

Umbau auf 33 Liter Tank

Der erste Teil dieser Anleitung ist für den Benzinmotor geschrieben – was beim Diesel zu tun ist, steht als Update weiter unten!

Da für diese Umrüstung etwas mehr als nur ein Schraubenzieher nötig ist und auch Schrauberkenntnisse nötig sind, ist sie nicht „Trodel sicher“ geschrieben.

Aber es hält sich trotzdem in Grenzen, da praktisch keinerlei Umbauarbeiten notwendig sind! 😊

Aber leider gehört eben die Motor/Achseinheit abgelassen, damit man die Tanks ein- und ausfädeln kann!!



Hier seht ihr die beiden Tanks! Prinzipiell ist der Haupttank gleich - nur der Nebenbottich ist für die Litererhöhung zuständig!

Der Tankausbau:



Anschluss der Schläuche:







Unser 33 l Tank hatte keinen Tankgeber eingebaut, so dass wir zuallererst den alten Tankgeber (weißer Einsatz im Bild) umbauten.

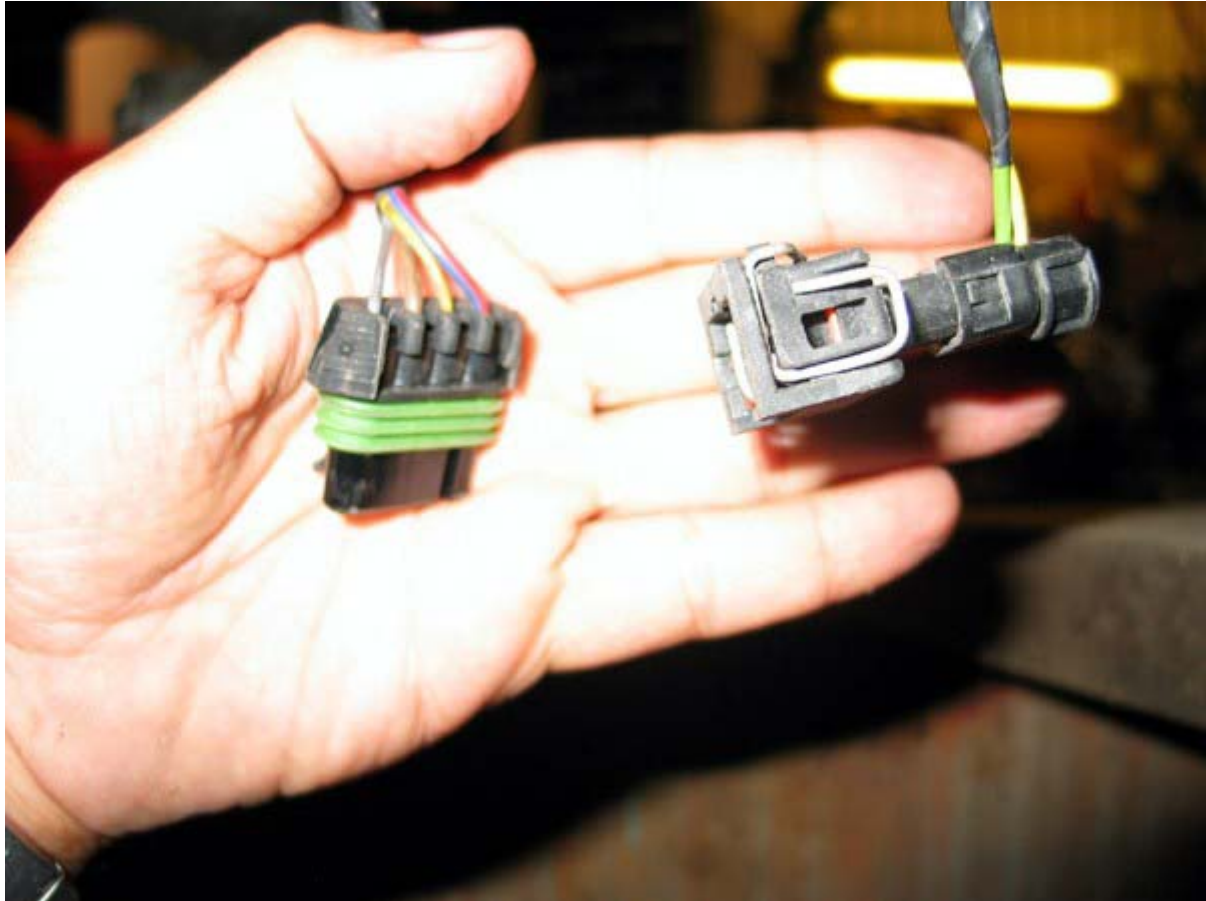
Beim Anschluss gibt es leichte Unterschiede: Beim 22 l Tank waren am Geber alle drei Nippel angeschlossen - beim 33 l Tank sind es nur zwei, dafür hat er neben dem Geber einen eigenen Eingang für den Rücklaufschlauch (am Photo gut zu erkennen).

