

-Und am Luftfiltergehäuse sind ja zwei Steckverbindungen, wo ist der dritte, den du meinst? Welcher von den ist der Ansauglufttemperaturfühler, wo sitzt er?

Der Ansauglufttemperaturfühler sitzt oben am LuFi-Gehäuse. Tankattrappenmittelteil runter - und dann siehst Du das Ding schon direkt hinter dem Akku. Kabelbeschädigung würde ich erstmal nur "auf Sicht" prüfen (Kabel vom Stecker abgerissen bzw. abgeknickt?). Ansonsten mal Stecker abziehen (ist mit so einer Art Federklammer gesichert) und wieder draufstecken.

-und die zwei geformten Schläuche austauschen

-Wenn es nur bei warmem Motor auftritt, wundert es mich nicht, dass der Tausch des Drosselklappenanstellers nicht zum Erfolg geführt hat. Leerlaufprobleme bei warmem Motor sind häufig auf einen defekten Ansauglufttemperaturfühler zurückzuführen. ET-Preise um ca. EUR 20. Entweder den Fühler mal auf Verdacht tauschen (idealerweise "über Kreuz" mit einer vergleichbaren Maschine), oder den Fehlerspeicher auslesen (lassen).

-Wir hatten vor längerer Zeit mal ein ähnliches Problem mit einer Eintopf-F. GS-911 drangehängt: Fehler bzgl. Gemischbildung gespeichert. Dann die vom Sensor gemeldeten Daten ausgelesen. Die waren erst i.O., wenige Minuten später (bei konstanter Umgebungs-, Ansaugluft- und Motortemperatur) dann völlig absurd - und weitere Minuten später waren die Werte wieder plausibel. Sensor getauscht, Fehlerspeicher gelöscht. Alles bestens!

-Hmm, jetzt wird es etwas komplizierter... Um den Leerlaufsteller zu wechseln, muss ja der kpl. Luftfilterkasten raus. Dabei sind div. el. Steckverbindungen zu trennen und natürlich beim Einbau wiederherzustellen. Könnte es sein, dass irgendein Stecker "vergessen" (oder beim Ausbau ein Kabel beschädigt) wurde?

Folgende Steckverbindungen fallen mir ad hoc ein:

- Ansauglufttemperaturfühler
- Ventil Sekundärluftsystem
- Drosselklappenpoti

Dies würde ich mal prüfen. Ich würde weiterhin den Ansauglufttemperaturfühler nicht als Ursache ausschließen. Es könnte auch ein Fehler am Drosselklappenpoti sein (der macht nichts anderes als die DK-Stellung an das MSG zu melden). Bei der Einzylinder-F konnte man die DK "resettten", indem man bei eingeschalteter Zündung (Motor läuft nicht!) den Gasgriff 3x langsam auf und zu dreht, dann die Zündung ausschaltet, wieder einschaltet und nach ein paar Sekunden Gedenkzeit den Motor startet. Ob es beim Twin genau so funktioniert, weiß ich jetzt nicht.

Bevor aber jetzt noch weitere Komponenten auf Verdacht getauscht werden, mein Tipp, (gg. einen geringen Obulus) erstmal den Fehlerspeicher auszulesen. Das sollte der Markenfreundliche auch mal zwischendurch auf die Reihe kriegen. Die so indentifizierten fehlerhaften Bauteile bestellst Du dann bei ihm und baust sie selber ein (bzw. Dein Schrauber).

BTW - Firmware-Update: wenn die letzten Regelinspektionen bei BMW gemacht wurden, dann möchte ich fast wetten, dass auch die aktuelle Firmware druff ist.

-Vermutlich läuft das Fzg noch mit dem softwarestand der Auslieferung, also 2006 oder 2007?
Darum auf jeden Fall das Motorsteuergerät UPDATEN lassen; deswegen keinerlei Diskussionen mit irgendwem führen, sondern den Händler zum UPDATE auffordern. Ist nicht teuer, aber extrem viel wichtiger, als dauernd irgendein smartfon updaten zu lassen.
Damit wird die Hauptursache für das Ausgehen beseitigt.
(Adaptionswerte zurücksetzen lassen ist völlig sinnlos, wenn die URSACHE der "falschen" Adaptionswerte nicht gleichzeitig beseitigt wird)

Außerdem die Leerlaufschläuche auf Knickung/Porosität prüfen bzw. die aktuellen Schläuche verbauen und die Ansaugstutzen zwischen Drosselklappen und Zylinderkopf erneuern lassen.

