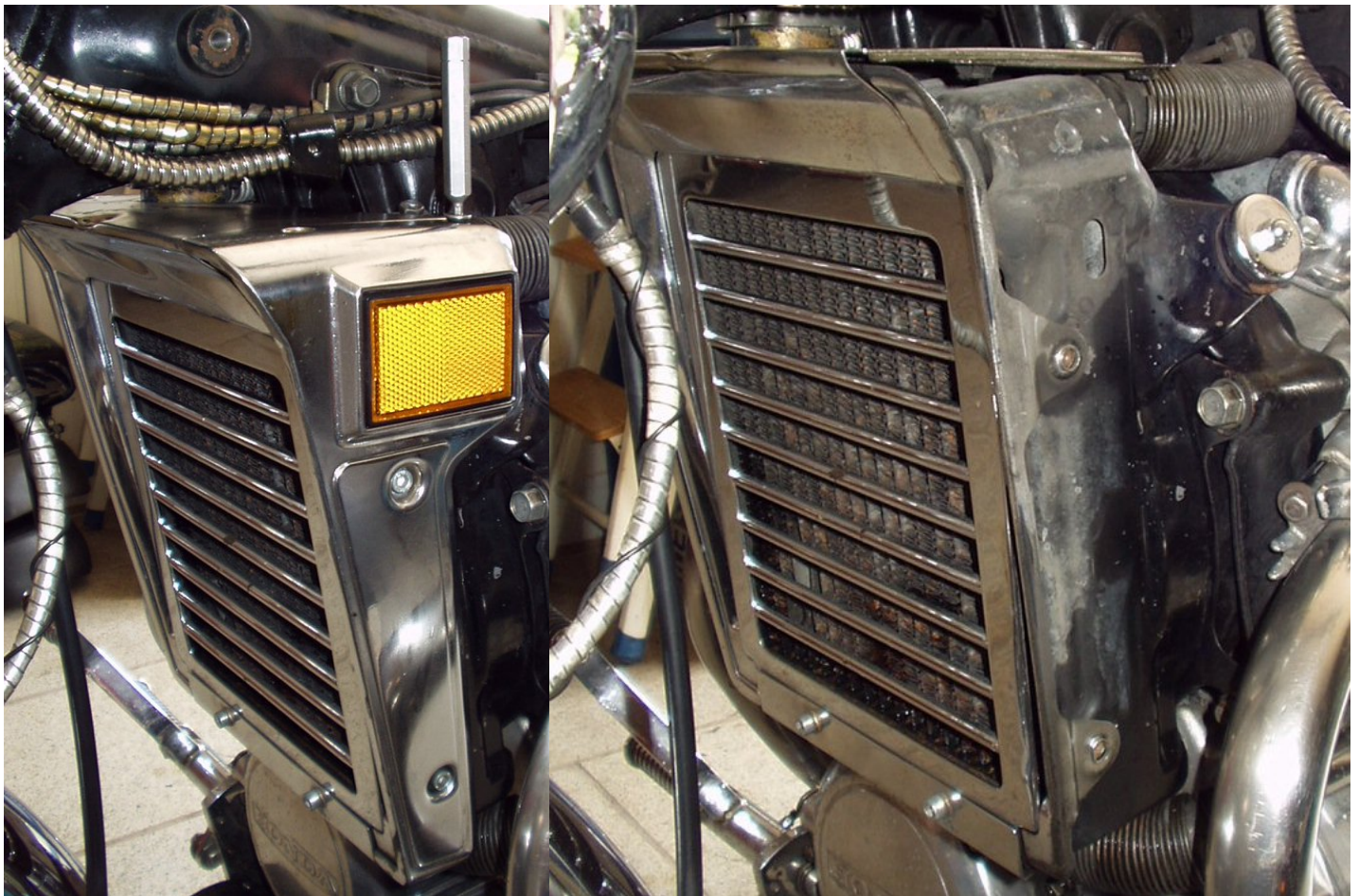


Reparatur Lüfterrad und Kühler

Am Freitag den 21.4.2006 war es mal wieder soweit..... meine Mary war offensichtlich auf ein paar Extra-Streicheleinheit aus. Auf der Landstraße kurz hinter einer Ortseinfahrt kam ein berstender Knall aus den vorderen Motorgefilden, es zischte und ich spürte wie meine Schienbeine + Knie von einer Flüssigkeit erwärmt wurden. Nach dem kurzen „Schlag“ lief der Motor wieder sauber/ruhig und auch die Geruchsentwicklung tendierte eher Richtung süßlich.... Somit war mir klar, dass es kein Problem am Ölkreislauf sein konnte. Glücklicherweise konnte ich innerhalb kürzester Zeit gefahrlos anhalten und mir ein Bild der Sachlage verschaffen. Auf dem Seitenständer stehend sabberte in einem munteren Bächlein mein Kühlwasser aus der Kühlerverkleidung. Durch einen kurzen Kontrollgriff zwischen die ringförmige Lüfterradabdeckung und Kühler war der Fehler schnell lokalisiert: ich fühlte deutlich ein Schaufelrad des „Propellers“... und den sollte ich an dieser Stelle sicher nicht ertasten können. Da meine Eltern in besagter Ortschaft (nur 300m weiter) wohnen, stand der Entschluß schnell fest, dass ich mein Mopped dort erst mal deponieren würde. Am nächsten Tag kam die Stunde der Wahrheit, die Zerlegung um ans Corpus Delicti zu kommen. Also erst Koffer weg, dann Sitzbank und Tank runter. Als nächstes die Kühlerverkleidung (bei mir alles Inbus, also nicht wundern...) weg, dann die Schlauchverbindungen lösen..

