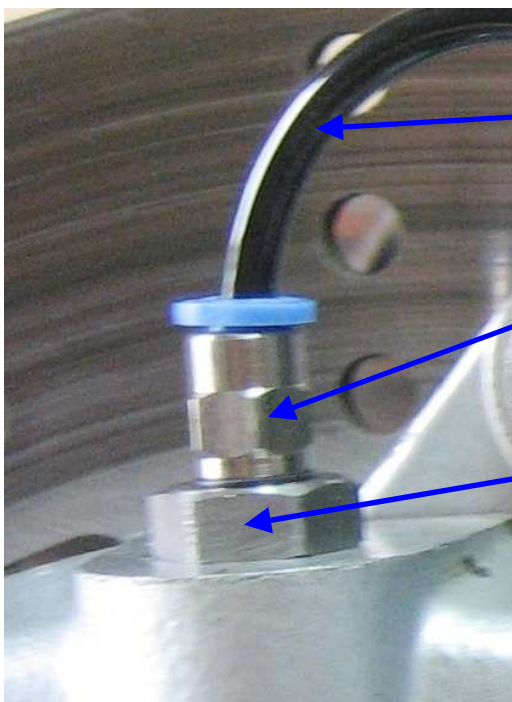
Bild 1: Explosionszeichnung des Endantriebes

Lösung

Die Lösung besteht darin, die bestehende Bohrung am Endantrieb so zu verschließen, dass dort kein Wasser mehr eintreten kann. Die Be-/Entlüftungsfunktion muss aber weiterhin sichergestellt sein.

Die beschriebene Umsetzung wurde sinngemäß in den Foren www.flyingbrick.de und www.gsforum.eu diskutiert.

Im folgendem die Bilder wie ich sie an der K1100 umgesetzt habe.



Pneumatikschlauch

Einschraubverbinder

- Sechskantprofil, abgedreht auf den Lochdurchmesser vom EA,
- Mit O-Ring zum Abdichten am EA,
- Durchgangsbohrung und
- Innengewinde für Einschraubverbinder

