

Ausbau der Benzinpumpe mit Bajonettverschluss (Pumpe mit Staubbehälteroberteil)

Hier wird der Ausbau der Benzinpumpe mit sogenanntem Bajonettverschluss beschrieben.

Verbaut wurden diese Pumpen ab Baujahr 08/1989. **(NF/MC)**

Anders wie von Audi angegeben, muss NICHT das Staubbehälteroberteil mitgetauscht werden, wenn wieder eine Bosch Pumpe verbaut wird!

Die Pumpen von Audi als Ersatz für die Bosch-Pumpen sind Pierburg-Pumpen. In diesem Fall muss das Staubbehälteroberteil mitgetauscht werden.

Das sieht dann insgesamt so aus:



Ist aber nicht notwendig und völliger Quatsch, da man von Bosch eine Pumpe erhält, die Plug-N-Play in das alte Staubbehälteroberteil passt.

Somit erspart man sich eine Menge Geld.

Ersatzteilnummer der Bosch-Pumpe ist **0 580 254 040** . Diese Pumpe ersetzt alle vorher eingebauten 60 mm-Pumpen! Neue Pumpen können gerne und günstig über den Verein bestellt werden. Dazu bitte an Thomas oder Fabian wenden.

Nun zur Austauschanleitung...

Benötigtes Werkzeug:

Kreuzschlitzschraubendreher, Schlitzschraubendreher, 3/8"- 17er Nuss, 3/8"- kurze Verlängerung, 3/8"- Ratsche/Knarre, 14er Gabelschlüssel, 17er Gabelschlüssel, 19er Gabelschlüssel, 8er Ringschlüssel, 10er Ringschlüssel, kleine Taschenlampe, saubere fusselfreie Lappen.

Benötigte Teile:

Benzinpumpe Bosch 0 580 254 040
Kraftstoffpumpenrelais (443 951 253 L)
3 x Dichtringe (N 013 812 8)
1 x Dichtring (N 902 832 01)
1 x Runddichtring für den Tankgeber (N 901 833 02)
1 x 20 A-Sicherung

Ausbau der Pumpe

Masseband am Batterie-Minuspol entfernen und sicher vom Minuspol weg legen (Funkengefahr!). Das Entfernen des Massepunktes ist elementar wichtig für die Sicherheit! Bitte nicht vergessen!
Tankdeckel zum Druckabbau aufschrauben.

Teppich über dem Deckel des Tankgebers entfernen. Dieser kann, wenn der Teppich zum ersten Mal entfernt wird, noch verklebt sein.

3 kleine Blechschrauben des Tankgeberdeckels heraus-schrauben und Deckel abnehmen. Man kann den Deckel nicht ganz abnehmen, sondern ihn mit der Gummitülle nur am Kabel verschieben. Das reicht aber für die Arbeit.



