

Einbaubericht des Tempomat MS-50



So sah der Motorraum vorher aus. Wo finde ich jetzt Platz für den Servo ?



Hier der Inhalt des Tempomat-Päckchens. (die Teile für den Kupplungsschalter habe ich leider unterschlagen)



Den Servo habe ich jetzt wie Klaus (Danke !) an der Unterdruckpumpe festgemacht. Die Schraube habe ich durch eine Längere ausgetauscht und mit Sprengring und Unterlegscheibe gesichert.

Ach ja, das Gewinde der Unterdruckpumpe ging nicht ganz durch, ich hab´s kurzerhand nachgeschnitten.



An dieser Stelle ist bei mir ein Übergang im Unterdruckschlauch (ist das Original ????)



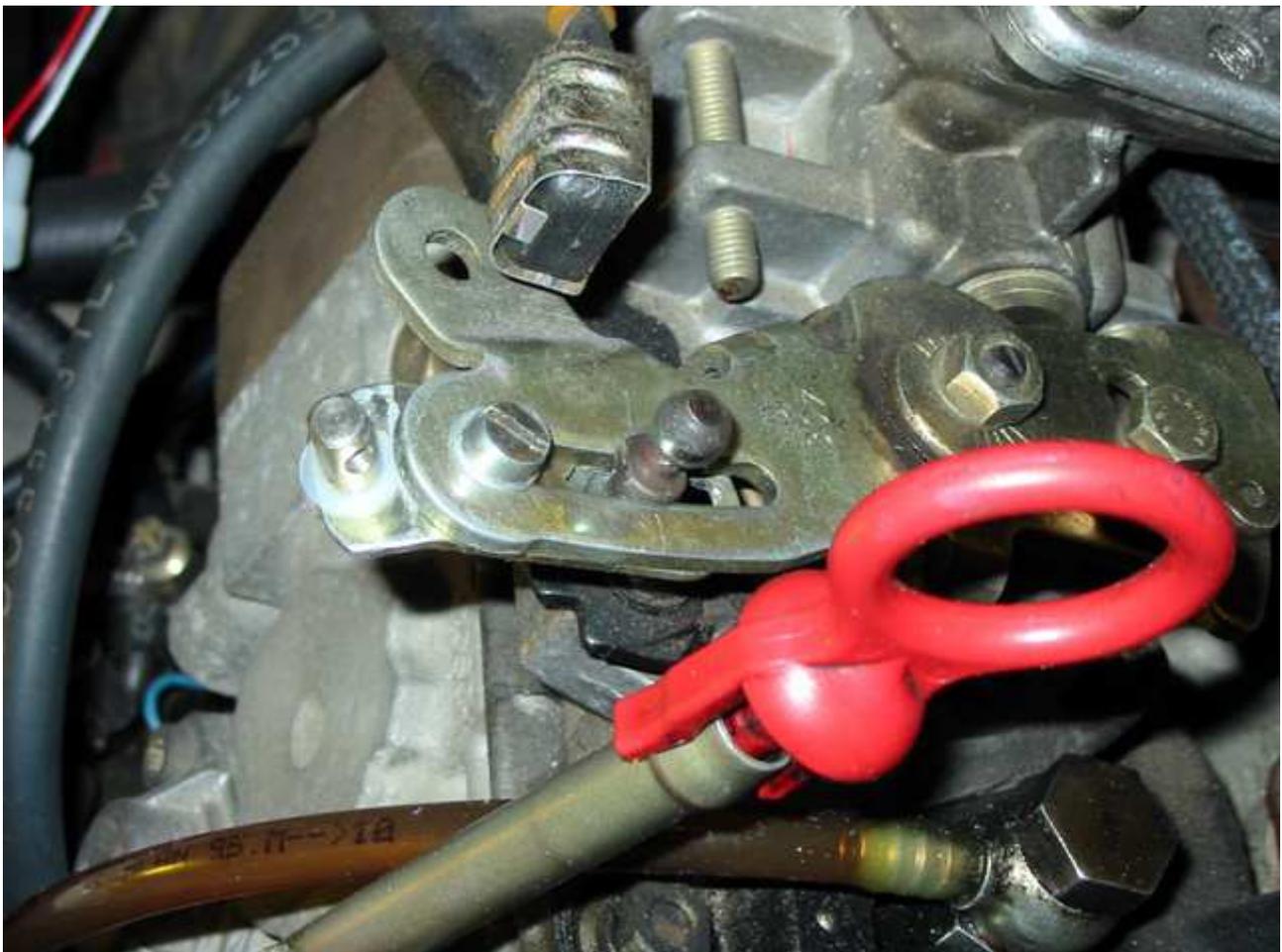
Das T-Stück habe ich an der einen Seite mit Sikaflex Nr. 7xx (ähnlich Dekalin, härtet nicht voll aus) eingekleistert, weil ich dem schwarzen Schlauch nicht ganz traue. (hartes Material).
Zusätzlich habe ich noch eine passende Schlauchschelle aus meinem Fundus dazugegeben.
Den Schlauch aus dem Set passend abgeschnitten und zwischen T-Stück und Servo angeschlossen.