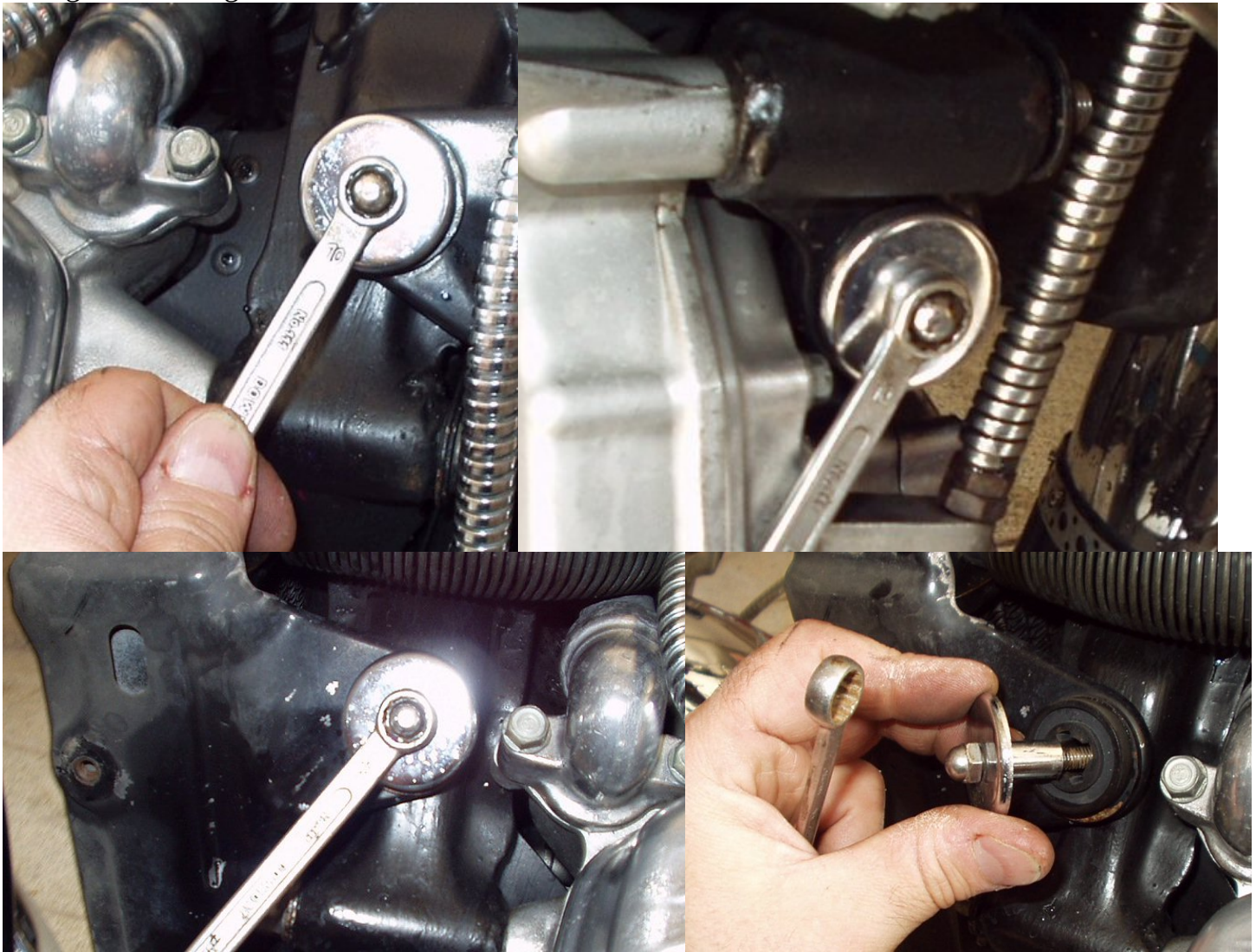




Im Bild oben sieht man, dass ich alle Schlauchschellen lockere, das hat den Vorteil, dass die Scherkräfte auf die Schläuche (durch Verkleben) beim Entfernen des Kühlers nicht so groß werden >> doppelte „Angriffsfläche“ und Bewegungsmöglichkeit. Dadurch weniger Beschädigungen