Bild 2: Adapter



Bild 3: Adapter im EA eingebaut

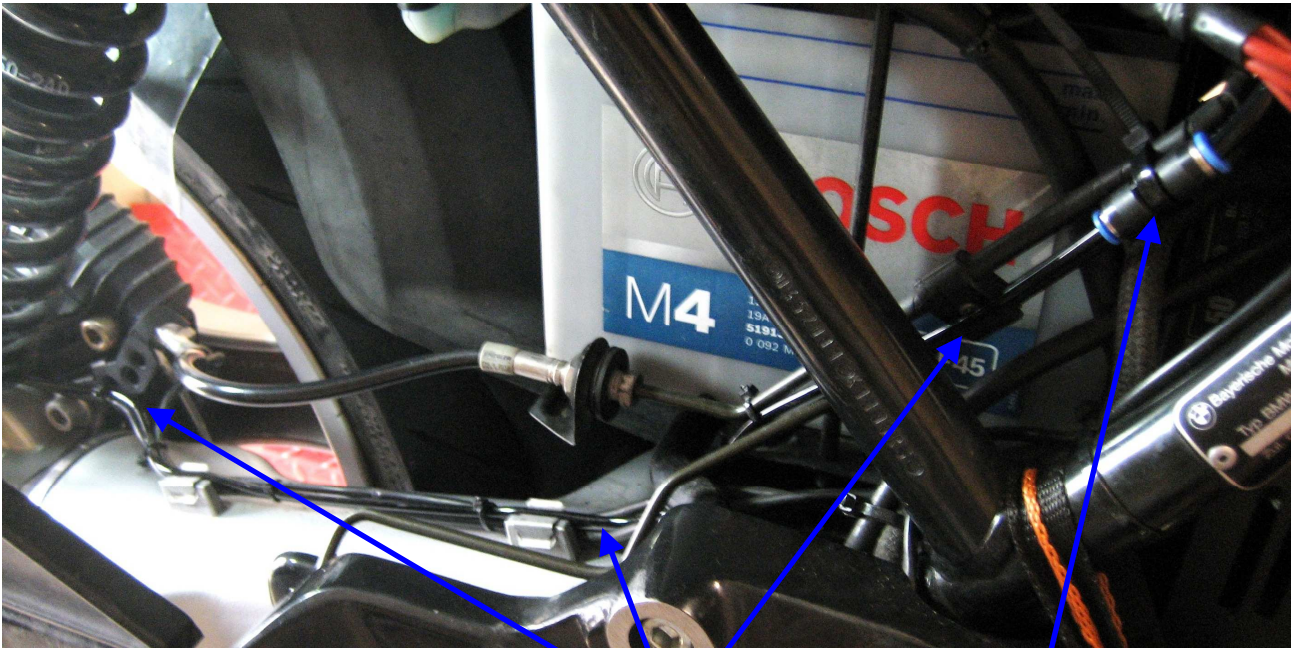
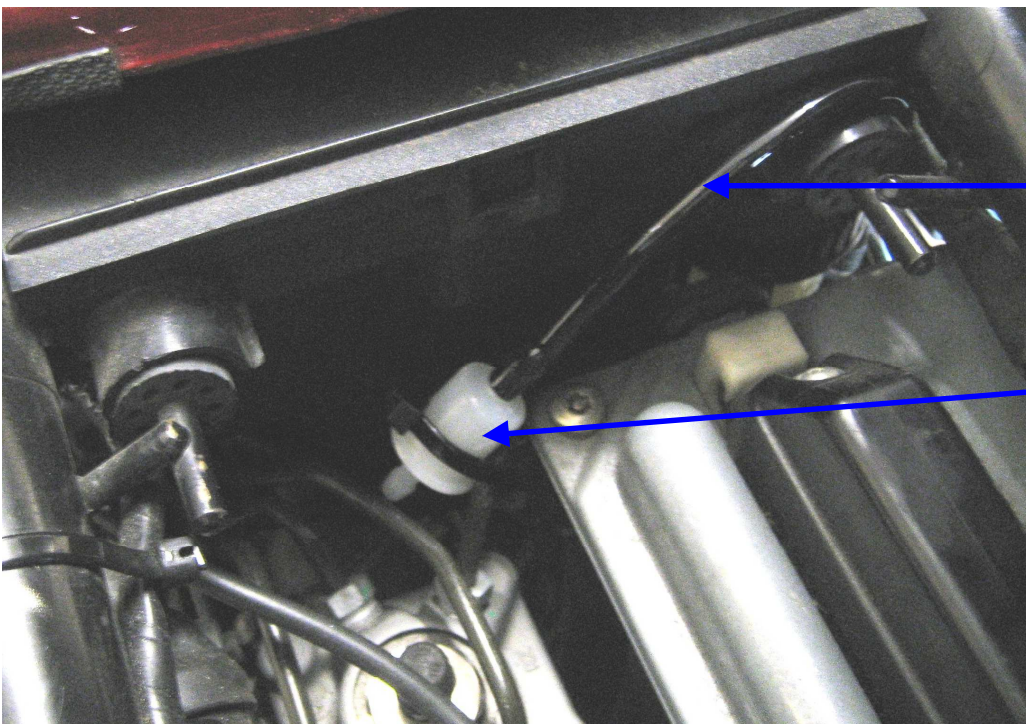


Bild 4: Verlauf des Pneumatikschlauches

Pneumatikschlauch

Verbinder



Pneumatikschlauch

Benzinfilter
(Zur Vermeidung
des Eindringens
von Staub /
Schmutz)

Bild 5: Endstück des Pneumatikschlauches

Es handelt sich hierbei nicht um eine allgemeine Anleitung, sondern um die Beschreibung meines persönlichen Vorgehens. Eine Haftung für Schäden, die dadurch entstehen, dass jemand die beschriebenen Arbeiten nachahmt, wird nicht übernommen. Dies geschieht auf eigene Gefahr.