

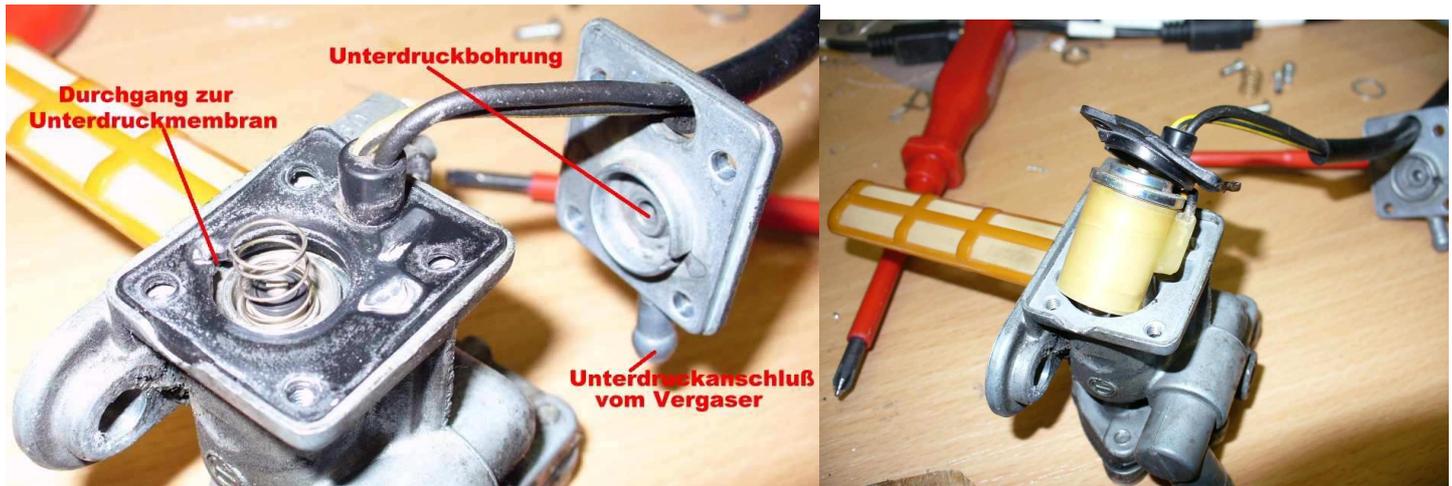
Der Benzinhahn... Das unbekannte Wesen einer FJ1200 (1XJ)

Der Durchschnitts-Ing. aus Nippon muß doch einen an der Waffel haben !!! Ich habe mich jetzt 2 Std in die Irrungen des Benzinhahns der 1XJ begeben und muß sagen... so was von kompliziert gelöst !!! Von hinten durch die Brust ins Auge und wieder zurück. Ein einfacher Drehknopf mit den klassischen 3 Stellungen: On/Off/Res und gut is. Das hätte man leicht mittels einer Bowdenzugfernbedienung realisieren können, aber nein... man muß mit Mordsaufwand unter Verwendung von Unterdruckabschaltventilen/Gummiflatterventilen/Überwachungselektroniken/etc. den Durchfluss und die Reserve realisieren.

