



MB /8 Club Deutschland e.V. - Postfach 1230 - 29602 Soltau – www.strichachtclub.de

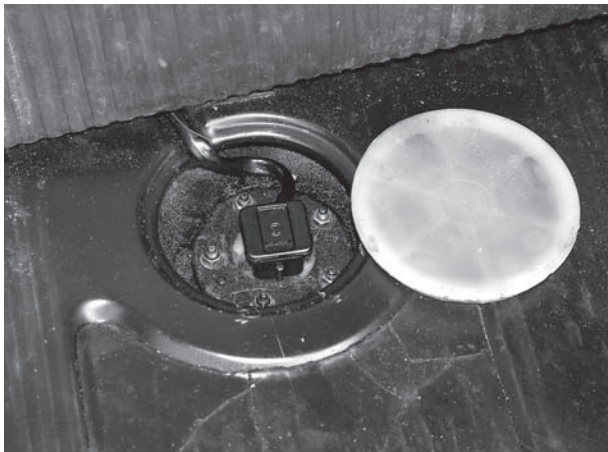
Reparatur des Tankgebers

Bericht aus unserer Clubzeitung, der „/8 Garage“ Nr. 67 von 2007
von unserem Mitglied Bernhard Tiedemann

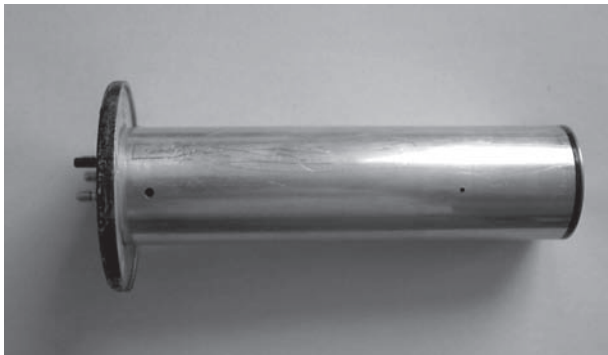
Reparatur des Tankgebers

von Bernhard Tiedemann (email@beti.de)

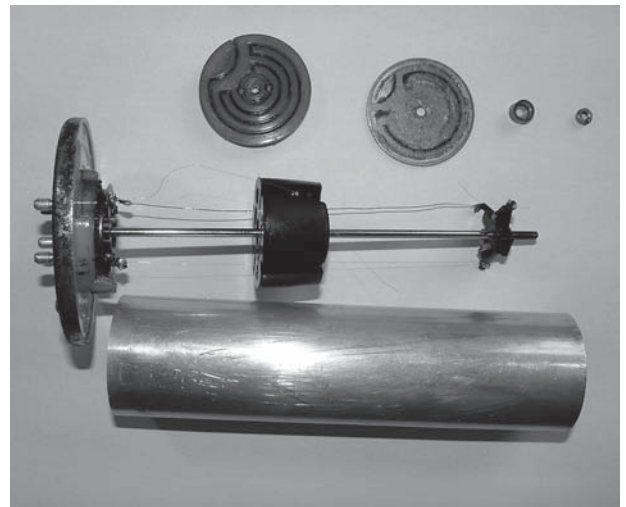
Der Ausfall des Tankgebers ist bei unseren /8 zwar relativ selten, aber um so störender. Zeigt die Tankanzeige überhaupt nichts mehr an, funktioniert aber die gelbe Reserveleuchte noch, so ist es naheliegend, dass der Tankgeber defekt ist. Hängt die Tankanzeige, so ist Dreck im Tankgeber zu vermuten. Da ein neuer Tankgeber ca. 150,- € kostet und gebrauchte nicht unbedingt verfügbar sind, lohnt sich eine Reparatur.



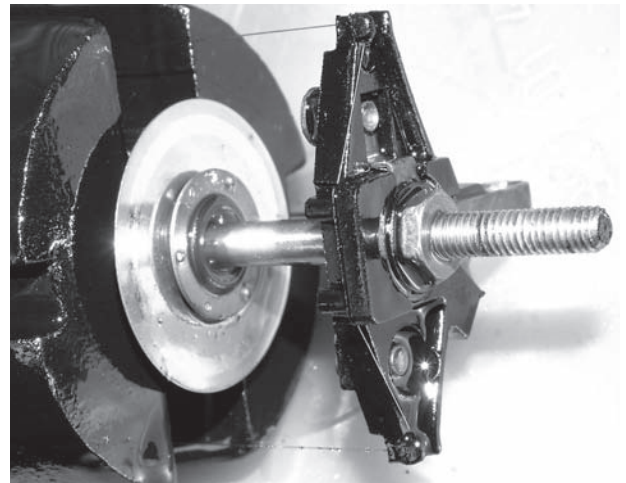
Der Tankgeber sitzt vom Kofferraumboden aus sehr gut zugänglich unter einer Plastikkappe. Der Stecker und die fünf M8 Muttern sind schnell entfernt.