Der Rücklaufschlauch war beim 22 l Tank beim Tankgeber an dem Nippel angeschlossen, der fast im Mittelpunkt angeordnet ist. Diesen Nippel müßt ihr einfach mit Silikon, Kleber etc. dicht machen (blindieren). Wenn ihr einen 33 l Tank mit Geber ergattert, dann ist genau dieser Nippel eh auch schon blindiert.

elektrische Anschlüsse:







Auch hier gibt es keine nennenswerten Probleme! 😊

Der vierpolige Stecker (am Bild links bei meinem Daumen) passt wieder auf den Tankgeber drauf (siehe Photo weiter oben - Stecker ist dort, wo die rote Kritzelei zu sehen ist).

Der zweite zweipolige Stecker gehört auf dieses runde "Etwas", das beim 22 l Tank unterhalb dem Tank angebracht war und beim 33 l Tank neben dem Zusatzbottich eingehängt ist (siehe Photos).

Egal, was es ist - elektrisch wird mit dem Stecker im Inneren ein Magnetventil angesteuert. Der Stecker passt NICHT!! Aber wenn man ihn vorsichtig zerkleinert, passen die Pinabstände zusammen! Da mit der Zerkleinerung die Arretierung flöten gegangen ist, haben wir ihn mit reichlich Silikon eingeklebt und abgedichtet. Die Polung ist egal, das Magnetventil zieht "so und andersrum" an!!

Einbau / Befestigung:



Und wieder: auch hier keine großen Probleme! 😊

Der kleine Tank wie auch der große Tank (Hauptteil) haben die gleichen 3 Befestigungspunkte! Am 1. Photo oben gut zu erkennen, da die Einschraublöcher rötlich schimmern - zwei auf der linken Traverse und eines auf dem Dom rechts (am Photo in der Y-Gabelung der Kabel). Der Zusatzbottich hat dann noch 2 Befestigungslaschen, jeweils eine vorne und hinten. Vorne ist es ganz einfach, da nur an der Traverse, wo schon der Haupttank 2x angeschraubt wird, ein Loch gebohrt werden muss. Hinten haben wir uns einen Abstandshalter gebastelt und den Tank am Bodenblech "aufgehängt" (z.B. mit einem Lochstreifenblech).

FERTIG!!!!

P.S.: Und wieder ist eine Seifenblase zerplatzt, dass der Umbau **nicht** geht! 🤖🤖🤖

Wie schon gesagt: das einzig Blöde ist das Herablassen des Motors!

Weitere Tipps:

- **Restliteranzeige:** Von der Logik her muss es so sein, dass er bei einer Restliteranzeige von 5 Liter in Wirklichkeit ca. 7 Liter im Tank hat - damit kann man, glaube ich, sehr gut leben! 🤖

- **Motorausbau / Absenkung:** Die Photos schauen dramatischer aus, als es sein muss. Da auch noch andere Sachen beim Patienten zu machen waren, war die Motoreinheit komplett abgehängt.

Rein für den Tankumbau müssen nur die 4 Schrauben gelöst werden (Achtung: sind irre angezogen = nur bestes Werkzeug!), die den ganzen Motorkomplex an der Karosserie halten. Die Kühlwasserschläuche, Kabel etc. haben soviel Luft, dass man die Einheit etliche Zentimeter absenken und etwas seitlich versetzen kann. Den Zeitaufwand beziffere ich mit ca. 30 Minuten (= doppelt so lange, wie das SC braucht 😊).

Natürlich hängt die Zeit auch davon ab, wo ihr die Umbauerei macht!
Wir hatten eine Grube und zwei ordentliche Rangierwagenheber in Gebrauch.



So hat das ganze dann ausgesehen!

Motorschrauben lösen und dann links und rechts vor dem Hinterrad den Wagenheber angesetzt und hoch mit dem Hintern! 🇩🇪

Noch was wichtiges zum Tankgeberausbau: Auf einem der obigen Photos ist zu erkennen, dass der Tankgeber mit Hilfe dieser schwarzen "Mutter" eingeschraubt wird (quasi wie ein Deckel eines Plastikkanisters). Dieser "Deckel" ist aber irre angeknallt, damit der O-Ring auch wirklich dicht ist. Per Hand ist das nicht zu schaffen - eine Rohrzange ist zu klein!! Wir haben es mit einem Ölfiltergürtel gemacht!