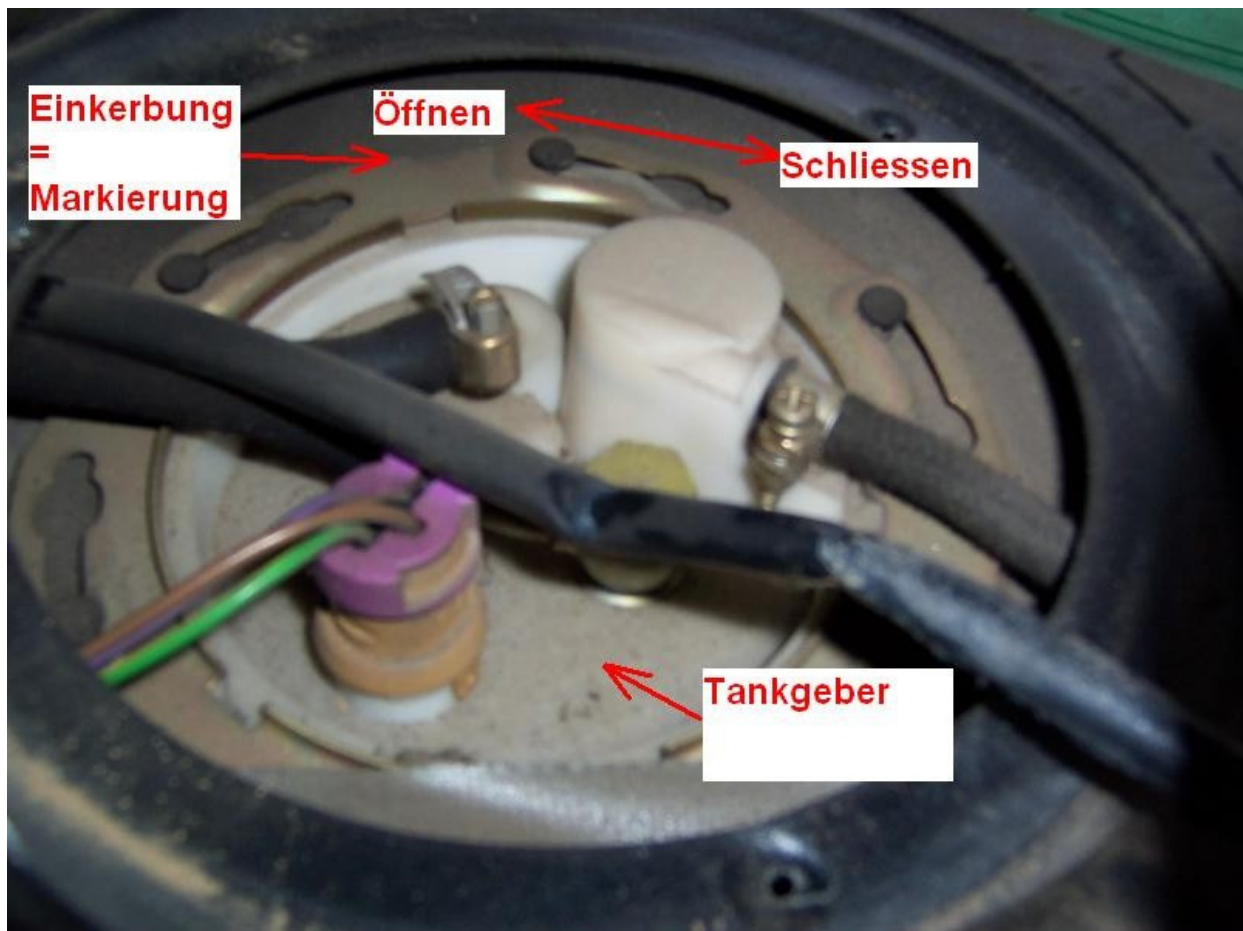
Stecker des Tankgebers abstecken. Dazu die 2 kleinen Rastnasen seitlich des Steckers VORSICHTIG aufbiegen und Stecker abziehen.

Nun den Metallring, der den Tankgeber hält entgegen dem Uhrzeigersinn aufdrehen. Dazu flachen Schraubendreher an Metallring ansetzen und mit einem Hammer aufschlagen.

Vorher aber die Stellung des Metallrings kennzeichnen.

