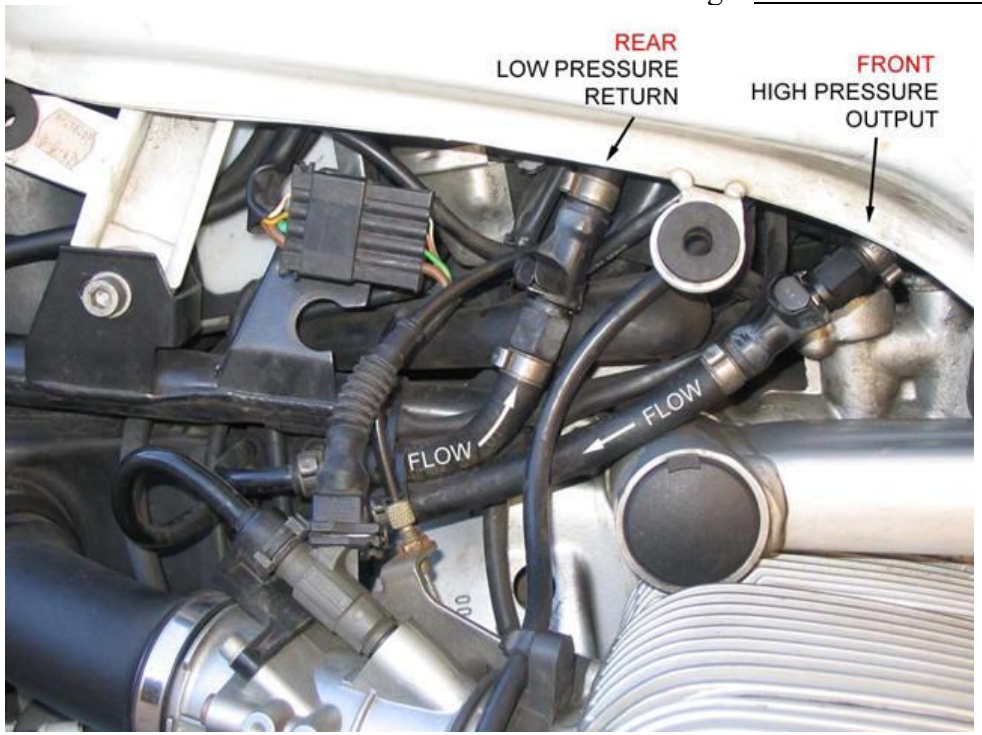
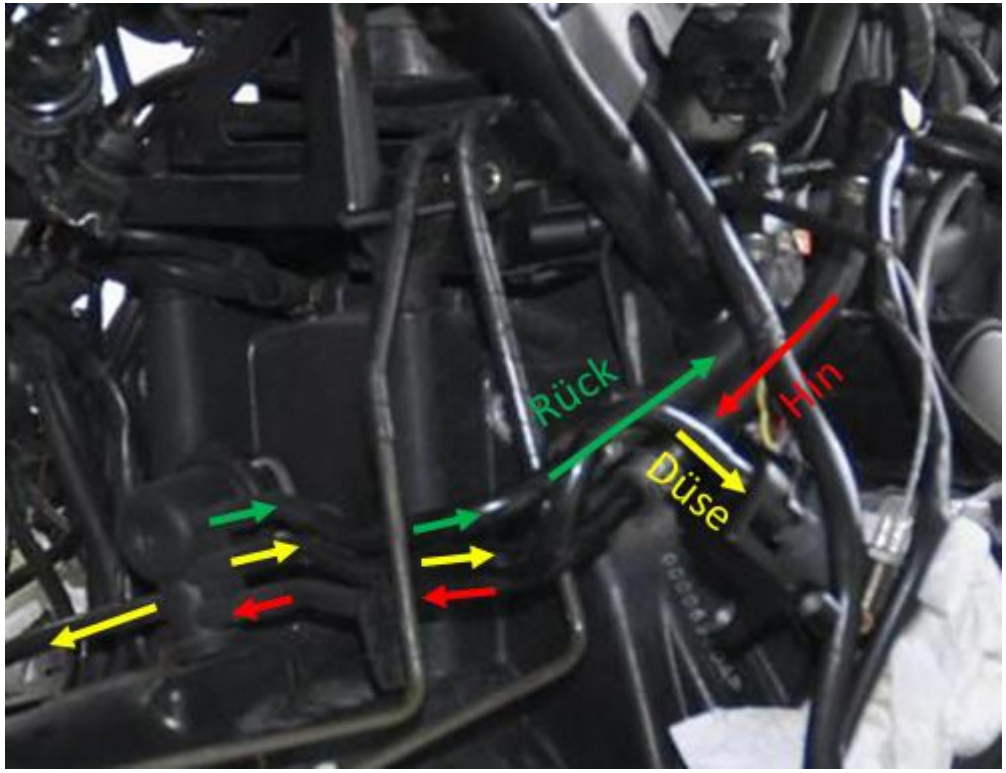
Benzinleitungen

