

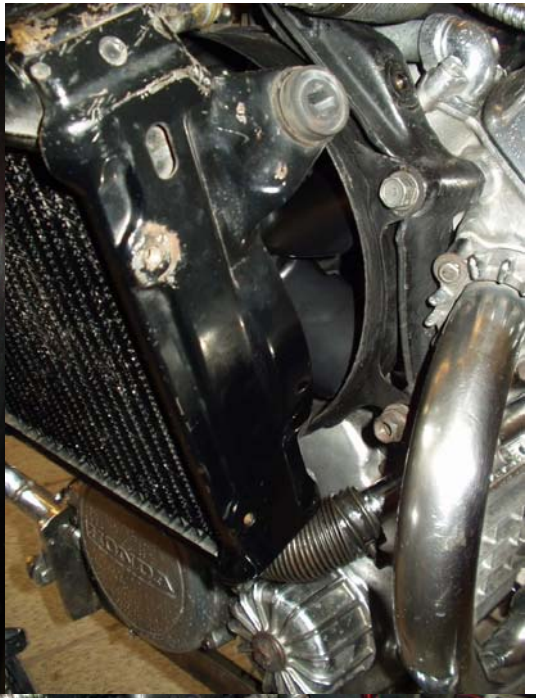


Nun kommt ein wichtiger Schritt, der auf den Zeitpunkt des nächsten Schadens extremen Einfluß hat.... Die Sicherungsschraube muß mit Schraubensicherungsmittel bestrichen werden.



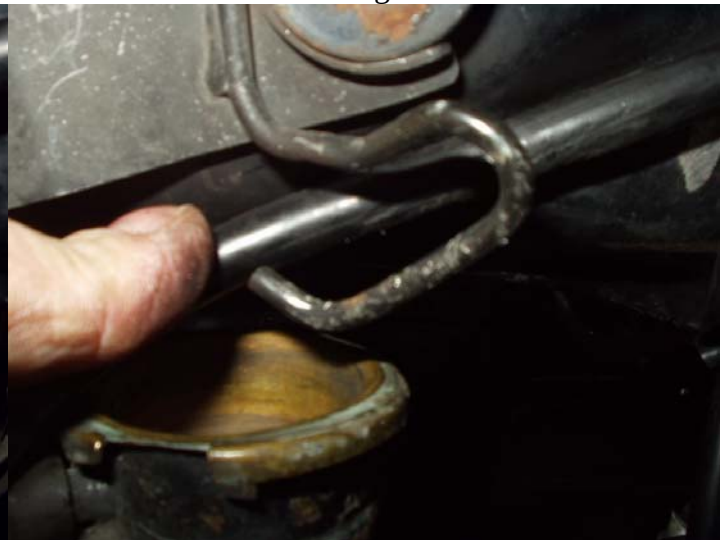
Erst dann wird das Lüfterrad aufgesetzt und die Schraube eingedreht. Diese muß mit 20 – 25 Nm angezogen werden. Über die Blockiermethoden bezüglich des Schrauben lösens >> Festziehens habe ich schon gesprochen.....

Als nächstes werden alle Schläuche an den Kühler gesteckt (so sie nicht schon dran sind) und die Schlauchklemmen locker angezogen (die Schläuche müssen sich noch frei bewegen können). Den Kühler unten ansetzen, den unteren Schlauch über das Kühlwasserrohr schieben, Kühler oben gegen den Motorblock kippen und oberen Schlauch über das Rohr schieben.



Ob man nun sofort die Befestigungsschrauben einschraubt oder damit noch wartet, bleibt jedem selbst überlassen, ich für meinen Teil habe erst den Überlaufschlauch angebracht und das System befüllt..... Auf diese Weise kann man noch bissl rumnackeln und kommt ggf. besser zum Einfüllen ran.

Warum ich sogar noch die Füllung vorher gemacht habe.... Das ist ganz einfach, entgegen allen Aussagen, ist es bei der C-Version (also zumindest bei meiner) NICHT möglich, den Kühlerdeckel im fest eingebauten Zustand vom Kühler zu entfernen. Lockern und anheben... kein Problem, aber richtig runter nehmen um nachzufüllen... das kannst vergessen. Der Umkehrschluß lautet daher: ich bring das dumme Teil logischerweise auch nicht drauf, wenn der Kühler schon fest angeschraubt ist. Und selbst wenn ich ihn locker lasse, muß ich den Führungshaken des Kupplungszugs ein paar mal verbiegen.... siehe Bilder. Generell ist aber immer das Rahmenrohr im Weg, so dass der Kühler in jedem Fall um ca.1-2 cm nach unten weg muß.



Nun sollten die Schlauchschellen in Position gebracht und festgezogen werden, damit das System mit der 50:50 Mischung Wasser + Glysantin befüllt werden kann.