Es gibt bei so alten Fzgen natürlich auch andere Fehlermöglichkeiten, aber die drei obigen sind die von BMW selber ermittelten.

-Wenn das jetzt erst bei dir auftritt nach so langer Zeit und die Software schon geändert ist dann können es ja nur noch die Schläuche und die Ansaugstutzen sein.
Auch wenn ich mich wiederhole, ich schildere damals bei meiner das Problem dem Meister und der sagte direkt, man hat es anfangs mit Softwareupdate versucht hat auch teilweise geholfen aber bei so alten Maschinen, da ist das nicht das Problem sondern quellende Ansauggummies die dann eine Kante zwischen Drosselklappe und Zylinderkopf bilden wo sich bei zügiger Fahrweise Sprit sammelt der dann wenn man vom Gas geht reinschwappt und die Karre versäuft.

Er hat bei mir die Gummis gewechselt und sie ist danach nicht einmal mehr ausgegangen.

Teilenummer: 11117720771

Ich kenne das mit der Reproduzierbarkeit, ich hatte Touren da war es kein mal, und ich fuhr Touren da waren Abschnitte da ist sie mehr oder weniger alle 100 m ausgegangen. Zeitweise hat Zündung an und aus und Neustarten geholfen. Manchmal für länger, manchmal aber auch nur paar km weiter.

-wenn du das Gas leicht anstellt (erhöhte Leerlaufdrehzahl) und ca. 5 Sek. halten und dann den Gasgriff loslässt und Sie dann ausgeht, bzw. unrund läuft.
Lasse ein Softwareupdate machen, hatte wir 2008 an unsere F800ST auch und seitdem, ist nach Gasgriff loslassen ein stabiler Leerlauf und nie mehr ausgegangen.
Das mit den Ansaugtrichtern hat auch ne andere Werkstatt gemacht und das Problem nicht gelöst.
Erst die BMW NL mit dem Softwareupdate hat es geschafft, das Problem ein für alle mal aus der Welt zu schaffen

-Gestern hatte ich die Faxen dicke---der strunkelige Leerlauf und das ewige "Absterbenwollen" an Ampeln (Temp über 25 Grad) verlangte nach Abhilfe.

Prüfung

1. Nachfrage beim hiesigen Starschrauber ergab: selbst bei 90000km waren Ventilspiele im Sollmass (nachstellen war noch nie nötig)
2. Fehler muss im Drosselklappenbereich zu suchen sein
3. Äktschen: Lufikasten+Batterie ab
4. Spaltmass an Drosselklappen mangels Messung mit Unterdruckuhren mit Fühlerlehre ermittelt-- 0,05mm links, 0,1mm rechts
5. Drosselklappenanschlag links OK--rechts 0,2mm Luft

Abhilfe

1. Einstellschraube an Verbindung der Drosselklappenwellen soweit verdreht, dass beide Anschläge berühren (1/4 Umdr. raus--nach links--gegen den Uhrzeigersinn)
2. Fühlerlehre 0,05 lässt sich bei beiden Drosselklappen in der LL-Stellung gleich schwer heraus ziehen.

Probefahrt

Ich kenne mein Moped nicht wieder!!!

LL stabil bei 1100/min, Gasannahme sanft und sahnig,

-Die Drosselklappen sind im LL eigentlich total geschlossen. Luft für LL und Übergang zur Teillast liefert ein LeerlaufLuftschieber/Steller/weissdergeierwiedasheisst über 2 stabile Formschläuche vom Lufikasten unterhalb der Drosselklappen in die Saugrohre.

Der "LeerlaufLuftikus" sitzt am Lufikasten und liegt auf der Werkbank, wenn man mit den Uhren werkelt.

Ist der schwarze Kasten mit LL-Luftschieber montiert, kommt man nicht an die Stellschrauben.

Daher scheint BMW auf Genauigkeit bei der Produktion zu bauen--sieht daher eine Justage durch Normal-Mechaniker in der Rep-Rom nicht vor und Händler geben keine Infos.