- aus dem Tank kommen 2 benzinführende 8 mm-Leitungen:
  - eine Druckseite,
  - eine Rücklaufleitung. Die Benzinpumpe baut konstanten Druck (ca. 3-4 bar), der Druckregler (zwischen Luftfilter und Motor, also nahezu unerreichbar) regelt auf 3 bar, und läßt die nicht eingespritzte Menge einfach zurücklaufen. (Somit wird übrigens die gesamte Benzinmenge vielfach umgewälzt und gefiltert.)
  - **Problem** dabei ist: die Leitungen kann man verwechseln...
- bei meiner 1100er waren ab Werk keine Schnellkupplungen montiert - was beim ersten, noch der Sache unkundigen Abnehmen des Tanks zu etwas Streß und einer benzindampfgeschwängerten Garage führte ... 
- wenn man nun also Schnellkupplungen montiert, dann empfiehlt es sich, beidseitig schließende zu wählen, und diese "ungleichsinnig", also "über Kreuz" zu montieren, was zukünftig jede Verwechslungsgefahr ausschließt.
- Vergißt man die Leitungen bei der ersten Demontage eindeutig zu kennzeichnen , dann folgender Hinweis:
  - an der Pumpenplatte vom Tank ist die Druckleitung die in Fahrtrichtung vordere, etwas weiter oben befindliche.

- an den Röhrchen des Druckverteilers kommen 2 in Frage: <u>das untere davon ist die Druckseite</u>, das obere der Rücklauf.