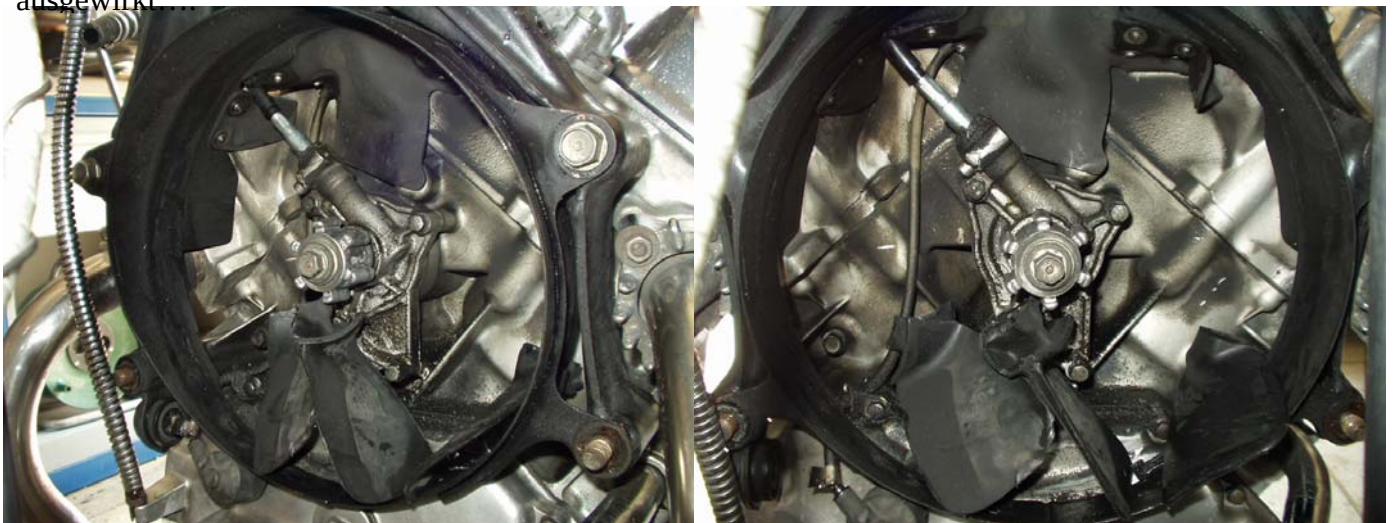
Den Überlaufschlauch am Kühlerdeckel nicht vergessen !!!!

Jetzt geht's an Wegschrauben..... Es handelt sich hierbei um 3 verchromte Schrauben..



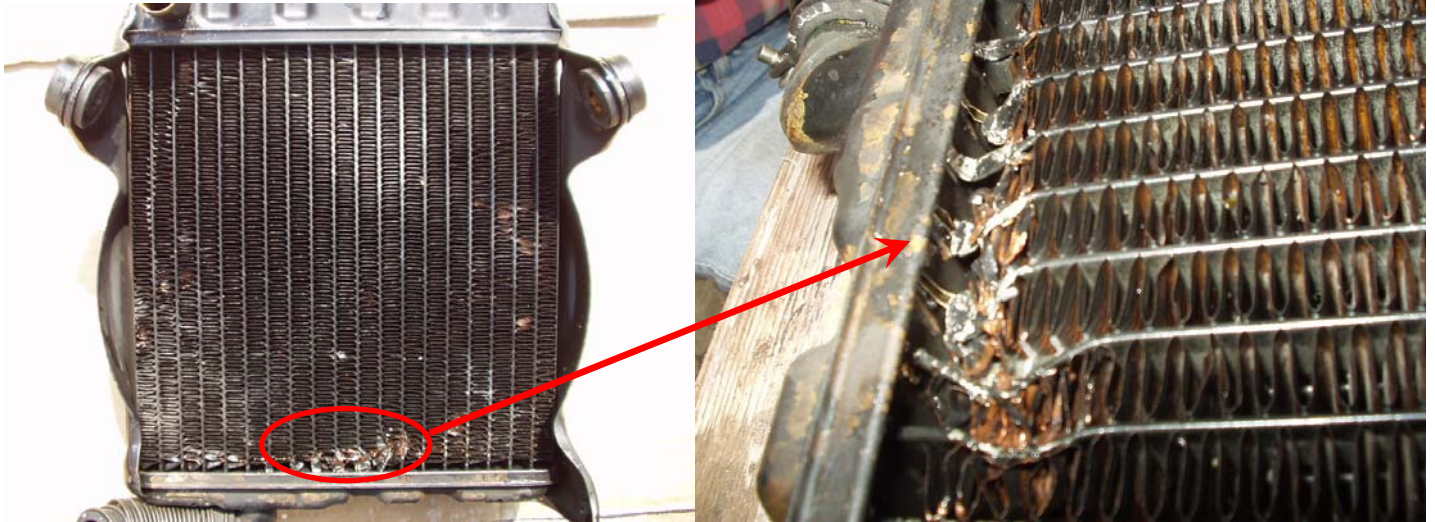
Die 3 x Chromschrauben sind 10'er

Die 2 x 14'er Muttern brauchen nicht gelöst werden, sie halten die ringförmige Lüfterradabdeckung. Es kann sein, dass die verchromten Deckel mit den Rohren in den Gummistopfen kleben, dann kann man natürlich nur die Schrauben heraus ziehen. Da die „Unterlegscheiben“ jedoch mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit spätestens beim Entfernen des Kühlers davon „kugeln“, sollte man sie mit sanfter Gewalt herausholen. Sobald alle Schrauben entfernt sind, kann der Kühler entfernt werden. Nun kommt die Stunde der Wahrheit.... Was ist wirklich passiert und wie heftig hat sich die Zerstörung auf die Umgebung ausgewirkt...