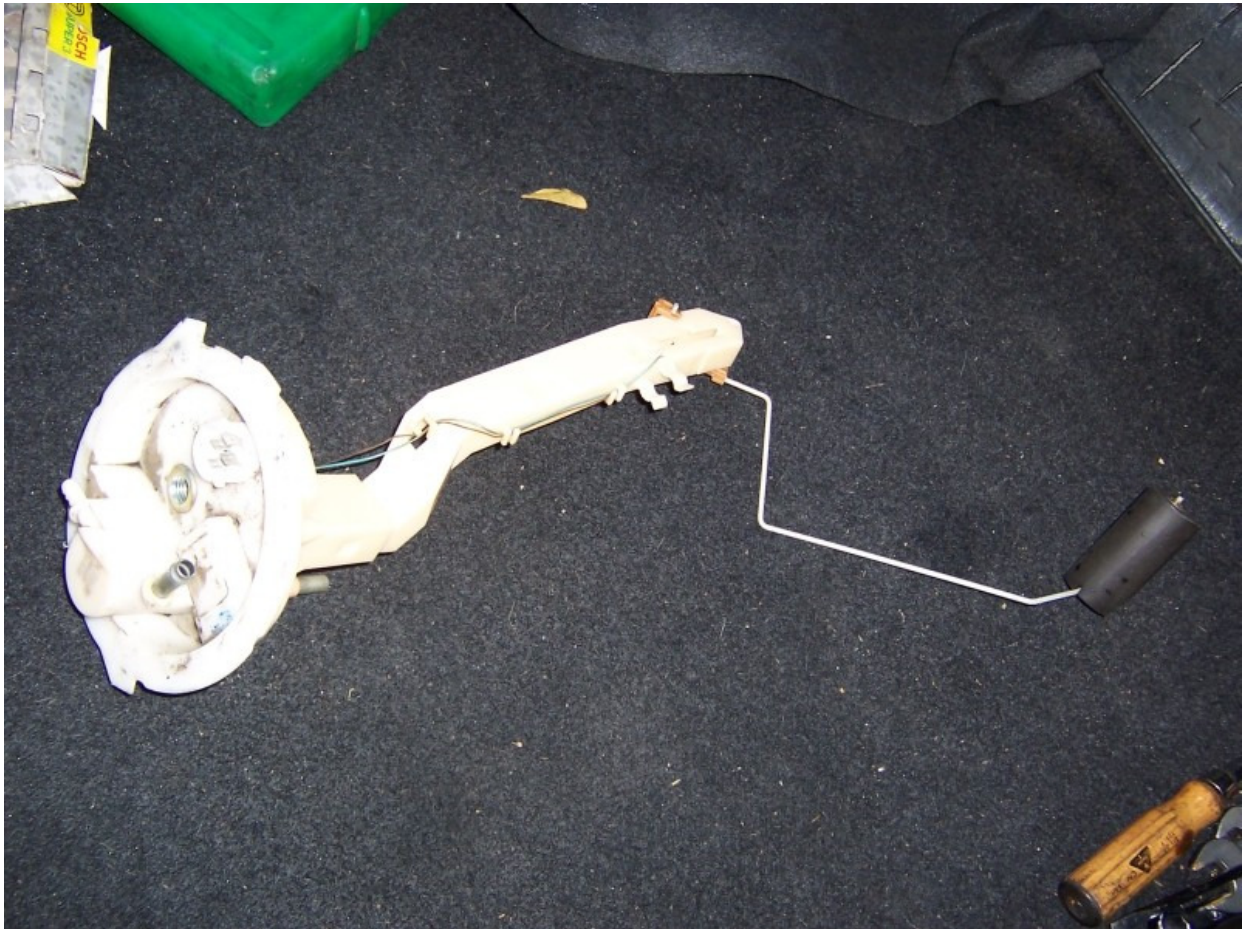
Jetzt kommen die Spritleitungen dran. Beide Schlauchschellen lösen und Schläuche von ihren Stützen abziehen. Bei der dritten Leitung schraubt man die Hohlschraube (SW 17) heraus. Achtung! Es spritzt noch Benzin heraus. (Augenschutz!)

Man legt die Spritleitungen beiseite und nimmt den Metallring ab.