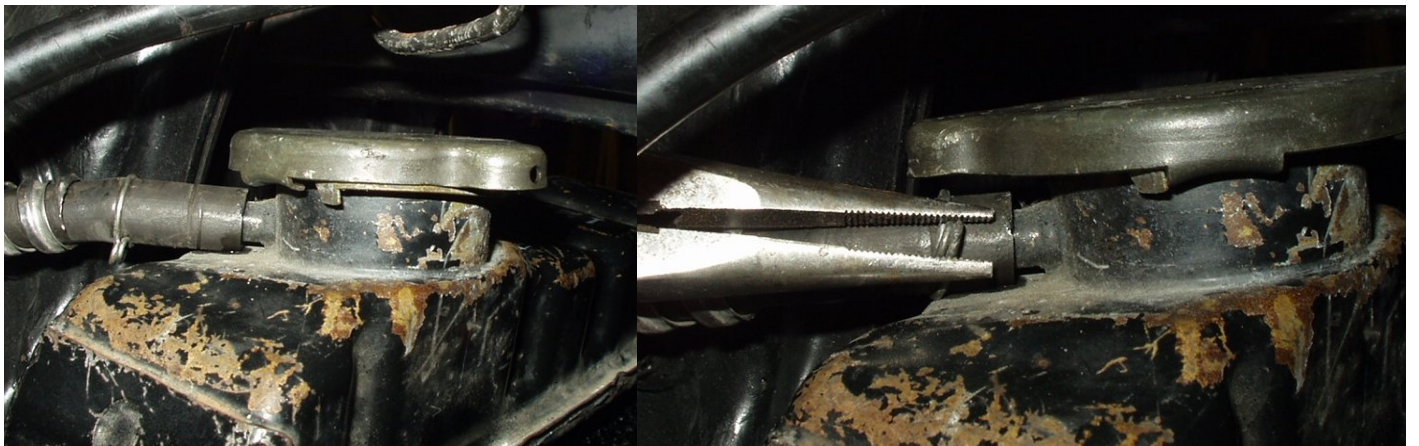


Die beiden unteren Schellen sind lagetechnisch nicht besonders kritisch, bei der Oberen jedoch sollte bedacht werden, dass die Kühlerverkleidung nicht anstößt. Daher ist senkrechte Lage der Schraube sinnvoll. Sobald der feste Sitz aller Schellen gewährleistet ist, kann mit der Befüllung begonnen werden.



Wie viel Liter benötigt werden, hängt ab, wie weit man mit dem defekten Kühler noch fahren musste und wie viel beim Ausbau ausgelaufen ist. Es empfiehlt sich, den Motor einige Zeit laufen zu lassen, um ggf. Luftblasen heraus aus dem System zu bekommen. Ebenso hat es sich bei mir gezeigt, dass ein gut voller Überlaufbehälter langsam auf Normalstand kommt.

Als nächsten den Überlaufschlauch aufstecken und den Sicherungsring repositionieren



Bis zum Anschlag drehen

Jetzt ist der Zeitpunkt für den endgültigen Verschluss des Kühlers gekommen, den Deckel aufsetzen, vollständig schließen und anschließend die 3 Befestigungsschrauben wieder einsetzen.

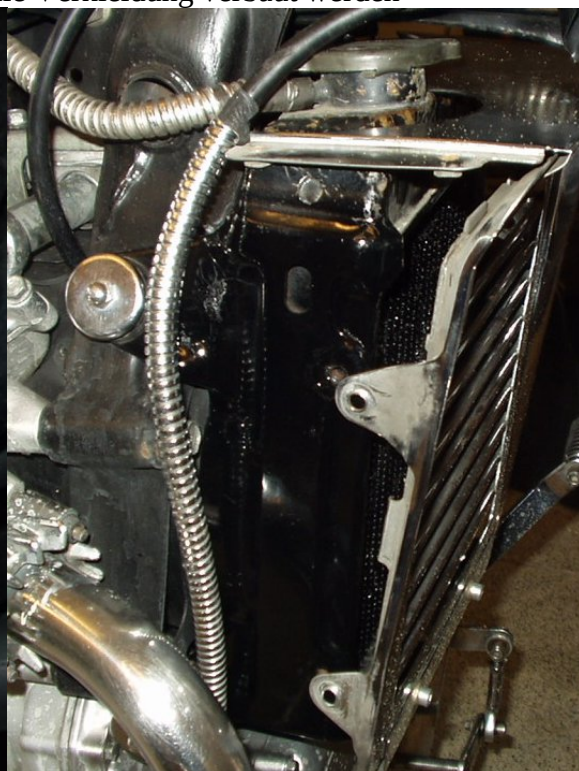
Nun kann der komplette Kühler wieder festgeschraubt werden, da alle relevanten Arbeitsschritte erledigt sind.



Bevor die Kühlerverkleidung wieder angeschraubt wird, muß noch der Kupplungszug in den Führungshaken am Rahmenrohr geführt werden. Da wir das ja hoch gebogen haben um den Kühlerdeckel vernünftig aufsetzen zu können, müssen diese Deformationen nun wieder rückgängig gemacht werden.



Nun kann der Kupplungszug wieder an seinen Platz und die Verkleidung verbaut werden



Hier möchte ich noch Zeigen mit wie wenig Werkzeug diese Reparatur ausgeführt werden kann. Es ist wahrlich kein „Hexenwerk“ und ist selbst am Straßenrand zu bewerkstelligen.