Es ändert nix: Drosselklappen-Synchronisierung ist wie bei Vergasern erste Bikerpflicht--ehe ma der Elektronik die Schuld gibt

1h Arbeit mit Torx Steckschlüssel Tankverkleidung ab, Batterie raus mit 10er Schlüssel, Lufikasten mit Torx ab und dann mit Schraubendreher dafür sorgen, dass beide Drosselklappen exakt an Anschlägen anliegen und absolut gleichzeitig öffnen.

Bei älteren Drosselklappengehäusen fehlt die rechte Anschlagschraube, da hilft nur die 0,05mm Fühlerlehre.

Zur Beseitigung der Ruckelei und Glättung der Drehmomentkurve hilft der "HOPE_Beschleuniger" oder ersatzweise ein 4-6 kohm Widerstand in Reihe zum Temperatursensor

-ab letzten Freitag das halbwegs schöne Wetter genutzt um einen kurzen Ritt auf der Kanonenkugel zu unternehmen.

Was mir zunächst auffiel war ein gelegentlich spürbares Leistungsloch beim Beschleunigen. Später ist sie dann öfters beim runter schalten ausgegangen.

Samstag also zum 😊 den Fehlerspeicher auslesen und siehe da, "sporadische Probleme mit der Benzinpumpe"!?.

Der 😊Techniker hatte die Ursache dann sehr schnell gefunden.

Grund war Wasser unter dem elektronischen Bauteil welches die Benzinpumpe ansteuert. Zu finden unter der Sitzbank, hat Kühlrippen, ist mit zwei Schrauben befestigt und schaut aus der runden

Gummiabdeckung heraus.

Es gibt unter dem Bauteil nochmal einen blauen Stecker der wiederum im Wasser stand.

Sollte normalerweise nicht sein, da das Bauteil auch eine Gummidichtung hat.

Nach dem Austausch lief wieder alles bestens

-im 800gs-Forum, das es leider, leider nicht mehr gibt und sehr viel Wissen verloren ging, gab es mehrere Beiträge, die zu Deinem Problem passten. In denen ging es um Probleme mit der Benzinpumpe und deren Elektronik bei weniger als halb vollem Tank, über 30°C und auch größeren Höhen. Die Benzinpumpe wird im Benzin gekühlt, nach dem Tanken (kühleres Benzin und Pumpe im Benzin) gab es die nächsten Kilometer keine Probleme mehr.

~~Du kannst auch mal schauen, ob nach einiger Fahrzeit der Tankdeckel mit einem Zisch schwer auf geht, dann ist Unterdruck im Tank und es gibt ein Problem mit der Tankbelüftung.~~

- Hatte das Problem schon öfter. Bei mir war es die Benzinpumpe und /oder das Rückschlagventil im Belüftungsschlauch.

Mein Schnelltest, ob es das wirklich wieder ist: Volltanken. Wenn durch den kühlen Sprit alles wieder normal ist, dann ist es die Pumpe.

Habe das Problem sowohl durch den Tausch der kompletten Pumpe (Gebrauchtkauf) als auch nur der Pumpenelektronik (Neukauf) lösen können.

(Da der Spaß bei mir bei 120.000 km inzwischen viermal vorkam, vermute ich allerdings, dass die Pumpe durch das korrodierende Rückschlagventil im Belüftungsschlauch zudem überlastet wurde. Es war oft ein Zischen beim Öffnen des Tankverschlusses zu hören. Dies ist nun nach Austausch des Ventils weg.)

Aktualisierung:

Nachdem ich im Winter ja sämtliche Entlüftungsventile kontrolliert bzw. ersetzt hatte und auch der Unterdruck bei leerem Tank nicht mehr auftrat, hatte ich gehofft das Thema Benzinpumpe ad Acta legen zu können.

Dem ist leider nicht so. Es fängt wieder an. Außentemperatur ca. 28 Grad, Tank nach gut 300 km noch nicht auf Reserve. Der Motor stottert. Rette mich hoctourig und mit wiederholtem Ausgehen bei erzwungener Untertourigkeit zur 7,8 km entfernten nächsten Tankstelle. Symptom weg, Problem erkannt. Grrrr...

Bin zur Zeit in der Schweiz, morgen in Italien und übermorgen auf Korsika unterwegs und plane wiederum die Benzinpumpenelektronik zu tauschen. Bis dahin werde ich vorsorglich alle 200 km tanken. Habe keine Lust, dass das in einer Kehre passiert...