In diesem Fall hat sich „nur“ das Lüfterrad in seine Bestandteile zerlegt... Nämlich „Alt-Alu“ und Alt-Kunststoff ! Nach 26 Jahren und 146.500 km war der Kunststoff durch thermische Belastung und Alter einfach am Ende und hat sich zwanglos von seiner Alunabe getrennt

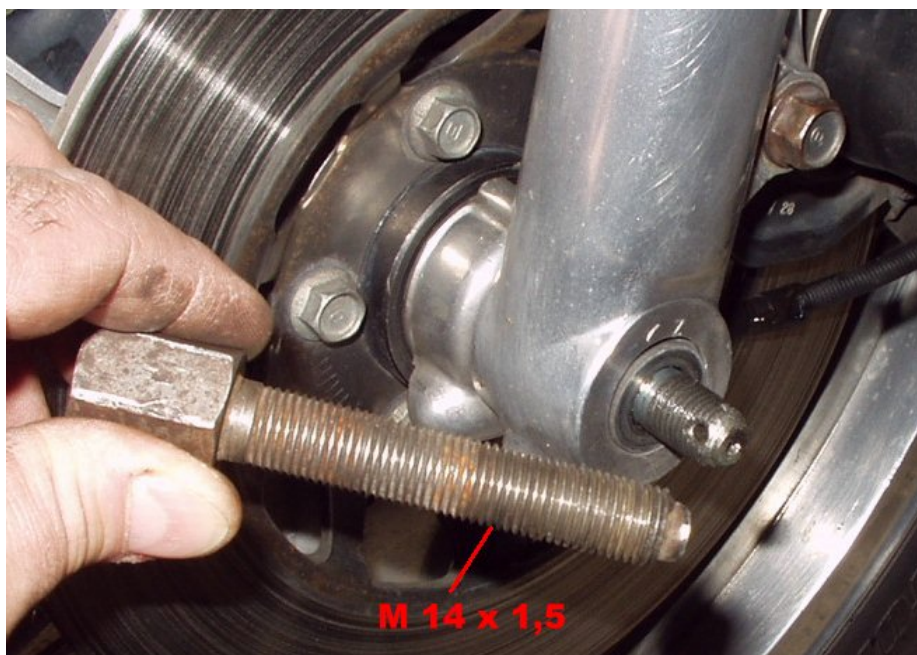
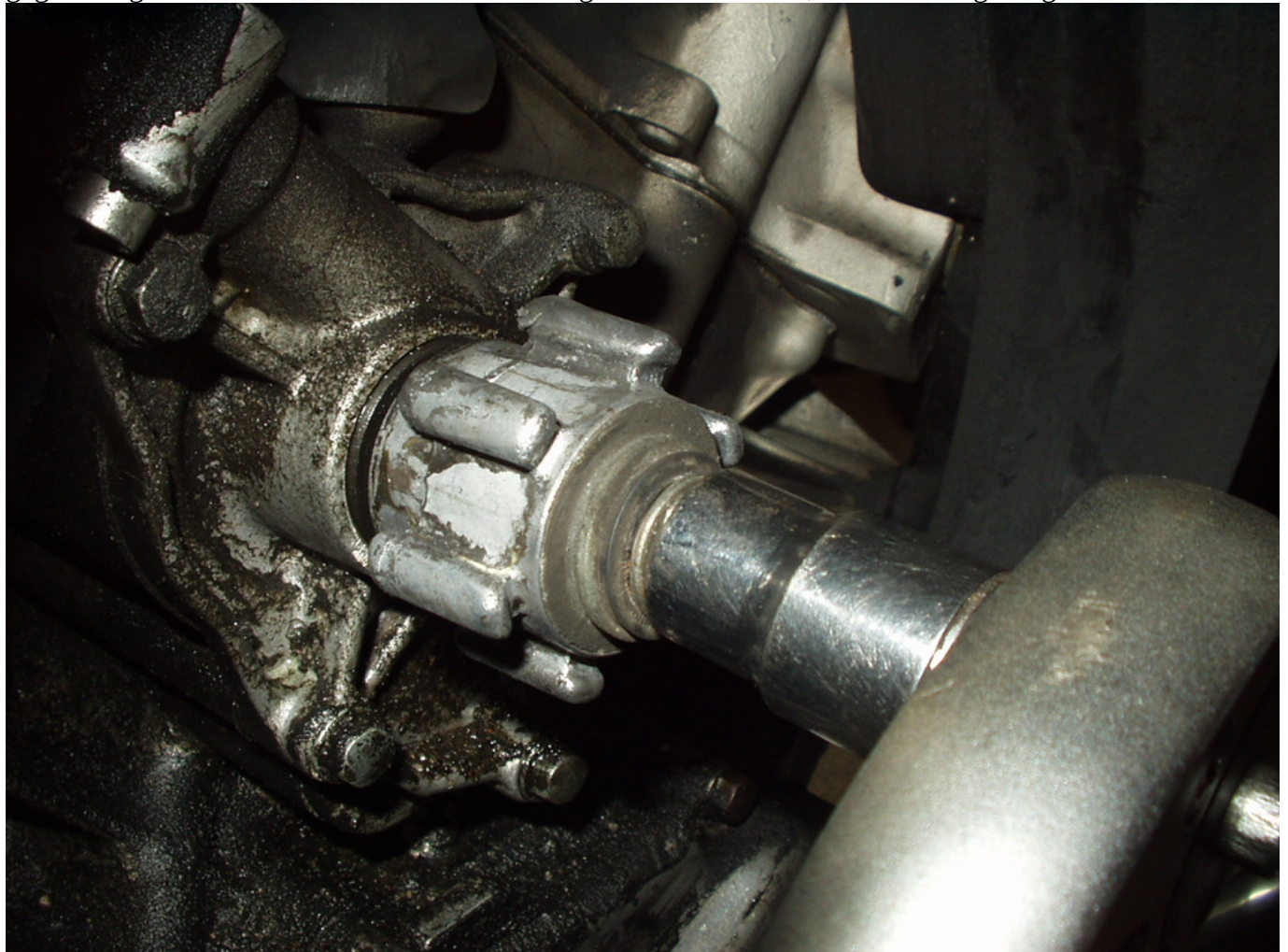
Die eine oder andere Schaufel des „Propellers“ hat sich dann in den Kühler gebohrt und die zwangsweise Ablassung des Kühlmittels veranlasst.