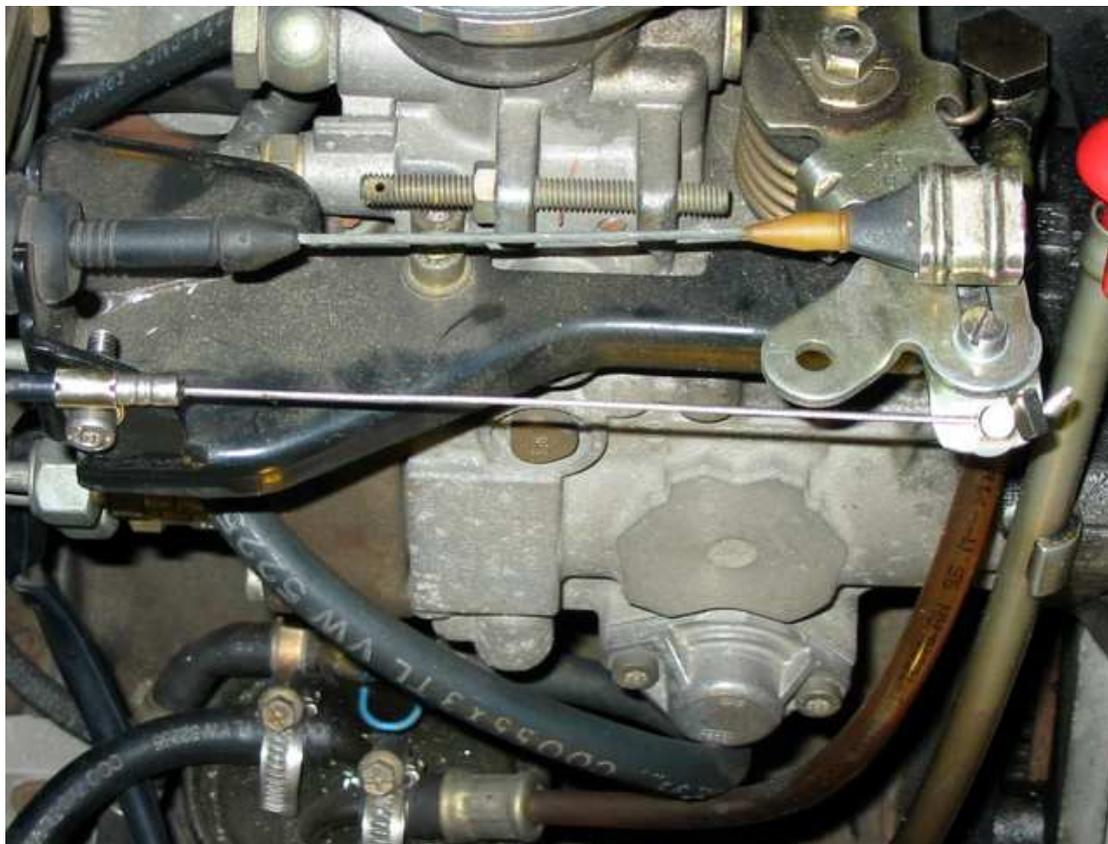
Achtung beim Fummeln an dem schwarzen Unterdruckschlauch hat er sich aus einer Halterung gelöst.
Also Schaltmanschette runter, Lampe reinhängen und ab mit dem Arm mit dem zusätzlichen Gelenk in das Loch vom Schaltgestänge und das Teil wieder eingeclipst. Dieses Loch habe ich dann bei der Verlegung der Kabel noch genauer kennenlernen dürfen.



Hier die Anlenkung für den Gaszug, umgearbeitet aus dem beiliegenden Lochblechstreifen.



Vorher natürlich die Stelle des Kugelkopfes auf dem Hebel der ESP markieren.
Die Anlenkung verlängert den ursprünglichen Gashebel soweit, daß die 40 mm Weg für den Servo vorhanden sind.



Jetzt noch den Bowdenzug des Servos (ungekürzt in einer großen Schlaufe verlegt) angeklemt und dieser Teil ist erledigt.

Für die Befestigung des Bowdenzugs habe ich ein Loch in die Blechhalterung gebohrt und den Bowdenzug mit einer selbstsichernden Mutter festgesetzt.



Da mein LT den langen Radstand hat, habe ich den Geschwindigkeitsgeber an das waagrecht verlaufende Stück der Kardanwelle angebracht. Entgegen diesem Bild habe ich nach der Testfahrt 2 Magnete angebracht, da die Kardanwelle eine eindeutige Unwucht hatte (Hätt ich nie erwartet, daß dieser kleine Magnet soviel ausmacht. Hat bei ca. 80 km/h gebrummt wie ein alter Trafo 2. Magnet dran, Brummen weg !)



Hier die Kabeldurchführung von in den Innenraum.

