



Für Schäden durch nicht sach- und fachgerecht ausgeführte Montagen übernehmen wir keine Haftung

Benötigtes Werkzeug:

flacher od. gekröpfter Ringschlüssel SW 17
Inbusschlüssel SW 5
Ölauffangwanne
Reinigungstücher

Vielen Dank für Ihren Kauf und Ihre Entscheidung Ihrer R 80 G/S, GS, R 80 ST oder R 65 GS einen Ölkühler zu gönnen.

Mit diesem Produkt halten Sie Öltemperatur Ihres Motorrads stets auf einem ungefährlichen Niveau. Dies ist besonders im Sommer oder bei Vollastfahrten auf der Autobahn wichtig, da eine zu hohe Öltemperatur den Öldruck abfallen läßt und damit zu einem kapitalen Motorschaden führen kann.

Als ideale Ergänzung sollten Sie noch ein Öldruckinstrument montieren. So haben Sie die für die Haltbarkeit wichtigsten Motordaten immer vor Augen.

Zu einem optimalen Kühlergebnis kommen Sie, wenn Sie bei G/S oder GS Modellen einen Kotflügel mit verschließbaren Belüftungsöffnungen (Best.-Nr.: 46 61 01/02 und Schieber Best.-Nr.: 46 61 11/22/33 oder den niedrigeren Kotflügel (Best.-Nr.: 46 61 04/05) verwenden. So liegt der Ölkühler immer gut angeströmt im Fahrtwind.

Viel Freude an Ihrem neuen Ölkühler und allzeit gute und unfallfreie Fahrt.

Helmut Wüstenhöfer

Montage des Ölkühlers

Das warme Motoröl muß vollständig abgelassen und der Ölfilter ausgebaut werden.

Das kurze Filter - Führungsrohr ist herauszuschrauben. Dazu eventuell das Motorgehäuse von links etwas erwärmen.

An die Stelle des alten, kürzeren Filter - Führungsrohres wird das neue lange Filter - Führungsrohres eingedreht. Unbedingt das Maß "A" der Skizze auf Seite 2 beachten! Zur Sicherung wird etwas Loctite an das Gewinde gegeben.

Der BMW Ölfilter, Teilenummer 11 00 9 056 146, wird als kompletter Satz mit allen Dichtungen eingebaut. Bitte Hinweise zur Einbautiefe des Filterrohrs, Maß "B", beachten.

Anschließend wird die Hupe demontiert.

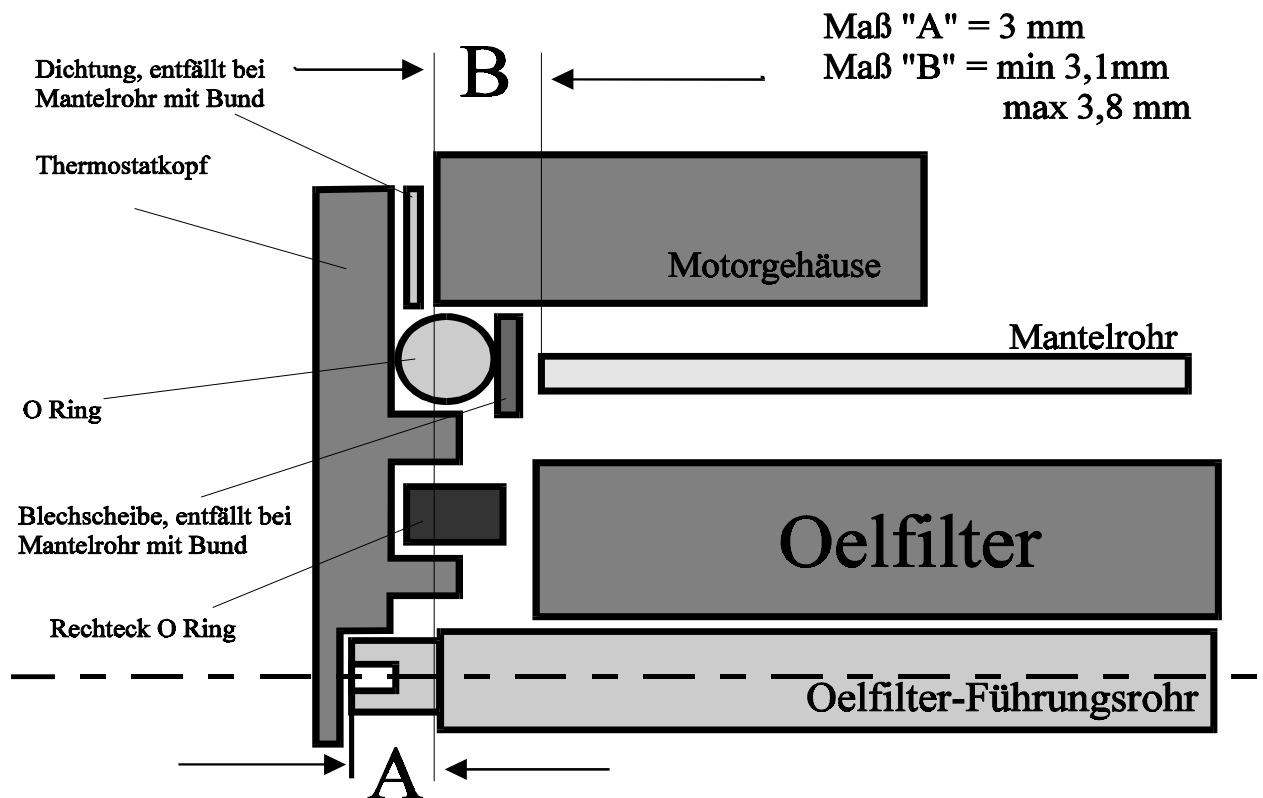
Die Ölkühler - Halteschelle muß am Rahmenquerrohr festgemacht und dort so weit verdreht werden, daß sich der Ölkühler anschließend möglichst dicht unter dem Steuerkopf, vor den Rahmenrohren befindet.