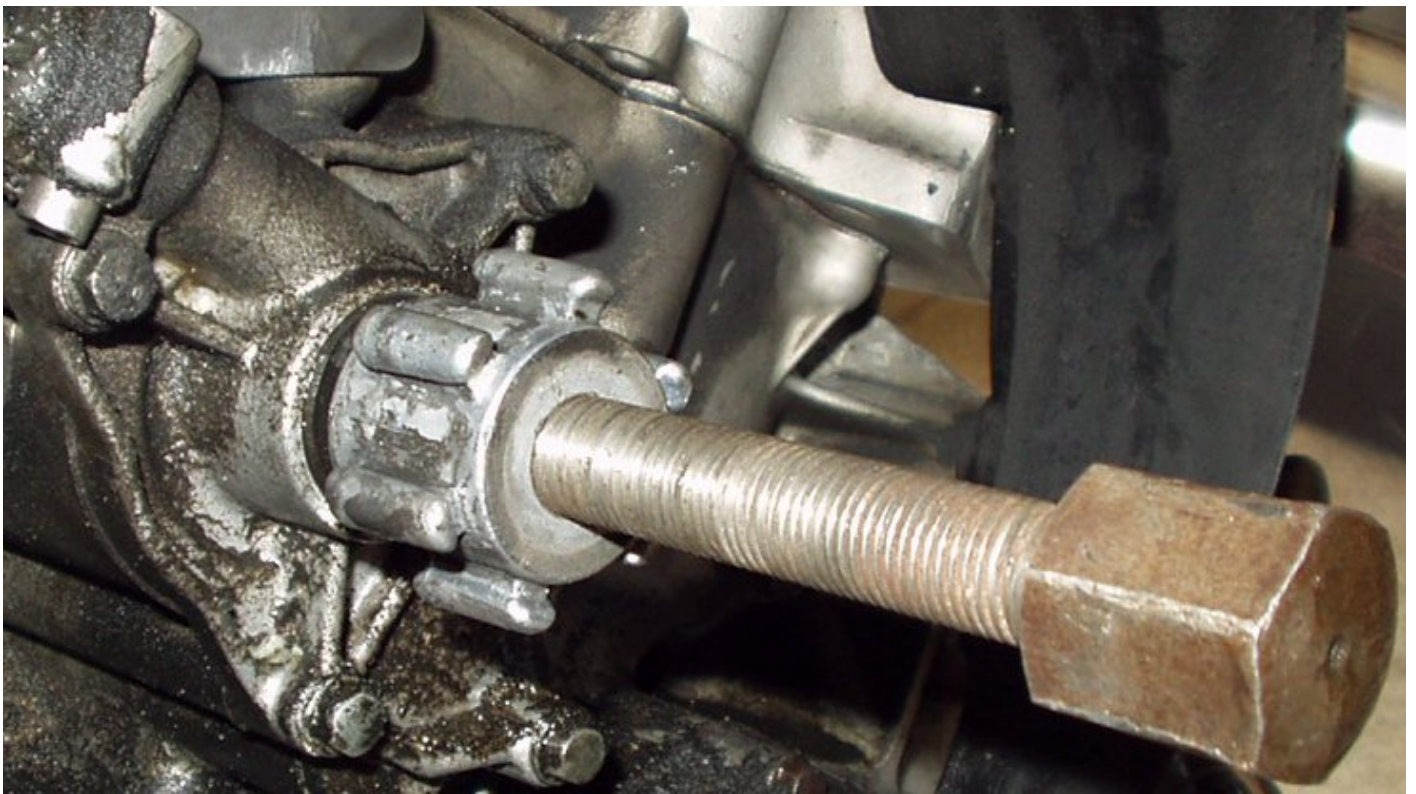
Im schlimmsten Falle hätte noch das Kabel des Öldruckschalters erwischen oder durch unglückliches Verkannten der div. Teile eine Schlag auf die Nockenwelle geben können. Bei letzterer Aktion wäre sicher das Lager in Mitleidenschaft gezogen worden und damit eine sehr viel größere Reparatur von Nöten. Das nächste Bild zeigt sehr schön, wie sehr sich der Lüfter in seine Bestandteile zerlegt hat.