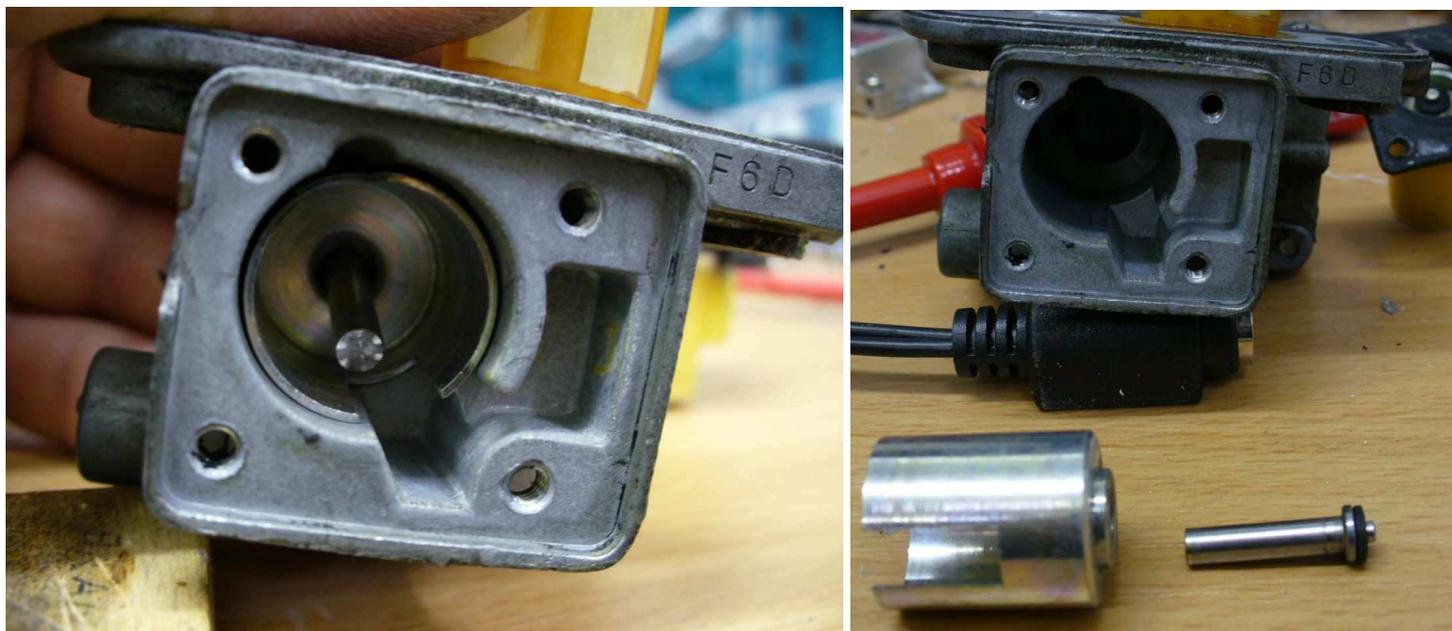
Nachdem ich den kpl. Hahn zerlegt habe, ist nun auch das Problem des entweichenden Unterdrucks weg. Offenbar war die 3-teilige Gummidichtung nicht sauber geklemmt.

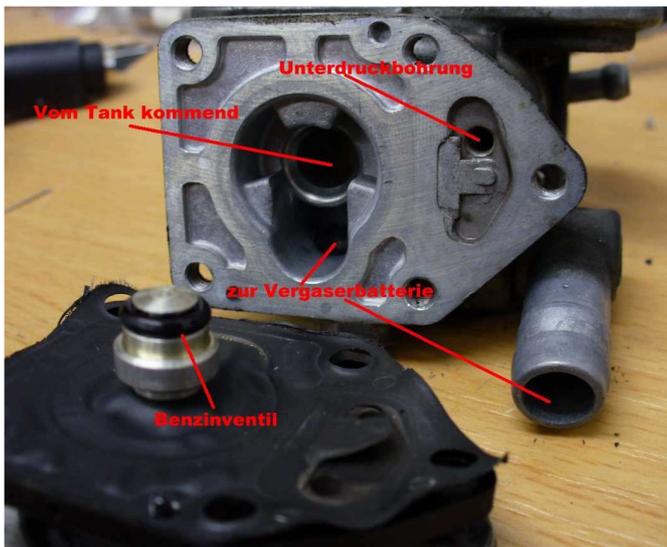
Aber fangen wir am Anfang an..... am besten mit Bildern und bissl Erklärungen

Zuerst die 4 Kreuzschrauben lösen, dann vorsichtig den Deckel abheben (Druckfeder !) und die 4-eckige Dichtung mit dem sog. Solenoidventil heraus heben.

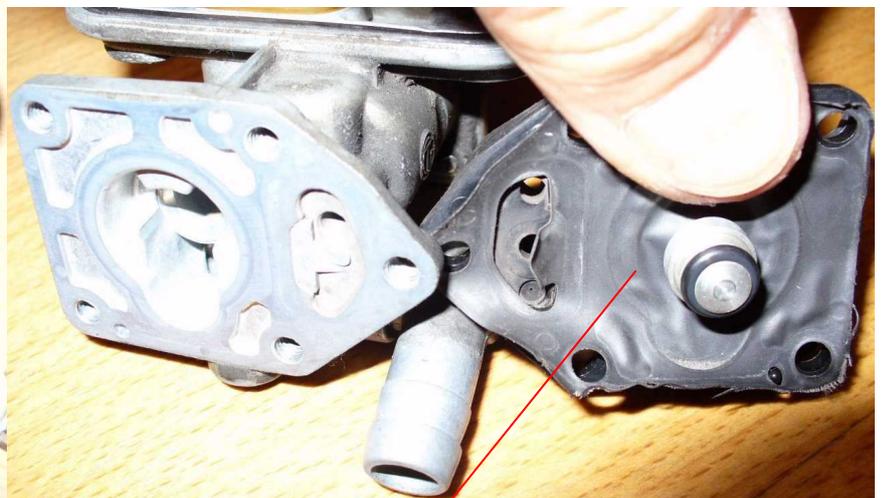
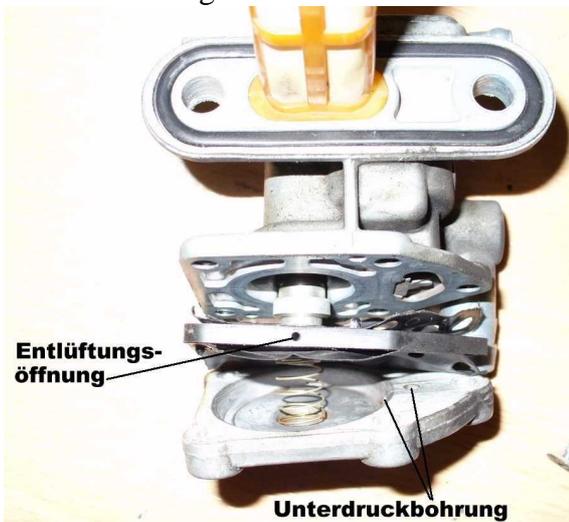