An dieser Halteschelle wird dann der Ölkühler montiert. Sollte der Ölkühler noch zu weit vom Steuerkopf entfernt sein, muß die Halteschelle nochmals gelöst und nachjustiert werden.

Die Ölkühler - Schläuche werden dann zuerst am Ölfilterdeckel angeschraubt. Die Schlauchanschlüsse sollten hierbei nach oben weisen.

Der in Fahrtrichtung rechte Anschluß des Ölkühlers muß gereinigt und fettfrei gemacht werden.

Das Sechskant-Distanzstück wird auf der Gewindeseite mit Marston Flächendichtung 4000 bestrichen und anschließend mit dem Alu-Ring (Stärke 8,5 mm) bis gegen den Bund des Ölkühlers festgezogen. Die gegenüberliegende Seite des Aluminiumdistanzstücks mit dem 12 mm-Gewinde ist von eventueller Marston Flächendichtung 4000 zu befreien.



Nun wird der Schlauch mit dem 90° Ringanschluß, Hohlschraube und zwei Dichtungen an dem rechten Ölkühleranschluß (mit dem Aluminiumdistanzstück) befestigt. Der Schlauch mit Krümmer und Überwurfmutter wird an der linken Seite des Ölkühlers verschraubt.

Die Ölkühler - Schläuche sollten jeweils zur Mitte des Motors weisen.

Die Hupe wird anschließend mit der beigelegten Hülse und der längeren Schraube wieder waagrecht über dem Ölkühler befestigt.

Nun kann das Motoröl eingefüllt werden. Die Ölmenge entspricht der jeweiligen Serienvorgabe plus ca. 0,25 l.

Beide Zündkerzen müssen ausgebaut werden. Die Zündkerzen werden in den jeweiligen Zündkerzenstecker gedrückt und gegen Masse auf den Zylinderkopf gelegt. Nach dem Einschalten der Zündung muß der Anlasser ca. 20 - 30 Sekunden betätigt werden, um den Ölkühler und den gesamten Ölkreislauf zu entlüften.

Bei jetzt ausgeschalteter Zündung werden die Zündkerzen wieder eingebaut.

Den Motor mit Anlaßdrehzahl starten und laufen lassen, bis die Öldruckkontrolle erlischt.

Wichtig:

Zum Anschluß der Schläuche immer neue Aluminium- oder Kupferdichtungen verwenden, keine Kupfer-Asbestdichtringe. Diese wirken wie Wärmesperren. Zum Festziehen der Anschlüsse am Ölkühler mit einem zweiten Schlüssel gegenhalten.