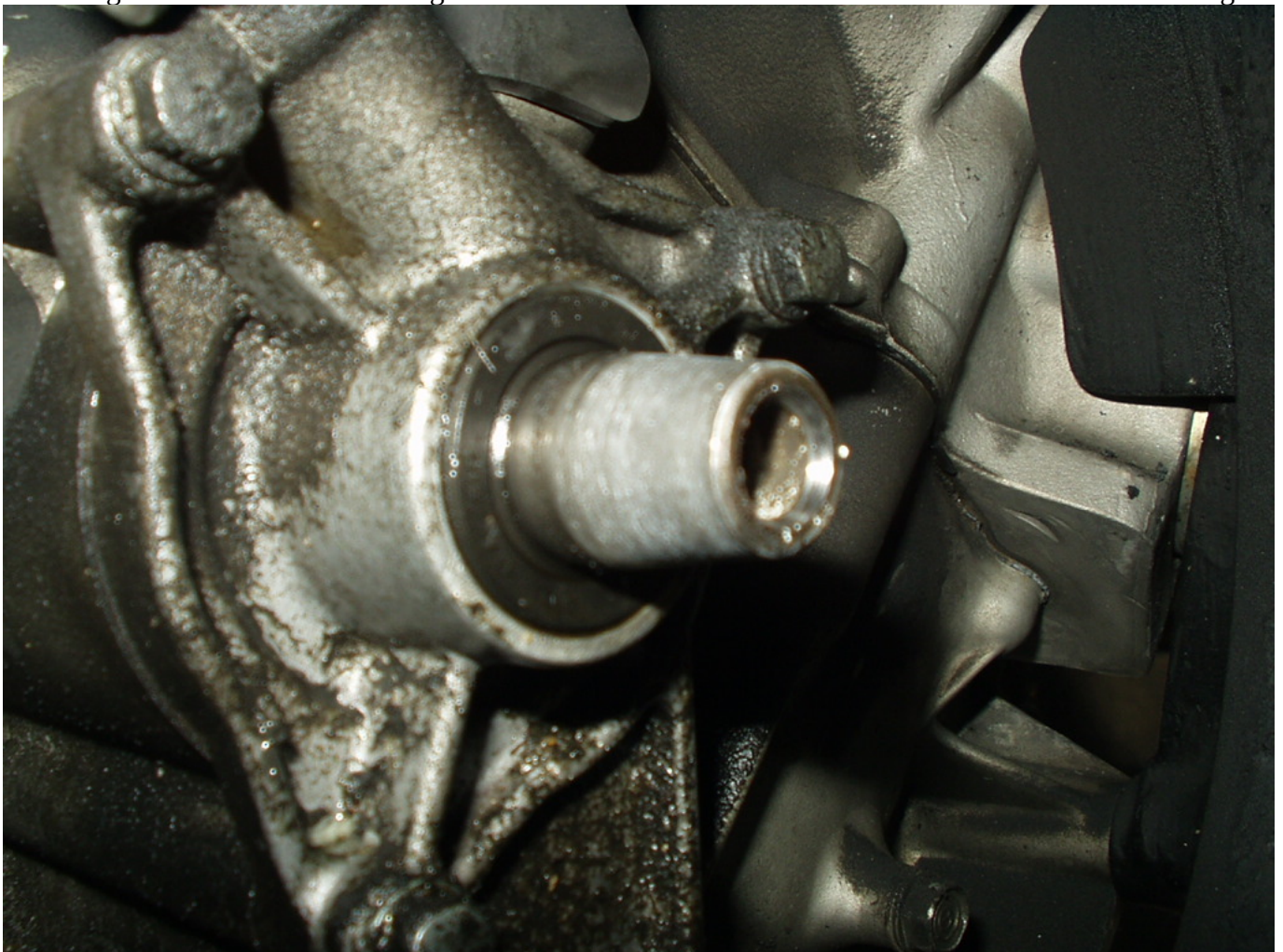
Jetzt muß die auf dem Nockenwellenstumpf verbliebene Alunabe des Lüfters demontiert werden. Dies kann sich als schwieriger heraus stellen, als es vermuten lässt,..... so man (oder der Vorbesitzer) bei der letzten Schrauberei an dieser Stelle das Schraubensicherungsmittel vorschriftsmäßig verwendet hat. Zunächst sollte man mit der einfache Schiene beginnen: 1. Gang rein und eine zweite Person betätigt die hintere Bremse. Nach einigem hin und her hat das bei mir funktioniert, sollte es in einem anderen Fall nicht klappen, so kann die zweite Person auf dem Mopped Platz nehmen und damit das Hinterrad am Boden zusätzlich fixieren. Im absoluten Notfall käme die Wärme-Methode zum Zuge. Diese sollte jedoch (um die thermische Belastung räumlich so gering wie möglich zu halten) mittels Flamme (Lötlampe / Propan-Brenner) erfolgen. Von Schlägen gegen die gesamte Konstruktion sollte Abstand genommen werden, damit die Lagerung keinen Schaden nimmt.