-du hast das Problem aber nicht gelöst/beseitigt! Durch Volltanken wird die Pumpeneinheit wieder durch den umspülenden Kraftstoff gekühlt, die Überhitzung und deren Ursache bleibt jedoch. Du solltest mal die elektrischen Anschlüsse an Tank (unter der Sitzbank) überprüfen und auf Schmorspuren achten.

Die Lösung ist eine Instandsetzung der Benzinpumpe/der Elektronik der Benzinpumpe und/oder auch nur ein Tausch des Kraftstoff-Filters (Teil 1 = "Ansaugsack" am Ende der Pumpe, eigentlicher Filter = die "Runde Aludose", Mahle KL315, ca. 20EUR).

Leider gibt BMW hierzu keine Wartungsanweisung. Sollte jedoch nach 40-50 T Km getauscht werden (bei stark verschmutztem Kraftstoff [Afrika etc., Kanisterbetankung im Gelände] auch früher).

Ist der Filter bereits auch nur teilweise zu, erhöht sich die Stromaufnahme der Pumpe und es kommt zur Überhitzung der Selben sowie zum Verschmoren der elektrischen Anschlüsse (wenn sich Sprit auf dem Tankverschluß (nicht Betankungsdeckel) u.d. Sitzbank ansammelt oder deutlicher Spritgeruch zu riechen ist, sind die Anschlüsse wahrscheinlich schon angeschmort und der Deckel in Folge undicht.



Bild 1



Bild2

-Danke für die Tipps, Kavitation wurde bei BMW diskutiert, Steuergerät und Pumpe sind getauscht worden. Wir werden diese Saison sehen....

- Wenn es warm war und der Lüfter an ging nahm die 700er kein Gas mehr an ... sehr blöde in Spitzkehren usw.

BMW Düsseldorf hatte dazu einen Fall nach München auf gemacht.

Nach relativ kurzer Zeit kam die Lösung aus der Zentrale.

Es gab zufällig ein zwei andere Fälle und bei denen konnte das Problem durch den Tausch des Drosselklappenteils beseitigt werden.

Dies wurde dann auch an unserer 700er ersetzt und seitdem trat der Fehler nie wieder auf.

-Steuerelektronik der Benzinpumpe lief nicht zuverlässig.

-Hi klami75,

den Leerlaufstepper kann man neu anlernen nachdem die Adaptionswerte zurückgesetzt wurden. Wichtig ist, dass der Motor kalt ist. Nach der Rücksetzung den kalten Motor starten ohne Gas zu geben (sollte man eigentlich immer so machen) oder sonst einen Schalter zu betätigen. Dann warten bis der Kühler-Lüfter anläuft und wieder abgeschaltet hat. Nun wieder den Motor ausschalten. Dann sollte ein intakter Stepper für alle Motortemp. die richtige Einstellung finden.

Das Abschalten per Notaus ohne die Zündung danach auszuschalten könnte aber auch eine Ursache sein. Nach Einschalten der Zündung gibt es eine Initialisierungsphase der Elektronik. Wenn diese nicht richtig abläuft durch z.B. Starten des Motors vor Beendigung der Initialisierungsphase oder die Elektronik "verwirrt" wird, da Motor über Notaus "aus", aber die Zündung anbleibt (d.h. es gibt keine neue Initialisierungsphase, bevor der Motor gestartet wird).

Das Rücksetzen der Adaptionwerte kann man behelfsmäßig durchführen, in dem man die Batt. abklemmt und die beiden Polkabel der BMW für 10-15 Min. kurzschließt (nicht die der Batt.!). Besser geht es mit z.B. dem GS-911 o.ä..

Die Ladespannung der Batt. ist nicht ausreichend aussagekräftig, da unter Last die Spannung dennoch zu sehr absinken kann. Letztlich ist die möglich max. Leistungsabgabe der Batt. entscheidend. Gerade eine Unterspannung beim Starten kann die Elektronik "verwirren" oder den Start verhindern.

Habe das in Schottland auch erst verstehen lernen müssen, da meine alte Batt. lt. Ladegerät voll war, aber dennoch Probleme auftauchten ähnlich wie bei euch bis zu "Starten nicht möglich". Mit einer neuen Batt. und nach Rücksetzung der Adaptionswerte + anlernen war dann alles wieder prima und ist bis heute so.

-