Der Geber sollte bei möglichst leerem Tank herausgezogen werden, da der Treibstoff aus den Spritbohrungen im Tauchrohr sonst reichlich herauspinkelt und auf die Oberseite des Tanks bzw. auf den Kofferraumboden fließt. Daher ist auch ein Gefäß bereitzuhalten, in das man den Geber schnellstmöglich hineinstellt, bis er ausgelaufen ist.



Zerlegt ist der Geber schnell: Unten die Mutter entfernen, die Metallplatte und das Kunststofflabyrinth (leicht drehend) abziehen und das Tauchrohr vorsichtig entfernen. Der Schwimmer gleitet mit zwei Schleifkontakten an einem U-förmig gespannten haarfeinen Widerstandsdraht entlang und schließt diesen somit mehr oder weniger kurz. Die Tankanzeige ist nichts anderes als ein Voltmeter, das die Spannung, die dieser Widerstandsdraht übrig lässt, anzeigt. Im vorliegenden Fall war der Widerstandsdraht gerissen.



Bei nahezu leerem Tank schließt die Platte unten am Schwimmer zwei Kontakte kurz und die gelbe Reserveleuchte leuchtet.



Der silberfarbene Widerstandsdraht ist oben am Geber an zwei federnden Kupferlaschen angelötet, ebenso wie der Kupferdraht, der zur Stromversorgung des Reserveanzeige-Kontaktes dient. Unten ist der Widerstandsdraht über ein Plastikteil umgelenkt. Dies macht es schwer, einen neuen Draht einzulöten, weil es großen Bastelgeschickes bedarf, den nur 5/100mm dicken Draht mit der nötigen Vorspannung um dieses Plastikstück zu legen.



Dabei ist der Draht richtig durch die Schleifkontakte auf beiden Seiten des Schwimmers zu führen und oben wieder unter Spannung zu verlöten, ohne dass der haarfeine Draht reißt.



Dass der Draht U-förmig verlegt ist, ist jedoch technisch nicht notwendig, da die Schleifer des Schwimmers diesen elektrisch kurzschließen. Daher ist es viel einfacher, den neuen Draht jeweils an beiden Seiten oben anzulöten, in den Schleifkontakt einzulegen und unten mit leichtem Zug den Draht um den Plastikausleger einige Male herumzuwickeln und dann zu verlöten.

Benötigt wird ein Widerstandsdraht mit 292 Ohm/m. Ich habe feststellen müssen, dass ein solcher Widerstandsdraht bei den einschlägigen Elektronik-Versendern und auch bei den einschlägigen Herstellern von Widerstandsdrähten nicht angeboten wird.

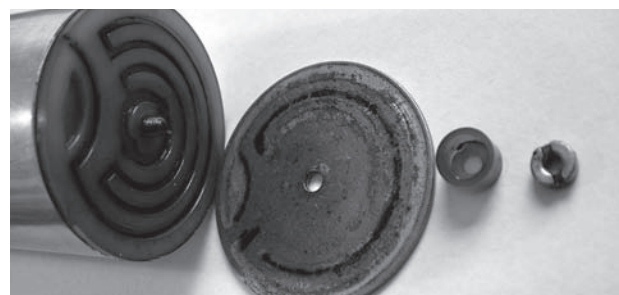
Durch glückliche Umstände bin ich auf die Firma BBG Automotive in Frankfurt a.M. gestoßen www.bbg-automotive.de, die von Siemens / VDO den Service übernommen hat und sich u.a. gerade auch auf Oldtimer spezialisiert hat.

Schwerpunkte im Oldtimer-Sektor von BBG-Automotive sind:

- Reparatur und Restaurierung von Original VDO Instrumenten
 - Umrüstung der Instrumente von Meilen- auf Kilometeranzeige
 - Austausch von Ersatz- und Verschleißteilen, Gläser, Zeiger, Chromringen und -rahmen
 - Anfertigung von Antriebswellen für mechanische Tachometer und Drehzahlmesser nach Muster
 - Justierung und Überprüfung von Instrumenten
- Diese Firma, die für unsere ausschließlich mit VDO-Instrumenten ausgerüsteten /8 prädestiniert ist, setzt nicht nur defekte Tankgeber in Stand, sondern war auch so freundlich, mir mit einem Stück passendem Widerstandsdraht auszuhelfen.



Der Zusammenbau des Tankgebers gestaltet sich einfach: Das Oberteil hat eine Nase, die in die Nut des Geberrohres eingesetzt wird.



Das Labyrinth mit seiner Deckelplatte werden unten aufgesetzt und die Mutter mit ihrer Plastikummantlung wird aufgeschraubt. Der Geber wird in den Tank eingesetzt, mit den fünf Muttern befestigt, Stecker aufgesteckt – fertig!

Also, keine Angst vor dieser einfachen Reparatur!