Sobald die Schraube ihren Platz (je nach dem mehr oder weniger freiwillig) verlassen hat, muß die Nabe vom Kegelsitz abgezogen werden. Hört sich leicht an, ist auch leicht geschrieben, aber wie macht man das ? Nun, zum einen mit einer Schraube aus der gut sortierten Abzieherschublade eines Vaters seines Vertrauens, oder aber mit der Vorderachse des eigenen Moppedes !!!! Wieder einmal zeigt sich, dass die japanischen Konstrukteure durchaus für pfiffige Lösungen zu haben sind



Wiederum kommt hier die Blockiermethode vom Lösen der Sicherungsschraube zum Einsatz. Allerdings sollte in diesem Falle der Kraftaufwand bei weitem nicht so hoch sein. Es könnte jedoch passieren, dass ein übereifriger Schrauber auch den Kegel mit Locktite bestrichen hat... dann wird es noch mal aufwändig.



Sooooo, wenn man jetzt genauso schnell die Ersatzteile hätte..... wäre man sicher dankbar. Erster Gedanke: zum Hondahändler meines Vertrauens..... Der wird einem einen Kostenvoranschlag bzw. einen Ersatzteilpreis nennen, der in astronomischer Höhe liegt und ggf. den Zeitwert des Moppeds übersteigt. Nächster Gedanke: Internet, ebay, CX-Seiten, etc.

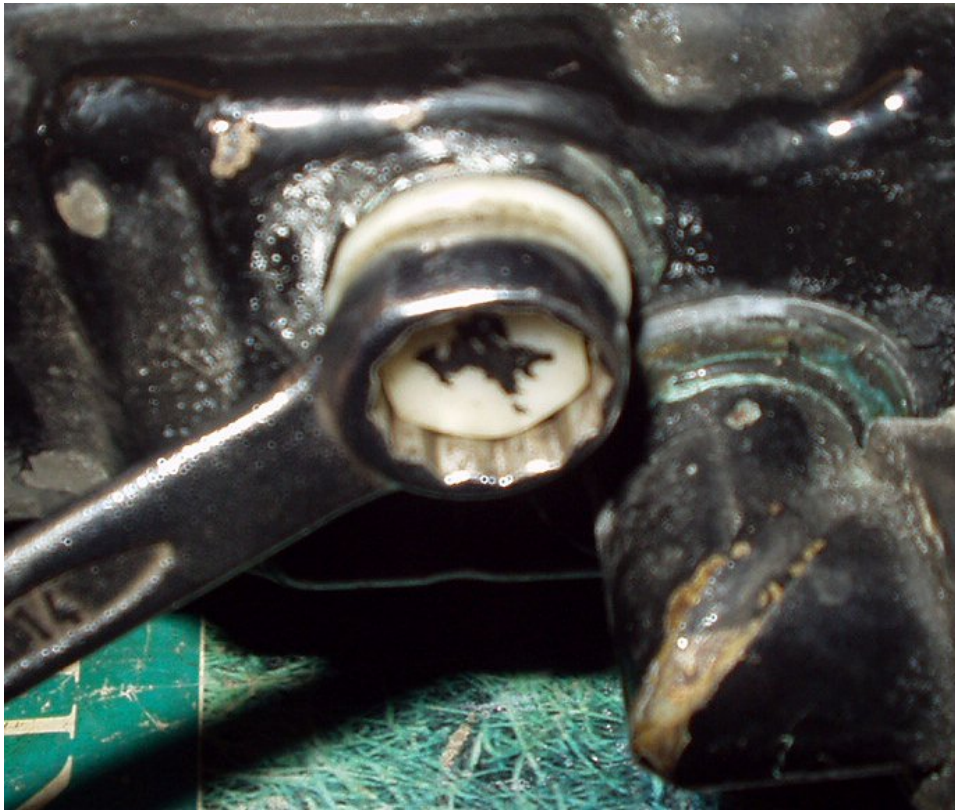
Ebay ist nicht schlecht... aber es ist immer bedenklich, wenn man eigentlich wettertechnisch fahren kann/will und dann die Auktion noch 4 Tage läuft..... Manchmal hat man die Chance, einen „Sofortkauf“ zu tätigen... andernfalls ist warten und hoffen angesagt. Beim Lüfterrad hat man eigentlich gar keine andere Wahl als ein Neues zu nehmen, denn in den meisten Fällen ist das Gerauchte auch nicht sonderlich viel besser als das eigene. Der Kunststoff unterliegt nun mal der Alterung, besonders in dieser temperaturtechnisch extremen Ecke des Moppedes. Da bleibt dann nur eine freundliche mail bzw. ein Anruf beim CX-Zubehörhändler im Internet. Der Bernd Muhl ist da sicher eine der ersten Adressen, neben Vogel. Das ganze dauert dann (je nachdem wie flott die Hausbank und Post ist) zwischen 5 und 7 Werktagen, dann hält man einen fabrikneuen Propeller in Händen