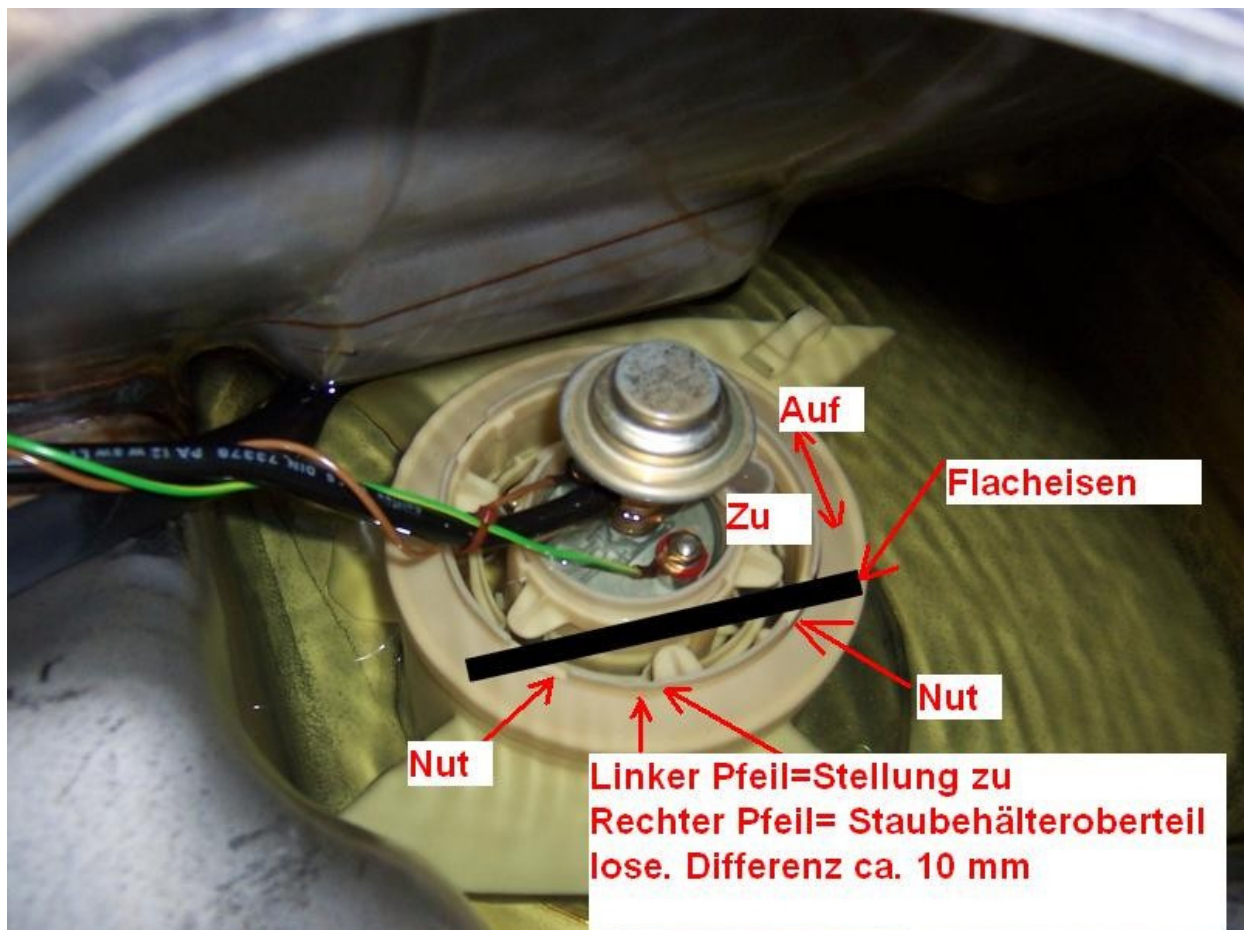


Jetzt kann man den Tankgeber vorsichtig herausheben. An der Unterseite des Gebers entfernt man den Stecker, den Schlauch mit Schlauchschelle und die verschraubte Benzinleitung. Bei der verschraubten Leitung hält man mit dem 14er Gabelschlüssel am Geber fest und mit dem 17er Schlüssel löst man die Leitung.

