



Abbildung 1:
Meine Motorhalterung für die Demontage: Ein Holzbalken links und rechts auf dem Einstieg mit Spanngurt zur Sicherung des Motors.

Fußgasbetätigung im Gelände

Motorsteuerungsproblem am 411

Wer ein älteren Unimog sein Eigen nennt, kennt das Problem: Bei langsamer Fahrt im Gelände neigt der Motor zum Sägen. Ursache dafür ist das Gasgestänge, welches direkt vom Fahrpedal durch die Zugstange auf den Klappenregler führt.

Abhilfe schafft ein Umlenkhebel in der Zugstange. Allerdings muss dieser natürlich entsprechend befestigt und gelagert werden. Ich habe hierfür eine Bohrung mit Gewinde M10 am Alu-Anguss der Ölwanne angebracht,

wo dann der Stehbolzen des Umlenkhebels eingeschraubt werden kann. Allerdings war an meinem 411er eine derartige Ölwanne nicht verbaut. Also entschied ich mich dafür, meine Ölwanne entsprechend zu tauschen.

Zunächst musste der Motor fixiert und gehalten werden. Ich legte einen Spanngurt um das Kupplungsgehäuse und einen Holzbalken der rechts und links auf den Einstieg, an dem ich den Gurt befestigte und so den Motor fixierte.

Danach kann die vordere Motorhalterung sowie die linke Feder vom Federträger gelöst und der Rahmen beidseitig angehoben werden.

Für den weiteren Ausbau folgten noch die Lenkstange, Wasserschläuche (vom Wasserkasten zum Kühler und zum Kühlwasserstutzen, die Einspritzleitungen, die Unterdruckleitung, der Kraftstofffilter, der Betriebsstundenzähler, das Antriebsrad für die Einspritzpumpe und der Steuergehäusedeckel mit angebaute Einspritzpumpe.

Danach lässt sich die Ölwanne ohne weiteres entfernen.

Der Einbau der Komponenten nach der Montage der neuen Ölwanne erfolgt in umgekehrter Reihenfolge. Neue Dichtungen für Steuerdeckel und Betriebsstundenzähler werden benötigt und, soweit nötig, auch die untere Hälfte des Burgmannrings (hinterer Kurbelwellendichtring). Als Dichtung für die Ölwanne habe ich das Silikon-Dichtmittel „Dirko HT“ von Elring benutzt.

Nun folgt der Teil der Montage, um den es ja ursprünglich ging: Den Umlenkhebel des Gasgestänges. Teil 104 (siehe Grafik) ist mit einem 22 Millimeter langem Gewinde M5 insgesamt 432 Millimeter lang, das Teil 94 misst 98 Millimeter.

Der Umlenkhebel wird rechtwinklig am Stehbolzen montiert, der lange Hebel kommt nach unten, der kurze Hebel nach in Fahrtrichtung nach vorne. Anschließend werden noch die Abstände der Gestänge passend eingestellt.

Wolfgang Weber (1568)

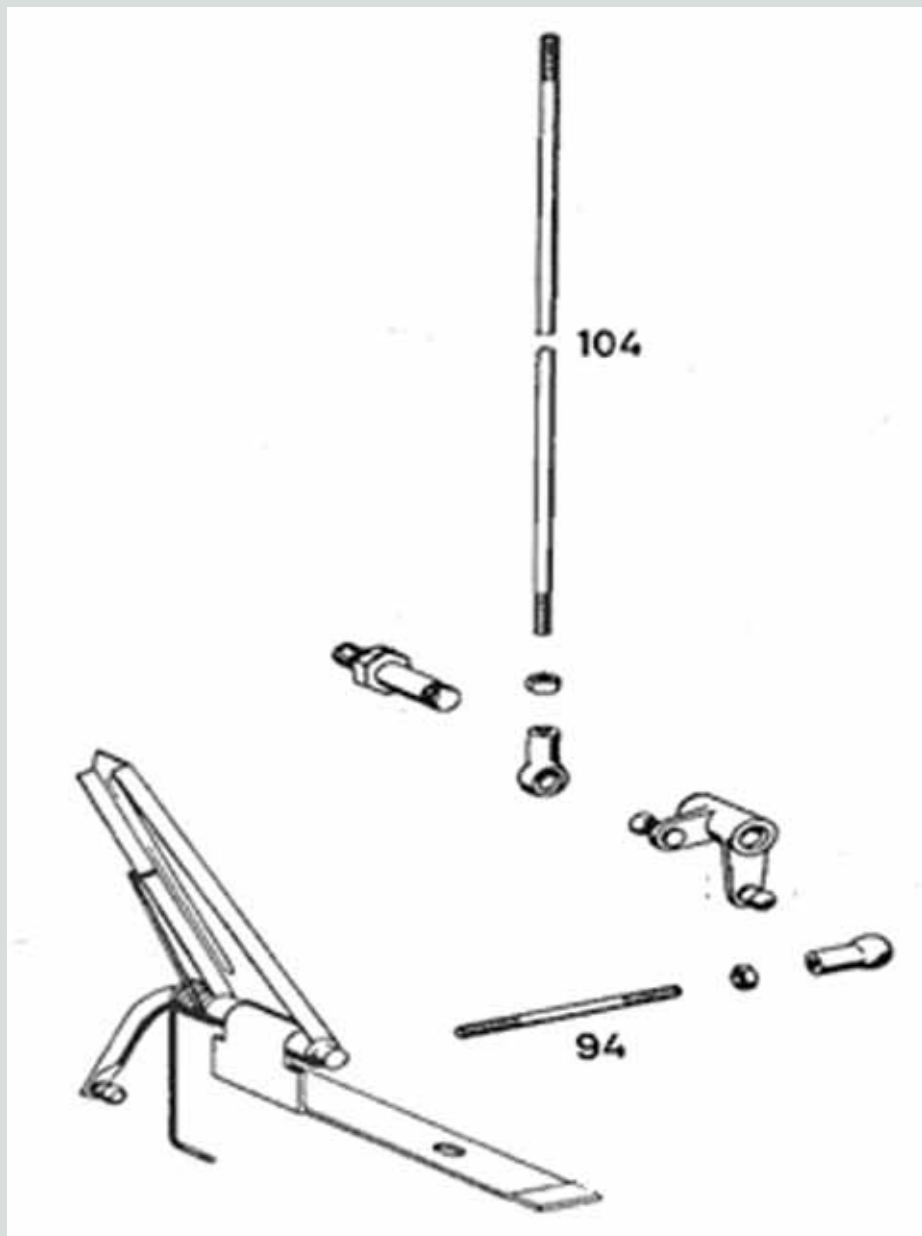


Abbildung 2:
Die Einzelteile des Umbaus.

Abbildung 3 und 4:
Links die neue Ölwanne mit dem Anguss für die Montage.
Rechts die montierten Einzelteile des Umlenkhebels.