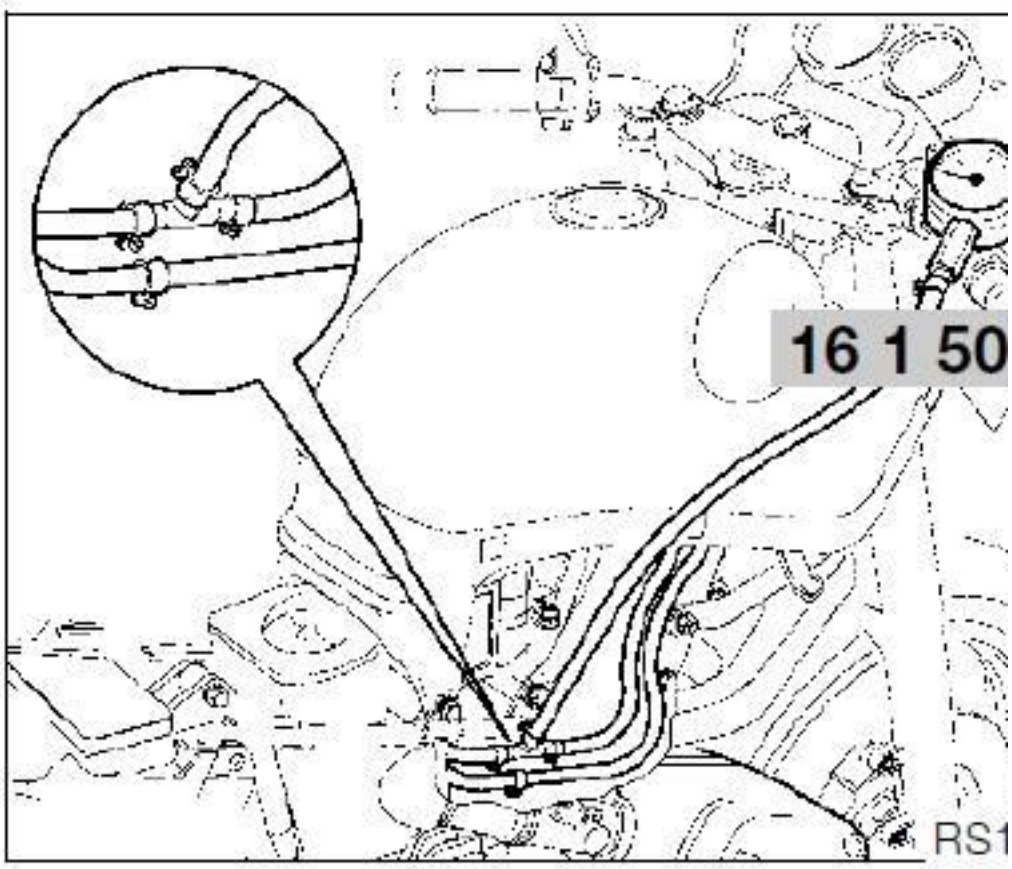


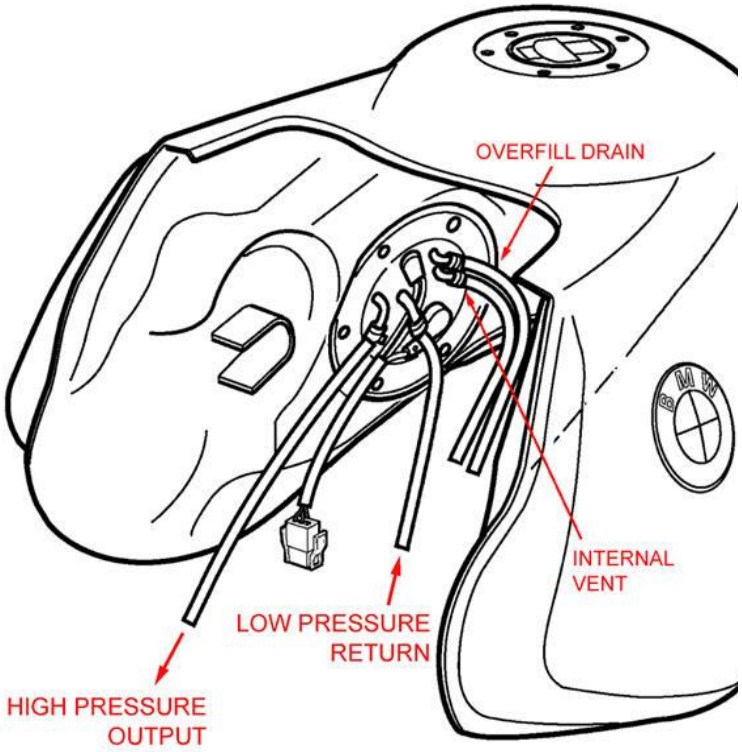


- vereinfacht ausgedrückt ist es so, daß die beiden Leitungen von der Pumpenplatte "überkreuzungsfrei" verlaufen. (Für eine solche Überkreuzung wäre es auch mal wieder zu eng.)
- In den Foren wird dieses Thema immer wieder beschrieben - und auch immer wieder mal verkehrt...
- bei meiner 1100er gab es einmal einen Benzinaustritt - und zwar an der unteren. Nur da ist (hydrostatischer) Druck drauf.

- Ich behaupte daher, die Grafik unten aus einem BMW-Handbuch ist demzufolge auch verkehrt: an der (oberen!) Rücklaufleitung kann man keinen Druck messen...

- Folgende Abbildung zeigt die Dinge korrekt:





- Prüfmanometer, **BMW Nr. 16 1 500**, auf d
  Druckseite anschließen.