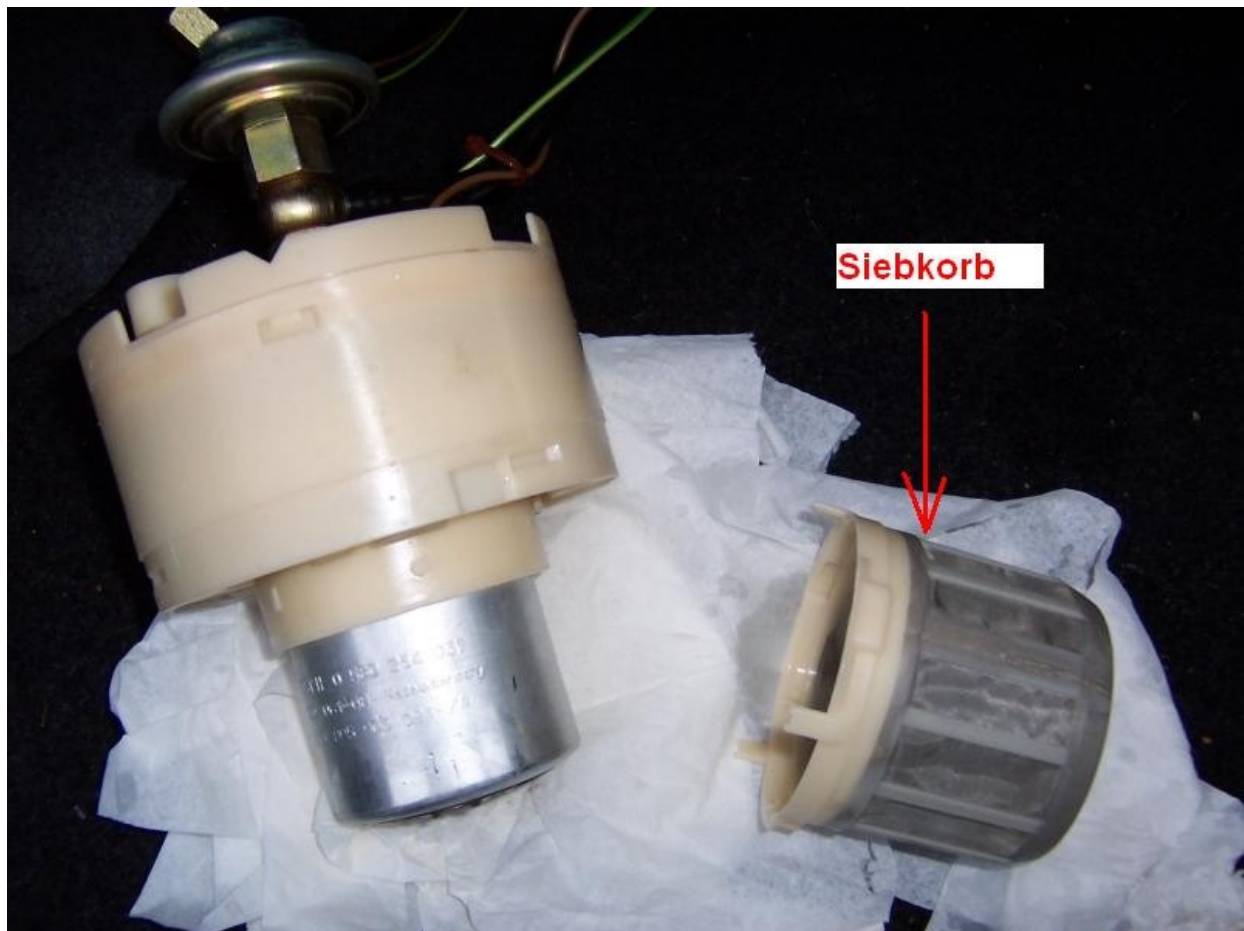
Der Tankgeber ist nun gelöst und kann vorsichtig aus dem Tank gezogen werden. Aufpassen, dass der Schwimmer mit Metalldraht nicht verbogen werden. Sonst stimmt später die Tankanzeige nicht.



Man blickt nun in den Tank auf die Pumpe im Staubbehälter. Auf dem Staubbehälter sind vorne zwei Nuten wie auf dem Bild zu sehen. In diese beide Nuten steckt man am besten ein sauberes Flacheisen oder man verwendet das Spnnderwerkzeug von Audi (siehe Bild) und dreht das Staubbehälteroberteil entgegen dem Uhrzeigersinn etwa 5-10 mm. Es ist nicht mehr! Das Staubbehälteroberteil ist nun gelöst und kann komplett mit Pumpe und Schlauch aus dem Tank gezogen werden.



Das komplette Teil legt man auf einen sauberen Lappen und demontiert zuerst den unteren Siebkorb, indem man ihn linksherum aufdreht und abnimmt.