Das Besondere am Solenoid-Ventil ist eigentlich.... nur der Name ! Es ist einfach nur ein Elektrohübmagnet mit einem kleinen Metallbolzen in der Mitte und einer Blechhülle außen rum





Auf dieser Seite sieht man den eigentlichen Benzinweg, von oben (über das Benzinsieb) durch den Mittelkanal nach unten, rechts durchs Gehäuse in das Rohr zum Benzinschlauch. Abgesperrt wird der Fluß durch den Bolzen mit dem O-Ring im linken Bild.



Hier sieht man die 3-geteilte Dichtung, die gleichzeitig auch die Unterdruckmembran und das Flatterventil enthält. Was mich hier besonders irritiert sind die Bohrungen für den Unterdruck, die so gar nicht übereinander liegen und daher teilweise bis zur Hälfte vom Gummi verdeckt werden.
Was mir noch zu Denken gibt ist die kleine Entlüftungs-Öffnung oben an der 3-teiligen Dichtung. Wenn man am Unterdruckanschluß „zieht“, saugt man über das Loch Luft an..... somit müsste der angezapfte Ansaugstutzen logischerweise immer Fehlluft ziehen. Ich muß mir mal eine neue Dichtung besorgen und denn schauen, ob das immer noch so abläuft.

Ich versuche hier mal die Funktionsweise zu erklären.... soweit ich das überbissen habe:

Der Kolben erzeugt den Unterdruck, der über den Ansaugstutzen und einen Schlauch zum Benzinhahn geführt wird. Dort geht der Weg erstmal über eine Bohrung (die durch einen Metalbolzen* verschlossen werden kann) quer durchs Gehäuse auf die andere Seite an eine 3-lagige Gummidichtung. Diese hat div. Durchlässe, das bereits angesprochene Flatterventil (ein beweglicher Gummilappen), eine Winzligbohrung und noch div. andere Löcher, deren genaue Strömungswege mir jetzt noch unverständlich sind. Auf jeden Fall geht der Unterdruck auf die federvorgespannte Rückseite des eigentlichen Benzinwegeverschlusses (nennen wir es mal so). Wenn der besagte Unterdruck reicht und auch tatsächlich über diese Umwege hierher gekommen ist, zieht er die Membran nach hinten und der Saft fließt.

Jetzt war Freude im Land der aufgehenden Sonne... bis jemand das Problem der Reserve ansprach..... FUCK... und jetzt !!? Ja nun, dann bauen wir halt eine Tankuhr und eine rote Lampe ein. Aber das eigentliche Problem (Reserve-Liter, um noch an die nächste Tanke zu kommen) war nicht gelöst. Wie sollte man das OHNE den üblichen 2. Benzinweg schaffen..... jetzt kommt der durchgeknallte Dpl-Ing. (den sie immer ausm Keller/Gummi-zelle holen, wenn es schwierig wird) ins Spiel, der bastelt mal flugs eine Überwachungselektronik, die den Spannungsabfall am Reservewiderstand (fürs rote Lämpchen) mißt. Sobald ein bestimmter Wert überschritten wird, zieht ein Magnetventil (Solenoid) an und unterbricht den Unterdruckweg direkt am Eingang*, die Membran gegenüber wird von der Feder zurück gedrückt >> nix mehr Benzin >> Motor stottert. Das ist dann für uns das Zeichen, den Elektroschalter für RES umzulegen, der dann wohl einen Dauerplus als Überlagerung des Messwerts weiter gibt und... das Solenoid fällt wieder ab. Alles wieder im Lot, Membran geht auf und die Suppe fließt wieder.

Wie gesagt, das machen andere Moppeds mit einem Knebelbenzinhahn, 3 Stellungen, 2 Bohrungen im Hahn und einem 2cm langen Kunststoffröhrchen.