- Benzinschläuche: alle Benzinschläuche sind original, da am 33 Liter Tank dabei! Lediglich 1 Schlauch wird nicht am weißen Nippel angesteckt, sondern 10 cm daneben am schwarzen Nippel! Den weißen Nippel blindieren kann keine sicherheitsgefährdende Aktion sein, solange man das nicht mit Scheibenkit macht! 😊

- elektrische Anschlüsse: ein Stecker passt sowieso genau (zumindest, wenn der Tankgeber umgebaut wird). Der zweite Stecker passt theoretisch auch, nur muss seine Ummantelung dran glauben. Heutzutage ist es Gang und Gebe, mit Klebesilikon zu arbeiten. Hält wie der Teufel und ist wasserdicht - zumal auch keine mechanische Belastung auf den Stecker kommt!

- Tankbefestigung: 3 der 5 Befestigungspunkte sind Originalpunkte - der 4. Punkt ist am Originalplatz (Querträger), wo ein Loch zu bohren ist und klarerweise mit geeigneten Schrauben gearbeitet werden muss. Wir haben sogar einen Schraubdübel genommen, der mindestens genauso hält wie die Originalpunkte. Der 5. Punkt ist meiner Meinung nach sogar nur mehr eine Fleißaufgabe. Aber: Wir haben uns einen Blechstreifen zurechtgeschnitten - an einem Ende ca. 1,5cm 90 Grad abgewinkelt und an das Bodenblech genietet - das andere Ende ebenfalls 1,5 cm abgewinkelt, Loch durchgebohrt und mit anständigen Muttern und Schrauben (selbstsichernd) mit der Haltelasche vom Tank verschraubt!

Update / Nachsatz für den Diesel:

Nachdem ja unser neuer Patient ein Diesel ist, haben wir auch für ihn schon einen 33 l Tank organisiert!

Hier noch mal das Photo vom 33 l Benzinertank:



- Der Tankgeber muss definitiv vom 21 l Dieseltank in den 33 l Benzintank umgebaut werden, da dieser unterschiedlich ist.
- Der seitliche schwarze Filter vom Benziner kann auf den Müll geworfen werden; den gibt es beim Diesel nicht.
- Bei den Schläuchen wird es das einfachste sein, diese mit dem Geber gemeinsam umzubauen, zumal diese ja quasi nur mit Kabelbinder am Füllstutzen befestigt sind. Die Schläuche sind von Anzahl und Verlauf anders als beim Benziner, da der Diesel unter dem Beifahrersitz einen Art "Dieselkühler" besitzt, der im Tankkreislauf eingebunden ist!
- Der Tankeinlauf links vom Tankgeber (Schlauch ex Filter) muss blindiert werden.

1.) Tankgeber vom Diesel ist zum Benziner um 180 Grad verdreht eingebaut.

Das bewirkte, dass nun die ganzen Anschlüsse "in die falsche Richtung" schauten. Somit passten einige wenige Schläuche nicht mehr in ihrer Länge. Wir halfen uns ganz einfach damit, dass wir einen Universal Treibstoffschlauch kauften (wenn ich mich recht erinnere, dann betraf das nur die Schläuche zwischen Tank und Dieselkühler)

2. "Rausoperation" des Diesel-Reduzierstückes im Einfüllstutzen. Wir haben einen großen Fräser genommen und damit das Plastik "niedergerungen". Es ist einzig darauf zu achten, dass keine Späne im Stutzen oder gar im Tank verbleiben --> gut ausspülen!

Hier noch einige weitere Bilder vom Bereich Tankstutzen und zusätzlicher Tankhalterung:



Um den Tank ausfädeln zu können, muß die Platte im Radkasten mit den zwei Schrauben abmontiert werden.



Hier ein Blick in die Tanköffnung.

Die Tankklappe ist schon abmontiert - das geht so:

- Tankdeckel runter
- die 6 kleinen Sechskantschrauben rund um die Klappe abschrauben (Achtung: die unterste ist nur eine Attrappe)

Am Photo seht ihr einen Haltebügel, der die Einfüllöffnung hält. In der Bohrung wird der Stutzen und das Erdungskabel, das ich in der Hand halte, angeschraubt.



Hier der 33 Liter Tank im eingebauten Zustand. Links gut zu sehen, wie wir nun beim 2. Umbau im CDI die fehlende 5. Halterung gelöst haben!