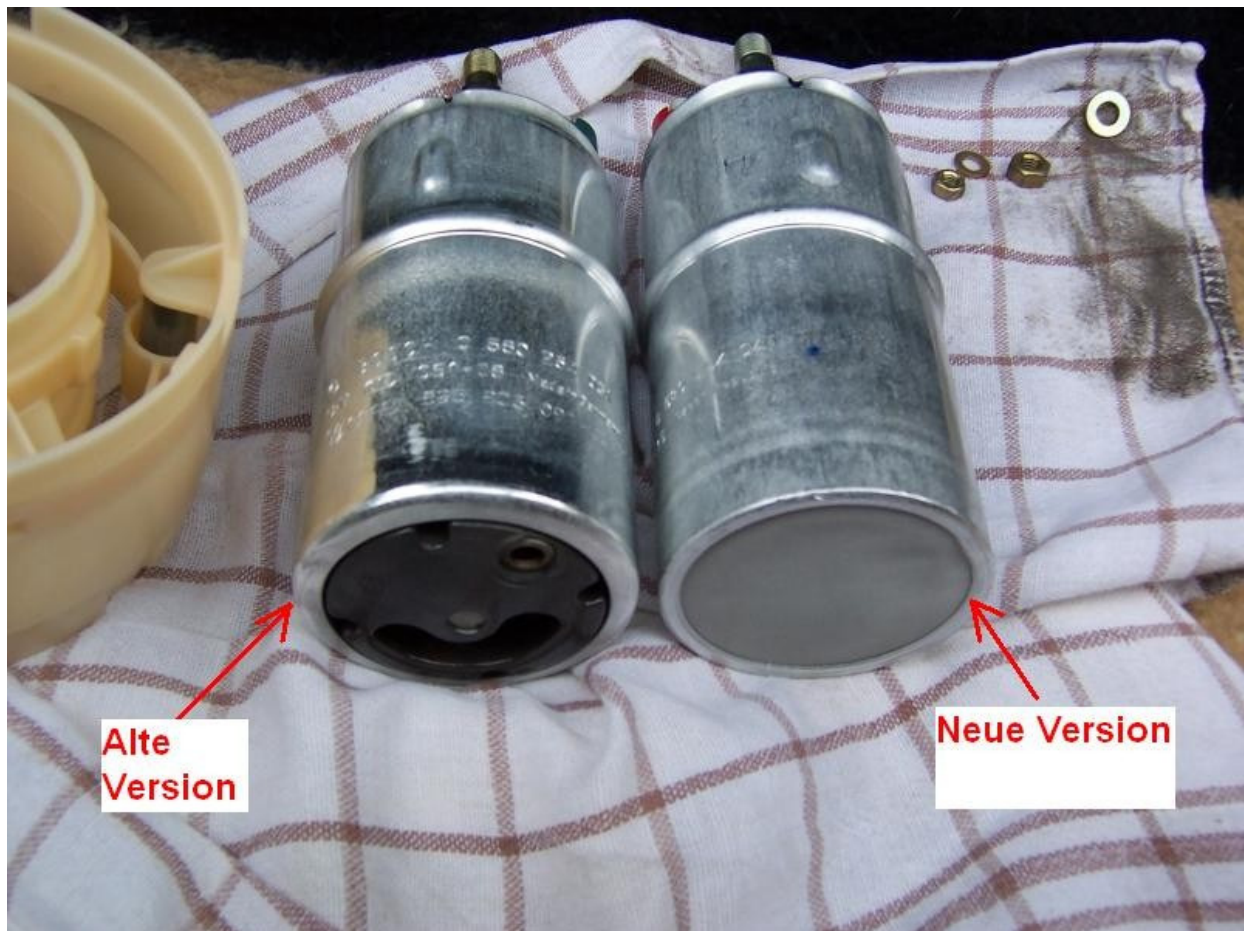
Dann kommt der obere Druckdämpfer (Pilz) dran. Man hält mit einem 17er Gabelschlüssel an der Pumpe gegen und löst oben den Pilz mit einem 19er Gabelschlüssel. Jetzt kann man auch die dicke Spritleitung von der Pumpe nehmen. Als nächstes schraubt man die zwei elektrischen Anschlüsse von der Pumpe (SW 8 und SW 10)

Zuallerletzt kann man jetzt das Staubbehälteroberenteil nach oben von der Pumpe ziehen. Merkt euch die Stellung des Staubbehälteroberteils auf der Pumpe!