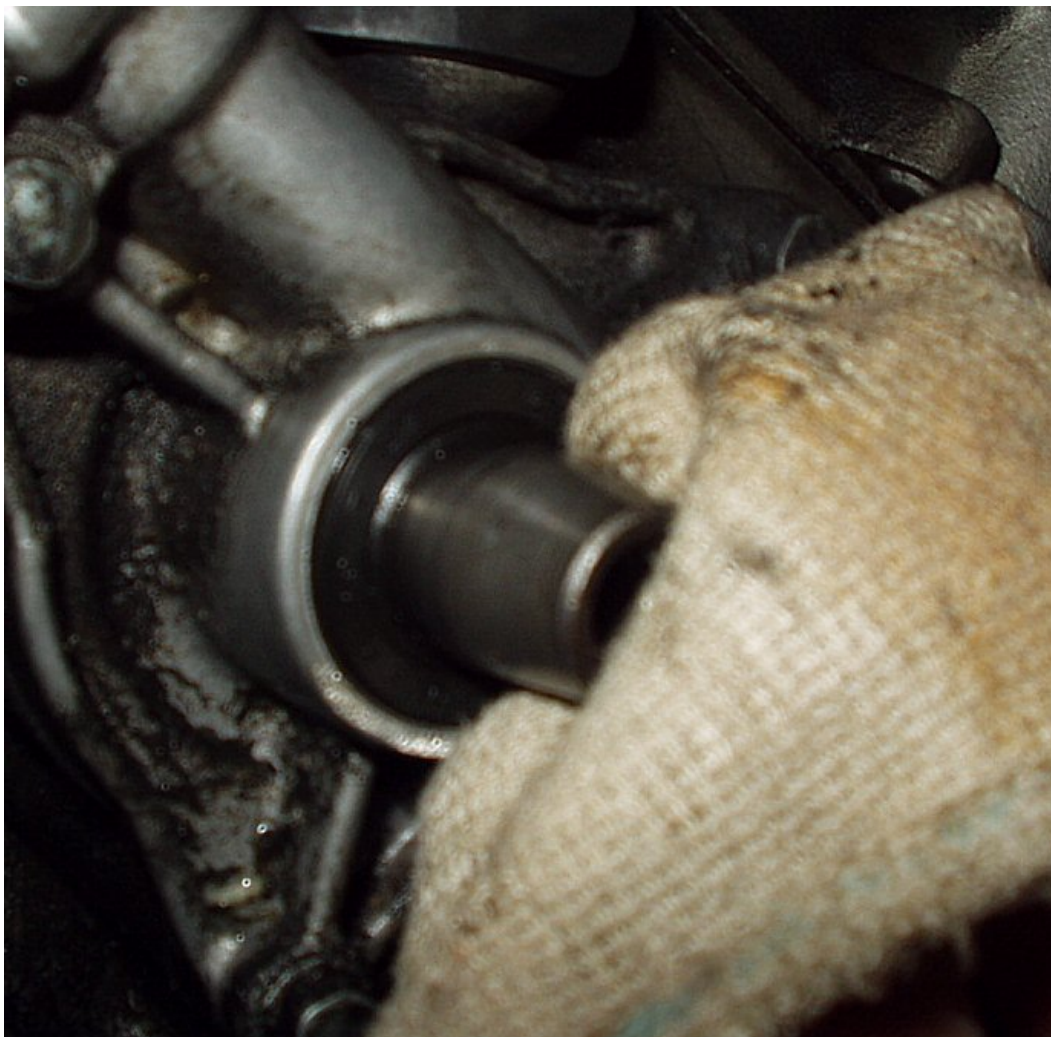
Das sieht dann schon um einiges besser aus, als die Brocken, die man vorher entfernt hat. Auch die Gewissheit, dass man nun die nächsten gut 20 Jahre Ruhe hat, rechtfertigt den Preis von 42,90 € (Stand: 04.2006). Beim Kühler selber, wird man nichts Neues für einen annehmbaren Preis finden, hier bleibt nur der Griff zum Gebrauchten.



Es kann durchaus sein, daß die eine oder andere Lamelle des Kühles verbogen ist, dann ist jetzt der richtige Zeitpunkt, um diese aus zu biegen. Als Hilfsmittel bietet sich ein kleines Messer oder eine alte Nagelfeile an. Nun kann mit dem Einbau/Zusammenbau begonnen werden. Hierfür sind ein paar Tricks und Kniffe zu beachten, um ein schnelles und vor allem langlebiges Ergebnis zu erzielen.



Zuerst sollte die Wasserablassschraube wieder eingesetzt werden, jetzt kommt man noch gut hin und... man vergisst sie später nicht.



Dann wird der Kegelstumpf der Nockenwelle gereinigt (ja nach Verschmutzung mit Schmirgelpapier und/oder Lappen)