

Tacho-Ausfall bei BMW

Kurzschluß

Die Tachos der BMW K 75- und K 100-Modelle quittierten bisweilen den Dienst. Erst jetzt hat BMW die Ursache erkannt.

Text und Fotos von Robert Poensgen

Als die ersten Beschwerden über Tacho-Ausfälle bei BMW ins Haus flatterten, empfahl der bayrische Motorradhersteller seinen Händlern per Kundendienstinformation die Überprüfung und Reinigung des Geberkontakts an der Hinterradnabe.

Offensichtlich lag aber nicht hier die Wurzel des Übels. Viele Fahrer lernten nämlich rasch, daß freundliches Klopfen mit der Hand genügte, um das unbotmäßige Instrument wieder an seine Pflicht zu erinnern.

BMW und Instrumentenbauer Motometer in Leonberg suchten lange Zeit verzweifelt nach der Ursache des Übels. Derweilen erhielten genervte Fahrer den sicherlich gut gemeinten Rat, die Konsole gegen ein neues Instrument auszutauschen – auf Garantie beziehungsweise Kulanz natürlich. Aber das war auf die Dauer auch keine Lösung. MOTORRAD-Leser Elmar Pichlmaier aus Moers, dem man inzwischen das fünfte Instrument eingebaut hat, berichtet, daß nur noch grobe Faustschläge den Fortgang der Geschwindigkeits- und Wegstreckemessung sicherstellen.

Jetzt sind BMW und Motometer fündig geworden. Der zeitweilige Instrumenten-Ausfall ist letztendlich die Folge feiner, kaum wahrnehmbarer Vibrationen, die vor allem bei Fahrern auftreten, die häufig niedrigtourig in einem bestimmten kritischen Bereich fahren. Die dabei auftretenden Vibrationen schlagen trotz der serienmäßig flexiblen Aufhängung aufs empfindliche Instrument durch.

Zudem kann der dreipolige Stecker, der die elektronischen Impulse überträgt, Funken ziehen. Die Abbrandstellen über-



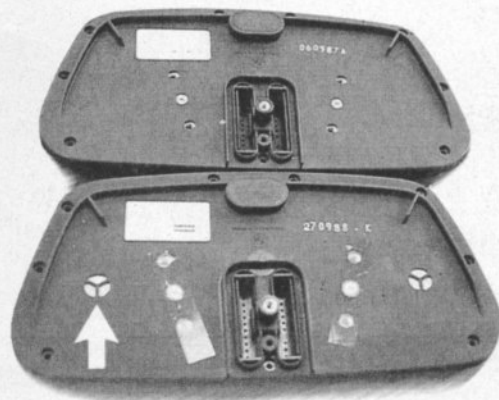
Vibrationsgefährdeter Tacho-Stecker

tragen die schwachen Stromstöße nicht mehr. Folge: Zeiger und Kilometerzählwerk bleiben stehen. Erst durch grobe Erschütterungen aus dem Fahrbetrieb oder durch Klopfen am Gerät wird der Kontakt wieder hergestellt.

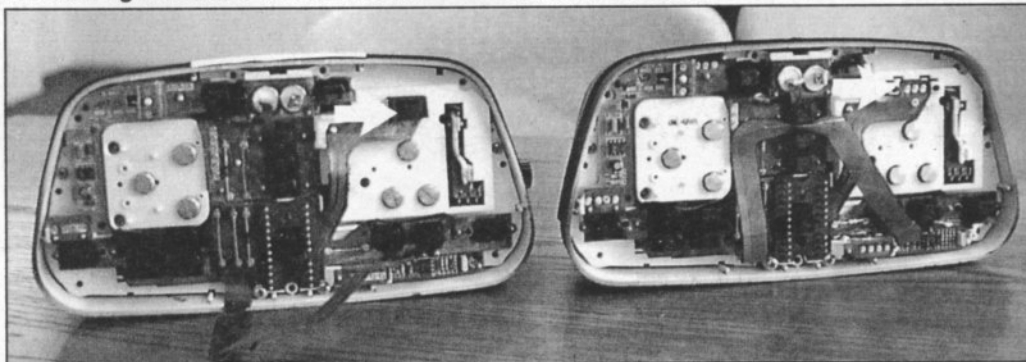
Jetzt wurde die Steckdrehung durch eine Schraubverbindung ersetzt. Das schafft Abhilfe, wie ausgiebige Versuchsfahrten ergaben.

Zugleich ist Motometer einem anderen, gelegentlich be-

obachteten Übel zu Leibe gerückt: dem Beschlagen der Instrumentenscheibe. Das Bohren kleinerer Luftlöcher in die Gehäuse-Rückwand, das BMW zunächst empfohlen hatte, brachte meist keine wesentliche Besserung. Deshalb baut Motometer jetzt serienmäßig zwei atmungsaktive Gore-Tex-Membranen ein, die zwar Feuchtigkeit aus dem Instrument austreten lassen, aber dem Wasser endlich den Zutritt verwehren.



Gore-Tex-Membran verhindert Beschlagen



Ein geschraubter Stecker schafft Abhilfe gegen Instrumentenausfälle