Beim Zusammenbau geht man genau andersherum vor. Den Gummiring von der alten Pumpe kann man getrost auch für die neue Pumpe verwenden. Man verwendet aber unbedingt neue Dichtringe! Für die Pumpe hat man unter der Spritleitung einen Aludichtring und unter dem Pilz hat man einen Kupferdichtring, der auch nur da verbaut wird. Er besitzt im Innendurchmesser kleine Nasen. Den Pilz schraubt man wirklich nur handfest und knallt ihn nicht brutal an.

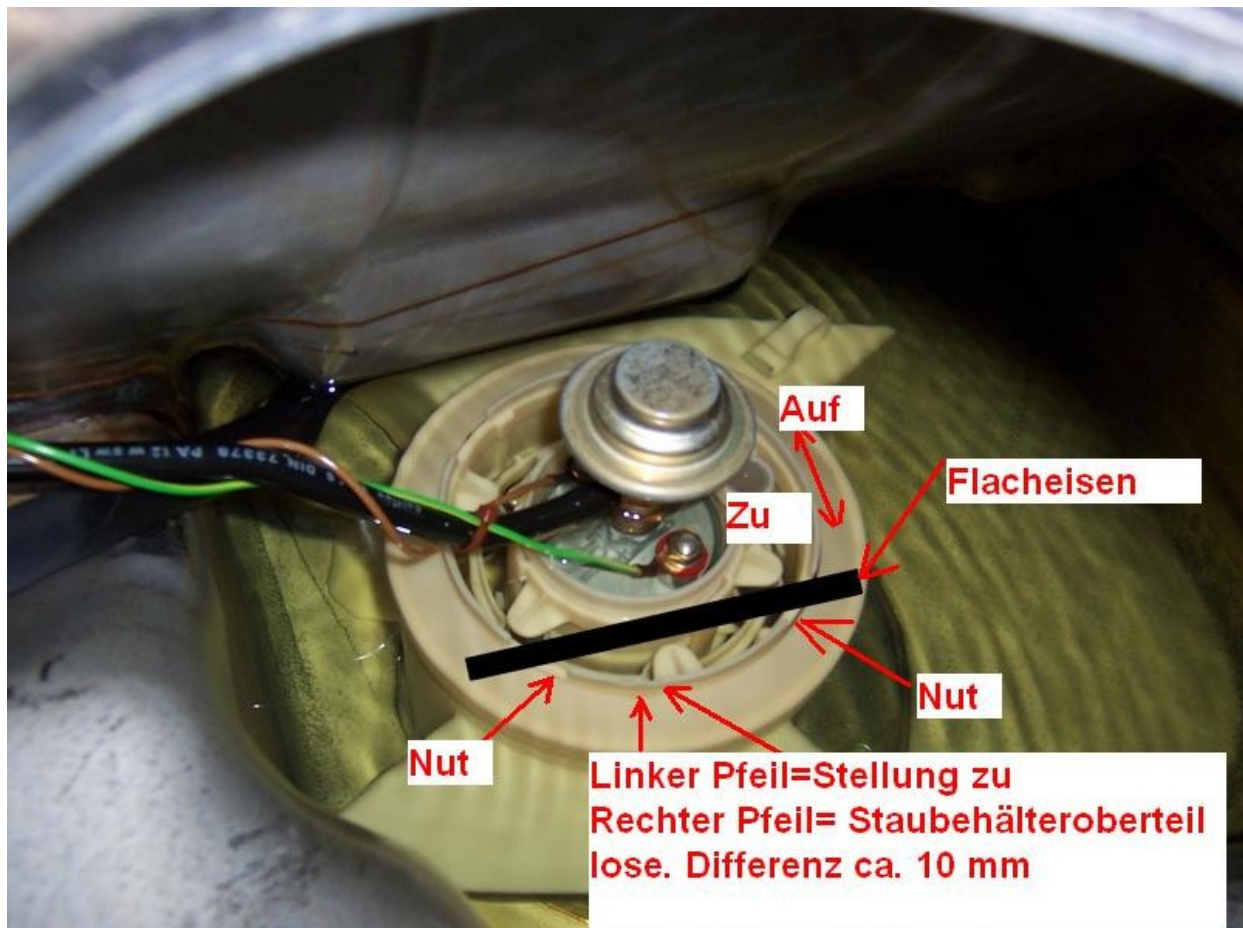
Wichtig zu erwähnen ist, dass bei der neuen Bosch-Pumpenvariante kein Siebkorb mehr montiert werden kann. Grund ist die ein paar mm längere Pumpe. Dies ist aber ohne Bedeutung, denn die Pumpe selber besitzt nun solch ein feines Sieb an ihrer Unterseite.