10er Loch neben dem Zug für die Heizung, Gummidurchführung rein und sicherheitshalber noch eine Ladung schwarze Sika Klebepampe drauf. (kann man mit nassen Fingern gut zurecht drücken, aber wehe man macht die Finger vorher nicht nass (Spucke) ! Das Zeug klebt wie ... an den Fingern)

Die Leitung für den Servo und den Geschwindigkeitsgeber laufen an dem Unterdruckrohr in den Motorraum, dort am Schaltgestänge vorbei (gut mit Kabelbindern festzurren, daß sich die Kabel nicht mit dem Schaltgestänge um den knappen Platz streiten).

Wer Kabelbinder mit einer Hand blind zumachen kann ist klar im Vorteil.

Die Leitung zum Geschwindigkeitsgeber läuft an der Tachowelle weiter nach hinten und mit der Spritleitung bis zum Geber (musste ich verlängern, ist ein abgeschirmtes Kabel, also Mikrofonkabel oder ähnliches verwenden).



Hier meine mechanische Lösung des Kupplungsschalters.

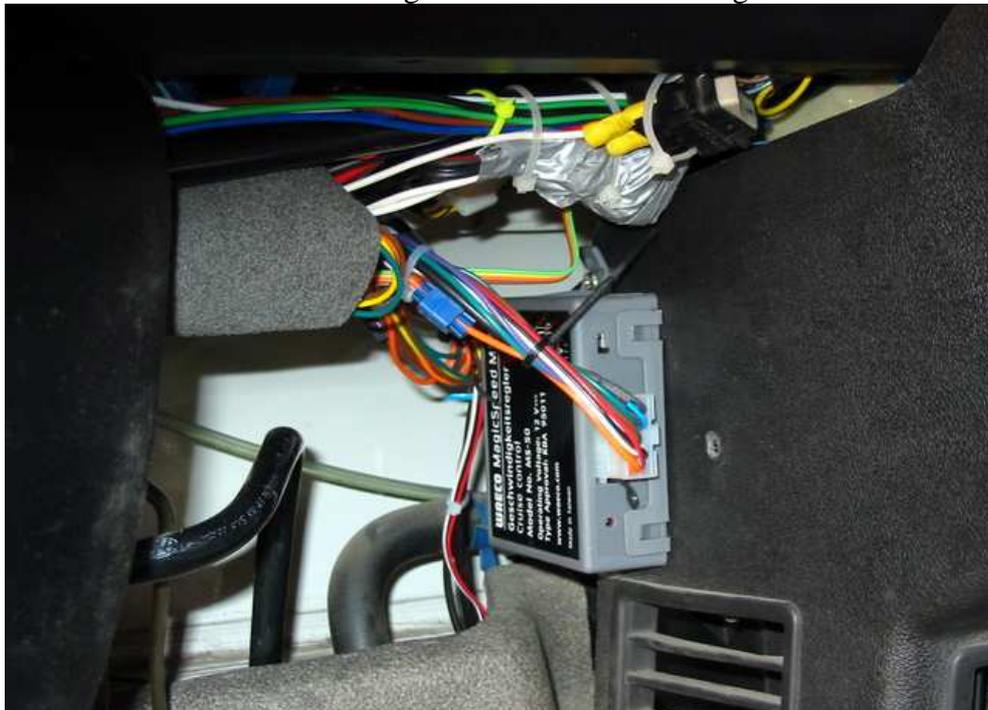
Das beiliegende Blech habe ich am Winkel umgebogen und zwei M3 Gewinde reingeschnitten um den Magnetschalter zu befestigen.

Das Blech ist hinten auch umgebogen und mit einer Schraube (Originalloch am Blech auf 8mm aufbohren) der Pedalkonsole befestigt.

Im Set liegt ein Magnet für den Magnetschalter bei, hier habe ich etwas gemogelt und einen Magneten aus einer alten Festplatte verwendet.

Der sitzt schon ohne Hilfsmittel fast unverrückbar fest am Kupplungspedal und hat hier noch etwas doppelseitiges Klebeband drunter.

Den bekommt man nur noch mit einer Zange und Gewalt wieder weg.



Jetzt noch alle Kabel an die richtigen Stellen angeschlossen und das Bedienteil (wie Klaus) am Armaturenbrett befestigt.

Danach der Test nach Anleitung im Stand, da war noch alles OK.

Bei der Testfahrt trat ,wie gesagt, das Brummen auf und die Geschwindigkeit konnte ich nicht setzen.

Nach einiger Überlegung habe ich dann den 2. Magneten montiert und dazu die Drahtbrücke am Steuergerät durchgezwickelt (für hohe Drehzahlen am Geber vorgesehen).

Jetzt lässt sich der Tempomat bei ca. 30km/h aktivieren und regelt bis min. 100 km/h (weiter habe ich noch nicht getestet).

So soll es sein !

Zeitaufwand ca. 10 Stunden, wobei der Löwenanteil der Zeit für´s Kabelziehen und Anschließen draufging.

Als Einzelkämpfer hat man´s halt beim Kabelziehen etwas schwer.

So, falls es einer nachmachen will:

Viel Spaß !