Wenn man nun die neue, fertig montierte Pumpe vor sich liegen hat, kann sie wieder in den Tank gebaut werden. Vorher sollte man aber wie auf dem Bild zu sehen den Schmutz am Staubbehälterboden entfernen.



Dann muss man auf die Markierung am Staubbehälteroberteil achten. Diese Markierung muss genau da stehen, wo sie beim öffnen gestanden ist. Nun kann das Staubbehälteroberteil wieder im Uhrzeigersinn arretiert werden.



Nachdem man einen neuen Gummidichtring am Tankgeber montiert und wieder den Tankgeber in den Tank buchsiert hat, schließt man an dessen Unterseite die Spritleitungen an und steckt den Stecker drauf.

Der Tankgeber wird wieder in seine Ausgangsstellung montiert (siehe gemachte Markierungen) und der Metallring bis zum Endanschlag zuge dreht. Achtet darauf, dass die Spritleitungen nicht am Rand eingeklemmt sind, wenn ihr den Metallring zudreht. Sonst könnt ihr diesen wieder öffnen.

Beim montieren der Spritleitungen sorgfältig darauf achten, dass sie nicht am Metallring aufliegen. Wenn der Metallring in seiner richtigen Position montiert wurde, passen normalerweise die beiden mit Schellen montierten Leitungen in die Aussparungen am Metallring. Die dicke Spritleitung wird mit zwei neuen Dichtringen und der Hohlschraube montiert. Hohlschraube nicht überdrehen, sondern auch nur handfest! Das Abdichten übernehmen die weichen Aluringe und nicht die Presspassung der Hohlschraube. Dies gilt für alle Schrauben am Tankgeber. Beim festschrauben reißt man sehr schnell den Tankgeber kaputt. Dies liegt vermutlich an dem spröden Plastik, dass nach über 20 Jahren vom Benzin und dessen Dämpfe beaufschlagt wurde.

Zuletzt noch den Stecker drauf und gut ist.

Jetzt kommt die Masseverbindung der Batterie an der Reihe. Sie kann montiert werden.

Als vorletzten Schritt tauscht man am besten das Kraftstoffpumpenrelais gegen ein neues aus, denn das Relais unterliegt im Laufe der Jahre auch dem Verschleiß und steckt für die Benzinpumpe auf Steckplatz 13 eine 20A-Sicherung ein. Diese wird nach etwa 10-15 min. Einlaufzeit der Pumpe wieder gegen die alte verbaute Sicherung getauscht. Grund der Sicherungsaktion ist der evtl. höhere Strombedarf der neuen Pumpe in der Einlaufzeit. Das alte Relais kann man als Notersatz aufbewahren.

Nun kommt der Moment den Motor zu starten. Es kann einige Sekunden dauern bis er anspringt, denn der Benzindruck muss erst aufgebaut werden. Wenn der Motor einige Minuten gelaufen ist und an den Anschlüssen am Tankgeber alles trocken bleibt, kann man den Deckel auf den Tankgeber wieder montieren und den Teppich drüberlegen. Man freut sich jetzt wieder über eine angenehm leise Benzinpumpe und die geleistete Arbeit. Fertig.

Alle Angaben sind wie immer ohne Gewähr auf Vollständigkeit bzw. Richtigkeit. Viel Spass beim schrauben und schnüffeln.